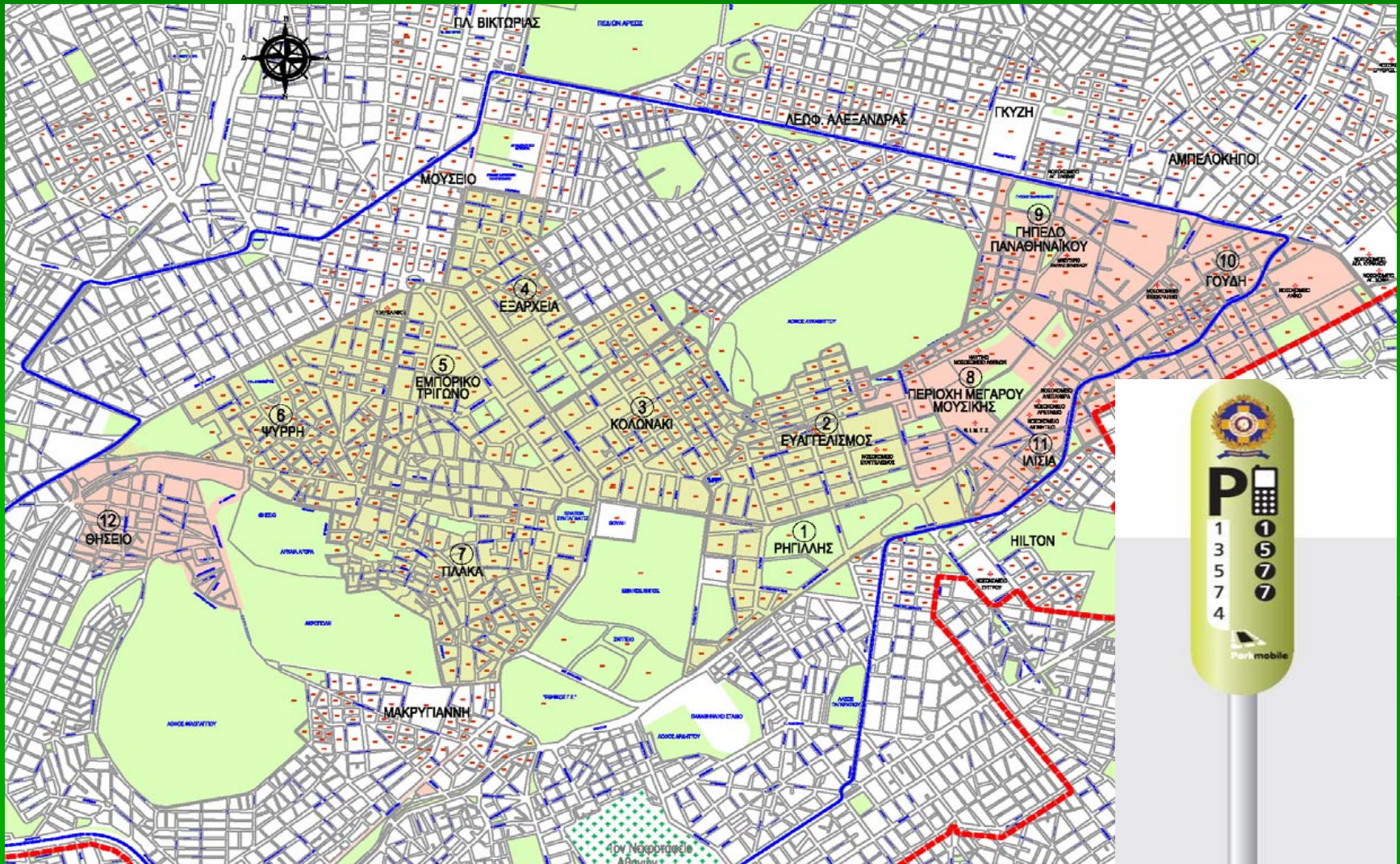


ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ



Χρυσ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΙΧ ΜΕ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

- ✓ Βελτίωση – Ευνόηση Δημοσίων Συγκοινωνιών
- ✓ Προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια : ποδήλατο, πεζή
- ✓ Οργάνωση - Διαχείριση της Στάθμευσης
- ✓ Χρηματική επιβάρυνση χρήσης ΙΧ (διόδια)

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ



Στάθμευση στην οδό:



Ανεπιθύμητη η παράνομη στάθμευση και ιδιαίτερα σε κρίσιμα σημεία (διασταυρώσεις, στάσεις λεωφορείων, κ.λ.π.)



Ανεπάρκεια προσφερόμενων θέσεων



Ανεπαρκής και μη συστηματική αστυνόμευση



Λανθασμένη εφαρμογή των αρχών της ελεγχόμενης στάθμευσης σε αρκετές περιπτώσεις

❖ Στάθμευση εκτός οδού:

- ✓ Η πρόβλεψη ελάχιστων θέσεων στάθμευσης σε νέα κτίρια σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία δεν καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες
- ✓ Ματαίωση κατασκευής προγραμματισμένων σταθμών αυτοκινήτων λόγω αντιδράσεων (κατοίκων, καταστηματαρχών, κ.λ.π.) που οφείλονται σε πλημμελή ενημέρωση
- ✓ Έλλειψη Σταθμών Μετεπιβίβασης από ΙΧ σε Δημόσιες Συγκοινωνίες
- ✓ Ολοκληρώνεται το εκπονηθέν πρόγραμμα κατασκευής σταθμών αυτοκινήτων της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων Κτιριακών (ΕΥΔΕΚ)– Άμεση ανάγκη εκπόνησης νέου προγράμματος

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- ✓ Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, κυρίως από τους εργαζόμενους, στο κέντρο της πόλης
- ✓ Παροχή δυνατότητας βραχυχρόνιας στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών προκειμένου να τονωθούν οι λειτουργίες του κέντρου (εμπόριο, υπηρεσίες, ψυχαγωγία, κ.λ.π)
- ✓ Διευκόλυνση της στάθμευσης των κατοίκων, με την παροχή προνομίων στάθμευσης
- ✓ Χωροθέτηση και κατασκευή νέων δημόσιων χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την κάλυψη των ανελαστικών αναγκών στάθμευσης, αφού εξετασθεί η διαθέσιμη (σήμερα και στο άμεσο μέλλον) κυκλοφοριακή ικανότητα, η οποία καθορίζει ένα μέγιστο δυνατό αριθμό θέσεων στάθμευσης που μπορούν να προσφερθούν

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- ✓ Χωροθέτηση των διαφόρων κατηγοριών της ελεγχόμενης στάθμευσης
- ✓ Τιμολογιακή πολιτική – Χρονικοί περιορισμοί
- ✓ Τρόποι είσπραξης τελών στάθμευσης
- ✓ Σύστημα αστυνόμευσης
- ✓ Σύστημα διαχείρισης

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Προσδιορισμός – εκτίμηση υφιστάμενης ζήτησης επισκεπτών, εργαζόμενων και κατοίκων, με τη βοήθεια απογραφών, ερευνών χαρακτηριστικών στάθμευσης, νυκτερινών καταγραφών σταθμευμένων οχημάτων κλπ.
- Δημιουργία Βάσης Δεδομένων στάθμευσης για το σύνολο της περιοχής μελέτης
- Καθορισμός περιοχής εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Σχέδιο Ελεγχόμενης στάθμευσης

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Επιλογή διαχειριστή (Δήμος ή Ιδιωτική εταιρεία)
- Προμήθεια – εγκατάσταση συστήματος είσπραξης τελών στάθμευσης
- Εγκατάσταση και συντήρηση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- Έκδοση σημάτων κατοίκων – έλεγχοι γνησιότητας σημάτων κατοίκων
- Σχεδιασμός, εποπτεία και αξιολόγηση της αστυνόμευσης
- Διαχείριση κλήσεων, Εξέταση ενστάσεων, Είσπραξη προστίμων
- Ενημέρωση του κοινού

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος με διενέργεια Ερευνών Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Ερευνών Συμμόρφωσης, ανά εξάμηνο
- Συνολική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος και εισήγηση προς τα αρμόδια όργανα **λήψης αποφάσεων** του Δήμου για:
 - ✓ βελτιώσεις, επεκτάσεις ή και συρρικνώσεις των θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης
 - ✓ αλλαγή τιμολογιακής πολιτικής
 - ✓ αλλαγή του μέσου είσπραξης του τέλους ή παράλληλη εγκατάσταση και άλλων μέσων είσπραξης
- Θεσμοθέτηση επιτροπής που εξετάζει:
 - ✓ αιτήματα πολιτών σχετικά με τη λειτουργία και την επέκταση του συστήματος
 - ✓ ενστάσεις που υποβάλλονται για κλήσεις ή για μη χορηγήσεις σημάτων
 - ✓ είσπραξη τελών και προστίμων

ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

➤ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Α' ΦΑΣΗΣ

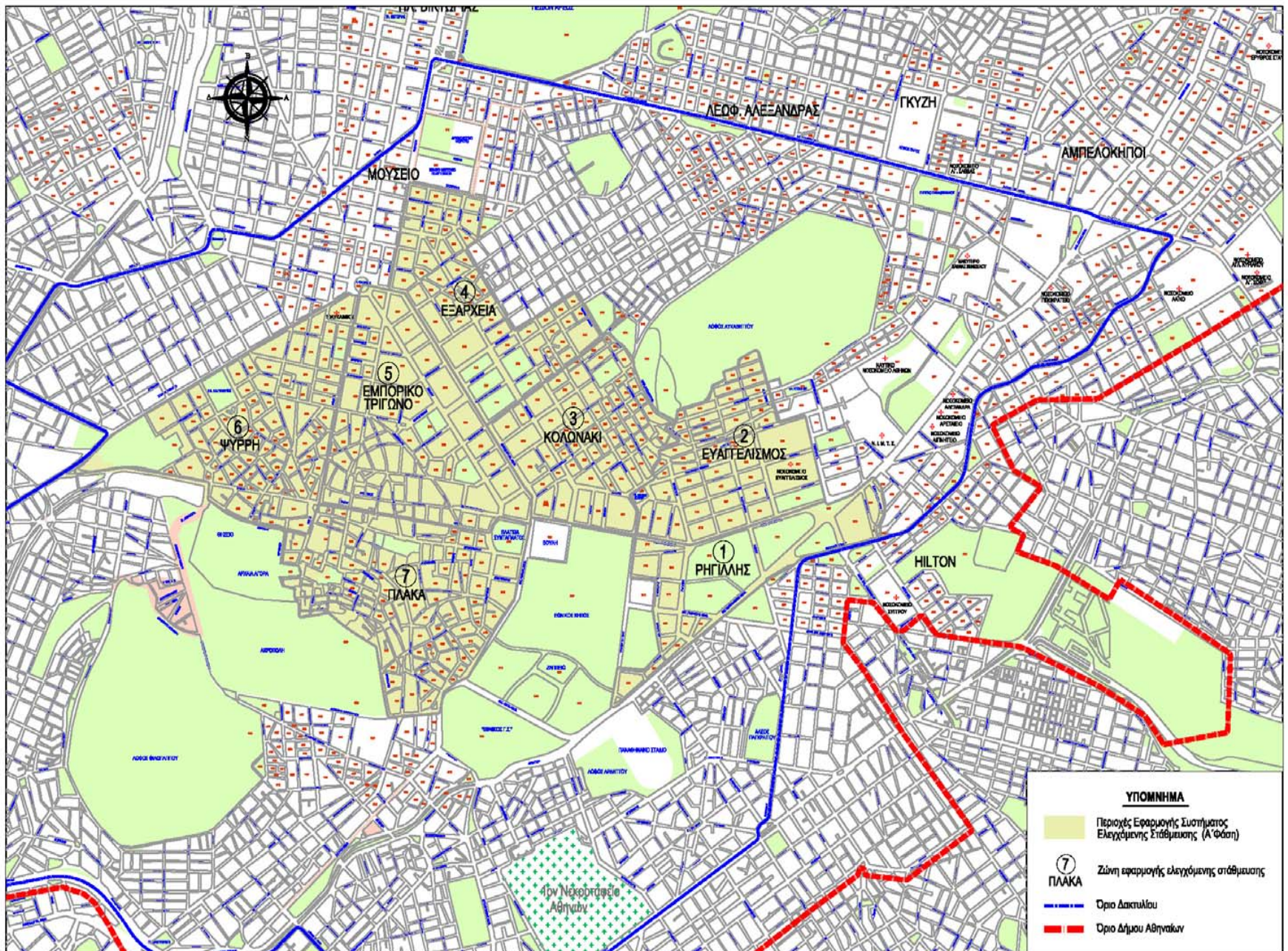
✓ Λειτουργία: Νοέμβριος 2006

✓ Καθορισμός 7 Ζωνών:

- ❖ Ζώνη 1. Ρηγίλλης
- ❖ Ζώνη 2. Ευαγγελισμός
- ❖ Ζώνη 3. Κολωνάκι
- ❖ Ζώνη 4. Εξάρχεια
- ❖ Ζώνη 5. Εμπορικό Τρίγωνο
- ❖ Ζώνη 6. Ψυρρή – Γεράνι
- ❖ Ζώνη 7. Πλάκα

✓ Αρχική κατανομή θέσεων Σχεδίου Στάθμευσης:

- ❖ 1956 θέσεις με πληρωμή (επισκεπτών)
- ❖ 2538 θέσεις με κάρτα κατοίκου
- ❖ 1000 θέσεις ειδικής στάθμευσης



Χρυσ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

✓ Βασικές παράμετροι λειτουργίας του συστήματος

- Ώρες Λειτουργίας: Εργάσιμες ημέρες 9:00 – 21:00 και το Σάββατο 9:00 -16:00. Στις θέσεις των κατοίκων και τις ειδικές θέσεις ισχύει όλο το 24ωρο, όλες τις μέρες
- Μέγιστη διάρκεια επιτρεπόμενης στάθμευσης επισκεπτών: 3 ώρες
- Τέλη στάθμευσης για στάθμευση μισής ώρας 50 λεπτά με αύξηση 50 λεπτών ανά μισή ώρα, μέχρι τη δεύτερη ώρα όπου φτάνει τα 2 ευρώ. Για στάθμευση δυόμισι ωρών 4 ευρώ και τριών ωρών 6 ευρώ.
- Η πληρωμή του τέλους στάθμευσης γίνεται με τη χρήση:
 - ❖ ξυστών καρτών προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης ή
 - ❖ πλαστικών καρτών προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης και επικοινωνία μέσω κινητού τηλεφώνου με το τηλεφωνικό κέντρο διαχείρισης

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

✓ Θέσεις με πληρωμή:

- ❖ το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης έλυσε πολλά προβλήματα και έβαλε σε μια τάξη τον τρόπο που σταθμεύουν οι επισκέπτες και οι κάτοικοι του κέντρου
- ❖ **στις θέσεις με πληρωμή** καταγράφεται βελτίωση δεικτών χαρακτηριστικών στάθμευσης, σε σύγκριση με την κατάσταση πριν την εφαρμογή
- ❖ ικανοποιητικές τιμές του συντελεστή εναλλαγής, **5.0 οχήματα ανά θέση**, καταγράφηκαν μόνο στην ευρύτερη περιοχή του Κολωνακίου και του Ευαγγελισμού, όπου οι οδηγοί έχουν την αίσθηση μιας πιο συστηματικής αστυνόμευσης, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές κυμαίνεται από 3.0 οχ./θέση έως 4.0 οχ./θέση
- ❖ περιορισμός της μέσης διάρκειας στάθμευσης στις 2.2 ώρες σε περιοχές με μεγάλο αριθμό επισκεπτών, όπως το Κολωνάκι, ο Ευαγγελισμός και του Ψυρρή, ενώ και στις υπόλοιπες περιοχές είναι κοντά στις 3 ώρες. Η συντριπτική πλειοψηφία των σταθμεύσεων, στις θέσεις με πληρωμή, είναι βραχείας διάρκειας (έως και 3 ώρες) το οποίο σημαίνει ότι γίνεται σεβαστός σε πολύ μεγάλο βαθμό ο χρονικός περιορισμός των 3 ωρών

Χρυσ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

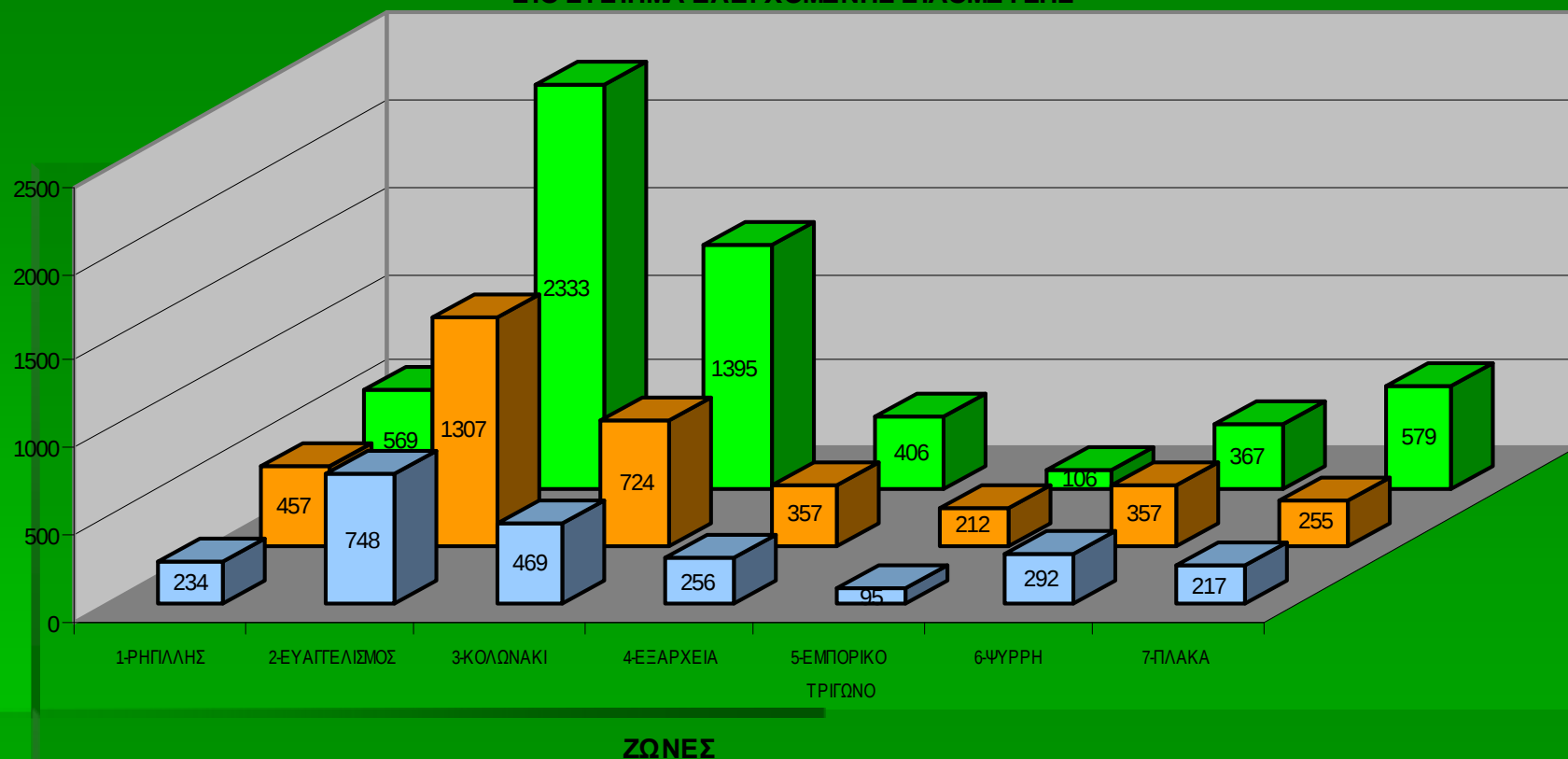
- **Θέσεις κατοίκων:**

- ❖ πάνω από το 90% των σταθμευμένων οχημάτων είναι εφοδιασμένα με κάρτα κατοίκου, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι ελάχιστοι επισκέπτες επιχειρούν ή καταφέρνουν να βρουν ελεύθερη θέση στις περιοχές αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων
- ❖ η συσσώρευση πλησιάζει το 100% τις περισσότερες ώρες της ημέρας

✓ Κάρτες κατοίκων:

- ❖ Η σύγκριση του αριθμού των μεταμεσονύκτιων σταθμεύσεων, με τον αριθμό των καρτών κατοίκων που έχουν εκδοθεί από το Δήμο, δε δείχνει ακριβή αντιστοιχία μεταξύ των καρτών και του αριθμού των σταθμεύσεων κατοίκων στην οδό
- ❖ Αρκετοί κάτοχοι καρτών σταθμεύουν τα οχήματά τους τη νύκτα σε ιδιωτικούς ή δημόσιους χώρους στάθμευσης
- ❖ Πιθανόν ορισμένοι επαγγελματίες στις εν λόγω περιοχές έχουν επιτύχει την έκδοση κάρτας κατοίκου, ώστε να σταθμεύουν με χαμηλό κόστος (ετήσια συνδρομή κατοίκου) και χωρίς χρονικό περιορισμό

ΚΑΡΤΕΣ, ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΜΕΣΟΝΥΚΤΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



■ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

■ ΜΕΤΑΜΕΣΟΝΥΚΤΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ 2008 (Μετρήσεις Denco ΑΕ)

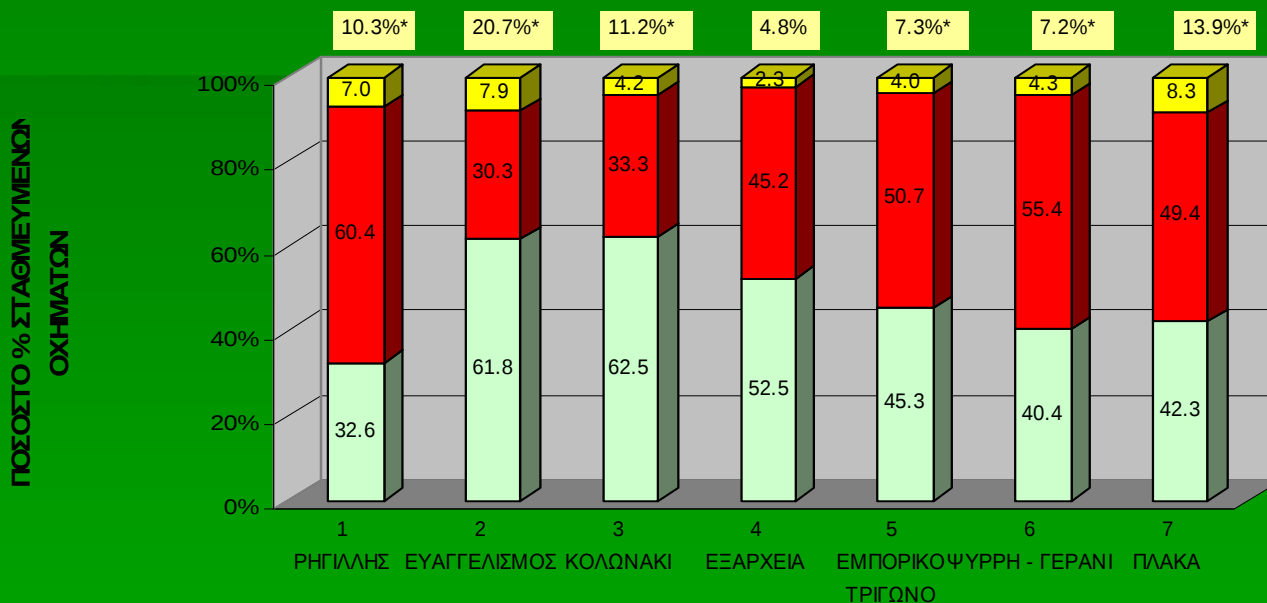
■ ΚΑΡΤΕΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ Πηγή : Τμήμα Εποπτείας Ελεγχόμενης Στάθμευσης της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας

Χρυσ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

✓ Συμμόρφωση – Αστυνόμευση

- ❖ Τα δύο πρώτα χρόνια λειτουργίας δεν υπήρχε εντατική αστυνόμευση, κυρίως στις θέσεις με πληρωμή. Παρόλα αυτά καταγράφηκαν σχετικά υψηλά ποσοστά συμμόρφωσης, της τάξης του 50 - 60%, **δηλαδή 6 στους 10 οδηγούς είχε πληρώσει τέλος στάθμευσης και είχε τηρήσει τον 3ωρο χρονικό περιορισμό.** Τα ποσοστά συμμόρφωσης με αστυνόμευση από ιδιωτικές εταιρίες στις αρχές της δεκαετίας του 90 ήταν της τάξης του 85% - 90% (Αθήνα, Πάτρα, Λάρισα κ.λ.π.)
- ❖ Αντίστοιχα χαμηλοί ήταν και οι ρυθμοί επίδοσης των κλήσεων. Τα ποσοστά των κλήσεων έφθαναν το 20% επί των παρανομούντων οχημάτων
- ❖ Πληρώνονταν κατά μέσο όρο είτε άμεσα, είτε μετά από ειδοποίηση, περίπου το 50% των κλήσεων

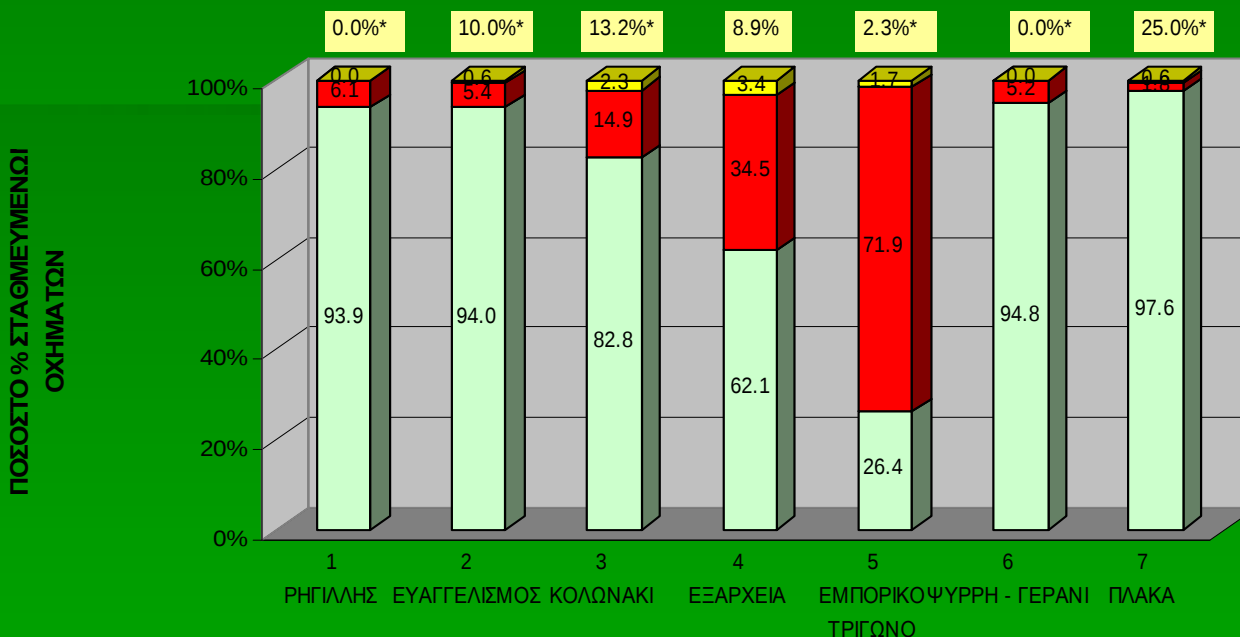
ΜΕΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΖΩΝΗ ΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ



- ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΛΗΣΗ
- ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΧΩΡΙΣ ΚΛΗΣΗ
- ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΜΕΣΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ)

* Μέσο ποσοστό σταθμευμένων οχημάτων με κλήση στο σύνολο των παράνομων σταθμεύσεων

ΜΕΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΖΩΝΗ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ



- ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΛΗΣΗ
- ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΧΩΡΙΣ ΚΛΗΣΗ
- ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΜΕΣΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ)

* Μέσο ποσοστό σταθμευμένων οχημάτων με κλήση στο σύνολο των παράνομων σταθμεύσεων

✓ Έσοδα Ελεγχόμενης Στάθμευσης

ΕΤΟΣ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
2007	2.635.000 €	5.700.000 €/έτος
2008	2.502.000 €	

ή Μ.Ο. 8.200 € ανά ημέρα (4€ θέση / ημέρα) αντί των περίπου 16.000€ της αρχικής εκτίμησης (8€ θέση / ημέρα)



Οδός Δραγατσανίου

- Θέσεις με πληρωμή
- Κατάληψη θέσεων από δίκυκλα

Οδός Ξενοφώντος



Οδός Υψηλάντου

Οδός Αλωπεκής

- Θέσεις με κάρτα κατοίκου
- Διαμόρφωση θέσεων σε εσοχή

➤ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΟΥ Α' ΦΑΣΗΣ

- ✓ Χωροθέτηση 1456 θέσεων δικύκλων συνολικά.
- ✓ Χωροθέτηση 108 θέσεων φορτοεκφόρτωσης και τροφοδοσίας συνολικά.
- ✓ Προσθήκες – καταργήσεις θέσεων Ελεγχόμενης Στάθμευσης (λόγω πλάτους οδού ή στενών πεζοδρομίων μπροστά σε εξόδους κέντρων διασκέδασης).
- ✓ Όρια και Σήμανση Ζωνών Κατοίκων

➤ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Β' ΦΑΣΗΣ

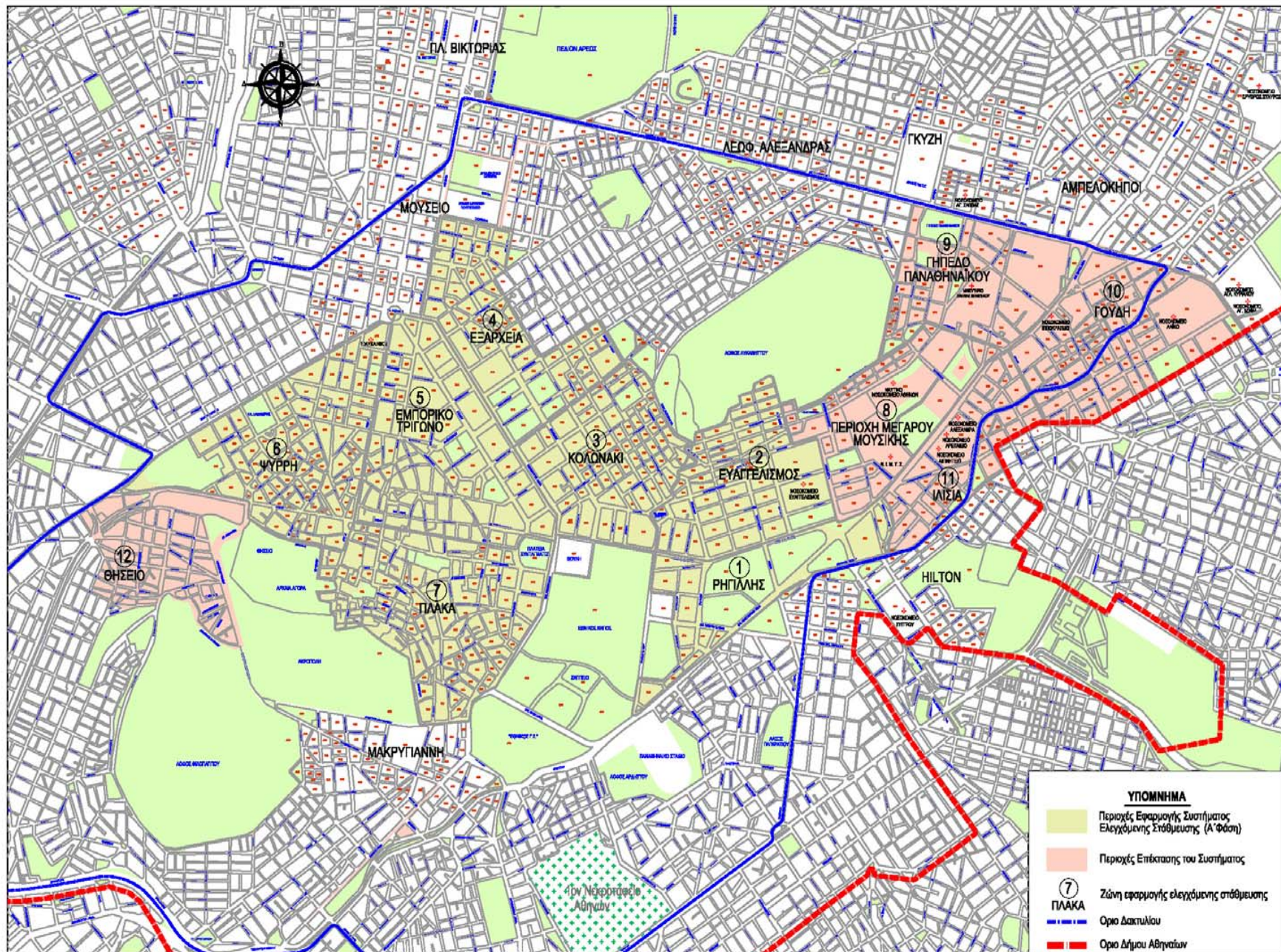
✓ Εκπόνηση: Ιανουάριος 2009.

✓ Καθορισμός Ζωνών:

- ❖ Ζώνη 8. Μέγαρο Μουσικής
- ❖ Ζώνη 9. Γήπεδο Παναθηναϊκού
- ❖ Ζώνη 10. Γουδή
- ❖ Ζώνη 11. Ιλίσια
- ❖ Ζώνη 12. Θησείο

✓ Κατανομή θέσεων Σχεδίου Στάθμευσης Β' ΦΑΣΗΣ:

- ❖ 1864 θέσεις με πληρωμή (επισκεπτών)
- ❖ 2931 θέσεις με κάρτα κατοίκου
- ❖ 161 ειδικές θέσεις στάθμευσης
- ❖ 737 θέσεις δικύκλων
- ❖ 27 θέσεις Φορτοεκφόρτωσης – τροφοδοσίας



Χρυσ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

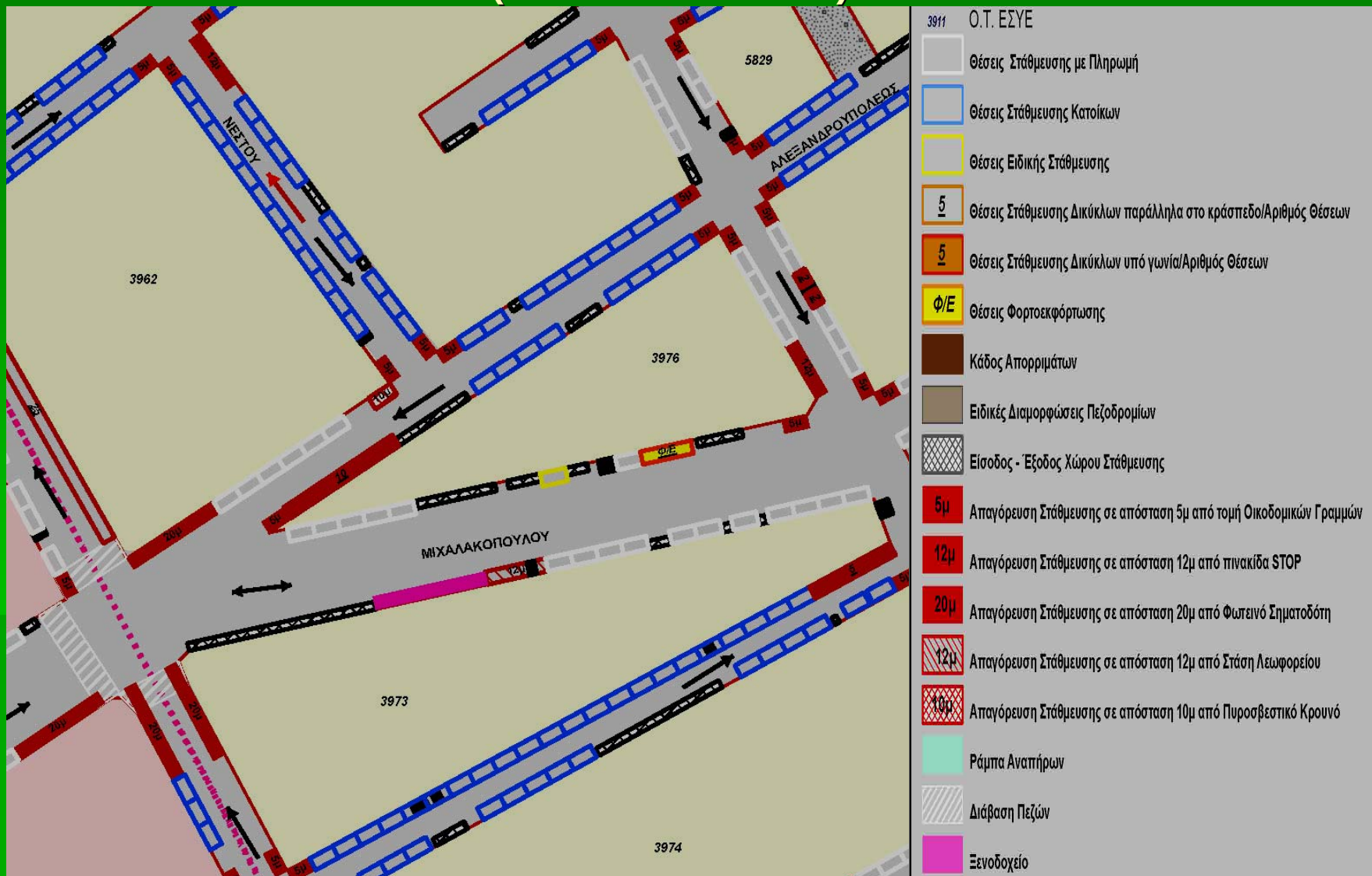


Ζώνη 10
Γουδή



Ζώνη 11
Ιλίσια

ΔΕΙΓΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Β' ΦΑΣΗΣ (ΖΩΝΗ 10 – ΓΟΥΔΗ)



Χρυσ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

➤ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- ✓ Θέσεις στάθμευσης δικύκλων χωροθετούνται σε οδούς τοπικής σημασίας και υπό προϋποθέσεις και κατά περίπτωση, σε συλλεκτήριες οδούς στις οποίες καταγράφηκε υψηλή συσσώρευση
- ✓ Το πλάτος των θέσεων δικύκλων για παράλληλη παρά το κράσπεδο στάθμευση ορίσθηκε 1,25μ. και το μήκος 2,50μ.

➤ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ

- ✓ Χωροθέτηση σε περιοχές συγκέντρωσης εμπορικών χρήσεων
- ✓ Διαστάσεις θέσεων φορτοεκφόρτωσης παρά το κράσπεδο για την κεντρική περιοχή : μήκος θέσης 10,0μ. και πλάτος θέσης 2,0μ με ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος 5,0μ. έτσι ώστε να υπάρχει λωρίδα διέλευσης ελαχίστου πλάτους 3,0μ.
- ✓ Καθορισμός επιτρεπόμενης διάρκειας στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης κατόπιν συνεννόησης με τους ενδιαφερόμενους καταστηματάρχες