30/10/2026

Δημόσια διαβούλευση για την ελεγχόμενη στάθμευση στον Δήμο Αμαρουσίου

Παρατηρήσεις και προτάσεις για έναν τεκμηριωμένο, λειτουργικό και κοινωνικά δίκαιο συγκοινωνιακό σχεδιασμό

Ιωάννης Απ. Βελούδος
ΧΛΟΗΣ 13, 15126, ΜΑΡΟΥΣΙ

Ελεγχόμενη στάθμευση στο Μαρούσι: Μια απόφαση για την καθημερινότητα και το μέλλον της πόλης

Παρατηρήσεις και προτάσεις στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης του Δήμου Αμαρουσίου

Ιωάννης Απ. Βελούδος
Μαρούσι, 30 Οκτωβρίου 2026

Εισαγωγή

Η ελεγχόμενη στάθμευση είναι ένα ζήτημα που απασχολεί το Μαρούσι εδώ και πολλά χρόνια. Όποιος ζει ή κινείται καθημερινά στην πόλη γνωρίζει τις δυσκολίες: δρόμοι γεμάτοι αυτοκίνητα, κάτοικοι που αναζητούν θέση κοντά στο σπίτι τους, εργαζόμενοι που καταλαμβάνουν θέσεις για πολλές ώρες, επισκέπτες που δυσκολεύονται να εξυπηρετηθούν και πεζοδρόμια που συχνά μετατρέπονται σε χώρους στάθμευσης.

Το πρόβλημα είναι υπαρκτό. Και χρειάζεται αντιμετώπιση.

Το ερώτημα, ωστόσο, δεν είναι απλώς αν πρέπει να εφαρμοστεί ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Είναι αν το συγκεκριμένο σχέδιο μπορεί πράγματι να βελτιώσει την καθημερινότητα της πόλης, χωρίς να δημιουργήσει νέα προβλήματα ή να μεταφέρει τα ήδη υπάρχοντα από τη μία γειτονιά στην άλλη.

Η απόφαση αυτή ξεπερνά τα όρια μιας συνηθισμένης κυκλοφοριακής ρύθμισης. Αφορά τη χρήση του δημόσιου χώρου, την ποιότητα ζωής των κατοίκων, τη λειτουργία της τοπικής αγοράς, την προσβασιμότητα και τελικά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε την πόλη μας.

Γι' αυτό χρειάζεται ένας σχεδιασμός που να στηρίζεται σε πραγματικά δεδομένα, να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές ανάγκες κάθε περιοχής και να συνοδεύεται από σαφές σχέδιο εφαρμογής.

Η δημόσια διαβούλευση προσφέρει την ευκαιρία να εξεταστούν όλα αυτά πριν ληφθούν οι οριστικές αποφάσεις.

1. Τα δημογραφικά δεδομένα και οι πραγματικές ανάγκες στάθμευσης

Η συζήτηση για την ελεγχόμενη στάθμευση δεν μπορεί να γίνει χωρίς να ληφθούν υπόψη τα πραγματικά χαρακτηριστικά του Αμαρουσίου και των κατοίκων του.

Η Απογραφή Πληθυσμού–Κατοικιών 2021 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) προσφέρει πολύτιμα στοιχεία για τα νοικοκυριά, την κατοχή αυτοκινήτων και τη διαθεσιμότητα ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης.

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η κατοχή αυτοκινήτου είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη στην πόλη. Παράλληλα, ένα σημαντικό μέρος των νοικοκυριών δεν διαθέτει ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Πρόκειται για δύο δεδομένα που πρέπει να συνεκτιμηθούν κατά τον σχεδιασμό ενός συστήματος το οποίο θα καθορίσει ποιοι, πού και με ποιους όρους θα μπορούν να σταθμεύουν.

Η εικόνα, βέβαια, δεν είναι ίδια σε ολόκληρο το Μαρούσι.

Υπάρχουν γειτονιές όπου κυριαρχεί η κατοικία και άλλες όπου η συγκέντρωση επιχειρήσεων, γραφείων, εμπορικών καταστημάτων και υπηρεσιών δημιουργεί πρόσθετη ζήτηση.

Διαφορετικές είναι επίσης οι ανάγκες γύρω από νοσοκομεία, σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας και μεγάλες εγκαταστάσεις.

Χρειάζεται ακόμη μια βασική διευκρίνιση. Το γεγονός ότι ένα νοικοκυριό δεν διαθέτει ιδιωτική θέση στάθμευσης δεν σημαίνει απαραίτητα ότι έχει αυτοκίνητο που σταθμεύει στον δρόμο. Για να υπολογιστεί η πραγματική ανάγκη, πρέπει να εξεταστούν συνδυαστικά η κατοχή οχημάτων, οι διαθέσιμες ιδιωτικές θέσεις και οι πραγματικές συνθήκες στάθμευσης σε κάθε γειτονιά.

Εδώ προκύπτει ένα ουσιαστικό ερώτημα για τη σημερινή μελέτη:

Με ποιον τρόπο αξιοποιήθηκαν τα επίσημα στατιστικά δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ και πώς συσχετίστηκαν με τις επιτόπιες συγκοινωνιακές μετρήσεις;

Η δημοσιοποίηση αυτής της τεκμηρίωσης θα βοηθούσε τους πολίτες να κατανοήσουν πώς προέκυψε η προτεινόμενη κατανομή των θέσεων και κατά πόσο ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επιμέρους περιοχών.

Η πόλη δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως μια ενιαία περιοχή με ομοιόμορφα χαρακτηριστικά. Κάθε γειτονιά έχει τη δική της πραγματικότητα.

2. Η μελέτη του 2010 και η ανάγκη αξιοποίησης της προηγούμενης εμπειρίας

Το πρόβλημα της στάθμευσης στο Μαρούσι δεν εμφανίστηκε σήμερα.

Ήδη τον Σεπτέμβριο του 2010 είχε εκπονηθεί η τεχνική έκθεση «Οργάνωση Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου», από τον συγκοινωνιολόγο Ευάγγελο Καρεκλά και την επιστημονική του ομάδα.

Η τότε μελέτη περιλάμβανε απογραφές θέσεων στάθμευσης, καταγραφές σταθμευμένων οχημάτων, μετρήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας, καθώς και ανάλυση της διάρκειας στάθμευσης.

Στην περιοχή του κέντρου που εξετάστηκε τότε είχαν καταγραφεί 2.080 νόμιμες παρόδιες θέσεις, ενώ κατά την ώρα αιχμής τα σταθμευμένα οχήματα έφταναν τα 3.140. Η διαφορά ήταν 1.060 οχήματα, περίπου 51% πάνω από τη νόμιμη προσφορά.

Στη νυχτερινή καταγραφή είχαν εντοπιστεί 1.978 σταθμευμένα οχήματα.

Αυτά τα στοιχεία, με βάση τα ευρήματα που παρατίθενται στην τεχνική έκθεση, αποτύπωναν ήδη από τότε την πίεση που δεχόταν το κέντρο του Αμαρουσίου.

Η μελέτη εξέταζε επίσης τις επιπτώσεις της εμπορικής δραστηριότητας στις γύρω γειτονιές κατοικίας και τα προβλήματα που προκαλούσε η παράνομη στάθμευση.

Έχουν περάσει δεκαέξι χρόνια. Στο διάστημα αυτό η πόλη έχει αλλάξει, όπως έχουν μεταβληθεί και οι συνθήκες μετακίνησης.

Δεν θα ήταν σωστό να χρησιμοποιηθούν οι μετρήσεις του 2010 ως αποτύπωση της σημερινής κατάστασης. Μπορούν, όμως, να αποτελέσουν πολύτιμο σημείο σύγκρισης.

Θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον να γνωρίζουμε πώς εξελίχθηκε η κατάσταση στους δρόμους που περιλαμβάνονται και στις δύο μελέτες. Αυξήθηκε ή μειώθηκε η διαθέσιμη νόμιμη στάθμευση; Πώς μεταβλήθηκε η ζήτηση; Ποιες περιοχές επιβαρύνθηκαν περισσότερο;

Ο Δήμος διαθέτει ένα ιστορικό συγκοινωνιακών μελετών που αξίζει να αξιοποιηθεί.

Ένας νέος σχεδιασμός μπορεί να βασίζεται σε σύγχρονα δεδομένα, χωρίς να αγνοεί όσα έχουν ήδη μελετηθεί.

3. Η προτεινόμενη κατανομή των 3.975 θέσεων

Το υπό διαβούλευση σχέδιο προβλέπει συνολικά 3.975 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, κατανεμημένες σε τρεις περιοχές:

- Κεντρική Περιοχή Αμαρουσίου: 1.298 θέσεις.
- Φραγκοκκλησιά – Παράδεισος: 911 θέσεις.
- Περιοχή Ολυμπιακού Σταδίου: 1.766 θέσεις.

Από αυτές, 1.476 προβλέπονται ως αποκλειστικές θέσεις κατοίκων, 1.088 ως μικτές θέσεις, 1.056 για επισκέπτες, 197 για άτομα με αναπηρία, 79 για τροφοδοσία και 79 ως επαγγελματικές θέσεις.

Οι αποκλειστικές θέσεις κατοίκων αντιστοιχούν περίπου στο 37% του συνόλου. Αν συνυπολογιστούν και οι μικτές θέσεις, το ποσοστό φτάνει περίπου στο 64,5%.

Οι αριθμοί δίνουν μια πρώτη εικόνα, αλλά δεν αρκούν για να αξιολογηθεί η επάρκεια του συστήματος.

Το ουσιαστικό ερώτημα είναι αν η κατανομή αυτή ανταποκρίνεται στην πραγματική ζήτηση κάθε περιοχής.

Για παράδειγμα, μια γειτονιά με έντονη κατοικία και περιορισμένη ιδιωτική στάθμευση μπορεί να χρειάζεται διαφορετική αναλογία θέσεων κατοίκων από μια περιοχή όπου κυριαρχούν οι επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Εξίσου σημαντική είναι η διαφορά ανάμεσα στην ημερήσια και τη νυχτερινή ζήτηση.

Ένας δρόμος μπορεί να δέχεται μεγάλη πίεση τις εργάσιμες ώρες και να εμφανίζει εντελώς διαφορετική εικόνα το βράδυ, όταν επιστρέφουν οι κάτοικοι.

Στο δημοσιευμένο υλικό της διαβούλευσης αναφέρεται ότι έχουν πραγματοποιηθεί σχετικές καταγραφές. Δεν παρουσιάζονται, όμως, με την απαιτούμενη αναλυτικότητα όλα τα αριθμητικά αποτελέσματα που θα επέτρεπαν την ανεξάρτητη αξιολόγηση της κατανομής.

Θεωρώ χρήσιμο να δημοσιοποιηθεί, πριν από την τελική απόφαση, ένας αναλυτικός πίνακας για κάθε ζώνη, με τις νόμιμες θέσεις, την πραγματική πληρότητα ανά ώρα, τη νυχτερινή ζήτηση κατοίκων, τη διάρκεια στάθμευσης και την έκταση της παράνομης κατάληψης.

Μόνο έτσι θα μπορούμε να γνωρίζουμε εάν οι προβλεπόμενες θέσεις καλύπτουν τις ανάγκες ή αν απαιτούνται προσαρμογές.

4. Τρεις περιοχές με διαφορετικές ανάγκες

Η επιλογή τριών γεωγραφικών περιοχών δεν σημαίνει ότι όλες μπορούν να αντιμετωπιστούν με την ίδια λογική.

Στο κέντρο του Αμαρουσίου, η εμπορική δραστηριότητα, οι υπηρεσίες και οι χώροι αναψυχής δημιουργούν σημαντική ανάγκη για στάθμευση μικρής διάρκειας.

Η ύπαρξη διαθέσιμων θέσεων για τους επισκέπτες είναι σημαντική για την τοπική αγορά. Εξίσου σημαντικό, όμως, είναι να προστατεύονται οι γύρω δρόμοι κατοικίας από την πολύωρη κατάληψη.

Η τροφοδοσία των καταστημάτων, η ασφαλής κυκλοφορία των πεζών και η πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του σχεδιασμού.

Στη Φραγκοκκλησιά και στον Παράδεισο, η συνύπαρξη κατοικίας και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων δημιουργεί διαφορετικές συνθήκες.

Η πολύωρη στάθμευση εργαζομένων μπορεί να περιορίζει τις διαθέσιμες θέσεις για τους κατοίκους. Από την άλλη πλευρά, πολλοί εργαζόμενοι έχουν πραγματική ανάγκη μετακίνησης και δεν διαθέτουν πάντοτε εύκολες εναλλακτικές λύσεις.

Εδώ χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή ώστε η εφαρμογή του συστήματος να μην οδηγήσει απλώς στη μεταφορά των σταθμευμένων οχημάτων σε γειτονικούς, ανεξέλεγκτους δρόμους.

Στην περιοχή του Ολυμπιακού Σταδίου, οι συνθήκες διαφοροποιούνται ακόμη περισσότερο.

Η καθημερινή λειτουργία της περιοχής δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται με τα ίδια δεδομένα που ισχύουν όταν πραγματοποιούνται μεγάλες αθλητικές ή άλλες εκδηλώσεις.

Τις ημέρες αυτές μπορεί να δημιουργείται έκτακτη ζήτηση στάθμευσης, με σημαντικές επιπτώσεις στις γύρω γειτονιές.

Χρειάζεται, επομένως, ειδικό σχέδιο διαχείρισης για τις μεγάλες διοργανώσεις, σε συνδυασμό με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατάλληλη ενημέρωση των επισκεπτών και την προστασία των περιοχών κατοικίας.

Η διαφοροποίηση αυτή δεν αποτελεί πολυτέλεια. Είναι βασική προϋπόθεση για να λειτουργήσει αποτελεσματικά ένα σύστημα που καλύπτει περιοχές με τόσο διαφορετικά χαρακτηριστικά.

5. Να μη μεταφερθεί το πρόβλημα στους διπλανούς δρόμους

Ένας από τους κινδύνους της ελεγχόμενης στάθμευσης είναι να βελτιωθεί η κατάσταση μέσα στα όρια εφαρμογής της, αλλά να επιδεινωθεί ακριβώς έξω από αυτά.

Όταν σε έναν δρόμο επιβάλλεται χρέωση ή χρονικός περιορισμός, είναι πιθανό ορισμένοι οδηγοί να αναζητήσουν δωρεάν στάθμευση λίγο πιο μακριά.

Έτσι, γειτονιές που μέχρι σήμερα δεν αντιμετωπίζουν ιδιαίτερη πίεση μπορεί να βρεθούν αντιμέτωπες με νέα προβλήματα.

Το ενδεχόμενο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για το Μαρούσι, όπου οι χρήσεις κατοικίας και οι υπερτοπικές δραστηριότητες συναντώνται σε πολλές περιοχές.

Η πρότασή μου είναι να προβλεφθούν από την αρχή ζώνες παρακολούθησης γύρω από τα όρια της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Σε αυτές θα πρέπει να γίνουν μετρήσεις πριν από την εφαρμογή και να επαναληφθούν μετά την έναρξη λειτουργίας.

Εάν διαπιστωθεί σημαντική αύξηση της πληρότητας ή της παράνομης στάθμευσης, ο Δήμος θα πρέπει να διαθέτει ήδη σχεδιασμένα διορθωτικά μέτρα.

Δεν θα ήταν σωστό να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις αυτές μόνο όταν οι κάτοικοι αρχίσουν να διαμαρτύρονται.

6. Οι εργαζόμενοι, οι επισκέπτες και οι εναλλακτικές μετακινήσεις

Το Μαρούσι δεν είναι μόνο τόπος κατοικίας. Αποτελεί ταυτόχρονα σημαντικό κέντρο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, υπηρεσιών, εμπορίου και υγείας.

Καθημερινά μετακινούνται στην πόλη εργαζόμενοι και επισκέπτες από άλλες περιοχές της Αττικής.

Η ΕΛΣΤΑΤ διαθέτει στοιχεία για τον τόπο εργασίας των κατοίκων του Αμαρουσίου, τα οποία βοηθούν στην κατανόηση των καθημερινών μετακινήσεων. Δεν αποτυπώνουν, όμως, από μόνα τους το σύνολο των εργαζομένων που εισέρχονται στην πόλη από άλλους δήμους.

Η εισερχόμενη αυτή κίνηση είναι κρίσιμο μέγεθος για τον σχεδιασμό της στάθμευσης και χρειάζεται ξεχωριστή διερεύνηση.

Δεν μπορούμε να εξετάζουμε τη χρέωση της στάθμευσης χωρίς να εξετάζουμε ταυτόχρονα τις πραγματικές δυνατότητες μετακίνησης.

Πόσο εύκολα μπορεί ένας εργαζόμενος να φτάσει στον προορισμό του με τη δημόσια συγκοινωνία; Πόσο συχνά εξυπηρετείται η περιοχή του; Υπάρχουν ασφαλείς πεζές διαδρομές από τους σταθμούς; Διατίθενται οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός δρόμου;

Οι απαντήσεις διαφοροποιούνται από περιοχή σε περιοχή.

Η ελεγχόμενη στάθμευση μπορεί να συμβάλει στη μείωση της πολύωρης κατάληψης θέσεων και να ενθαρρύνει τη χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

Για να πετύχει, όμως, χρειάζεται να συνδεθεί με έναν ευρύτερο σχεδιασμό αστικής κινητικότητας.

Διαφορετικά, υπάρχει ο κίνδυνος να μετατραπεί σε πρόσθετο οικονομικό βάρος για ανθρώπους που δεν διαθέτουν πρακτική εναλλακτική λύση.

7. Η κοινωνική διάσταση και η προσβασιμότητα

Κάθε δημοτική πολιτική που αφορά τον δημόσιο χώρο έχει και κοινωνικές συνέπειες.

Η στάθμευση δεν αποτελεί εξαίρεση.

Οι ανάγκες ενός μόνιμου κατοίκου χωρίς ιδιωτική θέση είναι διαφορετικές από εκείνες ενός εργαζομένου, ενός επισκέπτη, ενός επαγγελματία ή ενός ανθρώπου με κινητικές δυσκολίες.

Στο Μαρούσι κατοικεί επίσης σημαντικός αριθμός ανθρώπων μεγαλύτερης ηλικίας. Τα δημογραφικά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ καθιστούν αναγκαίο να εξεταστεί με ιδιαίτερη προσοχή η προσβασιμότητα του δημόσιου χώρου.

Αυτό δεν σημαίνει ότι η ηλικία δημιουργεί αυτομάτως δικαίωμα ειδικής στάθμευσης. Σημαίνει, όμως, ότι ο σχεδιασμός οφείλει να λαμβάνει υπόψη τις πραγματικές δυσκολίες μετακίνησης.

Οι θέσεις για άτομα με αναπηρία πρέπει να συνδέονται με ασφαλείς διαδρομές, προσβάσιμα πεζοδρόμια, κατάλληλες διαβάσεις και εύκολη πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και κοινωνικές δομές.

Αντίστοιχα, χρειάζεται προσοχή στη διαδικασία έκδοσης των αδειών κατοίκων.

Η ηλεκτρονική εξυπηρέτηση μπορεί να απλοποιήσει τη διαδικασία, δεν πρέπει όμως να αποτελεί τη μοναδική επιλογή. Ο Δήμος οφείλει να εξυπηρετεί και όσους δεν διαθέτουν τις απαραίτητες ψηφιακές δεξιότητες ή τον κατάλληλο εξοπλισμό.

Ένα ακόμη ζήτημα είναι τα κριτήρια χορήγησης αδειών κατοίκων.

Πόσα νοικοκυριά θα μπορούν να αποκτήσουν άδεια σε κάθε περιοχή; Τι θα ισχύει για οικογένειες με περισσότερα οχήματα; Πώς θα αντιμετωπίζονται οι κάτοικοι που βρίσκονται στα όρια δύο ζωνών;

Οι όροι πρέπει να είναι σαφείς, αντικειμενικοί και γνωστοί πριν από την εφαρμογή.

Επιπλέον, η δυνατότητα απόκτησης άδειας δεν ταυτίζεται με την εξασφάλιση διαθέσιμης θέσης. Αυτή η διαφορά πρέπει να εξηγηθεί καθαρά στους κατοίκους.

Η κοινωνική δικαιοσύνη στον σχεδιασμό δεν σημαίνει ότι όλοι έχουν τις ίδιες ανάγκες. Σημαίνει ότι οι διαφορετικές ανάγκες αναγνωρίζονται και αντιμετωπίζονται με διαφανή κριτήρια.

8. Η τιμολογιακή πολιτική και η τοπική οικονομία

Η χρέωση της στάθμευσης μπορεί να λειτουργήσει ως εργαλείο διαχείρισης της ζήτησης.

Όταν εφαρμόζεται σωστά, ενθαρρύνει την εναλλαγή των οχημάτων και περιορίζει την πολύωρη κατάληψη θέσεων σε περιοχές υψηλής ζήτησης.

Η τιμολόγηση, ωστόσο, δεν είναι αυτοσκοπός.

Το ύψος των χρεώσεων χρειάζεται να συνδέεται με συγκεκριμένους στόχους, όπως η διαθεσιμότητα θέσεων για σύντομες επισκέψεις, η εξυπηρέτηση των κατοίκων και η λειτουργία της τοπικής αγοράς.

Στο δημοσιευμένο σχέδιο προβλέπονται διαφορετικά ωράρια και χρεώσεις ανά περιοχή. Δεν παρουσιάζεται, όμως, επαρκής αναλυτική τεκμηρίωση που να εξηγεί πώς προέκυψαν οι συγκεκριμένες τιμές.

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στο Ιστορικό Εμπορικό Κέντρο.

Η διαθεσιμότητα θέσεων μικρής διάρκειας μπορεί να διευκολύνει τους καταναλωτές και να ενισχύσει την επισκεψιμότητα. Αντίθετα, μια τιμολογιακή πολιτική που δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικά για ορισμένες μετακινήσεις.

Γι' αυτό θεωρώ αναγκαίο να εξεταστεί η σχέση ανάμεσα στις χρεώσεις, στη διάρκεια στάθμευσης και στις ανάγκες των μικρών επιχειρήσεων.

Οι τιμές θα πρέπει να επανεξετάζονται μετά την εφαρμογή, με βάση πραγματικά στοιχεία και όχι αποκλειστικά τις αρχικές προβλέψεις.

Παράλληλα, χρειάζεται να διορθωθεί μια συγκεκριμένη αριθμητική ασυνέπεια στον δημοσιευμένο τιμοκατάλογο της Περιοχής 2. Ενώ η τρίτη ώρα εμφανίζεται με επιμέρους χρέωση 2 ευρώ, το συνολικό κόστος τριών ωρών αναγράφεται ως 3,80 ευρώ αντί για 4,50 ευρώ, με βάση τις επιμέρους χρεώσεις.

Η τελική τιμολογιακή πολιτική πρέπει να είναι απολύτως σαφής και κατανοητή.

Υπάρχει, τέλος, και μια ευρύτερη οικονομική διάσταση που αξίζει να συζητηθεί.

Ποια θα είναι τα προβλεπόμενα έσοδα του συστήματος; Πόσο θα κοστίζει η λειτουργία του; Και με ποιον τρόπο θα αξιοποιείται το ενδεχόμενο οικονομικό πλεόνασμα;

Θα είχε ενδιαφέρον να εξεταστεί, στο πλαίσιο των νόμιμων δημοσιονομικών δυνατοτήτων του Δήμου, η αξιοποίηση μέρους των καθαρών πόρων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας, των πεζοδρομίων, της οδικής ασφάλειας και των τοπικών μετακινήσεων.

Έτσι θα μπορούσε να γίνει περισσότερο κατανοητή η ανταποδοτική αξία της συγκεκριμένης πολιτικής για την πόλη.

9. Η διοικητική ετοιμότητα είναι εξίσου σημαντική με τη συγκοινωνιακή μελέτη

Ένα σύστημα που περιλαμβάνει 3.975 θέσεις, σε τρεις διαφορετικές περιοχές και με διαφορετικές κατηγορίες χρήσης, δεν μπορεί να λειτουργήσει μόνο με την τοποθέτηση πινακίδων και την εγκατάσταση ενός ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμών.

Χρειάζεται οργανωμένη διοικητική υποστήριξη.

Πρέπει να γνωρίζουμε ποια δημοτική υπηρεσία θα έχει την ευθύνη λειτουργίας, ποιος θα συντονίζει τις επιμέρους διαδικασίες, πόσοι υπάλληλοι θα πραγματοποιούν ελέγχους και πώς θα εξασφαλίζεται η κάλυψη όλων των περιοχών κατά τα προβλεπόμενα ωράρια.

Εξίσου σημαντικές είναι οι διαδικασίες έκδοσης και ανανέωσης αδειών, η διαχείριση πληρωμών, οι ενστάσεις των πολιτών, η τεχνική συντήρηση και η αντιμετώπιση πιθανών δυσλειτουργιών.

Στο δημοσιευμένο υλικό της διαβούλευσης δεν παρουσιάζεται με επαρκή λεπτομέρεια ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αυτής της λειτουργίας.

Ο Δήμος έχει αναφερθεί στην πρόοδο των διαδικασιών επαναλειτουργίας της Δημοτικής Αστυνομίας. Πρόκειται για εξέλιξη που συνδέεται άμεσα με τη δυνατότητα ελέγχου της στάθμευσης.

Ωστόσο, η πρόοδος των σχετικών διαδικασιών δεν ισοδυναμεί από μόνη της με πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα.

Για τον λόγο αυτό θεωρώ απαραίτητο, πριν από την έναρξη εφαρμογής, να έχει ολοκληρωθεί και δημοσιοποιηθεί ένα σαφές Σχέδιο Διοικητικής και Επιχειρησιακής Λειτουργίας.

Το σχέδιο θα πρέπει να περιλαμβάνει την οργανωτική δομή, το απαιτούμενο προσωπικό, τις βάρδιες ελέγχου, τον τεχνολογικό εξοπλισμό, τις οικονομικές προβλέψεις και τις διαδικασίες εξυπηρέτησης των πολιτών.

Εάν προβλέπεται συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο, θα πρέπει επίσης να είναι ξεκάθαρες οι αρμοδιότητές του, οι υποχρεώσεις του και ο τρόπος εποπτείας από τον Δήμο.

Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στην προστασία των προσωπικών δεδομένων, κυρίως εφόσον χρησιμοποιηθούν τεχνολογίες αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων κυκλοφορίας.

Η διαχείριση της στάθμευσης αποτελεί δημόσια λειτουργία. Ανεξάρτητα από το τεχνικό μοντέλο που θα επιλεγεί, ο Δήμος οφείλει να διατηρεί ουσιαστικό έλεγχο και δυνατότητα λογοδοσίας.

Η επιχειρησιακή ετοιμότητα δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ως εκκρεμότητα που θα επιλυθεί μετά την έναρξη λειτουργίας.

10. Σταδιακή εφαρμογή και ουσιαστική αξιολόγηση

Η εφαρμογή ενός νέου συστήματος σε μια πόλη με σύνθετες μετακινήσεις χρειάζεται προσεκτική προετοιμασία.

Θεωρώ σκόπιμο να εξεταστεί μια σταδιακή εφαρμογή, με πιλοτική περίοδο, κατάλληλη ενημέρωση των πολιτών και συστηματική παρακολούθηση των αποτελεσμάτων.

Η αξιολόγηση δεν πρέπει να περιορίζεται στον αριθμό των πληρωμών ή των παραβάσεων.

Το σημαντικότερο είναι να γνωρίζουμε αν βελτιώθηκε πραγματικά η κατάσταση.

Βρίσκουν οι κάτοικοι ευκολότερα θέση το βράδυ; Μειώθηκε η παράνομη στάθμευση; Υπάρχει καλύτερη εξυπηρέτηση των επισκεπτών; Περιορίστηκε η πολύωρη κατάληψη θέσεων; Επηρεάστηκαν αρνητικά οι γειτονικοί δρόμοι;

Αυτά είναι ερωτήματα που μπορούν και πρέπει να απαντηθούν με μετρήσεις.

Μια πρώτη αξιολόγηση θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μετά τους τρεις πρώτους μήνες λειτουργίας και μια δεύτερη μετά τους έξι μήνες.

Τα αποτελέσματα χρειάζεται να δημοσιοποιούνται και να παρουσιάζονται στο Δημοτικό Συμβούλιο, ώστε να υπάρχει πλήρης εικόνα των επιπτώσεων.

Εάν τα δεδομένα δείξουν ότι κάποια ρύθμιση δεν λειτουργεί, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ανακατανομής θέσεων, αλλαγής ωραρίων ή προσαρμογής των χρεώσεων.

Η δυνατότητα διόρθωσης ενός μέτρου δεν αποτελεί ένδειξη αποτυχίας. Είναι στοιχείο ενός σύγχρονου και υπεύθυνου τρόπου διοίκησης.

11. Η δημόσια διαβούλευση, η διαφάνεια και η λογοδοσία

Η σημερινή διαβούλευση δεν αφορά μόνο τις τεχνικές λεπτομέρειες της στάθμευσης.

Αφορά και τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι αποφάσεις για την πόλη.

Οι δημόσιοι δρόμοι και οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης αποτελούν περιορισμένους κοινόχρηστους πόρους. Η κατανομή τους επηρεάζει διαφορετικά τους κατοίκους, τους επαγγελματίες, τους εργαζομένους και τους επισκέπτες.

Είναι επομένως φυσικό να υπάρχουν διαφορετικές ανάγκες, απόψεις και προτεραιότητες.

Αυτό ακριβώς καθιστά τη δημόσια διαβούλευση ουσιαστική.

Δεν αρκεί, όμως, να κατατεθούν προτάσεις και παρατηρήσεις. Χρειάζεται να γνωρίζουν οι πολίτες πώς αξιολογήθηκαν και ποιες από αυτές επηρέασαν την τελική απόφαση.

Θεωρώ σημαντικό να δημοσιοποιηθεί, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας, μια συγκεντρωτική έκθεση αποτελεσμάτων της διαβούλευσης.

Σε αυτή θα μπορούσαν να αποτυπωθούν τα βασικά ζητήματα που τέθηκαν, οι απαντήσεις των αρμόδιων υπηρεσιών και η αιτιολόγηση των επιλογών που τελικά θα υιοθετηθούν.

Με αυτόν τον τρόπο η διαβούλευση θα αποκτήσει ουσιαστικό περιεχόμενο και οι πολίτες θα μπορούν να παρακολουθήσουν τη διαδρομή από την αρχική πρόταση έως την οριστική απόφαση.

Η ίδια λογική πρέπει να συνεχιστεί και μετά την εφαρμογή του συστήματος.

Τα στοιχεία λειτουργίας, οι οικονομικές επιδόσεις, τα παράπονα των πολιτών και τα αποτελέσματα των συγκοινωνιακών μετρήσεων θα πρέπει να παρουσιάζονται με διαφανή και κατανοητό τρόπο.

Έτσι θα μπορεί να αξιολογείται αν οι επιλογές αποδίδουν και αν εξυπηρετούν τους στόχους για τους οποίους εφαρμόστηκαν.

Η λογοδοσία δεν εξαντλείται στη λήψη μιας απόφασης. Περιλαμβάνει και την ευθύνη για τα αποτελέσματά της.

Συμπέρασμα – Τι χρειάζεται πριν από την τελική απόφαση

Η ελεγχόμενη στάθμευση μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για τη βελτίωση της καθημερινότητας στο Μαρούσι.

Δεν αποτελεί, όμως, από μόνη της λύση για όλα τα κυκλοφοριακά προβλήματα της πόλης.

Η αποτελεσματικότητά της θα εξαρτηθεί από την ποιότητα του σχεδιασμού, την ακρίβεια των δεδομένων, τη σωστή κατανομή των θέσεων και την ικανότητα του Δήμου να εφαρμόσει και να ελέγχει το σύστημα.

Τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, οι προηγούμενες συγκοινωνιακές μελέτες και οι σύγχρονες επιτόπιες μετρήσεις μπορούν να διαμορφώσουν μια ολοκληρωμένη εικόνα των πραγματικών αναγκών.

Χρειάζεται, ωστόσο, να παρουσιαστεί με σαφήνεια πώς αξιοποιήθηκαν και πώς οδήγησαν στις συγκεκριμένες επιλογές.

Με βάση τα παραπάνω, θεωρώ ότι η τελική διαδικασία λήψης απόφασης πρέπει να περιλαμβάνει τρία διακριτά στάδια.

Πρώτο στάδιο: Πλήρης τεκμηρίωση πριν από την οριστική έγκριση.

Να δημοσιοποιηθούν τα κρίσιμα συγκοινωνιακά δεδομένα ανά περιοχή, να αιτιολογηθεί η κατανομή των θέσεων και η τιμολογιακή πολιτική, να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις στις γύρω γειτονιές και να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης.

Δεύτερο στάδιο: Επιβεβαίωση της επιχειρησιακής ετοιμότητας πριν από την έναρξη λειτουργίας.

Να έχουν καθοριστεί οι αρμόδιες υπηρεσίες, το απαιτούμενο προσωπικό, οι διαδικασίες ελέγχου και εξυπηρέτησης, ο τεχνολογικός εξοπλισμός και το οικονομικό μοντέλο του συστήματος.

Τρίτο στάδιο: Δημόσια αξιολόγηση μετά την εφαρμογή.

Να πραγματοποιούνται μετρήσεις σε τακτά χρονικά διαστήματα, να δημοσιοποιούνται τα αποτελέσματα και να προβλέπονται διορθωτικές παρεμβάσεις όπου διαπιστώνονται προβλήματα.

Η έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και η έναρξη λειτουργίας του συστήματος μπορούν να αποτελέσουν διακριτές διαδικασίες, με σαφώς καθορισμένες προϋποθέσεις για κάθε στάδιο.

Το Μαρούσι χρειάζεται μια λύση που θα εξυπηρετεί τους κατοίκους, θα στηρίζει την τοπική οικονομία, θα προστατεύει τις γειτονιές και θα βελτιώνει την προσβασιμότητα και την ποιότητα του δημόσιου χώρου.

Η πραγματική επιτυχία της ελεγχόμενης στάθμευσης δεν θα κριθεί από τον αριθμό των θέσεων που θα χρεώνονται ή από τα έσοδα που θα εισπράττονται.

Θα κριθεί από κάτι πολύ πιο απλό και ουσιαστικό: αν οι κάτοικοι θα βρίσκουν ευκολότερα θέση κοντά στο σπίτι τους, αν οι επισκέπτες θα εξυπηρετούνται καλύτερα, αν οι πεζοί θα μπορούν να κινούνται με ασφάλεια και αν οι γειτονιές θα λειτουργούν χωρίς τη σημερινή πίεση.

Αυτό είναι, κατά τη γνώμη μου, το πραγματικό μέτρο επιτυχίας της προτεινόμενης παρέμβασης. Και με αυτό το κριτήριο αξίζει να αξιολογηθεί η τελική απόφαση του Δήμου.

Πηγές τεκμηρίωσης

1. Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Απογραφή Πληθυσμού–Κατοικιών 2021, Δήμος Αμαρουσίου, δημογραφικά χαρακτηριστικά και στοιχεία νοικοκυριών.
2. ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2021, Πίνακας Γ13: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων, Δήμος Αμαρουσίου, κωδικός 3514601.
3. ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2021, Πίνακας Γ14: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων στάθμευσης, Δήμος Αμαρουσίου.
4. ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2021, Πίνακες Β04 και Β05: Στοιχεία χαρακτηριστικών νοικοκυριών και κατοχής αυτοκινήτων.
5. ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2021, Στοιχεία απασχολούμενων κατά τόπο εργασίας.
6. Δήμος Αμαρουσίου, «Οργάνωση Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου», Τεχνική Έκθεση, Σεπτέμβριος 2010, ιδιαίτερα κεφάλαια 3, 4 και 5.
7. Δήμος Αμαρουσίου, «Διαβούλευση για την εφαρμογή του Σχεδίου Στάθμευσης», Οκτώβριος–Νοέμβριος 2026.

Ιωάννης Απ. Βελούδος

Μαρούσι, 30 Οκτωβρίου 2026