

Ιωάννινα, 11/03/2016

Αρ. πρωτ.: 392

ΠΡΟΣ:

- Τον Δήμαρχο Ιωαννιτών
κ. Μπέγκα Θωμά

Την Τρίτη 1^η Μαρτίου 2016 προσκληθήκαμε και παρευρεθήκαμε σε μία προκαταρκτική διαβούλευση προετοιμασίας Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ιωαννιτών.

Η πρόσκληση συνοδευόταν από κείμενο «Τεκμηρίωσης σκοπιμότητας του έργου-Τεχνικό αντικείμενο και πρόγραμμα απαιτούμενων μελετών». Η κοινοποίηση της πρόσκλησης την Παρασκευή 26 Φεβρουαρίου 2016 δεν μας έδωσε τον χρόνο να επεξεργαστούμε την πρόταση στα όργανα του ΤΕΕ/ΤΗ.

Έτσι η Διοικούσα Επιτροπή την Τετάρτη 2 Μαρτίου 2016 συζήτησε το θέμα.

Έχουμε συμπληρώσει τρεις και πλέον δεκαετίες που συντάχθηκε το ΓΠΣ του τότε Δήμου Ιωαννιτών. Δύο δεκαετίες αφότου άρχισαν να συντάσσονται κυκλοφοριακές μελέτες οι οποίες συμπληρώθηκαν με αξιολογήσεις και επικαιροποιήσεις που οδήγησαν σε πεζοδρομήσεις στο κέντρο και στο ιστορικό τμήμα της πόλης. Οι προτάσεις τους άλλοτε ακολουθήθηκαν αλλά και αγνοήθηκαν. Υπενθυμίζουμε την αντιδρόμηση της Ανεξαρτησίας και εγκατάλειψης του στόχου για την πεζοδρόμηση της. Επίσης πέρασε μια δεκαετία αφότου έγινε απόλυτα κατανοητό ότι η **πολεοδομική οργάνωση του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων δεν ήταν δυνατόν να αντιμετωπιστεί με ΓΠΣ σε επίπεδο των τότε Καποδιστριακών Δήμων**. Το 2006 άρχισε η εκπόνηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ιωαννίνων του οποίου η μελέτη ολοκληρώθηκε το 2009. Από τότε δυστυχώς δεν θεσμοθετήθηκε αν και έχει αναγνωριστεί και η **αναγκαιότητα του και η ορθότητα των στρατηγικών και ρυθμιστικών του κατευθύνσεων**. Προς επιβεβαίωση τούτων αναφέρουμε ότι η πρόταση για βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη του Δήμου Ιωαννιτών που παρουσιάστηκε και έγινε διαβούλευση προ ολίγων μηνών στηρίζεται εξολοκλήρου στο ΡΣΙ. Ακόμη και η Β1 φάση του Περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδιασμού που συζητήθηκε πολύ πρόσφατα θεωρεί ότι το ΡΣΙ αποτελεί ολοκληρωμένη πρόταση οργάνωσης του Λεκανοπεδίου και το λαμβάνει υπόψη ωσάν να έχει θεσμοθετηθεί. Υπενθυμίζουμε ότι το ΡΣΙ προτείνει κατεύθυνση οργάνωσης του λεκανοπεδίου για την κάλυψη των δραστηριοτήτων και αναγκών μιας σύγχρονης πόλης και θέτει στρατηγικές και ρυθμιστικές κατευθύνσεις και περιορισμούς της κατανομής τους μέσα στον χώρο, δηλαδή της χωροθέτησης τους. Σε ειδικό κεφάλαιο, ως όφειλε, περιγράφει και ορίζει το σύστημα μετακινήσεων μέσα στο Λεκανοπέδιο που όλα αυτά, συντονισμένα, θα τα συνδέει και θα τα εξυπηρετεί.

Το ΡΣΙ είναι το μοναδικό εργαλείο σχεδιασμού ανάπτυξης και προοπτικής για το Λεκανοπέδιο. Θα περιμέναμε κατόπιν αυτών ότι το ΡΣΙ θα έχει δεσπόζουσα αναφορά και σχέση στους δεσμευτικούς σχεδιασμούς που πρέπει να ληφθούν υπόψη στην διατύπωση ενός σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ιωαννιτών. Αντί αυτού η μόνη άμεση αναφορά της μελέτης του ΡΣΙ στο κείμενο της τεκμηρίωσης εντοπίζεται σε ένα πίνακα της σελίδας 20 για τις δράσεις και μέτρα προώθησης της ΒΑΚ. Εκεί στις προτεινόμενες δράσεις για τον τομέα της διαχείρισης της κινητικότητας απλά καταγράφεται «προτάσεις για επέκταση και αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού».

Για την οργάνωση μεταφορών και συγκοινωνιών που περιλαμβάνεται στο ΡΣΙ το ΤΕΕ/ΤΗ έχει διατυπώσει τις εξής παρατηρήσεις από το 2009. Παραθέτουμε αντίστοιχο απόσπασμα.

«ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.

Το ΤΕΕ/ΤΗ αναφορικά με τον διαπεριφερειακό χώρο – εξωτερική προσπελασιμότητα, διαπιστώνει ότι οι απόψεις που διατυπώνονται από τα δύο τεύχη των μελετών συμπίπτουν με τις θέσεις του και θεωρεί ότι αυτές υπακούουν στους γενικούς και ειδικούς στόχους των σεναρίων βιώσιμης αστικής ανάπτυξης της περιοχής.

Όσον αφορά τις μετακινήσεις στα πλαίσια του Λεκανοπεδίου συμφωνούμε ότι κυρίαρχοι στόχοι είναι:

- Η αποφυγή διαπερών κινήσεων δια της πόλης και η πρόσβαση σε κόμβους εξυπηρέτησης.
- Η μείωση των κινήσεων με ΙΧ.
- Η διευκόλυνση της κίνησης με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- Η μετεπιβίβαση στο ΤΡΑΜ-ΟΣΕ-ΚΤΕΛ από το ΙΧ.
- Η προώθηση μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα όπως το ποδήλατο με δημιουργία ευρέως δικτύου ποδηλατοδρόμων τόσο στο κέντρο όσο και χάραξη δικτύου διαδρομών σύνδεσης βασικών πόλων όπως (Πανεπιστήμιο, Νοσοκομεία, Πανηπειρωτικό Στάδιο, Αεροδρόμιο κλπ).

Για την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης θεωρούμε ότι η επιλογή του μοντέλου τύπου ημιστού αράχνης που προτείνεται, είναι η πλέον ενδεδειγμένη λύση, έναντι υπογειοποιήσεων ή άλλων λύσεων που έχουν προταθεί.

Θεωρούμε όμως απαραίτητη την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων στις διασταυρώσεις της παράκαμψης με το αστικό δίκτυο τουλάχιστον στους κόμβους με την ΕΟ Ηγουμενίτσας-Ιωαννίνων στα Καρδαμίτσια, στο Σταυράκι, στη Δουρούτη και με την Ε.Ο. Ιωαννίνων - Αθηνών.

Διαφωνούμε με την πρόταση επέκτασης της οδού Γεννηματά έως τον κόμβο Κουτσελιού της Εγνατίας. Αλλοιώνει την φιλοσοφία οργάνωσης των λεωφόρων και διευκολύνει διαμπερή κίνηση «διά» της πόλης. Η σύνδεση της Λ. Δωδώνης με την Παράκαμψη όπως και η διαμόρφωση της Λεωφόρου ανάμεσα στην Ανατολή και Κατσικά έως την Λ. Δωδώνης μας βρίσκει σύμφωνους.

Επιπλέον προτείνουμε η νοτιοδυτική είσοδος της σήραγγας του Δρίσκου της Εγνατίας οδού να συνδεθεί με την Εθνική Οδό Ιωαννίνων Τρικάλων στη θέση Μάζια, ώστε μαζί με την Εγνατία Οδό και με την Ιόνια Οδό να αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο εξωτερικό δακτύλιο του Λεκανοπεδίου.

Η επιλογή κατασκευής δικτύου ΤΡΑΜ αποτελεί ελκυστική λύση για πολλές μετακινήσεις στην ευρύτερη περιοχή της πόλης, που θα δώσει ταυτόχρονα την δυνατότητα ανάπλασης

σημαντικού τμήματός της. Το TRAM, όπως προτείνεται να λειτουργήσει, ήτοι ως ουσιαστικό μέσο μαζικής μεταφοράς των κατοίκων της περιοχής, συνιστά βασικό εργαλείο για τις περαιτέρω πεζοδρομήσεις. Είναι προφανές ότι η μελέτη σκοπιμότητας και οι προκαταρκτικές μελέτες που θα γίνουν για το σκοπό αυτό θα προσδιορίσουν και τις καταλληλότερες διαδρομές. Η διαδρομή Πεδινή – Πανεπιστήμιο - Κέντρο πόλης – Αεροδρόμιο - Ελεούσα - ΒΙ.ΠΕ. βελτιωμένη με κλάδο προς το Νοσοκομείο Χατζηκώστα προκύπτει ως η πλέον ενδιαφέρουσα.

Συμφωνούμε με τη χωροθέτηση των σταθμών ΚΤΕΛ, Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και TRAM, στη περιοχή της Πεδινής, με τις προϋποθέσεις που θέτει η μελέτη. Η χωροθέτηση του Σιδηροδρομικού εμπορευματικού σταθμού στην θέση Νότια του Κατσικά, είναι ενδεδειγμένη μια και στην περιοχή προτείνονται συναφείς δραστηριότητες. Επιστημαίνουμε τον προβληματισμό μας για την επάρκεια των χώρων.

Θεωρούμε όμως ότι το θέμα των μεταφορών και μετακινήσεων στο Λεκανοπέδιο πρέπει αφενός να τύχει μεγαλύτερης επεξεργασίας από το ΡΣΙ και αφετέρου να εξειδικευθεί συνολικά και έγκαιρα μέσω ειδικής μελέτης ώστε να προσαρμοσθεί στις ανάγκες του Λεκανοπεδίου και η πρόταση να είναι ρεαλιστική για τα τοπικά δεδομένα».

Αυτή την θέση μας για εξειδίκευση μέσω μελέτης ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες του λεκανοπεδίου καλύπτει η προτεινόμενη τώρα σύνταξη ενός ΣΒΑΚ και την χαιρετίζουμε.

Όμως στην σύνταξη αυτού του ΣΒΑΚ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη επιπλέον και άλλες σκέψεις και προτάσεις που περιληπτικά αναφέρονται πιο κάτω.

- Να εξεταστεί η επέκταση του περιφερειακού δακτυλίου της πόλης μετά την συμβολή της με την ΕΟ Ιωαννίνων – Άρτας μέχρι την Εγνατία. Στην συμβολή αυτή πρέπει να δημιουργηθεί και ο πλήρης κόμβος με την Εγνατία (που θα εξυπηρετεί και την έξοδο από την Ιόνια) στην ευρύτερη περιοχή του λατομείου του Κατσικά.
- Θεωρούμε επίσης ότι τα δεδομένα και τα στοιχεία που έχουν ληφθεί υπόψη στην συζήτηση του ΡΣΙ πρέπει να συνυπολογιστούν σε όσα θα συλλέγουν από τον ανάδοχο σύνταξης του ΣΒΑΚ. Ο υπερκείμενος σχεδιασμός, που είναι το ΡΣΙ, θα πρέπει να ληφθεί δεσμευτικά υπόψη ώστε να μην ακυρωθεί στην πράξη. Ορθά το κείμενο στην σελίδα 5 αναφέρει ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μέτρα και δράσεις που οδηγούν σε ένα ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό. **Τέτοιος ενιαίος σχεδιασμός είναι το ΡΣΙ.**
- Σύμφωνα με όσα πιο πάνω αναφέρθηκαν προτείνουμε η περιοχή του έργου να συμπεριλάβει προς νότο το ΔΔ Κατσικάς με όριο τον οδικό άξονα της Εγνατίας. Και τούτο γιατί στην περιοχή αυτή αναπτύσσονται οι κύριες προσβάσεις στην πόλη από τους δύο άξονες της Εγνατίας και της Ιόνιας και την χωροθέτηση των σιδηροδρομικών σταθμών. Επίσης θεωρούμε ότι η περιοχή του έργου πρέπει να περιλάβει το ΔΔ του Περάματος περιοχή που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή από την ύπαρξη του αεροδρομίου και της από βορρά πρόσβασης της πόλης και των κύριων οδικών αξόνων. Το ΔΔ των Μαρμάρων και του Σταυρακίου θα μπορούσαν να εξαιρεθούν και η περιοχή του έργου να περιοριστεί ανατολικά μέχρι τον Περιφερειακό δακτύλιο της πόλης.
- Ειδικό κεφάλαιο στο τελικό σχέδιο δράσης πρέπει να αναφέρεται: στους στόχους, τους τρόπους, την μεθοδολογία, και τα μέσα που θα εφαρμοστούν, με μετρήσιμα αποτελέσματα, της αστυνόμευσης των έργων και ρυθμίσεων ώστε να παγιωθεί κουλτούρα σεβασμού τους αλλά και να συντηρηθεί η κουλτούρα αυτή. Αν π.χ.

προταθούν και υλοποιηθούν έργα και ρυθμίσεις για στάθμευση, πεζοδρομήσεις ή διευκόλυνση ΑΜΕΑ αλλά δεν γίνονται σεβαστά τότε όλη η προσπάθεια θα έχει αποτύχει. Η μέχρι σήμερα εμπειρία αυτό δείχνει.

- Η εκπόνηση όλων των σταδίων μελέτης και οριστικοποίησης του ΣΒΑΚ επιβλέπεται από την αναθέτουσα αρχή. Προτείνουμε να συσταθεί ειδική προς τούτο επιτροπή (στα πρότυπα της αντίστοιχης όταν εκπονούνταν το ΓΠΣ της πόλης), στην οποία με εκπροσώπους θα συμμετέχουν φορείς όπως το ΤΕΕ, η οποία έγκαιρα θα δίνει κατευθύνσεις στον ανάδοχο αλλά και θα επιλύει κάθε διαφορά ώστε κάθε στάδιο να ολοκληρώνεται έγκαιρα και ποιοτικά.
- Θεωρούμε ότι τέτοιας κλίμακας σχεδιασμοί εκτίνονται σε βάθος χρόνου και πρέπει με πολύ προσοχή και πλήρη συναίσθηση των συνεπειών να τηρούνται και να αναθεωρούνται απόλυτα τεκμηριωμένα και όχι αποσπασματικά.

Καταλήγοντας θέλουμε να επισημάνουμε ότι το κείμενο της «τεκμηρίωσης της σκοπιμότητας του έργου – τεχνικό αντικείμενο και πρόγραμμα απαιτούμενων μελετών» χαρακτηρίζεται από σχετική πληρότητα αλλά και σαφήνεια που κρίνεται απόλυτα θετική. Θα είμαστε στην διάθεση σας για κάθε διευκρίνιση αλλά θα παρακολουθούμε και θα συμμετέχουμε ενεργά σε όλες τις φάσεις της σύνταξης του αναγκαίου ΣΒΑΚ του Δήμου Ιωαννιτών.



Ο Πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΗ

Χρήστος Παπαβρανούσης

Κοινοποίηση:

- Μανταλόβα Αθανάσιο
Αντιδήμαρχο Ανάπτυξης & Προγραμματισμού
- Λιόντο Ιωάννη
Αντιδήμαρχο Υποδομών & Ενέργειας
- Γκόλα Νικόλαο
Αντιδήμαρχο Ποιότητα Ζωής & Τουρισμού