

ΠΑΝΟΣ ΜΙΧ. ΠΙΤΣΙΟΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ/Κ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Μυτιλήνη, 4 Μαρτίου 2019

ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

“Δεκαετία 2020: Συνέχιση εφαρμογής μελέτης Φραντζεσκάκη ή ...”.

**Έναρξη ανοιχτού διαλόγου με τους δημότες και τους φορείς, για το
“κυκλοφοριακό” του κέντρου & των προαστίων.**

Κατά την εκδήλωση κοπής της βασιλόπιτας της Δ/Κ Μυτιλήνης, που πραγματοποιήθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2019 στην αίθουσα συνεδρίων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, ξεκίνησε επίσημα μετά από πάρα πολλά χρόνια, ο ανοιχτός διάλογος με φορείς και δημότες για το “κυκλοφοριακό” του κέντρου της πόλης & των προαστίων, με θέμα διαβούλευσης: “Δεκαετία 2020: Συνέχιση εφαρμογής μελέτης Φραντζεσκάκη ή”.

Προκειμένου να παρακινήσω όλους τους εμπλεκόμενους φορείς & τους ενδιαφερόμενους δημότες, να συμμετέχουν ενεργά σ’ αυτό τον ανοιχτό διάλογο, με τοποθετήσεις, παρεμβάσεις, απόψεις και ιδέες, μέσω κατάθεσης γραπτών προτάσεων, καθώς και μέσω του έντυπου και ηλεκτρονικού τοπικού τύπου, αλλά και του διαδικτύου και των “social media”, δημοσιοποιώ την προσωπική μου άποψη – εισήγηση, όπως αυτή είχε παρουσιαστεί στην εν λόγω εκδήλωση.

Χωρίς να φέρω την ιδιότητα του συγκοινωνιολόγου, με αφορμή τη δική μου πρόταση ως δημότη και Προέδρου της Δ/Κ Μυτιλήνης, προσκαλώ όλους τους ενδιαφερόμενους δημότες και φορείς, να συμμετάσχουν ενεργά σ’ αυτή την ανοιχτή δημοκρατική διαδικασία, ώστε να ακολουθήσει ένας γόνιμος και εποικοδομητικός διάλογος:

«Το πολύκροτο θέμα του κυκλοφοριακού της Μυτιλήνης, είναι ένα θέμα που απασχολεί χρόνια τους πάντες, αλλά κανένας δεν το αγγίζει. Διότι είναι ένα θέμα, που σχετίζεται άρρηκτα με τη γενικότερη “Χωροταξική & πολεοδομική ανάπτυξη της πόλης Μυτιλήνης. Διάφορα επιμέρους θέματα, όπως η μεταφορά του εμπορικού και του επιβατικού λιμένα από το κέντρο, πεζοδρομήσεις, διαμόρφωση ιστορικού κέντρου, κ.ο.κ., είναι απόλυτα συνδεδεμένα με τις αποφάσεις σχετικά με το κυκλοφοριακό.

Γι' αυτό αποφασίσαμε, να ανοίξουμε αυτό το δύσκολο διάλογο, μετά από πάρα πολλά χρόνια, ο οποίος δεν θα εξαντληθεί φυσικά σήμερα, αλλά θα διαρκέσει κάποιους μήνες, αν όχι χρόνια. Έχω να παρακολουθήσω έναν τέτοιο διάλογο, από το 2003, αν θυμάμαι καλά, τότε που ξεκίνησε η εφαρμογή της περιβόητης μελέτης Φραντζεσκάκη, αλλά και άλλων μελετητών (Δέλη, Καρακλά, Τίλλη, κ.α.) στην πόλη. Μιλάμε για εφαρμογή κυκλοφοριακού συστήματος στους βασικούς άξονες – αρτηρίες της πόλης για την ερχόμενη δεκαετία και όχι φυσικά για το στενό της γειτονιάς.

Μέχρι τώρα, αυτό που εισπράττω εγώ, τουλάχιστον διαδικτυακά, είναι ότι οι περισσότεροι στις τοποθετήσεις τους υποστηρίζουν την αναγκαιότητα επικαιροποίησης του υφιστάμενου κυκλοφοριακού μοντέλου, το οποίο πλέον δεν εξυπηρετεί τις σημερινές ανάγκες της πόλης.

Όπως ανέφερα και πριν, εκφράζω απόλυτα την πεποίθηση ότι το κυκλοφοριακό, είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τα υπόλοιπα επιμέρους θέματα, των οποίων η επεξεργασία πρέπει να προηγηθεί. Είναι προφανές, ότι οι όποιες μεγάλης κλίμακας κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του κέντρου της πόλης, εξαρτώνται απόλυτα από τη μεταφορά ή όχι των δύο λιμένων της Μυτιλήνης, καθώς και από άλλες παραμέτρους (όπως π.χ., από το αν η Ερμού θα παραμείνει μόνιμος πεζόδρομος ή όχι, από το αν θα πεζοδρομηθεί όλο το ιστορικό κέντρο ή όχι, από το αν θα αλλάξει ροή η Νιάνια, από το αν θα δημιουργηθεί νέα φαρδιά οδός μεταξύ Δημοτικού Θεάτρου και Παλαιού Δημαρχείου που θα συνδέει την Προκυμαία με την Πλατεία Κυπρίων Πατριωτών, κ.ο.κ.).

Κατά την ταπεινή μου άποψη (και χωρίς να είμαι συγκοινωνιολόγος), μέχρι που να γίνουν όλα αυτά (διότι επαναλαμβάνω πρέπει να προηγηθεί η επεξεργασία όλων αυτών των παραμέτρων, να γίνει μία ιεράρχηση – ταξινόμηση όλων των βασικών θεμάτων), πιστεύω ότι με το ισχύον κυκλοφοριακό σύστημα, μπορούν και πρέπει να γίνουν κάποιες, κατά τη γνώμη μου απλούστατες παρεμβάσεις, που θα δώσουν ολοκληρωμένη λύση στο κυκλοφοριακό της πόλης. Επαναλαμβάνω, χωρίς καμία αλλαγή κυκλοφοριακών ροών.

Η λύση είναι, η χρήση του πιο μοντέρνου κυκλοφοριακού μοντέλου που εφαρμόζεται σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο και φυσικά σε κάποιες πόλεις της Ελλάδας, αντίστοιχου μεγέθους και δομής με τη Μυτιλήνη. Η απλή τοποθέτηση, κατόπιν σχετικής μελέτης φυσικά, κυκλικών κόμβων (“roundabouts”), σε διάφορα σημεία της πόλης.

Για να ενισχύσω την άποψή μου αυτή, θα αναφερθώ μέσω ψηφιακής ανάλυσης, στο εφαρμοζόμενο νέο κυκλοφοριακό μοντέλο σε όλο το κέντρο

της πόλης του Ηρακλείου Κρήτης, ως μία αντίστοιχη περιπτώσιολογική προσέγγιση, που βασίζεται στη λειτουργία δέκα περίπου κυκλικών κόμβων (*roundabouts*) στη σύγχρονη εκδοχή τους. Η εφαρμογή αυτή στο Ηράκλειο, παρά το γεγονός ότι αρχικά υπήρχαν τεράστιες αντιδράσεις, έχει επιτελέσει ένα πραγματικό θαύμα, σε μία πόλη που η κυκλοφοριακή της αναρχία, δεν είχε κυριολεκτικά προηγούμενο. Θεωρώ ότι το ίδιο ακριβώς μοντέλο, μπορεί και πρέπει να εφαρμοστεί άμεσα και ανεξάρτητα από τις άλλες παραμέτρους, στο ευρύτερο κέντρο της Μυτιλήνης, αφού υπάρχει σχετική ομοιότητα, όχι σαν δομή της πόλης, αλλά ως προς τη γραμμική προσέγγιση. Μία γραμμή είναι στο Ηράκλειο (κυκλική βέβαια), σχεδόν μία γραμμή είναι και στη Μυτιλήνη.

Η τοποθέτηση κυκλικών κόμβων “*roundabouts*” σε 11 καταρχήν σημεία της Μυτιλήνης (στη συνέχεια και σε πολλά άλλα), ερχόμενοι από Βορρά προς Νότο, θα προσδώσει νέα διάσταση στον κυκλοφοριακό χάρτη της πόλης, ενώ με βεβαιότητα θα επιλύσει τα περισσότερα μείζονα κυκλοφοριακά της προβλήματα (επαναλαμβάνω χωρίς να γίνει απολύτως τίποτα άλλο).

Τα προτεινόμενα ενδεικτικά (και όχι περιοριστικά) σημεία, είναι:

1. Παραλία Επάνω Σκάλας (στο σημείο δίπλα στον αρχαιολογικό χώρο)
2. Παραλία Επάνω Σκάλας (στον ταρσανά)
3. Μπροστά και αριστερά από το Hotel “Blue Sea”
4. Κουντουριώτη (μπροστά από τη στοά Γεραγωτέλλη – Café bar “Retro”)
5. Κουντουριώτη – κόμβος Παλαιού Λιμεναρχείου
6. Τομή Κουντουριώτη με Νιάνια (Τράπεζα Ελλάδος & Παλαιό Δημαρχείο)
7. Κόμβος Αλυσίδας
8. Έξοδος Μαρίνας
9. Ν.Ο.Μ. – Οδός Παπαδιαμάντη
10. Κόμβος Φόρου
11. Κόμβος Βαρειάς – Status

Ειδικά για την Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως και την Πλατεία Κυπρίων Πατριωτών, που ορισμένοι αβίαστα ισχυρίζονται ότι χρειάζονται *roundabouts*, θα συμφωνούσα, αλλά μόνο υπό την προϋπόθεση της αλλαγής των κυκλοφοριακών ροών. Με τις ισχύουσες κυκλοφοριακές ροές και τις ισχύουσες παραμέτρους (Κωνσταντινουπόλεως άνοδος, Ερμού πεζόδρομος, Νιάνια κάθοδος και όχι άνοδος, κ.ο.κ.), δεν έχει κανένα απολύτως νόημα. Φανταστείτε, τα οχήματα που κινούνται επί της Κωνσταντινουπόλεως, να υποχρεώνονται να μην μπαίνουν κατευθείαν

στην Καβέτσου, αλλά να κάνουν έναν άσκοπο κύκλο και να διασταυρώνονται με τα ερχόμενα από την Βουρνάζων. Δεν χρειάζεται ειδικές γνώσεις, για να αντιληφθεί κάποιος ότι η άποψη αυτή δεν έχει καμία λογική βάση (και γι' αυτό άλλωστε, δεν επελέγη η μέθοδος αυτή, από την υφιστάμενη μελέτη “Φραντζεσκάκη”).

Η τεχνική αυτή της τοποθέτησης κυκλικών κόμβων “roundabouts” (ακόμη και πάρα πολύ μικρών), χρησιμοποιείται κατά κόρον εδώ και πολλά χρόνια, σε πολλές πόλεις της Ελλάδας και του εξωτερικού (και αντίστοιχου μεγέθους της Μυτιλήνης) και επιλύει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα κυκλοφοριακά προβλήματα, χωρίς να χρειάζονται ούτε φωτεινοί σηματοδότες, ούτε παράλληλοι κόμβοι. Μείζονος σημασίας χαρακτηριστικό του “round about”, είναι ότι προτεραιότητα έχουν ΠΑΝΤΟΤΕ τα κινούμενα οχήματα πέριξ αυτού, ενώ όσα εισέρχονται σ' αυτό έχουν υποχρεωτικά “STOP”.

Το μέγεθος των ισόπεδων κυκλικών κόμβων, αναλόγως των αναγκών που καλούνται να εξυπηρετήσουν, μπορεί να κυμαίνεται από εξαιρετικά μικρό (διαμέτρου ούτε καν ενός μέτρου και χωρίς απαραίτητη τοποθέτηση κυκλικού τοιχίου), μέχρι και εξαιρετικά μεγάλο (τόσο που να περιλαμβάνει και μία ολόκληρη πλατεία).

Το πολύ μεγάλο πλεονέκτημα της καινοτόμου αυτής εφαρμογής έναντι των συμβατικών, είναι ότι προσφέρει τη δυνατότητα αναστροφής προς όλες τις κατευθύνσεις, μειώνοντας σε πολύ μεγάλο βαθμό τα κυκλοφοριακά φορτία και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Επί παραδείγματι: Σκεφτείτε όταν κινούμαστε στο Μακρύ Γιαλό από Βορρά προς Νότο και θέλουμε να γυρίσουμε πίσω. Δεν υπάρχει νόμιμος τρόπος. Το ίδιο και στην Προκυμαία. Ένας οδηγός πρέπει να κάνει ολόκληρους κύκλους. Με το round about, το πρόβλημα απλοποιείται άμεσα. Απόλυτα κερδισμένοι της τεχνικής του “round about” είναι οι επαγγελματίες όλων των ειδών (ταξί, mini bus, φορτοεκφορτώσεις, κ.α.). Επιπλέον, λόγω της αναγκαστικής διακοπής της ευθείας πορείας, που επιβάλλεται από τη ύπαρξη των σημάτων “STOP”, μειώνει αισθητά τα βαριά ατυχήματα.

Στη Λέσβο δεν έχει ποτέ και πουθενά εφαρμοστεί η εξαιρετικά αποτελεσματική αυτή μέθοδος, με αποτέλεσμα να είναι εντελώς άγνωστη μέχρι σήμερα. Ωστόσο, αν εφαρμοστεί πιλοτικά σε ένα ή δύο σημεία, άπαντες θα αντιληφθούν τη χρησιμότητά της.

Λόγω της μηδαμινής εξοικείωσης των οδηγών της Μυτιλήνης με την καινοτόμο αυτή τεχνική, προσωπικά προτείνω, να εφαρμοστεί άμεσα δοκιμαστικά (με επίβλεψη) και με προσωρινά τοιχία (πλαστικοί κύβοι με

νερό) σε ένα ή δύο σημεία και για ένα μικρό χρονικό διάστημα, χρησιμοποιώντας για βοήθημα φωτογραφικό & ψηφιακό υλικό από αντίστοιχες εφαρμογές άλλων πόλεων. Παράλληλα, να υπάρξει σχετική γνωμάτευση και εμπλοκή εξειδικευμένου συγκοινωνιολόγου, ο οποίος όμως απαραίτητα θα πρέπει να έχει ασπαστεί και υιοθετήσει την εν λόγω “σχολή σκέψης” και να έχει θητεύσει επί της τεχνικής, με την επιτυχή εφαρμογή της σε άλλες ελληνικές πόλεις.

Θα πρότεινα δε, ως το πλέον ενδεδειγμένο σημείο της προσωρινής – δοκιμαστικής εφαρμογής, τον κόμβο ακριβώς μπροστά από την έξοδο της Μαρίνας Μυτιλήνης, όπου σήμερα η κυκλοφοριακή λειτουργία είναι εντελώς παράνομη και πέρα για πέρα παράλογη».