



**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΔΗΜΟΥ ΞΑΝΘΗΣ**

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ,
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ**

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Diadikasia Business Consulting SA

DBC ▲ diadikasia

Περιεχόμενα	
Εισαγωγή.....	8
Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες.....	9
Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.....	16
Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.....	20
Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λειτουργίες διαχείρισης	24
Διεξαγωγή 1 ^{ης} διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης	36
Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών	37
Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης.....	37
Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	40
Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία - Μόνιμος Πληθυσμός.....	40
Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Φύλου και Επιπέδου Εκπαίδευσης.....	43
Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία	46
Μορφολογία	46
Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί	46
Σεισμικότητα	47
Ενεργά ρήγματα	47
Κλιματολογικές Συνθήκες.....	47
Προστατευόμενες Περιοχές.....	51
Υδρογραφικό Δίκτυο.....	53
Χλωρίδα	55
Πανίδα	55
Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις	56
Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα, Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης και Υπερτοπικοί Πόλοι Έλξης	57
Αρχαιολογικοί Χώροι και Ιστορικά Μνημεία	58
Μουσεία	59
Άλλα Μνημεία και σημεία ενδιαφέροντος.....	61
Υπερτοπικοί Πόλοι Έλξης.....	64
Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης	68
Πολεοδομική Οργάνωση - Χρήσεις Γης	71
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης.....	71
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	72
Οδικό Δίκτυο	78
Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου.....	78

Πλάτος πεζοδρομίων	82
Διαχείριση στάθμευσης	84
Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης	98
Κόμβοι - Διασταυρώσεις	101
Υπερτοπικοί Κόμβοι.....	101
Διόδια	102
Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη.....	103
Δίκτυο ποδηλάτου	103
Δίκτυο πεζοδρόμων	108
Διαβάσεις πεζών	109
Ράμπες ΑμεΑ και Οδεύσεις Τυφλών.....	111
Δίκτυο μεταφορών	112
Σιδηροδρομικό δίκτυο	112
Δημόσια Συγκοινωνία	114
Υπερτοπικά Μεταφορικά Συστήματα	116
Πεζοπορικά μονοπάτια.....	117
Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου	120
Κόμβος 1: Σαρδέων και Περικλέους.....	123
Κόμβος 2: Περικλέους και Ανδρέου Δημητρίου.....	126
Κόμβος 3: 40 εκκλησιών και 28 ^{ης} Οκτωβρίου	129
Κόμβος 4: Ανδρέου Δημητρίου, Μαιάνδρου και Τζαβέλλα	132
Κόμβος 5: Ε.Ο. Καβάλας – Ξάνθης και Τριανταφύλλου.....	135
Κόμβος 6: Αιμοδότη και Σαρδέων	138
Κόμβος 7: Πλατεία Μπαλτατζή	141
Κόμβος 8: Πλατεία Δημοκρατίας.....	144
Κόμβος 9: Σαρδέων, Λευκού Πύργου και Ε.Ο. Δράμας – Ξάνθης.....	147
Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ.....	151
Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση.....	154
Ερωτηματολόγια.....	156
Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης	157
Ανάλυση SWOT.....	158
Αξιολόγηση κινητικότητας - Mobility Status.....	159
Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας.....	164
Γενικά.....	164
Θεωρητικό Υπόβαθρο διατύπωσης σεναρίων	164
Διαβούλευση των σεναρίων με πολίτες και φορείς.....	166

Εργαλεία υποβοήθησης στη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας	168
Δόμηση Σεναρίων.....	168
Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing).....	168
Ήπιο Σενάριο (Do Something).....	169
Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything).....	170
Ποιοτική Αξιολόγηση Σεναρίων	171
Πρωταρχικό Όραμα – Προτεραιότητες – Στόχοι	173
Όραμα.....	173
Προτεραιότητες.....	173
Στόχοι.....	177

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Οικισμοί του Δήμου Ξάνθης που πληρούν τα κριτήρια ένταξης στο ΣΒΑΚ	14
Πίνακας 2: Σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος	21
Πίνακας 3: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής.....	23
Πίνακας 4: Διοικητική Διαίρεση Δήμου Ξάνθης σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) και Δημοτικές Κοινότητες (Δ.Κ.)	38
Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011 & e-Demography (http://www.e-demography.gr) - Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας	40
Πίνακας 6: Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Ξάνθης ανά Δημοτική ή Τοπική Κοινότητα για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	42
Πίνακας 7: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011) (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	43
Πίνακας 8: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Ξάνθης και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019).....	44
Πίνακας 9: Υψηλότερη και Χαμηλότερη Μηνιαία Θερμοκρασία και Μηνιαία Βροχόπτωση για τον Δήμο Ξάνθης το έτος 2019 (Πηγή: Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών - http://meteosearch.meteo.gr).....	49
Πίνακας 10: Κύριες Αρτηρίες στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015.....	78
Πίνακας 11: Δευτερεύουσες Αρτηρίες στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015	79
Πίνακας 12: Κύριες Συλλεκτήριοι Οδοί στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015	79
Πίνακας 13: Δευτερεύουσες Συλλεκτήριοι Οδοί στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015	80
Πίνακας 14: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο	125
Πίνακας 15: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 2.....	128

Εικόνα 16: Ποταμός Κόσυνθος – Δήμος Ξάνθης	54
Εικόνα 17: Διαδρομές ποταμών Κοσύνθου και Νέστου (Πηγή : Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ξάνθης 2015-2019).....	54
Εικόνα 18. Κολχικός Φασιανός.....	55
Εικόνα 19: Ποσοστιαία κατανομή ενεργειακών καταναλώσεων στο Δήμο Ξάνθης ανά τομέα δραστηριότητας.....	57
Εικόνα 20: Το ρολόι της Ξάνθης.....	58
Εικόνα 21: Βυζαντινό Κάστρο Ξάνθειας.....	58
Εικόνα 22: Δημοτική Πινακοθήκη Ξάνθης “Χρήστος Παυλίδης”	59
Εικόνα 23: Λαογραφικό και Ιστορικό Μουσείο Ξάνθης.....	60
Εικόνα 24: Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Ξάνθης.....	61
Εικόνα 25: Παλαιό Δημαρχείο Ξάνθης.....	62
Εικόνα 26: Grand Maison - οικία γέννησης Μάνου Χατζιδάκη	62
Εικόνα 27: Παραδοσιακός Οικισμός Σαμακώβ	63
Εικόνα 28. Περιοχή Καπναποθηκών Ξάνθης.....	63
Εικόνα 29. Πλατεία Δημοκρατίας (Κεντρική Πλατεία) Ξάνθης	64
Εικόνα 30: Δραστηριότητες Εναλλακτικού Τουρισμού - Ποταμός Νέστος	66
Εικόνα 31. Δάσος Κοτζά Ορμάν - Δέλτα ποταμού Νέστου.....	66
Εικόνα 32. Λίμνη Βιστωνίδα	67
Εικόνα 33. Πομακοχώρια	68
Εικόνα 34: Περιοχή Παρέμβασης ΤΑΠΤοΚ / LEADER Ροδόπης και Ξάνθης (Πηγή: Διερεύνηση και Κατ’ Αρχάς Επιλογή της Καταλληλότερης Περιοχής στην ευρύτερη περιοχή Ροδόπης και Ξάνθης για Σχεδιασμό και Εφαρμογή Πρόσθετης Στρατηγικής ΟΧΕ - 1 ^ο Παραδοτέο: Αρχικές Κατευθύνσεις Επικαιροποίησης της Στρατηγικής Χωρικής Ανάπτυξης, 2018)	70
Εικόνα 35: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Πόλης Ξάνθης.....	73
Εικόνα 36: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Δήμου Ξάνθης	73
Εικόνα 37: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δήμου Ξάνθης	81
Εικόνα 38: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου πόλης Ξάνθης.....	82
Εικόνα 39: Πλάτος πεζοδρομίου πόλης Ξάνθης – Οδός Περικλέους	83
Εικόνα 40: Ποιότητα πεζοδρομίου πόλης Ξάνθης – Οδός Περικλέους.....	84
Εικόνα 41: Χώροι Στάθμευσης στην πόλη της Ξάνθης	98
Εικόνα 42: Νόμιμα Σταθμευμένα Οχήματα στην πόλη της Ξάνθης	99
Εικόνα 43: Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα στην πόλη της Ξάνθης	100
Εικόνα 44: Παράνομη Στάθμευση σε Κυκλικό Κόμβο στη 40 Εκκλησιών	100
Εικόνα 45. Παράνομη Στάθμευση στην Ανδρέα Δημητρίου	101
Εικόνα 46: Σηματοδοτημένοι Κόμβοι στην πόλη και το Δήμο της Ξάνθης.....	101
Εικόνα 47: Κόμβοι εισόδου – εξόδου από αυτοκινητοδρόμους και διόδους κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας Οδού.....	102
Εικόνα 48: Ποδηλατόδρομοι και περιοχές φιλικές προς το ποδήλατο στην πόλη της Ξάνθης.....	103
Εικόνα 49: Ποδηλατόδρομος επί της ΕΟ Κομοτηνής-Ξάνθης (Πηγή: Google maps)	104
Εικόνα 50: Ποδηλατόδρομος επί της Βασ.Σοφίας (Πηγή: Google maps)	104
Εικόνα 51: Ποδηλατόδρομος επί της Πανεπιστημίου στη συμβολή με τη Βασ.Σοφίας (Πηγή: Google maps)	105
Εικόνα 52:Το τέρμα του ποδηλατοδρόμου (Πηγή: Google maps).....	105
Εικόνα 53: Ποδηλατόδρομος επί της οδού Εθελοντή Αιμοδότη (Πηγή : Google Maps)	106
Εικόνα 54: Ποδηλατόδρομος επί της οδού Σάρδεων (Πηγή : Google Maps).....	106
Εικόνα 55: Σχέδιο Ποδηλατοδρόμου Εντός του Θεματικού Πάρκου "Λιμνίο"	107

Εικόνα 56: Παλιά Πόλη της Ξάνθης	108
Εικόνα 57: Ο πεζόδρομος επί της Πλατείας Διοικητηρίου (Πηγή: Google maps)....	109
Εικόνα 58: Δίκτυο πεζού – ποδηλάτη στην πόλη της Ξάνθης	109
Εικόνα 59: Διαβάσεις Πεζών στο Δήμο Ξάνθης	110
Εικόνα 60: Νέος χρωματισμός διαβάσεων στη Λεωφόρο Στρατού (Πηγή: Google maps).....	111
Εικόνα 61: Όδευση τυφλών κατά μήκος του ποδηλατοδρόμου στις οδούς Εθελοντή Αιμοδότη και Σάρδεων (Πηγή: Google maps).....	112
Εικόνα 62: Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ – Οδός 40 Εκκλησιών	112
Εικόνα 63: Δίκτυο σιδηροδρομικής γραμμής ΟΣΕ	113
Εικόνα 64: Διαδρομή Σιδηροδρόμου ΟΣΕ κατά μήκος των Στενών του Νέστου - Δήμος Ξάνθης	113
Εικόνα 65: Δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας & ακτίνα επιρροής.....	116
Εικόνα 66: Υπερτοπικά Μεταφορικά Συστήματα.....	117
Εικόνα 67: Καταρράκτης Λειβαδίτη - Δήμος Ξάνθης.....	119
Εικόνα 68: Διαδρομές Nestos Rodopi Trail.....	119
Εικόνα 69: Δίκτυο πεζοπορικών μονοπατιών Δήμου Ξάνθης	120
Εικόνα 70: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων.....	121
Εικόνα 71: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 1, Πηγή: (Google StreetView).....	123
Εικόνα 72: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 2, Πηγή: (Google StreetView).....	127
Εικόνα 73: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 3, (Πηγή: Google StreetView).....	129
Εικόνα 74: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 4, Πηγή: (Google StreetView).....	133
Εικόνα 75: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 5, Πηγή: (Google StreetView).....	136
Εικόνα 76: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 6, (Πηγή: Google StreetView).....	139
Εικόνα 77: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 7, (Πηγή: Google StreetView).....	142
Εικόνα 78: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 8, (Πηγή: Google StreetView).....	145
Εικόνα 79: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 9, (Πηγή: Google StreetView).....	147
Εικόνα 80: Ανεπαρκώς συντηρημένη νησίδα στην οδό Περικλέους (Πηγή: Google StreetView)	153

Ευρετήριο Σχημάτων

Σχήμα 1: Ποσοστιαίες Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011	41
Σχήμα 2: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Ξάνθης και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019).....	45
Σχήμα 3: Γεννήσεις και Θάνατοι στον Δήμο Ξάνθης για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2018)	45
Σχήμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου	122
Σχήμα 5: Διακύμανση κυκλοφορίας στην πόλη της Ξάνθης.....	122
Σχήμα 6: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 1 ανά τέταρτο.	124
Σχήμα 7: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 1.....	126
Σχήμα 8: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 2 ανά τέταρτο.	127
Σχήμα 9: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 2.....	128

Σχήμα 10: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 3 ανά τέταρτο.	130
Σχήμα 11: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 3.....	132
Σχήμα 12: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 4 ανά τέταρτο.	133
Σχήμα 13: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 4.....	135
Σχήμα 14: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 5 ανά τέταρτο.	136
Σχήμα 15: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 5.....	138
Σχήμα 16: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 6 ανά τέταρτο.	139
Σχήμα 17: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 6.....	141
Σχήμα 18: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 7 ανά τέταρτο.	142
Σχήμα 19: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 7.....	144
Σχήμα 20: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 8 ανά τέταρτο.	145
Σχήμα 21: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 8.....	146
Σχήμα 22: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 9 ανά τέταρτο.	148
Σχήμα 23: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 9.....	150

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 «Σχεδία 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.

Στο δήμο ο βασικός προβληματισμός σε σχέση με το ζήτημα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει τεθεί επιτακτικά σε πληθώρα σχεδίων, στρατηγικών, πράξεων κ.α. όπως: στην έγκριση λήψης χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), αλλά και στα προγραμματιζόμενα έργα και πολιτικές παρέμβασης στον αστικό χώρο του κέντρου και μεμονωμένων οικισμών.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα αφορούν 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 της Τ.Υ. στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με την από 16/07/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση, ανατέθηκε από το Δήμο Ξάνθης και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Εμμανουήλ Τσέπελη στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΞΑΝΘΗΣ».

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες

Καινοτομία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί η περιοχή παρέμβασης. Σύμφωνα με τις Οδηγίες του ELTIS για την ορθή εκπόνηση ΣΒΑΚ ο σχεδιασμός περιλαμβάνει **το σύνολο της περιοχής που συνδέεται λειτουργικά με την πόλη που ονομάζεται functional urban area**. Οι καθημερινές ροές ανθρώπων και εμπορευμάτων που έχουν ως αφετηρία ή προορισμό το κέντρο των πόλεων εξαπλώνονται σε μία ευρύτερη περιοχή γύρω τους που αποτελεί την μητροπολιτική περιοχή που συνδέεται λειτουργικά με την πόλη. Τα ΣΒΑΚ πρέπει να επιδιώκουν να βελτιώνουν την προσβασιμότητα και να **παρέχουν υψηλής ποιότητας, εναλλακτικές του αυτοκινήτου, λύσεις κινητικότητας στο σύνολο της περιοχής αυτής**, ώστε να περιορίζεται η χρήση του αυτοκινήτου από την πηγή, διαφορετικά σημαντικό τμήμα της πόλης θα εξακολουθεί να είναι εξαρτημένο από το αυτοκίνητο και δε μπορεί να δοθεί ένα ολοκληρωμένο εναλλακτικό όραμα για την κινητικότητα στην πόλη.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en):

*Ως ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά σθεναρά στις ευρωπαϊκές πόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP). Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων αντιμετωπίζοντας μείζονες προκλήσεις, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική/ηχορύπανση, η κλιματική αλλαγή, τα οδικά ατυχήματα, η αντιαισθητική στάθμευση στο δρόμο και η ενσωμάτωση νέων υπηρεσιών κινητικότητας. **Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP) εξετάζει ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή (functional urban area) και προβλέπει συνεργασία σε διάφορους τομείς πολιτικής, σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, με τους κατοίκους της περιοχής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.**»*

Για την εξέταση της λειτουργικής αστικής παρέμβασης οι τεχνητές διοικητικές διαιρέσεις λαμβάνονται υπ' όψη επικουρικά, αυτό που ενδιαφέρει είναι η οριοθέτηση της περιοχής που αλληλεπιδρά με την πόλη. Αντίθετα στις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες που εκπονούνταν στον ελληνικό χώρο η περιοχή παρέμβασης περιελάμβανε τα όρια ενός δήμου θεωρώντας το περιβάλλον έξω από τα όρια του δήμου ως «εξωτερικό» ή όταν η έκταση του δήμου ήταν μεγάλοι ο δήμος περιόριζε την περιοχή παρέμβασης στα όρια της πυκνοδομημένης περιοχής της πόλης, οπότε οι αραιοδομημένες περιστασικές περιοχές δεν αποτελούσαν αντικείμενο της μελέτης. Με αυτήν την προσέγγιση η κυκλοφορία που προερχόταν από το εξωτερικό της περιοχής παρέμβασης περιβάλλον, που ήταν κατά κανόνα σημαντική, αντιμετωπιζόταν ως δεδομένη και στόχος των μελετητών ήταν να ανακόψουν με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, με παρακαμπτήριους ή με περιμετρικές θέσεις στάθμευσης την πορεία των αυτοκινήτων προς τις πυκνοδομημένες περιοχές.

Με βάση τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι μία σημαντική δραστηριότητα προετοιμασίας του ΣΒΑΚ είναι ο ορισμός της περιοχής παρέμβασης, δηλαδή ο προσδιορισμός της περιοχής που εξαρτάται λειτουργικά από την πόλη που μελετάται.

Σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (παράγραφος 2 άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16.3.2021) ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται κατ' αρχάς περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης, ωστόσο εάν η ανάλυση αποδείξει ότι τα όρια πρέπει να επεκταθούν, η περιοχή μελέτης πρέπει να επεκταθεί.

Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται **«η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού ...»**.

Κατά συνέπεια η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης του ΣΒΑΚ είναι κρίσιμης σημασίας και πρέπει να γίνεται στην αρχική φάση της εκπόνησής του, διότι θα καθορίσει ποιοι ΟΤΑ θα συμμετέχουν στην εκπόνησή του.

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου:

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)» είναι το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιφερειακό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.»

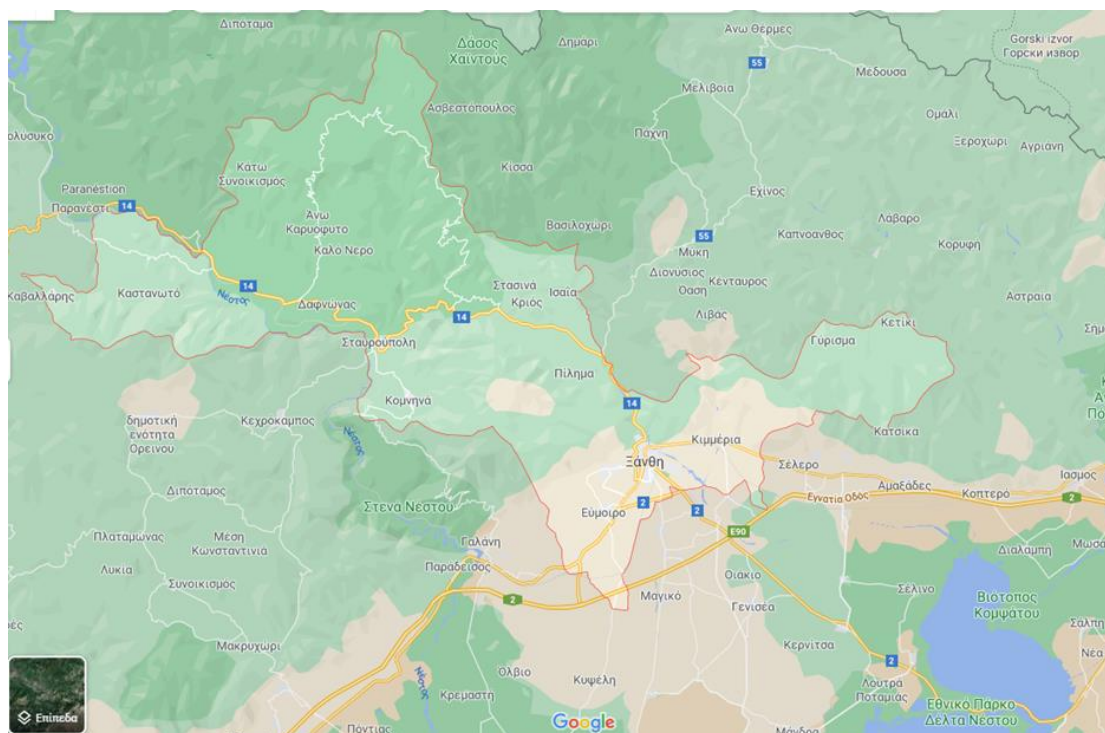
Από τα περιγραφόμενα στο θεσμικό πλαίσιο εκπόνησης των ΣΒΑΚ για τον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης πρέπει να γίνουν οι εξής ενέργειες για το σκοπό αυτό:

1. Αναγνώριση του αστικού και περιφερειακού ιστού του δήμου
2. Διερεύνηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας

Σύμφωνα με τον ορισμό της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. (ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. 2001, Έννοιες και Ορισμοί) αστικό χαρακτηρίζεται κάθε Δημοτικό ή Κοινοτικό διαμέρισμα του οποίου ο πολυπληθέστερος οικισμός έχει **2000 κατοίκους και άνω**. Σύμφωνα με τον ορισμό της ΕΛΛ. ΣΤΑΤ το κριτήριο για το διαχωρισμό των περιοχών σε αγροτικές και αστικές είναι το πληθυσμιακό. Πράγματι μόνο σε μεγάλους οικισμούς είναι οικονομικά βιώσιμες οι επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα και η παροχή υπηρεσιών κάθε είδους. Η κυριαρχία των δραστηριοτήτων αυτών είναι που οδηγούν στο χαρακτηρισμό μίας περιοχής ως αστικής. Αντίθετα στις αγροτικές περιοχές κυριαρχούν δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα, καθώς εξαιτίας του μικρού μεγέθους των οικισμών δεν είναι βιώσιμες άλλες δραστηριότητες. Κατά συνέπεια το πληθυσμιακό κριτήριο αποτελεί το σημαντικότερο για το διαχωρισμό μίας περιοχής σε αγροτική και αστική.

Ο ΟΟΣΑ ορίζει ως προϋπόθεση για να εντάσσεται μία περιφερειακή στη «λειτουργική αστική περιοχή» το 15 % των εργαζομένων μιας περιοχής να απασχολείται εντός της γειτονικής πόλης ώστε να συμπεριληφθεί η περιοχή αυτή στην περιοχή που συνδέεται λειτουργικά με την πόλη.

Το κεφάλαιο αυτό έχει ως στόχο να ορίσει τη λειτουργική περιοχή που επηρεάζει την πόλη της Ξάνθης, δηλαδή να γίνει αναζήτηση της περιοχής από την οποία εκκινούν μετακινήσεις με προορισμό την Ξάνθη, χωρίς να υπάρχει δέσμευση από τα διοικητικά όρια και την περιοχή ευθύνης του δήμου. Η περιοχή αυτή θα αποτελέσει την περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ. Η περιοχή αυτή καθορίζει τα όρια μελέτης ανεξάρτητα εάν ανήκει ολοκληρωτικά στην ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης που αναθέτει την εκπόνησή του. Εάν η περιοχή παρέμβασης πρέπει να απλωθεί εκτός ορίων του δήμου προτείνεται η συνεργασία με το γειτονικό αυτό δήμο, ώστε να παρθούν από κοινού μέτρα.



Εικόνα 1. Οικισμοί Δήμου Ξάνθης, (Πηγή : Google Maps)

Ο Δήμος Ξάνθης έχει στην περιοχή ευθύνης του το βορειοδυτικό τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Ξάνθης και τα όρια του περιλαμβάνουν την κοιλάδα του Νέστου από το Παρανεστί της Δράμας μέχρι τη Σταυρούπολη, τις ορεινές δύσβατες, δασικές περιοχές βόρεια και δυτικά της κοιλάδας του Νέστου μεταξύ Παρανεστίου και Σταυρούπολης, την πόλη της Ξάνθης, την περιοχή μεταξύ της Ξάνθης και της Σταυρούπολης και τους οικισμούς πλησίον της Ξάνθης κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού Καβάλας – Ξάνθης – Κομοτηνής.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. (2011) το 82,7 % των εργαζομένων του δήμου Ξάνθης εργάζεται εντός του δήμου. Το 5 % των εργαζομένων που κατοικούν στο δήμο εργάζεται στο γειτονικό δήμο Αβδήρων, που περιλαμβάνει τις νότιες της Ξάνθης πεδινές αγροτικές περιοχές, που βρίσκονται μόλις 2 χλμ. από το κέντρο της Ξάνθης, το 2,7 % εργάζεται στο γειτονικό δήμο Τοπείρου που περιλαμβάνει τους οικισμούς ανατολικά των στενών του Νέστου και των εκβολών του και το 1,5 % εργάζεται στο βόρειο γειτονικό ορεινό δήμο Μύκης. Ωστόσο το **28,4 % των κατοίκων του δήμου Αβδήρων και το 19,4 % των εργαζομένων του δήμου Τοπείρου** εργάζονται στο δήμο της Ξάνθης. Αντίθετα μικρότερο είναι το ποσοστό των κατοίκων του δήμου Μύκης που εργάζεται στην πόλη, οπότε ο δήμος αυτός κατοικείται κυρίως από αγροτικό πληθυσμό. Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι οι δήμοι Αβδήρων και Τοπείρου χάνουν σταδιακά τον παραδοσιακό αγροτικό τους

χαρακτήρα και μετατρέπονται σε προάστια της πόλης της Ξάνθης, χάρη στην υιοθέτηση του αυτοκινήτου στις καθημερινές μετακινήσεις που επιτρέπει μεγάλου μήκους μετακινήσεις. Κατά συνέπεια η **λειτουργική αστική περιοχή της πόλης της Ξάνθης είναι πολύ μεγάλη και περιλαμβάνει τμήματα των γειτονικών Δήμων Αβδήρων και Τοπείρου.**

Οι μεγάλοι οικισμοί των Δήμων Ξάνθης, Αβδήρων και Τοπείρου (εκτός από την πόλη της Ξάνθης είναι οι εξής):

A. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΒΔΗΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΑΒΔΗΡΩΝ

Τα **Αβδηρα** με πληθυσμό 1090 κατοίκους. Ο οικισμός απέχει 20 χλμ. ή περίπου 25 λεπτά με το αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης. Βρίσκεται νότια κοντά στην παραλιακή περιοχή του Όρμου Βιστονίας. Η Τοπική Κοινότητα Αβδήρων περιέχει και τους παραλιακούς οικισμούς Σκάλα Αβδήρων και Λεύκιππος, που εξαιτίας των φυσικών τους χαρακτηριστικών παρουσιάζουν μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση και τα χωριά Γκιώνα και Πεζούλα που βρίσκονται εγγύτερα στην πόλη της Ξάνθης (16-17 χλμ.), αλλά παρουσιάζουν πληθυσμιακή στασιμότητα, όπως το σύνολο της Τοπικής Κοινότητας Αβδήρων.

B. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΙΣΤΩΝΙΔΟΣ ΔΗΜΟΥ ΑΒΔΗΡΩΝ

α) Η **Γενισέα** με πληθυσμό 1473 κατοίκους. Ο οικισμός απέχει 12 χλμ. ή περίπου 15 λεπτά με το ΙΧ αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης. Ο οικισμός είχε σημαντική πληθυσμιακή μείωση μεταξύ των ετών 2001 και 2011. Αντίθετα ο οικισμός Βαφαίικα που ανήκει στην ίδια **δημοτική κοινότητα Γενισέας**, με πληθυσμό 712 κατοίκους είχε πληθυσμιακή αύξηση. Βρίσκεται 8 χλμ. νοτιοανατολικά της Ξάνθης κοντά στην έξοδο της Εγνατίας Οδού προς Ξάνθη.

β) Ο **Πετεινός** με πληθυσμό 1118 κατοίκους. Ο οικισμός απέχει 5 χλμ. νότια ή περίπου 10 λεπτά με το αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης, σύμφωνα με τη διαδικτυακή γεωγραφική πλατφόρμα Google Maps. Ο οικισμός παρουσιάζει ραγδαία οικιστική επέκταση και είναι από τους πιο δυναμικά αναπτυσσόμενος οικισμός του δήμου. Σύμφωνα με την ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. μεταξύ των ετών 2001 και 2011 είχε **αύξηση πληθυσμού 42 %**. Ο οικισμός Πετεινός ανήκει στη **Δημοτική Κοινότητα Διομήδειας**, στην τοπική κοινότητα ανήκουν οι γειτονικοί οικισμοί **Διομήδεια** (739 κάτοικοι, ο επόμενος οικισμός νότια που απέχει 6 χλμ. από την Ξάνθη), **Παλιός Ζυγός** (665 κάτοικοι, απέχει 5 χλμ. νοτιοανατολικά της Ξάνθης κατά μήκος της λεωφόρου προς την Εγνατία), **Παλιό Κατράμι** (631 κάτοικοι, βρίσκεται 4 χλμ. νότια του Πετεινού, 8 χλμ. ή περίπου 15 λεπτά με το αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης), **Φελώνη** (609 κάτοικοι, νότια του οικισμού Παλιός Ζυγός), **Αυξέντιο** (264 κάτοικοι, βρίσκεται νότια από το Παλιό Κατράμι, απέχει 9 χλμ. ή περίπου 15 λεπτά με το αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης) και **Νέος Ζυγός** (βρίσκεται δίπλα στο αεροδρόμιο της πόλης, 4 χλμ. νοτιοανατολικά της Ξάνθης με πληθυσμό 459 κατοίκους). Εκτός από τους δύο τελευταίους οικισμούς όλοι οι υπόλοιποι αποτελούν **δυναμικούς οικισμούς του δήμου Αβδήρων** με πληθυσμιακή αύξηση περίπου 40 % μεταξύ των ετών 2001 και 2011.

γ) Πολύ κοντά στον οικισμό Παλιό Κατράμι βρίσκονται οι οικισμοί Μαγικό και Αλλυκόνη της **Τοπικής Κοινότητας Μαγικού** με συνολικό πληθυσμό **856 κατοίκους και πληθυσμιακή αύξηση** πάνω από 20 % μεταξύ των ετών 2001 και 2011. Οι οικισμοί βρίσκονται 8 χλμ. ή περίπου 12 λεπτά από την πόλη της Ξάνθης.

δ) Το **Σούνιο** με πληθυσμό 1010 κατοίκους. Ο οικισμός απέχει 15 χλμ. ή περίπου 20 λεπτά από το κέντρο της Ξάνθης με ΙΧ ανατολικά πάνω στην Παλιά Εθνική Οδό προς Κομοτηνή. Ο οικισμός είχε **αύξηση πληθυσμού 9,5 %** μεταξύ των ετών 2001 και 2011.

Γ. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΕΛΕΡΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΒΔΗΡΩΝ

Το **Σελερό** με πληθυσμό **2059 κατοίκους**. Ο οικισμός απέχει 12 χλμ. ή περίπου 15 λεπτά με το ΙΧ αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης. Είναι ένας πολύ δυναμικός οικισμός που είχε πληθυσμιακή αύξηση μεταξύ των ετών 2001 και 2011 **16,7 %**. Στη **δημοτική κοινότητα Σελέρου** ανήκουν και οι οικισμοί **Φίλια** (861 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 25,3 %), **Σήμαντρα** (809 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 11,9 %), **Λευκόπετρα** (700 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 9,5 %), **Βελοχώρι** (225 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 7,7 %), **Άκαρπο** (298 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 31,9 %) και **Γρήγορο** (235 κάτοικοι, σταθερός πληθυσμός). Όλοι οι παραπάνω οικισμοί καταλαμβάνουν την πεδινή περιοχή μεταξύ του οικισμού Σουνίου της δημοτικής ενότητας Βιστωνίδος και του δήμου Ξάνθης **κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού Ξάνθης – Κομοτηνής**, οπότε έχουν **πολύ καλή προσβασιμότητα προς την πόλη της Ξάνθης**.

Δ. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΞΑΝΘΗΣ ΔΗΜΟΥ ΞΑΝΘΗΣ

Εκτός από την πόλη της Ξάνθης μεγάλοι οικισμοί της Δημοτικής Ενότητας Ξάνθης του δήμου Ξάνθης είναι:

α) τα **Κιμμέρια** με πληθυσμό **3644 κατοίκους**. Τα **Κιμμέρια είναι ένας πολύ δυναμικά αναπτυσσόμενος οικισμός (αύξηση πληθυσμού 11,7 %)** μεταξύ των ετών 2001 και 2011. Ανάμεσα στον οικισμό Κιμμέρια και την πόλη της Ξάνθης υπάρχει η Πανεπιστημιούπολη Κιμμερίων της Πολυτεχνικής Σχολής του Δημοκρίτειο Πανεπιστημίου Θράκης. Οπότε ουσιαστικά τα Κιμμέρια και η πόλη της Ξάνθης **αποτελούν μία ενιαία αστική περιοχή**. Τα Κιμμέρια βρίσκονται 6 χλμ. ανατολικά του κέντρου της πόλης της Ξάνθης ή περίπου 10 λεπτά με το αυτοκίνητο.

β) Το **Εύμοιρο** με πληθυσμό 1272 κατοίκους. Το Εύμοιρο είναι και αυτός ένας πολύ δυναμικά αναπτυσσόμενος οικισμός (**αύξηση πληθυσμού 34,6 % μεταξύ των ετών 2001 και 2011**), δηλαδή ο πληθυσμός του οικισμού αυξήθηκε κατά 1/3! Ο οικισμός βρίσκεται 4 χλμ. νοτιοδυτικά του κέντρου της πόλης της Ξάνθης ή περίπου 10 λεπτά με το αυτοκίνητο. Γύρω από τον οικισμό έχει αναπτυχθεί περιοχή χονδρεμπορίου και βιοτεχνικών χρήσεων, οπότε στην περιοχή υπάρχουν αρκετές θέσεις εργασίας. Στη **δημοτική κοινότητα Εύμοιρου** ανήκουν και οι οικισμοί **Νέα Μορσίνη** (220 κάτοικοι), **Παλιά Μορσίνη** (230 κάτοικοι) που καταλαμβάνουν την έκταση μεταξύ Εύμοιρου και της πόλης της Ξάνθης, οπότε η πόλη με την περιοχή του Εύμοιρου αποτελούν **μία ενιαία αστική περιοχή**. Στην απόληξη της βιοτεχνικής – βιομηχανικής περιοχής – περιοχής χονδρεμπορίου υπάρχουν οι οικισμοί **Πετροχώρι, Λεύκη και Λαμπρινό**, με σημαντικό πληθυσμό ο πρώτος οικισμός (910 κάτοικοι), αλλά πληθυσμιακή στασιμότητα, ενώ η Λεύκη έχει 358 κατοίκους και το Λαμπρινό 44 κατοίκους, ωστόσο και οι δύο οικισμοί έχουν σημαντική πληθυσμιακή αύξηση 9,8 % και 22,2 % αντίστοιχα. Και οι τρεις οικισμοί απέχουν περίπου 7 χλμ. (νοτιοδυτικά) της πόλης της Ξάνθης κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού Ξάνθης – Καβάλας.

Δ. ΔΗΜΟΣ ΤΟΠΕΙΡΟΥ

α) Το **Ηλιοκέντημα** με πληθυσμό **1405 κατοίκους**. Ο οικισμός απέχει 25 χλμ. νοτιοδυτικά της Ξάνθης ή περίπου 30 λεπτά με το ΙΧ αυτοκίνητο από την πόλη της Ξάνθης. Είναι ένας πολύ δυναμικός οικισμός που είχε πληθυσμιακή αύξηση μεταξύ των ετών 2001 και 2011 **25 %**. Βρίσκεται κοντά στο δέλτα του Νέστου και στην παραλιακή περιοχή της Περιφερειακής Ενότητας Ξάνθης (παραλία Ερασμίου). Ο οικισμός ανήκει στη **δημοτική κοινότητα Ευλάλου** με έδρα το **Εύλαλο** (922 κάτοικοι, πληθυσμιακή στασιμότητα). Στην ίδια δημοτική κοινότητα ανήκουν οι οικισμοί **Κύρνος** (852 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 21,2 %), **Δέκαρχο** (734 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 4,7 %), **Κρεμαστή** (382 κάτοικοι, στασιμότητα πληθυσμού), **Ορφανό** (317 κάτοικοι, αύξηση πληθυσμού 11,7 %).

β) Πολύ κοντά στο Εύλαλο βρίσκεται ο οικισμός **Άβατο** με 1078 κατοίκους. Απέχει 23 χλμ. από την πόλη της Ξάνθης ή περίπου 25 λεπτά με το αυτοκίνητο. Παρουσιάζει πληθυσμιακή στασιμότητα.

γ) Η πιο κοντινή στην πόλη της Ξάνθης **δημοτική κοινότητα είναι η δημοτική κοινότητα Τοξοτών**. Ο οικισμός Τοξότες απέχει περίπου 14 χλμ. νοτιοδυτικά της πόλης της Ξάνθης πολύ κοντά στην Παλαιά Εθνική Οδό Ξάνθης-Καβάλας ή περίπου 15 λεπτά με το αυτοκίνητο. Ο οικισμός είναι μεγάλος 819 κάτοικοι και παρουσιάζει **πληθυσμιακή αύξηση 8,9 % μεταξύ των ετών 2001 και 2011**.

Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται όλα τα χαρακτηριστικά των μεγάλων οικισμών των δήμων Ξάνθης, Αβδήρων και Τοπείρου. Ένας οικισμός του **Δήμου Ξάνθης** θα έπρεπε να ενταχθεί στο ΣΒΑΚ εάν θα χαρακτηριζόταν αστικός ή περιαστικός, εάν δηλαδή έχει πληθυσμό άνω των 2000 κατοίκων (αστικός) και εάν έχει σημαντικές λειτουργικές διασυνδέσεις με έναν οικισμό μεγαλύτερο των 2000 κατοίκων (περιαστικός). Στην περίπτωση του δήμου Ξάνθης οι μοναδικοί αστικοί οικισμοί είναι **η Ξάνθη και τα Κιμμέρια, που ουσιαστικά αποτελούν ενιαία αστική περιοχή**. Ως περιαστικοί θεωρήθηκαν οι οικισμοί που:

- **βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 20 λεπτών με το ΙΧ** φαίνονται περιληπτικά στον παρακάτω πίνακα. Θεωρήθηκε ότι ισχυρές διαλειτουργικές σχέσεις με την Ξάνθη έχουν οι οικισμοί που βρίσκονται κοντά της και
- **έχουν μεγάλο πληθυσμό** ή
- **παρουσιάζουν σημαντική οικιστική ανάπτυξη** (αυξάνουν δηλαδή τον πληθυσμό τους), οπότε φαίνεται να αποτελούν υποδοχείς αστικής διάχυσης.

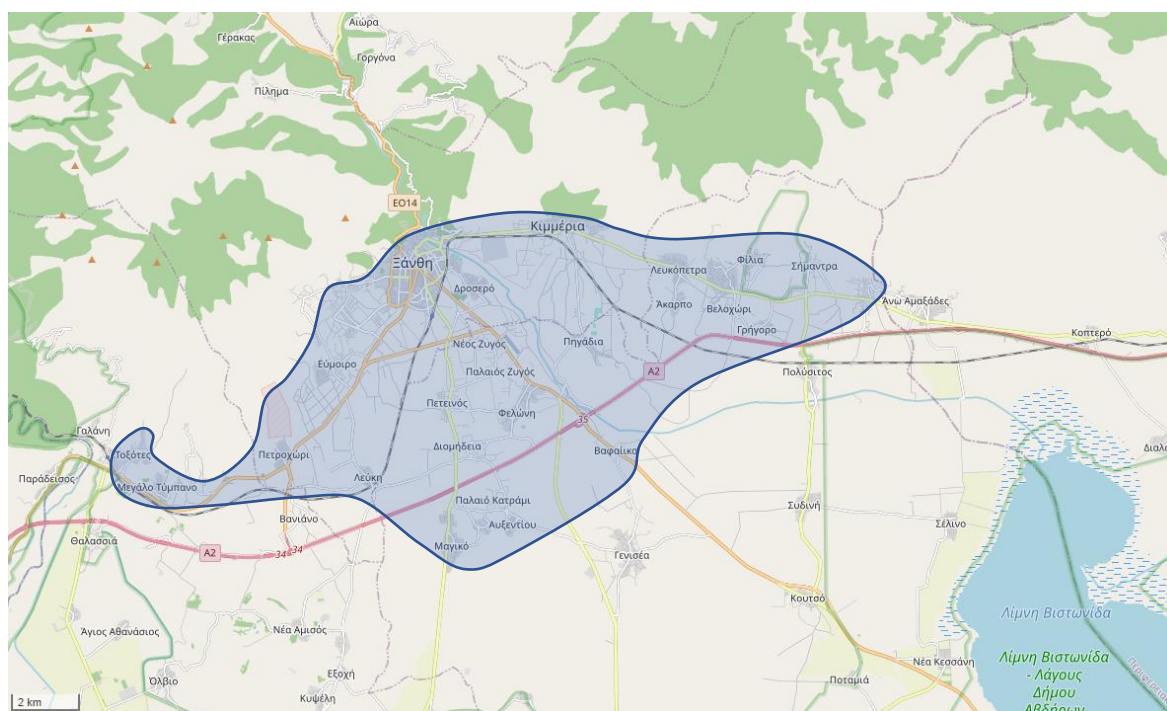
Οι οικισμοί που πληρούν τα παραπάνω ή τα περισσότερα από τα παραπάνω κριτήρια βρίσκονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Οικισμοί του Δήμου Ξάνθης που πληρούν τα κριτήρια ένταξης στο ΣΒΑΚ

Δήμος	Δημοτική Ενότητα	Οικισμός	Εγγύτητα (<15 λεπτά με ΙΧ) στην Ξάνθη	Πληθυσμός >500 κατοίκους	Αστική Διάχυση
Ξάνθης	Ξάνθης	Ξάνθη	Ναι	Ναι	Ναι
		Κιμμέρια	Ναι	Ναι	Ναι
		Εύμοιρο	Ναι	Ναι	Ναι

Αβδήρων	Βιστωνίδος	Βαφαίκα	Ναι	Ναι	Ναι
		Πετεινός	Ναι	Ναι	Ναι
		Διομηδεια	Ναι	Ναι	Ναι
		Παλιός Ζυγός	Ναι	Ναι	Ναι
		Παλαιό Κατράμι	Όχι	Ναι	Ναι
		Φελώνη	Ναι	Ναι	Ναι
		Μαγικό	Ναι	Ναι	Ναι
		Αλκυόνη	Ναι	Όχι	Ναι
		Σούνιο	Όχι	Ναι	Ναι
	Σελερού	Σελερό	Όχι	Ναι	Ναι
		Λευκόπετρα	Ναι	Ναι	Ναι
		Φίλια	Όχι	Ναι	Ναι
		Σήμαντρα	Όχι	Ναι	Ναι
Τοπείρου	Τοπείρου	Τοξότες	Όχι	Ναι	Ναι

Συνοπτικά η περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ Ξάνθης περιλαμβάνει **τμήμα του Δήμου Τοπείρου** που περιλαμβάνει την **Τοπική Κοινότητα Τοξοτών**, τμήμα του **Δήμου Αβδήρων** που περιλαμβάνει τη **Δημοτική Ενότητα Σελέρου**, και τις **Δημοτικές Κοινότητες Γενισέας και Διομηδείας** και τις **Τοπικές Κοινότητες Μαγικού και Σουνίου της Δημοτικής Ενότητας Βιστωνίδος** και τη **Δημοτική Ενότητα Ξάνθης του Δήμου Ξάνθης**.



Εικόνα 2: Περιοχή παρέμβασης ΣΒΑΚ Ξάνθης.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Τα Σχέδια Βιώσιμα Κινητικότητας διαφέρουν από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες καθώς θέτουν στο επίκεντρό τους τον άνθρωπο, έτσι όπως έχουν οριστεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες ενσωματώθηκαν στο Ν. 4599/2019.

Βασικό στοιχείο του ανθρωποκεντρικού σχεδιασμού είναι ότι, ταυτόχρονα με την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία), αξιολογείται ο βαθμός επίδρασης του σχεδιασμού στην καθημερινότητα των ανθρώπων. Οι στόχοι που προτείνονται μέσα από τα ΣΒΑΚ έχουν πολυδιάστατο χαρακτήρα καθώς κάθε στόχος ενσωματώνεται σε όλες τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, περιβαλλοντική, κοινωνική). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και η βελτίωση της δημόσιας υγείας. Με τον τρόπο αυτό, είναι φανερό η διαφορά των κυκλοφοριακών μελετών οι οποίες έθεταν στόχους που προέβλεπαν τη διαχείριση της κυκλοφοριακής οργάνωσης χωρίς να δίνεται έμφαση στην κοινωνία και στο περιβάλλον. Τα ΣΒΑΚ αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο για την Ελλάδα λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει καθώς υπάρχει ανάγκη μέτρα τα οποία συνδυάζουν εφικτότητα και αποτελεσματικότητα. Έτσι, ένας επιτυχημένος ολοκληρωμένος σχεδιασμός απαιτεί τον συντονισμό όλων των συνιστωσών της βιωσιμότητας στο πλαίσιο των υπερκείμενων σχεδιασμών.

Ως προς τον **υπερκείμενο σχεδιασμό**, σε αυτό κατατάσσονται το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξάνθης 2015 – 2019 καθώς και το αντίστοιχο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τα έτη 2020 – 2023 το οποίο είναι υπό εξέλιξη, η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης 2014-2020 (RIS 3), το Στρατηγικό Περιφερειακό Πρόγραμμα «Ανατολική Μακεδονία και Θράκη» 2021-2027, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Σχέδιο Δράσης Διαχείρισης Ενέργειας και Κλίματος και άλλα στρατηγικά σχέδια, όπως Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις, που έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται τα οποία στοχεύουν στην αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής. Στη συνέχεια αναφέρονται περιγραμματικά κάποια βασικά στρατηγικά σχέδια για την περιοχή τα οποία θα πλαισιώσουν το σχεδιασμό για την βιώσιμη κινητικότητα και τις αντίστοιχες δράσεις.

Ο στόχος του Δήμου μέσω του **Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Ξάνθης 2015 – 2019** είναι ο σχεδιασμός ενός προγράμματος με αναπτυξιακές κατευθύνσεις που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες όλων των επιπέδων (διοίκηση, υπερεσίες, υποδομές, παροχές, παραγωγή, αθλητισμός, τουρισμός, εκπαίδευση, πολιτισμός). Στο πλαίσιο αυτό οι στόχοι οι οποίοι συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Η άμεση και ισότιμη ανταπόκριση στις ανάγκες και στα αιτήματα των πολιτών και η υποδειγματική και αποτελεσματική λειτουργία των υπηρεσιών του Δήμου, ασκούμενη με σεβασμό στον πολίτη και διαφάνεια.

- Η προώθηση της ενεργού συμμετοχής των πολιτών και η εφαρμογή προγραμμάτων εθελοντισμού για ένα ευρύ φάσμα δράσεων κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης, υποστήριξης των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, οικονομικής ανάπτυξης και διασφάλισης της κοινωνικής συνοχής.

- Η προώθηση της χρήσης εναλλακτικών και οικολογικών μορφών μετακίνησης.

- Η προώθηση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης, της επιχειρηματικότητας, η καταπολέμηση της ανεργίας και η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας, ειδικά στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης της εποχής.
- Η αξιοποίηση όλων των τοπικών πόρων και δυνατοτήτων.
- Η βελτίωση της αισθητικής και του επιπέδου καθαριότητας της πόλης.
- Η ανάδειξη του πρωταγωνιστικού ρόλου του Δήμου Ξάνθης στην πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.
- Η αξιοποίηση της δημοτικής περιουσίας και η ανάπτυξη μορφών δημοτικής επιχειρηματικότητας.
- Η αξιοποίηση χρηματοδοτήσεων από το Δήμο και ένταξη έργων στο ΕΣΠΑ 2014-2020 καθώς και σε κάθε Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση

Για τον τομέα των Υποδομών και Μεταφορών ο οποίος περιγράφεται στον Πρώτο Άξονα Προτεραιότητας «Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής», στο Μέτρο 1.3 «Μεταφορική Υποδομή, Κυκλοφορία, Στάθμευση, Συγκοινωνίες», οι στόχοι που θέτει το ΠΕΠ είναι:

- ✓ Βελτίωση υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας
- ✓ Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας
- ✓ Προώθηση και ανάπτυξη καθαρών μεταφορών και μείωση καυσαερίων για τα δημοτικά και μη οχήματα

Ως προς την προστασία του περιβάλλοντος (Άξονας 1, Μέτρο 1.1) και τον τουρισμό (Άξονας 2, Μέτρο 2.4), οι στόχοι που θέτει και μπορούν να επιτευχθούν μέσω του ΣΒΑΚ είναι:

- ✓ Βελτίωση, προστασία και αποκατάσταση φυσικού περιβάλλοντος
- ✓ Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών σε περιβαλλοντικά θέματα, διαμόρφωση περιβαλλοντικής συνείδησης ειδικά στα παιδιά και στη νεολαία.
- ✓ Αξιοποίηση και ανάδειξη οικιστικών συνόλων και διατηρητέων κτιρίων της πόλης, καθώς και δημιουργία νέων υποδομών για πολιτιστική χρήση

Αντίστοιχα, το όραμα του Δήμου, σύμφωνα με το οποίο διαμορφώθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές του **Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Ξάνθης 2020 – 2023** διατυπώνεται ως εξής:

- Η Ξάνθη της παράδοσης και της καινοτομίας, της συνύπαρξης και της δημιουργίας, πόλη του πολιτισμού, ελκυστική και σύγχρονη, προσανατολισμένη στο μέλλον με σεβασμό στο περιβάλλον και στην ιστορική της κληρονομιά.
- Δήμος αποτελεσματικός και συμμετοχικός, με σύγχρονες δομές και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, επιταχυντής της ανάπτυξης που δημιουργεί ευκαιρίες για όλους, εγγυητής της κοινωνικής συνοχής και της ευημερίας.

Στο πλαίσιο αυτό, οι στόχοι που τίθενται και σχετίζονται άμεσα με το ΣΒΑΚ είναι:

Άξονας 1: Προστασία του Περιβάλλοντος και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής

-Μέτρο 1.1 Προστασία και Ανάδειξη Φυσικού Περιβάλλοντος

- ✓ Προστασία Περιβάλλοντος, Ανάδειξη και Διαχείριση Προστατευόμενων Περιοχών και Περιοχών Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους

-Μέτρο 1.3 Χωροταξία και Αναβάθμιση Αστικού Περιβάλλοντος

- ✓ Μελέτες και Έργα που Υλοποιούνται στο Πλαίσιο της ΟΧΕ – ΒΑΑ του ΠΕΠ
- ✓ Βελτίωση της λειτουργίας της πόλης με αναδιοργάνωση των διαδρομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμΕΑ, χώρων στάθμευσης και προώθηση «Πράσινων» μέσων μεταφοράς
- ✓ Προστασία, ανάδειξη, αναπλάσεις και αναβαθμίσεις της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης και της Περιοχής Καπναποθηκών

-Μέτρο 1.4 Τεχνικές Υποδομές – Δίκτυα

- ✓ Βελτίωση και Επέκταση Οδικού Δικτύου, Παρεμβάσεις Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων των Οικισμών
- ✓ Προώθηση Βιώσιμων Μεταφορών, Βελτίωση της Ασφάλειας του Οδικού Δικτύου (ηλεκτροφωτισμός, διαβάσεις κ.λπ.)

Η **Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (RIS 3)** για την προγραμματική περίοδο 2014 – 2020 αναφέρει τους τομείς εκείνους στους οποίους η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης θα δώσει έμφαση έτσι ώστε να αναδειχθούν τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα. Οι τομείς αυτοί είναι:

Ως προς τις υποδομές, την επιχειρηματική δομή και την απασχόληση

- Γεωπολιτική θέση (μετασχηματισμός της ΠΑΜ-Θ από «ακριτική περιφέρεια» σε «πύλη της χώρας και της ΕΕ»)
- Πρωτογενής (αγροτικός) Τομέας
- Μεταποίηση
- Τουρισμός– Πολιτισμός

Ως προς το δυναμικό καινοτομίας και τις δεξιότητες για ανάπτυξη βασισμένη στην γνώση

- Επιχειρηματικός Τομέας
- Ακαδημαϊκός Τομέας

Οι προτεραιότητες που αναφέρονται στο εν λόγω πλαίσιο διαχωρίζονται σε Οριζόντιες Προτεραιότητες αναβάθμισης του Περιφερειακού Συστήματος Καινοτομίας και Κάθετες Προτεραιότητες Παρέμβασης στο Παραγωγικό Σύστημα. Από αυτές, σε συνδυασμό με το εύρος των εν δυνάμει πηγών χρηματοδότησης για απαιτούμενες παρεμβάσεις, δημιουργούνται οι αντίστοιχοι άξονες παρεμβάσεων και τελικά το σχέδιο δράσης. Μέρος των εν λόγω δράσεων σχετίζονται με το αντικείμενο του ΣΒΑΚ και πιο συγκεκριμένα:

- ✓ Άξονας Παρέμβασης: Ενίσχυση και εμπέδωση αναδυόμενων κλάδων
- Ολοκλήρωση αλυσίδας αξίας του τομέα τουρισμός-πολιτισμός με έμφαση στον αιεφόρο τουρισμό (Αύξηση του αναμενόμενου αριθμού επισκέψεων σε ενισχυόμενες τοποθεσίες πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς και πόλους έλξης επισκεπτών)
- Υποστήριξη επενδυτικών σχεδίων επιχειρήσεων για την εισαγωγή τεχνολογιών ΑΠΕ.
- ✓ Άξονας Παρέμβασης: Τεχνολογίες Πληροφορικής & Επικοινωνιών

- Τη δημιουργία ανοικτών δημόσιων δεδομένων και εφαρμογών έξυπνων πόλεων στις πρωτεύουσες νομών, και οι δύο με σκοπό να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ολοκληρωμένων λύσεων τουριστικής προβολής και διαχείρισης προορισμού (πχ. ηλεκτρονική διακυβέρνηση, ηλεκτρονικός τουρισμός – πολιτισμός, ηλεκτρονική ένταξη).

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Ξάνθης διαθέτει **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.)** (ΦΕΚ 529/9-12-2010), του οποίου η αναθεώρηση έγινε το 2013 (ΦΕΚ 174/22-5-2013) με σκοπό την ένταξη νέων περιοχών στο Σχέδιο Πόλης στο εγγυής μέλλον, με τέτοιο τρόπο ώστε η επέκταση της πόλης να γίνει οργανωμένα και να αποφευχθούν φαινόμενα άναρχης δόμησης. Αξίζει να αναφερθεί ότι από στα παραπάνω θεσμικά πλαίσια δεν έχει ληφθεί υπόψη η Δ.Ε. Σταυρούπολης.

Σημειώνεται επιπλέον ότι δεν υπάρχει σχετικός σχεδιασμός είτε υπερτοπικού είτε τοπικού χαρακτήρα, για την ορθή διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών και των μετακινήσεων για την τροφοδοσία των επιχειρήσεων ενώ απαιτείται βελτίωση του οδικού δικτύου, κυρίως του επαρχιακού, για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας, της δημόσιας υγείας και γενικότερα της οικονομίας. Ωστόσο, στην τροποποίηση του 2013 προτείνονται μέτρα με σκοπό την ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς.

Να τονιστεί ότι ο Δήμος διαθέτει **Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και Κλίματος** το οποίο συμβάλλει θετικά στην εξακρίβωση του ενεργειακού αποτυπώματος της περιοχής. Σύμφωνα με αυτό, το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στις συνολικές ενεργειακές εκπομπές είναι ο οικιακός τομέας και ο τομέας των ιδιωτικών και εμπορικών μεταφορών. Ως προς τις εκπομπές CO₂, ο τομέας των μεταφορών έχει ποσοστό συμμετοχής της τάξης του 97.03%, ενώ το 0.98% και το 1.98% αντίστοιχα οφείλεται στις δημοτικές και δημόσιες συγκοινωνίες. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η υιοθέτηση των προτεινόμενων μέτρων στην κατεύθυνση των μεταφορών τόσο για τις ιδιωτικές όσο και για τις δημόσιες μετακινήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, εκτός από μια σειρά απαραίτητων μέτρων και καλών πρακτικών, προτείνεται μια σειρά Δράσεων ενημέρωσης/διάδοσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών. Ταυτόχρονα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης αλλά και στον σχεδιασμό μακροπρόθεσμης πολιτικής που αφορά στην ενεργή προώθηση και επιδίωξη υλοποίησης εθνικών πολιτικών στην κατεύθυνση αυτή.

Θα γίνει λοιπόν προσπάθεια, μέσω του παρόντος ΣΒΑΚ, να επιλυθούν οι όποιες συγκρούσεις μεταξύ των σχεδιασμών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση. Ο τομέας της βιώσιμης κινητικότητας θα συμβάλλει σημαντικά στην εξωστρέφεια του Δήμου και στη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης. Το πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναδειχθεί και να είναι προσβάσιμο με έξυπνες και συλλογικές μετακινήσεις. Παράλληλα, το ΣΒΑΚ στοχεύει στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων και στην ανάπτυξη υποδομών πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα.

Η προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης μεταξύ των πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον) μέσω των προτεινόμενων δράσεων και μέτρων θα συζητηθεί και θα συνδιαμορφωθεί σε συνεργασία με τους φορείς που απαρτίζουν το Δίκτυο των Φορέων αλλά και με τους κατοίκους του Δήμου μέσω των διαφόρων εργαλείων συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό (βλ. Δραστηριότητα 2.3)

Μέσω αυτής της δραστηριότητας, γίνεται προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι υπάρχει συμβατότητα μεταξύ των υπερκείμενων και τοπικών σχεδιασμών με το ΣΒΑΚ. Στην

αντίθετη περίπτωση, είναι απαραίτητο να προωθηθεί προς επικαιροποίηση το σύνολο των σχετικών σχεδίων και πολιτικών.

Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Η παρούσα ενότητα ενσωματώνει τα απαραίτητα στοιχεία που σχετίζονται με τη δραστηριότητα 2.3 σύμφωνα με τον κύκλο εργασιών του ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS.

Η εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και στη λήψη αποφάσεων είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα.

Είναι εξαιρετικά σημαντική η εμπλοκή παραγόντων, όπως εκπροσώπων φορέων δημόσιας συγκοινωνίας, ιδιοκτητών γης και μεγάλων επιχειρήσεων στο κέντρο της εξεταζόμενης περιοχής, στελεχών δημόσιων φορέων υπερκείμενων του Δήμου, στελεχών περιφερειακών δημοτικών ενοτήτων, εκπροσώπων συλλόγων σχετικών με το περιβάλλον, τις μετακινήσεις και την ποιότητα ζωής στην πόλη, ενώσεων ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κ.λπ.

Η συμμετοχή, η συνδιαμόρφωση και η εν τέλει αποδοχή από αυτούς των στόχων του ΣΒΑΚ θα διευκολύνει πολύ τους σχεδιασμούς και την υλοποίηση, διότι γνωρίζουν πολλά ως προς τη λειτουργία της πόλης και έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν θετικά την κοινή γνώμη.

Η προετοιμασία των εργαλείων και των δράσεων συμμετοχής του κοινού είναι κρίσιμη για να εξασφαλιστεί μελλοντικά μόνιμη επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες και τους φορείς για μία συνεχή προσπάθεια για την αλλαγή της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας. Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού πραγματοποιούνται κατ' ουσίαν σε κάθε στάδιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Το σύνολο των δράσεων περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για τη λειτουργία του Δήμου μέσω διάφορων εργαλείων crowdsourcing, τυπικών ερωτηματολογίων- που καταθέτουν τις συνήθειες των μετακινήσεων τους, τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών και μέσω των διαβουλεύσεων.

Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ επιχειρεί να παρέχει λύσεις σε κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, οι οποίες κατά κανόνα εξαιρούνται και από τη λήψη αποφάσεων. Τέτοιες ομάδες είναι: οι μαθητές, τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), οι ηλικιωμένοι, οι μετανάστες- πρόσφυγες, οι άποροι πολίτες και εν γένει οι πολίτες χαμηλών εισοδημάτων κ.α. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ αυτοί θα πρέπει να ερωτηθούν και οι απαντήσεις τους θα έχουν ξεχωριστή βαρύτητα κατά τη διαδικασία του σχεδιασμού των επιμέρους μέτρων και πολιτικών του σχεδίου.

Ως προς τους φορείς, είναι σημαντικό αυτοί να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τον ρόλο τους στην κοινωνία και τα χαρακτηριστικά τους. Με τον τρόπο αυτό, γίνονται αντιληπτοί οι στόχοι του εκάστοτε φορέα και ο βαθμός που επηρεάζονται από την μελλοντική εφαρμογή του σχεδίου. Προκύπτει, λοιπόν, μια εικόνα των συγκρούσεων των συμφερόντων και των δυνατοτήτων συνεργασίας τόσο μεταξύ των φορέων όσο και της ομάδας εργασίας. Η σχέση ενδιαφέροντος – επιρροής αποτελεί το

βασικότερο κριτήριο για την ταξινόμηση των φορέων. Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τη σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος για τους φορείς αναδεικνύοντας την ομάδα των φορέων που αποτελούν την πιο σημαντική «δύναμη» της κοινωνίας.

Πίνακας 2: Σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος

	Χαμηλή επιρροή	Υψηλή επιρροή
Χαμηλό ενδιαφέρον	Χαμηλής προτεραιότητας ομάδα φορέων	Χρήσιμη ομάδα για τη δημιουργία αποφάσεων
Υψηλό ενδιαφέρον	Σημαντική ομάδα φορέων που πιθανόν να χρειάζεται ενδυνάμωση	Αποτελεί την πιο κρίσιμη ομάδα φορέων

Από τους φορείς που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ, αντίκτυπο από τις παρεμβάσεις θα έχουν οι φορείς που παράγουν μεταφορικό έργο, είτε με συμβατικά μέσα, είτε με εναλλακτικά μέσα, καθώς και κοινωνικοί σύλλογοι ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων που ασχολούνται με θέματα προσβασιμότητας. Επίσης, εμπορικοί σύλλογοι, όπως και σωματεία ταξί κατέχουν σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Αυτοί οι φορείς επηρεάζουν άμεσα το σχεδιασμό καθώς επηρεάζονται τα συμφέροντά τους.

Απαραίτητη για την ανάπτυξη της συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό, είναι η αξιοποίηση καινοτόμων εργαλείων, τα οποία παρέχονται από την επιστημονική βιβλιογραφία.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές όπου οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους. Οι πληροφορίες αυτές, όσον αφορά το ΣΒΑΚ, σχετίζονται με την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος, με τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν, τις διαδρομές που συνηθίζουν να κάνουν εντός της πόλης, καθώς και ιδέες για την αναδιαμόρφωση της πόλης τους.

Τα **crowdsensing** εργαλεία, αποτελούν και αυτά εφαρμογές, όπως είναι το Google Traffic της Google Maps όπου συλλέγει πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει τη συγκατάθεσή τους) και τις παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο.

Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω των ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω κοινωνικών δικτύων, όπου οι πολίτες μπορούν να έρθουν σε άμεση επαφή με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική Αρχή που το εκπονεί.

Τα ερωτηματολόγια είναι ένας επίσης τρόπος για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα- στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι κλπ.), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στο δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι του Δήμου αλλά και οι γονείς. Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνθήκες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου και στη συνέχεια οι ανησυχίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεων τους.

Κατά τη διαβούλευση φορείς και πολίτες ενημερώνονται για τις αρχές βιώσιμης κινητικότητας ώστε να κατανοήσουν τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό και να μπορέσουν βάση καθημερινών τους εμπειριών να καταθέσουν πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές.

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Όλες τις παραπάνω πληροφορίες η Ομάδα Εργασίας τις συγκεντρώνει, τις επεξεργάζεται και τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (πχ γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σαν βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώσει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω ιστοτόπου, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ.

Στον ιστότοπο αυτόν αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τί είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν στις συζητήσεις. Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για τη διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού. Με το σύμφωνο συμμετοχής δεσμεύονται να παρέχουν στην Ομάδα Εργασίας ό,τι πληροφορίες απαιτούνται για το σχεδιασμό και να προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης, η Ο.Ε. ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου- συμβούλου ανέπτυξε την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (βλ. πίνακα παρακάτω) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών- προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Ξάνθης.
2. Χρήση δεδομένων crowdsourcing όπου οι μετακινούμενοι στο Δήμο Ξάνθης παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps, Traffic, Strava κ.α.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξης του.
4. Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στη πόλη.
5. Επιτόπιες αυτοψίες- παρατηρήσεις συμπεριφοράς μετακινούμενων στο δήμο Ξάνθης.

6. Ανάπτυξη ειδικών ερωτηματολογίων ανά ομάδα στόχο στην περιοχή μελέτης (βλ. Παράρτημα) Ενδεικτικά έγιναν:

- a) Ερωτηματολόγια σε κατοίκους του Δήμου Ξάνθης
- b) Ερωτηματολόγια σε μαθητές του Δήμου Ξάνθης
- c) Ερωτηματολόγια σε γονείς των σχολείων του Δήμου Ξάνθης

Ο Πίνακας 3 παρουσιάζει συνοπτικά τα εργαλεία συμμετοχής, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στο παρόν ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης, καθώς και ένα ενδεικτικό χρονολόγιο των επιμέρους φάσεων ενημέρωσης και εμπλοκής του κοινού στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Οι διαδικασίες συμμετοχής που ανήκουν στην Α ομάδα αφορούν κυρίως την **πληροφόρηση** των κατοίκων σχετικά με την πρόοδο του ΣΒΑΚ.

Στην Β ομάδα δίνονται ορισμένοι **άμεσοι τρόποι επικοινωνίας** τόσο με το Δήμο Ξάνθης, όσο και με την ομάδα εργασίας.

Η κατάθεση ερωτήσεων και σχολίων στις διευθύνσεις επικοινωνίας, οι οποίες αναγράφονται στον Πίνακα 3 σχετικά με την Γ ομάδα διαδικασιών, είναι ευπρόσδεκτη σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι προτιμάται η χρήση της **διαδικτυακής πλατφόρμας**, καθώς επιτρέπει ευκολότερη συγκέντρωση όλων των ερωτημάτων, προβληματισμών και προτάσεων σε ένα διαδικτυακό περιβάλλον εύκολο στη διαχείριση από το σύνολο των συνεργατών του ΣΒΑΚ. Παράλληλα με τη διαδικτυακή πλατφόρμα, θα πραγματοποιηθούν έρευνες ερωτηματολογίου, οι οποίες θα επιτρέψουν τη συγκέντρωση ποσοτικών δεδομένων και στατιστικών.

Κατά τις διαδικασίες της Δ ομάδας, θα δοθεί έμφαση σε **ειδικές ομάδες**, οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω.

Τέλος, τα εργαλεία της Ε ομάδας αφορούν σε ευρύτερες πρακτικές **συμμετοχικού σχεδιασμού που θα εφαρμοστούν σε όλα τα στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Ξάνθης**.

Πίνακας 3: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής

Διαδικασίες συμμετοχής	Εργαλεία συμμετοχής	Χρονολόγιο (Timeplan)
Διαδικασίες συμμετοχής	Εργαλεία συμμετοχής	Χρονολόγιο (Timeplan)
A. Πληροφόρηση πολιτών σχετικά με το ΣΒΑΚ	A1. Δελτία τύπου Δήμου Ξάνθης https://www.cityofxanthi.gr/	Σύνταξη Δελτίου Τύπου για <u>κάθε φάση</u> του ΣΒΑΚ που αναπτύσσεται από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Ξάνθης
B. Επικοινωνία πολιτών με την ομάδα εργασίας και το Δήμο	A2. Ιστοσελίδα ενημέρωσης: http://xanthi.sbak.gr/	Τακτική ενημέρωση σχετικά με τις φάσεις εξέλιξης του ΣΒΑΚ. Κοινοποίηση αποτελεσμάτων <u>πριν και μετά την ολοκλήρωση της κάθε</u>

Ξάνθης		<u>φάσης</u>
	B1. Τηλ: +302541350810	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης</u> του ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	B2. email: dimarxos@cityofxanthi.gr	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης</u> του ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Γ2. Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
	Γ3. Ερωτηματολόγιο προς τους τοπικούς φορείς	Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
Δ. Κατάθεση απόψεων-προτάσεων-σχολίων ειδικών ομάδων	Γ4. Πλατφόρμα κατάθεσης προβλημάτων – ιδεών http://xanthi.sbak.gr/posts	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
	Δ1. Ερωτηματολόγια σε γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
Ε. Συμμετοχικός σχεδιασμό	Δ2. Κατ' ιδίαν ανώνυμες συνεντεύξεις και τηλεφωνικές συνομιλίες με ΑμεΑ, ομάδες άπορων πολιτών και ηλικιωμένων κ.α.	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
	E1. Συναντήσεις διαβούλευσης με τοπικούς φορείς	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης <u>σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης</u> ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	E2. Τεχνικές συναντήσεις εργασίας (working sessions) με ενδιαφερόμενους φορείς	Τακτικές τεχνικές συναντήσεις <u>σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης</u> ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λειτουργίες διαχείρισης

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας **συντάσσεται Σχέδιο Διαχείρισης της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ** που συνοδεύεται από ειδικές Πινακίδες σχετικά με:

1. Τη διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ,
2. Το πλαίσιο καθηκόντων και συντονισμού για τις επιμέρους δραστηριότητες

3. Τη στρατηγική διαχείρισης κινδύνων – αποφυγής σφαλμάτων και διασφάλισης ποιότητας.

Οι παρακάτω πινακίδες αναπτύχθηκαν με συνεργασία της Ομάδας Εργασίας Δήμου Ξάνθης, του αναδόχου–συμβούλου και των συμμετεχόντων φορέων και αποτελούν τα βασικά εργαλεία «καταρχήν παρακολούθησης» της πορείας του ΣΒΑΚ, τα οποία εξειδικεύονται περαιτέρω σε επόμενα βήματα – Σχέδιο Δράσης, Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης ΣΒΑΚ.

Τα επιμέρους βήματα κατανεμήθηκαν σε τέσσερις φάσεις σχεδιασμού.

Στη **Φάση Α** πραγματοποιείται η προετοιμασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Συμπεριλαμβάνονται στάδια όπως η σύσταση της ομάδας εργασίας, ο ορισμός της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας, η συλλογή χρήσιμου υλικού για την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και η δημιουργία πλατφόρμας επικοινωνίας και συμμετοχής πολιτών και τοπικών φορέων.

Η **Φάση Β** αφορά κυρίως τον προσδιορισμό των στόχων, του οράματος και των μέτρων- παρεμβάσεων. Παράλληλα πραγματοποιείται και καταρχήν αξιολόγηση όλων αυτών των δράσεων.

Η εκπόνηση του σχεδίου εκτελείται στη **Φάση Γ**, μέσα από τη δημιουργία σχεδίων δράσης και παρακολούθησης, τον έλεγχο της ποιότητας του και την έγκριση του ΣΒΑΚ.

Η τελική **φάση Δ** σχετίζεται με την εφαρμογή του σχεδίου. Είναι αναγκαία η παρακολούθηση της προόδου και η συνεχής αναθεώρηση του ώστε να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του μέλλοντος. Σε αυτήν την προσπάθεια χρήσιμα πρόκειται να είναι τα ηλεκτρονικά εργαλεία, όπως για παράδειγμα: βάσεις δεδομένων και συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών (GIS), τα οποία αναπτύσσονται ταυτόχρονα με τη σύνταξη του παρόντος ΣΒΑΚ. Η συνεχής ενημέρωσή τους θα επιτρέψει τη σωστή παρακολούθηση των εξελίξεων.

Είναι φανερό ότι οι επόμενες πινακίδες αποτελούν όλες μαζί τον **ΑΡΧΙΚΟ οδικό χάρτη για την ανάπτυξη σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Ξάνθης**. Αυτές εκτυπώνονται και χρησιμοποιούνται στις συναντήσεις με τους τοπικούς φορείς και πολίτες προκειμένου τα επιμέρους βήματα και ο βαθμός/επιτυχία ολοκλήρωσης να συζητείται αναλυτικά.

Τέλος η πινακίδα που αναδεικνύει τους κινδύνους/ρίσκα αξιοποιείται και σαν χώρος έκφρασης σχολίων και παρατηρήσεων της Ομάδας Εργασίας και δύναται να εμπλουτίζεται σύμφωνα με τα όσα θα προκύπτουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης όλων των φάσεων ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Οι πινακίδες χρησιμοποιούνται μόνο για τα αρχικά στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Με την ολοκλήρωση αφενός του Σχεδίου Δράσης και αφετέρου του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης, τα νέα εργαλεία υποβοήθησης της Ο.Ε. θα είναι αυτά και όχι οι κάτωθι βοηθητικές πινακίδες.

Βήματα	Εσωτερικές προθεσμίες σε μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης με τον ανάδοχο	Σημασία βημάτων (1-3)	Κατανομή ρόλων και αρμοδιότητες καθηκόντων	Ποσοστό ολοκλήρωσης μέχρι και την Β φάση ΣΒΑΚ (η οποία εκπονεείται σήμερα)
Φάση Α: Σωστή προετοιμασία				
Επιλογή ειδικού συμβούλου ΣΒΑΚ	0 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης	100%
Σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης)	1 μήνας	3	Πολιτική Αρχή και στελεχιακό δυναμικό – απόφαση Δημάρχου	100%
Γνωριμία με έννοιες ΣΒΑΚ και βασικό χρονοδιάγραμμα	0-1 μήνας	2	Αρμόδια στελέχη Δήμου Ξάνθης	100%
Βασικά περιεχόμενα: Τι είναι και Τι ΔΕΝ είναι;	0-1 μήνας	1	Αρμόδια στελέχη Δήμου Ξάνθης	100%
Εγγραφή στο δίκτυο CIVITAS – δέσμευση	1-3 μήνες	2	Ο.Ε Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Συλλογή χρήσιμου υλικού σχετικού με τη Βιώσιμη Κινητικότητα	0-1 μήνας	2	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Αξιολόγηση σχετικών σχεδίων και πλαισίου	0-2 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	0-1 μήνας	2	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και αυτό-αξιολόγηση με εργαλεία ΕΕ	0-3 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%

Αξιολόγηση – επιβεβαίωση διαθεσιμότητας στοιχείων και πόρων	0-1 μήνας	2	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος (με τη συμβολή αρμοδίων)	100%
Εντοπισμός φορέων – τρόποι συμμετοχής – εμπλοκής	1 μήνας	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Θεσμική σύσταση δικτύου φορέων	2 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης – έρευνες – αυτοψίες – μετρήσεις κ.α.	1-3 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	100%
Ιστοσελίδα ενημέρωσης (ανάπτυξη)	2 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων				
Όραμα – σενάρια – προτεραιότητες – στόχοι	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Ενημέρωση – Δεύτερη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης , Εξωτερικός Σύμβουλος, τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου και κάτοικοι	0%
Διαμόρφωση πρώτων μέτρων και παρεμβάσεων	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης , Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%
Συγκρίσεις – αξιολογήσεις – Τρίτη διαβούλευση	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Οριστικά μέτρα – πίνακας μέτρων ανά στόχο	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης , Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%

Φάση Γ: Εκπόνηση Σχεδίου				
Σχέδιο δράσης – αρμοδιότητες – πόροι	9 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	9 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%
Έλεγχος ποιότητας	9 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και αρμόδιοι φορείς	0%
Έγκριση ΣΒΑΚ	9 μήνες	3	Θεσμικοί φορείς για την έγκριση (ΔΣ, Υπουργείο κ.λπ.)	0%
Ενημέρωση – Τέταρτη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	9 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Φάση Δ: Εφαρμογή του Σχεδίου				
Εφαρμογή – έλεγχος και παρακολούθηση προόδου	12 μήνες	3	Αρμόδια υπηρεσία ανά μέτρο/παρέμβαση, Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
Ενημέρωση – διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	12 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
νέες προκλήσεις – νέα γεγονότα – αναθεώρηση	12 μήνες-5 έτη	3	Ο.Ε. Δήμου Ξάνθης και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
νέο ... ΣΒΑΚ	5έτη-10έτη	2		0%

δ

Βήματα	Αξιολόγηση ενδεχόμενου κινδύνου (0 – 10)	Διασφάλιση ποιότητας – τρόπος
Φάση Α: Προετοιμασία Σχεδίου		
Επιλογή ειδικού συμβούλου ΣΒΑΚ	Επιλογή συμβούλου αναδόχου: 8	<ul style="list-style-type: none"> προσεκτική αξιολόγηση συμβούλων - εμπειρία - συνεργασίες- γνώση- εξειδίκευση
Σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε Δήμου Ξάνθης)	Σύσταση Ο.Ε.: 5	<ul style="list-style-type: none"> κατάλληλη επιλογή στελεχών - γνώση σε: έργα, προγράμματα, κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, ζητήματα ευαισθητοποίησης- ενημέρωσης, πληροφορικής - ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ - Υ.Επικοινωνίας, ΠΡΕΣΒΕΥΤΗΣ σαφής ρόλος συμβούλου: συνεργατική ανάπτυξη βημάτων ΜΕ την Ο.Ε. - ΟΧΙ μελετητής --> καθοδηγητής
Γνωριμία με έννοιες ΣΒΑΚ - βασικό χρονοδιάγραμμα	Γνωριμία με έννοιες: 0 , Χρονοδιάγραμμα: 5	<ul style="list-style-type: none"> εντοπισμός κατάλληλου υλικού εννοιών (βλ. Δ.1.1) Χρονοδιάγραμμα (πόρων Πράσινου Ταμείου, πολιτικής βούλησης, δυνατοτήτων Δήμου Ξάνθης, συνεργασία συμβούλου)
Βασικά περιεχόμενα – Τι είναι – Τι ΔΕΝ είναι	Αποσαφήνιση περιεχομένου, διαφορά με πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες: 6	<ul style="list-style-type: none"> εντοπισμός κατάλληλου υλικού εννοιών (βλ. Δ.1.1) καταρχήν επικοινωνία με συμβούλους ΣΒΑΚ- ειδικούς στον τομέα της ΒΑΚ

		<ul style="list-style-type: none"> • παρακολούθηση εργαστηρίων • μελέτη σχετικής βιβλιογραφίας
Εγγραφή στο δίκτυο CIVITAS – δέσμευση	Εγγραφή: 3	<ul style="list-style-type: none"> • επικοινωνία ΠΡΙΝ το πρωτογενές αίτημα - επικοινωνία ΜΕΤΑ το αίτημα- παράλληλη εγγραφή στο δίκτυο CIVINET CY-EL - διερεύνηση δυνατότητας ανταλλαγής εμπειρίας μέσω ταξιδιών/ workshops προγραμμάτων
Συλλογή χρήσιμου υλικού σχετικού με τη ΒΚ	Συλλογή υλικού: 2	<ul style="list-style-type: none"> • συγκέντρωση σχεδίων- μελετών- διαγραμμάτων- προτεινόμενων παρεμβάσεων, ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ υλικού - προσοχή να αναβαθμίζεται σύμφωνα με τη Δραστηριότητα 8.1
Αξιολόγηση σχετικών σχεδίων και πλαισίου	Αξιολόγηση αντικτύπου – νομοθεσίας – ευθυνών: 5	<ul style="list-style-type: none"> • συμβολή αναδόχου στην Ο.Ε. • επιθεώρηση υπερκείμενου πλαισίου - δυνατότητες ενσωμάτωσης (βλ. Δ.1.2, Δ.2.1, Δ.2.2). • ΠΡΟΣΟΧΗ! Στα νέα δεδομένα- νέες οδηγίες- νέες νομοθεσίες σχετικά με τα ΣΒΑΚ (βλ. οδηγίες SUMP 2.0 - υπό διαμόρφωση) - προτείνεται συστηματική παρακολούθηση εξελίξεων
Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	Π.Π.: 2	<ul style="list-style-type: none"> • αποσαφήνιση περιοχής παρέμβασης και περιοχής επιρροής με τη συμβολή αναδόχου • προσοχή στα μέτρα που αρμόδιος υλοποίησης ΔΕΝ είναι ο Δήμος (βλ. Περιφ. Πελοποννήσου ή ΥΠΟΜΕΔΙ)

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και αυτό-αξιολόγηση με εργαλεία ΕΕ	Αξιολόγηση: 6	<ul style="list-style-type: none"> • προσοχή στη μέθοδο αξιολόγησης (βλ. Δ.1.3) • καθοδήγηση συμβούλου • επανάληψη μετά τη Δ. 6.4, τη Δ.7.2, τη Δ.10.3 • επιλογή έξυπνου τρόπου αξιολόγησης μέσω Δ. Φορέων
Αξιολόγηση – επιβεβαίωση διαθεσιμότητας στοιχείων και πόρων	Έλεγχος διαθεσιμότητας: 2	<ul style="list-style-type: none"> • κατά τα οριζόμενα στη Δ.1.4 • προσοχή στον εντοπισμό σχετικών πόρων και στην έγκαιρη αντίληψη ελλείψεων προσωπικού
Εντοπισμός φορέων – τρόποι συμμετοχής – εμπλοκής	εντοπισμός: 1, μέθοδος συμμετοχής: 7, διατήρηση ενδιαφέροντος: 7	<ul style="list-style-type: none"> • αποφυγή χρήσης μόνο παραδοσιακών εργαλείων και ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών (βλ. Δ. 1.6 και Δ.2.2)- • εθελούσια συμμετοχή • καθολική ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ενημέρωση (προετοιμασία Δ.11.2)
Θεσμική σύσταση δικτύου φορέων	Σύσταση: 7	<ul style="list-style-type: none"> • κατάλληλη ενημέρωση φορέων ΠΡΙΝ την πρόσκληση • αποσαφήνιση ρόλου τους • αποσαφήνιση έννοιας ΣΒΑΚ και ωφελειών • έμφαση σε λειτουργικό σχήμα χωρίς αγκυλώσεις εκπροσωπήσεων (βλ. Δ. 2.3)
Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης – έρευνες – αυτοψίες – μετρήσεις κ.α.	Καταγραφή υφιστάμενης: 5	<ul style="list-style-type: none"> • σημαντικός ρόλος αναδόχου και συνεργασίας Ο.Ε. - Αναδόχου συμβούλου.

		<ul style="list-style-type: none"> • Έμφαση σε σύγχρονες και παραδοσιακές μεθόδους ανάλυσης - συγκέντρωσης δεδομένων. • ΠΡΟΣΟΧΗ: Δεν είναι μία κυκλοφοριακή μελέτη - δεν εστιάζουμε σε συλλογή μόνο Κ.Δ. • ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού (βλ. Δ. 3.1, Δ.3.2)
Ιστοσελίδα ενημέρωσης (ανάπτυξη)	Ιστοσελίδα: 3	<ul style="list-style-type: none"> • προσοχή στην ανάπτυξη εύληπτου - κατανοητού- συνοπτικού υλικού. • ΑΠΟΦΥΓΗ εξαντλητικών αναλύσεων. • ΠΡΟΣΟΧΗ στη συστηματική ενημέρωση υλικού και τη διάχυση σε λοιπά κανάλια επικοινωνίας
Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων		
Όραμα – σενάρια – προτεραιότητες – στόχοι	όραμα: 1, προτεραιότητες-στόχοι: 5, σενάρια: 5	<ul style="list-style-type: none"> • έμφαση σε πραγματικές ανάγκες- σύγχρονους στόχους- εφικτές προτεραιότητες- συμβολή φορέων (βλ. Δ.4.1- 6.2) - ανάδειξη συγκριτικού πλεονεκτήματος σε όρους παραγωγικότητας, ποιοτική ανάλυση σεναρίων λόγω περιορισμένων πόρων. • Σημαντική συμβολή αναδόχου σε συνεργασία με την Ο.Ε. και καλών πρακτικών. • Παράλληλη αξιολόγηση ενδεικτικών δεικτών παρακολούθησης. Επιλογή ποιοτικών- ποσοτικών δεδομένων εύκολα αντιληπτών από φορείς- κατοίκους.

Ενημέρωση – Δεύτερη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	Επικοινωνία: 3, συμμετοχή: 8	<ul style="list-style-type: none"> • ιδιαίτερη προσοχή στην ευρεία & αναλυτική ενημέρωση • έμφαση στη σημασία συμμετοχής- ιδιαιτερότητες συμμετεχόντων & αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα • έμφαση στο "κοινό"
Διαμόρφωση πρώτων μέτρων και παρεμβάσεων	Πρώτη προσέγγιση μέτρων: 3	<ul style="list-style-type: none"> • σημαντική συμβολή αναδόχου συμβούλου • προσοχή στα συμπεράσματα της Δ.3.1 και στις ανάγκες που προκύπτουν από τη Δ.4.1 και Δ.4.2
Συγκρίσεις – αξιολογήσεις – Τρίτη διαβούλευση	Αξιολόγηση και διαβούλευση: 6 Συμμετοχή: 8	<ul style="list-style-type: none"> • έμφαση στη σημασία συμμετοχής • διακριτοί ρόλοι Ο.Ε. - αναδόχου- Δικτύου Φορέων • προσοχή στην επάρκεια χρόνου διάδρασης
Οριστικά μέτρα – πίνακας μέτρων ανά στόχο	Οριστικοποίηση: 6	<ul style="list-style-type: none"> • σημαντική συμβολή αναδόχου συμβούλου • προσοχή στην ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων διαβούλευσης • Μέτρα εφικτά - μέτρα που συνδυαστικά επιτυγχάνουν τους στόχους (βλ. Δ. 5.1, Δ. 5.2, Δ. 6.3)
Φάση Γ – Εκπόνηση Σχεδίου		
Σχέδιο δράσης – αρμοδιότητες – πόροι	Ανάπτυξη σχεδίου: 8	<ul style="list-style-type: none"> • έμφαση σε εφικτότητα δράσεων στο προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα με τους διαθέσιμους πόρους • ιδιαίτερη συμβολή αναδόχου & Ο.Ε. για την

		ανάπτυξη σαφούς - εφικτού σχεδίου υλοποίησης (βλ. Δ. 7.2)
Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	Ανάπτυξη σχεδίου: 8	<ul style="list-style-type: none"> • προσοχή στα δοθέντα της Δ.5.2 και Δ. 6.4. κρίσιμη συμβολή της Ο.Ε. στο πλαίσιο αξιολόγησης • ανάπτυξη σύγχρονης και έξυπνης μεθοδολογίας με χρήση πολλαπλών παραδοσιακών και καινοτόμων εργαλείων (βλ. Δ.8.1)
Έλεγχος ποιότητας	Έλεγχος: 5	<ul style="list-style-type: none"> • θεωρείται ολοκληρωμένο σύμφωνα με εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία/ οδηγίες; • Συγκρίνεται με καλές πρακτικές πόλεων με ανάλογα χαρ/κα; • Επικοινωνία με αρμόδιους φορείς έγκρισης ΠΡΙΝ την έγκριση
Έγκριση ΣΒΑΚ	Έγκριση: 10	<ul style="list-style-type: none"> • προετοιμασία Ο.Ε. με ανάδοχο. • Επάρκεια ελέγχου ποιότητας. • Έμφαση στην επικοινωνία - ενημέρωση - ευαισθητοποίηση και στο ρόλο των φορέων
Ενημέρωση – Τέταρτη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	επικοινωνία μετά: 6	<ul style="list-style-type: none"> • κατάλληλη ενημέρωση ΜΕΤΑ την έγκριση • διαδικασία επισφράγισης του κοινού οράματος. • Συστήνεται η αξιολόγηση καλών πρακτικών μεθοδολογίας της Δ. 9.3. αποφυγή επίσημων εκδηλώσεων - έμφαση σε κλίμα γιορτής

Φάση Δ – Εφαρμογή Σχεδίου		
Εφαρμογή – έλεγχος και παρακολούθηση προόδου	παρακολούθηση: 8	<ul style="list-style-type: none"> • επιλογή κατάλληλων διαδικασιών ολοκλήρωσης μέτρων, • σημαντικός ρόλος της ωρίμανσης επιμέρους μελετών από την Ο.Ε., • συμβολή εξωτερικών συμβούλων- μελετητών, • προσοχή στην τήρηση Σχεδίου (βλ. Δ.8.1) συμβολή εξωτερικού αναδόχου στη μεθοδολογία παρακολούθησης- σημαντική τήρηση χρονοδιαγραμμάτων στη σύνταξη εκθέσεων προόδου (βλ. περιγραφή Δ Φάσης)
Ενημέρωση – διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	Συνεχής ενημέρωση: 8	<ul style="list-style-type: none"> • συστηματική ενημέρωση για υλοποίηση έργων και πρόοδο επίτευξης δεικτών. • Επικοινωνία αστοχιών- προβλημάτων. • Διαρκής επικοινωνία στόχων ανά μέτρο εφαρμογής- ρόλος Ο.Ε.. • Προσοχή στην συν-διαχείριση της επικοινωνίας με Δίκτυο Φορέων
νέες προκλήσεις – νέα γεγονότα – αναθεώρηση	Αναθεώρηση: 8	<ul style="list-style-type: none"> • Ιδιαίτερη προσοχή στον εντοπισμό αστοχιών του Α' ΣΒΑΚ και σε νέες προκλήσεις/ δυνατότητες – ρόλος Ο.Ε
Νέο ΣΒΑΚ	Νέο: 10	

Διεξαγωγή 1^{ης} διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, πραγματοποιήθηκε η 1^η ανοιχτή διαβούλευση τη Δευτέρα 18/10/2021 στην πόλη της Ξάνθης. Στόχος της είναι η ενημέρωση του κοινού για την έννοια του ΣΒΑΚ. Πρωταρχικό θέμα της διαβούλευσης ήταν η προώθηση βιώσιμων τρόπων κινητικότητας, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία εντός του Δήμου. Ακόμη στα πλαίσια του Σχεδίου, συζητήθηκε η περίπτωση ανάγκης υπάρξης περισσότερων κοινόχρηστων χώρων, καθώς και η ανάγκη «απεξάρτησης» σε ένα μεγάλο βαθμό από τη μετακίνηση με αυτοκίνητο, και άλλα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα.

Βασικός άξονας που συζητήθηκε είναι η σύζευξη της τοπικής κοινωνίας και του επιστημονικού τομέα για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου και επιτυχημένου αποτελέσματος. Είναι πολύ σημαντική η συμμετοχή του κοινού, των δημοτών δηλαδή της πόλης, στη δημιουργία ενός Σχεδίου που στην πραγματικότητα αφορά τους ίδιους και τον τρόπο των καθημερινών τους μετακινήσεων.

Τόσο ο Δήμαρχος, όσο και η επιστημονική ομάδα που βρισκόταν εκεί, εστίασαν στο γενικότερο όραμα για δημιουργία μίας πόλης με λιγότερο θόρυβο, καθαρότερο αέρα, πιο φιλική προς τον πολίτη, αλλά και στο περιβάλλον. Η αλλαγή της πόλης προς αυτή την κατεύθυνση εκτός των άλλων θα βοηθήσει και στη μείωση των ατυχημάτων.

Εκτός των παραπάνω τρόπων μετακίνησης που αναφέρθηκαν, έγινε λόγος και για σύστημα ηλεκτρικών ποδηλάτων και κατά πόσο αυτό θα μπορούσε να λειτουργήσει στην πόλη της Ξάνθης.

Σημειώνεται ότι στη διαβούλευση συμμετείχαν, εκτός των άλλων, ο Αντιπεριφερειάρχης Ξάνθης, καθώς και ο Πρόεδρος του ΤΕΕ Θράκης, οι οποίοι δήλωσαν ότι είναι πλήρως διατεθειμένοι να στηρίξουν την προσπάθεια για απόκτηση ενός ΣΒΑΚ από το Δήμο, που θα βοηθήσει στο στόχο κλιματικά ουδέτερων πόλεων έως το 2030, δίνοντας παράλληλα μία πιο υγιεινή και βιώσιμη καθημερινότητα στους δημότες.

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης

Ο Δήμος Ξάνθης βρίσκεται στο κέντρο και δυτικά της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Η πόλη της Ξάνθης είναι χτισμένη στους πρόποδες της οροσειράς Ροδόπης, στην αρχή της πεδιάδας η οποία εκτείνεται προς τα νότια μέχρι το Θρακικό πέλαγος. Έδρα του Δήμου είναι η Ξάνθη, η οποία περιλαμβάνει το σύγχρονο αστικό τμήμα, αλλά και την παλιά πόλη. Ο Δήμος Ξάνθης συνορεύει δυτικά με το Δήμο Παρανεστίου, νότια με τους Δήμους Νέστου και Τοπείρου, νοτιοανατολικά με το Δήμο Αβδηρών, ανατολικά με τον Δήμο Ιάσμου, ενώ βόρεια συνορεύει με το Δήμο Μύκης.

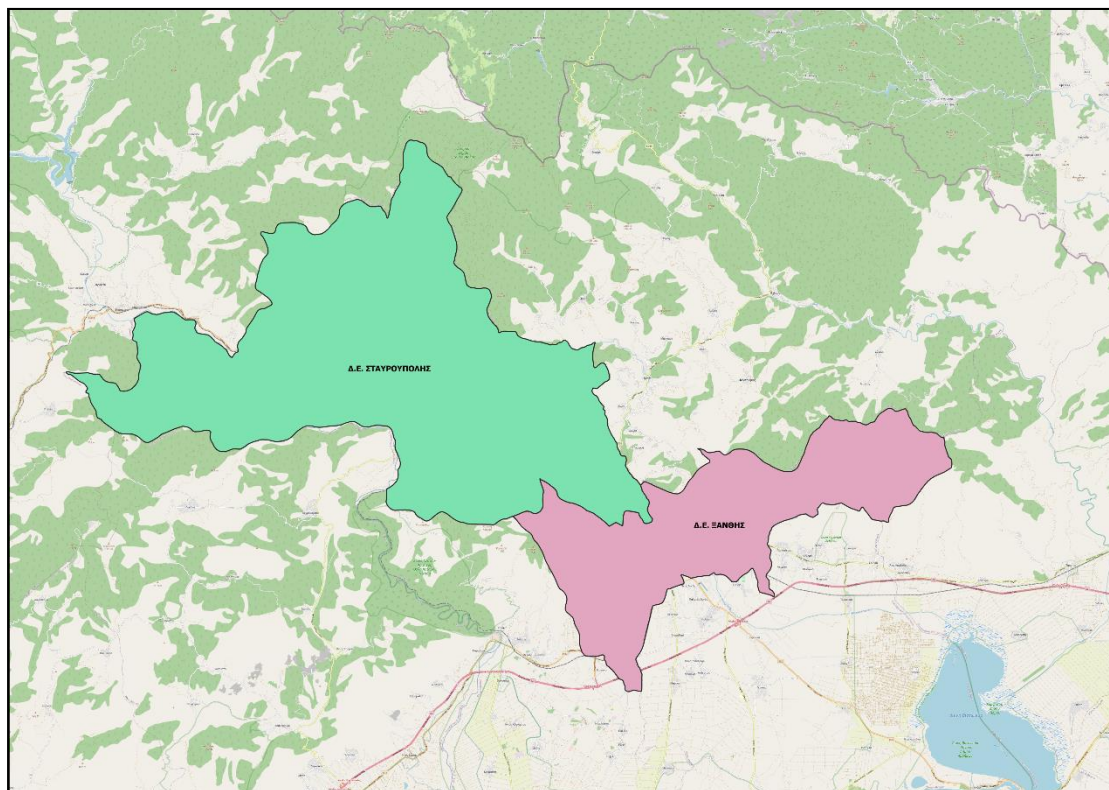


Εικόνα 3: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και τον Ελλαδικό Χώρο (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: <https://geodata.gov.gr/>)

Ο Δήμος Ξάνθης ανήκει διοικητικά -στο πλαίσιο της αποκεντρωμένης διοίκησης- στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας-Θράκης (ΑΔΜΘ), η οποία εδρεύει στη Θεσσαλονίκη. Στο επίπεδο του δεύτερου βαθμού αυτοδιοίκησης, ο Δήμος Ξάνθης εντάσσεται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΠΑΜΘ), η οποία καλύπτει το βορειοανατολικό άκρο της χώρας, δηλαδή το ανατολικό τμήμα της Μακεδονίας και ολόκληρη τη Θράκη, και περιλαμβάνει επίσης δύο μεγάλα νησιά του Θρακικού Πελάγους, την Θάσο και την Σαμοθράκη. Η περιφέρεια έχει ως έδρα της την Κομοτηνή και περιλαμβάνει τις Περιφερειακές Ενότητες (Π.Ε.) Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου. Συγκεκριμένα, η περιοχή παρέμβασης υπάγεται στην Π.Ε. Ξάνθης, με πρωτεύουσα την πόλη της Ξάνθης.

Αναφορικά με τη διοικητική του δομή, ο σημερινός Δήμος Ξάνθης αποτελεί προϊόν της διοικητικής μεταρρύθμισης του "Καλλικράτη" (Ν. 3852/2010 - ΦΕΚ 87/Α/2010),

σύμφωνα με την οποία ο Δήμος διαιρείται σε δύο Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.), Ξάνθης και Σταυρουπόλεως, που αντιστοιχούν στους προϋπάρχοντες καταργηθέντες ομώνυμους Καποδιστριακούς Δήμους (βλ. Εικόνα 4).



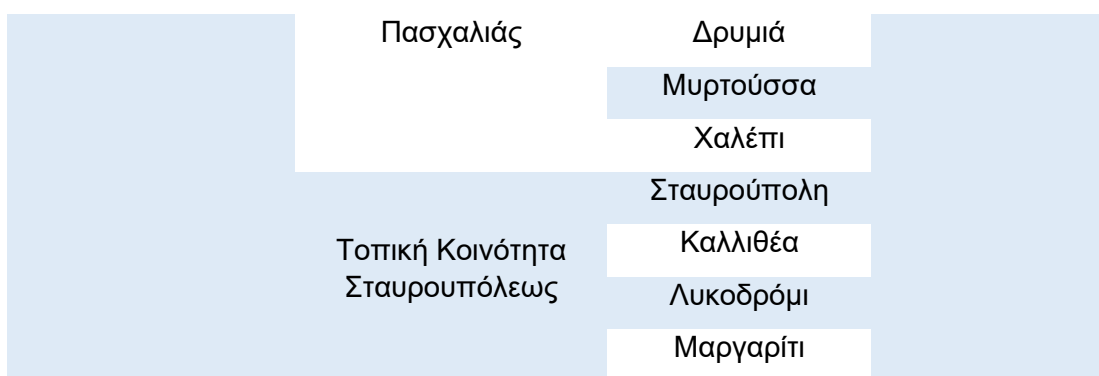
Εικόνα 4: Διοικητική Διάρθρωση Δήμου Ξάνθης σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: <https://geodata.gov.gr/>)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διοικητική διαίρεση του Δήμου Ξάνθης σε Δ.Ε. και Δ.Κ., η έκταση κάθε Δ.Ε., καθώς και οι βασικοί οικισμοί που εντοπίζονται στην επικράτεια του Δήμου.

Πίνακας 4: Διοικητική Διάρθρωση Δήμου Ξάνθης σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) και Δημοτικές Κοινότητες (Δ.Κ.)

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (Δ.Ε.)	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ή ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ (Δ.Κ. ή Τ.Κ.)	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΈΚΤΑΣΗ (στρέμματα)
Ξάνθης	Δημοτική Κοινότητα Ξάνθης	Ξάνθη	153116
		Μονή Καλαμούς	
	Δημοτική Κοινότητα Ευμοίρου	Μονή Ταξιαρχών	
		Εύμοιρο	
		Λαμπρινό	
		Λεύκη	
Πετροχώρι	Νέα Μορσίνη		

		Παλαιά Μορσίνη	
		Κιμμέρια	
		Αλικοχώρι	
		Ανθηρό	
		Πριόνι	
		Έρανος	
		Άσκυρα	
	Δημοτική Κοινότητα Κιμμερίων	Γιαλιστερό	
		Λιβιάδι	
		Πανεπιστημιούπολη	
		Κετίκι	
		Πελεκητό	
		Πόρτα	
		Υδροχώρι	
		Γέρακας	
	Τοπική Κοινότητα Γέρακα	Ισαία	
		Μέγα Εύμοιρο	
		Ορεσινή	
		Πίλημα	
	Τοπική Κοινότητα Δαφνώνας	Δαφνώνας	
		Άνω Καρυόφυτο	
	Τοπική Κοινότητα Καρυοφύτου	Δασικό Χωριό	
		Καστανίτης	
Σταυρούπολης		Κάτω Καρυόφυτο	342002
		Λειβαδίτης	
	Τοπική Κοινότητα Κομνηνών	Κομνηνά	
		Ιωνικό	
		Καλύβα	
	Τοπική Κοινότητα Νεοχωρίου	Κάτω Ιωνικό	
		Νεοχώρι	
		Σιδηρόπετρα	
		Σταυροχώρι	
	Τοπική Κοινότητα	Πασχαλιά	



Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία - Μόνιμος Πληθυσμός

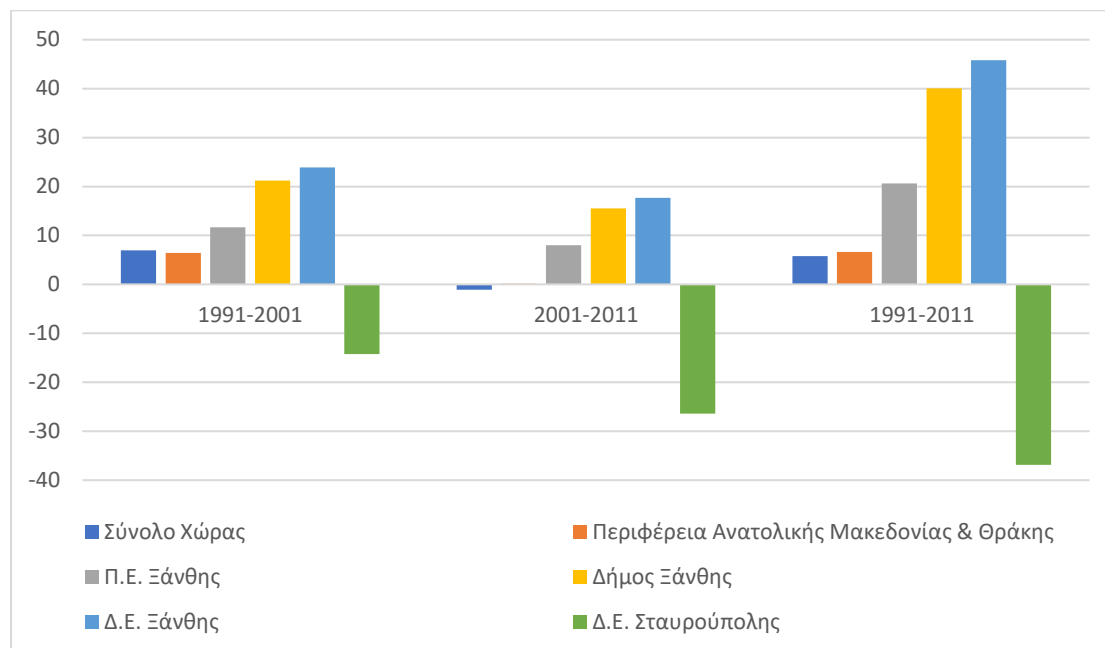
Με βάση την πιο πρόσφατη απογραφή του 2011, προκύπτει ότι στον Δήμο Ξάνθης κατοικούν μόνιμα 65.133 άτομα, με τον πληθυσμό να ακολουθεί μια ιδιαίτερα ανοδική πορεία συγκριτικά με την αντίστοιχη απογραφή του 2001 (αύξηση κατά 15.52%) και εντυπωσιακά ανοδική (της τάξης του 40.03%) σε σχέση με την απογραφή του 1991 (Πίνακας 5, Διάγραμμα 1 και Διάγραμμα 2). Η Δ.Ε. Ξάνθης κατέχει το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού του Δήμου για το 2011 (96.85%), ενώ στη Δ.Ε. Σταυρούπολης κατοικεί πολύ μικρότερο ποσοστό του πληθυσμού του Δήμου σε μόνιμη βάση (3.15%).

Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011 & e-Demography (<http://www.e-demography.gr>) - Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ		
	1991	2001	2011	1991- 2001	2001- 2011	1991- 2011
Σύνολο Χώρας	10223392	10934097	10816286	6.95	-1.08	5.80
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	570442	607162	608182	6.44	0.17	6.62
Π.Ε. Ξάνθης	92218	102959	111222	11.65	8.03	20.61
Δήμος Ξάνθης	46513	56383	65133	21.22	15.52	40.03
Δ.Ε. Ξάνθης	43266	53598	63083	23.88	17.70	45.80
Δ.Ε. Σταυρούπολης	3247	2785	2050	-14.23	-26.39	-36.86

Μέσα από τη μελέτη των μεταβολών του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ των ετών απογραφής, συμπεραίνεται ότι ο πληθυσμός του Δήμου αυξήθηκε κατά 21.22% το 2001 σε σχέση με το 1991. Για το έτος 2011 η μεταβολή εμφανίζεται ελαφρώς πεσμένη, με ποσοστό αύξησης 15.52%, ακολουθώντας την δημογραφική αποδυνάμωση που καταγράφεται σε επίπεδο χώρας, αλλά παραμένοντας σε θετικά

για την περιοχή επίπεδα. Σε ακόμη μεγαλύτερη εμβάθυνση, παρατηρείται ότι η Δ.Ε. Ξάνθης σχεδόν διπλασίασε τον πληθυσμό της από το 1991 έως το 2011, ενώ η Δ.Ε. Σταυρούπολης είχε μία ιδιαίτερα πτωτική τάση της τάξης του 36.86% σε βάθος 20ετίας.



Σχήμα 1: Ποσοστιαίες Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

Παράλληλα, η ποσοστιαία συμμετοχή του πληθυσμού του Δήμου Ξάνθης στο σύνολο της χώρας -για το 2011- υπολογίζεται σε 0,60%, ενώ στο σύνολο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης σε 10,70% (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011). Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2011 ο Δήμος Ξάνθης θεωρείται από τους σχετικά πυκνοκατοικημένους, καθώς ανήκει στην κατηγορία με αναλογία 100-500 κατοίκων ανά km². Μάλιστα η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης έρχεται 4^η στη κατάταξη όσον αφορά την πυκνότητα πληθυσμού ανά περιφέρεια. Η υψηλότερη πυκνότητα της περιφέρειας καταγράφεται στην Π.Ε. Έβρου, δεύτερη έρχεται η Π.Ε. Καβάλας, ενώ η Π.Ε. Ξάνθης -στην οποία εντάσσεται η περιοχή παρέμβασης της παρούσας μελέτης- βρίσκεται στην τρίτη θέση.

Σχετικά με τις δημοτικές ενότητες του Δήμου Ξάνθης, παρατηρείται ότι η συντριπτικά μεγαλύτερη συγκέντρωση μόνιμου πληθυσμού εντοπίζεται -για το 2011- στη δημοτική κοινότητα Ξάνθης με 56.151 μόνιμους κατοίκους, ενώ ακολουθεί η δημοτική κοινότητα Κιμμερίων με 3.898 και η δημοτική κοινότητα Ευμοίρου με 3.034. Η Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης αποτελείται από αισθητά μικρότερες πληθυσμιακά τοπικές κοινότητες, η μεγαλύτερη εκ των οποίων είναι η ομώνυμη τοπική κοινότητα Σταυρουπόλεως με 574 κατοίκους. Ακολουθεί η Τοπική Κοινότητα Νεοχωρίου με 319 μόνιμους κατοίκους και οι υπόλοιπες τοπικές κοινότητες κυμαίνονται σε μόνιμους πληθυσμούς κάτω των 300 ατόμων.

Πίνακας 6: Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Ξάνθης ανά Δημοτική ή Τοπική Κοινότητα για το Έτος 2011
(Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (Δ.Ε.)	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ή ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ (Δ.Κ. ή Τ.Κ.)	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011
Ξάνθης	Δημοτική Κοινότητα Ξάνθης	Ξάνθη	56.151
		Μονή Καλαμούς	
		Μονή Ταξιαρχών	
	Δημοτική Κοινότητα Ευμοίρου	Εύμοιρο	3.034
		Λαμπρινό	
		Λεύκη	
		Πετροχώρι	
		Νέα Μορσίνη	
		Παλαιά Μορσίνη	
		Κιμμέρια	
	Δημοτική Κοινότητα Κιμμερίων	Αλικοχώρι	3.898
		Ανθηρό	
		Πριόνι	
		Έρανος	
		Άσκυρα	
		Γαλιστερό	
		Λιβιάδι	
		Πανεπιστημιούπολη	
		Κετίκι	
		Πελεκητό	
Πόρτα			
Σταυρούπολης	Τοπική Κοινότητα Γέρακα	Υδροχώρι	297
		Γέρακας	
		Ισαία	
		Μέγα Εύμοιρο	
		Ορεστινή	
	Πίλημα		
	Τοπική Κοινότητα Δαφνώνας	Δαφνώνας	290
		Άνω Καρυόφυτο	
	Τοπική Κοινότητα Καρυοφύτου	Άνω Καρυόφυτο	179
		Δασικό Χωριό	

	Καστανίτης	261
	Κάτω Καρυόφυτο	
	Λειβαδίτης	
Τοπική Κοινότητα Κομνηνών	Κομνηνά	319
Τοπική Κοινότητα Νεοχωρίου	Ιωνικό	
	Καλύβα	
	Κάτω Ιωνικό	
	Νεοχώρι	
Τοπική Κοινότητα Πασχαλιάς	Σιδηρόπετρα	130
	Σταυροχώρι	
	Πασχαλιά	
	Δρυμιά	
	Μυρτούσσα	
Τοπική Κοινότητα Σταυρουπόλεως	Χαλέπι	574
	Σταυρούπολη	
	Καλλιθέα	
	Λυκοδρόμι	
	Μαργαρίτι	

Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Φύλου και Επιπέδου Εκπαίδευσης

Αναφορικά με την πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλο προκύπτει ότι -βάσει της απογραφής του 2011- στο Δήμο Ξάνθης οι άνδρες αποτελούν το 49,64%, ενώ οι γυναίκες το 50,36% (Πίνακας 7). Συγκριτικά με το σύνολο της χώρας, οι γυναίκες στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, στην Π.Ε. Ξάνθης, αλλά και στον Δήμο Ξάνθης εμφανίζονται σε ελάχιστα μεγαλύτερη αναλογία σε σχέση με τους άνδρες.

Πίνακας 7: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011) (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΑΡΡΕΝΕΣ	%	ΘΗΛΕΙΣ	%
Σύνολο Χώρας	5.303.223	49,03	5.513.063	50,97
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	299.643	49,27	308.539	50,73
Π.Ε. Ξάνθης	55.202	49,63	56.020	50,37
Δήμος Ξάνθης	32.329	49,64	32.804	50,36

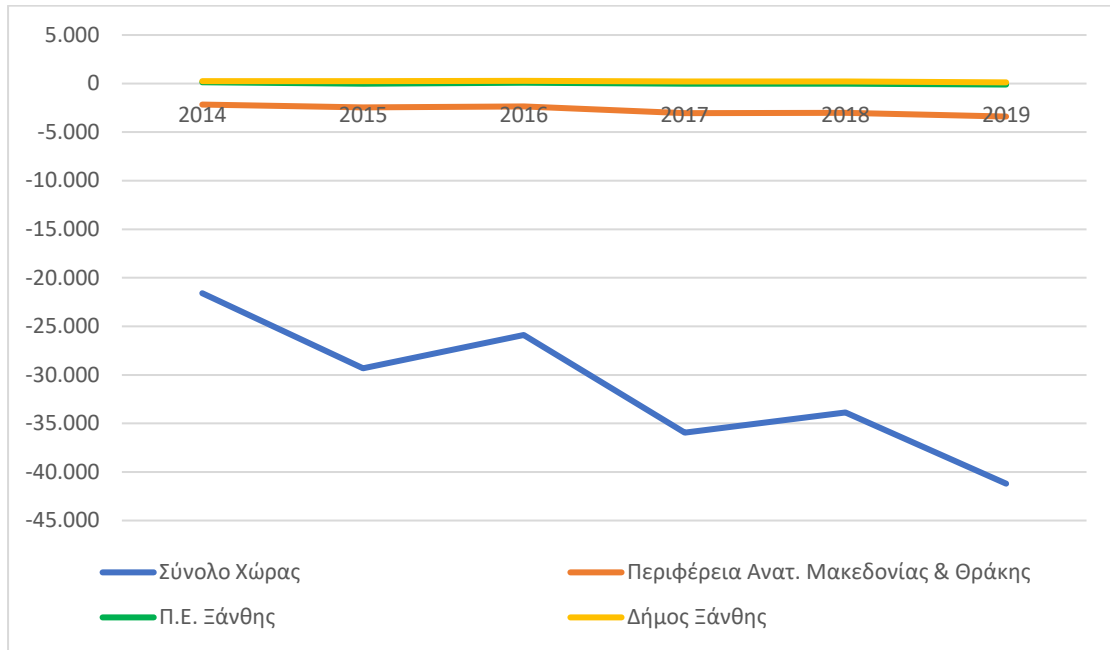
Φυσική Κίνηση Πληθυσμού

Ολοκληρώνοντας την εν λόγω ενότητα, είναι σημαντικό να γίνει αναφορά και στο φυσικό ισοζύγιο, δηλαδή στις γεννήσεις πλην τους θανάτους που σημειώθηκαν διαχρονικά. Ο συγκεκριμένος παράγοντας είναι ιδιαίτερα κρίσιμος, καθώς σκιαγραφεί την εξέλιξη του πληθυσμιακού δυναμικού της περιοχής μελέτης.

Στον Πίνακα 8 και στο Σχήμα 2 παρουσιάζονται τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το φυσικό ισοζύγιο (γεννήσεις μείον θάνατοι) από το 2014 έως το 2019. Τονίζεται ότι δεν λαμβάνεται υπόψη η μεταναστευτική κίνηση (δηλαδή το μεταναστευτικό ισοζύγιο - εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές). Η συγκριτική ανάλυση των στοιχείων του Δήμου Ξάνθης με τα στοιχεία της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, της Π.Ε. Ξάνθης, αλλά και της χώρας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δεν ακολουθείται μια παρόμοια εξέλιξη στο φυσικό ισοζύγιο μέσα στα χρόνια. Αναλυτικότερα, η Ελλάδα -ειδικά μετά το 2010- άρχισε να παρουσιάζει τεράστια μείωση του φυσικού ισοζυγίου, πιθανότατα συνοδευόμενη από την αύξηση θανάτων σε αντίθεση με τις γεννήσεις. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται τόσο στο επίπεδο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης. Αντίθετα, στον Δήμο Ξάνθης σημειώνεται θετικό φυσικό ισοζύγιο σε όλα τα μελετούμενα έτη. Υπάρχει μία πτωτική τάση του ισοζυγίου από το 2016 έως το 2019, χωρίς όμως αυτή να επηρεάζει το πρόσημό του.

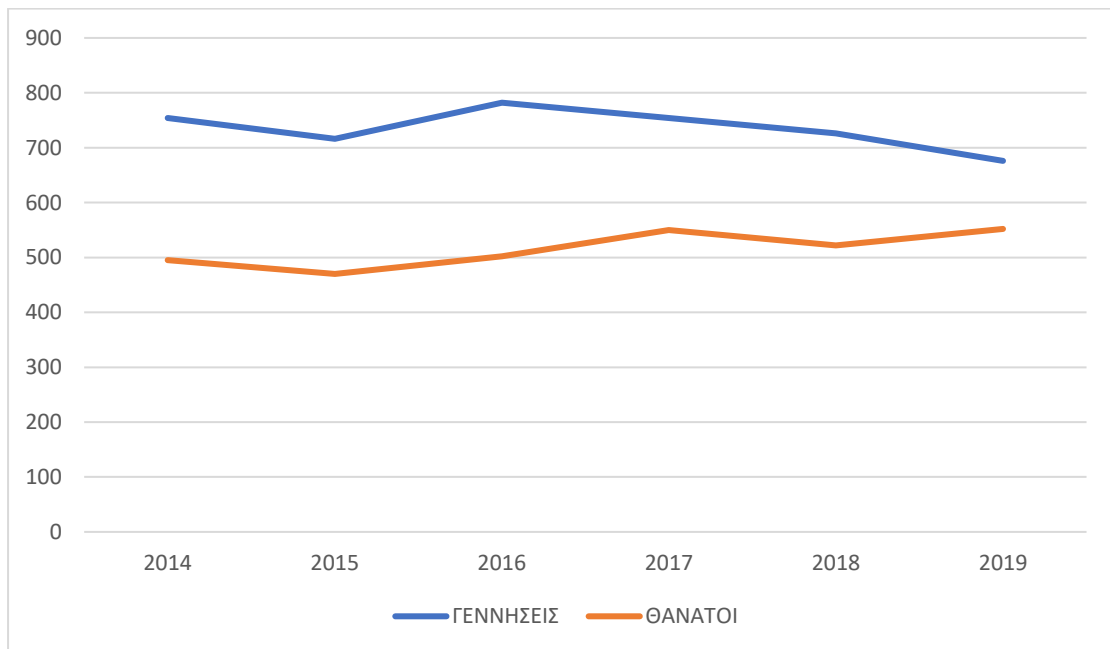
Πίνακας 8: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Ξάνθης και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019)

ΈΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	Π.Ε. ΞΑΝΘΗΣ	ΔΗΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ
2014	-21,591	-2,163	135	259
2015	-29,336	-2,467	-7	246
2016	-25,890	-2,357	71	280
2017	-35,936	-3,064	-1	204
2018	-33,857	-3,003	-5	204
2019	-41,202	-3,396	-103	124



Σχήμα 2: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Ξάνθης και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019)

Στο Σχήμα 3 αποτυπώνονται οι γεννήσεις και οι θάνατοι στον Δήμο Ξάνθης για τα έτη 2014 έως 2019. Παρατηρείται ότι ο αριθμός και των δύο δεν ακολουθεί μια συγκεκριμένη πορεία μέσα στο διάστημα των εξεταζόμενων ετών. Καταγράφεται μια σταδιακή πτωτική πορεία των γεννήσεων από το 2016 έως το 2019 και μία ασυνεχής αλλά κατά γενικές γραμμές ανοδική πορεία των θανάτων.



Σχήμα 3: Γεννήσεις και Θάνατοι στον Δήμο Ξάνθης για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2018)

Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία

Μορφολογία

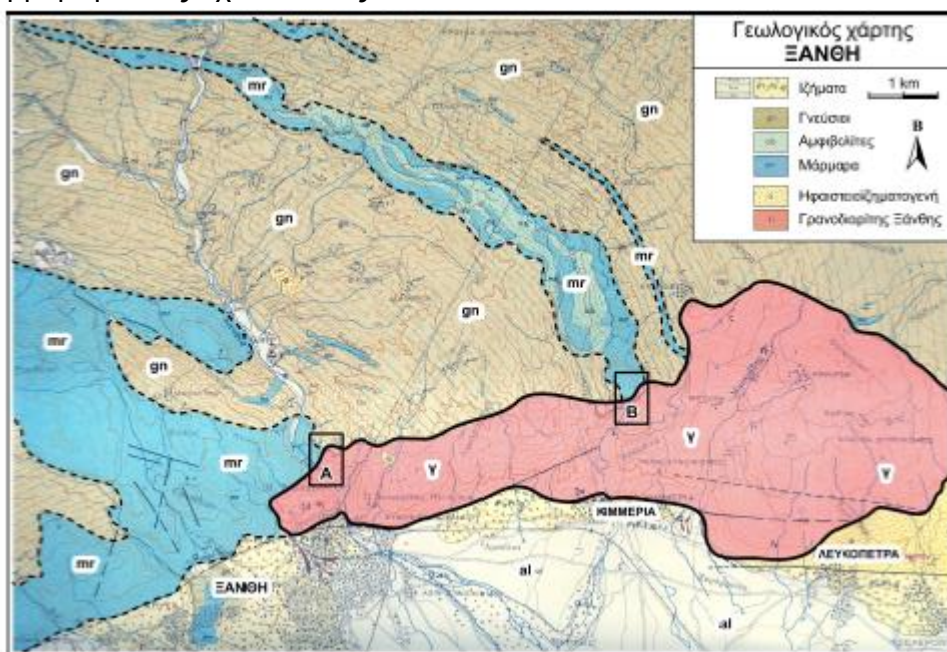
Η μορφολογία ολόκληρης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης χαρακτηρίζεται από ορεινό και ημιορεινό ανάγλυφο. Απλώνεται στο νότιο ορεινό όγκο της οροσειράς της Ροδόπης με λοφώδεις εξάρσεις κατά περιοχές ή μεμονωμένα όρη όπως τα Παγγαίο και πεδιάδες κοντά στις παραθαλάσσιες περιοχές και στις εκβολές των σημαντικών ποταμών της, του Νέστου, του Έβρου και του Άρδα, που πηγάζουν στην Βουλγαρία. Ο τύπος αυτός αναγλύφου παρατηρείται και στα δύο νησιά που ανήκουν στην Περιφέρεια, τη Σαμοθράκη και τη Θάσο, που χαρακτηρίζονται ως ορεινά. Πρόκειται για μία περιφέρεια που δε διαθέτει πολλές λίμνες, σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες του ελλαδικού χώρου. Η κυριότερη είναι η λιμνοθάλασσα της Βιστωνίδας και οι γειτονικοί υδροβιότοποι και οι λιμνοθάλασσες του Δέλτα του Έβρου, καθώς και οι τεχνητές λίμνες του ποταμού Νέστου, Θησαυρού και Πλατανόβρυσης.

Πολύ σημαντικό στη γεωμορφολογία της ευρύτερης περιοχής είναι το πλήθος βιότοπων που διαθέτει, πολλοί από τους οποίους ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000, όπως όρη, υγρά τοπία και εθνικά πάρκα.

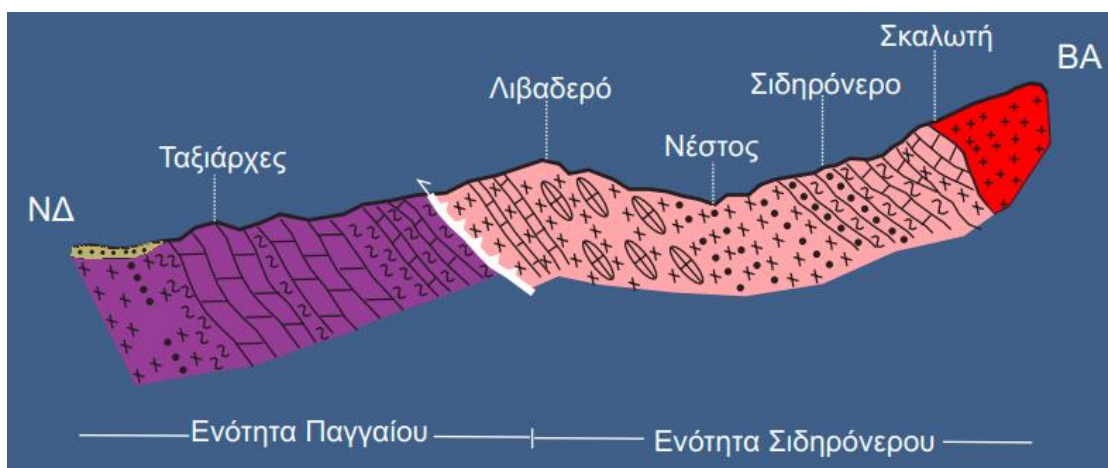
Ο Δήμος Ξάνθης ακολουθεί το πρότυπο μορφολογίας της λοιπής περιφέρειας στην οποία ανήκει και χαρακτηρίζεται ως ορεινός και ημιορεινός, με το ορεινό του τμήμα να αφορά κυρίως τη Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης, δηλαδή προς τα ανατολικά και βορειοανατολικά του Δήμου.

Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί

Ολόκληρη η γεωγραφική περιοχή της Ροδόπης αποτελεί μία γεωτεκτονική μονάδα με χαρακτηριστικά ηπειρωτικού φλοιού, πιθανόν της παλαιάς Ευρασιατικής πλάκας. Αποτελείται κυρίως από κρυσταλλοσχιστώδη πετρώματα μέσα στα οποία διεισδύουν όξινα πλουτωνικά σώματα. Διακρίνεται σε δύο τεκτονικές μονάδες, την κατώτερη τεκτονική ενότητα Παγγαίου και την ανώτερη τεκτονική ενότητα Σιδηρόνερου. Η πρώτη αποτελείται από μάρμαρα, γνεύσιους, μαρμαρυγιακούς σχιστόλιθους και η δεύτερη από γνεύσιους, μιγματίτες, οφθαλμογνεύσιους αμφιβολίτες και μαρμαρυγιακούς σχιστόλιθους.



Εικόνα 5: Η μεγάλη επιπλευτική κίνηση της Ενότητας Σιδηρόνερου επί της Ενότητας Παγγαίου (Πηγή : Τμήμα Γεωλογίας, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης)



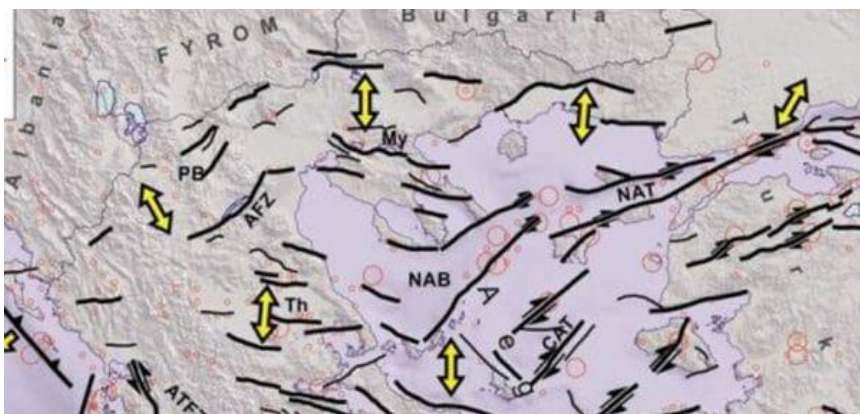
Εικόνα 6: Γεωλογικός Χάρτης της περιοχής Ξάνθης (Πηγή : Τομέας Ορυκτολογίας-Πετρολογίας-Κοιτασματολογίας, Τμήμα Γεωλογίας, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης)

Σεισμικότητα

Όπως σε όλο τον ελλαδικό χώρο, έτσι και στη Θράκη υπάρχει πάντοτε το ενδεχόμενο ισχυρών σεισμικών δονήσεων. Παρόλ'αυτά πρόκειται για μία ευρύτερη περιοχή που αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχής εκτός «χάρτη μεγάλων σεισμών». Αυτό σημαίνει ότι, σε σύγκριση με τις περισσότερες περιοχές της χώρας, η ελληνική Θράκη έχει λιγότερους και μικρότερης έντασης σεισμούς.

Ενεργά ρήγματα

Μεταξύ των πιθανών σεισμικών πηγών της Θράκης σημαντικότερο είναι το ρήγμα Ξάνθης-Κομοτηνής, που οριοθετεί τον ορεινό όγκο της Ροδόπης με την πεδιάδα της Κομοτηνής. Το συγκεκριμένο ρήγμα δίνει ισχυρούς σεισμούς, αλλά με πολύ μεγάλη περίοδο επανάληψης, καθώς έχει να καταγραφεί σεισμός κατ'υπαιτιότητα του από τον 18^ο αιώνα.

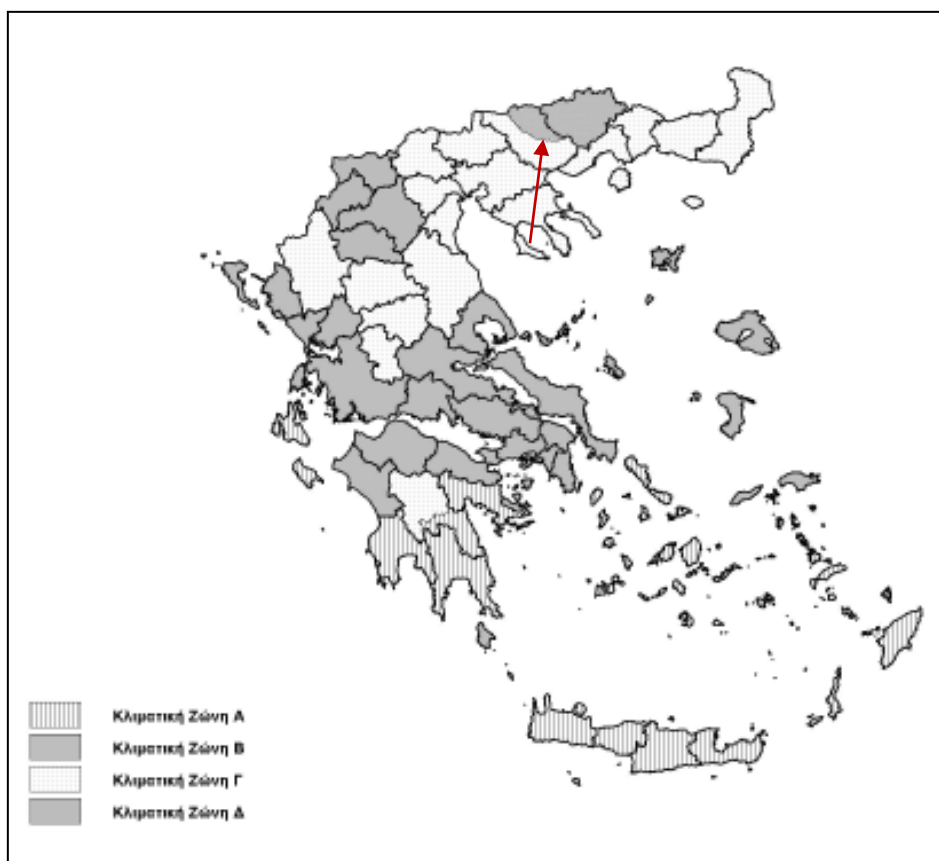


Εικόνα 7: Ρήγμα Ξάνθης-Κομοτηνής (Πηγή : Μελέτη του ΤΑΡ για τα ενεργά ρήγματα της Ελλάδας)

Κλιματολογικές Συνθήκες

Η Δ.Ε. Ξάνθης διαθέτει ηπιότερο μικρόκλιμα από αυτήν της ευρύτερης περιοχής και αυτό οφείλεται στους εξής λόγους : α) Ο ορεινός όγκος στα βόρεια της πόλης αποτελεί φυσικό φραγμό για τους βόρειους, ψυχρούς ανέμους του χειμώνα και β) οι κοιλάδες των ρεμάτων του Κόσυνθου, βόρεια και βορειοδυτικά της πόλης, όπου η αναστροφή της θερμοκρασίας και η έντονη ακτινοβολία του εδάφους επηρεάζουν σημαντικά το μικρόκλιμα της πόλης και γ. ο μηχανισμός των καθοδικών ανέμων που δρα στις υπένημες πλαγιές της περιοχής και βοηθά στη διάλυση των νεφών. Από την άλλη, στη Δ.Ε. Σταυρούπολης δρουν δύο διαφορετικά είδη κλίματος, το ωκεάνιο, που χαρακτηρίζεται από ήπιους χειμώνες-καλοκαίρια και βροχοπτώσεις καθ'όλη τη διάρκεια του έτους και το ηπειρωτικό, που χαρακτηρίζεται από κρύους χειμώνες με παγετούς και ξηρά καλοκαίρια.

Ακόμη, σύμφωνα με τον "Κανονισμό Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων - ΚΕΝΑΚ" (ΦΕΚ 407/Β/9-4-2010), ο Δήμος Ξάνθης ανήκει στην Κλιματική Ζώνη Γ, από τις τέσσερις κατηγορίες που απαντώνται στην ελληνική επικράτεια (Εικόνα 8). Η εν λόγω κατηγοριοποίηση γίνεται στη βάση του επιπέδου της θερμοκρασίας και κυμαίνεται από το Α έως το Δ με φθίνουσα τιμή. Ολόκληρη η Π.Ε. Ξάνθης ανήκει στην κατηγορία των δεύτερων πιο ψυχρών τόπων της χώρας μαζί με τις παρακάτω περιοχές : Αρκαδία, Ευρυτανία, Ιωάννινα, Λάρισα, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Πιερία, Ημαθία, Πέλλα, Θεσσαλονίκη, Κιλκίς, Χαλκιδική, Σέρρες, Καβάλα, Δράμα, Θάσος, Σαμοθράκη, Ροδόπη, Έβρος (βλ. Εικόνα 8).



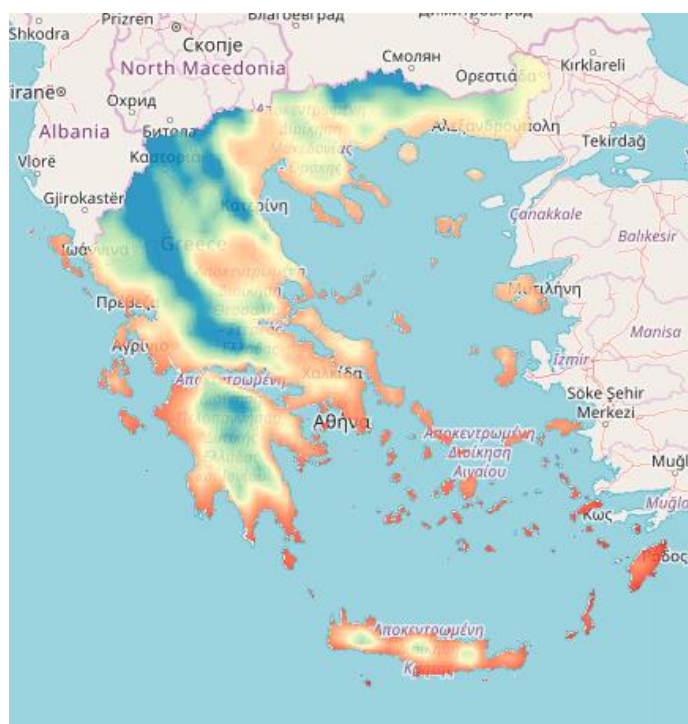
Εικόνα 8: Κλιματικές Ζώνες βάσει του ΚΕΝΑΚ (Πηγή: ΚΕΝΑΚ, 2010)

Χαρακτηριστικό στην πόλη της Ξάνθης είναι οι πολύ ισχυροί, θυελλώδεις άνεμοι που κάνουν την εμφάνισή τους κυρίως τους χειμερινούς μήνες και επιτείνουν τη δριμύτητα του χειμώνα.

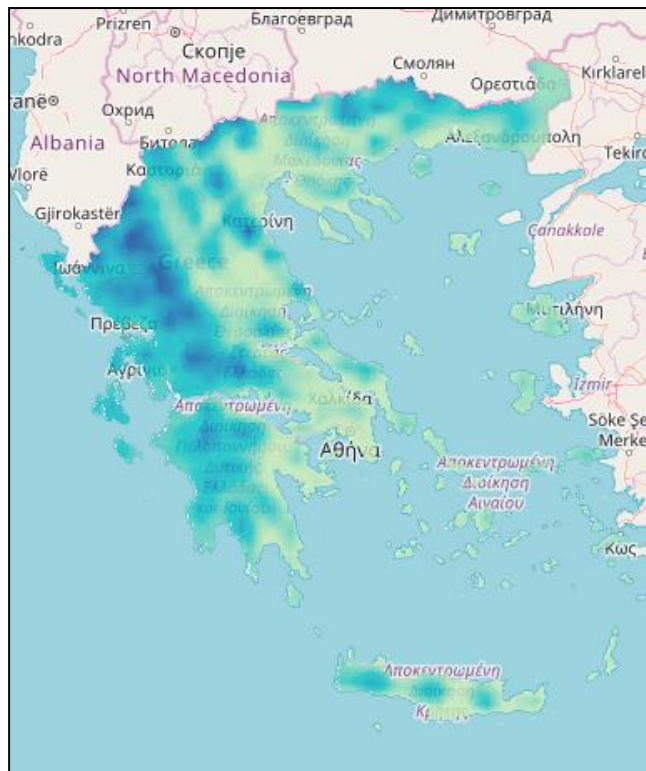
Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος Ξάνθης χαρακτηρίζεται από σχετικά μεγάλη ηλιοφάνεια (2649,4 ώρες ετησίως \approx 110 ημέρες), με τη μέση θερμοκρασία να κυμαίνεται στους 11,6 °C κατά τη διάρκεια του χειμώνα και στους 27,8 °C κατά τους θερινούς μήνες σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών για το έτος 2019 (βλ. Πίνακας 9).

Πίνακας 9: Υψηλότερη και Χαμηλότερη Μηνιαία Θερμοκρασία και Μηνιαία Βροχόπτωση για τον Δήμο Ξάνθης το έτος 2019 (Πηγή: Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών - <http://meteosearch.meteo.gr>)

ΜΗΝΑΣ	ΥΨΗΛΟΤΕΡΗ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ (°C)	ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΗ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ (°C)	ΜΗΝΙΑΙΑ ΒΡΟΧΟΠΤΩΣΗ (mm)
Ιανουάριος	13.4	-6.1	269.4
Φεβρουάριος	19.7	-1.4	18.4
Μάρτιος	22.3	1.2	14.6
Απρίλιος	24.2	2.1	87.2
Μάιος	29.7	5.8	39.0
Ιούνιος	34.9	14.2	59.4
Ιούλιος	35.6	14.9	195.0
Αύγουστος	36.1	15.5	42.4
Σεπτέμβριος	33.6	9.3	14.8
Οκτώβριος	30.8	7.3	93.4
Νοέμβριος	23.1	6.1	169.2
Δεκέμβριος	17.8	-2.3	25.6

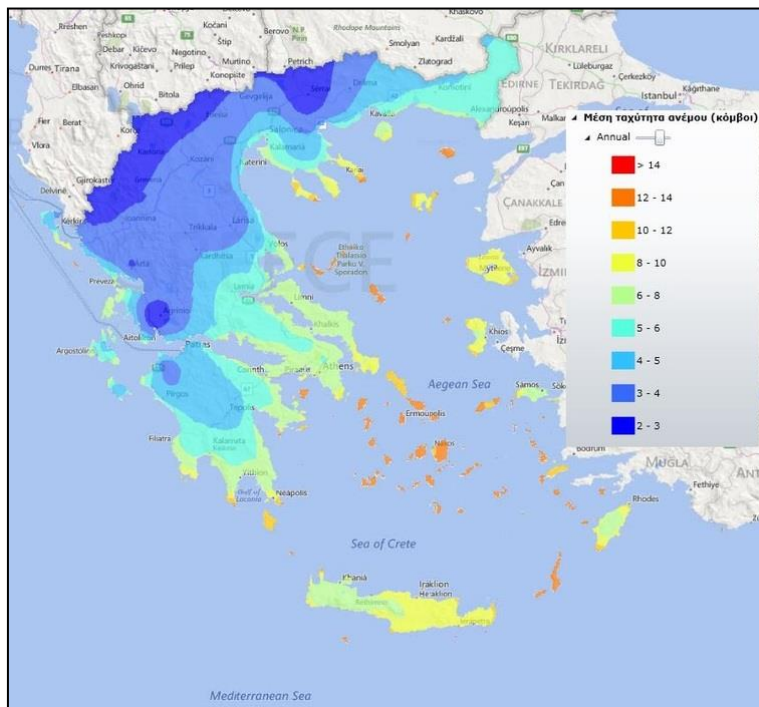


Εικόνα 9: Μεταβολή της Μέσης Ετήσιας Θερμοκρασίας στο Εγγύς και στο Απώτερο Μέλλον (Πηγή: ΥΠΕΝ - <http://mapsportal.ypen.gr/>)



Εικόνα 10: Μεταβολή του Αριθμού Ημερών Βροχόπτωσης ανά Έτος στο Εγγύς και στο Απώτερο Μέλλον (Πηγή: ΥΠΕΝ - <http://mapsportal.ypen.gr/>)

Αναφορικά με τους ανέμους, η περιοχή δέχεται σχετικά ασθενείς ανέμους το καλοκαίρι και μέτριους έως ισχυρούς ανέμους τον χειμώνα (βλ. Εικόνα 11).



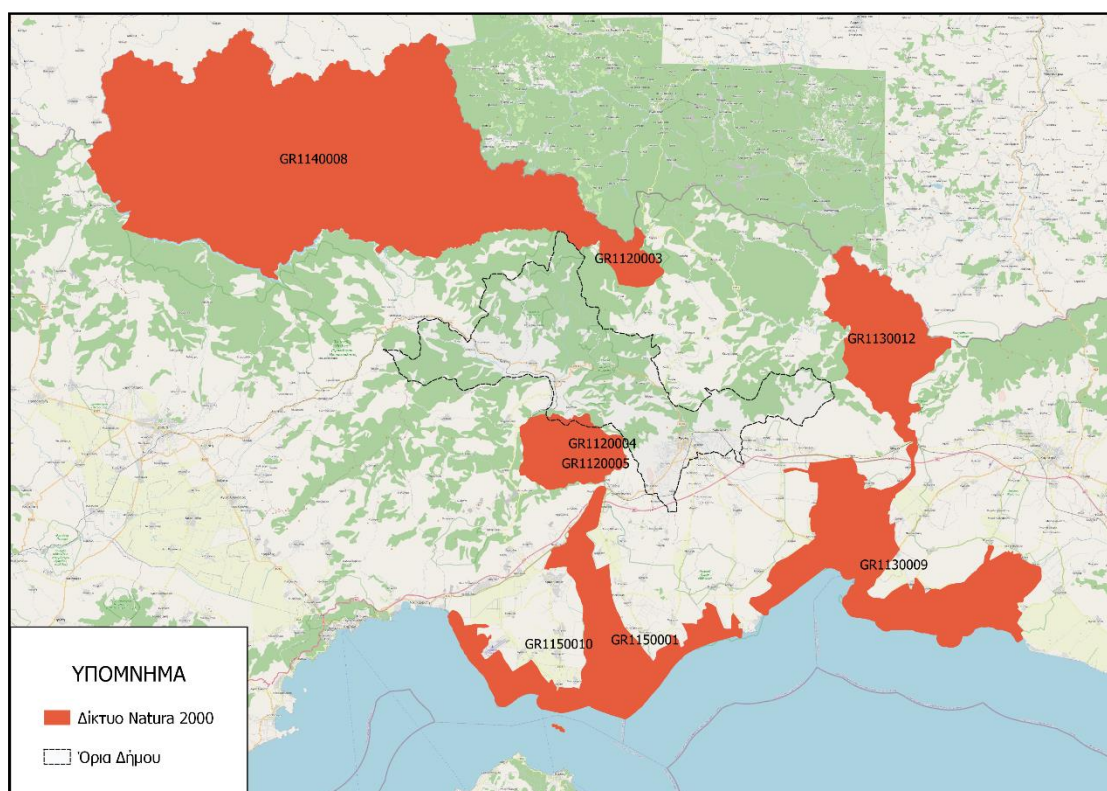
Εικόνα 11: Χάρτης Μέσων Ταχυτήτων Ανέμου Ελλάδος Περίοδου 1975-2004 (Πηγή: klimaonline - <http://klimaonline.weebly.com/kappalambdaiotaalpha-epsilon-lambda-lambda-alpha-phadelta-alpha-phasi-gamma.html#>.)

Προστατευόμενες Περιοχές

Περιοχές δικτύου NATURA 2000

Το Δίκτυο NATURA 2000 αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών το οποίο δημιουργήθηκε με σκοπό την προστασία και διατήρηση των φυσικών τύπων οικοτόπων, των αυτοφυών ειδών χλωρίδας και των ειδών άγριας πανίδας, που θεωρούνται σημαντικά σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο δίκτυο εντοπίζονται τρεις κατηγορίες οικοτόπων: α) οι Τόποι Κοινοτικής Σημασίας - ΤΚΣ (Sites of Community Importance - SCI), β) οι Ειδικές Ζώνες Διατήρησης - ΕΖΔ (Special Areas of Conservation - SAC) και γ) οι Ζώνες Ειδικής Προστασίας - ΖΕΠ (Special Protection Areas - SPA). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ΤΚΣ και οι ΕΖΔ ταυτίζονται γεωγραφικά, ενώ η μεταξύ τους διαφορά έγκειται στο παρεχόμενο επίπεδο προστασίας (Επίσημη Ιστοσελίδα Ελληνικού Κέντρου Βιοτόπων - Υγροτόπων – http://www.ekby.gr/ekby/el/EKBY_Natura2000_el.html).

Εντός των ορίων του Δήμου Ξάνθης δεν συμπεριλαμβάνονται περιοχές Natura 2000 (Οδηγία 94/43/ΕΚ - ΦΕΚ 1495/Β/6-9-2010), όμως βρίσκονται πολύ κοντά στα σύνορά του με όμορους δήμους και αξίζουν αναφοράς, δεδομένου ότι η επισκεψιμότητα που δέχονται από κατοίκους και επισκέπτες της Ξάνθης είναι μεγάλη (βλ. Εικόνα 12).



Εικόνα 12: Περιοχές Δικτύου NATURA 2000 Δήμου Ξάνθης (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: <https://geodata.gov.gr/dataset?tags=natura+2000>)

Σύμφωνα με τα παραπάνω, πλησίον του Δήμου Ξάνθης βρίσκονται οι εξής περιοχές του δικτύου "NATURA 2000":

- GR1120004 – Στενά Νέστου. Η εν λόγω περιοχή βρίσκεται στα νότια του Δήμου Ξάνθης και ένα μικρό της μέρος βρίσκεται εντός των ορίων της. Το

δασικό – υδάτινο οικοσύστημα του Νέστου είναι διεθνούς σημασίας, αποτελεί εθνικό πάρκο, προστατεύεται με τη διεθνή συνθήκη Ramsar και είναι ενταγμένο στο δίκτυο Natura 2000.



Εικόνα 13. Στενά Νέστου (GR1120004) - Δήμος Ξάνθης

- GR1120005 – Αισθητικό Δάσος Νέστου. Βρίσκεται στα όρια των νομών Καβάλας και Ξάνθης και περιλαμβάνει εντός των ορίων του τα στενά του Νέστου.
- GR1150010 – Δέλτα Νέστου και Λιμνοθάλασσες Κεραμωτής (Ευρύτερη Περιοχή και Παράκτια Ζώνη). Βρίσκεται στο Νομό Καβάλας, στην ανατολική Μακεδονία και περιλαμβάνει το Δέλτα του Νέστου, τις Λιμνοθάλασσες της Κεραμωτής και την παράκτια ζώνη. Ο υγρότοπος του Νέστου αποτελεί συνδετικό κρίκο στο σύστημα των υγροτόπων της Θράκης και της Ανατολικής Μακεδονίας και είναι άμεσα συνδεδεμένος με τις λιμνοθάλασσες της Βιστωνίδας και Μητρικού.
- GR1150001 – Δέλτα Νέστου και Λιμνοθάλασσες Κεραμωτής και νήσος Θασοπούλα
- GR1130009 – Λίμνες και Λιμνοθάλασσες της Θράκης (Ευρύτερη Περιοχή και Παράκτια Ζώνη)
- GR1130007 – Ποταμός Κομφάτος (νέα κοίτη). Βρίσκεται στα ανατολικά του Δήμου Ξάνθης. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από λίγα δάση και από περιοδικά πλημμυριζόμενη κοίτη του ποταμού.
- GR1130012 – Κοιλάδα Κομφάτου (SPA). Βρίσκεται στα βορειοανατολικά του Δήμου Ξάνθης
- GR1120003 – Όρος Χαϊντού-Κούλα και γύρω περιοχές. Βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της Ροδόπης. Στην περιοχή κυριαρχούν τα δάση οξιάς, ενώ σημειώνεται και συστάδα με πενταβέλονη πεύκη.
- GR1140008 – Κεντρική Ροδόπη και Κοιλάδα Νέστου. Βρίσκεται στην ανατολική Μακεδονία και περιλαμβάνει μεγάλο τμήμα της δυτικής και κεντρικής Ροδόπης. Χαρακτηρίζεται από εκτεταμένα δάση δρυός, οξιάς, πεύκων, ερυθρελάτης και αζωνικών σχηματισμών.

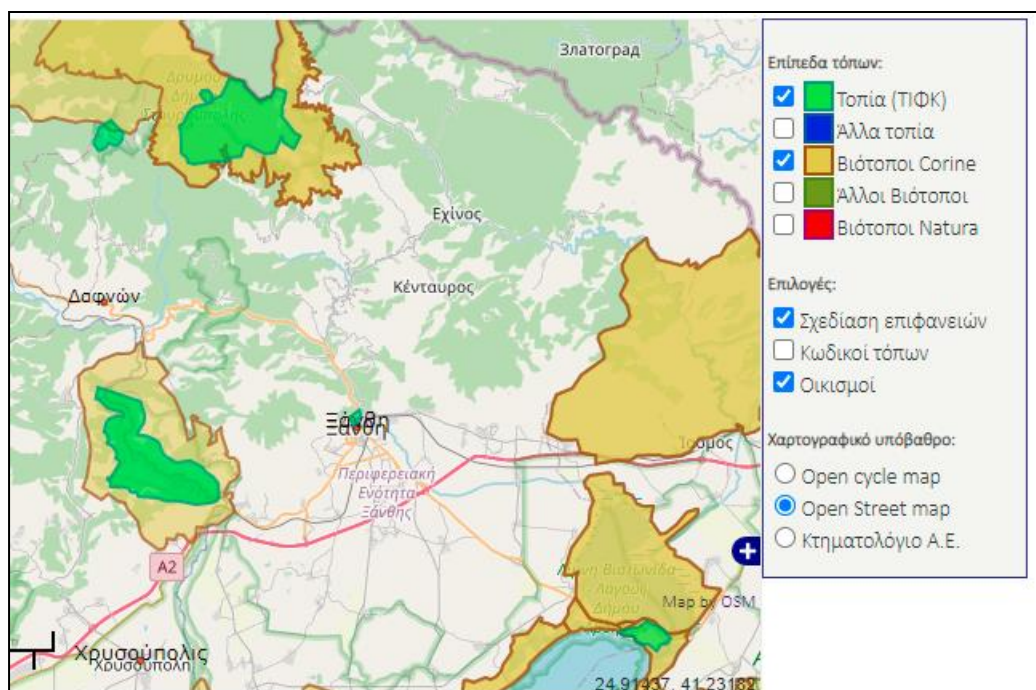
Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΤΙΦΚ) και Βιότοποι Corine

- AT5010006 - Η παλιά πόλη της Ξάνθης (ΤΙΦΚ)



Εικόνα 14: AT5010006 - Η παλιά πόλη της Ξάνθης (ΤΙΦΚ)

- AT5011065 – Στενά Νέστου (Θρακικά Τέμπη) (ΤΙΦΚ)
- A00010010 – Στενά Νέστου και Πηγές Παραδείσου (Βιότοπος Corine) (<https://filotis.itia.ntua.gr>) (βλ. Εικόνα 15).



Εικόνα 15: Δήμος Ξάνθης – Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΤΙΦΚ) και Βιότοποι CORINE (Πηγή: https://filotis.itia.ntua.gr/biotopes/?sort=site_code&dir=asc)

Υδρογραφικό Δίκτυο

Όσον αφορά το υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης, διαθέτει σε μεγάλο βαθμό το στοιχείο του νερού, κυρίως λόγω ποταμών και ρεμάτων.

Ο ποταμός Κόσυνθος αποτελεί το κύριο υδάτινο ρεύμα της αστικής περιοχής της Ξάνθης , πηγάζει από τις κορυφές της Κούλας (Κεντρική Ροδόπη), διασχίζει τα Πομακοχώρια και εκβάλλει στη λίμνη Βιστωνίδα στα νοτιοανατολικά της Π.Ε. Ξάνθης. Συναντάει τον παραδοσιακό οικισμό της Ξάνθης λίγο πριν το πεδινό τμήμα της.



Εικόνα 16: Ποταμός Κόσυνθος – Δήμος Ξάνθης

Ο Νέστος είναι ποταμός της Δυτικής Βουλγαρίας και της Βόρειας Ελλάδας που χωρίζει την Α. Μακεδονία από τη Δ. Θράκη. Πηγάζει από το όρος Ρίλα της Βουλγαρίας, μπαίνει στο ελληνικό έδαφος από τα βορειοδυτικά του ν. Δράμας, τον οποίο και διασχίζει ολόκληρο, διέρχεται μεταξύ των συνόρων των νομών Καβάλας και Ξάνθης και καταλήγει να εξαπλώνεται νότια προς το Θρακικό Πέλαγος, σχηματίζοντας Δέλτα.



Εικόνα 17: Διαδρομές ποταμών Κοσύνθου και Νέστου (Πηγή : Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ξάνθης 2015-2019)

Το τρίτο σε μέγεθος υδάτινο ρεύμα του Δήμου Ξάνθης είναι ο Κυδωνέας, ή αλλιώς ο χείμαρρος των Κιμμερίων, ο οποίος βρίσκεται στη Δ.Κ. Κιμμερίων και «χωρίζει» τον οικισμό σε 2 τμήματα. Έχει άμεση σχέση με τον ποταμό Κόσυνθο, καθώς μαζί συνετέλεσαν στην εξέλιξη του κάμπου, ενώ ενώνονται περίπου στο ύψος του οικισμού των Πηγαδιών και στη συνέχεια απορροούν στη λίμνη Βιστωνίδα.

Η λίμνη Βιστωνίδα δεν ανήκει στο Δήμο Ξάνθης, όμως ανήκει στην ομώνυμη περιφερειακή ενότητα. Βρίσκεται στα σύνορα μεταξύ Νομού Ξάνθης και Ροδόπης και

ο υγροβιότοπός της προστατεύεται από τη σύμβαση Ραμσάρ. Ακόμη περιλαμβάνεται στον κατάλογο Natura 2000, των προστατευομένων οικοτόπων και υγροβιοτόπων της χώρας, μαζί με τα είδη χλωρίδας και πανίδας αυτών. Τα αβαθή ύδατά της προσφέρονται για ιχθυοτροφικές δραστηριότητες, κι έτσι πέριξ των καναλιών σύνδεσης της λίμνης με τη θάλασσα έχουν αναπτυχθεί σπουδαίες παραλίμνιες ιχθυοτροφικές δραστηριότητες με ιστορικές καταβολές, από τους κατοίκους της περιοχής.

Χλωρίδα

Ο Δήμος Ξάνθης χαρακτηρίζεται από πλούσια χλωρίδα, κυρίως στη δημοτική ενότητα Σταυρούπολης, αλλά και στους τόπους Natura, βιοτόπους Corine και στα Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους. Στα ορεινά τμήματα έχουν ιδιαίτερη οικολογική αξία οι βραχώδεις περιοχές που χαρακτηρίζονται από την ιδιαιτερότητα της χλωρίδας με την παρουσία διάφορων βαλκανικών ειδών φυτών.

Πανίδα

Η περιοχή του Νομού Ξάνθης παρουσιάζει μεγάλη βιοποικιλότητα. Στα νότια του νομού και ιδιαίτερα στη λίμνη Βιστωνίδα και το Πόρτο Λάγος, υπάρχει μεγάλη ποικιλότητα από πουλιά που φωλιάζουν, που διαχειμάζουν στην περιοχή, αλλά και μεταναστευτικά.

Τα υδρόβια πουλιά που διαχειμάζουν στην περιοχή Βιστωνίδας- Πόρτο Λάγος υπερβαίνουν συχνά τα 100,000 άτομα και ανήκουν σε 20 περίπου είδη. Εξάλλου πολλά είδη μεταναστευτικών πουλιών, όπως φλαμίνγκο, γλάροι, ερωδιοί, πελαργοί, ίβιδες και αρπακτικά περνούν από την περιοχή και σταματούν κατά τη μεταναστευτική τους πορεία, για τροφή και κούρνιασμα.

Ακόμη, το δέλτα του Νέστου φιλοξενεί 260 είδη πουλιών από τα 474 βασικά είδη που ζουν στην Ευρώπη. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περιοχή Στενά του Νέστου ενδημεί ο κολχικός φασιανός. Πολλά είδη σπάνιων πουλιών αναπαράγονται στα δάση της περιοχής.



Εικόνα 18: Κολχικός Φασιανός

Το ίδιο ισχύει και για μεγάλα θηλαστικά, στα οποία περιλαμβάνονται το αγριογούρουνο, το ζαρκάδι, η καφετιά αρκούδα, ο λύκος, η αλεπού, το τσακάλι, η αγριόγατα, ο λαγός, ο σκίουρος, το κουνάβι και η βίδρα.

Η ερπετοπανίδα θεωρείται επίσης πλούσια. Έχουν εντοπιστεί διάφορα είδη χελώνας, σαύρας και φιδιών. Στα πλούσια νερά των υδροτόπων και ποταμών του νομού υπάρχουν πολλά είδη ψαριών όπως ο κέφαλος, η μπριάννα, ο γοβιός, το γλίνο, το τσιρώνι κ.α.

Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις

Σε ότι αφορά στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα του Δήμου Ξάνθης, αυτή χαρακτηρίζεται ως αρκετά καλή, κάτι που επιβεβαιώνουν και οι νέοι σταθμοί μέτρησης για την θερμοκρασία, την υγρασία και την αέρια ρύπανση από αιωρούμενα σωματίδια (PM_{2.5}) στην Παλιά Πόλη, που τοποθετήθηκαν από τον Σύλλογο για την Προστασία και Αναβίωση της Παλιάς Ξάνθης, σε συνεργασία με το Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης. Σύμφωνα με τις μετρήσεις πραγματικού χρόνου από το σταθμό της Ξάνθης, στις 7.10.21 η πόλη της Ξάνθης βρισκόταν στα 42 (μg/m³), στην κατηγορία δηλαδή όπου μέλη ευαίσθητων ομάδων μπορεί να αντιμετωπίσουν προβλήματα υγείας ύστερα από 24ωρη έκθεση, αλλά είναι πιθανότερο οι λοιποί πολίτες να μην επηρεαστούν.

Οι βασικότερες περιβαλλοντικές απειλές που εντοπίζονται στον Δήμο Ξάνθης και πηγάζουν κατά κύριο λόγο από τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες, σχετίζονται με τα παρακάτω.

Υδατικοί πόροι

Η υδροδότηση του εσωτερικού δικτύου ύδρευσης της πόλης Ξάνθης γίνεται από τις δεξαμενές του Δήμου που βρίσκονται στην Παλιά Πόλη, στην περιοχή Ταξιάρχη, Λατομείου, Κυψέλης και Εκτενεπόλ. Το εξωτερικό δίκτυο αποτελείται από ένα σύστημα γεωτρήσεων στην περιοχή Αεροδρομίου αλλά και από την εκμετάλλευση των πηγών στην περιοχή Παραδείσου. Με την τροποποίηση των όρων δόμησης το 1978, η ανοικοδόμηση στην πόλη αυξήθηκε κατά πολύ δημιουργώντας σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα αυξημένες ελλείψεις στο βασικό έργο υποδομής του δικτύου διανομής του νερού. Στις περιοχές όπου η πόλη είναι πιο πυκνοκατοικημένη και κυρίως όπου η σε αριθμό ορόφων επέκταση είναι εμφανέστατη, τα προβλήματα της ύδρευσης είναι ιδιαίτερα αυξημένα κυρίως δε τους θερινούς μήνες.

Στερεά απόβλητα

Στο Δήμο Ξάνθης λειτουργεί αδειοδοτημένο ΧΥΤΑ από το 1991, στη θέση Πρασινάδα του Δήμου Τοπείρου, όπου γίνεται προσωρινή αποθήκευση – συλλογή – μεταφορά και τελική διάθεση των αποβλήτων του Δήμου. Δυστυχώς, η διαχείριση άλλων κατηγοριών αποβλήτων είναι περιορισμένη ή ανύπαρκτη, όπως για παράδειγμα τα απόβλητα από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις για τα οποία δεν γίνεται καμία συμπερίληψη στον Περιφερειακό Σχεδιασμό Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων. Τα ηλεκτρονικά απόβλητα επίσης δεν έχουν κάποια συγκεκριμένη αντιμετώπιση, όπως και τα ογκώδη. Το επίπεδο καθαριότητας της πόλης επιδέχεται βελτίωση, αφού εντοπίζονται ελλείψεις και προβλήματα, όπως σημαντικές ποσότητες παρόδιων αποβλήτων και χαμηλή πυκνότητα κάδων για ελαφρά ΑΣΑ. Σημαντική έλλειψη θεωρείται επίσης η απουσία κάδων ανακύκλωσης στη Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης και συνεπώς η ρήψη των ανακυκλώσιμων απορριμάτων στους πράσινους κάδους, μπορεί να αποτελέσει σημαντική περιβαλλοντική επιβάρυνση.

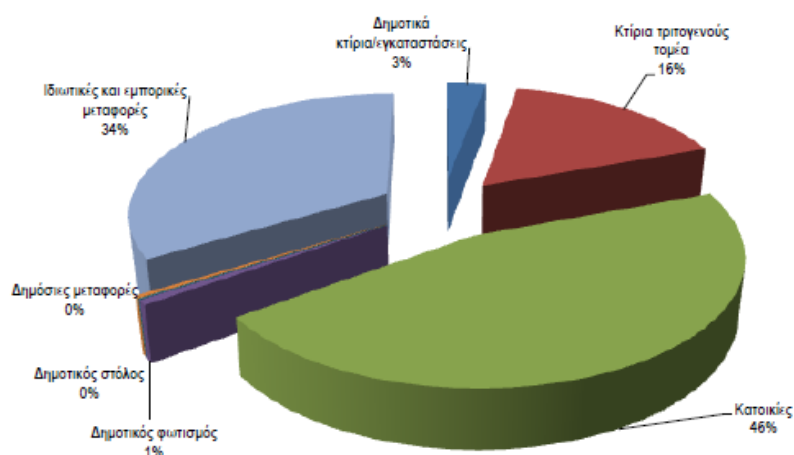
Τέλος, σημαντικό κίνδυνο ρύπανσης μπορεί να αποτελέσει και η μη απολύμανση των απορριματοφόρων του Δήμου.

Σηπτικές Δεξαμενές

Σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Δ.Ε. Σταυρούπολης είναι το γεγονός ότι οι περισσότερες κατοικίες στους οικισμούς που αποχετεύονται κυρίως σε απορροφητικούς βόθρους, που αργά ή γρήγορα θα μολύνουν ή μολύνουν ήδη τον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα. Ακόμη είναι αρκετοί οι βόθροι που θεωρούνται κορεσμένοι, η απορροφητικότητά τους δεν επαρκεί και συνεπώς γίνεται τακτικά άδειασμά τους από βυτιοφόρα. Παράλληλα υφίσταται σημαντικό ζήτημα από την παράνομη σύνδεση αποχετεύσεων σε πατοροϊκά δίκτυα.

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος

Σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας, το οποίο εκπονήθηκε το 2016, υπολογίστηκαν η συνολική κατανάλωση ενέργειας και οι εκπομπές του CO₂. Όπως φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα, το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στις συνολικές ενεργειακές εκπομπές είναι ο οικιακός τομέας και ο τομέας των ιδιωτικών και εμπορικών μεταφορών. Ως προς τις εκπομπές CO₂, ο τομέας των μεταφορών έχει ποσοστό συμμετοχής της τάξης του 97.03%, ενώ το 0.98% και το 1.98% αντίστοιχα οφείλεται στις δημοτικές και δημόσιες συγκοινωνίες.



Εικόνα 19: Ποσοστιαία κατανομή ενεργειακών καταναλώσεων στο Δήμο Ξάνθης ανά τομέα δραστηριότητας

Ως προς την κατανάλωση ενέργειας, κατά το έτος αναφοράς (2013) καταναλώθηκαν 694.017 MWh CO₂, δηλαδή 349.470 τόνοι κατά απόλυτη τιμή. Το ίδιο έτος, αριθμούνται 60.392 τόνοι CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα εντός της πόλης, με επιβάρυνση λόγω της διέλευσης της Εγνατίας Οδού από το Δήμο. Έτσι, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη μείωσης της κυκλοφορίας των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων εντός του αστικού ιστού της πόλης, ή ακόμη και με δράσεις όπως βελτίωση των δημόσιων μεταφορών.

Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα, Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης και Υπερτοπικοί Πόλοι Έλξης

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια εκτενής αναφορά στα σημεία ενδιαφέροντος, στα τοπόσημα, καθώς και στους σημαντικούς πόλους έλξης ολόκληρης της περιοχής παρέμβασης.

Αρχαιολογικοί Χώροι και Ιστορικά Μνημεία

Το Ρολόι της Ξάνθης : Βρίσκεται στην κεντρική πλατεία της πόλης και αποτελεί σίγουρα το σήμα κατατεθέν της, ενώ διακρίνεται για την αρχιτεκτονική αλλά και την ιστορία του. Ο Πύργος του Ρολογιού χτίστηκε το 1859 και διατηρείται μέχρι και σήμερα παρά τις ιστορικές αλλαγές στην περιοχή, τους πολέμους και τις κακουχίες που αντιμετώπισε η πόλη, ενώ πλέον έχει χαρακτηριστεί και ως μνημείο. Αποτελεί σημείο αναφοράς όλων των εκδηλώσεων αλλά και των ιστορικών καταγραφών που έχουν λάβει χώρα στην πόλη. Ο πύργος έχει ύψος 20,5 μέτρα ενώ η βάση με τον κορμό του μνημείου έχουν λιθοδομή. Σχετικά με την αρχιτεκτονική του πύργου αυτή παρουσιάζει εκλεκτικιστικά χαρακτηριστικά και επιρροές από τη νεοβυζαντινή αρχιτεκτονική ενώ ο πύργος δεν είναι ανοιχτός προς χρήση από το κοινό.



Εικόνα 20: Το ρολόι της Ξάνθης

Βυζαντινό κάστρο Ξάνθειας : Βρίσκεται στα βόρεια της σημερινής πόλης της Ξάνθης, επάνω στην κορυφή του λόφου και ουσιαστικά έλεγχε τη δίοδο προς την ενδοχώρα και την εύφορη κοιλάδα του Νέστου. Χρονολογείται από το 12ο μ.Χ. αιώνα και έχει σχήμα ακανόνιστου τραπεζίου με την ακρόπολη στην κορυφή του λόφου. Σώζονται πολλά τμήματα των τειχών, πύργοι, τοξωτές πυλίδες και θολωτές στέρνες.



Εικόνα 21: Βυζαντινό Κάστρο Ξάνθειας

Μουσεία

Δημοτική Πινακοθήκη Ξάνθης “Χρήστος Παυλίδης” : Η Δημοτική Πινακοθήκη ιδρύθηκε το 1997 και φέρει το όνομα “Χρήστος Παυλίδης” προς τιμή του Ξανθιώτη ζωγράφου και 60 έργα από την προσωπική του συλλογή (δωρεά του καλλιτέχνη) εκτίθενται σε μόνιμη βάση στον 1ο όροφο του κτιρίου. Στον ίδιο χώρο φιλοξενείται μέρος της συλλογής χαρακτηριστικών έργων του Κέντρου Πολιτισμού Δήμου Ξάνθης και μεγάλος αριθμός έργων διαφόρων Ξανθιωτών καλλιτεχνών από δωρεές τους. Κατά καιρούς εμπλουτίζεται με νέες δωρεές δημιουργών καθώς και πολιτών της Ξάνθης. Επίσης, φιλοξενούνται λιθογραφίες μεγάλων Ελλήνων καλλιτεχνών όπως του Θεόφιλου, Τσαρούχη, Σικελιώτη, Τέτση, κ.α.

Τη Δημοτική Πινακοθήκη επισκέπτονται πολλά σχολεία και πλήθος τουριστών καθόλη τη διάρκεια του έτους. Επίσης, διοργανώνονται πολλές εκθέσεις ζωγραφικής, αιογραφίας, φωτογραφίας, κοσμημάτων, σεμινάρια, διαλέξεις, παρουσιάσεις βιβλίων, κ.α.



Εικόνα 22: Δημοτική Πινακοθήκη Ξάνθης “Χρήστος Παυλίδης”

Εκκλησιαστικό Μουσείο Ιεράς Μητροπόλεως Ξάνθης : Το Εκκλησιαστικό Μουσείο της Ιεράς Μητροπόλεως Ξάνθης και Περιθωρίου στεγάζεται στην ανατολική πτέρυγα της Μονής Παναγίας Αρχαγγελιώτισσας. Η μονή είναι βορειοανατολικά της Ξάνθης. Η συλλογή του μουσείου συστάθηκε στις αρχές της δεκαετίας το 60 από τον τότε μητροπολίτη Ξάνθης Αντώνιο. Εκθέματα του μουσείου αποτελούν οι συλλογές από φορητές εικόνες, αργυρά λειτουργικά σκεύη, χειρόγραφα και έντυπα λειτουργικά βιβλία, αλλά και από κεντημένα λειτουργικά υφάσματα, καθώς και ξυλόγλυπτα. Τα εκθέματα χρονολογούνται από το τέλος της Βυζαντινής περιόδου μέχρι και τις αρχές του 20ου αιώνα και παρουσιάζουν ένα πανόραμα της ιστορίας της Βυζαντινής και Μεταβυζαντινής Τέχνης στην περιοχή της Θράκης.

Λαογραφικό και Ιστορικό Μουσείο Ξάνθης : Ιδρύθηκε το 1975 από την Φιλοπρόοδη Ένωση Ξάνθης (ΦΕΞ) και στεγάζεται στο αρχοντικό Κουγιουμτζόγλου. Το κτίριο, έκθεμα και το ίδιο, αποτελεί ιστορική μαρτυρία για την κοινωνική και οικονομική ζωή μιας πόλης που άκμασε στις αρχές του 20ου αιώνα. Βρίσκεται στη βορεινή πλευρά του λόφου, πάνω στον οποίο είναι κτισμένη η παλιά πόλη της Ξάνθης, λίγα μέτρα πιο κάτω από την πλατεία Μητροπόλεως του Τιμίου Προδρόμου. Οι μόνιμες συλλογές συντηρήθηκαν με την, κατά 80%, συνδρομή των ευεργετών.

Σήμερα, φιλοξενούνται εδώ εκθέσεις που παρουσιάζουν στοιχεία από τον δημόσιο και ιδιωτικό βίο, την κοινωνική, οικονομική, θρησκευτική ζωή της πόλης και της υπαίθρου των αρχών του 20ου αιώνα. Επικοινωνεί εκθέτοντας τις υλικές μαρτυρίες των ανθρώπων και του περιβάλλοντός του, που συνέβαλλαν στην διαμόρφωση της φυσιογνωμίας της περιοχής και έχει ως σκοπό τη συνεχή μελέτη αυτών, την εκπαίδευση και την ψυχαγωγία των επισκεπτών.



Εικόνα 23: Λαογραφικό και Ιστορικό Μουσείο Ξάνθης

Λαογραφικό Μουσείο Σταυρούπολης Ξάνθης : Το Λαογραφικό Μουσείο της Σταυρούπολης Ν. Ξάνθης, ιδρύθηκε το 1994 κατόπιν ιδιωτικής πρωτοβουλίας του Σταύρου Καραμπατζάκη, ο οποίος επί χρόνια συγκέντρωνε στο παραδοσιακό καφενείο του χωριού διάφορα αντικείμενα, δείγματα μιας αλλοτινής εποχής και καθημερινότητας, που έπεφταν σε αχρηστία εξαιτίας της ραγδαίας ανάπτυξης της βιομηχανίας και της τεχνολογίας. Η συλλογή των αντικειμένων αυτών έγινε δωρεά στο Δήμο Σταυρούπολης ο οποίος διαμόρφωσε ιδιόκτητο ακίνητο σε Μουσείο και από το 2001 λειτουργεί καθημερινά για επισκέπτες μεμονωμένους ή σε ομάδες, με ευθύνη του Δήμου και υπαλλήλους της ΔΕΑ ΝΕΣΤΟΣ – ΡΟΔΟΠΗ οι οποίοι φροντίζουν για την υποδοχή και κατ' αρχήν ενημέρωση των επισκεπτών, την καθαριότητα των χώρων του Μουσείου και των εκθεμάτων όλες τις εργάσιμες μέρες και ώρες καθώς και με ραντεβού κατά τις μέρες εορτών ή αργιών. Ο επισκέπτης έχει την δυνατότητα να ενημερωθεί σχετικά με την παραδοσιακή ζωή των ημιαστικών και αγροτικών πληθυσμών της Θράκης και του ευρύτερου χώρου της «καθ' ημάς Ανατολής». Η λειτουργία του εντάσσεται στα πλαίσια της προβολής και τουριστικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής. Ο αριθμός των επισκεπτών μέχρι σήμερα υπολογίζεται ότι είναι περίπου 8.000.

Μουσείο Γραμμοφώνων και Νομισμάτων : Έκθεση σε ιδιωτικό οίκημα της συλλογής του κ. Κουρτίδη Τριαντάφυλλου, το οποίο έχει αναπαλαιωθεί από τον ίδιο και την οικογένειά του. Η Συλλογή του, περιλαμβάνει όλα τα νομίσματα κυκλοφορίας του Ελληνικού Κράτους από ιδρύσεώς του μέχρι και σήμερα. Ακόμη, η Συλλογή του περιλαμβάνει πάνω από 45 γραμμόφωνα, όλα συντηρημένα από τον ίδιο, καθώς επίσης και άλλα συλλεκτικά αντικείμενα ιστορικής αξίας.

Μουσείο και Ακαδημία Παιδικής Τέχνης Ξάνθης “Οικουμένη” : Η Ακαδημία Παιδικής Τέχνης δραστηριοποιείται από το 2000 και τον Μάιο του 2008 δημιούργησε το Μουσείο Παιδικής Τέχνης «Οικουμένη». Μέσα σε αυτά τα 8 χρόνια λειτουργίας του μουσείου έχει να επιδείξει ένα πλήθος εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εκδηλώσεων σχετιζόμενων με την παιδική τέχνη και πώς αυτή εκφράζεται αλλά και δημιουργείται από παιδιά. Επιδιώκουν να προσφέρουν μια ποικιλία από

εκπαιδευτικά προγράμματα και δραστηριότητες για παιδιά αλλά και για ενήλικους με σκοπό τον εικαστικό εγγραμματισμό αλλά και την ηθική και ψυχική ικανοποίηση.

Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Ξάνθης : Το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Ξάνθης, βρίσκεται στο παλιό χώρο του δασικού φυτωρίου, στην οδό Δοϊράνης, το οποίο δημιουργήθηκε από το δασαρχείο Ξάνθης. Είναι στεγασμένο σε ένα πλούσια διακοσμημένο κτίριο και εκτίθενται μέσα χαρακτηριστικά δείγματα της χλωρίδας και της πανίδας του Νομού, καθώς και πετρώματα.



Εικόνα 24: Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Ξάνθης

Μουσείο Παραδοσιακής Φορεσιάς του Λυκείου Ελληνίδων : Το Μουσείο Παραδοσιακής φορεσιάς ιδρύθηκε το 2009 στεγάζεται σε ένα αναπαλαιωμένο παραδοσιακό κτίριο εξαιρετικής αρχιτεκτονικής με νεοκλασικό διάκοσμο, στο οποίο στεγάζεται το Λύκειο Ελληνίδων Ξάνθης, Παράρτημα των Αθηνών. Εκθέματα του Μουσείου είναι η περιουσία του συλλόγου, που αποκτήθηκε μέσα σε 34 χρόνια από την ίδρυσή του. Σκοπός του μουσείου είναι η ανάδειξη και η προβολή της πλούσιας ελληνικής φορεσιάς, με έμφαση σ' αυτή της Θράκης. Σε έξι αίθουσες φιλοξενούνται αυθεντικές φορεσιές, πιστά αντίγραφα αυθεντικών φορεσιών από διάφορες περιοχές της Ελλάδας, μαζί με τα κοσμήματά τους.

Το σπίτι της σκιάς : Το 2014 το 2014 δημιουργήθηκε το «Σπίτι της Σκιάς» (The House of Shadow) από τον κ.Βαΐτση Τριαντάφυλλο στο οποίο εκτίθενται έργα του, γνωστά και ως «γλυπτά σκιάς».

Άλλα Μνημεία και σημεία ενδιαφέροντος

Παλιό Δημαρχείο : Στην Παλιά Πόλη στεγαζόταν έως το 2013 το Δημαρχείο στο αρχοντικό ενός Ξανθιώτη καπνέμπορα. Αστική αρχοντική κατοικία εκλεκτικιστικής αρχιτεκτονικής, κτισμένη γύρω στο 1880 από τον καπνέμπορο Μωυσή. Χρησιμοποιήθηκε τοπικός ψαμμίτης από τα λατομεία της Μάνδρας και γρανίτης Ροδόπης. Διαθέτει πλούσια εσωτερική διακόσμηση από σιδεριές και γύψινες διακοσμήσεις από υλικό, που μέχρι σήμερα δεν εξακριβώθηκε η σύνθεσή του, καθώς και για τα σκαλιστά του ταβάνια. Συντηρείται σήμερα με διάφορες τεχνικές παρεμβάσεις, ώστε να μην αλλοιωθεί η αρχιτεκτονική του αφού διαθέτει άριστη λειτουργικότητα για τους συναλλασσόμενους με τις υπηρεσίες του.



Εικόνα 25: Παλιό Δημαρχείο Ξάνθης

Grand Maison - οικία γέννησης Μάνου Χατζιδάκη : Η οικία που γεννήθηκε κι έζησε τα πρώτα χρόνια του ο κορυφαίος Έλληνας μουσικοσυνθέτης διαμορφώθηκε για να είναι ένας ζωντανός χώρος, συνεχώς επισκέψιμος και δημιουργικός, ένας πολυχώρος Τέχνης και Σκέψης ο οποίος ταυτίζεται με το «μεγάλο Μάνο», τον άνθρωπο της σκέψης και της τέχνης. Το κτίριο χτίστηκε στα τέλη του 18ου αιώνα, την ίδια περίοδο που έγινε και η βίλα Αλλατίνη στην Θεσσαλονίκη, έχει νεοκλασικιστικά στοιχεία και λίγο μπαρόκ.



Εικόνα 26: Grand Maison - οικία γέννησης Μάνου Χατζιδάκη

Παραδοσιακός οικισμός Σαμακώβ : Τον οικισμό Σαμακώβ χωρίζει από την Παλιά Ξάνθη ο ποταμός Κόσυνθος. Η συνολική έκταση της συνοικίας είναι περίπου 100 στρέμματα. Ο αριθμός των ιδιοκτησιών ανέρχεται σε 260 με συνολική επιφάνεια περί τα 58 στρέμματα και μέση επιφάνεια ιδιοκτησιών περί τα 220 τετρ. μ.



Εικόνα 27: Παραδοσιακός Οικισμός Σαμακώβ

Περιοχή Καπναποθηκών : Η περιοχή των καπναποθηκών, - ένα σημαντικό σε έκταση και αξία τμήμα της πόλης -, είναι συνδεδεμένη άμεσα με την οικονομική άνθηση της πόλης, σώζεται σε ικανοποιητικό βαθμό ως πολεοδομικός ιστός και ως κτιριακό απόθεμα και αποτελεί ένα από τα καλύτερα υφιστάμενα σύνολα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα. Τα κτήρια είναι δημιουργήματα του τέλους του 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα και αποτελούν έξοχα δείγματα αρχιτεκτονικής, ορισμένα από αυτά μοναδικά και για τον ευρωπαϊκό χώρο. Οι καπναποθήκες ήταν χτισμένες στον κάμπο, στα νοτιοανατολικά της Παλιάς Πόλης. Σήμερα η περιοχή των καπναποθηκών βρίσκεται στις παρυφές του κέντρου, κοντά στην πλατεία Ελευθερίας και οριοθετείται από τις οδούς Δημοκρίτου, Μιχαήλ Καραολή, Ελπίδος, Μπρωκούμη, Γεωργίου Κονδύλη, Ναυαρίνου, Έλλης και



Λευκίππου.

Εικόνα 28. Περιοχή Καπναποθηκών Ξάνθης

Πλατεία Δημοκρατίας (Κεντρική Πλατεία) : Η Κεντρική Πλατεία από μόνη της είναι ένα αξιοθέατο, μιας και τα τελευταία χρόνια άρχισε να αποκτά και πάλι την παλιά της αίγλη. Πρωτοσχεδιάστηκε το 1870 και από τότε άρχισε να δέχεται πολλές παρεμβάσεις με αποκορύφωμα τα τέλη της δεκαετίας του 1880 όταν έχτισαν τότε το μεγάλο ρολόι.



Εικόνα 29. Πλατεία Δημοκρατίας (Κεντρική Πλατεία) Ξάνθης

Ιερές Μονές, Εκκλησίες και λοιποί χώροι λατρείας

- Ιερά Μονή Παμμεγίστων Ταξιαρχών
- Ιερά Μονή Παναγίας Αρχαγγελιώτισσας
- Ιερά Μονή Παναγίας Καλαμούς
- Ιερά Μονή της Αγίας Ειρήνης
- Ναός των Ταξιαρχών Καβακίου
- Ναός του Αγίου Δημητρίου Σαμακοβίου
- Ναός Αγίου Γεωργίου
- Ναός Αγίου Βλασίου
- Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Τιμίου Προδρόμου
- Ναός Ακάθιστου Ύμνου
- Ναός 12 Αποστόλων
- Αχριάν Τζαμί
- Τσινάρ Τζαμί
- Σουνέ Τζαμί

Ακόμη υπάρχουν τεμένη χωρίς συγκεκριμένη ονοματολογία, που έχουν αποτυπωθεί χωρικά στο κεφάλαιο των υφιστάμενων χρήσεων γης της πόλης της Ξάνθης.

Υπερτοπικοί Πόλοι Έλξης

Πανεπιστημιούπολη Ξάνθης

Με την ονομασία Πανεπιστημιούπολη στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης και τη Θράκη αναφέρονται οι εγκαταστάσεις του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης στην

ανατολική είσοδο της Ξάνθης που απογράφονται ως ξεχωριστός οικισμός από το 2001 στο τότε Τοπικό Διαμέρισμα Κιμμερίων. Βρίσκονται σε απόσταση περίπου 3 χλμ. από το κέντρο της πόλης, δυτικά από τα Κιμμέρια ενώ στη βόρεια πλευρά τους περνάει η ΕΟ Ξάνθης - Κομοτηνής που διαχωρίζει τη φοιτητική λέσχη και εστία από τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις. Η πανεπιστημιούπολη έχει συνολική έκταση 1.354.340 τ.χλμ. από την οποία η δομημένη της επιφάνεια είναι 38.791 τ.χλμ. Η Πολυτεχνική Σχολή της Ξάνθης αποτελείται από τα παρακάτω τμήματα της Πολυτεχνικής Σχολής :

- Πολιτικών Μηχανικών
- Ηλεκτρολόγων Μηχανικών & Μηχανικών Υπολογιστών

Στις εστίες Κιμμερίων επίσης βρίσκονται:

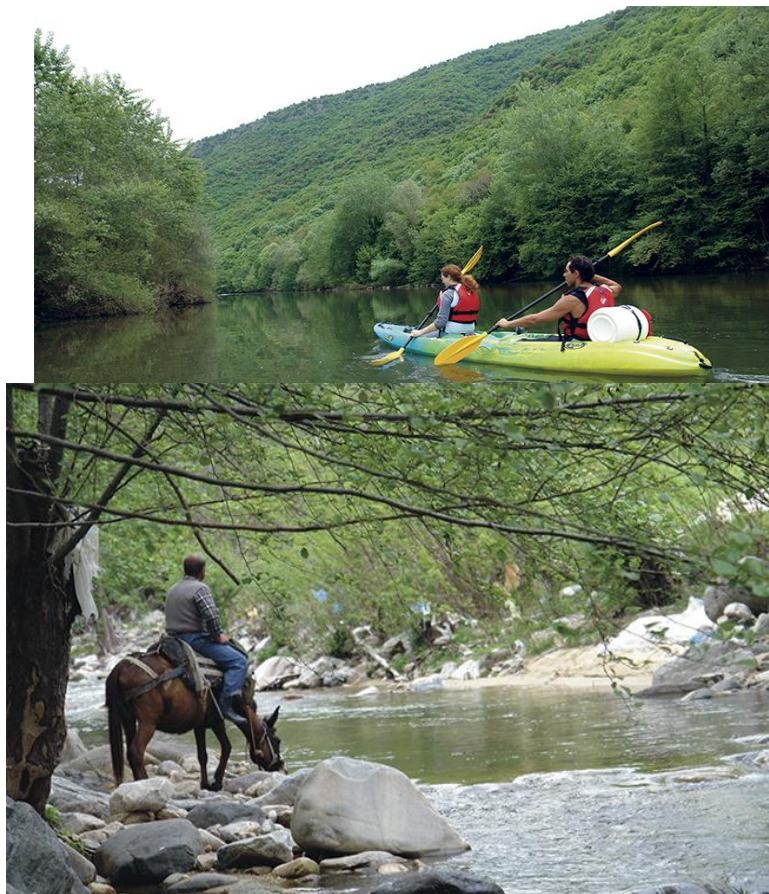
- Οι φοιτητικές Εστίες
- Η φοιτητική Λέσχη
- Το αμφιθέατρο Τελετών και Εκδηλώσεων «Καραθεοδωρής»
- Τα εργαστήρια των Μηχανικών Περιβάλλοντος
- Το Ενεργειακό Κέντρο
- Η Βιβλιοθήκη της Πολυτεχνικής Σχολής
- Το Εργαστήριο Οπλισμένου Σκυροδέματος
- Το Εργαστήριο Εδαφομηχανικής και Θεμελιώσεων
- Το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής
- Το Εργαστήριο Τεχνικής Γεωλογίας.

Η Πανεπιστημιούπολη των Κιμμερίων, από τον Απρίλιο του 2017, είναι η πιο «πράσινη» και μοναδική Πανεπιστημιούπολη στη χώρα στην οποία εφαρμόζονται όλες οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στις εγκαταστάσεις της εξοικονομώντας ενέργεια και πόρους, βελτιώνοντας ταυτόχρονα τις συνθήκες διαβίωσης των φοιτητών.

Ακόμη, στο κέντρο της πόλης της Ξάνθης βρίσκονται εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου σε έκταση 22.275 m² με δομημένη επιφάνεια 18.409 m², όπου στεγάζονται, το Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης, το Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος, το Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, το Υπολογιστικό Κέντρο και το Αμφιθέατρο.

Ποταμός Νέστος

Βιότοπος για πληθώρα από είδη φυτών, ζώων και πουλιών, ο οποίος από πολύ νωρίς κίνησε το ενδιαφέρον των ευρωπαϊκών εναλλακτικών ταξιδιωτών. Ο Νέστος εδώ και χρόνια αποτελεί πόλο έλξης των ταξιδιωτών που είναι φυσιολάτρες και επιθυμούν να ασχοληθούν με την παρατήρηση πουλιών, ένα εναλλακτικό είδος τουρισμού. Το Δέλτα του ποταμού ανήκει στο δίκτυο ανάδειξης και προστασίας Natura 2000 που θα επιτρέψει την αναλλοίωτη συνέχειά του. Ακόμη, κοντά στην περιοχή της Χρυσούπολης, όπου και βρίσκονται πολλές από τις λίμνες που σχηματίζει ο Νέστος, όπως η «Γαλάζια Λίμνη», που είναι μία εκ των πιο εντυπωσιακών του.



Εικόνα 30: Δραστηριότητες Εναλλακτικού Τουρισμού - Ποταμός Νέστος

Δάσος Κοτζά Ορμάν

Δεξιά και αριστερά των όχθων του Νέστου από τους Τοξότες έως τη θάλασσα σε μήκος 27 και πλάτος 3-7 χιλιόμετρα, βρίσκεται το Δάσος Κοτζά Ορμάν ή αλλιώς Μέγα Δάσος. Παρά την καταστροφή που έχει υποστεί, έχουν περισωθεί περίπου 4.500 στρέμματα (συνολικά και από τις δύο πλευρές του ποταμού), που βρίσκονται κάτω από καθεστώς απόλυτης προστασίας και είναι περιφραγμένα. Αποτελεί δάσος με ιδιαίτερο επιστημονικό ενδιαφέρον για τη χλωρίδα και την πανίδα του. Η ολότριχος μελία είναι ένα από τα δέντρα που διαθέτει και φύεται μόνο στο συγκεκριμένο μέρος σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σήμερα γίνεται προσπάθεια από τον Φορέα Διαχείρισης του Εθνικού Πάρκου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης να ενταχθεί το παραποτάμιο δάσος του Νέστου στον κατάλογο προστατευόμενων μνημείων παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO.



Εικόνα 31: Δάσος Κοτζά Ορμάν - Δέλτα ποταμού Νέστου

Πόρτο Λάγος – Λίμνη Βιστωνίδα

Είναι η μεγαλύτερη λίμνη της Θράκης και έχει έκταση 42.000 στρέμματα. Ο υδροβιότοπος της Λίμνης Βιστωνίδας αποτελεί πόλο έλξης για τους οικολόγους του κόσμου. Στην περιοχή περνούν το χειμώνα περισσότερα από 200 είδη άγριων πουλιών και συνεπώς φημίζεται για τον τουριστικό του χαρακτήρα όσον αφορά την παρατήρηση πουλιών. Συνολικά το χειμώνα φιλοξενεί περίπου 422 είδη ορνιθοπανίδας. Βρίσκεται 26 χλμ. από την πόλη της Ξάνθης, απόσταση που δεν ξεπερνά τα 25 λεπτά διαδρομής.



Εικόνα 32: Λίμνη Βιστωνίδα

Πομακοχώρια

Πομακοχώρια ονομάζονται τα χωριά στον ορεινό όγκο της Ροδόπης με Πομακικό πληθυσμό, κατά κύριο λόγο. Στην Ελλάδα, Πομακοχώρια συναντάμε στους νομούς Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου. Στην Ξάνθη, ο δήμος Μύκης και οι κοινότητες Κοτύλης, Θερμών και Σατρών αποτελούνται αποκλειστικά από Πομακοχώρια. Πομακοχώρια επίσης βρίσκονται και στην βορειοανατολική περιοχή του δήμου Ξάνθης και στη βόρεια περιοχή της κοινότητας Σελέρου. Αντιπροσωπευτικότερα χωριά είναι ο Εχίνος, η Σμίνθη, Κένταυρος, η Γλαύκη, το Ωραίο, η Κοτύλη, οι Σάτρες και οι Θέρμες. Τα Πομακοχώρια είναι αρκετά απομονωμένα και έχουν διατηρήσει το γραφικό χαρακτήρα τους, την παραδοσιακή αρχιτεκτονική των σπιτιών και τον ιδιαίτερο πολιτισμό των Πομάκων.

Εκτός της ομορφιάς της ευρύτερης περιοχής, φημίζονται και για τη γαστρονομία τους.



Εικόνα 33: Πομακοχώρια

Καταφύγια Άγριας Ζωής

Περιμετρικά του Δήμου Ξάνθης βρίσκεται ένας σημαντικός αριθμός από καταφύγια άγριας ζωής για τους φυσιολάτρες που θέλουν να εξερευνήσουν την περιοχή, με μεγάλο αριθμό πεζοπορικών μονοπατιών προς διευκόλυνση των πεζοπόρων. Μερικά από αυτά είναι :

- Καταφύγιο Άγριας Ζωής Ντομούζ Ορμάν, Άβδηρα
- Καταφύγιο Άγριας Ζωής Πόας – Διχάλας, Σώστης
- Καταφύγιο Άγριας Ζωής Τσανάκτερε, Σταυρούπολη

Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης

Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (2008/C115/01), με την προσθήκη της εδαφικής συνοχής στους στόχους της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, διατύπωσε το επιθυμητό όραμα για την Ενωμένη Ευρώπη, θέτοντας τους τρεις αυτούς στόχους ως απαραίτητες και ικανές συνθήκες για τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των πολιτών της. Η ανάδειξη της εδαφικής ποικιλομορφίας, μέσα από την

ενίσχυση της περιφερειακής ταυτότητας, η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας όλων των περιφερειών της Ευρώπης και η πολυκεντρική οργάνωση του Ευρωπαϊκού χώρου, συνιστούν τις βασικές αρχές στη βάση των οποίων καλούνται να εξειδικευτούν όλες οι εθνικές πολιτικές των κρατών-μελών.

Οι παραπάνω αρχές της χωρικής συνοχής με την ενσωμάτωση της χωρικής διάστασης στις τομεακές πολιτικές και στα διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης, καθορίζουν τους στρατηγικούς προσανατολισμούς για την εφαρμογή της χωρικής ανάπτυξης κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο (2014-2020). Συνεπώς, στο πλαίσιο της Πολιτικής Συνοχής και με οδηγό τον κεντρικό αναπτυξιακό στόχο που ορίζεται ως η αναγέννηση του παραγωγικού προτύπου της ελληνικής οικονομίας -με αιχμή τη δημιουργία θέσεων εργασίας-, η χωρική ανάπτυξη καλείται να συμπληρώσει την εφαρμογή των Προγραμμάτων Περιφερειακής ανάπτυξης και να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από την άσκηση των τομεακών πολιτικών. Η διαπίστωση του Ελληνικού "περιφερειακού προβλήματος" και του "αστικού παράδοξου" (μονοκεντρικότητα, ενδοπεριφερειακές ανισότητες, άνισο αστικό ιεραρχικό σύστημα και οργάνωση των πόλεων), αλλά και η γεωγραφία της χώρας όσον αφορά στο εσωτερικό της και στη θέση της στην Ευρώπη και τον κόσμο, καθορίζουν τις κύριες χωρικές αναπτυξιακές επιλογές της χωρικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, η νέα προσέγγιση της προγραμματικής περιόδου 2014- 2020 για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη ορίζει ως στρατηγικούς στόχους την επίτευξη της απασχόλησης, της κοινωνικής συνοχής και της διατήρησης των πόρων. Εστιάζει δε κυρίως στη φέρουσα ικανότητα και στις ιδιαίτερες ανάγκες των επιμέρους χωρικών ενοτήτων, χρησιμοποιώντας ως κινητήριες δυνάμεις την ανταγωνιστικότητα και την τοπική επιχειρηματικότητα. Ως απαραίτητα στοιχεία αναφέρονται ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας (ολιστική προσέγγιση) και η αποφυγή της αποσπασματικότητας, η οικολογία, ο σεβασμός στην πολυκεντρικότητα και την ισορροπία στον χώρο, η σύνδεση και η συμπληρωματικότητα σε συνδυασμό με τις νέες προσεγγίσεις της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης (RIS3). Επιπλέον, η ενδογενής τοπική ανάπτυξη, η αειφόρος αστική ανάπτυξη, η ενισχυμένη ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών, η ισόρροπη σχέση του αστικού με τον περιβάλλοντα αγροτικό χώρο, η ιδιαίτερη προσοχή στις περιοχές με μόνιμα γεωγραφικά μειονεκτήματα (νησιά, ορεινές περιοχές) και η ενδυνάμωση των συνεργασιών στο Ευρωπαϊκό πλαίσιο, συνιστούν τις βασικές εναλλακτικές της χωρικής ανάπτυξης.

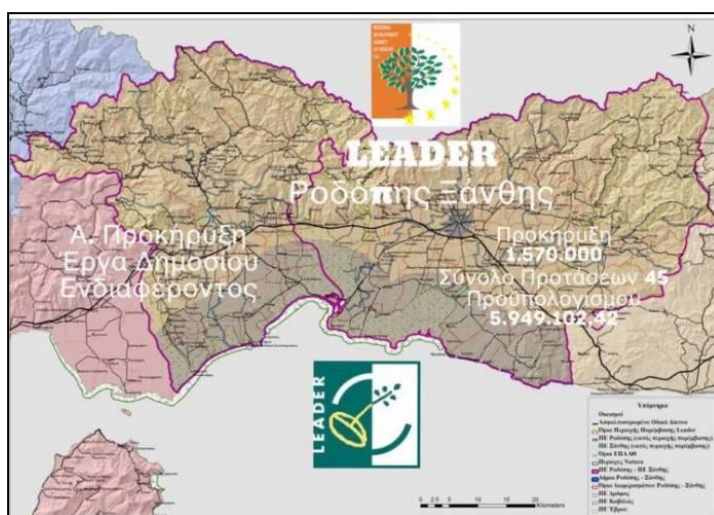
Τα κυριότερα διαθέσιμα εργαλεία για την εφαρμογή της χωρικής ανάπτυξης για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 είναι:

- Η Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων (ΤΑΠΤοΚ).
- Η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ).
- Η Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση (ΟΧΕ).

Παράλληλα και συμπληρωματικά με τις προβλέψεις περί χωρικής ανάπτυξης στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μακεδονία – Θράκη 2014-2020», στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης εφαρμόζεται το εργαλείο ΤΑΠΤοΚ, όπως και στο μεγαλύτερο τμήμα του αγροτικού χώρου της χώρας. Τα εν λόγω προγράμματα Τοπικής Ανάπτυξης με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων, βασισμένα στην προσέγγιση LEADER, είναι μια μέθοδος σχεδιασμού και υλοποίησης τοπικών ολοκληρωμένων αναπτυξιακών στρατηγικών με τη συμμετοχή εταίρων σε τοπικό επίπεδο, προκειμένου να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και δημογραφικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι αγροτικές περιοχές. Πρόκειται για ΤΑΠΤοΚ που θα υλοποιηθούν με

συγχρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ), στο πλαίσιο του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ). Αυτές οι περιοχές ΤΑΠΤοΚ (του ΠΑΑ), είτε θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά ως προς τις περιοχές παρέμβασης με την ΤΑΠΤοΚ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), αλλά και της περιοχής ΟΧΕ, είτε θα λειτουργήσουν από κοινού, σε μέρος των περιοχών ΤΑΠΤοΚ και ΟΧΕ του ΠΕΠ.

Σε ότι αφορά στον Δήμο Ξάνθης, τμήμα του έχει ενταχθεί στο Τοπικό Πρόγραμμα ΤΑΠΤοΚ/LEADER "Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων (ΤΑΠΤοΚ) - LEADER Ροδόπης και Ξάνθης" με Δημόσια Δαπάνη 322.222.222 € βάσει του μέτρου 19 και



Εικόνα 34: Περιοχή Παρέμβασης ΤΑΠΤοΚ / LEADER Ροδόπης και Ξάνθης (Πηγή: Διερεύνηση και Κατ' Αρχάς Επιλογή της Καταλληλότερης Περιοχής στην ευρύτερη περιοχή Ροδόπης και Ξάνθης για Σχεδιασμό και Εφαρμογή Πρόσθετης Στρατηγικής ΟΧΕ - 1^ο Παραδοτέο: Αρχικές Κατευθύνσεις Επικαιροποίησης της Στρατηγικής Χωρικής Ανάπτυξης, 2018)

Η προτεινόμενη περιοχή Ο.Χ.Ε. περιλαμβάνει ολόκληρο το Δήμο Ξάνθης, στοιχείο ιδιαίτερα θετικό για την ανάπτυξη της περιοχής.

Ακόμη, μέσω του προγράμματος ΕΣΠΑ «Μακεδονία – Θράκη» 2007-2013, υφίσταται μελέτη για Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση (Ο.Χ.Ε.) της πολιτιστικής διαδρομής της Εγνατίας Οδού. Στο ΠΕΠ προτείνονται ένα έως δύο σχέδια Ο.Χ.Ε. τουρισμού-πολιτισμού σε περιοχές που συγκροτούν δίκτυο πολιτιστικών-φυσικών πόρων, ένα σε ιδιαίτερα υποβαθμισμένους οικισμούς και οικισμούς Ρομά με στόχο την κοινωνικο-οικονομική ένταξή τους, σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης για την αντιμετώπιση πολλαπλών προβλημάτων (κοινωνικό - οικονομικών, περιβαλλοντικών, και κλιματικής αλλαγής) στον αστικό ιστό, και, σε περίπτωση που εκχωρηθούν πόροι από το Πρόγραμμα «Αγροτική Ανάπτυξη 2014-2020», υλοποίηση με πρωτοβουλία τοπικών κοινοτήτων ενός σχεδίου σε μικρούς θύλακες στην ορεινή Ροδόπη για αντιμετώπιση χρόνιων δημογραφικών και κοινωνικο - οικονομικών προβλημάτων και ενός σχεδίου στον παράκτιο χώρο για αντιμετώπιση περιβαλλοντικών και κοινωνικών και προβλημάτων και συγκρούσεων γης. Στο προτεινόμενο σχέδιο περιλαμβάνονται

και διαδρομές με συγκεκριμένη θεματολογία, όπως αποδεικνύει ο χάρτης με τίτλο «Ο δρόμος του κρασιού».

Στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2014-2010 υφίσταται Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Π.Ε.Π.) βάσει του στόχου «Επενδύσεις για την ανάπτυξη και την απασχόληση», το οποίο εξειδικεύεται σε 9 θεματικούς στόχους. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται εντός της έκθεσης του προγράμματος, πρόθεση της ΠΑΜΘ είναι η αναστροφή του αρνητικού κλίματος που δημιουργήθηκε από την πρόσφατη οικονομική κρίση, και η εδραίωση ενός νέου προτύπου ανάπτυξης το οποίο στοχεύει σε «ενδογενή-αυτοτροφοδοτούμενη» και όχι «επιδοτούμενη» ανάπτυξη.

Επίσης, στα ίδια πλαίσια έχει εκπονηθεί σχεδιασμός του προγράμματος με τίτλο «Ανατολική Μακεδονία και Θράκη 2021-2027» από τον Ιούλιο του 2021, το οποίο περιλαμβάνει τις εξής προτεραιότητες :

- Προώθηση Επιχειρηματικότητας και Καινοτομίας
- Βιώσιμη διαχείριση πόρων και υποδομών
- Βελτίωση της συνδεσιμότητας της Π-ΑΜΘ
- Ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής (ΕΤΠΑ)
- Κοινωνική Ενσωμάτωση και αντιμετώπιση της φτώχειας (ΕΚΤ+)
- Τεχνική Βοήθεια ΕΚΤ+
- Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη στην Περιφέρεια ΑΜΘ (ΕΤΠΑ)

Τέλος, ο Δήμος Ξάνθης διαθέτει το δικό του Επιχειρησιακό/ Στρατηγικό Σχέδιο από το 2014 και το οποίο είχε ορίζοντα από το 2015 έως το 2019. Με το πέρας αυτού του Προγράμματος δημιουργήθηκε νέο το 2020 με ορίζοντα έως το 2023. Προσφέρει σημαντικά στοιχεία για την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής παρέμβασης, αλλά αποτελεί και έναν σημαντικό οδηγό για τον μετέπειτα σχεδιασμό τόσο της πόλης της Ξάνθης, όσο και του Δήμου συνολικά. Συνιστά ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα τοπικής και οργανωτικής – λειτουργικής ανάπτυξης, σε εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις αναπτυξιακού σχεδιασμού, εξειδικεύεται σε δράσεις και δίνει κατευθύνσεις, με απώτερο σκοπό την προώθηση της τοπικής ανάπτυξης και την αναβάθμιση της οργάνωσης των υπηρεσιών του Δήμου.

Πολεοδομική Οργάνωση - Χρήσεις Γης

Η πολεοδομική οργάνωση μιας περιοχής είναι απόλυτα συνυφασμένη με την κινητικότητά της και αποτελεί ένα από τα καίρια σημεία της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήσεις γης μιας περιοχής (είδη χρήσεων γης και κατανομή τους στον χώρο) διαμορφώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και τα πρότυπα των μετακινήσεων. Επομένως, η μελέτη τους συνεισφέρει αφενός στη βαθιά κατανόηση των μηχανισμών μετακίνησης στην εν λόγω περιοχή, αφετέρου στην κατανόηση των ευκαιριών και των προβλημάτων (σχετικών με θέματα κινητικότητας) που απορρέουν από αυτές. Στην εν λόγω ενότητα εξετάζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης που προβλέπονται από τη σχετική νομοθεσία, καθώς επίσης και οι υφιστάμενες χρήσεις γης, όπως αυτές χωροθετούνται μέσα στα όρια της πόλης της Ξάνθης. Παράλληλα εντοπίζονται θύλακες με συγκεκριμένες χρήσεις ή θύλακες οι οποίοι χαρακτηρίζονται από συνδυασμό χρήσεων γης.

Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Ξάνθης διαθέτει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) (ΦΕΚ 529/9-12-2010). Παρόλ'αυτά το 2013 έγινε αναθεώρηση του Σχεδίου (ΦΕΚ 174/22-5-2013), η οποία προβλέπει τις

νέες περιοχής προς ένταξη στο Σχέδιο Πόλης, ώστε να καταστεί δυνατή η ένταξή τους στο εγγύς μέλλον. Παράλληλα προβλέπεται για τις περιοχές αυτές τις χρήσεις γης ώστε να προκύψει οργανωμένη και όχι άναρχη δόμηση καθώς η πόλη θα επεκταθεί προς αυτές. Πρόκειται για όλες τις περιοχές που σήμερα βρίσκονται εκτός σχεδίου πόλης (και εντός των περιοχών του νέου ΓΠΣ), όπως η Λευκού Πύργου και όσες περικλείονται – πρακτικά- από τα όρια του Δήμου Ξάνθης πριν τον «Καποδίστρια» . Στις περιοχές αυτές καθίσταται πλέον δυνατή ή ένταξή τους στο Σχέδιο Πόλης με βάση τις προβλέψεις του ΓΠΣ.

Οι χρήσεις γης οι οποίες προβλέπονται από το Γ.Π.Σ. του Δήμου Ξάνθης αναφέρονται σε:

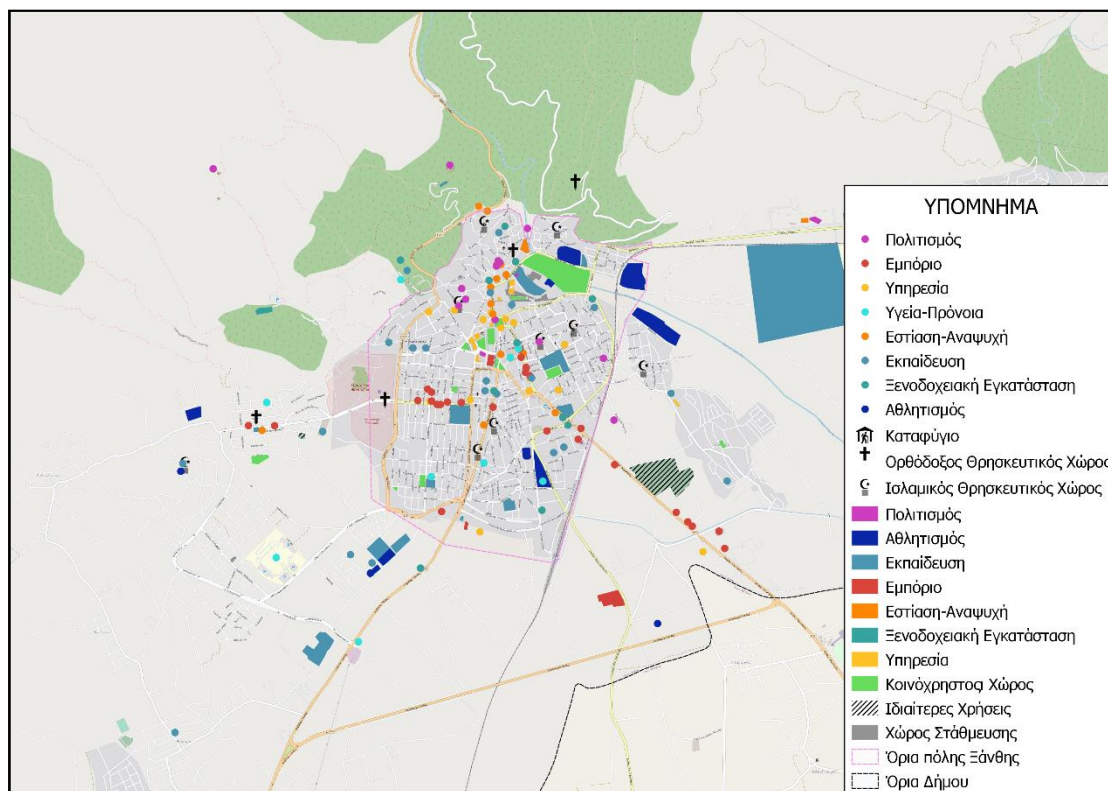
- Περιοχές δικαιώματος προτίμησης
- Ζώνες ειδικών κινήτρων
- Ειδικές ζώνες υποδοχής συντελεστή
- Ζώνες προστασίας ρεμάτων
- Περιοχή ανάπλασης

Αξίζει να αναφερθεί ότι στην τροποποίηση του 2013, το ανατολικό τμήμα από την Ανδρέα Παπανδρέου και έπειτα, προς τον οικισμό Δροσερό και νότιά του, χαρακτηρίζεται ως ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, παρά το γεγονός ότι βιομηχανίες-βιοτεχνίες εντοπίζονται και στον επαρχιακό Ξάνθης-Τοξοτών. Σημαντική τροποποίηση επίσης είναι η πρόταση για ύπαρξη μέσου σταθερής τροχιάς στην περιοχή, εκτός του σιδηροδρομικού δικτύου, για το οποίο προτείνεται χωροθέτηση του σταθμού στην οδό Δημοκρίτου, που συνεχίζει ως ΕΟ Ξάνθης-Κομοτηνής.

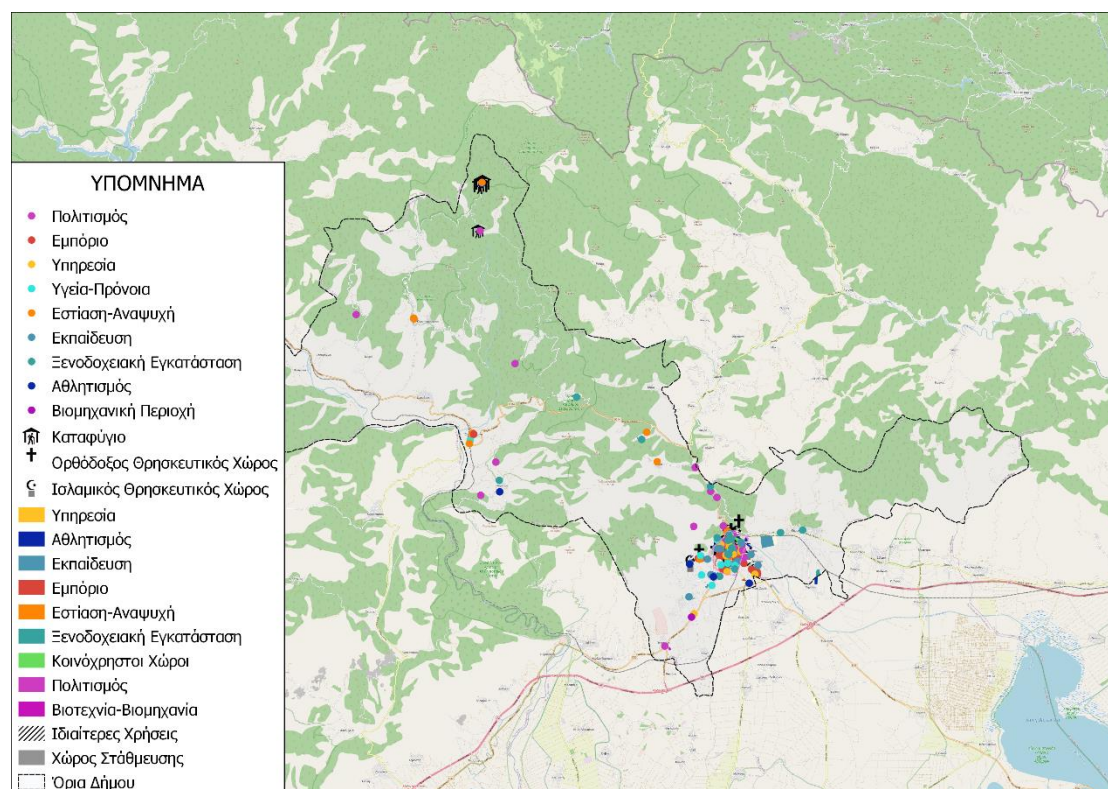
Σημαντικό ζήτημα που αξίζει να σημειωθεί τόσο για το αρχικό ΓΠΣ, όσο και για την τροποποίησή του, είναι η απουσία αναφοράς στη δημοτική ενότητα Σταυρούπολης, παρότι ανήκει στο Δήμο και μάλιστα θεωρείται πολύ σημαντικός οικισμός του. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η ένταξη της εντός του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και η συμπερίληψη της σε αυτό με ίσους όρους, όπως συμβαίνει για την πόλη της Ξάνθης.

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης του Δήμου Ξάνθης, έτσι όπως αυτές προέκυψαν μέσα από διαδικτυακή αναζήτηση για συγκεκριμένες χρήσεις (χώροι στάθμευσης, δημόσιες ή δημοτικές υπηρεσίες, θρησκευτικοί χώροι κ.λπ.), αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων, απεικονίζονται στη συνέχεια (Εικόνα 35). Σημειώνεται ότι οι χρήσεις γης που κυριαρχούν στην επικράτεια της πόλης της Ξάνθης, εκτός της κατοικίας, είναι αυτή του εμπορίου, της εκπαίδευσης και των υπηρεσιών (δημόσιων και μη). Παρόλ'αυτά διαπιστώνεται ότι αρκετοί είναι και οι χώροι αθλητισμού στην πόλη, ενώ δε λείπουν και αρκετοί κοινόχρηστοι χώροι, συγκριτικά με το μέγεθος της πόλης.



Εικόνα 35: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Πόλης Ξάνθης



Εικόνα 36: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Δήμου Ξάνθης

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης της Σταυρούπολης απεικονίζονται στον **Χάρτη Χ.1.2.**

Στη συνέχεια ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση των κύριων εγκαταστάσεων / υποδομών και υπηρεσιών του Δήμου Ξάνθης. Αναφέρονται εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού και αθλητισμού, δημόσιες υπηρεσίες κ.λπ.

Υποδομές Εκπαίδευσης

- 1^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Ματσίνη 1 – Ξάνθη
 - 1^ο Νηπιαγωγείο Κιμμερίων, Κιμμέρια – Ξάνθη
 - 2^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Τζαβέλλα 6 – Ξάνθη
 - 2^ο Νηπιαγωγείο Κιμερρίων, Σαλαμίνος 30 – Κιμμέρια, Ξάνθη
 - 3^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Αβδήρων 31 – Ξάνθη
 - 4^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Περικλέους 1 – Ξάνθη
 - 5^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Πλατεία Δημογεροντίας – Ξάνθη
 - 6^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Κλεμάνσω 50 – Ξάνθη
 - 7^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Ζαλάχα 9 – Ξάνθη
 - 8^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Κυρπτόγλου 15 – Χρύσα, Ξάνθη
 - 9^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Αθηνών 1 – Ξάνθη
 - 10^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Κολοκοτρώνη 8 – Ξάνθη
 - 12^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Ελ.Βενιζέλου 14 – Ξάνθη
 - 13^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Νεάπολη – Ξάνθη
 - 14^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Παρθενώνος 1 – Ξάνθη
 - 15^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Δροσερό – Ξάνθη
 - 16^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Ευμόλπου – Ξάνθη
 - 17^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Ιερολοχιτών 2 – Ξάνθη
 - 18^ο Νηπιαγωγείο Ξάνθης, Απόλλωνος 2 – Ξάνθη
 - Ν/γείο Μ. Ευμοίρου, Μικρό Εύμοιρο – Ξάνθη
 - Ν/γείο Δαφνώνα, Σταυρούπολη – Ξάνθη
-
- 1^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Ματσίνη 1 - Ξάνθη
 - 2^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Τζαβέλλα 6 - Ξάνθη
 - 3^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, 28^{ης} Οκτωβρίου 197 - Ξάνθη
 - 4^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Περικλέους 1 - Ξάνθη
 - 5^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Τέρμα Βλαχοπούλου - Ξάνθη
 - 6^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Βελισσαρίου 14 – Ξάνθη
 - 7^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Βασ. Σοφίας 27 - Ξάνθη
 - 8^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Αλεξάνδρου Παπάγου 51 - Χρύσα, Ξάνθη
 - 9^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Ηλιουπόλεως 9 - Ξάνθη
 - 10^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Μακρυγιάννη & Βλαχοπούλου - Ξάνθη
 - 11^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Εκτενεπόλ - Ξάνθη
 - 12^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Μαραθώνος 9 - Ξάνθη
 - 13^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Απόλλωνος 3 - Ξάνθη
 - 14^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Κλεμανσώ & Ικονίου - Ξάνθη
 - 15^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Δροσερό
 - 17^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Ιερολοχιτών 4 - Καλλιθέα
 - 18^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Ηλιουπόλεως 9 - Ξάνθη
 - 20^ο Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Δροσερό
 - 1^ο Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Μαραθώνος 2 – Ξάνθη

- Δημοτικό Σχολείο Σταυρούπολης, Σταυρούπολη
- Δημοτικό Σχολείο Κιμμερίων, Κιμμέρια
- Μειονοτικό Δημοτικό Σχολείο Χρύσας, Κινονών 26 – Ξάνθη
- 1ο Μειονοτικό Δημοτικό Σχολείο Ξάνθης, Ύδρας 4 - Ξάνθη
- 2ο Μειονοτικό Δημοτικό Σχολείο Κιμμερίων, Πλάτωνος 1 – Κιμμέρια
- 1ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Ανδρέου Δημητρίου 44 – Ξάνθη
- 2ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Βελισσαρίου 10 – Ξάνθη
- 3ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Βελισσαρίου 10 – Ξάνθη
- 4ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Συν/ρχη Δημητριάδη 3 – Ξάνθη
- 5ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Νεάπολη – Ξάνθη
- 6ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Συν/ρχη Δημητριάδη 3 – Ξάνθη
- 7ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Αλικαρνασσού 4 – Ξάνθη
- 8ο Γυμνάσιο Ξάνθης, Λαχανοκήπων 2 – Ξάνθη
- Γυμνάσιο – Λ.Τ. Σταυρούπολης, Σταυρούπολη – Ξάνθη
- Εσπερινό Γυμνάσιο Ξάνθης, Δημοκρίτου 27 – Ξάνθη
- Ιδιωτικό Μειονοτικό Γυμνάσιο – Λύκειο Ξάνθης, Χατζησταύρου 10 – Ξάνθη
- 1° ΓΕΛ Λυκείου, Ν. Καζαντζάκη 1 – Ξάνθη
- 2° ΓΕΛ Λυκείου, Τζαβέλα 10 – Ξάνθη
- 3° ΓΕΛ Λυκείου, Νίκου Ματσούκα 1 – Ξάνθη
- 4° ΓΕΛ Λυκείου, Νεάπολη – Ξάνθη
- Εσπερινό Γ.Ε.Λ. Ξάνθης, Δημοκρίτου 27 – Ξάνθη
- Ιδιωτικό Μειονοτικό Γυμνάσιο – Λύκειο Ξάνθης, Χατζησταυρού 10 – Ξάνθη
- Ιεροσπουδαστήριο Εχίνου Γυμνάσιο – Λύκειο, Μιχαήλ Καραολή 79-81 – Ξάνθη
- 1ο ΕΠΑ.Λ. Ξάνθης, Νεάπολη – Ξάνθη
- 2° ΕΠΑ.Λ. Ξάνθης, Δημοκρίτου 27 – Ξάνθη
- 1ο Εσπερινό ΕΠΑ.Λ. Ξάνθης, Δημοκρίτου 27 – Ξάνθη
- Πανεπιστημιούπολη Ξάνθης

Υποδομές Αθλητισμού

- Γήπεδο Α.Ο. Ξάνθης, Βας. Σοφίας 25 – Ξάνθη
- Αθλητικό Κέντρο «Φίλιππος Αμοιρίδης», Δράμας 87 – Ξάνθη
- Γήπεδο «Κόσυνθος Ξάνθης», Γηροκομίου – Ξάνθη
- Κλειστό Δημοτικό Γήπεδο «Αλέξανδρος Μπαλατατζής», Γηροκομίου – Ξάνθη
- Όμιλος Αντισφαίρισης Ξάνθης, Δούκα Θεοδώρου 1 – Ξάνθη
- Γήπεδο Ατρόμητος Χρύσας Ξάνθης, Χρύσα – Ξάνθη
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο, Βας. Σοφίας 65 – Ξάνθη
- Γήπεδα ΕΠΣ Ξάνθης, Διοκλείδη – Ξάνθη

- Γήπεδο Εθνικού Κιμμερίων, ΕΟ Κομοτηνής-Ξάνθης – Ξάνθη
- Δημοτικό Στάδιο Ξάνθης, Νοταρά 55 – Ξάνθη

Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας

- Κέντρο Κοινωνικής Προστασίας και Αλληλεγγύης Δήμου Ξάνθης (Ν.Π.Δ.Δ.), Ελ.Βενιζέλου 30 – Ξάνθη
- Παράρτημα ΚΑΠΗ, Πατριάρχου Γρηγορίου Ε' και Αθηνών – Ξάνθη
- ΚΑΠΗ Κιμμερίων, Αμφεράου 14 – Κιμμέρια
- ΚΑΠΗ Σταυρούπολης, Σταυρούπολη – Ξάνθη
- Α' και Β' Παιδικός Σταθμός Ξάνθης, Γεωρ. Κονδύλη 32 – Ξάνθη
- Γ' Παιδικός Σταθμός Ξάνθης, Βασ. Σοφίας τέρμα – Ξάνθη
- Δ' Παιδικός Σταθμός Ξάνθης, Ανθυπασπιστού Μιλτιάδη Γεωργίου 22-24 – Ξάνθη
- Ε' Παιδικός Σταθμός Ξάνθης, Λευκάδος 2 – Ξάνθη
- ΣΤ' Παιδικός Σταθμός Ξάνθης, Φιλαδέλφειας 105 – Ξάνθη
- 8ος Παιδικός Σταθμός Ξάνθης, Πολίτη Γεωργίου Τέρμα, Χρύσα – Ξάνθη
- «Το πρότυπο – Κοσμίδης Αντώνιος», Βρεφονηπιακός σταθμός, Περικλέους 26 – Ξάνθη
- Γουλιμάρη – Πολατίδου Ο.Ε. «Το Αερόστατο», Παιδικός Σταθμός, Μικράς Ασίας 52 – Ξάνθη
- «Παιδική Πολιτεία», Παιδικός Σταθμός, Εύμοιρο – Ξάνθη
- Κρατικός Παιδικός Σταθμός Κιμμερίων, Αργυρίου Σάρρου 10 – Κιμμέρια
- Παιδικός Σταθμός Σταυρούπολης Ξάνθης, Σταυρούπολη – Ξάνθη
- Γενικό Νοσοκομείο Ξάνθης, Εθελοντή Αιμοδότη – Καλλιθέα, Ξάνθη
- Κέντρο Ψυχικής Υγείας Ξάνθης, Αϊδινίου 73 – Ξάνθη
- Κέντρο Φυσικής και Ιατρικής Αποκατάστασης, Δούκα Θεοδώρου – Ξάνθη
- «Άγιος Δημήτριος» Ιδιωτική Μαιευτική Γυναικολογική Κλινική, Σμύρνης 2 – Ξάνθη
- Βοήθεια στο Σπίτι Ξάνθης, 9ης Μεραρχίας 13 – Ξάνθη
- 212 ΚΙΧΝΕ, Στρατιωτικό Νοσοκομείο, Νίκου Ματσούκα – Ξάνθη
- Κέντρο Υγείας Σταυρούπολης Ξάνθης, Σταυρούπολη - Ξάνθη

Μουσεία και Πολιτιστικοί Πόλοι

- Λαογραφικό και Ιστορικό Μουσείο Ξάνθης, Αντίκα 7 – Ξάνθη
- Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Ξάνθης, Ανατολικής Ρωμυλίας 10 – Ξάνθη
- Εκκλησιαστικό Μουσείο Ι.Μ. Ξάνθης, Ιερά Μονή Παναγίας Αρχαγγελιωτίσσης – Ξάνθη
- Οικία Μάνου Χατζιδάκι, Ελ.Βενιζέλου 17 – Ξάνθη
- Δημοτική Πινακοθήκη Ξάνθης, Ορφέως και Πινδάρου – Ξάνθη
- Σπιτάκι Τέχνης, Έκφρασης και Πολιτισμού, Ιωακείμ Σγουρού 2 – Ξάνθη
- Το Σπίτι της Σκιάς, Ορφέως 33 – Ξάνθη
- Balkan Art Gallery, Ελ. Βενιζέλου 6 – Ξάνθη

- Λαογραφικό Μουσείο Κιμμερίων, Αργυρίου Σάρρου 13 – Κιμμέρια
- Λαογραφικό Μουσείο Σταυρούπολης, Σταυρούπολη – Ξάνθη
- Μουσείο Αλέξανδρου Μπαλατατζή, Κέντρο Νεοχωρίου – Νεοχώρι
- Στέγη Θρακικής Τέχνης και Παράδοσης, 12 Αποστολών - Ξάνθη
- Πολιτιστικό Κέντρο Αρμένικης Κοινότητας Ξάνθης, Αγίου Ελευθερίου 54 – Ξάνθη
- Σύλλογος Ποντίων Ν.Ξάνθης, Πάροδος Θερμοπυλών 8 – Ξάνθη
- Κέντρο Πολιτισμού Δήμου Ξάνθης, Πλατεία Διοικητηρίου 1^Α – Ξάνθη
- Κρητική Αδελφότητα Ξάνθης, 4ης Οκτωβρίου 1919 10 – Ξάνθη
- Π.Α.ΚΕ.ΘΡΑ (Πολιτιστικό Αναπτυξιακό Κέντρο Θράκης), Μαρκ. Μπότσαρη 20 – Ξάνθη
- Το Λύκειο των Ελληνίδων Ξάνθης, Αγίου Γεωργίου 1 – Ξάνθη
- Π.Α.Σ. Αντίκας, Ευριπίδη Χασιρτζόγλου 8 – Ξάνθη
- Σπίτι Πολιτισμού ΦΕΞ, Δημάρχου Φίλιππου Αμοιρίδη – Ξάνθη
- Σκηνή Νησάκι, Ορφέως-Πινδάρου – Ξάνθη
- Πολιτιστικός Σύλλογος Φοιτητών Ξάνθης "Η Γέφυρα", Πανεπιστημιούπολη – Ξάνθη
- Πολιτιστικός Σύλλογος "Ο Αμφέρας", Αμφέρας 47 – Κιμμέρια
- Πνευματικό Κέντρο Αγίου Δημητρίου, Κιμμέρια – Ξάνθη
- Η Αυλή με τα Χαμάμ, Ορφέως 33a – Ξάνθη
- Δημοτικό Αμφιθέατρο Ξάνθης, Πεσόντων Ηρώων - Ξάνθη
- Υπαιθριο Θεατράκι, Λοχαγού Βόγδου Μιχαήλ – Ξάνθη
- Αμφιθέατρο, Βασ. Σοφίας 12 – Ξάνθη
- Θερινό Δημοτικό Αμφιθέατρο Ξάνθης, ΕΟ Δράμας – Ξάνθης, Ξάνθη
- Αμφιθέατρο Κωνσταντίνος Καραθεοδωρή, Πανεπιστημιούπολη – Ξάνθη

Αναψυχή

- «Ολύμπια», Πάρκο ψυχαγωγίας, Ορφέως – Ξάνθη
- Κινηματογράφος «Odeon Cineplex Cosmos», Μιχαήλ Καραολή 27 – Ξάνθη

Δημόσιες / Δημοτικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες

- Στρατοδικείο Ξάνθης, ΕΟ Δράμας – Ξάνθης, Ξάνθη
- Πυροσβεστική Υπηρεσία Ξάνθης, Ύδρας 12 – Ξάνθη
- Πυροσβεστική υπηρεσία, Εύμοιρο – Ξάνθη
- Πυροσβεστική Υπηρεσία Σταυρούπολης, Σταυρούπολη – Ξάνθη
- Δημαρχείο Ξάνθης, Ξάνθης 32 – Ξάνθη
- Δικαστικό Μέγαρο Ξάνθης, Λοχαγού Βόγδου Μιχαήλ 1 - Ξάνθη
- ΚΕΠ Δήμου Ξάνθης, Σμύρνης 7 – Ξάνθη
- Τοπική Διεύθυνση ΕΦΚΑ Ξάνθης, Ανδρέου Δημητρίου 1 – Ξάνθη
- Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Ξάνθης, Ελ. Βενιζέλου – Ξάνθη
- Δ.Ε.Υ.Α. Ξάνθης, Πανόρμου και Σάρδεων – Ξάνθη
- Δημοτική Κοινότητα Κιμμερίων, Αμφέρας 61 – Κιμμέρια
- Ελληνικά Ταχυδρομεία, Ανθυπασπιστού Μιλτιάδη Γεωργίου 18 – Ξάνθη
- Ελληνικά Ταχυδρομεία, ΕΟ Δράμας Ξάνθης – Σταυρούπολη
- Ελληνικά Ταχυδρομεία, Κιμμέρια – Ξάνθη

- 9ο Τμήμα Κινητής Ομάδας Ελέγχου (Κ.Ο.Ε.) Ξάνθης, Ελεγκτικής Υπηρεσίας Τελωνείων (ΕΛ.Υ.Τ.) Θεσσαλονίκης, Βιομηχανική Περιοχή – Ξάνθη
- ΔΕΔΔΗΕ Ξάνθης, Βασιλίσσης Σοφία & Ύδρας – Ξάνθη
- ΔΕΥΑ Ξάνθης, Τέρμα 4ης Οκτωβρίου – Ξάνθη
- ΔΕΥΑ Ξάνθης, Κων/νου Μπέννη 1 – Ξάνθη
- ΔΕΥΑ Ξάνθης, Μιχαηλίδη Τριαντάφυλλου 17 – Ξάνθη
- Διεύθυνση Αστυνομίας Ξάνθης, Νέστου 2Α – Ξάνθη
- ΕΛΑΣ Σταυρουπόλης, Σταυρούπολη – Ξάνθη
- ΚΕΠ Ξάνθης, Αγίου Ελευθερίου & Ανατολικής Θράκης – Ξάνθη
- ΚΕΠ Ξάνθης, Σμύρνης 7 – Ξάνθη
- Υπουργείο Εξωτερικών - Γραφεία Πολιτικών Υποθέσεων, Ορφέως 24 – Ξάνθη

Οδικό Δίκτυο

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η διαδικασία «ιεράρχησης» του οδικού δικτύου παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μέσω της εν λόγω διαδικασίας κατηγοριοποιούνται οι δρόμοι ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Τα παραπάνω αποτελούν σε γενικές γραμμές τα κριτήρια της ιεράρχησης. Η ταξινόμηση του δικτύου λαμβάνει επίσης υπόψη την περιβαλλοντική ικανότητα των δρόμων, τις αντοχές τους δηλαδή ως προς την απορρόφηση των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ροής αλλά και τους πολεοδομικούς στόχους.

Στοιχεία ιεράρχησης

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου έχει θεσμοθετηθεί με βάση το ισχύον ΓΠΣ της Δημοτικής Ενότητας Ξάνθης του Δήμου Ξάνθης (τροποποίηση - ΦΕΚ 174/22-5-2013). Στο συγκεκριμένο κείμενο ορίζονται κατηγορίες ιεράρχησης, όπως οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας και οι συλλεκτήριες οδοί, αλλά και προτεινόμενες αρτηρίες, χωρίς να γίνεται αναφορά στο χάρτη σε πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο. Αναφορικά με τη γεωγραφία της του δικτύου, είναι εμφανές πως υπάρχει ιδιαίτερη πύκνωση οδών εντός του οικιστικού αποτυπώματος, γεγονός το οποίο δυσχεραίνει σε ορισμένο βαθμό την απλότητα και την αναγνωσιμότητα του δικτύου. Είναι εμφανής η δυσκολία προσπελασιμότητας του κέντρου της πόλης, ιδίως στο τμήμα της Παλιάς Πόλης, όπου και υπάρχουν κυρίως προτεινόμενες αρτηρίες.

Για την υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου εκτός των άλλων, υφίσταται και κυκλοφοριακή μελέτη του 2015 για ολόκληρη την πόλη της Ξάνθης. Βάσει αυτής γίνεται η εξής κατηγοριοποίηση :

Κύριες αρτηρίες : εξυπηρετούν κυρίως τη λειτουργία της σύνδεσης της πόλης της Ξάνθης με ημιαστικά και υπεραστικά οδικά τμήματα, με όμορους δήμους ή οικισμούς

Πίνακας 10: Κύριες Αρτηρίες στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015

Κατηγορία Οδού	Οδικό Τμήμα
Κύριες Αρτηρίες:	Νότια Είσοδος-Εξοδος από-προς Καβάλα

	Ανατολική Είσοδος-Έξοδος από-προς Πόρτο Λαγός Κομοτηνή
	Βόρεια Είσοδος - Έξοδος από-προς Σταυρούπολη
	Είσοδος-Έξοδος από-προς Ίασμο Κομοτηνή
	Είσοδος-Έξοδος από-προς Πετεινό, Μάγγανα, Εράσμιο

Δευτερεύουσες αρτηρίες : εξυπηρετούν κυρίως τη λειτουργία της σύνδεσης και συνθέτουν τον προτεινόμενο εξωτερικό περιμετρικό δακτύλιο και τις συνδέσεις αυτού με το κέντρο της πόλης.

Πίνακας 11: Δευτερεύουσες Αρτηρίες στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015

Κατηγορία Οδού	Οδικό Τμήμα
Δευτερεύουσες Αρτηρίες:	Τσιμισκή
	Βλαχοπούλου
	Τμήμα 4ης Οκτωβρίου
	Τμήμα Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων)
	Σάρδεων
	Εθελοντή Αιμοδότη
	Τρ. Μιχαηλίδη
	Παπανδρέου
	Λ. Στρατού
	Γραβιάς (μετά τη διάνοιξη του περιμετρικού δακτυλίου)
	Δημοκρίτου
	Γεωργ. Κονδύλη
	Καραολή

Κύριες συλλεκτήριες οδοί : εξυπηρετούν τις λειτουργίες της πρόσβασης και της παραμονής και συγκροτούν μέρος του βασικού οδικού δικτύου στο εσωτερικό της πόλης της Ξάνθης.

Πίνακας 12: Κύριες Συλλεκτήριες Οδοί στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015

Κατηγορία Οδού	Οδικό Τμήμα
Κύριες Συλλεκτήριες Οδοί	Κατσώνη
	Έβρου
	Παν. Τσαλδάρη
	Βασ. Σοφίας

Βασ. Κωνσταντίνου
Καραολή (από Τσιμισκή έως Τσαλδάρη)
Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων) (από Βλαχοπούλου έως Πλ. Ελευθερίας)
Μπρωκούμη
Καπνεργατών
Μεγάλου Ρέματος (τμήμα Πλ. Ελευθερίας)
40 Εκκλησιών
28ης Οκτωβρίου
Ανδρ. Δημητρίου
Περικλέους
Μεσολογγίου
4ης Οκτωβρίου (έως Σάρδεων)
Ελευθέριου Βενιζέλου
Μιαούλη
Αιμού
Λ. Στρατού (από διάνοιξη Τσιμισκή)
Λευκίππου
Ανδριανουπόλεως (από 40Εκκλησιών έως Βλαχοπούλου

Δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδοί : παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά με τις Κύριες Συλλεκτήριες αλλά χαμηλότερης δυναμικότητας. Οι οδοί αυτοί εξυπηρετούν τις λειτουργίες της πρόσβασης και της παραμονής και μαζί με τις κύριες συλλεκτήριες συνθέτουν το βασικό οδικό δίκτυο στο εσωτερικό της πόλης της Ξάνθης.

Πίνακας 13: Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες Οδοί στην πόλη της Ξάνθης βάσει της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2015

Κατηγορία Οδού	Οδικό Τμήμα
Δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδοί	Θερμοπυλών
	Κλεμανσώ
	Βελισσαρίου
	Πραξιτέλους
	Ηλιουπόλεως
	Αβέρωφ
	Κανάρη
	Δράμας
	Τζαβέλλα
	Κυρίλλου

	Υδραγωγείου
	Δημάρχου Πυγμαλίωνα Χρηστίδη
	Μιλτιάδη Γεωργίου
	Δημητριάδου

Ακόμη, οι υφιστάμενες πεζοδρομήσεις αφορούν στις ομάδες των οδών :

Οι υφιστάμενες πεζοδρομήσεις αφορούν στις ομάδες των οδών:

- Γ. Σταύρου - Κονίτσης
- Δαγκλή - Ελπίδος
- Ενοποιημένης κεντρικής πλατείας, η συνέχεια των οποίων διασπάται από τις οδούς 28ης Οκτωβρίου και Β. Κων/νου και Τσιμισκή.

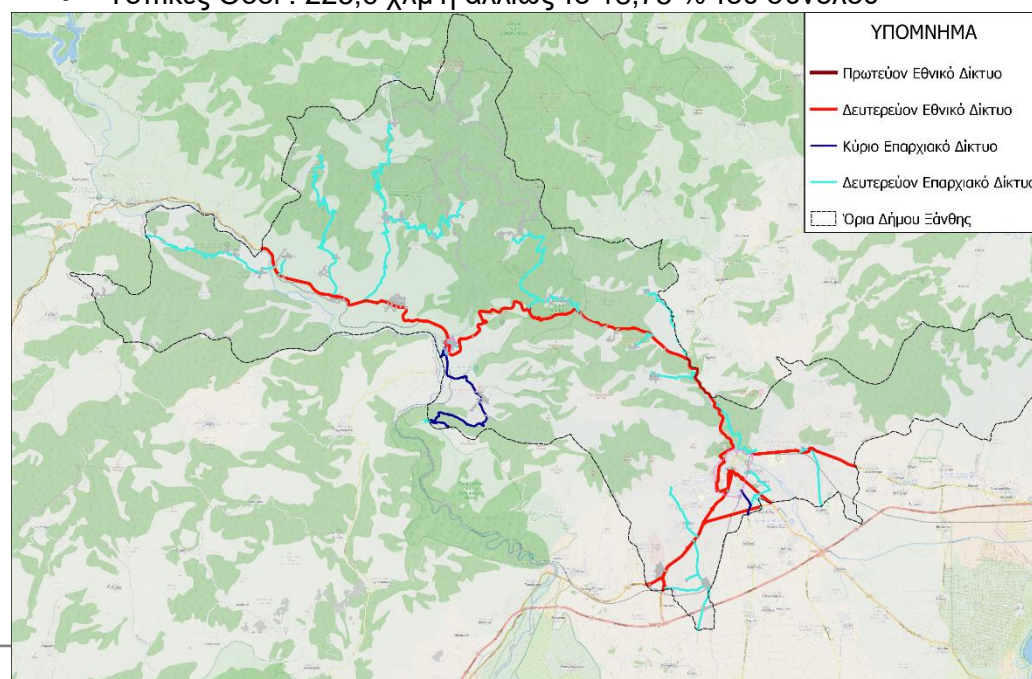
Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω πεζοδρομημένες οδοί:

- Γεωργίου Σταύρου, από Κεντρική Πλατεία έως Κονίτσης.
- Δαγκλή, από Σμύρνης έως Κεντρική Πλατεία.
- Ελπίδος, από 28ης Οκτωβρίου έως Καραολή.
- Κονίτσης, από Γ. Σταύρου έως Β. Κωνσταντίνου
- Πάροδος Αβδήρων, από 12 Αποστόλων έως Μπρωκούμη.
- Περγάμου, από Δαγκλή έως Μπρωκούμη.
- Τρικούπη, από Βελισαρίου έως Δόμνας Βιζβύζη και από Μητρ. Πανάρετου έως Τσιμισκή.
- Ύδρας

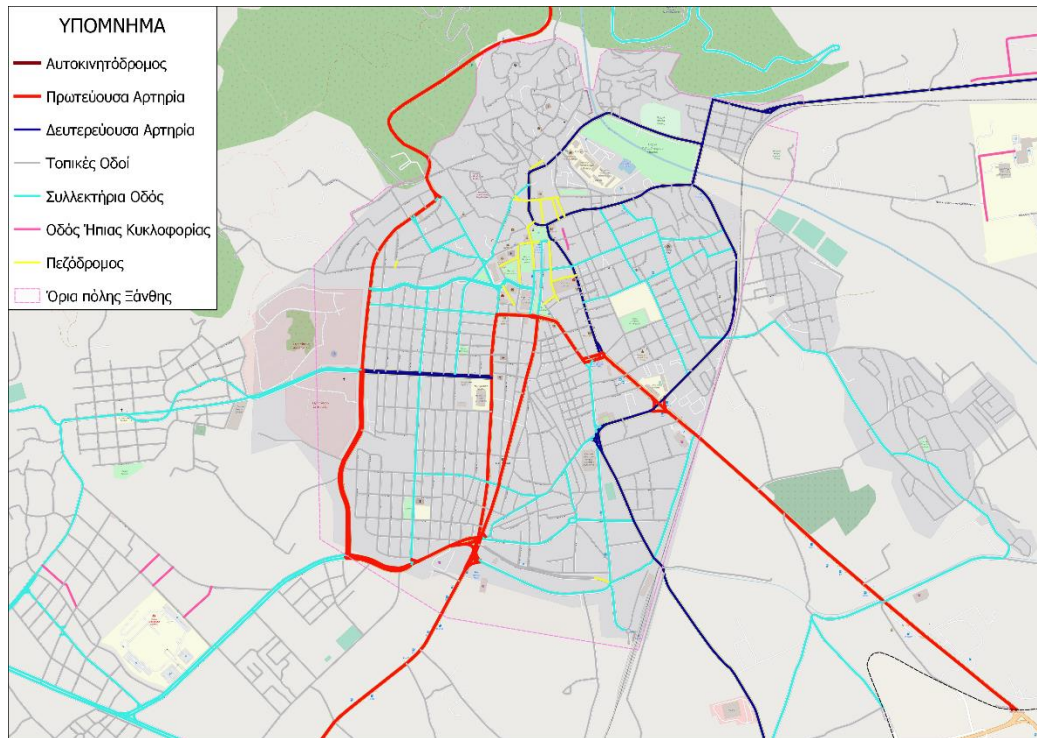
Στο σύνολο του Δήμου, τα μεγεθή και ποσοστά που προκύπτουν από το οδικό δίκτυο είναι τα εξής :

Συνολικό μήκος οδικού δικτύου Δήμου : 1.203.480 μέτρα ή αλλιώς 1203,48 χλμ.

- Αυτοκινητόδρομοι : 4,49 χλμ ή αλλιώς το 0,36% του συνόλου
- Πρωτεύουσες Αρτηρίες : 58,64 χλμ ή αλλιώς το 4,69% του συνόλου
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες : 14,93 χλμ ή αλλιώς το 1,24% του συνόλου
- Συλλεκτήριες Οδοί : 135,271 χλμ ή αλλιώς το 11,24% του συνόλου
- Τοπικές Οδοί : 225,6 χλμ ή αλλιώς το 18,75 % του συνόλου



Εικόνα 37: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δήμου Ξάνθης



Εικόνα 38: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου πόλης Ξάνθης

Η ιεράρχηση οδικού δικτύου της Σταυρούπολης απεικονίζεται στο **Χάρτη Χ.2.2**.

Πλάτος πεζοδρομίων

Το πλάτος πεζοδρομίου αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την προσβασιμότητα όλων των κοινωνικών ομάδων και κατά συνέπεια το ποσοστό περπατήματος στην πόλη. Μικρά πλάτη πεζοδρομίου που δεν πληρούν τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία (ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου 1,50 μ. και 2,10 μ. μαζί με τη ζώνη αστικού εξοπλισμού) λειτουργούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο, γίνει καταγραφή του πλάτους ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών.

Η καταγραφή του πλάτους πεζοδρομίων πραγματοποιήθηκε εντός του οικιστικού αποτυπώματος της πόλης Ξάνθης, και πιο συγκεκριμένα στην οδό Περικλέους, η οποία αποτελεί δευτερεύουσα αρτηρία. Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, τα πεζοδρόμια της οδού Περικλέους ως προς τα πλάτη είναι σχετικά ομοιόμορφα. Θετικό είναι το γεγονός ότι ενώ μελετήθηκαν πλευρές 20 οικοδομικών τετραγώνων, μόνο οι 2 χαρακτηρίζονται από απουσία πεζοδρομίου (Μικράς Ασίας-Αδριανουπόλεως-Ευζώνων στο βόρειο τμήμα). Τα περισσότερα από αυτά ανήκουν

στην κατηγορία 0.1-1.0 μέτρα, το οποίο είναι μικρότερο από τις απαιτούμενες προδιαγραφές δυσχεραίνοντας έτσι την μετακίνηση των πολιτών ως πεζοί και με αποτέλεσμα τη χρήση Ι.Χ.



Εικόνα 39: Πλάτος πεζοδρομίου πόλης Ξάνθης – Οδός Περικλέους

Πέρα από το πλάτος των πεζοδρομίων, η ποιότητά τους αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της πόλης. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑμεΑ. Έτσι, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου των πεζοδρομίων του Δήμου Ξάνθης, και πάλι επί της οδού Περικλέους. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την ποιότητα των πεζοδρομίων είναι η ύπαρξη μόνιμων/μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και η ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων.

Η καταγραφή της ποιότητας των πεζοδρομίων έγινε με βάση μια κωδικοποίηση η οποία περιλαμβάνει πέντε κατηγορίες. Αυτές οι κατηγορίες είναι:

- Πολύ χαμηλή : αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο που αναφέρεται στις περιπτώσεις που παρατηρήθηκε η υποδομή του πεζοδρομίου με χωμάτινη επικάλυψη
- Χαμηλή : κακή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις των πεζοδρομίων με πολλά εμπόδια και σπασίματα στις πλάκες
- Μέτρια : μέτρια κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν εμπόδια αλλά η κατάσταση στις πλάκες είναι καλή
- Καλή : καλή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν λίγα έως καθόλου εμπόδια και οι πλάκες είναι σε πολύ καλή κατάσταση
- Εξαιρετική : καλή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν εμπόδια και οι πλάκες είναι σε εξαιρετική κατάσταση

Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πεζοδρομίων της οδού Περικλέους είναι χαμηλής ποιότητας, ενώ υπάρχουν και 6 τμήματα πεζοδρομίων που ανήκουν στην κατηγορία της πολύ χαμηλής ποιότητας (από Σαρδέων έως Κοράω στο βόρειο τμήμα και από Ιατρού Ανανιάδη έως Αρχιεπισκόπου Χριστοδούλου στο νότιο τμήμα της οδού).



Εικόνα 40: Ποιότητα πεζοδρομίου πόλης Ξάνθης – Οδός Περικλέους

Διαχείριση στάθμευσης

Στην κεντρική περιοχή της πόλης Ξάνθης υφίσταται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, σύμφωνα με το οποίο χωρίζεται σε 3 διαφορετικές ζώνες (Α,Β,Γ) όπως είχαν καθοριστεί με την υπ' αριθμό 491/2001 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ξάνθης, δηλαδή:

ΖΩΝΗ Α	ΚΟΚΚΙΝΗ	60 ΛΕΠΤΑ/ΩΡΑ
ΖΩΝΗ Β	ΠΟΡΤΟΚΑΛΙΑ	50 ΛΕΠΤΑ/ΩΡΑ
ΖΩΝΗ Γ	ΠΡΑΣΙΝΗ	30 ΛΕΠΤΑ/ΩΡΑ

Ελάχιστη τιμή στάθμευσης είναι τα 50 λεπτά για τις ζώνες (Α) και (Β) η οποία αντιστοιχεί σε 50 λεπτά της ώρας για την Ζώνη (Α) και σε μία ώρα για την Ζώνη (Β) ενώ για την Ζώνη (Γ) η ελάχιστη τιμή στάθμευσης τα 30 λεπτά που αντιστοιχούν σε μία ώρα στάθμευσης.

Ακόμη υφίσταται η μπλε ζώνη, ως ζώνη μόνιμων κατοίκων, και η κίτρινη ζώνη, ως ζώνη απαγόρευσης στάθμευσης. Τέλος, έχει πραγματοποιηθεί καθορισμός συγκεκριμένων τμημάτων ως ζώνες στάθμευσης για φορτοεκφορτώσεις (και χρηματαπποστολές), μοτοποδήλατα, νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, αστικά λεωφορεία και ταξί. Παρακάτω, παρουσιάζονται εκτενώς οι ισχύουσες ζώνες στάθμευσης του Δήμου Ξάνθης :

Κόκκινη Ζώνη Στάθμευσης

- ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ

Από την Κεντρική Πλατεία έως την οδό Θήρας (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ**
Από την Κεντρική Πλατεία έως την οδό Σμην. Μητράκη (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ**
Από οδό Θερμοπυλών μέχρι οδό Π. Τσαλδάρη
Από την οδό Μιχ. Βόγδου έως την οδό Ανθυπολ. Στογιαννίδου
- **ΟΔΟΣ ΜΙΧ. ΒΟΓΔΟΥ**
Από την Κεντρική Πλατεία έως την οδό Ελευθ. Βενιζέλου (στην πλευρά του ΟΤΕ)
- **ΟΔΟΣ ΔΗΜ. Κ. ΜΠΕΝΗ (ΗΡΩΩΝ)**
Από την Κεντρική Πλατεία έως το χώρο της Δημοτικής Αγοράς (στην πλευρά απέναντι από το πάρκο) Από την Κεντρική Πλατεία έως το μέσον του πάρκου (στάθμευση υπό γωνία)
- **ΟΔΟΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**
Από την Πλατεία Ελευθερίας έως την Κεντρική Πλατεία (δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Κουγιουμτζόγλου μέχρι την οδό Μεγάλου Ρέματος (20μ πριν από τα φανάρια)
- **ΟΔΟΣ ΔΑΓΚΛΗ**
Από την Κεντρική Πλατεία έως τον Πεζόδρομο Ελπίδος (δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Ελπίδος έως την οδό Σμύρνης (Αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΠΕΡΓΑΜΟΥ**
Από την οδό Δαγκλή έως την οδό Μπρωκούμη (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Από την οδό Κουγιουμτζόγλου έως την οδό Περγάμου (πλευρά απέναντι από την Πλατεία Ελευθερίας)
- **ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ**
Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Μπρωκούμη (προς την πλευρά της Εκκλησίας των Δώδεκα Αποστόλων) Από την οδό Κων. Μπένη έως την οδό Πεσόντων (μπροστά στη Δημοτική Αγορά)
- **ΟΔΟΣ ΣΜΥΡΝΗΣ**
Από την οδό Μπρωκούμη μέχρι την οδό Δαγκλή
- **ΧΩΡΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΓΕΙΟΥ PARKING** (αμφίπλευρα)

Πορτοκαλιά Ζώνη Στάθμευσης

- **ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ**
Από Πλατεία Μπαλατατζή έως την οδό Μητροπ. Πανάρετου (αμφίπλευρα)
- **ΟΔΟΣ ΣΜΥΡΝΗΣ**
Από την οδό Δαγκλή έως την οδό Καραολή (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Από την οδό Κουγιουμτζόγλου έως την οδό Πρωταγόρα (αμφίπλευρα)
- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΛΑΤΑΤΖΗ**

Από την οδό Μιχ. Καραολή έως την οδό Μπρωκούμη (πλευρά Αγροτικής Τράπεζας) αμφίπλευρα

- **ΟΔΟΣ ΠΕΣΟΝΤΩΝ**
Από την οδό 40 Εκκλησιών έως την οδό Μιχ. Βόγδου (αμφίπλευρα εκτός των θέσεων στάθμευσης των αστικών λεωφορείων)
- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΣΟΝΤΩΝ**
Περιμετρικά της Πλατείας, αμφίπλευρα (εκτός των θέσεων στάθμευσης των μοτοποδηλάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΩΡΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΧΩΡΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣ. ΔΡΑΣΤ., ΙΚΑ,**
Αμφίπλευρα
- **ΟΔΟΣ ΓΚΙΦΧΟΡΝ**
Από την οδό Μιχ. Βόγδου έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου (Αμφίπλευρα)
- **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**
Από την οδό Γκίφχορν έως την οδό 40 Εκκλησιών (Αμφίπλευρα)
Από την οδό 40 Εκκλησιών έως την οδό Ανατολικής Θράκης (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ 40 ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ**
Από την οδό Χατζησταύρου έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ**
Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Αγίου Ελευθερίου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Αγίου Ελευθερίου έως την οδό Πεσόντων (αμφίπλευρα)

Πράσινη Ζώνη Στάθμευσης

- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (Τέως Ζωαγοράς)**
- **ΟΔΟΣ ΘΗΡΑΣ**
Από την οδό Παν. Τσαλδάρη έως την Πλατεία Εμπορίου (πλευρά της οδού, πλησιέστερη προς την οδό Ύδρας)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ (ΤΕΩΣ ΚΛΕΜΑΝΣΟ)**
Από την οδό Παν. Τσαλδάρη έως περιοχή Πλατείας Εμπορίου (αμφίπλευρα)

Μπλε Ζώνη Στάθμευσης (Μόνιμων Κατοίκων)

- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (Τέως Ζωαγοράς)**
- **ΟΔΟΣ ΥΔΡΑΣ**
Πλευρά οδού απέναντι από την Πυροσβεστική Υπηρεσία όπως συνημμένο σχέδιο
- **ΟΔΟΣ ΘΗΡΑΣ**
Από την οδό Παν. Τσαλδάρη έως την Πλατεία Εμπορίου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την Κεντρική Πλατεία)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ (ΤΕΩΣ ΚΛΕΜΑΝΣΟ)**
Από την οδό Παν. Τσαλδάρη έως περιοχή Πλατείας Εμπορίου (αμφίπλευρα)
Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Παν. Τσαλδάρη (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΠΛΑΤΩΝΟΣ**

Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Παν. Τσαλδάρη (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Σαλαμίνας (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Μιχ. Καραολή)

Από την οδό Σαλαμίνας έως την οδό Ικονίου (μπροστά από πάρκο Μεγάλου Αλεξάνδρου)

- **ΟΔΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ**

Από την οδό Σμην. Ηρ. Μητράκη έως την οδό Θήρας (αμφίπλευρα) Πάροδος Θερμοπυλών – επέκταση της οδού Μητράκη

Από την οδό Θήρας έως την οδό Κλεμανσό (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΤΣΙΜΙΣΚΗ ΚΑΙ ΠΑΡΟΔΟΙ**

Από την οδό Πλάτωνος έως την οδό Καραολή (αμφίπλευρα) πλην μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης στη συμβολή των οδών Τσιμισκή και Καραολή

- **ΟΔΟΣ ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ**

Από την οδό Τρικούπη έως την οδό Σωκράτους (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Τσιμισκή)

- **ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠ. ΠΑΝΑΡΕΤΟΥ**

Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Βελισαρίου)

- **ΟΔΟΣ ΔΟΜΝΑΣ ΒΙΖΒΥΖΗ**

Από την οδό Καραολή έως την οδό Σωκράτους (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Βελισαρίου)

- **ΟΔΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ**

Από την οδό Τσιμισκή έως την οδό Βελισαρίου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Καραολή)

- **ΟΔΟΣ ΒΕΛΙΣΑΡΙΟΥ**

Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Ηφαίστου)

- **ΟΔΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΥ**

Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Σαλαμίνας)

- **ΟΔΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ**

Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Ικονίου)

- **ΟΔΟΣ ΙΚΟΝΙΟΥ**

Από την οδό Πλάτωνος έως την οδό Καραολή (αμφίπλευρα)

- **ΟΔΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ**

Από την Πλατεία Μπαλτατζή έως την οδό Σμύρνης (αμφίπλευρα)

- **ΟΔΟΣ ΚΟΥΓΙΟΥΜΤΖΟΓΛΟΥ**

Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Μπρωκούμη (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Μπρωκούμη έως την οδό Καραολή (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΠΑΡΟΔΟΣ ΑΒΔΗΡΩΝ**

Από την οδό Κολοκοτρώνη έως την οδό Δώδεκα Αποστόλων (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Κουγιουμτζόγλου)

- **ΟΔΟΣ ΣΕΡΡΩΝ**

Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Δώδεκα Αποστόλων (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Κουγιουμτζόγλου)

Από την οδό Δώδεκα Αποστόλων έως την οδό Μπρωκούμη (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Θεσ/νίκης)

- **ΟΔΟΣ ΑΒΔΗΡΩΝ**

Από την οδό Σερρών έως την οδό Κουγιουμτζόγλου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Δώδεκα Αποστόλων)

- **ΟΔΟΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ**

Από την οδό Δώδεκα Αποστόλων έως την οδό Μπρωκούμη (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Πρωταγόρα)

- **ΠΑΡΟΔΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ**

Από την οδό Σταθμού μέχρι την οδό Μπρωκούμη (αμφίπλευρα)

- **ΟΔΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ**

Από την οδό Καπνεργατών έως την οδό Δώδεκα Αποστόλων (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΔΩΔΕΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ**

Από την οδό Μεγάλου Ρέματος έως την οδό Θεσ/νίκης (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ**

Από την πάροδο Αβδήρων έως την οδό Κουγιουμτζόγλου (αμφίπλευρα)

Από την πάροδο Αβδήρων έως την οδό Σερρών (πλευρά οδού πλησιέστερη προς την οδό 28ΗΣ Οκτωβρίου)

- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**

Από την οδό Πρωταγόρα έως την οδό Βουλγαροκτόνου

- **ΝΗΣΙΔΕΣ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ**

Εκτός θέσεων στάθμευσης ταξί

- **ΟΔΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ**

Από την οδό Χατζησταύρου έως την οδό 28ης Οκτωβρίου (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ**

Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Ευζώνων (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Αγίου Ελευθερίου (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ**

Από την οδό Ευζώνων έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΘΡΑΚΗΣ**

Από την οδό Ανδριανουπόλεως έως την οδό Χ΄ Σταύρου (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Χ΄ Σταύρου έως την οδό 28ης Οκτωβρίου (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ ΥΠΙΑΤΡΟΥ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ**

(πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΟΔΟΣ 40 ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ**

Από την οδό Ανδριανουπόλεως έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)

- Από την οδό Ανδριανουπόλεως έως την οδό Μικράς Ασίας (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΧΑΤΖΗΣΤΑΥΡΟΥ**
Από την οδό 40 Εκκλησιών έως την οδό Ρήγα Φεραίου (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ**
Από την οδό Κιουτάχειας έως την οδό 40 (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**
Από την οδό Ανατολικής Θράκης έως την οδό Περικλέους (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΕΥΖΩΝΩΝ**
Από την οδό Ανατολικής Θράκης έως την οδό Φιλελλήνων (πλευρά της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Φιλελλήνων έως την οδό Κιουταχειάς (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ**
Από την οδό Ανατολικής Θράκης έως την οδό Σταύρου Βλαχοπούλου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ**
Από την οδό Σταύρου Βλαχοπούλου έως την οδό 40 Εκκλησιών (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ**
Από την οδό Ανδριανουπόλεως έως την Μικράς Ασίας (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**
Από την πάροδο Μακεδονίας έως την οδό Μεσολογγίου όπως συνημμένο σχέδιο
 - **ΠΑΡΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**
Από την οδό Μεσολογγίου έως την οδό Μακεδονίας (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΗΠΕΙΡΟΥ**
Από την οδό 4ης Οκτωβρίου έως την οδό Μεσολογγίου (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ**
Από την οδό Ηπείρου έως την οδό 4ης Οκτωβρίου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ 4ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**
Από την οδό Μεσολογγίου έως την οδό Ηπείρου (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ**
Από την οδό Κονίτσης έως την οδό Ανθυπολοχαγού Στογιαννίδου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Ανθυπ. Μιλτιάδου έως την οδό Μιχ Βόγδου (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΟΥ ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ**
(Αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΑΝΘΥΠΟΛΟΧΑΓΟΥ ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΟΥ**
Αμφίπλευρα της οδού
 - **ΟΔΟΙ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΙ ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ**
Όπως συνημμένο σχέδιο

Κίτρινη Ζώνη Στάθμευσης (Απαγόρευση Στάθμευσης)

- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (Τέως Ζωαγοράς)**
Όπως συνημμένο σχέδιο
- **ΟΔΟΣ ΥΔΡΑΣ**
Από την οδό Παν. Τσαλδάρη έως την Πλατεία Εμπορίου (αμφίπλευρα της οδού, όπως συνημμένο σχέδιο) Τμήμα οδού μπροστά στο χώρο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας (όπως συνημμένο σχέδιο)
- **ΟΔΟΣ ΘΗΡΑΣ**
Από την οδό Παν. Τσαλδάρη έως την Πλατεία Εμπορίου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Κλεμανσό (Μπαλτατζή)
Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Παναγή Τσαλδάρη (αμφίπλευρα)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ (ΤΕΩΣ ΚΛΕΜΑΝΣΟ)**
Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Παν. Τσαλδάρη (πλευρά της οδού μακρινότερη από την Κεντρική Πλατεία, όπως συνημμένο σχέδιο)
- **ΟΔΟΣ ΠΛΑΤΩΝΟΣ**
Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Παν. Τσαλδάρη (Αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Σαλαμίνο (πλευρά της οδού μακρινότερη από την οδό Καραολή)
- **ΟΔΟΣ ΤΣΙΜΙΣΚΗ**
Από την οδό Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων) έως την οδό 28ης Οκτωβρίου αμφίπλευρα
Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Καραολή (Αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ**
Από την οδό Τρικούπη έως την οδό Σωκράτους (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Σκρα.)
- **ΟΔΟΣ ΕΛΠΙΔΟΣ**
Αμφίπλευρα της οδού
- **ΟΔΟΣ ΙΣΙΔΩΡΟΥ**
Αμφίπλευρα ης οδού και κάθετης παρόδου.
- **ΟΔΟΣ ΣΜΥΡΝΗΣ**
Από την οδό Δαγκλή έως την οδό Καραολή (Δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Μπρωκούμη έως την οδό Δαγκλή (Αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠ. ΠΑΝΑΡΕΤΟΥ**
Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Σκρα)
- **ΟΔΟΣ ΔΟΜΝΑΣ ΒΙΖΒΥΖΗ**
Από την οδό Καραολή έως την οδό Σωκράτους (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Μητροπ. Πανάρετου)
- **ΟΔΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ**
Από την οδό Τσιμισκή έως την οδό Βελισαρίου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Πλάτωνος)
- **ΟΔΟΣ ΒΕΛΙΣΑΡΙΟΥ**

- Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Δόμνας Βιζβύζη)
- **ΟΔΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΥ**
Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Βελισσαρίου)
 - **ΟΔΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ**
Από την οδό Καραολή έως την οδό Πλάτωνος (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Ηφαίστου)
 - **ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ**
Από την οδό Θερμοπυλών έως την οδό Μητροπ. Πανάρετου (αμφίπλευρα της οδού)
 - **ΟΔΟΣ ΔΑΓΚΛΗ**
Από την Κεντρική Πλατεία έως την οδό Ελπίδος (πλευρά της οδού αριστερά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Ελπίδος έως την οδό Σμύρνης (πλευρά δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΠΕΡΓΑΜΟΥ**
Από την οδό Δαγκλή έως την οδό 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ (Δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΚΟΥΓΙΟΥΜΤΖΟΓΛΟΥ**
Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Μπρωκούμη (αριστερά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Μπρωκούμη έως την οδό Καραολή (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΠΑΡΟΔΟΣ ΑΒΔΗΡΩΝ**
Από την οδό Κολοκοτρώνη έως την οδό Δώδεκα Αποστόλων (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Σερρών)
 - **ΟΔΟΣ ΣΕΡΡΩΝ**
Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Δώδεκα Αποστόλων (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Θεσ/νίκης)
Από την οδό Δώδεκα Αποστόλων έως την οδό Μπρωκούμη (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την πάροδο Αβδήρων)
 - **ΟΔΟΣ ΑΒΔΗΡΩΝ**
Από την οδό Σερρών έως την οδό Κουγιουμτζόγλου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Κολοκοτρώνη)
 - **ΟΔΟΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ**
Από την οδό Δώδεκα Αποστόλων έως την οδό Μπρωκούμη (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΠΡΩΤΑΓΟΡΑ**
Από την οδό Δώδεκα Αποστόλων έως την οδό Μπρωκούμη (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ**
Από την οδό Καπνεργατών έως την οδό Δώδεκα Αποστόλων (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΔΩΔΕΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ**
Από την οδό Μεγάλου Ρέματος έως την οδό Θεσ/νίκης (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ**
Από την πάροδο Αβδήρων έως την οδό Σερρών (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Δώδεκα Αποστόλων)

- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Περγάμου (αμφίπλευρα)
Από την οδό Περγάμου έως την οδό Μεγάλου Ρέματος (από την πλευρά της Πλατείας Ελευθερίας θέσεις στάθμευσης ΤΑΞΙ)
- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ & ΝΗΣΙΔΕΣ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑΤΑ ΟΔΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΑΠΝΕΡΓΑΤΩΝ (πρώην ΚΟΝΔΥΛΗ) – ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Όπως συνημμένο σχέδιο
- **ΟΔΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ**
Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Χ΄ Σταύρου (αμφίπλευρα)
Από την οδό Χατζησταύρου έως την οδό 28ης Οκτωβρίου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ**
Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Ευζώνων (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Αγίου Ελευθερίου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ**
Από την οδό Ευζώνων έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΘΡΑΚΗΣ**
Από την οδό Ανδριανουπόλεως έως την οδό Χ΄ Σταύρου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Χ΄ Σταύρου έως την οδό 28ης Οκτωβρίου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΥΠ/ΤΡΟΥ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ**
(αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ 40 ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ**
Από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την Χατζησταύρου (αμφίπλευρα και περιμετρικά της νησίδας, όπως συνημμένο σχέδιο)
Από την οδό Πεσόντων έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου (της οδού δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Ανδριανουπόλεως (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Ανδριανουπόλεως έως την οδό Μικράς Ασίας (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΧΑΤΖΗΣΤΑΥΡΟΥ**
Από την οδό 40 Εκκλησιών έως την οδό Ρήγα Φεραίου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ**
Από την οδό Κιουταχείας έως την οδό Μεγάλου Ρέματος (δεξιά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Κιουταχείας έως την οδό Ρήγα Φεραίου (αμφίπλευρα)
- **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**
Από την οδό Μεγάλου Ρέματος έως την οδό Κιουταχείας (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΕΥΖΩΝΩΝ**

- Από την οδό Ανατολικής Θράκης έως την οδό Φιλελλήνων (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ**
Από την οδό Ανατολικής Θράκης έως την οδό Σταύρου Βλαχοπούλου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων πλην μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης όπως στο συνημμένο σχέδιο)
 - **ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΠΑΡΚΙΝΓΚ**
Όπως συνημμένο σχέδιο
 - **ΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**
Από την πάροδο Μακεδονίας έως την οδό Μεσολογγίου όπως συνημμένο σχέδιο
 - **ΟΔΟΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ**
Από την πάροδο Μακεδονίας έως την οδό 4ης Οκτωβρίου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
 - **ΟΔΟΣ 4ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**
Από την οδό Ηπείρου έως την οδό Σκιάθου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
Από την οδό Μεσολογγίου έως την οδό Ανδριανουπόλεως (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Μακεδονίας)
 - **ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ**
Από την οδό Βασ. Κων/νου έως την οδό Αγίου Βλασίου (αμφίπλευρα)
Από την οδό Αγίου Βλασίου έως την οδό Ανθυπολοχαγού Στογιαννίδου (αριστερά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Ανθυπολοχαγού Στογιαννίδου έως το μέσον της περτίπου με την Ανθυπ. Μιλτιάδου (αμφίπλευρα) Περιοχή κόμβου με οδό 4ης Οκτωβρίου και περιμετρικά των νησίδων (όπως συνημμένο σχέδιο)
 - **ΟΔΟΣ ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΟΥ ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ**
δεξιά της κίνησης των οχημάτων (όπως συνημμένο σχέδιο)
 - **ΟΔΟΙ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**
Όπως συνημμένο σχέδιο
 - **ΟΔΟΣ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ**
Από την οδό Βασ. Σοφίας έως την οδό Μαυρομιχάλη (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΜΑΛΕΤΣΙΔΟΥ**
Από την οδό Παλαιολόγου έως την οδό Μαυρομιχάλη (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ**
Από την οδό Βασ. Κωνσταντίνου έως την οδό Πινδάρου (αμφίπλευρα)
 - **ΟΔΟΣ ΠΙΝΔΑΡΟΥ**
Τμήμα οδού (όπως συνημμένο σχέδιο)
 - **ΟΔΟΣ ΚΟΝΙΤΣΗΣ**
Αμφίπλευρα σε όλο το μήκος της οδού
 - **ΟΔΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ**
Αμφίπλευρα σε όλο το μήκος της οδού
 - **ΟΔΟΣ ΣΜΗΝΑΡΧΟΥ ΗΡ. ΜΗΤΡΑΚΗ**
Αμφίπλευρα σε όλο το μήκος της οδού
 - **ΟΔΟΣ ΠΑΝ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ**
Από την οδό Βασ. Κων/νου έως την οδό Κλεμανσό (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)

- **ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ**
Περιμετρικά της Πλατείας και περιμετρικά της τριγωνικής νησίδας στο ρολόι πλην μιας θέσης χρηματαποστολής).
- **ΟΔΟΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**
Από την οδό Αν. Θράκης έως την Κεντρική Πλατεία (αριστερά της κίνησης των οχημάτων) Από την οδό Καβάλας έως την οδό Κουγιουμτζόγλου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ**
Περιμετρικά της Πλατείας και των παράπλευρων νησίδων όπως συνημμένο σχέδιο
- **ΟΔΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΔΗΜ. ΜΠΕΝΗ (ΗΡΩΩΝ)**
(δεξιά της κίνησης των οχημάτων πλην των θέσεων στάθμευσης υπό γωνία μέχρι το μέσον του πάρκου, και των θέσεων ΤΑΞΙ όπως συνημμένο σχέδιο)
Από το ύψος των γραφείων της Δημοτικής Αστυνομίας έως την οδό Μ. Ρέματος (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ Μ. ΡΕΜΑΤΟΣ**
Από οδό Ανδρέου Δημητρίου έως την οδό Αγίου Ελευθερίου Ρέματος (αριστερά της κίνησης των οχημάτων)

Φορτοεκφόρτωση (και χρηματαποστολές)

- **ΟΔΟΣ ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ**
Μία θέση μεταξύ της Κεντρικής Πλατείας και της οδού Σμηνάρχου Ηρ. Μητράκη, δεξιά της κίνησης των οχημάτων
Μία θέση μεταξύ των οδών Σμηνάρχου Ηρ. Μητράκη και Πλάτωνος δεξιά της κίνησης των οχημάτων
Μία θέση στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Πλάτωνος και Θήρας, δεξιά της κίνησης των οχημάτων Μία θέση στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Μπαλατατζή (πρώην Κλεμανσό) και Μιαούλη δεξιά της κίνησης των οχημάτων
- **ΟΔΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ**
Μία θέση μεταξύ των οδών Καραολή και Σμηνάρχου Ηρ. Μητράκη, δεξιά της κίνησης των οχημάτων Μία θέση μεταξύ των οδών Σμηνάρχου Ηρ. Μητράκη και Πλάτωνος δεξιά της κίνησης των οχημάτων
Μία θέση στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Πλάτωνος και Θήρας, δεξιά της κίνησης των οχημάτων
- **ΟΔΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝ/ΝΟΥ**
Μία θέση (Εσοχή) του τμήματος μεταξύ των οδών Κονίτσης και Κεντρικής Πλατείας Μία θέση (Εσοχή) μεταξύ των οδών Κονίτσης και Ελευθερίου Βενιζέλου.
- **ΟΔΟΣ ΠΕΣΟΝΤΩΝ**
Δύο θέσεις μεταξύ των οδών 40 Εκκλησιών και του υπόγειου πάρκινγκ, στην πλευρά της Δημοτικής Αγοράς:
- **ΟΔΟΣ ΗΡΩΩΝ (ΔΗΜ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΜΠΕΝΗ)**
Μία θέση στο μέσο(περίπου) του τμήματος μεταξύ της Κεντρικής Πλατείας και της οδού Τσιμισκή, αριστερά της κίνησης των οχημάτων
Μία θέση στο μέσο(περίπου) του τμήματος μεταξύ των οδών Τσιμισκή και 40 Εκκλησιών, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**
Μία θέση μεταξύ των οδών Κουγιουμτζόγλου και Μεγάλου Ρέματος δεξιά της κίνησης των οχημάτων. Μία θέση μεταξύ της οδού Ισιδώρου και Ελπίδος δεξιά της κίνησης των οχημάτων.
Μία θέση μεταξύ της οδού Ελπίδος και Τσιμισκή στην γωνία πλησίον της οδού Τσιμισκή δεξιά της κίνησης των οχημάτων.
Μία θέση μεταξύ της οδού Τσιμισκή και της Κεντρικής Πλατείας δεξιά της κίνησης των οχημάτων στο ύψος του ξενοδοχείου Δημόκριτος.
- **ΟΔΟΣ ΔΑΓΚΛΗ**
Μία θέση μεταξύ της Κεντρικής Πλατείας και της οδού Τσιμισκή δεξιά της κίνησης των οχημάτων
- **ΟΔΟΣ ΕΛΠΙΔΟΣ**
Μία θέση μεταξύ των οδών Δαγκλή κα 28ης Οκτωβρίου πλησίον της γωνίας με την οδό Δαγκλή
- **ΟΔΟΣ ΤΣΙΜΙΣΚΗ**
Μία θέση μεταξύ των οδών Δαγκλή και Καραολή δεξιά της κίνησης των οχημάτων
Μία θέση μεταξύ των οδών Πλάτωνος και Καραολή, δεξιά της κίνησης των οχημάτων πλησίον της γωνίας με την οδό Καραολή
- **ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ**
Δύο θέσεις μεταξύ των οδών Σμύρνης και Κουγιουμτζόγλου στην πλευρά του δρόμου που είναι πλησιέστερη προς την πάροδο Σταθμού η μία θέση απέναντι από την οδό Βελισαρίου και η άλλη πλησίον της γωνίας με την οδό Κουγιουμτζόγλου
Μία θέση μεταξύ της οδού Κουγιουμτζόγλου και της Πλατείας Μπαλτατζή στην πλευρά της Αγροτικής Τράπεζας Μία θέση μεταξύ των οδών Ικονίου και Σαλαμίνας κοντά στο μέσο του τμήματος
- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Μία θέση μεταξύ των οδών Κουγιουμτζόγλου και Σμύρνης, στην πλευρά του δρόμου που είναι απέναντι από την Πλατεία Ελευθερίας, πλησίον της γωνίας με την οδό Σμύρνης
Μία θέση μεταξύ των οδών Σερρών και Κουγιουμτζόγλου στην πλευρά του δρόμου που είναι πλησιέστερη προς την πάροδο Σταθμού, πλησίον της γωνίας με την οδό Κουγιουμτζόγλου
Μία θέση στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Σερρών και Θεσ/νίκης στην πλευρά του δρόμου που είναι πλησιέστερη προς την οδό Δώδεκα Αποστόλων,
Μία θέση στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Πρωταγόρα και Βουλγαροκτόνου στην πλευρά του δρόμου που είναι πλησιέστερη προς την οδό Δώδεκα Αποστόλων
- **ΟΔΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ**
Μία θέση μεταξύ των οδών Πάροδος σταθμού και Κουγιουμτζόγλου δεξιά της κίνησης των οχημάτων απέναντι από την γωνία με την Πάροδο Σταθμού
Μία θέση μεταξύ των οδών Κουγιουμτζόγλου και Σμύρνης δεξιά της κίνησης των οχημάτων
- **ΟΔΟΣ ΣΜΥΡΝΗΣ**

Μία θέση μεταξύ των οδών Δαγκλή και Σταθμού, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

Μία θέση μεταξύ των οδών Μ. Ρέματος και της οδού 40 Εκκλησιών, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

Μία θέση μεταξύ των οδών 40 Εκκλησιών και Ανατολικής Θράκης, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

Μία θέση μεταξύ των οδών Ανατολικής Θράκης και Κιουταχείας, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ**

Μία θέση μεταξύ των οδών Ανατολικής Θράκης και 40 Εκκλησιών, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ Χ΄ ΣΤΑΥΡΟΥ**

Μία θέση κοντά στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών 40 Εκκλησιών και Ανατολικής Θράκης, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

Μία θέση στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Ανατολικής Θράκης και Ρήγα Φεραίου, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ 40 ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ**

Μία θέση μεταξύ των οδών Χ΄ Σταύρου και 28ης Οκτωβρίου, πλησίον της γωνίας με την οδό 28ης Οκτωβρίου την πλευρά της οδού που είναι πλησιέστερη προς την οδό Ανατολικής Θράκης

Μία θέση μεταξύ των οδών Χ΄ Σταύρου και Αγίου Ελευθερίου, κοντά στη γωνία με την οδό Χ΄ Σταύρου, αριστερά της κίνησης των οχημάτων

Μία θέση κοντά στο μέσο του τμήματος μεταξύ των οδών Ανδρέου Δημητρίου και Ανδριανουπόλεως δεξιά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ**

Μία θέση μεταξύ των οδών 40 Εκκλησιών και Βλαχοπούλου από την πλευρά του χώρου Ελεύθερου Παρκινγκ και παραπλεύρως του χώρου αυτού

- **ΟΔΟΣ 4ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**

Μία θέση μεταξύ των οδών Ανδριανουπόλεως και της συμβολής της 4ης Οκτωβρίου με την οδό Ηπείρου, δεξιά της κίνησης των οχημάτων

- **ΟΔΟΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ**

Μία θέση μεταξύ των οδών Μακεδονίας και Ηπείρου αριστερά της κίνησης των οχημάτων

Ζώνη Στάθμευσης Μοτοποδηλάτων

- **ΟΔΟΣ ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ**

Από την οδό Μαυρομιχάλη έως την οδό Πινδάρου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Μαυρομιχάλη).

- **ΟΔΟΣ ΠΙΝΔΑΡΟΥ**

Τμήμα οδού πλησίον της διασταύρωσης με οδό Βασ. Σοφίας πλησιέστερα προς την οδό Μαυρομιχάλη όπως φαίνεται στον συνημμένο χάρτη.

- **ΟΔΟΣ ΥΔΡΑΣ**

Στο τμήμα της οδού μεταξύ Δ.Ε.Η. και Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Απέναντι από την Πυροσβεστική Υπηρεσία (όπως φαίνεται στον συνημμένο χάρτη)

- **ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ**

Στις διασταυρώσεις των οδών Βας. Κων/νου με Ανθυπολοχαγού Στογιαννίδη, - Ανθυπολοχαγού Στογιαννίδη με Ανθ/στου Μιλτιάδου, - Βας. Κων/νου με Π. Τσαλδάρη και στην νησίδα βόρεια του ρολογιού.

Πλευρά Εμπορικής Τράπεζας απέναντι από την πλατεία.

- **ΟΔΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ**
Από την οδό Καραολή έως την οδό Σμηνάρχου Ηρ. Μητράκη αριστερά της κίνησης των οχημάτων.
- **ΟΔΟΣ ΠΑΝ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ**
Από την οδό Θήρας έως την οδό Μπαλατατζή (πρώην Κλεμανσό) δεξιά της κίνησης των οχημάτων.
- **ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ**
Από την οδό Δόμνας Βιζβύζη έως την οδό Βελισσαρίου (πλευρά της οδού πλησιέστερη προς την οδό Τρικούπη
Στην γωνία της Αγροτικής Τράπεζας
- **ΟΔΟΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ**
Από τη οδό Περγάμου μέχρι την οδό Ισιδώρου (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Από την οδό Μ. Ρέματος μέχρι την οδό Κουγιουμτζόγλου (πλευρά της οδού προς τον Ιερό Ναό 12 Αποστόλων.
- **ΟΔΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΜΠΕΝΗ (πρώην ΗΡΩΩΝ)**
Στο τμήμα της οδού μπροστά από την Δημοτική Αγορά
- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ**
Τμήμα της μπροστά από την Νομαρχία (όπως συνημμένο σχέδιο).
- **ΟΔΟΣ ΜΙΧ. ΒΟΓΔΟΥ**
Τμήμα της οδού μπροστά στον Ιερό Ναό Αγίας Σοφίας πλησίον της οδού Πεσόντων

Ζώνη Στάθμευσης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης

- **ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ**
Τρεις θέσεις απέναντι από την Κεντρική Πλατεία προς την πλευρά της οδού Τσαλδάρη

Ζώνη Στάθμευσης Αστικών Λεωφορείων

- **ΟΔΟΣ ΠΕΣΟΝΤΩΝ**
Απέναντι από την Πλατεία Πεσόντων

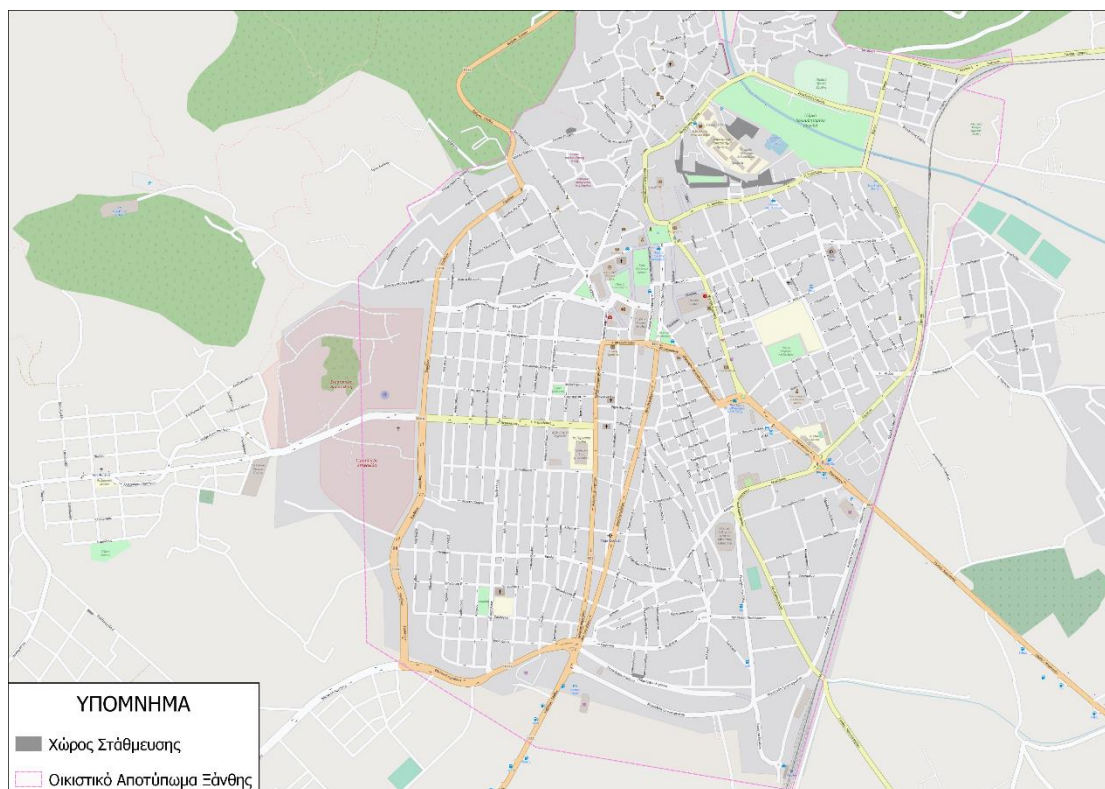
Ζώνη Στάθμευσης Ταξί

- **ΟΔΟΣ ΜΙΧ. ΒΟΓΔΟΥ**
Τμήμα της οδού απέναντι από την Τράπεζα της Ελλάδος
- **ΟΔΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΜΠΕΝΗ (πρώην ΗΡΩΩΝ)**
Στο τμήμα της οδού μπροστά στο πάρκο προς την οδό Τσιμισκή (δεξιά της κίνησης των οχημάτων)
- **ΟΔΟΣ ΜΠΡΩΚΟΥΜΗ**
Τμήμα της οδού μπροστά στην Πλατεία Ελευθερίας

- **ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ**

Στην νησίδα , προέκταση της οδού Πρωταγόρα

Επιπλέον, στην πόλη της Ξάνθης έχουν χωροθετηθεί χώροι στάθμευσης, περιμετρικά των οδών οι οποίες ανά τα χρόνια συγκέντρωναν το μεγαλύτερο φόρτο. Ακόμη υπάρχουν και οργανωμένες θέσεις στάθμευσης σε σημεία όπως το Παζάρι της Ξάνθης, το οποίο καθημερινά συγκεντρώνει πολλά άτομα.



Εικόνα 41: Χώροι Στάθμευσης στην πόλη της Ξάνθης

Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης

Πραγματοποιήθηκαν καταγραφές παράνομης και νόμιμης στάθμευσης σε πέντε (4) κεντρικές οδούς της πόλης της Ξάνθης, οι οποίες είναι: οδός Περικλέους, Μιχαήλ Καραολή, Μπρωκούμη και 40 Εκκλησιών. Πρόκειται για οδούς που βρίσκονται στο κέντρο του σύγχρονου τμήματος της πόλης της Ξάνθης, εκ των οποίων η πρώτη είναι δευτερεύουσα αρτηρία και οι υπόλοιπες τρεις πρωτεύουσες. Συνολικά καταγράφηκαν 260 (86.09%) νόμιμα σταθμευμένα οχήματα και 42 (13.91%) παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Από τα νόμιμα σταθμευμένα οχήματα, το 74.23% ήταν αυτοκίνητα και το 25.77% μηχανοκίνητα δίκυκλα. Στα παράνομα σταθμευμένα, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα συγκέντρωσαν ένα μεγάλο ποσοστό επί του συνολικού ίσο με 54.76%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των αυτοκινήτων ήταν ίσο με 45.24%.

Εστιάζοντας στην οδό Περικλέους, εντοπίστηκαν 33 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα και 8 παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Ανά οικοδομικό τετράγωνο, παρατηρήθηκαν κατά μέσο όρο 3.76 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα στην κάθε πλευρά του οδοστρώματος. Διαιρώντας με το συνολικό μήκος του δρόμου, η πυκνότητα της νόμιμης στάθμευσης υπολογίζεται στα 0.67 οχήματα ανά 100 μέτρα δρόμου. Τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα στην οδό ανέρχονταν σε οκτώ, ενώ ανά οικοδομικό τετράγωνο, καταγράφηκαν κατά μέσο όρο 1.18 παράνομα σταθμευμένα οχήματα

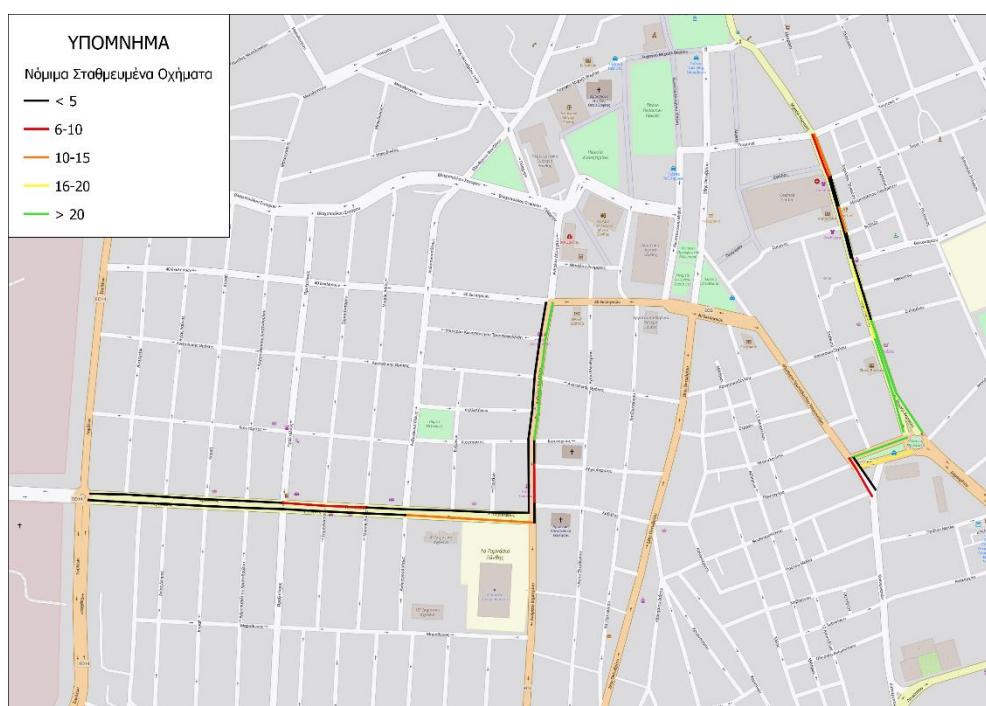
στην κάθε πλευρά του οδοστρώματος. Η πυκνότητας παράνομης στάθμευσης υπολογίζεται στα 0.21 παράνομα σταθμευμένα οχήματα ανά 100 μέτρα δρόμου.

Στην οδό Μιχαήλ Καραολή εντοπίστηκαν συνολικά 161 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα και 27 παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Στον δρόμο αυτό, η πυκνότητα νόμιμης στάθμευσης εκτιμάται ίση με 1.93 οχήματα ανά 100 μέτρα. Η αντίστοιχη πυκνότητα της παράνομης στάθμευσης είναι μικρότερη, στα 0.56 οχήματα ανά 100 μέτρα. Φαίνεται ότι οι περιορισμοί στη στάθμευση των οχημάτων δεν έχουν γίνει απόλυτα σεβαστοί από του οδηγούς, παρόλ'αυτά όμως δεν εντοπίζουμε κάποιον πολύ μεγάλο αριθμό σε ό,τι αφορά την παράνομη στάθμευση.

Στην οδό Μπρωκούμη, μετρήθηκε ένα πολύ μικρό τμήμα μεταξύ των οδών Μιχαήλ Καραολή και Σταθμού. Συνολικά βρέθηκαν 28 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα, ενώ δεν σημειώθηκε παράνομη στάθμευση. Στον δρόμο αυτό, ανά οικοδομικό τετράγωνο, παρατηρήθηκαν κατά μέσο όρο 9.5 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα στην κάθε πλευρά του οδοστρώματος. Η πυκνότητα νόμιμης στάθμευσης υπολογίζεται στα 15.8 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα ανά 100 μέτρα.

Στην οδό 40 Εκκλησιών, καταγράφηκαν 7 και 2 νόμιμα και παράνομα σταθμευμένα οχήματα, αντίστοιχα. Πρόκειται για ένα πολύ μικρό τμήμα πλησίον της κυκλικής πλατείας που υφίσταται στην οδό και συνεπώς δεν εξάγεται βάσιμο συμπέρασμα σχετικά με το μέσο όρο σταθμευμένων οχημάτων.

Στην οδό Ανδρέα Δημητρίου, καταγράφηκαν 35 νόμιμα και 24 παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Πρόκειται για τμήματα της οδού όπου απαγορεύεται η στάθμευση στη δεξιά πλευρά. Στον δρόμο αυτό, ανά οικοδομικό τετράγωνο, παρατηρήθηκαν κατά μέσο όρο 3.9 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος. Η πυκνότητα νόμιμης στάθμευσης υπολογίζεται στα 3.68 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα ανά 100 μέτρα.



Εικόνα 42: Νόμιμα Σταθμευμένα Οχήματα στην πόλη της Ξάνθης



Εικόνα 43: Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα στην πόλη της Ξάνθης



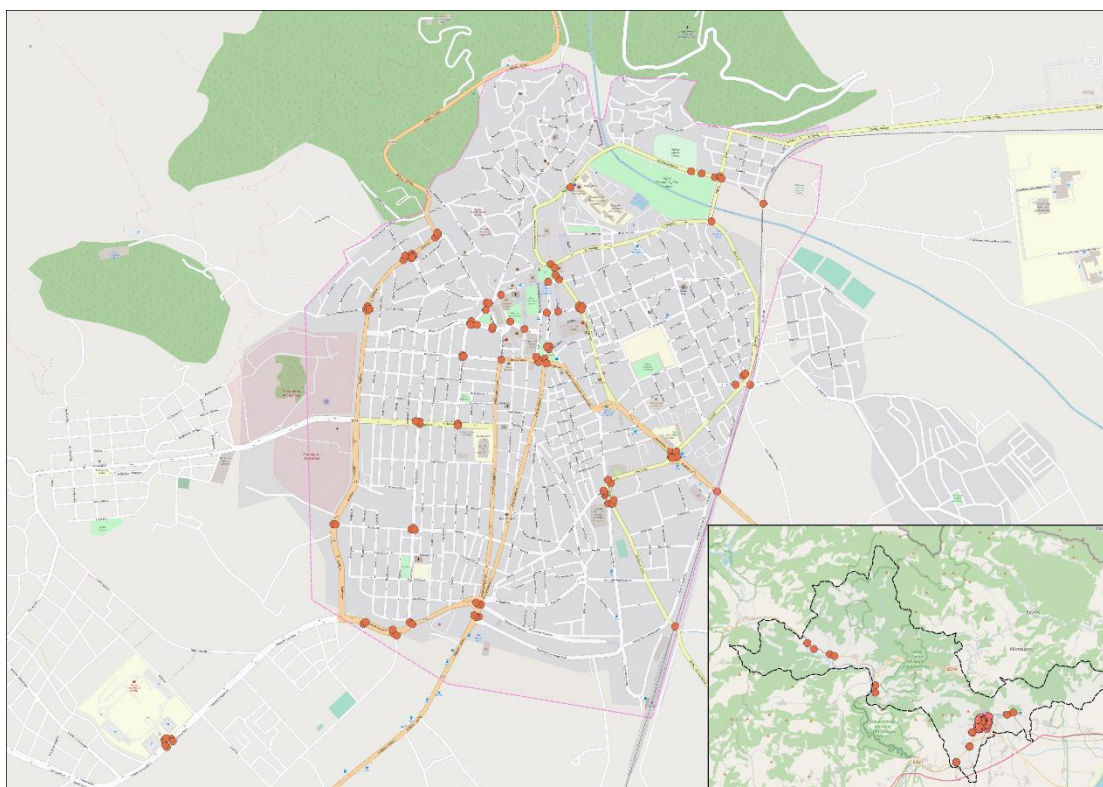
Εικόνα 44: Παράνομη Στάθμευση σε Κυκλικό Κόμβο στη 40 Εκκλησιών



Εικόνα 45. Παράνομη Στάθμευση στην Ανδρέα Δημητρίου

Κόμβοι - Διασταυρώσεις

Εντός του Δήμου Ξάνθης, υπάρχουν σαράντα τρία (43) σηματοδοτημένα σημεία-κόμβοι, εκ των οποίων το ένα βρίσκεται έξω από το νοσοκομείο της Ξάνθης, ενώ τα 11 εντοπίζονται σε σημεία από τα οποία διέρχεται το σιδηροδρομικό δίκτυο και τέμνεται με το οδικό.



Εικόνα 46: Σηματοδοτημένοι Κόμβοι στην πόλη και το Δήμο της Ξάνθης

Υπερτοπικοί Κόμβοι

Η επικοινωνία του άξονα της Εγνατίας οδού (Αυτοκινητόδρομος 2) αλλά και των υπόλοιπων αυτοκινητοδρόμων με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο πραγματοποιείται μέσα

από καθορισμένες εισόδους και εξόδους. Κατά μήκος της Εγνατίας Οδού, εντός των ορίων του Δήμου Ξάνθης δε συναντώνται ανισόπεδοι κόμβοι, καθώς ένα πολύ μικρό τμήμα του αυτοκινητόδρομου ανήκει στο Δήμο. Παρόλ'αυτά πολύ κοντά στα όρια του και σίγουρα στο επίπεδο που εξυπηρετείται η συνδεσιμότητά του με τους πέριξ σε αυτόν Δήμους, βρίσκονται οι εξείς κόμβοι :

- Κόμβος Βανιάνου (34), μέσω του οποίου γίνεται σύνδεση με την Ξάνθη από την Καβάλας-Ξάνθης.
- Κόμβος Βαφαίκων (35), ο οποίος αποτελεί μέρος του τμήματος π. Νέστος – ρ. Αμαζιάδων της Εγνατίας Οδού. Οι κινήσεις που επηρεάζονται από αυτό το τμήμα του κόμβου είναι η πορεία από Ξάνθη προς Καβάλα (είσοδος στην αρτηρία), η οποία διαθέτει μεγάλο φόρτο, και από Κομοτηνή προς Πόρτο Λάγο (έξοδος από την αρτηρία).

Οι ανισόπεδοι αυτοί κόμβοι βρίσκονται σε τμήμα της Εγνατίας Οδού όπου παρακάμπτεται η πόλη της Ξάνθης, από την κοινότητα Βανιανών μέχρι την κοινότητα Βαφείκων, μέσω αυτών και της συνδετήριας οδού Πετροχωρίου – Βανιανού. Η μεταξύ τους απόσταση είναι στα 14 χλμ.

- Ημικόμβος Γενισέας

Διόδια

Η περιοχή μελέτης δεν διαθέτει εντός των ορίων της σταθμούς διοδίων, όμως στο τμήμα της Εγνατίας Οδού στα ανατολικά του Δήμου συναντάμε το Σταθμό Διοδίων Ιάσμου που αφορά τις μετακινήσεις μεταξύ Ξάνθης και Κομοτηνής. Η διαδρομή αυτή μεταξύ των 2 πόλεων είναι σύντομη, καθώς υπολογίζεται περίπου στα 40 λεπτά, με διάλυση 36,4 χλμ εντός της Εγνατίας Οδού.

Από τη δυτική πλευρά συναντάται ο σταθμός διοδίων Μουσθένης, που όμως βρίσκεται πριν το Δήμο Καβάλας και συνεπώς δε σχετίζεται άμεσα με την περιοχή παρέμβασης.

Παρατίθεται χάρτης με τις θέσεις των διοδίων στην Εγνατία Οδού, προς διευκόλυνση του χρήστη που επιθυμεί να πάει σε κάποιον προορισμό εκ των όσων συνδέει.

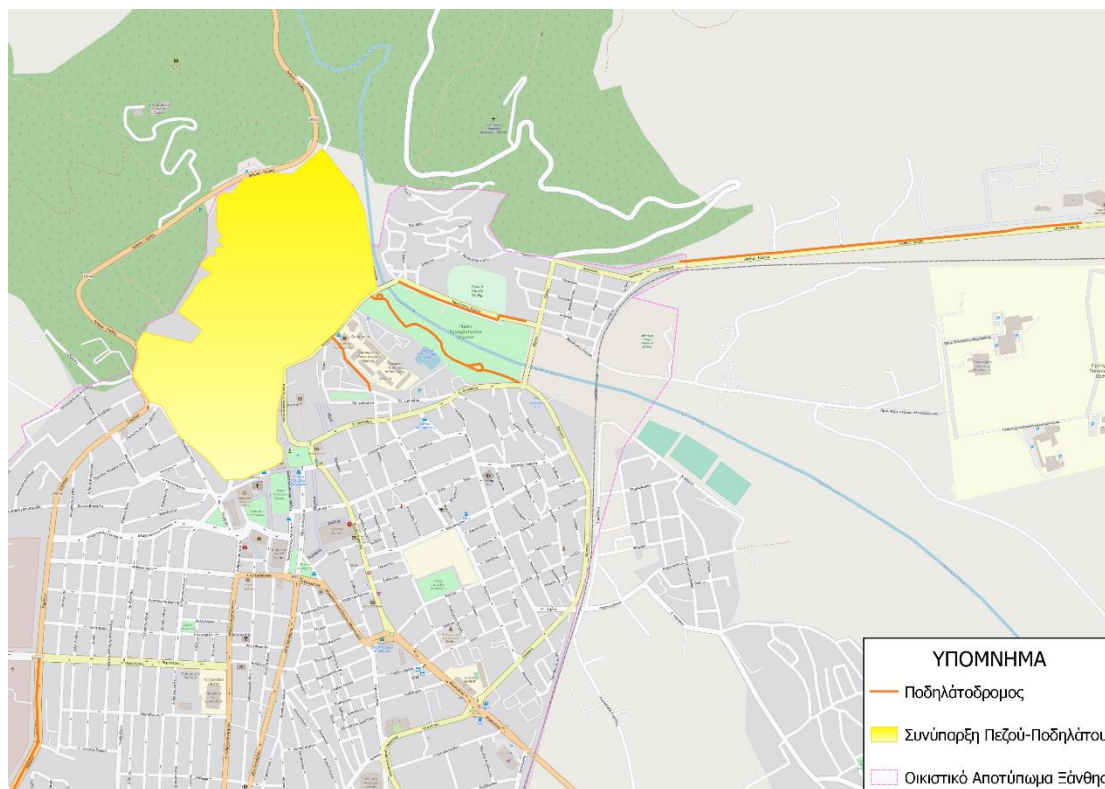


Εικόνα 47: Κόμβοι εισόδου – εξόδου από αυτοκινητοδρόμους και διόδια κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας Οδού

Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη

Δίκτυο ποδηλάτου

Η Ξάνθη διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων, συνολικού μήκους 3,47 χλμ. το οποίο απαρτίζεται από πέντε τμήματα τα οποία όμως δεν είναι ενωμένα μεταξύ τους. Ακόμη, όπως αναφέρεται παρακάτω υφίσταται περιοχή συνύπαρξης ποδηλάτου-πεζού στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης.



Εικόνα 48: Ποδηλατόδρομοι και περιοχές φιλικές προς το ποδήλατο στην πόλη της Ξάνθης

- Επί της ΕΟ Κομοτηνής-Ξάνθης (1,19 χλμ.) : Ο ποδηλατόδρομος αυτός εκτείνεται επί της ΕΟ Κομοτηνής-Ξάνθης από την έξοδο της πόλης περίπου κοντά στην οδό Κατσώνη έως την Πανεπιστημιούπολη των Κιμμερίων. Έχει δημιουργηθεί για την εξυπηρέτηση κυρίως των φοιτητών και όσων εργάζονται στο χώρο των Πανεπιστημίων, είναι ασφαλτοστρωμένος και διαχωρισμένος με νησίδα.



Εικόνα 49: Ποδηλατόδρομος επί της ΕΟ Κομοτηνής-Ξάνθης (Πηγή: Google maps)

- Επί της Βασ.Σοφίας (370μ.) : Στα βόρεια της πόλης, έξω από το γήπεδο του Α.Ο. Ξάνθης από τη συμβολή με την οδό Ζαλάχα έως την οδό Έβρου. Ξεκινάει από τον νότιο άξονα της οδού και με το πέρασ του γηπέδου, αλλάζει πλευρά και συνεχίζει στο βόρειο έως την Οδό Έβρου.

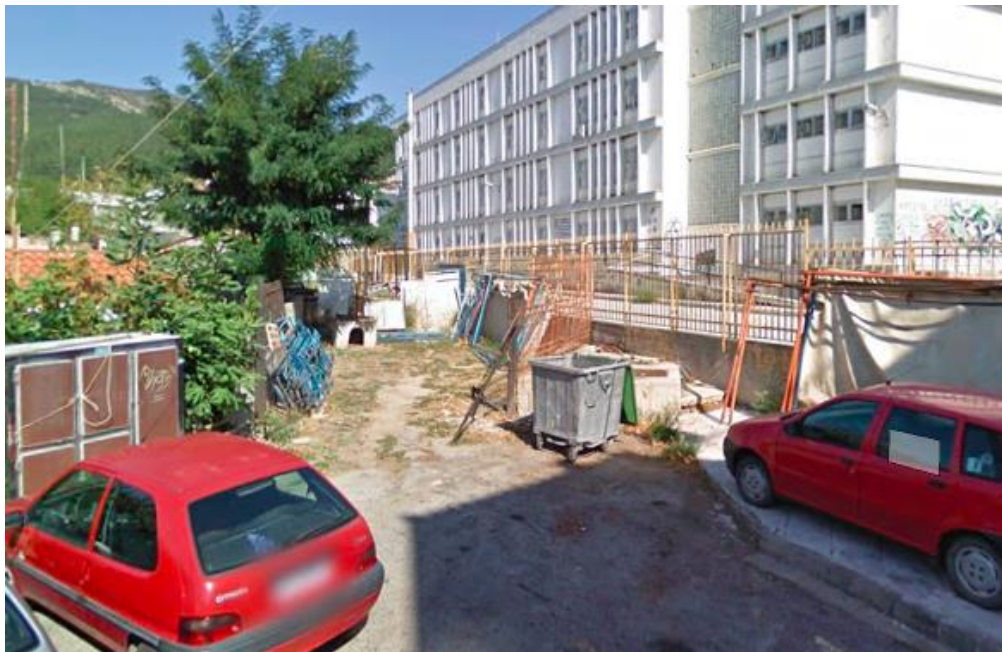


Εικόνα 50: Ποδηλατόδρομος επί της Βασ.Σοφίας (Πηγή: Google maps)

- Επί της οδού Πανεπιστημίου (190 μ.): Εκτείνεται στην οδό Πανεπιστημίου, από την συμβολή με την Βασ.Σοφίας έως την συμβολή με την Πλ. Εμπορίου. Πρόκειται για έναν ακόμη ποδηλατόδρομο που δημιουργήθηκε με μέριμνα την εξυπηρέτηση του φοιτητικού κοινού, καθώς και των εργαζομένων στην περιοχή του Πανεπιστημίου που βρίσκεται εντός της πόλης. Υφιστάται και στις 2 πλευρές του δρόμου. Απογοητευτική είναι η εικόνα του τέρματος του ποδηλατόδρομου, για το οποίο θα ήταν σκόπιμο να βρεθεί μία λύση ως προς τη φροντίδα του και την αναβάθμισή του, δεδομένης μάλιστα της εξαιρετικής κατάστασης στην αφετηρία του.



Εικόνα 51: Ποδηλατόδρομος επί της Πανεπιστημίου στη συμβολή με τη Βασ.Σοφίας (Πηγή: Google maps)



Εικόνα 52: Το τέρμα του ποδηλατοδρόμου (Πηγή: Google maps)

- Επί των Εθελοντή Αιμόδοτη και Σάρδεων (1,1 χλμ.): Πρόκειται για μονόδρομο ποδηλατόδρομο επί του πεζοδρομίου που ξεκινά από την οδό Εθελοντή Αιμοδότη στη συμβολή της με την Ηλιουπόλεως και συνεχίζει στην οδό Σάρδεων έως την συμβολή της με την οδό Περικλέους.



Εικόνα 53: Ποδηλατόδρομος επί της οδού Εθελοντή Αιμοδότη (Πηγή : Google Maps)



Εικόνα 54: Ποδηλατόδρομος επί της οδού Σάρδεων (Πηγή : Google Maps)

- Εντός του Θεματικού Πάρκου «Λιμνίο» (620μ.) : Πρόκειται για ποδηλατόδρομο 2 κατευθύνσεων εντός του Θεματικού Πάρκου.



Εικόνα 55: Σχέδιο Ποδηλατοδρόμου Εντός του Θεματικού Πάρκου "Λιμνίο"

Ακόμη αναφορικά με τους ποδηλατόδρομους, η παλιά πόλη της Ξάνθης θεωρείται περιοχή συνύπαρξης ποδηλάτου-πεζού. Έτσι η περιήγηση με το ποδήλατο σίγουρα μπορεί να εξυπηρετήσει τους κατοίκους της περιοχής και όσους εργάζονται στην Παλιά Πόλη, αλλά επίσης μπορεί κανείς να περιηγηθεί στην ιστορία της και να επισκεφθεί σημαντικά τοπία και ενδιαφέροντα κτίσματα, με έναν πολύ ενδιαφέρον και βιώσιμο τρόπο κινητικότητας.





Εικόνα 56: Παλιά Πόλη της Ξάνθης

Δίκτυο πεζοδρόμων

Η πόλη της Ξάνθης διαθέτει δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο εκτείνεται κυρίως στο εμπορικό κέντρο της πόλης, στο σύγχρονο τμήμα της.

Τα τμήματα που περιλαμβάνουν τις πεζοδρομημένες περιοχές περικλείονται από τις εξής οδούς :

- Π. Τσαλδάρη, Ύδρας, Πλ.Εμπορίου, Βασ.Κωνσταντίνου
- Π.Τσαλδάρη, Μιχαήλ Καραολή, 28^{ης} Οκτωβρίου, Τσιμισκή, Κων/νου Μπένη, (περιμετρικά της Πλ. Διοικητηρίου), Λοχαγού Βόγδου Μιχαήλ

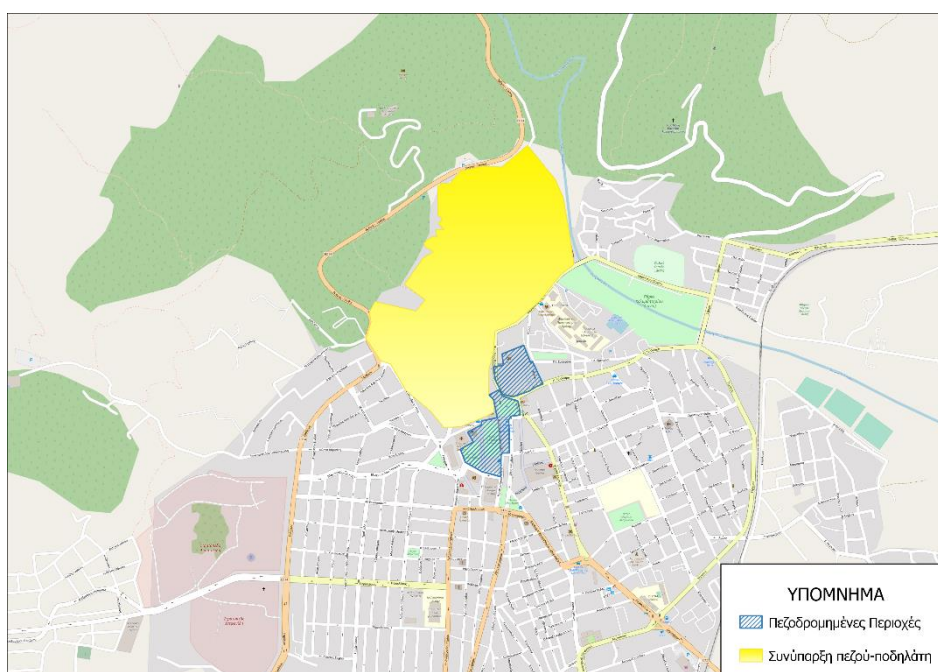
Ακόμη, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, η παλιά πόλης της Ξάνθης αποτελεί περιοχή συνύπαρξης ποδηλάτου-πεζού, όντας μάλιστα πλακοστρωμένη. Έτσι, δίνεται η ευκαιρία στο δημότη να χρησιμοποιεί βιώσιμους τρόπους μετακίνησης για τις καθημερινές του μετακινήσεις, αλλά και στους τουρίστες να περιγηθούν με άνεση και ασφάλεια, χωρίς την ανάγκη ιδιωτικού μηχανοκίνητου μέσου, στα αξιοθέατα της πόλης.

Αναφέρεται ξανά ότι το τμήμα που ανήκει σε αυτή την περιοχή περικλείεται από τις οδούς :

- Βασ.Σοφίας ανατολικά
- 4^{ης} Οκτωβρίου 1919 νότια
- Λευκού Πύργου δυτικά (και εκτείνεται έως τα πιο απομακρυσμένα κτίρια προς αυτή την κατεύθυνση)
- ΕΟ Δράμας-Ξάνθης βόρεια (η οδός αποτελεί το όριο και η περιοχή ξεκινά κάτω από αυτό)



Εικόνα 57: Ο πεζόδρομος επί της Πλατείας Διοικητηρίου (Πηγή: Google maps)

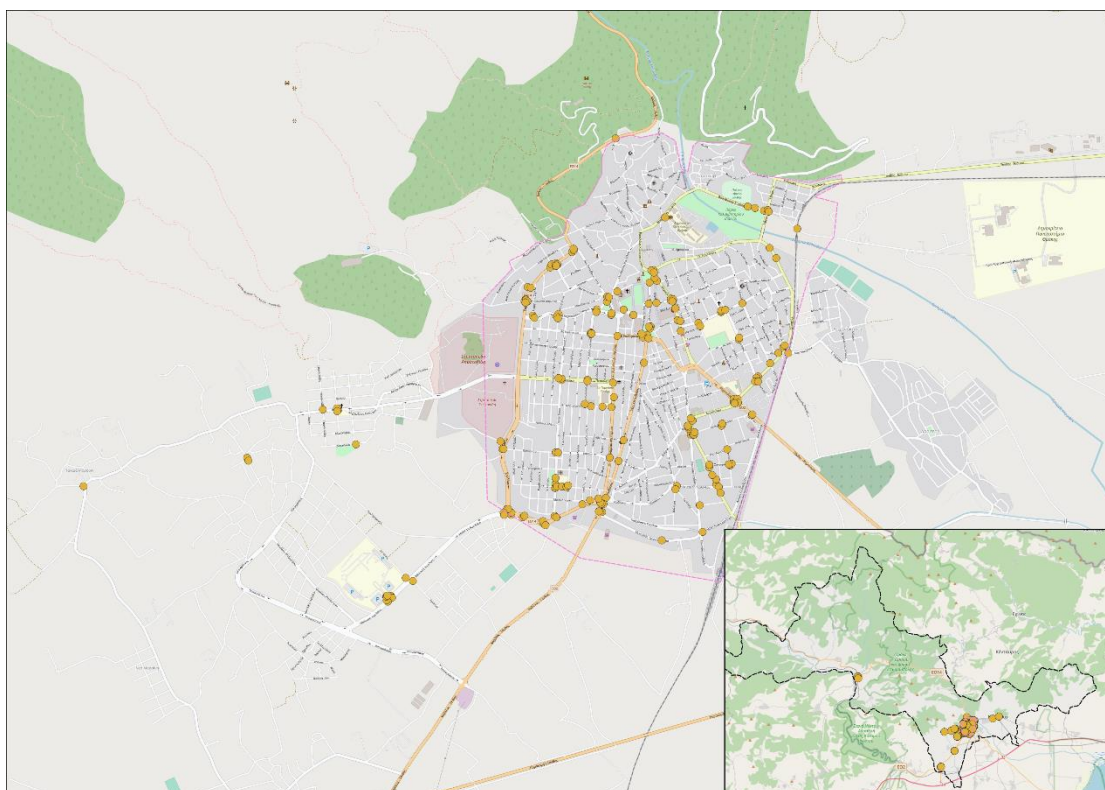


Εικόνα 58: Δίκτυο πεζού – ποδηλάτη στην πόλη της Ξάνθης

Διαβάσεις πεζών

Σημαντικό ρόλο στην προώθηση του περπατήματος διαδραματίζουν οι διαβάσεις πεζών μέσω των οποίων μπορούν να μετακινηθούν οι πεζοί από το ένα οικοδομικό τετράγωνο στο απέναντι με ασφάλεια, καθώς οι οδηγοί υποχρεούνται να σταματήσουν αν και τις περισσότερες φορές δεν παρατηρείται αυτό το φαινόμενο. Η καταγραφή των διαβάσεων έγινε στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης και αυτές αριθμούν περίπου τις 200.

Οι περισσότερες διαβάσεις εντοπίζονται κατά μήκος πρωτευουσών και δευτερευουσών αρτηριών, αλλά και ορισμένων συλλεκτήριων. Ακόμη, τόσο στα παραπάνω επίπεδα, όσο και σε επίπεδο τοπικού δικτύου, παρατηρείται ότι τηρείται σε ικανοποιητικό βαθμό η νομοθεσία, με ύπαρξη διαβάσεων σε όλους τους σηματοδοτούμενους κόμβους, έξω από πράσινους-κοινόχρηστους χώρους, αλλά και έξω από σχολικές εγκαταστάσεις, έτσι ώστε να αυξάνεται το επίπεδο της αίσθησης οδικής ασφάλειας των παιδιών.



Εικόνα 59: Διαβάσεις Πεζών στο Δήμο Ξάνθης

Ο Δήμος Ξάνθης μέσω της ιστοσελίδας του λαμβάνει αντίκρισμα από τους δημότες, όσον αφορά ζητήματα που εμπίπτουν στην δικαιοδοσία του και μπορεί να επιλύσει. Εντός αυτών αξίζει να σημειωθεί ότι έλαβε σοβαρά υπόψιν την επισήμανση δημότη για διαβάσεις που είχαν ξεθωριάσει και συνεπώς δεν καθιστούσαν ασφαλές το πέρασμα το δρόμου, σπεύδοντας στο σημείο για άμεση αποκατάσταση του προβλήματος.



Εικόνα 60: Νέος χρωματισμός διαβάσεων στη Λεωφόρο Στρατού (Πηγή: Google maps)

Αυτό βέβαια δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για αποκατάσταση πιθανών υπαρχόντων ή μελλοντικών ζητημάτων οδικής ασφάλειας και βιώσιμης μετακίνησης στα πλαίσια του Δήμου.

Ράμπες ΑμεΑ και Οδεύσεις Τυφλών

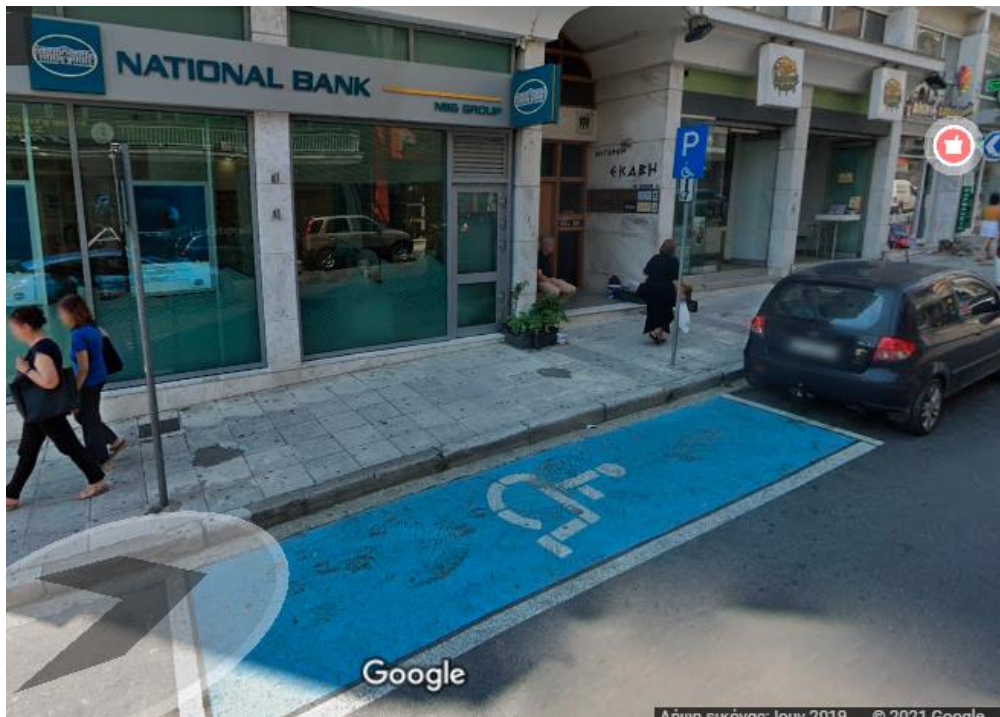
Η προσπελασιμότητα μιας πόλης είναι μια συνιστώσα της βιώσιμης κινητικότητας την οποία πολλές ελληνικές πόλεις δεν την διαθέτουν, καθώς οι υποδομές για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες είναι ανύπαρκτες. Μέσω του ΣΒΑΚ γίνεται προσπάθεια για την άρση των κοινωνικών αποκλεισμών στις μετακινήσεις έτσι ώστε να υπάρχει κοινωνική ισότητα και συνοχή. Ο Δήμος Ξάνθης είναι ένας από τους φιλικούς Δήμους απέναντι στα άτομα με αναπηρία, αγκαλιάζοντας τα σαν ισότιμους πολίτες και δημιουργώντας έργα που θα διευκολύνουν την ομαλή τους μετακίνηση. Στα πλαίσια αυτά, ο Δήμος διαθέτει ένα μεγάλο δίκτυο από οδεύσεις τυφλών, σε πολλούς δρόμους του. Οι ράμπες για τα ΑμεΑ υφίστανται αλλά απαιτείται η υλοποίηση μεγαλύτερου αριθμού τους και με κάλυψη όλων των προϋποθέσεων.

Είναι αξιοσημείωτο για τα ελληνικά δεδομένα ότι δεν φαίνεται να εντοπίζονται παράνομες σταθμεύσεις στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τη δυσκολία της κίνησης των ατόμων με αναπηρία.



Εικόνα 61: Όδευση τυφλών κατά μήκος του ποδηλατοδρόμου στις οδούς Εθελοντή Αιμοδότη και Σάρδεων (Πηγή: Google maps)

Επίσης, έχει γίνει μέριμνα για δημιουργία θέσεων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία εντός της πόλης, όπως εκτος γνωστής ελληνικής τράπεζας στην οδό 40 Εκκλησιών.



Εικόνα 62: Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ – Οδός 40 Εκκλησιών

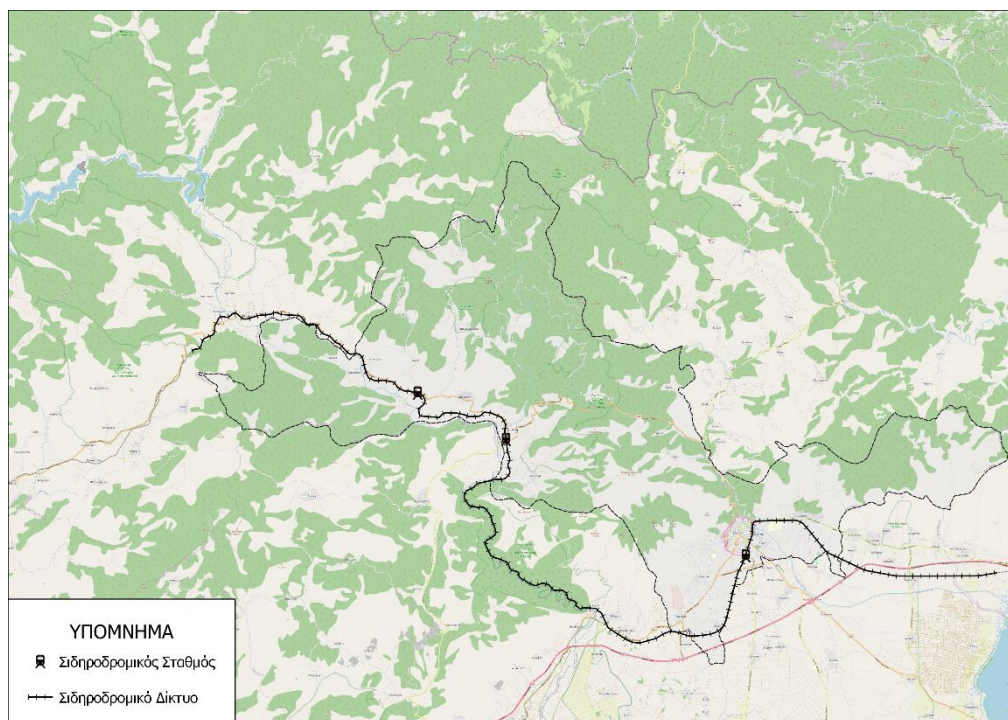
Δίκτυο μεταφορών

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Εντός του Δήμου Ξάνθης, υπάρχουν 3 στάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου, οι οποίες είναι :

- ο σταθμός Ξάνθης, νοτιοανατολικά των ορίων του οικιστικού της αποτυπώματος, στο πέρας της οδού Γεωργίου Κονδύλη
- ο σταθμός Σταυρούπολης, στα νότια του οικιστικού της αποτυπώματος, νότια του κέντρου υγείας της περιοχής
- ο σταθμός Νεοχωρίου, στο κέντρο του οικισμού

Τα δρομολόγια είναι σπάνια, αφού η διαδρομή Ξάνθη-Σταυρούπολη και το αντίστροφο εξυπηρετείται μόνο από ένα πρωινό δρομολόγιο ημερησίως, ενώ στην περίοδο υλοποίησης του εν λόγω σχεδίου (Νοέμβριος 2021) δεν υπάρχουν δρομολόγια από και προς τον οικισμό Νεοχωρίου.



Εικόνα 63: Δίκτυο σιδηροδρομικής γραμμής ΟΣΕ

Ο Δήμος Ξάνθης δε διαθέτει άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως άλλωστε και οι περισσότερες επαρχιακές πόλεις της Ελλάδος.

Παρόλ'αυτά το σιδηροδρομικό δίκτυο που διαθέτει φημίζεται για την όμορφη διαδρομή που πραγματοποιεί αφού περνά κατά μήκος των Στενών του Νέστου, και συνεπώς αποτελεί επιλογή πολλών τουριστών, εκτός των αναγκαίων μετακινήσεων των δημοτών.



Εικόνα 64: Διαδρομή Σιδηροδρόμου ΟΣΕ κατά μήκος των Στενών του Νέστου - Δήμος Ξάνθης

Δημόσια Συγκοινωνία

Η πόλη της Ξάνθης εξυπηρετείται τόσο από υπεραστική συγκοινωνία όσο και με αστική. Ως προς τις υπεραστικές συνδέσεις, τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ εξυπηρετούν (και προς τις 2 κατευθύνσεις) :

- Ξάνθη – Αθήνα
- Ξάνθη – Θεσσαλονίκη
- Ξάνθη – Κομοτηνή
- Ξάνθη – Καβάλα
- Ξάνθη – Αλεξανδρούπολη
- Ξάνθη – Σέρρες

Ταυτόχρονα, εκτελούνταν εδώ και πολλά χρόνια μαθητικά δρομολόγια κατά τη σχολική περίοδο για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους, με κατοχή του Ειδικού Μαθητικού Δελτίου. Την περίοδο υλοποίησης του εν λόγω σχεδίου, φαίνεται να έχει προκύψει ζήτημα λόγω της διακοπής τους, η οποία δυσχεραίνει τόσο τους μαθητές όσο και τους γονείς τους. Οι λόγοι για τους οποίους συνέβη η διακοπή φαίνεται να αποτελούν οικονομικό ζήτημα του Δήμου και πιο συγκεκριμένα των χρημάτων που δόθηκαν στα ΚΤΕΛ της Ξάνθης, αντίθετα με άλλους Δήμους της Ροδόπης.

Για την αστική συγκοινωνία, υπάρχουν οκτώ (8) λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τους συνοικισμούς:

- ❖ Γραμμή 1: Καλλιθέα
- ❖ Γραμμή 2: Κιμμέρια
- ❖ Γραμμή 3: Χρύσα
- ❖ Γραμμή 4: Φελώνη
- ❖ Γραμμή 5: Μαγικό
- ❖ Γραμμή 6: Πανεπιστημιούπολη
- ❖ Γραμμή 7: Εύμοιρο
- ❖ Γραμμή 8: Πηγάδια

Το συνολικό μήκος δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας είναι 60,09 km και ο αριθμός στάσεων ανά χιλιόμετρο δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας είναι 1,648. Για την κάλυψη της πόλης από το δίκτυο της αστικής συγκοινωνίας, δημιουργήθηκαν ζώνες επιρροής γύρω από τις στάσεις με ακτίνα 250 μέτρα, καθώς αυτή είναι η απόσταση, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, που είναι διατεθειμένος να διανύσει ένας χρήστης αστικής συγκοινωνίας με περπάτημα. Ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων :

- Γραμμή Καλλιθέας : 23 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 06.40 έως τις 20.45 (περίπου ανά μισή ώρα αρχικά και ανά 45' στην συνέχεια), και 8 δρομολόγια ημερησίως τις Κυριακές και τις αργίες από τις 08.00 έως τις 21.00 (περίπου κάθε 2 ώρες)

- Γραμμή Χρύσας : 10 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 07.20 και 07.50 αντίστοιχα έως τις 20.00 και 20.30 (κάθε μία ώρα και στη συνέχεια κάθε μιάμιση), και 3 δρομολόγια ημερησίως τις Κυριακές και τις αργίες από τις 09.00 έως τις 15.30 (ανά τρίωρο)

- Γραμμή Κιμμερίων : 12 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 07.05 έως τις 19.45 (περίπου κάθε μία ώρα), και 4 δρομολόγια ημερησίως τις

Κυριακές και τις αργίες από τις 08.30 έως τις 19.30 (ανά τρίωρο τα πρώτα 2 και ανά 5ωρο το τελευταίο)

- Γραμμή Φελώνης : 7 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 07.20 και 07.50 αντίστοιχα έως τις 20.30 (περίπου κάθε 2 ώρες και στη συνέχεια κάθε 3), και 3 δρομολόγια ημερησίως τις Κυριακές και τις αργίες από τις 09.30 έως τις 16.30 (ανά τέσσερις και τρεις ώρες αντίστοιχα)

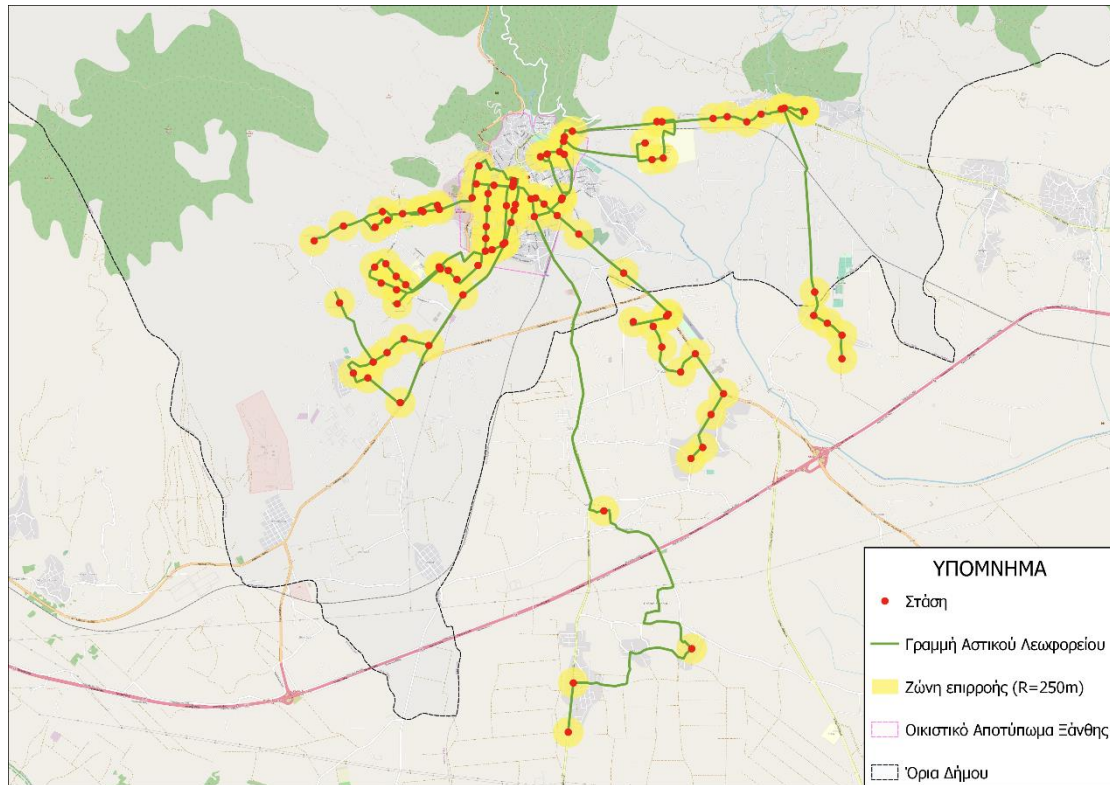
- Γραμμή Μαγικού : 9 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 07.05 έως τις 21.00 (κάθε 2 ώρες), και 4 δρομολόγια ημερησίως τις Κυριακές και τις αργίες από τις 10.30 έως τις 08.25 (ανά τρεις-τέσσερις ώρες)

- Γραμμή Πανεπιστημιούπολης : 51 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 07.45 έως τις 22.00 (περίπου κάθε 5-10' έως τις 12 και στη συνέχεια περίπου κάθε 30-60'), και 6 δρομολόγια ημερησίως τις Κυριακές και τις αργίες από τη 13.00 έως τις 22.00 (κάθε μία ώρα αρχικά και στη συνέχεια πιο αραιά)

- Γραμμή Πηγαδιών : 5 δρομολόγια ημερησίως όλες τις ημέρες της εβδομάδας από τις 07.05 έως τις 19.45 (σε αραιή συχνότητα)

- Γραμμή Ευμοίρου : 7 δρομολόγια ημερησίως τις καθημερινές και τα Σάββατα από τις 07.20 έως τις 19.45 (περίπου κάθε τρεις ώρες και στη συνέχεια συχνότερα), και 5 δρομολόγια ημερησίως τις Κυριακές και τις αργίες από τις 07.20 έως τις 19.45 (ανά τρίωρο)

Κρίνεται απαραίτητη παράταση του ωραρίου της γραμμής Πανεπιστημιούπολης κατά τουλάχιστον ένα δίωρο, δεδομένης της καθημερινής μετακίνησης φοιτητών που διαμένουν στις εστίες. Με τα τρέχοντα δρομολόγια λεωφορειακών γραμμών. Δημιουργείται αποκοπή τους από τη ζωή της πόλης.

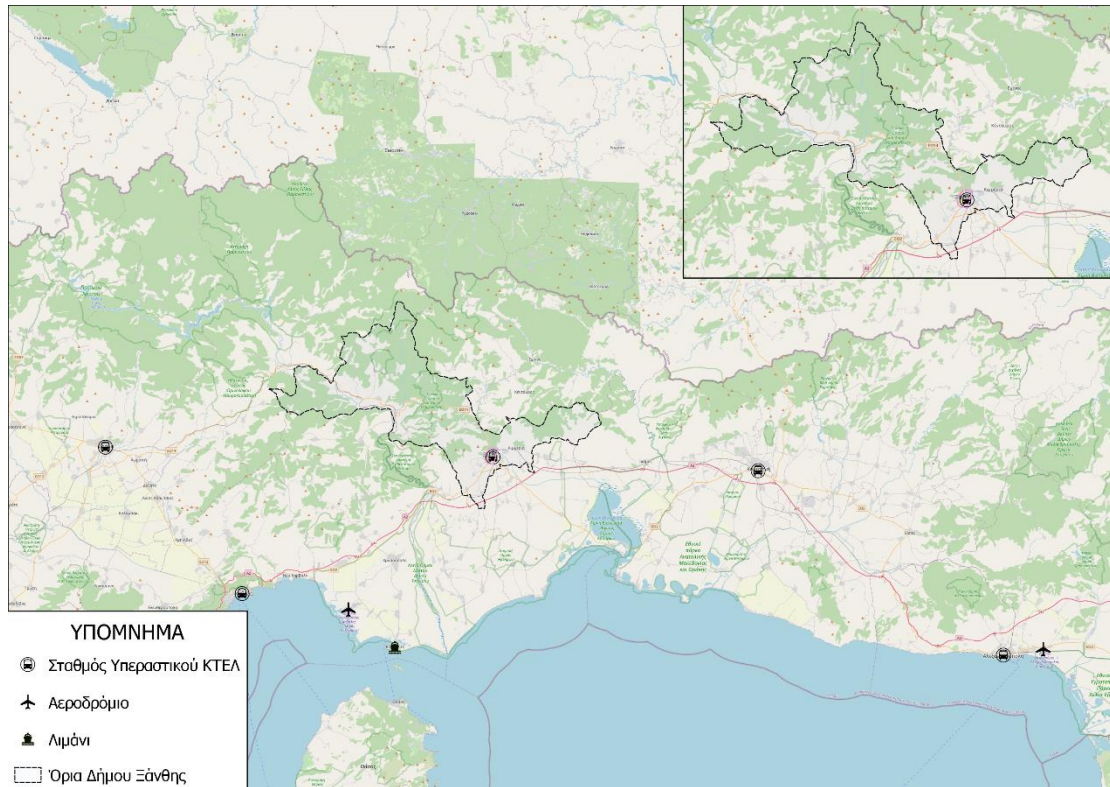


Εικόνα 65: Δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας & ακτίνα επιρροής

Υπερτοπικά Μεταφορικά Συστήματα

Αναφέρθηκαν παραπάνω τα συστήματα μεταφορών που διαθέτει ο Δήμος Ξάνθης. Εκτός αυτού, υπάρχουν μεταφορικές επιλογές για τους επισκέπτες, αλλά και για τους δημότες, προκειμένου να μετακινούνται εκτός του Δήμου, με υποδομές που βρίσκονται σε άλλους Δήμους.

Ως κοντινότεροι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων θεωρούνται αυτός της Κομοτηνής, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης και της Δράμας, ενώ νότια της περιοχής μελέτης βρίσκεται ο Δήμος Καβάλας που διαθέτει λιμάνι και αεροδρόμιο. Ακόμη, ο Δήμος Αλεξανδρούπολης διαθέτει αεροδρόμιο.



Εικόνα 66: Υπερτοπικά Μεταφορικά Συστήματα

Πεζοπορικά μονοπάτια

Εντός του Δήμου Ξάνθης, έχει αναπτυχθεί και σηματοδοτηθεί ένα δίκτυο με τουλάχιστον δεκαεπτά (17) διαδρομές, κατάλληλες για όλα τα επίπεδα πεζοπόρων. Πολύ ευνοϊκό στοιχείο για την περιοχή έχει καταστεί η ύπαρξη του ποταμού Νέστου και συγκεκριμένα των Στενών του Νέστου (περιοχή Natura) εντός του Δήμου Ξάνθης και πλησίον της πόλης της Ξάνθης. Αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα, έδωσε τη δυνατότητα στην περιοχή να δράσει σημαντικά δημιουργώντας ένα πιστοποιημένο δίκτυο μονοπατιών, ονόματι Nestos Rodori Trail, το οποίο, όπως έχει χαρακτηριστεί, προσέδωσε τουριστική υπεραξία στην περιοχή μέσω μίας φυσιολατρικής δραστηριότητας. Ένα ακόμη πολύ σημαντικό στοιχείο είναι ότι εντός της περιοχής μελέτης βρίσκεται το Ευρωπαϊκό Μονοπάτι Ε6, που προσελκύει πλήθος τουριστών από όλη την Ευρώπη και όχι μόνο.

Περιληπτικά παρουσιάζονται μερικές πληροφορίες για τις εκάστοτε διαδρομές (<https://www.monopatiapolitismou.gr/>):

- Ευρωπαϊκό Μονοπάτι Ε6 : Διαδρομή «Φινλανδία – Δανία – Γερμανία – Τσεχία – Αυστρία – Σλοβενία – Ελλάδα» με συνολικό μήκος

Περνάει από το Παρανέστι, τον Λειβαδίτη, την Καλλιθέα, τη Σταυρούπολη, τη Γαλάνη-Τοξότες, την Ξάνθη και μετά κινείται πιο βορειοανατολικό προς τον Κένταυρο, καταλήγοντας τελικά στην Αλεξανδρούπολη. Το συνολικό του μήκος ανέρχεται περίπου στα 6000 χλμ.

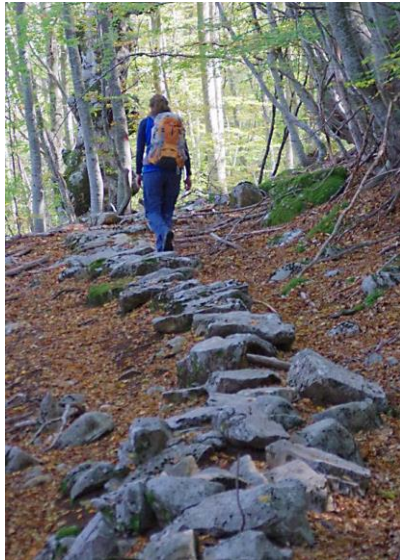
- Γαλάνη - Κρωμνικό (10,1 χλμ.) : Αποτελεί το πρώτο μέρος της πιστοποιημένης διαδρομής Nestos Rodori Trail. Μέσα από τα Στενά του Νέστου, είναι μια από τις ωραιότερες και πιο πλούσιες σε απτά περιβαλλοντικά στοιχεία πεζοπορικές διαδρομές στη Βόρεια Ελλάδα. Στο πρώτο μέρος, η διαδρομή ακολουθεί το παλιό σιδηροδρομικό μονοπάτι των

Θρακικών Τεμπών, ενώ στη συνέχεια ελισσόμενο στις πτυχές του αναγλύφου, φτάνει κοντά στον Σιδηροδρομικό Σταθμό – Στάση Κρωμνικού σε μεγάλη επίπεδη έκταση, πολύ κοντά στο ποτάμι, μέσα σε μια ζώνη πυκνής παρυδάτιας βλάστησης με λεύκες, ιπιές, σκλήθρα και πλατάνια.

- Ξάνθη – Κρωμνικό (19 χλμ.) : Ανήκει στην πιστοποιημένη διαδρομή Nestos Rodopi Trail. Η διαδρομή ξεκινά από την κεντρική πλατεία της Ξάνθης -για να αποφύγει τη διάσχιση της πόλης- ανηφορίζει προς την Ιερατική Σχολή Ξάνθης, μέσα από δρομάκια και διαμορφωμένα μονοπάτια, περιτρέχει τις απολήξεις του Αυγού μέχρι το πρώην Καζίνο Ξάνθης και μετά κατηφορίζει στο πάνω μέρος της Χρύσας. Το μονοπάτι είναι καλογραμμένο, πλατύ και κυρίως χωμάτινο, με μεγάλα τμήματα πετρόχτιστου καταστρώματος, που κατά τόπους έχει φθαρεί.
- Κρωμνικό – Σταυρούπολη (10,7 χλμ.) : Ανήκει στην πιστοποιημένη διαδρομή Nestos Rodopi Trail. Μια σύντομη διαδρομή που υιοθετεί τμήματα παλιών ιστορικών μονοπατιών, όσο έχουν περισωθεί από την ανάπτυξη του νεώτερου αγροτικού οδικού δικτύου.
- Σταυρούπολη - Κάτω Καρυόφυτο (11,6 χλμ.) : Ανήκει στην πιστοποιημένη διαδρομή Nestos Rodopi Trail. Το τμήμα από τη Σταυρούπολη στο Κάτω Καρυόφυτο είναι το σκέλος-κλειδί για τη διασύνδεση της συνολικής διαδρομής. Κατά 79% η διαδρομή ακολουθεί χωμάτινο μονοπάτι.
- Κάτω Καρυόφυτο – Λειβαδίτης (9,5 χλμ.) : Ανήκει στην πιστοποιημένη διαδρομή Nestos Rodopi Trail. Το σκέλος Κάτω Καρυόφυτο – Λειβαδίτης ακολουθεί κυρίως την όδευση του παλιού μονοπατιού ανάμεσα στα δύο χωριά. Το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής είναι δασωμένο, με βελανιδιές στην χαμηλότερη ζώνη και μαυρόπευκα στην ανώτερη. Το πρώτο ήμισυ της πορείας έχει ωραία θέα προς τη λεκάνη του Νέστου και τις κορυφές της Ροδόπης, ανάμεσα στις οποίες ξεχωρίζει ο Αμπάρ-Καγιάς.
- Λειβαδίτης – Καταρράκτης Λειβαδίτη – Δασικό Χωριό Ερυμάνθου (9,7 χλμ.) : Ανήκει στην πιστοποιημένη διαδρομή Nestos Rodopi Trail. Η διαδρομή ξεκινάει από το χωριό του Λειβαδίτη σε κτηνοτροφικό μονοπάτι μέσα σε θαμνώνες, το οποίο στην πορεία γίνεται καλογραμμένο. Κατά 70% η διαδρομή ακολουθεί καλντερίμι ή σαφές μονοπάτι.



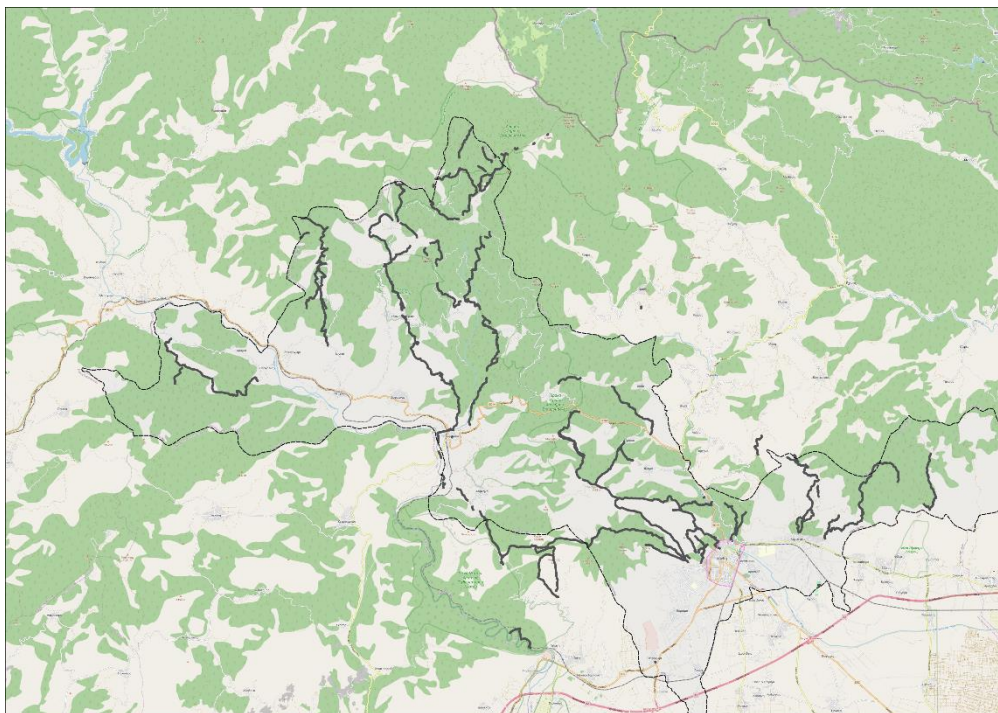
Εικόνα 67: Καταρράκτης Λειβαδίτη - Δήμος Ξάνθης



Εικόνα 68: Διαδρομές Nestos Rodopi Trail

Άλλες διαδρομές είναι επίσης οι :

- Δημάρη – Κοτύλη
- Ερύμανθος – Χαϊντού
- Ιωνικό – Κάστρο Καλύβας
- Κοτπάνη (κυκλική)
- Μονοπάτι Τηλέμαχου Σαμουρίδη
- Σιδηρόπετρα – Καλύβα



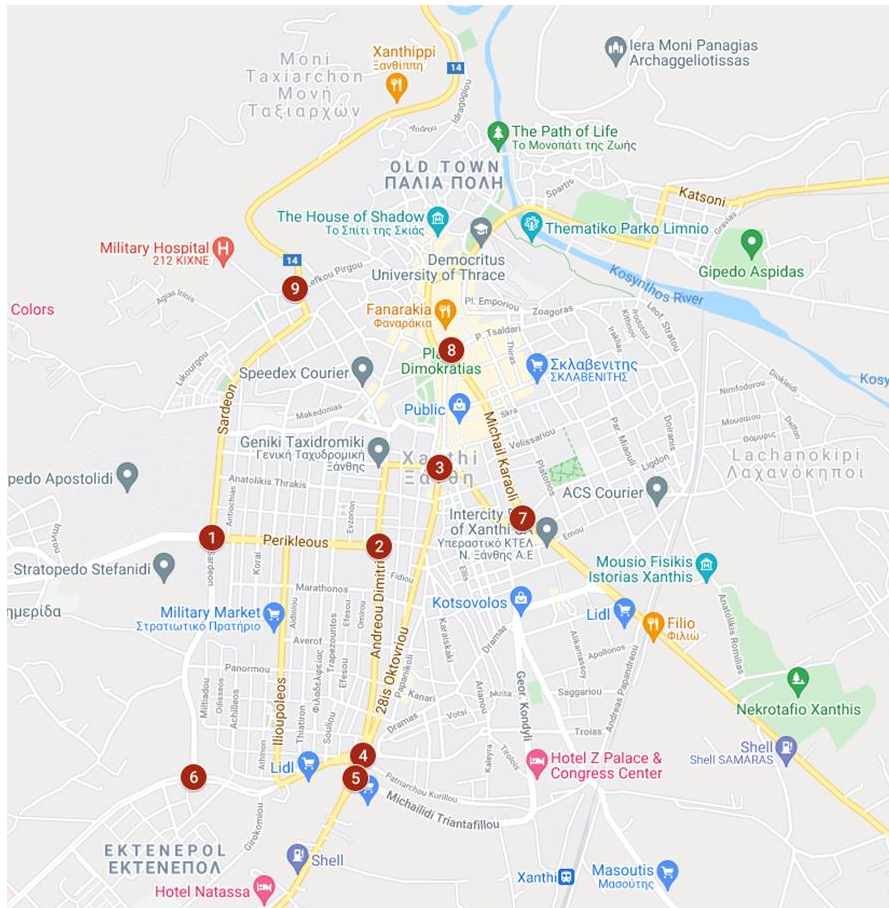
Εικόνα 69: Δίκτυο πεζοπορικών μονοπατιών Δήμου Ξάνθης

Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε 9 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός της Ξάνθης. Σε ένα επιλεγμένο διάστημα περίπου 3 ωρών, τα διάφορα οχήματα καταγράφηκαν ανά στρέφουσα κίνηση και ανά τύπο από 8 συνολικά παρατηρητές. Η παρακάτω έκθεση αναδεικνύει τα αποτελέσματα της διαδικασίας συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων. Τα κυκλοφοριακά δεδομένα μαζί με τα χωρικά δεδομένα λαμβάνονται υπόψη αργότερα για τη διαμόρφωση μέτρων και κατευθύνσεων βιώσιμης κινητικότητας.

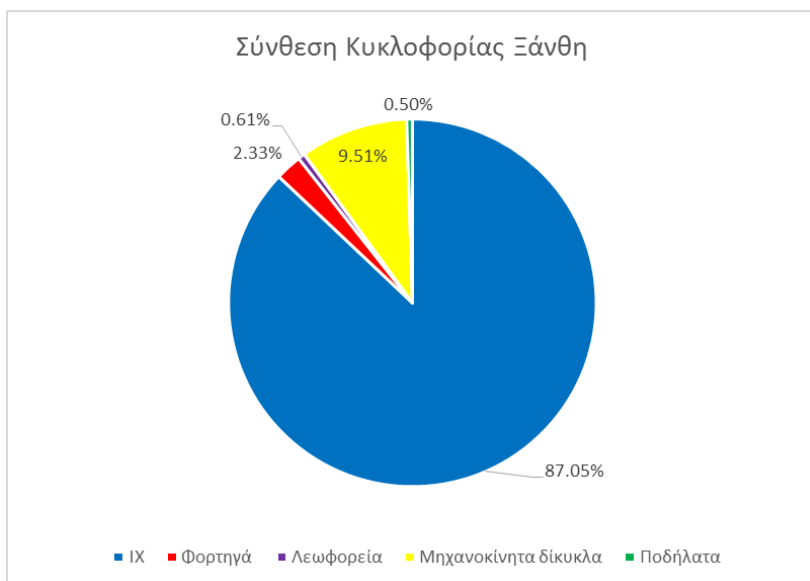
Η Εικόνα 70 παρουσιάζει τις θέσεις των 9 αυτών κόμβων, οι οποίοι είναι:

- Κόμβος 1: Σαρδέων και Περικλέους
- Κόμβος 2: Περικλέους και Ανδρέου Δημητρίου
- Κόμβος 3: 40 εκκλησιών, 28ης Οκτωβρίου και Μπρωκούμη
- Κόμβος 4: Ανδρέου Δημητρίου, Μαιάνδρου και Τζαβέλλα
- Κόμβος 5: Ε.Ο. Καβάλας – Ξάνθης και Τριανταφύλλου
- Κόμβος 6: Αιμοδότη και Σαρδέων
- Κόμβος 7: Πλατεία Μπαλτατζή
- Κόμβος 8: Πλατεία Δημοκρατίας
- Κόμβος 9: Σαρδέων, Λευκού Πύργου και Ε.Ο. Δράμας – Ξάνθης



Εικόνα 70: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων

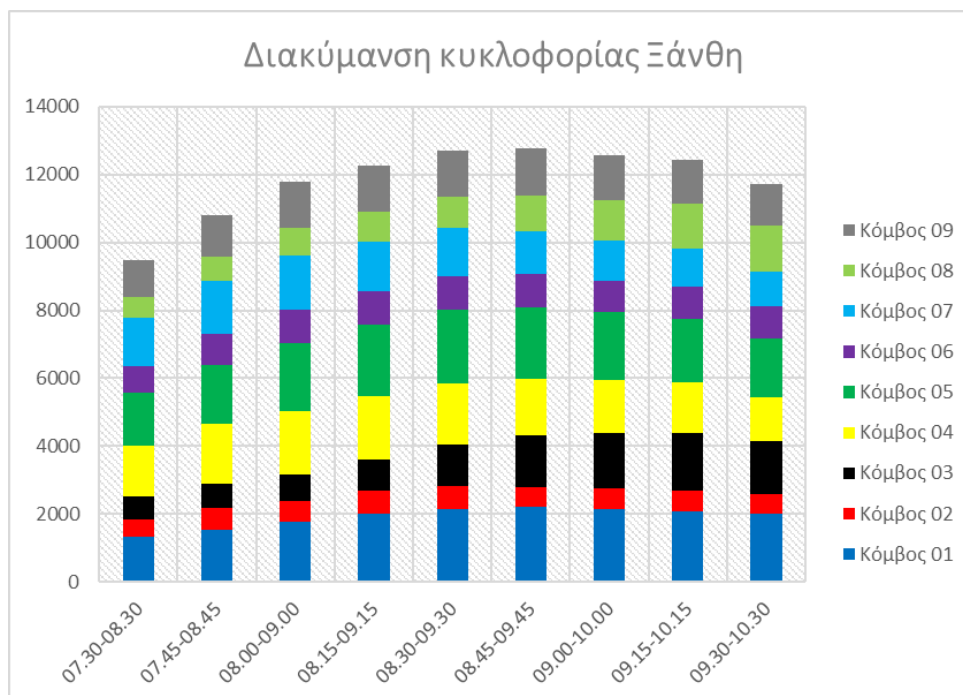
Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους. Αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από όλους τους κόμβους υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Το παρακάτω παρουσιάζει διαγραμματικά τη σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους της Ξάνθης. Το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 87.05%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι ίσο με 9.51%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα ποσοστό μικρότερο από 2.64%. Τέλος στους κόμβους της Ξάνθης, το ποσοστό των ποδηλάτων είναι ίσο με 0.50%.



Σχήμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Επίσης από τις καταγραφές ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: ΙΧ (αυτοκίνητα): 1 Μονάδα Επιβατικού Αυτοκινήτου, Φορτηγά: 3 ΜΕΑ, Λεωφορεία: 2 ΜΕΑ, Μηχανοκίνητα δίκυκλα: 0.5 ΜΕΑ και Ποδήλατα: 0.5 ΜΕΑ

Το σχήμα που ακολουθεί περιγράφεται η διακύμανση της κυκλοφορίας τις ώρες που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις.



Σχήμα 5: Διακύμανση κυκλοφορίας στην πόλη της Ξάνθης

Κόμβος 1: Σαρδέων και Περικλέους

Ο Κόμβος 1 βρίσκεται στη δυτική πλευρά της Ξάνθης (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.13409/24.87895>). Αποτελεί τη δυτική πύλη εισόδου/εξόδου της πόλης από/προς τη Χρύσα. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Η οδός Σαρδέων και η οδός Περικλέους είναι αμφίδρομοι. Στο σημείο συμβολής υπάρχει κυκλικός κόμβος για τη διευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών. Επίσης διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από Πλ. Δημογέροντα προς Κέντρο
- Κίνηση 2: Από Πλ. Δημογέροντα προς Εθ. Αιμοδότη
- Κίνηση 3: Από Πλ. Δημογέροντα προς Περικλέους
- Κίνηση 4: Από Κέντρο προς Πλ. Δημογέροντα
- Κίνηση 5: Από Κέντρο προς Εθ. Αιμοδότη
- Κίνηση 6: Από Κέντρο προς Περικλέους
- Κίνηση 7: Από Περικλέους προς
- Κίνηση 8: Από Περικλέους προς Πλ. Δημογέροντα
- Κίνηση 9: Από Περικλέους προς Εθ. Αιμοδότη
- Κίνηση 10: Από Εθ. Αιμοδότη προς Κέντρο
- Κίνηση 11: Από Εθ. Αιμοδότη προς Πλ. Δημογέροντα
- Κίνηση 12: Από Εθ. Αιμοδότη προς Περικλέους

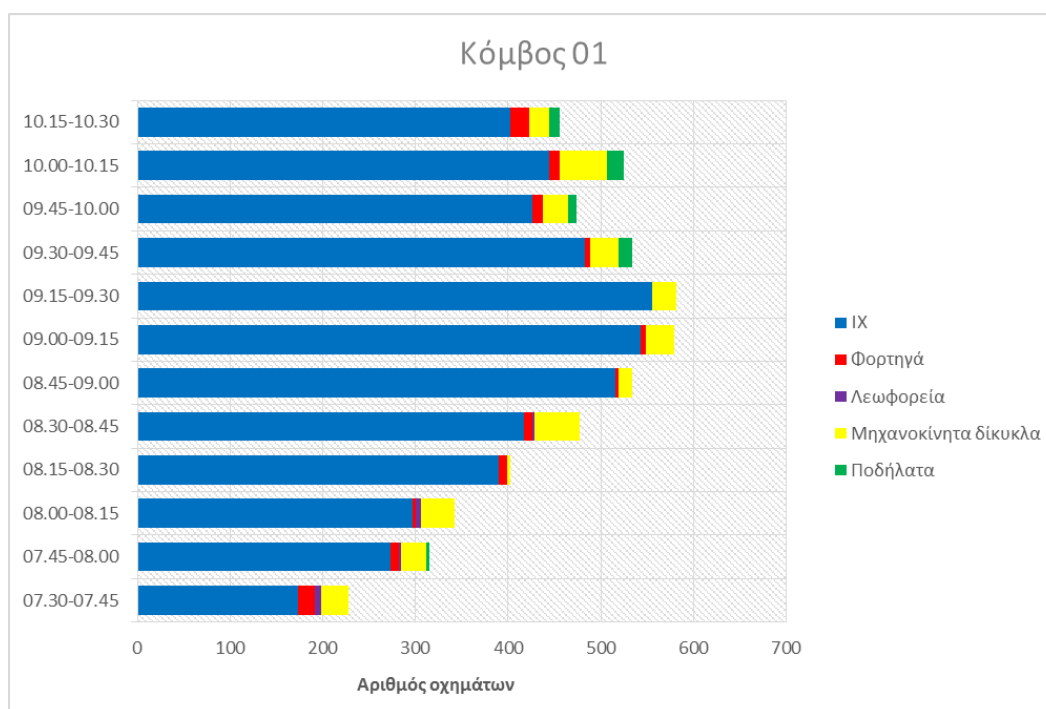
Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 1 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 71: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 1, Πηγή: (Google StreetView)

Στον Κόμβο 1 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 09:15-09:30 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε

αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 09.30. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 90.30% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 2201 ΜΕΑ/h.



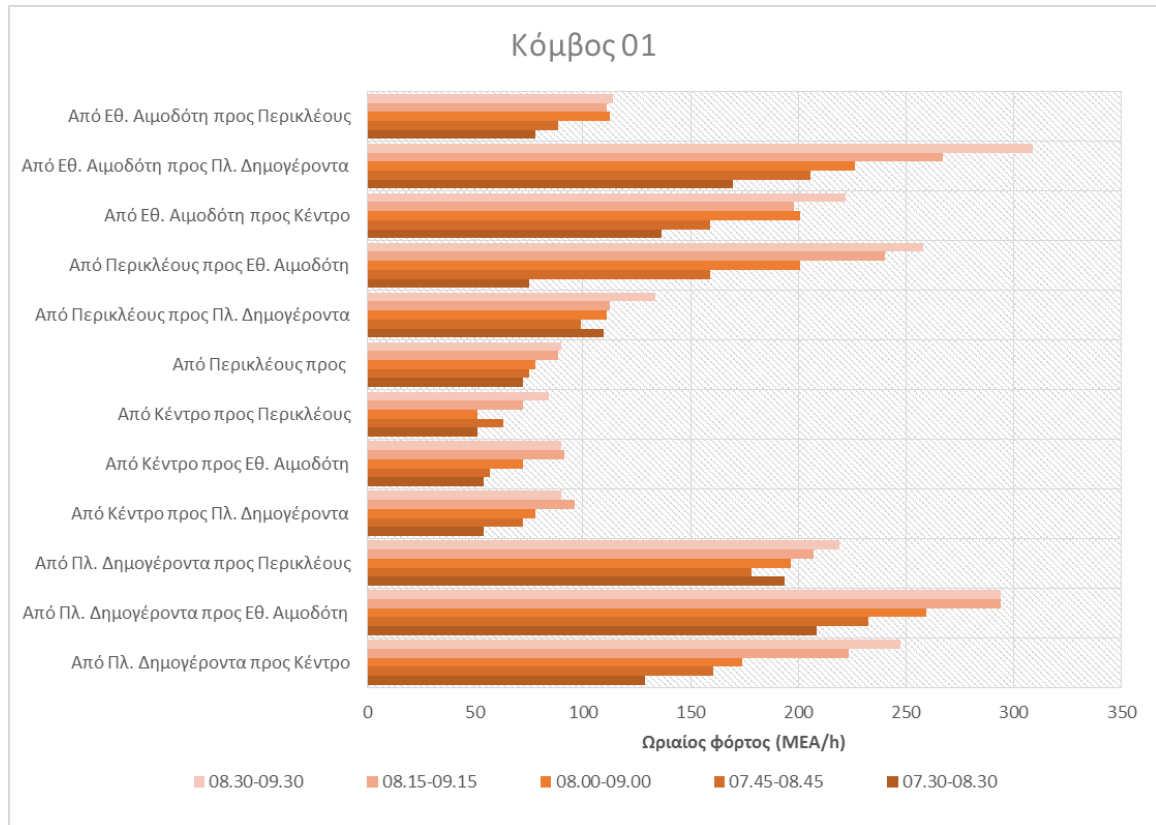
Σχήμα 6: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 1 ανά τέταρτο.

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 384 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2: Από Πλ. Δημογέροντα προς Εθ. Αιμοδότη το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 345 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 47% των οχημάτων που προέρχονταν από την Περικλέους πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς Πλατεία Δημογέροντα.

Πίνακας 14: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Πλ. Δημογέροντα προς Κέντρο	129	161	174	224	248	227	218	167	147	248
Από Πλ. Δημογέροντα προς Εθ. Αιμοδότη	209	233	260	294	294	333	330	329	384	384
Από Πλ. Δημογέροντα προς Περικλέους	194	179	197	207	219	225	204	201	192	225
Από Κέντρο προς Πλ. Δημογέροντα	54	72	78	96	90	81	75	60	60	96
Από Κέντρο προς Εθ. Αιμοδότη	54	57	72	92	90	89	90	86	75	92
Από Κέντρο προς Περικλέους	51	63	51	72	84	78	102	111	99	111
Από Περικλέους προς	72	75	78	89	90	77	63	75	63	90
Από Περικλέους προς Πλ. Δημογέροντα	110	99	111	113	134	150	156	164	164	164
Από Περικλέους προς Εθ. Αιμοδότη	75	159	201	240	258	228	195	204	186	258
Από Εθ. Αιμοδότη προς Κέντρο	137	159	201	198	222	254	270	273	254	273
Από Εθ. Αιμοδότη προς Πλ. Δημογέροντα	170	206	227	267	309	345	342	312	267	345
Από Εθ. Αιμοδότη προς Περικλέους	78	89	113	111	114	116	104	107	110	116
Σύνολο	1331	1550	1761	2001	2151	2201	2148	2087	2000	

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 7: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ME/h) στον κόμβο 1

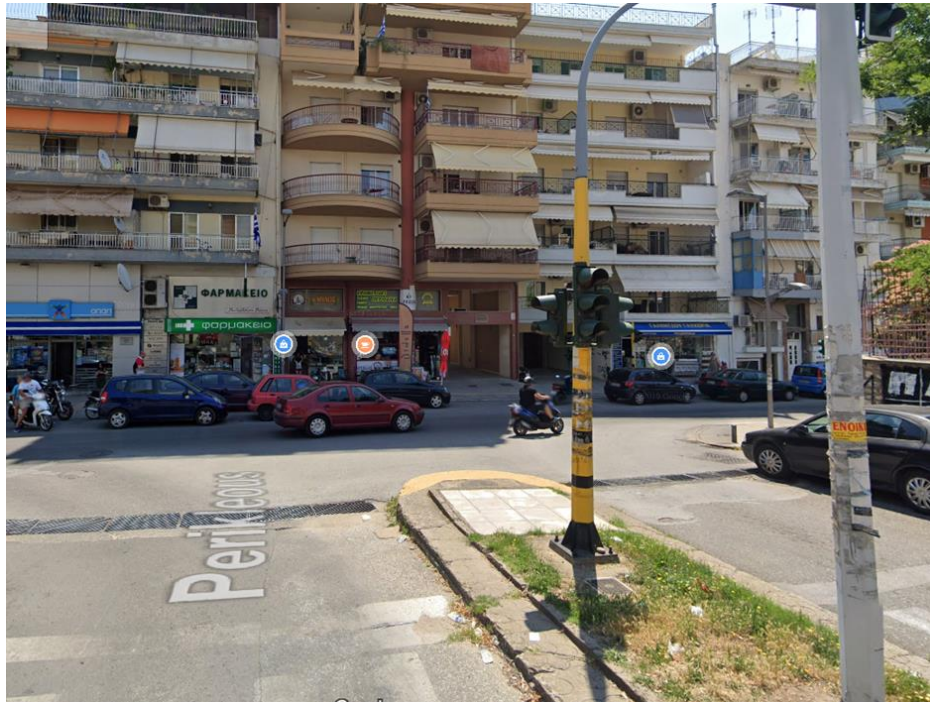
Κόμβος 2: Περικλέους και Ανδρέου Δημητρίου

Ο Κόμβος 2 βρίσκεται στη δυτική πλευρά της Ξάνθης δίπλα από το 1^ο Γυμνάσιο της πόλης (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=18/41.13391/24.88579>). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Η οδός Περικλέους είναι αμφίδρομος, ενώ η οδός Ανδρέου Δημητρίου είναι μονόδρομος και εξυπηρετεί την έξοδο των οχημάτων από το κέντρο. Ο κόμβος ελέγχεται από σύστημα φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 3 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

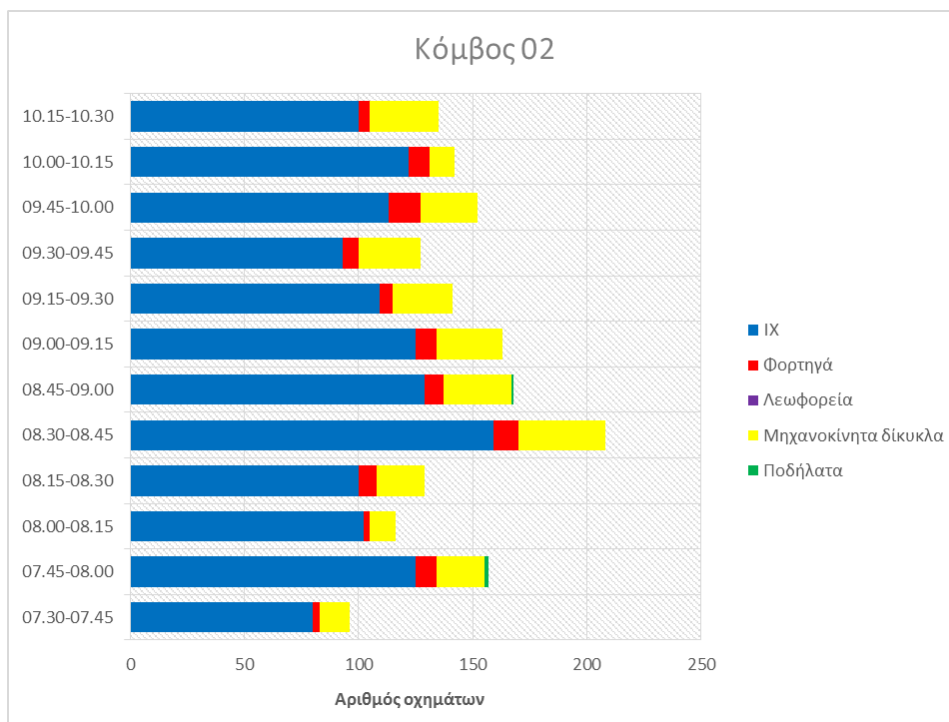
- Κίνηση 1: Από Δημητρίου βόρεια προς Περικλέους
- Κίνηση 2: Από Δημητρίου βόρεια προς Δημητρίου νότια
- Κίνηση 3: Από Περικλέους προς Δημητρίου νότια

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 2 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 72. Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 2, Πηγή: (Google StreetView)

Στον Κόμβο 2 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:30-08:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 08.45. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 78.30% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 686 ΜΕΑ/h.



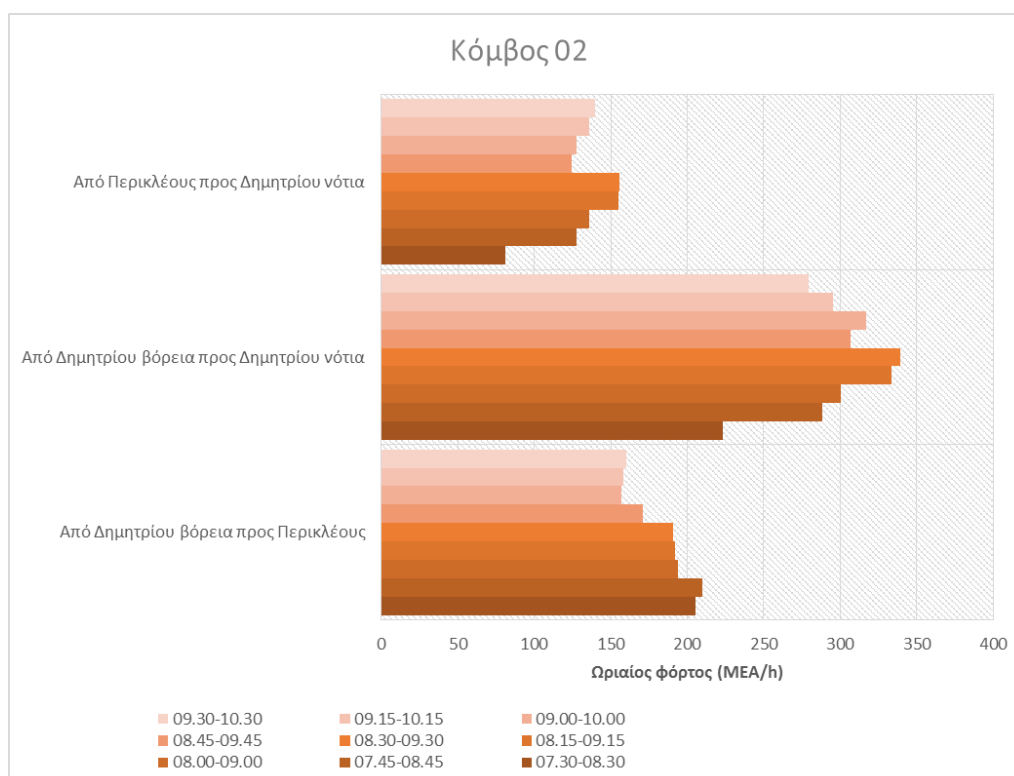
Σχήμα 8: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 2 ανά τέταρτο.

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 339 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2: Από Ανδρέου Δημητρίου βόρεια προς Δημητρίου νότια το χρονικό διάστημα 08:30-09:30. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 38% των οχημάτων που προέρχονταν από την Ανδρέου Δημητρίου πραγματοποιήσαν αριστερή στροφή προς Περικλέους.

Πίνακας 15: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 2

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Δημητρίου βόρεια προς Περικλέους	206	210	194	192	191	171	157	158	160	210
Από Δημητρίου βόρεια προς Δημητρίου νότια	224	288	301	334	339	307	317	296	280	339
Από Περικλέους προς Δημητρίου νότια	81	128	136	155	156	125	128	136	140	156
Σύνολο	510	626	631	681	686	603	602	590	580	

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 9: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 2

Κόμβος 3: 40 εκκλησιών και 28^{ης} Οκτωβρίου

Ο Κόμβος 3 βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Ξάνθης στην πλατεία Ελευθερίας (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.13599/24.88574>). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Η οδός 40 εκκλησιών είναι αμφίδρομος, ενώ η 28^{ης} Οκτωβρίου είναι μονόδρομος. Ο κόμβος δεν ελέγχεται από σύστημα φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 7 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

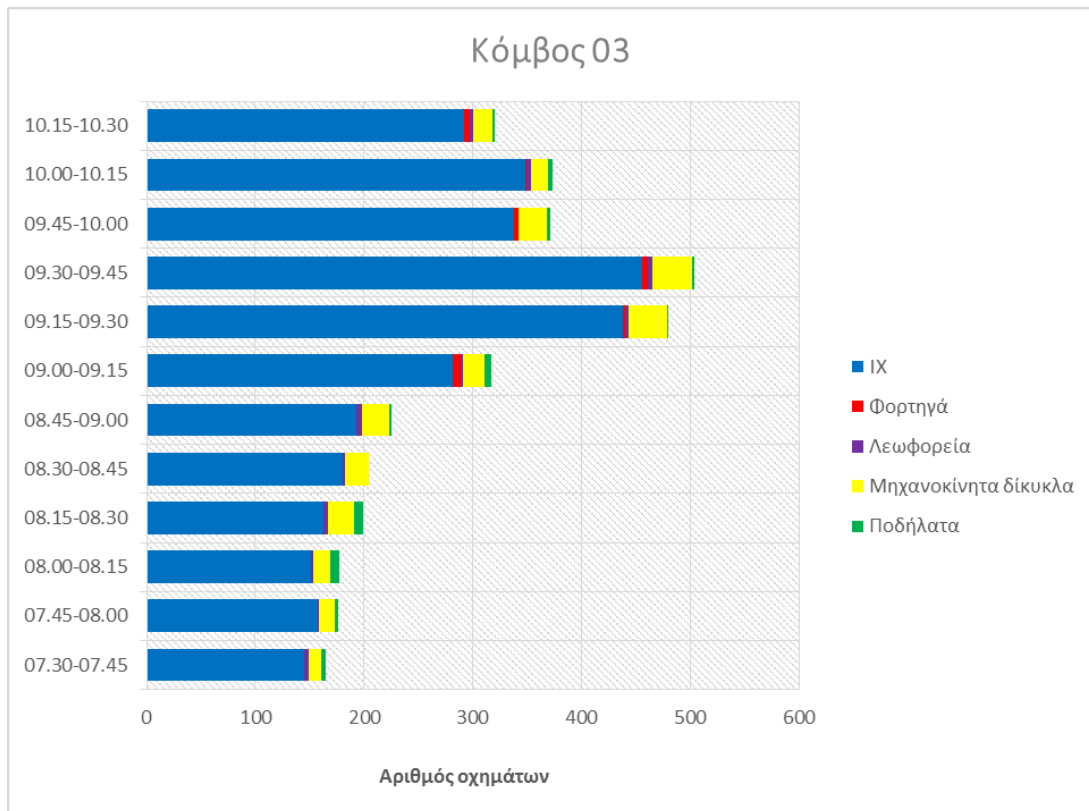
- Κίνηση 1: Από 40 εκκλησιών προς 28ης Οκτωβρίου βόρεια
- Κίνηση 2: Από 40 εκκλησιών προς Μπρωκούμη
- Κίνηση 3: Από Μπρωκούμη προς 40 εκκλησιών
- Κίνηση 4: Από Μπρωκούμη προς 28ης Οκτωβρίου βόρεια
- Κίνηση 5: Από 28ης Οκτωβρίου νότια προς 40 εκκλησιών
- Κίνηση 6: Από 28ης Οκτωβρίου νότια προς 28ης Οκτωβρίου βόρεια
- Κίνηση 7: Από 28ης Οκτωβρίου νότια προς Μπρωκούμη

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 3 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 73: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 3, (Πηγή: Google StreetView)

Στον Κόμβο 3 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 09:30-09:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 08.45. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 89.50% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1704 ΜΕΑ/h.



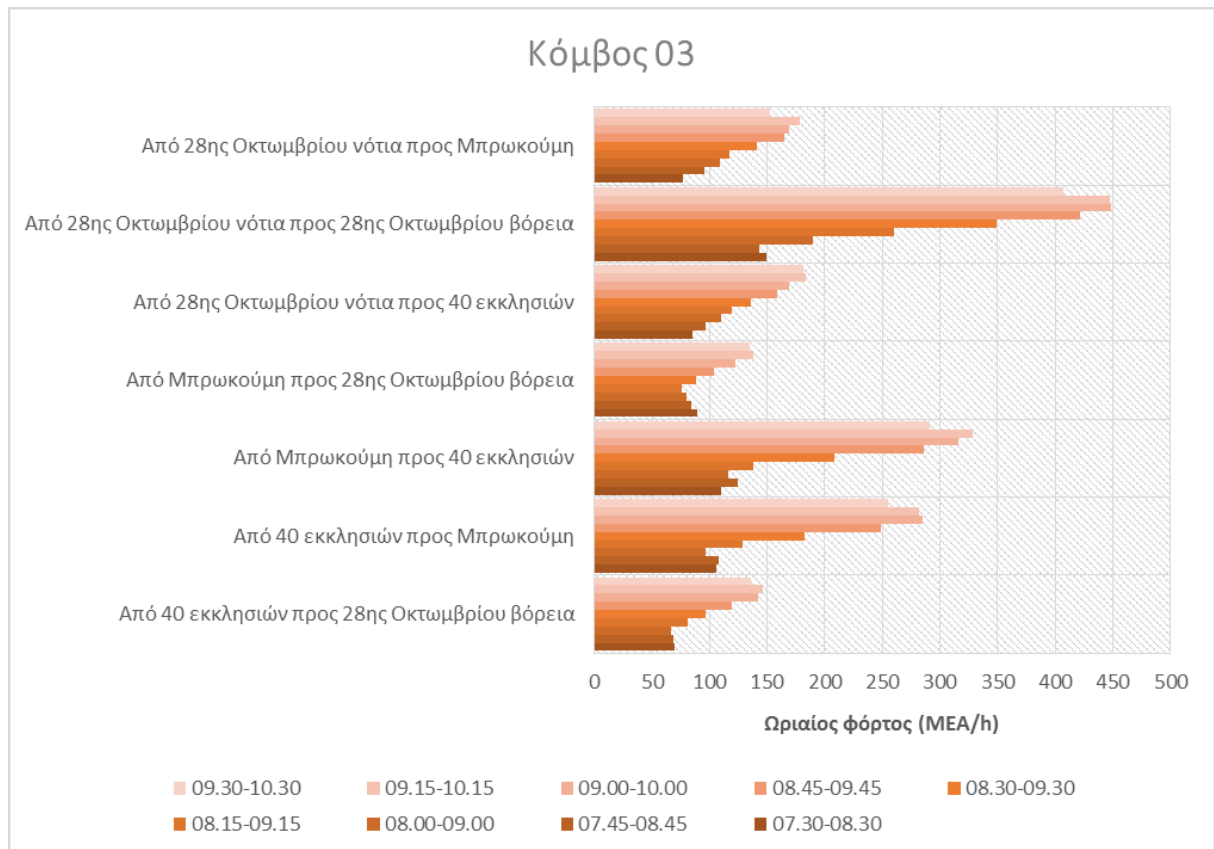
Σχήμα 10: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 3 ανά τέταρτο.

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσως με 448 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση 6: Από 28ης Οκτωμβρίου νότια προς 28ης Οκτωμβρίου βόρεια το χρονικό διάστημα 09:00-10:00 και 09:15-10:15. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 44% των οχημάτων που προέρχονταν από την 40 εκκλησιών πραγματοποιήσαν αριστερή στροφή προς 28^{ης} Οκτωβρίου.

Πίνακας 16. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 3

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από 40 εκκλησιών προς 28ης Οκτωμβρίου βόρεια	70	69	67	81	97	120	143	147	136	147
Από 40 εκκλησιών προς Μπρωκούμη	106	108	96	129	183	249	285	282	255	285
Από Μπρωκούμη προς 40 εκκλησιών	110	124	117	138	208	286	316	328	291	328
Από Μπρωκούμη προς 28ης Οκτωμβρίου βόρεια	89	84	80	76	88	104	122	138	135	138
Από 28ης Οκτωμβρίου νότια προς 40 εκκλησιών	85	97	110	120	136	159	169	184	182	184
Από 28ης Οκτωμβρίου νότια προς 28ης Οκτωμβρίου βόρεια	149	144	190	261	350	422	448	448	408	448
Από 28ης Οκτωμβρίου νότια προς Μπρωκούμη	77	96	109	117	141	165	169	178	152	178
Σύνολο	685	720	767	920	1202	1504	1652	1704	1558	

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 11: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ME/h) στον κόμβο 3

Κόμβος 4: Ανδρέου Δημητρίου, Μαιάνδρου και Τζαβέλλα

Ο Κόμβος 4 βρίσκεται στο νότια πλευρά της πόλης της Ξάνθης και αποτελεί τη νότια πύλη είσοδου/εξόδου από προς την Καβάλα. Ο κόμβος 4 γειτνιάζει με τον κόμβο 5, που αναλύεται στη συνέχεια, δημιουργώντας ένα διπλό κόμβο.

(ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.12758/24.88505>).

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 23 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Και οι 3 οδοί που τέμνονται στο σημείο είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από σύστημα φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

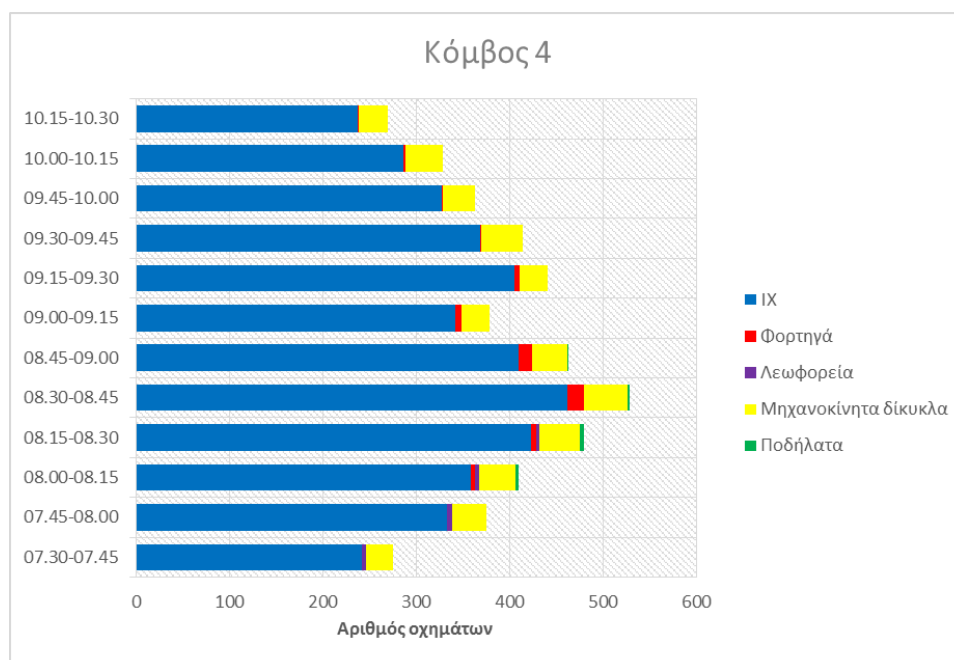
- Κίνηση 1: Από Κέντρο προς Μαιάνδρου
- Κίνηση 2: Από Κέντρο προς Δημητρίου
- Κίνηση 3: Από Κέντρο προς Τζαβέλλα
- Κίνηση 4: Από Ηλιουπόλεως προς Κέντρο
- Κίνηση 5: Από Ηλιουπόλεως προς Δημητρίου
- Κίνηση 6: Από Ηλιουπόλεως προς Τζαβέλλα
- Κίνηση 7: Από Τζαβέλλα προς Κέντρο
- Κίνηση 8: Από Τζαβέλλα προς Ηλιουπόλεως
- Κίνηση 9: Από Τζαβέλλα προς Δημητρίου
- Κίνηση 10: Από Δημητρίου προς Ηλιουπόλεως
- Κίνηση 11: Από Δημητρίου προς Κέντρο
- Κίνηση 12: Από Δημητρίου προς Τζαβέλλα

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 4 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 74. Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 4, Πηγή: (Google StreetView)

Στον Κόμβο 4 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:30-08:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 08.45. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 88.80% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1881 ΜΕΑ/h.



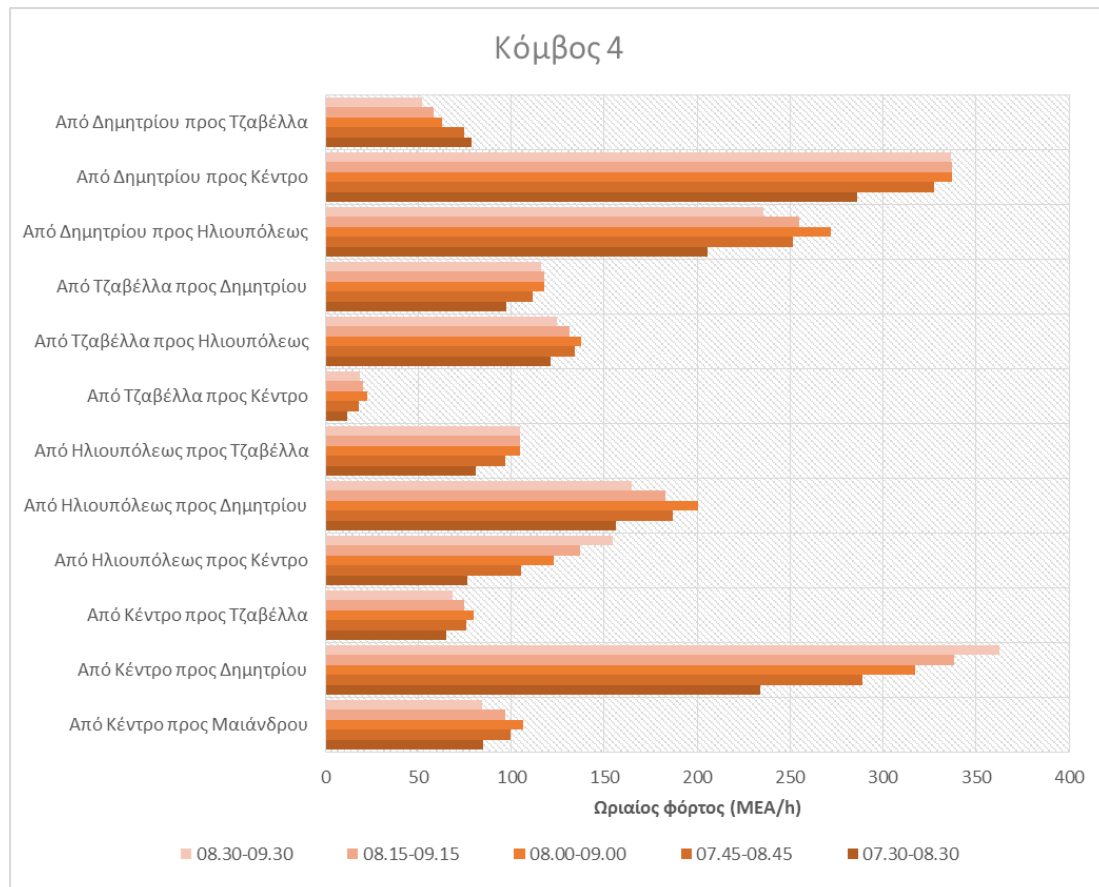
Σχήμα 12: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 4 ανά τέταρτο.

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 363 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση 6: Από Κέντρο προς Δημητρίου το χρονικό διάστημα 08:30-09:30. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 14% των οχημάτων που προέρχονταν από το Κέντρο πραγματοποιήσαν αριστερή στροφή προς Τζαβέλλα.

Πίνακας 17: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 4

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Κέντρο προς Μαιάνδρου	85	100	107	97	85	72	60	63	60	107
Από Κέντρο προς Δημητρίου	234	289	317	338	363	325	291	263	211	363
Από Κέντρο προς Τζαβέλλα	65	76	80	75	69	66	64	74	78	80
Από Ηλιουπόλεως προς Κέντρο	77	106	123	137	155	154	153	160	154	160
Από Ηλιουπόλεως προς Δημητρίου	156	187	201	183	165	142	123	120	107	201
Από Ηλιουπόλεως προς Τζαβέλλα	81	97	105	105	105	92	80	69	51	105
Από Τζαβέλλα προς Κέντρο	12	18	23	21	19	21	23	25	26	26
Από Τζαβέλλα προς Ηλιουπόλεως	121	134	138	132	125	135	144	136	117	144
Από Τζαβέλλα προς Δημητρίου	98	112	118	118	116	109	103	87	65	118
Από Δημητρίου προς Ηλιουπόλεως	206	252	272	255	236	201	171	169	155	272
Από Δημητρίου προς Κέντρο	286	328	337	337	337	318	300	285	246	337
Από Δημητρίου προς Τζαβέλλα	79	75	63	58	52	50	49	47	41	79
Σύνολο	1498	1771	1881	1854	1822	1681	1557	1494	1311	

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 13: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε MEA/h) στον κόμβο 4

Κόμβος 5: Ε.Ο. Καβάλας – Ξάνθης και Τριανταφύλλου

Ο Κόμβος 5 βρίσκεται στο νότια πλευρά της πόλης της Ξάνθης και αποτελεί τη νότια πύλη είσοδου/εξόδου από προς την Καβάλα. Ο κόμβος 5 γεινιάζει με τον κόμβο 4, που αναλύθηκε προηγουμένως.

(ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.12698/24.88492>).

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Και οι 3 οδοί που τέμνονται στο σημείο είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από σύστημα φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

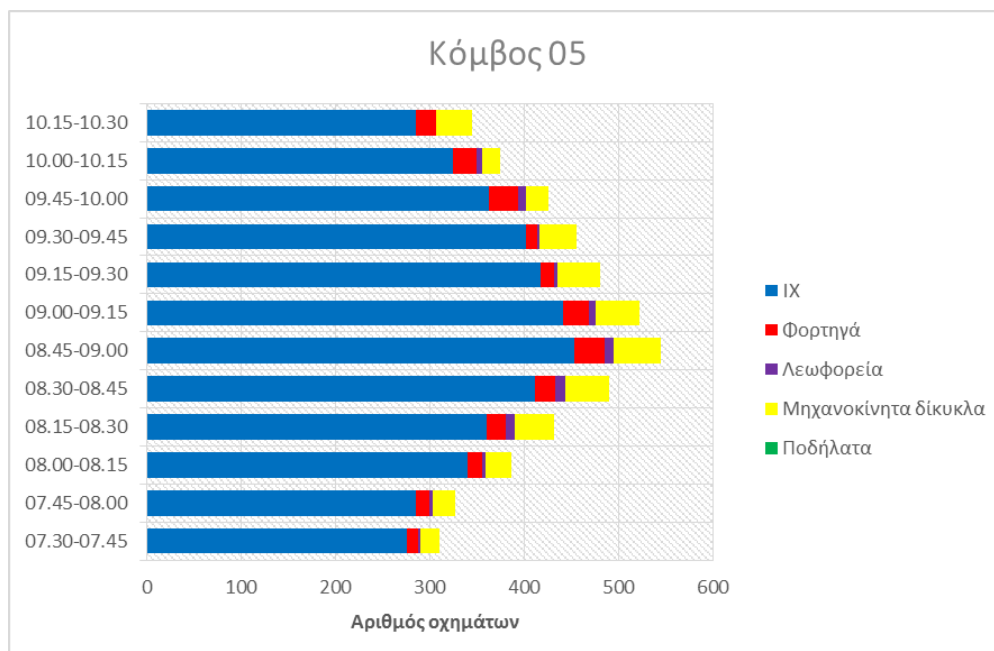
- Κίνηση 1: Από Κέντρο προς Δημητρίου νότια
- Κίνηση 2: Από Κέντρο προς Τριανταφυλλοπούλου
- Κίνηση 3: Από Τριανταφυλλοπούλου προς Κέντρο
- Κίνηση 4: Από Τριανταφυλλοπούλου προς Δημητρίου νότια
- Κίνηση 5: Από Δημητρίου νότια προς Κέντρο
- Κίνηση 6: Από Δημητρίου νότια προς Τριανταφυλλοπούλου

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 5 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 75. Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 5, Πηγή: (Google StreetView)

Στον Κόμβο 5 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:30-09:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 09.00. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 85.50% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 2166 ΜΕΑ/h.



Σχήμα 14: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 5 ανά τέταρτο.

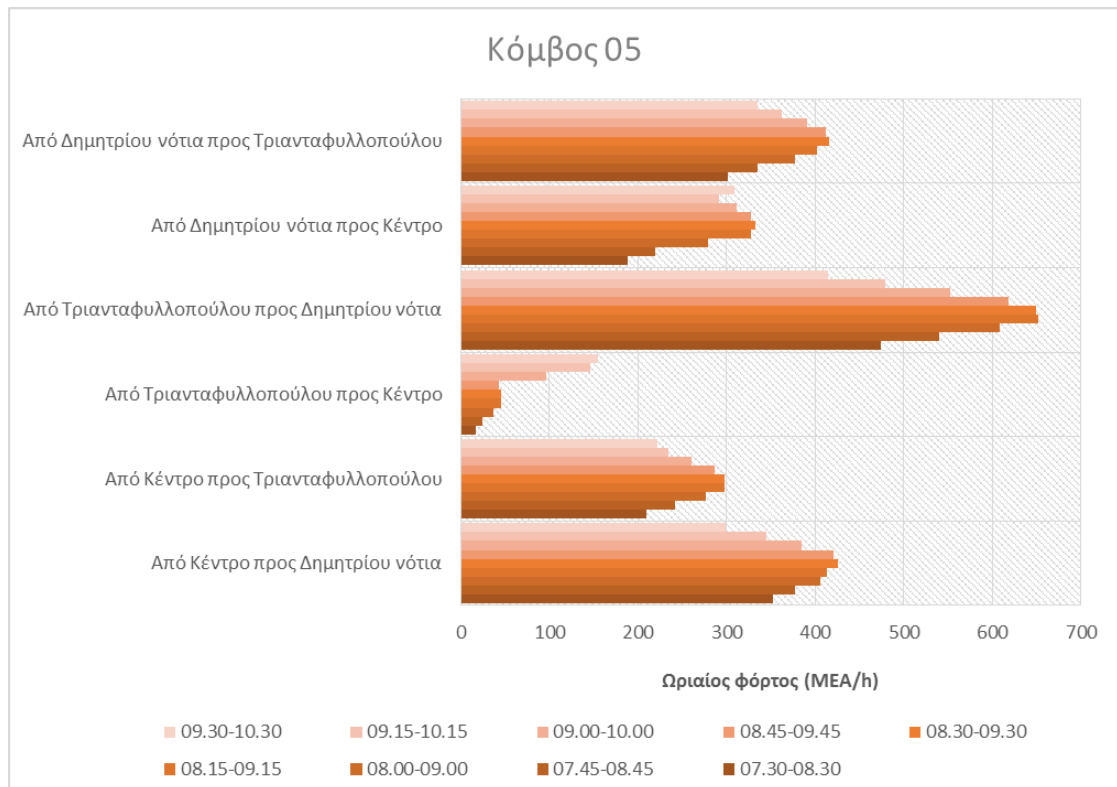
Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 363 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση 4: Από Τριανταφυλλοπούλου προς Δημητρίου νότια το χρονικό διάστημα 08:15-09:15. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το

41% των οχημάτων που προέρχονταν από το Κέντρο πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς Τριανταφυλλοπούλου.

Πίνακας 18: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 5

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Κέντρο προς Δημητρίου νότια	353	378	406	414	426	421	385	346	299	426
Από Κέντρο προς Τριανταφυλλοπούλου	210	242	276	298	298	286	261	234	222	298
Από Τριανταφυλλοπούλου προς Κέντρο	17	25	37	45	45	43	97	146	155	155
Από Τριανταφυλλοπούλου προς Δημητρίου νότια	475	540	609	652	649	618	552	479	415	652
Από Δημητρίου νότια προς Κέντρο	189	220	280	327	333	328	312	291	309	333
Από Δημητρίου νότια προς Τριανταφυλλοπούλου	301	335	377	402	416	412	391	363	336	416
Σύνολο	1544	1738	1984	2138	2166	2108	1997	1858	1735	

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 15: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε MEV/h) στον κόμβο 5

Κόμβος 6: Αιμοδότη και Σαρδέων

Ο Κόμβος 6 βρίσκεται στην νοτιοδυτικά της Ξάνθης (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.13409/24.87895>). Αποτελεί πύλη εισόδου/εξόδου της πόλης από/προς το Νοσοκομείο της πόλης. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Η οδός Σαρδεων και η οδός Εθελοντή Αιμοδότη είναι αμφίδρομοι. Στο σημείο συμβολής υπάρχει κυκλικός κόμβος για τη διευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών. Επίσης διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

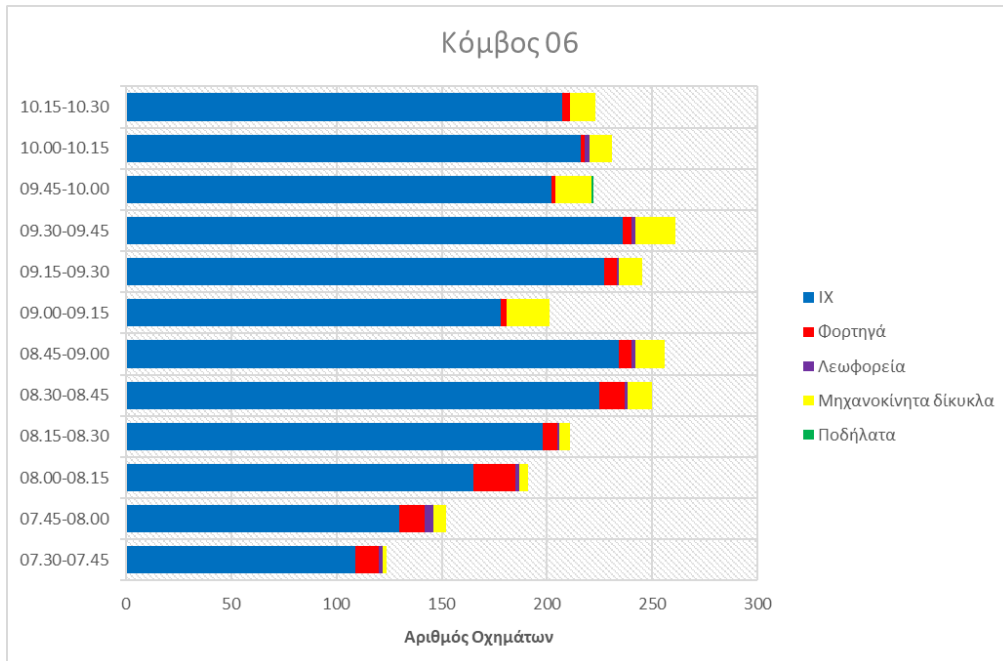
- Κίνηση 1: Από Σάρδεων προς Ιπποκράτους
- Κίνηση 2: Από Σάρδεων προς Μαιάνδρου
- Κίνηση 3: Από Ιπποκράτους προς Σάρδεων
- Κίνηση 4: Από Ιπποκράτους προς Μαιάνδρου
- Κίνηση 5: Από Μαιάνδρου προς Ιπποκράτους
- Κίνηση 6: Από Μαιάνδρου προς Σάρδεων

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 6 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 76: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 6, (Πηγή: Google StreetView)

Στον Κόμβο 6 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 09:30-09:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 09.30. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 90.70% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 987 ΜΕΑ/h.



Σχήμα 16: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 6 ανά τέταρτο.

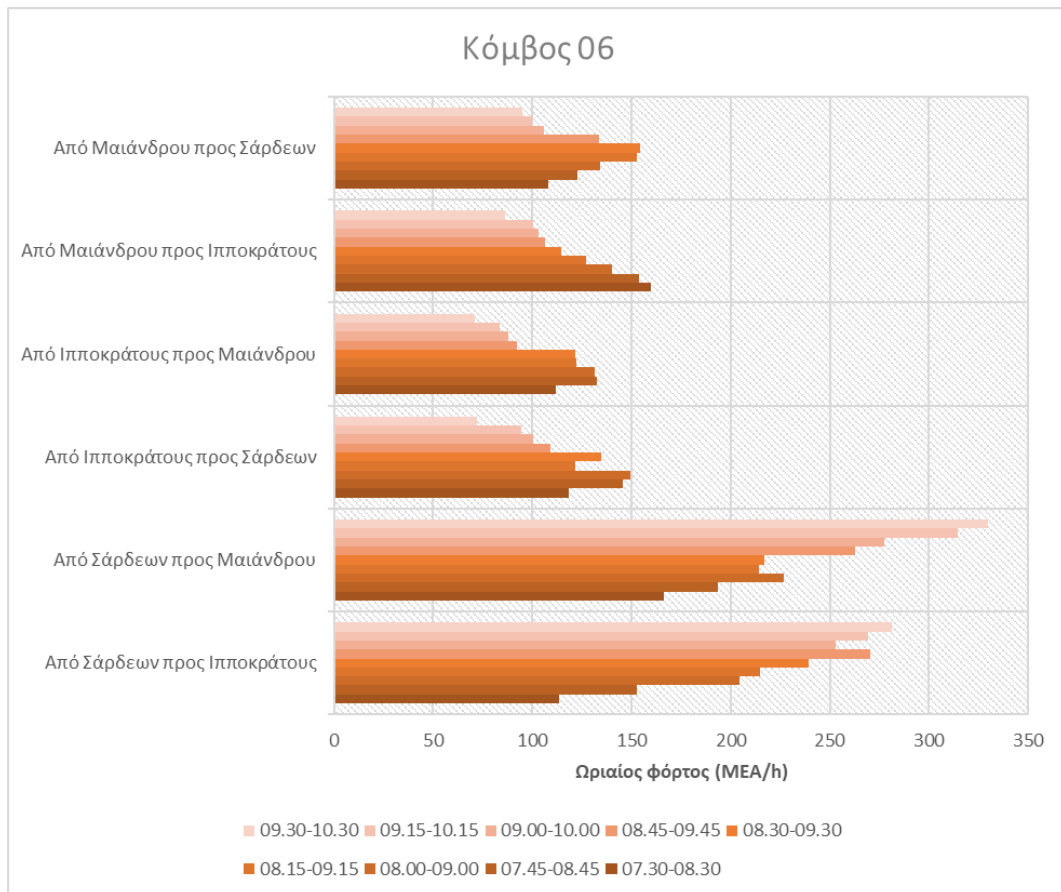
Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 330 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2: Από Σάρδεων προς Μαιάνδρου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 155 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 53% των

οχημάτων που προέρχονταν από την Ιπποκράτους πραγματοποιήσαν αριστερή στροφή προς τη Σαρδεών.

Πίνακας 19: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 6

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Σάρδεων προς Ιπποκράτους	114	153	205	215	240	271	253	270	281	281
Από Σάρδεων προς Μαιάνδρου	167	194	227	215	217	263	278	315	330	330
Από Ιπποκράτους προς Σάρδεων	119	146	150	122	135	109	101	95	72	150
Από Ιπποκράτους προς Μαιάνδρου	112	133	132	122	122	92	88	84	71	133
Από Μαιάνδρου προς Ιπποκράτους	160	154	140	127	115	107	103	101	86	160
Από Μαιάνδρου προς Σάρδεων	108	123	134	153	155	134	106	100	95	155
Σύνολο	779	901	987	953	982	974	928	963	935	987

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 17: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε MEV/h) στον κόμβο 6

Κόμβος 7: Πλατεία Μπαλατατζή

Ο Κόμβος 7 βρίσκεται στο κέντρο της Ξάνθης στην Πλατεία Μπαλατατζή (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.13478/24.89123>). Ο κόμβος εξυπηρετεί την είσοδο των οχημάτων στην πόλη από την Εγνατία οδό μέσω του κόμβου Βαφαϊκών. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Όλοι οι δρόμοι που τέμνονται στο σημείο της πλατείας είναι αμφίδρομοι εκτός από την οδό Ικονίου που είναι μονόδρομος. Στο σημείο συμβολής υπάρχει κυκλικός κόμβος για τη διευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών. Επίσης διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 9 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

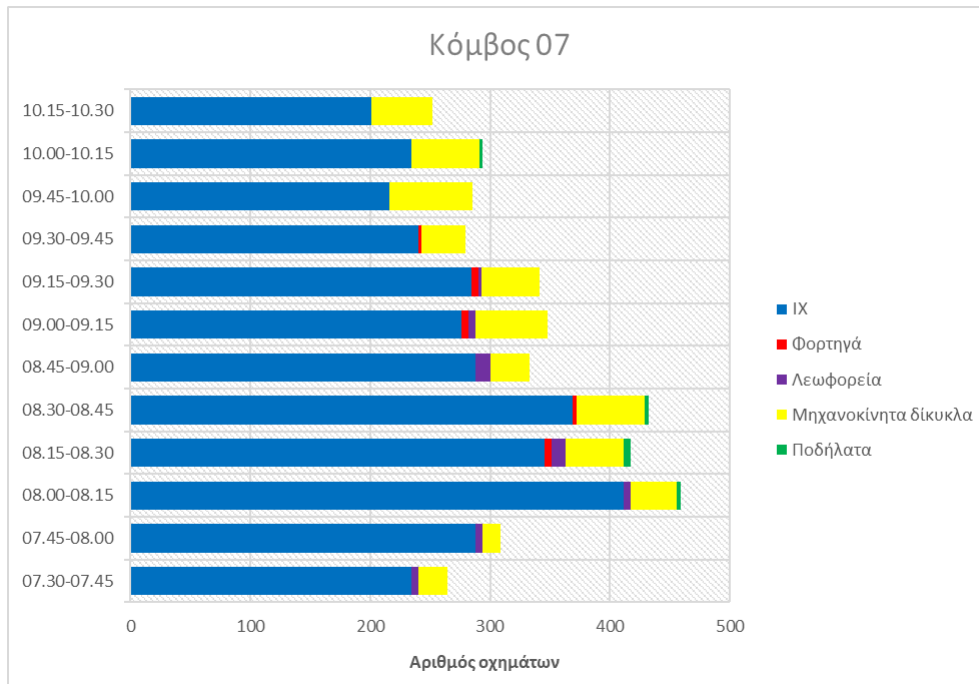
- Κίνηση 1: Από Καραολή προς Μπρωκούμη
- Κίνηση 2: Από Καραολή προς Δημοκρίτου
- Κίνηση 3: Από Καραολή προς Ικονίου
- Κίνηση 4: Από Μπρωκούμη προς Καραολή
- Κίνηση 5: Από Μπρωκούμη προς Δημοκρίτου
- Κίνηση 6: Από Μπρωκούμη προς Ικονίου
- Κίνηση 7: Από Δημοκρίτου προς Καραολή
- Κίνηση 8: Από Δημοκρίτου προς Μπρωκούμη
- Κίνηση 9: Από Δημοκρίτου προς Ικονίου

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 7 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 77. Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 7, (Πηγή: Google StreetView)

Στον Κόμβο 7 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:00-08:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 08.15 και μείωση στη συνέχεια. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 84.4% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1595 ΜΕΑ/h.



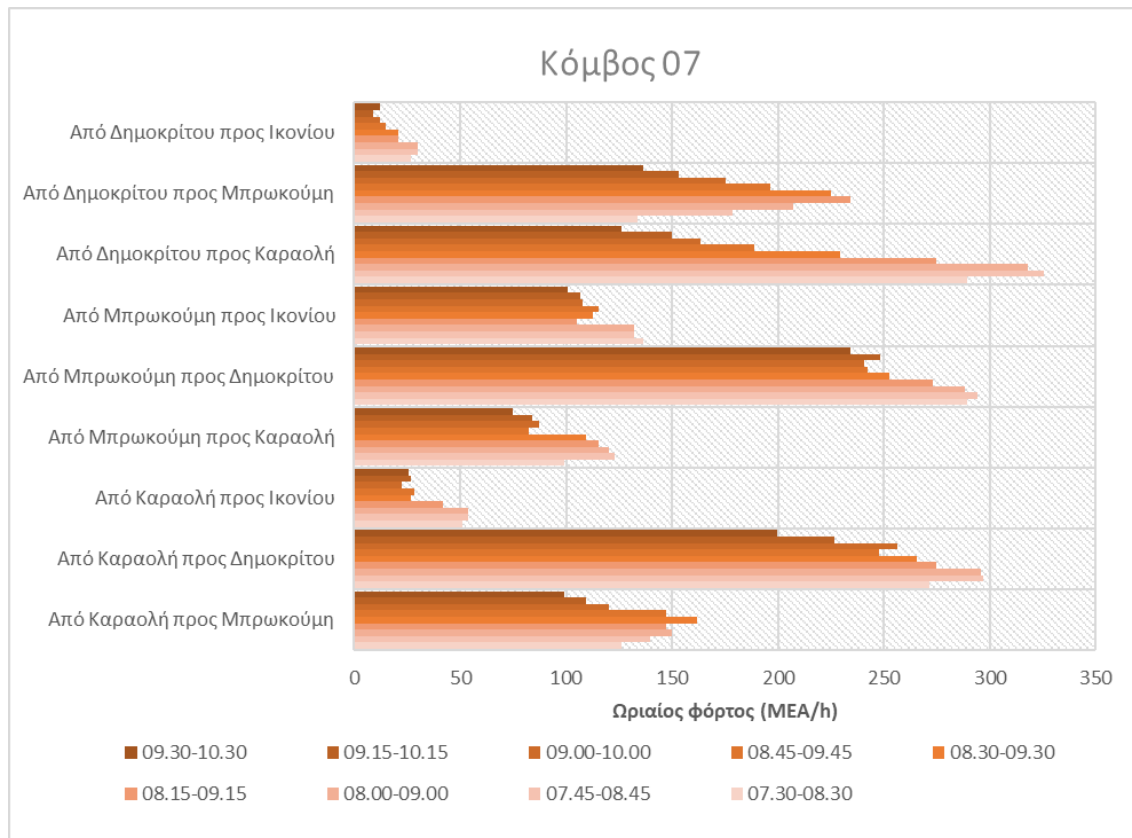
Σχήμα 18: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 7 ανά τέταρτο.

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 326 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2: Από Δημοκρίτου προς Καραολή το χρονικό διάστημα 07:45-08:45, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 297 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 39% των οχημάτων που προέρχονταν από τη Δημοκρίτου πραγματοποιήσαν αριστερή στροφή προς τη Μπρωκούμη.

Πίνακας 20: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 7

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Καραολή προς Μπρωκούμη	126	140	150	147	162	147	120	110	99	162
Από Καραολή προς Δημοκρίτου	272	297	296	275	266	248	257	227	200	297
Από Καραολή προς Ικονίου	51	54	54	42	27	29	23	27	26	54
Από Μπρωκούμη προς Καραολή	99	123	120	116	110	83	87	84	75	123
Από Μπρωκούμη προς Δημοκρίτου	290	294	288	273	253	242	241	248	234	294
Από Μπρωκούμη προς Ικονίου	137	132	132	105	113	116	108	107	101	137
Από Δημοκρίτου προς Καραολή	290	326	318	275	230	189	164	150	126	326
Από Δημοκρίτου προς Μπρωκούμη	134	179	207	234	225	197	176	153	137	234
Από Δημοκρίτου προς Ικονίου	27	30	30	21	21	15	12	9	12	30
Σύνολο	1424	1574	1595	1487	1405	1264	1186	1114	1008	1595

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 19: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ME/h) στον κόμβο 7

Κόμβος 8: Πλατεία Δημοκρατίας

Ο Κόμβος 8 βρίσκεται στο κέντρο της Ξάνθης στην Πλατεία Δημοκρατίας (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.13960/24.88829>). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Η Βασ. Κων/νου, η Βασ. Γεωργίου και Παύλου είναι αμφίδρομοι, ενώ η Π. Τσαλδάρη είναι μονόδρομος. Οι δρόμοι αυτοί τέμνονται στη σημείο αυτό. Ο κόμβος ελέγχεται από σύστημα φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 4 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

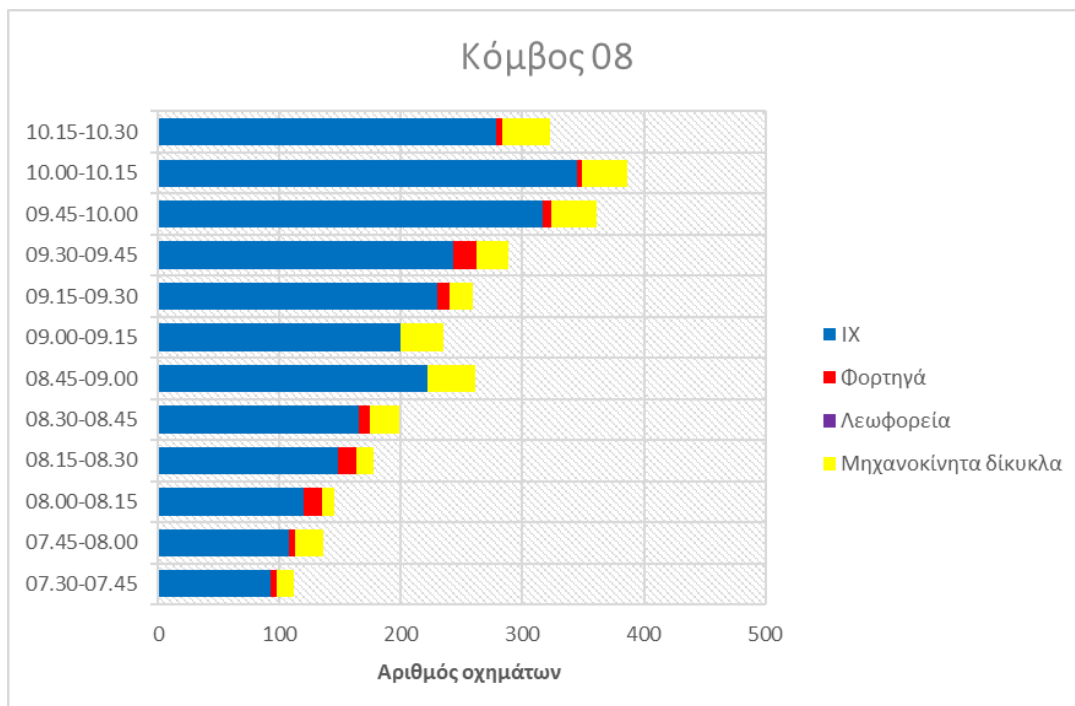
- Κίνηση 1: Από Βασ. Κων/νου προς Καραολή
- Κίνηση 2: Από Βασ. Κων/νου προς Τσαλδάρη
- Κίνηση 3: Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Βασ. Κων/νου
- Κίνηση 4: Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Τσαλδάρη

Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 8 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 78: Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 8, (Πηγή: Google StreetView)

Στον Κόμβο 8 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 10:00-10:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 10.15. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 84.7% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1361 ΜΕΑ/h.



Σχήμα 20: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 8 ανά τέταρτο.

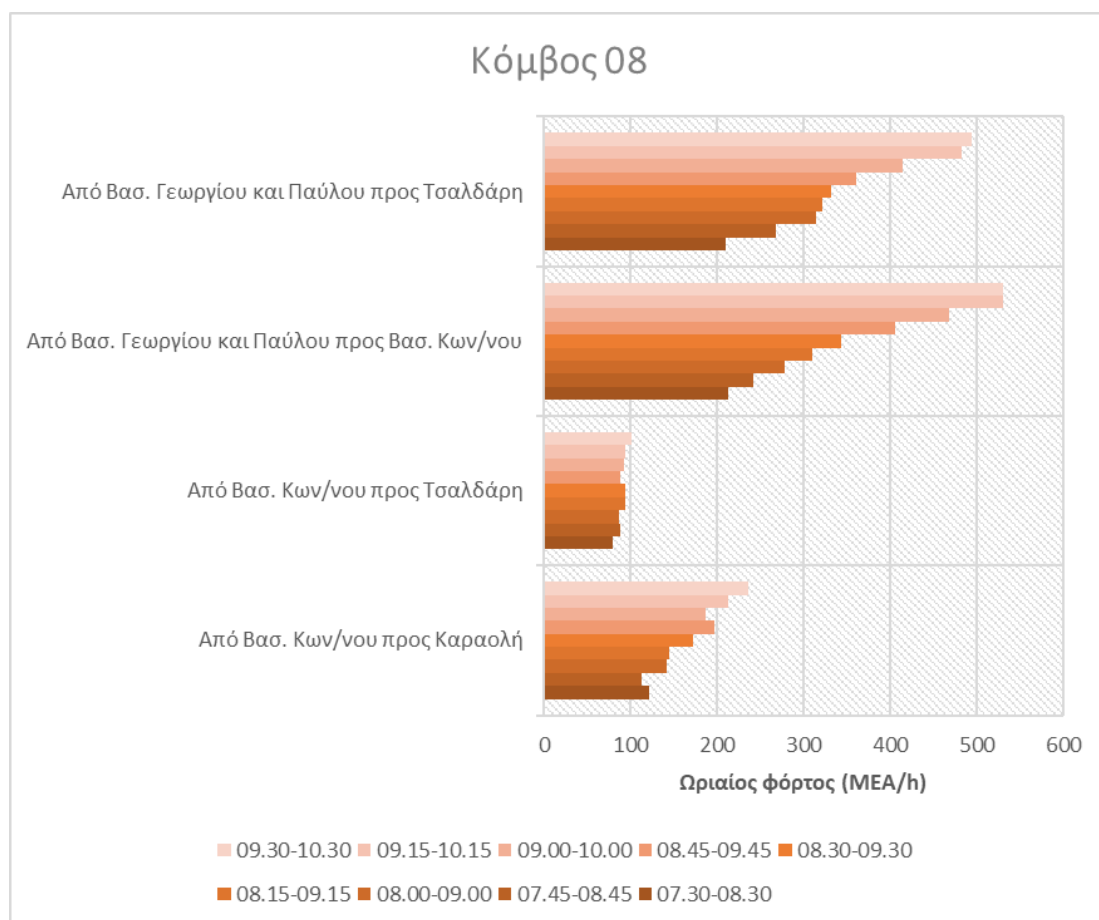
Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσως με 531 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2: Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Βασ.

Κων/νου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 236 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 30% των οχημάτων που προέρχονταν από τη Βασ. Κων/νου πραγματοποιήσαν αριστερή στροφή προς την Τσαλδάρη.

Πίνακας 21: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 8

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Βασ. Κων/νου προς Βασ. Γεωργίου και Παύλου	121	113	142	144	173	197	187	213	236	236
Από Βασ. Κων/νου προς Τσαλδάρη	80	89	86	94	94	88	93	94	101	101
Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Βασ. Κων/νου	213	242	279	310	343	406	469	530	531	531
Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Τσαλδάρη	211	269	315	322	332	361	415	482	495	495
Σύνολο	624	712	821	869	941	1051	1163	1320	1362	1362

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 21: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ΜΕΑ/h) στον κόμβο 8

Κόμβος 9: Σαρδέων, Λευκού Πύργου και Ε.Ο. Δράμας – Ξάνθης

Ο Κόμβος 9 βρίσκεται στο κέντρο στη βορειοδυτική πλευρά της Ξάνθης δίπλα από τη ΔΕΥΑ Ξάνθης (ακριβής τοποθεσία: <https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.14175/24.88129>). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30.

Όλοι οι δρόμοι που τέμνονται στο σημείο είναι αμφίδρομοι εκτός από την οδό Λευκού Πύργου που είναι μονόδρομος. Οι δρόμοι αυτοί τέμνονται στη σημείο αυτό. Ο κόμβος ελέγχεται από σύστημα φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 9 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας προς Αντωνίου
- Κίνηση 2: Από Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας προς Σαρδέων
- Κίνηση 3: Από Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας προς Λευκού πύργου
- Κίνηση 4: Από Αντωνίου προς Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας
- Κίνηση 5: Από Αντωνίου προς Σαρδέων
- Κίνηση 6: Από Αντωνίου προς Λευκού πύργου
- Κίνηση 7: Από Σαρδέων προς Αντωνίου
- Κίνηση 8: Από Σαρδέων προς Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας
- Κίνηση 9: Από Σαρδέων προς Λευκού πύργου

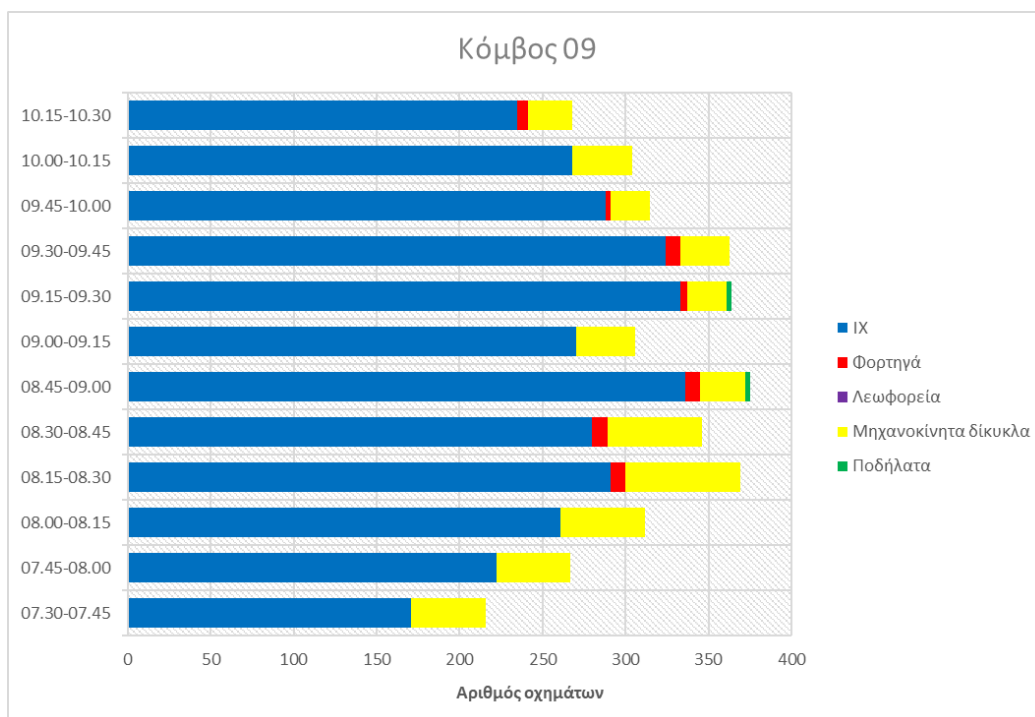
Η υφιστάμενη κατάσταση του Κόμβου 9 παρουσιάζεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



Εικόνα 79. Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου 9, (Πηγή: Google StreetView)

Στον Κόμβο 9 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:45-09:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07.30 έως τις 09.00. Θα πρέπει να

αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 86.2% στον συγκεκριμένο κόμβο. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1391 ΜΕΑ/h.



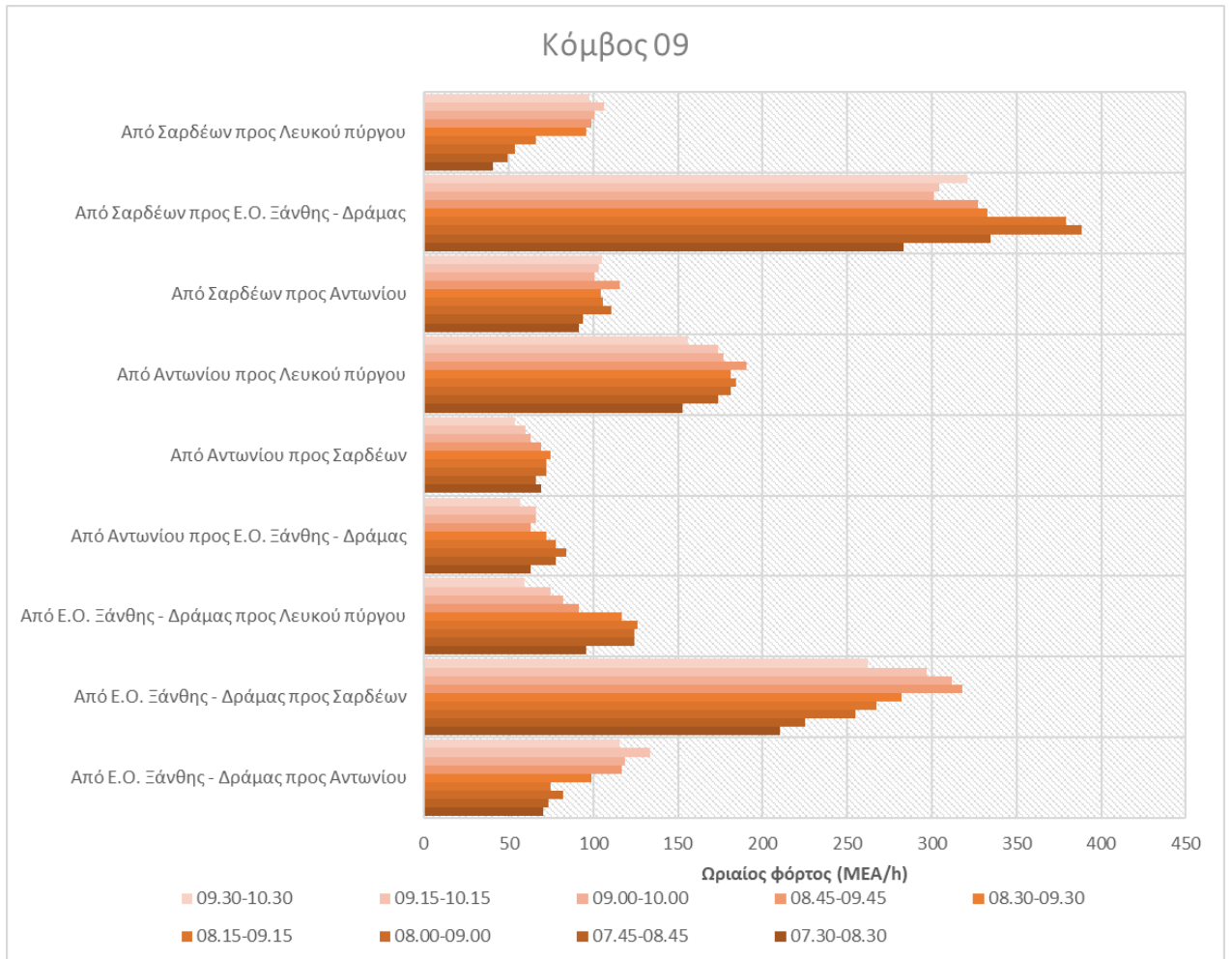
Σχήμα 22: Σύνθεση κυκλοφορία και διακύμανση φόρτου στον κόμβο 9 ανά τέταρτο.

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 531 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2: Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Βασ. Κων/νου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 236 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 30% των οχημάτων που προέρχονταν από τη Βασ. Κων/νου πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς την Τσαλδάρη.

Πίνακας 22: Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (σε ΜΕΑ) ανά κίνηση και ανά ώρα για τον κόμβο 9

	07.30-08.30	07.45-08.45	08.00-09.00	08.15-09.15	08.30-09.30	08.45-09.45	09.00-10.00	09.15-10.15	09.30-10.30	Μέγιστη τιμή
Από Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας προς Αντωνίου	71	74	83	75	99	117	119	134	116	134
Από Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας προς Σαρδέων	210	225	255	267	282	318	312	297	262	318
Από Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας προς Λευκού πύργου	96	125	125	126	117	92	83	75	60	126
Από Αντωνίου προς Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας	63	78	84	78	72	63	66	66	57	84
Από Αντωνίου προς Σαρδέων	69	66	72	72	75	69	63	60	54	75
Από Αντωνίου προς Λευκού πύργου	153	174	182	185	182	191	177	174	156	191
Από Σαρδέων προς Αντωνίου	92	94	111	106	105	116	101	104	105	116
Από Σαρδέων προς Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας	284	335	389	380	333	327	302	305	321	389
Από Σαρδέων προς Λευκού πύργου	41	50	54	66	96	99	101	107	98	107
Σύνολο	1077	1219	1353	1354	1360	1391	1322	1320	1228	1391

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται διαγραμματικά στο σχήμα παρακάτω.



Σχήμα 23: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (σε ME/h) στον κόμβο 9

Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ

Τα τελευταία 11 χρόνια τέθηκαν προδιαγραφές για τον ελλαδικό χώρο που αφορούν στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία στους κοινόχρηστους χώρους (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009) και όριζαν ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος πεζοδρομίου, ελεύθερου εμποδίων για την κίνηση των πεζών, τα 1.5m.

Μέχρι το 2009, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ήταν ίσο με 0.6 m όπως οριζόταν από το άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (ΦΕΚ 59/Δ/3.2.89). Επίσης πριν το 2009 είχε προηγηθεί η υπουργική απόφαση, όπως δημοσιεύθηκε με το ΦΕΚ 285/Δ/5.3.2004 που ενέκρινε πολεοδομικά σταθερότυπα και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Πολεοδομικών Μελετών, ο οποίος όρισε - για τον υπολογισμό του πλάτους μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών - ως ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου τα 1,5 μέτρα. Η προδιαγραφή αυτή επηρέασε τις πολεοδομικές μελέτες που εγκρίθηκαν μετά το 2004, ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος του αστικού χώρου είχε δομηθεί τότε. Παράλληλα, ποτέ στην Ελλάδα, δεν υπήρξαν ολοκληρωμένες πολιτικές υπέρ του ποδηλάτου τόσο από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις όσο και από τις κυβερνήσεις. Αποσπασματικά αναπτύχθηκαν ορισμένοι ποδηλατόδρομοι και σε ελάχιστες πόλεις παρατηρούνται σήμερα ολοκληρωμένα δίκτυα (π.χ. Καρδίτσα, Τρίκαλα) σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες διαθέτουν δίκτυα ποδηλατόδρομων από την προηγούμενη κιόλας δεκαετία.

Για το ΣΒΑΚ Ξάνθης χρειάζεται να αναδειχθούν τα προβλήματα διεξοδικά προκειμένου η ομάδα εργασίας να βρίσκεται σε θέση να αναπτύξει στρατηγικές και μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία θα αναστρέψουν τη σημερινή κατάσταση. Τα ζητήματα κινητικότητας αναζητούνται από την αναλυτική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Η Ξάνθη είναι μια πόλη στην οποία αν και έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες στην κατεύθυνση των βιώσιμων μετακινήσεων, **η πόλη δε διαθέτει ολοκληρωμένο δίκτυο**. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με το ποδήλατο στον Δήμο Ξάνθης οι παρεχόμενες υποδομές είναι αρκετά περιορισμένες, ενώ δεν εξασφαλίζεται η συνέχεια του δικτύου. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η ύπαρξη του ποδηλατοδρόμου που συνδέει το νότιο και το βόρειο τμήμα της αλλά και το τμήμα του δικτύου που εξασφαλίζει την σύνδεση μεταξύ των κτηριών της πανεπιστημιούπολης. Επιπλέον, αξιόλογη προσπάθεια στην κατεύθυνση της ενδυνάμωσης των μετακινήσεων με ποδήλατο στην περιοχή είναι η επέκταση του μικρού ποδηλατοδρόμου που έγινε πλησίον του ποταμού Νέστου αλλά και η συνύπαρξη πεζού και ποδηλάτη στο εσωτερικό της παλιάς πόλης. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι, σε γενικές γραμμές, το δίκτυο αποκόπτεται και δεν εξασφαλίζει την ελεύθερη και ασφαλή κίνηση των χρηστών σε όλη την περιοχή, όπως θα έπρεπε. Τέλος αξίζει, να αναφερθεί ότι αν και η γεωμορφολογία και το ανάγλυφο στις ορεινές περιοχές δεν ενδείκνυνται για την χρήση εναλλακτικών μέσων, στον κεντρικό αστικό πυρήνα οι συνθήκες παρουσιάζονται πιο ευνοϊκές.

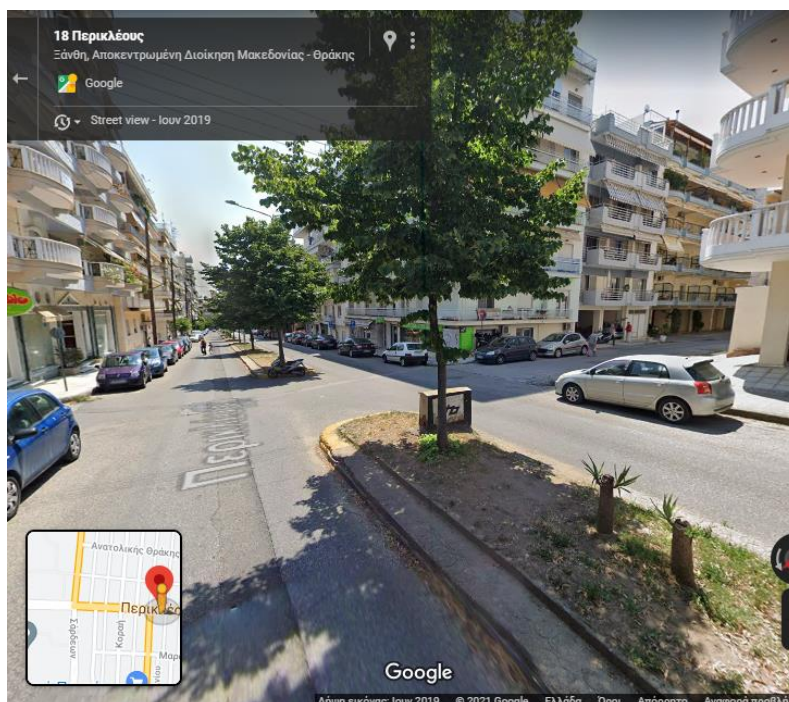
Η μετακίνηση με μη μηχανοκίνητα μέσα αναβαθμίζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και όταν αυτή πραγματοποιείται μέσω των κατάλληλων υποδομών ενισχύεται η οδική ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Σχετικά με την μετακίνηση πεζή, παρατηρείται εξίσου περιορισμένη ανάπτυξη πεζοδρόμων. Παρ' όλες τις ελλείψεις στις υφιστάμενες υποδομές, πρέπει να τονιστεί ότι το δίκτυο των υφιστάμενων πεζοδρόμων είναι ικανοποιητικό τόσο λειτουργικά όσο και

αισθητικά. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντική για την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση των πεζών είναι η ύπαρξη αρκετών διαβάσεων, σηματοδοτούμενων και μη, στην περιοχή.

Το γεγονός ότι δεν υπάρχει μέχρι σήμερα ένα ενιαίο δίκτυο ποδηλατόδρομων ή πεζοδρόμων αποθαρρύνει τους κατοίκους να χρησιμοποιούν το ποδήλατό για τις καθημερινές τους μετακινήσεις καθώς με την υφιστάμενη κατάσταση αναγκάζονται να συνυπάρχουν είτε με τους πεζούς στα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους είτε με τα μηχανοκίνητα οχήματα στο οδόστρωμα. Η συνύπαρξη αυτή εγκυμονεί κινδύνους για τους χρήστες του οδικού δικτύου διότι ενισχύεται η πιθανότητα εμφάνισης τροχαίων συμβάντων. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι υπάρχει άμεση ανάγκη νέων πεζοδρομήσεων και δημιουργίας ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Στην Ξάνθη ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του δικτύου είναι ότι η διαμόρφωση των αρτηριών του οδικού δικτύου δεν δημιουργεί ουσιαστικά **φράγματα** που περιορίζουν την κίνηση του πεζού/ ποδηλάτη στην πόλη. Ταυτόχρονα, υπάρχουν αρκετοί διαμορφωμένοι χώροι πλατειών και πεζοδρόμων καθώς και υπαίθριοι κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι αστικού πρασίνου και παιδικές χαρές, οι οποίοι αποκόπτουν την συνέχεια των οδικών αξόνων, με αποτέλεσμα οι περισσότερες αρτηρίες να έχουν μικρό μήκος το οποίο δεν επιτρέπει την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων στο μεγαλύτερο τμήμα της πόλης.

Ωστόσο υπάρχουν ορισμένα σημεία, στα οποία η υφιστάμενη διαμόρφωση και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων δεν επιτρέπουν την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών μη μηχανοκίνητων μέσων. Ενδεικτικά αναφέρεται ο κόμβος στην συμβολή των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και 40 εκκλησιών (με κατεύθυνση προς την 40 Εκκλησιών) αλλά και η οδός Περικλέως. Στα σημεία αυτά τα χαρακτηριστικά των διατομών των οδών συνθέτουν ένα περιβάλλον αβεβαιότητας για τους πεζούς μιας και ενώ υπάρχει διαμορφωμένη νησίδα για τον διαχωρισμό των αντίθετων κατευθύνσεων, αυτή όχι μόνο δεν είναι κατάλληλα διαμορφωμένη αλλά δεν έχουν γίνει και οι απαραίτητες εργασίες συντήρησης. Επιπλέον, επί της οδού Βλαχοπούλου Στ. και πιο συγκεκριμένα στο σημείο που χωροθετείται η παιδική χαρά, ένα ιδιαίτερα κεντρικό σημείο με αυξημένη κίνηση πεζών, οι αστοχίες στην διαμόρφωση του δρόμου οδηγούν συχνά σε τροχαία συμβάντα.



Εικόνα 80: Ανεπαρκώς συντηρημένη νησίδα στην οδό Περικλέους (Πηγή: Google StreetView)

Σημαντικό πρόβλημα εκτός από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών είναι και η ελλιπή σήμανση που παρατηρείται σε ορισμένα σημεία και θέτει σε κίνδυνο τόσο τους πεζούς όσο και τους ποδηλάτες. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η περιοχή στην οποία βρίσκεται η Πλατεία Αντίκα, στην οποία η αντίθετη κίνηση οχημάτων σε συνδυασμό με την απουσία κατάλληλης σήμανσης δημιουργούν ένα περιβάλλον αυξημένης επικινδυνότητας για τους μετακινούμενους. Γενικά, παρατηρείται μια σχετική αδυναμία εύκολης και ασφαλούς εξυπηρέτησης των πεζών σε ορισμένα σημεία του κέντρου της πόλης λόγω της υπέρμετρης χρήσης των Ι.Χ

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι ένα συχνό εμπόδιο στην κίνηση των πεζών είναι η ύπαρξη σιδηροδρομικής γραμμής εντός της πόλης. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου δεν παρατηρείται αυτό το πρόβλημα μιας και οι εν λόγω υποδομές διαχωρίζονται πλήρως (βρίσκονται σε ανώτερο επίπεδο) από την κίνηση πεζών και οχημάτων. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι στην οδό Βασιλίσσης Όλγας προς τις Πολυτεχνικές σχολές, δεν υπάρχει μέριμνα για αντίστοιχο διαχωρισμό με αποτέλεσμα οι μετακινούμενοι (είτε πεζή, είτε με ποδήλατο) να κινούνται επί της γραμμής του σιδηροδρόμου. Το ζήτημα αυτό χρήζει άμεσης επίλυσης μιας και εκτός από τον μεγάλο αριθμό φοιτητών που μετακινούνται καθημερινά από και προς τις σχολές, στην περιοχή χωροθετείται και το Γήπεδο Ασπίδας, το οποίο χρησιμοποιείται κατά κόρον και από ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων όπως τα παιδιά.

Αναφορικά με την προσβασιμότητα του δικτύου σε άτομα με μειωμένες κινητικές ικανότητες, πρέπει να τονιστεί ότι ο Δήμος Ξάνθης δίνει ιδιαίτερη σημασία. Η πλειοψηφία των πεζοδρομίων καθώς και των βασικών δημόσιων κτιρίων έχει ήδη μετατραπεί ή υπάρχει άμεση πρόβλεψη για προσαρμογή τους καθιστώντας με τον τρόπο αυτό δυνατή την πρόσβαση και την χρήση τους από ΑΜΕΑ. Πρόκειται για μια συνεχή προσπάθεια προώθησης πάσης φύσεως ενεργειών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας και λοιπών διευκολύνσεων των ΑΜΕΑ στους χώρους λειτουργίας των υπηρεσιών του Δήμου Ξάνθης, στην κατεύθυνση της οποίας μπορούν να γίνουν ακόμα περισσότερες ενέργειες.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης παρατηρήθηκε πως ένα μικρό ποσοστό οδών ανήκει σε πεζόδρομους και σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα, οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 0,14% του οικιστικού οδικού δικτύου στην πόλη της Ξάνθης με συνολικό μήκος σχεδόν 1733.68μ., ενώ οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας καταλαμβάνουν το 0,26% του οικιστικού δικτύου με μήκος σχεδόν 3257.54μ.

Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση

Οι ελληνικές πόλεις έχουν αναπτυχθεί πάνω σε ένα αυτοκινητοκεντρικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό καθώς οι παλιότερες πολιτικές είχαν ως στόχο την εξασφάλιση της γρήγορης μετάβασης με το αυτοκίνητο από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα και δεν είχαν προβλέψει σωστά τα προβλήματα, τα οποία εμφανίστηκαν μετά από την εφαρμογή τους (π.χ. κυκλοφοριακή συμφόρηση, θόρυβος και ατμοσφαιρική ρύπανση). Παράλληλα, τα συγκοινωνιακά μοντέλα που αξιοποιήθηκαν κατά τη φάση της ανάλυσης και του σχεδιασμού, ουδέποτε συνυπολόγισαν τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του μεταφορικού συστήματος και των χρήσεων γης. Έτσι η πόλη της Ξάνθης, βάσει των προαναφερόμενων ελλιπών σχεδιασμών, περιλαμβάνει καθημερινά στις κεντρικές της αρτηρίες έναν μεγάλο όγκο μετακινήσεων.

Βασικό χαρακτηριστικό του δήμου είναι η ιδιαίτερη μέριμνα που έχει δοθεί στο κομμάτι της στάθμευσης. Αυτό επιβεβαιώνεται από την **καθιέρωση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης** σε τμήματα της περιοχής αλλά και την λειτουργία οργανωμένων δημοτικών κλειστών και ανοιχτών χώρων στάθμευσης στην πόλη. Σημειώνεται ότι στο κέντρο της πόλης Ξάνθης, λειτουργούσε σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, το οποίο σχεδιάστηκε πρόσφατα εκ νέου με πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης έξυπνης στάθμευσης, που πρόκειται να δημοπρατηθεί. Στο σύνολο της πόλης υπάρχουν 800 περίπου ανοικτές οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης.

Ωστόσο, αξίζει να τονιστεί ότι καλό θα ήταν να υπάρχουν ενιαίοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης ενώ παράλληλα υπάρχει ανάγκη αναθεώρηση και εκσυγχρονισμού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Επιπλέον, παρότι σε γενικές γραμμές το φαινόμενο παράνομης στάθμευσης είναι περιορισμένο, ειδικά σε σύγκριση με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, δεν παύει να είναι ένα ζήτημα προς επίλυση. Σημειώνεται ότι σε περιοχές εκτός της παλιάς πόλης όπου υπάρχουν οδικά τμήματα με διατομές μικρότερου πλάτους παρατηρείται εντονότερα το φαινόμενο αυτό σε σύγκριση με την υπόλοιπη περιοχή. Αξιοσημείωτο είναι ότι το πρόβλημα εντείνεται τα Σάββατα όπου ο δημοτικός χώρος στάθμευσης που τις υπόλοιπες μέρες λειτουργεί στον χώρο του παζαριού διακόπτει την λειτουργία του, με αποτέλεσμα τα οχήματα που υπό άλλες συνθήκες τον χρησιμοποιούσαν, να πρέπει να διαχετευτούν στην υπόλοιπη πόλη. Η παράνομη στάθμευση εμποδίζει την άνετη και ασφαλή διέλευση των πεζών και κυρίως των ανθρώπων με μειωμένη κινητικότητα, ενώ παράλληλα μειώνει αισθητά την προσπελασιμότητα και γενικότερα την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών, δημιουργώντας καθυστερήσεις και μειώνοντας την αισθητική του αστικού χώρου.

Αξίζει να σημειωθεί πως τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ διέρχονται μέσα από τις κεντρικές αρτηρίες της περιοχής με αποτέλεσμα – σε συνδυασμό με την εκτεταμένη χρήση ΙΧ - να δημιουργείται συμφόρηση. Όσον αφορά στην αστική συγκοινωνία και όπως έχει αναφερθεί η υπάρχουσα συγκοινωνία, έτσι όπως είναι διαμορφωμένη μέχρι και σήμερα, δεν δύναται να καλύψει επαρκώς τις ανάγκες μετακίνησης εντός της πόλης, αλλά εστιάζει κυρίως στη μετακίνηση από και προς τους γύρω οικισμούς. Η αστική

συγκοινωνία με την υπάρχουσα μορφή της δεν προτιμάται από τους κατοίκους της πόλης με αποτέλεσμα τα αστικά λεωφορεία να κινούνται με ελάχιστα έως καθόλου άτομα κάθε φορά. Συνεπώς, **είναι αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών των λεωφορειακών γραμμών και του δικτύου που εξυπηρετούν προκειμένου να ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις ανάγκες των δημοτών.**

Αναφορικά με την υπεραστική συγκοινωνία, σημειώνεται ότι η σύνδεση με τα λοιπά σημαντικά αστικά κέντρα της χώρας γίνεται με το υπεραστικό ΚΤΕΛ. Τα δρομολόγια είναι σχετικά πυκνά (6-7 δρομολόγια/ημερα) για τους κοντινούς προορισμούς ενώ για την πρωτεύουσα είναι πιο αραιά (περίπου 3 δρομολόγια). Σημειώνεται ότι σε γενικές γραμμές η υπεραστική συγκοινωνία εξυπηρετεί σε ικανοποιητικό βαθμό μεγάλο αριθμό μετακινούμενων από και προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Κομοτηνή, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη και Σέρρες αλλά σε κάθε περίπτωση έχει περιθώρια βελτίωσης.

Επιπλέον, η σύνδεση μεταξύ του Δήμου και των λοιπών οικισμών της Περιφέρειας πραγματοποιείται και με τη σιδηροδρομική γραμμή, η οποία έχει αφηρηθεί την Θεσσαλονίκη και συνεχίζει έως το Ορμένιο. Αν και η εν λόγω γραμμή παρουσιάζει αξιόλογη κίνηση, το δίκτυο σήμερα αντιμετωπίζει σοβαρά ποιοτικά προβλήματα, τα σπουδαιότερα από τα οποία οφείλονται στη χάραξη, τα γεωμετρικά στοιχεία, την ποιότητα της υποδομής καθώς και την περιπορεία στο τμήμα Θεσσαλονίκης – Ξάνθης, η οποία αυξάνει σημαντικά την χρονοαπόσταση του σταθμού της Ξάνθης από την υπόλοιπη χώρα. Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής θα μπορούσε να συμβάλλει ουσιαστικά στις μετακινήσεις επιβατών και εμπορευμάτων και θα ενίσχυε σημαντικά την οικονομία της περιοχής.

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Ξάνθης εξυπηρετεί το μεγαλύτερο όγκο των μεταφορικών κινήσεων ωστόσο η ποιότητά του κρίνεται χαμηλή λόγω των προβληματικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, του ακατάλληλου οδοστρώματος, της διέλευσης εντός των οικισμών, των ισόπεδων κόμβων των κύριων αρτηριών κ.ά., όπως έχει αναφερθεί παραπάνω. Η έλλειψη διεισδύσεων στην ενδοχώρα ιδιαίτερα προς τους ορεινούς οικισμούς και η έλλειψη σύνδεσης με τη Βουλγαρία αποτελεί λειτουργικό μειονέκτημα του οδικού δικτύου καθιστώντας βασική την αναβάθμιση και επέκταση του δικτύου με σημαντικότερη προσθήκη την επερχόμενη λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα στον Εχίνο, ο οποίος προχωρεί σε βάθος στη Βαλκανική ενδοχώρα μέσω της Φιλιππούπολης (Πλοβντίβ), μέχρι τη Ρουμανία (Πανευρωπαϊκός άξονας ΙΧ).

Ένα γενικότερο χαρακτηριστικό για την πόλη είναι η ρυμοτομία της πόλης. Το μεγαλύτερο μέρος της πόλης της Ξάνθης δεν είναι χτισμένη με ιπποδάμειο σύστημα οικοδομικών τετραγώνων αλλά αναπτύχθηκε γύρω από το κέντρο της παλιάς πόλης. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της παλιάς πόλης είναι τα ιδιαίτερα μικρά πλάτη οδοστρώματος τα οποία δεν εξασφαλίζουν την ταυτόχρονη κίνηση, των μηχανοκίνητων οχημάτων, του πεζού και ποδηλάτη καθώς και τα σταθμευμένα οχήματα.

Ερωτηματολόγια

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ έχουν μοιραστεί έντυπα τα ερωτηματολόγια μαθητών και γονέων, ενώ στην πλατφόρμα ενεργής ενημέρωσης του κοινού έχουν αναρτηθεί τα ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια κατοίκων, φορέων και μαθητών – γονέων. Στη φάση αυτή, συνεχίζεται η διαδικασία συλλογής ερωτηματολογίων έτσι ώστε να επιτευχθεί αντιπροσωπευτικότερο δείγμα και η ανάλυση των ερωτηματολογίων θα ενσωματωθεί στο επόμενο παραδοτέο (ΠΕ3).

Η μορφή των ερωτηματολογίων παρουσιάζεται παρακάτω.

Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης

Όλα τα προβλήματα κινητικότητας ιεραρχήθηκαν με βάση τις παρακάτω αρχές:

α) Πιο σημαντικά προβλήματα κινητικότητας ιεραρχούνται αυτά που έχουν σχέση αμιγώς με μέσα μετακίνησης που σχετίζονται με το περπάτημα, καθώς το περπάτημα αποτελεί τη βάση και για τη χρήση όλων των μέσων μετακίνησης, ενώ η ποιότητα του περπατήματος έχει πολεοδομικό αντίκτυπο, καθώς ένα αστικό περιβάλλον που ευνοεί το περπάτημα είναι και αυτό που είναι πιο ελκυστικό και έχει κατά συνέπεια μεγαλύτερες προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν και προβλήματα υποδομών ΑμεΑ στην πόλη.

β) Ως δεύτερα πιο σημαντικά προβλήματα θεωρούνται όσα σχετίζονται με προβλήματα κινητικότητας που σχετίζονται με τα συλλογικά μέσα μετακίνησης, καθώς το ποσοστό χρήσης τους είναι πολύ χαμηλό και τα επίπεδα βιωσιμότητάς τους υψηλά.

γ) Τα προβλήματα χρήσης του ποδηλάτου ιεραρχήθηκαν ως τα τρίτα σημαντικότερα, καθώς υπάρχει πάντα ένα μεγάλο μερίδιο πληθυσμού που δε χρησιμοποιεί το ποδήλατο, σε αντίθεση με το περπάτημα και τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που χρησιμοποιούνται από τους περισσότερους πολίτες.

δ) Στη συνέχεια ακολουθούν αυτά που σχετίζονται με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς στόχος του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας είναι η μείωση της χρήσης του και η υποκατάσταση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα με άλλα μέσα φιλικότερα στο περιβάλλον.

ε) Ως τελευταία σε σημασία ιεραρχήθηκαν τα ζητήματα που σχετίζονται με το περιβάλλον της πόλης, καθώς ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον έχει αντίκτυπο στις αξίες της γης, στις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, αλλά επιδρά αρνητικά και στη χρήση φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης.

στ) Προβλήματα κινητικότητας για τα οποία ο δήμος δεν είναι σε θέση να επηρεάσει καθόλου απαλείφθηκαν.

ζ) Απαλείφθηκαν επίσης προβλήματα κινητικότητας που τέθηκαν στη διαβούλευση, αλλά δεν επιβεβαιώθηκαν από την ομάδα μελέτης.

η) Ως σημαντικότερα προβλήματα κινητικότητας σε κάθε επιμέρους κατηγορία ιεραρχήθηκαν αυτά που ο δήμος μπορεί ευκολότερα να παρέμβει καθώς έχει άμεση αρμοδιότητα και έχουν τις σημαντικότερες πολεοδομικές επιπτώσεις.

Η ιεράρχηση των προβλημάτων κινητικότητας με βάση τις παραπάνω αρχές παρουσιάζεται παρακάτω:

1. Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων
2. Μεγάλος φόρτος οχημάτων που δημιουργεί ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς
3. Ανεπαρκείς υποδομές για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες της πόλης (πλήρης έλλειψη σε οικισμούς εκτός της πόλης της Ξάνθης)
4. Αραιές συχνότητες ορισμένων λεωφορειακών γραμμών
5. Αραιές συχνότητες δρομολογίων του τρένου
6. Μη ενιαίο οργανωμένο δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων

7. Επέκταση των ποδηλατόδρομων και δημιουργία ενιαίου δικτύου
8. Έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
9. Εξάρτηση από ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα

Ανάλυση SWOT

Βάσει όλων των παραπάνω δεδομένων και της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την υφιστάμενη λειτουργία του Δήμου. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης έγινε με την ανάλυση S.W.O.T τα αποτελέσματα της οποίας φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 23: Ανάλυση SWOT

S (Strengths)	W (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη προστατευόμενων περιοχών Natura 2000 και λοιπών αξιοθέατων της φύσης • Δίκτυο πεζοπορικών μονοπατιών, εκ των οποίων το Ευρωπαϊκό Μονοπάτι E6 και το Nestos Rodopi Trail • Περιοχή συνύπαρξης ποδηλάτου-πεζού η παλιά πόλη • Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου • Ενημερώσεις των μαθητών στα σχολεία και δράσεις για την προώθηση του ποδηλάτου στην πόλη • Ύπαρξη αστικού και υπεραστικού λεωφορειακού δικτύου εξυπηρέτησης • Ύπαρξη σταθμού σιδηρόδρομου • Ύπαρξη σημαντικών χώρων πολιτισμού • Ύπαρξη υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές περιοχές • Συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο Δημάρχων για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030 • Ύπαρξη Επιχειρησιακού Σχεδίου του Δήμου για την περίοδο 2020-2023 • Ύπαρξη Εγνατίας Οδού για άμεση σύνδεση με Αθήνα και άλλες μεγάλες πόλεις • Ύπαρξη Πανεπιστημιούπολης που προσεγγίζει φοιτητές από 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομιών στο μεγαλύτερο μέρος της πόλης της Ξάνθης, τα οποία δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές • Μεμονωμένα τμήματα ποδηλατοδρόμων, που δε συνδέονται μεταξύ τους, και δεν ξεπερνά κάποιος τα 2 χλμ. • Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες • Αραιή συχνότητα δρομολογίων δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας/ Έλλειψη τακτικής σύνδεσης μεταξύ των οικισμών • Αραιή συχνότητα δρομολογίων δικτύου σιδηροδρόμου • Πολύ αραιή σύνδεση με την περιοχή της Σταυρούπολης, που θεωρείται από τους βασικότερους οικισμούς του Δήμου, μετά την πόλη της Ξάνθης • Έλλειψη υπερτοπικής σύνδεσης με τη Βουλγαρία

όλη την Ελλάδα	
O (Opportunities)	T (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις • Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα) • Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη • Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης • Έλλειψη πόρων Δήμου για την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας • Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης • Πανδημία COVID -19

Αξιολόγηση κινητικότητας - Mobility Status

Αναφορικά με την κινητικότητα, τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί επηρεάζουν την μετακίνηση των κατοίκων του Δήμου και ιδιαίτερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, καθώς οι υποδομές δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες του.

Σε μεγάλο μέρος της πόλης της Ξάνθης εντοπίζονται πεζοδρόμια των οποίων το πλάτος δεν πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές της νομοθεσίας ή δεν υφίσταται καν, με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να περιορίζεται σημαντικά και να γίνεται επί του οδοστρώματος αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίου συμβάντος. Ωστόσο, στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται πεζοδρόμια με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίου, υποδομών για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και ποιότητας το οποίο σε συνδυασμό με το υφιστάμενο δίκτυο πεζόδρομων συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της πεζής μετακίνησης. Αξιοσημείωτη είναι ακόμη η ύπαρξη υποδομών για ΑμεΑ στο κέντρο της πόλης (ράμπες, οδεύσεις τυφλών).

Ως προς το ποδήλατο, η πόλη της Ξάνθης θα μπορούσε να αναπτυχθεί σε μια πόλη με αυξημένη χρήση ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης καθώς διαθέτει ήδη ένα υπάρχον δίκτυο σε πολλά διαφορετικά σημεία της, στο οποίο θα μπορούσε να υπάρξει συνδεσιμότητα μεταξύ των επιμέρους τμημάτων. Η αποκοπή του δικτύου σε τμήματα θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν μέσω του ΣΒΑΚ για τη δημιουργία μιας ενιαίας διαδρομής. Είναι σημαντικό να γίνονται καμπάνιες και ενημερώσεις για τη σωστή χρήση και προώθηση αυτών των μέσων τα οποία συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης. Ως προς τις εναλλακτικές μετακινήσεις, θα ήταν σκόπιμο να ξεκινήσει πιλοτικά η λειτουργία ενός κοινόχρηστου συστήματος ποδηλάτων, προκειμένου να δωθούν κίνητρα στους πολίτες που δεν διαθέτουν ένα δικό τους όχημα τέτοιου τύπου.

Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, η πόλη της Ξάνθης εξυπηρετείται μέσω υπεραστικής λεωφορειακής γραμμής ΚΤΕΛ και αστικής συγκοινωνίας. Η συχνότητα των αστικών γραμμών, οι οποίες κυρίως συνδέουν την πόλη της Ξάνθης με τους οικισμούς περίξ της, που αποτελούν προάστιά της, είναι τακτική, με αρκετά ικανοποιητικά δρομολόγια. Ωστόσο, θα ήταν σκόπιμο να αυξηθούν, έστω και στο ελάχιστο, τα δρομολόγια του σιδηροδρόμου Ελλάδος που ανέρχονται μόνο σε ένα κατά ημέρα.

Τέλος, η μηχανοκίνητη κυκλοφορία, όπως είναι αναμενόμενο, εμφανίζεται σε συντριπτικό ποσοστό ως προς τα μέσα που χρησιμοποιούνται γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και του θορύβου. Η ύπαρξη της Εγνατίας Οδού εκτός της πόλης, καθώς και των εθνικών οδών που συνδέουν με τις κοντινές πόλεις συμβάλλει δραστικά στη μείωση των διαμπερών ροών που δεν διαπερνούν την πόλη.

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζεται το MOBILITY STATUS της περιοχής.

Πίνακας 24: Mobility Status

	Κατανομή μέσου μετακίνησης	Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια	Περιβάλλον και υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Περπάτημα	2,05%	Μέτρια	Μη ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίου εντός και εκτός κέντρου πόλεως. Υπάρχει σημαντικό ποσοστό απουσίας υποδομών.	Το υψηλό ποσοστό περπατήματος συμβάλλει στην βελτίωση της σωματικής υγείας και στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας	Κυρίως κοντά στις κεντρικές πλατείες υπάρχουν υποδομές για άτομα ΑμεΑ (ράμπες και όδευση τυφλών).	Καμία δραστηριότητα	Απαιτούνται μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας
Ποδήλατο	0,50%	Μέτρια	Οι υποδομές για το ποδήλατο εντοπίζονται στο ύψος του πεζοδρομίου σε παράλληλη κίνηση με το αυτοκίνητο αποτελώντας μια ασφαλή υποδομή. Οι διασταυρώσεις με το αυτοκίνητο, καθώς και η σύνδεση των επιμέρους	Σχετικά υψηλή χρήση που σε συνδυασμό με το ποσοστό του περπατήματος, επηρεάζει τον τρόπο ζωής	Το δίκτυο ποδηλάτου εκτείνεται στο κέντρο της πόλης και στα βορειοανατολικά, προς την Πανεπιστημιούπολη, αλλά απαρτίζεται από μεμονωμένα τμήματα που δεν ξεπερνούν τα 2 χλμ.	Καμία δραστηριότητα	Περαιτέρω ανάπτυξη υποδομών για τη χρήση ποδηλάτου

			τμημάτων του δικτύου χρήζουν βελτίωσης.					
Δημόσια συγκοινωνία	0,61%	Μέτρια	Αύξηση πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και της ποιότητας υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας	Η χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί στην αύξηση της χρήσης ΙΧ	Υπάρχουν προβλήματα συνδεσιμότητας μεταξύ των οικισμών του Δήμου και της Ξάνθης	Καμία δραστηριότητα	Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας	
Κοινόχρηστα οχήματα (shared mobility)	Δεν λειτουργεί σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	Δεν υπάρχει υποδομή	Η έλλειψη ενημέρωσης για τη χρήση κοινόχρηστων μέσων επηρεάζει αρνητικά την ασφάλεια των χρηστών	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης	Άτομα που δεν έχουν τη δυνατότητα για ιδιωτική μετακίνηση, αντιμετωπίζουν πρόβλημα	Καμία δραστηριότητα	Λειτουργία συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων	
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	9,51%	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα.	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση μηχανοκίνητου δίκυκλου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, κυρίως εντός της πόλης της Ξάνθης	
Αυτοκίνητο	87,05%	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι	Επιβάρυνση του	Η παράνομη στάση	Καμία	Εφαρμογή μέτρων	

			κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα.	περιβάλλοντος από τη χρήση αυτοκινήτου	και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη	δραστηριότητα για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, κυρίως εντός της πόλης της Ξάνθης	
Διασύνδεση μέσω μετακίνησης (multimodal trips)	Δεν υπάρχει διασύνδεση μέσω μετακίνησης	Δεν υπάρχει υποδομή	Αύξηση πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Η χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μετακινήσεων οδηγεί σε αύξηση της χρήσης ΙΧ	Η ποιότητα του οδικού δικτύου διαφέρει εντός του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Ανάγκη για διασύνδεση των δημόσιων μεταφορών (ΚΤΕΛ), κοινόχρηστων μέσων και του σταθμού του σιδηροδρόμου
Φορτηγά	2,33%	Μέτρια	Τα φορτηγά τροφοδοσίας επιβαρύνουν τον οικιστικό ιστό	Τα φορτηγά επιβαρύνουν το μικροκλίμα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου εντός οικιστικού ιστού	Περισσότερος φόρτος εντοπίζεται στη πόλη της Ξάνθης, καθώς αυτή αποτελεί το κέντρο λειτουργιών του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Ανάπτυξη σχεδίου για διαχείριση των φορτηγών και των ωρών τροφοδοσίας
Ανάλυση	Εξάρτηση από ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα αλλά υπάρχουν ενθαρρυντικά στοιχεία για τις ενεργές μετακινήσεις	Βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και σύνδεσης του δικτύου ποδηλάτου	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Ανάγκη επαναλειτουργίας συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και συνδυασμένων μετακινήσεων	Ανάγκη δημιουργίας εναλλακτικών μετακινήσεων	Ανάγκη για δράση κινητοποίησης της δημόσιας αρχής και των κατοίκων	

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας

Γενικά

Η έκθεση ανάπτυξης σεναρίων συστημάτων Κινητικότητας στο Δήμο Ξάνθης αποτελεί ουσιαστική υποχρέωση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου που απορρέει από τον κύκλο εκπόνησης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2013 και ανανέωση 10/2019).

Στην παρούσα ενότητα αναλύεται αρχικά το θεωρητικό υπόβαθρο της δόμησης των σεναρίων και τα εργαλεία που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για τη δόμηση και ανάπτυξή τους.

Έπεται η ανάπτυξη των σεναρίων σύμφωνα με μία σειρά παραμέτρων που λαμβάνονται υπόψη με την υποβοήθηση αναγνωρισμένων εργαλείων ανάπτυξης, όπου παρουσιάζονται τρία (3) σενάρια: το μηδενικό ή σενάριο τάσεων (DO NOTHING), το ήπιο σενάριο (DO SOMETHING) και το ριζοσπαστικό σενάριο (DO EVERYTHING).

Θεωρητικό Υπόβαθρο διατύπωσης σεναρίων

Τι είναι ένα σενάριο κινητικότητας;

Σενάριο είναι η περιγραφή του συνόλου των μελλοντικών εξελίξεων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων (όπως είναι οι δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες), καθώς και των στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής.

Τα σενάρια βοηθούν στην καλύτερη κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η αλλαγή του κλίματος, η πληροφορική, η έλευση νέων καινοτομιών στις μετακινήσεις, η οικονομία και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις που τις επηρεάζουν. Η δημιουργία σεναρίων για διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις επιτρέπει στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των σημερινών τάσεων, των πιθανών κοινωνικών και τοπικών αλλαγών, καθώς και των εναλλακτικών στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής. Εξετάζοντας τις επιπτώσεις αυτών των διαφορετικών σεναρίων, ενισχύεται η βάση για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων. Αυτή η βάση μπορεί να ενημερώσει και να εμπνεύσει την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων και να βοηθήσει στον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για στρατηγικούς δείκτες.

Ποιοι είναι οι στόχοι της διαμόρφωσης σεναρίων;

Οι στόχοι της ανάπτυξης σεναρίων κινητικότητας περιλαμβάνουν:

- Την κατανόηση των κινδύνων και των ευκαιριών που σχετίζονται με τις σημερινές τάσεις, αλλά και με τις πιθανές αλλαγές των καταστάσεων.
- Την ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων που ενημερώνουν σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών κατευθύνσεων της στρατηγικής πολιτικής.
- Τη δημιουργία μιας πραγματικής βάσης για την ερχόμενη ανάπτυξη του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων.

Ποιες δραστηριότητες περιλαμβάνουν;

Οι δραστηριότητες της φάσης αυτής περιλαμβάνουν:

- Την εξερεύνηση των πιθανών μελλοντικών εξελίξεων των εξωτερικών παραγόντων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα (δηλαδή των παραγόντων που δεν ελέγχονται άμεσα από την πόλη, όπως η δημογραφία, η τιμή του πετρελαίου, οι οικονομικές συνθήκες, η κλιματική αλλαγή, η αλλαγή της τεχνολογίας ή του επιπέδου της πολιτικής υποστήριξης για την βιώσιμη κινητικότητα). Επιπλέον, την εξέταση των σύγχρονων τάσεων και των πιθανών αλλαγών που προβλέπονται από πρόσφατες αναφορές των εμπειρογνομόνων. Την ανάλυση των τάσεων σε τυπικές πόλεις που προηγήθηκαν, και εξέταση για το τι πρόκειται να συμβεί αν οι καινοτομίες ψηφιακής κινητικότητας που ήταν διαθέσιμες εκεί θα ήταν διαθέσιμες και στην πόλη που εξετάζεται. Επιπρόσθετα, εξετάζονται οι λιγότερο πιθανές, αλλά εξαιρετικά αποδιοργανωτικές αλλαγές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την κινητικότητα σε μια πόλη.
- Την ανάλυση των επιδράσεων των μελλοντικών εξωτερικών καταστάσεων στο τοπικό σύστημα μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει και τις επιπτώσεις των παγκόσμιων ή εθνικών αλλαγών (π.χ. τις νέες τεχνολογίες που καθιστούν δυνατή την κινητικότητα ως υπηρεσία (Mobility-as-a-Service), τα αυτόνομα οχήματα ή τα μέσα μικροκινητικότητας χωρίς σταθμό – ποδήλατα & πατίνια), καθώς και τις τοπικές τάσεις (π.χ. μια αύξηση ή μείωση του πληθυσμού επηρεάζει τον προϋπολογισμό της πόλης και την επιλογή της αστικής ανάπτυξης).
- Την ανάπτυξη διάφορων σεναρίων που περιγράφουν τις εναλλακτικές προτεραιότητες της πολιτικής και τις επιπτώσεις που θα έχουν σε στρατηγικό επίπεδο. Πρέπει να αναπτυχθούν τουλάχιστον τρία σενάρια:
 - Ένα σενάριο ανεπτυγμένο με συνηθισμένο τρόπο που περιγράφει την πρόβλεψη της ανάπτυξης εάν η τρέχουσα πολιτική κατεύθυνση συνεχίσει ως έχει και εφαρμοστούν μόνο τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί.
 - Εναλλακτικά σενάρια τα οποία περιγράφουν τις προβλεπόμενες εξελίξεις που προκύπτουν από τις διάφορες στρατηγικές προτεραιότητες της πολιτικής (π.χ. εστίαση στη δημόσια συγκοινωνία έναντι της εστίασης στην ενεργή κινητικότητα ή έναντι της εστίασης στα ηλεκτροκίνητα μέσα). Αυτά τα σενάρια δείχνουν τη συμβολή των διάφορων κατευθύνσεων της πολιτικής και διευκρινίζουν που θα μπορούσε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση. Συνίσταται να συμπεριληφθούν μόνο κατευθύνσεις βιώσιμης πολιτικής, καθώς το μηδενικό σενάριο επιτρέπει ήδη τη σύγκριση με ένα λιγότερο βιώσιμο σενάριο.
- Την χρήση των κατάλληλων τεχνικών δημιουργίας σεναρίων όπως η μοντελοποίηση ή η χρήση της καθαρά ποιοτικής ανάλυσης (βασίζεται στην κρίση των εμπειρογνομόνων ή σε προηγούμενα αποτελέσματα πολιτικών στρατηγικών σε μια πόλη ή σε κάποιο παρόμοιο αστικό περιβάλλον) ή **συνδυασμός και των δύο**. Στην περίπτωση της μοντελοποίησης συνιστώνται μοντέλα στρατηγικού σχεδιασμού και σχεδιαστικά μοντέλα

τα οποία έχουν χαμηλό κόστος, γίνονται γρήγορα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαδραστικά. Τα λεπτομερή κυκλοφοριακά μοντέλα χρησιμοποιούνται συνήθως σε αυτό το στάδιο μόνο εάν είναι άμεσα διαθέσιμα χωρίς υψηλό κόστος, όπως προτρέπουν οι οδηγίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ (10/2019).

- Την αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των εξελίξεων σε διάφορους τομείς: Μεταφορές, χρήση γης, περιβάλλον, οικονομία κλπ. Προσδιορισμός των συνεργειών σε στρατηγικό επίπεδο, των δυνατοτήτων ολοκλήρωσης και των αρνητικών επιπτώσεων των τομεακών τάσεων. Αξιολόγηση της ευαισθησίας των σεναρίων σε σημαντικούς εξωτερικούς παράγοντες, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη ανάλυση των παραγόντων αυτών. Μια τέτοια αξιολόγηση βοηθά την ομάδα εργασίας να είναι προετοιμασμένη σε περίπτωση πιθανών αλλαγών στα αποτελέσματα και επιτρέπει να καταλάβουν ποια σενάρια θα είναι αποδεκτά μελλοντικά. Επίσης, τους βοηθάει να δείξουν τους περιορισμούς και τους κινδύνους της υπάρχουσας κατάστασης (μηδενικό σενάριο) εξηγώντας γιατί χρειάζονται οι αλλαγές για την προετοιμασία του μέλλοντος ακόμα και στην περίπτωση που οι περισσότεροι άνθρωποι είναι αυτή τη στιγμή ικανοποιημένοι.
- Τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών στη δημιουργία σεναρίων, για παράδειγμα στη συζήτηση σχετικά με τον αριθμό και τα σενάρια που θα αναπτυχθούν. Αυτό ενισχύει την οικειοποίηση και την αποδοχή της διαδικασίας ανάπτυξης του οράματος για την κινητικότητα.

Διαβούλευση των σεναρίων με πολίτες και φορείς

Η συζήτηση με τους πολίτες και τους φορείς των σεναρίων και των επιδράσεων τους είναι το πρώτο βήμα προκειμένου να γίνει ευρέως αποδεκτό το επερχόμενο όραμα της κινητικότητας. Η παρουσίαση των μελλοντικών ενδεχομένων και η συνεκτίμηση τους θα δημιουργήσουν μια κοινή λογική των επιλογών για το μέλλον του δήμου. Συμβάλλει επίσης στην ευαισθητοποίηση και στις ανταλλαγές απόψεων μεταξύ διάφορων πολιτικών και τομέων, στην **πολυπλοκότητα** των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και στους **κινδύνους** που αντιμετωπίζουν.

Ο στόχος είναι να συζητηθούν και να εργαστούν προς την κατεύθυνση μιας κοινής αντίληψης της οποίας τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων είναι επιθυμητά. Η συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων σε αυτό το στάδιο συντελεί στη δημιουργία μιας ευρείας αποδοχής των στόχων και των μέτρων που θα επιλεγούν αργότερα.

Οι κύριες δραστηριότητες για την επίτευξη του στόχου αυτού περιλαμβάνουν:

- Την παρουσίαση των σεναρίων και των αποτελεσμάτων τους στους βασικούς φορείς. Την ενθάρρυνση της συζήτησης σχετικά με τις εναλλακτικές στρατηγικές πολιτικές και τις επιπτώσεις τους. Οι πολίτες και οι φορείς, μέσα από τις διαβουλεύσεις, καλούνται να εκφράσουν τη γνώμη του για θέματα όπως:
 - Ποιες είναι οι ανάγκες αλλαγής που αποκαλύπτει το μηδενικό σενάριο;

- Ποια από τις εναλλακτικές προτεραιότητες είναι επιθυμητή (πχ. Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας; Προώθηση του περπατήματος; Κλπ.)
- Ποιο επίπεδο φιλοδοξίας απαιτείται για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας στο μέλλον;
- Τις συζητήσεις για τις αλληλεξαρτήσεις των αλλαγών στον τομέα των μεταφορών/ πολεοδομίας/ περιβάλλοντος και σε άλλους τομείς. Πώς μπορούν να δημιουργηθούν συνέργειες και να αποφευχθούν τα αρνητικά αποτελέσματα; Εξέταση της ανθεκτικότητας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών και της ανθεκτικότητας των διαφορετικών σεναρίων ενάντια στις μεταβαλλόμενες εξωτερικές συνθήκες.
- Την συζήτηση των σεναρίων με ανθρώπους από όλα τα μέρη της κοινωνίας. Σκοπός είναι να εμπλακούν ακόμα και οι ομάδες που συνήθως υπο-εκπροσωπούνται (hard-to-reach groups) όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, οι εθνικές μειονότητες, τα άτομα με χαμηλό ή πολύ υψηλό εισόδημα, οι μονογονεϊκές οικογένειες και τα άτομα με αναπηρίες. Τέτοιες μέθοδοι μπορεί να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση χώρων πληροφόρησης σε διαφορετικά μέρη της πόλης (π.χ. σε πλατείες και σε δημόσια κτίρια), συλλέγοντας σχόλια σε πραγματικό χρόνο, τη χρήση των κοινωνικών μέσων δικτύωσης σε συνεργασία με διάφορους οργανισμούς που αντιπροσωπεύουν αυτές τις ομάδες (π.χ. νηπιαγωγεία, σχολεία, πολιτιστικές ενώσεις, συλλογικότητες μειονοτήτων, κέντρα απασχόλησης, ειδικές λέσχες κ.α.) και τη διεξαγωγή αντιπροσωπευτικών ερευνών σε διάφορες γλώσσες. Συγκρίνοντας τη δημογραφική σύνθεση των συμμετεχόντων στο διαδίκτυο με τον γενικό πληθυσμό της πόλης μπορούν να εντοπιστούν οι υπο-εκπροσωπούμενες ομάδες, οι οποίες έπειτα θα πρέπει να προσεγγιστούν.

Εργαλεία υποβοήθησης στη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Τα σενάρια βοηθούν τους εμπλεκόμενους φορείς να κατανοήσουν καλύτερα τις πιθανές συνδυασμένες επιπτώσεις που θα έχουν τα μέτρα που συζητούνται και επιλέγονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αναπτύσσοντας διάφορες μελλοντικές καταστάσεις, τους επιτρέπεται να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των τρεχουσών τάσεων, τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί και τις νέες πολιτικές επιλογές. Η εξέταση των επιπτώσεων αυτών των διαφορετικών σεναρίων επιτρέπει τον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για τους δείκτες αποτελεσμάτων.

Ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο που συστήνει ο ELTIS είναι το πρόγραμμα **European Urban Transport Roadmaps**, το οποίο επιλέγεται για την αξιολόγηση των σεναρίων κινητικότητας στο Ναύπλιο. Αποτελεί ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών το οποίο χρησιμοποιούν δεκάδες πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη για να δομήσουν σενάρια και να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Χρησιμοποιώντας αυτό το εργαλείο, οι ευρωπαϊκές πόλεις μπορούν να διερευνήσουν και να προσδιορίσουν κατάλληλα βιώσιμα πακέτα μέτρων / πολιτικών για την ποσοτικοποίηση των μεταφορικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων αυτών των μέτρων και να εξετάσουν ένα οδικό χάρτη εφαρμογής (roadmap) του σεναρίου πολιτικής.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, τα κυκλοφοριακά μοντέλα δύναται να χρησιμοποιηθούν σε αυτό το στάδιο μόνο εάν είναι άμεσα διαθέσιμα, καθώς η ανάπτυξή τους σε διαφορετική περίπτωση απαιτεί μεγάλο κόστος.

Δόμηση Σεναρίων

Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing)

Το μηδενικό σενάριο δείχνει την εξέλιξη των τάσεων **αν δεν υλοποιηθούν μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας**, και συνεχιστεί η υφιστάμενη πρακτική σε έργα και υποδομές.

Οι γενικές αρχές του μηδενικού σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ κλπ.).
- **Παραμένουν τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του Δήμου Ξάνθης.**
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- **Τα υφιστάμενα προβλήματα συνεχίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του δήμου.**

Ήπιο Σενάριο (Do Something)

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κλπ).
- **Πρωθούνται παρεμβάσεις για την προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως εναλλακτικών μορφών μετακίνησης.**
- Ενισχύεται το δίκτυο ποδηλάτου και δημιουργούνται πράσινες διαδρομές
- Δημιουργείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Περιορίζεται η χρήση του ΙΧ, ιδιαίτερα εντός του κέντρου της πόλης της Ξάνθης
- Ενισχύεται ο ρόλος της Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ)
- Προωθείται η ηλεκτροκίνηση στη δημόσια συγκοινωνία, στα οχήματα του δήμου και στα ΙΧ

Τα μέτρα στο Ήπιο Σενάριο περιλαμβάνουν:

- Δημιουργία πεζοδρομίων εντός των οικισμών (όπου αυτό είναι δυνατόν)
- Ανάπτυξη υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας των πεζών
- Ανάπτυξη υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών) και σύνδεση των υπαρχόντων (όπου είναι δυνατό)
- Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων
- Ενίσχυση κοινόχρηστων συστημάτων ποδηλάτων
- Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και οικισμών
- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων εντός οικισμών
- Βελτίωση προσβασιμότητας σχολικών εγκαταστάσεων
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride)
- Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα
- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων του ΚΤΕΛ, καθώς και του σιδηροδρόμου
- Επαναφορά των λεωφορειακών γραμμών μεταφοράς των μαθητών στα σχολεία (ΚΤΕΛ)
- Περιορισμός παράνομης στάθμευσης

- Μείωση ορίων ταχύτητας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο
- Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με παρεμβάσεις χαμηλού κόστους
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
- Δημιουργία χώρων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Ανάδειξη και σύνδεση περιπατητικών μονοπατιών
- Αναβάθμιση προσβασιμότητας δημοτικών κτιρίων

Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κλπ).
- Το περπάτημα και το ποδήλατο καθίστανται οι κύριες μορφές μετακίνησης στην πόλη της Ξάνθης
- Δημιουργείται δίκτυο ποδηλάτου στο σύνολο του δήμου
- Δημιουργείται ένα ευρύ δίκτυο πράσινων διαδρομών
- Δημιουργείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Απαγορεύεται η χρήση του ΙΧ στο κέντρο της πόλης του Ξάνθης
- Περιορίζεται σημαντικά η χρήση των μηχανοκίνητων δίκυκλων
- Ενισχύεται ο ρόλος της Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ)
- Προωθείται η ηλεκτροκίνηση στη δημόσια συγκοινωνία, στα οχήματα του δήμου και στα ΙΧ
- Προωθείται ο συνεπιβατισμός και η κοινοχρησία οχημάτων

Τα μέτρα στο Ριζοσπαστικό Σενάριο περιλαμβάνουν όλα τα μέτρα που αναφέρθηκαν στο ήπιο σενάριο και επιπλέον:

- Δημιουργία Συστήματος Κοινόχρηστων Ηλεκτρικών Ποδηλάτων και Scooters
- Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ) με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)
- Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ)

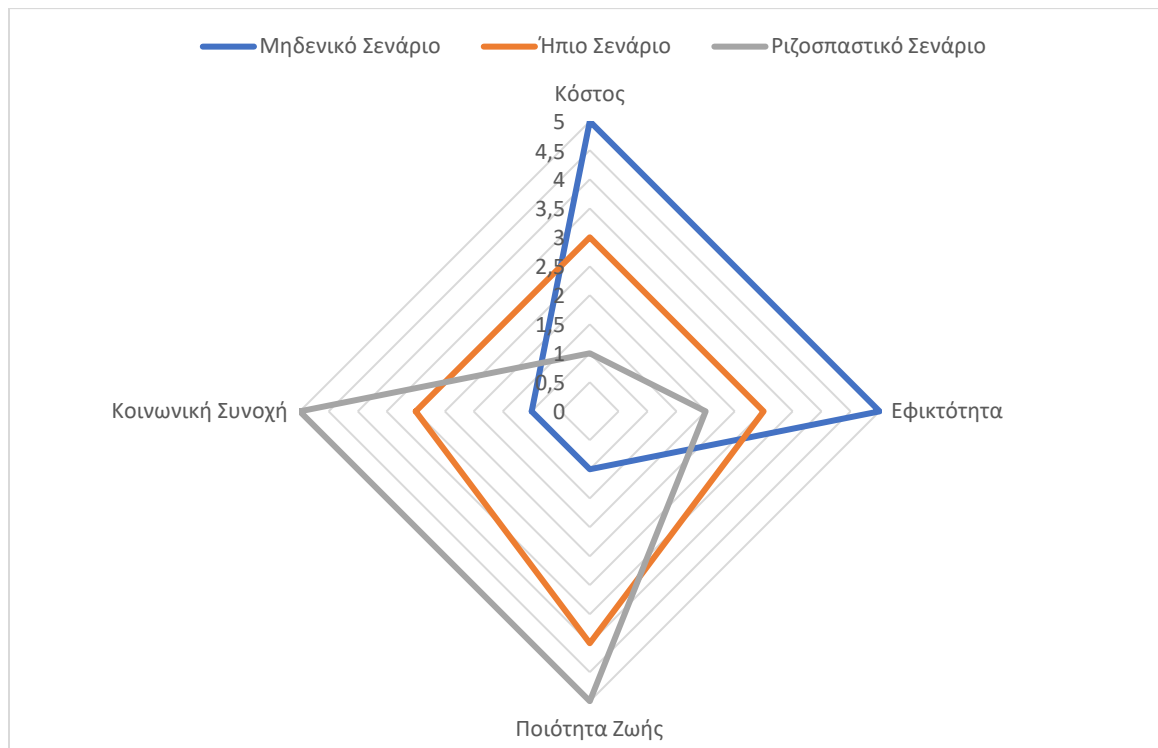
- Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)
- Δημιουργία προγράμματος ηλεκτροκίνητων κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)
- Δημιουργία προγράμματος συνεπιβατισμού (car pooling)
- Δημιουργία δικτύου για πεζούς και ΑΜΕΑ με ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας
- Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
- Δημιουργία, όπου είναι εφικτό, περιμετρικών δακτυλίων για αποτροπή κίνησης εντός των οικισμών
- Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας
- Ενιαία τιμολόγηση χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ) και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού
- Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Ποιοτική Αξιολόγηση Σεναρίων

Τα διαφορετικά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης της αστικής κινητικότητας του Δήμου Ξάνθης διαφέρουν ως προς το κόστος (κόστος υλοποίησης και συντήρησης), την εφικτότητα (χρόνος υλοποίησης, κοινωνική αποδοχή, ευκολία εφαρμογής μέτρων), την ποιότητα ζωής (ποιότητα αέρα, ηχητικό-οπτικό περιβάλλον, δημόσια υγεία και ελκυστικότητα του νησιού), καθώς και την κοινωνική συνοχή (προσβασιμότητα, άρση αποκλεισμών, δικαιοσύνη στις μετακινήσεις).

Πίνακας 25: Βαθμολογία Ποιοτικής Αξιολόγησης Σεναρίων

	Κόστος	Εφικτότητα	Ποιότητα Ζωής	Κοινωνική Συνοχή
Μηδενικό Σενάριο	5	5	1	1
Ήπιο Σενάριο	3	3	4	3
Ριζοσπαστικό Σενάριο	1	2	5	5



Διάγραμμα 1: Διάγραμμα Ποιοτικής Αξιολόγησης Σεναρίων

Ως προς το κόστος, όπως είναι αναμενόμενο, το μηδενικό σενάριο εμφανίζει το χαμηλότερο καθώς δεν περιλαμβάνει υλοποίηση μέτρων, ενώ το μεγαλύτερο παρατηρείται στο ριζοσπαστικό που προτείνει μια ολοκληρωμένη στρατηγική αγγίζοντας πολλαπλά ζητήματα.

Όσον αφορά στην εφικτότητα, προκύπτει πως το ριζοσπαστικό, λόγω της δέσμης έντονα παρεμβατικών λύσεων που προτείνει, κρίνεται ως το πιο δύσκολο να εφαρμοστεί. Αντίθετα, το ήπιο, αποτελεί σενάριο με μεγαλύτερη εφικτότητα.

Αναφορικά με την ποιότητα ζωής, η οποία αντικατοπτρίζει το κατά πόσο το σενάριο συμβάλλει ενεργά στην μείωση της ρύπανσης, στην βελτίωση της εικόνας αλλά και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος και ιδίως του οδικού χώρου, αλλά και στην γενικότερα ελκυστικότητα της Ξάνθης, διαπιστώνονται τα εξής: Το ριζοσπαστικό σενάριο, με την ολοκληρωμένη στρατηγική που προτείνει (ενεργή μετακίνηση, δημόσια συγκοινωνία, περιορισμός ΙΧ), εκτιμάται πως θα συνεισφέρει περισσότερο από τα άλλα δύο. Αντίθετα, όπως είναι λογικό, το μηδενικό σενάριο δεν θα μπορέσει να αντιμετωπίσει αισθητά τις προκλήσεις της ποιότητα ζωής.

Τέλος, σχετικά με την κοινωνική συνοχή, φαίνεται πως και σε αυτήν την περίπτωση το ριζοσπαστικό σενάριο, με την ολοκληρωμένη προσέγγιση που το διέπει, παρουσιάζει μεγάλες πιθανότητες να πετύχει στον καλύτερο δυνατό βαθμό ένα άρτιο επίπεδο κοινωνικής συνοχής, μέσα από τη βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας και την ενίσχυση της δικαιοσύνης στις μεταφορές.

Συμπερασματικά, διαπιστώνεται ότι το ριζοσπαστικό σενάριο, αν και έχει αυξημένο κόστος υλοποίησης, κρίνεται ως το καταλληλότερο για το Δήμο Ξάνθης, καθώς αποτελεί μία ολοκληρωμένη εναλλακτική λύση, που θα βελτιώσει αισθητά τόσο την ποιότητα ζωής, όσο και

την κοινωνική συνοχή. Παρά το συγκριτικά μεγαλύτερο κόστος και τη σχετικά εντονότερη δυσκολία αποδοχής, τα οφέλη που θα επιφέρει η εφαρμογή του ριζοσπαστικού σεναρίου, θα είναι αισθητά μεγαλύτερα από εκείνα των άλλων δύο. Επίσης, η εφαρμογή του ριζοσπαστικού σεναρίου θα διαμορφώσει τις συνθήκες για μια νέα εποχή στις μετακινήσεις, η οποία θα στηρίζεται στη βιώσιμη κινητικότητα, περιορίζοντας μάλιστα δραστικά και το αυτοκίνητο, θα προστατεύει το περιβάλλον, ενώ θα ενισχύσει και την ελκυστικότητα του Δήμου Ξάνθης για τους επισκέπτες.

Πρωταρχικό Όραμα – Προτεραιότητες – Στόχοι

Όραμα

Ύστερα από την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τον εντοπισμό των ζητημάτων μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών, τις κυκλοφοριακές συνθήκες και την ιεράρχηση των προβλημάτων όπως αυτά προέκυψαν από την καταγραφή των προβλημάτων διατυπώθηκε το πρωταρχικό όραμα του ΣΒΑΚ για το Δήμο Ξάνθης.

Η ανάπτυξη του οράματος στην προκαταρκτική φάση έχει ως στόχο να εκκινήσει το διάλογο μεταξύ πολιτών και κοινωνικών φορέων, ώστε να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή στο ΣΒΑΚ καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησής του. Μέσω της διαβούλευσης θα επαναδιατυπωθεί το όραμα, ώστε να εκφράζει όλους τους πολίτες και να αποτελεί την κοινή πυξίδα, εφαλτήριο συνεργασίας για το επιθυμητό μέλλον. Η συμμετοχική προσέγγιση (ερωτηματολογία, κατάθεση ιδεών και διαβούλευση) είναι ο μόνος τρόπος, ώστε οι πολίτες να μην αντιμετωπίσουν το ΣΒΑΚ ως ένα τεχνοκρατικό εργαλείο αποκομμένο από τις προσωπικές τους ανάγκες και προσδοκίες, αλλά ως κάτι που πρέπει να εφαρμοστεί για τη συλλογική πρόοδο και ανάπτυξη.

Η προκαταρκτική διατύπωση του οράματος με βάση τα χαρακτηριστικά του δήμου, όπως αναλύθηκαν παραπάνω είναι η παρακάτω:

«Η αξιοποίηση της μοναδικής και πλούσιας φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης της Ξάνθης και της ενδοχώρας του δήμου για τη μετατροπή του δήμου σε ένα διεθνώς αναγνωρίσιμο τουριστικό προορισμό μέσα από μία πολιτική ανάδειξης της ιστορίας και του φυσικού περιβάλλοντος, που θα περιλαμβάνει τη ριζική αντιμετώπιση της υποβάθμισης που προκαλεί η κίνηση και στάθμευση των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης και σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος και την ενθάρρυνση της μετακίνησης εντός του δήμου με μέσα, όπως το ποδήλατο και το περπάτημα, που μεγιστοποιούν την εμπειρία του περιηγητή, ώστε ο επισκέπτης και κάτοικος της Ξάνθης να απολαμβάνει μοναδικές εμπειρίες και να μετατραπεί η Ξάνθη σε σημείο αναφοράς για τους επισκέπτες της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, επιθυμητό τόπο ζωής για τους κατοίκους και επιθυμητή έδρα για επιχειρήσεις και να αναβαθμιστεί η θέση της στο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα να ενθαρρυνθεί η χρήση μέσων μετακίνησης που προάγουν την υγεία των κατοίκων, βελτιώνουν το περιβάλλον και την κοινωνικότητα και αποκαθιστούν τη δικαιοσύνη στη μετακίνηση»

Η οριστικοποίηση και τελική διατύπωση του οράματος θα γίνει μετά τη διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ.

Προτεραιότητες

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης όπως αυτό διατυπώθηκε παραπάνω, όρισε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή παρέμβασης. Οι προτεραιότητες αυτές αποτελούν το θεμέλιο του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και

συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Πρόκειται για την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Οι προτεραιότητες απορρέουν σε σημαντικό βαθμό 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 στην ευρύτερη περιοχή της Ξάνθης.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται 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) και
- Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση).

Στο πλαίσιο αυτό, αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, περιλαμβάνοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία:

- 1) **Περιβαλλοντικές:** εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, κτλ.)

Πίνακας 26: Περιβαλλοντικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Προτεραιότητες	Περιγραφή
Βελτίωση του μικροκλίματος και προστασία του φυσικού/οικιστικού περιβάλλοντος	Το μικροκλίμα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό δείκτη της ποιότητας ζωής σε μία πόλη. Φαινόμενα όπως η αστική θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτίρια υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης. Η προστασία του Δήμου Ξάνθης από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα του σχεδιασμού. Παράλληλα, θα αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής παρέμβασης.
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον μπορεί να μειώσει αισθητά την κατανάλωση ενέργειας για μετακινήσεις, συμβάλλοντας στην προστασία του περιβάλλοντος. Είναι σκόπιμο να δοθεί έμφαση και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας και το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

- 2) **Κοινωνικές:** εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Livable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)

Πίνακας 27: Κοινωνικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Προτεραιότητα	Περιγραφή
Βελτίωση δημόσιας υγείας	Η προώθηση των ενεργών τρόπων μετακίνησης ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, με την προϋπόθεση ύπαρξης κατάλληλων υποδομών (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι), θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων της Ξάνθης ενώ ιδιαίτερα σημαντικές πρόκειται να είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει πρωταρχική σημασία για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.). Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς. (π.χ. τηλεματική)
Προώθηση χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μεταφοράς με παράλληλη μείωση της χρήσης των ιδιωτικών οχημάτων	Προκειμένου να καταστεί βιώσιμος ο δήμος, κρίνεται αναγκαίο 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 της περιοχής παρέμβασης με τους ευρύτερους πόλους έλξης μέσω των μέσων μεταφοράς κοινής χρήσης (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.)
Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	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 δεν το προτιμούν (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ). Αποκλεισμός υπάρχει επίσης και στους επισκέπτες που κινούνται με μέσα εκτός ΙΧ καθώς και σε νοικοκυριά χαμηλών εισοδημάτων, μετανάστες- πρόσφυγες κ.α.
Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Το οδικό δίκτυο του Δήμου Ξάνθης περιλαμβάνει αρκετά επικίνδυνα σημεία, τα οποία χρήζουν βελτίωσης. Ως εκ τούτου μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους και όλες, με παράλληλη αναβάθμιση της ελκυστικότητας του δικτύου.
Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στο δήμο είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.

3) **Οικονομικές:** εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κτλ.)

Πίνακας 28: Οικονομικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Προτεραιότητα	Περιγραφή
Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου Ξάνθης.
Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας	Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για τη στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Οι εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές πχ. κέντρο Ξάνθης μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς.
Διαχείριση εποχικότητας μετακινήσεις	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 περπατητικός τουρισμός με σκοπό την διάχυση της παραθεριστικής δραστηριότητας.

Στους παραπάνω πίνακες 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 λυθούν τα κυρίαρχα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά τη διαδικασία ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.

Στόχοι

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι βασικοί «έξυπνοι στόχοι» ανά θεματική προτεραιότητα (11 προτεραιότητες) οι οποίοι σε επόμενο στάδιο θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του σχεδίου, ενώ παράλληλα θα ποσοτικοποιηθούν όταν θα υπάρχουν δεδομένα βάσης.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Βελτίωση του μικροκλίματος και προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος

- 1.1. Μείωση των αέριων ρύπων που προέρχονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 1.2. Μείωση του θορύβου από τις μετακινήσεις
- 1.3. Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας
- 1.4. Αύξηση των χιλιομέτρων των οδών ήπιας κυκλοφορίας και της έκτασης πεζοδρομημένων οδών
- 1.5. Ενίσχυση διαπερατότητας των υφιστάμενων φραγμάτων στα όρια του δήμου με παράλληλη μείωση των διαμπερών ροών
- 1.6. Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία και από υποδομές πρόνοιας και πολιτισμού
- 1.7. Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (π.χ. πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)
- 1.8. Βελτίωση των συνθηκών περπατήματος για όλους τους χρήστες του δικτύου (δρόμοι και δημόσιοι χώροι)
- 1.9. Ενίσχυση του πράσινου σε κοινόχρηστους χώρους και δημιουργία πάρκων τσέπης
- 1.10. Αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις

- 2.1. Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων οχημάτων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων
- 2.2. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στον δημοτικό στόλο και στα ιδιωτικά οχήματα

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Βελτίωση δημόσιας υγείας

- 3.1 Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του περιβάλλοντος
- 3.2 Αύξηση της χρήσης του περπατήματος και του ποδηλάτου (ενεργή μετακίνηση) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα

- 4.1 Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bicycles sharing system, e-scooters κτλ)
- 4.2 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στην περιοχή παρέμβασης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μεταφοράς έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου

5. 1 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου
5. 2 Αύξηση περπατήματος
5. 3 Αύξηση χρήσης δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων (car-pooling)
5. 4 Δημιουργία χώρων park & ride
5. 5 Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα
5. 6 Αύξηση μετακινήσεων από/προς τη δουλειά με MMM, περπάτημα και ποδήλατο
5. 7 Αύξηση μετακινήσεων από/προς τις υποδομές εκπαίδευσης (π.χ. πανεπιστήμια) με MMM, περπάτημα και ποδήλατο

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες /Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση

6. 1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) και αύξηση του διαθέσιμου χώρου για τους πεζούς (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)
6. 2 Επέκταση δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας και δημιουργία δρομολογίων On-demand

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

7. 1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
7. 2 Αναδιαμόρφωση επικίνδυνων κόμβων/ διαστρώσεων υπό γωνία <math><90^\circ</math>
7. 3 Μείωση των ταχυτήτων στο βασικό οδικό δίκτυο και στις γειτονιές

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων

8. 1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
8. 2 Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών

9. 1 Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος
9. 2 Αύξηση της περιοχής επιρροής και της ακρίβειας της δημοτικής συγκοινωνίας
9. 3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης και για τον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας
9. 4 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας

- 10.1 Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
- 10.2 Διατήρηση και αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων

10.3 Διασύνδεση της αλλαγής του μοντέλου των μετακινήσεων με την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 11: Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις

11.1 Ανάπτυξη περιπατητικού/ποδηλατικού τουρισμού

11.2 Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας σε αυτούς

Οι παραπάνω στόχοι αποτελούν κρίσιμα στοιχεία για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Ξάνθης. Σε επόμενη φάση – μετά τις απαραίτητες μετρήσεις και έρευνες πολλοί εξ αυτών θα μετατραπούν σε ποσοτικοί, προκειμένου να διαμορφώσουν το θεμέλιο για την επιλογή των μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ καθώς και των δεικτών παρακολούθησης και εφαρμογής του.

