

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
Επιστημονική Ημερίδα
“Στάθμευση στις μητροπολιτικές περιοχές της χώρας”
Αθήνα, 18 Ιουνίου 2002

Βιώσιμες λύσεις για τη στάθμευση στις μητροπολιτικές περιοχές

Γιώργος Γιαννής
Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Γενικά

Η στάθμευση αποτελεί όχι μόνο ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα των σύγχρονων μεγαλουπόλεων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά και ένα από **τα βασικότερα εργαλεία για τη διαχείριση της ζήτησης των μετακινήσεων και της κυκλοφορίας**. Η σημαντική αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις επιφέρει σημαντική αύξηση της ζήτησης τόσο για στάθμευση όσο και για κυκλοφορία οχημάτων, την οποία αδυνατεί να παρακολουθήσει η ανάπτυξη του υφιστάμενου οδικού δικτύου, που σε καμία πόλη δεν είχε σχεδιαστεί για να εξυπηρετεί τόσα πολλά οχήματα. Για την αποφυγή των συνεπαγόμενων εκρηκτικών προβλημάτων συμφόρησης και υποβάθμισης της ποιότητας ζωής, στις περισσότερες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις έχουν αναπτυχθεί στρατηγικές αντιμετώπισης του φαινομένου, οι οποίες σε αρκετές περιπτώσεις έχουν φέρει θεαματικά αποτελέσματα.

Η σημερινή πραγματικότητα

Στην Ελλάδα του 2002 παρατηρείται μία **πλήρης απουσία αποτελεσματικής πολιτικής στάθμευσης** τόσο από την Κυβέρνηση όσο και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι οποίες για τουλάχιστον μία δεκαετία δεν καταφέρνουν να εφαρμόσουν βιώσιμες λύσεις. Η σύντομη περίοδος της επιτυχημένης ελεγχόμενης στάθμευσης σε αρκετούς Δήμους της χώρας έληξε πρόωρα για διαδικαστικούς λόγους, ενώ η δημιουργία των απαραίτητων χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιορίζεται στις ανά εξάμηνο μη πιστευτές πλέον εξαγγελίες των Υπουργών και των Δημάρχων. Η απουσία πολιτικής διαχείρισης της στάθμευσης είχε ως επιπλέον αποτέλεσμα οι οδηγοί των μεγαλουπόλεων να παραδειγματίζονται από την επιπόλαια προσέγγιση της Πολιτείας και να υιοθετούν κατεξοχήν αυθαίρετη και αντικοινωνική συμπεριφορά στη στάθμευση των οχημάτων τους, με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις στην κυκλοφορία, την οδική ασφάλεια και την αισθητική της πόλης.

Παραδείγματος χάριν, η σημερινή πλήρης απουσία συγκεκριμένης πολιτικής στάθμευσης στην Αθήνα αποτελεί μία από τις βασικότερες αιτίες του χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας και των ΙΧ και των μέσων μαζικής μεταφοράς από το υπάρχον οδικό δίκτυο. Η συσσώρευση της στάθμευσης καθημερινής εργάσιμης ημέρας στον εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας

εμφανίζει σημαντικές διακυμάνσεις αφού κατά τις νυκτερινές ώρες (έως τις 07:00 το πρωί) σταθμεύουν συνολικά περίπου 60.000 ΙΧ αυτοκίνητα, ενώ κατά το τρίωρο αιχμής 10:00 έως 13:00 εκτιμάται ότι εντός του εσωτερικού δακτυλίου σταθμεύουν περίπου 100.000 οχήματα, από τα οποία **περισσότερα από 35.000 οχήματα αφορούν σε παράνομη στάθμευση** (η υφιστάμενη προσφορά θέσεων ξεπερνά μόλις τις 35.000 θέσεις επί της οδού και τις 25.000 θέσεις εκτός οδού).

Δεδομένου ότι εντός της επόμενης δεκαετίας ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων στην Αττική και τις άλλες μητροπολιτικές περιοχές της Ελλάδας αναμένεται να εμφανίσει αύξηση τουλάχιστον κατά 50% της τιμής του 2001, πλησιάζοντας έτσι τα επίπεδα των άλλων Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων (600 - 650 οχήματα ανά 1000 κατοίκους) αναμένεται περαιτέρω δραματική επιδείνωση των προβλημάτων στάθμευσης και κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητη η **ανάληψη σοβαρής δράσης μέσα από ουσιαστική συνεργασία Κυβέρνησης - Τοπικής Αυτοδιοίκησης και πολιτών** με την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και την αποτελεσματική εφαρμογή εκλογικευμένου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης αξιοποιώντας τις επιτυχημένες εμπειρίες από τις άλλες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις.

Πλαίσιο βιώσιμων λύσεων

Το πλαίσιο των βιώσιμων λύσεων που επί δεκαετίες προτείνουν χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι μπορεί να συνοψιστεί στα παρακάτω έξη βασικά σημεία, η εφαρμογή των οποίων μπορεί να οδηγήσει στη σταδιακή θεαματική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στις μητροπολιτικές περιοχές της Ελλάδας.

1. Πρώτη προτεραιότητα αποτελεί η εκπόνηση και υιοθέτηση **ολοκληρωμένης στρατηγικής διαχείρισης της στάσης και της στάθμευσης** των οχημάτων με τη συμμετοχή όλων των συναρμόδιων Κυβερνητικών Φορέων, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των πολιτών και των ειδικών, στην οποία θα καθορίζονται οι στόχοι, οι βασικές αρχές και οι προτεραιότητες της πολιτικής στάθμευσης στις αστικές περιοχές της χώρας. Η ολοκληρωμένη αυτή στρατηγική στάθμευσης οφείλει μέσα από κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική να δίνει προτεραιότητα στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων, να περιορίζει τις καθημερινές μετακινήσεις σπίτι-εργασία με ΙΧ και να δίνει έμφαση στην επιτήρηση των κρίσιμων θέσεων (κόμβοι) και των αυθαιρεσιών (στάθμευση επί του πεζοδρομίου και επί των διαβάσεων πεζών).

2. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία οποιασδήποτε πολιτικής στάθμευσης αποτελεί η **ανάληψη δράσης από τις Δημοτικές Αρχές** για την ετοιμασία και αποτελεσματική εφαρμογή συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο να ρυθμιστεί άμεσα από την Κυβέρνηση το σχετικό θεσμικό πλαίσιο που αφενός θα δίνει τις σχετικές αρμοδιότητες στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και τη Δημοτική Αστυνομία και αφετέρου θα δίνει τη δυνατότητα διασφάλισης του ελέγχου της συμμόρφωσης στους κανόνες στάθμευσης σε ανεξάρτητους και ιδιωτικούς φορείς (μοναδική

αποτελεσματική λύση σύμφωνα με την ελληνική και διεθνή εμπειρία), τους οποίους βέβαια θα επιβλέπει με διαφάνεια η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

3. Στη συνέχεια είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή **αποτελεσματικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης**, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των χρήσεων γης σε κάθε περιοχή και θα διασφαλίζει αφενός την εξυπηρέτηση των κατοίκων και αφετέρου την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης για τη διευκόλυνση των επισκεπτών. Βασικό χαρακτηριστικό κάθε αποτελεσματικού συστήματος αποτελεί η υιοθέτηση συστήματος πολλών ελέγχων και χαμηλών προστίμων σε αντίθεση με τις σημερινές μη δίκαιες και αναποτελεσματικές πρακτικές των περιστασιακών ελέγχων με υψηλά πρόστιμα.

4. Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητη η εφαρμογή προγράμματος **δημιουργίας Σταθμών Μετεπιβίβασης στις παρυφές της πόλης** και σε κομβικά σημεία του συστήματος μεταφορών (τερματικοί σταθμοί μετρό, τραμ, λεωφορείων) με διασφάλιση της προτεραιότητας της χρήσης τους από τους εργαζόμενους και επισκέπτες της πόλης. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο αφενός να μελετηθεί σωστά και σε συνεργασία με τους πολίτες η προσαρμογή των σημαντικών αυτών εγκαταστάσεων στο αστικό περιβάλλον της περιοχής και αφετέρου είτε να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες θεσμικές ρυθμίσεις για την παρέκκλιση από την πολεοδομική νομοθεσία της δημιουργίας των κοινωφελούς χαρακτήρα αυτών υποδομών, είτε να αναλάβει η Πολιτεία το κόστος κατασκευής και λειτουργίας πλήρως υπόγειων υποδομών.

5. Επίσης είναι απαραίτητη η εφαρμογή προγράμματος **υπόγειων Σταθμών Αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές των Δήμων** με διασφάλιση της σχεδόν αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους. Σε αντίθετη περίπτωση, οι Σταθμοί Αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές θα αποτελέσουν πόλο έλξης περισσότερων ΙΧ με αποτέλεσμα την επιδείνωση των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης και την περαιτέρω υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στις περιοχές αυτές.

6. Τέλος, είναι απαραίτητη η τεχνική και θεσμική αντιμετώπιση **σειράς επιμέρους θεμάτων** όπως η στάθμευση των δικύκλων, η στάση και στάθμευση των ημιφορηγών και φορηγών, οι απαραίτητοι χώροι στάθμευσης των κτιρίων (κατοικιών, καταστημάτων, άλλων χρήσεων), η χρήση των νέων τεχνολογιών για την ενημέρωση των οδηγών και την επιτήρηση των κανόνων και η οργάνωση του συστήματος πληρωμής των προστίμων. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η τεκμηριωμένη και συστηματική μελέτη των προβλημάτων, αναγκών και των εναλλακτικών λύσεων του σύνθετου αυτού προβλήματος μέσα από αποτελεσματική και ειλικρινή συνεργασία ανάμεσα στην Κυβέρνηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους πολίτες με γνώμονα την αποτελεσματικότητα του συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης και όχι την περιχαράκωση των αρμοδιοτήτων.

Συμπέρασμα

Οι κοινωνίες των μεγαλουπόλεων έχουν πλέον συνειδητοποιήσει αφενός ότι τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με την κατασκευή έργων και αφετέρου ότι για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων των μεγαλουπόλεων είναι απαραίτητη η ύπαρξη **πολιτικής διαχείρισης της υποδομής και των μέσων μεταφοράς** με έμφαση στη διαχείριση της ζήτησης μετακινήσεων και όχι στις αποσπασματικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις. Επιπλέον, μία σοβαρή και συστηματική προσπάθεια άρσης του αδιεξόδου της στάθμευσης εκ μέρους της Πολιτείας αναμένεται να άρει το σημερινό κλίμα δυσπιστίας των πολιτών απέναντι σε κάθε νέα εξαγγελία.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας θα συνεχίσει να τονίζει με επιμονή τις διεθνώς επιτυχημένες πρακτικές διαχείρισης της στάσης και της στάθμευσης, οι οποίες εάν προσαρμοστούν κατάλληλα στην ελληνική πραγματικότητα είναι δυνατόν να οδηγήσουν μεσοπρόθεσμα στην αναστροφή της απαράδεκτης για τα ευρωπαϊκά δεδομένα σημερινής κατάστασης με αποτέλεσμα αφενός τη **σταδιακή μεταμόρφωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης στις μητροπολιτικές περιοχές της χώρας** και αφετέρου την αξιοπρεπή διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.