ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΤΑΞΗΣ ΣΥΜΜΑΧΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΣΤΟ ΜΑΡΟΥΣΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παράταξη ΣΥΜΜΑΧΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΣΤΟ ΜΑΡΟΥΣΙ συμμετέχει στη δημόσια διαβούλευση για την ελεγχόμενη στάθμευση σε τρείς (3) περιοχές του Δήμου Αμαρουσίου, ύστερα από μία συνοπτική παρουσίαση της μελέτης εκ μέρους του μελετητικού γραφείου κατά την οποία δεν αναπτύχθηκε ούτε η μεθοδολογία , ούτε ο επακριβής στόχος επιλογής της συγκεκριμένης πρότασης για κάθε μία από τις περιοχές , όπου προτείνεται να επιβληθεί.

Η μεθοδολογία καταγραφής των αναγκών των μονίμων κατοίκων για θέσεις στάθμευσης δεν είναι αξιόπιστη. (ημερήσιες και μεταμεσονύκτιες καταγραφές) Σημειώνεται ότι έγινε καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες (στο χρονικό διάστημα 01.00π.μ. και 05.00π.μ. ανάλογα με την περιοχή).

Για το σκοπό αυτό θα έπρεπε

Να καταγραφεί ο αριθμός των κατοικιών ανά περιοχή

Να αφαιρεθούν από αυτές οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης σε πυλωτές και υπόγεια , έτσι ώστε να καταγραφούν με ακρίβεια οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων με τουλάχιστο ένα όχημα ανά κατοικία.

Οι προτεινόμενες περιοχές είναι :

Η Περιοχή 1 – Κεντρική Περιοχή οριοθετείται από τις οδούς: Λεωφόρος Κηφισίας – Αγίου Κωνσταντίνου – Νερατζιωτίσσης – Αριστοτέλους – Λεωφόρος Κηφισίας.

Η Περιοχή 2 Φραγκοκκλησιάς – Παραδείσου οριοθετείται από Λ. Κηφισίας & Σωρού – Σωρού δεξιά Αμαρουσίου Χαλανδρίου – δεξιά Παραδείσου – αριστερά Ξενίας – αριστερά Νίκης – δεξιά Σεφέρη – δεξιά Καλομοίρη – αριστερά Γιάννη Σταυρουλάκη – δεξιά Λ. Κηφισίας μέχρι Σωρού.

Η Περιοχή 3 Ολυμπιακού Σταδίου οριοθετείται από την Αττική Οδό & Λ. Κηφισίας – Αττική Οδός αριστερά Λ. Κύμης – αριστερά Λ. Σπύρου Λούη δεξιά Λαυρίου – αριστερά Λ. Καποδιστρίου αριστερά Λ. Κηφισίας μέχρι την Αττική Οδό.

Δεν ενετάχθησαν στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης παρότι είναι οι άμεσα εμπλεκόμενες περιοχές εκείνες που θα υποστούν τον φόρτο των αυτοκινήτων που δεν θα τους παρέχεται δωρεάν στάθμευση.

Συγκεκριμένα δεν ενετάχθησαν οι περιοχές των Π.Ε Αναβρύτων, Αγ. Νικολάου, Εργατικών Κατοικιών, Ψαλιδίου και του Πολυδρόσου.

Άμεση συνέπεια αυτού είναι να μετατοπίζεται επιπλέον φόρτος αυτοκινήτων που θα σταθμεύουν σε αυτές τις ήδη υπερκορεσμένες περιοχές, προς τις όμορες αυτών.

Προ όλων θέτουμε υπόψιν τόσο της Δημοτικής Αρχής, όσο και των μελετητών ότι και οι τρεις περιοχές δεν παρουσιάζουν ούτε τις ίδιες ανάγκες , ούτε έχουν το αυτό πρόσωπο, ούτε τις αυτές ιδιαιτερότητες , ούτε μπορούν να έχουν την ίδια αντιμετώπιση. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης και το κυκλοφορικό πρόβλημα εν πολλοίς οφείλεται στην ανάπτυξη του υπερτοπικού κέντρου με τις χιλιάδες των επιχειρήσεων που έχουν εγκατασταθεί στην πόλη .

Χιλιάδες εργαζόμενοι και επισκέπτες σε αυτές της επιχειρήσεις μετακινούνται καθημερινά στην πόλη κάνοντας χρήση, κατά κύριο λόγο, του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων στάθμευσης στα κτίρια των επιχειρήσεων αυτών έχει σαν αποτέλεσμα οι μόνιμοι κάτοικοι των περιοχών που γειτνιάζουν με το υπερτοπικό κέντρο να μην βρίσκουν θέση να σταθμεύσουν τα αυτοκίνητα τους, ιδιαίτερα τις εργάσιμες ώρες.

Η αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης πρέπει να αποτελεί μέρος ενός γενικότερου σχεδίου για τη βιώσιμη κινητικότητα και την προσβασιμότητας στο κέντρο της πόλης ,όμως μέχρι σήμερα βαίνει συνεχώς επιδεινούμενο.

Δημιουργείται εύλογα το ερώτημα εάν σχεδιάζουμε πρωτίστως ένα σύστημα διαχείρισης των αυτοκινήτων που ήδη καταλαμβάνουν τον δημόσιο χώρο ή εάν εφαρμόζουμε πράγματι μια φιλοσοφία για σταδιακή ανακατανομή αυτού του χώρου υπέρ του κατοίκου , του πεζού, της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής.

Πόσο δημόσιο χώρο θέλουμε να εξακολουθήσουμε να παραχωρούμε στη στάθμευση και πόσο θέλουμε να επιστρέψουμε στους ανθρώπους που ζουν, περπατούν και κινούνται καθημερινά σε αυτή την πόλη.

Πώς συμβιβάζονται σήμερα αυτές οι δύο πραγματικότητες: μια πόλη που καθημερινά δέχεται τεράστιο αριθμό οχημάτων λόγω των υπερτοπικών χρήσεων και των μεγάλων επιχειρήσεων και,

από την άλλη, μια πόλη που οφείλει να προστατεύσει τις γειτονιές της, τα πεζοδρόμια, το πράσινο και συνολικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

Με αυτό το δεδομένο η Ελεγχόμενη Στάθμευση αποτελεί ευκαιρία για επιβολή εισπρακτικών μέτρων σε βάρος των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης και οπωσδήποτε μεγάλο κίνητρο για εργολάβους που θα εγκαταστήσουν και λειτουργήσουν το σύστημα με τη μέθοδο της παραχώρησης όπως είχε αποφασίσει το δημοτικό συμβούλιο σε προηγούμενα χρόνια.

Ειδικότερα:

Η Περιοχή 1 αποτελεί το εμπορικό κέντρο και ιστορικό κέντρο του Δήμου μας αποτελούμενη κυρίως από τμήματα με χρήση αμιγούς κατοικίας και δομημένη με παλαιά ακίνητα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους κατά το σύστημα συνεχούς δομήσεως που δεν άφηνε περιθώρια για την δημιουργία πυλωτής και την πρόβλεψη θέσεων σταθμεύσεως .

Η Περιοχή 2 αναπτύσσεται σε μια νεότερα δομημένη περιοχή ,αλλά που είχε την ατυχία να κατακλύζεται από αυτοκίνητα είτε εργαζομένων σε μεγάλες πολυεθνικές, μεγάλα εμπορικά κέντρα και γειτνιάζουν με το ΟΑΚΑ, μεγάλους αθλητικούς χώρους,καζινο ,MALL κλπ , όπου διοργανώνονται είτε μεγάλα events είτε αθλητικοί αγώνες σχεδόν σε εβδομαδιαία βάση .

Αποτέλεσμα αυτών είναι αφενός μεν να μην επαρκούν οι θέσεις σταθμεύσεως για τους μόνιμους κατοίκους , που τελικά υφίστανται όλη αυτή την επιβάρυνση και ταλαιπωρία τόσο από τις επιβαρυντικές χρήσεις , όσο και από την υπερδόμηση.

Η Περιοχή 3 αναπτύσσεται σε μια περιοχή δομημένη από παλαιά ως προάστιο όπου εκ των υστέρων υπεβλήθη η χρήση πολεοδομικού κέντρου και αναπτύχθησαν πέραν των υπερμεγέθων κτηρίων και κτήρια υπερτοπικής χρήσης ,που φρόντισαν να μην εξασφαλίσουν θέσεις σταθμεύσεως ή να τις καταργήσουν μεταγενέστερα προς όφελος τους , τακτοποιώντας

τις πολεοδομικά με σκοπό να αυξήσουν τους κύριους χώρους τους , δημιουργώντας έτι περαιτέρω έλλειμα στις θέσεις σταθμεύσεως που εξυπηρετούσαν μέχρι προ ολίγων ετών τους κατοίκους της περιοχής .

Αποτέλεσμα αυτών είναι αφενός μεν να μην επαρκούν οι θέσεις σταθμεύσεως για τους μόνιμους κατοίκους (που τελικά υφίστανται όλη αυτή την επιβάρυνση και ταλαιπωρία τόσο από τις χρήσεις γης, που επεβλήθησαν στην περιοχή τους , όσο και από την υπερδόμηση λόγω των μεγάλων ΣΔ) , αφετέρου δε να μην προσφέρουν θέσεις σταθμεύσεως ούτε στους εργαζόμενους , ούτε στους επισκέπτες των επιχειρήσεων που στεγάζονται σε αυτά τα κτήρια.

Η Δημοτική Αρχή οφείλει προ όλων να επιλέξει ποιους και τι θέλει να εξυπηρετήσει γιατί με το προτεινόμενο μέτρο δεν μπορεί να θέλει να εξυπηρετήσει τους κατοίκους της κάθε μίας από τις πιο πάνω περιοχές .

Η παράταξη μας είχε εξ αρχής δηλώσει ότι το συγκεκριμένο μοντέλο ελεγχόμενης στάθμευσης δεν εξυπηρετεί κανέναν πολλώ δε μάλλον τους κατοίκους κάθε μίας από τις πιο πάνω περιοχές ,αντίθετα εξυπηρετεί τόσο τις μεγάλες πολυεθνικές και υπερμεγέθη κτήρια , αφήνοντας ακάλυπτους τους κατοίκους των περιοχών ,διότι μειώνονται αισθητά οι θέσεις σταθμεύσεως των αυτοκινήτων τους κατά τρόπο που είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα δημιουργούνται έριδες και διαπληκτισμοί.

Πέραν αυτών δε ουδόλως διευκολύνεται η στάθμευση των αυτοκινήτων ,αφού ουσιαστικά μη καταγραφόμενες οι πραγματικές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής οδηγούν σε έναν αυθαίρετο επιμερισμό των θέσεων σταθμεύσεως μεταξύ ,κατοίκων , επισκεπτών και μεικτών θέσεων που καθόλου δεν εξυπηρετεί την στάθμευση στην περιοχή.

Αποτέλεσμα αυτών είναι οι στόχοι που θέτει αυθαιρέτως ο Δήμος Αμαρουσίου, ήτοι :

- η διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων της περιοχής που θα εφαρμοστεί

- η καλύτερη εξυπηρέτηση της στάθμευσης των επισκεπτών, με μέτρα περιορισμοί των σταθμεύσεων μεγάλης διάρκειας

-η ομαλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η μείωση του θορύβου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και κατανάλωσης καυσίμου από τις μετακινήσεις που γίνονται για αναζήτηση θέσεων στάθμευσης.

- η τόνωση του εμπορίου και της παροχής υπηρεσιών στην περιοχή **να είναι γράμμα κενό περιεχομένου που ουδεμία ωφέλεια φέρει για την κάθε μια από τις παραπάνω περιοχές.**

Αξίζει να σημειωθεί το ερώτημα τι θα γίνει με τους ποδηλατοδρόμους που κατά τμήματα οδών υφίστανται στις παραπάνω περιοχές και που καθόλου δεν εξυπηρετούν τον σκοπό υπάρξεως τους. Θα καταργηθούν; Θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν; και άραγε πώς όλες αυτές οι προτάσεις εκ μέρους των μελετητών και της Διοίκησης θα συμπλεύσουν με το θεσμοθετημένο Σχέδιο βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, μη καταργώντας το.

Απόρροια όλων αυτών είναι να είναι φανερό ότι, αν δεν πρόκειται αποκλειστικά για ένα φοροεισπρακτικό μέσο, τότε φαίνεται ότι έχει σαφή κατεύθυνση την πλήρη απαξίωση της χρήσης γης της αμιγούς κατοικίας στις συγκεκριμένες περιοχές και την επιβολή της προς όφελος του εργολάβου που φαίνεται ότι θα το εκμεταλλευτεί.

ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΣΕ ΚΑΘΕ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στην Περιοχή 1 προβλέπονται 1298 θέσεις σταθμεύσεως εκ των οποίων 521 θέσεις σταθμεύσεως κατοίκων έναντι 513 θέσεων σταθμεύσεως των επισκεπτών ,με έλλειμα στις θέσεις σταθμεύσεως των κατοίκων τουλάχιστον υπερτριπλάσιο των δοθέντων θέσεων στους κατοίκους (με παραδοχή το ένα αυτοκίνητο ανά διαμέρισμα και όχι περισσότερα αυτοκίνητα ανά διαμέρισμα) , γεγονός που αποδεικνύει ότι οι κάτοικοι της περιοχής δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν ,αφού θέσεις σταθμεύσεως γι΄αυτούς προβλέπονται κάτω από την οδό Δημητρίου Μόσχα κατά τρόπο που θα αποκλείονται θέσεις σταθμεύσεως πλησίον των κατοικιών τους(που σαφώς υπολείπονται των αναγκαίων) , αναιρώντας τους πλήρως το δικαίωμα εξυπηρετήσεως των αναγκών τους. Αντίθετα προβλέπονται κάποιες θέσεις σταθμεύσεως για επισκέπτες και μόνο.

Έτσι αβίαστα προκύπτει ότι δημιουργείται πρόβλημα ως προς τις θέσεις σταθμεύσεως από την οδό Μόσχα ως την οδό Αγ, Κωνσταντίνου και πέραν αυτής στην Π.Ε Εργατικών κατοικιών ,που θα γίνουν περιοχή υποδοχής αυτοκινήτων που θα αναζητούν θέσεις σταθμεύσεως και δη χωρίς τίμημα.Το αυτό θα συμβεί και στην Π.Ε Αγίου Νικολάου .

Επομένως ούτε η εμπορική κίνηση θα τονωθεί στην περιοχή ,με δεδομένο , ότι τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν στην Περιοχή 1 κυρίως εξυπηρετούν άτομα που χρησιμοποιούν το ΗΣΑΠ και σε καμία περίπτωση δεν χρησιμοποιούν το κέντρο για τις εμπορικές τους συναλλαγές.

Στην περιοχή 2 Π.Ε Παραδείσου προβλέπονται 911 συνολικές θέσεις εκ των οποίων 262 κατοίκων της περιοχής , 96 επισκεπτών ,471 μεικτών, 19 τροφοδοσίας, 19 επαγγελματικών θέσεων .

Είναι δε προφανές ότι οι θέσεις σταθμεύσεως κατοίκων της περιοχής δεν μπορούν να περιορίζονται σε 262 ,αφού η έλλειψη θέσεων σταθμεύσεως γι΄αυτούς υπολείπονται κατά πολύ των πραγματικών αναγκών των κατοίκων της περιοχής .

Είναι γνωστό σε όλους ότι η περιοχή του Παραδείσου δομήθηκε άναρχα από μεγάλης επιφάνειας κτήρια , τα οποία εν πολλοίς δεν πληρούσαν ούτε τις προδιαγραφές καλύψεως των αναγκαίων θέσεων στάθμευσης , αλλά και πολλές φορές μετέτρεπαν τις υπόγειες θέσεις σταθμεύσεως σε χώρους κυρίας χρήσεως , χωρίς να μεριμνούν που θα σταθμεύουν οι επισκέπτες , εργαζόμενοι κλπ.

Αποτέλεσμα αυτών είναι αφενός μεν να έχει καταστεί η κατάσταση αφόρητη για την περιοχή του Παραδείσου, αφετέρου δε η μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης να επιβαρύνει έτι περαιτέρω την κατάσταση στην περιοχή.

Στην περιοχή 3 περιοχή Αγίου Θωμά -Αγίας Φιλοθέης προβλέπονται 1.766 συνολικές θέσεις εκ των οποίων 693 κατοίκων της περιοχής , 447 επισκεπτών, 468 μικτών, 35 τροφοδοσίας, 35 επαγγελματικών.

Εκ της αναπτύξεως των θέσεων προβλέπεται ότι οι κάτοικοι που δεν έχουν την δυνατότητα σταθμεύσεως των αυτοκινήτων τους σε parking ιδιοκτησίας τους θα συνεχίσουν να στερούνται αυτών σε σύγκριση με τις θέσεις σταθμεύσεως που θα καταλαμβάνουν τα συνεργεία αυτοκινήτων , οι επισκέπτες του ΟΑΚΑ , των μεγάλων νοσοκομείων,του καζίνο και των μεγάλων επιχειρήσεων .

Στην περιοχή αυτή οι αδιάνοικτοι δρόμοι ,η έλλειψη πεζοδρομίων και η ανάπτυξη των μεγάλων επιχειρήσεων καθιστά ανέφικτη την διευκόλυνση της στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων και την αίσθηση πνοής στη περιοχή αυτή.

Κρίσιμο θέμα που άμεσα πρέπει να εξετασθεί είναι αν η μελέτη αυτή που η Δημοτική Αρχή θέλει να εφαρμοσθεί συμμορφώνεται με την Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων του εμπορικού κέντρου "The Mall Athens", η οποία προβλέπει στην εγκεκριμένη μελέτη Περιβαλλοντικών Όρων την απόδοση της παρόδιας στάθμευσης σε ποσοστό 90%

αποκλειστικά στους μόνιμους κατοίκους. Στοιχεία που σαφώς δεν συνάδουν με την προς διαβούλευση μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης .

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΤΑΞΗΣ ΜΑΣ

Εκ των ανωτέρω προκύπτει αναρτημένη μελέτη προς διαβούλευση δεν μπορεί να επιλύσει το ζήτημα της στάθμευσης στις ανωτέρω περιοχές .

Ανάγκες των περιοχών και δη των κατοίκων , εγκεκριμένες μελέτες , θεσμοθετημένες αποφάσεις , δεν μπορούν να συνυπάρχουν με τα προτεινόμενα μέτρα.

Πίσω από όλα αυτά υποκρύβεται πιθανόν η ανάγκη να εισπραχθούν ποσά προκρίνοντας την εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων

Αν εφαρμόζετο το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης θα έπρεπε να εφαρμοσθεί πιλοτικά για την περιοχή του Κέντρου και των ομόρων περιοχών ώστε να προστατευθούν πρωτίστως οι κάτοικοι , κατόπιν διαβούλευσης τους με τους μελετητές και με τον Δήμο.

Να προβεί η Δημοτική Αρχή σε άμεση απογραφή των πραγματικών αναγκών στάθμευσης των μονίμων κατοίκων ανά οδό.

Καταγραφή των λοιπών αναγκών για κοινωνικές και επαγγελματικές χρήσεις.

Εξαντλητικός διάλογος με τους κατοίκους και τους ενδιαφερόμενους φορείς για το διαμοιρασμό των θέσεων στάθμευσης σε θέσεις μονίμων κατοίκων επισκεπτών και μικτές.

Εφαρμογή του σχεδίου για ένα ικανό χρονικό διάστημα για την εξαγωγή των απαραίτητων συμπερασμάτων

Επέκταση του σχεδίου και στις άλλες πολεοδομικές ενότητες αν κριθεί αναγκαίο.

Και αφού αποτυπώνοντο πραγματικές ανάγκες της κάθε μίας περιοχής ,αλλά και των κατοίκων και των εμπόρων να προταθεί μια μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης , όπου μέσα από αυτή την εξισορρόπηση των αναγκών , να δύναται να εφαρμοσθεί ένα μοντέλο στάθμευσης βιώσιμο για την τοπική κοινωνία και τις ανάγκες της ,χωρίς επιβολή χρηματικού ποσού για 2-3 ώρες , ώστε να τονωθεί η τοπική αγορά.

Αναγκαίο είναι να προβλεφθούν χώροι σταθμεύσεως υπόγειοι μεγάλης εμβέλειας , οι οποίοι να εξυπηρετούν τις ανάγκες τις γειτονιάς και θα δώσουν πνοή στην κάθε μια από τις πιο πάνω περιοχές.Όπως επίσης και θέσεις σταθμεύσεως οι οποίες είχαν προβλεφθεί με αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου (π.χ οδός Πλαστήρα).

Να ενισχυθεί η δημοτική συγκοινωνία με περισσότερα λεωφορεία και συχνότερα δρομολόγια από και προς το κέντρο .Αποτέλεσμα αυτού θα είναι να μετακινούνται όλο και λιγότεροι κάτοικοι των όμορων περιοχών προς τον ΗΣΑΠ με το αυτοκίνητο τους και να χρησιμοποιούν το κέντρο για τις καθημερινές αγορές τους .

Να αιτηθεί η Δημοτική Αρχή την αύξηση δρομολογίων αστικής συγκοινωνίας και ολοκλήρωση της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ.

Να δημιουργηθούν γραμμές μεταφοράς προσωπικού των εταιρειών από τον ΗΣΑΠ προς τις περιοχές όπου έχουν αναπτυχθεί μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες με παράλληλη προσφορά λεωφορείων στα πλαίσια της κοινωνικής ευθύνης των εταιρειών να μεταφέρουν το προσωπικό τους από τους σταθμούς τραίνων , προαστιακών κλπ προς το χώρο εργασίας τους .

Να προβλεφθεί η μετατροπή χώρων που δεν είναι πλέον βιώσιμοι εμπορικά ή επαγγελματικά σε χώρους σταθμεύσεως για την εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης για στάθμευση .

Να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης δικύκλων.

Να κατασκευασθούν περισσότερες πεζογέφυρες πάνω από τη λεωφόρο Κηφισίας (πχ στο ύψος του ΟΤΕ, της Σωρού, του νοσοκομείου ΥΓΕΙΑ .

Να προβλεφθούν κίνητρα σε παλαιότερες κατασκευές που δεν ήταν υποχρεωτική η πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για την κατασκευή θέσεων στάθμευσης στις πυλωτές, εφόσον αυτό είναι δυνατόν.

Μαρούσι 4-11-2026

ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΑΞΗ

ΣΥΜΜΑΧΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΣΤΟ ΜΑΡΟΥΣΙ

Η ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ

ΨΑΛΤΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ