

Κυκλοφοριακή μελέτη Δημου Αλεξανδρουπολης



Φάση Ι

ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ:

Β.ΔΟΜΙΤΣΟΓΛΟΥ-Σ.ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΟΥ & Σια ΕΕ | Ν.ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ | Γ.ΔΕΛΛΟΥΔΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ ΕΕ

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

Περιεχόμενο Φάσεων Μελέτης

Φάση I

- ⇒ Ανάλυση της Υπάρχουσας Κατάστασης
- ⇒ Εντοπισμός και αξιολόγηση προβλημάτων
- ⇒ Προσδιορισμός και διαστασιολόγηση προκαταρκτικών εναλλακτικών σεναρίων
- ⇒ Συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων βάσει κριτηρίων
- ⇒ Παρουσίαση των προκαταρκτικών προτάσεων/σεναρίων στο Δημοτικό Συμβούλιο, στην Τεχνική Υπηρεσία, στους φορείς της πόλης κλπ

Φάση II

- ⇒ Οριστικοποίηση των προτάσεων
- ⇒ Εξειδίκευση των ρυθμίσεων
- ⇒ Χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των παρεμβάσεων
- ⇒ Έγκριση της τελικής πρότασης από το ΔΣ

Φάση III

- ⇒ Επεξεργασία και Προγραμματισμός Υλοποίησης Επιλεγέντος Σχεδίου

Αναλυτικότερα στην Φάση Ι για την ανάλυση της Υπάρχουσας Κατάστασης πραγματοποιήθηκαν σειρά Ερευνών/Μετρήσεων, Απογραφών και Καταγραφών:

- ✓ Απογραφή οδικού δικτύου και σήμανσης
- ✓ Απογραφή χρήσεων γης
- ✓ Απογραφή στάθμευσης
- ✓ Απογραφή χαρακτηριστικών των Δημόσιων συγκοινωνιών
- ✓ Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου συνολικά σε **40** σταθμούς
- ✓ Απογραφή τροχαίων ατυχημάτων τη τελευταία πενταετία, 2009-2013
- ✓ Καταγραφή σηματοδότησης (στις θέσεις όπου έγιναν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου)
- ✓ Ερευνες προθέσεων κοινού

Παράλληλα αξιολογήθηκαν σχετικές μελέτες και έγιναν επαφές με φορείς της πόλης που διατύπωσαν τις απόψεις τους

Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν από τα μέλη της διεπιστημονικής ομάδας μελέτης παρουσιάζονται σε τρία Τεύχη με τα σχετικά παραρτήματα και απεικονίζονται σε χάρτες εντός και εκτός κειμένου

Τεύχη	Περιεχόμενα Τεχνικής Εκθεσης
Τεύχος 1	Κεφ. 1: Γενικά στοιχεία μελέτης Κεφ. 2: Τοπογραφικά υπόβαθρα – Δημιουργία Γεωβάσης (GIS) Κεφ. 3: Πολεοδομική Θεώρηση Κεφ. 4: Διατύπωση και εξέταση απόψεων από φορείς στο Δήμο Αλεξανδρούπολης και παρουσίαση και κριτική πρόσφατων σχετικών μελετών
Τεύχος 2	Κεφ. 5: Υφιστάμενη συγκοινωνιακή υποδομή και λειτουργία οδικού δικτύου
Τεύχος 3	Κεφ. 6: Απόψεις κοινού Κεφ. 7: Ανάπτυξη και προσαρμογή κυκλοφοριακού προτύπου Κεφ. 8: Σχέδια κυκλοφοριακών παρεμβάσεων – Προκαταρκτικές προτάσεις

Περιοχή μελέτης

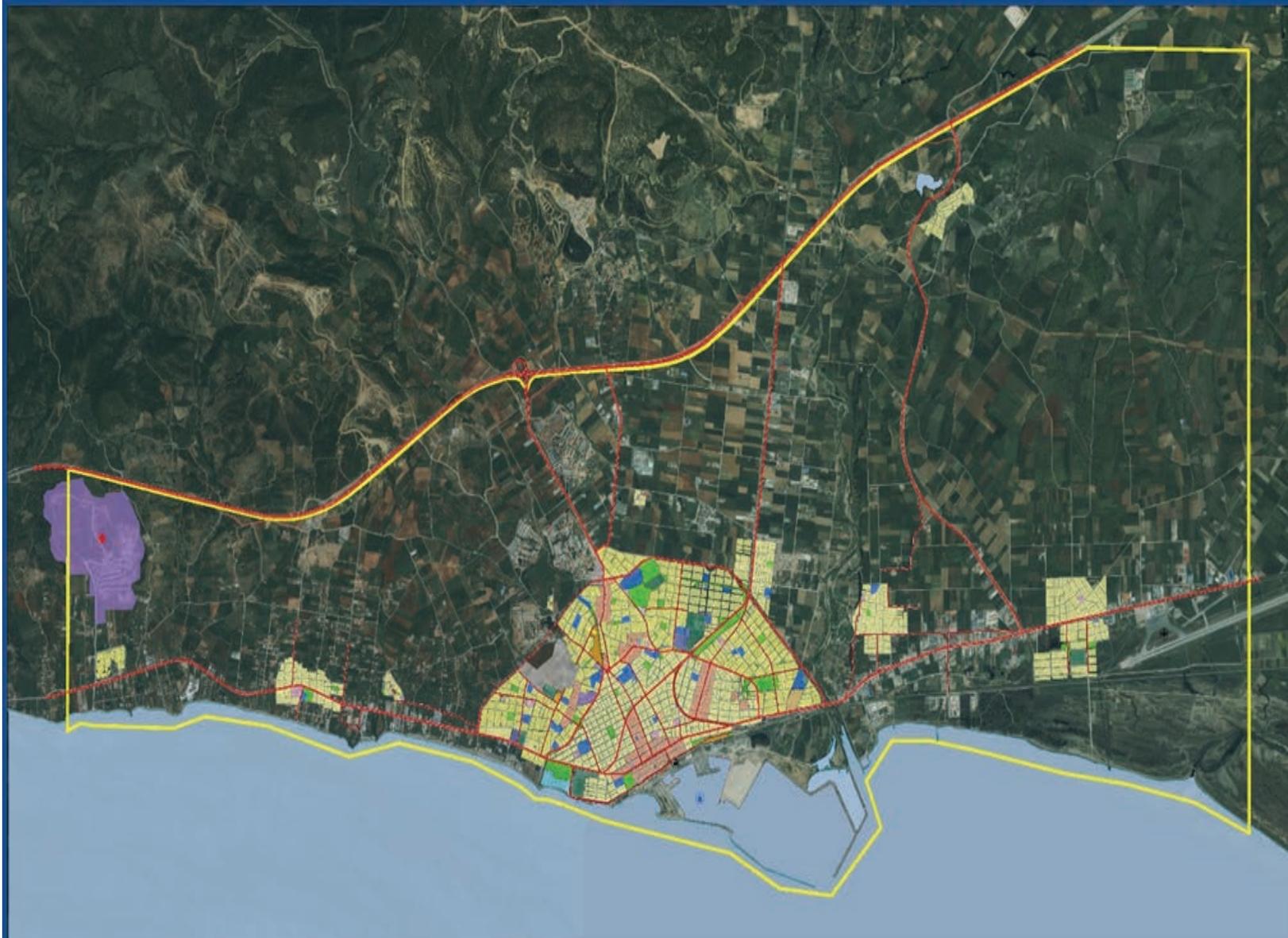




Περιοχή 1: ΠΜ1

Οριοθετείται από την ακτογραμμή (νότια), την Χ. Γιαννούτσου (ανατολικά και βόρεια), τη δυτική περιφερειακή οδό (βόρεια και δυτικά) κλείνοντας και πάλι στην ακτογραμμή

Αστικός ιστός



Περιοχή 2: ΠΜ2

Ορίζεται περιμετρικά από την ακτογραμμή (νότια), τη νοητή γραμμή που διέρχεται από το Αεροδρόμιο (ανατολικά), την Εγνατία Οδό (βόρεια) και τη νοητή γραμμή που διέρχεται δυτικά του κόμβου του Γ. Περιφερειακού Νοσοκομείου Αλεξανδρούπολης.

Από την περιοχή εξαιρείται η περιοχή ΠΜ1

Περιαστική περιοχή
που περιλαμβάνει:
οικισμούς,
περιοχές
παραγωγικών
δραστηριοτήτων,
γεωργική γη κλπ

Περιοχή 3: ΠΜ3



Οριοθετείται από τις οδούς:

Λ. Βασιλέως
Αλεξάνδρου, Κύπρου,
Λ. Δημοκρατίας,
Πατριάρχου Ιωακείμ,
Ελευθερίου
Βενιζέλου, Διονυσίου
Σολωμού, Σαράντα
Εκκλησιών,
Κωνσταντίνου
Παλαιολόγου,
Μαζαράκη, Βισβύζη,
14^{ης} Μαΐου, Εθνικής
Αντίστασης, Σκρά,
Ελευθερίου
Βενιζέλου, Λ.
Δημοκρατίας,
Γεωργίου Ζαρίφη,
Κωλέτη, Λ. Βασιλέως
Αλεξάνδρου

Κεντρική περιοχή

Πολεοδομική Θεώρηση

Η ιστορία του πολεοδομικού σχεδιασμού της πόλης της Αλεξανδρούπολης ξεκινά σχεδόν ταυτόχρονα με την ιστορία της και συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Είναι ίσως από τις ελάχιστες ελληνικές πόλεις, που η ανάπτυξη της ακολούθησε διαχρονικά σε σημαντικό βαθμό τις αρχές/κατευθύνσεις του σχεδιασμού (με στρατηγικές επιλογές άλλοτε με θετικές και άλλοτε με υπό συζήτηση επιλογές) χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η σύγχρονη πόλη δεν αντιμετωπίζει προκλήσεις για τη διαμόρφωση ρόλου της στην ευρύτερη περιοχή στα πλαίσια του ανταγωνισμού τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

1878: Το πρώτο σχέδιο.... Το ιστορικό κέντρο



Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο εκπονείται το 1878 από Ρώσους τεχνικούς μετά τη κατάληψη της πόλης από τα ρωσικά στρατεύματα και υλοποιείται παρά τις αντιδράσεις των Τούρκων

Δεδέαγας, περίπου 1900



Ο αστικός ιστός χαρακτηρίζεται από ευθύγραμμους δρόμους πλάτους 8μ. και ορθογώνια παραλληλόγραμμα οικοδομικά τετράγωνα χωρισμένα σε σχετικά μικρά οικόπεδα 12 επί 12μ., δείγμα των προθέσεων του σχεδιαστή για μια πυκνοκατοικημένη αστική περιοχή. Υπάρχουν δύο πλατείες, μία κυκλική (Πλατεία Κύπρου σήμερα) διαμέτρου 35μ περίπου και μία ανατολικότερα τετράγωνη χωρίς σαφή οριοθέτηση (Πλατεία Ελευθερίας).

1931 - σήμερα

1931: Η εγκατάσταση των προσφύγων μετά την μικρασιατική καταστροφή το 1922 οδήγησε στην επέκταση της πόλης και με το Διάταγμα της 8/3/1931 εγκρίνεται το νέο Ρυμοτομικό Σχέδιο της πόλης.

1935: «Περί τροποποιήσεως και τοπικής επεκτάσεως του σχεδίου της πόλεως Αλεξανδρουπόλεως».

1978: Μεταπολεμικά, το πρώτο διάταγμα εκδίδεται το 1978, «Περί τροποποιήσεως, αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Αλεξανδρουπόλεως και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού»

1989: Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης Αλεξανδρούπολης

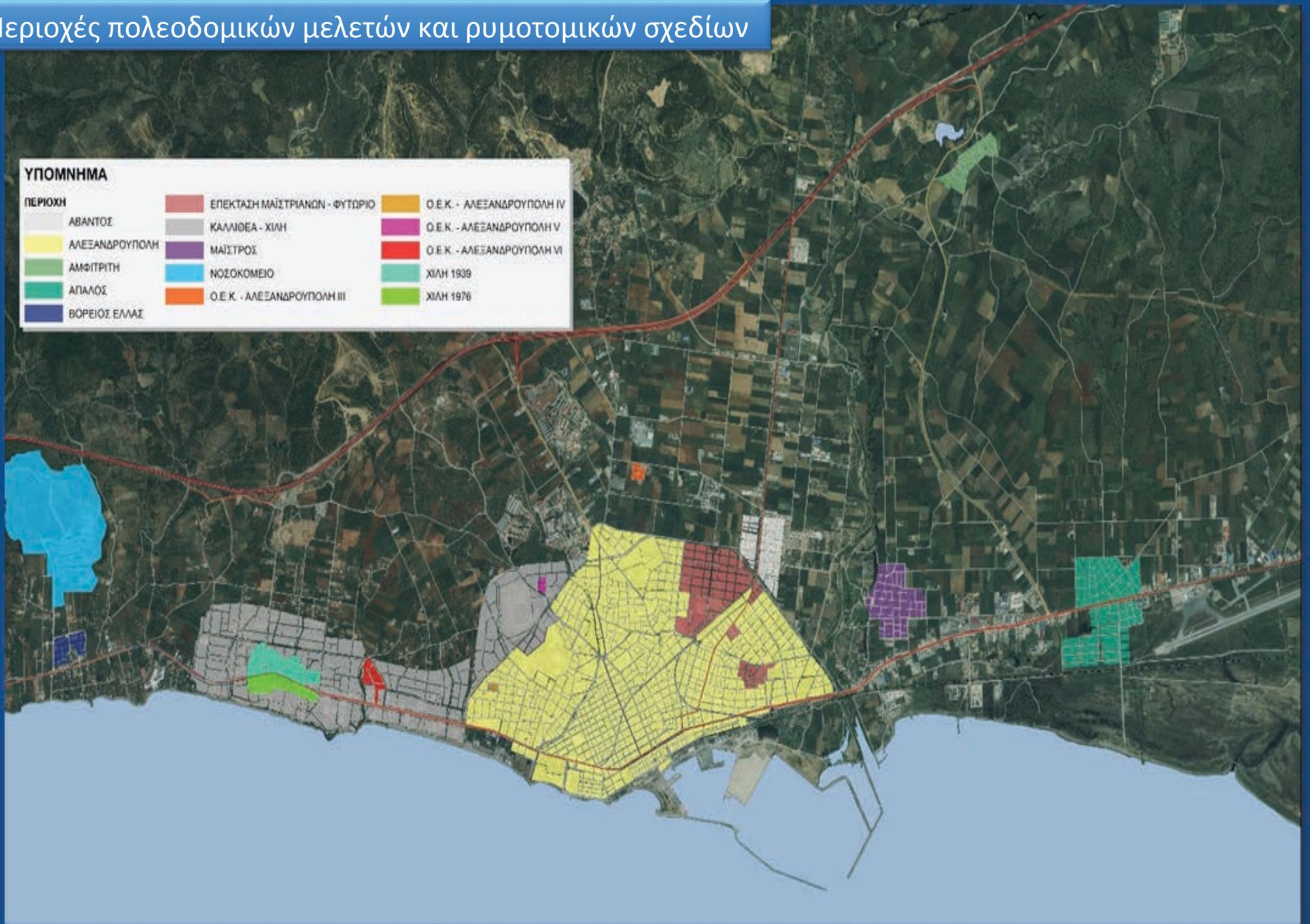
Αποψη της παραλιακής
λεωφόρου
από το Φάρο, αρχές 20^{ου} αι.



Περιοχές πολεοδομικών μελετών και ρυμοτομικών σχεδίων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

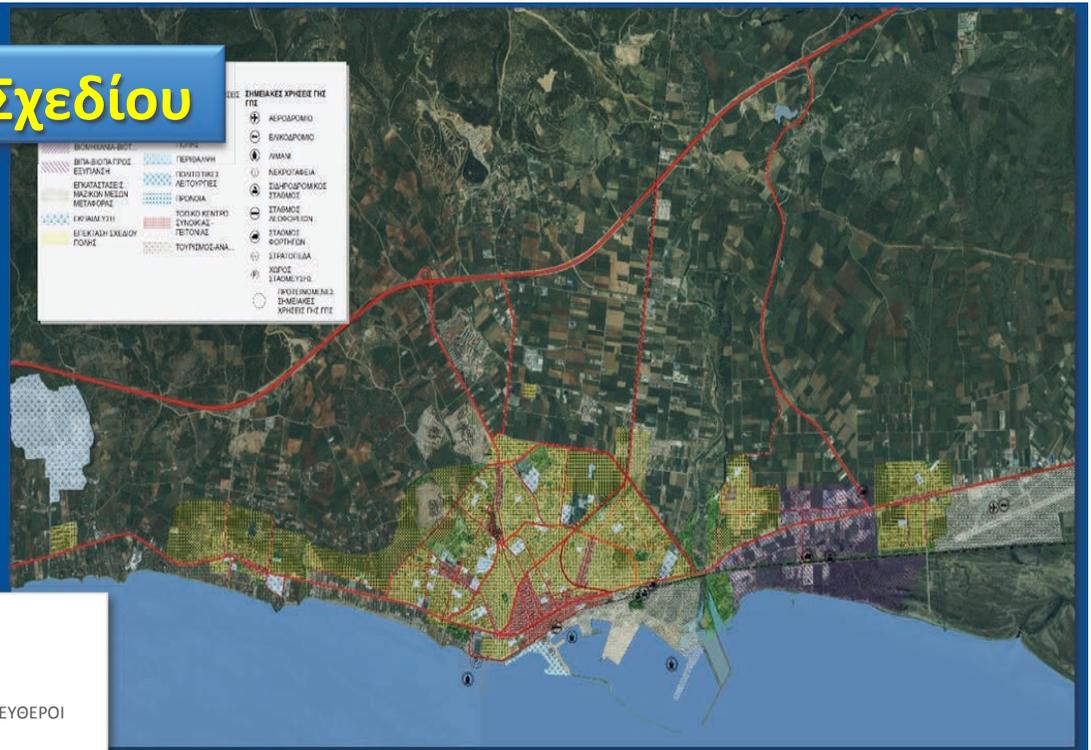
ΠΕΡΙΟΧΗ		
ΑΒΑΝΤΟΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΑΪΣΤΡΙΑΩΝ - ΦΥΤΩΡΙΟ	Ο.Ε.Κ. - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ IV
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΧΙΛΗ	Ο.Ε.Κ. - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ V
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	ΜΑΪΣΤΡΟΣ	Ο.Ε.Κ. - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ VI
ΑΠΑΛΟΣ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΧΙΛΗ 1939
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΜΑΣ	Ο.Ε.Κ. - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ III	ΧΙΛΗ 1976



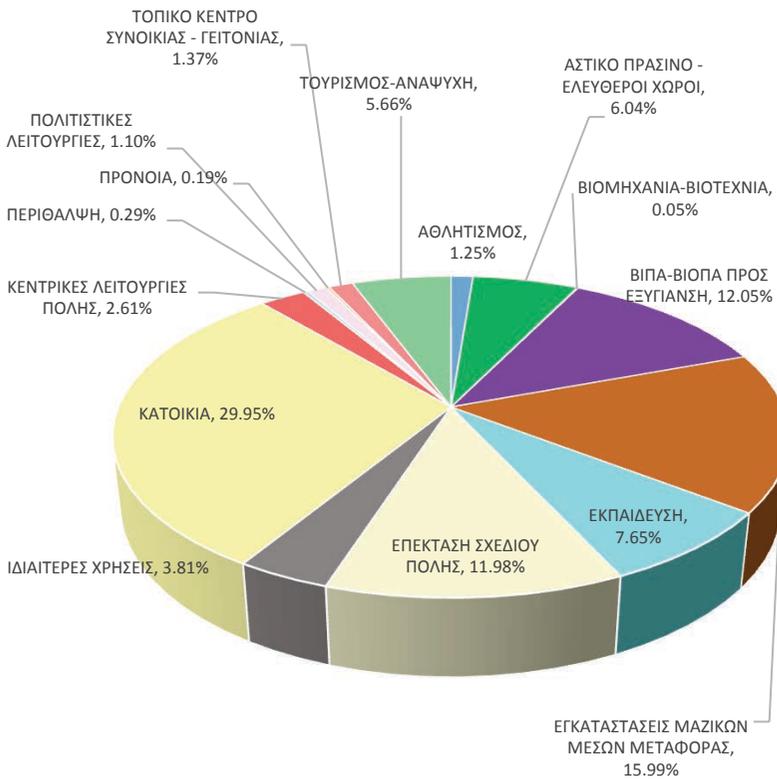
Χρήσεις γης

Καθορίζονται και οργανώνονται από τις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου και εξειδικεύονται από τις πολεοδομικές μελέτες

Χρήσεις Γης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου



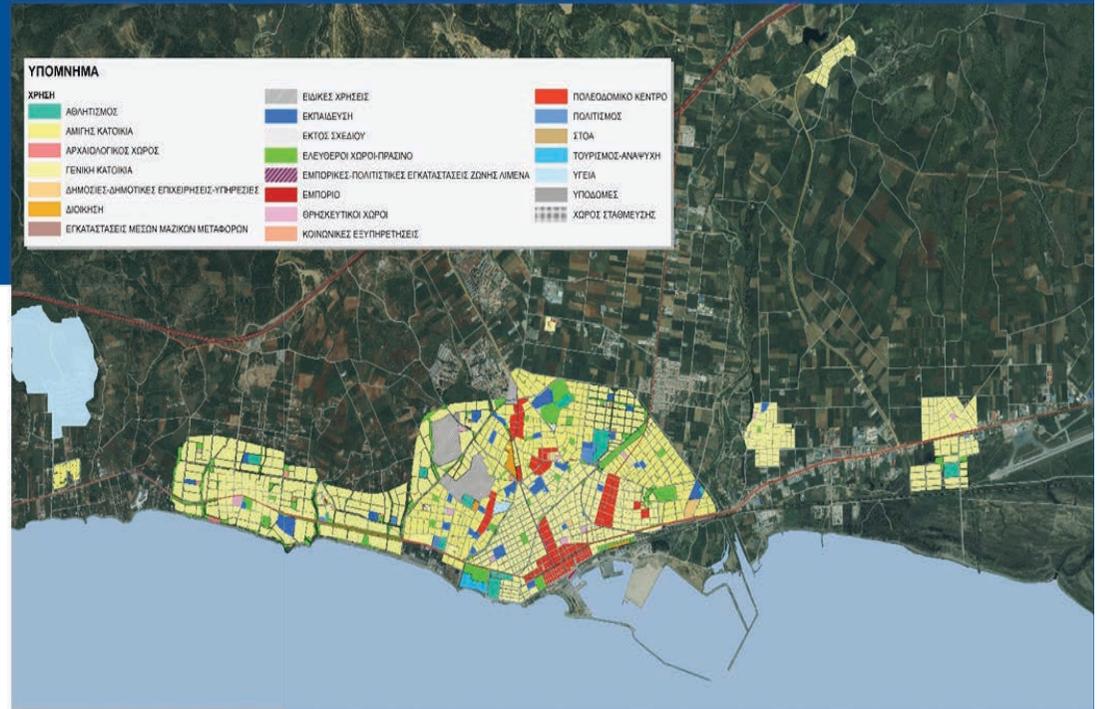
Χρήσει Γης



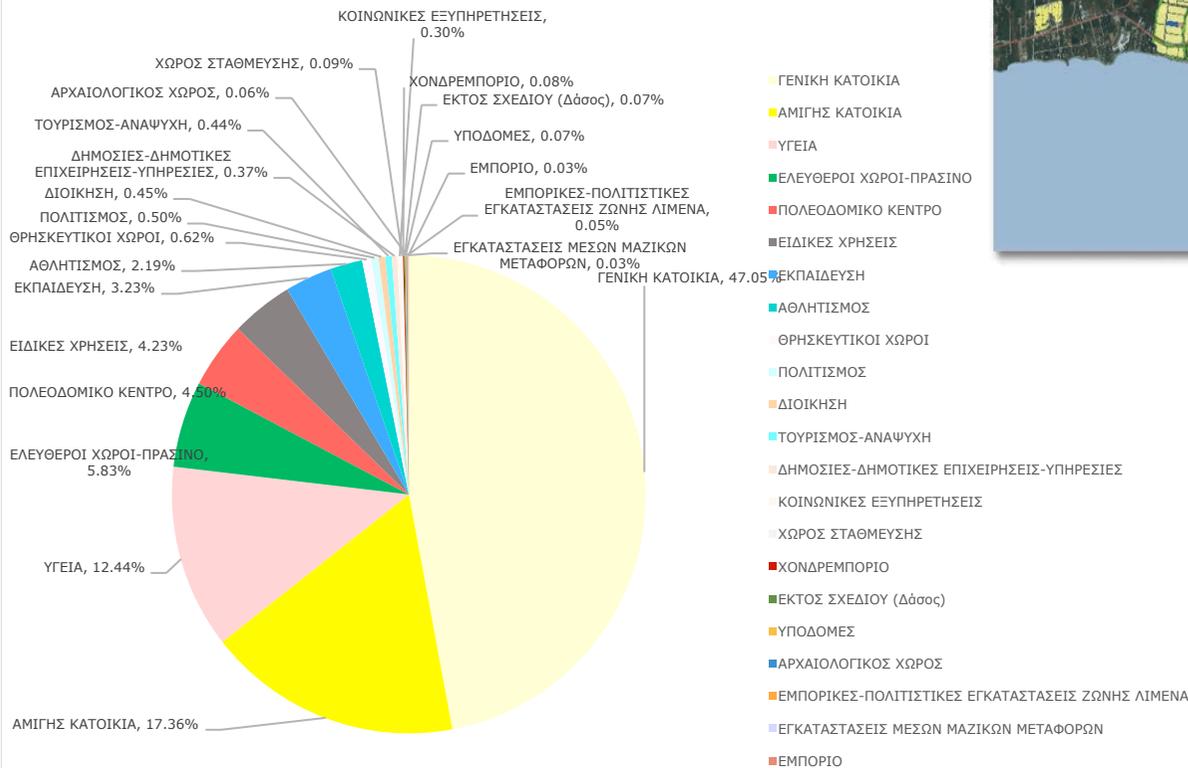
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ
- ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΗΣ
- ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ
- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
- ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ-ΑΝΑΨΥΧΗ

Θεσμοθετημένες Χρήσεις γης ΓΠΣ - Ποσοστά (%)

Χρήσεις γης θεσμοθετημένες και προτεινόμενες από Πολεοδομικές Μελέτες



Χρήσεις Γης



Χρήσεις Γης – Εγκεκριμένες και υπό έγκριση ΠΜ Ποσοστά (%)

Στις εντός των εγκεκριμένων σχεδίων περιοχές, οι χρήσεις είναι αυτές που προβλέπονται από τις χρήσεις των οικοδομικών τετραγώνων και αφορούν σε χρήσεις κοινόχρηστες ή κοινωφελείς (ελεύθεροι χώροι – χώροι πρασίνου, θρησκευτικοί, αθλητισμού, εκπαίδευσης, πρόνοιας, πολιτισμού) και σε αστικές χρήσεις (κατοικία, πολεοδομικό ή τοπικό κέντρο).

Στην εκτός σχεδίου περιοχή υπάρχουν διάσπαρτες χωροθετήσεις ή και τοπικές συγκεντρώσεις χρήσεων γης. Οι χρήσεις είναι κυρίως παραγωγικές, με κυριαρχία των χρήσεων υπερτοπικού εμπορίου, χονδρεμπορίου – εφοδιαστικής και βιομηχανίας – βιοτεχνίας. Αυτές οι χρήσεις υπάρχουν κυρίως εκατέρωθεν του Εθνικού και Επαρχιακού οδικού δικτύου, κυρίως στο τμήμα του οδικού δικτύου που έχει πρόσβαση στους μεγάλους μεταφορικούς άξονες, όπως είναι η Εγνατία Οδός και η Π.Ε.Ο. Αλεξανδρούπολης – Κήπων.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

- ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΑΝΙΣΙΣΤΟΙΧΕΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΑΒΙΟΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
- ΛΙΜΝΟΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙΣ
- ΔΙΚΗΦΙ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΕΚΠΑΔΕΥΣΗ

- ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΩΡΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - LOGISTICS
- ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΒΕΝΖΙΝΗΣ
- ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
- ΙΟΥΡΝΑΛ-ΑΝΑΦ...
- ΥΠΕΡΤΟΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΥΠΟΣΟΦΕΣ
- ΧΩΔΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΑΙΘΟΥΣΕΣ
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- ### ΧΡΗΣΗ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
 - ΑΜΙΓΛΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
 - ΑΥΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
 - ΓΕΜΝΟΚΑΤΟΙΚΙΑ
 - ΛΙΜΝΟΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙΣ
 - ΔΙΚΗΦΙ
 - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 - ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
 - ΕΚΠΑΔΕΥΣΗ
 - ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ
 - ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΩΡΟ ΠΡΑΣΙΝΟ

- ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΟΜΗΣ ΑΙΘΕΡΑ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΣΥΜΒΕΤΗΡΕΙΣ
- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΣΙΟΑ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ-ΑΝΑΦ...
- ΥΓΙΑ
- ΥΠΟΣΟΦΕΣ
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

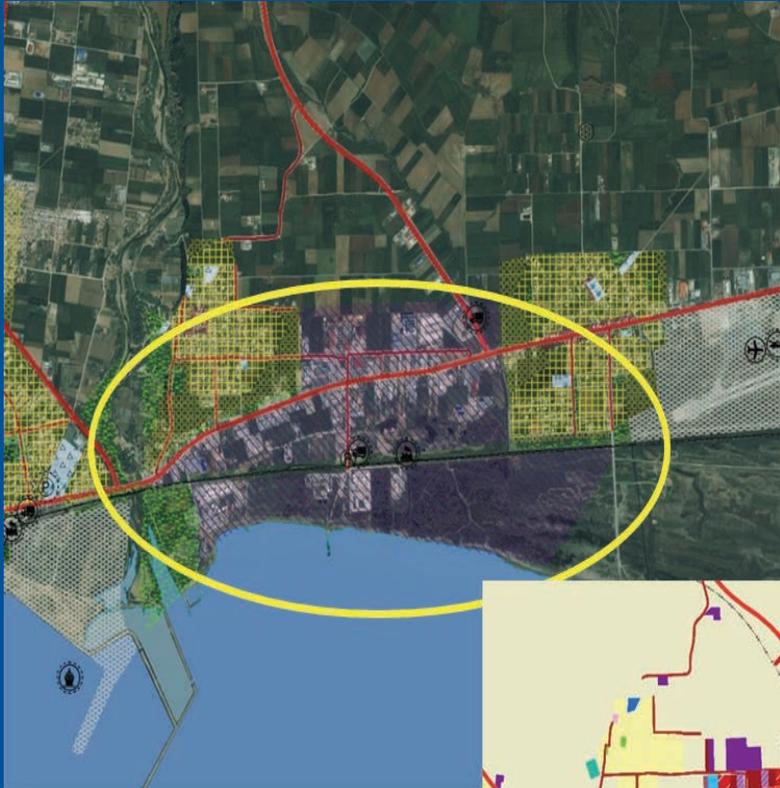
- ### Σημειωτική γραμμή
- Καταγραφή οδικού δικτύου κατά ΓΠΣ
 - Ελευθέρη Διαδρομή
 - Αρτηρία
 - Αρτηρία με κεντρική οδό
 - Συλλογία



Εκτός σχεδίου περιοχές - Χρήσεις Γης

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΤΑΣΗΣ (%)	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	37.51%	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΑΠΟΘΗΚΕΣ	53
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	22.28%	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	42
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	12.07%	ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	29
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΑΠΟΘΗΚΕΣ	9.05%	ΕΜΠΟΡΙΟ	23
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ-ΑΝΑΨΥΧΗ	4.81%	ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	18
ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	3.37%	ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	13
ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	2.51%	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	12
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	1.96%	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ-ΑΝΑΨΥΧΗ	10
ΕΜΠΟΡΙΟ	1.78%	ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΒΕΝΖΙΝΗΣ	7
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	1.20%	ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ-ΠΡΑΣΙΝΟ	7
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - LOGISTICS	0.65%	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	6
ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΒΕΝΖΙΝΗΣ	0.57%	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	5
ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	0.52%	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - LOGISTICS	4
ΥΠΟΔΟΜΕΣ	0.45%	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	4
ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0.42%	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	4
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	0.34%	ΔΗΜΟΣΙΕΣ-ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	3
ΔΗΜΟΣΙΕΣ-ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0.29%	ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	2
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ-ΠΡΑΣΙΝΟ	0.14%	ΥΠΟΔΟΜΕΣ	2
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	0.06%	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	2

Η περιοχή που εκτείνεται εκατέρωθεν της Π.Ε.Ο., στο τμήμα Μαϊστρος – Αεροδρόμιο ...



- χαρακτηρίζεται από το ΓΠΣ ως περιοχή ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση
- το κτιριακό απόθεμα αλλά και το μεγάλο μέγεθος των ιδιοκτησιών υπήρξαν επίσης παράγοντες που συνέβαλλαν στη διαμόρφωση του πόλου έλξης εγκατάστασης πολυκαταστημάτων υπερτοπικού εμπορίου που αλλάζουν δυναμικά τη φυσιογνωμία της και το είδος των μετακινήσεων από και προς αυτή.



Χρήσεις Γης – Πόλοι έλξης μετακινήσεων

Οι χρήσεις γης που αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων διαφοροποιούνται στον αστικό και στον περιαστικό χώρο ως προς τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και τις απαιτήσεις υποδομών.

Κεντρική Περιοχή – Περιοχή ΠΜ3

Λοιπή Αστική περιοχή

Εξωαστικός χώρος

Κεντρική Περιοχή – Περιοχή ΠΜ3

- Υπηρεσίες: το Δημαρχείο, η Αστυνομία, τα Δικαστήρια, το Ταχυδρομείο, αλλά και Ιατρεία, Δικηγορικά γραφεία κλπ
- Μεταφορές: Επιβατικό και Εμπορικό Λιμάνι, Σιδηροδρομικός Σταθμός, ΚΤΕΛ Εβρου, Αστικό ΚΤΕΛ
- Εμπόριο: λιανικό και χονδρεμπόριο
- Τουρισμός - Αναψυχή: ξενοδοχεία, εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης (café – club) κλπ
- ➔ Σημειώνεται ότι δεν αρκεί γενικά η ποσοτική καταγραφή των χρήσεων αλλά απαιτείται και η ανάλυση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της καθεμιάς καθώς και των απαιτούμενων μετακινήσεων και υποδομών/κανόνων (πχ χώροι στάσης/στάθμευσης, χώροι φορτοεκφότωσης, ωράριο εφοδιασμού των καταστημάτων κλπ).
- ➔ Ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα είχαν, ειδικά για την περιοχή ΠΜ3, τα αποτελέσματα της καταγραφής χρήσεων γης ισογείου και ορόφων που θα έδιναν, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, τη δυνατότητα ακριβέστερης αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης και τη διασποράς των χρήσεων



Λοιπή Αστική περιοχή

- κυριαρχεί η κατοικία με συνλειτουργία χρήσεων κυρίως λιανικού εμπορίου με εξυπηρετήσεις σε επίπεδο γειτονιάς

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)

Εξωαστικός χώρος

- παραγωγικές δραστηριότητες
- χρήσεις γης υπερτοπικής σημασίας
 - καταστήματα μεγάλων εμπορικών αλυσίδων λιανικού εμπορίου – χονδρεμπορίου,
 - το Αεροδρόμιο στο ανατολικό όριο της περιοχής μελέτης,
 - το Περιφερειακό Νοσοκομείο στο δυτικό και
 - το λιμάνι στο νότιο το οποίο γειτνιάζει με τον αστικό ιστό

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.

Το τμήμα της Π.Ε.Ο που διέρχεται/συνδέει αστικές περιοχές πρέπει να αποχαρακτηρισθεί και να αποκτήσει χαρακτηριστικά και λειτουργία αστικής αρτηρίας.

Αστική Κινητικότητα

Αστική Κινητικότητα:

το σύνολο των πολιτικών και δράσεων που στοχεύουν στην εφαρμογή βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων με κυρίαρχο άξονα μεταξύ άλλων τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και την προαγωγή των ήπιων μορφών μετακίνησης, βάδισμα και ποδήλατο, με απώτερο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την προάσπιση της υγείας και εν γένει της ποιότητας ζωής των κατοίκων

⇒ Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής στις πόλεις

- *ελκυστικά και ασφαλή μέσα μεταφοράς*
- *προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας με ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών*
- *βελτιστοποίηση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου χάρη στη συλλογική του χρήση και στην «εικονική κινητικότητα» (τηλεργασία, τηλεαγορά, κ.λπ.)·*
- *εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής στάθμευσης για τη μείωση της κυκλοφορίας*
- *ενθάρρυνση της αδιάλλειπτης σύνδεσης με τις δημόσιες συγκοινωνίες*
- *βελτιστοποίηση των υπαρχουσών υποδομών*
- *ενθάρρυνση της χρήσης καθαρότερων και μικρότερων οχημάτων για τη διανομή εμπορευμάτων στην πόλη*
- *καλύτερη ενσωμάτωση της διανομής εμπορευμάτων σε αστικό περιβάλλον εντός του τοπικού πολιτικού και θεσμικού πλαισίου*

⇒ Μείωση της ρύπανσης

⇒ **Έξυπνες αστικές συγκοινωνίες** - ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS)

⇒ **Καλύτερη πρόσβαση στις αστικές συγκοινωνίες των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα**

⇒ Ασφάλεια και προστασία

- *βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων χάρη στις νέες τεχνολογίες*
- *βελτίωση της ποιότητας των υποδομών, ιδίως για τους πεζούς και τους ποδηλάτες*
- *ενθάρρυνση των πολιτών να έχουν μεγαλύτερη επίγνωση της συμπεριφοράς τους σε σχέση με την οδική ασφάλεια*

Συμπεράσματα

Η διαμόρφωση του ρόλου της Αλεξανδρούπολης στην ευρύτερη περιοχή σε ένα σύγχρονο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό πλαίσιο όπως αυτό διαμορφώνεται από εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες απαιτεί πολυπαραμετρικές προσεγγίσεις που οδηγούν σε μια ισόρροπη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η γεωστρατηγική θέση της και οι συνδυασμένες μεταφορές: θαλάσσιες, εναέριας και χερσαίες (οδικές και σιδηροδρομικές) αλλά και το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον συμβάλλουν στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων σε διαφορετικούς και ίσως συγκρουόμενους(;) τομείς της οικονομίας.

- ➔ Η εφαρμογή του σχεδιασμού αποτυπώνεται στον αστικό χώρο με:
 - εξυπηρετήσεις που κρίνονται σε μεγάλο βαθμό ικανοποιητικές
 - την οργανωμένη ανάμιξη των χρήσεων γης που συνθέτουν την εικόνα της ζωντανής πόλης και ταυτόχρονα αποκλιμακώνουν εντάσεις με την αποφυγή υπερσυγκεντρώσεων
 - τη λειτουργία των γειτονιών σε σημαντικό βαθμό
 - την απουσία οχλουσών δραστηριοτήτων
- ➔ Η ρύθμιση των χρήσεων γης εντός των πολεοδομημένων περιοχών συντελεί θετικά στη λειτουργία της πόλης όλο το 24ωρο
- ➔ Στον εξωαστικό χώρο η διασπορά παραγωγικών δραστηριοτήτων απαιτεί σχετικές ρυθμίσεις. Το ζήτημα προβλέπεται να επιλυθεί με την εκπόνηση του νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.
- ➔ 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 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

Ελεύθεροι χώροι – ΠΜ1 – ΠΜ3

Σύμφωνα με τα πολεοδομικά σταθερότυπα, ΥΑ10788/2004 ΦΕΚ Δ' 285/5-3-2004, «Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης "ανοικτής πόλης" και των πολεοδομικών μελετών» η απαιτούμενη έκταση ελεύθερων χώρων/πρασίνου* είναι **8τμ./κάτοικο**.

Όπως εννοούνται στην ΥΑ10788/2004: Νησίδες – Πλατείες – Παιδικές Χαρές – Πάρκο – Πάρκο πόλης

	Πληθυσμός (κάτ.)	Αναγκαίοι χώροι πρασίνου (στρεμ.)	Ελευθέροι χώροι/ πράσινο* που προβλέπονται από τις ΠΜ (στρεμ.)	Υπολείπονται:
ΠΜ1	46,340	370.7	286.9	-83.8
ΠΜ3	5,021	40.1	12.5	-27.6

*Όπως εννοούνται στην ΥΑ10788/2004: Νησίδες – Πλατείες – Παιδικές Χαρές – Πάρκο – Πάρκο πόλης

Εναλλακτικά Σενάρια

- **Σενάριο Μηδενικό:** Περιλαμβάνονται μόνο οδικά έργα και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που βρίσκονται υπό υλοποίηση και θα έχουν υλοποιηθεί ή είναι πολύ πιθανό ή και αναγκαίο να υλοποιηθούν μέχρι το έτος 2023.
- **Σενάριο Βασικό:** Περιλαμβάνει έργα μικρής κλίμακας (π.χ. διανοίξεις οδών), εγκατάσταση νέων σηματοδοτών κλπ. και κυρίως έργα διαχειριστικού τύπου όπως μονοδρομήσεις/αμφιδρομήσεις του δικτύου μοντελοποίησης, επέκταση του δικτύου ποδηλατόδρομων και μικρής κλίμακας πεζοδρομήσεις.
- **Σενάριο Δυναμικό:** Περιλαμβάνει ρυθμίσεις που ανατρέπουν σε σημαντικό βαθμό τη σημερινή δομή των μετακινήσεων, με τον κύριο όγκο των μετακινήσεων να μεταφέρεται σε δακτυλίους και μέσω αυτών να διοχετεύεται στο δίκτυο των συλλεκτήριων οδών.
- **Σενάριο Ανατρεπτικό – Δραστικό (radical):** Περιλαμβάνει σημαντικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, οι οποίες ανατρέπουν σε μεγάλο βαθμό τη σημερινή δομή της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης. Το σενάριο αυτό ξεπερνά τα όρια επεμβάσεων μιας κλασικής κυκλοφοριακής μελέτης

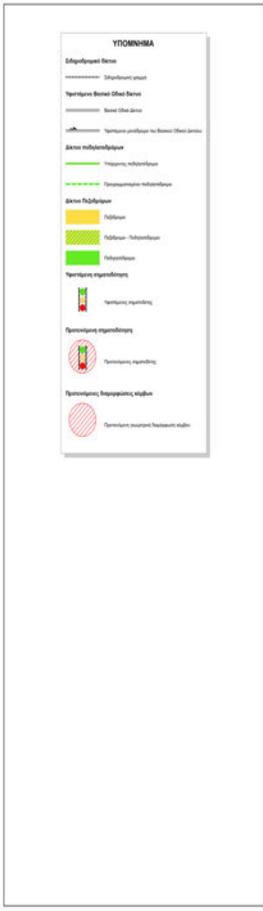
Για τη διατύπωση των προτάσεων που ακολουθούν ελήφθησαν υπόψη:

- ▶ 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

Σενάριο Ι – Μηδενικό (Do nothing)

Προτείνεται:

η εφαρμογή των υφιστάμενων και υπό έγκριση μελετών όσον αφορά τις πεζοδρομήσεις και τους ποδηλατοδρόμους και η υλοποίηση των σχετικών έργων.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΕΡΜΟΥΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ
Τμήμα Στρατηγικών και Κατασκευών

«ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ»

ΦΑΣΗ 1 - ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΔΙΕΥΚΡΙΝΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ, ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΤΕΛΙΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2024

Χάρτης Π-1: ΖΕΝΑΦΙΟ Ι - ΜΙΧΕΝΙΚΟ (Do Nothing)

ΚΩΔΟΣ 2 **ΜΕΤΡΗΣΗ** 2 **ΕΓΧΕΙΡΣΗ** 2 **ΕΛΕΓΧΟΣ** 2 **ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ** 2

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2 **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ** 2 **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ** 2

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2 **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ** 2 **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ** 2

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2 **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ** 2 **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ** 2

Σενάριο II - Βασικό (A & B)

Λαμβάνοντας υπόψη :

- ✓ Την απουσία διαθέσιμων ελευθερων χώρων
- ✓ Το κόστος απόκτησης (μελετών, αγοράς ή ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης) ιδιωτικών εκτάσεων(;
- ✓ Το γεγονός ότι η παραλιακή λεωφόρος (Λ. Β. Αλεξάνδρου και Απολλωνιάδος) ελάχιστα εξυπηρετεί τη διερχόμενη κυκλοφορία αλλά αποτελεί φραγμό για την αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου και την απόδοση του στους κατοίκους της πόλης καθόλη τη διάρκεια του χρόνου και όχι μόνο κάποιες ώρες κατά την καλοκαιρινή περίοδο
- ✓ Τη χρονική συγκυρία (τη περίοδο αυτή εκπονούνται μελέτες ανάπλασης στη παραλία)
- ✓ Τις προτεινόμενες μονοδρόμησης της Λ. Β. Αλεξάνδρου & Απολλωνιάδος, τόσο στο Σενάριο Βασικό Α όσο και στο Β, «απελευθερώνουν» τμήμα της (η σημερινή λωρίδα κυκλοφορίας από το Στάδιο προς το Φάρο και η νησίδα) προς τη θάλασσα που μπορεί πλέον να αποδοθεί στους πεζούς και το ποδήλατο.

Προτείνονται:

Η δημιουργία πεζοδρόμου – ποδηλατοδρόμου και ένταξη αυτού του τμήματος της παραλιακής λεωφόρου στη σχεδιαζόμενη ανάπλαση του παραλιακού μετώπου που αποτελεί απαραίτητη αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος της κεντρικής περιοχής.

Η πεζοδρόμηση της Κύπρου και η ενιαιοποίηση της με την μικρή πλατεία για τη δημιουργία ενός σημαντικού ελεύθερου χώρου στο ιστορικό κέντρο

Σενάριο III - Δυναμικό (A & B)

Woonerf - shared street - living street:

Η έννοια του woonerf ή shared street ή living street σηματοδοτεί μια άλλη οπτική του σχεδιασμού για τους αστικούς δρόμους και τη λειτουργία τους.

Πρώτη φορά σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε στην Ολλανδία τη δεκαετία του '70 και έκτοτε υιοθετήθηκε με διαφορετικές ονομασίες σε διάφορες χώρες σε όλο τον κόσμο.



Σημειώνεται ότι η έννοια woonerf ή shared street ή living street (που προτείνεται) διαφέρει σημαντικά από την έννοια της «ηπιοποίησης» ή ήπιας κυκλοφορίας όπως αυτή εφαρμόζεται στην ελληνική πραγματικότητα που έχει σαν στόχο απλά τη μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις πόλεις.

Ο δρόμος

αλλάζει χαρακτήρα και μετατρέπεται σε ένα κοινωνικό χώρο για τους ανθρώπους και τις μετακινήσεις με ποδήλατο με αντίστοιχο εξοπλισμό/υποδομές και ταυτόχρονη υποβάθμιση/ή υπό προϋποθέσεις κίνηση/παρουσία του αυτοκινήτου

δεν καταλαμβάνεται αποκλειστικά από το αυτοκίνητο αλλά τόσο η κίνηση του όσο και η στάθμευση του περιορίζεται σε διακριτά τμήματα του δίνοντας προτεραιότητα στους πεζούς και τους ποδηλάτες

Ο εξοπλισμός του δρόμου με καθιστικά, φυτεύσεις (χαμηλές και ψηλές), και χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον έχει σαν αποτέλεσμα την ποιοτική και αισθητική αναβάθμιση του αστικού χώρου αλλά και του μικροκλίματος της περιοχής

Προτείνονται:

- ➔ η πεζοδρόμηση με ποδηλατόδρομο - διαμορφώσεις στα πλαίσια της συνολικής ανάπλαση του παραλιακού μετώπου:
 - της οδού Απολλωνιάδος με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα (από τη Λ. Δημοκρατίας μέχρι την είσοδο το ξενοδοχειακού συγκροτήματος και του χώρου στάθμευσης) – ήπια κυκλοφορία
 - της Λ. Β. Αλεξάνδρου σε όλο το πλάτος της μέχρι την οδό Ψαρών – επιτρέπεται η κίνηση(μονοδρομήσεις όπως φαίνονται και στο Χάρτη) στο τμήμα μέχρι την Κύπρου για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών που λειτουργούν εκεί μέχρι την μεταφορά τους σε νέες θέσεις
- ➔ διαμόρφωση του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης στο Στάδιο
- ➔ ποδηλατόδρομος επί της οδού Καραολή και Δημητρίου
- ➔ ποδηλατόδρομος (σε συνέχεια του παραπάνω) παράλληλα με τη Λ. Δημοκρατίας προς τη Μαίιστρο και τον Πλατανότοπο – Μουσείο Φυσική Ιστορίας
- ➔ σύνδεση του υφιστάμενου/προγραμματισμένου ποδηλατόδρομου προς Ν. Χιλή με τον προτεινόμενο εκεί ποδηλατόδρομο
- ➔ Η κυκλοφοριακή υποβάθμιση της Εθνικής Αντίστασης (Δυναμικό Α) και η λειτουργία της ως woonerf ενισχύει το ρόλο της στη περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου αφενός και συνδέει ένα μεγάλο δίκτυο ποδηλατοδρόμων που συνδέουν το πάρκο, το παραλιακό μέτωπο, με πολυχώρο που υλοποιείται στο πρώην στρατόπεδο «Παρμενίων». Το ίδιο δίκτυο παραμένει και στη περίπτωση του Δυναμικού Β με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο στο τμήμα που χαρακτηρίζεται «μικρός δακτύλιος» και στη συνέχεια του woonerf.

Σενάριο IV – Ανατρεπτικό – Δραστικό (radical)

Οι πολεοδομικές παρεμβάσεις του τελευταίου σεναρίου είναι ανατρεπτικές μια και αλλάζουν την εικόνα της κεντρικής περιοχής της πόλης στην οποία συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των οικονομικών δραστηριοτήτων.

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

Έτσι εκτός από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του Δυναμικού Σεναρίου (B) προτείνεται:

Δίκτυο woonerf (shared streets/living streets)

- ⇒ στην περιοχή που περικλείεται από Λ. Δημοκρατίας – 14ης Μαΐου – Αίνου – Ι. Καβύρη και όλοι οι δρόμοι εντός της περιοχής αυτής.
- ⇒ στην περιοχή που περικλείεται από Φωκά – Λ. Δημοκρατίας – Πλατεία Ελευθερίας – Λ. Β. Αλεξάνδρου
- ⇒ Λ. Δημοκρατίας από Εθνικής Αντίστασης (μικρός δακτύλιος) μέχρι Τζαβέλα (δίκτυο κύριων συνδέσεων)

Παρεμβάσεις αυτής της κλίμακας προϋποθέτουν αναλυτικότερη μελέτη των χρήσεων γης που θα οδηγήσει σε λεπτομερέστερο σχεδιασμό που δεν αποτελεί όμως αντικείμενο της παρούσας φάσης

Η τελική επιλογή του δικτύου woonerf σε συνδυασμό με το δίκτυο πεζοδρόμων που θα εξυπηρετούν τις τοπικές ανάγκες θα είναι αποτέλεσμα μελέτης και λεπτομερούς σχεδιασμού.

Με την προτεινόμενη παρέμβαση:

- ✓ αποδίδεται το κέντρο της πόλης στους κατοίκους αλλά και στο ποδήλατο, χωρίς να απαγορεύεται πλήρως η κίνηση του αυτοκινήτου αλλά να περιορίζεται στις απολύτως αναγκαίες μετακινήσεις.
- ✓ συνδέονται χώροι περιπάτων, αναψυχής, εμπορίου και πολιτισμού σε όλη την πόλη με ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων αλλά και πεζοποριών με προοπτικές πύκνωσης σε επίπεδο γειτονιάς.

Ευχαριστούμε