

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ:

ΒΟΓΙΑΤΖΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΚΑΡΜΙΡΗΣ ΣΠΗΛΙΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2009

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Σε αυτό το σημείο νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω τον υπεύθυνο καθηγητή της πτυχιακής εργασίας μου κύριο **Καρμίρη Σπήλιο** για την αξιόλογη βοήθειά του και για τις πολύτιμες συμβουλές – διορθώσεις του.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον υπεύθυνο τύπου και ενημέρωσης του Εμπορικού Συλλόγου Πατρών κο. Μανθόπουλο, τον κο. Παναγιωτόπουλο υπεύθυνο στον τομέα Συγκοινωνιών του Δήμου Πατρέων καθώς και τον Αστυνομικό Διευθυντή Τροχαίας Πάτρας κο Ιωαννίδη Νικόλαο.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	- 3 -
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	- 4 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	- 6 -
1.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	- 6 -
1.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	- 8 -
1.3 ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	- 8 -
1.4 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ.....	- 9 -
1.5 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΦΟΡΤΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	- 11 -
1.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	- 12 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	-14-
2.1 Η ΜΕΛΕΤΗ ΜΑΤΣΟΥΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	-14-
2.2 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΑΤΣΟΥΚΗ.....	-17-
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	-18-
3.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	- 18 -
3.2 ΣΤΟΧΟΙ – ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	- 18 -
3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ.....	- 23 -
3.4 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ [ΣΕΣ].....	-29-
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	-32-
4.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	- 32 -
4.2 ΠΟΤΕ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΣΤΑΣΗ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	- 33 -
4.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	- 34 -
4.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΩΣΤΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	-35-
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	-36-
5.1 ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	- 36 -
5.2 ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΝΕΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	- 39 -
5.3 Ο ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	- 40 -
5.4 ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	- 41 -
5.5 Ο ΔΗΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	- 44 -
5.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΗ ΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ.....	- 45 -
5.7 Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΑΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	- 46 -
5.8 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟ ΠΑΤΡΩΝ.....	- 47 -
5.9 Η ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΑΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	- 48 -
5.10 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΑΤΡΩΝ.....	- 49 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	-51-
6.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	- 51 -
6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	- 55 -
6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	-60-

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της εν λόγω πτυχιακής εργασίας είναι η μελέτη τόσο του κυκλοφοριακού προβλήματος στην πόλη της Πάτρας, όσο και η συμβολή των χώρων στάθμευσης σε αυτό το πρόβλημα.

Πραγματοποιείται μία σχετική μελέτη για την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης βάση των γεωμετρικών του οδικού δικτύου και πληθυσμιακών στοιχείων της Πάτρας, της κατανομής θέσεων κατά μεταφορικό μέσο και των προβλημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Επιπλέον γίνεται αναφορά στη μελέτη Ματσούκη και τους τρόπους αντιμετώπισης που είχε προτείνει για την καλύτευση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Παρουσιάζεται το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, σε ποιες οδούς εφαρμόζεται και τα οικονομικά οφέλη που θα επιφέρει.

Ακόμη γίνεται καταμέτρηση των δημοτικών και ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την πόλη της Πάτρας. Αναφέρονται οι απόψεις και οι τρόποι αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος και των χώρων στάθμευσης από το Δήμο Πατρέων, τον Εμπορικό Σύλλογο και την Τροχαία.

Τέλος, έχει γίνει σχετική έρευνα για το πρόβλημα, με μορφή ερωτηματολογίου, όπου οι πολίτες εκφράζουν την άποψή τους και παραθέτονται κάποια μέτρα αντιμετώπισης της κατάστασης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εκπόνηση της Πτυχιακής Εργασίας αποσκοπεί στην ολοκλήρωση των σπουδών μου, από το Ανώτερο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πατρών και τη σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων.

Το θέμα που έφερα εις πέρας το κατοχύρωσα κατόπιν κάποιας διαδικασίας που ακολουθεί ο κανονισμός του Α.Τ.Ε.Ι. και ασχολείται με τη συμβολή των χώρων στάθμευσης, στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας.

Η Πτυχιακή Εργασία έχει ως σκοπό να εφαρμόσω όλες τις γνώσεις που διδάχθηκα στα φοιτητικά μου χρόνια και να με βοηθήσει στη μετέπειτα εξέλιξή μου στον εργασιακό τομέα που θα ακολουθήσω.



А' МЕРС

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

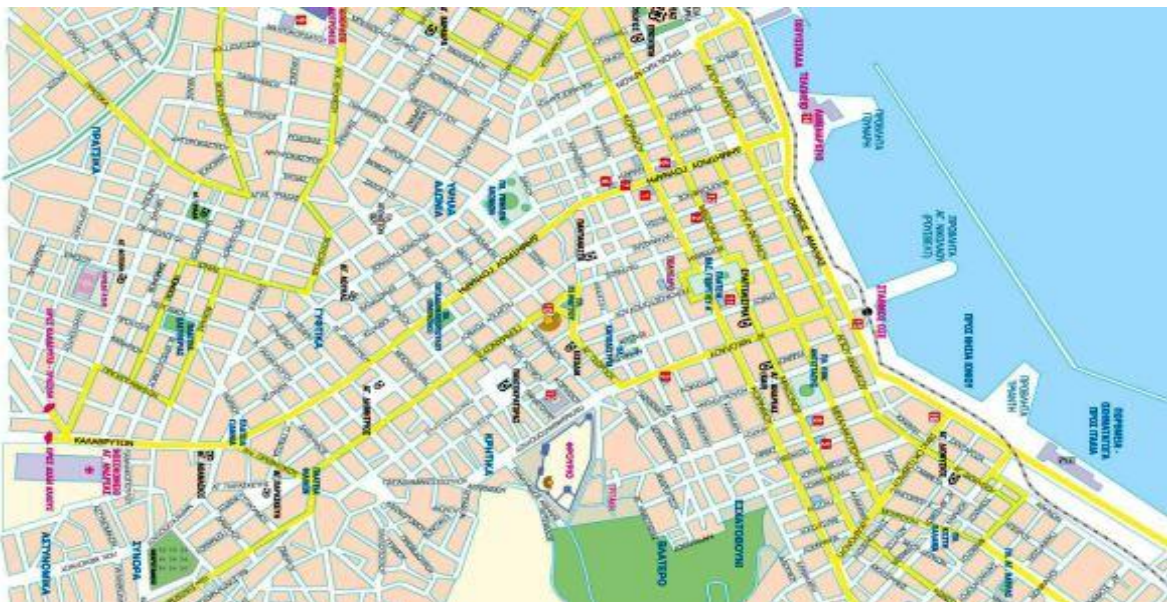
Η Πάτρα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες και μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας. Είναι πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας και σημαντικό κέντρο ανάπτυξης της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Τα τελευταία έτη γίνονται σημαντικές αναπτυξιακές προσπάθειες ώστε να αποτελέσει πρωτεύοντα συγκοινωνιακό κόμβο στην περιοχή της Αδριατικής και της Ανατολικής μεσογείου.

Παρά τις σημαντικές προσπάθειες που γίνονται από την πολιτεία, η Πάτρα συνεχίζει να αντιμετωπίζει μία σειρά από σημαντικά προβλήματα, τα οποία αφορούν την οργάνωση της υποδομής της. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η υφιστάμενη αποδοτικότητα και κυκλοφοριακή λειτουργία ιδιαίτερα του κέντρου της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής με σημαντικές επιπτώσεις σε διάφορα επίπεδα.

Με την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης της κυκλοφορίας στην πόλη της Πάτρας, θα καταδειχθούν τα γενεσιουργά αίτια των προβλημάτων κυκλοφοριακού κορεσμού και συμφόρηση που είναι ιδιαίτερα έντονα τα τελευταία χρόνια.

Για την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης πρέπει να πραγματοποιηθεί εξέταση των κυκλοφοριακών συνθηκών που χαρακτηρίζουν τη λειτουργία του οδικού δικτύου. Για την ορθή αξιολόγηση του προβλήματος, πρέπει να εξεταστούν πολλοί παράμετροι, τις οποίες θα χωρίσουμε σε επιμέρους ενότητες:

- Η εξέταση των πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της πόλης.
- Ανάλυση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου.
- Η κατανομή της ζήτησης των μετακινήσεων κατά μεταφορικό μέσο.
- Η διερεύνηση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που συνδέονται με τον όγκο της κυκλοφορίας στο εξεταζόμενο οδικό δίκτυο, ημερήσιο και ωριαίο.
- Η εξέταση των ταχυτήτων κυκλοφορίας και των χρόνων διαδρομής.
- Συμπεράσματα σχετικά με τις επιπτώσεις της σύνθεσης της κυκλοφορίας στην λειτουργία του οδικού δικτύου.
- Η αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των διασταυρώσεων.
- Η διερεύνηση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που συνδέονται με την δραστηριότητα της στάθμευσης.
- Η αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης στις εκτός κέντρου περιοχές.
- Η αποτίμηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων που οφείλονται στη διαμπερή κυκλοφορία.



1.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της πόλης της Πάτρας συνδέονται με τη ζήτηση για μετακινήσεις και συνεπώς με τον κορεσμό του υφιστάμενου οδικού δικτύου.

Η πόλη της Πάτρας τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μία συνεχή πληθυσμιακή αύξηση. Αυτή η συνεχή αύξηση του πληθυσμού δικαιολογείται από την έντονη αστικοποίηση που χαρακτηρίζει το νομό Αχαΐας και την τάση συγκέντρωσης περισσότερων ανθρώπων στα μεγάλα αστικά κέντρα.

1.3 ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η γεωμετρία του βασικού οδικού δικτύου έχει ακτινωτό χαρακτήρα.

Με άλλα λόγια αρτηρίες της πόλης, όπως είναι η Ηρώων Πολυτεχνείου, η Ακτή Δυμαίων, η Γερμανού, η Γούναρη, η Καλαβρύτων, η Έλληνας Στρατιώτου και άλλες συγκεντρώνουν την κυκλοφορία στο συμφορημένο κέντρο της πόλης.

Μεγάλο πρόβλημα δημιουργείται από την έλλειψη συνδετήριων οδών, μεταξύ των βασικών αρτηριών. Δυσμενείς είναι οι επιπτώσεις, οι οποίες δημιουργούνται από την έλλειψη παρακαμπτήριων οδών.

Άξιο σημείωσης είναι, πως η ρυμοτομία του εμπορικού κέντρου της πόλης είναι σύμφωνα με το ιπποδάμειο σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από απλότητα, αλλά και από τη μεγάλη πυκνότητα χρήσεων γης.

Σύμφωνα με μελέτες που έχουν γίνει για την πόλη της Πάτρας η εξέταση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών κατέδειξε πως οι περισσότεροι οδοί του συνόλου της πόλεως έχουν μεσαίο ή γενικά μικρό πλάτος. Το διατιθέμενο για την κίνηση των οχημάτων πλάτος είναι σημαντικά μικρό, είτε λόγω των πεζοδρομίων, είτε λόγω της δραστηριότητας στάθμευσης (νόμιμης ή παράνομης).

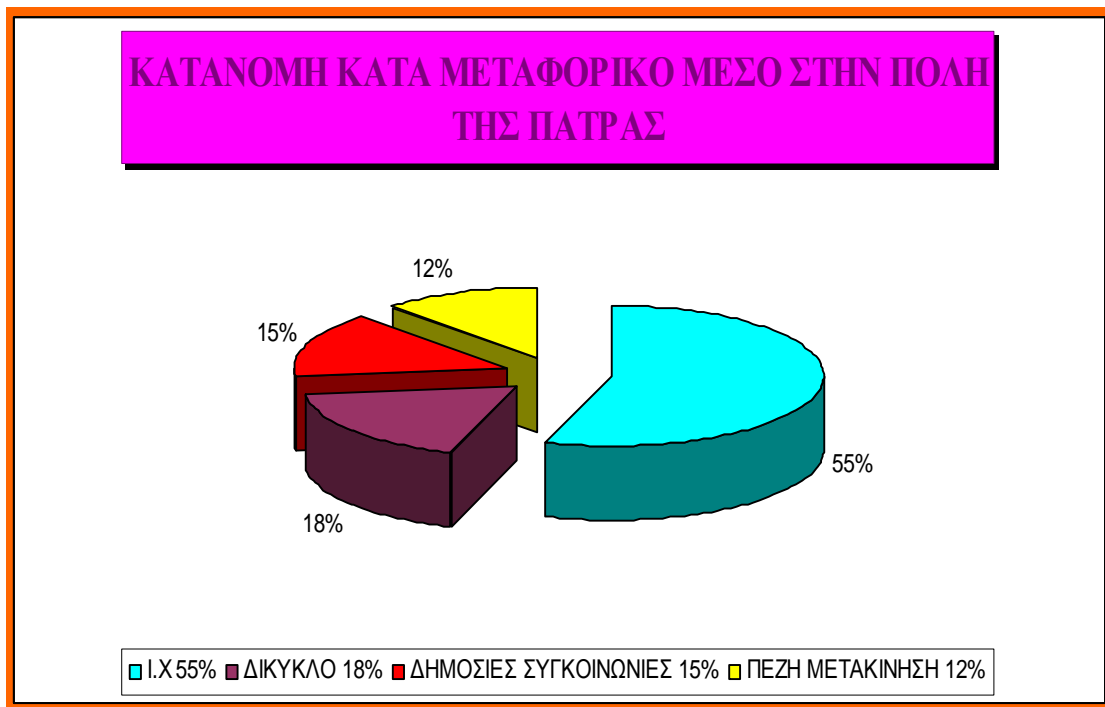
1.4 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ

Η επιλογή του μεταφορικού μέσου από το χρήστη της οδικής υποδομής για την πραγματοποίηση μίας μετακίνησης συνδέεται σημαντικά με το επίπεδο συμφόρησης που παρατηρείται σήμερα στην πόλη της Πάτρας. Αυτό δικαιολογείται από το διαφορετικό βαθμό επιβάρυνσης που επιβάλλουν τα διαφορετικά μεταφορικά μέσα για τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου αριθμού μετακινουμένων. Έτσι η αυξημένη χρήση του αυτοκινήτου οδηγεί σε επιδείνωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Αντίθετα η χρήση των συγκοινωνιών βοηθάει στην άμβλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Στην πόλη της Πάτρας το κυρίαρχο μέσο για την πραγματοποίηση των μετακινήσεων ,είναι το αυτοκίνητο Ι.Χ. Περίπου το 55% των μετακινήσεων πραγματοποιείται με το αυτοκίνητο. Ακόμη, η χρήση του δικύκλου είναι σημαντική και προσεγγίζει το 18%. Επίσης, η μετακίνηση με τα πόδια καταλαμβάνει το ποσοστό του 12% των μετακινήσεων.(ως πεζή μετακίνηση θεωρείται η μετακίνηση με τα πόδια που έχει διάρκεια άνω των 15 λεπτών της ώρας).

Μικρότερα είναι το ποσοστό που χρησιμοποιούν ως μέσο μετακίνησης το λεωφορείο. το ποσοστό αυτό είναι της τάξης του 15%. Η μικρή χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι αποτέλεσμα της μικρής γεωγραφικής κάλυψης, του επιπέδου εξυπηρέτησης, της συχνότητας και της αξιοπιστίας που παρέχεται από τον φορέα παραγωγής συγκοινωνιακού έργου.

Περιορισμένη έως και μηδενική είναι η χρήση ποδηλάτου. Αυτό συμβαίνει λόγω έλλειψης οργανωμένων ποδηλατοδρόμων, που καθιστά πολύ δύσκολη έως και αδύνατη την μετακίνηση με αυτό το μέσο.



Η αυξημένη χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου έχει ως αποτέλεσμα τον κορεσμό των σημαντικών αρτηριών της πόλης και ιδιαίτερα του κέντρου. Αυτό συμβαίνει, επειδή με δεδομένη τη ζήτηση για μετακινήσεως και την συγκοινωνιακή υποδομή, οι δημόσιες συγκοινωνίες μπορούν να μεταφέρουν σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό μετακινουμένων.

1.5 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΦΟΡΤΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η Πάτρα τα τελευταία χρόνια έχει παρουσιάσει μία μέση αύξηση, της τάξης του 20%, στην ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία. Η αύξηση αυτής της κινητικότητας είναι λογική σε σχέση με την αύξηση που παρατηρείται και σε άλλες ελληνικές πόλεις. Η αύξηση αυτή δικαιολογείται με την αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. και από την πληθυσμιακή αύξηση της πόλης. Παράλληλα δικαιολογείται και από την μεταβολή στο πρότυπο ζωής που ακολουθείται από τους κατοίκους των μεγάλων αστικών κέντρων, όπως είναι και η Πάτρα, το οποίο έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση της κινητικότητας, δηλαδή της ζήτησης μετακινήσεις.

Στην πόλη της Πάτρας, τα οδικά τμήματα με τη μεγαλύτερη ημερήσια κυκλοφορία βρίσκονται στο κέντρο της. Αυτό είναι αναμενόμενο, επειδή στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται σημαντικές χρήσεις γης, οι οποίες έλκουν και γεννούν μετακινήσεις όλη τη διάρκεια της ημέρας. Πρέπει να επισημανθεί ότι λειτουργεί και το λιμάνι της Πάτρας που έχει ως αποτέλεσμα την κίνηση πολλών βαρέων οχημάτων σε τμήματα του οδικού δικτύου.

Επίσης, το κέντρο της πόλης επιβαρύνεται σημαντικά από τη διαμπερή κυκλοφορία, δηλαδή την κυκλοφορία που δεν έχει προέλευση ή προορισμό το κέντρο της πόλης και που όμως διέρχεται από αυτό.

Τα πιο βεβαρημένα τμήματα στην πόλη της Πάτρας είναι:

- Η οδός Κορίνθου με 36 χιλιάδες οχήματα ημερησίως.
- Η οδός Αγίου Ανδρέου με μέση ημερήσια κυκλοφορία 29 χιλιάδες οχήματα.
- Η Ακτή Δυμαίων με 25 χιλιάδες οχήματα ημερησίως.
- Η Όθωνος- Αμαλίας με 24 χιλιάδες οχήματα ημερησίως.
- Η Εθνική Οδός Αθηνών-Πατρών με 2305 χιλιάδες οχήματα ημερησίως.

Όλες τις καθημερινές μέρες η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει την ίδια ένταση και διάρκεια. Τις ημέρες Σάββατο και Κυριακή η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε πολλά τμήματα του οδικού δικτύου της πόλης είναι μειωμένης έντασης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ημερήσιοι κυκλοφορικοί φόρτοι τις μέρες Σάββατο και Κυριακή είναι γενικά μικρότεροι από αυτούς τις υπόλοιπες μέρες της εβδομάδας.

1.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Στην πόλη της Πάτρας παρατηρούνται έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, τα οποία προκαλούν ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις σε διάφορα επίπεδα. Τα προβλήματα αυτά είναι αποτέλεσμα του σημαντικού ελλείμματος συγκοινωνιακής υποδομής και διαχείρισης του οδικού δικτύου.
- Ο αυξημένος όγκος διαμερούς κυκλοφορίας, η κίνηση του μεγάλου αριθμού βαρέων οχημάτων στην πόλη και η έλλειψη ορθολογικής διαχείρισης της συγκοινωνιακής υποδομής αποτελούν σημαντικά αίτια της υποβάθμισης της κυκλοφοριακής απόδοσης του οδικού δικτύου της Πάτρας.
- Γενικά, το οδικό δίκτυο στην παρούσα γεωμετρική του μορφή και λειτουργία εμφανίζεται ως ανεπαρκές για να ικανοποιήσει την συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για μετακινήσεις.
- Το κυκλοφοριακό πρόβλημα οριοθετείτε στο εμπορικό κέντρο της πόλης, δηλαδή από την οδό Παπαφλέσσα μέχρι και την Καρόλου και περιλαμβάνει τους εξής κύριους παράλληλους μεταξύ τους οδικούς άξονες της πόλης. Περιλαμβάνει τις οδούς Κορίνθου, Αγίου Ανδρέου, Κανακάρη, Καραϊσκάκη, Μαιζώνος, Όθωνος Αμαλίας και Ρήγα Φεραίου.

- Τα προβλήματα κορεσμού θα οξυνθούν τα επόμενα χρόνια, εάν δεν ληφθούν δραστικά μέτρα, όπως εκτροπή της κυκλοφορίας σε εναλλακτικές διαδρομές και η αναβάθμιση του δικτύου των δημοσίων συγκοινωνιών.
- Η περιβαλλοντική διάσταση του προβλήματος είναι εξίσου σημαντική.
- Η συμφόρηση που παρατηρείται έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη κατανάλωση καυσίμου, την αυξημένη ηχητική και ατμοσφαιρική ρύπανση, την υποβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος.
- Μια άλλη διάσταση του προβλήματος είναι η οικονομική. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του κόστους μετακίνησης. Το πραγματικό κόστος εκτός των καυσίμων είναι το πρόσθετο κόστος συντήρησης, του χρόνου που χάνεται κ.ά.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΜΕΛΕΤΗ ΜΑΤΣΟΥΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

2.1 Η ΜΕΛΕΤΗ

- 1) Καθορισμός πλήρους προτεραιότητας των διερχόμενων οχημάτων κατά μήκος δύο συγκεκριμένων διαδρομών.
 - Η διαδρομή Α ξεκινά από τη διασταύρωση Ε.Ο. Αθηνών-Πατρών με Περιμετρική και συνεχίζει προς Ε.Ο. Αθηνών –Πατρών, Οδό Κανελλόπουλου, Ηρώων Πολυτεχνείου, Όθωνος-Αμαλίας, Ακτή Δυμαίων μέχρι τη διασταύρωση Ακτή Δυμαίων / Ανθείας.
 - Η διαδρομή Β ξεκινά από τη διασταύρωση Ακτή Δυμαίων /Ανθείας και συνεχίζει προς Οδό Αγίου Ανδρέου, Αγ. Διονυσίου, Οδό Νόρμαν, Οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, Παν. Κανελλόπουλου, Ε.Ο Αθηνών-Πατρών μέχρι τη διασταύρωση Ε.Ο. Αθηνών-Πατρών με Περιμετρική.
- 2) Κατά μήκος και των δύο αυτών διαδρομών θα υπάρξει πλήρης απαγόρευση στάσης και στάθμευσης και απόλυτη προτεραιότητα της διερχόμενης κυκλοφορίας:

η οποία θα εξυπηρετεί άλλοτε με «καθαρές» 2 συν 2 λωρίδες και άλλοτε με «καθαρές» 3 συν 3 λωρίδες (με διαγράμμιση) ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.
- 3) Η οριζόντια σήμανση (διαγράμμιση με κίτρινη γραμμή) και ο χρωματισμός με κίτρινο(ή ερυθροκίτρινο) όλων των κρασπέδων κατά μήκος των διαδρομών Α και Β.

- 4) Η κατακόρυφη σήμανση (επισήμανση) των ανωτέρω διαδρομών . Αυτή θα είναι ιδιαίτερα έντονη στο τμήμα από τη διασταύρωση Ε.Ο. Αθηνών/Πατρών- Περιμετρικής έως τη διασταύρωση της Ε.Ο. Αθηνών/ Πατρών- Παν. Κανελλόπουλου και στο τμήμα από την αρχή της Οδού Αγίου Διονυσίου μέχρι τη διασταύρωση Οδών Αγίου Διονυσίου- Νόρμαν.
- 5) Θα ζητηθεί η συνεργασία του Δήμου για τη μετακίνηση της μεγάλης ηλεκτρονικής πινακίδας που υπάρχει ήδη, για να χρησιμοποιηθεί σε καταλληλότερη θέση.
- 6) Το υλικό το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για τη διαγράμμιση θα είναι φωσφορίζον-αντανακλαστικό.
- 7) Η τροποποίηση της λειτουργίας του κόμβου οδών Παν. Κανελλόπουλου – Ε.Ο Αθηνών / Πατρών ώστε να δίνονται δύο λωρίδες στο στρέφον ρεύμα από Ε.Ο. Αθηνών/Πατρών προς οδό Παν. Κανελλόπουλου. Η κατάλληλη επαναδιαμόρφωση της οριζοντιογραφίας του κόμβου αυτού.
- 8) Ο συντονισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών των ευρισκόμενων κατά μήκος της οδού Αγίου Ανδρέου, ώστε να εξασφαλίζεται πράσινο κύμα κατά μήκος της οδού Αγίου Ανδρέου με στραγγαλισμό της κυκλοφορίας των κάθετων δρόμων.
- 9) Η αύξηση του χρόνου περιόδου κατά 10sec. για όλους τους φωτεινούς σηματοδοτούμενους κόμβους κατά μήκος των διαδρομών Α και Β, ώστε να διευκολύνεται η διερχόμενη κυκλοφορία.
- 10) Η αποξήλωση της νησίδας που βρίσκεται στη διασταύρωση (μη σηματοδοτούμενη) των οδών Αγίου Διονυσίου και Νόρμαν.

- 11) Η τοποθέτηση μεταλλικών κιγκλιδωμάτων χρώματος πρασίνου και κουπαστής χρυσίζουσας σε όλο το μήκος των πεζοδρομίων των Οδών Αγίου Ανδρέου και Όθωνος Αμαλίας καθώς και σε επιλεγμένα τμήματα κατά μήκος της Οδού Ηρώων Πολυτεχνείου ώστε να επιτυγχάνεται η ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας με πρακτική απαγόρευση της δυνατότητας παρκαρίσματος στα οχήματα και ταυτόχρονα να καθίσταται δυνατή η άνετη κίνηση των πεζών.
- 12) Από τα Υπεραστικά ΚΤΕΛ (Αχαΐας, Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Αγρινίου, Κρήτης, Ιωαννίνων) θα ζητηθεί να χρησιμοποιούν μόνο τις διαδρομές Α και Β κατά τη διέλευσή τους από την πόλη, και να μη πραγματοποιούν στάσεις μέσα στην πόλη, πέρα των συγκεκριμένων αφετηριών.
- 13) Η υλοποίηση της όλης πρότασης θα αναληφθεί από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, η οποία είναι και η αρμόδια τόσο για τους κόμβους, τη φωτεινή σηματοδότηση όσο και για τη σήμανση.
- 14) Η υλοποίηση της τοποθέτησης των κιγκλιδωμάτων θα γίνει από το Δήμο , αφού υπάρξει πρώτα έγκριση από την αρμόδια Επιτροπή Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Τα κιγκλιδώματα συνδυάζονται με τα πεζοδρόμια που ολοκληρώθηκαν πρόσφατα στις οδούς Αγ. Ανδρέου και Όθωνος Αμαλίας, και έτσι αφενός θα υπάρξει μια καλαίσθητη όψη και διατήρηση των πεζοδρομίων, αφετέρου άριστη εξυπηρέτηση των πεζών.
- 15) Η Αστυνομική Διεύθυνση θα αναλάβει την έντονη και συνεχή αστυνόμευση, ώστε να υπάρξει επιτυχία της λύσης αυτής.

2.2 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΑΤΣΟΥΚΗ

Το επίπεδο εξυπηρέτησης αναβαθμίστηκε σημαντικά στους βασικούς οδικούς άξονες της πόλης της Πάτρας. Ο χρόνος διαδρομής και η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας, μεγέθη τα οποία αποτελούν βασικούς δείκτες της απόδοσης ενός οδικού δικτύου, βελτιώθηκαν σημαντικά μετά την πιλοτική εφαρμογή των μέτρων.

Ο καθορισμός πλήρους προτεραιότητας των διερχομένων οχημάτων κατά μήκος δύο συγκεκριμένων διαδρομών και η πλήρης απαγόρευση στάσης και στάθμευσης κατά μήκος αυτών είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία συνθηκών ταχείας ροής και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης στα υπόψη οδικά τμήματα.

Εκτιμάται πως σταδιακά ολοένα και περισσότεροι οδηγοί θα εκμεταλλεύονται το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των οδών Αγίου Ανδρέου και Όθωνος Αμαλίας και έτσι το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Πάτρα θα μειωθεί σημαντικά.

Η αξιοποίηση των οδών Κανελλοπούλου και Ηρώων Πολυτεχνείου, οι οποίες μέχρι σήμερα υποχρησιμοποιούνται, θα έχει άμεσο αποτέλεσμα την περαιτέρω αναβάθμιση της κυκλοφοριακής απόδοσης του οδικού δικτύου της Πάτρας.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Τα μέτρα Ματσούκη δεν έχουν πλέον εφαρμογή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο Δήμος Πατρών αποφάσισε και έβαλε σε εφαρμογή το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης [ΣΕΣ] με χρήση παρκομέτρων , το οποίο λειτουργεί στην κεντρική περιοχή της πόλης.

3.2 ΣΤΟΧΟΙ – ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Οι στόχοι:

- Η ανάλυση χαρακτηριστικών της υφιστάμενης ζήτησης για στάθμευση (συσώρευση, συμμόρφωση, εναλλαγή, διάρκεια) στην κεντρική περιοχή της Πάτρας και συγκεκριμένα μεταξύ των οδών Όθωνος – Αμαλίας – Τσαμαδού - Καραϊσκάκη και Ζαΐμη, όπου λειτουργεί το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης [ΣΕΣ] με χρήση παρκομέτρων.
- Η εκτίμηση των αναγκών για στάθμευση των μονίμων κατοίκων στις παραπάνω περιοχές και η εκτίμηση της επιβάρυνσης που προκαλούν στο σύστημα στάθμευσης παρά των οδών.
- Η εκτίμηση των αναγκών για στάθμευση μακράς διάρκειας στις παραπάνω περιοχές.
- Η αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων οργάνωσης και λειτουργίας του [ΣΕΣ] όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητάς τους.
- Η εκτίμηση αναμενόμενων εσόδων του [ΣΕΣ] και η ανάλυση της τεχνικοοικονομικής βιωσιμότητας του συστήματος.
- Η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του συστήματος.

Το συνολικό δυναμικό των νομίμων θέσεων στάθμευσης της περιοχής εφαρμογής , υπολογίστηκε σε 1.560 θέσεις. Για την εξυπηρέτηση των μονίμων κατοίκων προτάθηκε η παροχή δυνατότητας ελεύθερης στάθμευσης σε όλα τα σημεία του [ΣΕΣ] χωρίς την εφαρμογή των χωρικών περιορισμών.

Ως εναλλακτικά σενάρια λειτουργίας του [ΣΕΣ] για τους λοιπούς- πλην των μονίμων κατοίκων- χρήστες του εξετάστηκαν τα παρακάτω:

ΣΕΝΑΡΙΟ Α :

Το σενάριο αυτό προβλέπει την εφαρμογή περιορισμού μέγιστης επιτρεπόμενης διάρκειας στάθμευσης σε ολόκληρη την περιοχή του [ΣΕΣ] ,ίσης με δύο ώρες. Ένας χρήστης, έχει τη δυνατότητα να σταθμεύει το όχημά του μέχρι 2 ώρες συνολικά στην περιοχή εφαρμογής του [ΣΕΣ] κατά τη διάρκεια μίας ημέρας, αποκλειόμενου του ενδεχομένου υπέρβασης ή παράτασης ή επανάληψης. Ο περιορισμός αυτός είναι δεκτός από το σύστημα ελέγχου, το οποίο βασίζεται στην πληκτρολόγηση του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος κατά την έκδοση του αποδεικτικού καταβολής του τέλους στάθμευσης.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Η εφαρμογή του επιφέρει τα μέγιστα αποτελέσματα κυκλοφοριακής ελάφρυνσης, μειώνοντας στον μεγαλύτερο επιτεύξιμο βαθμό τη φαινόμενη ζήτηση για στάθμευση.
- Υπάρχει δυνατότητα της άμεσης υλοποίησής του από το εγκατεστημένο σύστημα παρκόμετρων και κέντρου ελέγχου χωρίς καμία τροποποίηση.(αφού δεν απαιτείται).

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Το σύστημα είναι μονομερές εις βάρους μιας μεγάλης μερίδας μονίμων χρηστών της κεντρικής περιοχής (εργαζόμενοι), αλλά και όσοι από τους επισκέπτες που χρειάζεται να σταθμεύσουν για περισσότερο από δύο ώρες ή να πρέπει να βρεθούν στο κέντρο περισσότερες από 2 ώρες την ημέρα.
- Δεδομένου ότι είναι απίθανο να μηδενιστεί η ζήτηση για στάθμευση από εργαζόμενους στο σημείο παραγωγής της, δηλαδή να αφήσουν τα αυτοκίνητα στο σπίτι τους. Εκτιμάται ότι με μία τέτοια κίνηση το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης αυτής της κατηγορίας που εμφανίζεται σήμερα στην περιοχή εφαρμογής του [ΣΕΣ] θα μετατοπιστεί στην περίμετρό του, όπου δεν υπάρχει υποδομή υποδοχής της.
- Η εφαρμογή αυτού του σεναρίου έχει υψηλότερες απαιτήσεις ελέγχου, δεδομένου ότι το σενάριο ενέχει το ρίσκο εμφάνισης υψηλής παραβατικότητας (μη συμμόρφωση) από την πλευρά των χρηστών. Η παγίωση συνθηκών χαμηλής συμμόρφωσης με αναποτελεσματικό έλεγχο, μπορεί να οδηγήσει σε κατάρρευση το σύστημα περιορισμών.

ΣΕΝΑΡΙΟ Β:

Το σενάριο αυτό προβλέπει τιμολόγηση του χρόνου στάθμευσης χωρίς επιβολή χρονικού περιορισμού μέγιστης διάρκειας στάθμευσης, με εφαρμογή σταθερού ή κλιμακούμενου τιμολογίου πέραν του δώρου, επίσης σε ολόκληρη την περιοχή εφαρμογής του [ΣΕΣ]. Με το σενάριο αυτό, επιδιώκεται η μείωση της μέσης διάρκειας στάθμευσης του συνόλου των χρηστών αλλά και ο περιορισμός της φαινόμενης ζήτησης για στάθμευση μακράς διάρκειας.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Το σύστημα είναι ελαστικό και ευέλικτο όσον αφορά τις επιλογές των χρηστών αφού έχουν δυνατότητα επιλογής και χρήσης του χρόνου στάθμευσης.
- Το σενάριο αυτό επιμερίζει ομοιογενώς την επιβάρυνση από την εφαρμογή του συστήματος σε όλες τις κατηγορίες χρηστών.
- Έχει μικρότερες απαιτήσεις ελέγχου.
- Υπάρχει η δυνατότητα της άμεσης υλοποίησής του από το εγκατεστημένο σύστημα παρκόμετρων και κέντρου ελέγχου χωρίς καμία τροποποίηση.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Ο όγκος της φαινόμενης ζήτησης θα είναι μικρότερος από αυτού του σεναρίου Α.
- Απαιτείται επαναπρογραμματισμός του ήδη εγκατεστημένου συστήματος.
- Δεν είναι ελέγξιμη η τήρηση του δώρου.

ΣΕΝΑΡΙΟ Γ :

Το σενάριο αυτό προβλέπει μικτή λειτουργία του [ΣΕΣ] με συνδυασμό των δύο προηγούμενων σεναρίων Α και Β και με εφαρμογή ζωνικού διαχωρισμού σε δύο ζώνες χρονικού περιορισμού, ήτοι: μια ζώνη εφαρμογής του μέγιστου χρονικού ορίου του δώρου (σενάριο Α) και μια στην οποία δεν υπάρχει τέτοιος περιορισμός (σενάριο Β).

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Το σύστημα είναι ελαστικό και ευέλικτο όσον αφορά τις επιλογές των χρηστών, αφού έχουν δυνατότητα επιλογής και χρήσης του χρόνου στάθμευσης.
- Από διαχειριστική άποψη αποτελεί εξαιρετικά αποδεκτή λύση, αφού δίνει τη δυνατότητα χειρισμού της συμπεριφοράς της ζήτησης με πολύ ευέλικτο τρόπο.
- Εξασφαλίζει κάποια ισορροπία στην κατανομή της επιβάρυνσης από την εφαρμογή του συστήματος σε όλες τις κατηγορίες των χρηστών.
- Έχει πολλά περιθώρια μεταβολών και βελτιώσεων χωρίς να απαιτούνται αλλαγές φιλοσοφίας ή εκτεταμένες καμπάνιες ενημέρωσης των χρηστών.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Η πολυπλοκότητα των παρκομέτρων , που μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένες απαιτήσεις ενημέρωσης και πληροφόρησης στο πεδίο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Τελικά προτιμήθηκε η εφαρμογή του σεναρίου Γ, δηλαδή η εφαρμογή του μικτού συστήματος με καθορισμό ζώνης εφαρμογής του δίωρου , στην περιοχή μεταξύ Γούναρη και Κολοκοτρώνη και ελεύθερης διάρκειας ελεγχόμενη στάθμευση στις περιοχές μεταξύ των οδών Γούναρη και Τσαμαδού, καθώς και μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Ζαΐμη.

Η πρόταση αυτή δίνει το πλεονέκτημα της πρόσθετης ευελιξίας σε σχέση με το Σενάριο Α και έχει εφαρμοστεί με μικρές απαιτήσεις μετατόπισης παρκομέτρων, χωρίς την απαίτηση προσθήκης νέων, γεγονός που την κατέστησε άμεσα εφαρμόσιμη.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Σε κάθε πλευρά των οικοδομικών τετραγώνων που συγκεντρώνουν αξιόλογη εμπορική δραστηριότητα έχει προβλεφθεί μία θέση φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικό σημείο του.

3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Ο υπολογισμός των εσόδων του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης [ΣΕΣ] αφορά μόνο τη λειτουργία των παρκομέτρων. Η ανάλυση των εσόδων γίνεται για τα δύο βασικά σενάρια διαχείρισης του [ΣΕΣ] (σενάρια Α και Β). Το σενάριο Γ από άποψη οικονομικών αποτελεσμάτων κινείται μεταξύ των άλλων δύο βασικών σεναρίων.

Συμπεριλαμβάνεται ο υπολογισμός κόστους λειτουργίας, μετά τον καθορισμό των παραμέτρων που αφορούν τα κόστη προσωπικού και τα κόστη συντήρησης του συστήματος.

3.4 ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Συνολικός αριθμός νομίμων θέσεων στάθμευσης

1560

	Σενάριο A		Σενάριο B	
	Πρωί	απόγευμα	Πρωί	απόγευμα
Μόνιμα κατειλημμένες θέσεις από μόνιμους κατοίκους	700	800	700	800
Μόνιμα κατειλημμένες θέσεις από εργαζόμενους	0	0	600	270
Μέση διάρκεια σταθμεύσεων μακράς διάρκειας	0	0	6	4
Διαθέσιμες θέσεις για στάθμευση μικρής διάρκειας	860	760	260	490
Ώρες λειτουργίας του συστήματος	6	4	6	4
Συνολική δυναμικότητα του [ΣΕΣ] (θέσεις*ώρες/μέρα)	9.360	6.240	9.360	6.240
Κατειλημμένη χωρητικότητα του ΣΕΣ από στάθμευση μόνιμων κατοίκων (θέσεις*ώρες/μέρα)	4.200	3.200	4.200	3.200
Κατειλημμένη χωρητικότητα του ΣΕΣ από στάθμευση μεγάλης διάρκειας (θέσεις*ώρες/μέρα)			3.600	1.080
Διαθέσιμη δυναμικότητα του ΣΕΣ για στάθμευση μικρής διάρκειας (θέσεις*ώρες/περίοδο)	1.560	1.960	5.160	3.040
Συνολική δυναμικότητα ΣΕΣ για στάθμευση μικρής διάρκειας (θέσεις*ώρες/μέρα)	8.200		3.520	
Επιτυγχανόμενη πληρότητα συστήματος (δείκτης κατάληψης)	90%	90%	90%	90%

Κατανομή διάρκειας σταθμεύσεων μικρής διάρκειας		Αποτελέσματα δειγματοληψίας	Θεωρούμενη κατανομή
	0-10min	35,4 %	55%
	10-20min	13,8%	
	20-30min	11,2%	
	30-40 min	7,9%	25%
	40-50 min	5,2%	
	50-60 min	5,4%	
	60-70 min	4,5%	10%
	70-80 min	4,1%	
	80-90 min	2,5%	
	90-100 min	3,2%	10%
	100-110 min	3,4%	
110-120 min	3,3%		
Ποσοστό συμμόρφωσης χρηστών		90%	

Κατανομή διάρκειας σταθμεύσεων μακράς διάρκειας		Αποτελέσματα δειγματοληψίας	Θεωρούμενη κατανομή
	2-3 ώρες	26.8 %	27 %
	3-4 ώρες	53,6 %	54 %
	4-5 ώρες	7,9 %	8 %
	5-6 ώρες	11,6 %	12 %

Τιμολόγια χρηστών		Τιμολόγιο A1	Τιμολόγιο A2	Τιμολόγιο B1	Τιμολόγιο B2
	30 min	0,5	0,5	0,5	0,5
	1 ώρες	1	1	1	1
	1,5 ώρες	1,5	1,5	1,5	1,5
	2 ώρες	2	2	2	2
	3 ώρες			3	3
	4 ώρες			4	4
	5 ώρες			5	5
	6 ώρες			6	6
Ποσοστό αποτροπής στάθμευσης μακράς διάρκειας				30%	30%
Τιμολόγια μονίμων κατοίκων(€μήνα)		0	20	0	20
Εκτιμώμενος αριθμός καρτών μονίμων κατοίκων			1000		

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Ο υπολογισμός των ετησίων εξόδων γίνεται για 11 μήνες που θα λειτουργεί το σύστημα. Το μήνα Αύγουστο το σύστημα βρίσκεται πάντα εκτός λειτουργίας.

ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ [ΣΕΣ]:

Σενάριο Α: Αυστηρή εφαρμογή 2ώρου για όλους τους χρήστες πλην μονίμων κατοίκων	Τιμολόγιο Α1	Τιμολόγιο Α2
Δυναμικό προς εκμετάλλευση για στάθμευση μικρής διάρκειας (θέσεις* ώρες)	8.200	8.200
Εξυπηρετούμενα οχήματα / μέρα που σταθμεύουν με μικρή διάρκεια	6.150	6.150
Εκτιμώμενα ημερήσια έσοδα από σταθμεύσεις μικρής διάρκειας	5.812	5.812
Ετήσια έσοδα από χρήστες πλην μονίμων κατοίκων	1.406.444	1.406.444
Ετήσια έσοδα από μονίμους κατοίκους	0	220.000
Εκτιμώμενο σύνολο ετήσιων εσόδων Σεναρίου Α	1.406.444	1.626.444

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Λαμβάνεται λειτουργία συστήματος επί 11 μήνες ετησίως (εκτός Αυγούστου)

Σενάριο :Επιτρεπόμενη στάθμευση πέραν του 2ώρου	B	Τιμολόγιο B1	Τιμολόγιο B2
Δυναμικό προς εκμετάλλευση για στάθμευση μικρής διάρκειας (θέσεις*ώρες)		4.924	4.924
Εξυπηρετούμενα οχήματα/ ημέρα που σταθμεύουν με μικρή διάρκεια		3.693	3.693
Εκτιμώμενα ημερήσια έσοδα από σταθμεύσεις μικρής διάρκειας		3.490	3.490
Ημερήσια έσοδα από στάθμευση μακράς διάρκειας		2.620	2.620
Ετήσια έσοδα από χρήστες πλὴν μόνιμων κατοίκων		1.478.621	1.478.621
Ετήσια έσοδα από μόνιμους κατοίκους		0	220.000
Εκτιμώμενο σύνολο ετήσιων εσόδων Σεναρίου A		1.478.621	1.698.621

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Λαμβάνεται λειτουργία συστήματος επί 11 μήνες ετησίως (εκτός Αυγούστου)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Τα εκτιμώμενα έσοδα των δύο σεναρίων λειτουργίας προκύπτουν απόλυτα συγκρίσιμα.

3.4 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ [ΣΕΣ]

A) ΕΣΟΔΑ

- Σύμφωνα με το πρώτο λειτουργικό σενάριο, το σύστημα λειτουργεί με επιβολή μέγιστης διάρκειας στάθμευσης δύο ωρών, σε ολόκληρη την περιοχή εφαρμογής. Τα έσοδα ανέρχονται στην τάξη των 1.600.000 € ετησίως χωρίς να υπολογίζονται τα έσοδα από πρόστιμα. (πολλές φορές δεν καταβάλλονται).
- Σύμφωνα με το δεύτερο λειτουργικό σενάριο, το σύστημα λειτουργεί σε όλη την περιοχή εφαρμογής του χωρίς περιορισμό μέγιστης χρονικής διάρκειας. Τα έσοδα ανέρχονται στην τάξη των 1.400.000 € ετησίως, χωρίς να υπολογίζονται τα έσοδα από πρόστιμα. (πολλές φορές δεν καταβάλλονται).

Δεδομένου ότι η εφαρμογή του 2ώρου περιορισμού μέγιστης διάρκειας προβλέπεται μόνο για το μεταξύ των οδών Γούναρη και Κολοκοτρώνη, στο υπόλοιπο που δεν θα ισχύει αυτός ο περιορισμός, τα έσοδα θα κυμανθούν στην τάξη των 1.500.000 €ετησίως.

B) ΕΞΟΔΑ

Τα ετήσια έξοδα λειτουργίας και συντήρησης του συστήματος είναι της τάξεως των 500.000 – 600.000 € με τις παρακάτω παραδοχές:

• Απόσβεση συστήματος (10 χρόνια)	50.000 €
• Αμοιβές προσωπικού (14 εργαζόμενοι)	250.000 €
• Κόστη συντήρησης	150.000 €
• Αναλώσιμα	20.000 €
• Έξοδα ενοικίου	10.000 €
• Λοιπά + απρόβλεπτα	20.000 €
• Σύνολο	500.000 €

Τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης του συστήματος απαιτούν το 30% - 40% των συνολικών του εσόδων και τα υπόλοιπα, δηλαδή το ποσό του 1 εκατομμυρίου € ετησίως, θα διατίθενται για την προώθηση επιμέρους μέτρων και πολιτικών που θα υπηρετούν την πολιτική μείωσης της χρήσης του Ι.Χ. καλύτερης εξυπηρέτησης των οχημάτων στην κεντρική περιοχή της Πάτρας και την πολιτική ενίσχυσης των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς για την πραγματοποίηση αστικών μετακινήσεων.

ВНЕШНЯЯ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Οι περισσότερες μεγάλες πόλεις της Ελλάδας παρουσιάζουν χρόνο με το χρόνο σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα. Μία από αυτές τις πόλεις είναι και η Πάτρα, η οποία κάθε χρόνο βλέπει να επιδεινώνονται τα προβλήματα της κυκλοφορίας της και ιδιαίτερα στο κέντρο της πόλης.

Για την ορθή αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, πρέπει να γίνει αλλαγή νοοτροπίας και συνηθειών των Ελλήνων με ταυτόχρονες και ριζοσπαστικές παρεμβάσεις της πολιτείας και της τοπικής αυτοδιοίκησης, που αντί να τροφοδοτείται η κυκλοφορία των οχημάτων στο κέντρο των πόλεων, να αποθαρρύνεται, όπως γίνεται σε όλες τις σύγχρονες πόλεις της Ευρώπης.

Σημαντικό μειονέκτημα, στην πόλη της Πάτρας είναι το γεγονός ότι δεν έχουν προβλεφθεί επαρκείς περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, το δίκτυο μετακίνησης των δημοτών με αστική συγκοινωνία είναι ακόμη υποτυπώδες, η διευκόλυνση των τοπικών μέσων συγκοινωνίας από τους σταθμούς της υπεραστικής συγκοινωνίας –από την περιφέρεια προς το κέντρο- είναι περιορισμένη, το δίκτυο πεζοδρόμων είναι σχεδόν αποτρεπτικό για τον πεζό.

Πολλές φορές οι κυκλοφοριακές μελέτες δεν γίνονται με βάση τα συνολικά προβλήματα μιας πόλης, αλλά κάθε φορά ασχολούνται με το πρόβλημα που θα παρουσιαστεί τη δεδομένη στιγμή και μη λαμβάνοντας υπόψη τη μετέπειτα εξέλιξη του προβλήματος. Οι πολίτες έχουν δικαίωμα να μπορούν να κυκλοφορούν με αξιοπρέπεια, άνεση, οικονομία, ασφάλεια, ταχύτητα. Άρα χρειάζονται εναλλακτικές λύσεις σε όλα τα επίπεδα και για όλες τις κοινωνικές και επαγγελματικές κατηγορίες. Οπότε θα πρέπει να υπάρξει μια κοινή προσπάθεια πολιτών και πολιτείας.

4.2 ΠΟΤΕ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΣΤΑΣΗ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ:

- Û Σε μη κατοικημένες περιοχές επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για το σκοπό αυτό.
- Û Μέσα στις κατοικημένες περιοχές όπου υπάρχει ειδική σήμανση για στάθμευση.
- Û Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά.
- Û Μέχρι 24 συνεχείς ώρες επιτρέπεται η στάθμευση φορτηγών, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, τροχόσπιτων, αγροτικών μηχανημάτων και σκαφών.
- Û Όταν τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση είναι τοποθετημένα παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος.

4.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Û Απαγορεύεται επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών.

Û Δεν επιτρέπεται :

- 1) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών , υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων.
- 2) Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.
- 3) Σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων.
- 4) Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους.
- 5) Πάνω και κάτω από γέφυρες.
- 6) Σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.
- 7) Πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και τις διαχωριστικές νησίδες.
- 8) Στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση.
- 9) Σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης.
- 10) Σε χώρους που είναι για άτομα με κινητικά προβλήματα.

Û Η στάθμευση του οχήματος σε οδόστρωμα:

- 1) Παραπλεύρως άλλων οχημάτων.
- 2) Μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων από ιδιοκτησία.
- 3) Σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει.

- 4) Αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων.
- 5) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI).
- 6) Στους πεζόδρομους.

4.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΩΣΤΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- 1) Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες...) και να τα μεταφέρουν σε ειδικούς χώρους που χρησιμοποιεί η αστυνομία.
- 2) Ο κάτοχος του οχήματος που έχει υποπέσει στο παραπάνω παράπτωμα, αναλαμβάνει όλα τα έξοδα μεταφοράς και φύλαξης του οχήματος.
- 3) Για παράνομη στάση ή στάθμευση μπορεί να επιβληθεί και πρόστιμο. (Το χρηματικό ποσό ορίζεται ανάλογα με την παράβαση).
- 4) Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια αρχή. Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

5.1 Δημοτικοί χώροι στάθμευσης :

Τα δημοτικά parking στην πόλη της Πάτρας είναι συνολικά έξι:

1. Γεώργιος Καλεντζιώτης

Ο συγκεκριμένος χώρος στάθμευσης βρίσκεται στο τέρμα της οδού Παπαφλέσσα και έχει συνολικά διακόσιες (200) θέσεις για στάθμευση.

Συνδέεται με την αστική γραμμή 10 της αστικής συγκοινωνίας, η οποία έχει δρομολόγια από το κέντρο της Πάτρας έως το parking και το αντίστροφο.

Τα δρομολόγια είναι της συχνότητας των δέκα με δεκαπέντε (10-15) λεπτών. Το αντίτιμο του εισιτηρίου ανέρχεται στο ποσό των 0,90 ευρώ για κάθε διαδρομή.

2. Ακτής Δυμαίων

Αυτός ο χώρος στάθμευσης βρίσκεται στην Πολιτεία και έχει στο σύνολό του εκατό (100) θέσεις στάθμευσης.

Δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία που να εξυπηρετεί αυτό το χώρο στάθμευσης.

3. Δίπλα στις πρώην εγκαταστάσεις του εργοστασίου Λαδόπουλου

Οι θέσεις στάθμευσης του εν λόγω parking είναι εκατό (100).

Ο χώρος δεν εξυπηρετείται από κανενός είδους συγκοινωνία

4. Ηρώων Πολυτεχνείου (έναντι της οδού Τερψιθέας).

Οι χώροι στάθμευσης αναλογούν σε εκατονείκοσι (120).

Το parking εξυπηρετείται από τη γραμμή 11 της αστικής συγκοινωνίας. Τα δρομολόγια του είναι προς το κέντρο.

Η αναμονή της συγκοινωνίας είναι δεκαπέντε (15) λεπτά. Η τιμή του εισιτηρίου ανέρχεται στα 0,90 ευρώ.

5. Επί της οδού Πατρών Κλάους (Σταθακοπούλειο)

Συγκεκριμένα το parking βρίσκεται απέναντι από το Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας». Οι αριθμός των θέσεων στάθμευσης είναι εκατονπενήντα (150).

Η γραμμή 13 της αστικής συγκοινωνίας έχει αναλάβει τη μετακίνηση των πολιτών που σταθμεύουν τα οχήματά τους στον εν λόγω χώρο, προς το κέντρο.

Η συχνότητα των λεωφορείων είναι δέκα με δεκαπέντε (10-15) λεπτά. Όπως και στα προηγούμενα η αξία του εισιτηρίου είναι 0,90 ευρώ.

6. Υπαίθριο

Ο χώρος στάθμευσης βρίσκεται επί των οδών Μολάων και Θερμοπυλών. Αριθμεί συνολικά εξήντα (60) θέσεις.

Δεν υπάρχει συγκοινωνία για εξυπηρέτηση.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

- Ø Ο Δήμος Πατρέων έχει υπογράψει σύμβαση με τα ΚΤΕΛ για την τιμή του εισιτηρίου που ανέρχεται για όλα τα parking που χρησιμοποιούν αστική συγκοινωνία στο ποσό των 0,90 ευρώ ανά διαδρομή.
- Ø Εκτός τούτου ο Δήμος Πατρέων για να κρατήσει σταθερή την τιμή του εισιτηρίου, αλλά και για να κατοχυρώσει τη συγκοινωνία πληρώνει το ποσό των 55.000 ευρώ το μήνα στο ΚΤΕΛ.
- Ø Για το Δήμο της Πάτρας δεν υπάρχουν οικονομικά οφέλη από τους χώρους στάθμευσης.

5.2 ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΝΕΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ:

Στα άμεσα σχέδια του Δήμου Πατρέων είναι η κατασκευή άλλων τριών δημοτικών χώρων στάθμευσης, εκ' των οποίων τα δύο θα είναι υπόγεια.

5.2.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

1. Ιωάννου Βλάχου και Μιαούλη
2. Κάτω από την πλατεία Κεφαλληνίας και Γυθείου.
3. Κάτω από την πλατεία Θερμοπυλών και Τυρταίου.

Για τους προαναφερμένους χώρους στάθμευσης δεν είναι ακόμη γνωστός ο αριθμός των θέσεων που θα καταλαμβάνουν, γιατί δεν έχει εγκριθεί ακόμη η άδεια χωροθέτησης.

Ακόμη, για τα παραπάνω parking δεν έχουν γίνει και οι απαραίτητες περιβαλλοντικές μελέτες.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Ο Δήμος δεν επιθυμεί να έχει οικονομικές απολαβές από τους χώρους στάθμευσης.

5.3 Ο ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΚΑΙΝΟΥΥΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η άποψη του Δήμου Πατρέων είναι ότι κατά ένα αρκετά ικανοποιητικό βαθμό οι νέοι χώροι στάθμευσης θα επιλύσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, αλλά δεν θα είναι επαρκής ούτε αυτή η λύση, γιατί επισημαίνεται ότι κάθε χρόνο υπάρχει αύξηση των κατοίκων, άρα και των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν. Επίσης, ο Δήμος επισημαίνει και το γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό πολιτών επιθυμούν να παρκάρουν στο κέντρο της πόλης, όπου βρίσκονται και οι εκάστοτε δραστηριότητές τους (εργασία, ψυχαγωγία, καταστήματα...), άρα κάποια στιγμή θα πρέπει να αλλάξει αυτή η νοοτροπία, για να επιτευχθεί μείωση του προβλήματος.



5.4 ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- 1) **Ζαΐμη και Κανακάρη γωνία**: χωρητικότητας 45 οχημάτων.
- 2) **Ζαΐμη και Αγίου Ανδρέου** : χωρητικότητας 55 οχημάτων.
- 3) **Επί της Αράτου, ανάμεσα από Ρήγα Φεραίου και Αγίου Ανδρέου**:
χωρητικότητας 70 οχημάτων.
- 4) **Αράτου και Κανακάρη**: χωρητικότητας 19 οχημάτων.
- 5) **Καραϊσκάκη και Αράτου**: χωρητικότητας 30 οχημάτων.
- 6) **Κολοκοτρώνη και Καραϊσκάκη**: χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 7) **Κανακάρη και Κολοκοτρώνη** : χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 8) **Αγίου Ανδρέου και Γερακάρη** : χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 9) **Επί της Κανακάρη, ανάμεσα από Κολοκοτρώνη και Αγίου Ανδρέου**:
χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 10) **Στεγασμένο parking επί της Καραϊσκάκη** (απέναντι από το κατάστημα Σινιάλο).

- 11) Επί της Καραϊσκάκη (δίπλα στο κατάστημα Σινιάλο):
χωρητικότητας 40 οχημάτων.
- 12) Γεροκωστοπούλου και Ρήγα Φεραίου.
- 13) Στεγασμένο parking Γεροκωστοπούλου και Ρήγα Φεραίου:
χωρητικότητας 30 οχημάτων.
- 14) Επί της Πατρέως, ανάμεσα από Κανακάρη και Καραϊσκάκη.
- 15) Επί της Πατρέως, ανάμεσα από Μαιζώνος και Ρήγα Φεραίου:
χωρητικότητας 17 οχημάτων.
- 16) Βότση και Αγίου Ανδρέου: χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 17) Επί της Βότση, ανάμεσα από Αγίου Ανδρέου και Ρήγα Φεραίου.
- 18) Επί της Φιλοποίμενος, ανάμεσα από Αγίου Ανδρέου και Ρήγα Φεραίου. Σε αυτό το σημείο βρίσκονται δύο χώροι στάθμευσης δίπλα-δίπλα. Ο ένας είναι χωρητικότητας 20 οχημάτων και ο δεύτερος 30 οχημάτων.
- 19) Επί της Φιλοποίμενος απέναντι από τους χώρους που αναφέρονται στο 18. είναι χωρητικότητας 13 οχημάτων.
- 20) Φιλοποίμενος και Καραϊσκάκη.

- 21) Κανακάρη και Ρήγα Φεραίου: χωρητικότητας 10 οχημάτων.
- 22) Επί της Μιαούλη, ανάμεσα από Ρήγα Φεραίου και Αγίου Ανδρέου. Υπάρχουν δύο χώροι ο ένας απέναντι από τον άλλο: χωρητικότητας 20 οχημάτων ο καθένας.
- 23) Κανακάρη και Αγίου Ανδρέου: χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 24) Επί της Κορίνθου, ανάμεσα από Τσαμαδού και Μιαούλη: χωρητικότητας 70 οχημάτων.
- 25) Αγίου Ανδρέου και Τσαμαδού: χωρητικότητας 20 οχημάτων.
- 26) Αλ. Υψηλάντου και Βότση (απέναντι από την εκκλησία της Παντάνασσας).
- 27) Αγίου Γεωργίου και Ερμού (πριν τον Άγιο Νικόλαο).
- 28) Ιωάννου Βλάχου και Κανάρη (πολυώροφο garage).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Οι χώροι στάθμευσης των TAXI είναι αρκετοί στην Πάτρα και είναι πολύ εύκολο να μετακινηθεί με αυτό, γιατί ακόμα και σε ώρες αιχμής μπορεί να βρει αμέσως όχημα για τη μεταφορά του. Αν και οι οδηγοί TAXI θα επιθυμούσαν δική τους λωρίδα και κυκλοφορίας.(μαζί με τα λεωφορεία).



5.5 Ο ΔΗΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην πόλη μας, έχει επιλυθεί κατά ένα σχετικά ικανοποιητικό ποσοστό και σε αυτό έχουν συμβάλει οι δημοτικοί , ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης και η πρόσφατη επαναλειτουργία των παρκομέτρων καθώς επίσης και η βοήθεια που προσφέρει στο τελευταίο μέτρο και η δημοτική αστυνόμευση της περιοχής μας (για τη σωστή λειτουργία και εφαρμογή των παρκομέτρων).

Βέβαια, ο Δήμος της Πάτρας είναι αρκετά ευαισθητοποιημένος σε ότι αφορά το κυκλοφοριακό πρόβλημα, γι' αυτό το λόγω μελετά και εξετάζει καινούριους τρόπους αντιμετώπισης της υφιστάμενης κατάστασης, με τη συμβουλή και ανάθεση των όποιων έργων και μέτρων χρειαστούν σε ειδικούς συγκοινωνιολόγους, μηχανικούς και μελετητές.

5.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΗ ΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

- ✓ Να αλλάξει η νοοτροπία των κατοίκων, σχετικά με το παρκάρισμα των αυτοκινήτων τους κοντά στους χώρους που δραστηριοποιούνται.
- ✓ Να μη χρησιμοποιούνται ασκόπως τα οχήματα στο κέντρο της πόλης.
- ✓ Σαν Δήμος επιθυμεί τη δημιουργία ιδιοκτησιακών χώρων στάθμευσης, όπου η οποιαδήποτε εταιρία θα μπορεί να αναλάβει και την εκμετάλλευση του χώρου, ώστε να γίνει και αποπληρωμή του έργου.
- ✓ Να κατασκευαστούν περισσότερα περιφερειακά parking, τα οποία θα έχουν και ανταπόκριση με αστικές συγκοινωνίες.
- ✓ Να κατασκευαστούν περιμετρικά του ανατολικού διαμερίσματος της πόλης parking, γιατί μέχρι στιγμής η περιοχή πάσχει από χώρους στάθμευσης. Και σε αυτή την περίπτωση πρέπει να υπάρξει αστική συγκοινωνία.
- ✓ Στα καινούρια κτίσματα μεγάλων οικοδομών, αν είναι δυνατό να κατασκευάζονται υπόγειοι χώροι στάθμευσης.

5.7 Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΑΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η Πάτρα είναι μία από της πόλης, η οποία τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα. Βέβαια, είναι άξιο να σημειωθεί ότι γίνονται μεγάλες προσπάθειες για την καλύτερευση της υφιστάμενης κατάστασης τόσο από το Δήμο, όσο και από της Αστυνομία της περιοχής.

Το πρόβλημα είναι αρκετά οξύμενο λόγω του λιμανιού, από το οποίο διέρχονται βαρέα οχήματα και αναγκαστικά περνούν από κεντρικούς δρόμους της πόλης για να εξέλθουν από αυτή. Σημαντικό ρόλο παίζουν και οι υπηρεσίες δημοσίου που εδράζονται στο κέντρο της Πάτρας, γιατί καθημερινά δέχονται μεγάλο αριθμό επισκέψεων από πολίτες, άρα λογικό είναι να υπάρχουν διπλοπαρκαρίσματα και συμφόρηση της κυκλοφορίας στο κέντρο. Η αστική συγκοινωνία είναι ελλιπής όσον αφορά τα οχήματα που διαθέτει, αλλά και τη συχνότητα των δρομολογίων της, οπότε αναγκάζουν τους κατοίκους να εισέρχονται και να μετακινούνται στην πόλη με τα αυτοκίνητά τους. Ακόμη η έλλειψη αστυνόμευσης, οδηγεί τους πολίτες σε μία σχετική «αναρχία», οπότε υπάρχουν ανεξέλεγκτες παραβάσεις.

Με τη μελέτη Ματσούκη για το διάστημα που ίσχυε υπήρξε μια σχετική ανακούφιση για τα καταστήματα που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Επίσης, το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης βοηθά αρκετά στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας. Τέλος, οι καινούριοι χώροι στάθμευσης που θα δημιουργήσει ο Δήμος Πατρέων θα βελτιώσει αρκετά το πρόβλημα.

5.8 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟ ΠΑΤΡΩΝ

- ✓ Λειτουργία του υπόγειου Τραμ.
- ✓ Μεγάλα περιφερειακά και πολυώροφα παρκινγκ, τα οποία θα συνδέονται με συγκοινωνία για να μπορούν να μεταβαίνουν οι πολίτες στο κέντρο της πόλης.
- ✓ Δημιουργία κόμβων και δακτυλίων σε κεντρικούς δρόμους.
- ✓ Οι δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες να μεταφερθούν εκτός πόλης, για την αποφυγή παράνομων σταθμεύσεων οι οποίες δημιουργούν κυκλοφορική συμφόρηση.
- ✓ Να δημιουργηθούν λεωφορειόδρομοι, ώστε να μην υπάρχει εμπλοκή των λεωφορείων με τα υπόλοιπα οχήματα.
- ✓ Να κατασκευαστούν ποδηλατοδρόμοι και θέσεις στάθμευσης για δίκυκλα, με αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται λιγότερο τα ιδιωτικά οχήματα.
- ✓ Ύπαρξη επαρκούς αστυνόμευσης, για αποφυγή παραβάσεων, όπως τα διπλοπαρκαρίσματα.
- ✓ Αναβάθμιση της αστικής συγκοινωνίας, ώστε να γίνετε μεγαλύτερη χρήση αυτής από μεγάλο ποσοστό κατοίκων.

5.9 Η ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΑΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η συνεχής αύξηση των αυτοκινήτων οξύνει τα προβλήματα περιβάλλοντος, ποιότητας ζωής αλλά και υγείας των κατοίκων στις ελληνικές πόλεις προς δόξα της ρύπανσης, του θορύβου, της άκρως ανθυγιεινής – σωματικά αλλά και ψυχικά – μετακίνησης με αυτοκίνητο για κάθε επαγγελματική ή προσωπική μας ανάγκη, των καθυστερήσεων, των ατυχημάτων, της συρρίκνωσης του χώρου του πεζού και του περιορισμού του πρασίνου.

Έτσι και η Πάτρα αντιπροσωπεύει αυτό το μοντέλο πόλης. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης και ιδιαίτερα του ιστορικού της κέντρου έχει οξυνθεί τα τελευταία χρόνια. Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης με χρηματικό αντίτιμο, αντί να βοηθήσει στην αποσυμφόρηση της κατάστασης έχει δημιουργήσει μεγαλύτερο πρόβλημα, γιατί αναγκαστικά η στάθμευση επιτρέπεται στα κεντρικά σημεία της πόλης. Η ελλιπής αστυνόμευση (Δημοτική Αστυνομία) δημιουργεί παράνομες δραστηριότητες, όπως είναι τα διπλοπαρκαρίσματα, παράνομο ωράριο φορτοεκφορτώσεων, τα οποία έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα τη συστηματική συμφόρηση της κυκλοφορίας.

Η μελέτη Ματσούκη δεν επέφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα, γιατί τα μέτρα που είχαν ληφθεί απαιτούσαν επαρκή και συνεχή αστυνόμευση.

(Ελλείψεις προσωπικού).

Το σύστημα φωτεινής σηματοδότησης που υπάρχει στην Δημοτική βιβλιοθήκη είναι πολύ παλιό (σύστημα SIEMENS) και η συμφωνία με την εταιρία δεν υφίσταται πλέον και κανείς δεν γνωρίζει από τεχνικής άποψης να το χειρίζεται.

Οι συγκοινωνίες δεν εξυπηρετούν τους κατοίκους των περιοχών της Πάτρας, λόγω καθυστέρησης των δρομολογίων και συνωστισμού. Επιπλέον, τα λεωφορεία «φυσαρμόνικες» δημιουργούν έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα γιατί είναι δυσανάλογα με τους δρόμους.

Τέλος, η νοοτροπία των κατοίκων που χρησιμοποιούν άσκοπα τα αυτοκίνητά τους στο κέντρο της πόλης δυσχεραίνει την κατάσταση, γιατί δημιουργούνται διπλοπαρκαρίσματα άνευ λόγου.

5.10 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΑΤΡΩΝ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα της πόλης του 21ου αιώνα θα είναι η ανεπάρκεια χώρου. Ειδικά για το αυτοκίνητο δεν θα υπάρχει πολύς χώρος. Ούτε για την κίνηση, ούτε για τη στάθμευσή του. Όσοι επιμένουν να διατηρούν το προνόμιο της χρήσης αυτοκινήτου στις ευαίσθητες περιοχές των πόλεων θα αγοράζουν αυτό το προνόμιο πολύ ακριβά, όσο θα είναι πραγματικά το ενεργειακό, περιβαλλοντικό και αισθητικό κόστος που θα προκαλούν.

Θα αναζητηθούν άλλες υποκατάστατες λύσεις που θα καταναλώνουν λιγότερο χώρο όπως:

- ✓ Χρήση κορυνών, για αποφυγή παράνομου παρκαρίσματος, όπως έχει διαμορφωθεί στην Έλληνο Στρατιώτου.
- ✓ Ανανέωση ή εγκατάσταση νέου συστήματος φωτεινής σηματοδότησης βάσει ειδικής μελέτης.
- ✓ Δημιουργία μεγάλων δημοτικών χώρων στάθμευσης περιφερειακά της πόλης, με τη χρήση φθηνής συγκοινωνίας για τη μετάβαση των πολιτών στα κεντριά σημεία της Πάτρας.

- ✓ Λειτουργία του Τραμ και αν είναι δυνατή η υπόγεια κατασκευή αυτού, για αποφυγή περιβαλλοντικών ρυπάνσεων.
- ✓ Δημιουργία πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, για την αποφυγή κίνησης των αυτοκινήτων. Αυτό συνεπάγεται κυκλοφορία μόνο λεωφορείων και TAXI στην πόλη.
- ✓ Κατασκευή ποδηλατοδρόμων με ανάλογους χώρους στάθμευσης.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το παρακάτω ερωτηματολόγιο μελετήθηκε σε δείγμα εκατό (100), τον αριθμό ατόμων που είναι πολίτες της πόλης της Πάτρας και διαμένουν κεντρικά και περιφερειακά αυτής.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Πιστεύετε ότι η εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης, έχει βοηθήσει στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας της Πάτρας;
 - α) Ναι, έχει βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό.
 - β) Όχι, δεν υπάρχει βελτίωση της κυκλοφορίας.
 - γ) Ίσως, άλλα δεν επαρκή σαν μέτρο.

2. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης είναι αρκετοί (σε αριθμό), ώστε να εξυπηρετούν μεγάλο ποσοστό κατοίκων της Πάτρας;
 - α) Ναι, είναι αρκετοί για να εξυπηρετήσουν τους κατοίκους της πόλης.
 - β) Όχι, χρειάζονται επιπλέον χώροι στάθμευσης.
 - γ) Ίσως, είναι αρκετοί για τους κατοίκους αλλά όχι και για τους επισκέπτες της Πάτρας.(π.χ. καρναβάλι)

3. Παρκάρει κανείς με ασφάλεια στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης;(Ελλειψη φυλάκων)
- α) Ναι, γιατί βρίσκονται σε σημεία της πόλης που υπάρχει πάντοτε κίνηση.
 - β) Όχι, γιατί δεν υπάρχει φύλαξη σε αυτούς τους χώρους.
 - γ) Δεν ξέρω, γιατί δεν παρκάρω σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
4. Τα ιδιωτικά parking είναι πιο ασφαλή από τα δημοτικά;
- α) Ναι, γιατί υπάρχει πάντα κάποιος υπεύθυνος.
 - β) Όχι, γιατί τους ενδιαφέρει μόνο το οικονομικό όφελος.
 - γ) Ίσως, δεν είμαι γνώστης του θέματος.
5. Αποτελούν οικονομική λύση οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης;
- α) Ναι, είναι αρκετά προσιτή η τιμή τους.
 - β) Όχι, γιατί είναι πολύ ακριβά.
 - γ) Δεν γνωρίζω τις τιμές των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.
6. Η δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης και η ανταπόκρισή τους με γραμμή αστικής συγκοινωνίας, θα συμβάλλει στη λύση του κυκλοφοριακού φόρτου της πόλης;
- α) Ναι, γιατί η μετακίνηση των πολιτών θα είναι πιο εύκολη και γρήγορη.
 - β) Όχι, γιατί ο πολίτης προτιμά να παρκάρει το όχημά του κοντά στο χώρο των δραστηριοτήτων του.
 - γ) Ίσως, αν υπάρχουν συχνά δρομολόγια της συγκοινωνίας.

7. Υπάρχει επάρκεια ιδιωτικών χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης;
- α) Ναι, σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο υπάρχουν τουλάχιστον δύο.
 - β) Όχι, γιατί δεν βρίσκει κανείς εύκολα να παρκάρει στο κέντρο της πόλης.
 - γ) Δεν ξέρω, γιατί δεν παρκάρω σε χώρους ιδιωτικής στάθμευσης.
8. Αν η αστική συγκοινωνία είχε συχνότερα δρομολόγια θα προτιμούσατε τη μετακίνηση σας με αυτή σε σχέση με το αυτοκίνητο;
- α) Ναι, γιατί θα ήταν πιο γρήγορη και πιο οικονομική λύση.
 - β) Όχι, γιατί εκτός από τα συχνά δρομολόγια χρειάζονται και περισσότερα λεωφορεία για αποφυγή συνωστισμού.
 - γ) Δεν ξέρω, γιατί με το αυτοκίνητο μου νιώθω πιο ασφαλής.
9. Η δωρεάν διάθεση ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία της πόλης από το Δήμο Πατρέων με τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου θα συνεισφέρει θετικά στην ορθή αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης;
- α) Ναι, γιατί θα είναι σύντομος ο τρόπος μεταφοράς του πολίτη και ασφαλής.
 - β) Όχι, γιατί το χειμώνα δεν θα προτιμάται αυτή η λύση, λόγω των καιρικών συνθηκών.
 - γ) Ίσως, αλλά χρειάζεται σωστή ενημέρωση των πολιτών.

10. Ο μέσος όρος που πληρώνουν οι κάτοικοι για μία ώρα στάθμευσης στην Πάτρα είναι 5,50€πιστεύετε ότι αυτή η τιμή ανταποκρίνεται στις υπηρεσίες που παρέχονται από τα ιδιωτικά parking;
- α) Ναι, γιατί είναι προσιτή τιμή και οι χώροι φυλάσσονται συνεχώς.
 - β) Όχι, γιατί για κάποιον που χρησιμοποιεί καθημερινά τέτοιους χώρους στάθμευσης το ποσό είναι υπερβολικό.
 - γ) Ίσως, αλλά θα έπρεπε να υπάρχουν και ευέλικτα προγράμματα για φοιτητές, μόνιμους κατοίκους, εργαζόμενους...
11. Η τιμωρία για παράνομη στάθμευση μπορεί να φανεί υποδειγματική προς τους υπόλοιπους πολίτες;
- α) Ναι, γιατί θα τους επιβαρύνει οικονομικά.
 - β) Όχι, γιατί βρίσκουν προσιτό το κόστος του προστίμου.
 - γ) Ίσως, γιατί ανάλογα με το παράνομα παρκάρισμα θα ανέβαινε αισθητά και ο αριθμός των προστίμων.
12. Οι έλεγχοι από το τμήμα της Τροχαίας πρέπει να είναι εκτενείς προς συμμόρφωση των παραβατών;
- α) Ναι, γιατί το χρηματικό πρόστιμο είναι πάντα ένας τρόπος αντιμετώπισης.
 - β) Όχι, γιατί δεν αλλάζει η νοοτροπία των πολιτών με χρηματικά πρόστιμα.
 - γ) Ίσως, αλλά δεν είναι αρκετό.
13. Υπάρχουν αρκετές απαγορευτικές πινακίδες για στάθμευση, τηρούνται από τους οδηγούς;
- α) Ναι, υπάρχουν αρκετές και τηρούνται.
 - β) Δεν υπάρχουν αρκετές πινακίδες.
 - γ) Δεν έχω προσέξει αν υπάρχουν.

14. Είναι ευδιάκριτες οι πινακίδες και οι διαγραμμίσεις για στάθμευση και τηρούνται από τους πολίτες;

α) Ναι, είναι ευδιάκριτες και τηρούνται από τους πολίτες.

β) Όχι, δεν είναι ευδιάκριτες, άρα δεν τηρούνται.

γ) Δεν ξέρω, γιατί δεν το έχω προσέξει.

6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

1. Για την πρώτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

✓ Το 30% απάντησε ότι το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης έχει βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό.

✓ Το 25% απάντησε ότι δεν υπάρχει βελτίωση της κυκλοφορίας.

✓ Το 45% απάντησε ότι δεν επαρκή σαν μέτρο.

2. Για τη δεύτερη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

✓ Το 20% είπε ότι οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης είναι αρκετοί για να εξυπηρετήσουν τους κατοίκους της πόλης.

✓ Το 40% είπε ότι χρειάζονται επιπλέον χώροι στάθμευσης.

✓ Το 40% είπε ότι είναι αρκετοί για τους κατοίκους αλλά όχι και για τους επισκέπτες της Πάτρας.(π.χ. καρναβάλι)

3. Για την τρίτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

✓ Το 40% απάντησε ότι μπορεί να παρκάρει κανείς με ασφάλεια στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, γιατί βρίσκονται σε σημεία της πόλης που υπάρχει πάντοτε κίνηση.

✓ Το 40% απάντησε όχι, γιατί δεν υπάρχει φύλαξη σε αυτούς τους χώρους.

✓ Το 20% είπε δεν ξέρω, γιατί δεν παρκάρω σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης.

4. Για την τέταρτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:
- ✓ Το 40% απάντησε ότι τα ιδιωτικά παρκινγκ είναι πιο ασφαλή από τα δημοτικά, γιατί υπάρχει πάντα κάποιος υπεύθυνος.
 - ✓ Το 55% απάντησε όχι, γιατί τους ενδιαφέρει μόνο το οικονομικό όφελος.
 - ✓ Το 5% απάντησε ότι δεν είναι γνώστης του θέματος.
5. Για την πέμπτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:
- ✓ Το 89% απάντησε ότι τα ιδιωτικά παρκινγκ έχουν αρκετά προσιτή η τιμή.
 - ✓ Το 10% απάντησε ότι είναι πολύ ακριβά.
 - ✓ Το 1% απάντησε ότι δεν γνωρίζει τις τιμές των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.
6. Για την έκτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:
- ✓ Το 55% απάντησε ότι η δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης και η ανταπόκρισή τους με γραμμή αστικής συγκοινωνίας, θα συμβάλλει στη λύση του κυκλοφοριακού φόρτου της πόλης, γιατί η μετακίνηση των πολιτών θα είναι πιο εύκολη και γρήγορη.
 - ✓ Το 20% απάντησε όχι, γιατί ο πολίτης προτιμά να παρκάρει το όχημά του κοντά στο χώρο των δραστηριοτήτων του.
 - ✓ Το 25% απάντησε ίσως, αν υπάρχουν συχνά δρομολόγια της συγκοινωνίας.

7. Για την έβδομη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:
- ▼ Το 23% απάντησε ότι υπάρχει επάρκεια ιδιωτικών χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, γιατί σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο υπάρχουν τουλάχιστον δύο.
 - ▼ Το 59% απάντησε όχι, γιατί δεν βρίσκει κανείς εύκολα να παρκάρει στο κέντρο της πόλης.
 - ▼ Το 18% απάντησε ότι δεν ξέρω, γιατί δεν παρκάρω σε χώρους ιδιωτικής στάθμευσης.
8. Για την όγδοη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:
- ▼ Το 48% απάντησε ότι αν η αστική συγκοινωνία είχε συχνότερα δρομολόγια θα προτιμούσε τη μετακίνηση με αυτή σε σχέση με το αυτοκίνητο, γιατί θα ήταν πιο γρήγορη και πιο οικονομική λύση.
 - ▼ Το 29% απάντησε όχι, γιατί εκτός από τα συχνά δρομολόγια χρειάζονται και περισσότερα λεωφορεία για αποφυγή συνωστισμού.
 - ▼ Το 23% δεν ξέρει, γιατί με το αυτοκίνητο τους νιώθουν πιο ασφαλής.
9. Για την ένατη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:
- ▼ Το 33% απάντησε ότι η δωρεάν διάθεση ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία της πόλης από το Δήμο Πατρέων με τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου θα συνεισφέρει θετικά στην ορθή αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης, γιατί θα είναι σύντομος ο τρόπος μεταφοράς του πολίτη και ασφαλής.

- ✓ Το 59% απάντησε όχι, γιατί το χειμώνα δεν θα προτιμάται αυτή η λύση, λόγω των καιρικών συνθηκών.
- ✓ Το 8% απάντησε ίσως, αλλά χρειάζεται σωστή ενημέρωση των πολιτών.

10. Για την δέκατη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

- ✓ Το 27% απάντησε ότι ο μέσος όρος που πληρώνουν οι κάτοικοι για μία ώρα στάθμευσης στην Πάτρα που είναι 5, 50€ ανταποκρίνεται σαν τιμή στις υπηρεσίες που παρέχονται από τα ιδιωτικά parking γιατί η τιμή είναι προσιτή και οι χώροι φυλάσσονται συνεχώς.
- ✓ Το 39% πιστεύει όχι, γιατί για κάποιον που χρησιμοποιεί καθημερινά τέτοιους χώρους στάθμευσης το ποσό είναι υπερβολικό.
- ✓ Το 34% απάντησε ίσως, αλλά θα έπρεπε να υπάρχουν και ευέλικτα προγράμματα για φοιτητές, μόνιμους κατοίκους, εργαζόμενους...

11. Για την ενδέκατη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

- ✓ Το 37% απάντησε ότι η τιμωρία για παράνομη στάθμευση μπορεί να φανεί υποδειγματική προς τους υπόλοιπους πολίτες, γιατί θα τους επιβαρύνει οικονομικά.
- ✓ Το 15% απάντησε όχι, γιατί βρίσκουν προσιτό το κόστος του προστίμου.
- ✓ Το 48% είπε ίσως, γιατί ανάλογα με το παράνομο παρκάρισμα θα ανέβαινε αισθητά και ο αριθμός των προστίμων.

12.Για τη δωδέκατη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

- ✓ Το 39% απάντησε ότι οι έλεγχοι από το τμήμα της Τροχαίας πρέπει να είναι εκτενής προς συμμόρφωση των παραβατών, γιατί το χρηματικό πρόστιμο είναι πάντα ένας τρόπος αντιμετώπισης.
- ✓ Το 17% είπε όχι, γιατί δεν αλλάζει η νοοτροπία των πολιτών με χρηματικά πρόστιμα.
- ✓ Το 44% απάντησε ίσως, αλλά δεν είναι αρκετό.

13.Για τη δέκατη τρίτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

- ✓ Το 12% απάντησε ότι υπάρχουν αρκετές πινακίδες για στάθμευση και τηρούνται.
- ✓ Το 79% απάντησε ότι δεν υπάρχουν αρκετές.
- ✓ Το 9% απάντησε ότι δεν έχει προσέξει.

14.Για τη δέκατη τέταρτη ερώτηση τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν ως εξής:

- ✓ Τα ποσοστά είναι ακριβώς ίδια με τη δέκατη Τρίτη.

6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

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 αυτή μπορεί να αντιμετωπιστεί με:

1) Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου (ιδιωτικά ή μεικτά ή με δημοτική επιδότηση) που θα εξυπηρετούνται από τη δημοτική συγκοινωνία.

2) 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.

3) 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.

- 4) Η δημιουργία πολυώροφων παρκινγκ με λειτουργία βενζινάδικου και χώρων περιποίησης οχημάτων , γιατί έτσι θα υπάρξει οικονομία χώρου, αποφυγή άσκοπης μετακίνησης των αυτοκινήτων και πλήρης εξυπηρέτηση για τις ανάγκες του χρήστη.
- 5) Ένα άλλο μέτρο για τον περιορισμό του προβλήματος είναι η κατασκευή υπόγειων γκαράζ για την εξοικονόμηση χώρου, αλλά και την προστασία των οχημάτων.
- 6) Επίσης, οι ηλεκτρονικοί χώροι στάθμευσης θα ήταν ένα πολύ καλό μέτρο αντιμετώπισης της υφιστάμενης κατάστασης, γιατί υπάρχει εξοικονόμηση του χρόνου παρκαρίσματος καθώς υπάρχει μεγάλος αριθμός θέσεων και το κόστος δεν διαφέρει από αυτό των εξωτερικών χώρων.
- 7) Αλλαγή νοοτροπίας των μόνιμων κατοίκων σε μεγάλες εκδηλώσεις της πόλης (όπως καρναβάλι) στις οποίες θα πρέπει να αποφεύγουν τις άσκοπες μετακινήσεις στο κέντρο της πόλης.
- 8) Δημιουργία ποδηλατοδρόμων με ευρωπαϊκές προδιαγραφές και χώροι στάθμευσης για τα ποδήλατα.

