

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ 1^{ΗΣ} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σύμφωνα με τα Τεύχη του Διαγωνισμού ο Ανάδοχος δεσμεύθηκε να οργανώσει, σε συνεργασία με τον Δήμο Ιωαννιτών, την πρώτη Δημόσια Διαβούλευση φορέων και οργανώσεων πολιτών και επιχειρηματιών. Η πρώτη Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την 19^η Απριλίου 2018, ενώ προηγήθηκαν αυτής σειρά ενεργειών τόσο από την Ανάδοχο όσο και από την Αναθέτουσα Αρχή, που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- **Δημιουργία υλικού δημοσιότητας** από τον Ανάδοχο και κοινοποίηση αυτού στον διαδικτυακό τόπο του Δήμου Ιωαννιτών (ανατρέξτε στο **Παράρτημα I** του παρόντος). Το υλικό δημοσιότητας συντίθεται από τη δημιουργία:
 - του λογότυπου και της αφίσας της μελέτης
 - της οπτικής ταυτότητας της μελέτης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Πρόγραμμα Χρηματοδότησης
 - της πρόσκλησης στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση
 - της πρόσκλησης για συμμετοχή στην έρευνα ερωτηματολογίου της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης, μέσω της χρήσης ειδικού ερωτηματολογίου (ανατρέξτε στη συνέχεια)
- **Δημιουργία πληροφοριακού υλικού** από τον Ανάδοχο υπό μορφή φυλλαδίου και διανομή αυτού στον χώρο πραγματοποίησης της εκδήλωσης (ανατρέξτε στο **Παράρτημα II** του παρόντος)
- **Δημιουργία ειδικού ερωτηματολογίου** αποτελούμενο από δύο (2) διακριτά μέρη:
 - Ερωτηματολόγιο «1» καταγραφής απόψεων πολιτών για τις συνθήκες αστικής κινητικότητας στο Δήμο Ιωαννιτών (ανατρέξτε στο Παράρτημα III του παρόντος) και
 - Ερωτηματολόγιο «2» διατύπωσης των επιδιώξεων/ οράματος των πολιτών για τις μελλοντικές συνθήκες βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Ιωαννιτών (ανατρέξτε στο **Παράρτημα III** του παρόντος),

Η πρώτη Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο «**Μαζί αλλάζουμε την Πόλη μας με την προώθηση και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής**» πραγματοποιήθηκε στο Κεντρικό Δημαρχείο του Δήμου Ιωαννιτών, στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου «Αθανάσιος Τσακάλωφ». Συμμετείχαν οι Δημοτικές Αρχές, εκπρόσωποι του Δήμου, Φορέων και Σωματείων/ Οργανώσεων και απλοί πολίτες. Ο πλήρης κατάλογος των συμμετεχόντων παρατίθεται στο Παράρτημα IV του παρόντος.

Την Ομάδα Μελέτης του Αναδόχου εκπροσώπησαν οι: Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης (Υπεύθυνος Έργου, κοινός εκπρόσωπος συμπραττόντων γραφείων, DENCO TRANSPORT ΕΠΕ), Αθανάσιος Τσιάνος (DENCO TRANSPORT ΕΠΕ), Άννα Λιόγκα (DENCO TRANSPORT ΕΠΕ), Απόστολος Μπιζάκης (αναπληρωτής εκπρόσωπος, TREDIT S.A.), Δημήτρης Ευαγγελίδης (ΠΟΛΙΝΔΕ Ο.Ε.) και Κωνσταντίνος Κολοκούρης (ΓΕ-ΟΔΟ-ΜΗ Ε.Ε.).

Την εκδήλωση προλόγισε η **Αντιδήμαρχος Πρασίνου, Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιακών Θεμάτων κα Ελένη Βασιλείου**, το πλήρες κείμενο της ομιλίας της οποίας παρατίθεται αυτούσια στη συνέχεια:

Αξιότιμοι κύριοι και κυρίες

Σας ευχαριστούμε που βρίσκεστε σήμερα στην αίθουσα του δημοτικού συμβουλίου του Δήμου Ιωαννιτών στα πλαίσια της 1ης δημόσιας διαβούλευσης για να συνδιαμορφώσουμε το στρατηγικό σχέδιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου μας.

Μαζί θα σχεδιάσουμε το πως θέλουμε να μετακινούμαστε, εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες, για να περάσουμε από την έννοια της κινητικότητας στην έννοια της προσβασιμότητας, έχοντας στο κέντρο τον άνθρωπο και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής του.

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα θα αποτελέσει εκείνη τη μορφή σχεδιασμού που θα καταφέρει να περιορίσει τις αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν τα αστικά μεταφορικά δίκτυα,

*στην **οικονομία**, (αυτοκίνητο, στάθμευση, υπηρεσίες μεταφορών, έξοδα νοικοκυριών)*

*το **περιβάλλον** (επίπεδα έντασης ήχου, κατάληψη γης από υποδομές μεταφορών, εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, εκπομπές αερίων ρύπων, κατανάλωση ορυκτών καυσίμων, κατανάλωση ενέργειας)*

*και την **κοινωνία** (αριθμός τραυματισμών και θανάτων από ατυχήματα, θέσεις στάθμευσης για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικά ομάδων σε υποδομές μεταφορών, συνολικός χρόνος αναμονής σε συνθήκες κυκλοφορικής συμφόρησης, προσβασιμότητα σε υποδομές μεταφορών, έκθεση σε αέριους ρύπους και έκθεση σε ηχορύπανση),*

δημιουργώντας έτσι ένα υγιές, ασφαλές, φιλικό προς το περιβάλλον και οικονομικά αποδοτικό μεταφορικό σύστημα.

Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η εκπόνηση λοιπόν ενός ΣΒΑΚ για μία πόλη αναμένεται να αποφέρει πολλαπλά οφέλη όπως: καλύτερες συνθήκες προσβασιμότητας στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσιες συγκοινωνίες), λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης της στάσης και στάθμευσης των οχημάτων με σκοπό τη διαφύλαξη των αστικών κέντρων από εισροή μεγάλου αριθμού οχημάτων και ανεξέλεγκτης στάθμευσης, βελτίωση της ασφάλειας στις μετακινήσεις, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας, αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας στη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών και ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Μαζί λοιπόν αλλάζουμε την Πόλη μας με την

προώθηση και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου

σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας με στόχο την

καλύτερη ποιότητα της ζωής μας.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε εκ μέρους του Αναδόχου ο **Υπεύθυνος Έργου και κοινός εκπρόσωπος των συμπραττόντων γραφείων Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης** ο οποίος παρουσίασε αναλυτικά (η πλήρης παρουσίαση στις σελίδες που ακολουθούν):

- Την εικόνα που η πόλη παρουσιάζει σήμερα σε ότι αφορά στον τρόπο της χωρικής της ανάπτυξης, στον τρόπο μετακίνησης προσώπων και αγαθών, στη μορφή και τα χαρακτηριστικά του οδικού της δικτύου (οι θεματικές ενότητες όπου εντοπίζονται και τα σημαντικότερα προβλήματα της πόλης)
- Τις μέχρι τώρα προσπάθειες μέσω της εκπόνησης σειράς μελετών για την επίλυση των προβλημάτων κινητικότητας της πόλης
- Τον ορισμό της βιώσιμης κινητικότητας και τους στόχους και περιεχόμενο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
- Τα χαρακτηριστικά παθογένειας των σημερινών ελληνικών πόλεων σε ότι αφορά στην κινητικότητα και προσβασιμότητα σε αντιδιαστολή με την μορφή βιώσιμων πόλεων που θα έπρεπε να αποτελεί το όραμα φορέων και πολιτών για το μέλλον
- Την προτεινόμενη από την ΕΕ μεθοδολογία για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ ως εργαλείο για την επίτευξη του οράματος
- Το αναλυτικό αντικείμενο της υπό εκπόνηση μελέτης σε αντιδιαστολή με τα βήματα της ως άνω μεθοδολογίας, με έμφαση στις διαφορές που αυτή παρουσιάζει συγκριτικά με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό των πόλεων και ως εκ τούτου την επισήμανση των προκλήσεων και προοπτικών της μελέτης
- Την ανάγκη και τους στόχους της ενεργούς συμμετοχής φορέων και πολιτών στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, μέρος της οποίας επιπλέον της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης είναι και η συμπλήρωση του προαναφερθέντος ερωτηματολογίου έρευνας καταγραφής απόψεων πολιτών επί των θεμάτων βιώσιμης αστικής κινητικότητας/ προβλήματα μετακίνησης.





**Η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Ιωαννιτών**

1^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ
Καταγραφή των απόψεων φορέων
και πολιτών σχετικά με τα
υφιστάμενα τοπικά προβλήματα
κινητικότητας
Ιωάννινα, 19/4/2018









**Η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Ιωαννιτών**

Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης
Πολ. Μηχ. Ε.Μ.Π - Μ.Sc. Συγκοινωνιολόγος
Συντονιστής Έργου





Γενικές πληροφορίες - γνωρίσματα

- Τα Ιωάννινα η πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη του Ν.Ιωαννίνων και της Ηπείρου
- Πληθυσμός 65.574 κάτοικοι για την πόλη (μία πόλη μεσαίου μεγέθους) και 111.740 κάτοικοι για το διευρυμένο Δήμο Ιωαννιτών (2011)
- Ο πληθυσμός της πόλης υπολογίζεται ότι ξεπερνά τις 100.000 κατοίκους συμπεριλαμβανομένων των φοιτητών
- Έκταση του Δήμου 46.000 km²
- Μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας με πλούσια πολιτιστική παράδοση και σύγχρονες αναπτυξιακές επιχειρήσεις
- Ξεχωριστή θέση κατέχει η λίμνη Παμβώτιδα – με το νησάκι, το μοναδικό νησί σε λίμνη στο οποίο βρίσκεται μικρός οικισμός



Τα προβλήματα στο μικροσκόπιο

Που αφορούν:

- Στον τρόπο της χωρικής ανάπτυξης της πόλης
- Σε προβληματικές μετακινήσεις προσώπων (με μηχανοκίνητα μέσα ή πεζή) & αγαθών
- Σε ασυνέχειες του οδικού δικτύου
- Σε έλλειψη ολοκληρωμένου (ενιαίου & συντονισμένου) πολεοδομικού & κυκλοφοριακού σχεδιασμού για όλο τον Καλλικρατικό Δήμο
- Στη λήψη αποσπασματικών μέτρων & η εφαρμογή ρυθμίσεων σε μεμονωμένα σημεία της πόλης, χωρίς τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα
- Στην έλλειψη χάραξης πολιτικής διαχείρισης των αστικών μετακινήσεων



Χωρική ανάπτυξη

- Κεντρικός ιστορικός πυκνοδομημένος πυρήνας πόλης και οδικό δίκτυο που διαμορφώθηκαν με πρότυπα παρελθόντων εποχών
- Επέκταση πόλης με τα μεταπολεμικά πρότυπα, στις διαθέσιμες (βάσει φυσικών ορίων) εκτάσεις - βόρεια προς Αμπελοκήπους & νότια προς Ανατολή. Περιορισμοί στην εξάπλωση της πόλης στην κατεύθυνση ανατολή - δύση λόγω της λίμνης στα ανατολικά και λοφώδους δασικής έκτασης στα δυτικά
- Δομημένο περιβάλλον κατακερματισμένο από το οδικό δίκτυο, χωρίς εσωτερική συνοχή και ενοποιημένο λειτουργικό χώρο υπό τη μορφή «γειτονιάς»
- Εκτεταμένες πεζοδρομήσεις στην κεντρική περιοχή



Μετακινήσεις προσώπων & αγαθών (1/3)

- Συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης στα τμήματα του οδικού δικτύου που διέρχονται από το κέντρο της πόλης & κύρια στις αρτηρίες που εξυπηρετούν τις διερχόμενες κινήσεις στην κατεύθυνση Β-Ν
- Το ποσοστό του μεταφορικού έργου των ΜΜΜ παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σχέση με το σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων με ΙΧ.
 - Οι αστικές μετακινήσεις εξυπηρετούνται κυρίως μέσω των προαστιακών γραμμών του αστικού ΚΤΕΛ
 - Οι ορεινές περιοχές του Νομού Ιωαννίνων, η ενδοχώρα & οι αγροτικοί οικισμοί εξυπηρετούνται από το υπεραστικό ΚΤΕΛ
- Έλλειψη πολιτικής προώθησης των ΜΜΜ για τις αστικές καθημερινές μετακινήσεις, με στόχο τη μείωση της χρήσης του ΙΧ



Μετακινήσεις προσώπων & αγαθών (2/3)

- Προβληματικές συνθήκες στάθμευσης οχημάτων
 - Έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης
 - Εκτεταμένη παράνομη στάθμευση
 - Η έλλειψη πολιτικής στάθμευσης έχει ως αποτέλεσμα να υπολειτουργούν οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- Προβληματική λειτουργία σηματοδοτών - έλλειψη συντονισμού/σημαντικές καθυστερήσεις & σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας



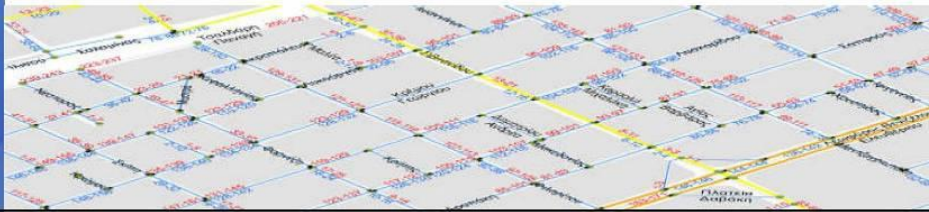
Μετακινήσεις προσώπων & αγαθών (3/3)

- Χαμηλό ποσοστό χρήσης των μέσων και τρόπων μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια (ποδήλατο, περπάτημα)
- Προβλήματα προσβασιμότητας πεζών & ΑΜΕΑ
 - Πεζοδρόμια με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά
 - Έλλειψη ολοκληρωμένων υποδομών για ΑΜΕΑ, κλπ.



Οδικό δίκτυο

- **Ακτινωτή μορφή δικτύου ως προς το κέντρο της πόλης** (διαμόρφωση οδούσεων Εθνικού & Επαρχιακού δικτύου προσαρμοσμένη στη διαχρονική ανάπτυξη του κέντρου) με αποτέλεσμα τη **δημιουργία σημαντικών διαμπερών κινήσεων**
- Παρά τη δημιουργία περιφερειακής οδού παραμένουν **σημαντικές διαμπερείς κινήσεις στον παραδοσιακό κεντρικό πυρήνα της πόλης**, το οδικό δίκτυο του οποίου χαρακτηρίζεται από
 - περιορισμένο πλάτος οδοστρώματος & πεζοδρομίων
 - εξάντληση κάθε δυνατής νόμιμης αλλά & παράνομης στάθμευσης



Υφιστάμενες μελέτες

- Μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης & στάθμευσης της πόλης των Ιωαννίνων (1996)
- Μελέτη αξιολόγησης επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής ρύθμισης (1999)
- Μελέτη επικαιροποίησης κυκλοφοριακών μελετών του Δήμου Ιωαννιτών (2010)
- Μελέτη σκοπιμότητας & βιωσιμότητας μέσου σταθερής τροχιάς τραμ στα Ιωάννινα (2009)





Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)



Βιώσιμη Κινητικότητα...

«... η κινητικότητα που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κοινωνίας να κινείται ελεύθερα, να ενισχύει την προσβασιμότητα, να επικοινωνεί, να επιχειρεί και να αναπτύσσει σχέσεις χωρίς να θυσιάζει άλλες βασικές ανθρώπινες και οικολογικές απαιτήσεις σήμερα και στο μέλλον»

Οργανισμός *World Business Council*



Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)...

... ένα **στρατηγικό σχέδιο** που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της **ενοποίησης**, της **συμμετοχής** και της **αξιολόγησης**, έτσι ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον με στόχο μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους ...

... με **βασικά χαρακτηριστικά**:

- **Μακροπρόθεσμο** όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής
- **Συμμετοχική προσέγγιση** με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- **Ισορροπη** και ολοκληρωμένη ανάπτυξη **όλων των μέσων μετακίνησης**
- **Αξιολόγηση** των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων
- **Τακτική παρακολούθηση**, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων

Στόχος & Σκοπός ενός ΣΒΑΚ



Οι ελληνικές πόλεις σήμερα



Οι ελληνικές πόλεις σήμερα



Βιώσιμες πόλεις - Αναδιαμόρφωση οδού, Γιορκ, Αγγλία



Πριν.....



Μετά.....




Ανθρώπινες πόλεις- το όραμα για το αύριο - ΙΩΑΝΝΙΝΑ





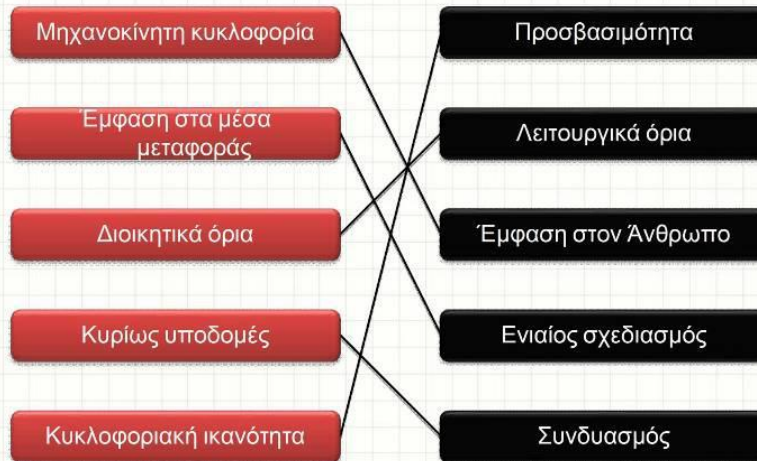
Το Έργο μας



Τι είναι ΤΟ ΕΡΓΟ ΜΑΣ;

- A. Παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός;
- B. Σχεδιασμός με έμφαση στα μέσα μεταφοράς;
- C. **Ενιαίος σχεδιασμός για καλύτερη ποιότητα ζωής**
- D. Εντολές από φορείς & σχεδιασμός από ειδικούς;
- E. Σχεδιασμός με έμφαση στις υποδομές;

Νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό της Αστικής Κινητικότητας, γιατί...



Πόσα & ποια τα βασικά πλεονεκτήματα αυτού του Έργου;

Πέντε βασικές προκλήσεις & προοπτικές

1. Καλύτερη ποιότητα ζωής
2. Αποτελεσματική χρήση των πόρων
3. Ευρεία αποδοχή των αποτελεσμάτων από την κοινωνία
4. Πιο ανταγωνιστική πόλη & πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις
5. Στροφή προς μία νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας

Μετά την παρουσίαση του κ. Ριζομυλιώτη, δόθηκε βήμα στους παρευρισκόμενους εκπροσώπους φορέων και οργανώσεων/ συλλόγων και πολίτες για κατάθεση απόψεων και προβληματισμών, προφορικά αλλά και με τη μορφή γραπτών υπομνημάτων (ανατρέξτε στο Παράρτημα V του παρόντος).

Το λόγο πήραν κατά σειρά οι ακόλουθοι:



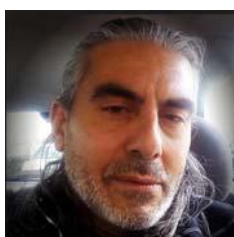
Θωμάς Μπάκας - Αντιπρύτανης Πανεπιστημίου Ιωαννίνων

Τόνισε την ανάγκη, ο σχεδιασμός και οι αντίστοιχες προτάσεις/ παρεμβάσεις να μην περιορισθούν μόνο στο κέντρο της πόλης αλλά και να επεκταθούν στις γειτονιές, εκεί όπου αντιμετωπίζονται σημαντικά προβλήματα κυρίως σε ότι αφορά στην ποιότητα του οδοστρώματος και την έλλειψη πεζοδρομίων για την ασφαλή κίνηση των πεζών. Πρόσθεσε ότι ακόμη και στην οδό Δωδώνης, η οποία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους οδικούς άξονες της πόλης, παρατηρούνται μεγάλα τμήματα χωρίς καθόλου πεζοδρόμια.

Ένα ακόμη θέμα που επισήμανε αφορά στη χρήση εναλλακτικών, περισσότερο βιώσιμων μέσων μετακίνησης.

Συγκεκριμένα, σε ότι έχει να κάνει με τη χρήση των ΔΣ έναντι του ΙΧ, τόνισε ότι ο μεταξύ τους ανταγωνισμός δεν θα μπορούσε ποτέ να προκύψει υπέρ των ΔΣ στη βάση των υφιστάμενων συνθηκών. Και αυτό κυρίως γιατί τα κόμιστρα ΔΣ είναι ιδιαίτερα υψηλά. Ως παράδειγμα αναφέρθηκε η περίπτωση μετακίνησης από τις παρυφές προς το κέντρο της πόλης, μία μετακίνηση που κοστίζει το ίδιο (4€) είτε με ΙΧ (1€ βενζίνη και 3€ στάθμευση - ιδιαίτερα υψηλή τιμή) είτε με ΔΣ. Το πρόβλημα των υψηλών κομίστρων ΔΣ γίνεται ακόμη πιο σοβαρό στην περίπτωση των μετακινήσεων των φοιτητών.

Τέλος, συμπλήρωσε ότι και τα άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς (ποδήλατο και πεζή μετακίνηση) δεν μπορεί παρά να είναι προβληματικές στην περίπτωση των Ιωαννίνων, διότι 6 μήνες τον χρόνο παρατηρούνται βροχοπτώσεις.



Αστερινός Μάνθος - Πρόεδρος Νομαρχιακού Σωματείου ΑμεΑ Ν. Ιωαννίνων

Επισήμανε την ανάγκη αποκέντρωσης των διοικητικών υπηρεσιών στην περιφέρεια της πόλης προς αποφυγή συρροής μεγάλου πλήθους οχημάτων στο κέντρο.

Ενώ τονίζοντας την ανάγκη δημιουργίας ανθρωποκεντρικών πόλεων, όπου προτεραιότητα θα πρέπει να δίνεται στην πεζή μετακίνηση και όχι στο ΙΧ, πρότεινε τη δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης καθώς η ανάγκη των ανθρώπων να επισκέπτονται το κέντρο της πόλης πρέπει να συνεχίσει να εξυπηρετείται.

Έθεσε τον ίδιο και τον φορέα που εκπροσωπεί στη διάθεση των μελετητών καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της μελέτης.



Άρης Μπαρτζώκας - επικεφαλής δημοτικής παράταξης «Γιάννενα ΤΩΡΑ»

Αφού εξέφρασε τη λύπη του για την περιορισμένη παρουσία μελών του Δημοτικού Συμβουλίου και δημοτών, διατύπωσε την άποψη ότι η παρούσα φάση εμπλοκής φορέων και πολιτών μέσα από τη διαδικασία της διαβούλευσης δεν μπορεί να είναι και τόσο αποδοτική, ενώ αντίθετα σε επόμενο στάδιο του έργου, όταν θα έχουν διατυπωθεί συγκεκριμένες προτάσεις, θα είναι περισσότερο χρήσιμη η κατάθεση απόψεων.

Τέλος, επισήμανε την ανάγκη οι καμπάνιες ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης και γενικότερα οι προσπάθειες ενημέρωσης μέσω των ΜΜΕ να αποτελέσουν στόχο και επιδίωξη της Δημοτικής Αρχής για θέματα που αφορούν στην κουλτούρα των πολιτών. Ως παράδειγμα αναφέρθηκε η οδική συμπεριφορά των οδηγών σε ότι αφορά στην προτεραιότητα κίνησης των πεζών, η οποία σαφώς εμφανίζεται πολύ βελτιωμένη τα τελευταία χρόνια, παρόλα αυτά δεν έχει πλήρως αποκατασταθεί.



Κωνσταντίνος Μπαλωμένος - Πρόεδρος Πολυτέκνων Ν. Ιωαννίνων

Επισήμανε την ανάγκη η όλη προσπάθεια να ξεκινήσει μέσα από την επένδυση στην παιδεία και ειδικότερα σε θέματα αγωγής και εκπαίδευσης γονέων και παιδιών, κυρίως σε ότι αφορά στην ασφαλή κίνηση εντός του αστικού χώρου.



Παναγιώτης Τσόλης - Δημότης, Μέλος Εθελοντικής ομάδα παρεμβάσεων του Δήμου Ιωαννιτών

Διατυπώθηκαν δύο ερωτήματα. Πρώτον, το κατά πόσο ο Δήμος έχει ενημερώσει τους μελετητές για συγκεκριμένη στόχευση ως προς την πολιτική που θα πρέπει να ακολουθηθεί στη διατύπωση των προτάσεων της μελέτης, π.χ. περιορισμός και σε τι ποσοστό της κίνησης των οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Και δεύτερον, το κατά πόσο οι μετρήσεις που πρόκειται να υλοποιηθούν στο άμεσο μέλλον θα μπορούσαν να θεωρηθούν αξιόπιστες δεδομένης της παρουσίας πλήθους παρανόμων οχημάτων.

Στις παραπάνω τοποθετήσεις απάντησε ο κος Ριζομυλιώτης, διευκρινίζοντας τους στόχους της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης η οποία κατά βάση είναι ενημερωτική με βασικό στόχο την ενεργοποίηση φορέων και πολιτών για ενεργή συμμετοχή στη

διαμόρφωση του Σχεδίου λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές ανάγκες της πόλης και τις προσδοκίες της για την μελλοντική της μορφή, έτσι όπως αυτές θα διαμορφωθούν μέσω της κατάθεσης απόψεων.



Μαρία Σκανδάλη - Πρόεδρος Περιφερειακής Ομοσπονδίας Α.με.Α Ηπείρου & Βορείων Ιονίων Νήσων

Αντικείμενο της εισήγησης ήταν η επισήμανση των προβλημάτων προσβασιμότητας των ΑμεΑ κυρίως λόγω καθολικής απουσίας υποδομών ή/ και πλημμελούς υλοποίησής τους (π.χ. οδηγοί τυφλών με εμπόδια). Χαρακτηριστική είναι η απουσία προσβασιμότητας ΑμεΑ στο Δημαρχείο της πόλης, η απουσία ειδικών θέσεων στάθμευσης και/ ή η παράνομη χρήση τους αλλά και η μη δυνατότητα εξυπηρέτησης των ΑμεΑ από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τονίστηκε ότι η ύπαρξη μόνο ραμπών δεν είναι αρκετή, τη στιγμή που οι υπόλοιπες απαραίτητες υποδομές απουσιάζουν (π.χ. ξενοδοχεία της πόλης).

Σημαντική η ανάγκη ευαισθητοποίησης του κοινού μέσα από ενημερωτικές καμπάνιες.

Τα άτομα με ειδικές ανάγκες παύουν να λειτουργούν ως τέτοια όταν η κατάλληλη υποδομή τους εξασφαλίζει προσβασιμότητα οπουδήποτε επιθυμούν να κινηθούν.

Έθεσε την ίδια και την ομοσπονδία που εκπροσωπεί στη διάθεση των μελετητών, επισημαίνοντας ότι θα καταθέσει σχετικό υπόμνημα σε αυτό το πρώτο στάδιο της μελέτης.



Παύλος Χήτας (& Τσατσούλης Ιωάννης) - Μέλη της εθελοντικής ομάδας πολιτών Ιωαννίνων «Παγουρίστας»

Αφού έγινε συνοπτική παρουσίαση του σκοπού και του αντικειμένου της συγκεκριμένης ομάδας πολιτών, διατυπώθηκε η άποψη ότι το κέντρο της πόλης θα πρέπει να γκρεμιστεί και να ξαναφτιαχθεί από την αρχή προκειμένου να αποκτήσουν τα Ιωάννινα όλες αυτές τις ιδανικές συνθήκες στις οποίες στοχεύει η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ.



Ντίνα Μπακόλα - Δημοτική Σύμβουλος Δήμου Ιωαννιτών

Διατυπώθηκε ότι η παρουσία προβλημάτων είναι δεδομένη αλλά και αιτιολογημένη λόγω της ραγδαίας πληθυσμιακής αύξησης μετά την δεκαετία του 90 στην πόλη των Ιωαννίνων, η οποία συνδυάστηκε με την άναρχη δόμηση, χαρακτηριστικό των περισσότερων ελληνικών πόλεων. Το κέντρο της πόλης σαφώς και δεν μπορεί να γκρεμισθεί, μπορεί όμως να βελτιωθεί μέσα από την υλοποίηση προτάσεων του Σχεδίου. Τα ΣΒΑΚ, που αποτελούν ευρωπαϊκή πρωτοβουλία, έχουν αποδώσει σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις και έρχονται τώρα και στην Ελλάδα να επιλύσουν σειρά

προβλημάτων.

Συμπληρώθηκε η ως άνω τοποθέτηση με παρέμβαση του κ. Ριζομυλιώτη, ο οποίος επεσήμανε τα πλεονεκτήματα αυτών των σχεδίων που κατά βάση σχεδιάζουν με επίκεντρο τον άνθρωπο, στοχεύοντας σε ήπιες μορφές τρόπων μετακίνησης με μέτρα βελτίωσης και διαχείρισης του αστικού χώρου και όχι σε βαριές οδικές υποδομές.



Στέφανος Μουστακλής - Πρόεδρος Αστικού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων

Η παρέμβαση ξεκίνησε με την παράθεση στοιχείων που πιστοποιούν την ικανότητα του Αστικού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Ως τέτοια αναφέρθηκαν: Το 80% των οχημάτων του ΚΤΕΛ είναι προσβάσιμα από ΑμεΑ, τη στιγμή που βάσει νόμου θα ήταν αρκετό ένα 10%. Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας των οχημάτων αφορά αποκλειστικά στα χαρακτηριστικά των οχημάτων και όχι στον εξοπλισμό των στάσεων, που είναι αρμοδιότητα του Δήμου

Το εισιτήριο ανέρχεται στα 1,20€, ενώ η τιμολογιακή πολιτική δεν ορίζεται από την εταιρεία αλλά από το Υπουργείο Μεταφορών. Η μορφή του δικτύου είναι ακτινωτή (προς/ από το κέντρο της πόλης), με μέγιστη απόσταση διαδρομής τα 12 χλμ. και μέγιστη διάρκεια διαδρομής τα 20 λεπτά. Η οργάνωση των γραμμών με σκοπό να ελαχιστοποιούνται οι

μετεπιβιβάσεις, που ως γνωστόν αντιμετωπίζονται ως επιβάρυνση από το επιβατικό κοινό. Η ύπαρξη στόλου οχημάτων που αριθμεί περί τα 60 οχήματα

όλων των εναλλακτικών διαστάσεων, ανάλογα με τις απαιτήσεις που επιβάλλουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου. Η συνεχής ενημέρωση/ επιμόρφωση της εταιρείας βάσει

ευρωπαϊκών προτύπων αλλά και η εκπόνηση ειδικών μελετών

Η χρήση τηλεματικής.

Αναγνωρίστηκε από την άλλη η παρουσία προβλημάτων, όπως για παράδειγμα η παρακώλυση της κυκλοφορίας ιδιαίτερα από τα οχήματα μεγάλου μήκους (18 μέτρων) αλλά και στις στάσεις λόγω της απουσίας λεωφορειολωρίδων αποκλειστικής χρήσης.

Κάθε είδους πρόβλημα θα μπορούσε να λυθεί μέσα από στενή συνεργασία του ΚΤΕΛ με τον Δήμο αλλά και όλους τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς, με στόχο την εξεύρεση των βέλτιστων λύσεων αλλά και τον βέλτιστο σχεδιασμό για αύξηση του μεριδίου χρήσης των ΔΣ.

Στα παραπάνω ο κ. Ριζομυλιώτης συμπλήρωσε πως ένας από τους βασικούς πυλώνες του σχεδιασμού των ΣΒΑΚ είναι η ενίσχυση του ρόλου των ΔΣ με στόχο τη στροφή των μετακινουμένων στην

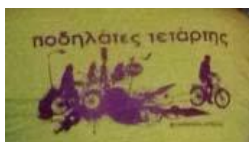
επιλογή αυτή.



Στέφανος Σιέντος - Πρόεδρος εκπαιδευτικών Α' Βάθμιας Εκπαίδευσης Ιωαννίνων

Τονίσθηκε η ύπαρξη προβλημάτων σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου της πόλης, όπως το τμήμα από Εγνατία Οδό έως την είσοδο της πόλης και οι οδοί Μεγάλου Αλεξάνδρου, Βηλαρά και Δωδώνης. Επιστημάνθηκε η ανάγκη δημιουργίας περιφερειακών χώρων στάθμευσης, σε θέσεις όπως το στρατόπεδο Βελισσαρίου, και στη συνέχεια η χρήση ΔΣ.

Τέλος, επιστημάνθηκε η εξαιρετικής σημασίας δράσεις της Α'βάθμια Εκπαίδευσης για εφαρμογή προγραμμάτων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και κυκλοφοριακής αγωγής, τα οποία πρέπει να επεκταθούν και στην Β'βάθμια Εκπαίδευση, ενώ γενικά θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην καλλιέργεια της παιδείας των δημοτών.



Κώστας Νούτσος - Δημότης, Μέλος ομάδας «Ποδηλάτες της Τετάρτης»

Από την πλευρά των μετακινουμένων με ποδήλατο, επιστημάνθηκαν τα διάφορα προβλήματα ασφάλειας που οι ποδηλατιστές αντιμετωπίζουν, η ανάγκη δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, η κατά το δυνατόν εξασφάλιση ποδηλατοδρόμου στην κεντρική νησίδα της οδού Δωδώνης και η βελτίωση της ποιότητας των οδοστρωμάτων κίνησης των ποδηλάτων. Επιπλέον, η συνδυασμένη μετακίνηση ΙΧ και ποδηλάτου μέσω των περιφερειακών χώρων στάθμευσης (π.χ. στρατόπεδο Βελισσαρίου), θα μπορούσε να αποτελέσει ένα μέσο ενίσχυσης της χρήσης του συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς.;

<https://www.facebook.com/groups/podilatestetartis/>



Τσατσούλης Ιωάννης & Παύλος Χήτας - Μέλη της εθελοντικής ομάδας πολιτών Ιωαννίνων «Παγουρίστας»

Μεταξύ άλλων, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στο κατά πόσο η υλοποίηση του Σχεδίου που θα προκύψει από την μελέτη θα μπορέσει να αποτελέσει και δέσμευση των όποιων μελλοντικών δημοτικών αρχών της πόλης (αλλαγή πολιτικών παρατάξεων).

Επί αυτού τοποθετήθηκε ο κος Ριζομυλιώτης ο οποίος εστίασε στην εμπειρία της αποδοχής του ΣΒΑΚ Λάρισας που ήταν ομόφωνη από το σύνολο των πολιτικών παρατάξεων (μοναδικό παράδειγμα στην Ελλάδα) και ως εκ τούτου αποτελεί κοινή απόφαση όλων. Παρόλα

αυτά επισήμανε ότι, καθώς η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ είναι μία δυναμική διαδικασία που μπορεί κατά την εξέλιξή της να αναμορφώνεται ως αποτέλεσμα συνεχούς διαδικασίας παρακολούθησης, η θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ δεν αποτελεί απόλυτη ανάγκη, μια και οι όποιες τροποποιήσεις θα τίθενται κάθε φορά σε ψήφιση από τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου, όποιο και εάν είναι αυτό.



Δρ. Μαρία Μορφουλάκη - Ερευνήτρια, Ινστιτούτο Μεταφορών, ΕΚΕΤΑ

Διευκρινίστηκε ότι η έγκριση του ΣΒΑΚ φεύγει από την αρμοδιότητα του Δημοτικού Συμβουλίου και πηγαίνει στην Περιφέρει. Ως εκ τούτου χρειάζεται αποδοχή και συμφωνία όλων των φορέων έτσι ώστε κανείς να μην μείνει έξω από τον προγραμματισμό.

Επιπλέον δόθηκε έμφαση στην πραγματοποίηση ειδικών ερευνών στα πλαίσια της μελέτης που θα δώσουν απαντήσεις σε πολλούς από τους προβληματισμούς - αντικείμενα διαφωνίας που διατυπώθηκαν νωρίτερα, όπως οι έρευνες ικανοποίησης των μετακινουμένων με ποδήλατα, πεζή και με ΔΣ, όπως και η ειδική έρευνα που αναγνωρίζει τις προθέσεις των μετακινουμένων να χρησιμοποιήσουν δημόσια μέσα μεταφοράς και υπό ποιες συνθήκες. Διατυπώθηκε η άποψη ότι οι μετακινούμενοι θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν ένα υψηλότερο εισιτήριο όταν η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι υψηλού επιπέδου, όπως συμβαίνει στο εξωτερικό.

Τέλος, τονίστηκε ότι εάν δεν υπάρξει τόλμη να υιοθετηθούν αλλαγές που κάνουν τη διαφορά δεν θα μπορέσουμε να πάμε ένα βήμα παρακάτω.

Στο τελευταίο υπερθεμάτισε ο κος Ριζομυλιώτης με ένα παράδειγμα υψηλού κόστους στάθμευσης παρά την οδό (αντικίνητρο χρήσης ΙΧ) έναντι ενός υψηλού επιπέδου συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών ακόμη και εάν η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλότερη της σημερινής.

Η συζήτηση επί του θέματος συνεχίστηκε μεταξύ διαφόρων παρευρισκομένων με παραδείγματα από διάφορες πόλεις του εξωτερικού συγκριτικά με την ελληνική πραγματικότητα.



Εκπρόσωπος Τεχνικού Επιμελητηρίου Ηπείρου

Μεταξύ άλλων ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε τόσο στην ανάγκη συμμετοχής όλων των φορέων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, όσο και στη διαδικασία εκπόνησής της, η οποία σε συνέχεια των ερευνών/ μετρήσεων/ αναλύσεων θα οδηγηθεί στη διατύπωση προτάσεων/ αποφάσεων για υλοποίηση μέτρων που θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των πολιτών. Το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει ήδη ενημερωθεί για την έναρξη της μελέτης, το περιεχόμενο και τους στόχους της και δεσμεύεται με τις όποιες δυνάμεις του να το παρακολουθήσει ουσιαστικά.

Η Αντιδήμαρχος Πρασίνου, Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιακών Θεμάτων κα Ελένη Βασιλείου, έκλεισε την εκδήλωση, κάνοντας επιγραμματικά τις ακόλουθες επισημάνσεις:

- Οι αλλαγές μόνο θετικά αποτελέσματα μπορούν να φέρουν - δεν πρέπει να τις φοβόμαστε
- Το ΣΒΑΚ θα φέρει αλλαγές στην καθημερινότητά μας, γεγονός που είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον
- Η πόλη μας χωρικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά έχουν κορεσθεί και έτσι είναι ανάγκη να περάσουμε σε άλλα μοντέλα ανάπτυξης
- Η διαδικασία της διαβούλευσης είναι εξαιρετικά σημαντική, καθώς μέσω αυτής μας δίνεται η δυνατότητα να διατυπώνουμε απόψεις/ προτάσεις και να αποφασίζουμε εμείς για εμάς και όχι κάποιοι άλλοι. Σαν λαός βέβαια δεν έχουμε εκπαιδευτεί σε τέτοιου είδους διαδικασίες, πρέπει όμως να θέσουμε το στοίχημα ώστε αυτό να αλλάξει και έτσι ως πολίτες να είμαστε αυτοί που θα συμμετέχουμε στον σχεδιασμό της πόλης μας.
- Η Δημοτική Αρχή υπόσχεται να καλλιεργήσει αυτή την προσπάθεια γιατί θέλει τους πολίτες δίπλα της στη λήψη αποφάσεων και δεσμεύεται να επικοινωνήσει τις εργασίες και τα αποτελέσματα της μελέτης ώστε στην επόμενη διαβούλευση να υπάρξει μεγαλύτερη συμμετοχή.