

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΦΑΚΕΛΟΣ «ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ»

Parking στη Θεσσαλονίκη: στο «κέντρο» του προβλήματος

■ Αλεξάνδρα Γούτα

Όταν ο ποιητής των θαλασσών, ο Νίκος Καββαδίας, έγραφε -εκεί γύρω στο 1974- ότι «της Σαλονίκης μοναχά πής πρέπει το καράβι», σίγουρα δεν είχε στο νου του ότι, 34 χρόνια αργότερα, κάποιοι Θεσσαλονικείς θα ήταν διατεθειμένοι ακόμη και να ...κολυμπήσουν προς τον προορισμό τους, αρκεί να αποφύγουν το καθημερινό κυκλοφοριακό κομπούζιο στους ...στεριανούς δρόμους της πόλης.

Εν έτει 2008, η Θεσσαλονίκη έχει να αντιμετωπίσει πολλούς «δαίμονες» και ένας από αυτούς είναι σίγουρα το κυκλοφοριακό, με βασική παράμετρο του προβλήματος την έλλειψη χώρων στάθμευσης (πλέον, όχι μόνο στο κέντρο της πόλης, αλλά και σε περιφερειακούς δήμους).

Σε μια πόλη όπου 70 νέα οχήματα προστίθενται καθημερινά σε έναν ήδη πολυπληθή στόλο ΙΧ αυτοκινήτων, δεν προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι τουλάχιστον 11.000 θέσεις στάθμευσης υπολογίζεται ότι «λείπουν» από το κέντρο της πόλης (και γύρω στις 30.000 συνολικά από τον δήμο). Ούτε το ότι τα παράνομα ή ... «περίεργα» σταθμευμένα ΙΧ συμβάλλουν κατά 20%-30% στις καθυστερήσεις της αστικής συγκοινωνίας.

Στο παρόν τεύχος του «Τεχνολογικού», το ΤΕΕ/ΤΚΜ παρουσιάζει τις θέσεις, τον σχεδιασμό και τις προτάσεις των φορέων της Θεσσαλονίκης, που οι αρμοδιότητές τους περιλαμβάνουν -ή επηρεάζονται σημαντικά από- το μεγάλο κεφάλαιο «χώροι στάθμευσης στη Θεσσαλονίκη». «Μιλούν» για το πρόβλημα εκπρόσωποι του δήμου, του ΑΠΘ, του ΣΑΣΘ και του ΟΡ.ΘΕ, οι οποίοι απαντούν και στο φλέγον ερώτημα: τελικά, οι παρεμβάσεις που σχεδιάζονται για την αντιμετώπιση της έλλειψης πάρκινγκ πρέπει να ενθαρρύνουν ή να αποθαρρύνουν την είσοδο ΙΧ στο κέντρο της πόλης;



V. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
αντιδήμαρχος Δημοτικών
Έργων και Κυκλοφορίας

Αποσύραμε πάνω από 10.000 εγκατελεμμένα οχήματα από τους δρόμους. Για την επόμενη τριετία προβλέπονται 3.000 υπαίθριες θέσεις parking από την απόσυρση εγκατελεμμένων οχημάτων. Θα δημιουργηθούν 900 θέσεις parking στο Νέο Δημαρχείο, 500 θέσεις σε υπό κατασκευή parking στην πλ. Δημοκρατίας, 125 θέσεις στη Μαρτίου και 175 στη πλ. Διοικητηρίου. Ο Δήμος θα επιμένει ώστε το ΥΠΕΧΩΔΕ να κατασκευάσει τα (8) parking που προβλέπονταν εν όψει των ολυμπιακών αγώνων στο Δήμο Θεσσαλονίκης. Ο Δήμος θα υλοποιήσει τη δωρεάν (με την επίδειξη του εισιτηρίου του parking) Δημοτική Συγκοινωνία με δύο Δημοτικές Λεωφορειακές γραμμές με μικρά λεωφορεία (Mini-buses)

Το κυκλοφοριακό της Θεσσαλονίκης είναι δύσκολη υπόθεση, μπορεί όμως να βελτιωθεί σημαντικά από δέσμη μέτρων το κάθε ένα από τα οποία θα συμβάλει σε μικρό ποσοστό στη λύση του προβλήματος με πρωταγωνιστή τον πολίτη τον οποίο πρέπει να κάνουμε συμμετόχο.

Σε δεύτερο βαθμό είναι τα έργα υποδομής που πρέπει η πολιτεία να κάνει και στη συνέχεια να ληφθούν συμπληρωματικά μέτρα με ευθύνη των φορέων.

Ο Δήμος έχει κάνει πράξη τη σωστή διαχείριση της στάθμευσης παρά την οδό Ολυμπιάδος με τη διαμόρφωση (45) Δημοτικών οικοπέδων σε χώρους στάθμευσης για πάνω από 200 οχήματα. Δημιουργήσαμε 2.000 θέσεις στάθμευσης δικύκλων και αποσύραμε πάνω από 10.000 εγκατελεμμένα οχήματα από τους δρόμους. Για την επόμενη τριετία προβλέπονται 3.000 υπαίθριες θέσεις parking από την απόσυρση εγκατελεμμένων οχημάτων, γιατί οι ελεύθεροι χώροι του Δήμου εξαντλήθηκαν, καθώς επίσης 900 θέσεις parking στο Νέο Δημαρχείο, 500 θέσεις σε υπό κατασκευή parking στην πλ. Δημοκρατίας, 125 θέσεις στη Μαρτίου και 175 στη πλ. Διοικητηρίου. Ο Δήμος θα επιμένει ώστε το ΥΠΕΧΩΔΕ να κατασκευάσει τα (8) parking που προβλέπονται εν όψει των ολυμπιακών αγώνων στο Δήμο Θεσσαλονίκης (Πάρκο Κρήτης, Λαμπράκη - Κλεάνθους, πλ. Αριστοτέλους, πλ. Ελευθερίας, Καυταντζόγλειο, Μεγ. Αλεξάνδρου - Κακαβού, Λαγκαδά - Αγ.Πάντων, Ο.Τ. Δελμούζου - Χριστοπούλου).

Να σημειώσω ότι όλοι οι Δήμοι μπορούν να κατασκευάσουν parking εκτός από τους Δήμους Θεσ/κης, Πειραιά και Αθηνών, που την αρμοδιότητα την έχει το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Δημιουργήσαμε 4.286 θέσεις δωρεάν στάθμευσης μονίμου κατοίκου στο κέντρο της πόλης (οι οποίες λειτουργούν και σαν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης). Παράλληλα στην περιοχή αυτή δημιουργήσαμε 206 θέσεις φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων και 778 θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης μέχρι 2 ώρες, άλλες 420 θέσεις δωρεάν στάθμευσης. Υπάρχει έτσι μια σωστή διαχείριση των θέσεων στάθμευσης στη δύσκολη περιοχή του κέντρου της πόλης. Ο Δήμος θα υλοποιήσει τη δωρεάν (με την επίδειξη του εισιτηρίου του parking) Δημοτική Συγκοινωνία με δύο Δημοτικές Λεωφορειακές γραμμές με μικρά λεωφορεία (Mini-buses), τα οποία θα κινούνται σε κυκλική διαδρομή και θα συνδέουν τα περιφερειακά parking (υφιστάμενα και μελλοντικά) με το κέντρο της πόλης για εξυπηρέτηση μόνον των οδηγών που θα σταθμεύουν τα οχήματά τους σε αυτά.

- Η μία διαδρομή θα είναι: Γ' Σεπτεμβρίου - Τιμισακή - Πολυτεχνείου - 26ης Οκτωβρίου - Κεφαλληνίας - 26ης Οκτωβρίου - Εγνατία - Γ' Σεπτεμβρίου.

- Και η άλλη: Γ' Σεπτεμβρίου - Αγγελάκη - Εγνατία - 26ης Οκτωβρίου - Κεφαλληνία - 26ης Οκτωβρίου - Κουντουριώτη - Μητροπόλεως - Παύλου Μελά - Γ' Σεπτεμβρίου.



M. ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ
Διευθύντρια Εργαστηρίου
Συγκοινωνιακής Τεχνικής
ΑΠΘ

Στο κέντρο παρατηρείται έλλειμμα στη ζήτηση για στάθμευση περίπου 11.000 θέσεων, ενώ στο σύνολο του Δήμου ξεπερνά τις 30.000 θέσεις. Για να υπάρξει ουσιαστική θετική επίπτωση από την κατασκευή του μετρό στη μείωση της χρήσης του ΙΧ, απαιτούνται ταυτόχρονα συμπληρωματικές επεμβάσεις προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατα). Οι χώροι στάθμευσης πρέπει να είναι εναρμονισμένοι με τις χρήσεις γης και τη ζήτηση και όχι μόνο με τη διαθεσιμότητα χώρου. Πρέπει να γίνει εφαρμογή κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής, με στόχο την αποθάρρυνση της μακροχρόνιας στάθμευσης

Το πρόβλημα της στάθμευσης αποτελεί βασική συνιστώσα του κυκλοφοριακού προβλήματος με σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και την οικονομία μιας περιοχής. Στην πόλη της Θεσσαλονίκης το πρόβλημα αυτό έχει ενταθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Βασική αιτία αποτελεί η ραγδαία αύξηση του αριθμού των ΙΧ αυτοκινήτων (περίπου 70 νέα αυτοκίνητα προστίθενται καθημερινά στην κυκλοφορία) και η αύξηση της χρήσης τους -ιδιαίτερα σε συμφορημένες κεντρικές περιοχές της πόλης.

Έτσι, στο κέντρο της πόλης παρατηρείται έλλειμμα στη ζήτηση για στάθμευση περίπου 11000 θέσεων ενώ το αντίστοιχο στο σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης ξεπερνά τις 30000 θέσεις. Λύση στο οξύ αυτό πρόβλημα δεν αποτελεί ωστόσο η ικανοποίηση όλων των αναγκών με τη δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης που λειτουργεί ως «ο πίθος των Δαναΐδων», που απορροφά κάθε νέα υποδομή και οδηγεί σε νέους περιορισμούς λόγω συμφόρησης.

Για την ανακούφιση τόσο του προβλήματος της στάθμευσης όσο και γενικότερα του κυκλοφοριακού είναι αναγκαία η σταδιακή στροφή από το ΙΧ σε βελτιωμένες δημόσιες συγκοινωνίες - προς το παρόν στα λεωφορεία και αργότερα στο μετρό.

Για να υπάρξει, όμως, ουσιαστική θετική επίπτωση από την κατασκευή του μετρό στη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου, απαιτούνται ταυτόχρονα συμπληρωματικές επεμβάσεις προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατα), περιορισμών κυκλοφορίας και δημιουργίας περιφερειακών χώρων στάθμευσης.

Παράλληλα με τον περιορισμό του αυτοκινήτου η επίλυση του προβλήματος της στάθμευσης προϋποθέτει το σχεδιασμό και την υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης της ζήτησης και προσφοράς στάθμευσης με κεντρικούς άξονες:

➤ προτεραιότητα στη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης με δυνατότητα μιας συνδυασμένης τιμολόγησής τους με τη χρήση δημοσίων



συγκοινωνιών

- > εναρμόνιση των χώρων στάθμευσης με τις χρήσεις γης και τη ζήτηση και όχι μόνο με τη διαθεσιμότητα χώρου
- > εφαρμογή κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής με στόχο την αποθάρρυνση της μακροχρόνιας στάθμευσης
- > προτεραιότητα στη στάθμευση των κατοίκων
- > αποτελεσματική αστυνόμευση με έμφαση σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου
- > αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας.



Γ. ΤΟΣΚΑΣ

Συγκοινωνιολόγος, πρόεδρος Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ)

Χρειαζόμαστε περισσότερο χώρο για την αστική συγκοινωνία, τον πεζό και τον ποδηλάτη! Πολλά οχήματα σταθμευμένα σε στενούς δρόμους, στροφές, πλατείες, κόμβους και λεωφορειολωρίδες, μπορούν να καθυστερήσουν ένα δρομολόγιο λεωφορείου για περισσότερο από μισή ώρα και η γενικότερη εικόνα είναι ότι, ως αιτίες, συμβάλλουν κατά ποσοστό 20-30% στις καθυστερήσεις της αστικής συγκοινωνίας. Η Θεσσαλονίκη χρειάζεται κι άλλους κλειστούς χώρους στάθμευσης [...] παρότι η γενική «πολιτική» οφείλει να αποθαρρύνει τον χρήστη του ΙΧ να διασχίζει το κέντρο χωρίς λόγο, να περιορίζει τη χρήση του ΙΧ, να δημιουργεί συνθήκες και υποδομές αναπλάσεων. Μόνον στο κέντρο της πόλης χρειάζεται να δοθούν πάνω από 6000 επιπλέον θέσεις σε κλειστούς χώρους

Η έλλειψη επαρκών χώρων και η άναρχη στάθμευση είναι ένα σοβαρό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης, ένα θέμα «δίκως αρχή και τέλος» που ταλανίζει ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα. Η παράνομη, μάλιστα, στάθμευση δημιουργεί προβλήματα, καθυστερήσεις και εγκλωβισμούς στα μοναδικά μέσα μαζικής μεταφοράς της πόλης (αστικά λεωφορεία), αφαιρώντας ζωτικό, για την κίνησή τους, χώρο. Πολλά οχήματα σταθμευμένα σε στενούς δρόμους, στροφές, πλατείες, κόμβους και λεωφορειολωρίδες, μπορούν να καθυστερήσουν ένα δρομολόγιο για περισσότερο από μισή ώρα και η γενικότερη εικόνα είναι ότι, ως αιτίες, συμβάλλουν κατά ποσοστό 20-30% στις καθυστερήσεις της αστικής συγκοινωνίας.

Ένας στόλος 510 λεωφορείων του ΟΑΣΘ σε κίνηση, εξυπηρετεί κάθε μέρα μια δύσκολη περιοχική ακτίνα 40-50 χιλιομέτρων. Η ζώνη αυτή θεωρητικά θα χρειαζόνταν πολύ περισσότερα οχήματα, αν θέλαμε να συζητάμε για υψηλές προδιαγραφές πληρότητας, ταχύτητας, ποιότητας εξυπηρέτησης, συχνότητας και χρόνων αναμονής. Σήμερα ο στόλος αυτός παρακολουθείται με σύγχρονο σύστημα τηλεματικής και είναι ευκολότερο να γνωρίζουν οι

διαχειριστές τα πιθανά αίτια μιας καθυστέρησης και να επεμβαίνουν ανάλογα. Πάντως, όσο λιγότερα ΙΧ κυκλοφορούν μέσα στην πόλη, τόσο καλύτερα εξυπηρετεί η αστική συγκοινωνία. Ξέχωρα, όμως, από την ενίσχυση της αστικής συγκοινωνίας και των υποδομών ενός πλήρους συστήματος μετρό αλλά και ήπιων μορφών μετακίνησης (όπως ποδηλατόδρομων) για τον πολίτη, η Θεσσαλονίκη χρειάζεται κι άλλους κλειστούς χώρους στάθμευσης. Το λέμε μετά λόγου γνώσεως, παρότι η γενική «πολιτική» οφείλει να αποθαρρύνει τον χρήστη του ΙΧ να διασχίζει το κέντρο χωρίς λόγο, να περιορίζει τη χρήση του ΙΧ, να δημιουργεί συνθήκες και υποδομές αναπλάσεων. Μόνον στο κέντρο της πόλης χρειάζεται να δοθούν πάνω από 6000 επιπλέον θέσεις σε κλειστούς χώρους, μέσα από ένα πλαίσιο σωστής και δοκιμασμένης πολιτικής λογικής τιμολόγησης και παροχής κινήτρων τόσο για τη βραχυχρόνια (για τις ανάγκες της αγοράς) όσο και για την μακροχρόνια στάθμευση. Κάπου εκεί, μαζί με την απαραίτητη αστυνόμευση, θα αλλάξουν σιγά-σιγά και οι νοοτροπίες μας...



Σ. ΜΠΑÏΡΑΚΤΑΡΗ

πρόεδρος Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.ΘΕ)

Ο Ο.Ρ.ΘΕ εκπόνησε κατά καιρούς μελέτες που περιλαμβάνουν [...] δημιουργία πλέγματος 43 σταθμών μέσης και μεγάλης δυναμικότητας (πρόβλεψη για χώρους άνω των 15.000 θέσεων) . Μέχρι σήμερα, η πορεία υλοποίησης των νέων χώρων στάθμευσης δεν είναι ικανοποιητική. Στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης που εκπονεί ο ΟΡΘΕ, θα καθοριστεί μια πολιτική στάθμευσης για την πόλη ενταγμένη σε έναν ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, ώστε να αποθαρρύνεται η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης [...] και να γίνεται ορθολογική χρήση των θέσεων στάθμευσης με προνομιακή στάθμευση για ειδικές κατηγορίες μετακινούμενων, όπως κάτοικοι του κέντρου και ΑΜΕΑ. Η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης σε τερματικούς σταθμούς των δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς ή στις άκρες μεγάλων οδικών αξόνων που οδηγούν στο κέντρο της πόλης, είναι ένα μέτρο που [...] προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές με τη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών.

Η στάθμευση αποτελεί για την πόλη μας το πιο δύσκολο αντιμετωπίσιμο θέμα που σχετίζεται με την κυκλοφορία των οχημάτων και συμβάλλει σε

πολύ μεγάλο βαθμό στη δημιουργία της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Δεν περιορίζεται μόνο στο κέντρο, αλλά επεκτείνεται σε όλους τους Δήμους λόγω της συνεχούς αύξησης του αριθμού των ΙΧ και της ζήτησης για μακροχρόνια και βραχυχρόνια στάθμευση.

Η επίλυση του προαναφερόμενου προβλήματος δεν χρήζει μονοσήμαντης αντιμετώπισης. Απαιτείται υλοποίηση νέων έργων, σωστός σχεδιασμός και συντονισμένες ενέργειες που θα υιοθετούν ένα σύνολο συμπληρωματικών μέτρων, τα οποία θα στοχεύουν όχι μόνο στον έλεγχο του αριθμού των θέσεων στάθμευσης αλλά και στην κατανομή των θέσεων αυτών στους διάφορους χρήστες.

Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσ/νίκης εκπόνησε κατά καιρούς σχετικές μελέτες που περιλαμβάνουν πολιτική στάθμευσης στο κέντρο της πόλης και δημιουργία πλέγματος 43 σταθμών μέσης και μεγάλης δυναμικότητας (πρόβλεψη για χώρους άνω των 15.000 θέσεων συνολικά). Ο σχεδιασμός των χώρων στάθμευσης θεωρήθηκε από τον ΟΡΘΕ και θεσμοθετήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ (νόμοι για τα ολυμπιακά έργα).

Μέχρι σήμερα, η πορεία υλοποίησης των νέων χώρων στάθμευσης δεν είναι ικανοποιητική.

Στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης που εκπονεί ο ΟΡΘΕ, θα καθοριστεί μια πολιτική στάθμευσης για την πόλη ενταγμένη σε έναν ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, ώστε να αποθαρρύνεται η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, να προωθείται η βραχυχρόνια παρά την οδό στάθμευση και να γίνεται ορθολογική χρήση των θέσεων στάθμευσης με προνομιακή στάθμευση για ειδικές κατηγορίες μετακινούμενων, όπως κάτοικοι του κέντρου και ΑΜΕΑ.

Η κατασκευή χώρων στάθμευσης πρέπει να γίνεται σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις, ανάλογα με την πυκνότητα δόμησης, τις χρήσεις γης και τα γενικότερα κυκλοφοριακά δεδομένα. Η δημιουργία για παράδειγμα σταθμών μετεπιβίβασης σε τερματικούς σταθμούς των δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς ή στις άκρες μεγάλων οδικών αξόνων που οδηγούν στο κέντρο της πόλης, είναι ένα μέτρο που εκτός από την εξασφάλιση επιπλέον θέσεων προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές με τη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών.

Σε κάθε περίπτωση οποιαδήποτε έργα κατασκευής χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να σχεδιάζονται παράλληλα με ολοκληρωμένη εφαρμογή και προγραμματισμό σύγχρονης πολιτικής στάθμευσης παρά την οδό στην πόλη (ελεγχόμενη στάθμευση, αστυνόμευση, πρόγραμμα πληροφόρησης οδηγών, τιμολογιακή πολιτική κ.α.) ■