



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΔΡΑΣΗ: ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΞΑΝΘΗΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΠΕΖΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

A-1.1: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ (ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ / ΑΣΦΑΛΕΙΑ)

ΘΕΜΑ : ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

C	04/2026	A.ΠΛΕΣΙΑΣ	THIRD ISSUE
B	02/2026	A.ΠΛΕΣΙΑΣ	SECOND ISSUE
A	11/2025	A.ΠΛΕΣΙΑΣ	FIRST ISSUE
ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Ο ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΝΟΜΑ / ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ



ΚΩΔ. ISO 9001:2015

1 1 3 5

ΕΙΔΟΣ

G

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

T

ΤΥΠΟΣ

R

ΣΤΑΔΙΟ

3

ΕΚΔΟΣΗ

C

ΑΡΙΘΜΟΣ

0 0 1

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:



ΕΥΕΡΓΟΣ ΑΕ
ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

3ο χλμ Ξάνθης - Καβάλας, 67100 Ξάνθη
τηλ. 25410-24983/83092, fax 25410-20806
e-mail: evergos@otenet.gr

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΠΛΕΣΙΑΣ ΑΡΓΥΡΗΣ, Πολιτικός Μηχανικός MSc
ΛΑΛΙΚΙΔΟΥ ΣΟΦΙΑ, Πολιτικός Μηχανικός MSc

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ: ΠΛΕΣΙΑΣ ΑΡΓΥΡΗΣ, Πολιτικός Μηχανικός MSc

ΕΛΕΓΧΟΣ:

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

Η Προϊσταμένη ΜΕΣΥΕ

..... / ... / 2026

ΕΥΔΟΚΙΑ ΜΠΑΡΜΠΑΛΕΞΗ
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Αν. Διευθύντρια Τ.Υ.

..... / ... / 2026

ΕΥΔΟΚΙΑ ΜΠΑΡΜΠΑΛΕΞΗ
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Αρ. Εγκριτικής Απόφασης:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1	Συμβατικά Στοιχεία	1
1.2	Αντικείμενο - Σκοπός	1
1.3	Ομάδα Μελέτης.....	2
2	ΙΣΤΟΡΙΚΟ	3
2.1	Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ1037/11.09.1996) για την Παλιά Πόλη	3
2.2	Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης.....	5
2.3	Προβλέψεις του ΦΕΚ 2754B/01-09-2016 αναφορικά με την: «Εφαρμογή Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων σε Οριοθετημένο Τμήμα του Οικισμού Παλιάς Πόλης της Ξάνθης σύμφωνα με την αριθμ. 154/2016 Απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου	30
3	ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	34
3.1	Γενικά.....	34
3.2	Οδικό Δίκτυο	36
3.3	Καταγραφή Στοιχείων Υφιστάμενων Κυκλοφοριακών Συνθηκών	38
3.4	Καταγραφή Υφιστάμενων Χρήσεων Γης	39
4	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ	42
4.1	Κατακόρυφη σήμανση.....	42
4.2	Οριζόντια σήμανση.....	52
5	ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΕΤΣΗ ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΑΝΤΙΚΑ	55
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	ΠΙ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Συμβατικά Στοιχεία

Τίτλος μελέτης	Ωρίμανση Δράσεων για την Ρύθμιση της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης και Λιυές Παρεμβάσεις Πεζών Διαδρόμων
Εργοδότης	Δήμος Ξάνθης/ Διεύθυνση Τεχνικών Έργων
Ανάδοχος	ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.
Ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης	17-10-2025 (Α.Π.29121/17-10-2025)
Σχετικές αποφάσεις – εντολές	Α.Π.30250/29-10-2025: Απόφαση ορισμού επιβλέπουσας μελέτης (CPV:71335000-05 τεχνικές μελέτες

1.2 Αντικείμενο - Σκοπός

Η Παλιά Πόλη της Ξάνθης αποτελεί προστατευόμενη περιοχή σύμφωνα με το ΦΕΚ 1097Δ/14.12.1995 το οποίο αφορά το Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) που καθορίζει τις πολεοδομικές και μορφολογικές ρυθμίσεις για την προστασία της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, θέτοντας όρους δόμησης, χρήσεων γης, και διατηρητέων κτιρίων (όπως χαρακτηρισμός κατηγορίας Γ' για ορισμένα), ως μέρος του ευρύτερου σχεδιασμού προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής. Στην περιοχή της Παλιάς Πόλης έχουν θεσμοθετηθεί κανονιστικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι οποίες όμως δεν εφαρμόζονται, με αποτέλεσμα να διαμορφώνεται ένα δυσμενές περιβάλλον λόγων των μηχανοκίνητων κινήσεων και της συσσώρευσης χρήσεων εστίασης και αναψυχής. Η διαμόρφωση ενός ενεργού κανονιστικού πλαισίου σύμφωνα με τις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις, είναι το αντικείμενο του παρόντος παραδοτέου.

Για την περιοχή της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, το έτος 2015, παρελήφθη και εγκρίθηκε η ανατεθείσα από τον Δήμο Ξάνθης κυκλοφοριακή μελέτη «*Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης*» 10.12.2015 / Σοφία Λαλικίδου – Στυλιανή Βαβάτση – ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.»

Το έτος 2016, με την υπ' αρ. 154/2016 [πρακτικό 8/27-6-2016] Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ξάνθης εγκρίθηκε το ρυθμιστικό πλαίσιο της κυκλοφορίας εντός του οριοθετημένου οικισμού της Παλιάς Πόλης, με βάση την ανωτέρω κυκλοφοριακή μελέτη «*ρρυθμιστικό σχέδιο ελέγχου κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης*» 10.12.2015 / Σοφία Λαλικίδου – Στυλιανή Βαβάτση – ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.

Εν συνεχεία, με την Απόφαση 2681/05-08-2016 [ΦΕΚ Β' 2754/2016] του Γενικού Γραμματέα της Α.Δ.Μ.Θ. Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε οριοθετημένο τμήμα του οικισμού Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, σύμφωνα με την αριθμ. 154/2016 απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, εγκρίθηκε η ανωτέρω Κανονιστική της Παλιάς Πόλης.

Σύμφωνα με το άρθρο 15 της ως άνω Απόφασης του Γενικού Γραμματέα της Α.Δ.Μ.Θ. «*Εξακολουθούν να βρίσκονται σε ισχύ προγενέστερες κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν στην περιοχή, εν όλω ή εν μέρει, εφόσον δεν βρίσκονται σε αντίθεση με την παρούσα. Η απόφαση αυτή χορηγείται υπό τις εξής προϋποθέσεις:*

1. Τα μέτρα που λαμβάνονται με την παρούσα απόφαση να ισχύσουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης ή/και των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα.

2. Ο Δήμος Ξάνθης είναι αρμόδιος για την υλοποίηση των εν λόγω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Κατά της παρούσας απόφασης δύναται να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εντός διαστήματος τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της.....»

Μέχρι σήμερα, το Ρυθμιστικό Σχέδιο κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη δεν έχει εφαρμοστεί λόγω των υφιστάμενων αιρέσεων που δεν έχουν υλοποιηθεί.

Με την παρούσα σύμβαση υλοποιείται η ωρίμανση της εφαρμογής των στόχων που τέθηκαν καθώς η υλοποίηση των προβλέψεων επιτρέπει την ενεργοποίηση μιας σειράς δράσεων με κυριότερη την εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη και την ανάπτυξη περιοχών πεζής κυκλοφορίας ειδικών προδιαγραφών στην παραποτάμια περιοχή.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της οκταετίας από την αρχική θεσμοθέτηση υπήρξαν αποσπασματικές δράσεις (πχ έλεγχος εισόδου) για τις οποίες δεν είναι γνωστή η φάση πληρότητας και το επίπεδο λειτουργικότητας και αξιοπιστίας αυτών κατά την εφαρμογή.

1.3 Ομάδα Μελέτης

Όπως αναφέρθηκε στην § 1.1 Ανάδοχος της παρούσας είναι η ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε. Η Ομάδα Μελέτης αποτελείται από τους:

- Σοφία Λαλικίδου, πολιτικός μηχανικός
- Αργύρη Πλέσια, πολιτικός μηχανικός

Στην Ο.Μ. συμμετείχε και η Ραφαηλία Τσιουραλή, υπάλληλος της ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.

2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

2.1 Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ1037/11.09.1996) για την Παλιά Πόλη

Για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης, έχει συνταχθεί ειδική μελέτη για την πρόβλεψη ειδικών χρήσεων και περιορισμών, με τίτλο: «Μελέτη Αναθεώρησης Ρυμοτομικού Σχεδίου του Οριοθετημένου Τμήματος της Παλιάς Ξάνθης, Επιβολή Ειδικών Όρων και Περιορισμών Δομήσεως και Λοιπές Πολεοδομικές Ρυθμίσεις». Η ανωτέρω μελέτη, έχει ισχύ Προεδρικού Διατάγματος (ΦΕΚ1037/11.09.1996), προβλέποντας πεζοδρομήσεις του κεντρικού άξονα. Παρόλο που στο πλαίσιο του Πολεοδομικού Κανονισμού προβλέπονται οι νέες χρήσεις και περιγράφονται αναλυτικά, εντούτοις δεν υπάρχει πρόβλεψη για την έκταση και την πυκνότητα τους. Πέρα από τις πεζοδρομήσεις (οι οποίες παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω) και την περιγραφή των χρήσεων γης και των περιορισμών στην ανάπτυξή τους, με το Π.Δ. ορίζονται οι τομείς όρων δόμησης της περιοχής, αρχιτεκτονικοί όροι και περιορισμοί σχετικά με τη διαμόρφωση κτιρίων και όψεων και επιβολή όρων και περιορισμών για τις διάφορες επιγραφές, διαφημίσεις κ.ο.κ. στις όψεις κτηρίων.

Επισημαίνεται ότι την περίοδο έγκρισης της ανωτέρω μελέτης, δεν υπήρχε καθορισμός προδιαγραφών λειτουργίας πεζοδρόμων και υπό την έννοια αυτή, ο ορισμός τους εισάγεται στο Π.Δ. με την ορολογία της πολεοδομικής μελέτης.

Όσον αφορά στις πεζοδρομήσεις συγκεκριμένα, παρουσιάζεται αναλυτικά στην παρούσα, το Άρθρο 5 του σχετικού Διατάγματος:

“ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ (ΑΡΘΡΟ 5 / ΦΕΚ 1037/11.09.1996):

- 1. Σ’ όλη την έκταση εντός των ορίων της περιοχής θεσπίζεται δίκτυο πεζοδρόμων όπως αυτοί φαίνονται στο χάρτη*
- 2. Οι οδοί που χαρακτηρίζονται ως αμιγείς πεζόδρομοι, προορίζονται για την αποκλειστική χρήση των πεζών. Σε κάθε είσοδο πεζοδρόμου ειδική πινακίδα αναγγέλλει τη χρήση του δρόμου και προειδοποιεί για τον τρόπο λειτουργίας του (ώρες τροφοδοσίας καταστημάτων κ.λπ.) σύμφωνα με απόφαση της αρμόδιας αρχής:*
- 3. Στους αμιγείς πεζόδρομους επιτρέπεται κατ’ εξαίρεση:*

Όλο το 24ωρο:

- Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων παροχής Α’ Βοηθειών, των αυτοκινήτων που μεταφέρουν ασθενείς, των απορριμματοφόρων του Δήμου, των αυτοκινήτων της αστυνομίας και της πυροσβεστικής υπηρεσίας και των οχημάτων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας για την αντιμετώπιση περιπτώσεων επείγουσας ανάγκης.*
- Η κίνηση οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών από ή προς την περιοχή, αυτοκινήτων μεταφοράς έτοιμου σκυροδέματος, αποκομιδής προϊόντων, εκσκαφής ή κατεδαφίσεως καθώς και νεκροφόρου οχήματος.*

Όλο το 24ωρο με ειδική άδεια ισχύος ενός έτους:

- Η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων μεταφοράς υπερηλίκων και αναπήρων.*
 - Η κίνηση αυτοκινήτων των παρόδιων κατοίκων ή επαγγελματιών εφ’ όσον η κατοικία ή επαγγελματική εγκατάσταση διαθέτει χώρο στάθμευσης εκτός της οδού.*
- 4. Δεν επιτρέπεται η χρήση και η κατάληψη των πεζοδρομίων – πεζοδρόμων και δρόμων για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων της περιοχής εκτός σημείων που έχουν οριστεί από την Πολεοδομική Υπηρεσία του Δήμου.*
 - 5. Η κίνηση στους πεζοδρόμους γίνεται με τους ακόλουθους όρους και περιορισμούς: Η ταχύτητα κίνησης των αυτοκινήτων δεν θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.*

Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση των αυτοκινήτων εκτός εάν καθοδηγούνται από πεζό.

Απαγορεύονται οι επί τόπου στροφές.

Η στάθμευση αυτοκινήτου τροφοδοσίας δεν θα παρεμποδίζει την τροφοδοσία άλλων παροδίων.

Αν αποδειχθεί ότι είναι ανάγκη για λόγους ασφαλείας, ανετότερης κυκλοφορίας ή προστασίας των πεζών, η επιτρεπόμενη κυκλοφορία των οχημάτων διανομής εμπορευμάτων μπορεί να απαγορευθεί σε ειδικές περιπτώσεις.”

Το Προεδρικό Διάταγμα ενώ εισάγει την έννοια του δικτύου πεζοδρόμων, εντούτοις χαρτογραφεί δύο αποσπασματικές περιοχές πεζοδρόμων που δεν συνιστούν δίκτυο. Συγκεκριμένα:

- οδός Βενιζέλου από Βασ. Κωνσταντίνου έως Κονίτσης και από ΙΧ Μεραρχίας έως Ανθυπασιπού 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 Μαλεσιδου, 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)

Επισημαίνεται η χρήση συγκεκριμένων όρων περιγραφής των μηχανημάτων έργων, με περιοριστικό τρόπο, όπως επίσης και η μη πρόβλεψη για την κίνηση οχημάτων δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, το σύνολο των οδών που προβλέπονται ως πεζόδρομοι –με την εξαίρεση της οδού Μαλεσιδου-, χρησιμοποιούνται για την κίνηση των οχημάτων –εφόσον αυτό είναι δυνατό σύμφωνα με την ύπαρξη ή μη εμποδίων-, τόσο των κατοίκων και των επαγγελματιών της περιοχής όσο και των επισκεπτών του οικισμού. Όσον αφορά στην οδό Μαλεσιδου, αυτή χρησιμοποιείται από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος που βρίσκονται σε όλο το μήκος της οδού, για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων. Τα τμήματα των οδών, τα οποία καθίστανται αδύνατα προς προσπέλαση οχημάτων, εξαιτίας της ύπαρξης εμποδίων (πχ. κλίμακες, στοές κλπ.) χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων των παρακείμενων κατοικιών. Αυτό συμβαίνει συγκεκριμένα σε τμήμα της οδού Στάλλιου και στην πάροδο της οδού Ορφέως.

Οι υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες στην προστατευόμενη ζώνη της Παλιάς Πόλης, παρουσιάζονται στο Σχέδιο 001 (Χάρτης Ρ-3: *Υφιστάμενες Κυκλοφοριακές Συνθήκες* της μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη Ξάνθης) επί του υποβάθρου που χρησιμοποιείται στο Π.Δ., όπου και παρουσιάζονται οι οδοί, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την κυκλοφορία οχημάτων και αυτές στις οποίες η κυκλοφορία είναι αδύνατη, το σύνολο των οδών οι οποίες προβλέπονται ως πεζόδρομοι από το Π.Δ., καθώς και το εκτεταμένο δίκτυο δημόσιων κλιμάκων το οποίο απαντάται στην περιοχή.

Η εφαρμογή των ρυθμίσεων που προβλέπονται στο Π.Δ. δημιουργεί αλληλεπιδράσεις με άλλες λειτουργίες ενώ εντοπίζονται συσχετίσεις και δεσμεύσεις που καθιστούν δυσχερή την άμεση εφαρμογή. Θεωρείται ότι θα πρέπει να συνταχθεί μελέτη εφαρμογής για την αντιμετώπιση των προβλέψεων του Π.Δ. ώστε να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες εμπλοκές και να επιλυθούν. Η αντιμετώπιση αυτή αποτελεί την ενδεδειγμένη προσέγγιση για τα οικιστικά σύνολα και είναι ορθό να αντιμετωπιστεί αντίστοιχα και η Παλιά Πόλη της Ξάνθης, που αποτελεί το μεγαλύτερο διατηρητέο οικιστικό σύνολο της Βόρειας Ελλάδας. Πρέπει να τονισθεί ότι οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις στο Π.Δ. για την προστασία της Παλιάς Πόλης αποτελούν ένα συνολικό πλαίσιο αναφοράς και εφαρμογής κανόνων ενώ θεωρείται ότι η επιλεκτική εφαρμογή διατάξεων από ένα γενικό πλαίσιο δεν είναι προς όφελος του υπό προστασία οικισμού. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να

αναφερθεί ότι η φιλοσοφία που διέπει το Π.Δ. είναι η διατήρηση της ήπιας κλίμακας του οικισμού και η θέσπιση μέτρων προστασίας.

Συμπερασματικά, προκύπτει η αναγκαιότητα της επικαιροποίησης του Προεδρικού Διατάγματος, ώστε αυτό να καταστεί λειτουργικό, εναρμονισμένο με τη σύγχρονη ορολογία και να κινηθεί τόσο στην κατεύθυνση της επίλυσης περίπλοκων ζητημάτων τα οποία έχουν ανακύψει τα τελευταία χρόνια, συνθέτοντας κατά το δυνατό τις συγκρουόμενες απόψεις και τις διαφορετικές προσεγγίσεις που προκύπτουν από τις λειτουργίες στην περιοχή, όσο και στην κατεύθυνση της ανάδειξης ενός παραδοσιακού οικισμού, ο οποίος αποτελεί ένα ζωντανό ιστορικό μνημείο.

2.2 Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης

Με την από 18-11-2015 σύμβαση (ΑΔΑ: 6ΓΞΩΩΚ8-ΣΨΓ) μεταξύ του Δήμου Ξάνθης και της ΟΜ που αποτελούνταν από τους Σοφία Λαλικίδου – Στυλιανή Βαβάτση – ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.» ανατέθηκε η μελέτη με τίτλο: “Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης”. Στα πλαίσια της ανωτέρω σύμβασης για τον οικισμό της Παλιάς Πόλης Ξάνθης, έγινε:

- καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (χρήσεις γης, στάθμευση, κυκλοφορία κ.λπ.)
- σύνταξη ρυθμιστικού σχεδίου ελέγχου της κυκλοφορίας εντός του οικισμού (χάρτες ειδικών διαδρομών, πρόταση συστήματος ελέγχου κ.λπ.)
- σύνταξη σχεδίου τροποποίησης του Π.Δ. (ΦΕΚ1037/11.09.1996)

Στα συμπεράσματα της μελέτης ρυθμιστικού σχεδίου ελέγχου κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης αναφέρεται ότι:

- για να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των χρηστών του δικτύου σε όλη την περιοχή περιορισμού πρόσβασης, είναι αναγκαίο να προβλέπεται διάδρομος κίνησης τουλάχιστον 3.50 m σε κάθε δρόμο ή πάροδο του οικισμού μονόδρομης κίνησης και πλάτους τουλάχιστον 6.00 m στα τμήματα αμφίδρομης κίνησης του δικτύου της περιοχής.
- καθορίζεται η λειτουργία του υφιστάμενου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας του οικισμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές σχεδιασμού όπως:
 - Μείωση της ταχύτητας οχημάτων με ανώτατο όριο αυτό των 20 km/h
 - Έλεγχος του όγκου κυκλοφορίας που έχει ως αποτέλεσμα την ιδιαίτερα σημαντική μείωση του συνολικού φόρτου
 - Έλεγχος του τύπου οχημάτων (ειδική σύνθεση της κυκλοφορίας)
 - Προτεραιότητα του πεζού έναντι του οχήματος

ώστε ο δημόσιος χώρος στην περιοχή εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, να μπορεί να εξυπηρετήσει ασφαλώς πεζούς, ΑΜΕΑ και γενικά εμποδιζόμενα άτομα, σε οδούς με ενιαίο κατάστρωμα, και με σκοπό τη δημιουργία ενός δικτύου εξυπηρέτησης σύνθετης κυκλοφορίας σε κοινό διάδρομο.

Στις παραγράφους που ακολουθούν παρατίθενται οι προτάσεις της μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης

2.2.1 Περιοχή επιβολής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

Το τμήμα για το οποίο επιβάλλονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σύμφωνα με τη μελέτη “Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης”, ορίζεται από τα δυτικά, νότια και ανατολικά από το σύστημα οδών Χασιρτζόγλου – περιοχή Πλατείας Αντίκα – Βασ. Σοφίας, ενώ προς το βορρά συναντάται το περιαστικό δάσος της πόλης και το τέλος τόσο του οικισμού όσο και συνολικά της πόλης της Ξάνθης.



Κύριοι κόμβοι σύνδεσης της περιοχής μελέτης με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης και κατά συνέπεια και βασικές εισοδοι οχημάτων στην περιοχή είναι:

- η οδός Χασιρτζόγλου μέσω της συμβολής της με την οδό Λευκού Πύργου, από όπου εισέρχονται οχήματα προερχόμενα από τις δυτικές περιοχές της πόλης αλλά και από τα βόρεια του νομού μέσω της Ε.Ο. Ξάνθης – Δράμας
- περιοχή Πλατείας Αντίκα μέσω της συμβολής με την οδό Βασ. Σοφίας, από όπου εισέρχονται οχήματα που κινούνται από το κέντρο της πόλης προς τα βόρεια αυτής
- η πάροδος της οδού Ορφέως μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας. Η πάροδος Ορφέως περνά μπροστά από την είσοδο της Παιδικής Χαράς του Δημοτικού Πάρκου και την είσοδο του parking του πρώην ξενοδοχείου Elisso, ενώ η συμβολή της στην οδό Βασ. Σοφίας βρίσκεται πλησίον της «γέφυρας Σαμακώβ» διέλευσης του Κόσυνθου.

Στις διόδους αυτές προτάθηκε να εγκατασταθούν ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης και ελέγχου Πρόσβασης, δημιουργώντας ένα σύστημα σημείων ελέγχου εισόδου/εξόδου οχημάτων.

- Όσον αφορά στην οδό Χασιρτζόγλου και στο πρώτο σημείο ελέγχου, τα ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης και ελέγχου προτείνεται να εγκατασταθούν επί της συμβολής αυτής με την οδό Λ. Πύργου, ώστε να προσφέρεται η δυνατότητα χρήσης του Υπαίθριου Δημοτικού Parking από τους χρήστες του δικτύου.

- Όσον αφορά στην Περιοχή Πλατείας Αντίκα και στο δεύτερο σημείο ελέγχου, προτείνεται να εγκατασταθούν επί της συμβολής με την οδό Βασ. Σοφίας για τον έλεγχο εισόδου/εξόδου και επί της συμβολής της οδού Μπότσαρη με την οδό Χασιρτζόγλου για τον έλεγχο εισόδου στην Περιοχή Περιορισμού Πρόσβασης, δημιουργώντας έτσι ένα *σύνθετο σημείο ελέγχου*.
- Όσον αφορά στην πάροδο Ορφέως, προτείνεται να εγκατασταθούν στη συμβολή αυτής με την οδό Πινδάρου, επιτρέποντας έτσι τη λειτουργία του parking του πρώην ξενοδοχείου Elisso.

Πέρα από τις προαναφερόμενες κύριες εισόδους στην υποκείμενη σε ένα ρυθμιστικό πλαίσιο περιοχή, υπάρχουν και άλλες δίοδοι. Αυτές είναι:

- η οδός Μαυρομιχάλη μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας
Στην οδό υπάρχει σήμανση απαγόρευσης εισόδου στους μη έχοντες κάρτα κατοίκου αλλά η ρύθμιση αυτή δεν τηρείται από τους χρήστες του οδικού δικτύου. Παρ' όλα αυτά, η πολύ μεγάλη κλίση της οδού, σε συνδυασμό με το ιδιαίτερο μικρό της πλάτος και την συχνή κατάληψη της μιας πλευράς της οδού από σταθμευμένα οχήματα, καθιστούν την άνοδο προς την Παλιά Πόλη σχεδόν αδύνατη. Έτσι στην υφιστάμενη συνθήκη η οδός χρησιμοποιείται σχεδόν αποκλειστικά για την κάθοδο από την Παλιά Πόλη προς την οδό Βασ. Σοφίας.
- η πάροδος Πινδάρου μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας
Η οδός είναι μονόδρομος από την Παλιά Πόλη προς την οδό Βασ. Σοφίας. Αν και δε χρησιμοποιείται για την είσοδο οχημάτων προς την Παλιά Πόλη (τόσο λόγω της υφιστάμενης απαγόρευσης όσο και εξαιτίας της ιδιαίτερα μεγάλης κλίσης της παρόδου στο σημείο συμβολής της με την οδό Πινδάρου), αντιθέτως το νοτιότερο τμήμα της παρόδου, πλησίον της οδού Βασ. Σοφίας, χρησιμοποιείται για τη στάθμευση οχημάτων επί της οδού ή επί του κρασπέδου στα δεξιά της οδού, από χρήστες του δικτύου που παραβιάζουν την απαγόρευση εισόδου στην πάροδο. Στην υφιστάμενη συνθήκη παράνομης στάθμευσης συμβάλει το μεγάλο πλάτος της παρόδου στο σημείο εκείνο, αλλά και ο πολύ μικρός κυκλοφοριακός φόρτος που εξυπηρετεί.
- η οδός Χίου μέσω της συμβολής της με την Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας
Η οδός είναι πλακοστρωμένη με σύγχρονο κυβόλιθο και επιτελεί τη λειτουργία της εισόδου για τους κατοίκους του βορειότερου τμήματος της Παλιάς Πόλης. Η οδός βρίσκεται απέναντι από την είσοδο του Υπαίθριου Δημοτικού Θεάτρου.
- η οδός Υδραγωγείου μέσω της Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας
Η οδός αποτελεί τη βορειότερη πύλη σύνδεσης της πόλης της Ξάνθης με το Εθνικό Οδικό Δίκτυο και σε ένα σημαντικό τμήμα της είναι ασφαλοστρωμένη, διατηρώντας όμως κατά τα λοιπά, τα χαρακτηριστικά της ως τμήμα του οδικού δικτύου του οικισμού της Παλιάς Πόλης (μικρό πλάτος και αλληλουχία στροφών). Περνά μπροστά από τα Μουσουλμανικά Νεκροταφεία και αποτελεί πύλη εισόδου για τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες του οικισμού, οι οποίοι έχουν αναφορά στην ορεινή περιοχή του νομού και στους οικισμούς αυτής, είτε για οικογενειακούς είτε για επαγγελματικούς λόγους.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τις μαρτυρίες, μέσω της οδού Υδραγωγείου εισέρχονται στην πόλη και πολλοί αλλοδαποί τουρίστες, προερχόμενοι από χώρες της Βαλκανικής, εξαιτίας των οδηγιών που λαμβάνουν από τις συσκευές πλοήγησης που φέρουν τα οχήματά τους, δημιουργώντας ιδιαίτερα προβλήματα στο δίκτυο της περιοχής, καθώς η κάθοδος από την οδό Υδραγωγείου προς το κέντρο της πόλης, μέσω της

οδού Π. Χρηστίδη είναι ένα ιδιαίτερα στενό και ελίσσόμενο τμήμα του δικτύου. Επισημαίνεται ότι έχουν αναφερθεί ατυχήματα κατά τη διέλευση υψηλότερων κυρίως οχημάτων.

Σε αυτές τις δευτερεύουσες εισόδους στην περιοχή εφαρμογής Συστήματος Περιορισμού Πρόσβασης, προτάθηκε από τη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου, η εγκατάσταση ισχυρής σήμανσης, η οποία να απαγορεύει την είσοδο των μη προβλεπόμενων χρηστών του δικτύου της περιοχής περιορισμού πρόσβασης.

2.2.2 Ζώνη Ήπιας Κυκλοφορίας

Το σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου του οικισμού της Παλιάς Πόλης παρουσιάζει την εικόνα αλλά και την πραγματική λειτουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας. Σε αυτό συνηγορούν τόσο η μορφολογία του οδικού δικτύου όσο και το χρησιμοποιούμενο υλικό επίστρωσης αυτού.

Συγκεκριμένα, οι οδοί κίνησης οχημάτων στην Παλιά Πόλη, όντας προσαρμοσμένες στις υπάρχουσες ιδιοκτησίες, δημιουργούν έναν ιστό ελίσσόμενων οδών με αλλεπάλληλες οριζοντιογραφικές καμπύλες αλλά και με μεγάλες μηκοτομικές κλίσεις. Όσον αφορά στα πλάτη των οδών, αυτά είναι στο μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου ιδιαίτερα μικρά και κυμαίνονται από 3.00 έως 5.00 m ενώ σε αρκετά σημεία απαντώνται ακόμα μικρότερα πλάτη. Επίσης, στο συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό των οδών του οικισμού δεν υφίστανται πεζοδρόμια (και τα οποία όπου υπάρχουν είναι συνήθως υποτυπώδους πλάτους), γεγονός το οποίο καθιστά υφιστάμενη συνθήκη το δίκτυο οδών ενιαίου καταστρώματος. Τέλος, το υλικό επίστρωσης των οδών είναι αποκλειστικά ο παραδοσιακός κυβόλιθος.

Όλα τα ανωτέρω χαρακτηριστικά, είναι τα ζητούμενα για τη διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας, όπου ο στόχος είναι η αποτροπή της ανάπτυξης ταχυτήτων, η χρήση του δικτύου για πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις και τελικώς η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη έμφαση σε χρήσεις πεζών. Ως εκ τούτου, ο οικισμός της Παλιάς Πόλης αποτελεί μία εκ των πραγμάτων ζώνη (περιοχή) ήπιας κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα που συνάγονται από την εφαρμογή μέτρων για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, η “φυσική” διαμόρφωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας είναι μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας από την εφαρμογή κατάλληλης σήμανσης για τη διατήρηση χαμηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας. Ως επιπλέον μέτρο υπόδειξης του χαρακτήρα της περιοχής ως ζώνη ήπιας κυκλοφορίας, προτάθηκε η εγκατάσταση πινακίδων P-60 (ανώτατη ταχύτητα περιοχής) για την επιβολή του ορίου των 20 χλμ/ώρα σε συνδυασμό με πληροφοριακές πινακίδες Π-92 (περιοχή κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας) σε όλες τις εισόδους της περιοχής επιβολής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, όπως αυτές περιγράφονται παραπάνω. Οι πινακίδες αυτές προτείνονται επιπλέον της ισχυρής σήμανσης απαγόρευσης εισόδου στην περιοχή των μη προβλεπόμενων χρηστών του δικτύου. Αντίστοιχα με τις ανωτέρω πινακίδες, στις εξόδους, θα πρέπει να εγκατασταθούν οι πινακίδες P-61 και Π-92α (για την έξοδο από περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας)



Εικόνα 2.1: Συνδυασμοί πινακίδων P-60 & Π-92 και P61 & Π-92α

Είναι σημαντικό να τονιστεί σε αυτό το σημείο, ότι στόχος του σχεδίου ρύθμισης κυκλοφορίας, δεν είναι η δημιουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας, αλλά αντιστρόφως η τεκμηρίωση της εξ αντικειμένου ύπαρξης ζώνης ήπιας κυκλοφορίας, η οποία προτείνεται να αναγνωριστεί και τυπικά ως τέτοια, με τον παράλληλο σεβασμό του διατηρητέου οικισμού, στον οποίο δεν ενδείκνυνται οι παρεμβάσεις επί της χάραξης του οδικού δικτύου και των παραδοσιακών κτισμάτων που υπάρχουν σε αυτόν.

Η περιοχή της Παλιάς Πόλης όπως αναφέρεται και ανωτέρω αποτελεί παραδοσιακά μια περιοχή κατοικίας στην οποία έχουν αναπτυχθεί και εμπορικές χρήσεις. Οι κινήσεις οχημάτων εξυπηρετούν τις παραπάνω χρήσεις.

Με τον ορισμό της ζώνης ήπιας κυκλοφορίας, προκύπτει και η ανάγκη καθορισμού και διαχωρισμού των χρήσεων του δημόσιου χώρου, για τον οποίο απαιτούνται ρυθμίσεις από τη Δημοτική Αρχή ώστε να υπάρχουν σαφείς όροι λειτουργίας των χρήσεων και των προτεραιοτήτων τους. Υπό την έννοια αυτή, θα πρέπει να διασφαλίζεται ο χώρος κίνησης οχημάτων χωρίς καμία προτεραιότητα αυτών έναντι της κίνησης πεζών και εμποδιζόμενων ατόμων στην περιοχή.

Συνέπεια της ανωτέρω πρότασης-διαπίστωσης και θεωρώντας τα χαρακτηριστικά της ήπιας κυκλοφορίας, ήταν η πρόβλεψη διαδρόμων κίνησης οχημάτων, οι οποίοι είναι αναγκαίο να είναι ελεύθεροι από κάθε είδους κατάληψη ώστε να είναι ευχερής η κίνηση των οχημάτων που χρησιμοποιούν το δίκτυο της περιοχής. Η πρόβλεψη τέτοιων διαδρόμων δεν πρέπει να γίνεται αντιληπτή ως νέα χάραξη οδών ή ως ορισμός διατομής οδοστρώματος ή ως λωρίδα κυκλοφορίας κάποιας σχεδιαζόμενης οδού, αλλά ως το απαιτούμενο ελεύθερο πλάτος για την ευχερή κίνηση οχημάτων σε μια ζώνη ήπιας κυκλοφορίας.

Η Ο.Μ. του Ρυθμιστικού Σχεδίου, έχοντας μελετήσει το κανονιστικό πλαίσιο και με τη χρήση ειδικού λογισμικού πρότεινε τη διασφάλιση ελεύθερων διαδρόμων κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50 m σε κάθε οδό ή πάροδο του οικισμού που λειτουργεί ως μονόδρομος και 6.00 m αντίστοιχα στα τμήματα εκείνα του δικτύου που εξυπηρετούν αμφίδρομη κατεύθυνση της κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη η ρυμοτομία της περιοχής, η οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν επιτρέπει την ύπαρξη ούτε του ενός ούτε του άλλου ελεύθερου πλάτους.

Η επιλογή μικρότερου πλάτους κυκλοφορίας στις αμφίδρομες κινήσεις (π.χ. 5.50 ή 4.50 m) δεν κρίθηκε σκόπιμο να εφαρμοστεί, ώστε να διατηρηθούν σε μεγαλύτερη έκταση οι αυστηρές προϋποθέσεις μη κατάληψης δημόσιου χώρου. Υπό την έννοια αυτή ο χώρος των 6.00 m σε καμία περίπτωση δε δηλώνει τη θεσμοθέτηση πολλαπλών λωρίδων κυκλοφορίας.

Οι συνθήκες κίνησης που υφίστανται στην περιοχή περιορισμού πρόσβασης (αμφίδρομες, μονόδρομες κινήσεις) κρίθηκε σκόπιμο να μην τροποποιηθούν στην παρούσα φάση, καθώς εκφράζουν ισορροπίες και

συνήθειες που έχουν καθιερωθεί. Δε διαπιστώθηκαν σημεία ιδιαίτερων εμπλοκών καθώς οι υφιστάμενοι γεωμετρικοί όροι διαμορφώνουν τη φέρουσα ικανότητα κυκλοφορίας στην περιοχή. Υπό την έννοια αυτή λήφθηκε υπόψη το πλαίσιο λειτουργίας του δικτύου που έχει καθιερωθεί με τις υπάρχουσες Κανονιστικές Αποφάσεις.

Καθορίστηκαν όπως ισχύουν οι εξής μονόδρομοι στην περιοχή σύμφωνα με την υπάρχουσα σήμανση:

- οδός Δημ. Ευριπίδη Χασιρτζόγλου από τη συμβολή της με την οδό Λευκού Πύργου έως τη συμβολή της με τις οδούς Π. Χρηστίδη και Φ. Αμοιρίδη στην περιοχή της πλατείας Αντίκα με κατεύθυνση προς την περιοχή της πλατείας Αντίκα
- οδός Δημ. Πυγμαλίωνος Χρηστίδη από τη συμβολή της με την οδό Βιζυηνού (μέσω παρόδου) έως τη συμβολή της με την οδό Φιλίππου με κατεύθυνση προς την οδό Φιλίππου
- οδός Φιλίππου από τη συμβολή της με την οδό Π. Χρηστίδη έως τη συμβολή της με την οδό Βιζυηνού με κατεύθυνση προς την οδό Βιζυηνού
- οδός Δημ. Φιλίππου Αμοιρίδη από την περιοχή πλατείας Αντίκα έως τη συμβολή της με την οδό Ορφέως με κατεύθυνση προς την οδό Ορφέως
- οδός Μαυρομιχάλη από τη συμβολή της με την οδό Φ. Αμοιρίδη έως τη συμβολή της με την οδό Μαλετσίδου με κατεύθυνση προς την οδό Μαλετσίδου
- οδός Ορφέως από τη συμβολή της με την οδό Φ. Αμοιρίδη έως τη συμβολή της με τις οδούς Αισχύλου και Ευριπίδου στην περιοχή “Καβάκι” με κατεύθυνση προς την περιοχή “Καβάκι”
- οδός Αντίκα από τη συμβολή της με την οδό Ορφέως έως το νότιο τμήμα της πλατείας Μητροπόλεως, στο ύψος του Κοινωνικού Φαρμακείου της Μητρόπολης Ξάνθης με κατεύθυνση προς την πλατεία Μητροπόλεως
- οδός Λευκάδος από την πλατεία Μητροπόλεως στο ύψος του 5ου Παιδικού Σταθμού έως την οδό Ορφέως με κατεύθυνση προς την οδό Ορφέως
- οδός Σηλυβρίας από τη συμβολή της με την οδό Πινδάρου έως τη συμβολή της με την οδό Ορφέως με κατεύθυνση προς την οδό Ορφέως
- οδός Πινδάρου από τη συμβολή της με την πάροδο Ορφέως στο ύψος του Δημοτικού Κήπου έως τη συμβολή της με την οδό Ορφέως στο ύψος της Δημοτικής Πινακοθήκης με κατεύθυνση προς τη Δημοτική Πινακοθήκη
- πάροδος Πινδάρου από την αρχή της πίσω από το πρώην ξενοδοχείο Elisso έως τη συμβολή της με την οδό Βασ. Σοφίας με κατεύθυνση προς την οδό Βασ. Σοφίας

Επιπλέον προτάθηκε:

- η μονοδρόμηση της οδού Μαλετσίδου από την περιοχή της πλατείας Αντίκα έως τη συμβολή της με την οδό Μαυρομιχάλη με κατεύθυνση προς την οδό Μαυρομιχάλη.

2.2.3 Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης

Η Ο.Μ. της μελέτης με τίτλο “Ρυθμιστικό Σχέδιο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης” έχοντας μελετήσει μία σειρά διαφορετικών συστημάτων περιορισμού πρόσβασης (ARS) και συνεκτιμώντας αφενός τις υφιστάμενες συνθήκες στην Παλιά Πόλη και αφετέρου τις ανάγκες ενός βιώσιμου σχεδίου διαχείρισης

της κυκλοφορίας κατέληξε στην χρήση ενός συνδυασμού γνωστών συστημάτων, με σκοπό τη διαμόρφωση της ευνοϊκότερης για τους χρήστες κυκλοφοριακής συνθήκης.

Στόχος είναι η εφαρμογή ενός συστήματος το οποίο:

- θα σέβεται το άμεσο περιβάλλον στο οποίο εφαρμόζεται, μη διαταράσσοντας την εικόνα του παραδοσιακού οικισμού
- δε θα δημιουργεί νέα πρόσθετα κυκλοφοριακά προβλήματα στην προσπάθειά του να λύσει άλλα
- δε θα επιφέρει πλήγμα στην οικονομία που αναπτύσσεται στην περιοχή, δημιουργώντας την εικόνα μιας περικλειστης ή και απαγορευμένης περιοχής
- θα λειτουργεί με όρους δικαιοσύνης και όχι άδικων και αδικαιολόγητων αποκλεισμών
- θα φέρει εγγενώς τη δυνατότητα αποδοχής από τους χρήστες του δικτύου και τους κατοίκους τόσο της περιοχής όσο και της πόλης ευρύτερα.

Εκκινώντας από μια βάση όπως αυτή περιγράφεται παραπάνω, προκρίθηκε ως το καταλληλότερο Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης, ένας συνδυασμός των συστημάτων “Μετακίνησης σε Περιοχή με Κάρτα (Area license based)”, “Διάβασης Κλοιού/Κορδονιού (Cordon Based)” και “Διάβασης Σημείου (Point Based)”. Ο συνδυασμός των συστημάτων αυτών –με τον κατάλληλο τρόπο- κρίνεται ότι θα επιτύχει το επιθυμητό αποτέλεσμα σύμφωνα με τους ως άνω αναφερόμενους στόχους. Η πρόταση περιορισμού πρόσβασης στην περιοχή αναφέρεται σε παντός είδους μηχανοκίνητα οχήματα (τετράτροχα, τρίτροχα και δίτροχα).

Επισημαίνεται ότι όσον αφορά στα δίτροχα οχήματα, το ποσοστό επιτυχίας των συστημάτων όπου εφαρμόζονται περιορισμοί πρόσβασης και στα δίτροχα οχήματα ιδιωτών εμφανίζεται μικρό. Επίσης η δυσμενής συνθήκη την οποία επιφέρουν τα δίτροχα οχήματα στο οδικό δίκτυο εν γένει, τόσο όσον αφορά την κυκλοφοριακή συμφόρηση όσο και την παράτυπη κατάληψη δημόσιων χώρων για την εξυπηρέτηση της στάθμευσης, είναι κατά πολύ μικρότερη από αυτή που επιφέρουν τα τετράτροχα οχήματα. Υπό την έννοια αυτή, η ανάγκη αστυνόμευσης του συγκεκριμένου τμήματος του κυκλοφοριακού φόρτου είναι περιορισμένη.

Ειδικά για την περιοχή μελέτης, όπως προέκυψε και από την καταγραφή των υφιστάμενων συνθηκών στάθμευσης κατά την περίοδο σύνταξης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης (2015), η όχληση που επιφέρει η κυκλοφορία και η στάθμευση δίτροχων οχημάτων στην περιοχή μελέτης είναι σημαντική. Συγκεκριμένα κατά τη μέτρηση που έγινε Σάββατο βράδυ, ώστε να καταγραφούν οι φόρτοι που επιφέρει η λειτουργία των χρήσεων εστίασης/διασκέδασης, διαπιστώνεται ότι τα δίτροχα οχήματα αποτελούν το 20% των συνολικών οχημάτων (συνολικά 89 δίτροχα) που καταμετρήθηκαν στις περιοχές καταγραφών. Αντιθέτως στην καταγραφή που πραγματοποιήθηκε το πρωί της Τετάρτης οπότε και καταγράφονται οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων, τα δίτροχα οχήματα αποτελούν το 12% των συνολικών σταθμευμένων οχημάτων (21 δίτροχα). Η αύξηση των δίτροχων οχημάτων μεταξύ των δύο μετρήσεων φτάνει στο 324%. Εξειδικεύοντας στην περιοχή καταγραφής που περιλαμβάνει την Πλατεία Αντίκα και τις οδούς Π.Χρηστίδη, Φ.Αμοιρίδη, Μαυρομιχάλη, Βιζυηνού, Σγουρού και τμήμα της οδού Ορφέως, η οποία αναφέρεται στον πυρήνα της περιοχής μελέτης όπου αναπτύσσονται οι περισσότερες χρήσεις εστίασης/διασκέδασης, το Σάββατο καταγράφονται 50 δίτροχα οχήματα (31% επί των συνολικών οχημάτων που σταθμεύουν στην περιοχή αυτή) ενώ την Τετάρτη το πρωί καταγράφονται 10 δίτροχα (14% επί του συνόλου). Η αύξηση σταθμευμένων δίτροχων οχημάτων μεταξύ των δύο καταγραφών ανέρχεται στο ιδιαίτερος υψηλό ποσοστό του 400%.

Με βάση τις ανωτέρω μετρήσεις και διαπιστώσεις, προτείνεται τελικώς η εφαρμογή των μέτρων περιορισμού πρόσβασης στην περιοχή μελέτης όπως αυτή περιγράφεται ανωτέρω, να έχει ως αντικείμενο όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα στο σύνολό τους.

α. Σύμφωνα με ένα Σύστημα Μετακίνησης σε Περιοχή με Κάρτα:

Θα επιτρέπεται η είσοδος:

- των μόνιμων κατοίκων της περιοχής
- των οχημάτων δημόσιας χρήσης και συγκεκριμένα των ΤΑΞΙ
- των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης και συγκεκριμένα όλων των οχημάτων της Αστυνομικής Διεύθυνσης Ξάνθης, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Ξάνθης και του Νοσοκομείου Ξάνθης. Επίσης σ' αυτήν την κατηγορία θα υπάγονται και τα οχήματα των οίκων τελετών (νεκροφόρες), εξαιτίας της αδυναμίας προκαθορισμού της χρονικής περιόδου ανάγκης εισόδου τους στην ελεγχόμενη περιοχή.
- των οχημάτων που εκτελούν έργα κοινής ωφέλειας και συγκεκριμένα των απορριμματοφόρων, φορτηγών, εκσκαφών και λοιπών οχημάτων του Δήμου Ξάνθης, των Δημοτικών Επιχειρήσεων και της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Τα ανωτέρω οχήματα κατηγοριοποιούνται ως “τακτικοί χρήστες”, έχοντας μόνιμο δικαίωμα εισόδου στην ελεγχόμενη περιοχή και τους παρέχεται από το Δήμο, ειδικό σήμα (κάρτα ή αυτοκόλλητο) το οποίο δηλώνει την ιδιότητα απρόσκοπτης πρόσβασης στην περιοχή, του κάθε μεμονωμένου και συγκεκριμένου οχήματος με μοναδικό και καταγεγραμμένο, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου, Αριθμό Κυκλοφορίας.

Το ειδικό σήμα αποτελεί την άδεια/πάσο του οχήματος για την είσοδό του στην περιοχή περιορισμένης πρόσβασης.

Ειδικά όσον αφορά στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής ενσκήπτει ένα συγκεκριμένο ζήτημα παροχής της άδειας/πάσο. Η ΟΜ μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου, πρότεινε την παροχή μίας άδειας/πάσο ανά νοικοκυριό όσον αφορά σε τετράτροχο ή τρίτροχο όχημα (αυτοκίνητο) και μίας επιπλέον όσον αφορά σε δίτροχο όχημα. Γνώμονας της πρότασης αυτής ήταν αφενός η αίσθηση δικαιοσύνης που πρέπει να διέπει το όποιο ρυθμιστικό πλαίσιο που θέτει σε εφαρμογή η Δημοτική Αρχή, το οποίο δεν πρέπει να δημιουργεί το αίσθημα ύπαρξης πολιτών πρώτης και δεύτερης κατηγορίας. Στην περιοχή απαγορευμένης για κάποιους πρόσβασης, το δικαίωμα κίνησης τριών ή και περισσότερων αυτοκινήτων από κάποιους άλλους, σκιαγραφεί την εικόνα όχι μιας περιοχής η οποία τυγχάνει η ίδια ιδιαίτερης μεταχείρισης από τις αρχές της πόλης, αλλά μιας περιοχής της οποίας οι κάτοικοι τυγχάνουν ευνοϊκών ρυθμίσεων. Αφετέρου, η δικαιολόγηση πολλών αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό καθιστά ένα σύστημα δυνητικά διάτρητο, εφόσον είναι δυνατό να καταγράφονται οχήματα τέκνων, γονέων ή και φίλων κατοίκων της Παλιάς Πόλης, ως οχήματα ενός συγκεκριμένου νοικοκυριού.

Επιπρόσθετα, θα δίνεται η δυνατότητα σε νοικοκυριά που δεν έχουν στην κατοχή τους κάποιο όχημα και χαρακτηρίζονται ως ειδικών αναγκών (π.χ. υπερήλικες), να μεταβιβάζουν το δικαίωμα κατοχής Κάρτας τακτικού χρήστη σε όχημα που χρησιμοποιούν πολίτες, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με τη φροντίδα των νοικοκυριών αυτών (π.χ. τέκνα ή άλλοι συγγενείς).

Πέρα από τους τακτικούς χρήστες, ορίζονται και “ειδικοί χρήστες”, στους οποίους θα χορηγείται κάρτα εισόδου στην ελεγχόμενη περιοχή μεν, αλλά με ειδικές ρυθμίσεις. Οι ειδικοί χρήστες χωρίζονται σε δύο κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία ειδικών χρηστών αναφέρεται σε χρήστες του δικτύου, οι οποίοι θα μπορούν να εισέρχονται στην περιοχή ορισμένες μέρες ή ώρες της ημέρας, και ταυτόχρονα η κάρτα η οποία θα έχουν στην κατοχή τους θα φέρει διαφορετικά διακριτικά από αυτή των τακτικών χρηστών. Και σε αυτήν την περίπτωση οι κάρτες θα αφορούν σε ένα μοναδικό αριθμό κυκλοφορίας οχήματος. Σ' αυτήν την κατηγορία υπάγονται οι γονείς ή οι κηδεμόνες των μαθητών του 1ου Δημοτικού Σχολείου, του 1ου Νηπιαγωγείου και του 5ου Παιδικού Σταθμού, που βρίσκονται στην πλατεία Μητροπόλεως. Το Δημοτικό Σχολείο και το Νηπιαγωγείο, κατά την περίοδο σύνταξης της παρούσας, λειτουργούν με βάση το πρόγραμμα Ολοήμερων Δημοτικών Σχολείων και Ολοήμερων Νηπιαγωγείων και ως εκ τούτου το ωράριο λειτουργίας τους διευρύνεται από τις 07:00 έως και τις 16:15. Τα οχήματα των γονέων/κηδεμόνων θα δύνανται να κυκλοφορούν στην περιοχή περιορισμού της κυκλοφορίας τις ημέρες λειτουργίας των σχολικών μονάδων που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης και ώρες 06:45 έως και 16:45, για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης των μαθητών.

Επίσης, στην ίδια κατηγορία υπάγονται και τα οχήματα εξυπηρέτησης των αναγκών τροφοδοσίας και γενικά προμήθειας και διανομής αγαθών, για τα καταστήματα εστίασης/διασκέδασης και όλες τις εμπορικές χρήσεις, όπως και για τις κατοικίες που βρίσκονται στην περιοχή περιορισμού πρόσβασης (π.χ. οχήματα επιχειρήσεων λιανικού εμπορίου όπως super-markets, κρεοπωλεία, ιχθυοπωλεία, οπωροπωλεία, κάβες ποτών, οχήματα διανομής επιχειρήσεων εμπορίας ηλεκτρικών ειδών / ειδών υγιεινής / επίπλων κλπ., οχήματα μεταφορικών επιχειρήσεων - courier). Τα συγκεκριμένα οχήματα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, θα μπορούν μετά από αίτηση του εκπρόσωπου της κάθε επιχείρησης να προμηθεύονται την κάρτα ειδικού χρήστη και με αυτήν θα έχουν το δικαίωμα εισόδου στην περιοχή ελέγχου όλες τις ημέρες της εβδομάδας και τις ώρες 07:30-10:00 και 15:00-17:00. Κατά το χρόνο αυτό δίνεται η δυνατότητα προμήθειας εμπορευμάτων τόσο στους κατοίκους της περιοχής, όσο και στα mini markets του οικισμού και στα καφέ-μπαρ/εστιατόρια, συνυπολογίζοντας τις διαφορετικές ανάγκες που υπάρχουν.

Στην περίπτωση των ειδικών χρηστών της πρώτης κατηγορίας θεσπίζονται ειδικές διαδρομές κίνησης, οι οποίες αποτελούν διαδρόμους περιτυπώματος οχήματος, με τις οποίες καλύπτονται τόσο η ανάγκη τροφοδοσίας των καταστημάτων όσο και η ανάγκη μετακίνησης των μαθητών των σχολείων. Αυτές είναι οι εξής:

Όσον αφορά τα οχήματα των γονέων/κηδεμόνων θεσπίζονται τρεις διαδρομές:

Ειδική Διαδρομή Α: 1η ειδική διαδρομή γονέων/κηδεμόνων

Είσοδος στην περιοχή από πάροδο Ορφέως – Πινδάρου – Σηλυβρίας - Ορφέως – Αισχύλου – Μητροπολίτου Ανθίμου – Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως

Ειδική Διαδρομή Β: 2η ειδική διαδρομή γονέων/κηδεμόνων

Είσοδος από την περιοχή Πλατείας Αντίκα – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Αντίκα - Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως

Ειδική Διαδρομή C: 3η ειδική διαδρομή γονέων/κηδεμόνων

Είσοδος από οδό Χασιρτζόγλου – Π.Χρηστίδη – Φιλίππου – Αντίκα - Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως

Όσον αφορά τα οχήματα διανομής των επιχειρήσεων τροφοδοσίας -για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων που βρίσκονται στην περιοχή εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων- θεσπίζονται τρεις διαφορετικές διαδρομές:

Ειδική Διαδρομή D: 1η ειδική διαδρομή διανομών

Είσοδος στην περιοχή από την περιοχή Πλατείας Αντίκα – Π. Χρηστίδη - Υδραγωγείου – Λαχανά - Έξοδος από την οδό Χίου

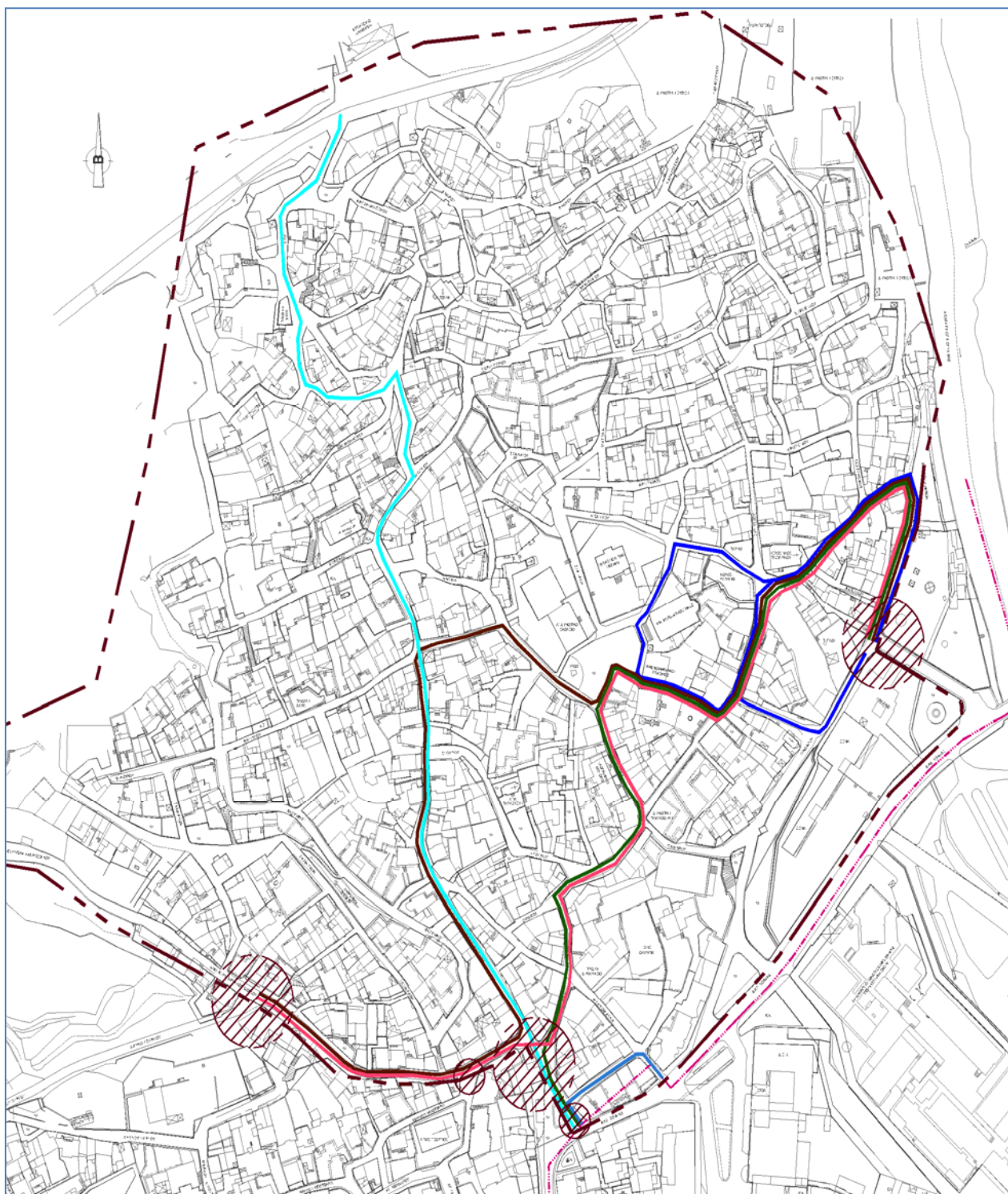
Ειδική Διαδρομή Ε: 2η ειδική διαδρομή διανομών

Είσοδος από την οδό Χασιρτζόγλου – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Αντίκα – Λευκάδος – Ορφέως - Πινδάρου – Έξοδος από πάροδο Ορφέως

Ειδική Διαδρομή F: 3η ειδική διαδρομή διανομών

Είσοδος από την περιοχή Πλατείας Αντίκα – Μαλεσιδίου – Έξοδος από την περιοχή από την οδό Μαυρομιχάλη

Σκοπός της σήμανσης των σχεδιαζόμενων οριογραμμών είναι αφενός η καλύτερη κατανόηση του εφαρμοζόμενου μέτρου από μέρους των πολιτών και αφετέρου η διαφύλαξη της οριοθέτησης των διαδρόμων κυκλοφορίας στα σημεία εκείνα του δικτύου όπου υπάρχουν εντοπισμένες συγκρούσεις χρήσεων.



<p>A Ειδική Διαδρομή: 1η διαδρομή οχημάτων γονέων/κηδεμόνων (Εισόδος από πάροδο Ορφέως - Πινδάρου - Σηλυβρίας - Ορφέως - Αισχύλου - Μ. Ανθίμου - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από πάροδο Ορφέως)</p>	<p>D Ειδική Διαδρομή: 1η διαδρομή οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας και διανομών (Εισόδος από Περιοχή Πλατείας Αντίκα - Υδραγωγείου - Λαχανιά - Έξοδος από Χίου)</p>	<p>----- Περιοχή Περιορισμού Πρόσβασης</p>
<p>B Ειδική Διαδρομή: 2η διαδρομή οχημάτων γονέων/κηδεμόνων (Εισόδος από Περιοχή Πλατείας Αντίκα - Φ. Αμοιρίδη - Ορφέως - Αντίκα - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από πάροδο Ορφέως)</p>	<p>E Ειδική Διαδρομή: 2η διαδρομή οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας και διανομών (Εισόδος από Χασοριτζόγλου - Φ. Αμοιρίδη - Ορφέως - Αντίκα - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από πάροδο Ορφέως)</p>	<p>----- Όρια προστατευόμενης περιοχής Παλιάς Πόλης (ΦΕΚ142Β/17.02.1977)</p>
<p>C Ειδική Διαδρομή: 3η διαδρομή οχημάτων γονέων/κηδεμόνων (Εισόδος από Χασοριτζόγλου - Π. Χρηστίδη - Φιλίππου - Αντίκα - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από πάροδο Ορφέως)</p>	<p>F Ειδική Διαδρομή: 3η διαδρομή οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας και διανομών (Εισόδος από Περιοχή Πλατείας Αντίκα Μακαρισίου - Έξοδος από Μαυρομαχλή)</p>	<p>⊗ Σημεία ελέγχου με ηλεκτρονικά μέσα εισόδου/έξοδου στην Περιοχή Περιορισμού Πρόσβασης</p>

Εικόνα 2.2: Ειδικές Διαδρομές Κίνησης όπως προτάθηκαν στη μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας την Παλιά Πόλη Ξάνθης

Σύμφωνα με την «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Β' Φάση) / 06.08.2015 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου», οι οδοί Ε. Βενιζέλου, Β. Κωνσταντίνου και Β. Σοφίας ιεραρχούνται ως Κύριες Συλλεκτήριες Οδοί, ενώ οι οδοί Ε. Χασιρτζόγλου, Π. Χρησιδίη και Υδραγωγείου ως Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες. Πέραν αυτών, οι υπόλοιπες οδοί του δικτύου του οικισμού μπορούν να ιεραρχηθούν ως Τοπικές Οδοί που εξυπηρετούν τις ανάγκες κίνησης οχημάτων που γεννώνται και ικανοποιούνται στο εσωτερικό του. Παρόλα αυτά δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός πως το οδικό δίκτυο της περιοχής χρησιμοποιείται και από οχήματα μεγαλύτερα του τυπικού Ι.Χ., όπως απορριμματοφόρα, οχήματα έργων, ασθενοφόρα και εν γένει οχήματα έκτακτης ανάγκης σύμφωνα και με το σχεδιασμό δράσης της εκάστοτε υπηρεσίας. Επίσης, με την πρόβλεψη διαδρόμων ειδικής κυκλοφορίας για τα οχήματα διανομών των επιχειρήσεων τροφοδοσίας, απαιτείται να προβλεφθεί και η δυνατότητα αυτών να εκτελούν τις κινήσεις με κατά το δυνατόν ευκολότερο τρόπο, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη τη μορφολογία του δικτύου, όπως αυτή περιγράφεται σε προηγούμενα κεφάλαια.

Για το λόγο αυτό και σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, λήφθηκε υπόψη η δυνατότητα κυκλοφορίας ως τυπικού οχήματος, του “Ελαφρού Φορτηγού” με χαρακτηριστικά όπως παρουσιάζονται στην Εικόνα 2.3. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με στοιχεία της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Ξάνθης χρησιμοποιούνται δύο τύποι Pick Up οχημάτων ενώ το Τμήμα Καθαριότητας και Ανακύκλωσης του Δήμου Ξάνθης, χρησιμοποιεί έναν τύπο οχήματος αποκομιδής απορριμμάτων για τις ανάγκες του οικισμού της Παλιάς Πόλης. Τα χαρακτηριστικά των οχημάτων παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 2.1: Οχήματα Υπηρεσιών που εκτελούν διαδρομές στην περιοχή της Παλιάς Πόλης

Χαρακτηριστικά οχημάτων	Οχήματα Πυροσβεστικής Υπηρεσίας		Όχημα αποκομιδής απορριμμάτων
	1ος τύπος	2ος τύπος	
Μήκος οχήματος L	5.30 m	5.50 m	6.70 m
Πλάτος οχήματος b	1.75 m	2.20 m	2.00 m
Μεταξόνιο L ₂	3.00 m	3.15 m	3.75 m

Για τον προσδιορισμό του αναγκαίου πλάτους και την επιστημονική τεκμηρίωση αυτού, η Ο.Μ. της μελέτης του “Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης”, χρησιμοποίησε το τοπογραφικό διάγραμμα που συνοδεύει τους χάρτες του Π.Δ. (ΦΕΚ 1037Δ/11.09.1996) και το οποίο αποτελεί το υπόβαθρο των χαρτών της μελέτης (με την απαραίτητη επικαιροποίησή του όπου αυτό απαιτήθηκε για τη χάραξη των ειδικών διαδρόμων), τις καταγραφές που εξασφάλισε με τις εργασίες πεδίου τις οποίες πραγματοποίησε, όπως και τους ισχύοντες κανονισμούς που διέπουν τις μελέτες οδικών έργων.

Η Ο.Μ. έλαβε υπόψη της την κατάταξη του οδικού δικτύου της περιοχής σύμφωνα με την πιο πάνω ιεράρχηση, θεωρώντας τις Κύριες Συλλεκτήριες Οδούς, οδούς κατηγορίας ΓΙV, οι οποίες έχουν ως βασική λειτουργία τη σύνδεση μεταξύ περιοχών της πόλης, με την ταυτόχρονη δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών. Οι Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες Οδοί θεωρούνται οδοί κατηγορίας ΔΙV ως οδοί με ισομοιρασμένες τις λειτουργίες της σύνδεσης και της πρόσβασης προς τις παρόδιες χρήσεις των κατοίκων, των προμηθευτών καθώς και των οχημάτων μεταφοράς αγαθών ή/και εκτάκτου ανάγκης. Τέλος, οι Τοπικές

Οδοί του οικισμού θεωρούνται οδοί κατηγορίας ΔV ως οδοί με βασική λειτουργία την πρόσβαση, ενώ κάποιες από αυτές ή και τμήματα αυτών εξυπηρετούν τη λειτουργία της παραμονής.

Γενικά οι λειτουργίες που απαιτείται να εξυπηρετηθούν από μια οδό μπορούν να καταταχθούν σε τρεις ομάδες: σύνδεσης, πρόσβασης και παραμονής. Οι τρεις αυτές λειτουργίες δημιουργούν αντικρουόμενες καταστάσεις όταν συνυπάρχουν, η αντιμετώπιση των οποίων είναι ο κύριος στόχος της μελέτης του οδικού δικτύου και του οδικού χώρου παράλληλα. Εντός δομημένων περιοχών η επικάλυψη και των τριών λειτουργικών χαρακτηριστικών είναι ο κανόνας. Η επικάλυψη αυτών των λειτουργιών είναι ιδιαίτερα προβληματική όταν δύο από τις τρεις λειτουργίες εμφανίζονται ταυτόχρονα με αυξημένες ποιοτικές απαιτήσεις, συνθήκη που υφίσταται σε αρκετές περιπτώσεις της υπάρχουσας κατάστασης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, αν ο διαχωρισμός των λειτουργιών της σύνδεσης και της πρόσβασης δεν είναι δυνατό να υλοποιηθεί, πρέπει να αναζητηθούν συμβιβαστικές λύσεις, οι οποίες δε θα οδηγούν στην αναστολή κάποιας λειτουργίας από τις άλλες κατά τρόπο μη αποδεκτό. Επίσης θεωρείται σκόπιμο να τεθούν κριτήρια ιεράρχησης προτεραιοτήτων που θα διευκολύνουν στη λήψη αποφάσεων.

Η λειτουργία της πρόσβασης εξασφαλίζεται εφόσον δίνεται η δυνατότητα προσπέλασης σε ιδιοκτησίες/χρήσεις για όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν τακτικά, παρόλο που είναι δυνατόν να παρουσιαστούν προς στιγμή φαινόμενα όχλησης της πρόσβασης. Η λειτουργία της πρόσβασης είναι τόσο εντονότερη όσο εντονότερη είναι η ύπαρξη χώρων προσέλευσης μεταφορών.

Ο λειτουργικός χαρακτήρας της παραμονής αποτελεί καταρχήν ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα των οδών με παρόδια δόμηση, η οποία αποτελεί την κυρίαρχη συνθήκη στον υπό εξέταση οικισμό. Η συνθήκη παραμονής προκύπτει από τις δραστηριότητες πέραν της πρόσβασης, που δημιουργούνται από την παρόδια χρήση και δόμηση. Για να λειτουργήσει ο χαρακτήρας της παραμονής απαιτούνται επαρκείς επιφάνειες, απαίτηση η οποία δεν δύναται να καλυφθεί όσον αφορά στο οδικό δίκτυο της Παλιάς Πόλης. Επειδή όμως η μηχανοκίνητη κυκλοφορία ενεργεί ανασταλτικά στη λειτουργία του χαρακτήρα της παραμονής, πρέπει να ληφθούν μέτρα περιορισμού του φόρτου κυκλοφορίας σε επίπεδο αποδεκτό από τον περιβάλλοντα χώρο, με ταυτόχρονη μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας. Διαπίστωση η οποία επιβεβαιώνει την ανάγκη θέσπισης μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας και της ταχύτητας των οχημάτων, τα οποία προτείνει η παρούσα μελέτη, με τον όρο δημιουργίας συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας.

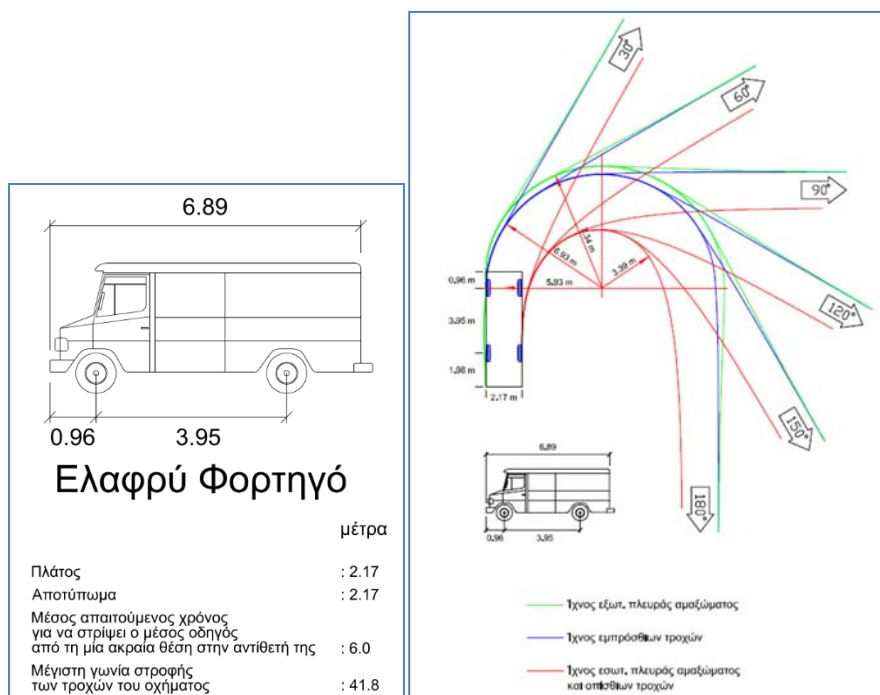
Η Ομάδα Οδών Δ, στην οποία κατατάσσονται οι οδοί που συνθέτουν το δίκτυο της περιοχής περιορισμού πρόσβασης, περιλαμβάνει οδούς ή οδικά τμήματα σε αστικές περιοχές, στις οποίες κατά προτεραιότητα εξυπηρετούνται σκοποί άμεσης πρόσβασης σε ιδιοκτησίες, ενώ σε ορισμένες περιόδους τη ημέρας είναι δυνατό να εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό και τη λειτουργία της σύνδεσης. Η συνύπαρξη της λειτουργίας παραμονής οδηγεί στην εμφάνιση απαιτήσεων χρήσης της οδού που είναι μεταξύ τους αντικρουόμενες.

Οι Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες Οδοί, κατατάσσονται στη λειτουργική βαθμίδα IV, παρουσιάζοντας μικρές απαιτήσεις σε σύνδεση ενώ μεγαλύτερες ανάγκες εξυπηρέτησης παρόδιων ιδιοκτησιών και αντίστοιχα οι Τοπικές Οδοί κατατάσσονται στη λειτουργική βαθμίδα V, παρουσιάζοντας ελάχιστες απαιτήσεις σε σύνδεση, μεγάλες απαιτήσεις σε πρόσβαση και κατά τόπους απαιτήσεις παραμονής. Σε κάθε περίπτωση η πρόταξη μιας από τις τρεις λειτουργίες, δε σημαίνει ότι επιτρέπεται να αγνοούνται οι λειτουργικές απαιτήσεις που προκύπτουν από τις άλλες δύο.

Ο σκοπός της λειτουργικής κατάταξης του οδικού δικτύου αποσκοπεί στον καθορισμό των ειδικών διαδρομών με τρόπο τέτοιο ώστε να ρυθμίζεται κατά το δυνατόν η μη αναστολή κάποιας λειτουργίας σε βάρος κάποιας άλλης.

Για τον προσδιορισμό του πλάτους των προτεινόμενων ειδικών διαδρομών, ορίστηκε αρχικά το τυπικό όχημα σχεδιασμού το οποίο αντιπροσωπεύει τα οχήματα μιας συγκεκριμένης κατηγορίας, και οι απαιτήσεις που προκύπτουν από αυτό σε συνδυασμό με τις λειτουργικές απαιτήσεις του οδικού δικτύου. Η επιλογή του οχήματος σχεδιασμού επηρεάζεται από τη λειτουργική κατάταξη της οδού αλλά και από την εκτιμώμενη σύνθεση κυκλοφορίας. Ελλείψει οδηγιών για τη μελέτη Δευτερευουσών Αστικών Οδών (η εκπόνηση των οποίων εκκρεμεί), χρησιμοποιήθηκαν οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ) από τις οποίες προέκυψε η πιο πάνω κατάταξη των οδών της περιοχής, τις ΟΜΟΕ – Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ) και τις ΟΜΟΕ – Ισόπεδοι Κόμβοι (ΟΜΟΕ-ΙΚ).

Έχοντας προσδιορίσει τις ισχύουσες τοπικές συνθήκες κυκλοφορίας και τη λειτουργική κατάταξη των οδών, επιλέχθηκε ως τυπικό όχημα, το “Ελαφρύ φορτηγό”, όπως αυτό περιγράφεται στους ισχύοντες κανονισμούς. Σημειώνεται ότι το κατωτέρω περιγραφόμενο “τυπικό όχημα σχεδιασμού” καλύπτει τις ανάγκες κίνησης των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης των Υπηρεσιών, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των οποίων περιγράφονται παραπάνω.



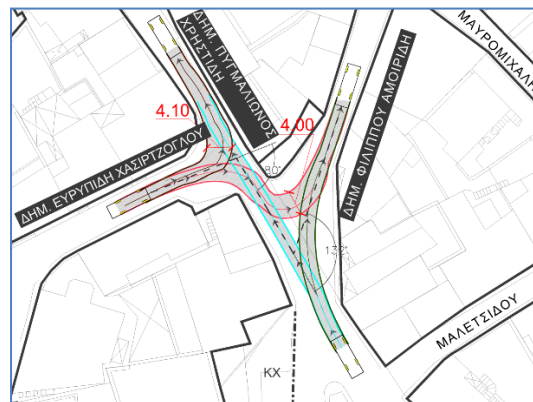
Εικόνα 2.3: Τυπικό όχημα σχεδιασμού & Επιφάνειες κατάληψης στρεφουσών κινήσεων

Οι τιμές του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες της.

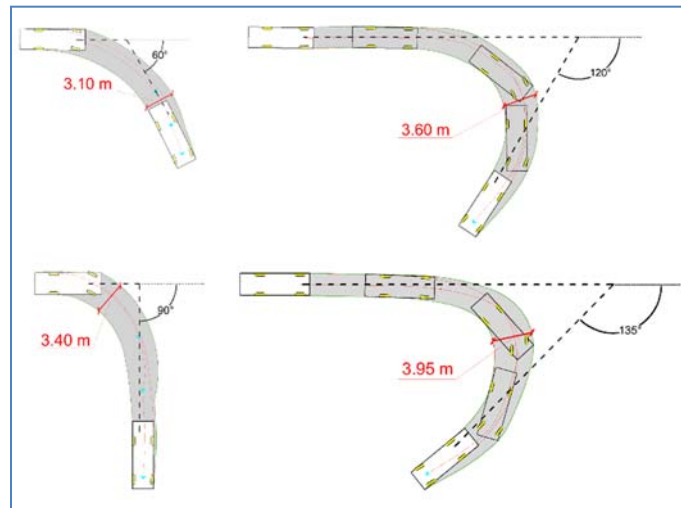
Σύμφωνα με τον Πίνακα 2-2 των ΟΜΟΕ-ΚΑΟ, το πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας, θεωρείται ικανοποιητικό στα 3.00m όταν αναφέρεται σε μικρούς φόρτους κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων, ενώ στα 3.25m όταν αναφέρεται σε μεσαίους φόρτους αντίστοιχα. Ταυτόχρονα, οι διαπλατυνσεις της επιφάνειας κυκλοφορίας στα καμπύλα τμήματα είναι απαραίτητες, προκειμένου να αντιμετωπίζεται η περίπτωση συνάντησης τυπικών οχημάτων και ανάλογα με την αναμενόμενη συχνότητα συνάντησης αυτών κυρίως στα καμπύλα τμήματα της οδού. Όταν η περίπτωση συνάντησης των τυπικών οχημάτων εμφανίζεται σπάνια, μπορεί να γίνει αποδεκτή η χρήση της

λωρίδας κυκλοφορίας του αντίθετου ρεύματος από τα μεγαλύτερα οχήματα, εφόσον με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται ανεπιθύμητες επεμβάσεις στον οδικό χώρο. Για την περιοχή της Παλιάς Πόλης, η συνάντηση των τυπικών οχημάτων εκτιμάται ως σπάνια, αλλά η ιδιομορφία του δικτύου, με τις στενές και ελίσσόμενες οδούς, την απουσία σημασμένων ρευμάτων κυκλοφορίας και το διατιθέμενο μικρό πλάτος οδού που επιτρέπει την ύπαρξη ενός μόνο ρεύματος ενώ χρησιμοποιείται και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας (εναλλάξ), καθιστούν απαραίτητη τη διαπλάτυνση των καμπύλων τμημάτων των διαδρόμων που εξυπηρετούν τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Η ιδιομορφία αυτή του δικτύου, η οποία παρουσιάζει αλληπάλληλες οριζοντιογραφικές καμπύλες, καθιστά επιτακτική τη μικρή διαπλάτυνση των διαδρόμων κυκλοφορίας συνολικά, ώστε το σύνολο των οχημάτων της προβλεπόμενης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας να είναι δυνατόν να εκτελεί με σχετική ευχέρεια τους απαραίτητους για την κίνησή του ελιγμούς. Η επιλογή του απαιτούμενου πλάτους των διαδρόμων κίνησης των οχημάτων πρέπει να γίνεται με ευελιξία, λόγω των πολλών απαιτήσεων που τίθενται γενικά στις οδούς σε αστικές περιοχές. Η απόκλιση από τις προτεινόμενες από τους κανονισμούς τιμές επιτρέπεται όταν η προκύπτουσα λύση ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις του οδικού δικτύου. Παράλληλα, οι δομικά οριοθετημένοι οδικοί χώροι στην περίπτωση της Παλιάς Πόλης πρέπει να διατηρούνται αναλλοίωτοι και η όποια χάραξη πρέπει να προσαρμόζεται απόλυτα στις επικρατούσες τοπογραφικές συνθήκες και μορφές δόμησης. Οι κινήσεις οχημάτων για τους ενδεικτικούς διαδρόμους περιτυπώματος οχήματος ελέγχθηκαν με ειδικό λογισμικό (Autoturn 8.01) ώστε να βεβαιωθεί η δυνατότητα ικανοποίησης των διαγραμμάτων οπισθοτροχιών. Παρακάτω παρατίθεται ως παράδειγμα η κίνηση οχήματος επί των οδών Ε. Χασιρτζόγλου, Π. Χρησιτίδη και Φ. Αμοιρίδη, στην περιοχή της Πλατείας Αντίκα με κατεύθυνση από τα νότια και από τα δυτικά προς τα βόρεια και ανατολικά του οικισμού. Επίσης, παρατίθενται σκαριφήματα χαρακτηριστικών περιπτώσεων διαγραμμάτων οπισθοτροχιών (συγκεκριμένα καμπύλων τμημάτων με γωνία 60°, 90°, 120°, 135°) του τυπικού οχήματος σχεδιασμού.



Εικόνα 2.4: Κίνηση τυπικού οχήματος στη συμβολή των οδών Ε. Χασιρτζόγλου, Π. Χρησιτίδη και Φ. Αμοιρίδη (Autoturn 8.01)



Εικόνα 2.5: Παραδείγματα χαρακτηριστικών περιπτώσεων διαγραμμάτων οπισθοτροχιών του τυπικού οχήματος (Autoturn 8.01)

Σύμφωνα με τα παραπάνω, τεκμηριώνεται η απαίτηση για διάδρομο κυκλοφορίας που θα εξυπηρετεί τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, με τη συγκεκριμένη σύνθεση όπως αυτή περιγράφεται παραπάνω, ο οποίος θα έχει σε κάθε περίπτωση πλάτος 3.50m εφόσον αυτό επιτρέπεται από την ισχύουσα ρυμοτομία και στα τμήματα εκείνα του δικτύου τα οποία λειτουργούν ως μονόδρομοι. Στα τμήματα που εξυπηρετούν αμφίδρομη κίνηση, το πλάτος του διαδρόμου αυξάνεται στα 6.00 m, με την περιοριστική ισχύ της υφιστάμενης ρυμοτομίας. Σε περιπτώσεις όπου το οδικό δίκτυο συναντά καμπύλα τμήματα με γωνία ανώτερη των 135° και εξαιτίας της ειδικής μορφολογίας του δικτύου της Παλιάς Πόλης, το συνολικό πλάτος του διαδρόμου κίνησης μονόδρομης κατεύθυνσης δύναται να ανέλθει έως και 4.40m. Το μικρότερο πλάτος διαδρόμου που εμφανίζεται στις ειδικές διαδρομές που σχεδιάζονται με την παρούσα, είναι αυτό των 2.60m, σε σημεία του δικτύου όπου οι ρυμοτομικές γραμμές δεν επιτρέπουν μεγαλύτερο εύρος. Τέλος, προτείνεται η απαγόρευση της στάθμευσης παρά την οδό, όπου αυτό απαιτείται από τη χάραξη των ειδικών διαδρόμων κίνησης οχημάτων.

Για το τμήμα της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης όπου πρόκειται να εφαρμοστεί σύστημα για τον έλεγχο της κυκλοφορίας, προτάθηκε μία δέσμη μέτρων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, οι οποίες αναφέρονται σε μια “από τη φύση της” ζώνη ήπιας κυκλοφορίας, όπως αυτό τεκμηριώνεται σε προηγούμενη παράγραφο. Σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες για την Εφαρμογή Μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας, όπως αυτά περιγράφονται στο ΦΕΚ 2302B/16.09.2013, ο συνδυασμός των όποιων μέτρων εφαρμόζονται, εξαρτάται από το χαρακτήρα της περιοχής (χρήσεις γης), από τη σύνθεση της κυκλοφορίας και από την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Για την εφαρμογή των όποιων μέτρων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διαδρομές ειδικών οχημάτων όπως τα ασθενοφόρα, τα πυροσβεστικά οχήματα κ.λπ. Επίσης, σε κάθε περίπτωση πρότασης μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος ως μέσο επιβολής της ήπιας κυκλοφορίας, αναφέρεται ότι το ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος θα πρέπει να είναι από 3.25m έως 3.50m για οδούς μονής κατεύθυνσης και αντίστοιχα 5.50m για οδούς διπλής κατεύθυνσης· ενώ ταυτόχρονα με την πρόταση για ειδική μέριμνα για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης των κατοίκων της περιοχής, διασαφηνίζεται πως ανάλογα με το πλάτος οδοστρώματος που επιτυγχάνεται (με τις διάφορες μεθόδους μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος) είναι δυνατόν να μειωθούν οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης.

Σε κάθε περίπτωση, οι ως άνω αναφερόμενες Τεχνικές Οδηγίες αφορούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση μέσω κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό τοπίο. Όσον αφορά στην περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής εφαρμογής κυκλοφορικών ρυθμίσεων, που αποτελεί τμήμα του διατηρητέου οικισμού της Παλιάς Πόλης, οι δομικά οριοθετημένοι οδικοί χώροι πρέπει να διατηρούνται αναλλοίωτοι και η όποια χάραξη πρέπει να προσαρμόζεται απόλυτα στις επικρατούσες τοπογραφικές συνθήκες και μορφές δόμησης. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο για την κυκλοφορία στην Παλιά Πόλη, αποτελεί ένα σχέδιο οργάνωσης της κυκλοφορίας, σε ένα δίκτυο οδών ενιαίου καταστρώματος “φύσει ήπιας κυκλοφορίας”, όπου το σύνολο της κυκλοφορίας (πεζοί, ΑΜΕΑ, οχήματα ειδικής κυκλοφορίας) δικαιούνται κίνησης στο σύνολο του χώρου από όψη σε όψη κτιρίου. Ταυτόχρονα ορίζεται διάδρομος περιτυπώματος οχήματος ειδικής κυκλοφορίας με πλάτος 3.50 m για τα τμήματα μονόδρομης κατεύθυνσης και 6.00 m για τα τμήματα αμφίδρομης κατεύθυνσης, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΚΑΟ και συνυπολογίζοντας τις υφιστάμενες ειδικές συνθήκες στον οικισμό. Τονίζεται ότι ο προτεινόμενος διάδρομος πρέπει να παραμένει ελεύθερος από κάθε είδους σταθερές ή κινητές κατασκευές.

Η πρόβλεψη των ειδικών διαδρομών, έχει ως σκοπό την καταγραφή και τον καθορισμό του τμήματος εκείνου του δημόσιου χώρου στην περιοχή της Παλιάς Πόλης, στο οποίο εμφανίζονται συγκρούσεις χρήσεων στη σημερινή συνθήκη. Με τις προτάσεις που διατυπώθηκαν στη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου, θεωρείται ότι αντιμετωπίζονται όλα τα προβλήματα που παρουσιάζονται στο τμήμα εκείνου του οικισμού, στο οποίο οι χρήσεις γης και κατ’ επέκταση οι λειτουργίες που εξυπηρετούνται από το δίκτυο, εμπλέκονται σε βαθμό που καταγράφονται δυσλειτουργίες στην ισόρροπη λειτουργία και ανάπτυξη του οικισμού.

Σημαντικό είναι επίσης να σημειωθεί εδώ, ότι σε ορισμένες από τις ως άνω προτεινόμενες ειδικές διαδρομές, συναντώνται παραδοσιακά κτίρια, τα οποία φέρουν “σαχνισί”, δηλαδή προεξοχή του 1ου ορόφου του κτιρίου, στηριγμένη σε ξύλινα δοκάρια, η οποία βρίσκεται πέρα από τα όρια της τοιχοποιίας του ισογείου.

Στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πρότασης, της οποίας σκοπός είναι και η προστασία των παραδοσιακών και διατηρητέων κτιρίων του οικισμού, η Ο.Μ. του Ρυθμιστικού Σχεδίου πρότεινε την εγκατάσταση ρυθμιστικών πινακίδων Ρ-22 σε κάθε τέτοιο σαχνισί που συναντάται, έτσι ούτως ώστε να μην επιτρέπεται να περνούν οχήματα συνολικού ύψους μεγαλύτερου του επιτρεπόμενου.

Η δεύτερη κατηγορία ειδικών χρηστών αναφέρεται σε χρήστες του δικτύου, οι οποίοι θα αποκτούν άδεια πρόσβασης (και ως εκ τούτου την ανάλογη κάρτα) θωρης παραμονής εντός συγκεκριμένης ημερομηνίας. Ο Δήμος θα προμηθεύει το δηλωθέν όχημα (ή δηλωθέντα οχήματα) με “κάρτα μίας χρήσης” η οποία θα αναφέρει ρητά τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος που δικαιούται την άδεια εισόδου και την ακριβή ημερομηνία και διάρκεια ισχύος της άδειας. Τέτοιοι ειδικοί χρήστες δύνανται να είναι:

- οχήματα τεχνιτών/επαγγελματιών, οχήματα που εκτελούν μετακομίσεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοικιών και των επιχειρήσεων στην περιοχή περιορισμού πρόσβασης
- οχήματα επίσημων προσκεκλημένων της κρατικής, δημοτικής ή εκκλησιαστικής διοίκησης
- δύο οχήματα σε περίπτωση θρησκευτικής τελετής για τους συμμετέχοντες σε αυτή (πλην της νεκροφόρας, σε περίπτωση κηδείας, για την εξυπηρέτηση της οικογένειας του τεθνεώτος)

Για τη διευκόλυνση των χρηστών και ιδιαίτερα των επαγγελματιών, οι οποίοι πολλές φορές ζητούν άμεση πρόσβαση, προτάθηκε από τη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης, πέραν του συστήματος καταγραφής και έκδοσης καρτών, να λειτουργήσει και αυτοματοποιημένος τρόπος αδειοδότησης μέσω ηλεκτρονικών μηνυμάτων (SMS ή/και email) προς την αρμόδια υπηρεσία του

Δήμου Ξάνθης, η οποία θα απαντά άμεσα και η οποία απάντηση θα έχει την ισχύ της αδειοδότησης περιορισμένου χρόνου.

Η αντιμετώπιση της εγκατάστασης συστήματος ελέγχου και η αξιολόγηση της υπάρχουσας εγκατάστασης, γίνεται με το παραδοτέο Α-2.1 της Α Φάσης και Β-1 της Β Φάσης της παρούσας σύμβασης.

β. Σύμφωνα με ένα Σύστημα Διέλευσης Κλοιού/Κορδονιού:

Ορίζεται ένα μοναδικό νοητό κορδόνι που περικλείει την ως άνω αναφερόμενη περιοχή και το οποίο εκτείνεται από τα δυτικά έως και τα ανατολικά με φυσικά σύνορα την περιοχή της οδού Λευκού Πύργου και την περιοχή της “χαράδρας” από τη μία και τον ποταμό Κόσυνθο από τη άλλη.

Σύμφωνα με το Σύστημα Κλοιού/Κορδονιού, οι περιορισμοί διέλευσής του είναι δυνατόν να διαφέρουν για διαφορετικούς τύπους οχημάτων ή και για διαφορετικές ημέρες και περιόδους της ημέρας. Η πρόταση της Ο.Μ. παρουσιάζεται αναλυτικά στα στοιχεία του Συστήματος Μετακίνησης σε Περιοχή με Κάρτα. Η σύνδεση των διαφορετικών Συστημάτων και οι κοινές ανάγκες που εξυπηρετούν στην εξεταζόμενη περιοχή είναι φανερές.

γ. Σύμφωνα με ένα Σύστημα Διέλευσης Σημείου:

Το εξεταζόμενο τμήμα της Παλιάς Πόλης ως περιοχή περιορισμού πρόσβασης, αποτελεί ένα μικρό κομμάτι της πόλης της Ξάνθης. Τα φυσικά σύνορα από δυτικά, βόρεια και ανατολικά σε συνδυασμό με τις περιορισμένες διόδους στο υπόψη τμήμα, ευνοούν και ενθαρρύνουν τη χρήση ενός Συστήματος με βάση το Σημείο, σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά του Συστήματος αυτού και με την υπάρχουσα ευρωπαϊκή εμπειρία, όπως αναλύεται στο Κεφάλαιο 4.

Συγκεκριμένα, ένα Σύστημα Διέλευσης Σημείου ενδείκνυται για περιορισμούς στην είσοδο οχημάτων σε μικρό τμήμα μιας πόλης, ή για τον περιορισμό διέλευσης από ένα συγκεκριμένο σημείο του οδικού δικτύου (όπως είναι διασταυρώσεις ή/και οι συμβολές οδών, οι οποίες έχουν προαναφερθεί ως κύριες πύλες εισόδου στην περιοχή της Παλιάς Πόλης). Επίσης, η ανάλυση μετρήσεων σε ευρωπαϊκές πόλεις κατέδειξε ότι το Σύστημα Διέλευσης Σημείου σε κάθε περίπτωση όπου έχει εφαρμοστεί, χρησιμοποιείται ως μέσο περιορισμού της κυκλοφορίας Ι.Χ. οχημάτων· κάτι που αποτελεί στόχο της προτεινόμενης με την παρούσα δέσμης μέτρων.

Ως σημεία ελέγχου του περιορισμού πρόσβασης στην μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης, ορίστηκαν τα εξής προαναφερόμενα:

- συμβολή οδού Χασιρτζόγλου με Λ. Πύργου στα ανατολικά (1ο σημείο ελέγχου)
- περιοχή Πλατείας Αντίκα (2ο σύνθετο σημείο ελέγχου):
 - στη συμβολή με την οδό Βασ. Σοφίας για τον έλεγχο εισόδου/εξόδου
 - στη συμβολή των οδών Μ. Μπότσαρη και Ε. Χασιρτζόγλου για τον έλεγχο εισόδου
- συμβολή παρόδου Ορφέως με οδό Βασ. Σοφίας στα ανατολικά (3ο σημείο ελέγχου)

όπου θα υπάρχει έλεγχος ως προς την εφαρμογή του ρυθμιστικού πλαισίου με ηλεκτρονικά μέσα, όπως αναλύεται στην επόμενη παράγραφο.

2.2.4 Μέσα Επιτήρησης και Ελέγχου

Αρχικά πρέπει να γίνει ένας βασικός διαχωρισμός μέσων ελέγχου και επιτήρησης της εφαρμογής του ως άνω αναφερόμενου ρυθμιστικού πλαισίου, σε φυσικά μέσα και ηλεκτρονικά/τεχνολογικά μέσα. Στα πρώτα

περιλαμβάνονται η Κάρτα Εισόδου Οχήματος όπως περιγράφεται παραπάνω, όπως και ο έλεγχος ύπαρξης αυτής ή της ισχύος της. Ο έλεγχος είναι δυνατό να γίνεται μέσω φυσικών προσώπων (αστυνομέυση) και επαφίεται στο διαθέσιμο προσωπικό του Δήμου Ξάνθης ή της Αστυνομικής Διεύθυνσης Ξάνθης.

Ηλεκτρονικά/τεχνολογικά μέσα ελέγχου είναι: οι μπάρες ελέγχου κυκλοφορία, τα βυθιζόμενα κολονάκια εισόδου/εξόδου, οι “Κάμερες Αυτόματης Αναγνώρισης Αριθμού Κυκλοφορίας Οχημάτων” και το Σύστημα πομπού/δέκτη με γεωγραφική τοποθέτηση (GPS).

α. Κάρτα Εισόδου Οχήματος

Το βασικό μέσο ελέγχου εφαρμογής του προτεινόμενου ρυθμιστικού πλαισίου είναι η “Κάρτα Εισόδου Οχήματος στην Περιοχή Περιορισμού της Κυκλοφορίας”, τα χαρακτηριστικά της οποίας περιγράφονται αναλυτικά στο Σύστημα Μετακίνησης σε Περιοχή με Κάρτα, και η οποία προτείνεται να έχει ισχύ για δύο χρόνια, ώστε σε τακτά χρονικά διαστήματα να υπάρχει επανέλεγχος των κυκλοφορούντων καρτών.

Με τη μέθοδο αυτή θα ανανεώνεται ανά δύο χρόνια μία βάση δεδομένων (database) δικαιούχων καρτών, την οποία θα έχει στην κατοχή της η αρμόδια υπηρεσία του Δήμου Ξάνθης και στην οποία θα καταγράφονται όλα τα οχήματα των τακτικών χρηστών του δικτύου, που έχουν άδεια/πάσο εισόδου, όπως και ειδικών χρηστών της πρώτης από τις δύο αναφερόμενες ομάδες. Στη συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα καταγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, το ονοματεπώνυμο του ιδιοκτήτη και η διεύθυνση κατοικίας του νοικοκυριού ή της επιχείρησης .

Όσον αφορά στα οχήματα των χαρακτηριζόμενων ως τακτικών χρηστών κατοίκων της περιοχής περιορισμού πρόσβασης της Παλιάς Πόλης, οι οποίοι θα αιτούνται άδεια/πάσο εισόδου, είναι πιθανό να προκύψουν περιπτώσεις στις οποίες ο Δήμος Ξάνθης θα πρέπει να προβεί σε αυτοψία, μια και πολλές κατοικίες στην Παλιά Πόλη ανήκουν στην ίδια ιδιοκτησία και έχουν κοινή διεύθυνση. Στην κατεύθυνση περιορισμού τέτοιων περιπτώσεων, η Ο.Μ. προτείνει ως απαιτούμενα δικαιολογητικά για την απόκτηση Κάρτας τακτικού χρήστη και συγκεκριμένα όσον αφορά τους κατοίκους της περιοχής τα εξής:

Τίτλο ιδιοκτησίας κύριας κατοικίας και λογαριασμό παροχής ρεύματος, σε περίπτωση κατοίκου που είναι ταυτόχρονα ιδιοκτήτης της κατοικίας του

Ιδιωτικό Σύμφωνο Ενοικίασης (ενοικιαστήριο) και λογαριασμό παροχής ρεύματος, σε περίπτωση κατοίκου που είναι ενοικιαστής της κατοικίας του

Τα λογισμικά δημιουργίας και επεξεργασίας βάσεων δεδομένων έχουν τη δυνατότητα ελέγχου διπλοεγγραφών σε οποιοδήποτε πεδίο ή συνδυασμό πεδίων, πράγμα που αποσοβεί κατά το μεγαλύτερο ποσοστό επιχειρούμενες παρατυπίες από πλευράς αιτούντων, χωρίς την απαίτηση επιτόπιας έρευνας από υπηρεσία του Δήμου. Παρ’ όλα αυτά, οποιοδήποτε Σύστημα Ελέγχου και Επιτήρησης και αν εφαρμοστεί από τη Δημοτική Αρχή, αυτό θα απαιτεί την απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού, όπως έχει προαναφερθεί.

γ. Κάμερες Αυτόματης Αναγνώρισης Αριθμού Κυκλοφορίας Οχημάτων (ANPR)

Η μέθοδος μαζικής εποπτείας “Αυτόματη Αναγνώριση Αριθμού Κυκλοφορίας Οχημάτων (Automatic number plate recognition – ANPR)” χρησιμοποιεί τη συνήθη πλέον τεχνολογία οπτικής αναγνώρισης χαρακτήρων εξαγόμενων από εικόνες, οι οποίες καταγράφονται από εγκατεστημένες σε κατάλληλα σημεία κάμερες.

Συγκεκριμένα, με τη χρήση καμερών κατάλληλα τοποθετημένων στα σημεία ελέγχου όπως περιγράφονται παραπάνω, είναι δυνατή η ταχύτατη λήψη φωτογραφιών εστιασμένων στις πινακίδες των οχημάτων που

εισέρχονται αλλά και εξέρχονται στην/από την περιοχή περιορισμού της κυκλοφορίας. Οι φωτογραφίες αυτές στη συνέχεια αναλύονται από το συνοδό λογισμικό, αποτυπώνοντας σε μορφή χαρακτήρων του αλφαβήτου πια τον αριθμό κυκλοφορίας έκαστου οχήματος που είτε εισέρχεται είτε εξέρχεται στην/από την περιοχή ελέγχου.

Βασικό χαρακτηριστικό ενός τέτοιου συστήματος είναι ο προγραμματισμός, η ρύθμιση και η τροποποίηση των χαρακτηριστικών του, ανάλογα με τις ανάγκες χρήσης του. Η συλλεγόμενη πληροφορία είναι δυνατόν να αποθηκεύεται για όσο διάστημα επιλέγει η αρχή που διαχειρίζεται το σύστημα ή να λειτουργεί αποκλειστικά σε πραγματικό χρόνο μην αποθηκεύοντας κανένα όγκο πληροφορίας. Επίσης, η ταχύτατη αναγνώριση χαρακτήρων κάνει δυνατή την αντιπαραβολή της πινακίδας οχήματος που διέσχισε ένα σημείο ελέγχου με τη βάση δεδομένων, στην οποία είναι καταγεγραμμένοι οι τακτικοί και ειδικοί χρήστες, σε πραγματικό χρόνο. Έτσι είναι δυνατό να καταγράφονται τελικά και να διατηρούνται για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, οι αριθμοί κυκλοφορίας οχημάτων παρανομοούντων χρηστών του οδικού δικτύου.

Με τις κάμερες του συστήματος ANPR καταγράφονται αποκλειστικά οι πινακίδες κυκλοφορίας οχημάτων και όχι τα επιβαίνοντα πρόσωπα σε αυτά, και σε κάθε περίπτωση ένα ρυθμιστικό πλαίσιο εφαρμοζόμενο από τη Δημοτική Αρχή θα πρέπει να είναι σε συμφωνία με τη νομοθεσία που διέπει τα προσωπικά δεδομένα των πολιτών, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (*ν.2472/1997 για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ιδιωτική ζωή στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και ν.3917/2011 για τη διατήρηση δεδομένων που παράγονται ή υποβάλλονται σε επεξεργασία σε συνάρτηση με την παροχή διαθεσίμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή δημόσιων δικτύων επικοινωνιών, χρήση συστημάτων επιτήρησης με τη λήψη ή καταγραφή ήχου ή εικόνας σε δημόσιους χώρους*).

Η μέθοδος ANPR χρησιμοποιείται ευρέως από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 με πρωτοπόρο την Αστυνομία του Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία μέχρι και σήμερα χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο σύστημα, ακόμα και σε κινητές μονάδες της.

Η Ο.Μ. προκρίνει τη χρήση μιας “Αυτόματης Αναγνώρισης Αριθμού Κυκλοφορίας” ως μεθόδου ελέγχου και διασφάλισης εφαρμογής του Συστήματος Περιορισμού Πρόσβασης το οποίο προτείνεται με την παρούσα, μέσω της εγκατάστασης δύο καμερών σε κάθε ελεγχόμενη δίοδο στην περιοχή ελέγχου, ώστε να ελέγχονται τόσο τα εισερχόμενα όσο και τα εξερχόμενα από την Παλιά Πόλη οχήματα. Έτσι αποσοβείται ακόμα και ο μικρός φόρτος παράτυπων χρηστών του συγκεκριμένου δικτύου, ο οποίος θα αψηφά την ισχυρή σήμανση απαγόρευσης της εισόδου στις δευτερεύουσες διόδους στην περιοχή.

Όσον αφορά στο 2ο σημείο ελέγχου –σύνθετο σημείο ελέγχου- προτείνεται η εγκατάσταση δύο καμερών στη συμβολή με την οδό Βασ. Σοφίας για την εποπτεία εισόδου/εξόδου οχημάτων και ταυτόχρονα η εγκατάσταση μίας κάμερας στη συμβολή των οδών Μ. Μπότσαρη και Ε. Χασιρτζόγλου για την εποπτεία της εισόδου οχημάτων στην περιοχή περιορισμού πρόσβασης.

Η διαδικασία ελέγχου έχει ως εξής:

Λήψη φωτογραφίας – Αναγνώριση αριθμού κυκλοφορίας – Σύγκριση με βάση δεδομένων τακτικών και ειδικών χρηστών και των επιμέρους χαρακτηριστικών τους – Καταγραφή αριθμού κυκλοφορίας παρανομοούντα.

Σύμφωνα με αυτή τη διαδικασία, θα καταγράφεται και θα αποθηκεύεται για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ο αριθμός της πινακίδας ενός οχήματος το οποίο κινείται παράτυπα στο οδικό δίκτυο της

περιοχής περιορισμένης πρόσβασης, είτε αυτό δεν συγκαταλέγεται με κανέναν τρόπο στα οχήματα κάποιας κατηγορίας χρηστών, είτε αφορά σε κάποιον ειδικό χρήστη, ο οποίος όμως υπερέβη των δικαιωμάτων της άδειας/πάσο με την οποία είναι εφοδιασμένος. Όσον αφορά τους ειδικούς χρήστες, οι οποίοι θα έχουν εφοδιαστεί με κάρτα μιας χρήσης δωρης παραμονής εντός συγκεκριμένης ημερομηνίας (ειδικοί χρήστες της δεύτερης ομάδας), αυτοί θα ελέγχονται είτε μέσω μιας δεύτερης βάσης δεδομένων, η οποία θα ανανεώνεται καθημερινά από την αρμόδια υπηρεσία του Δήμου, και στην οποία επίσης θα ανατρέχει το λογισμικό σύγκρισης της φωτογραφιζόμενης πινακίδας, είτε θα καταγράφονται ως παράτυποι χρήστες του δικτύου από το σύστημα και τα στοιχεία τους θα σβήνονται αμέσως μετά με φυσικά μέσα.

Η βάση δεδομένων με την οποία θα συγκρίνονται τα οχήματα που κινούνται στο οδικό δίκτυο της ελεγχόμενης περιοχής θα βρίσκονται στην κατοχή του Δήμου Ξάνθης, ο οποίος θα αποφασίσει και το σύστημα ποινών οι οποίες θα επιβάλλονται σε όσους παραβιάζουν τις απαγορεύσεις του ρυθμιστικού πλαισίου.

Η Ο.Μ. του Ρυθμιστικού Σχεδίου θεωρεί ότι τα μέσα τήρησης του ανωτέρου πλαισίου είναι ηθικά στο βαθμό που διαπιστώνεται υψηλή κοινωνική στήριξη, και στη συνέχεια τιμωρητικά των παραβατών. Στα τιμωρητικά μέτρα περιλαμβάνονται χρηματικά πρόστιμα ώστε να επιβάλλεται και μέσω της οδού της αστυνόμευσης η λειτουργικότητα του Συστήματος Περιορισμού Πρόσβασης.

Αναφορικά με τη διαχείριση των προστίμων πρέπει να τονιστεί ότι πρέπει να ακολουθούν μία πολιτική εύλογου ύψους ώστε να μην αναπτύσσονται τάσεις αποφυγής, ενώ παράλληλα πρέπει να τιμωρείται πρόσθετα η υποτροπή. Με το ηλεκτρονικό σύστημα είναι δυνατός ο έλεγχος της υποτροπής. Τέλος θα πρέπει να διευκρινιστεί νομικά η διαδικασία επιβολής, η οποία προτείνεται να είναι η άμεση διαχείριση από την υπηρεσία του Δήμου.

Τέλος, θεωρείται ότι με την παρούσα μέθοδο ελέγχου με υψηλή τεχνολογία, σε συνδυασμό με την παροχή Κάρτας Εισόδου Οχήματος, όπως περιγράφεται ανωτέρω, επιτυγχάνεται η ευχερέστερη εποπτεία της τήρησης των εφαρμοζόμενων περιορισμών, τόσο με ηλεκτρονικό τρόπο στον οποίο δεν υπάρχουν δυνατότητες ανθρώπινης παρέμβασης όσο και με “φυσικό τρόπο” για τις χρονικές περιόδους απενεργοποίησης του ηλεκτρονικού συστήματος αλλά και με την κινητοποίηση των πολιτών μέσω της ανάπτυξης συνείδησης για τη διαφύλαξη των ρυθμιστικών διατάξεων.

2.2.5 Διαχείριση Στάθμευσης

Όπως περιγράφεται παραπάνω, η υπερφόρτιση της περιοχής της Παλιάς Πόλης που καθιστά αναγκαία την διαχείριση της κυκλοφορίας οχημάτων σε αυτήν, αφορά στην κυκλοφορία αυτή καθαυτή και στις διαμπερείς κινήσεις που εκτελούνται από τους χρήστες του δικτύου, αλλά και στη στάθμευση που πραγματοποιείται σε οδούς, πλατείες και γενικά δημόσιους χώρους στον πυρήνα του οικισμού.

Κατά τη σύνταξη του Ρυθμιστικού Σχεδίου έγινε ανάλυση των υφιστάμενων αναγκών στάθμευσης στην περιοχή της Παλιάς Πόλης και συγκεκριμένα στις περιοχές όπου καταγράφονται αντικρουόμενες χρήσεις. Ο μεγαλύτερος αριθμός σταθμευμένων οχημάτων που καταγράφηκε, είναι αυτός του Σάββατου 13-06-2015, οπότε η ζήτηση για στάθμευση έφθασε στα όρια της διαθεσιμότητας και ήταν της τάξης των 363 αυτοκινήτων. Αντιθέτως, σύμφωνα με τη μέτρηση που πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 24-06-2015 και καταγράφει τις ανάγκες για στάθμευση των μόνιμων κατοίκων, το σύνολο των σταθμευμένων αυτοκινήτων

έφταναν τα 152 οχήματα. Ως εκ τούτου, ο αριθμός των οχημάτων, ο οποίος απαιτείται σύμφωνα με τις σημερινές συνήθειες των επισκεπτών, να εξυπηρετηθεί από χώρους στάθμευσης κοντά στην περιοχή επιβολής περιορισμού της κυκλοφορίας ανέρχεται σε 210 τετράτροχα οχήματα. Επίσης, ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης στην υφιστάμενη συνθήκη και χωρίς την πρόβλεψη των διαδρόμων εύρους 3.50 m, ανέρχεται στις 207 θέσεις για τετράτροχα οχήματα.

Με την προτεινόμενη δέσμη προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου μειώνεται σε μεγάλο βαθμό η φόρτιση της περιοχής περιορισμού πρόσβασης και συνεπακόλουθα οι ανάγκες για στάση και στάθμευση. Οι απαγορεύσεις στάσης και στάθμευσης που έχουν τεθεί από το Δήμο Ξάνθης, αφορούν κυρίως σε γεωμετρικές δεσμεύσεις που δημιουργούν προβλήματα στη διέλευση. Υπό την έννοια αυτή, η λειτουργικότητά τους εξακολουθεί να ισχύει, παρότι καλύπτεται η απαγόρευση από την καθοριζόμενη ειδική διαδρομή που επιτρέπει τη διέλευση των τυπικών οχημάτων. Δεν προτείνεται η απόσυρσή τους, ως πρόσθετη επισήμανση της τοπικής δυσλειτουργίας.

Οι τακτικοί χρήστες του δικτύου (χρήστες πλήρους πρόσβασης) δύνανται να σταθμεύουν στο δημόσιο χώρο σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), εφόσον δεν καταπατούν τους προβλεπόμενους διαδρόμους κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους 3.50 m στα τμήματα του δικτύου που λειτουργούν ως μονόδρομοι και πλάτους 6.00 m στα τμήματα που εξυπηρετούν αμφίδρομη κίνηση ή εφόσον δεν έχει οριστεί διαφορετική λειτουργία τμημάτων αυτού από το Δήμο Ξάνθης.

Όσον αφορά στις ανάγκες των επισκεπτών της Παλιάς Πόλης και εν γένει των μη χρηστών του δικτύου της περιοχής περιορισμού πρόσβασης, οι προσφερόμενοι χώροι στάθμευσης περιμετρικά της περιοχής περιορισμού της κυκλοφορίας είναι ικανοί να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των επισκεπτών της Παλιάς Πόλης. Συγκεκριμένα:

- Το Υπαίθριο Ελεύθερο Δημοτικό Parking, το οποίο προσφέρει περί τις 25 θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Η είσοδος του εν λόγω χώρου στάθμευσης είναι από την οδό Λ. Πύργου και βρίσκεται σε σημείο ιδιαίτερα ευνοϊκό όσον αφορά την εγγύτητά του στην περιοχή επιβολής ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Στα πλαίσια της μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου, έγινε πρόταση για την επέκταση του κατά τα ΒΔ, βελτιώνοντας σημαντικά τη δυναμική του και καθιστώντας δυνατή την εξυπηρέτηση περί των 200 οχημάτων. Η προτεινόμενη επέκταση προβλέπεται να καλύπτει συνολική έκταση περί τα 3000 m² και απαιτεί παράλληλα τεχνικά έργα όπως είναι η κατασκευή τοίχων αντιστήριξης κ.α. Η πρόταση περί επεκτάσεως του Υπαίθριου Δημοτικού Parking περιγράφεται και στην μελέτη «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Β' Φάση) / 06.08.2015 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου», όπου γίνεται και μια εκτίμηση του κόστους υλοποίησής της ως δημόσιο έργο, το οποίο ανέρχεται περί τις 350.000€.

Η εγγύτητα του συγκεκριμένου χώρου στάθμευσης στην περιοχή μελέτης είναι φανερή. Ορίζοντας ως κέντρο της περιοχής την Πλατεία Μητροπόλεως, η απαιτούμενη χρονοαπόσταση για την διάνυση πεζή της διαδρομής από το parking στην πλατεία είναι περί τα πέντε λεπτά της ώρας (5 min). Ενώ αν οριστεί ως σημείο κατάληξης της πορείας του πεζού η συμβολή των οδών Φ. Αμοιρίδη και Π. Χρηστίδη, η αντίστοιχη χρονοαπόσταση μειώνεται στα 2 min.



Εικόνα 2.6: Υπαίθριο ελεύθερο Δημοτικό Parking

- Ο χώρος του Παζαριού, η δυναμικότητα του οποίου είναι περί τις 270 θέσεις στάθμευσης. Στην περιοχή νοτίως της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας διεξάγεται κάθε Σάββατο πρωί, το παζάρι της Ξάνθης, ενώ τις υπόλοιπες ώρες και μέρες τις εβδομάδας (πέραν της Παρασκευής το βράδυ, οπότε και στήνονται οι πάγκοι των εμπόρων του παζαριού), ο χώρος χρησιμοποιείται ως Δημοτικό Parking με ελεγχόμενη στάθμευση. Στην παρούσα φάση υπάρχει σε εξέλιξη μελέτη με σκοπό την αναβάθμιση του συγκεκριμένου χώρου, καθώς επίσης σε φάση κατασκευής βρίσκεται και η διάνοιξη της οδού μεταξύ της Πολυτεχνικής Σχολής και της ΔΕΗ. Η χρονοαπόσταση από την Πλατεία Μητροπόλεως ανέρχεται στα 7 min ενώ από τη συμβολή των οδών Φ. Αμοιρίδη και Π. Χρηστίδη στα 5 min.



Εικόνα 2.7: Χώρος Παζαριού Ξάνθης

- Ο χώρος στάθμευσης στο “Λιμνίο”, με δυναμικότητα περί τις 260 θέσεις στάθμευσης. Η ασφαλτοστρωμένη έκταση του Λιμνίου μπροστά από το Δημοτικό Κολυμβητήριο και ανατολικά των κτιρίων της Πολυτεχνικής Σχολής χρησιμοποιείται ως ένα ελεύθερο parking, το οποίο εξυπηρετεί σημαντικά μεγάλο αριθμό οχημάτων. Στην παρούσα φάση, βρίσκεται σε εξέλιξη έργο για την αναβάθμιση της περιοχής με τη δημιουργία ενός πολυχώρου αναψυχής, άθλησης και δημιουργικής απασχόλησης. Η χρονοαπόσταση από την Πλατεία Μητροπόλεως ανέρχεται στα 5 min ενώ από τη συμβολή των οδών Φ. Αμοιρίδη και Π. Χρηστίδη στα 4 min.



Εικόνα 2.8: Χώρος ελεύθερης στάθμευσης στο Λιμνίο

2.2.6 Πρόταση Τροποποίησης Προεδρικού Διατάγματος

Όπως έχει αναφερθεί, η Παλιά Πόλη ρυθμίζεται ως προς τη λειτουργία της με το Π.Δ. που δημοσιεύτηκε με το ΦΕΚ 1037Δ/11.09.1996, με το Άρθρο 5 του οποίου προβλέπονται πεζοδρομήσεις τμημάτων αξόνων του οικισμού.

Σύμφωνα με τις προτάσεις Ρυθμιστικού Σχεδίου κυκλοφορίας στην περιοχή Παλιάς Πόλης, θεωρήθηκε απαραίτητη η θέσπιση μέτρων με την εισαγωγή τροποποιήσεων στο Άρθρο 5 του ως άνω αναφερόμενου Π.Δ. Το Άρθρο 5, όπως και οι αναφορές αυτού επί του χαρτογραφικού υποβάθρου του Π.Δ., προτείνεται να αντικατασταθούν σύμφωνα με τις ρυθμίσεις όπως παρουσιάστηκαν στη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Κυκλοφορίας και στους χάρτες που τη συνοδεύουν. Συγκεκριμένα το Άρθρο 5 προτάθηκε να τροποποιηθεί ως εξής:

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΕΙΔΙΚΑ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΞΑΝΘΗΣ:

1. Σ' όλη την έκταση της περιοχής που περιλαμβάνεται από το σύστημα οδών Ευρυπίδη Χασιρτζόγλου – Περιοχή Πλατείας Αντίκα – Βασιλίσσης Σοφίας από τα δυτικά και νότια, ενώ προς το βορά ορίζεται από το περιαστικό δάσος της πόλης και από τα ανατολικά από τον ποταμό Κόσυνθο, ορίζεται ζώνη ήπιας κυκλοφορίας και θεσπίζεται η εφαρμογή ρυθμιστικού σχεδίου ελεγχόμενης κυκλοφορίας και στάθμευσης, σύμφωνα με απόφαση της αρμόδιας αρχής, με τα χαρακτηριστικά των κάτωθι παραγράφων. Παύουν να ισχύουν οι αναφορές χαρτογραφικού προσδιορισμού του καταργούμενου Άρθρου 5.
2. Στην περιοχή εφαρμογής των ρυθμίσεων επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων που φέρουν ειδική κάρτα εισόδου με διακριτοποίηση αναλόγως της ιδιότητας αυτών. Ο Δήμος Ξάνθης με διοικητική απόφαση καθορίζει καταλόγους χρηστών:
 - πλήρους πρόσβασης (οχήματα μονίμων κατοίκων, οχήματα υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, μηχανήματα έργων, συντηρήσεως και κατασκευών της κρατικής και δημοτικής διοίκησης, μέσα μαζικής μεταφοράς, επιβατηγά δημόσιας χρήσης και εν γένει δημόσια μέσα μεταφοράς, νεκροφόρα οχήματα)
 - περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης (οχήματα τροφοδοσίας και διανομής αγαθών για την εξυπηρέτηση των κατοικιών και των καταστημάτων και οχήματα γονέων/κηδεμόνων των

μαθητών των σχολικών μονάδων, νηπιαγωγείων, παιδικών και βρεφικών σταθμών που βρίσκονται στην περιοχή εφαρμογής του ρυθμιστικού σχεδίου ελεγχόμενης κυκλοφορίας)

- πρόσβασης 8ωρης παραμονής εντός συγκεκριμένης ημερομηνίας (Ορίζονται σύμφωνα με τις αποφάσεις της Δημοτικής Αρχής. Ενδεικτικά αναφέρονται: οχήματα ειδικών προσκεκλημένων της Κρατικής, Δημοτικής, Εκκλησιαστικής Διοίκησης, έως δύο οχήματα των συμμετεχόντων σε θρησκευτικές τελετές, οχήματα τεχνιτών/επαγγελματιών, οχήματα που εκτελούν μετακομίσεις κ.α.). Με απόφαση της Δημοτικής Αρχής είναι δυνατή η επιμήκυνση του χρόνου παραμονής.
3. Θεσπίζονται διάδρομοι περιτυπώματος οχήματος ειδικής κυκλοφορίας τύπου Ελαφρού Φορτηγού για την εξυπηρέτηση των χρηστών περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης:
- Στα οχήματα γονέων/κηδεμόνων των μαθητών των σχολικών μονάδων της περιοχής όπως αυτή ορίζεται ανωτέρω δίνεται η άδεια κυκλοφορίας κατά τις ώρες 06:45 έως και 16:45 και κατά τις ημέρες λειτουργίας των σχολικών μονάδων, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά οποιεσδήποτε από τις εξής τρεις διαδρομές: Είσοδος στην περιοχή από πάροδο Ορφέως – Πινδάρου – Σηλυβρίας - Ορφέως – Αισχύλου – Μητροπολίτου Ανθίμου – Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως, Είσοδος από την περιοχή Πλατείας Αντίκα – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Αντίκα - Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως, Είσοδος από οδό Χασιρτζόγλου – Π.Χρηστίδη – Φιλίππου – Αντίκα - Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως.
 - Στα οχήματα των επιχειρήσεων τροφοδοσίας και διανομής αγαθών που εξυπηρετούν τις εμπορικές χρήσεις που αναπτύσσονται στην περιοχή όπως αυτή ορίζεται ανωτέρω δίνεται η άδεια κυκλοφορίας κατά τα χρονικά διαστήματα 07:30-10:00 και 15:00-17:00 κάθε ημέρας της εβδομάδας , τα οποία εκτελούν αποκλειστικά οποιεσδήποτε από τις εξής τρεις διαδρομές: Είσοδος στην περιοχή από την περιοχή Πλατείας Αντίκα - Π. Χρηστίδη – Υδραγωγείου – Λαχανά - Έξοδος από την οδό Χίου, Είσοδος από την οδό Χασιρτζόγλου – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Αντίκα – Λευκάδος – Ορφέως - Πινδάρου – Έξοδος από πάροδο Ορφέως, Είσοδος από περιοχή Πλατείας Αντίκα – Μαλεσιδίου – Έξοδος από Μαυρομιχάλη.
- Τροποποιήσεις στις περιοχές και στις ώρες που επιτρέπεται η κυκλοφορία, επιτρέπονται με απόφαση της Δημοτικής Αρχής.
4. Οι ειδικές διαδρομές κίνησης οχημάτων όπως αυτές περιγράφονται ανωτέρω, τα πλάτη αυτών και οι συντεταγμένες των οριογραμμών –όπου αυτές απαιτούνται για τη διατήρηση των διαδρόμων κίνησης οχημάτων- των διαδρόμων κίνησης των οχημάτων των χρηστών περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης, ορίζονται όπως παρουσιάζονται στα σχεδιαγράμματα τα οποία δημοσιεύονται με το παρόν διάταγμα.
5. Ως οχήματα ορίζονται τα τετράτροχα, τρίτροχα και δίτροχα οχήματα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.
6. Η κάθε μοναδική κάρτα εισόδου αφορά σε ένα μοναδικό όχημα σύμφωνα με τον αριθμό κυκλοφορίας που φέρει και δεν επιτρέπεται η έκδοση πολλαπλών καρτών για κάθε μοναδικό όχημα.
7. Το σύστημα ελέγχου τήρησης των περιορισμών που επιβάλλονται με το θεσπιζόμενο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας, καθορίζεται από τη Δημοτική Αρχή του Δήμου Ξάνθης, και το οποίο υπάγεται στις δεσμεύσεις που απορρέουν από την κείμενη νομοθεσία και σύμφωνα με τα εξής:
- ν.2472/1997 για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ιδιωτική ζωή στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών

- ν.3917/2011 για τη διατήρηση δεδομένων που παράγονται ή υποβάλλονται σε επεξεργασία σε συνάρτηση με την παροχή διαθέσιμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή δημόσιων δικτύων επικοινωνιών, χρήση συστημάτων επιτήρησης με τη λήψη ή καταγραφή ήχου ή εικόνας σε δημόσιους χώρους)
Σε κάθε περίπτωση απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των Υπουργείων Δικαιοσύνης και Προστασίας του Πολίτη.
- 8. Η παραχώρηση χρήσης των τμημάτων κοινοχρήστων χώρων της περιοχής που υπάγεται στο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας επιτρέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.1080/1980, μόνο εκτός των διαδρόμων κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους 3.50 m στα τμήματα του δικτύου της περιοχής τα οποία λειτουργούν ως μονόδρομοι και πλάτους 6.00 m σε αυτά που λειτουργούν ως αμφίδρομης κατεύθυνσης, μετά από σχετική απόφαση της Δημοτικής Αρχής.
- 9. Επιβάλλεται η διατήρηση ελεύθερων διαδρόμων κίνησης οχημάτων όλο το 24ωρο, πλάτους 3.50 μέτρων στα τμήματα του δικτύου της περιοχής τα οποία λειτουργούν ως μονόδρομοι και πλάτους 6.00 m σε αυτά που λειτουργούν ως αμφίδρομης κατεύθυνσης, όπου αυτό είναι δυνατό βάσει της υφιστάμενης ρυμοτομίας της περιοχής, ενώ όπου η ύπαρξη του αυτού ή μεγαλύτερου πλάτους σε τμήματα του οδικού δικτύου είναι αδύνατη εξαιτίας των ρυμοτομικών γραμμών που υφίστανται, τότε απαγορεύεται η κατάληψη τμήματος του δρόμου, παρόδου ή πεζοδρομίου για οποιαδήποτε χρήση πέρα από την κυκλοφορία οχημάτων όπως αυτά ορίζονται ανωτέρω και πεζών.
- 10. Η κίνηση στο σύνολο του δικτύου της περιοχής που υπάγεται στο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας γίνεται με τους ακόλουθους όρους και περιορισμούς:
 - Η ταχύτητα κίνησης οχημάτων δε θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.
 - Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση των οχημάτων εκτός εάν καθοδηγούνται από πεζό.
 - Απαγορεύονται οι επί τόπου στροφές.
 - Η στάθμευση οχήματος τροφοδοσίας δεν θα παρεμποδίζει την τροφοδοσία άλλων παροδίων.
 - Αν αποδειχθεί ότι είναι ανάγκη για λόγους ασφαλείας, ανετότερης κυκλοφορίας ή προστασίας των πεζών, η επιτρεπόμενη κυκλοφορία των οχημάτων διανομής εμπορευμάτων μπορεί να απαγορευθεί σε ειδικές περιπτώσεις.
- 11. Η στάθμευση των οχημάτων των χρηστών πλήρους πρόσβασης, που φέρουν άδεια εισόδου, επιτρέπεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), με την προϋπόθεση της μη καταπάτησης των διαδρόμων κυκλοφορίας όπως αυτοί ορίζονται στις Παραγράφους 4 και 9, και των τμημάτων του δικτύου για τα οποία έχει οριστεί διαφορετική λειτουργία από τη Δημοτική Αρχή.

2.3 Προβλέψεις του ΦΕΚ 2754B/01-09-2016 αναφορικά με την: «Εφαρμογή Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων σε Οριοθετημένο Τμήμα του Οικισμού Παλιάς Πόλης της Ξάνθης σύμφωνα με την αριθμ. 154/2016 Απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου

Η μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης (Σοφία Λαλικίδου – Στυλιανή Βαβάτση – ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.), εγκρίθηκε με την υπ' αρ. πρωτ.17468/18-05-2016 Απόφαση Έγκρισης της ΔΤΥ του Δήμου Ξάνθης, ενώ στη συνέχεια με την υπ' αρ, 154/2016 (πρακτικό 8/27-6-2016) Κανονιστική Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ξάνθης εγκρίθηκε το ρυθμιστικό πλαίσιο της κυκλοφορίας εντός του

οριοθετημένου οικισμού της Παλιάς Πόλης, με βάση την ανωτέρω κυκλοφοριακή μελέτη. Στη συνέχεια, το ρυθμιστικό πλαίσιο ελέγχου κυκλοφορίας, δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 2754Β/01-09-2016. Τα χαρακτηριστικά λειτουργίας στο οριοθετημένο τμήμα του οικισμού Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, ορίζονται ως εξής:

1. Στην περιοχή εφαρμογής των ρυθμίσεων επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων που φέρουν ειδική κάρτα εισόδου με διακριτοποίηση αναλόγως της ιδιότητας αυτών. Ο Δήμος Ξάνθης με διοικητική απόφαση καθορίζει καταλόγους χρηστών:
 - πλήρους πρόσβασης (οχήματα μονίμων κατοίκων, οχήματα υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, μηχανήματα έργων, συντηρήσεων και κατασκευών της κρατικής και δημοτικής διοίκησης, μέσα μαζικής μεταφοράς, επιβατηγά δημόσιας χρήσης και εν γένει δημόσια μέσα μεταφοράς, νεκροφόρα οχήματα)
 - περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης (οχήματα τροφοδοσίας και διανομής αγαθών για την εξυπηρέτηση των κατοικιών και των καταστημάτων και οχήματα γονέων/ κηδεμόνων των μαθητών των σχολικών μονάδων, νηπιαγωγείων, παιδικών και βρεφικών σταθμών που βρίσκονται στην περιοχή εφαρμογής του ρυθμιστικού σχεδίου ελεγχόμενης κυκλοφορίας),
 - πρόσβασης 8ωρης παραμονής εντός συγκεκριμένης ημερομηνίας (Ορίζονται σύμφωνα με τις αποφάσεις της Δημοτικής Αρχής. Ενδεικτικά αναφέρονται: οχήματα ειδικών προσκεκλημένων της Κρατικής, Δημοτικής, Εκκλησιαστικής Διοίκησης, έως δύο οχήματα των συμμετεχόντων σε θρησκευτικές τελετές, οχήματα τεχνιτών/ επαγγελματιών, οχήματα που εκτελούν μετακομίσεις κ.α.). Με απόφαση της Δημοτικής Αρχής είναι δυνατή η επιμήκυνση του χρόνου παραμονής.
2. Η κάθε μοναδική κάρτα εισόδου αφορά σε ένα μοναδικό όχημα σύμφωνα με τον αριθμό κυκλοφορίας που φέρει και δεν επιτρέπεται η έκδοση πολλαπλών καρτών για κάθε μοναδικό όχημα.
3. Επιβάλλεται η διατήρηση ελεύθερων διαδρόμων κίνησης οχημάτων όλο το 24ωρο, πλάτους 3.50 m στα τμήματα του δικτύου της περιοχής που λειτουργούν ως μονόδρομοι και πλάτους 6.00 m σε αυτά που λειτουργούν ως αμφίδρομη κατεύθυνση, όπου αυτό είναι δυνατό βάσει της υφιστάμενης ρυμοτομίας της περιοχής, ενώ όπου η ύπαρξη του αυτού ή μεγαλύτερου πλάτους σε τμήματα του οδικού δικτύου είναι αδύνατη εξαιτίας των ρυμοτομικών γραμμών που υφίστανται, τότε απαγορεύεται η κατάληψη τμήματος του δρόμου, παρόδου ή πεζοδρομίου για οποιαδήποτε χρήση πέρα από την κυκλοφορία οχημάτων όπως αυτά ορίζονται ανωτέρω και πεζών.
4. Θεσπίζονται διάδρομοι περιτυπώματος οχήματος ειδικής κυκλοφορίας τύπου Ελαφρού Φορτηγού για την εξυπηρέτηση των χρηστών περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης:
 - Στα οχήματα γονέων/κηδεμόνων των μαθητών των σχολικών μονάδων της περιοχής όπως αυτή ορίζεται ανωτέρω δίνεται η άδεια κυκλοφορίας κατά τις ώρες 06:45 έως και 16:45 και κατά τις ημέρες λειτουργίας των σχολικών μονάδων, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά οποιοσδήποτε από τις εξής τρεις διαδρομές:
 - Είσοδος στην περιοχή από πάροδο Ορφέως – Πινδάρου - Σηλυβρίας - Ορφέως - Αισχύλου – Μητροπολίτου Ανθίμου - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως.
 - Είσοδος από την περιοχή Πλατείας Αντίκα - Φ. Αμοιρίδη - Ορφέως - Αντίκα - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως.
 - Είσοδος από οδό Χασιρτζόγλου - Π. Χρηστίδη - Φιλίππου - Αντίκα - Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως.
 - Στα οχήματα των επιχειρήσεων τροφοδοσίας και διανομής αγαθών, που εξυπηρετούν τις εμπορικές χρήσεις που αναπτύσσονται στην περιοχή, όπως αυτή ορίζεται ανωτέρω, δίνεται η άδεια κυκλοφορίας κατά τα χρονικά διαστήματα 07:30-10:00, και 15:00-17:00 κάθε ημέρας της εβδομάδας, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά οποιοσδήποτε από τις εξής τρεις διαδρομές:
 - Είσοδος στην περιοχή από την περιοχή Πλατείας Αντίκα - Π. Χρηστίδη - Υδραγωγείου - Λαχανά – Έξοδος από την οδό Χίου.

- Είσοδος από την οδό Χασιφτζόγλου - Φ. Αμοιρίδη - Ορφέως - Αντίκα- Λευκάδος - Ορφέως - Πινδάρου - Έξοδος από πάροδο Ορφέως.
- Είσοδος από περιοχή Πλατείας Αντίκα – Μαλεσιίδου - Έξοδος από Μαυρομιχάλη.

Τροποποιήσεις στις περιοχές και στις ώρες που επιτρέπεται η κυκλοφορία, επιτρέπονται με απόφαση της Δημοτικής Αρχής.

5. Οι ειδικές διαδρομές κίνησης οχημάτων όπως αυτές περιγράφονται ανωτέρω, τα πλάτη αυτών και οι συντεταγμένες των οριογραμμών -όπου αυτές απαιτούνται για τη διατήρηση των διαδρόμων κίνησης οχημάτων- των διαδρόμων κίνησης των οχημάτων των χρηστών περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης, ορίζονται όπως παρουσιάζονται στα σχεδιαγράμματα τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο παράρτημα της παρούσας κανονιστικής απόφασης.
6. Προβλέπεται σήμανση των διαδρόμων ειδικής κυκλοφορίας επί του δικτύου της περιοχής και συγκεκριμένα των οριογραμμών που τους καθορίζουν, με αντικατάσταση μεμονωμένων υφιστάμενων κυβόλιθων με άλλους διακοσμητικούς, που θα επιτελούν το έργο της διαγράμμισης, ανά 2-3 m επί των περιγραφόμενων οριογραμμών των ειδικών διαδρόμων.
7. Στις επτά (7) εισόδους στην περιοχή εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (όπως αυτές εμφανίζονται στο χάρτη Ρ-1 που συνοδεύει το 12° ανωτέρω σχετικό), προβλέπεται η εγκατάσταση πινακίδων [Ρ-7] (πλην των χρηστών που διαθέτουν ειδική κάρτα εισόδου), πινακίδων [Ρ-60](ανώτατη ταχύτητα περιοχής) για την επιβολή του ορίου των 20 χλμ/ώρα σε συνδυασμό με πληροφοριακές πινακίδες [Π-92] (περιοχή κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας).
8. Στις οκτώ (8) εξόδους από την περιοχή εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (όπως αυτές εμφανίζονται στο χάρτη Ρ-1 που συνοδεύει το 12° ανωτέρω σχετικό), προβλέπεται η εγκατάσταση πινακίδων [Ρ-61] (για την έξοδο από περιοχή με ανώτατο όριο ταχύτητας) και [Π-92] (για το τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας).
9. Το σύστημα ελέγχου τήρησης των περιορισμών που επιβάλλονται με το θεσπιζόμενο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας και οι αντίστοιχες ενημερωτικές πινακίδες, θα εγκατασταθούν στα τρία (3) σημεία εισόδου- εξόδου στην περιοχή, όπως αυτά εμφανίζονται στο χάρτη Ρ-1. Το σύστημα ελέγχου θα καθοριστεί από τη Δημοτική Αρχή του Δήμου Ξάνθης, μετά τη σύμφωνη γνώμη των Υπουργείων Δικαιοσύνης και Προστασίας του Πολίτη και θα υπάγεται στις δεσμεύσεις που απορρέουν από τις κείμενες διατάξεις των:
 - Ν. 2472/1997 «για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ιδιωτική ζωή στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών»
 - Ν. 3917/2011 «για τη διατήρηση δεδομένων που παράγονται ή υποβάλλονται σε επεξεργασία σε συνάρτηση με την παροχή διαθέσιμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή δημόσιων δικτύων επικοινωνιών, χρήση συστημάτων επιτήρησης με τη λήψη ή καταγραφή ήχου ή εικόνας σε δημόσιους χώρους».
10. Ως οχήματα ορίζονται τα τετράτροχα, τρίτροχα και δίτροχα οχήματα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.
11. Η κίνηση στο σύνολο του δικτύου της περιοχής που υπάγεται στο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας γίνεται με τους ακόλουθους όρους και περιορισμούς:
 - Η ταχύτητα κίνησης των οχημάτων δε θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.
 - Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση των οχημάτων εκτός εάν καθοδηγούνται από πεζό.
 - Απαγορεύονται οι επί τόπου στροφές.
 - Η στάθμευση οχήματος τροφοδοσίας δεν θα παρεμποδίζει την τροφοδοσία άλλων παρόδιων καταστημάτων.
 - Για λόγους ασφαλείας των πεζών και σε ειδικές περιπτώσεις δύναται να απαγορευθεί η κυκλοφορία των οχημάτων διανομής εμπορευμάτων.

12. Προβλέπεται μονόδρομη κίνηση των χρηστών της περιοχής επί της οδού Μαλεσιίδου, από την περιοχή της πλατείας Αντίκα έως τη συμβολή της με την οδό Μαυρομιχάλη, με κατεύθυνση προς την οδό Μαυρομιχάλη την τοποθέτηση πινακίδας [P-7], επί της οδού Μαλεσιίδου στη συμβολή της με την οδό Μαυρομιχάλη.
13. Η στάθμευση των οχημάτων των χρηστών πλήρους πρόσβασης, που φέρουν άδεια εισόδου, επιτρέπεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), με την προϋπόθεση της μη καταπάτησης των διαδρόμων κυκλοφορίας όπως αυτοί ορίζονται παραπάνω και των τμημάτων του δικτύου για τα οποία έχει οριστεί διαφορετική λειτουργία από τη Δημοτική Αρχή.
14. Για την προστασία των παραδοσιακών κτιρίων, τα οποία φέρουν «σαχνισί», δηλαδή προεξοχή του 1^{ου} ορόφου του κτιρίου, στηριγμένη σε ξύλινα δοκάρια, η οποία βρίσκεται πέρα από τα όρια της τοιχοποιίας του ισογείου, προβλέπεται η εγκατάσταση ρυθμιστικών πινακίδων P-22 ώστε να μην επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων συνολικού ύψους μεγαλύτερου του επιτρεπόμενου. Συγκεκριμένα προβλέπεται:
- Η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 3.50 m:
- στο σαχνισί της οικίας που περιβάλλεται από τις οδούς Β. Σοφίας, Μαυρομιχάλη, Μαλεσιίδου.
- Η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 3.00 m:
- στο σαχνισί του κτιρίου της Δημοτικής Πινακοθήκης, που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Ορφέως και Πινδάρου,
 - στο σαχνισί του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Ορφέως και Συληθρίας,
 - στο σαχνισί του κτιρίου του «Διεθνούς Δημοκρίτειου Ιδρύματος» επί της συμβολής των οδών Γ. Αντίκα και Φιλίππου.
- Η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 2.50 m:
- στο σαχνισί οικίας στη διασταύρωση των οδών Π. Χρησιτίδη και Φιλίππου,
 - στο διπλό σαχνισί του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Π. Χρησιτίδη και Υδραγωγείου,
 - στο σαχνισί οικίας επί της οδού Ε. Χασιρτζόγλου.
15. Εξακολουθούν να βρίσκονται σε ισχύ προγενέστερες κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν στην περιοχή, εν όλω ή εν μέρει, εφόσον δεν βρίσκονται σε αντίθεση με την παρούσα.
- Η απόφαση αυτή χορηγείται υπό τις εξής προϋποθέσεις:
1. Τα μέτρα που λαμβάνονται με την παρούσα απόφαση να ισχύσουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης ή/και των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα.
 2. Ο Δήμος Ξάνθης είναι αρμόδιος για την υλοποίηση των εν λόγω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Κατά της παρούσας απόφασης δύναται να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εντός διαστήματος τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της.
- Από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκύπτουν δαπάνες οι οποίες να βαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό

3 ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

3.1 Γενικά

Η Παλιά Πόλη της Ξάνθης αποτελεί έναν από τους πιο χαρακτηριστικούς και καλοδιατηρημένους παραδοσιακούς οικισμούς της βόρειας Ελλάδας με πλούσια ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία και αποτελεί τη βόρεια απόληξη της πόλης της Ξάνθης, δυτικά του ποταμού Κόσυνθου. Ο παραδοσιακός οικισμός περιλαμβάνει στοιχεία που αποτυπώνουν τη συνύπαρξη διαφορετικών πολιτισμών όπως του ελληνικού, του οθωμανικού, του εβραϊκού και του βαλκανικού, που άφησαν το αποτύπωμά τους στην αρχιτεκτονική και την ατμόσφαιρα της περιοχής.

Ο οικισμός της Παλιάς Πόλης, άρχισε να διαμορφώνεται κυρίως κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα, όπου η πόλη της Ξάνθης γνώρισε μεγάλη οικονομική άνθηση λόγω της καλλιέργειας και το εμπόδιο του καπνού. Η έναρξη λειτουργίας της Παλιάς Πόλης συμπίπτει με την επιστροφή των κατοίκων από μικρότερα οικιστικά κέντρα (Γενησέα), στα οποία είχαν μετακινηθεί μετά το σεισμό του 1829 που έπληξε την Ξάνθη.

Από το 1830 έως και το 1870, κέντρο της περιοχής γίνεται η Γενησέα, η οποία όμως καταστρέφεται από πυρκαγιά το 1870, με αποτέλεσμα το 1872 να μεταφερθεί εκ νέου η έδρα της επαρχίας στην Ξάνθη. Κατά το 1871 η Ξάνθη υπολογίζεται ότι έχει πληθυσμό 10.000 κατοίκων, αποτελώντας διοικητικό και εμπορικό κέντρο της περιοχής, ενώ η σιδηροδρομική γραμμή Κωνσταντινούπολης – Θεσσαλονίκης περνά από αυτήν στα 1891, δίδοντας σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής και στην καθιέρωση της ως πρώιμου βιομηχανικού κέντρου (επεξεργασία καπνού).

Στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία υπάρχουν αναφορές για την αρχαία πόλη Ξάνθεια, η οποία όμως δεν είναι δυνατό να τοποθετηθεί με σαφήνεια στην περιοχή όπου σήμερα βρίσκεται η πόλη της Ξάνθης εξαιτίας της απουσίας σαφών αρχαιολογικών ενδείξεων.

Η ομώνυμη βυζαντινή πόλη (Ξάνθεια) είναι τοποθετημένη στην περιοχή όπου βρίσκεται σήμερα η Παλιά Πόλη της Ξάνθης: στους νότιους πρόποδες της οροσειράς της Ροδόπης όπου ο ποταμός Κόσυνθος προσεγγίζει την πεδιάδα. Η παλαιότερη μαρτυρία για τη μεσαιωνική πόλη Ξάνθεια προέρχεται από τη συμμετοχή του επισκόπου Γεωργίου στην Οικουμενική Σύνοδο του 879. Βιβλιογραφικές πηγές αναζητούν τη σημερινή εικόνα του οικισμού και του οδικού του δικτύου, το οποίο παρουσιάζεται δαιδαλώδες, στις ανάγκες οχύρωσης και άμυνας της πόλης στους βυζαντινούς χρόνους.

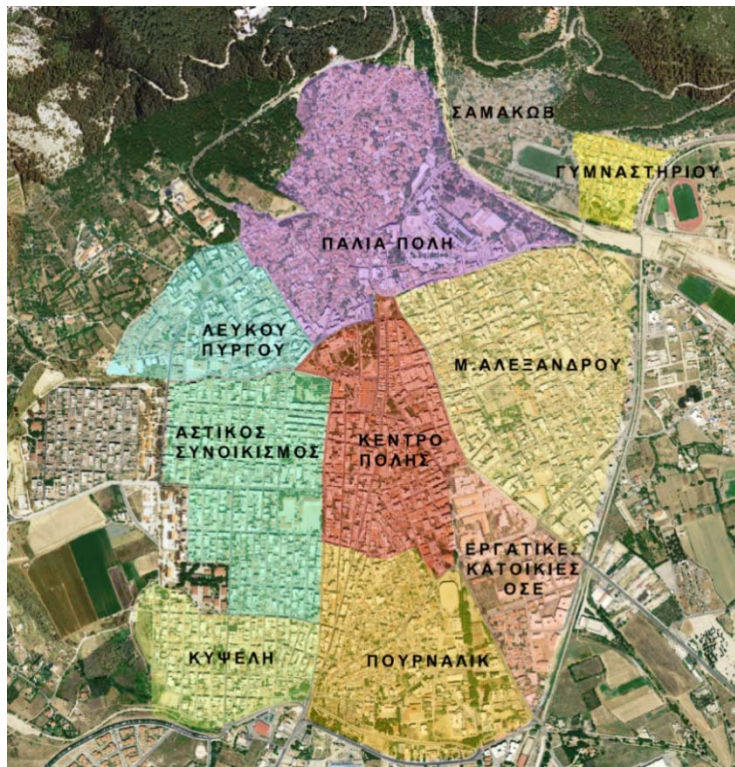
Στη σύγχρονη εποχή, η περιοχή της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, σύμφωνα με την απόφαση Α/Φ 31/52459/6006/17.2.1977 (ΦΕΚ 142Β') του Υπουργού Πολιτισμού "περί περιορισμού της διατηρητέας ζώνης της πόλεως Ξάνθης" ορίζεται από

- τον ποταμό Κόσυνθο στα ανατολικά της, με τη γέφυρα διέλευσης αυτού επί της οδού Βασιλίσσης Σοφίας ως το ανατολικό της όριο.
- το περιαστικό δάσος της Ξάνθης και τον ορεινό όγκο της οροσειράς Ροδόπης στα βόρεια
- την οδό 4ης Οκτωβρίου στα δυτικά της, η οποία καταλήγει στην Ε.Ο. 14 Δράμας - Ξάνθης
- το «σύστημα οδών» Μιχαήλ Βόγδου – Ανθυπασιπιστού Μιλτιάδη Γεωργίου – Βασιλέως Κωνσταντίνου – Βασιλίσσης Σοφίας.

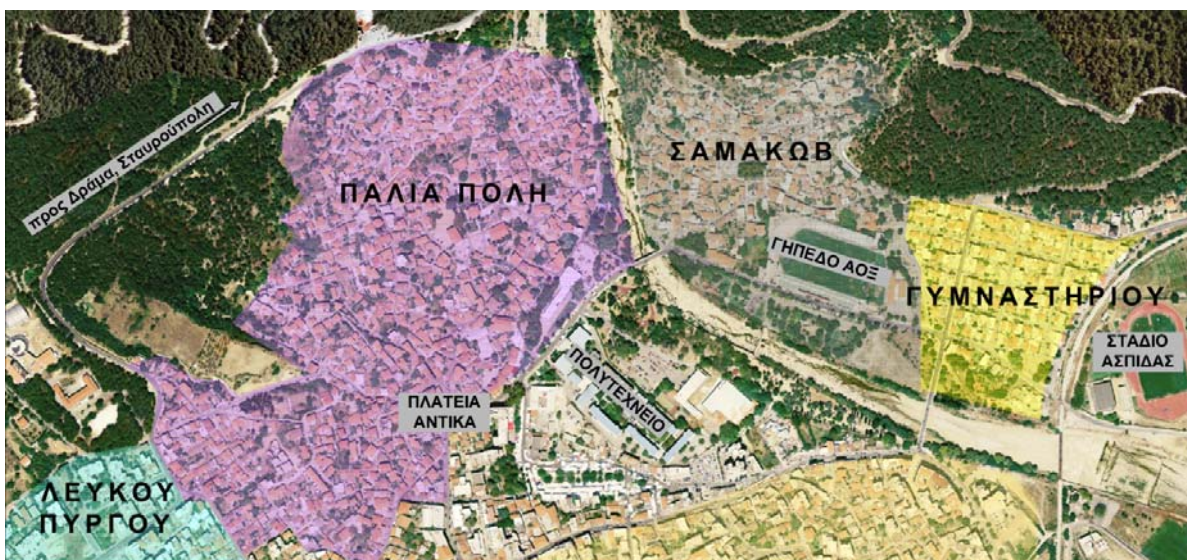
Τα όρια προστασίας του παραδοσιακού οικισμού, σύμφωνα με το χάρτη του Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.) της 29.08.1996 (ΦΕΚ 1037Δ/11.09.1996) περιορίζονται από τα δυτικά, νότια και ανατολικά από τις οδούς: 4ης Οκτωβρίου, Σκιάθου, ΙΧ Μεραρχίας, Ελευθερίου Βενιζέλου, Κονίτσης, Βασιλέως Κωνσταντίνου,

Μαλεσιδίου, Μαυρομαχάλη, Βασιλίσσης Σοφίας, ενώ από προς τα βόρεια περιλαμβάνουν το τέλος του οικισμού και ταυτόχρονα το βόρειο όριο της πόλης.

Τα όρια αυτά ορίζονται αρχικά με την Υπουργική Απόφαση της 17.02.1977 (ΦΕΚ 142Β/25.02.1977), η οποία περιορίζει τα προϋπάρχοντα όρια που προβλέπονταν από προγενέστερη Υπουργική Απόφαση του προηγούμενου έτους, όταν και θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά περιοχή προστασίας στην Παλιά Πόλη. Η προαναφερθείσα Υπουργική Απόφαση του 1976, εκτός της περιοχής της Παλιάς Πόλης, ορίζει ως προστατευόμενη περιοχή και τμήματα της πόλης που ορίζονται από τις οδούς Σπάρτης, Αγίου Δημητρίου και Κατσώνη, οι οποίες βρίσκονται στους συνοικισμούς του Σαμακώβ και Γυμναστηρίου και δεν αποτελούν αντικείμενο μελέτης της παρούσας.



Εικόνα 3.1: Σχεδιαστική απεικόνιση των περιοχών της πόλης Ξάνθης, σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. Ξάνθης (Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Β' Φάση) / 2015 / Μ Δόσιου-Α.Κοτσόγλου)



Εικόνα 3.2: Η περιοχή της Παλιάς Πόλης σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα του 1996

3.2 Οδικό Δίκτυο

Η Παλιά Πόλη ως προς το οδικό της δίκτυο έχει χαρακτηριστικά εξυπηρέτησης μεταφορών με ζωήλατα οχήματα καθώς και πεζών. Η αναγκαιότητα εξυπηρέτησης των οδικών μεταφορών καλύφθηκε από το υφιστάμενο δίκτυο των ζωήλατων μεταφορών και κατά συνέπεια πλάτη οδού της τάξεως των 3.00m απαντώνται σε αρκετά σημεία. Η αστική πυκνότητα του οικισμού είναι μικρή καθώς αποτελείται κατά κύριο λόγο από μονώροφες και διώροφες κατασκευές. Η γεωμορφολογία λόγω των εδαφικών κλίσεων της περιοχής, αλλά και η τυπολογική δόμηση του οικισμού δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη ενός σαφούς οδικού δικτύου που να εξυπηρετεί αξιόλογους κυκλοφοριακούς φόρτους. Η πολεοδομική εξέλιξη, ακολουθώντας πολιτισμικές ιδιαιτερότητες αλλά και τις διάφορες παραγωγικές, οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες, καθόρισε ένα οδικό δίκτυο, το οποίο παρουσιάζει ακανόνιστο ιστό ανάπτυξης με ελυσόμενες οδούς, με μεγάλες κλίσεις και με μεταβλητό πλάτος, όντας προσαρμοσμένο στις υπάρχουσες ιδιοκτησίες.

Σύμφωνα με την ως άνω αναφερόμενη μορφολογία του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με τη χρήση κυβόλιθων ως αποκλειστικό υλικό επίστρωσης των οδών της περιοχής, γίνεται σαφές ότι το σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου παρουσιάζει την εικόνα αλλά και τη λειτουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας. Στις περιπτώσεις των οδών αυτών επιτρέπεται η κίνηση των οχημάτων –δίνοντας όμως σε κάθε περίπτωση προτεραιότητα στον πεζό- αλλά η διαμόρφωσή τους αποτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων και, επομένως, αυτές χρησιμοποιούνται κυρίως για την πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις καθώς και την τροφοδοσία των υφιστάμενων χρήσεων.

Ο διαθέσιμος κοινόχρηστος χώρος για την ανάπτυξη χώρων στάθμευσης είναι προσαρμοσμένος στην κλίμακα της δόμησης της περιοχής Παλιάς Πόλης. Η μικρή αστική πυκνότητα, οι διαχρονικές χρήσεις γης και το διαθέσιμο δίκτυο φαίνεται να είναι δομημένα και να εξυπηρετούν την εσωτερική κλίμακα του οικισμού και δεν αιτιολογείται η εμφάνιση ιδιαίτερων προβλημάτων. Η παρατηρούμενη τα τελευταία 15 περίπου χρόνια σημαντική αλλαγή των χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη, τάση που είχε εκδηλωθεί παλαιότερα στις παρυφές της αλλά επεκτάθηκε πρόσφατα και στον κεντρικό πυρήνα, διατάραξε την ισορροπία της περιοχής, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πιέσεις και τριβές. Την τρέχουσα περίοδο έχουν αναπτυχθεί εντάσεις όσον αφορά σε χαρακτηρισμούς πεζοδρόμων και αναπτυσσόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων, οι οποίες δεν έχουν ακόμη διευθετηθεί.

Στον οικισμό της Παλιάς Πόλης και συγκεκριμένα στο κεντρικό, νότιο και ανατολικό τμήμα του λαμβάνουν χώρα εκδηλώσεις πανελλαδικής εμβέλειας όπως το Καρναβάλι της Ξάνθης και οι Γιορτές Παλιάς Πόλης, εκδηλώσεις που έχουν διάρκεια της τάξεως του δεκαημέρου. Στις περιόδους αυτές εφαρμόζονται ειδικές ρυθμίσεις της κυκλοφορίας με αποκλεισμούς ευρύτερων περιοχών του κέντρου της πόλης. Παρατηρούνται δυσλειτουργίες και καταγράφονται αντιδράσεις χρηστών λόγω των οχλήσεων από τις μεγάλες περιτορείες που απαιτούνται για κάποιες κινήσεις, η παροδικότητα όμως των ρυθμίσεων και ο ειδικός σκοπός για τον οποίο γίνονται, αμβλύνουν τα προβλήματα και τις αντιδράσεις.

Η Παλιά Πόλη ρυθμίζεται ως προς τη λειτουργία της από το Π.Δ. της 29.08.1996 (ΦΕΚ 1037Δ/11.09.1996) και υπό την έννοια αυτή δεν γίνονται πρόσθετες ειδικές προβλέψεις στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της πόλης. Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. οι βασικές οδοί που εξυπηρετούν την κίνηση από και προς την Παλιά Πόλη κατατάσσονται ως εξής:

- Βασιλίσσης Σοφίας: εντάσσεται στο Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο της πόλης, ενώ η τοπική της λειτουργία είναι η εξυπηρέτηση του συνοικισμού Σαμακώβ και της Παλιάς Πόλης. Επί της οδού και προς το κέντρο της πόλης

έχουν αναπτυχθεί χρήσεις για αναψυχή, χρήσεις που επιβαρύνουν τόσο την κίνηση επί της οδού, όσο και τις απαιτήσεις για στάθμευση. Η διπλή λειτουργία του χώρου του παζαριού στη μεγαλύτερη χρονική περίοδο ως χώρου στάθμευσης, αποφορτίζει τις ασκούμενες πιέσεις.

- Βενιζέλου: χαρακτηρίζεται ως Συλλεκτήρια Οδός με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά παράκαμψης του κέντρου και εξόδου από την Παλιά Πόλη προς τις δυτικές περιοχές.
- Βασιλέως Κωνσταντίνου, Δημάρχου Πυγμαλίωνος Χρηστίδη και Υδραγωγείου: αποτελούν Συλλεκτήριες οδούς με λειτουργία εξυπηρέτησης της Παλιάς Πόλης

ενώ ως Συλλεκτήριες Οδοί κατατάσσονται επίσης και οι εξής οδοί του δικτύου της Παλιάς Πόλης:

- Δημάρχου Φιλίππου Αμοιρίδη σε όλο της το μήκος
- Ορφέως από την οδό Φ. Αμοιρίδη έως την οδό Γιάγκου Αντίκα
- Γ. Αντίκα από την οδό Ορφέως έως την οδό Π. Χρηστίδη
- Μητροπολίτου Ανθίμου από οδό Γ. Αντίκα έως την οδό Λευκάδος, τμήμα το οποίο στην υφιστάμενη κατάσταση είναι αδιάνοικτο μεταξύ του 1ου Δημοτικού Σχολείου και της Πλατείας Μητροπόλεως και ουσιαστικά αποτελεί τμήμα της δεύτερης
- Λευκάδος από την Πλ. Μητροπόλεως έως την οδό Ορφέως
- Συληβρίας από την οδό Ορφέως έως την οδό Πινδάρου
- Πινδάρου από οδό Συληβρίας έως την οδό Ορφέως
- Πάρδος Ορφέως, η οποία καταλήγει στην οδό Βασ. Σοφίας

Όπως είναι φανερό, με την ως άνω αναφερόμενη ιεράρχηση, επιχειρείται με το Γ.Π.Σ. της πόλης, να δημιουργηθούν δύο “Συλλεκτήριοι Άξονες” που θα διατρέχουν την Παλιά Πόλη τόσο κατά την έννοια Βορρά-Νότου (με το σύστημα οδών Υδραγωγείου και Π. Χρηστίδη) όσο και κατά την έννοια Ανατολής-Δύσης (με το σύστημα οδών Βενιζέλου – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Γ. Αντίκα – Μητρ. Ανθίμου – Λευκάδος – Συληβρίας – Πινδάρου – Πάρ. Ορφέως).

Παρ’ όλα αυτά, στην υφιστάμενη συνθήκη, ο άξονας κατά την έννοια Α-Δ είναι μη λειτουργικός, τόσο εξαιτίας του αδιάνοικτου τμήματος της Μητρ. Ανθίμου, όσο και εξαιτίας των υφιστάμενων μονοδρομήσεων, οι οποίες καθιστούν ακόμα και την ύπαρξη “συστήματος οδών μονής κατεύθυνσης” ανέφικτη.

Με την εκπόνηση της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Β’ Φάση) / 06.08.2015 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου» έγινε εκ νέου ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου της πόλης, εφαρμόζοντας έναν αναλυτικότερο προσδιορισμό των γεωμετρικών κριτηρίων-προϋποθέσεων για την αξιολόγηση του. Σύμφωνα με αυτή την ιεράρχηση:

- οι οδοί Βασ. Κωνσταντίνου, Βασ. Σοφίας και Ε. Βενιζέλου αποτελούν Κύριες Συλλεκτήριες Οδούς, οι οποίες εξυπηρετούν τις λειτουργίες της πρόσβασης και της παραμονής και συγκροτούν μέρος του βασικού οδικού δικτύου στο εσωτερικό της πόλης της Ξάνθης
- οι οδοί Λευκού Πύργου, Δημάρχου Ευριπίδη Χασιριτζόγλου, Π. Χρηστίδη και Υδραγωγείου αποτελούν Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες Οδούς, οι οποίες παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά με την πιο πάνω κατηγορία, όντας όμως μικρότερης δυναμικότητας. Οι Δευτερεύουσες μαζί με τις Κύριες Συλλεκτήριες συνθέτουν το βασικό οδικό στο εσωτερικό της πόλης της Ξάνθης.

Τέλος, σκόπιμο είναι να γίνει αναφορά στον μελετούμενο με την «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Β’ Φάση) / 06.08.2015 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου» κόμβο

K15 (σύμφωνα με την κωδικοποίηση της συγκεκριμένης μελέτης), στον οποίο συμβάλουν οι οδοί Μεσολογγίου, 4ης Οκτωβρίου, Βενιζέλου (όπως φαίνεται στο παρακάτω σκαρίφημα) και βρίσκεται στην περιοχή του Δικαστικού Μεγάρου και της Π.Ε. Ξάνθης. Ο συγκεκριμένος κόμβος παραλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της κυκλοφορίας που έρχεται από την Παλιά Πόλη, αλλά και από τις ανατολικές και βόρειες περιοχές της πόλης, μέσω της οδού Βενιζέλου. Η κυκλοφορία διοχετεύεται είτε προς τις δυτικές περιοχές της πόλης είτε στην οδό 4ης Οκτωβρίου, από την οποία διέρχεται αστική και υπεραστική συγκοινωνία και η οποία συνδέει την πόλη της Ξάνθης με την ορεινή περιοχή της Π.Ε. Ξάνθης και την πόλη της Δράμας.

3.3 Καταγραφή Στοιχείων Υφιστάμενων Κυκλοφοριακών Συνθηκών

Κατά τη σύνταξη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας για την Παλιά Πόλη της Ξάνθης, έγινε καταγραφή με τη βοήθεια ΙΧ οχήματος των οδών στις οποίες είναι δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων και χρησιμοποιούνται για αυτό το σκοπό και αυτές στις οποίες είναι αδύνατη, με σκοπό αφενός την αποτύπωση επί υποβάθρου της υφιστάμενης κατάστασης και αφετέρου την απόκτηση της απαραίτητης πληροφορίας για τη χάραξη ενδεικτικών διαδρόμων με χρήση του περιτυπώματος οχήματος ειδικού τύπου, οι οποίοι θα οριοθετούν ενδεικτικές ειδικές διαδρομές στον ιστό της Παλιάς Πόλης.

Ταυτόχρονα καταγράφηκε η αδυναμία τήρησης του προαναφερόμενου Π.Δ. όσον αφορά τις πεζοδρομήσεις τις οποίες προτείνει, εφόσον πολλές οδοί από αυτές που σύμφωνα με το Π.Δ. πεζοδρομούνται, στην υφιστάμενη συνθήκη επιτελούν τις λειτουργίες της σύνδεσης της Παλιάς Πόλης με άλλες περιοχές της Πόλης (οδός Βενιζέλου) αλλά και της εξυπηρέτησης παρόδιων κατοικιών (οδοί Σκιάθου, Στάλλιου, Λευκάδος).

Επίσης καταγράφηκε το εκτεταμένο δίκτυο δημόσιων κλιμάκων, το οποίο απαντάται στην περιοχή της Παλιάς Πόλης και το οποίο επιβάλλει δεσμεύσεις κυκλοφορίας.

Ως περιοχή καταγραφής επιλέχθηκε η 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, το οποίο και αποτελεί φυσική συνέχεια του προστατευόμενου τμήματος, παρουσιάζοντας όμοια οδικά χαρακτηριστικά.

Τα παραπάνω στοιχεία παρουσιάζονται αναλυτικά στο Σχέδιο 001 (χάρτης Ρ-3: *Υφιστάμενες Κυκλοφοριακές Συνθήκες* της μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη Ξάνθης), στον οποίο εμφανίζεται ταυτόχρονα η κατεύθυνση των οδών μονής κατεύθυνσης σύμφωνα με την ισχύουσα σηματοδότηση, έτσι ώστε να υπάρχει ολοκληρωμένη η εικόνα της υφιστάμενης συνθήκης των κινήσεων των οχημάτων στην περιοχή μελέτης.

Στην υφιστάμενη κατάσταση έχει παρατηρηθεί ότι εφόσον κάποια κίνηση οχήματος είναι δυνατή, αυτή πραγματοποιείται είτε από μόνιμους κατοίκους είτε από επισκέπτες της Παλιάς Πόλης. Οι αντικειμενικές συνθήκες μη τήρησης των προβλέψεων του Π.Δ. σε συνδυασμό με τις ιδιαίτερες οδικές συνθήκες όπως αυτές αναφέρονται παραπάνω, δημιουργούν μια υφιστάμενη συνθήκη «οδικών κινήσεων στο μέτρο του δυνατού».

Αν και οι υφιστάμενες μονοδρομήσεις κατά κύριο λόγο τηρούνται –με κάποιες εξαιρέσεις-, εντούτοις είναι η μοναδική κυκλοφοριακή ρύθμιση που εφαρμόζεται από τους χρήστες του δικτύου του οικισμού. Τόσο η απαγόρευση στάσης και στάθμευσης, όσο και οι πρόσφατες σημάνσεις πεζοδρομήσεων που εφαρμόστηκαν από το Δήμο Ξάνθης, δεν τηρούνται από τους οδηγούς. Συγκεκριμένα, όσον αφορά στο πρώτο, η

απαγόρευση καταστρατηγείται κατά το δοκούν, κυρίως από δίκυκλα και κυρίως κατά τις ώρες και μέρες που τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (χρήσεις αναψυχής) που λειτουργούν στον οικισμό εξυπηρετούν μεγάλο όγκο επισκεπτών. Όσον αφορά στο δεύτερο, έχουν εγκατασταθεί πινακίδες απαγόρευσης εισόδου οχημάτων μη μόνιμων κατοίκων σε πολλές οδούς του πυρήνα του οικισμού. Οι μόνιμοι κάτοικοι θεωρητικά χρησιμοποιούν ως διακριτικό της ιδιότητάς τους, “κάρτα μόνιμου κατοίκου”, η παροχή της οποίας δεν έχει ενεργοποιηθεί. Η συγκεκριμένη ρύθμιση έχει εφαρμοστεί από ελάχιστα έως καθόλου. Τα ανωτέρω θεωρείται ότι είναι αποτέλεσμα των αντικειμενικών συνθηκών μη εφαρμογής του Π.Δ. χωρίς ένα ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο σε συνδυασμό με την χαλαρή αστυνόμευση εφαρμογής νομικών και ρυθμιστικών διατάξεων όσον αφορά στις χρήσεις των δημόσιων χώρων που αναφέρονται στο οδικό δίκτυο (δρόμων, πεζοδρομίων κ.λπ.), στην περιοχή της Παλιάς Πόλης.

3.4 Καταγραφή Υφιστάμενων Χρήσεων Γης

Όπως προαναφέρθηκε, με το Π.Δ. γίνεται αναλυτική περιγραφή των χρήσεων γης που προβλέπονται για την Παλιά Πόλη και των περιορισμών που τις διέπουν. Παρ’ όλα αυτά, οι χρήσεις αυτές δεν έχουν αναπτυχθεί κατά τρόπο ισόρροπο σύμφωνα με την ειδική μελέτη που είχε συνταχθεί.

Ως περιοχή καταγραφής κατά τη σύνταξη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου της Κυκλοφορίας (2015) επιλέχθηκε η προστατευόμενη περιοχή της Παλιάς Πόλης, η οποία παρουσιάζει αμιγώς τα χαρακτηριστικά που αποτελούν αντικείμενο μελέτης της παρούσας. Στις οδούς που αποτελούν όρια της προστατευόμενης περιοχής (Βενιζέλου – Βασ. Κωνσταντίνου – Βασ. Σοφίας) καταγράφηκαν οι χρήσεις στις όψεις των Ο.Τ. και από τις δύο πλευρές των οδών.

Παρακάτω επισυνάπτεται σκαρίφημα, με το οποίο δίνεται η εικόνα για τη συγκέντρωση και τη διασπορά στο χώρο, των ειδικών χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη.

Έγινε καταγραφή των ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης διακριτοποιώντας τις σε κατηγορίες, με βασικά κριτήρια τις ώρες/περιόδους λειτουργίας τους κατά τη διάρκεια της ημέρας και της εβδομάδας και τον όγκο πολιτών που εξυπηρετούν. Επίσης, κτίρια που διαχρονικά στεγάζουν συγκεκριμένες χρήσεις, αλλά κατά την περίοδο υποβολής της παρούσας βρίσκονταν εκτός λειτουργίας, καταγράφηκαν σύμφωνα με τη διαχρονική τους χρήση. Αναλυτικότερα, οι συνολικά επτά κατηγορίες που δημιουργήθηκαν και καταγράφηκαν είναι οι εξής:

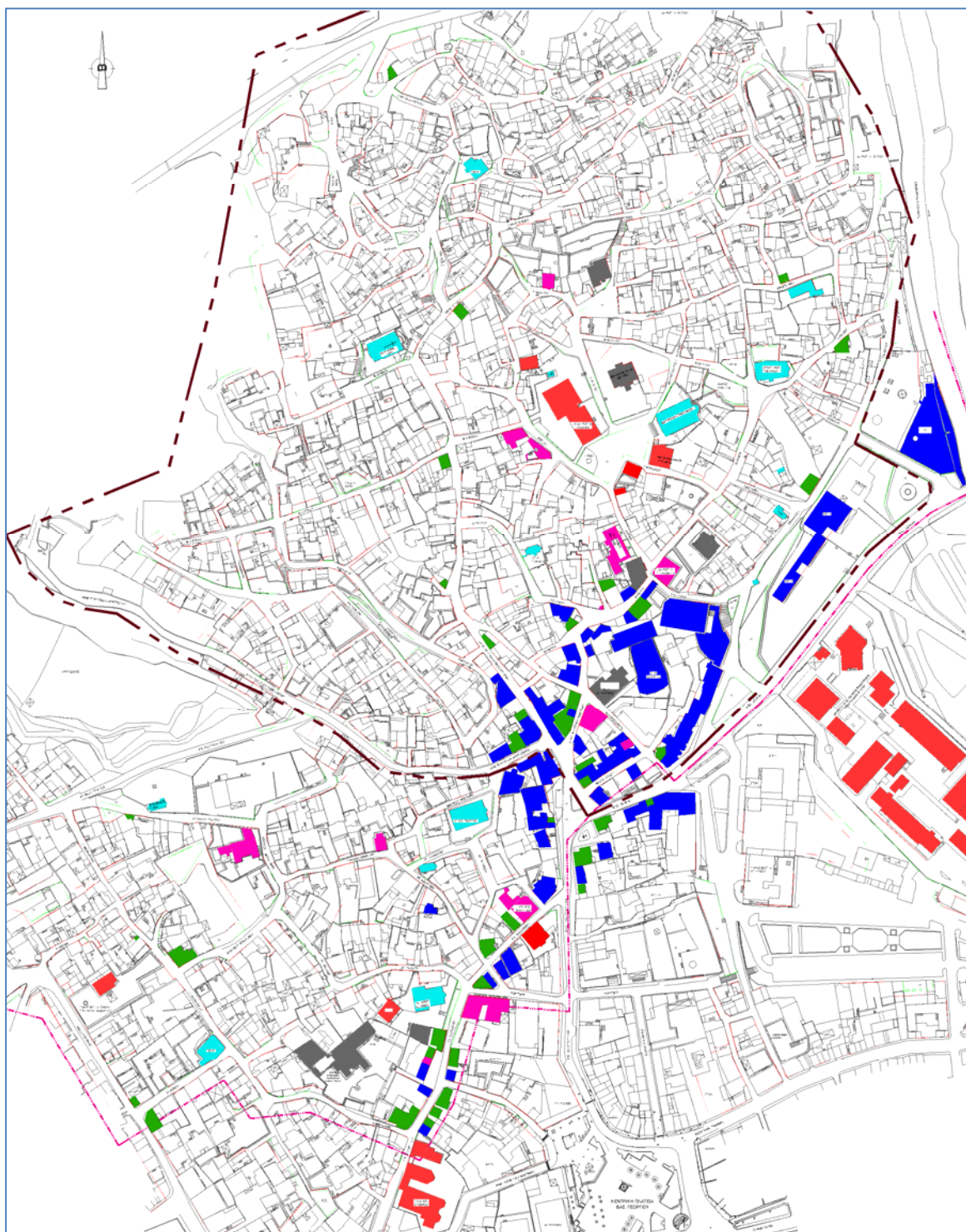
- Καταστήματα Εστίασης και Διασκέδασης (καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος), τα οποία αφενός λειτουργούν όλες τις ημέρες της εβδομάδας και τις περισσότερες ώρες αυτών, και αφετέρου δυνητικά συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο πλήθος χρηστών. Σύμφωνα με την εμπειρία της Ο.Μ. τα καταστήματα εστίασης και διασκέδασης στην Παλιά Πόλη, λειτουργούν περίπου από τις 10 το πρωί έως και τις 2 τα ξημερώματα της επόμενης ημέρας, για τις ημέρες της εβδομάδας (Κυριακή – Πέμπτη) ενώ η λειτουργία τους κατά τις ημέρες του Σαββατοκύριακου (Παρασκευή και Σάββατο) το ωράριό τους επεκτείνεται έως και τις 4 το πρωί της επομένης, σε πολλές περιπτώσεις.
- Καταστήματα Λιανικού Εμπορίου και Ιδιωτικές Υπηρεσίες. Σε αυτήν την κατηγορία καταγράφηκαν οι επιχειρήσεις που λειτουργούν “ώρες γραφείου”, δηλαδή περίπου από τις 8 το πρωί έως και τις 2 το μεσημέρι, όπως επίσης και οι επιχειρήσεις που λειτουργούν κατά τις μέρες και ώρες που λειτουργεί η αγορά της Ξάνθης σύμφωνα με τις αποφάσεις του Εμπορικού Συλλόγου. Κατά παράδοση, η αγορά της Ξάνθης είναι ανοιχτή από Δευτέρα έως και Σάββατο από τις 08:30 έως και τις 14:00, ενώ Τρίτη και Πέμπτη

απόγευμα από τις 17:30 έως και τις 20:30. Φυσικά αυτό το ωρολόγιο πρόγραμμα παρουσιάζει αποκλίσεις κατά τους χειμερινούς ή καλοκαιρινούς μήνες ανάλογα με τις αποφάσεις του Εμπορικού Συλλόγου. Στην ίδια κατηγορία συμπεριλήφθηκαν και τα Mini-Market του οικισμού, με κριτήριο τον όγκο πελατών και τη ροή που αυτός παρουσιάζει κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους, η οποία εκτείνεται σε όλες τις ημέρες της εβδομάδας από νωρίς το πρωί έως και νωρίς το βράδυ.

Οι επιχειρήσεις παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών και τα καταστήματα λιανικού εμπορίου που συναντώνται στην Παλιά Πόλη είναι κατά προσέγγιση οι εξής: λογιστικά γραφεία, σχεδιαστικά γραφεία, δικηγορικά γραφεία, σχολές χορού, καταστήματα ειδών ένδυσης, οπωροπωλεία, ιχθυοπωλεία, αρτοποιεία, ζαχαροπλαστεία, κομμωτήρια, καταστήματα ειδών δώρων και mini market/μπακάλικα.

- Εκπαίδευση. Σε αυτήν την κατηγορία καταγράφηκαν το 1ο Δημοτικό Σχολείο, το 1ο Νηπιαγωγείο, Βρεφονηπιακοί και Παιδικοί Σταθμοί και κτίρια της Πολυτεχνικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου που χρησιμοποιούνται για τους εκπαιδευτικούς σκοπούς του Πανεπιστημίου
- Διοίκηση, όπου καταγράφηκαν οι χρήσεις που αφορούν στην κρατική, δημοτική ή εκκλησιαστική διοίκηση
- Πολιτισμός, όπου καταγράφηκαν χρήσεις όπως Πολιτιστικοί Σύλλογοι, Μουσεία, Εκθεσιακοί Χώροι, Γκαλερί.
- Θρησκευτικοί Χώροι Λατρείας. Σε αυτήν την κατηγορία καταγράφηκαν το σύνολο των εκκλησιών, παρεκκλησιών και μουσουλμανικών τεμενών στην περιοχή της Παλιάς Πόλης.
- Περίθαλψη, όπου καταγράφηκαν οι χρήσεις που σχετίζονται με την ιατρική και φαρμακευτική περίθαλψη.

Η συνολική εικόνα των ειδικών χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη παρουσιάζεται αναλυτικά στο Σχέδιο 002 (Χάρτης Ρ-2: *Ειδικές Χρήσεις Γης* της μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης) που αποτελεί παραδοτέο της παρούσας μελέτης.



■ Καταστήματα Εστίασης και Διασκέδασης (εστιατόρια, καφέ, μπαρ)	■ Διοίκηση (Δήμος Ξάνθης, Κρατική Διοίκηση, Εκκλησιαστική Διοίκηση)	■ Περιβάληψη (Ερυθρός Σταυρός, Κ.Ι. Μητρόπολης Ξάνθης)
■ Λιανικό Εμπόριο και Ιδιωτικές Υπηρεσίες (Καταστήματα ειδών ένδυσης, φούρνοι, σπιρωπωλεία, μίνι μάρκετ, Λογιστικά Γραφεία, Δικηγορικά Γραφεία, Κομμωτήρια)	■ Πολιτισμός (Μουσεία, Πινακοθήκες, Πολιτιστικοί Σύλλογοι)	- - - - Περιοχή Περιορισμού Πρόσβασης
■ Εκπαίδευση (Σχολεία, Παιδικοί και Βρεφονηπιακοί Σταθμοί, Πολυτεχνική Σχολή)	■ Θρησκευτικοί χώροι λατρείας (Εκκλησίες, Παρεκκλήσια, Τεμένη)	- - - - Όρια προστατευόμενης περιοχής Παλιάς Πόλης (ΦΕΚ142Β/17.02.1977)

Εικόνα 3.3: Ειδικές Χρήσεις γης στην περιοχή της Παλιάς Πόλης

4 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση συντάσσεται στο πλαίσιο της μελέτης ρύθμισης κυκλοφορίας και συμπλήρωσης κατακόρυφης σήμανσης στην ευρύτερη περιοχή της Παλιάς Πόλης Ξάνθης. Στόχος της παρέμβασης είναι η οριοθέτηση της κυκλοφορίας οχημάτων, η απαγόρευση ανεξέλεγκτης πρόσβασης (μη κατόχων ειδικής άδειας) και η προειδοποίηση των οδηγών για περιορισμούς ύψους λόγω των χαρακτηριστικών σαχισιών των παραδοσιακών κτιρίων.

Η μελέτη συντάσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις:

- του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΦΕΚ 100Α/13-06-2025)
- των Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων – Τεύχος 9:Κατακόρυφη Σήμανση Οδών (ΟΜΟΕ-ΚΣΟ) – Σχέδιο
- στις Αρχές Ενιαίας Τυποποίησης Σηματοδότησης και Σήμανσης (ΥΠΕΧΩΔΕ 2003)
- τις συστάσεις – υποδείγματα για την ικανοποίηση του δικαιώματος ενημέρωσης κατά την επεξεργασία δεδομένων μέσω συστημάτων βιντεοεπιτήρησης / Αρχή Προστασίας Δεδομένων

Σημειώνεται ότι για τη σύνταξη της παρούσας, λήφθηκε υπόψη το σχέδιο νόμου με τίτλο: «Ψηφιακή ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και λοιπές διατάξεις», η διαβούλευση του οποίου έληξε την 6^η Νοεμβρίου 2025.

4.1 Κατακόρυφη σήμανση

4.1.1 Σήμανση σημείων εισόδου – εξόδου στην Παλιά Πόλη

Σύμφωνα με τη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης προτείνονται τα σημεία ελέγχου κυκλοφορίας σε εισόδους της Παλιάς Πόλης. Τα σημεία που επιλέχθηκαν τελικώς από το Δήμο Ξάνθης, για την εγκατάσταση του τεχνολογικού εξοπλισμού που θα διασφαλίζει τη λειτουργία του Συστήματος Περιορισμού Πρόσβασης είναι:

- Θέση 1: στην οδό Χασιρτζόγλου, τα ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης και ελέγχου προτείνεται να εγκατασταθούν επί της συμβολής αυτής με την οδό Λ. Πύργου, ώστε να προσφέρεται η δυνατότητα χρήσης του Υπαίθριου Δημοτικού Parking από τους χρήστες του δικτύου.
- Θέση 2-3: στην Περιοχή Πλατείας Αντίκα, προτείνεται να εγκατασταθούν επί της συμβολής με την οδό Βασ. Σοφίας για τον έλεγχο εισόδου/εξόδου καθώς και επί της συμβολής της οδού Μπότσαρη στην οδό Χασιρτζόγλου για τον έλεγχο εισόδου στην Περιοχή Περιορισμού Πρόσβασης, δημιουργώντας έτσι ένα *σύνθετο σημείο ελέγχου*.
- Θέση 4: στην πάροδο Ορφέως, προτείνεται να εγκατασταθούν στη συμβολή αυτής με την οδό Πινδάρου, επιτρέποντας έτσι τη λειτουργία του parking του πρώην ξενοδοχείου Elisso.
- Θέση 5: στην οδό Χίου μέσω της συμβολής της με την Ε.Ο. Ξάνθης – Δράμας. Η οδός είναι πλακοστρωμένη με σύγχρονο κυβόλιθο και επιτελεί τη λειτουργία της εισόδου για τους κατοίκους του βορειότερου τμήματος της Παλιάς Πόλης. Η οδός βρίσκεται απέναντι από την είσοδο του Υπαίθριου Δημοτικού Θεάτρου.



Εικόνα 4.1: Σημεία ελέγχου κυκλοφορίας στην οριοθετημένη περιοχή της Παλιάς Πόλης (ΦΕΚ 2754B/01-09-2016)

Πέρα από τις προαναφερόμενες κύριες εισόδους στην υποκείμενη σε ένα ρυθμιστικό πλαίσιο περιοχή, υπάρχουν και άλλες δίοδοι. Αυτές είναι:

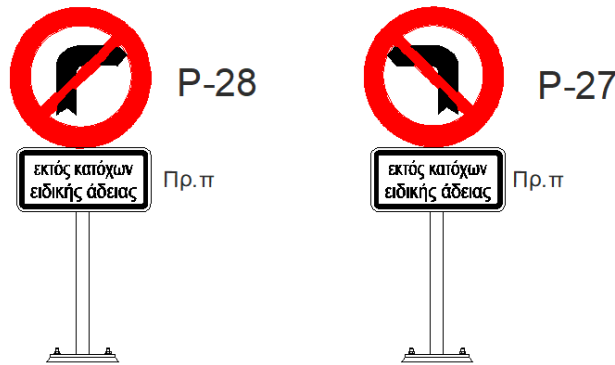
- η οδός Μαυρομιχάλη μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας
- η πάροδος Πινδάρου μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας
- η οδός Υδραγωγείου μέσω της Ε.Ο. Ξάνθης - Δράμας

Σε αυτές τις δευτερεύουσες εισόδους στην περιοχή εφαρμογής Συστήματος Περιορισμού Πρόσβασης, προτείνεται η εγκατάσταση ισχυρής σήμανσης, η οποία να απαγορεύει την είσοδο των μη προβλεπόμενων χρηστών του δικτύου της περιοχής περιορισμού πρόσβασης.

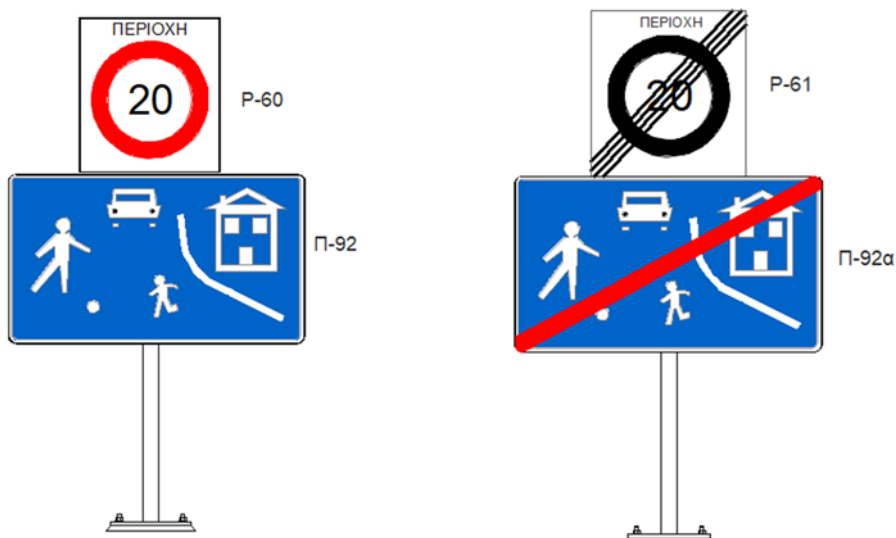
Σύμφωνα με τα ανωτέρω, σε όλες τις εισόδους της οριοθετημένης περιοχής της Παλιάς Πόλης τοποθετείται συνδυασμός πινακίδων για την απαγόρευση της εισόδου σε όλα τα οχήματα, εκτός αυτών οι κάτοχοι των οποίων φέρουν ειδική άδεια. Συγκεκριμένα, τοποθετείται ρυθμιστική πινακίδα Ρ-7 (απαγόρευση εισόδου σε όλα τα οχήματα) με την πρόσθετη πινακίδα Πρ.π που αναγράφει: «εκτός κατόχων ειδικής άδειας».



Προ της συμβολής στην εγκάρσια οδό, σε κάθε σημείο εισόδου, οι οδηγοί των οχημάτων θα προειδοποιούνται από αντίστοιχες πινακίδες για την απαγόρευση δεξιάς/αριστερής στροφής, (εκτός των κατόχων ειδικής άδειας). Οι πινακίδες αυτές αποτελούνται από τις ρυθμιστικές πινακίδες P-27 , P-28 που απαγορεύουν την αριστερή ή δεξιά στροφή και την πρόσθετη πινακίδα Πρ.π όπως προαναφέρθηκε.



Επίσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ΦΕΚ2745B/01-09-2025 σε κάθε ελεγχόμενη είσοδο στην Παλιά Πόλη θα τοποθετηθούν σε κοινό στύλο, πινακίδες με κωδικούς σύμφωνα με τον ΚΟΚ, P-60: ανώτατη ταχύτητα περιοχής για την επιβολή του ορίου των 20 χλμ/ώρα σε συνδυασμό με πληροφοριακές πινακίδες Π-92: περιοχή κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας. Αντίστοιχα στις εξόδους της Παλιάς Πόλης, θα τοποθετηθούν οι αντίστοιχες πινακίδες με κωδικούς σύμφωνα με τον ΚΟΚ, P-61: Έξοδος από περιοχή με ανώτατο όριο κυκλοφορίας και Π-92α: Τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.



Τέλος, σε κάθε σημείο στο οποίο θα τοποθετηθεί κάμερα για την αυτόματη αναγνώριση αριθμού κυκλοφορίας οχημάτων, σύμφωνα με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων, θα πρέπει να τοποθετηθεί σχετική ενημερωτική πινακίδα. Η εγκατάσταση συστημάτων καμερών, στο πλαίσιο ελέγχου της κυκλοφορίας παρουσιάζει μεγάλο νομικό ενδιαφέρον, καθώς η εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων λήψης εικόνας (όπως κάμερες) που καταγράφουν δημόσιους χώρους διέπεται από ένα πολύ συγκεκριμένο και αυστηρό νομικό καθεστώς. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 14 ν. 3917/2011, όπως ισχύει, *«η εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων επιτήρησης με τη λήψη ή καταγραφή ήχου ή εικόνας σε δημόσιους χώρους, εφόσον συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, επιτρέπεται μόνο για:*

α) τη διαφύλαξη της εθνικής άμυνας,

β) την προστασία του πολιτεύματος και την αποτροπή εγκλημάτων προδοσίας της χώρας,

γ) την αποτροπή και καταστολή εγκλημάτων που συνιστούν επιβουλή της δημόσιας τάξης,

δ) την αποτροπή και καταστολή εγκλημάτων βίας, εμπορίας ναρκωτικών, κοινώς επικίνδυνων εγκλημάτων, εγκλημάτων κατά της ασφαλείας των συγκοινωνιών και εγκλημάτων κατά της ιδιοκτησίας, όταν με βάση πραγματικά στοιχεία συντρέχουν επαρκείς ενδείξεις ότι τελέστηκαν ή πρόκειται να τελεσθούν τέτοιες πράξεις

ε) τη διαχείριση της κυκλοφορίας»

Επισημαίνεται ότι, η εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων επιτήρησης σε δημόσιους χώρους επιτρέπεται, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 14 ν. 3917/2011, όπως ισχύει, αποκλειστικά από κρατικές αρχές. Στο πλαίσιο αποκρουστώσεως της εν λόγω διάταξης, το άρθρο 4 του Π.Δ. 75/2020, διευκρινίζει πως ως κρατικές αρχές, στο πλαίσιο της χρήσης καμερών σε δημόσιους χώρους, ορίζονται *«οι δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για την πρόληψη, διερεύνηση, ανίχνευση ή δίωξη των εγκλημάτων ή την εκτέλεση των ποινικών κυρώσεων περιλαμβανομένων της προστασίας από απειλές κατά της δημόσιας ασφάλειας και της αποτροπής τους, εν προκειμένω η Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και το Λιμενικό Σώμα Ελληνική Ακτοφυλακή»*.

Στο άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 3852/2010, όπως ισχύει (εφεξής «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ») ορίζεται ότι οι Δήμοι είναι *«κατά τόπο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και αποτελούν τον πρώτο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης»*. Ως εκ τούτου, συνάγεται ότι οι Ο.Τ.Α. όπως Περιφέρειες και Δήμοι ή/και άλλα ΝΠΔΔ/ΝΠΙΔ δεν εμπίπτουν στον ορισμό των κρατικών αρχών κατά την έννοια της διάταξης και ως εκ τούτου, δεν μπορούν αυτοτελώς να εγκαθιστούν και να λειτουργούν συστήματα λήψης εικόνας σε δημόσιους χώρους. Αντιθέτως, οι μόνοι που δύναται να προχωρούν στην εγκατάσταση και λειτουργία των εν λόγω συστημάτων, είναι κρατικές αρχές και σε ό,τι αφορά την διαχείριση της κυκλοφορίας, η Ελληνική Αστυνομία. Συμπερασματικά, σύμφωνα με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο, προκύπτει ότι η εγκατάσταση και λειτουργία των καμερών σε δημόσιους χώρους από ΟΤΑ ή/και ΝΠΔΔ/ΝΠΙΔ ελλείπει νομιμότητας. Μέχρι την ψήφιση του νέου νομοθετικού πλαισίου, η αποκλειστική εναλλακτική των ΟΤΑ ή/και ΝΠΔΔ/ΝΠΙΔ, είναι η Υπογραφή Συμφωνητικού Επεξεργασίας Δεδομένων (DPA) μεταξύ τους και της Ελληνικής Αστυνομίας, με το οποίο η τελευταία καθίσταται Υπεύθυνη Επεξεργασίας - έχουσα και την σχετική αρμοδιότητα - και ο ΟΤΑ ή/και ΝΠΔΔ/ΝΠΙΔ ως Εκτελών την Επεξεργασία.

Για τη σήμανση περιοχής με σύστημα ελεγχόμενης εισόδου εφαρμόζεται η πρακτική που είναι νόμιμη και συμβατή με τον ΚΟΚ και τον GDPR η οποία βασίζεται σε συνδυασμό εγκεκριμένων πινακίδων και ενημερωτικής σήμανσης. Τα συστήματα ANPR και LPR είναι τα τεχνολογικά συστήματα καμερών που

αναγνωρίζουν αυτόματα αριθμούς κυκλοφορίας οχημάτων μέσω λογισμικού οπτικής αναγνώρισης (OCR).

Τα συστήματα αυτά:

- καταγράφουν εικόνα / βίντεο
- εξάγουν τον αριθμό κυκλοφορίας
- και τον συγκρίνουν με μία βάση δεδομένων (π.χ. οχήματα με άδεια εισόδου, παραβάσεις κλπ.)

Για την περίπτωση του οικισμού της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης που πρόκειται να τοποθετηθεί σύστημα ελεγχόμενης εισόδου και λειτουργία καμερών, σύμφωνα με το Άρθρο 13 του Κανονισμού 2016/679 και Ν. 4624/2019 θα τοποθετηθεί Πινακίδα GDPR (ή ενημερωτική πινακίδα βιντεοσκόπησης), η οποία θα ενημερώνει τους πολίτες για την περιοχή που παρακολουθείται από κάμερες και για την συλλογή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (πινακίδες αυτοκινήτων). Η τοποθέτηση της συγκεκριμένης πινακίδας είναι υποχρεωτική βάσει του άρθρου 13 του GDPR (ΕΕ 2016/679).

Μία πινακίδα GDPR πρέπει να έχει τουλάχιστον τα εξής στοιχεία:

- Τίτλο
- Σκοπό επεξεργασίας
- Υπεύθυνο επεξεργασίας
- Στοιχεία επικοινωνίας
- Αναφορά στα δικαιώματα πολιτών και πού βρίσκουν αναλυτικές πληροφορίες.

Σύμφωνα με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (ΑΠΔΧ) παραθέτονται συστάσεις - υποδείγματα για την ικανοποίηση του δικαιώματος ενημέρωσης κατά την επεξεργασία δεδομένων μέσω συστημάτων βιντεοεπιτήρησης. Σε πρώτο επίπεδο απαιτούνται προειδοποιητικές πινακίδες, στις οποίες αναφέρονται τα βασικά χαρακτηριστικά της επεξεργασίας. Οι πινακίδες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι ευδιάκριτες από όλα τα πιθανά σημεία εισόδου στον επιτηρούμενο χώρο (Παλιά Πόλη Ξάνθης).

Υποχρεωτικές πληροφορίες πρώτου επιπέδου:

- Σκοπός της επεξεργασίας
- Ταυτότητα του υπευθύνου επεξεργασίας ή/και του εκπροσώπου του
- Αναφορά στα δικαιώματα του υποκειμένου των δεδομένων

Παραπομπή στην αναλυτική ενημέρωση είναι το 2ο επίπεδο ενημέρωσης και συστήνεται η χρήση συνδέσμου σε ιστοσελίδα (με URL ή QR). Αν ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεν διαθέτει ιστοσελίδα, οφείλει να παραπέμψει στον χώρο όπου τα υποκείμενα των δεδομένων μπορούν να βρουν την αναλυτική ενημέρωση.

Αναφορά των στοιχείων επικοινωνίας του Υπευθύνου Προστασίας Δεδομένων (DPO), στις περιπτώσεις για τις οποίες έχει ορισθεί. Περαιτέρω, σε περίπτωση κατά την οποία η επεξεργασία δεν περιλαμβάνεται στις τυπικά αναμενόμενες από ένα υποκείμενο των δεδομένων, η πινακίδα πρώτου επιπέδου πρέπει να περιλαμβάνει περαιτέρω πληροφορίες, όπως διαβιβάσεις σε μη αναμενόμενους τρίτους (π.χ. διαβίβαση εκτός ΕΕ) ή υπέρβαση των χρονικών διαστημάτων τήρησης δεδομένων που ορίζονται στην οδηγία 1/2011. Στο άρθρο 9 της οδηγίας 1/2011 της Αρχής προσδιορίζονται οι αναμενόμενοι αποδέκτες, όπως π.χ. οι αρμόδιες διωκτικές αρχές.

Δίνονται λοιπόν υποδείγματα ενημερωτικών πινακίδων Α επιπέδου τα οποία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Ενημερωτικές πινακίδες με χρήση QR code

- Ενημερωτικές πινακίδες χωρίς την χρήση QR code.

Οι δύο παραπάνω κατηγορίες με την σειρά τους χωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες:

- Ενημερωτικές πινακίδες με αναφορά στοιχείων DPO
- Ενημερωτικές πινακίδες χωρίς αναφορά στοιχείων DPO

Με τον όρο DPO (Data Protection Officer / Υπεύθυνος προστασίας δεδομένων) εννοείται το πρόσωπο που έχει οριστεί από τον φορέα / εταιρεία για να:

- παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τον GDPR
- ενημερώνει και συμβουλεύει τον φορέα
- λειτουργεί ως σημείο επαφής με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων (ΑΠΔΧ)
- λειτουργεί ως σημείο επαφής για τα Υποκείμενα των Δεδομένων (πολίτες)

Στην προκειμένη περίπτωση ο φορέας εκτέλεσης είναι ο Δήμος Ξάνθης αφού το σύστημα ANPR και οι πινακίδες ενημέρωσης θα τοποθετηθούν από αυτόν. Επομένως εφόσον πρόκειται για δημόσια αρχή, ο ορισμός Υπευθύνου Προστασίας Δεδομένων (DPO) είναι υποχρεωτικός βάσει του Άρθρου 37 παρ. 1 στοιχείο α, του GDPR. Συνεπώς η πινακίδα ενημέρωσης πρέπει να περιλαμβάνει υποχρεωτικά τα στοιχεία επικοινωνίας του DPO του Δήμου (ή του φορέα που είναι υπεύθυνος Επεξεργασίας για το σύστημα ANPR). Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα και τα υποδείγματα ενημερωτικών πινακίδων της Αρχής Προστασίας Δεδομένων η πινακίδα που επιλέγεται έχει την εξής μορφή:



Σημειώνεται ότι από τις 22-10-2025 έως τις 06-11-2025 πραγματοποιήθηκε διαβούλευση του σχεδίου Νόμου του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης με τίτλο: "Ψηφιακή ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και λοιπές διατάξεις". Το ανωτέρω σχέδιο Νόμου, έχει σκοπό τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού και σύγχρονου πλαισίου εφαρμογής των κανόνων οδικής ασφάλειας, με την αξιοποίηση και χρήση των νέων τεχνολογιών και της τεχνητής νοημοσύνης για την ασφαλή καταγραφή των στοιχείων των οχημάτων και των οδηγών τους κατά την τέλεση παραβάσεων σε χώρους δημόσιας κυκλοφορίας, καθώς και η απλούστευση

των διαδικασιών της καταγραφής και βεβαίωσης των παραβάσεων που πραγματοποιούνται στο οδικό δίκτυο, αλλά και της διαδικασίας είσπραξης των προστίμων που προκύπτουν από τις εκδοθείσες Πράξεις Βεβαίωσης Παράβασης, καθώς και της καταγραφής των λοιπών διοικητικών κυρώσεων, με απώτερο σκοπό την αποτροπή τέτοιων παραβάσεων και την τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

4.1.2 Προειδοποίηση οδηγών για περιορισμούς ύψους στην Παλιά Πόλη

Η Παλιά Πόλη της Ξάνθης αποτελεί ιστορικό και παραδοσιακό οικιστικό σύνολο, με στενό οδικό δίκτυο, περιορισμένες ακτίνες καμπυλότητας και πλήθος αρχιτεκτονικών προεξοχών στηριγμένες σε ξύλινα δοκάρια που βρίσκονται πέρα από τα όρια της τοιχοποιίας του ισογείου (σαχνισί), οι οποίες μειώνουν την ωφέλιμη διατομή διέλευσης. Οι υπάρχουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κρίθηκαν ανεπαρκείς ως προς τον έλεγχο της πρόσβασης οχημάτων μη κατόχων ειδικής άδειας καθώς και στην προστασία αρχιτεκτονικών στοιχείων από οχήματα αυξημένου ύψους. Για τον λόγο αυτό, προτάθηκε η τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης, σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Κάθετης Σήμανσης Οδών (ΟΜΟΕ - ΚΣΟ), με στόχο:

- την έγκαιρη προειδοποίηση των οδηγών
- την ομαλή καθοδήγηση της κυκλοφορίας και
- την πρόληψη περαιτέρω ατυχημάτων

Οι πινακίδες Ρ-22 που απαγορεύουν την είσοδο/διέλευση σε οχήματα συνολικού ύψους που υπερβαίνει το ύψος της υπό προστασία κατασκευής, τοποθετήθηκαν σε εσωτερικά τμήματα του οδικού δικτύου όπου καταγράφονται προεξοχές σαχνισιών ή υπερκατασκευές. Το ύψος της αναγραφής της πινακίδας Ρ-22 λαμβάνεται μικρότερο κατά 0,20m από το ελεύθερο ύψος h, όπως μετρήθηκε, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ταλαντώσεις των οχημάτων κατά την κίνησή τους. Οι ενδείξεις ύψους (2,30m , 2,50m , 2,70m , 3,00m) καθορίστηκαν μετά από αποτύπωση των υφιστάμενων ανοιγμάτων και προστέθηκαν σε θέσεις 20-30m προ των σαχνισιών, προεξοχών για την αποφυγή σύγκρουσης με τα βαρέα οχήματα.

Συγκεκριμένα, τα σαχνισί που εξετάστηκαν από άποψη επικινδυνότητας σύγκρουσης είναι τα εξής:

1. Σαχνισί του κτιρίου της Δημοτικής Πινακοθήκης - συμβολή οδών Ορφέως και Πινδάρου



2. Σαχνισί του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Ορφέως και Συληθρίας



3. Σαχινσί του κτιρίου του «Διεθνούς Δημοκρίτειου Ιδρύματος» επί της συμβολής των οδών Γ. Αντίκα και Φιλίππου



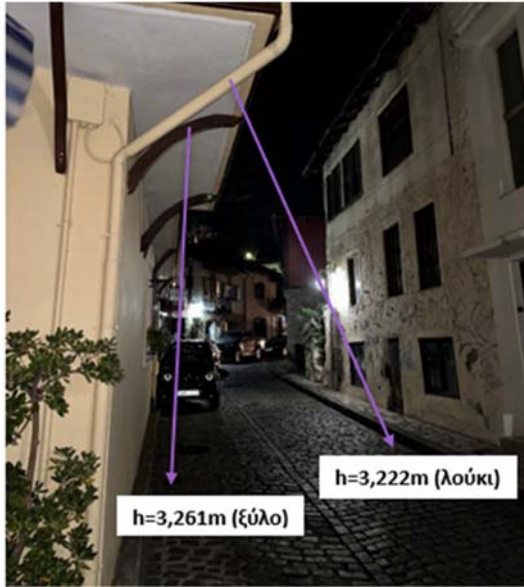
4. Σαχινσί κτιρίου επί της συμβολής των οδών Π. Χρηστίδη και Υδραγωγείου



5. Σαχινσί κτιρίου επί των οδών Π. Χρηστίδη και Φιλίππου



6. Σαχνισί οικίας επί της οδού Ε. Χασιρτζόγλου



Η επιλογή των σημείων και η ακριβής διάταξη των πινακίδων βασίστηκε σε επιτόπιες μετρήσεις, ανάλυση συνθηκών ορατότητας, καθώς και στη συλλογή στοιχείων για προηγούμενα περιστατικά ατυχημάτων στην περιοχή. Για την πληρέστερη τεκμηρίωση της αναγκαιότητας της παρέμβασης, παρατίθενται ενδεικτικές φωτογραφίες που απεικονίζουν περίπτωση ζημιών από πρόσκρουση βαρέους οχήματος σε σαχνισί κτιρίου επί των οδών π. Χρηστίδη και Φίλιππου.



Όπως παρουσιάζεται στο Σχέδιο 005: «Κατακόρυφη σήμανση» που συνοδεύει την παρούσα, επιλέγεται η τοποθέτηση πινακίδας Ρ-22 με αναγραφή ύψους 3.00m στα σαχινσί:

- του κτιρίου της Δημοτικής Πινακοθήκης - συμβολή οδών Ορφέως και Πινδάρου
- του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Ορφέως και Συληβρίας
- της οικίας επί της οδού Ε. Χασιφτζόγλου

Στα σαχινσί του κτιρίου του «Διεθνούς Δημοκρίτειου Ιδρύματος» επί της συμβολής των οδών Γ. Αντίκα και Φιλίππου, του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Π. Χρηστίδη και Υδραγωγείου και κτιρίου επί των οδών Π. Χρηστίδη και Φιλίππου, σύμφωνα με την αυτοψία που διενεργήθηκε, ο περιορισμός του ύψους ισχύει για 2.70m, 2.50m και 2.30m αντίστοιχα.

4.2 Οριζόντια σήμανση

4.2.1 Οριοθέτηση ειδικών διαδρομών κίνησης οχημάτων

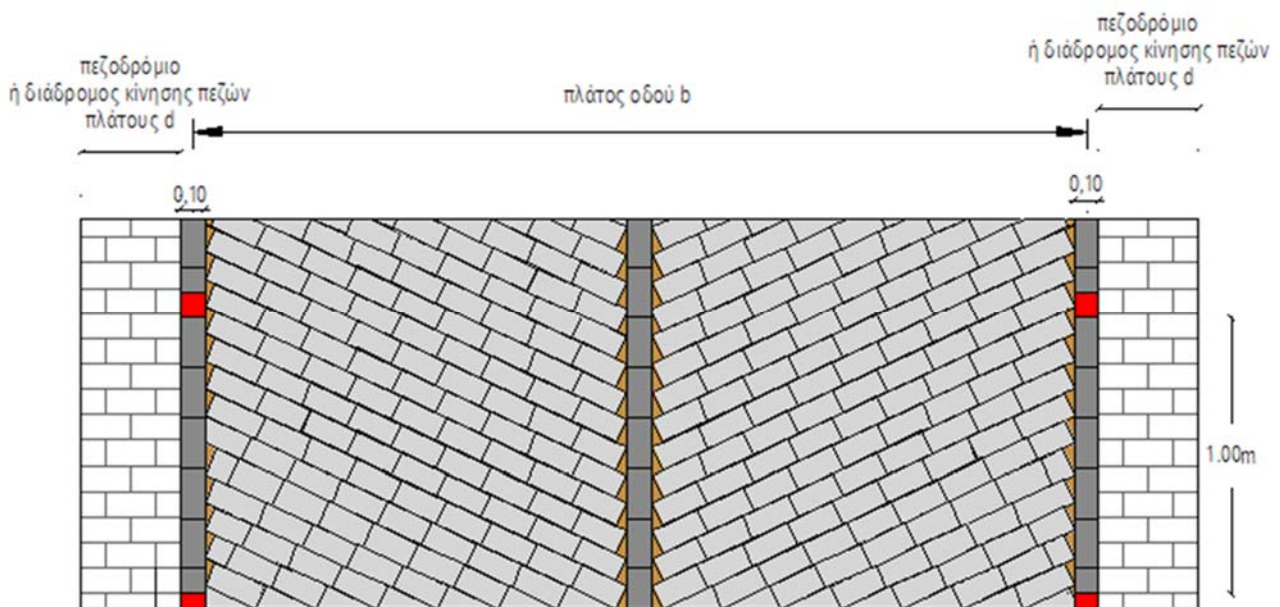
Για την εξυπηρέτηση χρηστών περιορισμένης χρονικής και χωρικής πρόσβασης στην Παλιά Πόλη, θεσπίστηκαν σύμφωνα με τη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη της Ξάνθης και το ΦΕΚ 2754Β/01-09-2025, διάδρομοι για την κίνηση των οχημάτων, περιτυπώματος τύπου Ελαφρού Φορτηγού. Κατά τη σύνταξη της παρούσας έγινε ομαδοποίηση των θεσπισμένων ειδικών διαδρομών όπως παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 2.2.3 και προέκυψαν δύο Ομάδες Α (κίνηση Δ-Α) και Β (κίνηση Ν-Β) όπως παρουσιάζονται στα Σχέδια 003 και 004 που συνοδεύουν την παρούσα.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι της παρούσας, παρουσιάζονται αναλυτικά οι συντεταγμένες των οριογραμμών τμημάτων των διαδρόμων ειδικής κυκλοφορίας (Ομάδων Α και Β), ώστε να είναι δυνατός ο λεπτομερής καθορισμός αυτών από οποιοδήποτε φορέα/όργανο της Δημοτικής Αρχής. Στα καμπύλα τμήματα των οδών που αξιοποιήθηκαν για τη χάραξη των υπόψη διαδρόμων, χρησιμοποιούνται κυκλικά τόξα, των οποίων δίνονται οι συντεταγμένες του κέντρου και το μήκος της ακτίνας τους. Τα τμήματα των ειδικών διαδρομών για τα οποία δίνονται οι συντεταγμένες των οριογραμμών τους είναι αυτά στα οποία το εύρος του υφιστάμενου δημόσιου χώρου είναι ανώτερο των 3.50 m για τα τμήματα μονοδρόμων και ανώτερο των 6.00 m για τα τμήματα αμφίδρομης κίνησης οχημάτων. Στόχος είναι ο προσδιορισμός των τμημάτων του δημόσιου χώρου, τα οποία πρέπει να είναι αυστηρώς ελεύθερα από κάθε είδους κατάληψη ώστε να διασφαλίζεται η κίνηση παντός είδους οχήματος που έχει δικαίωμα πρόσβασης στην περιοχή εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που προτείνονται με την παρούσα και των τμημάτων που δύνανται να παραχωρηθούν από τη Δημοτική Αρχή για άλλες χρήσεις. Στα τμήματα των ειδικών διαδρομών –αλλά και όλων των οδών και παρόδων της περιοχής περιορισμού πρόσβασης- στα οποία δε διατίθεται εύρος μεγαλύτερο των 3.50 m (μονόδρομοι) και 6.00 m (αμφίδρομα τμήματα), δεν υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης διαφορετικών χρήσεων.

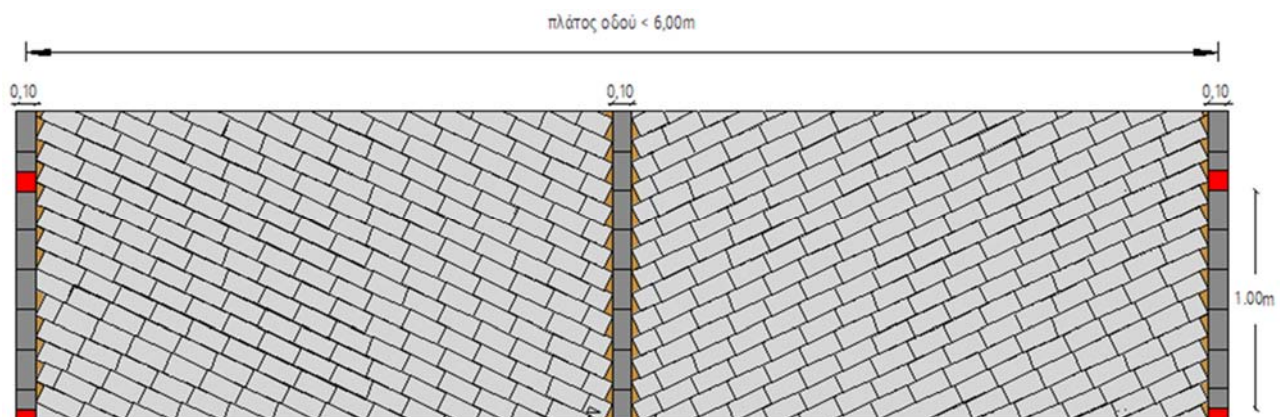
Η σήμανση των διαδρόμων κίνησης (οριζόντια σήμανση), θα γίνει με αντικατάσταση μεμονωμένων υφιστάμενων κυβόλιθων, με άλλους τετραγωνικούς κυβόλιθους, διαφορετικού χρώματος από τους υφιστάμενους, που θα επιτελούν το έργο της διαγράμμισης, ανά 1 m επί των περιγραφόμενων οριογραμμών των ειδικών διαδρομών. Σημειώνεται ότι η απόσταση μεταξύ των χρωματιστών κυβόλιθων στη μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου καθώς και στο ΦΕΚ 2754Β/01-09-2016 ορίζεται στα 2 -3m. Κατά τη σύνταξη της παρούσας αποφασίστηκε η μείωση αυτής της απόστασης στο 1 m, ώστε να γίνεται πιο εύκολα αντιληπτό από τους χρήστες, ώστε να διασφαλιστεί η βέλτιστη ορατότητα της οριογραμμής κυκλοφορίας

των διαδρόμων κίνησης για τους οδηγούς και η ακριβής οριοθέτηση της απαιτούμενης ελεύθερης διαδρομής για τους λοιπούς χρήστες. Η διαδικασία αντικατάστασης των υφιστάμενων κυβολίθων περιλαμβάνει ορισμένα στάδια τα οποία περιγράφονται αναλυτικά παρακάτω.

Αρχικά γίνεται αποξήλωση / καθαίρεση των υφιστάμενων κυβολίθων μέσω διαστάσεων 20x10x10 cm με το υπόστρωμα αυτών. Η αποξήλωσή τους θα γίνει με προσοχή για να παραμείνουν ακέραιοι σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% ώστε να εξασφαλιστεί αργότερα η επανατοποθέτησή τους. Στη συνέχεια, υφίστανται επεξεργασία για μείωση της διάστασής τους και συγκεκριμένα για να προκύψουν κυβόλιθοι μέσω διαστάσεων 0,10x0,10x0,10m. Ακολουθεί η επανατοποθέτηση των κυβολίθων με τις νέες πλέον διαστάσεις και η διάστρωση των χρωματιστών κυβολίθων διαστάσεων 10x10x10 cm με χρώμα που θα επιλεγεί από την αρμόδια Υπηρεσία. Η επίστρωση των κυβολίθων γίνεται επί στρώσεως άμμου πάχους 0,05m η οποία τοποθετείται με τη σειρά της σε στρώση οδοστρωσίας αποτελούμενη από βάση και υπόβαση πάχους 0,10m εκάστη.



Εικόνα 4.2: Οριζόντια σήμανση – Διαμόρφωση οριογραμμής οδού μονόδρομης κίνησης ή αμφίδρομης με $b > 6m$ με χρωματιστό κυβόλιθο



Εικόνα 4.3: Οριζόντια σήμανση – Διαμόρφωση οριογραμμής οδού αμφίδρομης κίνησης με $b < 6m$ με χρωματιστό κυβόλιθο

Επισημαίνεται ότι οι διατομές που χρησιμοποιούνται για την σήμανση ($b_1=3.50\text{m}$ για την μονόδρομη κίνηση και $b_2=6.00\text{m}$ για την αμφίδρομη κίνηση), έχουν ονομαστική αναφορά (nominal) διότι υπάρχουν κατά θέσεις αποκλίσεις λόγω του ιδιαίτερου πολεοδομικού χαρακτήρα της περιοχής. Σε περιπτώσεις που δεν είναι εφικτή λόγω γεωμετρικών περιορισμών (π.χ. υφιστάμενα κτίσματα κλπ.) η εφαρμογή των τυπικών τιμών, γίνονται οι απαιτούμενες προσαρμογές.

Σε κάθε σημείο εισόδου / εξόδου, η αρχή και το τέλος του διαδρόμου κίνησης των οχημάτων θα σημαίνεται επίσης με την εγκάρσια τοποθέτηση διακοσμητικών (χρωματιστών κυβόλιθων) για την καλύτερη οπτική αναγνώριση της έναρξης ή του τέλους της κίνησης εντός της περιοχής περιορισμού πρόσβασης στην Παλιά Πόλη.

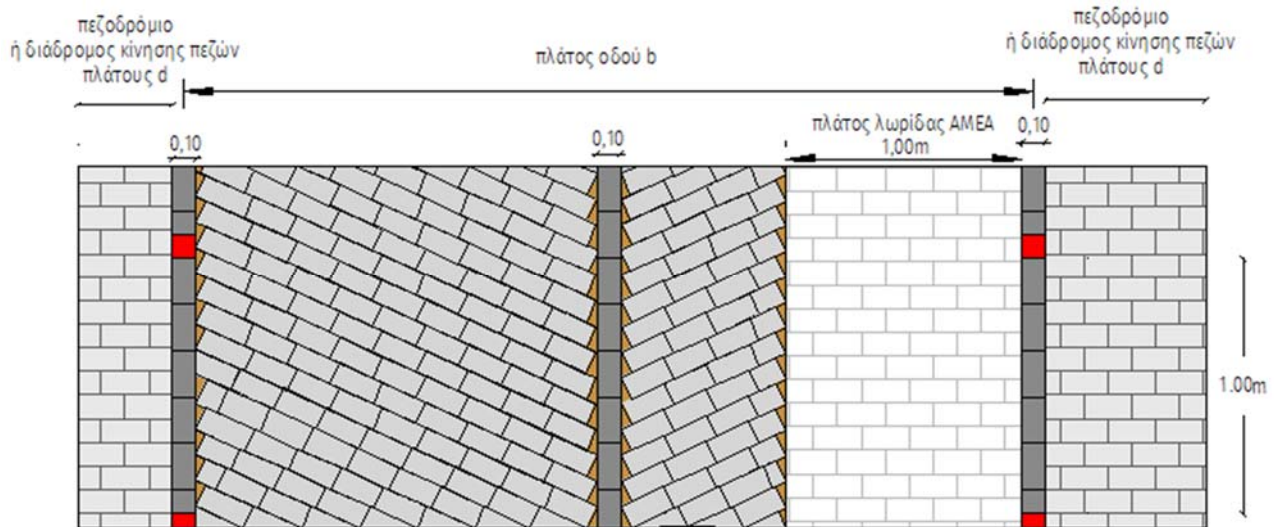
4.2.2 Διάδρομος κίνησης ΑΜΕΑ

Λαμβάνοντας υπόψη το υπ' αρ. πρωτ.:21960/21-08-2025 έγγραφο της ΔΤΥ του Δήμου Ξάνθης με το οποίο απαντά στο ΑΠ 9009/20/513-α'/08-08-2025 έγγραφο του Γραφείου Αστυνομείωσης του ΑΤ Ξάνθης, δόθηκε εντολή στην ΟΜ της παρούσας για την μετακίνηση και εκ νέου διαμόρφωση του διαδρόμου κίνησης ΑΜΕΑ ο οποίος εντοπίζεται στην δεξιά πλευρά των οδών Πυγμαλίωνος Χρηστίδη (από οδό Μαλεσιδίου) – Δημ. Φιλίππου Αμοιρίδη - Ορφέως (έως τη συμβολή με την οδό Πινδάρου) και στο τμήμα από την συμβολή των οδών Ορφέως και Αντίκα μέχρι την πλατεία Μητροπόλεως. Ο υφιστάμενος διάδρομος κίνησης ΑΜΕΑ, καθ' όλο το μήκος του δεν έχει το απαιτούμενο ελάχιστο πλάτος, ενώ τοπικά παρουσιάζονται εμπόδια (σκαλοπάτια κατοικιών, τραπεζοκαθίσματα κ.λπ). Ο διάδρομος είναι επιστρωμένος με λείους κυβόλιθους και λόγω του μικρού πλάτους των αρμών (<1cm) αποτελεί τη μοναδική επιφάνεια στην οποία μπορεί να κινηθεί αναπηρικό αμαξίδιο.

Η μετακίνηση του διαδρόμου κίνησης ΑΜΕΑ, εσωτερικά της δεξιάς οριογραμμής της οδού αλλά και η εκ νέου διαμόρφωσή του θα αντιμετωπίσουν σε σημαντικό βαθμό τα προαναφερόμενα προβλήματα. Η εκ νέου διαμόρφωση του διαδρόμου κίνησης ΑΜΕΑ περιλαμβάνει τα εξής:

- Μετακίνηση εσωτερικά της δεξιάς οριογραμμής της οδού
- Διαμόρφωση του πλάτους του στο 1,00m
- Διάστρωση λείων, αντλιοσθηρών, σταθερών, συνεχόμενων και με αρμούς πάχους μικρότερου του 1εκ., κυβόλιθων σκυροδέματος

Όσον αφορά τον υφιστάμενο διάδρομο ΑΜΕΑ, θα γίνει αποξήλωση / καθαίρεση των υφιστάμενων κυβόλιθων μέσω διαστάσεων $20 \times 10 \times 10 \text{ cm}$ καθώς και της λωρίδας μαρμάρου πλάτους 8 cm που οριοθετεί τον διάδρομο ΑΜΕΑ, με προσοχή, ώστε να παραμείνουν ακέραιοι σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% και να είναι δυνατή η επαχρησιμοποίησή τους. Στο τμήμα αυτό, θα γίνει διάστρωση στρώσης οδοστρωσίας αποτελούμενη από βάση και υπόβαση πάχους 10 cm εκάστη και στη συνέχεια θα τοποθετηθούν φυσικοί γρανιτένιοι κυβόλιθοι επί στρώσεως άμμου πάχους 5 cm.



Εικόνα 4.4: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδοστρώματος σε οδούς με λωρίδα ΑΜΕΑ

5 ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΑΝΤΙΚΑ

Στην περιοχή της Πλατείας Αντίκας θα πραγματοποιηθεί υψομετρική διαμόρφωση του οδοστρώματος για την ενοποίηση του καταστρώματος κυκλοφορίας σε ενιαία στάθμη και συγκεκριμένα, στο τμήμα από την είσοδο στην Παλιά Πόλη έως και τη συμβολή της οδού Χασιρτζόγλου.

Στο προαναφερόμενο τμήμα τα πεζοδρόμια βρίσκονται περί τα 15 cm ανωτέρω της στάθμης του υφιστάμενου οδοστρώματος. Για τον υποβιβασμό των πεζοδρομίων και την ισόπεδη διαμόρφωση του καταστρώματος του οδικού τμήματος θα γίνει αποξήλωση του υφιστάμενου υλικού επίστρωσης (κυβόλιθοι), τοποθέτηση στρώσης βάσης μέσου πάχους 10 cm (με προσαρμογή στο υψόμετρο της τελικής επιφάνειας) και στη συνέχεια θα γίνει επανατοποθέτηση των κυβόλιθων επί στρώσεως άμμου πάχους 5 cm.

Η προσαρμογή στο υψόμετρο των υφιστάμενων οδών (Βασιλίσσης Σοφίας, Χασιρτζόγλου, Φ. Αμοιρίδη, Μαλεσιόδου) θα γίνει με την κατασκευή ραμπών, μήκους 2 m με κατάλληλη κλίση.

Στο οδικό τμήμα όπου συναντάται πεζοδρόμιο μόνο από την αριστερή πλευρά της οδού, θα γίνει διαμόρφωση της ημιδιατομής της οδού με κατάλληλη επίκλιση για την προσαρμογή στην υφιστάμενη κατάσταση.

Οι επικλίσεις στο οδικό τμήμα θα είναι αμφικλινείς προς το εσωτερικό της διατομής, ακολουθώντας την υφιστάμενη διαμόρφωση κατά την οποία τα όμβρια οδηγούνται προς το μέσο της διατομής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΕΡΙΤΥΠΩΜΑΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ Α

Αριστερή Οριογραμμή

Πίνακας 1: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής Ομαδας Α

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
1	Ai1	574511,31	4554863,32
2	Ai2	574499,34	4554843,43
3	Ai3	574495,36	4554836,75
4	Ai4	574489,63	4554827,73
5	Ai5	574485,11	4554821,11
6	Ai6	574481,89	4554816,68
7	Ai7	574479,22	4554813,14
8	A-Ri1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
9	Ai8	574464,55	4554814,27
10	Ai9	574459,05	4554817,48
11	Ai21	574425,67	4554831,14
12	A-Ri2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
13	A59	574424,32	4554837,07
14	A60	574425,98	4554839,98
15	A61	574427,54	4554843,28
16	A62	574429,02	4554847,19
17	A63	574431,06	4554853,67
18	A64	574433,72	4554862,45
19	A65	574436,01	4554867,91
20	A66	574438,95	4554873,96
21	A67	574440,69	4554882,85
22	A-Ri3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
23	A31	574431,30	4554901,17
24	Ai10	574392,27	4554914,62
25	A-Ri4	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
26	Ai11	574389,74	4554913,31
27	Ai12	574388,68	4554908,88
28	Ai13	574388,12	4554906,70
29	Ai14	574387,67	4554905,39
30	A50	574367,58	4554845,14
31	A-R9	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
32	A-R10	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
33	A51	574373,40	4554841,71
34	A52	574380,85	4554840,44
35	A53	574389,45	4554838,29
36	A54	574406,05	4554832,67
37	A55	574413,56	4554826,40
38	A-R11	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
39	A56	574417,44	4554827,34
40	A57	574419,23	4554830,11

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
41	A58	574421,14	4554832,58
42	A59	574424,32	4554837,07
43	A60	574425,98	4554839,98
44	A61	574427,54	4554843,28
45	A62	574429,02	4554847,19
46	A63	574431,06	4554853,67
47	A64	574433,72	4554862,45
48	A65	574436,01	4554867,91
49	A66	574438,95	4554873,96
50	A67	574440,69	4554882,85
51	Ai15	574517,16	4554947,83
52	Ai16	574521,09	4554949,54
53	Ai17	574526,37	4554951,25
54	Ai18	574531,29	4554951,73
55	A-Ri5	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
56	Ai19	574541,35	4554943,12
57	Ai20	574539,28	4554929,07
58	Bi1	574327,71	4554599,91
59	Bi2	574320,46	4554607,83
60	Bi3	574316,20	4554613,46
61	Bi4	574311,64	4554620,84
62	Bi5	574310,32	4554622,55
63	Bi6	574309,28	4554626,44
64	Bi7	574306,56	4554632,07
65	B7	574311,53	4554650,32
66	B8	574314,24	4554658,55
67	B9	574315,63	4554663,21
68	B10	574318,23	4554671,82
69	B11	574321,15	4554681,28
70	B-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
71	B12	574320,68	4554687,99
72	B13	574320,76	4554692,46
73	B14	574321,00	4554696,59
74	B15	574321,00	4554701,04
75	B16	574320,82	4554706,59
76	B17	574320,43	4554708,63
77	B18	574319,07	4554713,32
78	B19	574318,23	4554715,69
79	B20	574317,15	4554718,29
80	B21	574315,74	4554721,16

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
81	B22	574315,14	4554724,80
82	B-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
83	B-R4	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
84	B-R5	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
85	B23	574329,18	4554736,84
86	B24	574335,93	4554739,08
87	B25	574340,93	4554740,47
88	B26	574344,99	4554742,35
89	B27	574351,52	4554746,58
90	B28	574355,78	4554750,41
91	B29	574358,53	4554753,12
92	B30	574360,61	4554755,41
93	B31	574363,10	4554758,50
94	B32	574365,86	4554762,15
95	B33	574367,07	4554764,16
96	B-R6	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
97	B-R7	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
98	B34	574362,64	4554779,06
99	B35	574357,41	4554785,93
100	B36	574355,57	4554788,65
101	B37	574354,01	4554791,12
102	B38	574352,27	4554794,05
103	B39	574350,65	4554796,87
104	B40	574348,36	4554801,31
105	B41	574347,44	4554803,53
106	B42	574345,65	4554808,20
107	B43	574344,39	4554811,58
108	B44	574343,21	4554815,08
109	B45	574341,99	4554819,24
110	B46	574339,78	4554825,44
111	B55	574361,50	4554847,19
112	A68	574443,84	4554892,90
113	C1	574136,78	4554671,47
114	C2	574141,21	4554669,07
115	C3	574145,55	4554666,48
116	C4	574150,35	4554663,37
117	C5	574155,55	4554659,71
118	C6	574160,42	4554655,98
119	C7	574167,62	4554650,55
120	C8	574170,24	4554648,45

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
121	C9	574172,7	4554646,42
122	C10	574180,24	4554640,25
123	C11	574185,95	4554635,89
124	C12	574189,22	4554634,03
125	C13	574193,12	4554632,29
126	C-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
127	C14	574197,99	4554631,42
128	C15	574200,69	4554631,22
129	C16	574203,35	4554631,25
130	C17	574209,09	4554631,45
131	C18	574213,98	4554631,48
132	C19	574217,54	4554631,47
133	C20	574220,11	4554631,20
134	C21	574222,77	4554630,77
135	C22	574227,76	4554630,37
136	C23	574242,44	4554629,52
137	C-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
138	C24	574260,00	4554633,41
139	C25	574264,07	4554635,25
140	C26	574267,51	4554637,04
141	C27	574270,21	4554638,60
142	C28	574275,24	4554641,19
143	C29	574280,30	4554643,70
144	C30	574288,68	4554647,90
145	C31	574291,22	4554648,96
146	Ci1	574283,51	4554669,46
147	Ci2	574281,68	4554672,73
148	Ci3	574278,86	4554675,77
149	Ci4	574276,35	4554679,65
150	Ci5	574273,07	4554684,04
151	Ci6	574268,93	4554689,93
152	Ci7	574266,82	4554692,61
153	Ci8	574265,29	4554694,56
154	Ci9	574260,88	4554700,17
155	Ci10	574237,83	4554733,16
156	C46	574237,24	4554735,46
157	C-R4	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
158	C-R5	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
159	C47	574231,32	4554768,02
160	C48	574232,55	4554772,46

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
161	C49	574233,58	4554775,59
162	C50	574233,77	4554777,64
163	C51	574233,86	4554784,45
164	C52	574233,76	4554787,27
165	C53	574233,46	4554790,94
166	C54	574232,83	4554803,62
167	C57	574232,97	4554828,18
168	C58	574232,12	4554835,26
169	C59	574230,31	4554844,69
170	C60	574228,46	4554854,52
171	C-Ri1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
172	Ei2	574305,26	4554645,05
173	Ei3	574307,13	4554644,16
174	E-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 5	
175	E41	574310,55	4554649,12
176	E42	574311,90	4554651,92
177	E43	574312,71	4554653,90

ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ Α

Δεξιά Οριογραμμή

Πίνακας 2: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής Ομάδας Α

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
1	Ai1'	574508,14	4554864,80
2	Ai2'	574496,34	4554845,23
3	Ai3'	574492,24	4554838,67
4	Ai4'	574486,50	4554829,79
5	Ai5'	574482,22	4554823,14
6	Ai6'	574479,64	4554819,27
7	Ai7'	574479,02	4554818,43
8	A-Ri1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
9	Ai8'	574469,98	4554815,14
10	Ai9'	574466,71	4554817,14
11	Ai10'	574461,24	4554820,26
12	Ai18'	574429,28	4554833,34
13	A-Ri2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
14	A64'	574429,08	4554838,36
15	A65'	574430,77	4554841,91
16	A66'	574432,32	4554846,04
17	A67'	574434,40	4554852,64
18	A68'	574436,59	4554859,75
19	A69'	574439,19	4554866,45
20	A70'	574442,17	4554872,56
21	A71'	574444,17	4554882,33
22	A-Ri3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
23	A31'	574432,98	4554904,24
24	Ai11'	574390,50	4554920,18
25	A-Ri4'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
26	Ai12'	574384,63	4554917,33
27	Ai13'	574383,53	4554914,73
28	Ai14'	574382,35	4554909,06
29	Ai15'	574382,00	4554907,34
30	A-R10'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
31	A52'	574366,17	4554839,11
32	A53'	574367,08	4554838,49
33	A-R11'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
34	A54'	574373,92	4554837,76
35	A55'	574380,27	4554836,99
36	A56'	574388,49	4554834,93
37	A57'	574404,25	4554829,67
38	A58'	574410,13	4554824,24
39	A59'	574412,12	4554823,21
40	A-R12'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
41	A-R13'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
42	A60'	574420,33	4554824,42
43	A61'	574421,85	4554826,38
44	A64'	574429,08	4554838,36
45	A65'	574430,77	4554841,91
46	A66'	574432,32	4554846,04
47	A67'	574434,40	4554852,64
48	A68'	574436,59	4554859,75
49	A69'	574439,19	4554866,45
50	A70'	574442,17	4554872,56
51	A71'	574444,17	4554882,33
52	A72'	574446,93	4554891,19
53	Ai16'	574519,94	4554942,41
54	Ai17'	574524,80	4554944,50
55	Ai18'	574529,23	4554945,72
56	A-Ri5'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
57	Ai19'	574535,38	4554941,31
58	Ai20'	574533,46	4554930,53
59	Bi1'	574332,13	4554603,96
60	Bi2'	574325,16	4554611,58
61	Bi3'	574321,14	4554616,87
62	Bi4'	574316,97	4554623,64
63	Bi5'	574315,37	4554625,79
64	Bi6'	574314,77	4554628,91
65	Bi7'	574312,53	4554633,47
66	B-R1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
67	B7'	574314,78	4554649,00
68	B8'	574317,58	4554657,5
69	B9'	574318,98	4554662,20
70	B10'	574321,58	4554670,80
71	B11'	574324,59	4554680,57
72	B-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
73	B12'	574324,18	4554688,41
74	B13'	574324,25	4554692,33
75	B14'	574324,50	4554696,49
76	B15'	574324,50	4554701,10
77	B16'	574324,31	4554706,95
78	B17'	574323,79	4554709,65
79	B18'	574322,39	4554714,42
80	B19'	574321,50	4554716,95

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
81	B20'	574320,45	4554719,55
82	B21'	574319,38	4554722,11
83	B22'	574318,89	4554723,89
84	B-R3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
85	B23'	574319,50	4554726,05
86	B24'	574320,69	4554727,36
87	B25'	574321,84	4554728,15
88	B26'	574322,44	4554728,58
89	B-R4'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
90	B27'	574337,32	4554735,66
91	B28'	574342,15	4554737,02
92	B29'	574346,82	4554738,96
93	B30'	574350,38	4554741,20
94	B31'	574353,66	4554743,83
95	B32'	574358,15	4554747,84
96	B33'	574361,05	4554750,70
97	B34'	574363,27	4554753,13
98	B35'	574365,88	4554756,37
99	B36'	574368,81	4554760,24
100	B-R5'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
101	B-R6'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
102	B-R7'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
103	B37'	574365,29	4554781,38
104	B38'	574360,20	4554788,05
105	B39'	574358,50	4554790,56
106	B40'	574357,00	4554792,95
107	B41'	574355,29	4554795,82
108	B42'	574353,72	4554798,54
109	B43'	574351,54	4554802,78
110	B44'	574350,69	4554804,83
111	B45'	574348,93	4554809,44
112	B46'	574347,69	4554812,76
113	B47'	574346,55	4554816,13
114	B48'	574345,32	4554820,32
115	B49'	574343,24	4554826,17
116	B56'	574360,65	4554844,21
117	B57'	574362,17	4554843,42
118	B58'	574363,89	4554842,13
119	B59'	574365,19	4554840,76
120	C1'	574135,13	4554668,38

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
121	C2'	574139,48	4554666,03
122	C3'	574143,70	4554663,51
123	C4'	574148,39	4554660,47
124	C5'	574153,48	4554656,89
125	C6'	574158,30	4554653,20
126	C7'	574165,47	4554647,78
127	C8'	574168,03	4554645,73
128	C9'	574170,48	4554643,71
129	C10'	574178,07	4554637,50
130	C11'	574183,97	4554633,00
131	C12'	574185,68	4554631,97
132	C13'	574188,25	4554630,60
133	C14'	574191,97	4554628,98
134	C-R1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
135	C15'	574197,78	4554627,92
136	C16'	574200,58	4554627,73
137	C17'	574204,60	4554627,75
138	C18'	574209,04	4554627,95
139	C19'	574213,99	4554627,98
140	C20'	574217,39	4554627,98
141	C21'	574219,82	4554627,71
142	C22'	574222,29	4554627,30
143	C23'	574227,52	4554626,88
144	C24'	574242,39	4554626,02
145	C-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
146	C25'	574261,42	4554630,21
147	C26'	574265,60	4554632,10
148	C27'	574269,20	4554633,97
149	C28'	574271,89	4554635,53
150	C29'	574276,81	4554638,06
151	C30'	574281,86	4554640,56
152	C31'	574290,17	4554644,73
153	C32'	574291,85	4554645,36
154	Ci1'	574288,33	4554673,02
155	Ci2'	574286,49	4554676,32
156	Ci3'	574283,72	4554679,32
157	Ci4'	574281,14	4554683,27
158	Ci5'	574277,85	4554687,67
159	Ci6'	574273,37	4554693,32
160	Ci7'	574271,22	4554696,01

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
161	Ci8'	574269,49	4554698,23
162	Ci9'	574265,42	4554704,09
163	Ci10'	574242,92	4554736,34
164	C49'	574240,16	4554737,40
165	C-R5'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
166	C-R6'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
167	C50'	574234,69	4554767,05
168	C51'	574235,90	4554771,45
169	C52'	574236,99	4554774,75
170	C53'	574237,27	4554777,45
171	C54'	574237,36	4554784,48
172	C55'	574237,25	4554787,48
173	C56'	574236,96	4554791,17
174	C57'	574236,33	4554803,57
175	C58'	574236,52	4554805,18
176	C59'	574236,56	4554812,32
177	C60'	574236,71	4554823,25
178	C61'	574236,66	4554826,02
179	C62'	574235,72	4554834,81
180	C63'	574234,84	4554840,14
181	C64'	574231,95	4554854,87
182	E30	574286,41	4554646,76
183	Ei2	574305,26	4554645,05
184	Ei3	574307,13	4554644,16
185	E-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
186	E41	574310,55	4554649,12
187	E42	574311,90	4554651,92
188	E43	574312,71	4554653,90

ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ Β

Αριστερή Οριογραμμή

Πίνακας 3: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής Ομάδας Β

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
1	Di3	574305,69	4554633,89
2	Di4	574299,66	4554644,04
3	Di5	574215,03	4554891,91
4	Di6	574211,89	4554898,83
5	Di7	574202,85	4554913,26
6	Di8	574221,32	4554956,36
7	Di9	574219,24	4554960,54
8	Di10	574217,51	4554965,95
9	Di11	574218,96	4554974,60
10	Di12	574220,09	4554978,15
11	Di13	574220,58	4554980,91
12	Di14	574220,74	4554983,06

ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ Β

Δεξιά Οριογραμμή

Πίνακας 4: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής Ομάδας Β

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
1	Di4'	574303,99	4554646,88
2	Di5'	574220,57	4554894,24
3	Di6'	574217,18	4554901,66
4	Di7'	574208,31	4554915,84
5	Di8'	574226,53	4554959,33
6	Di9'	574224,50	4554963,44
7	Di10'	574223,51	4554966,20
8	Di11'	574224,82	4554973,31
9	Di12'	574226,02	4554977,30
10	Di13'	574226,28	4554979,05
11	Di14'	574226,32	4554985,26