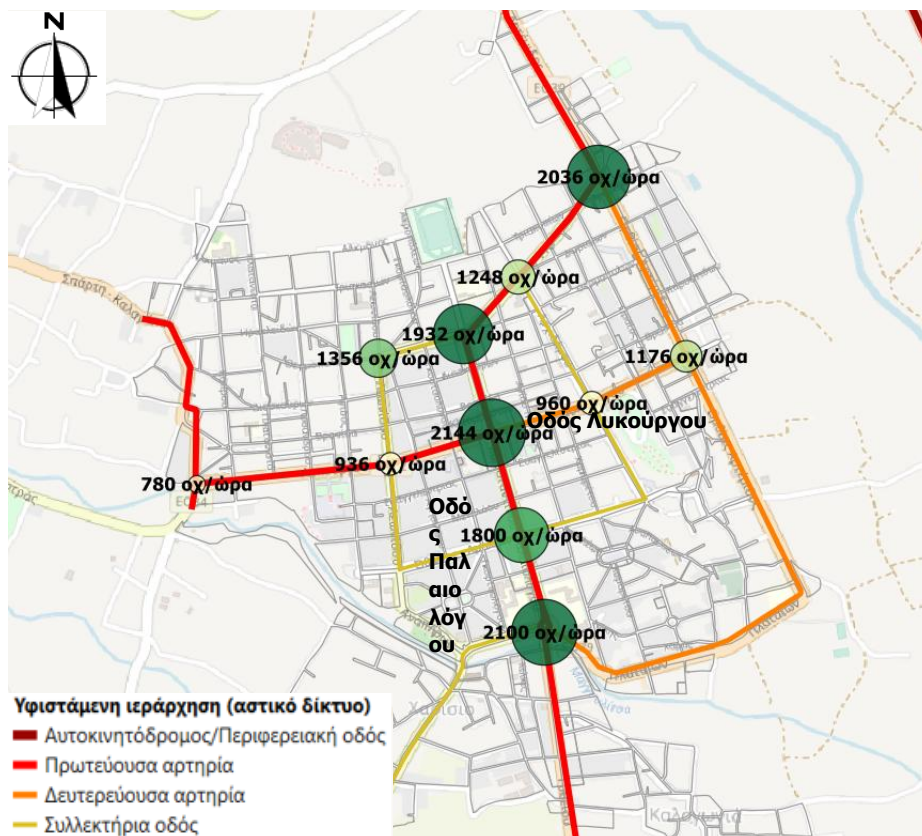


## Κυκλοφοριακή μελέτη του εφικτού και των επιπτώσεων της ανάπλασης της περιοχής συνάντησης των Παλαιολόγου και Λυκούργου και της δημιουργίας ανοικτού κέντρου εμπορίου (open mall) στην Σπάρτη

### Α. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης οδών Παλαιολόγου-Λυκούργου και παρουσίαση προτεινόμενης λύσης

Η ανάπλαση της περιοχής συνάντησης των Παλαιολόγου και Λυκούργου αποτελεί ένα σημαντικό ξεκίνημα ενός έργου που θα πρέπει να εκτελεστεί στην Σπάρτη ώστε να γίνει μια πόλη βιώσιμη, υγιής, παραγωγική, που θα προβάλλει την ιστορική της ταυτότητα και θα προσελκύει επισκέπτες. Σύμφωνα με την υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η οδός Παλαιολόγου αποτελεί πρωτεύουσα αρτηρία. Το ανατολικό τμήμα της οδού Λυκούργου έχει πρωτεύουσα σημασία ενώ το δυτικό τμήμα δευτερεύουσα σημασία. Ο Χάρτης 1 παρουσιάζει την υφιστάμενη ιεράρχηση του αστικού οδικού δικτύου του Δήμου Σπάρτης της μελέτης «κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στις κεντρικές οδούς της Σπάρτης και λοιπές επηρεαζόμενες οδούς» που εκπονήθηκε πριν από 3,5 χρόνια.. Επίσης στο κεφάλαιο της υφιστάμενης κατάστασης της ίδιας μελέτης έχει αναφερθεί ότι ο όγκος των διαμπερών ροών από βορρά προς νότο (και αντίστροφα) είναι σαφώς μεγαλύτερος σε σύγκριση με των όγκο των ροών από την ανατολή προς τη Δύση (και αντίστροφα). Αυτό αποδεικνύεται στον Χάρτη 1 όπου οι συνολικοί φόρτοι των κεντρικών κόμβων που βρίσκονται κατά μήκος της Παλαιολόγου είναι μεγαλύτεροι σε σχέση με άλλους κεντρικούς κόμβους.



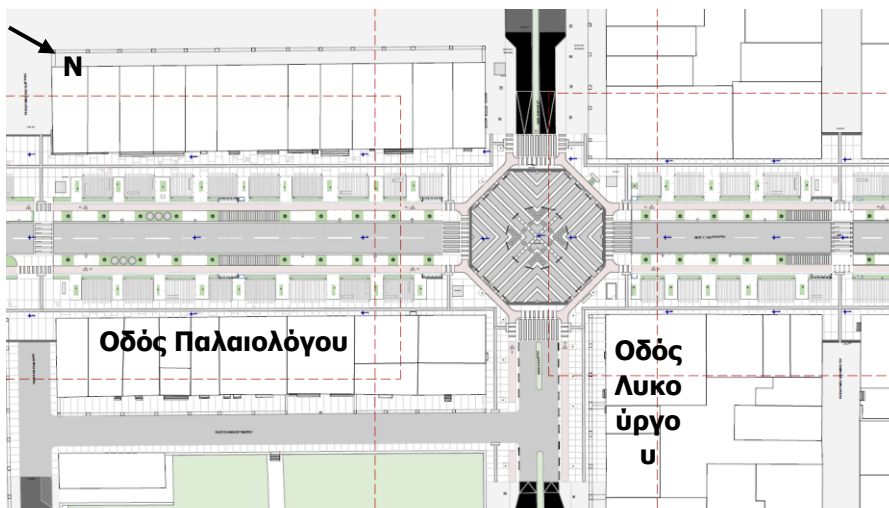
Χάρτης 1: Υφιστάμενη ιεράρχηση αστικού δικτύου και κυκλοφοριακός φόρτος ανά κόμβο

Σήμερα, στο σημείο του κόμβου των οδών Παλαιολόγου και Λυκούργου, η πρώτη διαθέτει μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και μεταξύ τους διαχωριστική νησίδα. Η στάθμευση παρά την οδό επιτρέπεται σε συνεχείς ζώνες τόσο δεξιά των λωρίδων κυκλοφορίας όσο και στην κεντρική νησίδα η οποία για αυτόν τον λόγο διακόπτεται συχνά από την εγκάρσια στάθμευση. Το μεγάλο πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας (μεγαλύτερο από 4 m) ευνοεί σήμερα την παράνομη στάθμευση

(«διπλοπαρκάρισμα»). Άλλωστε λόγω της κεντρικότητας και της εμπορικότητας της περιοχής, η ζήτηση για στάθμευση είναι υψηλή κατά τις ώρες αιχμής. Η ύπαρξη νόμιμης και παράνομης στάθμευσης παρά την οδό συνεπάγεται την εκτέλεση πολλών σχετικών ελιγμών από αυτοκίνητα που σταθμεύουν ή απομακρύνονται από τη θέση στάθμευσής τους. Σύμφωνα με τον τύπο που δίνεται από το Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000), η ροή κορεσμού επηρεάζεται σημαντικά από τον αριθμό των ελιγμών για στάθμευση ανά ώρα. Με άλλα λόγια, η μέγιστη κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού Παλαιολόγου μειώνεται σημαντικά από τους ελιγμούς στάθμευσης. Παράλληλα ελαττώνεται και η μέση ταχύτητα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, καθώς τα σταθμευμένα οχήματα περιορίζουν σημαντικά το λειτουργικό πλάτος της οδού και εμποδίζουν την ορατότητα του οδηγού στον κόμβο και στις διαβάσεις των πεζών. Με βάση τα παραπάνω στοιχεία η υφιστάμενη ροή κορεσμού των ρευμάτων της οδού Παλαιολόγου, που έχουν και την προτεραιότητα στον κόμβο που μελετάται, υπολογίζεται στα 1434 οχήματα ανά ώρα (veh/h). Στην Εικόνα 1 παρουσιάζεται η παρούσα διαμόρφωση της οδού Παλαιολόγου και του κόμβου μελέτης γενικά.



Εικόνα 1: Παρούσα διαμόρφωση κόμβου μελέτης. Πηγή: Google Earth



Εικόνα 2: Διαμόρφωση κόμβου μελέτης όπως προτείνεται από τη «Μελέτης Ανάπλαση Κέντρου Σπάρτης». Πηγή: Κίζης Αρχιτεκτονική ΑΕ

Με βάση την πρόταση της μελέτης που εκπονήθηκε από την Κίζης Αρχιτεκτονική ΙΚΕ, η κεντρική νησίδα στο μελετώμενο τμήμα της οδού Παλαιολόγου καταργείται. Επίσης θεσμοθετούνται θέσεις στάθμευσης για την τροφοδοσία δεξιά των λωρίδων κυκλοφορίας, ενώ αυτές στο κεντρικό τμήμα της

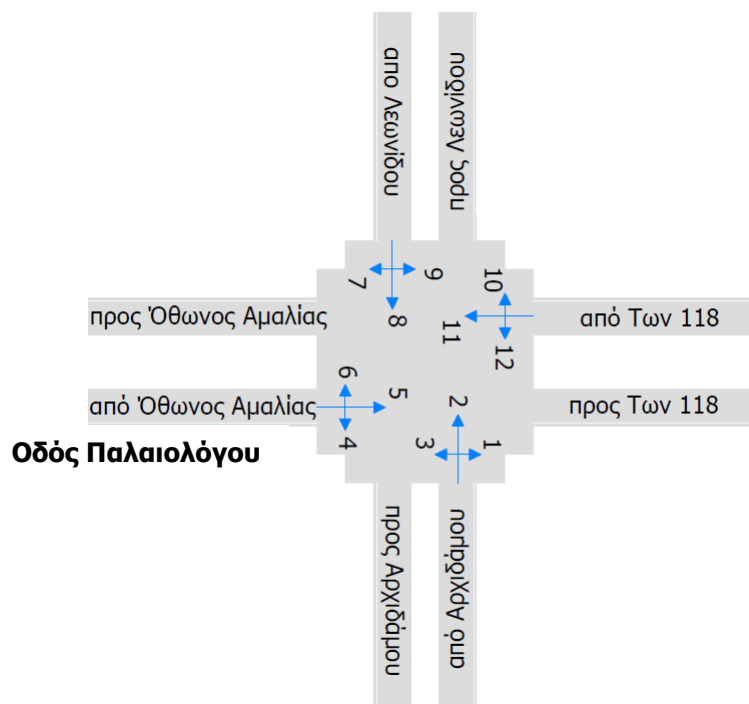
οδού καταργούνται, αφού οι δύο λωρίδες μετατίθενται στον άξονα του δρόμου και μεταξύ τους εφάπτονται. Το γεγονός αυτό θα συνδράμει θετικά στην κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού. Από την άλλη, το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας περιορίζεται στα 3.5 m, ενώ το όριο ταχύτητας ορίζεται σε 30 km/h. Τα δύο τελευταία εκτιμάται ότι δεν θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στην κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού Παλαιολόγου. Όπως έχει αναφερθεί η παράνομη και νόμιμη στάθμευση παρά την οδό σήμερα μειώνουν το λειτουργικό πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας. Συνεπώς με βάση αυτές τις παρατηρήσεις, η ροή κορεσμού μετά την αναδιαμόρφωση της οδού Παλαιολόγου υπολογίζεται στα 1477.5 veh/h, μεγαλύτερη κατά 43.5 veh/h σε σχέση με την υφιστάμενη, παρότι το πλάτος της οδού μειώνεται. Στην Εικόνα 2 παρουσιάζεται στο σχέδιο αναμόρφωσης του μελετώμενου τμήματος της Παλαιολόγου.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η διαμόρφωση που προτείνεται από την αρχιτεκτονική μελέτη δεν αλλάζει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδικής υποδομής. Και στην υφιστάμενη κατάσταση και στην προτεινόμενη λύση διατίθενται στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Βέβαια μπορεί από πλευράς γεωμετρίας υφιστάμενη και προτεινόμενη λύση να περιλαμβάνουν την ίδια υποδομή για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, όμως από πλευράς λειτουργίας είναι πολύ διαφορετικές. Στην υφιστάμενη κατάσταση η ροή κορεσμού είναι μικρότερη της ροής κορεσμού της προτεινόμενης διότι οι ελιγμοί σταθμεύσεων προκαλούν συνεχείς εμπλοκές. Η στάθμευση στην προτεινόμενη λύση περιορίζεται μόνο στην εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας και αυτό αφορά κυρίως τμήμα της πρωινής περιόδου που θα καθοριστεί από τον κανονισμό λειτουργίας της.

#### Ανάλυση στρέψεων κινήσεων κόμβου οδών Παλαιολόγου-Λυκούργου

Με βάση την παρούσα διαμόρφωση, η κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού Λυκούργου εξαρτάται από τον φόρτο της οδού Παλαιολόγου, καθώς τα οχήματα επί της Λυκούργου παραχωρούν προτεραιότητα στα οχήματα επί της οδού Παλαιολόγου. Οπότε θα πρέπει να ελεγχθεί η λειτουργία του κόμβου ειδικότερα ώστε να εξαχθούν έγκυρα συμπεράσματα.

Η κυριότερη αλλαγή που πραγματοποιείται στην οδό αυτή είναι η αντικατάσταση των λωρίδων στάθμευσης από λωρίδες ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης. Εστιάζοντας στη λειτουργία του ισόπεδου αυτού κόμβου, παρατηρείται ότι σήμερα δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση παρότι ο αριθμός των εκτελούμενων κινήσεων είναι σχετικά μεγάλος (συνολικά 12) και οι φόρτοι είναι συγκριτικά υψηλοί.

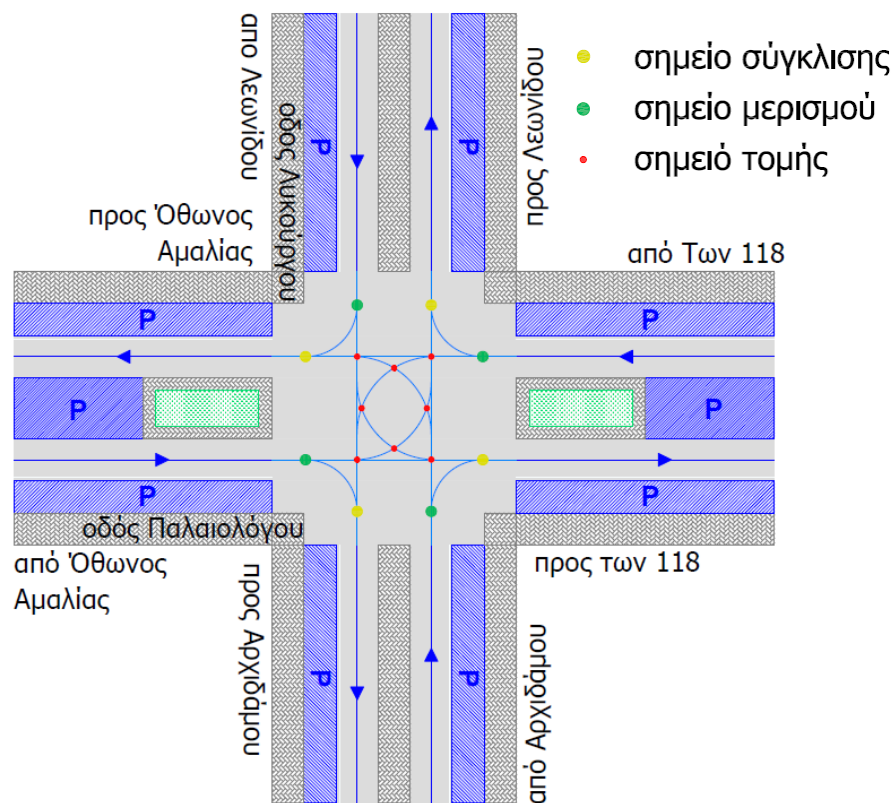


Εικόνα 3: Σκαρίφημα στρέψεων κινήσεων

Αναλυτικά, οι κινήσεις αυτές είναι:

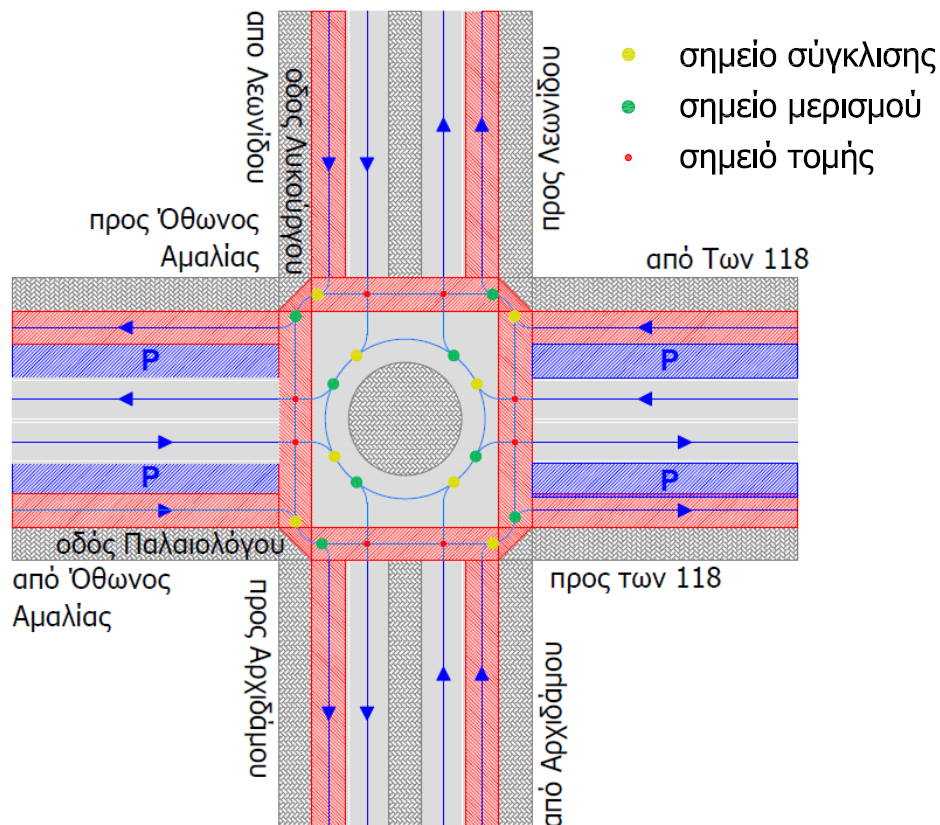
- Κίνηση 1: Από Αρχιδάμου προς Των 118 (δεξιά στροφή από δευτερεύουσα οδό)
- Κίνηση 2: Από Αρχιδάμου προς Λεωνίδου (ευθεία κίνηση επί της δευτερεύουσας οδού)
- Κίνηση 3: Από Αρχιδάμου προς Όθωνος Αμαλίας (αριστερή στροφή από δευτερεύουσα οδό)
- Κίνηση 4: Από Όθωνος Αμαλίας προς Αρχιδάμου (δεξιά στροφή από πρωτεύουσα οδό)
- Κίνηση 5: Από Όθωνος Αμαλίας προς Των 118 (ευθεία κίνηση επί της πρωτεύουσας οδού)
- Κίνηση 6: Από Όθωνος Αμαλίας προς Λεωνίδου (αριστερή στροφή από πρωτεύουσα οδό)
- Κίνηση 7: Από Λεωνίδου προς Όθωνος Αμαλίας (δεξιά στροφή από δευτερεύουσα οδό)
- Κίνηση 8: Από Λεωνίδου προς Αρχιδάμου (ευθεία κίνηση επί της δευτερεύουσας οδού)
- Κίνηση 9: Από Λεωνίδου προς Των 118 (αριστερή στροφή από δευτερεύουσα οδό)
- Κίνηση 10: Από Των 118 προς Λεωνίδου (δεξιά στροφή από πρωτεύουσα οδό)
- Κίνηση 11: Από Των 118 προς Όθωνος Αμαλίας (ευθεία κίνηση επί της πρωτεύουσας οδού)
- Κίνηση 12: Από Των 118 προς Αρχιδάμου (αριστερή στροφή από πρωτεύουσα οδό)

Στον κόμβο μελέτης υπάρχουν 4 σημεία μερισμού και 4 σημεία σύγκλισης. Οι 12 αυτές κινήσεις εμπλέκονται και δημιουργούν συνολικά 8 σημεία τομής. Σήμερα, σε κανένα από τους δύο δρόμους δεν υπάρχουν αποκλειστικές λωρίδες δεξιάς ή αριστερής στροφής. Οι παραπάνω πληροφορίες παρουσιάζονται στο σχέδιο της Εικόνα 4. Ουσιαστικά πρόκειται για μια απλοποιημένη αναπαράσταση της πραγματικότητας που βοηθά τη μελέτη των κυκλοφοριακών επιπτώσεων.



Εικόνα 4: Παρουσίαση σημείων τομής, μερισμού και σύγκλισης στον κόμβο μελέτης (σκαρίφημα)

Ένας κυκλικός κόμβος χάρις στη μορφή του εξαλείφει τις τομές μεταξύ των διαφόρων κινήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Αυτό προφανώς λειτουργεί υπέρ της οδικής ασφάλειας καθώς οι τομές αντιστοιχούν στις πιο επικίνδυνες συναντήσεις κινήσεων. Οι συμβολές και οι μερισμοί είναι πολύ πιο ομαλές συνθέσεις. Όμως η εγκατάσταση ενός εξωτερικού δακτυλίου κίνησης ποδηλάτων γύρω από τον κυκλικό κόμβο δημιουργεί νέα σημεία τομής στις εισόδους/εξόδους των προσβάσεων. Στις διαβάσεις αυτές η μηχανοκίνητη κυκλοφορία οφείλει να παραχωρεί προτεραιότητα. Οι ποδηλάτες κινούνται μόνο αριστερόστροφα επί του εξωτερικού κύκλου.



Εικόνα 5: Παρουσίαση σημείων τομής, μερισμού και σύγκλισης μετά την αναδιαμόρφωση του κόμβου μελέτης (σκαρίφημα)

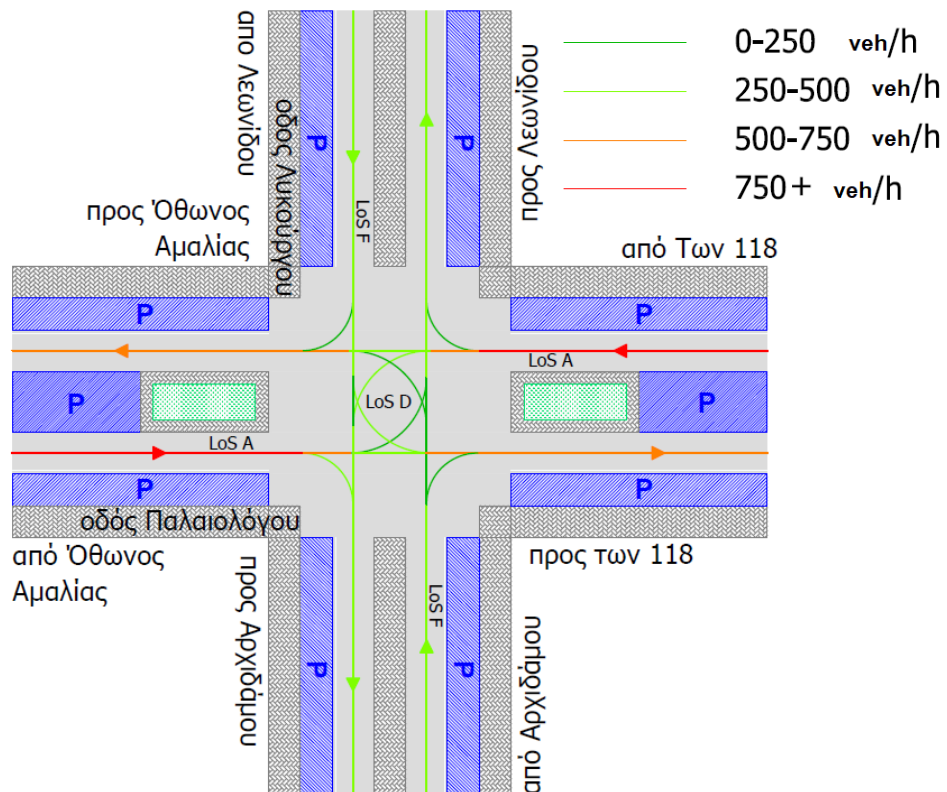
#### Υπολογισμός καθυστερήσεων κόμβου οδών Παλαιολόγου-Λυκούργου

Σημειώνεται ότι ως προς τους φόρτους, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν αλλαγές στις δραστηριότητες και στη λειτουργία της πόλης που θα προκαλούσαν αλλαγές και στις κυκλοφοριακές φορτίσεις του δικτύου, εκτιμάται ότι μπορούμε να βασιστούμε στις μετρήσεις της προηγούμενης μελέτης. Οι κυκλοφοριακές μελέτες πολύ συχνά χρησιμοποιούν στοιχεία άλλων μελετών που εκπονήθηκαν πριν από πολύ μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα.. Για την παραπάνω μελέτη πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε διάφορες ώρες της ημέρας, δηλαδή 8:00-9:00, 12:00-13:00, 14:00-15:00 και 19:00-20:00. Κατά το χρονικό διάστημα 14:00-15:00 καταγράφηκε ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ίσος με 2144 οχήματα ανά ώρα (Χάρτης 1). Ειδικότερα στον κόμβο Παλαιολόγου/Λυκούργου καταγράφηκαν υψηλότεροι φόρτοι σε σχέση με τους φόρτους σε οποιοδήποτε άλλου κόμβου κεντρικών οδών. Με βάση τους φόρτους ώρας αιχμής πραγματοποιήθηκε επίσης υπολογισμός των μέσων καθυστερήσεων.

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 6, στα ρεύματα της οδού Παλαιολόγου καταγράφηκαν φόρτοι μεγαλύτεροι από 750 οχήματα ανά ώρα. Το γεγονός αυτό εμποδίζει τις κυκλοφοριακές ροές από την οδό Λυκούργου καθώς οι οδηγοί σε αυτήν οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα στα κινούμενα οχήματα επί της Παλαιολόγου. Σημειώνεται ότι ο φόρτος στη Λυκούργου είναι σαφώς μικρότερος αυτού της Παλαιολόγου διότι η μεν Παλαιολόγου εξυπηρετεί την κίνηση βορρά-νότου που συνδέει απρόσκοπτα την Τρίπολη με το Γύθειο, ενώ η εγκάρσια κατεύθυνση δύσης – ανατολής έχει μικρή ανάπτυξη διότι εγκλωβίζεται μεταξύ Πάρνωνα και Ταυγέτου.

Παρατηρήθηκε ότι τα ποσοστά των αριστερών κινήσεων από την οδό Λυκούργου προς την οδό Παλαιολόγου είναι ιδιαίτερα υψηλά, δηλαδή αντιστοιχούν στο 30% περίπου επί του συνολικού φόρτου της κάθε πρόσβασης. Σε ένα ισόπεδο κόμβο χωρίς φωτεινούς σηματοδότες, οι αριστερές κινήσεις από την δευτερεύουσα οδό (κινήσεις 3 και 9) είναι αυτές που εμποδίζονται περισσότερο καθώς διασταυρώνονται με την πλειονότητα των άλλων κινήσεων του κόμβου. Η μη ύπαρξη

αποκλειστικής λωρίδας για την αριστερή κίνηση των οχημάτων συμβάλλει στην αύξηση της μέσης καθυστέρησης στις προσβάσεις της οδού Λυκούργου. Ειδικότερα υπολογίστηκε ότι αυτή ξεπερνά τα 50 sec και μπορεί να αγγίξει τα 100 s κατά τις ώρες αιχμής. Συνεπώς το επίπεδο εξυπηρέτησης κατά HCM είναι το χαμηλότερο δυνατό δηλαδή F. Στην οδό Παλαιολόγου μόνο οι αριστερές κινήσεις εμποδίζονται από τις κινήσεις του αντίθετου ρεύματος της. Η μέση καθυστέρηση με βάση τους φόρτους που μετρήθηκαν και τις ροές κορεσμού που υπολογίστηκαν πριν δεν ξεπερνά τα 5 sec, οπότε το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι A. Με βάση την υφιστάμενη διαμόρφωση του κόμβου, η συνολική μέση καθυστέρηση κινείται μεταξύ 25 και 35 sec κατά τις ώρες αιχμής οπότε το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι D.

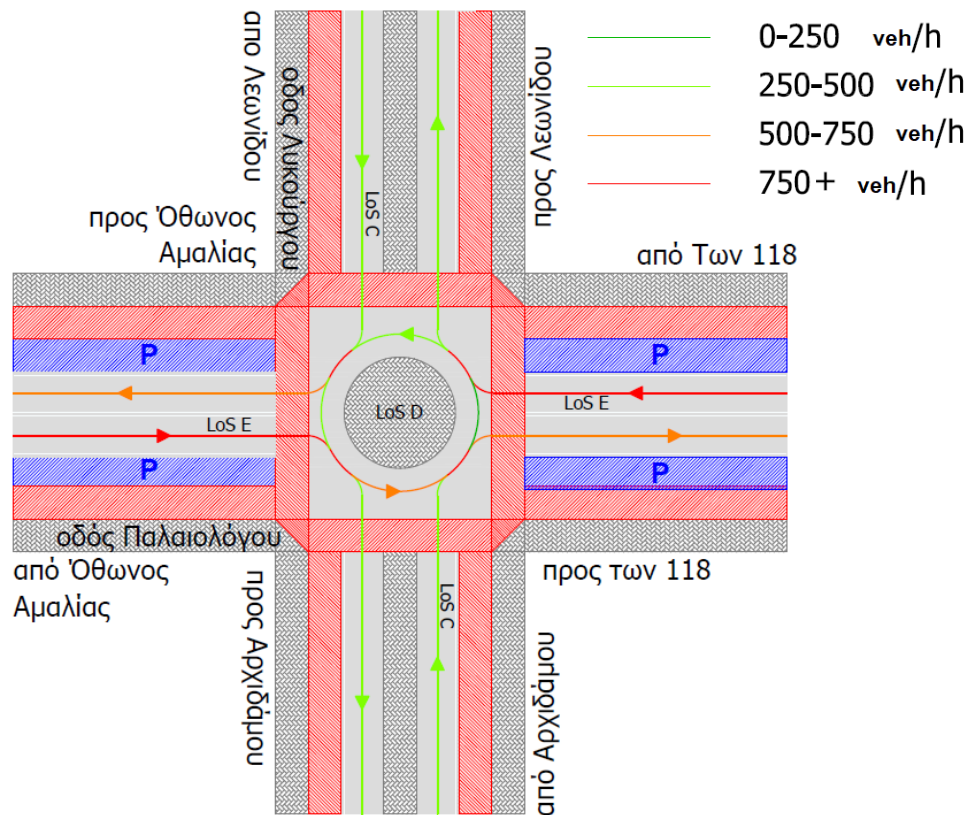


Εικόνα 6: Υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κίνηση (σκαρίφημα)

Για τον υπολογισμό των καθυστερήσεων στην προτεινόμενη λύση αξιοποιήθηκαν οι φόρτοι που μετρήθηκαν το 2016, κατά την ώρα αιχμής. Βέβαια τότε δεν λήφθηκε υπόψη ο φόρτος ποδηλάτων σε ποδηλατόδρομους καθώς η διαμόρφωση, όπως και σήμερα, δεν περιλάμβανε τέτοια υποδομή. Η προτεινόμενη λύση τους προβλέπει και αν όντως η εξεταζόμενη ανάπλαση καθώς και οι αναπλάσεις που θα ακολουθήσουν επιτύχουν ένας αριθμός κατοίκων να αρχίσει να χρησιμοποιεί ποδήλατο τότε θα έχουν μια επίδραση στη λειτουργία του κόμβου, όπως επίσης θα έχει επίδραση και η αύξηση των διελεύσεων πεζών από τις διαβάσεις. Όσο η πόλη θα γίνεται πιο φιλική, βιώσιμη, παραγωγική και πιο ζωντανή οικονομικά, υποδεχόμενη περισσότερους επισκέπτες είναι προφανές ότι τόσο η μηχανοκίνητη κυκλοφορία στην Παλαιολόγου θα αποκτά υποδεέστερη σημασία και ο ρόλος της ως διαμερούς αρτηρίας προοριζόμενης για την εξυπηρέτηση υπεραστικών ροών θα περιορίζεται.

Με βάση τους υπολογισμούς προκύπτει ότι το επίπεδο εξυπηρέτησης των προσβάσεων από τη Λυκούργου στην Παλαιολόγου θα βελτιωθεί από F σε C με την προτεινόμενη λύση. Συγκεκριμένα, οι μέσες καθυστερήσεις στο δρόμο αυτό δεν θα ξεπερνούν τα 25 sec. Από την άλλη, το επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Παλαιολόγου θα μειωθεί από A σε E, καθώς πλέον οι κινήσεις της Παλαιολόγου θα έχουν την ίδια προτεραιότητα με αυτές της Λυκούργου. Στους κυκλικούς κόμβους οι ροές εισόδου έχουν προτεραιότητα έναντι των εσωτερικών ροών εκτός αν επιλεγεί να τοποθετηθεί σήμα παραχώρησης προτεραιότητας («ανάποδο τρίγωνο») στις προσβάσεις εισόδου. Σε αυτή την

περίπτωση υπάρχει αντιστροφή των επιπέδων προτεραιότητας. Συνολικά, Το επίπεδο εξυπηρέτησης συνολικά του κόμβου δεν πρόκειται να αλλάξει σημαντικά. Στην πραγματικότητα οι καθυστερήσεις θα διαμοιραστούν ισόποσα σε όλες τις προσβάσεις εφόσον ο κυκλοφοριακός φόρτος παραμείνει αμετάβλητος.



Εικόνα 7: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κίνηση μετά την αναδιαμόρφωση του κόμβου

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι είναι μικρή η πιθανότητα οι κυκλοφοριακοί φόρτοι να παραμείνουν σταθεροί μετά την υλοποίηση της προτεινόμενης λύσης, διότι η ζήτηση από τους κατοίκους της πόλης να μετακινούνται με το αυτοκίνητο εντός του κέντρου θα περιοριστεί. Ανάλογες λογικές με την ανάπτυξη της Παλαιολόγου θα εφαρμοστούν προοδευτικά και στους υπόλοιπους δρόμους της πόλης με έμφαση στο τετράπλευρο Όθωνος/Αμαλίας-Αρχιδάμου-Λεωνίδου-Θερμοπύλων/Των 118. Οι λογικές αυτές θα ενθαρρύνουν κατοίκους και επισκέπτες να αποφεύγουν να χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, όσο για εκείνους που έρχονται από τα γύρω χωριά θα έχουν κάθε συμφέρον να αφήνουν το αυτοκίνητό τους στην περίμετρο του κέντρου, στη συνέχεια θα περπατούν ή θα χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία (ίσως σε λίγα χρόνια να έχουν δρομολογηθεί 2-3 λεωφορεία μικρά που να ανεβοκατεβαίνουν την Παλαιολόγου). Ο περιορισμός των νόμιμων και παράνομων θέσεων στάθμευσης θα συμβάλει στον περιορισμό της εισόδου στην κεντρική περιοχή της πόλης. Οι οδηγοί θα αποφασίσουν να σταθμεύσουν τα οχήματα τους περιμετρικά του κέντρου και στη συνέχεια να περπατήσουν.

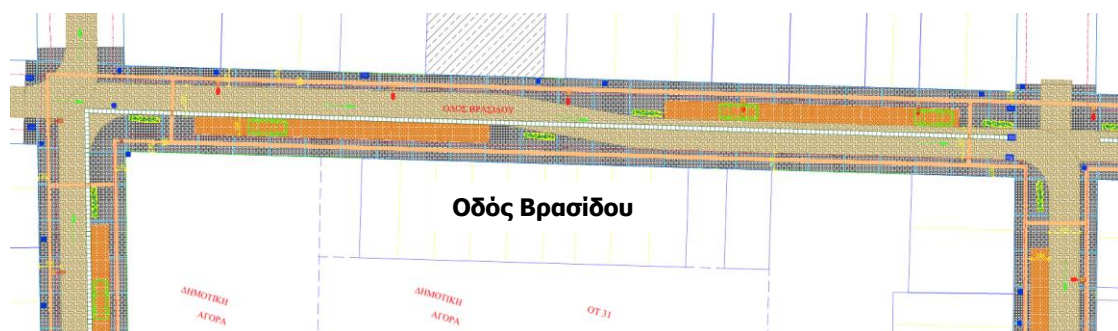
## **Β. Κυκλοφοριακή μελέτη του εφικτού και των επιπτώσεων της δημιουργίας ανοικτού κέντρου εμπορίου (open mall) στη Σπάρτη**

Η δημιουργία του open mall θα συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της εμπορικής κίνησης και της κινητικότητας γενικότερα στο κέντρο της Σπάρτης. Σύμφωνα με το σχέδιο της προμελέτης για το open mall, οι οδοί Βρασίδου, Αγ Νίκωνος, Γκορτσολόγου και Αγησιλάου προτείνονται να αναδιαμορφωθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση πεζών και ποδηλατών εντός της ζώνης. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 8, το συγκεκριμένο δίκτυο προσβάσιμων

διαδρομών θα συνενώνεται με τους υφιστάμενους πεζόδρομους της Σπάρτης. Ειδικότερα, ο πεζόδρομος της οδού Κλεομβρότου διαθέτει σήμερα ιδιαίτερα υψηλή εμπορικότητα. Παράλληλα, υπάρχει σύνδεση και με τα οδικά τμήματα των οδών Παλαιολόγου και Λυκούργου, τα οποία, όπως έχει αναφερθεί, πρόκειται να αναδιαμορφωθούν. Οι αναπλάσεις αυτές θα αναβαθμίσουν συνολικά της ελκυστικότητα του κέντρου της Σπάρτης και θα το μετατρέψουν σε μία περιοχή αρκετά φιλική στις μετακινήσεις με ποδήλατο ή με περπάτημα.



Εικόνα 8: Κεντρικά οδικά τμήματα προς διαμόρφωση



Εικόνα 9: Πρόταση διαμόρφωσης οδού Βρασιδίου

Στα οδικά τμήματα προς διαμόρφωση προτείνεται η μείωση των θέσεων στάθμευσης και η τροποποίηση της χάραξης της λωρίδας κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Ειδικότερα εσωτερικά των οδών open mall δημιουργούνται μεγάλης ακτίνας σιγμοειδής καμπύλες, οι οποίες συμβάλλουν στη μείωση των λειτουργικών ταχυτήτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας κίνησης πεζών και ποδηλατών. Η συγκεκριμένη επιλογή δεν θα επηρεάσει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού, καθώς σήμερα το πλάτος των οδών λόγω και της ύπαρξης παρόδιας στάθμευσης είναι αρκετά περιορισμένο. Χάρης στη μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό θα περιοριστεί ο αριθμός των ελιγμών που πραγματοποιούνται ανά ώρα και θα συνεισφέρει στην αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών προς διαμόρφωση Αυτό σημαίνει ότι και οι λειτουργικές ταχύτητες εντός των οδών open mall δεν ξεπερνούν τις περισσότερες φορές τα 30 km/h, που θα είναι και το νέο όριο

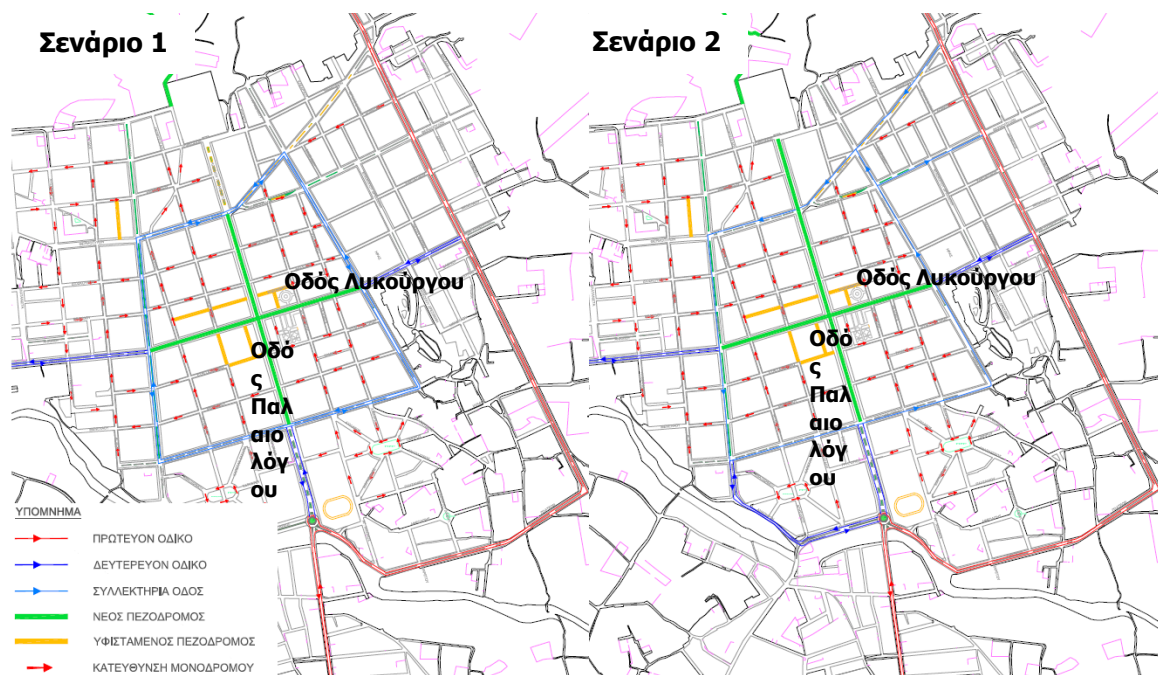


ταχύτητας. Παράλληλα ο κυκλοφοριακός φόρτος των οδών Βρασιδίου, Αγησιλάου, Αγ. Νίκωνος και Γκορτσολόγου αναμένεται να μειωθεί λόγω της μείωσης των θέσεων στάθμευσης, καθώς μεγάλο ποσοστό οδηγών διέρχονται από τις συγκεκριμένους οδούς προκειμένου να αναζητήσουν κάποια θέση στάθμευσης πλησίον των εμπορικών καταστημάτων. Με τις νέες διαμορφώσεις οι μετακινήσεις με περπάτημα ή ποδήλατο εντός του κέντρου θα γίνουν περισσότερο ελκυστικές στον κάτοικο ή τον επισκέπτη της πόλης.

Η αύξηση πεζών στους παραπάνω δρόμους θα έχει ως αποτέλεσμα πεζοί να διασχίζουν διαμερώς το οδόστρωμα, περνώντας στο απέναντι πεζοδρόμιο, και άλλοι να περπατούν ή να στέκονται επί του οδοστρώματος διότι προφανώς τα πλάτη των πεζοδρομίων δεν θα επαρκούν. Ωστόσο η μείωση του ορίου ταχύτητας εγγυάται ότι οι συνθήκες ασφάλειας θα βελτιωθούν αφού οι οδηγοί θα ξέρουν ότι στο Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου δεν θα μπορούν να κινούνται παρά μόνον με χαμηλή ταχύτητα και λόγω του μειωμένου ορίου ταχύτητας αλλά και λόγω της πυκνής παρουσίας πεζών.

### Γ. Συμπεράσματα

Αξίζει εδώ να υπογραμμιστεί ότι η παραπάνω κυκλοφοριακή μελέτη του 2016 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Παλαιολόγου μπορεί να πεζοδρομηθεί. Προφανώς για να καταλήξει σε αυτό το συμπέρασμα έλαβε υπόψη της το υπόλοιπο οδικό δίκτυο και την ικανότητά του να παραλάβει το σύνολο του φόρτου που διερχόταν από την Παλαιολόγου. Ειδικότερα, αυτό που είναι επιθυμητό είναι να μετατεθεί η σημερινή ροή στην περιφέρεια της πόλης. Ήδη η δυνατότητα παράκαμψης της Σπάρτης από την ανατολική πλευρά υπάρχει, δίνεται από την Ορθίας Αρτέμιδος και την Πλαταιών. Σύντομα θα υπάρχει και ο περιφερειακός ο οποίος θα αναπτύσσεται ανατολικά του Ευρώτα. Επομένως ο στόχος και της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και κάθε πολιτικής βελτίωσης της ποιότητας ζωής και ενίσχυσης της ιστορικής και σύγχρονης ταυτότητας της Σπάρτης θα είναι να μην διέρχεται από τον κεντρικό πυρήνα της, που ταυτίζεται με την τομή Παλαιολόγου και Λυκούργου, μια διαμερής ροή που χωρίζει την πόλη στα δύο, επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον της, λόγω ρύπανσης και θορύβου, και προσδίδει στο κέντρο της μια άσχημη εικόνα εξ' αιτίας της άναρχης στάθμευσης.



Χάρτης 2: Βασικά σενάρια οργάνωσης κυκλοφορίας όπως προτείνονται από τη «Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στις κεντρικές οδούς της Σπάρτης και λοιπές επηρεαζόμενες οδούς»

Η Σπάρτη είναι μια πόλη με μεγάλη υστέρηση στον τομέα της βιώσιμης κυκλοφοριακής οργάνωσης, στον οποίο οι ευρωπαϊκές πόλεις, τις 2-3 τελευταίες δεκαετίες, έχουν κάνει τεράστια βήματα. Σήμερα η ανάγκη να προχωρήσει προς αυτή την κατεύθυνση γίνεται πολύ μεγαλύτερη διότι η κλιματική αλλαγή έχει αποδειχθεί ότι είναι μια μεγάλη απειλή για την τύχη του πλανήτη και για κάθε τοπική κοινωνία ξεχωριστά. Ειδικότερα, το γεγονός ότι η Σπάρτη, με την τόσο σπουδαία ιστορία της, αφέθηκε και καταλήφθηκε κάθε χώρος της από το αυτοκίνητο, με αποτέλεσμα να παρουσιάζει σήμερα μια εικόνα που δεν είναι αντίστοιχη της ταυτότητάς, αποθαρρύνει τον επισκέπτη. Ένα πρώτο βήμα προς μια Σπάρτη διαφορετική που προσελκύει πεζούς και ποδηλάτες θα μπορούσε να γίνει με την υλοποίηση της «Μελέτης Ανάπλασης Κέντρου Σπάρτης». Η προτεινόμενη λύση δεν αλλάζει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδικής υποδομής. Πράγματι και στην υφιστάμενη κατάσταση και στην προτεινόμενη λύση η μηχανοκίνητη κυκλοφορία διαθέτει μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Αυτό μόνο που αλλάζει είναι ότι οι λωρίδες αντίθετης ροής συγκλίνουν στο κέντρο της διατομής και εφάπτονται. Με τη λύση αυτή καταργείται έτσι η κεντρική νησίδα που κατά μεγάλο ποσοστό της επιφάνειάς της καταλαμβάνεται από αυτοκίνητα που σταθμεύουν. Γενικότερα προβλέπεται η κατάργηση της στάθμευσης στην Παλαιολόγου και η διατήρηση μόνο κάποιων θέσεων για στάση των οχημάτων τροφοδοσίας. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα ότι οι ελιγμοί που γίνονται από αυτοκίνητα που σταθμεύουν ή απομακρύνονται από τη θέση στάθμευσής τους θα πάψουν να παρεμποδίζουν τη ροή και αυτή θα διεκπεραιώνεται ανετότερα.

Σχετικά με τη ροή αξιοποιήθηκαν οι μετρήσεις που έγιναν προ τετραετίας για τη «Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στις κεντρικές οδούς της Σπάρτης και λοιπές επηρεαζόμενες οδούς». Τα δεδομένα δεν έχουν μεταβληθεί διότι οι δραστηριότητες και η λειτουργία της πόλης δεν έχουν αλλάξει. Αυτό που θα αλλάξει με την υλοποίηση της προτεινόμενης λύσης και άλλων έργων που θα ακολουθήσουν στην κατεύθυνσή της είναι ότι θα αυξηθεί το περπάτημα και το ποδήλατο στην πόλη. Σημειώνεται ότι αυτό είναι που οι κάτοικοι και οι παράγοντες της πόλης επιθυμούν, διότι γνωρίζουν ότι έτσι θα εντατικοποιηθεί η οικονομική λειτουργία και θα αυξηθούν οι επισκέπτες. Σύμφωνα με την ανάλυση των μετρήσεων η μελέτη του 2016 κατέληξε ότι η Παλαιολόγου μπορεί να πεζοδρομηθεί, διότι ο φόρτος που διέρχεται διαμπερώς από την καρδιά της Σπάρτης δια της Παλαιολόγου μπορεί να αναληφθεί από τον περιφερειακό και να παρακάμπτει το ιστορικό κέντρο της πόλης. Η προτεινόμενη λοιπόν λύση αποτελεί ένα πολύ συντηρητικό σενάριο αυτού που θα μπορούσε και πρέπει να γίνει μελλοντικά στην Παλαιολόγου. Δεν θα υπάρξει αρνητική λοιπόν επίπτωση από αυτό, αλλά μόνον οφέλη για την πόλη και τους κατοίκους της.

Σχετικά με το Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου η επιλεγείσα λύση να εφάπτεται του τμήματος της Παλαιολόγου που θα αναπλαστεί είναι πολύ σωστή, διότι έτσι δημιουργείται μια μεγάλη περιοχή ανάπλασης με χαμηλές ταχύτητες, μικρή παρουσία οχημάτων και προσπελάσιμη με ασφάλεια από το ποδήλατο. Οι δρόμοι που συγκροτούν το Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου με την προτεινόμενη λύση παραμένουν ανοικτοί στη διέλευση οχημάτων και θα εξυπηρετούν επίσης την τροφοδοσία των καταστημάτων και τις ανάγκες προσπέλασης των κατοίκων. Αυτά είναι που οφείλουν να παρέχουν δρόμοι σε κεντρικές περιοχές όπου κατοικία και εμπόριο συνυπάρχουν.

Θάνος Βλαστός

Καθηγητής ΕΜΠ  
Συγκοινωνιολόγος – πολεοδόμος  
Μέλος της ομάδας εκπόνησης του ΣΒΑΚ της Σπάρτης