

ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ
Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Πολεοδομίας

**ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Μάρτιος 2016

Μελετητής: **Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ,** Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος.

Ειδικός Σύμβουλος: **Κ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ,** Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
1.1. Ιστορικό.....	3
1.2. Προηγούμενες Μελέτες.....	3
1.3. Ανάθεση Μελέτης.....	4
1.4. Αντικείμενο Μελέτης.....	4
1.5. Περιοχή Μελέτης.....	5
1.6. Ομάδα Μελέτης.....	5
1.7. Ευχαριστίες.....	5
2. ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	6
2.1. Εναλλακτικά Σενάρια.....	6
2.2. Επιλεγμένο Σενάριο.....	7
3. ΠΕΖΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΖΩΝΗ.....	9
4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	10
5. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	11
6. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ.....	12
7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.....	13
7.1. Παρεμβάσεις στο Νοτιοδυτικό Τμήμα της Περιμετρικής Οδού.....	13
7.2. Σύνδεση των Οδών Αγίου Δημητρίου & Μεταμορφώσεως.....	13
7.3. Διαμόρφωση & Σηματοδότηση του Κόμβου Σεραγίου - Δούνια - Διοτίμας...	14
8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	15
8.1. Γενική Θεώρηση.....	15
8.2. Μετακινήσεις Πεζή.....	16
8.3. Μετακινήσεις με Ποδήλατο.....	16
8.4. Μετακινήσεις με Δημόσιες Συγκοινωνίες.....	17

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Ιστορικό

Όπως αναφέρθηκε ήδη στην Τεχνική Έκθεση 1 της παρούσας Μελέτης, ο Δήμος Τρίπολης ενεργοποιήθηκε προ 20ετίας περίπου για την επιστημονική αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφορίας & στάθμευσης στον αστικό ιστό της Τρίπολης, με την ανάθεση γενικών και ειδικών κυκλοφοριακών μελετών.

Με βάση τις μελέτες αυτές ο Δήμος έχει υλοποιήσει εκτεταμένες μονοδρομήσεις και πεζοδρομήσεις - ιδιαίτερα στο κεντρικό τμήμα της πόλης - ενώ παράλληλα έδωσε έμφαση και στο πρόβλημα της στάθμευσης, για την αντιμετώπιση των αναγκών στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων.

Σε συνέχεια των παραπάνω ενεργειών η παρούσα Δημοτική Αρχή αποφάσισε να διερευνήσει τις δυνατότητες που παρέχουν οι νέες αρχές της κυκλοφοριακής τεχνικής (μέσω της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) ώστε να προχωρήσει σε νέα συνολική αναδιάρθρωση του συστήματος κυκλοφορίας πεζών & οχημάτων στην πόλη της Τρίπολης, με ιδιαίτερη έμφαση στο κεντρικό τμήμα της πόλης.

1.2. Προηγούμενες Μελέτες

Οι κυριότερες μελέτες για θέματα κυκλοφορίας & στάθμευσης που έχουν εκπονηθεί από τον Δήμο Τρίπολης στο παρελθόν είναι οι ακόλουθες:

- *Κ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: “Μελέτη Οργάνωσης Κυκλοφορίας & Στάθμευσης Δήμου Τρίπολης”, 1997-2000.*
- *Κ. ΠΕΤΡΑΚΗΣ: “Μελέτη Χαρακτηριστικών Στάθμευσης”, 2012.*
- *Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ: “Μελέτη Κυκλοφοριακών Φόρτων”, 2013.*
- *Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ: “Μελέτη Σχεδίου Γενικής Διάταξης Χώρων Στάθμευσης”, 2013.*
- *Κ. ΠΕΤΡΑΚΗΣ: “Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης”, 2014.*

1.3. Ανάθεση Μελέτης

Η ανάθεση της παρούσας Μελέτης έγινε με την Απόφαση αριθμ. 886/2015 της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Τρίπολης.

Στην συνέχεια και σε εφαρμογή της ως άνω Απόφασης, υπογράφηκε η Σύμβαση Ανάθεσης της Μελέτης στις 5/2/2016 μεταξύ του Δημάρχου Τρίπολης κ. Δ. ΠΑΥΛΗ και της Αναδόχου κ. Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ, Τοπογράφου Μηχανικού.

1.4. Αντικείμενο Μελέτης

Το αντικείμενο της Μελέτης, αναλυτικά περιγράφεται στην Απόφαση 886/2015 της Ο.Ε. του Δήμου Τρίπολης.

Με βάση την ως άνω περιγραφή του αντικειμένου, η Μελέτη έχει εκπονηθεί σε 3 φάσεις ως εξής:

Φάση Α: Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης του βασικού οδικού δικτύου και διατύπωση πρότασης από την Ανάδοχο.

Φάση Β: Επιλογή προτιμητέου σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης από τον Δήμο Τρίπολης.

Φάση Γ: Με βάση το επιλεγέν σενάριο, αναλυτική πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης του συνολικού οδικού δικτύου της Περιοχής Μελέτης που θα περιλαμβάνει μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, κόμβους προς διαμόρφωση ή / και σηματοδότηση, καθώς και μακροπρόθεσμες προτάσεις.

Για την Φάση Α της Μελέτης υποβλήθηκε στις 10.02.2016 η Τεχνική Έκθεση 1. Η παρούσα Τεχνική Έκθεση 2 αναφέρεται στην Φάση Γ ως άνω.

1.5. Περιοχή Μελέτης

Η Περιοχή Μελέτης ορίζεται από τον περιμετρικό οδικό δακτύλιο που περικλείει την αστική περιοχή της Τρίπολης και αποτελεί την σύνδεση της πόλης με την υπόλοιπη Χώρα, μέσω του εθνικού οδικού δικτύου προς Καλαμάτα, Σπάρτη, Ναύπλιο / Κόρινθο και Πύργο.

1.6. Ομάδα Μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της Μελέτης αποτελέσθηκε από τους:

- Ε. Ευαγγέλου,** Τοπογράφο Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο
Ι. Ζάχο, Πολιτικό Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο
Ν. Διαπούλη, Τοπογράφο Μηχανικό.

Στην εκπόνηση της Μελέτης έλαβε μέρος ως Ειδικός Σύμβουλος ο κ. **Κ. Ηλιοπούλος,** Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος.

1.7. Ευχαριστίες

Για την πολύτιμη βοήθεια που προσέφεραν καθώς και για την αποτελεσματική συνεργασία τους κατά την διάρκεια εκπόνησης της Μελέτης, οι Μελετητές εκφράζουν τις ευχαριστίες τους στους:

- Δ. Παυλή,** Δήμαρχο Τρίπολης
Α. Κακλαμάνο, Πρόεδρο Δημοτικού Συμβουλίου Τρίπολης
Δ. Βόσνο, Αντιδήμαρχο Τεχνικών Υπηρεσιών
Ν. Μπελιά, Τοπογράφο Μηχανικό, Επιβλέποντα της Μελέτης
Κ. Σάσσαλο, Πολιτικό Μηχανικό, Τμηματάρχη Τ.Υ. του Δήμου.

2. ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

2.1. Εναλλακτικά Σενάρια

Στην Φάση Α της Μελέτης διατυπώθηκαν και ερευνήθηκαν 3 εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης του βασικού οδικού δικτύου του κέντρου της Τρίπολης, τα οποία στηρίχθηκαν στις εναλλακτικές δυνατότητες του κεντρικού οδικού άξονα: Βενιζέλου - Γεωργίου Α - Εθνομαρτύρων.

Τα εναλλακτικά σενάρια παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.1.:

Πίνακας 2.1.: Εναλλακτικά Σενάρια

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ
Σενάριο 1	Διπλής κατεύθυνσης (όπως σήμερα)
Σενάριο 2	Μονόδρομος, από ανατολή προς δύση (από οδό Ναυπλίου προς οδό Ερυθρού Σταυρού)
Σενάριο 3	Μονόδρομος από δύση προς ανατολή (από οδό Ερυθρού Σταυρού προς οδό Ναυπλίου)

Σε καθένα από τα εναλλακτικά σενάρια προτάθηκε και ανάλογη προσαρμογή των λοιπών στοιχείων του βασικού οδικού δικτύου, δηλαδή των αξόνων Λαμπράκη / Λαγοπάτη, Ουάσιγκτων / Καλαμάτας, κ.λ.π.

Και για τα τρία σενάρια ίσχυσαν οι ακόλουθες παραδοχές:

- α. Ο περιμετρικός δακτύλιος παραμένει ως έχει σε όλο του το μήκος (με επιδίωξη σύντομης συμπλήρωσης του ελλείποντος βορείου τμήματος).
- β. Η οδός Παπαρηγοπούλου θεωρείται ότι έχει διανοιγεί πλήρως μέχρι τον περιμετρικό δακτύλιο.

2.2. Επιλεγμένο Σενάριο

Στην συνέχεια στην Φάση Α έγινε συγκριτική αξιολόγηση των τριων σεναρίων και επελέγη ως επικρατέστερο σενάριο το εναλλακτικό σενάριο 2, το οποίο συνοπτικά προβλέπει τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στην συνέχεια:

- Ο κεντρικός οδικός άξονας διαμορφώνεται ως εξής:
 - Η οδός Ναυπλίου είναι οδός διπλής κυκλοφορίας
 - Οι οδοί Βενιζέλου, Γεωργίου Α και Εθνομαρτύρων είναι μονόδρομοι με κατεύθυνση από την οδό Ναυπλίου προς την Πλατεία Ανεξαρτησίας.
 - Η οδός Ερυθρού Σταυρού είναι οδός διπλής κυκλοφορίας.
- Ως εναλλακτική διαδρομή της μονοδρόμησης του κεντρικού άξονα διαμορφώνεται αντίθετης φοράς διαδρομή μονοδρόμων από τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου, Ταξιαρχών, Αγ. Δημητρίου, Μεταμορφώσεως και Αταλάντης.
- Η οδός Καλαμάτας είναι οδός διπλής κυκλοφορίας, ενώ η οδός Ουάσινγκτων είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την Πλατεία Βαλτετσίου προς την Πλατεία Γεωργίου Α.
- Οι οδοί Νικηταρά, Δεκάζου και Πελοπίδα είναι μονόδρομοι με κατεύθυνση από την οδό Εθνομαρτύρων προς την Πλατεία Βαλτετσίου.
- Η οδός Λαμπράκη είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την Πλατεία Κολοκοτρώνη προς την περιμετρική οδό και η οδός Λαγοπάτη είναι μονόδρομος με φορά από την περιμετρική οδό προς την οδό Ελ. Βενιζέλου.
- Οι οδοί Κύπρου και Χατζηχρήστου είναι μονόδρομοι με φορά από την Πλατεία Γεωργίου Α προς την οδό Σεράγιου.

- Η οδός Σεράγιου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Δημητρακοπούλου και Παπαρηγοπούλου, είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Δημητρακοπούλου προς την οδό Παπαρηγοπούλου.
- Η οδός 28^{ης} Οκτωβρίου είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Οπλ. Σεχιώτη προς την Πλατεία Γεωργίου Α.
- Η οδός Παπαρηγοπούλου είναι διπλής κυκλοφορίας σε όλο το μήκος της πλην του τμήματος μεταξύ των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Όθωνος, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου προς την οδό Όθωνος.
- Η οδός Ακαδημίας είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Παπαρηγοπούλου προς την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου.
- Οι οδοί Μενελάου, Μαινάλου και Οπλ. Σεχιώτη είναι διπλής κατεύθυνσης σε ολόκληρο το μήκος τους.
- Η οδός Καλαβρύτων και η οδός Αγ. Κωνσταντίνου είναι διπλής κατεύθυνσης.

3. ΠΕΖΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΖΩΝΗ

Ο Δήμος Τρίπολης έχει ήδη προχωρήσει σε έργα πεζοποίησης μιας εκτεταμένης αστικής ζώνης, στην ευρύτερη περιοχή των οδών Εθν. Αντίστασης & Τζ. Κέννεντυ. Η αναβάθμιση αυτή δημιουργεί συνθήκες βιώσιμης κινητικότητας στο τμήμα της πόλης που βρίσκεται βόρεια του κύριου κεντρικού οδικού άξονα Βενιζέλου - Γεωργίου Α - Εθνομαρτύρων.

Απόλυτη άποψη των Μελετητών είναι ότι παρόμοια ουσιαστική επέμβαση βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να γίνει και στο τμήμα της πόλης νότια του κεντρικού οδικού άξονα. Αυτή η παρέμβαση πρέπει να γίνει και για τον πρόσθετο κοινωνικό λόγο, ότι το τμήμα αυτό της πόλης είναι γενικώς πολεοδομικά υποβαθμισμένο.

Για τον λόγο αυτό προτείνεται να δημιουργηθεί μία πεζοποιημένη ζώνη στο νότιο τμήμα της πόλης και εγγύς του κυρίου οδικού άξονα, δηλαδή μεταξύ του άξονα αυτού και του ιεραρχημένου πλέον άξονα Ταξιαρχών - Αγίου Δημητρίου - Μεταμορφώσεως. Ως ανατολικό όριο της ζώνης αυτής προτείνεται η οδός 25^{ης} Μαρτίου και ως δυτικό η οδός Λαμπράκη.

Η πρόταση της πεζοποιημένης ζώνης υλοποιείται με τις εξής αναλυτικότερες προτάσεις:

- Όλοι οι δρόμοι της πεζοποιημένης ζώνης μετατρέπονται σε τυπικούς πεζόδρομους, με τις εξής δύο εξαιρέσεις:
- Την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, που στο τμήμα από Γεωργίου Α μέχρι Μεταμορφώσεως προτείνεται ως ήπιας κυκλοφορίας και
- Την οδό Νικηταρά, που όπως έχει ήδη αναφερθεί, θα λειτουργεί ως μονόδρομος σε όλο της το μήκος.

4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η κυκλοφοριακή οργάνωση του βασικού οδικού δικτύου της πόλης αναφέρθηκε με λεπτομέρεια στο Κεφάλαιο 2 της Τεχνικής Εκθεσης και αποτελεί ουσιαστικά το συμπέρασμα της Α΄ Φάσης της παρούσας Μελέτης.

Στην συνέχεια και με βάση την οργάνωση του βασικού δικτύου, προσδιορίσθηκε η κυκλοφοριακή οργάνωση του υπόλοιπου δικτύου της κεντρικής περιοχής της πόλης.

Επισημαίνεται ότι στην πρόταση της κυκλοφοριακής οργάνωσης, πέραν των αναφερθέντων ήδη πεζοδρομήσεων, υιοθετείται ευρέως το σύστημα των μονοδρομήσεων που έχει μία ολόκληρη σειρά πλεονεκτημάτων, όπως:

- Αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου.
- Αποτελεσματικότερη αξιοποίηση του δημόσιου χώρου που διατίθεται για την κυκλοφορία (χώρος για πεζοδρόμια, χώρος για στάθμευση).
- Αύξηση της ταχύτητας λειτουργίας και άρα μείωση των χρόνων μετακίνησης.
- Αύξηση της οδικής ασφάλειας στις διασταυρώσεις, λόγω μείωσης των διασταυρούμενων ρευμάτων.
- Μείωση των χρόνων αναμονής σε σηματοδοτούμενους κόμβους, λόγω μείωσης των προσερχόμενων ρευμάτων.
- Βελτίωση των συνθηκών περιβάλλοντος (μείωση ρύπανσης, θορύβου).
- Ταχεία και μικρού κόστους υλοποίηση των μέτρων.

Στο Σχέδιο 2.1. παρουσιάζονται αναλυτικά όλες οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις στο κέντρο της πόλης. Στο Σχέδιο αυτό και σε ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου δεν υπάρχει ένδειξη της φοράς κίνησης των οχημάτων. Στα τμήματα αυτά μπορεί η κυκλοφορία να διεξάγεται όπως σήμερα, ενώ υπάρχει η δυνατότητα στην Δημοτική Αρχή να εφαρμόσει μελλοντικά οιαδήποτε κυκλοφορική ρύθμιση, χωρίς να αλλοιώνεται η πρόταση της Μελέτης.

5. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Στην πρόσφατη μελέτη για την στάθμευση στην κεντρική περιοχή της Τρίπολης (Ε. Ευαγγέλου: “Μελέτη Σχεδίου Γενικής Διάταξης Χώρων Στάθμευσης”, 2013) και με βάση προϋπάρχουσα αναλυτική συλλογή στοιχείων στάθμευσης, έγιναν οι εξής δύο βασικές προτάσεις:

- α. Διατήρηση της περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης στα σημερινά όρια.
- β. Δημιουργία 4 υπόγειων χώρων στάθμευσης (garages) στις ακόλουθες θέσεις:
 - Πλατεία Βαλτετσίου (198 θέσεων στάθμευσης)
 - Πλατεία Παλαιάς Αγοράς (174 θέσεων στάθμευσης)
 - Πλατεία Νεκροταφείου (174 θέσεων στάθμευσης)
 - Πλατεία Αρεως (150 θέσεων στάθμευσης).

Νεότερα στοιχεία που να αναθεωρούν τα στοιχεία της παραπάνω μελέτης, δεν υφίστανται στον παρόντα χρόνο, συνεπώς και Μελετητές θεωρούν ότι οι παραπάνω προτάσεις εξακολουθούν να είναι ισχυρές.

Η μόνη παρατήρηση που ισχύει στο σημείο αυτό είναι ότι, όταν υλοποιηθεί στην πράξη η προτεινόμενη πεζοδρόμηση της ζώνης νότια του κεντρικού οδικού άξονα, πιθανότατα θα υπάρξει μερική αλλαγή των συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή.

Επειδή δε, στην θέση αυτή δεν διατίθεται άλλος κατάλληλος δημόσιος χώρος, η Δημοτική Αρχή θα πρέπει να διερευνήσει την δυνατότητα παροχής κινήτρων για την δημιουργία ιδιωτικών χώρων στάθμευσης στην υπόψη περιοχή.

6. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ

Στον επόμενο Πίνακα 6.1. παρουσιάζονται οι προτεινόμενες επεμβάσεις σε κύριους κόμβους του αστικού οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής της Τρίπολης. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις κρίνονται ως αναγκαίες για την επιτυχή συνολική λειτουργία της προτεινόμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης της κεντρικής περιοχής της πόλης.

Πίνακας 6.1.: Κόμβοι προς Διαρρύθμιση

Κόμβος	Γεωμετρική Διαμόρφωση	Σηματοδότηση	Παρατηρήσεις
1. Λαγοπάτη - Περιμετρική Οδός	√	√	Αρχικά θα λειτουργήσει χωρίς σηματοδότη για να ελεγχθεί στην συνέχεια, αν πρέπει να λειτουργήσει με ή χωρίς σηματοδότηση.
2. Παπαρηγοπούλου - Περιμετρική Οδός	√	√	
3. Ουάσιγκτων - Ταξιαρχών - Αγ. Δημητρίου		√	Επιβάλλεται για λόγους οδικής ασφάλειας λόγω περιορισμένης εκατέρωθεν ορατότητας.
4. Λαμπράκη - Περιμετρική Οδός		√	Αλλαγή χρόνων σηματοδότησης.
5. Ναυπλίου - Δούνια - Βενιζέλου		√	Αλλαγή χρόνων σηματοδότησης.
6. Σεραγιού - Παπαρηγοπούλου		√	Αλλαγή χρόνων σηματοδότησης.
7. Λαμπράκη - Μεταμόρφωσης		√	Αρχικά θα λειτουργήσει χωρίς σηματοδότη για να ελεγχθεί στην συνέχεια, αν πρέπει να λειτουργήσει με ή χωρίς σηματοδότηση.
8. 28 ^{ης} Οκτωβρίου - Ακαδημίας		√	
9. Σεχιώτη - Καλαβρύτων		√	Αλλαγή χρόνων σηματοδότησης.
10. Αγ. Νικολάου - Τηλέφου - Κονδάκη	√		

7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

7.1. Παρεμβάσεις στο Νοτιοδυτικό Τμήμα της Περιμετρικής Οδού

Λόγω της μονοδρόμησης της κεντρικής οδικής αρτηρίας της Τρίπολης στο τμήμα από την Πλατεία Κολοκοτρώνη μέχρι την Πλατεία Ανεξαρτησίας, η εκτίμηση των Μελετητών είναι ότι θα αποκτήσει μεγαλύτερη κυκλοφορία το υπόψη τμήμα της Περιμετρικής Οδού, δηλαδή το τμήμα από την οδό Ερυθρού Σταυρού μέχρι τον ισόπεδο κόμβο με την οδό Καλαμάτας.

Για λόγους επομένως εύρυθμης κυκλοφοριακής λειτουργίας του οδικού αυτού τμήματος, αλλά και για λόγους οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων, επιβάλλεται να γίνει οριζοντιογραφική τακτοποίηση της διατομής του δρόμου (με σταθερό πλάτος σε όλο το μήκος του) καθώς και διαμόρφωση των διασταυρώσεων με τους κάθετους δρόμους.

Παρόμοια αλλά μικρότερης κλίμακας επέμβαση είναι αναγκαία και στο τμήμα της Περιμετρικής Οδού μεταξύ των δύο ισόπεδων κόμβων της, με τις οδούς Ναυπλίου και Λαμπράκη. Στο τμήμα αυτό οι απαιτούμενες παρεμβάσεις έχουν ως στόχο κυρίως την σημειακή αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και δευτερευόντως μόνο την βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας στις αντίστοιχες θέσεις.

7.2. Σύνδεση των Οδών Αγίου Δημητρίου & Μεταμορφώσεως

Λόγω της λειτουργίας του οδικού άξονα Ταξιαρχών - Αγίου Δημητρίου - Μεταμορφώσεως ως κύριας συλλεκτήριας που θα αναλάβει σημαντικό φορτίο, δημιουργούνται προβλήματα οδικής ασφάλειας στην σύνδεση των δύο αυτών δρόμων, που προκύπτει στην Πλατεία Αγίου Δημητρίου.

Για τον λόγο αυτό προτείνεται η κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση της σύνδεσης αυτών των δύο δρόμων με επαρκή κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση και με την λήψη μέτρων για αυξημένη ασφάλεια των πεζών που κινούνται στην ευρύτερη περιοχή της Πλατείας Αγίου Δημητρίου.

Για τα υπόλοιπα οδικά τμήματα της Πλατείας Αγίου Δημητρίου, προτείνεται να υιοθετηθεί η δεξιόστροφη κίνηση.

7.3. Διαμόρφωση & Σηματοδότηση του Κόμβου Σεραγιού - Δούνια - Διοτίμας

Ο κόμβος αυτός είναι πρόσφατα διαμορφωμένος και λειτουργεί με φτωχή σηματοδότηση. Αποψη των Μελετητών είναι ότι, πρέπει να γίνουν ορισμένες μικρές κλίμακας τροποποιήσεις στην γεωμετρική του διαμόρφωση που πιθανότατα στην συνέχεια να επιβάλλουν και μικρές τροποποιήσεις στο χρονικό πρόγραμμα της σηματοδότησης του κόμβου.

8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

8.1. Γενική Θεώρηση

Οι προτάσεις που αναφέρονται στην συνέχεια είναι απολύτως συμβατές με την σύγχρονη αντίληψη της Κυκλοφοριακής Τεχνικής, σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να υιοθετούνται οι αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) και να υιοθετείται ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με την ΒΑΚ, οι κυκλοφοριακές προτάσεις έχουν ως πρωταρχικό στόχο την εξυπηρέτηση της κινητικότητας του “ατόμου” και δευτερευόντως μόνον την διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων.

Αναφορικά με το “άτομο”, αυτό εξετάζεται κατά σειρά προτεραιότητας ως πεζός - επιβάτης - οδηγός.

Στον τομέα του “οχήματος” δίδεται κυρίως προτεραιότητα στα οχήματα μαζικής μεταφοράς (δημόσιες συγκοινωνίες) και δευτερευόντως μόνον στα οχήματα ατομικής μεταφοράς (ταξί & ΙΧ).

Επομένως κατά σειράν θα πρέπει να προωθούνται οι ακόλουθες μορφές μετακίνησης:

- Μετακίνηση πεζή.
- Μετακίνηση με ποδήλατο.
- Μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία.
- Μετακίνηση με επιβατικό όχημα.

8.2. Μετακινήσεις Πεζή

Για τις μετακινήσεις πεζή, η πρόβλεψη αφορά πεζοδρόμους, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων.

Αναφορικά με πεζοδρομήσεις στην παρούσα Μελέτη, πριν της υφιστάμενης περιοχής πεζοδρόμων βόρεια του κεντρικού οδικού άξονα, προτείνεται και η δημιουργία μιας νέα πεζοποιημένης περιοχής νοτίως του κεντρικού οδικού άξονα.

Περαιτέρω με τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις στο αστικό οδικό δίκτυο, παρέχεται η ευχέρεια διαπλατύνσεων πεζοδρομίων σε ευρεία κλίμακα, πράγμα ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την κεντρική περιοχή της Τρίπολης, που διακρίνεται για τα ιδιαίτερος στενά πεζοδρόμια της.

8.3. Μετακινήσεις με Ποδήλατο

Είναι ήδη γνωστό και γενικώς παραδεκτό ότι, η γεωμορφολογία της Τρίπολης προσφέρεται ιδιαιτέρως για εκτεταμένη χρήση ποδηλάτου. Απαιτείται όμως να συνταχθεί ένα Σχέδιο Δικτύου Ποδηλατοδρόμων, με βάση αφενός τις ανάγκες των κατοίκων και αφετέρου τις δυνατότητες του αστικού οδικού δικτύου (κυρίως πλάτη οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων).

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων θα πρέπει κυρίως να εξασφαλίζει πρόσβαση από περιοχές κατοικίας προς σχολικά συγκροτήματα, αθλητικά κέντρα, χώρους πρασίνου κ.λ.π.

Θα πρέπει επομένως η Δημοτική Αρχή να μελετήσει και θεσμοθετήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και να προχωρήσει κατόπιν σε βαθμιαία υλοποίηση του δικτύου. Η βαθμιαία υλοποίηση του δικτύου είναι απαραίτητη επειδή συνδέεται υποχρεωτικά και με κατάργηση θέσεων στάθμευσης “στη οδό” και αντικατάστασή τους με θέσεις στάθμευσης “εκτός οδού” (λόγω της ανεπάρκειας δημόσιου χώρου στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης), δηλαδή συνδέεται με πρόγραμμα δημιουργίας σταθμών επιβατικών αυτοκινήτων (garages).

Με την θεσμοθέτηση από τον Δήμο του Δικτύου Ποδηλατοδρόμων και ανάλογα με τις διατιθέμενες εκάστοτε πιστώσεις, ο Δήμος θα προχωρήσει σε σταδιακή υλοποίηση του Δικτύου σε βάθος χρόνου.

8.4. Μετακινήσεις με Δημόσιες Συγκοινωνίες

Η έλλειψη μικρού μήκους και ακτινικής μορφής αστικών λεωφορειακών γραμμών που να εξυπηρετούν το κεντρικό τμήμα της πόλης είναι εμφανής. Η έλλειψη αυτή οδηγεί μονοσήμαντα σε μεγαλύτερη χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου (ΙΧ & ταξί), γεγονός που προκαλεί ουσιαστική επιβάρυνση της κυκλοφορίας.

Για τον λόγο αυτό επιβάλλεται να δημιουργηθούν αστικές λεωφορειακές γραμμές με οχήματα ενδεχομένως ειδικού τύπου (π.χ. mini ή midi bus), οι οποίες μπορεί να εξυπηρετούν και περιοχές εκτός του κέντρου της πόλης.

Η σχετική μελέτη θα προσδιορίσει διαδρομές, στάσεις / αφετηρίες / τέρματα, συχνότητες εξυπηρέτησης (κατά τις διάφορες ημέρες και ώρες της εβδομάδος) τον αριθμό των αναγκαίων οχημάτων, τον αριθμό του προσωπικού κίνησης ως και τις τιμές των εισιτηρίων για τις διάφορες κατηγορίες επιβατών.

Η λειτουργία αυτών των λεωφορειακών γραμμών μπορεί να γίνει είτε από τον Δήμο Τρίπολης, είτε - ορθότερα - από το αντίστοιχο ΚΤΕΛ, κατόπιν ειδικής προγραμματικής συμφωνίας μεταξύ Δήμου και ΚΤΕΛ.