



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΞΑΝΘΗΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Δ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2022

Diadikasia Business Consulting SA

DBC ▲ diadikasia

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	3
2. Σχέδιο Δράσης	4
Όραμα.....	5
Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετία.....	6
Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης	12
Πακέτα μέτρων.....	19
Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων	32
Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης- Συσχετισμοί μέτρων και πόρων.....	36
Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ	44
Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων	53
Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων	67
3. Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....	75
4. Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκρισης ΣΒΑΚ	82
5. Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ.....	89
Γενικά κατά τον Ν. 4784/2021	89
Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου	91
Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών	92
Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.....	93
Ενημέρωση σχεδίου – κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας – νέες προκλήσεις	94

1. Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα μεταφορών που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης και ταυτόχρονα προασπίζει την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα. Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης».

Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τις συμβατικές μελέτες, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς. Παράλληλα εξετάζει το σύστημα μεταφορών ορίζοντας δράσεις κατά προτεραιότητα και μέτρα που εκτός από παρεμβάσεις στο πεδίο αφορούν και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος Ξάνθης αποφάσισε να αλλάξει πορεία, να μειώσει την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και να στοχεύσει στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται στη Ξάνθη, αφορούν κατά βάση στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Βασικό ζητούμενο της παρούσας Παροχής Υπηρεσίας είναι η υποστήριξη του Δήμου στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Το παρόν παραδοτέο αφορά την παρουσίαση του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ στο οποίο αναφέρονται το όραμα, οι προτεραιότητες, οι στόχοι και τα μέτρα έτσι όπως προέκυψαν από τις διαβουλεύσεις και τον συμμετοχικό σχεδιασμό με χαμηλή σχετικά συμμετοχή πολιτών.

2. Σχέδιο Δράσης

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ οι απαιτούμενες εργασίες και τα βασικά περιεχόμενα της φάσης Γ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014 και αναθεώρηση 2019) και ειδικότερα των δραστηριοτήτων **7.1: Ανάθεση Αρμοδιοτήτων και Πόρων**, **7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού** και **8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης**.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου έχει συγκεκριμένους **στόχους** και **προτεραιότητες** ώστε να υλοποιηθεί ένα συγκεκριμένο **όραμα**. Προτείνει συγκεκριμένα **μέτρα**, δηλαδή έργα υποδομών, ήπιες παρεμβάσεις, δραστικές παρεμβάσεις, δράσεις ευαισθητοποίησης, αλλαγές στο δημόσιο χώρο, ρυθμίσεις, κίνητρα και άλλες ενέργειες με κεντρικό στόχο να αλλάξει την προτεραιότητα των μετακινήσεων στην περιοχή παρέμβασης.

Το **όραμα** του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσα από τις κατάλληλες διαδικασίες (ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ, διαβούλευση με φορείς και πολίτες κ.α.) συνθέτει ορισμένες κρίσιμες προτεραιότητες για την περιοχή.

Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και εξειδικεύουν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στη συνέχεια, οι προτεραιότητες αυτές οδηγούν στον προσδιορισμό **διακριτών** και **εφικτών** στόχων.

Το ΣΒΑΚ απαρτίζεται από μια αλυσιδωτή διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει τα εξής στάδια: **Όραμα → Προτεραιότητες → Στόχοι → Μέτρα**. Η διαδικασία αυτή εξασφαλίζει την αποδοτικότητα, την άρτια οργάνωση καθώς και την λειτουργικότητα του σχεδίου και περιλαμβάνεται ουσιαστικά στο **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ βασικά στοιχεία του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης τα οποία αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας αλλά για λόγους οικονομίας δεν ενσωματώνονται. Στο παρόν, επίσης δεν ενσωματώνεται όλη η πορεία ώστε να καταλήξει ο Δήμος στα οριστικά μέτρα, ήτοι η αξιολόγηση των επιμέρους μέτρων, η συμβολή κατοίκων και φορέων στην επιλογή των οριστικών μέτρων, η αξιολόγηση της εφικτότητας και αποτελεσματικότητας των μέτρων κ.α.

Όραμα

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:

Σε πρώτο στάδιο προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς αλλά και στο ευρύ κοινό με σκοπό την αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία συντίθεται από τα κύρια συστατικά του στοιχεία: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** του ΣΒΑΚ Ξάνθης.

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν είναι ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα είναι κοινός τόπος της κοινωνίας του Δήμου Ξάνθης, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίηση του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

Το όραμα για το Δήμο Ξάνθης αναφέρεται ως εξής:

«Ξάνθη: Στροφή προς τις βιώσιμες μετακινήσεις με προστασία και αύξηση του δημοσίου Χώρου με ενσωμάτωση – προστασία της Παλιάς Πόλης και σύνδεση με το ιστορικό βιομηχανικό κέντρο της πόλης (Περιοχή Καπναποθηκών)»

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ Ξάνθης περιγράφεται μέσω των κάτωθι συνιστωσών:

- ♻ Εστίαση στις ενεργές μετακινήσεις
- ♻ Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- ♻ Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- ♻ Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών(ακόμα και όταν παρατηρούνται αυξημένες ροές επισκεπτών)
- ♻ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, η μείωση του θορύβου καθώς και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- ♻ Αύξηση του ποσοστού χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης σε καθημερινή βάση (περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία)
- ♻ Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις
- ♻ Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης ιδίως στις κεντρικές οδούς
- ♻ Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- ♻ Ευρύ πρόγραμμα πεζοδρομήσεων σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΓΠΣ

- ☞ Στήριξη του εναλλακτικού τουρισμού από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς
- ☞ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας
- ☞ Βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ περιοχών του Δήμου (πχ. Ιστορικό Βιομηχανικό κέντρο στην περιοχή των Καπναποθηκών που στοχεύεται να αναπτυχθεί σε νέο πολιτιστικό, τουριστικό και επιχειρηματικό κέντρο της πόλης) αλλά και γενικότερα των όμορων με την Ξάνθη περιοχών μέσω ενός ασφαλούς οδικού δικτύου, φιλικού προς βιώσιμες μετακινήσεις.
- ☞ Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της πόλης, με τελικό σκοπό την αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης
- ☞ Ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη, τόσο από τους δημότες, όσο και από τους επισκέπτες.
- ☞ Δημιουργία ενός προσιτού και φιλόξενου, για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, Δήμου.
- ☞ Προστασία Παλιάς Πόλης μέσω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- ☞ Αξιοποίηση του υπερτοπικού χαρακτήρα του Δήμου και δημιουργία δικτύων βιώσιμων μετακινήσεων, με ιδιαίτερη έμφαση στις μετακινήσεις από και προς το Πανεπιστήμιο, προς τα σημεία ενδιαφέροντος και τους κοινόχρηστους χώρους και θα συμβάλλει στην διαμόρφωση ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης.
- ☞ Αύξηση Δημόσιου χώρου

Όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο όραμα για το Δήμο Ξάνθης που θα εισάγει τις βιώσιμες μεταφορές στην πόλη σε καθημερινή βάση και θα αποτελέσει ευκαιρία για μία πιο αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής των κατοίκων του, αλλά και των επισκεπτών του.

Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετία.

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενη ενότητα έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο Ξάνθης και αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του.

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης, και υλοποιούν το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που φαίνεται να έχει ο Δήμος έως και σήμερα. Οι προτεραιότητες συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης,

διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **προτεραιότητες**, οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν στρατηγική για την κινητικότητα της Ξάνθης. Αποτελούν την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες εντάσσονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

- 🚲 Efficiency (Αποδοτικότητα)
- 🚲 Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)
- 🚲 Environment (Περιβάλλον)
- 🚲 Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)
- 🚲 Safety (Ασφάλεια)
- 🚲 Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση)

Οι προαναφερθείσες θεματικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά κατηγορία και σε αυτές κατατάσσονται οι προτεραιότητες που αναπτύσσονται αναλυτικά.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για το Δήμο Ξάνθης.

Πρόκειται για **11 βασικές κατευθύνσεις** οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίησή τους.

Πίνακας 1: Προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ της Ξάνθης

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά μετακινήσεις (Ενέργεια)	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.

	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	Η προστασία των περιαστικών οικισμών της Ξάνθης και ιδιαίτερα της Παλιάς Πόλης από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και η ανάδειξη του ιστορικού βιομηχανικού κέντρου (περιοχή 12 Αποστόλων) αποτελούν βασικές προτεραιότητες για το σχέδιο. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον του Δήμου. Η ύπαρξη σημαντικών μηχανοκίνητων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών. Η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου. Εντός αυτής, περιλαμβάνεται φυσικά και η αποδοτική αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος της Ξάνθης, που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πόλους έλξης και συγκέντρωσης φόρτου της περιοχής (π.χ. περιοχή Νέστου). Ακόμη, η αύξηση και η βελτίωση/αξιοποίηση των χώρων πρασίνου της περιοχής θα συμβάλει στα ποσοστά περπατήματος, στην υγεία των πολιτών και στην βελτίωση της εικόνας του Δήμου. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο περιαστικό δάσος και στην παραποτάμια περιοχή που πρέπει να ενταχθούν αποδοτικά στην λειτουργία της πόλης, ως σημαντικοί πόλοι Αστικής Κινητικότητας
--	---	--

Κοινωνικές	3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν ή και να περπατήσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες κ.α.
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, Πανεπιστήμιο, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κτλ.) διαμέσου κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια των τουριστικών περιόδων (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση), καθώς αυτό θα έχει αντίκτυπο τόσο κοινωνικά όσο και οικονομικά.

	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση του Δήμου Ξάνθης, η έλλειψη διαβάσεων πεζών σύγχρονου σχεδιασμού, η κακή ποιότητα οδοστρώματος, η ύπαρξη μη αποδοτικού συστήματος φωτεινής σηματοδότησης επιβάλλουν την άμεση ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την οδική ασφάλεια για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου και των κοινοχρήστων χώρων.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Ξάνθη είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι η Ξάνθη αποτελεί τουριστικό προορισμό λόγω θεματικών γεγονότων με αιχμιακή συμπεριφορά, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους μετακινούμενους επισκέπτες (ιδιαίτερα τους επαναλαμβανόμενους).
	8α Ειδικά σχέδια διαχείρισης ευαίσθητων περιοχών	Η αναγνώριση ειδικών χαρακτηριστικών του αστικού περιβάλλοντος απαιτεί ιδιαίτερο σχεδιασμό για την ισόρροπη ένταξή τους στο ιστό με διαχείριση των κοινωνικών επιπτώσεων (πχ περίπτωση Παλιάς Πόλης)

Οικονομικές	9. Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού (Τουρισμός και εποχικότητα μετακινήσεων)	Η τουριστική δραστηριότητα στη Ξάνθη εμφανίζει αιχμιακά χαρακτηριστικά λόγω θεματικών γεγονότων. Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό την διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος.
	10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας- αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Ξάνθης. Είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)	Διαχείριση και διαμοιρασμός υπερτοπικής κυκλοφορίας ιδιαίτερα της εμπορευματικής (πχ περιμετρικός δακτύλιος κλπ), ώστε να αποφορτιστούν διαμπερείς κινήσεις. Ο ποδηλατικός και περιπατητικός τουρισμός θα συνεισφέρουν στην ανάδειξη και άλλων μικρών οικισμών και κατ' επέκταση στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας. Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων

	τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
--	---

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ η Ξάνθη θα καταστεί μια περιοχή, η οποία:

1. θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας και τη ρύπανση
2. θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές
3. θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον
4. θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες μετακινούμενων
5. θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας
6. θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας
7. θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες
8. θα οργανώνει με άρτιο και αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές
9. θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς
10. θα είναι φιλική τόσο προς τους δημότες της, όσο και προς τους επισκέπτες της
11. θα ενισχύσει την ταυτότητά της ιδιαίτερα με την ανάδειξη των ειδικών χαρακτηριστικών (παραδοσιακός οικισμός, βιομηχανική κληρονομιά κλπ)

Επομένως, η Ξάνθη θα πρέπει μέσα από την προώθηση των παραπάνω να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται σε μια **νέα κουλτούρα μετακινήσεων**, απαλλαγμένη από την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας**, προς τα πλησιέστερα αστικά κέντρα που παρουσιάζουν αλληλεξαρτήσεις προς αυτή.

Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

Η συγκεκριμένη ενότητα διατυπώνει τους επιμέρους στόχους του ΣΒΑΚ, οι οποίοι απορρέουν από τις προτεραιότητες που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Οι σχετικές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τη δεύτερη σειρά οδηγιών του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019) αναφέρουν πως οι στόχοι αυτοί, που πλέον προκύπτουν και σχετίζονται με τους δείκτες παρακολούθησης του σχεδίου, **συγκεκριμενοποιούν τις προτεραιότητες του σχεδίου διότι καθορίζουν με σαφή τρόπο τι πρέπει να πραγματοποιηθεί στο επόμενο χρονικό διάστημα.**

Η επίτευξη τους μάλιστα εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, συνεισφέρει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου. Γι' αυτό το λόγο, διαπιστώνεται πως αποτελούν ζήτημα κομβικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να τονισθεί πως στόχοι και «δείκτες» αποτελούν ενιαίο σύνολο και είναι σημαντικό να επιλεγούν κοινοί στόχοι με δεδομένα που αξιολογούνται ως δείκτες και σε άλλα αντίστοιχα σχέδια ανά τις Ευρωπαϊκές πόλεις, ήτοι στόχοι με θεματικές «κοινής αποδοχής».

Στη μεθοδολογική πορεία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με την πρώτη έκδοση οδηγιών του ELTIS (2013) καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, συνίσταται η διαμόρφωση «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound.

Δηλαδή ένας στόχος ο οποίος τίθεται από το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», στην περίπτωση την οποία:

i. **Είναι συγκεκριμένος.** Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

ii. **Είναι μετρήσιμος.** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να μπορεί να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι

iii. **Είναι εφικτός.** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς που καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.

iv. **Είναι σχετικός.** Ο στόχος πρέπει να υλοποιεί ξεκάθαρα τις προτεραιότητες που έχουν αναπτυχθεί και να διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το Δήμο.

v. **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια.** Η επίτευξη του στόχου δεν πρέπει να επιδιώκεται σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι σε μία τέτοια περίπτωση χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι έξυπνοι στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Εφόσον κριθούν αποδεκτοί από τους θεσμικούς φορείς, σε επόμενη φάση καθορίζονται τα μέτρα του σχεδίου, ενώ δημιουργείται και το μεθοδολογικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξης τους σε επόμενο στάδιο.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον επόμενο εναρμονίζονται με την διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και αποτελούν τους αρχικούς δείκτες του ΣΒΑΚ Ξάνθης. Επίσης λήφθηκαν υπόψη οι

μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν, οι απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου και οι δείκτες όπως υπολογίστηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 2: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

Στόχοι	Υφιστάμενη κατάσταση	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στην 10ετία	Υλοποίηση στην 15ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	3 εν λειτουργία ηλεκτρικά οχήματα στο Δήμο	25 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	50 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή δημόσιοι σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός της Ξάνθης)	50 σταθμοί φόρτισης (σε συνέργεια με το ΣΦΗΟ)	50 σταθμοί φόρτισης (σε συνέργεια με το ΣΦΗΟ)	50 σταθμοί φόρτισης (σε συνέργεια με το ΣΦΗΟ)
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Δεν έχουν οριστεί	Μερική λειτουργία περιμετρικού δακτυλίου κατά 60%	Πλήρης λειτουργία περιμετρικού δακτυλίου	Λειτουργία ανατολικής παράκαμψης Ξάνθης
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών και οδών ήπιας κυκλοφορίας	3.0- km	6.0 km	10.0 km	15.0 km

2.2a Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από παράνομη στάθμευση	Δεν υπάρχει σε λειτουργία σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	97.44km (~68.47km Μόνιμων Κατοίκων & ~28.97km Ελεγχόμενη Έξυπνη Στάθμευση)	Αύξηση περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης κατά 30%	Αύξηση περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης κατά 60%
2.3 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός της Ξάνθης)	5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης	8km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης	11km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)				
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Μείωση 15%	Μείωση 30%	Μείωση 50%
3.2 Χρήση του περπατήματος και του ποδηλάτου (ενεργή μετακίνηση) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις	2,55% (2,05% περπάτημα και 0,5% ποδήλατο) στο Δήμο)	10% (8% περπάτημα και 2% ποδήλατο)	20% (15% περπάτημα και 5% ποδήλατο)	35% (23% περπάτημα και 12% ποδήλατο)
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	Δεν υπάρχουν δεδομένα για όλη την πόλη	Βελτίωση υποδομών περπατησιμότητας στο 20% του οδικού δικτύου (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	Βελτίωση υποδομών περπατησιμότητας στο 40% του οδικού δικτύου (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	Βελτίωση υποδομών περπατησιμότητας στο 65% του οδικού δικτύου (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)

4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Δεν υπάρχουν δεδομένα για τις οδούς με ράμπες ΑμεΑ σε όλη την πόλη της Ξάνθης	10% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	25% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	40% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)
4.3. Βελτίωση της ποιότητας και του πλάτους πεζοδρομίων	Δεν υπάρχουν δεδομένα για όλη την πόλη	40% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	65% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	85% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)
4.4 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 75%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 85%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 90%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 95%
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών κοινόχρηστων μετακίνησης μέσων	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μέσο/1000 κατοίκους	3 μέσα/1000 κατοίκους	6 μέσα/1000 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	2,55% (2,05% περπάτημα και 0,5% ποδήλατο) στο Δήμο)	10% (8% περπάτημα και 2% ποδήλατο)	20% (15% περπάτημα και 5% ποδήλατο)	35% (23% περπάτημα και 12% ποδήλατο)
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	87,05% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 25%	Μείωση κατά 40%
5.4 Λειτουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Δεν λειτουργεί έξυπνο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	25% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	50% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	80% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα

Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)				
6.1 Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bicycles sharing system, e-scooters κτλ)	Δεν λειτουργούν συστήματα καινοτόμων μέσων μετακίνησης	Εισαγωγή και λειτουργία συστημάτων	5% των μετακινήσεων να γίνεται με καινοτόμα συστήματα	10% των μετακινήσεων να γίνεται με καινοτόμα μέσα
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				
7.1 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν διατίθενται σχετικά στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
7.2 Μείωση των ταχυτήτων στο βασικό οδικό δίκτυο και στις γειτονιές	Το όριο ταχύτητας εντός πόλεων ορίζεται στα 50Km/h, εκτός αν υπάρχει σήμανση.	Εντός ορίων οικισμών και πόλης, το όριο ταχύτητας ορίζεται στα 30km/h.	Εντός κέντρων πόλεων και οικισμών το όριο μειώνεται στα 20km/h.	Μείωση ορίου ταχύτητας σε γειτονιές στα 20 km/h.
Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)				
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Το 86% των ερωτηθέντων δήλωσε υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 95% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
Προτεραιότητα 9. Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού (Τουρισμός και εποχικότητα μετακινήσεων)				
9.1 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	66,78 km μονοπάτια (εκτός πόλης) και 3,47 km ποδηλατικές διαδρομές (εντός πόλης)	αύξηση σε 6.00km των ποδηλατικών διαδρομών (εντός πόλης)	αύξηση σε 10.00km των ποδηλατικών διαδρομών (εντός πόλης)	αύξηση σε 15.00km των ποδηλατικών διαδρομών (εντός πόλης)

9.2 Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας σε αυτούς	6-8 καταγεγραμμένοι υπερτοπικοί πόλοι έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε τουλάχιστον 3 σημαντικούς πόλους έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε τουλάχιστον 5 σημαντικούς πόλους έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε όλους τους σημαντικούς πόλους έλξης
Προτεραιότητα 10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)				
10.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	20 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
10.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	5 σταθμοί park n ride
10.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	63% των ερωτηθέντων να δηλώνει καθόλου ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
Προτεραιότητα 11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)				
11.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει και έξυπνο συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 60% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας

Πακέτα μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε δέκα (10) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον – Δημόσιος χώρος
- 9) (Εναλλακτικός) Τουρισμός
- 10) Εμπορευματικές Μεταφορές

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή κίνητρα.

Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

1.1 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)

Ιδανικά κάθε οικισμός θα πρέπει να συνδέεται με την πόλη με σταθερή δημόσια συγκοινωνία καθόλη τη διάρκεια της ημέρας. Με δεδομένο ότι αυτό είναι ανέφικτο με όρους κόστους λειτουργίας και ανθρώπινου δυναμικού, κρίνεται σκόπιμη η εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών οικισμών τόσο του Δήμου Ξάνθης όσο και οικισμών στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου με βάση τη ζήτηση.

Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (λεωφορεία ΚΤΕΛ, δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία ΚΤΕΛ – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.)

1.2 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Όλα τα συστήματα συλλογικής και κοινόχρηστης μετακίνησης είναι σημαντικό να έχουν ενιαία τιμολόγηση ώστε να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, λεωφορεία και κοινόχρηστα ποδήλατα μπορούν – εφόσον επιλεγεί να μην λειτουργούν δωρεάν- να έχουν ενιαία τιμολογιακή πολιτική ώστε να προωθηθεί η χρήση των μέσων με συμπληρωματικό τρόπο.

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των λοιπών γραμμών λεωφορείων (υπεραστικές, διαδημοτικές) και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους στις κοινές στάσεις. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας. Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων που διαμένουν περιφερειακά της πόλης ή σε οικισμούς για εξυπηρέτηση ειδικών δραστηριοτήτων (ενδ. Απογευματινή αιχμή 17.00-20.00) για εξυπηρέτηση φροντιστηρίων ή άλλων σχετικών δραστηριοτήτων (υπηρεσίες, περίθαλψη, αγορές).

1.4 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί ένα βασικότατο σύμμαχο στην προσπάθεια προώθησης βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μιας και σε αντίθεση με το περπάτημα και το ποδήλατο τα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν κάλλιστα να ανταγωνιστούν με το ΙΧ αυτοκίνητο σε ότι αφορά τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, το παρόν μέτρο στοχεύει στην πύκνωση του πλέγματος κάλυψης αστικών περιοχών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη διαδρομών εξυπηρέτησης ειδικού τύπου συγκεντρώσεων (πχ Πανεπιστήμιο, Σταθμοί Μ.Μ.Μ).

Ταυτόχρονα, η σύνδεση της Παλιάς Πόλης με το σύγχρονο κέντρο της Ξάνθης είναι ιδιαίτερα σημαντική και προτείνεται η περαιτέρω διερεύνηση της. Ενδεικτικά μια διαδρομή mini-van που θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά των υφιστάμενων γραμμών είναι: Πλ. ελευθερίας, 28ης Οκτωβρίου, Βασ. Κωνσταντίνου, Βασ. Σοφίας, Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, Φιλίππου, Αντίκα, Σταλίου Παναγιώτη, Λευκάδος, Μητροπολίτη Άνθιμου, Αισχύλου, Ορφέως, Πινδάρου, πάροδος Ορφέως, Βασ. Σοφίας, Βασ. Κωνσταντίνου., Μιχαήλ Καραολή, Πλ. Μπαλτατζή, Δημάρχου Χριστοδούλου Μπρωκούμη, Πλ. Ελευθερίας.

1.5 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους

Η δημόσια συγκοινωνία σε πόλεις όπως η Ξάνθη τείνει να χρησιμοποιείται από όσους δεν έχουν πρόσβαση σε ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα και όχι από το σύνολο του πληθυσμού. Για την ενίσχυση της ελκυστικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας κατά κανόνα επιλέγονται δύο πρακτικές: είτε η δωρεάν λειτουργία των διαδρομών (εφόσον ο πάροχος του μεταφορικού έργου πληρώνεται για την υπηρεσία του μέσω προγραμματικής συνεργασίας από το δήμο ή την Περιφέρεια) είτε μέσω τυπικού κομίστρου.

Στην περίπτωση που επιλεγεί να υπάρχει κόμιστρο για τη συγκοινωνία κρίνεται σκόπιμο να δοθεί σε μορφή κινήτρου επιδότηση δωρεάν διαδρομών σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (μαθητές, φοιτητές, άνεργοι, μετανάστες- πρόσφυγες κ.α.).

Πακέτο Μέτρων 2 : Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα

2.1. Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε τοπικές οδούς της πόλης ή αποκλειστικών υποδομών.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται για την δημιουργία κορμού ποδηλατικής διαδρομής που θα διασχίζει την πόλη της Ξάνθης κατά την διεύθυνσης Β-Ν, επί της οποίας θα συνδέονται ως βρόγχοι οι διαδρομές τοπικού ή ειδικού χαρακτήρα, Ο κορμός της ποδηλατικής διαδρομής, θα αποτελεί υποδομή αποκλειστικής χρήσης με σαφή οριοθέτηση από την λοιπή κυκλοφορία.

2.2. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ. εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ' ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού - ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α.

Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.3. Εκτεταμένες Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Οι οδοί που δίνουν προτεραιότητα στην ασφαλή κίνηση του πεζού και αποκλείουν οχήματα από τη διέλευση μπορούν να κατατάσσονται σε μόνιμους ή παροδικούς/προσωρινούς πεζόδρομους.

Μόνιμες πεζοδρομήσεις γίνονται κατά κανόνα στα κέντρα των πόλεων ενώ στις γειτονιές επιλέγονται σημαντικές διαδρομές που φιλοξενούν ευαίσθητες χρήσεις για παροδική ή μόνιμη πεζοδρόμηση.

Οδοί που επιλέγονται για παροδικές πεζοδρομήσεις μπορούν να σχεδιαστούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας με προεξοχές πεζοδρομίων, πύκνωση της φύτευσης, οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης, υπερυψωμένες διαβάσεις, οφιοειδή διάταξη κ.α. και να λειτουργούν για δεδομένο χρονικό διάστημα ως πεζόδρομοι (ενδ. Ώρες λειτουργίας σχολείου) και για δεδομένο χρονικό διάστημα ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται για την αντιμετώπιση εκτεταμένων πεζοδρομήσεων του κέντρου της πόλης. Ο κεντρικός πυρήνας της πόλης φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών είναι ήδη σε αποκλειστική χρήση πεζών (πχ Δαγκλή, Γ.Σταύρου κλπ). Προτείνεται η πεζοδρόμηση ευρύτερης περιοχής με παράλληλη ανάπλαση οδών για την δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση του πράσινου και δημιουργία χώρων ανάπαυσης, στην έκταση που προβλέπει το ΓΠΣ.

2.4. Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος.

Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπλαση (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου-αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.).

Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).

2.5. Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑμεΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που

παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.

Πακέτο Μέτρων 3 : Κοινόχρηστη μετακίνηση

3.1. Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις. Τα οχήματα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless). Το σύστημα αποτελείται από τα οχήματα και την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου καθώς και τις θέσεις εναπόθεσης. Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με το μέτρο 3.2 και μπορούν να έχουν κοινά σημεία εναπόθεσης. Σημειώνεται ότι τα κοινόχρηστα οχήματα (πατίνια ή ποδήλατα) μπορούν να κυκλοφορούν στις ποδηλατικές υποδομές και αποτελούν μία ελκυστική εναλλακτική χρήσης μοτοσυκλέτας.

3.2. Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Το σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα ποδήλατο (π.χ. συμβατικό, ηλεκτρικό ή υποβοηθούμενο) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις.

Τα ποδήλατα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless) και λειτουργεί 24/7.

Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).

3.3. Ανάπτυξη συστήματος car-sharing

Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία.

Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (δημοτικό κατάστημα, νοσοκομείο, Περιφέρεια, Δικαστήριο, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει το αυτόματα «ταίριασμα» των μετακινούμενων.

Πακέτο Μέτρων 4 : Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση

4.1. Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

Το μέτρο αυτό αφορά στην υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στο Δήμο (πόλη και οικισμούς) και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας).

Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδ. Οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS).

4.2. Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για ζητήματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Μέσω των εργαστηρίων αυτών μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ Ξάνθης, όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α. Ενεργοποίηση της Πολυτεχνικής Σχολής (τμήμα πολιτικών μηχανικών / συγκοινωνιακός τομέας, τμήμα αρχιτεκτόνων κλπ) και συνέργειες για την δημιουργία μόνιμης δομής εκπαίδευσης και παρακολούθησης μέσα από μνημόνιο συνεργασίας.

4.3. Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού

Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται) και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές-φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης.

Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ' έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).

4.4 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

4.5. Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο

Το μέτρο αυτό αφορά στη σύσταση ενός φυσικού και ουσιαστικού χώρου- γραφείου εντός του Δήμου, κατάλληλα στελεχομένου, ώστε να επεξεργάζεται τα ζητήματα οργάνωσης, παρακολούθησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (μέτρα και συνάφεια επίτευξης δεικτών) καθώς και τα ζητήματα οργάνωσης των εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης. Το γραφείο θα πρέπει να έχει στενή συνεργασία με τα αρμόδια στελέχη των τμημάτων που προάγουν ζητήματα πρασίνου και αξιοποίησης κοινοχρήστων, κυκλοφορίας και συγκοινωνιών, πολεοδομίας και χωροταξίας, πληροφορικής και προγραμματισμού, και παιδείας.

Πακέτο Μέτρων 5 : Ηλεκτροκίνηση

5.1. Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων. Το μέτρο αυτό δρα συμπληρωματικά με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου.

5.2. Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα.

Πακέτο Μέτρων 6 : Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

6.1. Αλλαγή / μείωση ορίων ταχύτητας

Η μείωση του ορίου ταχύτητας αποτελεί καθοριστική παράμετρο οδικής ασφάλειας και συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των τροχαίων συμβάντων και στη μείωση των συμβάντων με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Στόχος αυτού του μέτρου είναι η θέσπιση ενιαίου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της περιοχής παρέμβασης, καθώς και η λήψη πρόσθετων

6.2. Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προσδιορίζει το κέντρο του δήμου και τις επιμέρους γειτονίες που οφείλουν να έχουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

6.3. Μονοδρομήσεις οδών

Η κυκλοφοριακή οργάνωση μπορεί να προσδιορίσει τις επιτρεπόμενες και μη κινήσεις σε μια περιοχή, να περιορίσει τις διαμπερείς κινήσεις, να προστατεύσει περιοχές.

Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το μέτρο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών, όπως έχει κατηγοριοποιηθεί το δίκτυο στα πλαίσια της ισχύουσας κυκλοφοριακής μελέτης και των προτεινόμενων τροποποιήσεων αυτής.

6.4. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλη την πόλη της Ξάνθης αλλά και σε επιμέρους οικισμούς σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.

6.5. Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

Το μέτρο αυτό αφορά στην ολοκλήρωση του περιμετρικού δακτυλίου της πόλης ώστε να λειτουργήσει συνολικά η προτεινόμενη ιεράρχηση (βλ. επόμενο μέτρο), αλλά και στη διαμόρφωση περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για ενίσχυση της προστασίας τους από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

6.6. Τροποποίηση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην τροποποίηση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται η πόλη της Ξάνθης από υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, να οριοθετούνται οι γειτονιές και να μη διέρχεται μεγάλος όγκος οχημάτων από οδούς με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλή πυκνότητα πεζών.

Η βασική απαίτηση τροποποίησης προκύπτει για την ένταξη του περιμετρικού δακτυλίου της πόλης στις πρωτεύουσες αρτηρίες.

6.7. Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνονται κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους.

Η πυκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις– με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια– και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.8. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ

Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και ενοποιημένων εφαρμογών ITS με σκοπό

τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων MMM σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς του χρήστες του μεταφορικού δικτύου.

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Συστήματα που υποστηρίζουν την συνδυασμένη διαχείριση μεταξύ MMM και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς.
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων MMM ή άλλων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα για χρήση κοινοχρήστων ποδηλάτων ή μικρών ηλεκτροκίνητων πατινιών (ridesharing), στάθμευση (park n ride) σε συνδυασμό με την πληροφόρηση για διαθέσιμες θέσεις σε parking ή / και την πρόταση για εναλλακτικά parking σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων (e- parking),
- Ενοποιημένα συστήματα συνδυασμένης πληροφόρησης οδηγών ΙΧ/ επιβατών MMM, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και MMM, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης MMM (λεωφορεία κ.α.), για διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε σταθμούς μετεπιβίβασης (park & ride) κ.λ.π.
- Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος / καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λ.π.
- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

6.9. Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδοφωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).

6.10. Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία ποδηλατοδρόμων και την δημιουργία πράσινων διαδρομών. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την διευκόλυνση της μετακίνησης των ποδηλατών μέσα στην πόλη. Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσικλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.11. Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο περιλαμβάνει με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονιές και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων.

Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσικλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.12. Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων

Οι διανοίξεις οδών αποτελούν σημαντικές παρεμβάσεις για την βελτίωση τόσο της λειτουργικότητας όσο και της οδικής ασφάλειας της περιοχής. Επίσης συνηγορούν στη συνολικότερη αποτελεσματικότητα του δικτύου, καθώς η άρτια διαχείριση των ροών των ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων μπορεί να συνεισφέρει και στη βελτίωση των συνθηκών για τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης.

Πακέτο Μέτρων 7 : Στάθμευση

7.1. Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χώρων στάθμευσης εντός της πόλης σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση της διατροπικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.

7.2. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

Το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς της πόλης όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχο τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e-parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες.

7.3. Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο δήμο Ξάνθης δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα

εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ. Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.

Πακέτο Μέτρων 8 : Αστικό περιβάλλον – Δημόσιος χώρος

8.1. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Το μέτρο αυτό αφορά στη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών, δηλαδή στην αλλαγή του αστικού οδικού χώρου μέσω αναπλάσεων, δενδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

8.2. Δημιουργία ζώνης ενισχυμένης αστυνόμευσης

Το μέτρο αυτό αφορά στην δημιουργία ζώνης αστυνόμευσης έτσι ώστε να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας από παράνομα σταθμευμένα οχήματα.

8.3. Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία της πόλης και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδησιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

Πακέτο Μέτρων 9 : (Εναλλακτικός) Τουρισμός

9.1. Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής

Η πόλη της Ξάνθης έχει σημαντικά αξιοθέατα όπως η Παλαιά Πόλη, το Λαογραφικό και Ιστορικό Μουσείο Ξάνθης, την Καπναποθήκη Π, την Δημοτική Πινακοθήκη Ξάνθης, την Πλατεία Μητροπόλεως, το Παζάρι κ.α. Είναι χρήσιμο στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης με έμφαση σε περιόδους θεματικών εκδηλώσεων. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους. Επίσης περιλαμβάνεται η ανάδειξη των περιπατητικών μονοπατιών της περιοχής.

9.2. Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)

Ο ποδηλατικός τουρισμός είναι μία ανερχόμενη μορφή τουρισμού σε όλο τον κόσμο που μπορεί να συνδυάσει ιδανικά το υφιστάμενο μοντέλο επισκεπτών της Ξάνθης και των γύρω οικισμών ενώ έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να αυξήσει το εύρος της τουριστικής περιόδου.

Στο πλαίσιο αυτού του μέτρου προωθείται η διοργάνωση δράσεων που προάγουν τον ποδηλατικό τουρισμό όπως:

- ενημέρωση ξενοδοχείων και καταλυμάτων για το προφίλ του επισκέπτη με ποδήλατο (τυπικός χρόνος διαμονής, τυπικά χαρακτηριστικά του – ηλικία, φύλο, ομάδες, ανάγκες βασικού εξοπλισμού, φύλαξης οχήματος, συντήρησης και επισκευής βλαβών),
- ενημέρωση επιχειρηματιών στον τομέα του τουρισμού (εστίαση, αναψυχή, οργάνωση εκδρομών κ.α.) για διοργάνωση διαδρομών σε επιλεγμένες περιοχές και συνδυασμό πόλων έλξης με ποδήλατο,
- καμπάνιες με τοπική και διεθνή προβολή των πόλων έλξης της περιοχής και της δυνατότητας προσέγγισης με ποδήλατο, της δυνατότητας συνδυασμού ποδηλατικής διαδρομής- θάλασσας- επίσκεψης σε ιστορικά σημεία κ.α.
- προβολή υποδομών φιλικών προς το ποδήλατο στην πόλη και στην περιφέρεια κ.α.
- διοργάνωση αθλητικών γεγονότων με ήπιο ή έντονο ανταγωνιστικό χαρακτήρα που θα συνδυάζουν ενδιαφέροντες πόλους (αφετηρία – τέρμα), και παράλληλες δραστηριότητες που θα προάγουν τα τοπικά χαρακτηριστικά.

9.3. Συντήρηση και δημιουργία πεζοπορικών – περιπατητικών μονοπατιών

Η πρόταση αποτελεί κρίσιμο πυλώνα του μέτρου και αφορά στην ενίσχυση των υφισταμένων μονοπατιών, την ανάδειξη τους αλλά και την δημιουργία νέων για την ολοκληρωμένη σύνδεση σημαντικών πόλων με έμφαση σε περιοχές του περιφερειακού δάσους και της παραποτάμιας περιοχής του Κοσύνθου.

Πακέτο Μέτρων 10 : Εμπορευματικές Μεταφορές

10.1. Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος τροφοδοσίας το οποίο θα έχει καθορισμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις κρίσιμες οδούς της πόλης εξοπλισμένες με σήμανση και αισθητήρες που θα επιτρέπουν τον έλεγχο της κατάληψής τους από άλλα οχήματα καθώς και το χρόνο αναμονής σε αυτές. Το σύστημα αυτό μπορεί να είναι εξοπλισμένο με άλλες πληροφορίες σχετικά με το ωράριο τροφοδοσίας, τις περιοχές εφαρμογής του, τη θέση των κέντρων εφοδιαστικής, προτάσεις για επιχειρήσεις κ.α.

10.2. Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου). Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής

εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

10.3. Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Σήμερα κάθε επιχείρηση στην πόλη της Ξάνθης, και στους οικισμούς με μεγάλη επισκεψιμότητα, διαχειρίζεται την παραγγελία και παραλαβή εμπορευμάτων του απευθείας με τον πάροχο και ο κάθε πάροχος κατά κανόνα πηγαίνει ξεχωριστά σε κάθε επιχείρηση. Είναι σημαντικό για τη μείωση της συμφόρησης (συμπ. ρύπανσης και θορύβου) και τη μείωση του κόστους των μετακινήσεων συνολικά να δημιουργηθούν μικρά κέντρα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας σε ανάλογες θέσεις περιμετρικά της πόλης ώστε να γίνεται οργανωμένη παράδοση εμπορευμάτων από τους επιμέρους παρόχους και παραλαβή τους στα καταστήματα με μικρότερα (σε όγκο) οχήματα.

10.4. Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

10.5. Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, άρα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής.

Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παροδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.

10.6. Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων

στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων

Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας συνεργειών μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας 3: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων

Κωδικός	Προτεινόμενο μέτρο	Συνέργειες με άλλα μέτρα	Αρ. συνεργειών
1.1	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 5.1, 6.8	6
1.2	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.3, 1.5, 3.1, 7.1, 7.2, 7.3	7
1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ	1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 5.1, 6.8, 8.2	7
1.4	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας	1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 5.1, 6.8	6
1.5	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1.1, 1.2, 1.3, 1.4	4
2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.10, 8.1, 8.3, 9.1, 9.2, 10.4	15
2.2	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.3, 2.5, 6.1, 6.4, 6.9, 8.2, 8.3, 9.2, 9.3	10
2.3	Εκτεταμένες Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 6.7, 6.11, 8.1, 8.3, 9.1, 9.3	10
2.4	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.1, 2.3, 2.5, 6.1, 6.2, 6.4, 6.7, 6.8, 6.9, 8.1, 8.3, 9.1, 9.3	13
2.5	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	2.2, 2.3, 2.4, 4.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.7, 6.9, 8.1, 8.2, 8.3, 9.1, 9.3	14

3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	1.2, 2.1, 3.2, 4.4, 6.8, 6.9, 6.10, 8.1, 8.3	9
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 3.1, 4.4, 6.8, 6.9, 6.10, 8.1, 8.3	8
3.3	Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	6.8	1
4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	4.2, 4.3, 4.4, 4.5	4
4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	4.1, 4.3, 4.5	3
4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	4.1, 4.2, 4.5	3
4.4	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	2.1, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, 6.4, 6.7, 6.8, 7.2, 8.1, 8.3, 9.1, 9.2, 9.3	14
4.5	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	4.1, 4.2, 4.3	3
5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.1, 1.3, 1.4	3
5.2	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	10.2, 10.4, 10.6	3
6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.12, 8.1, 8.3	13
6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 6.1, 6.3, 6.5, 6.6, 6.9, 6.10, 6.11, 6.12, 8.1, 8.3, 9.1	15

6.3	Μονοδρομήσεις οδών	6.1, 6.2, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.11,6.12, 8.1, 8.3	10
6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 4.4, 6.1, 6.3, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10, 8.1, 8.3	14
6.5	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.6, 6.7, 6.8, 6.11, 6.12, 7.1	9
6.6	Τροποποίηση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.11, 6.12, 8.1, 8.3	11
6.7	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 4.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.10, 6.11, 7.2, 8.1, 8.3, 9.1, 9.2, 10.1	20
6.8	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	1.1, 1.3, 1.4, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4.4, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.10, 7.2, 8.3, 10.1	16
6.9	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 8.1, 8.3, 9.1, 9.3	15
6.10	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 3.1, 3.2, 6.2, 6.4, 6.7, 6.8, 8.1, 8.3, 9.1, 9.2	11
6.11	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.3, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7, 8.1	9
6.12	Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων	6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 7.1	6
7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	1.2, 6.5, 6.12, 7.2, 7.3	5
7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1.2, 4.4, 6.7, 6.8, 7.1, 10.1	6
7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	1.2, 2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 7.1, 8.1, 9.1, 9.2	9

8.1	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.9, 6.10, 6.11, 7.3, 8.3, 9.1, 9.2, 9.3	22
8.2	Δημιουργία ζώνης ενισχυμένης αστυνόμευσης	1.3, 2.2, 2.5	3
8.3	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10, 8.1	13
9.1	Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 4.4, 6.2, 6.7, 6.9, 6.10, 7.3, 8.1, 9.2, 9.3	14
9.2	Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	2.1, 2.2, 4.4, 6.7, 6.10, 7.3, 8.1, 9.1	8
9.3	Συντήρηση και δημιουργία πεζοπορικών περιπατητικών μονοπατιών	2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 4.4, 6.9, 8.1, 9.1	8
10.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.7, 6.8, 7.2, 8.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6	9
10.2	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	5.2, 10.1, 10.3, 10.4, 10.6	5
10.3	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	10.1, 10.2, 10.4, 10.6	4
10.4	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	2.1, 5.2, 10.1, 10.2, 10.3, 10.6	6
10.5	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	10.1, 10.3, 10.6	3
10.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	5.2, 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5	6

Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης- Συσχετισμοί μέτρων και πόρων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται **συνοπτικά** και σχηματικά ο συσχετισμός των μέτρων με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 7.1 (κατά τον κύκλο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, Eltis) καθώς και ο εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων. Σημειώνεται ότι τα αρχικά προτεινόμενα μέτρα εξετάστηκαν τόσο με το Δίκτυο Φορέων όσο και με τους πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν / οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών, στο πλαίσιο της περιορισμένης διαβούλευσης.

Σημειώνεται ότι οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη) καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.

Πίνακας 4: Συσχετισμοί μέτρων και πόρων-αρμοδιοτήτων

Πακέτα μέτρων	Τελικά μέτρα	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/ επισπεύδοντος	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ1: Δημόσια συγκοινωνία	1.1 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ ή άλλο), Δήμος Ξάνθης	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	1.2 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος Ξάνθης, Ιδιώτες, πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΚΤΕΛ Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	1.4 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	1.5 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου Ξάνθης
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ

	2.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	2.3 Εκτεταμένες Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.4 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.5 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
ΠΜ3: Κοινόχρηστη μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	Δήμος Ξάνθης, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
ΠΜ4: Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Δήμος Ξάνθης, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Δήμος Ξάνθης, Πολυτεχνική Σχολή	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ιδιωτική πρωτοβουλία
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Δήμος Ξάνθης, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάθμια Εκπαίδευση	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, πόροι Α & Β' βάθμιας Εκπαίδευσης
	4.4 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	4.5 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης

ΠΜ 5: Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος Ξάνθης, ΚΤΕΛ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΚΤΕΛ, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	5.2 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης
ΠΜ 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση κυκλοφορίας	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης
	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	6.3 Μονοδρομήσεις οδών	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
	6.5 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	6.6 Τροποποίηση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)

	6.7 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης
	6.8 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	6.9 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης
	6.10 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.
	6.11 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα
	6.12 Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ταμείο Ανάκαμψης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ 7: Στάθμευση	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Δήμος Ξάνθης, Ιδιώτες, ΚΤΕΛ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΚΤΕΛ, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία

	7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Πόροι εμπορικού συλλόγου
ΠΜ8: Αστικό περιβάλλον – Δημόσιος Χώρος	8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	8.2 Δημιουργία ενισχυμένης αστυνόμευσης	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης,
	8.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
ΠΜ9:(Εναλλακτικός) Τουρισμός	9.1 Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δήμος Ξάνθης	ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	9.2 Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Υπ. Τουρισμού & Αθλ.	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	9.3 Συντήρηση και δημιουργία πεζοπορικών – περιπατητικών διαδρομών μονοπατιών	ΥΠ.ΕΝ., Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δήμος Ξάνθης	ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο

ΠΜ10:Εμπορευματικές μεταφορές	10.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	10.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	10.3 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	10.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	10.5 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Δήμος Ξάνθης, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης
	10.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος Ξάνθης Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης Δήμος Ξάνθης

Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος Ξάνθης σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2024 έως και το έτος 2028. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2033, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται μέχρι τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας 5 παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 5: Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

Τελικά μέτρα	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Σχολιασμός
1.1 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1	2	3	4	5											Η δημιουργία γραμμών on-demand θα συμβάλλει σημαντικά στην κάλυψη περισσότερων περιοχών και μπορεί να υλοποιηθεί εντός 5ετίας.
1.2 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό προϋποθέτει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και για το λόγο αυτό εκτελείται παράλληλα χρονικά.
1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας, η συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να καλύπτει τις απαιτούμενες ανάγκες.
1.4 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην διάδοση μοτίβων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στην απεξάρτηση από την χρήση ΙΧ αυτοκινήτου. Γι' αυτό και το μέτρο εφαρμόζεται στην πρώτη 5ετία του ΣΒΑΚ.
1.5 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας, η επιδότηση για τη δημόσια συγκοινωνία θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστική έναντι της ιδιωτικής μετακίνησης.
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.

2.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η βελτίωση των πεζοδρομίων ολοκληρώνεται με το πέρας της 10ετίας.
2.3 Εκτεταμένες Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.4 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3	4	5											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.5 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η βελτίωση των υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ολοκληρώνεται μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο ή από τη δυνατότητα του δήμου να προμηθευτεί και να εγκαταστήσει/ λειτουργήσει στόλο.
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον του δήμου να προωθήσει τέτοιου είδους μεταφορές.
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η εφαρμογή του είναι εύκολη αλλά η διαδικασία καταγραφής των αναγκών συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας. Το μέτρο που προβλέπει την χρήση εργαλείων crowdsensing προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται και κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.
4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.

4.4 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική
4.5 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1	2	3	4	5											Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 5 ετών.
5.2 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες, που στοχεύουν στην δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στροφή σε ήπιες μετακινήσεις
6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	1	2	3	4	5											Η γενική μείωση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο υλοποιείται άμεσα στον πρώτο χρόνο.
6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων εντός 10ετίας.

6.3 Μονοδρομήσεις οδών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Κατά τα πρώτα 3 έτη, πραγματοποιούνται μονοδρομήσεις οδών και συνεχίζονται, όπου χρειάζεται, μέχρι το πέρας της 15ετίας.
6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
6.5 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2023 – ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 15ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών
6.6 Τροποποίηση ιεράρχησης οδικού δικτύου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας – 15ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων
6.7 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	1	2	3	4	5											Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
6.8 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
6.9 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο

6.10 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο
6.11 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο
6.12 Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	1	2	3	4	5												Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.
7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην βελτίωση του επιπέδου προώθησης εναλλακτικών τρόπων κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών

8.2 Δημιουργία ενισχυμένης αστυνόμευσης	1																Το μέτρο αυτό μπορεί εύκολα να εφαρμοστεί στο 1 ^ο έτος έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η κυκλοφορία των λεωφορείων εντός του αστικού ιστού.
8.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	1	2	3	4	5												Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές traffic calming. Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
9.1 Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών
9.2 Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Η υλοποίηση αυτού του μέτρου είναι άμεση και συνδέεται με άλλες παρεμβάσεις οι οποίες θα ξεκινήσουν παράλληλα. Ως εκ τούτου το μέτρο εφαρμόζεται καθ'όλη την διάρκεια της 15ετίας
9.3 Συντήρηση και δημιουργία πεζοπορικών και περπατητικών διαδρομών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών
10.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 5ετίας έτσι ώστε να θωρακιστεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
10.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.

10.3 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές
10.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
10.5 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2	3	4	5											Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός της πρώτης 5ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.
10.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στροφή σε ήπιες μετακινήσεις

Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων

Λαμβάνοντας υπόψη τις μελέτες που έχουν εκπονηθεί στον Δήμο, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, τις συναντήσεις της Ο.Ε. διαμορφώθηκαν τα μέτρα του ΣΒΑΚ Ξάνθης. Τονίζεται ότι τα παρακάτω μέτρα εναρμονίζονται με τις υφιστάμενες μελέτες που έχουν εκπονηθεί από το Δήμο έτσι ώστε να υπάρχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας.

Ειδικότερα για την προστασία της Παλιάς Πόλης, η οποία αποτελεί ιστορική ταυτότητα της Ξάνθης, προτείνεται η εφαρμογή και τήρηση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που έχουν εγκριθεί και δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 2754/Β/01.09.2016.

Σύμφωνα με αυτό, τα μέτρα που αναλύθηκαν παραπάνω διαμορφώνονται, τελικά, ως εξής:

• Νέα Ιεράρχηση Δήμου Ξάνθης

Εναλλακτική 1 (βάσει Χάρτη Κυκλοφοριακής Μελέτης):

- Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΕΟ Ξάνθης – Κομοτηνής (έως τις σιδηροδρομικές γραμμές – οδός Απόλλωνος), ΕΟ Καβάλας – Ξάνθης, ΕΟ Δράμας – Ξάνθης (έως το ύψος της Παλιάς Πόλης), ΕΟ Ξάνθης – Νέου Ερασμίου, ΕΟ Κομοτηνής Ξάνθης (Ξάνθης-Ιάσμου), Κατσώνη (από Ξάνθης- Ιάσμου έως Γραβιάς)
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: ΕΟ Δράμας – Ξάνθης (από το ύψος της Παλιάς Πόλης έως Σαρδέων), Σαρδέων, Εθελοντή Αιμοδότη (ανατολικά της οδού Σαρδέων), Ανδρέα Δημητρίου (νότια της οδού Τζαβέλλα), 28^{ης} Οκτωβρίου (νότια της οδού Τζαβέλλα), Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου, Γεωργίου Κονδύλη (από Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου έως Δράμας), Θεοδώρου Δούκα (από Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου έως Δράμας), Ανδρέα Παπανδρέου, Απόλλωνος, Δημοκρίτου, Μιχαήλ Καραολή (από Δημοκρίτου έως Τσιμισκή), Τσιμισκή, Κ. Μπένη (από Τσιμισκή έως Βλαχοπούλου Σταύρου), Βλαχοπούλου Σταύρου, Σταυρού (από Τσιμισκή έως Λαχανοκήπων), πάροδος Μιαούλη (σημείο ένωσης προτεινόμενων διανοίξεων), Γραβιάς
- Δευτερεύουσες αρτηρίες προς διάνοιξη: Τσιμισκή (προέκταση έως οδό Στρατού), Γραβιάς (από Βασιλίσσης Σοφίας έως Στρατού παράλληλα με την σιδηροδρομική γραμμή), Στρατού (από Λαχανοκήπων έως Πάροδο Μιαούλη & από Πάροδο Μιαούλη έως Απόλλωνος παράλληλα με την σιδηροδρομική γραμμή), Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου (δυτικά ΕΟ Ξάνθης – Νέου Ερασμίου)
- Συλλεκτήριες οδοί:
 - Α) Κύριες: Κατσώνη (από Γραβιάς έως Έβρου), Έβρου, Π. Τσαλδάρη, Μιχαήλ Καραολή (από Π. Τσαλδάρη έως Τσιμισκή), Βασιλέως Κωνσταντίνου, Βασιλίσσης Σοφίας, Ελευθερίου Βενιζέλου, 4^{ης} Οκτωβρίου 1919, Μεσολογγίου, 40 Εκκλησιών, Δημάρχου Χριστοδούλου Μπρωκούμη, Καπνεργατών, Λευκίππου, Στρατού (από Δημοκρίτου έως Λαχανοκήπων), Παρ. Μιαούλη (από Λαχανοκήπων έως Στρατού), Αίμου, Μιαούλη, Κ. Μπένη (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως 40 Εκκλησιών), 28^{ης} Οκτωβρίου, Ανδρέου Δημητρίου (από Εθελοντή Αιμοδότη έως 40 Εκκλησιών), Περικλέους, Ανώνυμη οδός ανάμεσα σε Στρατόπεδο Στεφανίδη και Στρατόπεδο Αποστολίδη (από Σαρδέων έως Ίμβρου)
 - Β) Δευτερεύουσες: Υδραγωγείου, Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, Ευριπίδη Χασιρτζόγλου, Λευκού Πύργου, Θερμοπυλών (από Μ. Καραολή έως Κλεμανσώ), Κλεμανσώ, Βελισσαρίου (από Μ. Καραολή έως Μιαούλη), Συνταγματάρχου Δημητριάδη (από Λυκούργου έως Σάρδεων), Πραξιτέλους (από 40 Εκκλησιών έως Πανόρμου), Αβέρωφ (από Πραξιτέλους έως Ανδρέου Δημητρίου), Πανόρμου, Κανάρη, Ηλιουπόλεως (από Ζαλόγγου έως Εθελοντή Αιμοδότη),

- Ήπιας κυκλοφορίας: Αντιόχειας (από Βάρναλη έως Περικλέους), Αγίας Λαύρας (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Περικλέους), Σαρανταπόρου (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Μαραθώνος), Μικράς Ασίας (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Μαραθώνος), Ανδριανουπόλεως (από Περικλέους έως Μαραθώνος), Κώστα Βάρναλη (από Αναργύρου Σιγάλα έως Μακρυγιάννη), Μακρυγιάννη (από Κ. Βάρναλη έως Βλαχοπούλου Σταύρου), Θυατείρων, Ηλιουπόλεως (από Κανάρη έως Ζαλόγγου), Γρηγορίου Ε' (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων), Ζαλόγγου (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων), 12 Αποστόλων (από Οδυσσέα Ανδρούτσου έως Ανώνυμη οδό παράλληλη στην Ανδρούτσου προς νότο), Κολοκοτρώνη (από Καβάλας έως Σερρών προς βορρά), Καβάλας (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), Σερρών (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), 28^{ης} Οκτωβρίου (από Βόγδου έως 40 Εκκλησιών), Μπρωκούμη (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως 40 Εκκλησιών), Σκρα (από Μιχαήλ Καραολή έως Σωκράτους), Βιζβίζη, Σωκράτους, Βελισσαρίου (από Πλάτωνος έως Κλειμανσώ), Πλάτωνος (από Βελισσαρίου έως Ικονίου), Ικονίου (από Πλάτωνος έως Κλεμανσώ), Κλεμανσώ (από Βελισσαρίου έως Ικονίου)

Εναλλακτική 2 (Νέα Πρόταση Ιεράρχησης Βασισμένη στην Κυκλοφοριακή Μελέτη):

- Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΕΟ Ξάνθης – Κομοτηνής (έως τις σιδηροδρομικές γραμμές – οδός Απόλλωνος), ΕΟ Καβάλας – Ξάνθης, ΕΟ Δράμας – Ξάνθης (έως το ύψος της Παλιάς Πόλης), ΕΟ Ξάνθης – Νέου Ερασμίου, ΕΟ Κομοτηνής Ξάνθης (Ξάνθης-Ιάσμου), Κατσώνη (από Ξάνθης- Ιάσμου έως Γραβιάς), ΕΟ Δράμας – Ξάνθης, Σαρδέων, Εθελοντή Αιμοδότη, Ανδρέα Δημητρίου (νότια της οδού Τζαβέλλα), 28ης Οκτωβρίου (νότια της οδού Τζαβέλλα), Μιχαηλίδη Τριαντάφυλλου , Ανδρέα Παπανδρέου, Απόλλωνος, πάροδος Μιαούλη (σημείο ένωσης προτεινόμενων διανοίξεων), Γραβιάς, Στρατού (από σημείο διάνοιξης μεταξύ Κύθνου και Σαλαμίνας έως Δοϊράνης
- Πρωτεύουσες αρτηρίες προς διάνοιξη: Γραβιάς (από Βασιλίσσης Σοφίας έως Στρατού παράλληλα με την σιδηροδρομική γραμμή), Στρατού (από Λαχανοκήπων έως Πάροδο Μιαούλη & από Πάροδο Μιαούλη έως Απόλλωνος παράλληλα με την σιδηροδρομική γραμμή), Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου (δυτικά ΕΟ Ξάνθης – Νέου Ερασμίου)
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ανώνυμη οδός ανάμεσα σε Στρατόπεδο Στεφανίδη και Στρατόπεδο Αποστολίδη (από Σαρδέων έως Ίμβρου), Γεωργίου Κονδύλη (από Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου έως Δράμας), Θεοδώρου Δούκα (από Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου έως Δράμας), Δημοκρίτου (από Στρατού έως Απόλλωνος), Στρατού (από Δημοκρίτου έως Λαχανοκήπων & από Σαλαμίνας έως Έβρου), Έβρου, Κατσώνη (από Γραβιάς έως Έβρου),
- Συλλεκτήριες οδοί:
 - A1) Κύριες: Π. Τσαλδάρη, Μιχαήλ Καραολή (από Π. Τσαλδάρη έως Τσιμισκή), Βασιλέως Κωνσταντίνου, Βασιλίσσης Σοφίας, Ελευθερίου Βενιζέλου, 4^{ης} Οκτωβρίου 1919, Μεσολογγίου, 40 Εκκλησιών, Δημάρχου Χριστοδούλου Μπρωκούμη, Καπνεργατών, Λευκίππου, , Παρ. Μιαούλη (από Λαχανοκήπων έως Στρατού), Αίμου, Μιαούλη, Κ. Μπένη (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως 40 Εκκλησιών), 28^{ης} Οκτωβρίου, Ανδρέου Δημητρίου (από Εθελοντή Αιμοδότη έως 40 Εκκλησιών), Περικλέους, Τσιμισκή, Κ. Μπένη (από Τσιμισκή έως Βλαχοπούλου Σταύρου), Βλαχοπούλου Σταύρου, Μιχαήλ Καραολή, Δημοκρίτου (από Μιχαήλ Καραολή έως Στρατού)
 - A1) Κύριες προς διάνοιξη: Τσιμισκή (προέκταση έως οδό Στρατού)
 - B) Δευτερεύουσες: Υδραγωγείου, Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, Ευριπίδη Χασιρτζόγλου, Λευκού Πύργου, Θερμοπυλών (από Μ. Καραολή έως Κλεμανσώ), Κλεμανσώ, Βελισσαρίου (από Μ. Καραολή έως Μιαούλη), Συνταγματάρχου Δημητριάδη (από Λυκούργου έως Σάρδεων), Πραξιτέλους (από 40 Εκκλησιών έως Πανόρμου), Αβέρωφ

(από Πραξιτέλους έως Ανδρέου Δημητρίου), Πανόρμου, Κανάρη, Ηλιουπόλεως (από Ζαλόγγου έως Εθελοντή Αιμοδότη),

- Ήπιας κυκλοφορίας: Αντιόχειας (από Βάρναλη έως Περικλέους), Αγίας Λαύρας (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Περικλέους), Σαρανταπόρου (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Μαραθώνος), Μικράς Ασίας (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Μαραθώνος), Ανδριανουπόλεως (από Περικλέους έως Μαραθώνος), Κώστα Βάρναλη (από Αναργύρου Σιγάλα έως Μακρυγιάννη), Μακρυγιάννη (από Κ. Βάρναλη έως Βλαχοπούλου Σταύρου), Θυατείρων, Ηλιουπόλεως (από Κανάρη έως Ζαλόγγου), Γρηγορίου Ε' (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων), Ζαλόγγου (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων), Καβάλας (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), Κολοκοτρώνη (από Καβάλας έως Σερρών προς βορρά), 28^{ης} Οκτωβρίου (από Βόγδου έως 40 Εκκλησιών), Μπρωκούμη (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως 40 Εκκλησιών), Σκρα (από Μιχαήλ Καραολή έως Σωκράτους), Βιζβίζη, Σωκράτους, Βελισσαρίου (από Πλάτωνος έως Κλειμανσώ), Πλάτωνος (από Βελισσαρίου έως Ικονίου), Ικονίου (από Πλάτωνος έως Κλεμανσώ), Κλεμανσώ (από Βελισσαρίου έως Ικονίου), 12 Αποστόλων, Αβδήρων, Έλλης, Θεσσαλονίκης, Κουγιουμτζόγλου, Σερρών, Πρωταγόρα, Βουλγαροκτόνου, Παύλου Μελά, Ναβαρίνου, Ιωαννίνων, Οδυσσέα Ανδρούτσου, Ανώνυμη οδός (Περιοχή ανάπτυξης 12 Αποστόλων)

- **Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 22**

A) Διερεύνηση Διαμόρφωσης

- Θέση 1: Συνταγματάρχη Δημητριάδη, Σάρδεων & Κ. Βάρναλη
- Θέση 2: Σάρδεων & Περικλέους
- Θέση 3: Σάρδεων & Πανόρμου
- Θέση 4: Σάρδεων & Εθελοντή Αιμοδότη
- Θέση 5: Εθελοντή Αιμοδότη & Γηροκομείου
- Θέση 6: Εθελοντή Αιμοδότη & Ηλιουπόλεως
- Θέση 7: Λευκίππου, Δράμας, Καπνεργατών, Θεοδώρου Δούκα & Γεωργίου Κονδύλη
- Θέση 8: Μιχαήλ Καραολή, Ικονίου, Δημοκρίτου & Καπνεργατών (Πλατεία Μπαλατζή)
- Θέση 9: Καπνεργατών, Μπρωκούμη & Πρωταγόρα

B) Δημιουργία Κυκλικού Κόμβου

- Θέση 1: ΕΟ Καβάλας-Ξάνθης, 28^{ης} Οκτωβρίου & Ανδρέου Δημητρίου
- Θέση 2: Δημοκρίτου, Λευκίππου & Στρατού
- Θέση 3: Σάρδεων & Βλαχοπούλου Σταύρου
- Θέση 4: Σάρδεων & Μεσολογγίου
- Θέση 5: Σάρδεων & 4^{ης} Οκτωβρίου 1919
- Θέση 6: ΕΟ Δράμας – Ξάνθης/Σάρδεων & Λευκού Πύργου
- Θέση 7: 4^{ης} Οκτωβρίου 1919, Ελ. Βενιζέλου, Λοχαγού Μ. Βόγδου, Γκίφχορν & Μεσολογγίου
- Θέση 8: Π. Τσαλδάρη & Έβρου
- Θέση 9: Στρατού, Δοϊράνης & Κεσσάνης
- Θέση 10: Δημοκρίτου - Παπανδρέου
- Θέση 11: Ανδρέα Παπανδρέου, Θ. Δούκα & Μιχαηλίδη Τριαντάφυλλου
- Θέση 12: Εθελοντή Αιμοδότη & Εγνατίας (βόρεια Νοσοκομείου)
- Θέση 13: Εθελοντή Αιμοδότη & Ιπποκράτους (νότια Νοσοκομείου)

**Οι προτεινόμενες διαμορφώσεις των κόμβων θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τις μελέτες που έχουν ήδη εκπονηθεί (πχ. Κυκλοφοριακή Μελέτη & μελέτη Λεωφ. Στρατού), ενώ για τα νέα προτεινόμενα σημεία η διαμόρφωση των εκάστοτε θα προκύψει ύστερα από την αντίστοιχη μελέτη.*

- **Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 5**
 - Θέση 1: Βασιλίσσης Σοφίας & Έβρου
 - Θέση 2: Λευκού Πύργου & Ταξιαρχών (Παλιά Πόλη)
 - Θέση 3: Πατριάρχου Κυρίλου, Τζαβέλα & Κουμουνδούρου
 - Θέση 4: Βορειοανατολικά της συμβολής Ανδρέα Παπανδρέου & ΕΟ Ξάνθης – Μαγγάνων (φ: 41.127625, λ: 24.895091)
 - Θέση 5: Βορειοανατολικά της συμβολής Απόλλωνος & ΕΟ Ξάνθης – Κομοτηνής (φ: 41.131759, λ: 24.896396)
 - **Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 3**
 - Θέση 1: Γεωργίου Κονδύλη & Ακρίτα (νότια Κλειστού Αθλητικού κέντρου Φίλιππου Αμοιρίδη)
 - Θέση 2: Κουγιουμτζόγλου, 28^{ης} Οκτωβρίου, Σερρών & Κολοκοτρώνη
 - Θέση 3: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (στις εγκαταστάσεις εντός πόλης, μεταξύ του Πανεπιστημίου και του Δημοτικού Κολυμβητηρίου)
 - **Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης για συνδυασμό με υπηρεσίες car pooling (park_n_pooling): Αριθμός: 1**
 - Θέση 1: ΕΟ Δράμας Ξάνθης & Χίου (Παλιά Πόλη) με στόχο τη βελτίωση της κυκλοφορίας προς τον οικισμό της Σταυρούπολης και των υπόλοιπων οικισμών κατά την ώρα μετακινήσεων προς υπηρεσίες.
- *Σημειώνεται ότι στους προτεινόμενους χώρους park n ride και park n pooling θα εγκατασταθούν σταθμοί bike sharing ώστε να επιτελείται ο σκοπός τους. Εκτός όμως από αυτούς τους χώρους προτείνονται κάποιοι χώροι σε όλη την έκταση της πόλης και των κοντινότερων ευρύτερων περιοχών, όπως παρουσιάζονται στην συνέχεια.*
- **Καθορισμός οδού ενισχυμένης αστυνόμευσης, Μήκος: 1,6km**
 - Οδός Βλαχοπούλου Σταύρου (από Σάρδεων έως Κ. Μπένη)
 - Οδός 40 Εκκλησιών (από Σάρδεων έως Δημάρχου Χριστόδουλου Μπρωκούμη)
 - **Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 445,65στρ.**
 - Περιοχή 1: Π. Τσαλδάρη – Μιχαήλ Καραολή – Τσιμισκή - Κλεμανσώ
 - Περιοχή 2: Βασιλέως Κων/νου – Λογαχού Μιχαήλ Βόγδου – Ελευθερίου Βενιζέλου
 - Περιοχή 3: Λογαχού Μιχαήλ Βόγδου – Κων/νου Μπένη – Πλατεία Διοικητηρίου - Γκίφχορν
 - Περιοχή 4: Ανδριανουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου – Γκίφχορν – Ανδρέου Δημητρίου – 40 εκκλησιών
 - Περιοχή 5: Ανδρέου Δημητρίου - Πλατεία Διοικητηρίου - Κων/νου Μπένη – 40 εκκλησιών
 - Περιοχή 6: Ανδριανουπόλεως - 40 εκκλησιών – Περικλέους - Ανδρέου Δημητρίου
 - Περιοχή 7: 4^{ης} Οκτωβρίου 1919 - Ηπείρου - Μακρυγιάννη – Βλαχοπούλου Σταύρου – Ελευθερίου Βενιζέλου
 - Περιοχή 8: 40 εκκλησιών – Ανδρέου Δημητρίου – Καβάλας – Κολοκοτρώνη - Πρωταγόρα – 12 Αποστόλων – Βουλγαροκτόνου – Μπρωκούμη
 - Περιοχή 9: 40 εκκλησιών – Ανδρέου Δημητρίου – Καβάλας – 28^{ης} Οκτωβρίου
 - Περιοχή 10: Κων/νου Μπένη - 40 εκκλησιών – Μπρωκούμη – 28^{ης} Οκτωβρίου – Λογαχού Μιχαήλ Βόγδου - Μιχαήλ Καραολή
 - Περιοχή 11: 28^{ης} Οκτωβρίου - Μπρωκούμη - Καπνεργατών – Μιχαήλ Καραολή
 - Περιοχή 12: Μιχαήλ Καραολή – Τσιμισκή – Πλάτωνος – Ικονίου

- Περιοχή 13: Βλαχοπούλου Σταύρου – Σαρανταπόρου – Ανατολικής Θράκης – Ανδριανουπόλεως
- Περιοχή 14: Περιμετρικά της πλατείας Εμπορίου – Ύδρας

**Στις προτεινόμενες περιοχές εντάσσεται και η περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης που έχει ήδη δημοπρατηθεί από την προμήθεια με τίτλο: «Προμήθεια & Εγκατάσταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης»*

- **Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής: 24,67km**

A) Πρωτεύον Δίκτυο

- Διαδρομή 1: ΕΟ Καβάλας – Ξάνθης, 28^{ης} Οκτωβρίου, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Π. Τσαλδάρη, Σμηναγού Μητράκη Ηρακλή, Ύδρας, Βασιλίσσης Σοφίας, Δωδεκανήσου, Κατσώνη (Σύνδεση μεταξύ επιμέρους τμημάτων υφιστάμενου δικτύου σε Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης)

B) Δευτερεύον Δίκτυο

- Διαδρομή 1: Εθελοντή Αιμοδότη (σύνδεση Νοσοκομείου με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτου)
- Διαδρομή 2: Εθελοντή Αιμοδότη – Θυατείρων – Μαραθώνος – Ανδριανουπόλεως – Περικλέους - Μικράς Ασίας – Σαρανταπόρου (σύνδεση υφιστάμενου και προτεινόμενου πρωτεύοντος δικτύου)
- Διαδρομή 3: Αντιόχειας Ανάργυρου Σιγάλα (έως Βάρναλη) – Αγίας Λαύρας – Βλαχοπούλου Σταύρου – νότια Πλατείας Διοικητηρίου – Δυτικά Πάρκου Πεσόντων Ηρώων – Λοχαγού Μιχαήλ Βόγδου
- Διαδρομή 4: Μπρωκούμη – Καπνεργατών – Γ. Κονδύλη – Ακρίτα – Καλευρά – Δράμας – Λεορναδοπούλου – Δημοκρίτου (σύνδεση υφιστάμενου και προτεινόμενου πρωτεύοντος δικτύου)
- Διαδρομή 5: Μιχαήλ Τριανταφύλλου - ΕΟ Ξάνθης – Μαγγάνων (προέκταση υφιστάμενου δικτύου προς Πετεινό και Διομήδεια)
- Διαδρομή 6: Στρατού – Κλεμανσώ – Σκρα –Μιαούλη – Τσιμισκή - Π. Τσαλδάρη – Πλ. Εμπορίου (σύνδεση πρωτεύοντος δικτύου και υφιστάμενου σε Πάρκο Κολυμβητηρίου – Πανεπιστήμιο)
- Διαδρομή 7: Νέστου – Ολόρου – Ικονίου – Κύγδων – Μιαούλη – Αίμου – Λαχανόκηπων – Δελφών (προέκταση έως Λαχανόκηπους)
- Διαδρομή 8: ΕΟ Ξάνθης – Ιάσμου (προέκταση υφιστάμενου δικτύου μέχρι Κιμμέρια)

- **Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 11,22km**

- Διαδρομή 1: Εθελοντή Αιμοδότη (και επέκταση στην οδό Πατριάρχου Κυρίλου) – Ηλιουπόλεως – Ομήρου – Μαραθώνος – Ανδρέου Δημητρίου – Βλαχοπούλου Σταύρου
- Διαδρομή 2: Ανώνυμη Οδός μεταξύ Στρατοπέδου Αποστολίδη & Στρατοπέδου Στεφανίδη – Περικλέους
- Διαδρομή 3: 40 Εκκλησιών – 28^{ης} Οκτωβρίου – Αθανασίου Δικαίου – Χρυσοστόμου – Καποδιστρίου – Δράμας – Αρριανού – Τυρολόης – Γ. Κονδύλη – Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου
- Διαδρομή 4: Δημάρχου Χριστοδούλου Μπρωκούμη – Καπνεργατών – Μιχαήλ Καραολή – Λοχαγού Μιχαήλ Βόγδου – Βασιλέως Κωνσταντίνου – Βασιλίσσης Σοφίας – Έβρου – Π. Τσαλδάρη – Μιαούλη – Βελισσαρίου
- Διαδρομή 5: Έβρου – Κατσώνη – ΕΟ Ξάνθης -Ιάσμου

- **Δημιουργία πεζοδρομημένης περιοχής: Μήκος: 0,26km**

- Οδός 1: Χαριλάου Τρικούπη
- Οδός 2: Πλουτάρχου
- Οδός 3: Μητροπολίτου Πανάρετου (από Μ. Καραολή έως Σωκράτους)

- **Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 18**

- Θέση 1: Πλατεία Ηρώων (Κιμμέρια: φ: 41.147044, λ: 24.934788)
- Θέση 2: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης - Εστίες (εκτός πόλης, Πλησίον Αμφιθεάτρου Καραθεοδωρή)

*Τονίζεται ότι η εγκατάσταση επιπλέον σταθμού bike sharing εντός του Πανεπιστημίου - ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του - είναι μείζονος σημασίας για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στην πόλη της Ξάνθης.

- Θέση 3: Σταλίου Παναγιώτη, Πινδάρου & Αντίκα (Παλιά Πόλη, υφιστάμενος χώρος στάθμευσης)
- Θέση 4: Βλαχοπούλου Σταύρου & Μακρυγιάννη
- Θέση 5: Πάρκο Μεξικάνας
- Θέση 6: Πάρκο Πεσόντων Ηρώων
- Θέση 7: Μνημείο Αγνώστου Στρατιώτη
- Θέση 8: Κλεμανσώ & Βελισσαρίου
- Θέση 9: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (εντός πόλης) (Πλησίον Δημοτικού Κολυμβητηρίου)
- Θέση 10: Σταθμός ΟΣΕ
- Θέση 11: Σταθμός ΚΤΕΛ
- Θέση 12: Κλειστό Αθλητικό Κέντρο Φίλιππος Αμοιρίδης
- Θέση 13: Πλατεία Κυψέλης
- Θέση 14: Έκταση νοτιοανατολικά 1^{ου} Γενικού Λυκείου Ξάνθης (φ: 41.130877, λ: 24.872734)
- Θέση 15: Κων/νου Δαβάκη & Αλεξάνδρου Παπάγου (Χρύσα)
- Θέση 16: Πλατεία Παλιάς Χρύσας, Σαπαίων & Κικόνων (φ: 41.130877, λ: 24.872734)
- Θέση 17: Δραγατσανίου & Ιερολοχητών, Καλλιθέα (φ: 41.118646, λ: 24.864668)
- Θέση 18: Πλατεία Ευμοίρου

- **Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 13,90km**

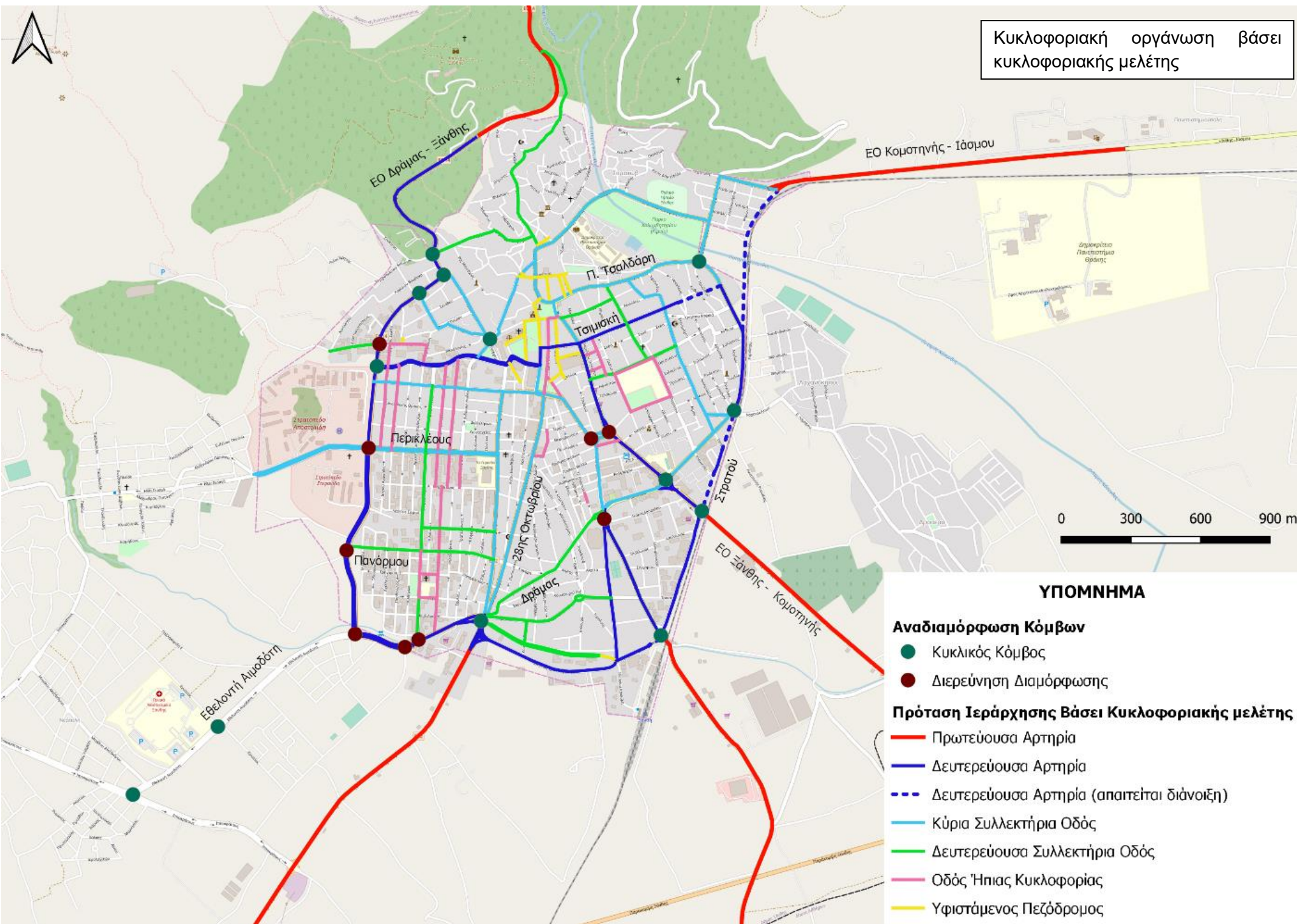
* Για τα σχολεία για τα οποία έχει εκπονηθεί μελέτη οδικής ασφάλειας, θα εφαρμοστούν οι παρεμβάσεις που ορίζονται από αυτή.

- **Περιοχές προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα Εφαρμογής: 250m.) : 3700,69στρ**

- **Νέες Λεωφορειακές Γραμμές, Μήκος : 11,79km**

- Προτεινόμενη Διαδρομή Επέκτασης Δικτύου (σύνδεση Σταθμού ΟΣΕ - Πανεπιστημίου:
 1. Μετάβαση: Γεωργίου Κονδύλη (Σταθμός ΟΣΕ) – Λευκίππου – Στρατού – Αίμου – Μιαούλη – Τσιμισκή – Μιχαήλ Καραολή – Βασιλέως Κωνσταντίνου – Βασιλίσσης Σοφίας – Πανεπιστήμιο
 2. Πανεπιστήμιο – ΕΟ Ξάνθης Ιάσμου – Κατσώνη – Έβρου – Βασιλίσσης Σοφίας – Βασιλέως Κωνσταντίνου – Μιχαήλ Καραολή – Δημοκρίτου – Λευκίππου – Γεωργίου Κονδύλη (Σταθμός ΟΣΕ)

Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



Κυκλοφοριακή οργάνωση βάσει
κυκλοφοριακής μελέτης

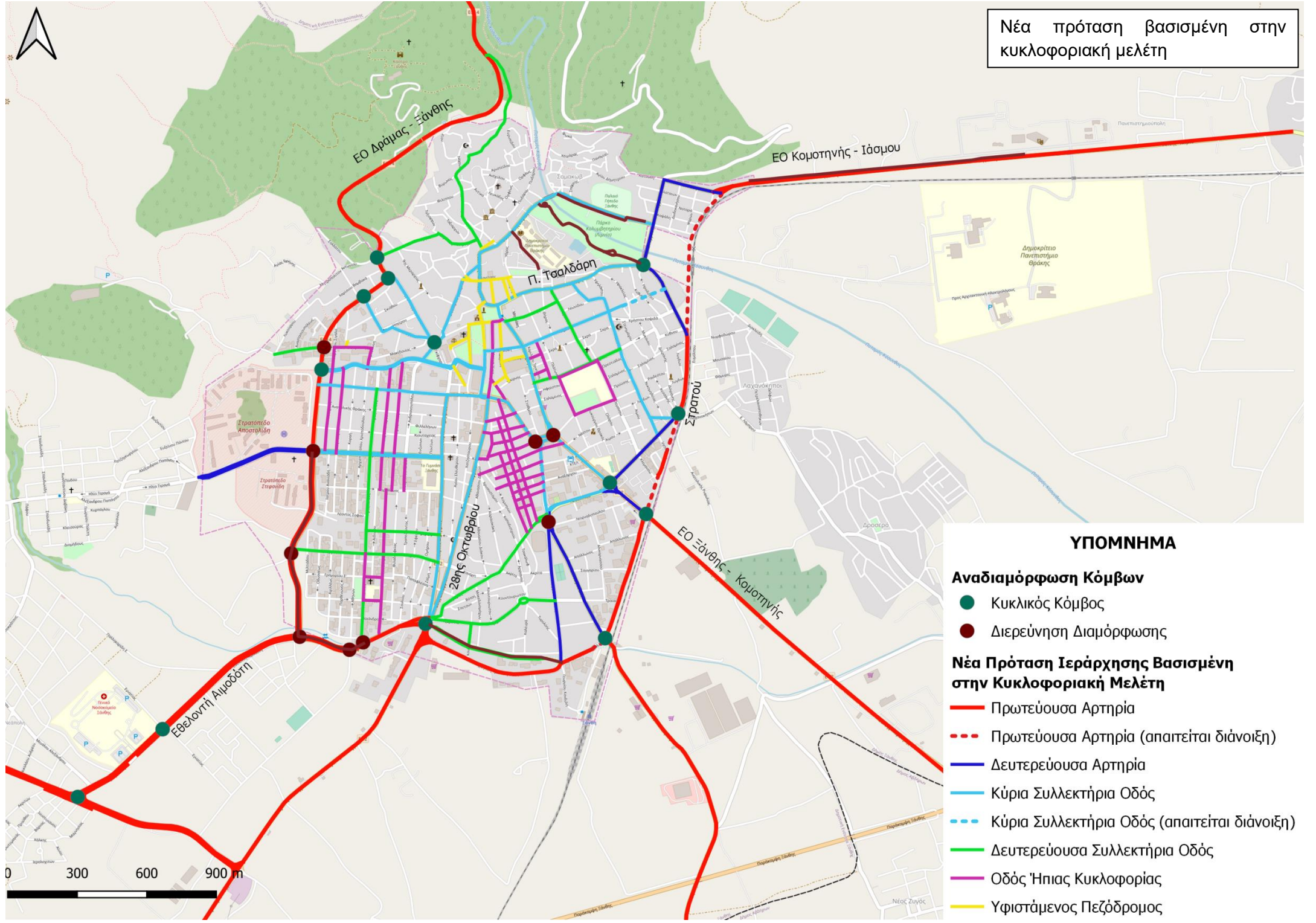
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Αναδιαμόρφωση Κόμβων

- Κυκλικός Κόμβος
- Διερεύνηση Διαμόρφωσης

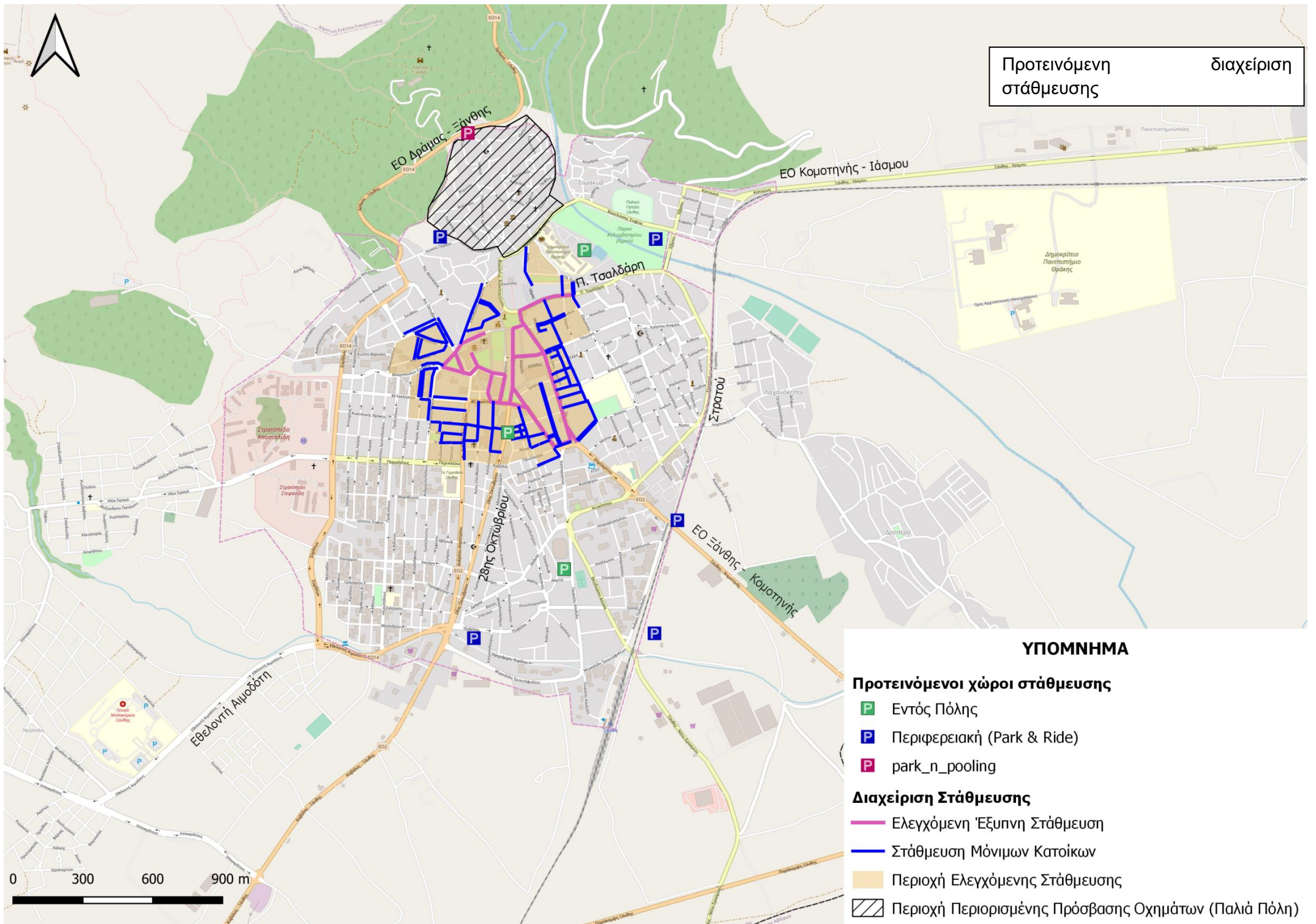
Πρόταση Ιεράρχησης Βάσει Κυκλοφοριακής μελέτης

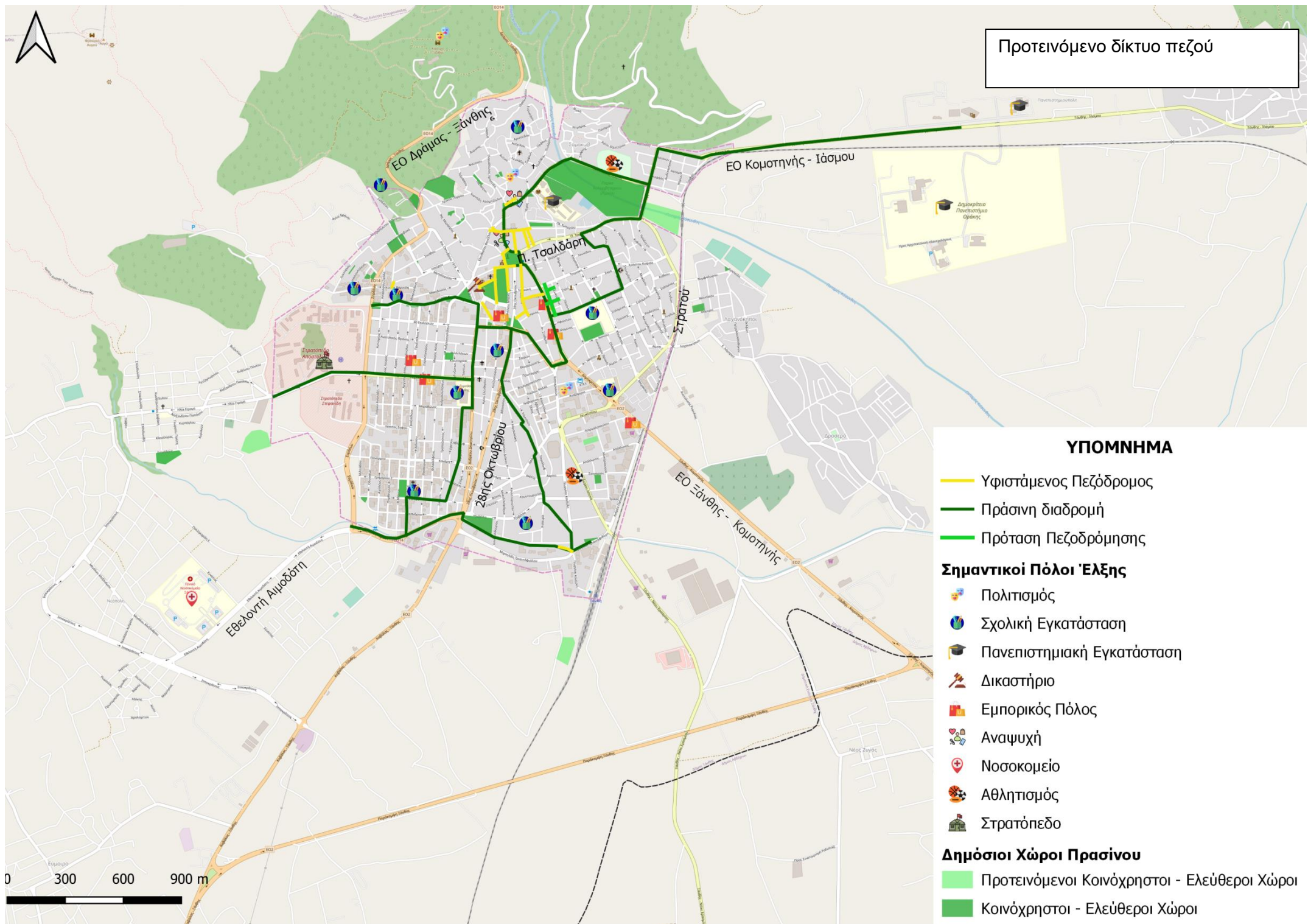
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία (απαιτείται διάνοιξη)
- Κύρια Συλλεκτήρια Οδός
- Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια Οδός
- Οδός Ήπιας Κυκλοφορίας
- Υφιστάμενος Πεζόδρομος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αναδιαμόρφωση Κόμβων**
- Κυκλικός Κόμβος
 - Διερεύνηση Διαμόρφωσης
- Νέα Πρόταση Ιεράρχησης Βασισμένη στην Κυκλοφοριακή Μελέτη**
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
 - Πρωτεύουσα Αρτηρία (απαιτείται διάνοιξη)
 - Δευτερεύουσα Αρτηρία
 - Κύρια Συλλεκτήρια Οδός
 - Κύρια Συλλεκτήρια Οδός (απαιτείται διάνοιξη)
 - Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια Οδός
 - Οδός Ήπιας Κυκλοφορίας
 - Υφιστάμενος Πεζόδρομος





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

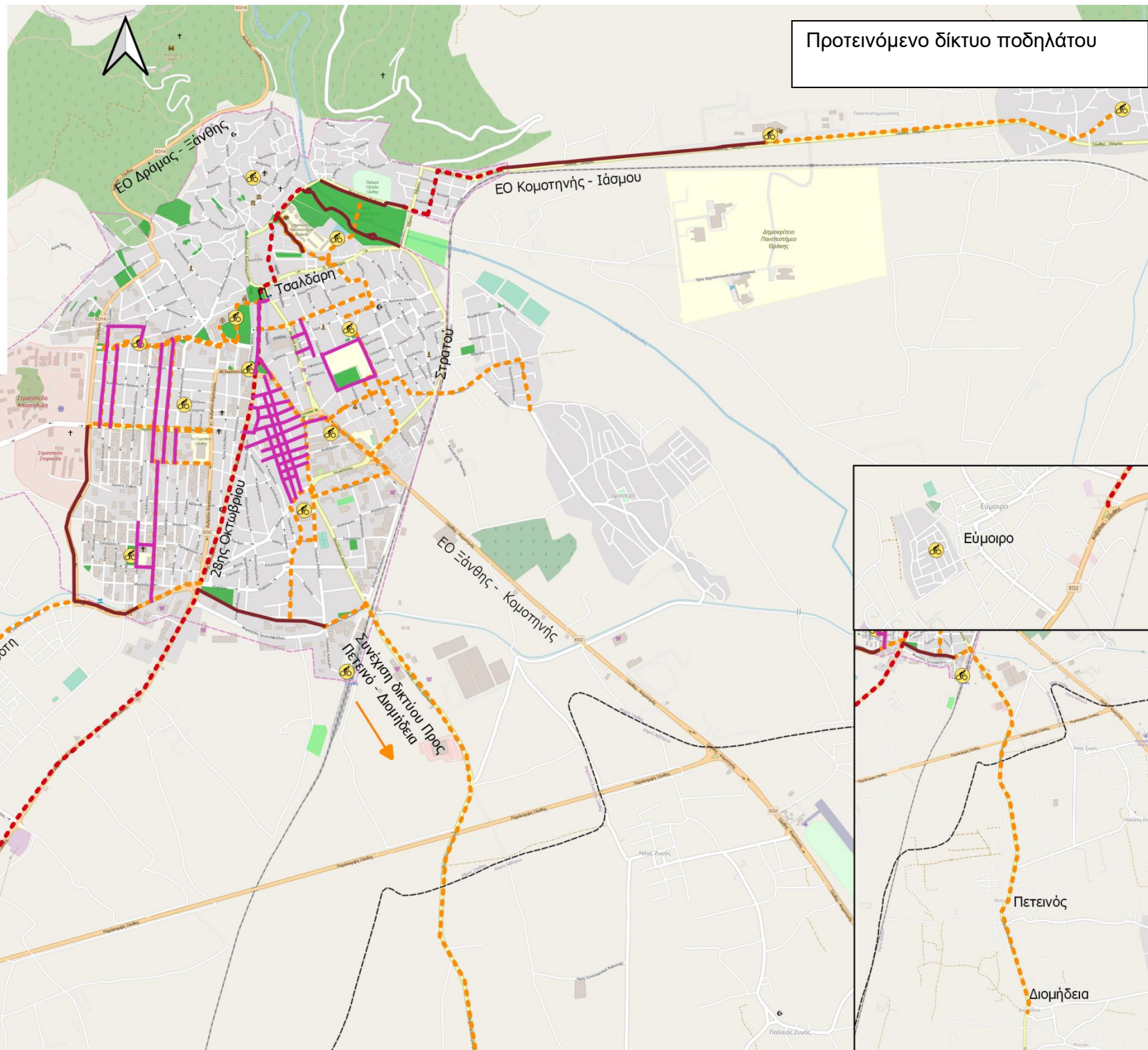
-  Προτεινόμενος χώρος στάθμευσης κοινής χρήσης ποδηλάτων

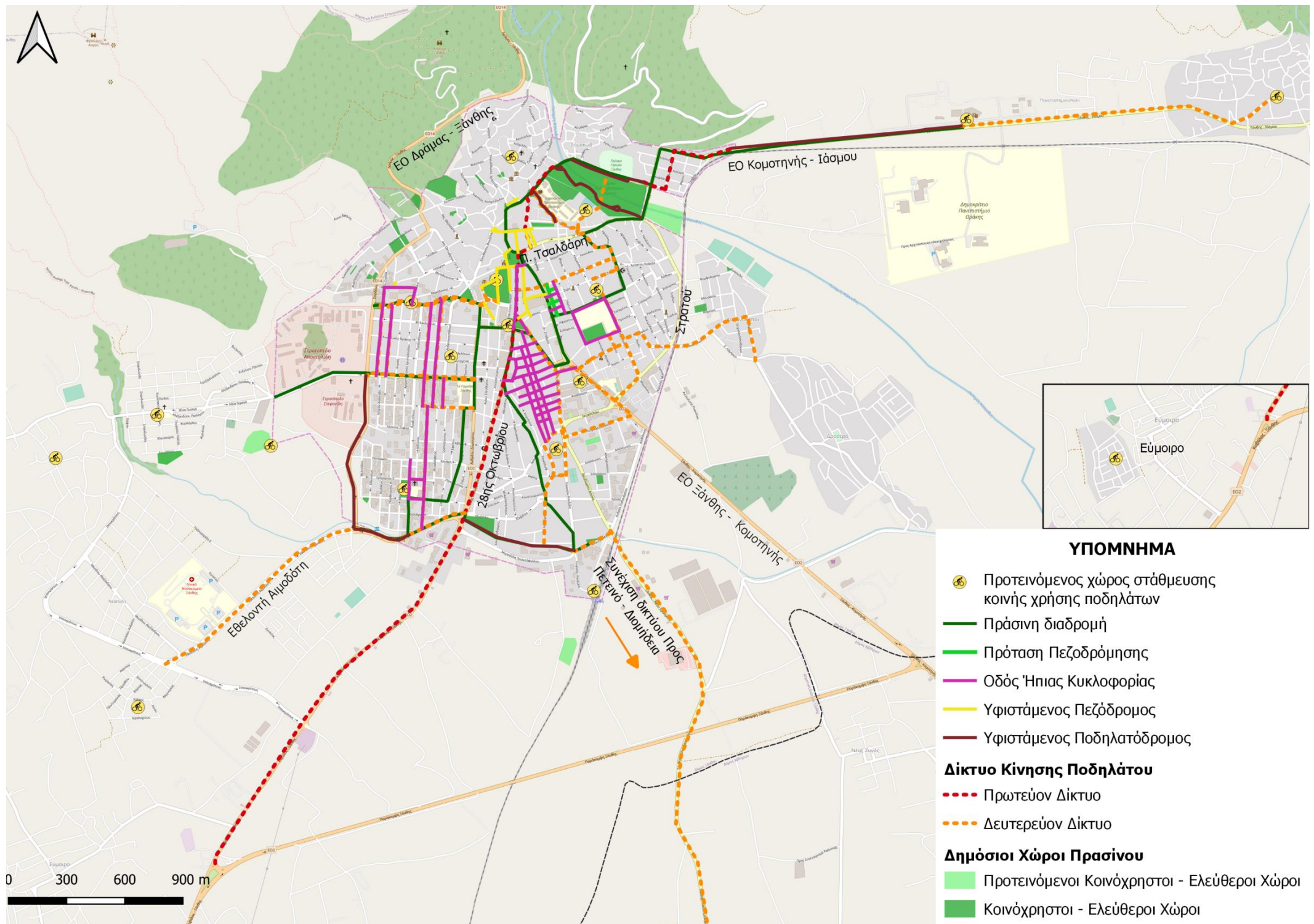
Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

-  Πρωτεύον Δίκτυο
-  Δευτερεύον Δίκτυο
-  Οδός Ήπιας Κυκλοφορίας
-  Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

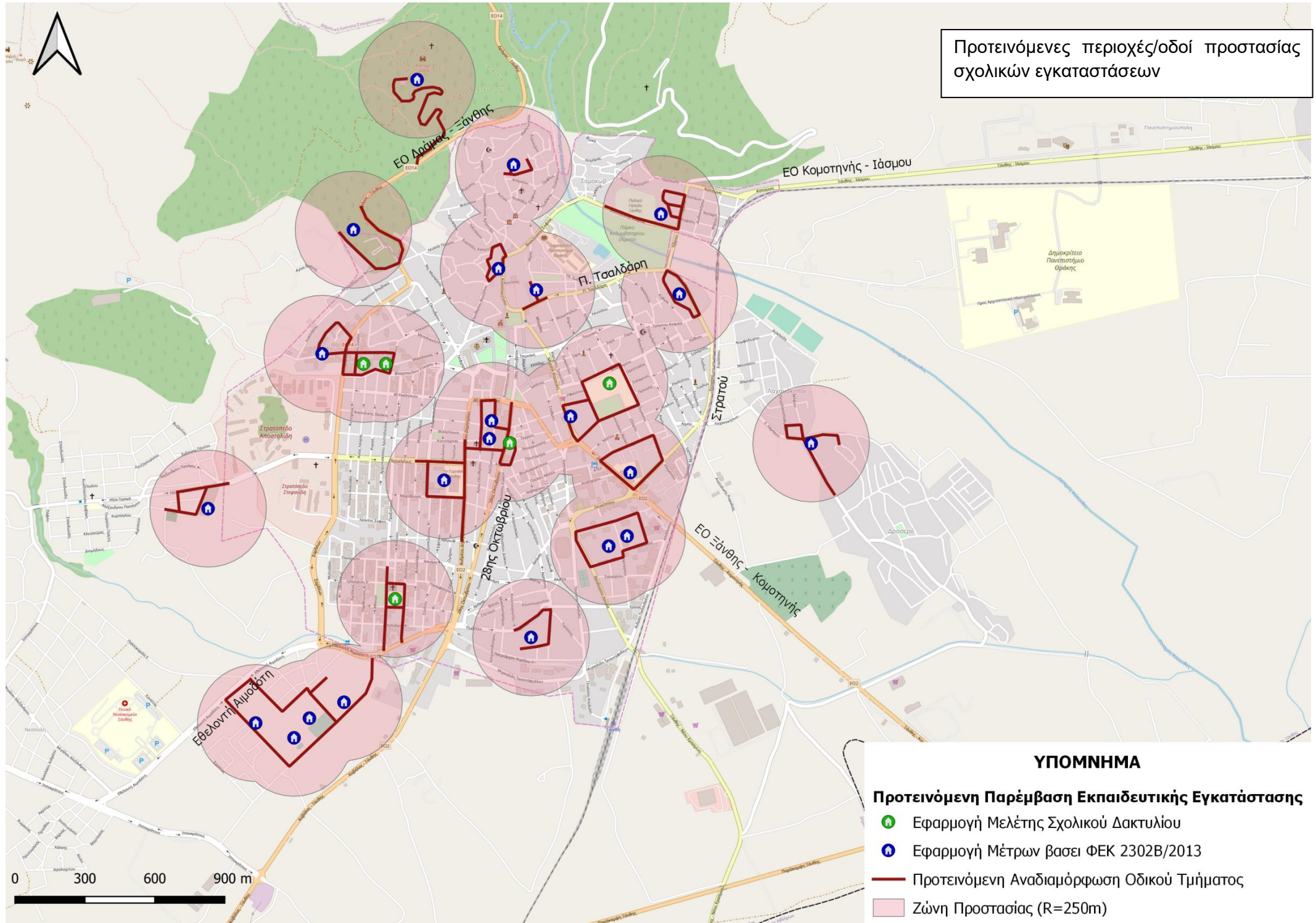
Δημόσιοι Χώροι Πρασίνου

-  Προτεινόμενοι Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι
-  Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι

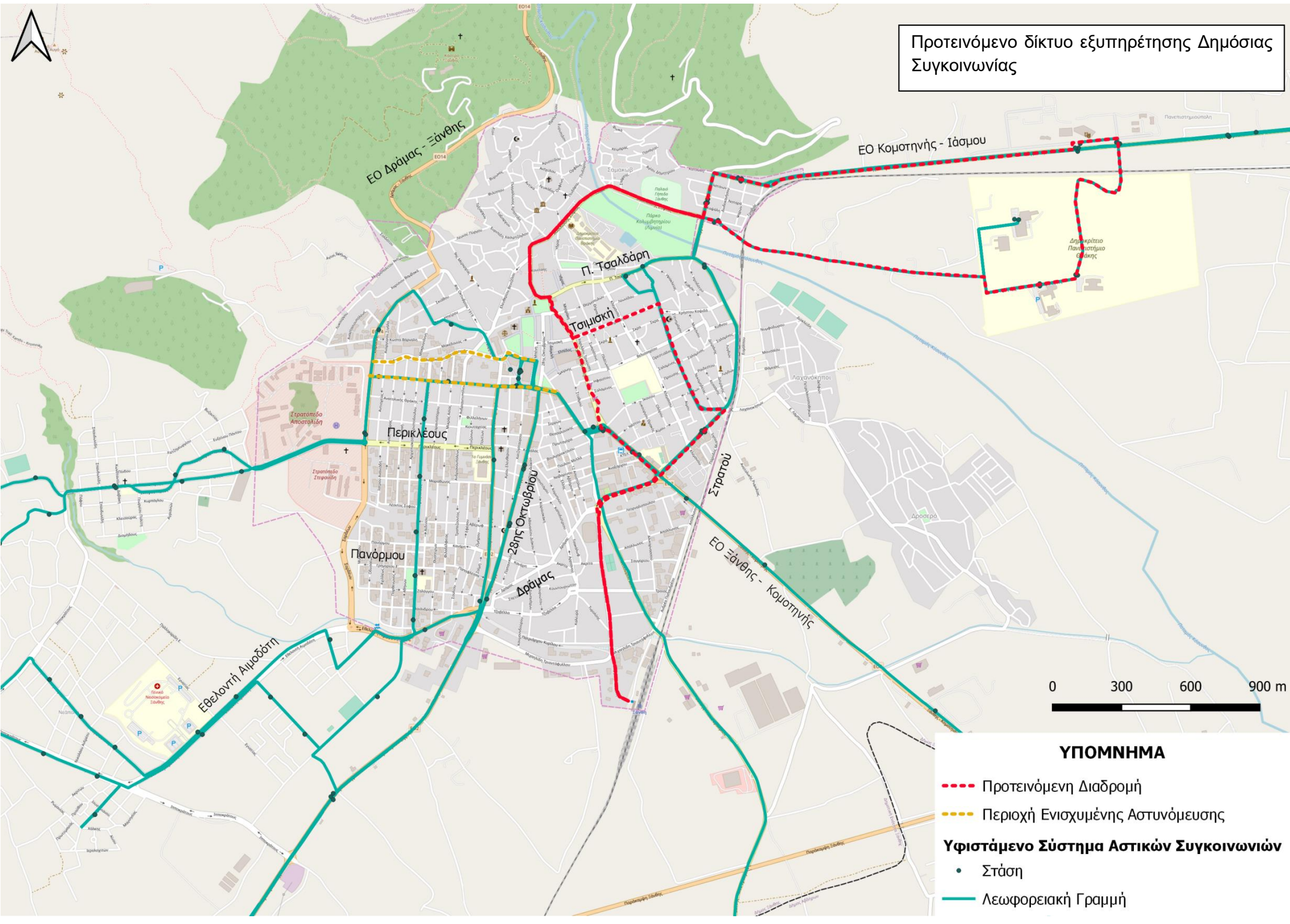




Προτεινόμενες περιοχές/οδοί προστασίας
σχολικών εγκαταστάσεων



Προτεινόμενο δίκτυο εξυπηρέτησης Δημόσιας Συγκοινωνίας



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Προτεινόμενη Διαδρομή
- Περιοχή Ενισχυμένης Αστυνόμευσης
- Υφιστάμενο Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών**
- Στάση
- Λεωφορειακή Γραμμή

Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα διάφορα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και προτεινόμενες πηγές χρηματοδότησης.

Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν, γεγονός που δίνει μια ευελιξία στο ΣΒΑΚ να αντλήσει χρηματικούς πόρους με διάφορους τρόπους, μεγιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την αρμονική εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων. Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ (Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures-ELTIS, 2019), οι δύο βασικοί τρόποι χρηματοδότησης είναι αφενός η αύξηση του κρατικού προϋπολογισμού και αφετέρου η μείωση του κόστους των έργων και μελετών που αφορούν στον κρατικό προϋπολογισμό. Αναφορικά με τον πρώτο τρόπο, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής: α) Δημοτικά έσοδα πχ δημοτικά τέλη, έσοδα από ελεγχόμενη στάθμευση κ.α. β) Εθνική ή Περιφερειακή χρηματοδότηση (ΕΣΠΑ, ειδικές κρατικές ενισχύσεις, ΒΑΑ, τομεακά προγράμματα, Πράσινο Ταμείο, προγράμματα ΥΠΕΣ κ.α.) γ) Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και δ) εξωτερικοί τρόποι χρηματοδότησης πχ δάνεια, δημοτικά ή πράσινα ομόλογα. Σχετικά με τον δεύτερο τρόπο, σημειώνεται πως έχει μεγάλη σημασία η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση μέρους των πολιτικών ή των έργων (πχ ΣΔΙΤ ή απλή ιδιωτική πρωτοβουλία, κτλ).

Επισημαίνεται ότι κατά την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου οι πηγές αυτές έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούνται από την Ομάδα Εργασίας. Οι διαφοροποιήσεις αυτές εξαρτώνται άμεσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα ποσοστά απορρόφησης του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου, τις νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης, νέες προσκλήσεις κ.λπ.

Έτσι, στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας, ο Δήμος Ξάνθης και συγκεκριμένα η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με τη συνεργασία του αναδόχου, πραγματοποίησε μία ενδεικτική αξιολόγηση σχετικά με τις προτεραιότητες που επιτυγχάνουν τα εκάστοτε μέτρα, την απαιτούμενη χρονική διάρκεια υλοποίησης, τις πηγές χρηματοδότησης καθώς και το κόστος των διάφορων μέτρων. Η συγκεκριμένη αξιολόγηση παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα. Ο τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες εκπόνησης αυτής της αξιολόγησης από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP- UP.

Πίνακας 6: Κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ1	1.1	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)				Φορέας υλοποίησης είναι το αστικό ΚΤΕΛ	
ΠΜ1	1.2	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 εφαρμογή	50.000,00 €		50.000,00 €	+5.000€ για συντήρησης και αναβάθμιση της εφαρμογής
ΠΜ1	1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του αστικού ΚΤΕΛ				Φορέας υλοποίησης είναι το αστικό ΚΤΕΛ	
ΠΜ1	1.4	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας				Φορέας υλοποίησης είναι το αστικό ΚΤΕΛ	
ΠΜ1	1.5	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	€/κάρτα	5€/μήνα	500 κατοίκους		30.000 €
ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	€/χλμ.	100.000,00 €	25	2.500.000,00 €	
ΠΜ2	2.2	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	€/τ.μ.	150,00 €	5.000	750.000,00 €	
ΠΜ2	2.3	Εκτεταμένες Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	€/τ.μ.	150,00 €	2.000	300.000,00 €	

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ2	2.4	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	€/διάβαση	10.000,00 €	15	150.000,00 €	
ΠΜ2	2.5	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)				Το κόστος αφορά τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)	
ΠΜ3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας				317.990,08 € Η υλοποίηση του μέτρου χρηματοδοτείται από το Κ.Α.Π.Ε	
ΠΜ3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων				317.990,08 € Η υλοποίηση του μέτρου χρηματοδοτείται από το Κ.Α.Π.Ε	
ΠΜ3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car-sharing				Το κόστος αφορά ιδιώτη	
ΠΜ4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	€/αισθητήρα	400,00 €	30	12.000,00 €	+1.000 € συντήρηση

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	€/workshop	5.000,00 €			5.000 €
ΠΜ4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	€/workshop	5.000,00 €			5.000 €
ΠΜ4	4.4	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	€/info kiosk	10.000,00 €	25	250.000,00 €	+1.000 € ανανέωση περιεχομένου
ΠΜ4	4.5	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο					
ΠΜ5	5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας-	€/όχημα	200.000,00 €	1.0	200.000,00 €	
ΠΜ5	5.2	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα				Αφορά σε έκπτωση επί της τιμής φόρτισης του ηλεκτρικού οχήματος	

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ6	6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	€/πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €	
ΠΜ6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	€/τ.μ.	50,00 €	50.000,00	2.500.000,00 €	
ΠΜ6	6.3	Μονοδρομήσεις οδών	€/πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €	
ΠΜ6	6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	€/κόμβο	150.000,00 €	22	3.300.000,00 €	
ΠΜ6	6.5	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Μελέτη και κατασκευή του έργου	5,000,000.00€		5,000,000.00€	
ΠΜ6	6.6	Αναδιαμόρφωση ιεράρχησης οδικού δικτύου					
ΠΜ6	6.7	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	€/πινακίδα	80.00	500.0	40.000,00 €	
ΠΜ6	6.8	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ		150.000,00 €	1.0	150.000,00 €	5.000 €
ΠΜ6	6.9	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Έργο	50.000,00 €		50.000,00 €	

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ6	6.10	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες				Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.1	
ΠΜ6	6.11	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων				Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.7.	
ΠΜ6	6.12	Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων				Για συνολικό μήκος 1.300,00 m διανοίξεων οδών: Μελέτη: 130.000,00 € Κατασκευή: 1.300.000,00 € Σύνολο (μελέτη και κατασκευή): 1.430.000,00 €	
ΠΜ7	7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	€/χώρο park n ride	200.000,00 €	5	1.000.000,00 €	
ΠΜ7	7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)				Δύναται να υλοποιηθεί με σύμβαση παραχώρησης με βάση το ν. 4413/2016	
ΠΜ7	7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	€/θέση στάθμευσης	250,00 €	80.0	20.000,00 €	

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ8	8.1	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	€/τ.μ.	150,00 €	52.000,00	7.800.000,00 €	
ΠΜ8	8.2	Δημιουργία ζώνης ενισχυμένης αστυνόμευσης					
ΠΜ8	8.3	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	50.000,00	7.500.000,00 €	
ΠΜ9	9.1	Ανάδειξη σημαντικών χώρων, πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής	Έργο	5.000.000,00 €		5.000.000,00 €	
ΠΜ9	9.2	Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	€/δράση	10.000,00 €			10.000 €
ΠΜ9	9.3	Συντήρηση και δημιουργία πεζοπορικών – περιπατητικών διαδρομών	€/χλμ.	1.000,00 €	55	55.000,00	
ΠΜ10	10.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας				Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.8	
ΠΜ10	10.2	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	€/έτος	150.000,00 €			10.000 €
ΠΜ10	10.3	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	€/κέντρο	400.000,00 €	1.0	400.000,00 €	
ΠΜ10	10.4	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα				Αφορά σε έκπτωση επί της τιμής φόρτισης του ηλεκτρικού οχήματος	

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος (Εφάπαξ)	Ετήσια δαπάνη
ΠΜ10	10.5	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	€/πινακίδα	80,00 €	20.0	1.600,00 €	
ΠΜ10	10.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος				Αφορά σε έκπτωση επί της τιμής φόρτισης του ηλεκτρικού οχήματος	

3. Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους.

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι δείκτες αποτελούν, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου.

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE έχει δημιουργηθεί μια τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρού τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.

Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.

Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.

Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.

Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Ξάνθης και των άλλων συναρμόδιων φορέων και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επιπλέον ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 7: Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ

Στόχοι	Υφιστάμενη κατάσταση	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στην 10ετία	Υλοποίηση στην 15ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	3 εν λειτουργία ηλεκτρικά οχήματα στο Δήμο	25 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	50 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή δημόσιοι σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός της Ξάνθης)	50 σταθμοί φόρτισης (σε συνέργεια με το ΣΦΗΟ)	50 σταθμοί φόρτισης (σε συνέργεια με το ΣΦΗΟ)	50 σταθμοί φόρτισης (σε συνέργεια με το ΣΦΗΟ)
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Δεν έχουν οριστεί	Μερική λειτουργία περιμετρικού δακτυλίου κατά 60%	Πλήρης λειτουργία περιμετρικού δακτυλίου	Λειτουργία ανατολικής παράκαμψης Ξάνθης
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών και οδών ήπιας κυκλοφορίας	3.0- km	6.0 km	10.0 km	15.0 km
2.2a Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από παράνομη στάθμευση	Δεν υπάρχει σε λειτουργία σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	97.44km (~68.47km Μόνιμων Κατοίκων & ~28.97km Ελεγχόμενη Έξυπνη Στάθμευση)	Αύξηση περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης κατά 30%	Αύξηση περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης κατά 60%

2.3 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός της Ξάνθης)	5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης	8km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης	11km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)				
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Μείωση 15%	Μείωση 30%	Μείωση 50%
3.2 Χρήση του περπατήματος και του ποδηλάτου (ενεργή μετακίνηση) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις	2,55% (2,05% περπάτημα και 0,5% ποδήλατο) στο Δήμο)	10% (8% περπάτημα και 2% ποδήλατο)	20% (15% περπάτημα και 5% ποδήλατο)	35% (23% περπάτημα και 12% ποδήλατο)
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας	Δεν υπάρχουν δεδομένα για όλη την πόλη	Βελτίωση υποδομών περπατησιμότητας στο 20% του οδικού δικτύου (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	Βελτίωση υποδομών περπατησιμότητας στο 40% του οδικού δικτύου (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	Βελτίωση υποδομών περπατησιμότητας στο 65% του οδικού δικτύου (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Δεν υπάρχουν δεδομένα για τις οδούς με ράμπες ΑμεΑ σε όλη την πόλη της Ξάνθης	10% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	25% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	40% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)

4.3. Βελτίωση της ποιότητας και του πλάτους πεζοδρομίων	Δεν υπάρχουν δεδομένα για όλη την πόλη	40% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	65% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)	85% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων (σε συνέργεια με το Σ.Α.Π.)
4.4 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 75%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 85%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 90%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 95%
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών κοινόχρηστων μετακίνησης μέσων	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μέσο/1000 κατοίκους	3 μέσα/1000 κατοίκους	6 μέσα/1000 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	2,55% (2,05% περπάτημα και 0,5% ποδήλατο) στο Δήμο)	10% (8% περπάτημα και 2% ποδήλατο)	20% (15% περπάτημα και 5% ποδήλατο)	35% (23% περπάτημα και 12% ποδήλατο)
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	87,05% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 25%	Μείωση κατά 40%
5.4 Λειτουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Δεν λειτουργεί έξυπνο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	25% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	50% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	80% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα

	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)			
6.1 Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bicycles sharing system, e-scooters κτλ)	Δεν λειτουργούν συστήματα καινοτόμων μέσων μετακίνησης	Εισαγωγή και λειτουργία συστημάτων	5% των μετακινήσεων να γίνεται με καινοτόμα συστήματα	10% των μετακινήσεων να γίνεται με καινοτόμα μέσα
	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)			
7.1 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν διατίθενται σχετικά στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
7.2 Μείωση των ταχυτήτων στο βασικό οδικό δίκτυο και στις γειτονιές	Το όριο ταχύτητας εντός πόλεων ορίζεται στα 50Km/h, εκτός αν υπάρχει σήμανση.	Εντός ορίων οικισμών και πόλης, το όριο ταχύτητας ορίζεται στα 30km/h.	Εντός κέντρων πόλεων και οικισμών το όριο μειώνεται στα 20km/h.	Μείωση ορίου ταχύτητας σε γειτονιές στα 20 km/h.
	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)			
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Το 86% των ερωτηθέντων δήλωσε υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 95% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	Προτεραιότητα 9. Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού (Τουρισμός και εποχικότητα μετακινήσεων)			
9.1 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	66,78 km μονοπάτια (εκτός πόλης) και 3,47 km ποδηλατικές διαδρομές (εντός πόλης)	αύξηση σε 6.00km των ποδηλατικών διαδρομών (εντός πόλης)	αύξηση σε 10.00km των ποδηλατικών διαδρομών (εντός πόλης)	αύξηση σε 15.00km των ποδηλατικών διαδρομών (εντός πόλης)

9.2 Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας σε αυτούς	6-8 καταγεγραμμένοι υπερτοπικοί πόλοι έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε τουλάχιστον 3 σημαντικούς πόλους έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε τουλάχιστον 5 σημαντικούς πόλους έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε όλους τους σημαντικούς πόλους έλξης
Προτεραιότητα 10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)				
10.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	20 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
10.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	5 σταθμοί park n ride
10.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	63% των ερωτηθέντων να δηλώνει καθόλου ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
Προτεραιότητα 11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)				
11.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει και έξυπνο συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 60% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας

4. Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκρισης ΣΒΑΚ

Το τελικό ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014, 2019), συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων, χωρίς αναλυτικές λεπτομέρειες.

Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και του σχεδίου του προϋπολογισμού, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους, ήτοι για τα δεδομένα του Δήμου Ξάνθης από το Δημοτικό Συμβούλιο και τους συναρμόδιους υλοποίησης των μέτρων.

Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών καθώς και να έχει κοινοποιηθεί στους φορείς που θα κληθούν εκ των υστέρων να «εγκρίνουν» επιμέρους μέτρα του ΣΒΑΚ.

Το βήμα 9 – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στην **υιοθέτηση του ΣΒΑΚ και την «επίσημη αποδοχή» του από τα όργανα του φορέα εκπόνησης και το δίκτυο φορέων.**

Σημειώνεται ότι με πρόσφατη νομοθεσία της Ελλάδας τον νόμο 4784/2021 και ειδικότερα σύμφωνα με το αρ. 8 για τη διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού του ΣΒΑΚ ισχύουν τα κάτωθι:

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.

2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.

3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 3, ο ΟΑΣΑ Α.Ε., ο ΟΣΕΘ Α.Ε. και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού

σχεδιασμού τους, τα μέτρα των Σ.Β.Α.Κ. φορέων εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Στο βήμα 9 περιλαμβάνονται **3 διακριτές δραστηριότητες** που αφορούν στον **έλεγχο ποιότητας του σχεδίου** (Δ9.1), **στην υιοθέτηση του σχεδίου** (Δ9.2) και τέλος στην **θεμελίωση της κυριότητας του σχεδίου** (Δ9.3).

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Ν. 4784/2021, για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

«Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση: i.) στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, ii.) στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, iii.) στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.»

→ Οι υπηρεσίες αυτές διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης.

Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς **ενημέρωσή** τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα επόμενα βήματα που θα πρέπει να γίνουν ώστε το ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης να περάσει από τον **έλεγχο ποιότητας** (αντιστοιχία δραστηριότητας 9.1 – σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ), να **υιοθετηθεί** (αντιστοιχία δραστηριότητας 9.2 – σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ) και τέλος να γίνει η **«θεμελίωση κυριότητας»** (αντιστοιχία δραστηριότητας 9.3 – σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ).

Για τον έλεγχο ποιότητας → ακολουθούνται τα οριζόμενα στο αρ. 7 του Ν. 4784/2021 και αφορούν ουσιαστικά στον έλεγχο του Σχεδίου δράσης.

Ο φορέας εκπόνησης **κοινοποιεί** το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

Αν κάποια από τις υπηρεσίες **διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις** αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, **τις αποστέλλει** στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες.

Ο φορέας **εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες** αντιρρήσεις.

Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, **εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως** το σχέδιο δράσης.

Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε. εδ.

Το τελικό σχέδιο δράσης **κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους** και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

*** Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

Για την υιοθέτηση → ακολουθούνται τα οριζόμενα στο αρ. 8 του Ν. 4784/2021 και **αφορούν ουσιαστικά στην εξέταση και το χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ**

Για να γίνει αυτό ο φορέας δημιουργεί **Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ** και την υποβάλλει μαζί με τα ηλεκτρονικά αρχεία (πλήρες ΣΒΑΚ και διακριτό Σχέδιο Δράσης) για εξέταση και χαρακτηρισμό στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Σύμφωνα με το αρ. 8 η εξέταση και ο χαρακτηρισμός θα πρέπει να γίνει εντός 2 μηνών από την υποβολή του.

Επιπρόσθετα ισχύει ότι: Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.

Και ότι : Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

Σημειώνεται ότι στο παρ. Ι του Ν. 4784/2021 παραχωρείται υπόδειγμα της Αναφοράς Κύκλου ΣΒΑΚ (σελ. 5139 του ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

Το υπόδειγμα Αναφοράς Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με ευθύνη του Φορέα Εκπόνησης για την ακρίβεια των αναφερόμενων σε αυτή στοιχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στις ακόλουθες ενότητες και υποενότητες και οι οποίες ενσωματώνονται στο Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

ΦΑΣΗ Α' - ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Αναφέρονται ο Φορέας Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2 και οι προϋποθέσεις που πληροί για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. βάσει της παρ. 3 του άρθρου 1. Εφόσον πρόκειται για κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ., αναφέρονται οι συμμετέχοντες ΟΤΑ και η μεταξύ τους συνεργασία σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2. Προσδιορίζεται αν πρόκειται για την πρώτη έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. ή την αναθεώρησή του.

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας

Επισυνάπτεται η απόφαση συγκρότησης της Ομάδας Εργασίας και αναφέρονται, σύμφωνα με το άρθρο 5:

(α) τα στελέχη της Ομάδας Εργασίας, η ιδιότητά τους, ο φορέας, η υπηρεσία προέλευσής τους, και ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας,

(β) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, το στέλεχος με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας,

(γ) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 5, οι εκπρόσωποι των συγκοινωνιακών φορέων.

Οι φορείς εκπόνησης που ακολουθούν τα οριζόμενα στις περ. β' της παρ. 1, α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13, συμπληρώνουν την υποενότητα 2.1 πλην των περ. β' και γ'.

2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμόδια λιμενική αρχή και στον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα για συμμετοχή στην ομάδα εργασίας

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στην παρ. 2 του άρθρου 5, συμπληρώνονται ο αριθμός πρωτοκόλλου της πρόσκλησης και επισυνάπτεται αντίγραφο της.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

3.1. Ιστοσελίδα αναφορικά με το Σ.Β.Α.Κ. που καταρτίζεται

Συμπληρώνεται ο ενιαίος εντοπιστής πόρων (URL) της ιστοσελίδας της περ. ε' του άρθρου 4 (ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.) με ενεργό σύνδεσμο και περιγράφεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη.

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας

Δηλώνεται ότι η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184).

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Όρια περιοχής παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται η περιοχή παρέμβασης της παρ. 2 του άρθρου 2 και ιδίως σε σχέση με τα διοικητικά όρια του ΟΤΑ και των όμορων ΟΤΑ. Επισυνάπτεται σχετικός χάρτης όπου είναι ευκρινώς αποτυπωμένες τουλάχιστον οι ανωτέρω πληροφορίες και επισημαίνονται τα όρια της περιοχής παρέμβασης. Αναφέρονται η κατηγορία δήμου κατά τις διατάξεις του προγράμματος «Κλεισθένης Ι» (ν. 4555/2018, Α' 133), και τα πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής.

4.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει ή γειτνιάζει με ζώνη λιμένα, αναφέρεται ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και η ζώνη αποτυπώνεται ευκρινώς στον χάρτη της παρ. 4.1.

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική δημόσια πρόσκληση (περ. β' της παρ. 1).

5.2. Προσκλήσεις συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων προς τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 6

Για τις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 6 συμπληρώνονται οι αριθμοί πρωτοκόλλου των προσκλήσεων και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο τους.

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Αναγράφεται λίστα των εμπλεκόμενων μερών του Δικτύου Φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 2 και την παρ. 1 του άρθρου 6. Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένο το Σύμφωνο Συμμετοχής της παρ. 7 του άρθρου 2. Αναφέρονται τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο του Συμφώνου Συμμετοχής.

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1. Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Αναγράφεται λίστα των στρατηγικών σχεδίων, κειμένων, μελετών και Σ.Β.Α.Κ. που λαμβάνονται υπόψη (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7 και περ. δ', ε', στ' και ζ' της παρ. 2 του άρθρου 3).

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Επισυνάπτεται η εισήγηση της ομάδας εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης για τη συμπλήρωση των διαθέσιμων δεδομένων ή την πληρότητα αυτών αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7).

ΦΑΣΗ Β' - ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

1.1. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται συνοπτικά το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα του σχεδίου για τα επόμενα στάδια και εργασίες (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

1.2. Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

Περιγράφεται συνοπτικά το σχέδιο συμμετοχής με τις προγραμματισμένες δράσεις (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρονται οι πραγματοποιηθείσες δράσεις.

1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης

Αναφέρονται και αναπτύσσονται συνοπτικά τα κύρια σημεία της έκθεσης αποτύπωσης υφιστάμενης κατάστασης (υποπερ. ββ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) κατ'ελάχιστον για τα κάτωθι:

- α) δημόσια μέσα μεταφοράς,
- β) ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
- γ) προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- δ) οδική ασφάλεια των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
- ε) διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων,
- στ) χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- ζ) διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- η) οργάνωση της στάθμευσης,
- θ) νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

Περιγράφονται συνοπτικά τα σενάρια που εξετάστηκαν (υποπερ. βγ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται τα κύρια σχόλια των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και οι απόψεις του Δικτύου Φορέων, που, κατά την κρίση της Ομάδας Εργασίας, συνέβαλαν σημαντικά στη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων και του κοινού οράματος του Σ.Β.Α.Κ. (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.3. Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το τελικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ., εφόσον τροποποιήθηκαν, μετά την υποβολή σχολίων και απόψεων, τα προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Επισυνάπτονται οι στόχοι με τα χαρακτηριστικά τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7 και παρ. 12 του άρθρου 2).

3.5 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται ο αναλυτικός κατάλογος μέτρων και πακέτων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και η σύνδεση τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7), καθώς και οι σχετικοί δείκτες παρακολούθησης. Συγκεκριμένα τα μέτρα ή πακέτα μέτρων αναλύονται και κατηγοριοποιούνται κατ'ελάχιστον στις κάτωθι ενότητες:

1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
 2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
 3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών,
 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
 6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
 7. καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
 8. οργάνωση της στάθμευσης,
 9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.
- 4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης της περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7. Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

Επισυνάπτεται το τελικό σχέδιο δράσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 2. Για κάθε μέτρο αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες βάσει του νόμου είτε θα εγκρίνουν μεταγενέστερα την υλοποίηση των μέτρων είτε θα τα υλοποιήσουν (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. (υποπερ. εδ' της περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) με το αναρτημένο τελικό Σχέδιο Δράσης.

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το σχέδιο δράσης (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτεται δήλωση του φορέα εκπόνησης με την οποία βεβαιώνεται ότι έχει ενσωματώσει στο σχέδιο δράσης τεκμηριωμένες αντιρρήσεις των φορέων του προηγούμενου εδαφίου κατά τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εγ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.

Οι φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13 συμπληρώνουν την ως άνω υποενότητα αναφέροντας τις υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το Σ.Β.Α.Κ. για γνωμοδότηση σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά τα οριζόμενα στις περ. β' και γ' της παρ. 9 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και δεν απαιτείται η δήλωση-βεβαίωση του φορέα εκπόνησης.

Εικόνα 1: Αποσπάσματα ΦΕΚ για αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ

Για τη θεμελίωση κυριότητας →

Είναι κρίσιμο να επικοινωνείτε τόσο μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ όσο και με ειδικές εκδηλώσεις/ ενημερωτικές συναντήσεις η ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ, ο ρόλος των συναρμόδιων μερών στην ολοκλήρωση επιμέρους μέτρων και δράσεων καθώς και η σημασία της αλλαγής νοοτροπίας στο σύνολο του πλαισίου υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου για την εξασφάλιση της αποδοχής του ΣΒΑΚ από τους πολίτες και τους φορείς του Δήμου Ξάνθης καθώς και τη δημιουργία του «αισθήματος ιδιοκτησίας» του σχεδίου απαιτείται σε αμέσως επόμενο χρόνο από την οριστική έγκριση και το χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ η επικοινωνία αφενός της διαδικασίας σχεδιασμού του με τα στοιχεία συμμετοχικότητας του και αφετέρου το σύνολο των έργων και πολιτικών που περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης.

Η επικοινωνία του συνόλου του έργου του ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων και του σχεδίου δράσης με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού,
2. Δημιουργία συνοπτικών video,

3. Ημερίδες, ομιλίες σε κομβικές ημερομηνίες (ενδ. Παγκόσμια Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο, Ημέρα Ποδηλάτου, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας),
4. Δημιουργία Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ
5. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ΣΒΑΚ και σχετικά με τα επιμέρους μέτρα του.

5. Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ

Γενικά κατά τον Ν. 4784/2021

Ο κάθε δήμος υλοποιεί και αναθεωρεί το ΣΒΑΚ του σύμφωνα με τις τοπικές ανάγκες, τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους και το Σχέδιο Δράσης που έχει καθορίσει η Ομάδα Εργασίας του. Σημαντικές διαφοροποιήσεις μπορεί να υπάρχουν ανάλογα με το πλαίσιο εφαρμογής που έχει θέσει, τους στόχους και τις προτεραιότητες, τα επιλεγμένα πακέτα μέτρων, καθώς και τις διαδικασίες εφαρμογής των επιμέρους μέτρων μέσω από προγράμματα και έργα. **Ωστόσο είναι απαραίτητες** οι διετείς εκθέσεις προόδου και η ανάρτηση αυτών στην ιστοσελίδα με κοινοποίηση στους φορείς (βλ. παρακάτω) καθώς και η αναθεώρησή του οποιαδήποτε στιγμή μετά την 5ετία ανάπτυξης και οπωσδήποτε πριν τη 10ετία.

Μετά την οριστική υιοθέτηση/ έγκρισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο και το χαρακτηρισμό του ως τέτοιου από την ελληνική πολιτεία ξεκινά η διαδικασία της **υλοποίησής** του.

Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που παρέχει το σύνολο των κατευθύνσεων σχεδιασμού για το Δήμο Ξάνθης σε αυτό το στάδιο η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ θα κληθεί να επαναπροσδιορίσει με λεπτομέρεια τα διάφορα μέτρα, να εφαρμόσει όσα απαιτούν μικρό ορίζοντα υλοποίησης, να προετοιμάσει μελέτες εφαρμογής ή να ωριμάσει υφιστάμενες μελέτες για το **πώς τα διάφορα μέτρα θα μπορέσουν να εφαρμοστούν**.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 η φάση Γ του ΣΒΑΚ - Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. συμπεριλαμβάνει τα κάτωθι:

- α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:
 - ο αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

- ο αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,
- ο αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.
- β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και **λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού**. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ, το βήμα 10, δηλαδή η Διασφάλιση της Ορθής Διαχείρισης και Επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου) – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στη **διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου** (Δ10.1), στην **ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών** (Δ 10.2), και τέλος στον **Έλεγχο της προόδου προς την επίτευξη των στόχων** (Δ10.3).

Στη συνέχεια σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ το βήμα 11, δηλαδή η Αφομοίωση των μαθημάτων/ αποτίμηση εμπειριών – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ- αφορά στην **ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση** (Δ11.1), στην **επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας** (Δ11.2) και τέλος στον **προσδιορισμό των νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ** (Δ11.3).

Σύμφωνα ωστόσο με το Ν. 4784/2021 η επικαιροποίηση και αναθεώρηση του ΣΒΑΚ ακολουθεί τα κάτωθι στοιχεία (αρ. 9).

*1. Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, **όποτε κρίνεται αναγκαίο** από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης:*

α. αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την «Αττικό Μετρό Α.Ε.»,

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ.

2. Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της

απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Σημειώνεται ότι υποχρεωτικά κάθε διετία (2ετία) συντάσσεται από την ΟΕ του ΣΒΑΚ η Έκθεση Προόδου και αυτή αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους.

Ο φορέας εκπόνησης (Δ. Ξάνθης) γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 (ήτοι i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.) και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους (ήτοι στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών).

Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Η διαχείριση ενός έργου αφορά το συνολικό προγραμματισμό και συντονισμό του, από την έναρξή του μέχρι και την ολοκλήρωσή του. Το σχέδιο διαχείρισης θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις των υπευθύνων λήψης αποφάσεων ή του αναθέτοντος φορέα πληρούνται εφόσον επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση του σχεδίου **εντός του προγραμματισμένου χρόνου, εντός προϋπολογισμού** και πληρώντας **όλα τα προαπαιτούμενα** πρότυπα ποιότητας.

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας καλείται η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Ξάνθης να εξετάσει λεπτομερώς το ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητα 7.2) και να πραγματοποιήσει τα παρακάτω:

Α. Οριοθέτηση – Σχεδιασμού των επιμέρους έργων

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει να εξετάσει τα πιθανά εμπόδια που έχουν ήδη εντοπιστεί, τους κινδύνους και να προσδιορίσει τη στρατηγική προώθησης των λύσεων, **να προσδιορίσει τα στάδια των επιμέρους έργων**, να εξειδικεύσει τις απαιτήσεις σε πόρους – οικονομικούς και ανθρώπινους, να καθορίσει τις βασικές δεξιότητες των εμπλεκόμενων και **να προγραμματίσει αναθέσεις μελετών, προμηθειών, έργων σε τρίτους όπου δεν επαρκούν οι εσωτερικοί πόροι του δήμου** ώστε να ωριμάσουν επιμέρους δράσεις και μέτρα του ΣΒΑΚ.

Β. Σύσταση ομάδας επιμέρους έργων και μέτρων

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να εντοπίσει τα κατάλληλα άτομα ανά έργο/ μέτρο/ πολιτική και να οριστικοποιήσει τη χρηματοδότησή της αν απαιτείται – π.χ. εάν πρόκειται για μέτρο του ΣΒΑΚ που αφορά σε μία

πεζοδρόμηση, θα πρέπει να εντοπιστούν οι τεχνικοί που θα ετοιμάσουν τη μελέτη εφαρμογής και εάν δεν εντοπίζονται στο δυναμικό του δήμου θα πρέπει να βρεθούν οι κατάλληλοι συνεργάτες για το Δήμο.

Γ. Προετοιμασία & Δ. Υλοποίηση

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ – μαζί με τους κατά περίπτωση συνεργάτες - να προετοιμάζει και υλοποιεί τα διάφορα επιμέρους έργα/ πολιτικές/ δράσεις που προδιαγράφονται στα πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ. Ειδικότερα σε αυτό το στάδιο οριστικοποιούνται οι μελέτες, οι προμετρήσεις, οι αναθέσεις και οι εργολαβίες και παρακολουθείται και αξιολογείται η υλοποίηση των αναλυτικών μέτρων.

Σε αυτό το στάδιο καλείται επιπλέον η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να διασφαλίσει τη διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των μέτρων, **ενώ κρίνεται σκόπιμο να συνδέσει τη διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.**

Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Ξάνθης παράλληλα με τη διαχείριση και την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ είναι κρίσιμο να ενημερώνει αναλυτικά το γενικό κοινό, τους φορείς του δικτύου φορέων όσο και τα **επιμέρους υποσύνολα** του κοινού που σχετίζονται με επιμέρους δράσεις και μέτρα του ΣΒΑΚ κατά την πρόοδο του έργου.

Η ενημέρωση αυτή σχετίζεται με τις ευκαιρίες που θα προκύψουν από το/ τα έργο/α (οφέλη), αλλά και με τους περιορισμούς που θα προκύπτουν καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησής τους. Σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να γίνονται όλοι κοινωνοί είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των επιμέρους στοιχείων του έργου/ των έργων.

Η επικοινωνία της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με το κοινό ή τα υποσύνολα κοινού που σχετίζονται με τις διάφορες δράσεις/ μέτρα του ΣΒΑΚ κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού για το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
2. Δημιουργία συνοπτικών video για συνολικές παρεμβάσεις και τη μελλοντική εικόνα της περιοχής,
3. Επικαιροποίηση των υφιστάμενων Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ αναφορικά με το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
4. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ειδικότερου προς υλοποίηση έργου – μέρους του ΣΒΑΚ

Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Η ορθή διαχείριση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ υλοποιείται κατά τα προβλεπόμενα του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 7.2) και κατά τα προβλεπόμενα της διαχείρισης του κάθε έργου (βλ. δραστηριότητα 10.1), σύμφωνα με τα οποία έχουν ήδη αποτυπωθεί οι διαδικασίες διαχείρισης και οι ευθύνες/ ρόλοι των εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση των μέτρων, οι διαδικασίες διασφάλισης του συντονισμού τους, ο μηχανισμός διαχείρισης πιθανών κινδύνων και το Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 8.1).

Σε αυτό το πλαίσιο, καλείται ο Δήμος δια μέσου της Ομάδας Εργασίας του να εξετάζει ανά διετία ή και συχνότερα αν απαιτείται την **πρόοδο του έργου** και να συντάσσει μία **Εκθέσεις Προόδου (Ε.Π.)** με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπου θα παρουσιάζεται αναλυτικά:

1. Η πορεία εφαρμογής των διάφορων μέτρων του ΣΒΑΚ και οι επικαιροποιημένοι δείκτες εφόσον υπάρχει μεταβολή,
2. Οι τυχόν αδυναμίες ή τα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την εφαρμογή των μέτρων και παρεμβάσεων που προβλέπονταν να έχουν υλοποιηθεί στο διάστημα αξιολόγησης,
3. Τα κατάλληλα μέτρα ή οι όποιες εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίησή τους ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

Η Έκθεση Προόδου συντάσσεται από την Ομάδα Εργασίας με τη συνεργασία όλων των απαραίτητων εμπλεκόμενων φορέων και δημοσιοποιείται μέσα από τα παραπάνω εργαλεία (βλ. δραστηριότητα 10.2).

Σημειώνεται εδώ ότι (όπως αναφέρεται σε προηγούμενη ενότητα του παρόντος) η έκθεση προόδου αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους.

Ο φορέας εκπόνησης (Δ. Ξάνθης) γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 (ήτοι i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.) **και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους** (ήτοι στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών).

Ενημέρωση σχεδίου – κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας – νέες προκλήσεις

Όπως σημειώνεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014), τα αποτελέσματα της αξιολόγησης (βλ. Δραστηριότητα 10.3) θα πρέπει να **ανατροφοδοτούν** σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Πριν την όποια αναθεώρηση του σχεδίου προκύπτουν - μέσα από τις εκθέσεις προόδου αλλά και από την γενικότερη παρακολούθηση- σφάλματα, αστοχίες, υπερβολικά αισιόδοξοι στόχοι και πλήθος άλλων που οδηγούν στην κατανόηση της επιτυχίας ή αποτυχίας μέτρων και καθοδηγούν επί της ουσίας την αναθεώρηση του σχεδίου.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που ακολουθεί μεν μία πορεία εφαρμογής αλλά μπορεί να μεταβάλλεται, να επικαιροποιείται και να προσαρμόζεται στα διάφορα δεδομένα που προκύπτουν από τη διαχείριση των έργων και των νέων προκλήσεων.

Όπως αναφέρεται και παραπάνω σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία Ν. 4784/2021,

«Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου.»

Στο παραπάνω πλαίσιο – και με δεδομένο ότι η Ο.Ε. του Δήμου Ξάνθης θα προωθεί και θα παρακολουθεί εντατικά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ετήσια βάση, κρίνεται σκόπιμη η ενημέρωση- επικαιροποίησή του ανά 5ετία ώστε να αξιολογηθούν τα όποια επιτεύγματα και οι αποτυχίες εφαρμογής, οι δυσκολίες εφαρμογής των μέτρων, και να αναφερθούν οι νέες συνθήκες- προκλήσεις στην περιοχή παρέμβασης.

Ενδεικτικά **πριν** την εκκίνηση της ενημέρωσης – αναθεώρησης του ΣΒΑΚ είναι κρίσιμο η Ο.Ε. να εντοπίσει τις δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την εκπόνησή του υφιστάμενου ΣΒΑΚ, να εντοπίσει τους στόχους που δεν πραγματοποιήθηκαν και να εντοπίσει τους λόγους. Επιπλέον είναι κρίσιμο να εντοπιστούν τα νέα δεδομένα της περιοχής παρέμβασης (Τα νέα αυτά δεδομένα μπορεί να σχετίζονται με πολεοδομικά-κυκλοφοριακά- κοινωνικά- περιβαλλοντικά ζητήματα, νέες αναπτύξεις, έναν νέο πόλο έλξης- παραγωγής μετακινήσεων, μία νέα διάνοιξη οδού, τον εντοπισμό περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε δεδομένη περιοχή, τις τάσεις του εναλλακτικού ή θεματικού τουρισμού, του περιπατητικού τουρισμού ή άλλων στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής, μία χωροθέτηση ενός νέου σχολικού συγκροτήματος, μιας νέας επιχείρησης ή ενός φορέα, τη συγκέντρωση τροχαίων συγκρούσεων σε σημείο που μέχρι πρότινος δεν είχε αξιολογηθεί ως σημαντικό και πολλά άλλα ζητήματα που μπορούν να συμβούν σε μια περιοχή σε διάστημα 5ετίας).