

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 16/2013
ΑΠΟΦΑΣΗ 72/2013**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 15^η Οκτωβρίου 2013, ημέρα Τρίτη και ώρα 13:00** στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αριστομένουσ 28, συνέρχεται στην 16η/2013 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 61989/11-10-2013 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση αυτή ο κ. Δημόπουλος Δημήτριος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη οι κ.κ. 1) Καραγιάννης Ανδρέας, 2) Μανδηλάρης Ιωάννης, 3) Ντίντα Παναγιώτα, 4) Ριζάς Χρίστος και 5) Χριστόπουλος Ιωάννης.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Βασιλόπουλος Παναγιώτης, 2) Μιχαλόπουλος Κων/νος και 3) Μωρακέας Σπυρίδων.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

.....
Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 5ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν: α) Αμφιδρόμηση Βασ. Γεωργίου από Αριστομένους μέχρι Φαρών και β) Αμφιδρόμηση Ακρίτα από Βασ. Γεωργίου μέχρι Βασ. Όλγας.

Με την υπ' αριθμ. πρωτ. 62102/14-10-2013 πρόσκληση του Προέδρου της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου έχει κληθεί προκειμένου να καταθέσει τις απόψεις του επί του θέματος αυτού το Τμήμα Τροχαία Καλαμάτας, το οποίο δεν ανταποκρίθηκε και δεν παραβρίσκεται στη συνεδρίαση εκπρόσωπος του.

Το με αριθμ. πρωτ. 62111/14-10-2013 σχετικό εισηγητικό σημείωμα του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας & Σήμανσης της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και το με αριθμ. πρωτ. 61490/9-10-2013 συνημμένο σε αυτό έγγραφο του ίδιου Τμήματος, τα οποία ήταν στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση, έχουν αναλυτικά ως εξής:

«ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΘΕΜΑ: Αμφιδρόμηση της Οδού Βασ. Γεωργίου και τμήματος της Οδού Ακρίτα.

Σε σχέση με το θέμα του τίτλου, σας αποστέλλουμε αντίγραφο του υπ' αρ. 61490/9-10-2013 εγγράφου με τις απόψεις μας, το οποίο είχε αποσταλεί και προς την Επιτροπή Διαβούλευσης

Συν/να: Το υπ' αρ. 61490/9-10-2013 έγγραφο.

Καλαμάτα 14 - 10 - 2013

**ΓΙΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ,
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΣΗΜΑΝΣΗΣ**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Τ.Υ.
ΒΑΣ. ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ**

ΘΕΜΑ: Αμφιδρόμηση της Οδού Βασ. Γεωργίου και τμήματος της Οδού Ακρίτα.

Στην Υπηρεσία έχει κατατεθεί πρόταση μελετητή για την αμφιδρόμηση της Οδού Βασ. Γεωργίου και τμήματος της Οδού Ακρίτα. Επί της πρότασης αυτής έγιναν παρατηρήσεις/ερωτήσεις και λήφθηκε το συνημμένο υπόμνημα.

Για να υλοποιηθεί η πρόταση του μελετητή είναι απαραίτητο:

- Να κλείσει η νησίδα στην Οδό Αριστοδήμου
- Να επεκταθεί η νησίδα της Βασ. Γεωργίου από την Ασκληπιού μέχρι τη Φαρών

- Να γίνουν εργασίες διαμόρφωσης των κρασπέδων
- Να τοποθετηθούν ιστοί σηματοδότησης στη νησίδα σε όποιες διασταυρώσεις είναι σηματοδοτούμενες
- Να τροποποιηθούν τα προγράμματα σηματοδότησης στις διασταυρώσεις Αριστομένους – Βασ. Γεωργίου, Φαρών – Βασ. Γεωργίου, Ακρίτα – Βασ. Γεωργίου, αλλά και σε όσες διασταυρώσεις υπάρχει συντονισμός με αυτές (π.χ. Φαρών – Βασ. Όλγας)
- Να αλλάξει η προτεραιότητα στις διασταυρώσεις Αριστομένους – Βασ. Όλγας και Ακρίτα – Βασ. Όλγας
- Να απαγορευτεί η στάθμευση στη νότια πλευρά της νησίδας της Βασ. Γεωργίου μεταξύ των οδών Αριστομένους και Φαρών
- Να απαγορευτεί η στάθμευση στη Οδό Ακρίτα μεταξύ των οδών Βασ. Γεωργίου και Βασ. Όλγας
- Να πεζοδρομηθεί ο ανατολικός κλάδος της οδού Ασκληπιού

Να σημειωθεί ότι η κυκλοφοριακή λειτουργία στο κέντρο της πόλης μέχρι σήμερα στηρίζεται στην οργάνωση δύο δακτυλίων: ενός αριστερόστροφου και ενός δεξιόστροφου, με σκοπό την αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας και την αποσυμφόρηση του κέντρου. Στην υπό έγκριση μελέτη γίνεται λόγος για αποσυμφόρηση του κέντρου και μελλοντική «ηπιοποίηση» της κυκλοφορίας Αριστομένους, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με την αμφιδρόμηση της Βασ. Γεωργίου, αφού ο μοναδικός τροφοδότης της θα είναι η Αριστομένους. Έτσι, μελλοντικά –αν η κυκλοφορία στην Αριστομένους ηπιοποιηθεί- η αμφιδρόμηση της Βασ. Γεωργίου, με τους όρους που τίθεται σήμερα, θα πρέπει να επανεξεταστεί και να καταργηθεί. Οι όποιες παρεμβάσεις έχουν προταθεί από την τελευταία μελέτη έχουν προσομοιωθεί με τη χρήση μαθηματικών προτύπων και έχουν γίνει εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις τους.

Με την πρόταση για την αμφιδρόμηση της Οδού Βασ. Γεωργίου και τμήματος της Οδού Ακρίτα «καταργούνται» οι δύο δακτύλιοι, αφού είναι απαραίτητη η αλλαγή των προτεραιοτήτων. Ακόμα, δεν έχει γίνει εκτίμηση/πρόβλεψη των επιπτώσεων που θα έχει στην κυκλοφορία η αλλαγή αυτή με χρήση μαθηματικού προτύπου. Η Οδός Βασ. Γεωργίου δεν είναι τοπικής σημασίας, αλλά αποτελεί σημαντικό άξονα στο κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης και μια αλλαγή στη λειτουργία της θα μετέβαλε (επιβάρυνε ή ελάφρυνε) σημαντικά την κυκλοφορία στην πόλη. Για μια παρέμβαση τέτοιου μεγέθους είναι απαραίτητη μια ευρύτερη μελέτη.

Συν/να: Υπόμνημα του μελετητή

Καλαμάτα 9 - 10 – 2013

**ΓΙΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ,
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΣΗΜΑΝΣΗΣ**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Τ.Υ.
ΒΑΣ. ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ»**

Το συνημμένο στο παραπάνω έγγραφο Υπόμνημα του μελετητή, που ήταν στο φάκελο του θέματος, έχει αναλυτικά ως εξής:



Αθήνα, 4 Οκτωβρίου 2013

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

επί των παρατηρήσεων της Δημόσιας Διαβούλευσης για το θέμα της αμφιδρόμησης ή μη της Οδού Βασ. Γεωργίου και του τμήματος της Οδού Ακρίτα.

Στο κείμενο που ακολουθεί, κάτω από κάθε ερώτημα που προέκυψε από τη Δημόσια Διαβούλευση υπάρχουν οι απαντήσεις ή/και παρατηρήσεις μας.

A) Σχετικά με την αμφιδρόμηση της Οδού Βασ. Γεωργίου

1. Πώς αποδεικνύεται ότι είναι απαραίτητη η αμφιδρόμηση; Παραδείγματος χάριν τί ποσοστό της κυκλοφορίας κάνει περιπορεία μέσω των Οδών Αριστομένους – Βασ. Όλγας – Ακρίτα – Βασ. Γεωργίου; Αν ναι, ποιο είναι αυτό το ποσοστό? Ποια είναι (σε ποσοστό) η προέλευση των οχημάτων που στρέφουν δεξιά στη Βασ. Γεωργίου από την Ακρίτα; Αξίζει να αλλάξει η κυκλοφοριακή οργάνωση στο κέντρο της πόλης για μια τέτοια ζήτηση; Θα ανακουφιστεί σημαντικά η Βασ. Όλγας ή μιλάμε για μία μικρή ελάφρυνση; Μήπως η αμφιδρόμηση οδηγήσει σε αύξηση του φόρτου της Αριστομένους και στους χρόνους διαδρομής της αστικής συγκοινωνίας;
 - a. Τίποτα δεν είναι «απαραίτητο» στις κυκλοφοριακές λύσεις, απλά κάθε φορά γίνεται προσπάθεια για μια καλύτερη ροή, λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης και τους στόχους που τίθενται
 - b. Στοιχεία που να μας επιτρέπουν να υπολογίσουμε ποσοστά δεν έχουμε, αλλά από τις μετρήσεις που έγιναν, τόσο τον Φεβρουάριο όσο τον Ιούλιο, προκύπτει ότι στην τροχιά Αριστομένους – Βασ.Όλγας – Ακρίτα – Βασ.Γεωργίου είχαμε κατά την πρωινή μέτρηση περισσότερα από 50 οχήματα την ώρα και την μεσημεριανή περισσότερα από 150 οχήματα την ώρα
 - c. Τα οχήματα που στρίβουν από την Ακρίτα δεξιά στη Βασ.Γεωργίου προέρχονται σε μεγάλο ποσοστό από την οδό Βασ.Όλγας
 - d. Με την αμφιδρόμηση της Βασ.Γεωργίου η οδός αυτή θα αναλάβει μεγαλύτερους φόρτους, τους οποίους με τη διαμόρφωση κρασπέδων που προτείνεται θα τους εξυπηρετήσει ικανοποιητικά και η Βασ.Όλγας, που οι χρήσεις της παραπέμπουν περισσότερο σε κατοικία, θα ανακουφιστεί σημαντικά
 - e. Η αμφιδρόμηση δεν θα επιβαρύνει την Αριστομένους αν δεν κλείσει με νησίδα η κάθετη στην Βασ.Γεωργίου ροή της Αριστοδήμου (βλέπε επόμενη ερώτηση)
 - f. Όσον αφορά τους χρόνους διαδρομής της Αστικής Συγκοινωνίας η αμφιδρόμηση ελάχιστα θα τους επηρεάσει. Αυτό που πρέπει να γίνει για τη βελτίωση του

κυκλοφοριακού είναι το να ενισχυθεί η κίνηση με την αστική συγκοινωνία με μέτρα που ήδη σε άλλες πόλεις έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται

2. Τί επιπτώσεις έχει η αμφιδρόμηση στην Οδό Αριστοδήμου; Το κλείσιμο της νησίδας δε θα «φορτώσει» περαιτέρω τον φωτεινό σηματοδότη στη διασταύρωση με την Αριστομένους; Σε περίπτωση που επιλεγεί η λύση εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης στη διασταύρωση της Αριστοδήμου, πώς μπορεί να λειτουργήσει ο συντονισμός των σηματοδοτών και τί μήκος ουρών θα δημιουργηθεί στην Αριστοδήμου κατά τις ώρες αιχμής;
 - a. Προκειμένου η ροή στην Βασ.Γεωργίου να είναι καλή, πρέπει η κάθετη ροή της Αριστοδήμου, είτε να αποκλειστεί, είτε να ρυθμιστεί έτσι ώστε να υπάρχει όταν δεν θα γίνεται στροφή αριστερά από την Αριστομένους στη Βασ.Γεωργίου (δηλαδή όταν στην Αριστομένους κλείνει η στροφή αριστερά και γίνει πράσινο για τους πεζούς, την ίδια ώρα θα περνάνε οχήματα από την Αριστοδήμου κάθετα στη Βασ.Γεωργίου)
 - b. Οι οδοί Αριστομένους και Αριστοδήμου εξυπηρετούν μια παράλληλη ροή οχημάτων και είναι φυσικό το κλείσιμο της Αριστοδήμου με νησίδα να φορτίσει την Αριστομένους ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής (βέβαια αυτό μπορεί να επιδράσει στη συμπεριφορά των οδηγών ώστε πολλοί από αυτούς να αποφύγουν τη διέλευση από το κέντρο με ευεργετικά αποτελέσματα, αλλά δεν είναι δυνατό να προβλέψουμε το τι ακριβώς θα γίνει)
 - c. Επειδή οι δύο οδοί είναι πολύ κοντά μπορεί η σηματοδότηση των δύο κόμβων να γίνει με ενιαίο πρόγραμμα και απόλυτο συντονισμό
 - d. Δεν έχουμε στοιχεία για να υπολογίσουμε το μήκος των ουρών που θα δημιουργηθούν στην Αριστοδήμου, επαναλαμβάνουμε όμως ότι αυτές οι ουρές θα αποτελέσουν ένα αντικίνητρο για τη διαμπερή διέλευση του κέντρου
3. Τί επιπτώσεις έχει η αμφιδρόμηση στην Οδό Ασκληπιού; Αν η Ασκληπιού οδηγεί υποχρεωτικά δεξιά στη Βασ. Γεωργίου, γιατί αφήνουμε την αριστερή στροφή από την Βασ. Όλγας στη Φαρών; Σε περίπτωση που κοπεί η αριστερή στροφή από την Βασ. Όλγας στη Φαρών, πώς θα προσεγγίζουν το κέντρο οι κινούμενοι επί της Κανάρη;
 - a. Η αριστερή στροφή από την Ασκληπιού στη Βασ.Γεωργίου καταργείται γιατί δεν υπάρχει σηματοδότηση, ενώ στη Φαρών υπάρχει
 - b. Δεν υπάρχει πρόταση για απαγόρευση αριστερής στροφής από τη Βασ.Όλγας στη Φαρών
4. Με δεδομένη την αμφιδρόμηση, είναι σκόπιμη η αλλαγή της προτεραιότητας στη διασταύρωση Αριστομένους και Βασ. Όλγας; Θα μειωθεί σημαντικά ο φόρτος της Αριστομένους σε σχέση με της Βασ. Όλγας;
 - a. Η σκοπιμότητα αλλαγής της προτεραιότητας στη διασταύρωση Αριστομένους και Βασ.Όλγας, πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με τη συνολική κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης

- b. Με την αμφιδρόμηση της Βασ.Γεωργίου θα μειωθεί κατά πολύ ο φόρτος της Βασ.Όλγας

B) Σχετικά με την αμφιδρόμηση του τμήματος της Οδού Ακρίτα από την Βασ. Γεωργίου έως την Βασ. Όλγας

5. Πώς αποδεικνύεται ότι είναι απαραίτητη η αμφιδρόμηση; Τι ποσοστό της κυκλοφορίας είναι αυτό που θα μπορούσε να στρίψει αριστερά στην Ακρίτα και σήμερα φτάνει μέχρι τη Φαρών;
- a. Επαναλαμβάνουμε ότι τίποτα δεν είναι «απαραίτητο» στις κυκλοφοριακές λύσεις, απλά κάθε φορά γίνεται προσπάθεια για μια καλύτερη ροή, λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης και τους στόχους που τίθενται
- b. Από τις μετρήσεις που έγιναν, τόσο τον Φεβρουάριο όσο τον Ιούλιο, προκύπτει ότι οι ροές των οχημάτων από Βασ.Όλγας στη Βασ.Γεωργίου είναι οι παρακάτω:

αα	Ροές οχημάτων	Τρίτη 12/2/13		Τρίτη 23/7/13	
		πρωί	μεσημέρι	πρωί	μεσημέρι
α	Προς Αθήνα: Βασ.Όλγας -> Φαρών -> Βασ.Γεωργίου	8	14	14	16
β	Προς Αθήνα: Βασ.Όλγας -> Ακρίτα -> Βασ.Γεωργίου	59	160	56	152

6. Αυτή τη στιγμή η Ακρίτα λειτουργεί με δύο λωρίδες κυκλοφορίας στην άνοδο και παρά ταύτα υπάρχουν χρονικές περίοδοι που οι ουρές εκτείνονται και στο προηγούμενο οικοδομικό τετράγωνο. Στην πρόταση φαίνεται μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Πώς θα εξυπηρετηθεί η ήδη υπάρχουσα κυκλοφορία;
- a. Με την προτεινόμενη απαγόρευση της στροφής από την Βασ.Όλγας αριστερά στην Ακρίτα, μειώνονται κατά πολύ τα οχήματα που θα διέρχονται από αυτό το τμήμα της Ακρίτα
- b. Εξάλλου, όπως σημειώνουμε στην έκθεσή μας, έχει αποδειχθεί ότι μια «προστατευμένη» από κράσπεδα ή/και κορίνες λωρίδα κυκλοφορίας, έχει καλύτερη ροή από δύο λωρίδες χωρίς εμπόδια, οπότε η συχνή στάση ή/και στάθμευση παρά το κράσπεδο δημιουργεί τυρβώδη (μη ευθύγραμμη) ροή μειώνοντας την ταχύτητα και τον αριθμό των διερχόμενων οχημάτων.
7. Είναι ή όχι απαραίτητη η αλλαγή της προτεραιότητας στη διασταύρωση Ακρίτα και Βασ. Όλγας; Σε συνδυασμό με την ερώτηση 1 για τη Βασ. Γεωργίου (ως προς την ανακούφιση της Βασ. Όλγας), είναι αποδεκτές οι ουρές που θα δημιουργηθούν στην Βασ. Όλγας αν δεν έχει προτεραιότητα;

- a. Επαναλαμβάνουμε ότι με την αμφιδρόμηση της Βασ.Γεωργίου, η Βασ.Όλγας θα ανακουφιστεί σημαντικά, οπότε δεν αναμένονται αυξημένες ουρές και άρα δεν χρειάζεται να έχει προτεραιότητα
- β. Τέλος, επισημαίνεται ότι δε θα πρέπει να υπάρχει στάθμευση στις αποστάσεις που ορίζονται από τον Κ.Ο.Κ. για τις διασταυρώσεις και τους φωτεινούς σηματοδότες.
- a. Συμφωνούμε απόλυτα και βλέποντας ότι σήμερα η στάθμευση στις διασταυρώσεις γίνεται εντελώς άναρχα, χωρίς να τηρούνται οι διατάξεις του Κ.Ο.Κ. με αποτέλεσμα τη μειωμένη κυκλοφοριακή ικανότητα των διασταυρώσεων, κυρίως για τις στροφές των οχημάτων, προτείνουμε περιορισμό αυτής της παρατυπίας διαμορφώνοντας κατάλληλα τα κράσπεδα.

Στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση ήταν επίσης και το με αριθμ. πρωτ. 62119/14-10-2013 σχετικό έγγραφο του Αντιδημάρχου κ. Ριζά Χρίστου, το οποίο έχει αναλυτικά ως εξής:

Τροποποιημένη εισήγηση μετά και από την διαβούλευση περί αμφιδρομήσεων οδών πόλεως Καλαμάτας

Η πρόταση για αμφιδρόμηση της οδού Βασ. Γεωργίου στο τμήμα από Αριστομένους μέχρι Φαρών και της Ακρίτα από Βασ. Γεωργίου έως Βασ. Όλγας προτείνεται για μία σειρά από λόγους που θα αναφέρω παρακάτω.

α. Με την ολοκλήρωση της Βασ. Γεωργίου από την οδό Φαρών προς Ανατολάς παραμένει ημιτελής η προσπάθεια άμεσης αποσυμφόρησης της κεντρικής ζώνης της πόλεως προς μεγάλες περιαστικές περιοχές όπως Φυτειά, Γιαννιτσάνικα, Βέργα και Μάνη. Κρίναμε ότι ένας στρατηγικός και αναπτυξιακός δρόμος όπως η Βασ. Γεωργίου παρέμενε ανεκμετάλειτος και απαξιωμένος.

β. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου Βασ. Γεωργίου είναι επαρκή να δεχθούν τους κυκλοφοριακούς φόρτους, μετά την ολοκλήρωση της περιμετρικής οδού Καλαμάτας, προς Ανατολάς.

Επί προσθέτως και οι χρήσεις γης στην περιοχή της Βασ. Γεωργίου είναι πλέον κατάλληλες απ' ό,τι στην Βασ. Όλγας.

γ. Το εγχείρημα φαίνεται ότι έχει συμμάχους επαγγελματικούς φορείς που συμπορεύονται καθημερινά με το κυκλοφοριακό όπως το σύλλογο των ΤΑΧΙ (υπάρχει σχετ. αίτημα), το σύλλογο των Δ.Χ. φορτηγών αυτοκινήτων των αστικών λεωφορείων καθώς και την κοινότητα Καλαμάτας κ.λ.π.

Ετσι η Δημοτική Αρχή αποφάσισε να ζητήσει την συνδρομή με το μελετητικό γραφείο εξωτερικού συνεργάτη που συνεργαζόμαστε το οποίο έχει την τεχνογνωσία για σχετικά θέματα.

Το μελετητικό γραφείο από στοιχεία μετρήσεων, προέλευσης προορισμού οχημάτων στην περιοχή μελέτης που έγιναν την 12-2-13 και 23-7-13 λαμβάνοντας υπ όψιν τα κυκλοφοριακά δεδομένα την αλλαγή κατεύθυνσης της οδού Βαλαωρίτου προς Ανατολάς και αμέσως προς την οδό Αναγνωσταρά τα γεωμετρικά στοιχεία της Βασ. Γεωργίου αλλά και του τμήματος της οδού Ακρίτα από Βασ. Γεωργίου έως Βασ. Όλγας, και την εντολή διερεύνησης του θέματος από την Δημοτική Αρχή εκπόνησε την πρόταση των αλλαγών που προανέφερα.

Η μελέτη, λοιπόν μέσα από τις μετρήσεις καθόρισε την μεθοδολογία για τις κινήσεις των οχημάτων, τις αξιολόγησε και ως συμπέρασμα καταλήγει στην δυνατότητα αμφιδρόμησης της οδού Βασ. Γεωργίου από Αριστομένους μέχρι Φαρών με κατάλληλη διαμόρφωση κρασπέδων, σημάνσεων, αλλαγής κατεύθυνσης καθέτων παράδρομων κ.λ.π.

1. Η πρόταση – μελέτη προτείνει την οδό Αριστοδήμου να συνεχίζει νοτιότερα τέμνοντας την οδό Βασ. Γεωργίου με ενδεχόμενη τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη.

Θεωρούμε όμως ότι η παρουσία Φ.Σ. στα 60μ. περίπου από του Φ.Σ. της οδού Αριστομένους θα περιπλέξει την κίνηση και προτείνεται το κλείσιμο της νησίδας.

Μετά την Δημόσια διαβούλευση και λαμβάνοντας υπ όψιν τις προτάσεις των φορέων προτείνουμε το κλείσιμο της νησίδας Β, Γεωργίου.

Ετσι τα οχήματα από την οδό Αριστοδήμου θα ακολουθούν το ρεύμα προς Αριστομένους και θα κατευθύνονται αριστερά μέσα από του Φ.Σ. προς την οδό Βασ. Όλγας.

2. Οδός Ασκληπιού

Προτείνεται η αλλαγή κατεύθυνσης προς τα Δυτικά (προς Φαρών) κλείνοντας την νησίδα επί της Βασ. Γεωργίου. Επί προσθέτως δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης στα Δυτικά της Ασκληπιού μόνον.

3. Βασ. Όλγας

Η οδός Βασ. Όλγας μέσα από την πρόταση – μελέτη οδηγεί την κυκλοφορία τόσο προς Βασ. Γεωργίου από το μικρό τμήμα της Φαρών όσο και από την οδό Ακρίτα. Επί της οδού Βασ. Όλγας τοποθετείται ΣΤΟΠ με την συνάντηση με Ακρίτα δίνοντας δηλαδή προτεραιότητα στην τελευταία.

Στην Δημόσια διαβούλευση θα πρέπει να γίνει γνωμοδότηση στο κατά πόσον πρέπει η Βασ. Όλγας να ανεβαίνει στο μικρό τμήμα της Φαρών ή να συνεχίζει προς Βασ. Όλγας και Ακρίτα προς Βασ. Γεωργίου ή βόρεια αυτής.

Υπάρχει σκεπτικισμός, στην κυκλοφοριακή υπερφόρτωση του κόμβου Φαρών – Βασ. Γεωργίου.

4. Κατά μήκος της Βασ. Γεωργίου από Αριστομένους μέχρι Α. Σκιά καταργούνται οι θέσεις ΜΟΤΟ και αντικαθίστανται με ΙΧ αυτοκίνητα.

Επίσης καταργούνται οι θέσεις στάθμευσης στο Βορειο τμήμα της Β.Γεωργίου για ομαλότερη ροή αφού υπάρχει παλαιότερη απόφαση του Δ. Συμβουλίου για τοπαθέτηση πλαστικών κώνων στο τμήμα από Α.Σκιά έως την οδό Αριστομένους.

5. Οδός Κανάρη

Η Οδός Κανάρη από από την Βασ. Όλγας μέχρι την Β. Γεωργίου ίσως θα πρέπει στην Διαβούλευση να σχολιαστεί αν παραμένει κάθοδος ή πρέπει να αλλάξει κατεύθυνση προς την Β. Γεωργίου.

Μετά την Δημόσια διαβούλευση και λαμβάνοντας υπ όψιν τις προτάσεις των φορέων προτείνουμε την ανάπλαση σε πεζόδρομο της οδού Κανάρη η οποία θα καταλήγει στην οδό Β. Όλγας,

Θεωρείται ότι με τις προτάσεις του πακέτου των 2 αμφιδρομήσεων θα υπάρξει αποσυμφόρηση του κέντρου και προτείνεται η τάση απομάκρυνσης από αυτό δια μέσω του περιφερειακών δρόμων Βασ. Όλγας – Ακρίτα – Βασ. Γεωργίου.



Εισηγούμενος το θέμα ο Αντιδήμαρχος κ. Ριζάς Χρήστος λέει τα εξής:

ΡΙΖΑΣ: Αμφιδρόμηση της οδού Βασ. Γεωργίου στο τμήμα από την οδό Αριστομένους μέχρι την οδό Φαρών και ένα τμηματάκι από την οδό Βασ. Γεωργίου μέχρι την οδό Βασ. Όλγας στο τμήμα αυτό της Ακρίτα, άρα είναι δύο αμφιδρομήσεις.

Οι αμφιδρομήσεις αυτές έχουν αναγγελθεί εδώ και πολύ καιρό για να μπορέσουν να υπάρξουν οι πρώτες ζυμώσεις, οι πρώτοι σκεπτικισμοί γύρω από το θέμα. Είχαμε προχτές μία συνάντηση στη δημόσια διαβούλευση, όπως ορίζεται από το νόμο, προσαρμόστηκε η εισήγηση την οποία έχω φέρει με βάση απόψεις που κατετέθησαν από φορείς στο συγκεκριμένο θέμα και η τροποποιημένη εισήγηση μετά από τη δημόσια διαβούλευση αναφέρει ότι η οδό Βασ. Γεωργίου σαν αμφιδρόμηση θα ξεκινάει με την κατάλληλη προσαρμογή των νησίδων εκεί μπροστά στου "Καλικούνη", θα κλείνεται η οδός Αριστοδήμου για λόγους ασφάλειας, έτσι κατεδείχθη μέσα από τη δημόσια διαβούλευση, δεν θα υπάρξει φανάρι που υπάρχει σήμερα στη μελέτη, και ακολούθως θα συνεχίσει η νησίδα κατά μήκος της οδού Ασκληπιού μέχρι περίπου την οδό Φαρών όπου θα υπάρξει και ένα φανάρι για να μπορούν τα αυτοκίνητα να περνάνε απέναντι.

Ο σκεπτικισμός και ο στόχος είναι ότι ένας δρόμος αναπτυξιακός, όπως είναι η Βασ. Γεωργίου, για τον οποίον δαπανήθηκαν και 11 με 12 εκατομμύρια ευρώ όπως ξέρετε, θεωρούμε ότι θα πρέπει κάποιος να μπορεί να περνάει εύκολα, να μπορεί εύκολα να διασχίζει κάποιος την πόλη και να περνάει διαμπερώς από εκεί και να μην είναι πάρκινγκ αυτοκινήτων.

Η Δημοτική Αρχή απευθύνθηκε σε μελετητικό γραφείο με το οποίο συνεργαζόμαστε για άλλα θέματα και χωρίς χρήματα μας έχει συντάξει μία μελέτη, γιατί έχει και την τεχνογνωσία αλλά και τις μετρήσεις τις οποίες έκανε έχει και ανθρώπους. Συνέθεσε λοιπόν μία πρόταση, μία μελέτη επάνω στην οποία βασισθήκαμε. Όμως αυτή τη μελέτη όπως προανέφερα τη συζητήσαμε μέσα από τη διαβούλευση και κάνουμε και κάποιες αλλαγές.

Άρα λοιπόν κλείνει η οδός Αριστοδήμου, προχωράμε ευθεία, φτάνουμε λοιπόν μέχρι την οδό Φαρών, ωστόσο η οδός Ασκληπιού, η οποία σήμερα έρχονταν τα αυτοκίνητα από τη Βασ. Όλγας δεν θα μπορεί να περνάει αριστερά γιατί και εκεί τη νησίδα την έχουμε κλείσει, θα πηγαίνει δεξιά δηλαδή και θα βγαίνει έξω από την πόλη.

Επίσης μέσα από τη διαβούλευση καταδείχτηκε το γεγονός ότι αυτό το τμημάκι μεταξύ Βασ. Γεωργίου και Κανάρη να προχωρήσουμε μελλοντικά σε ανάπλαση. Είχα κάνει μία εισήγηση να αλλάξει η φορά και να έρχονται από το νότο προς τα πάνω μέχρι τη Βασ. Γεωργίου, όμως μέσα από τη διαβούλευση και μετά από συζήτηση κατεδείχθη ότι θα πρέπει και αυτό το τμήμα, το στενό αυτό τμήμα, και είναι και πολυπληθής ο κόσμος που κατοικεί εκεί, να γίνει στο μέλλον μία αναπλασούλα, ένας πεζόδρομος εν πάση περιπτώσει.

Ακολουθώντας σε ότι αφορά το τμήμα από την οδό Βασ. Γεωργίου μέχρι την οδό Βασ. Όλγας, στο τέρμα στην Ακρίτα, προτείνουμε να χρησιμοποιηθεί η υπάρχουσα υποδομή, τα υπάρχοντα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου και να μπορεί κάποιος να στρίβει και από τη Βέργα να πηγαίνει προς το μέτωπο της παραλίας και να μην έρχεται προς το κέντρο αλλά και από το κέντρο να στρίβει δεξιά και να πηγαίνει προς την παραλία.

Τώρα, είμαι στη διάθεσή σας να συζητήσουμε σε ότι έχετε να με ρωτήσετε και μετά να τοποθετηθείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ερωτήσεις έχουμε κ. Χριστόπουλε;

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, τοποθέτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τοποθέτηση.

Υπάρχει κάποια ερώτηση; Όχι.

Τοποθέτηση ο κ. Χριστόπουλος.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ δεν αμφισβητώ τις προθέσεις του αρμόδιου Αντιδημάρχου και της Δημοτικής Αρχής, ότι οι όποιες κυκλοφοριακές αλλαγές έχουν σκοπό τη διευκόλυνση των πολιτών, αλλά θα επικαλεστώ δύο στοιχεία.

Το ένα στοιχείο, αν πάτε στο κέντρο της πόλης μας 7 με 9 και υπάρχει μία ψιχάλα θα κάνετε τουλάχιστον τρία τέταρτα για να το διασχίσετε. Το δεύτερο στοιχείο, και επικαλούμαι και τη μαρτυρία των δημοσιογράφων, ότι καθημερινά στις διασταυρώσεις της Καλαμάτας γίνονται τροχαία ατυχήματα. Κοιτάξετε καθημερινά, επικαλούμαι τους δημοσιογράφους γιατί άμα μπείτε στα social media ή στις εφημερίδες στους διαδικτυακούς τόπους θα δείτε ότι κάθε μέρα υπάρχει ένα τρακάρισμα, κάθε μέρα, κάθε μέρα.

Μήπως είναι αυτό αποτέλεσμα του κυκλοφοριακού της πόλης μας; Μήπως οι όποιες παρεμβάσεις είναι αποσπασματικές; Και βλέπω εγώ ακόμη και η εισήγηση λέει: *“Η οδός Βασ. Γεωργίου δεν είναι τοπικής σημασίας αλλά αποτελεί σημαντικό άξονα στο κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης και μια αλλαγή στη λειτουργία της θα μετέβαλε (επιβάρυνε ή ελάφρυνε) σημαντικά την κυκλοφορία στην πόλη. Για μια τέτοια παρέμβαση τέτοιου μεγέθους είναι απαραίτητη μια ευρύτερη μελέτη”*.

Ακόμη και ο προϊστάμενος ο κ. Τζαμουράνης, ποιος το υπογράφει εδώ, αν το υπογράφει, λέει τέλος πάντων δεν μπορούμε να κάνουμε μικρές παρεμβάσεις γιατί μπορεί να είναι αναποτελεσματικές βάζοντας κάποιους επιστημονικούς όρους όπως μπαίνει μέσα το ζήτημα της “ηλιοποίησης” της κυκλοφορίας κλπ. Το ίδιο λέει και πιο πάνω για την κυκλοφορία στην Αριστομένους και την αμφιδρόμηση της Βασ. Γεωργίου.

Μήπως αυτά τα μέτρα είναι αποσπασματικά και στο τέλος είναι και αδιέξοδα; Θα πρέπει να δούμε την επικαιροποίηση της παλαιότερης μελέτης και να δούμε ένα σχεδιασμό έτσι ώστε και τα ατυχήματα να αποφεύγουμε αλλά και το κέντρο της πόλης να μην καταντήσει κόλαση σε συνάρτηση ...Γιατί άκουσα και το Δήμαρχο ευκαιριακά

στην τηλεόραση να λέει "Θα αναγκάσουμε το ΚΤΕΛ να μετακομίσει τα λεωφορεία που έχει εκεί..." Βλέπω ότι περισσότερο υπάρχουν απειλές και τέλος πάντων και μικρές αποσπασματικές παρεμβάσεις, την Αρτέμιδος τη βλέπουμε έτσι, τη Φαρών τη βλέπουμε έτσι, τη Βασ. Γεωργίου τώρα έτσι, μήπως χρειάζεται μία συνολική αντιμετώπιση με τη ολοκλήρωση του έργου της περιμετρικής και όχι τέτοια αποσπασματικά μέτρα που γίνονται μετά έργα. Φανταστείτε στην Αριστομένους, την πεζοδρόμηση της Αριστομένους, άμα δείτε τη μελέτη την αρχική, το ξέρετε πολύ καλά είστε οι τεχνικοί και αρμόδιοι, ότι ήτανε για μικρό πεζοδρόμιο και ήπιας κυκλοφορίας δρόμος, ξαφνικά έγινε πεζόδρομος. Μελέτησε κανένας όλος αυτός ο φόρτος των αυτοκινήτων που θα περνούσε μπροστά από το Δημαρχείο στον πεζόδρομο το σημερινό, που διοχετεύεται τώρα; Έγινε το έργο γιατί ξαφνικά είπαμε ότι τελικά είναι καλύτερα να γίνει πεζόδρομος μπροστά η Αριστομένους στο βόρειο τμήμα της, αλλά ενώ στη μελέτη προβλεπόταν ότι θα είναι ήπιας κυκλοφορίας δρόμος και θα περνούσαν αυτοκίνητα ή και λεωφορεία, ξαφνικά αυτά έφυγαν, έγινε πεζόδρομος. Που διοχετεύονται αυτά τα αυτοκίνητα; Έγινε μία μελέτη πριν κάνουμε αυτό το έργο πεζόδρομο;

Πιστεύω λοιπόν ότι η Δημοτική Αρχή εκεί το βλέπει πολύ επιδερμικά. Δεν ξέρω πως το αντιμετωπίζετε, εγώ δεν είμαι σας είπα ειδικός και δεν θέλω να έχω επί παντός επί στητού το λόγο αλλά αυτός που ζούνε οι συμπολίτες μας καθημερινά και εσείς αν έχετε μικρά παιδιά και τυχαίνει να πάτε 7 η ώρα στα φροντιστήρια στο κέντρο και αν είναι ταυτόχρονα και τα μαγαζιά, είναι μια κόλαση το κέντρο. Ας ψιχαλίσει λίγο και θα το δείτε, εγώ επειδή τυχαίνει να έχω μικρό παιδί και το πηγαίνω καθημερινά στο κέντρο της πόλης, αγανακτάς.

Και το δεύτερο έχει να κάνει με τα ατυχήματα που πολλαπλασιάζονται με γεωμετρική πρόοδο, μέσα στο κέντρο καθημερινά, ευτυχώς που δεν είναι θανατηφόρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να απαντήσει ο κ. Ριζάς.

ΡΙΖΑΣ: Εγώ πρέπει να απαντήσω γιατί, πρώτα απ' όλα, όπως την εισήγηση – πρόταση μελέτη την έχει κάνει ένα αναγνωρισμένο Γραφείο Συγκοινωνιολόγου, ο οποίος, όπως προανέφερα, έχει και την τεχνογνωσία έχει και τις δυνατότητες να τα βάλει μέσα στο λογισμικό του και να μας δώσει τη συγκεκριμένη μελέτη. Έχουνε γίνει μετρήσεις και αναφέρονται ...

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Συγγνώμη, συγγνώμη, έχουμε συγκοινωνιολόγο, δεν έχουμε; Βλέπω ότι η συγκοινωνιολόγος εδώ που υπογράφει, τέλος πάντων ο κ. Τζαμουράνης, ότι είναι αντίθετοι ουσιαστικά.

ΡΙΖΑΣ: Ναι. Λοιπόν, να ολοκληρώσω, να ολοκληρώσω.

Άρα λοιπόν αυτή η μελέτη δεν είναι ότι δεν έχει επεξεργαστεί, έχει επεξεργαστεί έχουμε κάνει μετρήσεις, δύο φορές έχει κατέβει κάτω το συνεργείο του και έχει μετρήσει, τα έβαλε στο λογισμικό του και αποφάνθηκε ότι μπορεί να γίνει το συγκεκριμένο εγχείρημα.

Δεύτερον, σε ότι αφορά τα ατυχήματα τα οποία γίνονται δεν γίνονται με την υπάρχουσα πρόταση μελέτη, γίνονται με το υφιστάμενο κυκλοφοριακό που υπάρχει σήμερα στην Καλαμάτα.

Και τρίτον ...

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν λέω για το συγκεκριμένο ...

ΡΙΖΑΣ: Και τρίτον, ίσως δεν καταλάβατε και πρέπει να το συζητήσουμε, το έχει πει ο Δήμαρχος και εγώ συμφωνώ, ότι πλέον τα κυκλοφοριακά δεδομένα της πόλης αλλάζουν με την είσοδο των οχημάτων από το βόρειο τμήμα της πόλης και θεωρώ λοιπόν ότι αυτός ο δρόμος ουσιαστικά θα είναι ένας δρόμος όχι για εμάς τους Καλαματιανούς θα είναι ένα δρόμος για κάποιον άνθρωπο τουρίστα, ξένο, που θέλει να έρθει από το βορά και να πάει προς τη Μάνη ή να πάει προς το παραλιακό μέτωπο.

Νομίζω λοιπόν ότι είναι ώρα, και αυτό δεν είναι είδηση έχει ξανά αναφερθεί, να ξανακοιτάξουμε το κυκλοφοριακό και να είστε βέβαιοι ότι η Δημοτική Αρχή θα το κοιτάξει από τη στιγμή που έχουμε τα πλήρη στοιχεία των οχημάτων τα οποία κινούνται από τον περιμετρικό προς την πόλη της Καλαμάτας. Θα ρθούμε λοιπόν σε μία επικαιροποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης η οποία υπάρχει τώρα. Όμως κανένας δεν μας αφαιρεί το δικαίωμα σαν Δημοτική Αρχή να προχωρήσουμε σε επίπεδο τοπικό μία επικαιροποίηση μία αναθεώρηση της υπάρχουσας κυκλοφοριακής μελέτης. Η κυκλοφοριακή μελέτη κύριοι συνάδελφοι είναι ένα μόρφωμα το οποίο μεταβάλλεται στο χρόνο και μεταβάλλεται με βάση τα οχήματα τα οποία υπάρχουν. Δεν μπορεί μία μελέτη του 1985 '87 του Ζέκκου να ισχύει σήμερα, έχουν αλλάξει τα κυκλοφοριακά δεδομένα.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Για επικαιροποίηση είπα και εγώ. Επικαιροποίηση ...

ΡΙΖΑΣ: Θα γίνει όταν θα έχουμε τα πλήρη στοιχεία όμως αυτή τη στιγμή είναι πάγιο αίτημα των κατοίκων της περιοχής με ασφάλεια να διέρχονται μέσα από το συγκεκριμένο δρόμο. Εμείς θα κάνουμε ότι είναι δυνατόν ικανοποιήσουμε το κοινό αίσθημα, το κοινό λαϊκό αίσθημα και όχι τις συντεχνίες που αναφέρατε νωρίτερα που θέλουνε να έχουμε μόνιμα πάρκινγκ τους δρόμους τους οποίους ... Εμείς είμαστε με το λαϊκό κοινό αίσθημα. Ο κοσμάκης θέλει ο δρόμος αυτός να ανοίξει. ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Ριζά κατανοητό. Ευχαριστούμε πολύ.
Ψηφοφορία.

Ο κ. Χριστόπουλος;

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Λευκό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η πλειοψηφία; Υπέρ.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη τα προαναφερόμενα, μειοψηφούντος του κ. Χριστόπουλου ο οποίος δηλώνει ΛΕΥΚΗ ψήφο, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Η Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη λήψη απόφασης:

A. Αμφιδρόμησης της οδού Βασ. Γεωργίου από την οδό Αριστομένους μέχρι την οδό Φαρών

B. Αμφιδρόμησης της οδού Ακρίτα από την οδό Βασ. Γεωργίου μέχρι την οδό Βασ. Όλγας

και των λοιπών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που απαιτούνται για την υλοποίηση των ανωτέρω αμφιδρομήσεων,

σύμφωνα με όσα αναφέρονται, και για τους λόγους που αναφέρονται, στην με αριθμ. πρωτ. 62119/14-11-2013 τροποποιημένη εισήγηση, μετά και από την διαβούλευση που έγινε σχετικά, του Αντιδημάρχου κ. Ριζά Χρίστου, η οποία καταχωρείται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού το οποίο υπογράφεται όπως ακολουθεί :

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δημήτριος Δημόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Καραγιάννης Ανδρέας
2. Μανδηλάρης Ιωάννης
3. Ντίντα Παναγιώτα
4. Ριζάς Χρίστος
5. Χριστόπουλος Ιωάννης

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 24 Οκτωβρίου 2013
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)