



## **Οι Θέσεις του ΣΕΣ για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις**

### **Νοέμβριος 2010**

#### **ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ**

Τα κυκλοφοριακά προβλήματα στις πόλεις της Ελλάδας είναι πολλά και συνεχώς επιδεινώνονται, αφού η αύξηση της προσφοράς (νέοι δρόμοι, ΜΜΜ, στάθμευση κ.λπ.) είναι μικρότερη από την αύξηση της ζήτησης (νέα αυτοκίνητα, αύξηση πληθυσμού, δραστηριοτήτων και κινητικότητας) και αναμένεται να χειροτερεύσουν δραματικά στο άμεσο μέλλον αν δεν ληφθούν μέτρα αφενός καλύτερης διαχείρισης του υφιστάμενου οδικού δικτύου και αφετέρου περιορισμού της χρήσης του ΙΧ και ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών (του ΙΧ) μέσων μετακίνησης.

Προβλήματα δεν εμφανίζονται μόνο στις μεγάλες πόλεις αλλά και σε πόλεις μεσαίου, μικρού ή πολύ μικρού πληθυσμού. Προφανώς, το είδος και το μέγεθος των προβλημάτων ποικίλουν τόσο λόγω του μεγέθους των πόλεων (πυκνότητα πληθυσμού, έκταση κτλ) όσο και λόγω των ιδιαίτερων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών κάθε πόλης.

Τρεις είναι οι κύριες αιτίες του κυκλοφοριακού προβλήματος:

- Οι πόλεις σχεδιάστηκαν πριν από την καθιέρωση της εκτεταμένης χρήσης του οχήματος ΙΧ και δεν κατέστη δυνατή η προσαρμογή τους σε αυτό
- Στην υφιστάμενη κατάσταση δεν παρατηρούνται συντονισμένες προσπάθειες για τον περιορισμό και τον έλεγχο της χρήσης του ΙΧ οχήματος.
- Δεν υλοποιείται η κατάλληλη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης για την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών



Τα αποτελέσματα, που έχουν εμφανή επίπτωση στην ποιότητα της ζωής μας, μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω:

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση που επεκτείνεται συνεχώς σε περισσότερες οδούς και σε μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Αρτηρίες και οδοί του κύριου οδικού δικτύου, έχουν από καιρού κορεσθεί με αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται εναλλακτικές διαδρομές του τοπικού οδικού δικτύου των περιοχών κατοικίας, το οποίο πρέπει να εξυπηρετεί αυστηρά τοπικές (και όχι διαμπερείς) μετακινήσεις.
- Έλλειψη οργάνωσης της στάθμευσης παρά την οδό, ανεπάρκεια των χώρων στάθμευσης εκτός οδού, που σε συνδυασμό με την ελλιπή και μη συστηματική αστυνόμευση οδήγησαν στην καθιέρωση της παράνομης στάθμευσης ακόμα και σε κρίσιμες θέσεις (διασταυρώσεις, στροφές, πεζοδρόμια, στάσεις λεωφορείων, κ.λπ.), με αποτέλεσμα τη περαιτέρω μείωση της ήδη ανεπαρκούς κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου, την αύξηση των χρόνων αναμονής και κίνησης και τη μη ασφαλή κίνηση οχημάτων και των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζών, ποδηλάτων κτλ).
- Αποκοπή περιοχών και διάσπαση του συνοχικού ιστού της πόλης από την διχοτόμηση που προκαλούν οδικές αρτηρίες λεωφόρων ή σιδηροδρομικών γραμμών
- Κάθε είδους ρύπανση. Ατμοσφαιρική, Ακουστική, Αισθητική.
- Οδικά ατυχήματα. Η Ελλάδα μαζί με την Ρουμανία εμφανίζουν τους υψηλότερους δείκτες ατυχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Χάσιμο πολύτιμου χρόνου (ιδιαίτερα κατά τις παραγωγικές ώρες της ημέρας). Εκνευρισμός, οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

Παρόλο που το πρόβλημα επισημάνθηκε έγκαιρα και υπήρχαν οι προϋποθέσεις για ορθή αντιμετώπισή του, σύμφωνα και με τη διεθνή εμπειρία, η αδράνεια και οι κατά καιρούς λανθασμένες ενέργειες συνέβαλαν και συμβάλλουν στην ταχύτερη επιδείνωσή του.

Παρόλο αυτά πλέον, παρατηρείται μια προσπάθεια φυγής από την αδράνεια των τελευταίων δεκαετιών. Παλαιότερα, κυριαρχούσε μια **αδικαιολόγητη υστέρηση στην εφαρμογή μέτρων βελτίωσης της κυκλοφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας**, στην οποία είχε συμβάλει κυρίως η μειωμένη πολιτική βούληση. Επιπλέον θα πρέπει να αναφερθεί ως



σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας των τελευταίων ετών η νοοτροπία του κοινού που οφείλεται στην έλλειψη εκπαίδευσης και ενημέρωσης, σε συνδυασμό και με την ελλιπή αστυνόμευση. Όμως βαθμιαία αλλάζει αυτή η πάγια νοοτροπία και η πολιτική που οδηγούσε σε αυτοκινητοκεντρικές λύσεις. Πλέον όλοι, κεντρική εξουσία, δημοτικές αρχές και πολίτες, έχουμε διαπιστώσει την ανάγκη για μια πιο ανθρώπινη και κινητικά βιώσιμη πόλη. **Πλέον νιώθουμε ότι υπάρχει η πολιτική βούληση να αλλάξουν νοοτροπίες και αγκυλώσεις του παρελθόντος.**

Λαμβάνοντας υπόψη ότι πραγματοποιείται αναδιοργάνωση του διοικητικού χάρτη της χώρας με τη θεσμοθέτηση και εφαρμογή του "Καλλικράτη", οπότε και προκύπτουν λιγότερο εξαρτημένες από την κεντρική διοίκηση Περιφέρειες και λιγότεροι αλλά μεγαλύτεροι Δήμοι με ευρύτερες αρμοδιότητες, ο ΣΕΣ θεωρεί σκόπιμη τη συνδρομή του με το συμβουλευτικό και επιστημονικό του ρόλο, ώστε η τοπική αυτοδιοίκηση να προχωρήσει από τη θέληση στην εφαρμογή δίνοντας σαφείς στόχους και κατευθύνσεις για μια κινητικά βιώσιμη πόλη.

#### 1. **Βασικά προβλήματα**

Στην Ελλάδα τα βασικότερα προβλήματα σε σχέση με την κυκλοφορία στον αστικό χώρο προκύπτουν από τα παρακάτω:

- Έλλειψη στρατηγικής για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών σε επίπεδο πόλης και έλλειψη πολιτικής και σχεδιασμού για την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, αλλά και την κυκλοφορία των πεζών/ ποδηλατιστών.
- Έλλειψη Γενικών Μελετών Μεταφορών και Κυκλοφορίας (ιδιαίτερα για τις μεγάλες πόλεις) με αποτέλεσμα τον ελλιπή μακροπρόθεσμο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, που να λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους που σχετίζονται με την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων (πολεοδομικός σχεδιασμός-χρήσεις γης, συγκοινωνιακά στοιχεία, περιβαλλοντικές παράμετροι, οικονομικά στοιχεία, πληθυσμιακά στοιχεία).
- Έλλειψη εγκεκριμένων προδιαγραφών Γενικών Μελετών Μεταφορών.
- Έλλειψη μεσοπρόθεσμου και βραχυπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα σχεδιασμού, κυκλοφοριακών μελετών, επικαιροποίησης και συστηματικής εφαρμογής τους.
- Έλλειψη εγκεκριμένων προδιαγραφών Κυκλοφοριακών Μελετών



- Αποσπασματική μελέτη των κυκλοφοριακών θεμάτων με αντίστοιχη αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων και των επιμέρους μελετών.
- Ελλιπής οργάνωση και στελέχωση των Ο.Τ.Α. σε συγκοινωνιακά θέματα. Ανεπάρκεια εξειδικευμένου προσωπικού και υλικοτεχνικού εξοπλισμού.
- Έλλειψη τακτικής παρακολούθησης των κυκλοφοριακών στοιχείων και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων της εφαρμογής των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων, για την απόκτηση χρήσιμης εμπειρίας και αντιμετώπιση στρεβλών συμπεριφορών.
- Κακή διαχείριση της κυκλοφορίας, η οποία δεν επιτρέπει την καλύτερη αξιοποίηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού συστήματος (μη λειτουργική κυκλοφοριακή οργάνωση, προβληματική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, ελλιπής και λανθασμένη σήμανση, διαμόρφωση κρίσιμων κόμβων, παράνομη στάθμευση κλπ.).
- Απουσία νέων τεχνολογιών διαχείρισης της κυκλοφορίας, οι οποίες μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την χρήση της υπάρχουσας υποδομής, και έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση αρτηριών, την φωτεινή σηματοδότηση, τη στάθμευση, την πληροφόρηση και καθοδήγηση των χρηστών.
- Έλλειψη αστυνόμευσης, με αποτέλεσμα να αποτυγχάνουν πολλά διαχειριστικά μέτρα (όπως ελεγχόμενη στάθμευση, ωράριο τροφοδοσίας των καταστημάτων) και αντίθετα να ενθαρρύνεται η παράνομη στάθμευση και η μη τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας από τους χρήστες της οδού, με αποτέλεσμα το ήδη ανεπαρκές πλάτος των οδών και των πεζοδρομίων να περιορίζεται ακόμη περισσότερο λόγω των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων και να αυξάνονται οι πιθανότητες ατυχημάτων.
- Έλλειψη υποδομών για την ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως ποδηλατόδρομοι, άνετα πεζοδρόμια, επαρκές δίκτυο αστικής συγκοινωνίας, υποδομές για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ.
- Ανεπαρκής συντονισμός μεγάλου αριθμού φορέων με ασαφείς και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού των αρμόδιων φορέων για την υλοποίηση των έργων της αρμοδιότητάς τους.

## 2. Βασικές Αρχές και Θέσεις



Το κυκλοφοριακό των πόλεων εξαρτάται από την αποτελεσματική και οπωσδήποτε συνδυασμένη προώθηση των παρακάτω θέσεων, οι οποίες χωρίζονται σε τρεις θεματικές ενότητες:

- A. Οργάνωση υπηρεσιών σε θέματα κυκλοφοριακής διαχείρισης
- B. Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός – Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων – Εφαρμογή και Αξιολόγηση αποτελεσμάτων
- Γ. Πολιτικές διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης

#### **A. Οργάνωση υπηρεσιών σε θέματα κυκλοφοριακής διαχείρισης**

**A1.** Αποτελεί κατάλληλη ευκαιρία λόγω της αναδιοργάνωσης της τοπικής αυτοδιοίκησης με το πρόγραμμα «Καλλικράτη», η **δημιουργία τμήματος κυκλοφοριακού σχεδιασμού και λειτουργίας σε όλους τους Δήμους** με αρμοδιότητες που θα εμπίπτουν σε θέματα:

- κυκλοφοριακού σχεδιασμού,
- διαχείρισης της στάθμευσης
- μελέτης και επίβλεψης κυκλοφοριακών έργων,

για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των συγκοινωνιακών θεμάτων.

Η συνεργασία πολεοδόμων (όπου πλέον η διεύθυνση πολεοδομίας θα ανήκει στον Δήμο), περιβαλλοντολόγων και συγκοινωνιολόγων μέσω του τμήματος κυκλοφοριακού σχεδιασμού θα βοηθήσει στη λεπτομερή καταγραφή του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών και των χρήσεων γης του Δήμου, στην εκτίμηση των υφιστάμενων μετακινήσεων και την πρόβλεψη των μελλοντικών αναγκών και στην επιλογή του καλύτερου σεναρίου πολεοδομικής και συγκοινωνιακής ανάπτυξης.



Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η στελέχωση του τμήματος με επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό Συγκοινωνιολόγων, Πολιτικών Μηχανικών και Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών. Γι' αυτό το λόγο απαιτείται η θέσπιση κριτηρίων για πρόσληψη συγκοινωνιολόγου, μέσω ΑΣΕΠ ή άλλη διαδικασία, που θα διαθέτει διαπιστωμένη προϋπηρεσία σε συγκοινωνιακά – κυκλοφοριακά έργα, μελέτες ή κατασκευή (ανάλογα με τις ανάγκες του Δήμου) και θα είναι μέλος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Το τμήμα κυκλοφοριακού σχεδιασμού και λειτουργίας θα **λειτουργεί και ως Παρατηρητήριο Αστικών Μεταφορών**. Θα καταγράφει και θα αναλύει σε τακτική βάση την απόδοση των συγκοινωνιακών υποσυστημάτων με βάση ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες όπως φόρτοι, σύνθεση κυκλοφορίας, μέση ταχύτητα και πληρότητα ΙΧ, ταξί και ΜΜΜ, δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ, βαθμός ικανοποίησης επιβατών, βαθμός χρησιμοποίησης ποδηλατοδρόμου, πληρότητα χώρων στάθμευσης, αριθμός παραβάσεων ανά κατηγορία και αντίστοιχα έσοδα. Με αυτόν τον τρόπο θα αξιολογείτε η αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται και θα αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για τη χάραξη και τους στόχους της νέας πολιτικής μεταφορών. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων και τη σύγκρισή τους με τους στόχους που έχουν δοθεί. Τα στοιχεία του Παρατηρητηρίου θα στέλνονται σε τακτική βάση (λαμβάνοντας υπόψη προδιαγραφές τυποποίησης δεδομένων κλπ) σε ένα Παρατηρητήριο Αστικών Μεταφορών εθνικής εμβέλειας (που δεν υφίσταται σήμερα).

- A.2** Κρίνεται σκόπιμη η **ίδρυση Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας (ανά περιφέρεια)** το οποίο θα αξιοποιεί τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και θα επικαιροποιεί την



κατά καιρούς διαθέσιμη τεχνολογία. Γι' αυτό τον λόγο η κεντρική εξουσία πρέπει να καθορίσει και να επιβάλλει πλαίσιο **διαδημοτικών συνεργασιών** για την δημιουργία από κοινού κέντρων υπηρεσιών και τηλεματικής (ένα ανά περιφέρεια) με σκοπό την βιωσιμότητα του εγχειρήματος μέσω του επιμερισμού των δαπανών. Επισημαίνεται ότι η λειτουργία ενός περιφερειακού κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας θα έχει αρμοδιότητες επιτήρησης όχι μόνο του αστικού οδικού δικτύου των πόλεων αλλά και του υπεραστικού οδικού δικτύου της περιφέρειας.

**A.3 Στελέχωση της Δημοτικής Αστυνομίας** με επαρκές προσωπικό (απαιτείται τουλάχιστον 1 δημοτικός αστυνόμος ανά 100 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης) , το οποίο θα ασχολείται αποκλειστικά με τον έλεγχο της στάθμευσης και θέματα σχετικά με τη διαχείριση κυκλοφορίας και τη βιώσιμη κινητικότητα.

Οι δημοτικοί αστυνόμοι θα οργανωθούν σε ειδική ομάδα, θα εκπαιδευτούν και θα ετοιμασθεί πλήρες πρόγραμμα αστυνόμευσης και παρακολούθησης των αποτελεσμάτων από το τμήμα κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Η δύναμη της ομάδος λογικά θα μειώνεται με την πάροδο του χρόνου, καθώς η συχνότητα των παράνομων σταθμεύσεων θα μειώνεται οπότε θα υπάρχει πλεόνασμα δημοτικών αστυνόμων για να ασχοληθούν με τις πολλές άλλες αρμοδιότητες που τους έχουν δοθεί.

## **B Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός – Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων**

**B.1 Σύνταξη Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας** σε συνδυασμό με τον Γενικό Πολεοδομικό Σχεδιασμό και επικαιροποίηση της κάθε 10 χρόνια για όλες τις πόλεις άνω των 50.000 κατοίκων. Σκοπός της Γενικής Μελέτης Μεταφορών αποτελεί ο Μακροχρόνιος Σχεδιασμός – Προγραμματισμός, δηλαδή η δημιουργία ενός μακροχρόνιου πλαισίου και ενός προγράμματος ανάπτυξης του κύριου οδικού δικτύου



και γενικότερα του συστήματος μεταφορών της υπό εξέταση πόλης, σύμφωνα με την επιλεγείσα πολιτική αστικής ανάπτυξης και μεταφορών και τις αναμενόμενες αντίστοιχες εξελίξεις πληθυσμού, χρήσεων γης και μετακινήσεων.

Οι μελέτες αυτές θα πρέπει να επικαιροποιούνται τακτικά ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι νεώτερες πολεοδομικές / συγκοινωνιακές εξελίξεις.

Απαιτείται σύνταξη των προδιαγραφών για την εκπόνηση των Γενικών Μελετών Μεταφορών.

## **B.2 Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης κάθε 10 χρόνια και ενδιάμεση επικαιροποίηση της**

Σκοπός της Κυκλοφοριακής Μελέτης αποτελεί ο Βραχυπρόθεσμος και Μεσοπρόθεσμος Σχεδιασμός – Προγραμματισμός και κυρίως ο εντοπισμός και η άμεση αντιμετώπιση προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης.

Αντικείμενο των μελετών αυτών είναι η λεπτομερής καταγραφή του συστήματος μεταφορών του Δήμου και της κυκλοφοριακής οργάνωσής του, η επισήμανση των υφιστάμενων και αναμενόμενων στο άμεσο μέλλον προβλημάτων και η διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπισή τους. Έχουν σαν αναφορά πάντα τον στρατηγικό σχεδιασμό των Γενικών Μελετών Μεταφορών και κυκλοφορίας.

Κρίνεται χρήσιμη η σύνταξη προδιαγραφών για την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών πόλεων ανάλογα με το μέγεθος της κάθε πόλης.

## **B.3 Άμεσα μέτρα εφαρμογής περιορισμένου κόστους και αυξημένης αποτελεσματικότητας**





Τα μέτρα άμεσης εφαρμογής εντάσσονται και ακολουθούν τις κυκλοφοριακές μελέτες (απατούνται επιμέρους οριστικές μελέτες έργων), όπως οι αναφερόμενες παραπάνω, εφόσον έχουν εκπονηθεί και έχουν γίνει αποδεκτές. Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά μέτρα που αφορούν στη μελέτη και υλοποίηση βραχυχρόνιων εφαρμογών και ιδιαίτερα εκείνων που μπορεί να γίνουν άμεσα και με ελάχιστο ή μηδενικό κόστος.

- Εφαρμογή πλήρους συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή μικτών χρήσεων γης.
- Προγραμματισμός και Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις με τη μέθοδο της ΣΔΙΤ και περιορισμός της παρά την οδό στάθμευσης (ιδιαίτερα της μη οργανωμένης).
- Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα στις μητροπολιτικές περιοχές ( π.χ. Αττική) λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ γειτονικών δήμων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται συνέχεια στην κυκλοφοριακή οργάνωση.
- Αναδιοργάνωση της Δημοτικής Συγκοινωνίας και εφαρμογή εσοχών στάσεων για τα ΜΜΜ με παράλληλη χρήση κατάλληλων διατάξεων για την εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας του μέτρου.
- Συστηματική αστυνόμευση για την αποτελεσματική εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και μέτρων, όπως για παράδειγμα πλήρης εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης εντός και εκτός της περιοχής της ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδιαίτερα σε θέσεις που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια των χρηστών του οδικού συστήματος και την κυκλοφορική ικανότητα κρίσιμων κόμβων (σηματοδοτούμενοι κόμβοι, ορατότητες, στάσεις λεωφορείων, κ.λπ.).
- Καταγραφή συμπλήρωση και διόρθωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, ρυθμιστικής και πληροφοριακής.
- Τοπικές γεωμετρικές βελτιώσεις κύριων κόμβων με σκοπό την αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας αλλά και της κυκλοφοριακής ικανότητας των προσβάσεων.
- Προσαρμογή, βελτιστοποίηση και εκσυγχρονισμός της σηματοδότησης
- Θέσπιση και αστυνόμευση ωραρίου τροφοδοσίας
- Καθορισμός διαδρομών διαμπερών κινήσεων και κυρίως βαρέων οχημάτων, με χρήση κατάλληλων διατάξεων και μέτρων για την καθοδήγηση των οχημάτων στις επιθυμητές διαδρομές



## **Γ. Πολιτικές διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης**

### **Γ.1 Εκλογίκευση της χρήσης του ΙΧ οχήματος**

Υπό τις επικρατούσες συνθήκες της αλόγιστης χρήσης και εξάπλωσης του ΙΧ οχήματος απαιτείται η λήψη μέτρων για την ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (MMM, car-sharing, ποδήλατο, πεζή μετακινήσεις), με σκοπό τον ουσιαστικό περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου.

Πιο συγκεκριμένα δύο ρεαλιστικοί στόχοι είναι:

- Οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, καθώς και δικτύου πεζοδρόμων σε γειτονιές της πόλης για την ενίσχυση του τοπικού εμπορίου, την ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης και την αύξηση της οδικής ασφάλειας.
- Έλεγχος της τιμολόγησης της στάθμευσης (εντός και εκτός οδού) με σκοπό τον έλεγχο του κυκλοφορικού φόρτου.

Για το σκοπό αυτό απαιτείται:

- Σαφής ιεράρχηση οδικού δικτύου σε αρτηρίες – συλλεκτήριες - τοπικές οδούς.
- Διαμόρφωση τοπικών οδών σε πεζοδρόμους ή αν δεν είναι εφικτό (π.χ. λόγω στάθμευσης παρά την οδό) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
- Ευρεία πεζοδρόμηση του πυρήνα του κέντρου και πρόβλεψη κατάλληλων χώρων στάθμευσης στα όριά του.
- Ανάπτυξη πυκνού συστήματος Δημόσιας Συγκοινωνίας.
- Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Οργάνωση συστήματος στάθμευσης – ελεγχόμενη στάθμευση
- Πρόβλεψη χώρων στάθμευσης ιδιαίτερα για μετεπιβίβαση, περιφερειακά της κεντρικής περιοχής ή σε κρίσιμες στάσεις MMM (π.χ. αφετηρία)
- Πρόβλεψη περιμετρικών οδικών αξόνων (περιφερειακές οδούς)
- Συστηματική και διαρκής Αστυνόμευση.

Είναι διεθνώς αποδεδειγμένο ότι τα περισσότερα μέτρα αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων δεν έχουν άμεσα αποτελέσματα και η αντίδραση της



πλειοψηφίας των πολιτών είναι γενικώς αρνητική. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η ύπαρξη πολιτικής βούλησης για την υλοποίηση των απαιτούμενων μέτρων αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων και την αντιμετώπιση των προσωρινών αντιδράσεων.

Για το σκοπό αυτό απαιτείται εφαρμογή ολοκληρωμένης και σύγχρονης επικοινωνιακής στρατηγικής για τη διαρκή ενημέρωση της αναγκαιότητας των μέτρων, συνεργασία ανάμεσα στους αρμόδιους φορείς και τους πολίτες, συναινετικές τελικές αποφάσεις (στο πλαίσιο του δυνατού) για την αποφυγή κοινωνικών αντιδράσεων και επαρκή ενημέρωση των πολιτών για τις επικείμενες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις.

## **Γ.2 Διαχείριση στάθμευσης παρά την Οδό - Ελεγχόμενη στάθμευση**

Απαιτείται εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε όλες τις περιοχές μικτών χρήσεων γης όπου παρατηρείται ζήτηση στάθμευσης μεγαλύτερη από την προσφορά, με καθορισμό κατάλληλης τιμολόγησης και επιτρεπόμενης διάρκειας στάθμευσης, ώστε οι περιορισμένες διαθέσιμες θέσεις να χρησιμοποιούνται κατά προτεραιότητα από τους κατοίκους (κάρτα κατοίκων) και εν συνεχεία από τους επισκέπτες σύντομης διάρκειας στάθμευσης. Με την κατάλληλη χρήση ενός από τα σύγχρονα συστήματα ελέγχου θα διευκολυνθούν η αστυνόμευση και η είσπραξη των προστίμων που αποτελούν σήμερα τα αδύνατα σημεία.

### **Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης προσφέρει:**

- Διαχείριση και κατανομή θέσεων στάθμευσης ανά κατηγορία χρηστών
- Τόνωση στις λειτουργίες του κέντρου (εμπόριο, ψυχαγωγία) διότι αυξάνεται ο αριθμός των καθημερινά εξυπηρετούμενων χρηστών στις προσφερόμενες θέσεις



στάθμευσης λόγω του περιορισμού της διάρκειας στάθμευσης (μεγαλύτερη εναλλαγή ανά θέση στάθμευσης).

- Διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου που εισέρχεται στην κεντρική περιοχή της πόλης (ενθάρρυνση ή αποθάρρυνση της κυκλοφορίας ανάλογα με τη τιμολόγηση και τους χρονικούς περιορισμούς της στάθμευσης).
- Έσοδα στους Δήμους, χωρίς σε καμία περίπτωση να σημαίνει ότι η εφαρμογή ελέγχου της στάθμευσης συνιστά εισπρακτικό μέσο, καθώς τα έσοδα αυτά θα πρέπει αρχικά να καλύπτουν το λειτουργικό κόστος του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και δευτερευόντως να λειτουργούν ανταποδοτικά προς τους δημότες π.χ. για τη κατασκευή νέων απαιτούμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, βελτίωση πεζοδρομίων και ανάπτυξη υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, διαμορφώσεις εσοχών στάθμευσης και διαβάσεων πεζών, ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, κτλ.
- Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης ως αποτέλεσμα συστηματικής και οργανωμένης αστυνόμευσης και συνεπώς βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου και αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

#### **Ως συνοδευτικά μέτρα ενός οργανωμένου συστήματος στάθμευσης απαιτούνται:**

- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για δίκυκλα σε κεντρικές περιοχές και χώρους μεγάλης προσέλευσης δικύκλων.
- Χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων παρά την οδό. Εφαρμογή ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και αστυνόμευσης του.
- Άρση της απαγόρευσης της στάθμευσης όπου αυτή δεν ενοχλεί.. Έως ότου δοθούν εναλλακτικές λύσεις για όλους όσους σταθμεύουν παράνομα (κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού, βελτίωση ΜΜΜ), θα πρέπει να αρθεί η απαγόρευση όπου η παράνομη στάθμευση δεν επηρεάζει την κυκλοφορία και το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.
- Αστυνόμευση για πλήρη εξάλειψη της πραγματικά οχλούσας παράνομης στάθμευσης (προσβάσεις κόμβων, στάθμευση σε λωρίδα κυκλοφορίας, στάσεις και στροφές λεωφορείων κλπ.). Η Δημοτική Αστυνομία σε συνεργασία με την τροχαία θα πρέπει να εντείνει την προσπάθεια αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης σε όλο το δίκτυο του Δήμου, εφαρμόζοντας πρόγραμμα συστηματικής και διαρκούς αστυνόμευσης.



- Απόσυρση εγκαταλειμμένων οχημάτων και οτιδήποτε μειώνει αδικαιολόγητα τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης και κατά συνέπεια την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία στην πόλη όπως ζαρντινιέρες, διαφημίσεις, διαφημιστικές πινακίδες, κτλ.

### **Γ.3 Διαχείριση στάθμευσης εκτός οδού - Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης**

- Περιοχές Κεντρικών, Μικτών και Ειδικών Χρήσεων.

Οι σταθμοί αυτοκινήτων οι οποίοι κατά κανόνα κατασκευάζονται σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση στάθμευσης εκτός οδού (π.χ. κέντρα πόλεων), μπορούν να αυτοχρηματοδοτηθούν και επομένως προσφέρονται για υλοποίηση με σύμβαση παραχώρησης ή ΣΔΙΤ.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή της πολιτικής στάθμευσης εκτός οδού, κυρίως στις κεντρικές περιοχές, είναι η εξασφάλιση της εφαρμογής μιας ορθής πολιτικής στάθμευσης στην οδό όπως εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, απομάκρυνση της οχλούσας παράνομης στάθμευσης και άρση απαγόρευσης σε οδικά τμήματα στα οποία δεν επηρεάζεται ουσιαστικά η κυκλοφορία. Η κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού χωρίς ταυτόχρονα να μειωθεί η παράνομη στάθμευση στην οδό απλώς αυξάνει την κυκλοφορία και επιδεινώνει το πρόβλημα στις ήδη κορεσμένες περιοχές. Είναι σημαντικό να κατασκευάζονται όσοι περισσότεροι χώροι στάθμευσης είναι δυνατό, ώστε να καθίσταται δυνατός ο περιορισμός της στάθμευσης παρά την οδό, με σκοπό τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τη χωροθέτηση ποδηλατόδρομων, λεωφορειολωρίδων κτλ. όπου απαιτείται.

Σημαντική παράμετρος της Πολιτικής Στάθμευσης αποτελεί και η ορθή Τιμολόγηση. Με την τιμολόγηση της στάθμευσης εντός και εκτός οδού (στις κεντρικές – εμπορικές περιοχές) επιτυγχάνεται έλεγχος και διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου (ανάλογα με το κόμιστρο της στάθμευσης). Για αυτό το λόγο σε ορισμένες περιπτώσεις θα πρέπει να παρέχεται δωρεάν στάθμευση σε ειδικές θέσεις, π.χ. σταθμοί μετεπιβίβασης και πολυδύναμα κέντρα που συνήθως χωροθετούνται εκτός κεντρικών περιοχών όπου δεν υπάρχει σοβαρό πρόβλημα πρόσβασης. Σ' αυτές τις περιπτώσεις δεν είναι δυνατή η αυτοχρηματοδότηση και θα πρέπει



να εφαρμόζονται ευρύτερες συμβάσεις παραχώρησης σε συνδυασμό με οικονομικά αποδοτικές χρήσεις γης (π.χ. εμπορικές χρήσεις, πολυκινηματογράφοι).

- Περιοχές Κατοικίας με Πυκνή Δόμηση

Το πρόβλημα της στάθμευσης, που προέρχεται από την έλλειψη θέσεων στάθμευσης ακόμα και για τους κατοίκους, είναι σοβαρό και δεν είναι δυνατό να αντιμετωπισθεί με μεθόδους άλλες (π.χ. βελτίωση ΜΜΜ, μείωση μετακινήσεων κλπ.) παρά μόνο με τη δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης.

Επειδή η κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στις περιοχές κατοικίας δεν είναι δυνατό να αυτοχρηματοδοθεί, θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με άλλες μεθόδους. Καταρχήν θα πρέπει να εξασφαλίζεται πλήρως η επαρκής στάθμευση σε νέες κατοικίες, χωρίς τα προβλήματα του παρελθόντος που αναφέρθηκαν ήδη. Επιπλέον θα πρέπει να γίνουν προσπάθειες για:

- α. αξιοποίηση των υπόγειων χώρων των οικοδομών που έχουν δοθεί σε άλλες χρήσεις.
- β. αξιοποίηση οικοπέδων που δεν έχουν οικοδομηθεί.
- γ. κατασκευή υπογείων χώρων σε κοινόχρηστους χώρους (αυλές σχολείων, πλατείες, κ.λπ.).

**3. Προτεινόμενες Στρατηγικές και Δράσεις (απαιτείται η συνδρομή της κεντρικής εξουσίας)**

- Σύνταξη οργανογράμματος και ίδρυση του ενιαίου φορέα σχεδιασμού και διαχείρισης των κυκλοφοριακών θεμάτων των πόλεων.
- Σύνταξη στρατηγικού σχεδίου συστήματος μεταφορών για διαφορετικές κατηγορίες πόλεων.
- Σύνταξη οργανογράμματος και αρμοδιοτήτων γραφείου (σε κάθε δήμο) κυκλοφοριακού σχεδιασμού ανά κατηγορία πόλης.
- Καθορισμός αρμοδιοτήτων – υπεύθυνου φορέα ανά συγκοινωνιακό θέμα. Διαχωρισμός και εξασφάλιση μη εμπλοκής αρμοδιοτήτων μεταξύ διαφορετικών φορέων.



- Σύνταξη προδιαγραφών για την εκπόνηση Γενικών Μελετών Μεταφορών και Κυκλοφορίας μεγάλων πόλεων.
- Σύνταξη προδιαγραφών για την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών πόλεων.
- Θέσπιση αξιόπιστου και ρεαλιστικού υπολογισμού της αμοιβής των μελετών κυκλοφορίας και στάθμευσης καθώς και των Γενικών Μελετών Κυκλοφορίας με συμπλήρωση του Ν. 3316/2005 περί προεκτιμώμενων αμοιβών μελετών.
- Θέσπιση κριτηρίων για πρόσληψη συγκοινωνιολόγου, μέσω ΑΣΕΠ ή άλλη διαδικασία.
- Καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής για τους χρήστες του συγκοινωνιακού συστήματος (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, στάθμευση, μετεπιβίβαση, κυκλοφορία οχημάτων, κόμιστρα TAXI, χρήση οδικού συστήματος) ανά κατηγορία πόλης.
- Υιοθέτηση επικοινωνιακής πολιτικής με συνεργασία όλων των συναρμόδιων φορέων.
- Διάθεση στους φορείς υλοποίησης επαρκών κονδυλίων για την εφαρμογή των μέτρων αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων.