



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ 1: «Ανάπλαση οδών Υψηλάντου
και Τσαλδάρη του Δήμου
Κομοτηνής»

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1. ΟΔΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ

ΓΕΝΙΚΑ

Η οδός Υψηλάντου αποτελεί την κύρια είσοδο/έξοδο της πόλης της Κομοτηνής προς Δυσμάς. Κατασκευασμένη επάνω στην παλαιά κοίτη του Χιονορρέματος (Μπουκλουτζάς), που διέσχισε την πόλη και εκτράπηκε τη δεκαετία του 1970, η οδός Υψηλάντου είναι μια από τις ελάχιστες οδούς της Κομοτηνής με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων και οδοστρώματος. Χαρακτηριστικό της είναι η ιδιαιτέρως φαρδιά διαχωριστική νησίδα των ανεξάρτητων, ανά κατεύθυνση, οδοστρωμάτων και η ύπαρξη επιπλέον χώρου πρασίνου στο πεζοδρόμιο κάθε πλευράς. Οι παρόδιες οικοδομικές γραμμές βρίσκονται σε μεγάλη μεταξύ τους απόσταση, δίνοντας αίσθηση ευρυχωρίας. Τέσσερις σειρές δέντρων, κατά μήκος των κρασπέδων, καθώς και επιπρόσθετες συστάδες δέντρων και φυτεύσεις θάμνων και χλοοτάπητα, διαμορφώνουν τη χαρακτηριστική αισθητική της οδού.

Το συνολικό της μήκος, ως άθροισμα των δύο κατευθύνσεων, είναι 1.232 μέτρα.

Με βάση την «Οριστική Έκδοση» του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κομοτηνής, η οδός Υψηλάντου αποτελεί κεντρικό άξονα παρέμβασης στο πλαίσιο της αστικής αναγέννησης της Κομοτηνής.

Η οδός Υψηλάντου αναγνωρίζεται από το ΣΒΑΚ Κομοτηνής ως «Κύρια Αρτηρία» του οδικού δικτύου της πόλης. Η τρέχουσα λειτουργία της χαρακτηρίζεται από σημαντική κυκλοφοριακή επιβάρυνση και καταγράφεται ως μία από τις κύριες αρτηρίες με προβλήματα οδικής ασφάλειας (ατυχήματα με τραυματισμό).

Στο πλαίσιο των προτεινόμενων παρεμβάσεων, οι βασικές πρόνοιες του ΣΒΑΚ για την οδό Υψηλάντου εντάσσονται στους Άξονες Προτεραιότητας 1 («Διαχείριση Κυκλοφορίας & Οδική ασφάλεια») και 6 («Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος») και συνοψίζονται ως εξής:

- **Αστική Ανάπλαση και Εξωραϊσμός** (Άξονας 6 - 5ετία 2027): Προτείνεται αναδιαμόρφωση του αστικού χώρου, περιλαμβάνοντας τόσο τους διαδρόμους κίνησης οχημάτων όσο και την κεντρική νησίδα/πάρκο, μείωση του πλάτους των λωρίδων κίνησης των οχημάτων (ελάχιστο συνιστώμενο 3,00m) και αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων ώστε να καταστούν πλήρως προσβάσιμα από όλους τους χρήστες (συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ).
- **Υποδομές Βιώσιμης Κινητικότητας** (Άξονες 5 & 6): Κατασκευή δύο (2) αποκλειστικών λωρίδων ποδηλάτου μονόδρομης κίνησης πάνω στα πεζοδρόμια, πλάτους 1,50m, κατά μήκος της οδού.
- **Διαχείριση Κυκλοφορίας και Ασφάλεια** (Άξονας 1): Γεωμετρικός Ανασχεδιασμός Κόμβων με την πρόταση δημιουργίας Κυκλικών Κόμβων στις κρίσιμες διασταυρώσεις: Δημοκρίτου – Υψηλάντου – Μακεδονίας (κόμβος ΙΚΑ, 5ετία) και Υψηλάντου – Μεραρχίας Σερρών (δυτική είσοδος, 10ετία).

Οι παραπάνω πρόνοιες στοχεύουν στη μετατροπή της Υψηλάντου από μία κυρίως οδική αρτηρία διέλευσης σε έναν αστικό άξονα βιώσιμης κινητικότητας, δίνοντας έμφαση στον πεζό και τον ποδηλάτη, όπως επιβάλλουν οι σύγχρονες κατευθύνσεις αστικής αναγέννησης.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

➤ Αστικοί Πόλοι, Χρήσεις & Κυκλοφοριακός Φόρτος

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η οδός Υψηλάντου παραλαμβάνει τον κυκλοφοριακό φόρτο από τη δυτική έξοδο της Εγνατίας οδού ως κύρια είσοδος στην πόλη και τον φόρτο εξόδου από την πόλη προς τα δυτικά. Ενώ ο κύριος άξονας κίνησης οχημάτων είναι Α-Δ, η Υψηλάντου παραλαμβάνει, επίσης σημαντικό φόρτο από τις κάθετες τοπικές οδούς. Σε

δύο σημεία μάλιστα (στις εγκάρσιες οδούς Κίου-Φαβείρου και Απόλλωνος-Φεραίου) τέμνεται και η κεντρική νησίδα, επιτρέποντας την κίνηση στον άξονα Β-Ν.

Κύριοι αστικοί πόλοι, στο ανατολικό άκρο της οδού είναι οι υπηρεσίες που στεγάζονται στο κτήριο του πρώην ΙΚΑ (Γενική διεύθυνση ΕΦΚΑ, ΕΟΠΥΥ κτλ) και στο κτήριο της Γενικής Διεύθυνσης Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας). Το δυτικό της άκρο ορίζεται από την υπερυψωμένη σιδηροδρομική γραμμή. Κατά μήκος της οδού υπάρχουν κυρίως κατοικίες αλλά και αρκετές οικονομικές δραστηριότητες (εμπορικά καταστήματα, καταστήματα εστίασης, γραφεία, υπηρεσίες, ιδιωτικά εκπαιδευτήρια).

- *Επικινδυνότητα λόγω ταχύτητας οχημάτων.* Λόγω της έλλειψης ορατότητας από την υπερυψωμένη σιδηροδρομική γραμμή, που αποτελεί το όριο της οδού, η οποία περνά από κάτω, τα, προερχόμενα από την περιφερειακή οδό και την Εγνατία, οχήματα καθυστερούν να επιβραδύνουν και εισέρχονται στην οδό Υψηλάντου με μεγάλη ταχύτητα. Αυτός είναι ο κύριος λόγος των ατυχημάτων επί της οδού. Μάλιστα, λίγο μετά τη σιδηροδρομική γέφυρα, υπάρχει η διασταύρωση με τις οδούς Κίου-Φαβείρου, με κακή ορατότητα για τους οδηγούς και μικρά περιθώρια αντίδρασης, λόγω της προαναφερμένης αυξημένης ταχύτητας των εισερχόμενων στην πόλη οχημάτων.

➤ **Παρόδια Δόμηση**

Η παρόδια δόμηση αποτελείται κυρίως από μονοκατοικίες, παλαιές και νεότερες, και λίγες πολυώροφες οικοδομές. Η πρόσβαση στις παρόδιες κατοικίες, που δεν έχουν πλευρική όψη σε κάθετη τοπική οδό, γίνεται από την οδό Υψηλάντου.

- *Αυθαίρετες κατασκευές.* Κατά μήκος της οδού, υπάρχουν διαφόρων τύπων αυθαίρετες κατασκευές επί των πλευρικών πεζοδρομίων και πρασιών (κλίμακες, περιφράξεις, ράμπες κτλ.)

➤ **Οδοστρώμα και Πεζοδρόμια**

Η οδός χαρακτηρίζεται από μεγάλα πλάτη οδοστρώματος και πεζοδρομίων, με το **εμβαδόν του οδοστρώματος** να ανέρχεται σε **12.145 m²** και το **εμβαδόν του πεζοδρομίου** σε **9.512 m²**. Το υλικό επίστρωσης του οδοστρώματος είναι η ασφαλτος ενώ τα πεζοδρόμια καλύπτονται από λευκή τσιμεντόπλακα 40X40 cm. Το **μήκος κρασπεδορείθρων** είναι **2.922 μέτρα**.

➤ **Θέσεις Στάθμευσης**

Επί της οδού δεν υφίστανται οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης, εκτός από το τμήμα έμπροσθεν του πρώην ΙΚΑ, όπου υπάρχουν θέσεις για ΑμΕΑ. Η στάθμευση είναι άναρχη και πραγματοποιείται κατά μήκος των πεζοδρομίων και, σε πολλές περιπτώσεις, εντός των πλευρικών χώρων πρασίνου.

- *Παράνομη στάθμευση.* Στην κατεύθυνση εξόδου και στο τμήμα μεταξύ των κάθετων οδών Τραπεζούντος και Βαμβακά, εξαιτίας της ύπαρξης καταστημάτων (καφέ, φούρνος, σουπερ μάρκετ), παρατηρείται άναρχη στάθμευση οχημάτων φορτοεκφόρτωσης και πελατών, ιδιαίτερα τις πρωινές ώρες, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συνθήκες μεγάλου κινδύνου.

➤ **Στύλοι, Οδοφωτισμού και Άλλων Δικτύων**

Στην οδό Υψηλάντου έχουν καταμετρηθεί **54** στύλοι οδοφωτισμού, **1** στύλος ΔΕΔΔΗΕ με φωτισμό και **55** στύλοι ΔΕΔΔΗΕ, καθώς και **58** στύλοι οδοσήμανσης. Οι στύλοι οδοφωτισμού είναι νέας τεχνολογίας και βρίσκονται επί της κεντρικής νησίδας.

➤ **Πράσινο**

Η οδός διαθέτει εκτεταμένο χώρο πρασίνου. Το συνολικό **εμβαδόν πρασιών** είναι **14.756 m²**. Στην οδό υπάρχουν **346** υφιστάμενα δέντρα, τα οποία, μαζί με τις λοιπές φυτεύσεις θάμνων και χλοοτάπητα, διαμορφώνουν τη χαρακτηριστική αισθητική της.

- *Τροποποίηση πρασιών.* Λόγω της ύπαρξης μεγάλων πρασιών κατά μήκος των πλευρικών πεζοδρομίων, παρατηρείται το φαινόμενο της αυθαίρετης τροποποίησής τους (π.χ. πλακόστρωση) προκειμένου να εισέρχονται οχήματα σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης στις παρόδιες ιδιοκτησίες. Είναι επίσης συχνό το φαινόμενο της χρήσης των πρασιών ως χώρου στάθμευσης οχημάτων.
- *Αυθαίρετη κατάληψη δημοσίου χώρου.* Εμπορικά καταστήματα και καταστήματα εστίασης, κατά μήκος της οδού, έχουν καταλάβει τις πρασιές με διαφόρων ειδών μόνιμες και ημι-μόνιμες κατασκευές, επέκτασης των καταστημάτων, τοποθέτησης τραπεζοκαθισμάτων και τοποθέτησης εμπορευμάτων.

➤ **Καθαριότητα**

Για την αποκομιδή απορριμάτων, υφίστανται **19** τροχήλατοι κάδοι απορριμάτων, **14** τροχήλατοι κάδοι ανακύκλωσης και **8** μικροί κάδοι απορριμάτων σε στύλο. Μέρος των υφιστάμενων τροχήλατων κάδων τοποθετείται σε εσοχή στο πεζοδρόμιο.

➤ **Άλλος Αστικός Εξοπλισμός**

Ο λοιπός αστικός εξοπλισμός περιλαμβάνει: **9** παγκάκια, **2** δημόσια τηλέφωνα, **3** ταχυδρομικά κουτιά, **6** πυροσβεστικούς κρουνοί και **15** υπαίθριους κατανεμητές (**ΚΑΦΑΟ**). Επιπλέον, έχουν καταμετρηθεί **100** σχάρες ομβρίων και **155** καλύμματα αγωγών διαφόρων διαστάσεων.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

➤ **Οδική Χάραξη**

Η ανάπλαση περιλαμβάνει **μείωση του πλάτους των λωρίδων κίνησης** των οχημάτων με τη δημιουργία προστατευμένης λωρίδας παράλληλης στάθμευσης, κατά μήκος του κρασπέδου και διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων στις διαβάσεις πεζών. Το **εμβαδόν του οδοστρώματος** μειώνεται σε **11.265 m²** (από 12.145 m²).

Παρότι, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΣΒΑΚ, θα μπορούσε το οδόστρωμα να μειωθεί περαιτέρω (ως το ελάχιστο πλάτος των 3,50 m), προς όφελος των πεζοδρομίων, επιλέχθηκε να μην αλλάξει η χάραξη του οδοστρώματος, πέραν της κατασκευής της λωρίδας στάθμευσης. Ως εκ τούτου, το πλάτος του οδοστρώματος στη μελέτη ανάπλασης, μετά την αφαίρεση της λωρίδας στάθμευσης, κυμαίνεται μεταξύ 5,13-5,85 m.

Όπως γίνεται αμέσως αντιληπτό, το τελικό πλάτος οδοστρώματος δεν παρεμποδίζει το παράνομο διπλοπαρκάρισμα, που εκ των πραγμάτων, θα εμποδίζεται μόνον με αστυνόμευση. Ταυτόχρονα όμως, παρέχει πλεονεκτήματα γενικότερης ασφάλειας πρόσβασης, σε μια κύρια αρτηρία που λόγω της μονής κατεύθυνσης σε δύο ανεξάρτητα οδοστρώματα, δεν παρέχει το συνολικό πλάτος του μονού οδοστρώματος με δύο λωρίδες αντίθετης κατεύθυνσης.

➤ **Λωρίδα Στάθμευσης**

Προβλέπεται η οριοθέτηση **91 θέσεων στάθμευσης** οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων **2 θέσεων στάθμευσης ΑμΕΑ**. Η δημιουργία αυτών των οργανωμένων χώρων στοχεύει στην αποφυγή της άναρχης στάθμευσης και στη βελτίωση της κυκλοφορίας.

➤ **Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων και Προσβασιμότητα**

Δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα για όλους τους πολίτες, με τα εξής μέτρα:

- **Διαπλάτυνση των πλευρικών πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις** (συνολικό εμβαδόν **10.027 m²**, από 9.512 m²), ώστε αυτά να καταστούν πλήρως προσβάσιμα και οι διαβάσεις ασφαλείς.

- **Οδεύσεις Τυφλών:** Το συνολικό μήκος οδεύσεων τυφλών είναι **1.125 m**, περιλαμβάνοντας **64 σημασμένες ράμπες**.
- **Άρση Εμποδίων:** Προβλέπεται η αφαίρεση **50** στύλων ΔΕΔΔΗΕ και **1** στύλου ΔΕΔΔΗΕ + Φωτισμού.
- **Στυλίσκοι:** Για την παρεμπόδιση της παράνομης στάθμευσης, προβλέπεται η τοποθέτηση **100** στυλίσκων (κολωνάκια) στις διαπλατύνσεις των διασταυρώσεων.
- **Οδοσήμανση:** Προβλέπονται **58** νέες πινακίδες οδοσήμανσης επί στύλων προς αντικατάσταση των υφισταμένων και **85** νέες για τον ποδηλατόδρομο.
- **«Έξυπνες» Διαβάσεις:** η πρώτη διάβαση της οδού από τα δυτικά, και στις δύο κατευθύνσεις (στις περιοχές που τα οχήματα είτε εισέρχονται με ταχύτητα είτε επιταχύνουν βγαίνοντας από την πόλη) θα είναι τύπου «Smart» με ειδικά φωτιστικά σώματα LED στο οδόστρωμα και σε στύλους. Το μέτρο αυτό κρίνεται απαραίτητο για την αποφυγή ατυχημάτων, και είναι συμπληρωματικό των πινακίδων κινδύνου και ορίου ταχύτητας, που πρέπει απαραίτητως να τοποθετηθούν και πριν την αερογέφυρα της σιδηροδρομικής γραμμής, ώστε οι οδηγοί να επιβραδύνουν πριν εισέλθουν στην οδό Υψηλάντου.
Επιπλέον, σε συνεργασία με την Περιφέρεια ΑΜΘ και την Αστυνομική Διεύθυνση Ροδόπης, προτείνεται η τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας αναγραφής της ταχύτητας του οχήματος, πριν το ξενοδοχείο «Ροδόπη».

➤ Ποδηλατόδρομος

Η μελέτη προβλέπει την κατασκευή **δύο (2) αποκλειστικών λωρίδων ποδηλάτου μονόδρομης κίνησης** πάνω στα πεζοδρόμια, πλάτους 1,20m. Το **συνολικό εμβαδόν ποδηλατοδρόμου** είναι **1.323 m²**, με **μήκος 1.072 m**. Η κατασκευή του ποδηλατοδρόμου, ενταγμένη στις υποδομές Βιώσιμης Κινητικότητας του ΣΒΑΚ, αποσκοπεί στη μετατροπή της οδού σε άξονα φιλικό προς τον ποδηλάτη.

Λόγω του μικρού διαθέσιμου πλάτους του πλευρικού πεζοδρομίου στο τμήμα μεταξύ των κάθετων οδών Τραπεζούντος και Σηλυβρίας, προτάθηκε η μετατόπιση τμήματος του ποδηλατοδρόμου επί της κεντρικής νησίδας. Έτσι, η βόρεια διαδρομή του ποδηλατοδρόμου, ξεκινά στο ανατολικό άκρο της οδού επάνω στο πλευρικό πεζοδρόμιο, διασχίζει κάθετα το οδόστρωμα από κατάλληλα σημασμένη διάβαση στο ύψος της οδού Τραπεζούντος, συνεχίζει προς Δυσμάς, παραπλεύρως του νέου διαδρόμου για πεζούς στο μέσον της κεντρικής νησίδας, και επανέρχεται στο πλευρικό πεζοδρόμιο, από κατάλληλα σημασμένη διάβαση, στο ύψος της οδού Απόλλωνος. Η σύνδεση του βόρειου ποδηλατοδρόμου με κατεύθυνση Α-Δ, με τον νότιο με κατεύθυνση Δ-Α επιτυγχάνεται μέσω των ανωτέρω διαβάσεων και, επιπλέον, μέσω της «smart» διάβασης στο ύψος της οδού Κίου/Φαβιέρου.

Στα τμήματα των πλευρικών πεζοδρομίων όπου υπάρχει πρασιά, ο ποδηλατόδρομος κατασκευάζεται εντός της υφιστάμενης πρασιάς, στο εσωτερικό όριο της προς το οδόστρωμα. Με τον τρόπο αυτό, διατηρείται ικανό πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών. Η λωρίδα πεζών ξεκινά από το κράσπεδο.

Στον νότιο ποδηλατόδρομο, και στο τμήμα μεταξύ των κάθετων οδών Πατριάρχου Άνθιμου και Κακουλίδου, ο ποδηλατόδρομος μετατοπίζεται προς το οδόστρωμα και η λωρίδα πεζών προς τα παρόδια κτήρια, γιατί το μικρό πλάτος πεζοδρομίου καθιστά την τοποθέτηση του ποδηλατοδρόμου σε μικρή απόσταση από τις εισόδους των κτηρίων επικίνδυνη.

➤ Πράσινο

Συνολικά, διαμορφώνονται **10.856 m²** χώρων πρασίνου. Προβλέπεται η **αφαίρεση 17 δέντρων που συμπίπτουν με τη χάραξη του ποδηλατοδρόμου** και η **διατήρηση 329 υφιστάμενων δέντρων**, των οποίων διαμορφώνεται η κόμη. Επιπλέον, προβλέπεται η φύτευση **30 νέων δέντρων** προς συμπλήρωση των υφιστάμενων σειρών. Τα είδη των δέντρων θα είναι ίδια με τα υφιστάμενα.

Προτείνεται η εκπόνηση Φυτοτεχνικής μελέτης για την καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πρασιών με φυτεύσεις θάμνων και πόων.

Στον χώρο του νέου Πάρκου Σκύλων (δυτική απόληξη της οδού Υψηλάντου), δεν απαιτούνται νέες φυτεύσεις δέντρων, καθώς υφίστανται πολλά μεγάλα, υγιή δέντρα με υψηλή αισθητική αξία.

➤ Χώροι Άθλησης

Η κεντρική νησίδα/πάρκο της οδού Υψηλάντου χρησιμοποιείται ήδη από του πολίτες για περίπατο και άθληση (τζοκινγκ). Για τη βελτίωση της χρήσης αυτής του χώρου πρασίνου, η μελέτη προβλέπει την τοποθέτηση **ελαστικού διαδρόμου τρεξίματος** στο κέντρο της νησίδας, ανάμεσα στα δέντρα. Ο διάδρομος σε κάτοψη θα είναι μαιανδρικός, με ομαλές καμπύλες. Θα είναι πλάτους 1,60 m ώστε να επιτρέπει την αντίθετη κίνηση ή την προσπέραση.

Η μελέτη περιλαμβάνει την τοποθέτηση **12** υπαίθριων οργάνων άθλησης σε τμήμα της κεντρικής νησίδας/παρκου και **3** οργάνων στη συστάδα δέντρων μεταξύ των καθέτων οδών Δομεστίχου και Πατριάρχου Ανθίμου. Τα όργανα θα απευθύνονται σε ενηλίκους/εφήβους και θα είναι μηχανές εκγύμνασης διαφορετικών μυικών ομάδων και εξειδικευμένα πολυόργανα Καλλισθενικής γυμναστικής. Γύρω από όλα τα όργανα άθλησης, θα τοποθετηθεί δάπεδο ασφαλείας από πτώση, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κάθε οργάνου. Συνολικά θα τοποθετηθούν **645 m²** ελαστικού δαπέδου ασφαλείας. Θα τοποθετηθεί ενημερωτική πινακίδα με τον κανονισμό χρήσης των οργάνων.

➤ Πάρκο Σκύλων

Στη δυτική απόληξη της οδού Υψηλάντου, στη διασταύρωση με τη σιδηροδρομική γραμμή, προβλέπεται η δημιουργία σύγχρονου και ασφαλούς **Πάρκου Σκύλων**. Η περιοχή χρησιμοποιείται ήδη ανεπίσημα από ιδιοκτήτες σκύλων, είναι απομονωμένη και διαθέτει ψηλά δέντρα που προσφέρουν σκιά, εξυπηρετώντας τους κατοίκους της δυτικής πλευράς της πόλης.

Το πάρκο θα είναι **πλήρως περιφραγμένο** σε κατάλληλο ύψος για να αποτρέπει η υπερπήδηση (1,80 m), με **ξεχωριστή, περιφραγμένη είσοδο ασφαλείας**. Η εσωτερική διαρρύθμιση θα επιτρέπει την ταυτόχρονη χρήση από μεγάλους και μικρόσωμους/νεαρούς σκύλους, υπό την επίβλεψη των ιδιοκτητών.

- **Εξοπλισμός:** Εγκαθίστανται ειδικά όργανα για το παιχνίδι, την εκγύμναση και την εκπαίδευση των σκύλων, όπως **Αλτικά Στεφάνια, Κεκλιμένο Επίπεδο, Γέφυρα, Τραμπάλα, Σκαλοπάτια με Πλατφόρμα, Στεφάνι, Σύνθετη Διαδρομή, Σήραγγα Παιχνιδιού, Σπιτάκι με Σήραγγα και Κολώνες Ελιγμών**. Προβλέπονται επίσης σημεία στάσης με **παγκάκια** και ειδικές **βρύσες σκύλων**.
- **Επιστρώσεις:** Στους χώρους εξυπηρέτησης και τοποθέτησης οργάνων (πεντάγωνα), προτείνεται η κατασκευή **υδατοπερατών δαπέδων** από υβριδική σύνθεση υδατοπερατού σκυροδέματος, χρωματισμένο σε απόχρωση RAL 7032 (Γκρι βότσαλο). Στην υπόλοιπη επιφάνεια, προτείνεται η τοποθέτηση **χλοοτάπητα**.
- **Διαχείριση Αποβλήτων:** Θα εγκατασταθούν ειδικοί **σταθμοί διαχείρισης αποβλήτων** σκύλων, αποτελούμενοι από **διανομέα με βιοδιασπώμενα σακουλάκια** και **κλειστό κάδο**, για τη διασφάλιση της υγιεινής και της καθαριότητας.
- **Κανόνες Χρήσης:** Στην είσοδο του παρκου θα τοποθετηθεί ενημερωτική πινακίδα με τον κανονισμό χρήσης του παρκου.

2. ΟΔΟΣ ΤΣΑΛΔΑΡΗ

ΓΕΝΙΚΑ

Η οδός Παναγή Τσαλδάρη βρίσκεται στο ΝΑ τμήμα της Κομοτηνής και ενώνει το κέντρο της πόλης με το Σιδηροδρομικό Σταθμό και το Δημοτικό Κοιμητήριο. Προς Βορρά καταλήγει στις οδούς Κακουλίδου και Ν. Ζωίδη, ενώ προς Νότο στις οδούς Σιδηροχωρίου/Αναπαύσεως. Έχει **μήκος 611 m**.

Αποτελεί μία από τις πιο χαρακτηριστικές οδούς της Κομοτηνής, λόγω αρκετών κατοικιών των αρχών του 20ου αι και των υψηλών φυλλοβόλων δέντρων, κατά μήκος της.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

➤ Αστικοί Πόλοι, Χρήσεις & Κυκλοφοριακός Φόρτος

Στο βόρειο άκρο της οδού βρίσκονται σημαντικότεροι πόλοι: η έδρα της **Περιφέρειας ΑΜΘ**, το **Δημοτικό γήπεδο**, ο **Ι.Ν. Αγίας Σοφίας** και το συγκρότημα της **Παλαιάς Νομικής Σχολής**. Στο νότιο άκρο βρίσκεται ο **Σιδηροδρομικός Σταθμός**. Εξυπηρετεί, επίσης, την πρόσβαση προς το **Δημοτικό Κοιμητήριο** της πόλης. Το κεντρικό τμήμα της οδού αποτελεί περιοχή κατοικιών, με περιορισμένες άλλες δραστηριότητες, όπως μικρά εμπορικά καταστήματα, ιδιωτικά εκπαιδευτήρια και συνεργεία οχημάτων.

Επειδή εξυπηρετεί την πρόσβαση στον Σιδηροδρομικό Σταθμό και το Κοιμητήριο αλλά και πλήθος κατοικιών, η οδός Τσαλδάρη παρουσιάζει ικανό κυκλοφοριακό φόρτο, όχι όμως ιδιαιτέρως υψηλό.

➤ Παρόδια Δόμηση

Η παρόδια δόμηση αποτελείται κυρίως από **μονοκατοικίες** στην ανατολική πλευρά και κυρίως από **πολυκατοικίες** στη δυτική. Κάποιες από τις πολυκατοικίες έχουν ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης σε πιλοτή.

➤ Οδοστρώμα και Πεζοδρόμια

Η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης, με μία λωρίδα κίνησης οχημάτων ανά κατεύθυνση. Το **πλάτος του οδοστρώματος** κυμαίνεται μεταξύ 9,65-9,90 μέτρων. Το **εμβαδόν του οδοστρώματος** είναι **6.600 m²** και το **υλικό** του είναι **άσφαλτος**. Τα πεζοδρόμια είναι γενικώς άνετα και φιλοξενούν μεγάλο αριθμό ψηλών δέντρων, με συνολικό **εμβαδόν 4.387 m²** και **μήκος κρασπεδορείθρων 1.236 μέτρα**. Είναι καλυμμένα με λευκές τσιμεντόπλακες που ανά τμήματα διακόπτονται από απεριποίητες πρασιές.

- **Ακατάλληλες ζώνες όδευσης πεζών:** Ανά τμήματα, η ανάπτυξη των δέντρων και το ριζικό τους σύστημα έχουν ανασηκώσει τις τσιμεντόπλακες του πεζοδρομίου. Στο τμήμα πλησίον της οδού Πρωταγόρα, πλήθος αυτοφύων δέντρων φράζουν το πεζοδρόμιο.
- **Αυθαίρετες κατασκευές:** Στην ίδια περιοχή, από την οδό Πρωταγόρα ως την οδό Καλλιπόλεως, η περιφράξη των όμορων ιδιοκτησιών βρίσκεται εκτός ρυμοτομικής γραμμής, στενεύοντας το - ήδη στενό από τα δέντρα- πεζοδρόμιο. Αυθαίρετο κτίσμα, εκτός οικοδομικής και ρυμοτομικής γραμμής, μειώνει το πλάτος του πεζοδρομίου στα 67 cm.
- **Ακατάλληλες ράμπες:** Κάποιες από τις υφιστάμενες ράμπες ΑμΕΑ στις διασταυρώσεις των οδών, ξεπερνούν την προβλεπόμενη μέγιστη κλίση, με αποτέλεσμα να καθίστανται επικίνδυνες.

➤ Θέσεις Στάθμευσης

Δεν υπάρχουν καθορισμένες και προστατευμένες θέσεις παράλληλης στάθμευσης. Παρότι, κατά τμήματα απαγορευμένο, οχήματα σταθμεύουν και στις δύο πλευρές της οδού, σε όλο το μήκος της.

- **Παράνομη Στάθμευση Οχημάτων:** Η παράτυπη στάθμευση δημιουργεί συνθήκες κινδύνου σε πεζούς και διερχόμενα οχήματα.

➤ Στύλοι, Οδοφωτισμού και Άλλων Δικτύων

Υφίστανται **33** στύλοι φωτισμού, **21** στύλοι ΔΕΔΔΗΕ, καθώς και άλλοι **36** στύλοι οδοσήμανσης.

- *Εμπόδια:* Ορισμένοι εξ αυτών βρίσκονται στην ελεύθερη λωρίδα κίνησης πεζών, αποτελώντας εμπόδια.

➤ **Πράσινο**

Στην οδό Τσαλδάρη, το συνολικό **εμβαδόν πρασιών** είναι **884 m²**. Οι σειρές των δέντρων εκατέρωθεν του οδοστρώματος δίνουν ιδιαίτερο χρώμα και χαρακτήρα στην οδό. Το πράσινο συμπληρώνουν οι ιδιωτικοί κήποι, και μικρές πρασιές με αυτοφυή βλάστηση.

- *Απώλειες:* Υπάρχουν κενά στις σειρές των δέντρων από φυσικές απώλειες.

➤ **Άλλος Αστικός Εξοπλισμός**

Ο λοιπός αστικός εξοπλισμός περιλαμβάνει: **7** παγκάκια , **4** πυροσβεστικούς κρουνοούς και **5** υπαίθριους κατανεμητές (**ΚΑΦΑΟ**). Για την αποκομιδή απορριμάτων, υφίστανται **13** τροχήλατοι κάδοι απορριμάτων, **9** τροχήλατοι κάδοι ανακύκλωσης και **3** μικροί κάδοι απορριμάτων σε στύλο. Επιπλέον, καταμετρήθηκαν **37** σχάρες ομβρίων και **87** καλύμματα αγωγών διαφόρων διαστάσεων.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Στο **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** Δήμου Κομοτηνής, προτείνεται η κατάταξη της οδού Τσαλδάρη ως δευτερεύουσα αρτηρία, και ως προτεινόμενη παρέμβαση (Μέτρο 6.1.1) ο ανασχεδιασμός της με: α) μονοδρόμηση της οδού (Πακέτο Μέτρων 1.2), β) διατήρηση της στάθμευσης στη μία πλευρά και γ) κατασκευή επί του οδοστρώματος διαδρόμου ποδηλάτου αμφίδρομης κίνησης.

Υπό τις υφιστάμενες συνθήκες κυκλοφορίας, διατηρείται η αμφίδρομη κίνηση οχημάτων, με τοποθέτηση του νέου ποδηλατοδρόμου επί του πεζοδρομίου. Αυτή η επιλογή, αποτελεί τη βασική παράμετρο για την ανάπλαση της οδού. Μετά από επισταμένη αποτύπωση, όχι μόνο της γεωμετρίας της οδού αλλά και του υπέργειου ριζικού συστήματος των μεγάλων υφισταμένων δέντρων, τοποθετήθηκε ο διπλής κυκλοφορίας ποδηλατόδρομος στη δυτική πλευρά της οδού. Η λωρίδα παράλληλης στάθμευσης οχημάτων τοποθετείται στην ανατολική πλευρά κατά μήκος της οδού.

➤ **Ποδηλατόδρομος**

Η κατασκευή του, **αμφίδρομης κυκλοφορίας, ποδηλατοδρόμου** στην οδό Τσαλδάρη, είναι ιδιαίτερος σημαντική γιατί ενώνεται με το υφιστάμενο δίκτυο στην οδό Ν. Ζωΐδη και πλέον επιτρέπει τη μετάβαση με ποδήλατο από την περιοχή του Σταθμού προς το κέντρο της πόλης και αντίστροφα. Ο διπλός ποδηλατόδρομος είναι εξ ολοκλήρου επί του πεζοδρομίου, με κατάλληλη σήμανση, ράμπες και διαγραμμίσεις στις διαβάσεις. Το **εμβαδόν ποδηλατοδρόμου** είναι **1.230 m²** και το **μήκος διπλής λωρίδας** είναι **573 m**. Προσοχή δόθηκε στο να αποφευχθούν οι επιφανειακώς ορατές ρίζες των δέντρων στη χάραξή του. Είναι όμως αναμενόμενο πως για την κατασκευή του, θα απαιτηθεί η αφαίρεση τμημάτων ριζών, σε συνεργασία και υπό την επίβλεψη της Υπηρεσίας Πρασίνου του Δήμου.

➤ **Οδική Χάραξη**

Η ανάπλαση μετατοπίζει τη μέση γραμμή του οδοστρώματος, λόγω της κατασκευής της λωρίδας στάθμευσης. Μικρή επιπλέον προσαρμογή του κρασπέδου υπάρχει κοντά στην οδό Αναπαύσεως, όπου το πεζοδρόμιο επεκτείνεται ελάχιστα προς το οδόστρωμα, προκειμένου να εξασφαλιστεί το ελάχιστο πλάτος για τον διπλό ποδηλατόδρομο αλλά και για το **1,5 m** ελεύθερης όδευσης πεζών.

Το **πλάτος του οδοστρώματος** είναι 7,80-7,90 m, με 3,9-3,95 μέτρα ανά λωρίδα κατεύθυνσης. Το επιπλέον πλάτος από τα ελάχιστα απαιτούμενα 7 m οδοστρώματος, δεν αποδόθηκαν στις ελεύθερες οδεύσεις πεζών εξαιτίας της ύπαρξης των δέντρων πλησιέστερα στο κράσπεδο.

➤ **Λωρίδα Στάθμευσης**

Για την οργάνωση της στάθμευσης, προβλέπεται συνεχόμενη λωρίδα παράλληλης στάθμευσης στην ανατολική πλευρά, τοποθετημένη σε προστατευμένη εσοχή. Η δημιουργία αυτής της λωρίδας αξιοποιεί μέρος του πλάτους του οδοστρώματος και επιφέρει μείωση του πλάτους του πεζοδρομίου, όπου είναι απαραίτητο, για την εξασφάλιση της σταθερής οδικής διατομής. Σύμφωνα με την Προμέτρηση, προβλέπονται **54** θέσεις στάθμευσης των 5,5 m.

➤ **Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων και Προσβασιμότητα**

Δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα για όλους τους πολίτες, με τα εξής μέτρα:

- Διαπλάτυνσεις σε διασταυρώσεις: Θα πραγματοποιηθεί διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις, με σκοπό τη δημιουργία προστατευμένης λωρίδας στάθμευσης οχημάτων σε εσοχή και τη βελτίωση της ορατότητας για τους οδηγούς και, συνεπώς, της ασφάλειας των πεζών κατά τη διάβαση του οδοστρώματος.
- Προσβασιμότητα ΑμΕΑ: Σε όλες τις διαπλάτυνσεις και τις διαβάσεις πεζών το κράσπεδο του πεζοδρομίου χαμηλώνει στο επίπεδο του οδοστρώματος, ώστε να διευκολύνεται η κυκλοφορία ατόμων με κινητικά προβλήματα.
- Ράμπες ΑμΕΑ: Θα κατασκευαστούν ράμπες σε όλα τα σημεία διάσχισης του οδοστρώματος για χρήστες αμαξιδίου. Συνολικά προβλέπονται **33 ράμπες** ΑμΕΑ, με κατάλληλη σήμανση για τους τυφλούς.
- Οδεύσεις Τυφλών: Το συνολικό **μήκος οδεύσεων τυφλών** (με ράμπες) ανέρχεται στα **1.282,5 m**.
- Άρση εμποδίων: Θα απομακρυνθούν από τα πεζοδρόμια όλα τα σταθερά εμπόδια, όπως στύλοι δικτύων και αυθαίρετες κατασκευές. Προβλέπεται η αφαίρεση/μετατόπιση **13** στύλων φωτισμού και **20** στύλων ΔΕΔΔΗΕ.
- Νέοι Στύλοι: Προβλέπονται **36** νέοι στύλοι οδοσήμανσης προς αντικατάσταση των υφιστάμενων, οι οποίοι θα τοποθετηθούν σε κατάλληλη απόσταση από τη λωρίδα ελεύθερης όδευσης πεζών.
- Παρεμπόδιση της παράνομης στάθμευσης οχημάτων: Σταθερά μέσα παρεμπόδισης της παράνομης στάθμευσης επάνω στις διαπλάτυνσεις και τις ράμπες για πεζούς και ΑμΕΑ αποτελούν οι **237** νέοι. εύκαμπτοι στυλίσκοι (κολωνάκια).

➤ **Αισθητική και Υλικά**

Διατηρούνται οι τσιμεντόπλακες επιστρώσης των πεζοδρομίων λόγω της αποδεδειγμένης αντοχής τους.

➤ **Πράσινο**

Διατηρούνται τα υφιστάμενα δέντρα και διαμορφώνεται η κόμη τους. Αφαιρείται αριθμός **13** δέντρων για να επιτραπεί η κατασκευή του ποδηλατοδρόμου, καθώς και όσων τυγχάνουν επί της λωρίδας ελεύθερης όδευσης πεζών. Ειδικά στο τμήμα προ της οδού Πρωταγόρα, καθαρίζονται τα δέντρα και οι ρίζες, που στενεύουν το πεζοδρόμιο και παραμένει μία σειρά δέντρων, πλησιέστερα στο κράσπεδο.

Δεν απαιτείται η αφαίρεση δέντρων για τη λωρίδα στάθμευσης. Νέα δέντρα φυτεύονται στα κενά των υφιστάμενων σειρών. Συνολικά, προβλέπονται **203** υφιστάμενα δέντρα που παραμένουν και **20** νέα δέντρα.

Ειδικά στη διχάλα με την οδό Αναπαύσεως, επιλέγεται η φύτευση ενός υψηλού, αιωνόβιου δέντρου (το είδος θα οριστεί από την Υπηρεσία Πρασίνου. Προτείνεται ο Κέδρος), το οποίο με τα χρόνια, θα αποτελέσει τοπόσημο της περιοχής. Στη βάση του θα κατασκευαστεί κυκλικό, καθιστικό από σκυρόδεμα, που ταυτόχρονα θα συγκρατεί το χώμα. Εγκαθίσταται υπόγειο σύστημα άρδευσης υπό τις οδηγίες της Υπηρεσίας Πρασίνου του Δήμου.