

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ.

Στόχοι και κριτήρια του συστήματος: (όπως προτείνεται από την παρούσα μελέτη)

Αναδιανομή του διαθέσιμου οδικού χώρου με στόχο την άρτια και ποιοτική εξυπηρέτηση των χρηστών (κατοικων-επισκεπτων)

Δίκαιο πλαίσιο για όλους με στόχο την εξισορρόπηση των αναγκών -εύρεση βέλτιστης λύσης, ώστε ο αριθμός οχημάτων των εργαζομένων κάθε περιοχής, που χρειάζεται να σταθμεύσει σε κοντινή απόσταση βαδίσματος από τους χώρους εργασίας.

Μείωση των κυκλοφοριακών ροών προς το κέντρο της πόλης:

Ο περιορισμός των ελεύθερων θέσεων σε κεντρικές περιοχές θα οδηγήσει σε μείωση των ελκυσόμενων μετακινήσεων από άλλες περιοχές.

Αύξηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης με στόχο τον περιορισμό της μέγιστης διάρκειας στάθμευσης.

Προσφορά στάθμευσης:

Στο σύνολο των 6500 θέσεων στις 4 ζώνες θα διατεθούν:

| | A | B | Γ | Δ | σύνολο |
|-------------------|-----|------|------|----|--------|
| Κάτοικοι | 145 | 1114 | 2037 | 44 | 3340 |
| Επισκέπτες | 340 | 1670 | 873 | 0 | 2880 |

Συνοπτικά : Οι κάτοικοι θα σταθμεύουν με κάρτα σε σύνολο 3340 θέσεων

Οι επισκέπτες με πληρωμή σε σύνολο 2880 θέσεων.

Διάρκεια στάθμευσης (Μέγιστη)

| | A | B | Γ | | |
|----------------|---------------|---------------|----------------|--|--|
| Δωρεάν | 30 λ | 60 λ | 60 λ | | |
| Πληρωμή | 3 ώρες | 6 ώρες | 24 ώρες | | |

Κόστος στάθμευσης (Για την επιτρεπόμενη διάρκεια στάθμευσης)

| | Δωρεάν | 3 ώρες | 6 ώρες | 8 ώρες | 12 ώρες |
|----------|--------|--------|--------|--------|---------|
| A | 30 λ | 7 Ε | 14 Ε | | |
| B | 60 λ | 3 Ε | 8 Ε | | |
| Γ | 60 λ | 2 Ε | 5 Ε | 7 Ε | 11 Ε |

Κόστος στάθμευσης στους Δημοτικούς χώρους

| | Δωρεάν | 3 ώρες | 6 ώρες | 8 ώρες | 12 ώρες |
|----------|--------|--------|--------|--------|---------|
| A | 30 λ | 3 Ε | 6 Ε | 8 Ε | 12 Ε |
| B | 60 λ | 2 Ε | 5,5 Ε | 6,5 Ε | 8,5 Ε |
| Γ | 60 λ | 1,5 Ε | 4 Ε | 5 Ε | 7 Ε |

Έρευνα δεδηλωμένων προτιμήσεων (έρευνα στα πλαίσια της παρούσας μελέτης)

Που δείχνει τη διαθεσιμότητα για πληρωμή των ερωτηθέντων,

Πρωινή 2 E

Απογευματινή 1 E

Τα χαρακτηριστικά της υφιστάμενης προσφοράς -ζήτησης στο κέντρο:

Η μελέτη δυστυχώς δεν αναλύει διεξοδικά τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν το καθεστώς στάθμευσης στο κέντρο της πόλης,

Οι προτάσεις που γίνονται ,αν δεν διερευνηθούν διεξοδικά , μπορεί να έχουν σημαντικές κυκλοφοριακές επιπτώσεις και να φέρουν αντίθετα αποτελέσματα από τα προσδοκώμενα.

Ζήτηση στάθμευσης:

Ας δούμε τι συμβαίνει σήμερα με τη ζήτηση για στάθμευση στο κέντρο και ποια τα χαρακτηριστικά της.

Ζώνη Α:

Σταθμεύουν καθημερινές:

Εργαζόμενοι Δημοσίων υπηρεσιών (Δήμου, Περιφέρειας- Δικαστήρια -Δημόσιοι Φορείς)

Εργαζόμενοι Ιδιωτικού τομέα (Καταστήματα, Υπηρεσίες, Επαγγελματίες)

Αυτοαπασχολούμενοι, Επαγγελματίες, Εμπόριο, Ελεύθεροι επαγγελματίες, κλπ.

Ζώνη Β:

Κυρίως εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα , αυτοαπασχολούμενοι, επαγγελματίες.

Δευτερευόντως Δημόσιοι Υπάλληλοι.

Το σύνολο τους ξεπερνά τις **3000 άτομα.**

Ζώνη Γ:

Εργαζόμενοι, αυτοαπασχολούμενοι, Δημόσιες υπηρεσίες (κρατικές, Περιφέρειας)

Στις 3 ζώνες σταθμεύουν

-οι επαγγελματίες μεταφορείς (ταξί) στις καθορισμένες πιάτσες

-με ολιγόλεπτη στάση τα φορτοταξί για τη μεταφορά των εμπορευμάτων,

Οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων στις 3 ζώνες που σταθμεύουν τις **νυχτερινές ώρες**, (βάσει της έρευνας της νυχτερινής στάθμευσης του ΣΒΑΚ) **ανέρχονται στις 5500 οχήματα.**

Είναι προφανές ότι κατά τη **διάρκεια εργασιμων ωρών** πολλοί κάτοικοι μετακινούνται εκτός κέντρου και από τις 4 ζώνες ,προς άλλες περιοχές του λεκανοπέδιου και ευρύτερα.

Στην παρούσα μελέτη **δεν έγινε κάποια απογραφή ημερήσια** ώστε προκύπτουν δεδομένα που να τεκμηριώνουν τη σχετική εκτίμηση όσο αφορά τις ανάγκες της ημερήσιας στάθμευσης, Τα ποσοστά που αναφέρονται **αποτελούν εκτίμηση του μελετητή** και όχι **αποτέλεσμα έρευνας**.

Από τα ανωτέρω χαρακτηριστικά της ζήτησης προκύπτουν τα παρακάτω ζητήματα:

Στις Ζώνες Α και Β του κέντρου σταθμεύουν:

- για διάρκεια **7,5-8** ωρών , (7-2,30) **οι Δημόσιοι υπάλληλοι**
- για διάρκεια **περ 6,5-7** ωρών **οι εργαζόμενοι και επαγγελματίες.**

Σχέση Υφιστάμενης προσφοράς στάθμευσης - Ζήτησης:

Η εικόνα του κέντρου:

Κατά την **έναρξη του πρωινού ωραρίου των Δημοσίων υπηρεσιών** με την προσέλευση των εργαζομένων , που μετακινούνται με χρήση του ΙΧ, **καλύπτονται οι ελεύθερες θέσεις, που είναι διαθέσιμες** , με το σημερινό καθεστώς, κυρίως **στη ζώνη Α και δευτερευόντως στη ζώνη Β.**

Με το **άνοιγμα της αγοράς και των ιδιωτικών υπηρεσιών** καλύπτονται οι υπόλοιπες **προσφερόμενες θέσεις στη ζώνη Β και δευτερευόντως στη Γ.**

Μεγάλο ποσοστό θέσεων στη **ζώνη Γ κυρίως** , στις αρτηρίες που υπάρχουν **Επαγγελματικές χρήσεις είτε υπηρεσίες** καλύπτεται μεγάλος αριθμός θέσεων για περιορισμένο χρόνο.

Η εκτός οδού στάθμευση στις ζώνες Α και Β:

Παρουσιάζει ποσοστά κάλυψης **περ στο 70%** στη διάρκεια της **εργάσιμης διάρκειας** και **αγγίζουν το 100%** στις **ώρες αιχμής** κυρίως στο **Δημοτικό χώρο στα Λιθαρισια.**

Οι ιδιωτικοί χώροι στη μεγάλη τους πλειοψηφία παρουσιάζουν γενικά **μέτρια ποσοστά πληρότητας και χαμηλό δείκτη εναλλαγής** .Σε ιδιαίτερες ημέρες και ώρες αιχμής μπορεί να πλησιάζουν την πληρότητα, ανάλογα την τιμολόγηση. Η παρόδια στάθμευση του παρκινγκ της κεντρικής πλατείας σπάνια παρουσιάζει πληρότητα 100% ,όπως και οι εσωτερικοί του χώροι,

Ο χώρος **Δημοτικός χώρος στάθμευσης στα παλαιά σφαγεία**, ο χώρος του **ΚΕΠΑΒΙ** παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά πληρότητας κατά τις πρωινές ώρες, που άρχισε να αναπτύσσεται μετά την πεζοδρόμηση των κεντρικών οδών (Μ. Άγγελου, Σακκά κλπ.). Καλύπτουν τη ζήτηση πολύωρης στάθμευσης (εργαζόμενοι στο κέντρο) ,όπως και ποσοστό ολιγόωρης (2-3 ώρες) επισκεπτών του κέντρου.

Ο ιδιωτικός χώρος στάθμευσης στην Πλατεία Μαβίλη ,παρουσιάζει πληρότητα 100% κατά τους θερινούς μήνες και πολύ μικρή κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Ο ιδιωτικός χώρος απέναντι από τη λαϊκή παρουσιάζει πληρότητα κάτω του 50 % κατά την εργάσιμες ,εκτός του πρωινού του Σάββατου για ολιγόωρη στάθμευση κάτω της 1 ώρας.

Η ζήτηση με τα χαρακτηριστικά που εμφανίζεται έχει σχέση με την εξυπηρέτηση των χρήσεων της του κέντρου , την υφιστάμενη προσφορά και την δεδομένη τιμολογιακή πολιτική.

Τα προβλήματα του κεντρου-αναζητηση λύσεων:

Στην αναζήτηση λύσεων για το υφιστάμενο πρόβλημα του κεντρικού πυρήνα της πόλης και της εξυπηρέτησης των χρήσεων γης, υπάρχουν **δύο αντίθετες στρατηγικές επιλογές.**

1^η Επιλογή: Κυριαρχία στις μετακινήσεις και Ελεύθερη είσοδος του ΙΧ στα κέντρα των πόλεων με δημιουργία συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης, όπως η παρούσα, για την εξυπηρέτηση των χρήσεων γης. Στις πόλεις που αναφέρονται στη μελέτη δεν έχει εφαρμοστεί σε καμιά στρατηγική Βιώσιμης κινητικότητας, παρ. όλο που πολλές εξ αυτών διαθέτουν ΣΒΑΚ.

2^η Επιλογή: Ανάπτυξη της στρατηγικής της Βιώσιμης κινητικότητας με τη δημιουργία ΣΒΑΚ και η ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών για την εφαρμογή τους. Ο συνδυασμός εναλλακτικών μέσων για την εξυπηρέτηση του κέντρου. Το τελευταίο τμήμα κάθε μετακίνησης προς το κέντρο θα διεξάγεται με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου:

έχει διαμορφωθεί και θεσπιστεί το Στρατηγικό σχέδιο Βιώσιμης κινητικότητας (ΣΒΑΚ), βάσει των κατευθύνσεων που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το ΣΒΑΚ διαμορφώθηκε στη βάση μετρήσεων και ερευνών σχετικών με τα χαρακτηριστικά όλων των μετακινήσεων, των μέσων μετακίνησης.

Διενεργήθηκαν οι παρακάτω μετρήσεις- έρευνες:

Μετρήσεις φόρτων κυκλοφορίας στις βασικές αρτηρίες και πύλες εισόδου.

Απογραφές στάθμευσης για όλα τα είδη στάθμευσης και της νυχτερινής απογράφης στο εύρος των 4 ζωνών που εξετάζονται.

Απογραφές όλων των εκτός οδού χωρών στάθμευσης

Μετρήσεις πληρότητας και δείκτη εναλλαγής στάθμευσης σε κεντρικές εμπορικές οδούς.

Έγινε έρευνα προέλευσης – προορισμού για τον καθορισμό της σχέσης ζήτησης -προσφοράς

Έγινε έρευνα μετακινήσεων σε πολύ μεγάλο αριθμό ερωτηματολογίων με προσωπικές συνεντεύξεις.

Δημιουργήθηκε Κυκλοφοριακό μοντέλο με ειδικό λογισμικό και διαμορφώθηκαν εναλλακτικά σενάρια .

Διαμορφώθηκαν προτάσεις που τέθηκαν σε διαβουλεύσεις και παρουσιάστηκαν-ψηφίστηκαν στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Έγινε η Οριστική παραλαβή του από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Το ΣΒΑΚ διαμόρφωσε ένα πλαίσιο κατευθύνσεων για την επίλυση σημερινών προβλημάτων και κυρίως χάραξε τις κατευθύνσεις για τις μελλοντικές εξελίξεις στην ανάπτυξη του οικιστικού συγκροτήματος του Δήμου.

Ο Βασικός πυρήνας των επιλογών των ΣΒΑΚ, βάσει των κατευθύνσεων της Ε. Επιτροπής, στηρίζεται στην κατεύθυνση απομάκρυνσης της κυκλοφορίας από τα κέντρα των πόλεων; Αναπλάσεις των κεντρικών περιοχών, τον περιορισμό των εκπομπών αέριων του θερμοκηπίου και τη μείωση του θορύβου στις κεντρικές περιοχές των πόλεων.

Οι μετακινήσεις προς το κέντρο θα διεξάγονται από σύστημα εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και γι αυτό πρέπει να αναπτυχθούν οι κατάλληλες υποδομές.

Βασικά εργαλεία για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ αποτελούν:

Η δημιουργία **Ζώνης Περιορισμένης Κυκλοφορίας** στο κέντρο, με σημαντικά ευέλικτο σύστημα ελέγχου, επιτρέπει την εξυπηρέτηση των χρήσεων γης με την αιτιολογημένη είσοδο του ΙΧ η των μέσων μεταφοράς εμπορευμάτων.

Με τη **δημιουργία του συστήματος park&Ride** δημιουργείται σύστημα περιφερειακών χωρών στάθμευσης εκτός κέντρου και διασύνδεση με το κέντρο με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης. Απαραίτητη προϋπόθεση η δημιουργία των κατάλληλων υποδομών εξυπηρέτησης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

Η σχέση ΣΒΑΚ και Ελεγχόμενης στάθμευσης.

Η θέσπιση της ελεγχόμενης στάθμευσης στοχεύει στην αύξηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης και δημιουργήθηκαν τέτοια συστήματα σε όλες τις πόλεις της Ευρώπης μετά τη ραγδαία αύξηση του ΙΧ τη μεταπολεμική περίοδο.

Το σύστημα αύξησης των θέσεων στάθμευσης στα κέντρα των πόλεων , οδήγησαν σε κορεσμό το οδικό δίκτυο . Από τη δεκαετία του 1990 αναπτύχθηκε ο προβληματισμός δημιουργίας εναλλακτικών συστημάτων εξυπηρέτησης των κεντρικών περιοχών των πόλεων και στις αρχές του 2000 θεσπίστηκε από την **Ευρωπαϊκή Επιτροπή η στρατηγική της Βιώσιμης κινητικότητας.**

Στόχος η μείωση του αριθμού των οχημάτων στο κέντρο της πόλης και η εξυπηρέτηση με τα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης.

Ο δείκτης εναλλαγής μας δείχνει ποσά οχήματα σταθμεύουν σε μια θέση στη διάρκεια του χρόνου λειτουργίας.

Στοχεύει δηλ. στην εξυπηρέτηση περισσότερων οχημάτων στη διάρκεια λειτουργίας της αγοράς και των υπηρεσιών.

Επομένως το ΙΧ θα είναι το βασικό μέσο πρόσβασης προς τις περιοχές Διοίκησης ,εμπορίου και αναψυχής.

Κατά συνέπεια στις προτεινόμενες ζώνες λειτουργίας της ελεγχόμενης στάθμευσης θα έχουμε αύξηση των φόρτων κυκλοφορίας, εφ όσον θα υπάρχει αυξημένη προσφορά θέσεων στάθμευσης.

Ο στόχος μείωσης των φόρτων κυκλοφορίας προς το κέντρο δεν μπορεί να επιτευχθεί εφέ όσον η στρατηγική επιλογή για την πόλη αποτελείσει η συγκεκριμένη πρόταση η δημιουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης στις 4 ζώνες με τους ορούς που προτείνει η παρούσα μελέτη.

Το ΣΒΑΚ αντίθετα προτείνει συγκεκριμένες εμπορικές οδούς για την εφαρμογή του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης ,για την εξυπηρέτηση των αναγκών των χρήσεων γης του κέντρου.

υπάρχει υπερβάλλουσα ζήτηση προς το κέντρο, δεδομένου σήμερα ότι δεν έχουμε στους ιδιωτικούς εκτός οδού χώρους στάθμευσης πληρότητα 100%, με τα υφιστάμενα τιμολόγια.

3. Τη Δημιουργία σοβαρών εμποδίων για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Η δέσμευση χώρων στάθμευσης, όπως το παρκινγκ παλαιά σφαγεία - χώροι παρόδιας στάθμευσης στις μεγάλες αρτηρίες, είτε και στην εκτός οδού στάθμευση παράπλευρα αυτών, που είναι αναγκαίοι για την άμεση εφαρμογή του συστήματος park&Ride.

Η ανάπτυξη του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης προϋποθέτει την δέσμευση όλων των ελεύθερων θέσεων στάθμευσης στις 4 ζώνες.

Επομένως έρχεται σε αντίθεση με τις απαιτήσεις εφαρμογής του ΣΒΑΚ που προϋποθέτει την ελευθέρωση χώρου στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της πόλης και ειδικών λωρίδων για τα ΜΜΜ και ειδικά για τα ρομποτικά ηλεκτροκίνητα που πρόκειται να μπουν στη ζωή μας τα επόμενα χρόνια.

4. Συστημα Διαχείρισης:

Δεδομένου ότι ο Δήμος με τις υπηρεσίες του **δεν μπορεί να στηρίξει την εφαρμογή στο υποδεικνυόμενο σύστημα διαχείρισης**, δεν παρουσιάζονται οι δεσμεύσεις που θα διαμορφωρθούν στις περιπτώσεις **3 και 4** (παραχώρηση εγκατάστασης και λειτουργίας σε ιδιώτη).

Η μέχρι σήμερα εμπειρία από την εγκατάσταση των δυο συστημάτων (ηλεκτρονικής πληροφόρησης και αυτόματης μέτρησης οχημάτων) δείχνει ότι ο Δήμος δεν είναι σε θέση να εγκαταστήσει και διαχειριστεί ένα εξελιγμένο σύστημα διαχείρισης. Επίσης δεν εξετάστηκε το θέμα της επιτήρησης του συστήματος και των αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό (δημοτική αστυνομία).

Στο σύστημα διαχείρισης που θα επιλεγεί βάσει των 3 και 4 ποιες θα είναι οι δεσμεύσεις, όσο αφορά το οδικό δίκτυο και τις αναγκαίες δράσεις που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ.

5 Υλοποίηση των στόχων τα Γιάννενα στις «100 ουδέτερες κλιματικά πόλεις» οι αιτιάσεις που αναφέρονται στη μελέτη (σελ. 87) δεν μπορούν να οδηγήσουν στην επίτευξη του στόχου, χωρίς την εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Δεν είναι τυχαίο ότι η συγκεκριμένη μελέτη δεν αξιοποίησε κανένα στοιχείο από το ΣΒΑΚ και τις προτάσεις του.

Η συγκεκριμένη πρόταση δεν αποτελεί μελέτη είτε εμπειρογνωμοσύνη που να βασίζεται σε επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα της Κυκλοφοριακής Τεχνικής είτε των κατευθύνσεων ΣΒΑΚ. Αντίθετα διαμορφώθηκε στη νέαση εμπειρισμού και οι προτάσεις της είναι ατεκμηρίωτες και θα φανούν οι αρνητικές της επιπτώσεις στην περίπτωση υιοθέτησης και εφαρμογής στην στο μέλλον αυτής της πόλης.

Η ίδια μελέτη έχει εφαρμοστεί στο κέντρο της Θεσσαλονικείας μέχρι την οδό Αγ, Δημήτριου σε καθαρά εμπορική περιοχή. Δεν εφαρμόστηκε στις συνοικίες βορειότερα της Αγ Δημήτριου που κυριαρχεί η κατοικία, Ουσιαστικά αποτελεί μηχανιστική εφαρμογή σε μια πόλη με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και των αναγκών του κέντρου.

Κ, Κολοκούρης

Συγκοινωνιολόγος