

ΗΜΕΡΙΔΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ & ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΣΠΑΡΤΗΣ

«Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην πόλη της Σπάρτης»



ΒΕΡΟΥΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ, MSc
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Τ.Ε.Ε. Ν.Ε. ΛΑΚΩΝΙΑΣ

Σπάρτη 25.09.2016

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Γενικότερα η πολιτική διαβούλευσης, στοχεύει σύμφωνα με το άρθρο 76 του Ν. 3852/2010, στην ανάπτυξη ενός ουσιαστικού διαλόγου για θέματα:

- αναπτυξιακά,
- τεχνικά,
- προγράμματα δράσης του δήμου και
- θέματα γενικότερου τοπικού ενδιαφέροντος

Επιδιώκεται η «ασφαλής δοκιμή» σεναρίων των σχεδίων δράσεων, πριν αυτά τεθούν σε εφαρμογή, ως προς:

- τη συμβατότητα της βασικής τους ιδέας σε σχέση με τις τοπικές ανάγκες / επιθυμίες,
- την προτεραιότητά τους σε σχέση με άλλες εναλλακτικές επιλογές και,
- την εφικτότητα και πληρότητα των λύσεων που προδιαγράφονται

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟΝ ΔΙΑΛΟΓΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

A graphic illustration featuring three stylized hands of different colors (green, yellow, and red) holding glowing lightbulbs. The hands are positioned on the left side of the poster, with the yellow hand being the largest and holding the largest lightbulb.

MADAME LA MAIRE,
J'AI UNE IDÉE !

Jusqu'au 15 mars,
proposez votre projet pour
le **budget participatif**

www.ideoe.paris

#NOTREBUDGET

PARIS BUDGET
PARTICIPATIF

A blue square icon containing a white Euro symbol (€).

Ανάπλαση της οδού Λεωνίδου



Ανάπλαση και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην πλατεία «Δούκα»



Κυκλικός κόμβος στην συμβολή των οδών Παλαιολόγου - Πλαταιών



ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Συγκερασμός των απαιτήσεων για :

- ✓ Υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής,
- ✓ δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις της πόλης,
- ✓ καθιέρωση ήπιας κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές και σε περιοχές τοπόσημα,

χωρίς να παρεμποδίζεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία αγαθών και ανθρώπων.

ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ

Το όραμα για την κινητικότητα στην πόλη μας θα μπορούσε να περιλαμβάνει στοιχεία, όπως:

- ✓ χαμηλές ταχύτητες των αυτοκινήτων,
- ✓ καθαρό περιβάλλον και χαμηλά επίπεδα θορύβου,
- ✓ καλαίσθητο οδικό περιβάλλον,
- ✓ καλής ποιότητας, καθαρό και τακτικά συντηρούμενο αστικό οδόστρωμα,
- ✓ σύγχρονο αστικό εξοπλισμό,
- ✓ επαρκή σήμανση και
- ✓ έξυπνα συστήματα πληροφόρησης.

ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

1. Συνδυασμένος χωροταξικός / πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός.
2. Διαχείριση συγκοινωνιακού συστήματος.
3. Αναπλάσεις που θα ενθαρρύνουν τις ήπιες μορφές μετακίνησης.
4. Αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
5. Λήψη περιβαλλοντικών μέτρων.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τι είναι τα ΣΒΑΚ :

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αποτελεί ένα στρατηγικό εργαλείο, ένα σχέδιο το οποίο στοχεύει στη συνεχή εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων και επιχειρήσεων, όχι μόνο στα όρια της πόλης αλλά και στην ευρύτερη αυτής, περιοχή, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΣΒΑΚ

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός		Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	ΕΜΦΑΣΗ	Άνθρωπος
Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	ΒΑΣΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής
Μέσα μεταφοράς	ΕΜΦΑΣΗ	Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά Όρια	ΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία
Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί	ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ	Διεπιστημονικός σχεδιασμός Έμφαση
Υποδομές	ΕΜΦΑΣΗ	Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ	Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

Ενδεικτικές προτάσεις στα πλαίσια της διαμόρφωσης ολοκληρωμένης στρατηγικής για βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Σπάρτη

1. Αξιολόγηση των δράσεων που έχουν ήδη υλοποιηθεί στην πόλη στα πλαίσια της αστικής κινητικότητας, όπως πεζοδρομήσεις, μονοδρομήσεις, κόμβοι, κ.λ.π.
2. Επίσπευση των χρονιζόντων θεμάτων υλοποίησης του σχεδίου πόλεως με τις διανοίξεις οδών όπου προβλέπεται.
3. Εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, με μέριμνα για τους μόνιμους κατοίκους.
4. Δρομολόγηση της καθιέρωσης βιώσιμου δικτύου δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.
5. Καταγραφή και ανάπλαση— όπου είναι δυνατό— του εγκαταλελειμμένου κτηριακού αποθέματος του Δήμου, ιδιαίτερα του αστικού κέντρου, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό του καθεστώς, με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας της πόλης και την αναζήτηση μιας ουσιαστικής αστικής ταυτότητας.

Ενδεικτικές προτάσεις στα πλαίσια της διαμόρφωσης ολοκληρωμένης στρατηγικής για βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Σπάρτη

6. Αναπλάσεις και δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας, σε περιοχές τοποσήμων, όπως είναι οι αρχαιολογικοί χώροι.
7. Αναζήτηση των αστικών κενών του Δήμου με στόχο την μελλοντική αξιοποίηση προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Για παράδειγμα καταγραφή των μη άρτιων και μη οικοδομήσιμων οικοπέδων – στην περίπτωση που υπάρχουν - προκειμένου να απαλλοτριωθούν και να προταθούν για χώρους πρασίνου ή για χώρους στάθμευσης.
8. Μετατροπή των οδών έξω από του χώρους των σχολικών κτηρίων, αλλά και των παιδικών χαρών, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
9. Μελέτη για την υλοποίηση ποδηλατικών διαδρομών προς την ευρύτερη περιφέρεια της πόλης, αλλά και προς σημεία μεγάλου ενδιαφέροντος (αρχαιολογικοί χώροι, Διοικητήριο, πάρκο Γουδέ, κ.λ.π.).
10. Ανάπτυξη προστατευμένων διαδρομών για ΑΜΕΑ.
11. Οργάνωση ενημερωτικών εκδηλώσεων, για την οδική ασφάλεια, σε συνεργασία με την Δ/ση Τροχαίας και τις Λέσχες Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας.

Παρατηρήσεις

- Ο δρόμος «Σκούρα – Πυρί» είναι το τελευταίο κομμάτι του οδικού «παζλ» της νέας Εθνικής οδού Τρίπολης – Σπάρτης – Γυθείου και επιτέλους παραδίδεται. Η προσωπική μου άποψη είναι ότι όταν οι υπερτοπικές κινήσεις αυτής της κατεύθυνσης παραληφθούν από το συγκεκριμένο δρόμο, οι κυκλοφοριακές συνθήκες στο κέντρο της πόλης θα μεταβληθούν σημαντικά.
- Το πρόβλημα στην οδό Κωνσταντίνου Παλαιολόγου είναι περισσότερο θέμα «παραβατικότητας» και αισθητικής υποβάθμισης, παρά κυκλοφοριακού κορεσμού. Η κατάσταση αν δεν διπλο – σταθμεύαμε, δεν αραδιάζαμε καρέκλες στο οδόστρωμα για να κρατήσουμε θέσεις στάθμευσης, δεν παρκάραμε στις γωνίες και στις διαβάσεις πεζών και ΑΜΕΑ και τηρούσαμε τον κανονισμό κοινοχρήστων χώρων, θα ήταν πολύ καλύτερη. Ήρθε και η ασθένεια των φοινίκων και μας αποτελείωσε...
- Οι πεζοδρομήσεις που κρίνονται επιτυχημένες στη Σπάρτη, με βάση την εμπορικότητα των οδών και την κίνησή που απέκτησαν ή διατήρησαν, είναι αυτές κατά τις οποίες μικρά τμήματα των οδών «προσαρτήθηκαν», επεκτείνοντας πλατείες. Οι δρόμοι Γκορτσολόγου, Ευαγγελιστρίας γύρωθεν της Κεντρικής Πλατείας, η οδός Κλεομβρότου από Κων/νου Παλαιολόγου έως Αγίου Νίκωνος, που συνενώθηκε με το πάρκο του ΟΤΕ, η οδός Διηνέκους, που «προσαρτήθηκε» στην πλατεία του «τάφου του Λεωνίδα».

❖ Συμπερασματικά:

Οι αποφάσεις και η συμπεριφορά των πολιτών, ασκούν ισχυρή επιρροή στην επιτυχία οποιουδήποτε τοπικού σχεδίου ή πλαισίου δράσης. Σε ότι αφορά τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την διαβίωσή μας στην πόλη, θα πρέπει να δημιουργηθούν και να είναι διαθέσιμες οι υποδομές εκείνες, που θα μας επιτρέπουν να επιλέγουμε κάθε φορά αν θα περπατήσουμε, θα χρησιμοποιήσουμε ποδήλατο, λεωφορείο ή το αυτοκίνητό μας.

Με πλήρη όμως συνειδητοποίηση των περιβαλλοντικών συνεπειών των ενεργειών μας και της επίδρασής τους στην στρατηγική για την επίτευξη υψηλής ποιότητας ζωής και υγιούς αστικού περιβάλλοντος.



ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ