

Στα πλαίσια της εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στη περιοχή του Αϊ Γιάννη έχουμε να σχολιάσουμε τα εξής:

1. Χωρίς να επικαλούμαστε προδιαγραφές και γεωμετρικά στοιχεία, μελετώντας την κυκλοφοριακή μελέτη παρατηρήσαμε ότι οι αλλαγές της κυκλοφοριακής οργάνωσης του συλλεκτήριου και τοπικού δικτύου της περιοχής είναι εκτεταμένες και **αυτό είναι εξ' ορισμού μη πρακτικό ή επιθυμητό** δεδομένου ότι δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στους κατοίκους επειδή κάποιες βασικές συνήθειες πολλών χρόνων πρέπει ξαφνικά να αλλάξουν. **Συνεπώς τόσο εκτεταμένες αλλαγές θα πρέπει να τεκμηριώνονται με λεπτομέρεια ως προς την αναγκαιότητα τους.**
2. Βλέποντας την μελέτη, διαπιστώσαμε ελάχιστα σοβαρά προβλήματα που επιλύονται με τις νέες παρεμβάσεις και αυτά σε σημεία που όλοι τα γνωρίζουμε. Πώς π.χ. αυξάνεται η ασφάλεια των μετακινήσεων των πεζών σε γενικό επίπεδο; Από ποια σχολεία διέρχονται όλοι αυτοί οι δρόμοι που περιλαμβάνονται στις ρυθμίσεις; Σε ποιες στροφές διορθώνονται οι συνθήκες ορατότητας; Πού αυξάνονται πλάτη πεζοδρομίων λόγω των εκτεταμένων μονοδρομήσεων του τοπικού και συλλεκτήριου δικτύου; Πού είναι η σύγκριση μεταξύ της υπάρχουσας και της νέας κατάστασης με βάση μια απλή σύγκριση των παραπάνω κριτηρίων; Και δεν αναφέρουμε καν συγκριτική μελέτη της κατανομής των υφιστάμενων φόρτων με τους νέους λόγω των ρυθμίσεων, ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης (πριν – μετά) λόγω των μονοδρομήσεων κλπ.
3. Αναλυτικότερα:
 - Πολύ σωστά έχει προταθεί η μονοδρόμηση της Σπάρτης προς την Θεμιστοκλέους λόγω του επικίνδυνου «S» επί της Γραβιάς στο αθλητικό κέντρο πρώην στρατόπεδο Σφυρούδη. Συντρέχουν και άλλοι λόγοι για αυτό. Το ίδιο ισχύει και για τμήμα της οδού Περικλέους, προκειμένου να είναι συμβατό με την Γ. Δροσίνη.
 - Γιατί όμως οι νέες αυτές μονοδρομήσεις πρέπει να επεκταθούν σε όλο το μήκος των οδών Περικλέους και Θεμιστοκλέους χωρίς να προκύπτει σαφής λειτουργική αναγκαιότητα;
 - **Εξ' άλλου και το ίδιο το ΣΒΑΚ δεν το πράττει και απλά προτείνει τις παραπάνω μόνο μονοδρομήσεις.** Γιατί άραγε;
 - **Γιατί οι οδοί Χλόης και Πραξιτέλους στα τμήματα τους που έχουν πλάτος περί τα 7.00μ και ήταν αμφίδρομοι μέχρι εχθές, πρέπει να μονοδρομηθούν; Απλά για να αυξήσουμε τις περιπορείες;**
 - **Γιατί οι οδοί Κοσμά Αιτωλού, Πραξιτέλους μονοδρομούνται προς την ίδια κατεύθυνση, καθώς και οι οδοί Κων. Παλαιολόγου και τελευταίο τμήμα Τρικάλων, χωρίς ουσιαστικό αντίδρομο κοντά τους; Ποιος είναι ο**

αντίδρομος; Δροσίνη – Χλόης με αποτέλεσμα την μεγάλη φόρτιση της Δροσίνης;

4. Δύο βασικές αρχές στις κυκλοφοριακές μελέτες είναι οι εξής:

- Οι μονοδρομήσεις δεν είναι «πανάκεια» γιατί έχουν και μειονεκτήματα, με κύριο την δημιουργία περιπορειών, άρα και την αύξηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.
- Όταν ένα μέτρο (όπως οι μονοδρομήσεις) δυσκολεύει και ταλαιπωρεί συστηματικά τους χρήστες, σίγουρα θα εγκαταλειφθεί από αυτούς με αποτέλεσμα να γίνονται **ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ** τις οποίες ήδη διαπιστώνουμε!!!

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην κυκλοφοριακή οργάνωση θα πρέπει να συνοδεύεται από μια σαφή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση, με στόχο τη βελτίωση της καθημερινότητας των κατοίκων και την εξασφάλιση της ομαλής ροής της κυκλοφορίας.

Επιπλέον, η διαβούλευση με τους κατοίκους και τους τοπικούς φορείς θα μπορούσε να συμβάλει ουσιαστικά στην εξεύρεση ισορροπημένων λύσεων που θα ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες της περιοχής.

Στα πλαίσια αυτής περιλαμβάνουμε και πρόταση με τις ελάχιστες απαιτούμενες ρυθμίσεις, ώστε η παρέμβαση να είναι ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗ και ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ.

Φυσικά και χρειάζεται πλήρης τεχνική αξιολόγηση και αιτιολόγηση των διορθωτικών παρεμβάσεων. Θα ήταν επίσης γενικότερα επιθυμητό οι κυκλοφοριακές μελέτες να εξετάζονται συνολικά και όχι αποσπασματικά.

Δημήτρης Δέλης

Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ

Κάτοικος Αγίας Παρασκευής