

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1ης ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Δήμου Καρδίτσας

Ημερομηνία: Δευτέρα, 8 Φεβρουαρίου 2021

Ωρα έναρξης: 12.00

Τοποθεσία : Τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας webex,

<https://municipalityofkarditsa.my.webex.com/municipalityofkarditsa.my/j.php?MTID=mcfae84919ef916f762883018e7e4a237>

Φορείς/ Πολίτες:

1. Δήμος Καρδίτσας
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Καρδίτσας
5. Σύνδεσμος Βιομηχανιών Θεσσαλίας & Κεντρικής Ελλάδας
6. Επιμελητήριο Καρδίτσας
7. Δημοτική Πινακοθήκη Καρδίτσας
8. Ορειβατικός Σύλλογος
9. Πολίτες

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο με ορίζοντα δεκαπενταετίας που έχει ως σκοπό τη διερεύνηση και επιλογή στρατηγικής και παρεμβάσεων και έργων στον αστικό ιστό του Δήμου, με γνώμονα την εξασφάλιση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων και των πολιτών σχετικά με:

- 1) Το ΣΒΑΚ στην πόλη του ποδηλάτου. Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας σε συνέχεια μιας πολύχρονης εμπειρίας σχεδιασμών και έργων
- 2) Η υφιστάμενη κατάσταση του Συστήματος των Μεταφορών και προκλήσεις για τον Δήμο Καρδίτσας
- 3) Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού – Ρόλος Φορέων & Πολιτών

Πρακτικά συνάντησης

Την ηλεκτρονική διαβούλευση συντόνιζε η κα Ναταλία Τζέλλου, Πολιτικός Μηχανικός Τ.Ε., Προϊσταμένη του Τμήματος Προγραμματισμού της Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Πληροφορικής & Διαφάνειας του Δήμου Καρδίτσας, Συνεπιβλέπουσα της Μελέτης.

- 12:10-12:17 Άνοιγμα Συζήτησης

Τη συζήτηση άνοιξε ο κ. Ηλίας Σχορετσανίτης, Αντιδήμαρχος Οικονομικών Υπηρεσιών του Δήμου Καρδίτσας και Πρόεδρος της Ομάδας εργασίας του Δήμου για το ΣΒΑΚ. Ο κ. Σχορετσανίτης (και εκ μέρους του Δημάρχου κ. Βασιλείου Τσιάκου) απεύθυνε χαιρετισμό στην πρώτη (1η) από τις τρεις τουλάχιστον Δημόσιες Διαβουλεύσεις που θα γίνουν στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Αναφέρθηκε στα έργα που προγραμματίζει να υλοποιήσει η παρούσα Δημοτική Αρχή, ως ακολούθως:

- Ανάπλαση οδού Χαρίτου
- Ανάπλαση κεντρικής πλατείας, η οποία έχει ήδη ξεκινήσει
- Χρηματοδότηση 1.000.000 € για την αποκατάσταση του Παλέρμο που επλήγη από τη θεομηνία του Ιανουάριου
- Υλοποίηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)

- Ασφαλτοστρώσεις οδικού δικτύου, μήκους 60χλμ.
- Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων (αναμένεται η έγκριση τους)
- Αναπλάσεις Πεζοδρομίων
- Λειτουργία Open Mall
- Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Λουμάκη
- Νέο Δημαρχείο και σύνδεση με άλσος Παισιλύπου
- Αξιοποίηση χώρου εμποροπανήγυρης (ίσως μεταφερθεί εκεί και η Λαϊκή Αγορά)
- Να δοθεί βάση στις αστικές συγκοινωνίες
- Χρήση ποδηλάτου με επιμόρφωση ποδηλατών (πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, ποδηλατική συνείδηση, κλπ)
- Χρήση τεχνολογίας, όπως έξυπνα parkings, τηλεματική στην αστική συγκοινωνία, μετρητές ρύπων, κλπ

Επισήμανε ότι, στόχος είναι η μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου και ότι ο Δήμος Καρδίτσας προσπαθεί με όλα τα μέσα να αξιοποιήσει τα διαθέσιμα ευρωπαϊκά Προγράμματα. Τέλος, ο κ. Σχορετσανίτης αναφέρθηκε στη θέση, και του κ. Δημάρχου, ότι ως Δημοτική Αρχή επιδιώκουν με κάθε τρόπο την ενίσχυση του ότι «η Καρδίτσα είναι μια πόλη που αξίζει να ζεις».

- 12:18-12:43 ΣΒΑΚ στην πόλη του ποδηλάτου. Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας σε συνέχεια μιας πολύχρονης εμπειρίας σχεδιασμών και έργων

Ο κ. Θάνος Βλαστός, Καθηγητής του ΕΜΠ, αναφέρθηκε στο ότι υπάρχει ένας δεσμός με την Καρδίτσα, εδώ και 20 χρόνια. «Επιστρέφουμε με νέα εφόδια και αξιολογώτατους συνεργάτες. Με τα ΣΒΑΚ γυρίσαμε όλη την Ελλάδα αλλά πουθενά δεν συναντήσαμε μια πόλη σαν και αυτή. Τα πλεονεκτήματα της Καρδίτσας αφορούν σε μια πόλη:

- με συνεκτικό κοινωνικό ιστό
- μικρή και επίπεδη
- με περιμετρικό δακτύλιο χωρίς διαμπερείς ροές
- ήσυχη
- χωρίς ιδιαίτερη ρύπανση.

Η Βιώσιμη Κινητικότητα σε μια συνεκτική πόλη, σημαίνει διάρκεια ζωής του πλανήτη, παιχνίδι, περπάτημα, Δημόσια Συγκοινωνία και ποδήλατο. Σήμερα, η Καρδίτσα συμμετέχει σε μια παγκόσμια κίνηση (υλοποίηση ΣΒΑΚ) που συμμετέχουν άλλες 170 ελληνικές πόλεις, και πάνω από χίλιες στην Ευρώπη. Ο κόσμος που ζει στην Καρδίτσα βγαίνει στους δρόμους, γεγονός πολύ θετικό για την κοινωνικότητα του. Η Καρδίτσα ήταν μπροστά και στο θέμα των ορίων ταχύτητας, όπου προ ολίγων ημερών εξαγγέλθηκε το νομοσχέδιο για τη μείωση του ορίου ταχύτητας σε αστικούς δρόμους. Το ποδήλατο είναι μία από τις συνιστώσες της Βιώσιμης Κινητικότητας. Με το ΣΒΑΚ θα δουλεψει πιο προσεκτικά η κυκλοφορία και η ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Εκτός από τον Περιφερειακό Δακτύλιο, πρέπει να σχηματιστούν και άλλοι δακτύλιοι, καθώς και πιο μικροί εσωτερικοί δακτύλιοι γειτονιών.

Είναι μια σκέψη που έχει συζητηθεί αρκετά. Πλέον με τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας μπορούν πιο εύκολα να δημιουργηθούν, συνθήκες συνύπαρξης πεζού και αυτοκινήτου. Τα ΣΒΑΚ δίνουν μεγάλη σημασία στη συμμετοχή των πολιτών. Η Καρδίτσα έχει εμπειρία. Τώρα, η πόλη, η Δημοτική Αρχή πρέπει να καταθέσει πειστικά ένα αίτημα συμμετοχής του κόσμου στο σχεδιασμό της πόλης, μέσω ερωτηματολογίων, κατάθεσης ιδεών, κτλ. Είναι δύσκολο να πείσεις τον κόσμο/τον ποδηλάτη να κινηθεί στον ίδιο δρόμο με το αυτοκίνητο. Ωστόσο, τώρα που οι δρόμοι θα έχουν όριο τα 30 km/h θα μπορεί να συνυπάρχει ποδηλάτης και αυτοκίνητο. Το θετικό είναι ότι το μέτρο

αυτό δεν έχει κόστος, το κόστος σχετίζεται μόνο με τη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη). Σας μεταφέρω την αισιοδοξία μου, καθώς τώρα ως κοινωνία, ως μελετητές είμαστε πιο ώριμοι.»

- 12:43-13:15 Υφιστάμενη Κατάσταση του Συστήματος των Μεταφορών και προκλήσεις για τον Δήμο Καρδίτσας
Στη συνέχεια, ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε., ανέφερε -με αριθμητικά δεδομένα- ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες, αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο business as usual. Έπειτα, ανέλυσε τα χαρακτηριστικά του Δήμου και τα προβλήματα που εντοπίζονται. Τόνισε ότι τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά της πόλης της Καρδίτσας, σε σχέση με την κινητικότητα, είναι τα αντίστοιχα της 10ετίας και 15ετίας (ορίζοντες σχεδιασμού ΣΒΑΚ) ενός άλλου μέσου Δήμου στην Ελλάδα. Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

- 13:15-13:25 Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού – Ρόλος Φορέων & Πολιτών

Στη συνέχεια, κ. Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας και της ομάδας έργου, παρουσίασε τα εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού. Αναφέρθηκε στη σημασία της συμμετοχής των πολιτών στο σχεδιασμό και τα οφέλη της συμμετοχής αυτής για τους μελετητές στα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να ενημερώνονται για τα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της ηλεκτρονικής σελίδας του ΣΒΑΚ που έχει αναπτυχθεί. Στη σελίδα αυτή περιγράφεται η θεωρία των ΣΒΑΚ, ενώ υπάρχει η δυνατότητα συμπλήρωσης ερωτηματολογίων ηλεκτρονικά που αναφέρονται στους κατοίκους, στους γονείς, στους μαθητές, στους φορείς, καθώς και στους πεζούς. Ταυτόχρονα έχει δημιουργηθεί πεδίο κατάθεσης ιδεών, στην οποία ο πολίτης μπορεί είτε επώνυμα, είτε ανώνυμα να προτείνει μια ιδέα ή να παραθέσει έναν προβληματισμό σχετικά με τις μετακινήσεις του στο Δήμο.

- 13:25-14:00 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης, ο οποίος καλεί όλους τους Φορείς παρόντες και απόντες να συμμετάσχουν στο ΣΒΑΚ με την υπογραφή του Σύμφωνου Συμμετοχής και των ερωτηματολογίων. Τον λόγο πήρε ο Καθηγητής κ. Θάνος Βλαστός, όπου τόνισε ότι αυτό που αλλάζει με το ΣΒΑΚ, σε σχέση με παλαιότερες μελέτες είναι η γενναία απόφαση του να λειτουργεί μια πόλη με λιγότερα αυτοκίνητα. «Καταλάβουμε όλοι, ότι πρέπει να "κερδηθεί χώρος". Βεβαίως ο χώρος αυτός θα αφαιρεθεί από το αυτοκίνητο. Η Καρδίτσα έχει την εμπειρία. Κανείς δεν έχει "βίτσιο" ενάντια στο αυτοκίνητο. Είναι όμως μια προσβολή του ανθρώπου που θέλει να ζει ανθρώπινα και αρμονικά σε μια Ευρωπαϊκή πόλη.» Τον λόγο στη συνέχεια πήρε ο κ. Ορέστης Πλιάσσας, πολίτης, ο οποίος ανέφερε ότι πολύ καλά κάνει ο Δήμος και βάζει μεγάλους στόχους. Παράλληλα όμως, ο Δήμος –καταρχήν- πρέπει να δίνει τις λύσεις και στη καθημερινότητα. Ανέφερε ότι υπάρχουν καταστήματα και επιχειρήσεις, οι οποίες σε καθημερινή βάση, καταλαμβάνουν δημόσιο χώρο (πεζοδρόμιο, ποδηλατόδρομο, οδόστρωμα), για να εκτελούν εργασίες της επιχείρησής τους. Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο κ. Παπουτσής, εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Καρδίτσας, ο οποίος ανέφερε ότι πριν από 50 χρόνια η αστική συγκοινωνία εξυπηρετούσε όλους τους πολίτες. Πλέον, οι κάτοικοι της Καρδίτσας αλλά και των γύρω περιοχών εξυπηρετούνται κυρίως με το ΙΧ αυτοκίνητο. Το ΣΒΑΚ πρέπει να δώσει μεγάλο βάρος στις Αστικές Συγκοινωνίες, ήτοι μικρά λεωφορεία, τηλεματική, κυκλικές διαδρομές, κ.α.. Πρέπει να γίνουν τερματικοί σταθμοί περιφερειακά της πόλης. Σήμερα, τι ώρες που λειτουργούν τα καταστήματα είναι πολύ δύσκολη η προσπέλαση λεωφορείων από την πόλη.

Τον λόγο πήρε ο κ. Σταύρος Δημητρίου, Πολιτικός Μηχανικός στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καρδίτσας και Επιβλέπων της μελέτης του ΣΒΑΚ, ο οποίος αναφέρθηκε στο ότι το ΣΒΑΚ, θα πρέπει να λάβει υπόψη του ορισμένες μελέτες του Δήμου, ώστε να μη δημιουργηθούν προβλήματα αναντιστοιχίας προτάσεων. Έθεσε το ερώτημα αν το όριο των 30χλμ/ώρα δύναται να έχει εφαρμογή σε κεντρικές αρτηρίες και σε συλλεκτήριες οδούς. Ανέφερε ότι, πρέπει να είμαστε προσεκτικοί διότι η σήμανση που αναγνωρίζει η Τροχαία, πρέπει να είναι ανά οδικό τμήμα και ανέφερε αν υπάρχει τρόπος το όριο της ταχύτητας να ισχύει γενικά. Επισήμανε ότι, αν πρέπει να εφαρμοστεί όριο ταχύτητας 30χλμ/ ώρα, το οδικό δίκτυο θα υπερφορτωθεί με πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης ή αν η πληροφορία του ορίου ταχύτητας δίνεται με οριζόντια διαγράμμιση στο οδόστρωμα θα υπάρχουν θέματα συντήρησης.

Τον λόγο πήρε ο Καθηγητής κ. Θάνος Βλαστός, ο οποίος ανέφερε ότι δεν υπάρχει λόγος να σκεφτόμαστε δυσκολίες για την εφαρμογή ενός τέτοιου μέτρου. Άλλωστε ούτε τώρα έχουμε σε όλα τα οδικά τμήματα κατακόρυφη σήμανση με ένδειξη ορίου ταχύτητας τα 50χλμ/ ώρα. Επίσης, ανέφερε ότι στην πόλη της Καρδίτσα (όπως και σε όλες τις πόλεις) σχεδόν καθημερινά υπάρχει επισκεψιμότητα πολιτών από άλλους οικισμούς, οι οποίοι επιθυμούν να φτάσουν στο Κέντρο. Αυτοί θα πρέπει να αφήσουν το αυτοκίνητο σε χώρους στάθμευσης περιφερειακά του Κέντρου.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης, ο οποίος αναφέρθηκε στο άρθρο 52 του ΚΟΚ σχετικά με τις αδειοδοτήσεις για την εφαρμογή μέτρων σε σχέση με την κυκλοφορία και την κινητικότητα. Επίσης, τόνισε ότι τα έργα του Δήμου θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τον Στρατηγικό Σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Τον λόγο πήρε ο κ. Αντώνης Παπαδάκος, εκπρόσωπος του ορειβατικού συλλόγου (μόλις μπήκε στον σύνδεσμο της διαδικτυακής συζήτησης) και δήλωσε ότι θα υποβάλλουν προτάσεις αλλά δεν είναι ακόμη έτοιμοι.

Τέλος, τον λόγο πήρε ο Αντιδήμαρχος κ. Ηλίας Σχορετσανίτης, ο οποίος κάλεσε τους φορείς και τους πολίτες του Δήμου να συμμετέχουν στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ συμπληρώνοντας τα αναρτημένα ερωτηματολόγια και καταθέτοντας τους προβληματισμούς τους και τις προτάσεις τους σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στο Δήμο τους. Κάθε ΣΒΑΚ έχει να αντιμετωπίσει μεταξύ άλλων και τη νοοτροπία των πολιτών του Δήμου. Επισήμανε ότι, ο κοινόχρηστος χώρος ανήκει σε Όλους και δεν είναι κτήμα και επιχείρηση του καθενός.

Επισύναψη εγγράφων

- Παρουσιάσεις

1. κ. Αθ. Βλαστού, Καθηγητής ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΕΜΠ
2. κ. Θεωρή Μαυρογεώργη Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.,
3. κ. Χρήστου Καρολεμέα, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Πτυχιούχος ΜΔΕ στη Γεωπληροφορική - MSc ΕΜΠ, Υποψήφιος Διδάκτορας στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της ΣΑΤΜ ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ