



**ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ  
ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ  
ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ  
ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ  
ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Επιστημονική Επιτροπή Επίβλεψης της μελέτης «Προστασία και Ανάδειξη της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου» είχε εισηγηθεί την ανάθεση στα συμπράττοντα γραφεία «ΦΙΛΩΝ Ο.Ε.» και «ΦΙΛΟΠΟΛΙΣ» σε συνεργασία με το γραφείο Ι. Γ. Δοκουμετζίδη - Δ. Ρέντζου, την επεξεργασία και πρόταση ενός κοινού σχεδίου «Κυκλοφορίας και Στάθμευσης» στην εντός των τειχών πόλη.

Βασική αρχή της πρότασης, αποφασίσθηκε ακόμη να είναι η κατοχύρωση των στόχων και κατευθύνσεων για την Προστασία και Ανάδειξη της Παλιάς Πόλης, όπως αυτές προσδιορίζονται στο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπλασης λαμβάνοντας υπ' όψιν τις παρατηρήσεις της Επιστημονικής Επιτροπής για την πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης.

## **II. ΑΝΑΛΥΣΗ**

### **1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Η δραστηριότητες εντός της πόλης περιλαμβάνουν εμπόριο, διοίκηση, τουρισμό, κατοικία και συγκροτούν μια ολοκληρωμένη κοινωνία.

- Χρήσεις  
Η περιοχή περιέχει περιοχές κατοικίας, εμπορικές χρήσεις, διοικητικές χρήσεις, τουρισμό κλπ. Αξιοσημείωτο ότι υπάρχει σημαντικός αριθμός μονίμων κατοίκων εντός της παλιάς πόλης.
- Χωροταξικές ενότητες  
Ο χώρος εντός των τειχών χωρίζεται σε τέσσερις βασικές ενότητες που είναι η περιοχή του Αγίου Τίτου, η περιοχή της Αγίας Τριάδας, η περιοχή του Αγίου Μηνά και η περιοχή Βαλιδέ τζαμί
- Σημαντικοί πόλοι έλξης  
Πόλοι έλξης είναι η δημοτική αγορά, το Δημαρχείο, η Νομαρχία, τα Δικαστήρια, το Αρχαιολογικό Μουσείο, η νεά ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης κλπ.

Η παλιά πόλη αποτελεί το κέντρο της ζωής κοινωνικής και εργασίας του Ηρακλείου. Τα τελευταία περίπου 10 χρόνια γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια της Δημοτικής Αρχής να προστατέψει αφενός το χαρακτήρα της παλιάς πόλης και να αναδείξει αφετέρου το μεγάλο αριθμό αξιόλογων χαρακτηριστικών μνημείων της όπως τα ενετικά τείχη, τα διατηρητέα κτίρια τις παλιές πλατείες και εκκλησίες



καθώς και το ενετικό λιμάνι με τα νεώρια και άλλα σημεία ενδιαφέροντος και μορφιάς.

## 2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Η περιοχή μελέτης χωρίστηκε σε 11 ζώνες εκ των οποίων οι 4 ευρίσκονται εντός των τειχών και οι επτά εκτός των τειχών.

Με βάση μετρήσεις που διεξήχθησαν από το τμήμα Κυκλοφορίας της Τεχνικής Υπηρεσίας το 2003 και με την εφαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου VISUM αναπτύχθηκε ένα μητρώο μετακινήσεων μεταξύ των έντεκα ζωνών.

## 3. ΥΠΟΔΟΜΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η εν γένει λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτών δεν είναι αποτελεσματική και τα εφαρμοζόμενα προγράμματα δεν ανταποκρίνονται στη διακύμανση των κυκλοφοριακών συνθηκών κατά τη διάρκεια της ημέρας. Σε πολλές περιπτώσεις δημιουργούν άνωμαλίες στη κυκλοφορία.

## 4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΙΧΜΗΣ

Εκτός από τις μετρήσεις του 2003 από το τμήμα Κυκλοφορίας η ομάδα μελέτης διεξήγαγε μετρήσεις διατομής οδών (με μηχανήμα) και στρεφόντων ρευμάτων σε κόμβους κατά τις ώρες αιχμής (πρωί, μεσημέρι και βράδυ).

Οι μετρήσεις από την ομάδα μελέτης έγιναν τον Απρίλιο του 2007. Στρέφοντα ρεύματα μετρήθηκαν στους κόμβους Αντιστάσεως/Παραλιακή, Αντιστάσεως/Ικάρου, Δημοκρατίας/Ιερωνυμάκη/Τρικούπη, Καλοκαιρινού/Πλαστήρα/Αρχ.Μακαρίου, 62-Μαρτύρων/Μάχης Κρήτης/Θερίσσου/Πυράνθου, Εβανς/Πλαστήρα, Αρχ. Μακαρίου/Παραλιακή, Γιαμαλάκη/Βενιζέλου, Χρυσοστόμου/Γεωργιάδη, Εβανς/Δικαιοσύνης, Δικαιοσύνης/1821, Εβανς/Αβέρωφ

Μετρήσεις σε διατομές οδών έγιναν στις οδούς, Παραλιακή, 62 Μαρτύρων, Δημοκρατίας, Παραλιακή -Σ. Βενιζέλου- (σταθμός Σ4),

Από τις μετρήσεις εξάγεται ότι η σύνθεση της κυκλοφορίας στη παλιά πόλη είναι,

- ΕΙΧ	96%
- Λεωφορεία	1%
- Φορτηγά	3%

Υπάρχει σημαντικό ποσοστό δικύκλων των οποίων ο αριθμός αυξάνει σημαντικά κατά τη καλοκαιρινή περίοδο.



## 5. ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Η κίνηση των πεζών στη περιοχή της παλιάς πόλης είναι πιο έντονη στη κεντρική περιοχή Δικαιοσύνης, Λιοντάρια, Δημοτική Αγορά, 1821, Πλατεία Κορνάρου, Αβέρωφ και Εβανς.

Δια μέσου της παλιάς πόλης διατρέχουν γραμμές λεωφορειακών γραμμών από τα αστικά ΚΤΕΛ Ηρακλείου.

Το γραφείο Δ. Ρέντζος εκπόνησε το 2005 μελέτη βελτίωσης των αστικών συγκοινωνιών της πόλης του Ηρακλείου. Οι προτάσεις αυτές είχαν λάβει υπόψη τις προτεινόμενες από τη Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης πεζοδρομήσεις και μονοδρομήσεις εντός των τειχών καθώς και τις προτάσεις των γραμμών μίνι λεωφορείων (mini bus) της ίδιας μελέτης.

## 6. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

- Στάθμευση παρά το Κράσπεδο  
Η στάθμευση παρά το κράσπεδο των οδών σήμερα είναι εκτεταμένη και με μεγάλο αριθμό παραβάσεων των αναρτημένων σε πινακίδες περιορισμών.
- Στάθμευση εκτός Οδού  
Η διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια με τη ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας καθώς και με τους υπό κατασκευή σταθμούς από τη Δημοτική Αρχή στο υπό ανέγερση κτίριο του Πολιτιστικού Κέντρου στην οδό Πλαστήρα, στη Παραλιακή οδό, και στο προγραμματισμένο υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων της Λεωφόρου Δημοκρατίας.

Η ανάπτυξη των σταθμών αυτοκινήτων εκτός οδού έγινε και γίνεται συνεχώς με βάση τις σχετικές προτάσεις της μελέτης Προστασίας και Ανάδειξης της παλιάς πόλης.

Η απογραφή των κατοίκων της παλιάς πόλης και η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης επί της οδού για χρήση τους αποτελεί αντικείμενο μελέτης στάθμευσης που θα ακολουθήσει σε επόμενο στάδιο.

## III. ΠΡΟΤΑΣΗ

### 7. ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΣΤΟΧΟΙ

Το Ηράκλειο είναι απροετοίμαστο όπως άλλωστε και οι περισσότερες πόλεις στην Ελλάδα, μπροστά στη ραγδαία αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων της τελευταίας δεκαετίας, και βρέθηκε αντιμέτωπο με πολλαπλά προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά δεν αφορούν στενά και μόνο στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων αλλά γενικότερα στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.



Έχει γίνει πιά αντιληπτό πως η ποιότητα μετακίνησης που προσφέρει το ιδιωτικό αυτοκίνητο έχει όρια και ότι υπάρχει ανάγκη ενθάρρυνσης άλλων τρόπων μετακίνησης των ανθρώπων, που θέτουν σε πρώτη προτεραιότητα την ποιότητα ζωής, μέσα στην πόλη.

Οι πεπερασμένες δυνατότητες της πόλης επιβάλλουν την δραστική και ορθολογική κατανομή του χώρου χρήσης των οχημάτων. Αυτό έχει σα συνέπεια την ανάγκη διαμόρφωσης ενός βασικού σχεδιασμού του κυκλοφοριακού συστήματος που δεν θα καθοδηγείται από τη ραγδαία αύξηση της ιδιοκτησίας των ΙΧ αλλά θα τα προβλέπει και θα προσανατολίζεται σε γενικότερες επιθυμητές λύσεις.

Η παρούσα μελέτη εφαρμόζει αυτήν ακριβώς τη λογική, δηλαδή αφού διαπιστωθούν τα προβλήματα και οι δυνατότητες που υπάρχουν, η υποδομή της παλιάς πόλης σχεδιάζεται κατάλληλα και συνολικά για να εξυπηρετήσει στον καλύτερο δυνατό βαθμό τη ζήτηση τόσο από το όχημα όσο και από το πεζό είτε αυτός είναι κάτοικος είτε όχι. Με τον τρόπο αυτό, τα προβλήματα που ζουν καθημερινά οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της παλιάς πόλης, αμβλύνονται. Οι στόχοι του σχεδιασμού περιγράφονται πιο κάτω.

Είναι σίγουρο ότι αν δε γίνουν ριζικές αλλαγές στο σύστημα κυκλοφορίας, π.χ. με την κατασκευή των παρακαμπτηρίων καθώς και τη διάνοιξη βασικών οδών που προβλέπονται στο πολεοδομικό σχέδιο, η πόλη πάντα θα αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Υπάρχουν όμως σημαντικά περιθώρια βελτίωσης της σημερινής κατάστασης με την κατάλληλη διαχείριση και ορθολογική οργάνωση της υπάρχουσας υποδομής. Πρέπει βέβαια να γίνει παράλληλα και δρομολόγηση των σχετικών έργων.

Επειδή τα προβλήματα της κυκλοφορίας είναι δυναμικά, πρέπει συνεχώς να παρακολουθούνται και να γίνονται επεμβάσεις και βελτιώσεις με βάση την ποσοτικοποίηση και τη μεθοδολογία που παρουσιάζει αυτή η μελέτη.

Πρέπει επίσης να προσθέσουμε ότι ο σχεδιασμός της κυκλοφορίας πρέπει να υπακούει σε γενικότερους στόχους και οράματα της αναπτυξιακής και πολεοδομικής εξέλιξης της παλιάς πόλης, όπως αυτοί τίθενται από τη μελέτη Προστασίας και Ανάπτυξης της Παλιάς Πόλης, από τις Αρχές και τους πολίτες της.

### **Στόχοι Σχεδιασμού**

Οι στόχοι του σχεδιασμού εκφράζουν τις γενικές αρχές και την επιθυμητή κατεύθυνση προς την οποία θα προσανατολιστεί ο σχεδιασμός των μεταφορών, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα.

Οι στόχοι αυτοί διαμορφώνονται με γνώμονα την επίλυση των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τις διαφαινόμενες τάσεις για ανάπτυξη της περιοχής, τις απόψεις της Υπηρεσίας, καθώς επίσης τις απόψεις των ενδιαφερόμενων φορέων που βιώνουν καθημερινά τα κυκλοφοριακά προβλήματα.



Οι στόχοι του σχεδιασμού συνοψίζονται στα παρακάτω:

- 1) Αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής και γενικά βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών με κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα ρύθμισης ή/και αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας.
- 2) Προστασία και ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της παλιάς πόλης αλλά και των περιοχών ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς όπως παλιό λιμάνι, παραλιακή ζώνη, κλπ. με στόχο την ελαχιστοποίηση της κυκλοφορίας των οχημάτων μέσα στη παλιά πόλη.
- 3) Λειτουργικός εκσυγχρονισμός, μέσα από τη διαφύλαξη της ιστορικότητας αλλά και την προσαρμογή στις σημερινές απαιτήσεις για μια επικοινωνία που να εξασφαλίζει μια καλή ποιότητα ζωής.
- 4) Αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών με αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και καλύτερη οργάνωση του τρόπου λειτουργίας και της εξυπηρέτησης που προσφέρουν με ταυτόχρονη δημιουργία γραμμών μίνι λεωφορείων (Mini Bus).
- 5) Αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής για τον έλεγχο και τη σωστή εκμετάλλευση των διαθέσιμων χώρων για τους κατοίκους και με εξασφάλιση κατά προτεραιότητα θέσεων στάθμευσης εκτός οδού για τους επισκέπτες.
- 6) Ιση μεταχείριση οδηγών και πεζών. Βελτίωση της εξυπηρέτησης και της ασφάλειας των πεζών.
- 7) Αναβάθμιση του περιβάλλοντος με ευρείες πεζοδρομήσεις και μείωση των αρνητικών συνεπειών της κυκλοφορίας των οχημάτων.

Οι στόχοι του σχεδιασμού για την ανακούφιση της κυκλοφορίας στη παλιά πόλη πρέπει να συνοδεύονται από πρόσθετες ενέργειες για τη πόλη εκτός των τειχών που δίνονται παρακάτω:

- 1) Βελτίωση της υποδομής και λειτουργίας του υπάρχοντος οδικού δικτύου και δημιουργίας νέας οδικής υποδομής. Ενδεικτικά αναφέρεται η ανάγκη δεύτερης Πεταλλοειδούς (Μ. Αλεξάνδρου κλπ) και η βελτίωση της διαμόρφωσης ορισμένων κόμβων που παρουσιάζουν είτε συμφόρηση ή πρόβλημα στροφών, όπως η Δημοκρατίας/Παπανδρέου, η 62 Μαρτύρων στο ύψος του πολυκαταστήματος παιγχνιδιών η Παραλιακή/Αντιστάσεως κλπ.
- 2) Αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών, τόσο σε υποδομή όσο και σε λειτουργία, με αντικειμενικό σκοπό την όσο το δυνατό μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων με το μέσο αυτό.



- 3) Ουσιαστική αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης, στο σύνολο της περιοχής της πόλης, με δημιουργία της κατάλληλης υποδομής σταθμών αυτοκινήτων και εκτός των τειχών για την ικανοποίηση μελλοντικών αναγκών.
- 4) Βελτίωση της εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών και της κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων.
- 6) Βελτίωση της εξυπηρέτησης των υπεραστικών μετακινήσεων.
- 7) Σωστή κυκλοφοριακή σύνδεση της πόλης με την ενδοχώρα και με σημαντικές χρήσεις γης, όπως είναι το λιμάνι και το πανεπιστήμιο.

### Στοιχεία του Σχεδιασμού της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης

Τα στοιχεία του σχεδιασμού κυκλοφορίας είναι:

♦ Σύστημα κυκλοφοριακής οργάνωσης

Με αφετηρία το σχεδιασμένο εσωτερικό δακτύλιο της παλιάς πόλης προτείνεται στην κεντρική υπόλοιπη περιοχή ένα σύστημα μονοδρομήσεων των κεντρικών αρτηριών, απαγορεύσεων στρωφών, βρόχων και κυψελών κυκλοφορίας που κατανέμει με ορθολογικό και ασφαλέστερο τρόπο τις μετακινήσεις στο χώρο, εξυπηρετώντας συγχρόνως τους βασικούς στόχους λειτουργίας της πόλης όπως ετέθησαν παραπάνω.

Επιπρόσθετα κριτήρια για το σχεδιασμό των μονοδρομήσεων ήταν η ανάγκη μείωσης των εμπλεκόμενων ρευμάτων σε κρίσιμους κόμβους της περιοχής, η μείωση του συνολικού πλάτους οδών που σήμερα (επειδή λειτουργούν με δύο κατευθύνσεις-αμφίδρομα) δημιουργούν προβλήματα ασφάλειας στην πεζή μετακίνηση, η εξοικονόμηση οδικού χώρου για προσφορά θέσεων στάθμευσης σε περιοχές κατοικίας, η επέκταση των πεζοδρομίων και τέλος, η εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία με τη δημιουργία μονοδρομημένων διαδρομών που διατρέχουν την πόλη.

♦ Δίκτυο πεζοδρόμων - ποδήλατα

Προτείνεται ένα δίκτυο πεζοδρόμων, στην παλιά πόλη, με πόλους αναφοράς τόσο τους κοινόχρηστους χώρους (πρασίνου, αναψυχής) όσο και τη ζώνη του παραδοσιακού τομέα, που σε συνδυασμό με το σύστημα κυκλοφοριακής οργάνωσης, αναβαθμίζει την πολεοδομική και περιβαλλοντική λειτουργία της πόλης και ενισχύει το χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου.

Σημειώνεται ότι στις πεζοδρομημένες οδούς, επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων των κατοίκων που έχουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης καθώς και για οχήματα που έχουν προορισμό ξενοδοχεία με ιδιόκτητους χώρους στάθμευσης. Τα τουριστικά λεωφορεία που έχουν προορισμό ξενοδοχεία



που βρίσκονται σε πεζόδρομους θα επιτρέπεται μόνο εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος. Τέλος, θα επιτρέπεται η -σε συγκεκριμένο ωράριο- διέλευση οχημάτων τροφοδοσίας των παρακείμενων καταστημάτων.

Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει με ευθύνη του Δήμου να καταρτιστεί για κάθε πεζοδρομούμενη οδό, κανονισμός λειτουργίας του πεζοδρομου όπου λαμβάνονται υπ' όψιν οι παρακείμενες χρήσεις και δραστηριότητες. Πρέπει να σημειωθεί ότι πεζόδρομος δεν σημαίνει πλήρης απαγόρευση της πρόσβασης των οχημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία της πεζοδρομούμενης περιοχής, αλλά ανάσχεση της λειτουργίας της οδού ως άξονα κυκλοφορίας οχημάτων (αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας).

Σε πεζοδρομημένες περιοχές διευκολύνεται ιδιαίτερα και η χρήση του ποδηλάτου

◆ Σύστημα ιεράρχησης οδικού δικτύου

Προτείνεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου με στόχο την αποσαφήνιση των μετακινήσεων που κάθε άξονας εξυπηρετεί και την κατανομή των κινήσεων στις αντίστοιχες οδούς (αρτηριακού, συλλεκτήριου και τοπικού χαρακτήρα) και με βάση τις προτάσεις της Μελέτης Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης.

◆ Στάθμευση

Η οργάνωση της στάθμευσης γίνεται στα εξής πλαίσια:

*Στάθμευση παρά την οδό*

- ◇ Περιορισμός της στάθμευσης στο βασικό δίκτυο και πλήρης απαγόρευση στα κυκλοφοριακώς κρίσιμα σημεία της πόλης.
- ◇ Προσφορά στάθμευσης σε διαδρόμους όπου εξοικονομείται οδικός χώρος από το νέο σύστημα κυκλοφοριακής οργάνωσης (μονοδρομήσεις, κλπ.)
- ◇ Ελεγχόμενη στάθμευση στις κεντρικές περιοχές για την καλύτερη εκμετάλλευση των διαθέσιμων χώρων και με σειρά προτεραιότητας για τους κατοίκους, τους εργαζομένους και τους επισκέπτες.

*Στάθμευση σε χώρους εκτός οδού*

- ◇ Αύξηση της προσφοράς θέσεων με δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης στην κεντρική περιοχή, καθώς και στις περιοχές που γειτνιάζουν τις πύλες εισόδου στη παλιά πόλη.
- ◇ Πολιτική ενθάρρυνσης της στάθμευσης εκτός οδού στις περιοχές κατοικίας.

◆ Αστική συγκοινωνία

Προτείνονται διαδρομές για πτα μίνι λεωφορεία καθώς και ορθολογικές διαδρομές των αστικών συγκοινωνιών με στόχο την αύξηση της



εξυπηρετικότητας (αλλά και της ελκυστικότητας) του υφιστάμενου συστήματος Επιθυμητός στόχος είναι να αυξηθεί το ποσοστό των μετακινήσεων με Μ.Μ.Μ. σε επίπεδα πάνω από 15%.

## 8. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Οι βασικές αρχές που ακολουθούνται στη κυκλοφοριακή οργάνωση της παλιάς πόλης είναι ίδιες με αυτές που διαμορφώθηκαν από τις πρώτες φάσεις της Μελέτης Πραστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης,

- Πολιτική Μονοδρομήσεων
- Πολιτική Αποθάρρυνσης της Διαμπερούς Κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη

Αυτές οι αρχές είχαν αποτυπωθεί σε προηγούμενες φάσεις στις εξής κατευθύνσεις,

1. **περιορισμός** της χρήσης του Ι.Χ. στην Π.Π., αλλά όχι απαγόρευση εισόδου σ' αυτήν των Ι.Χ. των οποίων ιδιοκτήτες είναι μη κάτοικοι ή μη εργαζόμενοι στην Π.Π.
2. **περιορισμός** ιδιαίτερα της **διαμπερούς κίνησης Ι.Χ.** μέσω της Π.Π. με στόχο να **αποφεύγεται η διέλευση του Ι.Χ. από την Π.Π.** όταν ο προορισμός του είναι κάποιο σημείο εκτός των τειχών.
3. **μείωση** της χρήσης από το Ι.Χ. **του τμήματος της παραλιακής** που βρίσκεται **εντός των τειχών**. Ειδικότερα μέτρα στα πλαίσια της παραπάνω κατεύθυνσης είναι:
  - 3.1 **Η “διάσπαση” της συνεχούς διέλευσης των Ι.Χ.** έστω και με μονοδρόμηση, δηλαδή η αποφυγή χρήσης της από Ι.Χ. ή λεωφορεία (πούλμαν) που έρχονται από το λιμάνι και το αεροδρόμιο και έχουν προορισμό την δυτική ακτή ή το αντίθετο.
  - 3.2 **Ο περιορισμός** στην κίνηση Ι.Χ. στο ελάχιστο δυνατόν τμήμα της **διπλής κατεύθυνσης** του δρόμου.
4. **Υποβίβαση της σημασίας για το Ι.Χ.** των πορειών **κατά μήκος των τειχών** (εσωτερικής και εξωτερικής περιμετρικής).
5. **Αποφυγή της συνεχούς κίνησης** (κατά το δυνατόν) υπό την μορφή μονόδρομου της **“εσωτερικής περιμετρικής” των τειχών**.
6. **Επιθυμητή η μονοδρόμηση και της εξωτερικής περιμετρικής των τειχών**.
7. **Προστασία** από σημαντική κίνηση Ι.Χ. αυτοκινήτων των **εξαιρετικά ενδιαφερουσών πορειών–διαδρομών** και **αποφυγή ρυμοτομήσεων** σε όλα τα ενδιαφέροντα τμήματα του ιστού με ταυτόχρονη **δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών, περιορισμού της όχλησης από Ι.Χ. των ιστορικών γειτονιών και των περιοχών κατοικίας**.
8. **Υιοθέτηση** σχεδόν αποκλειστικά **των μονοδρομήσεων** στην εντός των τειχών περιοχή για τους δρόμους που επιτρέπεται η κίνηση Ι.Χ. πλάτους οδοστρώματος 3,5 - 4,5 μ.





9. **Δημιουργία κύριου και δευτερεύοντος δικτύου πεζοδρόμων, πορειών για τον πεζό, ποδηλατόδρομων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας,** το οποίο συνολικά να αποτελεί την συντριπτική πλειοψηφία των δρόμων της Π.Π..
10. **Ενίσχυση της μετακίνησης με μέσα μαζικής μεταφοράς** με αξιοποίηση των **μίνι λεωφορείων** και επιλογή των πλέον κατάλληλων διαδρομών.
11. **Εξεύρεση χώρων στάθμευσης** κυρίως κατά μήκος ή κοντά στα τείχη και σε μικρή απόσταση από τις “πύλες” αλλά και σε **αδόμητες ιδιοκτησίες της Π.Π.**
12. Διευκόλυνση της κυκλοφορίας σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

### Προτάσεις Οργάνωσης Κυκλοφορίας

#### Πρόταση Α (Μακροχρόνιος Σχεδιασμός)

Η πρόταση Α είναι η αρχική πρόταση των μονοδρομήσεων όπως είχε περιγραφεί στη Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης/

#### Πρόταση Β (Βραχυχρόνιος Σχεδιασμός)

Η πρόταση Β ενσωματώνει τις τροποποιήσεις που ζητήθηκαν να εφαρμοσθούν από τη Δημοτικές Αρχές και από τα αιτήματα των κατοίκων.

Οι τροποποιήσεις που εφαρμόστηκαν είναι,

##### ◇ Οδικό Δίκτυο

- η διατήρηση της Ιδομενέως με φορά από τη Μεραμπέλου προς και μέχρι την Επιμενίδου λόγω της μη διαπλάτυνσης της στη συμβολή με την Μαλικούτη
- οι αλλαγές που αυτή η κατάσταση απαιτεί στις μονοδρομήσεις των τοπικών οδών μεταξύ Επιμενίδου, Ιδομενέως, Μποφώρ και Μουσείου καθώς και
- το αίτημα των κατοίκων και εμπόρων της οδού Ιδομενέως για το μεγαλύτερο δυνατό υποβιβασμό της σημασίας της οδού Ιδομενέως.

Άλλες τροποποιήσεις κατόπιν προφορικών εντολών είναι,

- η διατήρηση της αμφίδρομης διαμπερότητας της Παραλιακής,
- η διατήρηση της αμφίδρομης κίνησης της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και
- η διατήρηση της αμφίδρομης κίνησης σε όλο το μήκος της Πλαστήρα.

Όλες οι ρυθμίσεις και τοπικές διορθώσεις λόγω μη διανοίξεως οδών δίδονται σε σχέδιο και ελήφθησαν υπόψη στο τρέξιμο των προτύπων.



◇ Σύστημα ιεράρχησης οδικού δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου παραμένει ως προτάθηκε από τη Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης

◇ Δίκτυο πεζοδρόμων

Το δίκτυο των πεζοδρόμων είναι σύμφωνα με τις προτάσεις της Μελέτης Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης.

◇ Στάθμευση

Η στάθμευση παρα την οδό αποτελεί αντικείμενο του επομένου σταδίου της μελέτης μετά την έγκριση του συστήματος μονδρόμων και πεζοδρόμων.

◇ Δημόσιες συγκοινωνίες

Τις δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν τα αστικά λεωφορεία όπως προτάθηκαν από τη Μελέτη Οργάνωσης των Αστικών Συγκοινωνιών το 2005 και τα μίνι λεωφορεία που προτάθηκαν από τη Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης.

Το δίκτυο μίνι λεωφορείων έχει εναλλακτική διαδρομή της γραμμής Α τη διέλευση από την Ιδης-Καλοκαιρινού σε contra flow, και από τη Πλαστήρα αντί της Τομπάζη-Λουκάρεως-Γιαμπουδή.

Τα δίκτυα των δημοσίων συγκοινωνιών, αστικά ΚΤΕΛ και μίνι λεωφορεία δίδονται σε σχέδιο. Ορισμένες γραμμές των αστικών ΚΤΕΛ που στη μελέτη της οργάνωσης των δημοσίων συγκοινωνιών προβλεπόταν να διέρχονται της παλιάς πόλης τώρα με τη λειτουργία των μίνι λεωφορείων πρέπει να αναθεωρηθούν και να τερματίζουν στους δύο χώρους που υπάρχουν στη Χανιόπορτα και στο λιμάνι.

### **Συμπεράσματα από την Αξιολόγηση των Προτάσεων Α και Β**

Τα συμπεράσματα της ανάλυσης που έγινε είναι ότι και στις δύο λύσεις Α και Β η περιοχή της Παλιάς Πόλης μπορεί να λειτουργήσει με το προτεινόμενο σύστημα μονοδρομήσεων διότι επιτυγχάνει το στόχο της απομάκρυνσης της μη επιθυμητής (διαμπερούς) κυκλοφορίας στη περιοχή με τρόπο που δεν δημιουργεί προβλήματα προσπέλασης στα καταστήματα και στους κατοίκους της.

Οι ρυθμίσεις για την εφαρμογή της Πρότασης Β (Βραχυχρόνιος Σχεδιασμός) δεν αναιρούν την στη συνέχεια εφαρμογή της Πρότασης Α (Μακροχρόνιος Σχεδιασμός) αλλά ουσιαστικά αποτελούν ένα πρώτο βήμα προς αυτή τη κατεύθυνση μέχρις ότου ολοκληρωθούν οι σχετικές υποδομές και διανοίξεις που



θα επιτρέψουν τη διαμπερή κυκλοφορία, κυρίως της Παραλιακής και της Πλαστήρα, να διοχετευθεί σε περιφερειακές οδούς εκτός των τειχών.

Τέτοιες υποδομές είναι η δημιουργία της δεύτερης Πεταλλοειδούς και η ολοκλήρωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πολυόροφα κτίρια στάθμευσης) στη περιοχή μέσα από τα τείχη και στη περιοχή άμεσα έξω από αυτά καθώς και η βελτίωση της λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών.

Μια σαφής απόφαση της Δημοτικής Αρχής σήμερα είναι απαραίτητη για να προχωρήσει η μελέτη στα επόμενα στάδια που είναι οι μελέτες εφαρμογής του κυκλοφοριακού συστήματος. Οι μελέτες αυτές είναι,

- η οριζόντια και η κατακόρυφη σήμανση,
- οι φωτεινοί σηματοδότες,
- η οργάνωση αστικών λεωφορείων και γραμμών μίνι λεωφορείων και
- η οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό για τους κατοίκους.

**Όλες οι προτεινόμενες ρυθμίσεις και μέτρα στηρίζονται στη τήρηση κανονισμών του ΚΟΚ και η επιτυχία τους εξαρτάται τόσο από τους ίδιους τους κατοίκους όσο και από την αστυνόμευση από πλευράς Τροχαίας και Δημοτικής Αστυνομίας.**

Η τοποθέτηση εμποδίων για τη συμμόρφωση των οδηγών οδηγεί σε περιορισμούς της κίνησης των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες και κατά συνέπεια δεν προτείνεται εκτός ίσως σε ιδιαίτερες περιπτώσεις.

## 9. ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

### **Καθεστώς Στάθμευσης**

#### *- Απαγορεύσεις Στάθμευσης*

Η στάθμευση στις βασικές οδούς του δικτύου πρέπει να απαγορεύεται διότι, με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων η οποία γίνεται για τη διευκόλυνση στη κίνηση των πεζών δεν υπάρχει επαρκής χώρος και για στάθμευση παρά την οδό.

Για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων θα διαμορφωθούν κατάλληλοι χώροι για τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων που όμως θα χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες ώρες που θα συμφωνηθούν με τους εμπορικούς συλλόγους.

#### *- Ελεγχόμενη Στάθμευση*

Σε όλες τις τοπικές οδούς που κατά κανόνα πεζοδρομούνται, οι διαθέσιμοι χώροι θα διαμορφωθούν για στάθμευση με προτεραιότητα για τους κατοίκους.



Εφόσον κατά τη σχεδίαση που θα ακολουθήσει στην επόμενη φάση υπάρξει περίσσεια χώρων στάθμευσης μετά την ικανοποίηση των αναγκών των κατοίκων, αυτή θα διατεθεί κατά προτεραιότητα στους εργαζόμενους εντός της παλιάς πόλης και τελευταία στους επισκέπτες.

### **Πρόταση Κανονισμών**

Οι κάτοικοι και οι τυχόν άλλοι χρήστες που θα τύχουν αδείας στάθμευσης θα πρέπει να εφοδιασθούν με ειδική κάρτα που θα είναι αναρτημένη στο εμπρόσθιο υαλοπίνακα του οχήματος για να είναι διακριτή από τη Τροχαία και τη Δημοτική αστυνομία η εξαίρεση από τη γενική απαγόρευση στάθμευσης.

Η εφαρμογή των απαγορεύσεων ή/και της ελεγχόμενης στάθμευσης πρέπει να αστυνομεύεται. Οι παραβάτες θα υπόκεινται σε πρόστιμα σύμφωνα με τους κανονισμούς του ισχύοντος ΚΟΚ.

### **10. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ**

Οι αρχές του σχεδιασμού των δημοσίων συγκοινωνιών είναι η βελτίωση της συχνότητας διέλευσης των λεωφορείων από τις στάσεις και η διεύρυνση της περιοχής εξυπηρέτησης και εκμετάλλευσης.

Συμπληρωματικά εντός του πυρήνα της παλιάς πόλης δεν προτείνεται η διέλευση μεγάλων λεωφορείων αλλά η περιοχή εξυπηρετείται κατ' εξοχήν από τις γραμμές των μίνι λεωφορείων.

Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά που είναι επιθυμητά για τις δημόσιες συγκοινωνίες είναι η σύντομη αναμονή στις στάσεις, το μικρό μήκος περπατήματος και η άνεση στην αναμονή (προστασία από τις καιρικές συνθήκες) και εντός των λεωφορείων (μικρός αριθμός επιβαίνόντων).

### **Το Προτεινόμενο Σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών**

Η ανδιάρθρωση των αστικών λεωφορειακών γραμμών είναι όπως προτάθηκε στη μελέτη των Δημοσίων Συγκοινωνιών του 2005.

Εντός της παλιάς πόλης διατηρείται η γραμμή Α όπως προτάθηκε από τη Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης, ενώ η γραμμή Β προτείνεται να μη διέρχεται από την 25<sup>η</sup> Αυγούστου αλλά μετά τη Δικαιοσύνης να συνεχίζει στην Ιδης και σε contra flow στη Καλοκαιρινού προς Χανιόπορτα.

Το σύστημα των προτεινομένων γραμμών των δημοσίων συγκοινωνιών έχει αλληλοεπικάλυψη ώστε κατά το πλείστον με μία μεταπεβίβαση να μπορεί ο επιβάτης να μεταβεί όχι μόνο από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη αλλά ταυτόχρονα να αποφεύγονται οι διαμπερείς κινήσεις των μεγάλων λεωφορείων δια μέσου της παλιάς πόλης. Σε αυτό συμβάλλουν οι δύο προτεινόμενες γραμμές μίνι λεωφορείων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις μετακινήσεις εντός της περιοχής



της παλιάς πόλης με σημεία μετεπιβίβασης στις γραμμές των αστικών λεωφορείων.

Επίσης έχει δοθεί η δυνατότητα της διασύνδεσης όλων των σημείων της πόλης με τους σταθμούς των ΚΤΕΛ το Λιμάνι και το Αεροδρόμιο, καθώς και άλλα σημεία ανάγκης μετάβασης όπως Σχολές, Νοσοκομεία, Νεκροταφείο και Στάδια.

Οι γραμμές των μίνι λεωφορείων προτείνεται να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά,

- ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ Α (Mini Bus)  
Μήκος Γραμμής 4,25 χλμ  
Μέση Ταχύτητα 15 χλμ/ώρα  
Χρόνος Επανεμφάνισης Λεωφορείου στην ίδια στάση 17 λεπτά  
Προτεινόμενη συχνότητα 3 Λεωφορεία ανά 6 λεπτά
- ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ Β (Mini Bus)  
Μήκος Γραμμής 5,4 χλμ  
Μέση Ταχύτητα 15 χλμ/ώρα  
Χρόνος Επανεμφάνισης Λεωφορείου στην ίδια στάση 22 λεπτά  
Προτεινόμενη συχνότητα 2 Λεωφορεία ανά 11 λεπτά

Τα ταξί προτείνεται να επιτραπεί να διέρχονται και από τις πεζοδρομημένες οδούς. Ιδιαίτερη σήμανση θα αναρτηθεί ώστε η ρύθμιση να είναι σαφής σε όλους που κινούνται στο δίκτυο.

Έχουν σημειωθεί σε σχέδιο και θέσεις πιάτσας που είναι, Μικρή Εβανς πριν τη έξοδο στη Δικαιοσύνης, Πλατεία Ελευθερίας, στην αρχή της Δημοκρατίας, στη πλατεία Κορνάρου, στην άκρη της 25<sup>ης</sup> Αυγούστου (πλατεία 4 Αγγλων), στο λιμάνι, στο Σταθμό ΚΤΕΛ της Παραλιακής, στη νέα Πόρτα, στη Παπανδρέου, στη Χανιόπορτα έξω των τειχών, στη Κονδυλάκη, στη Μίνωος, στη Παραλιακή (Μουσείο Φυσικής Ιστορίας), στη Μακαρίου μεταξύ κλινικής και Διεύθυνσης Συγκοινωνιών

Συμπληρωματικά μετά από συνεννόηση με το σύλλογο των ταξί υπάρχει η δυνατότητα να γίνει πιάτσα και στη οδό Μηνά, στην οδό Γιαμαλάκη και στην Δικαιοσύνης αντί στην (μικρή) Εβανς.

## 10. ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

### **Κυκλοφοριακά**

Το προτεινόμενο οδικό δίκτυο εντός των τειχών δεν απαιτεί ρυθμίσεις κυκλοφορίας με φωτεινή σηματοδότηση εκτός του κόμβου Καλοκαιρινού/Γιαμαλάκη/Αγ. Μηνά.

Φωτεινή σηματοδότηση επίσης απαιτείται σε όλες τις πυλεις της παλιάς πόλης,

- Χανιόπορτα,
- Κομμένο Μπετένι,



- Νέα Πόρτα
- και στους κόμβους
- Παραλιακή/Αντιστάσεως,
  - Αντιστάσεως/Ιερωνυμάκη,
  - Αντιστάσεως/Χ.Τρικούπη,
  - Κνωσσού/Γεωργιάδη,
  - Κονδυλάκη/Μίνως,
  - Μίνως/Παπανδρέου,
  - Μίνως/62 Μαρτύρων,
  - Μίνως/Παραλιακή,
  - Παραλιακή/Μάχης Κρήτης.

Μαζί με όλα τα μέτρα μονοδρομήσεων και πεζοδρομήσεων πρέπει να ρυθμισθούν και οι ώρες φορτοεκφόρτωσης των καταστημάτων και των επιχειρήσεων εντός της περιοχής της παλιάς πόλης. Οι ώρες αυτές πρέπει να συμφωνηθούν με τους εμπορικούς συλλόγους της παλιάς πόλης και να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες σε διαφορετικές εποχές π.χ. ώρες κοινής ησυχίας κατά τη θερινή περίοδο.

### **Ποδήλατα**

Οι προτάσεις των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με την εκτεταμένη πεζοδρόμηση και την αναμενόμενη μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων στη παλιά πόλη δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για τη ασφαλή χρήση των ποδηλάτων.

Στη περίπτωση αυτή δεν είναι απαραίτητο να σημανθούν ιδιαίτερες διαδρομές ποδηλάτων.

## **11. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ**

### **Προγραμματισμός Έργων**

Ο προγραμματισμός των έργων κατασκευής προτείνεται να γίνει κατά στάδια, ανά περιοχή γειτονιάς π.χ. Αγία Τριάδα, Αγιος Μηνάς κλπ.

Ενδείκνυται η ταυτόχρονη αναδιοργάνωση των αστικών λεωφορείων και η υλοποίηση των γραμμών Α και Β των μίνι λεωφορείων.

Η συμφωνία των εμπορικών επιχειρήσεων και των καταστημάτων της παλιάς πόλης για τις ώρες φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση, όπως και η παροχή καρτών στάθμευσης στους κατοίκους.

### **Πιλοτική Εφαρμογή**

Τα προτεινόμενα μέτρα, όπως είναι διαμορφωμένα στο σχέδιο που επισυνάπτεται, είναι σκόπιμο να εφαρμοσθούν πιλοτικά. Η διάρκεια της πιλοτικής εφαρμογής ενδείκνυται να είναι από 6 μήνες κατ' ελάχιστο έως 12 μήνες, ώστε οι νέες



ρυθμίσεις να γίνουν κατανοητές και οι οδηγοί και οι πεζοί να βρουν τις νέες κατάλληλες διαδρομές που θα τους εξυπηρετούν.

Κατά τη πιλοτική εφαρμογή, επειδή δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί άμεσα το σύστημα των mini bus, είναι σκόπιμο οι σημερινές λεωφορειακές γραμμές να λειτουργούν ως σήμερα. Για τον ίδιο λόγο δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί άμεσα το ειδικό μέτρο για τη στάθμευση των κατοίκων.

Στη αρχή της εφαρμογής των μέτρων είναι αναμενόμενο και φυσιολογικό να υπάρξουν ανωμαλίες στη κυκλοφορία περίοδο της πιλοτικής εφαρμογής θα εντοπισθούν και διορθωθούν τυχόν αστοχίες των προβλέψεων.

Ο βαθμός επιτυχίας της εφαρμογής είναι η αυστηρή αστυνόμευση και το ποσοστό ολοκλήρωσης των υποδομών και κυρίως η θέληση των κατοίκων.

Ο μελετητής

Δημήτρης Ρέντζος  
Πολιτικός μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος