



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Ταχ. Δ/ση: Αραφηνίδων Αλών 12
190 09 - Ραφήνα

Πληροφορίες:

Τηλ: (22940) 22122 – 23681 -28560
Φαξ: (22940) 23481

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:

Ραφήνα 10 Ιουνίου 2009

Αρ. Πρωτ. : 4407

ΠΡΟΣ: ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ

Χατζηγιάννη Μέξη 5, 115 28 Αθήνα

Υπόψη κας Καλλιόπης Σπανού,

Βοηθός Συνήγορος του Πολίτη

Θέμα: Ελεγχόμενη στάθμευση στο Δήμο Ραφήνας

Αξιότιμη κυρία Βοηθός Συνηγόρου του Πολίτη,

Κατόπιν του εγγράφου σας με αριθμ πρωτ. Δήμου Ραφήνας 2993/23-4-2009 και ημερομηνίας 08-04-2009, που αφορά το πρόβλημα της ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Ραφήνας θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε για τα ζητήματα τα οποία θέσατε.

Είναι γνωστό ότι εδώ και χρόνια ο Δήμος Ραφήνας αντιμετωπίζει οξύ πρόβλημα στάθμευσης, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Η στάθμευση, ιδιαίτερα στα κεντρικά σημεία της πόλης με οικονομική δραστηριότητα (εμπορικά κέντρα, διοικητικά κέντρα, κλπ) είναι ζωτικής σημασίας παράμετρος για την άνετη κυκλοφορία των υπολοίπων οχημάτων.

Η πόλη της Ραφήνας εδώ και δεκαετίες είναι θαλάσσια πύλη προς την Εύβοια και τα νησιά του Αιγαίου. Η κοντινή της απόσταση από το λεκανοπέδιο των Αθηνών όπου διαμένει περίπου το 50% των κατοίκων της χώρας, η εύκολη προσβασιμότητα προς την περιοχή μας μέσω της Αττικής Οδού και της αναβαθμισμένης Λεωφ. Μαραθώνος και η μικρότερη απόσταση της (συντομότερο ταξίδι-μικρότερο εισιτήριο) από πολλούς νησιωτικούς προορισμούς αποτελούν βασικά κριτήρια επιλογής των ταξιδιωτών της Ραφήνας ως λιμάνι αναχώρησης και άφιξης.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Οργανισμού Λιμένα Ραφήνας ΑΕ η διακίνηση επιβατών και οχημάτων φαίνεται στους παρακάτω σχετικούς πίνακες (πηγή www.portraf.gr).

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΡΑΦΗΝΑΣ									
ΕΤΟΣ	2003	2004	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	2005	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	1.801.609	1.892.505	5,05%	2.046.337	8,13%	2.047.012	0,03%	2.147.259	4,80%

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΡΑΦΗΝΑΣ									
ΕΤΟΣ	2003	2004	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	2005	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ%
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	270.694	294.040	8,63%	322.687	9,74%	314.902	-2,41%	342.481	8,70%
ΦΟΡΤΗΓΑ	31.285	36.581	6,93%	36.077	-1,37%	30.671	-14,98%	39.121	27,50%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	3		73		0		0	0
ΔΙΚΥΚΛΑ	46.935	48.635	3,62%	49.380	1,53%	47.963	-2,87%	57.771	20,40%
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	348.914	379.259	8,60%	408.217	7,63%	393.536	-3,60%	439.373	11,60%

Δεν γνωρίζουμε τα επίσημα στοιχεία που αφορούν το έτος 2008, αλλά θεωρούμε ότι θα υπάρχει ανάλογη αύξηση στη διακίνηση επιβατών και οχημάτων αφού δεν υπήρξαν μεταβολές στα δρομολόγια των πλοίων ή κάτι που να συνηγορεί προς αντίθετη κατεύθυνση. Είναι φανερό από τους παραπάνω πίνακες ότι η πόλη της Ραφήνας, δέχεται τρομακτικές πιέσεις -για τις διαστάσεις της - από την υπερτοπική κίνηση που εξυπηρετεί. Το μέγεθος της πίεσης είναι περισσότερο κατανοητό αν επιμερίσουμε την κίνηση αυτή κατά 80% τους 4 καλοκαιρινούς μήνες και κατά 20% στους υπόλοιπους μήνες του χρόνου.

Είναι προφανές ότι μέρος των επιβατών που δεν επιθυμούν να πάρουν το αυτοκίνητο τους στον τόπο προορισμού τους, θεωρούν ότι η πόλη μας, και ιδιαίτερα το κέντρο της, αποτελεί ένα τεράστιο δωρεάν χώρο στάθμευσης και μάλιστα ίσως πολλοί από αυτούς να νοιώθουν ότι πρέπει εμείς οι «ιθαγενείς» να αισθανόμαστε και προνομιούχοι που μπορούμε να εισπνέουμε τα καυσαέρια τους, να υπομένουμε τον κυκλοφοριακό φόρτο που προκαλούν και να χαιρόμαστε που μετατρέπουν τον τόπο που μεγαλώνουμε τα παιδιά μας σε απέραντο «νεκροταφείο» αυτοκινήτων.

Αναφερόμαστε στους λίγους ή πολλούς που δεν υπακούουν στις πινακίδες της τροχαίας, που παραβιάζουν τον ΚΟΚ σταθμεύοντας σε γωνίες, μπροστά σε εισόδους ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, πάνω σε πεζοδρόμια ακόμα και στην είσοδο αλλά και στο χώρο γύρω από το νεκροταφείο και στις όχθες του ρέματος Ραφήνας. Αυτοκίνητα σπαρμένα σε κάθε πεζοδρόμιο, όπου δεν εμποδίζονται από κολωνάκια ή σκουπιδοτενεκέδες είναι η συνηθισμένη εικόνα της

πόλης μας. Αυτοκίνητα με φωτάκια να αναβοσβήνουν ή όχι, που κλείνουν διαβάσεις πεζών, γκαράζ πολυκατοικιών, εισόδους καταστημάτων και οι οδηγοί τους παρεξηγούνται σε περίπτωση παρατήρησης, ενώ αγανακτούν σε περίπτωση κλήσης του Δήμου ή της Τροχαίας.



Μέγα Ρέμα Ραφήνας - Νεκροταφείο Ραφήνας



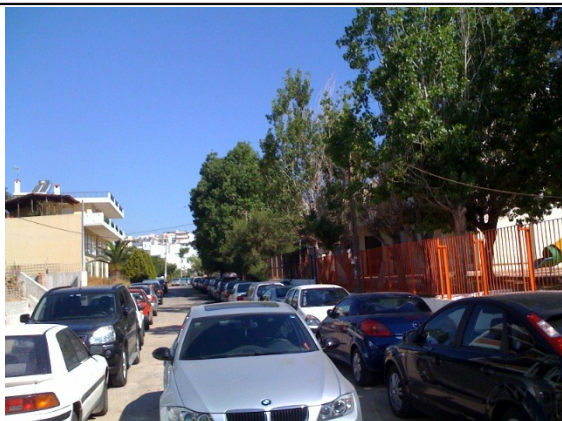
Μέγα Ρέμα Ραφήνας



Μέγα Ρέμα Ραφήνας



Μέγα Ρέμα Ραφήνας: Προσέξτε την επιδεικτική αγνόηση των πινακίδων της τροχαίας



Οδός Αντωνιάδη: 1^ο Δημ. Σχ. Ραφήνας και μοναδικό εκλογικό κέντρο στις 7-06-09 ημέρα εκλογών και ... τριημέρου Αγ Πνεύματος



Έλλης Αλεξίου και Αραφηνίδων Αλών: Ο ΚΟΚ αναφέρει σε ποια απόσταση από τις διασταυρώσεις επιτρέπεται η στάθμευση.

Αναφερόμαστε στους λίγους ή πολλούς που θεωρούν υπερβολικό να πληρώσουν μια κάρτα ημερήσιας στάθμευσης των 6 ευρώ και μηχανεύονται διάφορα - όπως ότι οι πινακίδες είναι καλυμμένες από αυτοκόλλητα(!) - λες και αυτό απαλλάσσει τον οδηγό του οχήματος από την ευθύνη του ή συμβαίνει μόνο στη Ραφήνα. Αξίζει να αναφερθεί ότι το όποιο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης συνεπάγεται δαπάνες όπως για την διαγράμμιση, την σήμανση με πινακίδες, την συντήρηση των θέσεων, τις αμοιβές αστυνόμευσης αλλά παρά τις αυξημένες δαπάνες το ημερήσιο αντίτιμο για τη κάρτα στάθμευσης είναι μικρό.

Αναφερόμαστε στους λίγους ή πολλούς που στην σπουδή τους να φύγουν από την μεγαλούπολη -φυγή με τελευταίο στάδιο τη πόλη μας- αγνοούν απαγορευτικές πινακίδες που επισύρουν πρόστιμο 40 ευρώ αλλά όταν γυρίζουν θεωρούν υπερβολικό το ποσό των 20 ευρώ που ο Δήμος Ραφήνας τους καλεί να πληρώσουν. Στο συγκεκριμένο θέμα αναφέρεται και το έγγραφό σας αλλά παρακαλούμε να σημειώσετε ότι θα ήταν πράγματι κακή αντιμετώπιση από πλευράς Δήμου το ακριβώς αντίθετο δηλ. να υπάρχει πινακίδα που σύμφωνα με τον ΚΟΚ να τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο 20 ευρώ και ο Δήμος Ραφήνας να απαιτούσε 40 ευρώ.

Αναφερόμαστε στους λίγους ή πολλούς που ορθώς αναζητούν «καταφύγιο» στην υπηρεσία σας αλλά την συγκεκριμένη στιγμή που «παρατούν» το ΙΧ τους γνωρίζουν ότι παρανομούν και ότι ο «γραφειοκρατικός δαίδαλος» είναι σύμμαχός τους. Άλλωστε δεν πράττουν το ίδιο στο λιμάνι του Πειραιά, όπου εκεί έχοντας την αίσθηση ότι βρίσκονται σε αστικό κέντρο ή δεν χρησιμοποιούν το ΙΧ για τη μεταφορά τους ή προνοούν να βρουν νόμιμη θέση στάθμευσης.

Προς βελτίωση του συστήματος στάθμευσης που εφαρμόζεται στον Δήμο Ραφήνας αλλά και σεβασμό στις οδηγίες της Αρχής, σας ενημερώνουμε ότι:

1) Στις πινακίδες είναι εμφανής η πληροφορία για το χρονικό διάστημα της εφαρμογής του συστήματος στάθμευσης και από πού μπορούν να προμηθευθούν κάρτες στάθμευσης.



II) Είναι προφανές ότι οι κάτοχοι καρτών είτε είναι κάτοικοι του Δήμου ή επισκέπτες μπορούν να σταθμεύσουν. Να σημειωθεί ότι το αντίτιμο της 24ωρης κάρτας στάθμευσης στον Δήμο Ραφήνας είναι τόσο χαμηλό (6 ευρώ) που ισούται περίπου με αυτό που ο κάτοικος της Αθήνας καταβάλλει για στάθμευση του αυτοκινήτου του μόλις μιας ώρας σε κεντρικό χώρο στάθμευσης.



III) Τα πρόστιμα είναι πλέον συγκεκριμένα: Τα 20 ευρώ της ελεγχόμενης στάθμευσης

IV) Το σύστημα στάθμευσης που εφαρμόζεται στον Δήμο Ραφήνας έχει ανακοινωθεί στην ιστοσελίδα του Δήμου μας (www.rafina.gr), έχουν αναφερθεί σε αυτό και τα έντυπα μέσα τοπικής ενημέρωσης αλλά υπήρξαν και γραπτές ανακοινώσεις του Δήμου που τοιχοκολλήθηκαν σε διάφορα σημεία και καταστήματα.

V) Προχωρούμε σε έργα διαγράμμισης στους κεντρικούς δρόμους της πόλης όπου και εφαρμόζεται το σύστημα στάθμευσης ώστε να οριοθετούνται οι επιτρεπτές (με κάρτα) θέσεις στάθμευσης.



VI) Λειτουργεί με την ευθύνη της Δημοτικής Επιχείρησης υπαίθριος φυλασσόμενος χώρος στάθμευσης απέναντι από το Δημαρχείο Ραφήνας επί της οδού Αραφηνίδων Αλών.



Δημοτικός χώρος στάθμευσης



Δημοτικός χώρος στάθμευσης

VII) Σύντομα, εντός του έτους, θα προχωρήσουμε σε επικαιροποίηση της υπάρχουσας κυκλοφοριακής μελέτης, με ανάλογη ανασύνταξη-αναμόρφωση του προϋπολογισμού του έτους 2009 και ψήφιση δημιουργίας συγκεκριμένου κωδικού. Απόσπασμα του σχετικού πρακτικού θα σας αποστείλουμε αμέσως μετά την ψήφισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο Ραφήνας.

Πιστεύουμε ότι κάθε χρόνο γίνονται βήματα, ώστε το σύστημα στάθμευσης να αποδίδει το περιβαλλοντικό μέρος που δικαιούνται οι δημότες αλλά και οι επισκέπτες της πόλης. Οι επισκέπτες που βρίσκουν στη Ραφήνα τις καθαρές ακτές, το φρέσκο ψάρι, τον ιδανικό χώρο να επαναφορτιστούν ψυχικά σε μια περιοχή δίπλα στη θάλασσα, θέλουν και αυτοί να σταθμεύουν με άνεση, οι μόνιμοι κάτοικοι της πόλης που επέλεξαν τη Ραφήνα να ζήσουν και να μεγαλώσουν τα παιδιά τους με καλύτερες συνθήκες θέλουν και αυτοί να μπει μια τάξη στους άναρχα σταθμεύοντες. Έχουν λοιπόν δικαίωμα στην προσωπική τους ηρεμία, όχι μόνο όσοι αγνοούν πινακίδες αλλά και αυτοί που ελπίζουν ότι αυτές οι πινακίδες είναι η μόνη άμυνα ώστε να διατηρήσουν σε υποφερτό σημείο το επίπεδο της διαβίωσής τους.

Τέλος, με ειλικρινή χαρά αποδεχόμαστε τη θέση που διατυπώνετε ότι «στον Δήμο Ραφήνας υπάρχουν αντικειμενικά προβλήματα κίνησης και στάθμευσης οχημάτων κατά τους θερινούς μήνες» (σελ. 5), όπως και την πρωτοβουλία σας να θέσετε το ζήτημα και υπόψη των συναρμόδιων Υπουργείων ώστε να δρομολογηθεί η αρμόζουσα λύση. Με πραγματική ανυπομονησία θα περιμένουμε την απάντησή τους, που παρακαλούμε να μας κοινοποιήσετε, αφού η λειτουργία του λιμανιού (δρομολόγια, είδος πλοίων, ώρες αναχώρησης κλπ) είναι πέρα από τις αρμοδιότητες του Δήμου. Χωρίς να θεωρηθεί υπόδειξη προς τον ΣτΠ, προτείνουμε ότι και η ενημέρωση της Τροχαίας είναι επιβεβλημένη ώστε να βοηθήσει στην καλύτερη διαμορφούμενης το καλοκαίρι κατάστασης αφού σε πολλούς χώρους (πχ όπως δίπλα στο ρέμα ή σε γωνίες δρόμων όπου δεν υπάρχει διαγράμμιση) είναι εκείνη επιφορτισμένη ως υπηρεσία να εφαρμόζει τον ΚΟΚ. Η απουσία της είναι ευθέως ανάλογη της έξαρσης της παράνομης

στάθμευσης και του βαθμού δυσχέρειας στην κυκλοφορία ειδικά των μεγάλων οχημάτων (πχ απορριμματοφόρα αυτοκίνητα του Δήμου, λεωφορεία υπεραστικής συγκοινωνίας).

Αξίζει να σημειώσετε ότι παρά τις όποιες επισημάνσεις σας για το εφαρμοζόμενο σύστημα στάθμευσης, δεν είχατε ποτέ παράπονα από μόνιμους κατοίκους ή εργαζόμενους στη περιοχή του Δήμου μας, πράγμα που σημαίνει ότι τουλάχιστον καταφέραμε τα χρόνια αυτά να διαχειριστούμε δίκαια και σωστά το πρόβλημα στο σκέλος που αφορά τους καθημερινά διαβιούντες στη πόλη. **Όπως δίκαια και σωστά πιστεύουμε ότι αντιμετωπίζουμε όποιον χρησιμοποιεί τη Ραφήνα ως πόλη διέλευσης και σέβεται το δικαίωμά της να διατηρήσει τον τουριστικό και παραθεριστικό χαρακτήρα της.**

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την συνεργασία και είμαστε στη διάθεση σας για ό,τι κρίνετε σκόπιμο.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ
Ανδρέας Κεχαγιόγλου

Συνημμένα:

- A. Κόστος ημερήσιας στάθμευσης σε αστικό κέντρο– Εφημερίδα «Ελεύθερος Τύπος της Κυριακής»
- B. Κόστος ημερήσιας στάθμευσης σε αεροδρόμιο – Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία»
- Γ. Προβληματισμός για χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς – Εφημερίδα «Αυγή»

**ΣΤΑ ΥΨΗ ΟΙ ΤΙΜΕΣ
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ Ή
ΑΓΟΡΑΣ ΧΩΡΟΥ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

Η ημερήσια χρέωση συνήθως κυμαίνεται από 20 έως 30 ευρώ, ενώ η μηνιαία μπορεί να φθάσει ακόμη και τα 450 ευρώ

Των Γιώργου Αδάμ,
Γεράσιμου Κόντου

«Καίει» κατά μέσο όρο 20-30 ευρώ βενζίνη την εβδομάδα. Αλλά ακόμα και με «βιοηθική» μηχανή μπορεί να αδειάσει το πορτοφόλι του ιδιοκτήτη του μέσα σε λίγες ώρες.

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης στις περισσότερες μεγάλες πόλεις εκτοξεύει τις τιμές ενοικίασης ή αγοράς πάρκινγκ και υποχρεώνει τους κατοίκους, ι.κ. να βάζουν βαθιά το χέρι στην τσέπη. Η πληρότητα των ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων αποδεικνύει ότι όλο και περισσότεροι οδηγοί πληρώνουν σε καθημερινή βάση ακόμα και 12 ευρώ για μια ώρα παρκαρίσματος.

Στην Αθήνα λειτουργούν περίπου 200 σταθμοί αυτοκινήτων. Στους περισσότερους η πληρότητα αγγίζει το 90-100%. Και σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Σταθμών Αυτοκινήτων Αττικής κ. Κυζηράκο, «στο κέντρο της πόλης μερικές φορές πλησιάζει το 120%».

Οι περισσότερες ιδιωτικές επιχειρήσεις «χρεώνουν» την πρώτη ώρα 5-7 ευρώ και «προσθέτουν» ένα ευρώ για κάθε επιπλέον ώρα. Οσο για την ημερήσια χρέωση, συνήθως κυμαίνεται μεταξύ 20 και 30 ευρώ.

Στον Πειραιά η κατάσταση είναι ακόμα χειρότερη, με τα περισσότερα ιδιωτικά πάρκινγκ να χρεώνουν 7-8 ευρώ την πρώτη ώρα και 2 ευρώ κάθε επόμενη.

Οικονομική αφαίμαξη

Στο Κολωνάκι και το Λυκαβηττό μια θέση στάθμευσης ενοικιάζεται προς 180-450 ευρώ το μήνα και έχει αξία αγοράς 30-70.000 ευρώ. Στα «ακριβά» προάστια, όπως η Κηφισιά, η Πολίτεια και η Γλυφάδα, αλλά και σε περιοχές με έντονο πρόβλημα στάθμευσης, όπως η Κυψέλη, το Παγκράτι, η Καλλιθέα, τα Πατήσια και οι Αμπελόκηποι, το ενοίκιο είναι 150-200 ευρώ το μήνα και η αγορά μπορεί να φθάσει, σε ακραίες περιπτώσεις, ή ακόμα και να ξεπεράσει τις 30.000 ευρώ.

Σε περιοχές όπως η Ηλιούπολη, η Αργυρούπολη, η Δάφνη, ο Νέος Κόσμος, το Χαϊδάρι και ο Κορυδαλλός οι τιμές είναι πιο χαμηλές. «Το ενοίκιο δεν ξεπερνάει τα 100-140 ευρώ το μήνα και η αγορά ξεκινάει από τις 8.000 ευρώ», αναφέρει στον ΕΤ.Κ ο πρόεδρος της Ένωσης Μεσιτών Αθηνών-Αττικής κ. Ι. Ρεβύθης.

«Οι παράγοντες που καθορίζουν τις τιμές είναι η ζήτηση, ο ανταγωνισμός και τα λειτουργικά έξοδα κάθε

επιχείρησης», σχολιάζει ο κ. Κυζηράκος. «Στο Κολωνάκι, για παράδειγμα, το ενοίκιο μπορεί να φθάσει στις 50.000 ευρώ και τα δημοτικά τέλη είναι υπέρογκα. Για κάθε 100 ευρώ που εισπράττει ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης, τα 20 πηγαίνουν στο δήμο.

Τα υπόγεια πάρκινγκ είναι πιο οργανωμένα, διαθέτουν σύστημα πυρασφάλειας που πρέπει να συντηρούν, έχουν μεγαλύτερες ανάγκες σε προσωπικό και, όπως είναι φυσικό, αφήνουν ένα περιθώριο κέρδους.

Το παράξενο είναι ότι πολλά υπαίθρια πάρκινγκ είναι πολύ ακριβότερα των στεγασμένων, αν και δεν έχουν ούτε τα μέσα έξοδα.

Πιο οικονομική λύση για τους οδη-

»» ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

130-855 ευρώ το μήνα κοστίζει μια θέση πάρκινγκ στο Λονδίνο.

1-5 ευρώ την ώρα πληρώνουν οι οδηγοί για μια ώρα πάρκινγκ στο Παρίσι.

12-24 ευρώ τη μέρα κοστίζει το παρκαρίσμα στη Ρώμη.

491 ευρώ το μήνα μπορεί να φθάσει η τιμή του πάρκινγκ στο Σίδνεϊ.

107 ευρώ είναι ο μέσος όρος μίσθωσης θέσης στάθμευσης για ένα μήνα στις ΗΠΑ.

200-550 ευρώ το μήνα είναι η τιμή του πάρκινγκ στη Μαδρίτη.

γούς απο τελεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης που εφαρμόζουν οι περισσότεροι μεγάλοι δήμοι της χώρας. Στο κέντρο της Αθήνας η μέγιστη διάρκεια παραμονής των επισκεπτών είναι 3 ώρες και το κόστος 50 λεπτά το ημίωρο, μέχρι της συμπλήρωσης δύο ωρών.

Για στάθμευση δυόμισι ωρών ο χρήστης πρέπει να καταβάλει 4 ευρώ και για τρεις ώρες η τιμή «σκαρφαλώνει» στα 6 ευρώ.

Στη Θεσσαλονίκη υπάρχουν περίπου 5.000 θέσεις που «παραχωρούνται» προς 1,7 ευρώ την ώρα, ενώ οι στεγασμένοι ιδιωτικοί σταθμοί χρεώνουν συνήθως την πρώτη ώρα από 4 ως 6 ευρώ και τις επόμενες από 1 ως 4 ευρώ. Στους υπαίθριους σταθμούς της Θεσσαλονίκης η πρώτη ώρα χρεώνεται 1-2 ευρώ και κάθε επόμενη 0,50-1,5.

Πάντως, αν και στο Δήμο Θεσσαλονίκης λειτουργούν περίπου 180 ιδιωτικά πάρκινγκ, οι συγκοινωνιολόγοι εκτιμούν ότι η προσφορά υπολείπεται της ζήτησης κατά περίπου 9.000 θέσεις στάθμευσης.

Στην Πάτρα, τα παρκόμετρα που τοποθετήθηκαν στο κέντρο της πόλης τον περασμένο Σεπτέμβριο και τα πάρκινγκ που λειτουργούν κοντά στους εμπορικούς δρόμους και τα

Ακριβό μου... πάρκινγκ!

30.000

ΕΩΣ 70.000 ΕΥΡΩ κοστίζει η αγορά θέσης στάθμευσης στο Κολωνάκι και το Λυκαβηττό.

προάστια αποδεικνύονται «λίγα» για τις ανάγκες των περίπου 100.000 οδηγών.

«Στο κέντρο της Πάτρας και σε ακτίνες δύο χιλιομέτρων οι θέσεις είναι ελάχιστες και οι τιμές έχουν φθάσει στα ύψη», αναφέρει στον ΕΤ.Κ ο ιδιοκτήτης μεσοτικού γραφείου στην περιοχή κ. Δημ. Ραπάνος. Είναι χαρακτηριστικό ότι μια θέση στάθμευ-

σης μπορεί να «πιάσει» στην αγορά ακόμα και 20.000 ευρώ. Σε μια προσπάθεια να «ανακουφίσει» τους μόνιμους κατοίκους, ο δήμος έχει εγκρίνει την κατασκευή τριών νέων χώρων στάθμευσης και, σε συνεργασία με το υπουργείο Μεταφορών, ετοιμάζει μελέτη για τραμ που θα συνδέει την πόλη με το πανεπιστήμιο, τα ΤΕΙ και το νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας». «Η στάθμευση αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες πληγές της Πάτρας, γι' αυτό προσπαθούμε να ενοχούσουμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς», σημειώνει ο δήμαρχος κ. Ανδρ. Φούρας.

Στη Λάρισα η αξία αγοράς ενός κλειστού γκαράζ σχεδόν διπλασιάστηκε την τελευταία πενταετία. Το

ίδιο και στα Ιωάννινα, όπου οι οδηγοί πληρώνουν μόλις 0,30 ευρώ την ώρα στις «ελεγχόμενες ζώνες» του δήμου, αλλά στους ιδιωτικούς σταθμούς αυτοκινήτων δίνουν τα δεκαπλάσια χρήματα για την πρώτη ώρα.

Στο Ηράκλειο Κρήτης, τα ιδιωτικά πάρκινγκ «παρουσιάζουν» πληρότητα 70-80% και ζητούν από τους οδηγούς 3-6 ευρώ το δώρο. Προκειμένου να απελευθερωθούν θέσεις στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, ο δήμος αποφάσισε να μεταφέρει δημοσίως υπηρεσίες, όπως το ΙΚΑ, σε προάστια του Ηρακλείου.

gadam@e-tipos.com
gkontos@e-tipos.com

Ιδανική επένδυση με μεγάλα οφέλη

Κάτοικοι και ιδιοκτήτες καταστημάτων σε περιοχές με κυκλοφοριακή συμφόρηση, αλλά και «επενδυτές» που σπεύδουν να εκμεταλλευτούν οικονομικά την έλλειψη χώρων στάθμευσης στις μεγάλες πόλεις είναι συνήθως εκείνοι που εκδηλώνουν ενδιαφέρον για την αγορά πάρκινγκ. Τα τελευταία χρόνια, όλο και περισσότεροι ιδιώτες «βλέπουν» τις θέσεις στάθμευσης ως την ιδανική επένδυση. Η εξήγησή είναι απλή. «Στις μεγάλες πόλεις οι θέσεις είναι ελάχιστες. Μια θέση πάρκινγκ πωλείται

προς 20-30.000 ευρώ και ενοικιάζεται τουλάχιστον προς 100 ευρώ το μήνα. Σε κάποιες περιοχές μάλιστα, όπως στο κέντρο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, το ενοίκιο μπορεί να ανέβει πάρα πολύ», σχολιάζει ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Μεσιτών κ. Γρηγ. Λιάντας. Στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, «στο στόχαστρο» ιδιωτών μπαίνουν υπόγειοι χώροι πολυκατοικιών που μπορούν εύκολα να μετατραπούν. Οι τιμές καθορίζονται από τον ιδιοκτήτη και τα έξοδα

συντήρησης του χώρου είναι ελάχιστα. Στο «παιχνίδι» μπαίνουν και ιδιοκτήτες παλιών καταστημάτων. «Αν δεν έχουν βρει άλλο τρόπο να αξιοποιήσουν το χώρο, μετατρέπουν τα καταστήματά τους σε γκαράζ και τα νοικιάζουν. Σε πιο ακραίες περιπτώσεις, κατασκευαστές πολυκατοικιών κρατούν τους υπόγειους χώρους και στη συνέχεια τους εκμεταλλεύονται οι ίδιοι. Κάτι που φυσικά είναι παράνομο», αναφέρει ο πρόεδρος της Ένωσης Σταθμών Αυτοκινήτων Αττικής κ. Κυζηράκος.



Η έλλειψη χώρων στάθμευσης ωθεί όλο και περισσότερους οδηγούς στα ιδιωτικά γκαράζ. ΕΤ/ΧΡ. ΚΕΛΤΕΚΙΑΝ

»» Η «ΤΑΡΙΦΑ» ΣΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

	ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΟΡΑ	ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΜΗΝΑ	ΑΞΙΑ ΑΓΟΡΑΣ
Αθήνα	1-10 ευρώ	100-450 ευρώ	15.000-70.000 ευρώ
Θεσσαλονίκη	1,3-6 ευρώ	80-350 ευρώ	15.000-60.000 ευρώ
Πάτρα	1-2 ευρώ	70-250 ευρώ	13.000-20.000 ευρώ
Ιωάννινα	0,30-3 ευρώ	100-200 ευρώ	10.000-30.000 ευρώ
Ηράκλειο	1-3 ευρώ	100-150 ευρώ	10.000-25.000 ευρώ
Λάρισα	1-2 ευρώ	100-150 ευρώ	5.000-20.000 ευρώ

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»: Πλήρωσε 41,50 ευρώ για 24 ώρες

Πάρκινγκ... «φαρμακείο»

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Φθηνότερο το πρόστιμο της Τροχαίας από το πάρκινγκ του αεροδρομίου «Μακεδονία»!

Παράπονα για το «αλμυρό» τιμολόγιο της εταιρείας που εκμεταλλεύεται τους χώρους στάθμευσης. Ταξιδιώτης καταγγέλλει ότι πλήρωσε 41,50 ευρώ για μια ημέρα.

Σύμφωνα με την απόδειξη που βρίσκεται στη διάθεση της «Ε», το αυτοκίνητο μπήκε στον χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου που εκμεταλλεύεται η εταιρεία CS&R ΜΕΠΕ, με έδρα το Δισπηλιό Καστοριάς, στις 24 Σεπτεμβρίου και ώρα 11.19'. Την επόμενη μέρα, στις 11.34', δηλαδή ακριβώς 24 ώρες και 15' λεπτά από την είσοδο στο πάρκινγκ, ο ιδιοκτήτης του ΙΧ κλήθηκε να πληρώσει 41,50 ευρώ, εκ των οποίων τα 6,63 ΦΠΑ 19% και 34,87 της εταιρείας.

Στις διαμαρτυρίες του προς την υπάλληλο του πάρκινγκ για το «τσουχτερό» παρκάρισμα, του απάντησε ότι «το πάρκινγκ αυτό είναι για ολιγόωρη στάθμευση» κι έχει διαφορετική τιμολογιακή πολιτική. Του υπέδειξε μάλιστα άλλο χώρο για μακροχρόνια στάθμευση, όπου υπάρχει πληροφοριακή πινακίδα που αναφέρει ότι κάθε ημέρα κοστίζει 25 ευρώ.

«Ωστόσο, δεν υπάρχει ενημερωτική πινακίδα για το πάρκινγκ ολιγόωρης στάθμευσης που είναι ακριβότερο. Το λάθος είναι αναπόφευκτο, ειδικά όταν κάποιος βιάζεται να ταξιδέψει. Δεν είναι παραπλανητικό;», αναρωτιέται ο ταξιδιώτης.



Το πάρκινγκ-φαρμακείο του αεροδρομίου «Μακεδονία»

Σε ερώτηση της «Ε» προς τη Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης, πόσο κοστίζει το πρόστιμο για παράνομη στάθμευση στο αεροδρόμιο «Μακεδονία», η απάντηση εκπλήσσει:

«Είναι 80 ευρώ για παράνομο παρκάρισμα πάνω σε πεζοδρόμιο ή σε χώρο φορτοεκφόρτωσης και 40 ευρώ σε άλλο σημείο που απλώς απαγορεύεται η στάθμευση. Σε περίπτωση που η κλήση πληρωθεί εντός 10 ημερών, το πρόστιμο μειώνεται στο μισό».

Το παράλογο είναι ότι μπορεί κανείς να σταθμεύσει παράνομα κι εφ' όσον πληρώσει μέσα σε δέκα μέρες, στη χειρότερη περίπτωση να του κοστίζει 40 ευρώ και στην καλύτερη μόλις 20. Φθηνότερα, πάντως, από τους μισθωμένους χώρους στάθμευσης του αεροδρομίου.

Ν.ΦΩΤ.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ - 28/09/2007

Εφημερίδα «Αυγή»

<http://www.avgi.gr/NavigateActiongo.action?articleID=444471>

Χώροι Στάθμευσης: αναγκαίο κακό ή συνέπεια της ιδεολογίας του Ι.Χ.;

24/03/2009

"Η ιδέα των αποσπασματικών ρυθμίσεων για τους χώρους στάθμευσης γίνεται κανόνας που ευνοεί την συναλλαγή και περιορίζει τον κοινωνικό έλεγχο", υποστήριξε η Μ. Ευαγγελίδου στην ημερίδα με θέμα "Αθήνα: Ελεύθεροι Χώροι και Χώροι Στάθμευσης" που διοργανώθηκε στο Πολυτεχνείο από την «Συντονιστική Επιτροπή Συλλόγων και Κινήσεων για τους Ελεύθερους Χώρους και την Ποιότητα Ζωής της Αθήνας» και το «Παρατηρητήριο Ελεύθερων Χώρων Αθήνας-Αττικής». Στην ημερίδα υπήρξε ανταλλαγή απόψεων για το μείζον ζήτημα των πάρκινγκ και εκφράστηκαν απόψεις ποικίλες και σε αρκετά σημεία αντίθετες λογικής και κατεύθυνσης.

Ο καθηγητής του Πολυτεχνείου Ι. Φρατζεσκάκης χαρακτήρισε το ΙΧ "αναγκαίο κακό" και ανέφερε ότι "ο στόχος της μείωσης της χρήσης των ΙΧ θα επιτευχθεί με βελτίωση και ευνόηση των δημοσίων συγκοινωνιών, χρήση 'πράσινων' τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο, ευνόηση των οχημάτων υψηλής πληρότητας, χρηματική επιβάρυνση της χρήσης των δρόμων με θεσμοθέτηση διοδίων και περιορισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου με πεζοδρόμους, αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμους, χώρους πρασίνου και ελεγχόμενη στάθμευση". Επίσης υποστήριξε ότι είναι "μεγάλη επιτυχία" η άνοδος της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών από τους πολίτες, καθώς πλέον το 40% τις χρησιμοποιεί συχνά.

Ο καθηγητής του ΕΜΠ Δ. Καλλιαμπάκος υποστήριξε την δυνατότητα υπογειοποίησης πολλών χρήσεων της πόλης, όπως το πάρκινγκ ή οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι. Έκανε εκτεταμένη παρουσίαση του παραδείγματος του Τόκιο και αναφορά στο Big Dig, τους υπόγειους αυτοκινητόδρομους της Βοστώνης, το μεγαλύτερο υπόγειο έργο στον κόσμο, ζητώντας άμεσα ριζοσπαστικές λύσεις στα προβλήματα του κυκλοφοριακού.

Ο καθηγητής από το Πολυτεχνείο Γ. Σκλαβούνος δήλωσε υποστηρικτής του ιαπωνικού μοντέλου στάθμευσης, όπου δεν μπορείς να αγοράσεις αυτοκίνητο αν δεν έχεις ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, και προέβλεψε ότι η βιομηχανία αυτοκινήτων θα κάνει σύντομα "πράσινη" αλλαγή κατεύθυνσης παράγοντας υβριδικά αυτοκίνητα. Επίσης επισήμανε δηκτικά ότι "χρειάζεται και ελεύθερος χρόνος για να απολαύσουμε τους ελεύθερους χώρους", βάζοντας κοινωνικές παραμέτρους στα οικολογικά αιτήματα.

Η Μ. Ευαγγελίδου πρότεινε δημιουργία κτιρίων στάθμευσης και περισσότερα γκαράζ εκτροπής, όπου παρκάρεις και στην συνέχεια χρησιμοποιείς Μέσα Μεταφοράς. Ο Αντ. Μασούνης από την Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων μίλησε για "πολιτική αποχαρκτηρισμού χώρων πρασίνου για να οικοδομηθούν", ενώ ο εκπρόσωπος της ΠΕΖΗ υποστήριξε ότι απέναντι στο ερώτημα "πόσες θέσεις στάθμευσης χρειαζόμαστε;" πρέπει να αντιπαραθέσουμε το ερώτημα "τι είδους πόλη θέλουμε;". Στην παρέμβασή του ο εκπρόσωπος από τους ΠΟΔΗΛΑΤιστές έκανε λόγο για "ιδεολογία του ΙΧ" και "ατομική θεώρηση στην μετακίνηση, με το αυτοκίνητο να γίνεται κυρίαρχη επιλογή και πρότυπο μετακίνησης, όπως επιθυμούν οικονομικά συμφέροντα". Ακολούθησαν παρεμβάσεις από συλλογικότητες που μάχονται ενάντια σε χώρους στάθμευσης σε διάφορες περιοχές της Αθήνας.

Κώστας ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ