

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ

Η οδός παρουσιάζει έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα σε βάρος της οδικής ασφάλειας και των ευπαθών χρηστών της (πεζών και ποδηλατών) που έχουν επισημανθεί στο εκπονούμενο ΣΒΑΚ, καθώς και περιβαλλοντικά προβλήματα μιας και η δομή της επιτρέπει τους θερινούς μήνες την αύξηση της θερμοκρασίας στο κέντρο της πόλης, η δε μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων ρύπανση του αέρα και ηχορύπανση.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων που είναι και ζητούμενο στο εκπονούμενο σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, προχωρά ο κυκλοφοριακός ανασχεδιασμός, αλλά και η αναγκαία ανάπλαση της οδού που σε συνδυασμό με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό θα βελτιώσει στο μέγιστο δυνατό βαθμό τις περιβαλλοντικές βιοκλιματικές συνθήκες.

Στον επιχειρούμενο περιβαλλοντικό ανασχεδιασμό είναι κοινά αποδεκτός ο σημαντικός ρόλος του αστικού πράσινου και της χρήσης ψυχρών υλικών, με υψηλή ανακλαστικότητα και υψηλό συντελεστή θερμικής εκπομπής, καθότι:

- Βελτιώνει το μικροκλίμα και το φυσικό αερισμό
- Παρέχει σκιασμό και χαμηλώνει τη θερμοκρασία το καλοκαίρι
- Παρέχει προστασία από κρύους ανέμους το χειμώνα
- Μειώνει τη ρύπανση του αέρα και την ηχορύπανση
- Συγκρατεί και απορροφά τα νερά της βροχής

Με δεδομένο ότι η Κ. Παλαιολόγου είναι η οδός με τη μεγαλύτερη ένταση δραστηριοτήτων (εμπορικά, ιατρεία, τράπεζες, αναψυχής) από κάθε άλλη οδό της πόλης και μάλιστα σε όλο το μήκος της, η οποιαδήποτε παρέμβαση θα πρέπει να συμβάλλει στη διατήρηση ή και στην αύξησή της, καθιστώντας την ιδιαίτερα ελκυστική για τον πολίτη και τον τουρίστα.

Με βάση αυτές τις σκέψεις η πρόταση που καταθέτω παρουσιάζει πολλά θετικά στοιχεία που καλύπτουν τους προαναφερόμενους προβληματισμούς και θα ήθελα να τεθεί μαζί με τις προτάσεις των μελετητών στο δίκτυο φορέων της πόλης, στα πλαίσια του εκπονούμενου ΣΒΑΚ.

Πρόταση (3^η εναλλακτική)

Αύξηση των υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους 7 έως 6,5μ. κατά 1,5 μ. εκατέρωθεν για τη δημιουργία ποδηλατολωρίδας και δημιουργία σε επαφή με αυτήν πράσινης λωρίδας (χαμηλή φύτευση λουλούδια, θάμνοι, δέντρα νερατζιές) πλάτους 1,7 μ.

-Δημιουργία εκατέρωθεν και σε επαφή με την πράσινη λωρίδα, λωρίδας 3,5 μ. για την κίνηση των οχημάτων

-το απομένον τμήμα κατά μήκος στο κέντρο της λεωφόρου, είναι το υφιστάμενο παρτέρι πλάτους 2,8 μ. με πεζοδρόμιο γύρω του 0,95 μ, το οποίο γίνεται κατά πλάτος παρτέρι (χαμηλής, μεσαίας και υψηλής φύτευσης με παραμονή των φοινίκων) πλάτους 3,7 μ. σε βάρος των πεζοδρομίων του

- όλα τα παρτέρια ενώνονται μεταξύ τους (εκεί που σήμερα επιτρέπεται η κάθετη στην οδό στάθμευση) πλην των σημείων όπου υφίστανται διασταυρώσεις όπου θα υφίστανται και λωρίδες κάθετης διάβασης των πεζών
- δημιουργούνται επί της Κ.Παλαιολόγου και εκατέρωθεν της Λυκούργου δυο μακρόστενα συντριβάνια εκατέρωθεν της Λυκούργου σε σημεία που σήμερα υφίσταται κάθετη στάθμευση οχημάτων μεταξύ των παρτεριών
-σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο και σε βάρος της πράσινης λωρίδας δημιουργείται χώρος στάθμευσης οχήματος τροφοδοσίας και τοποθετούνται βυθιζόμενοι ή ημιβυθιζόμενοι κάδοι απορριμάτων των 3 κυβ.
-οι κυκλικό κόμβοι στο τέλος της παρέμβασης επί των διασταυρώσεων με 118 και Όθωνος Αμαλίας παραμένουν προσαρμοσμένες στην παραπάνω διαστασιολόγηση της οδού.
Σύντομα θα κατατεθεί ανάλογο με τις υποβληθείσες προτάσεις των μελετητών σχέδιο

Αξιολογώντας βάση των παραπάνω κριτηρίων τις κατατεθείσες προτάσεις σε συνάρτηση και με την παραπάνω πρόταση, διαπιστώνεται ότι κάθε λύση έχει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά της, **επιχειρήματα και αντεπιχειρήματα**, ειδικότερα και κατά κριτήριο:

Οδική ασφάλεια ευπαθών χρηστών

1.Ποδηλάτες

Η μετακίνηση των ποδηλατών μέσω ποδηλατολωρίδων στο διαμορφούμενο γραμμικό πάρκο (εναλλακτική 2) είναι λιγότερο οδικά ασφαλής από τη λύση μετακίνησης μέσω ποδηλατολωρίδων στην άκρη των υφιστάμενων πεζοδρομίων της οδού, μιας και απαιτεί από τους ποδηλάτες, περισσότερες κάθετες διαβάσεις των διαμορφούμενων 2 ρευμάτων κίνησης οχημάτων, όπου η κυκλοφορία είναι συντριπτικά μεγαλύτερη από ότι στις συμβάλλουσες οδούς στην Κ. Παλαιολόγου.

2.Πεζοί

Οι πεζοί στη συντριπτική πλειοψηφία τους χρησιμοποιούν την οδό για να καλύψουν ανάγκες που έχουν σχέση με αγορές προϊόντων, ιατρικές επισκέψεις, αναψυχής, δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρο στο χώρο των υφιστάμενων πεζοδρομίων, έμπροσθεν των αντίστοιχων καταστημάτων.

Δεν έχει λογική να περνούν κάθετα έστω το ένα ρεύμα κυκλοφορίας και να περπατούν στο γραμμικό πάρκο αν η δραστηριότητα που επιθυμούν είναι στην απέναντι πλευρά του δρόμου.

Η πρόταση κάθετης μετακίνησης των πεζών που δίνεται στην περίπτωση του παρτεριού είναι απόλυτα ασφαλής από πλευράς οδικής ασφάλειας μιας και αφήνει περιθώρια κίνησης μόνο στις διαβάσεις πεζών, ενώ αντίθετα αυτή του γραμμικού πάρκου μη ασφαλής γιατί αφήνει περιθώρια κίνησης από κάθε σημείο του πάρκου προς τα απέναντι πεζοδρόμια.

Η λύση κάθετης μετακίνησης των πεζών που δίνεται στην εναλλακτική 1 είναι οδικά μη ασφαλής μιας και υποχρεώνει τον πεζό να διασχίσει κάθετα 2 αντίθετα ρεύματα και στην περίπτωση λύσης

αμφίδρομης οδού πλάτους 7 μ. στον άξονα της λεωφόρου, χωρίς ικανό χώρο αναμονής μεταξύ των 2 ρευμάτων πολύ πιο επικίνδυνη.

Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός

Η προτεινόμενη λύση της διατήρησης και αύξησης του παρτεριού στα 4,6 μ. (σε βάρος του πεζοδρομίου τους), σε συνδυασμό με τις προστιθέμενες στα υφιστάμενα πεζοδρόμια λωρίδες πρασίνου πλάτους 1,7μ. σε όλο το μήκος της οδού, έχει σημαντικά μεγαλύτερη βιοκλιματική απόδοση από τις δυο άλλες λύσεις μιας και οι προσφερόμενοι χώροι πρασίνου είναι σημαντικά μεγαλύτεροι από ότι των 2 άλλων λύσεων.

Δρόμος και επιχειρηματικότητα

Ο δρόμος αποτελεί την οικονομική ναυαρχίδα της πόλης με πληθώρα επαγγελματικών δραστηριοτήτων και ιδιαίτερα αναψυχής μιας και αποτελεί τοπόσημο της πόλης όχι μόνο για τον πολίτη αλλά και για τον επισκέπτη.

Η λύση του γραμμικού κέντρου (2^η εναλλακτική) με τη μείωση του πεζοδρομίου στα 4 μ. δεν επιτρέπει τη λειτουργία καταστημάτων αναψυχής σε όλο το μήκος της οδού, εξαιρουμένης μόνο της κεντρικής περιοχής, κλείνοντας μεγάλο αριθμό καταστημάτων αναψυχής που δραστηριοποιούνται σήμερα και αφαιρώντας τη δυνατότητα εκμετάλλευσης από τους ιδιοκτήτες τους, άλλων επαγγελματικών σήμερα χώρων, ως χώρων αναψυχής στο μέλλον.

Η προτεινόμενη κατασκευή δυο συντριβανιών ένθεν της Λυκούργου πέραν της αναμφισβήτητης σημαντικής βελτίωσης του μικροκλίματος της περιοχής, δημιουργούν ελκυστικές συνθήκες για τον πολίτη και τον επισκέπτη και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για δυναμική οικονομική ανάπτυξη όχι μόνο της περιοχής, αλλά και ολόκληρης της πόλης. Παράλληλα διασπά το χώρο και δε δημιουργεί «μακρινάρια».

Το πράσινο που προσφέρει το παρτέρι δε συμβάλει μόνο σημαντικά στο μικροκλίμα της περιοχής, αλλά και στη βελτίωση της ψυχικής διάθεσης των χρηστών του δρόμου.

Αναφορικά με τα προβαλλόμενα πλεονεκτήματα της 2^{ης} εναλλακτικής λύσης (La Rambla)

1. Δημιουργία κοινωνικού χώρου

Η πόλη διαθέτει ήδη αρκετούς κοινωνικούς δημόσιους χώρους που μπορούν να φιλοξενήσουν κάθε είδους και σε αριθμό δραστηριότητα, δίπλα και επί της Κ. Παλαιολόγου (Πλατεία , Πάρκο Ευαγγελίστριας, Πάρκο ΟΤΕ , Χώρος πέριξ Κενотаφίου Λεωνίδα, Κέντρο Κ. Παλαιολόγου όπως θα διαμορφωθεί).

2. Διατήρηση χαμηλών ταχυτήτων των οχημάτων

Και η λύση της διατήρησης του παρτεριού έχει από πλευράς κίνησης των οχημάτων επί των 2 ρευμάτων, ίδιες δυνατότητες.

3. Κίνηση των πεζών προσανατολισμένη προς την αρχαία Σπάρτη

Και στην περίπτωση της κίνησης των πεζών στα υπάρχοντα πεζοδρόμια είναι προσανατολισμένη προς την αρχαία Σπάρτη ,προσφέροντας την ίδια θέα.

Ο καθημερινός πολίτης που επισκέπτεται την Κ Παλαιολόγου δεν εστιάζει το βλέμμα του στο βάθος της οδού ,που άλλωστε δεν έχει τίποτα να δει ,αλλά στα καταστήματα που επιθυμεί να επισκεφτεί και ειδικότερα στα καταστήματα αναψυχής που συναντά την παρέα του και για τους λόγους αυτούς το πάρκο θα καταλήξει νεκρή αχρειαστη περιοχή.

4. Καλύτερη προσέγγιση αυτοκινήτων στα δυο κτιριακά μέτωπα της οδού(τροφοδοσία καταστημάτων ,αποκομιδή σκουπιδιών)

Η λύση του παρτεριού δίνει ικανοποιητικότερη λύση μιας και επιτρέπει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης σε βάρος της προτεινόμενης λωρίδας πλάτους 1,7 μ στην άκρη των πεζοδρομίων.

Καθόσον αφορά την πρόταση της 3^{ης} εναλλακτικής με τη διατήρηση του παρτεριού, διευκρινίζονται τα εξής:

-δεν προβλέπεται στάθμευση παρά την οδό

-το κάθε ρεύμα κυκλοφορίας είναι όπως και στο κέντρο της οδού 3,5 μ.

-στο υπάρχον πεζοδρόμιο των 7 μ. προστίθεται ποδηλατολωρίδα 1,5 μ. και πράσινη λωρίδα πλάτους 1,7 μ.

-το παρτέρι αυξάνει κατά πλάτος σε βάρος του γύρω του πεζοδρομίου και από 2,8 μ. γίνεται 4,6 μ. και διατηρούνται οι υγιείς φοίνικες

-τα παρτέρια ενώνονται μεταξύ τους ,εκτός των σημείων διασταυρώσεων

-σε δυο χώρους εκατέρωθεν της Λυκούργου και μεταξύ των παρτεριών όπου σήμερα επιτρέπεται η στάθμευση οχημάτων ,δημιουργούνται δυο συντριβάνια.

- στην προτεινόμενη πράσινη λωρίδα στην άκρη των πεζοδρομίων τοποθετούνται βυθιζόμενοι ή ημιβυθιζόμενοι κάδοι απορριμάτων, για τους οποίους δεν υπάρχει αναφορά στις κατατεθείσες δυο εναλλακτικές.

Γενικότερα αν και είναι συνήθης πρακτική στις μελέτες να ακολουθούνται καλές πρακτικές ,κάθε περίπτωση έχει και τις ιδιαιτερότητές της και στην περίπτωσή μας της 2^{ης} εναλλακτικής λύσης η περίπτωση της Βαρκελώνης,των δεκάδων λεωφόρων μεγάλου μήκους και διαφορετικών κατά περίπτωση χρήσεων γης, των 5,5 εκατ. κατοίκων και των εκατομμυρίων επισκεπτών, σε σύγκριση με τους 16000 κατοίκους της πόλης μας και τον μικρό αριθμό επισκεπτών της, των διαφορετικών αναγκών των κατοίκων μιας ημιαστικής πόλης όπως αυτών της Σπάρτης (αγροτική περιοχή)με αυτών μιας μεγαλούπολης , τις μικρές αποστάσεις διάνυσης εντός της πόλης που τα όρια του αστικού δομημένου χώρου δεν ξεπερνούν τα 1000 μ. από το κέντρο της ,δεν οδηγούν μονοσήμαντα στη λύση ενός μεγάλου περιπατητικού πάρκου στη μέση της λεωφόρου.

Εν κατακλείδι επειδή όλες οι προτάσεις παρουσιάζουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα και επειδή οι οποιοσδήποτε αποφάσεις μας πρέπει να συγκεντρώνουν την πλειοψηφία των πολιτών μέσω των συλλόγων τους ,την έγκριση Επιτροπών (Αρχιτεκτονική ,Νεωτέρων Μνημείων), λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι η σημερινή μορφή της οδού αποτελεί τοπόσημο για την πόλη καθώς και το γεγονός

ότι παλαιότερα στην ανάπλαση της Λεωνίδου υποχρεώθηκε η τότε δημοτική αρχή στη διατήρηση των νερατζιών, προτείνω την προαναφερόμενη 3^η εναλλακτική για τους λόγους που παραπάνω ανέλυσα.

Θεωρώ ότι με την επιχειρούμενη αιφνιδιαστική συζήτηση του θέματος στο δημοτικό συμβούλιο χωρίς πρώτα να ακολουθηθεί η διαδικασία του εκπονούμενου ΣΒΑΚ, με παράκαμψη για ένα τόσο σοβαρό θέμα του δικτύου φορέων της πόλης και της αναγκαίας συμμετοχικότητας των πολιτών της πόλης, πέραν του ότι αντιστρατεύεται τις αρχές του ΣΒΑΚ και ως εκ τούτου δε δημιουργεί η οποιαδήποτε απόφαση νόμιμα αποτελέσματα, είναι αντίθετη και με την υφιστάμενη διαδικασία που απαιτεί ανάλογα θέματα να τυγχάνουν πρώτα συζήτησης και έκφρασης άποψης από την τοπική κοινότητα Σπαρτιατών και την Επιτροπή Ποιότητας.

Η οποιαδήποτε λύση αλληλοεπηρεάζει τον κεντρικό άξονα της πόλης και ως εκ τούτου η οποιαδήποτε πρόταση θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει και την ανάπλαση της Λυκούργου.