

ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΕΛΦΩΝ

Έκθεση (Εισήγηση)

αξιολόγησης των παρατηρήσεων – προτάσεων κ.λπ.
που υποβλήθηκαν κατά το στάδιο της Διαβούλευσης
της Κυκλοφοριακής Μελέτης Άμφισσας

Σχετικά με τις κατατεθειμένες προτάσεις από πολίτες – φορείς κ.λπ. τόσο κατά τη φάση της ηλεκτρονικής διαβούλευσης (μέχρι 20/09/2016), όσο και κατά τη φάση της έγγραφης κατάθεσης προτάσεων (έως 12/10/2016) που δόθηκε από το Δήμο Δελφών, οι οποίες όλες προτάσεις στο πλήρες κείμενό τους επισυνάπτονται στο παρόν έγγραφο, επισημαίνουμε τις απόψεις μας:

1. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΓΙΑΓΚΗ (ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ).** Το σχόλιο, ως βάση, είχε συζητηθεί και ενώ και η εκτίμηση της μελετητικής ομάδας ήταν πολύ κοντά στην συγκεκριμένη πρόταση, εντούτοις το θέμα των αντιδράσεων από καταστηματαρχές της περιοχής οδήγησε σε μη υιοθέτηση της συγκεκριμένης πρότασης. Επιπλέον, το συγκεκριμένο σενάριο απαιτούσε τη δημιουργία εσοχής στην πλατεία για τα ταξί, γεγονός που θα αύξανε το κόστος υλοποίησης. Το στοιχείο να έμεναν τα ταξί στην θέση που είναι ή λίγο πιο μπροστά, είναι δύσκολο καθώς θα έπρεπε να είχαν διέλευση μέσα από την υπό πεζοδρόμηση πλατεία Ησαΐα και με μεγάλη δυσκολία στις κινήσεις τους. Θα μπορούσε να υλοποιηθεί στην μορφή που είναι με την μεταφορά των ταξί σε άλλο σημείο.
2. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΚΟΚΑ (ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ).** Οι μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων δόθηκαν από τη δημοτική αρχή και έχουν παρθεί από συνεργάτες του Δημάρχου. Δεν ορίζεται ως συμβατική υποχρέωση η λήψη μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων. Σε μια μελέτη δεν μπορείς να εξετάσεις όλους τους κόμβους, αλλά παίρνεις δεδομένα από τους πλέον κρίσιμους. Το κόστος για να πραγματοποιηθεί αυτό με την ωφέλεια που θα μπορούσε να έχει είναι δυσανάλογο. Κάτι τέτοιο απαιτεί ανθρώπινο δυναμικό ή μετρητές κυκλοφορίας. Σίγουρα θα μπορούσε να γίνει μια έρευνα προέλευσης-προορισμού, αλλά με δεδομένο το περιορισμένο διαθέσιμο budget προτιμήθηκε να γίνει αξιοποίηση των δεδομένων που δόθηκαν από το Δήμο και αυτοψία από την ομάδα μελέτης. Δεν ήταν άλλωστε στις συμβατικές υποχρεώσεις μας. Τα πληθυσμιακά δεδομένα και η προβολή του πληθυσμού προέρχονται από δεδομένα του ισχύοντος ΓΠΣ. Το ΓΠΣ δεν έχει ολοκληρώσει ούτε καν τρία χρόνια από την κύρωση του 31.12.2013. Επίσης η εν λόγω μελέτη είναι κυκλοφοριακή, που βασίζεται στα διαθέσιμα δεδομένα και δεν αποτελεί κοινωνικοοικονομική ανάλυση ώστε να λάβει υπ' όψιν δεδομένα εσωτερικής μετανάστευσης. Ως προς την παρατήρηση ότι και τα δύο σενάρια αυξάνουν την ώρα χρήσης του αυτοκινήτου, αυτή ενισχύει την άποψή μας για προτεραιότητα στην πεζή μετακίνηση και όχι στη χρήση του αυτοκινήτου. Ως προς την παρατήρησή σας ότι είναι ανακριβής η πληροφορία ότι η λαϊκή αγορά γίνεται σήμερα σε μία περιοχή με κατοικίες, έχουμε να σημειώσουμε ότι ως χρήση δεν θεωρείται μόνο το ισόγειο που βρίσκονται τα καταστήματα αλλά και οι υπόλοιποι (πάνω) όροφοι. Ως προς το σχόλιο για τα στενά τμήματα των οδών Κανάρη και 103ης, θεωρούμε ότι κλίσεις και στενώσεις υπάρχουν και σε άλλα τμήματα, αλλά δεν αποτελεί αυτή η παρατήρηση βάση για τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της μελέτης. Επιπλέον η 103η

οδός σήμερα είναι διπλής κατεύθυνσης και απλά μονοδρομείται. Ως προς τη μονοδρόμηση της Διάκου θεωρούμε ότι ο όλος σχεδιασμός δεν δημιουργεί πρόβλημα. Ως προς την παρατήρηση για τις οδούς Ζαχαρία και Μαχαιρά σημειώνεται ότι η οδός Ζαχαρία εξυπηρετεί και για κίνηση Δυτικά της Μαχαιρά και αυτός είναι και ο λόγος που παραμένει ως έχει. Είναι δρόμος ο οποίος άλλωστε στο διάταγμα ρυμοτομίας είναι χαρακτηρισμένος σαν πεζόδρομος. Ως προς τα σχόλια για την φόρτιση των οδών (Επ. Φιλοθέου, Εθν. Αντιστάσεως κ.λπ.) σημειώνεται ότι είναι συνειδητή η επιλογή αυτής της κίνησης περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα. Η παρατήρηση ανάγεται στην υφιστάμενη κατάσταση. Το γεγονός ότι θα φορτιστεί σε αυτό το ποσοστό η Επισκόπου Φιλοθέου θα μπορούσε, σε πρώτο βαθμό, να εξεταστεί με τη βοήθεια ενός μοντέλου προσομοίωσης της κυκλοφορίας και σε δεύτερο βαθμό μετά από την πάροδο ενός εύλογου χρονικού διαστήματος και εφόσον αυτά τα μέτρα στο σύνολο τους έχουν αφομοιωθεί από τους χρήστες του δικτύου, με επιτόπου μετρήσεις φόρτων. Η λογική στηρίζεται στο να μην ενισχυθεί η κυκλοφορία των οχημάτων αλλά με διάφορους τρόπους να την αποτρέψουμε. Σχετικά με τη μεθοδολογία της μελέτης, έχουν ακολουθηθεί αυστηρά επιστημονικά κριτήρια, που προέκυψαν από τη συνεργασία του Δήμου με το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) στα πλαίσια της παροχής συμβουλευτικής υποστήριξης του τελευταίου για τεκμηρίωση προτάσεων βιώσιμων μεταφορών, οι δε επιλογές των απαραίτητων σημείων μετρήσεων έγιναν με βάση τις ανάγκες των ακολουθούμενων μοντέλων προσομοίωσης, που αναλύονται στη μελέτη. Για τη χρήση της οδού Βασιλοπούλου ως βασικής οδού εισόδου – εξόδου στην πόλη, σημειώνεται ότι η εν λόγω περιοχή είναι εκτός της περιοχής μελέτης μας. Εντούτοις, αξίζει να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη πρόταση βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση αλλά στην προκειμένη περίπτωση το θέμα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ρεαλιστικά και με βάση την υφιστάμενη κατάσταση, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις θέσεις της αρχαιολογικής υπηρεσίας. Ως προς την πεζοδρόμηση της Παπαχρήστου, η ουσία της πρότασης γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις. Ως προς τη στάθμευση επί της οδού Επ. Φιλοθέου σημειώνεται ότι η Επισκόπου Φιλοθέου έχει ένα ικανό πλάτος να δεχθεί μονόδρομη κίνηση. Η απαγόρευση της στάθμευσης στην μία πλευρά ίσως πρέπει να εξεταστεί κατά την περίοδο της αξιολόγησης των μέτρων. Η μονοδρόμηση της προέρχεται από προηγούμενη μελέτη. Ως προς το σχόλιο που αφορά την κίνηση περιμετρικά της πλατείας Ηρώων σημειώνεται ότι τμήμα των οδών περιμετρικά της πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σαν απόθεμα στάθμευσης, το οποίο προς το παρόν δεν έχει υπολογιστεί. Η φορά της κίνησης παραμένει για να μπορούν τα σταθμευμένα να κινηθούν προς την Πανουριά. Ως προς τον σχολιασμό της στάθμευσης έχουμε να σημειώσουμε ότι η στάθμευση μελετήθηκε μόνο για τα τμήματα των δρόμων που μονοδρομήθηκαν ή τροποποιήθηκε η κίνηση τους και μόνο σε επίπεδο οργάνωσης της στάθμευσης, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τυπικές διαστάσεις για μία θέση στάθμευσης. Επιβάλλεται να γίνει εξέταση της στάθμευσης στο σύνολο του κέντρου της πόλης σε επίπεδο ξεχωριστής μελέτης. Στα απαιτητά της παρούσας μελέτης δεν γίνεται μνεία για την στάθμευση στο σύνολο της. Τα δεδομένα για τους χώρους στάθμευσης δόθηκαν από τη δημοτική αρχή δεδομένου ότι οι χώροι δεν έχουν διαγραμματισμένες θέσεις κάτι που αποτελεί πρόβλημα στον υπολογισμό των θέσεων. Στο σχόλιο για την υφιστάμενη στάθμευση επί της Καραϊσκάκη σημειώνεται ότι η παράνομη στάθμευση δεν υπολογίζεται. Στην περιοχή υπάρχουν πινακίδες απαγόρευσης της στάθμευσης μονών, ζυγών μηνών, η οποία με την απουσία αστυνόμευσης καταστρατηγείται. Η πρόταση μιλάει για νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Ως προς την παρατήρηση για τα σημεία που προτείνεται μετακίνηση της λαϊκής αγοράς, επισημαίνουμε και πάλι ότι η λογική της μεταφοράς

της λαϊκής αγοράς (για την οποία απαιτείται ξεχωριστή διαδικασία και απόφαση, πέραν της έγκρισης κυκλοφοριακής μελέτης) είναι να βρίσκεται στα όρια του εμπορικού κέντρου, αλλά όχι μέσα σε αυτό. Οι κανονιστικές Αποφάσεις λαμβάνουν υπ' όψιν τους μια σειρά κριτηρίων που θέτουν οι δημοτικές Αρχές. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της προτεινόμενης από το σενάριο 1 περιοχής (αλλά και αυτής του σεναρίου 2) επαρκούν για την κάλυψη του εύρους της λαϊκής αγοράς της Άμφισσας, σύμφωνα με τα στοιχεία που μας έχει διαθέσει το Τμήμα Εμπορίου του Δήμου Δελφών (έγγραφο εισήγηση κ. Αρετής Μπασδέκη από 20.03.2015, Γραφείο Δημάρχου). Ως προς την ελκυστικότητα της πόλης και την προσπελασιμότητά της επισημαίνεται ότι αυτή προσδιορίζεται στο αν προσφέρονται ασφαλείς πεζόδρομοι προσπελάσιμοι από τους τουρίστες με τα πόδια και όχι με το όχημα τους. Ως προς τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης όπως επισημαίνουμε στο κείμενο βελτιωτικών προτάσεων, υπάρχει ήδη (μετά την παράδοση του α' σταδίου της μελέτης) ένταξη έργου με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο για νέους χώρους στάθμευσης στην Άμφισσα. Ως προς την οδό Κανάρη αναφέρεται ότι οι κλίσεις αφορούν και σε άλλες οδούς. Η οδός Καραϊσκάκη για παράδειγμα έχει επίσης ιδιαίτερη κλίση. Σε κάθε περίπτωση ο συνολικός σχεδιασμός θεωρούμε ότι δεν δημιουργεί προβλήματα. Τέλος, στο σχόλιο περί της γενικής κατάστασης που επικρατεί στους υπάρχοντες πεζοδρόμους και τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους, η εύρωστη λειτουργία ενός πεζοδρόμου είναι αναγκαία και απαραίτητη αλλά δεν εστιάζει η μελέτη σε θέματα λειτουργίας και οργάνωσης μίας εσωτερικής δομής.

3. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ – ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24224/07.10.2016).** Η ουσία της πρότασης γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις.
4. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΠΟΥΓΑ Κ.ΛΠ. (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24280/10.10.2016).** Η πρόταση αφορά στη Λαϊκή Αγορά (Σενάριο 1). Επισημαίνουμε ότι η οικία των αιτουμένων βρίσκεται εκτός της προτεινόμενης περιοχής, καθώς και ότι η λογική της μεταφοράς της λαϊκής αγοράς (για την οποία απαιτείται ξεχωριστή διαδικασία και απόφαση, πέραν της έγκρισης κυκλοφοριακής μελέτης) είναι να βρίσκεται στα όρια του εμπορικού κέντρου, αλλά όχι μέσα σε αυτό.
5. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΗΛΙΑ ΤΡΙΓΚΑ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24295/10.10.2016).** Η ουσία της πρότασης για διατήρηση της διπλής κυκλοφορίας στη λεωφόρο Σαλώνων γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις.
6. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΠΥΡΟΥ ΖΟΥΜΑ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24449/11.10.2016).** Η ουσία της πρότασης, όσον αφορά στη μεταφορά της λαϊκής αγοράς, γίνεται αποδεκτή. Ως προς τα λοιπά κεφάλαια της πρότασης: α) Οι πεζοδρομήσεις γίνονται με προσεκτικά βήματα και με έλεγχο των υπολοίπων κυκλοφοριακών συνεπειών, β) Τα επιδιωκόμενα οφέλη των προτεινόμενων μονοδρομήσεων αναλύονται διεξοδικά στη μελέτη και γ) Ως προς τους προτεινόμενους κόμβους ο υπ' αριθμ. 1 είναι εκτός περιοχής της μελέτης, οι υπ' αριθμ. 2 και 3 θα ήταν χρήσιμοι, και δεν αντιφάσκουν με το πνεύμα της μελέτης, αλλά δεν κρίνονται αναγκαίοι μετά τις προτεινόμενες από τη μελέτη παρεμβάσεις, ο δε υπ' αριθμ. 4 δεν κρίνεται σκόπιμος, αλλά προτείνονται από εμάς (μετά τη διαβούλευση) βελτιωτικές κινήσεις (απαγόρευση αριστερόστροφης κίνησης προς την οδό

Γιδογιάννου στην κάθοδο της Λ. Σαλώνων). Η τελευταία παρατήρηση τυγχάνει εκτός περιοχής μελέτης.

7. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΖΟΥΜΑ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24450/11.10.2016).** Η ουσία της πρότασης έχει ήδη απαντηθεί στο μεγαλύτερο μέρος της (βλ. ανωτέρω πρότ. υπ' αριθμ. 6). Ως προς το υπόγειο πάρκινγκ χωρίς να αρνούμαστε την βέβαιη χρησιμότητά του, εφόσον μπορούσε να υλοποιηθεί από το Δήμο, επισημαίνουμε τον γνωστό κίνδυνο της ύπαρξης αρχαίων ευρημάτων σε όλη της έκταση του κέντρου της Άμφισσας. Ποδηλατόδρομοι και περιφερειακό δρόμο δεν αντιμετωπίζουμε στην παρούσα μελέτη.
8. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24479/11.10.2016).** Η ουσία της πρότασης για διατήρηση της διπλής κυκλοφορίας στη λεωφόρο Σαλώνων γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις.
9. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24501/11.10.2016).** Η ουσία της πρότασης γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις: α) για μη πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Παπαχρήστου, αλλά μετατροπή του σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, β) για μη κατάργηση του πεζοδρόμου παραπλεύρως της Εθνικής Τράπεζας. Σχετικά με τη Λαϊκή Αγορά βλ. απάντηση στην πρότ. υπ' αριθμ. 4. σχετικά με τους χώρους στάθμευσης, επισημαίνουμε ότι για το οικόπεδο Ξηρού υπάρχει παραχώρηση κατά χρήση στο Δήμο μέχρι το έτος 2019, ενώ, όπως επισημαίνουμε στο κείμενο βελτιωτικών προτάσεων, υπάρχει ήδη (μετά την παράδοση του α' σταδίου της μελέτης) ένταξη έργου με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο για νέους χώρους στάθμευσης στην Άμφισσα και οι προτάσεις που έχουν κατατεθεί, όπως έχουμε ενημερωθεί από τη δημοτική αρχή, βοηθούν τη συγκεκριμένη χωροθέτηση. Σχετικά με τη λεωφόρο Σαλώνων, βλ. ανωτέρω απάντηση στην πρόταση υπ' αριθμ. 5.
10. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΑΡΙΑΣ ΒΑΡΩΤΣΗ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24509/11.10.2016).** Η ουσία της πρότασης για μετατροπή της οδού Κοττορού – Αθ. Διάκου (από οδό Επ. Φιλοθέου έως οδό Ανδρούτσου) σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας και σε εκ περιτροπής πεζόδρομο τις βραδινές ώρες κατά τους θερινούς μήνες γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις.
11. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΡΗΣΤΟΥ ΦΟΥΣΕΚΗ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24522/12.10.2016).** Η ουσία της πρότασης για διατήρηση της διπλής κυκλοφορίας στη λεωφόρο Σαλώνων γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις.
12. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24554/12.10.2016).** Η πρόταση αφορά στη Λαϊκή Αγορά (Σενάριο 1). Επισημαίνουμε ότι η λογική της μεταφοράς της λαϊκής αγοράς (για την οποία απαιτείται ξεχωριστή διαδικασία και απόφαση, πέραν της έγκρισης κυκλοφοριακής μελέτης) είναι να βρίσκεται στα όρια του εμπορικού κέντρου, αλλά όχι μέσα σε αυτό. Είναι σεβαστή προφανώς η προσωπική ευαισθησία των περιοίκων σε τέτοιες παρεμβάσεις, ωστόσο οι κανονιστικές Αποφάσεις λαμβάνουν υπ' όψιν τους μια σειρά κριτηρίων, οι δε νόμιμες εξυπηρετήσεις των περιοίκων πρέπει να προβλεφθούν με τις αποφάσεις χωροθέτησης της λαϊκής αγοράς.

13. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΗΛΙΑ ΣΤΑΪΚΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24555/12.10.2016).** Η πρόταση σε μεγάλο βαθμό αφορά σε παλιότερες παρεμβάσεις (πεζοδρόμηση στο Γυμνάσιο). Η πεζοδρόμηση της οδού Γιαγτζή αποτελεί πολιτική επιλογή της δημοτικής αρχής, με το σκεπτικό που ήδη έχει αναλυθεί από αυτήν. Οι λοιπές παρατηρήσεις έχουν απαντηθεί στις προτάσεις υπ' αριθμ. 3, 5 και 9, ενώ γίνεται αναφορά και για σημεία της πόλης που βρίσκονται εκτός περιοχής μελέτης. Είναι προφανές ότι τα περίπτερα στα πεζοδρόμια της Λ. Σαλώνων εμποδίζουν την πεζή κυκλοφορία και πρέπει να μετακινηθούν, πλην όμως αυτό δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας μελέτης, αλλά μπορεί να ληφθεί είτε αυτοτελώς από το Δήμο είτε στα πλαίσια του προτεινόμενου από εμάς Σ.Β.Α.Κ. Επίσης παροτρύνουμε για τη διάνοιξη των αδιάνοικτων δρόμων της πόλης, πλην όμως στην κυκλοφοριακή μελέτη είμαστε υποχρεωμένοι να μελετήσουμε πάνω στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
14. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΑΛΙΣΣΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24570/12.10.2016).** Η ουσία της πρότασης για μετατροπή της οδού Κοττορού (από οδό Επ. Φιλοθέου έως Γιαγτζή, αλλά και έως την οδό Ανδρούτσου) σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας και σε εκ περιτροπής πεζόδρομο τις βραδινές ώρες κατά τους θερινούς μήνες γίνεται αποδεκτή και εντάσσεται στις βελτιωτικές μας προτάσεις.
15. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24576/12.10.2016).** Οι περισσότερες παρατηρήσεις έχουν απαντηθεί στις προτάσεις υπ' αριθμ. 3, 5, 9 και 13. Σχετικά με την άποψη περί απαγορευτικής κίνησης προς το κατάστημα του κ. Παπανικολάου επί της Πλ. Κεχαγιά, δεν κρίνεται εύλογος ο ισχυρισμός, αφού ο δρόμος αυτός δεν μετατρέπεται σε πεζόδρομο, κάτι που άλλωστε θα μπορούσε να προταθεί και να πραγματοποιηθεί και τυγχάνει άλλωστε αποκλειστική αρμοδιότητα και αναφαίρετο δικαίωμα των Δήμων, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (άρθρα 79 και 82 του Ν.3463/2006, Κώδικας Δήμων & Κοινοτήτων).
16. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΣΗΜΟΥΛΑΣ ΞΕΠΛΑΤΗ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24599/12.10.2016).** Οι προτάσεις τυγχάνουν εκτός περιοχής μελέτης.
17. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΩΝ – ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ «ΤΑ ΣΑΛΩΝΑ» (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24612/12.10.2016).** Η πρόταση αφορά στη Λαϊκή Αγορά (Σενάρια 1 και 2). Επισημαίνουμε και πάλι ότι η λογική της μεταφοράς της λαϊκής αγοράς (για την οποία απαιτείται ξεχωριστή διαδικασία και απόφαση, πέραν της έγκρισης κυκλοφοριακής μελέτης) είναι να βρίσκεται στα όρια του εμπορικού κέντρου, αλλά όχι μέσα σε αυτό. Οι κανονιστικές Αποφάσεις λαμβάνουν υπ' όψιν τους μια σειρά κριτηρίων που θέτουν οι δημοτικές Αρχές. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της προτεινόμενης από το σενάριο 1 περιοχής (αλλά και αυτής του σεναρίου 2) επαρκούν για την κάλυψη του εύρους της λαϊκής αγοράς της Άμφισσας, σύμφωνα με τα στοιχεία που μας έχει διαθέσει το Τμήμα Εμπορίου του Δήμου Δελφών (έγγραφο εισήγηση κ. Αρετής Μπασδέκη από 20.03.2015, Γραφείο Δημάρχου). Τονίζουμε επίσης ότι η νυν θέση της λαϊκής αγοράς προσεγγίζεται το ίδιο δύσκολα (αν όχι περισσότερο) από βαρέα οχήματα συγκριτικά με τη θέση που προτείνει το σενάριο 1, η δε δυνατότητα στάθμευσης των οχημάτων αυτών αλλά και των Ι.Χ. των πελατών της λαϊκής αγοράς τυγχάνει πολύ καλύτερη στην προτεινόμενη από εμάς θέση. Αντίστοιχα στο σενάριο 2, η μεν προσέγγιση οχημάτων τυγχάνει

ευχερέστερη συγκριτικά με τη σημερινή θέση, η δε στάθμευση θα είναι εξίσου δυσχερής, όσο και στη σημερινή θέση.

18. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΥΓΕΡΗ ΣΚΟΥΡΛΕΤΟΥ Κ.ΛΠ. (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24641/12.10.2016).** Η πρόταση αφορά στη Λαϊκή Αγορά (Σενάριο 2). Επισημαίνουμε ακόμη μια φορά ότι η λογική της μεταφοράς της λαϊκής αγοράς (για την οποία απαιτείται ξεχωριστή διαδικασία και απόφαση, πέραν της έγκρισης κυκλοφοριακής μελέτης) είναι να βρίσκεται στα όρια του εμπορικού κέντρου, αλλά όχι μέσα σε αυτό. Είναι σεβαστή προφανώς η προσωπική ευαισθησία των περιοίκων σε τέτοιες παρεμβάσεις, ωστόσο οι κανονιστικές Αποφάσεις λαμβάνουν υπ' όψιν τους μια σειρά κριτηρίων, οι δε νόμιμες εξυπηρετήσεις των περιοίκων πρέπει να προβλεφθούν με τις αποφάσεις χωροθέτησης της λαϊκής αγοράς.
19. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΑΡΑΠΟΠΟΥΛΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24642/12.10.2016).** Η πρόταση αφορά στη Λαϊκή Αγορά (Σενάριο 1). Παραπέμπουμε στις απαντήσεις των προτάσεων υπ' αριθμ. 12 και 17.
20. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΡΩΚΟΥ (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24704/13.10.2016).** Η πρόταση εκτιμούμε ότι αφορά στη Λαϊκή Αγορά (Σενάριο 1). Παραπέμπουμε στις απαντήσεις των προτάσεων υπ' αριθμ. 12 και 17.
21. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΤΑΞΗΣ «ΠΟΛΙΤΕΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ» (ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΑΡ. ΠΡΩΤ. 24920/14.10.2016).** Σχετικά με τη μεθοδολογία της μελέτης, έχουν ακολουθηθεί αυστηρά επιστημονικά κριτήρια, που προέκυψαν από τη συνεργασία του Δήμου με το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) στα πλαίσια της παροχής συμβουλευτικής υποστήριξης του τελευταίου για τεκμηρίωση προτάσεων βιώσιμων μεταφορών, οι δε επιλογές των απαραίτητων σημείων μετρήσεων έγιναν με βάση τις ανάγκες των ακολουθούμενων μοντέλων προσομοίωσης, που αναλύονται στη μελέτη (και τυγχάνει ασφαλώς η πρώτη φορά που ακολουθείται τέτοια αυστηρά επιστημονική μεθοδολογία στην πόλη της Άμφισσας, μολονότι έχουν πραγματοποιηθεί πολλές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις). Σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ., η μελέτη προτείνει την εκπόνησή του, αλλά δεν μπορεί να παίξει αυτόν το ρόλο, πλην όμως θα αποτελεί χρήσιμη βάση γι' αυτό. Οι δημόσιες συγκοινωνίες διευκολύνονται από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις (λ.χ. μονοδρόμηση οδών Εθν. Αντιστάσεως και Καραϊσκάκη). Δίκτυο ευχερούς και ασφαλούς κίνησης πεζών πράγματι δημιουργείται, συμπληρωματικά με τους νυν πεζοδρόμους, τις πλατείες, τα πεζοδρόμια (σε κάποιες απαραίτητες περιπτώσεις) και τους δημιουργούμενους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας στους οποίους προτεραιότητα έχει η πεζή κίνηση. Σχετικά με την εκτίμηση για την πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης, εμείς απλά αναφέρουμε την εκτίμηση που ήδη έχει διατυπώσει το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. Άμφισσας και τονίζουμε ότι αν αυτή επιβεβαιωθεί (εκτίμηση που σήμερα δε μοιάζει ρεαλιστική), τα υφιστάμενα προβλήματα θα επιδεινωθούν. Στην τελική έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης υποχρεωτικά το Δημοτικό Συμβούλιο Δελφών θα συμπεριλάβει Κανονισμό λειτουργίας των δημιουργούμενων πεζοδρόμων, που θα αντιμετωπίζει θέματα, όπως ο ανεφοδιασμός καταστημάτων κ.λπ. Σχετικά με την πεζοδρόμηση της οδού Γιαγτζή, βλ. ανωτέρω απαντήσεις στις προτάσεις υπ' αριθμ. 2 και 13. Η επιστημονική μας εκτίμηση είναι ότι με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αντιμετωπίζεται επαρκώς η εκτροπή της κίνησης των οχημάτων που σήμερα διέρχονται από την οδό Γιαγτζή. Για την οδό Παπαχρήστου παραπέμπουμε στις απαντήσεις μας στις προτάσεις υπ' αριθμ. 3 και 9. Για τη λεωφόρο Σαλώνων έχουμε ήδη απαντήσει στην πρόταση υ' αριθμ. 5. Για την μικρού μήκους πεζοδρόμηση στο

πρώτο τμήμα της οδούς Σταλλού, αυτή κρίνεται ότι συμβάλλει στην πεζή κίνηση και δε δημιουργεί κανένα πρόβλημα στην κυκλοφορία. Επίσης το ίδιο ισχύει για ενδεχόμενη πεζοδρόμηση του μικρού τμήματος στο δυτικό μέρος της πλατείας Ησαΐα (εφόσον επιλεγεί το σενάριο 2). Η τοποθέτηση πλαστικών κώνων για τη διεύρυνση του πεζοδρομίου στην πλατεία Ησαΐα δεν αποτελεί τη μοναδική επιλογή, αλλά αυτό μπορεί να γίνει και με πιο καλαίσθητα και ασφαλή μέσα ακόμη και στην πρώτη φάση πριν εκτελεστούν τα απαραίτητα τεχνικά έργα. Η μονοδρόμηση της οδού Καραϊσκάκη διευκολύνει ιδιαίτερος την ανεμπόδιση κίνηση των οχημάτων στην πόλη και ιδίως των βαρέων (λ.χ. τουριστικά λεωφορεία). Η κίνηση προς το Νοσοκομείο δεν εμποδίζεται γιατί υπάρχουν αρκετές ακόμη εναλλακτικές που υφίστανται. Περὶ της λαϊκής αγοράς έχουν δοθεί απαντήσεις στις προτάσεις υπ' αριθμ. 12, 17, 18 κ.α. Για τους χώρους στάθμευσης, πέραν των προβλεπόμενων στη μελέτη, παραπέμπουμε στην απάντηση της πρότασης υπ' αριθμ. 9.

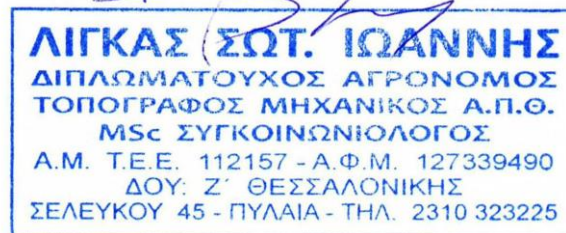
Κατόπιν των ανωτέρω προτάσεων που εξετάστηκαν, της συζήτησης με τη διευθύνουσα υπηρεσία (Δ.Τ.Υ. του Δήμου Δελφών), τις ανταλλαγές απόψεων με τους αιρετούς του Δήμου, τη γνωμοδότηση του δικηγόρου κ. Σπύρου Κολοβατιανού, προτείνουμε τη συμπερίληψη στην εισήγηση που θα διαμορφωθεί προς το Δημοτικό Συμβούλιο Δελφών από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής (και αφού προηγηθεί γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Δ.Κ. Άμφισσας), όσων κατά τα ανωτέρω έχουμε αποδεχθεί.

Περαιτέρω και προκειμένου να διευκολύνουμε το έργο σας, σας επισυνάπτουμε σχέδιο της Απόφασης αυτής (με ενσωματωμένες τις τροποποιήσεις – βελτιωτικές προτάσεις, που αποδεχόμαστε και προέκυψαν κατά το στάδιο της Διαβούλευσης).

Είναι αυτονόητο ότι τα όργανα του Δήμου Δελφών οφείλουν να επιλέξουν και το τελικό σενάριο (1 ή 2) που θα εκτελεστεί.

Άμφισσα, 12.01.2017

Ο μελετητής



ΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Αγρ. & Τοπογράφος Μηχ. – MSc Συγκοινωνιολόγος