

**Σχέδιο Φόρτισης
Ηλεκτρικών Οχημάτων του
Δήμου Ξάνθης**

**Παραδοτέο Π.1.α. Ανάλυση
Υφιστάμενης Κατάστασης και
Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης**



ΜΑΪΟΣ 2022



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Π.1.α. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ	7
1.1. Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης.....	11
2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	15
2.1. Γεωγραφική θέση του Δήμου Ξάνθης	15
2.2. Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός Δήμου Ξάνθης.....	16
2.3. Βασικό Οδικό Δίκτυο – Μεταφορές.....	24
2.4. Πληθυσμιακά και Κοινωνικά στοιχεία Δήμου Ξάνθης	36
2.4.1. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά Δήμου Ξάνθης	36
2.4.2. Οικονομικά στοιχεία-Απασχόληση στο Δήμο Ξάνθης.....	41
2.4.3. Στοιχεία νοικοκυριών του Δήμου Ξάνθης	47
3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	50
3.1. Στρατηγικός Σχεδιασμός σε επίπεδο Περιφέρειας	50
3.1.1. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ	50
3.1.2. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της ΠΑΜΘ	55
3.1.3. ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ.....	59
3.2. Αξιολόγηση Τοπικών Σχεδίων και Στρατηγικών.....	64
3.2.1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ξάνθης	64
3.2.2. Τροποποίηση και Συμπλήρωση ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης	72
3.2.3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξάνθης.....	75
3.2.4. Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Ξάνθης.....	81
3.2.5. Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης	90
3.2.6. Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης.....	102
3.2.7. Υπό έγκριση Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ξάνθης.....	107
3.2.8. Υπό εκπόνηση Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ξάνθης	119
4. ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΒΑΘΡΩΝ	134
5. ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΟΥ ΣΦΗΟ ΞΑΝΘΗΣ	138
6. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	142
7. ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	144



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Κλίμακα αξιολόγησης κριτηρίων στην Πολυκριτηριακή Ανάλυση	13
Πίνακας 2: Μέση μικτή πυκνότητα και μέσος συντελεστής δόμησης ανά Π.Ε. ή Τομέα αυτής (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)	21
Πίνακας 3: Εξέλιξη πληθυσμού στο Δήμο Ξάνθης στη διάρκεια της εικοσαετίας 1991-2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	36
Πίνακας 4: Εξέλιξη πληθυσμού στους Δήμους της Π.Ε. Ξάνθης 1991-2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	37
Πίνακας 5: Αναπτυξιακοί Δείκτες στο Δήμο Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	40
Πίνακας 6: Εκπαιδευτικό επίπεδο κατοίκων του Δήμου Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	40
Πίνακας 7: Αιτιολόγηση της επιλογής θεματικών στόχων και επενδυτικών προτεραιοτήτων (ΠΕΠ ΑΜΘ 2014-2020)	54
Πίνακας 8: Προβλέψεις βελτίωσης - ανάπτυξης οδικού δικτύου στην ΠΑΜΘ (ΠΧΠ ΑΜΘ)	57
Πίνακας 9: Στόχοι και δράσεις ανά Άξονα Προτεραιότητας (ΥΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ)	62
Πίνακας 10: Μέση μικτή πυκνότητα και μέσος συντελεστής δόμησης ανά Π.Ε. ή Τομέα αυτής (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)	65
Πίνακας 11: Ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)	66
Πίνακας 12: Αποδελτίωση ΓΠΣ Δ. Ξάνθης σε πίνακα (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)	68
Πίνακας 13: Αποδελτίωση Τροποποίησης/ συμπλήρωσης ΓΠΣ Δ. Ξάνθης σε πίνακα (Τροποποιημένο ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)	73
Πίνακας 14: Στρατηγικές Προτεραιότητας, Ειδικό Στόχοι και συμβολή σε Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ), Θεματικούς Στόχους (ΘΣ) και Ειδικούς Στόχους (ΕΣ) (ΣΒΑΑ Δήμου Ξάνθης)	82
Πίνακας 15: Αποδελτίωση ΣΒΑΑ Δήμου Ξάνθης (ΣΒΑΑ Δήμου Ξάνθης)	86
Πίνακας 16: Αποδελτίωση της Κυκλοφοριακής Μελέτης της Πόλης της Ξάνθης (Κυκλοφοριακή Μελέτης Ξάνθης)	90
Πίνακας 17: Αποδελτίωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου της Κυκλοφορίας για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης (ΡΣΕΚ για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης)	102
Πίνακας 18: Βασικά Μεγέθη ανά Πολεοδομική Ενότητα (υπό έγκριση ΓΠΣ Δ.Ε. Ξάνθης 2020)	109
Πίνακας 19: Ισχύοντες και προτεινόμενοι Σ.Δ. στους οικισμούς και στις επεκτάσεις οικισμών (υπό έγκριση ΓΠΣ Δ.Ε. Ξάνθης 2020)	111
Πίνακας 20: Ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης (υπό έγκριση ΓΠΣ Δ.Ε. Ξάνθης 2020)	111
Πίνακας 21: Αποδελτίωση της Πρότασης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δ.Ε. Ξάνθης (ΓΠΣ Ξάνθης 2020)	113
Πίνακας 22: Αποδελτίωση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ξάνθης (ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης)	119
Πίνακας 23: Ομάδα Εργασίας Σ.Φ.Η.Ο. Ξάνθης	138
Πίνακας 24: Ομάδα Έργου Σ.Φ.Η.Ο. Ξάνθης	138
Πίνακας 25: Συγκρότηση και ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων για το Σ.Φ.Η.Ο. Ξάνθης	142

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Εξέλιξη πληθυσμού των Δημοτικών Ενοτήτων και του Δήμου Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	37
Διάγραμμα 2: Εξέλιξη πληθυσμού των Δήμων που απαρτίζουν την Π.Ε. Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	37
Διάγραμμα 3: Κατανομή κατοίκων Δήμου Ξάνθης ανά φύλο (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	38
Διάγραμμα 4: Πυραμίδα ηλικιών στο Δήμο Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	39
Διάγραμμα 5: Απασχόληση ανά κλάδο, 2001 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2001, ίδια επεξεργασία)	41
Διάγραμμα 6: Απασχόληση ανά κλάδο, 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	42
Διάγραμμα 7: Κατάσταση ασχολίας ανά φύλο (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	42



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Διάγραμμα 8: Κατάσταση ασχολίας στο Δήμο Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	43
Διάγραμμα 9: Κατανομή οικονομικώς ενεργών και μη ενεργών κατοίκων του Δήμου Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία).....	43
Διάγραμμα 10: Απασχόληση κατά κλάδο παραγωγικής δραστηριότητας (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	44
Διάγραμμα 11: Κατανομή απασχολουμένων ανά επάγγελμα (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	44
Διάγραμμα 12: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)	45
Διάγραμμα 13: Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)	46
Διάγραμμα 14: Κατά Κεφαλή ΑΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία).....	46
Διάγραμμα 15: Κατανομή νοικοκυριών ανά αριθμό μελών (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	47
Διάγραμμα 16: Κατοχή ΙΧ ανά αριθμό μελών στα νοικοκυριά (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	48
Διάγραμμα 17: Κατοχή ΙΧ στα νοικοκυριά ανά Δ.Ε. (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	48

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Η γεωγραφική θέση του Δήμου Ξάνθης (https://el.wikipedia.org/)	15
Εικόνα 2: Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΠΧΠ ΠΑΜΘ 2018).....	18
Εικόνα 3: Υπόβαθρο OpenStreetMap	135
Εικόνα 4: Υπόβαθρο Google Satellite	136
Εικόνα 5: Ψηφιακό Χαρτογραφικό Υπόβαθρο Οικοδομικών Τετραγώνων της ΕΛ.ΣΤΑΤ.	137
Εικόνα 6: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Ξάνθης.....	145

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.) και Μέσος Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) ανά Π.Ε. για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Ξάνθης (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης 2010, Τροποποίηση και Συμπλήρωση ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης 2013).....	22
Χάρτης 2: Βασικές χρήσεις γης Πολεοδομικού Συγκροτήματος Ξάνθης (Τροποποίηση και Συμπλήρωση ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης 2013).....	23
Χάρτης 3: Κατηγοριοποίηση Οδικού Δικτύου Δήμου Ξάνθης (Open Street Map, ίδια επεξεργασία).....	26
Χάρτης 4: Πυκνότητα πληθυσμού και κατοχή ΙΧ ανά νοικοκυριό ανά Δ.Ε. (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	49



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το πρώτο από τα τρία (3) Παραδοτέα της σύμβασης «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) του Δήμου Ξάνθης», η οποία υπογράφηκε στις 08-11-2021 με αριθ. πρωτ. 26786 μεταξύ του Δήμου Ξάνθης και της εταιρείας με την επωνυμία «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ Ε.Π.Ε».

Αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα για άμεσο περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων αερίων ρύπων από τις μεταφορές, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας προχώρησε στη σύνταξη σχετικού νομοσχεδίου με τίτλο «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης». Το εν λόγω νομοσχέδιο έχει ως στόχο την ευθυγράμμιση της πολιτικής της χώρας με την «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών» και ως εκ τούτου περιλαμβάνει διατάξεις για τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, τη διείσδυση στη χώρα των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, και, τέλος την ανάπτυξη των δημοσίως διαθέσιμων υποδομών επαναφόρτισης.

Το Πράσινο Ταμείο με πρόσκληση του στις 16 Νοεμβρίου 2020 (αριθμ. πρωτ. 7970) αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση μεγάλου και μεσαίου μεγέθους Δήμων της χώρας για υλοποίηση Σ.Φ.Η.Ο. Ο καθορισμός των δήμων έγινε με συγκεκριμένη μεθοδολογία του Πράσινου Ταμείου, τα κριτήρια της οποίας αφορούν τον πληθυσμό.

Ο νόμος περί «Μετάβασης στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» ορίζει πως Σ.Φ.Η.Ο. εκπονούν:

Υποχρεωτικά

- Δήμοι των Μητροπολιτικών κέντρων
- Μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι
- Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων
- Μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι

Εθελοντικά

- Όλοι οι υπόλοιποι Δήμοι

Βάσει των διατάξεων του Ν. 4710/2020 (ΦΕΚ Α' 142) «Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» και ειδικά το άρθρο 17 και της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30-09-2020 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» (ΦΕΚ Β' 4380),ορίζονται τα κάτωθι:

- Ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ισχύος (AC ή DC συσκευές ισχύος 3,7kW έως 22kW) ή υψηλής ισχύος (AC ή DC συσκευές ισχύος >22kW) και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους εντός των διοικητικών τους ορίων.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Ως Φορέας Εκπόνησης ορίζεται από τις διατάξεις του Ν. 4710/2020 (Α' 142) και της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30-09-2020 (ΦΕΚ Β' 4380) ο κάθε Δήμος στα διοικητικά όρια του οποίου δύνата να εκπονηθεί το Σ.Φ.Η.Ο. Σε ειδικές περιπτώσεις, π.χ. σε νησιωτικές περιοχές με παραπάνω από ένα (1) Δήμο ή σε μητροπολιτικές περιοχές όπου κρίνεται αναγκαία η συνεργασία δύο ή περισσότερων Δήμων, ως Φορέας Εκπόνησης λογίζεται δύο (2) ή περισσότεροι Δήμοι ή η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.).
- Ως Περιοχή Παρέμβασης ορίζεται η εδαφική περιοχή για την οποία θα εφαρμοσθούν τα περιεχόμενα του Σ.Φ.Η.Ο. και ταυτίζεται με τα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης. Η Περιοχή Παρέμβασης προσδιορίζεται ήδη κατά το Στάδιο 1 και τη σύνταξη του Παραδοτέου Π.1.

Συγκεκριμένα, η κατάρτιση των Σ.Φ.Η.Ο. αφορά σε χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και κατάλληλων συσκευών που επιτρέπουν αργή/γρήγορη φόρτιση Η/Ο σε τουλάχιστον:

- Υφιστάμενους υπαίθριους ή στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
- Υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, (πολεοδομικά κέντρα των δήμων, περιοχές αυξημένης επίσκεψης, πυκνοδομημένες αστικές περιοχές).
- Νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων φόρτισης Η/Ο.
- Τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών.
- Χώρους εξυπηρέτησης τουριστικών λεωφορείων.
- Χώρους εξυπηρέτησης Η/Ο τροφοδοσίας.
- Υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, (1 θέση Η/Ο ανά 5 θέσεις στάθμευσης).
- Χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ.

Πέραν των ανωτέρω, δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο δύνата να χωροθετηθούν και σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας.

Η κατάρτιση των Σ.Φ.Η.Ο. υποστηρίζει την διεύθυνση της ηλεκτροκίνησης στους Δήμους, ούτως ώστε η εγκατάσταση των απαραίτητων σημείων επαναφόρτισης να γίνει με ισορροπημένο τρόπο εντός των διοικητικών ορίων κάθε Δήμου, δημιουργώντας ένα δίκτυο ολοκληρωμένο και χρηστικό, με στόχο την εξυπηρέτηση των πολιτών καθώς και των επισκεπτών και των σχετικών υπηρεσιών.

Στο παρόν Παραδοτέο Στάδιο εκτελούνται οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 1: «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης/Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης/Χωροθέτηση σημείων/Σενάρια ανάπτυξης δικτύου». Το Στάδιο αυτό αποτελείται από δύο Παραδοτέα, το Π.1.α. και το Π.1.β. Το παρόν τεύχος αποτελεί το Παραδοτέο Π.1.α. και περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τη χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης. Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα προκύψει η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. Στο Στάδιο αυτό συγκεντρώνονται τα Σχέδια και οι Μελέτες υπερκείμενου σχεδιασμού και τοπικού



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

επιπέδου οι οποίες άπτονται του αντικειμένου ενός Σ.Φ.Η.Ο., όπως είναι για παράδειγμα συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές, πολεοδομικές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κλπ. και στρατηγικά σχέδια του Δήμου όπως ΣΒΑΚ, ΓΠΣ, κ.λπ. Στη συνέχεια καταγράφονται σε διανυσματικά αρχεία (αρχεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών-GIS) τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης που συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν παραπάνω. Στο Στάδιο αυτό καθορίζεται η Ομάδα Έργου του Αναδόχου και η Ομάδα Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. και καθορίζεται η περιοχή παρέμβασης.



1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Π.1.α. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ

Ο Φάκελος του Σ.Φ.Η.Ο. αποτελείται από τρία (3) Παραδοτέα τα οποία υλοποιούνται σε τρία διακριτά Στάδια. Μετά το πέρας κάθε Σταδίου η Ομάδα Εργασίας οφείλει να συντάσσει το αντίστοιχο Παραδοτέο. Μετά τη σύνταξη των Παραδοτέων και την ολοκλήρωση του φακέλου Σ.Φ.Η.Ο. ακολουθεί η διαδικασία έγκρισης του Σ.Φ.Η.Ο. και η υλοποίησή του.

ΣΤΑΔΙΟ 1

Στο Στάδιο 1 πραγματοποιείται αρχικά η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η χαρτογράφηση της περιοχής μελέτης. Εν συνεχεία, προτείνεται η χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης του δικτύου. Μετά το πέρας το Σταδίου 1 συντάσσεται το Παραδοτέο Π1 το οποίο αποτελείται από τα υποτεύχη Π.1.α. και Π.1.β.

Παραδοτέο Π.1.α.

Το Παραδοτέο Π.1.α. περιλαμβάνει τα κάτωθι:

A. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής πραγματοποιείται μέσα από τη συγκέντρωση και ανάλυση κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας (εν προκειμένω της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης) όσο και σε επίπεδο Δήμου (εν προκειμένω του Δήμου Ξάνθης). Οι μελέτες που συλλέγονται αποσκοπούν στην καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την κατάρτιση, υλοποίηση, καθώς και μελλοντικά σε κάθε αναθεώρηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Η αξιολόγηση των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων και των υπόλοιπων δεδομένων του οικείου Δήμου επιτρέπει την ανάδειξη των ευκαιριών και τον εντοπισμό στοχευμένων προβλημάτων για την περιοχή παρέμβασης, καθώς και την καταγραφή και τον προσδιορισμό της προγραμματιζόμενης ανάπτυξης της πόλης.

Σε γενικές γραμμές η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα κάτωθι:

- Συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου, για παράδειγμα ΣΒΑΚ, ΟΧΕ-ΒΑΑ, ΓΠΣ, ΣΧΟΑΑΠ, ΤΠΣ
- Καταγραφή των στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής, όπως το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι χρήσεις γης, τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού εξυπηρέτησης, τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος, τα υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, τους όρους δόμησης, τα οποία δύνανται να προέλθουν από πολεοδομικές μελέτες



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, διαθέσιμοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και ποσοτικά/ποιοτικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες, την προσφορά στάθμευσης εκτός οδού και παρά την οδό, την τιμολογιακή πολιτική των ΜΜΜ και της στάθμευσης) βάσει κυκλοφοριακών/συγκοινωνιακών μελετών, μελετών στάθμευσης και μελετών αστικής ανάπτυξης
- Καταγραφή των υφιστάμενων υπαίθριων και στεγασμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης, των θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων/δημοτικών κτιρίων/οχημάτων τροφοδοσίας
- Συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων

Η Ομάδα Εργασίας του Αναδόχου προχωρά σε μία αποδελτίωση των παραπάνω κειμένων στρατηγικού σχεδιασμού της περιοχής παρέμβασης με στόχο να καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής, το αναπτυξιακό και θεσμικό πλαίσιο, η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου και το σύστημα λειτουργίας των ΜΜΜ. Η αξιολόγηση των παραπάνω προσδιορίζει την εξέλιξη της περιοχής παρέμβασης και των μελλοντικών αναγκών και απαιτήσεων και τροφοδοτεί με χρήσιμη πληροφορία τόσο την αρχική κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο. όσο και τον προγραμματισμό της επόμενης αναθεώρησής του.

B. Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης

Παράλληλα με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ή ακολούθως πραγματοποιείται και η χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης. Η δραστηριότητα αυτή αφορά τη δημιουργία διανυσματικών αρχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα κάτωθι:

- Τη χαρτογράφηση των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών (π.χ. κατηγορίες εισοδήματος), όπου αυτό καθίσταται εφικτό, των όρων δόμησης, των εμπορικών συγκεντρώσεων, των σημείων ενδιαφέροντος (σημεία πολιτιστικού/αθλητικού/τουριστικού ενδιαφέροντος, χώροι αναψυχής), των Υπηρεσιών τριτογενούς τομέας και κεντρικών λειτουργιών, των τερματικών σταθμών Υπεραστικών και Αστικών γραμμών
- Την καταγραφή των σημείων παρόδιας στάθμευσης και στάθμευσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, οχημάτων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ, καθώς και δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων
- Την καταγραφή των σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε
- Την καταγραφή αναγκαίων παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Παραδοτέο Π.1.β.

Το παραδοτέο αυτό αποτελείται από τρία (3) Κεφάλαια:

Κεφάλαιο Α': Διαδικασία επιλογής χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τη Διαδικασία Επιλογής Χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο τα οποία θα πρέπει να εξυπηρετούν στο σύνολό τους τις ανάγκες φόρτισης όλων των κατηγοριών ηλεκτρικών οχημάτων για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Στο Σ.Φ.Η.Ο. θα



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

συμπεριλαμβάνεται πρόταση για πρόγραμμα τμηματικής υλοποίησης των οριζόμενων στο Σ.Φ.Η.Ο. σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την πλήρη υλοποίησή του εντός τριών (3) ετών.

Ως προς τις αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές για τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές τεχνικές απαιτήσεις σύνδεσης των υποδομών επαναφόρτισης στο Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας για τις οποίες θα ζητείται η συνδρομή του Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. ούτως ώστε να προκύπτουν δεδομένα κατασκευής αναγκαίων έργων σύνδεσης και το σχετικό κόστος τους, καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις για οδική ασφάλεια.

Για την αξιολόγηση των δεδομένων που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την επιλογή των σημείων κατάλληλων για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο πραγματοποιείται Πολυκριτηριακή Ανάλυση. Πρόκειται για μία διαδικασία κατά την οποία οι πολίτες καλούνται να βαθμολογήσουν τη βαρύτητα κάποιων κριτηρίων τα οποία αναφέρονται στις περιοχές του Δήμου στις οποίες δύναται να χωροθετηθούν σταθμοί φόρτισης. Η σχετική σύγκριση των κριτηρίων πραγματοποιείται με τη σύγκριση κάθε κριτηρίου της i γραμμής με καθένα κριτήριο της στήλης j με μια κλίμακα από το 1 έως το 9. Όσο μεγαλύτερη είναι η βαθμολογία τόσο πιο σημαντικό είναι το κριτήριο της γραμμής έναντι της στήλης.

Κεφάλαιο Β': Σενάρια ανάπτυξης ολοκληρωμένου δικτύου φόρτισης Η/Ο

Το κεφάλαιο παρουσιάζει τα εναλλακτικά σενάρια χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο για την περιοχή παρέμβασης. Για την ορθή πρόβλεψη σε βάθος πενταετίας απαιτείται η δημιουργία εναλλακτικών σεναρίων κάλυψης των αναγκών φόρτισης των Η/Ο που προβλέπεται πως θα κυκλοφορούν. Η διαμόρφωση των σεναρίων λαμβάνει υπόψη την εκτίμηση ζήτησης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, τα τοπικά χαρακτηριστικά που αφορούν στην περιοχή παρέμβασης, τα υφιστάμενα και προγραμματισμένα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης και τις απαιτήσεις βάσει χρήσεων, τη ζήτηση για μετακίνηση/στάθμευση και τα σημεία ενδιαφέροντος.

Κεφάλαιο Γ': Παρακολούθηση κάλυψης αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο

Ο Φορέας Εκπόνησης δημιουργεί ανοιχτό ψηφιακό αρχείο στο οποίο συγκεντρώνονται και καταγράφονται όλα τα νέα στοιχεία που προκύπτουν από τη στιγμή της δημιουργίας του Σ.Φ.Η.Ο. και αφορούν στην παρακολούθηση της κάλυψης των αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο, στοιχεία τοπικού φορτίου από τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. και τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για νέες τοποθετήσεις σημείων επαναφόρτισης, αντικατάσταση σημείων επαναφόρτισης κανονικής ισχύος με σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος, κ.λπ.

ΣΤΑΔΙΟ 2

Παραδοτέο Π.2: Έκθεση διαβούλευσης

Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς για την ανάδειξη του επικρατέστερου σεναρίου. Ήδη πριν την έναρξη του Σταδίου 1, συντάσσεται από το Φορέα Εκπόνησης η μέθοδος διαβούλευσης και οι σχετικές συμμετοχικές διαδικασίες. Μέσα από τη διαβούλευση γίνεται συνδιαλλαγή μεταξύ της Ομάδας Εργασίας και του συνόλου των φορέων η οποία αφορά στην επιλογή του πιο πρόσφορου σεναρίου χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης. Στη διαβούλευση ενδείκνυται να συμμετέχουν και σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

φορείς, εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης επί του επικρατέστερου σεναρίου και τυχόν διορθωτικές ενέργειες παρουσιάζονται στο Παραδοτέο Π.2.

ΣΤΑΔΙΟ 3

Παραδοτέο Π.3: Ολοκλήρωση φακέλου-εφαρμογή σχεδίου

Το Στάδιο αυτό αποτελεί το τελευταίο βήμα για την ολοκλήρωση του φακέλου και περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Ανάλυση κόστους-οφέλους και επιλογή μεθοδολογίας υλοποίησης του οριζόμενου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης, π.χ. σύμβαση παραχώρησης, σύμβαση προμήθειας
- Σχέδιο και χρονικός προγραμματισμός χωροθέτησης/ αδειοδότησης σημείων επαναφόρτισης
- Προδιαγραφές (τεχνικές, διαλειτουργικότητας) του προτεινόμενου δικτύου υποδομών
- Δυνατότητες χρηματοδότησης έργου
- Ανάπτυξη πολιτικής κινήτρων
- Ψηφιακά αρχεία με τα γεωχωρικά δεδομένα του Σ.Φ.Η.Ο.

Έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο.

Μετά την ολοκλήρωση του Σ.Φ.Η.Ο. ο Φορέας Εκπόνησης το προωθεί στην αρμόδια Επιτροπή Ποιότητας Ζωής προκειμένου να λάβει έγκριση. Μετά την έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο., αντίγραφο του συνοδευόμενο από τον ολοκληρωμένο φάκελο Σ.Φ.Η.Ο. αποστέλλεται στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή του Σ.Φ.Η.Ο. Στη συνέχεια, το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. κοινοποιείται στον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε., ο οποίος αποστέλλει τυχόν παρατηρήσει επί των θέσεων των σημείων επαναφόρτισης και των σχετικών απαιτήσεων του δικτύου.

Υλοποίηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο.

Ο Φορέας Εκπόνησης μετά την έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο. μεριμνά για την υλοποίησή του. Η υλοποίηση των απαιτούμενων επεμβάσεων για την εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο που προβλέπει το Σ.Φ.Η.Ο. πραγματοποιείται βάσει της μεθοδολογίας υλοποίησης του έργου που συμπεριλαμβάνεται στο φάκελο Σ.Φ.Η.Ο. και για την αδειοδότηση του εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία.

Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Το Σ.Φ.Η.Ο. αναθεωρείται τακτικά, κατ' ελάχιστον ανά πέντε (5) έτη και εκτάκτως εφόσον αυτό κρίνεται σκόπιμο.

Ένταξη των Σ.Φ.Η.Ο. στα Σ.Β.Α.Κ.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί άξονα προτεραιότητας για τα υπό εκπόνηση Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) των ΟΤΑ α' βαθμού, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις-Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη-Β.Α.Α., καθώς και για τις ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων ή άλλου είδους αναπτυξιακά σχέδια.

Το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί στο πρόγραμμα δράσεων σε νέο ή υπό εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ. ή Ο.Χ.Ε. ή Β.Α.Α. κ.ο.κ. του οικείου ΟΤΑ α' βαθμού. Σε περίπτωση Σ.Β.Α.Κ. ή άλλου



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

σχεδίου που έχει ολοκληρωθεί ή/και εγκριθεί, το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. εντάσσεται στις δράσεις υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. (ή άλλου σχεδίου) σε επόμενη αναθεώρησή του.

1.1. Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης

Συμμετοχικές διαδικασίες-διαβούλευση

Η Ομάδα Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης μεριμνά για τον καθορισμό των επαγγελματικών, συλλογικών και άλλων εμπλεκόμενων φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή παρέμβασης και οι οποίοι θα συμμετέχουν καθ' όλη τη διάρκεια σύνταξης του Σ.Φ.Η.Ο. και εν συνεχεία στο στάδιο διαβούλευσης του Σ.Φ.Η.Ο. Οι διαδικασίες που πραγματοποιούνται από την Ομάδα Εργασίας με σκοπό τη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς είναι οι εξής:

- Καταγραφή των εμπλεκόμενων φορέων και αξιολόγηση του πιθανού ρόλου τους στη διαδικασία κατάρτισης του Σ.Φ.Η.Ο.
- Αποστολή πρόσκλησης συμμετοχής και ορισμού εκπροσώπου στον κάθε φορέα
- Επιλογή μεθοδολογίας συναντήσεων και συνεργασίας της Ομάδας Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης και των εκπροσώπων των φορέων
- Σύνταξη σχεδίου συντονισμού με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα διά ζώσης ή διαδικτυακά
- Ενεργοποίηση τυχόν διαδικτυακών εργαλείων για τηλεδιάσκεψεις και επικοινωνία
- Γραμματειακή υποστήριξη για την καταγραφή, αποδελτιοποίηση και ενσωμάτωση στο Σ.Φ.Η.Ο. των εμπλεκόμενων φορέων

Με το πέρας του Σταδίου 2 για τη σύνταξη του Παραδοτέου Π2, ο Φορέας Εκπόνησης μεριμνά για τις διαδικασίες διαβούλευσης των εναλλακτικών σεναρίων μέσω παρουσίασης των χαρτών και των Πινάκων που τους συνοδεύουν, προς τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία διαβούλευσης που έχει προετοιμάσει. Στην εν λόγω διαβούλευση δύναται να συμμετέχουν και φορείς σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση, εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες. Η συμμετοχή των παραπάνω φορέων συνιστάται αλλά δεν είναι δεσμευτική, ωστόσο συμβάλλει στην πολύπλευρη αντιμετώπιση των προκλήσεων και στην επιλογή του πιο πρόσφορου σεναρίου λαμβάνοντας υπόψη και την άποψη ανθρώπων σχετικών με την ηλεκτροκίνηση.

Μέθοδος διαβούλευσης

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που επιβάλλει η πανδημία του νέου κορονοϊού και σεβόμενοι τα μέτρα που λαμβάνονται για τον περιορισμό της διασποράς του, οι μέθοδοι διαβούλευσης που χρησιμοποιήθηκαν για την παροχή και συγκέντρωση πληροφοριών, καθώς και την εξαγωγή συμπερασμάτων περιορίστηκαν σε εργαλεία τηλεδιάσκεψης και σε χορήγηση εντύπων σε ψηφιακή μορφή. Συγκεκριμένα, τα κυριότερα εργαλεία και μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν είναι τα εξής:

- **Δημιουργία Ομαδικής Λίστας Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου.** Μέσω μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου διαμοιράστηκαν στους εμπλεκόμενους φορείς ειδικά διαμορφωμένα ερωτηματολόγια στα οποία θα έπρεπε να απαντήσουν βάσει της Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου (AHP) και να κατατάξουν τα κριτήρια-υποπεριοχές για τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης. Επίσης, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου χορηγήθηκε σε εκπρόσωπο του Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. το σύνολο των προτεινόμενων σημείων



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

χωροθέτησης φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων για την γνωμοδότηση όσον αφορά στην αιτούμενη ισχύ και επάρκεια των περιοχών στα προτεινόμενα σημεία.

- **Σχεδιασμός και ανάπτυξη έρευνας ερωτηματολογίου μέσω του Διαδικτύου (Google Forms).** Ουσιαστικά, δημιουργήθηκε ένα δομημένο ερωτηματολόγιο τόσο για την πολιτική κινήτρων όσο και για την επιλογή σεναρίου χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρονικών οχημάτων. Δυνατότητα συμμετοχής στο ερωτηματολόγιο για την πολιτική κινήτρων είχαν όλοι οι πολίτες που διαμένουν στο Δήμο Ξάνθης και η συμμετοχή ήταν ανώνυμη. Σχετικά με την επιλογή σεναρίου, δυνατότητα συμμετοχής είχαν τόσο οι δημότες όσο και οι εμπλεκόμενοι φορείς και η διαδικασία συμμετοχής ήταν ανώνυμη.
- **Υπηρεσίες Διαδικτύου (Internet) του Δήμου.** Ο Δήμος Ξάνθης μέσω της επίσημης ιστοσελίδας του (<https://www.cityofxanthi.gr>) και των Μέσων Κοινωνικής Δικτύωσης (Facebook, <https://el-gr.facebook.com/cityofxanthigr/>) αναρτούσε κατά περιόδους ενημερώσεις σχετικά με την πρόοδο του Σ.Φ.Η.Ο. και προέτρεπε τους δημότες του να συμμετάσχουν στις ηλεκτρονικές διαβουλεύσεις του Δήμου σχετικά με το Σ.Φ.Η.Ο.

Η Ομάδα Εργασίας χρησιμοποιώντας τις επιλεγμένες τεχνικές συγκεντρώνει και αξιοποιεί τις απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων σε ορισμένα ή και σε όλα τα παρακάτω στάδια:

1. Στο στάδιο κατάρτισης του Παραδοτέου Π.1.β. και συγκεκριμένα:
 - Στην επιλογή των προτεινόμενων θέσεων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.
 - Στην επιλογή των προτεινόμενων θέσεων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο ειδικών κατηγοριών (π.χ. θέσεις στάθμευσης ταξί, ΑμεΑ, λεωφορείων κ.λπ.).
2. Στο στάδιο σύνταξης των εναλλακτικών σεναρίων και την επιλογή του επικρατέστερου.
3. Το επικρατέστερο σενάριο τίθεται σε διαβούλευση με τους φορείς για προτεινόμενο χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών.

Η Ομάδα Εργασίας οφείλει να συγκεντρώσει και να αποδελτιοποιήσει τα αποτελέσματα της διαβούλευσης και να τροφοδοτήσει με αυτά την Ομάδα Έργου του Αναδόχου. Τα συμπεράσματα της διαβούλευσης καταγράφονται στο Παραδοτέο Π2 και χρησιμοποιούνται για τυχόν διορθωτικές κινήσεις επί του επικρατέστερου σεναρίου Σ.Φ.Η.Ο.

Επιλογή σημείων χωροθέτησης

Μέσω δομημένου ερωτηματολογίου θα ζητηθεί από τους εμπλεκόμενους φορείς να επιλέξουν τα πιο πρόσφορα σημεία για τη χωροθέτηση των σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης των Η/Ο τους.

Το ερωτηματολόγιο που θα τους αποσταλεί θα είναι σε υπολογιστικό φύλλο excel στο οποίο εκτός των άλλων θα περιλαμβάνονται και οδηγίες για την ορθή συμπλήρωσή του. Οι φορείς καλούνται να βαθμολογήσουν μέσω του φύλλου excel τη βαρύτητα που έχει για αυτούς κάθε κριτήριο συγκριτικά με ένα άλλο σε μία κλίμακα αξιολόγησης από 1 έως 9. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν στην ουσία τις υποπεριοχές του Δήμου στις οποίες δύναται να χωροθετηθούν σταθμοί φόρτισης Η/Ο.

Σε κάθε κελί βαθμολογείται το κριτήριο της i γραμμής ως προς το κριτήριο της j στήλης. Όσο πιο σημαντικό είναι το κριτήριο της γραμμής ως προς το κριτήριο της στήλης τόσο πιο μεγάλη είναι η



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

βαθμολογία που καταχωρείται στο αντίστοιχο κελί. Ακολουθεί πίνακας με τη βαθμολογία από το 1 έως το 9 και την αντίστοιχη επεξήγηση.

Πίνακας 1: Κλίμακα αξιολόγησης κριτηρίων στην Πολυκριτηριακή Ανάλυση

ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ	ΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
1	Ίση σημασία	Τα δύο κριτήρια έχουν την ίδια σημασία
3	Ελαφρά σημασία	Το ένα κριτήριο είναι ελαφρώς σημαντικότερο από το άλλο
5	Ουσιώδης σημασία	Το ένα κριτήριο είναι σαφώς σημαντικότερο από το άλλο.
7	Πολύ ουσιώδης σημασία	Το ένα κριτήριο είναι πολύ σημαντικότερο από το άλλο
9	Ύψιστη σημασία	Η σημασία του ενός κριτηρίου σχετικά με το άλλο είναι υψίστου σημασίας
2,4,6,8	Ενδιάμεσες τιμές	Όταν απαιτείται να εκφραστεί μία ενδιάμεση κατάσταση
Αντίστροφα εκτιμήσεις (1/9, 1/7 κ.λπ.)	Όταν η δεύτερη επιλογή προτιμάται της πρώτης	

Μέσω αυτών των δυαδικών συγκρίσεων θα προκύψουν τα βάρη των κριτηρίων τα οποία θα αποτελέσουν τη βάση της Πολυκριτηριακής Ανάλυσης αποφάσεων. Η μεθοδολογία αυτή αποτελεί εργαλείο επιχειρησιακής έρευνας, το οποίο στοχεύει στην επίλυση πολύπλοκων και ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων λήψης αποφάσεων τα οποία δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν μέσω μίας μονόπλευρης και μονοδιάστατης ανάλυσης.

Στο τέλος του ερωτηματολογίου ο κάθε φορέας συμπληρώνει τα στοιχεία του. Εν συνεχεία η Ομάδα Έργου του Αναδόχου θα πραγματοποιήσει την αποδελτίωση των βαθμολογιών που δόθηκαν σε καθένα ερωτηματολόγιο και μέσα της Αναλυτικής Ιεράρχησης θα προκύψουν τα βάρη κάθε κριτηρίου και τελικώς η κατάταξη των κριτηρίων. Η κατάταξη αυτή θα συνδράμει στη διαδικασία επιλογής χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης, καθώς η Ομάδα Έργου θα δώσει έμφαση στις περιοχές εκείνες που οι φορείς ανέδειξαν ως τις πλέον κρίσιμότερες.

Η διαδικασία αυτή της Πολυκριτηριακή Ανάλυσης θα αποτελέσει εργαλείο για την ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης. Τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από την Ανάλυση αυτή θα καταγραφούν στο Παραδοτέο Π.1.β.

Πολιτική κινήτρων

Η ανάπτυξη αποδοτικών πολιτικών κινήτρων μπορεί να διευκολύνει σημαντικά τόσο την ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης όσο και την ανάπτυξη των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και για το λόγο αυτό ζητείται η άποψη των πολιτών.

Στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου Ξάνθης αναρτήθηκε ερωτηματολόγιο για το Σ.Φ.Η.Ο. απευθυνόμενο προς τους πολίτες σχετικά με το ποια είναι τα κυριότερα κίνητρα που τους ωθούν στην αγορά Η/Ο. Στο ερωτηματολόγιο εκτός των άλλων υπάρχουν και ερωτήσεις κοινωνικό-



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

οικονομικού χαρακτήρα, όπως το φύλο, η ηλικιακή ομάδα, το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα, το επάγγελμα, κ.ά. Οι πολίτες καλούνται να απαντήσουν στα ερωτηματολόγια ανώνυμα.

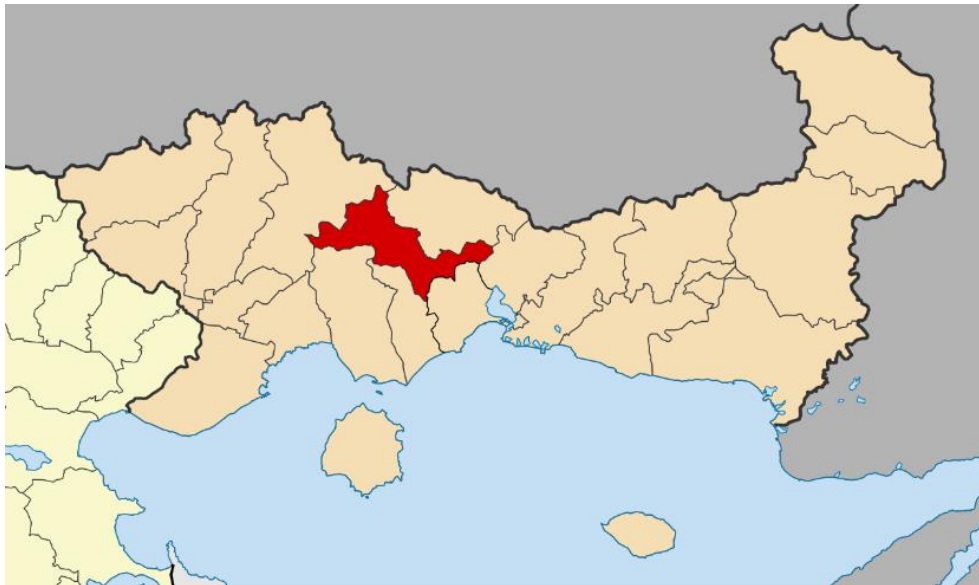
2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στην παρούσα ενότητα, επιχειρείται μια γενική επισκόπηση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος με σκοπό να κατανοηθεί η σημασία της περιοχής μελέτης, να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάστασή της και να αναγνωριστούν οι βασικές της ανάγκες.

2.1. Γεωγραφική θέση του Δήμου Ξάνθης

Ο Δήμος Ξάνθης συστάθηκε το 2011 με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (γνωστό και ως «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης») σύμφωνα με το Ν. 3852/2010 και προέρχεται από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων και νυν Δημοτικών Ενοτήτων της Ξάνθης και της Σταυρούπολης. Συνορεύει βορειοανατολικά με τον Δήμο Μύκης, ανατολικά με τον Δήμο Ιάσμου, νότια με τον Δήμο Αβδήρων και τον Δήμο Τοπείρου, νοτιοδυτικά με τον Δήμο Νέστου και τέλος βορειοδυτικά με τον Δήμο Παρανεστίου. Έχει έκταση 495,1τ.χλμ. και πληθυσμό 65.133 κατοίκους (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). Διοικητικά ο Δήμος Ξάνθης, υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης μαζί με τον Δήμο Αβδήρων, τον Δήμο Τοπείρου και τον Δήμο Μύκης, και καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΑΜΘ). Έδρα του Δήμου αποτελεί η πόλη της Ξάνθης με 56.122 κατοίκους (Απογραφή του 2011).

Εικόνα 1: Η γεωγραφική θέση του Δήμου Ξάνθης (<https://el.wikipedia.org/>)



Ο Δήμος Ξάνθης βόρεια οριοθετείται από την οροσειρά της Ροδόπης όπου και εκτείνεται ένα σημαντικό σύστημα δασικών οικοσυστημάτων (Περιοχή Ελατιάς Δράμας, Παρθένο Δάσος Φρακτού Παρανεστίου Δράμας, Χαϊντού Ωραίου και Κοτύλης) και νότιο όριο της είναι το Θρακικό Πέλαγος. Μορφολογικά ακολουθεί το πρότυπο της λοιπής Περιφέρειας εμφανίζοντας ορεινές και ημιορεινές εκτάσεις.

Η ευρύτερη περιοχή διαθέτει ένα ιεραρχημένο δίκτυο περιοχών που εμπίπτει σε καθεστώς προστασίας διεθνούς, ευρωπαϊκής και εθνικής σημασίας σε σχέση με τη διατήρηση της βιοποικιλότητας, καθώς και έναν εκτεταμένο κατάλογο κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Βασικές υποδομές της ευρύτερης περιοχής είναι η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες σύνδεσης με Βουλγαρία, τα δύο αεροδρόμια Καβάλας και Αλεξανδρούπολης, τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Π. Λάγους, οι ΒΙ.ΠΕ. των αστικών κέντρων και τα μεγάλα υδροηλεκτρικά έργα στο Ν. Δράμας.

Δημοτική Ενότητα Ξάνθης

Η Δ.Ε. Ξάνθης καταλαμβάνει έκταση 153.116στρ. και έχει μόνιμο πληθυσμό 63.083 κατοίκους (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). Αποτελεί κύριο κέντρο εμπορικής και πνευματικής δραστηριότητας λόγω της συγκέντρωσης πλήθους εμπορικών καταστημάτων, κέντρων διασκέδασης, ψυχαγωγίας κ.ο.κ. Σε αυτή εδρεύει και η Πολυτεχνική Σχολή του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου της Θράκης. Παράλληλα διαθέτει πλούσια ιστορία, παραδόσεις και έθιμα, καθιστώντας την ένα σημαντικό πνευματικό και πολιτιστικό κέντρο (ΕΠ 2020-2023 Δήμου Ξάνθης). Η Δ.Ε. Ξάνθης αποτελείται από τις Δημοτικές Κοινότητες Ξάνθης, Ευμοίρου και Κιμμερίων.

Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης

Η Δ.Ε. Σταυρούπολης καταλαμβάνει έκταση 342.002στρ. και έχει μόνιμο πληθυσμό 2.050 κατοίκους (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). Κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής αποτελούν τα τοπία φυσικού κάλλους που προσφέρονται για αθλητικές δραστηριότητες και οι οικισμοί σημαντικού ιστορικού ενδιαφέροντος (ΕΠ 2020-2023 Δήμου Ξάνθης). Η Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης αποτελείται από τις Τοπικές Κοινότητες Σταυρουπόλεως, Γέρακα, Δαφνώνος, Καρυοφύτου, Κομνηνών, Νεοχωρίου και Πασχαλιάς.

2.2. Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός Δήμου Ξάνθης

Ο Δήμος Ξάνθης κατέχει κεντροβαρική θέση στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης καθώς αρθρώνεται προνομιακά επί σημαντικών αναπτυξιακών αξόνων. Ειδικότερα η δομή του προτύπου χωρικής ανάπτυξης του Δήμου οργανώνεται γύρω από τον άξονα ανάπτυξης της ΠΑΜΘ και συμπληρώνεται από τους κάθετους άξονες προς την Βουλγαρία.

Η πόλη της Ξάνθης βρίσκεται στο κέντρο της αλυσίδας των αστικών κέντρων της βορειοανατολικής Ελλάδας, που συγκροτούν ένα δίκτυο τόπων με ιδιαίτερο φυσικό, οικολογικό, ιστορικό, αρχαιολογικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον. Ο άξονας των αστικών κέντρων αποτελεί ουσιαστικά και τον άξονα οδικής επικοινωνίας της χώρας με την Τουρκία και τον Εύξεινο Πόντο και μπορεί να θεωρηθεί η ιστορική οδός που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη και τη Θεσσαλονίκη με τη Βαλκανική χερσόνησο. Από τα άκρα του άξονα και κατά μήκος συγκεκριμένων κοιλάδων (Σέρρες-Στρυμόνας, Νέστος, Αλεξανδρούπολη-Εβρος) αναπτύσσοντας οδικές συνδέσεις προς τη Βουλγαρία, τη βόρεια ενδοχώρα και την κεντρική και ανατολική Ευρώπη, αντίστοιχα.

Ο κύριος διαμήκης αναπτυξιακός άξονας ανατολής – δύσης αναγνωρίζεται ως αναπτυξιακός άξονας διαπεριφερειακής εμβέλειας με εθνικά και διευρωπαϊκά χαρακτηριστικά. Ταυτίζεται με τον μεταφορικό άξονα της Εγνατίας και εξασφαλίζει τη σύνδεση της Ξάνθης με τους λιμένες της Νέας Καρβάλης, του Πόρτου Λάγους και της Κεραμωτής, καθώς και με τον αερολιμένα της Χρυσούπολης. Σε αυτόν περιλαμβάνεται και ο σιδηροδρομικός άξονας, επί του οποίου αρθρώνονται τα πέντε σημαντικότερα αστικά κέντρα της Περιφέρειας, που επιπλέον αποτελούν έδρες των Π.Ε. της. Η ενίσχυση του ρόλου της Εγνατίας κρίνεται ότι θα επέλθει με τη δυνητική



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

υλοποίηση των κάθετων αξόνων, τη σύνδεση με ΒΙ.ΠΕ. και ΒΙΟ.ΠΑ., τις παρακάμψεις αστικών κέντρων, τις συνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με ΒΙ.ΠΕ. και ΒΙΟ.ΠΑ., την ανάπτυξη προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ των πόλεων της Περιφέρειας.

Ο κύριος διαμήκης αναπτυξιακός άξονας βορρά – νότου περιλαμβάνει τους συγκοινωνιακούς και αναπτυξιακούς άξονες από τα ανατολικά Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες με το Αιγαίο και την ανατολική Μεσόγειο. Ο άνωθεν άξονας παρουσιάζει έντονη δυναμική και σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Η επερχόμενη λειτουργία του κάθετου άξονα Ξάνθη – Εχινός – Φιλιππούπολη, σε συνδυασμό με τη σύνδεσή του με την ανατολική παράκαμψη Ξάνθης, κρίνεται ότι θα διασφαλίσει μια ισχυρή διασυνοριακή σύνδεση (εμπορικός και τουριστικός ρόλος) λειτουργώντας συμπληρωματικά κυρίως με τον οδικό άξονα Κομοτηνής – Νυμφαίας – Χασκόβου και δευτερευόντως με τον οδικό άξονα Δράμας – Εξοχής – Γκότσε Ντέλτσεφ. Επιπλέον, σημειώνεται ότι στο αναλυτικό δίκτυο των οδικών ΔΕΔ – Μ έχει ενταχθεί η Εγνατία Οδός, οι κάθετοι άξονες Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, Κομοτηνή – Νυμφαία και Ξάνθη – Εχινός.

Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του προτύπου χωρικής ανάπτυξης του Δήμου διαδραματίζει και η ένταξη του αστικού πόλου της Ξάνθης στο τρίπολο Δράμας – Καβάλας – Ξάνθης. Το συγκεκριμένο τρίπολο θεωρείται το πιο πλήρες αστικό δίκτυο στην Περιφέρεια, λόγω των λειτουργικών συνδέσεων που συνάπτονται μεταξύ των πόλων, οι οποίες δημιουργούν σημαντικές συμπληρωματικότητες και αναβαθμίζουν τη θέση τους. Ειδικότερα, οι πόλοι συνδέονται λειτουργικά με παραγωγικές δραστηριότητες που απαντώνται σ' όλο το μήκος των οδικών αξόνων σύνδεσης Ξάνθης – Καβάλας και Δράμας – Καβάλας. Ενώ σημαντική είναι και η σύνδεση της Δράμας και της Ξάνθης με το τόξο του Νέστου και της ορεινής Ροδόπης ως ενιαίος πόλος έλξης δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον εναλλακτικό και οικολογικό τουρισμό, ο οποίος λειτουργεί συμπληρωματικά στο τρίπολο.

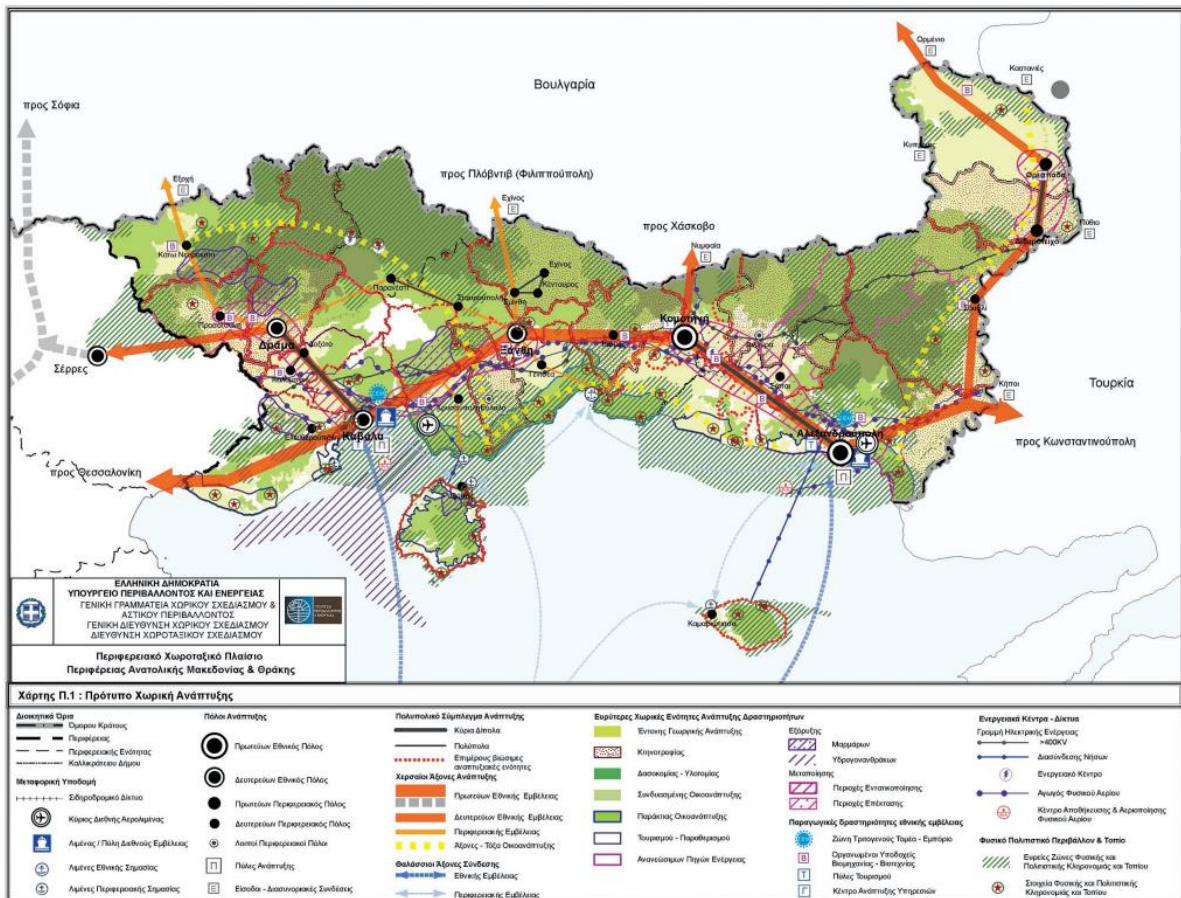
Η Ξάνθη, διαθέτοντας συγκριτικό πλεονέκτημα, δεδομένου ότι αποτελεί ένα ισχυρό εμπορικό, μεταποιητικό, πολιτιστικό και παραδοσιακό κέντρο, καθώς και κέντρο ανάπτυξης εξειδικευμένων υπηρεσιών και πόλο έρευνας και καινοτομίας (ΕΠ 2020-2023 Δήμου Ξάνθης), αποτελεί τον κυριότερο αστικό πόλο της Δ.Ε. Ξάνθης αλλά και ολόκληρου του Δήμου.

Σε σχέση με το σύνολο των οικισμών του Δήμου, η πόλη της Ξάνθης είναι αυτή που συγκεντρώνει όλες τις υπηρεσίες και λειτουργίες ενός σύγχρονου κέντρου. Κατά το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/68605/1092 – ΦΕΚ 248/ΑΑΠ/25-10-2018), η ίδια χαρακτηρίζεται ως Δευτερεύοντας Εθνικός Πόλος διαπεριφερειακής εμβέλειας (οικιστικό κέντρο 3^{ου} επιπέδου). Κατέχει κομβική θέση σε επίπεδο τόσο λειτουργιών όσο και γεωγραφικό, καθώς διατηρεί διακριτές αναπτυξιακές συνδέσεις:

- με το Δίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη, το οποίο λειτουργεί ως Περιφερειακό Μητροπολιτικό Κέντρο – Αναπτυξιακό Δίπολο και πύλη διεθνούς και διαπεριφερειακής εμβέλειας της Περιφέρειας και
- με το Δίπολο Καβάλα – Δράμα το οποίο λειτουργεί ως Αναπτυξιακό – Λειτουργικό Δίπολο και πύλη διεθνούς και διαπεριφερειακής εμβέλειας της Περιφέρειας.

Επιπλέον αποτελεί μέρος του πρωτεύοντα περιφερειακού αναπτυξιακού άξονα Ξάνθη – Εχινός – ελληνοβουλγαρικά σύνορα, αποδίδοντας της έναν διασυνοριακό προσανατολισμό.

Εικόνα 2: Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΠΧΠ ΠΑΜΘ 2018)



Η Ξάνθη λειτουργεί ως αστικός πυκνωτής υπηρεσιών για την υποστήριξη του πρωτογενή και του δευτερογενή τομέα, πόλο εκπαίδευσης με πανεπιστημιακά και ερευνητικά ιδρύματα και πόλο αστικού και εναλλακτικού τουρισμού (ΠΧΠ ΠΑΜΘ). Επιπλέον ως έδρα του ομώνυμου Δήμου, εμφανίζει δυναμική σχέση διοικητικής και λειτουργικής εξάρτησης με τις έδρες των υπόλοιπων Δήμων της Περιφέρειας. Ειδικότερα, ο ρόλος της εξειδικεύεται μέσω των λειτουργιών που αναλαμβάνει ως:

- Κέντρο ακαδημαϊκής εκπαίδευσης και έρευνας
- Κέντρο αστικού και πολιτιστικού τουρισμού – πύλη εισόδου προς τον ορεινό όγκο της Ροδόπης
- Αστικός πυκνωτής δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα
- Διοικητικό κέντρο – Έδρα Περιφερειακής Ενότητας
- Κέντρο μεταποίησης με έμφαση στη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων

Τα σημαντικότερα πολεοδομικά στοιχεία της πόλης της Ξάνθης είναι ο ιστός που περιλαμβάνει το οικονομικό κέντρο και την κεντρική πλατεία, το ιστορικό και προστατευόμενο οικιστικό απόθεμα της Παλιάς Πόλης και των Καπναποθηκών και η μεταβατική ζώνη που περιλαμβάνει το συγκρότημα της Πολυτεχνικής Σχολής του ΔΠΘ, το χώρο του Παζαριού και τις παραποτάμιες εκτάσεις στον Κόσυνθο ποταμό (ΕΠ Δήμου Ξάνθης 2020-2023).



Κεντρικός Πυρήνας της πόλης της Ξάνθης

Το **κέντρο της πόλης** αναπτύσσεται με κατεύθυνση **B-N**, κατά μήκος των οδικών αξόνων (τμήμα της Κωνσταντίνου Μπένη, 28^{ης} Οκτωβρίου, Καραολή, Μπρωκούμη, Ανδρ. Δημητρίου και Βασιλέως Κωνσταντίνου) όπου συγκεντρώνεται σχεδόν το σύνολο των δραστηριοτήτων, καθώς και στην κεντρική Πλατεία Δημοκρατίας και στα οικοδομικά τετράγωνα που την περιβάλλουν. Στον **άξονα A-Δ** το κέντρο αναπτύσσεται κατά μήκος των οδών Π. Τσαλδάρη, Θερμοπυλών, Τσιμισκή, Σαραντά Εκκλησιών και Λοχαγού Βόγδου.

Οι **σημαντικότερες κεντρικές λειτουργίες** της πόλης είναι το Διοικητήριο, τα Δικαστήρια, η Στέγη Γραμμάτων και Καλών Τεχνών Ξάνθης, ο Καθεδρικός Ναός και διάφοροι κοινωφελείς οργανισμοί και υπηρεσίες. Ο **τομέας των υπηρεσιών** απαντάται στους κεντρικούς άξονες στους οποίους εντοπίζεται και το λιανικό εμπόριο (στους άξονες Βασιλέως Κωνσταντίνου, Κων/νου Μπένη, 28^{ης} Οκτωβρίου, Δαγκλή και Καραολή, όπως και στους εγκάρσιους άξονες της πόλης Π. Τσαλδάρη και 40 Εκκλησιών), ενώ **οι λειτουργίες αναψυχής** κυρίως στην περιοχή της πλατείας Πεσότων, στο βόρειο τμήμα της πόλης και στους πεζόδρομους του κέντρου (όπως οδός Περγάμου, οδός Δαγκλή, κ.ά.). Το **χονδρικό εμπόριο** συγκεντρώνεται ως επί τω πλείστον στο νότιο τμήμα της και στις εγκάρσιες παρόδους αυτής με τις περισσότερες βασικές εγκαταστάσεις να χωροθετούνται στο Κέντρο Χονδρεμπορίου που βρίσκεται στα νότια όρια της πόλης και κοντά στο Σιδηροδρομικό Σταθμό. Στην είσοδο της πόλης κατά μήκος της οδού Καβάλας-Ξάνθης είναι συγκεντρωμένες **οι σημαντικότερες βιομηχανίες και βιοτεχνίες** της Ξάνθης τόσο εντός της Βιομηχανικής και Βιοτεχνικής περιοχής αλλά και εκτός αυτής. Διάσπαρτες μονάδες συναντώνται στην περιοχή του αγροκτήματος Λαμπρινού, Λεύκης, Πετροχωρίου, Νέας Μορσίνης και Πετεινού. Τέλος, η περιοχή από νοτιοδυτικά έως νοτιοανατολικά κυριαρχείται από χρήσεις χονδρεμπορίου, βιομηχανίας-βιοτεχνίας και συγκοινωνίας (Σιδηροδρομικός Σταθμός).

Μέσα στην πόλη της Ξάνθης η **κύρια οικιστική ανάπτυξη** εκδηλώνεται στα δυτικά και βορειοδυτικά τμήματα της πόλης, στην περιοχή του Λευκού Πύργου και στην περιοχή της Νέας Χρύσας. Στον ιστό του τμήματος αυτού υπάρχουν και τα δύο (2) στρατόπεδα του Δ' Σώματος Στρατού.

Παλιά Πόλη και Καπναποθήκες Ξάνθης

Το τμήμα της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης στα ΒΔ της πόλης, αποτελεί ένα οικιστικό σύνολο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και έντονα στοιχεία ιστορικής κληρονομιάς και αρχιτεκτονικής αισθητικής. Η Παλιά Πόλη έχει κηρυχθεί ως ιστορικός τόπος δεδομένης της ποικιλίας αρχιτεκτονικών τύπων και ρυθμών στα κτίρια της (μέσα 19^{ου} αιώνα μέχρι πρώτες δεκαετίες 20^{ου} αιώνα).

Η Παλιά Πόλη διαιρείται σε πέντε (5) ρυμοτομικούς τομείς. Το ΦΕΚ 1037/11-09-96 (Δ' Τεύχος) ορίζει τις παρακάτω επιτρεπόμενες **Ζώνες Χρήσεων Γης** για την Παλιά Ξάνθη, ως εξής:

- Αμιγής Κατοικία (ΑΚ1)
- Αμιγής Κατοικία 2 (ΑΚ2)
- Γενική Κατοικία 1 (ΓΚ1)
- Γενική Κατοικία 2 (ΓΚ2)
- Πολεοδομικό Κέντρο (ΚΠ, ΤΚ=Πλατεία Αντίκα)
- Ελεύθεροι χώροι (ΕΧ1)



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Οι Καπναποθήκες της Ξάνθης στα ΝΑ της πόλης κάτω από την Πλατεία Ελευθερίας καταλαμβάνει περίπου 14,3% της συνολικής έκτασης της πόλης. Το οικιστικό σύνολο εμφανίζει σημαντική πολιτιστική και ιστορική αξία που συνδέεται με την οικονομική άνθηση του καπνεμπορίου στην περιοχή στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα καθώς και με την αρχιτεκτονική αξία (κλασικές αισθητικές αρχές).

Με το ΦΕΚ 261/09-05-1989 εγκρίνεται Πολεοδομική Μελέτη των περιοχών «Σαμακώβ» και «Πετρελαιοαποθηκών» του Δήμου Ξάνθης.

Μεταβατική Ζώνη

Η μεταβατική ζώνη αναπτύσσεται μεταξύ του ιστορικού κέντρου της πόλης και της σύγχρονης επέκτασης της. Γεινιάζει με τον Κόσυνθο ποταμό, την Παλιά Πόλη και το εμπορικό κέντρο και περιλαμβάνει το Πολυτεχνείο του ΔΠΘ και άλλες λειτουργίες/ υποδομές της πόλης (Πυροσβεστική, Παζάρι).

Σημαντική είναι και η κατάληψη μέρους του οικιστικού ιστού στα δυτικά και βορειοδυτικά τμήματα της πόλης, στην περιοχή του Λευκού Πύργου και στην περιοχή της Νέας Χρύσας, από τα στρατόπεδα Δ' Σώματος Στρατού, η οποία όμως έκταση σταδιακά περιορίζεται.

Η αναθεώρηση του **Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ)** του Δήμου Ξάνθης και ο καθορισμός των όρων και περιορισμών δόμησης εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 46855 απόφαση (ΦΕΚ 529/09-12-2010), και εν συνεχεία τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την υπ' αριθμ. 28596 (ΦΕΚ 174/22-05-2013).

Το ΓΠΣ 2010 ορίζει την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για την εξυπηρέτηση εκτιμώμενου πληθυσμού 70.000 κατοίκων για το έτος στόχου 2021 με:

- Την επέκταση του σχεδίου σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμητες και τη δημιουργία δεκαεξί πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών) και ζωνών άλλων χρήσεων.
- Την τροποποίηση και καθορισμό των χρήσεων γης (προβλέψεις για αμιγή και γενική κατοικία, κεντρικές λειτουργίες, τοπικά πολεοδομικά κέντρα, περιοχές ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ., πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση και πρόνοια, νοσοκομείο, χώροι πολιτιστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής, ελεύθεροι χώροι, νεκροταφείο, αθλητικές εγκαταστάσεις, αμαξοστάσιο και τερματισμός υπεραστικών λεωφορείων, ζώνη χονδρεμπορίου, πυροσβεστική υπηρεσία κ.ο.κ.).
- Τη γενική εκτίμηση των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης και των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή στις πολεοδομικές ενότητες.
- Τον καθορισμό ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών (προβλέψεις για Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης, Ζώνη Ειδικών Κινήτρων, Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας, Ζώνη Κοινωνικού Συντελεστή, Ζώνη Ανάπτυξης).
- Την πρόταση λήψης μέτρων προστασίας περιβάλλοντος.
- Την πρόταση για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.
- Την πρόταση για ασφάλεια – πυρασφάλεια.

Ενώ το ΓΠΣ (174/ΑΑΠ/22-05-2013) συμπληρώνει και τροποποιεί ορισμένα εξειδικευμένα πεδία, σχετικά με τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης ορισμένων Π.Ε. και αντικαθιστά ορισμένους χάρτες του ΓΠΣ (ΦΕΚ 529/09-12-2010).



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Όπως προκύπτει από τους σχετικούς χάρτες το μοντέλο οργάνωσης της πόλης της Ξάνθης αποτελείται από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης όπου χωροθετούνται οι κεντρικές λειτουργίες της και πέριξ αυτών αναπτύσσεται η αμιγή και γενική κατοικία. Επιπλέον, κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται στις περιοχές επεκτάσεων συμπληρωματικά της κατοικίας. Το ίδιο συμβαίνει και με τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, ενώ οι παραγωγικές δραστηριότητες απαντώνται κυρίως στη νότια είσοδο της πόλης.

Σημαντικές προτάσεις των ΓΠΣ, όσον αφορά στο δίκτυο μεταφορών αποτελούν η κυκλοφοριακή οργάνωσή της με αποφυγή των διαμπερών μετακινήσεων (δημιουργία εξωτερικού δακτυλίου περιμετρικά της πόλης, ιεραρχημένη διάχυση της κυκλοφορίας εντός αστικού ιστού), η προώθηση των ήπιων μέσων μετακίνησης (ποδήλατο) και των συνδυασμένων μεταφορών, η μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός πόλης και η δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς εντός αυτής, καθώς και η χωροθέτηση νέου σιδηροδρομικού σταθμού σε συνδυασμό με χώρο εγκαταστάσεων ΚΤΕΛ στα νότια όρια.

Ο αστικός ιστός εντός του ορίου του ΓΠΣ της Ξάνθης φαίνεται να αναπτύσσεται σε δυο διακριτές υποπεριοχές, την παλιά πόλη της Ξάνθης και το νεότερο της τμήμα. Ωστόσο ως διακριτές χωρικές ενότητες λειτουργούν και οι χώροι «Σαμακώβ» και «Πετρελαιαποθηκών» καθώς και η περιοχή βιομηχανικών – βιοτεχνιών και έρευνας – καινοτομίας, οι οποίες ορίζονται λόγω των διαφορετικών συντελεστών δόμησης που παρουσιάζουν.

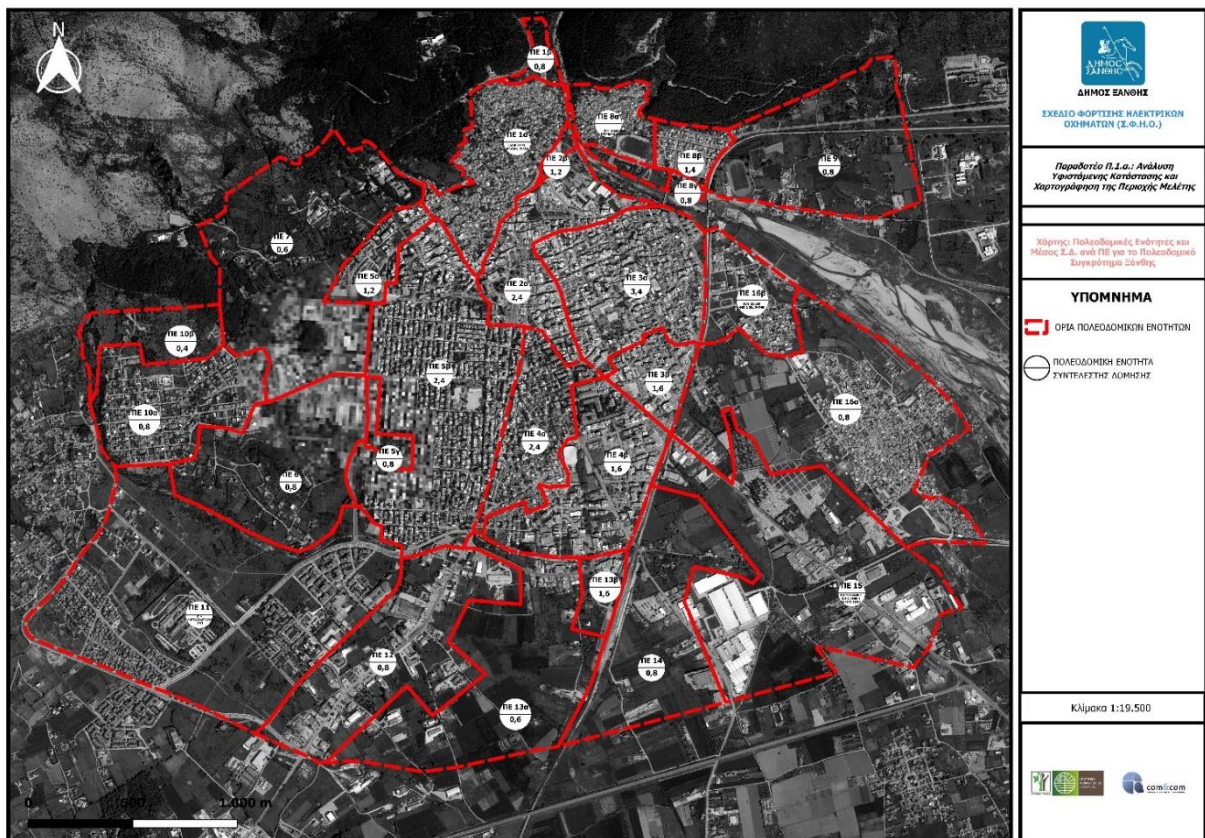
Τα μέσα μεγέθη μικτής πυκνότητας οικήσεως και ο μέσος συντελεστής δόμησης παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 2: Μέση μικτή πυκνότητα και μέσος συντελεστής δόμησης ανά Π.Ε. ή Τομέα αυτής (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Ή ΤΟΜΕΑΣ ΑΥΤΗΣ	ΜΕΣΗ ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (ΚΑΤ/ ΗΑ)	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ Π.Ε. Η ΤΟΜΕΑ
Π.Ε. 1 α	122	Κατά την Ειδική Π.Μ. Παλιάς Πόλης (ΦΕΚ 1037/Δ/11-09-1996 όπως ισχύει)
Π.Ε. 1 β	41	0,8
Π.Ε. 2 α	172	2,4
Π.Ε. 2 β	70	1,2
Π.Ε. 3 α	183	2,4
Π.Ε. 3 β	99	1,6
Π.Ε. 4 α	171	2,4
Π.Ε. 4 β	99	1,6
Π.Ε. 5 α	74	1,2
Π.Ε. 5 β	143	2,4
Π.Ε. 5 γ	49	0,8
Π.Ε. 6	39	0,8
Π.Ε. 7	37	0,6
Π.Ε. 8 α	108	Κατά την Π.Μ. προστατευόμενου χώρου Σαμακώβ, Πετρελαιαποθηκών (ΦΕΚ 261/Δ/09-05-1989 όπως ισχύει)
Π.Ε. 8 β	104	1,4
Π.Ε. 8 γ	37	0,8
Π.Ε. 9	39	0,8

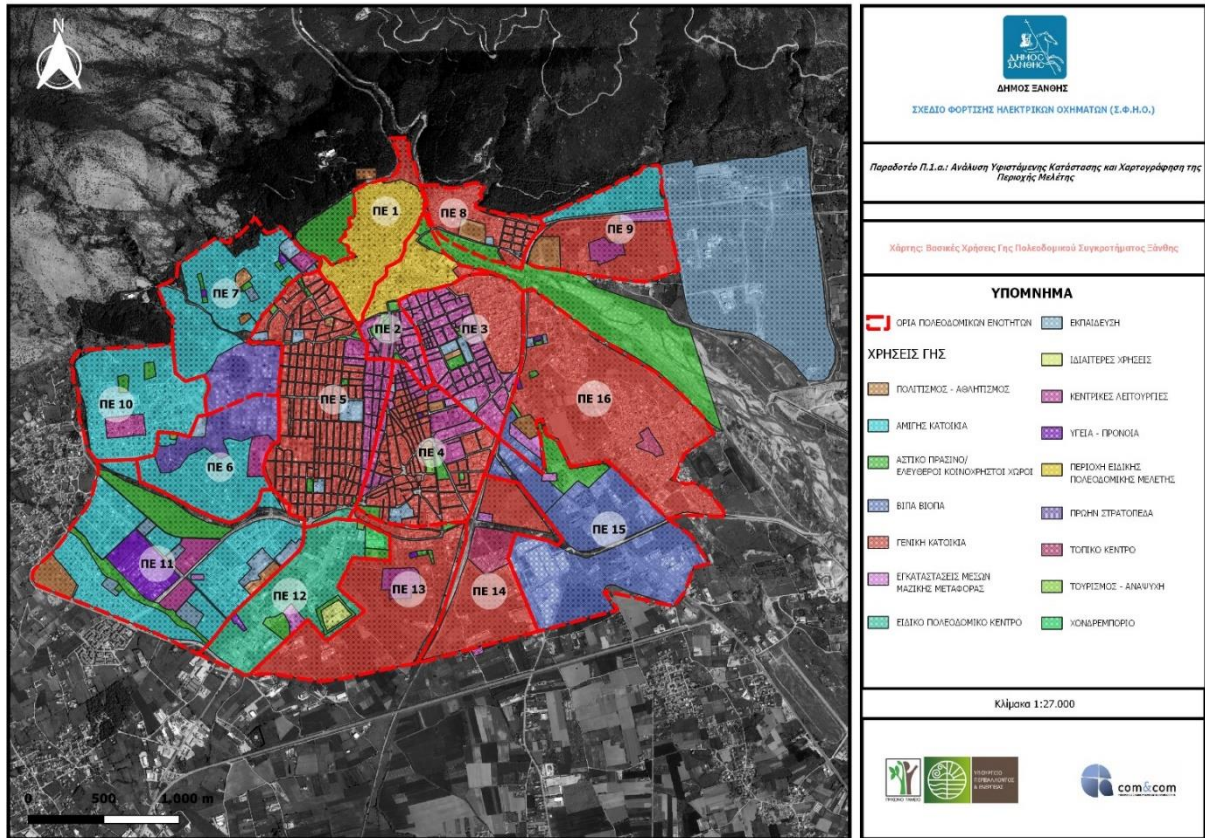
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Ή ΤΟΜΕΑΣ ΑΥΤΗΣ	ΜΕΣΗ ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (ΚΑΤ/ ΗΑ)	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ Π.Ε. Η ΤΟΜΕΑ
Π.Ε. 10 α	59	0,8
Π.Ε. 10 β	20	Επέκταση Χρύσας 0,4
Π.Ε. 11	58	Δόμηση οριζόμενη από Π.Μ. Αντικατάστασης ΖΕΠ
Π.Ε. 12	46	0,8
Π.Ε. 13 α	28	0,6
Π.Ε. 13 β	105	1,6
Π.Ε. 14	37	0,8
Π.Ε. 15	-	Περιοχή βιομηχανικών – βιοτεχνιών και έρευνας – καινοτομίας
Π.Ε. 16 α	37	0,8
Π.Ε. 16 β	84	Κατά Π.Μ. 25-04-89 ΦΕΚ 261/Δ/09-05-89

Χάρτης 1: Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.) και Μέσος Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) ανά Π.Ε. για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Ξάνθης (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης 2010, Τροποποίηση και Συμπλήρωση ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης 2013)



Ακολουθεί χάρτης με τις χρήσεις γης στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Ξάνθης.

Χάρτης 2: Βασικές χρήσεις γης Πολεοδομικού Συγκροτήματος Ξάνθης (Τροποποίηση και Συμπλήρωση ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης 2013)



Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης

Η Δ.Ε. Σταυρούπολης δε διαθέτει ΓΠΣ. Οι οικισμοί που διαθέτουν ρυμοτομικό σχέδιο είναι οι οικισμοί Σταυρούπολης και Νεοχωρίου, ενώ οι υπόλοιποι είτε είναι οριοθετημένοι είτε είναι οικισμοί προ του '23.

Ειδικότερα για τον οικισμό της Σταυρούπολης υφίσταται Πολεοδομική Μελέτη η οποία εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 604/Δ/30-10-1990 και καθορίζει τους οικοδομήσιμους χώρους, οδούς, πεζοδρόμια, κοινόχρηστους χώρους, παιδικές χαρές, παιδικούς σταθμούς, χώρους εκπαίδευσης, κ.ο.κ.. Μεταξύ άλλων ορίζονται τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπων καθώς και οι λοιποί όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων κατά Τομείς Ι και ΙΙ.

Στις μικρού υψομέτρου περιοχές εμφανίζονται παραδοσιακές γεωργικές και γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις, αντιθέτως στις μεγάλου υψομέτρου περιοχές εμφανίζεται η δασική εκμετάλλευση.



2.3. Βασικό Οδικό Δίκτυο – Μεταφορές

Οδικό δίκτυο

Οι βασικές υποδομές της Περιφέρειας που διέρχονται ταυτόχρονα από τον Δήμο Ξάνθης, με τη σχετική τους ιεράρχηση είναι οι εξής (ΠΧΠ ΠΑΜΘ):

- Σε διευρωπαϊκό/ διαπεριφερειακό επίπεδο, βασική υποδομή του οδικού δικτύου, αποτελεί η Εγνατία οδός και ο κάθετος σε αυτήν άξονας Ξάνθη - Εχίνος (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου).
- Σε επίπεδο πρωτεύοντος περιφερειακού, βασική υποδομή αποτελεί:
 - Η Παλαιά εθνική οδός (Θεσσαλονίκη) - Καβάλα – Ξάνθη Πόρτο Λάγος - Κομοτηνή - Σάπες – Αλεξανδρούπολη Φέρες (Ε.Ο. 2)
 - Η Παλαιά εθνική οδός Ξάνθης - Κομοτηνής μέσω Ιάσμου
 - Η Παλαιά εθνική οδός Δράμα - Παρανέστι – Σταυρούπολη - Ξάνθη (Ε.Ο. 14)
- Σε επίπεδο δευτερεύοντος περιφερειακού εντάσσονται οι υπόλοιπες οδοί κύριων ενδοπεριφερειακών συνδέσεων.

Σύμφωνα με το **ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης (B2 Στάδιο-Πρόταση, 2020)**, το οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Ξάνθης αποτελείται από το πλέγμα των επαρχιακών-τοπικών και αγροτικών οδών που απαντώνται κυρίως στο νότιο τμήμα της. Από το σύνολο του οδικού δικτύου ιδιαίτερης σημασίας είναι η **Εθνική Οδός Νο2** η οποία συνδέει την Ξάνθη με την Καβάλα διερχόμενη από το νοτιοδυτικό τμήμα της Δ.Ε. αλλά και από τον αστικό ιστό. Η Εθνική Οδό Ξάνθης-Καβάλας καθώς και η Εθνική Οδός Ξάνθης-Κομοτηνής αποτελούν τις κύριες αρτηρίες της Δημοτικής Ενότητας της Ξάνθης. Ο διεθνής οδικός άξονας της Εγνατίας Οδού, ο οποίος έχει την ίδια διεύθυνση και ενώνει τα ίδια κέντρα (Καβάλα-Ξάνθη-Κομοτηνή) είναι βασικής σημασίας για τις οδικές μεταφορές της.

Από την Εγνατία Οδό ξεκινούν και οι περισσότερες κάθετες συνδέσεις με τους οικισμούς των όμορων Δημοτικών Ενοτήτων ενώ ορισμένες άλλες παράλληλες οδοί συμπληρώνουν το δίκτυο εξυπηρετώντας τις τοπικές μετακινήσεις. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι η **Εθνική Οδός Νο14** η οποία συνδέει την Ξάνθη με τη Σταυρούπολη και την Δράμα αλλά και η Επαρχιακή Οδός Ξάνθης-Ιάσμου-Κομοτηνής.

Η βατότητα είναι καλή στο 50% του δικτύου της Πολεοδομικής Ενότητας, ωστόσο ως λειτουργικό μειονέκτημα θεωρείται η έλλειψη διεισδύσεων στην ενδοχώρα, ιδιαίτερα προς τους ορεινούς οικισμούς και η έλλειψη σύνδεσης με τη Βουλγαρία.

Η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες γίνεται για την καλύτερη κατανόηση της κυκλοφορίας εντός του Δήμου και διακρίνεται από πέντε (5) βασικές κατηγορίες (Φρατζεσκάκης κ.ά., 2009, Ανδρικοπούλου κ.ά.,2007):

- «Ελεύθερη λεωφόρος»: Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/ διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα.
- «Κύρια αρτηρία»: Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα

- «Δευτερεύουσα αρτηρία»: Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο
- «Συλλεκτήρια οδός»: Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες
- «Τοπική οδός»: Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις τοπικές οδούς δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις

Το οδικό δίκτυο της πόλης της Ξάνθης είναι σε γενικές γραμμές ακτινωτό. Οι δρόμοι που συνδέουν τις πλατείες της κεντρικής περιοχής (Πλ. Ελευθερίας και Πλ. Δημοκρατίας) αποτελούν το κεντρικό αρτηριακό πλέγμα. Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι το κυκλοφοριακό, το οποίο εντοπίζεται κυρίως στο κέντρο της πόλης. Η έλλειψη λειτουργικού περιφερειακού δακτυλίου σε συνδυασμό με τη συγκέντρωση υπηρεσιών στο κέντρο της πόλης, τις άσκοπες μετακινήσεις με αυτοκίνητο και την έλλειψη επαρκών μέτρων αστυνόμευσης εντείνει το πρόβλημα.

Όσον αφορά στους κυκλοφοριακούς φόρτους στον Δήμο Ξάνθης, παρατηρείται ότι οι υψηλότεροι φόρτοι ώρας αιχμής παρουσιάζονται κυρίως στις εξόδους από την κεντρική πλατεία Δημοκρατίας. Επιπλέον, συγκέντρωση φόρτων εμφανίζεται στην κεντρική περιοχή και συγκεκριμένα στο τρίγωνο που σχηματίζουν οι πλατείες Ελευθερίας, Διοικητηρίου, Δημοκρατίας, όπως και κατά μήκος των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου, Παναγή Τσαλδάρη, Μπρωκούμη και Μιχαήλ Καραολή.

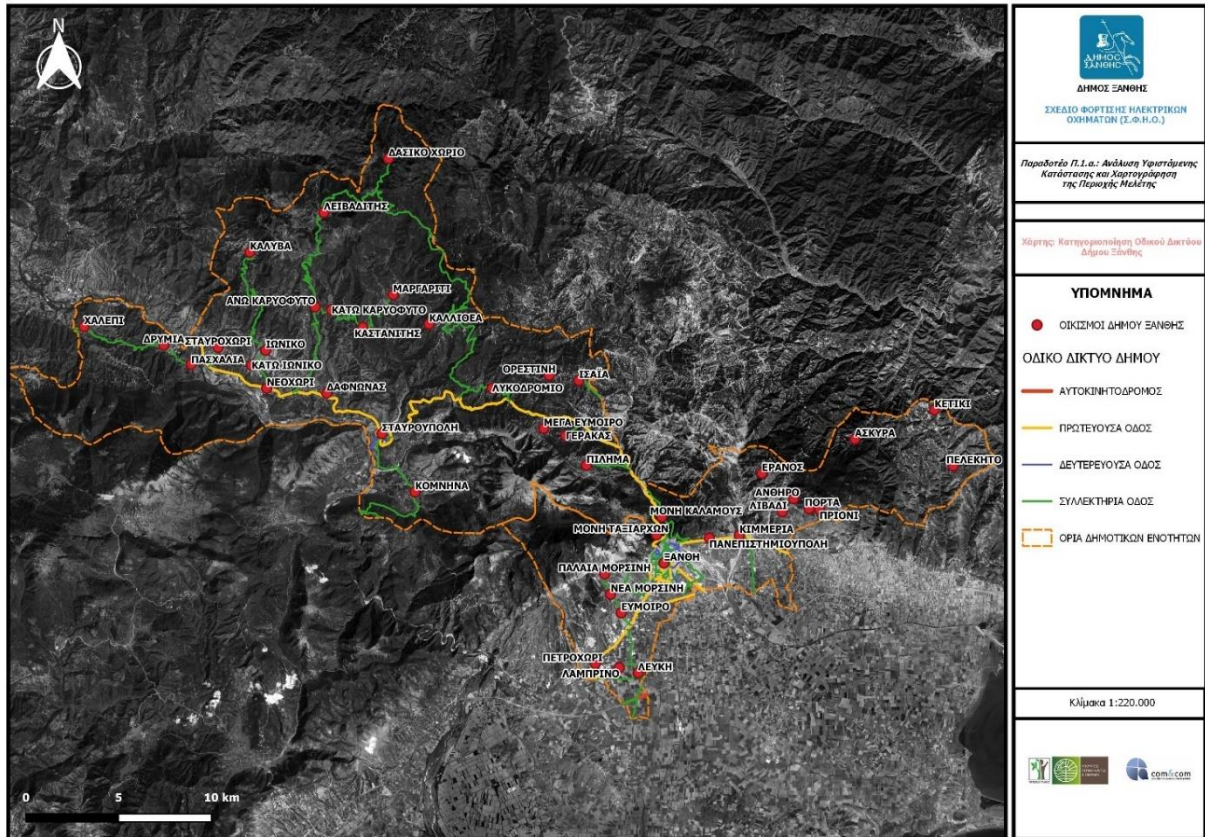
Σύμφωνα με την Κυκλοφορική Μελέτη της πόλης της Ξάνθης (2015), η **ιεράρχηση του οδικού δικτύου** είναι η εξής:

- **Κύριες αρτηρίες** (28^{ης} Οκτωβρίου, Αν. Δημητρίου, Τρ. Μιχαηλίδη, Κονδύλη, Δημοκρίτου, Δ. Καραολή, Έβρου)
- **Δευτερεύουσες αρτηρίες** (Θεοδ. Δούκα, Λευκίππου, Λ. Στρατού, Τσαλδάρη, Βασ. Σοφίας, 40 Εκκλησιών, Μεσολογγίου, 4^{ης} Οκτωβρίου, Σάρδεων, 28^{ης} Οκτωβρίου, Κ.Μπένη (πρώην Ηρώων), Μπρωκούμη, Μ. Ρέματος)
- **Συλλεκτήριες οδοί** (Σάρδεων, Περικλέους, Πραξιτέλους, Ηλιουπόλεως, Εθ. Αιμοδότη, Δράμας, Καπνεργατών, Βελισσαρίου, Αίμου, Μιαούλη, Κλεμανσώ, Θερμοπυλών, Μ. Βόγδου, Βενιζέλου, Β. Κωνσταντίνου, Έβρου, Αβέρωφ, Κανάρη, Υδραγωγείου, Φιλ. Αμοιρίδη, Ορφέως, Αντίκα, Μητρ. Άνθιμου, Λευκάδος, Σηλυβρίας)

Ειδικότερα, η Παλιά Πόλη της Ξάνθης ως διακριτή χωρική ενότητα, εξυπηρετείται μέσω ενός πυκνού δικτύου δευτερευουσών αρτηριών και συλλεκτήριων οδών (κατά το Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης, 2015).

Το οδικό δίκτυο εξυπηρετεί εν γένει τον μεγαλύτερο όγκο των μεταφορικών κινήσεων. Ωστόσο παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του, το ακατάλληλο οδόστρωμα, τη διαμπερή διέλευση, τους ισόπεδους κόμβους στις κύριες αρτηρίες κ.λπ.

Χάρτης 3: Κατηγοριοποίηση Οδικού Δικτύου Δήμου Ξάνθης (Open Street Map, ίδια επεξεργασία)



Λοιπό δίκτυο μεταφορών

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Από τον Δήμο Ξάνθης διέρχεται το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης. Η σιδηροδρομική γραμμή εισέρχεται στον Δήμο νοτιοδυτικά του Σταυροχωρίου και εξέρχεται από αυτόν νότια της Σταυρούπολης, στην συνέχεια εισέρχεται ξανά νότια του Πετροχωρίου και εξέρχεται από αυτόν νοτιοανατολικά των Κιμμερίων.

Κύριοι σιδηροδρομικοί σταθμοί του Δήμου είναι ο σταθμός Ξάνθης και Σταυρούπολης. Εντός της πόλης της Ξάνθης η σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται από:

- **την περιοχή του κόμβου K2**, προς Πετεινό, Διομήδεια, Μαγικό, Μέλισσα
- **την περιοχή του κόμβου K3A** στην ανατολική είσοδο της πόλης προς Εγνατία Οδό (κόμβος Βαφέικων) - Κομοτηνή
- **τη διασταύρωση προς Ο.Α.Ε.Δ. - Δροσερό**
- **την περιοχή του Γυμναστηρίου**, προς το γήπεδο της Ασπίδας και την Πανεπιστημιούπολη

Στην Σταυρούπολη η σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται περιμετρικά από το ανατολικό και νότιο τμήμα του οικισμού, και διασταυρώνεται με τον οδικό άξονα «Χρυσούπολη – Σταυρούπολη».

Τα δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά, με προορισμούς την Θεσσαλονίκη, την Αθήνα και την Αλεξανδρούπολη.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Σύμφωνα με το ΕΠ του Δήμου Ξάνθης 2020-2023, παρόλο που η γραμμή εμφανίζει σημαντική κίνηση, το δίκτυο αντιμετωπίζει σοβαρά ποιοτικά προβλήματα (χάραξη, γεωμετρικά στοιχεία, ποιότητα υποδομής, περιπορεία), αυξάνοντας έτσι την χρονοαπόσταση του σταθμού Ξάνθης από την υπόλοιπη χώρα.

Εναέριες μεταφορές

Στον Δήμο Ξάνθης δεν απαντώνται αερολιμένες. Ο πλησιέστερος αερολιμένας που εξυπηρετεί την περιοχή είναι της Χρυσούπολης Καβάλας («Μέγας Αλέξανδρος»), στα ΝΔ της Ξάνθης. Καθημερινά υπάρχουν πτήσεις από και προς το αεροδρόμιο της Αθήνας, ωστόσο αυτές αλλάζουν σε συχνή βάση και πολλές φορές δεν εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό, ενώ το καλοκαίρι υπάρχουν και πτήσεις charter. Το γεγονός αυτό προκαλεί υποβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να δημιουργείται η ανάγκη εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των υποδομών του αεροδρομίου.

Θαλάσσιες μεταφορές

Ο Δήμος και οι γειτονικές Δ.Ε. εξυπηρετούνται θαλάσσια από το πλησιέστερο λιμάνι του Πόρτο Λάγους. Η κίνηση που σημειώνει το λιμάνι κρίνεται περιορισμένη και αφορά κυρίως τη διακίνηση καυσίμων ενώ η επιβατική κίνηση των θαλάσσιων μεταφορών εξυπηρετείται κυρίως από το λιμάνι της Καβάλας.

Ποδηλατόδρομοι

Η Ξάνθη δε διαθέτει συνεχές δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Μεμονωμένα τμήματά του απαντώνται σε πέντε περιοχές/ σημεία και ειδικότερα:

- **επί της Ε.Ο. Κομοτηνής-Ξάνθης** (1,19 χλμ.). Εκτείνεται επί της Ε.Ο. Κομοτηνής-Ξάνθης από την έξοδο της πόλης πλησίον της οδού Κατώνη έως την Πανεπιστημιούπολη των Κιμμεριών (ασφαλτοστρωμένο και διαχωρισμένο με νησίδα).
- **επί της Βασ. Σοφίας** (370μ.). Εκτείνεται από τη συμβολή του γηπέδου Α.Ο. Ξάνθης με την οδό Ζαλάχα έως την οδό Έβρου.
- **επί της οδού Πανεπιστημίου** (190μ.). Εκτείνεται στην οδό Πανεπιστημίου από την συμβολή με την Βασ. Σοφίας έως την συμβολή με την Πλ. Εμπορίου (αναπτύσσεται και στις δύο πλευρές του δρόμου).
- **επί των Εθελοντή Αιμοδότη και Σάρδεων** (1,1χλμ.). Εκτείνεται από την οδό Εθελοντή Αιμοδότη στη συμβολή της με την Ηλιουπόλεως και συνεχίζει στην οδό Σάρδεων έως την συμβολή της με την οδό Περικλέους.
- **εντός του Θεματικού Πάρκου «Λιμνίο»** (620μ.). Εκτείνεται εντός του Θεματικού Πάρκου (διπλής κατεύθυνσης).

Συνολικά κρίνεται ότι οι παρεχόμενοι ποδηλατόδρομοι είναι αρκετά περιορισμένοι και δεν εξασφαλίζεται η συνέχειά τους με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η ελεύθερη και η ασφαλή κίνηση των χρηστών του. Κατά βάση εντοπίζονται στο ύψος του πεζοδρομίου σε παράλληλη κίνηση με το αυτοκίνητο γεγονός που παρέχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας ωστόσο το ίδιο δεν ισχύει για τις διασταυρώσεις με το αυτοκίνητο (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ξάνθης (Παραδοτέο Β – Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων)).



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Όσον αφορά στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης, αυτή μπορεί να θεωρηθεί περιοχή συνύπαρξης ποδηλάτου - πεζού λόγω των χαρακτηριστικών της ενώ για τους υπόλοιπους οικισμούς δεν εντοπίζονται στοιχεία για οργανωμένα δίκτυα ποδηλατοδρόμων.

Πεζόδρομοι- Πεζοδρόμια

Η Ξάνθη διαθέτει δίκτυο πεζοδρομίων το οποίο αναπτύσσεται κυρίως στο εμπορικό κέντρο της πόλης. Οι υφιστάμενες πεζοδρομήσεις αφορούν στις ομάδες των οδών:

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

Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω πεζοδρομημένες οδοί:

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

Όσον αφορά στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης, αυτή αποτελεί στο σύνολό της περιοχή που ευνοεί το περπάτημα και την συνύπαρξη πεζού-ποδηλάτου λόγω των χαρακτηριστικών της. Συνολικά κρίνεται ότι οι παρεχόμενοι πεζόδρομοι είναι αρκετά περιορισμένοι αλλά λειτουργικά και αισθητικά ικανοποιητικοί. Το ίδιο όμως δεν ισχύει και για τα πεζοδρόμια. Όπως προκύπτει από το υπό εκπόνηση Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ξάνθης (Παραδοτέο Β – Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων), τα πεζοδρόμια εμφανίζουν προβλήματα τα οποία εν γένει δυσχεραίνουν την προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης ιδιαίτερα για τις ευάλωτες ομάδες. Τα προβλήματα αυτά σχετίζονται κυρίως με το πλάτος και την ποιότητα των πεζοδρομίων λόγω της ύπαρξης εμποδίων (π.χ. δένδροφυτεύσεις, αστικός εξοπλισμός) σε συνδυασμό με το πλάτος και την κατάσταση των πλακών.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Ο Δήμος εξυπηρετείται από τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες σε επίπεδο αστικό με το ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ Ξάνθης και σε επίπεδο περιφερειακό με το ΚΤΕΛ Ν. Ξάνθης.

Το Αστικό ΚΤΕΛ Ξάνθης (πάροχος δημόσιας συγκοινωνίας) εξυπηρετεί την πόλη της Ξάνθης. Διαθέτει 7 διαδρομές με 146 στάσεις στην πόλη. Οι γραμμές του οργανισμού είναι οι εξής (*site της Υπηρεσίας*):

- «**Καλλιθέα**», με αφετηρία «40 Εκκλησιές» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 06:40-20:45, αριθμό δρομολογίων είκοσι τρία (23) και ημέρες λειτουργίας από



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Δευτέρα-Σάββατο. Τις Κυριακές και αργίες οι ώρες λειτουργίας είναι 08:00-21:00 και ο αριθμός των δρομολογίων ελαττώνεται στα οκτώ (8).

- **«Κιμμέρια»**, με αφετηρία «Αγορά» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 07:00-19:45, αριθμό δρομολογίων δώδεκα (12) και ημέρες λειτουργίας από Δευτέρα-Σάββατο. Τις Κυριακές και αργίες ο αριθμός των δρομολογίων ελαττώνεται σε τέσσερα (4) με ώρα έναρξης 08:00 και λήξης 19:30.
- **«Μαγικό»**, με αφετηρία «Αγορά» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 07:05-21:00, αριθμό δρομολογίων εννέα (9) και ημέρες λειτουργίας Δευτέρα-Σάββατο. Τις Κυριακές και αργίες ο αριθμός των δρομολογίων είναι τέσσερα (4) μεταξύ των ωρών 10:30 και 20:25.
- **«ΠΑ1»** (αφετηρία – αρχιτεκτονική – εστίες), με αφετηρία «Αγορά» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 07:45-22.00, αριθμό δρομολογίων τριάντα οκτώ (38) και ημέρες λειτουργίας Δευτέρα-Παρασκευή. Τα σαββατοκύριακα και τις αργίες ο αριθμός των δρομολογίων διαμορφώνεται στα έξι (6) μεταξύ των ωρών 13:00 και 22:00.
- **«Πηγάδια»**, με αφετηρία «Αγορά» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 07:05-19:45, αριθμός δρομολογίων πέντε (5) και ημέρες λειτουργίας από Δευτέρα έως Σάββατο.
- **«Φελώνη»**, με αφετηρία «Αγορά» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 07:20-20:30, αριθμό δρομολογίων επτά (7) και ημέρες λειτουργίας Δευτέρα-Παρασκευή. Τα Σάββατα εκτελούνται επτά (7) δρομολόγια από τις 07:50 μέχρι τις 20:30μ.μ. και τις Κυριακές και αργίες εκτελούνται τρία (3) δρομολόγια με το χρονικό εύρος να κυμαίνεται από 09:30 έως 16:30.
- **«Χρύσα»**, με αφετηρία «40 Εκκλησιές» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας 07:20-20:00 και ημέρες λειτουργίας, αριθμό δρομολογίων δέκα (10) και ημέρες λειτουργίας από Δευτέρα έως Παρασκευή. Τα Σάββατα ο αριθμός των δρομολογίων διαμορφώνεται σε εννέα (9) μεταξύ των ωρών 07:50 και 20:30 και τις Κυριακές και αργίες ο αριθμός των δρομολογίων που εκτελούνται είναι τρία (3) μεταξύ των ωρών 09:00 και 15:30.
- **«Εύμοιρο»**, με αφετηρία «Αγορά» και τέρμα στο σταθμό «Τέρμα», ώρες λειτουργίας από 07:20 έως 19:45, αριθμό δρομολογίων επτά (7) και ημέρες λειτουργίας Δευτέρα έως Παρασκευή. Τα δρομολόγια του Σαββάτου εκτελούνται μεταξύ των ωρών 07:20 και 19:45 και είναι στο σύνολο πέντε (5).

Το ΚΤΕΛ Ν. Ξάνθης εξυπηρετεί μετακινήσεις σε όλη την Ελλάδα καθώς και στα περίχωρα και χωριά της πόλης, με τακτικά δρομολόγια.

Το ΚΤΕΛ Ν. Ξάνθης εκτελεί υπεραστικά δρομολόγια προς και από Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Κομοτηνή, Καβάλα, Σέρρες και Λάρισα. Επίσης, εκτελούνται και δρομολόγια εξωτερικού προς και από Τουρκία, Βουλγαρία και Γερμανία (μέσω Θεσσαλονίκης).

Στάθμευση

Οι χώροι στάθμευσης διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, στις θέσεις στην οδό ή παρά το κράσπεδο και στις εκτός οδού. Οι χώροι στην οδό μπορεί να είναι ελεύθερες χωρίς περιορισμό ή με περιορισμό (π.χ. παρκόμετρα, ρυθμιστικές πινακίδες), ενώ οι εκτός οδού διακρίνονται στους στεγασμένους χώρους και στους υπαίθριους.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της στάθμευσης είναι:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Η προσφορά της στάθμευσης, η οποία αναφέρεται στον αριθμό των νόμιμων θέσεων σε μία περιοχή.
- Η ζήτηση για στάθμευση, η οποία αναφέρεται στον αριθμό των οχημάτων που επιθυμούν να σταθμεύσουν σε μία περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή, κυρίως τις ώρες αιχμής και μπορεί να διακριθεί σε μικρής και μεγάλης διάρκειας.
- Ο συνολικός χρόνος στάθμευσης, ο οποίος αφορά στο συνολικό χρόνο στάθμευσης όλων των οχημάτων σε μία περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία χρονική στιγμή.
- Μέση διάρκεια στάθμευσης, η οποία αναφέρεται στη μέση διάρκεια στάθμευσης όλων των οχημάτων που σταθμεύουν σε μία περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία περίοδο.
- Εναλλαγή στάθμευσης, ο οποίος αναφέρεται στον αριθμό των διαφορετικών οχημάτων που σταθμεύουν σε μια συγκεκριμένη η θέση κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου, συνήθως ενός 24ώρου.

Οι παράγοντες που διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στο σύστημα της στάθμευσης είναι οι κάτωθι:

- Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου και τα πληθυσμιακά κριτήρια
- Ο τρόπος ζωής και η νοοτροπία των κατοίκων
- Η πυκνότητα δόμησης
- Οι χρήσεις γης
- Οι διαθέσιμοι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης
- Η θέση του χώρου στάθμευσης και
- Η προσβασιμότητα του χώρου στάθμευσης

Η στάθμευση βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τις παρακείμενες χρήσεις γης. Σε περιοχές με πολλές και σημαντικές χρήσεις γης (π.χ. κεντρικές λειτουργίες της πόλης, πυκνοδομημένες περιοχές) η ζήτηση για στάθμευση είναι αυξημένη με συνέπεια να αυξάνεται και ο αριθμός των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων, ιδίως σε περιπτώσεις με μειωμένη προσφορά θέσεων στάθμευσης. Άλλος παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση για στάθμευση είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος των οδών, καθώς οδοί με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους τις ώρες αιχμής παρουσιάζουν αυξημένες ανάγκες για υποδομές στάθμευσης εκτός οδού ώστε να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία από νόμιμα ή παράνομα σταθμευμένα οχήματα παρά την οδό τα οποία θα μειώνουν το προσφερόμενο πλάτος των οδών.

Η **Κυκλοφοριακή Μελέτη για την πόλη της Ξάνθης (2015)** μεταξύ άλλων εξετάζει το θέμα της στάθμευσης παρά την οδό (σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης) και των οργανωμένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, καθώς και την χωρητικότητά τους. Σύμφωνα με την ανωτέρω, οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης στην πόλη είναι αυτοί στο Δημοτικό parking, στην Παλιά Πόλη, στον χώρο έναντι της Περιφέρειας, στο Παζάρι και στο Λιμνίο. Στο **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Ξάνθης (2020-2023)** όσον αφορά στο θέμα της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, αναφέρεται ότι λειτουργούν τρεις κλειστοί χώροι στάθμευσης (υπόγειο δημοτικό parking Δημοτικής Αγοράς, δυο ιδιωτικά parking επί της οδού Καραολή) καθώς και τέσσερις ανοιχτοί χώροι. Στο κέντρο της πόλης λειτουργούσε σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης που επί του παρόντος βρίσκεται σε διαδικασία δημοπράτησης. Οι συνολικές ανοιχτές οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης της πόλης ανέρχονται περίπου στις 800.

Αντίστοιχα, στο **Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης (2015)**, αναφέρεται ότι η στάθμευση στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης απαντάται:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Παρά την οδό, παρά το κράσπεδο και πάνω στο κράσπεδο και σε διαμορφωμένους ή άτυπους χώρους στάθμευσης (άναρχα)
- Στην Περιοχή της πλατείας Αντίκα και οδών Π. Χρηστίδη (πρώτη επιλογή εύρεσης στάθμευσης)
- Στην Περιοχή της Πλατείας Μητροπόλεως (δεύτερη)
- Στην οδό Χασιριτζόγλου, στην περιοχή «παπάκια», στην περιοχή «Καβάκι», στην περιοχή πλατείας Ματσίνη, στην οδό Λευκού Πύργου και στο υπαίθριο ελεύθερο δημοτικό parking

Για τους υπόλοιπους οικισμούς δεν εντοπίστηκαν σχετικές πληροφορίες από εγκεκριμένη μελέτη.

Επιπλέον, στην κεντρική περιοχή της πόλης της Ξάνθης υφίσταται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ξάνθης (Παραδοτέο Β – Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων)). Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης χωρίζεται σε τρεις διαφορετικές ζώνες (Α, Β, Γ) και καθορίζεται ως εξής:

- Ζώνη Α – Κόκκινη ζώνη (60 λεπτά/ ώρα)
- Ζώνη Β- Πορτοκαλί ζώνη (50 λεπτά/ ώρα)
- Ζώνη Γ- Πράσινη ζώνη (30 λεπτά/ ώρα)

Ακόμα υφίσταται η μπλε ζώνη που αφορά σε ζώνη μόνιμων κατοίκων και η κίτρινη ζώνη που αφορά σε ζώνη απαγόρευσης στάθμευσης. Επίσης υπάρχουν και τμηματικές ζώνες στάθμευσης για φορτοεκφορτώσεις (και χρηματαποστολές), μοτοποδήλατα, νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, αστικά λεωφορεία και ταξί.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι οδοί για τις οποίες έχουν καθοριστεί ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης σε διάφορα **τμήματά** τους:

- **Κόκκινη ζώνη στάθμευσης:** Παναγή Τσαλδάρη, οδός Θερμοπυλών, Κεντρική Πλατεία, οδός Μιχ. Βόγδου, οδός Δημ. Κ. Μπένη, οδός 28^{ης} Οκτωβρίου, οδός Δαγκλή, οδός Περγάμου, οδός Μπρωκούμη, οδός Μεγάλου Ρέματος, οδός Σμύρνης, χώρος μεταξύ της δημοτικής αγοράς και του υπόγειου πάρκινγκ
- **Πορτοκαλί ζώνη στάθμευσης:** οδός Καραολή, οδός Σμύρνης, οδός Μπρωκούμη, Πλατεία Μπαλατατζή, οδός Πεσόντων, Πλατεία Πεσόντων, οδός μεταξύ χώρου διοικητηρίου και χώρου πολιτιστικών δραστηριοτήτων/ΙΚΑ, οδός Γκίφχορν, οδός Ανδρέου Δημητρίου, οδός 40 Εκκλησιών, οδός Μεγάλου Ρέματος
- **Πράσινη ζώνη στάθμευσης:** Πλατεία Εμπορίου (Τέως Ζωαγοράς), οδός Θήρας, Οδός Μπαλατατζή (Τέως Κλεμανσώ)
- **Μπλε ζώνη στάθμευσης:** Πλατεία Εμπορίου (Τέως Ζωαγοράς), οδός Ύδρας, οδός Θήρας, οδός Μπαλατατζή (Τέως Κλεμανσώ), οδός Πλάτωνος, οδός Θερμοπυλών, οδός Τσιμισκή και πάροδοι, οδός Πλουτάρχου, οδός Μητροπ. Πανάρετου, οδός Δόμνας Βισβίζη, οδός Σωκράτους, οδός Βελισαρίου, οδός Ηφαίστου, οδός Σαλαμίνας, οδός Ικονίου, οδός Σταθμού, οδός Κουγιουμτζόγλου, πάροδος Αβδήρων, οδός Σερρών, οδός Αβδήρων, οδός Θεσ/νίκης, πάροδος Σταθμού, οδός Βουλγαροκτόνου, οδός Δώδεκα Αποστόλων, οδός Κολοκοτρώνη, οδός Μπρωκούμη, νησίδες στην Πλατεία Μπαλατατζή, οδός Ρήγα Φεραίου, οδός Κιουτάχειας, οδός Φιλελλήνων, οδός Ανατολικής Θράκης, οδός Υπιάτρου Τριανταφυλλίδη, οδός 40 Εκκλησιών, οδός Χατζησταύρου, οδός Αγίου Ελευθερίου, οδός Ανδρέου Δημητρίου, οδός Ευζώνων, οδός Ανδριανουπόλεως, οδός



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Μικράς Ασίας, οδός Σταύρου Βλαχοπούλου, οδός Μακεδονίας, πάροδος Μακεδονίας, οδός Ηπείρου, οδός Μεσολογγίου, οδός 4^{ης} Οκτωβρίου, οδός Ελευθέριου Βενιζέλου, οδός Ανθυπασπιστού Μιλτιάδου, οδός Ανθυπολοχαγού Στογιαννίδου, οδοί Αγίου Γεωργίου και Μάρκου Μπότσαρη

- **Κίτρινη ζώνη στάθμευσης:** Πλατεία Εμπορίου (Τέως Ζωαγοράς), οδός Ύδρας, οδός Θήρας, οδός Μπαλτατζή (Τέως Κλεμανσώ), οδός Πλάτωνος, οδός Τσιμισκή, οδός Πλουτάρχου, οδός Ελπίδος, οδός Ισιδώρου, οδός Σμύρνης, οδός Μητροπ. Παναρέτου, οδός Δόμνας Βισβίζη, οδός Σωκράτους, οδός Βελισαρίου, οδός Ηφαιστου, οδός Σαλαμίνας, οδός Καραολή, οδός Δαγκλή, οδός Περγάμου, οδός Κουγιουμτζόγλου, πάροδος Αβδήρων, οδός Σερρών, οδός Αβδήρων, οδός Θεσ/νίκης, οδός Πρωταγόρα, οδός Βουλγαροκτόνου, οδός Δώδεκα Αποστόλων, οδός Κολοκοτρώνη, οδός Μπρωκούμη, Πλατεία Μπαλτατζή και νησίδες και τμήματα οδών μεταξύ των οδών καπνεργατών – Καραολή και Μπρωκούμη, οδός Ρήγα Φεραίου, οδός Κιουτάχειας, οδός Φιλελλήνων, οδός Ανατολικής Θράκης, οδός Υπ/τρου Τριανταφυλλίδη, οδός 40 Εκκλησιών, οδός Χατζησταύρου, οδός Αγίου Ελευθερίου, οδός Ανδρέου Δημητρίου, οδός Ευζώνων, οδός Ανδριανουπόλεως, Πάρκινγκ Διοικητηρίου και παράπλευρου χώρου ελεύθερου παρκινγκ, οδός Μακεδονίας, οδός Μεσολογγίου, οδός 4^{ης} Οκτωβρίου, οδός Ελευθέριου Βενιζέλου, οδός Ανθυπασπιστού Μιλτιάδου, οδοί Αγίου Γεωργίου Μάρκου Μπότσαρη και Αγίου Αθανασίου, οδός Παλαιολόγου, οδός Μαλεσιίδου, οδός Βασ. Σοφίας, οδός Πινδάρου, οδός Κονίτσης, οδός Γεωργίου Σταυρού, οδός Σμηνάρχου Ηρ. Μητράκη, οδός Παν. Τσαλδάρη, Κεντρική Πλατεία, οδός 28^{ης} Οκτωβρίου, Πλατεία Ελευθερίας, οδός Κων/νου Δημ. Μπένη (Ηρώων), οδός Μ. Ρέματος
- **Φορτοεκφόρτωση (και χρηματαποστολές):** οδός Παναγή Τσαλδάρη, οδός Θερμοπυλών, οδός Βασ. Κων/νου, οδός Πεσόντων, οδός Ηρώων (Δημ. Κων/νου Μπένη), οδός 28^{ης} Οκτωβρίου, οδός Δαγκλή, οδός Ελπίδος, οδός Τσιμισκή, οδός Καραολή, οδός Μπρωκούμη, οδός Σταθμού, οδός Σμύρνης, οδός Ανδρέου Δημητρίου, οδός Αγίου Ελευθερίου, οδός Σταύρου, οδός 40 Εκκλησιών, οδός Ανδριανουπόλεως, οδός 4^{ης} Οκτωβρίου, οδός Μεσολογγίου
- **Ζώνη στάθμευσης μοτοποδηλάτων:** οδός Βασ. Σοφίας, οδός Πινδάρου, οδός Ύδρας, Κεντρική Πλατεία, οδός Θερμοπυλών, οδός Παν. Τσαλδάρη, οδός Καραολή, οδός 28^{ης} Οκτωβρίου, οδός Μπρωκούμη, οδός Κων/νου Μπένη (πρώην Ηρώων), πλατεία Διοικητηρίου, οδός Μιχ. Βόγδου
- **Ζώνη στάθμευσης νομαρχιακής αυτοδιοίκησης:** Κεντρική Πλατεία
- **Ζώνη στάθμευσης αστικών λεωφορείων:** οδός Πεσόντων
- **Ζώνη στάθμευσης ταξί:** οδός Μιχ. Βόγδου, οδός Κων/νου Μπένη (πρώην Ηρώων), οδός Μπρωκούμη, Πλατεία Μπαλτατζή

Στο πλαίσιο του υπό εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ξάνθης (Παραδοτέο Β – Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων) έγινε καταγραφή της νόμιμης και της παράνομης στάθμευσης σε πέντε κεντρικές οδούς της πόλης της Ξάνθης (Περικλέους, Μιχαήλ Καραολή, Μπρωκούμη και 30 Εκκλησιών). Συνολικά προέκυψαν 260 νόμιμα και 42 παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Το 74,23% των νόμιμων σταθμευμένων οχημάτων ήταν αυτοκίνητα και το 25,77% μηχανοκίνητα δίκυκλα ενώ το 54,76% των παράνομων σταθμευμένων οχημάτων ήταν μηχανοκίνητα δίκυκλα και το 45,24% αυτοκίνητα. Τα παραπάνω στοιχεία μπορούν να σκιαγραφήσουν τη γενική εικόνα της στάθμευσης στο κέντρο της Ξάνθης.



Κυκλοφοριακοί Φόρτοι

Στο πλαίσιο εκπόνησης της **Κυκλοφοριακής Μελέτης της πόλη της Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις (2015)** πραγματοποιήθηκαν μεταξύ άλλων μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένους κόμβους της πόλης, συμπεριλαμβανομένων όλων των σηματοδοτούμενων κόμβων.

Οι θέσεις των κόμβων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις φόρτων είναι οι ακόλουθοι:

1. K1α2 Εθελοντή Αιμοδότη - οδός προς Εκτενεπόλ
2. K1α Εθελοντή Αιμοδότη - Ηλιουπόλεως
3. K1A Μιχαηλίδη - 28ης Οκτωβρίου & Ανδρέου Δημητρίου
4. K1B Τζαβέλα - 28ης Οκτωβρίου & Ανδρέου Δημητρίου
5. K2 Θεοδ. Δούκα - Παπανδρέου
6. K3 Δημοκρίτου - Παπανδρέου
7. K3A Δημοκρίτου - Λευκίππου
8. K4A Λεωφ. Στρατού& Π. Τσαλδάρη - Έβρου
9. K4B Έβρου - Βασ. Σοφίας
10. K5 4ης Οκτωβρίου - Σάρδεων
11. K6 Σάρδεων - Περικλέους
12. K10 40 Εκκλησιών - Αν. Δημητρίου
13. K11A 40 Εκκλησιών - Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων)
14. K11B Μεγ. Ρέματος - 28ης Οκτωβρίου
15. K12 28ης Οκτωβρίου - Καραολή - Τσαλδάρη
16. K13 Καραολή - Δημοκρίτου - Ικονίου
17. K14 Κονδύλη - Λευκίππου - Δράμας
18. K15 4ης Οκτωβρίου - Βενιζέλου

Από τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στους παραπάνω κόμβους προκύπτουν τα εξής:

- Στον Κόμβο K1α ο υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος ισούται με 2108 ΜΕΑ/ώρα στο χρονικό διάστημα 14:00-15:00
- Στον Κόμβο K1β ο υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος ισούται με 1989 ΜΕΑ/ώρα στο χρονικό διάστημα 14:00-15:00
- Στον Κόμβο K2 η υψηλότερη τιμή του φόρτου εντοπίζεται στο χρονικό διάστημα 14:00-15:00 και ισούται με 1156 ΜΕΑ/ώρα
- Η υψηλότερη τιμή φόρτου στον Κόμβο 3 καταγράφηκε στο διάστημα 14:00-15:00 και ισούται με 1755 ΜΕΑ/ώρα
- Στον Κόμβο K3A η υψηλότερη τιμή φόρτου ισούται με 2710 ΜΕΑ/ώρα κατά το χρονικό διάστημα 14:00-15:00
- Στον Κόμβο K5 η υψηλότερη τιμή φόρτου που μετρήθηκε ισούται με 820 ΜΕΑ/ώρα στο διάστημα 07:30-08:30
- Στον Κόμβο K14 η υψηλότερη τιμή φόρτου ισούται με 1972 ΜΕΑ/ώρα το διάστημα 13:00-14:00
- Η υψηλότερη τιμή φόρτου στον Κόμβο K15 εντοπίστηκε στο διάστημα 14:00-15:00 όπου λαμβάνει την τιμή 1192 ΜΕΑ/ώρα



Στο πλαίσιο ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης για την εκπόνηση του **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Ξάνθης (2021-2022)** πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε εννέα (9) επιλεγμένους κόμβους εντός της Ξάνθης. Οι κόμβοι αυτοί είναι οι:

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

Παρακάτω ακολουθούν αναλύσεις για έκαστο κόμβο.

Κόμβος 1: Σαρδέων και Περικλέους

Στον Κόμβο 1 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 09:15- 09:30 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 384 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση: Από Πλ. Δημογέροντα προς Εθ. Αιμοδότη το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 345 ΜΕΑ/h.

Κόμβος 2: Περικλέους και Ανδρέου Δημητρίου

Στον Κόμβο 2 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:30- 08:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 08:45. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 339 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση: Από Ανδρέου Δημητρίου βόρεια προς Δημητρίου νότια το χρονικό διάστημα 08:30-09:30.

Κόμβος 3: 40 εκκλησιών, 28ης Οκτωβρίου και Μπρωκούμη

Στον Κόμβο 3 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 09:30- 09:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 08:45. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 448 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από 28ης Οκτωβρίου νότια προς 28ης Οκτωβρίου βόρεια το χρονικό διάστημα 09:00-10:00 και 09:15-10:15.

Κόμβος 4: Ανδρέου Δημητρίου, Μαιάνδρου και Τζαβέλλα

Στον Κόμβο 4 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:30- 08:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 08:45. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 363 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από Κέντρο προς Δημητρίου το χρονικό διάστημα 08:30-09:30.



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

Στον Κόμβο 5 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:30- 09:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 09:00. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 363 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από Τριανταφυλλοπούλου προς Δημητρίου νότια το χρονικό διάστημα 08:15-09:15.

Κόμβος 6: Αιμοδότη και Σαρδέων

Στον Κόμβο 6 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 09:30- 09:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 09:30. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 330 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από Σάρδεων προς Μαιάνδρου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 155 ΜΕΑ/h.

Κόμβος 7: Πλατεία Μπαλτατζή

Στον Κόμβο 7 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:00- 08:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 08:15 και μείωση στη συνέχεια. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 326 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από Δημοκρίτου προς Καραολή το χρονικό διάστημα 07:45-08:45, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 297 ΜΕΑ/h.

Κόμβος 8: Πλατεία Δημοκρατίας

Στον Κόμβο 8 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 10:00- 10:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 10:15. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 531 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Βασ. 146 Κων/νου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 236 ΜΕΑ/h.

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

Στον Κόμβο 9 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 08:45- 09:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τις 07:30 έως τις 09:00. Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 531 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην Κίνηση: Από Βασ. Γεωργίου και Παύλου προς Βασ. Κων/νου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 236 ΜΕΑ/h.



2.4. Πληθυσμιακά και Κοινωνικά στοιχεία Δήμου Ξάνθης

2.4.1. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά Δήμου Ξάνθης

Η μελέτη των βασικών δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού συμβάλλει στην κατανόηση των χαρακτηριστικών του ανθρώπινου δυναμικού που αποτελεί σημαντικό παράγοντα της τοπικής ανάπτυξης.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν. 3852/2010), ο Δήμος Ξάνθης αποτελείται από τις Δημοτικές Ενότητες Ξάνθης και Σταυρούπολης. Κατά την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. το έτος 2011, ο Δήμος Ξάνθης έχει **μόνιμο πληθυσμό 65.133 κατοίκους**, η Δημοτική Ενότητα Ξάνθης 63.083 κατοίκους και η Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης 2.050 κατοίκους. Κατά τη διάρκεια της εικοσαετίας (1991-2011) ο Δήμος Ξάνθης παρουσιάζει αύξηση του πληθυσμού κατά 40,03%. Η Δημοτική Ενότητα Ξάνθης ακολουθεί την αυξητική τάση του Δήμου παρουσιάζοντας αύξηση κατά 45,80%. Αντιθέτως, ο μόνιμος πληθυσμός της Δημοτικής Ενότητας Σταυρούπολης βαίνει μειούμενος μεταξύ των ετών 1991-2011. Παρατηρώντας τη χρονοσειρά του ακόλουθου διαγράμματος, η Δημοτική Ενότητα Ξάνθης ακολουθεί την πληθυσμιακή μεταβολή του Δήμου Ξάνθης καθ' όλη τη διάρκεια της εικοσαετίας, σημειώνοντας τη μεγαλύτερη τιμή το έτος 2011 (63.083 κάτοικοι).

Παράλληλα, μελετάται η πληθυσμιακή μεταβολή του Δήμου Ξάνθης και των λοιπών Δήμων εντός της Π.Ε. Ξάνθης. Η Π.Ε. Ξάνθης στη διάρκεια της εικοσαετίας παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 20,61%, ποσοστό που ισοδυναμεί περίπου με τη μισή αύξηση που σημειώνει ο Δήμος Ξάνθης. Μικρότερη αύξηση παρουσιάζει ο Δήμος Αβδήρων, αντιθέτως, οι Δήμοι Μύκης και Τοπείρου σημειώνουν μείωση στον πληθυσμό τους, κατά 3,97 και 7,17%, αντιστοίχως.

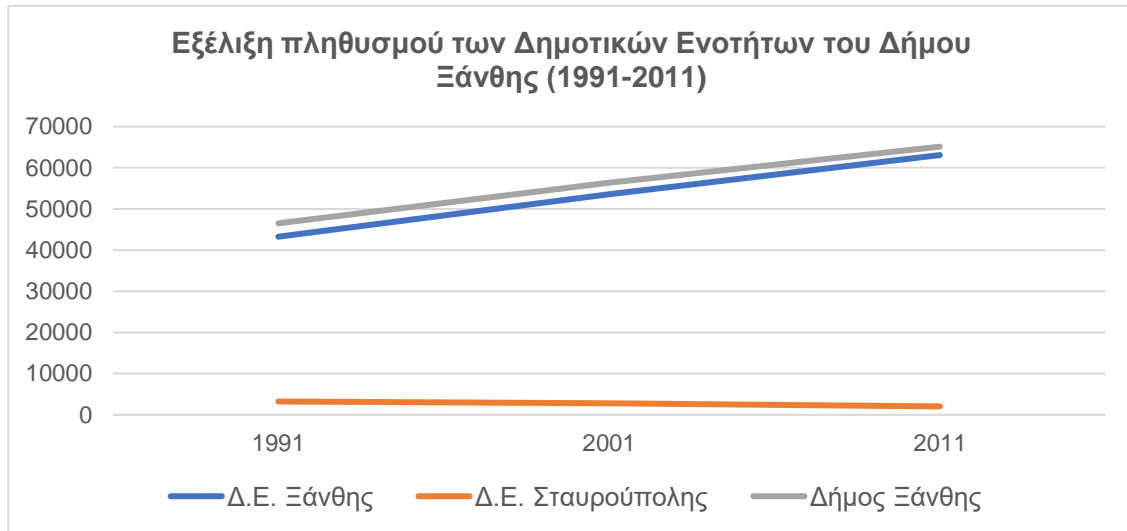
Ο πολυπληθέστερος Δήμος που εντάσσεται στην Π.Ε. Ξάνθης είναι ο Δήμος Ξάνθης με πληθυσμό 65.133 κάτοικοι και ακολουθούν οι Δήμοι Αβδήρων με 19.005 κάτοικοι, Μύκης με 15.540 κάτοικοι και Τοπείρου με 11.544 κάτοικοι (απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011).

Όσα αναφέρθηκαν παραπάνω απεικονίζονται στους ακόλουθους πίνακες και διαγράμματα.

Πίνακας 3: Εξέλιξη πληθυσμού στο Δήμο Ξάνθης στη διάρκεια της εικοσαετίας 1991-2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)

ΠΕΡΙΟΧΗ	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Δ.Ε. Ξάνθης	43266	53598	63083	23,88%	17,70%	45,80%
Δ.Ε. Σταυρούπολης	3247	2785	2050	-14,23%	-26,39%	-36,86%
Δήμος Ξάνθης	46513	56383	65133	21,22%	15,52%	40,03%

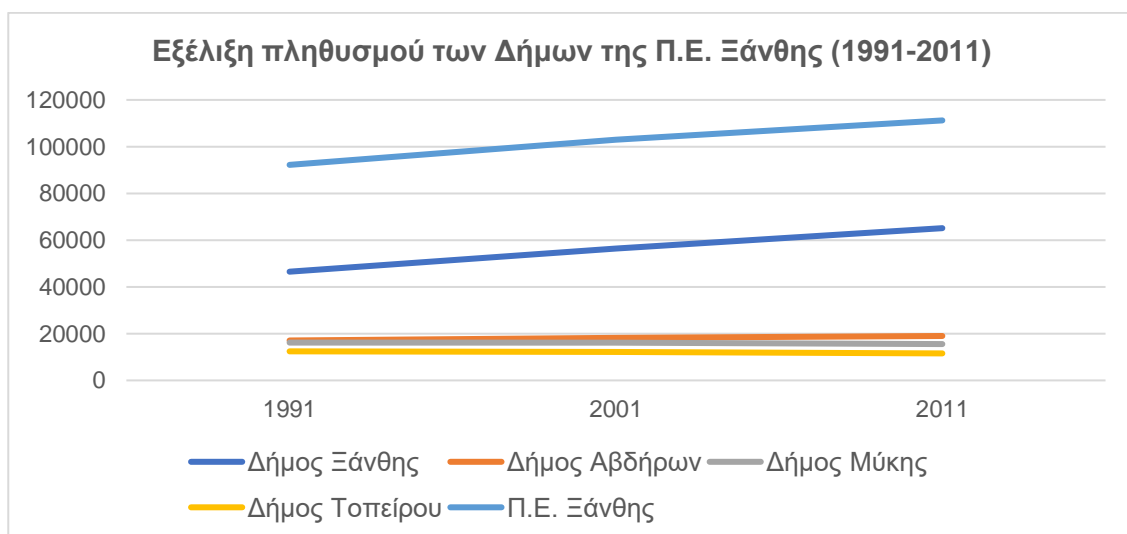
Διάγραμμα 1: Εξέλιξη πληθυσμού των Δημοτικών Ενοτήτων και του Δήμου Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Πίνακας 4: Εξέλιξη πληθυσμού στους Δήμους της Π.Ε. Ξάνθης 1991-2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)

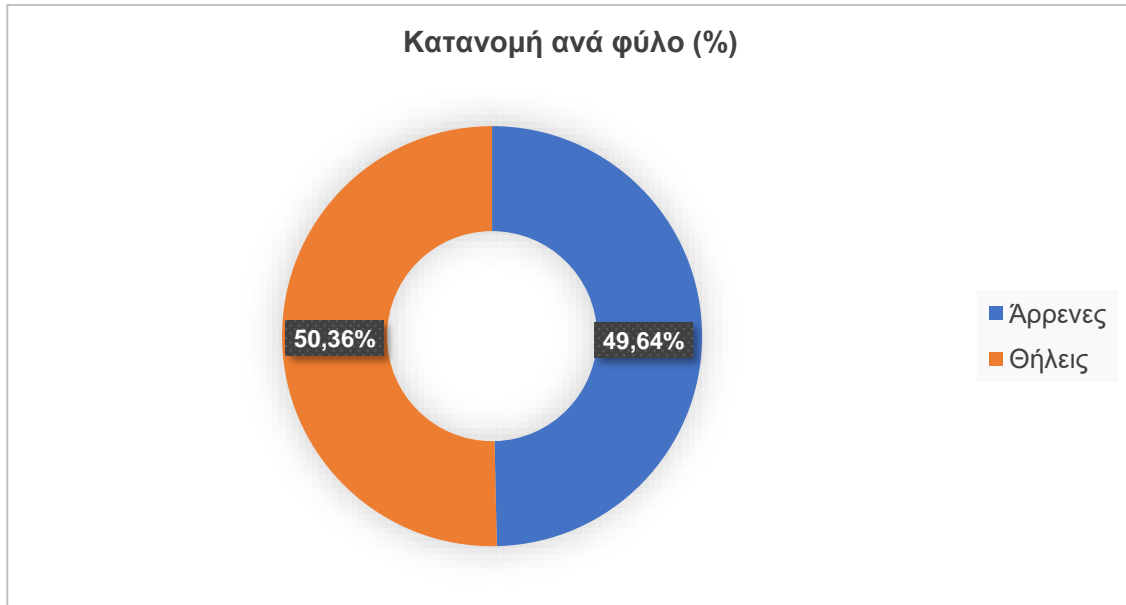
ΠΕΡΙΟΧΗ	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Δήμος Ξάνθης	46513	56383	65133	21,22%	15,52%	40,03%
Δήμος Αβδήρων	17087	18262	19005	6,88%	4,07%	11,22%
Δήμος Μύκης	16182	16091	15540	-0,56%	-3,42%	-3,97%
Δήμος Τοπείρου	12436	12223	11544	-1,71%	-5,56%	-7,17%
Π.Ε. Ξάνθης	92218	102959	111222	11,65%	8,03%	20,61%

Διάγραμμα 2: Εξέλιξη πληθυσμού των Δήμων που απαρτίζουν την Π.Ε. Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Ως προς την κατανομή των μόνιμων κατοίκων του Δήμου ανά φύλο, παρατηρείται μία σχεδόν ισόποση κατανομή των κατοίκων μεταξύ των δύο (2) φύλων, με μία μικρή υπεροχή των γυναικών έναντι των ανδρών, 50,36% έναντι 49,64%, αντιστοίχως.

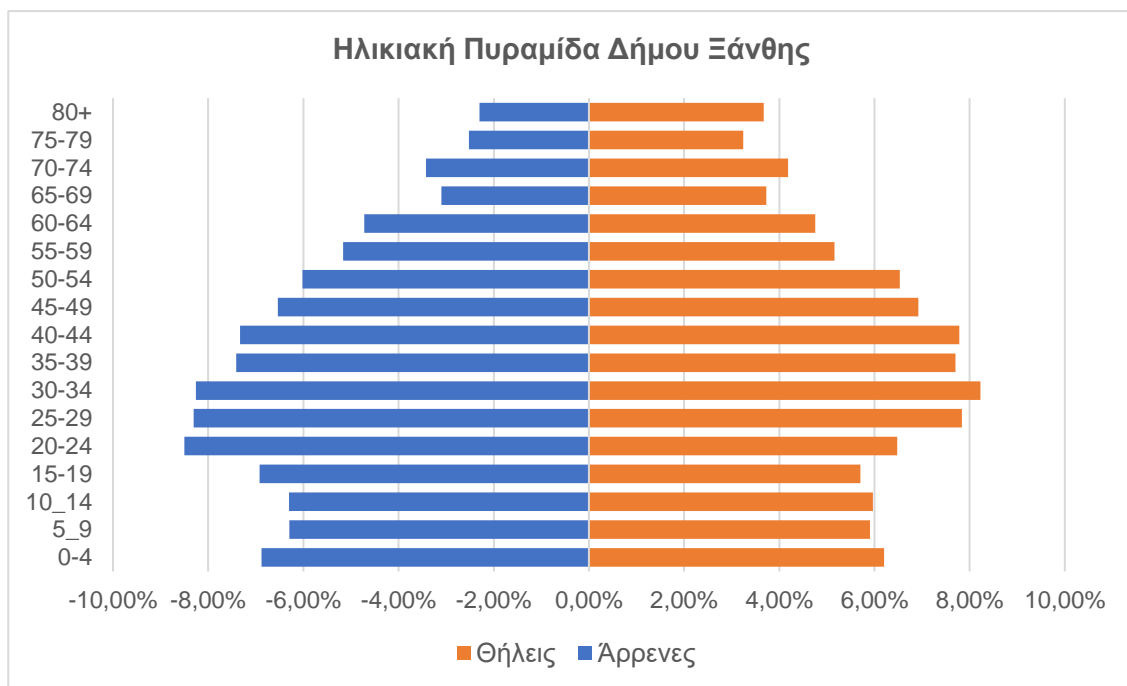
Διάγραμμα 3: Κατανομή κατοίκων Δήμου Ξάνθης ανά φύλο (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Η μελέτη και ανάλυση της ηλικιακής κατανομής σε μία περιοχή είναι σημαντική καθώς μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την παραγωγικότητα του πληθυσμού και τους αναπτυξιακούς δείκτες. Μια γενική εικόνα για την κατανομή του πληθυσμού ως προς την ηλικία και το φύλο δίνει το διάγραμμα της πυραμίδας των ηλικιών. Η ηλικιακή πυραμίδα είναι πλατιά στη βάση και όσο ανεβαίνουν τα ηλικιακά όρια γίνεται πιο στενή στην κορυφή. Αυτό σημαίνει, πως στις πιο νεαρές ηλικίες παρουσιάζεται μεγαλύτερη συγκέντρωση των κατοίκων του Δήμου σε σχέση με τις πιο γηρασμένες ηλικίες. Συγκεκριμένα, η μεγαλύτερη συγκέντρωση εμφανίζεται στις ηλικιακές κλάσεις 30-34 και 25-29 ετών, αντιθέτως, η χαμηλότερη συγκέντρωση παρουσιάζεται στις κλάσεις 75-79 και 80+ ετών.

Συγκεκριμένα, στις ηλικιακές κλάσεις 0-19 ετών, που αντιπροσωπεύουν τις νεαρότερες ηλικίες, παρατηρείται συγκέντρωση των κατοίκων του Δήμου Ξάνθης σε ποσοστό 25,08%, ενώ περίπου διπλάσιο κυμαίνεται το ποσοστό των κατοίκων μεταξύ των ηλικιών 25-54 ετών που αντιπροσωπεύουν τις παραγωγικές ηλικίες που συμμετέχουν στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου. Οι κλάσεις που αντιπροσωπεύουν τις γηρασμένες ηλικίες, ήτοι τις ηλικίες 65+, αντιστοιχούν σε περίπου 13,10%, ποσοστό χαμηλότερο από αυτό των παραγωγικών ηλικιών.

Διάγραμμα 4: Πυραμίδα ηλικιών στο Δήμο Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Οι αναπτυξιακοί δείκτες αποδεικνύουν και αριθμητικά τα συμπεράσματα που έχουν ήδη εξαχθεί από την Πυραμίδα Ηλικιών. Παρακάτω ακολουθεί μία επεξήγηση των Δεικτών που χρησιμοποιήθηκαν για τη μελέτη και ανάλυση των ηλικιών του Δήμου Ξάνθης.

- **Δείκτης εξάρτησης:** είναι ο δείκτης που ορίζει την επιβάρυνση που δέχεται ο ενεργός πληθυσμός (15-64) από το νεανικό (0-14) και το γηραιότερο (65+). Όσο πιο μικρός είναι ο δείκτης τόσο περισσότερα είναι τα άτομα που ανήκουν σε παραγωγικές ηλικίες, άρα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της οικονομίας ενός τόπου.
- **Δείκτης γήρανσης:** είναι ο δείκτης που παρουσιάζει τη συνεχή αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων ατόμων (60+) στο συνολικό πληθυσμό, ο οποίος συμβαδίζει με τη μείωση των παιδιών (ηλικίες 0-19).
- **Δείκτης αντικατάστασης:** είναι ο δείκτης που δηλώνει για κάθε 100 άτομα από 60 έως 64 ετών, τα οποία είναι δυνητικά άτομα που θα εγκαταλείψουν την αγορά εργασίας, πόσα άτομα από 15 έως 19 ετών, που δυνητικά θα εισέλθουν στην αγορά εργασίας, αντιστοιχούν. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο περισσότερα άτομα νεαρής ηλικίας αντιστοιχούν σε 100 άτομα ηλικίας 60-64 ετών.
- **Δείκτης νεανικότητας:** είναι ο δείκτης που εκφράζει την αναλογία των νεαρών ατόμων ηλικίας 0-14 ετών στο συνολικό πληθυσμό.

Ο Δείκτης Γήρανσης στο Δήμο Ξάνθης είναι κάτω από τη μονάδα, γεγονός ενθαρρυντικό για την αναπτυξιακή τάση και την παραγωγικότητα του Δήμου, καθώς η αναλογία μεταξύ των ηλικιωμένων ατόμων και των νεαρότερων υπερτερεί υπέρ των νεαρότερων. Αντιθέτως, στη Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης ο Δείκτης Γήρανσης είναι κατά πολύ πάνω από τη μονάδα, γεγονός που καταδεικνύει την πολύ υψηλότερη αναλογία των γηρασμένων ατόμων έναντι των νεαρότερων. Στο Δήμο Ξάνθης και στη Δημοτική Ενότητα Ξάνθης ο Δείκτης Εξάρτησης είναι αρκετά πιο κάτω από τη μονάδα, γεγονός που καταμαρτυρά τη χαμηλή επιβάρυνση που δέχεται ο ενεργός πληθυσμός από το γηρασμένο πληθυσμό. Σε αντίθετη κατάσταση βρίσκεται η Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης όπου η επιβάρυνση του ενεργού πληθυσμού από το



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

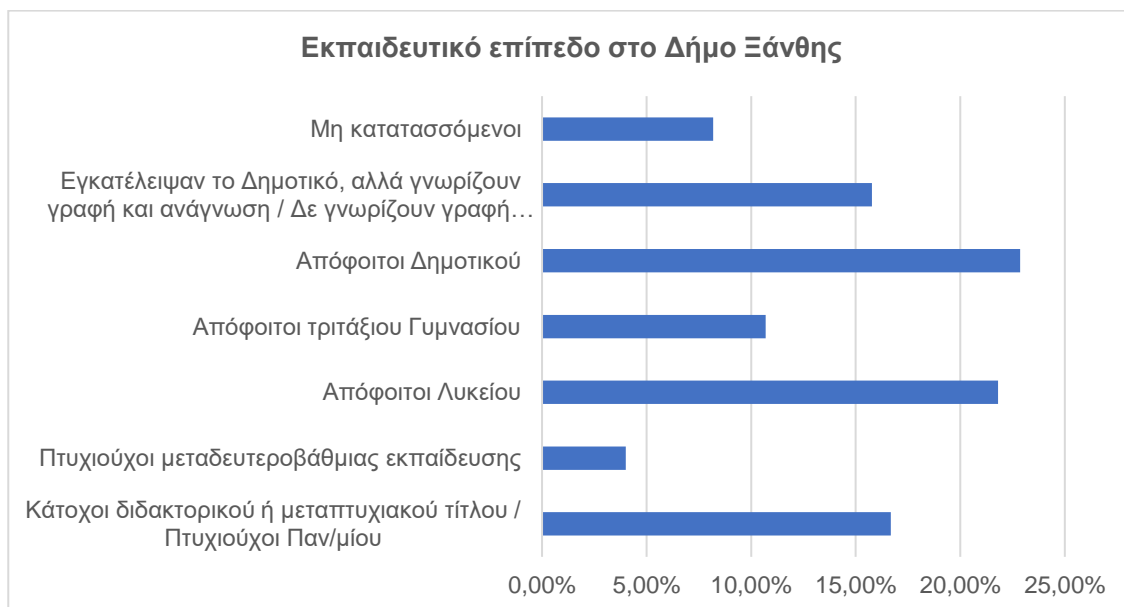
γρηραιότερο είναι σημαντική. Ο Δείκτης Αντικατάστασης τόσο στο Δήμο Ξάνθης όσο και στη Δημοτική Ενότητα Ξάνθης είναι πάνω από τη μονάδα, γεγονός που αποδεικνύει υψηλό ποσοστό αντικατάστασης του γρηραιότερου πληθυσμού από το νεαρότερο. Τέλος, ο Δείκτης Νεανικότητας στο Δήμο Ξάνθης και στη Δημοτική Ενότητα Ξάνθης είναι περίπου διπλάσιος από ότι στη Δ.Ε. Σταυρούπολης, γεγονός που μαρτυρά πως στη Δ.Ε. Ξάνθης υπάρχει μεγαλύτερη συγκέντρωση νεαρών ατόμων (ηλικίας 0-14 ετών) από ότι στη Δ.Ε. Σταυρούπολης.

Πίνακας 5: Αναπτυξιακοί Δείκτες στο Δήμο Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ	ΓΗΡΑΝΣΗΣ	ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΝΕΑΝΙΚΟΤΗΤΑΣ
Δ.Ε. Ξάνθης	0,46	0,64	1,34	0,19
Δ.Ε. Σταυρούπολης	0,91	4,86	0,45	0,08
Δήμος Ξάνθης	0,47	0,70	1,29	0,19

Όσον αφορά στο εκπαιδευτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Ξάνθης, τα υψηλότερα ποσοστά των κατοίκων είναι απόφοιτοι Δημοτικού και απόφοιτοι Λυκείου, με ποσοστά 22,86% και 21,81%. Οι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αντιπροσωπεύουν το 16,68% του συνολικού πληθυσμού. Αρνητικό κρίνεται το γεγονός ότι ένα ποσοστό της τάξης του 15,78% αντιπροσωπεύει άτομα τα οποία είτε εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση είτε δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση.

Πίνακας 6: Εκπαιδευτικό επίπεδο κατοίκων του Δήμου Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



2.4.2. Οικονομικά στοιχεία-Απασχόληση στο Δήμο Ξάνθης

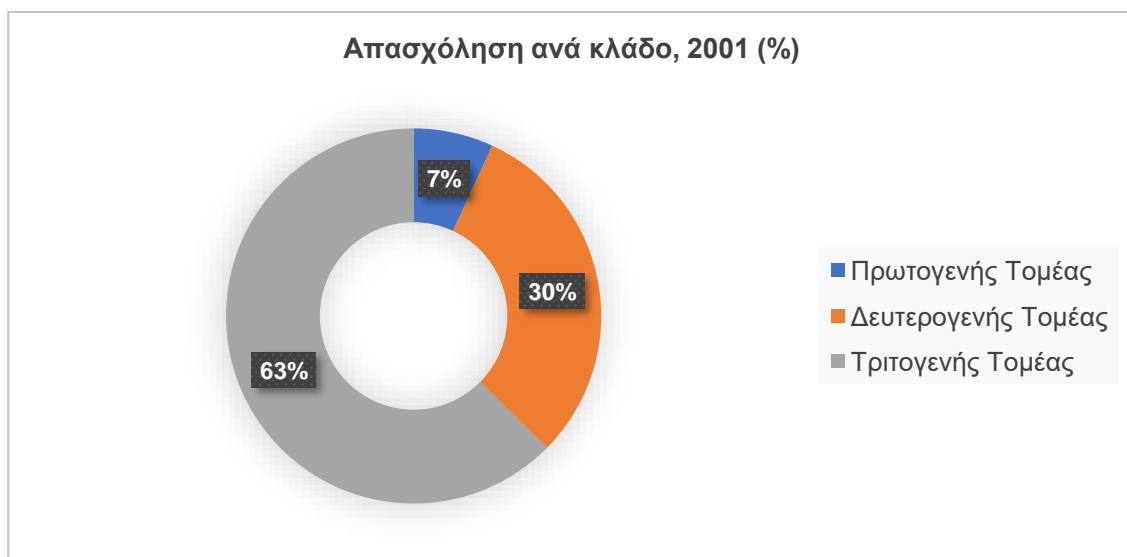
Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. που αφορούν στους τομείς απασχόλησης στον Δήμο Ξάνθης, παρατηρείται ότι στον τριτογενή τομέα παραγωγής απασχολείται η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων του Δήμου σε ποσοστό 76,83% και ακολουθεί ο δευτερογενής τομέας με ποσοστό 19,02%. Μελετώντας την παραγωγική κατάσταση που επικρατούσε στον Δήμο Ξάνθης κατά το έτος 2001, παρατηρείται ότι και πάλι ο τριτογενής τομέας παραγωγής απασχολεί την πλειοψηφία των κατοίκων με το δευτερογενή τομέα να ακολουθεί. Συγκριτικά με το έτος 2001, παρατηρείται αύξηση της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα εις βάρος των λοιπών κλάδων.

Στον Δήμο Ξάνθης δραστηριοποιούνται κυρίως επιχειρήσεις χονδρικού και λιανικού εμπορίου, ξενοδοχεία, εστιατόρια και επιχειρήσεις αναψυχής. Επίσης, μεγάλο ποσοστό του τομέα αυτού αποτελούν και οι Δημόσιες Υπηρεσίες. Επιπλέον, η τουριστική δραστηριότητα και συγκεκριμένα η ανάπτυξη και προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού μπορεί να στηρίξει την τοπική οικονομία, καθώς ο Δήμος Ξάνθης κατέχει κεντροβαρική θέση σε επίπεδο Νομού και σε συνδυασμό με την ύπαρξη του παραδοσιακού οικισμού της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης καθιστούν το Δήμο πόλο έλξης διαφόρων ομάδων τουριστών (παραθεριστικός, οικολογικός/φυσιολατρικός, αρχαιολογικός, πολιτισμικός, κ.ά.).

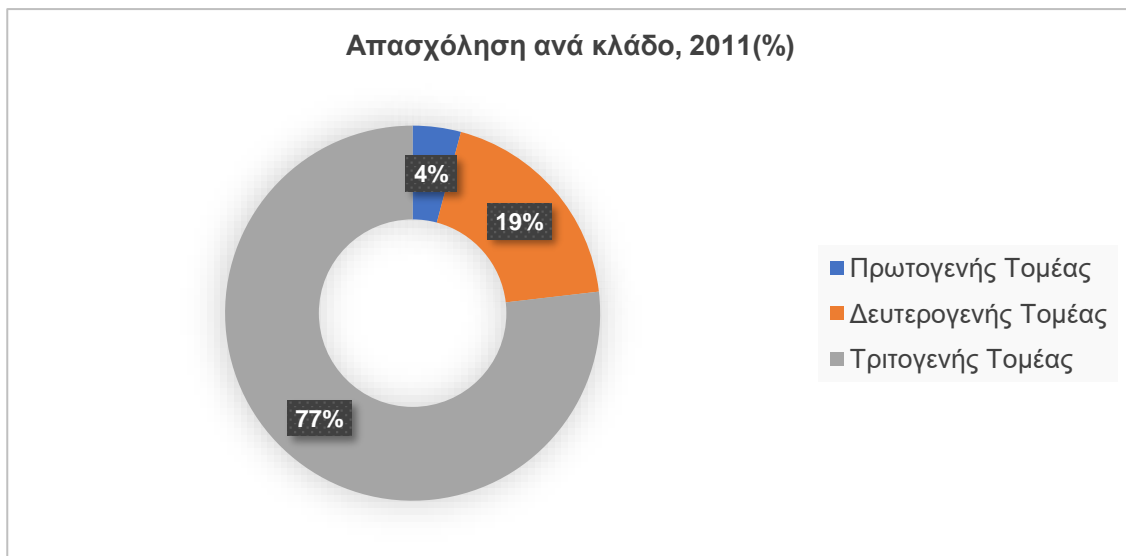
Η βιομηχανία στην περιοχή αναπτύχθηκε μέσω των κλάδων επεξεργασίας των φυσικών πόρων και πρώτων υλών της περιοχής (τρόφιμα, καπνό) και δευτερευόντως μέσω των κλάδων που παράγουν προϊόντα (π.χ. έπιπλα). Επίσης στην Π.Ε. Ξάνθης δραστηριοποιούνται μεταποιητικές δραστηριότητες.

Ως προς την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα θα μπορούσε να λεχθεί πως υπάρχει σχετική διαφοροποίηση μεταξύ της Δ.Ε. Ξάνθης και Σταυρούπολης στην οποία κυριαρχεί η αγροτική παραγωγή. Ο Νομός της Ξάνθης αποτελεί έναν από τους καπνοπαραγωγικούς νομούς της χώρας με τα προϊόντα του να έχουν αποκτήσει διεθνή φήμη.

Διάγραμμα 5: Απασχόληση ανά κλάδο, 2001 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2001, ίδια επεξεργασία)



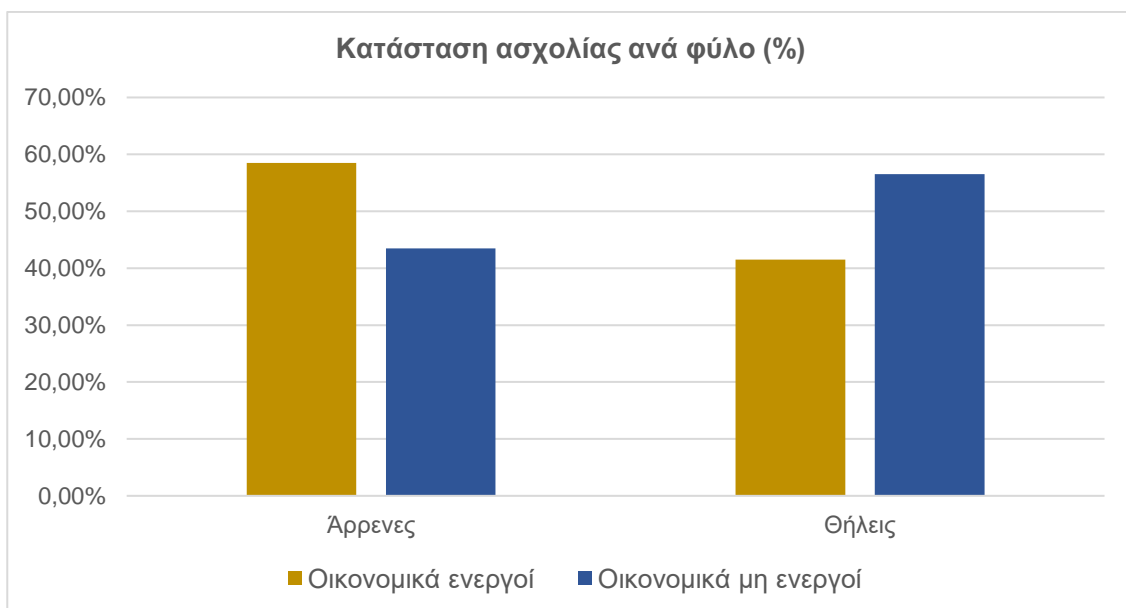
Διάγραμμα 6: Απασχόληση ανά κλάδο, 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



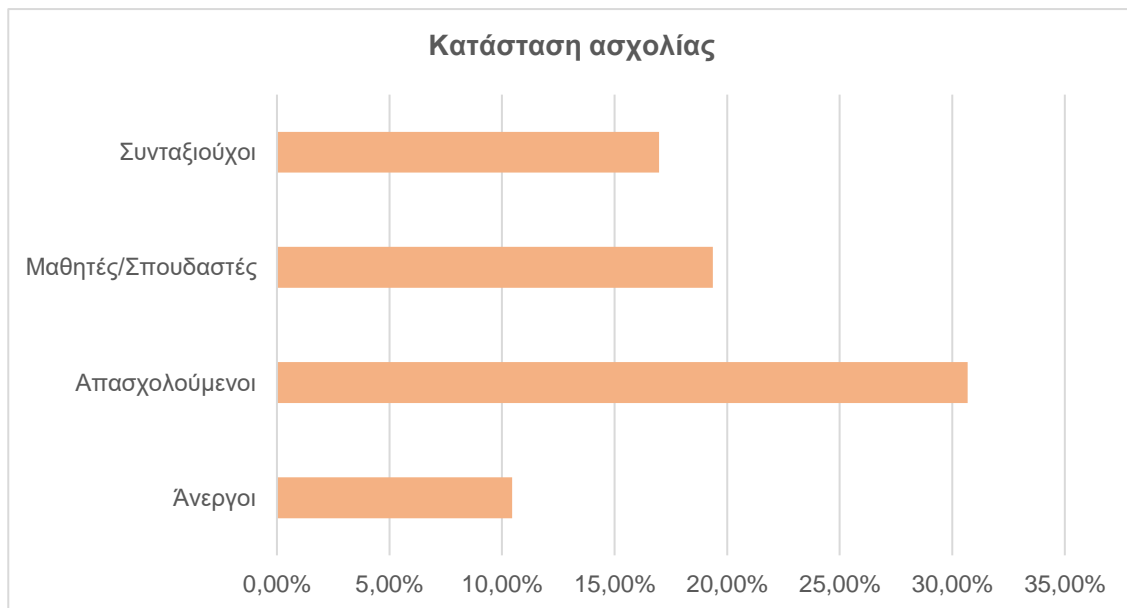
Όσον αφορά στην επαγγελματική κατάσταση των κατοίκων του Δήμου, το ποσοστό των οικονομικώς μη ενεργών κατοίκων του Δήμου Ξάνθης αντιπροσωπεύει το 58,86% έναντι των οικονομικώς ενεργών κατοίκων που αντιπροσωπεύει το 41,14%. Από τους οικονομικά ενεργούς κατοίκους, η πλειοψηφία αντιστοιχεί στους άρρενες, ενώ από τους οικονομικά μη ενεργούς κατοίκους την πλειοψηφία αντιπροσωπεύουν οι γυναίκες.

Οι απασχολούμενοι του Δήμου Ξάνθης αντιστοιχούν στο 1/3 των κατοίκων του Δήμου, ενώ οι άνεργοι αντιστοιχούν στο 1/10 των κατοίκων. Οι μαθητές/σπουδαστές και οι συνταξιούχοι, που αντιστοιχούν στους οικονομικώς μη ενεργούς κατοίκους, αντιπροσωπεύουν το 36,33% των κατοίκων του Δήμου.

Διάγραμμα 7: Κατάσταση ασχολίας ανά φύλο (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 8: Κατάσταση ασχολίας στο Δήμο Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)

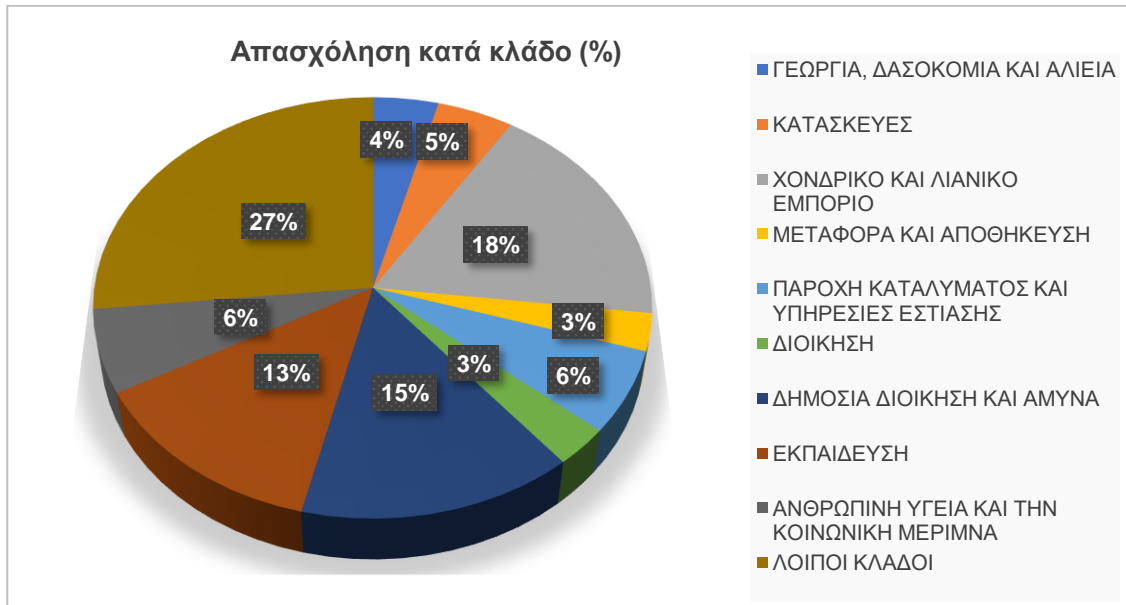


Διάγραμμα 9: Κατανομή οικονομικώς ενεργών και μη ενεργών κατοίκων του Δήμου Ξάνθης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



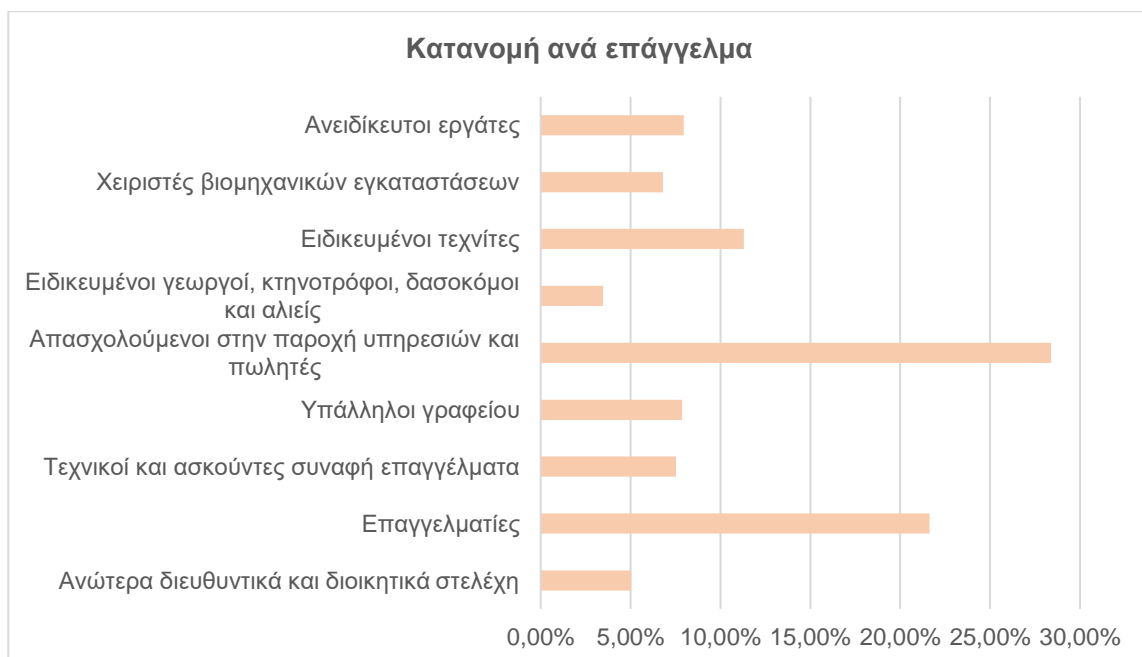
Ο κλάδος απασχόλησης που απασχολεί τους περισσότερους απασχολούμενους που εργάζονται στο Δήμο Ξάνθης είναι ο κλάδος του εμπορίου (ποσοστό 17,91%) και ακολουθεί ο κλάδος της δημόσιας διοίκησης και άμυνας (ποσοστό 14,67%) και της εκπαίδευσης (ποσοστό 13,25%). Αντιθέτως, οι κλάδοι απασχόλησης με τους λιγότερους απασχολούμενους είναι η μεταφορά και αποθήκευση (2,87%) και η διοίκηση (2,97%). Ο κλάδος του πρωτογενούς τομέα απασχόλησης αντιπροσωπεύει το 4,15%.

Διάγραμμα 10: Απασχόληση κατά κλάδο παραγωγικής δραστηριότητας (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Ως προς την επιλογή επαγγελματιών, η απασχόληση στην παροχή υπηρεσιών και στις πωλήσεις είναι το επάγγελμα που συγκεντρώνει τους περισσότερους εργαζομένους στο Δήμο Ξάνθης. Οι ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς αποτελούν μόλις το 3,47%, γεγονός που δικαιολογείται από τη χαμηλή συγκέντρωση εργαζομένων στον πρωτογενή τομέα.

Διάγραμμα 11: Κατανομή απασχολούμενων ανά επάγγελμα (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



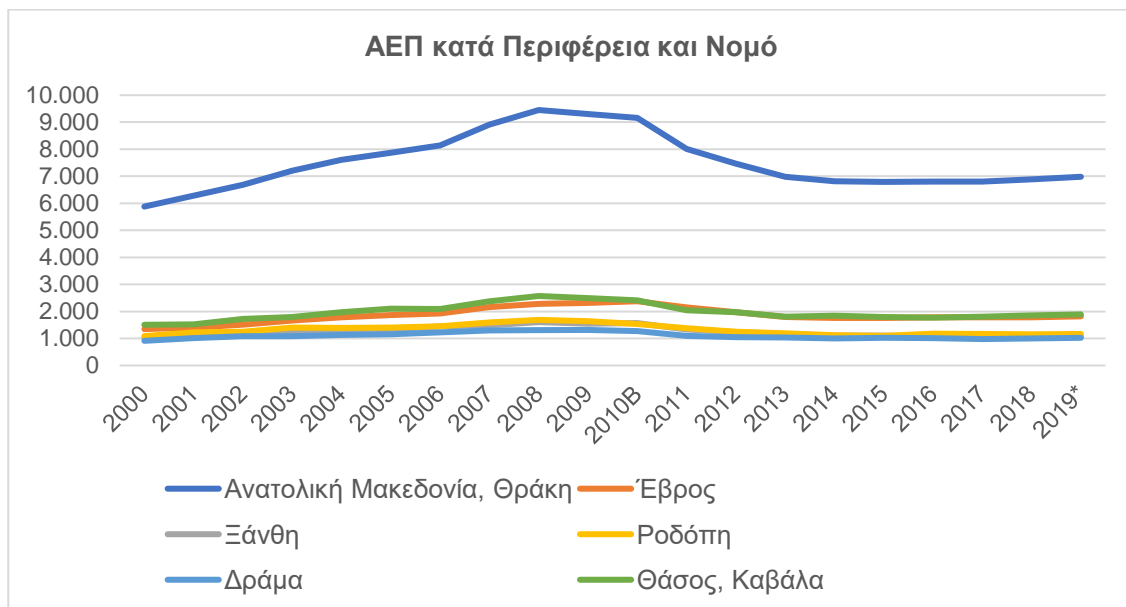


Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

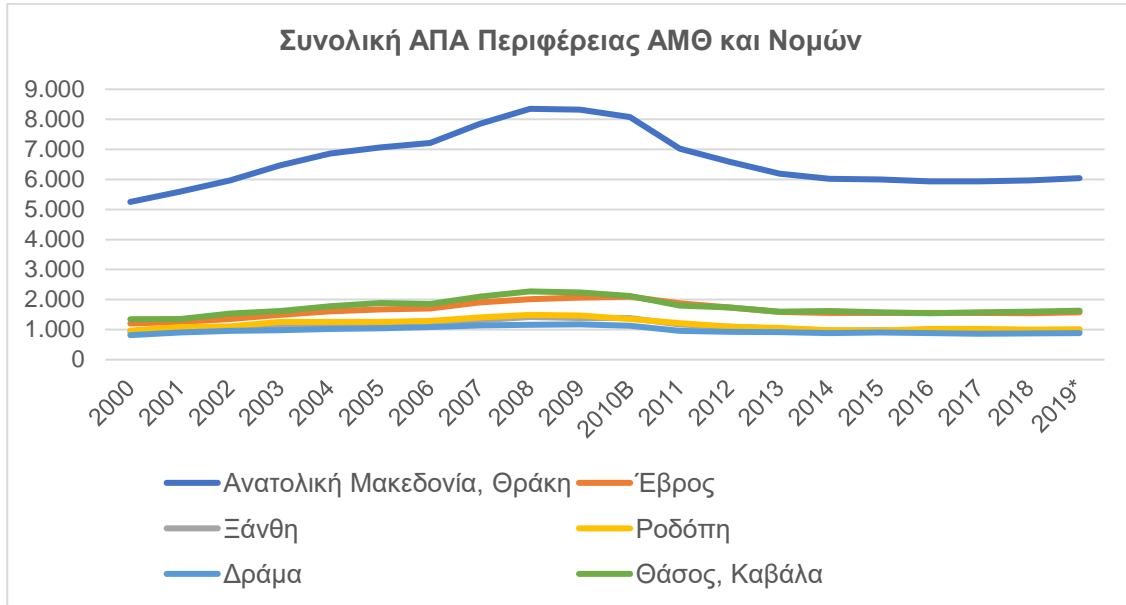
Παρακολουθώντας τη διακύμανση των τιμών για τρεις σημαντικότερους δείκτες της οικονομίας (Κατά κεφαλή Α.Ε.Π., Α.Ε.Π. και Συνολική Α.Π.Α.), κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ 2000 και 2018 μπορεί να γίνει μια μικρή ανασκόπηση της οικονομικής κατάστασης τόσο της Π.Ε. Ξάνθης, όσο και πιο διευρυμένα στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.

Η Π.Ε. Ξάνθης είναι η Περιφερειακή Ενότητα όπου μαζί με την Π.Ε. Ροδόπης βρίσκονται στην προτελευταία θέση των Π.Ε. στο σύνολο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Η χρονική διακύμανση μεταξύ των ετών 2000-2019, για τους οικονομικούς δείκτες της Π.Ε. Ξάνθης, αλλά και της Περιφέρειας ΑΜΘ ακολουθούν περίπου την ίδια πορεία με το γενικότερο σύνολο της χώρας. Όσον αφορά στην Π.Ε. Ξάνθης, από το 2000 έως το 2008 διαγράφεται μια οικονομική ανάπτυξη και μια παράλληλη αυξητική τάση των οικονομικών δεικτών, στην κορύφωσή της μάλιστα το έτος 2008 στην Π.Ε. Ξάνθης, το ΑΕΠ υπολογίστηκε σε 1.606 εκατομμύρια Ευρώ, ενώ η αντίστοιχη τιμή για την ΑΠΑ, ανερχόταν στα 1.419 εκατομμύρια Ευρώ. Από το 2009 έως το 2016, η Π.Ε. Ξάνθης ακολούθησαν μια σταθερά καθοδική πορεία, άμεσα συνυφασμένη με τη γενικότερη οικονομική κρίση που έπληξε την Ελλάδα. Από το 2016 έως το 2018 διαφαίνεται μία μικρή, αλλά σταθερή πρόοδο, με παράλληλη αύξηση όλων των οικονομικών δεικτών. Σε ό,τι αφορά στο κατά κεφαλή ΑΕΠ της Π.Ε. Ξάνθης, διαφαίνεται ότι παρουσιάζει την υψηλότερη τιμή του το 14.537 Ευρώ το έτος 2008, ενώ από το έτος 2016 έως το έτος 2019 το κατά κεφαλή ΑΕΠ παρουσιάζει μικρή αλλά σταθερή πρόοδο.

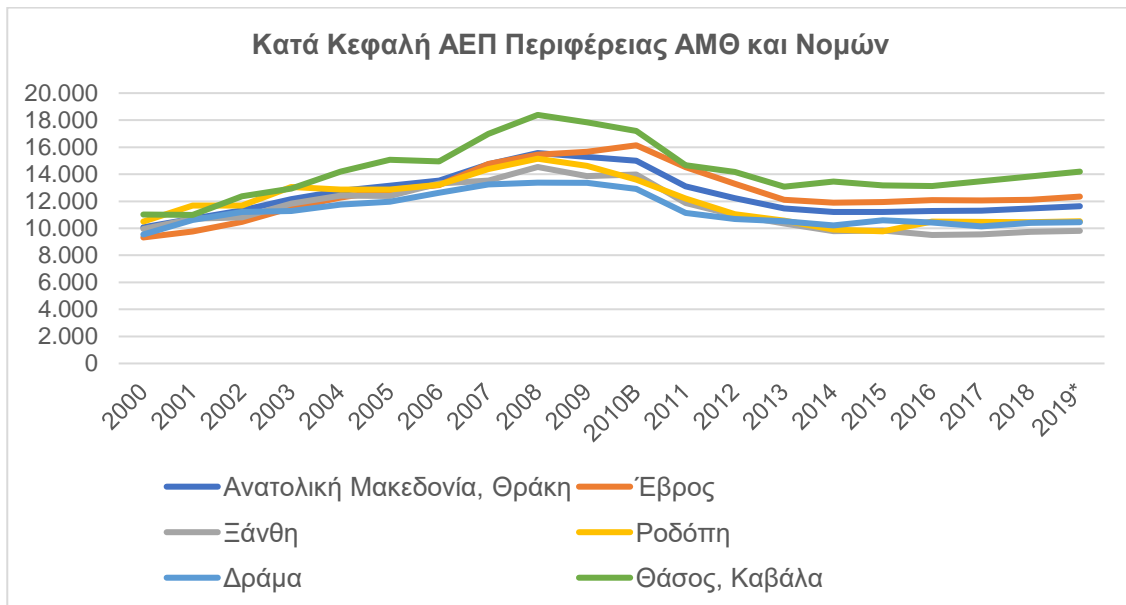
Διάγραμμα 12: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 13: Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 14: Κατά Κεφαλή ΑΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)



2.4.3. Στοιχεία νοικοκυριών του Δήμου Ξάνθης

Η παράθεση δημογραφικών στοιχείων που αφορούν στα νοικοκυριά έχει εκτός από χωρική και οικονομική διάσταση, καθώς μέσα από τη μελέτη των χαρακτηριστικών των νοικοκυριών μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την παραγωγική δομή μίας περιοχής.

Στην ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται ορισμένα χαρακτηριστικά των νοικοκυριών, όπως ο αριθμός μελών των νοικοκυριών, η κατοχή ΙΧ και θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό τόσο ανά Δ.Ε. όσο και στο σύνολο του Δήμου.

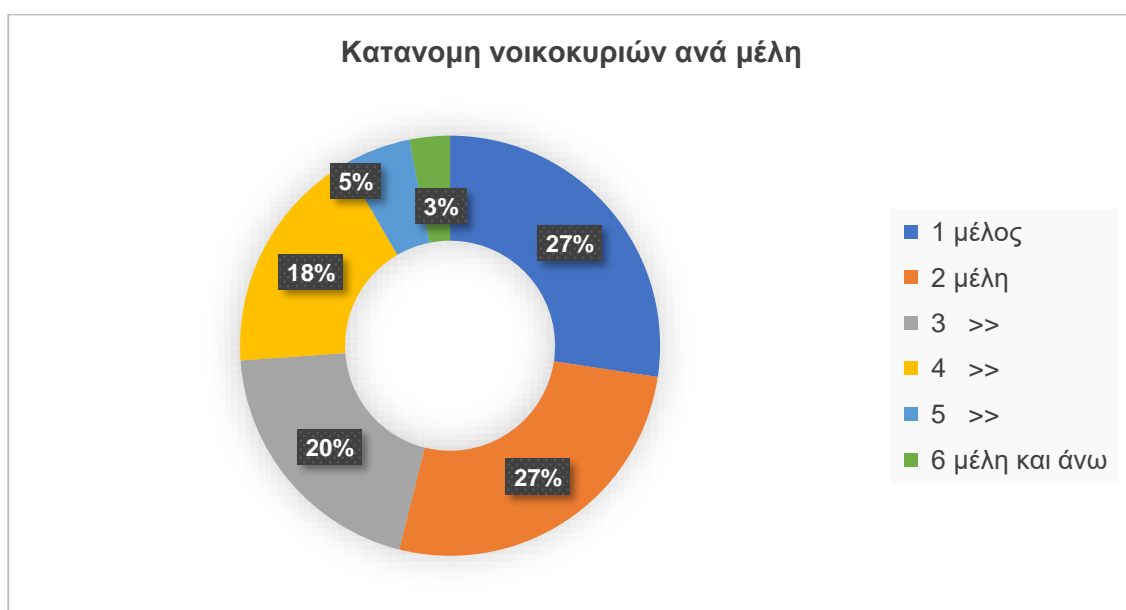
Τα νοικοκυριά που αποτελούνται από δύο (2) μέλη αντιπροσωπεύουν το 26,51%, ενώ τα μονομελή νοικοκυριά αντιστοιχούν στο 27,38% των συνολικών νοικοκυριών του Δήμου. Τα νοικοκυριά που απαρτίζονται από τέσσερα (4) και άνω μέλη αντιστοιχούν στο 26,12% των συνολικών νοικοκυριών του Δήμου. Εφόσον τα στοιχεία αποδεικνύουν πως η αύξηση του αριθμού των μελών σε ένα νοικοκυριό αυτόματα αυξάνει και την απαίτηση για την κατοχή ενός ή περισσότερων ΙΧ, συμπεραίνεται πως τα αυξημένα ποσοστά πολυμελών νοικοκυριών στο Δήμο θα αντιστοιχούν και στην ύπαρξη αρκετών ΙΧ.

Η παραπάνω διαπίστωση επιβεβαιώνεται από τα ευρήματα της ΕΛΣΤΑΤ που αφορούν στην κατοχή ΙΧ ανάλογα τον αριθμό μελών των νοικοκυριών. Παρατηρείται ότι όσο πιο πολύ αυξάνεται ο αριθμός των μελών των νοικοκυριών τόσο αυξάνονται τα ποσοστά κατοχής των ΙΧ που έχουν στη διάθεσή τους τα νοικοκυριά. Τα παραπάνω δικαιολογούνται από το νοικοκυριά με μέλη διαφορετικών ηλικιών έχουν διαφορετικές ανάγκες και συνήθειες και ως εκ τούτου η κατοχή περισσότερων του ενός ΙΧ εξυπηρετεί τις διαφορετικές ανάγκες των μελών τους.

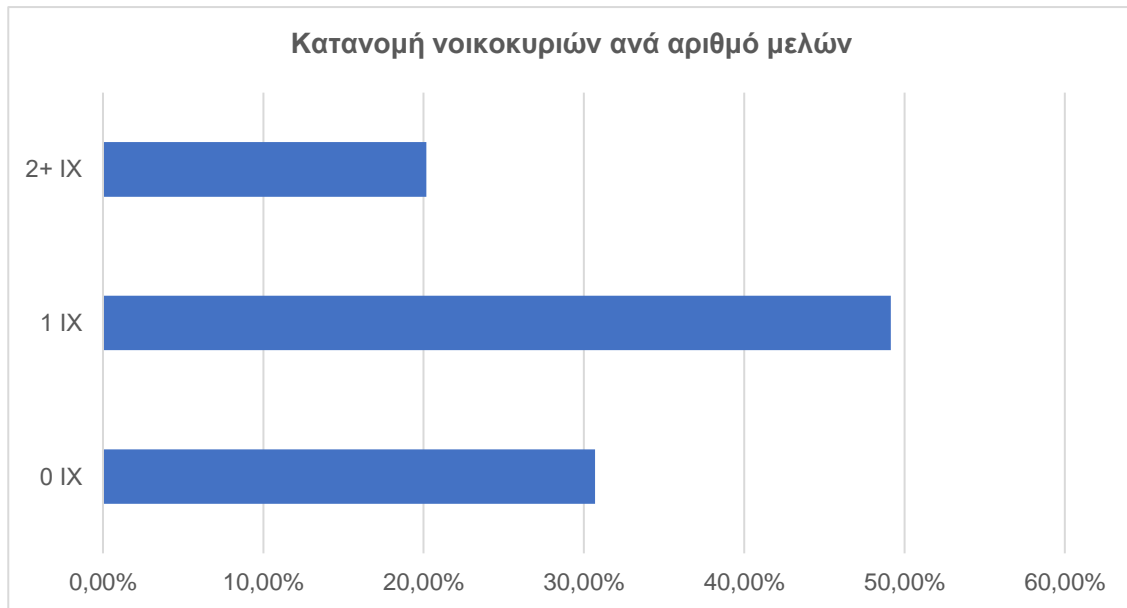
Τέλος, σε μία γενική επισκόπηση, σχεδόν το 1/2 των νοικοκυριών έχει στην κατοχή του από ένα (1) ΙΧ.

Όλα τα παραπάνω διαφαίνονται στα ακόλουθα διαγράμματα.

Διάγραμμα 15: Κατανομή νοικοκυριών ανά αριθμό μελών (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 16: Κατοχή ΙΧ ανά αριθμό μελών στα νοικοκυριά (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

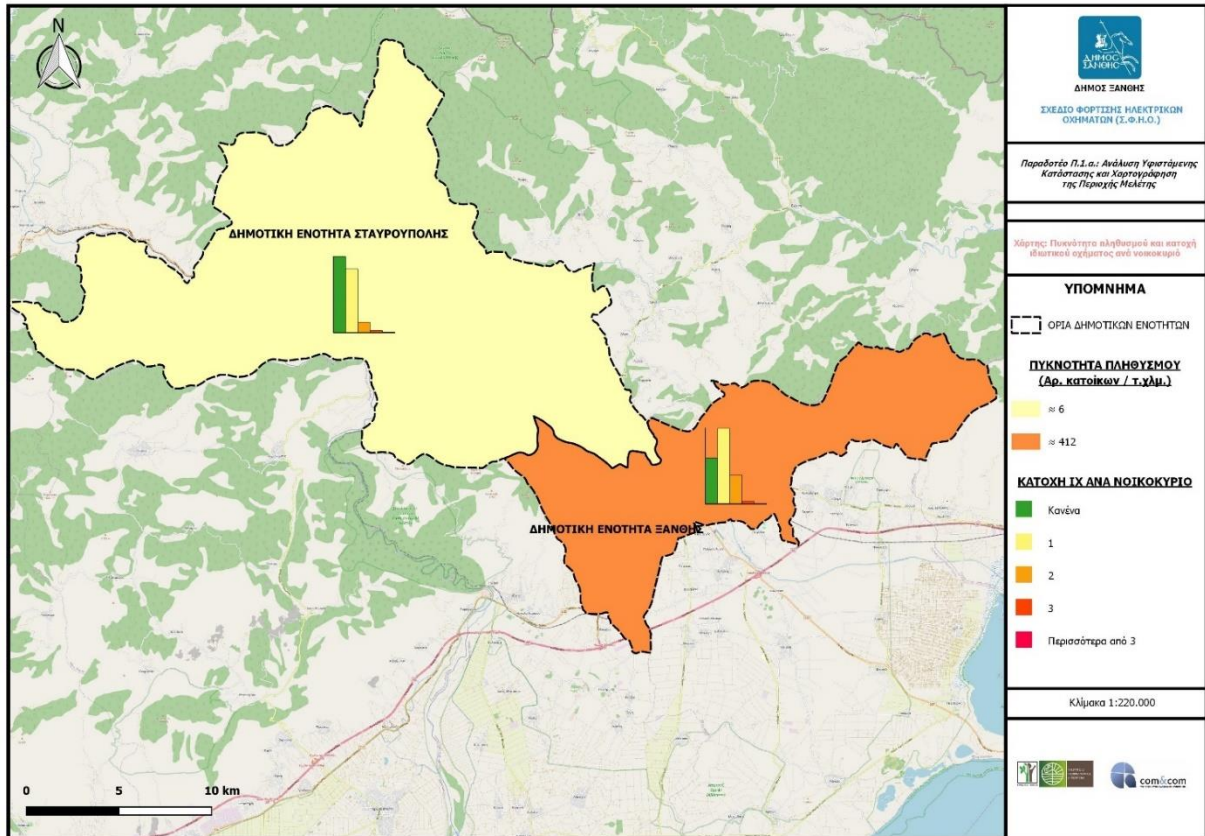


Παρακάτω παρουσιάζεται το διάγραμμα της κατοχής ΙΧ στα νοικοκυριά ανά Δημοτική Ενότητα. Όπως διαφαίνεται, σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες και στο Δήμο Ξάνθης η πλειοψηφία των νοικοκυριών κατέχουν από ένα (1) ΙΧ, αντιθέτως τα νοικοκυριά που έχουν στη διάθεσή τους από 3 ΙΧ και άνω αντιστοιχούν σε πολύ χαμηλά ποσοστά.

Διάγραμμα 17: Κατοχή ΙΧ στα νοικοκυριά ανά Δ.Ε. (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Χάρτης 4: Πυκνότητα πληθυσμού και κατοχή ΙΧ ανά νοικοκυριό ανά Δ.Ε. (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Σκοπός της ενότητας αυτής είναι να συγκεντρωθεί, αξιολογηθεί και να αξιοποιηθεί το σύνολο των σχετικών μελετών και των θεσμικών κειμένων που αφορούν στην περιοχή παρέμβασης. Μέσα από τη διαδικασία αυτή δύναται να καταγραφούν τα υφιστάμενα δεδομένα για την περιοχή παρέμβασης και να εντοπιστούν οι τυχόν αδυναμίες/ εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την κατάρτιση, υλοποίηση καθώς και για κάθε αναθεώρηση του Σ.Φ.Η.Ο. Τα κείμενα που συλλέγονται χωρίζονται σε κείμενα στρατηγικού σχεδιασμού σε επίπεδο Περιφέρειας και σε επίπεδο Δήμου.

3.1. Στρατηγικός Σχεδιασμός σε επίπεδο Περιφέρειας

Ένα από τα βήματα στην κατάρτιση ενός Σ.Φ.Η.Ο. είναι η επισκόπηση του ευρύτερου επιχειρησιακού περιβάλλοντος και των στρατηγικών κατευθύνσεων που προκύπτουν σε επίπεδο Περιφέρειας. Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σ.Φ.Η.Ο. που εκπονείται στα όρια μιας περιοχής, αλλά και γενικότερα οποιουδήποτε σχεδίου που εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα σχέδια υπερκείμενου σχεδιασμού είναι κείμενα στρατηγικής και πολιτικής τα οποία έχουν προετοιμαστεί και θεσμοθετηθεί σε διάφορα επίπεδα, δηλαδή σε επίπεδο Δήμου, Περιφέρειας, Υπουργείου και Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Τα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού τα οποία λαμβάνει υπόψη του το παρόν Σ.Φ.Η.Ο. **σε επίπεδο Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης (ΑΜΘ)** είναι τα ακόλουθα:

- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης (2014-2020)
- Αναθεωρημένο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης (2018)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη

3.1.1. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ

Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης (ΑΜΘ) 2014-2020, εγκρίθηκε στις 18-12-2014. Αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για τη στήριξη της αναπτυξιακής στρατηγικής της Περιφέρειας ΑΜΘ και τη συμβολή τόσο στο Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης ΕΣΠΑ 2014-2020 της Ελλάδος όσο και στην Ευρωπαϊκή Στρατηγική «Ευρώπη 2020».

Περιλαμβάνει πόρους συνολικού ύψους 507.739.340€ σε όρους δημόσιας δαπάνης, εκ των οποίων 441.171.009€ αφορούν σε πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και 66.568.331€ αφορούν σε πόρους του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου (ΕΚΤ). Οι πόροι του προγράμματος κατευθύνονται προς την επίτευξη των γενικών στόχων που αφορούν στη διεύρυνση της οικονομικής δραστηριότητας, στην αύξηση της απασχόλησης, στην ενίσχυση



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

της κοινωνικής συνοχής και στη βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπο κατοικίας και παραγωγής. Ωστόσο οι πόροι των Ευρωπαϊκών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) που αναλογούν για το ΠΕΠ ΑΜΘ 2014-2020 περιορίζονται στην επίτευξη ενός μόνο μέρους τους. Αυτοί οι επιλεγμένοι **ειδικοί στόχοι** υψηλής προτεραιότητας περιλαμβάνουν τη(ν):

- Αντιμετώπιση της ανεργίας και της φτώχειας μέσω της επιχειρηματικότητας και ένταξης μειονεκτικών ομάδων στην αγορά εργασίας.
- Αύξηση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής αγροτικής οικονομίας μέσω της ανάπτυξης του αγροδιατροφικού τομέα και της ανταγωνιστικότητας της εγχώριας βιομηχανίας μέσα από την ενσωμάτωση της τεχνολογίας και της καινοτομίας και την ένταξη σε αλυσίδες αξίας και συνεργατικά σχήματα.
- Ενίσχυση της εξωστρέφειας του τριτογενή τομέα με βελτίωση της ποιότητας της τουριστικής προσφοράς.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής και της ικανότητας των υποδομών και δομών να στηρίζουν μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα με έμφαση στην ενέργεια (γεωθερμία, βιομάζα), στις μεταφορές (διασύνδεση Εγνατίας, αναβάθμιση οδικών υποδομών), στην υγεία (βελτίωση αποδοτικότητας, κάλυψη υπό-εξυπηρετούμενων πληθυσμών), στην εκπαίδευση (βελτίωση μορφωτικού επιπέδου, μείωση σχολικής διαρροής) και στις ψηφιακές υπηρεσίες.
- Προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης της ΠΑΜΘ.
- Προστασία του περιβάλλοντος (αντιμετώπιση πλημμυρών, διαχείριση στερεών αποβλήτων, υδατικών πόρων και προστατευόμενων περιοχών).

Οι **δράσεις του ΠΕΠ ΑΜΘ** διαρθρώνονται σε τέσσερις **Άξονες Προτεραιότητας** για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων:

- Άξονας Προτεραιότητας 1 (ΕΤΠΑ) «Βελτίωση της Ανταγωνιστικότητας της Τοπικής Οικονομίας»
- Άξονας Προτεραιότητας 2 (ΕΤΠΑ) «Βελτίωση της Ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως Τόπου Εγκατάστασης Επιχειρήσεων και Ατόμων»
- Άξονας Προτεραιότητας 3 (ΕΤΠΑ) «Υποδομές Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού και Ενίσχυσης Κοινωνικής Συνοχής»
- Άξονας Προτεραιότητας 4 (ΕΚΤ) «Ανάπτυξη Ανθρώπινων Πόρων και Κοινωνική Συνοχή»

Οι **πόροι του ΕΠ ΑΜΘ** κατευθύνονται στη χρηματοδότηση δράσεων:

- Έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας
- Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας
- Ανταγωνιστικότητας μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- Μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα
- Προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων
- Προστασίας του περιβάλλοντος και αποδοτικότητας των πόρων
- Βιώσιμων μεταφορών και υποδομών δικτύων
- Απασχόλησης και κινητικότητας του εργατικού δυναμικού
- Κοινωνικής ένταξης και καταπολέμησης της φτώχειας
- Εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης



Θεματικοί Στόχοι και Επενδυτικές Προτεραιότητες για τις υποδομές μεταφορών

ΘΣ 06 «Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων»

Επενδυτική προτεραιότητα 6ε - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου

Η ΠΑΜΘ διαθέτει πλούσια φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη ανάδειξης της και αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού. Υπό αυτό το πρίσμα, οι κύριες ανάγκες στην ολοκληρωμένη χωρική προσέγγιση (και ειδικότερα την ανάπτυξη ολοκληρωμένων χωρικών επενδύσεων) εντοπίζονται κατά προτεραιότητα:

- στην υλοποίηση σχεδίου ολοκληρωμένης τουριστικής - πολιτιστικής αξιοποίησης σε χωρικές ενότητες που συγκροτούν δίκτυα πολιτιστικών - φυσικών πόρων και
- στην υλοποίηση σχεδίων ολοκληρωμένων στρατηγικών Βιώσιμης Ανάπτυξης (BAA),

επηρεάζοντας έμμεσα τις υποδομές μεταφορών.

Στο πλαίσιο της συνεισφοράς του ΠΕΠ στην επίτευξη των στόχων της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020», ο ΘΣ 06 αποσκοπεί να αξιοποιήσει τους σημαντικούς περιβαλλοντικούς και πολιτιστικούς πόρους -κατάλληλους για την ανάπτυξη τόσο παραδοσιακών όσο και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, αντιμετωπίζοντας τους κινδύνους που προέρχονται από τη μη αποτελεσματική διαχείριση των προστατευόμενων φυσικών και άλλων περιοχών. Παράλληλα συμβάλλει στην επίτευξη των στοχεύσεων σχετικά με τη διαχείριση των απορριμμάτων και τη διατήρηση/αναβάθμιση της κατάστασης των υδάτων. Μεταξύ άλλων οι δράσεις του ΘΣ 06 που προγραμματίζονται να υλοποιηθούν μέσω του Άξονα Προτεραιότητας 2 «Βελτίωση της Ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως Τόπου Εγκατάστασης Επιχειρήσεων και Ατόμων» εστιάζουν στην «Βελτίωση της ελκυστικότητας των αστικών κέντρων» (Ειδικός Στόχος 14). Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω τύποι δράσεων:

- Τοπικά και ειδικά χωρικά σχέδια
- Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης

ΘΣ 07 «Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων»

Οι πολιτικές μεταφορών που επικρατούν τα τελευταία χρόνια αναδεικνύουν την κυριαρχία των οδικών μεταφορών, και ιδίως των επιβατικών και εμπορευματικών. Δεδομένων των αδυναμιών που παρουσιάζει το μεταφορικό δίκτυο της ΠΑΜΘ (μονομερή ανάπτυξη οδικών μεταφορών, χαμηλός βαθμός διασυνδεσιμότητας μεταξύ μεταφορικών μέσων) και του μακροπρόθεσμου στόχου της, που αφορά στην εξέλιξη της ως διαμετακομιστικό κέντρο, επιτείνεται η ανάγκη βελτιστοποίησης της αποδοτικότητας των υφιστάμενων δικτύων με στόχο τη συμπλήρωση και βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών. Υπό αυτό το πρίσμα, οι κύριες ανάγκες στο περιφερειακό δίκτυο μεταφορών εντοπίζονται:

- Στη δημιουργία κόμβων διασυνδεδεμένων πολυτροπικών μεταφορών.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Στην επέκταση της ζώνης εξυπηρέτησης της Εγνατίας Οδού σε χώρους οικονομικού, πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος (ιδίως στο πλαίσιο της ΟΧΕ τουρισμού – πολιτισμού αλλά και όπου είναι απαραίτητο στο πλαίσιο ολοκληρωμένων παρεμβάσεων ΒΑΑ).
- Στην ολοκλήρωση των καθέτων αξόνων της Εγνατίας Οδού, όπου έχουν επενδυθεί πόροι από προηγούμενες παρεμβάσεις, συμπεριλαμβανομένων των μελετών ωρίμανσης.
- Στην ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής κινητικότητας (δηλ. της προσβασιμότητας – προσπελασιμότητας σε ορεινές και νησιωτικές περιοχές).

Στο πλαίσιο της συνεισφοράς του ΠΕΠ στην επίτευξη των στόχων της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020», ο ΘΣ 07 αποσκοπεί να συμβάλλει στην αύξηση της κινητικότητας με την κεφαλοποίηση των ευκαιριών που προκύπτουν από τον μετασχηματισμό της Περιφέρειας, ελαχιστοποιώντας παράλληλα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που τη συνοδεύουν.

Μεταξύ άλλων οι δράσεις του ΘΣ 07 που προγραμματίζονται να υλοποιηθούν, στο πλαίσιο της Επενδυτικής Προτεραιότητας 7a «*Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ - Μ*», εστιάζουν στη βελτίωση της σύνδεσης της ΠΑΜΘ με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Ειδικός Στόχος 15). Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω προτεινόμενοι τύποι δράσεων:

- Κατασκευή/ αναβάθμιση κάθετων αξόνων Εγνατίας οδού
- Δημιουργία κόμβων και διασυνδεδεμένων πολυτροπικών μεταφορών

Αντίστοιχα οι δράσεις του ΘΣ 07 που προγραμματίζονται να υλοποιηθούν, στο πλαίσιο της Επενδυτικής Προτεραιότητας 7b «*Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ - Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων*» εστιάζουν στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων - νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινωνικών - αναπτυξιακών προβλημάτων (Ειδικός Στόχος 16). Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω προτεινόμενοι τύποι δράσεων:

- Διασυνδέσεις του οδικού δικτύου (συμπεριλαμβανομένων των κόμβων) με χώρους οικονομικού, πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος και με άλλες υποδομές μεταφορών (σιδηρόδρομος, αεροδρόμια, λιμάνια)
- Αναβάθμιση του υφιστάμενου περιφερειακού οδικού δικτύου
- Παρακάμψεις αστικών κέντρων
- Βελτίωση των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου σε ορεινές και νησιωτικές περιοχές
- Προμήθεια εξοπλισμού ενεργητικής ασφάλειας και μεταφορών



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Πίνακας 7: Αιτιολόγηση της επιλογής θεματικών στόχων και επενδυτικών προτεραιοτήτων (ΠΕΠ ΑΜΘ 2014-2020)

ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ
06 - Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων	6ε Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου	<ul style="list-style-type: none">• Ανάγκες αποκατάστασης περιβαλλοντικά και κοινωνικά υποβαθμισμένων οικιστικών περιοχών.• Ανάγκες παρακολούθησης των περιβαλλοντικών παραμέτρων στο αστικό περιβάλλον.• Προβλήματα αστικής κινητικότητας.• Ανάγκη επίλυσης προβλημάτων συγκρούσεων αστικών και εξωαστικών χρήσεων. μέσα από την εφαρμογή χωροταξικών/πολεοδομικών σχεδίων.
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7α Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ – Μ	<ul style="list-style-type: none">• Το κύριο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών στην Περιφέρεια δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη ενώ αποτελεί πρώτη προτεραιότητα τόσο σε επίπεδο ευρωπαϊκών επιλογών όσο και σε επίπεδο εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού.
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7b Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ - Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων	<ul style="list-style-type: none">• Διαπιστωμένα προβλήματα διασυνδεσιμότητας και λειτουργίας – συμπληρωματικότητας του εθνικού/επαρχιακού δικτύου με τα ΔΕΔ - Μ.• Σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας - προσπελασιμότητας ορεινών και νησιωτικών Περιοχών.• Προβλήματα στην ασφάλεια της χρήσης του υφιστάμενου περιφερειακού οδικού δικτύου σε εντοπισμένα σημεία.• Σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης.



3.1.2. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της ΠΑΜΘ

Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/68605/1092 (ΦΕΚ 248/ΑΑΠ/25-10-2018), αναθερώντας και αντικαθιστώντας το προγενέστερο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της ίδιας Περιφέρειας. Παράλληλα με την απόφαση αυτή εγκρίθηκε και περιβαλλοντικά.

Γενικοί κατευθυντήριοι στόχοι

- Ενίσχυση της θέσης και του ρόλου της Περιφέρειας στον διεθνή, κοινοτικό και εθνικό χώρο.
- Ανάσχεση της ύφεσης, ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και διασφάλιση διατηρήσιμης οικονομικής ευημερίας.
- Ενίσχυση της εδαφικής συνοχής σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο.
- Συνετή και αποτελεσματική διαχείριση των πόρων (συμπεριλαμβανόμενου του εδαφικού πόρου).
- Αντιμετώπιση των προκλήσεων της κλιματικής αλλαγής και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των τομέων ενέργειας και μεταφορών.
- Προστασία, συνδυασμένη ανάδειξη και αξιοποίηση του πλούσιου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.
- Αναγνώριση του τοπίου ως σημαντικού παράγοντα ευημερίας και ποιότητας ζωής και προώθηση της προστασίας και ανάδειξής του.
- Αειφορική διαχείριση του χώρου και παροχή κατευθύνσεων για την οργάνωση του χώρου, ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων και προστασία του φυσικού πολιτιστικού περιβάλλοντος και του τοπίου προς τον υποκείμενο σχεδιασμό.

Για την ανάδειξη της Περιφέρειας στον *διεθνή χώρο* βασική στόχευση αποτελεί η ενίσχυση της γεωπολιτικής και οικονομικής της θέσης (κομβική θέση σε συνδυασμό με λιμενικά συστήματα, αναπτυξιακό άξονα Ανατολής – Δύσης και κάθετες σε αυτόν συνδέσεις) μεταξύ της ΝΑ Ευρώπης, Παρευξείνιες χώρες και Τουρκία, ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και τουρισμού και ως βασικό εξαγωγέα.

Ως βασικές προϋποθέσεις για την επίτευξη του παραπάνω στόχου τίθενται μεταξύ άλλων:

- Η ενεργός συμμετοχή σε πρωτοβουλίες σε θέματα σχεδιασμού και διαχείρισης του χώρου, δικτύων υποδομών και ενέργειας, αγροτοδιατροφικού συμπλέγματος, αλιείας και περιβάλλοντος.
- Η ανάπτυξη συνεργασίας στους τομείς της συνδιαχείρισης των προστατευόμενων και ευαίσθητων περιοχών (διαχείριση υδάτων, μεταφορές, υγεία, πολιτισμός, τουρισμός, τριτοβάθμια εκπαίδευση, έρευνα, καινοτομία).
- Η ενίσχυση της τουριστικής της ταυτότητας.
- Η ενίσχυση της ανάπτυξης και εξωστρέφειας στους κλάδους του αγροδιατροφικού τομέα και ενσωμάτωση της καινοτομίας στην παραγωγή.
- Αξιοποίηση ενέργειας σε όλους τους τομείς (συμπεριλαμβανόμενης της αξιόλογης ενεργειακής υποδομής).



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Για την ενίσχυση της θέσης της Περιφέρειας στον εθνικό χώρο βασικό ρόλο διαδραματίζει ο μεταφορικός άξονας της Εγνατίας Οδού για την ανάπτυξη ισχυρών διαπεριφερειακών σχέσεων με τις όμορες της. Τα αεροδρόμια και η βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου μπορούν να εξασφαλίσουν την επικοινωνία και με τον υπόλοιπο εθνικό χώρο. Παράλληλα επιδιώκεται η ενίσχυση του εξαγωγικού προσανατολισμού της στον πρωτογενή τομέα και στον τουρισμό μέσω της αναδιάρθρωσης του πρώτου και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος (ένταξη ορεινών περιοχών και οικοτόπων και ανάδειξη ειδικών μορφών τουρισμού). Σε επίπεδο διαμετακομιστικού εμπορίου, η Περιφέρεια μέσω των λιμένων της δύναται να αποκτήσει έναν διαφοροποιημένο και συμπληρωματικό ρόλο σε σχέση με τη Θεσσαλονίκη, απευθυνόμενη σε ένα διαφορετικό δίκτυο προέλευσης – προορισμού των εμπορευματικών ροών. Αντίστοιχα, ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές προβλέπεται η ενίσχυση/ ενδυνάμωση των σχέσεων του νησιωτικού και ηπειρωτικού χώρου. Τέλος, η Περιφέρεια παρόλο που δεν εντάσσεται στο κύριο Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient/ East Med Corridor, διαθέτει υποδομές που εντάσσονται στο δίκτυο κορμού και στο εκτεταμένο δίκτυο (διασύνδεση της Περιφέρειας με το δίκτυο διεθνών μεταφορικών αξόνων μέσω του άξονα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο και Καβάλα – Δράμα – Σέρρες). Με διαφοροποιημένη λειτουργική σημασία απαντώνται και οι κάθετοι οδικοί άξονες ανάλογα με τους κόμβους σύνδεσης τους.

Κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης

Καθορισμός προτύπου χωρικής οργάνωσης

Βασικό αναπτυξιακό στόχο της Περιφέρειας αποτελεί η σταδιακή ανασυγκρότηση και ο εκσυγχρονισμός του παραγωγικού προτύπου της και η διατήρηση και εμπάθυνση της κοινωνικής συνοχής, σε περιβάλλον αυξανόμενου ανταγωνισμού, ύφεσης και κρίσης. Αυτός δύναται να επιτευχθεί με την αξιοποίηση των πόρων της, την κινητοποίηση των υφιστάμενων και νέων κοινωνικών συλλογικοτήτων της και την αξιοποίηση της γεωγραφικής της θέσης. Στο πλαίσιο αυτό οι βασικοί άξονες του αναπτυξιακού προτύπου είναι οι εξής:

- Ενίσχυση του ενδογενούς αναπτυξιακού δυναμικού της Περιφέρειας στη βάση της φυσικής παραγωγικότητας της, σε συνδυασμό με τις δυνατότητες καθετοποίησης της παραγωγής και με τη στοχευμένη προσέλκυση αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και επενδύσεων.
- Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Περιφέρειας και των υφιστάμενων μεταφορικών υποδομών, σε αλληλεπίδραση με τις υφιστάμενες και διαφαινόμενες τάσεις ως προς τις διεθνείς οικονομικές ροές, και σε συνδυασμό με πολιτικές εθνικής εμβέλειας.
- Ενίσχυση των αστικών κέντρων με στόχο τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή.
- Αξιοποίηση όλων των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων με μεγιστοποίηση της απορροφητικότητας, ώστε να επιτευχθεί η βελτίωση της ρευστότητας και η μείωση της ανεργίας, παράλληλα με την έναρξη δημιουργίας των βάσεων για την παραγωγική προσαρμογή και ανασυγκρότηση.

Οι αναπτυξιακοί άξονες της ΠΑΜΘ ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με μεταφορικούς άξονες που έχουν ή πρόκειται να αποκτήσουν σημαντική αναπτυξιακή δυναμική σε συνδυασμό με το μεταφορικό τους ρόλο και τη διασύνδεση των αναπτυξιακών πόλων.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Ειδικότερα, η Ξάνθη ως βασικός πόλος του επιδιωκόμενου πολυκεντρικού μοντέλου χωρικής οργάνωσης της Περιφέρειας, αποκτά ρόλο Δευτερεύοντα Εθνικού Πόλου διαπεριφερειακής εμβέλειας. Στην προοπτική αυτή συντελούν:

- Η καλή διασύνδεση με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα μέσω της Εγνατίας Οδού και του σιδηροδρομικού δικτύου.
- Η καλή πρόσβαση στο αεροδρόμιο της Χρυσούπολης και στα λιμάνια της Καβάλας.
- Η ύπαρξη Πανεπιστημιακών και ερευνητικών ιδρυμάτων.
- Η δημιουργία κάθετου άξονα Ξάνθης – Εχίνου – Ριοκίν για τη διασφάλιση του διασυνοριακού ρόλου της πόλης.

Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής

Στρατηγικό στόχο των μεταφορών αποτελεί η ένταξη της ΠΑΜΘ στα διεθνή δίκτυα μεταφορών και η ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο. Στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του αποτελούν η ανάπτυξη της διατροπικότητας των μεταφορών, η αύξηση της προσπελασιμότητας και βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών, η σταδιακή αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών και η ανάπτυξη συστήματος συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών σε αστικό, προαστιακό ή/ και περιφερειακό επίπεδο.

Προς την κατεύθυνση αυτή απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ολοκλήρωση των έργων για την ενίσχυση του ρόλου της Καβάλας ως πύλης διεθνούς και διαπεριφερειακής εμβέλειας, η βελτίωση – ανάπτυξη λοιπών υποδομών όπως των κάθετων αξόνων Κομοτηνή – Νυμφαία – ελληνοβουλγαρικά σύνορα και Ξάνθη – ελληνοβουλγαρικά σύνορα, η ανάπτυξη υπηρεσιών προαστιακού σιδηρόδρομου και η βελτίωση σημαντικών τμημάτων του περιφερειακού δικτύου.

Ως προς το οδικό δίκτυο της ΠΑΜΘ, στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά οι προβλέψεις του ΠΧΠ για τη βελτίωση και ανάπτυξή του.

Πίνακας 8: Προβλέψεις βελτίωσης - ανάπτυξης οδικού δικτύου στην ΠΑΜΘ (ΠΧΠ ΑΜΘ)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ
Διευρωπαϊκό/ διαπεριφερειακό	Εγνατία Οδός (μέρος του κύριου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου)	
	Κάθετος άξονας Αρδάνιο - Ορεσιτιάδα - Καστανιές - Ορμένιο (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου)	Ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού: Αρδάνιο - Καστανιές - Ορμένιο
	Κάθετος άξονας Κομοτηνή - Νυμφαία (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου)	Ολοκλήρωση του κάθετου άξονα Εγνατίας Οδού: Κομοτηνή - Νυμφαία - ελληνοβουλγαρικά σύνορα
	Κάθετος άξονας Ξάνθη - Εχίνος (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου)	Υλοποίηση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού: Ξάνθη - Εχίνος - ελληνοβουλγαρικά σύνορα
	Προβλεπόμενος άξονας Καβάλα - Δράμα - Σέρρες (Ε61, μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου)	Υλοποίηση του νέου οδικού άξονα Καβάλα - Δράμα - Σέρρες (Ε61)



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ
	Κάθετος άξονας Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή	Βελτίωση του κάθετου άξονα Εγνατίας Οδού: Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή - ελληνοβουλγαρικά σύνορα
Πρωτεύον περιφερειακό	Παλαιά εθνική οδός (Θεσσαλονίκη) - Καβάλα - Ξάνθη Πόρτο Λάγος - Κομοτηνή - Σάπες - Αλεξανδρούπολη Φέρες (Ε.Ο. 2)	Δημιουργία περιφερειακής οδού Αλεξανδρούπολης. Σύνδεση Εγνατίας Οδού με αεροδρόμιο και λιμάνι και ολοκλήρωση της κατασκευής του δυτικού τμήματος
	Παλαιά εθνική οδός Ξάνθης - Κομοτηνής μέσω Ιάσμου	Βελτίωση της σύνδεσης με το αεροδρόμιο της Καβάλας και το λιμάνι της Κεραμωτής με αναβάθμιση του άξονα Πέρνης - αεροδρομίου - Κεραμωτής
	Παλαιά εθνική οδός Δράμα - Παρανέστι - Σταυρούπολη - Ξάνθη (Ε.Ο. 14)	Δημιουργία περιαστικού δακτυλίου Καβάλας
	Πέρνη - αεροδρόμιο Καβάλας - Κεραμωτή	Δημιουργία ανατολικής παράκαμψης Ξάνθης
	Αναβαθμισμένος άξονας Δράμα - Αμφίπολη	Σύνδεση της Εγνατίας οδού με τις ΒΙ.ΠΕ. Καβάλας, Ξάνθης, Κομοτηνής, Ορεστιάδας και το ΒΙΟ.ΠΑ. Σαπών
	Μεθοριακός σταθμός Κυπρίνου - Μεθοριακός σταθμός Καστανιών	Κατασκευή νέας οδικής γέφυρας και μεθοριακού σταθμού στο τελωνείο των Κήπων, αναβάθμιση μεθοριακού σταθμού Νυμφαίας καθώς και άλλων σημείων εισόδου - εξόδου της Περιφέρειας και της χώρας
		Βελτίωση άξονα Δράμα - Αμφίπολη
		Βελτίωση και αναβάθμιση οδικής ασφάλειας υφιστάμενου άξονα Δράμας - Καβάλας
		Βελτίωση της παλαιάς εθνικής οδού Δράμα - Παρανέστι - Σταυρούπολη - Ξάνθη (Ε.Ο. 1)
	Βελτίωση της παλαιάς εθνικής οδού (Ε.Ο. 2) στο τμήμα Κομοτηνή - Πόρτο Λάγος	
Δευτερεύον περιφερειακό	Υπόλοιπες οδοί κύριων ενδοπεριφερειακών συνδέσεων	Παρεμβάσεις αναβάθμισης δευτερεύοντος περιφερειακού οδικού δικτύου και σημειακές βελτιώσεις για διευκόλυνση κυκλοφορίας και αύξηση οδικής ασφάλειας

Ως προς το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΠΑΜΘ, προωθείται η ανάληψη νέου ρόλου από τον σιδηρόδρομο με την υλοποίηση σημαντικών έργων βελτίωσης - αναβάθμισης του



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

σιδηροδρομικού δικτύου καθώς και τη δημιουργία νέων συνδέσεων με στρατηγική στόχευση και προτεραιοποίηση. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη διαλειτουργικότητα/ διασυνδεσιμότητα του ελληνικού δικτύου με τα όμορα της Βουλγαρίας και της Τουρκίας, καθώς και στην ένταξη νέων τεχνολογιών στο σύστημα λειτουργίας και διαχείρισης του δικτύου, ώστε ο σιδηρόδρομος να καταστεί ανταγωνιστικός και στις διεθνείς μετακινήσεις.

Ως προς τις *θαλάσσιες μεταφορές* της ΠΑΜΘ, κατά προτεραιότητα προωθείται η ανάδειξη του νέου ρόλου των βασικών λιμένων της Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, η βελτίωση των λιμενικών υποδομών και η σύνδεσή τους με τα λοιπά μεταφορικά δίκτυα. Οι δυο λιμένες ορίζονται ως διεθνή διαμετακομιστικά – εμπορευματικά κέντρα, κέντρα συνδυασμένων μεταφορών και διεθνείς πύλες για τον τουρισμό. Λειτουργούν συνεργιστικά και συμπληρωματικά ως διάδρομοι πολυτροπικών μεταφορών για τη σύνδεση των λιμένων του ΒΑ Αιγαίου με τους λιμένες του Εύξεινου Πόντου και του Δούναβη.

Ως προς τις *αεροπορικές μεταφορές* της ΠΑΜΘ, τα αεροδρόμια της Αλεξανδρούπολης και Καβάλας χαρακτηρίζονται ως Κύριοι Διεθνείς Αερολιμένες. Κατά προτεραιότητα προωθούνται οι συνδέσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο και κατ' επέκταση με τα λιμάνια των δυο πόλεων και διερευνάται η δυνατότητα ανάπτυξης εμπορευματικών αερομεταφορών. Για το αεροδρόμιο της Χρυσούπολης προωθείται η βελτίωση της συνδετήριας οδού και του ανισόπεδου κόμβου με την Εγνατία Οδό και η σύνδεση με την Καβάλα και την Ξάνθη. Ακόμα διερευνάται η δυνατότητα ανάπτυξης ελικοδρομίου στην περιοχή του βόρειου Έβρου (επιπλέον των ελικοδρομιών του Γ. Νοσοκομείου Ξάνθης και Αλεξανδρούπολης και του προγραμματιζόμενου στη Σαμοθράκη) και προωθείται δίκτυο μεταφορών με υδροπλάνο για τη διασφάλιση της σύνδεσης τους με τα νησιά του βορείου και ανατολικού Αιγαίου.

3.1.3. ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ - ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Σε ισχύ βρίσκεται η 5^η αναθεώρησή του.

Σε ό,τι αφορά στον Τομέα Μεταφορών το ΕΠ - ΥΜΕΠΕΡΑΑ δίνει έμφαση και προτεραιότητα στις παρεμβάσεις που αφορούν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ΔΕΔ - Μ, σύμφωνα με το Στρατηγικό Πρόγραμμα Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) της χώρας, οι οποίες είναι προς τα έργα μεταφορών του τομέα που έχουν ολοκληρωθεί από πόρους των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων.

Οι **παρεμβάσεις** του Προγράμματος εστιάζουν κυρίως:

- στην ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας ΠΑΘΕ/ Π
- στην υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού δικτύου που ενισχύουν τη συνεκτικότητα του οδικού και του συνολικού ΔΕΔ - Μ
- στη δημιουργία νέων ή/και τη βελτίωση υφιστάμενων υποδομών λιμένων και αεροδρομιών του ΔΕΔ - Μ της χώρας
- σε συνδέσεις τους με το διευρωπαϊκό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Το Πρόγραμμα εστιάζει στα κάτωθι έργα:

- σε έργα υποδομής για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας (ενεργειακή αναβάθμιση δημοσίων κτιρίων, τηλεθερμάνσεις πόλεων)
- σε έργα υποδομής για την αντιπλημμυρική προστασία
- σε έργα υποδομής για τη διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων
- σε έργα υποδομής για την διαχείριση υδατικών πόρων (έργα υδρεύσεων, αφαλατώσεων, περιορισμού διαρροών)

Τομέας Μεταφορών

Για τον τομέα των Μεταφορών, οι στρατηγικοί στόχοι και οι βασικές προτεραιότητες του τομέα μεταφορών του Προγράμματος, είναι:

A. Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ - Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη/ αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ - Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).

Βασικές προτεραιότητες:

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές:

- Η ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/ Π
- Η εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ΠΑΘΕ/ Π και σταδιακή προσαρμογή του στο ERTMS (European Rail Traffic Management System) και στο ETCS (European Train Control System)

Για τις οδικές μεταφορές:

- Η υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ - Μ
- Η βελτίωση της συνδεσιμότητας των Περιφερειών (πρωτεύουσες Νομών) με τα ΔΕΔ - Μ της χώρας
- Η ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων/νησιωτικών περιοχών

Για τις θαλάσσιες μεταφορές:

- Η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε λιμάνια του ΔΕΔ - Μ που βελτιώνουν τις υφιστάμενες υποδομές και η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων

Για τις αεροπορικές μεταφορές:

- Η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε αεροδρόμια του ΔΕΔ - Μ σε νησιωτικές περιφέρειες, που βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα των νησιών

B. Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.

Βασικές προτεραιότητες:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με υλοποίηση/ αναβάθμιση των σιδηροδρομικών συνδέσεων του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/ Π με σημαντικά λιμάνια του βασικού ΔΕΔ - Μ, και με εμπορευματικά / παραγωγικά κέντρα
- Η υλοποίηση/ αναβάθμιση οδικών συνδέσεων του βασικού και αναλυτικού ΔΕΔ - Μ με επιλεγμένα διευρωπαϊκά λιμάνια/ αεροδρόμια και με ΒΙ.ΠΕ.

Γ. Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών

Βασικές προτεραιότητες:

- Σε σχέση με την οδική ασφάλεια, με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, προτεραιότητα αποτελεί η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας
- Σε σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ως στόχος τίθεται η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας και συστημάτων/ μέσων έρευνας και διάσωσης
- Σε σχέση με την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, η υλοποίηση οριζόντιων παρεμβάσεων μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

Δ. Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων)

Βασική προτεραιότητα είναι η σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς με την κατασκευή και ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).

Τομέας Περιβάλλοντος

Για τον τομέα του Περιβάλλοντος, οι στρατηγικοί στόχοι και οι βασικές προτεραιότητες του τομέα Περιβάλλοντος του Προγράμματος, είναι:

Ε. Η εκπλήρωση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ε.Ε. στους τομείς των αποβλήτων και υδάτων

- Η βελτίωση και διασφάλιση του πλαισίου ορθολογικής και αειφόρου διαχείρισης των υδατικών πόρων της χώρας
- Η προστασία και διαχείριση των υδάτινων πόρων
- Η βελτίωση της ποιότητας και της επάρκειας των υδατικών πόρων
- Η πρόληψη παραγωγής αποβλήτων
- Η προετοιμασία προς επαναχρησιμοποίηση
- Η χωριστή συλλογή και ανακύκλωση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της κομποστοποίησης
- Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων
- Η βελτίωση της διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων και της περιβαλλοντικής αποκατάστασης ρυπασμένων χώρων από βιομηχανικά - επικίνδυνα Απόβλητα
- Η βελτίωση της συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων κατά κατηγορία οικισμών



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Ζ. Η προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων

Βασική προτεραιότητα είναι η ενίσχυση της προσαρμοστικότητας στην Κλιματική Αλλαγή και η πρόληψη, διαχείριση και αποκατάσταση καταστροφών από πλημμύρες.

Η. Η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας

Βασική προτεραιότητα είναι η βελτίωση του πλαισίου διατήρησης, διαχείρισης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας, και η ανάσχεση της απώλειας της βιοποικιλότητας και της υποβάθμισης των λειτουργιών των οικοσυστημάτων.

Θ. Η Αστική Αναζωογόνηση

Οι βασικές προτεραιότητες στον τομέα αυτό είναι:

- Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής
- Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης
- Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα

Πίνακας 9: Στόχοι και δράσεις ανά Άξονα Προτεραιότητας (ΥΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ)

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ
08 - Καθαρές αστικές μεταφορές	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
09 - Καθαρές αστικές μεταφορές και βελτίωση αστικού περιβάλλοντος	4v - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον
10 - Εφαρμογή στρατηγικών επίτευξης χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με έμφαση στις αστικές περιοχές	4c - Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών	Εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ
	ενέργειας στις δημόσιες υποδομές	
	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας σε Υποβαθμισμένες Περιοχές
12 - Στρατηγικές και δράσεις προώθησης της ενσωμάτωσης του ευρωπαϊκού περιβαλλοντικού κεκτημένου	6e - Ανάλυση δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου	Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη με δράσεις όπως: (α) Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και ανάπτυξης (β) Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) (γ) Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (δ) Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου



3.2. Αξιολόγηση Τοπικών Σχεδίων και Στρατηγικών

Από τη συλλογή και καταγραφή των μελετών και στρατηγικών σχεδίων σε επίπεδο Δήμου θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. Η συλλογή των δεδομένων αφορά στην καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης με στόχο την αποτελεσματικότερη χωροθέτηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Το σύνολο των δεδομένων για την εν λόγω ανάλυση, αντλούνται από υφιστάμενες μελέτες που άπτονται του αντικειμένου ενός Σ.Φ.Η.Ο. όπως συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές, πολεοδομικές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων και στρατηγικά σχέδια όπως ΣΒΑΚ, ΓΠΣ, κ.λπ.

Από την καταγραφή των στοιχείων του Στρατηγικού Σχεδιασμού (υφιστάμενων ή εκπονούμενων σχεδίων του Δήμου) δύναται να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Οι μελέτες που συγκεντρώθηκαν και αφορούν **στον Δήμο Ξάνθης** είναι οι ακόλουθες:

- Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης
- Τροποποίηση και συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 46855/29-10-2010 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης» (ΑΑΠ 529)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξάνθης 2020-2023
- Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Ξάνθης: Περιοχής παρέμβασης Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου (ΕΔΚ) Ξάνθης
- Κυκλοφοριακή Μελέτη Πόλης Ξάνθης – Οργάνωση – Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις (Β' Φάση)
- Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης
- Υπό έγκριση Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ξάνθης (2020)
- Υπό εκπόνηση Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ξάνθης (Παραδοτέο Β και Γ)

3.2.1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ξάνθης

Γενική Περιγραφή

Με την υπ' αριθμ. 46855 απόφαση εγκρίθηκε η «Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης (ΦΕΚ 529/09-12-2010)». Το σχέδιο περιλαμβάνει τα εξής:

- Την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για την εξυπηρέτηση εκτιμώμενου πληθυσμού 70.000 κατοίκων για το έτος στόχου 2021.
- Τις προτάσεις για την λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.
- Τις προτάσεις για την ασφάλεια – πυροπροστασία της πόλης από θεομηνίες, πυρκαγιές, σεισμούς.

Περιεχόμενα

Με το παρόν ΓΠΣ προβλέπεται η επέκταση του σχεδίου σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμητες και τη δημιουργία (16) πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών) και ζωνών άλλων χρήσεων με μέσα μεγέθη μικτής πυκνότητας οικήσεως και μέσο συντελεστή δόμησης κατά πολεοδομική ενότητα και κατά τομέα, όπως παρουσιάζεται κάτωθι:

Πίνακας 10: Μέση μικτή πυκνότητα και μέσος συντελεστής δόμησης ανά Π.Ε. ή Τομέα αυτής (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Η ΤΟΜΕΑΣ ΑΥΤΗΣ	ΜΕΣΗ ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (ΚΑΤ/ ΗΑ)	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ Π.Ε. Η ΤΟΜΕΑ
Π.Ε. 1 α	122	Κατά την Ειδική Π.Μ. Παλιάς Πόλης (ΦΕΚ 1037/Δ/11-09-1996 όπως ισχύει)
Π.Ε. 1 β	41	0,8
Π.Ε. 2 α	172	2,4
Π.Ε. 2 β	70	1,2
Π.Ε. 3 α	183	2,4
Π.Ε. 3 β	99	1,6
Π.Ε. 4 α	171	2,4
Π.Ε. 4 β	99	1,6
Π.Ε. 5 α	74	1,2
Π.Ε. 5 β	143	2,4
Π.Ε. 5 γ	49	0,8
Π.Ε. 6	39	0,8
Π.Ε. 7	37	0,6
Π.Ε. 8 α	108	Κατά την Π.Μ. προστατευόμενου χώρου Σαμακώβ, Πετρελαιοποθηκών (ΦΕΚ 261/Δ/09-05-1989 όπως ισχύει)
Π.Ε. 8 β	104	1,4
Π.Ε. 8 γ	37	0,8
Π.Ε. 9	39	0,8
Π.Ε. 10 α	59	0,8
Π.Ε. 10 β	20	Επέκταση Χρύσας 0,4
Π.Ε. 11	58	Δόμηση οριζόμενη από Π.Μ. Αντικατάστασης ΖΕΠ
Π.Ε. 12	46	0,8
Π.Ε. 13 α	28	0,6
Π.Ε. 13 β	105	1,6
Π.Ε. 14	37	0,8
Π.Ε. 15	-	Περιοχή βιομηχανικών – βιοτεχνιών και έρευνας – καινοτομίας
Π.Ε. 16 α	37	0,8
Π.Ε. 16 β	84	Κατά Π.Μ. 25-04-89 ΦΕΚ 261/Δ/09-05-89



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Όσον αφορά στις χρήσεις γης, το ΓΠΣ προτείνει την τροποποίηση τους και τον καθορισμό αυτών. Ειδικότερα προτείνει:

- Τον καθορισμό των περιοχών αμιγούς και γενικής κατοικίας βάσει αρ. 2 και 3 του π.δ/τος Δ166 23-02-1987
- Τη διατήρηση των πόλων κεντρικών λειτουργικών στην παλιά πόλη και στην περιοχή των καπναποθηκών και τον καθορισμό -μεταξύ αυτών- της ζώνης χρήσεων κεντρικών λειτουργιών (οι δυο πόλοι συνδέονται ζώνη ευρείας πεζοδρόμησης)
- Τον καθορισμό τοπικών πολεοδομικών κέντρων στις περιοχές επέκτασης βάσει αρ. 4 του παραπάνω π.δ/τος (με εξαίρεση τις περιπτώσεις 8,10,11,12)
- Τον καθορισμό τοπικού πολεοδομικού κέντρου στις Π.Ε. 12 και 5 βάσει του αρ. 4 του παραπάνω π.δ/τος (με εξαίρεση τις περιπτώσεις 18 και 19), όπου επιτρέπεται η χωροθέτηση και ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, και τη χωροθέτηση εγκατάστασης του Συνδέσμου Διαχείρισης Απορριμμάτων Ν. Ξάνθης.
- Τον καθορισμό ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ. προς εξυγίανση στις Π.Ε. 15 και 16 βάσει αρ. 5 του παραπάνω π.δ/τος με επιτρεπόμενες χρήσεις αυτές του αρ. 1 παρ. Β (με εξαίρεση τις περιπτώσεις 1, 2, 5, 9, 10, 11, 13, 14 και 15)
- Την οργάνωση και κατανομή της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και της πρόνοιας στις Π.Ε. είτε με επέκταση υπαρχόντων είτε με χωροθέτηση νέων
- Τη διατήρηση της χρήσης του νοσοκομείου όπου λειτουργεί
- Τη διατήρηση των χώρων πολιτιστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής και συμπλήρωσή τους με νέες
- Τη χωροθέτηση ελεύθερων χώρων στις επεκτάσεις και μέσα στον αστικό ιστό
- Τη χωροθέτηση νέων νεκροταφείων εκτός αστικού ιστούς και μετατροπή υφιστάμενων σε χώρους πρασίνου
- Τη χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων
- Τη χωροθέτηση αμαξοστασίου και τερματισμού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων εκτός κέντρου πόλης στην Π.Ε. 14
- Τη διατήρηση της ζώνης χονδρεμπορίου ως έχει καθοριστεί βάσει του ειδικού τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου (ΦΕΚ 1377/Δ/30-12-1994)
- Τη χωροθέτηση Πυροσβεστικής Υπηρεσίας στο πολεοδομικό κέντρο της Π.Ε.6

Επιπλέον, εκτιμώνται οι ανάγκες σε γη (Ha) για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης και οι ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή στις πολεοδομικές ενότητες.

Πίνακας 11: Ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΡΟΓ/ΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ 2021	ΣΤΕΘΕΡΟΤΥΠΟ ΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΓΗΣ 2021	ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΓΗ 2009	ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΝΕΑ ΓΗ
Χώροι διοίκησης νομαρχίας	125.000	0,7	87.500	23.900	63.600
Δημοτικό κατάστημα	70.000	0,1	7.000	821,8/172,45	6.178
Ελεύθεροι χώροι πόλης	70.000	4	280.000	7.903	272.097
Πνευματικό κέντρο πόλης	70.000	0,5	35.000	26.469	8.531



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΡΟΓ/ΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ 2021	ΣΤΕΘΕΡΟΤΥΠΟ ΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΓΗΣ 2021	ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΓΗ 2009	ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΝΕΑ ΓΗ
Εμπορικό κέντρο πόλης	70.000	0,7	49.000	29.105	19.895
Εκπαιδευτήρια πόλης (άλλη επαγγελματική σχολή ΔΠΘ)				1.356.575/ 26.578,97	
Γενικό νοσοκομείο (Κτίρια υγείας-πρόνοιας πόλης)	125.000	0,7	87.500	32.000	55.500
Γηροκομείο (Κτίρια υγείας-πρόνοιας πόλης)	70.000	0,3	21.000	4.350	16.650
Στάδιο (Αθλητικό κέντρο πόλης)				40.333	
Κλειστό γυμναστήριο (Αθλητικό κέντρο πόλης)				34.071,3/ 8.559	
Πισίνα (Αθλητικό κέντρο πόλης)	70.000	1,5	105.000	5.400/ 2.520	99.600
Χριστιανικό νεκροταφείο	40.000	0,75	30.000	19.199	10.801
Μουσουλμανικό νεκροταφείο	30.000	0,75	22.500	31.097	-8.597

Ακόμα καθορίζονται οι εξής Ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών:

- Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ) στην Παλιά Πόλη, τη συνοικία «Σαμακώβ» και την περιοχή «Καπναποθηκών»
- Ζώνη Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ) στον οικισμό αθιγγάνων «Δροσερό»
- Κατάργηση της Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ) στην περιοχή της ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ (αντικατάσταση της με πολεοδομική μελέτη)
- Κατάργηση των Ζωνών Κοινωνικού Συντελεστή και δημιουργία νέων Ζωνών Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης στις Π.Ε. 16 και 9
- Ζώνες ανάπτυξης στην περιοχή Καπναποθηκών στην Π.Ε. 4 και σε τμήμα της περιοχής Δροσερού στην Π.Ε. 16

Με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος το ΓΠΣ προτείνει τα εξής μέτρα:

- Δημιουργία χώρων αστικού και περιαστικού πρασίνου στα βόρεια καθώς και των «χώρων πρασίνου – αστικών δασών» των χαρακτηρισμένων από τις δασικές υπηρεσίες ως δασικών εκτάσεων.
- Χαρακτηρισμό ως Περιοχής Ειδικής Προστασίας της περιοχής του ποταμού Κόσυνθου.
- Την προστασία, ανάδειξη και οριοθέτηση των ρεμάτων που διέρχονται από τις περιοχές Πανοράματος, Κυψέλης, Χρύσας (δυτικό όριο) καθώς και της περιοχής της ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ. Τον καθορισμό παρόχθιων ζωνών προστασίας και την απαγόρευση της δόμησης σε απόσταση 20 μέτρων από τις όχθες μέχρι την οριοθέτησή τους.
- Την προστασία της γεωργικής γης με την προώθηση του πολεοδομικού σχεδιασμού στα όρια του «Καποδιστριακού» ΟΤΑ.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Οι προτάσεις του ΓΠΣ ειδικά για την οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου έχουν ως εξής:

- Δημιουργία εξωτερικού δακτυλίου περιμετρικά της πόλης και για τη σύνδεση της πόλης με τα δίκτυα της ευρύτερης περιοχής και ειδικότερα με την Εγνατία Οδό και τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα για τη διοχέτευση της υπερτοπικής κυκλοφορίας εκτός κέντρου πόλης.
- Δημιουργία δικτύου αστικών αρτηριών που περικλείει την περιοχή του κέντρου πόλης από δυτικά, νότια και ανατολικά, και τη διάχυση της κυκλοφορίας προς το εσωτερικό της περιοχής με σύστημα συλλεκτήριων και τοπικών οδών.
- Δημιουργία, μετά από ειδική συγκοινωνιακή μελέτη, εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, υπαίθριων χώρων στάθμευσης στους άξονες των εισόδων και εξόδων της πόλης σε συνδυασμό με τις αστικές συγκοινωνίες και το προτεινόμενο μέσο σταθερής τροχιάς.
- Δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) για εξυπηρέτηση του κέντρου πόλης και σύνδεση του με το Νοσοκομείο, το πανεπιστήμιο, τη Ζώνη ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ. προς εξυγίανση/ καινοτομία και τον σιδηροδρομικό σταθμό.
- Μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός αστικού ιστού, μετά από συναίνεσή του ΟΣΕ και παράλληλα διατήρηση της υπάρχουσας γραμμής για αστικές συγκοινωνίες με μέσο σταθερής τροχιάς (τραμ).

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα κυριότερα στοιχεία του Σχεδίου.

Πίνακας 12: Αποδελτίωση ΓΠΣ Δ. Ξάνθης σε πίνακα (ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Σχέδιο
	2	Τίτλος	Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης
	3	Αντικείμενο	Ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός
	4	Έτος εκπόνησης	2010
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Αστικό τμήμα της πόλης της Ξάνθης
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1337/83
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες και κείμενα που προσδιορίζουν τα μέσα μεγέθη μικτής πυκνότητας οικήσεως και τον μέσο συντελεστή δόμησης κατά πολεοδομική ενότητα και τομέα, τις χρήσεις γης, την ανάγκη σε γη (Ha) για κοινωνική υποδομή, τις ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών, τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής, τα προτεινόμενα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής καθώς και τις προτάσεις για την ασφάλεια – πυροπροστασία.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Το ΦΕΚ περιλαμβάνει πίνακες για τα ακόλουθα: <ul style="list-style-type: none">• Μέσα μεγέθη μικτής πυκνότητας οικήσεως και μέσο συντελεστή δόμησης κατά Π.Ε. και κατά τομέα• Ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none"> • Χωρητικότητα νέων πολεοδομικών ενοτήτων στο έτος στόχο 2021 • Ανάγκες σε κοινωνική υποδομή για το σύνολο των ΠΕ (σταθερότυπα ΦΕΚ 285/Δ/2004) <p>Καθώς και χάρτες για:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Χρήσεις γης ευρύτερης περιοχής • Τομείς συντελεστών δόμησης – πυκνότητες • Ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων – Ζώνες πολεοδομικών μηχανισμών • Πολεοδομική οργάνωση – λειτουργίες • Μεταφορικό δίκτυο • Ύδρευση • Αποχέτευση όμβριων – αντιπλημμυρική προστασία – αποχέτευση ακαθάρτων • Ενεργειακό σύστημα – τηλεπικοινωνιακό σύστημα • Ασφάλεια – προστασία
	4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Κάλυψη των κάτωθι αναγκών με σχετικές προτάσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάγκη οργανωμένης επέκτασης του σχεδίου σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμητες προκειμένου να καλυφθούν οι σχετικές απαιτήσεις • Ανάγκη ρύθμισης του χώρου και ειδικότερα των περιοχών στην Παλιά Πόλη, συνοικία «Σαμακώβ», «Καπναποθηκών», «Δροσερό», της ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ με ειδικές ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών • Ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος. • Ως προς το οδικό δίκτυο <ul style="list-style-type: none"> ○ Ανάγκη ρύθμισης της υπερτοπικής κυκλοφορίας στο κέντρο πόλης με δημιουργία εξωτερικού δακτυλίου ○ Ανάγκη πύκνωσης του δικτύου που περικλείει την περιοχή του κέντρου της πόλης από δυτικά, νότια και ανατολικά ○ Ανάγκη προώθησης ήπιων μορφών μετακίνησης, κάλυψης του προβλήματος στάθμευσης στις εισόδους/ εξόδους πόλης και ρύθμισης των αστικών συγκοινωνιών και του προτεινόμενου μέσου σταθερής τροχιάς ○ Ανάγκη εξυπηρέτησης κέντρου και σύνδεσης με βασικές υποδομές της πόλης (με μέσο σταθερής τροχιάς) ○ Ανάγκη αποσυμφόρησης από τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη σιδηροδρομική γραμμή εντός αστικού ιστού • Δίκτυο ύδρευσης/ αποχέτευσης/ ενεργειακό & τηλεπικοινωνιακό δίκτυο: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ανάγκη επέκτασης και βελτίωσης υπαρχόντων δικτύων • Ασφάλεια – πυροπροστασία: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ανάγκη εξασφάλισης μέσων για τη διαχείριση πυρκαγιάς εντός ρυμοτομικού σχεδίου και στις επεκτάσεις

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Ανάγκη πρόβλεψης θέσεων συγκέντρωσης πληθυσμού μετά από εκδήλωση κινδύνου καταστροφής
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<p>Προτάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Επέκταση του σχεδίου σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμετες με προσδιορισμό των μέσων μεγεθών μικτής πυκνότητας οικήσεως και μέσο συντελεστή δόμησης 2. Δημιουργία δεκαέξι (16) πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών) και ζωνών άλλων χρήσεων με προσδιορισμό των χρήσεων γης 3. Εκτίμηση αναγκών σε γη των αναγκών για κοινωνική υποδομή 4. Καθορισμός ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών ως εξής: <ul style="list-style-type: none"> • Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης (ZEE) • Ζώνη Ειδικών Κινήτρων (ZEK) • Ζώνη Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣΔ) • Ζώνη ανάπτυξης <p>Κατάργηση:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ) • Ζωνών Κοινωνικού Συντελεστή (ΖΚΣ) <ol style="list-style-type: none"> 5. Προτάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος: <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία χώρων αστικού και περιαστικού πρασίνου και χώρων πρασίνου – αστικών δασών • Χαρακτηρισμός ως ΠΕΠ της περιοχής του ποταμού Κόσυνθου • Προστασία, ανάδειξη και οριοθέτηση των ρεμάτων που διέρχονται από τις περιοχές Πανοράματος, Κυψέλης, Χρύσας και περιοχής ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ, με τον καθορισμό παρόχθιων ζωνών προστασίας και απαγόρευσης της δόμησης. • Προστασία της γεωργικής γης με την προώθηση του πολεοδομικού σχεδιασμού στα όρια του «Καποδιστριακού» ΟΤΑ. 6. Προτάσεις για την οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου: <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία εξωτερικού δακτυλίου περιμετρικά της πόλης και σύνδεση της πόλης με τα δίκτυα της ευρύτερης περιοχής (κυρίως με Εγνατία οδό και ελληνοβουλγαρικά σύνορα) • Δημιουργία δικτύου αστικών αρτηριών που περικλείει την περιοχή του κέντρου πόλης από δυτικά, νότια και ανατολικά, και τη διάχυση της κυκλοφορίας προς το εσωτερικό της περιοχής με σύστημα συλλεκτήριων και τοπικών οδών. • Δημιουργία, μετά από ειδική συγκοινωνιακή μελέτη, εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, υπαίθριων χώρων στάθμευσης στους άξονες των εισόδων και εξόδων της πόλης σε συνδυασμό με

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>τις αστικές συγκοινωνίες και το προτεινόμενο μέσο σταθερής τροχιάς.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) για εξυπηρέτηση του κέντρου πόλης και σύνδεση του με το Νοσοκομείο, το πανεπιστήμιο, τη Ζώνη ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ. προς εξυγίανση / καινοτομία και το σιδηροδρομικό σταθμό. • Μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός αστικού ιστού, μετά από συναίνεσή του ΟΣΕ και παράλληλα διατήρηση της υπάρχουσας γραμμής για αστικές συγκοινωνίες με μέσο σταθερής τροχιάς (τραμ).
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν περιγράφεται στο ΦΕΚ.
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Το ΓΠΣ συμβαδίζει πλήρως με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει αποσκοπούν στην καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, τις χρήσεις γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα). Επιπλέον λαμβάνονται μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	<p>Οι παρεμβάσεις που αφορούν στην αστική κινητικότητα και περιγράφονται αναλυτικά στο ΓΠΣ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία εξωτερικού δακτυλίου περιμετρικά της πόλης • Δημιουργία δικτύου αστικών αρτηριών στα δυτικά, νότια και ανατολικά της πόλης • Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων, υπαίθριων χώρων στάθμευσης σε συνδυασμό με τις αστικές συγκοινωνίες και το προτεινόμενο μέσο σταθερής τροχιάς. • Δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) και σύνδεση του με βασικές υποδομές της πόλης • Μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός αστικού ιστού και διατήρηση της υπάρχουσας γραμμής για αστικές συγκοινωνίες με μέσο σταθερής τροχιάς (τραμ).
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Το ΓΠΣ περιλαμβάνει τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Πίνακες, κείμενο και χάρτες για μετέπειτα επεξεργασία. Απαιτείται έλεγχος της υφιστάμενης κατάστασης των παρεμβάσεων.



3.2.2. Τροποποίηση και Συμπλήρωση ΓΠΣ του Δήμου Ξάνθης

Γενική Περιγραφή

Με την υπ' αριθμ. 28596 απόφαση (**ΦΕΚ 174/22-05-2013**) εγκρίθηκε η *Τροποποίηση και συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 46855/29-10-2010 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης (ΑΑΠ 529).*

Περιεχόμενα

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του σχεδίου παρουσιάζονται αναλυτικότερα παρακάτω:

- Καθορισμός των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης βάσει την υπ' αριθμ 501/26-09-1995 (Δ' 821) και το από 29-08-1996 π.δ/γμα (Δ' 1037) στις Π.Ε.1 και 2.
- Καθορισμός τοπικών πολεοδομικών κέντρων βάσει του αρ. 4 του από 23-02-1987 π.δ/τος (Δ' 166) στις Π.Ε. 6,7,9,10,11,13,14 και 16 (εξαίρεση περιπτώσεων με αριθμό 16,18 και 19).
- Καθορισμός ειδικού πολεοδομικού κέντρου όπου επιτρέπεται η χωροθέτηση και ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της βάσει του αρ. 4 του ανωτέρου π.δ/τος στην Π.Ε. 12 (εξαίρεση περιπτώσεων με αριθμό 11 και 19). Σε αυτή χωροθετούνται και οι εγκαταστάσεις του Συνδέσμου Διαχείρισης Απορριμμάτων Ν. Ξάνθης.
- Καθορισμός περιοχών ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ. προς εξυγίανση στις Π.Ε. 15 και 16 βάσει του αρ. 5 του ανωτέρου π.δ/τος, όπως ισχύει, με επιτρεπόμενες χρήσεις αυτές της παρ. Β του αρ. 1 του ανωτέρου π.δ/τος (εξαίρεση περιπτώσεων με αριθμό 1, 2, 13, 14, 15 και 27). Σε τμήμα της Π.Ε. 15 χωροθετείται ζώνη με ειδική κατεύθυνση ανάπτυξης καινοτομίας με θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων (λειτουργία μετά από ειδική μελέτη).
- Προσθήκη νέου εδαφίου για απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής «Σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων. Δημιουργία συστήματος ανακύκλωσης υλικών για όλη την πόλη της Ξάνθης σύμφωνα με τον ΠΕΣΔΑ».

Ειδικότερα όσον αφορά στις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες του οδικού δικτύου:

- Στο εδάφιο του ΦΕΚ 529/ΑΠΠ/09-12-2010 «Δημιουργία, μετά από ειδική συγκοινωνιακή μελέτη, εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, υπαίθριων χώρων στάθμευσης στους άξονες των εισόδων και εξόδων της πόλης σε συνδυασμό με τις αστικές συγκοινωνίες και το προτεινόμενο μέσο σταθερής τροχιάς» προστίθεται η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της πόλης (μετά από ειδική μελέτη).
- Προστίθεται το νέο εδάφιο στην σχετική υποενότητα «Χωροθέτηση νέου σιδηροδρομικού σταθμού σε συνδυασμό με χώρο εγκαταστάσεων ΚΤΕΛ στα νότια όρια της Π.Ε. 14, μετά και από τη συναίνεση του ΟΣΕ».

Τέλος προκύπτει αντικατάσταση ορισμένων χαρτών (Π1.11, Π.2.1, Π.2.2.2, Π.2.3.2 – 2.4.2, Π.2.6.2 – Π.2.7.2, Π.3.1.2 – Π.3.2 – Π.3.3).



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα κυριότερα στοιχεία του Σχεδίου.

Πίνακας 13: Αποδελτίωση Τροποποίησης/ συμπλήρωσης ΓΠΣ Δ. Ξάνθης σε πίνακα (Τροποποιημένο ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Σχέδιο
	2	Τίτλος	Τροποποίηση και συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 46855/29-10-2010 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ξάνθης (Ν. Ξάνθης) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης (ΑΑΠ 529)
	3	Αντικείμενο	Ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός
	4	Έτος εκπόνησης	2013
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Αστικό τμήμα της πόλης της Ξάνθης
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1337/83
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	Στο πλαίσιο του σχεδιασμού απαιτήθηκε η μελέτη του θεσμοθετημένου ΓΠΣ Δήμου Ξάνθης (ΑΑΠ 529), ο προσδιορισμός των ελλείψεων/ παραλείψεων/ λανθασμένων σημείων και αφετέρου η συμπλήρωση και τροποποίηση του.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Το ΦΕΚ περιλαμβάνει τα προτεινόμενα πεδία τροποποίησης και συμπλήρωσης του κειμένου του ΓΠΣ Ξάνθης (ΑΑΠ 529) καθώς και τους προς αντικατάσταση χάρτες σε κλίμακα 1:5.000 (Π-1.11, Π-2.1, Π-2.2, Π-2.3.2, Π-2.4.2, 2.6.2, 2.7.2, 3.1.2, 3.2, 3.3).
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Παρέχονται διευκρινίσεις για χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, καθορισμό τοπικών και ειδικών πολεοδομικών κέντρων καθώς και περιοχών ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ. σε συγκεκριμένες πολεοδομικές ενότητες του ΓΠΣ (ΑΑΠ 529). Επιπλέον, προστίθεται στις προβλέψεις του ΓΠΣ το πεδίο για τη δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων και χωροθέτηση νέου σιδηροδρομικού σταθμού με χώρο εγκαταστάσεων ΚΤΕΛ.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του σχεδίου παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω: <ul style="list-style-type: none">Καθορισμός των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στις Π.Ε.1 και 2.Καθορισμός τοπικών πολεοδομικών κέντρων στις Π.Ε. 6,7,9,10,11,13,14 και 16.Καθορισμός ειδικού πολεοδομικού κέντρου όπου επιτρέπεται η χωροθέτηση και ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της στην Π.Ε. 12. Σε αυτή χωροθετούνται και οι εγκαταστάσεις του Συνδέσμου Διαχείρισης Απορριμμάτων Ν. Ξάνθης.Καθορισμός περιοχών ΒΙ.ΠΑ. – ΒΙΟ.ΠΑ. προς εξυγίανση στις ΠΕ 15 και 16. Σε τμήμα της Π.Ε. 15 χωροθετείται ζώνη με ειδική κατεύθυνση ανάπτυξης καινοτομίας με θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων (λειτουργία μετά από ειδική μελέτη).Εκπόνηση έργων και μελετών δικτύων υποδομής «Σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων. Δημιουργία

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>συστήματος ανακύκλωσης υλικών για όλη την πόλη της Ξάνθης σύμφωνα με τον ΠΕΣΔΑ».</p> <p>Ειδικότερα όσον αφορά στις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες του οδικού δικτύου:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Στο εδάφιο του ΦΕΚ 529/ΑΠΠ/09-12-2010 «Δημιουργία, μετά από ειδική συγκοινωνιακή μελέτη, εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, υπαίθριων χώρων στάθμευσης στους άξονες των εισόδων και εξόδων της πόλης σε συνδυασμό με τις αστικές συγκοινωνίες και το προτεινόμενο μέσο σταθερής τροχιάς» προστίθεται η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της πόλης (μετά από ειδική μελέτη) ▪ Προστίθεται το νέο εδάφιο στην σχετική υποενότητα «Χωροθέτηση νέου σιδηροδρομικού σταθμού σε συνδυασμό με χώρο εγκαταστάσεων ΚΤΕΛ στα νότια όρια της Π.Ε. 14, μετά και από τη συναίνεση του ΟΣΕ».
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν περιγράφεται στο ΦΕΚ. Για όλες παρεμβάσεις προβλέπουν έργα, ισχύουν οι προτεινόμενες πηγές χρηματοδότησης που προβλέπονται από το ΓΠΣ.
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Δεδομένου ότι το παρόν τροποποιεί και συμπληρώνει το ΓΠΣ Ξάνθης (ΑΑΠ 529) ακολουθώντας τις γενικές κατευθύνσεις του και επιπλέον ως βασικό στόχο έχει την ολοκλήρωσή του, είναι ευνόητο πως συμβαδίζει πλήρως με τις αρχές τις βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Οι προτεινόμενες συμπληρώσεις του ΓΠΣ αποσκοπούν να παρέχουν ένα ευρύ φάσμα επιλογών βιώσιμων μετακινήσεων (προσθήκη του πεδίου «δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της πόλης») για την αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης, καθώς και τη δημιουργία ενός κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έρχονται σε εναρμόνιση με το ΓΠΣ Ξάνθης (ΑΑΠ 529) και με την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Ενημερωμένοι χάρτες σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση – λειτουργίες, μεταφορικό δίκτυο, τεχνική υποδομή – ύδρευση οικισμός, τεχνική υποδομή – αποχέτευση όμβριων - αντιπλημμυρική προστασία - αποχέτευση ακαθάρτων, τεχνική υποδομή – ενεργειακό σύστημα – τηλεπικοινωνιακό σύστημα, ασφάλεια - πυροπροστασία για μετέπειτα επεξεργασία.



3.2.3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξάνθης

Γενική Περιγραφή

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Ξάνθης για την προγραμματική περίοδο 2020-2023 αποτελεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα τοπικής ανάπτυξης και βελτίωσης της διοικητικής ικανότητάς του και περιλαμβάνει τις στρατηγικές επιλογές, το επιχειρησιακό σχέδιο και τους δείκτες παρακολούθησης.

Βασικές αρχές για τη διαμόρφωση του πλαισίου στόχων και επιδιώξεων του Δήμου είναι:

- Η ανοιχτή, διαφανής και αποτελεσματική διακυβέρνηση
- Η συμμετοχή των δημοτών, η ενεργοποίηση για τα τοπικά ζητήματα, ο εθελοντισμός και η αλληλεγγύη
- Η ενσωμάτωση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης και η αξιοποίηση των τεχνολογικών εξελίξεων για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος
- Η διαφύλαξη και η ανάδειξη του δημόσιου χώρου
- Η βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης και της ευρύτερης περιοχής
- Η προστασία και η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και του σύγχρονου πολιτισμού
- Η δημιουργία προϋποθέσεων για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και την αύξηση της απασχόλησης

Περιεχόμενα

Η στρατηγική ορίζει το σχέδιο δράσης του Δήμου, το οποίο συμβάλλει στην υλοποίηση του οράματος του, σεβόμενη τις αρχές της αποτελεσματικής λειτουργίας και διακυβέρνησης. Η εξειδίκευση των στρατηγικών επιλογών του Δήμου Ξάνθης πραγματοποιείται μέσω των τεσσάρων (4) αξόνων, δεκαέξι (16) μέτρων και σαράντα δύο (42) στόχων του Προγράμματος.

Οι τέσσερις άξονες προτεραιότητας αφορούν στους κάτωθι:

1. Προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής
2. Παιδεία, πολιτισμός, αθλητισμός, υγεία/ πρόνοια, τρίτη ηλικία, κοινωνική ενσωμάτωση
3. Οικονομία και απασχόληση
4. Βελτίωση της διοικητικής ικανότητας

Με γνώμονα τους παραπάνω άξονες καθορίζεται το **Όραμα** του Δήμου το οποίο είναι:

«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».

Αναλυτικότερα, για κάθε έναν από τους 4 άξονες προτεραιότητας, καθορίστηκαν μέτρα και στόχοι για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος.



1^{ος} Άξονας Προτεραιότητας «Προστασία του Περιβάλλοντος και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής»

Μέτρο 1.1 «Προστασία και Ανάδειξη Φυσικού Περιβάλλοντος»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- *Γενικός Στόχος 1.1.1 «Προστασία Περιβάλλοντος, Ανάδειξη και Διαχείριση Προστατευόμενων Περιοχών και Περιοχών Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους»*
- *Γενικός Στόχος 1.1.2 «Πολιτική Προστασία – Αντιμετώπιση Καταστροφών, Έργα και Εξοπλισμός Πρόληψης»*
- *Γενικός Στόχος 1.1.3 «Αντιπλημμυρική Προστασία, Μελέτες και Υλοποίηση Έργων»*

Μέτρο 1.2 «Καθαριότητα»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- *Γενικός Στόχος 1.2.1 «Βελτίωση της Καθαριότητας της Πόλης, των Κοινόχρηστων Χώρων και των Οικισμών. Μείωση Κόστους Λειτουργιών Καθαριότητας, Αποκομιδής και Συντήρησης του Εξοπλισμού»*
- *Γενικός Στόχος 1.2.2 «Εφαρμογή Ολοκληρωμένου Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αστικών Αποβλήτων»*
- *Γενικός Στόχος 1.2.3 «Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών σε θέματα ανακύκλωσης και κυκλικής οικονομίας»*

Μέτρο 1.3 «Χωροταξία και Αναβάθμιση Αστικού Περιβάλλοντος»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- *Γενικός Στόχος 1.3.1 «Προώθηση και Εφαρμογή του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ΣΧΟΟΑΠ – ΓΠΣ) και Εκπόνηση Πολεοδομικών Μελετών»*
- *Γενικός Στόχος 1.3.2 «Μελέτες και Έργα που Υλοποιούνται στο Πλαίσιο της ΟΧΕ – ΒΑΑ του ΠΕΠ»*
- *Γενικός Στόχος 1.3.3 «Βελτίωση της λειτουργίας της πόλης με αναδιοργάνωση των διαδρομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ, χώρων στάθμευσης και προώθηση «Πράσινων» μέσων μεταφοράς».*
- *Γενικός Στόχος 1.3.4 «Αντιμετώπιση εγκατάλειψης οικημάτων μέσα στον αστικό χώρο των οικισμών»*
- *Γενικός Στόχος 1.3.5 «Προστασία, ανάδειξη, αναπλάσεις και αναβαθμίσεις της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης και της Περιοχής Καπναποθηκών»*

Μέτρο 1.4 «Τεχνικές Υποδομές-Δίκτυα»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- *Γενικός Στόχος 1.4.1 «Βελτίωση, Αναβάθμιση, Κατασκευή Δικτύων Ύδρευσης, Αποχέτευσης, Όμβριων Υδάτων, Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων, Βιολογικού Καθαρισμού, Αξιοποίηση Φραγμάτων»*



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Γενικός Στόχος 1.4.2 «Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Ενέργειας, Αναβάθμιση των Δημοτικών Κτιρίων, Υποδομών και Δικτύων με Βιοκλιματικές Παρεμβάσεις Εξοικονόμησης Ενέργειας, Συμπεριλαμβανομένων των ΑΠΕ»
- Γενικός Στόχος 1.4.3 «Βελτίωση και Επέκταση Οδικού Δικτύου, Παρεμβάσεις Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων των Οικισμών»
- Γενικός Στόχος 1.4.4 «Προώθηση Βιώσιμων Μεταφορών, Βελτίωση της Ασφάλειας του Οδικού Δικτύου (ηλεκτροφωτισμός, διαβάσεις κ.λπ.)»

2^{ος} Άξονας Προτεραιότητας «Παιδεία, Πολιτισμός, Αθλητισμός, Υγεία/ Πρόνοια, Τρίτη Ηλικία, Κοινωνική Ενσωμάτωση»

Μέτρο 2.1 «Παιδεία»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- Γενικός Στόχος 2.1.1 «Επέκταση και Βελτίωση της Λειτουργικότητας των Υπαρχόντων Μονάδων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης»
- Γενικός Στόχος 2.1.2 «Στήριξη Εκπαιδευτικού, Παιδαγωγικού και Πολιτιστικού Έργου των Σχολικών Κοινοτήτων και των Πολιτιστικών Φορέων»
- Γενικός Στόχος 2.1.3 «Ενίσχυση Προγραμμάτων Κατάρτισης Δια Βίου Μάθησης»

Μέτρο 2.2 «Πολιτισμός»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- Γενικός Στόχος 2.2.1 «Διατήρηση, Ενίσχυση και Προώθηση των Τοπικών Εθίμων, Εορτών και Εκδηλώσεων – Υποστήριξη του Έργου των Τοπικών Πολιτιστικών Συλλόγων και Σωματείων»
- Γενικός Στόχος 2.2.2 «Προστασία και Ανάδειξη Αρχαιολογικών Χώρων – Μνημείων – Μουσείων και Ένταξή τους στο Συνολικό Πολιτιστικό – Τουριστικό Αντικείμενο της Περιοχής»
- Γενικός Στόχος 2.2.3 «Ανάδειξη και Επανάχρηση Κτιρίων και Συνόλων Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς, για την Ενίσχυση του Πολιτιστικού Προϊόντος και την Ενδυνάμωση της Τοπικής Οικονομίας»

Μέτρο 2.3 «Αθλητισμός»

Στο πλαίσιο του παρακάτω γενικού στόχου καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη του.

- Γενικός Στόχος 2.3.1 «Ενίσχυση των Συμπράξεων Συνεργασίας και Βελτίωση των Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αθλητισμού με τον Εκσυγχρονισμό των Δομών, την Αναδιοργάνωση των Υπηρεσιών και την Ανάπτυξη Νέων Δραστηριοτήτων»

Μέτρο 2.4 «Υγεία, Πρόνοια, Μέριμνα»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Γενικός Στόχος 2.4.1 «Ανάπτυξη και Αναβάθμιση Υπηρεσιών Ολοκληρωμένης Υποστήριξης Κατοίκων σε Θέματα Υγείας και Πρόληψης (π.χ. ΚΕΠ Υγείας, Περιφερειακά Ιατρεία κ.λπ.)»
- Γενικός Στόχος 2.4.2 «Δημιουργία Νέων και Βελτίωση της Λειτουργικότητας των Υφιστάμενων Κτιριακών Εγκαταστάσεων Προσχολικής Αγωγής και Δημιουργικής Απασχόλησης»
- Γενικός Στόχος 2.4.3 «Στήριξη και Λειτουργία Νέων Δομών Φύλαξης Παιδιών – Βρεφών – Νηπίων και Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών»
- Γενικός Στόχος 2.4.4 «Φιλοζωικές Πρωτοβουλίες, Δράσεις Υποδομές»

Μέτρο 2.5 «Τρίτη Ηλικία»

Στο πλαίσιο του παρακάτω γενικού στόχου καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη του.

- Γενικός Στόχος 2.5 «Βελτίωση των Παρεχόμενων Υπηρεσιών Στήριξης της Τρίτης Ηλικίας»

Μέτρο 2.6 «Κοινωνική Ενσωμάτωση»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- Γενικός Στόχος 2.6.1 «Συντονισμός και Λειτουργία Προγράμματος Αντιμετώπισης της Φτώχειας και της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης»
- Γενικός Στόχος 2.6.2 «Εκσυγχρονισμός, Αναδιοργάνωση και Δημιουργία Νέων Δομών και Υπηρεσιών Κοινωνικής Ενσωμάτωσης Ευπαθών Ομάδων. Ενθάρρυνση Τοπικών Φορέων»

3^{ος} Άξονας Προτεραιότητας «Οικονομία και Απασχόληση»

Μέτρο 3.1 «Στήριξη της επιχειρηματικότητας και της Καινοτομίας»

Στο πλαίσιο του παρακάτω γενικού στόχου καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη του.

- Γενικός Στόχος 3.1.1 «Δομές και Δράσεις Στήριξης της Επιχειρηματικότητας και Αξιοποίηση Ακαδημαϊκού Δυναμικού για την Ανάπτυξη και Χρήση Καινοτομιών»

Μέτρο 3.2 «Στήριξη του Τουρισμού και Ενίσχυση του Τουριστικού Προϊόντος»

Στο πλαίσιο του παρακάτω γενικού στόχου καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη του.

- Γενικός Στόχος 3.2.1 «Ανάδειξη της Τουριστικής Ταυτότητας της Ξάνθης και Εμπλουτισμός / Εξειδίκευση του Τουριστικού Προϊόντος»

4^{ος} Άξονας Προτεραιότητας «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας»

Μέτρο 4.1 «Βελτίωση της Αποτελεσματικότητας της Διοίκησης και των Λειτουργιών του Δήμου»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- Γενικός Στόχος 4.1.1 «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας, Οργάνωσης και Τεχνικής Υποστήριξης των Υπηρεσιών και των Νομικών Προσώπων»



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Γενικός Στόχος 4.1.2 «Βελτιστοποίηση και Αναβάθμιση των Παρεχόμενων Υπηρεσιών μέσω Συστημάτων Ψηφιοποίησης, Αναβάθμισης Δικτύων Η/Υ και Λογισμικού»
- Γενικός Στόχος 4.1.3 «Εφαρμογή Συνολικού Συστήματος Διαχείρισης, Προγραμματισμού, Παρακολούθησης και Αξιολόγησης των Λειτουργιών και Δραστηριοτήτων του Δήμου»
- Γενικός Στόχος 4.1.4 «Ανάπτυξη Διαδικασιών Αμφίδρομης Επικοινωνίας και Συμμετοχής των Πολιτών»

Μέτρο 4.2 «Ανθρώπινο Δυναμικό και Υλικοτεχνική Υποδομή»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- Γενικός Στόχος 4.2.1 «Ενίσχυση του Ανθρώπινου Δυναμικού του Δήμου με Τακτικό και Έκτακτο Προσωπικό»
- Γενικός Στόχος 4.2.2 «Κατάρτιση και Επιμόρφωση Ανθρώπινου Δυναμικού και Αιρετών – Διοργάνωση Σεμιναρίων»
- Γενικός Στόχος 4.2.3 «Βελτίωση Χώρων, Εγκαταστάσεων, Υλικοτεχνικής Υποδομής, Συνθηκών Εργασίας και Εξοπλισμού»

Μέτρο 4.3 «Συνεργασίες και Συμμετοχές»

Στο πλαίσιο του παρακάτω γενικού στόχου καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη του.

- Γενικός Στόχος 4.3.1 «Ανάπτυξη Συνεργασιών/ Δράσεις Διαδημοτικής, Διακρατικής και Διεθνούς Συνεργασίας»

Μέτρο 4.4 «Οικονομική Λειτουργία και Διαχείριση»

Στο πλαίσιο των παρακάτω γενικών στόχων καθορίστηκαν σχετικές δράσεις για την επίτευξη τους.

- Γενικός Στόχος 4.4.1 «Βελτίωση Οικονομικής Διαχείρισης»
- Γενικός Στόχος 4.4.2 «Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας του Δήμου»
- Γενικός Στόχος 4.4.3 «Βελτίωση και Συντήρηση Υφιστάμενων Κτιριακών Εγκαταστάσεων, Απόκτηση ή Ανέγερση Νέων»

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Ξάνθης (2020-2023) **τα πλεονεκτήματα, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες, οι απειλές και τα κρίσιμα ζητήματα** που εμφανίζει το Οδικό Δίκτυο και εν γένει η Οδοποιία στον Δήμο, είναι τα εξής:

Πλεονεκτήματα

- Επάρκεια εθνικού και επαρχιακού δικτύου για την κάλυψη των βασικών μεταφορικών και συγκοινωνιακών αναγκών
- Θέση Δήμου σε σχέση με μεγάλα εθνικά μεταφορικά δίκτυα
- Προοπτική κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού
- Εμπειρία από τη λειτουργία συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης
- Ικανοποιητική λειτουργία και αισθητική δικτύου πεζοδρόμων

Αδυναμίες

- Έλλειψη επαρκούς σιδηροδρομικής σύνδεσης



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Δυσκολία συντήρησης του οδικού δικτύου λόγω έκτασης και ένταξης του σε παραπάνω από μια κατηγορίες
- Περιορισμένη αξιοποίηση ΤΠΕ για παρακολούθηση και έλεγχο κυκλοφορίας
- Καθυστέρηση εφαρμογής ΣΒΑΚ
- Αντένδειξη χρήσης εναλλακτικών μέσων λόγω γεωμορφολογίας και ανάγλυφου στις ορεινές περιοχές
- Πλήθος και μεγάλες ανάγκες σε έργα συντήρησης εσωτερικής οδοποιίας τόσο στην πόλη όσο και σε οικισμούς

Ευκαιρίες

- Χρηματοδότηση έργων ανάπτυξης διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών
- Χρηματοδότηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής κινητικότητας
- Αξιοποίηση προγραμμάτων χρηματοδότησης έργων δημοτικής οδοποιίας
- Έμφαση στα συστήματα εναλλακτικής κίνησης
- Χρηματοδότηση υποδομών ηλεκτροκίνησης
- Χρηματοδοτικές ευκαιρίες – ενισχύσεις για αναβάθμιση και βελτίωση αγροτικής οδοποιίας
- Ανάπτυξη σιδηροδρόμων

Απειλές

- Διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων ή διαπλάτυνση υφιστάμενων απαιτεί συχνά απαλλοτριώσεις, οι οποίες αποτελούν σημαντικό παράγοντα επιβράδυνσης
- Αυξημένο κόστος που παρουσιάζουν τα έργα οδοποιίας
- Έλλειψη μελετών (ΣΒΑΚ, συστήματα έξυπνης πόλης)
- Περιορισμένη δυνατότητα εφαρμογής εναλλακτικών μέσων μετακίνησης εντός αστικού ιστού

Κρίσιμα Ζητήματα

- Εξασφάλιση της ασφάλειας και ικανοποίηση αναγκών των κατοίκων και των επισκεπτών του Δήμου μέσω της ανάπτυξης ενός ασφαλούς οδικού δικτύου
- Ενίσχυση της επισκεψότητας και προβολή απομακρυσμένων πολιτιστικά και περιβαλλοντικά σημαντικών περιοχών του Δήμου Ξάνθης
- Έμμεση προστασία των οικονομικών δραστηριοτήτων μέσω της ύπαρξης ενός καλού οδικού δικτύου
- Η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων και προώθηση του ποδηλάτου σαν εναλλακτικού μέσου μετακίνησης
- Η αναθεώρηση και ο εκσυγχρονισμός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Η βελτίωση της σήμανσης



3.2.4. Στρατηγική Βιώσιμη Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Ξάνθης

Γενική Περιγραφή

Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ) αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών συγκεκριμένων χωρικών ενότητων. Οι περιοχές αυτές είτε παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν με συνολικό τρόπο είτε διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν και να μεγιστοποιηθούν με βάση ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο. Οι ΟΧΕ διακρίνονται σε:

- ΟΧΕ για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ) και
- ΟΧΕ για άλλες χωρικές στρατηγικές

Στο Δήμο Ξάνθης έχει εκπονηθεί Πρόγραμμα με τίτλο «Στρατηγική Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Ξάνθης: Περιοχής επέμβασης Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου (ΕΔΚ) Ξάνθης» το έτος 2016, με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης το 2023. Το Πρόγραμμα υποβλήθηκε από τον Δήμο Ξάνθης, στο πλαίσιο του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης 2014-2020, και χρηματοδοτείται από τα ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης), ΣΑΤΑ (Συλλογική Απόφαση Τοπικής Αυτοδιοίκησης) και ΕΚΤ (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο). Σύμφωνα με το ανωτέρω, ορίζεται ως Περιοχή Παρέμβασης (Π.Π.) η εντός των ορίων του οικισμού της Ξάνθης περιοχή που οριοθετείται από το πάρκο του Λιμνίου, τις οδούς Βασιλίσσης Σοφίας, Πινδάρου, Ορφέως, Δημάρχου Φιλίππου Αμοιρίδη, Βασ. Κωνσταντίνου, Ελ. Βενιζέλου, 9ης Μεραρχίας, 4ης Οκτωβρίου, Ηπείρου, Βλαχοπούλου Σταύρου, Ανδριανουπόλεως, Περικλέους, Ανδρέου Δημητρίου, Φειδίου, Βουλγαροκτόνου, Μιχαήλ Καραολή, Βελισσαρίου, Μιάουλη, Χρήστου Κοψίδα, Λεωφ. Στρατού, Έβρου και Βασιλίσσης Σοφίας. Η συνολική έκταση της Π.Π. ανέρχεται περίπου σε 0,8τ.χλμ. με πληθυσμό περί τους 12.000 κατοίκους. Αφορά σε περιοχή που συγκεντρώνονται οι βασικές και υπερτοπικής σημασίας διοικητικές και οικονομικές λειτουργίες της πόλης και του Δήμου Ξάνθης και διέρχονται κύριοι κυκλοφοριακοί άξονες της πόλης. Η θέση της Π.Π. χαρακτηρίζεται από δυο συμπληρωματικές υπο-περιοχές, την μεταβατική ζώνη μεταξύ της υπό προστασία περιοχής της Παλιάς Πόλης και της νέας πόλης καθώς και την περιοχή κεντρικών λειτουργιών της νέας πόλης ως συνέχεια της μεταβατικής ζώνης. Η εξεταζόμενη περιοχή εμφανίζει κοινά στοιχεία, χρήσεις, λειτουργίες και προβλήματα και εν γένει μπορεί να χαρακτηριστεί ως περιοχή με:

- ιδιαίτερα οξυμένα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα (λόγω της οικονομικής κρίσης)
- αυξημένη ανεργία, κατοίκους με χαμηλό εισόδημα και αστική φτώχεια
- υποβαθμισμένα περιβαλλοντικά στοιχεία, έλλειψη ή υποβάθμιση πρασίνου και ελεύθερων χώρων (κοινόχρηστους και κοινωφελείς)
- ελλείψεις βασικών υποδομών καθώς και υποδομών/ υπηρεσιών που διευκολύνουν την κινητικότητα και την πρόσβαση σε λειτουργίες από ΑμεΑ
- ελλείψεις κοινωνικών υποδομών και παρουσία μειονεκτικών ομάδων ή/και ομάδων που βιώνουν κοινωνικό αποκλεισμό
- προβλήματα οργανικής σύνδεσης, πρόσβασης και εξυπηρέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του τοπικού πληθυσμού του περιαστικού ή ευρύτερου αγροτικού χώρου



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Περιεχόμενα

Η ΣΒΑΑ του ΕΔΚ της Ξάνθης έχει ως **Στρατηγικό Στόχο** «την αξιοποίηση των χωρικών και λειτουργικών του χαρακτηριστικών για την καθοδήγηση και διάχυση αναπτυξιακών αποτελεσμάτων και τη δικτύωση των σημαντικότερων πόρων της περιοχής της Ξάνθης ούτως ώστε να αμβλυνθούν οι αρνητικές και κοινωνικές επιπτώσεις που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία έτη, ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον».

Το **Όραμα** του Δήμου Ξάνθης είναι:

«Δημιουργία μιας σύγχρονης, λειτουργικής, φιλικής, συμμετοχικής και ανθρώπινης πόλης, η οποία θα λειτουργεί και πρωτοπορεί ως κέντρο ανάπτυξης και πολιτισμού τόσο στην Περιφέρεια ΑΜΘ όσο και ευρύτερα».

Το **όραμα** αυτό υιοθετείται και εμπλουτίζεται από τη ΣΒΑΑ για το 2014-2020 με την:

«φιλοδοξία να λειτουργήσει η περιοχή παρέμβασης του ΕΔΚ ως ατμομηχανή της έξυπνης ανάπτυξης της Ξάνθης ώστε να εισέλθει στην Προγραμματική Περίοδο 2020+ με ενισχυμένα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και ωριμότητα δράσεων σε ένα περιβάλλον που αναμένεται να διαμορφωθεί με ακόμα πιο έντονους όρους για την προσέλκυση επιχειρήσεων, επισκεπτών, κατοίκων και οικονομικών πόρων».

Ο Στρατηγικός Στόχος και το Όραμα εκφράζονται σε δυο **Στρατηγικές Επιλογές** ήτοι την 1) Αξιοποίηση των τοπικών προϊόντων και της πολιτιστικής ταυτότητας ως επίκεντρο της διασύνδεσης του τουρισμού με τον πολιτισμό και την υπόλοιπη τοπική οικονομία, καθώς και την 2) Αξιοποίηση του ΕΔΚ ως χωρικού επίκεντρου δημιουργίας και μεταφοράς των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων. Αυτές περαιτέρω εκφράζονται ως **Στρατηγικές Προτεραιότητες** που αναλύονται ως εξής:

1. Σύνδεση του τουριστικού πόλου της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης με το ΕΔΚ και την υπόλοιπη πόλη, μέσω της Μεταβατικής Ζώνης
2. Ανάδειξη του ΕΔΚ ως κινητήρα ανάπτυξης και διάχυσης γνώσης, καινοτομίας και απασχόλησης σε ολόκληρο τον Δήμο Ξάνθης
3. Βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών και υπηρεσιών του ΕΔΚ

Πίνακας 14: Στρατηγικές Προτεραιότητας, Ειδικό Στόχοι και συμβολή σε Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ), Θεματικούς Στόχους (ΘΣ) και Ειδικούς Στόχους (ΕΣ) (ΣΒΑΑ Δήμου Ξάνθης)

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (ΕΣ)	ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΕ ΑΠ/ΘΣ/ΕΣ ΠΕΠ
1. Σύνδεση του τουριστικού πόλου της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης με το ΕΔΚ και την υπόλοιπη πόλη, μέσω της Μεταβατικής Ζώνης	1. Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής παρέμβασης για κατοίκους, επισκέπτες και επιχειρήσεις	Καλύπτει τις κάτωθι ανάγκες: <ul style="list-style-type: none">• Αναβάθμιση υποδομών και οργάνωση αστικού χώρου εμπορικών πόλων με βιοκλιματικά κριτήρια• Ανάκτηση δημόσιου χώρου και μείωση	ΑΠ2 «Βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου εγκατάστασης και επιχειρήσεων και ατόμων», ΘΣ6 «Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προαγωγή της

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (ΕΣ)	ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΕ ΑΠ/ΘΣ/ΕΣ ΠΕΠ
<p>2. Ανάδειξη του ΕΔΚ ως κινητήρα ανάπτυξης και διάχυσης γνώσης, καινοτομίας και απασχόλησης σε ολόκληρο τον Δήμο Ξάνθης</p> <p>3. Βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών και υπηρεσιών του ΕΔΚ</p>		<p>όχλησης από τη διαχείριση απορριμμάτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μορφολογική και λειτουργική ενοποίηση περιοχής παρέμβασης • Δημιουργία ενός συμπαγούς κεντρικού πυρήνα με προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας • Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων με εκμετάλλευση δημόσιων χώρων στο κέντρο της πόλης (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, πλατείες, και γενικότερα οι δρόμοι) • Ανάπτυξη υποδομών προσέλευσης και διευκόλυνσης ημερήσιων οργανωμένων εκδρομών • Εφαρμογή μέτρων προστασίας Παλιάς Πόλης από την Μεταβατική Ζώνη • Δημιουργία προϋποθέσεων αξιοποίησης αργούντος κτιριακού δυναμικού ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής αξίας 	<p>αποδοτικής χρήσης των πόρων, ΕΣ14 «Βελτίωση της ελκυστικότητας των αστικών κέντρων»</p>
	<p>2. Πύκνωση των οικονομικών διασυνδέσεων της περιοχής παρέμβασης</p>	<p>Καλύπτει τις κάτωθι ανάγκες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία δομών υποστήριξης νέας επιχειρηματικότητας • Αξιοποίηση παρουσίας ΔΠΘ και αποφοίτων του • Βελτίωση της προστιθέμενης αξίας των προϊόντων • Ενίσχυση συνεργασιών επιχειρήσεων, κοινών προσπάθειών προβολής 	<p>ΑΠ3 «Ανάπτυξη ανθρώπινων πόρων και κοινωνική συνοχή», ΘΣ8 «Προώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζόμενων», ΕΣ20 «Υποστήριξη της απασχόλησης στους τομείς προτεραιότητας της Περιφερειακής Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης» καθώς και</p>



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (ΕΣ)	ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΕ ΑΠ/ΘΣ/ΕΣ ΠΕΠ
		<ul style="list-style-type: none">Δημιουργία υπηρεσιών ΤΠΕ προστιθέμενης αξίας για επιχειρηματίες, καταναλωτές, τουρίστες της περιοχής	ΑΠ1 «Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής οικονομίας», ΘΣ3 «Επιχειρηματικότητα Ανταγωνιστικότητα ΜΜΕ» ΕΣ4 «Αύξηση νέων επιχειρήσεων εντάσεως έρευνας και τεχνολογίας» & ΕΣ3 «Ενίσχυση της προσφοράς ψηφιακού περιεχομένου σε τομείς Περιφερειακής Διοίκησης, του Πολιτισμού και του Τουρισμού»
	3. Βελτίωση της πρόσβασης και της αποδοτικότητας του διοικητικού κέντρου και των υπηρεσιών διοίκησης	Καλύπτει τις κάτωθι ανάγκες: <ul style="list-style-type: none">Ενίσχυση συνθηκών προσβασιμότητας στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο του ΔήμουΕφαρμογή ιεράρχησης, οργάνωσης και ρυθμίσεων Κυκλοφοριακής ΜελέτηςΕπέκταση και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς πολίτες και επιχειρήσεις με δημιουργία προστιθέμενης αξίας μέσω ΤΠΕ.Ενίσχυση αποδοτικότητας υπηρεσιών.	ΑΠ2 «Βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου εγκατάστασης επιχειρήσεων και ατόμων», ΘΣ6 «Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προαγωγή της αποδοτικής χρήσης των πόρων», ΕΣ14 «Βελτίωση της ελκυστικότητας των αστικών κέντρων»
	4. Ενίσχυση της ανθεκτικότητας της περιοχής παρέμβασης ως προς τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής	Καλύπτει τις κάτωθι ανάγκες: <ul style="list-style-type: none">Επιδεικτικές παρεμβάσεις εξοικονόμησης ενέργειας και ενεργειακή πιστοποίηση κτιρίων του ΔήμουΕυαισθητοποίηση πολιτών προς την κατεύθυνση της ενεργειακής	ΑΠ2 «Βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου εγκατάστασης επιχειρήσεων και ατόμων», ΘΣ4 «Οικονομία Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων σε όλους τους Τομείς», ΕΣ8 «Εξοικονόμηση ενέργειας σε δημόσιες υποδομές του ΠΕΠ» & ΕΣ14 «Βελτίωση της

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (ΕΣ)	ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΕ ΑΠ/ΘΣ/ΕΣ ΠΕΠ
		<p>αναβάθμισης/ πιστοποίησης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επιδεικτικές δράσεις ευαισθητοποίησης και κινητοποίησης πολιτών για την ηλεκτροκίνηση • Δημιουργία υποδομών υποστήριξης της ηλεκτροκίνησης • Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων μέτρων/ έργων • Παροχή περιβαλλοντικής και κλιματικής πληροφόρησης και ενημέρωση των πολιτών 	<p>ελκυστικότητας των αστικών κέντρων»</p>
	<p>5. Εξίσωση της πρόσβασης στις διοικητικές λειτουργίες και οικονομικές δραστηριότητες της πόλης</p>	<p>Καλύπτει τις κάτωθι ανάγκες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και καθοδήγησης σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες • Ενίσχυση εθελοντισμού και κοινωνικής αλληλεγγύης • Υποστήριξη οικογενειών και νοικοκυριών με ανεπαρκείς πόρους και βελτίωση των όρων πρόσβασης τους στην αγορά εργασίας • Ενίσχυση συνθηκών προσβασιμότητας στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο του Δήμου 	<p>ΑΠ3 «Ανθρώπινοι πόροι και κοινωνική συνοχή-ΕΤΠΑ», ΘΣ9 «Κοινωνική ένταξη και καταπολέμηση της φτώχειας», ΕΣ18 «Βελτίωση/ αναβάθμιση υποδομών υγείας και κοινωνικής φροντίδας» καθώς και ΑΠ4 «Ανθρώπινοι πόροι και κοινωνική συνοχή-ΕΚΤ», ΕΣ23 «Πρόληψη και αντιμετώπιση του κοινωνικού αποκλεισμού μειονεκτούντων ατόμων και περιθωριοποιημένων ομάδων»</p>
	<p>6. Τεχνική Υποστήριξη ΒΑΑ</p>	<p>Καλύπτει τις κάτωθι ανάγκες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ευαισθητοποίηση και κινητοποίηση πολιτών σε ζητήματα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης • Διευκόλυνση της αμφίδρομης επικοινωνίας με τον Δήμο και της 	<p>ΑΠ2 «Βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου εγκατάστασης επιχειρήσεων και ατόμων», ΘΣ6 «Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προαγωγή της αποδοτικής χρήσης</p>



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (ΕΣ)	ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΕ ΑΠ/ΘΣ/ΕΣ ΠΕΠ
		οργάνωσης συλλογικών δράσεων	των πόρων», ΕΣ14 «Βελτίωση της ελκυστικότητας των αστικών κέντρων»

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα κυριότερα στοιχεία του Σχεδίου.

Πίνακας 15: Αποδελτίωση ΣΒΑΑ Δήμου Ξάνθης (ΣΒΑΑ Δήμου Ξάνθης)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Σχέδιο
	2	Τίτλος	Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Ξάνθης: Περιοχής παρέμβασης Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου (ΕΔΚ) Ξάνθης
	3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
	4	Έτος εκπόνησης	2016
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Εμπορικό και Διοικητικό Κέντρο (ΕΔΚ) Ξάνθης
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Δήμος Ξάνθης μέσω του Τμήματος Προγραμματισμού Δ/νση Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής ΠΕΠ ΑΜΘ
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	<p>Η Μελέτη αποτελείται από έξι (6) Κεφάλαια:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κεφάλαιο 1: παρουσιάζεται η ταυτότητα της περιοχής επέμβασης, αναλύονται τα χαρακτηριστικά της, περιγράφονται τα προβλήματα και οι ανάγκες της και παρουσιάζονται οι κύριες επεμβάσεις/ έργα της περιόδου 2007-2013 στην αστική περιοχή και τα συμπεράσματα από την υλοποίηση των ΟΣΑΑ. <ul style="list-style-type: none"> ○ Χρήση χαρτών, πινάκων, διαγραμμάτων, στατιστικών δεδομένων, στοιχείων αποδελτίωσης παλαιότερων μελετών ○ Εφαρμογή ανάλυσης SWOT ○ Αποδελτίωση/ ανάλυση πλαισίου συναφών στρατηγικών και πολιτικών • Κεφάλαιο 2: αναλύεται η Στρατηγική ΒΑΑ, η λογική παρέμβασης και οι στόχοι της <ul style="list-style-type: none"> ○ Εντοπισμός αναγκών ○ Καθορισμός Στρατηγικού Στόχου/ Οράματος/ Προτεραιοτήτων/ Πράξεων ○ Ανάπτυξη Συστήματος Δεικτών Αποτελέσματος και Εκροής και λοιπών Δεικτών Ειδικών Στόχων και Αυτό-αξιολόγηση ποιότητάς τους ○ Διερεύνηση τρόπου συμβολής σε ΑΠ/ ΘΑ/ ΕΣ ΠΕΠ • Κεφάλαιο 3: παρουσιάζεται η ανάλυση των Πράξεων της Στρατηγικής ΒΑΑ, το επίπεδο ωριμότητάς της καθώς και ο ωφελούμενος πληθυσμός με την εφαρμογή της. • Κεφάλαιο 4: παρατίθεται το σχέδιο χρηματοδότησης της Στρατηγικής

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ		
		<ul style="list-style-type: none"> • Κεφάλαιο 5: εξετάζεται η συμπληρωματικότητα και η συνέργεια των πράξεων ΒΑΑ με τις στρατηγικές και τους στόχους της ΠΑΜΘ • Κεφάλαιο 6: αναλύονται οι διαδικασίες κατάρτισης της Στρατηγικής και παρουσιάζεται το εταιρικό σχήμα και οι διαδικασίες διοίκησης, παρακολούθησης και υλοποίησης της <ul style="list-style-type: none"> ο Διαμόρφωση εντύπων ο Πραγματοποίηση συναντήσεων/ εργαστηρίων/ δημόσιας συνάντησης/ διαβούλευσης ο Προσδιορισμός φορέων
3	Ταυτότητα δεδομένων	<p>Περιλαμβάνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αποσπασματικά στοιχεία ΠΠΧΣΑΑ, ΕΠΧΣΑΑ Βιομηχανίας, ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, ΓΠΣ Ξάνθος (ΦΕΚ 529/ΑΑΠ/09-12-2010 & Τροπ. ΦΕΚ 174/ΑΑΠ/22-05-2013), Κυκλοφοριακή Μελέτη Ξάνθος 2011-2016 (υπ' αριθμ. 24511/30-06-2016), • Στοιχεία από ΕΛ.ΣΤΑΤ. για δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, για οικονομία/ απασχόληση (1991, 2001, 2011) • Αποδεκτικότητα ΠΕΠ ΑΜΘ 2014-2020, Περιφερειακή Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης ΑΜΘ, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας ΑΜΘ, Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικό Σχεδιασμού και Αειφόρο Ανάπτυξης ΑΜΘ, Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση της ΠΑΜΘ για τον τουρισμό-πολιτισμό, Περιφερειακή Στρατηγική για την Κοινωνική Ένταξη και την Καταπολέμηση της Φτώχειας, ΓΠΣ Δήμου Ξάνθος, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξάνθος 2014-2019, Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα ΕΣΠΑ 2014-2020
4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Βάσει των προκλήσεων (διάρθρωση οικονομίας και απασχόλησης, ανεργία, παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και αυξημένης αποδοτικότητας, καινοτόμες προσεγγίσεις) που έχουν προκύψει από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, αναγκαία κρίνεται η εκπόνηση σχεδίου βιώσιμης αστικής ανάπτυξης για το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της Ξάνθος και η σύνδεση της στρατηγικής του δήμου με τις επενδύσεις από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία.</p>
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<p>Στρατηγικές Επιλογές:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Αξιοποίηση των τοπικών προϊόντων και της πολιτιστικής ταυτότητας ως επίκεντρο διασύνδεσης του τουρισμού με τον πολιτισμό και την υπόλοιπη τοπική οικονομία 2. Αξιοποίηση του Εμπορικού και Διοικητικού Κέντρου ως χωρικού επίκεντρου δημιουργίας και μεταφοράς των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων <p>Προτεραιότητες Στρατηγικής ΒΑΑ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Σύνδεση του τουριστικού πόλου της Παλιάς Πόλης της Ξάνθος με το ΕΔΚ και την υπόλοιπη πόλη μέσω μεταβατικής ζώνης 2. Ανάδειξη ΕΔΚ ως κινητήρα ανάπτυξης και διάχυσης γνώσης, καινοτομίας και απασχόλησης σε ολόκληρο το Δήμο Ξάνθος

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>3. Βελτίωση της αποδοτικότητας των υποδομών και υπηρεσιών του ΕΔΚ</p> <p>Στρατηγικοί Στόχοι Στρατηγικής ΒΑΑ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση επισκεψιμότητας τόσο του ΕΔΚ όσο και της Παλιάς Πόλης 2. Προώθηση των τοπικών προϊόντων της περιοχής και την διασύνδεσή τους με τον τουρισμό και τον πολιτισμό της πόλης 3. Ενεργοποίηση των δικτυώσεων του τοπικού δυναμικού (τριπλής ή/και τετραπλής έλικας) 4. Μείωση της ανεργίας και αύξηση των εισοδημάτων 5. Εξοικονόμηση των πόρων και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος στο ΕΔΚ με τη δημιουργία ίσων ευκαιριών συμμετοχής για ευπαθείς ομάδες <p>Ειδικό Στόχοι (Ε.Σ.) & Πράξεις (Π) Στρατηγικής ΒΑΑ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ε.Σ.1 Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής παρέμβασης για κατοίκους, επισκέπτες και επιχειρήσεις <ul style="list-style-type: none"> ο Π.1.1 Ανάπλαση και διαμορφώσεις οδών και κόμβων ευρύτερης περιοχής δημοτικής αγοράς ο Π.1.2 Ανάπλαση και αναβάθμιση υποδομών πλατείας Εμπορίου ο Π.1.7 Προμήθεια και εγκατάσταση υπόγειων κάδων ο Π.1.3 Εφαρμογή ήπιας κυκλοφορίας μεταξύ πλατείας Ελευθερίας και κεντρικής Πλατείας ο Π.1.5 Ανακατασκευή πεζοδρομίων και κατασκευή ποδηλατοδρόμου σε τμήματα των οδών Βασ. Σοφίας και Ύδρας ο Π.1.6 Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και ηλεκτρικών οχημάτων ο Π.1.8 Σύστημα ελέγχου σε σημεία εισόδου στην παλιά πόλη ο Π.1.4. Αναβάθμιση χαρακτηριστικών κινητικότητας στις παρυφές των Καπναποθηκών (οδών Κουγιουμτζόγλου- 28^{ης} Οκτωβρίου-12 Αποστόλων) ο Π.1.9 Αποκατάσταση διατηρητέου κτιρίου δημαρχείου Ξάνθης • Ε.Σ.2 Πύκνωση των οικονομικών διασυνδέσεων της περιοχής παρέμβασης <ul style="list-style-type: none"> ο Π.2.1. Κέντρο επιχειρηματικότητας και καινοτομίας Δήμου Ξάνθης ο Π.2.4 Θερμοκοπίδα υποστήριξης νεοφυών επιχειρήσεων ο Π.2.2 Τοπικά παραδοσιακά προϊόντα –we do local ο Π.2.3 Πλατφόρμα «myXanthi-Μία πόλη, χίλια χρώματα: πολιτισμός-τουρισμός-καθημερινότητα»

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ			<ul style="list-style-type: none"> • Ε.Σ.3 Βελτίωση της πρόσβασης και της αποδοτικότητας του διοικητικού κέντρου και των υπηρεσιών διοίκησης <ul style="list-style-type: none"> ο Π.3.1 Κυκλικός κόμβος δικαστηρίων ο Π.3.2 Λειτουργική αναβάθμιση οδού Τσιμισκή ο Π.3.3 Αναβάθμιση πληροφοριακών υποδομών Δήμου Ξάνθης ο Π.3.4 Πλατφόρμα έξυπνης διαχείρισης της στάθμευσης • Ε.Σ.4 Ενίσχυση της ανθεκτικότητας της περιοχής παρέμβασης ως προς τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής <ul style="list-style-type: none"> ο Π.4.1 Ενεργειακή αναβάθμιση ιστορικού διατηρητέου μνημείου δημοτικής αγοράς ο Π.4.3 Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού κτιρίου κεντρικής πλατείας Ξάνθης ο Π.4.2 Προμήθεια ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων ο Π.4. Περιβαλλοντικό παρατηρητήριο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης Δήμου Ξάνθης • Ε.Σ.5 Εξίσωση της πρόσβασης στις διοικητικές λειτουργίες και οικονομικές δραστηριότητες της πόλης <ul style="list-style-type: none"> ο Π.5.1 Κέντρο αλληλεγγύης ευπαθών κοινωνικών ομάδων ο Π.5.2 Προσαρμογή και διαμόρφωση χώρων για λειτουργία δυο ΚΔΑΠ ο Π.5.3 Πρότυπη διαδρομή εξυπηρέτησης ΑμεΑ στην περιοχή παρέμβασης • Ε.Σ.6 Τεχνική υποστήριξη ΒΑΑ <ul style="list-style-type: none"> ο Π.6.1 Δημοσιότητα και αξιολόγηση Στρατηγικής ΒΑΑ
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Για τις προτεινόμενες (25) Πράξεις και το σύνολο της Στρατηγικής ΒΑΑ, παρατίθεται το Πρόγραμμα προέλευσης της χρηματοδότησης, η πηγή των πόρων καθώς και το στάδιο χρηματοδότησης με κύρια συμβολή των ΕΤΠΑ, ΣΑΤΑ, ΕΚΤ.
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Εκ φύσεως, η Στρατηγική Αστικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο της ΟΧΕ-ΒΑΑ, συμβαδίζει και ακολουθεί τις αρχές βιώσιμης ανάπτυξης.
2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	<p>Συσχέτιση των στόχων/ δράσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τους κάτωθι ΕΣ της ΣΒΑΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΕΣ1: Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής παρέμβασης για κατοίκους, επισκέπτες και επιχειρήσεις • ΕΣ3: Βελτίωση της πρόσβασης και της αποδοτικότητας του διοικητικού κέντρου και των υπηρεσιών διοίκησης • ΕΣ4: Ενίσχυση της ανθεκτικότητας της περιοχής παρέμβασης ως προς τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής • ΕΣ5: Εξίσωση της πρόσβασης στις διοικητικές λειτουργίες και οικονομικές δραστηριότητες της πόλης 	



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Το περιεχόμενο της ΣΒΑΑ δεν έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του τοπικού αναπτυξιακού σχεδιασμού και του πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και του σχεδιασμού ανωτέρου επιπέδου (π.χ. ΠΕΠ ΑΜΘ).
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Προς αξιοποίηση οι στόχοι και οι πράξεις της ΣΒΑΑ.

3.2.5. Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης

Η Κυκλοφοριακή Μελέτη της πόλης της Ξάνθης εκπονήθηκε τον Ιούλιο του 2015 σε δύο (2) Φάσεις.

Το παρόν αποτελεί τη Β' Φάση της Μελέτης, η οποία περιλαμβάνει τη μελέτη των οριστικοποιημένων προτάσεων της Α' Φάσης και το χρονικό προγραμματισμό της υλοποίησης του επιλεγέντος σεναρίου. Το σύνολο των προτάσεων της Β' Φάσης αφορούν σε στοιχεία του συγκοινωνιακού δικτύου με στόχο τη βελτίωση της κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών.

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα κυριότερα στοιχεία της Μελέτης.

Πίνακας 16: Αποδελτίωση της Κυκλοφοριακής Μελέτης της Πόλης της Ξάνθης (Κυκλοφοριακή Μελέτης Ξάνθης)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Μελέτη
	2	Τίτλος	Κυκλοφοριακή μελέτη πόλης Ξάνθης – οργάνωση – βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις (Β' φάση)
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2015
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Ως πεδίο εφαρμογής της έρευνας ορίζεται το σύνολο του οικισμού, στο οποίο είναι διαμορφωμένο το οδικό δίκτυο και υπάρχει αστική δόμηση
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Η Μελέτη ανατέθηκε με την υπ' αριθμ. 173/30-08-2011 Απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Ξάνθης
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	Η Τεχνική Έκθεση της Μελέτης αποτελείται από δέκα (10) Κεφάλαια: <ul style="list-style-type: none">Κεφάλαιο 1: διατυπώνεται το αντικείμενο των εργασιών, περιγράφονται συνοπτικά οι εργασίες και η δομή της έκθεσηςΚεφάλαιο 2: περιγράφεται η μεθοδολογία αξιολόγησης, παρουσιάζεται η υφιστάμενη ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής σύμφωνα με το ΓΠΣ και προτείνεται η νέα ιεράρχησηΚεφάλαιο 3: διατυπώνεται η πρόταση για την ασφαλή διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμήςΚεφάλαιο 4: περιγράφονται η ολοκληρωμένη πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για το σύνολο των οδών, η οργάνωση της στάθμευσης και επισημαίνονται οι επιπτώσεις των σχετικών προτάσεωνΚεφάλαιο 5: περιγράφονται τα προτεινόμενα έργα και οι παρεμβάσεις με τα χαρακτηριστικά τους

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ		
		<ul style="list-style-type: none"> • Κεφάλαιο 6: παρουσιάζονται οι διαδρομές των πέντε (5) λεωφορειακών γραμμών και συγκρίνονται με τις διαδρομές των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών • Κεφάλαιο 7: παρουσιάζεται η κυκλοφοριακή διαμόρφωση των κόμβων του οδικού δικτύου (βάσει της Α' Φάσης της μελέτης), παρουσιάζονται σε προκαταρκτικό επίπεδο οι διαμορφώσεις κυκλικών κόμβων ή επεμβάσεις βελτίωσης των υφιστάμενων και εξετάζεται η εγκατάσταση/ κατάργηση/ αναδιάταξη φωτεινής σηματοδότησης σε κόμβους • Κεφάλαιο 8: παρουσιάζονται οι προτεινόμενες διανοίξεις οδικών συνδέσεων • Κεφάλαιο 9: παρουσιάζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των προτεινόμενων έργων, η αναγκαιότητα εφαρμογής των έργων και το κόστος υλοποίησής τους
3	Ταυτότητα δεδομένων	<ul style="list-style-type: none"> • Ιεράρχηση βασικού οδικού δικτύου: μεθοδολογία αξιολόγησης, υφιστάμενη ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου • Ασφαλής διέλευση σιδηροδρομικής γραμμής: περιοχές διέλευσης σιδηροδρομικής γραμμής, σχεδιασμός κυκλικού κόμβου σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, πρόταση • Προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (αμφιδρόμηση, μονοδρόμηση, αντιδρόμηση οδών) και οργάνωση στάθμευσης (προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, εσοχές στάθμευσης, αλλαγές στην προσφερόμενη στάθμευσης, ειδικές θέσεις στάθμευσης, προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης) • Προτάσεις έργων και επεμβάσεων: οδοί ήπιας κυκλοφορίας, οδοί ήπιας κυκλοφορίας στο δίκτυο ποδηλατόδρομου, σχολικοί δακτύλιοι, πεζοδρομήσεις οδών, διαπλάτυνσεις – διαμορφώσεις πεζοδρομίων, ποδηλατόδρομοι, αναπλάσεις οδών – διαχωριστές κατεύθυνσης • Προτεινόμενο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών • Προτάσεις κυκλοφοριακής διαμόρφωσης κόμβων του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης – φωτεινή σηματοδότηση • Προτάσεις διανοίξεων οδικών συνδέσεων-αποκοπή υφιστάμενων: εσωτερικός περιμετρικός δακτύλιος, διάνοιξη/ επέκταση/ ολοκλήρωση οδού • Προγραμματισμός εφαρμογής και εκτίμηση προϋπολογισμού προτεινόμενων επεμβάσεων, μέτρων και ρυθμίσεων • Ρυθμίσεις για την παλιά πόλη
4	Συμπεράσματα μελέτης	<p><u>Υφιστάμενη κατάσταση</u></p> <p>1. Ιεράρχηση βασικού οδικού δικτύου:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κύριες αρτηρίες (28ης Οκτωβρίου, Αν. Δημητρίου, Τρ. Μιχαηλίδη, Κονδύλη, Δημοκρίτου, Δ. Καραολή, Έβρου) • Δευτερεύουσες αρτηρίες (Θεοδ. Δούκα, Λευκίππου, Λ. Στρατού, Τσαλδάρη, Βασ. Σοφίας, 40 Εκκλησιών, Μεσολογγίου, 4ης Οκτωβρίου, Σάρδεων, 28ης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	
	<p>Οκτωβρίου, Κ.Μπένη (πρώην Ηρώων), Μπρωκούμη, Μ. Ρέματος)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συλλεκτήριες οδοί (Σάρδεων, Περικλέους, Πραξιτέλους, Ηλιουπόλεως, Εθ. Αιμοδότη, Δράμας, Καπνεργατών, Βελισσαρίου, Αίμου, Μιαούλη, Κλεμανσώ, Θερμοπυλών, Μ. Βόγδου, Βενιζέλου, Β. Κωνσταντίνου, Έβρου, Αβέρωφ, Κανάρη, Υδραγωγείου, Φιλ. Αμοιρίδη, Ορφέως, Αντίκα, Μητρ. Άνθιμου, Λευκάδος, Σηλυβρίας) <p>2. Πεζοδρομήσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γ. Σταύρου - Κονίτσης • Δαγκλή - Ελπίδος • Ενοποιημένης κεντρικής πλατείας <p>η συνέχεια των οποίων διασπάται από τις οδούς 28ης Οκτωβρίου και Β. Κων/νου και Τσιμισκή. Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω πεζοδρομημένες οδοί:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γεωργίου Σταύρου (από Κεντρική Πλατεία έως Κονίτσης) • Δαγκλή (από Σμύρνης έως Κεντρική Πλατεία) • Ελπίδος (από 28ης Οκτωβρίου έως Καραολή) • Κονίτσης (από Γ. Σταύρου έως Β. Κωνσταντίνου) • Πάροδος Αβδήρων (από 12 Αποστόλων έως Μπρωκούμη) • Περγάμου (από Δαγκλή έως Μπρωκούμη) • Τρικούπη (από Βελισσαρίου έως Δόμνας Βισβίζη και από Μητρ. Πανάρετου έως Τσιμισκή) • Ύδρας <p>3. Οδοί ήπιας κυκλοφορίας</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28ης Οκτωβρίου (από οδό Μ. Ρέματος έως την Κεντρική Πλατεία) <p>4. Διέλευση σιδηροδρομικής γραμμής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Θέση 1: περιοχή του κόμβου Κ2, προς Πετεινό, Διομήδεια, Μαγικό, Μέλισσα • Θέση 2: περιοχή του κόμβου Κ3Α στην ανατολική είσοδο της πόλης προς Εγνατία Οδό (κόμβος Βαφέικων) - Κομοτηνή • Θέση 3: στη διασταύρωση προς Ο.Α.Ε.Δ.- Δροσερό • Θέση 4: στην περιοχή του Γυμναστηρίου, προς το γήπεδο της Ασπίδας και την Πανεπιστημιούπολη <p>5. Πρόταση οργάνωσης στάθμευσης</p> <p>Οδοί προτεινόμενου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (καλύπτουν σε μεγάλο μέρος την περιοχή που προτείνεται στο επόμενο πεδίο)</p> <p>Υφιστάμενη προσφερόμενη παρά την οδό στάθμευση: Τσιμισκή (πολιτική: κυκλοφοριακές ρυθμίσεις) (133 θέσεις), Βενιζέλου (Α) (μονοδρόμηση) (10), Βενιζέλου (Β) (αμφιδρόμηση) (10), Αναστασοπούλης (μονοδρόμηση) (68), Κατακουζηνού (μονοδρόμηση) (18), 12 Αποστόλων (αντιδρόμηση & πεζοδρόμηση) (0), Κανάρη (αντιδρόμηση) (12), Γκιφχορν (μονοδρόμηση & Χ.Σ. Τουριστικού λεωφορείου) (20), Δημητριάδου (μονοδρόμηση) (0), Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων) (αντιδρόμηση): (33), Βλαχοπούλου (15), Αναξάρχου (μονοδρόμηση) (14), Ναυαρίνου (αντιδρόμηση) (3), Ιωαννίνων (αντιδρόμηση) (7), Σκρα</p>

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>(αντιδρόμηση) (14), Μ. Ρέματος (Χ.Σ. Τουριστικών Λεωφορείων) (5), 28ης Οκτωβρίου (ποδηλατόδρομος) (191), Μαραθώνος (ποδηλατόδρομος) (55), Λ. Στρατού (ποδηλατόδρομος) (14), Λεοναρδοπούλου (ποδηλατόδρομος) (88), Δημοκρίτου (ποδηλατόδρομος) (41), Καπνεργατών (42), Μπρωκούμη (& τμήμα ποδηλατόδρομου) (81), Κατσώνη (15), Τζαβέλλα (ποδηλατόδρομος) (46), Περικλέους (τμήμα 1) (ποδηλατόδρομος) (14), Περικλέους (τμήμα 2) (ποδηλατόδρομος) (39), Βελισσαρίου (ποδηλατόδρομος) (32), Μιαούλη (ποδηλατόδρομος) (58), Γ.Κονδύλη (ποδηλατόδρομος) (0), Κλεμανσώ (ποδηλατόδρομος) (48), Τσαλδάρη (ποδηλατόδρομος) (23), Καλευρά (ποδηλατόδρομος) (32), Μακεδονομάχων (ποδηλατόδρομος) (11), Τσακάλωφ (ποδηλατόδρομος) (0), Βουλγαροκτόνου (ποδηλατόδρομος) (3), Ικονίου (ποδηλατόδρομος) (9), Θυατείρων (ποδηλατόδρομος) (72), Αντιοχείας (ποδηλατόδρομος) (27), Σιγάλα (ποδηλατόδρομος) (42), Αγίας Λαύρας (ποδηλατόδρομος) (28), Αδριανουπόλεως (ποδηλατόδρομος) (19), Βλαχτοπούλου (ποδηλατόδρομος) (121), Μικρής Ασίας (ποδηλατόδρομος) (67), Σαρανατπούρου (ποδηλατόδρομος) (54), Αν. Θράκης (διαπλάτυση πεζοδρομίου, δημιουργία εσοχών) (93), Μακρυγιάννη (διαπλάτυση) (0), Δημητριάδου (διαπλάτυση πεζοδρομίου) (0), Αναστασοπούλης (διαπλάτυση πεζοδρομίου) (41), Κατακουζηνού (10), Νέστου (διαπλάτυση πεζοδρομίου) (64), Ολόρου (διαπλάτυση πεζοδρομίου) (28), Βάρναλη (ήπιας κυκλοφορίας & πεζοδρόμηση) (3), Ζαλόγγου (σχολικός δακτύλιος) (9), Πλάτωνος (διαμόρφωση εισόδου) (9), Ηλιουπόλεως (σχολικός δακτύλιος) (0), Σερρών (σχολικός δακτύλιος) (2), Κολοκοτρώνη (σχολικός δακτύλιος) (5), Γρηγορίου Ε' (χώρος στάθμευσης-εκκλησίας) (11), Στογιαννίδη (πεζοδρόμηση) (14), Κουγιουμτζόγλου (πεζοδρόμηση) (7). Σύνολο υφιστάμενων (1946).</p> <p>6. Ειδικές θέσεις στάθμευσης Υφιστάμενες πιάτσες ταξί:</p> <ul style="list-style-type: none"> • η κεντρική πιάτσα επί της 28ης Οκτωβρίου (9 θέσεις) • επί της οδού Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων) (5) • στην Πλ. Ελευθερίας (12 – 15) • στην τράπεζα Πειραιώς (πρώην Αγροτική), έναντι του ΚΑΠΗ (9) • παραπλεύρως των ΚΤΕΛ (5) • επί της Μιαούλη από το Φαρμακείο έως το περίπτερο, • επί της Β. Σοφίας απέναντι από το Πανεπιστήμιο από το περίπτερο έως το ΕΛΙΣΣΩ (10) • στο Νοσοκομείο (ή αλλιώς η πιάτσα της Νεάπολης), • απέναντι από τον ΟΤΕ (10) • στο σταθμό του ΟΣΕ (μόνο κατά τις ώρες των δρομολογίων του τρένου) <p>7. Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης οχημάτων & χωρητικότητά τους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημοτικό parking (220) • Παλιά Πόλη (25) • Χώρος έναντι Περιφέρειας (215) • Παζάρι (270) • Λιμνίο (260) <p>Σύνολο υφιστάμενων χώρων στάθμευσης οχημάτων: 990</p>

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>8. Υφιστάμενος ποδηλατόδρομος:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βασ. Σοφίας • Σαρδέων (επέκταση) • Κυρίλλου • Κατσώνη (επέκταση) <p>9. Παλιά Πόλη</p> <p>Τα προβλήματα που δημιουργούνται και τα οποία έχουν οξυνθεί συνοψίζονται ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υψηλός αριθμός επισκεπτών της Παλιάς Πόλης που αναζητούν χώρους στάθμευσης πλησίον των πόλων αναψυχής • Ευρεία κατάληψη δημοσίου χώρου από τις εμπορικές επιχειρήσεις • Ασάφεια ρυθμίσεων και κατανόησης απαγορεύσεων • Ασθενής αστυνόμευση των όποιων ρυθμίσεων • Ανάπτυξη εμπορικών χρήσεων καθ' υπέρβαση των διατιθέμενων υποδομών της Παλιάς Πόλης • Αποσπασματικό και ασαφές θεσμικό πλαίσιο αναφορικά ε τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι		<p>1. Ιεράρχηση βασικού οδικού δικτύου:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κύριες αρτηρίες (Νότια Είσοδος-Έξοδος από-προς Καβάλα, Ανατολική Είσοδος-Έξοδος από-προς Πόρτο Λαγός, Κομοτηνή, Βόρεια Είσοδος - Έξοδος από-προς Σταυρούπολη, Είσοδος-Έξοδος από-προς Ίασμο Κομοτηνή, Είσοδος-Έξοδος από-προς Πετεινό, Μάγγανα, Εράσμιο) • Δευτερεύουσες αρτηρίες (Τσιμισκή, Βλαχοπούλου, τμήμα 4ης Οκτωβρίου, τμήμα Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων), Σάρδεων, Εθελοντή Αιμοδότη, Τρ. Μιχαηλίδη, Παπανδρέου, Λ. Στρατού, Γραβιάς (μετά τη διάνοιξη του περιμετρικού δακτυλίου), Δημοκρίτου, Γεωργ. Κονδύλη, Καραολή, Θεοδ. Δούκα) • Κύριες συλλεκτήριες οδοί (Κατσώνη, Έβρου, Παν. Τσαλδάρη, Βασ. Σοφίας, Βασ. Κωνσταντίνου, Καραολή (από Τσιμισκή έως Τσαλδάρη), Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων) (από Βλαχοπούλου έως Πλ. Ελευθερίας), Μπρωκούμη, Καπνεργατών, Μεγάλου Ρέματος (τμήμα Πλ. Ελευθερίας), 40 Εκκλησιών, 28ης Οκτωβρίου, Ανδρ. Δημητρίου, Περικλέους, Μεσολογγίου, 4ης Οκτωβρίου (έως Σάρδεων), Ελευθέριου Βενιζέλου, Μισούλη, Αιμού, Λ. Στρατού (από διάνοιξη Τσιμισκή), Λευκίππου, Ανδριανουπόλεως (από 40 Εκκλησιών έως Βλαχοπούλου), Γκίφχορν) • Δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδοί (Θερμοπυλών, Κλεμανσώ, Βελισσαρίου, Πραξιτέλους, Ηλιουπόλεως, Αβέρωφ, Κανάρη, Δράμας, Τζαβέλλα, Κυρίλλου, Υδραγωγείου, Δημάρχου Πυγμαλίωνα Χρηστίδη, Μιλτιάδη Γεωργίου, Δημητριάδου) <p>2. Προτεινόμενος εσωτερικός περιμετρικός δακτύλιος (σε εναρμόνιση με ΓΠΣ):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τσαλδάρη (από Κεντρική έως Πλατεία Μισούλη) • Μισούλη (από Τσαλδάρη έως Τσιμισκή)



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none">• Τσιμισκή (από Μιαούλη έως Καραολή)• Καραολή (από Τσιμισκή έως Δημοκρίτου)• Δημοκρίτου (από Καραολή έως Λευκίππου)• Λευκίππου• Δράμας• Παπαφλέσσα (από Δράμας έως 28ης Οκτωβρίου)• 28ης Οκτωβρίου (από Παπαφλέσσα έως Μ. Ρέματος)• 40 Εκκλησιών (από Πλατεία Ελευθερίας έως Ανδριανουπόλεως)• Ανδριανουπόλεως (από 40 Εκκλησιών έως Βλαχοπούλου)• Βενιζέλου (από Βλαχοπούλου έως Μιλτιάδη Γεωργίου)• Μιλτιάδη Γεωργίου (από Βενιζέλου έως Βασ. Κωνσταντίνου)• Βασ. Κωνσταντίνου (από Μιλτιάδη Γεωργίου έως Τσαλδάρη) <p>3. Πεζοδρομήσεις:</p> <ul style="list-style-type: none">• Βάρναλη (από Σάρδεων έως Σιγάλα)• Κουγιουμτζόγλου (από 12 Αποστόλων έως Μπρουκούμη)• Σερρών (από 28ης Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη)• 12 Αποστόλων (από Βουλγαροκτόνου έως Π. Μελά)• Ανθ. Στογιαννίδη (από Ελ. Βενιζέλου έως Μιλτιάδη Γεωργίου) <p>4. Οδοί ήπιας κυκλοφορίας:</p> <ul style="list-style-type: none">• Βάρναλη (από Αντιόχειας έως Στρ. Μακρυγιάννη)• Στρ. Μακρυγιάννη (από Βάρναλη έως Βλαχοπούλου)• Αντιόχειας (από Βάρναλη έως Περικλέους)• Αγ. Λαύρας (από Βλαχοπούλου έως Περικλέους)• Σαρανταπόρου (από Βλαχοπούλου έως Μαραθώνος)• Μικράς Ασίας (από Βλαχοπούλου έως Μαραθώνος)• Ανδριανουπόλεως (από Περικλέους έως Μαραθώνος)• Θυατείρων (από Μαραθώνος έως Εθελοντή Αιμοδότη)• Ζαλόγγου (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων)• Γρηγορίου Ε' (από Ηλιουπόλεως έως Θυατείρων)• Βελισσαρίου (από Πλάτωνος έως Κλεμανσώ)• Κλεμανσώ (από Βελισσαρίου έως Ικονίου)• Ικονίου (από Πλάτωνος έως Κλεμανσώ)• Πλάτωνος (από Βελισσαρίου έως Ικονίου)• Βουλγαροκτόνου (από Καπνεργατών έως Δημοκρίτου)• Κολοκοτρώνη (από Σερρών έως Καβάλας)• 12 Αποστόλων (από Ιωαννίνων έως Ανδρούτσου)• Καβάλας (από 28ης Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη)• 28ης Οκτωβρίου (από Μ.Ρέματος έως Καραολή) <p>5. Διέλευση σιδηροδρομικής γραμμής:</p> <ul style="list-style-type: none">• Βραχυπρόθεσμη/ μεσοπρόθεσμη πρόταση: Κατασκευή ισόπεδων κυκλικών κόμβων επί της διασταυρώσεως των εξερχόμενων της πόλεως



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>οδικών αξόνων (Θ. Δούκα, Δημοκρίτου Λευκίππου) με τον εξωτερικό περιμετρικό δακτύλιο Ξάνθης στις θέσεις Θ1, Θ2 και Θ3</p> <ul style="list-style-type: none">• Μακροπρόθεσμη πρόταση: Κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) επί της εγκαταλειπόμενης θέσης της Σ.Γρ. (μετά την απομάκρυνσή της με επιταγή του ΓΠΣ) στις Θ1 και Θ4 <p>6. Πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων:</p> <ul style="list-style-type: none">• Αμφιδρόμηση της οδού Τσιμισκή (από 28ης Οκτωβρίου μέχρι Μιαούλη)• Αμφιδρόμηση τμήματος της οδού Βενιζέλου (από Μ.Βόγδου έως Ανθ. Μιλτιάδη Γεωργίου)• Μονοδρόμηση τμήματος οδού Ελ. Βενιζέλου και αντιδρόμηση οδού Γκίφχορν• Μονοδρόμηση οδών Κατακουζινού, Αναστασούπολης και Δημητριάδου• Μονοδρόμηση οδού Σιγάλα (από Βάρναλη προς Σάρδεων και απο Βάρναλη προς οδό Βλαχοπούλου)• Μονοδρόμηση οδού Βλαχοπούλου από οδό Πεσόντων έως οδό Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων), αντιδρόμηση οδού Κ. Μπένη (πρώην Ηρώων) από οδό Βλαχοπούλου έως οδό Τσιμισκή• Αντιδρόμηση οδού 12 Αποστόλων στο τμήμα από την οδό Κουγιομτζόγλου έως την οδό Μ. Ρέματος• Αντιδρόμηση τμήματος της οδού Κανάρη στο τμήμα από την οδό 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Ανδρέου Δημητρίου• Μονοδρόμηση της οδού Αναξάρχου στο τμήμα από την οδό Καπνεργατών έως την είσοδο ΚΤΕΛ• Αντιδρομήσεις οδών Ναυαρίνου, Ιωαννίνων• Αντιδρόμηση οδού Σκρα <p>7. Πρόταση οργάνωσης στάθμευσης Οδοί προτεινόμενου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης:</p> <ul style="list-style-type: none">• Καραολή (από Ικονίου έως Παν. Τσαλδάρη)• Παν. Τσαλδάρη (από Καραολή έως Κλεμανσώ)• Τσιμισκή (από Καραολή έως 28ης Οκτωβρίου)• 28ης Οκτωβρίου (από Θερμοπυλών έως Μεγάλου Ρεύματος)• Μεγάλου Ρεύματος (από Μπρωκούμη έως Πεσόντων)• Ηρώων (από Βλαχοπούλου έως Μεγάλου Ρεύματος)• Πεσόντων (από Βλαχοπούλου έως Μεγάλου Ρεύματος)• Μπρωκούμη (από Πρωταγόρα έως 28ης Οκτωβρίου)• Βλαχοπούλου (από Ηρώων έως Ελ. Βενιζέλου)• Ελ. Βενιζέλου (από Βλαχοπούλου έως 4ης Οκτωβρίου)• 4ης Οκτωβρίου (από Ελ. Βενιζέλου έως Βλαχοπούλου)• Μιχ. Βόγδου (από 4ης Οκτωβρίου έως Κεντρική Πλατεία) <p>Αριθμός θέσεων προτεινόμενου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης/οδό: (28 θέσεις) Τσαλδάρη, (76) Καραολή, (5)</p>

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	
	<p>Πρωταγόρα, (38) Μπρωκούμη, (20) Μεγάλου Ρέματος, (0) 28ης Οκτωβρίου, (15) Κ. Μπένη, (6) Πεσόντων, (27) Βλαχοπούλου, (10) Γκίφχορν, (19) Ελ. Βενιζέλου, (0) Μιχ. Βόγδου, (0) Τσιμισκή</p> <p>Δημιουργία εσοχών στάθμευσης (χωρίς τη μεταβολή στον αριθμό των θέσεων στάθμευσης) στην οδό Ανατολικής Θράκης (από Ανδρέου Δημητρίου έως Σάρδεων)</p> <p>Νέα (προτεινόμενη) προσφερόμενη παρά την οδό στάθμευση :Τσιμισκή (57 θέσεις), Βενιζέλου (Α) (0), Βενιζέλου (Β) (20), Αναστασοπούλης (68), Κατακουζηνού (18), 12 Αποστόλων (0), Κανάρη (12), Γκιφχορν (17), Δημητριάδου (0), Κ. Μπένη (33), Βλαχοπούλου (15), Αναξάρχου (14), Ναυαρίνου (3), Ιωαννίνων (7), Σκρα (29), Μ. Ρέματος (4), 28ης Οκτωβρίου (67), Μαραθώνος (24), Λ. Στρατού (9), Λεοναρδοπούλου (52), Δημοκρίτου (33), Καπνεργατών (21), Μπρωκούμη (48), Κατσώνη (0), Τζαβέλλα (24), Περικλέους (τμήμα 1) (14) , Περικλέους (τμήμα 2) (10) , Βελισσαρίου (13), Μιαούλη (35), Γ.Κονδύλη (0), Κλεμανσώ (42), Τσαλδάρη (11), Καλευρά (32), Μακεδονομάχων (11), Τσακάλωφ (0), Βουλγαροκτόνου (3), Ικονίου (2), Θυατείρων (72), Αντιοχείας (27), Σιγάλα (32), Αγίας Λάρας (28), Αδριανουπόλεως (19), Βλαχοπούλου (58), Μικρής Ασίας (67), Σαρανταπόρου (54), Αν. Θράκης (69), Μακρυγιάννη (0), Δημητριάδου (35), Αναστασοπούλης (68), Κατακουζηνού (18), Νέστου (36), Ολόρου (28), Βάρναλη (0), Ζαλόγγου (0), Πλάτωνος (0), Ηλιουπόλεως (0), Σερρών (0), Κολοκοτρώνη (0), Γρηγορίου Ε' (9), Στογιαννίδη (0), Κουγιουμτζόγλου (0). Σύνολο νέων (1372).</p> <p>8. Ειδικές θέσεις στάθμευσης Προτεινόμενες πιάτσες ταξί (διατήρηση στις ήδη υφιστάμενες) Προτεινόμενες θέσεις τουριστικών λεωφορείων:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 θέσεις στην οδό Μεγάλου Ρέματος (από Μπρωκούμη έως 28ης Οκτωβρίου). Κατάργηση 2 θέσεων στάθμευσης από τις 5 υφιστάμενες παρά την οδό. • 1 θέση στην οδό Γκίφχορν. Κατάργηση 3 θέσεων στάθμευσης από τις 10 υφιστάμενες παρά το κράσπεδο. <p>Προτεινόμενες θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφορτώσεις-λειτουργικές ανάγκες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 σημεία για την εξυπηρέτηση του χώρου φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στην οδό 28ης Οκτωβρίου <p>9. Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης οχημάτων & χωρητικότητά τους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημοτικό parking (υφιστάμενο) (220) • Δημοτικό parking (επέκταση) (80) • 28ης Οκτωβρίου (80) • Παλιά Πόλη (υφιστάμενο) (25) • Παλιά Πόλη (επέκταση) (200) • Χώρος έναντι Περιφέρειας (215) • Παζάρι (270) • Λιμνίο (260) • Αμοιρίδεια (120) <p>Σύνολο προτεινόμενων χώρων στάθμευσης οχημάτων: 1470</p> <p>Ιδιωτικοί σταθμοί στάθμευσης & χωρητικότητά τους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cosmos Center (Δ. Καραολή) (220)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none"> • Μιλτ. Γεωργίου (ταχυδρομείο) (17) • Τσιμισκή (55) • Πλάτωνος (30) • Δ. Καραολή (220) <p>Σύνολο θέσεων ιδιωτικών σταθμών στάθμευσης οχημάτων οχημάτων: 542</p> <p>10. Περιοχές εφαρμογές μέτρων ήπιας κυκλοφορίας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οδός 28ης Οκτωβρίου (τμήμα από Πλατεία Ελευθερίας έως την Πλατεία Δημοκρατίας) • Οδός Ανθυπασιπιστού Γεωργίου Μιλιτιάδη • Οδός 12 Αποστόλων/Περιοχή Καπναποθηκών <p>Χρήζουν περαιτέρω εξέτασης: Αντιοχείας, Θυατείρων, Αγίας Λαύρας, Σιγάλα, Μ.Ασίας, Σαρανταπόρου, τμήματα των οδών Βουλγαροκτόνου και Ανδριανουπόλεως.</p> <p>11. Σχολικοί δακτύλιοι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ζαλόγγου– Θυατείρων– Γρηγορίου Ε΄ • Σιγάλα- Βάρναλη- Στρ. Μακρυγιάννη- Στρ. Βλαχόπουλου • 28ης Οκτωβρίου- Σερρών- Κολοκοτρώνη- Καβάλας (πιθανή ένταξη) Βελισσαρίου - Κλεμανσώ - Ικονίου - Πλάτωνος (περιοχή πάρκου Μ. Αλεξάνδρου) <p>12. Προτεινόμενες πεζοδρομήσεις οδών</p> <ul style="list-style-type: none"> • οδός Στογιαννίδου • οδός Σερρών • οδός Βάρναλη • οδός 12 Αποστόλων • οδός Κουγιουμτζόγλου • τμήμα του ρεύματος ανόδου της οδού Βλαχοπούλου από την οδό Κ. Μπένη έως την οδό Πεσοντών <p>13. Προτεινόμενες διαπλατύνσεις – διαμορφώσεις πεζοδρομίων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οδός Αν. Θράκης (από Ανδρέου Δημητρίου έως 28ης Οκτωβρίου) • Οδός Στρ. Μακρυγιάννη (από Κούρκουλα έως Βλαχόπουλου) • Οδός Δημητριάδου (από Αντωνίου έως Σάρδεων) • Οδός Αναστασούπολης (από Κατακουζηνού έως Δημητριάδου) • Οδός Κατακουζηνού (από Σάρδεων έως Αναστασούπολης) • Οδός Νέστου (από Κλεμανσώ έως Δημοκρίτου) • Οδός Ολόρου (από Αίμου έως Ικονίου) <p>14. Προτεινόμενος ποδηλατόδρομος:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ποδηλατική Αρτηρία (ΠΑ): 28ης Οκτωβρίου - Κεντρική Πλατεία - Έξοδος προς Κομοτηνή (μέσω Ιάσμου) συνολικού μήκους • Βρόγχος 1 (PB1): Πούρναλικ - Καπναποθηκών • Βρόγχος 2 (PB2): Περιοχή Μ. Αλεξάνδρου • Βρόγχος 3 (PB3): Αστικός Συνοικισμός <p>15. Προτεινόμενες οδοί ήπιας κυκλοφορίας στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων: οδός Αντιόχειας, Θυατείρων, Αγίας Λαύρας, Σιγάλα και Ανδριανουπόλεως.</p> <p>16. Αναπλάσεις οδών – διαχωριστές κατεύθυνσης:</p>

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	
	<ul style="list-style-type: none"> • Λεωφόρος Στρατού από οδό Αίμου μέχρι οδό Δημοκρίτου • Μ. Καραολή, από την οδό Σμύρνης μέχρι τον κόμβο Κ13 (Καραολή - Δημοκρίτου - Ικονίου) • Εθελοντή Αιμοδότη, από την οδό Ηλιουπόλεως μέχρι τον κόμβο Κ1Β (28ης Οκτωβρίου - Τζαβέλλα - Εθ. Αιμοδότη - Αν. Δημητρίου) • Τρ. Μιχαηλίδη, από τον κόμβο Κ1Α (28ης Οκτωβρίου - Τρ. Μιχαηλίδη) έως την έξοδο του εγκάρσιου δικτύου που προβλέπεται στη μελέτη Δυτικής Εισόδου Ξάνθης. <p>17. Προτεινόμενο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γραμμή Δ1: Καλλιθέα - Πηγάδια • Γραμμή Δ2: Καλλιθέα - Φελώνη - Ν. Ζυγος - Π. Ζυγος • Γραμμή Δ3 : Χρυσά - Μαγικό • Γραμμή Δ4: Πετροχώρι - ΟΑΕΔ • Γραμμή Δ5: ΟΣΕ - βιβλιοθήκη ΔΠΘ <p>18. Προτάσεις κυκλοφοριακής διαμόρφωσης κόμβων του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης - φωτεινή σηματοδότηση</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κ1α: Ηλιουπόλεως - Εθελοντή Αιμοδότη / Κ1α2 Εθελοντή Αιμοδότη - οδός προς Εκτενεπόλ <p>Το σύστημα των κόμβων βρίσκεται στην περιοχή ης Δυτικής Εισόδου της πόλης από την Καβάλα που οδηγούν προς την Εκτενεπόλ και προς την περιοχή του Γενικού Νοσοκομείου Ξάνθης, που αποτελεί πόλο έλξης μετακινήσεων.</p> <p>Με την κατασκευή κυκλικών κόμβων στην περιοχή γίνεται ρύθμιση της ταχύτητας κυκλοφορίας και προφέρεται μία συνεχής ροή των οχημάτων μειώνοντας το χρόνο αναμονής λόγω της ύπαρξης φωτεινών σηματοδοτών. Επίσης, προτείνεται η αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κ1: Τζαβέλλα - 28ης Οκτωβρίου - Μαϊάνδρου - Εθελοντή Αιμοδότη - Τρ. Μιχαηλίδη <p>Ο Κόμβος βρίσκεται στη νοτιοδυτική είσοδο της πόλης. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός του κόμβου έγινε με τη μορφή του «συμπιεσμένου-compact roundabout» σε συνδυασμό με τη μορφή raindrop- διπλό roundabout. Επίσης, υπάρχει μία μικρή συνδετήρια οδός που ενώνει τα δύο roundabouts. Το προτεινόμενο σύστημα κόμβων αναβαθμίζει τη λειτουργικότητα του περιμετρικού δακτυλίου της πόλης και αυξάνει την εξοικονόμηση οδικού χρόνου.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κ2: Θεοδ. Δούκα - Παπανδρέου <p>Ο Κόμβος Κ2 έχει μορφή σταυρού. η διαμόρφωση του κυκλικού κόμβου θεωρείται ως η βέλτιστη προσέγγιση σχεδιασμού.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κόμβος Κ3: Δημοκρίτου - Α. Παπανδρέου <p>Ο κόμβος σχηματίζεται από τη διασταύρωση τω οδών Δημοκρίτου και Α. Παπανδρέου. Η προτεινόμενη παρέμβαση εξετάζει την ένταξη της σιδηροδρομικής γραμμής στο σύστημα του κόμβου, η οποία απαιτεί την ενιαία σηματοδότηση του συστήματος.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κ3Α: Δημοκρίτου - Λευκίππου - Λεωφ. Στρατού <p>Ο κόμβος αυτός χωροθετείται στα νοτιοανατολικά του κέντρου της Ξάνθης στην έξοδο για Κομοτηνή. Η πρόταση σχεδιασμού του παρόντος κόμβου αφορά στο σχεδιασμό του ως κυκλικού, έτσι αυξάνεται η φορτοικανότητα, δημιουργούνται λιγότερα σημεία</p>

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	
	<p>εμπλοκής, μειώνεται ο χρόνος αναμονής/διέλευσης του κόμβου, επιτυγχάνεται ομοιόμορφη ταχύτητα και μειώνονται οι εκπομπές ρύπων και η κατανάλωση καυσίμου.</p> <ul style="list-style-type: none"> • K5: Σάρδεων - 4ης Οκτωβρίου Ο κόμβος αυτός βρίσκεται βορειοδυτικά του κέντρου της Ξάνθης. με τη δημιουργία του κυκλικού κόμβου βελτιώνονται τα επίπεδα εξυπηρέτησης στο μέγιστο δυνατό. • Κόμβος K14: Κονδύλη - Λευκίππου - Δράμας Θεωρείται απαραίτητος ο επανασχεδιασμός του συγκεκριμένου συστήματος κόμβων με την απλούστευση των επιτρεπόμενων κινήσεων. Η κατάργηση είτε κινήσεων είτε προσβάσεων θα διευκολύνει την κίνηση των οχημάτων. Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός του κόμβου ως διπλού κυκλικού κόμβου θεωρείται ότι θα βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης και θα μειώσει τις χρονοκαθυστερήσεις. Επιπροσθέτως, θα αναβαθμίσει αισθητικά την περιοχή καθώς δημιουργείται χώρος πρασίνου στις κυκλικές κεντρικές νησίδες και στη νησίδα διαχωρισμού κατευθύνσεων στην οδό Δράμας. • K15: Μεσολογγίου - 4ης Οκτωβρίου - Βενιζέλου Ο παρών κόμβος παραλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της κυκλοφορίας που εξέρχεται από την Παλιά Πόλη και διοχετεύει την κυκλοφορία στην πόλη της Ξάνθης. τα μέτρα που προτείνονται στον κόμβο είναι τα εξής: <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Αμφιδρόμηση της οδού Βενιζέλου</u> από την οδό Μ. Βόγδου έως την οδό Ανθυπασπιστή Γεωργίου Μιλτιάδη ▪ <u>Μονοδρόμηση της οδού Βενιζέλου</u> από την οδό 4^{ης} Οκτωβρίου μέχρι την οδό Στ. Βλαχόπουλου, με κατεύθυνση προς την οδό Στ. Βλαχόπουλου ▪ <u>Αντιδρόμηση της οδού Γκίφχορν</u> • K-B1:Μεσολογγίου - Σάρδεων Ο κόμβος βρίσκεται βορειοδυτικά του κέντρου της Ξάνθης. Για αυτόν εξετάστηκε η δημιουργία κυκλικού κόμβου. • K-B2: Στρ. Βλαχοπούλου - Σάρδεων Ο κόμβος βρίσκεται δυτικά του κέντρου της Ξάνθης, κοντά στην έξοδο προς Χρύσα. Για αυτόν προτάθηκε η κατάργηση των σηματοδοτών και η δημιουργία κυκλικού κόμβου. • K-B3: Ανδρέου Δημητρίου - Περικλέους- Καβάλας Ο κόμβος βρίσκεται στο κέντρο της Ξάνθης. στο πλαίσιο των διαμορφώσεων για τη μείωση της ταχύτητας στον κόμβο, τη διευθέτηση των κινήσεων και τη βελτίωση της ορατότητας, προτείνεται η διαμόρφωση της αρχής της οδού Περικλέους με στένωση του πλάτους του οδοστρώματος στην περιοχή του κόμβου και για τον εισερχόμενο και για τον εξερχόμενο κλάδο. Επίσης, προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων. • K13 και K13A: Μιχ. Καραολή - Δημοκρίτου - Ικονίου- Καπνεργατών - Βουλγαροκτόνου - Μπρωκούμη Το σύστημα των κόμβων K13 και K13A καλύπτει τη διευθέτηση κυκλοφορίας στην περιοχή της πλατείας Μπαλατατζή. Για το σχεδιασμό του συνολικού συστήματος εξετάστηκε η κατασκευή νέου κυκλικού κόμβου (K13A), ο οποίος σε συνδυασμό με τον υφιστάμενο K13 αποτελούν ένα διπλό σύστημα κυκλικών κόμβων (double system roundabout) αυξάνει τη λειτουργικότητα των κινήσεων στην περιοχή μελέτης και παράλληλα βελτιώνει την οδική ασφάλεια για οδηγούς και πεζούς.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none"> • Κόμβοι επί της οδού Τσιμισκή <p>Για τον κόμβο διαμορφώνεται η κάτωθι πρόταση:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Τοποθέτηση φωτεινής σηματοδότησης στον κόμβο K-B4 (διασταύρωση οδών Τσιμισκή-28^{ης} Οκτωβρίου) τριών φάσεων ▪ Αναδιάταξη φωτεινής σηματοδότησης στον κόμβο K-B5 (διασταύρωση οδών Τσιμισκή-Καραολή) και δημιουργία περιόδου τεσσάρων φάσεων ▪ Τοποθέτηση φωτεινής σηματοδότησης στον κόμβο K-B6 (διασταύρωση οδών Τσιμισκή-Κλεμανσώ) τριών φάσεων ▪ Οι σηματοδότες θα πρέπει να ρυθμιστούν για τη δημιουργία πράσινου κύματος των 30-40 χλμ./ώρα με στόχο την ταχύτερη αποσυμφόρηση του κέντρου από τις διαμπερείς κινήσεις ▪ Η εφαρμογή μέτρων ανάσχεσης υψηλών ταχυτήτων που ενδέχεται να δημιουργηθούν από την ύπαρξη πράσινου κύματος ειδικά στους κόμβους K-B4 και K-B5, οι οποίοι συγκεντρώνουν σημαντικούς φόρτους πεζής κυκλοφορίας ▪ Οι κόμβοι K-B4 και K-B5 κατασκευάζονται ως υπερυψωμένοι κόμβοι με κατάλληλη διαμόρφωση των προσβάσεων επί των οποίων προβλέπεται η δημιουργία και των διαβάσεων πεζών <p>19. Προτάσεις διανοίξεων οδικών συνδέσεων – αποκοπή υφιστάμενων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εξωτερικού περιμετρικός δακτύλιος • Διάνοιξη οδού Τσιμισκή • Επέκταση οδού Ανθυπασπιστού Μιλτιάδη Γεωργίου έως την οδού Βασιλέως Κωνσταντίνου • Διάνοιξη / επέκταση οδού Δράμας • Ολοκλήρωση διάνοιξης οδού Σκρα
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν προκύπτει από την συγκεκριμένη μελέτη.
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Το ΓΠΣ συμβαδίζει πλήρως με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η Μελέτη αποσκοπεί στη διαμόρφωση παρεμβάσεων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της αστικής οδικής υποδομής, με πεδίο εφαρμογής το κέντρο της πόλης, που στοχεύουν στον περιορισμό της χρήσης ΙΧ, στην ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, MMM) και στη διασφάλιση της ασφάλειας των μετακινήσεων.
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Ταύτιση στοχεύσεων δεδομένης της συνάφειας του αντικειμένου.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Το περιεχόμενο της Κυκλοφοριακής Μελέτης δεν έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του τοπικού αναπτυξιακού σχεδιασμού και του πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και του σχεδιασμού ανωτέρου επιπέδου.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Χάρτες με προτάσεις που αφορούν στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου, τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, κυκλοφοριακή διαμόρφωση κόμβων, τις αστικές συγκοινωνίες, τη στάθμευση κ.ο.κ. Απαιτείται έλεγχος της υφιστάμενης κατάστασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.6. Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης

Η παρούσα αποτελεί το Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης και εκπονήθηκε το έτος 2015.

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα κυριότερα στοιχεία του Σχεδίου.

Πίνακας 17: Αποδελτίωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου της Κυκλοφορίας για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης (ΡΣΕΚ για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Σχέδιο
	2	Τίτλος	Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην παλιά πόλη της Ξάνθης
	3	Αντικείμενο	Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας
	4	Έτος εκπόνησης	2015
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Ως πεδίο εφαρμογής της έρευνας ορίζεται η παλιά πόλη της Ξάνθης (Π.Δ. 11-09-1996 – ΦΕΚ 1037/Δ/11-09-1996) και ειδικότερα το τμήμα το οποίο προτείνεται να επιβληθούν περιορισμοί καθορίζεται από τα δυτικά, νότια και ανατολικά από το σύστημα οδών Χασιριτζόγλου – Π. Χρησιτίδη – Βασ. Σοφίας, ενώ προς το βορά συναντάται το περιαστικό δάσος της πόλης.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Στο πλαίσιο της προκύπτουσας ανάγκης επικαιροποίησης του Π.Δ. (ΦΕΚ 1037/11-09-1996) «Μελέτη Αναθεώρησης Ρυμοτομικού Σχεδίου του Οριοθετημένου Τμήματος της Παλιάς Ξάνθης, Επιβολή Ειδικών Όρων και Περιορισμών Δομήσεως και Λοιπές Πολεοδομικές Ρυθμίσεις», η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στη δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην περιοχή της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, ώστε να επιτευχθεί η προστασία και η ανάδειξή της.
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	Η Τεχνική Έκθεση της Μελέτης αποτελείται από επτά (7) Κεφάλαια: <ul style="list-style-type: none">• Κεφάλαιο 1: περιγράφεται συνοπτικά η παλιά πόλη• Κεφάλαιο 2: παρατίθενται παρατηρήσεις επί των προβλέψεων του Π.Δ.• Κεφάλαιο 3: καταγράφονται στοιχεία για τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες, τις χρήσεις γης, τη στάθμευση και τον κυκλοφοριακό φόρτο• Κεφάλαιο 4: παρουσιάζονται ευρωπαϊκές κατευθύνσεις και συστήματα περιορισμού πρόσβασης• Κεφάλαιο 5: παρατίθεται μια αρχική προσέγγιση για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην παλιά πόλη στο πλαίσιο της Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθης• Κεφάλαιο 6: παρατίθενται προτάσεις σχετικά με την επιβολή ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή της παλιάς πόλης• Κεφάλαιο 7: παρατίθενται συμπεράσματα σχετικά με τη διαχείριση κυκλοφορίας
	3	Ταυτότητα δεδομένων	<ul style="list-style-type: none">• Υφιστάμενη κατάσταση οικισμού: περιγραφή οικισμού παλιάς πόλης και του Π.Δ.• Υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση: περιγραφή των κυκλοφοριακών συνθηκών, των χρήσεων γης, της στάθμευσης και του κυκλοφοριακού φόρτου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none"> Βιβλιογραφική επισκόπηση: ευρωπαϊκές κατευθύνσεις συστήματα περιορισμού πρόσβασης και ευρωπαϊκή εμπειρία Προσέγγιση διαχείρισης κυκλοφορίας: αρχική προσέγγιση για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη στο πλαίσιο της Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθος και καθορισμός περιοχής ελέγχου και περιορισμού της κυκλοφορίας για ειδικές κατηγορίες οχημάτων Κυκλοφοριακές προτάσεις: καθορισμός περιοχής επιβολής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, ζώνης ήπιας κυκλοφορίας, συστήματος περιορισμού πρόσβασης, μέσων επιτήρησης και ελέγχου, διαχείρισης στάθμευσης και πρόταση τροποποίησης προεδρικού διατάγματος
4	Συμπεράσματα μελέτης		<p>1. Ιεράρχηση βασικού οδικού δικτύου βάσει Π.Δ Βάσει ΓΠΣ για την εξυπηρέτηση κίνησης από και προς την Παλιά Πόλη):</p> <ul style="list-style-type: none"> Δευτερεύουσες αρτηρίες: Βασιλίσσης Σοφίας Συλλεκτήριες οδοί: Βενιζέλου, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Δημάρχου Πυγμαλίωνος Χρηστίδη και Υδραγωγείου <p>Οδοί του δικτύου της Παλιάς Πόλης:</p> <ul style="list-style-type: none"> Συλλεκτήριες οδοί: Δημάρχου Φιλίππου Αμοιρίδη (σε όλο της το μήκος), Ορφέως (από Αμοιρίδη έως Γιάγκου Αντίκα), Γ. Αντίκα (από Ορφέως έως Π. Χρηστίδη), Μητροπολίτου Ανθίμου (από Γ. Αντίκα έως Λευκάδος), Λευκάδος (από Πλ. Μητροπόλεως έως Ορφέως), Συληβρίας (από Ορφέως έως Πινδάρου), Πινδάρου (από Συληβρίας έως Ορφέως), Πάροδος Ορφέως, (καταλήγει στην οδό Βασ. Σοφίας) <p>Κόμβος παραλαβής κυκλοφορίας από Παλιά Πόλη: Κόμβος Κ15 όπου συμβάλλουν οδοί Μεσολογγίου, 4ης Οκτωβρίου, Βενιζέλου.</p> <p>2. Δίκτυο πεζοδρόμων βάσει Π.Δ.:</p> <ul style="list-style-type: none"> οδός Βενιζέλου από Βασ. Κωνσταντίνου έως Κονίτσης και από ΙΧ Μεραρχίας έως Ανθυπασπιστού Μιλτιάδη Γεωργίου καθώς και τμήμα της οδού Αγίου Γεωργίου από την οδό Βενιζέλου έως και τη συμβολή οδών πίσω από το Λύκειο Ελληνίδων και οδός Σκιάθου από 4ης Οκτωβρίου έως ΙΧ Μεραρχίας. οδός Μαλετσίδου, οδός Φιλίππου Αμοιρίδη από Πυγμαλίωνος Χρηστίδη έως Μαυρομιχάλη και από Μαυρομιχάλη έως Ορφέως, οδός Ορφέως από την παράλληλη με τη Σγουρού πάροδο έως την Πινδάρου καθώς και η παράλληλη με την Αισχύλου πάροδος Ορφέως έως Πινδάρου, οδός Λευκάδος από Πλατεία Μητροπόλεως έως Ορφέως, οδός Στάλλιου από Αντίκα έως Πλατεία Ματσίνη) <p>3. Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης στην προστατευόμενη περιοχή της Παλιάς Πόλης με την πρόσθεση του επιπλέον τμήματος στα δυτικά και νότια του οικισμού που ορίζεται από τις οδούς 4ης Οκτωβρίου, Σκιάθου, ΙΧ Μεραρχίας και Βενιζέλου βάσει παρούσας μελέτης:</p> <ul style="list-style-type: none"> Υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις <ul style="list-style-type: none"> Τήρηση υφιστάμενων μονοδρομήσεων

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Μη τήρηση ρυθμίσεων στάσης και στάθμευσης ○ Μη εφαρμογή απαγόρευσης εισόδου αποκλειστικά σε κατοίκους • Υφιστάμενες χρήσεις γης: <ul style="list-style-type: none"> ○ Κατοικία (88,5%) ○ Καταστήματα Εστίασης και Διασκέδασης (5%) ○ Καταστήματα Λιανικού Εμπορίου και Ιδιωτικές Υπηρεσίες (3%) ○ Εκπαίδευση (0,5%) ○ Διοίκηση (0,5%) ○ Πολιτισμός (1%) ○ Θρησκευτικοί χώροι λατρείας (1,5%) ○ Περιθαλψη (αμελητέο) <p>Συγκέντρωση χρήσεων εστίασης και διασκέδασης, εμπορίου και υπηρεσιών στο νότιο και ανατολικό τμήμα (ισόποση κατανομή με κατοικία) και απουσία συγκέντρωσης στο δυτικό και βόρειο τμήμα (με εξαίρεση mini-market) → μη ισόρροπη ανάπτυξη και εναρμόνιση με φέρουσα ικανότητα παραδοσιακού οικισμού.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υφιστάμενη στάθμευση: <ul style="list-style-type: none"> ○ Παρά την οδό, παρά το κράσπεδο και πάνω στο κράσπεδο και σε διαμορφωμένους ή άτυπους χώρους στάθμευσης (άναρχα) ○ Περιοχή της πλατείας Αντίκα και οδών Π. Χρηστίδη (πρώτη επιλογή εύρεσης στάθμευσης) ○ Περιοχή της Πλατείας Μητροπόλεως (δεύτερη) ○ Άλλοι πόλοι έλξης: οδός Χασιρτζόγλου, περιοχή «παπάκια», περιοχή «Καβάκι», περιοχή πλατείας Ματσίνη, οδός Λευκού Πύργου και υπαίθριο ελεύθερο δημοτικό parking <p>4. Προβλήματα που σχετίζονται με τη κυκλοφορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υψηλή ζήτηση χώρων στάθμευσης πλησίον χώρων αναψυχής και διασκέδασης • Κατάληψη δημόσιου χώρου από εμπορικές επιχειρήσεις • Ασάφεια ρυθμίσεων και κατανόησης απαγορεύσεων • Ασθενή αστυνόμευση • Κατάληψη εμπορικών χρήσεων καθ' υπέρβαση διατιθέμενων υποδομών • Αποσπασματικό, ασαφές και χωρίς κατεύθυνση θεσμικό πλαίσιο <p>5. Περιοχή ελέγχου και περιορισμού της κυκλοφορίας στην παλιά πόλη ορίζεται από τις οδούς Χασιρτζόγλου, Π. Χρηστίδη και Βασ. Σοφίας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ως Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να θεωρηθεί το σύνολο της περιοχής λόγω του πλάτους οδών, της απουσίας πεζοδρομίων (στο μεγαλύτερο τμήμα) και του υλικού επίστρωσης οδών <p>6. Καταγραφή κυκλοφοριακού φόρτου με αυτόματα μηχανήματα</p>

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ		
		<p>Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις της ημερήσιας διακύμανσης της κυκλοφορίας σε βασικές οδούς εισόδου/εξόδου της Παλιάς Πόλης. Οι θέσεις είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Θ1:Είσοδος-Εξοδος από/προς τις δυτικές περιοχές της πόλης</u> Η τοποθέτηση του μηχανήματος έγινε σε διατομή επί της οδού Λευκού Πύργου, στο ύψος του Ελεύθερου Υπαίθριου Δημοτικού Parking. Τα εισερχόμενα από δυσμάς οχήματα είναι κατά πολύ περισσότερα από αυτά που εξέρχονται μέσω της οδού Λευκού Πύργου από την Πλιά Πόλη. Συγκεντρωτικά, μέσω της οδού Χασιριτζόγλου εισήλθαν 10.361 οχήματα ενώ εξήλθαν αυτής 1.497 οχήματα. Οι οδοί Λευκού Πύργου και Χασιριτζόγλου αποτελούν τμήμα διαμπερούς κίνησης που χρησιμοποιούν οι χρήστες κατά τη μετακίνησή τους από τις δυτικές προς τις βόρειες και ανατολικές περιοχές της πόλης. ▪ <u>Θ2: Είσοδος-Εξοδος από/προς το κέντρο της πόλης</u> Η τοποθέτηση του μηχανήματος έγινε σε διατομή επί της οδού Δημάρχου Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, στο ύψος της συμβολής με την οδό Δημάρχου Χασιριτζόγλου. Οι χρήστες που επιλέγουν την οδό Π. Χρηστίδη για την είσοδό τους στην Παλιά Πόλη είναι περισσότεροι από διπλάσιοι σε σχέση με αυτούς που εξέρχονται από την Παλιά Πόλη. ▪ <u>Θ3: Είσοδος-Εξοδος από/προς τις ανατολικές περιοχές της πόλης</u> Η τοποθέτηση του μηχανήματος έγινε σε διατομή επί της παρόδου Ορφέως, στο ύψος του Δημοτικού Πάρκου. συνολικά κατεγράφησαν 1.966 οχήματα να εισέρχονται μέσω της παρόδου Ορφέως και 2.964 οχήματα να εξέρχονται.
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<p>1. Ιεράρχηση βασικού οδικού δικτύου (βάσει ΓΠΣ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συλλεκτήριες οδοί:σύστημα οδών Υδραγωγείου και Π. Χρηστίδη, σύστημα οδών Βενιζέλου – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Γ. Αντίκα – Μητρ. Ανθίμου – Λευκάδος – Συληβρίας – Πινδάρου – Πάρ. Ορφέως <p>2. Περιοχές επιβολής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων: Εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων επιτήρησης και ελέγχου πρόσβασης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • οδός Χασιριτζόγλου μέσω της συμβολής της με την οδό Λευκού Πύργου • οδός Π. Χρηστίδη μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας στην περιοχή της Πλατείας Αντίκα • πάροδος της οδού Ορφέως μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας <p>Εγκατάσταση ισχυρής σήμανσης για απαγόρευση εισόδου σε μη προβλεπόμενους χρήστες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • οδός Μαυρομιχάλη μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας • πάροδος Πινδάρου μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας • οδός Χίου μέσω της συμβολής της με την Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας • οδός Υδραγωγείου μέσω της Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας • οδός Χασιριτζόγλου μέσω της συμβολής της με την οδό Μάρκου Μπότσαρη

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
			<p>3. Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας: εγκατάσταση πινακίδων ανώτατης ταχύτητας περιοχής και πληροφοριακών πινακίδων καθώς και εφαρμογή εμποδίων μικρού πλάτους.</p> <p>4. Σύστημα περιορισμού πρόσβασης: συνδυασμός συστημάτων «Μετακίνησης σε περιοχή με κάρτα», «διάβασης κλοιού/ κορδονιού» και «διάβασης σημείου»</p> <p>5. Μέσα επιτήρησης και ελέγχου: κάρτα εισόδου οχήματος, μπάρες και βυθιζόμενα κολονάκια ελέγχου κυκλοφορίας, κάμερες αυτόματης αναγνώρισης αριθμού κυκλοφορίας οχημάτων, συστήματα γεωεντοπισμού</p> <p>6. Διαχείριση στάθμευσης – Πρόταση εξυπηρέτησης από χώρους στάθμευσης κοντά στην περιοχή: <ul style="list-style-type: none"> • Υπαίθριο ελεύθερο δημοτικό parking (25 θέσεις) • Χώρος παζαριού (270) • Χώρος στάθμευσης στο «Λιμνίο» (260) </p> <p>7. Πρόταση τροποποίησης αρ. 5 του Π.Δ. ως προς τον καθορισμό του καταλόγου χρηστών, των ειδικών διαδρομών κίνησης οχημάτων των χρηστών, ειδικές διαδρομές κίνησης οχημάτων, ορισμός χαρακτηριστικών οχημάτων, προβλέψεις κάρτας εισόδου, καθορισμός δεσμεύσεων για έλεγχο κυκλοφορίας κ.α.</p>
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν προκύπτει από το συγκεκριμένο σχέδιο.
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Αποσκοπεί στη προσαρμογή των συνθηκών οδικής κυκλοφορίας με τα χαρακτηριστικά (ιστορική σημασία, πολεοδομικές ιδιαιτερότητες, χρήσεις γης, πολυπλοκότητα και φορτοικανότητα του οδικού δικτύου) της παλιάς πόλης της Ξάνθης, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης και της ανάδειξης της ως σημείο αναφοράς για την πόλη της Ξάνθης αλλά και την ευρύτερη περιοχή.
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Οι στόχοι και οι παρεμβάσεις που προτείνονται από τη μελέτη έρχονται σε συμφωνία με το σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ιδίως ως προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Το περιεχόμενο της ΣΒΑΑ δεν έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του τοπικού αναπτυξιακού σχεδιασμού και του πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και του σχεδιασμού ανωτέρου επιπέδου.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Χάρτες με προτάσεις που αφορούν στις υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες, στις ειδικές χρήσεις γης, στις ειδικές διαδρομές κίνησης, στις ειδικές διαδρομές, στις οριογραμμές και στα πλάτη των προτεινόμενων με αυτές διαδρομών κίνησης κ.ο.κ. Απαιτείται έλεγχος της υφιστάμενης κατάστασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων.



3.2.7. Υπό έγκριση Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ξάνθης

Γενική Περιγραφή

Η Μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δ.Ε. Ξάνθης με τίτλο «Δημιουργία Ψηφιακών Χαρτογραφικών Υποβάθρων και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δ.Ε. Ξάνθης-B2 Στάδιο Πρόταση» (2020) έχει ως μελετητικό αντικείμενο ολόκληρη την έκταση που περικλείεται εντός των διοικητικών ορίων της Δ.Ε. Ξάνθης, συμπεριλαμβάνοντας το αστικό και το εξωαστικό τοπίο. Σημειώνεται ότι αυτή βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης.

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός της Δ.Ε. Ξάνθης λαμβάνει υπόψιν τις κατευθύνσεις που ορίζονται κατά τον υπερκείμενο σχεδιασμό, οι οποίες επικεντρώνονται σε δυο επίπεδα. Στο πρώτο επίπεδο ορίζονται οι κάτωθι στόχοι:

- Ενίσχυση των αστικών κέντρων με στόχο τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή
- Μείωση κόστους διαβίωσης πληττόμενου πληθυσμού
- Διεύρυνση και βελτίωση της παροχής συλλογικής κατανάλωσης
- Προώθηση δικτύων αλληλέγγυας και κοινωνικής οικονομίας

Ενώ σε δεύτερο επίπεδο:

- Ενίσχυση και ανασυγκρότηση του πρωτογενή τομέα
- Ενίσχυση και ανασυγκρότηση του τουρισμού και ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού
- Αξιοποίηση των σημαντικών τοπικών ενεργειακών πόρων και υποδομών σε όλους τους τομείς
- Ενίσχυση διασύνδεσης των διάφορων παραγωγικών τομέων
- Ενίσχυση εμπορευματικών υποδομών και εξαγωγική δραστηριότητα

Περιεχόμενα

Η παρούσα Μελέτη εκπονείται σε δύο στάδια. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διάγνωση των προβλημάτων, των προοπτικών και των τάσεων του νέου Δήμου και τη διατύπωση των προτάσεων ρύθμισης της περιοχής ενώ το δεύτερο τη λεπτομερή επεξεργασία της πρότασης συνοδευόμενη από τις σχετικές προσθήκες/προσαρμογές/ τροποποιήσεις, οι οποίες διαμορφώνουν την τελική πρόταση. Η Μελέτη περιλαμβάνει τα εξής:

- Π.1. Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης της Περιοχής Μελέτης
- Π.2. Οργάνωση Χρήσεων Γης και Προστασία Περιβάλλοντος Περιοχής Μελέτης
- Π.3. Γενική Πολεοδομική Οργάνωση και Ρύθμιση των Οικιστικών Υποδοχέων
- Π.4. Πρόγραμμα Ενεργοποίησης του ΓΠΣ

Ειδικότερα στο Κεφάλαιο Π.1. «Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης της Περιοχής Μελέτης», προσδιορίζονται οι βασικές αρχές της πρότασης, τα βασικά προγραμματικά μεγέθη, το μοντέλο χωρικής οργάνωσης του Δήμου και οι σχέσεις με τους ευρύτερους άξονες ανάπτυξης, ο χαρακτήρας και οι ρόλοι των οικισμών στο Οικιστικό Δίκτυο και η ανάδραση προς τον χωροταξικό - αναπτυξιακό σχεδιασμό. Ορίζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, τα προβλήματα, τις προοπτικές και τις τάσεις του νέου Δήμου, καθορίζεται η πρόταση οργάνωσης των χρήσεων γης και προστασίας του περιβάλλοντος. Ειδικότερα προσδιορίζονται:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- η οργάνωση της κατοικίας, των κεντρικών λειτουργιών της πόλης, των παραγωγικών δραστηριοτήτων και των ελεύθερων χώρων-αστικού πρασίνου
- οι Ζώνες που θεωρούνται κατάλληλες για ανάπτυξη του μηχανισμού ΠΕΡΠΟ
- οι Ζώνες Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης και πιο συγκεκριμένα:
 - ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 1/ Οικιστικός έλεγχος
 - ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 2/ Τουρισμός – αναψυχή - ελεγχόμενη ανάπτυξη
 - ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 3/ Γεωργική γη
 - ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 4/ Αγροτικές δραστηριότητες και ήπια ανάπτυξη
- οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ) και πιο συγκεκριμένα:
 - ΠΕΠ 1/ Περιοχή προστασίας του ορεινού όγκου
 - ΠΕΠ 2/ Περιοχή προστασίας δασικών εκτάσεων
 - ΠΕΠ 3/ Περιοχή περιβαλλοντικής αποκατάστασης λατομικής ζώνης
 - ΠΕΠ 4/ Περιοχή προστασίας αρχαιολογικών χώρων και μνημείων
 - ΠΕΠ 5/ Περιοχή προστασίας ποταμών, χειμάρρων, ρεμάτων και παρόχθιων εκτάσεων
- οι Ζώνες Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων και πιο συγκεκριμένα:
 - Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Β' (δραστηριότητες μέσης και χαμηλής όχλησης)
 - Επιχειρηματικό Πάρκο Εξυγίανσης
- τα Βασικά Δίκτυα Υποδομής της περιοχής μελέτης
- οι Κανονιστικές Ρυθμίσεις στις επιμέρους Ζώνες – Διατάξεις μεταβατικού χαρακτήρα στην εκτός σχεδίου έκταση του Δήμου

Οι προτάσεις της Μελέτης αναπτύσσονται τόσο για την πόλη της Ξάνθης όσο και για τους επιμέρους οικισμούς Κιμμέρια, Πετροχώρι, Εύμοιρο, Νέα Μορσίνη, Παλαιά Μορσίνη, Νέα Χρύσα, Παλαιά Χρύσα, Καλλιθέα, Λεύκη και Λαμπρινό.

Όσον αφορά στην **Πολεοδομική Οργάνωση της Ξάνθης** ισχύει:

- Η πολεοδομική οργάνωση ακολουθεί τους ορισμούς, περιορισμούς και κατευθύνσεις του ΓΠΣ του 2013 (υπ' αριθμ. απόφαση 46855 – ΦΕΚ 529/ΑΑΠ/09-12-2010 όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. απόφαση 28597 – ΦΕΚ 174/ΑΑΠ/22-05-2013)
- Ως όριο του οικιστικού υποδοχέα ορίζεται το εξωτερικό όριο του ΓΠΣ του 2013
- Οι Π.Ε. ανέρχονται στις 16 -δεν προκύπτουν επεκτάσεις αλλά ομαλοποιήσεις ορίων
- Οι κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται στον κεντρικό πυρήνα της πόλης και η γενική και αμιγή κατοικία γύρω από αυτές
- Οι κεντρικές λειτουργίες οργανώνονται στις Π.Ε. 9, 13, 14, 15 και 16 με στόχο τη δημιουργία ιεραρχημένης πολυκεντρικής δομής
- Οι προτεινόμενες περιοχές κατοικίας αναπτύσσονται στις περιοχές οικιστικών επεκτάσεων Π.Ε. 6, 7 και 11, τμήμα 9 και 10 καθώς και 13, 14 και 16
- Οι παραγωγικές δραστηριότητες χωροθετούνται στη νότια είσοδο Ξάνθης
- Οι ΚΧ και ΚΔ οργανώνονται βάσει του υφιστάμενου σχεδίου πόλης
- Η κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης αναπτύσσεται με τρόπο που αποσκοπεί στην αποφυγή διαμπερών μετακινήσεων μέσα από τις Π.Ε. και στην κατάλληλη ιεράρχηση δικτύου σε εναρμόνιση με τις ισχύουσες και προτεινόμενες κυκλοφοριακές μελέτες

Για τις προτεινόμενες **χρήσεις γης στην Ξάνθη**, η Μελέτη ορίζει τα εξής:

- Οι εκτός εγκεκριμένου σχεδίου περιοχές στην περίμετρο της πόλης αφορούν στις προτεινόμενες επεκτάσεις του υφιστάμενου ΓΠΣ του 2013



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Δεν προκύπτουν νέες επεκτάσεις από το υφιστάμενο ΓΠΣ παρά μόνο ομαλοποιήσεις ορίων στις Π.Ε. 10 και 9. Στις Π.Ε. 6, 7, 10 και 11 καθορίζεται η χρήση «αμιγής κατοικία» βάσει αρ. 2 ΠΔ 59/2018 (ΦΕΚ 114/Α/2018) και «γενική κατοικία Β» ενώ στις Π.Ε. 13, 14 και 16 καθορίζεται η «γενική κατοικία Α» βάσει αρ. 3. Στην Π.Ε. 9 προτείνεται η χρήση γης «γενική κατοικία Α» και «αμιγή κατοικία» σύμφωνα με το αρ. 2
- Για τα τοπικά κέντρα στις επεκτάσεις προτείνεται η χρήση «Πολοδομικό Κέντρο – Τοπικό Κέντρο Συνοικίας – Γειτονιάς» με εξαίρεση τις κατηγορίες 10.6 και 26

Όσον αφορά στην **Πολοδομική Οργάνωση των Οικισμών** ισχύει:

- Κάθε οικισμός αποτελεί ανεξάρτητη Π.Ε.
- Περιοχές επεκτάσεων οριοθετούνται στην Παλαιά Μορσίνη, στην Παλαιά Χρύσα, στην Καλλιθέα και στα Κιμμέρια
- Τοπικά κέντρα αναπτύσσονται στους οικισμούς Κιμμερίων και Ευμοίρου όπου ορίζονται χρήσεις βάσει αρ. 4 ΠΔ 59/2018 με εξαίρεση τις κατηγορίες 10.6 και 26
- Σε όλους τους οικισμούς ορίζεται η χρήση «γενική κατοικία» με εξαίρεση το δυτικό τμήμα του Ευμοίρου όπου διατηρείται και η «αμιγής κατοικία»
- Η κυκλοφοριακή οργάνωση αναπτύσσεται με τρόπο που αποσκοπεί στην αποφυγή διαμπερών μετακινήσεων και στη στρατηγική ιεράρχηση του δικτύου σύμφωνα με τις χρήσεις γης και τους οικισμούς

Για τις προτεινόμενες **χρήσεις γης στους Οικισμούς**, η Μελέτη ορίζει τα εξής:

- Η χρήση «Πολοδομικό Κέντρο – Τοπικό Κέντρο Συνοικίας – Γειτονιάς» (αρ. 4 ΠΔ 59/2018 ΦΕΚ 114/Α/2018) αναπτύσσεται στους οικισμούς Ευμοίρου και Κιμμερίων (αρ. 4 με εξαίρεση οι Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων και Εγκαταστάσεις ΜΜΜ)
- Η χρήση «γενική κατοικία Α» (αρ. 3 ΠΔ 59/2018 ΦΕΚ 114/Α/2018) προτείνεται για όλους τους οικισμούς
- Η χρήση «αμιγής κατοικία» (αρ. 2 ΠΔ 59/2018 ΦΕΚ 114/Α/2018) καθορίζεται στις επεκτάσεις των οικισμών Παλαιά Μορσίνη, Παλαιά Χρύσα, Καλλιθέα και Κιμμέρια

Το παρόν ΓΠΣ αποσκοπεί να μειώσει τους κτιριακούς όγκους σε ορισμένες περιοχές με υψηλό Συντελεστή Δόμησης και περιορισμένους ελεύθερους χώρους. Παράλληλα επιχειρείται η εξασφάλιση κοινωνικών, παραγωγικών και τεχνικών υποδομών στις Π.Ε. Η έκταση της κάθε Π.Ε. καθώς και οι επεκτάσεις, ο Μέσος Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) ανά Π.Ε. και η πυκνότητα βάσει της χωρητικότητας παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

Πίνακας 18: Βασικά Μεγέθη ανά Πολοδομική Ενότητα (υπό έγκριση ΓΠΣ Δ.Ε. Ξάνθης 2020)

Π.Ε.	ΕΚΤΑΣΗ Π.Ε. 'Η ΤΟΜΕΑ ΑΥΤΗΣ 2025 (ΗΑ)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ Π.Ε. 2011 (ΚΑΤ.)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ Π.Ε. 2025 (ΚΑΤ.)	ΜΕΣΟΣ ΣΔ Π.Ε. 'Η ΤΟΜΕΑ	ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΠΕ 1α	32,53	1165	3970	Κατά την Ειδική ΠΜ Παλιάς Πόλης	122
ΠΕ 1β	3,2	135	130	0,8	41
ΠΕ 2α	32,99	2261	5660	2,4	172
ΠΕ 2β	1,43	91	100	1,2	70
ΠΕ 3α	42,16	4786	7720	2,4	183
ΠΕ 3β	10,64	760	1050	1,6	99



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Π.Ε.	ΕΚΤΑΣΗ Π.Ε. Ή ΤΟΜΕΑ ΑΥΤΗΣ 2025 (ΗΑ)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ Π.Ε. 2011 (ΚΑΤ.)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ Π.Ε. 2025 (ΚΑΤ.)	ΜΕΣΟΣ ΣΔ Π.Ε. Ή ΤΟΜΕΑ	ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΠΕ 4α	26,41	2998	4510	2,4	171
ΠΕ 4β	38,62	2759	3810	1,6	99
ΠΕ 5α	11,16	712	830	1,2	74
ΠΕ 5β	82,29	8007	11800	2,4	143
ΠΕ 5γ	4,24	223	210	0,8	49
ΠΕ 6	31,35	1320	1240	0,8	39
ΠΕ 7	59,58	2668	2210	0,6	37
ΠΕ 8α	12,31	1465	1330	Κατά ΠΜ προστατευόμενου χώρου Σαμακώβ, Πετρελαιοαποθηκών	108
ΠΕ 8β	7,58	865	790	1,4	104
ΠΕ 8γ	1,35	45	50	0,8	37
ΠΕ 9	53,67	2140	2010	0,8	39
ΠΕ 10α	37,61	2375	2230	0,8	59
ΠΕ 10β	14,71	391	280	Επέκταση Χρύσας 0,4	20
ΠΕ 11	126,29	4677	7330	Δόμηση οριζόμενη από ΠΜ αντικατάστασης ΖΕΠ	58
ΠΕ 12	46,18	2280	2150	0,8	46
ΠΕ 13α	75,91	2530	2120	0,6	28
ΠΕ 13β	6,27		660	1,6	105
ΠΕ 14	75,55	3181	2820	0,8	37
ΠΕ 15	46,18	0	-	Περιοχή βιομηχανικών – βιοτεχνιών και έρευνας - καινοτομίας	-
ΠΕ 16α	88,29	3717	3290	0,8	37
ΠΕ 16β	20,29	1554	1700	Κατά ΠΜ 25-04-89 ΦΕΚ Δ 261/9-5-89	84

Επιπλέον, παρατίθενται για κάθε οικισμό οι εμβαδομετρήσεις, ο καθορισμένος Σ.Δ. και ο Μέσος Σ.Δ. για τις επεκτάσεις τους.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Πίνακας 19: Ισχύοντες και προτεινόμενοι Σ.Δ. στους οικισμούς και στις επεκτάσεις οικισμών (υπό έγκριση ΓΠΣ Δ.Ε. Ξάνθης 2020)

ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΕΚΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ (ΗΑ)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ 2025 (ΚΑΤ.)	ΚΑΘΑΡΟΣ Σ.Δ.	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ Σ.Δ. ΟΙΚΙΣΜΟΥ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ Σ.Δ. ΓΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ
Εύμοιρο	51,80	1928	Κατά ΠΜ Ευμοίρου	Κατά ΠΜ Ευμοίρου	-
Καλλιθέα	8,36	1149	0,8	0,8	-
Κιμμέρια	57,00	4253	0,8	0,8	0,8
Λαμπρινό	1,62	58	0,8	0,8	-
Λεύκη	18,03	408	0,8	0,8	-
Νέα Μορσίνη	9,08	514	0,8	0,8	0,4
Παλαιά Μορσίνη	10,10	546	0,8	0,8	0,4
Παλαιά Χρύσα	39,30	1.025	0,8	0,8	0,4
Πετροχώρι	31,10	835	0,8	0,8	-

Όσον αφορά στις Ζώνες Κινήτρων και εν γένει Πολεοδομικών Μηχανισμών, αυτοί διατηρούνται όπως καθορίζεται στην τροποποίηση του ΓΠΣ του 2013 (υπ' αριθμ. 46855/29-10-2010 ΦΕΚ 174/ΑΑΠ/2013). Ειδικότερα ορίζονται:

- Περιοχές Αναπλάσεων (στην Π.Ε. 4 όπου απαντώνται τα διατηρητέα κτίρια των Καπναποθηκών και στην περιοχή του Δροσερού)
- Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή (στις Π.Ε. 9 και 16 με προσαύξηση κατά 20% για την απόκτηση της επιβαλλόμενης κοινωνικής υποδομής)
- Ειδικές Πολεοδομικές Μελέτες (στην περιοχή των στρατοπέδων)

Με στόχο την εξυπηρέτηση εκτιμώμενου πληθυσμού 70.000 κατοίκων στο έτος στόχο 2025, εκτιμάται η ανάγκη σε γη των κοινωνικών υποδομών ανά Π.Ε., όπως παρατίθεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 20: Ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης (υπό έγκριση ΓΠΣ Δ.Ε. Ξάνθης 2020)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ 2025	ΣΤΑΘΕΡΟΤΥΠΟ ΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΓΗΣ 2025	ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΓΗ 2009	ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΝΕΑ ΓΗ 2025-2009
1.ΧΩΡΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ	125.000	0,7	87.500	23.900	63.600
Κτ. Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης				5.700/1.900	
Τοπογραφική Υπηρεσία				300	
ΚΤΕΟ				16.000	
Τελωνείο				-	
Υποδιοίκηση Χωροφυλακής	70.000	0,05	3.500	3.074/518	426



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ 2025	ΣΤΑΘΕΡΟΤΥΠΟ ΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΓΗΣ 2025	ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΓΗ 2009	ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΝΕΑ ΓΗ 2025-2009
Λιμεναρχείο					
Δικαστήριο	125.000	0,1	12.500	1.000/850	11.500
Υποθηκοφυλακείο	70.000	0,01	700	120	580
Οργανισμοί κοινής ωφέλειας	125.000	0,7	87.500	14.359	73.141
Πυροσβεστική Υπηρεσία	70.000	0,04	2.800	1.194/597	1.606
ΕΛΤΑ	70.000	0,02	1.400	210/200	1.190
ΟΣΕ	125.000	0,1	12.500	2.185	10.315
ΟΤΕ	70.000	0,03	2.100	1.126/781	974
ΔΕΗ	70.000	0,02	1.400	843/500	557
ΚΤΕΛ	70.000	0,25	17.500	2.900/261	14.600
ΠΙΚΠΑ	70.000	0,04	2.800	544	2.256
ΙΚΑ	125.000	0,2	25.000	2.000/1.018	23.000
Δημόσιες Τράπεζες	70.000	0,1	7.000	1.147/641	5.853
2.ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ	70.000	0,1	7.000	821,8/172,45	6.178
3.ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΟΛΗΣ	70.000	4	280.000	7.903	272.097
Κεντρική Πλατεία				4.459	
Κεντρικό Πάρκο				3.444	
4.ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ	70.000	0,5	35.000	26.469	8.531
Αίθουσα συγκεντρώσεων-θέατρο-μουσικής				16.654/5.893	
Βιβλιοθήκη				2.955/2.955	
Μουσείο				266	
Αίθουσα Εκθέσεων				470/222	
5.ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ	70.000	0,7	49.000	29.105	19.895
Ζώνη εμπορίου-επ. Στέγης				12.343	
Δημοτική Αγορά				4.000/1.604,61	
Χώρος Ζωοπανηγύρεων				8.100/362	
Σφαγεία				1.929/766,7	
6.ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΡΙΑ ΠΟΛΗΣ					
Γεωργική Σχολή		-		-	
Τεχνική Σχολή (ΙΕΚ)				1.356.575/26.578,97	
Άλλη Επαγγελματική Σχολή (ΔΠΘ)					
7.ΚΤΙΡΙΑ ΥΓΕΙΑΣ-ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΠΟΛΗΣ					
Γενικό Νοσοκομείο	125.000	0,7	87.500	32.000	
Γηροκομείο	70.000	0,3	21.000	4.350	
8.ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ	70.000	0,5	385.000	79.804	
Στάδιο				40.333	
Κλειστό Γυμναστήριο				34.071,3/8.559	
Πισίνα	70.000	1,5	105.000	5.400/2.520	
9.ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ					
Χριστιανικά	40.000	0,75	30.000	19.199	



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθος
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ 2025	ΣΤΑΘΕΡΟΤΥΠΟ ΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΓΗΣ 2025	ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΓΗ 2009	ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΝΕΑ ΓΗ 2025-2009
Μουσουλμανικά	30.000	0,75	22.500	31.097	

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα κυριότερα στοιχεία του Σχεδίου (με έμφαση στις υποδομές μεταφορών και ενέργειας).

Πίνακας 21: Αποδελτίωση της Πρότασης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δ.Ε. Ξάνθος (ΓΠΣ Ξάνθος 2020).

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Σχέδιο
	2	Τίτλος	Δημιουργία Ψηφιακών Χαρτογραφικών Υπόβαθρων και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δ.Ε. Ξάνθος: Β2 Στάδιο Πρόταση
	3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός (πολεοδομικό και χωροταξικό αντικείμενο)
	4	Έτος εκπόνησης	2020
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Δημοτική Ενότητα Ξάνθος (Καλλικράτης)
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2508/97
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	Εκπονείται σε δύο στάδια. Το Α' Στάδιο της Μελέτης του ΓΠΣ (Ανάλυση-Διάγνωση-Προοπτικές) περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διάγνωση των προβλημάτων, προοπτικών και τάσεων του νέου Δήμου και τη διατύπωση των προτάσεων ρύθμισης της περιοχής και το Β' Στάδιο την λεπτομερή επεξεργασία του ΓΠΣ με βάση την πρόταση η οποία προκρίνεται στο τέλος του Α' Σταδίου. Ειδικότερα με βάση: <ul style="list-style-type: none">τις πυκνότητες του ισχύοντος ΓΠΣ 2013 και τις ισχύουσες πολεοδομικές μελέτες, τους όρους δόμησης, τους κοινόχρηστους χώρους, τις κοινωφελείς εξυπηρετήσεις μελετήθηκε η χωρητικότητα/ πυκνότητα των Π.Ε. στο έτος στόχο 2025τις σύγχρονες απαιτήσεις και τάσεις ανάπτυξης της πόλης εκτιμήθηκαν οι ανάγκες σε επεκτάσειςτις υπάρχουσες εγκαταστάσεις και λειτουργίες των περιοχών υποδοχής και ανάγκης συσχέτισης τους με τις περιοχές επέκτασης για κατοικία προτάθηκαν περιοχές υποδοχής κεντρικών λειτουργιών υψηλής βαθμίδας
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Το Α' Στάδιο της Μελέτης περιλαμβάνει τους χάρτες, τα διαγράμματα και την τεχνική έκθεση. Τα στοιχεία για τη διάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης και την εκτίμηση των αναπτυξιακών προοπτικών συγκεντρώθηκαν το διάστημα Σεπτέμβριος 2007-Ιούλιος 2009 με επιτόπιες επισκέψεις, συζητήσεις και αλληλογραφία και εν συνεχεία προσαρμόστηκαν και επικαιροποιήθηκαν μέσω δημόσιας διαβούλευσης. Άλλα αντλήθηκαν από σχετικές μελέτες, έρευνες και βιβλιογραφικές πηγές. Για τη σύνταξη των χαρτών χρησιμοποιήθηκαν υπόβαθρα για τον Δήμο, βάσει των προδιαγραφών που αφορούν σε χάρτες κλίμακας 1:5.000 και 1:25.000. Το Β' Στάδιο περιλαμβάνει τη λεπτομερή επεξεργασία της πρότασης καθώς και τις σχετικές

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ		
		προσαρμογές της, με τελικό παραδοτέο την τελική πρόταση του ΓΠΣ.
	4	<p>Συμπεράσματα μελέτης</p> <p>Ως προς την οικιστική οργάνωση:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δεν προκύπτουν επεκτάσεις από το υφιστάμενο ΓΠΣ του 2013 παρά μόνο ομαλοποιήσεις ορίων στις Π.Ε. 10 και 9. Στις Π.Ε. 6, 7, 10 και 11 ορίζεται η χρήση «αμιγής κατοικία» και η «γενική κατοικία Β». Στις Π.Ε. 13, 14 και τμήμα της 16 η «γενική κατοικία Α», στην Π.Ε. 9 η «γενική κατοικία Α» και η «αμιγής κατοικία» στο ΒΑ τμήμα της. • Στους οικισμούς Νέας Μορσίνης, Παλαιάς Μορσίνης, Παλαιάς Χρύσας και Καλλιθέας προκύπτει επέκταση 371.756τ.μ. ενώ στον οικισμό Κιμμερίων 295.124τ.μ., όπου ορίζεται η χρήση «αμιγής κατοικία» <p>Ως προς τις κεντρικές λειτουργίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία εναλλακτικών λύσεων με τη μορφή δημιουργία νέων κατάλληλα σχεδιασμένων περιοχών υποδοχής κεντρικών λειτουργιών • Καθορισμός χρήσης «Πολεοδομικό Κέντρο – Τοπικό Κέντρο Συνοικίας – Γειτονιάς» στις Π.Ε. 9, 13, 14, 15 και 16 (με εξαίρεση τις κατηγορίες 10.6- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα και 26- Εγκαταστάσεις ΜΜΜ). Στην Π.Ε. 12 κυρίως κεντρικές λειτουργίες και μικρό τμήμα «χονδρεμπόριο» • Χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών στους οικισμούς του Ευμοίρου και των Κιμμερίων βάσει αρ. 4 ΠΔ 59/2018 (ΦΕΚ 114/Α/2018) • Στις Π.Ε. 3,4 και 5 χωροθετούνται κεντρικές λειτουργίες πόλης βάσει αρ. 4 ΠΔ 59/2018 <p>Ως προς τις παραγωγικές λειτουργίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ορισμός Περιοχής Ελέγχου Χρήσεων Γης 1 στις Π.Ε. 15 και τμήματα της Π.Ε. 14 και Π.Ε. 16 βάσει αρ. 15 ΠΔ 59/2018 <p>Ως προς τους ελεύθερους χώρους-αστικό πράσινο:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αφορούν κοινόχρηστους χώρους που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο βάσει αρ. 7 ΠΔ 59/2018 και ελεύθερους χώρους αστικού και περιαστικού πρασίνου <p>Ως προς τις Ζώνες για ανάπτυξη μέσω του μηχανισμού ΠΕΡΠΟ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 1/ Οικιστικός Έλεγχος στην περιοχή μεταξύ των πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων και του οικισμού Κιμμερίων, βόρεια των οικισμών Παλαιάς Μορσίνης και Παλαιάς Χρύσας και της περιοχής μεταξύ της Παλαιάς Χρύσας, Παλαιάς Μορσίνης καθώς και μεταξύ των οικισμών Νέας Μορσίνης, Ευμοίρου και Καλλιθέας όπου ορίζεται η «αμιγής κατοικία» βάσει αρ. 2 ΠΔ 59/2018 • ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 2/ Τουρισμός – Αναψυχή – Ελεγχόμενη Ανάπτυξη στην περιοχή μεταξύ των ρεμάτων Κόσυνθου και Κυδωνέα όπου ορίζονται οι χρήσεις βάσει αρ. 5 ΠΔ 59/2018

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ		
		<ul style="list-style-type: none"> • ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 3/ Γεωργική Γη στον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Ξάνθης όπου ορίζονται οι χρήσεις βάσει αρ. 14 ΠΔ 59/2018 • ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 4/ Αγροτικές Δραστηριότητες και Ήπια Ανάπτυξη στο δυτικό και νότιο τμήμα της πόλης όπου ορίζονται οι χρήσεις βάσει αρ. 1 ΠΔ 59/2018 (συμπεριλαμβανόμενων των χρήσεων 10, 10.6, 20, 22, 23, 24, 26, 30, 34, 38 και 39) <p>Ως προς τις Περιοχές Ειδικής Προστασίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΠΕΠ-1/ Περιοχή Προστασίας του Ορεινού όγκου στο ανατολικότερο άκρο της Δ.Ε. και στη βόρεια-κεντρική περιοχή του Δήμου όπου ορίζονται οι χρήσεις του ΠΔ 24/31-05-1985/ΦΕΚ 270-Δ) • ΠΕΠ-2/ Περιοχή Προστασίας Δασικών Εκτάσεων στο ΒΔ και στο ΒΑ τμήμα της Δ.Ε. όπου ορίζονται οι χρήσεις που προβλέπονται σε εκτάσεις δασικού και αναδασωτέου χαρακτήρα • ΠΕΠ-3/ Περιοχή Περιβαλλοντικής Αποκατάστασης Λατομικής Ζώνης στη ΒΔ της Παλαιάς Χρύσας και Β της ΠΕΠΔ Υπαίθριου Χώρου 1 όπου ορίζονται οι χρήσεις 4, 12, 13 και 14 • ΠΕΠ-4/ Περιοχή Προστασίας Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων όπου ορίζονται οι χρήσεις της κείμενης νομοθεσίας • ΠΕΠ-5/ Περιοχή Προστασίας Ποταμών, Χειμάρρων, Ρεμάτων και Παρόχθιων Εκτάσεων όπου ορίζονται οι χρήσεις της κείμενης νομοθεσίας <p>Ως προς τις Ζώνες Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Β΄ στην έκταση της ΒΙ.ΠΕ. και του Βιοτεχνικού Πάρκου ΒΙΟ.ΠΕ. του Ευμοίρου και τις παρακείμενες τους εκτάσεις, καθώς και σε τμήμα της Τοπικής Οδού Ευμοίρου-Λεύκης όπου ορίζονται οι χρήσεις βάσει αρ. 43 Ν. 3982/2011 εκτός εμπορικών κέντρων και του αρ. 7 ΕΠΧΣΑΑ για τη βιομηχανία (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/2009) • Επιχειρηματικό Πάρκο Εξυγίανσης στην περιοχή εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού Ξάνθης - Καβάλας σύμφωνα με το αρ. 41 Ν. 3982/2011 και αρ. 7 ΕΠΧΣΑΑ για τη βιομηχανία (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/2009) <p>Ως προς τις Ζώνες Κινήτρων – Πολεοδομικών Μηχανισμών:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ως Περιοχές Αναπλάσεων ορίζονται η περιοχή χωροθέτησης των Καπναποθηκών (Π.Ε. 4) και το Δροσερό • Ως Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή ορίζονται οι Π.Ε. 9 και 16 • Ειδικές Πολεοδομικές Μελέτες προτείνονται στην περιοχή των στρατοπέδων
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Όσον αφορά στις Μεταφορές και στην Κυκλοφορία αναδεικνύονται οι κάτωθι ανάγκες: Ως προς το <u>Οδικό Δίκτυο</u> :

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	
	<ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση και επέκταση δικτύου, με σημαντικότερη προσθήκη την επερχόμενη λειτουργία του κάθετου άξονα στον Εχινό • Χάραξη και κατασκευή περιμετρικής οδού της πόλης της Ξάνθης (εξωτερικός δακτύλιος) για την εκτόνωση της μεταφορικής κίνησης εκτός αστικού ιστού και τη σύνδεση της πόλης με τα δίκτυα της ευρύτερης περιοχής (ειδικά με Εγνατία Οδό και ελληνοβουλγαρικά σύνορα) • Βελτίωση γεωμετρικών χαρακτηριστικών και λειτουργικότητας οδών • Δημιουργία πεζοδρομίων στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο (ιδίως στα τμήματα με αυξημένες ροές πεζών) • Αποχαρακτηρισμός του τριτεύοντος εθνικού δικτύου και μετατροπή του σε επαρχιακό δίκτυο <p>Ως προς τις <u>Αεροπορικές Μεταφορές</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία οργάνου εντός του Δήμου για τον συντονισμό των αεροπορικών και των οδικών δρομολογίων • Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση των υποδομών του αεροδρομίου <p>Ως προς τις <u>Θαλάσσιες Μεταφορές</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Εκσυγχρονισμός του λιμανιού Πόρτο Λάγος για την αύξηση της εμπορευματικής κίνησης <p>Η παρούσα Μελέτη ακολουθεί τις προτάσεις της εγκεκριμένης μελέτης κυκλοφοριακής οργάνωσης της Ξάνθης και προτείνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Δημιουργία λεωφορειολωρίδων και εγκατάσταση καθοδηγούμενου λεωφορείου (Guided Bus) σε λωρίδα ▪ Εξέταση και δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς για τις μαζικές αστικές μεταφορές στις υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές εντός της πόλης ▪ Μεταφορά σιδηροδρομικής γραμμής εκτός αστικού ιστού ▪ Κάθετος οδικός άξονας ανατολικά της Ξάνθης χωρίς να διαπερνά τον αστικό ιστό ▪ Κατασκευή προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων <p>Τα κύρια απαιτούμενα έργα τεχνικής και κοινωνικής υποδομής που προτείνει το παρόν ΓΠΣ και αφορούν στο οδικό δίκτυο είναι τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη και κατασκευή δακτυλίου ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της πόλης (2χλμ) – Προτεραιότητα Α • Συνέχιση ποδηλατόδρομου από είσοδο Πανεπιστημίου έως την είσοδο των ορίων του οικισμού Κιμμεριών- Προτεραιότητα Β • Κατασκευή υπερυψωμένων – υπόγειων διασταυρώσεων (Επέκταση οδού Τσιμισκή) - Προτεραιότητα Β • Μελέτη διάνοιξης εξωτερικής περιφερειακής οδού/δακτυλίου της πόλης της Ξάνθης – Προτεραιότητα Α • Μελέτη διασύνδεσης της νέας περιφερειακής οδού της πόλης με τον κάθετο άξονα προς Εχινό – Βουλγαρία – Προτεραιότητα Α • Ειδική μελέτη διαμόρφωσης πεζοδρόμησης κεντρικού τομέα Ξάνθης και σύνδεση με περιοχή καπναποθηκών και Παλιά Πόλη και εφαρμογές – Προτεραιότητα Α • Χωροθέτηση αμαξοστασίου και τερματισμού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων εκτός κέντρου πόλης, στα νότια όρια της Π.Ε. 14 – Προτεραιότητα Β

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ	
	<ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη και κατασκευή διαπλάτυνσης – διαμόρφωσης οδών εσωτερικού δακτυλίου της πόλης της Ξάνθης – Προτεραιότητα Α • Χωροθέτηση, μελέτη και κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης- Προτεραιότητα Β • Μελέτη οργάνωσης και αναβάθμισης του τομέα των αστικών συγκοινωνιών. Δημιουργία δικτύου και εγκαταστάσεων – Προτεραιότητα Β • Μελέτη και κατασκευή χώρων στάθμευσης στις περιοχές επέκτασης και στις περιφερειακές γειτονιές – Προτεραιότητα Β • Δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος παρακολούθησης και διευθέτησης της κυκλοφορίας, ενταγμένο στο σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών του Δήμου – Προτεραιότητα Α <p>Ενώ αυτά που αφορούν στο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη για νέο σχεδιασμό και μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός του αστικού ιστού – Προτεραιότητα Β • Μελέτη διάνοιξης νέας γραμμής μέσου σταθερής τροχιάς η οποία θα συνδέει τους προτεινόμενους οικιστικούς υποδοχείς και υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων με το κέντρο της πόλης καθώς και με άλλα κομβικά σημεία – Προτεραιότητα Β • Μελέτη εγκατάστασης σταθμών μέσων σταθερής τροχιάς εντός και εκτός του αστικού ιστού – Προτεραιότητα Β • Μελέτη εγκατάστασης σταθμού του μέσου σταθερής τροχιάς στην περιοχή του Πανεπιστημίου – Προτεραιότητα Β • Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε σταθμούς μετεπιβίβασης – Προτεραιότητα Β <p>Όσον αφορά στην Ενέργεια και δεδομένης της αναμενόμενης αύξησης του πληθυσμού και της προβλεπόμενης ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων προτείνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επέκταση του ηλεκτρικού δικτύου στις περιοχές επεκτάσεων του σχεδίου ή δημιουργία νέων δραστηριοτήτων • Εξασφάλιση επαρκούς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην προτεινόμενη βιοτεχνική ζώνη και στην περιοχή ανάπτυξης χονδρεμπορίου • Κάλυψη των αναγκών σε ηλεκτρική ενέργεια των περιοχών όπου θα προκύψουν νέες εγκαταστάσεις • Σταδιακή αντικατάσταση του υφιστάμενου εναέριου δικτύου με υπόγειο ιδιαίτερα στο εσωτερικό της πόλης <p>Τα κύρια απαιτούμενα έργα τεχνικής και κοινωνικής υποδομής που προτείνει το παρόν ΓΠΣ και αφορούν στην ενέργεια είναι τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υπογειοποίηση των δικτύων στους υπόλοιπους οικισμούς της Δ.Ε. Ξάνθης – Προτεραιότητα Β • Ηλεκτροδότηση των οικιστικών επεκτάσεων/ εντάξεων και των περιοχών παραγωγικών δραστηριοτήτων που προτείνονται από την παρούσα μελέτη – Προτεραιότητα Α • Μελέτη εγκατάστασης δικτύου φυσικού αερίου στην περιοχή της Ξάνθης η οποία δεν καλύπτεται μέχρι σήμερα από αυτό – Προτεραιότητα Β • Σταδιακή επέκταση δικτύου φυσικού αερίου στους οικισμούς της Δ.Ε. Ξάνθης – Προτεραιότητα Γ

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ			<ul style="list-style-type: none"> Σταδιακή επέκταση δικτύου φυσικού αερίου στις περιοχές οικιστικών επεκτάσεων και παραγωγικών δραστηριοτήτων που προτείνονται από την παρούσα μελέτη – Προτεραιότητα Γ
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	<p>Η χρηματοδότηση των έργων και μελετών θα πραγματοποιηθεί από το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και από ίδιους πόρους. Επιπλέον θα διερευνηθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης των δράσεων αυτών και από Ευρωπαϊκά Προγράμματα. Αναμένεται ακόμα να εκχωρηθούν πόροι από το Πρόγραμμα «Αγροτική Ανάπτυξη 2014-2020», το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα των Υποδομών Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης.</p>
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	<p>Το ΓΠΣ υιοθετεί τις κάτωθι γενικές αρχές της οργάνωσης των χρήσεων γης:</p> <ul style="list-style-type: none"> Στροφή υπέρ της οργανωμένης χωροθέτησης χρήσεων στον εξωαστικό χώρο έναντι της άναρχης δόμησης Πρωώθηση χρήσεων αγροτικού ή φυσικού χαρακτήρα με προστασία της γεωργικής γης στις πιο απομακρυσμένες από τον αστικό ιστό περιοχές και χρήσεων αστικού τύπου στις περιοχές σε εγγύτητα με τον αστικό ιστό Όμοια οργάνωση των χρήσεων αναφορικά με το βόρειο και το νότιο τμήμα της Δ.Ε. Ξάνθης – ενίσχυση διάκρισης σχέσεων κέντρου-περιφέρειας και βορρά-νότου <p>Οι ανωτέρω κρίνεται ότι ακολουθούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Επιπλέον, οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει η Μελέτη αποσκοπούν στην καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, τις χρήσεις γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα). Ακόμα, λαμβάνονται μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.</p>
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	<p>Οι παρεμβάσεις που αφορούν στην αστική κινητικότητα και περιγράφονται στο ΓΠΣ:</p> <ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία λεωφορειολωρίδων και εγκατάσταση καθοδηγούμενου λεωφορείου (Guided Bus) σε λωρίδα Εξέταση και δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς για τις μαζικές αστικές μεταφορές στις υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές εντός της πόλης Μεταφορά σιδηροδρομικής γραμμής εκτός αστικού ιστού Κάθετος οδικός άξονας ανατολικά της Ξάνθης χωρίς να διαπερνά τον αστικό ιστό Κατασκευή προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων
3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Το ΓΠΣ περιλαμβάνει τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.	
4	Αξιοποίηση δεδομένων	Πίνακες, κείμενο και χάρτες για μετέπειτα επεξεργασία.	



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.8. Υπό εκπόνηση Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ξάνθης

Ο Δήμος Ξάνθης βρίσκεται στη διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Στην ιστοσελίδα <http://xanthi.sbak.gr/> είναι αναρτημένα δύο Παραδοτέα, το Π2 και Π3. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει την αποδελτίωση των δύο παραπάνω παραδοτέων.

Πίνακας 22: Αποδελτίωση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ξάνθης (ΣΒΑΚ Δήμου Ξάνθης)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	ΣΧΕΔΙΟ
	2	Τίτλος	Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Ξάνθης
	3	Αντικείμενο	Σχέδιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα του Δήμου Ξάνθης και την αναβάθμιση του συγκοινωνιακού και βιοτικού επιπέδου των κατοίκων
	4	Έτος εκπόνησης	2021-2022
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Η περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ Ξάνθης περιλαμβάνει τμήμα του Δήμου Τοπείρου που περιλαμβάνει την Τοπική Κοινότητα Τοξοτών, τμήμα του Δήμου Αβδήρων που περιλαμβάνει τη Δημοτική Ενότητα Σελέρου και τις Δημοτικές Κοινότητες Γενισέας και Διομηδείας και τις Τοπικές Κοινότητες Μαγικού και Σουνίου της Δημοτικής Ενότητας Βιστωνίδος και τη Δημοτική Ενότητα Ξάνθης του Δήμου Ξάνθης.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Ν. 4784/2021-ΦΕΚ 40/Α/16.03.201
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	<p>Απαραίτητη για την <i>ανάπτυξη της συμμετοχικότητας</i> στο σχεδιασμό είναι η αξιοποίηση καινοτόμων εργαλείων. Μερικά από αυτά είναι:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ τα crowdsourcing εργαλεία, τα οποία αποτελούν εφαρμογές όπου οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους➤ τα crowdsensing εργαλεία, τα οποία αποτελούν εφαρμογές όπου συλλέγει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο και τις παρουσιάζει στους μετακινούμενους➤ οι ιστοσελίδες του Δήμου➤ τα ερωτηματολόγια <p>Η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Ξάνθης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ ανέπτυξε τα παρακάτω εργαλεία για τη συμμετοχή των φορέων και πολιτών:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ ειδική πλατφόρμα crowdsourcing για κατάθεση ιδεών-προτάσεων-σχολίων➤ χρήση δεδομένων crowdsourcing όπου οι μετακινούμενοι στο Δήμο λαμβάνουν δεδομένα σε πραγματικό χρόνο➤ ειδική ιστοσελίδα παρουσίασης των βημάτων του ΣΒΑΚ➤ συζητήσεις με φορείς, κατοίκους, επαγγελματίες➤ επιτόπιες αυτοψίες➤ ειδικά ερωτηματολόγια <p>Για τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων χρήσιμο εργαλείο αποτελεί το πρόγραμμα European Urban Transport Roadmap.</p>

		<p>Για τον <i>εντοπισμό των μέτρων</i> χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία προγραμμάτων, όπως:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ το Measure Selection KIT του προγράμματος CH4ALLENGE ➤ το εργαλείο Konsult ➤ το εργαλείο Urban Transport Roadmaps <p>Τα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ κατανεμήθηκαν σε τέσσερις (4) φάσεις σχεδιασμού.</p> <p><u>Φάση Α'</u></p> <p>Πραγματοποιείται η προετοιμασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, η σύσταση της Ομάδας Εργασίας, η συλλογή υλικού, η δημιουργία πλατφόρμας συμμετοχής και ορίζεται η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας.</p> <p><u>Φάση Β'</u></p> <p>Αφορά κυρίως στον προσδιορισμό στόχων, του οράματος και των μέτρων-παρεμβάσεων.</p> <p><u>Φάση Γ'</u></p> <p>Περιλαμβάνει το σχέδιο δράσης και παρακολούθησης για τον έλεγχο και έγκριση του ΣΒΑΚ.</p> <p><u>Φάση Δ'</u></p> <p>Πρόκειται για την τελική φάση η οποία σχετίζεται με την εφαρμογή του Σχεδίου.</p>
3	Ταυτότητα δεδομένων	<p>Τα στοιχεία που αποτέλεσαν την πρωτογενή βάση για την σύνταξη της παρούσας έκθεσης προέρχονται από διαφορετικές πηγές που κατά περίπτωση είναι οι ακόλουθες:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Βιβλιογραφικά Στοιχεία: Αφορούν μελέτες και προγράμματα υπερκείμενου σχεδιασμού. Αυτά είναι τα εξής: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξάνθης 2015-2019 και 2020-2023 <input type="checkbox"/> Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης ΠΑΜΘ 2014-2020 (RIS 3) <input type="checkbox"/> Στρατηγικό Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΜΘ 2021-2027 <input type="checkbox"/> ΓΠΣ <input type="checkbox"/> ΣΔΑΕΚ <input type="checkbox"/> ΒΑΑ <input type="checkbox"/> ΟΧΕ 2) Δημογραφικά χαρακτηριστικά. Αυτά αφορούν βασικά πληθυσμιακά στοιχεία (ΕΛ.ΣΤΑΤ) που δομούν το προφίλ του μόνιμου πληθυσμού 3) Βασικά περιβαλλοντικά στοιχεία 4) Σημεία ενδιαφέροντος, τοπόσημα, σημαντικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης και υπερτοπικοί πόλοι έλξης 5) Εργαλεία για την εφαρμογή της χωρικής ανάπτυξης. Αυτά είναι (για την προγραμματική περίοδο 2014-2020) η Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων, η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και η Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση. Μέσα από τα εργαλεία αντλούνται πληροφορίες που αφορούν: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης και <input type="checkbox"/> Στις υφιστάμενες χρήσεις γης 6) Στοιχεία που αφορούν στο οδικό δίκτυο, όπως: ιεράρχηση οδικού δικτύου, πλάτη πεζοδρομίων, στάθμευση, κόμβοι-διασταυρώσεις, διόδια, δίκτυα πεζών και ποδηλάτου 7) Στοιχεία που αφορούν στο δίκτυο μεταφορών, όπως: σιδηροδρομικό δίκτυο, δημόσια συγκοινωνία, υπερτοπικά συστήματα, πεζοπορικά μονοπάτια

		<p>8) Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων. Για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε εννέα (9) επιλεγμένους κόμβους εντός της Ξάνθης.</p>
4	<p style="text-align: center;">Συμμετοχικός σχεδιασμός/διαβουλεύσεις</p>	<p>1. Διεξαγωγή 1ης Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πραγματοποιήθηκε η πρώτη ανοιχτή διαβούλευση στις 18/10/2021 στην πόλη της Ξάνθης με τη συμμετοχή φορέων • Ως θέματα της διαβούλευσης ορίστηκαν η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, η ανάγκη ύπαρξης κοινόχρηστων χώρων, η ανάγκη απεξάρτησης από το ΙΧ και η σύζευξη της τοπικής κοινωνίας και του επιστημονικού τομέα για ένα ολοκληρωμένο αποτέλεσμα • Ως γενικό όραμα για την πόλη τέθηκε η δημιουργία μίας πόλης με λιγότερο θόρυβο, καθαρότερο αέρα που θα είναι φιλική προς το περιβάλλον και τον πολίτη. <p>2. Διεξαγωγή 2ης Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ορίστηκε να πραγματοποιηθεί στα μέσα Μαρτίου 2022.
5	<p style="text-align: center;">Συμπεράσματα μελέτης</p>	<p>Στο πλαίσιο καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών ροών σε εννέα (9) επιλεγμένους κόμβους στην Ξάνθη. Οι θέσεις των Κόμβων είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κόμβος 1: Σαρδέων και Περικλέους. Αποτελεί τη δυτική πύλη εισόδου/εξόδου της πόλης από/προς Χρύσα. • Κόμβος 2: Περικλέους και Ανδρέου Δημητρίου. Βρίσκεται τη δυτική πλευρά της Ξάνθης δίπλα από το 1^ο Γυμνάσιο της πόλης. • Κόμβος 3: 40 Εκκλησιών, 28^{ης} Οκτωβρίου και Μπρωκούμη. Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Ξάνθης στην Πλατεία Ελευθερίας. • Κόμβος 4: Ανδρέου Δημητρίου, Μαιάνδρου και Τζαβέλλα. Βρίσκεται στη νότια πλευρά της Ξάνθης και αποτελεί τη νότια πύλη εισόδου/εξόδου από/προς Καβάλα. • Κόμβος 5: Ε.Ο. Καβάλας-Ξάνθης και Τριανταφύλλου. Βρίσκεται στη νότια πλευρά της πόλης της Ξάνθης και αποτελεί τη νότια πύλη εισόδου/εξόδου από/προς Καβάλα. • Κόμβος 6: Αιμοδότη και Σαρδέων. Βρίσκεται στα νοτιοδυτικά της Ξάνθης και αποτελεί πύλη εισόδου/εξόδου της πόλης από/προς το Νοσοκομείο. • Κόμβος 7: Πλατεία Μπαλτατζή. Βρίσκεται στο κέντρο της Ξάνθης στην Πλατεία Μπαλτατζή και εξυπηρετεί την είσοδο των οχημάτων στην πόλη από την Εγνατία Οδό μέσω του κόμβου των Βαφαιίκων. • Κόμβος 8: Πλατεία Δημοκρατίας. Βρίσκεται στο κέντρο της Ξάνθης στην Πλατεία Δημοκρατίας. • Κόμβος 9: Σαρδέων, Λευκού Πύργου και Ε.Ο. Δράμας-Ξάνθης. Βρίσκεται στο κέντρο στη βορειοδυτική πλευρά της Ξάνθης δίπλα από τη ΔΕΥΑ Ξάνθης. <p>Από τις μετρήσεις των φόρτων προέκυψαν τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 87,05%, των δικύκλων το 9,51%, των βαρέων οχημάτων το 2,64% και των ποδηλάτων το 0,50% ➤ Στον Κόμβο 1 παρατηρήθηκε ο υψηλότερος φόρτος στην κατεύθυνση από Πλ. Δημογέροντα προς Εθ. Αιμοδότη το χρονικό διάστημα 09:30-10:30 με 384 ΜΕΑ/ώρα. ➤ Στον Κόμβο 2 ο υψηλότερος φόρτος εντοπίστηκε στην κατεύθυνση από Ανδρέου Δημητρίου προς Δημητρίου κατά το χρονικό διάστημα 08:30-09:30 και είναι ίσος με 339 ΜΕΑ/ώρα.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθος
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none">➤ Στον Κόμβο 3 παρατηρήθηκε ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 448 ΜΕΑ/ώρα στην κατεύθυνση από 28^η Οκτωβρίου νότια προς 28^η Οκτωβρίου βόρεια στο χρονικό διάστημα 09:00-10:00 και 09:15-10:15.➤ Στον Κόμβο 4 εντοπίστηκε ο υψηλότερος φόρτος στην κατεύθυνση από κέντρο προς Δημαρχείο κατά το χρονικό διάστημα 08:30-09:30 και είναι ίσος με 363 ΜΕΑ/ώρα.➤ Στον Κόμβο 5 ο υψηλότερος φόρτος μετρήθηκε στην κατεύθυνση από Τριανταφυλλοπούλου προς Δημητρίου νότια κατά το χρονικό διάστημα 08:15-09:15 και είναι ίσος με 363 ΜΕΑ/ώρα.➤ Στον Κόμβο 6 ο υψηλότερος φόρτος εντοπίστηκε στην κίνηση από Σάρδεων προς Μαιάνδρου το χρονικό διάστημα 09:30-10:30 και είναι ίσος με 330 ΜΕΑ/ώρα.➤ Στον Κόμβο 7 ο υψηλότερος φόρτος μετρήθηκε ίσος με 326 ΜΕΑ/ώρα κατά το χρονικό διάστημα 07:45-08:45 στην κατεύθυνση από Δημοκρίτου προς Καραολή.➤ Στον Κόμβο 8 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε στο διάστημα 09:30-10:30 στην κατεύθυνση από Βας. Γεωργίου και Παύλου προς Βας. Κων/νου και είναι ίσος με 531 ΜΕΑ/ώρα.➤ Στον Κόμβο 9 παρατηρήθηκε πως ο υψηλότερος φόρτος είναι ίσος με 531 ΜΕΑ/ώρα και καταγράφηκε στην κίνηση από Βας. Γεωργίου και Παύλου προς Βας. Κων/νου κατά το διάστημα 09:30-10:30. <p>Τα κυριότερα ζητήματα αλλά και προβλήματα που εντοπίστηκαν στην κατηγορία <i>πεζοί-ποδηλάτα-ΑμεΑ</i> είναι τα κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none">• Οι παρεχόμενες υποδομές ποδηλάτου στο Δήμο είναι αρκετά περιορισμένες, ενώ δεν εξασφαλίζεται η συνέχεια.• Περιορισμένη ανάπτυξη παρατηρείται και στο δίκτυο των πεζοδρόμων.• Στο μεγαλύτερο μέρος της πόλης της Ξάνθης εντοπίζονται πεζοδρόμια με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ωστόσο στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται πεζοδρόμια με ικανοποιητικό πλάτος.• Απουσία ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων• Υπάρχουν διαμορφωμένοι χώροι πλατειών και πεζοδρόμων καθώς και κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι αστικού πρασίνου και παιδικές χαρές οι οποίοι αποκόπτον τη συνέχεια των οδικών αξόνων, με αποτέλεσμα οι αρτηρίες να έχουν μικρό μήκος• Ο κόμβος στη συμβολή των οδών 28ς Οκτωβρίου και 40 Εκκλησιών και η οδός Περικλέους αποτελούν σημεία με ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά για την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών μη μηχανοκίνητων μέσων.• Στην οδό Βλαχοπούλου στο σημείο όπου εντοπίζεται η παιδική χαρά έχουν καταγραφεί αρκετά τροχαία συμβάντα εξαιτίας της αστοχίας στη διαμόρφωση του δρόμου.• Προβλήματα παρατηρούνται και εξαιτίας ελλιπούς σήμανσης, όπως για παράδειγμα στην Πλατεία Αντίκα.• Άλλο εμπόδιο στην κίνηση των πεζών είναι η ύπαρξη σιδηροδρομικής γραμμής εντός της πόλης. Για παράδειγμα, στην οδό Βασιλίσσης Όλγας προς τις Πολυτεχνικές Σχολές δεν υπάρχει μέριμνα για διαχωρισμό κινήσεων με αποτέλεσμα τόσο οι πεζοί όσο και οι ποδηλάτες να κινούνται επί της σιδηροδρομικής γραμμής.• Όσον αφορά στην κίνηση των ΑμεΑ, η πλειοψηφία των πεζοδρομίων και των βασικών δημοσίων κτιρίων διαθέτει πρόσβαση στους ΑμεΑ.• Ένα μικρό ποσοστό των οδών ανήκει σε πεζοδρόμους (0,14% του οικιστικού οδικού δικτύου με συνολικό μήκος
--	--	--

		<p>σχεδόν 1733.68 μέτρα) και σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (0,26% του οικιστικού δικτύου με μήκος σχεδόν 3257,54 μέτρα).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έχουν γίνει αξιολογες προσπάθειες για την ενδυνάμωση των μετακινήσεων με ποδήλατο, όπως πλησίον του ποταμού Νέστου αλλά και η συνύπαρξη πεζών και ποδηλάτη στο εσωτερικό της παλιάς πόλης. • Στον κεντρικό αστικό πυρήνα οι συνθήκες για τη χρήση εναλλακτικών μέσων παρουσιάζονται πιο ευνοϊκές σε σχέση με τις ορεινές περιοχές. • Ιδιαίτερα σημαντική είναι η ύπαρξη του ποδηλατοδρόμου που συνδέει το νότιο και το βόρειο τμήμα της αλλά και το τμήμα του δικτύου που εξασφαλίζει τη σύνδεση μεταξύ των κτιρίων της Πανεπιστημιούπολης. <p>Τα κυριότερα ζητήματα αλλά και προβλήματα που εντοπίστηκαν στην κατηγορία <i>διαχείριση κυκλοφορίας-οδική ασφάλεια-αστικές συγκοινωνίες και στάθμευση</i> είναι τα κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στο Δήμο έχει δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα στο κομμάτι της στάθμευσης, κάτι το οποίο επιβεβαιώνεται από την καθιέρωση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε τμήματα τη περιοχής αλλά και τη λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης. • Το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης εντοπίζεται στην παλιά πόλη σε οδικά τμήματα με διατομές μικρότερου πλάτους. • Τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ διέρχονται μέσα από τις κεντρικές αρτηρίες της περιοχής. • Η υπάρχουσα αστική συγκοινωνία δε δύναται να καλύψει επαρκώς τις ανάγκες μετακίνησης εντός της πόλης. • Όσον αφορά στην υπεραστική συγκοινωνία, η σύνδεση με τα λοιπά αστικά κέντρα της χώρας γίνεται με το υπεραστικό ΚΤΕΛ. Τα δρομολόγια είναι σχετικά πυκνά για τους κοντινούς προορισμούς ενώ για την πρωτεύουσα είναι πιο αραιά. • Πολύ αραιή σύνδεση με την περιοχή της Σταυρούπολης • Έλλειψη υπερτοπικής σύνδεσης με τη Βουλγαρία. • Η ποιότητα του οδικού δικτύου του Δήμου κρίνεται χαμηλή λόγω των προβληματικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, του ακατάλληλου οδοστρώματος, της διέλευσης εντός των οικισμών, των ισόπεδων κόμβων των κύριων αρτηριών, κ.ά. • Όσο αφορά στη ρυμοτομία της πόλης, παρατηρείται πως αυτή είναι χτισμένη γύρω από το κέντρο της παλιάς πόλης. <p>Παρακάτω ακολουθεί μία σύνοψη των προβλημάτων που καλείται να επιλύσει το ΣΒΑΚ ανά κατηγορία κινητικότητας:</p> <p><u>Χρήση οχημάτων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Συγκοινωνία</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Πεζοί και ευάλωτες ομάδες</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 πεζοδρομίων • 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 <p>Ποδήλατο</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
6	Διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας	<p>Για το Δήμο Ξάνθης αναπτύχθηκαν τα παρακάτω <u>εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Μηδενικό Σενάριο. Δεν προτείνει καμία παρέμβαση εκτός από αυτές που έχουν ήδη δρομολογηθεί. 2. Ήπιο Σενάριο. Προτείνονται μέτρα σχετικά με αναπλάσεις του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη του δικτύου ΑμεΑ, ενίσχυση των δικτύων ΜΜΜ και ποδηλάτου και της ηλεκτροκίνησης. 3. Ριζοσπαστικό Σενάριο. Αποτελεί αναβαθμισμένη μορφή του Ήπιου Σεναρίου και περιλαμβάνει προοπτικές για μεγάλα έργα, διαχείριση της στάθμευσης, εγκατάσταση νέων τεχνολογιών, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μεγαλύτερης εμβέλειας και διοργάνωση ολοκληρωμένων εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης.
7	Επιλογή σεναρίου και μέτρων/δράσεις βιώσιμης κινητικότητας	<p>Κατόπιν της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Ξάνθης και των δυνατών/αδύνατων σημείων, καταλληλότερο κρίθηκε το ριζοσπαστικό σενάριο. Τα μέτρα που αναλύθηκαν στο παραπάνω σενάριο είναι τα εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Νέα ιεράρχηση Δήμου Ξάνθης. <ul style="list-style-type: none"> • Η κατηγοριοποίηση των οδών γίνεται σε πρωτεύουσες αρτηρίες, συλλεκτικές οδούς, οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμους:

		<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Πρωτεύουσες αρτηρίες:</u> (Νέα Προτεινόμενη Περιφερειακή Οδός), Παράκαμψη 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, Έβρου, Κατσώνη, ΕΟ Κομοτηνής – Ξάνθης (έως Πανεπιστήμιο), Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου ➤ <u>Συλλεκτήριες οδοί:</u> Λαχανοκήπων (έως Στρατού), Παρ. Μιαούλη (από Λαχανοκήπων έως βόρειο τμήμα), Κλεμανσώ, Πραξιτέλους, Κανάρη, Τζαβέλλα, Αριστείδη Παλιόγλου, Καπνεργατών, Κονδύλη, Ανδρέα Παπανδρέου, Περικλέους, Μεσολογγίου, Λευκίππου, Στρατού, Αίμου, Ε.Λάμπρου, Εθελοντή Αιμοδότη (από Σάρδεων και νότια-νοτιοανατολικά), Αλέξανδρου Παπάγου ➤ <u>Ύπιας κυκλοφορίας:</u> Ύδρας, Πλ. Εμπορίου (έως Θήρας), Πανεπιστημίου, Θήρας (έως Π.Τσαλδάρη), Π.Τσαλδάρη (έως Παρ. Μιαούλη), Παρ.Μιαούλη (από Π.Τσαλδάρη έως Θερμοπυλών), Θερμοπυλών, 28ης Οκτωβρίου (τμήμα Πλατείας Δημοκρατίας), Μιχαήλ Καραολή, Βελισσάριου, Πλάτωνος (από Βελισσάριου έως Ικονίου), Ικονίου (από Πλάτωνος έως Κλεμανσώ), Αίμου (από Δημοκρίτου έως Κλεμανσώ), Καβάλας (από 28ης Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), Κολοκοτρώνη (από Καβάλας έως Σερρών), Σερρών (από 28ης Οκτωβρίου έως Κολοκοτρώνη), Ανατολικής Θράκης (από 28ης 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, 4ης Οκτωβρίου 1919 ➤ <u>Πεζόδρομοι:</u> Μαλετισίδου, Κονίσης, Ύδρας, Σμηναγού Μητράκη Ηρακλή, Γεωρ. Σταύρου, Κων/νου Μπένη (έως Πάρκο Πεσόντων Ηρώων), Λοχαγού Βόγδου Μιχαήλ, περιμετρικά Πάρκου Πεσόντων Ηρώων, Περγάμου, Δαγκλή, Ελπίδος <ul style="list-style-type: none"> • Στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης παύουν να υπεισέρχονται ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα και πλέον θα εξυπηρετείται από εναλλακτική δημόσια συγκοινωνία, σε ορισμένα τμήματα με συμβατική δημόσια συγκοινωνία, αλλά και με ποδήλατο και πεζή. <p>2. Αναδιαιμόρφωση κόμβων</p>
--	--	---



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθος
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none">• Θέση 1: ΕΟ Καβάλας-Ξάνθος, 28ης Οκτωβρίου & Ανδρέου Δημητρίου• Θέση 2: Ανδρέου Δημητρίου & Περικλεούς• Θέση 3: Περικλεούς & Σάρδεων• Θέση 4: 40 εκκλησιών, 28ης Οκτωβρίου & Μπροκούμη• Θέση 5: Μιχαήλ Καραολή & Δημοκρίτου (Πλ. Μπαλατατζή) 101• 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 <p>3. Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride)</p> <ul style="list-style-type: none">• Θέση 1: Βασιλίσσης Σοφίας & Έβρου• Θέση 2: Χαρίσιου Βαμβακά & Περιθεωρίου• Θέση 3: Νότια της Γεραγά Ηλία (κάτω από 1ο ΓΕΛ Ξάνθος)• Θέση 4: Σάρδεων & Εθελοντή Αιμοδότη• Θέση 5: Θεοδώρου Δούκα & Ανδρέα Παπανδρέου <p>4. Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού</p> <ul style="list-style-type: none">• Θέση 1: Πάρκο Μεξικάνας (Υπόγειος)• Θέση 2: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (εντός της πόλης) (Υπόγειος) <p>5. Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <ul style="list-style-type: none">• Περιοχή 1: Βασιλέως Κων/νου-Βασιλίσσης Σοφίας-Έβρου-Π. Τσαλδάρη-Μιαούλη-Θερμοπυλών• Περιοχή 2: Βασιλέως Κων/νου-Λοχαγού Μιχαήλ Βόγδου-Ελευθερίου Βενιζέλου• Περιοχή 3: Λοχαγού Μιχαήλ Βόγδου – Κων/νου Μπένη – Πλατεία Διοικητηρίου – Γκιφχορν• Περιοχή 4: Ανδριανουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου – Γκιφχορν – Ανδρέου Δημητρίου – 40 εκκλησιών• Περιοχή 5: Ανδρέου Δημητρίου - Πλατεία Διοικητηρίου - Κων/νου Μπένη – 40 εκκλησιών• Περιοχή 6: Ανδριανουπόλεως - 40 εκκλησιών – Περικλεούς - Ανδρέου Δημητρίου• Περιοχή 7: Περικλεούς – Ανδριανουπόλεως – Γκιφχορν - Ανδρέου Δημητρίου• Περιοχή 8: 40 εκκλησιών – Ανδρέου Δημητρίου – Καβάλας – Κολοκοτρώνη – Σερρών – 28ης 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• Περιοχή 11: Ελευθερίου Βενιζέλου – 4 ης Οκτωβρίου 1919 – Χαρίσιου Βαμβακά -Μεσολογγίου – Μακεδονίας – Μακρυγιάννη – Βλαχοπούλου Σταύρου – Σαρανταπόρου – 40 εκκλησιών – Ανδριανουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλο <p>6. Κατασκευή κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας εντός αστικού ιστού</p> <ul style="list-style-type: none">• Θέση 1: Πλησίον της ΕΟ Καβάλας-Ξάνθος (αρχή ΒΙ.ΠΕ.) <p>7. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. Μήκος νέας υποδομής</p> <ul style="list-style-type: none">• Διαδρομή 1: Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου – Γεωρ. Κονδύλη – Τορολός – Τζαβέλλα – 28ης Οκτωβρίου – Χατζησταύρου (σύνδεση με σιδηροδρομικό σταθμό)• Διαδρομή 2: Δημοκρίτου – Πλατεία Μπαλατατζή - Δημάρχου Χριστόδουλου Μπροκούμη – 40 εκκλησιών – Πεσόντων Ηρώων – Πάρκο Πεσόντων Ηρώων 102• Διαδρομή 3: Νεκροταφείο Χρύσας – Φιλικής Εταιρείας – Γεραγά Ηλία – Σάρδεων (σύνδεση με υφιστάμενο
--	--	---

		<p>ποδηλατόδρομο) – ΕΟ Δράμας – Ξάνθης (έως υπαίθριο χώρο στάθμευσης και σταθμό κοινόχρηστων ποδηλάτων)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαδρομή 4: Σάρδεων – Βλαχοπούλου Σταύρου – Ελευθερίου Βενιζέλου – Λοχαγού Μιχαήλ Βόγδου – Πλατεία Δημοκρατίας • Διαδρομή 5: Πεσότων Ηρώων (από 40 εκκλησιών έως τέλος Πάρκου Πεσότων Ηρώων) • Διαδρομή 6: Βασιλέως Κων/νου – Βασιλίσσης Σοφίας – Έβρου – Π.Τσαλδάρη (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο, Πανεπιστήμιο και Πάρκο Λιμνίο. <p>8. Δημιουργία πράσινων διαδρομών</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαδρομή 1: Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου – Τορολόης – Αριανού – Δράμας – Καποδιστρίου – Χρυσοστόμου – 28ης Οκτωβρίου (έως 40 εκκλησιών) • Διαδρομή 2: Εθελοντή Αιμοδότη (από Σάρδεων έως 28ης Οκτωβρίου) • Διαδρομή 3: Ηλιουπόλεως – Ζαλόγγου – Ομήρου – Μαραθώνος – Ανδρέου Δημητρίου • Διαδρομή 4: 1 ο ΓΕΛ Ξάνθης – Περικλέους (έως Ανδρέου Δημητρίου) • Διαδρομή 5: Βλαχοπούλου Σταύρου (από Σάρδεων έως Ανδρέου Δημητρίου) • Διαδρομή 6: 40 εκκλησιών – Δημάρχου Χριστοδούλου Μπροκούμη – Πλατεία Μπαλατζή – Μιχαήλ Καραολή – (περιμετρικά Πλατείας Δημοκρατίας) - Βασιλέως Κων/νου – Βασιλίσσης Σοφίας-Έβρου-Κατσώνη-ΕΟ Ξάνθης-Ιάσμου (έως Πανεπιστήμιο) <p>9. Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Θέση 1: Νότια της Γεραγά Ηλία (κάτω από 1ο ΓΕΛ Ξάνθης) • Θέση 2: Ζαλόγγου & Οδυσσεύς • Θέση 3: Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου (πλησίον σιδηροδρομικού σταθμού) • Θέση 4: Σταθμός ΚΤΕΛ • Θέση 5: 40 εκκλησιών & Κων/νου Μπένη (Δημοτική Αγορά Ξάνθης) • Θέση 6: Πάρκο Πεσότων 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) <p>10. Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων</p> <p>11. Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ζώνη 1: Γύρω από Σταθμό ΚΤΕΛ & Σιδηροδρομικό Σταθμό – Ακτίνα Εφαρμογής 300m. 103 Έκταση: 556.6στρ • Ζώνη 2: Γύρω από λοιπούς υπερτοπικούς πόλους – Ακτίνα Εφαρμογής 200m. • Έκταση: 2.718,57στρ <p>12. Νέες λεωφορειακές γραμμές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προτεινόμενη Επέκταση Δικτύου (σύνδεση με τον σιδηροδρομικό σταθμό): <ul style="list-style-type: none"> ➢ 1. Γεωγίου Κονδύλη – Δράμας – Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου ➢ 2. Βασιλίσσης Σοφίας – Πυγμαλίωνος Χρηστίδη – Ευρυπίδη Χαρσητζόγλου – Λευκού Πύργου ➢ 3. Βασιλίσσης Σοφίας – Αισχύλου – Πινδάρου – Σηλυβρίας – Ορφέως – Λευκάδος – Σταλίου Παναγιώτη – Αντίκα – Φιλίππου ➢ 4. Βασιλίσσης Σοφίας – Σπάρτης – Αγίου Δημητρίου – Παναγίας (έως περιφερειακό βόρειου τμήματος) –
--	--	---

		<p>Περιφερειακός (βόρεια, από Ιερά Μονή Παναγίας Αρχαγγελιώτισσας) – Κατσώνη (σύνδεση με το υπόλοιπο δίκτυο)</p> <ul style="list-style-type: none"> Κυκλική Διαδρομή Εναλλακτικής Αστικής Συγκοινωνίας: Γεωργίου Κονδύλη – Μιχαηλίδη Τριανταφύλλου – 28ης Οκτωβρίου – Εθελοντή Αιμοδότη – Σάρδεων – ΕΟ Δράμας-Ξάνθης (έως δημοτικό χώρο στάθμευσης) – (από Σάρδεων) 4ης 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 Στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης θα εισέρχεται όχημα τύπου mini bus, του οποίου τα δρομολόγια θα καθορίζονται βάσει ζήτησης, προς εξυπηρέτηση κυρίως των κατοίκων. Προβλέπεται να λειτουργεί μέσω κλήσεων προς αντίστοιχη δημοτική υπηρεσία, και πιθανόν σχετική εφαρμογή.
8	Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ Ξάνθης	<p>Οι προτεραιότητες οργανώνουν και εξειδικεύουν τη στρατηγική και το όραμα για την κινητικότητα της Ξάνθης. στην ουσία αποτελούν το ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν και από τη διαδικασία διαβούλευσης και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Αυτές είναι:</p> <ol style="list-style-type: none"> Μείωση της κατανάλωση ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρο Βελτίωση δημόσιας υγείας/βελτίωση ατμόσφαιρας Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ΙΧ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις-προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών <p>Οι στόχοι απορρέουν από τη διατύπωση των προτεραιοτήτων και πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, σχετικοί και χρονικά ρεαλιστικοί.</p> <p>Οι στόχοι που αναπτύχθηκαν (και η σύνδεσή τους με τις προτεραιότητες) είναι οι εξής:</p> <p>Προτεραιότητα 1 <u>Στόχοι</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου 1.2. Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων <p>Προτεραιότητα 2 <u>Στόχοι</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Μείωση διαμπερών ροών 2.2. Αύξηση πεζοδρομημένων οδών και οδών ήπιας κυκλοφορίας 2.3. Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση 2.4. Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους

		<p>2.5. Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών με ενεργούς τρόπους μετακίνησης</p> <p>Προτεραιότητα 3</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>3.1. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>3.2. Μείωση της έντασης του ήχου/θορύβου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>3.3. Αύξηση της χρήσης του περπατήματος και ποδηλάτου ως βασικά μέσα για τις καθημερινές ανάγκες</p> <p>Προτεραιότητα 4</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>4.1. Βελτίωση της βαδισιμότητας</p> <p>4.2. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα</p> <p>4.3. Βελτίωση της ποιότητας και του πλάτους πεζοδρομίων</p> <p>4.4. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας</p> <p>Προτεραιότητα 5</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>5.1. Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>5.2. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>5.3. Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>5.4. Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα</p> <p>Προτεραιότητα 6</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>6.1. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p> <p>6.2. Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης</p> <p>Προτεραιότητα 7</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>7.1. Μείωση αριθμού τροχαίων ατυχημάτων</p> <p>7.2. Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου</p> <p>7.3. Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις</p> <p>7.4. μείωση των ταχυτήτων στο βασικό οδικό δίκτυο και στις γειτονιές</p> <p>Προτεραιότητα 8</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>8.1. Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής</p> <p>Προτεραιότητα 9</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>9.1. Ενίσχυση περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού</p> <p>9.2. Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας σε αυτούς</p> <p>Προτεραιότητα 10</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>10.1. Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας</p> <p>10.2. Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p> <p>10.3. Αύξηση ικανοποίησης των μετακινουμένων από τη λειτουργία του συστήματος</p>
--	--	---



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>10.4. Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης και για το στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας</p> <p>Προτεραιότητα 11</p> <p><u>Στόχοι</u></p> <p>11.1. Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας</p>
9	Τελικά προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ	<p>Τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ κατηγοριοποιούνται σε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων. Στα πακέτα μέτρων εντάσσονται επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών ή κίνητρα.</p> <p>Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία</p> <p>1.1. Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand</p> <p>1.2. Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης, Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</p> <p>1.3. Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτική γραμμές)</p> <p>1.4. Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών</p> <p>1.5. Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)</p> <p>1.6. Επιδότηση στις εβδομαδιαίες-μηνιαίες κάρτες για τη Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους</p> <p>1.7. Επαρκής συνδεσιμότητα των γειτονιών/οικισμών με τους σταθμούς λεωφορείων και τρένου</p> <p>1.8. Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών</p> <p>Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα</p> <p>2.1. Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης</p> <p>2.2. Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτου</p> <p>2.3. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης</p> <p>2.4. Πεζοδρομήσεις</p> <p>2.5. Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής</p> <p>2.6. Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων</p> <p>2.7. Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.ά.)</p> <p>Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη μετακίνηση</p> <p>3.1. Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας</p> <p>3.2. Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</p> <p>3.3. Ανάπτυξη συστήματος car-sharing</p> <p>Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρωώθηση-Ευαισθητοποίηση</p> <p>4.1. Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις</p> <p>4.2. Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού</p> <p>4.3. Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού</p> <p>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.ά. με χρήση GIS</p> <p>4.5. Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο</p> <p>Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση</p> <p>5.1. Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσια συγκοινωνίας-εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης Η/Ο</p>

		<p>5.2. Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν Η/Ο</p> <p>5.3. Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτιση Η/Ο</p> <p>Πακέτο Μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας</p> <p>6.1. Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας</p> <p>6.2. Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</p> <p>6.3. Μονοδρομήσεις οδών</p> <p>6.4. Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών οδών</p> <p>6.5. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας</p> <p>6.6. Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου</p> <p>6.7. Αναβάθμιση-διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς</p> <p>6.8. Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης</p> <p>6.9. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας, π.χ. φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κ.ά.</p> <p>6.10. Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομή που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών</p> <p>6.11. Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες</p> <p>6.12. Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων</p> <p>6.13. Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων</p> <p>Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση</p> <p>7.1. Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης</p> <p>7.2. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>7.3. Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς</p> <p>Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον</p> <p>8.1. Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων</p> <p>8.2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων</p> <p>8.3. Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων</p> <p>8.4. Δημιουργία parklets στο οδικό περιβάλλον</p> <p>8.5. Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δενδροφυτεύσεων</p> <p>Πακέτο Μέτρων 9: (Εναλλακτικός) Τουρισμός</p> <p>9.1. Ανάδειξη σημαντικών χώρων και πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής</p> <p>9.2. Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού</p> <p>9.3. Συντήρηση πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών</p> <p>Πακέτο Μέτρων 10: Εμπορευματικές μεταφορές</p> <p>10.1. Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας</p> <p>10.2. Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις</p> <p>10.3. Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας</p> <p>10.4. Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα</p> <p>10.5. Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων</p> <p>10.6. Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος</p> <p>Τα μέτρα που παρουσιάστηκαν παραπάνω επιλέγονται προς εφαρμογή-υλοποίηση κατόπιν ποιοτικής αξιολόγησης που περιλαμβάνει έλεγχο εφικτότητας και αξιοπιστίας.</p>
--	--	---

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	<p>Κατόπιν της ανάλυσης και καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, τον εντοπισμό των ζητημάτων μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών, τις κυκλοφοριακές συνθήκες και την ιεράρχηση των προβλημάτων, διαμορφώθηκε το πρωταρχικό κοινό όραμα του ΣΒΑΚ για το Δήμο.</p> <p>Η προκαταρκτική διατύπωση του οράματος για το Δήμο Ξάνθης προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας είναι:</p> <p><i>«Η αξιοποίηση της μοναδικής και πλούσιας φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης της Ξάνθης και της ενδοχώρας του δήμου για τη μετατροπή του δήμου σε ένα διεθνώς αναγνωρίσιμο τουριστικό προορισμό μέσα από μία πολιτική ανάδειξης της ιστορίας και του φυσικού περιβάλλοντος, που θα περιλαμβάνει τη ριζική αντιμετώπιση της υποβάθμισης που προκαλεί η κίνηση και στάθμευση των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης και σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος και την ενθάρρυνση της μετακίνησης εντός του δήμου με μέσα, όπως το ποδήλατο και το περπάτημα, που μεγιστοποιούν την εμπειρία του περιηγητή, ώστε ο επισκέπτης και κάτοικος της Ξάνθης να απολαμβάνει μοναδικές εμπειρίες και να μετατραπεί η Ξάνθη σε σημείο αναφοράς για τους επισκέπτες της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, επιθυμητό τόπο ζωής για τους κατοίκους και επιθυμητή έδρα για επιχειρήσεις και να αναβαθμιστεί η θέση της στο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα να ενθαρρυνθεί η χρήση μέσων μετακίνησης που προάγουν την υγεία των κατοίκων, βελτιώνουν το περιβάλλον και την κοινωνικότητα και αποκαθιστούν τη δικαιοσύνη στη μετακίνηση».</i></p> <p>Η οριστικοποίηση και τελική διαμόρφωση του οράματος θα γίνει μετά τη διαβούλευση με το δίκτυο φορέων του ΣΒΑΚ.</p> <p>Το όραμα του ΣΒΑΚ Ξάνθης για το Δήμο αναλύεται στις εξής συνιστώσες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Εστίαση στις ενεργές μετακινήσεις</i> • <i>Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας</i> • <i>Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού</i> • <i>Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών</i> • <i>Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, μείωση θορύβου και αέριων ρύπων του θερμοκηπίου</i> • <i>Αύξηση του ποσοστού χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης σε καθημερινή βάση</i> • <i>Περιορισμός τη χρήσης ΙΧ ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις</i> • <i>Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης ιδίως στις γειτονιές και στις κεντρικές οδούς των οικισμών</i> • <i>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)</i> • <i>Στήριξη του εναλλακτικού τουρισμού από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς</i> • <i>Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας</i> • <i>Βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ των Δήμων και γενικότερα των όμορων με την Ξάνθη περιοχών μέσω ενός ασφαλούς οδικού δικτύου, φιλικού προς βιώσιμες μετακινήσεις.</i> • <i>Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της πόλης.</i>
----------------------------	----------	------------------------------------	---



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

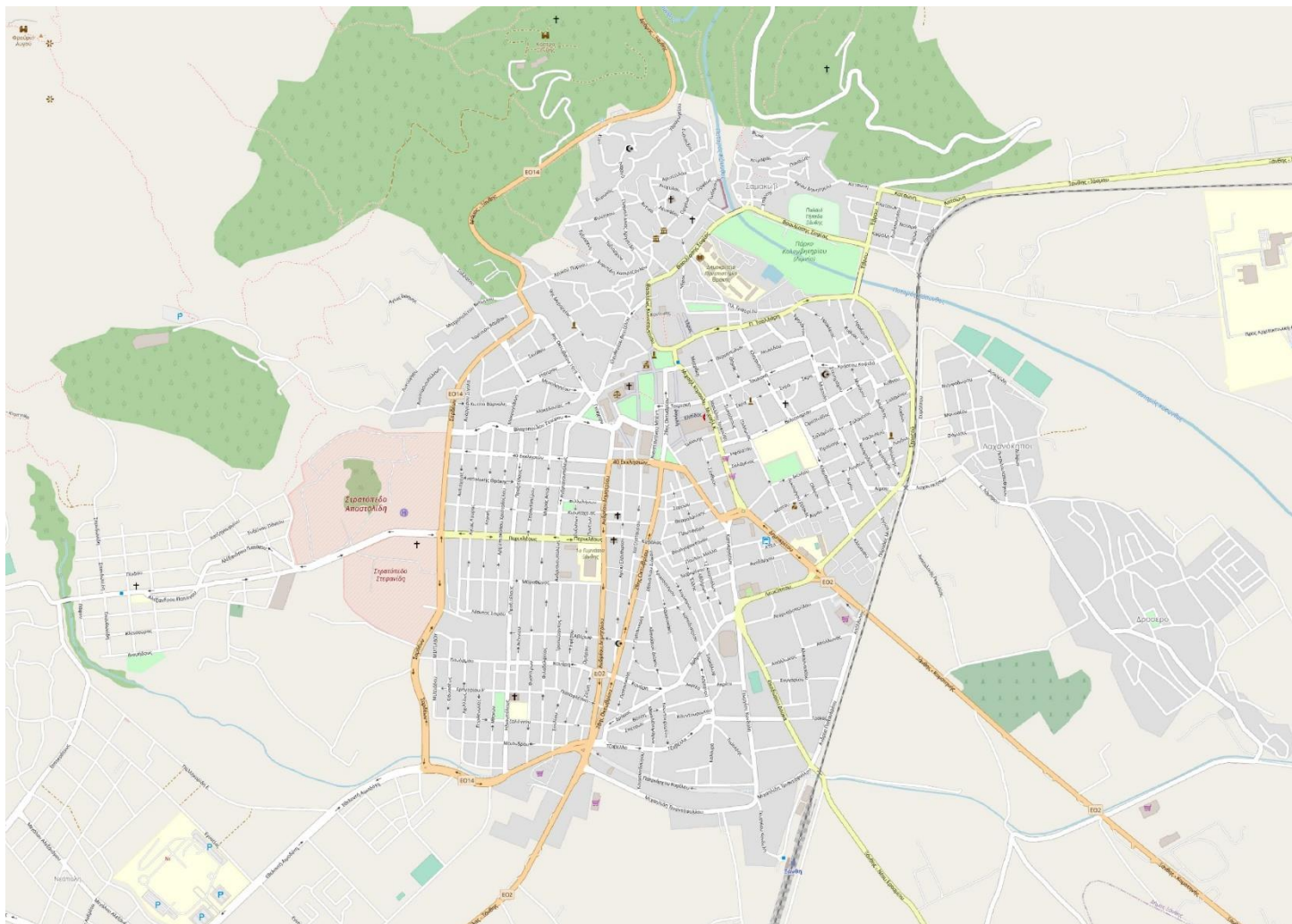
		<p>με τελικό σκοπό την αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης</p> <ul style="list-style-type: none">• Ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη, τόσο από τους δημότες, όσο και από τους επισκέπτες• Δημιουργία ενός 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 στη διαμόρφωση ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης
2	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παραρτήσεις	<p>Τα ΣΒΑΚ αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη και οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και ευρύτερη διάδοση των μορφών κινητικότητας, οι οποίες εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης.</p>
3	Αξιοποίηση δεδομένων	<p>Αξιοποίηση δεδομένων υφιστάμενης κατάστασης και συγκοινωνιακού-κυκλοφοριακού προφίλ της πόλης. Η ύπαρξη ενός ΣΒΑΚ δύναται να αποτελέσει πλεονέκτημα για τη συμμετοχή των φορέων μιας περιοχής σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα σχετικά με τις μεταφορές κατά την παρούσα και νέα προγραμματική περίοδο.</p>



4. ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΒΑΘΡΩΝ

Η συγκέντρωση των κατάλληλων υποβάθρων βοηθάει στην ορθή χαρτογράφηση - απεικόνιση σε χάρτες των γεωχωρικών στοιχείων της περιοχής μελέτης. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκαν υπόβαθρα τα οποία αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής σε σχετικά πρόσφατη ημερομηνία. Στην συνέχεια παρουσιάζονται σε εικόνες τα υπόβαθρα αυτά στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΦΗΟ Δήμου Ξάνθης.

Εικόνα 3: Υπόβαθρο OpenStreetMap





Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

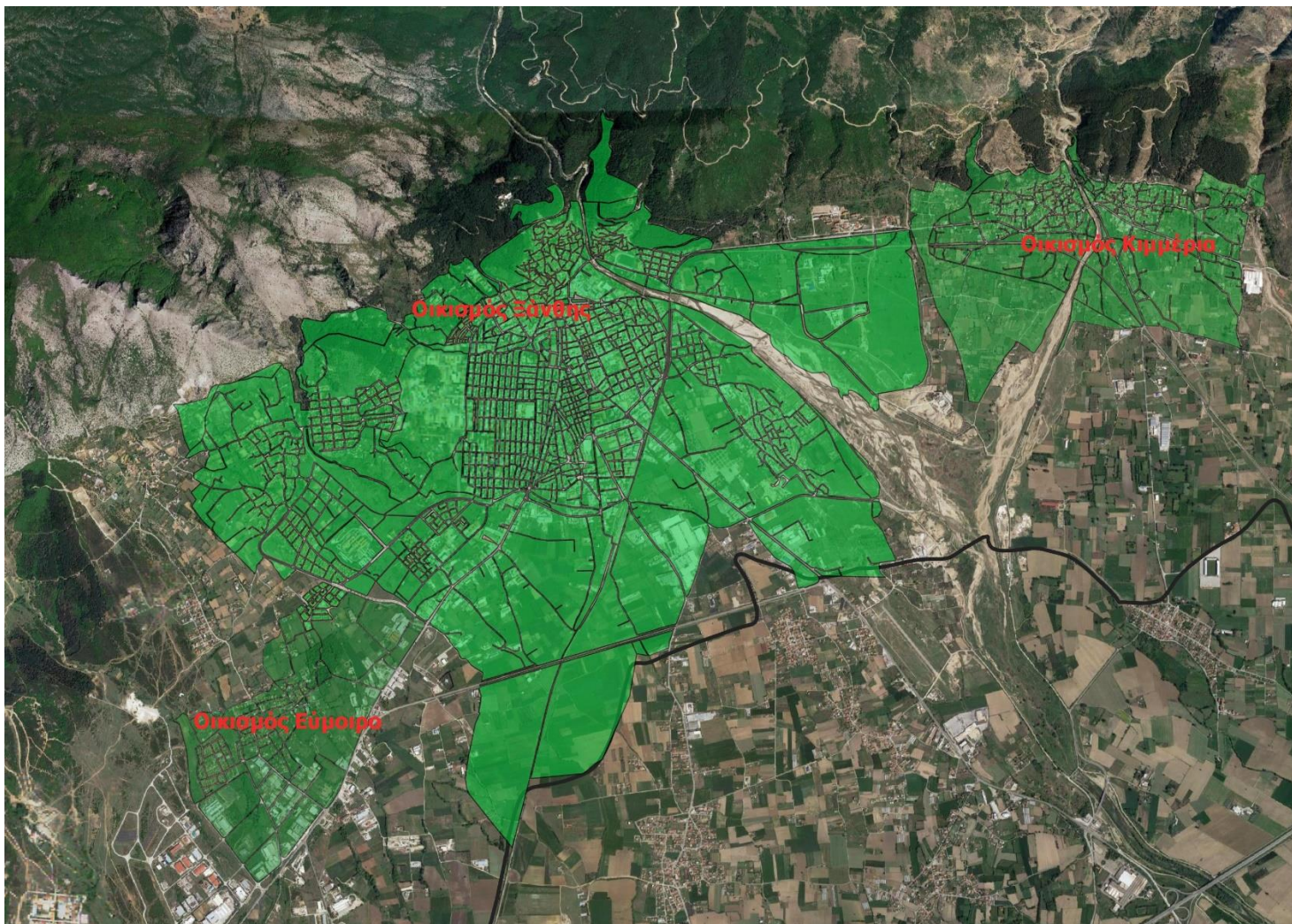
Εικόνα 4: Υπόβαθρο Google Satellite





Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Εικόνα 5: Ψηφιακό Χαρτογραφικό Υπόβαθρο Οικοδομικών Τετραγώνων της ΕΛ.ΣΤΑΤ.



5. ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΟΥ ΣΦΗΟ ΞΑΝΘΗΣ

Ακολουθούν οι πίνακες με τη συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης, εν προκειμένω του Δήμου Ξάνθης και της Ομάδας Έργου του Αναδόχου.

Πίνακας 23: Ομάδα Εργασίας Σ.Φ.Η.Ο. Ξάνθης

A/A	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Ειδικότητα
1	Μανά Αικατερίνη	Γενική Διεύθυνση Δήμου Ξάνθης	ΠΕ Τοπογράφων Μηχανικών
2	Λάππας Ιωάννης	Υπάλληλος	ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών
3	Χατζηκωνσταντίνου Δωροθέα	Τμήμα Πολεοδομικών και Χωροταξικών Εφαρμογών της Διεύθυνσης Δόμησης	ΠΕ Τοπογράφων Μηχανικών
4	Ντουλοπούλου Μαρία	Υπάλληλος	ΠΕ Ηλεκτρολόγων Μηχανικών
5	Θεραπίδου Όλγα	Τμήμα Προγραμματισμού της Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	ΠΕ Διοικητικού- Οικονομικού
6	Τζαβδάρης Ζήσης	Αστικές Συγκοινωνίες Ξάνθης	Εκπρόσωπος Φορέα

Πίνακας 24: Ομάδα Έργου Σ.Φ.Η.Ο. Ξάνθης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΈΡΓΟΥ				
A/A	Όνοματεπώνυμο Μέλους Ομάδας Έργου	Εταιρεία (σε περίπτωση Ένωσης ή Κοινοπραξίας)	Ρόλος στην Ομάδα Έργου –Θέση στο σχήμα υλοποίησης δλδ. Υπεύθυνος Έργου, ή εμπειρογνώμονας ή μέλος ομάδας έργου	Ανθρωπομήνες απασχόλησης στο έργο
1	Αθανάσιος Κουλουτμπάνης	Μέτοχος - Μόνιμο Στέλεχος ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	Υπεύθυνος έργου – συντονιστής της ομάδας Καθήκοντα: •Ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και κατεύθυνσης του Έργου •Ευθύνη συντονισμού, διοίκησης και οργάνωσης των επιμέρους Μελών της Ομάδας Έργου •Καθημερινή διαχείριση του Έργου •Παρακολούθηση εκτέλεσης του προϋπολογισμού του Έργου •Τήρηση του συμβατικού χρονοδιαγράμματος του Έργου •Επικοινωνία με Αναθέτουσα Αρχή •Παροχή επιστημονικής και τεχνικής υποστήριξης σε όλα τα μέλη της Ομάδας Έργου • Υποστήριξη και ενημέρωση της Αναθέτουσας Αρχής σχετικά με την υλοποίηση των Παραδοτέων • Υποστήριξη και παρουσία, εφόσον απαιτηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεδριάσεις υψηλού επιπέδου (π.χ. της ΕΠΠΕ, άλλο σχήμα	3,0



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΈΡΓΟΥ				
A/A	Όνοματεπώνυμο Μέλους Ομάδας Έργου	Εταιρεία (σε περίπτωση Ένωσης ή Κοινοπραξίας)	Ρόλος στην Ομάδα Έργου –Θέση στο σχήμα υλοποίησης δλδ. Υπεύθυνος Έργου, ή εμπειρογνώμονας ή μέλος ομάδας έργου	Ανθρωπομήνες απασχόλησης στο έργο
			Διοίκησης Έργου το οποίο ακολουθείται στα πλαίσια του έργου κ.λπ.), παρουσιάζοντας τα απαραίτητα στοιχεία για την ουσιαστική λήψη αποφάσεων • Έλεγχος εφαρμογής μεθοδολογιών και εργαλείων • Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος ποιότητας υπηρεσιών και παραδοτέων	
2	Σοφία Κωταΐδου	Μόνιμο Στέλεχος ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΕ	Αναπληρωτής Υπεύθυνος έργου • Υποστήριξη και παρουσία, εφόσον απαιτηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεδριάσεις υψηλού επιπέδου (π.χ. της ΕΠΠΕ, άλλο σχήμα Διοίκησης Έργου το οποίο ακολουθείται στα πλαίσια του έργου κ.λπ.), παρουσιάζοντας τα απαραίτητα στοιχεία για την ουσιαστική λήψη αποφάσεων • Έλεγχος εφαρμογής μεθοδολογιών και εργαλείων • Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος ποιότητας υπηρεσιών και παραδοτέων	5,0
3	Χρήστος Λιμνιός	Μόνιμο Στέλεχος ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΕ	Μέλος (α) • Παροχή επιστημονικής και τεχνικής υποστήριξης σε όλα τα μέλη της Ομάδας Έργου • Υποστήριξη και ενημέρωση της Αναθέτουσας Αρχής σχετικά με την υλοποίηση των Παραδοτέων • Υποστήριξη και παρουσία, εφόσον απαιτηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεδριάσεις υψηλού επιπέδου (π.χ. της ΕΠΠΕ, άλλο σχήμα Διοίκησης Έργου το οποίο ακολουθείται στα πλαίσια του έργου κ.λπ.), παρουσιάζοντας τα απαραίτητα στοιχεία για την ουσιαστική λήψη αποφάσεων • Έλεγχος εφαρμογής μεθοδολογιών και εργαλείων • Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος ποιότητας υπηρεσιών και παραδοτέων	4,5
4	Μαρία Κανδυλιώτη	Μόνιμο Στέλεχος ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΕ	Μέλος (β) Καθήκοντα: • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης • Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Συμμετοχή στην υλοποίηση - σύνταξη των Παραδοτέων • Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης	4,5



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΈΡΓΟΥ				
A/A	Ονοματεπώνυμο Μέλους Ομάδας Έργου	Εταιρεία (σε περίπτωση Ένωσης ή Κοινοπραξίας)	Ρόλος στην Ομάδα Έργου –Θέση στο σχήμα υλοποίησης δλδ. Υπεύθυνος Έργου, ή εμπειρογνώμονας ή μέλος ομάδας έργου	Ανθρωπομήνες απασχόλησης στο έργο
5	Δρ. Νικόλαος Ηλιού	Εξωτερικός Συνεργάτης	Εμπειρογνώμονας 1 Καθήκοντα: • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης • Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Συμμετοχή στην υλοποίηση - σύνταξη των Παραδοτέων • Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης	2,0
6	Φίλιππος Κουανίδης	Εξωτερικός Συνεργάτης	Εμπειρογνώμονας 2 Καθήκοντα: • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης • Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Συμμετοχή στην υλοποίηση - σύνταξη των Παραδοτέων • Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης	2,0
7	Ιωάννης Φωκυλίδης	Μόνιμο Στέλεχος ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	Συμπληρωματικό Μέλος 1 Καθήκοντα: • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης • Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Συμμετοχή στην υλοποίηση - σύνταξη των Παραδοτέων • Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης	4,5

Το σύνολο της ομάδας έργου αποτελεί μια πολυδιάστατη ομάδα εργασίας με πληθώρα ειδικοτήτων. Μεγάλη βαρύτητα δίδεται στον συγκοινωνιακό χαρακτήρα του στρατηγικού σχεδίου με την συνεργασία πολλών μηχανικών του αντίστοιχου τομέα.

Αναπόσπαστο κομμάτι σε ένα αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού που αφορά την οργάνωση της κινητικότητας εντός του αστικού ιστού αποτελεί η διαχείριση του χώρου. Το συγκεκριμένο αντικείμενο καλύπτεται με την συμμετοχή των χωροτακτών και πολεοδομών μηχανικών, καθώς και των εκπροσώπων της αντίστοιχης διεύθυνσης του δήμου με τις σχετικές αρμοδιότητες.

Προκείμενου να επιτευχθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ολοκληρωμένου σχεδιασμού, οι προαναφερθείσες «κύριες» για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. ειδικότητες πλαισιώνονται από μέλη με γνώση των απαιτήσεων των συγχρηματοδοτούμενων από ευρωπαϊκούς πόρους πράξεων, μέλη με μεγάλη εμπειρία στην εκπόνηση μελετών και σημαντικότερη εμπειρία σε τεχνικές και



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

μεθόδους διοίκησης έργων, έργων δημοσιότητας και διάχυσης αποτελεσμάτων και στην παρακολούθηση - διαχείριση προγραμμάτων και έργων συνολικά.



6. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Ακολουθεί πίνακας με τη συγκρότηση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων οι οποίοι δραστηριοποιούνται στον Δήμο Ξάνθης.

Πίνακας 25: Συγκρότηση και ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων για το Σ.Φ.Η.Ο. Ξάνθης

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	
ΌΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ	
Διοικητικές αρχές	
Δήμος Ξάνθης	
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης/ Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης (Διεύθυνση Μεταφορών & Επικοινωνιών)	
Εκπρόσωπος Τροχαίας	
Εκπρόσωπος Πυροσβεστικής	
Εκπρόσωπος από ΔΕΗ – Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε.	
Εκπρόσωπος Δασαρχείου	
Εκπρόσωπος Νοσοκομείου	
Εκπρόσωπος ΕΚΑΒ	
Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου	
Υπεραστικό ΚΤΕΛ	
Εκπρόσωπος ΟΣΕ	
Αστικό ΚΤΕΛ	
Ταξί	
Επιμελητήρια	
Εμπορικός Σύλλογος	
Επιμελητήριο Ξάνθης	
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος/ Περιφερειακό Τμήμα Θράκης	
Εκπρόσωποι πολιτών και σύλλογοι	
Εθελοντές	
Περιφερειακή Ομοσπονδία ΑμεΑ	
Ποδηλατικός Σύλλογος Ξάνθης	
Πολιτιστικοί Σύλλογοι	
Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών/πανεπιστημιακών ιδρυμάτων	
Ένωση γονέων δήμου	
Εκπρόσωπος Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	
Εκπρόσωπος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	
Εκπρόσωπος Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης	
Εκπρόσωποι εταιριών/επιχειρήσεων με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων	
Εκπρόσωποι εταιριών	
Εταιρίες Logistics ή Εταιρίες με μεγάλο δίκτυο τροφοδοσίας	
Εκπρόσωποι εταιριών φορτοεκφόρτωσης	



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Το Δίκτυο Φορέων πρόκειται να έχει ενεργή συμμετοχή καθ' όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του Σ.Φ.Η.Ο. Η σύνθεσή του αποσκοπεί στην εξασφάλιση ότι οι επιδιώξεις, οι προθέσεις και οι δυνατότητες/αδυναμίες των μελών του Δικτύου εκπροσωπούνται επαρκώς από το αρχικό στάδιο της σύλληψης του σχεδίου. Καθώς ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών επηρεάζει με ποικίλους τρόπους μια αστική περιοχή, δεν προδιαγράφεται πως οι εμπλεκόμενοι φορείς θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στον σχεδιασμό και την παραγωγή επιβατικού έργου. Επιπλέον, καθώς οι αρχές της βιωσιμότητας, έχουν και κοινωνικές επεκτάσεις, στο δίκτυο των φορέων περιλαμβάνονται και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες επηρεάζονται από τις συνθήκες κινητικότητας σε μια περιοχή. Στο Δίκτυο Φορέων συμμετέχουν φορείς που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.



7. ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την αρχική κατάρτιση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του Σ.Φ.Η.Ο. και την προεκτίμηση των απαιτούμενων δαπανών για την εκπόνηση του κάθε σταδίου του Σχεδίου.

Χρονοδιάγραμμα

- Συνοπτική περιγραφή των σταδίων ολοκλήρωσης του σχεδίου και της εκτιμώμενης χρονικής διάρκειάς τους
- Χρονοπρογραμματισμός της απαιτούμενης συμμετοχής του δήμου στην διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου
- Καθορισμός των διαδικασιών διαβούλευσης με φορείς

Παρακάτω παρατίθεται το χρονοδιάγραμμα εργασιών για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. Για την άρτια προετοιμασία του παραδοτέου λήφθηκαν υπόψη όλες οι τεχνικές δυσκολίες και μελλοντικές απειλές που δύναται να εμφανιστούν καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου.

Το χρονοδιάγραμμα συντάχθηκε και τα αποτελέσματά του οπτικοποιούνται μέσω του διαγράμματος Gantt.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξάνθης
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Οικονομικοί πόροι

Ο οικονομικός προϋπολογισμός του έργου είναι εξασφαλισμένος από τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Δήμος Ξάνθης από το Πράσινο Ταμείο.

Η κατανομή της καθαρής αξίας του συγκεκριμένου οικονομικού προϋπολογισμού για κάθε στάδιο εκπόνησης του σχεδίου, έχει εκτιμηθεί ως εξής:

- Παραδοτέα Π.1.α.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης-Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης / € 18.900 (άνευ ΦΠΑ)
- Παραδοτέο Π.1.β.: Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο-Σενάρια ανάπτυξης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο/ € 11.250 (άνευ ΦΠΑ)
- Παραδοτέα Π.2.: Έκθεση Διαβούλευσης / € 3.350 (άνευ ΦΠΑ)
- Παραδοτέα Π.3.: Ολοκλήρωση Φακέλου-Εφαρμογή Σχεδίου / € 13.500 (άνευ ΦΠΑ)

Το σύνολο για τα τρία (3) Παραδοτέα κοστολογείται σε 47.000 Ευρώ άνευ ΦΠΑ και μετά την προσθήκη ΦΠΑ το κόστος ανέρχεται σε 58.280 Ευρώ.

Ανθρώπινοι πόροι

Η **Ομάδα Εργασίας** αποτελείται από στελέχη του Δήμου Ξάνθης η οποία αποτελείται από ποικίλα τμήματα υπηρεσιών του δήμου, με ειδικότητες που καλύπτουν ευρύ αντικείμενο γνώσεων. Τα στελέχη του δήμου είναι υπεύθυνα για τον γενικότερο συντονισμό της πορείας εκπόνησης του σχεδίου καθώς και τον έλεγχο και αξιολόγηση των παραδοτέων.

Οι απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι για την εκπόνηση τόσο κάθε παραδοτέου, όσο και κάθε επιμέρους σταδίου των παραδοτέων εξασφαλίζεται από την **Ομάδα υποστήριξης έργου του Σ.Φ.Η.Ο.** η οποία διαθέτει πλούσια εμπειρία στην εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων, σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κυκλοφοριακών μελετών, σε τεχνικές και μεθόδους διοίκησης έργων, δημοσιότητας και διάχυσης αποτελεσμάτων, καθώς και στην παρακολούθηση και διαχείριση προγραμμάτων και έργων. Το εύρος των ειδικοτήτων περιλαμβάνει μηχανικούς χωροταξίας και πολεοδομίας, τοπογράφους καθώς και άλλων επιστημών με ειδικεύσεις στα οικονομικά και νομικές επιστήμες.

Η επιλογή διαφορετικών ειδικοτήτων προερχόμενων από διαφορετικές υπηρεσίες και λειτουργίες του δήμου συμβάλουν στην επίτευξη των αρχών του ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Με ένα ετερογενές και πολυδιάστατο «μείγμα» ανθρωπίνου δυναμικού αποτρέπονται φαινόμενα όπως η μονόπλευρη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και επιτυγχάνεται η ολιστική αντιμετώπιση των ζητημάτων και η σύγχρονη χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Έτσι, τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι ακριβέστερα και πιο αποδεκτά κατά την εφαρμογή τους.

Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η πλήρης τεχνική επάρκεια των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων για την εκπόνηση, διαχείριση και συντονισμό ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.