

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΘΡΑΚΗΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

ΦΑΣΗ Ι: Απογραφή υφιστάμενης κατάστασης, αξιολόγησης δεδομένων, ανάπτυξη συγκοινωνιακού προτύπου και διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων και προκαταρκτικής πρότασης

Ομάδα Εργασίας :

ΑΡΓΥΡΗΣ ΠΛΕΣΙΑΣ, Πολιτικός Μηχανικός, Γ.Γ. Διοικούσας Επιτροπής ΤΕΕ Θράκης

ΠΟΛΥΖΩΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Πολιτικός Μηχανικός, Πρόεδρος Ν.Ε. Έβρου ΤΕΕ Θράκης

ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΑΛΒΑΝΟΣ, Μηχ. Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφ. Ανάπτυξης, MSc Περιβαλλοντικός
Σχεδιασμός Έργων Υποδομής, Μέλος Ν.Ε. Έβρου ΤΕΕ Θράκης

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΕΤΡΙΔΗΣ, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΣΙΝΑΔΟΣ, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

Το παρόν έγγραφο αφορά στην έκθεση των απόψεων του ΤΕΕ Θράκης για την πρώτη φάση της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Αλεξανδρούπολης όπως αυτή υποβλήθηκε στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και παρουσιάστηκε από την ομάδα μελέτης στους δημότες και φορείς της περιοχής.

Η περιοχή μελέτης που οριοθετείται από την μελέτη περιλαμβάνει την αστική περιοχή του Δήμου όπως εντάσσεται στο ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και την αμέσως γειτνιάζουσα περιαστική περιοχή που αλληλεπιδρά με την αστική.

Καταρχήν για την καλύτερη αξιολόγηση των κυκλοφοριακών δεδομένων και των προοπτικών που διαφαίνονται στο εγγύς μέλλον για την περιοχή της Αλεξανδρούπολης οφείλεται να επισημανθούν τα παρακάτω.

1. Χωροταξικά η θέση της Αλεξανδρούπολης, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο, είναι κομβική. Η αεροπορική, οδική, σιδηροδρομική και ακτοπολική σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα αλλά και προς διεθνείς προορισμούς, την κατατάσσουν ως κόμβο – πύλη διευρωπαϊκών δικτύων. Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η επέκταση του λιμανιού με τη λειτουργία του νέου εμπορευματικού λιμένα και η σύνδεση του με τον σιδηρόδρομο, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός του αερολιμένα, οι αγωγοί μεταφοράς φυσικού αερίου καθώς και η λειτουργία του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου ενισχύουν και ισχυροποιούν το ρόλο της πόλης.
2. Ο πληθυσμός της αστικής περιοχής σημειώνει σημαντική αύξηση τις τελευταίες 3 δεκαετίες. Συγκεκριμένα τη δεκαετία 1991-2001 η πληθυσμιακή αύξηση ανερχόταν σε ποσοστό 28% με τον πληθυσμό να αγγίζει τους 50.000 μόνιμους κατοίκους. Τη τελευταία δεκαετία 2001-2011 σημειώνει αύξηση σε ποσοστό 16% με μόνιμο πληθυσμό σχεδόν 58.000 κατοίκους. Την χρονική περίοδο 1991-2011 ο μόνιμος πληθυσμός σε απόλυτους αριθμούς έχει αυξηθεί περίπου κατά 19.000 κατοίκους. Έτσι γίνεται αντιληπτή η τάση που επικρατεί στην πληθυσμιακή εξέλιξη τουλάχιστον στην αστική περιοχή του Δήμου Αλεξανδρούπολης.
3. Η παραπάνω ανάλυση δείχνει τη δυναμική που παρουσιάζει η περιοχή μελέτης τόσο στη δημογραφική φυσιογνωμία όσο και στη διάρθρωση των υποδομών. Η δυναμική αυτή βάσει των προγραμματιζόμενων έργων στα επόμενα έτη δείχνει να διευρύνεται με αρκετά έντονο βαθμό. Οι αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής είναι σημαντικές και αν υλοποιηθούν ορισμένες από αυτές όπως σχεδιάζονται εντός της επόμενης δεκαετίας, τότε

είναι βέβαιο ότι οι πιέσεις που θα ασκηθούν στο υφιστάμενο δομημένο αστικό περιβάλλον θα είναι έντονες.

Στο πλαίσιο αυτό όπως διατυπώθηκε προηγουμένως 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.

Πρέπει να εξεταστεί η σημερινή κατάσταση της κυκλοφοριακής οργάνωσης της Αλεξανδρούπολης και πως αυτή συνδέεται με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης.

Η **πολεοδομική οργάνωση της Αλεξανδρούπολης** χαρακτηρίζεται από μία πυκνοδομημένη κεντρική περιοχή, η οποία περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο της πόλης και την βόρεια αυτού περιοχή, που εμφανίζει παρόμοια πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Παρακάτω αναφέρονται αναλυτικά:

- υψηλός συντελεστής δόμησης
- καθόλου προκήπιο
- στενοί δρόμοι αρκετοί από τους οποίους λειτουργούν ως συλλεκτήριοι
- πεζοδρόμια μικρού πλάτους κυρίως στο ιστορικό κέντρο αλλά και σε ορισμένες οδούς της υπόλοιπης κεντρικής περιοχής
- παντελής έλλειψη χώρων στάθμευσης εντός των οικοδομικών τετραγώνων
- απουσία χώρων πρασίνου πλην μίας έκτασης στο δυτικό άκρο του ιστορικού κέντρου και απουσία πεζοδρόμων επαρκούς πλάτους, καθώς τα μικρού μήκους πεζοδρομημένα τμήματα στο ιστορικό κέντρο είναι εντελώς αποκομμένα και χωρίς συνέχεια ενώ συνήθως είναι κατειλημμένα από πρόχειρες κατασκευές και τραπεζοκαθίσματα.
- έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης καθώς η παρόδια στάθμευση επιτρέπεται παντού, το οδικό δίκτυο δεν είναι ιεραρχημένο σωστά και επιτρέπει την άναρχη κυκλοφορία, όπως επίσης το γεγονός ότι δε διασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση πεζών, ποδηλάτων και μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

Η δυσλειτουργία της κεντρικής περιοχής οφείλεται στην αύξηση των φόρτων σε συνδυασμό με την ελλιπή εφαρμογή μέτρων παρακολούθησης του υφιστάμενου σχεδιασμού. Κυρίαρχο στοιχείο του αστικού οδικού δικτύου αποτελεί η ύπαρξη και λειτουργία της Λεωφόρου Δημοκρατίας, που διασχίζει κατά μήκος ολόκληρη την πόλη και εξυπηρετεί τόσο τη διαμπερή κυκλοφορία, που διέρχεται υποχρεωτικά μέσα από αυτή λόγω έλλειψης περιφερειακού δακτυλίου όσο και την

ενδοαστική κυκλοφορία και τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις. Η λειτουργία αυτή του άξονα, προσδίδει έναν υπέρμετρο δυναμισμό σε σχέση με το υπόλοιπο αστικό οδικό δίκτυο και την κλίμακα της πόλης, ο οποίος είναι υπεύθυνος για μία σειρά επακόλουθων κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθυστερήσεις, χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των πεζών, προβλήματα οδικής ασφάλειας, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου.

Ένα θετικό στοιχείο της περιοχής αυτής είναι η μονοδρόμηση όλων των οδών πλην της κεντρικής λεωφόρου που συμβάλει στη μείωση των κυκλοφοριακών κινδύνων.

Στην προβληματική αυτή περιοχή του κεντρικού αστικού πυρήνα της Αλεξανδρούπολης πρόσθετο επιβαρυντικό παράγοντα αποτελεί η οργάνωση των χρήσεων γης. Γενικώς η κατηγορία χρήσης γης που επιτρέπεται είναι η γενική κατοικία χωρίς περιορισμούς και δεσμεύσεις. Ταυτόχρονα συγκεντρώνονται εκεί οι υπηρεσίες του Δήμου και οι Περιφερειακές υπηρεσίες. Η διάσπαρτη χωροθέτηση τους, σε συνάρτηση με τη λειτουργία κάθε είδους αστικών χρήσεων και δραστηριοτήτων συνθέτουν ένα δομημένο περιβάλλον χωρίς να είναι εμφανής ο διαχωρισμός των πολεοδομικών λειτουργιών.

Επιπρόσθετα εντός του κεντρικού αστικού ιστού υφίστανται σημαντικές εγκαταστάσεις για την καθημερινή εξυπηρέτηση των πολιτών, όπως ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων, το κτίριο της αστυνομίας και η αστική δημόσια συγκοινωνία.

Έτσι η πόλη εξαρτάται αποκλειστικά από τη λειτουργία του κέντρου της, το οποίο εμφανίζει μία τεράστια δυναμική σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές, οι οποίες λειτουργούν κυρίως ως οικιστικοί υποδοχείς, όπως εξάλλου είναι οργανωμένες οι περισσότερες περιφερειακές πόλεις στη χώρα.

Η θέση του επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού είναι επίσης επιβαρυντική για το κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης.

Η **πρώτη φάση της κυκλοφοριακής μελέτης** διερεύνησε και αξιολόγησε τα κυκλοφοριακά μεγέθη και τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή μελέτης. Η περιοχή στην οποία επικεντρώνεται λόγω της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής διάρθρωσης είναι η αστική περιοχή του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου Αλεξανδρούπολης. Η υπόλοιπη αστική περιοχή προς ανατολικά και δυτικά αναλύεται σε δεύτερο βαθμό ενώ στην περιφερειακή περιοχή προς βορά δε γίνεται κάποια αναφορά πέραν μίας καταγραφής χρήσεων γης.

Η παρούσα έκθεση αρχικώς εστιάζει σε ορισμένα δεδομένα και συμπεράσματα της μελέτης με στόχο μία προσπάθεια διεύρυνσης της καταγραφής του αντικειμένου αλλά και αξιολόγησης του, αποδεχόμενη την ακρίβεια των μετρήσεων και την επεξεργασία των στοιχείων.

1. Ως προς την κατάσταση του οδικού δικτύου θεωρείται ότι παρουσιάζεται μία σχετικά ικανοποιητική εικόνα γεγονός που τίθεται προς προβληματισμό λόγω της χρησιμοποιηθείσας ακρίβειας στις μετρήσεις των χαρακτηριστικών, ως προς την κατάσταση του οδοστρώματος (π.χ. καλή 71%) όσο και σε αυτή του καταστρώματος (π.χ. απαράδεκτη μόνο το 2%).
2. Το μικρό πλάτος των πεζοδρομίων σε πολλούς δρόμους 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.
3. Για την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων έχουν διατυπωθεί πολλές απόψεις από την κατασκευή του και έπειτα. Ένα γενικό σχόλιο είναι ότι ο σχεδιασμός τους δεν ήταν ο απόλυτα ενδεδειγμένος για δύο λόγους. Πρώτον διότι οι δρόμοι διέλευσης που επιλέχθηκαν αποτελούν βασικούς οδικούς άξονες του εσωτερικού αστικού δικτύου με αποτέλεσμα να διοχετεύεται η ίδια κυκλοφορία σε σημαντικά μικρότερη διατομή και δεύτερον διότι δεν υπήρχε επαρκής μέριμνα για την πλήρη ασφάλεια του ποδηλάτη. Η συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτη, διερχομένου και σταθμευμένου αυτοκινήτου οδηγεί σε δραστική μείωση του χώρου διέλευσης για κάθε χρήστη και εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τον πεζό και το ποδήλατο. Η διακοπή του ποδηλατοδρόμου σε κάθε διασταύρωση από το οδικό δίκτυο που σημαίνει ουσιαστικά προτεραιότητα στο όχημα εγείρει επιπλέον ζητήματα οδικής ασφάλειας. Επίσης το υφιστάμενο δίκτυο στερείται ολοκληρωμένων διαδρομών (βρόγχοι) όπου κάθε τμήμα του θα έχει όμοια κατά το δυνατόν γεωμετρικά χαρακτηριστικά αλλά κυρίως θα εξυπηρετούνται καθημερινές λειτουργίες και χρήσεις.
4. Στους χώρους λειτουργίας σχολικών υποδομών είχαν προβλεφθεί σε παλαιότερη μελέτη σχολικοί δακτύλιοι οι οποίοι χρήζουν αξιολόγησης και πιθανόν επανασχεδιασμού. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας πέριξ των σχολείων αποτελεί μείζον ζήτημα για την πόλη καθώς οι δρόμοι στα σημεία πρόσβασης παρουσιάζουν τα συνήθη χαρακτηριστικά.

5. Αναφορικά με την αξιολόγηση των διασταυρώσεων, επισημαίνεται ως προβληματική και άκρως επικίνδυνη τη διασταύρωση επί της Εθν. Αντιστάσεως και Αυτ. Θεοδώρας με προέκταση νοτιότερα τη Δ. Σολωμού στην οποία καταλήγουν και οι οδοί Ρήσου και Πατριάρχου Κυρίλλου. Γενικότερα θεωρείται ότι το μέτρο της φωτεινής σηματοδότησης ως μεθόδου ρύθμισης της κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις δεν επιφέρει συνήθως το επιθυμητό αποτέλεσμα που πέραν της ασφάλειας είναι και η αποφυγή καθυστερήσεων. Ειδικά σε σημεία όπου οι διατομές των οδών το επιτρέπουν θεωρείται ξεπερασμένη μέθοδος σχεδιασμού και εφόσον το επιτρέπουν οι φόρτοι συνιστάται να αποφεύγεται η εφαρμογή της. Η σύγχρονη πρακτική ρύθμισης της κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις και για το επίπεδο των μετρηθέντων φόρτων γίνεται με τον σχεδιασμό κυκλικών κόμβων. Πρέπει να αναφερθεί ότι οι κυκλικοί κόμβοι προσαρμόζονται προς τα υφιστάμενα – διατιθέμενα γεωμετρικά μεγέθη.
6. Για το πρόβλημα της στάθμευσης που κυριαρχεί στον αστικό ιστό και ιδιαίτερα στην κεντρική πυκνοδομημένη περιοχή γίνεται αναφορά στο υφιστάμενο καθεστώς και στην αποτελεσματικότητά του. Ωστόσο θα ήταν ωφέλιμο και για την επόμενη φάση, όπου θα μελετηθεί πιο διεξοδικά το ζήτημα, να γίνει μία οριοθέτηση της περιοχής ή των περιοχών όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα εξεύρεσης χώρων στάθμευσης σε ικανοποιητικό χρόνο. Έτσι θα επισημανθεί και χωρικά το μέγεθος του προβλήματος.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης στην περιοχή του τομέα Συντελεστή Δόμησης Ι, και δευτερευόντως του τομέα με Σ.Δ. ΙΙ, δημιουργήθηκε από την σταδιακή αλλά συνεχή αύξηση του έμμεσου η αριθμητικού Συντελεστή Δόμησης που είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της πυκνότητας κατοίκων ανά Ο.Τ. και περιοχή, σε συνδυασμό με την αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων με την πάροδο του χρόνου. Η πόλη της Αλεξανδρούπολης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της εφαρμογής.

Το ρυμοτομικό Σχέδιο της πόλης είναι εγκεκριμένο από το 1930 και στις δύο αυτές περιοχές προβλεπόταν διώροφα κτίρια. Η αύξηση των ορόφων αρχικά σε τέσσερις και μετέπειτα η εφαρμογή Σ.Δ. 3,00 και 2,40, η εμπορική δραστηριότητα και η συγκέντρωση των Δημοσίων Υπηρεσιών κ.α., στην περιοχή αύξησε υπέρογκα την καθημερινή παρουσία πολιτών και κατοίκων. Ο νόμος για την εξασφάλιση χώρων στάθμευσης δεν προσέφερε οφέλη και λύσεις για την περιοχή.

7. Συμπερασματικά η πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση όπως διερευνάται και αποτυπώνεται στη μελέτη, θεωρείται ότι βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης και οι αδυναμίες της εντοπίζονται σε επιμέρους παράγοντες, συμπέρασμα που πιθανώς να αμφισβητείται για το σύνολο της πόλης. Θεωρείται ότι η εικόνα που αποτυπώνεται για τον κάτοικο της περιοχής και τον χρήστη της υφιστάμενης υποδομής είναι αρκετά διαφορετική από τα συμπεράσματα της μελέτης. Τονίζεται και πάλι ότι η ακρίβεια των μετρήσεων κατάστασης της υποδομής δεν είναι γνωστή. Η χρήση ερωτηματολογίων ικανοποίησης δε θεωρείται αποδοτική μέθοδος παραγωγής συμπερασμάτων.

Για την περιοχή πέριξ του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου θεωρείται ότι έπρεπε να υπάρχει μία σαφέστερη εκτίμηση των παραμέτρων δημιουργίας κυκλοφοριακού φόρτου δεδομένου ότι στην περιοχή αυτή θα αναπτυχθούν οι επόμενες οικιστικές επεκτάσεις (προγραμματιζόμενες ή μη) που ήδη παρουσιάζει σημαντική δόμηση ποικίλων χρήσεων. Ακόμη και στους τρεις λοιπούς οικιστικούς υποδοχείς εντός ΓΠΣ δε γίνεται κάποια αξιολόγηση της κυκλοφοριακής τους διάρθρωσης και σύνδεσης τους με το βασικό οδικό άξονα.

Ως παράδειγμα αναφέρεται ο δρόμος προς τον οικισμό Παλαγία βόρεια της πόλης για τον οποίο καταγράφεται η ιδιαιτερότητα ότι αν και είναι οικισμός εκτός ΓΠΣ, από το 1991 και μετά ο πληθυσμός του απογράφεται ως αναπόσπαστο τμήμα της Αλεξανδρούπολης, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η καταγραφή της πληθυσμιακής του εξέλιξης και των συνεπαγόμενων χαρακτηριστικών του καθώς και της υποδομής εξυπηρέτησης του.

Το οικιστικό σύνολο, του παλαιού οικισμού Παλαγίας και του οικισμού των Ομογενών Παλινοστούντων βόρεια της Παλαγίας, λειτουργούν ως ένας προαστιακός οικισμός, σε πλήρη καθημερινή εξάρτηση με τον πόλη, παρόλο που δεν εντάσσονται στο ισχύον Γ.Π.Σ. της. Η θέση τους βρίσκεται βόρεια και της Εγνατίας Οδού, με αποτέλεσμα όλη η κυκλοφορία προς την πόλη να διοχετεύεται από έναν και μοναδικό δρόμο που διασταυρώνεται ανισόπεδα με την Εγνατία Οδό και συμβάλλει δια της οδού Στενημάχου στην οδό Κονδύλη και την συνδετήρια οδό με την Εγνατία. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπ' όψη ότι ο άξονας αυτός εξυπηρετεί επίσης την Πυροσβεστική Υπηρεσία, την Υπηρεσία Ο.Α.Ε.Δ καθώς και έναν οικισμό Εργατικής Κατοικίας. Ο δρόμος αυτός από την πόλη (έως προέκταση της οδού Στενημάχου) και μέχρι τον οικισμό παρουσιάζει σοβαρές ελλείψεις και χαρακτηρίζεται απολύτως ανεπαρκής να εξυπηρετήσει τη διερχόμενη κυκλοφορία με τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά που την συνθέτουν.

Απαιτείται μία εκτενής καταγραφή των προβλημάτων, αδυναμιών αλλά και προοπτικών σε σχέση με τις εξυπηρετούμενες χρήσεις γης και την λοιπή οδική υποδομή. Θεωρείται ότι πρέπει να υπολογισθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος, να μελετηθούν οι επιπτώσεις του και να ενταχθεί το υπόψη τμήμα στις προτάσεις της μελέτης με κατάλληλες ρυθμίσεις.

Στο τελευταίο κεφάλαιο της πρώτης φάσης, η κυκλοφοριακή μελέτη διατυπώνει ένα πλέγμα προτάσεων που εξειδικεύεται σε 4 βασικά σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων. Χωρίς να αμφισβητείται η επιλογή των σεναρίων, που ως μεθοδολογία είναι απόλυτα ορθή (μηδενικό σενάριο, σενάριο βασικών ρυθμίσεων μικρής κλίμακας, δυναμικό σενάριο παρεμβάσεων σε ευρύτερη κλίμακα και ανατρεπτικό – δραστικό σενάριο), θεωρείται περιορισμένη η εξέταση του ανατρεπτικού σεναρίου και απαιτείται να δοθεί εκεί μεγαλύτερη βαρύτητα με κάποιες παραλλαγές, βάσει των διαθέσιμων επιλογών κυκλοφοριακής οργάνωσης που μπορούν να προκριθούν.

Ο κεντρικός στόχος για την κυκλοφοριακή αναβάθμιση της περιοχής μελέτης πρέπει να οριστεί με ξεκάθαρο και απόλυτα σαφή τρόπο και διαρθρώνεται στο παρακάτω δίλλημα.

- Ζητείται μία πόλη με τη σημερινή της περίπου μορφή για τα επόμενα 10 έτη τουλάχιστον, με την ολοκλήρωση μίας περιμετρικής οδού και ορισμένες ρυθμίσεις στο εσωτερικό της;
- Ή ζητείται μία πόλη η οποία να σχεδιαστεί με γνώμονα τη βιωσιμότητα και τη 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 μπουν σήμερα στην πρόταση της παρούσας μελέτης και όχι σε μία μελλοντική επικαιροποίηση της. 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.

Η άποψη της ομάδας εργασίας του ΤΕΕ Θράκης είναι ότι στο πλαίσιο εκπόνησης της κυκλοφοριακής μελέτης για την περιοχή της Αλεξανδρούπολης πρέπει να μελετηθούν σενάρια τύπου «ανατρεπτικού – δραστικού» σε μία λογική ολοκληρωμένων παρεμβάσεων με ισοδύναμα μέτρα, που υλοποιούνται κλιμακωτά κατόπιν σωστής ιεράρχησης.

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.

Η επιλογή ενός ανατρεπτικού – δραστικού σεναρίου όπως ονομάζεται στην κυκλοφοριακή μελέτη βρίσκεται σε πλήρη εναρμόνιση με τις πρακτικές που ακολουθούνται για τη βιωσιμότητα των αστικών περιοχών και την επίτευξη κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών στόχων προς όφελος του πολίτη.

Στο πλαίσιο αυτό είναι απαραίτητο να διερευνηθούν παραλλαγές του σεναρίου αυτού ώστε να ικανοποιούνται κατά το δυνατόν οι ανάγκες όλων των δραστηριοτήτων που λειτουργούν εντός της αστικής περιοχής και ειδικά εντός του κεντρικού αστικού ιστού, ενώ η σταδιακή εφαρμογή των προτάσεων μειώνει αισθητά τις οχλήσεις που αναμένεται να εμφανιστούν με την υλοποίηση του.

Οι προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ή τουλάχιστον ορισμένες από αυτές που περιλαμβάνονται στα υπόλοιπα 2 σενάρια μπορούν να συμπεριληφθούν στο τελικώς διαμορφωμένο σενάριο ως βασικές και άμεσα εφαρμοζόμενες ενέργειες σε βραχυπρόθεσμο χρόνο.

Επιχειρώντας να τεθεί **ένα γενικό περίγραμμα προτάσεων** για την κυκλοφοριακή οργάνωση της Αλεξανδρούπολης προσεγγίζεται η περιοχή μελέτης “από έξω προς τα μέσα”.

Περιαστική περιοχή – αστική περιοχή Χηλής – Μαϊστρου - Απαλού

- Βελτίωση των υφιστάμενων δημοτικών οδών του εξωαστικού κυρίως χώρου, οι οποίες κρίνονται ανεπαρκείς και επισφαλείς για την κυκλοφορία
- Ιεράρχηση του οδικού δικτύου με στόχο την καλύτερη χρήση του και την αποφυγή επικίνδυνων καταστάσεων
- Εξέταση δυνατοτήτων για νέες χαράξεις οδών που θα εξυπηρετήσουν τους μελλοντικά αυξανόμενους φόρτους σε έναν μέσο-μακροπρόθεσμο σχεδιασμό

Κεντρική αστική περιοχή – πυκνοδομημένη κεντρική περιοχή

Η ολοκλήρωση της μικρής περιφερειακής οδού βρίσκεται προς υλοποίηση γεγονός που θα εκτρέψει σημαντικό τμήμα της διερχόμενης κυκλοφορίας από την Εγνατία Οδό προς τη δυτική αστική περιοχή και αντίστροφα χωρίς άσκοπες μετακινήσεις στο κέντρο της πόλης.

Για την επίτευξη του στόχου της υλοποίησης ενός περιφερειακού δακτυλίου στα όρια της πόλης πρέπει άμεσα να ξεκινήσουν οι διαδικασίες δημοπράτησης του ανατολικού κλάδου του ονομαζόμενου περιφερειακού δακτυλίου Αλεξανδρούπολης όπως σχεδιάστηκε από την Εγνατία Οδό Α.Ε. Παράλληλα πρέπει να μελετηθεί η σύνδεση των δύο οδών στο σημείο κατάληξης της μικρής περιφερειακής βορειοανατολικά.

Με δεδομένο την εκτέλεση και ολοκλήρωση των παραπάνω οδικών έργων που συνθέτουν έναν εξωτερικό περιμετρικό δακτύλιο (έως ότου τουλάχιστον η πόλη επεκταθεί στον ευρύτερο χώρο) είναι δυνατόν να διατυπωθούν προτάσεις προς ένα ορθολογικότερο κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Συνεχίζοντας από έξω προς τα μέσα είναι σκόπιμο να δημιουργηθούν ένας ή δύο εσωτερικοί δακτύλιοι (ημι-δακτύλιοι για την ακρίβεια) ώστε να περιοριστεί σε πρώτη φάση η διαμπερής και επιμήκης κυκλοφορία από το κέντρο της πόλης. Ο σχεδιασμός κυκλικών ροών είναι ο σύγχρονος τρόπος οργάνωσης ενός κυκλοφοριακού συστήματος.

Ο πρώτος και πιο ευρύς δακτύλιος που αποτυπώνεται στη μελέτη από την οδό Παπαναστασίου (δυναμικό σενάριο) δυτικά έως την οδό Ευσταθίου ανατολικά βρίσκεται χωρικά στο μέσο της πόλης και φαίνεται να αποτελεί μία καλή πρόταση εφόσον πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες διανοίξεις σε μικρά οδικά τμήματα στην ανατολικά πλευρά και επανασχεδιαστεί ο κόμβος στο Παλιό Νοσοκομείο που κρίνεται από τη μελέτη ανεπαρκής. Ωστόσο επειδή ένας δακτύλιος προϋποθέτει αμφίδρομη κίνηση υπάρχει το ζήτημα της ικανοποίησης αυτής της προϋπόθεσης από την οδό Παπαναστασίου, η οποία αποτελεί την επικάλυψη του ρ. Βανικιώτη και μέχρι σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος.

Ο δεύτερος και πιο εσωτερικός δακτύλιος κινείται επί της οδού Εθν. Αντίστασης αλλά προεκτείνεται μέχρι την οδό Ανδρονίκου και καταλήγει στην οδό Άβαντος χωρίς να προτείνεται αναβάθμιση της οδού, ενώ στην προέκταση της Εθν. Αντίστασης προτείνεται η διάνοιξη της κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής έως τον ανατολικό κλάδο του περιμετρικού δακτυλίου, υπό τη μορφή δρόμου ήπιας κυκλοφορίας όπως περιγράφεται στη μελέτη (ανατρεπτικό σενάριο).

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

Ως βέλτιστη επιλογή θεωρείται ο δεύτερος δακτύλιος επί της οδού Εθν. Αντίστασης με τη μορφή που αποτυπώνεται στη μελέτη έως την οδό Ανδρονίκου, με προέκταση του όμως σε όλο το μήκος της προτεινόμενης διάνοιξής του έως τον περιμετρικό δακτύλιο. Μία εναλλακτική λύση μπορεί να είναι η διατήρηση και των δύο εσωτερικών δακτυλίων με μονόδρομη κατεύθυνση.

Εφόσον ολοκληρωθεί ένα σύστημα περιφερειακής κυκλοφορίας στα όρια αλλά και εντός της πόλης δίνεται η δυνατότητα του σχεδιασμού ήπιων μορφών μετακίνησης στον κεντρικό πυρήνα της. Ο σχεδιασμός αυτός μπορεί ως ένα βαθμό να εξυπηρετεί την συνύπαρξη του διερχόμενου οχήματος και του πεζού ή ποδηλάτη. Όμως θα πρέπει να υπάρχουν σοβαρές παρεμβάσεις ως

προς τον δραστικό περιορισμό ή την απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης ειδικά εκεί όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν το επιτρέπουν. Η μέθοδος της ήπιας κυκλοφορίας με τον ξενικό όρο που χρησιμοποιείται στη μελέτη είναι μία καλή λύση όμως πρέπει ενδελεχώς να εξεταστεί που θα εφαρμοστεί. Η πρόταση που περιγράφεται στο ανατρεπτικό σενάριο είναι εν μέρει αποδεκτή με κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς την χωρική διάσταση των παρεμβάσεων.

Ειδική δε αναφορά πρέπει να γίνει στην εξυπηρέτηση των ανθρώπων με αναπηρίες (ΑμεΑ). Τα άτομα με αναπηρίες, και γενικά τα εμποδιζόμενα άτομα, ζουν σε πόλεις εχθρικές. Κτίρια και δρόμοι στερούνται προσβασιμότητας. Με τον όρο προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον εννοείται η δυνατότητα να επισκεφθεί κάποιος ένα κτίριο ή να διακινηθεί στο πεζοδρόμιο ή να χρησιμοποιήσει τα μέσα δημόσιας μεταφοράς, αυτόνομα και σε όποια ηλικία και φυσική κατάσταση κι αν βρίσκεται.

Κι όλα αυτά σε μια αλυσίδα, ένα συνεχές σύστημα δηλαδή, όπου η μια διευκόλυνση οδηγεί στην επόμενη. Αυτή η αλυσίδα προσβασιμότητας αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για την κοινωνική και οικονομική ένταξη των ΑμεΑ πράγμα που θα πρέπει η μελέτη να συμπεριλάβει ως ξεχωριστό κεφάλαιο.

Στο ιστορικό κέντρο πρέπει να ενοποιηθούν τα πεζοδρομημένα τμήματα και να δημιουργηθεί ένας πεζοδρομημένος ιστός με μία ή δύο ανοικτές διελεύσεις για την εξυπηρέτηση της αστυνομίας κλπ. Η σύνδεση του ιστορικού κέντρου με την παραλιακή λεωφόρο από την οδό Τζαβέλα έως την οδό Ν. Φωκά γίνεται με μερική πεζοδρόμηση της παραλιακής και τη δυνατότητα διέλευσης Ι.Χ. οχημάτων. Στο τμήμα αυτό και μέχρι την οδό Έλλης 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 που πρέπει επιτέλους να επεκταθεί. Από την οδό Έλλης και δυτικότερα τα χαρακτηριστικά της παραλιακής είναι διαφορετικά και η λύση που θα επιλεγεί σχετίζεται με τον γενικότερο σχεδιασμό και τα οικονομικά δεδομένα των πιθανών παρεμβάσεων. Εξάλλου η εποχική λειτουργία της παραλιακής λεωφόρου ως πεζόδρομος έχει διαμορφώσει ένα αποδεκτό καθεστώς χρήσης της εδώ και αρκετές δεκαετίες. Την υπόλοιπη περίοδο κρίνεται αναγκαία η ομαλή και ήπια συνύπαρξη των μέσων μεταφοράς και του πεζού λόγω των παραπάνω παραμέτρων αλλά και των χρήσεων που υφίστανται επί της οδού. 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 την παραπάνω πρόταση.

Η ενδιάμεση αυτή λύση που περιγράφηκε συνδυάζεται και με την παράκαμψη της Λ. Δημοκρατίας από το νότο και την προσέγγιση του λιμένα και του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης από δυτικά. Το τμήμα της Λ. Δημοκρατίας από την οδό Κίου δυτικά έως της οδό Τζαβέλα ανατολικά μπορεί να ενταχθεί στην επιλογή της ήπιας μετακίνησης μόνο όταν αποχαρακτηριστεί από εθνική οδό. Πρέπει όμως να υπάρξει στροφή προς αυτή την κατεύθυνση για να αποδοθεί όπως προαναφέρθηκε περισσότερος χώρος στον πεζό και στα ήπια μέσα μεταφοράς, δημιουργώντας ένα καλύτερο περιβάλλον για τον κάτοικο και τον επισκέπτη. 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 στον κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης.

Γενικότερα πρέπει να επισημανθεί ότι το πεζοδρόμιο δεν αποτελεί εν δυνάμει δημόσιο ενοικιαζόμενο χώρο αλλά κοινόχρηστο χώρο εξυπηρέτησης του πολίτη. Η συνήθης υπέρμετρη έως πλήρη κατάληψη του από επιχειρήσεις εστίασης κλπ. οδηγεί στην παρεμπόδιση της κυκλοφορίας των πεζών και των ήπιων τροχοφόρων δημιουργώντας σε ορισμένες περιπτώσεις λαθεμένες εντυπώσεις περί αναγκαιότητας επέκτασης των υφιστάμενων καταστρωμάτων.

Βόρεια της Λ. Δημοκρατίας ακόμη και στο ανατρεπτικό σενάριο δεν προτείνεται κάποια συνολική διευθέτηση της κυκλοφορίας παρά μόνο ένα δίκτυο πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου στα 3 κεντρικά οικοδομικά τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Λ. Δημοκρατίας, 14^{ης} Μαΐου, αίνου και Ι. Καβύρη. Η επιλογή αυτή είναι προς την σωστή κατεύθυνση διότι ανακόπτει τη διαμπερή κυκλοφορία τουλάχιστον σε ένα τμήμα του κέντρου. Όμως λόγω της δυσλειτουργίας της περιοχής και των προβληματικών χαρακτηριστικών της, ίσως πρέπει να διευρυνθεί όχι εκτεταμένα αλλά σε δύο ή τρεις ακόμη οδούς προς ανατολικά και δυτικά (Μαζαράκη και Ι. Δραγούμη). Ειδικά αυτές οι δύο οδοί δεν έχουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά για την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών. 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. Κατά τον τρόπο αυτό απαιτείται δραστικά ο δημόσιος χώρος στο κέντρο που λείπει για την πόλη.

Για τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση του κέντρου η εξεύρεση επαρκών χώρων στάθμευσης είναι απόλυτη αναγκαιότητα ειδικά δεν μπορούν να εφαρμοστούν ουσιαστικές παρεμβάσεις. Η πολιτική στάθμευσης πρέπει να είναι συνολική και να διακρίνεται από δύο βασικά χαρακτηριστικά. Να είναι δίκαιη και ανταποδοτική στην τιμολογιακή της πολιτική και ταυτόχρονα προσβάσιμη και ελκυστική στον χρήστη. Επίσης είναι αδιανόητο να γίνονται αποδεκτές σημερινές πρακτικές παράνομης δέσμευσης χώρων που εξυπηρετούν την παρόδια στάθμευση από εμπορικά

καταστήματα. Η ενίσχυση των χώρων στάθμευσης στο παραλιακό μέτωπο είναι ορθή όμως απαιτείται η δημιουργία έστω ενός ή δύο χώρων περιμετρικά του κέντρου ή και λίγο βορειότερα.

Η περιοχή αυτή χρειάζεται περισσότερο λεπτομερή ανάλυση-μελέτη έτσι ώστε οι τελικές προτάσεις (σενάρια) να λαμβάνουν υπ' όψη τους, τον συνδυασμό της απαραίτητης κυκλοφορίας αυτοκινήτων, τη δημιουργία πεζοδρόμων αλλά και την πρόβλεψη υπαίθριων χώρων στάθμευσης σε τμήματα των οδών, πρωτίστως για τους μόνιμους κατοίκους.

Σχετικά με την πρόσφατη συμφωνία για μεταφορά του ΚΤΕΛ στην ανατολική είσοδο της πόλης, απαιτείται μελέτη κυκλοφοριακής σύνδεσης με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Επισημαίνεται ότι η απομάκρυνση του ΚΤΕΛ από το κέντρο είναι ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση, όμως πρέπει να σχεδιαστεί για τα επόμενα χρόνια μία μόνιμη λύση μετεγκατάστασης σε περιαστική περιοχή, όπως απαιτεί ο σχεδιασμός και η λειτουργία των σύγχρονων πόλεων (χαρακτηριστικό παράδειγμα η μετακίνηση του ΚΤΕΛ Ξάνθης από την κλειστή αγορά στην ανατολική είσοδο πριν 15 περίπου χρόνια και η ανάγκη για νέα θέση μετεγκατάστασης).

Ολοκληρώνοντας, η πρόταση που γίνεται στη μελέτη για πεζοδρόμηση ή ήπια κυκλοφορία σε τμήματα οδών εκτός του κέντρου (Εθν. Αντιστάσεως, Θερμοπυλών) είναι πολύ σωστή και προτείνεται να διερευνηθεί η περαιτέρω αξιοποίηση του μέτρου.

Καταλήγοντας οι παρεμβάσεις που τελικώς θα προκριθούν πρέπει να ιεραρχούνται με βάση το χρόνο υλοποίησης τους και τις δυσκολίες που παρουσιάζουν και να εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, μέσα στο οποίο οι επιμέρους στόχοι υλοποιούνται κλιμακωτά από τους βραχυπρόθεσμους προς τους μακροπρόθεσμους. Φαινόμενα αποσπασματικού σχεδιασμού είναι σκόπιμο να αποφευχθούν.