



### Περιγραφή και διάρθρωση μελέτης

Αντικείμενο της μελέτης ήταν η διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης του κυκλοφοριακού δικτύου στην πόλη της Ορεστιάδας και η διαμόρφωση ενός πακέτου προτάσεων ως προς την οργάνωση της κινητικότητας για την πόλη σε άξονα βραχυπρόθεσμο αλλά και μακροπρόθεσμο.

Η μελέτη ξεκίνησε στις 14 Ιανουαρίου 2021 και εκπονήθηκε σε δύο φάσεις ως εξής:

#### Φάση Α: Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

Η πρώτη φάση απαρτίζεται από 2 διακριτά στάδια:

Αρχικά περιλαμβάνει την καταγραφή όλων των στοιχείων που αφορούν της υπάρχουσα κατάσταση της κινητικότητας στην πόλη. Ξεκίνησε με επισκόπηση παλαιότερων σχετικών μελετών/στρατηγικών κειμένων του Δήμου Ορεστιάδας, και προχώρησε με συλλογή στοιχείων από φορείς, εκτέλεση μετρήσεων, ερευνών και απογραφικών εργασιών που αφορούν τα χαρακτηριστικά όλων των τομέων κινητικότητας κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Στην συνέχεια ακολούθησε η επεξεργασία και αξιολόγηση των συλλεχθέντων δεδομένων, ο εντοπισμός προβλημάτων και ευκαιριών με τελικό αποτέλεσμα την εμπειριστατωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Το δεύτερο στάδιο της πρώτης φάσης ήταν ο προσδιορισμός δύο εναλλακτικών λύσεων-σεναρίων με στόχο την εξομάλυνση των προβλημάτων που ανέδειξε η ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και την συλλογική βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη της Ορεστιάδας. Δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή ώστε το κάθε εναλλακτικό σενάριο να απαρτίζεται από μια σειρά παρεμβάσεων που να συνθέτουν μια ολοκληρωμένη λύση η οποία να είναι ρεαλιστική, οικονομικά συμφέρουσα και κοινωνικά δίκαιη. Παράλληλα, για την αποτίμηση των αποτελεσμάτων και του θετικού/αρνητικού αντίκτυπου των προτεινόμενων παρεμβάσεων κάθε εναλλακτικού σεναρίου στην κινητικότητα της πόλης, αναπτύχθηκε ένα κυκλοφοριακό μοντέλο τεσσάρων βημάτων, το οποίο και αποτελεί το πλέον κατάλληλο εργαλείο κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε αστικά κέντρα. Η ανάπτυξη και η βαθμονόμηση του μοντέλου βασίστηκε στις έρευνες και τις μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν καθώς και σε δημογραφικά/κοινωνικά δεδομένα από την ΕΛΣΤΑΤ. Τα δύο σενάρια εξετάστηκαν σε βάθος και επιλέχθηκε ένα από αυτά ως προκαταρκτική πρόταση του Αναδόχου.

Η πρώτη φάση ολοκληρώθηκε με την αναλυτική τεκμηρίωση της επιλογής του προκαταρκτικού σεναρίου, στις 14 Ιουλίου 2021.

#### Φάση Β: Διαμόρφωση Οριστικής Πρότασης

Η δεύτερη φάση, περιλαμβάνει την διαδικασία διαμόρφωσης της Οριστικής Πρότασης η οποία δομήθηκε στην βάση της προκαταρκτικής πρότασης-σεναρίου του Αναδόχου μετά από διαδικασία διαβούλευσης με την Δημοτική Αρχή και φορείς του Δήμου Ορεστιάδας.

Με την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του έργου, πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με την δημοτική αρχή και σημαντικούς τοπικούς φορείς της πόλης, στην οποία μέλη της ομάδας του Αναδόχου παρουσίασαν το αποτέλεσμα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη της Ορεστιάδας και την προκαταρκτική πρόταση-σενάριο. Στόχος της διαβούλευσης ήταν η γνωστοποίηση της πρότασης, η υποβολή παρατηρήσεων, εναλλακτικών/επιπλέον προτάσεων από τους φορείς και η παροχή διευκρινήσεων και απαντήσεων σε ερωτήσεις από την ομάδα των μελετητών. Το παρόν στην διαβούλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 18 Οκτωβρίου στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, δώσανε εκπρόσωποι από 15 φορείς, το σύνολο των οποίων πήρε τον λόγο θέτοντας ερωτήσεις και σχολιάζοντας τα όσα ειπώθηκαν από την ομάδα μελέτης.



Παράλληλα διαμοιράστηκε εκτενές υλικό από τις παρουσιάσεις και δόθηκε περιθώριο 2 βδομάδων για υποβολή επιπρόσθετων σχολίων.

Ο Ανάδοχος, αφού κατέγραψε και σύλλεξε όλες τις απόψεις που κατατέθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης, προχώρησε σε επανεξέταση του σχεδιασμού, με σκοπό το τελικό προϊόν να αποτελέσει μια κοινώς αποδεκτή λύση. Στο τεύχος της Β φάσης γίνεται λεπτομερής περιγραφή και τεκμηρίωση των απόψεων που υιοθετήθηκαν. Στην συνέχεια το οριστικό σενάριο-πρόταση, εξειδικεύτηκε σε μεγαλύτερο βαθμό, με πλήρη τεκμηρίωση, ενώ συντάχθηκε ενδεικτικός προγραμματισμός παρεμβάσεων και πρωταρχική προσέγγιση του κόστους υλοποίησής τους.

Οι επιμέρους παρεμβάσεις της οριστικής πρότασης οργανώνονται στις εξής ομάδες που καλύπτουν όλους του τομείς κινητικότητας:

- Παρεμβάσεις οργάνωσης κυκλοφορία
- Οργάνωση στάθμευσης
- Παρεμβάσεις υποδομής ποδηλάτου
- Διαμορφώσεις και κατασκευές υποδομών βελτίωσης κίνησης πεζών και ΑΜΕΑ
- Παρεμβάσεις στα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς
- Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών

Η δεύτερη φάση του έργου ολοκληρώθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2022.

## Ανασκόπηση στοιχείων μελέτης

### Κύρια συμπεράσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης

#### ➤ Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

##### Θετικά

- Απουσία έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- Βέλτιστο σχέδιο πόλης: ικανοποιητική ρυμοτομική διάταξη, οργανωμένο οδικό δίκτυο με οδούς μεγάλου πλάτους και χωρίς έντονες ασυνέχειες
- Σεβασμός της προτεραιότητας των πεζών και των ποδηλάτων από τους οδηγούς
- Σταθερά μειωτική εξέλιξη τροχαίων ατυχημάτων
- Μικρές καθυστερήσεις στους περισσότερους κόμβους της πόλης με μεμονωμένες εξαιρέσεις κατά τις ώρες αιχμής.

##### Αρνητικά

- Ζήτημα οργάνωσης της κυκλοφορίας (σήμανση και μονοδρομήσεις) σε οδούς εκτός κέντρου.
- Κόμβοι που χρήζουν διερεύνησης λειτουργικής και οδικής ασφάλειας
- Ύπαρξη καθυστερήσεων σε ώρες αιχμής στον κεντρικό κόμβος της πόλης (Κωνσταντινουπόλεως και Βασιλέως Κωνσταντίνου).
- Επικίνδυνη πρόσβαση στις εμπορικές χρήσεις γης στην νότια είσοδο της πόλης
- Επικίνδυνη διάσχιση της κεντρικής πλατείας μέσω της οδού Ευριπίδου λόγω αυξανόμενων ταχυτήτων από ΙΧ
- Παράπονα για αυξημένες ταχύτητες διερχόμενων ΙΧ κοντά στα σχολεία της πόλης
- Ακατάλληλες υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίου-ασφάλτου οι οποίες ελλοχεύουν κινδύνους οδικής ασφάλειας.



### ➤ Στάθμευση

#### Θετικά

- Σε ώρες εκτός αιχμής η προσφορά θέσεων για κατοίκους είναι ικανοποιητική

#### Αρνητικά

- Στάθμευση σε διπλή σειρά στις οδούς του κέντρου
- Υψηλό ποσοστό παράνομης στάθμευσης, κατά τις ώρες λειτουργίας της αγοράς, στους εμπορικούς δρόμους, σε αντίθεση με όμορες οδούς όπου υφίστανται κενές θέσεις.
- Ο χώρος στάθμευσης στον σταθμό του ΟΣΕ δεν αξιοποιείται πλήρως
- Δέσμευση θέσεων από καταστηματαρχές
- Κυκλοφορία βαρέων οχημάτων τροφοδοσίας και πούλμαν σε κεντρικές οδούς σε ώρες αιχμής

### ➤ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

#### Πλεονεκτήματα

- Επαρκή σύνδεση με γειτονικούς οικισμούς όπως και με την Αλεξανδρούπολη

#### Μειονεκτήματα

- Μη λειτουργική αστική συγκοινωνία με μειωμένη ζήτηση

### ➤ Ήπιες μορφές μετακίνησης

#### Πλεονεκτήματα

- Μικρή πόλη, με ήπιο ανάγλυφο που προσφέρεται για πεζή μετακίνηση και ποδήλατο
- Βάσει της έρευνας οι πολίτες ότι έχουν τάση να περπατούν και να χρησιμοποιούν ποδήλατο
- Ύπαρξη δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης
- Οι οδηγοί σέβονται πλήρως του πεζούς και τα ποδήλατα (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω)
- Φαρδιά πεζοδρόμια σε μεγάλο τμήμα της πόλης

#### Μειονεκτήματα

- Απουσία δικτύου ποδηλατοδρόμου
- Απουσία διαδρομών περιπάτου
- Δυσκολίες στην κυκλοφορία ΑΜΕΑ λόγω έλλειψης κατάλληλων υποδομών
- Επικίνδυνη μετακίνηση μαθητών προς τα σχολικά ιδρύματα της περιοχής

## Συμμετοχή πολιτών και φορέων στον σχεδιασμό

Όπως οφείλει να συμβαίνει σε κάθε γενική κυκλοφοριακή μελέτη μιας πόλης, έτσι και στην περίπτωση της Ορεστιάδας, ο σχεδιασμός βασίστηκε στην συμμετοχή των κατοίκων αλλά και φορέων σε διαφορετικά στάδια.

Ήδη από την πρώτη φάση του έργου, δηλαδή της συγκέντρωσης δεδομένων για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της πόλης συμμετείχαν ενεργά στις 3 έρευνες που πραγματοποιήθηκαν για της ανάγκες του σχεδιασμού. Σημειώνεται ότι το πλήθος του δείγματος για κάθε μια από τις έρευνες ελέγχθηκε και αξιολογήθηκε ως προς την εγκυρότητα και την επάρκειά του. Συγκεκριμένα:

- ❖ Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού σε κατοίκους → 208 έγκυρες συνεντεύξεις
- ❖ Συνεντεύξεις προέλευσης-προορισμού σε διερχόμενους οδηγούς → 1102 συνεντεύξεις
- ❖ Έρευνα Δηλωμένης προτίμησης σε κατοίκους → 60 έγκυρες συνεντεύξεις

Παράλληλα στο ίδιο στάδιο, ο Ανάδοχος ήρθε σε επικοινωνία με συγκεκριμένους φορείς όπως:



- Τμήμα Τροχαίας Ορεστιάδας: παροχή υλικού για τροχαία ατυχήματα και υποβολή απόψεων σχετικά με επικίνδυνα σημεία στο οδικό δίκτυο της πόλης και ζητήματα οδικής ασφάλειας
- ΚΤΕΛ Έβρου: παροχή δεδομένων επιβατικής κίνησης υπεραστικών γραμμών ανά έτος
- ΕΛΣΤΑΤ: παροχή πληθυσμιακών, χαρτογραφικών και κοινωνικο-οικονομικών δεδομένων

Εξέχουσας σημασίας κρίνεται η συμμετοχή αρκετών φορέων στην διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε. Συγκεκριμένα το παρόν έδωσαν εκπρόσωποι των ακόλουθων φορέων:

- Τμήμα Τροχαίας Ορεστιάδας
- Δ/νση Τεχνικών έργων Π.Ε. Έβρου
- Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών Ορεστιάδας
- Επιμελητήριο Έβρου
- Εμπορικός Σύλλογος Ορεστιάδας
- Σύλλογος ΑΜΕΑ Έβρου
- Πυροσβεστική Υπηρεσία Ορεστιάδας
- ΤΕΕ Θράκης
- ΕΑΣ Ορεστιάδας
- Ένωση Επαγγελματιών και Βιοτεχνών Ορεστιάδας και Περιφέρειας
- ΔΠΘ Τμήμα Αγροτικής Ανάπτυξης
- ΔΠΘ Τμήμα Δασολογίας
- Σύνδεσμος εκπαιδευτών οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Σωματείο Ορεστιάδας
- Σχολική Επιτροπή Β' βάρθμιας εκπαίδευσης
- Σύλλογος Δρομέων Ορεστιάδας

Όλοι οι παραπάνω φορείς έλαβαν τον λόγο και κατέθεσαν τις απόψεις τους, ενώ ορισμένοι από αυτούς απέστειλαν και εγγράφως τις απόψεις τους μετά την διαβούλευση. Αρκετές από τις απόψεις αυτές αφορούσαν επιπλέον προτάσεις παρεμβάσεων οι οποίες αξιολογήθηκαν θετικά και υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του σχεδιασμού, όπως οι κάτωθι:

- Ένταξη στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό μιας μελέτης σκοπιμότητας για την δημιουργία ενός διαμετακομιστικού κέντρου συλλογής και διανομής εμπορευμάτων.  
(Τροχαία Ορεστιάδας)
- Συμπερίληψη ηχητικής σήμανσης προς εξυπηρέτηση της κίνησης των ΑΜΕΑ στον προτεινόμενο σηματοδοτούμενο κόμβο  
(Σύλλογος ΑΜΕΑ Ορεστιάδας)
- Μονοδρόμηση παράδρομων Εθνικής οδού προς διευκόλυνση διέλευσης ΙΧ και οχημάτων άμεσης επέμβασης  
(Πυροσβεστική υπηρεσία)
- Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και μονοδρομήσεων στα τμήματα των οδών Ευρυπίδου, Πανταζίδου που περικλείουν τις εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου  
(Εκπρόσωποι ΔΠΘ)
- Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στην περιοχή του παλιού αμαξοστάσιου προς κάλυψη των αναγκών για στάθμευση του Πανεπιστημίου και απαγόρευση στάθμευσης επί των οδικών τμημάτων περιμετρικά του.  
(Εκπρόσωποι ΔΠΘ)



### Συν οπτική αναφορά στο περιεχόμενο της οριστικής πρότασης\*

\*Σημειώνεται πως η περιγραφή που ακολουθεί δεν αποτελεί ολοκληρωμένη ανάλυση της οριστικής πρότασης παρά μόνο μια περιορισμένη παράθεση των όσων θα παρουσιαστούν εκτενώς στην παρουσίαση της Τετάρτης 5 Οκτωβρίου 2022.

Όπως τονίστηκε και παραπάνω, η οριστική πρόταση αποτελείται από παρεμβάσεις ομαδοποιημένες σε 6 βασικούς τομείς κινητικότητας. Ορισμένες εξ' αυτών εμφανίζουν συνέργειες μεταξύ τους, οι οποίες θα αποσαφηνιστούν στην προσεχή παρουσίαση τους από τον Ανάδοχο της μελέτης όπου θα γίνει και αναλυτική περιγραφή κάθε επιμέρους παρέμβασης με εμφάνιση σε χάρτες και σκαριφήματα.

#### ➤ Παρεμβάσεις οργάνωσης κυκλοφορίας

Σε αυτή την κατηγορία παρεμβάσεων περιλαμβάνονται μέτρα που αφορούν την διαμόρφωση των οδών από πλευράς εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και συγκεκριμένα:

##### • Εφαρμογή ρυμοτομίας & διάνοιξη οδικών τμημάτων

Αποτελεί απαιτούμενο μέτρο για την εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και την συνολική οργάνωση της κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου της Ορεστιάδας.

##### • Γεωμετρικές διαμορφώσεις κόμβων (κυκλικών ή ισόπεδων) και σήμανση

Περιλαμβάνει επεμβάσεις γεωμετρικών ή/και λειτουργικών διαμορφώσεων σε κόμβους του δικτύου της Ορεστιάδας. Οι εν λόγω παρεμβάσεις, κατά περίπτωση, στοχεύουν στην βελτίωση της κυκλοφορίας των οχημάτων με μείωση των καθυστερήσεων σε σημεία που κατά την υφιστάμενη κατάσταση παρατηρήθηκε μειωμένο επίπεδο εξυπηρέτησης, στην βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία και διευκόλυνση της πρόσβασης σε περιοχές όπου δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως το σχέδιο πόλης.

#### ➤ Διαμόρφωση οδών για αστικές αναπλάσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Περιλαμβάνει αλλαγές στην διατομή της οδού, αλλά και αναπλάσεις οι οποίες σκοπό έχουν την ανακατανομή του χώρου, την διασφάλιση της προσβασιμότητας όλων των χρηστών της οδού, και την βελτίωση της υποδομής. Σε αρκετές περιπτώσεις οι διαμορφώσεις αυτές είτε πρόκειται για παρεμβάσεις αναπλάσεων, διαπλάτυση πεζοδρομίων και κατασκευή ποδηλατικής υποδομής, απαιτούν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όπως μείωση πλάτους λωρίδων ή μονοδρομήσεις.

#### ➤ Διαδρομές υγείας

Θα παρουσιαστούν δύο διαδρομές περιπάτου στις οποίες προτεραιότητα θα έχει η κίνηση του πεζού και του ποδηλάτη έναντι της κίνησης των οχημάτων.

#### ➤ Οργάνωση στάθμευσης

##### • Λειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε οδικά τμήματα του κέντρου της πόλης

Θα παρουσιαστούν τα χαρακτηριστικά ενός συστήματος που θα στοχεύει στην καταπολέμηση της παράνομης στάθμευσης σε διπλή σειρά και την αύξηση της εναλλαγής της στάθμευσης επί των οδών επί οδών του κέντρου, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζει την ύπαρξη θέσεων στάθμευσης προς εξυπηρέτηση των κατοίκων.

##### • Κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού

Στοχεύοντας την εξυπηρέτηση αφενός των εργαζόμενων αλλά και των επισκεπτών της πόλης, η λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης θα πλαισιωθεί από την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

#### ➤ Παρεμβάσεις υποδομής ποδηλάτου

##### • Ποδηλατοδρόμοι

Θα παρουσιαστεί ένα εκτενές δίκτυο ποδηλατοδρόμων οι οποίοι διέρχονται από σημαντικές χρήσεις γης με στόχο την αύξηση της ασφαλούς προσβασιμότητας και του ποσοστού



μετακινήσεων με ποδήλατο εντός της Ορεστιάδας. Οι προτεινόμενες υποδομές είναι δύο ειδών ανάλογα με τον τρόπο που αναμειγνύονται με την υπόλοιπη κυκλοφορία. Έτσι θα παρουσιαστούν σε χάρτη διαδρομές ποδηλάτου σε αποκλειστική υποδομή αλλά και σε μεικτές υποδομές με συνύπαρξη πεζού και ΙΧ.

- **Σταθμοί ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων**

Προτείνεται η λειτουργία συστήματος ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων κατά τα πρότυπα άλλων Ελληνικών πόλεων, προσαρμοσμένο στις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά της Ορεστιάδας.

- Διαμορφώσεις και κατασκευές υποδομών βελτίωσης κίνησης πεζών και ΑΜΕΑ

- **Εγκατάσταση κατάλληλης σήμανσης κάθετης και οριζόντιας, υποδομών εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ και διατάξεις περιορισμού ταχύτητας διέλευσης (υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, ράμπες και οδεύσεις τυφλών, μείωση ορίου ταχύτητας στα 20-30km/h)**

Προτείνεται σε περιπτώσεις όπου η υφιστάμενη υποδομή διαθέτει καλή ποιότητα πεζοδρομίου με επαρκές πλάτος αλλά απουσιάζουν διαβάσεις ή/και υποδομές ΑΜΕΑ ή υφίσταται αυξημένη ταχύτητα διέλευσης οχημάτων.

- **Διαπλάτυνση ή επανακατασκευή πεζοδρομίων με κατάλληλη σήμανση κάθετη και οριζόντια και εξοπλισμό ΑΜΕΑ**

Αφορά περιπτώσεις όπου η υποδομή, δηλαδή το πεζοδρόμιο, είναι αδιαμόρφωτο ή περιορισμένου πλάτους και παράλληλα το πλάτος της οδού επαρκεί για ορθή διαμόρφωσή του.

- **Διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας**

Όπου το πλάτος οδού δεν επαρκεί για πεζοδρόμια μεγαλύτερα του 1,5 μέτρου, ή υφίστανται πολύ μεγάλες ταχύτητες διέλευσης καθιστώντας ιδιαίτερα επικίνδυνη την κίνηση των πεζών.

- Παρεμβάσεις στα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς

- **Μετεγκατάσταση του σταθμού υπεραστικού ΚΤΕΛ**

Μεταφορά της θέσης του σταθμού των ΚΤΕΛ σε κατάλληλο χώρο, με πρόβλεψη για σύνδεση με αστική συγκοινωνία, ώστε να μην επιβαρύνεται η κυκλοφορία του κέντρου από την διέλευση βαρέων οχημάτων, και παράλληλα να διασφαλιστεί επαρκής χώρος για στάθμευση πούλμαν, ΙΧ, και χώρος αναμονής επιβατών.

- **Ανασχεδιασμός αστικής συγκοινωνίας**

Προτείνεται επανασχεδιασμός με 3 νέες διαδρομές μικρού μήκους και διάρκειας οι οποίες θα διεξάγονται με ευέλικτα και φιλικά προς το περιβάλλον οχήματα τύπου mini-bus. Οι διαδρομές διατρέχουν σημαντικές χρήσεις γης-πόλους έλξης, και σκοπός είναι η δημιουργία ενός εξυπηρετικού και ανταγωνιστικού μέσου με αυξημένη ζήτηση. Παράλληλα προτείνονται και βελτιωμένες στάσεις επιβίβασης/αποβίβασης.

- Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών

- **Καθορισμός ωραρίου διεξαγωγής εμπορευματικών μεταφορών.**

Συγκεκριμένα προτείνεται η διεξαγωγή τους να γίνεται ελεύθερα σε ώρες μη λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

- **Ορισμός θέσεων Φ/Ε εντός του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ)**

Η πρόταση αφορά την δυνατότητα στάθμευσης φορτηγών ακόμα και τις ώρες λειτουργίας του ΣΕΣ σε συγκεκριμένες θέσεις βάσει προγράμματος

- **Ένταξη στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό μιας μελέτης σκοπιμότητας για την δημιουργία ενός διαμετακομιστικού κέντρου συλλογής και διανομής εμπορευμάτων**