

## 6. Ελεγχόμενη στάθμευση

### *Μπρέγιαννης*

Η επίλυση του προβλήματος της στάθμευσης είναι απαραίτητη για την βελτίωση των συνθηκών ζωής στη πόλη. Η ανεπάρκεια του χώρου για θέσεις στάθμευσης στο κέντρο και στις περιοχές γύρω από την Λ. Κηφισίας μπορεί να αντιμετωπιστεί με: α) δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου (ιδιωτικά ή μεικτά ή με δημοτική επιδότηση) που θα εξυπηρετούνται από τη δημοτική συγκοινωνία. β) υιοθέτηση ενός εκτεταμένου προγράμματος κινήτρων για απόσυρση των οχημάτων των κατοίκων από τους δρόμους. Για αυτό απαιτείται ανοικτή και ειλικρινής επικοινωνία με τους πολίτες και η έμπρακτη συμμετοχή τους. Στόχος είναι η εξεύρεση μόνιμης θέσης εκτός δρόμου για κάθε αυτοκίνητο κάτοικου ή και εργαζομένου. γ) παροχή των διαθέσιμων θέσεων στους δρόμους του κέντρου στους επισκέπτες, με αυστηρό σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Έτσι το κέντρο θα τονωθεί ενώ θα γίνει πιο προσιτό και ευχάριστο. Στο ίδιο πνεύμα αλλά πιο ήπια θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα και στις γειτονιές. Μετά από μελέτες και σε συνεργασία με τους κατοίκους μπορούν να εξευρεθούν οικόπεδα για οργανωμένους χώρους στάθμευσης. Το πρόγραμμα απόσυρσης των οχημάτων από τους δρόμους θα παίξει τον κρισιμότερο ρόλο αλλά απαιτεί την ενεργό συμμετοχή των κατοίκων και την υποστήριξη του Δήμου με ανάλογα κίνητρα (το πρόγραμμα ανακαίνισης των όψεων ίσως αποτελέσει πρότυπο). Η επιτυχία των παραπάνω μέτρων όπως και η αντιμετώπιση αντικοινωνικής συμπεριφοράς εκ μέρους των οδηγών μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο με την αυστηρή αστυνόμευση από τη νέα Δημοτική Αστυνομία.

### *Αλεξανδρή*

Κατ' αρχήν έχει δημιουργηθεί έλλειμμα στον έλεγχο της στάθμευσης, αφού το προσωπικό που ασκεί τα σχετικά καθήκοντα δεν μπορεί να τα ασκεί νόμιμα αφού δεν είναι δημοτικοί υπάλληλοι όπως απαιτεί ο νόμος. Χρειάζεται λοιπόν με τις νόμιμες διαδικασίες να προσληφθεί άμεσα το αναγκαίο προσωπικό.

Δεύτερον χρειάζεται να ενταθεί η αστυνόμευση στις νεοδημιουργηθείσες περιοχές όπως πχ το νέο υπερτοπικό κέντρο (THE MALL) όπου οι επισκέπτες επιβαρύνουν την περιοχή σταθμεύοντας παράνομα και όχι στους ήδη προσδιορισμένους χώρους. Επίσης με τρόπο εξειδικευμένο πρέπει να γίνει καταγραφή των οχημάτων στις γειτονιές με την συμμετοχή των κατοίκων, ώστε αν μπορέσει να υπάρξει συγκεκριμένη πολιτική για τη στάθμευση των αυτοκινήτων των κατοίκων όχι μόνο στο κέντρο αλλά και στην περιφέρεια.

Άλλο μέτρο αντιμετώπισης του θέματος στάθμευσης είναι η κατασκευή χώρων στους ελάχιστους χώρους που αυτό είναι δυνατό. Για κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί το οικόπεδο που βρίσκεται επί της Κηφισίας στην προέκταση της Πλατείας Ηρώων, ώστε εκεί να αξιοποιηθεί ο χώρος για κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης. Βέβαια ο χώρος αυτός διεκδικείται και από το ΙΓΕ, αλλά υπάρχει περιθώριο συνεργασίας. Άλλος χώρος που μπορεί να απαλλοτριωθεί και να χρησιμοποιηθεί για κατασκευή υπόγειου πάρκινγκ είναι ο υπαίθριος χώρος μετά τις εγκαταστάσεις του ΙΚΑ επί της Δ. Ράλλη.

### *Βελούδος*

Η αντίληψη της διαχείρισης των θέσεων στάθμευσης δεν πρέπει να έχει εισπρακτικό χαρακτήρα αλλά να είναι μέσο για την εξυπηρέτηση του πολίτη και της λειτουργίας της ίδιας της πόλης.

Αντιμετωπίζουμε το όλο σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης σε δύο επίπεδα:

- Την ελεγχόμενη στάθμευση στο Ιστορικό Εμπορικό Κέντρο και
- Την ελεγχόμενη στάθμευση στην γειτονιά.

Για το Ιστορικό Εμπορικό Κέντρο χρειάζεται να απαντήσουμε στο βασικό ερώτημα. Τι κέντρο θέλουμε;

Στην σημερινή κατάσταση προβάλλουμε την μετεξέλιξη του σε βιώσιμο κέντρο, με επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι το αυτοκίνητο, με δυνατότητα περιφερειακής στάθμευσης.

Βλέπουμε την γειτονιά από την αρχή.

Για την στάθμευση στην γειτονιά είναι αναγκαίος ο ανασχεδιασμός λειτουργίας της γειτονιάς αξιοποιώντας χώρους για στάθμευση και όχι για διερχόμενη κίνηση.

Στον ευρύτερο σχεδιασμό εντάσσονται οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι και οι ιδιωτικοί χώροι για χρήση θέσεων στάθμευσης.

Στόχος μας δεν είναι ο έλεγχος αλλά η δημιουργία πόλης σε νέα βάση.

### ***Βλάχος***

Το ΙΧ έχει μετατραπεί σε μέσο παρεμπόδισης της επικοινωνίας των πολλών και αδυνάτων. Το πράσινο βιβλίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το αστικό περιβάλλον θέτει ως στόχο, το αυτοκίνητο να γίνει περισσότερο επιλογή παρά ανάγκη, δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό, τον ποδηλάτη, τον κάτοικο της πόλης.

Το 2004 εκπονήθηκε μελέτη στάθμευσης τόσο για το Κέντρο της πόλης, όσο και για κάποιες πολεοδομικές ενότητες, που εφαρμόστηκε μόνο στο Κέντρο σημαντικά διαφοροποιημένη (οι κάτοικοι μπορούν να σταθμεύουν και σε ζώνες επισκεπτών, με αποτέλεσμα πλασματικές εικόνες κορεσμού, διανομή καρτών στάθμευσης υπερπολλαπλάσιων των δικαιούχων κλπ). Προτείνεται:

- η τμηματική επικαιροποίηση της μελέτης στάθμευσης και η τροποποίηση του συστήματος εφαρμογής με Στελέχωση Υπηρεσίας Παρακολούθησης και Υποστήριξης με επιστημονικό και διοικητικό προσωπικό, πρόσληψη ικανού αριθμού ατόμων με ειδικότητα Δημ. Αστυνομού, εφαρμογή νέας τεχνολογίας (κινητή τηλεφωνία, έξυπνες κάρτες), επίσπευση διαχείρισης κλήσεων,
- η αναβάθμιση και εξασφάλιση του πεζοδρομικού δικτύου της πόλης, ώστε να γίνεται απρόσκοπτη και ασφαλής η κίνηση των πεζών σε αυτό,
- η σύσταση γραφείου διαχείρισης μετακινήσεων (mobility center). Στόχος του γραφείου αυτού θα είναι η ανάδειξη και υποστήριξη εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και η καλύτερη οργάνωση μετακινήσεων με το ΙΧ,
- η συνεργασία και η επικοινωνία με φορείς, εμπορικούς συλλόγους κλπ.

### ***Διακολιού***

Πρόκειται για ένα μέτρο αμφιλεγόμενο. Από τη μια μεριά η αστικοποίηση του χώρου δημιουργεί προβλήματα στάθμευσης των οχημάτων λόγω του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού τους και της αποκλίνουσας συμπεριφοράς των κατοίκων (πχ άναρχη στάθμευση), από την άλλη όμως, τα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης καταλήγουν, πολλές φορές, να είναι από ανεπαρκή έως αντικοινωνικά (πρόστιμα). Ιδιαίτερα για το Μαρούσι, τα προβλήματα στάθμευσης επιτείνονται επειδή η πόλη τείνει να πάρει το χαρακτήρα του συγκοινωνιακού και εμπορικού κόμβου (πολλοί σταθμεύουν είτε ως «επισκέπτες» στην πόλη για να χρησιμοποιήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, είτε ως καταναλωτές στα εμπορικά κέντρα, πχ The Mall). Πέρα από τις εμπειρικές λύσεις τρέχουσας διαχείρισης (πού έχει και πού δεν έχει πετύχει η ελεγχόμενη στάθμευση) χρειάζεται ένας μακροχρόνιος σχεδιασμός για την αύξηση των θέσεων στάθμευσης (αξιοποίηση ελεύθερων χώρων και δημιουργία πάρκινγκ, ιδιωτικών, δημοτικών, ή και μικτών).

### ***Καρανάσιου***

Η αστυνόμευση με την έννοια της καταστολής, της χορήγησης συνεχών κλήσεων σε κατοίκους και επισκέπτες, είναι μέτρα αναποτελεσματικά. Ήδη όλη αυτή η διαδικασία

έχει κριθεί παράνομη από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Στο κέντρο της πόλης το πρόβλημα γίνεται εντονότερο λόγω του σταθμού του ΗΣΑΠ και την διακίνησης καθημερινά μέσω αυτού, μεγάλου αριθμού πολιτών.

Από την πρώτη τετραετία εκλογής του σημερινού δημάρχου, η τοπική οργάνωση του ΠΑΣΟΚ (ζωντανό τότε κύτταρο) είχε καταγράψει άμεσες ανάγκες του προαστίου και είχε κάνει συγκεκριμένες προτάσεις οι οποίες είχαν συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα, του νέου τότε συνδυασμού. Δυστυχώς παρέμειναν όλα αυτά τα χρόνια, προτάσεις στα χαρτιά.

Μια από αυτές που από τότε είχε καταγραφεί ως άμεση προτεραιότητα, ήταν η δημιουργία στο κέντρο της πόλης (κοντά στο ΗΣΠΑΠ-Γυμναστήριο Σπύρος Λούης) υπόγειου χώρου στάθμευσης. Σήμερα η δημιουργία του χώρου αυτού, δεν είναι μόνο απαραίτητη, είναι αναγκαιότητα για την αποσυμφόρηση της πόλης και την καλύτερη λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Επίσης κατασκευή σε συγκεκριμένα σημεία της περιφέρειας χώρων στάθμευσης, επιδοτούμενων από το κράτος.