



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ 13/03/2015

Ταχ. Δ/ση: Λ. Δημοκρατίας 306
Τ.Κ 68 100 Αλεξανδρούπολη
Πληροφορίες: Πορτοκαλίδης Κ.
Τηλέφωνο: 2551350037
F A X: 2551080664
Ηλεκτρονικό kport@alexpolis.gr
ταχυδρομείο:

Προς: Κυκλοφοριακή Επιτροπή
Επιτροπή Ποιότητα Ζωής
Δημοτικό Συμβούλιο

ΕΙΣΗΓΗΣΗ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α ΦΑΣΗ – ΠΡΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗ

Στο παρακάτω εισηγητικό κείμενο της υπηρεσίας, παρουσιάζονται αρχικά η ανάλυση και τα σημαντικότερα συμπεράσματα της μελέτης του θέματος. Στη συνέχεια, παρατίθενται τα εναλλακτικά σενάρια που εξετάστηκαν καθώς και η συνολική εισήγηση της υπηρεσίας ως προς τις καταλληλότερες κυκλοφοριακές και υποστηρικτικές παρεμβάσεις. Σημειώνεται, ότι κείμενο εκτενούς Περίληψης τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση (στην κεντρική σελίδα του Δήμου Αλεξ/πολης – www.alexpolis.gr) έως τις 28.02.2014. Παράλληλα, διοργανώθηκε ανοικτή συνάντηση – παρουσίαση των συμπερασμάτων της μελέτης που πραγματοποιήθηκε στις 24.02.2015.

Κατά τη διαδικασία αυτή, η υπηρεσία δέχτηκε σειρά παρατηρήσεων, εισηγήσεων κλπ πολιτών, φορέων καθώς και δημοτικών παρατάξεων.

Η παρούσα εισήγηση, αναφέρεται στην Φάση Α της μελέτης (ανάλυση, διάγνωση, προκαταρκτικές προτάσεις).

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του συγκεκριμένου σταδίου της μελέτης, της διαβούλευσης καθώς και των απόψεων των πολιτών, προκύπτουν τα κάτωθι:

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Με την 58997/9-9-2013 σύμβαση, ο Δήμος Αλεξανδρούπολης (εργοδότης), εκπροσωπούμενος από τον Δήμαρχο κ.κ. Ε. Λαμπάκη, ανέθεσε στα συμπράττοντα γραφεία μελετών:

Β.ΔΟΜΙΤΣΟΓΛΟΥ-Σ.ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΟΥ & Σια Ε.Ε. με δ.τ. «Δ+Δ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ»,
ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ &

Γ.ΔΕΛΛΟΥΔΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ ΕΕ με δ.τ. «ΣΥΝΑΡΜΟΓΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧ/ΚΟΙ»,
την Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Αλεξανδρούπολης.

Το αντικείμενο της μελέτης είναι η λεπτομερής καταγραφή του συστήματος μεταφορών και της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης καθώς και ο εντοπισμός και η επισήμανση τόσο των υφιστάμενων όσο και των αναμενόμενων στο μέλλον προβλημάτων και, τελικά, η διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπιση τους.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, των μέσων μεταφορών και του εξοπλισμού του μεταφορικού συστήματος για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των πολιτών της Αλεξανδρούπολης, στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας.

Σκοπός είναι ο προσδιορισμός ενός συστήματος μεταφορών για την περιοχή μελέτης, το οποίο θα παρέχει γρήγορη, άνετη και ασφαλή μετακίνηση για τους κατοίκους και για τους επισκέπτες της πόλης, θα παρέχει δυνατότητες επιλογής μέσου μεταφοράς θα είναι κατά το δυνατόν φιλικό προς το περιβάλλον, ενεργειακά αποτελεσματικό (με όσο το δυνατόν χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων) και το οποίο (σύστημα μεταφορών) θα εντάσσεται αρμονικά στις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της πόλης και στην αναπτυξιακή πολιτική που έχει προσδιορίσει ο Δήμος. Επίσης σε δεύτερο επίπεδο, είναι η δημιουργία ενός μηχανισμού καταγραφής και παρακολούθησης των κυκλοφοριακών δεικτών διαχρονικά ως αποτέλεσμα των εφαρμοζόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και άλλων μη προβλεπόμενων εξελίξεων.

Παράλληλα, οι όποιες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις θα πρέπει να ακολουθούν τις πολεοδομικές προτάσεις που θα διατυπωθούν από την μελετητική ομάδα, ενώ τα στοιχεία θα ενταχθούν στο ΓΠΣ του Δήμου.

Η συγκεκριμένη Α Φάση της μελέτης, όπως κατατέθηκε ολοκληρωμένη και συμπληρωμένη με τις παρατηρήσεις της υπηρεσίας στις 06.02.2015, περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης. Πραγματοποιήθηκαν σειρά ερευνών, απογραφών και καταγραφών, όπως:

- Επισκόπηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- Συλλογή στοιχείων από φορείς και καταγραφή απόψεων φορέων
- Μετρήσεις 24ωρου κυκλοφοριακού φόρτου σε 13 διατομές
- Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης σε 27 βασικές διασταυρώσεις
- Απογραφή των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου
- Μετρήσεις προσφοράς και ζήτησης στάθμευσης
- Μετρήσεις ταχυτήτων – χρόνων διαδρομής
- Καταγραφή ατυχημάτων περιόδου 2009 – 2013
- Μετρήσεις επιβατικής κίνησης σε κύριες γραμμές αστικής συγκοινωνίας

- Μετρήσεις κίνησης ποδηλάτων και πεζών
- Έρευνα με συνεντεύξεις σε επιβάτες της αστικής συγκοινωνίας
- Έρευνα με ερωτηματολόγιο για διατύπωση απόψεων του κοινού

2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΘΕΩΡΗΣΗΣ

Σύμφωνα με την εκτενή πολεοδομική θεώρηση που πραγματοποιήθηκε, τεκμηριώθηκε ο σημαντικός ρόλος της Αλεξανδρούπολης στην ευρύτερη περιοχή και η γεωστρατηγική της θέση σε σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές: θαλάσσιες, εναέριες και χερσαίες (οδικές και σιδηροδρομικές). Επίσης, διαπιστώθηκε ότι η μεμονωμένη και αποσπασματική αντιμετώπιση των αστικών ζητημάτων κατά το παρελθόν, οδήγησε στη συσσώρευση προβλημάτων. Αντίθετα, η νέα θεώρηση στα πλαίσια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, πρέπει να προωθήσει τον ενιαίο χωροταξικό / πολεοδομικό / συγκοινωνιακό σχεδιασμό, τη χρήση νέων τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον και εστίαση στην υλοποίηση κυκλοφοριακών πολεοδομικών παρεμβάσεων και αναπλάσεων για ήπιες μορφές μετακίνησης. Ειδικότερα, διατυπώθηκαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η ανάμιξη των χρήσεων γης, κυρίως στο κέντρο της πόλης, συνθέτουν μια εικόνα «ζωντανής πόλης», ενώ ταυτόχρονα αποκλιμακώνουν εντάσεις και υπερσυγκεντρώσεις. Η ρύθμιση δηλαδή των χρήσεων γης εντός των πολεοδομημένων περιοχών, συντελεί θετικά στη λειτουργία της πόλης όλο το 24ωρο.
- Απουσία οχλουσών δραστηριοτήτων στον αστικό ιστό (πλην υπεραγορών). Ειδικότερα, η λειτουργία καταστημάτων τροφίμων μεγάλων αλυσίδων (super markets) σε όλη την αστική περιοχή (σε επίπεδο γειτονιάς) χωρίς την πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των πελατών τους (ελάχιστες οι περιπτώσεις που διαθέτουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης), έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης στάθμευσης στο δημόσιο χώρο (παρά την οδό στάθμευση)
- Στον εξωαστικό χώρο η διασπορά παραγωγικών δραστηριοτήτων απαιτεί σχετικές ρυθμίσεις.¹
- Το αστικό οδικό δίκτυο, αποτέλεσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού, κρίνεται επαρκές σε αντίθεση με το τοπικό δίκτυο στον εξωαστικό χώρο που χρήζει τον έλεγχο / μελέτη των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και της ασφάλειας των μετακινήσεων.
- Σημαντική κρίνεται η ολοκλήρωση της (υπο υλοποίηση) μικρής περιφερειακής οδού που θα μειώσει τις διαμπερείς κινήσεις εντός των γειτονιών.
- Το ήπιο ανάγλυφο και οι μικρές αποστάσεις ευνοούν τόσο τις πεζές μετακινήσεις όσο και τη χρήση ποδηλάτου.
- Η δημιουργία / ολοκλήρωση δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων θα συμβάλλει θετικά στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού χώρου.
- Τα τμήματα της Π.Ε.Ο που συνδέουν αστικές περιοχές και ιδιαίτερα η Λ. Δημοκρατίας / Λ. Μάκρης θα πρέπει να αποχαρακτηρισθούν άμεσα και να αποκτήσουν χαρακτήρα αστικού δρόμου. Ο ρόλος της Λ. Δημοκρατίας, θα μπορέσει έτσι να προσαρμοστεί καλύτερα στις ανάγκες της πόλης.
- Οι υφιστάμενοι ελεύθεροι χώροι / χώροι πρασίνου δεν είναι επαρκείς για τις σημερινές πληθυσμιακές ανάγκες. Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα έντονο στη κεντρική περιοχή όπου καλύπτεται μόλις το 30% των αναγκών σύμφωνα με τα πολεοδομικά σταθερότυπα. Για

¹ Το ζήτημα προβλέπεται να επιλυθεί με την εκπόνηση του νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου που βρίσκεται σε εξέλιξη

παράδειγμα, στην κεντρική περιοχή της πόλης, υπολείπονται περίπου 28 στρέμματα Κοινόχρηστων χώρων.

- Το παραλιακό μέτωπο, στο οποίο συγκεντρώνονται κυρίως χρήσεις αναψυχής και υπηρεσιών, αποτελεί αναξιοποίητο κεφάλαιο για την πόλη. Ειδικότερα, παρατηρήθηκε ότι η λειτουργία της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου κατά τη διάρκεια της ημέρας, είναι κυρίως ως χώρου στάθμευσης και λιγότερο ως λεωφόρου εξυπηρέτησης της διερχόμενης κυκλοφορίας. Αυτή η πραγματικότητα, αποτελεί «φραγμό» για την καλύτερη αξιοποίηση και απόδοση του παραλιακού μετώπου στους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης.
- Οι προσβασιμότητες τόσο στο νοσοκομείο όσο και στο λιμάνι, κρίνονται ελλιπείς αφού δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες συνδέσεις με την Εγνατία οδό, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του αστικού οδικού δικτύου.
- Η μεταφορά των δημοσίων / δημοτικών υπηρεσιών (πχ Δημαρχείο, Αστυνομία, δικαστήρια) στην περιφέρεια ή εκτός του κέντρου, πλησίον περιφερειακών αξόνων (πχ οδός Παπαναστασίου), θα απελευθερώσει δυνατότητες για ευρύτερες παρεμβάσεις αστικού χαρακτήρα (πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις κλπ).

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΘΕΩΡΗΣΗΣ

Από τα στοιχεία που προέκυψαν από τις μετρήσεις, τις απογραφές, τις έρευνες και τις αυτοψίες που έγιναν στα πλαίσια της παρούσας φάσης της μελέτης, από την καταγραφή των απόψεων των φορέων της πόλης για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητα τους, τους αναπτυξιακούς στόχους και προγράμματα της Δημοτικής Αρχής καθώς και από την εξέταση των στοιχείων και των προτάσεων από μελέτες της τελευταίας δεκαπενταετίας (15ετίας) για την Αλεξανδρούπολη, διαμορφώθηκαν τα παρακάτω συμπεράσματα και εντοπίστηκαν αντίστοιχα προβλήματα.

Στοιχεία του οδικού δικτύου

Από την ανάλυση και επεξεργασία των στοιχείων της απογραφής του οδικού δικτύου προέκυψαν συνοπτικά τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Το μήκος του οδικού δικτύου που πραγματοποιήθηκε η απογραφή είναι περίπου 300Km και η κατάσταση του συνολικά είναι: 71% καλή, 18% μέτρια και 11% απαράδεκτη.
- Στη συντριπτική του πλειοψηφία το οδικό δίκτυο είναι ασφαλτοστρωμένο. Αναλυτικότερα: 88% ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι, η κατάσταση τους κυμαίνεται από μέτρια έως καλή, 9% χωματόδρομοι, 2% τσιμεντόδρομοι, 1% πλακοστρωμένοι, κυρίως πεζόδρομοι
- Το ποσοστό των αδιάνοικτων δρόμων εντός των πολεοδομημένων περιοχών που εγκρίθηκαν μέχρι το 2000, είναι πολύ μικρό μόλις το 1%. Αντίθετα στις νέες εντάξεις (περιοχή Φυτωρίου) σχεδόν το σύνολο των οδών παραμένουν αδιάνοικτοι.
- Η κατάσταση των πεζοδρομίων κρίνεται καλή στο 62%, μέτρια στο 23% και απαράδεκτη στο υπόλοιπο 15%.
- Το υλικό κατασκευής των πεζοδρομίων είναι 67% πλάκες, 19% τσιμέντο, 10% δεν έχει επίστρωση (χώμα), 4% κυβόλιθοι.
- Η σήμανση (πινακίδες αγγελίας κινδύνου, ρυθμιστικές, πληροφοριακές και πρόσθετες) σε γενικά επίπεδα κρίνεται ικανοποιητική. Εντοπίζεται σημαντική έλλειψη της σήμανσης στους μονοδρόμους με πινακίδες R7 (απαγόρευση εισόδου).

Ιεράρχηση οδικού δικτύου και κυκλοφοριακή οργάνωση

Το πρόβλημα της κυκλοφορίας δεν επικεντρώνεται μόνο στην εξασφάλιση της προσπελασιμότητας μιας περιοχής, αλλά στη διατήρηση ενός ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος άρρηκτα επηρεαζόμενου από τις χρήσεις γης που το απαρτίζουν και του συστήματος μεταφορών που το εξυπηρετούν. Ειδικότερα:

- Η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου κρίνεται, κατά κανόνα, ικανοποιητική. Η έλλειψη όμως λειτουργικής περιφερειακής οδού στην πόλη (άτυπα θα μπορούσε να θεωρηθεί σήμερα ως μικρή περιφερειακή η οδός Εθν. Αντιστάσεως) έχει ως αποτέλεσμα να μην απομονώνονται υπερτοπικές και άλλες άσχετες προς το κέντρο, κυκλοφοριακές ροές. Αυτό σε συνδυασμό και με το ήδη επιβαρυσμένο κυκλοφοριακά ζεύγος μονοδρόμων στην κατεύθυνση βορρά – νότου, ήτοι τις οδούς 14ης Μαΐου και Ι. Καβύρη, δημιουργούν επιπρόσθετα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά τις ώρες αιχμής, χειμώνα και καλοκαίρι, σε συνδυασμό πάντα με την παράνομη και ανεξέλεγκτη στάθμευση κατά μήκος κεντρικών αρτηριών.

- Τα καλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (επαρκείς διατομές) και το εκτεταμένο δίκτυο μονοδρόμων στην κεντρική περιοχή, φαίνεται να μετριάζουν τις όποιες κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες, όπως κατέδειξαν οι επεξεργασίες των κυκλοφοριακών μετρήσεων.
- Σημεία προβληματισμού της υφιστάμενης λειτουργίας των οδών του κυρίου οδικού δικτύου της πόλης που παρατηρήθηκαν και επισημαίνονται από την μελετητική ομάδα, είναι τα εξής:
 - Η μονοδρόμηση της οδού Εθν. Αντιστάσεως στο τμήμα Ι. Καβύρη – 14ης Μαΐου με φορά προς την Ι. Καβύρη (υφιστάμενος αντίδρομος είναι η οδός Φυλής στο ίδιο τμήμα).
 - Η μονοδρόμηση της οδού Α. Παπαναστασίου (όπου λόγω και των πλούσιων γεωμετρικών χαρακτηριστικών της - 2 λωρίδες κυκλοφορίας & στάθμευση στο δυτικό τμήμα), εμφανίζει έντονη παραβατικότητα σε διάφορα τμήματα κατά μήκος της.
 - Η Λ. Δημοκρατίας διαθέτει ικανοποιητικά στοιχεία διατομής, παρουσιάζονται όμως συχνές ανακοπές της ροής της κυκλοφορίας από τη στάση των αστικών λεωφορείων, κυρίως όμως από την άτακτη κίνηση πεζών και την παρά την οδό θεσμοθετημένη στάθμευση δικύκλων αλλά και από τα εισερχόμενα ρεύματα και τις αριστερές στροφές από και προς το τοπικό δίκτυο. Οι τρεις σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις της στο κεντρικό της τμήμα φαίνεται να λειτουργούν με ικανοποιητικό συντονισμό.
 - Η Λ. Βασ. Αλεξάνδρου – Απολλωνιάδος δεν φαίνεται να εξυπηρετεί διερχόμενη κυκλοφορία και χρησιμοποιείται κυρίως για παρόδια στάθμευση κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων και των Υπηρεσιών.
 - Η οδός Ηροδότου, στο τμήμα της μεταξύ του κυκλικού κόμβου και της οδού Κονδύλη, παρουσιάζει ταχύτητες κυκλοφορίας που δεν κρίνονται ασφαλείς για τα λειτουργικά της χαρακτηριστικά.
 - Στην οδό Μητρ. Καβύρη, ο ποδηλατόδρομος κατά μήκος της ανατολικής πλευράς δημιουργεί μικροπροβλήματα στις διασταυρώσεις με τις οδούς με κίνηση κυκλοφορίας προς τα δυτικά, όπως με την Ελ. Βενιζέλου κλπ (τα οχήματα σταματούν για να ελέγξουν την κάθετη κίνηση πριν διασχίσουν την Μητρ. Καβύρη, αναγκαστικά, πάνω στον ποδηλατόδρομο).
 - Η οδός Άβαντος χαρακτηρίζεται από άναρχη κίνηση με διάσχιση πεζών παντού.
 - Οι διατομές των οδών Κονδύλη, Ανδρονίκου και Θράκης είναι αδιαμόρφωτες στο μεγαλύτερο τους μήκος και η κυκλοφορία δεν γίνεται συντεταγμένα. Τα δύο αδιάνοιχτα τμήματα της Ανδρονίκου, αυτό μεταξύ των οδών Καρτάλη και Ικονίου και αυτό στην περιοχή του Άβαντα μέχρι την οδό Ευσταθίου δεν επιτρέπουν τη δημιουργία ενός εσωτερικού δακτυλίου που θα είχε σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης.
 - Η οδός Αγ. Δημητρίου, όπου πέραν της εφορίας και των μετακινήσεων που έλκονται από αυτή, υπάρχει και αξιοσημείωτη εμπορική δραστηριότητα η οποία επίσης έλκει και υπερτοπικές μετακινήσεις, εξυπηρετεί επιπλέον μετακινήσεις από / προς στρατιωτικές εγκαταστάσεις και η οποία θα έλξει επιπλέον μετακινήσεις όταν θα δοθούν σταδιακά σε κυκλοφορία η Μικρή Δυτική Περιφερειακή και η Μεγάλη Δυτική Περιφερειακή, έχει σήμερα διατομή η οποία πρέπει να «συμμαζευτεί», έτσι ώστε τα οχήματα να κινούνται σε συγκεκριμένες λωρίδες κυκλοφορίας.
 - Η οδός Κωνσταντινουπόλεως, στο τμήμα δυτικά των γραμμών, το οποίο εξυπηρετεί αξιοσημείωτο φόρτο κυκλοφορίας έχει διατομή με έντονες αυξομειώσεις, οδόστρωμα σε κακή κατάσταση και στα σημεία διασταύρωσης με τις οδούς – περάσματα της σιδηροδρομικής γραμμής (Άβαντος, Ρόδου) υπάρχουν προβλήματα ορατότητας αλλά και

εγκάρσιων κλίσεων. Το τμήμα ανατολικά των γραμμών είναι πολύ υποβαθμισμένο και εξυπηρετεί αποκλειστικά τοπικές κινήσεις.

- Η οδός 28ης Οκτωβρίου, δεν έχει το απαιτούμενο πλάτος οδοστρώματος για να λειτουργεί, όπως σήμερα ως αμφίδρομος με στάθμευση στη μια της πλευρά.
- Η οδός Στενημάχου, το τμήμα της από την Ηροδότου μέχρι τη διασταύρωση με τα εργατικά (οδός προς το Νέο Νεκροταφείο), έχει ανεπαρκή χαρακτηριστικά (πλάτος, ορατότητες, πεζοδρόμια) για να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις ιδιαίτερα των μεγάλων οχημάτων που αποτελούν σημαντικό ποσοστό του κυκλοφοριακού της φόρτου.
- Η οδός Καραολή & Δημητρίου, το τμήμα της μεταξύ Σουνίου και Σπαρτάκου («Μαρινόπουλος»), στο οποίο κυκλοφορούν πολλά φορτηγά από / προς τη χερσαία ζώνη του λιμανιού, δεν έχει την απαιτούμενη διατομή για την εξυπηρέτηση του φόρτου αυτού.
- Η οδός Εμπορίου, το τμήμα της μεταξύ Σουνίου και Σπαρτάκου, όπου υπάρχουν κατά μήκος της χρήσεις παροχής υπηρεσιών και συνεργεία, δεν διαθέτει τα χαρακτηριστικά διατομής που να ανταποκρίνονται στις χρήσεις αυτές.
- Εξετάζοντας με βάση τα σχέδια της μελέτης (της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ) τη χάραξη και τα άλλα λειτουργικά χαρακτηριστικά της Ανατολικής και δυτικής Περιφερειακής, εντοπίστηκαν τα παρακάτω αρνητικά στοιχεία για την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης:
 - Όσον αφορά στην Ανατολική Περιφερειακή. Προβλέπονται μόνο ανισόπεδα περάσματα – όχι ανισόπεδοι κόμβοι με λειτουργικές συνδέσεις με το τοπικό δίκτυο – στη συμβολή με τη Λ. Δημοκρατίας, με την Άβαντος και με τη Στενημάχου. Οι τρεις ισόπεδοι σηματοδοτούμενοι κόμβοι σύνδεσης με το δίκτυο της πόλης – με την οδό Δημοκρίτου, με την ανώνυμη οδό (αδιάνοιχτη σήμερα) που διέρχεται από την ανατολική πλευρά του Κολυμβητηρίου και με την Ηροδότου (Κονδύλη) – δεν κρίνονται σε καμία περίπτωση ικανοποιητικοί. Έτσι λοιπόν κάποιος δε μπορεί να χρησιμοποιήσει την Ανατολική Περιφερειακή για να συνεχίσει στην οδό Άβαντος, ή προς στην Παλαγιά ή στη Μικρή Δυτική Περιφερειακή. Πρόκειται επομένως για χάραξη (της Ανατολικής Περιφερειακής) η οποία εξυπηρετεί κυρίως τη σύνδεση του λιμανιού με την Εγνατία Οδό, και αυτό είναι απόλυτα σαφές.
 - Δεν προβλέπεται σύνδεση της Ανατολικής Περιφερειακής με τη Μικρή Δυτική Περιφερειακή, στο ύψος της συμβολής των οδών Χρ. Γιαννούτσου και Γεωργιάδη η οποία βέβαια (Μικρή Δυτική Περιφερειακή, υπό κατασκευή σήμερα) υποβαθμίζεται λειτουργικά.
 - Οι παράπλευροι οδοί της Ανατολικής Περιφερειακής που είναι στο μεγαλύτερο μήκος τους αμφίδρομης κίνησης έχουν πολύ μικρό πλάτος που με δυσκολία μπορεί να εξυπηρετήσει τη συνάντηση δύο φορτηγών αυτοκινήτων που είτε κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση είτε που επιχειρεί το ένα να προσπέρασει το άλλο.
 - Σύμφωνα με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της Μεγάλης Δυτικής Περιφερειακής, όπως αυτά εμφανίζονται στις σχετικές μελέτες, και αυτή δεν συνδέεται με την Μικρή Δυτική Περιφερειακή (υπό κατασκευή).

Αν δηλαδή κατασκευασθούν σύμφωνα με τις μελέτες η Ανατολική Περιφερειακή και η Μεγάλη Δυτική Περιφερειακή τότε η Μικρή Δυτική Περιφερειακή, μετατρέπεται σε μια εσωτερική οδό της πόλης η οποία μάλιστα δεν έχει προϋποθέσεις για να παίξει κάποιο σημαντικό ρόλο στην κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης. Συνεπώς, καθίσταται αναγκαία η αναθεώρηση της χάραξης και των λειτουργικών χαρακτηριστικών των δύο μεγάλων περιφερειακών σε συνδυασμό και με τη Μικρή Δυτική περιφερειακή έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα δίκτυο που θα εξυπηρετεί σε μεγαλύτερο βαθμό την πόλη. Κι αυτό διότι, αν κατασκευασθούν οι οδοί

αυτές όπως προβλέπονται στις μελέτες, δεν θα αποτελούν μια ελκυστική εναλλακτική λύση για την παράκαμψη της πόλης από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

- Η χρήση των ποδηλάτων, βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο με προοπτική να αναπτυχθεί περαιτέρω όταν το δίκτυο επεκταθεί και σε άλλα οδικά τμήματα.
- Οι εκτιμήσεις που έγιναν για τον προσδιορισμό του επιπέδου εξυπηρέτησης των πεζών σε κεντρικούς σηματοδότες, έδωσαν τιμές ικανοποιητικές με τις δυσμενέστερες τιμές να βρίσκονται σε επίπεδο εξυπηρέτησης D (μέση καθυστέρηση μεταξύ 30 έως 40 δευτ.) στις διαβάσεις (διάχυση) της Λ. Δημοκρατίας.
- Η φόρτιση σε γενικό επίπεδο δικτύου, δεν παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα με μεγάλες καθυστερήσεις, ουρές αναμονής των οχημάτων ή και ανάπτυξη χαμηλών ταχυτήτων κλπ.
- Το σύνολο των σηματοδοτούμενων διασταυρώσεων του κέντρου στις περιόδους αιχμής (ήτοι στις δυσμενέστερες ώρες της ημέρας) λειτουργεί σε ικανοποιητικό επίπεδο, δηλώνοντας ότι το σύστημα / δίκτυο έχει ήδη ισορροπήσει. Όσον αφορά στις μη σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις, σοβαρά προβλήματα καθυστερήσεων (ήτοι επίπεδο εξυπηρέτησης E ή F) παρουσιάζονται κατά κανόνα, στην περιοχή του κέντρου, κυρίως λόγω της λειτουργικής τους οργάνωσης (πολλά εμπλεκόμενα ρεύματα – διασταύρωση κύριων με δευτερεύουσων αρτηριών του δικτύου). Οι διασταυρώσεις αυτές είναι οι εξής:
 - Λ. Δημοκρατίας – Α. Παπαναστασίου – Δήμητρας
 - Λ. Δημοκρατίας – Χρ. Σμύρνης
 - Λ. Δημοκρατίας – 28ης Οκτωβρίου
 - Λ. Δημοκρατίας – Λ. Κων/πόλεως – Σπάρτακου
 - Κυκλικός κόμβος
 - 14ης Μαΐου – Εθν. Αντιστάσεως
 - Ηροδότου – Γ. Κονδύλη – Στενημάχου
 - Λ. Δημοκρατίας – Νικομήδειας – Φιλιππουπόλεως
 - 14ης Μαΐου – Αγ. Δημητρίου – Α. Παπαναστασίου

Για το σύνολο των παραπάνω διασταυρώσεων, κρίνεται απαραίτητη η ανάγκη διορθωτικών μέτρων και παρεμβάσεων τόσο για την εξασφάλιση αποδεκτού επιπέδου εξυπηρέτησης των διασταυρώσεων μεμονωμένα αλλά και κυρίως συνολικά, για την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου, καθώς και την βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας. Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι για όλους τους κόμβους, εξετάστηκε αν πληρούνται οι προϋποθέσεις φωτεινής σηματοδότησης.

Ειδικά για τη λειτουργία στον κυκλικό κόμβο στο Παλαιό Νοσοκομείο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η υφιστάμενη σήμανση δεν παραχωρεί προτεραιότητα στα οχήματα που κινούνται εντός του κόμβου, αλλά στα εισερχόμενα ρεύματα. Αυτό αλλάζει εντελώς τον τρόπο λειτουργίας και λειτουργικού σχεδιασμού του κυκλικού κόμβου και πρέπει να αναθεωρηθεί.

Οι κόμβοι που κατά τα επόμενα χρόνια αναμένεται να περάσουν σε μη ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης, εφόσον δεν θα υπάρξουν υποστηρικτικά έργα και ρυθμίσεις και η κυκλοφοριακή λειτουργία στην ευρύτερη περιοχή τους θα παραμείνει ως έχει σήμερα, είναι οι παρακάτω:

- Λ. Δημοκρατίας & Χρυσ. Σμύρνης / Κίου
- Εθν. Αντιστάσεως & Σοφοκλέους / Τραϊανουπόλεως
- 14ης Μαΐου & Αγ. Δημητρίου / Παπαναστασίου

Προβλήματα εντοπίστηκαν και σε άλλους κόμβους που δεν οφείλονται στους φόρτους και στη σύνθεση της κυκλοφορίας αλλά είτε στη γεωμετρική τους διάταξη είτε στην περιορισμένη

ορατότητα για κάποιες στρέφουσες κινήσεις. Μεταξύ αυτών είναι όλοι σχεδόν οι κόμβοι σύνδεσης των παράδρομων της Ε.Ο. Νο2 με τα κύρια ρεύματα της Ε.Ο. Νο2 ανατολικά της πόλης έως τον οικισμό Απαλό, καθώς και οι περισσότερες διασταυρώσεις του τμήματος της οδού Εθν. Αντίστασης μεταξύ των οδών Λ. Δημοκρατίας - 14ης Μαΐου. Επιπλέον κατά τις συνεχείς αυτοψίες στην περιοχή μελέτης, παρατηρήθηκε αυξημένη επικινδυνότητα στη διάσχιση της Λ. Δημοκρατίας από τη οδό Ρήγα Φεραίου.

Φαίνεται κατ' αρχήν, με το δίκτυο όπως λειτουργεί σήμερα, μη λειτουργική η σηματοδότηση στη συμβολή των οδών Λ. Δημοκρατίας & Δημοκρίτου.² Ο λόγος που τελικά οδήγησε στη σηματοδότηση της συγκεκριμένης διασταύρωσης, φαίνεται, ότι σχετίζεται με την μελλοντική λειτουργία της Ανατολικής Περιφερειακής.

- Σε επίπεδο οδικών τμημάτων σε βασικές διαδρομές μέσα στην πόλη, δεν εντοπίστηκαν αξιοσημείωτα προβλήματα με βάση τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τη σύνθεση της κυκλοφορίας που μετρήθηκαν αλλά και από τις μετρήσεις ταχυτήτων που έγιναν σε δέκα (10) βασικές διαδρομές (συμπεριλαμβάνοντας και την επιστροφή κάθε πορείας) κατά τις ώρες μέγιστης αιχμής. Η μέση ταχύτητα στις βασικές διαδρομές κατά την ώρα αιχμής, είναι της τάξεως των ~30 χλμ/ώρα, ταχύτητα απόλυτα ικανοποιητική για αστικές περιοχές κατά τις ώρες αιχμής. Οι περιστασιακές καθυστερήσεις και ουρές που παρατηρούνται κατά τις ώρες αιχμής κυρίως στις συμβολές της Λ. Δημοκρατίας με τις οδούς 14ης Μαΐου (άνοδος) και Μητρ. Καβύρη (κάθοδος), οφείλονται κατά κύριο λόγο στην παράνομη ολιγόλεπτη στάση και στάθμευση, στην ολιγόλεπτη στάση οχημάτων τροφοδοσίας και στην στάση των λεωφορείων για επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών τους. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι της Λ. Δημοκρατίας τόσο της χειμερινής όσο και της θερινής περιόδου είναι χαμηλότεροι από την κυκλοφοριακή ικανότητα της υφιστάμενης διατομής.
- Όσον αφορά στους κυκλοφοριακούς φόρτους και γενικά τα χαρακτηριστικά της ροής της κυκλοφορίας κατά τη χειμερινή και θερινή περίοδο, εντοπίστηκε αξιοσημείωτη μεταβολή (αύξηση) του κυκλοφοριακού φόρτου κατά τη θερινή περίοδο, μόνο στην Ε.Ο. Νο2 στο δυτικό τμήμα, χωρίς όμως η αύξηση αυτή να είναι τόση που να πλησιάζει στα επίπεδα της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού στο τμήμα αυτό. Επίσης, η ημερήσια διακύμανση κυκλοφορίας επί επτά (7) συνεχείς ημέρες τόσο κατά τη χειμερινή όσο και κατά τη θερινή περίοδο, φαίνεται να είναι ασήμαντα μεταβαλλόμενη ιδιαίτερα δε κατά τη θερινή περίοδο.³

Στάθμευση

Η στάθμευση είναι το μείζον κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Τα σχετικά στοιχεία για τη συσσώρευση των σταθμευμένων οχημάτων κατά τις διάφορες ώρες της ημέρας και τα πολύ

² Θα έπρεπε να υπάρχει σηματοδότηση στον προηγούμενο κόμβο δηλαδή στη συμβολή της Λ. Δημοκρατίας με την οδό Α. Ποιμενίδη της οποίας η χάραξη, τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά και ο λειτουργικός της χαρακτήρας, την καθιστούν ιδιαίτερα σημαντική για την κυκλοφοριακή λειτουργία του ανατολικού τμήματος της πόλης.

³ Επισημαίνεται επίσης από τη σύγκριση μετρηθέντων φόρτων στα πλαίσια της κυκλοφοριακής μελέτης του 2000 με τους αντίστοιχους φόρτους της παρούσας μελέτης, ότι οι μέσες ετήσιες αυξήσεις φόρτου κυκλοφορίας σε βασικούς οδικούς άξονες της πόλης κατά την περίοδο 1999 έως 2013 εμφανίζονται πολύ χαμηλοί, γεγονός που κατά μεγάλο ποσοστό εκτιμάται ότι οφείλεται στην εκτροπή της διερχόμενης κυκλοφορίας στην Εγνατία Οδό. Ένα σημαντικό συγκριτικό στοιχείο μεταξύ των δύο μελετών είναι το ποσοστό βαρέων οχημάτων το οποίο στη μελέτη του 2000 εμφανίζεται με μέση τιμή της τάξεως του ~15% ενώ οι μετρήσεις της παρούσας δίδουν ποσοστό μικρότερο του ~2%.

υψηλά ποσοστά παράνομης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή σε οδούς όπου εφαρμόζεται έστω υποτυπωδώς το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ), καταδεικνύουν το μέγεθος του προβλήματος. Αναλυτικά:

- Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) όπως εφαρμόστηκε κατά το παρελθόν και όπως εφαρμόζεται μετά την κατάργηση της Δημοτικής Αστυνομίας, δεν είναι αποτελεσματικό και επιπλέον ευτελίζει ένα μέτρο το οποίο παγκόσμια έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικό.
- Απαιτείται ριζική αναμόρφωση του κανονισμού ελεγχόμενης στάθμευσης. Βρίσκεται σε εντελώς λανθασμένη κατεύθυνση,
- Θα πρέπει να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης στην περίμετρο και να επανεξετασθούν και να αξιολογηθούν με τα νέα δεδομένα υφιστάμενες μελέτες για στεγασμένους χώρους στάθμευσης.
- Το σημερινό πρόβλημα στάθμευσης θα επιδεινωθεί, με τυχόν πεζοδρόμηση / ηπιοποίηση της παραλιακής Λ. Βασ. Αλεξάνδρου.

Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση

Το δίκτυο των γραμμών της αστικής συγκοινωνίας εξυπηρετεί τις μετακινήσεις μεταξύ της πόλης και των γύρω περιοχών (οικισμών) εκτός πόλης. Δεν υπάρχει συγκοινωνιακή σύνδεση και γραμμές για την εξυπηρέτηση των εντός της πόλης μετακινήσεων. Αναλυτικά:

- Οι 14 γραμμές αστικής συγκοινωνίας που λειτουργούν εξυπηρετούν μετακινήσεις μεταξύ της πόλης και των γύρω της περιοχών και παρουσιάζουν, με εξαίρεση τη γραμμή του Νοσοκομείου, μικρή επιβατική κίνηση που δεν επιτρέπει, για οικονομικούς λόγους, αύξηση δρομολογίων και επιμήκυνση των ωρών λειτουργίας.
- Ελάχιστες μετακινήσεις εντός της πόλης γίνονται με αστική συγκοινωνία. Οι κύριοι λόγοι είναι τα αραιά δρομολόγια, το ακριβό εισιτήριο και η έλλειψη εγκαταστάσεων αναμονής.
- Θετικά στοιχεία είναι η ικανοποιητική αξιοπιστία των δρομολογίων η καλή προσιτότητα τόσο στις περιοχές κατοικίας όσο και στους πόλους έλξης μετακινήσεων.
- Το συγκοινωνιακό έργο που εκτελούν οι αστικές συγκοινωνίες (διανυόμενα χιλιόμετρα ανά έτος) παρουσιάζει μια φθίνουσα πορεία η οποία «συντηρεί» τη συνεχή υποβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

Υπεραστική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση

Μείζον πρόβλημα για την πόλη είναι η λειτουργία του πρακτορείου του υπεραστικού ΚΤΕΛ Έβρου στην οδό Ελ. Βενιζέλου μεταξύ των οδών 14ης Μαΐου και Μητρ. Καβύρη. Η θέση αυτή δεν πληροί κανένα από τα βασικά κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη χωροθέτηση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων στα αστικά κέντρα και τα οποία είναι τα παρακάτω:

- Εξασφάλιση της μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς όπως αστικά λεωφορεία, πλοία, κλπ. Ο ιδανικός σχεδιασμός θα περιελάμβανε ένα σταθμό για όλα τα μέσα όπως τρένο, πλοίο, αστικό και υπεραστικό ΚΤΕΛ.
- Υποδομές στάθμευσης για τα ΙΧ και τα Λεωφορεία
- Χωροθέτηση πλησίον του βασικού οδικού δικτύου με δυνατότητα πρόσβασης από ελεγχόμενο κόμβο (σηματοδοτούμενο).

- Χωροθέτηση μακριά από ασύμβατες χρήσεις όπως κατοικία, τουρισμό κ.λπ.
- Χωροθέτηση εκτός του κέντρου στην περιφέρεια της πόλης.

Εξυπηρέτηση με ταξί

Η χωροθέτηση των θέσεων αναμονής (πιάτσες) ταξί στις οδούς Μητρ. Καβύρη, Μαζαράκη, στο Σιδηροδρομικό Σταθμό, στην οδό Δήμητρας (στο Παλαιό Νοσοκομείο) και στην Λ. Κων/πόλεως στο ύψος της συμβολής της με την οδό Εθν.Αντίστασης, είναι ικανοποιητική, αν και πλέον, ο παράγοντας αυτός της χωροθέτησης υποβαθμίζεται συνεχώς καθώς αυξάνει η χρήση των ραδιοταξί. Πάντως, η πτώση της ζήτησης που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης που είχε ως αποτέλεσμα και την παραμονή των ταξί στις πιάτσες για μεγαλύτερη διάρκεια, δημιούργησε την ανάγκη για περισσότερες θέσεις αναμονής. Ενδεικτικό είναι ότι οι θέσεις αναμονής τόσο στην πιάτσα της οδού Μητρ. Καβύρη όσο και στη πιάτσα της οδού Κ. Μαζαράκη να μην επαρκούν.

Εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας και του λιμένα

Η διακίνηση εμπορευμάτων και γενικά δεμάτων στην κεντρική περιοχή είναι κατά την άποψη των μεταφορέων ιδιαίτερα δυσχερής καθώς δεν υπάρχουν θέσεις για φορτοεκφόρτωση και τα οχήματα διανομής (φορτοταξί) αναγκάζονται να διπλοπαρκάρουν, να παρκάρουν σε γωνίες και να δημιουργούν προβλήματα στη ροή της κυκλοφορίας. Προβλήματα αντιμετωπίζουν και από τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα πάνω σε γωνίες δημιουργώντας πρόσθετα προβλήματα εμπλοκής. Τα σχετικά αιτήματά τους, που έχουν κατά καιρούς υποβληθεί στο Δήμο, για δημιουργία χώρων φορτοεκφόρτωσης στο κέντρο έγιναν μεν αποδεκτά ποτέ όμως δεν υλοποιήθηκαν.

Οι πιάτσες φορτοταξί για ενδο-εσωτερικές μεταφορές, κυρίως για μετακομίσεις εντός της πόλης που βρίσκονται στη Λ. Βασ. Αλεξάνδρου μεταξύ των οδών Κουντουριώτου και Τζαβέλλα και στην Αγ. Δημητρίου δεν δημιουργούν προβλήματα στη ροή της κυκλοφορίας.

Στάση και αναμονή τουριστικών λεωφορείων

Δεν υπάρχουν υποδομές για την εξυπηρέτηση των τουριστικών λεωφορείων τόσο για την αποβίβαση / επιβίβαση των τουριστών όσο και για τη στάθμευση των τουριστικών.

4. ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ

Από την έρευνα προθέσεων του κοινού που έγινε με συμπλήρωση ερωτηματολογίων στα πλαίσια της παρούσας μελέτης (απαντήθηκαν 418 ερωτηματολόγια από τα περίπου 2.000 που διανεμήθηκαν), για τα θέματα που αφορούν την κυκλοφοριακή λειτουργία στην κεντρική περιοχή, προέκυψαν τα παρακάτω:

- Στην ερώτηση αν θα αποτελούσε βελτίωση της λειτουργίας η επιμήκυνση του χρόνου ισχύος των μέτρων απαγόρευσης της κυκλοφορίας στην παραλιακή οδό κατά τους μήνες του καλοκαιριού, το 48% των ερωτηθέντων απάντησαν ΝΑΙ, το 16% πρότειναν περιορισμό της διάρκειας ενώ το 22% πρότεινε το μέτρο να εφαρμόζεται μόνο Σαββατοκύριακα και αργίες.
- Στην ερώτηση αν συμφωνούν γενικά με την πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής, το 74% απάντησαν ΝΑΙ και το 25% ΟΧΙ. Στις επόμενες όμως ερωτήσεις, που ήταν για συγκεκριμένες πεζοδρομήσεις στην κεντρική περιοχή, προέκυψαν προθέσεις αρκετά διαφοροποιημένες από την προηγούμενη γενική πρόθεση για πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής. Ειδικότερα:
 - Για την πεζοδρόμηση του κεντρικού τμήματος της Ελ. Βενιζέλου, (μεταξύ 14^{ης} Μαΐου και Καβύρη) το 52% δήλωσε ότι θα ήταν θετικό μέτρο.
 - Για την πεζοδρόμηση του κεντρικού τμήματος της Λ. Δημοκρατίας, το 61% δήλωσε ότι δεν το θεωρεί θετικό μέτρο.
 - Για την πεζοδρόμηση της παραλιακής, το 62% δήλωσε ότι το θεωρεί θετικό μέτρο.
- Στην ερώτηση αν συμφωνούν να κυκλοφορούν στην κεντρική περιοχή μόνο οχήματα των κατοίκων, το 54% απάντησαν ότι ΔΕΝ συμφωνούν και το 34% απάντησαν ότι συμφωνούν.
- Για την ελεγχόμενη στάθμευση, το 43% θεωρεί ότι είναι θετικό μέτρο, ενώ το 49% αντίθετα ότι είναι αρνητικό. Αντίστοιχα, για το ύψος του αντιτίμου (0,4€/ω), το 48% των πολιτών το θεωρεί λογικό.
- Στην ερώτηση για το χρόνο που σπαταλούν για την αναζήτηση χώρου στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, το 61% περίπου απάντησε από 15 έως 30 λεπτά, τιμή ιδιαίτερα ανησυχητική και μόνο το 18% από 2 έως 12 λεπτά.
- Από τις απαντήσεις που δόθηκαν στο ερωτηματολόγιο των απόψεων του κοινού και που αφορούσαν τη χρήση ποδηλάτων προέκυψαν τα παρακάτω:
 - Το 53% δήλωσαν ότι επιθυμούν την επέκταση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων.
 - Το 38% δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν ποδήλατο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.
 - Στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς κατά τη χρήση των ποδηλατόδρομων το 27,3% απάντησαν ΟΧΙ ενώ στην ίδια ερώτηση, αν αισθάνονται ασφαλείς κατά τη χρήση του οδοστρώματος (εκτός ποδηλατόδρομων) απάντησε ΟΧΙ το 55,6%.
- Οι ερωτώμενοι, κλήθηκαν να απαντήσουν στο τι τους ενοχλεί περισσότερο όταν βαδίζουν στην πόλη. Δήλωσαν ως βασικότερη ενόχληση τα παρκαρισμένα στα πεζοδρόμια οχήματα (21,8%), τα εμπόδια για την κίνηση των ΑΜΕΑ (18,7%), μετά οι λακούβες και η ολισθηρότητα των πεζοδρομίων (16,3%).
- Το ερώτημα της μετεγκατάστασης του ΚΤΕΛ σε άλλη θέση στην κεντρική περιοχή συμπεριλήφθηκε στο ερωτηματολόγιο των απόψεων του κοινού. Απάντησαν θετικά στη μετεγκατάσταση το 80% και αρνητικά μόλις το 7%.
 - Από το σύνολο των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, μόνο στο 10% δηλώνεται ότι χρησιμοποιούν οι ερωτώμενοι τακτικά αστική συγκοινωνία, το 21% δήλωσε σπάνια ενώ το 61% καθόλου. Οι βασικές απόψεις από το μικρό αυτό δείγμα είναι συνοπτικά οι παρακάτω:

Στην ερώτηση προς αυτούς που χρησιμοποιούν αστική συγκοινωνία καθημερινά ή συχνά (τουλάχιστον δύο φορές την εβδομάδα) για το τι θα ήθελαν να βελτιωθεί απάντησαν, κατά σειρά σημαντικότητας ως εξής: Η συχνότητα δρομολογίων (22,1%), η επιμήκυνση του χρόνου λειτουργίας (14,9%), να ιδρυθούν νέες γραμμές (14,7%), να βελτιωθούν οι εγκαταστάσεις αναμονής (14,3%), να βελτιωθεί η αξιοπιστία των δρομολογίων (12,13%). Σημειώνεται η ταύτιση των απαντήσεων μεταξύ των δύο ερωτηματολογίων για το τι πρέπει να βελτιωθεί.

Στην ερώτηση προς μη συχνούς και σπάνια χρήστες της αστικής συγκοινωνίας, να δηλώσουν τι αν βελτιώνονταν στην αστική συγκοινωνία θα τη χρησιμοποιούσαν περισσότερο, το μεγαλύτερο ποσοστό 21,9% δήλωσε χαμηλότερη τιμή εισιτηρίου όπως επίσης άλλο ένα ίσο ποσοστό (21,9%) απάντησε για πύκνωση και αξιοπιστία δρομολογίων. Ακολουθεί η απάντηση για βελτίωση (μείωση) της απόστασης από/προς τις στάσεις (17,2%) και η απάντηση για μετακινήσεις χωρίς αλλαγή γραμμής (14,1%)

Στην ερώτηση αν το κόστος παρόδιας στάθμευσης ήταν υψηλό και η αστυνόμευση συστηματική αν θα επέλεγαν την αστική συγκοινωνία για τις μετακινήσεις τους, οι ερωτώμενοι σε ποσοστό 50% απάντησαν ΟΧΙ ενώ το 43% απάντησαν ΝΑΙ.

Οι ειδικότερες απόψεις και προτάσεις για τη βελτίωση της αστικής συγκοινωνίας, αποτυπώθηκαν σε ειδικό ερωτηματολόγιο. Από τους επιβάτες που ρωτήθηκαν πόσο συχνά χρησιμοποιούν αστική συγκοινωνία το 68% δήλωσαν καθημερινά, το 16% μέχρι δύο φορές την εβδομάδα και το 16% σπάνια. Ο σκοπός μετακίνησης που δηλώθηκε από τους επιβάτες ήταν σε ποσοστό 48% εκπαίδευση, ψώνια και αναψυχή, 31% εργασία και επιστροφή στην κατοικία και 21% προσωπικές υποθέσεις (επίσκεψη για λήψη υπηρεσιών). Όσον αφορά τον χρόνο βαδίσματος μέχρι την πλησιέστερη στάση (από την προέλευση - στον τον προορισμό) που δηλώθηκε από τους επιβάτες το 63% - 71% δήλωσε μέχρι 5 λεπτά, το 31% - 24% μέχρι 10 λεπτά και το 6% - 5% μεταξύ 10 και 20 λεπτά. Για το χρόνο αναμονής των επιβατών στη στάση το 44% δήλωσε μέχρι 10 λεπτά, το 32% μέχρι 5 λεπτά και το 23% μεταξύ 10 έως 20 λεπτά. Όσον αφορά στις βελτιώσεις που προτείνουν οι επιβάτες το 48% ζητά πύκνωση δρομολογίων, το 19% επιμήκυνση του χρόνου παροχής αστικής συγκοινωνίας και το 12% τη βελτίωση της αξιοπιστίας των δρομολογίων (τήρηση του ωραρίου των δρομολογίων).

5. ΣΧΕΔΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ (ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ)

Τα σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης που εξετάστηκαν κατά την Α Φάση της μελέτης είναι σε επίπεδο βασικού οδικού δικτύου (θα εξειδικευτούν στην επόμενη Φάση). Για τη διατύπωση των προτάσεων που ακολουθούν ελήφθησαν υπόψη:

- Η ανάλυση των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν από τις έρευνες και τις καταγραφές
- Οι αρχές και οι πολιτικές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής
- Προώθηση / βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- Εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών στάθμευσης με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας
- Προώθηση των άλλων μορφών μετακίνησης: πεζών και ποδηλάτων, με παράλληλη ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών
- Προώθηση των νέων τεχνολογιών: ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), κλπ.
- Προστασία του περιβάλλοντος, ανθρωπογενούς και φυσικού
- Τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης
- Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την πολεοδομική θεώρηση

Προσδιορίστηκαν μοντελοποιήθηκαν και αξιολογήθηκαν τρία σενάρια κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με ήπιες παρεμβάσεις πολεοδομικού χαρακτήρα και ένα τέταρτο σενάριο με «ανατρεπτικές radical» πολεοδομικές παρεμβάσεις. Η μοντελοποίηση και αξιολόγηση των τριών σεναρίων με τις ήπιες πολεοδομικές παρεμβάσεις έγινε για τους χρονικούς ορίζοντες 2018 και 2023. Τα τέσσερα σενάρια που εξετάστηκαν είναι τα εξής:

Σενάριο Ι – Μηδενικό (Do nothing)

Μέχρι το 2018 θα έχει ολοκληρωθεί η «μικρή περιφερειακή» από τα δυτικά από την διασταύρωση με την Λ. Μάκρης έως και τη διασταύρωση της προέκτασης της Εθν. Αντίστασης με την οδό Χρ. Γιαννούτσου, ενώ θα έχει δοθεί σε κυκλοφορία και το τμήμα της Εθν. Αντίστασης μεταξύ των οδών Τραϊανουπόλεως και Χρ. Γιαννούτσου. Διευκρινίζεται ότι η μικρή περιφερειακή δεν θα συνδέεται με την Άβαντος. Επιπλέον, θα έχουν μονοδρομηθεί κάποιες από τις βασικές συνδέσεις της «Μικρής Δυτικής Περιφερειακής» με το οδικό δίκτυο της πόλης. Θα επιτρέπονται όλες οι στρέφουσες κινήσεις σε όλες τις διασταυρώσεις της Μικρής Δυτικής Περιφερειακής με το τοπικό δίκτυο ενώ παράλληλα θα εγκατασταθούν φωτεινοί σηματοδότες στις διασταυρώσεις με τη Λ. Μάκρης και με την οδό Ηροδότου. Φωτεινοί σηματοδότες θα έχουν εγκατασταθεί επίσης και στις διασταυρώσεις:

- Λ. Δημοκρατίας - 28ης Οκτωβρίου/Βιζυηνού
- Λ. Δημοκρατίας – Νικομήδειας
- Λ. Δημοκρατίας – Λ.Κων/πόλεως/Σπάρτακου
- 14ης Μαΐου – Εθν.Αντιστάσεως

όπου το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι ήδη σήμερα μη αποδεκτό.

Τέλος θα έχει γίνει γεωμετρική διαμόρφωση στον ευρύτερο κόμβο του παλαιού νοσοκομείου όπου συμβάλλουν οι οδοί 14ης Μαΐου, Θράκης, Ηροδότου, Αγ. Δημητρίου, Δήμητρας, Μαρκοπούλου και Παπαναστασίου.

Από την ανάλυση του κυκλοφοριακού προτύπου (μοντελοποίηση) , επισημαίνονται τα παρακάτω:

- δεν εμφανίζονται αξιοσημείωτες μεταβολές φόρτου στις δύο χρονικές περιόδους.
- Ο μέγιστος φόρτος, προκύπτει στη Λ. Δημοκρατίας μεταξύ Μητρ. Καβύρη και 14ης Μαΐου.
- Ο επόμενος σε μέγεθος φόρτος, παρουσιάζεται στη Λ. Δημοκρατίας μεταξύ Σολωμού και Νικομήδειας.
- Σημειώνεται, όπως αναμένονταν, η πολύ μικρή φόρτιση της Μικρής Δυτικής Περιφερειακής που βέβαια οφείλεται στο ότι δεν λειτουργεί ως περιφερειακή καθώς δεν συνεχίζει μέσω της περιοχής του Άβαντα μέχρι τη Λ. Δημοκρατίας.

Σενάριο II - Βασικό

Τα βασικά στοιχεία – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - του σεναρίου αυτού είναι τα παρακάτω πέραν των όσων περιλαμβάνονται στο μηδενικό σενάριο:

Μονοδρομήσεις – Αμφιδρομήσεις - Διανοίξεις οδών:

- Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού Λ. Βασ. Αλεξάνδρου στο τμήμα μεταξύ των οδών Λ. Δημοκρατίας / Απολλωνιάδος έως και την πλατεία Ελευθερίας (ήτοι την οδό Τζαβέλλα), με διατομή που θα επιτρέπει κίνηση σε μια λωρίδα κυκλοφορίας με διαμορφώσεις που να περιορίζουν την ταχύτητα στα 30 χλμ./ώρα και παρά το κράσπεδο στάθμευση ή μη στη μια πλευρά. Εξετάζονται δύο παραλλαγές της μονοδρόμησης αυτής:
 - Στην Α' παραλλαγή, η μονοδρόμηση είναι από τα δυτικά προς τα ανατολικά
 - Στη Β' παραλλαγή από τα ανατολικά προς τα δυτικά.
- Αμφιδρόμηση της Αλ. Παπαναστασίου.
- Αντιδρόμηση της Δ. Σολωμού από τη Λ. Δημοκρατίας μέχρι την Εθν. Αντίσταση.
- Μονοδρόμηση των οδών Βιζυηνού και Ρήγα Φεραίου με φορές που συναρτώνται με τη φορά της μονοδρόμησης της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου και άρα εναλλάσσονται ανά παραλλαγή.
- Αντιδρόμηση της οδού Ψαρών – φορά κίνησης προς Βασ. Αλεξάνδρου.
- Αμφιδρόμηση της επέκτασης της οδού Κύπρου μεταξύ της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου και της εισόδου στο Λιμάνι.
- Αμφιδρόμηση της Ανώνυμης οδού μπροστά στις παλιές αποθήκες του Λιμανιού.
- Απαγόρευση κυκλοφορίας στο τμήμα της οδού Κύπρου μεταξύ Λ. Δημοκρατίας και Λ. Βασ. Αλεξάνδρου.
- Αντιδρόμηση της οδού Α. Κοραή μεταξύ των οδών Λ. Δημοκρατίας και Βιζβύζη.
- Μονοδρόμηση του τμήματος της Ελ. Φιλιππίδη μεταξύ Νικομήδειας και Αίνου, προς Αίνου.
- Μονοδρόμηση της οδού Θερμοπυλών, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ι. Καβύρη - Κομνηνών με φορά προς τα δυτικά, ήτοι την οδό Κομνηνών.
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Στενημάχου μεταξύ Ηροδότου και Χρ. Γιαννούτσου με φορά προς Παλαγία.
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Γ. Κονδύλη μεταξύ των οδών Γεωργιάδη και Ηροδότου με φορά προς βορά.
- Διάνοξη της Ανώνυμης οδού που διατρέχει το ανατολικό όριο του Κολυμβητηρίου μέχρι την οδό Χρ. Γιαννούτσου.
- Πεζοδρόμηση της οδού Χ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ρ. Φεραίου και Ζαρίφη.

Εγκατάσταση Φωτεινών Σηματοδοτών στις διασταυρώσεις:

- Λ. Δημοκρατίας – Α. Παπαναστασίου.

- Μεταφορά του σηματοδότη από Λ. Δημοκρατίας - Δημοκρίτου στη διασταύρωση Λ. Δημοκρατίας - Ποιμενίδη.
- Περιφερειακή οδός (δυτική) - Αγ. Δημητρίου

Γεωμετρική διαμόρφωση κόμβων:

Επανασχεδιασμός του υφιστάμενου συστήματος κόμβων (2 κόμβοι) στο Παλαιό Νοσοκομείο (Α. Παπαναστασίου, Αγ. Δημητρίου, Δήμητρας, Μαρκοπούλου, Ηροδότου, Θράκης, 14ης Μαΐου, Ι. Καβύρη) ως ενιαίο σύνολο. Ο επανασχεδιασμός αυτός θα είναι διαφορετικός από τον αντίστοιχο του μηδενικού σεναρίου καθώς στο παρόν σενάριο η οδός Παπαναστασίου είναι διπλής κατεύθυνσης και επιπλέον μονοδρομείται και η οδός Μαρκοπούλου.

Από την ανάλυση του κυκλοφοριακού προτύπου για το βασικό σενάριο Α, ο μέγιστος φόρτος στη Λ. Δημοκρατίας μεταξύ Μητρ. Καβύρη και 14ης Μαΐου είναι υψηλότερος σε σχέση με το αντίστοιχο μέγεθος του μηδενικού σεναρίου. Στα υπόλοιπα τμήματα της Λ. Δημοκρατίας, στα περισσότερα εμφανίζονται χαμηλότεροι φόρτοι με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Χ. Τρικούπη όπου εμφανίζεται μικρή αύξηση. Αύξηση φόρτου εμφανίζεται και στην Μητρ. Καβύρη, και μείωση στην 14^{ης} Μαΐου, που οφείλονται στην αντιδρόμηση της οδού Δ.Σολωμού. Αμετάβλητος παραμένει ο φόρτος στη δυτική περιφερειακή, μικρή μείωση εμφανίζεται στην οδό Άβαντος στην Ηροδότου στην Τραϊανουπόλεως και στην Ελ. Φιλιππίδη.

Σημειώνεται ότι το Βασικό Σενάριο Β διαφέρει από το Βασικό Σενάριο Α στη φορά της μονοδρόμησης της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου (παραλιακή οδός) και σε μονοδρομήσεις που συνδέονται άμεσα με τη μονοδρόμηση αυτή όπως είναι η μονοδρόμηση των οδών Βιζυηνού και Ρ. Φεραίου.

Σενάριο III – Δυναμικό

Τα βασικά στοιχεία του σεναρίου αυτού είναι:

- Η ολοκλήρωση της Ανατολικής Περιφερειακής με ισόπεδες σηματοδοτούμενες συνδέσεις, όπως προβλέπει η σχετική μελέτη της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ.
- Η δημιουργία «ενδιάμεσης περιφερειακής οδού» μεταξύ της μεγάλης περιφερειακής και της Λ. Δημοκρατίας – περίπου στο μέσον.
- Πεζοδρόμηση του μεγαλύτερου τμήματος της παραλιακής Λ. Βασ. Αλεξάνδρου και συγκλίνουσες μονοδρομήσεις στα τμήματα που δεν πεζοδρομούνται όπου η ταχύτητα θα είναι χαμηλή με κατάλληλα μέτρα. Ο στόχος για τη δημιουργία της ενδιάμεσης περιφερειακής είναι η περαιτέρω μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου της Λ. Δημοκρατίας προσελκύοντας μετακινήσεις με προορισμούς στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης. Η περιφερειακή θα εξυπηρετεί μετακινήσεις εντός της πόλης κατά μήκος της καθώς και τις διερχόμενες μετακινήσεις.

Εξετάστηκαν δυο (2) εναλλακτικές:

Δυναμικό Σενάριο Α:

- Προτείνεται η υποβάθμιση της οδού Εθν. Αντιστάσεως μέσω διαχειριστικών ή άλλων μέτρων, όπως μετατροπή της σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, διαμόρφωση woonerf, κ.α., με σκοπό τον στραγγαλισμό της κυκλοφορίας, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, στο τμήμα μεταξύ των οδών Λ. Δημοκρατίας – Λ. Κων/πόλεως – Ανδρόνικου.

- Δημιουργία ενδιάμεσης περιφερειακής σχηματίζοντας κυκλοφοριακό δακτύλιο που περιλαμβάνει τις οδούς Α. Παπαναστασίου - Θράκης – Ανδρονίκου – Ευσταθίου. Λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες διάνοιξης ή / και δημιουργίας επαρκούς πλάτους διατομής στο τμήμα της οδού Ανδρονίκου μεταξύ των οδών Εθν. Αντιστάσεως και Κρώμνης, προτείνεται για την συμπλήρωση του δακτυλίου η δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων των οδών Ανδρονίκου και Κρώμνης στο αντίστοιχο τμήμα, ήτοι μεταξύ Κρώμνης – Εθν. Αντιστάσεως. Όσον αφορά την διάνοιξη της οδού Ευσταθίου, προτείνεται να εφαρμοστεί με βάση το σχέδιο που προτείνεται στο εν ισχύ ΓΠΣ. Επίσης, για την ορθή λειτουργία του παραπάνω δακτύλιου, προτείνεται η αμφιδρόμηση της οδού Α.Παπαναστασίου σε όλο το μήκος της.

Επιπλέον προτείνονται οι εξής μονοδρομήσεις:

- Μονοδρόμηση της οδού Αλαμάνας και της συνέχειας της, την οδο Κίρκης, από την Δυτική περιφερειακή έως την οδό Α. Παπαναστασίου.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικηταρά, με κατεύθυνση προς την Δυτική περιφερειακή.
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Ελ. Φιλιππίδη μεταξύ των οδών Νικομήδειας – Δ.Σολωμού, προς και μέχρι την Δ. Σολωμού, με σκοπό να λειτουργήσει, μέσω της οδού Αίνου, επικουρικά της οδού της Ελ. Βενιζέλου για τις μετακινήσεις προς δυσμάς.
- Μονοδρόμηση της οδού Μαυροκορδάτου, προς την οδό Νικομήδειας.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικομήδειας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Μαυροκορδάτου – Ελ. Φιλιππίδη με φορά προς την Ελ. Φιλιππίδη.
- Μονοδρόμηση της Καραολή & Δημητρίου με φορά προς δυσμάς.
- Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού Λ. Βασ. Αλεξάνδρου μεταξύ Ψαρών και Καραϊσκάκη με φορά προς Καραϊσκάκη με διατομή μιάς λωρίδας κυκλοφορίας.
- Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού Λ. Βασ. Αλεξάνδρου μεταξύ Κύπρου και Καραϊσκάκη με φορά προς την Καραϊσκάκη
- Μονοδρόμηση της οδού Βιζυηνού, με φορά προς την παραλιακή οδό.
- Μονοδρόμηση της οδού Ρήγα Φεραίου, με φορά προς την Λ. Δημοκρατίας.
- Κατάργηση της σηματοδότησης στον κόμβο Λ. Δημοκρατίας & Απολλωνιάδος.

Και πεζοδρομήσεις:

- Η διακοπή της κυκλοφορίας στο τμήμα της οδού Κύπρου μεταξύ Λ. Δημοκρατίας και παραλιακής οδού.
- Πεζοδρόμηση της οδού Χ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ρ. Φεραίου και Ζαρίφη.

Συγκρίνοντας τα μεγέθη που προέκυψαν από τη μοντελοποίηση με τα αντίστοιχα των προηγούμενων σεναρίων και ειδικότερα με αυτά του Βασικού Β διαπιστώνονται πολύ μικρές διαφοροποιήσεις άλλοτε προς τη μια πλευρά και άλλοτε προς την άλλη. Είναι σαφώς πάντως ότι με βάση τις τιμές, η πεζοδρόμηση του δυτικού τμήματος της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου - Απολλωνιάδος μεταξύ Ψαρών και Λ. Μάκρης δεν θα έχει αξιοσημείωτες δυσμενείς επιπτώσεις στο υπόλοιπο δίκτυο της πόλης και ειδικότερα στη Λ. Δημοκρατίας.

Δυναμικό Σενάριο Β:

Με γνώμονα τα προβλήματα διανοίξεων οδών στο ανατολικό τμήμα της πόλης, η Β' εναλλακτική είναι λιγότερο παρεμβατική ως προς τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Συγκεκριμένα:

- Προτείνεται η δημιουργία ενδιάμεσης περιφερειακής σχηματίζοντας κυκλοφοριακό δακτύλιο μέσω της οδού Εθν. Αντιστάσεως με ταυτόχρονη διάνοιξη αυτής στο τμήμα Ανδρονίκου – Τραϊανουπόλεως έως την οδό Χρ. Γιαννούτσου.

Επιπλέον προτείνονται οι εξής μονοδρομήσεις:

- Μονοδρόμηση της οδού Αλαμάνας και της συνέχειας της, την οδο Κίρκης, από την Δυτική περιφερειακή έως την οδό Α. Παπαναστασίου.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικηταρά, με κατεύθυνση προς την Δυτική περιφερειακή.
- Μονοδρόμηση της οδού 28ης Οκτωβρίου, προς την οδό Α. Παπαναστασίου.
- Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού Λ. Βασ. Αλεξάνδρου μεταξύ Ψαρών και Καραϊσκάκη με φορά προς Καραϊσκάκη με διατομή μιάς λωρίδας κυκλοφορίας.
- Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού Λ. Βασ. Αλεξάνδρου μεταξύ Κύπρου και Καραϊσκάκη με φορά προς την Καραϊσκάκη
- Μονοδρόμηση της Καραολή & Δημητρίου με φορά προς Λ. Κων/πόλεως.
- Μονοδρόμηση της οδού Βιζυηνού, με φορά προς την Λ. Δημοκρατίας.
- Προτείνεται:
- Αμφιδρόμηση της οδού Α. Παπαναστασίου σε όλο το μήκος της.
- Κατάργηση της σηματοδότησης στον κομβο Λ. Δημοκρατίας & Απολλωνιάδος.

Επισημαίνεται ότι και στα δυο παραπάνω ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ (Α και Β) ισχύουν οι λοιπές μονοδρομήσεις του Βασικού σεναρίου Α ή/και Β (π.χ. οδός Ψαρών, Παναγάθου, κ.α.) που δεν έρχονται όμως σε αντίθεση με τις βασικές μονοδρομήσεις των Δυναμικών σεναρίων (π.χ. συγκλίνουσες μονοδρομήσεις της παραλιακής οδού κ.α.).

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη και τη βούληση του Δήμου για ριζική, στρατηγική αλλαγή στο κυκλοφοριακό σχεδιασμό της πόλης στα πλαίσια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, προτείνεται η γεωμετρική και λειτουργική αναδιαμόρφωση της Λ. Δημοκρατίας.

Συγκεκριμένα:

Για την οδό Λ. Δημοκρατίας προτείνεται:

- Τυπική διατομή πλάτους οδοστρώματος 7,0μ., ήτοι 3,5μ. ανά λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.
- Σημειώνεται ότι στα σημεία των σηματοδοτούμενων διασταυρώσεων η παραπάνω διατομή θα μεταβάλλεται, εξυπηρετώντας κατά περίπτωση τις επιτρεπόμενες στρέφουσες κινήσεις.
- Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατόδρομου πλάτους 2,5μ. και στις δυο παρείες (εκατέρωθεν).
- Επισημαίνεται ότι στην συγκεκριμένη διαμόρφωση καταργείται το σύνολο των θέσεων στάθμευσης κατά μήκος της Λ. Δημοκρατίας.

Για την οδό Λ. Βασ. Αλεξάνδρου (παραλιακή οδό) προτείνεται στο τμήμα των συγκλινόντων μονόδρομων:

- Τυπική διατομή πλάτους οδοστρώματος 4,0μ.
- Διαμόρφωση ποδηλατόδρομου.
- Το εναπομένον πλάτος της οδού προστίθεται στο υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρομίων.

Από εξέταση των αναλυτικών στοιχείων φόρτου σε διατομές του κύριου δικτύου προκύπτουν γενικά σχετικά μικρές αυξήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στη Λ. Δημοκρατίας, στη Μητρ. Καβύρη, και 14ης Μαΐου, μεγάλη αύξηση στην Τραϊανουπόλεως και μικρές μειώσεις στη Νικομήδειας και Ε. Φιλιππίδη. Από τα παραπάνω προκύπτει όπως και για το δυναμικό σενάριο Α ότι η πεζοδρόμηση

του δυτικού τμήματος της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου - Απολλωνιάδος μεταξύ Ψαρών και Λ. Μάκρης δεν θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο υπόλοιπο δίκτυο της πόλης και ειδικότερα στη Λ. Δημοκρατίας.

Συγκρίνοντας τα στοιχεία αυτά με τα αντίστοιχα του Δυναμικού Α γενικά υπερτερούν, τις περισσότερες φορές οριακά, τα στοιχεία του Δυναμικού Α.

Σενάριο IV – Ανατρεπτικό– Δραστικό (radical)

Το σενάριο αυτό που ανατρέπει τη σημερινή λειτουργία της πόλης προβλέπει ριζικές επεμβάσεις υπέρ τις πεζή, με ποδήλατο και με ΜΜΜ μετακινήσεις. Όπως προαναφέρθηκε, οι επεμβάσεις αυτής της κλίμακας υπερβαίνουν τα όρια προτάσεων μιας κλασικής κυκλοφοριακής μελέτης. Είναι προτάσεις πολεοδομικές, κυρίως πολιτικές μέσα σε πλαίσιο που θέτει η πολιτική ηγεσία της πόλης.

Το σενάριο βασίζεται στο δίκτυο του Σεναρίου Δυναμικού Β (III) με τα εξής επιπλέον στοιχεία. Ειδικότερα:

- Η Λ. Δημοκρατίας, το τμήμα της μεταξύ Εθν. Αντίστασης και Τζαβέλα μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας – Wooperf.
- Η Λ. Βασ. Αλεξάνδρου πεζοδρομείται από την Κύπρου μέχρι το τμήμα της Απολλωνιάδος όπου η είσοδος / έξοδος στο χώρο στάθμευσης του Σταδίου.
- Το τμήμα της Ελ. Βενιζέλου μεταξύ 14ης Μαΐου και Μητρ. Ι. Καβύρη μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας Wooperf.
- Το τμήμα της Κ. Παλαιολόγου μεταξύ 14ης Μαΐου και Μητρ. Ι. Καβύρη μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας – Wooperf.
- Το τμήμα της Αίνου μεταξύ 14ης Μαΐου και Μητρ. Ι. Καβύρη μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας –Wooperf.
- Το τμήμα της Μητρ. Ι. Καβύρη μεταξύ Λ. Δημοκρατίας & Αίνου μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας –Wooperf.
- Το τμήμα της 14ης Μαΐου μεταξύ Λ. Δημοκρατίας & Αίνου μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας –Wooperf.
- Όλοι οι οδοί μεταξύ της Λ. Δημοκρατίας και της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου και μεταξύ Φωκά και της Πλ. Ελευθερίας είτε πεζοδρομούνται είτε μετατρέπονται σε Wooperf. Εξαιρούνται ένα τμήμα της Φωκά και το τμήμα της Λ. Αλεξάνδρου μεταξύ Κύπρου και Πλ. Ελευθερίας.
- Το τμήμα της οδού Εθν. Αντίστασης μεταξύ Τραϊανουπόλεως και ανατολικής περιφερειακής μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας – Wooperf.

Σημαντικές προϋποθέσεις για την υλοποίηση του ανωτέρω σεναρίου, είναι η μεταφορά υπηρεσιών δημόσιων και ιδιωτικών (Δικαστήρια, Ταχυδρομείο, ΚΤΕΛ κλπ), ο αποχαρκτηρισμός της Λ. Δημοκρατίας καθώς και τα έργα ανάπλασης με στόχο τη διαμόρφωση ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος υψηλής αισθητικής.

Ειδικές Προτάσεις για τη στάθμευση

Η εφαρμογή ενός νέου συστήματος στάθμευσης, θα αποτελέσει αντικείμενο της επόμενης φάσης. Θα στηρίζεται στις κάτωθι αρχές:

- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σύμφωνα με τις ανάγκες των κατοίκων και την εξυπηρέτηση των επισκεπτών της κεντρικής περιοχής – πριμοδότηση της στάθμευσης μικρής διάρκειας.
- Χρήση σύγχρονων τεχνολογιών για αστυνόμευση και είσπραξη των τελών και των προστίμων.
- Επέκταση της περιοχής εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Επέκταση του υφιστάμενου υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο λιμάνι (αύξηση θέσεων).
- Επέκταση του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης στο Γήπεδο.
- Επανεξέταση της δημιουργίας υπόγειου χώρου στάθμευσης στην Πλ. Δημαρχείου.
- Δημιουργία χώρου υπαίθριας στάθμευσης στην περιοχή του ΚΕΓΕ ή / και του ΟΣΕ.
- Δημιουργία χώρου υπαίθριας στάθμευσης στο στρατόπεδο «Παρμενίων» ή και στο τέρμα της οδού Ηροδότου.
- Καθιέρωση τιμολογιακής πολιτικής στάθμευσης που να πριμοδοτεί τη στάθμευση στους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης σε συνεργασία με συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση για τη σύνδεση των χώρων αυτών και με την κεντρική περιοχή της πόλης.

Προτάσεις για την αστική συγκοινωνία

Γενικά, προτείνεται η επανεξέταση του δικτύου των γραμμών αστικής συγκοινωνίας και ο επανασχεδιασμός των παραμέτρων εξυπηρέτησης (πυκνότητα δρομολογίων, ώρες λειτουργίας κλπ.). Ειδικότερα, η αναζήτηση πρακτικών επιδότησης της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας (του επιβάτη) από το Δήμο - από τον προϋπολογισμό και από τα έσοδα από τη λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, θα ήταν προς την σωστή κατεύθυνση. Επίσης, η καθιέρωση χαμηλού κομίστρου για τις μετακινήσεις εντός του δομημένου τμήματος της πόλης, κρίνεται επιβεβλημένη. Ειδικότερα:

- προτείνεται η ανάπτυξη νέου δικτύου με έμφαση στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων εντός του δομημένου τμήματος της πόλης, μέσω της δημιουργίας τεσσάρων νέων γραμμών.
- Προτείνεται η μεταφορά των περισσότερων αφετηριών που βρίσκονται σήμερα στην Πλ. Ελευθερίας στο Στάδιο και στην περιοχή του ΚΕΓΕ, προκειμένου να εξυπηρετούν και μετακινήσεις από τους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης προς την κεντρική περιοχή. Ειδικότερα, παραμένουν στην Πλ.Ελευθερίας οι αφετηρίες των γραμμών Παλαγίας και Μαϊστρου και Αμφιτρίτης. Οι άλλες αφετηρίες, μεταφέρονται κατά περίπτωση στο Στάδιο και στο ΚΕΓΕ.

Προτάσεις για τα ΤΑΞΙ / ΦΟΡΤΟΤΑΞΙ

Ο αριθμός ΤΑΞΙ, που υπολογίσθηκε σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, είναι μεγαλύτερος από αυτόν που χρειάζεται η πόλη. Οι πιάτσες ΤΑΞΙ είναι καλά χωροθετημένες για την εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης. Προτείνεται μόνο η μεταφορά της πιάτσας των ΦΟΡΤΟΤΑΞΙ από τη Λ. Βασ. Αλεξάνδρου στην Καραολή και Δημητρίου στην περιοχή του Σιδ. Σταθμού, μπροστά από την πιάτσα των ταξί. Προτείνεται επίσης, η δημιουργία πιάτσας ΦΟΡΤΟΤΑΞΙ στην οδό Αγ. Δημητρίου λίγο μετά το κυκλικό κόμβο.

6 ΑΠΟΨΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ

Σύμφωνα με την ανωτέρω τεχνική ανάλυση, δεν προέκυψαν ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΑΠΟΚΛΙΣΕΙΣ μεταξύ των υπο εξέταση σεναρίων. Ειδικότερα:

- Ο χρόνος μετακινήσεων κυμαίνεται μεταξύ 418 – 469 ώρες
- Η ταχύτητα κυμαίνεται μεταξύ 27,6km/h – 29,47km/h
- Ελάχιστη διαφοροποίηση σε κατανάλωση καυσίμων και εκπομπές ρύπων

Σε κάθε περίπτωση, οριακά επικρατέστερο εμφανίζεται το σενάριο ΒΑΣΙΚΟ Β και ακολουθεί το σενάριο ΔΥΝΑΜΙΚΟ Α. Οι διαφορές μεταξύ τους μπορούν ενδεχομένως να ανατραπούν με ανασχεδιασμό των μεγάλων Περιφερειακών οδών. Συνολικά, απαιτείται η συνεκτίμηση και με άλλα κοινωνικο – οικονομικά κριτήρια, για την επιλογή της ιδανικότερης σε κάθε περίπτωση λύσης. Σε αυτό το πλαίσιο, σημειώνεται η μεταφορά των δικαστηρίων (πχ στη Λεωφ. Μάκρης), των Υπηρεσιών του Δήμου στο Παλιό Νοσοκομείο και η μετεγκατάσταση του Δημοτικού γηπέδου.

7. ΑΠΟΨΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ / ΦΟΡΕΩΝ

Κατά τη διαδικασία διαβούλευσης της Α Φάσης της μελέτης, κατατέθηκαν εγγράφως προς την υπηρεσία, απόψεις πολιτών και φορέων. Ειδικότερα, οι φορείς που έκαναν εισηγήσεις είναι:

1. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – Περιφερειακό Τμήμα Θράκης
2. Δημοτική Παράταξη «Ανάσα»
3. Επιμελητήριο Έβρου
4. Δημοτική Κοινότητα Αλεξανδρούπολης (Ναϊτίδης Ιωάννης)

Η υπηρεσία τις αξιολόγησε και σημεία τους εντάχθηκαν στο συγκεκριμένο εισηγητικό σημείωμα. Επίσης, οι παρατηρήσεις αυτές, τέθηκαν υπόψη της μελετητικής ομάδας.

8. ΑΠΟΨΗ – ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Σύμφωνα με την από 06.02.2015 εμπρόθεσμη κατάθεση των διορθώσεων της Α Φάσης, το Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων της Προκήρυξης, την έκθεση μεθοδολογίας και τα λοιπά συμβατικά έγγραφα σχετικά με τη μελέτη του θέματος, τον έλεγχο που έγινε στην πληρότητα, στην τήρηση των ισχυουσών τεχνικών προδιαγραφών και εγκεκριμένων οδηγιών, στην αρμονική αλληλουχία και σχέση των επιμέρους στοιχείων της μελέτης, στο συνδυασμό των τεχνικών και ποσοτικών στοιχείων και στην εν γένει συσχέτιση της υποβαλλόμενης μελέτης με αυτήν της προσφοράς, προκύπτουν τα κάτωθι:

1. Ελλείψεις σχετικές με την πληρότητα των παραδοτέων / παραλαβή της μελέτης

Καμία. Εκδόθηκε η υπ αριθμ 6888/09.03.2015 Απόφαση Προϊσταμένου Δνσης Τεχνικών Υπηρεσιών με θέμα: Έγκριση Α Φάσης της Μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Αλεξανδρούπολης».

2. Ειδικότερες προτάσεις, συμπληρώσεις κλπ του αντικειμένου της μελέτης

Στη νέα εκτίμηση του λειτουργικού ρόλου κάθε οδού, χρειάζεται να γίνει πιο ξεκάθαρος ο τρόπος με τον οποίο έγινε η ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Επίσης, θα πρέπει να συνδεθεί με τις οδηγίες των ΟΜΟΕ – ΛΚΟΔ και του τρόπου που υποδεικνύει για τις αστικές οδούς.

Απαιτείται εστιασμένη περιγραφή της σημασίας απομάκρυνσης (κατά προτεραιότητα) της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός της αστικής περιοχής, σύμφωνα με τη μελέτη της ΕΡΓΟΣΕ. Η προοπτική αυτή, προσφέρει τη δυνατότητα στην οδό Κων/πολεως να μετατραπεί σε σημαντικό αστικό δρόμο και να αποτελέσει μέρος του «συλλεκτικού δακτυλίου» που προτείνει η μελέτη για τη ανατολική πόλη.

Απαιτείται ειδική πρόταση χωροθέτησης ελεγχόμενων θέσεων ολιγόλεπτης στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

Απαιτείται η αναγνώριση των κόμβων για άμεσο και λεπτομερή σχεδιασμό (έως δέκα κόμβοι).

3. Παρατηρήσεις επί των Προτάσεων

Για την καλύτερη αξιολόγηση των κυκλοφοριακών δεδομένων και των προοπτικών που διαφαίνονται στο εγγύς μέλλον για την περιοχή της Αλεξανδρούπολης, οφείλεται να επισημανθεί η δυναμική που παρουσιάζει η περιοχή μελέτης τόσο στη δημογραφική φυσιονομία όσο και στη διάρθρωση των υποδομών. Οι δυνατότητες της περιοχής είναι σημαντικές και αν υλοποιηθούν ορισμένα από τα προγραμματιζόμενα έργα (περιφερειακός, σιδηροδρομική γραμμή, λιμάνι κλπ), τότε είναι βέβαιο ότι θα μεταβληθεί ο κυκλοφοριακός και χωρικός χαρακτήρας της πόλης.

Στο πλαίσιο αυτό, οφείλει η κυκλοφοριακή μελέτη να σχεδιάσει ένα μελλοντικό σενάριο διαχείρισης της κυκλοφορίας με τις αναγκαίες παρεμβάσεις για την ορθολογική αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών παραμέτρων που συνθέτουν την κυκλοφορική οργάνωση της περιοχής μελέτης. Η υπηρεσία, λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, των ειδικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και λοιπόν καταγραφών καθώς και τα αποτελέσματα από τις έρευνες του κοινού, δέχεται πλήρως τα αναλυτικά συμπεράσματα της μελέτης, όπως περιγράφονται ανωτέρω.

Αναφορικά με τις προτάσεις που έχουν μελετηθεί, τα τέσσερα σενάρια που περιγράφονται, δεν πρέπει να αποτελέσουν βάση εναλλακτικών προτάσεων, αλλά συμπληρωματικές προσεγγίσεις. Κι αυτό διότι, το «βασικό» σενάριο δύναται να αποτελέσει την άμεση αναφορά για τις σημερινές συνθήκες, το «δυναμικό» τον βραχυχρόνιο ορίζοντα / σχεδιασμό (εντός διετίας), σε σχέση και σε συνδυασμό πάντα με τις βασικές χωρικές δυναμικές που θα αποκτήσει η πόλη στο άμεσο μέλλον, ενώ το «ανατρεπτικό - δραστικό», μπορεί να αρχίσει να υλοποιείται όταν ολοκληρωθούν όλες οι υποδομές (περιφερειακός, μεταφορά υπηρεσιών, χώροι στάθμευσης κλπ). Ειδικότερα:

- Δραστηριότητες που έλκουν μετακινήσεις

Από τη θεώρηση των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων κυρίως στην κεντρική περιοχή που πραγματοποιήθηκε, έχουν εξαχθεί κάποιες σημαντικές δυνατότητες που θα βελτιώσουν ή θα μειώσουν τη ζήτηση για μετακινήσεις και στάθμευση στο κέντρο της πόλης. Ειδικότερα, τεκμηριώθηκε η ανάγκη για μεταφορά της Αστυνομίας (οδός Καραϊσκάκη), του Δημαρχείου (στο παλαιό Νοσοκομείο ή στο Διοικητήριο) καθώς και των δικαστηρίων. Με αυτόν τον τρόπο, η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση στο κέντρο της πόλης θα μεταβληθεί ριζικά και προς τη θετική κατεύθυνση.

Βέβαια, η σκοπιμότητα αυτού του σχεδιασμού θα εξεταστεί εμπειριστατωμένα και θα τεκμηριωθεί κατά τη σύνταξη του ΓΠΣ.

- Μεγάλη Περιφερειακή οδός

Για την επίτευξη του στόχου της υλοποίησης ενός περιφερειακού δακτυλίου στα όρια της πόλης και κυρίως της σύνδεση του λιμένα της πόλης με την Εγνατία, πρέπει άμεσα να ξεκινήσουν οι διαδικασίες υλοποίησης του ανατολικού κλάδου του ονομαζόμενου περιφερειακού δακτυλίου Αλεξανδρούπολης. Απαιτείται όμως η επανεξέταση κρίσιμων χαρακτηριστικών σχεδιασμού του, όπως αναλυτικά παρουσιάζονται στα συμπεράσματα της μελέτης (πχ υπάρχουν μόνο ανισόπεδα περάσματα – όχι ανισόπεδοι κόμβοι, δεν προβλέπεται σύνδεση με τη μικρή Δυτική Περιφερειακή, με την οδό Γεωργιάδη κλπ, οι παράπλευροι οδοί της έχουν πολύ μικρό πλάτος κλπ). Συνεπώς, η οδός αυτή θα πρέπει να μελετηθεί ως μια αστική αρτηρία με έλεγχο προσβάσεων και συνδέσεων και όχι ως ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος.

Ανάλογη προσαρμογή, θα πρέπει να γίνει και για το δυτικό κλάδο της συγκεκριμένης νέας περιφερειακής οδού και να εξεταστούν τα νέα δεδομένα που έχουν προκύψει (πχ επανεξέταση της σκοπιμότητας της χάραξης και σύνδεσης της με το νέο Νοσοκομείο).

- Μικρή Περιφερειακή οδός και Συνοδά έργα

Στην εκτίμηση της άμεσης κυκλοφοριακής κατάστασης της πόλης, πρέπει να θεωρείται δεδομένη η ολοκλήρωση της «Μικρής Δυτικής Περιφερειακής» από τα δυτικά (διασταύρωση με την Λ. Μάκρης) έως και την οδό Χρ. Γιαννούτσου και στη συνέχεια έως την οδό Άβαντος.

Πρώτης προτεραιότητας στη συνέχεια (ως προς την υλοποίηση εντός 2ετίας), πρέπει να είναι η εφαρμογή του σχεδίου πόλης κατά μήκος της οδού Χρ. Γιαννούτσου (από τη διασταύρωση με την οδό Καρτάλη έως την Άβαντος – Πράξη Εφαρμογής Φυτώριο & Μαστριανά που βρίσκεται υπό τελική κύρωση). Θα πρέπει καταρχήν να υλοποιηθεί, το τμήμα της Εθν. Αντίστασης μεταξύ των οδών Τραϊανουπόλεως και Χρ. Γιαννούτσου καθώς και η σύνδεση της ανώνυμης οδού μπροστά από το Κολυμβητήριο έως την οδό Χ. Γιαννούτσου (εφαρμογή σηματοδότησης).

Παράλληλα, θα πρέπει να υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα, η σύνδεση της νέας μικρής περιφερειακής με την οδό Άβαντος, δια μέσω ισόπεδου κόμβου (με σηματοδότηση / κατάλληλη ρύθμιση με τη σιδηροδρομική γραμμή).

Συμπληρωματικά, κρίνεται σκόπιμο να εγκατασταθούν φωτεινοί σηματοδότες κατά μήκος της οδού αυτής, στις διασταυρώσεις με τη Λ. Μάκρης, με την οδό Αγ. Δημητρίου, με την οδό Ηροδότου, με την οδό Γεωργιάδη (εναλλακτικά μπορεί να εξεταστεί κυκλικός κόμβος), με την ανώνυμη οδό έμποσθεν του νέου Κολυμβητηρίου και την οδό Πολυζωΐδη.

Επιπλέον, θα υλοποιηθεί νέος κυκλικός κόμβος στη διασταύρωση της μικρής περιφερειακής (Γεωργιάδη) και την οδό Κονδύλη.

Με αυτόν τον τρόπο, θα ολοκληρωθεί λειτουργικά, η νέα μικρή περιφερειακή οδός της πόλης με πολύ θετικές συνέπειες για την κυκλοφορία της πόλης.

- Παραλιακή οδός

Θετική κρίνεται, ύστερα και από την τεκμηριωμένη εκτίμηση ότι δεν θα υπάρχουν επιπτώσεις στη λειτουργία της υπόλοιπης πόλης, η μονοδρόμηση / ηπιοποίηση της παραλιακής οδού Λ. Βασ. Αλεξάνδρου στο τμήμα μεταξύ των οδών Λ. Δημοκρατίας / Απολλωνιάδος έως και την πλατεία Ελευθερίας (ήτοι την οδό Τζαβέλλα), με διατομή που θα επιτρέπει κίνηση σε μια λωρίδα κυκλοφορίας με διαμορφώσεις που να περιορίζουν την ταχύτητα στα 30 χλμ./ώρα και παρά το κράσπεδο στάθμευση ή μη, στη μια πλευρά. Το υπόλοιπο τμήμα της παραλιακής οδού (νότιο ρεύμα κυκλοφορίας) θα γίνει πεζόδρομος – ποδηλατόδρομος (σε συνέχεια της εξεταζόμενης ανάπλασης της παραλιακής ζώνης / σύνδεση με περιοχή πράσινου / περιπάτου). Υπάρχει σημαντικός ελεύθερος χώρος στο νότιο όριο της παραλιακής, ο οποίος πρέπει να αξιοποιηθεί με περαιτέρω πεζοδρόμηση και ποδηλατόδρομο ώστε να διευρυνθεί ουσιαστικά η συνολική διατομή της λεωφόρου, εντάσσοντας σε αυτή και το αστικό πράσινο.

Εξάλλου η εποχική λειτουργία της παραλιακής λεωφόρου ως πεζόδρομος έχει διαμορφώσει ένα αποδεκτό καθεστώς χρήσης της εδώ και αρκετές δεκαετίες (βλέπε επίσης απαντήσεις του ερωτηματολογίου προθέσεων Κοινού για το ανάλογο θέμα). Την υπόλοιπη περίοδο κρίνεται αναγκαία η ομαλή και ήπια συνύπαρξη των μέσων μεταφοράς και του πεζού / ποδηλάτη λόγω των παραπάνω παραμέτρων αλλά και των χρήσεων που υφίστανται επί της οδού.

Σε συμπλήρωση των ανωτέρω, η προς υλοποίηση ένταξη και αξιοποίηση της δυτικής χερσαίας ζώνης του λιμένα στον αστικό ιστό, προσδίδει επιπλέον ζωτικό χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη γεγονός που ενισχύει τη συγκεκριμένη προοπτική.

Η τελική παραλλαγή της μονοδρόμησης / ηπιοποίησης, όπως εξετάστηκε στα διάφορα σενάρια, θα γίνει κατά τη Β Φάση της μελέτης.

- Λ. Δημοκρατίας

Η λειτουργία του συγκεκριμένου άξονα, όπως προκύπτει από την ανάλυση των κυκλοφοριακών παραμέτρων του, προσδίδει έναν υπέρμετρο δυναμισμό σε σχέση με το υπόλοιπο αστικό οδικό δίκτυο και την κλίμακα της πόλης (αποτελεί ραχοκοκαλιά) καθώς και ανάλογα αρνητικά στοιχεία (πχ ανοργάνωτη κίνηση, καθυστερήσεις, αριστερές στροφές).

Σε αυτό το πλαίσιο, θετική κρίνεται, σύμφωνα με το τεύχος της μελέτης, η πρόταση της Λ. Δημοκρατίας για τυπική διατομή πλάτους οδοστρώματος 7,0μ – 7,5μ, ήτοι 3,5μ - 3,75μ ανά λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Σημειώνεται ότι στα σημεία των σηματοδοτούμενων

διασταυρώσεων η παραπάνω διατομή θα μεταβάλλεται, εξυπηρετώντας κατά περίπτωση τις επιτρεπόμενες στρέφουσες κινήσεις.

Προς την θετική κατεύθυνση, θα ήταν η εξέταση κατά τη Φάση Β της μελέτης, η δυνατότητα εφαρμογής κεντρικής νησίδας κυκλοφορίας, μεταξύ των οδών Νικομήδειας και Μοσχονησίων. Επισημαίνεται ότι στην συγκεκριμένη διαμόρφωση καταργείται το σύνολο των θέσεων στάθμευσης κατά μήκος της Λ. Δημοκρατίας. Επίσης, θετική κρίνεται η άποψη για αποχαρακτηρισμό της από εθνική οδό και αστική αρτηρία (αντικατάσταση του λειτουργικού της ρόλου από την υπό υλοποίηση περιφερειακή οδό.

- Νέοι Φωτεινοί σηματοδότες

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων και των αντίστοιχων αναλύσεων, δύναται να εγκατασταθούν νέοι φωτεινοί σηματοδότες στις διασταυρώσεις:

- Λ. Δημοκρατίας – Νικομήδειας
- Λ. Δημοκρατίας – Λ. Κων/πόλεως / Σπάρτακου
- 14ης Μαΐου – Εθν. Αντιστάσεως
- Λ. Δημοκρατίας – Α. Παπαναστασίου
- Περιφερειακή οδός (Λ. Μάκρης, Αγ. Δημητρίου, Ηροδότου, οδό Γεωργιάδη - εναλλακτικά μπορεί να εξεταστεί κυκλικός κόμβος, ανώνυμη οδός έμποσθεν του νέου Κολυμβητηρίου και την οδό Πολυζωΐδη).

- Μείζονες Μονοδρομήσεις – Αμφιδρομήσεις - Διανοίξεις οδών

Σύμφωνα την αναλυτική περιγραφή της μελέτης καθώς και τις προτάσεις των σεναρίων, ως μείζονες, τεκμηριώνονται οι κάτωθι νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

Μονοδρόμηση των οδών Βιζυηνού και Ρήγα Φεραίου, σύμφωνα με το τελικό σενάριο της ρύθμισης της παραλιακής οδού.

Αμφιδρόμηση της οδού Θράκης στο τμήμα μεταξύ της οδού Σαράφη και 14^{ης} Μαΐου.

Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Ελ. Φιλίππιδη μεταξύ των οδών Νικομήδειας – Δ. Σολωμού, προς και μέχρι την Δ. Σολωμού, με σκοπό να λειτουργήσει, μέσω της οδού Αίνου, επικουρικά της οδού της Ελ. Βενιζέλου για τις μετακινήσεις προς δυσμάς.

Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Γ. Κονδύλη μεταξύ των οδών Γεωργιάδη και Ηροδότου με φορά προς βορά.

Μονοδρόμηση της οδού 28ης Οκτωβρίου, προς την οδό Α. Παπαναστασίου.

Αντιδρόμηση της Δ. Σολωμού από τη Λ. Δημοκρατίας μέχρι την Εθν. Αντίστασης (φορά βόρεια).

Μονοδρόμηση της οδού Καραολή & Δημητρίου από την οδό Σουνίου έως τον κόμβο στο Μαρινόπουλο.

Αμφιδρόμηση της οδού Παπαναστασίου

Η οριστικοποίηση του συνόλου των ρυθμίσεων για το τοπικό δίκτυο των γειτονιών που δεν έχουν σύστημα μονοδρόμων, θα γίνει κατά τη Β Φάση της μελέτης.

- Μείζονες Πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις στο κέντρο της πόλης

Όπως προκύπτει από τα συμπεράσματα της Πολεοδομικής θεώρησης, η κεντρική περιοχή της πόλης, η οποία περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο και την βόρεια αυτού περιοχή, εμφανίζει μια σειρά αρνητικών χαρακτηριστικών όπως καθόλου προκήπιο, στενοί δρόμοι αρκετοί από τους

οποίους λειτουργούν ως συλλεκτήριοι, πεζοδρόμια μικρού πλάτους (πλην Λ. Δημοκρατίας και Παραλιακής),⁴ παντελής έλλειψη χώρων στάθμευσης εντός των οικοδομικών τετραγώνων, απουσία χώρων πρασίνου (έλλειμα). Τα μικρού μήκους πεζοδρομημένα τμήματα στο ιστορικό κέντρο, είναι εντελώς αποκομμένα και χωρίς συνέχεια ενώ συνήθως είναι κατειλημμένα από πρόχειρες κατασκευές και τραπεζοκαθίσματα. Την συγκεκριμένη κατάσταση επιδεινώνει η έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης, η παρόδια στάθμευση, η μη ιεράρχηση του οδικού δικτύου (άναρχη κυκλοφορία), όπως επίσης το γεγονός ότι δε διασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση πεζών, ποδηλάτων και μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

Απαιτείται δηλαδή μια οργανωμένη παρέμβαση προκειμένου να βελτιωθεί η δυσλειτουργία της κεντρικής περιοχής. Κυρίαρχο στοιχείο, δεν μπορεί να είναι άλλο από εκτεταμένες ηλιοποιήσεις και πεζοδρομήσεις σε μια ζώνη που μπορεί να χαρακτηριστεί ως ήπιας κινητικότητας.

Συνεπώς, οι προτάσεις των μελετητών που προκύπτουν από τα εναλλακτικά σενάρια και αφορούν σε ανάλογες παρεμβάσεις, θα πρέπει να εξεταστούν με ιδιαίτερη έμφαση. Ειδικότερα:

Πεζοδρομήσεις

Οδός Χ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ρ. Φεραίου και Ζαρίφη.

Οδός Κύπρου (από Λ. Δημοκρατίας έως Λ. Αλεξάνδρου) – δημιουργία πλατείας.

Όλοι οι οδοί μεταξύ της Λ. Δημοκρατίας και της Λ. Βασ. Αλεξάνδρου και μεταξύ Φωκά και της Πλ. Ελευθερίας. Εξαιρούνται οι οδοί Ψαρών, Καραϊσκάκη ή / και Ειρήνης - Εμπορίου. Η πρόταση θα οριστικοποιηθεί στη Β Φάση.

Σημειώνεται ότι λόγω της δυσλειτουργίας της κεντρικής περιοχής και των προβληματικών χαρακτηριστικών της, ίσως θα πρέπει να διευρυνθεί η επέκταση των πεζοδρόμων, όχι εκτεταμένα, αλλά σε δύο ή τρεις ακόμη οδούς προς ανατολικά και δυτικά (πχ οδός Μαζαράκη και Ι. Δραγούμη).⁵ Ειδικά αυτές οι δύο οδοί, δεν έχουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά για την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών. Κατά τον τρόπο αυτό απαιτείται δραστικά ο δημόσιος χώρος στο κέντρο που λείπει για την πόλη.

Μείζονες Ηλιοποιήσεις (Woonerf)

Οδός Ζαρίφη και Σ. Οικονόμου μεταξύ Ρ. Φεραίου και Ζαρίφη (σύμφωνα με υφιστάμενη μελέτη).

Οδός Εθν. Αντιστάσεως, στο τμήμα μεταξύ των οδών Λ. Δημοκρατίας – Ι. Καβύρη.⁶

⁴ Το μικρό πλάτος των πεζοδρομίων σε συνδυασμό με την μέτρια προς κακή κατάσταση τους, αποθαρρύνει τον κάτοικο της πόλης να περπατήσει για ένα ικανό χρονικό διάστημα τέτοιο ώστε να μην χρησιμοποιήσει το Ι.Χ. αυτοκίνητο του. Η απουσία πεζοδρόμων προς σαφείς προορισμούς π.χ. χώρων πρασίνου ή ενοποίησης εμπορικών οδών, ενισχύει το πρόβλημα.

⁵ Ο πεζός στο μεγαλύτερο τμήμα τους, κινείται στο οδόστρωμα λόγω του ελάχιστου πλάτους και της καταπάτησης του καταστρώματος από οχήματα και εμπόδια φυσικής ή τεχνητής μορφής, που αποτελεί διαχρονικό και δυσεπίλυτο φαινόμενο.

⁶ με σκοπό τον στραγγαλισμό της κυκλοφορίας, στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Η πρόταση αυτή είναι διαφοροποιημένη σε σχέση με των μελετητών, που προτείνουν ηλιοποίηση σε όλο το μήκος της οδού Εθν. Αντιστάσεως.

Σημειώνεται επίσης ότι με αυτή την προοπτική θα επιλυθεί το χρόνιο πρόβλημα στάθμευσης και συμφόρησης που επικρατεί σε σημεία που είναι εγκατεστημένες υπεραγορές (super Market). Κατά την τελική ρύθμιση μπορεί να εξεταστεί και η δημιουργία νέου ποδηλατοδρόμου (σύνδεση αθλητικών εγκαταστάσεων).

Οδός Ελ. Βενιζέλου μεταξύ 14ης Μαΐου και Μητρ. Ι. Καβύρη.

Οδός Κ. Παλαιολόγου μεταξύ 14ης Μαΐου και Μητρ. Ι. Καβύρη.

Οδός Αίνου μεταξύ 14ης Μαΐου και Μητρ. Ι. Καβύρη.

- Ειδικές ρυθμίσεις

Ως ειδικές ρυθμίσεις, θα πρέπει να εξεταστούν και να οριστικοποιηθούν κατά τη Β Φάση της μελέτης τα κάτωθι:

Μέτρα περιορισμού της ταχύτητας επί της οδού Ηροδότου (σύμφωνα με εγκεκριμένη μελέτη).

Μέτρα περιορισμού της ταχύτητας επί της οδού Άβαντος.

Μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας κατά μήκος της οδού σύνδεσης της πόλης με τον οικισμό Παλαγίας (βελτίωση ρυθμίσεων υφιστάμενης μελέτης).⁷

Στους χώρους λειτουργίας σχολικών υποδομών είχαν προβλεφθεί σε παλαιότερη μελέτη σχολικοί δακτύλιοι, οι οποίοι χρήζουν αξιολόγησης και πιθανόν επανασχεδιασμού.

- Ποδηλατόδρομοι

Για την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, υπάρχει ειδική αναφορά στο τεύχος της μελέτης, όπου επισημαίνονται κάποια προβλήματα (θέση, ασφάλεια, συνύπαρξη με τις υπόλοιπες υποδομές κλπ). Σε κάθε περίπτωση όμως, κρίνεται άμεσα επιβεβλημένη η επέκτασή τους, σύμφωνα όμως με συγκεκριμένο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό που θα οριστικοποιηθεί κατά τη Β Φάση της μελέτης. Δύναται να περιλαμβάνει:

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατόδρομου, στο βόρειο τμήμα της οδού Λ. Δημοκρατίας από την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου έως την οδό Απολλωνιάδος.

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατόδρομου, στο βόρειο τμήμα της οδού Λ. Δημοκρατίας από την οδό οδό Απολλωνιάδος έως τον νέο κόμβο μεταξύ Λ. Μάκρης και μικρής Περιφερειακής οδού (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο επί της Παπαναστασίου).

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατόδρομου, στο βόρειο τμήμα της οδού Λ. Δημοκρατίας από την οδό Ι. Ι. Καβύρη έως την οδό Νικομηδείας. Εξέταση δυνατότητας επέκτασης του έως την γέφυρα της Μαϊστρου ή χρήση άλλης εναλλακτικής.

Διαμόρφωση μονόδρομου ή αμφίδρομου ποδηλατόδρομου, επί την οδού 14^{ης} Μαΐου από την οδό Λ. Δημοκρατίας έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο επί της οδού Εθν. Αντιστάσεως).

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατόδρομου, κατά μήκος της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου (σε συνδυασμό και με τη μονοδρόμηση της οδού).

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατοδρόμου, κατά μήκος της παραλιακής οδού (Λ. Αλεξάνδρου και Απολλωνιάδος), έως την πλατεία Ελευθερίας.

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατοδρόμου, κατά μήκος της οδού Καρτάλη, από την οδό Ανδρονίκου ως το Πάρκο Παρμενίωνα.

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατοδρόμου από τον κυκλικό κόμβο στο παλαιό Νοσοκομείο έως την Εφορεία (οδός Αγ. Δημητρίου - όπως προβλέπεται σε εγκεκριμένη μελέτη).

Διαμόρφωση αμφίδρομου ποδηλατοδρόμου από τον κυκλικό κόμβο στο παλαιό Νοσοκομείο έως την οδό Κονδύλη (οδός Θράκης - όπως προβλέπεται σε εγκεκριμένη μελέτη).

⁷ Απαιτείται μία εκτενής καταγραφή των προβλημάτων, αδυναμιών αλλά και προοπτικών σε σχέση με τις εξυπηρετούμενες χρήσεις γης και την λοιπή οδική υποδομή.

- Ενδιάμεση Συλλεκτήρια Περιφερειακή οδός

Ως θετική λαμβάνεται η δημιουργία ενδιάμεσης συλλεκτήριας περιφερειακής (κυκλοφοριακό δακτύλιο) που περιλαμβάνει τις οδούς Α. Παπαναστασίου - Θράκης – Ανδρονίκου – Κικόνων – Σοφοκλέους – Ανδρονίκου - Ευσταθίου. Για να καταστεί όμως αυτό λειτουργικό και εφικτό, απαιτείται η κατά προτεραιότητα διάνοιξη της οδού Ευσταθίου (σύμφωνα με την εφαρμογή του σχεδιασμού της ΠΕ στο Φυτώριο – Μαστριανά). Παράλληλα, απαιτείται νέα διαμόρφωση της οδού Εθν. Αντιστάσεως με την οδό Τραϊανουπόλεως.⁸

Συμπληρωματικά, μπορεί να αναβαθμιστεί ο λειτουργικός ρόλος της οδού Εθν. Αντιστάσεως, από την οδό 14^{ης} Μαΐου έως τη νέα σύνδεση με την οδό Χρ. Γιαννούτσου.

Βέβαια, στην περίπτωση αυτή υπάρχουν ζητήματα προς διερεύνηση και επίλυση, όπως η συσχέτιση της αναβαθμισμένης οδού Εθν. Αντιστάσεως με το πάρκο στο ΚΑΠΗ και του εκεί τμήματος ποδηλατοδρόμου, η διαχείριση της πολύ έντονης παρόδιας στάθμευσης σε όλο το μήκος του δακτυλίου σε συνδυασμό με τις γειτνιάζουσες κοινωφελείς και εμπορικές χρήσεις, η συμφόρηση της οδού Φυλής κλπ.

- Καταργήσεις / επανεξετάσεις ρυθμίσεων

Κατάργηση ή αναδιάταξη της σηματοδότησης στον κόμβο Λ. Δημοκρατίας & Απολλωνιάδος (ύστερα από την πλήρη εφαρμογή της νέας διάταξης της παραλιακής οδού).

Κατάργηση / Επανεξέταση σύμφωνα με τα νέα δεδομένα (χωροθέτηση ΚΤΕΛ) της σηματοδότησης επί της οδού Ποιμενίδη.

Κατάργηση / Επανεξέταση σύμφωνα με τα νέα δεδομένα (αξιοποίηση αποθηκών) των ρυθμίσεων επί των οδών Κύπρου (από Λ. Αλεξάνδρου έως λιμάνι) και οδού έμπροσθεν αποθηκών ΟΣΕ (πρόσβαση προς το λιμάνι).⁹

- Ειδικές Προτάσεις για τη στάθμευση

Η εφαρμογή ενός νέου συστήματος στάθμευσης, θα αποτελέσει αντικείμενο της επόμενης φάσης. Θα στηρίζεται όμως στις κάτωθι αρχές (όπως οι απόψεις των μελετητών):

- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σύμφωνα με τις ανάγκες των κατοίκων και την εξυπηρέτηση των επισκεπτών της κεντρικής περιοχής – πριμοδότηση της στάθμευσης μικρής διάρκειας.
- Χρήση σύγχρονων τεχνολογιών για αστυνόμευση και είσπραξη των τελών και των προστίμων.
- Επέκταση της περιοχής εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Επέκταση του υφιστάμενου υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο λιμάνι (αύξηση θέσεων).
- Επέκταση του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης στο Γήπεδο.
- Επανεξέταση (ακύρωση) της δημιουργίας υπόγειου χώρου στάθμευσης στην Πλ. Δημαρχείου.
- Δημιουργία χώρου υπαίθριας στάθμευσης στην περιοχή του ΚΕΓΕ ή / και του ΟΣΕ (σε συνδυασμό με το νέο σταθμό ΚΤΕΛ).

⁸ Ο σχεδιασμός κυκλικών ροών είναι ο σύγχρονος τρόπος οργάνωσης ενός κυκλοφοριακού συστήματος.

⁹ Επισημαίνεται η ανάγκη κυκλοφοριακής σύνδεσης του λιμανιού με τον ιστό της πόλης αλλά και η ορθή κυκλοφοριακή ένταξη του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης που βρίσκεται στο δυτικό χερσαίο τμήμα του λιμένα στο κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης.

- Δημιουργία χώρου υπαίθριας στάθμευσης στο στρατόπεδο «Παρμενίων» ή και στο τέρμα της οδού Ηροδότου.
- Καθιέρωση τιμολογιακής πολιτικής στάθμευσης που να πριμοδοτεί τη στάθμευση στους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης σε συνεργασία με συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση για τη σύνδεση των χώρων αυτών και με την κεντρική περιοχή της πόλης.

Κατά την εφαρμογή του νέου συστήματος στάθμευσης για την κεντρική περιοχή, θα εφαρμοστούν / αναθεωρηθούν και οι ανάλογες εγκεκριμένες μελέτες για τη φορτοεκφόρτωση καθώς και τη στάθμευση των δίκυκλων.

- Προτάσεις για την αστική συγκοινωνία

Όπως περιγράφεται και στην μελέτη, απαιτείται η μεταφορά των περισσότερων αφετηριών που βρίσκονται σήμερα στην Πλ. Ελευθερίας στο Στάδιο και στην περιοχή του ΚΕΓΕ, προκειμένου να εξυπηρετούν και μετακινήσεις από τους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης προς την κεντρική περιοχή. Επίσης, προτείνονται νέες αστικές γραμμές και νέα δρομολόγια και φθινό εισιτήριο για τις μετακινήσεις εντός πόλεως.

Οι προτάσεις αυτές θα οριστικοποιηθούν κατά τη Β Φάση.

- Προτάσεις για τα ΤΑΞΙ / ΦορτοΤΑΞΙ

Σύμφωνα με τη μελέτη, απαιτείται η μεταφορά της πιάτσας των ΦορτοΤΑΞΙ από τη Λ. Βασ. Αλεξάνδρου στην Καραολή και Δημητρίου στην περιοχή του Σιδ. Σταθμού, μπροστά από την πιάτσα των ταξί.

Προτείνεται επίσης, η δημιουργία πιάτσας ΦορτοΤΑΞΙ στην οδό Αγ. Δημητρίου λίγο μετά το κυκλικό κόμβο.

- Πρόταση για τη μετεγκατάσταση του ΚΤΕΛ

Η χωροθέτηση του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων, στη νέα θέση (ανατολική πόλη – πλησίον Γαλλικού Σταθμού) σε έκταση του ΟΣΕ, κρίνεται αποδεκτή για τους παρακάτω λόγους:

1. Δυνατότητα υποδομών στάθμευσης για τα ΙΧ και τα Λεωφορεία.
2. Δυνατότητα λειτουργίας Park and Ride (μεταστάθμευση).
3. Χωροθέτηση πλησίον του βασικού οδικού δικτύου με δυνατότητα πρόσβασης από ελεγχόμενο κόμβο (σηματοδοτούμενο).
4. Χωροθέτηση μακριά από ασύμβατες χρήσεις όπως κατοικία, τουρισμό κ.λπ.
5. Χωροθέτηση εκτός του κέντρου, αλλά πλησίον.

- Σύνδεση με το Νέο Νοσοκομείο

Η άμεση προσβασιμότητα στο νέο νοσοκομείο, κρίνεται ελλιπής αφού δεν υπάρχει η απαιτούμενη σύνδεση με την Εγνατία οδό, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του αστικού οδικού δικτύου.

Όλες οι ανωτέρω απόψεις της υπηρεσίας, αποτελούν στρατηγικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού της πόλης. Στην επόμενη Β Φάση να εξειδικευτούν ως προς την

εφαρμογή τους και το χρονικό προγραμματισμό των έργων και των δράσεων.¹⁰ Κεντρικός στόχος για την κυκλοφοριακή αναβάθμιση της περιοχής μελέτης, σε κάθε περίπτωση είναι βιώσιμη αστική κινητικότητα, όπου η κυκλοφορία τουλάχιστον στην κεντρική πυκνοδομημένη περιοχή, διαρθρώνεται όχι με κυρίαρχο μέσο μεταφοράς το αυτοκίνητο αλλά τις ήπιες μορφές μετακίνησης, την πεζοπορία και τη χρήση της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας. Είναι δεδομένο ότι οι βάσεις για την επίτευξη του κεντρικού στόχου πρέπει να μπου σήμερα, όταν μάλιστα το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου βρίσκεται στην αρχή της εκπόνησης του και η δρομολόγηση της υλοποίησης των αναπτυξιακών στόχων είναι προ των πυλών.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, κατ εφαρμογή των άρθρων 25, 27, 33 & 37 του Ν.3316/2005, και της υπ αριθμ Δ17/04/17ΦΝ 439.3/22.01.2007 Απόφασης ΥΠΕΧΩΔΕ/Δ17, η υπηρεσία:

εισηγείται

1. την παραλαβή της Α Φάσης της μελέτης.
2. Την αποδοχή της ανωτέρω εισήγησης της επίβλεψης της διευθύνουσας υπηρεσίας και την προσαρμογή των προτάσεων της μελέτης κατά την Β Φάση, σύμφωνα με αυτήν.

Εισηγητής

Γερακόπουλος Χρήστος
Αντιδήμαρχος

¹⁰ Η κλιμάκωση των παρεμβάσεων εξαρτάται από το κατά πόσο τα σχεδιαζόμενα οδικά έργα ολοκληρωθούν και σε πόσο χρόνο οι όποιες πολεοδομικές και λοιπές δεσμεύσεις, που δυσχεραίνουν παρεμβάσεις μόνιμου χαρακτήρα, αρθούν.