



## ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΞΑΝΘΗΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Γ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Diadikasia Business Consulting SA

**DBC** ▲ diadikasia

Περιεχόμενα	
<b>1. Εισαγωγή</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Περίληψη περιεχομένων παραδοτέου</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Στάδιο 3. Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων</b> .....	<b>9</b>
3.1 Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης .....	13
3.2 Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία της Ξάνθης.....	15
Παραδείγματα πόλεων του εξωτερικού ανά κατηγορία μέτρων .....	15
Παράδειγμα ευρύτερων πολιτικών από πόλη εντός του Ελλαδικού Χώρου.....	27
Συμπεράσματα.....	28
3.3 Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας .....	29
3.4 Προκαταρκτική ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Ξάνθης .....	36
3.5 Δεύτερη διαβούλευση .....	39
3.6 Αποτελέσματα Έρευνας Ερωτηματολογίου για την Κινητικότητα στο Δήμο Ξάνθης .....	39
Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις.....	39
Ενότητα Β: Κατοχή, χρήση οχημάτων & μετακινήσεις .....	40
Ενότητα Γ: Ποδήλατο.....	42
Ενότητα Δ: Στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας.....	43
Ενότητα Ε: Διαθέσιμοι χώροι.....	44
Ενότητα ΣΤ: Προτάσεις για καλύτερες μετακινήσεις.....	47
3.7 Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετίας.....	48
3.8 Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης.....	54
<b>4. Στάδιο 4. Ανάπτυξη και αξιολόγηση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων</b> .....	<b>63</b>
4.1 Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων.....	63
4.2 Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης.....	74
Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων .....	82
Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων .....	96
4.3 Μέτρα παρέμβασης και πακέτα μέτρων.....	100
<b>Ευρετήριο Πινάκων</b>	
Πίνακας 1: Πίνακας SWOT για την πόλη της Ξάνθης .....	13
Πίνακας 2: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για τον Δήμο Ξάνθης.....	29
Πίνακας 3: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα (1006 απαντήσεις).....	39
Πίνακας 4: Είδος απασχόλησης και εισόδημα (1006 απαντήσεις) .....	39
Πίνακας 5: Αριθμός οχημάτων (1006 στον αριθμό για κάθε τύπο οχήματος).....	40

Πίνακας 6: Κύριος τρόπος μετακίνησης (1006 απαντήσεις).....	41
Πίνακας 7: Σημαντικότερα προβλήματα σχετικά με τη μετακίνηση (3011 απαντήσεις) .....	41
Πίνακας 8: Βαθμός συμμόρφωσης με τον Κ.Ο.Κ. (1006 απαντήσεις) .....	42
Πίνακας 9: Βαθμός ικανοποίησης από τις μετακινήσεις (1006 απαντήσεις) .....	42
Πίνακας 10: Κατοχή και πρόθεση αγοράς ποδηλάτου (1006 απαντήσεις) .....	43
Πίνακας 11: Γνωρίζετε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη; (1006 απαντήσεις) .....	43
Πίνακας 12: Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε δράσεις στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας (1006 απαντήσεις).....	44
Πίνακας 13: Πηγή πληροφόρησης σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής (884 απαντήσεις).....	44
Πίνακας 14: Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι (1006 απαντήσεις).....	44
Πίνακας 15: Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες (1002 απαντήσεις).....	45
Πίνακας 16: Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (1004 απαντήσεις).....	45
Πίνακας 17: Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (1005 απαντήσεις) .....	45
Πίνακας 18: Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση (1004 απαντήσεις) .....	45
Πίνακας 19: Καθαριότητα-συντήρηση (1004 απαντήσεις).....	45
Πίνακας 20: Φωτισμός (1004 απαντήσεις).....	46
Πίνακας 21: Ύπαρξη πρασίνου (1004 απαντήσεις) .....	46
Πίνακας 22: Ασφάλεια (1005 απαντήσεις) .....	46
Πίνακας 23: Ασφαλείς και φιλικόι για τα παιδιά (1006 απαντήσεις) .....	46
Πίνακας 24: Προσβασιμότητα (1004 απαντήσεις).....	46
Πίνακας 25: Εξυπηρέτηση γειτονικών δραστηριοτήτων αναψυχής η εμπορίου (1004 απαντήσεις).....	47
Πίνακας 26: Κοινωνική αλληλεπίδραση (1005 απαντήσεις) .....	47
Πίνακας 27: Συνωστισμός (1002 απαντήσεις) .....	47
Πίνακας 28: Προτάσεις Κατοίκων για βελτίωση του Κυκλοφοριακού.....	47
Πίνακας 29: Προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ της Ξάνθης .....	49
Πίνακας 30: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης .....	55
Πίνακας 31: Πιθανά / αποτελεσματικά μέτρα .....	63
Πίνακας 32 Εξέταση εφικτότητας-αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ.....	75
Πίνακας 33: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.....	96

### Ευρετήριο Εικόνων:

Εικόνα 1: Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	5
Εικόνα 2: Το δεύτερο στάδιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	6
Εικόνα 3: Low – cost παρέμβαση για θεσμοθέτηση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας με υπερυψωμένη διάβαση σε γειτονιά της Ljutomer, Πηγή: : <a href="http://www.eltis.org">www.eltis.org</a> .....	16
Εικόνα 4: Η καμπάνια Living Street, Πηγή: <a href="https://www.eltis.org/resources/case-studies/campaign-temporarily-redesigned-streets-gdansk">https://www.eltis.org/resources/case-studies/campaign-temporarily-redesigned-streets-gdansk</a> .....	18
Εικόνα 5: Σύστημα τηλεματικής, Πηγή: <a href="https://civitas.eu/measure/information-tools-fleet-management">https://civitas.eu/measure/information-tools-fleet-management</a> .....	20
Εικόνα 6: Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης στη πόλη Treviso, Πηγή: <a href="http://www.eltis.org">www.eltis.org</a> ..	21

Εικόνα 7: Αναλυτικός Χάρτης της Promenade Plantée, Πηγή: <a href="http://www.paris.fr/english/parks-woods-gardens-and-cemeteries/gardens/promenade-plantee/rub_8212_stand_34230_port_18987">http://www.paris.fr/english/parks-woods-gardens-and-cemeteries/gardens/promenade-plantee/rub_8212_stand_34230_port_18987</a> .....	22
Εικόνα 8: Οριζοντιογραφία χάραξης της High Line, Πηγή: <a href="http://www.thehighline.org/pdf/high-line-map-spring-2014.pdf">http://www.thehighline.org/pdf/high-line-map-spring-2014.pdf</a> .....	23
Εικόνα 9: Προτεινόμενη ανάπλαση της περιοχής του παλιού ΟΣΕ, Πηγή: <a href="https://www.ktirio.gr/el/κτιρια/διαγωνισμοι/ανάπλαση-περιοχής-σταθμού-οσε-κοζάνης-α'-βραβειο">https://www.ktirio.gr/el/κτιρια/διαγωνισμοι/ανάπλαση-περιοχής-σταθμού-οσε-κοζάνης-α'-βραβειο</a> .....	24
Εικόνα 10: Cargo bike για τη διανομή αγαθών στη πόλη Donostia- San Sebastian, Πηγή: <a href="https://civitas.eu/content/city-distribution-cargo-bikes-san-sebasti%C3%A1n">https://civitas.eu/content/city-distribution-cargo-bikes-san-sebasti%C3%A1n</a> .....	25
Εικόνα 11: Ανάπλαση και Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (ΠΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΕΣΠΑ 2014-20) (Πηγή Δεδομένων : Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας ( <a href="http://kavala.gov.gr">kavala.gov.gr</a> )) .....	28

## 1. Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης, ενώ στοχεύει ταυτόχρονα στην προάσπιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα (Nikitas et al., 2021).

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 αναφέρονται και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Η πόλη της Ξάνθης επενδύει στις στρατηγικές της βιώσιμης κινητικότητας, μειώνοντας την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στοχεύοντας στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων. Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται στην Ξάνθη, αφορούν κατά βάση στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτησή τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Με αφετηρία την ανάγκη για στροφή σε μία διαφορετική προσέγγιση του αστικού περιβάλλοντος και της λειτουργικότητάς του, αναπτύσσονται τα δώδεκα βήματα ενός ΣΒΑΚ (βλ. Εικόνα 1). Αυτά, κατανέμονται σε τέσσερα ευρύτερα στάδια, τα οποία παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

- Προετοιμασία και ανάλυση
- Ανάπτυξη στρατηγικής
- Σχεδιασμός μέτρων
- Υλοποίηση και παρακολούθηση



Εικόνα 1: Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στο παρόν παραδοτέο, περιγράφονται όλες τις δράσεις που έλαβαν χώρα κατά το δεύτερο στάδιο του ΣΒΑΚ, αυτό του καθορισμού της στρατηγικής (βλ. Εικόνα 2) που θα ακολουθήσει η πόλη της Ξάνθης για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Στο εν λόγω στάδιο, πραγματοποιούνται τα εξής βήματα:

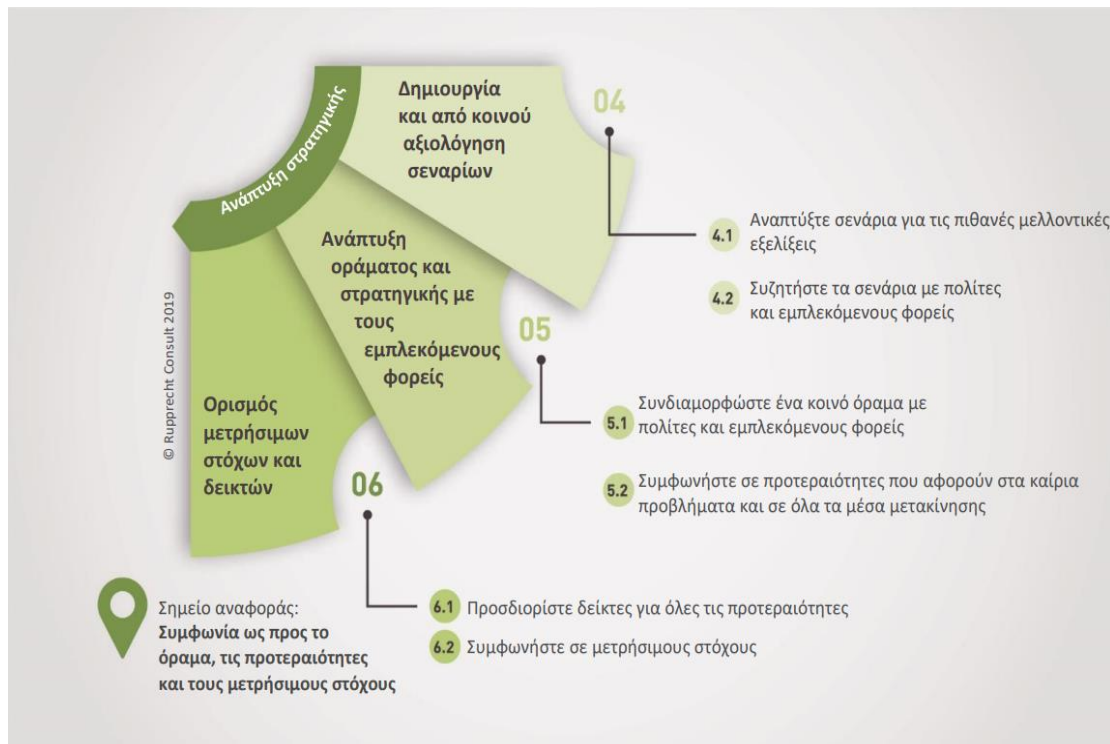
1. Δημιουργούνται τα εν δυνάμει σενάρια εφαρμογής βάσει των επιλογών που προτιμώνται για την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της περιοχής. Έπειτα, πραγματοποιείται μία από κοινού αξιολόγηση.
2. Παράλληλα, αναπτύσσεται το όραμα για την περιοχή και τίθενται οι προτεραιότητες σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς. Μέσα από αυτή διαδικασία, εξάγονται βασικοί άξονες σχετικά με την επιθυμητή μελλοντική εικόνα της πόλης.
3. Τέλος, ορίζονται δείκτες και μετρήσιμοι στόχοι, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός του βαθμού επιτυχίας των στρατηγικών που αναπτύχθηκαν.

Με την ολοκλήρωση του δεύτερου σταδίου του ΣΒΑΚ, ουσιαστικά έχει επιτευχθεί η συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους και γίνεται η μετάβαση στο τρίτο στάδιο, όπου πραγματοποιείται ο σχεδιασμός των μέτρων.

Η ανάπτυξη της στρατηγικής έλαβε υπόψη:

- την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
- τις απόψεις χρηστών
- τον καθορισμό της μελλοντικής της εξέλιξης σε σχέση με την πληθυσμιακή εξέλιξη, την εξέλιξη των μετακινήσεων, τις προγραμματισμένες υποδομές οδικού δικτύου και την εξέλιξη του Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών
- τις προτεραιότητες της πόλης (όπως αυτές διαμορφώθηκαν από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου). Οι προτεραιότητες έλαβαν υπόψη τις πολιτικές και στρατηγικές που έχουν υιοθετηθεί από τον Δήμο και αφορούν στον αστικό και

χωροταξικό σχεδιασμό, στην οικονομική ανάπτυξη, στο περιβάλλον, στην ασφάλεια, στην προσβασιμότητα και στον τομέα της καινοτομίας και οριστικοποιήθηκαν σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων κατά την 1η Διαβούλευση.



Εικόνα 2: Το δεύτερο στάδιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

## 2. Περίληψη περιεχομένων παραδοτέου

Όπως προαναφέρθηκε, το εν λόγω παραδοτέο αφορά το δεύτερο στάδιο του ΣΒΑΚ, στο οποίο γίνεται ανάπτυξη των διαφόρων στρατηγικών και χωρίζεται σε δύο ενότητες.

### Πρώτη Ενότητα

Αφορά τον προσδιορισμό ενός κοινού οράματος για την πόλη της Ξάνθης και την εξειδίκευση αυτού μέσα από τον καθορισμό μίας σειράς προτεραιοτήτων και στόχων. Αρχικά, γίνεται μία συνοπτική αναφορά στα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί και κατ' επέκταση καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί σε πόλεις με παρόμοια χαρακτηριστικά και θα μπορούσαν κάλλιστα να αποτελέσουν κομμάτι και στις στρατηγικές για τη Ξάνθη.

Την περιγραφή των προβλημάτων και των καλών πρακτικών, ακολουθεί η παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που προτείνονται. Τα σενάρια αυτά είναι τρία, ένα σενάριο τάσεων όπου πραγματοποιούνται μόνο οι παρεμβάσεις που έχουν ήδη δρομολογηθεί, ένα ήπιο και ένα ριζοσπαστικό με παρεμβάσεις μικρότερης και μεγαλύτερης κλίμακας αντίστοιχα. Οι προτάσεις για το κάθε σενάριο, παρουσιάζονται πρώτα σε πίνακα ενώ το ήπιο και το ριζοσπαστικό σενάριο συνοδεύονται και από θεματικούς χάρτες απεικόνισης των παρεμβάσεων.

Ακολουθεί μία προκαταρκτική διατύπωση του οράματος και των προτεραιοτήτων και αποτυπώνονται τα κύρια σχόλια και οι απόψεις των πολιτών, των εμπλεκόμενων μερών και των φορέων που, κατά την κρίση της Ομάδας Εργασίας, συνέβαλαν σημαντικά στη διαμόρφωσή τους. Από συνδυασμό του προκαταρκτικού οράματος, των προτεραιοτήτων που τέθηκαν, προκύπτει η τελική διατύπωση του οράματος, των προτεραιοτήτων και των προβλημάτων που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα δεκαπενταετίας.

Η ενότητα κλείνει με την παρουσίαση των στόχων του ΣΒΑΚ για την πόλη. Πρόκειται για το σύνολο των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν για τους χρονικούς ορίζοντες 2026 και 2031 μέσα από συγκεκριμένους δείκτες οι οποίοι «μειώνονται», «αυξάνονται» ή «διατηρούνται», προκειμένου η πόλη να έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα και να ενισχύσει τη βιώσιμη κινητικότητα.

### Δεύτερη Ενότητα

Το πρώτο μέρος της ενότητας περιέχει την ανάπτυξη και την αξιολόγηση του προτεινόμενου πακέτου των μέτρων. Σε πρώτο επίπεδο, γίνεται μία σύντομη εισαγωγική περιγραφή εννοιών, ενώ έπειτα ακολουθεί ο εντοπισμός και η τεκμηρίωση των μέτρων. Αναλυτικότερα, προτείνονται οι παρακάτω δέσμες μέτρων:

1. Δημόσια Συγκοινωνία
2. Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
3. Κοινόχρηστη μετακίνηση
4. Επικοινωνία-Προώθηση-Εναισθητοποίηση
5. Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας.
6. Ηλεκτροκίνηση
7. Στάθμευση
8. Αστικό περιβάλλον
9. Εμπορευματικές μεταφορές
10. Τουρισμός

Στο δεύτερο μέρος, οι προτεινόμενες επιλογές, συνδέονται με το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης του ΣΒΑΚ ενώ μπαίνουν σε μία σειρά προτεραιότητας χωρίς να κοστολογούνται στο συγκεκριμένο στάδιο.





### 3. Στάδιο 3. Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

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 CO<sub>2</sub>, 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.



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.

### 3.1 Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης

Για την αποτελεσματικότερη αναζήτηση των προβλημάτων που χρήζουν επίλυσης, σημαντική είναι η συμβολή του πίνακα SWOT. Ο συγκεκριμένος πίνακας αποτελεί μία ποιοτική μέθοδο οργανωμένης παρουσίασης των δυνατοτήτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών που διέπουν μία περιοχή. Ως εκ τούτου, καθίσταται δυνατός ο εύκολος εντοπισμός είτε των ελλείψεων είτε των ήδη υπάρχουσών ζητημάτων προς διόρθωση.

Πίνακας 1: Πίνακας SWOT για την πόλη της Ξάνθης

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

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

Με γνώμονα την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τον πίνακα SWOT, αλλά και τα σχόλια των εμπλεκόμενων μερών μέσα από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού, προσδιορίστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα προς επίλυση. Ακολουθεί, η καταγραφή τους ανά κατηγορία:

#### **Προβλήματα σχετικά με τη χρήση οχημάτων**

- Κυριαρχία των ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις.
- Παράνομη στάση και στάθμευση σε πλήθος κρίσιμων οδών και διασταυρώσεων, κυρίως τα Σάββατα όπου δεν λειτουργεί ο ένας δημοτικός χώρος στάθμευσης.
- Σημαντικά προβλήματα λόγω της ρυμοτομίας της πόλης με αρκετές αμφίδρομες οδούς περιορισμένου πλάτους, δυσμενή πλάτη πεζοδρομίων ιδιαίτερα στην Παλιά Πόλη.
- Ανεπαρκείς συνδέσεις του οδικού δικτύου με τον περιφερειακό δρόμο
- Ανεπαρκείς συνθήκες κίνησης πεζών και οχημάτων σε σημαντικά σημεία του οδικού δικτύου, ύπαρξη αρκετών επικίνδυνων σημείων.
- Προβληματική χωροθέτηση κυκλοφοριακών στοιχείων – ρυθμίσεων.
- Έντονη η ύπαρξη των αυτοκινήτων εντός του κέντρου του οικισμού.
- Έλλειψη ενιαίου χώρου στάθμευσης, ο οποίος θα μπορεί να λειτουργεί και ως χώρος συνδυασμένων μετακινήσεων.
- Ανάγκη ύπαρξης χώρων στάθμευσης περιφερειακά του οικισμού.

#### **Προβλήματα σχετικά με τη συγκοινωνία**

- Ελλιπής δημόσια συγκοινωνία σε συγκεκριμένες περιοχές του οικισμού (π.χ. στο νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης).
- Ελλιπής εξυπηρέτηση μεταξύ των διαφόρων οικισμών στα προάστια της πόλης της Ξάνθης
- Ελλιπής σύνδεση της Παλιάς Πόλης με τη δημόσια συγκοινωνία λόγω πλάτους δρόμων

## Προβλήματα σχετικά με τους πεζούς και τις ευάλωτες ομάδες

- Επισφαλείς συνθήκες για πεζούς, ποδηλάτες, ευάλωτους χρήστες και οδηγούς οχημάτων σε συμβολές οδών.
- Απουσία ρυθμίσεων και παρεμβάσεων ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές γύρω από σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους.
- Ασυνέχεια δικτύου πεζού, περιορισμένη ανάπτυξη πεζόδρομων.
- Απουσία διαβάσεων πεζών με κατάλληλες προδιαγραφές και σε όλη την περιοχή του οικισμού.
- Εμπόδια σε υφιστάμενα πεζοδρόμια (Δίκτυα ΟΚΩ, σκαλιά κ.α.).
- Απουσία συνδέσεων κοινοχρήστων χώρων και πόλων ενδιαφέροντος με δίκτυο πεζού – πεζοδρόμων – οδούς με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων.
- Χαμηλός αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.
- Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ στην Παλιά Πόλη

## Προβλήματα σχετικά με το δίκτυο ποδηλάτου

- Σχετικά περιορισμένο και αποκοπτόμενο δίκτυο ποδηλάτου.
- Ασυνέχεια δικτύου ποδηλάτου ως προς τη σύνδεση κρίσιμων πόλων όπως α) το Πανεπιστήμιο, β) η Παλιά Πόλη, γ) ο σιδηροδρομικός σταθμός, δ) οι χώροι εκπαίδευσης και ε) το νοσοκομείο.
- Ελλιπής ανάπτυξη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων.
- Περιορισμοί στην χρήση μη μηχανοκίνητων μέσων λόγω γεωμορφολογίας και ανάγλυφου στο νέο τμήμα της πόλης.

Το σύνολο των προαναφερθέντων προβλημάτων καθόρισε τις απαιτήσεις σχεδιασμού για την πόλη της Ξάνθης και πλαισίωσε τη διατύπωση του οράματος. Για την επίτευξη των απαιτήσεων σχεδιασμού, προτάθηκαν συγκεκριμένες κατηγορίες παρεμβάσεων (γενικά μέτρα) και διαμορφώθηκαν δύο διαφορετικές εναλλακτικές στρατηγικές διαχείρισης της κινητικότητας. Κάθε εναλλακτική στρατηγική επιλέχθηκε με στόχο να εξυπηρετεί συγκεκριμένες αρχές σχεδιασμού για την πόλη και περιέλαβε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό τις κατηγορίες παρεμβάσεων.

## 3.2 Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία της Ξάνθης

### Παραδείγματα πόλεων του εξωτερικού ανά κατηγορία μέτρων

- **Πεζή μετακίνηση**

Στη πόλη **Ljutomer** της Σλοβενίας έχουν αναπτυχθεί σημαντικές υποδομές τόσο ως προς τη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και της ποιότητας των πεζοδρομίων όσο και στη δημιουργία ασφαλών συνθηκών πρόσβασης στα σχολεία της περιοχής. Πρόκειται για μια πόλη η οποία έχει 3.300 κατοίκους ενώ ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται περίπου στις 11.400. Η έκταση της πόλης είναι μικρή καθώς μπορεί να περπατηθεί στο σύνολό της σε μισή ώρα. Το έτος 2011 είχε διατυπωθεί η μη ασφαλής σύνδεση ενός γυμνασίου – λυκείου με το σιδηροδρομικό σταθμό μέσω παλιάς γέφυρας. Ο Δήμος θέτοντας ως βασική προτεραιότητα την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών κατασκεύασε μια καινούρια γέφυρα. Το 2012 εκπόνησε το



1ο ΣΒΑΚ με ορίζοντα έως το 2017 ενώ έχει εκπονηθεί 2ο ΣΒΑΚ αναθεωρημένο για την περίοδο 2017 – 2022.

Μέσω της αναθεωρημένης έκδοσης ΣΒΑΚ, η περιοχή έχει θέσει ως στόχο τη δημιουργία ήπιων περιοχών κυκλοφορίας μέσα από την περαιτέρω βελτίωση των υποδομών των πεζοδρομίων. Η διαπλάτυνση τους συμβάλλει στη μείωση των ορίων ταχύτητας ενισχύοντας παράλληλα την κίνηση των πεζών. Οι πεζόδρομοι που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν θα συνδέουν το εμπορικό κέντρο της πόλης, τα κέντρα γειτονιών, τα σχολεία και τους κοινόχρηστους χώρους. Πέρα από την πεζοδρόμηση, η κίνηση των πεζών θα διευκολυνθεί από τη πύκνωση των διαβάσεων πεζών και της σήμανσης και ιδιαίτερα σε κόμβους όπου έχουν προκληθεί τροχαία συμβάντα. Στους κόμβους αυτούς προτείνεται η μείωση του πλάτους οδοστρώματος και να δίνεται προτεραιότητα στους χρήστες μη μηχανοκίνητων οχημάτων (ποδηλάτες, πεζοί κ.ά).



Εικόνα 3: Low – cost παρέμβαση για θεσμοθέτηση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας με υπερυψωμένη διάβαση σε γειτονιά της Ljutomer, Πηγή: : [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

- **Δράσεις κινητοποίησης**

Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των κατοίκων με έμφαση στη νέα ηλικία είναι σημαντικοί παράγοντες για την ενσωμάτωση των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Σε πολλές πόλεις του εξωτερικού, το στάδιο αυτό αποτελεί το πρώτο βήμα για την εισαγωγή των ενεργών μετακινήσεων.

Συγκεκριμένα, η πόλη **Fagaras** της Ρουμανίας, συμμετέχοντας στο Σύμφωνο Δημάρχων, έχει θέσει στόχο στη μείωση των εκπομπών αερίων CO<sub>2</sub> κατά 22% έως το 2020. Παρά το μικρό μέγεθος της πόλης και των κοντινών αποστάσεων, παρατηρήθηκε ραγδαία αύξηση στη χρήση αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών με αποτέλεσμα την αύξηση των εκπομπών αερίων και κατά επέκταση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, καθώς και της μείωσης του δημόσιου χώρου από τη χρήση τους. Επίσης ανοδική τάση με αυτοκίνητο εντοπίστηκε και στις μετακινήσεις από και προς το σχολείο. Έτσι, υλοποιήθηκε το πρόγραμμα “I walk to school” το οποίο περιλαμβάνει τα εξής βήματα:

- ✓ Ενημέρωση των σχολείων σχετικά με τους στόχους της εκστρατείας παρέχοντας εκπαιδευτικά υλικά που περιέγραφαν τα οφέλη του περπατήματος και παρουσιάζοντας το χρονοδιάγραμμα για μελλοντικές δραστηριότητες

- ✓ Οργάνωση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων σε επίπεδο σχολείων: διαγωνισμός σλόγκαν, σύνταξη στίχων, δημιουργία του λογότυπου του προγράμματος, σχεδίαση εικόνων απεικονίζοντας το περπάτημα ως βασικό θέμα, υπέρβαση προκαταλήψεων και ψυχολογικών φραγμών, συζήτηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση του αριθμού των μαθητών που περπατούν στο σχολείο.
- ✓ Ύστερα από αυτό το εισαγωγικό πλαίσιο, το παιχνίδι «Traffic Snake» ξεκίνησε κατά το οποίο κάθε παιδί σημείωνε σε ένα σχέδιο φιδιού μια τελεία (.) κάθε φορά που περπατάγε, έκανε ποδήλατο ή χρησιμοποιούσε τη δημόσια συγκοινωνία. Πριν το ξεκίνημα του παιχνιδιού γίνονται μετρήσεις οι οποίες θα αποτελέσουν τη βάση για τον προσδιορισμό των στόχων. Σε κάθε ολοκληρωμένο στάδιο, τα παιδιά επιβραβεύονται με βραβεία, όπως 15 λεπτά επιπλέον χρόνου παιχνιδιού κ.ά. Συνολικά συμμετείχαν παιδιά από 3 νηπιαγωγεία και 4 σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με 500 νήπια και πάνω από 2.000 μαθητές.
- ✓ Ταυτόχρονα, υλοποιήθηκε το πρόγραμμα “Walking Buses” το οποίο στόχευε στην υποστήριξη των μαθητών και των γονέων να περπατήσουν μαζί έως το σχολείο. Τα οφέλη αυτής της δράσης είναι η βελτίωση της υγείας των παιδιών, η ικανότητα μάθησης και η ανεξαρτησία τους συμβάλλοντας και σε άλλες κοινωνικές δραστηριότητες. Έχει αναπτυχθεί ένας χάρτης τέτοιων διαδρομών σε κάθε γωνιά σχολείων.

Τα αποτελέσματα από αυτή την εκστρατεία είναι φανερά από το γεγονός ότι δύο σχολεία συνέχισαν τις δραστηριότητες αυτές έως το τέλος της χρονιάς ενώ ως προς την ατμοσφαιρική ρύπανση παρατηρήθηκε μείωση εκπομπών και κατανάλωσης κατά 1500kg CO<sub>2</sub> ανά εβδομάδα.

Η πόλη του **Gdansk** κατά τη διάρκεια της Εβδομάδας Κινητικότητας εφάρμοσε μια καμπάνια για τη δημιουργία ‘ζωντανών’ δρόμων. Οι προετοιμασίες για την εκστρατεία διήρκεσαν 3 μήνες έτσι ώστε να συμμετέχουν περισσότεροι τοπικοί έταιροι για συνεργασία. Κύριος στόχος της ήταν η μετατροπή του δρόμου σε ένα ωραίο μέρος για συνάντηση, όπως παλιότερα, όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να περάσουν χρόνο για κοινωνικοποίηση, άθληση, ξεκούραση, παιχνίδι και επίσκεψη σε διάφορα σημεία της πόλης. Σε διάφορα σημεία υπήρχαν ομάδες επαγγελματιών έτσι ώστε να προωθούν τρόποι βελτίωσης της υγείας αλλά και σωστής ανακύκλωσης. Επιπλέον, στόχος ήταν η αύξηση της συμμετοχής των ανθρώπων στην ενεργή κινητικότητα και η παροχή δυνατότητας των κατοίκων να δοκιμάσουν την μετακίνηση με άλλα μέσα πέραν του αυτοκινήτου για τους καθημερινούς προορισμούς. Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι αυτή η καμπάνια περιελάμβανε ποικίλες ηλικιακές ομάδες και μάλιστα περισσότερο ενδιαφέρον έδειξαν οι ομάδες των εφήβων, των ηλικιωμένων και των οικογενειών. Για το λόγο αυτό, η κύρια ομάδα στόχος ήταν οι κάτοικοι της γειτονιάς που θα μπορούσαν να επωφεληθούν περισσότερο. Οι περαιτέρω ενέργειες για την υλοποίηση αυτής της δράσης είναι:

- ✓ Παροχή ειδικής άδειας για χρήση του δρόμου
- ✓ Αλλαγές δρομολογίων στις διαδρομές των λεωφορείων και ενημέρωση κατοίκων
- ✓ Εκπόνηση σχεδίου προσωρινής οργάνωσης κυκλοφορίας
- ✓ Δημιουργία διαφημιστικού βίντεο
- ✓ Προμήθεια υπηρεσιών για την υλοποίηση εργαστηρίων κηπουρικής
- ✓ Προσωρινή τοποθέτηση σήμανσης του δρόμου πριν από την έναρξη της καμπάνιας

- ✓ Τοποθέτηση φυσικών εμποδίων που κλείνουν την περιοχή
- ✓ Συμμετοχή κοινωνικών εταίρων η συμβολή των οποίων θα ενεργοποιήσει τη συμμετοχή των κατοίκων
- ✓ Προώθηση της εκστρατείας μέσω τοπικών μέσων ενημέρωσης

Μετά την ολοκλήρωση της καμπάνιας, τα αποτελέσματα συλλέχθηκαν μέσω εφημερίδων και διαδικτυακών ερευνών. Η έρευνα περιελάμβανε ερωτήσεις σχετικά με το κατά πόσον οι κάτοικοι απολάμβαναν την εκστρατεία, τη χρήση των τρόπων κινητικότητας και τον τρόπο με τον οποίο επηρεάστηκαν από την εκστρατεία. Η σαφής πλειοψηφία των ερωτηθέντων έδωσε στην καμπάνια καλή βαθμολογία και τάχθηκαν υπέρ της εκ νέου εκστρατείας.

Περίπου το 40% των ερωτηθέντων απάντησε ότι η εκστρατεία άλλαξε την αντίληψή τους για την καθημερινή τους συμπεριφορά κινητικότητας.



Εικόνα 4: Η καμπάνια Living Street, Πηγή: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/campaign-temporarily-redesigned-streets-gdansk>

- **Ποδήλατο – Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων**

Η πόλη **Szczecinek** στην Πολωνία έχει περίπου 40.000 κατοίκους και έκταση 48.63τ. χλμ. Η πόλη αυτή είναι γνωστή για την ιστορία της με αποτέλεσμα να αποτελεί σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης. Για το λόγο αυτό, η δημοτική αρχή έχει θέσει βασικό πυλώνα ανάπτυξης τον τομέα του τουρισμού. Στο πλαίσιο αυτό, συμμετείχε το πρόγραμμα CIVITAS RENAISSANCE μαζί με άλλες ιστορικές πόλεις έτσι ώστε να αναπτυχθούν βιώσιμα μέσα μετακίνησης για την προστασία του ιστορικού κέντρου της. Η στρατηγική ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών της Szczecinek επικεντρώθηκε στην προώθηση της ποδηλασίας μεταξύ πολιτών και τουριστών. Πραγματοποιήθηκαν ήδη πολλές δραστηριότητες, οι οποίες επικεντρώθηκαν κατά κύριο λόγο στην κατασκευή του συστήματος ποδηλατοδρόμων στο πλησιέστερο κέντρο της πόλης και γύρω από αυτό, ιδίως συνδέοντας το πάρκο της πόλης (απλωμένο στην ανατολική πλευρά της πόλης) με το κέντρο της πόλης. Παράλληλα, ξεκίνησε η λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων μέσω του προγράμματος του CIVITAS με πέντε σταθμούς ενοικίασης και συνολικά 50 κοινόχρηστα ποδήλατα τόσο στο εμπορικό όσο και στο ιστορικό κέντρο της. Ύστερα

από την επιτυχία του συστήματος εγκαταστάθηκαν δύο νέοι σταθμοί ενοικίασης. Η απήχηση αυτού του μέτρου ήταν μεγάλη καθώς οι ώρες ενοικίασης έφτασαν τις 7.000 κατά τη διάρκεια του προγράμματος.

Η πόλη **Turda** της Ρουμανίας με 55.000 κατοίκους περίπου είναι μια πόλη της επαρχίας με έντονο βιομηχανικό χαρακτήρα. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια έχει αποκτήσει έντονο τουριστικό χαρακτήρα προσελκύοντας τουλάχιστον 600.000 επισκέπτες τον χρόνο. Αποτελεί μια πόλη μεσαίου μεγέθους και μια από τις πρώτες που έχουν εκπονήσει ΣΒΑΚ το οποίο στοχεύει στην ενίσχυση και προώθηση της οικονομίας του διαμοιρασμού. Σε αυτή την λογική, έχουν ήδη αρχίσει οι διαδικασίες για την ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων μεταξύ δημοτικής αρχής, φορέων και πολιτών. Συγκεκριμένα, έχουν σχεδιάσει να εγκαταστήσουν 27 σταθμούς κοινόχρηστων ποδηλάτων με 356 ποδήλατα και συνδυασμένο με τη δημόσια συγκοινωνία. Εκτιμάται ότι το σύστημα θα συγκεντρώσει 200 καθημερινούς χρήστες από τους οποίους τουλάχιστον το 10% θα χρησιμοποιεί και τη δημόσια συγκοινωνία. Έτσι, εκτιμάται ότι η χρήση του ποδηλάτου θα αυξηθεί κατά 6.3% ενώ η αντίστοιχη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub> εκτιμάται ότι θα επιτευχθεί μείωση 3.8%.

Στη Λετονία, η πόλη της **Liepaja** διέθετε ένα μικρό δίκτυο ποδηλάτου έως το 2009 και η χρήση του αυτοκινήτου φαινόταν να αποτελούσε τη μοναδική λύση. Παρόλα αυτά, ο αριθμός των καθημερινών ποδηλατών αυξανόταν με αποτέλεσμα να υπήρχαν ζητήματα οδικής ασφάλειας. Έτσι, μέσω ενός προγράμματος που διήρκησε από το 2009 – 2011, δημιουργήθηκαν υποδομές για την ανάπτυξη του ποδηλάτου συνολικού μήκους 7,6 χλμ. Η νέα διαδρομή συνέδεσε το υπάρχον δίκτυο με σημαντικούς πόλους έλξης, στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, χώρους εστίασης, αναψυχής και στάθμευσης. Το κόστος του προγράμματος άγγιζε τα 453.000 ευρώ και το συνολικό μήκος του ανέρχεται σε 11.9 χλμ.

#### • **Δημόσια Συγκοινωνία – Συλλογικές μετακινήσεις**

Στη **Ρούσε** δεν υπήρχε δυνατότητα για τους ανθρώπους να χρησιμοποιούν δημόσιες συγκοινωνίες προς ή από την περιοχή Ντρούζμπα μετά τις 21:00, έτσι οι περισσότεροι άνθρωποι επέλεγαν είτε να χρησιμοποιούν τα δικά τους αυτοκίνητα είτε να βασίζονται σε υπηρεσίες ταξί. Για την επίλυση του προβλήματος το Ρούσε εισήγαγε ένα μέτρο που παρέχει υπηρεσίες δημόσιας συγκοινωνίας κατά τη διάρκεια των νυχτερινών μετακινήσεων στην Ντρούζμπα. Η υλοποίηση του μέτρου συνίσταται στη δημιουργία της νέας γραμμής λεωφορείων και την προώθηση της νέας υπηρεσίας λεωφορειακών νυχτερινών γραμμών, η οποία ικανοποιεί τις ανάγκες των πολιτών για ασφαλείς δημόσιες συγκοινωνίες.

Οι δραστηριότητες σχεδιασμού και έρευνας σχετικά με τους όρους και τις διαδικασίες για τη δημιουργία γραμμής «Καλή Νύχτα» ήταν οι εξής:

- ✓ Έρευνα σχετικά με τις διαθέσιμες επιλογές αγοράς ή χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων για τη λειτουργία της νυχτερινής γραμμής. Αυτό οδήγησε στην απόφαση ανάθεσης της υπηρεσίας στον τοπικό μεταφορέα που θα χρησιμοποιεί τα δικά του οχήματα (τρόλεϊ).
- ✓ Συναντήσεις με ειδικούς στον τομέα

Οι πληροφορίες σχετικά με το μέτρο και η προβολή του στο ευρύ κοινό πραγματοποιήθηκε μέσω της ενημέρωσης και δράσεις ευαισθητοποίησης. Οι κυριότερες προκλήσεις που αντιμετωπίστηκαν κατά την ανάπτυξη και την εφαρμογή

αυτού του μέτρου μέχρι τώρα ήταν: Η εξεύρεση της βέλτιστης λύσης για τα οχήματα που θα χρησιμοποιηθούν για τη λειτουργία της νέας γραμμής και προσδιορισμός κατάλληλης λύσης για την ανάθεση της λειτουργίας της υπηρεσίας

Στη **Φλωρεντία** ο κύριος στόχος του έργου ήταν να αναπτυχθούν υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών για την ζήτηση σε αγροτικές και αστικές περιοχές με σκοπό την εξυπηρέτηση, όπως οι ηλικιωμένοι, ΑμεΑ και άλλες ειδικές ομάδες, καθώς κι από το ευρύ κοινό. Ένας σημαντικός στόχος ήταν να μειωθεί το λειτουργικό κόστος των υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών με την εφαρμογή πιο ευέλικτων συστημάτων παροχής υπηρεσιών. Σύμφωνα με έρευνα στους επιβάτες 74% ήταν ικανοποιημένοι ή πολύ ικανοποιημένοι από τη νέα υπηρεσία, ενώ οι υπόλοιποι ερωτηθέντες (26%) ήταν δυσαρεστημένοι ή πολύ δυσαρεστημένοι.

Η πόλη **Craiova** της Ρουμανίας εγκατέστησε σύστημα τηλεματικής στο δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας του έτσι ώστε να παρέχονται πληροφορίες για την ώρα αναμονής στις στάσεις, τη θέση του λεωφορείου κ.ά. Η ενσωμάτωση της τηλεματικής είναι ένα μέτρο το οποίο έχει εφαρμοστεί και λειτουργεί σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις. Τα αποτελέσματα του προγράμματος είναι τα εξής:

- ✓ Αύξηση της αξιοπιστίας του συστήματος δημόσιων μεταφορών
- ✓ Παροχή καλύτερη πρόσβαση σε πληροφορίες διαδρομής σε πραγματικό χρόνο
- ✓ Μείωση χρήσης ιδιωτικών οχημάτων
- ✓ Αύξηση της μέσης μεταφορικής ικανότητας κατά 10%
- ✓ Αύξηση της πληρότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς κατά 5%.



Εικόνα 5: Σύστημα τηλεματικής, Πηγή: <https://civitas.eu/measure/information-tools-fleet-management>

Ωστόσο, οι πόλεις της ελληνικής επαρχίας είναι είτε αραιοκατοικημένες είτε μεσαίου μεγέθους με αποτέλεσμα η δημιουργία δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας να μην είναι οικονομικά εφικτή. Για το λόγο αυτό σε πολλές αντίστοιχες πόλεις του εξωτερικού έχουν αναπτυχθεί συστήματα **on-demand**, δηλαδή ανάλογα με τη ζήτηση. Με τον τρόπο αυτό απαιτούνται μικρότερες ανάγκες για τη λειτουργία τους και καταναλώνεται λιγότερη ενέργεια.

Μια τέτοια πόλη είναι η **Piran** στη Σλοβενία, η οποία έχει πληθυσμό περίπου 4.000 κατοίκους και ανέπτυξε ένα σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας on demand κατά τη διάρκεια της νύχτας και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες το 2010 καθώς διακόπτονται τα δρομολόγια της δημόσιας συγκοινωνίας και ο αριθμός των επιβατών είναι μικρός.

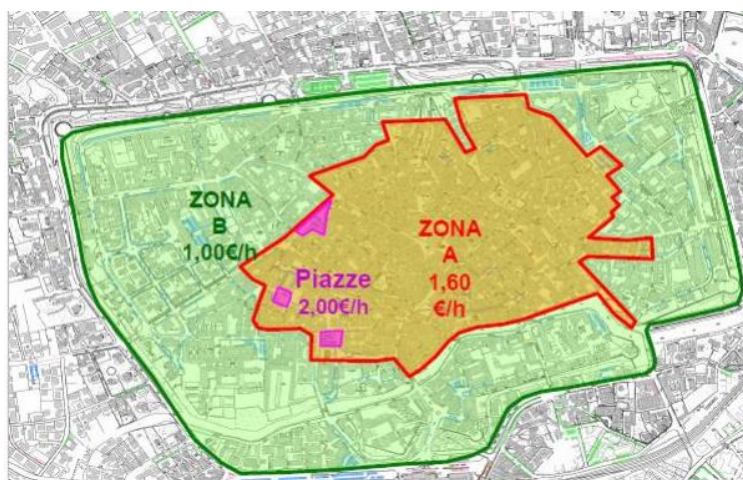
Σε μια άλλη ματιά, τρεις επαρχιακές πόλεις (**Limbourg, West και East Flanders**) στο Βέλγιο με μέση πυκνότητα ( 400 – 500 κάτοικοι/km<sup>2</sup>) ανέπτυξαν σύστημα on demand δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς πολλά δρομολόγια από το υφιστάμενο δίκτυο είχαν μικρή ή καθόλου επιβατική κίνηση με αποτέλεσμα να μην είναι οικονομικά αποδοτικό το σύστημα αυτό. Για περίοδο περίπου 18 μηνών λειτούργησε



σύστημα On – Demand αποτελώντας ένα σχεδιαστικό εργαλείο καθώς μέσω αυτού αναδείχθηκαν οι ώρες αιχμής. Με τα δεδομένα αυτά, επαναπροσδιορίστηκε το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των κατοίκων τέτοιων περιοχών παρέχοντας ασφάλεια και λειτουργικότητα.

- **Διαχείριση στάθμευσης**

Μια συνήθης πρακτική για τη διαχείριση της στάθμευσης στις πόλεις είναι η ελεγχόμενη στάθμευση επί πληρωμή. Στην πόλη **Treviso** της Ιταλίας έχει αναπτυχθεί από το 2010 ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης με αισθητήρες. Η τιμή της ζώνης κυμαίνεται από 1,0 έως 2,00 ευρώ την ώρα. Συνολικά, το σύστημα αυτό περιλαμβάνει περίπου 2,400 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό οι οποίες είναι αριθμημένες. Η πληρωμή γίνεται είτε μέσω εφαρμογής κινητού τηλεφώνου είτε μέσω των παρκόμετρων τα οποία συνολικά είναι 54 και εκτείνονται σε όλο το τμήμα της ζώνης. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το σύστημα ελέγχει αυτόματα αν έχει γίνει πληρωμή για τη συγκεκριμένη θέση όταν ο αισθητήρας ανιχνεύει ένα αυτοκίνητο με αποτέλεσμα να μην χρειάζονται περιπολίες και ελέγχους, ενώ σε περίπτωση παράβασης γίνεται εύκολα η ταυτοποίηση του αυτοκινήτου και επιβάλλεται πρόστιμο. Τα βασικά πλεονεκτήματα ενός τέτοιου συστήματος είναι η φιλικότητα ως προς τον χρήστη και τον τρόπο πληρωμής, η εύκολη αποδοχή από τους κατοίκους και τους χρήστες και η καλύτερη διαχείριση της στάθμευσης με τέτοιον τρόπο ώστε να μην επιβαρύνεται το οδικό δίκτυο με επιπλέον φόρτο. Το σύστημα αυτό δημιουργήθηκε και συντηρείται από ιδιωτική εταιρεία με αποτέλεσμα να μην επιβαρύνεται ο δήμος και η πόλη με επιπλέον έξοδα.

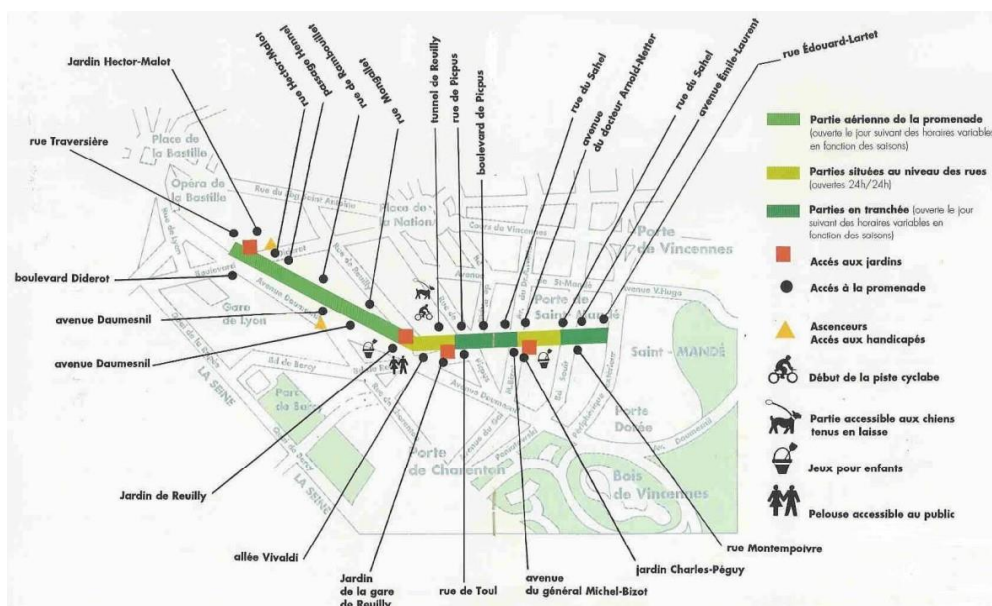


Εικόνα 6: Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης στη πόλη Treviso, Πηγή: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Σε αυτή την κατεύθυνση η πόλη της **Monza** στην Ιταλία το 2013, μέσα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα “ARCHIMEDES” του CIVITAS, δημιούργησε ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης μέσα από την πύκνωση της σήμανσης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο (real – time) έτσι ώστε να αντιμετωπίσει την ολοένα και αυξανόμενη κίνηση της πόλης. Σημαντικό εμπόδιο που έπρεπε να λυθεί ήταν η παροχή ενέργειας στα panel τα οποία ενημέρωναν τους οδηγούς για τις διαθέσιμες θέσεις, ενώ κρίσιμο ζήτημα για την έκβαση του μέτρου ήταν η σωστή χωροθέτηση των πινακίδων έτσι ώστε να μην υπάρχει αδικία μεταξύ των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα του προγράμματος αυτού ήταν η αποδοχή του συστήματος από τους κατοίκους και τους επισκέπτες και η διαύγεια των δεδομένων σχετικά με την πληρότητα των θέσεων στάθμευσης στον εκάστοτε χώρο.

- **Μέτρα ανάπλασης παλιών σιδηροδρομικών σταθμών και γραμμών**

Οι χώροι εγκαταλελειμμένων σταθμών και γραμμών δικτύου σιδηροδρόμου αποτελεί μια πρακτική που έχει εφαρμοστεί σε πολλές πόλεις έτσι ώστε να αναπτυχθεί το δίκτυο του πεζού και να δημιουργηθούν νέοι χώροι πρασίνου. Ένα τέτοιο παράδειγμα βρίσκεται στο 12ο διαμέρισμα του **Παρισιού**. Η διαδρομή Promenade Plantée είναι ένα πάρκο πάνω σε εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική γραμμή μήκους περίπου 5 χιλιομέτρων και αποτελούσε τμήμα της παλιάς γραμμής που συνέδεε το σταθμό της Βασίλης με περιοχές ανατολικά του Παρισιού. Απέχει 6 με 7 χιλιόμετρα από το κέντρο του Παρισιού, διαπερνά αξιόλογες περιοχές με πλήθος δραστηριοτήτων ενώ διασταυρώνεται με πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες καθώς και το γνωστό πάρκο-κήπο Jardin de Reuilly.



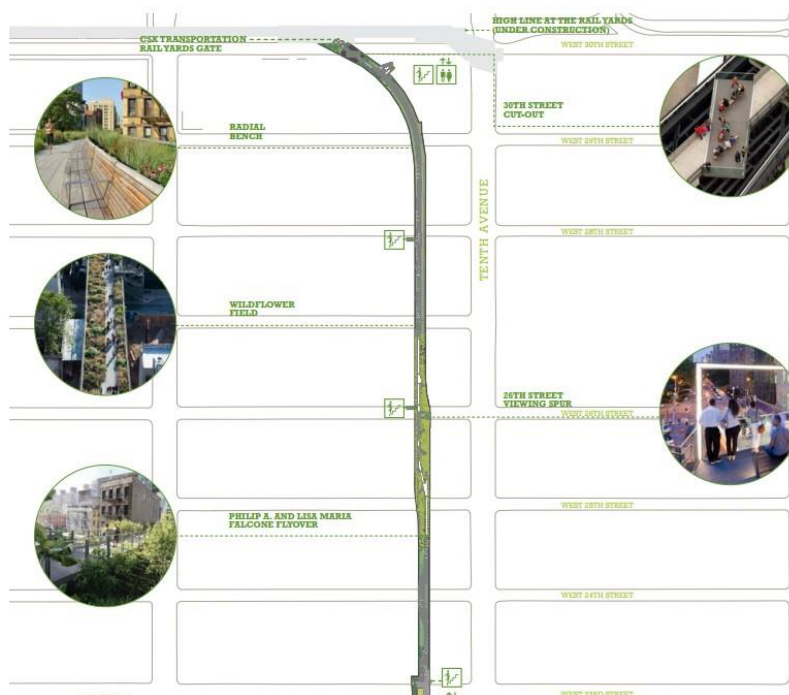
Εικόνα 7: Αναλυτικός Χάρτης της Promenade Plantée, Πηγή: [http://www.paris.fr/english/parks-woods-gardens-and-cemeteries/gardens/promenade-plantee/rub\\_8212\\_stand\\_34230\\_port\\_18987](http://www.paris.fr/english/parks-woods-gardens-and-cemeteries/gardens/promenade-plantee/rub_8212_stand_34230_port_18987)

Γενικά κατά μήκος της διαδρομής υπάρχουν πύργοι- παρατηρητήρια. Ο παρακάτω χάρτης δείχνει αναλυτικά τη διαδρομή με τα επιμέρους αξιοθέατα, τις δραστηριότητες που φιλοξενούνται καθώς και τις βασικές οδικές αρτηρίες που διασταυρώνεται. Η Promenade Plantée είναι προσβάσιμη από όλους δωρεάν από τις 8π.μ. τις καθημερινές και από τις 9π.μ. τα σαββατοκύριακα και τις αργίες και κλείνει ανάλογα την θερινή και τη χειμερινή περίοδο από τις 6.30μ.μ. μέχρι τις 8.30μ.μ.

Η επανάχρηση της γραμμής Coulée Verte René-Dumont και η μετατροπή της στο υπερυψωμένο γραμμικό πάρκο Promenade Plantée αποτέλεσε μία από τις πλέον ιστορικές παρεμβάσεις σε γραμμές τραίνου εντός αστικού περιβάλλοντος. Ο αντίκτυπος της ανάπλασης τόσο στην άμεση όσο και την έμμεση περιοχή επιρροής κρίνεται ως απόλυτα αποτελεσματικός καθώς αναζωογόνησε την περιοχή μελέτης, ανέδειξε τα ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά της ενώ αποτέλεσε και την αφετηρία για πλήθος άλλων μικρής και μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεων. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι δεν ήταν μια μεμονωμένη παρέμβαση αλλά εντασσόταν στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού για το Παρίσι και γενικότερα το έργο αυτής της ανάπλασης αποτέλεσε υποδείγμα και για μελλοντικές αναπλάσεις. Προφανώς, ύστερα από αυτό το έργο, το πρότυπο των χρήσεων γης (εγκατάσταση εμπορικών χρήσεων και χώρων υπηρεσιών) άλλαξε και αναβαθμίστηκε η περιοχή.

Παράλληλα στο **Παρίσι**, το επιβλητικό κτίριο, στο οποίο στεγάζεται το παγκοσμίως φήμης μουσείο Orsay, ήταν σιδηροδρομικός σταθμός έως το 1939. Ύστερα, χρησίμευσε ως ταχυδρομείο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και μετέπειτα πλατό σκηνικών για διάφορες ταινίες. Το 1978 το κτίριο κρίθηκε διατηρητέο μετά την πίεση των κατοίκων έτσι ώστε να μην κατεδαφιστεί και δέκα χρόνια μετά αποφασίστηκε μέσω δημόσιων διαβουλεύσεων να λειτουργήσει ως μουσείο το οποίο θα συνεισφέρει στην πολιτιστική κληρονομιά της πόλης. Εσωτερικά, το μουσείο σχεδιάστηκε από έναν ιταλό αρχιτέκτονα ο οποίος δημιούργησε καινούριους χώρους για τις εκθέσεις. Η επανάχρηση αυτή έχει αποτελέσει πρότυπο και σε άλλες χώρες που ανακαίνισαν τους παλιούς σιδηροδρομικούς σταθμούς τους.

Στο πρότυπο αυτό, αξιοποιήθηκε η παλιά σιδηροδρομική γραμμή στη δυτική πλευρά του Μανχάταν στη **Νέα Υόρκη**. Το μήκος της διαδρομής εντός του αστικού ιστού είναι 2,4 χλμ και η επιφάνεια που καλύπτει είναι περίπου 28.000 τετρ. χλμ. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της διαδρομής αποτελεί το ότι περνά μέσα από οικοδομικά τετράγωνα σχεδόν σε όλο το μήκος της καθώς είχε κατασκευαστεί για να εξυπηρετεί απευθείας τα εργοστάσια που βρίσκονταν στα γειτονικά κτίρια μεταφέροντας απευθείας τα αγαθά, δημιουργώντας έτσι ένα πράσινο γραμμικό δημόσιο χώρο εντός των επιμέρους ιδιοκτησιών στην καρδιά του Μανχάταν.



Εικόνα 8: Οριζοντιογραφία χάραξης της High Line, Πηγή: <http://www.thehighline.org/pdf/high-line-map-spring-2014.pdf>

Κατά μήκος της γραμμής έχουν αναπτυχθεί δύο χώροι προσωρινής ξεκούρασης, εντυπωσιακά κτίρια κατοικιών και γραφείων, εκθεσιακούς χώρους και χώρους αναψυχής. Η High Line είναι προσβάσιμη δωρεάν από τις 7π.μ. καθημερινά και κλείνει ανάλογα την εποχή από τις 7μ.μ. μέχρι τις 11μ.μ..

Ως προς τους εγκαταλελειμμένους σταθμούς, η **Κοζάνη** προκήρυξε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την ανάπλαση της περιοχής περιμετρικά του σιδηροδρομικού σταθμού ο οποίος πλέον δεν λειτουργεί. Το Α' βραβείο κέρδισε η αρχιτεκτονική μελέτη η οποία προτείνει ανάδειξη και προβολή των χαρακτηριστικών του τόπου και



ένταξη τους στον σχεδιασμό για την αναγνωρίσιμη ταυτότητα, σύστημα σχεδιασμού των επιμέρους αστικών νησίδων μέσω του βιώσιμου περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Το έργο αυτό αναμένεται να εγκριθεί και να ολοκληρωθεί στα επόμενα χρόνια. Εντός του πάρκου περιλαμβάνονται χρήσεις πολιτισμού, αναψυχής και εστίασης.



Εικόνα 9: Προτεινόμενη ανάπτυξη της περιοχής του παλιού ΟΣΕ, Πηγή: <https://www.ktirio.gr/el/κτιρια/διαγωνισμοι/ανάπλαση-περιοχής-σταθμού-οσε-κοζάνης-α'-βραβείο>

- **Εμπορευματικές μεταφορές**

Οι εμπορευματικές μεταφορές εντός των αστικών ιστών έχουν δημιουργήσει σημαντικά κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα, καθώς αυξάνεται ο θόρυβος, εκπέμπονται περισσότεροι ρύποι και μειώνεται ο χώρος κίνησης για τα υπόλοιπα μέσα. Για το λόγο αυτό, στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ προτείνονται μέτρα και παρεμβάσεις στα οποία θα δίνεται έμφαση στη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι απαιτείται συνεργασία των επιχειρήσεων.

Στην **Donostia – San Sebastian**, μέσω του προγράμματος “ARCIMEDES”, επιθυμούν να αναπτυχθεί ένα νέο και αποδοτικότερο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών στο κέντρο της παλιάς πόλης. Οι κύριοι στόχοι του προγράμματος είναι:

- Αύξηση της συμμετοχής των φορέων στο σχεδιασμό και στην ανάπτυξη στρατηγικής
- Μείωση του αριθμού των χιλιομέτρων που διανύουν τα βαρέα οχήματα
- Μείωση εκπομπών

Η εφαρμογή αυτού του μέτρου συνέβαλε στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της διανομής αστικών αγαθών σε δύο γειτονιές με μεγάλη πυκνότητα. Αφενός, ο νέος κανονισμός παράδοσης αγαθών στην περιοχή CIVITAS συνέβαλε στη μείωση του μέσου μήκους διαδρομής από οχήματα παράδοσης από 4,5 χλμ σε 4,1 χλμ, ενώ η νέα υπηρεσία παράδοσης τελευταίου μιλίου με ηλεκτρικά ποδήλατα φορτίου συνέβαλε στην εξοικονόμηση έως και 26.849,4 χλμ. ετησίως.

Κατά συνέπεια, επιτεύχθηκε ετήσια μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά 23%, εκτός από τη σημαντική μείωση των επιπέδων εκπομπών άνθρακα και ρύπων που σχετίζονται με την παράδοση αγαθών στην περιοχή CIVITAS. Και οι εταιρείες μεταφορών μείωσαν πάνω από 6,800 € ετησίως το κόστος λειτουργίας τους λόγω της εφαρμογής του μέτρου. Μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε για αυτό το μέτρο αποκάλυψε ότι σχεδόν οι μισοί (48,5%) του εμπλεκόμενου πληθυσμού (γείτονες, καταστηματαρχές και μεταφορείς) γνώριζαν τις πρωτοβουλίες που τέθηκαν σε εφαρμογή στο πλαίσιο του μέτρου CIVITAS. Όσον αφορά το επίπεδο αποδοχής, το συνολικό μέτρο εκτιμήθηκε με μέσο όρο 4,87 στα 10. Αυτό το σκορ έρχεται σε αντίθεση με το σημαντικά υψηλότερο σκορ που δίνεται στις διάφορες δράσεις εάν αξιολογηθεί ξεχωριστά, γεγονός που αποδεικνύει την πολυπλοκότητα της παράδοσης αγαθών, όπου πολλά εμπλέκονται τα ενδιαφερόμενα μέρη και δεν είναι όλα τα μέτρα αντιληπτά καλά από όλους.



Εικόνα 10: Cargo bike για τη διανομή αγαθών στη πόλη Donostia- San Sebastian, Πηγή: <https://civitas.eu/content/city-distribution-cargo-bikes-san-sebasti%C3%A1n>

Η πόλη **Usti nad Labem** της Τσεχίας είναι ένα βιομηχανικό, πολιτισμικό και επιχειρησιακό κέντρο στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας ενώ παλιότερα αποτελούσε τη βάση διαφόρων βιομηχανιών οδηγώντας έτσι στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Ο συνολικός της πληθυσμός ανέρχεται σε 94.000 κατοίκους περίπου. Ως προς τις μεταφορές, βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση καθώς συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ στο άμεσο μέλλον θα συνδέεται με αυτοκινητόδρομο που θα συνδέει την Πράγα με τη Δρέσδη της Γερμανίας. Ταυτόχρονα, διαθέτει υδάτινο στοιχείο καθώς ο ποταμός Elbe διατρέχει τη πόλη.

Λόγω της παρουσίας έντονης βιομηχανίας και των βαρέων οχημάτων για την μεταφορά των αγαθών, η πόλη συμμετείχε στο πρόγραμμα ARCHIMEDES του CIVITAS όπου μελετήθηκε ο θόρυβος και η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, η έρευνα έδειξε ότι η καθολική απαγόρευση των βαρέων οχημάτων δεν είναι εφικτή, καθώς η πόλη στηρίζεται στην διανομή προϊόντων. Μια αυστηρότερη πολιτική για τα βαρέα οχήματα θα ήταν μια εναλλακτική αλλά πιθανόν να οδηγούσε σε αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων. Έτσι προτάθηκαν οι εξής εναλλακτικές λύσεις:

- ✓ Επί πληρωμή πρόσβαση στο κέντρο της πόλης
- ✓ Προώθηση οικολογικών οχημάτων μέσω μηδενικών φόρων ή δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών
- ✓ Περιορισμός πρόσβασης σε οχήματα πάνω από ένα συγκεκριμένο βάρος σε διάφορες περιοχές, κυρίως σε επίπεδο γειτονιάς

- **Επιχειρηματικότητα**

Σύμφωνα με έρευνες, τα περισσότερα αγαθά διανέμονται εντός των πόλεων από μηχανοκίνητα οχήματα. Μεταξύ 44% – 45% των μετακινήσεων στην πόλη σχετίζεται με τη διανομή προϊόντων εκ των οποίων το 34% – 42% αποτελούν ελαφρά προϊόντα όπως είναι τα φαγητά. Αυτή η κατηγορία αγαθών συνήθως διανέμεται με αυτοκίνητο ή μηχανοκίνητο δίκυκλο επιδρώντας αρνητικά στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ατμοσφαιρική ρύπανση εντός του αστικού ιστού. Το γεγονός ότι η διανομή φαγητών πραγματοποιείται σε κοντινές αποστάσεις, κρίνεται απαραίτητο η αλλαγή των μοτίβων αυτών μέσω της βοήθειας των ποδηλάτων cargo bikes.

Στο πλαίσιο αυτό, γνωστή πιτσαρία στη **Γερμανία** χρησιμοποιεί αυτού του τύπου τα ποδήλατα για τη διανομή των αγαθών τουλάχιστον 10 έτη. Ο αριθμός παραγγελιών πίτσας που θα διανεμηθούν με ποδήλατο εξαρτάται από την απόσταση και από την περιοχή. Ειδικότερα, εντός των πόλεων, η εταιρεία έχει παρατηρήσει σημαντικά οφέλη από τη χρήση των ποδηλάτων, καθώς είναι πιο γρήγορα, πιο ευέλικτα και το προσωπικό δεν απαιτείται να έχει δίπλωμα οδήγησης. Παράλληλα, παρατηρείται αντίκτυπο και στη ψυχολογία του προσωπικού οι οποίοι δείχνουν πιο ενθουσιασμένοι. Η εταιρεία που έθεσε σε αγορά τα cargo bikes ήταν η GobaX η οποία ειδικεύεται σε αυτόν τον τύπο και συνεχώς τα μοντέλα της εξελίσσονται τοποθετώντας και ηλεκτροκίνηση. Ως προς τα οικονομικά οφέλη της πιτσαρίας, υπολογίστηκε ότι η χρήση ποδηλάτου μπορεί να εξοικονομήσει έως και 6.000 ευρώ ετησίως συμπεριλαμβάνοντας το αρχικό κόστος, τη διατήρηση, την κατανάλωση ενέργειας, την ασφάλεια κ.ά.

Στην Ελβετία, και συγκεκριμένα η πόλη **Burgdorf**, η οποία έχει πληθυσμό περίπου 15.000, έχει αναπτυχθεί ένα πρόγραμμα διανομής των αγαθών από τα σουπερμάρκετ με cargo bikes. Από το 1997 η υπηρεσία “Bicycle Home Delivery Service” στοχεύει στην μείωση των οχημάτων. Αναμφίβολα, η πλειοψηφία των ανθρώπων χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για την μετάβαση στο σουπερμάρκετ παρά το γεγονός ότι μένουν σε κοντινή απόσταση, ώστε να μεταφέρουν τα αγαθά. Η υπηρεσία αυτή παρέχει τη δυνατότητα να μεταφέρουν υπάλληλοι του σουπερμάρκετ τις αγορές των πελατών τους στις οικίες τους μέσα σε διάστημα 3 ωρών χρησιμοποιώντας cargo bikes με ηλεκτροκίνηση. Το ετήσιο κόστος συμμετοχής στην υπηρεσία είναι 150 ελβετικά φράγκα. Οφέλη αυτής της καινοτομίας από την πλευρά των πελατών είναι η χρήση ενεργών μετακινήσεων στο σουπερμάρκετ, όπως το ποδήλατο και το περπάτημα, καθώς δεν θα επιβαρυνθούν με την μεταφορά των αγαθών και η αύξηση του ελεύθερου χρόνου τους. Τονίζεται ότι οι υπάλληλοι που διανέμουν τις αγορές στις οικίες των πελατών ήταν άνεργοι οπότε το μέτρο αυτό μειώνει την ανεργία και εντάσσει αυτούς τους ανθρώπους στο δυναμικό της πόλης.

Έτσι, κάθε χρόνο ο αριθμός των διανομών αυξανόταν με αποκορύφωμα το 2010 όπου πραγματοποιήθηκαν 25.000 διανομές. Μια έρευνα το 2002 έδειξε ότι 21% των πελατών σε όλη την πόλη άλλαξε συνήθεια και πλέον μετακινούνταν με ποδήλατο ή περπάτημα. Το επιτυχημένο αυτό σύστημα επεκτάθηκε και σε άλλες ελβετικές πόλεις όπως είναι η Ζυρίχη και η Γενεύη.

Με μια διαφορετική οπτική, η πόλη **Weiz** της Αυστρίας έχει αναπτύξει ένα σύστημα ποδηλάτων ως μέσο αντικατάστασης των αυτοκινήτων. Η πόλη αυτή έχει περίπου 11.316 κατοίκους με πολλές μετακινήσεις εντός και εκτός της πόλης από άτομα που εργάζονται (commuters) επιβαρύνοντας τις οδικές υποδομές. Η χρήση του ποδηλάτου ανέρχεται σε 6% των συνολικών μετακινήσεων λόγω των κλίσεων που παρουσιάζει. Η υπηρεσία αυτή αναπτύχθηκε μέσα από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα

URBACT και αναφέρεται σε επιχειρήσεις που επισκευάζουν αυτοκίνητα. Κατά το διάστημα επισκευής των οχημάτων συνήθως δίνεται στους πελάτες ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους. Στόχος αυτής της υπηρεσίας είναι η αντικατάσταση του μεταχειρισμένου αυτού αυτοκινήτου με ποδήλατο τύπου pedelec έτσι ώστε να προσελκύσει άτομα που οδηγούν να αλλάξουν συνήθειες.

Μέσα από την λειτουργία αυτού του προγράμματος, φάνηκε η αποδοχή του τόσο των επιχειρήσεων όσο και των πελατών και τελικά 5 από τις 7 επιχειρήσεις που λειτουργούσαν συνέχισαν την λειτουργία του προγράμματος. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι η ομάδα στόχου αποτελούνταν από άτομα που χρησιμοποιούσαν κυρίως αυτοκίνητο αλλά πλέον θεωρούν ότι ο συγκεκριμένος τύπος ποδηλάτου αποτελεί ένα γρήγορο μέσο, μιας και η συγκεκριμένη πόλη έχει μικρό μέγεθος και μέσα σε 10 λεπτά μπορούν να καλυφθούν 3,6km pedelec.

## Παράδειγμα ευρύτερων πολιτικών από πόλη εντός του Ελλαδικού Χώρου

### Καβάλα, Ανατολική Μακεδονία & Θράκη

Η Καβάλα είναι πόλη της βόρειας Ελλάδας, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, με έκταση Δήμου 351,35 τ.χλμ. Ο πληθυσμός ανέρχεται σε 70.501 μόνιμους κατοίκους. Το ΣΒΑΚ του Δήμου Καβάλας βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης και δεν έχει ολοκληρωθεί. Παρακάτω αναφέρονται ορισμένοι από τους στόχους που έχουν τεθεί στα πλαίσια του Σχεδίου:

- Μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς στο 63% έως το 2030
- Μείωση των ατυχημάτων κατά 50% έως το 2030
- Αναβάθμιση του στόλου των ΜΜΜ, που θα ανταποκρίνονται στο σύνολο των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ευπαθών ομάδων, βελτίωση των δρομολογίων και της κάλυψης τους με σκοπό την αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ & Ταξί στο 15% έως το 2030 (10.6% στο έτος βάσης 2020).
- Ενίσχυση των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί & Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός πόλης, προσβασιμότητα σε όλους και αύξηση του αστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων. Ως ποσοτικός στόχος τίθεται η μετακίνηση με ποδήλατο στο 1.5% και η μετακίνηση ως πεζός στο 20.5% έως το 2030.
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και πρακτικών, όπως η προώθηση της ηλεκτροκίνησης, η ανάπτυξη ευφυών συστημάτων για την αποτελεσματική πληροφόρηση και καθοδήγηση κατοίκων και επισκεπτών, καθώς και η σωστή και συστηματική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών στα πλαίσια του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.



Εικόνα 11: Ανάπλαση και Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (ΠΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΕΣΠΑ 2014-20) (Πηγή Δεδομένων : Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (kavala.gov.gr))

## Συμπεράσματα

Από τη μελέτη των παραπάνω περιπτώσεων, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα που αφορούν τη φύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν διάφορες περιοχές ως προς την κινητικότητα:

Είναι γεγονός ότι οι μεταφορές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών. Τα κυκλοφοριακά ζητήματα και τα προβλήματα προσβασιμότητας αποτελούν απόρροια του συστήματος μεταφορών το οποίο είναι προσανατολισμένο προς την μηχανοκίνητη μετακίνηση ενώ δεν λαμβάνει υπόψη εναλλακτικές μορφές πιο φιλικές προς το περιβάλλον και τον ίδιο τον άνθρωπο. Η εξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ έχει επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικά καθώς επηρεάζει άμεσα τη ποιότητα ζωής και τη σχέση των ανθρώπων.

Όπως είναι φανερό, υπάρχουν κάποιοι κοινοί άξονες μεταξύ των μελετών περιπτώσεων για τα ζητήματα της κινητικότητας. Σε όλες τις μελέτες δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στο ρόλο του ποδηλάτου το οποίο πλέον αποτελεί ένα μέσο μετακίνησης αλλά και της μετακίνησης πεζή. Η δημιουργία υποδομών ενεργών μετακινήσεων είναι μέτρο που εφαρμόζεται παγκοσμίως για την αλλαγή νοοτροπίας ως προς τις επιλογές μετακίνησης των κατοίκων στην καθημερινότητά τους.

Επίσης, σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και στη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου έχει η ηλεκτροκίνηση η οποία αυξανόμενα εισέρχεται στη καθημερινότητα των ανθρώπων λόγω της ανάγκης για μείωση των εκπομπών ρύπων.

Βασικό στοιχείο όλων των σχεδιασμών είναι η δημόσια συγκοινωνία η οποία εμφανίζει προβλήματα όσον αφορά τη συχνότητα δρομολογίων και τη ποιότητά της. Ως προς τη μορφή, αυτή μπορεί να περιλαμβάνει απλές περιπτώσεις όπως είναι οι λεωφορειακές γραμμές ή σε πιο προχωρημένο στάδιο, να περιλαμβάνει



συνδυασμούς μέσων και έξυπνες εφαρμογές. Η εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας και η αντικατάστασή του με ευέλικτα οχήματα είναι μερικά μέτρα που εφαρμόζονται για την αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της.

### 3.3 Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών στρατηγικών διαχείρισης της κινητικότητας του ΣΒΑΚ Ξάνθης, βασίστηκε στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στις απαιτήσεις σχεδιασμού, στις βασικές ευρωπαϊκές αρχές σχεδιασμού ΣΒΑΚ καθώς και στη βούληση και τις ως σήμερα προτάσεις και ενέργειες του Δήμου προς την κατεύθυνση αυτή.

Κάθε εναλλακτική στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περιέλαβε ένα σύνολο παρεμβάσεων (μέτρα πολιτικής και διαχείρισης κινητικότητας, υποδομές και υπηρεσίες πράσινων μεταφορών) που προτάθηκαν για την περιοχή μελέτης, για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, δηλαδή την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την αναίρεση των προβλημάτων κινητικότητας λόγω του υφιστάμενου μεταφορικού συστήματος.

Τα τρία σεναρία που προέκυψαν για τον Δήμο Ξάνθης είναι:

1. Το **Μηδενικό Σενάριο**, όπου ουσιαστικά δεν προτείνεται καμία παρέμβαση εκτός από αυτές που έχουν ήδη δρομολογηθεί και είτε βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη είτε αναμένεται η εκκίνηση των εργασιών. Τέτοιες παρεμβάσεις, είναι ενδεικτικά ορισμένες αναπλάσεις οδών, καθώς και διάφορα έργα συντήρησης ή βελτίωσης των υφιστάμενων υποδομών.
2. Το **Ήπιο Σενάριο**, στο οποίο προτείνονται μέτρα σχετικά με αναπλάσεις του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη του δικτύου ΑμεΑ, ενίσχυση των δικτύων ΜΜΜ και ποδηλάτου καθώς και της ηλεκτροκίνησης και υλοποίηση προωθητικών δράσεων σε σχολεία.
3. Το **Ριζοσπαστικό Σενάριο** που αποτελεί αναβαθμισμένη μορφή του Ήπιου Σεναρίου και εκτός των άλλων περιλαμβάνει προοπτικές για μεγάλα έργα, διαχείριση της στάθμευσης, εγκατάσταση νέων τεχνολογιών, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μεγαλύτερης εμβέλειας και διοργάνωση ολοκληρωμένων εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

Το σύνολο των προοπτικών των εναλλακτικών σεναρίων αναπαρίσταται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για τον Δήμο Ξάνθης

Θεματική παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Μηδενικό	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
Αναπλάσεις οδών	Μελέτη ανάπτυξης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης οδών & πλατωμάτων κεντρικού τμήματος πόλης	X	X	X

	Πρόσθετες αναπλάσεις οδών			X
	Πεζοδρομήσεις εμπορικών οδών			X
	Πεζοδρομήσεις οδών περίξ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων		X	X
Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ	Αποκατάσταση προσβασιμότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες		X	X
	Ανάπλαση οδών τόσο στις κεντρικές αρτηρίες όσο και στο εσωτερικό των γειτονιών			X
	Αποκατάσταση προσβασιμότητας σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος και ΚΧ			X
MMM – ΤΑΞΙ	Μετακίνηση ΚΤΕΛ			X
	Νέα αστική διαδρομή με μικρό ηλεκτρικό λεωφορείο		X	X
	Προσθήκη χώρων αναμονής TAXI			X
Οδική Ασφάλεια – Κόμβοι	Νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω στο σύνολο της κατοικημένης περιοχής (Προστασία γειτονιάς)		X	X
	Νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω σε μεμονωμένα κρίσιμα σημεία		X	X
	Αναβάθμιση μεμονωμένων κρίσιμων κόμβων		X	X
	Βελτίωση άλλων κρίσιμων κόμβων		X	X
	Βελτίωση όλων των κρίσιμων σημείων			X

	Βελτίωση οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες			X
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις κ.α.)	Εκπόνηση νέων ΚΜ σε περιοχές γύρω από σχολεία και κρίσιμες υποδομές			X
Ενεργές μετακινήσεις	Επέκταση δικτύου ποδηλάτου		X	X
	Δημιουργία ενιαίου δικτύου κίνησης σε όλο τον Δήμο			X
	Επέκταση δικτύου μεικτής χρήσης ποδηλάτου - οχημάτων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας		X	X
	Ποδηλατική σύνδεση Δήμου με όμορους Δήμους			X
	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών / ενεργών μετακινήσεων (συνύπαρξη πεζού – ποδηλάτη)		X	X
	Σύνδεση σημαντικών υπερτοπικών πόλων (π.χ. Παλιάς Πόλης – Πανεπιστήμιο, Πανεπιστήμιο - Νοσοκομείο)			X
	Εφαρμογή συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων		X	X
	Νέοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτου			X
Τροφοδοσία καταστημάτων, Φ/Ε	Ωράριο τροφοδοσίας		X	
	Προσδιορισμός δικτύου βαρέων – περιορισμοί στην κίνηση		X	X



	Περιορισμοί ρύπων βαρέων			X
	Δημιουργία κέντρου διανομής			X
Στάθμευση	Εφαρμογή ΣΕΣ			X
	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης (οργανωμένοι χώροι)			X
Ηλεκτροκίνηση	Εκπόνηση και Εφαρμογή ΣΦΗΟ	X	X	X
Νέες τεχνολογίες	Έλεγχος στάθμευσης (ΣΕΣ, θέσεις Φ/Ε, ενημέρωση για διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης κα.)			X
Επικοινωνία – Ευαισθητοποίηση – Καλλιέργεια κουλτούρας	Εκδηλώσεις σε σχολεία στο πλαίσιο επετειακών ημερών/εβδομάδων	X	X	X
	Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης-Ολοκληρωμένες καμπάνιες για διαφορετικές ομάδες πληθυσμού		X	X

Οι παραπάνω προοπτικές, παρουσιάζονται παραστατικά με τη μορφή χαρτών για κάθε ένα από τα εναλλακτικά σενάρια.

Βασική ιδέα είναι η δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα θέτει σε προτεραιότητα τον κάτοικο και θα προωθεί τις βιώσιμες και δει τις ενεργές μετακινήσεις. Η κίνηση των οχημάτων διοχετεύεται στους μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες της περιοχής, οι οποίοι παραμένουν αμετάβλητοι λόγω της υπερτοπικής τους σημασίας. Βασική μέριμνα του σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση ισότιμων ευκαιριών προσβασιμότητας στον Δήμο για όλους και στην κατεύθυνση αυτή δημιουργείται μια περιοχή ενίσχυσης προσβασιμότητας γύρω από βασικούς μεταφορικούς κόμβους. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων και την απομάκρυνση των ΙΧ από το εσωτερικό του Δήμου, προτείνεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης με δυνατότητα Park&Ride. Επιπλέον, κρίσιμη θεωρείται και η εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου.

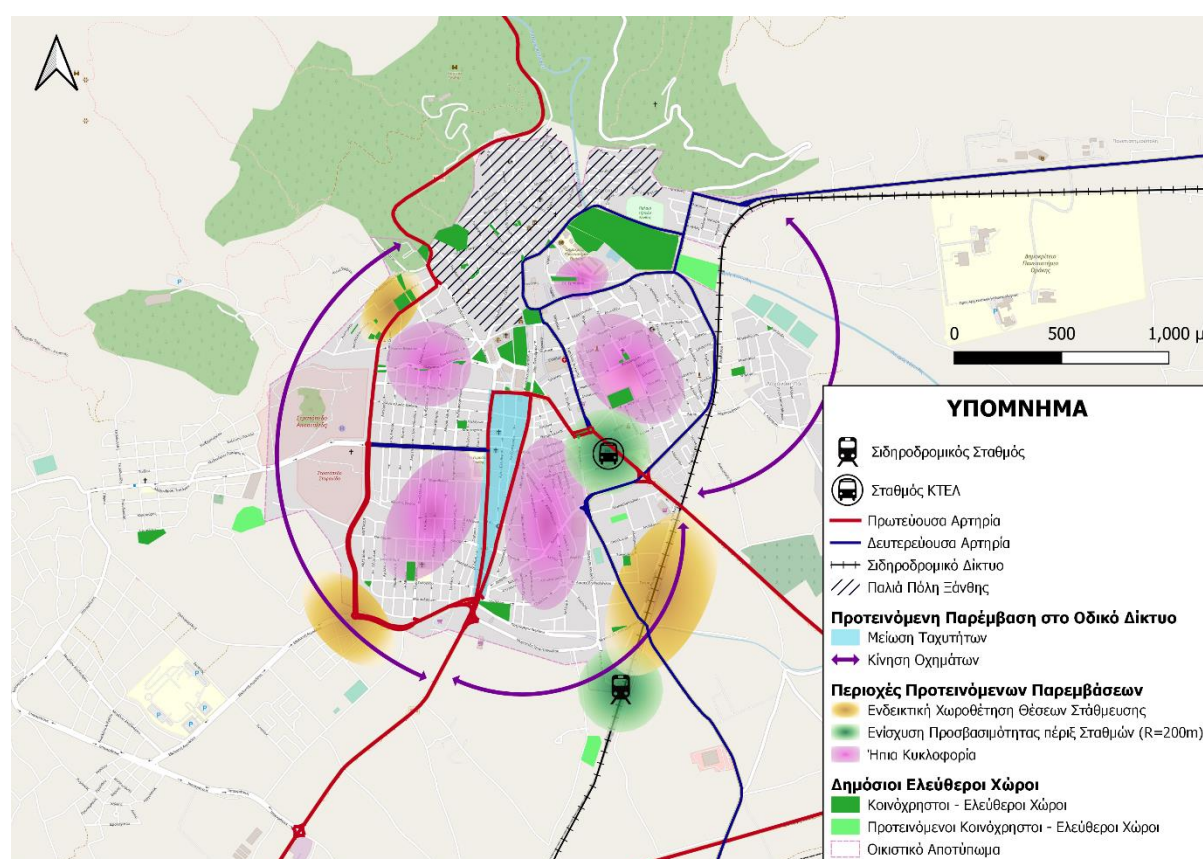
Στόχος είναι η σταδιακή μείωση των ταχυτήτων σε βασικούς οδικούς άξονες και η θωράκιση των περιοχών με μέτρα ήπιας κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η προστασία των οικιστικών πυρήνων των γειτονιών και η δημιουργία δικτύων ενεργών μετακινήσεων για την σύνδεση των κοινόχρηστων-ελεύθερων χώρων του Δήμου.

Μεγάλης σημασίας για τις μετακινήσεις εντός του Δήμου είναι επίσης η διασύνδεση των προτεινόμενων χώρων συνάθροισης.

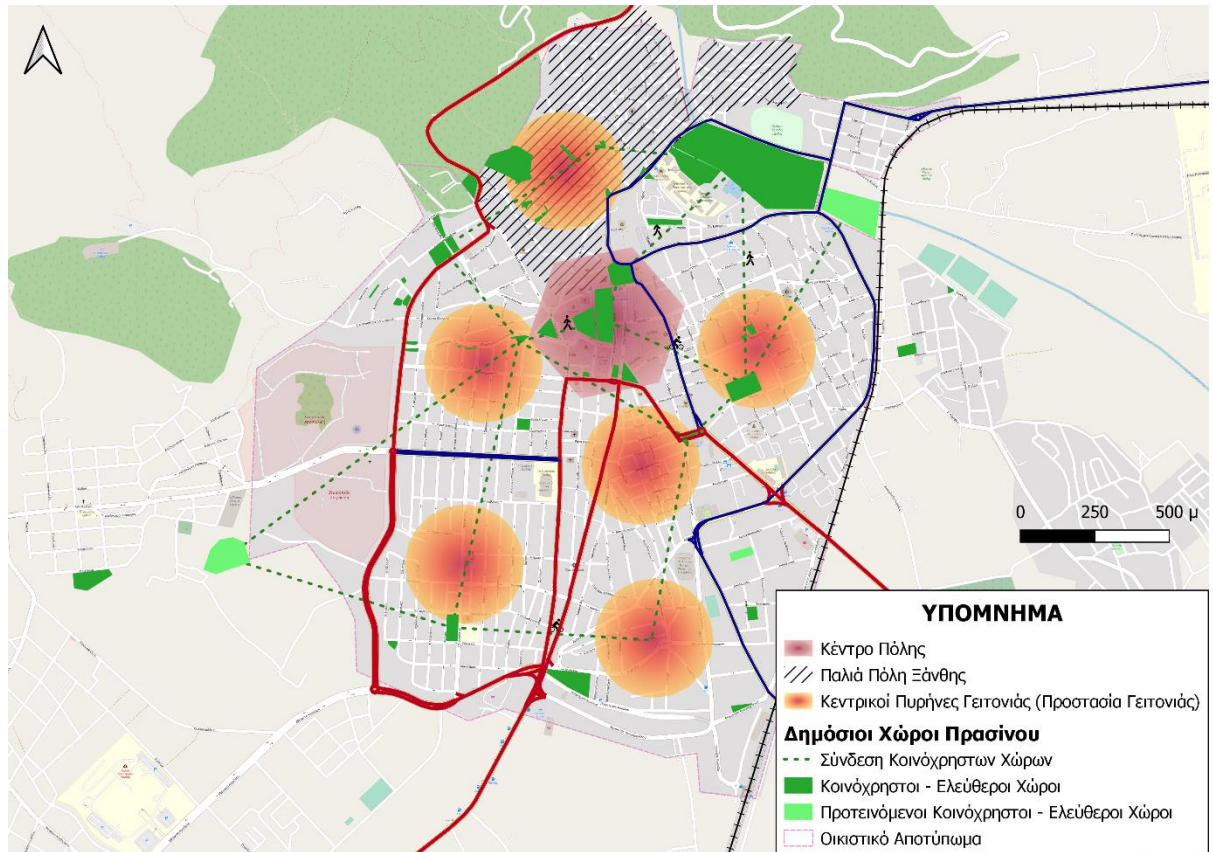
Για την απεικόνιση των παραπάνω δημιουργήθηκαν για κάθε σενάριο δύο γενικοί χάρτες, στους οποίους αποτυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την λειτουργική και κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου αλλά και την διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος που σέβεται τις ανάγκες των μετακινούμενων.

### Ήπιο Σενάριο

Στους χάρτες των προοπτικών του ήπιου σεναρίου, απεικονίζονται οι βασικές κατευθύνσεις του προτεινόμενου σχεδιασμού σε μια σχετικά περιορισμένη κλίμακα εφαρμογής, όπως φαίνεται παρακάτω.



Χάρτης 1: Ήπιο Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας



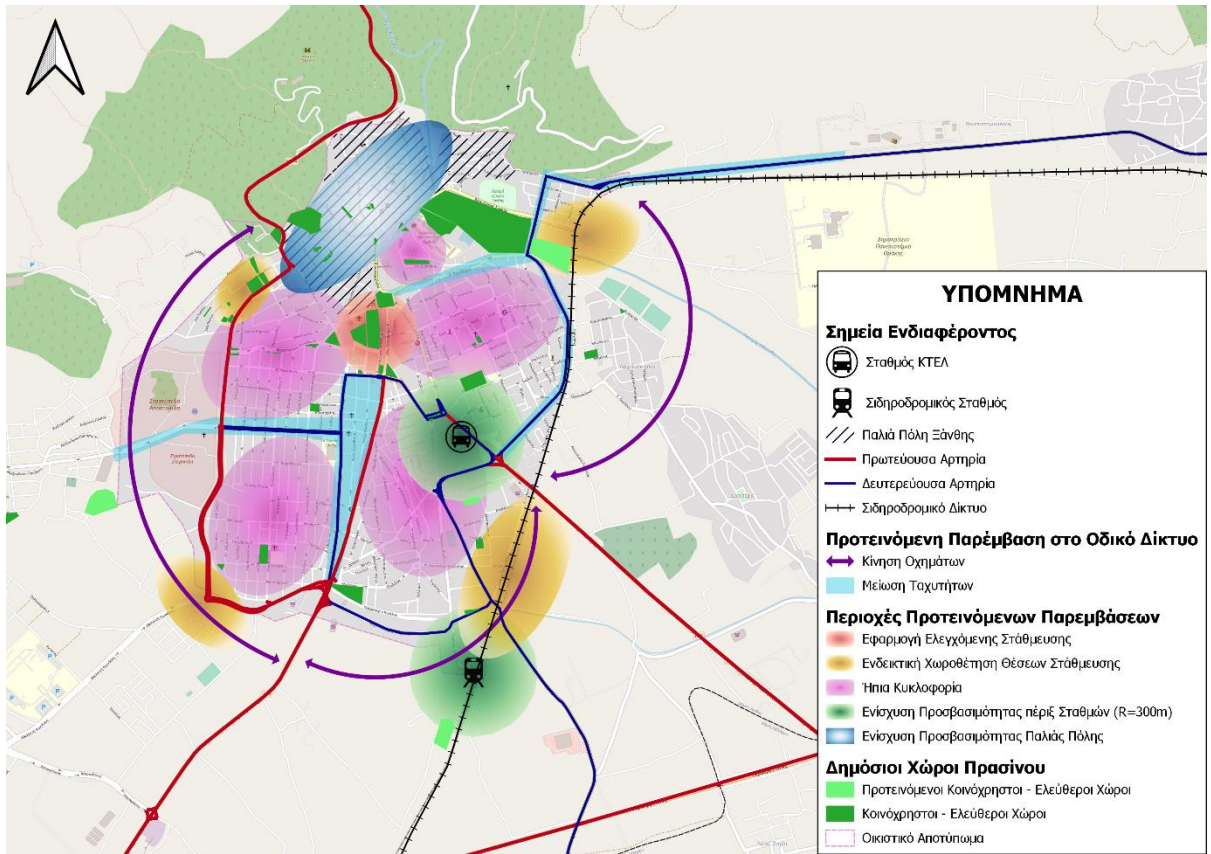
Χάρτης 2: Ήπιο Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι μικρότερου βεληνεκούς και αφορούν συγκεκριμένες οδικές αρτηρίες. Στο ήπιο σενάριο προβλέπεται η απομάκρυνση των βαρέων οχημάτων από το εσωτερικό του Δήμου, κάτι το οποίο στην συνέχεια θα οδηγήσει και στην απομάκρυνση των υπόλοιπων οχημάτων. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν σχετικά μικρή ακτίνα εφαρμογής και εστιάζουν κατά κύριο λόγο στο κεντρικό κομμάτι του Δήμου.

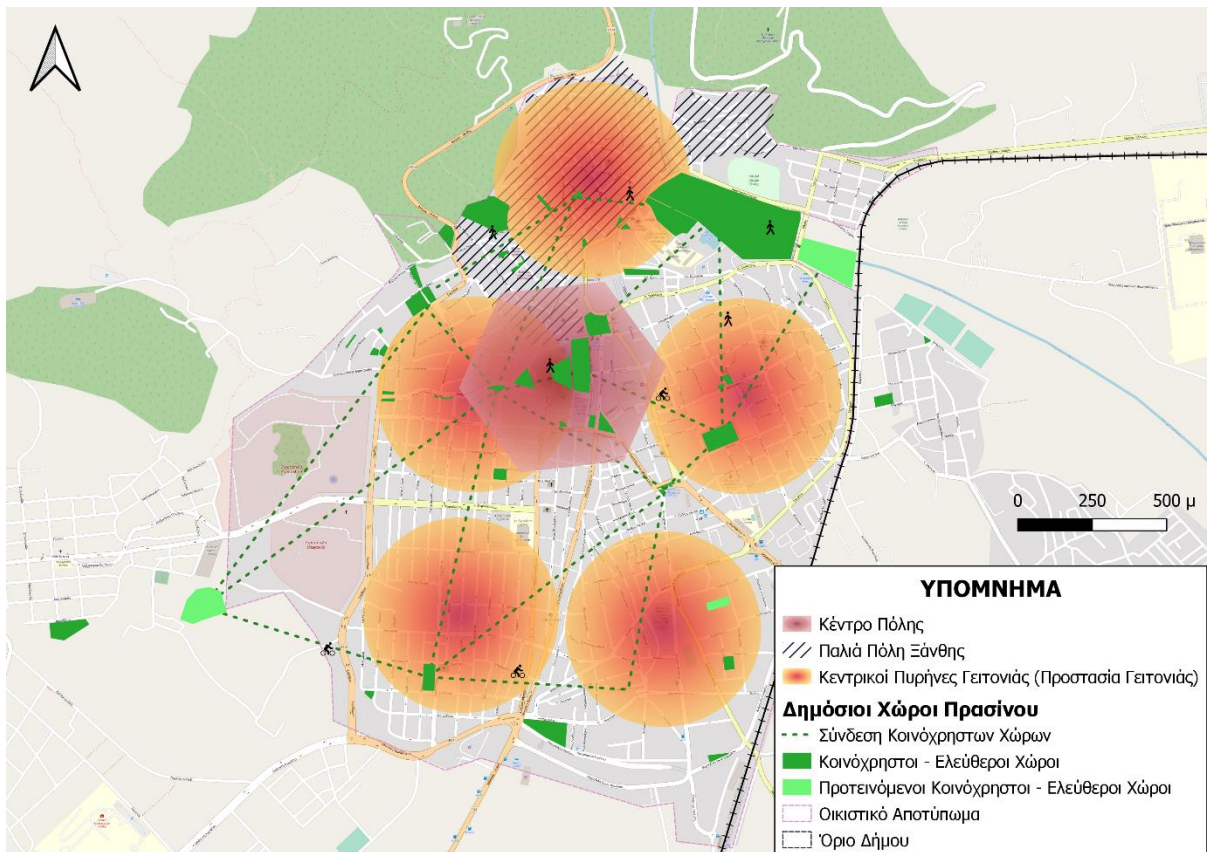
### **Ριζοσπαστικό Σενάριο**

Στο ριζοσπαστικό σενάριο, οι προτεραιότητες του σχεδιασμού ακολουθούν αυτές του ήπιου σεναρίου, εξελίσσοντάς τις με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται συνολικά μια πιο δυναμική εικόνα. Παρακάτω παρουσιάζονται οι αντίστοιχοι χάρτες:





Χάρτης 3: Ριζοσπαστικό Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας



Χάρτης 4: Ριζοσπαστικό Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς

Αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αυτό προβλέπει, οι μόνοι άξονες που παραμένουν αμετάβλητοι είναι αυτοί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, ενώ στις υπόλοιπες βασικές οδικές αρτηρίες που διατρέχουν τον Δήμο προτείνεται η μείωση των ταχυτήτων. Επιπλέον, προτείνεται η εκτροπή της κίνησης όλων των οχημάτων στους μεγάλους οδικούς άξονες και η απομάκρυνσή τους από τις γειτονιές.

Φυσικά, οι εκτάσεις των περιοχών προτεινόμενων παρεμβάσεων αυξάνονται συγκριτικά με το ήπιο σενάριο, ενώ δημιουργούνται και νέοι πυρήνες. Η ακτίνα εφαρμογής περίξ των σταθμών λεωφορείων και σιδηροδρόμου μεγαλώνει ενώ οι προτεινόμενες περιοχές περιφερειακών χώρων στάθμευσης αυξάνονται σε μια προσπάθεια κάλυψης όλων των πλευρών του Δήμου. Αντίστοιχα αυξάνονται και οι πυρήνες προστασίας των γειτονιών ενώ προτείνεται η δημιουργία περαιτέρω συνδέσεων κοινόχρηστων χώρων με σκοπό την κάλυψη όλης της έκτασης της περιοχής. Τα δίκτυα ενεργών μετακινήσεων εκτείνονται πλέον σε όλη την περιοχή προκειμένου να προσφέρουν την μέγιστη δυνατή εξυπηρέτηση στους μετακινούμενους.

### 3.4 Προκαταρκτική ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Ξάνθης

#### Όραμα Δήμου Ξάνθης

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Ξάνθης διατυπώνεται στην Γ' Φάση σχεδιασμού και περιλαμβάνει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή διαφορετικά τη **φράση-κλειδί** η οποία ενσωματώνει τις βασικές προτεραιότητες και στόχους για το μέλλον του δήμου τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων όσο και ως προς την πολεοδομική του φυσιογνωμία.

Ωστόσο, το όραμα ενός ΣΒΑΚ δεν συνιστά μονάχα μία συνοπτική προωθητική φράση που αξιοποιείται από την πολιτική ηγεσία του τόπου που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως αποτελεί τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την αυριανή εικόνα που επιθυμεί η εκάστοτε πόλη ή περιοχή. Μια εικόνα που θα έχει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τη μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, τη διασφάλιση του δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση καθώς και την οικονομική αποδοτικότητα. Αυτή η εικόνα προϋποθέτει έναν αστικό χώρο με αισθητά μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης. Βασικός άξονας του οράματος πρέπει να είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής, κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας της περιοχής παρέμβασης.

Τυπικά κρίσιμα ερωτήματα που δημιουργούνται σε περιοχές που πραγματοποιούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ είναι τα ακόλουθα :

- Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;
- Τι μπορεί να περιλαμβάνει ένα όραμα;
- Με ποιο τρόπο το «όραμα» γίνεται κήμα των κατοίκων της πόλης;

Στόχο του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ Ξάνθης καθώς και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί** η οποία

θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση την οποία από κοινού Δήμος και Φορείς φιλοδοξούν να χαράξει το ΣΒΑΚ.

Στην ουσία, το «**όραμα ενός ΣΒΑΚ**» είναι η κατεύθυνση η οποία προκύπτει έπειτα από αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- ☉ της αλληλεπίδρασης πολιτών-φορέων-ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ-πολιτικής ηγεσίας,
- ☉ της συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής,
- ☉ των πλεονεκτημάτων αλλά και ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- ☉ των βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- ☉ καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:

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

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει κήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν είναι ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα είναι **κοινός τόπος** της κοινωνίας της Ξάνθης, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίησή του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη. Βασικό στοιχείο είναι η έμφαση που πρέπει να δοθεί σε όσα ακούστηκαν στην 1<sup>η</sup> διαβούλευση, ο μετέπειτα εμπλουτισμός τους και η κοινοποίησή τους στη 2<sup>η</sup> διαβούλευση για περαιτέρω μεταβολές.

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

- ☉ Εστίαση στις ενεργές μετακινήσεις
- ☉ Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- ☉ Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- ☉ Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών(ακόμα και όταν παρατηρούνται αυξημένες ροές επισκεπτών)
- ☉ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, η μείωση του θορύβου καθώς και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- ☉ Αύξηση του ποσοστού χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης σε καθημερινή βάση (περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία)
- ☉ Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις

- ☼ Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης ιδίως στις γειτονιές και στις κεντρικές οδούς των οικισμών
- ☼ Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- ☼ Στήριξη του εναλλακτικού τουρισμού από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς
- ☼ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας
- ☼ Βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ των Δήμων και γενικότερα των όμορων με την Ξάνθη περιοχών μέσω ενός ασφαλούς οδικού δικτύου, φιλικού προς βιώσιμες μετακινήσεις.
- ☼ Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της πόλης, με τελικό σκοπό την αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης
- ☼ Ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη, τόσο από τους δημότες, όσο και από τους επισκέπτες.
- ☼ Δημιουργία ενός προσιτού και φιλόξενου, για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, Δήμου.
- ☼ Αξιοποίηση του υπερτοπικού χαρακτήρα του Δήμου και δημιουργία δικτύων βιώσιμων μετακινήσεων που θα τους συνδέουν, με ιδιαίτερη έμφαση στις μετακινήσεις από και προς το Πανεπιστήμιο, όλα τα σημεία ενδιαφέροντος και τους κοινόχρηστους χώρους και θα συμβάλλει στην διαμόρφωση ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης.

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

***Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών;***

Το ΣΒΑΚ συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης και της νοοτροπίας των κατοίκων, γι' αυτό και δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί έως μία αμιγώς πολεοδομική και κυκλοφοριακή μεταρρύθμιση, αλλά να αποτελέσει κοινό κτήμα όλων των πολιτών. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού που συμβάλλουν στην ενεργό δραστηριοποίηση των πολιτών. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό και παράλληλα αποδοτικό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική και αρμονική συνεργασία Δήμου- Φορέων- Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα προκύψει ως κοινός τόπος της κοινωνίας του Δήμου, γεγονός που θα διευκολύνει σημαντικά την υλοποίησή του και θα συμβάλλει με ιδιαίτερα δυναμικό τρόπο στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων, πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

### 3.5 Δεύτερη διαβούλευση

Μετά το πέρας της εορταστικής περιόδου, θα διοργανωθεί η 2<sup>η</sup> διαβούλευση διαδικτυακά για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας λόγω της πανδημίας COVID-19.

### 3.6 Αποτελέσματα Έρευνας Ερωτηματολογίου για την Κινητικότητα στο Δήμο Ξάνθης

Στο παρόν έγγραφο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας με ερωτηματολόγια που αφορούσαν σε μετακινήσεις κατοίκων του Δήμου Ξάνθης.

#### Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 1006 άτομα: 423 γυναίκες, 454 άντρες και 129 άτομα που προτίμησαν να μη δηλώσουν φύλο.

Οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών.

Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των συμμετεχόντων:

Πίνακας 3: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα (1006 απαντήσεις)

Ηλικιακή ομάδα	Φύλο							
	Άνδρας	Άνδρας %	Γυναίκα	Γυναίκα %	Δ/Α	Δ/Α %	Σύνολο	Σύνολο %
18-30 ετών	170	37%	185	44%	0	0%	355	35%
31-45 ετών	158	35%	147	35%	1	1%	306	30%
46-60 ετών	100	22%	64	15%	0	0%	164	16%
> 61 ετών	14	3%	12	3%	0	0%	26	3%
Δ/Α	12	3%	15	4%	128	99%	155	15%
<b>Σύνολο</b>	<b>454</b>	<b>100%</b>	<b>423</b>	<b>100%</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Στη συνέχεια συνδυάζοντας το καθαρό μηνιαίο ατομικό εισόδημα με το είδος απασχόλησης, παρατηρούνται τα παρακάτω αποτελέσματα:

Πίνακας 4: Είδος απασχόλησης και εισόδημα (1006 απαντήσεις)

Είδος απασχόλησης	Εισόδημα (πλήθος απαντήσεων)				
	< 1000 ευρώ/μήνα	> 2000 ευρώ/μήνα	1000 - 2000 ευρώ/μήνα	Δεν απαντώ	Σύνολο
Άνεργος	5	0	0	107	112
Δεν απαντώ	0	0	0	179	179
Ελεύθερος Επαγγελματίας	5	1	20	83	109
Οικιακά	9	0	0	75	84
Συνταξιούχος	6	0	2	23	31
Υπάλληλος	102	0	21	174	297
Φοιτητής/τρια	15	0	0	179	194
<b>Σύνολο</b>	<b>142</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>820</b>	<b>1006</b>



Είδος απασχόλησης	Εισόδημα - € ανά έτος (ποσοστό είδους απασχόλησης ανά βαθμίδα εισοδήματος)				
	< 1000 ευρώ/μήνα	> 2000 ευρώ/μήνα	1000 - 2000 ευρώ/μήνα	Δεν απαντώ	Σύνολο
Ανεργος	3.52%	0.00%	0.00%	13.05%	11.13%
Δεν απαντώ	0.00%	0.00%	0.00%	21.83%	17.79%
Ελεύθερος Επαγγελματίας	3.52%	100.00%	46.51%	10.12%	10.83%
Οικιακά	6.34%	0.00%	0.00%	9.15%	8.35%
Συνταξιούχος	4.23%	0.00%	4.65%	2.80%	3.08%
Υπάλληλος	71.83%	0.00%	48.84%	21.22%	29.52%
Φοιτητής/τρια	10.56%	0.00%	0.00%	21.83%	19.28%
<b>Σύνολο</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>

Εξετάζοντας μόνο το είδος απασχόλησης, απαντήθηκε περισσότερο «υπάλληλος».

Εξετάζοντας μόνο το καθαρό μηνιαίο ατομικό εισόδημα, οι περισσότεροι προτίμησαν να μην απαντήσουν.

## Ενότητα Β: Κατοχή, χρήση οχημάτων & μετακινήσεις

Παρακάτω παρουσιάζονται αποτελέσματα που σχετίζονται με την κατοχή και χρήση ιδιωτικών μέσων.

Οι ερωτήσεις είναι «πόσα οχήματα διαθέτετε στην οικογένειά σας» και αναφέρεται στα παρακάτω:

- Αυτοκίνητο
- Δίκυκλο
- Ποδήλατο
- Ηλεκτρικό πατίνι

Οι απαντήσεις είναι οι παρακάτω:

Πίνακας 5: Αριθμός οχημάτων (1006 στον αριθμό για κάθε τύπο οχήματος)

Αυτοκίνητο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	515	51%
2	10	1%
3 ή περισσότερα	1	0%
Κανένα	480	48%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Δίκυκλο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	137	14%
3 ή περισσότερα	1	0%
Κανένα	868	86%

<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>
---------------	-------------	-------------

Ποδήλατο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	29	3%
2	2	0%
3 ή περισσότερα	1	0%
Κανένα	974	97%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Ηλεκτρικό πατίνι	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	3	0%
2	1	0%
Κανένα	1002	100%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Παρακάτω παρουσιάζονται αποτελέσματα που σχετίζονται με τις προτιμήσεις και την ικανοποίηση των κατοίκων της Ξάνθης σχετικά με τις μετακινήσεις τους.

Η πρώτη και πιο γενική ερώτηση ήταν «ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας;» και οι περισσότεροι απάντησαν το ΙΧ αυτοκίνητο . Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 6: Κύριος τρόπος μετακίνησης (1006 απαντήσεις)

Κύριο μέσο μετακίνησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Δημόσια Συγκοινωνία - ΚΤΕΛ	197	20%
Επιβάτης αυτοκινήτου	113	11%
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	167	17%
Οδηγός αυτοκινήτου	334	33%
Πεζός/ή	174	17%
Ποδήλατο	21	2%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Μια ακόμη ερώτηση που αφορά στις μετακινήσεις ήταν «Ποια είναι τα τρία (3) πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας».

Η σύνοψη των απαντήσεων παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 7: Σημαντικότερα προβλήματα σχετικά με τη μετακίνηση (3011 απαντήσεις)

Σημαντικότερα προβλήματα σχετικά με τη μετακίνηση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έλλειψη θέσεων στάθμευσης	467	16%
Έλλειψη σεβασμού στον πολίτη από τους άλλους χρήστες του δρόμου	521	17%
Η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη	181	6%
Η κίνηση του πεζού δεν είναι ασφαλής	200	7%
Κακή ποιότητα οδοστρώματος	537	18%

Κόστος	299	10%
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	526	17%
Μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας	202	7%
Ρύπανση	78	3%
<b>Σύνολο</b>	<b>3011</b>	<b>100%</b>

Οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν στη συνέχεια να απαντήσουν σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 (όπου το 1 σημαίνει «Καθόλου» και 5 «Πάρα πολύ»), αν θεωρούν πως οι ίδιοι συμμορφώνονται με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Εκφράστηκε η πεποίθηση πως συμμορφώνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό, με μέση βαθμολογία 4,75 στα 5. Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 8: Βαθμός συμμόρφωσης με τον Κ.Ο.Κ. (1006 απαντήσεις)

Βαθμός συμμόρφωσης με κανόνες οδικής κυκλοφορίας	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	1	0%
2	1	0%
3	24	2%
4	197	20%
5	783	78%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Στην επόμενη ερώτηση οι συμμετέχοντες κλήθηκαν και πάλι να απαντήσουν σε κλίμακα από το 1 έως το 5 κατά πόσο είναι ικανοποιημένοι από τις μετακινήσεις τους (όπου το 1 σημαίνει Καθόλου και 5 Πάρα πολύ).

Εκφράστηκε πολύ χαμηλός βαθμός ικανοποίησης, με 1,45 στα 5. Ακολουθούν οι απαντήσεις :

Πίνακας 9: Βαθμός ικανοποίησης από τις μετακινήσεις (1006 απαντήσεις)

Βαθμός ικανοποίησης από τις μετακινήσεις	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	634	63%
2	304	30%
3	54	5%
4	12	1%
5	2	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

## Ενότητα Γ: Ποδήλατο

Σε επόμενες ερωτήσεις, εξετάστηκε η κατοχή ή μη κατοχή ποδηλάτου καθώς και η επιθυμία / πρόθεση αγοράς ποδηλάτου.

Ακολουθούν τα αποτελέσματα των ερωτήσεων που αφορούν στο ποδήλατο:

Πίνακας 10: Κατοχή και πρόθεση αγοράς ποδηλάτου (1006 απαντήσεις)

Κατοχή ποδηλάτου	Θέλετε - σκοπεύετε - επιθυμείτε να αγοράσετε ποδήλατο;					
	Ναι	Ναι %	Όχι	Όχι %	Σύνολο	Σύνολο %
Ναι	3	1%	41	6%	44	4%
Όχι	266	99%	696	94%	962	96%
<b>Σύνολο</b>	<b>269</b>	<b>100%</b>	<b>737</b>	<b>100%</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Από τα παραπάνω φαίνεται πως οι περισσότεροι ερωτηθέντες δεν κατέχουν ποδήλατο. Στην ερώτηση της πρόθεσης αγοράς, οι περισσότεροι είναι αρνητικοί.

## Ενότητα Δ: Στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας

Στην ενότητα αυτή αναφέρεται το πώς οι ερωτηθέντες αντιλαμβάνονται τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η πρώτη σχετική ερώτηση αφορά στο αν πριν από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου γνώριζαν την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη.

Οι περισσότεροι γνώριζαν την πρόθεση της δημοτικής αρχής.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν συνοψίζονται παρακάτω:

Πίνακας 11: Γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη; (1006 απαντήσεις)

Γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	884	88%
Όχι	122	12%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Σε επόμενη ερώτηση, οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν κατά πόσο ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν σε δράσεις για την προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας (εκδηλώσεις- ομιλίες- εφαρμογές). Οι απαντήσεις δόθηκαν σε μια κλίμακα από 1 έως 5.

Εκφράστηκε πολύ υψηλό ενδιαφέρον, καθώς η μέση πρόθεση ήταν 4,84 στα 5. Ακολουθεί η σύνοψη των απαντήσεων στην ερώτηση για το ενδιαφέρον συμμετοχής σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας:

Πίνακας 12: Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε δράσεις στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας (1006 απαντήσεις)

Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε δράσεις στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	1	0%
3	18	2%
4	117	12%
5	870	86%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Η τελευταία σχετική ερώτηση ήταν «Ποια ήταν η πηγή της πληροφόρησής σας σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής;». Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 13: Πηγή πληροφόρησης σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής (884 απαντήσεις)

Πηγή πληροφόρησης σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Διαδίκτυο	428	48%
Εφημερίδα	160	18%
Φίλοι/συγγενείς/συνεργάτες	296	33%
<b>Σύνολο</b>	<b>884</b>	<b>100%</b>

## Ενότητα Ε: Διαθέσιμοι χώροι

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται το πώς απάντησαν οι συμμετέχοντες σε ερωτήσεις σχετικές με την πρόσβαση σε δημόσιους χώρους.

Στην ερώτηση «πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι (δρόμο ή πεζόδρομο);» οι περισσότεροι απάντησαν «μερικές φορές το χρόνο»:

Πίνακας 14: Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι (1006 απαντήσεις)

Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	5	0%
Μερικές φορές την εβδομάδα	27	3%
Μερικές φορές το μήνα	98	10%
Μερικές φορές το χρόνο	591	59%
Σχεδόν Ποτέ	285	28%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Ακολούθησαν ερωτήσεις σχετικά με το βαθμό ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) του δήμου όπως:

- Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες
- Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (π.χ. πλατείες)
- Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)
- Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση

- Καθαριότητα-συντήρηση
- Φωτισμός
- Ύπαρξη πρασίνου
- Ασφάλεια, κ.α.

Πίνακας 15: Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες (1002 απαντήσεις)

Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	585	58%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	35	3%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	382	38%
<b>Σύνολο</b>	<b>1002</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 16: Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (1004 απαντήσεις)

Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	431	43%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	30	3%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	542	54%
Πολύ ικανοποιημένος-η	1	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 17: Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (1005 απαντήσεις)

Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	314	31%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	16	2%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	675	67%
<b>Σύνολο</b>	<b>1005</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 18: Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση (1004 απαντήσεις)

Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	157	16%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	6	1%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	839	84%
Πολύ ικανοποιημένος-η	2	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 19: Καθαριότητα-συντήρηση (1004 απαντήσεις)

Καθαριότητα-συντήρηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	599	60%

Αρκετά ικανοποιημένος-η	21	2%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	384	38%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 20: Φωτισμός (1004 απαντήσεις)

Φωτισμός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	468	47%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	44	4%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	492	49%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 21: Ύπαρξη πρασίνου (1004 απαντήσεις)

Ύπαρξη πρασίνου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	295	29%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	10	1%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	698	70%
Πολύ ικανοποιημένος-η	1	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 22: Ασφάλεια (1005 απαντήσεις)

Ασφάλεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	385	38%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	17	2%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	603	60%
<b>Σύνολο</b>	<b>1005</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 23: Ασφαλείς και φιλικό για τα παιδιά (1006 απαντήσεις)

Ασφαλείς και φιλικό για τα παιδιά	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	296	29%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	11	1%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	699	69%
<b>Σύνολο</b>	<b>1006</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 24: Προσβασιμότητα (1004 απαντήσεις)

Προσβασιμότητα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	473	47%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	37	4%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	493	49%
Πολύ ικανοποιημένος-η	1	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>



Πίνακας 25: Εξυπηρέτηση γειτονικών δραστηριοτήτων αναψυχής η εμπορίου (1004 απαντήσεις)

Εξυπηρέτηση γειτονικών δραστηριοτήτων αναψυχής η εμπορίου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	528	53%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	29	3%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	447	45%
<b>Σύνολο</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 26: Κοινωνική αλληλεπίδραση (1005 απαντήσεις)

Κοινωνική αλληλεπίδραση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	559	56%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	38	4%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	407	40%
Πολύ ικανοποιημένος-η	1	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>1005</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 27: Συνωστισμός (1002 απαντήσεις)

Συνωστισμός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	415	41%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	11	1%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	576	57%
<b>Σύνολο</b>	<b>1002</b>	<b>100%</b>

## Ενότητα ΣΤ: Προτάσεις για καλύτερες μετακινήσεις

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν «Ποιες είναι οι προτάσεις σας για το κυκλοφοριακό, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις σας πιο άνετες;»

Αναλυτικά, ακολουθούν οι προτάσεις των συμμετεχόντων:

Πίνακας 28. Προτάσεις Κατοίκων για βελτίωση του Κυκλοφοριακού

Προτάσεις κατοίκων για βελτίωση του κυκλοφοριακού
Απελευθέρωση πεζοδρομίων, τόσο από σταθμευμένα πάσης φύσεως οχήματα αλλά και κάδους απορριμάτων. Απομάκρυνση πάγκων, ψυγείων και λοιπών παράνομα ανεπιτυγμένων ειδών των επαγγελματιών.
Δημιουργία ποδηλατόδρομων και αύξηση πεζοδρόμησης

Επινασχεδιασμός	μονοδρομησεων
Επιναφορά	ζητήματος δημοσίου υπογείου πάρκινγκ
Αξιοποιείστε ή γκρεμίστε επιτέλους εκείνο το δήθεν υπόγειο πάρκινγκ το οποίο απλώς αποτελεί ένα σκουπίδι μέσα στην πόλη άνευ αξίας	
ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΒΑΘΥΑ Ασφαλτόστρωση εκ νέου σε όλη την πόλη, καθώς όλοι έχουν λακούβες και μπαλώματα!! Απαράδεκτη η κατάσταση, συνεχείς βλάβες αυτοκινήτων των πολιτών	
Επιναφορά κυκλοφορίας στη Μ Βογδου, η ανάπλαση της πλατείας με τον τρόπο αυτό δημιούργησε «έμφραγμα» στην πόλη	
Καλύτερη τροχονόμηση στα 5λεπτα στάθμευσης των «έξυπνων» Οδηγών	
Επιβολή προστίμων και στους «επαγγελματίες» οδηγούς που σταθμεύουν απαγορευμένα ΠΑΝΤΟΥ μέσα στην πόλη, χωρίς κανένα σεβασμό σε διαβάσεις και μέσα στο κέντρο που είναι ήδη «στενό»	
Επισκευή πεζοδρομίων, ραμπες για πεζους και καροτσία, βελτίωση οδοστρωματων. Περαν του κενρου της ξανθης, ολοκληρη η πολη εχει θεματα προσβασιμοτητας για τους πεζους, ελλειψη υποδομων για τους ποδηλατες και χρηζει αλλαγης κουλτουρας οδηγιικης συμπεριφορας.	
Επιστροφή στο σχέδιο του κέντρου προ 20ετίας, επισταμένη ασφαλτόστρωση κάθε δρόμου που ανήκει στο δήμο, επισκευή όλων των πεζοδρομίων και ισοπέδωση τους, κατασκευή καναλιών ομβρίων υδάτων με σχάρες που ούτε θα βυθίζονται ούτε θα προεξέχουν, ρυθμίσεις σηματοδοτών ανάλογα με την κυκλοφορία, απενεργοποίηση τους 22:30-06:30 (ειδικά των περιφερειακών), κατασκευή ποδηλατοδρόμων με εμφανή σήμανση, δωρεάν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης πάσης φύσεως οχημάτων, επαναλειτουργία υπόγειου δημοτικού πάρκινγκ δωρεάν με κανόνες, όπως και του υπαίθριου έναντι του ΙΚΑ	
Καλύτερους δρόμους	
κίνητρα για ποδήλατο παντού, αυστηρή εφαρμογή των νόμων στους πεζοδρόμους της Ξάνθης, διαβάσεις πεζών σε έντονο κίτρινο ή μπλε χρώμα	
Να δημιουργηθούν καλύτεροι και περισσότεροι ποδήλατο δρόμοι	
Να υπάρχει δίκτυο συγκοινωνιών	
ΠΑΡΚΙΝΓΚ-ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	
Περισσότερους δρόμους για ποδήλατα	
Πιο συχνά λόγια στα μέσα μαζικής μεταφοράς!!	
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	
Ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμοι	
Συχνά δρομολόγια, μεγαλύτερα πεζοδρόμια	
Συχνότερα δρομολόγια με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, με χρήση μικρότερων λεωφορείων και αριθμό στάσεων που θα καταστήσουν την προσπάθεια δελεαστική, λειτουργική και βιώσιμη. Συχνός καθαρισμός φρεατίων απορρόφησης ομβρίων (σκουπίδια φυτικά ή άλλου είδους) που πολλές φορές εμποδίζουν την αποτελεσματικότητα των φρεατίων. Επίσης σε κάποιους δρόμους είναι αναγκαία η ύπαρξη σχαρών απορρόφησης υδάτων σε περισσότερα σημεία ή και σωστότερα τοποθετημένων (κλίσεις και σημείο) έτσι ώστε να μην γίνονται οι δρόμοι ποτάμια αδιαπέρατα για τον πεζό. Σε πολλούς δρόμους, λόγω τοποθέτησης ραμπών για είσοδο των οχημάτων σε πιλοτές, έχει καταργηθεί το ρύθρο, με αντίστοιχο αποτέλεσμα. Αναγκαία προσαρμογή στις νέες συνθήκες βροχοπτώσεων. Καθαρισμός πεζοδρομίων και πρανών και απομάκρυνση εμποδίων. Πρόβλεψη στις πολεοδομικές ρυθμίσεις έτσι ώστε να μην υπάρχουν πεζοδρόμια με μεγάλη υψομετρική διαφορά από τον δρόμο.	
Σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων	

### 3.7 Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετίας

#### Τι είναι προτεραιότητες για ένα ΣΒΑΚ;

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενη ενότητα έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο Ξάνθης. Στην ουσία, αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του. Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» -όπως στην περίπτωση του

παρόντος σχεδίου-μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου».

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που φαίνεται να έχει ο Δήμος έως και σήμερα. Οι προτεραιότητες συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

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

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

Οι προαναφερθείσες θεματικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά κατηγορία και σε αυτές βασίζονται στην πορεία οι προτεραιότητες που αναπτύσσονται.

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

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

επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίησή τους.

Πίνακας 29: Προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ της Ξάνθης

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

		χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.
	<p><b>2.</b> Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)</p>	<p>Η προστασία των οικισμών της Ξάνθης και ιδιαίτερα της Παλιάς Πόλης από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.</p> <p>Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, ειδικά κατά τους χειμερινούς μήνες, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.</p> <p>Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών.</p> <p>Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου. Εντός αυτής, περιλαμβάνεται φυσικά και η αποδοτική αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος της Ξάνθης, που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πόλους έλξης και συγκέντρωσης φόρτου της περιοχής (π.χ. περιοχή Νέστου). Ακόμη, η αύξηση και η βελτίωση/αξιοποίηση των χώρων πρασίνου της περιοχής θα συμβάλει στα ποσοστά περπατήματος, στην υγεία των πολιτών και στην βελτίωση της εικόνας του Δήμου.</p>
<p><b>Κοινωνικές</b></p>	<p><b>3.</b> Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)</p>	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία.</p> <p>Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως</p>

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

	<p><b>6.</b> Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)</p>	<p>Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.</p>
	<p><b>7.</b> Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</p>	<p>Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ.</p> <p>Εστιάζοντας στην περίπτωση του Δήμου Ξάνθης, στοιχεία όπως τα εξαιρετικά στενά πλάτη οδοστρώματος κυρίως στην παλιά Πόλη, η έλλειψη διαβάσεων πεζών και η κακή ποιότητα οδοστρώματος, υποδηλώνει την άμεση ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης για όλους τους χρήστες οδών και κοινοχρήστων χώρων.</p>
	<p><b>8.</b> Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</p>	<p>Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Ξάνθη είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.</p> <p>Με δεδομένο ότι η Ξάνθη αποτελεί τουριστικό προορισμό ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους μετακινούμενους επισκέπτες (ιδιαίτερα τους επαναλαμβανόμενους).</p>
<p><b>Οικονομικές</b></p>	<p><b>9.</b> Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις-Πρώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού (Τουρισμός και εποχικότητα μετακινήσεων)</p>	<p>Η τουριστική δραστηριότητα στη Ξάνθη εμφανίζει τη μεγαλύτερη της ένταση κατά τους χειμερινούς μήνες.</p> <p>Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό την διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος.</p>
	<p><b>10.</b> Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών</p>	<p>Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Ξάνθης.</p>



	(Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	<p>Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.</p> <p>Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα MMM και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις).</p> <p>Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.</p>
	<p><b>11.</b> Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)</p>	<p>Μέσω της χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης θα περιηγείται άνετα και με ασφάλεια εντός των οικισμών.</p> <p>Αυτή η κατάσταση θα διευκολύνει αισθητά την προσέλκυση πελατών από τα τοπικά εμπορικά καταστήματα της περιοχής.</p> <p>Επίσης, σημειώνεται ότι ο ποδηλατικός και περιπατητικός τουρισμός θα συνεισφέρουν στην ανάδειξη και άλλων μικρών οικισμών και κατ' επέκταση στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας.</p> <p>Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.</p>

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

1. θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας και τη ρύπανση
2. θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές
3. θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον

4. θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες μετακινούμενων
5. θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας
6. θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας
7. θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες
8. θα οργανώνει με άρτιο και αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές
9. θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς
10. θα είναι φιλική τόσο προς τους δημότες της, όσο και προς τους επισκέπτες της

Επομένως, η Ξάνθη θα πρέπει μέσα από την προώθηση των παραπάνω να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται σε μια **νέα κουλτούρα μετακινήσεων**, απαλλαγμένη από την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας**, κυρίως για όμορους οικισμούς της ενδοχώρας και πλησιέστερα αστικά κέντρα που παρουσιάζουν σημαντική εξάρτηση από αυτήν.

### 3.8 Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

#### **Τι είναι στόχοι για ένα ΣΒΑΚ;**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον επόμενο εναρμονίζονται με την διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και αποτελούν τους αρχικούς δείκτες του ΣΒΑΚ Ξάνθης. Επίσης λήφθηκαν υπόψη οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν, οι απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου και οι δείκτες όπως υπολογίστηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 30: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

Στόχοι	Υφιστάμενη κατάσταση	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στην 10ετία	Υλοποίηση στην 15ετία
	<b>Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)</b>			
<b>1.1</b> Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	3 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	5 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά

<p><b>1.2</b> Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων</p>	<p>0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός της Ξάνθης)</p>	<p>12 σταθμοί φόρτισης</p>	<p>20 σταθμοί φόρτισης</p>	<p>25 σταθμοί φόρτισης</p>
<p><b>Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)</b></p>				
<p><b>2.1</b> Μείωση διαμπερών ροών</p>	<p>Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές</p>	<p>Μείωση κατά 30% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή</p>	<p>Μείωση κατά 50% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>	<p>Μείωση κατά 70% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>
<p><b>2.2</b> Αύξηση πεζοδρομημένων οδών και οδών ήπιας κυκλοφορίας</p>	<p>0,50% στην πόλη της Ξάνθης</p>	<p>Αύξηση κατά 5% στην πόλη της Ξάνθης</p>	<p>Αύξηση κατά 10% στην πόλη της Ξάνθης (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>	<p>Αύξηση κατά 15% στην πόλη της Ξάνθης (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>
<p><b>2.3</b> Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p>	<p>Δεν υπάρχουν δεδομένα χλμ. ελεγχόμενης στάθμευσης</p>	<p>15% των οδών στην Ξάνθη να εντάσσονται στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης</p>	<p>35% των οδών στην Ξάνθη να εντάσσονται στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης</p>	<p>55% των οδών στην Ξάνθη να εντάσσονται στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης</p>

<p><b>2.4</b> Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p>	<p>0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός της Ξάνθης)</p>	<p>1,5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης</p>	<p>3km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης</p>	<p>5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης</p>
<p><b>2.5</b> Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (π.χ. πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές, ποδηλατόδρομους κτλ.)</p>	<p>0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες/ περιπατητικές/ποδηλατικές διαδρομές μεταξύ των οικισμών της Ξάνθης)</p>	<p>1,5km πράσινων/ περιπατητικών/ ποδηλατικών διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης</p>	<p>3km πράσινων/ περιπατητικών/ποδηλατικών διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης</p>	<p>5km πράσινων/ περιπατητικών/ποδηλατικών διαδρομών στην πόλη της Ξάνθης</p>
<p><b>Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)</b></p>				
<p><b>3.1</b> Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p>	<p>Δεν υπάρχει τιμή βάσης</p>	<p>Μείωση κατά 15%</p>	<p>Μείωση κατά 30%</p>	<p>Μείωση κατά 50%</p>
<p><b>3.2</b> Μείωση της έντασης του ήχου/ θορύβου στο κέντρο και στις γειτονιές</p>	<p>Δεν υπάρχει τιμή βάσης</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς &lt;50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Ξάνθης κατά 5%</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς &lt;50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Ξάνθης κατά 10%</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 6 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς &lt;50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Ξάνθης κατά 15%</p>

<p><b>3.3</b> Αύξηση της χρήσης του περπατήματος και του ποδηλάτου (ενεργή μετακίνηση) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις</p>	<p>30% (22% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Ξάνθης</p>	<p>35% (27% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Ξάνθης</p>	<p>40% (30% περπάτημα και 10% ποδήλατο) στο Δήμο Ξάνθης</p>	<p>50% (32% περπάτημα και 12% ποδήλατο) στο Δήμο Ξάνθης</p>
<p><b>Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</b></p>				
<p><b>4.1</b> Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας</p>	<p>20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Ξάνθης</p>	<p>Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Ξάνθης</p>	<p>Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Ξάνθης</p>	<p>Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Ξάνθης</p>
<p><b>4.2</b> Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</p>	<p>Δεν υπάρχουν δεδομένα χλμ.για τις οδούς με ράμπες ΑμεΑ στην Ξάνθη</p>	<p>30% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ</p>	<p>70% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ</p>	<p>90% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ</p>
<p><b>4.3.</b> Βελτίωση της ποιότητας και του πλάτους πεζοδρομίων</p>	<p>Δεν υπάρχουν δεδομένα για όλη την πόλη</p>	<p>40% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων με πλάτος άνω του ενός (1) μέτρου</p>	<p>65% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων με πλάτος άνω του ενός (1) μέτρου</p>	<p>85% των οδών στην Ξάνθη να διαθέτουν καλή ποιότητα πεζοδρομίων με πλάτος άνω του ενός (1) μέτρου</p>
<p><b>4.4</b> Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 60%</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 85%</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 90%</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 95%</p>



<b>Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)</b>				
<b>5.1</b> Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
<b>5.2</b> Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	2,55% (2,05% περπάτημα και 0,5% ποδήλατο) στο Δήμο	10% (8% περπάτημα και 2% ποδήλατο) στη Δημοτική Ενότητα	20% (15% περπάτημα και 5% ποδήλατο) στη Δημοτική Ενότητα	35% (23% περπάτημα και 12% ποδήλατο) στη Δημοτική Ενότητα
<b>5.3</b> Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	87,05% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 25%	Μείωση κατά 40%
<b>5.4</b> Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα (όπως το Κεντρικό Παζάρι)	10-15% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	40% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	70% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα	90% κάλυψη των περιοχών με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα
<b>Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)</b>				
<b>6.1</b> Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Καμία στάση δημόσιας συγκοινωνίας δεν διαθέτει σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 25% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 55% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Πλήρη λειτουργία συστήματος τηλεματικής
<b>6.2</b> Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bicycles sharing system, e-scooters κτλ)	Δεν υπάρχουν δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%

<b>Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</b>				
<b>7.1</b> Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
<b>7.2</b> Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν διατίθενται σχετικά στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
<b>7.3</b> Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
<b>7.4.</b> Μείωση των ταχυτήτων στο βασικό οδικό δίκτυο και στις γειτονιές	Το όριο ταχύτητας εντός πόλεων ορίζεται στα 50Km/h, εκτός αν υπάρχει σήμανση.	Εντός ορίων οικισμών, το όριο ταχύτητας ορίζεται στα 30km/h.	Εντός κέντρων πόλεων και οικισμών το όριο μειώνεται στα 20km/h.	Μείωση ορίου ταχύτητας σε γειτονιές στα 20 km/h.
<b>Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</b>				
<b>8.1</b> Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της	Το 86% των ερωτηθέντων δήλωσε υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 95% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής

περιοχής				
<b>Προτεραιότητα 9. Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού (Τουρισμός και εποχικότητα μετακινήσεων)</b>				
<b>9.1</b> Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	66,78 km μονοπάτια (εκτός πόλης) και 3,47 km ποδηλατικές διαδρομές (εντός πόλης)	αύξηση κατά 10% των ποδηλατικών διαδρομών (εντός και εκτός πόλης)	αύξηση κατά 15% των ποδηλατικών διαδρομών (εντός και εκτός πόλης)	αύξηση κατά 25% των ποδηλατικών διαδρομών (εντός και εκτός πόλης)
<b>9.2.</b> Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας σε αυτούς	6-8 καταγεγραμμένοι υπερτοπικοί πόλοι έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε τουλάχιστον 3 σημαντικούς πόλους έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε τουλάχιστον 5 σημαντικούς πόλους έλξης	Ανάδειξη και οργανωμένη πρόσβαση σε όλους τους σημαντικούς πόλους έλξης
<b>Προτεραιότητα 10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)</b>				
<b>10.1</b> Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	20 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
<b>10.2</b> Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	5 σταθμοί park n ride
<b>10.3</b> Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	63% των ερωτηθέντων να δηλώνει καθόλου ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημέν ο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου

<p><b>10.4</b> Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης και για τον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας</p>	<p>Δεν υπάρχουν στοιχεία</p>	<p>Μείωση του κόστους κατά 10%</p>	<p>Μείωση του κόστους κατά 12%</p>	<p>Μείωση του κόστους κατά 15%</p>
<p><b>Προτεραιότητα 11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)</b></p>				
<p><b>11.1</b> Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας</p>	<p>Δεν υπάρχει και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα</p>	<p>20% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας</p>	<p>1 Κέντρο και 40% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας</p>	<p>2 Κέντρα και 60% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας</p>

## 4. Στάδιο 4. Ανάπτυξη και αξιολόγηση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

### 4.1 Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Τα μέτρα του σχεδίου προσδιορίζονται σε δύο διακριτές φάσεις. Σε πρώτο στάδιο εντοπίζεται το σύνολο των ικανών μέτρων προκειμένου να επιτευχθούν οι προτεραιότητες και οι στόχοι που τέθηκαν στην προηγούμενη ενότητα και στη συνέχεια αφού αυτά αξιολογηθούν, πραγματοποιείται η τελική επιλογή τους, όπου ομαδοποιούνται και σε διακριτά πακέτα (measure packages – MP). Στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας προσδιορίζεται ένα **πρωταρχικό πλαίσιο μέτρων**.

Για αυτόν τον αρχικό εντοπισμό των μέτρων χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία προγραμμάτων όπως:

- Το Measure Selection KIT του προγράμματος CH4ALLENGE,
- Το εργαλείο Konsult,
- Το εργαλείο Urban Transport Roadmaps.

Μέσα από τη χρήση των παραπάνω εργαλείων αλλά και τις εξειδικευμένες προτεραιότητες στην περίπτωση της Ξάνθης αναπτύχθηκε η αναλυτική λίστα των δυνητικών μέτρων (βλ. πίνακας παρακάτω). Επισημαίνεται ότι τα μέτρα που προτείνονται ανά στόχο έχουν δυνατότητα να εμφανίζονται και σε άλλους στόχους εφόσον επικαλύπτουν τη επίτευξη αυτού.

Ο παρακάτω πίνακας με την αναλυτική λίστα δυνητικών (προτεινόμενων) μέτρων ακολουθεί τα πρότυπα των ευρωπαϊκών προγραμμάτων CH4ALLENGE και SUMPs – UP, τις κατευθύνσεις των υφιστάμενων οδηγιών του ELTIS αλλά και το πρότυπο των οδηγιών SUMP 2.0.

Πίνακας 31: Πιθανά / αποτελεσματικά μέτρα

Πιθανά Μέτρα	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Αρμοδιότητα-Εντοπισμός βασικού υπευθύνου υλοποίησης	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, ΚΤΕΛ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΚΤΕΛ, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	1.1, 1.2, 3.1, 3.2 και 4.4

<b>Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , Ιδιωτική πρωτοβουλία	1.1, 1.2 και 3.1
<b>Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	7.1, 7.2, 7.3 και 7.4
<b>Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.5, 3.3, 5.1, 5.2 και 9.1
<b>Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών λωρίδων ποδηλάτων και</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.5, 3.3, 5.1, 5.2 και 9.1
<b>Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	2.5, 3.3, 5.1, 5.2 και 9.1
<b>Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης</b>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά	2.3, 4.1 και 10.3



			συγχρηματοδοτούμενα , Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
<b>Ανάπτυξη συστήματος pooling car</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	3.1, 3.2, 5.3 και 6.2
<b>Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1, 6.2, 7.1 και 7.4
<b>Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)</b>	εντός 5ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ ή άλλο), Δήμος Ξάνθης	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	2.5, 4.4, 10.3 και 10.4
<b>Δημιουργία πράσινων διαδρομών ενθάρρυνση ενεργών μετακινήσεων για των</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	2.4, 2.5 και 5.2
<b>Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	1.1, 1.2, 2.1, 3.1 και 3.2

<b>Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</b>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	2.1 και 2.2
<b>Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)</b>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιώτες, ΚΤΕΛ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΚΤΕΛ, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	2.1, 3.1, 3.2 και 10.2
<b>Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	11.1
<b>Μονοδρομήσεις οδών</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.1, 2.2, 4.1, 4.2 και 4.3
<b>Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης ευρύτερης περιοχής</b>	εντός 10ετίας	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δήμος Ξάνθης	ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	9.1 και 9.2
<b>Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)</b>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.3, 9.1 και 10.2

<b>Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής</b>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.3, 9.1 και 10.2
<b>Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.1
<b>Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.1 και 2.2
<b>Πύκνωση διαβάσεων ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	4.1, 5.2, 7.1, 7.2, 7.3 και 10.3
<b>Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)</b>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Υπ. Τουρισμού & Αθλ.	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	9.1 και 9.2
<b>Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	7.1, 7.2 και 7.3
<b>Αναβάθμιση-Διαμόρφωση</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ	2.1

κόμβων εισόδου στους οικισμούς		Μακεδονίας & Θράκης, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.2 και 7.4
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	4.1, 4.2, 4.3 και 5.2
Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3 και 7.3
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία	2.3 και 5.4
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)	σε όλη τη 15ετία	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.4, 10.1, 10.3 και 10.4
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, Πόροι εμπορικού συλλόγου	3.3, 5.2 και 6.2

Βασικούς προορισμούς				
<b>Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	6.1
<b>Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων</b>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ταμείο Ανάκαμψης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	7.1 και 7.2
<b>Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις</b>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	4.1 και 10.3
<b>Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού</b>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, ΤΕΕ-TAK, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ιδιωτική πρωτοβουλία	8.1 και 10.3
<b>Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού</b>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάρθμια Εκπαίδευση	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, πόροι Α & Β' βάρθμιας Εκπαίδευσης	8.1
<b>Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών</b>	εντός 10ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	6.1 και 10.1

<p><b>Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)</b></p>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	10.1 και 10.3
<p><b>Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις</b></p>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	5.2 και 10.4
<p><b>Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας</b></p>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	11.1
<p><b>Συντήρηση πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών</b></p>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	9.1 και 9.2
<p><b>Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα</b></p>	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης	1.1, 1.2, 5.3 και 10.4



Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης	1.2 και 5.3
Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	εντός 5ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.4 και 5.3
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	3.1, 3.2 και 6.2
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.	2.4, 2.5, 3.3, 5.1 και 5.2
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα	2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 5.2 και 5.3
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης	3.1
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, Ιδιώτες	2.4 και 5.2
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης	3.3, 5.2 και 7.3

<b>σηματοδότες</b>				
<b>Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης	3.3, 5.2 και 7.3
<b>Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.	3.3, 5.2, 7.3 και 9.1
<b>Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών</b>	εντός 10ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης κ.α.	3.3, 5.2, 7.3 και 9.1
<b>Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1, 5.3 και 6.2
<b>Δημιουργία λεωφορειολωρίδων</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	3.2, 5.3 και 10.1
<b>Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης</b>	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	8.1 και 9.2
<b>Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων</b>	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, ΚΤΕΛ Ξάνθης, Ιδιωτική	10.2

στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων			πρωτοβουλία	
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης	Έμμεση σύνδεση με όλους τους στόχους του ΣΒΑΚ
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα	2.1
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης	5.2, 8.1 και 10.3
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης	5.2, 8.1 και 10.3
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Ξάνθης, Πόροι εμπορικού συλλόγου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	5.2, 8.1 και 10.3
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	σε όλη τη 15ετία	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Ξάνθης	Ίδιο πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου Ξάνθης	5.2 και 10.4
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	10.4
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Ξάνθης, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης	11.1
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Ξάνθης	Δήμος Ξάνθης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	1.1, 1.2 και 10.4

γνώμονα προστασία του περιβάλλοντος	την του			
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	εντός 15ετίας	Δήμος Ξάνθης, ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	7.4
Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών	εντός 10ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Υπουργείο Μεταφορών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	1.2
Επαρκής Συνδεσιμότητα των γειτονιών/οικισμών με τους σταθμούς λεωφορείων και τρένου	εντός 5ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ, Ίδιοι πόροι Δήμου Ξάνθης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.4, 10.1, 10.3 και 10.4

## 4.2 Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης

### Εξέταση εφικτότητας - αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο της εν λόγω δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του αναδόχου συνέλεξε ένα μεγάλο αριθμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας που είναι **δυνατό** να εφαρμοστούν στον Δήμο Ξάνθης. Για κάθε πιθανό μέτρο, βρέθηκε ένας ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής. Επίσης, πραγματοποιήθηκε αντιστοίχιση αυτών με ένα ή περισσότερους από τους 24 στόχους που τέθηκαν από το παρόν ΣΒΑΚ.

Για την εύρεση των πιο κατάλληλων μέτρων, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση. Στην αξιολόγηση, λήφθηκαν υπόψη συνολικά δύο ποιοτικές μεταβλητές, οι οποίες είναι: η εφικτότητα και η αποτελεσματικότητα. Για την επιλογή της τελικής βαθμολογίας σχετικά με την εφικτότητα του κάθε πιθανού μέτρου, ο ανάδοχος ήρθε σε επικοινωνία με τον Δήμο και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Λήφθηκε υπόψη ο ενδεικτικός χρονικός ορίζοντας του μέτρου καθώς και η σχέση του κάθε μέτρου με τα χαρακτηριστικά και τη φυσιογνωμία της πόλης της Ξάνθης. Η αποτελεσματικότητα του κάθε μέτρου κρίθηκε ποιοτικά συνυπολογίζοντας τον στόχο που έχει τεθεί ανά περίπτωση και τη διεθνή εμπειρία από αντίστοιχους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας.

Στο τέλος, μετά από συζήτηση εντός της ομάδας εργασίας, αποκλείστηκαν μέτρα με χαμηλή βαθμολογία και επιλέχθηκαν τα πιο κατάλληλα.

**Από τα συνολικά 69 μέτρα, επιλέχθηκαν προς εφαρμογή-υλοποίηση τα 58 μέτρα βιώσιμης κινητικότητας.**

Τα αποτελέσματα της ποιοτικής ανάλυσης αξιολόγησης παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα. Ο συγκεκριμένος τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες αξιολόγησης και δημιουργία λίστας τελικών μέτρων που συντάχθηκαν στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP-UP.

Πίνακας 32 Εξέταση εφικτότητας-αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ

Πιθανά Μέτρα	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Εφικτότητα (1..5)	Αποτελεσματικότητα (1..5)	Επιλογή (ΝΑΙ   ΟΧΙ)
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.1, 1.2, 3.1, 3.2 και 4.4	εντός 5ετίας	4	3	ΝΑΙ
Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.1, 1.2 και 3.1	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	7.1, 7.2, 7.3 και 7.4	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.5, 3.3, 5.1, 5.2 και 9.1	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	2.5, 3.3, 5.1, 5.2 και 9.1	εντός 15ετίας	2	4	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.5, 3.3, 5.1, 5.2 και 9.1	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.3, 4.1 και 10.3	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος car pooling	3.1, 3.2, 5.3 και 6.2	εντός 5ετίας	4	2	ΟΧΙ
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	5.1, 6.2, 7.1 και 7.4	εντός 10ετίας	2	5	ΝΑΙ

Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	2.5, 4.4, 10.3 και 10.4	εντός 5ετίας	2	4	ΝΑΙ
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.4, 2.5 και 5.2	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.1, 1.2, 2.1, 3.1 και 3.2	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1 και 2.2	εντός 5ετίας	3	5	ΝΑΙ
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	2.1, 3.1, 3.2 και 10.2	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	11.1	εντός 15ετίας	3	5	ΝΑΙ
Μονοδρομήσεις οδών	2.1, 2.2, 4.1, 4.2 και 4.3	εντός 15ετίας	3	5	ΝΑΙ
Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής	9.1 και 9.2	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.3, 9.1 και 10.2	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.3, 9.1 και 10.2	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ

Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	2.1	εντός 15ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	2.1 και 2.2	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	4.1, 5.2, 7.1, 7.2, 7.3 και 10.3	εντός 10ετίας	3	4	ΝΑΙ
Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	9.1 και 9.2	εντός 10ετίας	3	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	7.1, 7.2 και 7.3	εντός 10ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση- Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	2.1	εντός 10ετίας	3	4	ΝΑΙ
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.2 και 7.4	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	4.1, 4.2, 4.3 και 5.2	εντός 15ετίας	2	5	ΝΑΙ
Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	3.3 και 7.3	εντός 15ετίας	4	5	ΝΑΙ
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος	2.3 και 5.4	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ



ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)					
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)	4.4,10.1, 10.3 και 10.4	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	3.3, 5.2 και 6.2	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	6.1	εντός 5ετίας	5	3	ΝΑΙ
Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων	7.1 και 7.2	εντός 5ετίας	4	3	ΝΑΙ
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	4.1 και 10.3	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	8.1 και 10.3	εντός 5ετίας	3	5	ΝΑΙ
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	8.1	εντός 10ετίας	4	4	ΝΑΙ
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	6.1 και 10.1	σε όλη τη 15ετία	2	4	ΝΑΙ
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών	10.1 και	εντός 5ετίας	5	3	ΝΑΙ

για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	10.3				
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	5.2 και 10.4	εντός 5ετίας	3	5	ΝΑΙ
Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	11.1	σε όλη τη 15ετία	4	3	ΝΑΙ
Συντήρηση πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών	9.1 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	4	3	ΝΑΙ
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	1.1, 1.2, 5.3 και 10.4	σε όλη τη 15ετία	4	3	ΝΑΙ
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.2 και 5.3	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	4.4 και 5.3	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	3.1, 3.2 και 6.2	σε όλη τη 15ετία	3	4	ΝΑΙ
Δημιουργία Parklets στο	2.4, 2.5,	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ

οδικό περιβάλλον	3.3, 5.1 και 5.2				
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 5.2 και 5.3	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	3.1	σε όλη τη 15ετία	1	5	ΟΧΙ
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	2.4 και 5.2	σε όλη τη 15ετία	2	3	ΟΧΙ
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	3.3, 5.2 και 7.3	εντός 5ετίας	2	3	ΟΧΙ
Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	3.3, 5.2 και 7.3	εντός 10ετίας	4	3	ΝΑΙ
Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	3.3, 5.2, 7.3 και 9.1	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	3.3, 5.2, 7.3 και 9.1	εντός 5ετίας	3	2	ΟΧΙ
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	3.1, 5.3 και 6.2	εντός 5ετίας	1	3	ΟΧΙ
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	3.2, 5.3 και 10.1	εντός 5ετίας	2	2	ΟΧΙ
Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	8.1 και 9.2	εντός 5ετίας	4	2	ΟΧΙ
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park η ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και	10.2	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ

συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων					
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	Έμμεση σύνδεση με όλους τους στόχους του ΣΒΑΚ	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	5.2, 8.1 και 10.3	εντός 15ετίας	3	3	ΟΧΙ
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	5.2, 8.1 και 10.3	εντός 5ετίας	2	4	ΟΧΙ
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	5.2, 8.1 και 10.3	εντός 15ετίας	2	3	ΟΧΙ
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	5.2 και 10.4	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	10.4	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	11.1	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1.1, 1.2 και 10.4	εντός 5ετίας	5	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων	7.4	εντός 5ετίας	2	3	ΟΧΙ

γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)					
Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών	1.2	σε όλη τη 15ετία	3	4	ΝΑΙ
Επαρκής Συνδεσιμότητα των γειτονιών/οικισμών με τους σταθμούς λεωφορείων και τρένου	4.4,10.1, 10.3 και 10.4	σε όλη τη 15ετία	4	4	ΝΑΙ

### Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Στη δραστηριότητα αυτή παρουσιάζονται τα **προτεινόμενα** μέτρα του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξάνθης κατηγοριοποιημένα σε διάφορα ολοκληρωμένα πακέτα. Στη σχετική λίστα εμπεριέχονται μόνο τα μετρά που κρίθηκαν **εφικτά** και παράλληλα **αποτελεσματικά** για την επίτευξη των επιλεγμένων στόχων. Η αξιολόγηση των πιθανών μέτρων σύμφωνα με τους κανονισμούς του ELTIS λήφθηκε σοβαρά υπόψη κατά το βήμα αυτό.

Βαρύνουσα σημασία για το ΣΒΑΚ αποτελούν οι συνέργειες μεταξύ των μέτρων οι οποίες δείχνουν τόσο το βαθμό λειτουργίας τους συνδυαστικά ως προς μια προτεραιότητα και τους αντίστοιχους στόχους της όσο και το βαθμό που το ένα μέτρο στηρίζει και υποβοηθά το άλλο αναπτύσσοντας μια ολιστική προσέγγιση.

### Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) Εναλλακτικός Τουρισμός

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

## **Πακέτο Μέτρων 1 : Δημόσια Συγκοινωνία**

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

Ιδανικά κάθε οικισμός θα πρέπει να συνδέεται με την πόλη ή και περιφερειακούς του με σταθερή δημόσια συγκοινωνία καθόλη τη διάρκεια της ημέρας.

Με δεδομένο ότι αυτό είναι ανέφικτο με όρους κόστους λειτουργίας και ανθρώπινου δυναμικού, κρίνεται σκόπιμη η εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών οικισμών τόσο του Δήμου Ξάνθης όσο και οικισμών στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου με βάση τη ζήτηση.

Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (λεωφορεία ΚΤΕΛ, δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία ΚΤΕΛ – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου για δεδομένους οικισμούς (στην ευρύτερη επικράτεια του δήμου) είτε με καθορισμό δεδομένων (fix) δρομολογίων προς συγκεκριμένες περιοχές για (ενδεικτικά) 3 διαστήματα της ημέρας (παράδειγμα) σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο (π.χ. θερινή).

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

Όλα τα συστήματα συλλογικής και κοινόχρηστης μετακίνησης είναι σημαντικό να έχουν ενιαία τιμολόγηση ώστε να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, λεωφορεία και κοινόχρηστα ποδήλατα μπορούν – εφόσον επιλεγεί να μην λειτουργούν δωρεάν- να έχουν ενιαία τιμολογιακή πολιτική ώστε να προωθηθεί η χρήση των μέσων με συμπληρωματικό τρόπο, για παράδειγμα για κάποιον που έρχεται από κάποια περιοχή εκτός Ξάνθης να έχει τη δυνατότητα να αφήνει το ΙΧ αυτοκίνητο σε χώρο στάθμευσης και με την ίδια χρέωση να μπορεί να μεταβεί σε μικρό λεωφορείο για προσπέλαση του κέντρου ή να χρησιμοποιήσει κοινόχρηστο ποδήλατο/ πατίνι ή άλλο μέσο για την ίδια ή αντίστοιχη διαδρομή.

### **1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)**

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των λοιπών γραμμών λεωφορείων (υπεραστικές, διαδημοτικές) και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους στις κοινές στάσεις. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων που διαμένουν περιφερειακά της πόλης ή σε οικισμούς για εξυπηρέτηση ειδικών δραστηριοτήτων (ενδ. Απογευματινή αιχμή 17.00-20.00) για εξυπηρέτηση φροντιστηρίων ή άλλων σχετικών δραστηριοτήτων (υπηρεσίες, περίθαλψη, αγορές).

### **1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών**

Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυναμικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

#### 1.5 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)

Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί ένα βασικότατο σύμμαχο στην προσπάθεια προώθησης βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μιας και σε αντίθεση με το περπάτημα και το ποδήλατο τα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν κάλλιστα να ανταγωνιστούν με το ΙΧ αυτοκίνητο σε ότι αφορά τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την δημιουργία διαδρομών δημόσιας συγκοινωνίας, έτσι ώστε να ενδυναμωθεί η κάλυψη γειτονιών του δήμου με λεωφορειακές γραμμές, ιδιαίτερος εκείνων που στερούνται δημόσιας συγκοινωνίας και συνεπώς εναλλακτικής λύσης στο αυτοκίνητο.

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

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

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

#### 1.7 Επαρκής Συνδεσιμότητα των γειτονιών/οικισμών με τους σταθμούς λεωφορείων και τρένου

Το μέτρο αυτό συσχετίζεται με το προαναφερθέν μέτρο (1.5) αλλά και με την αύξηση της χρήσης των μέσων μαζικής μετακίνησης μέσω της επαρκούς συνδεσιμότητας των γειτονιών με τους σταθμούς λεωφορείων-τρένου για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων του δήμου αλλά και την επίτευξη διαπαιδαγώγησης των κατοίκων του δήμου σε πιο συλλογικές συμπεριφορές τις οποίες η αυριανή πόλη έχει ανάγκη σε πάρα πολλούς τομείς της λειτουργίας της.

#### 1.8 Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο η αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας, όχι



όμως μόνο από την οπτική των φυσικών χαρακτηριστικών των σταθμών, τα οποία έχουν την ικανότητα να προστατεύσουν τους χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας από τα φυσικά φαινόμενα αλλά και μέσω της χρήσης τεχνολογίας και τοποθέτησης θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων κοντά στους σταθμούς, είτε σε κεντρικές περιοχές του δήμου, για την προώθηση της έννοιας της πολυτροπικότητας μεταξύ ποδηλάτου και μέσων μαζικής μεταφοράς. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιηθεί η συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

## **Πακέτο Μέτρων 2 : Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα**

### **2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης**

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

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε τοπικές οδούς της πόλης ή και συλλεκτήριες οδούς όπου ποδήλατο και αυτοκίνητο θα κινούνται στον ίδιο χώρο με προτεραιότητα στο ποδήλατο. Οι ίδιες αυτές διαδρομές είναι οι «πράσινες διαδρομές» όπου ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

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

Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

### **2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων**

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

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/ λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπλαση των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών.

Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

### **2.3. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης**

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

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

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

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

#### 2.4. Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

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

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

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

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

#### 2.5. Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

Ο κεντρικός πυρήνας της πόλης της Ξάνθης φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών του είναι ήδη προς χρήση αποκλειστικά από πεζούς. Κρίνεται σκόπιμη η πεζοδρόμηση της περιοχής με παράλληλη ανάπλαση των οδών για δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση παρόδιου πρασίνου και χώρων ανάπαυσης.

#### 2.6. Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

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

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

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

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

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑμεΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.

## **Πακέτο Μέτρων 3 : Κοινόχρηστη μετακίνηση**

### 3.1. Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας

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

### 3.2. Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

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

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

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

### 3.3. Ανάπτυξη συστήματος car-sharing

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

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

#### **Πακέτο Μέτρων 4 : Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση**

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

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

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

##### 4.2. Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για ζητήματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Μέσω των εργαστηρίων αυτών μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ Ξάνθης, όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α.

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

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

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

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

##### 4.4 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους

χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

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

#### 4.5. Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο

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

### **Πακέτο Μέτρων 5 : Ηλεκτροκίνηση**

#### 5.1. Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

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

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

#### 5.3. Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις ενθαρρύνει να τοποθετήσουν σταθμούς φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στα πρατήρια καυσίμων τους. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που συνεισφέρουν στην πρόωθηση της ηλεκτροκίνησης.

## **Πακέτο Μέτρων 6 : Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας**

### **6.1. Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας**

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

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

### **6.2. Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας**

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

### **6.3. Μονοδρομήσεις οδών**

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

Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το μέτρο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών και απαιτείται σε επόμενο στάδιο κυκλοφοριακή μελέτη εξειδίκευσης περαιτέρω των ρυθμίσεων.

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

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

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

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

### **6.6. Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου**

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

Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

### **6.7. Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς**

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς. Στην περιοχή παρέμβασης υπάρχουν σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η

αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους.

#### 6.8. Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

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

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

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

Τα συστήματα ευφών μεταφορών (ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και εντοπιζόμενων εφαρμογών ITS με σκοπό τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων MMM σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

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

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

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



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

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

#### 6.11. Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

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

#### 6.12. Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων

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

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

#### 6.13. Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων

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

### **Πακέτο Μέτρων 7 : Στάθμευση**

#### 7.1. Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

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

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

Το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς της πόλης όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχο τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e-parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους

χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

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

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

Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο δήμο Ξάνθης δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ. Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.

## **Πακέτο Μέτρων 8 : Αστικό περιβάλλον**

### 8.1. Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η ζώνη χαμηλών εκπομπών είναι μία συγκεκριμένη και οριοθετημένη περιοχή όπου εισέρχονται μόνο οχήματα ΜΗ ρυπογόνα με ειδικές ρυθμίσεις και περιορισμούς.

Κύριες επιδιώξεις της θεσμοθέτησης ζώνης χαμηλών εκπομπών ρύπων στην επιλεγμένη περιοχή του κέντρου της πόλης της Ξάνθης είναι η προστασία και ανάδειξη της, η αποσυμφόρησή της από την κίνηση των ιδιαίτερα ρυπογόνων Ι.Χ. αυτοκινήτων και οχημάτων τροφοδοσίας, την ανεξέλεγκτη στάθμευση, καθώς επίσης και η προώθηση και ενδυνάμωση βιώσιμων, εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Στην περιοχή αυτή θα προβλέπεται η είσοδος οχημάτων των οποίων ο κινητήρας συμμορφώνεται με συγκεκριμένες προϋποθέσεις (όρια EURO STANDARDS) που έχουν τεθεί για την ελεύθερη διέλευσή τους. Πρόκειται δηλαδή για ειδική ζώνη στην οποία θα υπάρχει αυτοματοποιημένος έλεγχος εισόδου των οχημάτων και περιορισμού αυτών στη βάση συμμόρφωσής τους με συγκεκριμένα επίπεδα κατώφλια (thresholds) που έχουν τεθεί για τα Euro Standards (π.χ. απαγόρευση εισόδου Ι.Χ. σε μια ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων εάν ο κινητήρας βενζίνης είναι μικρότερος από Euro 4 και ο κινητήρας πετρελαίου είναι μικρότερος από Euro 5).

### 8.2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

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

### 8.3. Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίεξ σχολικών συγκροτημάτων

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία της πόλης και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδησιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια,

υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

#### 8.4. Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 \* 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα.

Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο.

Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.

#### 8.5. Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

Το μέτρο αυτό στοχεύει αμιγώς στην ενίσχυση του αστικού πρασίνου στο σημερινό οδικό περιβάλλον. Με δεδομένα τα ζητήματα που προκύπτουν από την κλιματική απορρύθμιση σε όλες τις αστικές περιοχές είναι κρίσιμη η αύξηση του παρόδιου πρασίνου στην πόλη της Ξάνθης. Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπτυξη για ενίσχυση των μετακινήσεων με ήπια μέσα όσο και σημειακά τις οδούς γειτονιάς που μπορούν με απλές επεκτάσεις πεζοδρομίων και κατάργηση της στάθμευσης να αυξήσουν σημαντικά το πράσινο στις γειτονιές. Σημειώνεται ότι οι δενδροφυτεύσεις δεν θα πρέπει να γίνονται σε βάρος του υφιστάμενου χώρου του πεζού και ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει το πεζοδρόμιο να έχει καθαρό πλάτος 1,5μ.

### **Πακέτο Μέτρων 9 : (Εναλλακτικός) Τουρισμός**

#### 9.1. Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής

Η πόλη της Ξάνθης έχει σημαντικά αξιοθέατα όπως η Παλαιά Πόλη, το Λαογραφικό και Ιστορικό Μουσείο Ξάνθης, την Δημοτική Πινακοθήκη Ξάνθης, την Πλατεία Μητροπόλεως, το Παζάρι κ.α. Είναι κρίσιμο στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης με έμφαση στην θερινή περίοδο. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.

#### 9.2. Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)

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

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

- ενημέρωση ξενοδοχείων και καταλυμάτων για το προφίλ του επισκέπτη με ποδήλατο (τυπικός χρόνος διαμονής, τυπικά χαρακτηριστικά του – ηλικία, φύλο, ομάδες, ανάγκες βασικού εξοπλισμού, φύλαξης οχήματος, συντήρησης και επισκευής βλαβών),

- ενημέρωση επιχειρηματιών στον τομέα του τουρισμού (εστίαση, αναψυχή, οργάνωση εκδρομών κ.α.) για διοργάνωση διαδρομών σε επιλεγμένες περιοχές και συνδυασμό πόλων έλξης με ποδήλατο,
- καμπάνιες με τοπική και διεθνή προβολή των πόλων έλξης της περιοχής και της δυνατότητας προσέγγισης με ποδήλατο, της δυνατότητας συνδυασμού ποδηλατικής διαδρομής- θάλασσας- επίσκεψης σε ιστορικά σημεία κ.α.
- προβολή υποδομών φιλικών προς το ποδήλατο στην πόλη και στην περιφέρεια κ.α.
- διοργάνωση αθλητικών γεγονότων με ήπιο ή έντονο ανταγωνιστικό χαρακτήρα που θα συνδυάζουν ενδιαφέροντες πόλους (αφετηρία – τέρμα), και παράλληλες δραστηριότητες που θα προάγουν τα τοπικά χαρακτηριστικά.

### 9.3. Συντήρηση πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών

Το μέτρο αυτό αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του 10ου πακέτου και αφορά στην ενίσχυση των υφιστάμενων μονοπατιών, την ανάδειξή τους αλλά και τη δημιουργία νέων για την ολοκληρωμένη σύνδεση σημαντικών πόλων

### **Πακέτο Μέτρων 10 : Εμπορευματικές Μεταφορές**

#### 10.1. Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

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

#### 10.2. Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

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

#### 10.3. Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Σήμερα κάθε επιχείρηση στην πόλη της Ξάνθης, και στους οικισμούς με μεγάλη επισκεψιμότητα, διαχειρίζεται την παραγγελία και παραλαβή εμπορευμάτων του απευθείας με τον πάροχο και ο κάθε πάροχος κατά κανόνα πηγαίνει ξεχωριστά σε κάθε επιχείρηση. Είναι σημαντικό για τη μείωση της συμφόρησης (συμπ. ρύπανσης και θορύβου) και τη μείωση του κόστους των μετακινήσεων συνολικά να δημιουργηθούν μικρά κέντρα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας σε ανάλογες θέσεις

περιμετρικά της πόλης ώστε να γίνεται οργανωμένη παράδοση εμπορευμάτων από τους επιμέρους παρόχους και παραλαβή τους στα καταστήματα με μικρότερα (σε όγκο) οχήματα.

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

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

#### 10.5. Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

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

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

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

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

### **Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων**

Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας συνεργειών μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.

*Πίνακας 33: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων*

<b>Κωδικός</b>	<b>Προτεινόμενο μέτρο</b>	<b>Συνέργειες με άλλα μέτρα</b>
<b>1.1</b>	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.3, 1.4, 5.1, 6.9
<b>1.2</b>	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.3, 1.6, 6.9, 7.1, 7.2, 7.3

1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)	1.1, 1.4, 5.1, 6.9
1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1.1, 1.3, 5.1, 6.9
1.5	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	1.1, 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
1.6	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1.1, 1.2, 1.3, 6.9
1.7	Επαρκής Συνδεσιμότητα των γειτονιών/οικισμών με τους σταθμούς λεωφορείων και τρένου	1.1, 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
1.8	Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών	1.1, 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.8, 8.2, 8.3, 9.1, 9.2
2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	2.1, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.8, 8.2, 8.4, 9.1, 9.2
2.3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.7, 6.1, 6.4, 6.8, 8.3
2.4	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.6, 4.4, 6.2, 6.8, 8.2, 8.3, 9.1
2.5	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.5, 2.7, 4.4, 6.2, 6.8, 8.2, 8.3
2.6	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.4, 2.6, 6.1, 6.2, 6.4, 6.7, 6.8, 8.2, 8.3, 9.3
2.7	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.7, 6.8, 6.10, 8.2, 8.3, 9.3
3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	2.1, 2.2, 2.3, 3.2, 4.4, 6.9, 8.1, 8.2, 8.3
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 2.2, 2.3, 3.2, 4.4, 6.9, 8.1, 8.2, 8.3

<b>3.3</b>	Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	6.9
<b>4.1</b>	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	4.2, 4.3
<b>4.2</b>	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	4.1, 4.3
<b>4.3</b>	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	4.1, 4.2
<b>4.4</b>	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	2.1, 2.2, 2.6, 2.7, 3.1, 3.2, 6.7, 6.8, 6.9, 8.2, 8.3, 9.1, 9.2, 9.3
<b>4.5</b>	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	4.1, 4.2, 4.3
<b>5.1</b>	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.1, 1.3, 1.4, 8.1
<b>5.2</b>	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5
<b>5.3</b>	Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5
<b>6.1</b>	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	2.1, 2.2, 2.4, 2.7, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.13, 8.2, 8.3, 9.3
<b>6.2</b>	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.7, 6.1, 6.3, 6.5, 6.6, 6.8, 6.13, 8.1, 8.2, 8.3, 9.3
<b>6.3</b>	Μονοδρομήσεις οδών	6.1, 6.2, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.13, 8.2, 8.3
<b>6.4</b>	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.4, 2.7, 6.1, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 8.3, 9.3
<b>6.5</b>	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την	6.1, 6.2, 6.3, 6.6, 6.7, 6.8, 6.13,



	αποφυγή διαμπερών ροών	7.1, 8.1
<b>6.6</b>	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.13, 8.2, 8.3
<b>6.7</b>	Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	2.7, 4.4, 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.9, 6.13, 9.3
<b>6.8</b>	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 4.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.13, 7.2, 8.1, 8.2, 8.3, 9.1, 9.2, 9.3, 10.1
<b>6.9</b>	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 1.8, 3.1, 3.2, 3.3, 4.4, 6.4, 6.7, 7.2, 10.1
<b>6.10</b>	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 9.1
<b>6.11</b>	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 2.2, 6.2, 6.8, 8.1, 8.2, 9.1
<b>6.12</b>	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.4, 6.2, 8.1, 8.2
<b>6.13</b>	Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων	6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 7.1
<b>7.1</b>	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	6.5, 6.13, 7.2, 8.1
<b>7.2</b>	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.8, 6.9, 7.1, 10.1
<b>7.3</b>	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	2.1, 2.2, 2.4, 3.1, 3.2, 8.2, 9.1
<b>8.1</b>	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 6.2, 6.5, 6.8, 7.1, 10.1
<b>8.2</b>	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.8, 6.3, 6.6, 8.3, 9.1, 9.2, 9.3
<b>8.3</b>	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 3.2, 4.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.8, 8.2, 9.3
<b>8.4</b>	Δημιουργία Parklets στο οδικό	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 4.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.7, 7.2,

	περιβάλλον	8.2, 8.5, 9.3
<b>8.5</b>	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 6.2, 6.8, 7.2, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1, 9.2
<b>9.1</b>	Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 4.4, 6.8, 8.2, 9.2, 9.3
<b>9.2</b>	Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	2.1, 2.2, 4.4, 6.8, 8.2, 9.1, 9.3
<b>9.3</b>	Συντήρηση πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών	2.7, 4.4, 6.1, 6.4, 6.7, 6.8, 8.2, 8.3, 9.1, 9.2
<b>10.1</b>	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.8, 6.9, 7.2, 8.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5
<b>10.2</b>	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	10.1, 10.3, 10.4, 10.6
<b>10.3</b>	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	10.1, 10.2, 10.4, 10.6
<b>10.4</b>	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	10.1, 10.2, 10.3
<b>10.5</b>	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	7.2, 10.1, 10.3
<b>10.6</b>	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5

#### 4.3 Μέτρα παρέμβασης και πακέτα μέτρων

Λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, ως καταλληλότερο κρίνεται το ριζοσπαστικό σενάριο. Σύμφωνα με αυτό, τα μέτρα που αναλύθηκαν στα παραπάνω διαμορφώνονται, τελικά, ως εξής:

- **Νέα Ιεράρχηση Δήμου Ξάνθης**

- Πρωτεύουσες αρτηρίες: (Νέα Προτεινόμενη Περιφερειακή Οδός), Παράκμαψη Ξάνθης, ΕΟ Ξάνθης – Κομοτηνής (έως τις σιδηροδρομικές γραμμές), ΕΟ Καβάλας – Ξάνθης (έως τη συμβολή με την Εθελοντή Αιμοδότη), Εθελοντή Αιμοδότη (έως τη συμβολή με Σαρδέων), Σαρδέων, ΕΟ Δράμας - Ξάνθης
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επαρ. Οδός Ξάνθης-Νέου Ερασμίου, Θεοδώρου Δούκα, Λευκίππου, Δημοκρίτου (από σιδηροδρομικές γραμμές έως πλατεία Μπαλτατζή), Δήμαρχου Χριστόδουλου Μπροκούμη, 40 εκκλησιών (έως τη συμβολή με Ανδρέα Δημητρίου), Ανδρέα Δημητρίου (από 40 εκκλησιών έως Εθελοντή Αιμοδότη), 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (από 40 εκκλησιών έως Εθελοντή Αιμοδότη), Περικλέους, Μιχαήλ Καραολή, Βασιλέως Κων/νου, Βασιλίσσης Σοφίας, Στρατού, Π.Τσαλδάρη, Ερμού, Κατσώνη, ΕΟ Κομοτηνής – Ξάνθης (έως Πανεπιστήμιο)

- Συλλεκτήριες οδοί: Λαχανοκήπων (έως Στρατού), Παρ. Μιαούλη (από Λαχανοκήπων έως βόρειο τμήμα), Κλεμανσώ, Τσιμισκή (από Παρ. Μιαούλη έως Πάρκο Πεσότων Ηρώων), Ελ. Βενιζέλου, Γκίφχορν, 4<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1919, Βλαχοπούλου Σταύρου, Ανδρέου Δημητρίου (έως 40 εκκλησιών), Πραξιτέλους, Ηλιουπόλεως, Κανάρη, Τζαβέλλα, Αριστείδη Παλιόγλου, Καπνεργατών, Γεωρ. Κονδύλη, Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου, Ανδρέα Παπανδρέου,
- Ήπιας κυκλοφορίας: Ύδρας, Πλ. Εμπορίου (έως Θήρας), Πανεπιστημίου, Θήρας (έως Π.Τσαλδάρη), Π.Τσαλδάρη (έως Παρ. Μιαούλη), Παρ.Μιαούλη (από Π.Τσαλδάρη έως Θερμοπυλών), Θερμοπυλών, 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (τμήμα Πλατείας Δημοκρατίας), Μιχαήλ Καραολή, Βελισσάριου, Πλάτωνος (από Βελισσάριου έως Ικονίου), Ικονίου (από Πλάτωνος έως Κλεμανσώ), Αίμου (από Δημοκρίτου έως Κλεμανσώ), Καβάλας (από 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), Κολοκοτρώνη (από Καβάλας έως Σερρών), Σερρών (από 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), Ανατολικής Θράκης (από 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Χατζησταύρου), Χατζησταύρου (από Ανατολικής Θράκης έως 40 εκκλησιών), Αγίου Ελευθερίου (από 40 εκκλησιών έως Ρήγα Φεραίου), Ρήγα Φεραίου, 40 εκκλησιών (από Ανδρέα Δημητρίου έως Πραξιτέλους), Μακρυγιάννη (από Βλαχοπούλου Σταύρου έως Κώστα Βάρναλη), Κώστα Βάρναλη, Ανάργυρου Σιγάλα (από Κώστα Βάρναλη έως Βλαχοπούλου Σταύρου), Συνταγματάρχη Δημητριάδη (από Σάρδεων έως Αναστασιουπόλεως), Αναστασιουπόλεως, Ιωάννου Κατακουζηνού, Ανδριουπόλεως (από Μαραθώνος έως Περικλέους), Μαραθώνος (από Ανδριουπόλεως έως Ανδρέα Δημητρίου), Γρηγορίου Ε' (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων), Θυατείρων (από Γρηγορίου Ε' έως Ζαλόγγου), Ζαλόγγου (από Θυατείρων έως Ηλιουπόλεως), Δράμας, Λεοναρδοπούλου (έως Κονδύλη έως Παρ. Απόλλωνος), Παρ. Απόλλωνος, Απόλλωνος (έως Δούκα Θεοδώρου), Καλευρά
- **Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 9**
  - Θέση 1: ΕΟ Καβάλας-Ξάνθης, 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου & Ανδρέου Δημητρίου
  - Θέση 2: Ανδρέου Δημητρίου & Περικλεούς
  - Θέση 3: Περικλεούς & Σάρδεων
  - Θέση 4: 40 εκκλησιών, 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου & Μπροκούμη
  - Θέση 5: Μιχαήλ Καραολή & Δημοκρίτου (Πλ. Μπαλτατζή)
  - Θέση 6: Μιχαήλ Καραολή & Π.Τσαλδάρη
  - Θέση 7: Δημοκρίτου, Λευκίππου & Στρατού
  - Θέση 8: Ανδρέου Δημητρίου & Βλαχοπούλου Σταύρου
  - Θέση 9 : Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου, Γεωρ. Κονδύλη & Πατριάρχου Κυρίλλου
- **Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 5**
  - Θέση 1: Βασιλίσσης Σοφίας & Έβρου
  - Θέση 2: Χαρίσιου Βαμβακά & Περιθεωρίου
  - Θέση 3: Νότια της Γεραγά Ηλία (κάτω από 1<sup>ο</sup> ΓΕΛ Ξάνθης)
  - Θέση 4: Σάρδεων & Εθελοντή Αιμοδότη
  - Θέση 5: Θεοδώρου Δούκα & Ανδρέα Παπανδρέου
- **Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 2**
  - Θέση 1: Πάρκο Μεξικάνας (Υπόγειος)
  - Θέση 2: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (εντός της πόλης) (Υπόγειος)

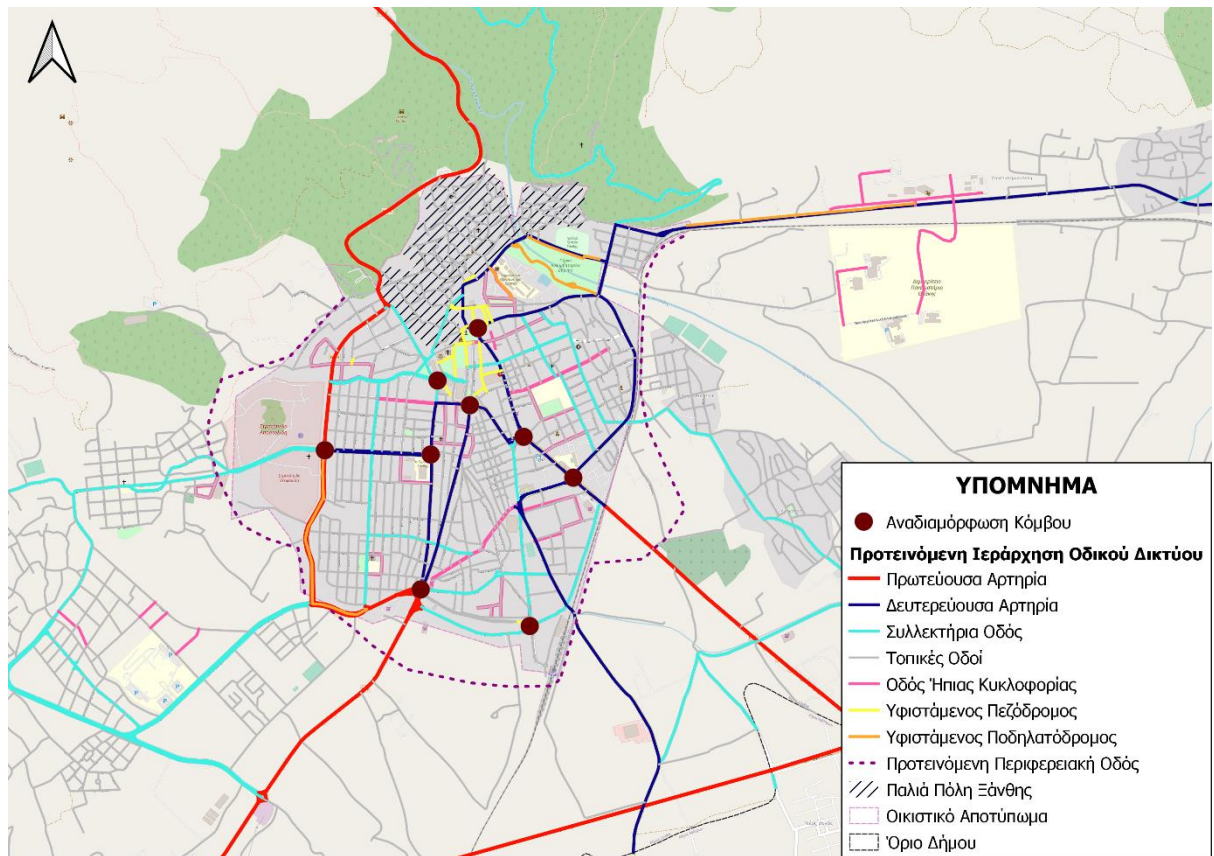
- **Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 533,84 στρ**
  - Περιοχή 1: Βασιλέως Κων/νου - Βασιλίσσης Σοφίας – Έβρου – Π.Τσαλδάρη – Μιαούλη – Θερμοπυλών
  - Περιοχή 2: Βασιλέως Κων/νου – Λογαχού Μιχαήλ Βόγδου – Ελευθερίου Βενιζέλου
  - Περιοχή 3: Λογαχού Μιχαήλ Βόγδου – Κων/νου Μπένη – Πλατεία Διοικητηρίου - Γκιφχορν
  - Περιοχή 4: Ανδριανουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου – Γκίφχορν – Ανδρέου Δημητρίου – 40 εκκλησιών
  - Περιοχή 5: Ανδρέου Δημητρίου - Πλατεία Διοικητηρίου - Κων/νου Μπένη – 40 εκκλησιών
  - Περιοχή 6: Ανδριανουπόλεως - 40 εκκλησιών – Περικλέους - Ανδρέου Δημητρίου
  - Περιοχή 7: Περικλέους – Ανδριανουπόλεως – Γκίφχορν - Ανδρέου Δημητρίου
  - Περιοχή 8: 40 εκκλησιών – Ανδρέου Δημητρίου – Καβάλας – Κολοκοτρώνη – Σερρών – 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου
  - Περιοχή 9: Βασιλέως Κων/νου – Μιχαήλ Καραολή – Πλατεία Μπαλατατζή – Δημάρχου Χριστόδουλου Μπροκούμη - 40 εκκλησιών – Κων/νου Μπένη
  - Περιοχή 10: Καπνεργατών – Αναξάρχου – Δημοκρίτου – Πλατεία Μπαλατατζή
- **Κατασκευή κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 1**
  - Θέση 1: Πλησίον της ΕΟ Καβάλας-Ξάνθης (αρχή ΒΙ.ΠΕ.)
- **Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής: 8,72 km**
  - Διαδρομή 1: Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου – Γεωρ. Κονδύλη – Τορολόης – Τζαβέλλα – 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Χατζησταύρου (σύνδεση με σιδηροδρομικό σταθμό)
  - Διαδρομή 2: Δημοκρίτου – Πλατεία Μπαλατατζή - Δημάρχου Χριστόδουλου Μπροκούμη – 40 εκκλησιών – Πεσόντων Ηρώων – Πάρκο Πεσόντων Ηρώων
  - Διαδρομή 3: Νεκροταφείο Χρύσας – Φιλικής Εταιρείας – Γεραγά Ηλία – Σάρδεων (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο) – ΕΟ Δράμας – Ξάνθης (έως υπαίθριο χώρο στάθμευσης και σταθμό κοινόχρηστων ποδηλάτων)
  - Διαδρομή 4: Σάρδεων – Βλαχοπούλου Σταύρου – Ελευθερίου Βενιζέλου – Λογαχού Μιχαήλ Βόγδου – Πλατεία Δημοκρατίας
  - Διαδρομή 5: Πεσόντων Ηρώων (από 40 εκκλησιών έως τέλος Πάρκου Πεσόντων Ηρώων)
  - Διαδρομή 6: Βασιλέως Κων/νου – Βασιλίσσης Σοφίας – Έβρου – Π.Τσαλδάρη (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο, Πανεπιστήμιο και Πάρκο Λιμνίο)
- **Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 9,28 km**
  - Διαδρομή 1: Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου – Τορολόης – Αριανού – Δράμας – Καποδιστρίου – Χρυσοστόμου – 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (έως 40 εκκλησιών)
  - Διαδρομή 2: Εθελοντή Αιμοδότη (από Σάρδεων έως 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου)
  - Διαδρομή 3: Ηλιουπόλεως – Ζαλόγγου – Ομήρου – Μαραθώνος – Ανδρέου Δημητρίου
  - Διαδρομή 4: 1<sup>ο</sup> ΓΕΛ Ξάνθης – Περικλέους (έως Ανδρέου Δημητρίου)
  - Διαδρομή 5: Βλαχοπούλου Σταύρου (από Σάρδεων έως Ανδρέου Δημητρίου)
  - Διαδρομή 6: 40 εκκλησιών – Δημάρχου Χριστοδούλου Μπροκούμη – Πλατεία Μπαλατατζή – Μιχαήλ Καραολή – (περιμετρικά Πλατείας Δημοκρατίας) -

Βασιλέως Κων/νου – Βασιλίσσης Σοφίας – Έβρου – Κατσώνη – ΕΟ Ξάνθης-Ιάσμου (έως Πανεπιστήμιο)

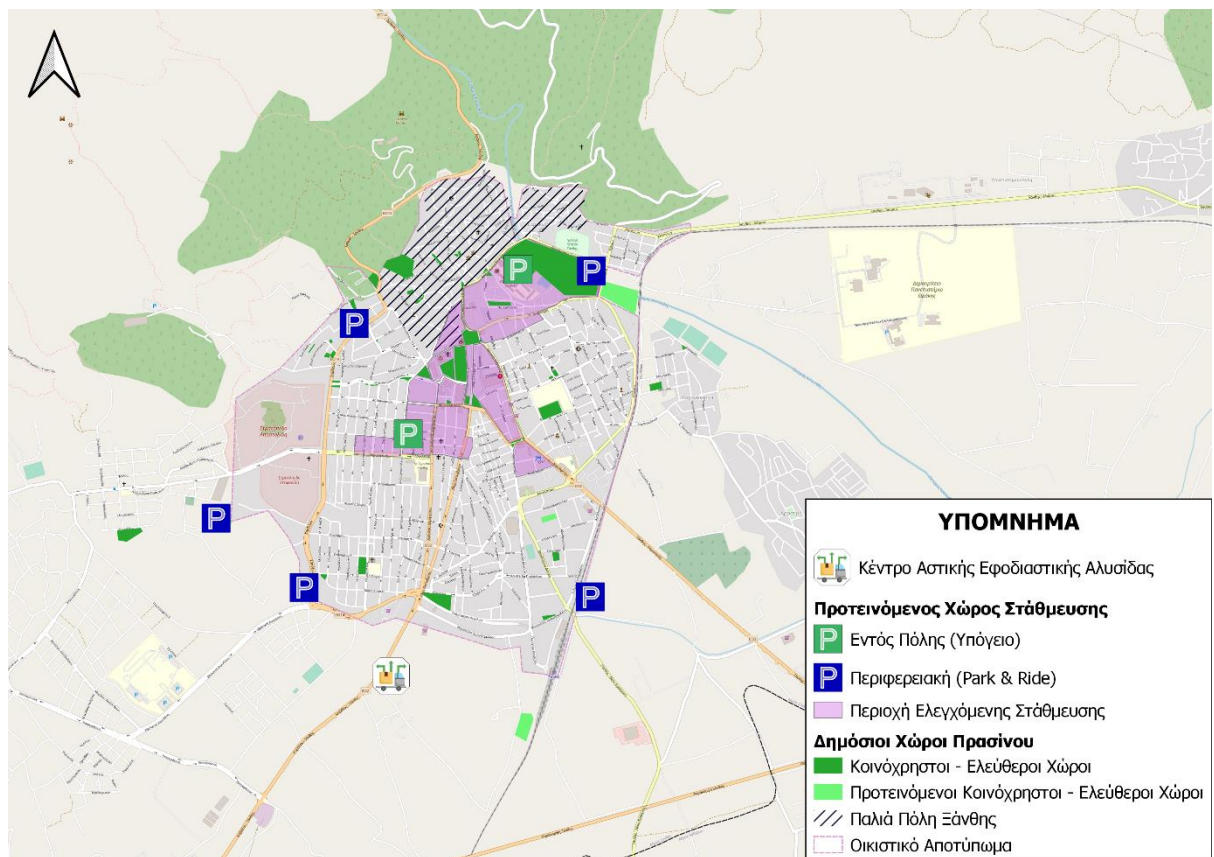
- **Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 11**
  - Θέση 1: Νότια της Γεραγά Ηλία (κάτω από 1<sup>ο</sup> ΓΕΛ Ξάνθης)
  - Θέση 2: Ζαλόγγου & Οδυσσέως
  - Θέση 3: Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου (πλησίον σιδηροδρομικού σταθμού)
  - Θέση 4: Σταθμός ΚΤΕΛ
  - Θέση 5: 40 εκκλησιών & Κων/νου Μπένη (Δημοτική Αγορά Ξάνθης)
  - Θέση 6: Πάρκο Πεσόντων Ηρώων
  - Θέση 7: Σάρδεων & Περιθεωρίου
  - Θέση 8: ΕΟ Δράμας-Ξάνθης (αρχή Παλιάς Πόλης – χώρος υπαίθριου δημοτικού χώρου στάθμευσης)
  - Θέση 9: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (εντός πόλης) (Πλησίον Βασιλίσσης Σοφίας)
  - Θέση 10: Έβρου & Βασιλίσσης Σοφίας
  - Θέση 11: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (εκτός πόλης)
- **Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 12,78km**
- **Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας, Τελική Έκταση (χωρίς τις επικαλύψεις): 3.275,17στρ**
  - Ζώνη 1: Γύρω από Σταθμό ΚΤΕΛ & Σιδηροδρομικό Σταθμό – Ακτίνα Εφαρμογής 300m.  
Έκταση: 556,6στρ
  - Ζώνη 2: Γύρω από λοιπούς υπερτοπικούς πόλους – Ακτίνα Εφαρμογής 200m.  
Έκταση: 2.718,57στρ
- **Νέες Λεωφορειακές Γραμμές, Μήκος : 15,02 χλμ.**
  - Προτεινόμενη Επέκταση Δικτύου (σύνδεση με τον σιδηροδρομικό σταθμό): Γεωγίου Κονδύλη – Δράμας – Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου
  - Κυκλική Διαδρομή Εναλλακτικής Αστικής Συγκοινωνίας: Γεωργίου Κονδύλη – Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου – 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Εθελοντή Αιμοδότη – Σάρδεων – ΕΟ Δράμας-Ξάνθης (έως δημοτικό χώρο στάθμευσης) – (από Σάρδεων) 4<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1919 – Ελευθερίου Βενιζέλου – Βασιλέως Κων/νου – Βασιλίσσης Σοφίας – Έβρου – Κατσώνη – ΕΟ Ξάνθης-Ιάσμου (έως πανεπιστήμιο) – (από Βασιλίσσης Σοφίας) Έβρου – Π.Τσαλδάρη – Μιχαήλ Καραολή – Δημοκρίτου – (από Έβρου) Στρατού – Ανδρέα Παπανδρέου

*Η εναλλακτική συγκοινωνία θα καλύπτει ως δίκτυο και μεγάλο τμήμα της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, χωρίς να μπορεί να γίνει σχεδιασμός στη συγκεκριμένη φάση λόγω έλλειψης real time δεδομένων για το τμήμα αυτό.*

Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:

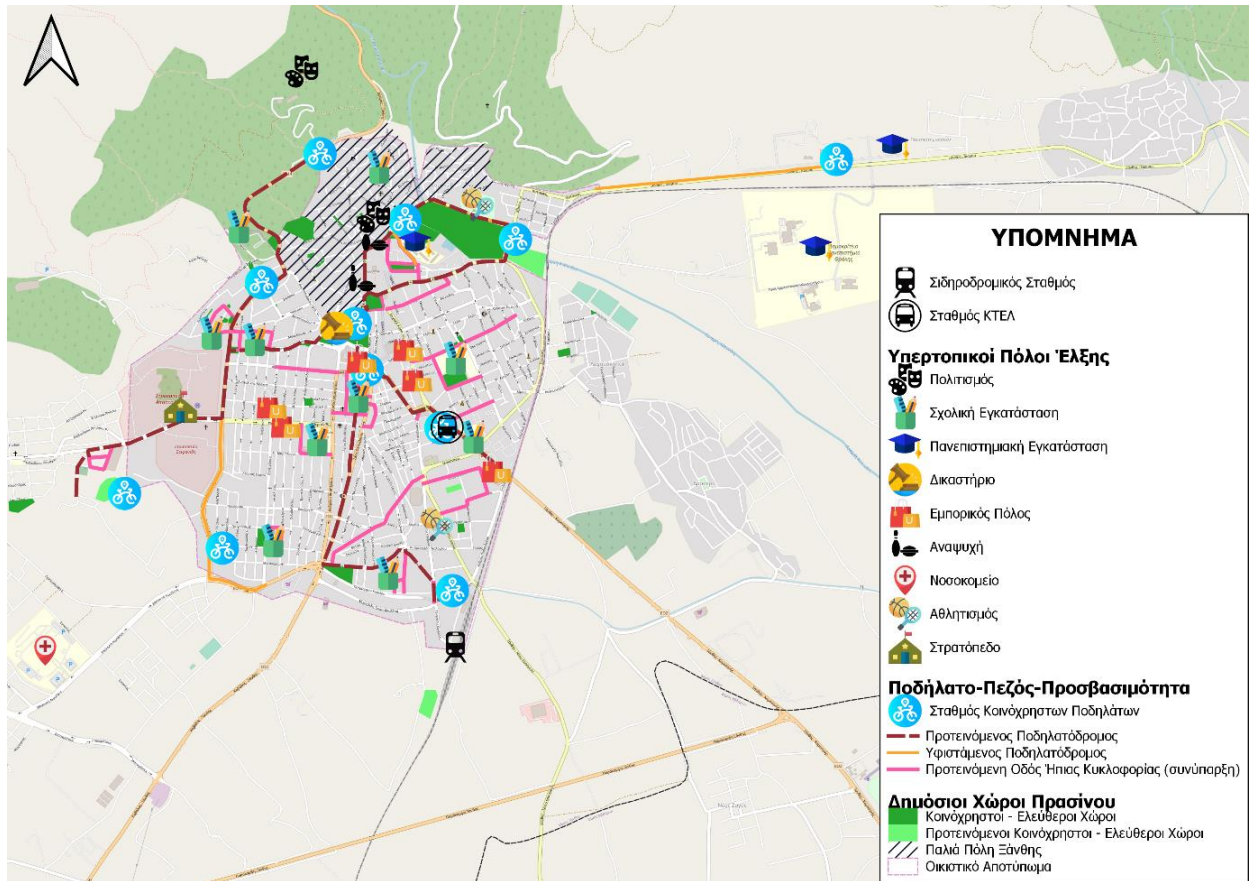


Χάρτης 5.1: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια

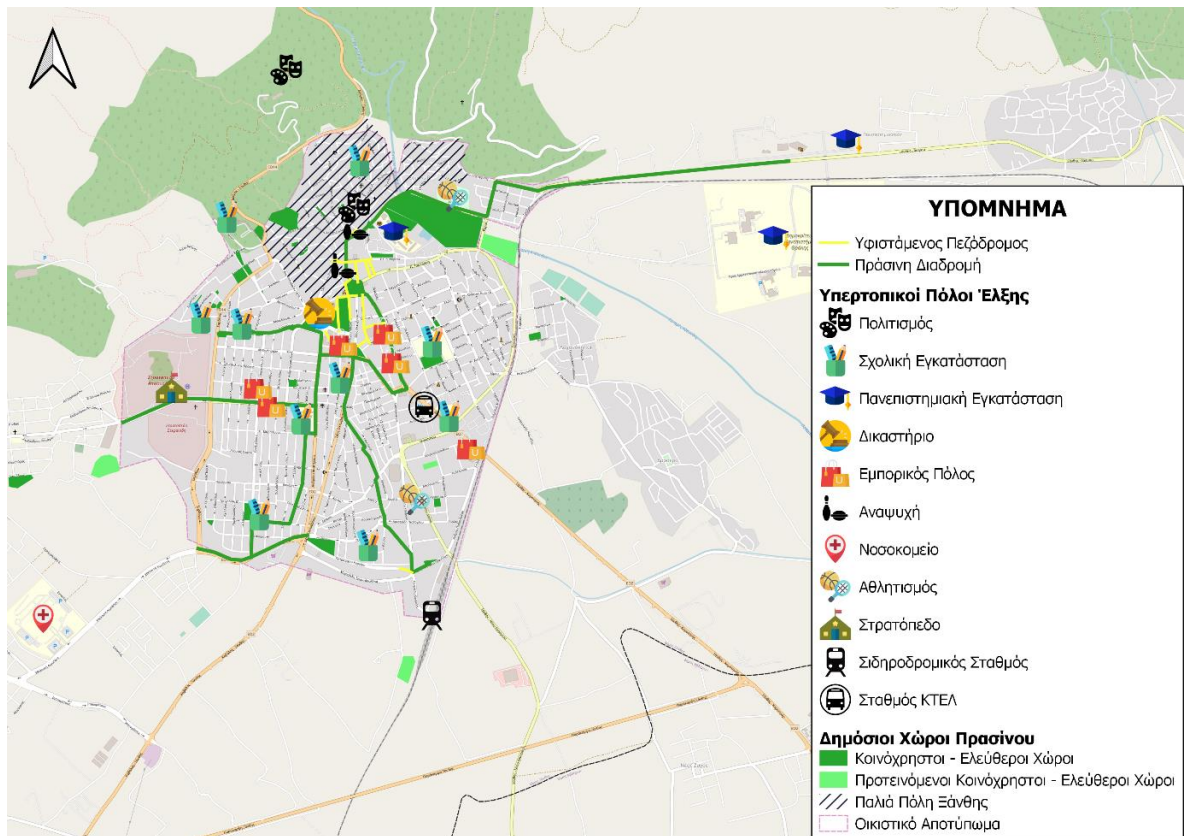


Χάρτης 5.2: Διαχείριση Στάθμευσης



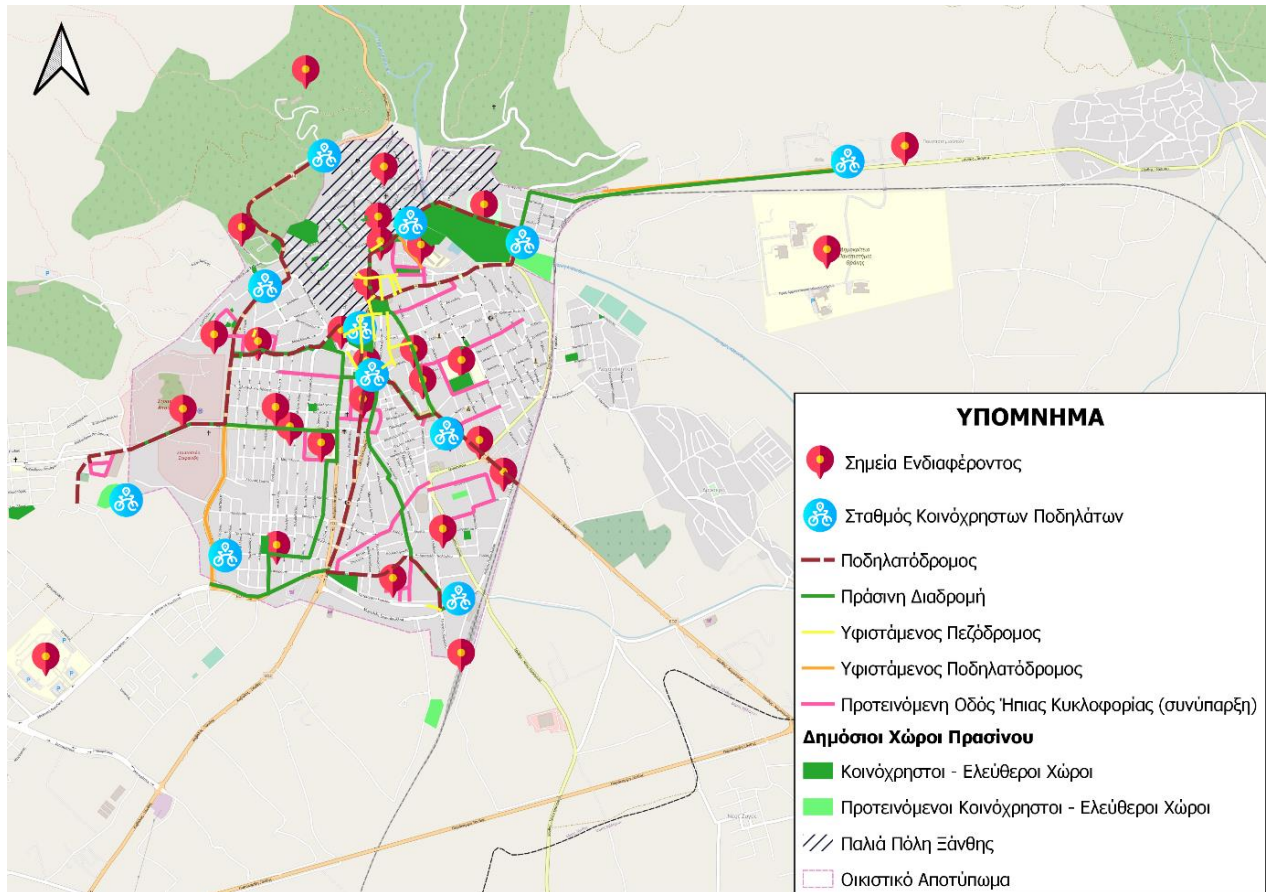


Χάρτης 5.3: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

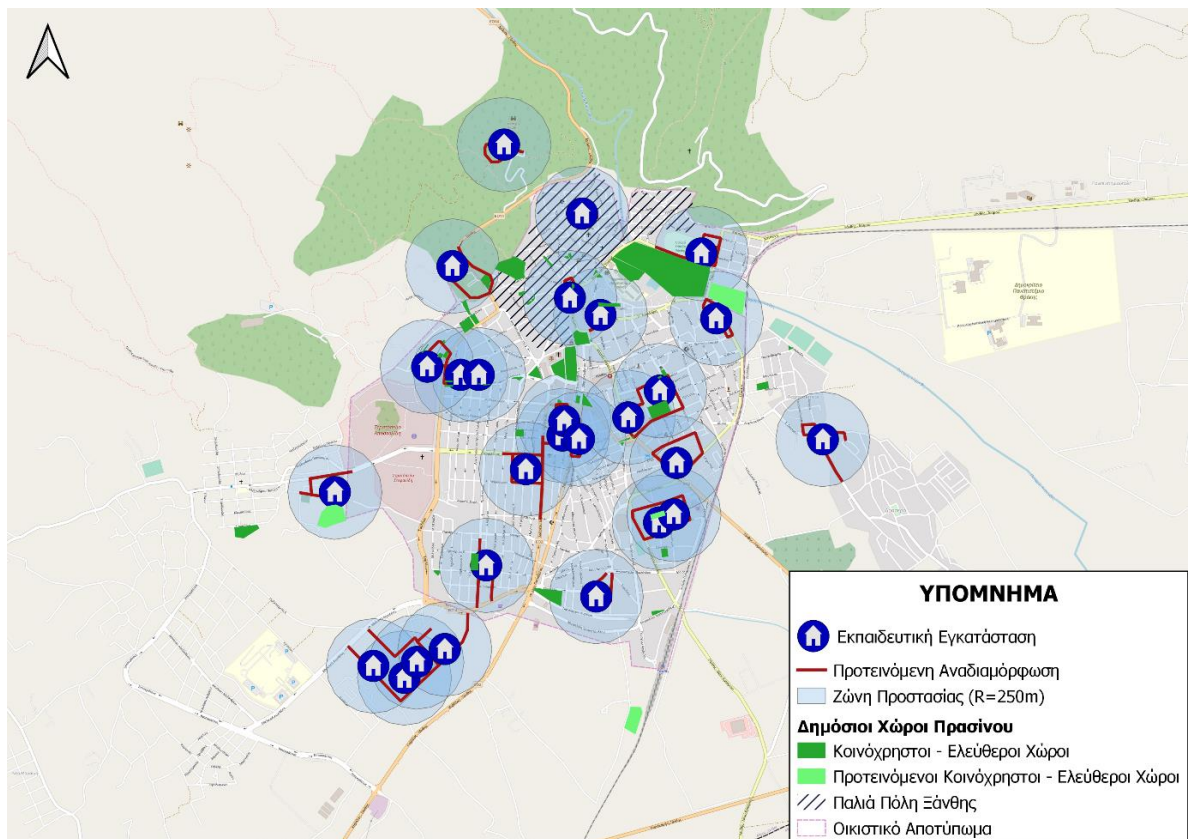


Χάρτης 5.4: Δίκτυο Κίνησης Πεζού

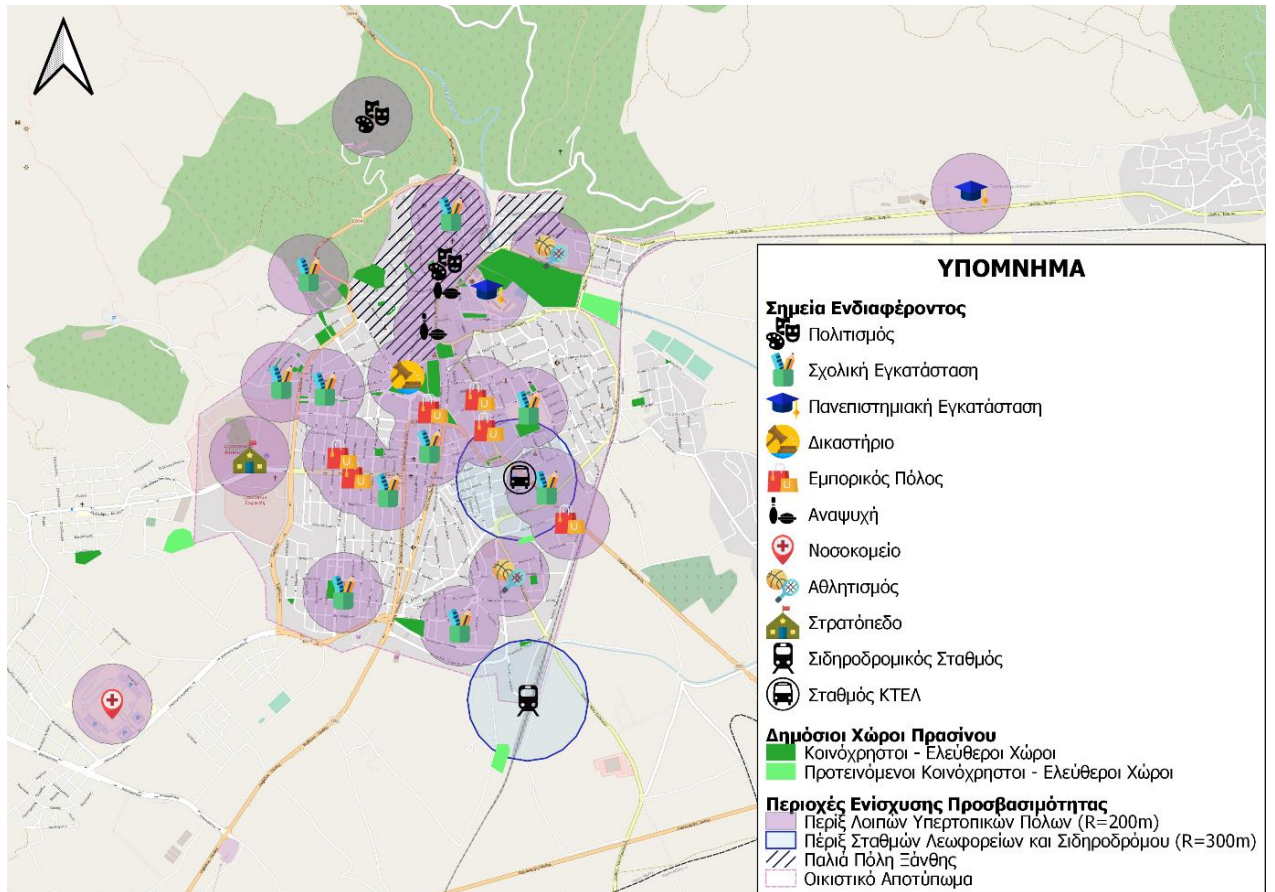




Χάρτης 5.5: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων

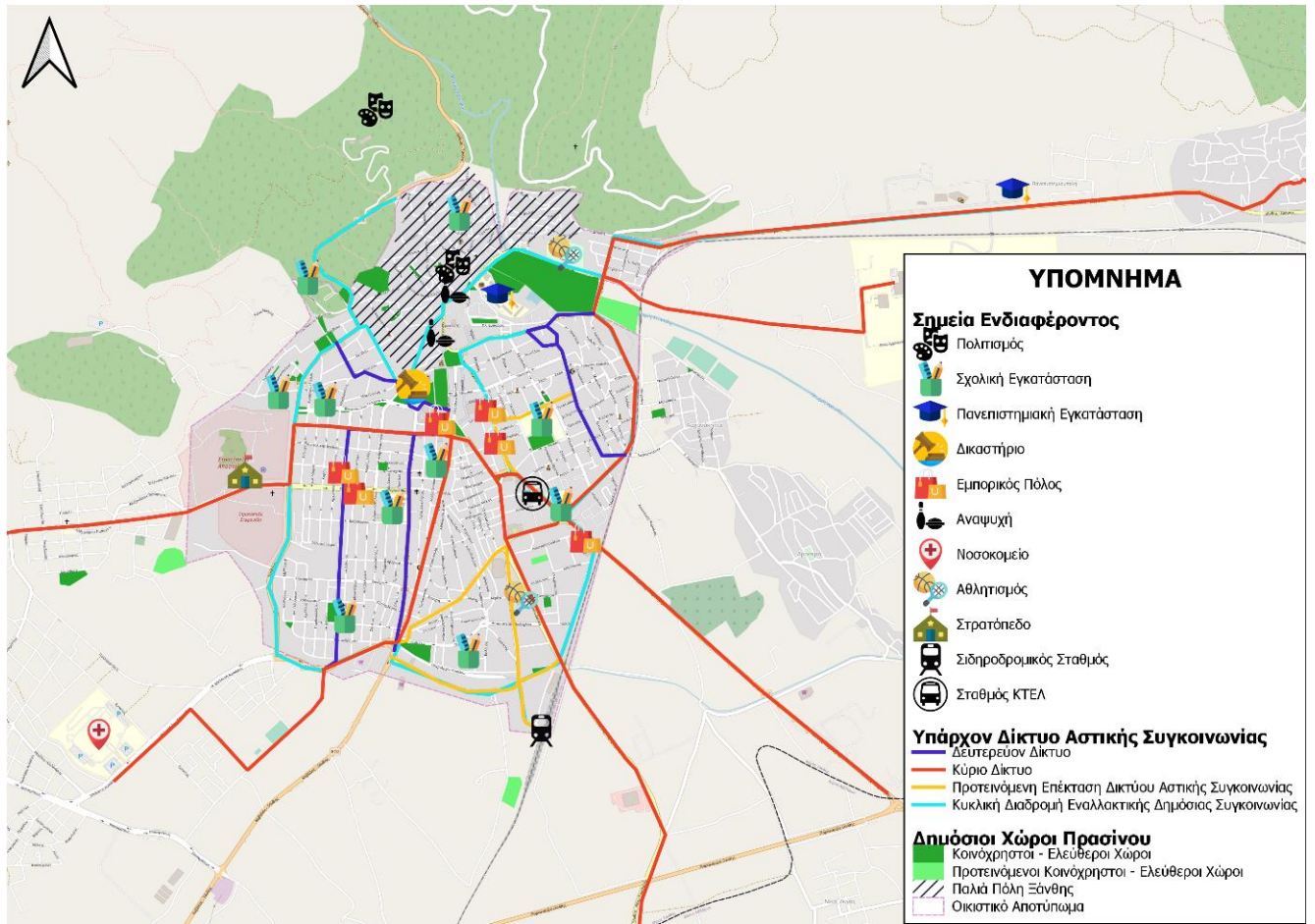


Χάρτης 5.6: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Χάρτης 5.7: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας





Χάρτης 5.8: Δίκτυο Εξυπηρέτησης Δημόσιας Συγκοινωνίας