

■ Για τους υπόγειους χώρους στάθμευσης

Αγαπητοί συνάδελφοι, στο 2571/ 8.2.2010 (σελ. 18) φύλλο του ΕΔ ΤΕΕ δημοσιεύεται έγγραφο του ΤΕΕ-ΤΚΜ προς την Υπουργό ΠΕΚΑ στο οποίο, μεταξύ άλλων, επισημαίνουν ότι με το άρθρο 41 του Ν. 3775/2009 «... οι επιβαλλόμενοι χώροι στάθμευσης δεν μπορούν πλέον να δημιουργηθούν ούτε σε υπέργειους (πλην ισογείου) **αλλά ούτε και σε άλλους υπόγειους ορόφους του κτιρίου πέραν του μοναδικού υπογείου** (που επιτρέπει η παρ. β της ίδιας παρ. ΙΒ του άρθρου 7 του ΓΟΚ)... **εκτός εάν οι χώροι στάθμευσης προσμετρηθούν στο συντελεστή δόμησης**»

Επί του θέματος αυτού παρακαλώ όπως ενημερωθεί το ΤΕΕ-ΤΚΜ και οι αναγνώστες συνάδελφοι του ΤΕΕ για τα ακόλουθα:

1. Το άρθρο 3 παρ. του ΠΔ της 3/10 Αυγούστου 1987 (ΦΕΚ 749 Δ) «Καθορισμός ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και κατάργηση των υπ' αριθ. 697/1979 και 1339/1981 π.δ./των» **καθόρισε ειδικό καθεστώς στην κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, πέραν των γενικών διατάξεων του άρθρου 7 του ΓΟΚ/1985:**

α. επιτρέποντας την επέκταση του υπογείου χώρου και κάτω από τον υποχρεωτικά ακάλυπτο

χώρο του οικοπέδου, εκτός από το χώρο προκηπίου, με την υπόθεση ότι:

- το σύνολο του επεκτεινόμενου υπογείου χώρου στον υποχρεωτικά ακάλυπτο χώρο του οικοπέδου, καθώς και

- ποσοστό 40%, τουλάχιστον, του υπογείου χώρου που κατασκευάζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. ΙΒβ του άρθρ. 7 Νομ. 1577/85

διατίθενται αποκλειστικά ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, και

β. χωρίς προσμέτρηση στο συντελεστή δόμησης του οικοπέδου του σύμφωνα με τα παραπάνω επεκτεινόμενου χώρου υπογείου.

2. Οι παραπάνω ειδικές διατάξεις του ΠΔ 3/10.8.1987 **δεν διαφοροποιήθηκαν** με την τροποποίηση των παρ. ΙΑη και ΙΒβ του άρθρου 7 του Ν. 1577/1985 που έγινε με το άρθρο 41 του Ν. 3775/2009 (ΦΕΚ 122 Α) διότι:

- η μόνη αλλαγή που έγινε στην παράγραφο ΙΒβ συνίσταται στην αντικατάσταση του 1,50 μ. από τη στάθμη του εδάφους με τα 0,80 μ.

- η τροποποίηση της παρ. ΙΑη του άρθρου 7 του Ν. 1577/1985, υπολογίζει στο συντελεστή δόμησης **ΜΟΝΟ «τους υπέργειους κλειστούς χώρους στάθμευσης** επιβατικών αυτοκινήτων», **χωρίς να κάνει αναφορά στους υπόγειους χώρους στάθμευσης.**

3. Ως συμπέρασμα των ανωτέρω προκύπτει ότι η δυνατότητα κατασκευής υπόγειων χώρων για στάθμευση αυτοκινήτων σε περισσότερες από δύο στάθμες υπογείου και πέραν του περι-

γράμματος του κτιρίου, χωρίς να προσμετρώνται στο συντελεστή δόμησης του οικοπέδου, βάσει του ΠΔ 3/10.8.1987 (ΦΕΚ 749Δ), όπως οι διατάξεις αυτές ερμηνεύτηκαν και εφαρμόστηκαν μέχρι σήμερα, **δεν έχει μεταβληθεί με τις τροποποιήσεις του άρθρου 7 του ΓΟΚ/1985 βάσει του Ν. 3775/2009**, διότι οι διατάξεις αυτές αποτελούν ειδική ρύθμιση αποκλειστικά για τη στάθμευση επιβατικών αυτοκινήτων, που εξυπηρετεί τους σκοπούς του Ν. 960/1979, και μάλιστα στα ειδικά κτίρια, με αυξημένες ανάγκες σε χώρους στάθμευσης. Εάν ο νομοθέτης ήθελε να διαφοροποιήσει το ισχύον βάσει του ΠΔ 3/10.8.1987 καθεστώς, προσμετρώντας και τους υπόγειους χώρους στάθμευσης στο συντελεστή δόμησης, θα έπρεπε να το κάνει, συμπεριλαμβάνοντας στην παρ. ΙΑη, πέραν της φράσης «κλειστούς υπέργειους χώρους στάθμευσης», και τη φράση «κλειστούς υπόγειους χώρους στάθμευσης».

Βασίλειος Βαμβακόπουλος
Αρχιτέκτων Μηχανικός

■ 2009: Η χρονιά των γουρουνιών και του Αρχιμήδη

Το 2009 υπήρξε αναμφισβήτητα η χρονιά των γουρουνιών. Ξεκίνησε με το «μπάτσοι, γουρούνια, δολοφόνοι» μετά το θάνατο του Αλέξη Γρηγορόπουλου, συνεχίστηκε με τη «γρίπη των χοίρων» και τελείωσε με

την ταξινόμηση των χωρών από χρηματιστηριακούς κύκλους του Ηνωμένου Βασιλείου και των ΗΠΑ σε γουρούνια (pigs = Portugal, Ireland, Greece, Spain) και bric (Brasil, Russia, India, China), τις χώρες δηλαδή που για το λίγο ανορθόγραφο μπρίκι τους, φυσάει ούριος άνεμος προς την οικονομική δύναμη.

Να, όμως, που ανάμεσα στα γουρούνια των Αγγλοαμερικανών χρηματιστών βρίσκονται και οι απόγονοι του Αρχιμήδη (θυμάστε τον Αρχιμήδη που όταν ανακάλυψε την άνωση φώναζε «εύρηκα, εύρηκα»). Πράγμα που έκανε τους χρηματιστές της Ευρωζώνης να αναρωτηθούν: Είναι δυνατόν οι απόγονοι του Αρχιμήδη να βουλιάζουν;

Κάτι άλλο συμβαίνει. Τι συμβαίνει; Το ευρώ χάνει σε ανταγωνιστικότητα ως προς το δολάριο. Να το υποτιμήσουμε; Θα έκανε κακή εντύπωση. Εύρηκα, εύρηκα: Οι απόγονοι του Αρχιμήδη θα κηρύξουν πτώχευση, εμείς θα τους δανείσουμε για να μη βουλιάζουν, και θα κάνουμε με πλάγιο τρόπο το ευρώ ανταγωνιστικό με το δολάριο.

Όλα τα παραπάνω τα διάβασα και τα άκουσα σε χώρα της Ευρωζώνης. Σας τα μεταφέρω για να δείτε ότι παρ' ότι τα γουρούνια αποτελούν κι εκεί κύριο θέμα, τα πράγματα δεν ερμηνεύονται ακριβώς όπως εδώ.

Μαρία Κομιώτη

Αρχιτέκτων μηχανικός

Δ Αυθαίρετα κτίσματα

Υπάρχει συνυπευθυνότητα πολιτών και κράτους.

Όταν ένα πρόβλημα παρουσιάζεται ως άλυτο, πολύπλοκο κλπ., θα πει ότι δεν αντιμετωπίζεται σωστά. Δεν τίθεται στη σωστή του βάση. Το κράτος είναι εκείνο που έχει τη μεγαλύτερη ευθύνη. Ο πολίτης αντιδρά στην άδικη συμπεριφορά του κράτους. Εάν:

- Οριστούν τα νόμιμα οικοπέδα, ήτοι ιδιοκτησία, μη δασικά, μη καταπατημένα, μη δημόσια.
- Καθοριστεί ο συντελεστής δόμησης της περιοχής.
- Καθοριστεί η αρτιότητα των οικοπέδων.
- Καθοριστούν οι γενικοί κανόνες (πλάτος δρόμων, μικρός απαιτούμενος χρόνος για την έκδοση αδείας και ανάλογο κόστος, βάσει της αξίας του κτίσματος και των χαρακτηριστικών αυτού).

Τότε σε όλα τα οικοπέδα χωρεί μια ανάλογη οικοδομή. Και μετά, με την μετανόηση προσέγγιση του κράτους στη λύση του προβλήματος, τότε να απαιτείται η εφαρμογή των κανόνων δόμησης.

Ο πολίτης δεν θα μπορεί να επικαλεστεί καμία διακαιολογία.

Τόσο απλά.

Ανδρέας Αλαφασός

Ναυπηγός - Μηχανολόγος

Δ Μια ιδέα για την ΠΑΘΕ

Με αφορμή την ημερίδα που διοργάνωσε προ καιρού το Τμήμα Μαγνησίας του ΤΕΕ με θέμα «Παράκαμψη του πετάλου του Μαλιακού με διασύνδεση του Αγ. Κων/νου με τις Ράχες Φθ/δας μέσω της Β. Εύβοιας», θα ήθελα να προτείνω

την εξέταση της παρακάτω εναλλακτικής περίπτωσης:

Να εξεταστεί από το ΤΕΕ και το Τμήμα Δυτ. Θεσσαλίας του ΤΕΕ η φθηνότερη πιστεύω τεχνικοοικονομική πρόταση, της μετατροπής της Εθν. οδού Λαμίας - Λάρισας σε οδό προδιαγραφών ΠΑΘΕ, με παράλληλη μετατόπιση της διασύνδεσης της Ε65 με την ΠΑΘΕ αντί του κόμβου στις Θερμοπύλες με κόμβο στο Ν. Μοναστήρι στο βορειότερο τμήμα της Φθ/δας.

Πιστεύω ότι η τεχνικοοικονομική μελέτη θα καταδείξει ότι είναι τεχνικά και οικονομικά συμφερότερη αυτή η πρόταση από υποθαλάσσιες ή υπερθαλάσσιες διασυνδέσεις στη Β. Εύβοια. Τούτο θα προκύπτει:

- Πρώτον, από το μειωμένο κατασκευαστικό κόστος της Ε65 στο τμήμα Καρδίτσα - Ν. Μοναστήρι, λόγω εξάλειψης από την Ε65 του κοστοβόρου ορεινού τμήματος Καρδίτσα - Λεοντάρι - Λιανοκλάδι - Θερμοπύλες. Η διαφορά του κόστους θα καλύψει, πιστεύω, στο σύνολό του το κόστος της μετατροπής του τμήματος Λαμία - Φάρσαλα σε νέα ΠΑΘΕ και

- δεύτερον, από το ότι η απόσταση της νέας ΠΑΘΕ με διέλευση από Λαμία - Δομοκό - Φάρσαλα - Λάρισα μειώνει την απόσταση Αθήνας - Θεσ/κης κατά 50 Km περίπου (εξ ου και η διέλευση από εκεί του αγωγού φυσικού αερίου Θεσ/κη - Αθήνα). Η διαφορά αυτή μακροπρόθεσμα μπορεί να καλύψει σημαντικό μέρος του κόστους της μετατροπής του τμήματος Φάρσαλα - Λάρισα σε νέα ΠΑΘΕ.

Γιώργος Σ. Γεροντάσιος,
Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ

Δ Συμβολή στο διάλογο για την Παιδεία

Με αφορμή το σχόλιο του Λάζ. Γ. Σοφιανίδη, διπλ. Η-Μηχ. ΕΜΠ, με τίτλο «Περί Πολυτεχνικών Σχολών και ΤΕΙ» (Δελτίο ΤΕΕ 2562/30-Ι Ι-2009, σελ. 60), στο πλαίσιο της ελευθερίας της έκφρασης και για την αποκατάσταση της αλήθειας, που τόσο βάνουσα και προκλητικά κακοποιήθηκε στο σχόλιο αυτό, σας πληροφορώ τα εξής:

1. Σε μία χρονική στιγμή που ο διάλογος για την αναβάθμιση της Παιδείας στη χώρα μας, γενικότερα και ειδικότερα για το μέλλον της Ανώτατης Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, είναι ζητούμενο και κρίσιμο θέμα, η προβολή αφορισμών και ίσως «συντεχνιακών» απόψεων όχι μόνο δεν συμβάλλει στη σωστή κατεύθυνση, αλλά δημιουργεί πόλωση, αντιπαράθεση και στρέβλωση για το χαρακτήρα και το ρόλο των ΤΕΙ, με παράθεση σαθρών επιχειρημάτων.

2. Αγνοεί, ίσως, ο συντάκτης του σχολίου τη δομή της κοινωνίας και ιδίως της περιφέρειας, τις οικονομικές δαπάνες των οικογενειών για φροντιστήρια, τις αναγκαίες δαπάνες για πολύχρονες σπουδές, τη διαφορετικότητα βαρύτητας των θεμάτων κάθε χρόνο στις εισαγωγικές, όταν θέτει το ψευδεπίγραφο ερώτημα «ποιος καλός μαθητής δηλώνει πρώτη προτίμηση τα ΤΕΙ;».

Πολλοί. Γιατί, επίσης, ίσως αγνοεί ότι υπάρχουν και τμήματα στα ΤΕΙ που δεν υπάρχουν στα Πανεπιστήμια για τους λόγους

που προαναφέρθηκαν, αλλά και για τον εξής σημαντικό: Με τα 4 χρόνια σπουδών ο απόφοιτος της ΣΤΕΦ έχει πρώτο ακαδημαϊκό τίτλο (πτυχίο) και με ένα χρόνο μεταπτυχιακών σπουδών αποκτά μάστερ, είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό (σε αντίθεση με τους πρυτάνεις ΕΜΠ, που «θεωρούν» εντελώς αναιτιολόγητα το ένα και συμπαγές 5ετές πρόγραμμα σπουδών, ταυτόχρονα πρώτο πτυχίο και μεταπτυχιακό!!!).

3. Σε ό,τι αφορά στα προσόντα των εκπαιδευτικών ΤΕΙ, πάνω από μία δεκαετία είναι τα ίδια με αυτά των πανεπιστημίων, με μεγαλύτερη την επαγγελματική εμπειρία, την οποία ο εκλεκτός συνάδελφος απαξιώνει, όμως δεν την απαξιώνει, αλλά αντιθέτως την επιζητά, η αγορά εργασίας, με αποτέλεσμα η επαγγελματική αποκατάσταση των αποφοίτων Ανωτάτων ΤΕΙ να αγγίζει το 75-80%. Η άριστη μέχρι σήμερα συνεργασία ΑΕΙ και ΤΕΙ στην οργάνωση και διε-

ξαγωγή μεταπτυχιακών προγραμμάτων σπουδών αποδεικνύει τις δυνατότητες του εκπαιδευτικού δυναμικού και των δύο ιδρυμάτων, αποτελεί πολύ καλό παράδειγμα για το μέλλον και σηματοδοτεί τις δυνατότητες της κοινής δράσης.

4. Αποδεικνύει, επίσης, και το υψηλό επίπεδο της παρεχόμενης εκπαίδευσης στα ΤΕΙ, που για όσους δεν το γνωρίζουν ή σκόπιμα το αποσιωπούν, ασκείται με υποτετραπλάσια χρηματοδότηση από αυτήν των άλλων ΑΕΙ και με ένα σύνολο μόνιμων εκπαιδευτικών σχεδόν υποεπταπλάσιο των άλλων ΑΕΙ.

5. Σε ό,τι αφορά στα επαγγελματικά δικαιώματα, ως εξηγήσει ο εκλεκτός μας συνάδελφος: Γιατί, σύμφωνα με το σκεπτικό του, έχουν ίδια επαγγελματικά δικαιώματα απόφοιτοι ίδιων τμημάτων πολυτεχνικών σχολών που έχουν διαφορετικές βάσεις εισαγωγής;

6. Στο άλλο ψευδεπίγραφο ερώτημα, γιατί τα τμήματα Νο-

σηλευτικής των ΤΕΙ δεν αναγορεύονται σε ιατρικές σχολές, η απάντηση είναι απλή: Είναι διαφορετικό το επιστημονικό αντικείμενο. Επισημαίνω, όμως, ότι και στα πανεπιστήμια λειτουργούν Νοσηλευτικές Σχολές (διαφορετικές από τις ιατρικές) που δημιουργήθηκαν, όμως, αρκετά χρόνια μετά την επιτυχή λειτουργία αυτών των ΤΕΙ.

7. Σε ό,τι αφορά στην αξιολόγηση, φυσικά και γίνεται, μάλιστα με τα ίδια κριτήρια, και η Αρχή Διασφάλισης Ποιότητας έχει όλα τα στοιχεία για κάθε τμήμα.

8. Τέλος, για λόγους ευγενείας, δεοντολογίας και σεβασμού προς το έντυπο που μας φιλοξενεί, δεν του επιστρέφω τις προσβλητικές διατυπώσεις που περιέχονται στο κείμενό του.

Γεώργιος

Χατζηκωνσταντής

Ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός, επίκουρος καθηγητής Τμήματος Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

Προς επιστολογράφους

Είναι ευνόητο ότι το Ενημερωτικό Δελτίο αποτελεί ένα ανοικτό βήμα επικοινωνίας και ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των μηχανικών. Γι' αυτό και οι υπεύθυνοι της έκδοσης έχουν καθιερώσει τη στήλη των «Επιστολών». Αισθάνονται, μάλιστα, ιδιαίτερη ικανοποίηση, καθώς η στήλη αυτή αξιοποιείται σε διαρκώς αυξανόμενο βαθμό από τα μέλη του ΤΕΕ.

Η σύνταξη του ΕΔ δεν κρίνει και δεν επεμβαίνει στα κείμενα που φέρουν υπογραφή, πλην, όμως, αυτά δε θα πρέπει να υπερβαί-

νουν τα όρια που έχουν τεθεί ως προς την έκτασή τους και τα οποία προσδιορίζονται από αντικειμενικά κριτήρια της έκδοσης. Στο πλαίσιο αυτό, οι επιστολές που αποστέλλονται προς δημοσίευση δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις 400 λέξεις (πλην απολύτως εξαιρετικών περιπτώσεων και μετά από συνεννόηση με τους υπεύθυνους έκδοσης του ΕΔ). Κατά συνέπεια, επιστολές μεγαλύτερης έκτασης, όπως συμβαίνει σήμερα, στο εξής δε θα μπορούν να φιλοξενηθούν στη στήλη.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΘΕΙΤΕ

ΣΤΟ

Ενημερωτικό

Δελτίο του ΤΕΕ

120.000

Μηχανικοί

σας

ανακαλύπτουν

Επικοινωνία

210.3291500

Νίκης 4, Αθήνα

diafimiseis@central.tee.gr