

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ  
ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΞΑΝΘΗΣ

ΘΕΜΑ :

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΑΡ.ΤΕΥΧΟΥΣ

301

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

ΚΩΔ. ISO 9001:2008

ΕΙΔΟΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

ΤΥΠΟΣ

ΣΤΑΔΙΟ

ΕΚΔΟΣΗ

ΑΡΙΘΜΟΣ

1 0 1 3

G

T

R

1

A

3 0 1

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΣΟΦΙΑ ΛΑΛΙΚΙΔΟΥ

Πολ. Μηχ.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΒΑΒΑΤΣΗ

Πολ. Μηχ.

ΕΥΕΡΓΟΣ Α.Ε.

ΣΥΝΤΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΣΟΦΙΑ ΛΑΛΙΚΙΔΟΥ

πολιτικός μηχανικός

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΒΑΒΑΤΣΗ

πολιτικός μηχανικός

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ:

Οι Επιβλέποντες

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΠΠΑΣ

ΑΡΑΒΕΛΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Προϊσταμένη Τμήματος Μελετών  
και Έργων

ΑΡΑΒΕΛΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ

Η Διευθύντρια της Τ.Υ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΝΑ

Αριθμός εγκριτικής απόφασης:

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2015

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ .....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ .....	6
2.1. Παρατηρήσεις επί των προβλέψεων του Π.Δ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ .....	9
3.1. Καταγραφή Στοιχείων Υφιστάμενων Κυκλοφοριακών Συνθηκών .....	9
3.2. Καταγραφή Υφιστάμενων Χρήσεων Γης .....	10
3.3. Καταγραφή Υφιστάμενης Στάθμευσης .....	15
3.4. Καταγραφή Κυκλοφοριακού Φόρτου με Αυτόματα Μηχανήματα .....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ .....	37
4.1. Συστήματα Ευφώνων Μεταφορών .....	37
4.2. Συστήματα Περιορισμού Πρόσβασης.....	38
4.3. Ευρωπαϊκή εμπειρία .....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ ΜΕ ΦΟΡΕΙΣ .....	43
5.1. Αρχική Προσέγγιση για τη Διαχείριση της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη στο πλαίσιο της Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθης.....	43
5.2. Περιοχή Μελέτης .....	43
5.3. Συσκέψεις με Φορείς και απόψεις Φορέων .....	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	47
6.1 Εισαγωγή.....	47
6.2. Περιοχή επιβολής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.....	47
6.3. Ζώνη Ήπιας Κυκλοφορίας .....	49
6.4. Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης.....	50
6.5. Μέσα Επιτήρησης και Ελέγχου .....	63
6.6. Διαχείριση Στάθμευσης.....	67
6.7. Πρόταση Τροποποίησης Προεδρικού Διατάγματος .....	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ .....	73

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ

Η Παλιά Πόλη της Ξάνθης αποτελεί τον αστικό ιστό που δημιουργήθηκε καρά κύριο λόγο την περίοδο 1870-1910, ενώ σήμερα αποτελεί τη βόρεια απόληξη της πόλης της Ξάνθης, δυτικά του ποταμού Κόσυνθου. 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. Ο οικισμός που σήμερα ονομάζεται Παλιά Πόλη της Ξάνθης λοιπόν, είναι δόκιμο να θεωρηθεί ότι είναι χτισμένος από το 1829 και μετά.

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

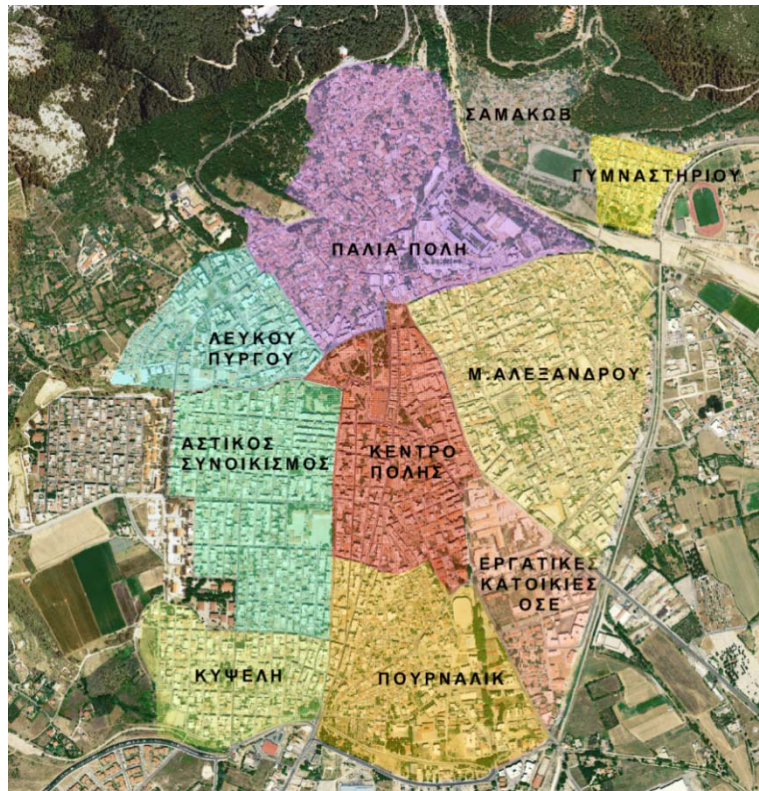
- τον ποταμό Κόσυνθο στα ανατολικά της, με τη γέφυρα διέλευσης αυτού επί της οδού Βασιλίσσης Σοφίας ως το ανατολικό της όριο.
- το περιαστικό δάσος της Ξάνθης και τον ορεινό όγκο της οροσειράς Ροδόπης στα βόρεια
- την οδό 4ης Οκτωβρίου στα δυτικά της, η οποία καταλήγει στην Ε.Ο. 14 Δράμας - Ξάνθης
- 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 11.09.1996 (ΦΕΚ 1037 Δ) περιορίζονται από τα δυτικά, νότια και ανατολικά από τις οδούς: 4ης Οκτωβρίου, Σκιάθου, ΙΧ Μεραρχίας, Ελευθερίου Βενιζέλου, Κονίτσης, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Μαλεσιδίου, Μαυρομιχάλη, Βασιλίσσης Σοφίας, ενώ από προς τα βόρεια περιλαμβάνουν το τέλος του οικισμού και ταυτόχρονα το βόρειο όριο της πόλης.

Τα όρια αυτά ορίζονται από το Π.Δ. της 25.02.1977 (ΦΕΚ 142 Β'), το οποίο περιορίζει τα προϋπάρχοντα όρια που προβλέπονταν από Π.Δ. του προηγούμενου έτους, όταν και θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά περιοχή προστασίας στην Παλιά Πόλη. Το προαναφερθέν Π.Δ. 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.



Σκαρίφημα 1.1 - Σχεδιαστική απεικόνιση των περιοχών της πόλης της Ξάνθης, σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. Ξάνθης (Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Β' Φάση) / 06.08.2015 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου)



Σκαρίφημα 1.2- Η περιοχή της Παλιάς Πόλης σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα του 1996

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 ελίσσόμενες 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 επιστρώσης 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, 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 πεζοδρομίων 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 περιπορείες 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 11.09.1996 (ΦΕΚ1037) 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
- Πάροδος Ορφέως, η οποία καταλήγει στην οδό Βασ. Σοφίας

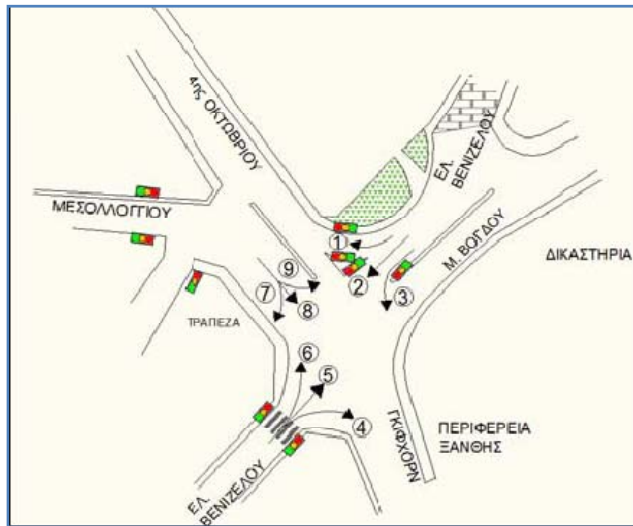
Όπως είναι φανερό, με την ως άνω αναφερόμενη ιεράρχηση, επιχειρείται με το Γ.Π.Σ. της πόλης, να δημιουργηθούν δύο “Συλλεκτήριοι Άξονες” που θα διατρέχουν την Παλιά Πόλη τόσο κατά την έννοια Βορρά-Νότου (με το σύστημα οδών Υδραγωγείου και Π. Χρηστίδη) όσο και κατά την έννοια Ανατολής-Δύσης (με το σύστημα 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 Χασιρτζόγλου, 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 Κ15 (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.



Σκαρίφημα 1.3 – Κόμβος Κ15



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Όπως προαναφέρθηκε, για την Παλιά Πόλη έχει γίνει ειδική μελέτη που προβλέπει ειδικές χρήσεις και περιορισμούς. Σύμφωνα με τη μελέτη: «Μελέτη Αναθεώρησης Ρυμοτομικού Σχεδίου του Οριοθετημένου Τμήματος της Παλιάς Ξάνθης, Επιβολή Ειδικών Όρων και Περιορισμών Δομήσεως και Λοιπές Πολεοδομικές Ρυθμίσεις», η οποία έχει ισχύ Προεδρικού Διατάγματος (ΦΕΚ1037/11.09.1996), προβλέπονται 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 / Π.Δ.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.λ.π.) 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 υπερηλικών 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.”*

## 2.1. Παρατηρήσεις επί των προβλέψεων του Π.Δ.

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 χάρτη Ρ-3: *Υφιστάμενες Κυκλοφοριακές Συνθήκες* 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.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης ρυθμιστικών προτάσεων στην κατεύθυνση διαχείρισης της κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν προκύψει τα τελευταία χρόνια στην περιοχή της Παλιάς Πόλης, η Ο.Μ. έλαβε υπόψη της, τις καταγραφές και τις μετρήσεις που έχουν γίνει στην Α' Φάση της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Α' Φάση) / 22.02.2013 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου» και προέβη σε πρόσθετες εργασίες πεδίου και συνεπακόλουθα καταγραφές της υφιστάμενης κατάστασης, οι οποίες βοηθούν στην κατανόηση των κυκλοφοριακών συνθηκών και των προβλημάτων που δημιουργούνται στον οικισμό.

### 3.1. Καταγραφή Στοιχείων Υφιστάμενων Κυκλοφοριακών Συνθηκών

Η Ο.Μ. κατέγραψε με τη βοήθεια ΙΧ οχήματος τις οδούς 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 διαδρομών οχημάτων ειδικών χρήσεων 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 στον συνημμένο στο χάρτη Ρ-3: *Υφιστάμενες Κυκλοφοριακές Συνθήκες*, 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.

### Συμπεράσματα

Η Ο.Μ. παρατήρησε 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. Άποψη της Ο.Μ. είναι ότι τα ανωτέρω 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 κλπ), στην περιοχή της Παλιάς Πόλης.

### 3.2. Καταγραφή Υφιστάμενων Χρήσεων Γης

Μία επιπλέον εργασία πεδίου, την οποία πραγματοποίησε η Ο.Μ. και αποτελεί σημαντικό εργαλείο κατανόησης της υπάρχουσας κατάστασης στην περιοχή της Παλιάς Πόλης, είναι η καταγραφή των 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 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 του υποβαλλόμενου με την παρούσα, στο χάρτη Ρ-2: *Ειδικές Χρήσεις Γης*, με το οποίο δίνεται η εικόνα για τη συγκέντρωση και τη διασπορά στο χώρο, των ειδικών χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη.

Η Ο.Μ. κατέγραψε τις ειδικές χρήσεις 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 δυναμικά 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

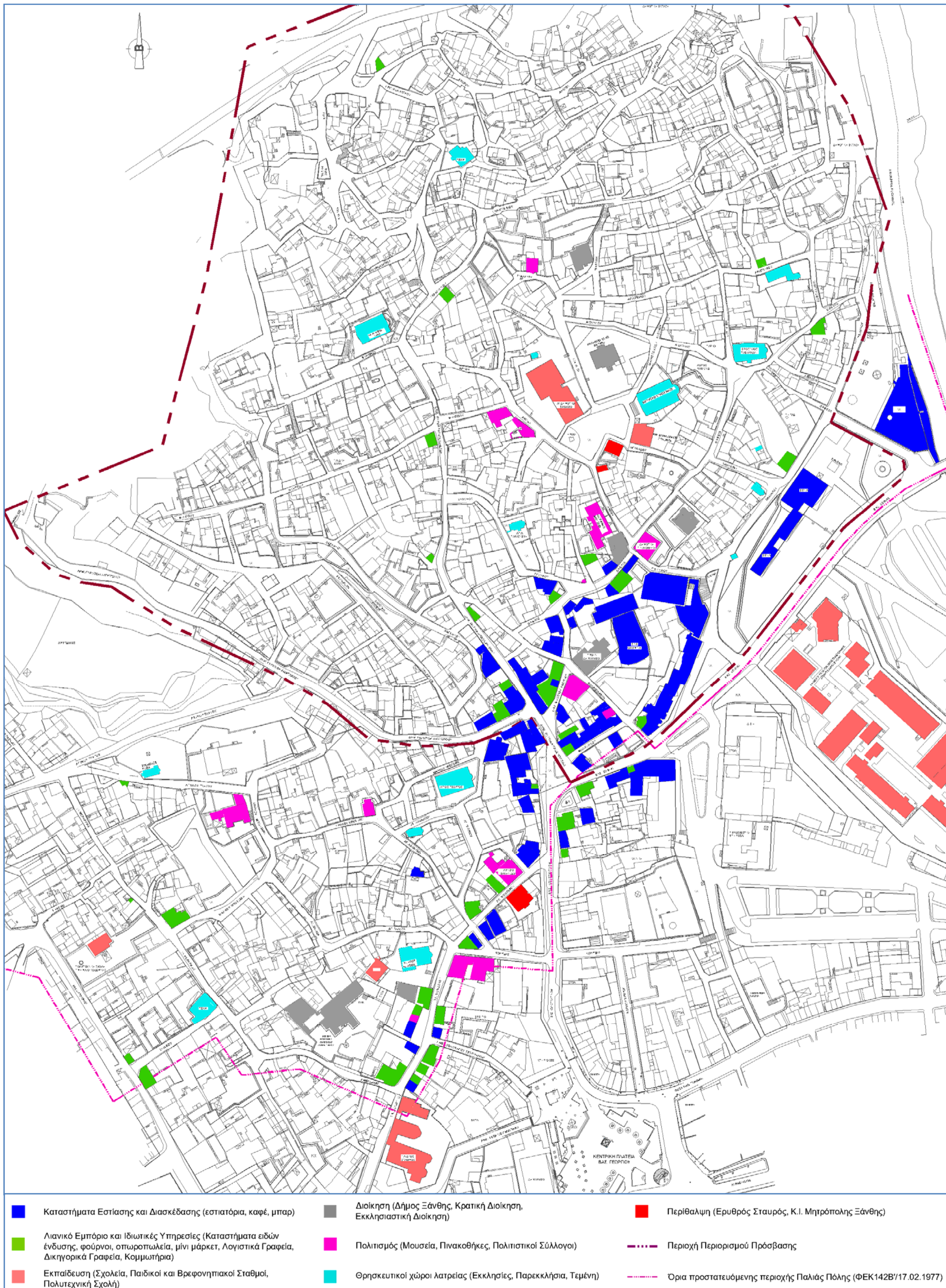
αγορά της Ξάνθης σύμφωνα με τις αποφάσεις του Εμπορικού Συλλόγου. Κατά παράδοση, η αγορά της Ξάνθης είναι ανοιχτή από Δευτέρα έως και Σάββατο από τις 08:30 έως και τις 14:00, ενώ Τρίτη και Πέμπτη απόγευμα από τις 17:30 έως και τις 20:30. Φυσικά αυτό το ωρολόγιο πρόγραμμα παρουσιάζει αποκλίσεις κατά τους 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, 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 οι 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 Ρ-2: *Ειδικές Χρήσεις Γης* που αποτελεί παραδοτέο της παρούσας μελέτης.





Σκαρίφημα 3.1 – Ειδικές Χρήσεις γης στην περιοχή της Παλιάς Πόλης



Στο σύνολο των 147 καταγραμμένων ειδικών χρήσεων γης, όπως αυτές αναφέρονται παραπάνω ως καταστήματα εστίασης και διασκέδασης καταγράφηκαν 61, ήτοι το 44.5%

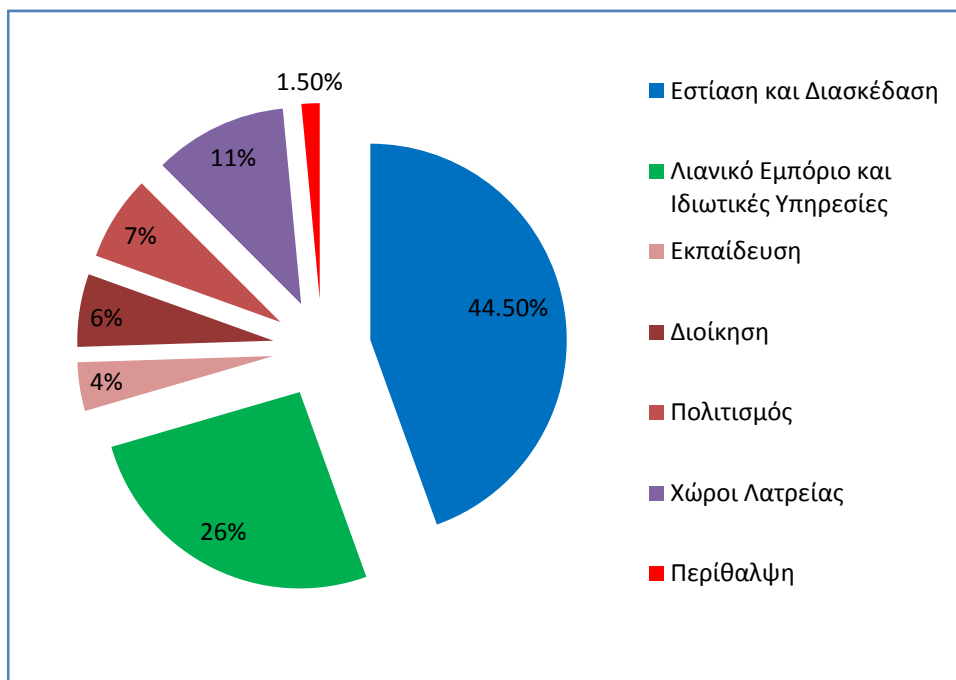
- στην κατηγορία “Λιανικό Εμπόριο και Ιδιωτικές Υπηρεσίες” εντάχθηκαν 40 επιχειρήσεις, ήτοι το 26%
- στην κατηγορία “Εκπαίδευση” 6 χρήσεις, δηλαδή περίπου το 4%
- στην κατηγορία “Διοίκηση” συνολικά 8 χρήσεις, δηλαδή περίπου το 6%
- στην κατηγορία “Πολιτισμός” 10 χρήσεις, δηλαδή περίπου το 7%
- ως “Χώροι Λατρείας” καταγράφηκαν 15 εκκλησίες και τεμένη, δηλαδή περίπου το 11% και τέλος
- στην κατηγορία “Περίθαλψη” καταγράφηκαν 2 χρήσεις, που αποτελούν το 1.5% των συνολικών ειδικών χρήσεων γης

Για μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα, τα ανωτέρω αποτελέσματα της καταγραφής παρουσιάζονται πινακοποιημένα αλλά και σε ένα γράφημα.

Ποσοστά ειδικών χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη επί συνόλου 139 διακριτών ειδικών χρήσεων						
Εστίαση και Διασκέδαση	Λιανικό Εμπόριο και Ιδιωτικές Υπηρεσίες	Εκπαίδευση	Διοίκηση	Πολιτισμός	Χώροι Λατρείας	Περίθαλψη
44.5%	26%	4%	6%	7%	11%	1.5%

Πίνακας 3.1 – Ποσοστά ειδικών χρήσεων γης ανά κατηγορία

Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα, τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (εστίαση και διασκέδαση) αποτελούν το ήμισυ των ειδικών χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη επιβεβαιώνοντας τόσο την αρχική εκτίμηση της Ο.Μ. όσο και τη γενική αίσθηση του πολίτη της Ξάνθης. Η επέκταση των καταστημάτων τα τελευταία χρόνια από τις παρυφές της Παλιάς Πόλης, στον πυρήνα του οικισμού έχει συντελέσει σε μια δεδομένη κατάσταση υπερκάλυψης των άλλων ειδικών χρήσεων σε ασυμφωνία με τις χρήσεις που αναλυτικά προβλέπει το Π.Δ.



Γράφημα 3.1- Ποσοστά ειδικών χρήσεων γης ανά κατηγορία

Όπως φαίνεται από το παραπάνω σκαρίφημα –και αναλυτικότερα στο χάρτη Ρ-2: *Ειδικές Χρήσεις Γης*- οι περιοχές συγκέντρωσης των καταστημάτων εστίασης και διασκέδασης βρίσκονται στα νότια και ανατολικά

του οικισμού, ακολουθώντας την πορεία οδός Βενιζέλου – περιοχή που περικλείεται από την πλατεία Αντίκα, τις οδούς Π. Χρηστίδη, Φ. Αμοιρίδη, Μαυρομιχάλη, Ορφέως και Βασ. Σοφίας και ολοκληρώνεται έως τη γέφυρα διέλευσης του ποταμού Κόσυνθου προς την περιοχή του Σαμακώβ. Η πυκνότητά τους στην περιοχή αυτή είναι ιδιαίτερα υψηλή, με την ταυτόχρονη αλλά κατά πολύ υποδεέστερη, ύπαρξη κάποιων καταστημάτων λιανικού εμπορίου.

Τα καταστήματα λιανικού εμπορίου και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις παρουσιάζουν μια ισομερή ανάπτυξη κατά τη διαδρομή: Βενιζέλου – Βασ. Κωνσταντίνου – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως, ενώ η υποκατηγορία των mini-market παρουσιάζει όπως είναι εύλογο μια διασπορά σε όλη έκταση του οικισμού.

Παρόμοια και καλύτερη διασπορά παρουσιάζουν οι χώροι λατρείας και οι χρήσεις που σχετίζονται με τη διοίκηση, όπως αυτές αναφέρονται παραπάνω.

Καταλήγοντας, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των καταγραφών, η Ο.Μ. σημειώνει την απουσία συγκεκριμένων καταστημάτων που σχετίζονται με το λιανικό εμπόριο αλλά και με την περιθάλψη. Συγκεκριμένα από την περιοχή μελέτης απουσιάζουν παντελώς ιχθυοπωλεία, κρεοπωλεία και φαρμακεία.

Από μια ευρύτερη σκοπιά, συνυπολογίζοντας και την κατοικία στην περιοχή μελέτης, τα ποσοστά παρουσιάζονται αναμενόμενα διαφοροποιημένα. Από μια αδρομερή εκτίμηση του αριθμού των χρήσεων γης που αναφέρονται στην κατοικία στην Παλιά Πόλη και συγκεκριμένα στο προστατευόμενο τμήμα της, αυτός ανέρχεται στις 1050 διακριτές κατοικίες (και επομένως περίπου στο 88.5% επί των συνολικών χρήσεων γης ως προς τα κτίσματα). Η ποσοστιαία συμμετοχή στον συνολικό αριθμό χρήσεων γης στην εξεταζόμενη περιοχή παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Ποσοστά χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη επί συνόλου 1189 διακριτών χρήσεων							
Κατοικία	Εστίαση και Διασκέδαση	Λιανικό Εμπόριο και Ιδιωτικές Υπηρεσίες	Εκπαίδευση	Διοίκηση	Πολιτισμός	Χώροι Λατρείας	Περιθάλψη
88.5%	5%	3%	0.5%	0.5%	1%	1.5%	αμελητέο

Πίνακας 3.2 – Ποσοστά συνολικών χρήσεων γης ανά κατηγορία

Εκτιμώντας τη διασπορά των παραπάνω χρήσεων γης και κυρίως των κυρίαρχων (κατοικία, εστίαση και διασκέδαση, εμπόριο και υπηρεσίες), είναι εμφανής η ιδιαίτερα μεγάλη συγκέντρωση των ειδικών χρήσεων στο νότιο και ανατολικό τμήμα, όπου μοιράζονται ισόποσα σχεδόν οι ειδικές χρήσεις με τη χρήση της κατοικίας. Επιπρόσθετα, στο δυτικό και βόρειο τμήμα του οικισμού απουσιάζουν οι ειδικές χρήσεις εστίασης/διασκέδασης και εμπορίου/υπηρεσιών με την εξαίρεση των mini-market τα οποία εξυπηρετούν τους κατοίκους της περιοχής.

### Συμπεράσματα

Κατά την άποψη της Ο.Μ. η μη ισόρροπη ανάπτυξη των ειδικών χρήσεων γης και η μη εναρμόνισή τους με την «φέρουσα ικανότητα» του παραδοσιακού οικισμού κατά έννοια κοινωνική, κυκλοφοριακή, υφολογική είναι μια από τις κύριες αιτίες που παράγουν την όποια διαταραχή της ισορροπίας της περιοχής και τις προστριβές, καθιστώντας την παρούσα μελέτη αναγκαία προϋπόθεση ως ένα πρώτο σημαντικό βήμα για τη συνολικότερη αντιμετώπιση του ζητήματος προστασίας και ανάδειξης της Παλιάς Πόλης.

Η πυκνότητα δόμησης, οι διαχρονικές χρήσεις γης εξυπηρέτησης των μόνιμων κατοίκων, το διαθέσιμο δίκτυο ελίσσόμενων στενών οδών, είναι προσαρμοσμένα στην εσωτερική κλίμακα του οικισμού. Από την άλλη πλευρά, η νομικά ελεγχόμενη και επιβαλλόμενη συντήρηση των παραδοσιακών και διατηρητέων κτιρίων συμβιώνει με τις σύγχρονες τάσεις και συνήθειες ψυχαγωγίας και διασκέδασης, αφήνοντας όμως ταυτόχρονα ένα κενό δυσαρμονίας μεταξύ των δύο, το οποίο δύναται να καλυφθεί με ρυθμιστικές και κανονιστικές αποφάσεις της Δημοτικής Αρχής.

Η παρατηρούμενη σημαντική αλλαγή των χρήσεων γης στην Παλιά Πόλη επιτελείται κατά κύριο λόγο τα τελευταία 15 χρόνια. Η τάση αυτή αρχικά εκδηλώθηκε στις παρυφές του οικισμού, αλλά τα τελευταία χρόνια επεκτάθηκε προς τον κεντρικό πυρήνα αλλάζοντας άρδην τα έως τώρα δεδομένα για μεγάλο μέρος της κοινωνίας της Ξάνθης και τροποποιώντας τις χρόνιες συνήθειες των μόνιμων κατοίκων της. Η μεγαλύτερη ταχύτητα αλλαγής προσανατολισμού όσον αφορά τις κοινωνικές εκδηλώσεις, κάποιων κοινωνικών ή επαγγελματικών ομάδων σε αντίθεση με την αδράνεια που αρχικά εμφανίζουν κάποιες άλλες, δημιουργεί ένα πεδίο αναμενόμενων εντάσεων και προστριβών. Στόχος θα πρέπει να είναι η κατά το δυνατόν εξισορρόπηση των διαφορετικών κοινωνικών κινήσεων και η ανάπτυξη κοινών ταχυτήτων, ώστε η όποια είδους ανάπτυξη μιας περιοχής (οικιστική, χώρων ψυχαγωγίας, διασκέδασης και εστίασης κλπ.) να αποβεί προωθητική για την ευμάρειά της. Ιδιαίτερα όταν αναφέρεται σε έναν παραδοσιακό οικισμό, όπου ο διπλός στόχος προστασίας και ανάδειξης του θα πρέπει να αποτελέσει το πεδίο σύγκλισης των διαφορετικών οπτικών και απόψεων που σήμερα εμφανίζονται ως αντίρροπες. Η παρούσα μελετητική προσέγγιση ευελπιστεί να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο στην κατεύθυνση αυτή.

### 3.3. Καταγραφή Υφιστάμενης Στάθμευσης

Η Ο.Μ. στο πλαίσιο της παρούσας και πιο συγκεκριμένα στο πλαίσιο της επεξεργασίας των προτάσεων αυτής όσον αφορά τον οικισμό της Παλιάς Πόλης, προέβη σε μετρήσεις των σταθμευμένων οχημάτων, σε συγκεκριμένες οδούς και περιοχές της Παλιάς Πόλης, στις οποίες η στάθμευση σχετίζεται με τη γένεση κινήσεων επισκεπτών προς αυτή. Για την επιλογή των περιοχών και οδών στις οποίες θα γινόταν η καταγραφή, η Ο.Μ. βασίστηκε στη γνώση της περιοχής, των συνηθειών των κατοίκων, των επαγγελματιών και των επισκεπτών του οικισμού. Επίσης, έλαβε υπόψη της την μελέτη και τα αποτελέσματα των μετρήσεων της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις Α΄ Φάση) / 22.02.2013 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου».

Οι μετρήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν:

- Το Σάββατο 13-06-2015, το χρονικό διάστημα 22:30 έως 23:30 (ημέρα με πολύ καλές καιρικές συνθήκες), ώστε να καταγραφεί ο εκτιμώμενος ως ο υψηλότερος φόρτος στάθμευσης.
- Την Τρίτη 23-06-2015, το χρονικό διάστημα 22:30 έως 23:30 (ημέρα με πολύ καλές καιρικές συνθήκες), ώστε να καταγραφεί η στάθμευση ένα τυπικό βράδυ μιας ημέρας της εβδομάδας, την ώρα που λειτουργούν τα καταστήματα ψυχαγωγίας/διασκέδασης.
- Την Τετάρτη 24-06-2015, το χρονικό διάστημα 05:00 έως 06:00, ώστε να καταγραφεί η στάθμευση που εκτιμάται ότι σχετίζεται με τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων της περιοχής

Οι μετρήσεις στάθμευσης έγιναν στις παρακάτω οδούς και περιοχές:

- Περιοχή της πλατείας Αντίκα και επί των οδών Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, Φιλίππου Αμοιρίδη, Μαυρομιχάλη, Βιζυηνού, Σγουρού και τμήματος της οδού Ορφέως, οι οποίες αποτελούν ένα δίκτυο οδών πλησίον της

περιοχής ανάπτυξης των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και στο οποίο αναζητούν θέσεις στάθμευσης οι επισκέπτες.

- Πλατεία Μητροπόλεως και στα τμήματα των οδών γύρω απ' αυτήν (Αντίκα, Στάλλιου, Μητροπολίτου Ανθίμου, Λευκάδος). Η περιοχή αυτή χρησιμοποιείται αμιγώς ως χώρος parking, ιδιαίτερα κατά τις απογευματινές και νυχτερινές ώρες αλλά και κατά τη διάρκεια θρησκευτικών μυστηρίων στον Ιερό Μητροπολιτικό Ναό Τιμίου Προδρόμου (Μητρόπολη Ξάνθης).
- Πλατεία Ματσίνη, η οποία βρίσκεται βορειότερα της Πλατείας Μητροπόλεως
- Οδός Χασιρτζόγλου, σε όλο της το μήκος
- Οδός Λευκού Πύργου, από τη συμβολή με την οδό Χασιρτζόγλου έως το ύψος της Εκκλησίας της Ζωοδόχου Πηγής, στη διασταύρωση με την οδό ΙΧ Μεραρχίας.
- Υπαίθριο Ελεύθερο Δημοτικό Parking
- Περιοχή «Καβάκι», στον ελεύθερο χώρο parking και σε τμήματα των οδών γύρω από την Εκκλησία Παμμεγίστων Ταξιαρχών Καβακίου (Αισχύλου, Ορφέως και Ευριπίδου).
- Περιοχή «παπάκια», στη διαπλάτυνση της οδού Πινδάρου πίσω από το Δημοτικό Κήπο και σε τμήμα της οδού γύρω από αυτήν.

Για την καλύτερη κατανόηση των περιοχών μετρήσεων φόρτου στάθμευσης, αυτές παρουσιάζονται στο σκαρίφημα που συνοδεύει την παρούσα αναφορά στο τέλος του παρόντος Κεφαλαίου.

Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή έχουν ως εξής:

Όσον αφορά στις οδούς που εξετάστηκαν, η στάθμευση γίνεται παρά την οδό, παρά το κράσπεδο και πάνω στο πεζοδρόμιο. Όσον αφορά διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης ή άτυπους τέτοιους (όπως η περίπτωση της πλατείας Μητροπόλεως) δεν υπάρχουν σημασμένες διακριτές θέσεις και η στάθμευση γίνεται άναρχα.

Κατά την καταγραφή της στάθμευσης σε συγκεκριμένη περιοχή, καταμετρώνται και τα οχήματα σε τμήματα των οδών γύρω από αυτήν κάνοντας την παραδοχή ότι τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης είναι ίδια. Π.χ. η στάθμευση πάνω στην πλατεία Μητροπόλεως και επί της οδού Αντίκα φέρουν τα ίδια ποιοτικά χαρακτηριστικά όσον αφορά στην αναζήτηση θέσης στάθμευσης από τον οδηγό και στην τελική επιλογή αυτής. Δεν καταμετρήθηκαν οχήματα τα οποία σταθμεύουν σε ιδιωτικούς χώρους.

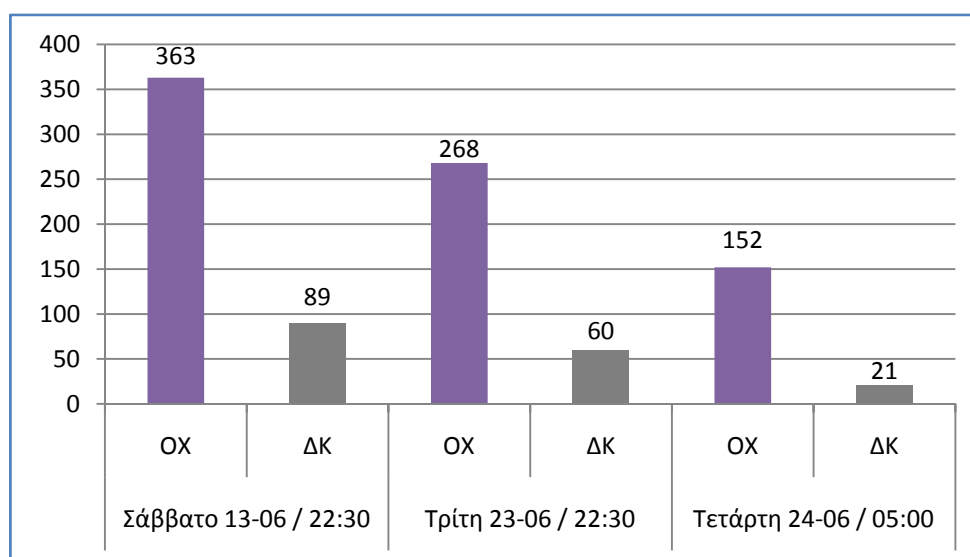
Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται αναλυτικά η διαφοροποίηση της στάθμευσης, κατά τις διαφορετικές μέρες και ώρες που καταγράφηκε, στις ως άνω αναφερόμενες περιοχές, διακριτοποιημένη σε δίτροχα και τετράτροχα οχήματα ΙΧ (αυτοκίνητα). Η διακριτοποίηση επιλέχθηκε εξαιτίας των εξαιρετικά διαφορετικών απαιτήσεων ελεύθερου χώρου για τη στάθμευση του κάθε οχήματος αλλά και αντιστρόφως την πολύ μεγάλη διαφοροποίηση στην έκταση κατάληψης χώρου κατά τη στάθμευση αυτοκινήτου από τη μία και δίκυκλου από την άλλη.

Τέλος, η Ο.Μ. θεωρεί σημαντικό να σημειώσει ότι κατά την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε το Σάββατο το βράδυ, ήταν κατειλημμένες όλες οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, με εξαίρεση την οδό Λευκού Πύργου και το Δημοτικό Parking.



Ημερομηνία / ώρα	Οδοί / Περιοχές								Σύνολο
	Πλ. Αντίκα / Π. Χρηστίδη κλπ.	Πλ. Μητροπόλεως	Χασιρτζόγλου	Πλ. Ματσίνη	Λ. Πύργου	Δημοτικό Parking	«Καβάκι»	«Παπάκια»	
<b>Σάββατο 13-06 / 22:30</b>	110 ΟΧ 50 ΔΚ	117 ΟΧ 5 ΔΚ	43 ΟΧ 28 ΔΚ	17 ΟΧ 3 ΔΚ	14 ΟΧ	13 ΟΧ	27 ΟΧ 2 ΔΚ	22 ΟΧ 1 ΔΚ	363 ΟΧ 89 ΔΚ
<b>Τρίτη 23-06 / 22:30</b>	92 ΟΧ 43 ΔΚ	69 ΟΧ 2 ΔΚ	35 ΟΧ 9 ΔΚ	14 ΟΧ 2 ΔΚ	8 ΟΧ	11 ΟΧ	20 ΟΧ	19 ΟΧ 4 ΔΚ	268 ΟΧ 60 ΔΚ
<b>Τετάρτη 24-06 / 05:00</b>	64 ΟΧ 10 ΔΚ	32 ΟΧ 1 ΔΚ	15 ΟΧ 6 ΔΚ	14 ΟΧ 3 ΔΚ	2 ΟΧ	7 ΟΧ	13 ΟΧ	5 ΟΧ 1 ΔΚ	152 ΟΧ 21 ΔΚ

Πίνακας 3.3 – Καταγραφή υφιστάμενης στάθμευσης στις εξεταζόμενες περιοχές (ΟΧ= τετράτροχα οχήματα, ΔΚ=δίτροχα)



Γράφημα 3.2 - Σύνολο κατεγραμμένων σταθμευμένων τετράτροχων και δίτροχων οχημάτων ανά περίοδο καταγραφής

Από τις καταγραφές εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά στις υφιστάμενες συνθήκες αλλά και στις πραγματικές, σύγχρονες ανάγκες της περιοχής για στάθμευση.

Από την καταγραφή της **Τετάρτης 24-06 και ώρα περί τις 05:00**, υπάρχει σαφής εικόνα για το σύνολο των οχημάτων των μόνιμων κατοίκων, τα οποία σταθμεύουν στην ευρύτερη νότια και ανατολική περιοχή της Παλιάς Πόλης, όπου και έχουν αναπτυχθεί τα καταστήματα εστίασης και διασκέδασης. Οι ανάγκες για στάθμευση σε δημόσιο χώρο είναι συνολικά **152 τετράτροχα οχήματα και 21 δίτροχα**.

Ο ανώτατος φόρτος σταθμευμένων οχημάτων καταγράφηκε όπως αναμενόταν το **Σάββατο 13-06 και ώρα περί τις 22:30**. Καταγράφηκαν συνολικά **363 τετράτροχα οχήματα και 89 δίτροχα**. Είναι φανερό ότι η ζήτηση στάθμευσης αυξάνεται κατακόρυφα και φθάνει στα όρια διαθεσιμότητας. Συγκεκριμένα καταγράφηκαν **υπερδιπλάσια σταθμευμένα τετράτροχα οχήματα (211 περισσότερα)** και **τέσσερις φορές περισσότερα δίτροχα**. Προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι επισκέπτες χρησιμοποιούν τα ΙΧ οχήματά τους για τη νυχτερινή τους έξοδο ενώ αναζητούν χώρο στάθμευσης μέσα στον οικισμό και κοντά στα καταστήματα διασκέδασης και εστίασης. **Η συνολική ποσοστιαία μεταβολή όσον αφορά στα σταθμευμένα τετράτροχα οχήματα, μεταξύ του πρωινού της Τετάρτης και του Σαββατόβραδου, είναι της τάξης του 140%**.

Κατά την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε την **Τρίτη 23-06 και ώρα περί τις 22:30**, καταγράφηκαν συνολικά **268 τετράτροχα οχήματα και 60 δίτροχα**. Οι τιμές αυτές, συγκρινόμενες με αυτές των άλλων δύο καταγραφών είναι φανερό ότι πλησιάζουν περισσότερο προς αυτές της καταγραφής του Σάββατου το βράδυ επιβεβαιώνοντας την Παλιά Πόλη ως πόλο έλξης επισκεπτών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, τόσο τις λεγόμενες «καθημερινές» ημέρες της εβδομάδας όσο και τις ημέρες του Σαββατοκύριακου. **Ο αριθμός των σταθμευμένων τετράτροχων οχημάτων το βράδυ της Τρίτης, συγκρινόμενος με αυτόν το βράδυ του Σάββατου παρουσιάζει μια μείωση της τάξης του 26%, ενώ συγκρινόμενος με αυτόν το πρωί της Τετάρτης παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 76%.**

Συγκρινόμενα με τα αποτελέσματα των υπολογισμών μεταβολής ζήτησης στάθμευσης παρουσιάζονται πινακοποιημένα για την καλύτερη επισκόπηση των διαφοροποιήσεων που παρουσιάζονται.

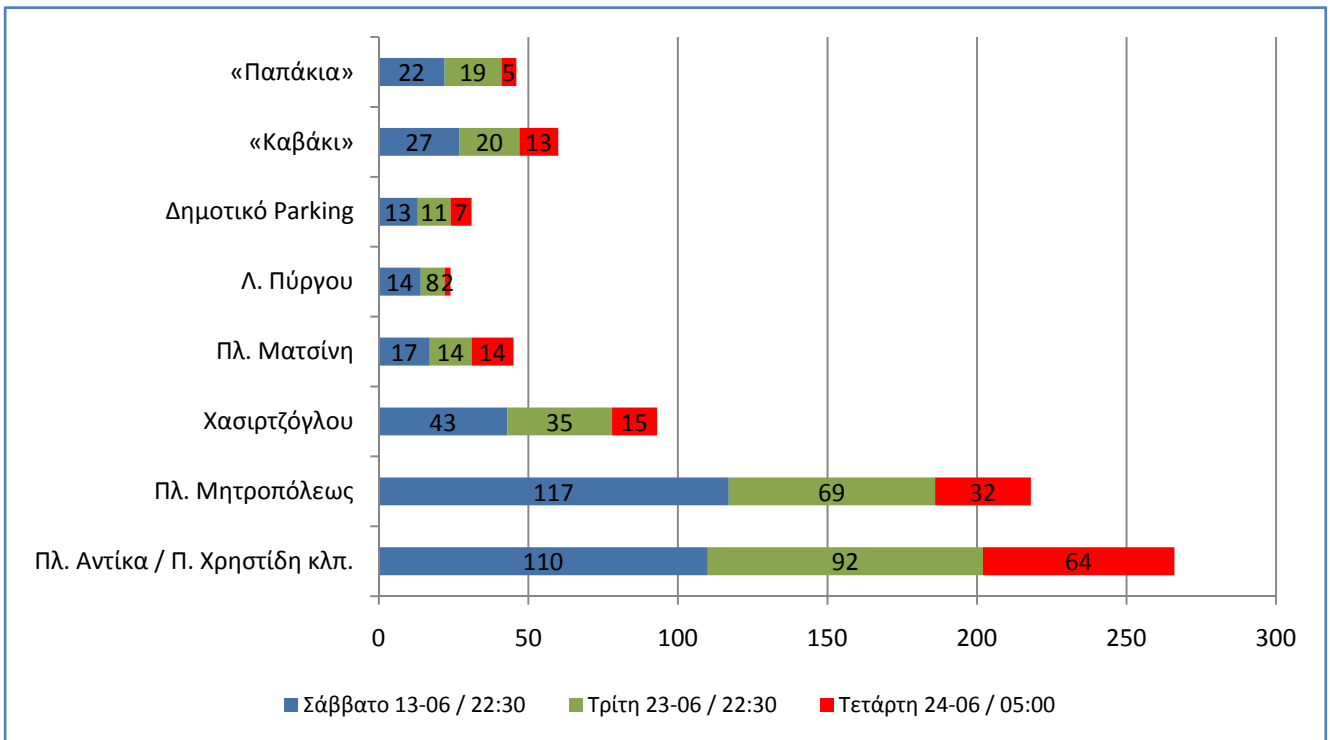
Σταθμευμένα Τετράτροχα Οχήματα Συνολικά	Ημερομηνία / ώρα		
	Σάββατο 13-06 / 22:30	Τρίτη 23-06 / 22:30	Τετάρτη 24-06 / 05:00
Σύνολο Σταθμευμένων	363	268	152
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το Σάββατο 13-06	-	-26%	-58%
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με την Τετάρτη 24-06	<b>+140%</b>	<b>+76%</b>	-

Πίνακας 3.4- Σύνολο σταθμευμένων τετράτροχων οχημάτων στις περιοχές όπου πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές

Σταθμευμένα Δίτροχα Συνολικά	Ημερομηνία / ώρα		
	Σάββατο 13-06 / 22:30	Τρίτη 23-06 / 22:30	Τετάρτη 24-06 / 05:00
Σύνολο Σταθμευμένων	89	60	21
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το Σάββατο 13-06	-	-32.5%	-76.5%
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με την Τετάρτη 24-06	<b>+324%</b>	<b>+186%</b>	-

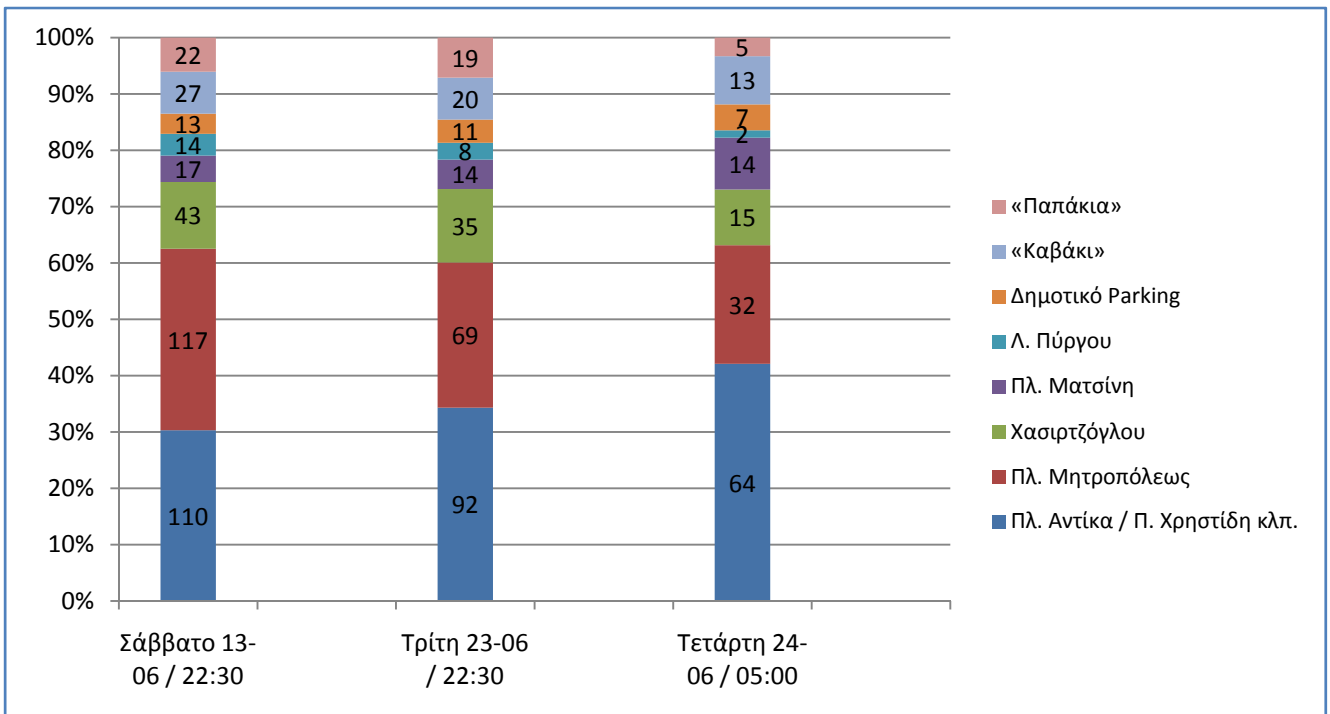
Πίνακας 3.5 - Σύνολο σταθμευμένων δίτροχων στις περιοχές όπου πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται η διακύμανση της στάθμευσης τετράτροχων οχημάτων ανά περιοχή καταγραφής κατά τις τρεις διαφορετικές περιόδους μετρήσεων. Καθίσταται σαφής η διαφοροποίηση της ζήτησης στάθμευσης σε κάθε περιοχή σε σχέση με την ημέρα και την περίοδο αυτής. Η ζήτηση για στάθμευση κατά το Σάββατο το βράδυ είναι εμφανώς η μεγαλύτερη, ακολουθούμενη από αυτήν της Τρίτης το βράδυ και τελικά από τη ζήτηση την Τετάρτη τα ξημερώματα, οπότε και η ζήτηση είναι η μικρότερη, όπως ήταν αναμενόμενο καθώς αφορά σχεδόν αποκλειστικά στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής.



Γράφημα 3.3 - Σταθμευμένα τετράχροχα οχήματα ανά περιοχή καταγραφής για τις τρεις περιόδους μετρήσεων

Ενώ στο επόμενο γράφημα, δίνεται η ποσοστιαία διακύμανση των σταθμευμένων τετράτροχων οχημάτων κάθε περιόδου μετρήσεων, διακριτοποιημένη ανά περιοχή καταγραφής. Καταδεικνύεται έτσι η δυναμική της κάθε περιοχής/οδού όσον αφορά στη στάθμευση αλλά και οι προτιμήσεις των χρηστών του δικτύου όσον αφορά την επιλογή χώρου στάθμευσης.



Γράφημα 3.4 - Ποσοστά σταθμευμένων τετράτροχων οχημάτων στις περιοχές καταγραφών για τις τρεις περιόδους μετρήσεων

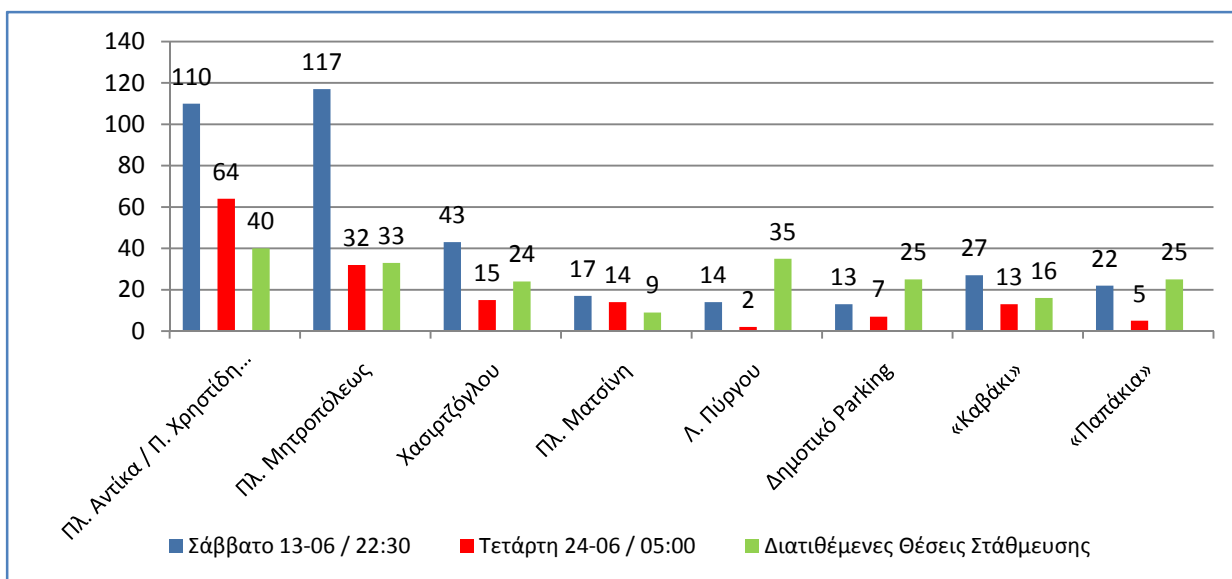
Για το σχηματισμό συνολικής εικόνας όσον αφορά στις συνθήκες και στην πραγματική δυναμική του οικισμού, η Ο.Μ. κατέγραψε τις διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης –σύμφωνα με την ισχύουσα σηματοδότηση- στις ανωτέρω περιοχές της Παλιάς Πόλης. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της καταγραφής:

Οδοί / Περιοχές								Σύνολο
Πλ. Αντίκα / Π. Χρησιτίδη κλπ.	Περιοχή Πλ. Μητροπόλεως	Χασιρτζόγλου	Περιοχή Πλ. Μασσίνη	Λ. Πύργου	Δημοτικό Parking	«Καβάκι»	«Πατάκια»	
<b>32</b> 3 ειδικές θέσεις 5 θέσεις με χρονικό περιορισμό	<b>32</b> 1 ειδική θέση	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>35</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>207</b>

Πίνακας 3.6 – Καταγραφή διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης στις εξεταζόμενες περιοχές (μόνο για τετράτροχα οχήματα)

Σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι όσον αφορά στην Πλ. Μητροπόλεως, διατιθέμενες θέσεις καταγράφονται αποκλειστικά στα γύρω από αυτήν τμήματα δρόμων, όπως αυτά περιγράφονται παραπάνω και όχι στην ίδια πλατεία ή οποία όπως αναφέρθηκε χρησιμοποιείται ατύπως ως χώρος στάθμευσης και ήδη εκτελούνται έργα ανάπλασης ώστε να καταργηθεί με τον τρόπο αυτό η δυνατότητα στάθμευσης.

Στο γράφημα που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης ανά περιοχή, σε σύγκριση με την υφιστάμενη στάθμευση που καταγράφηκε το Σάββατο 13-06 και ώρα 22:30, και αυτήν που καταγράφηκε την Τετάρτη 24-06 και ώρα 05:00.



Γράφημα 3.5 - Σταθμευμένα τετράτροχα οχήματα ανά περιοχή καταγραφής και σύγκριση με διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης

## Συμπεράσματα

Όσον αφορά στις διακριτές περιοχές μετρήσεων στάθμευσης, η Ο.Μ. σημειώνει τα εξής:

- Η περιοχή της πλατείας Αντίκα και των οδών Π.Χρηστίδη κλπ. είναι η πρώτη επιλογή εύρεσης θέσης στάθμευσης για τους επισκέπτες. Αυτό καταδεικνύουν οι ιδιαίτερα μικρές ποσοστιαίες μεταβολές των σταθμευμένων οχημάτων και δίκυκλων μεταξύ του Σαββατόβραδου και του βραδιού της Τρίτης. Αντίθετα, οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων για στάθμευση είναι πολύ μικρότερες σε σχέση με τη ζήτηση στάθμευσης που καταγράφεται το Σάββατο το βράδυ. Τέλος, η περιοχή είναι αδιαμφισβήτητα η βασική επιλογή εύρεσης θέσης στάθμευσης για τους δικυκλιστές επισκέπτες του οικισμού.

Σταθμευμένα Τετράτροχα Οχήματα Πλ. Αντίκα, Π.Χρηστίδη κλπ	Ημερομηνία / ώρα		
	Σάββατο 13-06 / 22:30	Τρίτη 23-06 / 22:30	Τετάρτη 24-06 / 05:00
Σύνολο Σταθμευμένων	110	92	64
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το Σάββατο 13-06	-	-16%	-42%
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με την Τετάρτη 24-06	<b>+72%</b>	+44%	-

Πίνακας 3.7 - Σταθμευμένα τετράτροχα οχήματα στην περιοχή Πλ. Αντίκα – οδού Π. Χρηστίδη κλπ.

Σταθμευμένα Δίτροχα Πλ. Αντίκα, Π.Χρηστίδη κλπ	Ημερομηνία / ώρα		
	Σάββατο 13-06 / 22:30	Τρίτη 23-06 / 22:30	Τετάρτη 24-06 / 05:00
Σύνολο Σταθμευμένων	50	43	10
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το Σάββατο 13-06	-	-14%	-80%
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με την Τετάρτη 24-06	<b>+400%</b>	+330%	-

Πίνακας 3.8 - Σταθμευμένα δίτροχα οχήματα στην περιοχή Πλ. Αντίκα – οδού Π. Χρηστίδη κλπ.

- Η περιοχή της Πλατείας Μητροπόλεως αναδεικνύεται ως η δεύτερη προτίμηση των επισκεπτών όσον αφορά στην αναζήτηση θέσης στάθμευσης για το όχημά τους. Η ποσοστιαία μεταβολή σταθμευμένων οχημάτων μεταξύ του Σαββατόβραδου και του βραδιού της Τρίτης είναι της τάξεως του -41%. Επίσης είναι φανερό ότι η πλατεία Μητροπόλεως -και τα γύρω από αυτήν τμήματα οδών- αποτελεί το χώρο με τις μεγαλύτερες δυνατότητες εξυπηρέτησης όσον αφορά στη στάθμευση των επισκεπτών του οικισμού εντός της Παλιάς Πόλης. Συγκεκριμένα εμφανίζει το μεγαλύτερο αριθμό σταθμευμένων οχημάτων (117 οχήματα) ενώ, οι ανάγκες των κατοίκων περιορίζονται στις –συγκριτικά πολύ λιγότερες- 32 θέσεις στάθμευσης. Η αύξηση της ζήτησης το Σάββατο το βράδυ σε σχέση με το πρωινό της Τετάρτης ανέρχεται σε 266%. Να σημειωθεί ότι η πλατεία Μητροπόλεως δεν αποτελεί περιοχή αναζήτησης θέσης στάθμευσης για τους δικυκλιστές.



Σταθμευμένα Τετράτροχα Οχήματα Πλ. Μητροπόλεως κλπ.	Ημερομηνία / ώρα		
	Σάββατο 13-06 / 22:30	Τρίτη 23-06 / 22:30	Τετάρτη 24-06 / 05:00
Σύνολο Σταθμευμένων	117	69	32
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το Σάββατο 13-06	-	-41%	-73%
Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με την Τετάρτη 24-06	<b>+266%</b>	+116%	-

Πίνακας 3.9 - Σταθμευμένα τετράτροχα οχήματα στην περιοχή Πλ. Μητροπόλεως

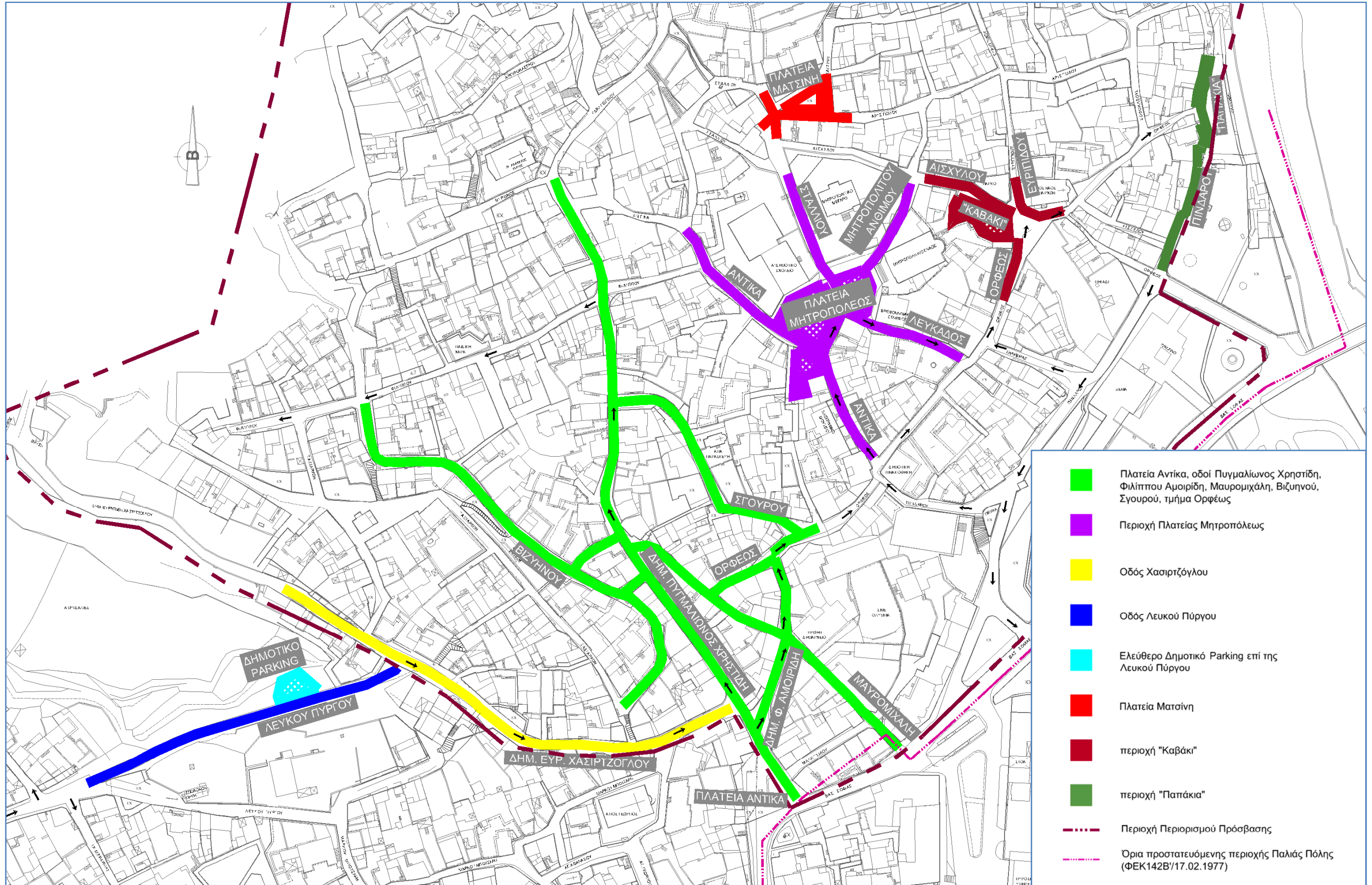
- Η οδός Χασιρτζόγλου εμφανίζεται επίσης ως πόλος έλξης για τη στάθμευση των οχημάτων των επισκεπτών στην Παλιά Πόλη. Τόσο για τους οδηγούς αυτοκινήτων όσο και για τους δικυκλιστές, οι οποίοι σταθμεύουν στο σύνολό τους, στο κάτω μέρος της οδού, κοντά στη συμβολή με τον οδό Π. Χρηστίδη. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα σταθμευμένα αυτοκίνητα το Σάββατο το βράδυ είναι τριπλάσια από αυτά το πρωί της Τετάρτης, οπότε και καταγράφονται οι ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.
- Η περιοχή «παπάκια», δηλαδή κατά κύριο λόγο η διαπλάτυση της οδού Πινδάρου πίσω από το Δημοτικό Κήπο, εξυπηρετεί επίσης τις ανάγκες στάθμευσης των οχημάτων των επισκεπτών κατά τις ώρες νυχτερινής εξόδου για ψυχαγωγία/διασκέδαση. Ενώ το πρωί της Τετάρτης καταγράφηκαν 5 σταθμευμένα αυτοκίνητα, το βράδυ του Σάββατου καταγράφηκαν 22 (αύξηση 340%).
- Στην περιοχή «Καβακι», επίσης καταγράφεται μεγάλη αύξηση των σταθμευμένων οχημάτων κατά το Σάββατο το βράδυ, με το διπλασιασμό τους σε σχέση με το πρωί της Τετάρτης.
- Στο ακριβώς αντίθετο μήκος κύματος κινείται η στάθμευση στην περιοχή της πλατείας Ματσίνη, όπου καταγράφονται σχεδόν οι ίδιοι αριθμοί σταθμευμένων τετράτροχων οχημάτων και δίτροχων και στις τρεις περιόδους καταγραφών. Συνάγεται το συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη περιοχή δεν αποτελεί χώρο αναζήτησης στάθμευσης για τους επισκέπτες του οικισμού αλλά εξυπηρετεί αποκλειστικά τις ανάγκες των κατοίκων των παρακείμενων κατοικιών. Πρακτικά θεωρείται ότι η Πλ. Ματσίνη είναι εκτός του εύρους επιρροής των νέων χρήσεων που επιβαρύνουν την Παλιά Πόλη.
- Όσον αφορά τις καταγραφές στην οδό Λευκού Πύργου και στο Υπαίθριο Ελεύθερο Δημοτικό Parking, αυτές συνεξετάζονται, λόγω της εγγύτητας όσον αφορά τη χωροθέτησή τους, αλλά και τα κοινά ποιοτικά τους χαρακτηριστικά όσον αφορά την αναζήτηση θέσης στάθμευσης. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων κρίνονται ιδιαίτερα εντυπωσιακά, διότι το Δημοτικό Parking με δυνατότητα εξυπηρέτησης 25 περίπου –μη σημασμένων- θέσεων στάθμευσης, δεν αποτελεί πόλο έλξης για τους επισκέπτες του οικισμού σύμφωνα με την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε το Σάββατο το βράδυ, οπότε και καταγράφηκαν ισάριθμα σταθμευμένα αυτοκίνητα στην οδό Λευκού Πύργου και στο Parking (14 και 13 αντίστοιχα). Επιπρόσθετα, η οδός Λευκού Πύργου και το ελεύθερο χρέωσης δημοτικό parking ήταν οι μόνες περιοχές όπου πραγματοποιήθηκαν καταγραφές και παρουσίαζαν ελεύθερες θέσεις στάθμευσης. Αντιθέτως, όπως προαναφέρθηκε, όλες οι άλλες περιοχές εμφανίστηκαν πλήρεις ή και υπερπλήρεις σταθμευμένων οχημάτων. Κατά την άποψη της Ο.Μ. και λαμβάνοντας υπόψη τη μονόδρομη κατεύθυνση της οδού Χασιρτζόγλου προς την οδό Π. Χρηστίδη, θεωρείται ότι οι συγκεκριμένες περιοχές είναι οι πιο απομακρυσμένες από τα σημεία συγκέντρωσης καταστημάτων εστίασης και διασκέδασης (Πλατεία Αντίκα, οδοί Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, Φιλίππου Αμοιρίδη, Ορφέως, Μαυρομιχάλη αλλά και επί της οδού

Βασ.Σοφίας) και της προσπάθειας από πλευράς οδηγών εύρεσης θέσης στάθμευσης όσο το δυνατόν εγγύτερα προς τα σημεία αυτά. Τονίζεται επίσης ότι οι χρήστες εφ' όσον δεν εξυπηρετηθούν ως προς τη στάθμευση, διέρχονται της Παλιάς Πόλης διαμπερώς και αναζητούν χώρο στάθμευσης εκτός του οικισμού, (Λιμνίο, Παζάρι κλπ), εγκαταλείποντας κενές τις προαναφερθείσες θέσεις.

- Τέλος, σημειώνεται πως οι διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης είναι στις περισσότερες περιπτώσεις λιγότερες από τις ανάγκες για στάθμευση που εμφανίζονται το βράδυ του Σάββατου. Άξιες αναφοράς είναι οι περιπτώσεις της Πλατείας Μητροπόλεως και της περιοχής της Πλατείας Αντίκας, Π. Χρηστίδη, Βιζυηνού κλπ., όπου η αύξηση στη ζήτηση σε σχέση με τη δυναμική των συγκεκριμένων περιοχών είναι 255% και 175% αντίστοιχα.

Διαφορετική εικόνα υπάρχει στην οδό Λ. Πύργου και στο Υπαίθριο Δημοτικό Parking όπου η ζήτηση παρουσιάζεται πολύ μικρότερη από τη διαθέσιμη δυναμική, πράγμα που επιβεβαιώνει την ως άνω συλλογιστική της Ο.Μ.

Οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων για στάθμευση φαίνονται να υπερκαλύπτονται στις περισσότερες των περιπτώσεων, με την εξαίρεση της περιοχής των οδών Π. Χρηστίδη, Βιζυηνού κλπ. και της περιοχής της Πλ. Ματσίνη όπου οι διατιθέμενες θέσεις υπολείπονται κατά 24 και 5 θέσεις αντίστοιχα.



Σκαρίφημα 3.2 - Περιοχές Καταγραφών Ζήτησης Στάθμευσης



### 3.4. Καταγραφή Κυκλοφοριακού Φόρτου με Αυτόματα Μηχανήματα

Στα πλαίσια της μελέτης πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου με αυτόματα μηχανήματα, σε 24ωρη βάση, για την εύρεση της ημερήσιας διακύμανσης της κυκλοφορίας σε βασικές οδούς εισόδου/εξόδου της Παλιάς Πόλης. Οι μετρήσεις έγιναν με την τοποθέτηση του αυτόματου καταγραφέα σε διατομές των οδών στις εξής ημερομηνίες και θέσεις:

#### Θ1: Είσοδος- Έξοδος από/προς τις δυτικές περιοχές της πόλης

Η τοποθέτηση του μηχανήματος έγινε σε διατομή επί της οδού Λευκού Πύργου, στο ύψος του Ελεύθερου Υπαίθριου Δημοτικού Parking



Εικόνα 3.1 – Θέση τοποθέτησης αυτόματου καταγραφέα Θ1

#### Θ2: Είσοδος - Έξοδος από/ προς το κέντρο της πόλης

Η τοποθέτηση του μηχανήματος έγινε σε διατομή επί της οδού Δημάρχου Πυγμαλίωνος Χρηστίδη, στο ύψος της συμβολής με την οδό Δημάρχου Χασιρτζόγλου.

Στη στοχοθεσία της Ο.Μ. ήταν η τοποθέτηση του καταγραφικού μηχανήματος να γίνει στην αρχή της οδού Π. Χρηστίδη επί της πλατείας Αντίκα, αμέσως πριν τη συμβολή της στην οδό Βασ. Σοφίας. Αυτό δεν κατέστη δυνατό, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν στο συγκεκριμένο σημείο ιδιαίτερα κατά τις απογευματινές και νυχτερινές ώρες. Η περιοχή της πλατείας Αντίκα, αποτελώντας ένα από τα σημεία συγκέντρωσης πληθώρας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (εστίασης και διασκέδασης), εξυπηρετεί ιδιαίτερα μεγάλο όγκο εποχούμενων και πεζών επισκεπτών του οικισμού με συνέπεια να παρουσιάζονται χαμηλές ταχύτητες κίνησης των οχημάτων, πολύ συχνή διακοπή της πορείας τους επί του κόμβου, άναρχη στάθμευση παρά το κράσπεδο και πάνω σε πεζοδρόμια, κίνηση πεζών πάνω στο διάδρομο κίνησης οχημάτων και λοιπά κυκλοφοριακά προβλήματα, που καθιστούν αδύνατη τη λειτουργία του αυτόματου μηχανήματος καταγραφής.

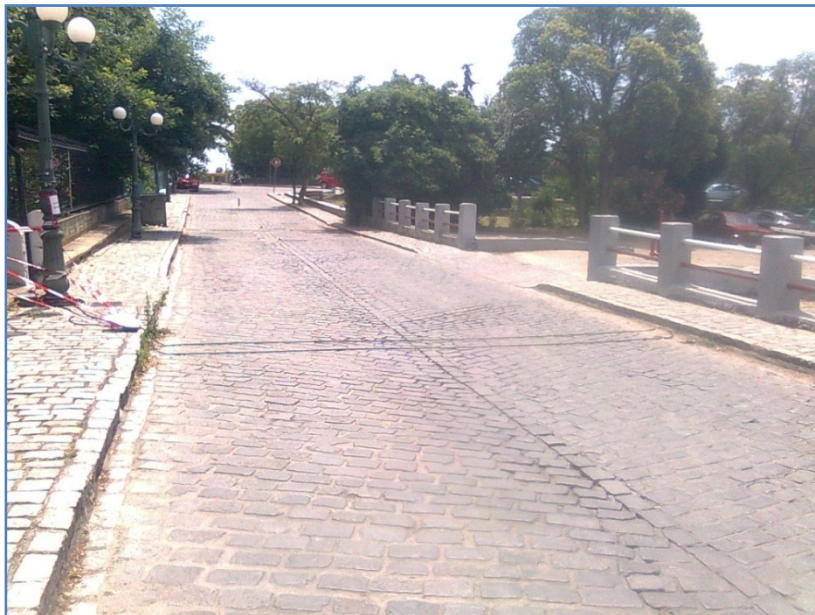
Ως εκ τούτου, επιλέχθηκε η τοποθέτηση του μηχανήματος σε διατομή της οδού βορειότερα, αμέσως πριν τη συμβολή της με την οδό Δημάρχου Χασιρτζόγλου.



Εικόνα 3.2 – Θέση τοποθέτησης αυτόματου καταγραφέα Θ2

Θ3: Είσοδος- Έξοδος από/ προς τις ανατολικές περιοχές της πόλης

Η τοποθέτηση του μηχανήματος έγινε σε διατομή επί της παρόδου Ορφέως, στο ύψος του Δημοτικού Πάρκου, ανάμεσα από την είσοδο του parking του ξενοδοχείου Elisso και τη διασταύρωση με την οδό Πινδάρου. Επιλέγοντας τη θέση αυτή, η Ο.Μ. κατέγραψε αποκλειστικά τα οχήματα που κινούνται προς την Παλιά Πόλη και όχι αυτά που καταλήγουν στο χώρο στάθμευσης του ξενοδοχείου Elisso.



Εικόνα 3.3 – Θέση τοποθέτησης αυτόματου καταγραφέα Θ3

Οι παραπάνω θέσεις απεικονίζονται και στους χάρτες Ρ-1: Γενικός Χάρτης Έργου και Ρ-3: Υφιστάμενες Κυκλοφοριακές Συνθήκες.



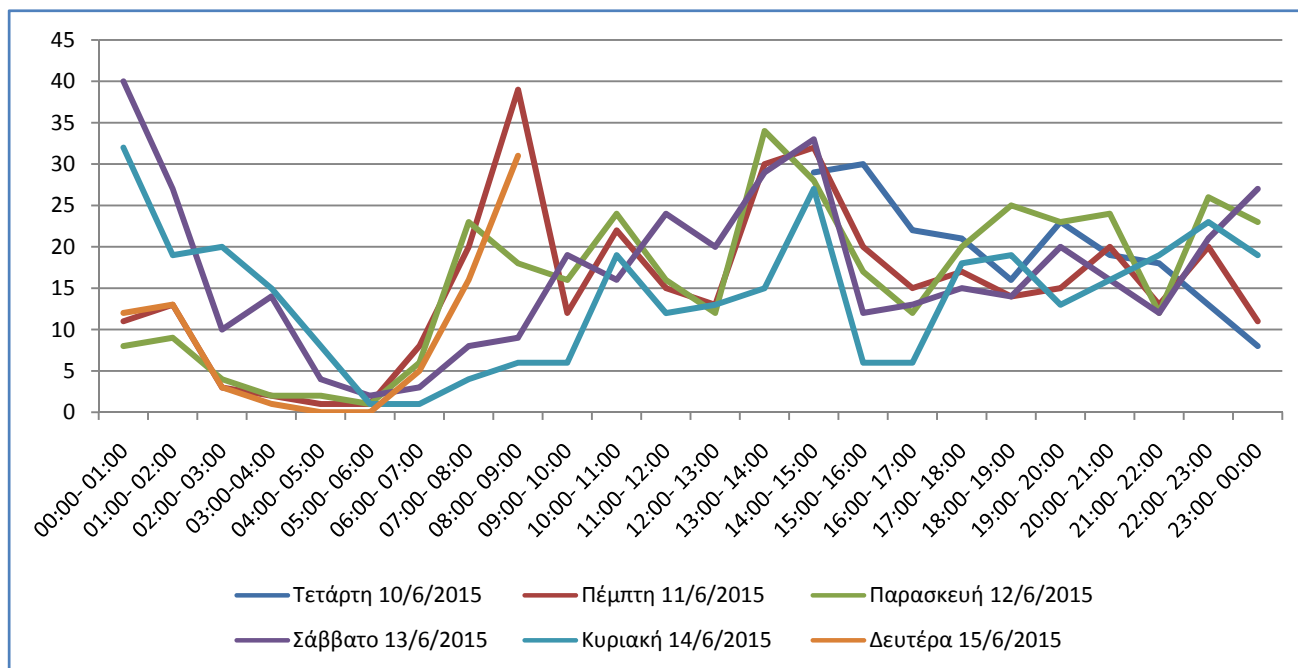
Τα αποτελέσματα των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν για να εκτιμηθεί ο φόρτος κυκλοφορίας που εισέρχεται/εξέρχεται προς την/από την Παλιά Πόλη της Ξάνθης, να προσδιοριστούν περίοδοι αιχμής της κυκλοφορίας και για να υπολογιστεί η φόρτιση που δέχεται ο οικισμός από τις γειτονικές περιοχές.

Στους επόμενους πίνακες και γραφήματα παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία και τα συμπεράσματα για κάθε θέση μέτρησης.

**Όσον αφορά τη Θ1:**

Εξερχόμενα από Παλιά Πόλη							
	Τετάρτη 10/6/2015	Πέμπτη 11/6/2015	Παρασκευή 12/6/2015	Σάββατο 13/6/2015	Κυριακή 14/6/2015	Δευτέρα 15/6/2015	Μ.Ο. Ημερών
00:00- 01:00		11	8	40	32	12	21
01:00- 02:00		13	9	27	19	13	16
02:00- 03:00		3	4	10	20	3	8
03:00-04:00		2	2	14	15	1	7
04:00- 05:00		1	2	4	8	0	3
05:00- 06:00		1	1	2	1	0	1
06:00- 07:00		8	6	3	1	5	5
07:00- 08:00		20	23	8	4	16	14
08:00- 09:00		39	18	9	6	31	21
09:00- 10:00		12	16	19	6		13
10:00- 11:00		22	24	16	19		20
11:00- 12:00		15	16	24	12		17
12:00- 13:00		13	12	20	13		15
13:00- 14:00		30	34	29	15		27
14:00- 15:00	29	32	28	33	27		30
15:00- 16:00	30	20	17	12	6		17
16:00- 17:00	22	15	12	13	6		14
17:00- 18:00	21	17	20	15	18		18
18:00- 19:00	16	14	25	14	19		18
19:00- 20:00	23	15	23	20	13		19
20:00- 21:00	19	20	24	16	16		19
21:00- 22:00	18	13	12	12	19		15
22:00- 23:00	13	20	26	21	23		21
23:00- 00:00	8	11	23	27	19		18

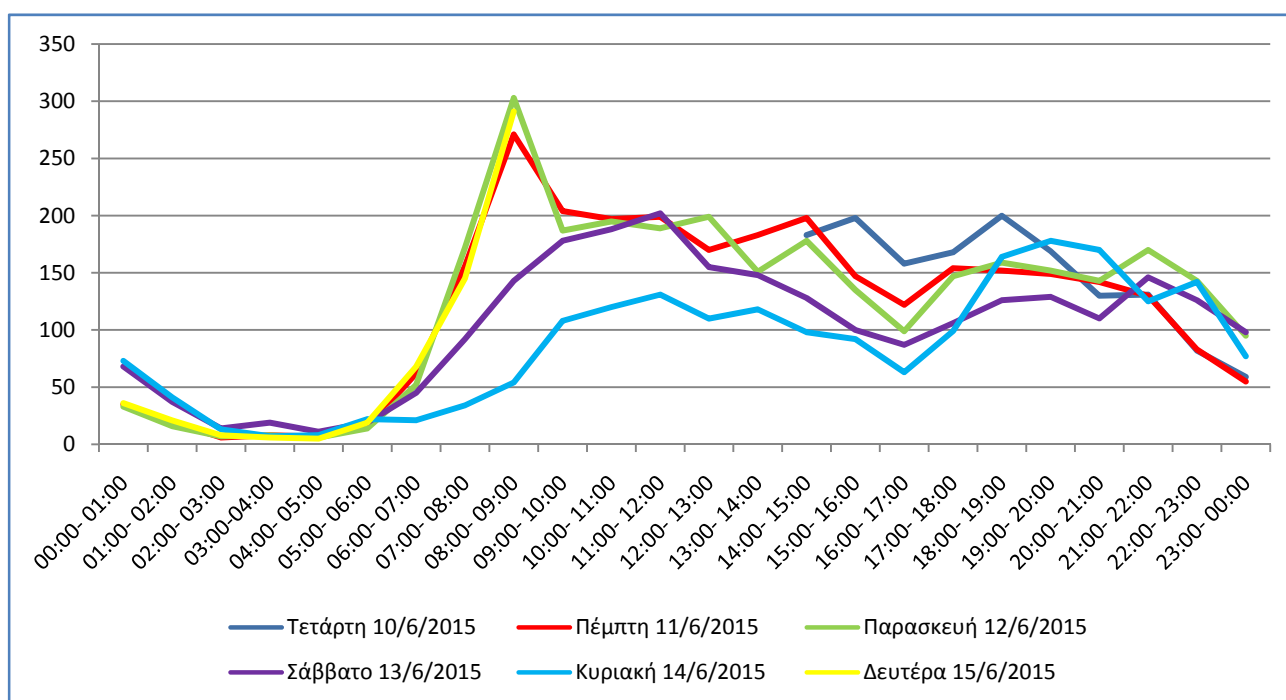
Πίνακας 3.10 – Εξερχόμενα οχήματα από την Παλιά Πόλη, από τη Θ1, ανά ημέρα και ώρα



Γράφημα 3.6 - Εξερχόμενα οχήματα από την Παλιά Πόλη, από τη Θ1, ανά ημέρα και ώρα

Εισερχόμενα στην Παλιά Πόλη							
	Τετάρτη 10/6/2015	Πέμπτη 11/6/2015	Παρασκευή 12/6/2015	Σάββατο 13/6/2015	Κυριακή 14/6/2015	Δευτέρα 15/6/2015	Μ.Ο. Ημερών
00:00- 01:00		35	33	68	73	36	49
01:00- 02:00		20	16	37	41	21	27
02:00- 03:00		6	7	14	13	8	10
03:00-04:00		8	8	19	7	6	10
04:00- 05:00		7	6	11	8	5	7
05:00- 06:00		15	14	19	22	19	18
06:00- 07:00		62	52	45	21	68	50
07:00- 08:00		156	172	92	34	145	120
08:00- 09:00		271	303	143	54	291	212
09:00- 10:00		204	187	178	108		169
10:00- 11:00		197	195	188	120		175
11:00- 12:00		199	189	202	131		180
12:00- 13:00		170	199	155	110		159
13:00- 14:00		183	151	148	118		150
14:00- 15:00	183	198	178	128	98		157
15:00- 16:00	198	147	135	100	92		134
16:00- 17:00	158	122	99	87	63		106
17:00- 18:00	168	154	147	106	99		135
18:00- 19:00	200	152	159	126	164		160
19:00- 20:00	169	149	152	129	178		155
20:00- 21:00	130	142	143	110	170		139
21:00- 22:00	131	130	170	146	125		140
22:00- 23:00	82	83	143	126	142		115
23:00- 00:00	59	55	95	98	77		77

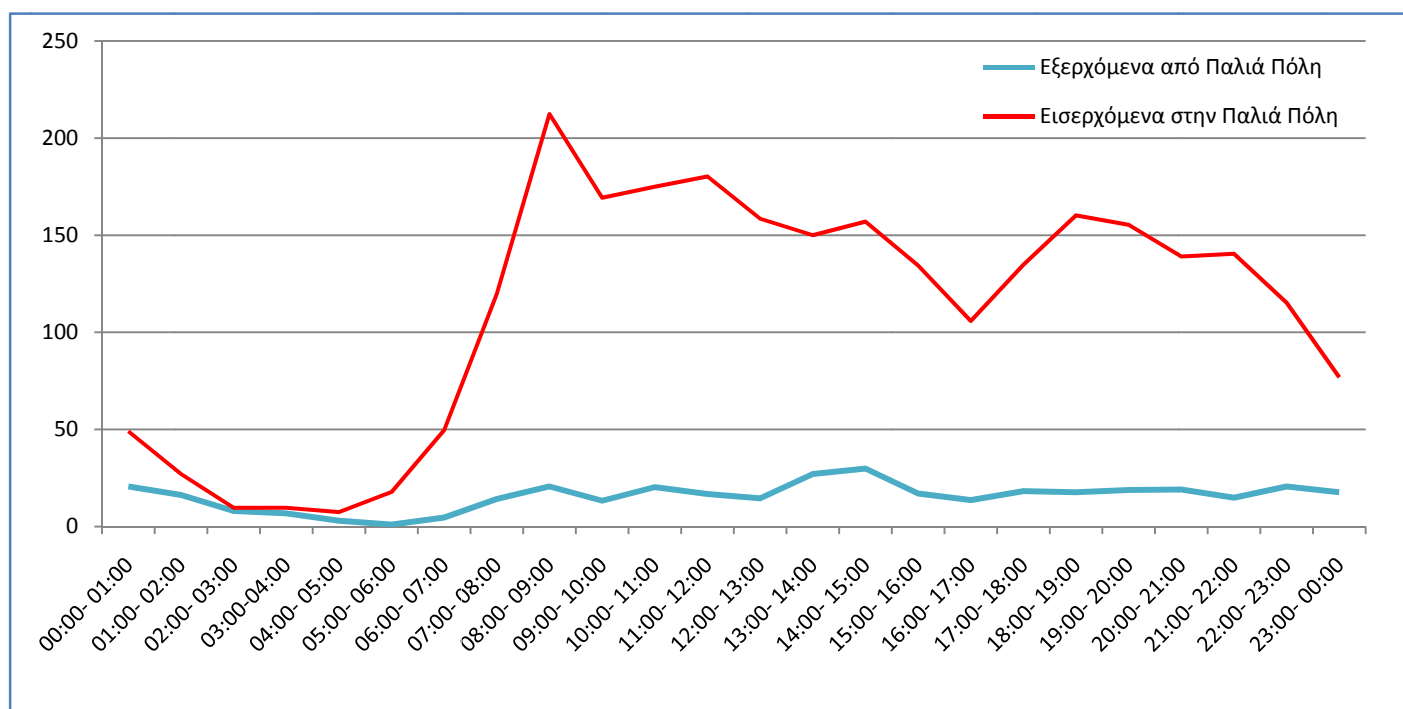
Πίνακας 3.11 – Εισερχόμενα οχήματα προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ1, ανά ημέρα και ώρα



Γράφημα 3.7 - Εισερχόμενα οχήματα προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ1, ανά ημέρα και ώρα



Γραφήματα 3.8 & 3.9 - Σύνολο εισερχομένων και εξερχομένων οχημάτων από την/προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ1, ανά ημέρα



Γράφημα 3.10 - Μέσος όρος για τις τέσσερις ημέρες μετρήσεων, εισερχομένων και εξερχομένων οχημάτων από την/προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ1, ανά ώρα

### Συμπεράσματα

Τα εισερχόμενα από δυσμάς οχήματα είναι κατά πολύ περισσότερα από αυτά που εξέρχονται μέσω της οδού Λευκού Πύργου –και ως εκ τούτου μέσω της οδού Χασιριτζόγλου - από την Παλιά Πόλη.

Συγκεντρωτικά, κατά τα τέσσερα εικοσιτετράωρα καταγραφών, μέσω της οδού Χασιριτζόγλου **εισήλθαν 10361 οχήματα** ενώ **εξήλθαν** αυτής **1497 οχήματα**.

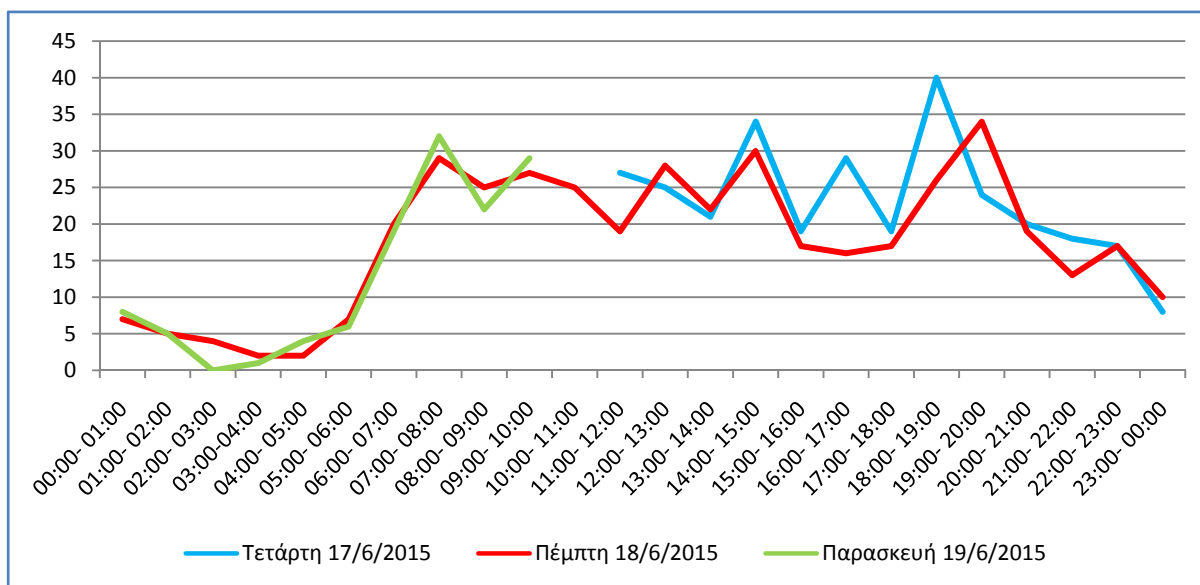
Η μέρα με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία ήταν αυτή της Παρασκευής, ενώ η ώρα οπότε και καταγράφεται ο υψηλότερος αριθμός διελεύσεων είναι 8 με 9 το πρωί.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές πως οι οδοί Λευκού Πύργου και Χασιριτζόγλου αποτελούν τμήμα διαμπερούς κίνησης που πραγματοποιούν οι χρήστες του δικτύου για την μετακίνησή τους από τις δυτικές προς τις βόρειες και ανατολικές περιοχές της πόλης, ιδιαίτερως κατά τις ώρες έναρξης εργασιών των υπηρεσιών και των εμπορικών καταστημάτων.

**Όσον αφορά τη Θ2:**

Εξερχόμενα από Παλιά Πόλη				
	Τετάρτη 17/6/2015	Πέμπτη 18/6/2015	Παρασκευή 19/6/2015	Μ.Ο. Ημερών
00:00- 01:00		7	8	8
01:00- 02:00		5	5	5
02:00- 03:00		4	0	2
03:00-04:00		2	1	2
04:00- 05:00		2	4	3
05:00- 06:00		7	6	7
06:00- 07:00		20	19	20
07:00- 08:00		29	32	31
08:00- 09:00		25	22	24
09:00- 10:00		27	29	28
10:00- 11:00		25		25
11:00- 12:00	27	19		23
12:00- 13:00	25	28		27
13:00- 14:00	21	22		22
14:00- 15:00	34	30		32
15:00- 16:00	19	17		18
16:00- 17:00	29	16		23
17:00- 18:00	19	17		18
18:00- 19:00	40	26		33
19:00- 20:00	24	34		29
20:00- 21:00	20	19		20
21:00- 22:00	18	13		16
22:00- 23:00	17	17		17
23:00- 00:00	8	10		9

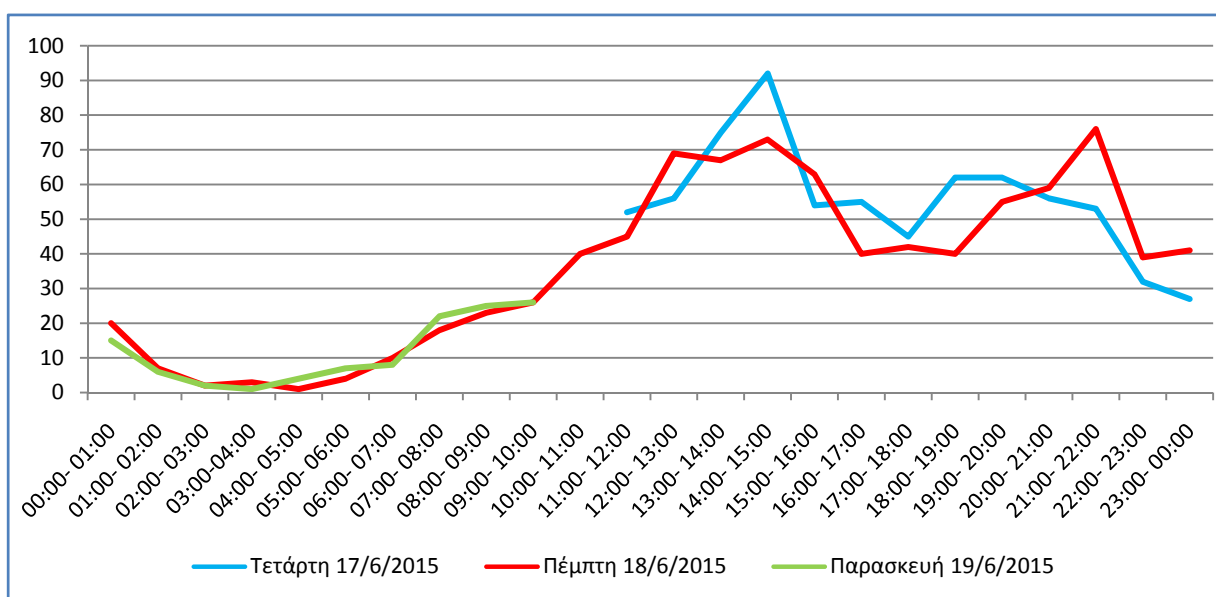
Πίνακας 3.12 – Εξερχόμενα οχήματα από την Παλιά Πόλη, από τη Θ2, ανά ημέρα και ώρα



Γράφημα 3.11 - Εξερχόμενα οχήματα από την Παλιά Πόλη, από τη Θ2, ανά ημέρα και ώρα

Εισερχόμενα στην Παλιά Πόλη				
	Τετάρτη 17/6/2015	Πέμπτη 18/6/2015	Παρασκευή 19/6/2015	Μ.Ο. Ημερών
00:00- 01:00		20	15	18
01:00- 02:00		7	6	7
02:00- 03:00		2	2	2
03:00-04:00		3	1	2
04:00- 05:00		1	4	3
05:00- 06:00		4	7	6
06:00- 07:00		10	8	9
07:00- 08:00		18	22	20
08:00- 09:00		23	25	24
09:00- 10:00		26	26	26
10:00- 11:00		40		40
11:00- 12:00	52	45		49
12:00- 13:00	56	69		63
13:00- 14:00	75	67		71
14:00- 15:00	92	73		83
15:00- 16:00	54	63		59
16:00- 17:00	55	40		48
17:00- 18:00	45	42		44
18:00- 19:00	62	40		51
19:00- 20:00	62	55		59
20:00- 21:00	56	59		58
21:00- 22:00	53	76		65
22:00- 23:00	32	39		36
23:00- 00:00	27	41		34

Πίνακας 3.13 – Εισερχόμενα οχήματα προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ2, ανά ημέρα και ώρα



Γράφημα 3.12 - Εισερχόμενα οχήματα προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ2, ανά ημέρα και ώρα

**Εισερχόμενα στην Παλιά Πόλη**

863



Πέμπτη 18/6/2015

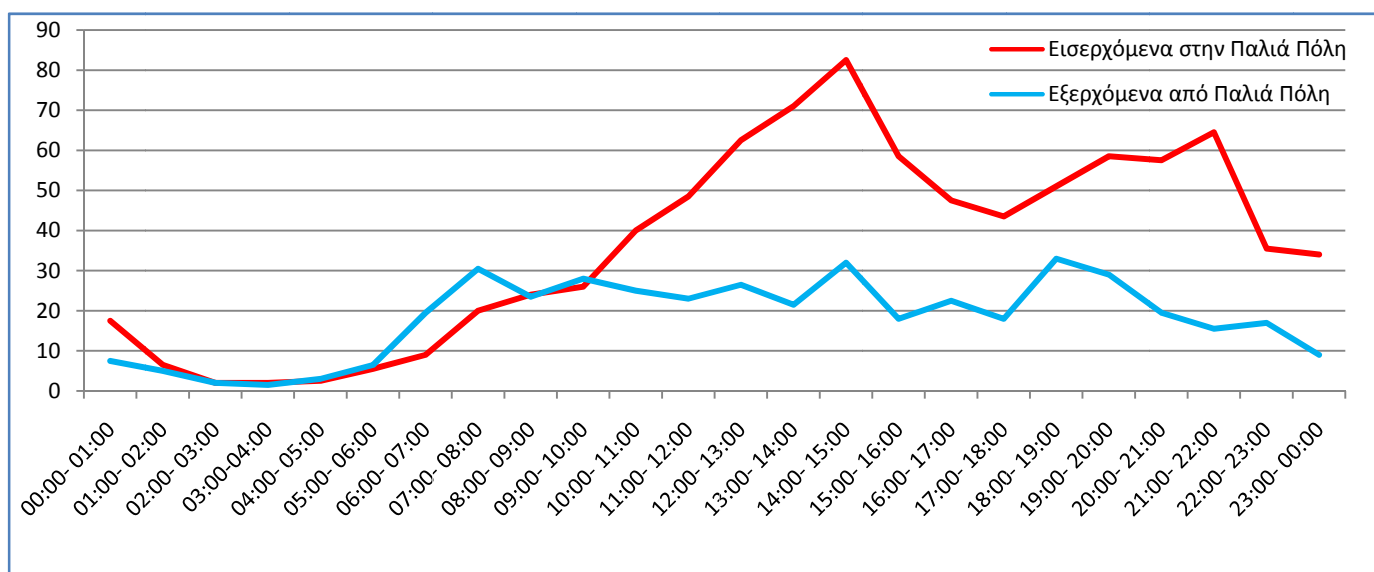
**Εξερχόμενα από την Παλιά Πόλη**

421



Πέμπτη 18/6/2015

Γραφήματα 3.13 & 3.14 - Σύνολο εισερχομένων και εξερχομένων οχημάτων από την/προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ2, το 24ωρο μέτρησης στις 18-06-2015.



Γράφημα 3.15 - Μέσος όρος εισερχομένων και εξερχομένων οχημάτων από την/προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ2, ανά ώρα

**Συμπεράσματα**

Οι χρήστες που επιλέγουν την οδό Π. Χρηστίδη για την είσοδό τους στην Παλιά Πόλη είναι περισσότεροι από διπλάσιοι σε σχέση με αυτούς που εξέρχονται από την Παλιά Πόλη μέσω αυτής.

Ο υψηλότερος φόρτος κυκλοφορίας καταγράφεται κατά τις μεσημεριανές ώρες και συγκεκριμένα μεταξύ των ωρών 14:00 και 15:00 οπότε και οι κάτοικοι της περιοχής επιστρέφουν από τις εργασίες τους.

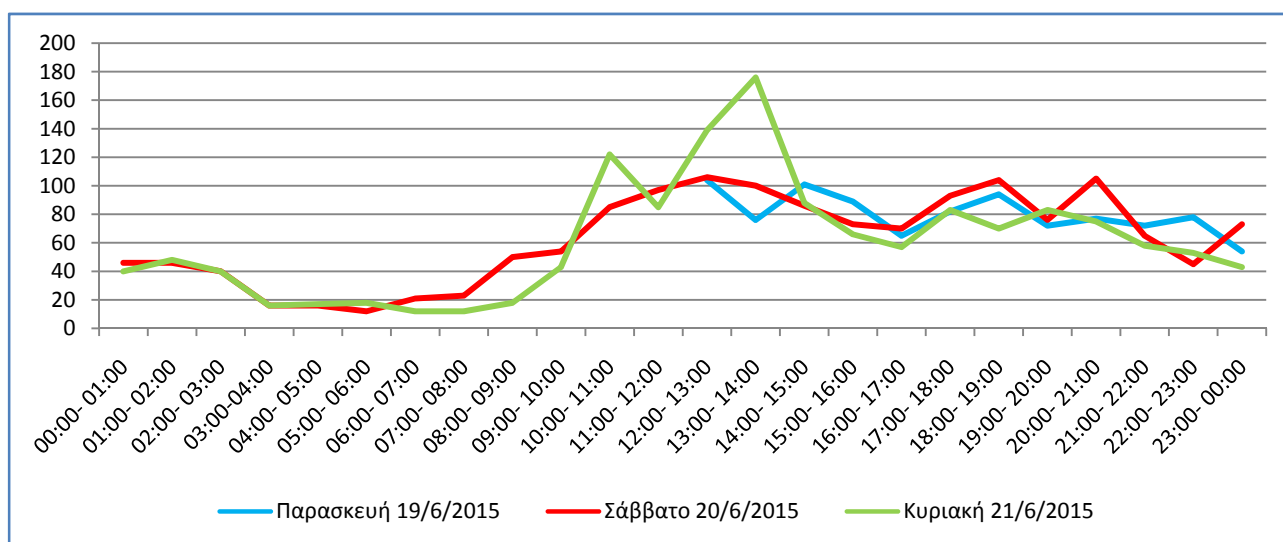
Σύμφωνα με τα καταγραμμένα δεδομένα, η οδός δε φαίνεται να παρουσιάζει ιδιαίτερα υψηλό φόρτο. Τονίζεται ότι η επιλογή της συγκεκριμένης διατομής έγινε εξαιτίας των δυσχερειών που αντιμετωπίστηκαν όπως αυτές περιγράφονται παραπάνω και ως αποτέλεσμα δεν έχουν καταγραφεί οι εκτελούμενες πορείες οχημάτων: Λευκού Πύργου – Χασιρτζόγλου – Π. Χρηστίδη (εισερχόμενα από τα δυτικά) και Π. Χρηστίδη – Φ. Αμοιρίδη (εισερχόμενα από τα νότια).



**Όσον αφορά τη Θ3:**

Εξερχόμενα από Παλιά Πόλη				
	Παρασκευή 19/6/2015	Σάββατο 20/6/2015	Κυριακή 21/6/2015	Μ.Ο. Ημερών
00:00- 01:00		46	40	43
01:00- 02:00		46	48	47
02:00- 03:00		40	40	40
03:00-04:00		16	16	16
04:00- 05:00		16	17	17
05:00- 06:00		12	18	15
06:00- 07:00		21	12	17
07:00- 08:00		23	12	18
08:00- 09:00		50	18	34
09:00- 10:00		54	43	49
10:00- 11:00		85	122	104
11:00- 12:00		97	85	91
12:00- 13:00	104	106	139	116
13:00- 14:00	76	100	176	117
14:00- 15:00	101	86	88	92
15:00- 16:00	89	73	66	76
16:00- 17:00	65	70	57	64
17:00- 18:00	82	93	83	86
18:00- 19:00	94	104	70	89
19:00- 20:00	72	76	83	77
20:00- 21:00	77	105	75	86
21:00- 22:00	72	65	58	65
22:00- 23:00	78	45	53	59
23:00- 00:00	54	73	43	57

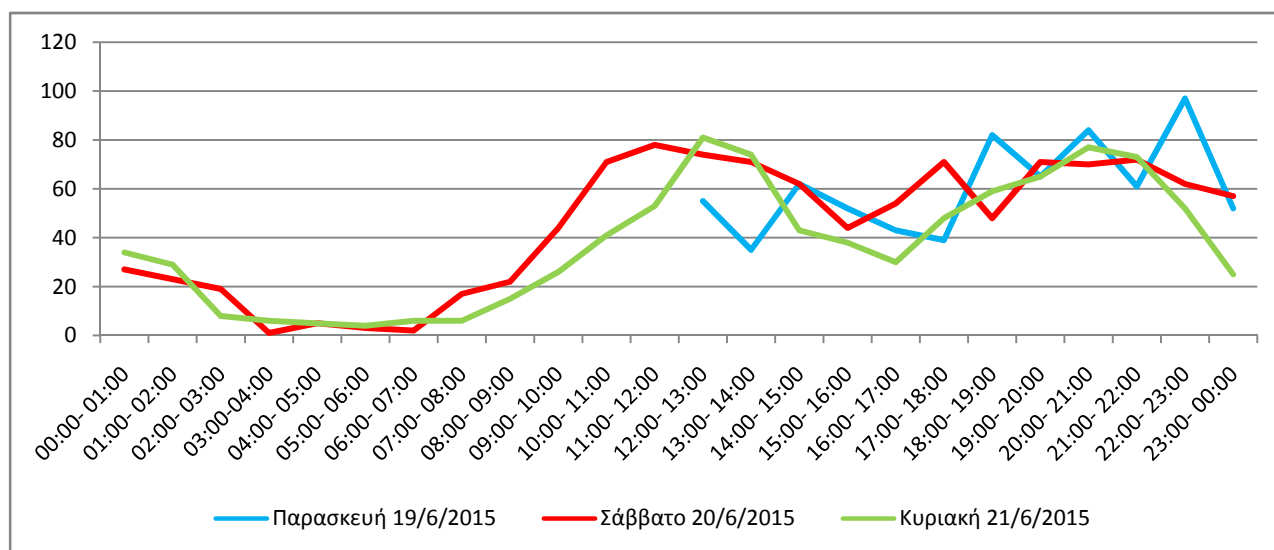
Πίνακας 3.14 – Εξερχόμενα οχήματα από την Παλιά Πόλη, από τη Θ3, ανά ημέρα και ώρα



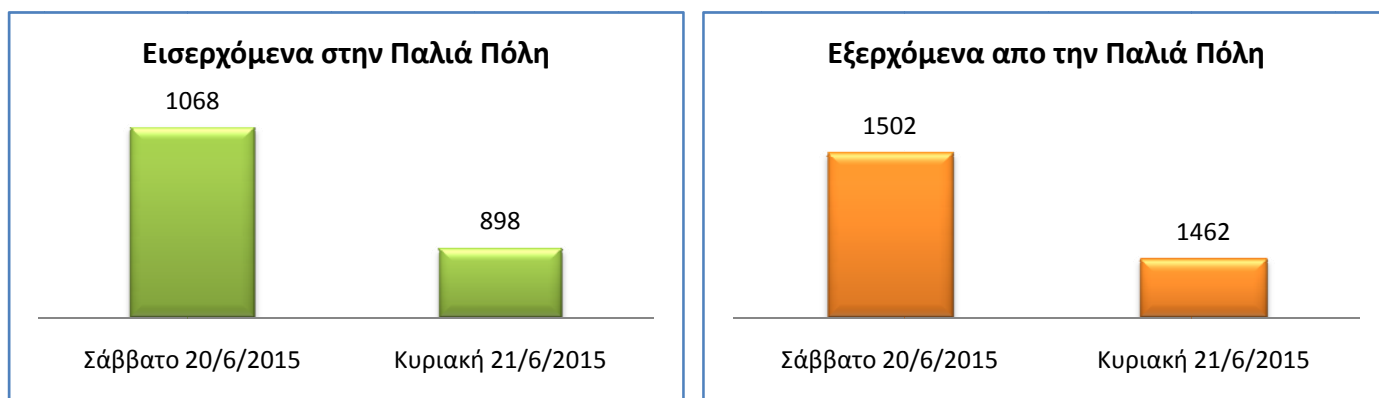
Γράφημα 3.16 - Εξερχόμενα οχήματα από την Παλιά Πόλη, από τη Θ3, ανά ημέρα και ώρα

Εισερχόμενα στην Παλιά Πόλη				
	Παρασκευή 19/6/2015	Σάββατο 20/6/2015	Κυριακή 21/6/2015	Μ.Ο. Ημερών
00:00- 01:00		27	34	31
01:00- 02:00		23	29	26
02:00- 03:00		19	8	14
03:00-04:00		1	6	4
04:00- 05:00		5	5	5
05:00- 06:00		3	4	4
06:00- 07:00		2	6	4
07:00- 08:00		17	6	12
08:00- 09:00		22	15	19
09:00- 10:00		44	26	35
10:00- 11:00		71	41	56
11:00- 12:00		78	53	66
12:00- 13:00	55	74	81	70
13:00- 14:00	35	71	74	60
14:00- 15:00	62	62	43	56
15:00- 16:00	52	44	38	45
16:00- 17:00	43	54	30	42
17:00- 18:00	39	71	48	53
18:00- 19:00	82	48	59	63
19:00- 20:00	65	71	65	67
20:00- 21:00	84	70	77	77
21:00- 22:00	61	72	73	69
22:00- 23:00	97	62	52	70
23:00- 00:00	52	57	25	45

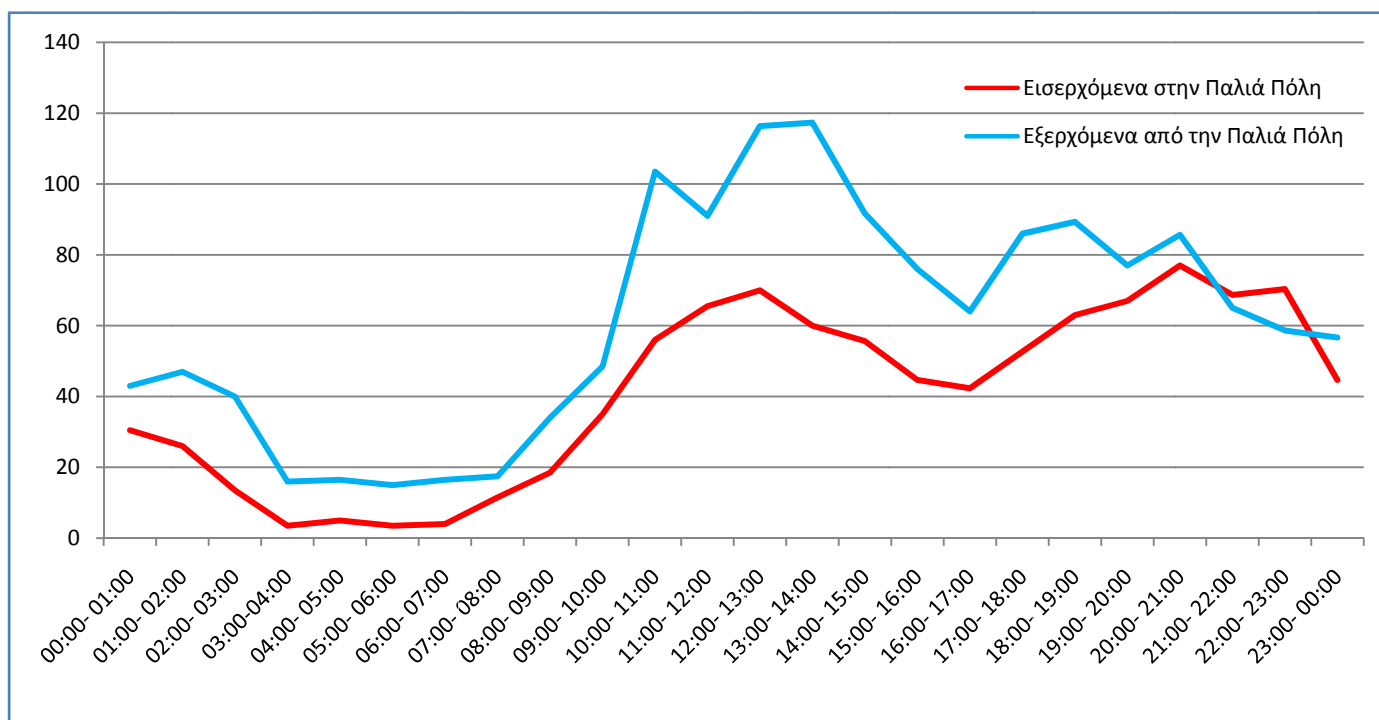
Πίνακας 3.15 – Εισερχόμενα οχήματα προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ3, ανά ημέρα και ώρα



Γράφημα 3.17 - Εισερχόμενα οχήματα προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ3, ανά ημέρα και ώρα



Γραφήματα 3.18 & 3.19 - Σύνολο εισερχομένων και εξερχομένων οχημάτων από την/προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ3, το 24ωρο μέτρησης στις 18-06-2015.



Γράφημα 3.20 - Μέσος όρος εισερχομένων και εξερχομένων οχημάτων από την/προς την Παλιά Πόλη, από τη Θ3, ανά ώρα

### Συμπεράσματα

Σε αυτή τη θέση καταγραφών, παρουσιάζεται αντεστραμμένο αποτέλεσμα με τα εξερχόμενα της Παλιάς Πόλης οχήματα να ξεπερνάνε σε αριθμό αυτά που εισέρχονται στον οικισμό. Συνολικά τις δύο μέρες εικοσιτετράωρων καταγραφών εισέρχονται μέσω της παρόδου Ορφέως 1966 οχήματα, ενώ εξέρχονται αυτής 2964 οχήματα, δηλαδή κατά 50% περίπου περισσότερα.

Ο υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος καταγράφεται κατά τις μεσημεριανές ώρες και πιο συγκεκριμένα στο διάστημα μεταξύ 12:00 και 14:00.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

### 4.1. Συστήματα Ευφυών Μεταφορών

Οι ιδιαίτερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται για την συγκεκριμένη περιοχή της Παλιάς Πόλης, βρίσκονται σε συμφωνία με πνεύμα του Προεδρικού Διατάγματος της 27.04.2012 (ΦΕΚ 100Α'), το οποίο έχει ως σκοπό την εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, περί πλαισίου ανάπτυξης των **Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS)** στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς. Ο βασικός σκοπός της Κοινοτικής Οδηγίας είναι η θέσπιση ενός πλαισίου για τη στήριξη της συντονισμένης και συνεκτικής ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως διαμέσου των συνόρων μεταξύ των κρατών-μελών και τον καθορισμό γενικών όρων, ενώ ταυτόχρονα στοχεύει στην παροχή –σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης- υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.

Τα Συστήματα Ευφυών Μεταφορών ορίζονται ως «τα συστήματα στα οποία εφαρμόζονται τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών στον τομέα των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής, των οχημάτων και των χρηστών, και στους τομείς της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της κινητικότητας, καθώς και οι διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς».

Σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία, η ανάπτυξη εφαρμογών ITS πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση των αναγκών όλων των ενδιαφερόμενων παραγόντων και ταυτοχρόνως στην τήρηση συγκεκριμένων αρχών. Συγκεκριμένα οι αρχές που αφορούν στην εξεταζόμενη περίπτωση είναι οι κάτωθι:

- να είναι αποτελεσματικά, συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση βασικών προκλήσεων που επηρεάζουν τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη (π.χ. περιορισμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, επίτευξη υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και προστασίας)
- να είναι οικονομικώς αποδοτικά, βελτιστοποιώντας τον λόγο του κόστους προς το αποτέλεσμα σε σχέση με την επίτευξη στόχων
- να είναι αναλογικά, παρέχοντας διάφορα επίπεδα εφικτής ποιότητας και ανάπτυξης υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και ευρωπαϊκών ιδιαιτεροτήτων.
- να σέβονται τις υπάρχουσες εθνικές υποδομές και τα χαρακτηριστικά των δικτύων, λαμβάνοντας υπόψη τις εγγενείς διαφορές των χαρακτηριστικών των δικτύων μεταφορών, ιδίως τα μεγέθη του όγκου κυκλοφορίας και τις καιρικές συνθήκες στο οδικό δίκτυο.

Η Ο.Μ. ευρισκόμενη στο πνεύμα της κατεύθυνσης, η οποία δίνεται με τη συγκεκριμένη Κοινοτική Οδηγία και την εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς αυτήν, κατέστρωσε ένα πλάνο διαχείρισης της κυκλοφορίας στο εξεταζόμενο τμήμα της Παλιάς Πόλης, προτείνοντας μία δέσμη μέτρων με σκοπό την αποσυμφόρηση του νότιου και ανατολικού τμήματος του οικισμού όσον αφορά τους αυξημένους φόρτους κυκλοφορίας και στάθμευσης που παρουσιάζονται.

Στόχος της δέσμης προτάσεων είναι η προσαρμογή των συνθηκών οδικής κυκλοφορίας με την ιστορική σημασία, τις πολεοδομικές ιδιαιτερότητες, τις σύγχρονες αλλά και τις διαχρονικές χρήσεις γης, την πολυπλοκότητα και την υπάρχουσα φορτοϊκανότητα του οδικού δικτύου και το συνολικό ύψος ενός διατηρητέου οικισμού, στα πλαίσια της βιωσιμότητάς του ως τέτοιος στη σύγχρονη εποχή αλλά και της ανάδειξής του ως σημείου αναφοράς για την πόλη της Ξάνθης και την ευρύτερη περιοχή.

Η Ο.Μ. κινήθηκε σε ένα πλαίσιο **Διαχείρισης της Ζήτησης των Μεταφορών (Transportation Demand Management – TDM)**, δηλαδή μελέτης εφαρμογής στρατηγικών και μέτρων, τα οποία θα στοχεύουν τόσο στη μείωση της ζήτησης μεταφορών και στη διανομή της στο χρόνο και στο οδικό δίκτυο όσο και συνολικότερα στην αύξηση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών.

#### 4.2. Συστήματα Περιορισμού Πρόσβασης

Έχοντας ως φιλοσοφία τα ανωτέρω, η Ο.Μ. μελέτησε διαφορετικά **Συστήματα Περιορισμού Πρόσβασης (Access Restriction Schemes - ARS)** και την εφαρμογή τους σε ευρωπαϊκές πόλεις. Σημαντικό εργαλείο αποδείχθηκε η «*Μελέτη για τον Περιορισμό Πρόσβασης σε Αστικές Περιοχές (Study on Urban Access Restrictions, ISIS, Rome, 12/2010)*» απ' όπου αντλήθηκαν πολλά από τα κατωτέρω στοιχεία και διαγράμματα.

Τα Συστήματα Περιορισμού της Πρόσβασης είναι δυνατόν να κατηγοριοποιηθούν σε γενικές γραμμές σε τέσσερις τύπους:

1. Διάβασης από σημείο (Point based) όπου επιβάλλεται περιορισμός για τη διάβαση από ένα σημείο του οδικού δικτύου, όπως π.χ. μιας γέφυρας, μιας διασταύρωσης ή περιορισμός εισόδου σε ένα μικρό τμήμα μιας πόλης.
2. Διάβασης κλοιού/κορδονιού (Cordon based), όπου επιβάλλεται περιορισμός πρόσβασης σε περιοχή, η οποία περιορίζεται νοητά από έναν κλοιό/κορδόνι. Ο περιορισμός μπορεί να διαφέρει για διάφορες ώρες ή περιόδους της ημέρας, για διάφορες διαδρομές ή κατηγορίες οχημάτων. Επίσης είναι δυνατό να εφαρμοστεί ένας αριθμός κορδονιών με διαφορετικούς περιορισμούς ή/και πρόστιμα για τη μη τήρησή των περιορισμών τους οποίους επιβάλλουν.
3. Κάρτας μετακίνησης σε περιοχή (Area license based), όπου περιορίζεται η μετακίνηση στο εσωτερικό μιας συγκεκριμένης περιοχής, μέσω της έκδοσης κάρτας μετακίνησης από τις τοπικές αρχές και της κατοχής της ή μη από τα οχήματα. Οι κανόνες εφαρμογής διαφοροποιούνται κατά το χρόνο ή τον τόπο σύμφωνα με τον τύπο του οχήματος.
4. Απόσταση ή χρόνου διαδρομής (Distance or time based), ο οποίος ουσιαστικά αναφέρεται στην κοστολόγηση και συνεπακόλουθα στην επιβολή χρέωσης, βασιζόμενης στο χρόνο ταξιδιού ή στο μήκος οδικού δικτύου που διανύει ένα όχημα σε μια περιοχή ή πάνω σε μια συγκεκριμένη διαδρομή.

Κάθε μέθοδος περιορισμού έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Η επιτυχία ενός συστήματος περιορισμού της πρόσβασης εξαρτάται από τις λεπτομέρειες εφαρμογής του στην πράξη. Επιβάλλεται η μεθοδική αξιολόγηση κάθε μέτρου περιορισμού για την κάθε ξεχωριστή περίπτωση, σύμφωνα με τις ιδιαίτερες συνθήκες και απαιτήσεις, για να διαπιστωθεί κατά πόσον είναι ή όχι αποτελεσματικό στη βελτίωση της κινητικότητας στο συγκεκριμένο αστικό περιβάλλον. Τονίζεται ότι κανένα από τα προαναφερόμενα συστήματα περιορισμού πρόσβασης δεν αποτελεί πανάκεια. Αυτός είναι και ο λόγος που η ευρωπαϊκή και παγκόσμια εμπειρία δεν έχει προκρίνει εξ αρχής κάποιο σύστημα έναντι των άλλων. Στόχος της κάθε Τοπικής Αρχής, θα πρέπει να είναι η επιλογή ενός συστήματος (ή συνδυασμού συστημάτων) που θα ανταποκρίνεται στις προθέσεις της για τη διαχείριση και τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της κινητικότητας γενικότερα στην πόλη, βασιζόμενη σε εμπειριστατωμένες μελέτες.

Οι στρατηγικές που ακολουθούνται σήμερα σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις διαφέρουν ανάλογα με τη στοχοθεσία που ορίζεται σε κάθε περίπτωση, η οποία πρέπει να είναι σύμφωνη με τις αντικειμενικές συνθήκες και τις υπάρχουσες ανάγκες.

- Σε κάποιες πόλεις αποθαρρύνεται ή απαγορεύεται η χρήση αυτοκινήτου σε συγκεκριμένους δρόμους και συγκεκριμένες ώρες με σκοπό τη δημιουργία περιοχής προσανατολισμένης στον πεζό ή την εμπορική ανάπτυξη.
- Κάποιες πόλεις διαιρούνται σε «κυψέλες μετακινήσεων», μεταξύ των οποίων επιτρέπεται η απευθείας μετάβαση μέσω ποδηλάτου, βαδίσματος ή δημόσιων συγκοινωνιών, αλλά απαιτείται περιπορεία εφόσον η μετάβαση γίνεται με ΙΧ.
- Σε άλλες περιπτώσεις δημιουργούνται περιοχές χαμηλής κυκλοφορίας ή/και μειωμένων εκπομπών ρύπων στις οποίες είτε επιβάλλεται η πληρωμή αντιτίμου για την χρήση Ι.Χ. οχήματος σε αυτές είτε θεσμοθετούνται ημέρες ζυγών και ημέρες περιπτών αριθμών πινακίδων κλπ.
- Επίσης, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δημιουργούνται Ζώνες Περιορισμένης Πρόσβασης, στις οποίες η είσοδος οχημάτων περιορίζεται σε αυτή των μόνιμων κατοίκων, των οχημάτων δημόσιας χρήσης ή ακόμα και των εμπορικών οχημάτων.

### 4.3. Ευρωπαϊκή εμπειρία

Με την ως άνω αναφερόμενη μελέτη για τον Περιορισμό Πρόσβασης σε Αστικές Περιοχές, διεξήχθη μια μεγάλης έκτασης έρευνα σε 417 πόλεις της Ευρώπης όπου έχουν εφαρμοστεί Συστήματα Περιορισμού Πρόσβασης συγκεντρώνοντας πολύτιμες πληροφορίες για την υφιστάμενη συνθήκη και τη σύγχρονη τάση στην Ευρώπη, όσον αφορά τον περιορισμό πρόσβασης οχημάτων σε αστικά κέντρα.

Συγκεκριμένα, από τις εξεταζόμενες πόλεις, το 64% αυτών εφάρμοσε κάποιο Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης για περιβαλλοντικούς λόγους και το 35% για λόγους μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

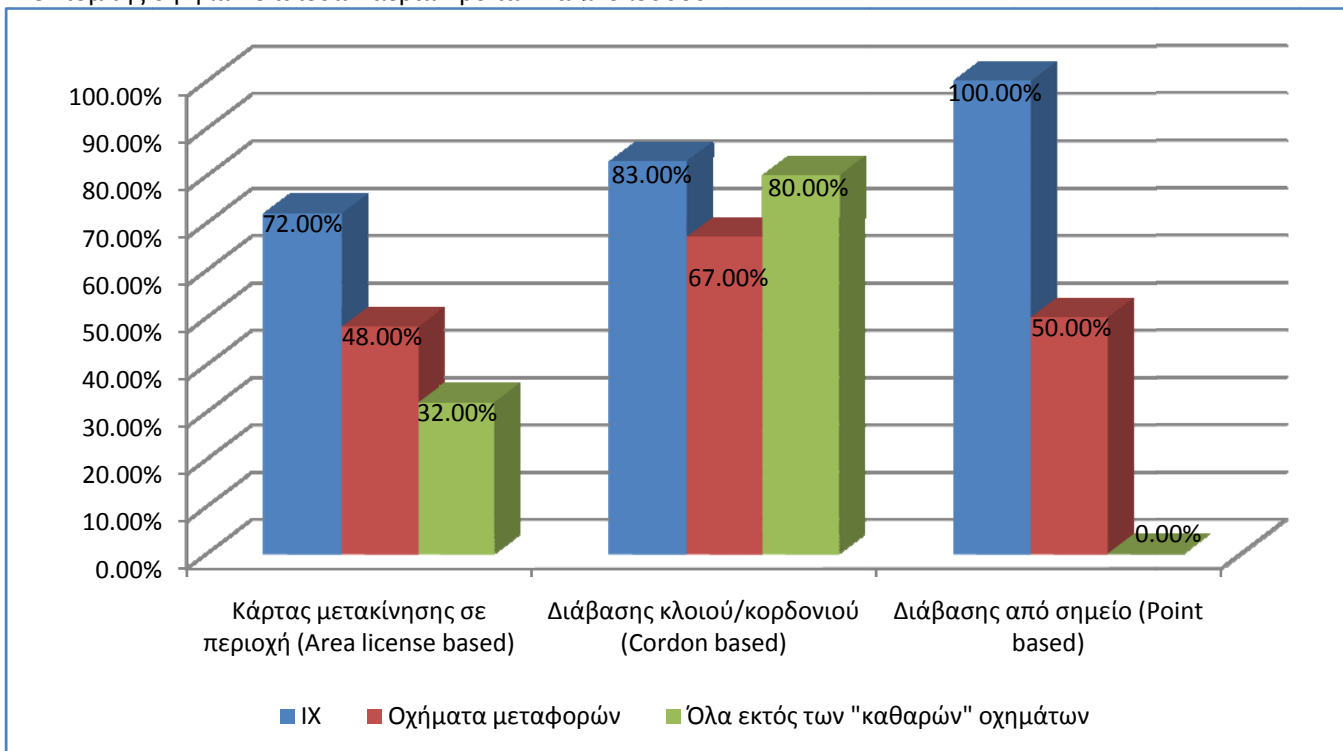
Τα οχήματα των οποίων η πρόσβαση περιορίζεται στις περιοχές εφαρμογής των ρυθμίσεων είναι κατά 61.5% τα Ι.Χ. και τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, κατά 29.6% αποκλειστικά τα οχήματα εμπορευμάτων και κατά 8.3% αποκλειστικά τα Ι.Χ.

Οι μέθοδοι αναγνώρισης οχημάτων και επιβολής των ρυθμίσεων στους χρήστες του δικτύου έχουν την εξής κατανομή: 53% με φυσική αστυνόμευση, 24% με τεχνολογικά μέσα και 23% με χρήση καρτών πρόσβασης. Ενώ η χρονική περίοδος ισχύος των ρυθμίσεων είναι όλο το εικοσιτετράωρο για το 71% των πόλεων και 29% για τις ώρες της ημέρας.

Σύμφωνα με ερωτηματολόγια που συντάχθηκαν και αναλύθηκαν με την ως άνω αναφερόμενη μελέτη, και τα οποία απαντήθηκαν ικανοποιητικά από 58 πόλεις της Ευρώπης σε ένα σύνολο 18 κρατών (ενδεικτικά αναφέρονται τα κράτη της Γερμανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Δανίας, της Φινλανδίας, της Γαλλίας), εξήχθησαν τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία, τα οποία αποτελούν σημαντικά εργαλεία αφενός για την ανάλυση και κατανόηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας πάνω στα Συστήματα Περιορισμού Πρόσβασης σε Αστικές Περιοχές και αφετέρου για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για την εφαρμογή ρυθμιστικών πλαισίων στην περιοχή μελέτης της παρούσας. Κάποια από τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων παρουσιάζονται παρακάτω.

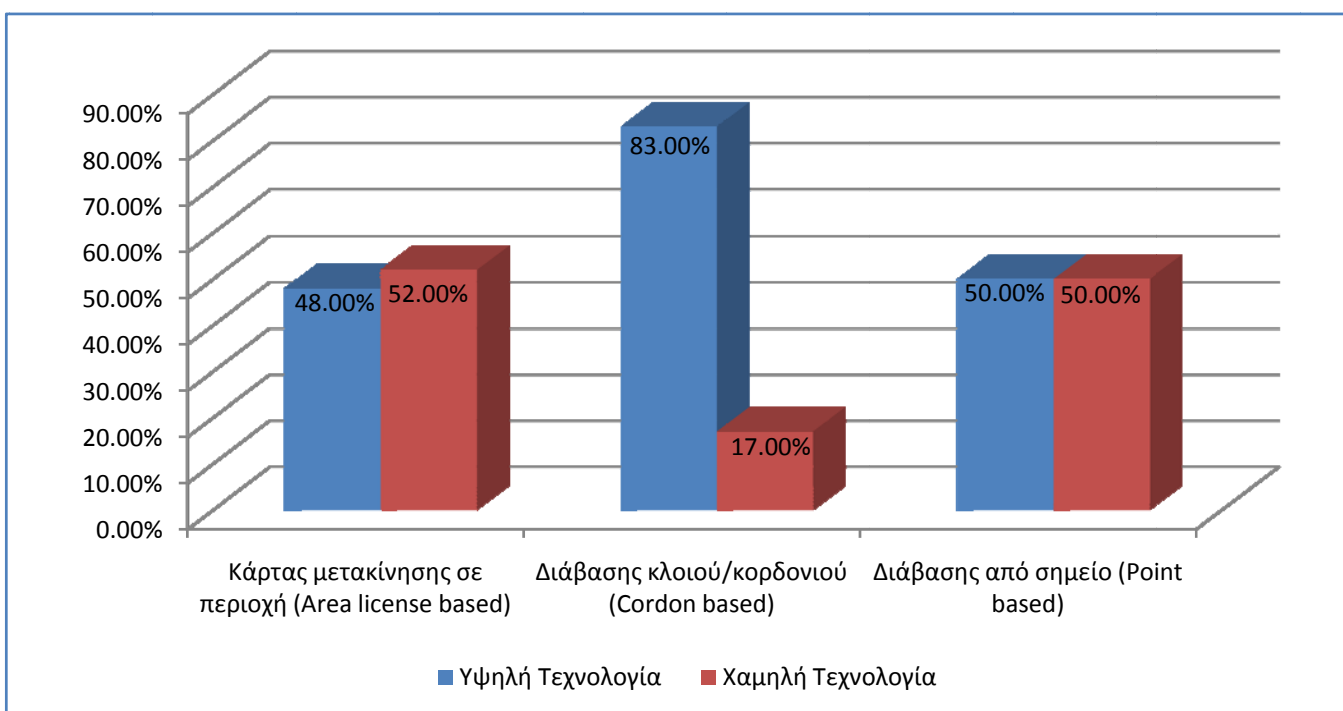
Σε κάθε περίπτωση, κατά την εφαρμογή οποιουδήποτε Συστήματος Περιορισμού της Πρόσβασης, ο στόχος της μείωσης της κίνησης οχημάτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι ο βασικότερος όλων, με εξαίρεση της περιοχής στις οποίες επιβάλλεται Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών Αέριων Ρύπων.

Όσον αφορά τον τύπο οχημάτων, τα οποία υπόκεινται σε περιορισμούς ανάλογα με το υιοθετούμενο Σύστημα Περιορισμού, κύριος στόχος αποδεικνύονται τα Ι.Χ. και τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, με τα οχήματα εκπομπής υψηλών επιπέδων αέριων ρύπων να ακολουθούν.



Γράφημα 4.1 – Οχήματα υποκείμενα σε περιορισμούς ανάλογα με το υιοθετούμενο Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης

Όσον αφορά τη χρήση τεχνολογίας υψηλού επιπέδου, τα Συστήματα διάβασης κλοιού/κορδονιού εμφανίζονται να χρησιμοποιούν υψηλή τεχνολογία για την επιτήρηση της εφαρμογής του ρυθμιστικού πλαισίου σε ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό.



Γράφημα 4.2. – Χρήση τεχνολογικών μέσων επιτήρησης



Σημαντικά αποτελέσματα υπάρχουν όσον αφορά την επιτυγχάνομενη μείωση εισερχόμενων οχημάτων στην εφαρμοζόμενη περιοχή/ζώνη περιορισμού:

Στα συστήματα που εφαρμόζεται περιορισμός σε συγκεκριμένη περιοχή με χρήση κάρτας εισόδου (Area license based) και στα συστήματα διάβασης κλοιού/κορδονιού (cordon based) επιτυγχάνεται μια μέση μείωση εισροής οχημάτων του επιπέδου του 23%. Ενώ στα συστήματα διάβασης σημείου (point based) επιτυγχάνονται πολύ πιο σημαντικά ποσοστά μείωσης, του επιπέδου του 73%.

Τέλος, σημειώνεται πως σύμφωνα με την ως άνω αναφερόμενη μελέτη, ως τα πιο επιτυχημένα Συστήματα Περιορισμού Πρόσβασης όσον αφορά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό κέντρο, εμφανίζονται όσα απαγορεύουν την πρόσβαση οχημάτων με εξαίρεση αυτά των κατοίκων της περιοχής στην οποία εφαρμόζονται περιορισμοί στην κυκλοφορία οχημάτων, ενώ αυτά που εμφανίζουν τα μικρότερα ποσοστά επιτυχίας είναι αυτά που επεκτείνουν τα μέτρα εφαρμογής και στα δίτροχα οχήματα ιδιωτών.

Εξετάζοντας κάποια παραδείγματα σε ευρωπαϊκές πόλεις αναφέρονται τα εξής:

Στην πόλη Κρακοβία της Πολωνίας και στην Πράγα της Τσεχίας, εφαρμόζεται ένα Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης σε συγκεκριμένη Περιοχή (Area license based), με κύριο στόχο τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και περιορισμό πρόσβασης στα Ι.Χ. οχήματα, έχοντας ως μέσο ελέγχου την κατοχή κάρτας από τους κατοίκους της περιοχής. Το ίδιο σύστημα χρησιμοποιείται και στη Λισσαβώνα, πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, όπου υπάρχει περιορισμός και στην πρόσβαση οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ ο έλεγχος γίνεται με μέσα αστυνόμευσης. Στη Χάγη, πόλη της Ολλανδίας, εφαρμόζεται ένα Σύστημα Περιορισμού Διέλευσης Κλοιού/Κορδονιού, περιορίζοντας την πρόσβαση σε Ι.Χ. οχήματα, χρησιμοποιώντας τεχνολογικά μέσα επιτήρησης.



Εικόνα 4.1 - Κρακοβία



Εικόνα 4.2 – Πράγα



Εικόνα 4.3 – Χάνη



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ ΜΕ ΦΟΡΕΙΣ

### 5.1. Αρχική Προσέγγιση για τη Διαχείριση της Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη στο πλαίσιο της Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθης

Η Ο.Μ. αξιοποίησε ως βάση για τη σύνταξη της παρούσας, τις εκτιμήσεις και τις προτάσεις της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη πόλης Ξάνθης-Οργάνωση-Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις (Α΄ Φάση) / 22.02.2013 / Μαρία Δόσιου-Αναστάσιος Κοτσόγλου», όπου έγινε η κυκλοφοριακή αποτύπωση των οδικών στοιχείων της περιοχής της Παλιάς Πόλης ώστε να υπάρχει το οδικό υπόβαθρο για τον Εργοδότη. Επιπρόσθετα έγινε μια αρχική εκτίμηση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών φόρτων, οι οποίοι εκτιμώμενοι βάση της χαμηλής πυκνότητας πληθυσμού δεν θεωρούνται υψηλοί και δεν δημιουργούν ουσιώδη προβλήματα. Αντιθέτως τα προβλήματα που δημιουργούνται και τα οποία έχουν οξυνθεί κατά την τελευταία περίοδο αφορούν σε ρυθμιστικά θέματα χρήσεων γης και συγκεκριμένα:

- Υψηλός αριθμός επισκεπτών της Παλιάς Πόλης που αναζητούν χώρους στάθμευσης πλησίον των χώρων αναψυχής και διασκέδασης
- Ευρεία κατάληψη δημόσιου χώρου από τις εμπορικές επιχειρήσεις
- Ασάφεια ρυθμίσεων και κατανόησης απαγορεύσεων
- Ασθενής αστυνόμευση των όποιων ρυθμίσεων
- Ανάπτυξη εμπορικών χρήσεων καθ' υπέρβαση των διατιθέμενων υποδομών της Παλιάς Πόλης.
- Θεσμικό Πλαίσιο αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποσπασματικό, ασαφές και χωρίς κατεύθυνση.

Η πρόταση που διατυπώθηκε στην Α΄ Φάση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθης, όπως αυτή αναφέρεται παραπάνω, είναι η εφαρμογή του μέτρου της κάρτας κατοίκου στη συγκεκριμένη περιοχή. Σύμφωνα με τις διατυπώσεις της Α΄ Φάσης (χρησιμοποιούνται αυτές ως αναφορά), τα οχήματα φορτοεκφορτώσεων και τα ταξί θα εισέρχονται κανονικά στην Παλιά Πόλη, ενώ όλα τα υπόλοιπα οχήματα θα εκτελούν αποκλειστικά κινήσεις περιπορείας. Τέλος, η κυκλοφορία των οχημάτων έκτακτης ανάγκης, συντηρήσεως, καθαριότητας, τροφοδοσίας προτείνεται να αντιμετωπισθεί με βάση ένα ρυθμιστικό πλαίσιο με σαφείς και σεσημασμένες διαδρομές.

### 5.2. Περιοχή Μελέτης

Στο πλαίσιο της Α΄ Φάσης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Πόλης Ξάνθης και συγκεκριμένα σύμφωνα με το τεύχος των Πρόσθετων Διερευνήσεων, προβλέπεται μία περιοχή ελέγχου και περιορισμού της κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη, με συγκεκριμένα σημεία ελέγχου της εισόδου οχημάτων. Η περιοχή αυτή ορίζεται από τις οδούς Χασιριτζόγλου, Π. Χρηστίδη και Βασ. Σοφίας, δημιουργώντας έτσι ένα δακτύλιο ο οποίος περιορίζει νοητά μια συγκεκριμένη περιοχή της Παλιάς Πόλης από τα δυτικά, νότια και ανατολικά.

Έτσι δημιουργείται μια περιοχή περιορισμού πρόσβασης για ειδικές κατηγορίες οχημάτων. Η συγκεκριμένη περιοχή επιλέχθηκε, διότι είναι αυτή στην οποία παρουσιάζονται ζητήματα κυκλοφοριακής υφής, τα οποία είναι σύμφωνα με τα περιγραφόμενα σε προηγούμενες παραγράφους της παρούσας, η οποία ως μελέτη προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εξειδικευμένων για την περιοχή της Παλιάς Πόλης, αποτελεί αφενός μεν, μια αναλυτική προσέγγιση για τα ιδιαίτερα προβλήματα που συναντώνται στο οδικό δίκτυο του οικισμού· αφετέρου δε, αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την τεκμηριωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών.

Η περιοχή αυτή είναι το βορειότερο τμήμα του οικισμού της Παλιάς Πόλης και συνεπακόλουθα της πόλης της Ξάνθης, στην οποία περιλαμβάνεται ο πυρήνας του οικισμού, τα τμήματα όπου οι χρήσεις γης αναφέρονται αμιγώς στην κατοικία, οι αναπτυσσόμενες ειδικές χρήσεις που αναφέρονται κατά κύριο λόγο στην εστίαση/διασκέδαση και δευτερευόντως στο εμπόριο/υπηρεσίες και οι λεγόμενες “τουριστικές διαδρομές” που διέρχονται από τα αξιοθέατα της περιοχής.

Τα σημεία πρόσβασης στην περικλειόμενη περιοχή είναι τα εξής:

- συμβολή οδού Λ. Πύργου με οδό Χασιριτζόγλου στα δυτικά
- συμβολή οδού Μάρκου Μπότσαρη με οδό Χασιριτζόγλου στα νοτιοδυτικά
- συμβολή οδών Π. Χρηστίδη και Βασ. Σοφίας, στην περιοχή της Πλατείας Αντίκα στα νότια
- συμβολή οδών Μαυρομιχάλη και Βασ. Σοφίας στα νότια
- συμβολή παρόδου Ορφέως και Βασ. Σοφίας στην περιοχή της «γέφυρας Σαμακώβ» διέλευσης του ποταμού Κόσυνθου, στα ανατολικά
- οδός Υδραγωγείου στην περιοχή των μουσουλμανικών νεκροταφείων επί της Ε.Ο.14 στα βόρεια,
- οδός Χίου, απέναντι από το Υπαίθριο Δημοτικό Θέατρο, επί της Ε.Ο. 14, από τα βόρεια,
- συμβολή παρόδου Πινδάρου και Βασ. Σοφίας, απέναντι από το κτίριο της ΔΕΗ (όπου επισημαίνεται ότι παρ’ ότι δεν επιτρέπεται η άνοδος της παρόδου Πινδάρου, εντούτοις χρησιμοποιείται αρκετά συχνά κατά παράβαση των ισχυουσών ρυθμίσεων)

τα οποία από την Ο.Μ. προτείνεται να ελέγχονται είτε μέσω ηλεκτρονικών μέσων (όπως περιγράφεται παρακάτω) είτε μέσω ισχυρής σήμανσης. Ο ηλεκτρονικός έλεγχος προτείνεται στα σημεία:

- **συμβολή οδού Λ. Πύργου με οδό Χασιριτζόγλου στα δυτικά**
- **συμβολή οδών Π. Χρηστίδη και Βασ. Σοφίας, στην περιοχή της Πλατείας Αντίκα στα νότια**
- **συμβολή παρόδου Ορφέως και Βασ. Σοφίας στην περιοχή της «γέφυρας Σαμακώβ» διέλευσης του ποταμού Κόσυνθου**

### 5.3. Συσκέψεις με Φορείς και απόψεις Φορέων

Η Ο.Μ., στο πλαίσιο εκπόνησης της παρούσας πραγματοποίησε συναντήσεις με φορείς που έχουν αναφορά, στεγάζονται ή αναπτύσσουν επαγγελματική δραστηριότητα στην περιοχή της Παλιάς Πόλης.

Συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκαν συσκέψεις με τους εξής φορείς:

- Ιερά Μητρόπολη Ξάνθης και Περιθεωρίου,

Στη σύσκεψη με το Μητροπολίτη Ξάνθης και Περιθεωρίου σημειώθηκε ως μη αποδεκτή η υφιστάμενη κατάσταση της άτυπης μετατροπή της Πλατείας Μητροπόλεως σε χώρο στάθμευσης και διατυπώθηκε η πρόταση της Μητρόπολης για την αλλαγή αυτής της συνθήκης μέσω ρυθμιστικών μέτρων σε συνεργασία με το Δήμο Ξάνθης. Άποψη της Μητρόπολης είναι πως για τη λειτουργία των ιερών μυστηρίων στις εκκλησίες της περιοχής απαιτείται η κίνηση ενός ή δύο οχημάτων (για τα οχήματα των νυμφευόμενων ή των οικογενειών που συμμετέχουν στην τελετή ή των Οίκων Τελετών) πράγμα το οποίο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εφαρμογή ενός ρυθμιστικού πλαισίου για την κυκλοφορία των οχημάτων στην Παλιά Πόλη. Ίδια ανάγκη προκύπτει κατά την επίσκεψη επίσημων προσκεκλημένων στο Μητροπολιτικό Μέγαρο.

- Σύλλογος για την Προστασία και την αναβίωση της Παλιάς Ξάνθης

Κατά τη σύσκεψη με το Σύλλογο, επισημάνθηκε στην Ο.Μ. η δυσχερής συνθήκη που δημιουργείται κατά την είσοδο οχημάτων αλλοδαπών κυρίως επισκεπτών στην Παλιά Πόλη από τις βόρειες εισόδους αυτής (οδοί Υδραγωγείου και Χίου) και συγκεκριμένα από την ιδιαίτερα στενή και ελισσόμενη οδό Υδραγωγείου, εξαιτίας των οδηγιών που λαμβάνουν από τις συσκευές πλοήγησης (GPS) που φέρουν τα οχήματά τους.

Επιπρόσθετα, θέση του Συλλόγου είναι ότι τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργούνται στην περιοχή οφείλονται κατά κύριο λόγο στην αναζήτηση στάθμευσης από τους επισκέπτες της περιοχής. Άποψη του Συλλόγου είναι ότι ενδείκνυται ο έλεγχος με ηλεκτρονικά μέσα (ειδικά “τσιπάκια” ταυτοποίησης οχήματος, τα οποία θα φέρουν τα οχήματα που δικαιούνται την είσοδο στην περιοχή περιορισμού πρόσβασης).

Τέλος, προτάθηκαν δύο επιπλέον ρυθμίσεις. Πρώτον, κάθε νοικοκυριό στην Παλιά Πόλη, το οποίο χαρακτηρίζεται ως ειδικών αναγκών (π.χ. υπερήλικες) και δεν έχει στην κατοχή του όχημα, να έχει τη δυνατότητα μεταβίβασης του δικαιώματος κίνησης στην περιοχή σε τρίτο, το οποίο αναλαμβάνει τη φροντίδα του εν λόγω νοικοκυριού (π.χ. τέκνα υπερηλίκων κλπ.). Δεύτερον, να δίνεται στους κατοίκους της περιοχής το δικαίωμα κυκλοφορίας στην περιοχή περιορισμού, για πλήθος οχημάτων, εφόσον αποδεικνύεται η δυνατότητά τους να τα φιλοξενούν σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης.

- 1ο Δημοτικό Σχολείο

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που δόθηκαν από τη Διεύθυνση του Δημοτικού Σχολείου, στο σχολείο φοιτούν 150 μαθητές, οι οποίοι είναι κατά βάση κάτοικοι της περιοχής. Κάποιοι λίγοι μαθητές κατοικούν σε οικισμούς του ορεινού όγκου και μετακινούνται με ταξί. Το σύνολο των μαθητών προσέρχεται στο σχολείο από τις 08:00 και έχει αποχωρήσει από αυτό έως τις 14:00. Το σχολείο διαθέτει κυλικείο, το οποίο παρουσιάζει ανάγκες εφοδιασμού.

Άποψη της Διεύθυνσης του σχολείου είναι ότι θα ήταν ιδιαίτερα βοηθητική για τους επισκέπτες και εργαζόμενους στην περιοχή, η χρήση του χώρου στάθμευσης στην περιοχή “παπάκια” πίσω από το Δημοτικό Κήπο.

- 5ος Παιδικός Σταθμός

Στον Παιδικό Σταθμό που στεγάζεται σε κτίριο επί της πλατείας Μητροπόλεως φιλοξενούνται 65 νήπια, τα οποία μεταφέρονται κυρίως με αυτοκίνητα ενώ το χρονικό διάστημα κατά το οποίο προσέρχονται και αποχωρούν από το Σταθμό είναι μεταξύ των ωρών 07:00 και 15:00. Ο Παιδικός Σταθμός επίσης διαθέτει κυλικείο, το οποίο παρουσιάζει όμοιες ανάγκες με αυτό το Δημοτικού Σχολείου, ενώ υπάρχουν αναγκαίες προεγγισίες για τον εφοδιασμό του Παιδικού Σταθμού με οχήματα επαγγελματιών προμηθευτών.

- Εκπρόσωποι καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των καταστημάτων εστίασης και διασκέδασης, υπάρχει ανάγκη εφαρμογής του Π.Δ. όσον αφορά στις πεζοδρομήσεις στις οδούς Μαλεσιδίου, Φ. Αμοιρίδη, Ορφέως (από Φ. Αμοιρίδη έως Πινδάρου). Παράλληλα κρίνεται ως σημαντική η μεταφορά της λωρίδας κίνησης ΑΜΕΑ στον άξονα των συγκεκριμένων οδών και όχι στο άκρο της οδού όπως συμβαίνει σήμερα.

Εκφράστηκε επίσης η επιθυμία για πρόβλεψη χώρου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και ως τέτοιος προτάθηκε ο πρώην χώρος των Τεχνικών Υπηρεσιών πίσω από το σημερινό κτίριο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Σύμφωνα με τη μελέτη «ΜΕΛΕΤΗ – ΕΡΕΥΝΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ, ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗΣ



*ΖΩΝΗΣ / Τριγώνης Χρήστος - Σκαρλάτος Παναγιώτης», όπως αυτή έχει δημοσιοποιηθεί, προβλέπεται η ύπαρξη χώρου για τη χρήση τουριστικών λεωφορείων στην υπόψη περιοχή.*

- Επιχείρηση διανομής ποτών (κάβα ποτών)

Κατά τη σύσκεψη με εκπρόσωπο επιχείρησης διανομής ποτών σε καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στην περιοχή της Παλιάς Πόλης συλλέχτηκαν σημαντικές πληροφορίες για το σύνηθες ωράριο και τις διαδρομές κίνησης των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων. Πληροφορίες που λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό του συστήματος των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### 6.1 Εισαγωγή

Η Ο.Μ. έχοντας διερευνήσει σε βάθος το αντικείμενο μελέτης και έχοντας λάβει υπόψη της τις διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα που συνάγονται από τα ανωτέρω, συνέταξε ένα σχέδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη και συγκεκριμένα όσον αφορά στο τμήμα της βόρειας απόληξής της. Το τμήμα αυτό αποτελεί την ευρύτερη περιοχή στην οποία ανήκουν οι νότιες, ανατολικές και κεντρικές (γύρω από την Πλατεία Μητροπόλεως) γειτονιές του προστατευόμενου τμήματος της Παλιάς Πόλης, όπου παρουσιάζονται προβλήματα υπερφόρτισης εξαιτίας του όγκου οχημάτων τα οποία εξυπηρετούνται από το δίκτυο της, σε σχέση με την υπάρχουσα φορτοικανότητά του. Τονίζεται ότι η υπερφόρτιση δεν αφορά μόνο την κυκλοφορία αλλά και τη στάθμευση, καθώς και συγκρούσεις χρήσεων.

Σύμφωνα με τις καταγραφές που έχουν παρουσιαστεί στα προηγούμενα Κεφάλαια, και τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν, η Ο.Μ. θεωρεί ως επιβεβλημένη την επιβολή ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή της Παλιάς Πόλης και συγκεκριμένα ενός Συστήματος Περιορισμού Πρόσβασης, το οποίο θα βελτιώσει σε μικρό βάθος χρόνου τόσο τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή, όσο και τις συνθήκες διαβίωσης αλλά και περιπάτου για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του οικισμού.

### 6.2. Περιοχή επιβολής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

Το τμήμα το οποίο προτείνεται να επιβληθούν οι περιορισμοί, οι οποίοι αναλύονται παρακάτω, περιορίζεται από τα δυτικά, νότια και ανατολικά από το σύστημα οδών Χασιρτζόγλου – Π. Χρηστίδη – Βασ. Σοφίας, ενώ προς το βορά συναντάται το περιαστικό δάσος της πόλης και το τέλος τόσο του οικισμού όσο και συνολικά της πόλης της Ξάνθης. Η υπαγόμενη σε καθεστώς διαχείρισης της κυκλοφορίας περιοχή παρουσιάζεται στο χάρτη Ρ-1: *Γενικός Χάρτης Έργου* που υποβάλλεται με την παρούσα.

Κύριοι κόμβοι σύνδεσης της περιοχής μελέτης με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης και κατά συνέπεια και βασικές εισοδοί 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
- η οδός Π. Χρηστίδη μέσω της συμβολής της με την οδό Βασ. Σοφίας στην περιοχή της Πλατείας Αντίκα, 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 ξενοδοχείου Elisso, ενώ η συμβολή της στην οδό Βασ. Σοφίας βρίσκεται πλησίον της «γέφυρας Σαμακώβ» διέλευσης του Κόσυνθου.

Πέρα από τη γνώση της περιοχής στην οποία βασίζεται η Ο.Μ. για την εκτίμηση των υφιστάμενων δεδομένων, πραγματοποιήθηκαν και μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου με τεχνολογικά μέσα, για την επιβεβαίωση του

μεγάλου φόρτου οχημάτων που περνούν από τις συγκεκριμένες διόδους, όπως περιγράφηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

**Στις συμβολές αυτές προτείνεται να εγκατασταθούν ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης και ελέγχου Πρόσβασης.**

Συγκεκριμένα όσον αφορά την πάροδο Ορφέως, τα ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης και ελέγχου προτείνεται να εγκατασταθούν στη συμβολή αυτής με την οδό Πινδάρου, επιτρέποντας έτσι τη λειτουργία του parking του 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

Την περίοδο που συντάσσεται η παρούσα, στην οδό υπάρχει σήμανση απαγόρευσης εισόδου στους μη έχοντες κάρτα κατοίκου αλλά η ρύθμιση αυτή δεν τηρείται από τους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως έχει προαναφερθεί. 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 συμβάλλει 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 ασφαλτοστρωμένη, 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 που συλλέχτηκαν κατά τις συσκέψεις με φορείς της περιοχής και συγκεκριμένα με τον Σύλλογο για την Αναβίωση της Παλιάς Ξάνθης, 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 ελυσσόμενο τμήμα του δικτύου. Επισημαίνεται ότι έχουν αναφερθεί ατυχήματα κατά τη διέλευση υψηλότερων κυρίως οχημάτων.

- η οδός Χασιρτζόγλου μέσω της συμβολής της με την οδό Μάρκου Μπότσαρη

Η οδός Μάρκου Μπότσαρη ανήκει στο οδικό δίκτυο της Παλιάς Πόλης και συγκεκριμένα στο δυτικό τμήμα αυτής, το οποίο δεν χρίζει ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και δεν περιλαμβάνεται στην περιοχή περιορισμού πρόσβασης. Η οδός φέρει τα χαρακτηριστικά του δικτύου της περιοχής τόσο όσον αφορά τη χάραξη όσο και το υλικό επίστρωσής της. Όσον αφορά τη λειτουργία της, συνδέει τις οδούς ΙΧ Μεραρχίας και πάροδο Λ. Πύργου με τις οδούς Αγ. Βλασίου και Αγ. Αθανασίου, και τελικά συμβάλει στην οδό Χασιρτζόγλου, στην περιοχή της εκκλησίας του Αγίου Γεωργίου, εξυπηρετώντας αποκλειστικά τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

**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.**

### 6.3. Ζώνη Ήπιας Κυκλοφορίας

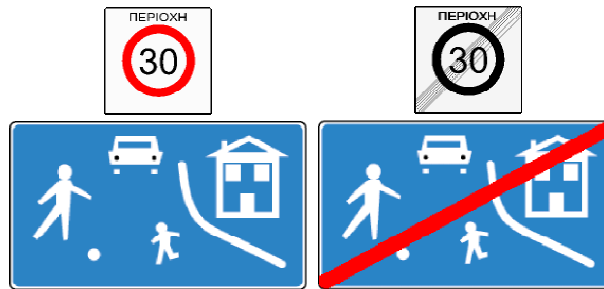
Όπως αναφέρεται στο Κεφάλαιο 1, το σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου του οικισμού της Παλιάς Πόλης παρουσιάζει την εικόνα αλλά και την πραγματική λειτουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας. Σε αυτό συνηγορούν τόσο η μορφολογία του οδικού δικτύου όσο και το χρησιμοποιούμενο υλικό επίστρωσης αυτού.

Συγκεκριμένα, οι οδοί κίνησης οχημάτων στην Παλιά Πόλη, όντας προσαρμοσμένες στις υπάρχουσες ιδιοκτησίες, δημιουργούν έναν ιστό ελυσσόμενων οδών με αλληπάλληλες 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, τα οποία όσον αφορά στην περιοχή μελέτης της παρούσας αποτελούν υφιστάμενη συνθήκη, 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, προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδων P-60 (ανώτατη ταχύτητα περιοχής) για την επιβολή του ορίου των 30 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. Σε αυτήν την περίπτωση θα πρέπει να εγκατασταθούν αντίστοιχα, οι πινακίδες P-61 και Π-92α (για την έξοδο από περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας) στις εξόδους της περιοχής.



Εικόνα 6.1 – Συνδυασμοί πινακίδων P-60 & Π-92 και P61 & Π-92α

Επιπρόσθετο μέτρο για τη μείωση των ταχυτήτων αποτελεί η εφαρμογή εμποδίων μικρού πλάτους (σαμαράκια), η οποία θα ήταν δυνατόν να εξεταστεί ως υπερυψωμένες διαβάσεις μεγαλύτερου πλάτους εάν διαπιστωθεί αναγκαιότητα σε συγκεκριμένες θέσεις, στις οποίες υπάρχουν εντοπισμένες ροές πεζών. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή τους θα πρέπει να συνάδει με τις ισχύουσες προδιαγραφές, όπως αυτές περιγράφονται στο ΦΕΚ 2302/16.09.2013/ΔΜΕΟ/Ο/3050. Στην παρούσα φάση δεν προτείνεται η εφαρμογή του μέτρου για την περιοχή της Παλιάς Πόλης.

#### 6.4. Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης

Η Ο.Μ. 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 της Ο.Μ. 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, η Ο.Μ. προκρίνει ως το καταλληλότερο Σύστημα Περιορισμού Πρόσβασης, ένα **συνδυασμό 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 τετράτροχα οχήματα (αυτοκίνητα) και όχι σε δίτροχα. Η δυσμενής συνθήκη την οποία επιφέρουν τα δίτροχα οχήματα στο οδικό δίκτυο 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 αυτοκίνητα. Επίσης, η ευρωπαϊκή εμπειρία καταδεικνύει τα μικρά ποσοστά επιτυχίας των Συστημάτων που επιβάλλουν περιορισμούς πρόσβασης και σε δίκτροχα οχήματα. Η εκτίμηση της Ο.Μ. είναι ότι με την επιβολή των όποιων ρυθμίσεων και σε δίκτροχα οχήματα, καθίσταται εξ αρχής ένα εφαρμοζόμενο σύστημα διάτρητο, άρα ανυπόληπτο, και τελικά μη εφαρμοζόμενο από τους πολίτες.

#### **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, εκσκαφέν 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. Γνώμη της Ο.Μ. είναι η **παροχή μιας άδειας/πάσο ανά νοικοκυριό**. Γνώμονας της πρότασης αυτής, είναι 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. Η παρούσα Τεχνική Έκθεση δεν προσδοκά να λειτουργήσει ως σύγγραμμα κοινωνικών επιστημών ή προτάσεων αστυνόμευσης παραβατικών συμπεριφορών, αλλά προτείνει μια δέσμη μέτρων, η οποία θα παρουσιάζει τη δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας σε ένα βάθος χρόνου.

Επιπρόσθετα, πρόταση της Ο.Μ. είναι να δίνεται η δυνατότητα σε νοικοκυριά που δεν έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο και χαρακτηρίζονται ως ειδικών αναγκών (π.χ. υπερήλικες), να μεταβιβάζουν το δικαίωμα κατοχής Κάρτας τακτικού χρήστη σε αυτοκίνητο 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 και του 5ου Παιδικού Σταθμού**, που βρίσκονται στην πλατεία Μητροπόλεως. Τα οχήματα των γονέων/κηδεμόνων θα δύνανται να κυκλοφορούν στην περιοχή περιορισμού της κυκλοφορίας τις λεγόμενες «καθημερινές» ημέρες της εβδομάδας (Δευτέρα έως και Παρασκευή) και ώρες 07:00 έως και 15:00, 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 λιανικού εμπορίου, τα καταστήματα εστίασης/διασκέδασης και τα κυλικεία στην περιοχή. 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 06:00-08:00, 10:00-12:00 και 15:00-17:00. Κατά το χρόνο αυτό δίνεται η δυνατότητα προμήθειας εμπορευμάτων τόσο στα mini markets του οικισμού όσο και στα καφέ-μπαρ/εστιατόρια, συνυπολογίζοντας τις διαφορετικές ανάγκες που υπάρχουν.

Στην περίπτωση των ειδικών χρηστών της πρώτης κατηγορίας θεσπίζονται **ειδικές διαδρομές κίνησης**, 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 – 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 οδό Π. Χρηστίδη – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Αντίκα – Στάλλιου - Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως
- **Ειδική Διαδρομή C:** 3η ειδική διαδρομή γονέων/κηδεμόνων (Ειδική)  
Είσοδος από οδό Χασιρτζόγλου – Π.Χρηστίδη – Φιλίππου – Αντίκα – Στάλλιου - Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως

Όσον αφορά τα οχήματα διανομής των επιχειρήσεων τροφοδοσίας θεσπίζονται δύο διαφορετικές διαδρομές:

- **Ειδική Διαδρομή D:** 1η ειδική διαδρομή διανομών  
Είσοδος στην περιοχή από την οδό Π. Χρηστίδη – Υδραγωγείου – Λαχανά - Έξοδος από την οδό Χίου
- **Ειδική Διαδρομή E:** 2η ειδική διαδρομή διανομών  
Είσοδος από την οδό Π. Χρηστίδη – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από πάροδο Ορφέως

Οι διαδρομές παρουσιάζονται στο χάρτη P-4: *Ειδικές Διαδρομές Κίνησης*, σκαρίφημα του οποίου επισυνάπτεται στην παρούσα για την καλύτερη κατανόηση των προτεινόμενων ειδικών διαδρομών.

Λεπτομερής παρουσίαση των ειδικών διαδρομών, των οριογραμμών και των πλατών των προτεινόμενων με αυτές διαδρόμων κίνησης γίνεται στους χάρτες Ρ-5, Ρ-6, Ρ-7, Ρ-8 και Ρ-9.

Με την παρούσα υποβολή και συγκεκριμένα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι που επισυνάπτεται στο τέλος της Τ.Ε., παρουσιάζονται αναλυτικά οι συντεταγμένες των οριογραμμών των ειδικών διαδρομών, ώστε να είναι δυνατός ο λεπτομερής καθορισμός αυτών από οποιοδήποτε φορέα/όργανο της Δημοτικής Αρχής.

Στο υπόψη Παράρτημα παρουσιάζονται οι συντεταγμένες των σημείων (points) των οριογραμμών των ειδικών διαδρομών. 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 που ταυτίζονται μεταξύ τους (εφόσον αξιοποιούν κοινά τμήματα του δικτύου της περιοχής μελέτης) κωδικοποιούνται με κοινή σήμανση των οριογραμμών (επιλέγεται να ενταχθούν στην πρώτη ειδική διαδρομή που απαντάται).

Όπως προαναφέρθηκε, 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. Χρηστίδη 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 τόσο στην υφιστάμενη κατάσταση όσο και με το παρόν ρυθμιστικό πλαίσιο κυκλοφορίας, 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 ειδικών διαδρομών 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.

Με την παραπάνω διαπίστωση, επιβεβαιώνεται η ανάγκη για τη θέσπιση των άνω αναφερόμενων διαδρόμων κίνησης των οχημάτων των ειδικών χρηστών, αλλά και ικανού πλάτους αυτών για την ευχερή κίνηση παντός τύπου οχήματος που πρόκειται να κινηθεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Για τον προσδιορισμό του αναγκαίου πλάτους και την επιστημονική τεκμηρίωση αυτού, η Ο.Μ. της παρούσας 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 παρούσας, 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 ΠIV**, οι οποίες έχουν ως βασική λειτουργία τη σύνδεση μεταξύ περιοχών της πόλης, με την ταυτόχρονη δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδων ιδιοκτησιών. Οι **Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες Οδοί θεωρούνται οδοί κατηγορίας ΔIV** 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 Παλιά 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.**

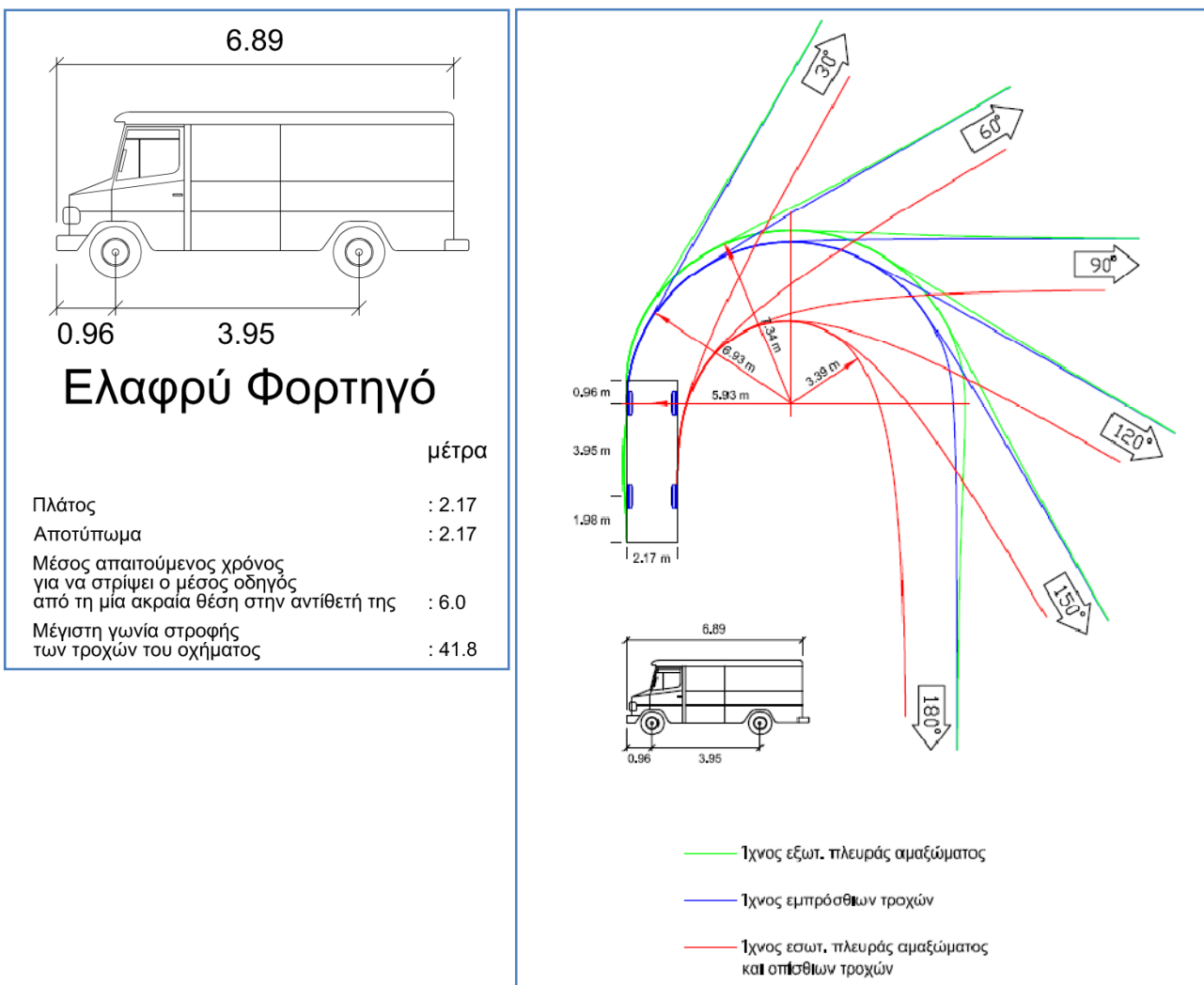
Η **Ομάδα Οδών Δ**, στην οποία κατατάσσονται οι οδοί που συνθέτουν το δίκτυο της περιοχής περιορισμού πρόσβασης, περιλαμβάνει οδούς ή οδικά τμήματα σε αστικές περιοχές, στις οποίες κατά προτεραιότητα εξυπηρετούνται σκοποί άμεσης πρόσβασης σε ιδιοκτησίες, ενώ σε ορισμένες περιόδους τη ημέρας είναι δυνατό 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.

Η παρούσα μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων δεν έχει σκοπό τη διακοπή ή την απαγόρευση κάποιας από τις λειτουργίες του μελετώμενου οδικού δικτύου, διότι σε ένα ζωντανό οικισμό με πλήθος χρήσεων γης (όπως αυτές περιγράφονται σε προηγούμενο κεφάλαιο), κάτι τέτοιο δε θα ήταν αποδεκτό ως συνθήκη λειτουργίας του. Αντιθέτως, 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, πρέπει να οριστεί 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 κατάσταση της οδού αλλά και από την εκτιμώμενη σύνθεση κυκλοφορίας. Ελλείψει οδηγιών για τη μελέτη Δευτερευουσών Αστικών Οδών (η εκπόνηση των οποίων εκκρεμεί), η Ο.Μ. χρησιμοποίησε τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ) από τις οποίες προέκυψε η πιο πάνω κατάσταση 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 κατάσταση των οδών, η Ο.Μ. επέλεξε ως τυπικό όχημα, το “Ελαφρύ φορτηγό”, όπως αυτό περιγράφεται στους ισχύοντες κανονισμούς.



Εικόνες 6.2 & 6.3 – Τυπικό όχημα σχεδιασμού & Επιφάνειες κατάληψης στρεφουσών κινήσεων

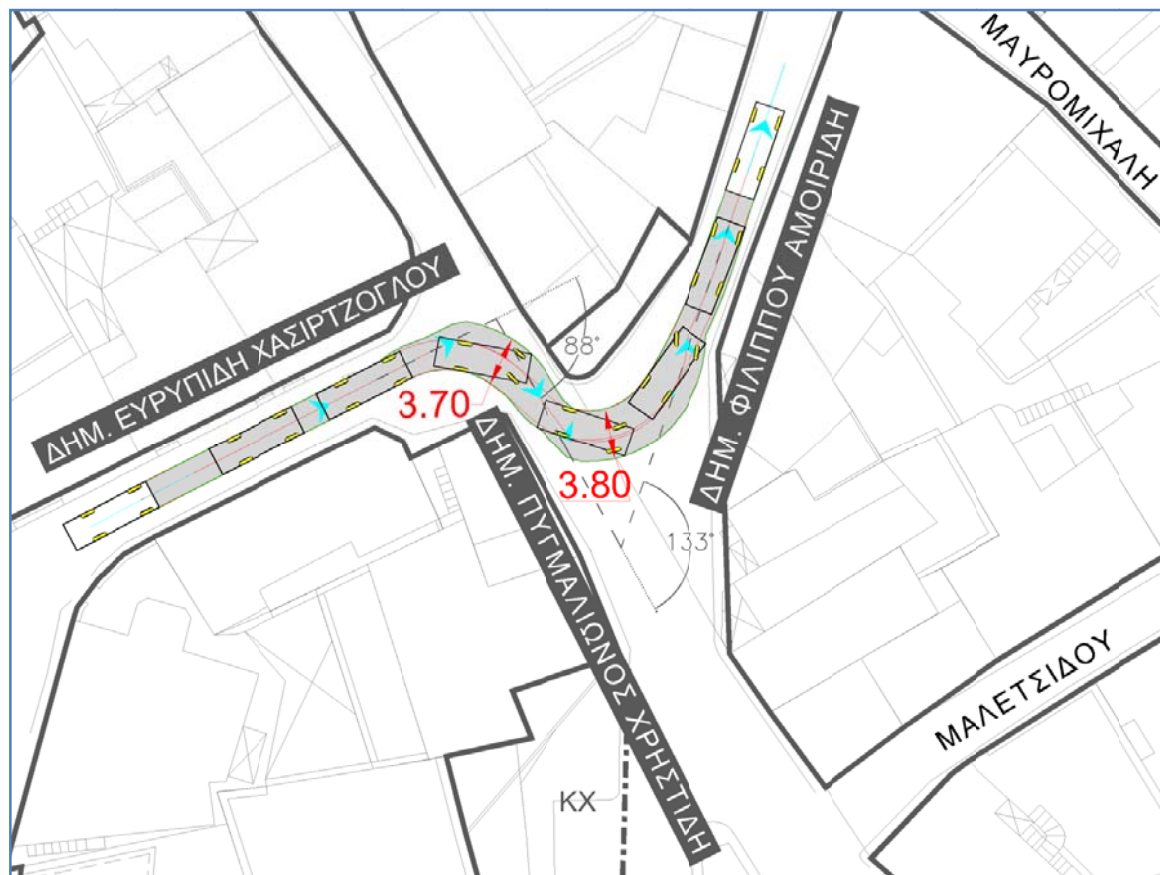
Οι τιμές του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες 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 διαπλάτυνσεις 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. Στην περίπτωση της παρούσας μελέτης, η συνάντηση των τυπικών οχημάτων εκτιμάται ως σπάνια, αλλά η ιδιομορφία του δικτύου, με τις στενές και ελυσόμενες 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.

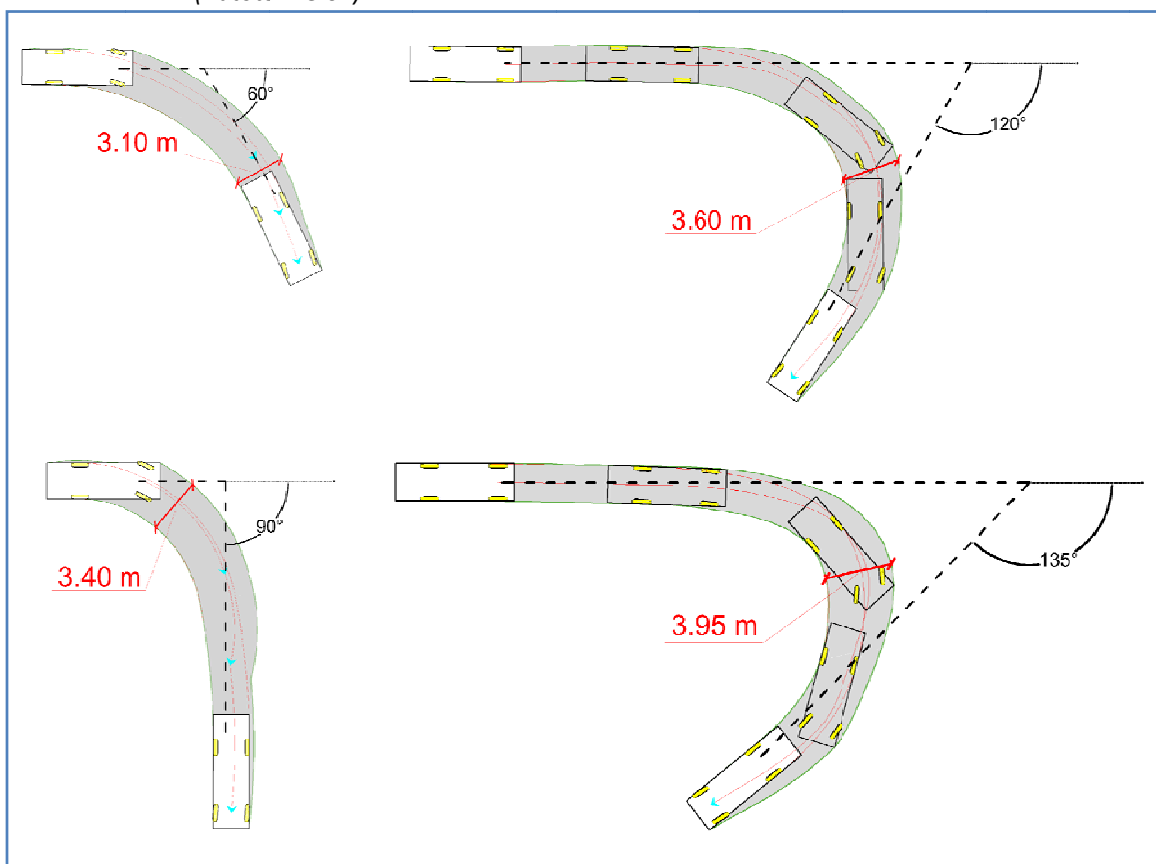
Η ιδιομορφία αυτή του δικτύου όπως περιγράφεται διεξοδικά στο Κεφάλαιο 1 και στην Παράγραφο 6.3 – Ζώνη Ήπιας Κυκλοφορίας, η οποία παρουσιάζει αλλεπάλληλες οριζοντιογραφικές καμπύλες, καθιστά επιτακτική τη μικρή διαπλάτυνση των διαδρόμων κυκλοφορίας συνολικά, ώστε το σύνολο των οχημάτων της προβλεπόμενης 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.

Η Ο.Μ. κινούμενη στο πνεύμα των ισχυουσών οδηγιών, έλεγξε με ειδικό λογισμικό (Autoturn 8.01) τις κινήσεις οχημάτων σε χαρακτηριστικά σημεία των ειδικών διαδρομών (πχ. στην κίνηση οχήματος από την οδό Ε. Χασιρτζόγλου προς την οδό Φ. Αμοιρίδη όπως παρουσιάζεται στο σκαρίφημα 6.1), ώστε να βεβαιώσει τη δυνατότητα ικανοποίησης των διαγραμμάτων οπισθοτροχιών. Επίσης, παρατίθενται σκαριφήματα χαρακτηριστικών περιπτώσεων διαγραμμάτων οπισθοτροχιών (συγκεκριμένα καμπύλων τμημάτων με γωνία 60°, 90°, 120°, 135°) του τυπικού οχήματος σχεδιασμού.





Σκαρίφημα 6.1 – Κίνηση τυπικού οχήματος στη συμβολή των οδών Ε. Χασιρτζόγλου, Π. Χρηστίδη και Φ. Αμοιρίδη (Autoturn 8.01)



Σκαρίφημα 6.2 – 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**. Σε περιπτώσεις όπου το οδικό δίκτυο συναντά καμπύλα τμήματα με γωνία ανώτερη των 135°, το συνολικό πλάτος του διαδρόμου κίνησης δύναται να ανέλθει έως και 4.00m. Το μικρότερο πλάτος διαδρόμου που εμφανίζεται στις ειδικές διαδρομές που σχεδιάζονται με την παρούσα, είναι αυτό των 2.05m, 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 διαδρομών κίνησης οχημάτων.**

Όσον αφορά στην περιοχή μελέτης της παρούσας, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι προτείνεται μία δέσμη μέτρων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, οι οποίες αναφέρονται σε μια “από τη φύση της” ζώνη ήπιας κυκλοφορίας, όπως αυτό τεκμηριώνεται στην προηγούμενη παράγραφο (Παράγραφος 6.3). Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία 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 κλπ. 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.

Όπως είναι φανερό από τα παραπάνω, οι κατευθύνσεις που δίνονται από την ισχύουσα νομοθεσία όσον αφορά στις ζώνες ήπιας κυκλοφορίας και στις προβλέψεις που υπάρχουν για τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας σε αυτές, καλύπτονται από τις προτάσεις οι οποίες γίνονται με την παρούσα.

Η πρόβλεψη των ειδικών διαδρομών κίνησης των οχημάτων ειδικών χρηστών του δικτύου, αποτελεί κατά την άποψη της Ο.Μ. σημαντική πρόταση όσον αφορά στην επίτευξη του σκοπού της παρούσας μελέτης, ο οποίος είναι η ρύθμιση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην παρούσα χρονική περίοδο. Με τις προτάσεις που διατυπώνονται στην παρούσα, θεωρείται ότι αντιμετωπίζονται όλα τα προβλήματα που παρουσιάζονται στο τμήμα εκείνο 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. προτείνει την εγκατάσταση ρυθμιστικών πινακίδων P-22 σε κάθε τέτοιο σαχνισί που συναντάται, έτσι ούτως ώστε να μην επιτρέπεται να περνούν οχήματα συνολικού ύψους μεγαλύτερου του επιτρεπόμενου.

Συγκεκριμένα:

- στο σαχνισί του κτιρίου της Δημοτικής Πινακοθήκης, που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Ορφέως και Πινδάρου από το οποίο περνούν η 2η ειδική διαδρομή γονέων/κηδεμόνων και η 2η ειδική διαδρομή διανομών, προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 3.00 m.



Εικόνα 6.4 – Σαχνισί κτιρίου Πινακοθήκης (άποψη από την οδό Ορφέως)

- στο σαχνισί του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Ορφέως και Συληβρίας, από το οποίο περνούν τόσο οι τρεις ειδικές διαδρομές γονέων/κηδεμόνων, όσο και η δεύτερη ειδική διαδρομή διανομών, προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 3.00 m.



Εικόνα 6.5 – Σαχνισί κτιρίου επί των οδών Συληβρίας και Ορφέως (άποψη από την οδό Ορφέως)

- στο σαχνισί του κτιρίου του «Διεθνούς Δημοκρίτειου Ιδρύματος» επί της συμβολής των οδών Γ. Αντίκα και Φιλίππου, από το οποίο περνά η 3η ειδική διαδρομή γονέων/κηδεμόνων, προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 3.00 m.



Εικόνα 6.6 – Σαχνισί κτιρίου Διεθνούς Δημοκρίτειου Ιδρύματος (άποψη από την οδό Γ. Αντίκα)

- στο σαχνισί οικίας στη διασταύρωση των οδών Π. Χρηστίδη και Φιλίππου, από το οποίο περνά η 1η ειδική διαδρομή διανομών, προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με επιτρεπόμενο 2.50 m.



Εικόνα 6.7 – Σαχνισί κτιρίου επί των οδών Π. Χρηστίδη και Φιλίππου (άποψη από την οδό Φιλίππου)



- στο διπλό σαχνισί του κτιρίου επί της συμβολής των οδών Π. Χρηστίδη και Υδραγωγείου, από το οποίο περνά η 1η ειδική διαδρομή διανομών, **προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδας P-22 με ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος 2.50 m**. Σημειώνεται ότι πριν και μετά το συγκεκριμένο σαχνισί υπάρχει υφιστάμενη σήμανση (πινακίδα P-22) όπου το ανώτερο επιτρεπόμενο συνολικό ύψος είναι 3m.



Εικόνα 6.8 – Σαχνισί κτιρίου επί των οδών Π. Χρηστίδη και Υδραγωγείου (άποψη από την οδό Π. Χρηστίδη)

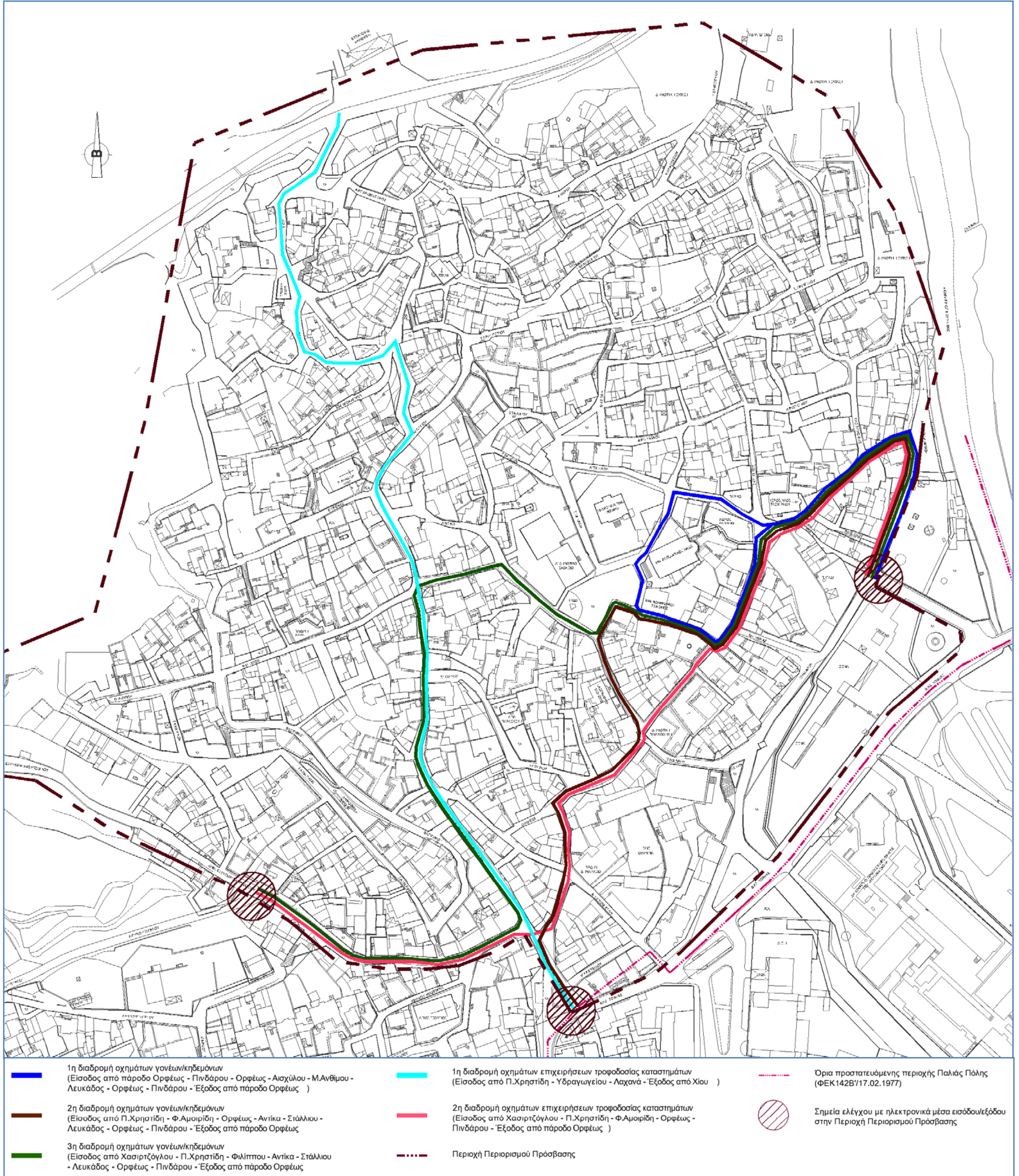


Εικόνα 6.9 – Σαχνισί κτιρίου επί των οδών Π. Χρηστίδη και Υδραγωγείου (άποψη από την οδό Υδραγωγείου)

Η **δεύτερη κατηγορία ειδικών χρηστών** αναφέρεται σε χρήστες του δικτύου, οι οποίοι θα αποκτούν άδεια πρόσβασης (και ως εκ τούτου την ανάλογη κάρτα) για ένα συγκεκριμένο εικοσιτετράωρο. 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 ισχύος της άδειας. Τέτοιοι ειδικοί χρήστες δύνανται να είναι:

- οχήματα επίσημων προσκεκλημένων της κρατικής, δημοτικής ή εκκλησιαστικής διοίκησης
- δύο οχήματα σε περίπτωση γάμου ή βάφτισης για τους συμμετέχοντες στο μυστήριο
- δύο (πλην της νεκροφόρας) οχήματα σε περίπτωση κηδείας για την οικογένεια του τεθνεώτος
- οχήματα μεταφορικών επιχειρήσεων ή οχήματα διανομής επιχειρήσεων εμπορίας ηλεκτρικών ειδών / ειδών υγιεινής / επίπλων κλπ.





Σκαρίφημα 6.3 – Ειδικές Διαδρομές Κίνησης



### **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 ορίζονται τα εξής προαναφερόμενα:

- συμβολή οδού Χασιρτζόγλου με Λ. Πύργου στα ανατολικά
- συμβολή οδού Π. Χρηστίδη με οδό Βασ. Σοφίας στα νότια
- συμβολή παρόδου Ορφέως με οδό Βασ. Σοφίας στα ανατολικά

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

## **6.5. 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 (αστυνόμηση) 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 αυτοκινήτου, το ονοματεπώνυμο του ιδιοκτήτη και η διεύθυνση κατοικίας του νοικοκυριού ή της επιχείρησης .

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα 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.

## β. Μπάρες και βυθιζόμενα κολονάκια ελέγχου κυκλοφορίας

Είναι μία ευρέως διαδεδομένη και χρησιμοποιούμενη τεχνολογία για τον έλεγχο κυρίως της εισόδου/εξόδου οχημάτων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης ή σε δημόσιους χώρους προορισμένους για τη χρήση πεζών. Συγκεκριμένα το μέσο ελέγχου με βυθιζόμενα κολονάκια εφαρμόστηκε στην ενοποιημένη κεντρική πλατεία, ώστε να επιτρέπεται η είσοδος/έξοδος σε αυτήν, οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Στην μελετούμενη περίπτωση, άποψη της Ο.Μ. είναι ότι ένα τέτοιο σύστημα ελέγχου θα δημιουργούσε δύο συγκεκριμένα πολύ σοβαρά ζητήματα, τα οποία θα έθεταν σε κίνδυνο την απρόσκοπτη εφαρμογή του μέσου σε ένα βάθος χρόνου:

- δημιουργία της αίσθησης μιας περικλειστης περιοχής, απαγορευμένης για τους πολίτες
- δημιουργία πρόσθετων κυκλοφοριακών προβλημάτων στις κύριες εισόδους της Παλιάς Πόλης, εφόσον η κίνηση των οχημάτων σε πολλές περιόδους της ημέρας θα είναι αρκετά υψηλή συγκρινόμενη με την ταχύτητα λειτουργίας των μέσων αυτών.

Στην παράγραφο 8.3. παρουσιάστηκαν συγκεκριμένοι στόχοι, τους οποίους ένα ρυθμιστικό πλαίσιο μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να επιτυγχάνει, ώστε να γίνει σεβαστό από τους πολίτες και συνεπακόλουθα εφαρμόσιμο και εν τέλει επιτυχημένο. Άποψη της Ο.Μ. είναι ότι με τα μέσα της παρούσας παραγράφου, κανένας από τους προαναφερόμενους στόχους δεν επιτυγχάνεται.

#### **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 αυτοκινήτων 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 αυτοκινήτου 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 καταγραμμένοι 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 παρανομούμενων 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 διαθέσιμων 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.

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 παρανομούμενα.

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 ενός εικοσιτετραώρου (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. 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.

#### **δ. Συστήματα Γεωεντοπισμού (GPS)**

Σύμφωνα με ένα τέτοιο σύστημα ηλεκτρονικής επιτήρησης της εφαρμογής του ρυθμιστικού πλαισίου για την Παλιά Πόλη, τα οχήματα των τακτικών και ειδικών χρηστών, θα είναι εφοδιασμένα με ένα «τσιπάκι» (μικροπλακίδιο ολοκληρωμένου κυκλώματος), το οποίο θα είναι εφοδιασμένο με την κατάλληλη πληροφορία, σύμφωνα με τις ιδιότητες της Κάρτας Εισόδου Οχήματος και τα δικαιώματα εισόδου που αυτή δίνει στο όχημα στο οποίο αναφέρεται. Με ένα σύστημα πομπού/δέκτη, είναι δυνατόν να καταγράφεται τόσο ο χρόνος εισόδου και εξόδου από την περιοχή περιορισμένης πρόσβασης όσο και η εκτελούμενη πορεία μέσα σε αυτήν. Με τη μέθοδο ενός συστήματος GPS μπορούν να ελέγχονται τα οχήματα που φέρουν το συγκεκριμένο τσιπ, αλλά όχι τα οχήματα που δε φέρουν τέτοιο.

Η αστυνόμευση και η επιβολή κυρώσεων θα αποτελεί ζήτημα ελέγχου με φυσικά μέσα. Πράγμα, που σε συνδυασμό με το αυξημένο κόστος για την προμήθεια εκατοντάδων τσιπ, την συντήρησή τους, την αποφυγή

καταστροφής κάποιων τσιπ από αμέλεια του κατόχου τους, τη διαδικασία ανανέωσης της πληροφορίας που φέρουν ανά δύο χρόνια (σύμφωνα με την πρόταση για την Κάρτα Εισόδου Οχήματος) και τα λοιπά τεχνολογικά μέσα υποστήριξης ενός τέτοιου συστήματος, το καθιστά μη προτεινόμενο από την Ο.Μ.

Η χρήση του θα μπορούσε να περιοριστεί για τον έλεγχο των διαδρομών που εκτελούν οι ειδικοί χρήστες της πρώτης ομάδας, αλλά με την ίδια επιχειρηματολογία, η σχέση κόστους/οφέλους από μια τέτοια ρύθμιση, την καθιστά μη επιλέξιμη.

## 6.6. 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.

Στην παράγραφο 3.3 γίνεται αναλυτική περιγραφή των υφιστάμενων αναγκών στάθμευσης στην περιοχή της Παλιάς Πόλης και συγκεκριμένα στο τμήμα αυτής, το οποίο μελετάται με την παρούσα. Ο μεγαλύτερος αριθμός σταθμευμένων οχημάτων που καταγράφηκε, είναι αυτός του Σάββατου 13-06, 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 και καταγράφει τις ανάγκες για στάθμευση των μονίμων κατοίκων, το σύνολο των σταθμευμένων αυτοκινήτων έφταναν τα 152 οχήματα. Ως εκ τούτου, ο αριθμός των οχημάτων, ο οποίος απαιτείται σύμφωνα με τις σημερινές συνθήκες των επισκεπτών, να εξυπηρετηθεί από χώρους στάθμευσης κοντά στην περιοχή επιβολής περιορισμού της κυκλοφορίας ανέρχεται σε 210 τετράτροχα οχήματα.

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. Πρόταση της Ο.Μ. είναι η 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 m<sup>2</sup> 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 διάнуση 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 6.10 – 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 6.11 – 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 6.12 – Χώρος ελεύθερης στάθμευσης στο Λιμνίο

### 6.7. Πρόταση Τροποποίησης Προεδρικού Διατάγματος

Όπως αναφέρεται στο Κεφάλαιο 1 της παρούσας και αναλύεται διεξοδικά στο Κεφάλαιο 2, η Παλιά Πόλη ρυθμίζεται ως προς τη λειτουργία της με το Π.Δ.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, όπως αυτές περιγράφονται παραπάνω, θα πρέπει να θεσπιστούν τα μέτρα με την εισαγωγή τροποποιήσεων στο Άρθρο 5 του ως άνω αναφερόμενου Π.Δ. Προτείνεται το Άρθρο 5 να τροποποιηθεί ως εξής:

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

1. Σ' όλη την έκταση της περιοχής που περικλείεται από το σύστημα οδών Ευρυπίδη Χασιρτζόγλου – Πυγμαλίωνος Χρηστίδη – Βασιλίσσης Σοφίας από τα δυτικά και νότια, ενώ προς το βορά ορίζεται από το περιαστικό δάσος της πόλης και από τα δυτικά από τον ποταμό Κόσυνθο, θεσπίζεται η εφαρμογή ρυθμιστικού σχεδίου ελεγχόμενης κυκλοφορίας και στάθμευσης με τα χαρακτηριστικά των κάτωθι παραγράφων.
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 των καταστημάτων και οχήματα γονέων/κηδεμόνων των μαθητών των σχολικών μονάδων, που βρίσκονται στην περιοχή εφαρμογής του ρυθμιστικού σχεδίου ελεγχόμενης κυκλοφορίας)
  - πρόσβασης ενός 24ώρου (Ορίζονται σύμφωνα με τις αποφάσεις της Δημοτικής Αρχής. Ενδεικτικά αναφέρονται: οχήματα ειδικών προσκεκλημένων της Κρατικής, Δημοτικής, Εκκλησιαστικής Διοίκησης, έως δύο οχήματα των συμμετεχόντων σε θρησκευτικά μυστήρια, οχήματα που εκτελούν μετακομίσεις ή διανομές οικοσκευών, οχήματα μεταφορικών επιχειρήσεων (courier) κ.α.)
3. Θεσπίζονται ειδικές διαδρομές κίνησης οχημάτων 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 07:00 έως και 15:00 και κατά τις ημέρες της εβδομάδας Δευτέρα έως και Παρασκευή, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά οποιεσδήποτε από τις εξής τρεις διαδρομές: Είσοδος στην περιοχή από πάροδο Ορφέως – Πινδάρου – Ορφέως – Αισχύλου – Μητροπολίτου Ανθίμου – Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως, Είσοδος από την οδό Π. Χρηστίδη – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Αντίκα – Στάλλιου – Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως, Είσοδος από οδό Χασιρτζόγλου – Π.Χρηστίδη – Φιλίππου – Αντίκα – Στάλλιου – Λευκάδος – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από την περιοχή από πάροδο Ορφέως.
  - Στα οχήματα των επιχειρήσεων τροφοδοσίας των καταστημάτων της περιοχής όπως αυτή ορίζεται ανωτέρω δίνεται η άδεια κυκλοφορίας κατά τα χρονικά διαστήματα 06:00-08:00, 10:00-12:00 και 15:00-17:00 κάθε ημέρας της εβδομάδας, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά οποιεσδήποτε από τις εξής δύο διαδρομές: Είσοδος στην περιοχή από την οδό Π. Χρηστίδη – Υδραγωγείου – Λαχανά - Έξοδος από την οδό Χίου, Είσοδος από την οδό Π. Χρηστίδη – Φ. Αμοιρίδη – Ορφέως – Πινδάρου – Έξοδος από πάροδο Ορφέως.
  - 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 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 και τρίτροχα οχήματα (αυτοκίνητα) δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης. Με το περιγραφόμενο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας δεν περιορίζεται η πρόσβαση στην ως άνω οριζόμενη περιοχή των δίκυκλων οχημάτων.
  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. Δεν επιτρέπεται η χρήση και η κατάληψη των πεζοδρομίων και δρόμων ή παρόδων του συνόλου του οδικού δικτύου της περιοχής που υπάγεται στο ρυθμιστικό σχέδιο ελεγχόμενης κυκλοφορίας, για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων της περιοχής εκτός σημείων που έχουν οριστεί από την Πολεοδομική Υπηρεσία του Δήμου.
  9. Επιβάλλεται η διατήρηση ελεύθερων διαδρόμων κίνησης οχημάτων όλο το 24ωρο, πλάτους τουλάχιστον 3.50 μέτρων 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 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 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.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, πεποίθηση της Ο.Μ. είναι ότι δημιουργείται μια δέσμη σαφώς ορισμένων προτάσεων, η οποία οδηγεί στη δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην περιοχή της Παλιάς Πόλης, ώστε να επιτευχθεί η προστασία της από τη μια πλευρά, ως ένας παραδοσιακός και προστατευόμενος παραδοσιακός οικισμός, μοναδικός για το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του, αλλά και η ανάδειξή της από την άλλη, για τους ίδιους λόγους. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να σημειωθεί 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.

Δεν είναι στους στόχους της παρούσας μελέτης να αποκλείσει συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού από την είσοδό τους στην Παλιά Πόλη αλλά ούτε και αποκλείοντας το μεγάλο φόρτο οχημάτων να μετατραπεί η περιοχή σε μια ζώνη με αμιγή χαρακτηριστικά εστίασης/διασκέδασης. Αντιθέτως η εξισορρόπηση και η εναρμόνιση των χρήσεων γης στην περιοχή (που διαχρονικά είναι μια περιοχή κατοικιών) πρέπει να είναι το ζητούμενο. Η Δημοτική Αρχή πρέπει να κινηθεί προς την ανάδειξη αυτής της κατεύθυνσης και πιθανόν να θεσπίσει κίνητρα προς αυτή. Έως ότου επιτευχθεί ο στόχος αυτός όμως, θα πρέπει να υπάρχει έλεγχος εφαρμογής των διατάξεων του εφαρμοζόμενου ρυθμιστικού πλαισίου, ώστε να μη μετατρέπεται η συνθήκη παράτυπης χρήσης του δικτύου σε μόνιμη και ουσιαστικά νομιμοποιημένη συνθήκη.

---

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:**  
**ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ**

---

**Α Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 1: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	A1	574512.25	4554870.67
2	A2	574522.30	4554896.34
3	A3	574525.40	4554900.68
4	A4	574530.74	4554916.59
5	A5	574534.28	4554933.13
6	A6	574535.26	4554937.63
7	A7	574535.26	4554938.36
8	A8	574532.40	4554949.54
9	A-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
10	A9	574530.54	4554950.36
11	A10	574526.82	4554949.18
12	A11	574524.58	4554948.27
13	A12	574514.97	4554941.82
14	A13	574510.31	4554938.93
15	A14	574505.59	4554935.44
16	A15	574497.82	4554927.18
17	A16	574486.85	4554919.21
18	A17	574483.83	4554916.42
19	A18	574474.62	4554906.71
20	A19	574471.86	4554903.68
21	A20	574469.03	4554900.71
22	A21	574464.90	4554898.16
23	A22	574461.54	4554897.08
24	A23	574453.66	4554895.26
25	A24	574448.59	4554895.64
26	A25	574443.82	4554896.46
27	A26	574440.50	4554897.30
28	A27	574435.94	4554898.86
29	A28	574430.39	4554901.43
30	A29	574425.23	4554904.62
31	A30	574418.67	4554909.43
32	A31	574416.83	4554910.59
33	A32	574414.82	4554911.37
34	A33	574412.98	4554911.74
35	A34	574397.51	4554914.24
36	A35	574390.69	4554915.37
37	A-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
38	A36	574388.33	4554913.67
39	A37	574387.23	4554908.93
40	A38	574383.67	4554898.87



α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
41	A39	574382.21	4554896.14
42	A40	574380.72	4554893.17
43	A41	574375.14	4554883.17
44	A42	574368.63	4554874.55
45	A-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
46	A43	574368.14	4554871.17
47	A44	574371.15	4554864.47
48	A45	574371.71	4554861.55
49	A46	574371.43	4554858.73
50	A47	574370.63	4554855.23
51	A48	574369.72	4554851.21
52	A49	574368.72	4554847.36
53	A50	574368.16	4554845.42
54	A-R4	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
55	A51	574368.71	4554843.78
56	A52	574380.55	4554840.69
57	A53	574386.36	4554839.38
58	A54	574392.45	4554837.27
59	A55	574398.53	4554835.09
60	A56	574401.12	4554834.15
61	A57	574405.50	4554832.36
62	A58	574414.94	4554825.71
63	A-R5	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
64	A59	574416.48	4554826.11
65	A60	574422.38	4554834.03
66	A61	574425.10	4554837.90
67	A62	574428.25	4554845.66
68	A63	574431.28	4554854.76
69	A64	574433.55	4554860.73
70	A65	574436.75	4554870.30
71	A66	574438.18	4554875.05
72	A67	574438.70	4554877.95
73	A68	574439.29	4554891.09
74	A-R6	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
75	A69	574444.99	4554896.82
76	A70	574460.65	4554900.48
77	A71	574463.50	4554901.36
78	A72	574466.70	4554902.69
79	A73	574469.65	4554905.78
80	A74	574472.54	4554908.82
81	A75	574481.86	4554918.49
82	A76	574485.15	4554921.27

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>χ</b>	<b>γ</b>
83	A77	574497.44	4554930.38
84	A78	574503.54	4554938.33
85	A79	574508.45	4554941.90
86	A80	574513.88	4554944.41
87	A81	574518.78	4554947.25
88	A82	574523.58	4554950.05
89	A83	574525.93	4554951.51
90	A84	574530.40	4554952.77
91	A-R7	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
92	A85	574535.06	4554951.11
93	A86	574538.78	4554938.82
94	A87	574538.78	4554937.27
95	A88	574537.72	4554932.39
96	A89	574533.71	4554915.83
97	A90	574527.50	4554900.01
98	A91	574515.52	4554869.42

**Α Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 2: Στοιχεία Καμπυλών Αριστερής Οριογραμμής

καμπύλη A-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.60	X=574530.97	Y=4554948.82
καμπύλη A-R2	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	2.70	X=574390.85	Y=4554912.66
καμπύλη A-R3	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	2.80	X=574370.58	Y=4554872.54
καμπύλη A-R4	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.60	X=574369.71	Y=4554845.03
καμπύλη A-R5	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.10	X=574415.52	Y=4554826.64
καμπύλη A-R6	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	7.50	X=574446.62	Y=4554889.50
καμπύλη A-R7	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.60	X=574531.85	Y=4554949.47

**Α Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 3: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής

α/α	Κωδικός σημείου	x	y
1	A91	574515.52	4554869.42
2	A90	574527.50	4554900.01
3	A89	574533.71	4554915.83
4	A88	574537.72	4554932.39
5	A87	574538.78	4554937.27
6	A86	574538.78	4554938.82
7	A85	574535.06	4554951.11
8	A-R7	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
9	A84	574530.40	4554952.77
10	A83	574525.93	4554951.51
11	A82	574523.58	4554950.05
12	A81	574518.78	4554947.25
13	A80	574513.88	4554944.41
14	A79	574508.45	4554941.90
15	A78	574503.54	4554938.33
16	A77	574497.44	4554930.38
17	A76	574485.15	4554921.27
18	A75	574481.86	4554918.49
19	A74	574472.54	4554908.82
20	A73	574469.65	4554905.78
21	A72	574466.70	4554902.69
22	A71	574463.50	4554901.36
23	A70	574460.65	4554900.48
24	A23'	574453.36	4554898.78
25	A24'	574449.02	4554899.12
26	A25'	574444.29	4554899.94
27	A26'	574437.91	4554901.85
28	A27'	574432.71	4554904.17
29	A28'	574427.26	4554907.47
30	A29'	574420.74	4554912.25
31	A30'	574418.40	4554913.71
32	A31'	574415.78	4554914.74
33	A32'	574413.48	4554915.20
34	A33'	574398.08	4554917.69
35	A34'	574390.87	4554918.88
36	A-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
37	A35'	574384.98	4554914.71
38	A36'	574383.86	4554909.88
39	A37'	574380.78	4554899.98
40	A38'	574379.95	4554897.23

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
41	A39'	574378.51	4554894.35
42	A40'	574373.45	4554884.47
43	A41'	574366.05	4554876.83
44	A-R3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
45	A42'	574365.02	4554869.71
46	A43'	574367.75	4554864.03
47	A44'	574368.37	4554861.85
48	A45'	574368.22	4554859.53
49	A46'	574367.42	4554856.00
50	A47'	574366.51	4554851.99
51	A48'	574365.59	4554848.40
52	A-R4'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
53	A49'	574370.33	4554839.19
54	A50'	574379.83	4554837.26
55	A51'	574385.55	4554836.06
56	A52'	574391.45	4554834.38
57	A53'	574397.47	4554832.16
58	A54'	574399.99	4554831.33
59	A55'	574403.73	4554829.88
60	A56'	574412.89	4554823.02
61	A-R5'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
62	A57'	574418.80	4554823.50
63	A58'	574425.20	4554831.97
64	A59'	574428.18	4554836.20
65	A60'	574431.52	4554844.44
66	A61'	574434.56	4554853.57
67	A62'	574436.83	4554859.54
68	A63'	574440.08	4554869.23
69	A64'	574441.59	4554874.24
70	A65'	574442.18	4554877.55
71	A66'	574442.73	4554888.67
72	A-R6'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
73	A67'	574447.14	4554893.72
74	A22	574461.54	4554897.08
75	A21	574464.90	4554898.16
76	A20	574469.03	4554900.71
77	A19	574471.86	4554903.68
78	A18	574474.62	4554906.71
79	A17	574483.83	4554916.42
80	A16	574486.85	4554919.21
81	A15	574497.82	4554927.18
82	A14	574505.59	4554935.44
83	A13	574510.31	4554938.93

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>χ</b>	<b>γ</b>
84	A12	574514.97	4554941.82
85	A11	574524.58	4554948.27
86	A10	574526.82	4554949.18
87	A9	574530.54	4554950.36
88	A-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
89	A8	574532.40	4554949.54
90	A7	574535.26	4554938.36
91	A6	574535.26	4554937.63
92	A5	574534.28	4554933.13
93	A4	574530.74	4554916.59
94	A3	574525.40	4554900.68
95	A2	574522.30	4554896.34
96	A1	574512.25	4554870.67



**Α Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 4: Στοιχεία Καμπυλών Δεξιάς Οριογραμμής

καμπύλη A-R7	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.60	X=574531.85	Y=4554949.47
καμπύλη A-R2'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.25	X=574390.87	Y=4554912.63
καμπύλη A-R3'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.20	X=574370.53	Y=4554872.55
καμπύλη A-R4'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.30	X=574371.15	Y=4554845.43
καμπύλη A-R5'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.60	X=574415.56	Y=4554826.77
καμπύλη A-R6'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	5.70	X=574448.40	Y=4554888.16
καμπύλη A-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.60	X=574530.97	Y=4554948.82

**Β Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 5: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	B1	574328.56	4554599.55
2	B2	574321.87	4554607.88
3	B3	574310.27	4554625.81
4	B4	574306.99	4554632.86
5	B-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
6	B5	574306.86	4554638.11
7	B6	574314.06	4554658.08
8	B7	574320.52	4554677.32
9	B8	574321.29	4554679.95
10	B9	574321.63	4554682.85
11	B10	574320.77	4554689.50
12	B11	574320.66	4554695.73
13	B12	574321.16	4554704.17
14	B13	574321.25	4554707.70
15	B14	574316.88	4554720.00
16	B-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
17	B15	574319.19	4554731.03
18	B16	574322.22	4554733.89
19	B17	574342.15	4554741.20
20	B18	574349.85	4554745.13
21	B19	574358.58	4554753.07
22	B20	574367.66	4554764.85
23	B21	574367.63	4554767.47
24	B22	574367.40	4554770.71
25	B23	574367.06	4554772.11
26	B24	574366.47	4554773.40
27	B25	574362.72	4554779.30
28	B26	574357.00	4554786.37
29	B27	574352.10	4554795.04
30	B28	574347.92	4554803.82
31	B29	574344.67	4554811.94
32	B30	574344.24	4554813.54
33	B31	574342.39	4554820.07
34	B32	574340.79	4554825.49
35	B33	574340.68	4554827.93
36	B34	574341.18	4554830.36
37	B35	574341.94	4554832.08
38	B36	574346.47	4554840.42
39	B37	574350.04	4554848.80

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
40	B-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
41	B38	574353.99	4554850.27
42	B39	574362.87	4554846.38
43	B40	574367.65	4554843.51
44	B41	574368.75	4554843.06
45	A52	574380.55	4554840.69
46	A53	574386.36	4554839.38
47	A54	574392.45	4554837.27
48	A55	574398.53	4554835.09
49	A56	574401.12	4554834.15
50	A57	574405.50	4554832.36
51	A58	574414.94	4554825.71
52	A-R5	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
53	A59	574416.48	4554826.11
54	A60	574422.38	4554834.03
55	A61	574425.10	4554837.90
56	A62	574428.25	4554845.66
57	A63	574431.28	4554854.76
58	A64	574433.55	4554860.73
59	A65	574436.75	4554870.30
60	A66	574438.18	4554875.05
61	A67	574438.70	4554877.95
62	A68	574439.29	4554891.09
63	A-R6	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
64	A69	574444.99	4554896.82
65	A70	574460.65	4554900.48
66	A71	574463.50	4554901.36
67	A72	574466.70	4554902.69
68	A73	574469.65	4554905.78
69	A74	574472.54	4554908.82
70	A75	574481.86	4554918.49
71	A76	574485.15	4554921.27
72	A77	574497.44	4554930.38
73	A78	574503.54	4554938.33
74	A79	574508.45	4554941.90
75	A80	574513.88	4554944.41
76	A81	574518.78	4554947.25
77	A82	574523.58	4554950.05
78	A83	574525.93	4554951.51
79	A84	574530.40	4554952.77
80	A-R7	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 6	
81	A85	574535.06	4554951.11
82	A86	574538.78	4554938.82

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>χ</b>	<b>γ</b>
83	A87	574538.78	4554937.27
84	A88	574537.72	4554932.39
85	A89	574533.71	4554915.83
86	A90	574527.50	4554900.01
87	A91	574515.52	4554869.42

**Β Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 6: Στοιχεία Καμπυλών Αριστερής Οριογραμμής

καμπύλη Β-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.90	X=574313.32	Y=4554635.65
καμπύλη Β-R2	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	8.40	X=574324.13	Y=4554724.24
καμπύλη Β-R3	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.00	X=574352.76	Y=4554847.53
καμπύλη Α-R5	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.10	X=574415.52	Y=4554826.64
καμπύλη Α-R6	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	7.50	X=574446.62	Y=4554889.50
καμπύλη Α-R7	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.60	X=574531.85	Y=4554949.47

**Β Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 7: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	B1'	574331.28	4554601.72
2	B2'	574324.70	4554609.92
3	B3'	574313.32	4554627.50
4	B4'	574310.70	4554633.24
	B-R1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 8	
5	B5'	574310.30	4554637.13
6	B6'	574317.35	4554656.92
7	B7'	574323.74	4554675.93
8	B8'	574324.83	4554679.14
9	B9'	574325.24	4554682.02
10	B10'	574324.25	4554689.74
11	B11'	574324.14	4554695.64
12	B12'	574324.64	4554704.01
13	B13'	574324.75	4554708.24
14	B14'	574319.35	4554722.96
	B-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 8	
15	B15'	574320.23	4554727.13
16	B16'	574324.09	4554730.84
17	B17'	574343.53	4554737.98
18	B18'	574351.85	4554742.21
19	B19'	574361.14	4554750.67
20	B20'	574370.47	4554763.05
21	B21'	574370.74	4554768.15
22	B22'	574370.60	4554771.86
23	B23'	574370.20	4554773.29
24	B24'	574369.19	4554775.26
25	B25'	574365.06	4554781.04
26	B26'	574359.64	4554788.07
27	B27'	574354.49	4554796.40
28	B28'	574350.58	4554804.95
29	B29'	574347.08	4554813.31
30	B30'	574346.69	4554814.47
31	B31'	574345.01	4554820.79
32	B32'	574343.46	4554826.33
33	B33'	574343.35	4554827.61
34	B34'	574343.50	4554828.92
35	B35'	574343.93	4554830.19
36	B36'	574348.35	4554839.58
37	B37'	574351.86	4554846.97

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
	B-R3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 8	
38	B38'	574354.07	4554847.64
39	B39'	574362.21	4554844.1
40	B40'	574363.45	4554843.29
41	B41'	574366.54	4554840.44
42	B42'	574368.14	4554839.63
43	A49'	574370.33	4554839.19
44	A50'	574379.83	4554837.26
45	A51'	574385.55	4554836.06
46	A52'	574391.45	4554834.38
47	A53'	574397.47	4554832.16
48	A54'	574399.99	4554831.33
49	A55'	574403.73	4554829.88
50	A56'	574412.89	4554823.02
51	A-R5'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
52	A57'	574418.80	4554823.50
53	A58'	574425.20	4554831.97
54	A59'	574428.18	4554836.20
55	A60'	574431.52	4554844.44
56	A61'	574434.56	4554853.57
57	A62'	574436.83	4554859.54
58	A63'	574440.08	4554869.23
59	A64'	574441.59	4554874.24
60	A65'	574442.18	4554877.55
61	A66'	574442.73	4554888.67
62	A-R6'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
63	A67'	574447.14	4554893.72
64	A22	574461.54	4554897.08
65	A21	574464.90	4554898.16
66	A20	574469.03	4554900.71
67	A19	574471.86	4554903.68
68	A18	574474.62	4554906.71
69	A17	574483.83	4554916.42
70	A16	574486.85	4554919.21
71	A15	574497.82	4554927.18
72	A14	574505.59	4554935.44
73	A13	574510.31	4554938.93
74	A12	574514.97	4554941.82
75	A11	574524.58	4554948.27
76	A10	574526.82	4554949.18
77	A9	574530.54	4554950.36
78	A-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	



<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
79	A8	574532.40	4554949.54
80	A7	574535.26	4554938.36
81	A6	574535.26	4554937.63
82	A5	574534.28	4554933.13
83	A4	574530.74	4554916.59
84	A3	574525.40	4554900.68
85	A2	574522.30	4554896.34
86	A1	574512.25	4554870.67

**Β Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 8: Στοιχεία Καμπυλών Δεξιάς Οριογραμμής

καμπύλη Β-Ρ1'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.60	X=574316.77	Y=4554635.84
καμπύλη Β-Ρ2'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.70	X=574323.89	Y=4554724.18
καμπύλη Β-Ρ3'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.70	X=574353.32	Y=4554846.11
καμπύλη Α-Ρ5'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.60	X=574415.56	Y=4554826.77
καμπύλη Α-Ρ6'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	5.70	X=574448.40	Y=4554888.16
καμπύλη Α-Ρ1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.60	X=574530.97	Y=4554948.82

**С Ειδική Διαδρομή**  
3η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 9: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	C1	574140.78	4554669.10
2	C2	574148.83	4554663.92
3	C3	574155.37	4554659.38
4	C4	574162.25	4554654.31
5	C5	574170.1	4554648.29
6	C6	574177.76	4554642.43
7	C7	574182.59	4554638.30
8	C8	574185.79	4554635.90
9	C9	574189.26	4554633.91
10	C10	574193.35	4554632.41
11	C11	574195.76	4554631.70
12	C12	574197.94	4554631.23
13	C13	574212.59	4554631.45
14	C14	574223.50	4554630.74
15	C15	574231.11	4554630.09
16	C16	574238.91	4554629.57
17	C17	574243.00	4554629.57
18	C18	574247.33	4554630.05
19	C19	574249.60	4554630.47
20	C20	574259.34	4554632.81
21	C21	574278.56	4554642.71
22	C22	574292.04	4554649.44
23	C-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 10	
24	C23	574293.69	4554655.76
25	C24	574282.04	4554673.23
26	C25	574275.16	4554683.03
27	C26	574265.90	4554695.06
28	C27	574261.40	4554700.86
29	C28	574258.64	4554704.41
30	C29	574252.88	4554711.90
31	C30	574249.87	4554716.30
32	C31	574244.26	4554724.65
33	C32	574238.53	4554733.82
34	C33	574235.52	4554738.47
35	C34	574233.71	4554742.13
36	C35	574229.88	4554751.75
37	C36	574229.25	4554755.46
38	C37	574229.30	4554759.82
39	C38	574231.37	4554767.76
40	C39	574233.64	4554776.39
41	C40	574233.7	4554776.97

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
42	C41	574233.64	4554786.98
43	C42	574233.53	4554798.7
44	C43	574233.57	4554807.41
45	C44	574233.94	4554817.14
46	C45	574233.07	4554820.33
47	C46	574232.33	4554827.47
48	C47	574230.73	4554842.92
49	C48	574230.61	4554843.66
50	C49	574227.46	4554857.47
51	C-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 10	
52	C50	574230.78	4554862.74
53	C51	574249.52	4554866.03
54	C52	574258.84	4554867.85
55	C53	574268.73	4554870.46
56	C54	574278.42	4554873.61
57	C-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 10	
58	C55	574283.96	4554872.19
59	C56	574287.69	4554868.89
60	C57	574302.82	4554856.02
61	C58	574309.49	4554850.08
62	C59	574314.27	4554845.83
63	C60	574316.12	4554844.58
64	C61	574318.68	4554842.98
65	C62	574325.88	4554838.60
66	C63	574329.98	4554836.48
67	C64	574335.80	4554833.05
68	C65	574338.36	4554831.10
69	C-R4	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 10	
70	C66	574341.90	4554832.18
71	B36	574346.47	4554840.42
72	B37	574350.04	4554848.80
73	B-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 10	
74	B38	574353.99	4554850.27
75	B39	574362.87	4554846.38
76	B40	574367.65	4554843.51
77	B41	574368.75	4554843.06
78	A52	574380.55	4554840.69
79	A53	574386.36	4554839.38
80	A54	574392.45	4554837.27
81	A55	574398.53	4554835.09
82	A56	574401.12	4554834.15
83	A57	574405.50	4554832.36

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
84	A58	574414.94	4554825.71
85	A-R5	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
86	A59	574416.48	4554826.11
87	A60	574422.38	4554834.03
88	A61	574425.10	4554837.90
89	A62	574428.25	4554845.66
90	A63	574431.28	4554854.76
91	A64	574433.55	4554860.73
92	A65	574436.75	4554870.30
93	A66	574438.18	4554875.05
94	A67	574438.70	4554877.95
95	A68	574439.29	4554891.09
96	A-R6	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
97	A69	574444.99	4554896.82
98	A70	574460.65	4554900.48
99	A71	574463.50	4554901.36
100	A72	574466.70	4554902.69
101	A73	574469.65	4554905.78
102	A74	574472.54	4554908.82
103	A75	574481.86	4554918.49
104	A76	574485.15	4554921.27
105	A77	574497.44	4554930.38
106	A78	574503.54	4554938.33
107	A79	574508.45	4554941.90
108	A80	574513.88	4554944.41
109	A81	574518.78	4554947.25
110	A82	574523.58	4554950.05
111	A83	574525.93	4554951.51
112	A84	574530.40	4554952.77
113	A-R7	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 2	
114	A85	574535.06	4554951.11
115	A86	574538.78	4554938.82
116	A87	574538.78	4554937.27
117	A88	574537.72	4554932.39
118	A89	574533.71	4554915.83
119	A90	574527.50	4554900.01
120	A91	574515.52	4554869.42

**С Ειδική Διαδρομή**  
3η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 10: Στοιχεία Καμπυλών Αριστερής Οριογραμμής

καμπύλη C-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	5.30	X=574288.82	Y=4554653.65
καμπύλη C-R2	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.70	X=574232.10	Y=4554858.23
καμπύλη C-R3	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.00	X=574279.88	Y=4554867.80
καμπύλη C-R4	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	2.50	X=574339.64	Y=4554833.25
καμπύλη B-R3	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.00	X=574352.76	Y=4554847.53
καμπύλη A-R5	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.10	X=574415.52	Y=4554826.64
καμπύλη A-R6	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	7.50	X=574446.62	Y=4554889.50
καμπύλη A-R7	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.60	X=574531.85	Y=4554949.47

**С Ειδική Διαδρομή**  
3η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 11: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	C1'	574138.87	4554666.14
2	C2'	574146.87	4554661.00
3	C3'	574153.31	4554656.53
4	C4'	574160.13	4554651.51
5	C5'	574167.97	4554645.49
6	C6'	574175.53	4554639.70
7	C7'	574180.36	4554635.57
8	C8'	574183.83	4554632.97
9	C9'	574187.44	4554630.84
10	C10'	574197.06	4554627.68
11	C11'	574199.70	4554627.60
12	C12'	574213.20	4554628.34
13	C13'	574216.83	4554628.37
14	C14'	574223.09	4554627.25
15	C15'	574230.83	4554626.58
16	C16'	574238.75	4554626.07
17	C17'	574243.26	4554626.06
18	C18'	574247.82	4554626.57
19	C19'	574250.31	4554627.03
20	C20'	574260.55	4554629.50
21	C21'	574280.14	4554639.58
22	C22'	574293.60	4554646.30
23	C23'	574294.96	4554647.02
24	C-R1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
25	C24'	574297.08	4554656.43
26	C25'	574296.38	4554657.51
27	C26'	574284.93	4554675.17
28	C27'	574277.97	4554685.09
29	C28'	574268.65	4554697.19
30	C29'	574264.15	4554702.99
31	C30'	574261.40	4554706.54
32	C31'	574255.69	4554713.94
33	C32'	574252.75	4554718.25
34	C33'	574247.18	4554726.54
35	C34'	574241.47	4554735.69
36	C35'	574238.64	4554740.16
37	C36'	574236.19	4554745.03
38	C37'	574233.25	4554752.72
39	C38'	574232.74	4554755.72
40	C39'	574232.78	4554759.34
41	C40'	574234.75	4554766.87



α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
42	C41'	574237.07	4554775.75
43	C42'	574237.18	4554776.81
44	C43'	574236.82	4554787.03
45	C44'	574236.26	4554798.70
46	C45'	574236.38	4554807.18
47	C46'	574236.44	4554818.39
48	C47'	574236.53	4554820.75
49	C48'	574235.32	4554827.72
50	C49'	574234.19	4554843.33
51	C50'	574234.04	4554844.30
52	C51'	574231.25	4554856.77
53	C-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
54	C52'	574233.01	4554859.49
55	C53'	574250.19	4554862.58
56	C54'	574259.62	4554864.88
57	C55'	574269.21	4554868.06
58	C56'	574279.27	4554870.50
59	C-R3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
60	C57'	574280.82	4554870.1
61	C58'	574285.41	4554866.24
62	C59'	574300.50	4554853.40
63	C60'	574307.16	4554847.47
64	C61'	574312.12	4554843.08
65	C62'	574314.21	4554841.65
66	C63'	574316.84	4554840.01
67	C64'	574324.16	4554835.55
68	C65'	574328.37	4554833.35
69	C66'	574334.44	4554830.25
70	C67'	574338.30	4554828.15
71	C-R4'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
72	C68'	574344.38	4554831.02
73	B36'	574348.35	4554839.58
74	B37'	574351.86	4554846.97
75	B-R3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
76	B38'	574354.07	4554847.64
77	B39'	574362.21	4554844.1
78	B40'	574363.45	4554843.29
79	B41'	574366.54	4554840.44
80	B42'	574368.14	4554839.63
81	A49'	574370.33	4554839.19
82	A50'	574379.83	4554837.26
83	A51'	574385.55	4554836.06

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
84	A52'	574391.45	4554834.38
85	A53'	574397.47	4554832.16
86	A54'	574399.99	4554831.33
87	A55'	574403.73	4554829.88
88	A56'	574412.89	4554823.02
89	A-R5'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
90	A57'	574418.80	4554823.50
91	A58'	574425.20	4554831.97
92	A59'	574428.18	4554836.20
93	A60'	574431.52	4554844.44
94	A61'	574434.56	4554853.57
95	A62'	574436.83	4554859.54
96	A63'	574440.08	4554869.23
97	A64'	574441.59	4554874.24
98	A65'	574442.18	4554877.55
99	A66'	574442.73	4554888.67
100	A-R6'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
101	A67'	574447.14	4554893.72
102	A22	574461.54	4554897.08
103	A21	574464.90	4554898.16
104	A20	574469.03	4554900.71
105	A19	574471.86	4554903.68
106	A18	574474.62	4554906.71
107	A17	574483.83	4554916.42
108	A16	574486.85	4554919.21
109	A15	574497.82	4554927.18
110	A14	574505.59	4554935.44
111	A13	574510.31	4554938.93
112	A12	574514.97	4554941.82
113	A11	574524.58	4554948.27
114	A10	574526.82	4554949.18
115	A9	574530.54	4554950.36
116	A-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 12	
117	A8	574532.40	4554949.54
118	A7	574535.26	4554938.36
119	A6	574535.26	4554937.63
120	A5	574534.28	4554933.13
121	A4	574530.74	4554916.59
122	A3	574525.40	4554900.68
123	A2	574522.30	4554896.34
124	A1	574512.25	4554870.67

**С Ειδική Διαδρομή**  
3η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων γονέων/κηδεμόνων

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 12: Στοιχεία Καμπυλών Δεξιάς Οριογραμμής

καμπύλη C-R1'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.60	X=574291.62	Y=4554652.71
καμπύλη C-R2'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	2.30	X=574233.50	Y=4554857.25
καμπύλη C-R3'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	2.20	X=574279.54	Y=4554868.31
καμπύλη C-R4'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.65	X=574339.97	Y=4554832.49
καμπύλη B-R3'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.70	X=574353.32	Y=4554846.11
καμπύλη A-R5'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.60	X=574415.56	Y=4554826.77
καμπύλη A-R6'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	5.70	X=574448.40	Y=4554888.16
καμπύλη A-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.60	X=574530.97	Y=4554948.82

**D Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 13: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	B1	574328.56	4554599.55
2	B2	574321.87	4554607.88
3	B3	574310.27	4554625.81
4	D4	574306.20	4554634.56
5	D5	574297.12	4554649.91
6	D6	574293.05	4554656.62
7	C24	574282.04	4554673.23
8	C25	574275.16	4554683.03
9	C26	574265.90	4554695.06
10	C27	574261.40	4554700.86
11	C28	574258.64	4554704.41
12	C29	574252.88	4554711.90
13	C30	574249.87	4554716.30
14	C31	574244.26	4554724.65
15	C32	574238.53	4554733.82
16	C33	574235.52	4554738.47
17	C34	574233.71	4554742.13
18	C35	574229.88	4554751.75
19	C36	574229.25	4554755.46
20	C37	574229.30	4554759.82
21	C38	574231.37	4554767.76
22	C39	574233.64	4554776.39
23	C40	574233.7	4554776.97
24	C41	574233.64	4554786.98
25	C42	574233.53	4554798.7
26	C43	574233.57	4554807.41
27	C44	574233.94	4554817.14
28	C45	574233.07	4554820.33
29	C46	574232.33	4554827.47
30	C47	574230.73	4554842.92
31	C48	574230.61	4554843.66
32	D32	574227.77	4554858.32
33	D33	574227.88	4554862.29
34	D34	574227.83	4554864.67
35	D35	574226.86	4554869.31
36	D36	574225.87	4554873.84
37	D37	574221.93	4554881.27
38	D38	574218.79	4554887.02
39	D39	574214.09	4554897.32
40	D40	574204.32	4554913.51
41	D-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 14	

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
42	D41	574202.71	4554919.19
43	D42	574203.80	4554922.76
44	D43	574205.12	4554926.24
45	D44	574208.54	4554932.21
46	D45	574212.01	4554936.92
47	D46	574214.37	4554939.63
48	D47	574216.26	4554942.51
49	D48	574223.31	4554950.44
50	D-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 14	
51	D49	574223.95	4554955.33
52	D50	574221.50	4554959.98
53	D51	574219.69	4554964.28
54	D52	574219.74	4554970.01
55	D53	574221.46	4554976.64
56	D54	574222.09	4554979.22
57	D55	574222.49	4554981.74
58	D56	574222.17	4554984.87
59	D57	574220.58	4554991.04
60	D58	574219.84	4554994.34
61	D59	574218.86	4554997.16
62	D60	574217.09	4555001.82
63	D61	574216.24	4555003.87
64	D-R3	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 14	
65	D62	574212.65	4555003.83
66	D63	574209.78	4555001.62
67	D64	574206.16	4554998.91
68	D65	574201.55	4554996.34
69	D66	574195.17	4554994.79
70	D67	574190.82	4554993.89
71	D68	574186.36	4554993.99
72	D69	574181.92	4554994.09
73	D70	574176.72	4554994.46
74	D71	574171.64	4554995.82
75	D72	574168.28	4554998.66
76	D73	574164.52	4555000.5
77	D74	574162.08	4555001.18
78	D75	574160.13	4555002.69
79	D76	574158.82	4555004.96
80	D77	574156.62	4555009.63
81	D78	574154.96	4555015.30
82	D79	574154.13	4555020.47
83	D80	574153.83	4555024.25
84	D81	574153.78	4555028.73
85	D82	574153.99	4555032.38
86	D83	574154.43	4555036.88

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>χ</b>	<b>γ</b>
87	D84	574154.30	4555039.65
88	D85	574153.53	4555043.37
89	D86	574152.27	4555046.59
90	D87	574149.60	4555053.18
91	D88	574147.76	4555056.93
92	D89	574146.34	4555060.74
93	D90	574145.40	4555064.17
94	D91	574144.79	4555067.36
95	D92	574144.41	4555070.88
96	D93	574144.29	4555074.44
97	D94	574143.86	4555090.08
98	D95	574143.78	4555093.37
99	D96	574144.18	4555096.56
100	D97	574145.73	4555099.51
101	D98	574148.10	4555101.91
102	D99	574163.02	4555113.19
103	D100	574164.23	4555114.22
104	D101	574165.01	4555115.12
105	D102	574165.78	4555116.35
106	D103	574170.66	4555125.14
107	D104	574176.82	4555137.10



**D Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 14: Στοιχεία Καμπυλών Αριστερής Οριογραμμής

καμπύλη D-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	9.90	X=574212.61	Y=4554918.92
καμπύλη D-R2	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	5.20	X=574219.09	Y=4554953.48
καμπύλη D-R3	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	2.60	X=574214.46	Y=4555001.97

**D Ειδική Διαδρομή**  
1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 15: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	B1'	574331.28	4554601.72
2	B2'	574324.70	4554609.92
3	B3'	574313.32	4554627.50
4	D4'	574309.29	4554636.18
5	D5'	574300.09	4554651.74
6	C26'	574284.93	4554675.17
7	C27'	574277.97	4554685.09
8	C28'	574268.65	4554697.19
9	C29'	574264.15	4554702.99
10	C30'	574261.40	4554706.54
11	C31'	574255.69	4554713.94
12	C32'	574252.75	4554718.25
13	C33'	574247.18	4554726.54
14	C34'	574241.47	4554735.69
15	C35'	574238.64	4554740.16
16	C36'	574236.19	4554745.03
17	C37'	574233.25	4554752.72
18	C38'	574232.74	4554755.72
19	C39'	574232.78	4554759.34
20	C40'	574234.75	4554766.87
21	C41'	574237.07	4554775.75
22	C42'	574237.18	4554776.81
23	C43'	574236.82	4554787.03
24	C44'	574236.26	4554798.70
25	C45'	574236.38	4554807.18
26	C46'	574236.44	4554818.39
27	C47'	574236.53	4554820.75
28	C48'	574235.32	4554827.72
29	C49'	574234.19	4554843.33
30	C50'	574234.04	4554844.30
31	D31'	574231.31	4554858.46
32	D32'	574231.07	4554862.79
33	D33'	574230.63	4554865.18
34	D34'	574229.51	4554869.99
35	D35'	574228.34	4554874.65
36	D36'	574225.06	4554882.85
37	D37'	574221.92	4554888.58
38	D38'	574217.20	4554898.96
39	D39'	574207.39	4554915.31
40	D-R1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 16	
41	D40'	574206.25	4554918.79

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
42	D41'	574206.65	4554921.88
43	D42'	574207.82	4554924.96
44	D43'	574211.06	4554930.60
45	D44'	574214.08	4554935.34
46	D45'	574216.18	4554937.75
47	D46'	574218.86	4554940.17
48	D47'	574225.75	4554947.66
49	D-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 16	
50	D48'	574226.83	4554957.69
51	D49'	574224.64	4554961.51
52	D50'	574223.18	4554964.97
53	D51'	574223.22	4554969.53
54	D52'	574224.84	4554975.77
55	D53'	574225.49	4554978.34
56	D54'	574225.98	4554981.28
57	D55'	574225.58	4554985.67
58	D56'	574223.92	4554992.06
59	D57'	574223.22	4554995.30
60	D58'	574222.15	4554998.36
61	D59'	574220.36	4555003.07
62	D60'	574219.41	4555006.00
63	D-R3'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 16	
64	D61'	574210.63	4555007.00
65	D62'	574207.64	4555004.39
66	D63'	574204.19	4555001.82
67	D64'	574200.41	4554999.65
68	D65'	574194.77	4554998.28
69	D66'	574190.58	4554997.39
70	D67'	574186.27	4554997.48
71	D68'	574181.98	4554997.64
72	D69'	574177.31	4554997.91
73	D70'	574172.84	4554999.15
74	D71'	574169.56	4555002.00
75	D72'	574165.83	4555003.75
76	D73'	574164.27	4555004.22
77	D74'	574163.24	4555004.85
78	D75'	574162.16	4555005.95
79	D76'	574159.94	4555010.71
80	D77'	574158.42	4555015.89
81	D78'	574157.6	4555020.85
82	D79'	574157.31	4555024.41
83	D80'	574157.26	4555028.65
84	D81'	574157.46	4555032.09
85	D82'	574157.91	4555036.79
86	D83'	574157.76	4555040.09

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
87	D84'	574156.91	4555044.23
88	D85'	574155.60	4555047.61
89	D86'	574152.74	4555054.71
90	D87'	574150.98	4555058.31
91	D88'	574149.68	4555061.82
92	D89'	574148.81	4555064.97
93	D90'	574148.26	4555067.88
94	D91'	574147.90	4555071.13
95	D92'	574147.79	4555074.56
96	D93'	574147.35	4555090.07
97	D94'	574147.23	4555092.75
98	D95'	574147.61	4555095.33
99	D96'	574148.69	4555097.65
100	D97'	574150.61	4555099.42
101	D98'	574165.30	4555110.52
102	D99'	574166.72	4555111.73
103	D100'	574167.84	4555113.05
104	D101'	574168.75	4555114.50
105	D102'	574173.73	4555123.48
106	D103'	574179.92	4555135.48

## D Ειδική Διαδρομή

1η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

### Δεξιά Οριογραμμή

Πίνακας 16: Στοιχεία Καμπυλών Δεξιάς Οριογραμμής

καμπύλη D-R1'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.10	X=574212.35	Y=4554918.85
καμπύλη D-R2'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	9.10	X=574218.76	Y=4554953.48
καμπύλη D-R3'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.60	X=574214.46	Y=4555001.63

**Ε Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 17: Συντεταγμένες Σημείων Αριστερής Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	C1	574140.78	4554669.10
2	C2	574148.83	4554663.92
3	C3	574155.37	4554659.38
4	C4	574162.25	4554654.31
5	C5	574170.1	4554648.29
6	C6	574177.76	4554642.43
7	C7	574182.59	4554638.30
8	C8	574185.79	4554635.90
9	C9	574189.26	4554633.91
10	C10	574193.35	4554632.41
11	C11	574195.76	4554631.70
12	C12	574197.94	4554631.23
13	C13	574212.59	4554631.45
14	C14	574223.50	4554630.74
15	C15	574231.11	4554630.09
16	C16	574238.91	4554629.57
17	C17	574243.00	4554629.57
18	C18	574247.33	4554630.05
19	C19	574249.60	4554630.47
20	C20	574259.34	4554632.81
21	C21	574278.56	4554642.71
22	E22	574292.03	4554649.45
23	E-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 18	
24	E23	574302.86	4554646.36
25	E24	574303.32	4554645.62
26	E25	574303.69	4554645.09
27	E-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 18	
28	E26	574310.52	4554648.45
29	B6	574314.06	4554658.08
30	B7	574320.52	4554677.32
31	B8	574321.29	4554679.95
32	B9	574321.63	4554682.85
33	B10	574320.77	4554689.50
34	B11	574320.66	4554695.73
35	B12	574321.16	4554704.17
36	B13	574321.25	4554707.70
37	B14	574316.88	4554720.00
38	B-R2	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 18	
39	B15	574319.19	4554731.03

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
40	B16	574322.22	4554733.89
41	B17	574342.15	4554741.20
42	B18	574349.85	4554745.13
43	B19	574358.58	4554753.07
44	B20	574367.66	4554764.85
45	E42	574367.49	4554769.49
46	E43	574367.53	4554770.38
47	E44	574368.47	4554772.27
48	E45	574371.06	4554775.06
49	E46	574378.91	4554784.53
50	E47	574388.69	4554795.83
51	E48	574397.58	4554806.20
52	E49	574399.44	4554808.19
53	E50	574400.63	4554811.03
54	E51	574408.07	4554819.78
55	E52	574410.44	4554822.13
56	A59	574416.48	4554826.11
57	A60	574422.38	4554834.03
58	A61	574425.10	4554837.90
59	A62	574428.25	4554845.66
60	A63	574431.28	4554854.76
61	A64	574433.55	4554860.73
62	A65	574436.75	4554870.30
63	A66	574438.18	4554875.05
64	A67	574438.70	4554877.95
65	A68	574439.29	4554891.09
66	A-R6	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 18	
67	A69	574444.99	4554896.82
68	A70	574460.65	4554900.48
69	A71	574463.50	4554901.36
70	A72	574466.70	4554902.69
71	A73	574469.65	4554905.78
72	A74	574472.54	4554908.82
73	A75	574481.86	4554918.49
74	A76	574485.15	4554921.27
75	A77	574497.44	4554930.38
76	A78	574503.54	4554938.33
77	A79	574508.45	4554941.90
78	A80	574513.88	4554944.41
79	A81	574518.78	4554947.25
80	A82	574523.58	4554950.05
81	A83	574525.93	4554951.51
82	A84	574530.40	4554952.77
83	A-R7	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 18	
84	A85	574535.06	4554951.11



<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>χ</b>	<b>γ</b>
85	A86	574538.78	4554938.82
86	A87	574538.78	4554937.27
87	A88	574537.72	4554932.39
88	A89	574533.71	4554915.83
89	A90	574527.50	4554900.01
90	A91	574515.52	4554869.42

**Ε Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Αριστερή Οριογραμμή**

Πίνακας 18: Στοιχεία Καμπυλών Αριστερής Οριογραμμής

καμπύλη E-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	7.50	X=574296.09	Y=4554643.14
καμπύλη E-R2	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.70	X=574305.88	Y=4554649.25
καμπύλη B-R2	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	8.40	X=574324.13	Y=4554724.24
καμπύλη A-R6	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	7.50	X=574446.62	Y=4554889.50
καμπύλη A-R7	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	3.60	X=574531.85	Y=4554949.47

**Ε Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 19: Συντεταγμένες Σημείων Δεξιάς Οριογραμμής

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
1	C1'	574138.87	4554666.14
2	C2'	574146.87	4554661.00
3	C3'	574153.31	4554656.53
4	C4'	574160.13	4554651.51
5	C5'	574167.97	4554645.49
6	C6'	574175.53	4554639.70
7	C7'	574180.36	4554635.57
8	C8'	574183.83	4554632.97
9	C9'	574187.44	4554630.84
10	C10'	574197.06	4554627.68
11	C11'	574199.70	4554627.60
12	C12'	574213.20	4554628.34
13	C13'	574216.83	4554628.37
14	C14'	574223.09	4554627.25
15	C15'	574230.83	4554626.58
16	C16'	574238.75	4554626.07
17	C17'	574243.26	4554626.06
18	C18'	574247.82	4554626.57
19	C19'	574250.31	4554627.03
20	C20'	574260.55	4554629.50
21	C21'	574280.14	4554639.58
22	E22'	574295.23	4554647.14
23	E-R1'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 20	
24	E23'	574299.78	4554644.82
25	E24'	574301.91	4554642.71
26	E25'	574303.89	4554640.86
27	E-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 20	
28	E26'	574313.09	4554644.99
29	B6'	574317.35	4554656.92
30	B7'	574323.74	4554675.93
31	B8'	574324.83	4554679.14
32	B9'	574325.24	4554682.02
33	B10'	574324.25	4554689.74
34	B11'	574324.14	4554695.64
35	B12'	574324.64	4554704.01
36	B13'	574324.75	4554708.24
37	B14'	574319.35	4554722.96
38	B-R2'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 20	
39	B15'	574320.23	4554727.13

α/α	Κωδικός σημείου	χ	γ
40	B16'	574324.09	4554730.84
41	B17'	574343.53	4554737.98
42	B18'	574351.85	4554742.21
43	B19'	574361.14	4554750.67
44	B20'	574370.47	4554763.05
45	E42'	574370.74	4554768.99
46	E43'	574371.37	4554770.25
47	E44'	574373.70	4554772.78
48	E45'	574381.1	4554782.62
49	E46'	574390.85	4554793.89
50	E47'	574399.89	4554804.14
51	E48'	574401.98	4554806.66
52	E49'	574402.81	4554809.64
53	E50'	574412.66	4554819.39
54	A57'	574418.80	4554823.50
55	A58'	574425.20	4554831.97
56	A59'	574428.18	4554836.20
57	A60'	574431.52	4554844.44
58	A61'	574434.56	4554853.57
59	A62'	574436.83	4554859.54
60	A63'	574440.08	4554869.23
61	A64'	574441.59	4554874.24
62	A65'	574442.18	4554877.55
63	A66'	574442.73	4554888.67
64	A-R6'	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 20	
65	A67'	574447.14	4554893.72
66	A22	574461.54	4554897.08
67	A21	574464.90	4554898.16
68	A20	574469.03	4554900.71
69	A19	574471.86	4554903.68
70	A18	574474.62	4554906.71
71	A17	574483.83	4554916.42
72	A16	574486.85	4554919.21
73	A15	574497.82	4554927.18
74	A14	574505.59	4554935.44
75	A13	574510.31	4554938.93
76	A12	574514.97	4554941.82
77	A11	574524.58	4554948.27
78	A10	574526.82	4554949.18
79	A9	574530.54	4554950.36
80	A-R1	Τα στοιχεία της καμπύλης παρουσιάζονται στον πίνακα 20	
81	A8	574532.40	4554949.54
82	A7	574535.26	4554938.36
83	A6	574535.26	4554937.63
84	A5	574534.28	4554933.13

<b>α/α</b>	<b>Κωδικός σημείου</b>	<b>x</b>	<b>y</b>
85	A4	574530.74	4554916.59
86	A3	574525.40	4554900.68
87	A2	574522.30	4554896.34
88	A1	574512.25	4554870.67

**Ε Ειδική Διαδρομή**  
2η Ειδική Διαδρομή Κίνησης οχημάτων επιχειρήσεων τροφοδοσίας

**Δεξιά Οριογραμμή**

Πίνακας 20: Στοιχεία Καμπυλών Δεξιάς Οριογραμμής

καμπύλη E-R1'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	6.00	X=574295.04	Y=4554641.14
καμπύλη E-R2'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	8.00	X=574305.94	Y=4554648.59
καμπύλη B-R2'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	4.70	X=574323.89	Y=4554724.18
καμπύλη A-R6'	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	5.70	X=574448.40	Y=4554888.16
καμπύλη A-R1	ακτίνα (m)	συντεταγμένες κέντρου	
	1.60	X=574530.97	Y=4554948.82