



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - [ΣΒΑΚ] ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ #4

Οριστικό ΣΒΑΚ – Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης των Μέτρων

Σεπτέμβριος 2022

ΑΝΑΘΕΤΟΥΣΑ ΑΡΧΗ



ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Δημαρχείο Ηρακλείου, 71202, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ: 2813-409000 | Φαξ: 2810-227180
info@heraklion.gr | www.heraklion.gr
Διεύθυνση Τεχνικών Έργων & Μελετών,
Τμήμα Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΕΡΓΟΥ

ΜΣΜ Consulting

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.
Ασκληπιού 26-28, 10680, Αθήνα
Τηλ: 210 3306742 | Φαξ: 210 3606762
mmat@otenet.gr

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΕΡΓΟΥ

ΕΤΑΜ α.ε.

εταιρεία συμβούλων

ΕΤΑΜ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ
& ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Γ. Παπανδρέου 5, 71306, Ηράκλειο
Τηλ: 2810 361242 | Φαξ: 2810 361152
info@etam.gr | www.etam.gr



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
2	ΣΥΝΟΨΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ 4	3
3	3 ^η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΒΑΚ.....	4
4	ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ.....	11
	4.1.1 Πακέτο μέτρων 1 (ΠΜ1): Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας της οδικής ασφάλειας.....	13
	4.1.2 Πακέτο μέτρων 2 (ΠΜ2): Προώθηση και υποστήριξη των βιώσιμων μέσων μετακίνησης.....	40
	4.1.3 Πακέτο μέτρων 3 (ΠΜ3): Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	97
	4.1.4 Πακέτο μέτρων 4 (ΠΜ4): Ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.....	111
	4.1.5 Πακέτο μέτρων 5 (ΠΜ5): Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση.....	115
	4.1.6 Πακέτο μέτρων 6 (ΠΜ6): Διαχείριση εποχικότητας και λειτουργία λιμένα	118
	4.1.7 Πακέτο μέτρων 7 (ΠΜ7): Διαχείριση μετακινήσεων και λειτουργία της περιοχής του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης.....	120
	4.1.8 Πακέτο μέτρων 8 (ΠΜ8): Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα.....	121
5	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	124
6	ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	140
7	ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ ΟΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	157
8	ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ ΟΕ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	160
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: 3 ^η Ηλεκτρονική Διαβούλευση.....	161
	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 1: Προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ Βραχυπρόθεσμος & μακροπρόθεσμος σχεδιασμός.....	170



Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1. Προτάσεις φορέων και των πολιτών μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης και βαθμός ενσωμάτωσης των προτάσεων στο ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου	7
Πίνακας 2. Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου	126
Πίνακας 3. Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου	142
Πίνακας 4. Μεθοδολογία παρακολούθησης Δεικτών	147
Πίνακας 5. Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης Δεικτών.....	152
Πίνακας 6. Συσχετισμός Μέτρων ΣΒΑΚ και Δεικτών Παρακολούθησης.....	153

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1: Εκτροπή διαμετρών/ υπερτοπικών ροών από τα κέντρα των γειτονιών και Ιεράρχηση δικτύου και οδοί με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά προτείνονται προς μονοδρόμηση για αποσυμφόρηση διαμετρών κίνησης σε γειτονιές και απόδοση χώρου στις ενεργές μετακινήσεις. (Χάρτης 1)	13
Εικόνα 2: Μασταμπάς & Δειλινά.....	15
Εικόνα 3: Άη Γιάννης - Αλάτσατα, Μεσαμπελιές.....	15
Εικόνα 4: Καμίνια.....	15
Εικόνα 5: Οδός ήπιας κυκλοφορίας, Άμστερνταμ.....	17
Εικόνα 6: ΝΕΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ & Ιεράρχηση δικτύου (Χάρτης 2).....	18
Εικόνα 7: Ζώνες προστασίας - Ήπια Κυκλοφορία (Χάρτης 3).....	18
Εικόνα 8: Ενδεικτική διαμόρφωση οδών και εργαλείων για χαμηλό όριο ταχύτητας	19
Εικόνα 9: Προτεινόμενοι οργανωμένοι Χώροι στάθμευσης εκτός οδού & περιοχές ΣΕΣ (Χάρτης 4).....	22
Εικόνα 10: Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι - αλλαγή προγράμματος για ενίσχυση ασφάλειας ΠΕΖΩΝ (Χάρτης 5).....	24
Εικόνα 11: Υφιστάμενοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (πηγή: Δήμος Ηρακλείου).....	26
Εικόνα 12: Στάθμευση - Οργανωμένοι Χώροι στάθμευσης εκτός οδού.....	27
Εικόνα 13: Οδοί Αναγεννήσεως - Κατσούλη, Εθνομαρτύρων, Κρασαδάκη, Ηροδότου, Ατλαντίδος, Γερωνυμάκη κ.α. (Χάρτης 6).....	29
Εικόνα 14: Προσδιορισμός υφιστάμενων και προτεινόμενων χώρων αναμονής TAXI (Χάρτης 7)	31
Εικόνα 15: Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων (Χάρτης 8)	32
Εικόνα 16: Ενδεικτικό παράδειγμα κατάλληλων αναδιαμορφώσεων κόμβων	33
Εικόνα 17: Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας (δημιουργία κυκλικών ή αναδιαμόρφωση συμβολής κ.α.) (Χάρτης 9).....	34
Εικόνα 18: Ενδεικτικός σχεδιασμός παρεμβάσεων περίξ ΠΑΓΝΗ.....	35
Εικόνα 19: Ενδεικτικός σχεδιασμός παρεμβάσεων περίξ ΒΕΝΙΖΕΛΕΙΟΥ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ.....	36
Εικόνα 20: Χωρικός εντοπισμός θέσεων διανοίξεων οδών (Χάρτης 10).....	37
Εικόνα 21: Υφιστάμενη Διατομή της οδού Οδυσσεώς (Δ1 - 20μ.).....	38
Εικόνα 22: Προτεινόμενη Διατομή της οδού Οδυσσεώς (Δ1 - 20μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	38
Εικόνα 23: Προτεινόμενη Διατομή της οδού Οδυσσεώς (Δ1 - 20μ.) [προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	39
Εικόνα 24: Χάρτης ενίσχυσης ΜΜΜ (Χάρτης 11)	40
Εικόνα 25: Παλαιότερη Προτεινόμενη Χάραξη δικτύου ελαφρύ σιδηροδρόμου.....	44
Εικόνα 26: Σύνδεση σημαντικών πόλων του ΠΣΗ με Μέσο Σταθερής Τροχιάς - Ενδεικτικές (προς διερεύνηση) διαδρομές ΜΣΤ.....	45
Εικόνα 27: Το παράδειγμα της Αθήνας (Θησείο και Περιοχή στο εμπορικό τρίγωνο).....	47
Εικόνα 28: Πεζοδρομημένη περιοχή στο Άμστερνταμ.....	48
Εικόνα 29: Πεζοδρόμηση στο Coenties Slip, Νέα Υόρκη.....	48
Εικόνα 30: Ενδεικτικά οδοί κάτω των 6μ. όπου προβλέπεται η ενοποίηση οδοστρώματος και η οπτική διαφοροποίηση του διαδρόμου κίνησης πεζών στην περιοχή Αγ. Τριάδας	50
Εικόνα 31: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών (Χάρτης 6)	51
Εικόνα 32: Χάρτης εντοπισμού οδών για ήπιες παρεμβάσεις αναβάθμισης πεζοδρομίων.....	51
Εικόνα 33: Χάρτης εντοπισμού οδών για αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών.....	52
Εικόνα 34: Χάρτης εντοπισμού οδών για ανάπτυξη πεζοδρομίων	52
Εικόνα 35: Ενδεικτικά συστήματα μετακίνησης με μέσα κοινής χρήσης.....	54
Εικόνα 36: Ενδεικτική εικόνα διαμόρφωσης μεικτών λωρίδων για λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα	57
Εικόνα 37: Προτεινόμενες διαδρομές/ οδοί με λεωφορειολωρίδες - BRT.....	57



Εικόνα 38: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ικάρου (Δ1 - 19μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	58
Εικόνα 39: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ικάρου (Δ2 - 18μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	59
Εικόνα 40: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ικάρου (Δ3 - 21,5μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	60
Εικόνα 41: Ενδεικτική προτεινόμενη γενική Διατομή Λ. Ικάρου [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	61
Εικόνα 42: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Εθν. Αντιστάσεως (Δ1 - 23μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	62
Εικόνα 43: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Εθν. Αντιστάσεως (Δ1 - 23μ.) [προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	63
Εικόνα 44: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη (1) Διατομή Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1 - 20μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	64
Εικόνα 45: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη (2) Διατομή Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1 - 20μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	65
Εικόνα 46: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1 - 20μ.) [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	66
Εικόνα 47: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Κνωσού (Δ1 - 13μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	67
Εικόνα 48: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Κνωσού (Δ2 - 20μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	68
Εικόνα 49: Ενδεικτικές προτεινόμενες Διατομές Λ. Κνωσού (Δ1 - 13μ. & (Δ2 - 20μ.) [προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	69
Εικόνα 50: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ιωνίας (Δ1 - 9,5μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου & πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	70
Εικόνα 51: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ιωνίας/ Ούλωφ Πάλμε (Δ2 - 15μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου & πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	71
Εικόνα 52: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Πανεπιστημίου (Δ1 - 12μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	72
Εικόνα 53: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Πανεπιστημίου (Δ2 - 21μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	73
Εικόνα 54: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Σοφ. Βενιζέλου (Δ1 - 21μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	74
Εικόνα 55: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Σοφ. Βενιζέλου/ Παναγιωτάκη (Δ2 - 21μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου].....	75
Εικόνα 56: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Σοφ. Βενιζέλου [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	75
Εικόνα 57: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Ευαγ. Χατζάκη [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	76
Εικόνα 58: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Οδών Ερμή, Αρχ. Ευγενίου, Πικροδάφνης & Κρασαδάκη [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου].....	76
Εικόνα 59: Ενδεικτικές τυπολογίες αστικών διαδρομών ποδηλάτου.....	77
Εικόνα 60: Παραδείγματα υποδομής για στάθμευση ποδηλάτου.....	78
Εικόνα 61: Χάρτης προτεινόμενων υποδομών για κυκλοφορία, στάθμευση ποδηλάτων και χώρων κοινοχρήστων ποδηλάτων (Χάρτης 14).....	79
Εικόνα 62: Ενδεικτική χάραξη δικτύου ποδηλατόδρομου στη Ν. Αλικαρνασσό.....	81
Εικόνα 63: Ενδεικτική χάραξη παραλιακού ποδηλατόδρομου για τη σύνδεση με την περιοχή του Καρτερού.....	81
Εικόνα 64: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Θερίσσου (πλάτους 10μ.) με ποδηλατόδρομο.....	82
Εικόνα 65: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μάχης Κρήτης (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο.....	83
Εικόνα 66: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Κονδυλάκη (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο.....	83
Εικόνα 67: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Α. Παπανδρέου (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο.....	84
Εικόνα 68: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Καστρινάκη (πλάτους 10μ.) με ποδηλατόδρομο.....	84



<i>Εικόνα 69: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>85</i>
<i>Εικόνα 70: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Δημοκρατίας (πλάτους 21,8μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>85</i>
<i>Εικόνα 71: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μονής Πρεβέλης (πλάτους 14μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>86</i>
<i>Εικόνα 72: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή παρόχθιας διαδρομής Γιόφυρου (πλάτους 13,9μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>86</i>
<i>Εικόνα 73: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Νεάρχου προς Αλικαρνασσό (πλάτους 19μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>87</i>
<i>Εικόνα 74: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Ηροδότου (πλάτους 20,95μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>87</i>
<i>Εικόνα 75: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Πιτσουλάκη (πλάτους 16μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>87</i>
<i>Εικόνα 76: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού 1922 (πλάτους 10μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>88</i>
<i>Εικόνα 77: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού 1922 (πλάτους 15μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>88</i>
<i>Εικόνα 78: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Διονυσίου (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>89</i>
<i>Εικόνα 79: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μαυσώλου (πλάτους 11,95μ.) με ποδηλατόδρομο.....</i>	<i>89</i>
<i>Εικόνα 80: Χάρτης εντοπισμού περιοχών προστασίας (Χάρτης 3).....</i>	<i>91</i>
<i>Εικόνα 81: Εντοπισμός περιοχών εφαρμογής Ζ.Χ.Ε.....</i>	<i>97</i>
<i>Εικόνα 82: Εικόνα από ένας φιλικός προς τους πεζούς δρόμος στη γειτονιά Gracia.....</i>	<i>99</i>
<i>Εικόνα 83: Παραδείγματα τυπολογίας πράσινων διαδρομών.....</i>	<i>101</i>
<i>Εικόνα 84: Παραδείγματα ενδεικτικών μελλοντικών διατομών για τις οδούς Θερίσου και Κονδυλάκη.....</i>	<i>102</i>
<i>Εικόνα 85: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές.....</i>	<i>103</i>
<i>Εικόνα 86: Παραδείγματα ενδεικτικών μελλοντικών διατομών για τις οδούς Δημοκρατίας και Ηροδότου, (σημειώνεται ότι η οδός Ηροδότου προτείνεται προς πλήρη πεζοδρόμηση σε διάστημα 15ετίας).....</i>	<i>105</i>
<i>Εικόνα 87: Χάρτης προτεινόμενων χώρων κοινωνικοποίησης σε συνδυασμό με το δίκτυο ποδηλάτου.....</i>	<i>107</i>
<i>Εικόνα 88: Παράδειγμα πάρκων τσέπης στον Δήμο Αθηναίων.....</i>	<i>108</i>
<i>Εικόνα 89: Παράδειγμα από εγκατάσταση Parklet του εξωτερικού.....</i>	<i>109</i>
<i>Εικόνα 90: Δίκτυο κίνησης βαρέων και προσδιορισμός κέντρων διαμετακόμισης (Χάρτης 12).....</i>	<i>111</i>
<i>Εικόνα 91: Παράδειγμα εφαρμογής κατακόρυφης σήμανσης για τη ρύθμιση του ωραρίου τροφοδοσίας.....</i>	<i>112</i>
<i>Εικόνα 92: Ενδεικτική χωροθέτηση θέσεων Φ/Ε.....</i>	<i>113</i>
<i>Εικόνα 93: Ενδεικτική χωροθέτηση κέντρων διανομής εμπορευμάτων (Χάρτης 13).....</i>	<i>114</i>
<i>Εικόνα 94: Χωροθέτηση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων σύμφωνα με το ΣΦΗΟ Ηρακλείου.....</i>	<i>115</i>
<i>Εικόνα 95: Πίνακας χαρακτηριστικών της Ζ.Χ.Ε.....</i>	<i>116</i>
<i>Εικόνα 96: Χάρτης βασικών υποδομών της πόλης για σύνδεση με το λιμάνι.....</i>	<i>122</i>



1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν Τεύχος αποτελεί το τέταρτο Παραδοτέο της από 9/3/2020 Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών με τίτλο: «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ» που ανατέθηκε από τον Δήμο Ηρακλείου στην ένωση εταιρειών με τις επωνυμίες:

- I. ΕΤΑΜ, ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, που εδρεύει στο Ηράκλειο Κρήτης και εκπροσωπείται νόμιμα από τον κ. Νίκο Δρακωνάκη και
- II. ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε., που εδρεύει στην Αθήνα και εκπροσωπείται νόμιμα από τον κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη.

Το έργο αφορά στην παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης στα στελέχη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου για την εκπόνηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Ηρακλείου.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Ηρακλείου έχει σαν αφετηρία την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μεταφορών και μετακίνησης, όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος και των διαφόρων επιμέρους στρατηγικών του Δήμου Ηρακλείου.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Παρατηρητηρίου ELTIS και την εθνική νομοθεσία καθώς και τις Κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου.

Το σύνολο των παραδοτέων του ΣΒΑΚ Ηρακλείου περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Π1 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ (παρόν παραδοτέο)
- Π2 Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμός Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης
- Π3 Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων- Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων
- Π4 Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Καθένα από τα παραπάνω Παραδοτέα αναλύεται σε επιμέρους αυτοτελή τμήματα και παραδίδεται σύμφωνα με τη σύμβαση μετά από συνεργασία του αναδόχου σχήματος με την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου.



Επιπλέον της Ομάδας Εργασίας εκ μέρους του Δήμου, η Ομάδα Έργου από την πλευρά του αναδόχου της παροχής υπηρεσίας "Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ηρακλείου" συγκροτείται από τους κάτωθι:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin) [ΜΣΜ Consulting] Συντονιστής (Υπεύθυνος) Έργου
Νικόλαος Δρακωνάκης,	Οικονομολόγος [ETAM A.E.]
Αθανάσιος (Θάνος) Βλαστός,	Καθηγητής ΕΜΠ, Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]
Μαρία Σίτη,	Αγρ. Τοπ. Μηχανικός, MSc Πολεοδόμος, Συγκοινωνιολόγος [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός City Uni. of London, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος [ΜΣΜ Consulting]
Χρήστος Καρολεμέας,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng) σε GIS, Υποψήφιος Διδάκτορας στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της ΣΑΤΜ [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]
Μεταξία Σμαίλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος [ΜΣΜ Consulting]
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος [ΜΣΜ Consulting]
Φίλιππος Ταλιούρας,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ [ΜΣΜ Consulting]
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ [ΜΣΜ Consulting]
Ειρήνη Κουγιουμουτζή,	Περιβαλλοντολόγος [ETAM A.E.]
Τερέζα Καρπαθιωτάκη,	Οικονομολόγος [ETAM A.E.]
Ιωάννης Μάρης,	Τοπογράφος Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]
Αναστασία Χατζηαποστολίδη,	Πολεοδόμος Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]
Δημήτρης Αργυρός	Πολιτικός Μηχανικός [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Περιβαλλοντολόγος [Εξωτερικός Συνεργάτης ΜΣΜ Consulting]



2 ΣΥΝΟΨΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ 4

Στο παρόν τεύχος παρουσιάζεται η εξειδίκευση του σχεδίου δράσης, το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ καθώς και καθοδήγηση για την έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.

Το 1^ο κεφάλαιο, όπως ήδη έχει παρουσιαστεί παραπάνω, αναφέρθηκε στο αντικείμενο της σύμβασης των υπηρεσιών.

Στο 2^ο κεφάλαιο περιλαμβάνεται μία σύντομη περιγραφή του τέταρτου Παραδοτέου.

Στο 3^ο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην 3^η Ηλεκτρονική Διαβούλευση

Όσον αφορά στο 4^ο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια, στο 5^ο κεφάλαιο διατυπώνεται η εξειδίκευση του Σχεδίου Δράσης για το ΣΒΑΚ.

Στο 6^ο κεφάλαιο παρουσιάζεται το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ Ηρακλείου.

Τέλος, στο 7^ο και 8^ο κεφάλαιο αναφέρεται η καθοδήγηση της ΟΕ για την έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, καθώς και για τη διαδικασία μελλοντικής αναθεώρησης του ΣΒΑΚ.

*** σημειώνεται ότι για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχουν πλέον εκδοθεί νέες οδηγίες και ειδικότερα η νομοθεσία Ν. 4784/2021 που αφορά στον τρόπο εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας όπου προβλέπονται τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και ειδικότερες οδηγίες για την ανάπτυξή τους. Ως εκ τούτου στο παρόν περιλαμβάνεται σύμφωνα με τον νέο νόμο το οριστικό Στάδιο 4 και το Στάδιο 5*

**** σημειώνεται επιπλέον ότι με δεδομένες τις δυσμενείς συνθήκες που παρουσιάζονται λόγω πανδημίας οι συναντήσεις - διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν έγιναν σε διαφορετικούς χρόνους από το αρχικό χρονοδιάγραμμα μέσω τηλεδιασκέψεων, ενώ δίδονταν ΕΠΙΠΛΕΟΝ περιθώρια ανάδρασης με τους πολίτες για τη βέλτιστη κοινοποίηση και συνδιαμόρφωση των μελλοντικών συνθηκών κινητικότητας στην πόλη του Ηρακλείου.*



3 3^Η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΒΑΚ

Η 3^η ηλεκτρονική διαβούλευση για τους φορείς που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ Ηρακλείου πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου 2021 και ώρα 18.00, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας WebEx (σύστημα τηλεδιάσκεψης WebEx της εταιρείας Cisco). Σημειώνεται ότι, λόγω των συνθηκών που διαμορφώθηκαν από την πανδημία της COVID-19, δεν κατέστη εφικτό να πραγματοποιηθούν οι συναντήσεις που απαιτεί η διαδικασία της διαβούλευσης σε νωρίτερη ημερομηνία, όπως επιδίωκε αρχικά η ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Ο ηλεκτρονικός σύνδεσμος απεστάλη στους προσκεκλημένους φορείς μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου κατά την πρόσκληση τους στην τηλεδιάσκεψη. Το σχετικό υλικό της 3^{ης} Ηλεκτρονικής διαβούλευσης (Πρόσκληση, Πίνακας Φορέων που προσκλήθηκαν, Πρόγραμμα 3^{ης} Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης, Υλικό παρουσιάσεων, ψηφοφορία σεναρίων) παρατίθεται στο Παράρτημα Ι του παρόντος Παραδοτέου.

Την τρίτη διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Ηρακλείου παρουσίασε και προλόγισε η κυρία Πελαγία Χαιρέτη, Προϊσταμένη του Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου και υπεύθυνη για την ανάπτυξη και υλοποίηση του Σχεδίου.

Στη συνέχεια ακολούθησε η τοποθέτηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών έργων και Πρασίνου και Καθημερινότητας, κ. Γιάννη Αναστασάκη, ο οποίος ανέφερε τις καινοτόμες προτάσεις αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και δράσεις, καθώς επίσης και τις βραβεύσεις και τις καινοτομίες του Δήμου μέχρι και σήμερα.

Η πρώτη παρουσίαση, πραγματοποιήθηκε από τον κ. Θοδωρή Μαυρογεώργη, Συγκοινωνιολόγο - Πολιτικό Μηχανικό, Μέλος της Ομάδας Εκπόνησης από την εταιρεία ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε., η οποία αφορούσε στον σχεδιασμό για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της στάθμευσης.

Η δεύτερη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από την κ. Μαρία Σίτη, Αγρονόμο Τοπογράφο Μηχανικό Συγκοινωνιολόγο, μέλος της Ομάδας του αναδόχου του ΣΒΑΚ, η οποία παρουσίασε τον σχεδιασμό για τη βελτίωση του περπατήματος, την ενίσχυση του ποδηλάτου και τη διαχείριση της τροφοδοσίας στον αστικό ιστό.

Στη συνέχεια η τρίτη παρουσίαση με ομιλήτη τον κύριο Ιωάννη Μάρη, Αγρονόμο Τοπογράφο Μηχανικό, παρουσίασε τον σχεδιασμό για τη δημόσια συγκοινωνία, την ενίσχυση των ταξί, τα μέσα κοινής χρήσης, καθώς και την ηλεκτροκίνηση.

Η τέταρτη παρουσίαση αφορούσε στα επιπρόσθετα ειδικά μέτρα και δράσεις, με ομιλήτρια την κυρία Τερέζα Καρπαθιωτάκη από την Εταιρεία ETAM ΑΕ.

Κατόπιν, ο εκπρόσωπος του αναδόχου, κύριος Νίκος Δρακωνάκης, από την Εταιρεία ETAM ΑΕ και η κα Χαιρέτη (Προϊσταμένη του Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου και υπεύθυνη για την ανάπτυξη και υλοποίηση του Σχεδίου) συντόνισαν τη συζήτηση και τις τοποθετήσεις των φορέων, καταγράφοντας τα προβλήματα και τις προτάσεις.



Το ΣΒΑΚ Ηρακλείου προωθεί τα ήπια μέσα μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και περιορίζει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και το μηχανοκίνητο δίκυκλο, ενώ παράλληλα εστιάζει σε δράσεις για την αλλαγή φιλοσοφίας των μετακινήσεων στην πόλη και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Κατά το κλείσιμο της διαβούλευσης και μετά το πέρας των παρουσιάσεων, πραγματοποιήθηκε γόνιμος διάλογος με κοινό στόχο και όραμα ένα Ηράκλειο με πράσινη κινητικότητα και πολυτροπικότητα στις μετακινήσεις.

Παράλληλα στο πλαίσιο της Εβδομάδας Βιώσιμης Κινητικότητας 2021, τέθηκε ως προτεραιότητα η αύξηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης, καθώς με αυτό τον τρόπο οι πόλεις γίνονται πιο ελκυστικές για τους πολίτες και φιλικές για το περιβάλλον.

Όλες οι εισηγήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην τρίτη διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου είναι αναρτημένες στον σύνδεσμο:

https://www.youtube.com/watch?v=eMXNOfakJ_U

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι τοποθετήσεις των φορέων:

Η κα Γιάννα Ανυφαντάκη, Πρόεδρος της 1^{ης} Κοινότητας Ηρακλείου

Η κα Γιάννα Ανυφαντάκη, αναφέρεται στο κομμάτι των πεζών στο οποίο θα ήθελε να δοθεί ιδιαίτερη σημασία και προσοχή. Πιο συγκεκριμένα, επισημαίνει τις θέσεις στις οποίες βρίσκεται τοποθετημένος ο αστικός εξοπλισμός (παγκάκια, κάδοι απορριμμάτων κλπ.), τα περίπτερα αλλά και τις διαβάσεις που υπάρχουν στην πόλη. Επιπλέον, θεωρεί πως χρειάζεται συνεχής ενημέρωση των δημοτών, καθώς και των παιδιών στα σχολεία.

Ο κ Ποτουρίδης, Αντιπρόεδρος του Συλλόγου Ποιότητας Ζωής

Ο κ Ποτουρίδης αναφέρεται στο θέμα της ηχορύπανσης, αλλά κυρίως στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες και άνθρωποι που έχουν χάσει την όρασή τους. Ως κάτοικος του κέντρου της πόλης του Ηρακλείου και ποδηλάτης, επισημαίνει πως πρέπει να απομακρυνθούν όλα τα οχήματα και να δημιουργηθούν όσο περισσότεροι ποδηλατόδρομοι γίνεται.

Ο κ Συμεών Χούπας, Πρόεδρος του Περιβαλλοντικού Συλλόγου Αγίας Τριάδας

Ο κος Χούπας, θεωρεί πως το Ηράκλειο είναι μία πόλη που προσφέρεται για μετακίνηση με ποδήλατο, αφού πρώτα δημιουργηθούν και οι κατάλληλες υποδομές. Συνεχίζει, αναφέροντας το θέμα της τροφοδοσίας των καταστημάτων και πιστεύει πως πρέπει να οριστούν συγκεκριμένες ώρες κατά τις οποίες θα πραγματοποιείται. Σχετικά με τους προτεινόμενους χώρους στάθμευσης, θεωρεί πως σε ένα μεγάλο κομμάτι της πόλης από το Λιμάνι μέχρι και τα Καμίνια, το οποίο αποτελείται κυρίως από στενούς δρόμους, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης.



Ο κ Γιώργος Φουρναράκης, Αρχιτέκτονας-Πολιοδόμος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων

Ο κ Φουρναράκης συμφωνεί με την πρόταση των μελετητών για τον περιορισμό των ρυπογόνων οχημάτων από το κέντρο της πόλης αλλά και στην περιοχή της Αλικαρνασσού και προτείνει να επεκταθεί η ζώνη του ιστορικού κέντρου ώστε να καλύψει το σύνολο της περιοχής ανάπλασης, έως και τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα έξω από τα Ενετικά Τείχη. Σε ότι αφορά τα περίπτερα συμφωνεί με την κα Ανυφαντάκη και καλεί τη Δημοτική Αρχή να λάβει τα απαραίτητα μέτρα. Αναφέρεται στη δημιουργία ποδηλατόδρομων αλλά και την αστική συγκοινωνία, δίνοντας παραδείγματα από την πόλη του Μονάχου και τονίζει πως η αστική συγκοινωνία της πόλης δεν είναι καθόλου ελκυστική προς τους δημότες.

Ο κ Λιονάκης προτείνει μεγαλύτερη ενημέρωση στα σχόλια, μεγαλύτερη αστυνόμευση ως προς την τήρηση των μέτρων αλλά και μικρές ενέργειες ώστε να υιοθετηθούν όλα όσα πρότειναν οι μελετητές, ξεκινώντας από τη μη διέλευση οχημάτων στο ιστορικό κέντρο τα Σαββατοκύριακα ή κάποιες απογευματινές ώρες.

Ο κ. Μανώλης Καρτσονάκης, Περιφερειακός Διευθυντής Εκπαίδευσης Κρήτης,

Ο κ Καρτωνάκης, προτείνει μεγαλύτερη ενημέρωση και δράσεις για τους πολίτες αλλά κυρίως για τα παιδιά.

Ο κ Νώντας Σαρρής, προτείνει την ύπαρξη κινήτρων για όσους μετακινούνται στο κέντρο της πόλης αλλά και γενικότερα για τους κατοίκους, ώστε να ξεκινήσουν να μετακινούνται με διαφορετικούς τρόπους. Επισημαίνει πως χρειάζεται μεγάλη ενημέρωση αλλά και αλλαγή νοοτροπίας για να εφαρμοστούν και να επιτευχθούν όλα τα προτεινόμενα μέτρα. Τέλος, υπογραμμίζει τη συνεχή παρακολούθηση και των έλεγχο της απόδοσης των μέτρων, μετά την εφαρμογή τους.

Ο κ Σταύρος Στεφανάκης, εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Ηρακλείου

Ο κ Σταύρος Στεφανάκης θεωρεί πως ένα ριζοσπαστικό σενάριο δε θα βοηθήσει την πόλη, αντίθετα μάλιστα με την εφαρμογή του θα υπάρξουν επιπτώσεις στην επισκεψιμότητα του κέντρου της πόλης. Προτείνει, να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές για τους δημότες εκτός των τειχών.

Ο κ Εφρέμογλου, εκπρόσωπος του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου, προτείνει να μελετήσει ο δήμος το ζήτημα του τραμ και συμφωνεί με την αλλαγή στη φιλοσοφία των μετακινήσεων, κάτι που προανέφερε η κα Σίτη. Επιπλέον, τονίζει τη μεγαλύτερη ύπαρξη αστυνόμευσης στο κέντρο της πόλης.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται υπό μορφή πίνακα, οι προτάσεις των φορέων και των πολιτών μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, ενώ προσδιορίζεται και ο βαθμός ενσωμάτωσης των προτάσεων αυτών στο ΣΒΑΚ Ηρακλείου.



Πίνακας 1. Προτάσεις φορέων και των πολιτών μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης και βαθμός ενσωμάτωσης των προτάσεων στο ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου

Φορέας	Πρόταση συνοπτικά	Απάντηση ομάδας αναδόχου ΣΒΑΚ
Ομάδα Ανηλίκων Στήριξης Ηρακλείου (ΟΑΣΗ)	Πεζόδρομοι - ποδηλατόδρομοι	Η ανάπτυξη δικτύου πεζών και ποδηλάτου αποτελεί κυρίαρχο αντικείμενο του ΣΒΑΚ. Προτείνονται πλήθος σχετικών παρεμβάσεων
Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Ν.Η.	Δυσαναλογία κέντρου - Περιφέρειας, εντοπισμός προβλήματος οργάνωσης και ανάπτυξης δημόσιου χώρου, έλλειψη πεζοδρομίων	Το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο για τις μεταφορές. Στο πλαίσιο μείωσης των μετακινήσεων με ΙΧ έχει προτείνει δέσμες μέτρων για χρήση ΜΜΜ, ποδήλατου και πεζή μετακίνηση στο σύνολο του ΠΣΗ.
Κοινότητα Ν. Αλικαρνασσού	Αγορά οικοπέδου δυτικά της Σεφέρη για μερική στάθμευση	Η αγορά ακινήτων για ίδρυση και λειτουργία parking απαιτεί τεκμηρίωση που περιλαμβάνει μελέτη σκοπιμότητας και οικονομοτεχνική μελέτη που δεν είναι αντικείμενο ενός στρατηγικού σχεδίου όπως είναι το ΣΒΑΚ. Στην περίπτωση της καταρχήν χωροθέτησης χώρων στάθμευσης έχει προσδιοριστεί ενδεικτική θέση πλησίον της θάλασσας ανατολικά της Ηροδότου. Ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των ακινήτων και τη δυνατότητα χρήσης τους μπορεί να προωθηθεί και η περίπτωση του χώρου πλησίον της οδού Σεφέρη. Σε κάθε περίπτωση προωθείται το ζήτημα στον Δήμο Ηρακλείου για περαιτέρω διερεύνηση.
	Δωρεά ποδηλάτων από τον Δήμο	Οι αρχές του ΣΒΑΚ περί ευρείας χρήσης ποδηλάτου ικανοποιούνται από τον προτεινόμενο σχεδιασμό πολύ μεγάλου δικτύου ποδηλατοδρόμων/πράσινων διαδρομών κλπ αλλά και από την προτεινόμενη χωροθέτηση άνω των 70 θέσεων για σταθμούς κοινοχρήστων ποδηλάτων bike-sharing. Το μοντέλο της χρήσης κοινόχρηστων ποδηλάτων θα πρέπει να επιλεγεί βάσει των εναλλακτικών που θα αντληθούν από σχετικές καλές πρακτικές του εξωτερικού και εσωτερικού, λαμβάνοντας υπόψη και τα κόστη συντήρησης τόσο των ποδηλάτων όσο και των σταθμών bike sharing και λοιπών απαιτούμενων εγκαταστάσεων (αποθηκευτικοί χώροι, προσωπικό κλπ). Κυρίαρχο στις προτάσεις πρέπει να είναι και η οικονομική βιωσιμότητα. Κρίνεται σκόπιμο να υπάρχουν διαβαθμίσεις στο κόστος χρήσης ανάλογα με το εισόδημα και τη συχνότητα χρήσης του συστήματος. Σε κάθε περίπτωση προωθείται το ζήτημα στον Δήμο Ηρακλείου για περαιτέρω διερεύνηση.



Φορέας	Πρόταση συνοπτικά	Απάντηση ομάδας αναδόχου ΣΒΑΚ
	Πεζοδρόμηση οδού Ηροδότου και παρακείμενων οδών περιμετρικά του Ι.Ν. Αγ. Νικολάου	Η οδός Ηροδότου έχει ενταχθεί για ανάπλαση προκειμένου να γίνει μία από τις τρεις βασικές πράσινες διαδρομές στην περιοχή της Αλικαρνασσού. Πράσινη διαδρομή σημαίνει βασικός άξονας προς ανάπλαση με περιορισμούς για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Σημειώνεται ότι κρίνεται σκόπιμο ειδικά για την οδό Ηροδότου - με δεδομένες τις παρακείμενες χρήσεις - να γίνει σε πρώτη φάση μία παρέμβαση για οδό ήπιας κυκλοφορίας και στη συνέχεια να προωθηθεί για πεζοδρόμηση (τουλάχιστον στο τμήμα από Ηρακλείου έως Ικάρου). Σημειώνεται ότι για αυτό θα πρέπει να αναθεωρηθεί η εγκεκριμένη Κυκλοφοριακή Μελέτη της Περιοχής
	Αγορά οικοπέδου επί της Λ. Ικάρου, έναντι σούπερ μάρκετ Χαλκιαδάκη για δημιουργία Parking	Η αγορά ακινήτων για ίδρυση και λειτουργία parking απαιτεί τεκμηρίωση που περιλαμβάνει μελέτη σκοπιμότητας και οικονομοτεχνική μελέτη που δεν είναι αντικείμενο ενός στρατηγικού σχεδίου όπως είναι το ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ωστόσο ότι η θέση αυτή έχει προσδιοριστεί ως κατάλληλη για δημιουργία χώρου στάθμευσης από τα σχετικά μέτρα του ΣΒΑΚ
	Ενοποίηση ποδηλατοδρόμου - δρόμου πεζοπορίας σύνδεσης Ν. Αλικαρνασσού με Πρασά - Καρτερό - Καλλιθέα και φαράγγι Καρτερού έως Κνωσό	Η πρόταση αυτή θα ενσωματωθεί στα τελικά μέτρα ως ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα και σχετική με το αντικείμενο για εκπόνηση σχετικής μελέτης ανάδειξης του Ποταμού Καρτερού και του Φαραγγίου και σύνδεσή του με την Κνωσό
	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων πέριξ σχολικών μονάδων, δημιουργία υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών και μείωση ταχύτητας πέριξ σχολικών μονάδων	Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται για το σύνολο των σχολικών μονάδων του Ηρακλείου να ισχύσει η υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με τις περιοχές πέριξ των σχολικών μονάδων, με στόχο την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας των μαθητών και την ηπιοποίηση της κυκλοφορίας.
	Επιμήκυνση παραλιακού από Κατσαμπά έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής και δημιουργία ποδηλατικής λωρίδας. Μετά τη Δημοκρατίας να κατασκευασθεί γέφυρα στο λιμανάκι.	Έχει ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ η σχετική παρέμβαση. Τα έργα υποδομής που θα απαιτηθούν είναι αντικείμενο των μελετών εφαρμογής των έργων.
	Να μπουν στηθαία ασφαλείας πριν τον οικισμό Αγ. Νεκτάριου στη στροφή από τη μεριά της θάλασσας	Το ζήτημα που σημειώνεται άπτεται μελέτης εφαρμογής για σημειακή διόρθωση και δεν αποτελεί αντικείμενο του ΣΒΑΚ. Προωθείται ωστόσο στον Δήμο Ηρακλείου για σχετική επεξεργασία
	Ποδηλατόδρομος στο παραλιακό μέτωπο και σύνδεση με την υπάρχουσα οδό Νεάρχου - Σταδίου και Ικάρου	Έχει ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ η σχετική παρέμβαση. Τα έργα υποδομής που θα απαιτηθούν είναι αντικείμενο των μελετών εφαρμογής των έργων.
	Κυκλικός κόμβος Λ. Ικάρου - Σταδίου	Έχει ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ η σχετική παρέμβαση. Τα έργα υποδομής, ο τύπος αναδιαμόρφωσης της συμβολής οδών και οι εξυπηρετούμενες κινήσεις είναι αντικείμενο των μελετών εφαρμογής των έργων.



Φορέας	Πρόταση συνοπτικά	Απάντηση ομάδας αναδόχου ΣΒΑΚ
	Κυκλικός κόμβος Λ. Ικάρου στο ύψος Σκλαβενίτη	Έχει ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ η σχετική παρέμβαση. Τα έργα υποδομής, ο τύπος αναδιαμόρφωσης της συμβολής οδών και οι εξυπηρετούμενες κινήσεις είναι αντικείμενο των μελετών εφαρμογής των έργων.
	Κατασκευή πεζοδρομίων εντός αστικού ιστού	Η ανάπτυξη δικτύου πεζών και ποδηλάτου αποτελεί κυρίαρχο αντικείμενο του ΣΒΑΚ. Προτείνονται πλήθος σχετικών παρεμβάσεων
	Απαγόρευση κυκλοφορίας σε οχήματα άνω των 3,5T επί της Λ. Ικάρου από Λ. Καζαντζίδα μέχρι Α/Δ.	Ο καθορισμός κίνησης των βαρέων οχημάτων έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με τις υφιστάμενες χρήσεις, ενώ η Λ. Ικάρου έχει προταθεί για ανάπτυξη - ανασχεδιασμό με προτεραιότητα στα ΜΜΜ και βελτίωση του δικτύου πεζού.
	Διάνοιξη της Λ. Ικάρου και κατασκευή πεζοδρομίων από Μουσώλου μέχρι και οδό Αρτεμής	Η Λ. Ικάρου έχει προταθεί για ανάπτυξη - ανασχεδιασμό με προτεραιότητα στα ΜΜΜ και βελτίωση του δικτύου πεζού. Η διάνοιξη του τμήματος σημειώνεται στα σημεία προτεραιότητας.
	Ποδηλατική λωρίδα Λ. Καζαντζίδα	Με δεδομένο τον όγκο των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από την οδό και τις παρόδιες χρήσεις προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου σε μικρό μήκος της Λ. Καζαντζίδα από την παραλιακή διαδρομή προς την οδό Νηρέως και δια μέσου αυτής εξυπηρέτηση της περιοχής του Πόρου.
	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στην οδό Μ.Καράτζη	Ενσωματώθηκε στις διαδρομές αποκατάστασης προσβασιμότητας
	Κατασκευή πεζοδρομίων από Μουσώλου (ΜΑΧ Χαλκιαδάκης μέχρι Καράτζη)	Ενσωματώθηκε στις διαδρομές αποκατάστασης προσβασιμότητας
	Απαγόρευση κυκλοφορίας άνω 3,5T στην οδό Καράτζη, μείωση ορίου ταχύτητας, σήμανση, νέα διάβαση πεζών Καράτζη - Αγ. Γεωργίου	Αποτελεί ζήτημα μελέτης εφαρμογής. Προωθείται ωστόσο στον Δήμο Ηρακλείου για σχετική επεξεργασία
	Διάνοιξη της οδού Αγ. Γεωργίου μετά το 3 ^ο Δημοτικό σχολείο μέχρι Καράτζη	Η διάνοιξη της οδού έχει ενσωματωθεί στις προτεραιότητες. Επανελέγχος με ΥΔΟΜ για πολεοδομική ωρίμανση.
	Προσδιορισμός θέσεων στάθμευσης κατοίκων έξω από τις οικίες τους	Είναι πρακτικά αδύνατον να υλοποιηθούν αλλά και να αστυνομευθούν θέσεις στάθμευσης κατοίκων έξω από τις οικίες τους. Έχει γίνει συνολική πρόταση για εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης και ίδρυσης νέων κεντρικών και περιμετρικών χώρων στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ.
	Δημιουργία χώρων στάθμευσης με θέσεις φόρτισης	Έχουν προταθεί κεντρικοί και περιμετρικοί νέοι χώροι στάθμευσης. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία υπάρχει πρόβλεψη για θέσεις φόρτισης σε νέους και υφιστάμενους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, αλλά παράλληλα έχει εκπονηθεί και το ΣΦΗΟ Ηρακλείου, όπου προβλέπει θέσεις φόρτισης Η/Ο.
	Δημιουργία ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και χώρων αθλοπαιδιών και αξιοποίηση χώρου καρτ	Οι προτεινόμενοι χώροι κοινωνικοποίησης αφορούν σε περιοχές εντός πόλης. Σχετικά με το συγκεκριμένο ζήτημα προωθείται στον Δήμο Ηρακλείου για σχετική αξιολόγηση



Φορέας	Πρόταση συνοπτικά	Απάντηση ομάδας αναδόχου ΣΒΑΚ
κα. Ευγενία Σανιδά	Διαμόρφωση κόμβου Πλατείας Παναγίας Μασταμπά	Έχει εντοπισθεί το πρόβλημα και για τον συγκεκριμένο κόμβο προτείνεται για άμεση διαμόρφωση και ιεραρχείται στους προωθημένους κόμβους ιεραρχικά. Η τελική διαμόρφωση θα προκύψει μετά από εξέταση των λειτουργικών και γεωμετρικών στοιχείων για την επιλογή της βέλτιστης λύσης. Σημειώνεται ότι ο δήμος έχει ήδη αναθέσει τη σχετική μελέτη για τον κόμβο.
κ. Αναθρεπτάκης Γεώργιος	Κόμβος Μελίνας Μερκούρη/Αναγεννήσεως	Στον συγκεκριμένο κόμβο η Αναγεννήσεως παραχωρεί προτεραιότητα στη Μελίνας Μερκούρη και δεν εντοπίζονται ιδιαίτερα προβλήματα στην ορατότητα. Θα πρέπει να τονισθεί ότι σύμφωνα με τον ΚΟΚ απαγορεύεται η στάση και στάθμευση σε απόσταση 12 μέτρων από πινακίδες STOP και 5Μ. από διασταυρώσεις. Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι η οδός Μελ. Μερκούρη προκειμένου να υποδεχτεί ικανοποιητική υποδομή πεζού αναμένεται να αναδιαμορφωθεί είτε με κατάργηση της στάθμευσης είτε με μονοδρόμηση και οριοθέτηση της στάθμευσης ως εκ τούτου τα προβλήματα με τις συμβολές αυτής εκτιμάται ότι θα επιλυθούν
κ. Νίκος	Υποδομές ΑμεΑ	Το ΣΒΑΚ σε όλα τα μέτρα και τις δράσεις του προβλέπει την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και ΑΜΚ
κ. Καμπούρογλου Παναγιώτης	Είσοδος στο κέντρο από επαγγελματικά οχήματα που μεταφέρουν ανταλλακτικά/εργαλεία για επισκευές	Τα οχήματα με σκοπό την εκτέλεση εργασιών εντός της ζώνης του κέντρου θα μπορούν να εισέλθουν. Οι εργασίες αυτές δεν αποτελούν καθημερινή κυκλοφορία. Ο Δήμος θα καθορίσει τον τρόπο με τον οποίο θα μπορέσει να υλοποιηθεί, εξετάζοντας τις καλές πρακτικές που υπάρχουν σε πολλές πεζοδρομημένες περιοχές τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.
Άγνωστος	Πεζοδρόμια στη Γ. Γεωργιάδη	Η οδός έχει ενταχθεί στις πράσινες διαδρομές.
κ. Γεώργιος Γεωργιουδάκης	Εξέταση TRAM & τηλεματική και κάλυψη ΚΤΕΛ	Το ΣΒΑΚ τα έχει εντάξει στις προτάσεις του.
κ. Εμμανουήλ Βεριγος	Κυκλοφοριακή γαλήνη στις τοπικές οδούς, διαμορφώσεις κόμβων, εξυπηρέτηση από ΜΜΜ με ορθή χωροθέτηση στάσεων, πληροφορίες για δρομολόγια και ωράριο στις στάσεις, διαδρομές ποδηλάτου	Το σύνολο των προτάσεων συμφωνούν και έχουν ενταχθεί στις δράσεις και τα μέτρα του ΣΒΑΚ
κ. Φράγκος Ιωάννης	Προστασία σχολικών συγκροτημάτων, υποδομές ΑμεΑ, πρόβλημα στη Λ. Ικάρου από οχήματα άνω των 3,5Τ, κυκλικοί κόμβοι επί Λ. Ικάρου, χώροι κοινωνικοποίησης στη Ν. Αλικαρνασσό, παραλιακός ποδηλατόδρομος	Λόγω του κυκλοφοριακού χαρακτήρα της Λ. Ικάρου και των χρήσεών της (σύνδεση με Α/Δ, ταινιακή ανάπτυξη εμπορίου κλπ), είναι στην παρούσα φάση αδύνατη η απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων άνω των 3,5Τ. Οι υπόλοιπες προτάσεις έχουν υιοθετηθεί στο ΣΒΑΚ.



4 ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ

Μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης διαμορφώθηκαν τα ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων σύμφωνα με την ομαδοποίηση ανά κατηγορία παρεμβάσεων. Ειδικότερα τα πακέτα μέτρων αφορούν στις παρακάτω οκτώ (8) θεματικές:

- 1) Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας
- 2) Προώθηση και υποστήριξη των βιώσιμων μέσων μετακίνησης
- 3) Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- 4) Ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών
- 5) Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση
- 6) Διαχείριση εποχικότητας και λειτουργία λιμένα
- 7) Διαχείριση μετακινήσεων και λειτουργία της περιοχής του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης
- 8) Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα οι οποίες αφορούν σε διαχείριση κινητικότητας, βελτίωση υποδομών, δράσεις, κίνητρα και διάφορες πολιτικές προώθησης/ευαισθητοποίησης.

Επισημαίνεται πως στα επιμέρους πακέτα μέτρων είναι δυνατόν να παρατηρηθούν μέτρα που επαναλαμβάνονται. Το γεγονός αυτό συμβαίνει καθώς υπάρχουν προτεινόμενα μέτρα που μπορούν να ανήκουν σε παραπάνω από ένα (1) πακέτο μέτρων, εφόσον συμβάλλουν με διαφορετικό τρόπο στη θεματική του κάθε πακέτου.

Επίσης στα πακέτα μέτρων τοποθετούνται δύο συγκεκριμένες κατηγορίες που αφορούν στη λειτουργία του λιμανιού και του αεροδρομίου, δύο ιδιαίτερα κομβικών μεταφορικών υποδομών για τη λειτουργία και την επισκεψιμότητα της πόλης.

Σημειώνεται επιπλέον ότι τα μέτρα που περιγράφονται στα πακέτα μέτρων αποτελούν μέρος των αρχικών μέτρων του ήπιου σεναρίου και μέρος αυτών του ριζοσπαστικού, ενώ υπάρχουν και προσθήκες αυτών που προέκυψαν από τη διαβούλευση με τους φορείς και τις επιμέρους επικοινωνίες με πολίτες και αιρετούς.

Τα μέτρα στοχεύουν στην ολοκλήρωση του οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Ηρακλείου και με την εφαρμογή τους αναμένεται να έχουν επιτευχθεί οι επιμέρους στόχοι του ΣΒΑΚ όπως αυτοί ορίζονται σε προηγούμενα στάδια του έργου.



Τα μέτρα που ακολουθούν, επικεντρώνονται και εξειδικεύονται στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Ηρακλείου (ΠΣΗ), όπως έχει οριστεί σε προηγούμενα Παραδοτέα (βλ. αναλυτικά Παραδοτέα 1 & 2).

Ωστόσο, σε σχέση με τους περιφερειακούς οικισμούς του Δήμου (Ασίτες, Βασιλείες, Σίβα, Βενεράτο κ.α.) αναφέρονται ενδεικτικά οι ακόλουθες οριζόντιες προτάσεις, οι οποίες θα πρέπει να εξειδικευθούν με την εκπόνηση επιμέρους κυκλοφοριακών μελετών, βλ. παραδοτέο 4 της παρούσας υπηρεσίας - εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης:

- Διασύνδεση των περιφερειακών του ΠΣΗ οικισμών εντός του Δήμου με το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου, καθώς και με σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους (π.χ. νοσοκομεία, πανεπιστήμια, λιμάνι), με λεωφορειακές γραμμές που να εξασφαλίζουν υψηλά επίπεδα εξυπηρέτησης (π.χ. συχνότητες, διευρυμένο ωράριο, χαμηλό κόμιστρο). Τα ακριβή χαρακτηριστικά (δρομολόγια, πλήθος και τύπος οχημάτων λεωφορείων, συχνότητες, κλπ) θα προσδιορισθούν με την εκπόνηση μελετών δημοτικής συγκοινωνίας.
- Διασύνδεση των περιφερειακών του ΠΣΗ οικισμών εντός του Δήμου μεταξύ τους με ικανοποιητικό οδικό δίκτυο και των γειτονικών οικισμών μεταξύ τους με δίκτυο πεζού- ποδηλάτη.
- Να διερευνηθεί το ενδεχόμενο υλοποίησης υπερτοπικής διαδρομής ποδηλατόδρομου που θα συνδέει το ΠΣΗ με κάποιον/ους οικισμό/ούς (ενδ. γειτονικούς).
- Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης εκτός οδού, οχημάτων και ποδηλάτων, στην είσοδο των οικισμών και απομάκρυνση παρόδιας στάθμευσης από τα κέντρα των οικισμών.
- Αναπλάσεις πλατειών και πεζοδρομήσεις εντός των οικισμών, δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης και ανάδειξη χώρων πολιτισμού κ.α.

4.1.1 Πακέτο μέτρων 1 (ΠΜ1): Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας της οδικής ασφάλειας

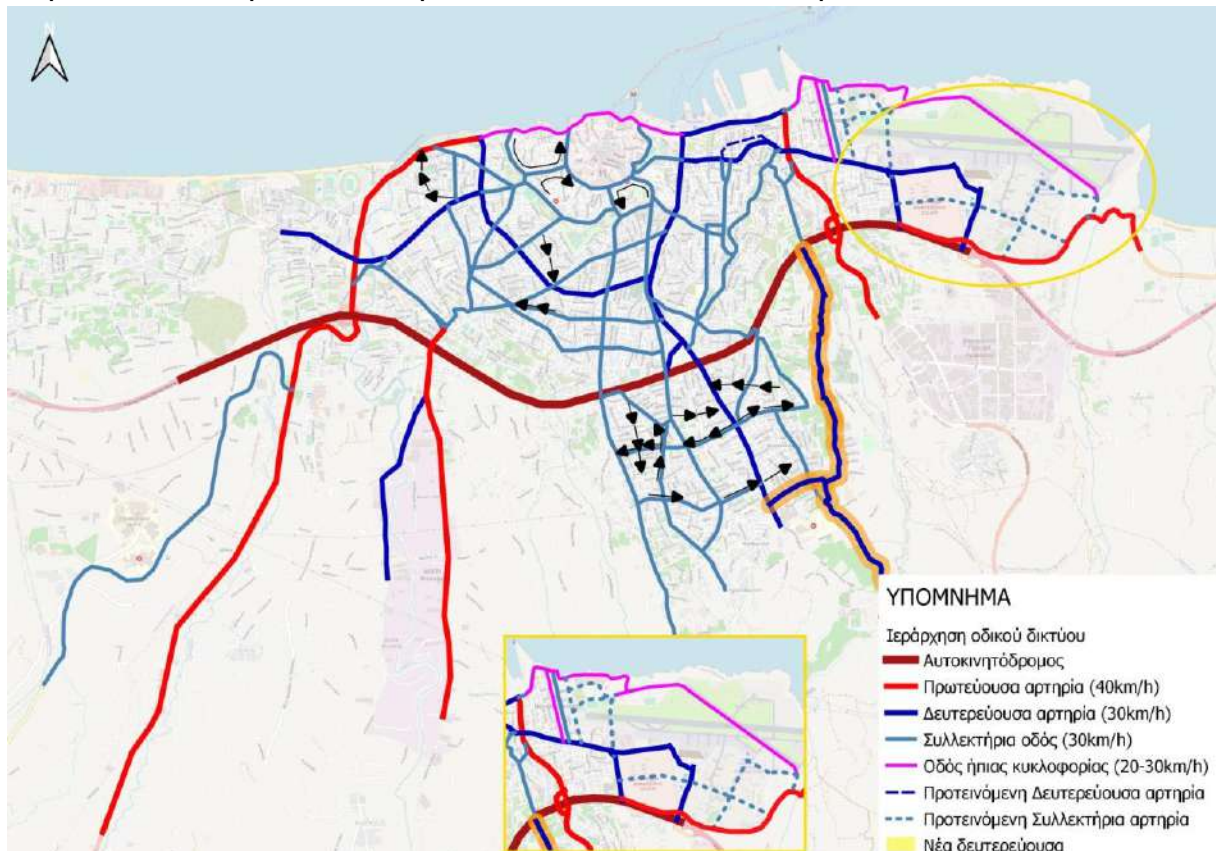
Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, την καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των επικίνδυνων κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας με βασικό άξονα την ενίσχυση των βιώσιμων τρόπων μετακίνησης.

Τα μέτρα αυτά είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

1.1.1 Εκτροπή διαμπερών/ υπερτοπικών φόρτων από το κέντρο της πόλης (Παλιά Πόλη) και τις γειτονιές (Χάρτης 1 και Χάρτης 2)

Το μέτρο αυτό αφορά σε ρυθμίσεις (κυκλοφοριακού χαρακτήρα) με στόχο την αποθάρρυνση διαμπερούς διέλευσης από το κέντρο πόλης και τις γειτονιές του Ηρακλείου. Μπορεί να υλοποιηθεί με μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις οδών καθώς και να υποστηριχθεί από άλλα συμπληρωματικά μέτρα (ενίσχυση ΜΜΜ, χώροι park'n'ride κ.α.). Ενδεικτικά στις παρακάτω εικόνες (χάρτες) παρουσιάζεται η πρόταση διαχείρισης της εκτροπής των υπερτοπικών φόρτων από την Π. Πόλη και τις γειτονιές.



Εικόνα 1: Εκτροπή διαμπερών/ υπερτοπικών ροών από τα κέντρα των γειτονιών και Ιεράρχηση δικτύου και οδοί με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά προτείνονται προς μονοδρομηση για αποσυμφόρηση διαμπερούς κίνησης σε γειτονιές και απόδοση χώρου στις ενεργές μετακινήσεις. (Χάρτης 1)



Σε αυτές προτείνονται κατά προτεραιότητα οι εξής λύσεις: μονοδρόμηση, οργάνωση στάθμευσης παρά την οδό εγκριβωτισμός - διαμόρφωση πεζοδρομίου εκατέρωθεν με ενσωμάτωση ποδηλατόδρομου ή λεωφορειολωρίδας, άλλες ρυθμίσεις που προβλέπονται από ΣΒΑΚ ή άλλη τοπικού χαρακτήρα μελέτη.

Σχετικά με την παλιά πόλη του Ηρακλείου -με δεδομένο ότι αποτελεί τον ιστορικό και εμπορικό πυρήνα της πόλης- προτείνεται σε ορίζοντα 15ετίας η διαμόρφωση της παραλιακής οδού με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας (χαμηλή ταχύτητα οχημάτων, διακριτός χώρος για πεζούς, ποδήλατα, ΕΠΗΟ, μειωμένη διέλευση βαρέων και σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα), η αποτροπή των διαμπερών ροών από το κέντρο της πόλης με βρόγχους που θα επιτρέπουν την είσοδο - έξοδο από διαφορετικά σημεία και λειτουργία της διαδρομής Α. Μακαρίου - Πλαστήρα - Έβανς - Τρικούπη - Δημοκρατίας ως περιμετρικού δακτυλίου. Η προτεραιότητα σε πεζούς και ποδήλατα θα πρέπει να είναι σαφής με διακριτές υποδομές και συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας, ενώ τα μη ρυπογόνα ΜΜΜ θα πρέπει να μπορούν να εισέρχονται στον κεντρικό πυρήνα με κυκλικές κινήσεις.

Στον παραπάνω χάρτη αποτυπώνονται ενδεικτικές μελλοντικές κατευθύνσεις για τμήματα που σήμερα λειτουργούν αμφίδρομα.

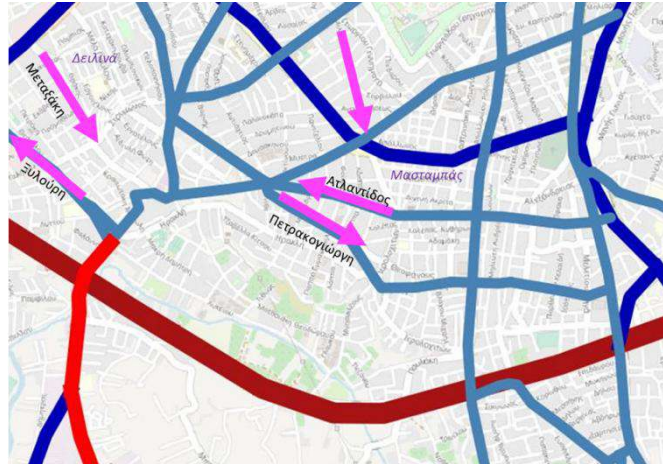
Ειδικότερα η κατεύθυνση είναι να ΜΗΝ υπάρχει η δυνατότητα διαμπερούς διέλευσης του κέντρου μέσα από τις οδούς Αβέρωφ - Κυρ. Λουκάρεως - Αγ. Μηνά - Γιαμαλάκη, αλλά να υπάρχουν αντίρροπες κατευθύνσεις (μονόδρομες) ώστε να δημιουργούνται βρόγχοι εισόδου - εξόδου με 2 εισόδους (ενδεικτικά μονόδρομες εισοδοί Αβέρωφ και Καλοκαιρινού ή μονόδρομες εισοδοί Έβανς και Καλοκαιρινού) και 2 εξόδους (ενδεικτικά μονόδρομες έξοδοι Έβανς και Γιαμαλάκη ή Αβέρωφ και Γιαμαλάκη). Επιπρόσθετα για να δημιουργηθεί ικανοποιητικός χώρος για τον πεζό και τον ποδηλάτη, προτείνεται η μονοδρόμηση των Έβανς, Καλοκαιρινού και της διαδρομής Αβέρωφ - Κυρ. Λουκάρεως - Αγ. Μηνά - Γιαμαλάκη.

Το ανάλογο μπορεί να εφαρμοστεί μέσα από εφαρμογή των αντίστοιχων κυκλοφοριακών μελετών και σε γειτονιές της πόλης όπως Μασταμπά, Θέρισο, Αλάτσατα, Καμίνια κ.α.

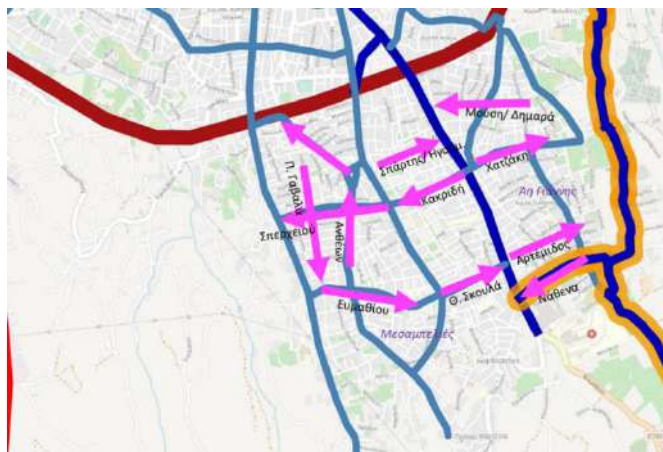
Η κατεύθυνση είναι ενδεικτικά για την περιοχή του Μασταμπά να μονοδρομηθούν οι Ατλαντίδος και Πετρακογιώργη δημιουργώντας ζεύγος αντίρροπων και να αναπτυχθούν κατάλληλες υποδομές για πεζούς και ευάλωτους χρήστες, αντίστοιχα για Δειλινά η μονοδρόμηση των Μεταξάκη και Ξυλούρη, για Αη Γιάννη, Αλάτσατα- Μεσαμπελιές η μονοδρόμηση των Σκουλά, Αρτέμιδος, Νάθενα, Κακριδή, Χατζάκη, Δημαρά, Παπ. Γαβαλά, Ανθέων, Ευμαθίου και άλλες ώστε να δημιουργηθεί κατάλληλος χώρος για πεζούς και άλλους ευάλωτους χρήστες.

Ανάλογη μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί για το σύνολο των επιμέρους γειτονιών εντός του ΠΣΗ με έμφαση στις περιοχές που χωροθετούνται σχολικές μονάδες, αθλητικές εγκαταστάσεις, σημαντικοί δημόσιοι χώροι, υποδομές πρόνοιας, χώροι λατρείας και αντίστοιχα υποδομές που προσελκύουν ευάλωτους χρήστες.

Στον παραπάνω χάρτη αποτυπώνονται ενδεικτικές μελλοντικές κατευθύνσεις για τμήματα που σήμερα λειτουργούν αμφίδρομα.



Εικόνα 2: Μασταμπάς & Δελινά



Εικόνα 3: Αη Γιάννης - Αλάτσατα, Μεσαμπελιές



Εικόνα 4: Καμινία

Το μέτρο αυτό για να εφαρμοστεί απαιτείται η εκπόνηση αναλυτικής κυκλοφοριακής μελέτης όπου θα προβλέπονται σε συνδυασμό με τα παρακάτω μέτρα αναλυτικές πληροφορίες εφαρμογής και πρόσθετα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας.



1.1.2 Νέα Ιεράρχηση του οδικού δικτύου και Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας (Χάρτες 1 και 2 και 3) (όμοια με 3.1.2) Το μέτρο αυτό αφορά αφενός σε νέα ιεράρχηση του δικτύου, η οποία από μόνη της αποτελεί απαραίτητο αλλά και βασικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων στο πλαίσιο του Σ.Β.Α.Κ., και αφετέρου σε ρυθμίσεις καθορισμού ζωνών ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές με αυξημένη παρουσία πεζών και ευάλωτων χρηστών του δικτύου (περιοχές με σχολεία, κέντρα πολιτισμού, ΚΑΠΗ, μονάδες υγείας, εκκλησίες κ.α.).

Η ιεράρχηση του δικτύου συνιστά, εν γένει, θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα η αναδιοργάνωσή της να επιδρά καθοριστικά στην αποτελεσματικότητά του. Φυσικά, για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται και κρίσιμες διανοίξεις νέων οδικών τμημάτων, με σκοπό τη βέλτιστη λειτουργία του δικτύου αλλά και την εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Με τη νέα ιεράρχηση θα λειτουργούν ως πρωτεύουσες αρτηρίες οι Ηρακλείου - Φαιστού, Σοφοκλή Βενιζέλου, Καζαντζίδη, Ε.Ο. Ηρακλείου-Αγ. Νικολάου, Ειρήνης και Φιλίας.

Ως δευτερεύουσες αρτηρίες οι Λ. 62 Μαρτύρων (τμήμα), Μίνωος-Ε.Ο.Κ.-Σμπώκου, (τμήμα) Λ. Νέαρχου, Λ. Ικάρου (μετά τη διάνοιξη της οδού Οδυσσέως μέρος του ρόλου της Ικάρου από Λ. Καζαντζίδη έως Πόρο θα λάβει η Οδυσσέως), Λ. Στέλιου Καζαντζίδη, Λ. Κνωσού, Λ. Εθνικής Αντιστάσεως και η νέα προτεινόμενη διάνοιξη σύνδεσης ΒΟΑΚ - Λ. Κνωσού.

Ως συλλεκτήριες οι Α. Κάλβου-Πλάτωνος, Αγίου Ιωάννου Χωστού - Παπαγιάννη Σκουλά, Ανθέων, Γερωνυμάκη - Κομνηνών - Χειμάρρας, Δεξιθέας - Γ. Παπανδρέου, Δημοκρατίας (Ν. Αλικαρνασός), Ε. Ξάνθου - Λαγκαδά, Μεγ. Έβανς, Εθνομαρτύρων, Ειρήνης και Φιλίας, Ευμαθίου, Ηροδότου, Ηφαίστου, Κ. Αστρινάκη - Ε. Ξάνθου - Αγησιλάου, Καστοριάς, Κλεάνθη, Κονδυλάκη, Λεβήνου - Ατλαντίδος - Παρασκευόπουλου, Λευτέρη Σκεπετζή, Λ. Ιωνίας, Ούλωφ Πάλμε, Λ. Καλοκαιρινού (τμήμα), Λ. Πανεπιστημίου, Λ. Πλαστήρα-Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, Μάνου Κατράκη, Μάχης Κρήτης, Μεγ. Αλεξάνδρου, Μεσσαράς, Μιλτιάδου, Ν. Κρασαδάκη, Παρασκευόπουλου, Πετρακογιώργη, Πιτσουλάκη, Σαλαμίνας, Σπερχειού - Κακρίδη - Χατζάκη - Αρχελάου, Χριστομιχάλη Ξυλούρη, Γιαμαλάκη - Κ. Λουκάρως - Αβέρωφ - Παπαναστασίου, Μάρκου Καρανασάση, Νάθena, Ερμή, Δημοκρατίας, Μποφώρ, Ικάρου, Νεάρχου, Σοφ. Βενιζέλου, 62 Μαρτύρων (τμήμα της).

Ως βασική οδός με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας - χαμηλών ταχυτήτων για σύνδεση της πόλης και του παραθαλάσσιου μετώπου η παραλιακή οδός Νεάρχου (από Γιαμαλάκη έως Μποφώρ). Λοιπές οδοί ήπιας κυκλοφορίας χωροθετούνται εντός των γειτονιών για το τοπικό δίκτυο, σε περιοχές περίξ σημαντικών χρήσεων (σχολείων κ.α.).

Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, άρθρο 1.

Οι περιοχές κατοικίας που περιλαμβάνονται εντός του ιεραρχημένου δικτύου θα λειτουργούν ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στον δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία τέτοιου είδους ζωνών

επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη ή με σημαντικά προβλήματα ώστε να αποτρέπεται. Συνήθως εφαρμόζονται σε γειτονιές με έμφαση σε περιοχές που περιλαμβάνουν σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, μονάδες υγείας και πρόνοιας, εκκλησίες κ.α.



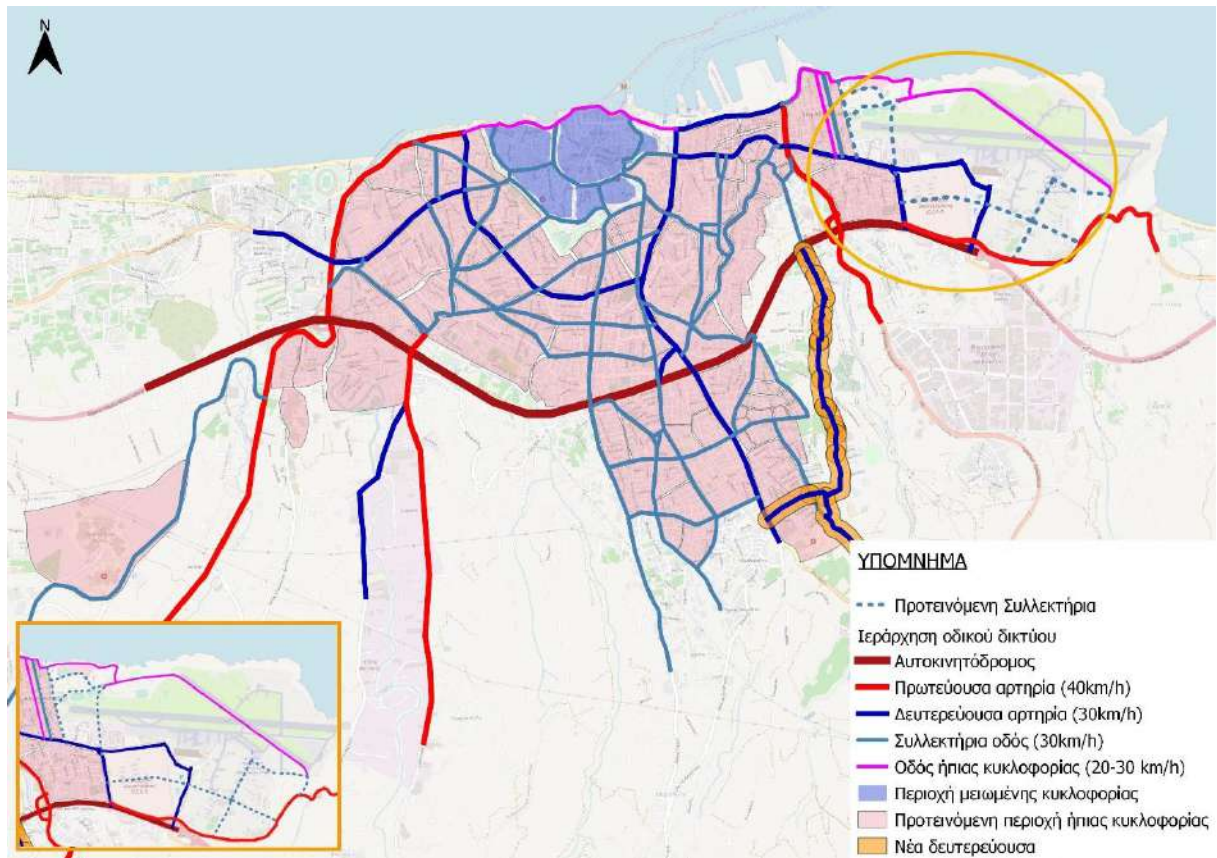
Εικόνα 5: Οδός ήπιας κυκλοφορίας, Άμστερνταμ

Οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας για την πόλη του Ηρακλείου θα περιλαμβάνουν γειτονιές σε όλο το ΠΣΗ και τους βασικούς οικισμούς του.

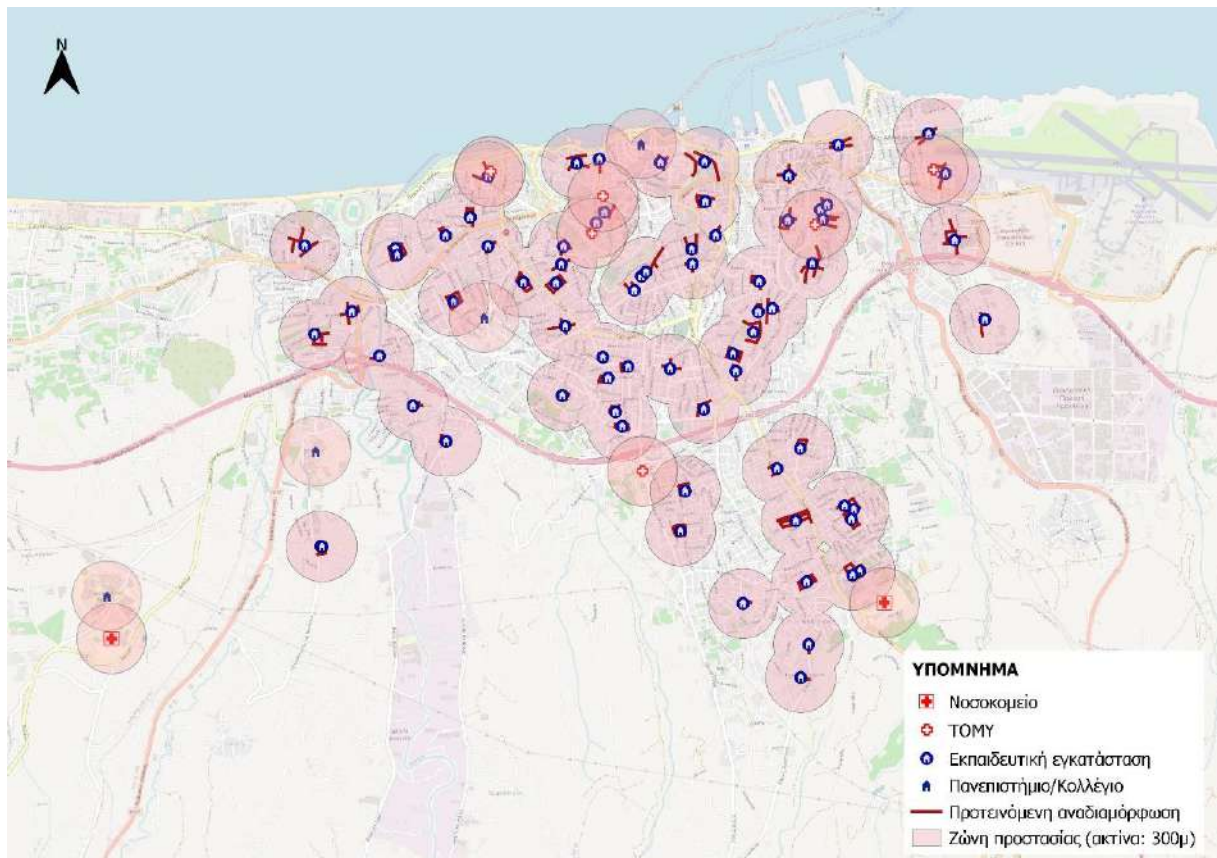
Σε αυτές τις ζώνες εφαρμόζονται μέτρα, τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η οφιοειδής διάταξη, οι μονοδρομήσεις- αντιδρομήσεις, οι τοπικές προεξοχές, η απλή σήμανση (οριζόντια ή κατακόρυφη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους και η ταχύτητα διέλευσής τους.

Μετά τη διετή λειτουργία των περιοχών κρίνεται σκόπιμο να επιλεγούν οι κρίσιμες εκείνες ζώνες που θα μετατραπούν σε ζώνες περιορισμένης/ ελεγχόμενης πρόσβασης

Ειδικότερα, όριο 40χλμ/ω θα έχουν οι οδοί Ηρακλείου - Φαιστού, Σοφοκλή Βενιζέλου, Καζαντζίδη, Ε.Ο. Ηρακλείου - Αγ. Νικολάου, Ειρήνης και Φιλίας και οι λοιπές οδοί θα έχουν όριο 30χλμ/ω που μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με τα ειδικά χαρακτηριστικά.



Εικόνα 6: ΝΕΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ & Ιεράρχηση δικτύου (Χάρτης 2)



Εικόνα 7: Ζώνες προστασίας - Ήπια Κυκλοφορία (Χάρτης 3)



1.1.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας (Χάρτης 2)

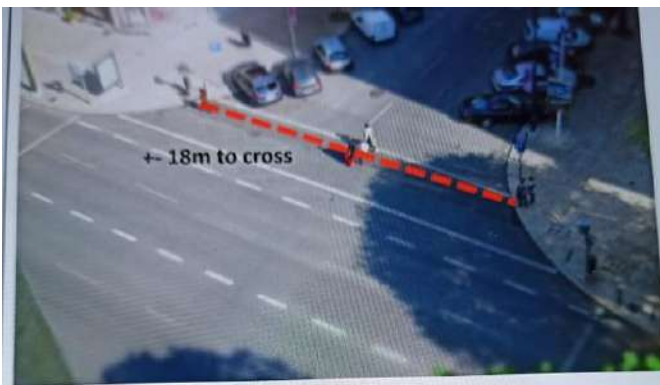
Η μείωση των ορίων ταχύτητας είναι, άμεσα συνδεδεμένη με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ενώ πρόκειται για ένα μέτρο που, αναμφισβήτητα, θέτει σε προτεραιότητα τους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων όπως παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικές δυσκολίες). Ταυτόχρονα, αρκετά είναι και τα περιβαλλοντικά της οφέλη στο αστικό περιβάλλον, αφού συμβάλει στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

Η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική είτε σε συγκεκριμένες ζώνες υψηλού κινδύνου, όπως αναλύθηκε στα προηγούμενα, είτε κατά μήκος μια ολόκληρης αστικής περιοχής. Η ταχύτητα που προτείνεται ανέρχεται στα 30χλμ/ώρα εντός του αστικού ιστού από το σύνηθες όριο των 50 χλμ/ώρα που εφαρμοζόταν μέχρι σήμερα.

Σημειώνεται ότι αν και το συγκεκριμένο μέτρο πραγματοποιείται σχετικά εύκολα, ιδιαίτερη σημασία έχει και η αντίστοιχη διαμόρφωση του περιβάλλοντος κίνησης και η επιτήρησή του καθώς και η ενημέρωση των μετακινούμενων. Ο σχεδιασμός, δηλαδή, πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην ευνοεί την ανάπτυξη μεγαλύτερων ταχυτήτων, το οποίο μπορεί να επιτευχθεί με συμπληρωματικά μέτρα όπως στενές λωρίδες κυκλοφορίας, τοπική ανύψωση του οδοστρώματος, φύτευση κ.α. Αξίζει να αναφερθεί ότι καθιστώντας τις συνθήκες κίνησης των οχημάτων λιγότερο ευνοϊκές είναι αρκετά πιθανή η στροφή σε άλλους, ηπιότερους, τρόπους μετακίνησης.



Εικόνα 8: Ενδεικτική διαμόρφωση οδών και εργαλείων για χαμηλό όριο ταχύτητας



πριν



μετά

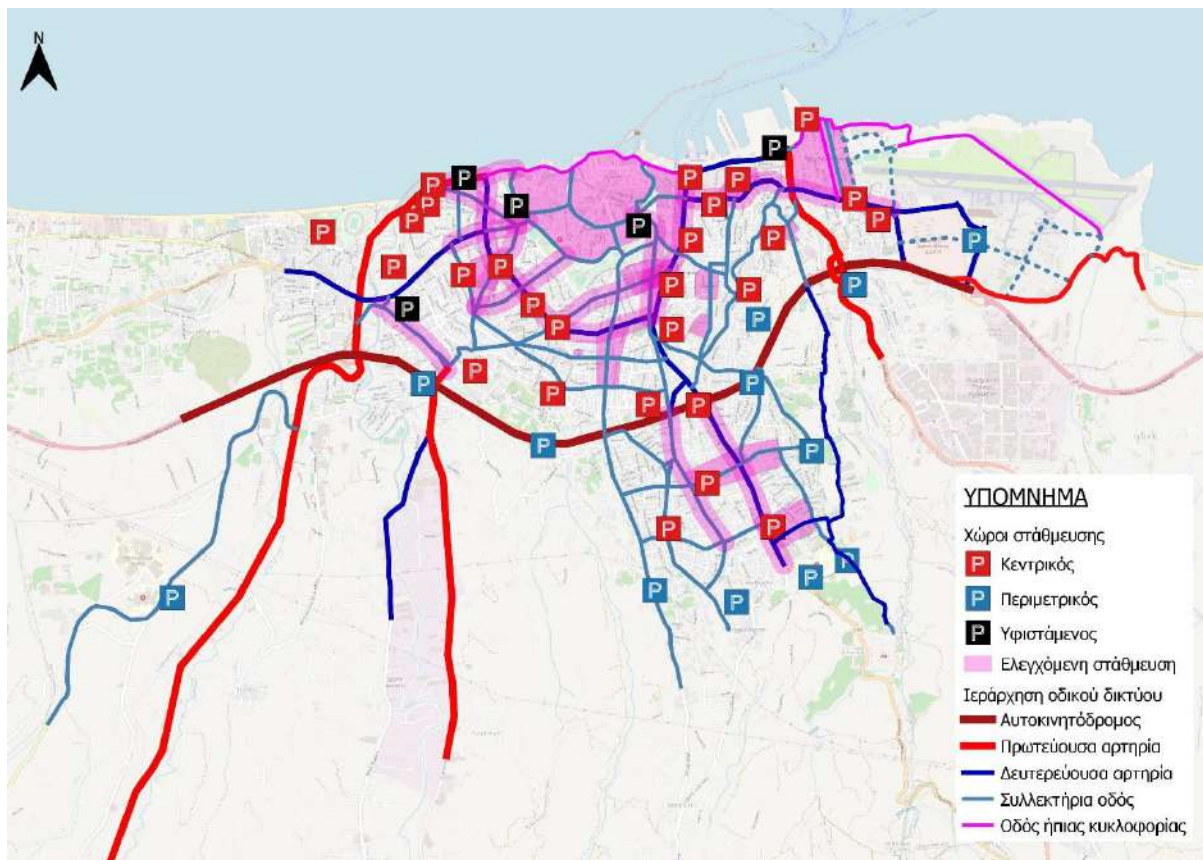


1.1.4 Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) κατοίκων & επισκεπτών (Χάρτης 4)

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα, επιφέροντας με αυτόν τον τρόπο αλλαγές στη φιλοσοφία των μετακινήσεων και προάγοντας ένα ολοκληρωμένο, βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα κινητικότητας.

Στόχος είναι η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών αλλά και της καθημερινής ζωής των κατοίκων, παρέχοντας υποδομές που αναβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον. Ταυτόχρονα μπορεί να διασφαλιστεί η στάθμευση των κατοίκων με την παροχή προνομίων ελεύθερης στάθμευσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, αλλά και η εξυπηρέτηση της βραχυχρόνιας στάθμευσης. Επιπρόσθετα, το μέτρο αυτό οδηγεί στην Ελεγχόμενη προσβασιμότητα οχημάτων στο κέντρο της πόλης και τελικά στην ενθάρρυνση για συνετή χρήση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το ποδήλατο. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στον Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας.

Τονίζεται πως η ελεγχόμενη παρόδια στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Απαραίτητο στοιχείο του σχεδιασμού πρέπει να αποτελεί επίσης η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ στο εν λόγω σύστημα αλλά και ο συνδυασμός με άλλα μέτρα στην κατεύθυνση των βιώσιμων μεταφορών (π.χ: Πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης και χώρους στάθμευσης ή φόρτισης μοτοποδηλάτων). Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.



Εικόνα 9: Προτεινόμενοι οργανωμένοι Χώροι στάθμευσης εκτός οδού & περιοχές ΣΕΣ (Χάρτης 4)

Στον ως άνω χάρτη παρουσιάζεται η χωροθέτηση των προτεινόμενων περιοχών ΣΕΣ οι οποίες χωροθετούνται σε άξονες αυξημένης εμπορικότητας ή ευρύτερα σε σημεία (παρακείμενους άξονες) που υπάρχει μεγάλη ζήτηση για την καλύτερη διαχείριση των διαθέσιμων χώρων. Πιο αναλυτικά, πρόκειται για το σύνολο της Παλιάς Πόλης, το βόρειο τμήμα Αλικαρνασσού από την οδό Ικάρου προς τη θάλασσα καθώς και ΚΥΡΙΩΣ εκατέρωθεν ορισμένων αξόνων (μήκους περίπου 100μ.) σε διάφορες οδούς της πόλης που η ζήτηση είναι ιδιαίτερα αυξημένη (π.χ. Ικάρου, Αντιστάσεως, Δημοκρατίας, Παπανδρέου, Μίνως, Πεταλοειδής, Κνωσού, Παπαναστασίου, Χατζάκη, Νάθενα, Χρ. Ξυλούρη, τμήματα της Παραλιακής Λεωφόρου, κ.α.).

Σε γενικές γραμμές, επικεντρώνεται σε άξονες όπου προβλέπονται παρεμβάσεις ενίσχυσης άλλων μέσων (πχ Λεωφορειολωρίδες, δρόμοι για ενίσχυση πεζοδρομίων ή δρόμοι που εισάγονται ποδηλατόδρομοι), ή/και σε άξονες όπου σήμερα έχουμε υψηλή παραβατικότητα παράνομη στάση- στάθμευση παρά την οδό- σε διπλό στίχο κ.α.

Επιπλέον, αρκετά βοηθητική θα ήταν και η εγκιβωτισμένη εφαρμογή του μέτρου (οριοθέτηση στάθμευσης σε εσοχές) σε περιοχές που έχουν ήδη θέσεις στάθμευσης παρά την οδό, μιας και στα σημεία αυτά είναι πιο ευνοϊκές οι συνθήκες.

Ενδεικτικά προτείνεται να επιτρέπεται η στάθμευση για μέγιστο διάστημα 2 ωρών με χρέωση της τάξης του 1 ευρώ/ ώρα- 1,70 ευρώ/ 2 ώρες με ωράριο 09.00-14.00 και 16.00-20.00 για τις καθημερινές, Σάββατο 09.00-15.00. Δυνητικά επίσης προτείνεται η δυνατότητα χρήσης μηνιαίας κάρτας στάθμευσης με χρέωση της τάξης των 30 ευρώ.

Τα ανωτέρω προσδιορίζονται αναλυτικά από τη σχετική μελέτη εφαρμογής.



1.1.5 Εφαρμογή smart systems για τον έλεγχο των θέσεων στάθμευσης επισκεπτών/κατοίκων σε όλη την έκταση εφαρμογής του ΣΕΣ και τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης

Με την ενσωμάτωση των έξυπνων τεχνολογιών στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να αυξηθεί δραστικά η αποτελεσματικότητά του. Με αυτήν, μπορεί να επιτευχθεί ακριβής αίσθηση και πρόβλεψη της πληρότητας του χώρου των αυτοκινήτων σε πραγματικό χρόνο και καθοδήγηση κατοίκων και επισκεπτών στο διαθέσιμο σημείο στάθμευσης.

Συνεπώς βελτιστοποιείται η αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων ενώ παράλληλα απλοποιείται αισθητά η εμπειρία στάθμευσης με αποτέλεσμα να εξοικονομείται χρόνος για τον οδηγό και φυσικά να μειώνονται οι εκπεμπόμενοι ρύποι. Αισθητά είναι και τα οφέλη στην ευρύτερη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος αφού με την αξιοποίηση των έξυπνων συστημάτων ενισχύεται η ελεύθερη ροή στην κυκλοφορία της πόλης.

Με τη χρήση αντίστοιχων τεχνολογιών μπορούν να διατεθούν χρήσιμα στατιστικά δεδομένα για την κίνηση στο κέντρο της πόλης σε επίπεδο ωραρίου, ημερών και μηνών προτίμησης από τους πολίτες καθώς και δεδομένα για τον μέσο χρόνο παραμονής. Με βάση τα δεδομένα αυτά η δημοτική αρχή αλλά και οι εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης, μπορούν να κάνουν έξυπνες προωθητικές ενέργειες για την τόνωση της κίνησης ή την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών στις ώρες αιχμής.

Φυσικά, ιδιαίτερη χρήσιμη θα ήταν η εφαρμογή αντίστοιχων συστημάτων και στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς μέσω ενός ενιαίου συστήματος διαχείρισης. Πιο συγκεκριμένα, η παροχή αντίστοιχων τεχνολογιών για τη στάθμευση ποδηλάτων θα αποτελούσε μεγάλο κίνητρο και θα συνέβαλε στην καθιέρωσή του ως μεταφορικό μέσο. Σε γενικές γραμμές, η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης όπου θα έχουν τη δυνατότητα οι οδηγοί να σταθμεύουν τα οχήματά τους και να συνεχίζουν τη μετακίνησή τους με πιο βιώσιμα μέσα σε συνδυασμό με τη δρομολόγηση προγράμματος ευφυούς στάθμευσης θα άλλαζε σημαντικά την εικόνα του συγκοινωνιακού συστήματος.

Τέλος, τα ΣΕΣ έχουν τη δυνατότητα να συνδέονται και να δια-λειτουργούν με την πλατφόρμα έξυπνης πόλης, προσφέροντας αφενός ανοιχτά δεδομένα για εκμετάλλευση από την κοινωνία, αφετέρου διαλειτουργικότητα με άλλες εφαρμογές και τομείς της έξυπνης πόλης (όπως π.χ. ο έξυπνος οδοφωτισμός ή διαχείριση της αστικής κινητικότητας πεζών και οχημάτων).

1.1.6 Αξιοποίηση εργαλείων με τη χρήση και νέων τεχνολογιών για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης

Τα έξυπνα συστήματα αποτροπής της παράνομης στάθμευσης μπορούν να επιφέρουν ουσιαστικές αλλαγές στον περιορισμό του φαινομένου παράνομης στάθμευσης. Με την τοποθέτηση κατάλληλων αισθητήρων σε σημεία που απαγορεύεται η στάθμευση επιτυγχάνεται η πληροφόρηση και ειδοποίηση των οδηγών και περιορίζεται η παράνομη στάθμευση. Το μέτρο αυτό μπορεί να δράσει τόσο προειδοποιητικά προς τους οδηγούς όσο και βοηθητικά στον έλεγχο της παραβατικότητας από τα αρμόδια όργανα. Στην περίπτωση του Ηρακλείου μπορεί να επεκταθεί το πιλοτικό σύστημα που εφαρμόστηκε σε μεμονωμένα σημεία (διασταυρώσεις Χαρ. Τρικούπη, Έβανς κ.α.) στο σύνολο των κρίσιμων διασταυρώσεων που εντοπίζονται. Παράλληλα το μέτρο αυτό μπορεί να βοηθήσει στην υλοποίηση άλλων μέτρων σχετικά με τις προσθήκες λεωφορειολωρίδων, ποδηλατοδρόμων κ.α.

1.1.7 Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του κέντρου της πόλης του Ηρακλείου, έτσι ώστε να δημιουργείται ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στο κέντρο της πόλης (Gating) και να ενισχύεται η ομαλή διέλευση πεζών (Χάρτης 5)

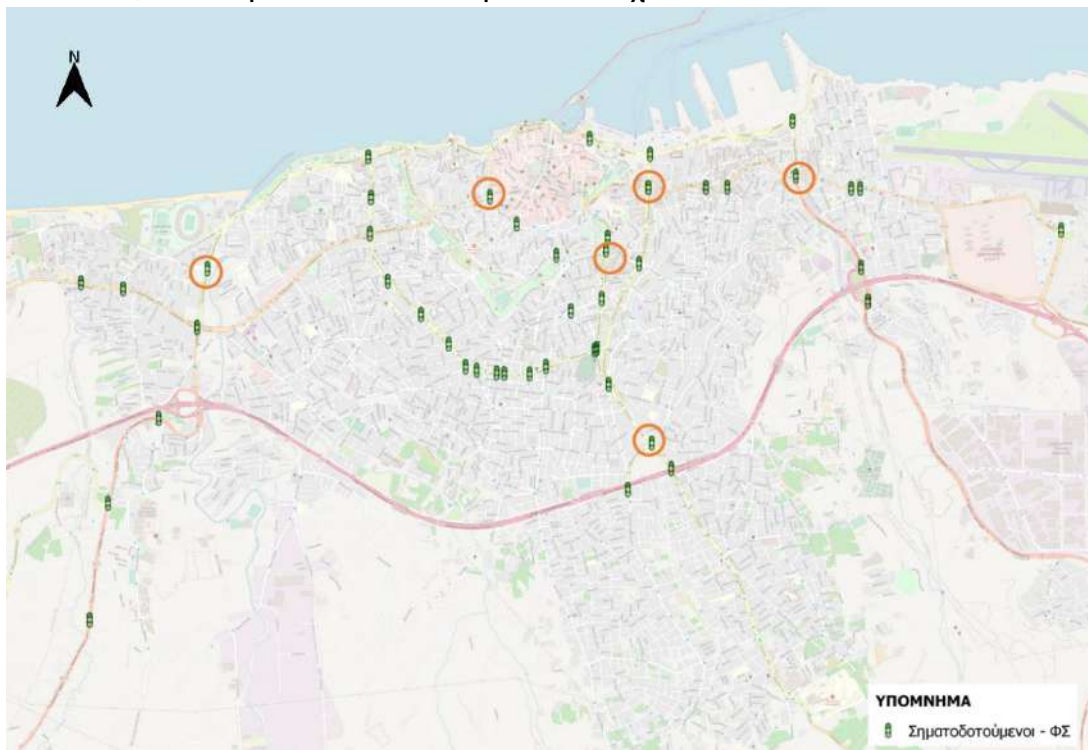
Πρόκειται, ουσιαστικά, για τον περιορισμό του όγκου της κυκλοφορίας πριν το Κέντρο της πόλης σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενός πράσινου κύματος κυκλοφορίας εντός του, στο οποίο θα διέρχονται τα οχήματα απρόσκοπτα με μικρή σχετικά ταχύτητα, π.χ. 25χλμ/ώρα. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνονται ασφαλέστερες συνθήκες κίνησης για τους πεζούς ενώ, ευρύτερα, διαμορφώνεται ένα φιλικότερο περιβάλλον κίνησης ενώ αποτρέπεται η διαμπερής διέλευση από περιοχές που απαιτούν προστασία.

Στο πλαίσιο ρύθμισης της λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών, ιδιαίτερα σημαντική θα ήταν η εστίαση σε οδικά τμήματα με διαχωριστική νησίδα, στα οποία υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση (π.χ οδός Δημοκρατίας, Χαρ. Τρικούπη, 62 Μαρτύρων κ.α).

Ζητούμενο είναι με το νέο πρόγραμμα σηματοδότησης να δοθεί περισσότερη έμφαση Α) στην προτεραιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και Β) στην ομαλή διέλευση των πεζών, θέτοντάς τους σε προτεραιότητα κατά τη διέλευσή τους από αντίστοιχα οδικά τμήματα.

Ταυτόχρονα, πρέπει να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρχει αναμονή για τους πεζούς σε νησίδες μικρότερες των 80cm. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερα χρήσιμη θα ήταν και η κατάργηση της ΦΣ σε ορισμένους κόμβους. Ενδεικτικά αναφέρονται τα σημεία Μιν. Ασπίδα, Καζαντζίδα και Ικάρου, Ικάρου και Εθν. Αντιστάσεως κ.α.

Ιδιαίτερα σημαντική παρέμβαση στο πλαίσιο του εν λόγω μέτρου είναι η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ μέσω των κατάλληλων τεχνολογιών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην κατεύθυνση αυτή θα ήταν η αναβάθμιση των υφιστάμενων φωτεινών σηματοδοτών με την προσθήκη των απαραίτητων ηχητικών διατάξεων.



Εικόνα 10: Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι – αλλαγή προγράμματος για ενίσχυση ασφάλειας ΠΕΖΩΝ (Χάρτης 5)



1.1.8 Events Management (εκδηλώσεις για Παγκρήτιο Στάδιο και γήπεδο ΟΦΗ, λαϊκές αγορές κ.α.)

Αναμφισβήτητα, οι χώροι του Παγκρήτιου Σταδίου αλλά και του γηπέδου του ΟΦΗ, ΕΡΓΟΤΕΛΗ κ.α. αποτελούν σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους για την πόλη του Ηρακλείου. Σε αυτούς, εκτός από αθλητικές διοργανώσεις φιλοξενούνται συχνά ποικίλες εκδηλώσεις με αποτέλεσμα το κυκλοφοριακό δίκτυο της περιοχής να επιβαρύνεται προσωρινά, για την εξυπηρέτηση του κοινού.

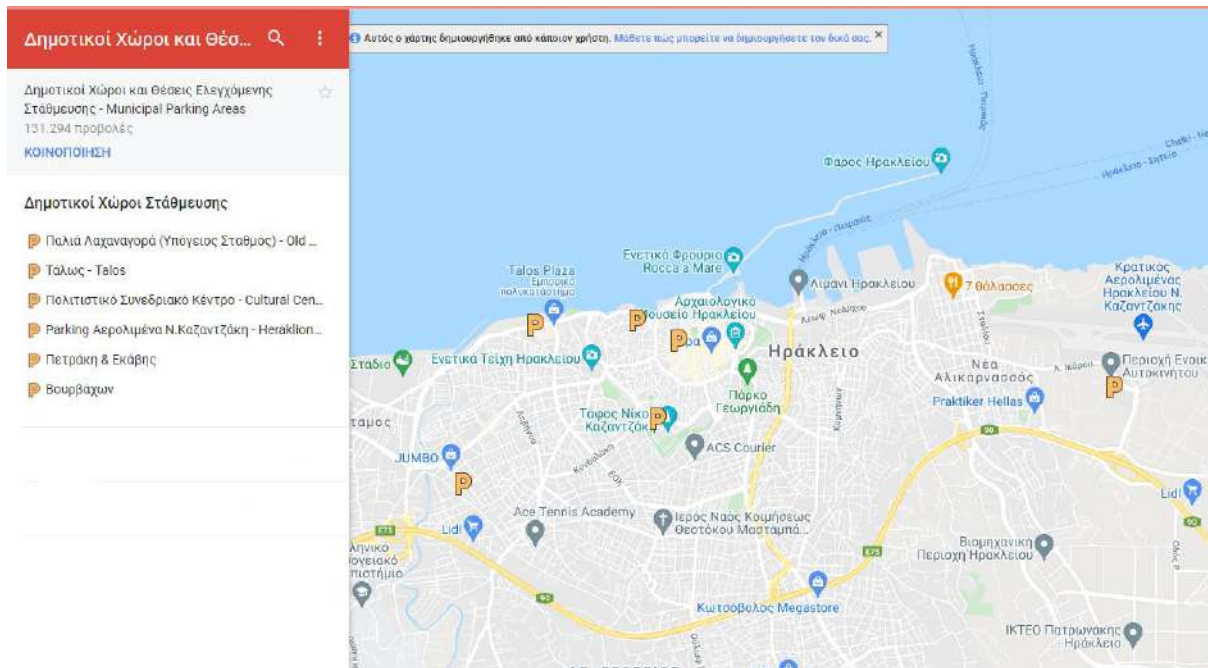
Θεωρείται, λοιπόν, απαραίτητος ο σχεδιασμός των απαραίτητων έκτακτων μέτρων τα οποία θα τίθενται σε εφαρμογή σε αντίστοιχες περιπτώσεις, προκειμένου να μην παρεμποδίζεται η εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου. Ενδεικτικά αυτό μπορεί να αφορά σε διενέργεια ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης για εφαρμογή μέτρων όπως η προσωρινή αλλαγή του προγράμματος σηματοδότησης ή η θέσπιση έκτακτων δρομολογίων αστικής συγκοινωνίας με προτεραιότητα από και προς την περιοχή για την εξυπηρέτηση των ενδιαφερόμενων με άλλα μέσα.

Αντίστοιχα αλλά μικρότερης κλίμακας κυκλοφοριακά ζητήματα εντοπίζονται κατά τη διάρκεια διενέργειας των λαϊκών αγορών στις διάφορες επιμέρους γειτονιές. Είναι κρίσιμο να επιλέγονται οδοί τοπικού χαρακτήρα, οι οποίες δεν ανήκουν στο ιεραρχημένο δίκτυο (πρωτεύουσες- δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί) για τη διενέργεια των τοπικών λαϊκών αγορών. Η χωροθέτηση αυτών κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται στα κέντρα γειτονιών σε τοπικές οδούς. Ιδανικά κρίνεται σκόπιμο να χωροθετούνται σε θέσεις (οδούς ή ΚΧ) που γειτνιάζουν με ελεύθερους - ανοικτούς χώρους στάθμευσης για εξυπηρέτηση των οχημάτων των παραγωγών με σκοπό να μην επιβαρύνονται οι επιμέρους γειτονιές με επιπλέον παρόδια στάθμευση. Παράλληλα - με δεδομένο ότι πολλοί επισκέπτες των αγορών είναι ευάλωτοι χρήστες - να εντείνεται η αστυνόμευση για ζητήματα παράνομης στάσης- στάθμευσης στις οδούς που γειτνιάζουν με την αγορά.

Βελτίωση υποδομών

1.2.1 Αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού

Η πόλη του Ηρακλείου διαθέτει ήδη χώρους δημόσιους χώρους στάθμευσης σε διάφορα κομβικά σημεία της όπως φαίνονται στον χάρτη που ακολουθεί (ειδικά για Π. Πόλη). Ωστόσο, οι εν λόγω χώροι χρήζουν περαιτέρω αξιοποίησης στο πλαίσιο δημιουργίας ενός ισχυρού δικτύου χώρων στάθμευσης, ικανού να ανταπεξέρχεται στις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες της πόλης. Στους συγκεκριμένους χώρους απαιτείται να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες εκσυγχρονισμού των διαθέσιμων υποδομών, με στόχο την καλύτερη οργάνωσή τους ενδ. Με εισαγωγή έξυπνων συστημάτων όπως έχει ήδη αναλυθεί στα προηγούμενα, προκειμένου αυτές να γίνουν πιο λειτουργικές. Φυσικά, οι ενέργειες αυτές πρέπει να γίνουν με ήπιο τρόπο και να σέβονται τον ιστορικό χαρακτήρα της παλιάς πόλης. Ενδεικτικά, αναφέρεται ο χώρος στάθμευσης στα Ενετικά Τείχη, στον οποίο οι παρεμβάσεις που δύναται να υλοποιηθούν είναι σχετικά περιορισμένες μιας και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αλλοιωθεί η πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής, κρίνεται ωστόσο απαραίτητο μέρος/ μέρη της Τάφρου να αξιοποιείται για σύντομη στάθμευση.



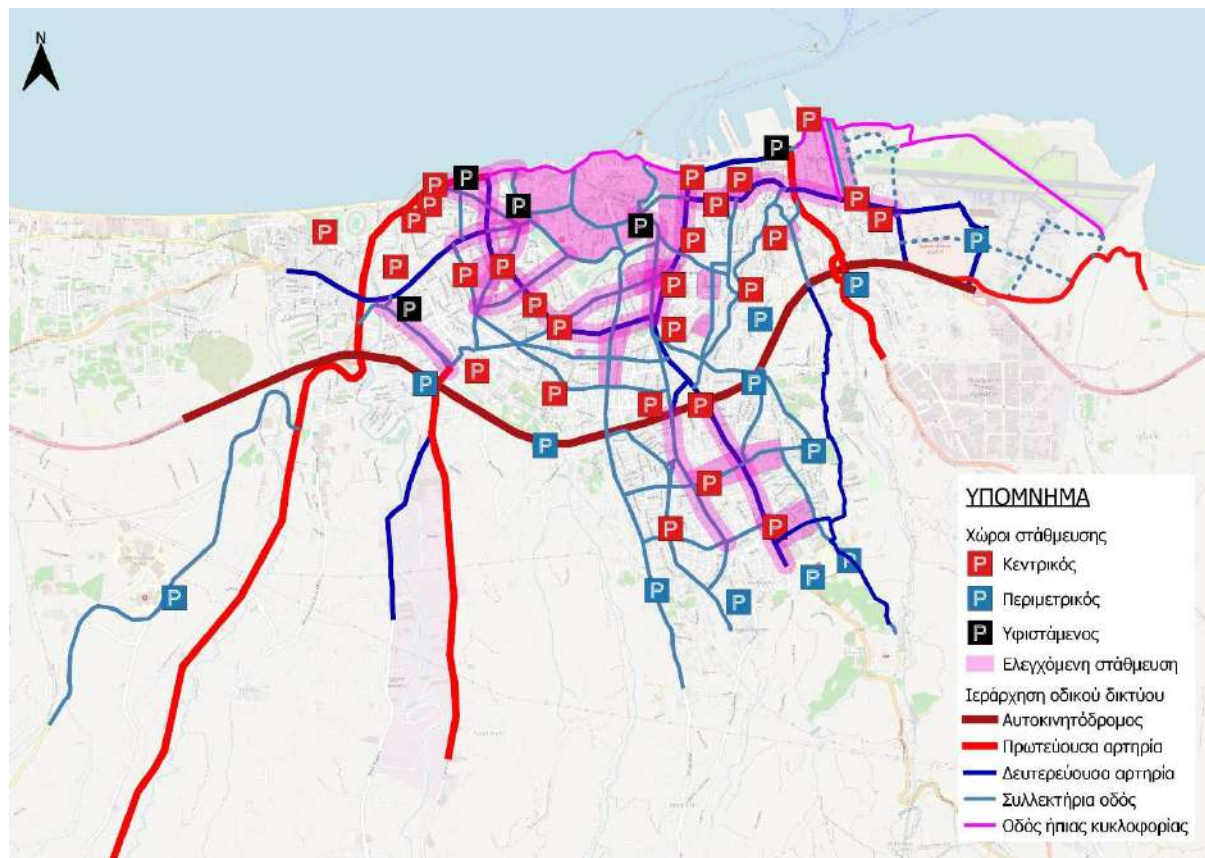
Εικόνα 11: Υφιστάμενοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (πηγή: Δήμος Ηρακλείου)

Αντίστοιχα το σύνολο των υφιστάμενων οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στο σύνολο του ΠΣΗ (εκτός Τειχών) θα πρέπει να αναβαθμιστεί για να ενσωματώσει περισσότερα οχήματα.

1.2.2 Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)

Λαμβάνοντας υπόψη όσα έχουν αναφερθεί και παραπάνω και δεδομένου του χαρακτήρα του ΠΣΗ (πυκνοδομημένο χωρίς πρόβλεψη για ΟΤ προς χρήση στάθμευσης), γίνεται αντιληπτή η ιδιαίτερη σημασία του εν λόγω μέτρου. Στην πόλη του Ηρακλείου το μεγαλύτερο μέρος του κτιριακού δυναμικού είναι αρκετά παλιό ενώ στην πλειοψηφία του δεν υπάρχει ο προβλεπόμενος χώρος στις πιλοτές για τη στάθμευση των κατοίκων πλησίον του τόπου διαμονής τους. Σε συνδυασμό με την έλλειψη ελεύθερων χώρων λόγω περιορισμένων προβλέψεων, μη ολοκληρωμένου σχεδιασμού, αυθαίρετης δόμησης και με κρίσιμο δεδομένο το γεγονός ότι τα περισσότερα νοικοκυριά έχουν πλέον στη διάθεσή τους περισσότερα από 1 οχήματα, το πρόβλημα εύρεσης στάθμευσης εντείνεται ακόμα περισσότερο τόσο στις επιμέρους κεντρικότητες όσο και στις γειτονιές.

Συνεπώς, η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης στις γειτονιές για την εξυπηρέτηση των κατοίκων θεωρείται ένα από τα πιο κρίσιμα μέτρα. Ζητούμενο είναι η δημιουργία κατ' ελάχιστον 2 οργανωμένων χώρων ανά πολεοδομική ενότητα. Παραδείγματος χάρη στην ΠΕ Πόρου προτείνονται θέσεις στη Νηρέως και στον Κρόνο, στον Μασταμπά πλησίον της Μνησική και στην πλατεία Νίκαιας, στις Μεσσαμπελιές στην Κακριδή – Ερυθραίας και την Ευμαθίου κ.α., όπως παρουσιάζονται στον χάρτη που ακολουθεί. Σημειώνεται ότι οι θέσεις είναι ενδεικτικές και δεν αφορούν αποκλειστικά στα σημεία προτεινόμενης χωροθέτησης αλλά αφορούν στην εξεύρεση χώρου σε ακτίνα εντός της ΠΕ που να καλύπτει ικανοποιητικά τις ανάγκες των περιοχών αυτών.



Εικόνα 12: Στάθμευση - Οργανωμένοι Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται και η δημιουργία χώρων που θα λειτουργούν και ως Park-n-Ride, δηλαδή εγκαταστάσεων που επιτρέπουν συνδέσεις με τις δημόσιες συγκοινωνίες ή κοινόχρηστα ποδήλατα και δίνουν τη δυνατότητα στους μετακινούμενους που κατευθύνονται προς το κέντρο της πόλης ή τις κατά τόπους κεντρικότητες να αφήσουν τα οχήματά τους και να μεταφερθούν μέσω λεωφορείων ή ποδηλάτων ή με περπάτημα για το υπόλοιπο του ταξιδιού τους. Επιπλέον των χώρων αυτών (Park n Ride) προτείνονται και χώροι στάθμευσης γειτονιάς για την κάλυψη των αναγκών των πολιτών.

Αναλυτικά οι χώροι αυτοί προσδιορίζονται για δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης άνω των 50 θέσεων έκαστος στα παρακάτω σημεία - τα οποία ΔΕΝ αποτελούν αποκλειστική χωροθέτηση αλλά ενδεικτική χωροθέτηση:

- Πλησίον Παγκρητίου Σταδίου
- Πλησίον Φραγκάκη και Βαλαωρίτη (περ. 62 Μαρτύρων),
- Πλησίον Δομαλάκη (περ. 62 Μαρτύρων),
- Πλησίον Γηπέδου ΟΦΗ (Καντάνου),
- Καράβολας (πλησίον Μάχης Κρήτης),
- Πλησίον Λεβήνου και Διογένους,
- Πλησίον Μίνωος και Θενών,
- Πλησίον ΕΟΚ και Στεργιογιάννη,
- Πλησίον Πλ. Νικαίας,
- Πλησίον Καπ. Χρήστου Μπαντουβά και Μακρή,
- Πλησίον Μνησικλέους Πλ. Σινάνη,
- Πλησίον Γηπέδου ΠΟΑ,



- Πλησίον Πάρκου Ερυθραίας (γεφ. Κνωσού),
- Πλησίον Αχέπανς και Πανδώρας,
- Πλησίον Μονής Πρεβέλης και Ιτάνου,
- Πλησίον Μαραθωνομάχων και Ισιδώρου,
- Πλησίον Ικάρου και Γράμμου,
- Πλησίον Καζαντζίδα και Νέαρχου,
- Πλησίον Ποσειδώνος (Πόρος),
- Πλησίον 12^{ου} Γυμνασίου Κατσαμπά,
- Πλησίον Μαργογιαννάκη και Ερ. Σταυρού,
- Πλησίον Αγ. Φιλοθέης - Λουδοβίκου Παστέρ και Αγίας Φιλοθέης
- Πλησίον Αρτεμισίας και Νεάρχου (Αλικαρνασσός),
- Πλησίον Σταδίου και Ικάρου,
- Ενδεικτική μελλοντική Αεροδρόμιο (35.33496, 25.17324)
- Πλησίον Αναπαύσεως και Καραϊσκάκη (Αλικαρνασσός),
- Πλησίον Κάρατζη και Γληνού,
- Πλησίον πάρκου Ερυθραίας και Χατζάκη,
- Πλησίον Χατζάκη και Φαραγκουλιτάκη,
- Πλησίον Ανθέων και Φαιστού,
- Πλησίον Αλκμαίονος και Ούλφ Πάλμε
- Πλησίον Διονύσου (35.30293, 25.14708)
- Πλησίον Εφορίας - Α ΔΟΥ
- Πλησίον Ντοστογιέφσκι και Μενελάου Ξυλούρη (ΒΟΑΚ)
- Πλησίον Στεφανογιώργη και Μανουσάκη (ΒΟΑΚ)
- Εντός και περιφερειακά Βενιζελείου (& τέρμα Ερμή) και ΠΑΓΝΗ

Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω σημεία δεν είναι δεσμευτικά αλλά προσδιορίζουν την περιοχή που υπάρχει ανάγκη χωροθέτησης και μπορούν να επαναχωροθετούνται ανάλογα με τη διαθεσιμότητα, το μέγεθος, τη δυνατότητα χρήσης τους, τη δυνατότητα συνεργασίας με ιδιώτες, τη δυνατότητα δημιουργίας υπόγειου χώρου στάθμευσης κ.α..

Το σύστημα χρέωσης των νέων χώρων στάθμευσης θα προσδιορίζεται από τη μελέτη εφαρμογής των χώρων και τη σχετική κοινωνική πολιτική του δήμου.

Προτείνεται -εφόσον αποφασιστεί να υπάρχει μίσθωση των χώρων- να υπάρχει χαμηλή χρέωση κόστους στάθμευσης.

1.2.3 Διαμόρφωση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (Χάρτης 6)

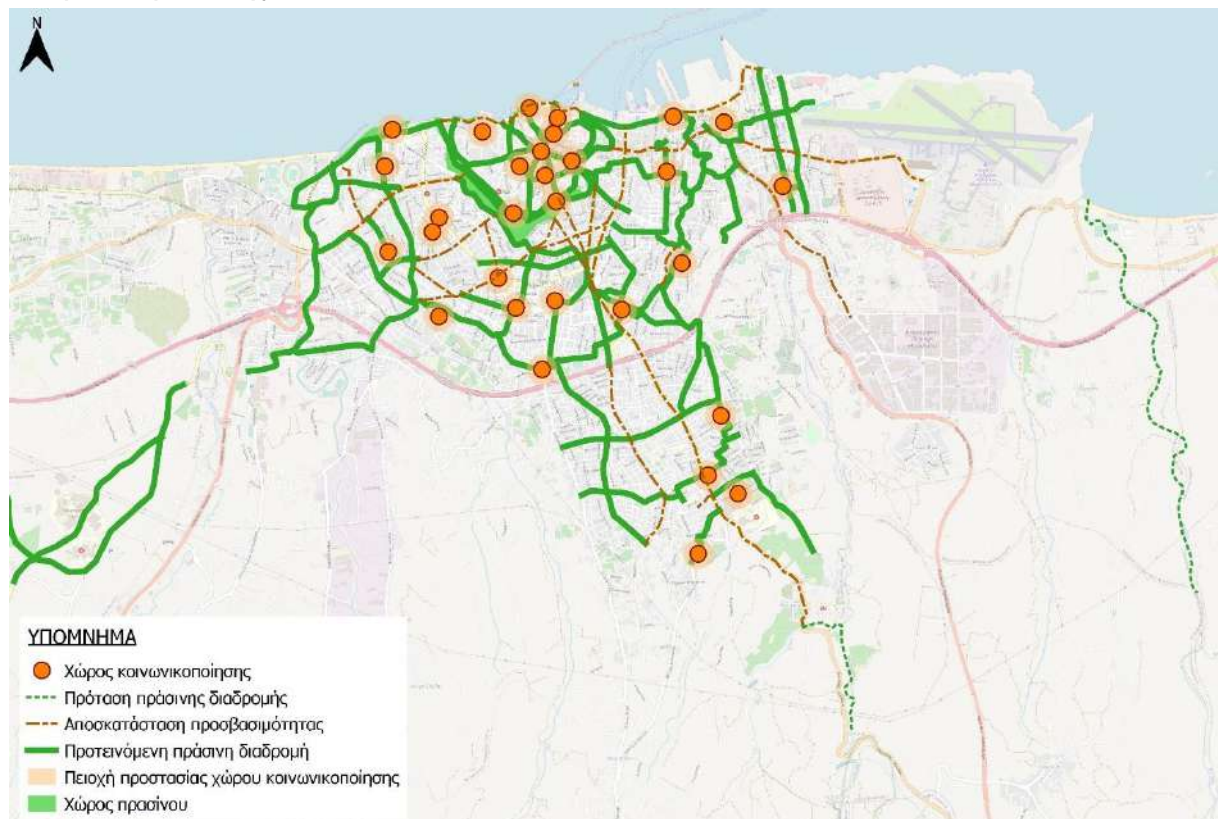
Το εν λόγω μέτρο είναι καθοριστικό για μια πόλη με τόσο αυξημένη ζήτηση για στάθμευση και τόσο περιορισμένο διαθέσιμο χώρο για τους ευάλωτους χρήστες για λόγους εύρυθμης λειτουργίας της κυκλοφορίας, αύξησης της οδικής ασφάλειας.

Με τον εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (όπου επιτρέπεται), δηλαδή την οριοθέτησή τους σε εσοχές δίπλα στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζονται νόμιμες θέσεις ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνεται η αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών και εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας. Σημειώνεται ότι η εφαρμογή της συνδυάζεται με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίου (τουλάχιστον στα πρώτα 5,0μ.), του εκάστοτε οδικού τμήματος.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται ο σχεδιασμός ευρύτερων αναπλάσεων οδών -ενδεικτικά αναφέρονται βασικές οδοί σε κάθε γειτονιά / Πολεοδομική Ενότητα-, με ιδιαίτερη έμφαση στους κόμβους και τα οδικά τμήματα που διαπιστώθηκε υψηλό ποσοστό παράνομης στάθμευσης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αντίστοιχων αναπλάσεων αποτελεί και η δημιουργία των πράσινων διαδρομών, στο πλαίσιο εξασφάλισης βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης. Το προτεινόμενο δίκτυο αποτελεί μέρος του δικτύου πράσινων διαδρομών και παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα οδών που προτείνονται για αναπλάσεις είναι η οδός η Αναγεννήσεως - Κατσούλη, η Εθνομαρτύρων, η Κρασαδάκη, η Ηροδότου, η Ατλαντίδος, η Γερωνυμάκη κ.α.

Το μέτρο αφορά στο σύνολο των οδών που προβλέπονται ως πράσινες διαδρομές και ως διαδρομές για ενίσχυση του ποδηλάτου.



Εικόνα 13: Οδοί Αναγεννήσεως - Κατσούλη, Εθνομαρτύρων, Κρασαδάκη, Ηροδότου, Ατλαντίδος, Γερωνυμάκη κ.α. (Χάρτης 6)



1.2.4 Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ

Η εξασφάλιση ισότιμων ευκαιριών μετακίνησης και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων ατόμων είναι, αναμφισβήτητα, βασικό μέλημα του αστικού σχεδιασμού. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο σεβασμός στο δικαίωμα όλων στην πόλη και στο πλαίσιο αυτό η ισότιμη παρουσία των ΑΜΕΑ στο αστικό περιβάλλον.

Έτσι, στο πλαίσιο των απαιτούμενων ειδικά σχεδιασμένων παρεμβάσεων εντάσσεται και η διασφάλιση των αντίστοιχων θέσεων στάθμευσης. Προτείνεται, λοιπόν, η διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ με έμφαση σε περιοχές μεγάλης ζήτησης (π.χ. εμπορίου και αναψυχής). Στόχος είναι οι θέσεις αυτές να φτάσουν το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.

1.2.5 Δημιουργία χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια έντονη στροφή στα δίκυκλα για τις καθημερινές μετακινήσεις εντός των αστικών κέντρων, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ευελιξία που παρουσιάζουν σε συνθήκες κυκλοφοριακού κορεσμού και στην αρκετά ευκολότερη στάθμευσή τους. Καθώς, όμως, το πρόβλημα της έλλειψης χώρου στάθμευσης παραμένει, τα δίκυκλα λόγω της κατάληψης του διαθέσιμου νόμιμου χώρου από τα αυτοκίνητα, καταφεύγουν ως επί τω πλείστον στη λύση της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια ή σε άλλα σημεία που παρεμποδίζουν την κυκλοφορία άλλων μετακινούμενων.

Συνεπώς, η θεσμοθέτηση οργανωμένων χώρων στάθμευσης είναι απαραίτητη για να εξασφαλίζεται επαρκής χώρος και να απελευθερώνεται ζωτικός χώρος για τους πεζούς. Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνεται σε κάθε ανάπλαση όπου θα προτείνονται νέες θέσεις στάθμευσης να προβλέπεται κατ' ελάχιστον 5% της νόμιμης παρόδιας για τα δίκυκλα ιδίως σε περιοχές με υψηλή επισκεψιμότητα (συνδυαστικά με το μέτρο για εφαρμογή ζωνών ΣΕΣ).

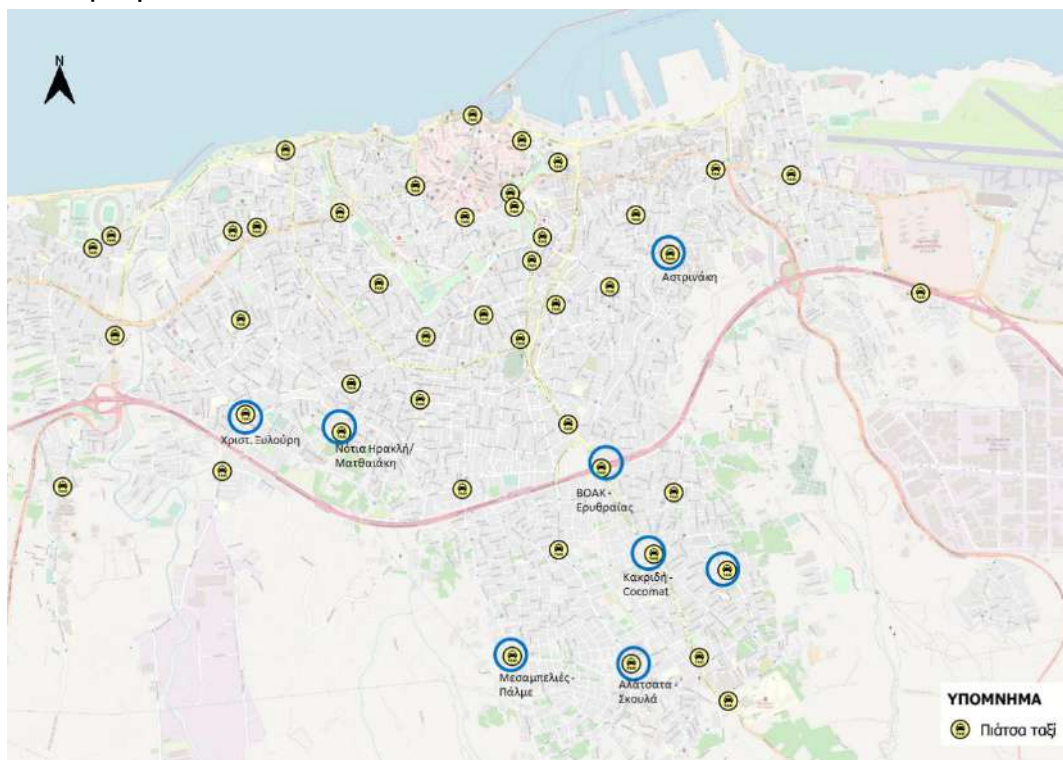
1.2.6 Επαναχωροθέτηση χώρων αναμονής TAXI (πιάτσες) (Χάρτης 7)

Αναμφισβήτητα, η ύπαρξη χώρων αναμονής TAXI είναι ιδιαίτερα κρίσιμη για ένα αστικό κέντρο με ευρεία τουριστική αναγνώριση όπως το Ηράκλειο. Παρότι είναι αρκετά θετικό το γεγονός ότι υπάρχουν ήδη αρκετοί διαθέσιμοι χώροι αναμονής σε βασικούς μεταφορικούς κόμβους για την εξυπηρέτηση τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών, όπως τα ΚΤΕΛ, το Πανεπιστήμιο κ.α., παρατηρούνται ακόμα σημαντικές ελλείψεις. Αυτές αφορούν τόσο σε παραβάσεις του ΚΟΚ ως προς τα σημεία που έχουν διαμορφωθεί οι υφιστάμενες θέσεις όσο και στην ανεπάρκειά τους να καλύψουν το σύνολο των ΠΕ.

Πιο αναλυτικά, οι διαθέσιμοι χώροι αναμονής χωροθετούνται κυρίως σε γωνίες Οικοδομικών Τετραγώνων (Ενδ. Πιάτσα Δημοκρατίας έμπροσθεν 3^{ου} ΓΕΛ), περιορίζοντας την ορατότητα των διερχόμενων οχημάτων και επιβαρύνοντας συνολικά τις κυκλοφοριακή κατάσταση του δικτύου. Ταυτόχρονα, εντοπίζονται σε μικρότερες αποστάσεις από τις προβλεπόμενες από τις στάσεις λεωφορίων ή από φωτεινούς σηματοδότες, με αποτέλεσμα να εμποδίζουν τη λειτουργία τους. Επομένως, κρίνεται αναγκαία η επαναχωροθέτηση των υφιστάμενων χώρων αναμονής TAXI αλλά και η ενίσχυση του δικτύου με νέες, προκειμένου να εξυπηρετούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό οι ανάγκες των μετακινούμενων τόσο εντός του κέντρου όσο και στις διάφορες γειτονιές της πόλης.

Ενδεικτικά οι νέες προτεινόμενες θέσεις βρίσκονται στα κάτωθι σημεία ή πλησίον αυτών:

- Χριστ. Ξυλούρη πλησίον Παπ. Σκουλά,
- Ηρακλή πλησίον Ματθαϊάκη,
- Πλησίον πάρκου Ερυθραίας (ΒΟΑΚ),
- Αστρινάκη,
- Κνωσού και Κακριδή,
- Ούλωφ Πάλμε,
- Σκουλά
- Χατζάκη



Εικόνα 14: Προσδιορισμός υφιστάμενων και προτεινόμενων χώρων αναμονής TAXI (Χάρτης 7)

1.2.7 Προσδιορισμός χώρων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων (Χάρτης 8)

Κατά αντιστοιχία με τα παραπάνω και δεδομένης της ευρείας τουριστικής ανάπτυξης την περιοχή, κρίνεται απαραίτητη η μέριμνα για ειδικούς χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για τουριστικά λεωφορεία. Το μέτρο αυτό στοχεύει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των επισκεπτών αλλά και στην αποφυγή περαιτέρω κυκλοφοριακών συμφορήσεων στο αστικό δίκτυο, οι οποίες είναι άμεση συνέπεια της έλλειψης αντίστοιχων χώρων. Οι θέσεις αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον τους παρακάτω πόλους Λιμάνι, Παλιά Πόλη, Ενετ. Τείχη, Παραλιακό Μέτωπο, Κνωσός, ΙΤΕ.

Στα σημεία αυτά κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει σχετικό σημείο Πληροφόρησης των επισκεπτών, ξοπλισμένο με αναλογικό και ψηφιακό εξοπλισμό για τους πόλους έλξης της ευρύτερης περιοχής καθώς και καθοδήγηση για τον βέλτιστο τρόπο μετακίνησης των επισκεπτών.



Εικόνα 15: Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων (Χάρτης 8)

1.2.8 Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων οδών (Χάρτης 9)

Ο επανασχεδιασμός των διασταυρώσεων οδών είναι ένα μέτρο που μπορεί να αλλάξει ολοκληρωτικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες και την οδική ασφάλεια. Έτσι, επιχειρείται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε διάφορους ισόπεδους κόμβους και διασταυρώσεις της πόλης, στους οποίους καταγράφεται υψηλός αριθμός τροχαίων συμβάντων ή εντοπίζονται επισφαλή στοιχεία για την κίνηση ευάλωτων χρηστών ή εντοπίζεται άλλο ζήτημα (κακή γεωμετρία, μειωμένη ορατότητα κ.α.). Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται είτε η δημιουργία κυκλικών κόμβων είτε η ολική αναδιαμόρφωση των επικίνδυνων συμβολών. Έτσι, με την προβλεπόμενη βελτίωση των υποδομών μπορεί να επιτευχθεί η αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας στις κρίσιμες περιοχές.



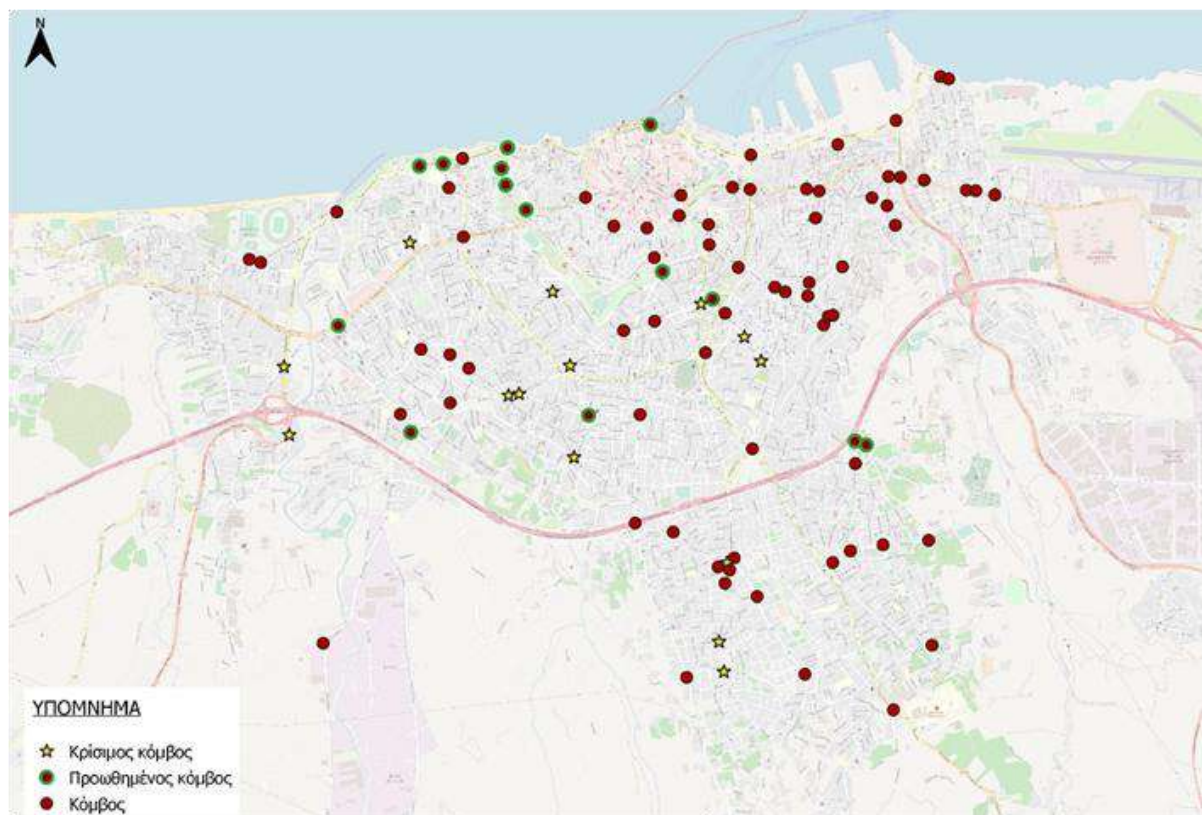
Εικόνα 16: Ενδεικτικό παράδειγμα κατάλληλων αναδιαμορφώσεων κόμβων

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι για την πόλη του Ηρακλείου γίνεται η κατηγοριοποίηση των κόμβων σε τρεις ομάδες ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους. Στην πρώτη ομάδα ανήκουν οι κόμβοι που είναι σχετικά «ώριμοι», οι οποίοι ονομάζονται Πράσινοι ή Προωθημένοι κόμβοι και υπάρχει ήδη σχεδιασμός ενίσχυσης της ΟΑ (π.χ. κόμβος Jumbo, κόμβος Χριστ. Ξυλούρη, Παναγίτσα Μασταμπά, Αρχελάου και Χαρ. Παπαδάκη, Κυκλικός Πλ. 18 Άγγλων: κατάργηση και δημιουργία - επέκταση πλατείας, στην παραλιακή Αχαιών: υπερυψωμένη διασταύρωση, ΟΑΣΗ (που έχει ήδη αποκατασταθεί με κυκλικό), Ιτάνου και Παπανδρέου κ.α.).

Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται οι κόμβοι εκείνοι χρειάζονται σχετικά απλές λύσεις αποκατάστασης. Σε αυτούς προωθείται από τον Δήμο προτάσεις σχεδιασμού όπως αναδιάταξη της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, αφαίρεση ρυμοτομούμενων ακινήτων, επιδιόρθωση συμβολής με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις κ.α.. Ενδεικτικά αναφέρονται οι κόμβοι στις συμβολές: Παπανδρέου και Δημοκρατίας (ενημέρωση Φ/Σ), Παπανδρέου και Μερκούρη (πλ. Νικαίας), Παπανδρέου και Ατλαντίδος, Ισαύρων και Ελευθέρης κ.α.

Τέλος, στην Τρίτη κατηγορία ανήκουν οι κρισιμότεροι κόμβοι για τους οποίους χρειάζονται δραστικότερες αλλαγές και συνεπώς απαιτείται η διενέργεια μιας σειράς μελετών συγκοινωνιακού, περιβαλλοντικού και ρυθμιστικού χαρακτήρα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων κόμβων βρίσκονται στις συμβολές Εβανς- Αβερωφ, Γεωγιάδου - Κνωσού, στο μεγαλύτερο μέρος της οδού Ικάρου και σε άλλες περιοχές του κέντρου. Επιπλέον, στη συμβολή Π.Μελά - Στρυμώνος, στα δυτικά ή και επί της Παπαναστασίου αλλά και σε αρκετά σημεία στις περιοχές του Πόρου, του Κατσαμπά, των Πατελών.

Τα παραπάνω σημεία απεικονίζονται στον χάρτη που ακολουθεί:



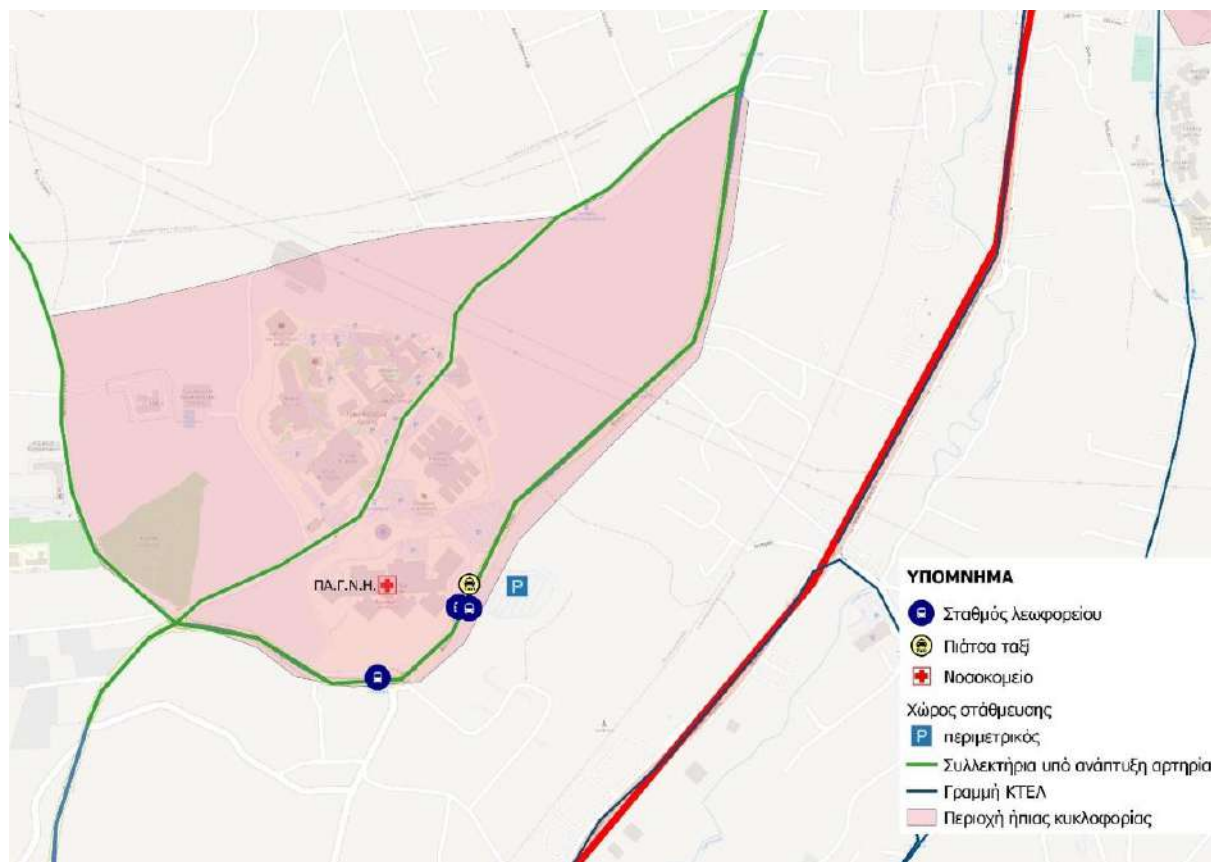
Εικόνα 17: Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας (δημιουργία κυκλικών ή αναδιαμόρφωση συμβολής κ.α.) (Χάρτης 9)

Επιπλέον των ανωτέρω συμβολών αναβαθμίζονται και το ΣΥΝΟΛΟ των συμβολών οδών που προβλέπονται προς ανάπλαση για ενίσχυση πεζοδρομίων, πράσινες διαδρομές, ενίσχυση ποδηλάτου, διαδρομές για ενίσχυση ΜΜΜ.

1.2.9 Ειδική μέριμνα περίξ των Νοσοκομείων για προσβασιμότητα, στάθμευση, ταξί, έκτακτα περιστατικά.

Υπερτοπικοί πόλοι ύψιστης σημασίας για τον Δήμο, εκτός του κεντρικού του πυρήνα, είναι τα δύο δημόσια νοσοκομεία (Βενιζέλειο, ΠΑΓΝΗ), τα οποία γίνονται καθημερινά αποδέκτες μεγάλου όγκου μετακινούμενων. Η ειδική μέριμνα για τις περιοχές αυτές με παρεμβάσεις που θα στοχεύουν στη βέλτιστη προσβασιμότητά τους με οποιοδήποτε μέσο είναι επιτακτική για την ομαλή λειτουργία τους, μιας και η αποφυγή πιθανών καθυστερήσεων που μπορεί να επιφέρει, ενδέχεται να είναι σωτήρια για κάποιους ανθρώπους.

Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση του ΠΑ.Γ.Ν.Η., το οποίο δέχεται καθημερινά και πλήθος φοιτητών (εγγύτητα Πανεπιστήμιο, ΙΤΕ), προτείνεται η διατήρηση των οργανωμένων χώρων στάθμευσης και η ανάπλαση των οδών στα περίξ του νοσοκομείου αλλά και της Ιατρικής Σχολής, καθώς και η ενίσχυση των ΜΜΜ με νέες γραμμές express από επιπλέον σημεία του ΠΣΗ. Κύριο μέλημα της εν λόγω ανάπλασης είναι η δημιουργία πεζοδρομίων και λωρίδας ταχείας κίνησης (fast lane) στη διαδρομή προς το ΠΑΓΝΗ για την ανεμπόδιστη κίνηση οχημάτων ανάγκης και λεωφορείων και σύνδεσής τους με τον νέο κόμβο ΠΑΓΝΗ επί του ΒΟΑΚ. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την κατάργηση του εναπομένου πλάτους του οδοστρώματος, το οποίο μέχρι στιγμής χρησιμοποιείται κυρίως για παράνομη στάση-στάθμευση.

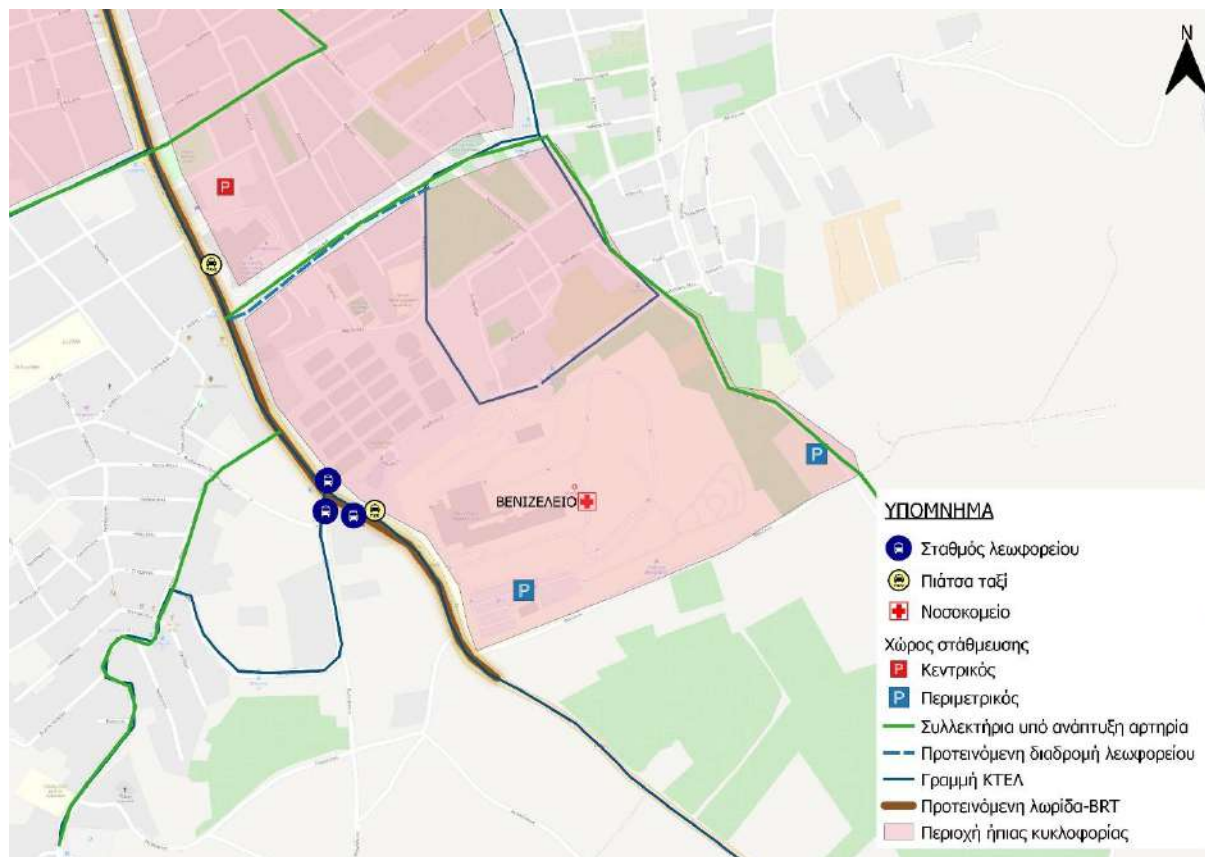


Εικόνα 18: Ενδεικτικός σχεδιασμός παρεμβάσεων περίξ ΠΑΓΝΗ

Όσον αφορά στην περιοχή του Βενιζέλειου νοσοκομείου, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων εκτός από τη διατήρηση των οργανωμένων χώρων στάθμευσης προτείνεται και η προσθήκη επιπλέον χώρων στα βόρειο- ανατολικά (με μέριμνα για μοτοσυκλέτες, ποδήλατα, ΕΠΗΟ). Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική είναι και η ανάπλαση



των οδών πέριξ του νοσοκομείου για την αποκατάσταση των πεζοδρομίων επί της Λ. Κνωσού. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η δημιουργία λωρίδας ταχείας κίνησης (fast lane) στη διαδρομή προς Κνωσό - Βενιζέλειο για την κίνηση οχημάτων ανάγκης και λεωφορείων. Σε αυτήν θα μπορούσε να ενσωματωθεί και διαδρομή για την κίνηση ποδηλάτου σε μια κοινή λωρίδα συνύπαρξης διαφορετικών μεταφορικών μέσων (συνύπαρξη λεωφορείων, ταξί, ποδηλάτων).



Εικόνα 19: Ενδεικτικός σχεδιασμός παρεμβάσεων πέριξ ΒΕΝΙΖΕΛΕΙΟΥ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ

1.2.10 Διανοίξεις οδών (Χάρτης 10)

Στο πλαίσιο βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών για τη διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας προβλέπεται η διάνοιξη νέων οδικών αρτηριών. Αυτό στοχεύει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων αλλά και στην αποσυμφόρηση του υφιστάμενου δικτύου. Φυσικά, για την υλοποίηση των διανοίξεων απαιτείται πολεοδομική διερεύνηση και κυκλοφοριακή ωρίμανση. Στην παραπάνω διερεύνηση και στις σχετικές μελέτες θα πρέπει να προσδιορίζεται και ο απαιτούμενος αστικός εξοπλισμός, η σήμανση και οι υποδομές προσβασιμότητας.

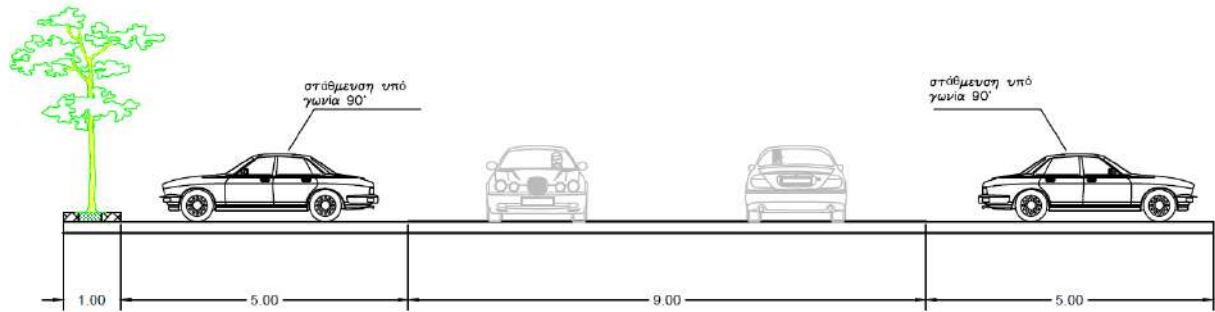
Ενδεικτικά, οδικά τμήματα στα οποία προβλέπονται ΗΔΗ από τον πολεοδομικό σχεδιασμό διανοίξεις παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη και αφορούν στις οδούς Π. Δέλτα, Δομαλάκη, Πολυξίγκη, Μπαντουβά, Διογένη, Χρυσοπηγής, Ιερολοχιτών, Ικάρου κ.α.



Εικόνα 20: Χωρικός εντοπισμός θέσεων διανοίξεων οδών (Χάρτης 10)

Ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνει στην προβλεπόμενη διάνοιξη της οδού Οδυσσέως. Αναλυτικότερα, η πλήρης διάνοιξή της, με σκοπό να αποκτήσει ίδια διατομή με τη Λ. Ικάρου στη Ν. Αλικαρνασσό, θα της επιτρέψει να αντικαταστήσει το τμήμα της Λ. Ικάρου στον Πόρο (μεταξύ Λ. Καζαντζίδα και Εθν. Αντιστάσεως). Έτσι, σε κάθε πρόταση που διατυπώνεται στο παρόν τεύχος για τη Λ. Ικάρου, στην περίπτωση όπου έχει γίνει η διάνοιξη της Οδυσσέως, τότε θα αφορά στην Οδυσσέως. Μετά τη διάνοιξη, το τμήμα της Λ. Ικάρου (μεταξύ Λ. Καζαντζίδα & Εθν. Αντιστάσεως) θα υποβαθμισθεί κυκλοφοριακά. Στη συνέχεια παρουσιάζεται, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, πρόταση για την τυπική διατομή της οδού Οδυσσέως.

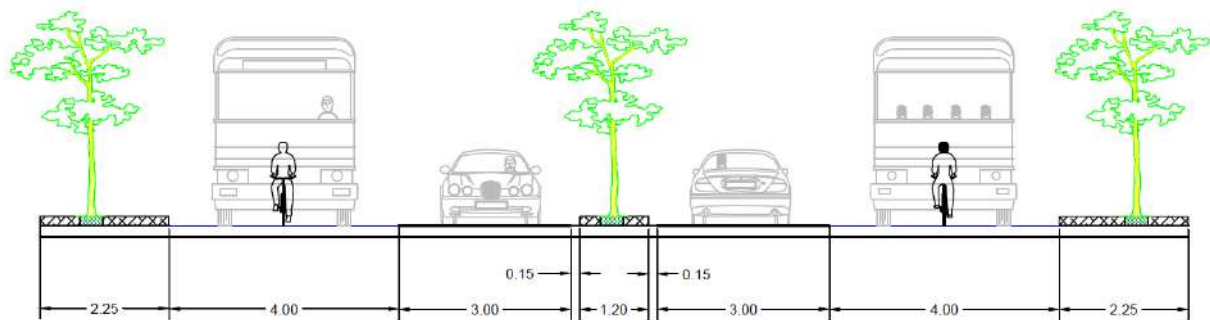
Οι τυπικές διατομές με ονομασία "ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ" και "ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)" είναι προτάσεις της Ομάδας Έργου, ενώ οι τυπικές διατομές με ονομασία "ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΠΑΡΟΔΙΩΝ)" και "ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΠΑΡΟΔΙΩΝ)" είναι πρόσθετες προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου.



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

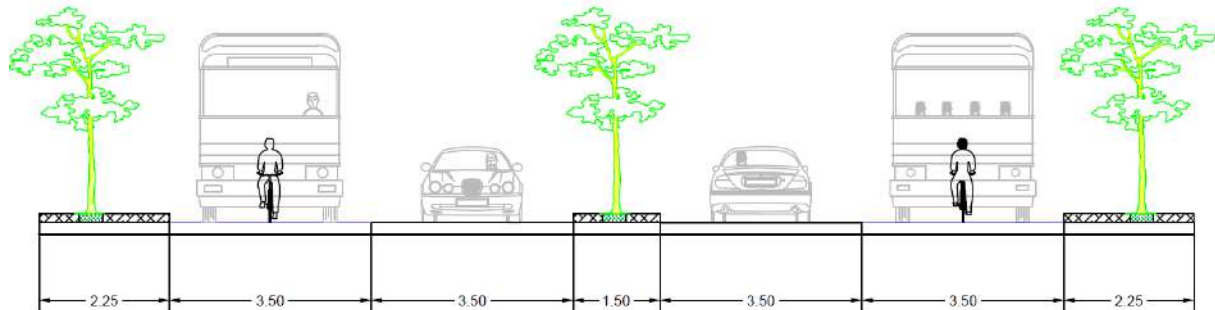
Οδός Οδυσσέως (Δ1) - πλάτος 20m
προς Καζαντζίδη

Εικόνα 21: Υφιστάμενη Διατομή της οδού Οδυσσέως (Δ1 - 20μ.)



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

Οδός Οδυσσέως (Δ1) - πλάτος 20m



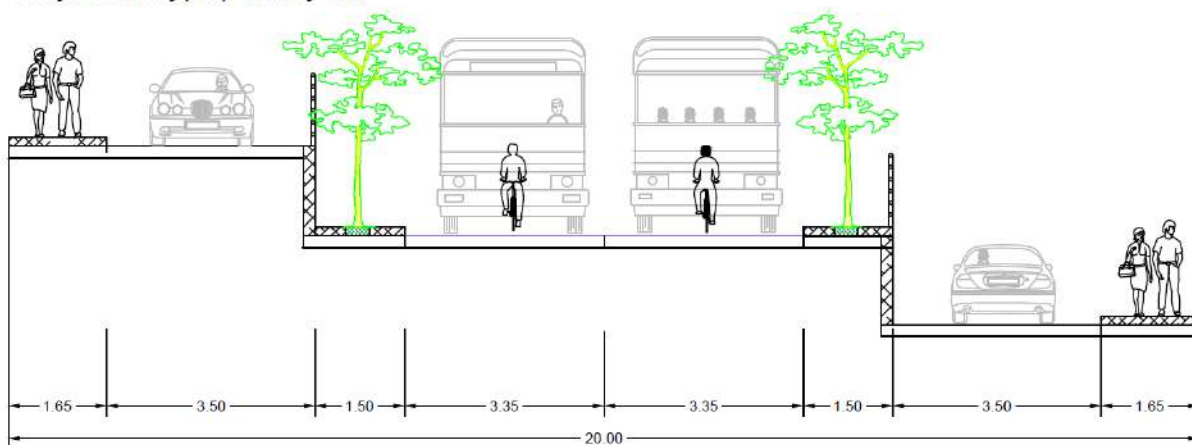
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Οδός Οδυσσέως (Δ1) - πλάτος 20m

Εικόνα 22: Προτεινόμενη Διατομή της οδού Οδυσσέως (Δ1 - 20μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



Οδός Οδυσσέως (Δ1) - πλάτος 20m



Οδός Οδυσσέως (Δ1) - πλάτος 20m

Εικόνα 23: Προτεινόμενη Διατομή της οδού Οδυσσέως (Δ1 - 20μ.) [προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]

4.1.2 Πακέτο μέτρων 2 (ΠΜ2): Προώθηση και υποστήριξη των βιώσιμων μέσων μετακίνησης

Το δεύτερο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της χρήσης του επιβατικού ΙΧ και την αύξηση του μεριδίου των ταξιδιών εντός Δήμου με περπάτημα, ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία και συλλογικά μέσα μεταφοράς γενικότερα. Τα επιλεγμένα μέτρα είναι:

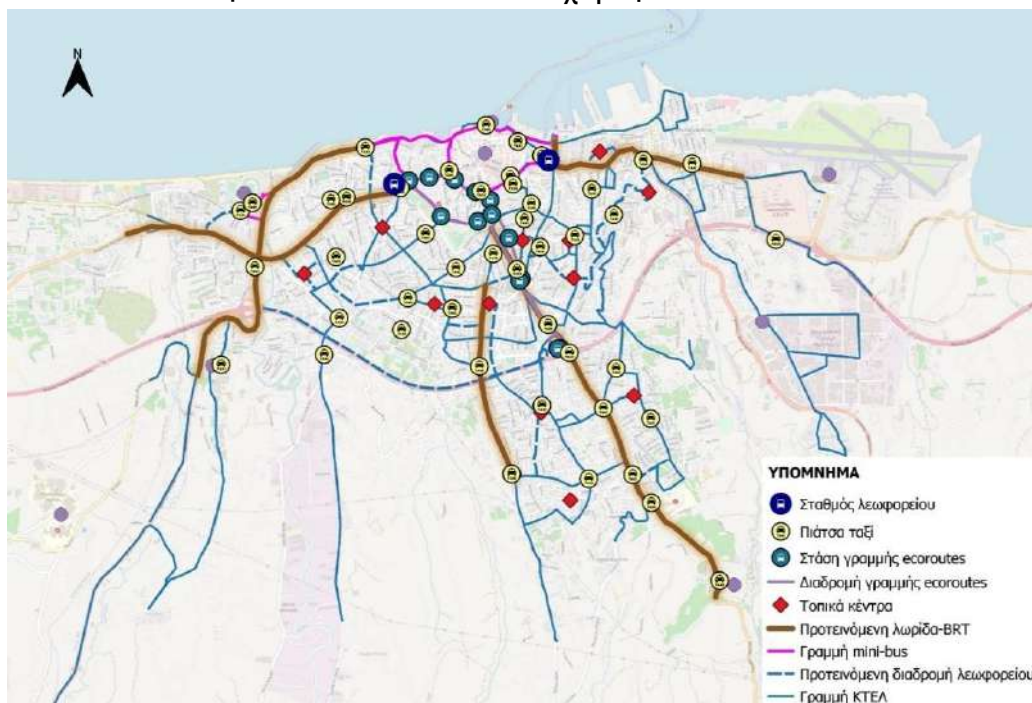
Διαχείριση κινητικότητας

2.1.1 Αναβάθμιση & Επέκταση της Αστικής Συγκοινωνίας (Χάρτης 11)

Αναμφισβήτητα, βασική παράμετρος για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας είναι η ύπαρξη ενός ισχυρού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών που θα εξυπηρετεί το σύνολο των μετακινούμενων σε όλη την έκταση της περιοχής. Για την αλλαγή μεταφορικών συνθηκών και τη στροφή στα μέσα μαζικής μεταφοράς βασικό κίνητρο για τους μετακινούμενους είναι η αναβάθμιση και η επέκταση της αστικής συγκοινωνίας προκειμένου να υπάρχει ένα κίνητρο μείωσης της χρήσης των αυτοκινήτων Ι.Χ. καθώς και ο δραστικός περιορισμός των ελευθεριών των αυτοκινήτων Ι.Χ.

Στην κατεύθυνση ενδυνάμωσης των υφιστάμενων υποδομών προτείνεται η διατήρηση των γραμμών Mini bus για τις μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού και η παράλληλη δημιουργία νέων γραμμών. Αυτές, προβλέπεται να εξυπηρετούν τη σύνδεση μεταξύ γειτονιών (π.χ: Μασταμπάς – Δειλινά – 62 Μαρτύρων, Μεσαμπελιές κ.α.) και όχι μόνο των γειτονιών με το κέντρο, ενώ προτείνεται να δημιουργηθούν ειδικές λωρίδες συνύπαρξης λεωφορείων, ποδηλάτων, ταξί και οχημάτων έκτακτης ανάγκης σε ορισμένα τμήματα του δικτύου (Λ. 62 Μαρτύρων, Ικάρου κ.α.). Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα χρήσιμο για την αποσυμφόρηση του δικτύου θα ήταν η εφαρμογή διαδρομών express, οι οποίες παρέχουν γρήγορες και ασφαλείς μετακινήσεις μέσω του Β.Ο.Α.Κ. από τον κόμβο Παπαναστασίου προς ΠΑΓΝΗ – ΙΤΕ (εξυπηρέτηση πανεπιστημίων και νοσοκομείου).

Τα παραπάνω απεικονίζονται στον συνδυαστικό χάρτη που ακολουθεί:



Εικόνα 24: Χάρτης ενίσχυσης MMM (Χάρτης 11)



Ειδικότερα οι νέες γραμμές προτείνεται να συνδέουν την περιοχή των Καμινίων προς Μασταμπά μέσω της οδού Σμπώκου, την περιοχή του Μασταμπά, Θερίσσου και Δειλινών μέσω της οδού Ξυλούρη και του λοιπού τοπικού δοκτύου. Αντίστοιχα στην περιοχή Μασταμπά, θα πρέπει να συνδέεται η Λ. Ιωνίας και η Παναγίτσα δια μέσου της οδού Παρασκευοπούλου και του πεταλοειδούς μέχρι την Κνωσό. Στην περιοχή Μεσαμπελιές προτείνεται μεγαλύτερη κάλυψη από το Βόρειο ως το Νότιο τμήμα. Τέλος, στην περιοχή Κατσαμπάς - Πόρος - Πατέλες προτείνεται κάλυψη με σύνδεση της Ιτάνου και Ξάνθου με τη Λ. Ικάρου.

Η πρόβλεψη για διαδρομή Express προτείνεται να διέρχεται από τον Β.Ο.Α.Κ. και να συνδέει μετακινήσεις από τον κόμβο Παπαναστασίου προς το ΠΑΓΝΗ/ΙΤΕ και την περιοχή Βούτες, η οποία μπορεί να αποτελέσει δυνητικά και μετεξέλιξη της γραμμής 21.

Οδοί στις οποίες προβλέπεται η διαμόρφωση λωρίδας προτεραιότητας για συνύπαρξη λεωφορείων, ποδηλάτων, ταξί και οχημάτων έκτακτης ανάγκης είναι οι Λ. 62 Μαρτύρων, Βενιζέλου, Ούλωφ Πάλμε, Λ. Κνωσού και Λ. Ικάρου.

Τέλος, προτείνεται να ιδρυθεί νέα γραμμή σύνδεσης του κέντρου του Ηρακλείου με την παραλία στον Καρτερό, προκειμένου να καλυφθεί το κενό σύνδεσης που σήμερα υπάρχει.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, προτείνεται να διερευνηθούν περαιτέρω προς υλοποίηση οι τυπικές διατομές ((βλ. Εικόνα 38 έως Εικόνα 56 παρακάτω, βλ. μέτρο 2.2.11) για τις οδούς:

- Λ. Ικάρου Δ1 (19μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. Ικάρου Δ2 (18μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. Ικάρου Δ3 (21-23μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. Εθν. Αντιστάσεως Δ1 (21-23μ. ΡΓ- ΡΓ)
- Λ. Κνωσού Δ1 - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟ τμήμα της (13 μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. Κνωσού Δ2 - ΑΜΦΙΔΡΟΜΟ τμήμα της (20μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. Ιωνίας από Σμπώκου έως πλ. Σινάνη ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ Δ1 (9μ. ΡΓ-ΡΓ)
- συνέχεια της Λ. Ιωνίας - Ούλωφ Πάλμε ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ Δ2 (15μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. 62 Μαρτύρων Δ1 (19,5μ. ΡΓ-ΡΓ)
- Λ. Πανεπιστημίου Δ1 (12μ.)
- Λ. Πανεπιστημίου Δ2 (21μ)
- Λ. Σοφ. Βενιζέλου Δ1 (21μ.)
- Λ. Παναγιωτάκη - συνέχεια της Βενιζέλου Δ2 (21μ.)

2.1.2 Βελτίωση υπηρεσιών ΜΜΜ

Για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών των Μ.Μ.Μ. βασική παράμετρος είναι η απόδοση χώρου προτεραιότητας στην κίνηση των οχημάτων των ΜΜΜ (βλ. μέτρο 2.1.1) και η ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) σε αυτές. Η αξιοποίηση τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών μπορεί να κάνει τις δημόσιες μεταφορές ασφαλέστερες, αποδοτικότερες και πιο βιώσιμες αυξάνοντας κατά πολύ την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ιδιωτικών μέσων.



Χαρακτηριστικό παράδειγμα αντίστοιχων συστημάτων με ευρεία εφαρμογή στον κλάδο των Μ.Μ.Μ. είναι τα συστήματα τηλεματικής, τα οποία ήδη εφαρμόζονται μερικώς στην πόλη του Ηρακλείου. Στην προκειμένη περίπτωση προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) καθώς και η ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών και συσχέτισμό με τη διαθεσιμότητα στάθμευσης ή μετεπιβίβασης σε ποδήλατο/ κοινόχρηστο ποδήλατο/ ΕΠΗΟ κ.α.. Ταυτόχρονα, προτείνεται η καθιέρωση ενιαίου εισιτηρίου χρονικής διάρκειας 60' για το σύνολο των μετακινήσεων.

Κρίνεται σκόπιμη η αναδιοργάνωση του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο του ΠΣΗ με δεδομένη την αυξημένη χρήση των 3 διαδρομών mini bus που εξυπηρετούν το κέντρο.

Οι νέες γραμμές προτείνεται να συνδέουν την περιοχή των Καμινίων προς Μασταμπά μέσω της οδού Σμπώκου, την περιοχή του Μασταμπά, Θερίσσου και Δειλινών μέσω της οδού Ξυλούρη και του λοιπού τοπικού δικτύου. Αντίστοιχα στην περιοχή Μασταμπά, θα πρέπει να συνδέεται η Λ. Ιωνίας και η Παναγίτσα δια μέσου της οδού Παρασκευοπούλου και του πεταλοειδούς μέχρι την Κνωσό. Στην περιοχή Μεσαμπελιές προτείνεται μεγαλύτερη κάλυψη από το Βόρειο ως το Νότιο τμήμα. Τέλος, στην περιοχή Κατσαμπάς - Πόρος - Πατέλες προτείνεται κάλυψη με σύνδεση της Ιτάνου και Ξάνθου με τη Λ. Ικάρου.

Γενικός στόχος είναι η αποφυγή διέλευσης όλων των γραμμών ΜΜΜ από το κέντρο και η σύνδεση γειτονιών μεταξύ τους.

Ως κόμβοι μετεπιβίβασης προτείνεται να χρησιμοποιούνται τα κάτωθι σημεία:

- Συμβολή Ικάρου και Εθν. Αντιστάσεως ή σημείο πλησίον αυτού για σύνδεση των διαδρομών Πόρου/ Κατσαμπά/ Αλικαρνασσού/ Αεροδρομίου με το κέντρο,
- Συμβολή ΒΟΑΚ - Λ. Κνωσού ή σημείο πλησίον αυτού για σύνδεση των διαδρομών του Άη Γιάννη/ Βενιζελείου/ Μεσαμπελιές με τις διαδρομές mini bus προς κέντρο,
- Χανιόπορτα ή σημείο πλησίον αυτής για σύνδεση διαδρομών των Καμινίων/ Δειλινών κ.α. με το κέντρο.

Τέλος, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου προτείνεται η αναβάθμιση του συνόλου των στάσεων ΜΜΜ ώστε να είναι προσβάσιμες από το σύνολο του πληθυσμού (και παράλληλα να μην εμποδίζουν την απρόσκοπτη διέλευση πεζών και ευάλωτων χρηστών) και να είναι προστατευμένες από τις καιρικές συνθήκες.

2.1.3 On demand λεωφορειακές γραμμές

Η μεταφορά που ανταποκρίνεται στη ζήτηση (DRT), γνωστή και ως ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς είναι μια μορφή κοινής ιδιωτικής ή δημόσιας μεταφοράς όπου τα οχήματα αλλάζουν τις διαδρομές του κάθε ταξιδιού με βάση συγκεκριμένη ζήτηση χωρίς να χρησιμοποιούν σταθερή διαδρομή ή δρομολόγια με σταθερό χρονοδιάγραμμα. Αυτά τα οχήματα τυπικά παραλαμβάνουν και αποβιβάζουν επιβάτες σε τοποθεσίες ανάλογα με τις ανάγκες των επιβατών και μπορούν να περιλαμβάνουν ταξί, λεωφορεία ή άλλα οχήματα.

Ένας από τους πιο διαδεδομένους τύπους μεταφορών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση (DRT) είναι η παροχή υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών σε περιοχές με χαμηλή ζήτηση επιβατών, όπου η τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία δεν θεωρείται οικονομικά βιώσιμη, όπως αγροτικές και περιαστικές περιοχές (π.χ. οικισμοί εκτός ΠΣΗ). Μπορεί επίσης να

παρέχονται υπηρεσίες για συγκεκριμένους τύπους επιβατών (π.χ. μαθητές, ηλικιωμένοι κ.α.). Συνεπώς είναι ένα μέτρο που συμβάλει στη βελτίωση της προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και στην άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση.



Τελικά, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος του Δήμου Ηρακλείου ενώ θα συμβάλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των πιο απομακρυσμένων περιοχών του Δήμου (οικισμοί δορυφόροι). Χαρακτηριστικά παραδείγματα οικισμών στους οποίους θα μπορούσε να εφαρμοστεί είναι αυτά των Βασιλειών, του Αγίου Βλάσση, του Σκαλανίου, των Βουτών και των Σταυρακίων. Επιπλέον, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την εποχιακή πύκνωση δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας σε σημαντικές διαδρομές.

Μια ακόμα ιδιαίτερα σημαντική εφαρμογή της εν λόγω τεχνολογίας θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων κατά τη διοργάνωση διάφορων κοινωνικών ή πολιτιστικών εκδηλώσεων, όπως γάμοι, βαφτίσεις, πανηγύρια, συναυλίες κ.α. Η σύνδεση της πόλης του Ηρακλείου με τις περιοχές που διοργανώνονται τέτοιου είδους εκδηλώσεις θα μπορούσε να αποδειχθεί σωτήρια μιας και θα συνέβαλλε στην εξάλειψη φαινομένων οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ που συχνά έχει τραγική κατάληξη.

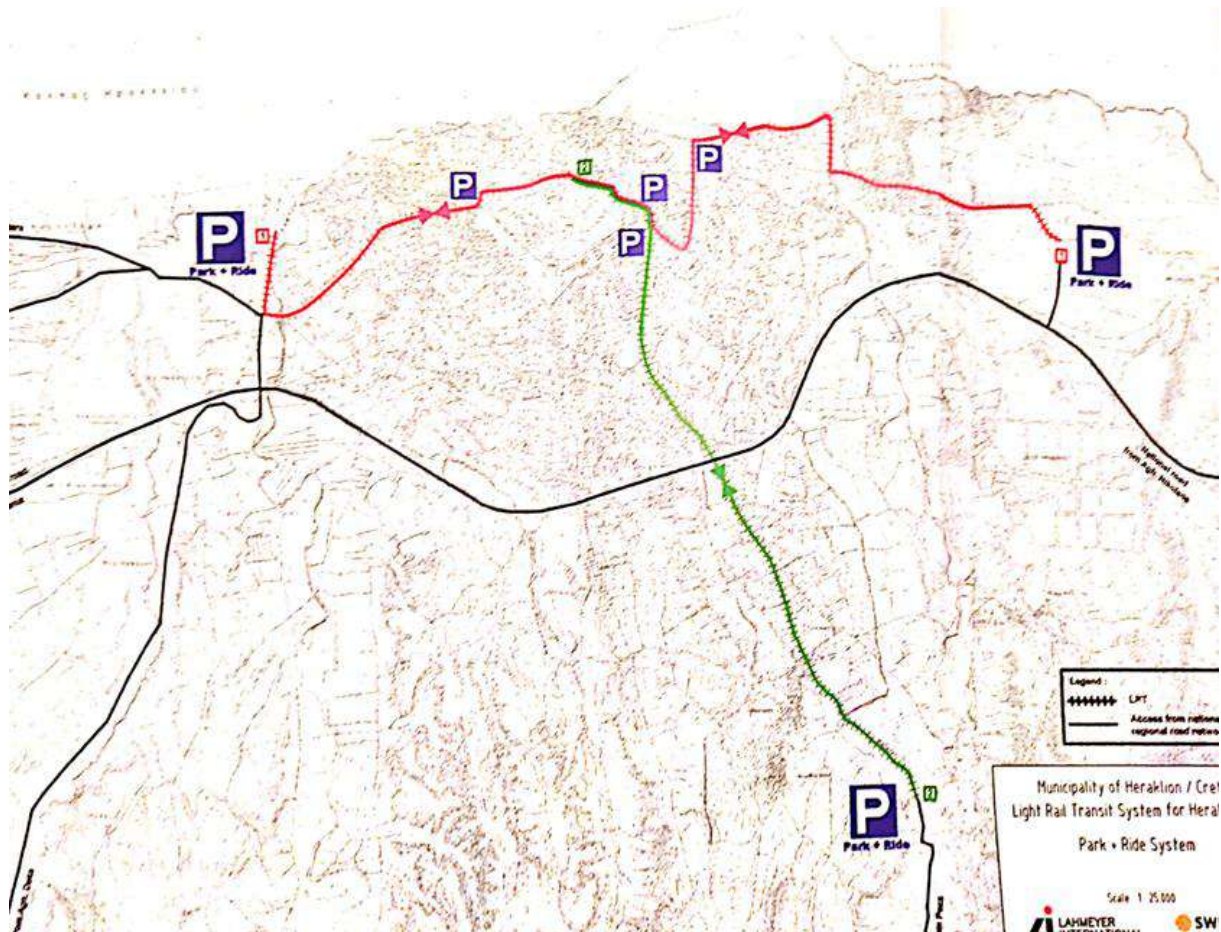
2.1.4 Οριστική διερεύνηση για τη Λειτουργία Γραμμής επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρύ Μετρό - LRT ή TPAM) για σύνδεση κρίσιμων πόλων

(όμοιο με 7.1.2 και 2.2.12) Αναμφισβήτητα, εξέχοντα ρόλο μεταξύ των δημόσιων μέσων μεταφοράς που στοχεύουν στην καλή ποιότητα του περιβάλλοντος, στη μείωση της ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, αλλά και στην άμεση εξυπηρέτηση των ανθρώπων μέσω της γρήγορης σύνδεση των περιοχών βρίσκονται τα μέσα σταθερής τροχιάς. Μεταξύ αυτών και στην κατηγορία των ελαφρών σιδηροδρομικών Μ.Μ.Μ. που ενδείκνυνται για την περιοχή του Ηρακλείου βρίσκεται το TPAM αλλά και η εξέλιξή του, ο ελαφρύς σιδηρόδρομος ή η ελαφριά σιδηροδρομική διαδρομή (LRT). Η τελευταία, είναι μια μορφή αστικής σιδηροδρομικής διαμετακόμισης που χρησιμοποιεί τροχαίο υλικό παρόμοιο με ένα τραμ, με μεγαλύτερη χωρητικότητα και συχνότητα, όσον αφορά στον χρόνο διέλευσης στις στάσεις και συχνά με αποκλειστικό δικαίωμα διέλευσης.



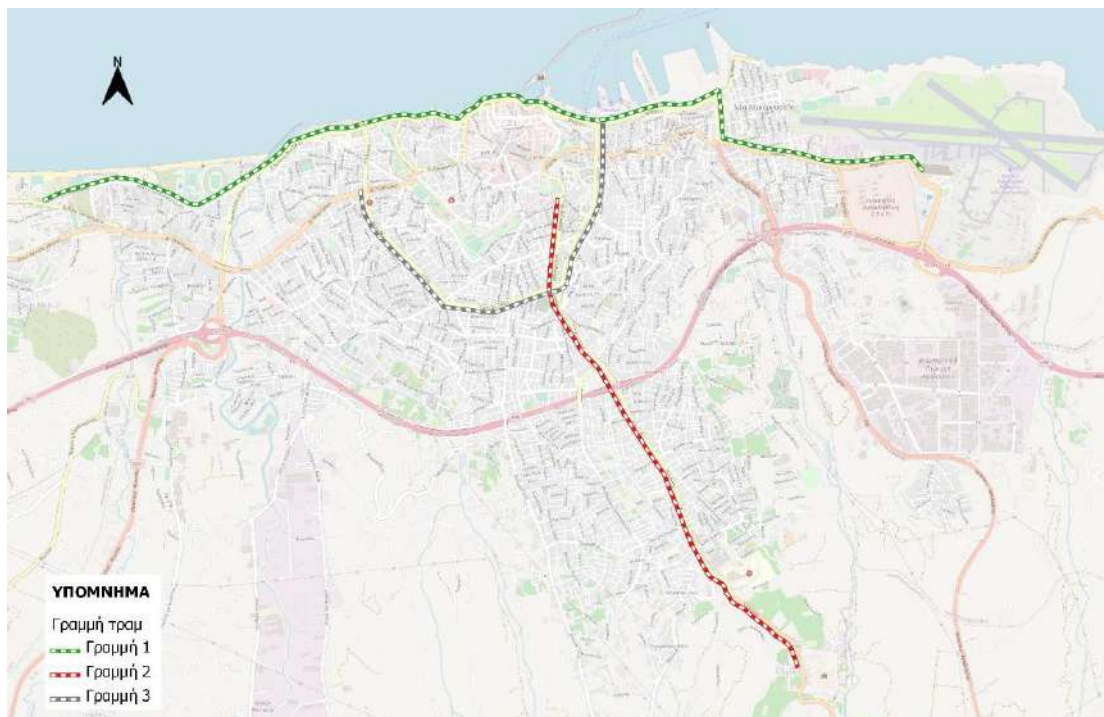
Πρόκειται, δηλαδή, για εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, που έχουν την ικανότητα να μεταφέρουν καθημερινά μεγάλο τμήμα του πληθυσμού από διαφορετικά σημεία της πόλης, του κέντρου ή των προαστίων της ακολουθώντας μια ανεξάρτητη πορεία, χωρίς την εμπλοκή τους με την υπόλοιπη κυκλοφορία της πόλης. Για τον λόγο αυτό η ενσωμάτωσή τους στο μεταφορικό δίκτυο της πόλης του Ηρακλείου κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική αφού μπορεί να συμβάλει στη δυναμική προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και να αυξήσει την προσπελασιμότητα της περιοχής με βιώσιμα μέσα μετακίνησης γενικότερα.

Σημειώνεται ότι στο παρελθόν έχει ήδη πραγματοποιηθεί μια μελέτη χάραξης αντίστοιχων μέσων σταθερής τροχιάς, όπως παρουσιάζεται στην εικόνα που ακολουθεί, η οποία όμως δεν υλοποιήθηκε ποτέ.



Εικόνα 25: Παλαιότερη Προτεινόμενη Χάραξη δικτύου ελαφρύ σιδηροδρόμου

Με βάση την παλαιότερη πρόταση και λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα προτείνεται η διερεύνηση της σκοπιμότητας και εφικτότητας για ένα νέο δίκτυο σταθερής τροχιάς για τον Δήμο του Ηρακλείου, το οποίο θα αποβλέπει στη σύνδεση κρίσιμων πόλων όπως είναι το Παγκρήτιο Στάδιο (και η ευρύτερη περιοχή του Γαζίου), η Κνωσός, το λιμάνι του Ηρακλείου, το Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» με ενδεχόμενο επέκτασης προς το Αεροδρόμιο Καστελίου δια μέσου του επαρχιακού και εθνικού δικτύου κ.α., όπως απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη (για το αστικό τμήμα).



Εικόνα 26: Σύνδεση σημαντικών πόλων του ΠΣΗ με Μέσο Σταθερής Τροχιάς - Ενδεικτικές (προς διερεύνηση) διαδρομές ΜΣΤ

Η υλοποίηση ενός δικτύου Μέσου/ων Σταθερής Τροχιάς απαιτεί περαιτέρω διερεύνηση και την εκπόνηση μιας σειράς εξειδικευμένων μελετών όπως: μελέτη σκοπιμότητας/ κόστους - οφέλους (απαραίτητος ο προσδιορισμός της σχετικής ζήτησης/ demand assessment), μελέτη εφικτότητας της εφαρμογής ΜΣΤ, κλπ. Οι ενδεικτικές διαδρομές (ενδεικτική χάραξη) ΜΣΤ που εξετάζονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ αφορούν σε γενική πρόταση σύνδεσης σημαντικών πόλων του ΠΣΗ με ΜΣΤ και δεν δύναται στην παρούσα φάση να εξειδικευθεί τεχνικά με ποιο μέσο θα υλοποιηθεί (π.χ. Τραμ ή LRT ή άλλο), εάν θα είναι μονής ή διπλής γραμμής (ποια διατομή θα έχει), εάν θα είναι αποκλειστικός διάδρομος κυκλοφορίας ή μεικτής με άλλα οχήματα ή που θα εγκατασταθεί το αμαξοστάσιο των συρμών, κλπ.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, προτείνεται να διερευνηθούν περαιτέρω:

- η εξυπηρέτηση με ΜΣΤ των πυλών εισόδου - εξόδου του ΠΣΗ για άμεση μετεπιβίβαση, ήτοι του λιμανιού και του μελλοντικού αεροδρομίου στο Καστέλι (απαιτείται και η διερεύνηση εφικτότητας και η συνεργασία/ συμφωνία των αντίστοιχων φορέων, π.χ. Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου για διέλευση ή τερματικό σταθμό εντός του λιμένα), ενδεχομένως και η σύνδεση με σταθμό υπεραστικών λεωφορείων,
- η σύνδεση των σημαντικών τοπόσημων και πόλων έλξης όπως κατά προτεραιότητα Κνωσός, Παγκρήτιο Στάδιο, Γήπεδο ΟΦΗ, πανεπιστήμια, ΙΤΕ, νοσοκομεία, Αλικαρνασός και υφιστάμενο αεροδρόμιο (μελλοντική ανάπτυξη) κοκ,
- η διέλευση εντός της Παλιάς Πόλης αλλά και από το παραλιακό μέτωπο του ΠΣΗ,
- ως πιθανός χώρος αμαξοστασίου (συρμών) να εξεταστεί τμήμα εντός της έκτασης του υφιστάμενου αεροδρομίου (που θα απελευθερωθεί από τη μετεγκατάσταση στο νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι) και συνεπώς να ληφθεί υπόψη το ενδεχόμενο αυτό στις μελέτες αξιοποίησης του χώρου του υφιστάμενου αεροδρομίου.

2.1.5 Εφαρμογή συστήματος MAAS

Η «Κινητικότητα ως Υπηρεσία» (Mobility-as-a-Service/MaaS) αποτελεί μια ευφυή, ανθρωποκεντρική υπηρεσία η οποία συγκεντρώνει υπηρεσίες κινητικότητας από διάφορους παρόχους μεταφορών και παρέχει στους τελικούς χρήστες πρόσβαση σε αυτές μέσω μιας ενοποιημένης πλατφόρμας.



Ουσιαστικά, με τη χρήση των Έξυπνων Συστημάτων Μεταφορών (ITS) και των τεχνολογιών που αυτά παρέχουν/ επιτρέπουν στους χρήστες ανεμπόδιση κινητικότητα, προσωποποιημένη πληροφόρηση για τις διαθέσιμες επιλογές κινητικότητας και προσβασιμότητα σε περισσότερες υπηρεσίες κινητικότητας. Αναφορικά με τις επιχειρήσεις, μια υπηρεσία MaaS δύναται να συμβάλει στην είσοδο/διδείδωση σε νέες αγορές, στην αύξηση μεριδίου αγοράς και φυσικά να δημιουργήσει ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς παροχής μεταφορικού έργου. Συνολικά, η εν λόγω υπηρεσία μπορεί να οδηγήσει στη βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας του δικτύου ΜΜΜ και στην προώθηση καινοτόμων μέσων και υπηρεσιών όπως είναι η κοινή χρήση αυτοκινήτων / ποδηλάτων (bike-sharing, car sharing), η υπηρεσία μεταφοράς με μίσθωση οχήματος (Ride hailing), η υπηρεσία συνεπιβατισμού (car pooling) και η ευρύτερη χρήση βιώσιμων μεταφορικών μέσων όπως είναι τα scooters (βλ. άλλα μέτρα που σχετίζονται με τη MAAS).

Σε γενικές γραμμές, για μια πόλη σαν το Ηράκλειο με τόσο έντονη τουριστική ανάπτυξη, οι συνθήκες είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές για την ανάπτυξη τέτοιων υπηρεσιών, οι οποίες χρησιμοποιούνται ευρύτατα σε όλο τον κόσμο.



Βελτίωση υποδομών

2.2.1 Πεζοδρομημένες Περιοχές (Car free zones) - Επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων

(όμοια με μέτρο 8.2.2) Το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει έργα-παρεμβάσεις που στόχο έχουν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Επιδιώκεται, λοιπόν, μέσω της επέκτασης του δικτύου πεζοδρόμων η βελτίωση της προσβασιμότητας και η απόδοση περισσότερου ελεύθερου χώρου κίνησης πεζών σε διάφορα σημεία της πόλης του Ηρακλείου.

Αυτό θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της ανταγωνιστικότητας βιώσιμων τρόπων μεταφοράς έναντι του αυτοκινήτου, με συνέπεια τη μείωση της χρήσης των επιβατικών ΙΧ για μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού. Με τον τρόπο αυτό και την απομάκρυνση των αυτοκινήτων από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης θα αναβαθμιστεί συνολικά η αισθητική της και θα δημιουργηθεί ένα ποιοτικότερο περιβάλλον.

Στη λογική αυτή, προτείνεται η σταδιακή διαμόρφωση μίας car-free και πλήρως πεζοδρομημένης Παλιάς Πόλης, όπου θα επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων μόνο σε κατοίκους, σε οχήματα τροφοδοσίας, σε ποδήλατα και μέσα μικροκινητικότητας, σε ταξί και σε μεμονωμένα λεωφορεία. Στην κατεύθυνση αυτή και σύμφωνα με μια σειρά αντίστοιχων μελετών, κειμένων και δράσεων προτείνεται η διατήρηση της υφιστάμενης κυκλοφορίας εντός της Παλιάς Πόλης στις συλλεκτήριες οδούς (Αβερωφ, Αγ. Μηνά, Γιαμαλάκη, Καλοκαιρινού κ.ο.κ.) έως ότου ολοκληρωθεί η διαμόρφωσή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τελικά περιορισμένης κίνησης.

Σταδιακά παρόμοιες τεχνικές μπορούν να εφαρμοστούν και στις υπόλοιπες γειτονιές του Δήμου, δημιουργώντας έτσι επιμέρους ζώνες προστασίας γι' αυτές. Ενδεικτικά, ως μια γειτονιά που θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος των εν λόγω επεκτάσεων είναι αυτή της Αλικαρνασσού (βόρεια και νότια της Ικάρου) και η γειτονιά του Άη Γιάννη και πιο συγκεκριμένα το τμήμα γύρω από τα σχολεία στην οδό Ερμή.

Παρακάτω ακολουθούν εικόνες ενδεικτικών λύσεων πεζοδρόμησης αστικών κέντρων τόσο από τη χώρα μας όσο και από το εξωτερικό.



Εικόνα 27: Το παράδειγμα της Αθήνας (Θησείο και Περιοχή στο εμπορικό τρίγωνο)



Εικόνα 28: Πεζοδρομημένη περιοχή στο Άμστερνταμ



Εικόνα 29: Πεζοδρόμηση στο Coenties Slip, Νέα Υόρκη



Οι οδοί προς πεζοδρόμηση μπορούν σε πρώτη φάση να υλοποιούνται οι οδοί πέριξ των σχολείων όπως για παράδειγμα οι οδοί Μπετεινάκη στο Μασταπά, Φιλιππουπόλεως στη Θέρισσο κ.α. όπως σημειώνονται στην Εικόνα 7), για όλες τις γειτονιές της πόλης όπως αυτές θα προκύψουν μετά από αναλυτική κυκλοφοριακή μελέτη ανά γειτονιά ή πολεοδομική ενότητα.

Συμπληρωματικά προς πεζοδρόμηση ή ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται το σύνολο των οδών με χαμηλό πλάτος (βλ. επόμενο μέτρο) καθώς και σημαντικές οδοί με χαρακτήρα αναψυχής ή εμπορίου ή γειτνίασης με σχολικές μονάδες σε κάθε γειτονιά.

Ενδεικτικά πλήθος οδών στην Π. Πόλη, η οδός Ηροδότου στην Αλικαρνασσό, η οδός Ερμή στον Άη Γιάννη, τμήματα της Ελευθέρης στα Καμίνια, και άλλες.

2.2.2 Μετατροπή οδών μικρού πλάτους (<6μ) με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου των 0,90μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους

(όμοια με 3.2.1) Το υφιστάμενο δίκτυο κίνησης του Ηρακλείου είχε δημιουργηθεί ως έχει για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες άλλων εποχών. Απόρροια αυτού είναι πλέον, που οι ανάγκες μετακίνησης είναι ολοένα και αυξανόμενες, οι διαθέσιμες υποδομές να είναι σε πολλά σημεία ανεπαρκείς ή μη λειτουργικές αλλά και ιδιαίτερα επικίνδυνες για την ταυτόχρονη κίνηση πεζών και οχημάτων.

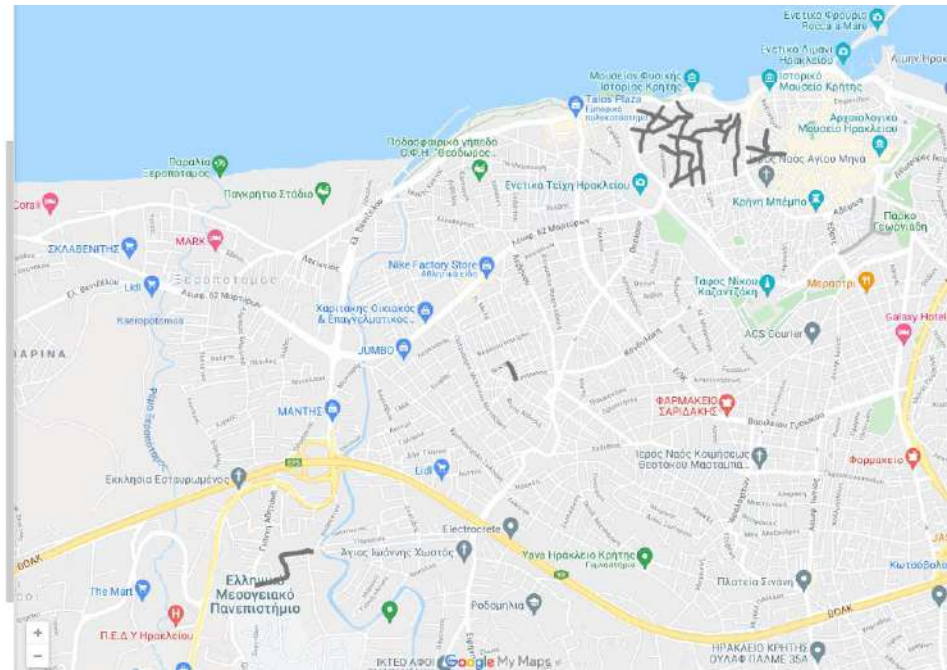
Όπως έχει ήδη τονιστεί, βασικό μέλημα του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ είναι η διασφάλιση του απαιτούμενου ελεύθερου χώρου για την ασφαλή κίνηση των πεζών. Έτσι, σε περιπτώσεις που τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν επιτρέπουν τη διαπλάτυνση των υπάρχοντων πεζοδρομίων, για την επίτευξη αυτού προτείνεται η μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους, δηλαδή σε δρόμους με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών. Στην πρώτη περίπτωση απαιτείται να γίνουν και οι κατάλληλες διαμορφώσεις ώστε να εξασφαλίζεται εκτός από τη χρήση του πεζόδρομου, η διέλευση των οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση.

Σημειώνεται ότι η πεζοδρόμηση των οδών με πλάτος κάτω των 6μ. αποτελεί και θεσμική καθοδήγηση της ελληνικής πολιτείας όπως επίσημα εγγράφεται στον οδηγό «Σχεδιάζοντας για όλους» και το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας.



γκρι - οδοί κάτω των 6μ ενοποίηση κατ...

- ☑ Πεδίοδος
- ☑ Βίγλα
- ☑ Ευκριναιού - εκτός σχ
- ☑ Π.Μελα
- ☑ Πιστοπούλου
- ☑ Γαβαλάδων
- ☑ Γαργαλιάνη
- ☑ Σαββαθιανών
- ☑ Σπη Χασού
- ☑ Δεληγάκου
- ☑ Σητείας
- ☑ Σητείας
- ☑ Σκορδαλιών
- ☑ Σκοτακέρηδων
- ☑ Μελασιανών
- ☑ Δαμπεργηδών
- ☑ Δαμπεργηδών
- ☑ Σημιακού
- ☑ Βαλίστρα
- ☑ Βουρνοματσών
- ☑ Περιστάκη
- ☑ Μιχαηλίδου
- ☑ Καζαντζάκη
- ☑ Τσακίρη
- ☑ 1770



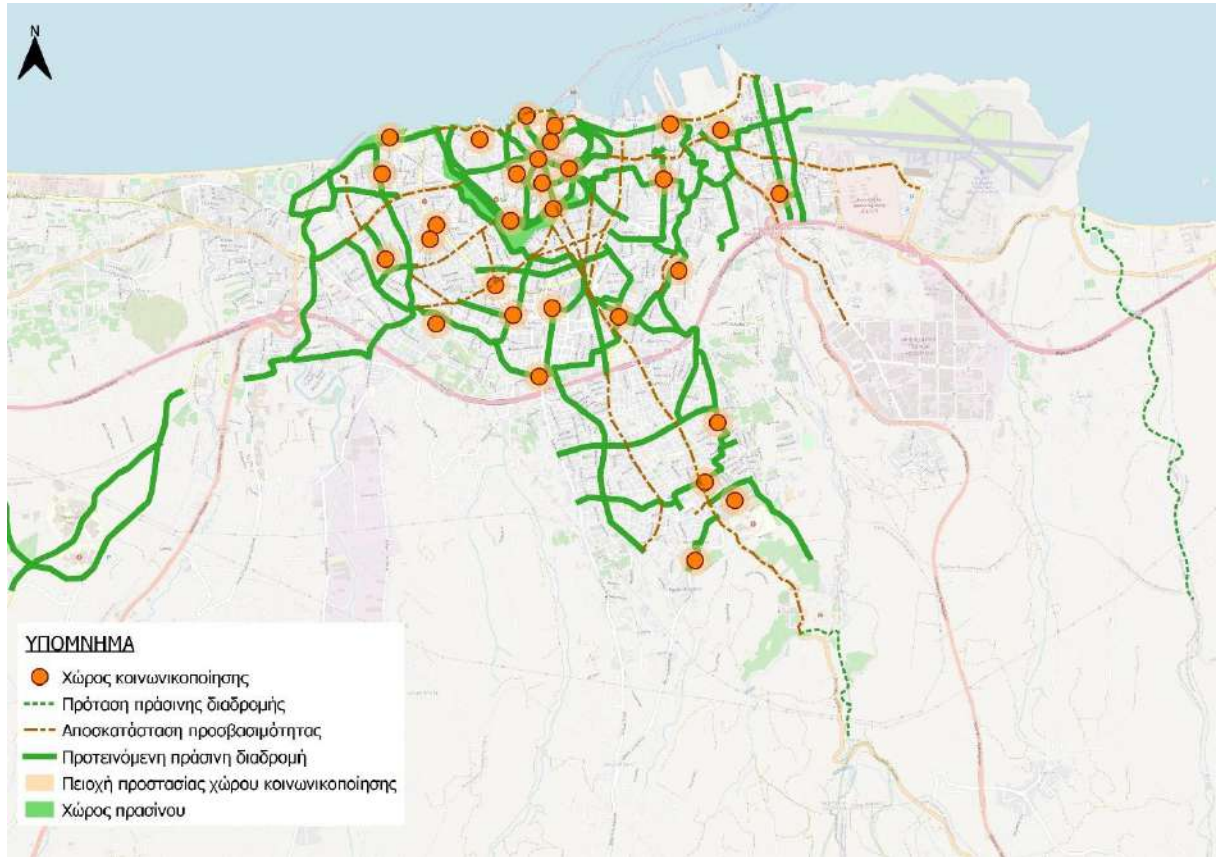
Εικόνα 30: Ενδεικτικά οδοί κάτω των 6μ, όπου προβλέπεται η ενοποίηση οδοστρώματος και η οπτική διαφοροποίηση του διαδρόμου κίνησης πεζών στην περιοχή Αγ. Τριάδας

2.2.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ: Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων

(όμοιο με 3.3.2) Η αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης είναι βασική επιδίωξη των ΣΒΑΚ. Στη λογική αυτή, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών στον περιβάλλον κίνησης ώστε να εξασφαλίζεται ο απαιτούμενος χώρος για ασφαλείς και ανεμπόδιστες μετακινήσεις. Για την πεζή μετακίνηση, απαραίτητη υποδομή είναι τα πεζοδρόμια. Για τον λόγο αυτό βασική μέριμνα του σχεδιασμού είναι η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών κίνησης σε αυτά, η οποία μπορεί να επιτευχθεί με έργα δημιουργίας, αναδιαμόρφωσης, ανακατασκευής ή και διαπλάτυνσής τους, όπου αυτή είναι δυνατή.

Οι παραπάνω ενέργειες αποτελούν μείζονα θέματα για την επίτευξη της οδικής ασφάλειας και της εξυπηρέτησης των πεζών και γίνονται με ιδιαίτερη έμφαση στη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ευπαθών ομάδων και των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμΕΑ, κλπ). Πρόκειται για ιδιαίτερα κρίσιμα μέτρα παρέμβασης σε επίπεδο υποδομών, ενώ η εφαρμογή τους είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή τους αν και ενδέχεται να απαιτεί αυξημένο χρόνο σε ορισμένες περιπτώσεις, διασφαλίζει με δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

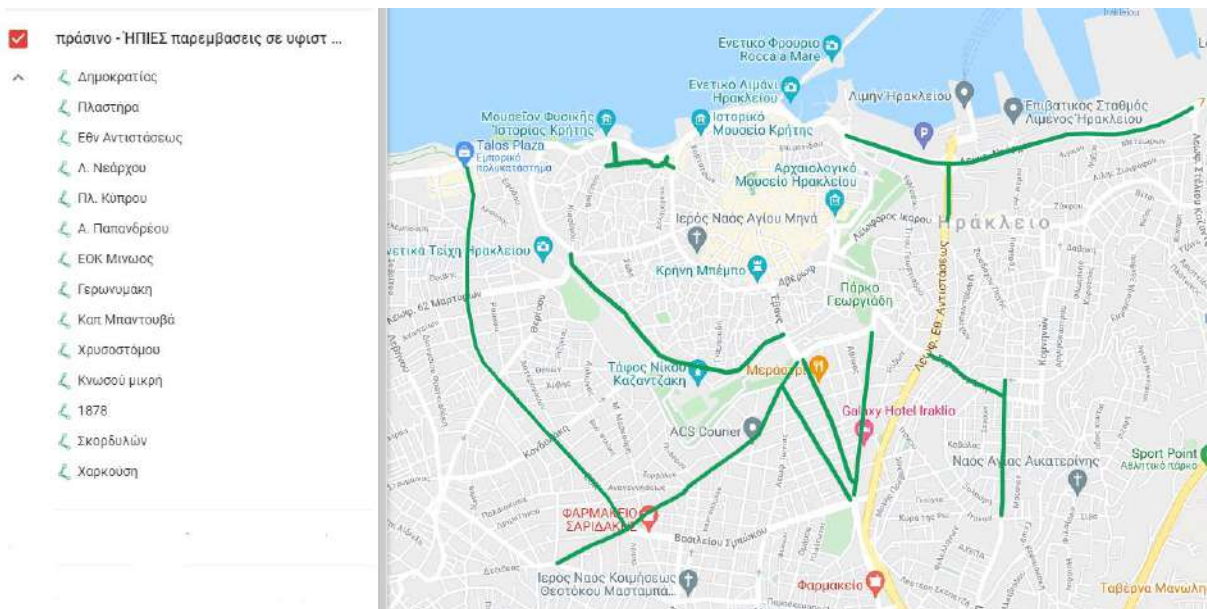
Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό των πράσινων διαδρομών που προτείνονται, οι οποίες αποτελούν σημαντικό παράγοντα, τόσο για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, όσο και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν στην ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης αλλά και των περιοχών από τις οποίες διέρχονται. Η υλοποίησή τους προβλέπει την εφαρμογή μιας σειράς μέτρων οι οποίες θέτουν σε προτεραιότητα τις ενεργές μετακινήσεις όπως αυτά που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα.



Εικόνα 31: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών (Χάρτης 6)

Στους παρακάτω χάρτες προκύπτουν επιπλέον των πράσινων διαδρομών και οι εξής κατηγορίες παρεμβάσεων:

-Ενδεικτικές οδοί στις οποίες προβλέπονται ήπιες παρεμβάσεις στα υφιστάμενα πεζοδρόμια όπως αποκαταστάσεις πλάτους ή εξοπλισμού ΑΜΕΑ, αφαίρεση/μετακίνηση εμποδίων κ.α.



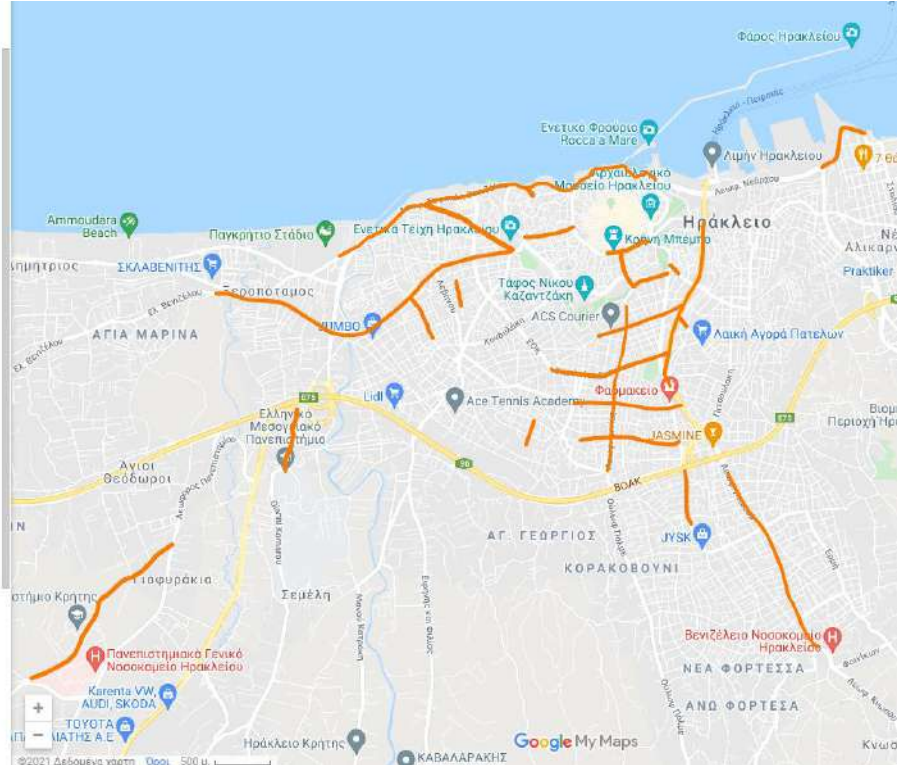
Εικόνα 32: Χάρτης εντοπισμού οδών για ήπιες παρεμβάσεις αναβάθμισης πεζοδρομίων



-Ενδεικτικές οδοί όπου προτείνεται η αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών ώστε να πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές, να γίνει η αποκατάσταση των ανισοσταθμιών και του εξοπλισμού ΑΜΕΑ ή/και αφαίρεση ή μετακίνηση εμποδίων.

πορτοκαλί - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ υφιστάμενων...

- Κνωσού
- Καλοκαιρινού
- Σοφ Βενιζέλου
- Ηρακλείου-Σαφίρη
- Εθν Αντιστάσεως
- Γ. Παπανδρέου
- 62 Μαρτύρων
- Σμπώκου
- Σμπώκου
- Παρασκευοπούλου
- Μεγ. Αλεξάνδρου
- Χαρ Τρικούπη
- Μ Εβρανς
- Αβερμωφ - Πλ Κορνάρου
- Γερμανιάκη
- Ιτάνου
- Ιωνίας
- Παπαναστασίου
- Μ. Κρήτης
- Χ. Πανεπιστημίου
- Αειτάκη
- Δ. Φραγκιαδάκη
- Π Μελα
- Ε Παπιά
- Μελιδιώνη



Εικόνα 33: Χάρτης εντοπισμού οδών για αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών

-Ενδεικτικές οδοί στις οποίες προβλέπεται η πλήρης ανάπτυξη πεζοδρομίων και πρόβλεψη για απαραίτητο εξοπλισμό ΑΜΕΑ (ενδεικτικά ονόματα οδών)

κόκκινο - ΠΛΗΡΗΣ ανάπτυξη πεζοδρομ...

- Κνωσού
- Καλοκαιρινού
- Κορνάρου ΕΛΜΕΠΛ
- Μουρίλου
- Κνωσού
- Αρχ. Μακαρίου
- Παριζάκη
- Line 5
- Σκουλάδων
- Ατλαντίδος
- Γ. Πετρακογιωρή
- Μεγ. Αλεξάνδρου
- Μεγ. Αλεξάνδρου
- Κ. Λοικαρέως Αγ Μήνα
- Βιγιάς
- Γερμανιάκη
- Γερμανιάκη
- Αστρινάκη Εσάνθου
- Πιστουλάκη
- Πιστουλάκη
- Σκεπετζή
- Κλεάνθη
- Φιλελλήνων
- Φιλελλήνων
- Αξίπτα
- Ε Αντιστάσεως



Εικόνα 34: Χάρτης εντοπισμού οδών για ανάπτυξη πεζοδρομίων



2.2.4 Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σύμφωνα με τον ΝΟΚ, 2012 & Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) βάσει του Ν. 4819/2021

Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους, υπάρχουν επίσης νεότερες νομοθεσίες, όπως ο ΝΟΚ του 2012, που προβλέπουν καθολική προσβασιμότητα σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος μέχρι το 2022 υποχρεωτικά, αλλιώς αυτά θα θεωρούνται αυθαίρετα.

Το μέτρο αυτό αφορά, ουσιαστικά, στην κατασκευή των απαραίτητων υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας και τις ίσες ευκαιρίες μετακίνησης και εξυπηρέτησης των ατόμων με μειωμένες κινητικές ικανότητες σε όλα τα δημόσια και δημοτικά κτίρια ή και κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος που λειτουργούν προς εξυπηρέτηση του κοινού. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται η προσθήκη ραμπών, διαβάσεων- κλασικών ή καινοτόμων στις εισόδους των κτηρίων, χώρων υγιεινής αλλά και διορθώσεις στην κατάσταση του εξοπλισμού τους όπως είναι η ύπαρξη οδύσεων τυφλών, ανελκυστήρα ή ειδικής ράμπας μεταφοράς κ.α., όπου κρίνεται απαραίτητο ώστε τα κτίρια να είναι πλήρως προσβάσιμα από όλους.

Επιπλέον, βάσει του Ν. 4819/2021 (ΦΕΚ 129/Α/2021, παρ. 10 του άρθρου 121), οι Δήμοι Μητροπολιτικών Κέντρων, οι Μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι, οι Δήμοι Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι πρέπει να εκπονήσουν υποχρεωτικά (έως και την 31^η.12.2022) πρόγραμμα καθορισμού απαραίτητων παρεμβάσεων εξασφάλισης της προσβασιμότητας, των υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων συμπεριλαμβανομένων των δικτύων πεζή μετακίνησης, των οδύσεων διαφυγής, χώρων εκτόνωσης, σημείων προσωρινής περίθαλψης και σημείων καταφυγής των πολιτών εντός των διοικητικών τους ορίων, δηλαδή «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)». Στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

2.2.5 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (bike sharing system, micromobility sharing και car-sharing system)

Λόγω των πολλών αιτιών που σχετίζονται με την υπέρμετρη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, πάρα πολλές πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο προσπαθούν να προωθήσουν εναλλακτικές προσεγγίσεις κινητικότητας. Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) είναι καθοριστική για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.). Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (MAAS βλ. ανωτέρω μέτρα) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέσα σε αυτό το πλαίσιο δεσπόζει η χρήση κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης όπως ποδηλατικά συστήματα χωρίς βάση στήριξης (dockless bicycle sharing system). Αυτά τα συστήματα, όπως υποδηλώνει το όνομα, δεν χρειάζονται κάποιοι σταθμοί σύνδεσης, χαρακτηριστικό το οποίο μερικές φορές θα μπορούσε να περιορίσει τον αριθμό των ποδηλάτων μιας πόλης. Τα ποδήλατα χωρίς βάση μπορούν να εντοπιστούν και να ξεκλειδωθούν χρησιμοποιώντας μια εφαρμογή έξυπνου τηλεφώνου, ενώ μπορούν να σταθμεύσουν σε μια καθορισμένη περιοχή μέσα στην πόλη ή κατά μήκος του πεζοδρομίου. Επιπλέον, τονίζεται, ότι ιδιαίτερα σημαντική είναι και η προώθηση των λύσεων διαμοιρασμού οχημάτων ή κοινόχρηστων μετακινήσεων. Για τον περιορισμό των ατομικών μετακινήσεων καθοριστική απαιτείται ένα σύστημα συντονισμού διαδρομών καθώς και ενεργή συμμετοχή του κοινού.



Εικόνα 35: Ενδεικτικά συστήματα μετακίνησης με μέσα κοινής χρήσης

Η χωροθέτηση των προτεινόμενων σταθμών παρουσιάζεται στον σχετικό χάρτη με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Για τη διασφάλιση της ελκυστικότητας της υπηρεσίας προτείνεται να δίδονται κίνητρα προς τους χρήστες τους για την πρώτη γνωριμία τους με το σύστημα (ενδ. Δωρεάν χρήση για τις πρώτες 2 φορές δοκιμής του συστήματος κ.α.).

2.2.6 Τοποθέτηση πεζοφάνων σε κρίσιμα σημεία πλησίον σχολείων

Η υλοποίηση ήπιων παρεμβάσεων καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτελούν αποτελεσματικούς τρόπους για την άμεση διαμόρφωση ήπιων συνθηκών μετακίνησης και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, κυρίως των ευάλωτων χρηστών. Η σημασία του έργου είναι ιδιαίτερα κρίσιμη όταν πρόκειται για περιοχές σχολικών συγκροτημάτων, όπου η παρουσία μαθητών είναι έντονη. Στο πλαίσιο τους προτείνεται η τοποθέτηση πρόσθετου αστικού εξοπλισμού και πιο συγκεκριμένα φωτεινών σηματοδοτών για την κίνηση πεζών – όπως θα προκύπτει από τις επιμέρους κυκλοφοριακές μελέτες των γειτονιών, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή πρόσβαση των σχολικών εγκαταστάσεων από τους μαθητές. Το μέτρο αυτό ενδείκνυται μιας και δεν επιφέρει έντονες επιβαρύνσεις ή αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως ενδεχομένως θα έκανε μια πεζοδρόμηση, και έχει ευρεία κοινωνική αποδοχή. Φυσικά, ιδιαίτερη χρήσιμη θα ήταν η εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών για τη μέγιστη προστασία των μαθητών.

Σημειώνεται ότι αντίστοιχες πρωτοβουλίες οργανώνονται στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας προστασίας κρίσιμων σημείων, όπως είναι τα σχολεία.



2.2.7 Εφαρμογή σε όλα τα φανάρια σύγχρονων συστημάτων για την προσβασιμότητα/διέλευση ευάλωτων ομάδων

Τα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να σχεδιάζονται με γνώμονα την ισότιμη προσβασιμότητα του δικτύου για όλους τους χρήστες και δει για τους έχοντες ευαισθησία ή περιορισμό σε θέματα κινητικότητας. Πλέον, ο συνδυασμός τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών εφαρμοσμένων στον τομέα των μεταφορών έχει ως στόχο να καταστήσει την κυκλοφορία ατόμων ή εμπορευμάτων αποδοτικότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη. Συνεπώς η χρήση αντίστοιχων συστημάτων, εξοπλισμένων με όλα τα απαραίτητα μέσα για τη διευκόλυνση Α) της διέλευσης των ΜΜΜ και Β) των ευάλωτων ομάδων (όπως λόγου χάριν ηχητική προειδοποίηση ή αντίστροφη μέτρηση) θα αναβαθμίσει αισθητά τη λειτουργικότητα του δικτύου.

Κρίνεται σκόπιμη η αναβάθμιση του συνόλου των Φωτεινών Σηματοδοτών (ΦΣ) με ηχητική διάταξη για άτομα με περιορισμένη όραση, η αναβάθμιση του συνόλου των νησίδων αναμονής σε προσβάσιμες και η αναβάθμιση της λειτουργίας τους για απρόσκοπτη διέλευση πεζών και ευάλωτων χρηστών, χωρίς επικίνδυνη αναμονή στο μέσον του καταστρώματος των οδών.

2.2.8 Πύκνωση διαβάσεων πεζών και εφαρμογή έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση. Ως διάβαση πεζών χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για τη διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999).

Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως κοντά σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλής για τον πεζό.

Τα τελευταία χρόνια, όπου η διείσδυση των νέων τεχνολογιών στον κλάδο των μεταφορών έχει επιφέρει πολλές καινοτόμες και δραστικές λύσεις, η λύση των έξυπνων διαβάσεων εφαρμόζεται όλο και περισσότερο. Πρόκειται για διαβάσεις που, μεταξύ των άλλων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους, έχουν τη δυνατότητα μεταβαλλόμενου φωτισμού ανάλογα με τις υποδείξεις των φαναριών ενώ ειδικός πομπός μπορεί να μεταδίδει ηχητικά και παλμικά σήματα στις εφαρμογές των κινητών, των πολιτών με προβλήματα όρασης και ακοής. Συνεπώς, με την τοποθέτησή τους στον Δήμο είναι δυνατόν να επιλυθούν σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας ενώ προβλέπεται η συνολικότερη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των πεζών. Ανάλογα μπορούν να χωροθετούνται διαβάσεις πεζών με ειδικό φωτισμό και προειδοποίηση για τους εποχούμενους χρήστες της οδού. Κατά κανόνα κρίνεται σκόπιμη η ύπαρξη διάβασης πεζών ανά 80-100μ. σε δρόμους περιοχών κατοικίας και η πύκνωσή τους περαιτέρω γύρω από ειδικές χρήσεις.

Το σύνολο των διαβάσεων πεζών κρίνεται σκόπιμο να προστατεύονται με τοπικές εξοχές ή άλλα μέσα για να μην υπάρχει στάση και στάθμευση τόσο επί αυτών όσο και στην κρίσιμη απόσταση κατά τον ΚΟΚ (5μ.).



2.2.9 Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, με νέες τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη

(όμοιο με 5.2.3) Με δεδομένη την ανάγκη του περιορισμού του περιβαλλοντικού αποτυπώματος από τις μεταφορές τίθεται στο επίκεντρο, η αντικατάσταση όλου του στόλου των οχημάτων με νέα, φιλικότερα προς το περιβάλλον είναι πιο επιτακτική από ποτέ. Ο γηρασμένος στόλος των υπάρχοντων αστικών συγκοινωνιών επηρεάζει άμεσα τη λειτουργικότητά και την αποδοτικότητά τους, ενώ δημιουργεί πολλαπλές οχλήσεις τόσο στο αστικό περιβάλλον όσο και στους κατοίκους.

Με τη χρήση οχημάτων που χρησιμοποιούν νέες τεχνολογίες και εναλλακτικές μορφές καυσίμων, αναμένεται να αλλάξει ολοκληρωτικά η εικόνα της δημόσιας συγκοινωνίας στην πόλη του Ηρακλείου. Φυσικά, στο πλαίσιο αυτό, σταδιακά, στόχος είναι η στρόφη στην ηλεκτροκίνηση και η πλήρης αποσύνδεση του δημοτικού στόλου από ρυπογόνα οχήματα.

2.2.10 Τηλεματική

Στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών των Στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών των μέσων μαζικής μεταφοράς, ιδιαίτερης σημασίας είναι η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για την εύκολη και την άμεση πληροφόρηση των χρηστών σε πραγματικό χρόνο σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας στο σύνολο του ΠΣΗ του χρόνου αναμονής στη στάση για κάθε διερχόμενη γραμμή. Για τον Δήμο Ηρακλείου, που ήδη λειτουργεί σε ένα μέρος των αστικών συγκοινωνιών, στόχος είναι η εξάπλωσή του στο σύνολο του δικτύου και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής, τους έχει αναφερθεί και στην ανάλυση του μέτρου 2.1.2.

2.2.11 Δημιουργία ζωνών κίνησης βιώσιμων μέσων - λεωφορειολωρίδων & Εξασφάλισης της ορθής λειτουργίας τους με κοινή χρήση για ποδήλατο και TAXI

Οι Αποκλειστικές Λωρίδες Λεωφορείων (ΑΛΛ) αποσκοπούν στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών κίνησης των ΜΜΜ μέσω του διαχωρισμού τους από την υπόλοιπη κυκλοφορία για τη διασφάλιση προτεραιότητάς τους έναντι της λοιπής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Τα οφέλη από την εφαρμογή τους είναι πολλαπλά όπως η αύξηση της μέσης ταχύτητας λεωφορείου, η βελτίωση συχνότητας και αξιοπιστίας προγραμματισμένων δρομολογίων, η μεγαλύτερη άνεση των επιβατών, η μείωση του κόστους λειτουργίας των λεωφορείων κ.α.

Ωστόσο σε περιπτώσεις όπου το βασικό οδικό δίκτυο έχει περιορισμένη γεωμετρία (όπως στην πόλη του Ηρακλείου), η αποκλειστική χρήση οδών δεν είναι πάντα εφικτή. Έτσι, σε περιπτώσεις όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν το επιτρέπουν, ιδανική λύση για τη δημιουργία χώρων αφιερωμένων σε βιώσιμα μέσα μεταφοράς είναι αυτή της συνύπαρξής τους σε ζώνες μεικτής χρήσης. Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργία λωρίδων κίνησης βιώσιμων μέσων, δηλαδή ουσιαστικά λεωφορειολωρίδων που θα χρησιμοποιούνται και από ποδήλατα και ταξί με προτεραιότητα που θα διασφαλίζεται και από τη φωτεινή σηματοδότηση.

Φυσικά, για να συμβεί αυτό πρέπει να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία τους και να υπάρχει σεβασμός μεταξύ των χρηστών. Αυτό, μπορεί σε ένα βαθμό να επιτευχθεί με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων όπως είναι ο καθορισμός ορίου ταχύτητας. Η ορθή εφαρμογή αντίστοιχων μέτρων συνύπαρξης μπορεί να οδηγήσει στη βελτίωση της ασφάλειας των

μετακινούμενων, καθώς δημιουργούνται συνθήκες ομαλής ροής, απουσία στάθμευσης παρά την οδό και μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τον περιορισμό των επιβατικών ΙΧ και τη μείωση του χρόνου μετακίνησης των λεωφορείων.



Εικόνα 36: Ενδεικτική εικόνα διαμόρφωσης μεικτών λωρίδων για λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα

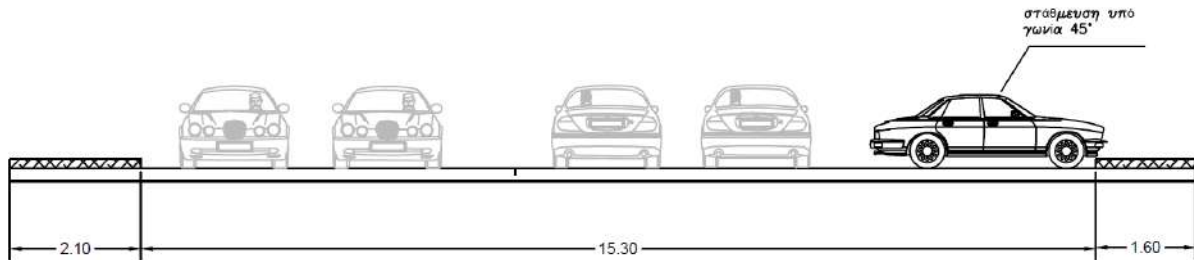


Εικόνα 37: Προτεινόμενες διαδρομές/οδοί με λεωφορειολωρίδες - BRT

Η ένταξη των λωρίδων κίνησης βιώσιμων μέσων, δηλαδή ουσιαστικά λεωφορειολωρίδων που θα χρησιμοποιούνται και από ποδήλατα και ταξί με μεικτής χρήσης προτείνεται να πραγματοποιηθεί στο δίκτυο λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις που παρουσιάζονται στις κάτωθι ενδεικτικές διατομές.



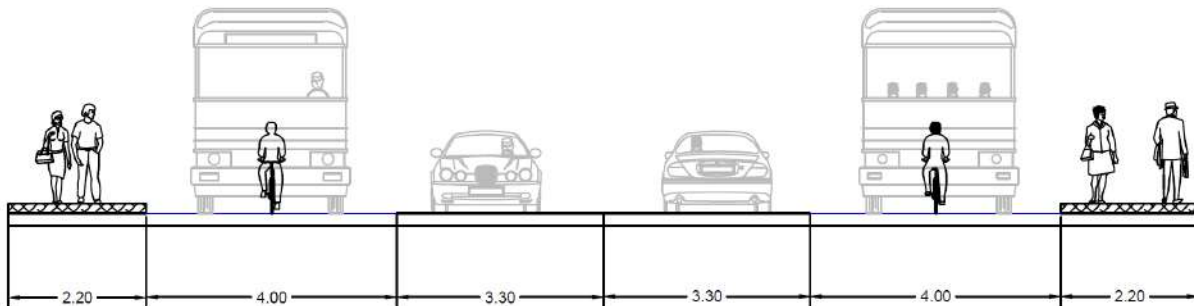
Τονίζεται ότι, οι τυπικές διατομές που ακολουθούν είναι ενδεικτικές και οι διατομές που τελικά θα επιλεγθούν προς υλοποίηση, θα προκύψουν από τις εκάστοτε μελέτες εφαρμογής, οι οποίες μπορούν να τροποποιούνται λόγω ειδικών συνθηκών που μπορεί να εντοπίζονται (ενδ. τεχνικά, μεγάλα δέντρα, ρυμοτομία κ.α.).



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

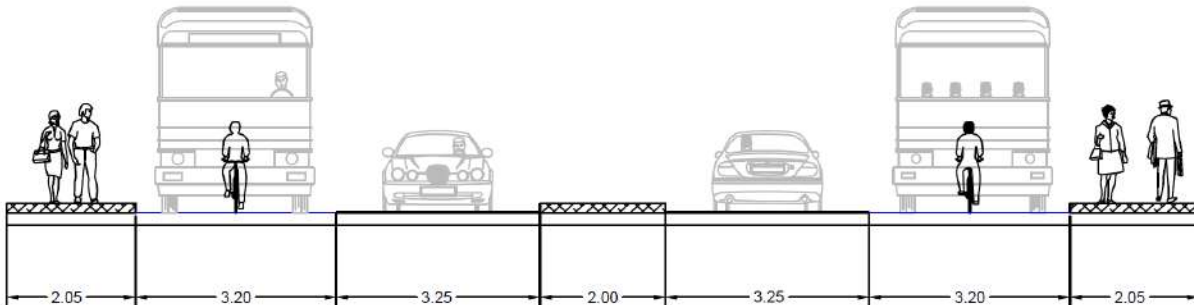
Λ. Ικάρου (Δ1) - πλάτος 19 m

προς Στέλιου Καζαντζήδη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

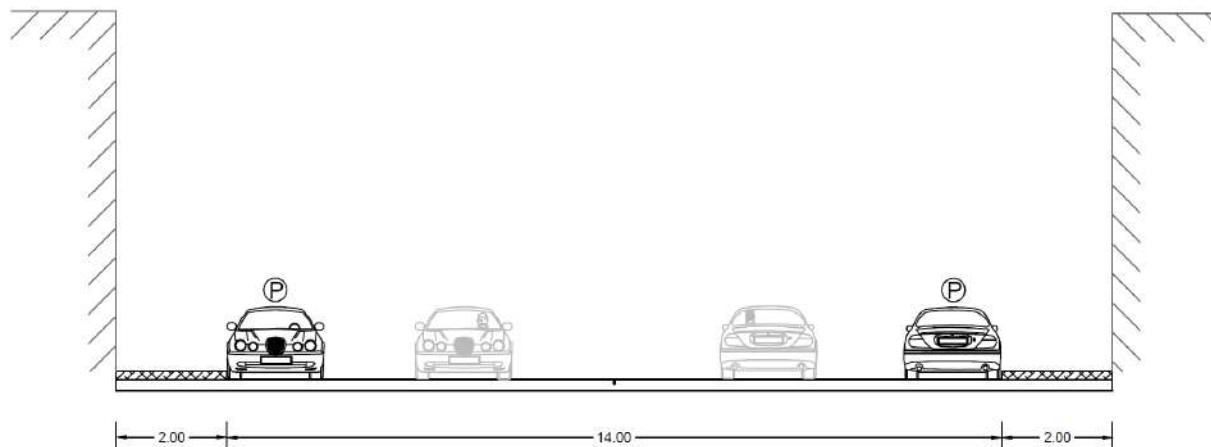
Λ. Ικάρου (Δ1) - πλάτος 19 m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Ικάρου (Δ1) - πλάτος 19 m

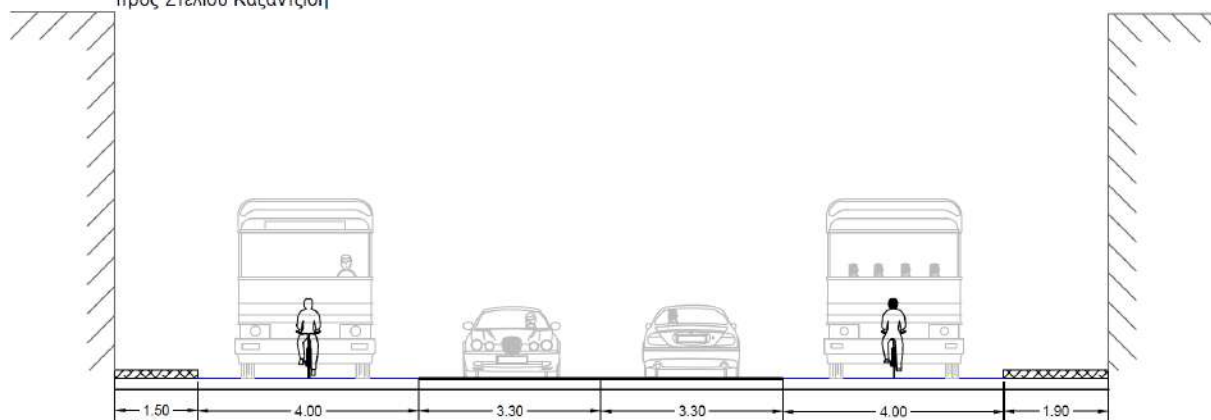
Εικόνα 38: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ικάρου (Δ1 - 19μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

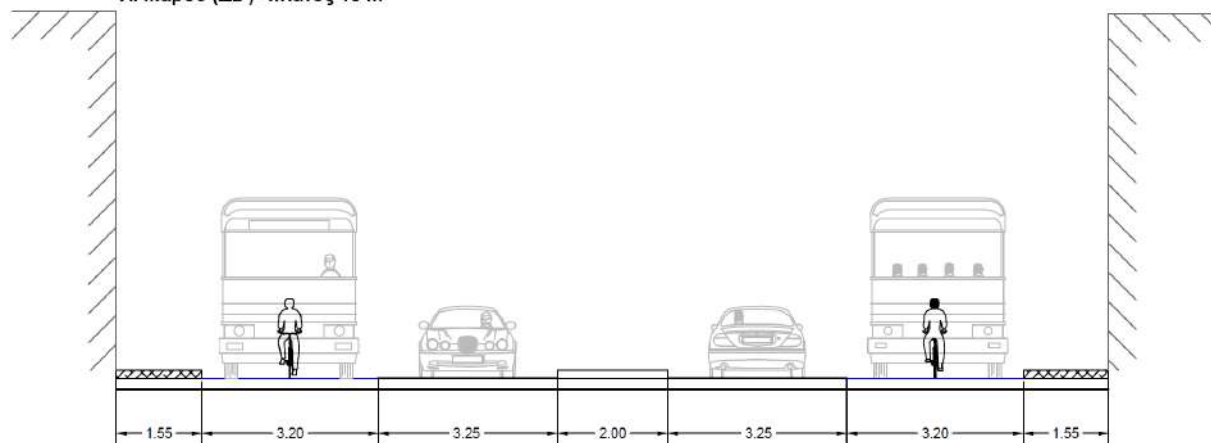
Λ. Ικάρου (Δ2) - πλάτος 18 m

προς Στέλιου Καζαντζίδη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

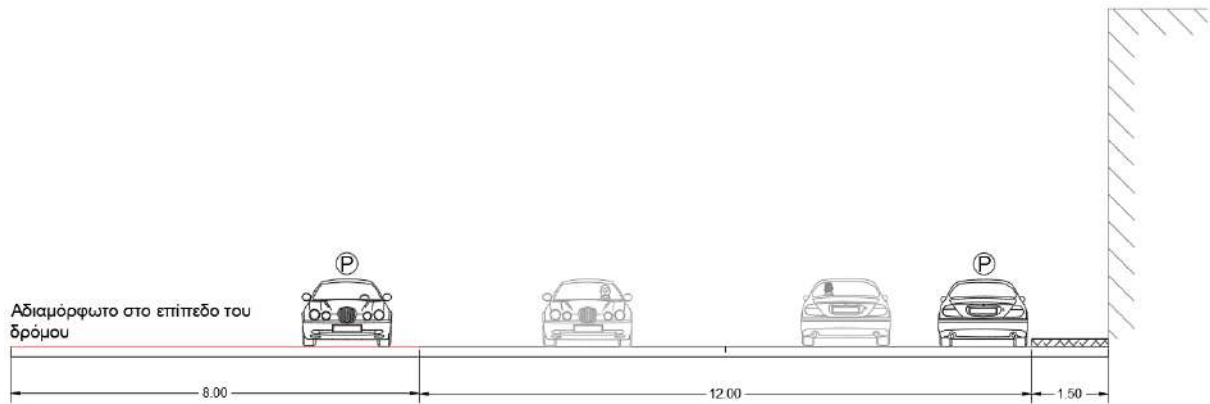
Λ. Ικάρου (Δ2) - πλάτος 18 m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Ικάρου (Δ2) - πλάτος 18 m

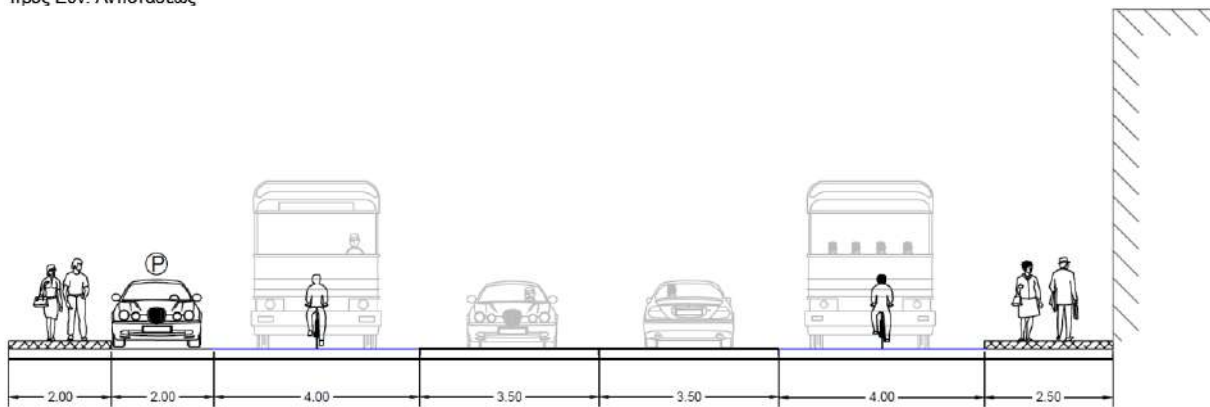
Εικόνα 39: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ικάρου (Δ2 - 18μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

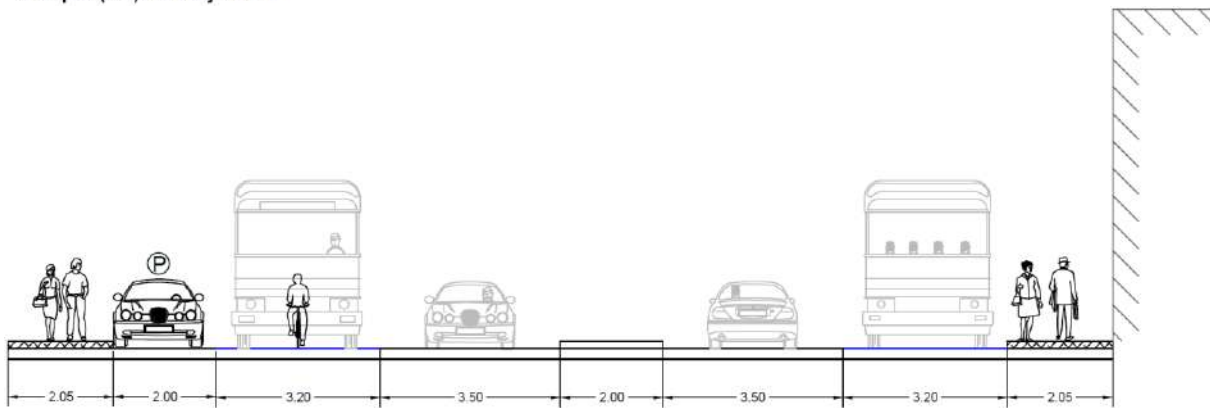
Λ. Ικάρου (Δ3) - πλάτος 21.5 m

προς Εθν. Αντιστάσεως



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

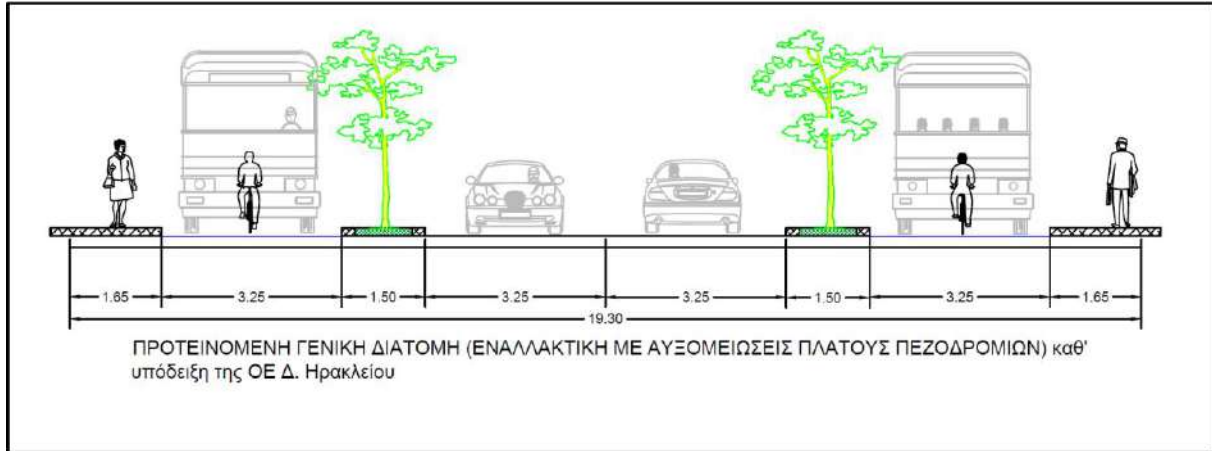
Λ. Ικάρου (Δ3) - πλάτος 21.5 m



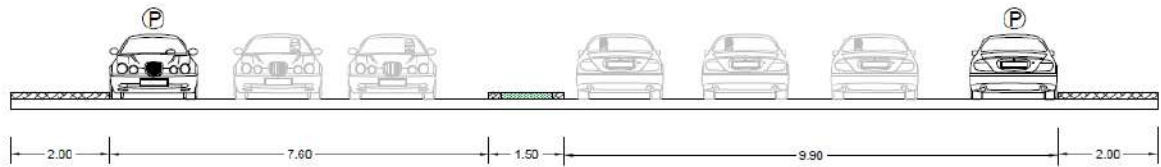
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Ικάρου (Δ3) - πλάτος 21.5 m

Εικόνα 40: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ικάρου (Δ3 - 21,5μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]

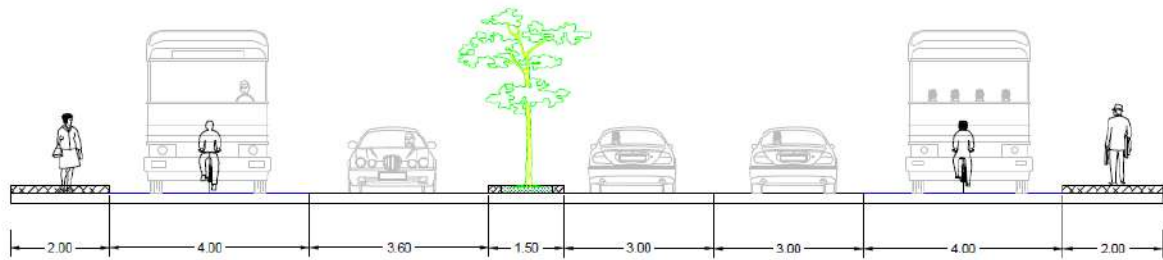


Εικόνα 41: Ενδεικτική προτεινόμενη γενική Διατομή Λ. Ικάρου [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



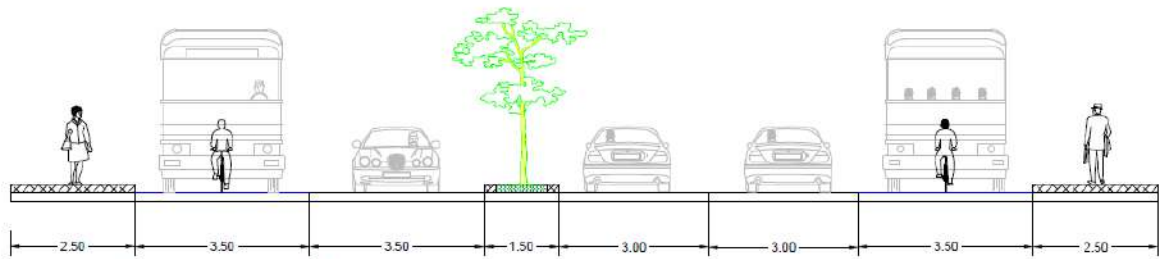
ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Δ1) - πλάτος 23m
προς Λ. Ικάρου



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

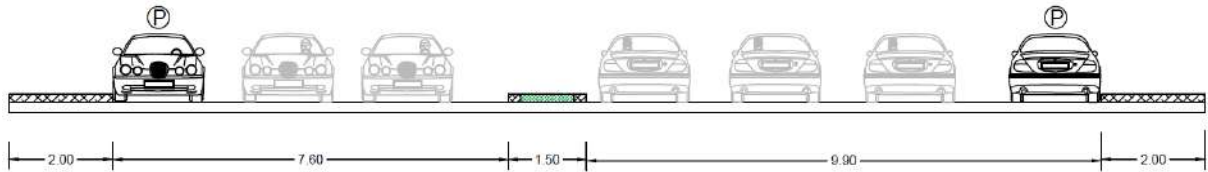
Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Δ1) - πλάτος 23m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Δ1) - πλάτος 23m

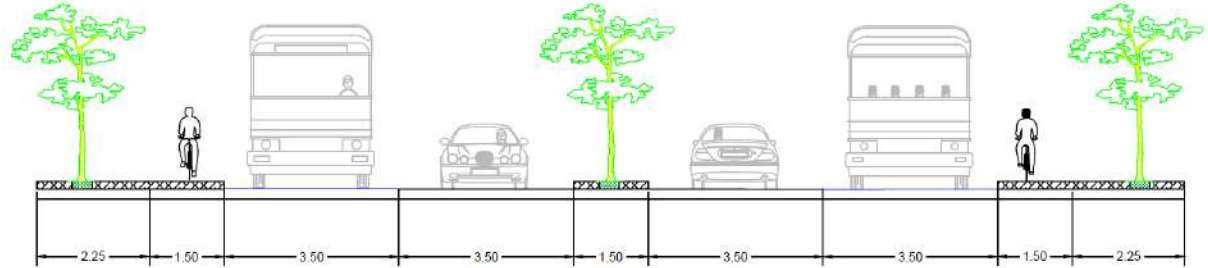
*Εικόνα 42: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Εθν. Αντιστάσεως (Δ1 - 23μ.)
[προτάσεις της Ομάδας Έργου]*



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

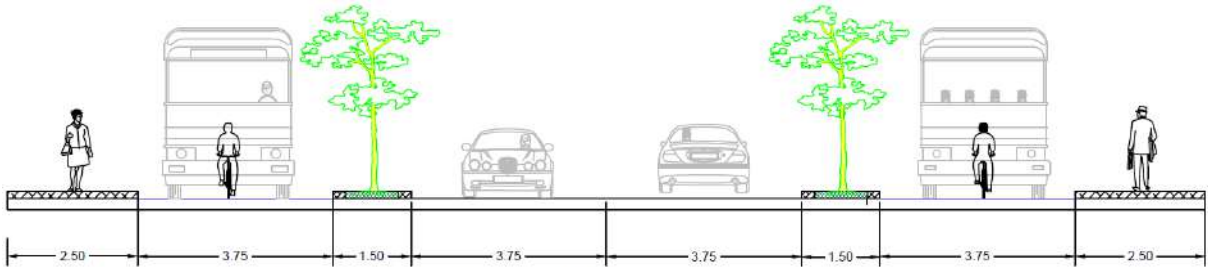
Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Δ1) - πλάτος 23m

προς Λ. Ικάρου



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΟΠΩΣ Η Λ. ΚΝΩΣΣΟΥ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου

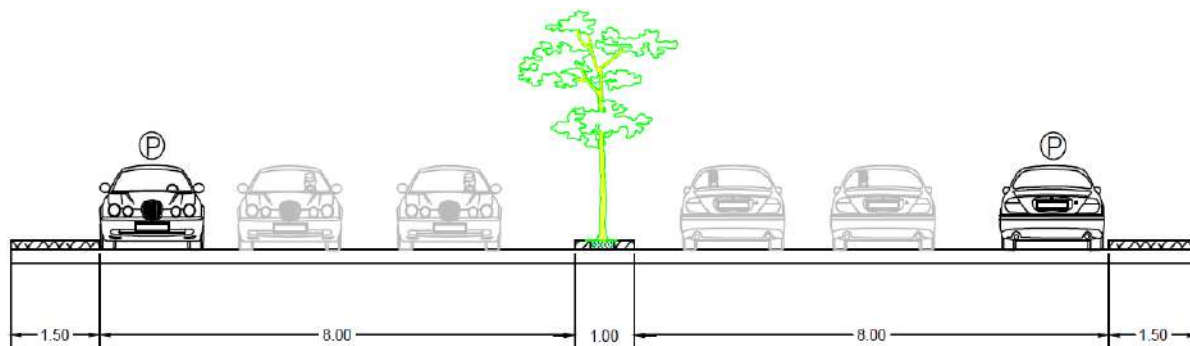
Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Δ1) - πλάτος 23m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου

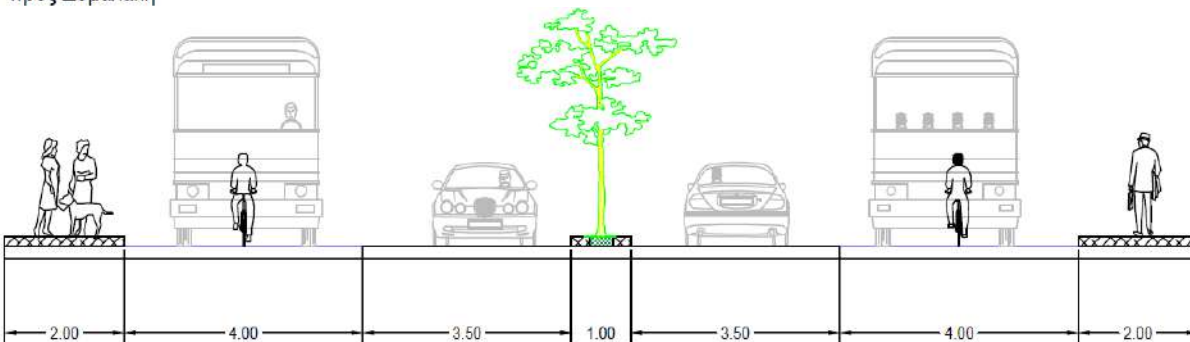
Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Δ1) - πλάτος 23m

Εικόνα 43: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Εθν. Αντιστάσεως (Δ1 - 23μ.) [προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



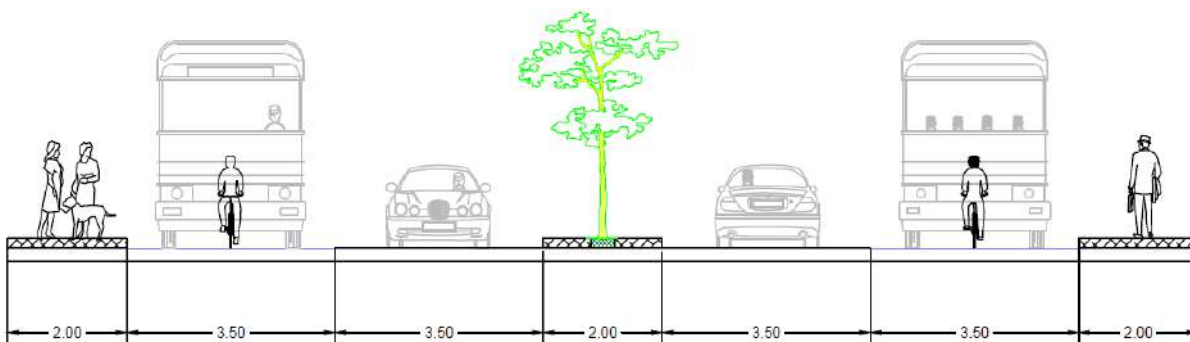
ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m
προς Δομαλάκη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ 1

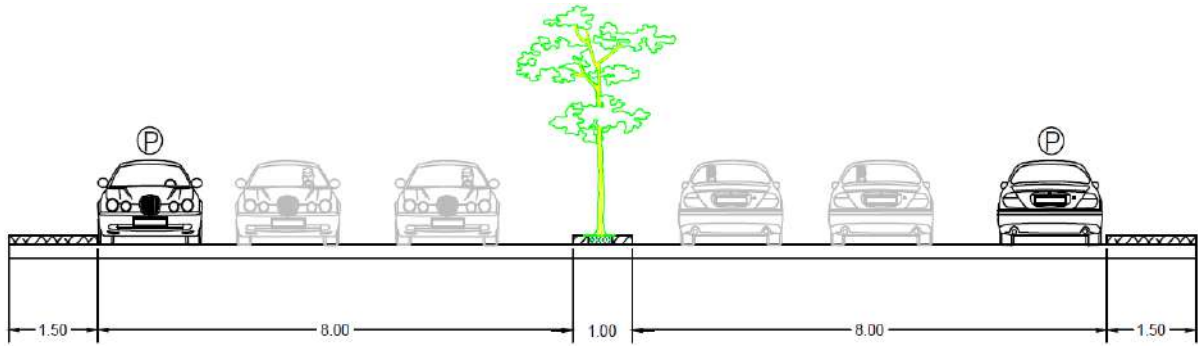
Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) 1

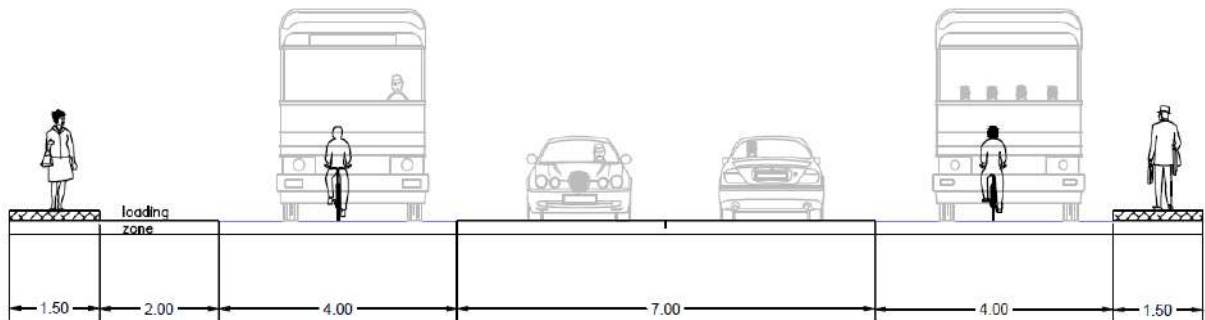
Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m

*Εικόνα 44: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη (1) Διατομή Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1 - 20μ.)
[προτάσεις της Ομάδας Έργου]*



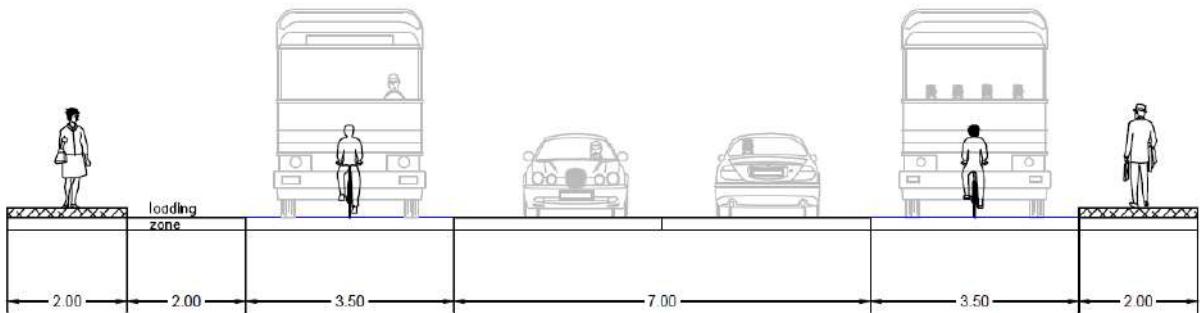
ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m
προς Δομαλάκη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ 2

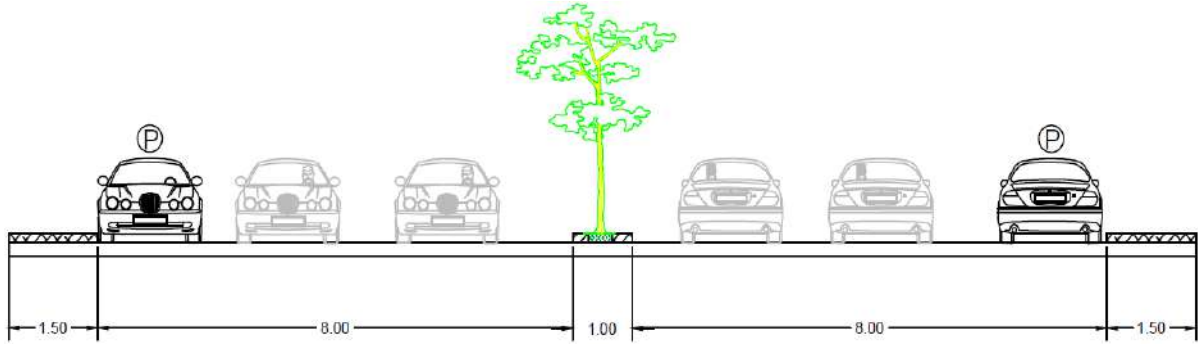
Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) 2

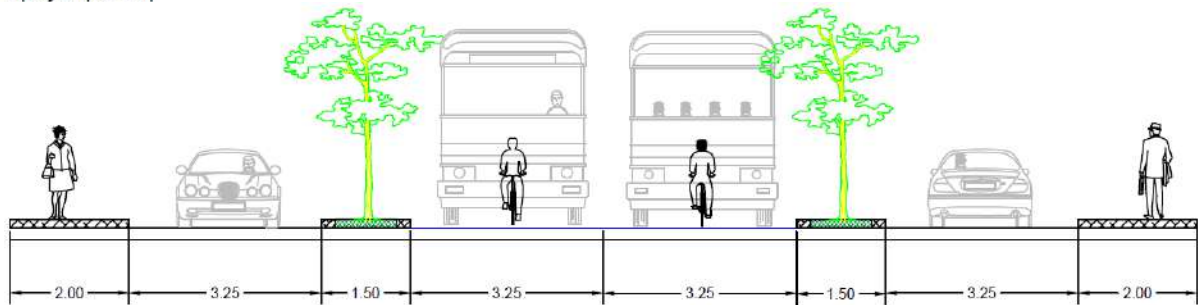
Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m

*Εικόνα 45: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη (2) Διατομή Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1 - 20μ.)
[προτάσεις της Ομάδας Έργου]*



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

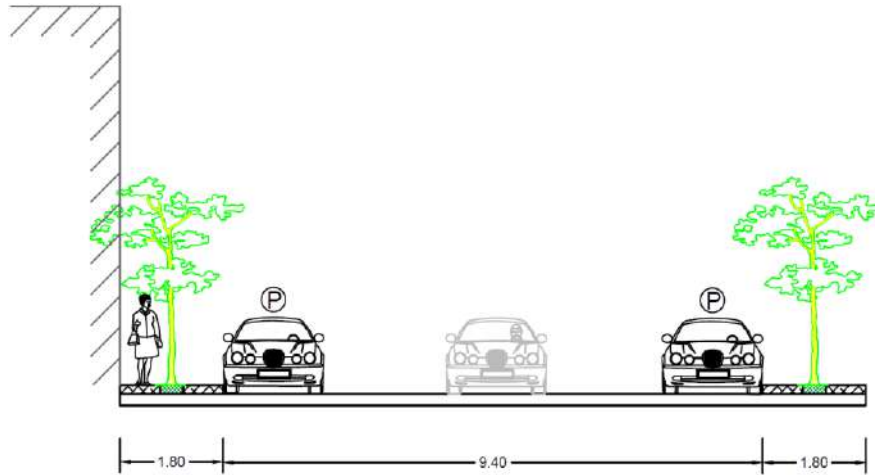
Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m
προς Δομαλάκη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου

Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1) - πλάτος 20m

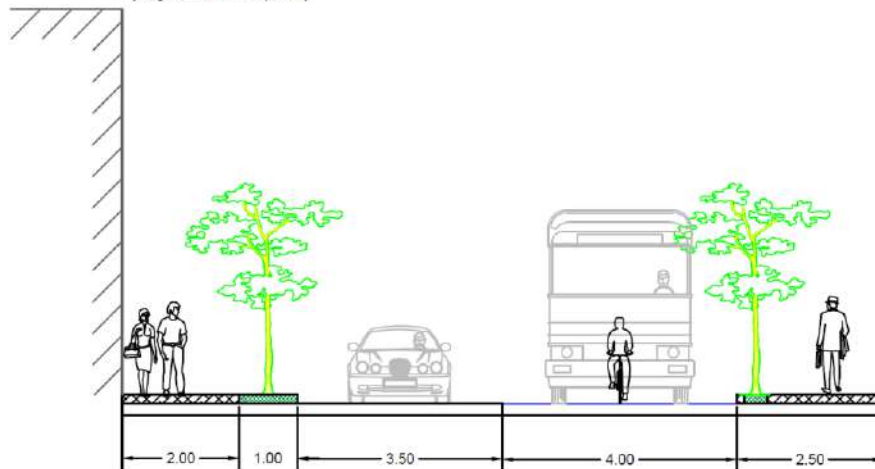
Εικόνα 46: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. 62 Μαρτύρων (Δ1 - 20μ.) [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

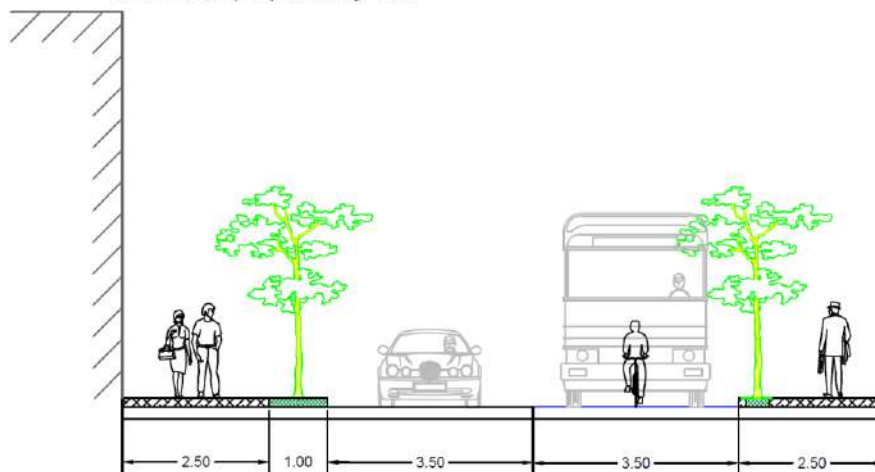
Λ. Κνωσού (Δ1) - πλάτος 13m

προς Λουκά Πετράκη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

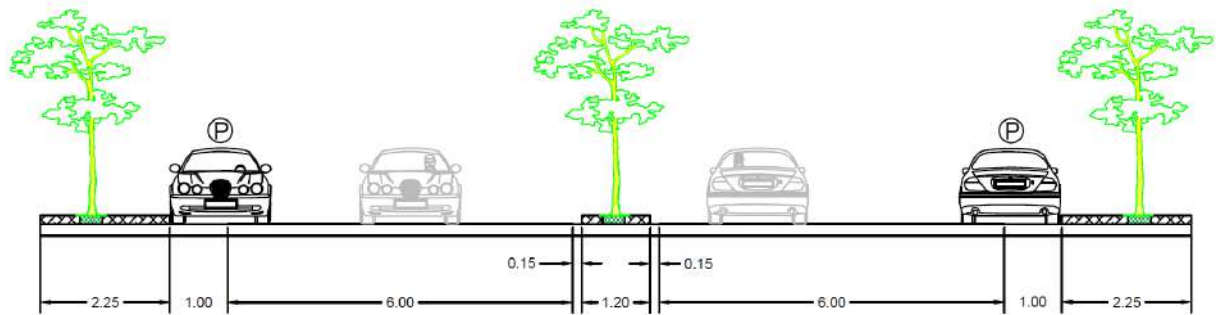
Λ. Κνωσού (Δ1) - πλάτος 13m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

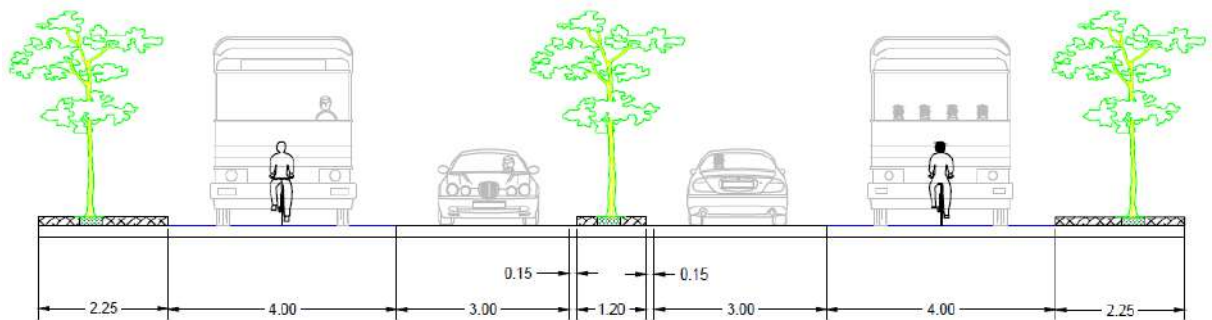
Λ. Κνωσού (Δ1) - πλάτος 13m

Εικόνα 47: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Κνωσού (Δ1 - 13μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



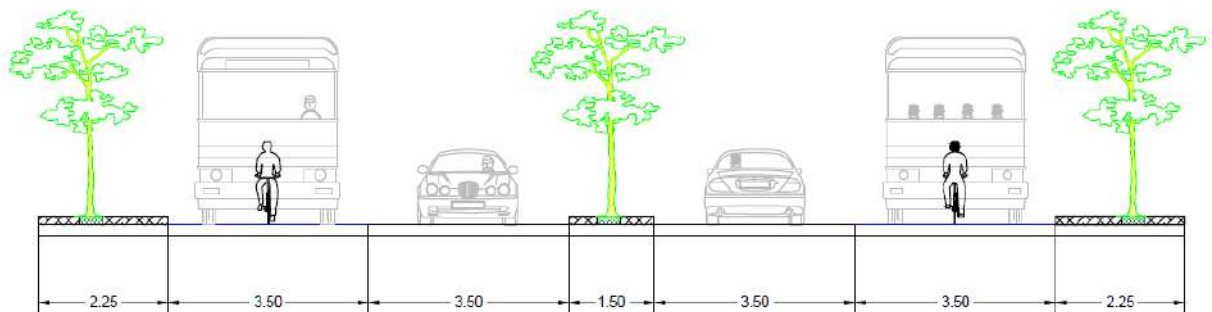
ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Λ. Κνωσού (Δ2) - πλάτος 20m
προς Αθηνών



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

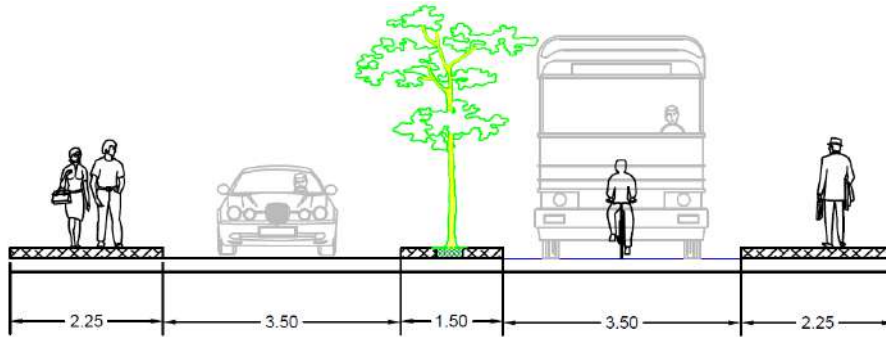
Λ. Κνωσού (Δ2) - πλάτος 20m



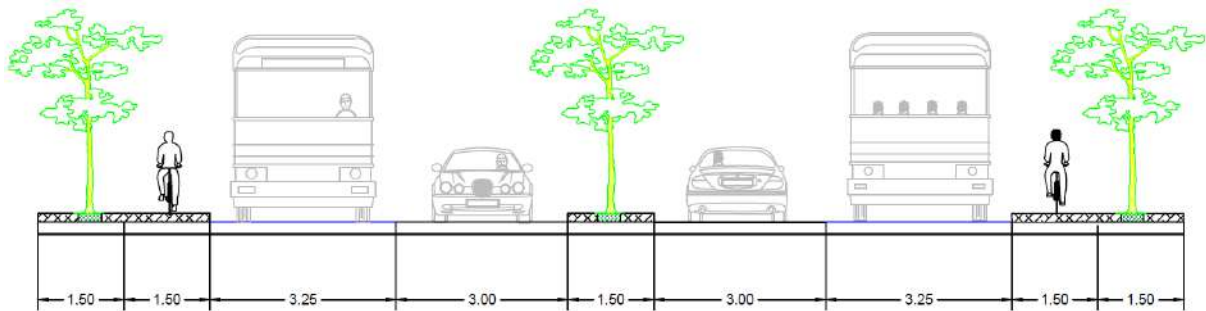
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Κνωσού (Δ2) - πλάτος 20m

Εικόνα 48: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Κνωσού (Δ2 - 20μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



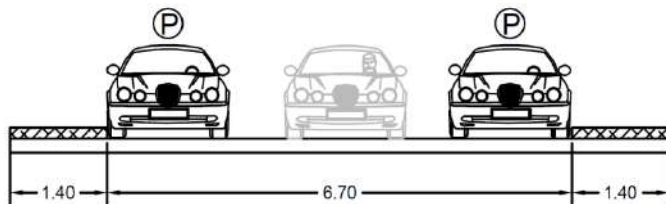
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου
Λ. Κνωσού (Δ1) - πλάτος 13m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΟΠΩΣ Η ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΜΕΛΕΤΗ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου

Λ. Κνωσού (Δ2) - πλάτος 20m

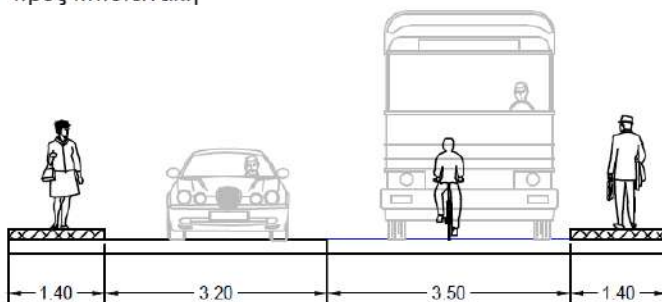
Εικόνα 49: Ενδεικτικές προτεινόμενες Διατομές Λ. Κνωσού (Δ1 - 13μ. & (Δ2 - 20μ.) [προτάσεις καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

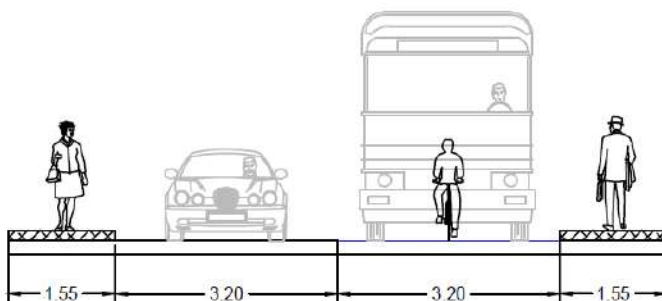
Λ. Ιωνίας (Δ1) - πλάτος 9.5 m

προς Μπετεινάκη



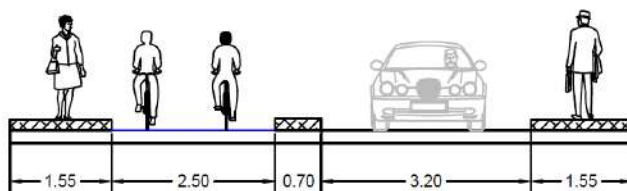
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

Λ. Ιωνίας (Δ1) - πλάτος 9.5 m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

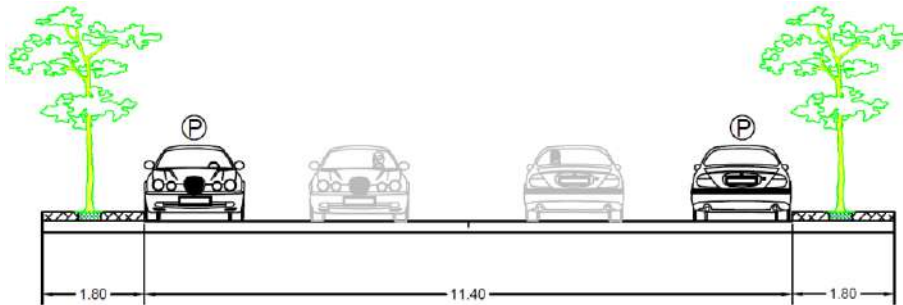
Λ. Ιωνίας (Δ1) - πλάτος 9.5 m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου

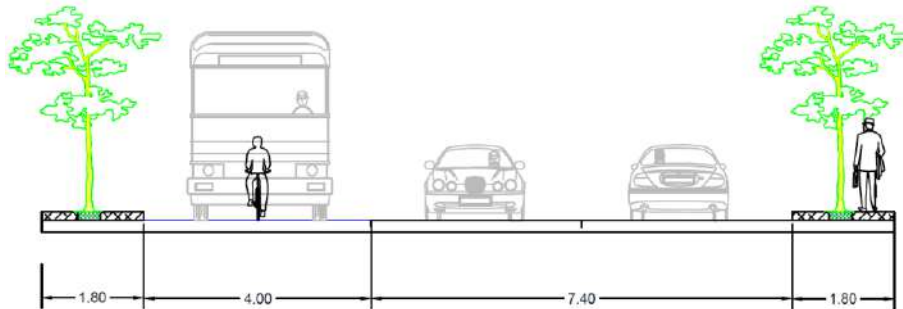
Λ. Ιωνίας (Δ1) - πλάτος 9.5 m

Εικόνα 50: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ιωνίας (Δ1 - 9,5μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου & πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



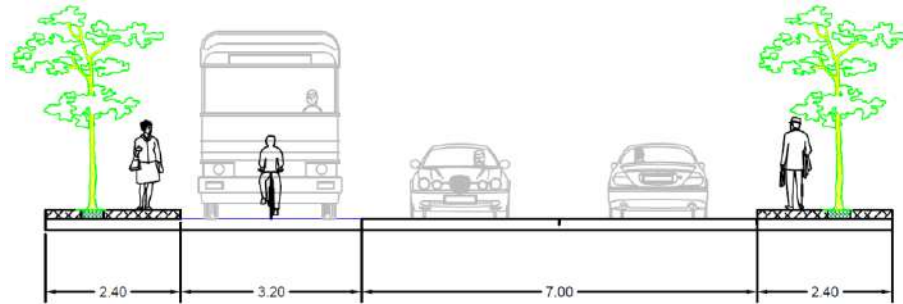
ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Λ. Ιωνίας / Ούλωφ Πάλμε(Δ2) - πλάτος 15m
προς Λασκαράτου



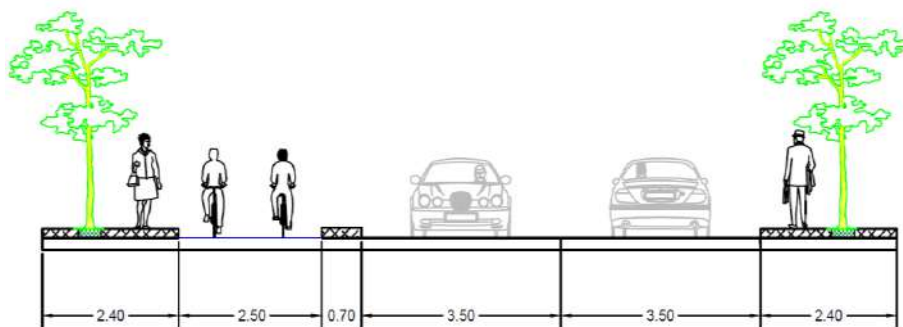
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

Λ. Ιωνίας / Ούλωφ Πάλμε(Δ2) - πλάτος 15m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

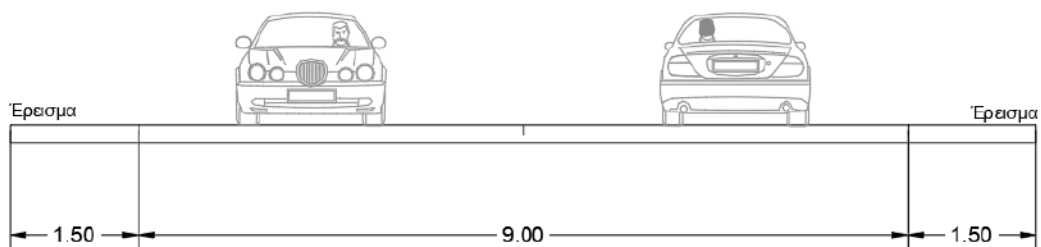
Λ. Ιωνίας / Ούλωφ Πάλμε(Δ2) - πλάτος 15m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ) καθ' υπόδειξη της ΟΕ Δ. Ηρακλείου

Λ. Ιωνίας / Ούλωφ Πάλμε(Δ2) - πλάτος 15m

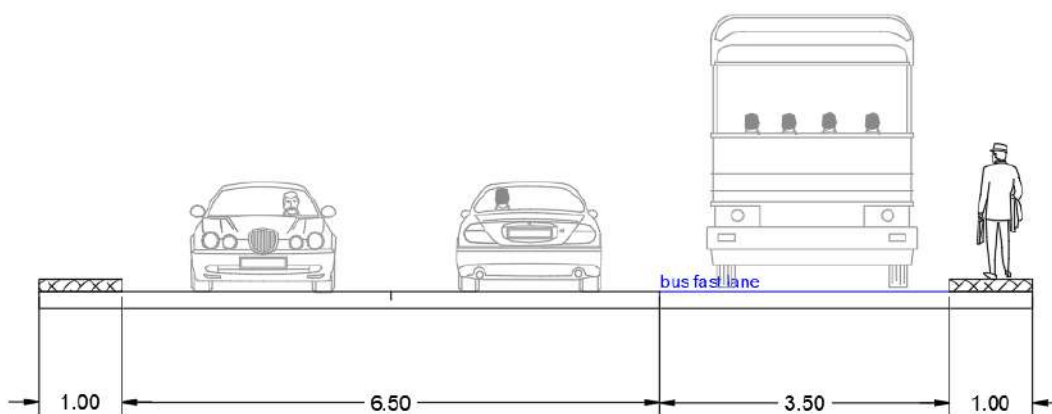
Εικόνα 51: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Ιωνίας/ Ούλωφ Πάλμε (Δ2 - 15μ.)
[προτάσεις της Ομάδας Έργου & πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

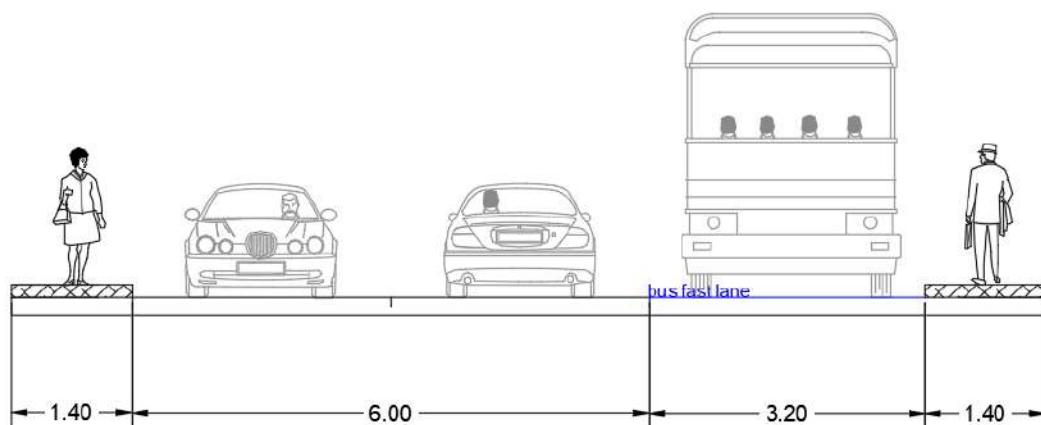
Λ. Πανεπιστημίου (Δ1) - πλάτος 12m

προς Ιπποκράτους



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

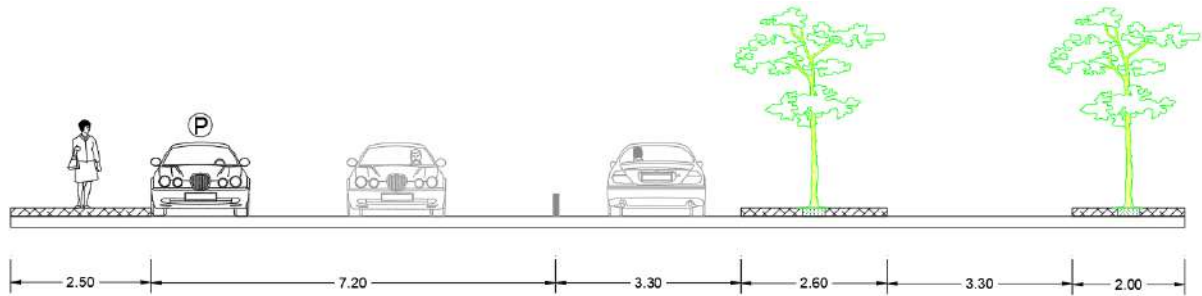
Λ. Πανεπιστημίου (Δ1) - πλάτος 12m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Πανεπιστημίου (Δ1) - πλάτος 12m

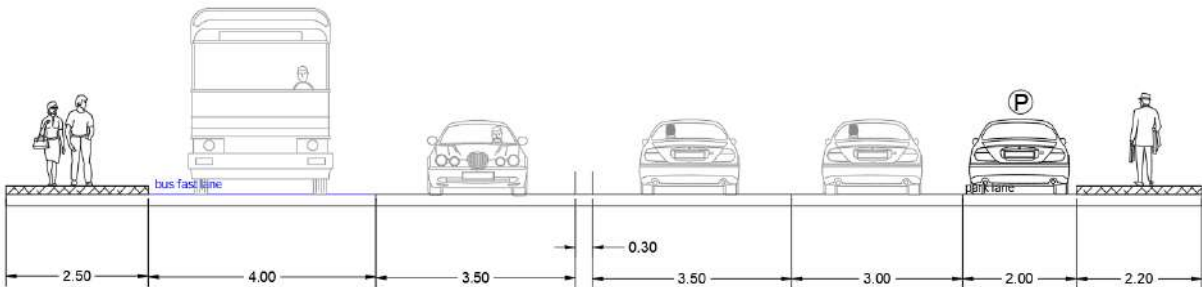
Εικόνα 52: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Πανεπιστημίου (Δ1 - 12μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

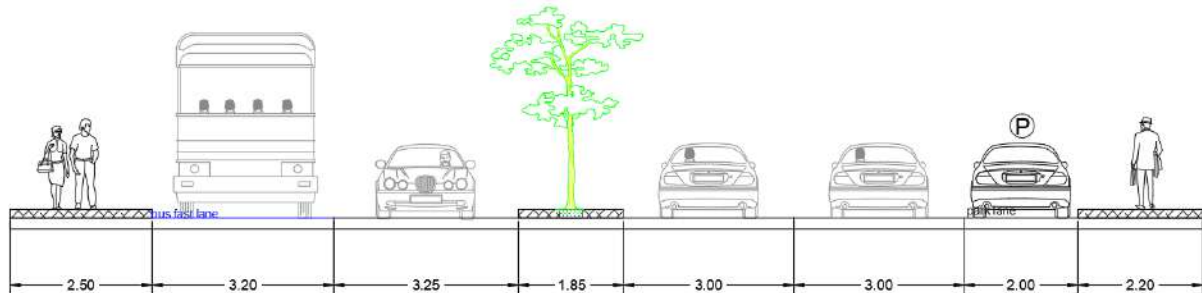
Λ. Πανεπιστημίου (Δ2) - πλάτος 21m

προς Σταυράκα



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

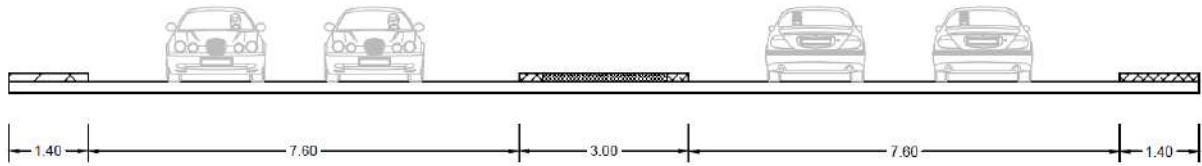
Λ. Πανεπιστημίου (Δ2) - πλάτος 21m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Πανεπιστημίου (Δ2) - πλάτος 21m

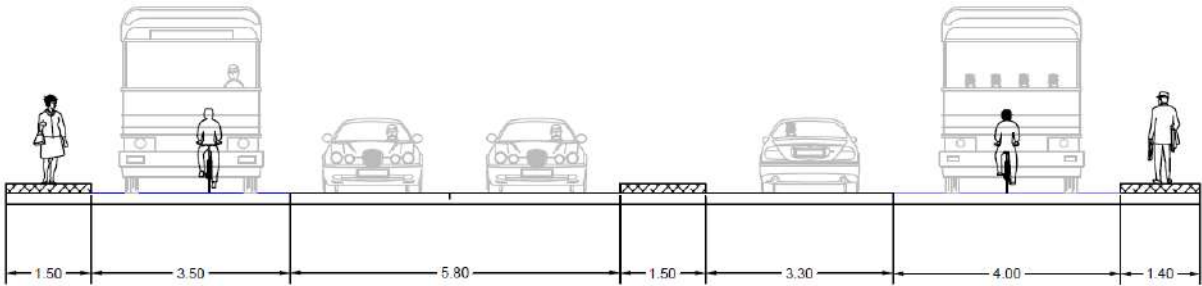
Εικόνα 53: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Πανεπιστημίου (Δ2 - 21μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

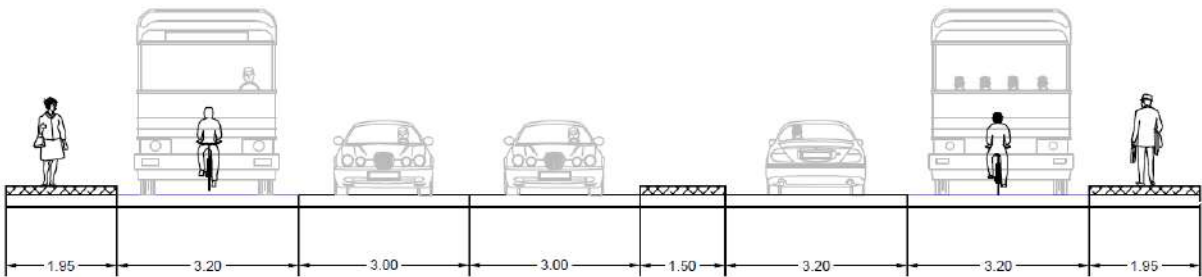
Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου (Δ1) - πλάτος 21m

προς Μάχης Κρήτης



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

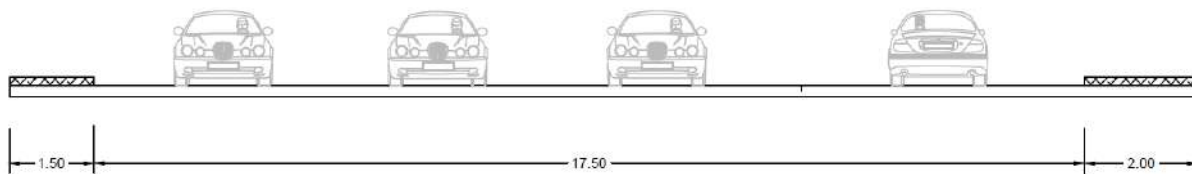
Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου (Δ1) - πλάτος 21m



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου (Δ1) - πλάτος 21m

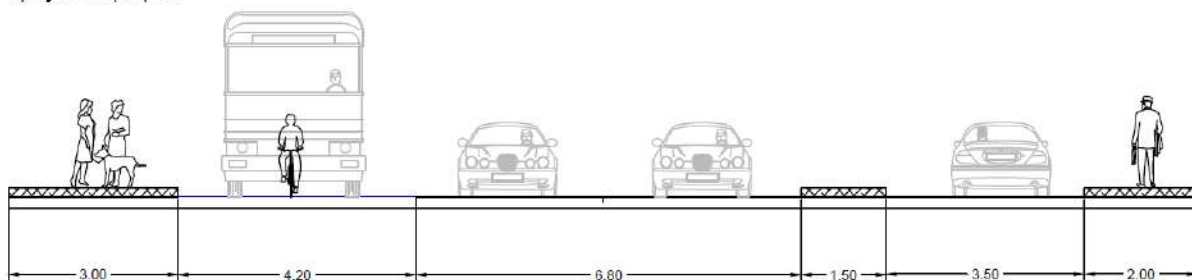
Εικόνα 54: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Σοφ. Βενιζέλου (Δ1 - 21μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

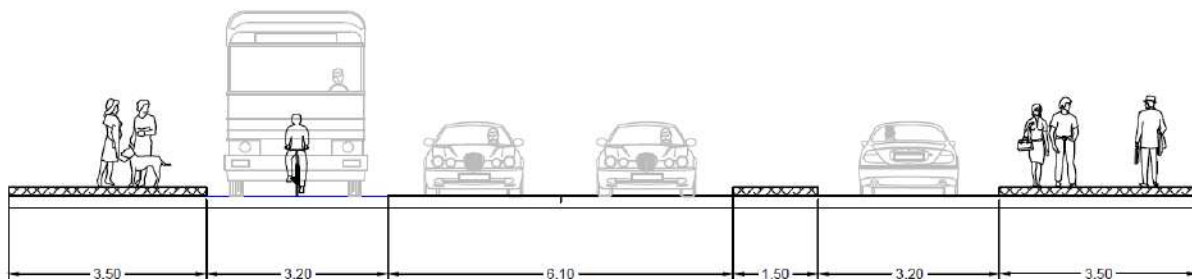
Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου / Παναγιωτάκη(Δ2) - πλάτος 21m

προς 62 Μαρτύρων



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

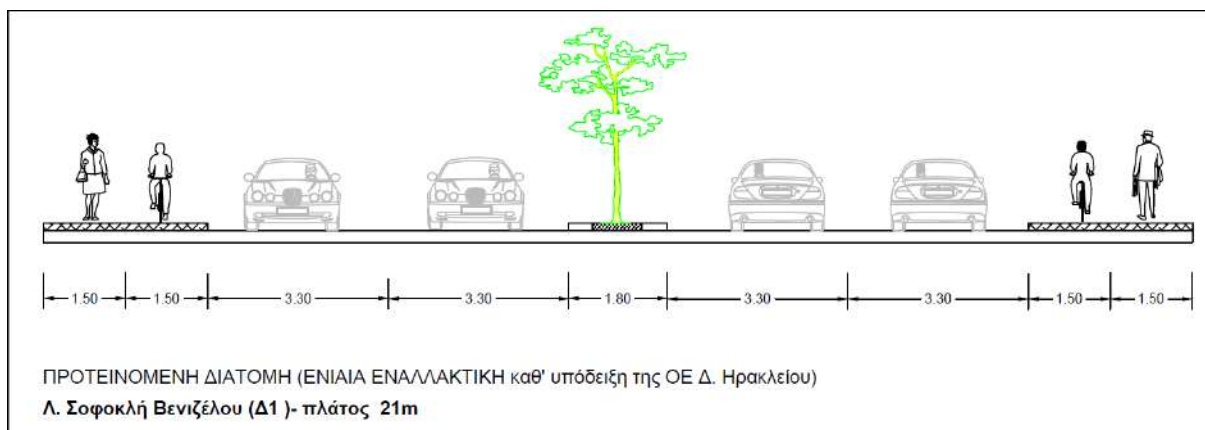
Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου (Δ2) - πλάτος 21m



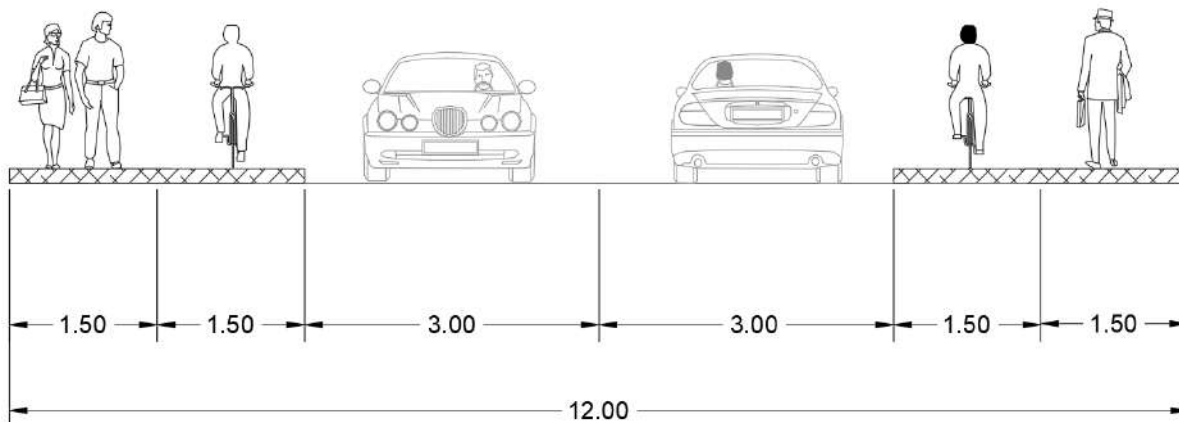
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ)

Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου (Δ2) - πλάτος 21m

Εικόνα 55: Υφιστάμενη & ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Σοφ. Βενιζέλου/ Παναγιωτάκη (Δ2 - 21μ.) [προτάσεις της Ομάδας Έργου]



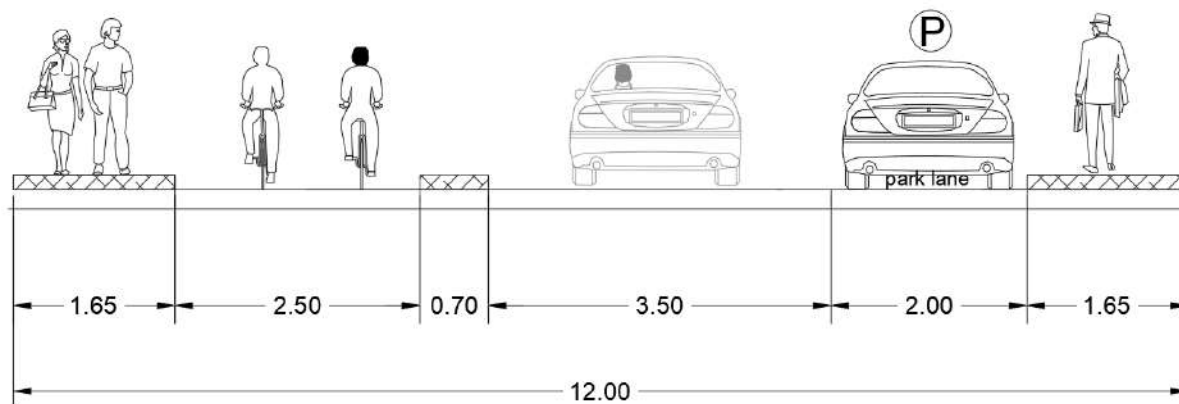
Εικόνα 56: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Λ. Σοφ. Βενιζέλου [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ καθ' υπόδειξη της Ο.Ε. Δήμου Ηρακλείου

Οδός Ευαγ. Χατζάκη - πλάτος 12m

Εικόνα 57: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Ευαγ. Χατζάκη [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ καθ' υπόδειξη της Ο.Ε. Δήμου Ηρακλείου

Οδοί Ερμή, Αρχ. Ευγενίου, Πικροδάφνης & Κρασαδάκη) - πλάτος 12m

Εικόνα 58: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή Οδών Ερμή, Αρχ. Ευγενίου, Πικροδάφνης & Κρασαδάκη [πρόταση καθ' υπόδειξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου]

2.2.12 Διερεύνηση λειτουργίας Γραμμής επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρύ Μετρό - LRT ή TRAM)

(όμοια με 2.1.4 και 7.1.2) Όπως έχει ήδη αναλυθεί στην ανάλυση του μέτρου 2.1.4, η ένταξη μέσων σταθερής τροχιάς θα συμβάλλει στη δυναμική προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και θα αυξήσει την προσπελασιμότητα της περιοχής με βιώσιμα μέσα μετακίνησης γενικότερα. Σημειώνεται ότι το μέτρο αυτό υλοποιείται με την προϋπόθεση ότι οι μελέτες σκοπιμότητας - εφικτότητας που προτείνονται να υλοποιηθούν για τη διερεύνηση της λειτουργίας επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρύ Μετρό - LRT ή TRAM) [βλ. Δράση 23 του Σχεδίου Δράσης παρακάτω], να καταλήγει ότι είναι εφικτή η ανάπτυξη της.

2.2.13 Υλοποίηση Δικτύου ποδηλατόδρομων σε όλο τον Δήμο με έμφαση το ΠΣΗ

(όμοια με 3.2.4 και 8.2.4) Η μελέτη και η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών-διαδρομών αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016).

Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον. Ακολουθούν κάποιες ενδεικτικές εικόνες τυπολογίας διαδρομών δικτύου ποδηλάτου:



Εικόνα 59: Ενδεικτικές τυπολογίες αστικών διαδρομών ποδηλάτου

Στην περίπτωση του Δήμου Ηρακλείου, όπου υπάρχουν ήδη κάποιες υφιστάμενες υποδομές για την κίνηση του ποδηλάτου, είναι άμεση ανάγκη η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου κίνησης που θα εξασφαλίζει τη βέλτιστη ποδηλατική εμπειρία στον χρήστη και θα αποτελέσει πραγματικό κίνητρο για την εξάπλωση του μέσου. Μέτρα όπως η διαπλάτυνση

των πεζοδρομίων σε βάρος του οδοστρώματος, μπορεί να υπηρετήσουν με αυξημένη ρεαλιστικότητα το σύνολο των προτεραιοτήτων στην κατεύθυνση αυτή.

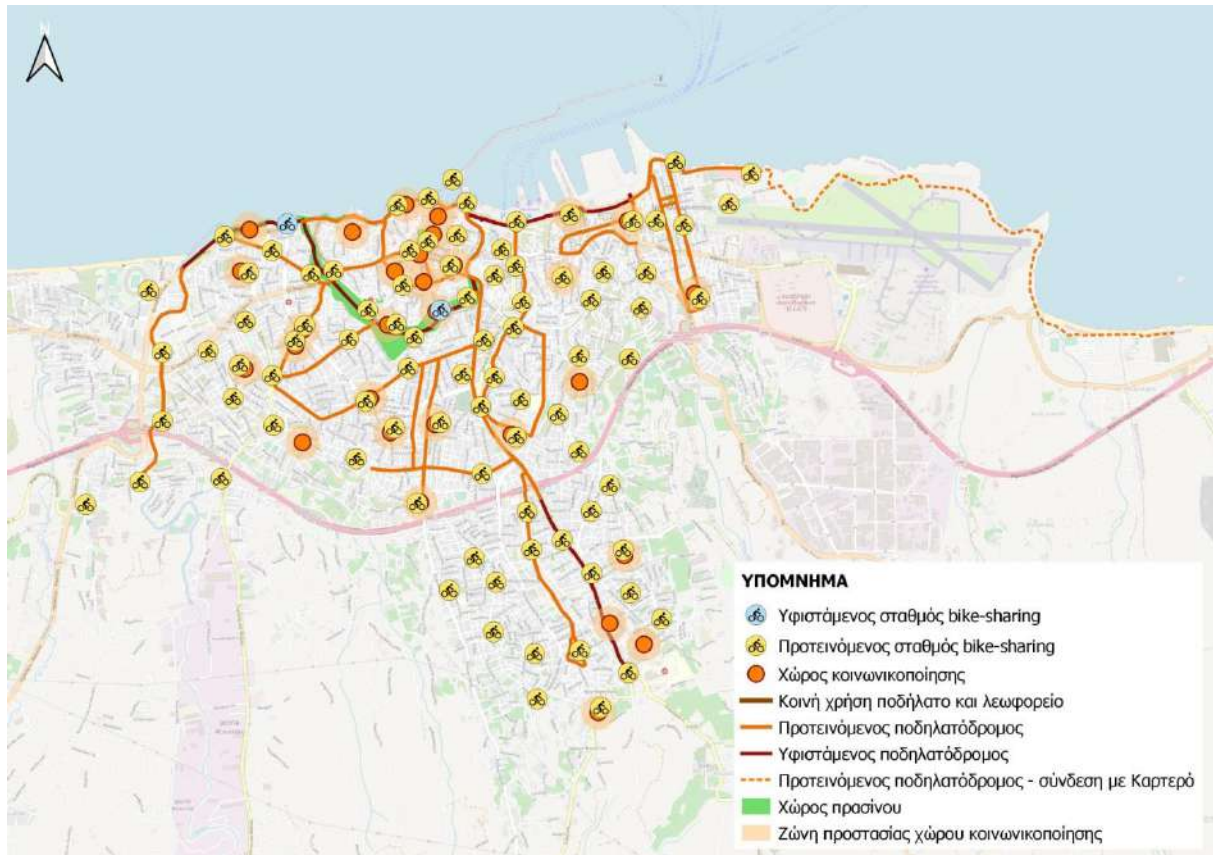
Αξίζει να αναφερθεί ότι για το συγκεκριμένο δίκτυο θεωρείται κρίσιμη η εστίαση στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Ηρακλείου, όπου εντοπίζονται αυξημένες ανάγκες και λόγω της έντονης τουριστικής του ανάπτυξης. Άλλωστε, η ποδηλατική παιδεία των επισκεπτών μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα προς τους ντόπιους και να δημιουργήσει περαιτέρω κίνητρα για την εξάπλωση του μέσου. Επιπλέον, τονίζεται ότι για την ασφαλή κίνηση του μέσου και τη διασφάλιση της συνέχειας του δικτύου, σημαντική είναι η συμβολή των πράσινων διαδρομών αλλά και οι λωρίδες συνύπαρξης λεωφορείων, ταξί και ποδηλάτων σε όλη την έκταση του Δήμου. Σημειώνεται ότι η χρήση του ποδηλάτου στην πόλη μπορεί να αυξηθεί κατ' ελάχιστον με αυτές τις διαδρομές που προτείνονται στο παρόν μέτρο αλλά απαιτείται επέκτασή τους στο μέλλον για την ουσιαστική ενσωμάτωσή του στο μεταφορικό σύστημα της πόλης.

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί ότι για τη βέλτιστη, την ασφαλέστερη αλλά και την αποτελεσματικότερη χρήση του ποδηλάτου, εκτός από τη δημιουργία του δικτύου κίνησης εξίσου σημαντικός είναι και ο εξοπλισμός του με τις απαιτούμενες υποδομές όπως είναι οι θέσεις στάθμευσης, η απαραίτητη σήμανση (κατακόρυφη και οριζόντια), οι κατάλληλοι φωτεινοί σηματοδότες κ.α.. Στην κατεύθυνση αυτή, οι έξυπνες τεχνολογίες μπορούν να δώσουν λύσεις σε πολλά ζητήματα κινητικότητας, όπως έχει ήδη αναλυθεί στα παραπάνω. Επιπλέον, ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση του ποδηλάτου και την ουσιαστική ένταξή του στο μεταφορικό σύστημα του Δήμου, βαρύνουσας σημασίας είναι και η επαναλειτουργία του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων με τον κατάλληλο επανασχεδιασμό για την καλύτερη κάλυψη των αναγκών των χρηστών.



Εικόνα 60: Παραδείγματα υποδομής για στάθμευση ποδηλάτου

Το σύνολο των παραπάνω μέτρων αποτυπώνονται χωρικά στον χάρτη που ακολουθεί.



Εικόνα 61: Χάρτης προτεινόμενων υποδομών για κυκλοφορία, στάθμευση ποδηλάτων και χώρων κοινοχρήστων ποδηλάτων (Χάρτης 14)

Ειδικότερα για την Παλιά Πόλη προτείνονται οι κάτωθι ποδηλατικές διαδρομές (λωρίδες, διαδρόμους ή μεικτής χρήσης):

- Λ. Δημοκρατίας - Πλ. Ελευθερίας- Μποφώρ,
- Παραλιακή λεωφόρος,
- Αβέρωφ - Κυρ. Λουκάρεως - Αγ. Μηνά - Γιαμαλάκη,
- Μικρή Έβανς - Δικαιοσύνης - Ίδης - Καλοκαιρινού,
- Σύνδεση ποδηλατόδρομου Τειχών Ηρακλείου με Μποφώρ και Παραλιακή.

Προϋπόθεση για τα άνωθεν είναι η υλοποίηση των σχετικών μονοδρομήσεων ή της μείωσης λωρίδων κυκλοφορίας, όπου απαιτείται.

Οι παραπάνω προτάσεις για την Παλιά Πόλη και ειδικότερα για το εντός των Τειχών δίκτυο περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ προκειμένου να υπάρχει ένα οργανωμένο συνεκτικό δίκτυο του ΠΣΗ, ωστόσο, οι οριστικές προτάσεις θα πρέπει να επικαιροποιηθούν με βάση την Κυκλοφοριακή Μελέτη που δρίσκεται σε εξέλιξη κατά τη συγγραφή της παρούσας.



Αντιστοιχία για το σύνολο του ΠΣΗ προτείνονται οι κάτωθι ποδηλατικές διαδρομές:

- Θερίσσου
- Μάχης Κρήτης
- Μονής Πρεβέλης
- Γιόφυρος ποταμός (παραποτάμια διαδρομή)
- Καμπιτάκη-Βαλτετσίου
- Πιτσουλάκη-Μπαντουβά-Γερωνυμάκη
- Ανδρέα Παπανδρέου
- Κονδυλάκη
- Λιλής Ζωγράφου-Καζαντζίδα
- Νεάρχου-Παραλιακός Νέας Αλικαρνασσού
- Ηροδότου (μέχρι την οδό 1922)
- Μουσώλου (μέχρι την οδό 1922)
- 1922 (μεταξύ Μουσώλου & Ηροδότου)
- Ηρακλείτου (μεταξύ Ηροδότου & Μουσώλου)
- Διονυσίου (μεταξύ Ηροδότου & Μουσώλου)
- Ηρακλείτου
- Λεωφ. Κνωσού
- Εθνικής Αντιστάσεως
- Α. Καστρινάκη
- Ιωνίας
- Μεγάλου Αλεξάνδρου

Όπως φαίνεται από τους παραπάνω δρόμους, γίνεται επέκταση των ενδεικτικών οδύσεων ποδηλατοδρόμων στη Ν. Αλικαρνασσό. Συγκεκριμένα, προτείνεται να επεκταθεί ο ποδηλατόδρομος της Ηροδότου και νότια της Λ. Ικάρου, μέχρι την οδό 1922, και περαιτέρω να υπάρξει ποδηλατόδρομος επί της οδού Μουσώλου, μέχρι την 1922, κλείνοντας με το παραπάνω τμήμα της 1922 (μεταξύ Μουσώλου & Ηροδότου). Προτείνεται περαιτέρω να επεκταθεί ο ποδηλατόδρομος και στις οδούς Διονύσου και Ηρακλείτου, μεταξύ Ηροδότου & Μουσώλου. Οι εν λόγω προτάσεις θα επικαιροποιηθούν μετά την ολοκλήρωση της κυκλοφοριακής μελέτης που είναι σε εξέλιξη για την περιοχή. Ενδεικτική χάραξη παρατίθεται παρακάτω και ενσωματώνεται στον τελικό χάρτη για το δίκτυο ποδηλάτου.



Εικόνα 62: Ενδεικτική χάραξη δικτύου ποδηλατόδρομου στη Ν. Αλικαρνασσό

Με τη μετεγκατάσταση του αερολιμένα, προτείνεται να ληφθεί μέριμνα για τη συνέχιση του παραλιακού ποδηλατόδρομου (που θα φθάνει μέχρι το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής), προς τον Καρτερό, προκειμένου να επεκταθεί περαιτέρω η παραλιακή ποδηλατική διαδρομή, αλλά παράλληλα να συνδεθεί και με την περιοχή του Καρτερού, που αποτελεί πόλο έλξης για πολλούς μήνες τον χρόνο. Ενδεικτική χάραξη που θα μπορούσε να διερευνηθεί παρατίθεται παρακάτω:



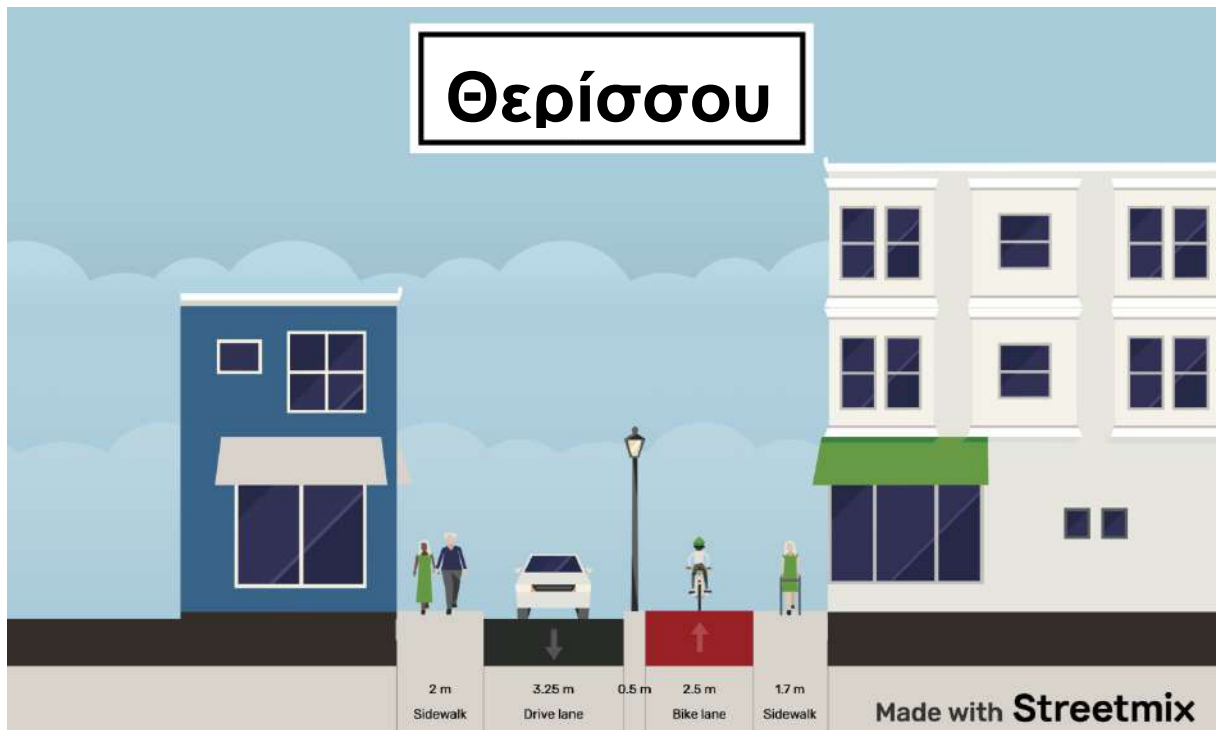
Εικόνα 63: Ενδεικτική χάραξη παραλιακού ποδηλατόδρομου για τη σύνδεση με την περιοχή του Καρτερού



Τέλος, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, προτείνεται να διερευνηθούν περαιτέρω προς υλοποίηση οι τυπικές διατομές (ενδεικτικά προτεινόμενες) στις παρακάτω εικόνες για τις οδούς:

- Θερίσσου
- Μάχης Κρήτης
- Κονδυλάκη
- Α & Γ Παπανδρέου
- Κατρινάκη
- Μεγ. Αλεξάνδρου
- Δημοκρατίας
- Μ. Πρεβέλης
- Γιοφυρος παραποτάμια
- Νεάρχου-Παραλιακός Νέας Αλικαρνασσοῦ
- Ηροδότου
- Πιτσουλάκη
- 1922
- Ηρακλείτου
- Διονυσίου
- Μαυσώλου

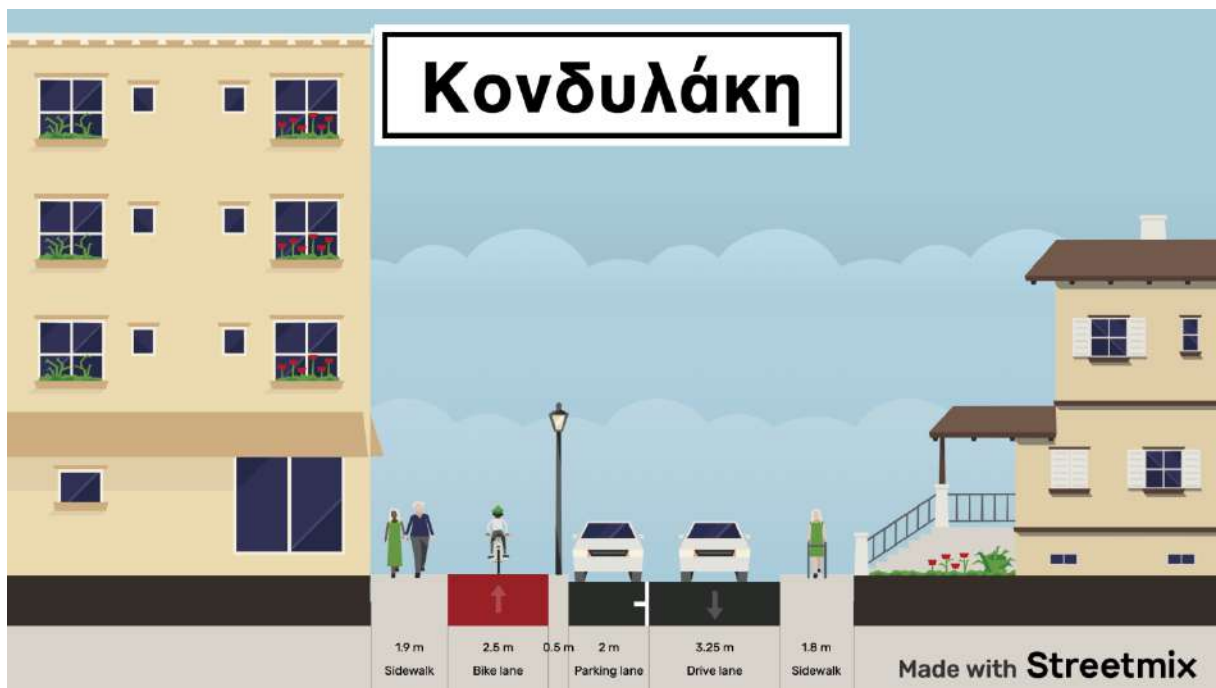
Τονίζεται ότι, οι τυπικές διατομές που ακολουθούν είναι ενδεικτικές και οι διατομές που τελικά θα επιλεγθούν προς υλοποίηση, θα προκύψουν από τις εκάστοτε μελέτες εφαρμογής, οι οποίες μπορούν να τροποποιούνται λόγω ειδικών συνθηκών που μπορεί να εντοπίζονται (ενδ. τεχνικά, μεγάλα δέντρα, ρυμοτομία κ.α.).



Εικόνα 64: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Θερίσσου (πλάτους 10μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 65: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μάχης Κρήτης (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 66: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Κονδυλάκη (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο



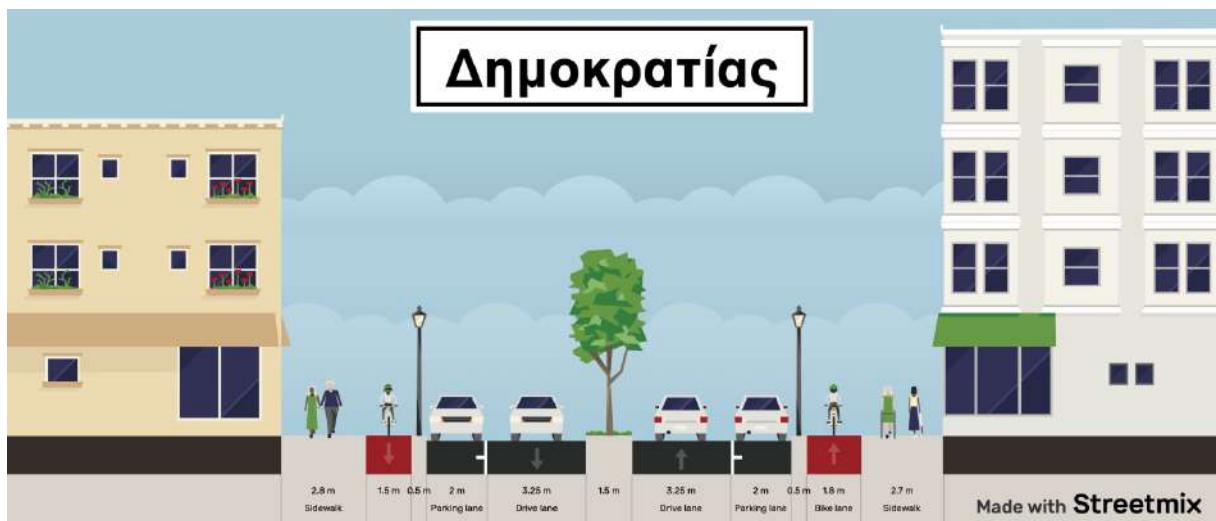
Εικόνα 67: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Α. Παπανδρέου (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο



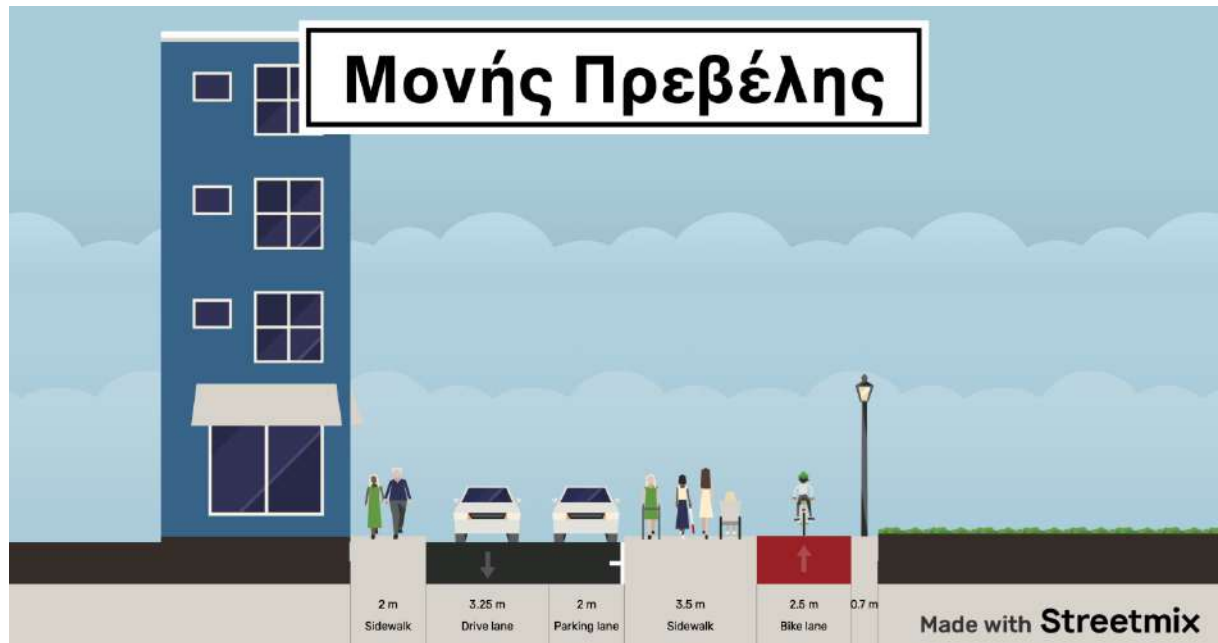
Εικόνα 68: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Καστρινάκη (πλάτους 10μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 69: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 70: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Δημοκρατίας (πλάτους 21,8μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 71: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μονής Πρεβέλης (πλάτους 14μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 72: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή παρόχθιας διαδρομής Γιόφυρου (πλάτους 13,9μ.) με ποδηλατόδρομο



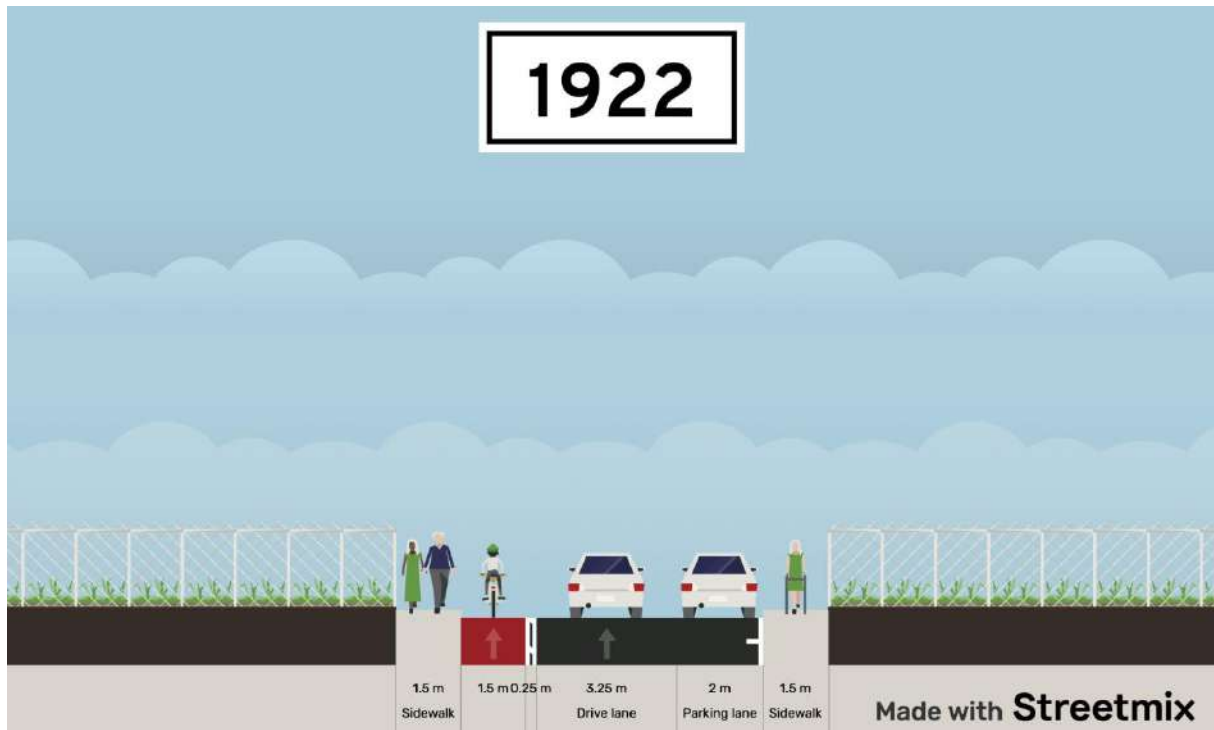
Εικόνα 73: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Νεάρχου προς Αλικαρνασσό (πλάτους 19μ.) με ποδηλατόδρομο



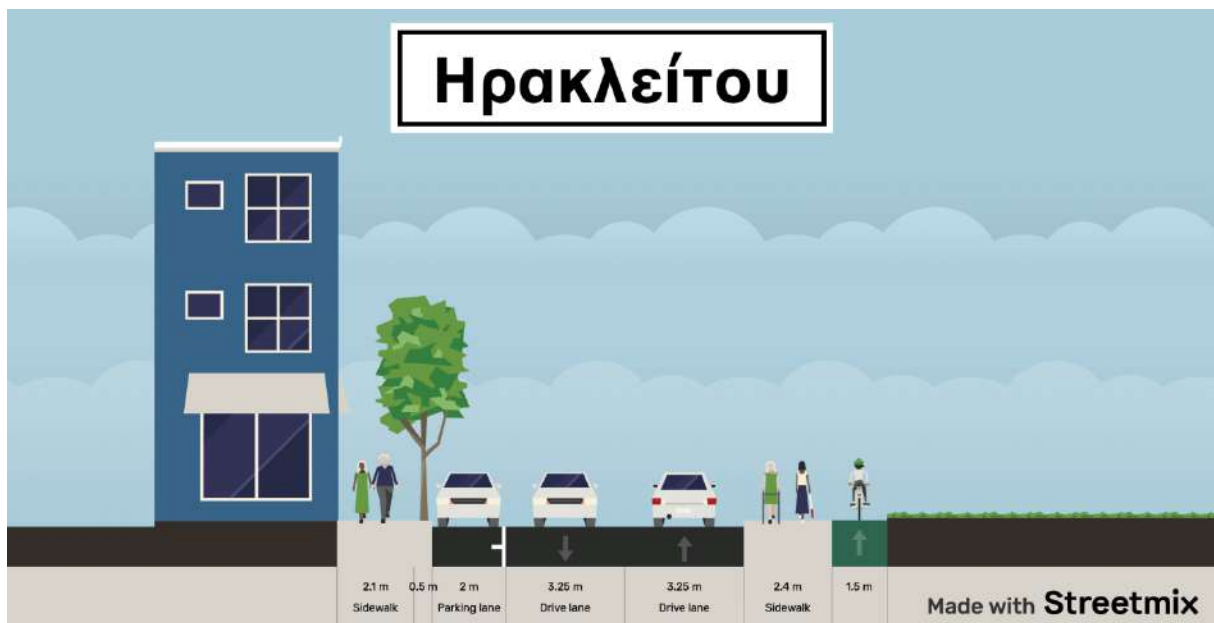
Εικόνα 74: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Ηροδότου (πλάτους 20,95μ.) με ποδηλατόδρομο



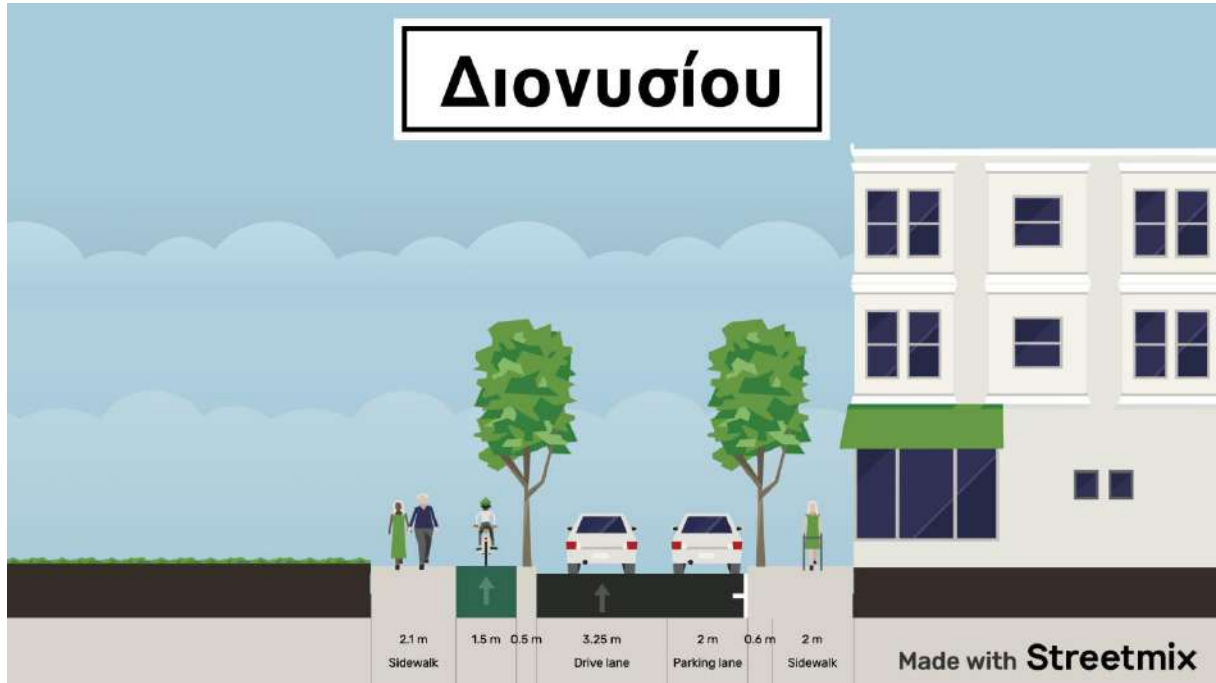
Εικόνα 75: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Πιτσουλάκη (πλάτους 16μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 76: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού 1922 (πλάτους 10μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 77: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού 1922 (πλάτους 15μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 78: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Διονυσίου (πλάτους 12μ.) με ποδηλατόδρομο



Εικόνα 79: Ενδεικτική προτεινόμενη Διατομή οδού Μαουσώλου (πλάτους 11,95μ.) με ποδηλατόδρομο

Κατά μήκος των ανωτέρω διαδρομών κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση του αστικού εξοπλισμού με τα κάτωθι:

- δημόσιες βρύσες για παροχή πόσιμου νερού,
- παγκάκια και σημεία ξεκούρασης,
- δημόσιες τουαλέτες προσβάσιμες από ΑΜΕΑ,
- σημεία για επισκευή ποδηλάτου (εξοπλισμένα με kit χαμηλού κόστους).



2.2.14 Σύνδεση των κεντρικών στάσεων MMM με ποδηλατόδρομους και δυνατότητα Bike and ride

Για την αποτελεσματικότερη λειτουργία του δικτύου βιώσιμων μεταφορών, ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η δημιουργία συνεργειών μεταξύ των συγκεκριμένων μέσων. Αυτό, μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία κόμβων συνδυασμένων μετακινήσεων στους οποίους ο χρήστης θα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ διαφορετικών βιώσιμων μέσων το κατάλληλο για να συνεχίσει το ταξίδι του ανάλογα με τις ανάγκες του. Στη λογική αυτή προτείνεται η δημιουργία εγκαταστάσεων bike and ride, δηλαδή σημείων επικοινωνίας του δικτύου κίνησης ποδηλάτων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, στα οποία ο μετακινούμενος θα έχει τη δυνατότητα να σταθμεύσει το ποδήλατό του και να συνεχίσει την πορεία του με κάποιο άλλο μέσο.

Γενικότερα, οι εγκαταστάσεις park/bike and ride βασίζονται στη λογική της σύνδεσης διαφορετικών μέσων για την κίνηση στην πόλη με απώτερο σκοπό την ενδυνάμωση των Μ.Μ.Μ., των κοινόχρηστων μέσων και των υπηρεσιών διαμοιρασμού και τελικά τη μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων Ι.Χ.

Κατ' ελάχιστον τέτοιοι σταθμοί bike η ride θα χωροθετούνται στα σημεία που προβλέπονται ως μελλοντικοί κόμβοι μετεπιβίβασης (βλ. ανωτέρω μέτρα):

- Συμβολή Ικάρου και Εθν. Αντιστάσεως ή σημείο πλησίον αυτού για σύνδεση των διαδρομών Πόρου/ Κατσαμπά/ Αλικαρνασσού/ Αεροδρομίου με το κέντρο,
- Συμβολή ΒΟΑΚ - Λ. Κνωσού ή σημείο πλησίον αυτού για σύνδεση των διαδρομών του Άη Γιάννη/ Βενιζελείου/ Μεσαμπελιές με τις διαδρομές mini bus προς κέντρο,
- Χανιόπορτα ή σημείο πλησίον αυτής για σύνδεση διαδρομών των Καμινίων/ Δειλινών κ.α. με το κέντρο.

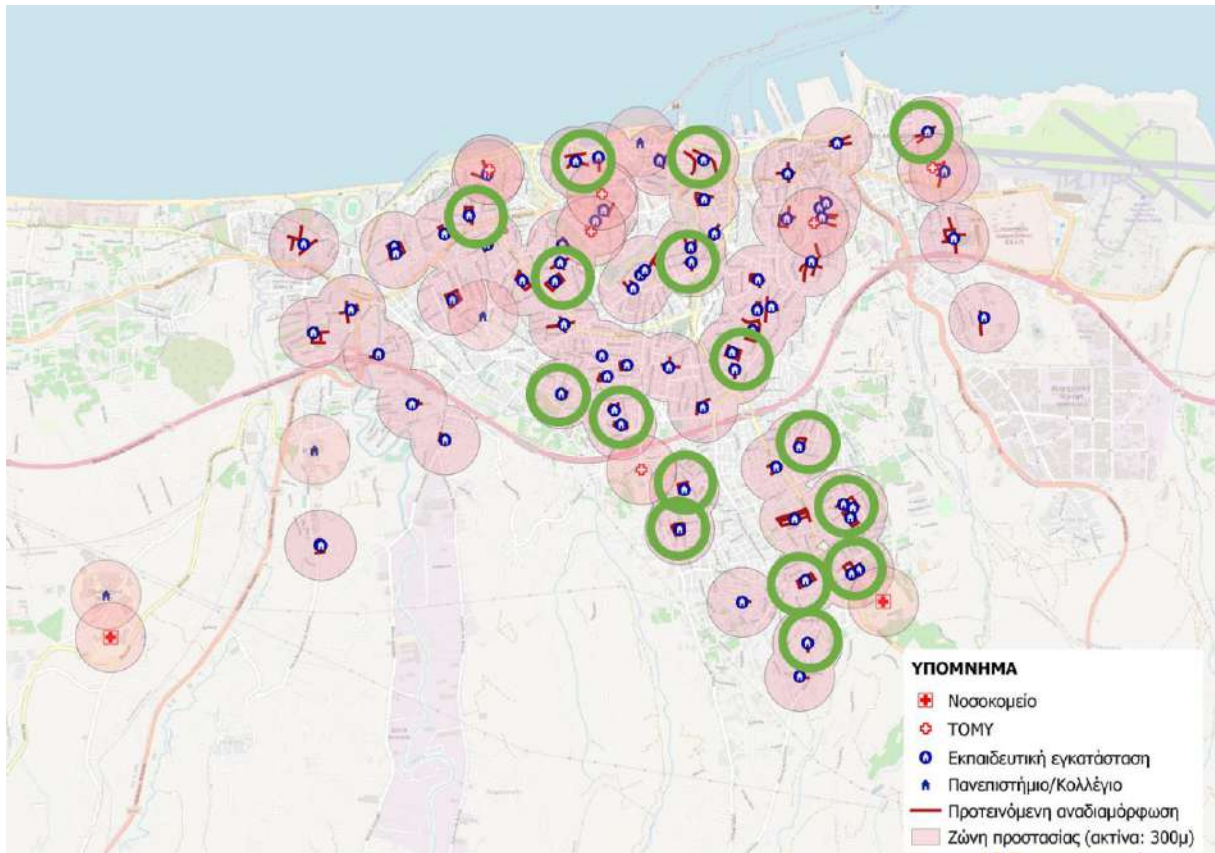
Οι σταθμοί αυτοί είναι κρίσιμο να είναι εξοπλισμένοι με αστικό εξοπλισμό (ενδ. δημόσιες βρύσες για παροχή πόσιμου νερού, παγκάκια και σημεία ξεκούρασης, δημόσιες τουαλέτες προσβάσιμες από ΑΜΕΑ, σημεία για επισκευή ποδηλάτου (εξοπλισμένα με kit χαμηλού κόστους).

2.2.15 Σχολεία: σχολικοί δακτύλιοι για οδική ασφάλεια

Το μέτρο αυτό αφορά στην ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία της πόλης με τη δημιουργία ενός δακτυλίου προστασίας. Περιλαμβάνει τα μέτρα που θα προσδιορίζονται από την εκάστοτε μελέτη εφαρμογής των επιμέρους περιοχών όπως: πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, δημιουργία superblocs, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.). Η πρόταση που απεικονίζεται στον χάρτη που ακολουθεί προβλέπει συνολικές παρεμβάσεις γύρω από 79 εγκαταστάσεις σχολικών συγκροτημάτων στο πλαίσιο ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μετακινούμενων μαθητών όπως θα προκύψουν από τις επιμέρους μελέτες εφαρμογής των σχολικών ζωνών. Κάθε σχολείο θα πρέπει να προσεγγίζεται από δρόμο με προτεραιότητα σε ανήλικους μαθητές και οι μελέτες εφαρμογής θα πρέπει να λάβουν υπόψη τον σχεδιασμό οδών τύπου school streets.



Είναι κρίσιμο να προβλέπεται η απαγόρευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε δρόμους περιμετρικά σχολείων (school streets) κατά τις ώρες μετακίνησης μαθητών από και προς το σχολείο, με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων με θύματα μαθητές ή συνοδούς τους αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησής τους.



Εικόνα 80: Χάρτης εντοπισμού περιοχών προστασίας (Χάρτης 3)



Περιοχές δημιουργίας σχολικών δακτυλίων που προβλέπονται αφορούν στις κάτωθι:

- Περιοχή πέριξ του Πανεπιστημίου Κρήτης/ΙΤΕ/ Ιατρική Σχολή,
- Περιοχή πέριξ του Πειραματικού Σχολείου και ΕΛΜΕΠΑ (πρώην ΤΕΙ),
- Περιοχή πλησίον του 45^{ου} Δημοτικού και πέριξ αυτού (βόρεια του ποταμού Γιόφυρου),
- Περιοχή πλησίον του κόμβου Φοινικιάς,
- Περιοχές ανατολικά και δυτικά του κόμβου Γιόφυρου (συμπ. 10^{ου} Γυμνασίου, 34^ο δημοτικό κ.α.),
- Περιοχή Ξηροπόταμου πλησίον κόμβου Μουστακλή 43^ο δημοτικό και αθλητικές εγκαταστάσεις,
- Περιοχή Καμινίων πλησίον των 8^{ου} Γυμνασίου, 29^{ου} και 55^{ου} Νηπιαγωγείου, 18^{ου} Νηπιαγωγείου, 26^{ου} Δημοτικού, συγκροτήματος ΤΑΛΩΣ (11^{ου} Γυμνασίου κ.α.),
- Περιοχή Δειλινών πλησίον των 33^{ου} Δημοτικού, 9^{ου} Γυμνασίου, 10^{ου} Λυκείου,
- Περιοχή Δειλινών πλησίον των 28^{ου} και 57^{ου} Δημοτικού,
- Περιοχή Θερίσσου πλησίον 25^{ου} και 27^{ου} Δημοτικού,
- Περιοχή Θερίσσου πλησίον 4^{ου} Γυμνασίου και 4^{ου} Λυκείου,
- Περιοχή Μασταμπά πλησίον 35^{ου} Δημοτικού,
- Περιοχές Μασταμπά και Ατσαλένιου πέριξ των 15^{ου} Δημοτικού, 9^{ου} Δημοτικού, 36^{ου} Δημοτικού, 32^{ου} Δημοτικού, 10^{ου} Δημοτικού, 41^{ου} Δημοτικού, 16^{ου} Δημοτικού, και πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων,
- Περιοχή Θερίσσου πέριξ του 2^{ου} Γυμνασίου και 2^{ου} Λυκείου, 30^{ου} Δημοτικού, 49^{ου} Δημοτικού, ειδικών σχολείων πλησίον Πυράνθους,
- Περιοχή Ανάληψης πέριξ του Καπετανάκειου, του 31^{ου} Δημοτικού,
- Περιοχή Κηποθέατρο - 3 Πεύκα πλησίον των σχολείων της Ακαδημίας, και του 7^{ου} Δημοτικού, 17^{ου} Δημοτικού, 3^ο Γυμνάσιο, 3^ο Λύκειο,
- Περιοχή Πόρου πλησίον 14^{ου} Δημοτικού, 7^{ου} Νηπιαγωγείου,
- Περιοχές Πατελών, Εργ. Κατοικιών και Κατσαμπά πλησίον των σχολείων 3^ο Γυμνάσιο, 5^ο Δημοτικό, 4^ο ΕΠΑΛ, 53^ο Νηπιαγωγείο, 1^ο και 6^ο ΕΠΑΛ, 23^ο Δημοτικό, 12^ο Γυμνάσιο, 39^ο Δημοτικό, 11^ο Δημοτικό, 12^ο Δημοτικό, 48^ο Δημοτικό, 42^ο Δημοτικό,
- Περιοχές Άνω και Κάτω Αλικαρνασσού πέριξ των σχολείων Γυμνάσιο Αλικαρνασσού, 1^ο Δημοτικό Αλικαρνασσού, 3^ο και 6^ο Νηπιαγωγείο, 4^ο Νηπιαγωγείο, 4^ο Δημοτικό, 2^ο και 5^ο Δημοτικό, Γενικό Λύκειο Αλικαρνασσού,
- Περιοχή πλησίον ΒΙΠΕ πέριξ των σχολείων 3^ο Δημοτικό, 4^ο και 8^ο Νηπιαγωγείο,
- Περιοχή Μεσαμπελιών πέριξ των σχολείων 5^ο Γυμνάσιο, 11^ο Λύκειο, 37^ο Δημοτικό, 46^ο Δημοτικό,
- Περιοχές Μεσαμπελιές, Άη Γιάννη, Αλάτσατα, Φορτέτσα πέριξ των σχολείων 18^ο Δημοτικό, 19^ο Δημοτικό, 7^ο Γυμνάσιο, 2^ο ΕΠΑΛ, 21^ο Δημοτικό, 37^ο Δημοτικό, 64^ο Νηπιαγωγείο, 13^ο Γυμνάσιο, 8^ο Λύκειο, Ειδικό Γυμνάσιο, Σχολείο Κωφών και Βαρύκων, 47^ο Δημοτικό, 13^ο Νηπιαγωγείο, 51^ο Νηπιαγωγείο, 20^ο και 56^ο Δημοτικό, των σχολείων της Φορτέτσας και πέριξ των Φοιτητικών Εστιών.

Η ίδια προσέγγιση θα ακολουθηθεί και στα λοιπά, καθώς και στα μελλοντικά, σχολικά συγκροτήματα του Δήμου Ηρακλείου.



Κίνητρα

2.3.1 Κίνητρα για τη χρήση των MMM και ποδηλάτου

Λόγω του πλήθους των προβλημάτων που συνδέονται με την υπερβολική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, οι οποίες γίνονται αισθητές όχι μόνο από τους οδηγούς των αυτοκινήτων αλλά από την κοινωνία στο σύνολο της, υπάρχουν ειδικές ομάδες πληθυσμού οι οποίες σκέφτονται τη λύση των βιώσιμων εναλλακτικών μετακίνησης για να κάνουν καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες.

Γι' αυτό τον λόγο οι δημοτικές αρχές σκέφτονται την ανάπτυξη πολιτικών κινήτρων, με διευκολύνσεις ή επιβραβεύσεις προς τις πληθυσμιακές ομάδες που βασίζονται στη βιώσιμη κινητικότητα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό της Βαρκελώνης, η οποία στο πλαίσιο μιας ευρύτερης κουλτούρας διαχείρισης των ζητημάτων κινητικότητας που θέτει στο επίκεντρο το περιβάλλον και τον πεζό, καλεί τους κατοίκους της να κάνουν μια «οικολογική» ανταλλαγή. Πιο συγκεκριμένα, δίνει τη δυνατότητα σε όποιο πολίτη έχει στην κατοχή του βενζινοκίνητο αυτοκίνητο να λάβει ένα δωρεάν πάσο τριών ετών για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αρκεί να βάλει στην άκρη το δικό του όχημα.

Ευρύτερα, στην Ευρώπη υπάρχουν πολλές αντίστοιχες πρωτοβουλίες με σκοπό τη μείωση των εκπομπών του άνθρακα.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, είναι επιτακτική ανάγκη η υιοθέτηση αντίστοιχων πολιτικών και στον Δήμο Ηρακλείου για την αλλαγή των μεταφορικών συνηθειών και την ουσιαστική ένταξη των Μ.Μ.Μ. στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μια καλή πρακτική θα ήταν η δημιουργία ηλεκτρονικής εφαρμογής για τα Μ.Μ.Μ. στην οποία θα υπάρχει η δυνατότητα 1) αγοράς ενιαίου εισιτηρίου, 2) αγοράς online του συνόλου των υπηρεσιών σε σχέση με τα MMM και τα κοινόχρηστα ποδήλατα και 3) συστήματος επιβράβευσης - σύστημα συλλογής πόντων για εξαργύρωση είτε στα ίδια τα μέσα είτε σε άλλες δραστηριότητες του Δήμου ή των επιχειρήσεων που δυνητικά μπορούν να συνεργαστούν (τύπου Better Points, Pin Bike κ.α.).

Η εφαρμογή του συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και του ποδηλάτου επιτρέπει κατά κανόνα τη συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς ή του ποδηλάτου και στη συνέχεια την εξαργύρωση των πόντων αυτών είτε σε δωρεάν μετακινήσεις με τα MMM ή τα κοινόχρηστα ποδήλατα είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.

Σε γενικές γραμμές, τα κίνητρα αυτά μπορούν να έχουν επίσης τη μορφή δωρεάν εισιτηρίων σε δεδομένες γραμμές, επιδότηση - δωρεάν κάρτα μετακινήσεων σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (ενδ. Μητέρες, μετανάστες-πρόσφυγες, άνεργους, φοιτητές- μαθητές), συνδυαστικές εκπτώσεις σε αγορές τοπικών καταστημάτων με επίδειξη μηνιαίας/ ετήσιας κάρτας κ.α.



Πολιτικές προώθησης/ευαισθητοποίησης

2.4.1 Αξιοποίηση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής και μαθήματα σε πραγματικές συνθήκες στον δρόμο

Ιδιαίτερη σημασία στη διαμόρφωση οδηγικής κουλτούρας είναι η εκμάθηση της σωστής οδικής συμπεριφοράς από μικρή ηλικία. Στην κατεύθυνση αυτή σημαντικός είναι ο ρόλος των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής ή και των μαθημάτων σε πραγματικό αστικό περιβάλλον όπου τα παιδιά υιοθετώντας εναλλάξ το ρόλο του οδηγού και του πεζού διδάσκονται βιωματικά βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας αλλά και πώς να έχουν σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά.

Η αξιοποίηση του πάρκου του Δήμου είναι ύψιστης σημασίας μιας και μέσω αυτού μπορεί να καλλιεργηθεί και μια νοοτροπία πιο φιλική προς τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς η οποία είναι ικανή να αλλάξει τις επικρατούσες μεταφορικές συνήθειες. Έτσι, θεωρείται χρήσιμη η συνέχιση των συστηματικών επισκέψεων των σχολείων σε αυτό με ιδιαίτερη έμφαση στην κίνησή τους ως πεζοί και ποδηλάτες και η διοργάνωση θεματικών εργαστηρίων και παιχνιδιών. Σημειώνεται ότι ταυτόχρονα καλό θα ήταν να οργανώνονται και οι αντίστοιχες επισκέψεις σε πραγματικό οδικό περιβάλλον προκειμένου οι μαθητές να έχουν την ευκαιρία να εφαρμόσουν σε πραγματικές συνθήκες όσα έμαθαν για την κίνησή τους ως πεζοί, ποδηλάτες, συνοδηγοί σε ΙΧ αυτοκίνητο και επιβάτες ΜΜΜ.

2.4.2 Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία και στους επαγγελματίες οδηγούς

Η εμπλοκή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής προβλέπεται να συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών και η προώθηση των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων.

Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική είναι και η εμπλοκή των επαγγελματιών οδηγών προκειμένου να ενημερωθούν για ζητήματα οδικής ασφάλειας, να κατανοήσουν τη σημασία υιοθέτησης μιας πιο βιώσιμης οδηγικής συμπεριφοράς και ειδικότερων μέτρων που μπορούν να αλλάξουν τις συνθήκες συμφόρησης στην πόλη ή να ενημερωθούν για τη χρήση εναλλακτικών μέσων για επαγγελματικές μετακινήσεις αλλά και να μεταφέρουν την εμπειρία της στους παρευρισκόμενους.

Συνεπώς, η διοργάνωση διαδραστικών εκδηλώσεων και ομιλιών σε σχολεία, επαγγελματίες οδηγούς αλλά και επιχειρήσεις που βρίσκονται στον Δήμο είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την προώθηση των βιώσιμων μετακινήσεων, ζητημάτων προσβασιμότητας και ασφαλούς οδήγησης και τελικά για την επιτυχή εφαρμογή του ΣΒΑΚ.

Ειδικά για τα σχολεία κρίνεται σκόπιμη η οργανωμένη εφαρμογή συστημάτων walking bus (pedi bus) και cycling bus, δηλαδή η οργανωμένη και με συνοδεία κηδεμόνα συνάθροιση των μαθητών περίξ του σχολείου και η προσέγγιση του σχολείου πεζή ή με ποδήλατο.



2.4.3 Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για οδική ασφάλεια και eco - driving οδήγηση

Η εκστρατεία της ενημέρωσης του κοινού για ζητήματα που άπτονται της οδικής συμπεριφοράς, όπως είναι η οδική ασφάλεια ή η οικολογική οδήγηση, είναι ένα από τα βασικότερα βήματα για την αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ. Είναι γεγονός ότι μέσα από τη συζήτηση και την ευαισθητοποίηση των πολιτών μπορεί να διαμορφωθεί ουσιαστικά βιώσιμη συνείδηση, κάτι που θα αντικατοπτριστεί άμεσα και στη συμπεριφορά των πολιτών. Οι οδηγοί βαρέων οχημάτων, λεωφορείων και οι επαγγελματίες οδηγοί κρίνεται σκόπιμο να παίρνουν ειδικό σεμινάριο για την οδική ασφάλεια και την οικολογική οδήγηση.

2.4.4 Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η εμπλοκή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό τη διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους.

Στη λογική αυτή, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δει το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.

Για τον λόγο αυτό θεωρείται κρίσιμη η δημιουργία ενός πλάνου ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ενημέρωσης των πολιτών που θα βασίζεται σε εξατομικευμένο μάρκετινγκ των μετακινήσεων με βάση τις ανάγκες των πολιτών, προκειμένου να προσελκύσει το ενδιαφέρον τους.

Επιπρόσθετα στο πλαίσιο της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας κρίνεται σκόπιμο να οργανώνονται και διαγωνισμοί μεταξύ επιχειρήσεων σχετικά με το οικολογικό πρόσημο των μετακινήσεων, την τήρηση των κανονισμών Φ/Ε και οι νικητές να επιβραβεύονται με χρηματικό έπαθλο ή άλλο σχετικό οικονομικό κίνητρο.

2.4.5 Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας

Η «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας» από το 2002 έχει καθιερωθεί ως ο σημαντικότερος θεσμός σε Ευρωπαϊκό επίπεδο για την προαγωγή βιώσιμων προτύπων κινητικότητας και κατ' επέκταση για τη διαμόρφωση και ανάπτυξη περιβαλλοντικού ήθους. Σκοπός των δράσεων που υλοποιούνται στο πλαίσió της είναι η ενθάρρυνση των ευρωπαϊκών τοπικών αρχών στην εισαγωγή και προώθηση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και η ευαισθητοποίηση των πολιτών στη χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην πόλη τους.

Κορύφωση των εκδηλώσεων αποτελεί η «Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο», κατά τη διάρκεια της οποίας καθορίζονται ειδικές αστικές ζώνες όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία μόνο για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Κάθε χρόνο, η «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας» εστιάζει σε διαφορετικά θέματα που συνδέονται με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.



Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος των τοπικών αρχών ως προς την αλλαγή των συμπεριφορών και συνηθειών μετακίνησης των δημοτών με ανάπτυξη βιώσιμων τοπικών σχεδίων κινητικότητας. Στόχος είναι η ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος εξασφαλίζοντας άριστη κυκλοφοριακή σύνδεση με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας, χρήση καθαρότερης ενέργειας, ορθολογική διαχείριση του υπάρχοντος μεταφορικού δικτύου, εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης - τόνωση της ζωτικότητας των πόλεων, ενίσχυση των κοινωνικών συναλλαγών και δημιουργία ποιοτικής «ατμόσφαιρας» στις πόλεις με λιγότερη ατμοσφαιρική και ακουστική ρύπανση.

Στη λογική αυτή, η συμμετοχή του Δήμου Ηρακλείου σε αυτή μπορεί να πλαισιώσει τον γενικό στόχο για βελτίωση της αστικής κινητικότητας και της ποιότητας ζωής των πολιτών, με λιγότερο αυτοκίνητο και περισσότερο περπάτημα και ποδήλατο στην πόλη, δίνοντας ταυτόχρονα έμφαση σε θέματα ασφάλειας, μέσω μαζικής μεταφοράς και ενίσχυσης της υγείας. Για την επιτυχή διεξαγωγή της κρίνεται απαραίτητη η συνδρομή βασικών φορέων και πολιτών για τη συνδυαστική υλοποίηση και προβολή σχετικών υποδομών.

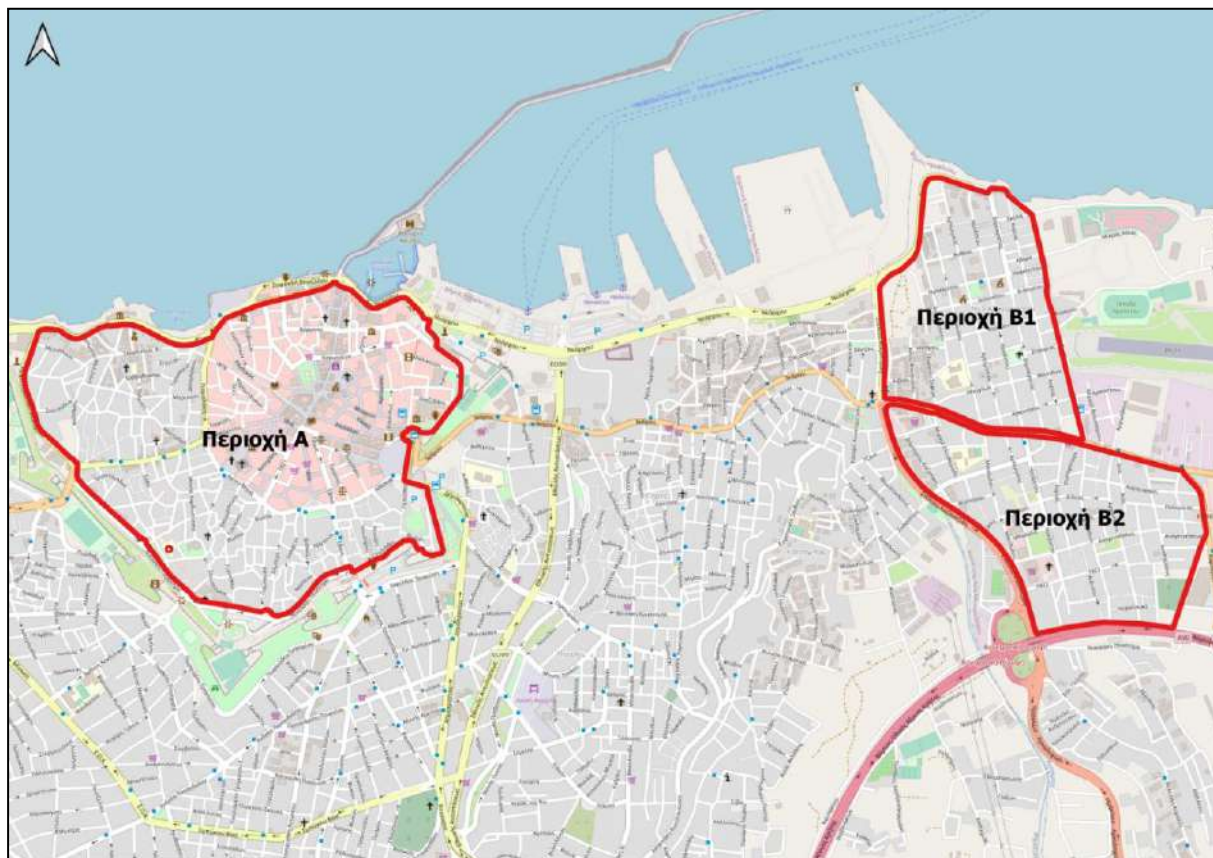
4.1.3 Πακέτο μέτρων 3 (ΠΜ3): Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά σε παρεμβάσεις μικρού και μέσου κόστους για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, τη μείωση της ρύπανσης και του αστικού θορύβου εντός Δήμου Ηρακλείου και την αύξηση του δημόσιου χώρου και των χώρων πρασίνων. Τα προτεινόμενα αυτά μέτρα είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

3.1.1. Ζώνη χαμηλών εκπομπών Ρύπων (LEZ)

(όμοιο με 5.1.3) Το μέτρο αυτό στοχεύει στην αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων, που προκαλούνται από τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως αστικός θόρυβος και ατμοσφαιρική ρύπανση. Εφαρμόζεται σε μια περιοχή στα τοπικά κέντρα της πόλης για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της ημέρας (πχ από της 7 π.μ. μέχρι της 7 μ.μ.) και κατά τη διάρκεια του προαναφερθέντος χρονικού διαστήματος μπορούν να εισέρχονται στη συγκεκριμένη κεντρική περιοχή μόνο οχήματα μηδενικών και πολύ χαμηλών εκπομπών εκπομπών. Συνοπτικά μπορεί να ειπωθεί πως πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι ρύποι που εκπέμπονται από τα μηχανοκίνητα οχήματα είναι ζημιογόνοι τόσο για το περιβάλλον όσο και για την υγεία των κατοίκων. Άρα, η δημιουργία ζωνών με περιορισμούς εισόδου ρυπογόνων οχημάτων θα συμβάλλει σημαντικά στην αντιμετώπιση των σχετικών επιπτώσεων. Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι προτεινόμενες περιοχές εφαρμογής του μέτρου. Ανάλυση για τον δυνητικό τρόπο εφαρμογής παρουσιάζεται στο μέτρο 5.1.3 παρακάτω.



Εικόνα 81: Εντοπισμός περιοχών εφαρμογής Ζ.Χ.Ε.



3.1.2 Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας – ζώνες περιορισμένης/ ελεγχόμενης πρόσβασης

(όμοια με 1.1.2) Η σημασία μέτρων που συμβάλλουν στη διαμόρφωση «ήπιας κυκλοφορίας» έχει γίνει ήδη γνωστή από το μέτρο 1.1.2 και συνολικά έχει περιγραφεί στα παραπάνω. Στοχεύοντας στην ασφαλή διακίνηση ευάλωτων χρηστών (πεζών/ποδηλατών) και συνεπώς τη μείωση ελαχιστοποίηση ή και αποτροπή των ατυχημάτων, το εν λόγω μέτρο δεν θα μπορούσε να παραληφθεί στην προσπάθεια αναβάθμισης της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος.

Μετά τη διετή λειτουργία των περιοχών κρίνεται σκόπιμο να επιλεγούν οι κρίσιμες εκείνες ζώνες που θα μετατραπούν σε ζώνες περιορισμένης/ ελεγχόμενης πρόσβασης.

Βελτίωση υποδομών

3.2.1 Μετατροπή οδών μικρού πλάτους (<6μ) με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου των 0,90μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους

(όμοιο με 2.2.2) Η διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών κίνησης στο δίκτυο του Δήμου είναι βασικό στοιχείο για τη διαμόρφωση ενός φιλικού περιβάλλοντος για τον μετακινούμενο που θα ευνοεί τις ενεργές μετακινήσεις. Παρεμβάσεις όπως αυτή, η οποία αναλύεται διεξοδικά στο μέτρο 2.2.2, είναι απαραίτητες για τη μέγιστη οδική ασφάλεια των μετακινούμενων και μπορούν να συνεισφέρουν δραστικά στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ.

3.2.2 ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ : Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων

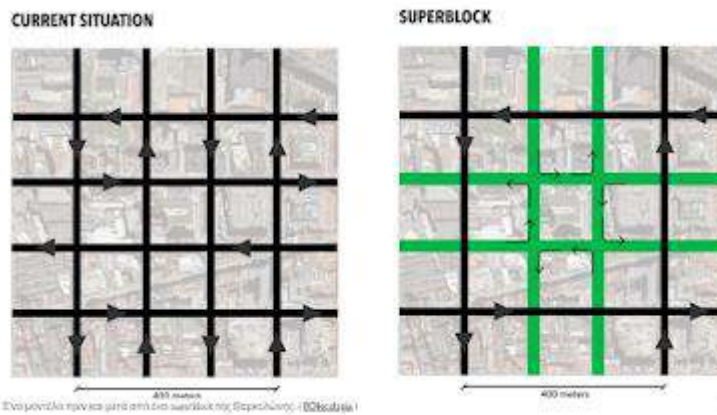
(όμοιο με 2.2.3) Στο πλαίσιο βελτίωσης των υποδομών του δικτύου κίνησης του Δήμου με σκοπό την ευρύτερη ποιοτική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, τα έργα που εστιάζουν στο δίκτυο κίνησης πεζών είναι μείζονος σημασίας. Στη λογική αυτή, η σημασία των αναπλάσεων των πεζοδρομίων κάθε περιοχής ανάλογα με τις ανάγκες που υπάρχουν, θεωρείται κρίσιμη για την περπατησιμότητά της. Η σημασία αντίστοιχων παρεμβάσεων αναλύεται στο μέτρο 2.2.3.

3.2.3 Δημιουργία superblocs

Τα superblocs, εφαρμόστηκαν ευρέως στη Βαρκελώνη για τον περιορισμό της κυκλοφορίας σε μια σειρά από δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα. Το σχέδιο που εφαρμόστηκε εκεί αποτελούνταν από τη δημιουργία μεγάλων superilles μέσα από μια σειρά σταδιακών παρεμβάσεων που είχαν ως στόχο να μετατρέψουν την υπάρχουσα υποδομή, ξεκινώντας με τη διαχείριση της κυκλοφορίας καθώς και την τροποποίηση οδικών πινακίδων και διαδρομών λεωφορείων. Σημειώνεται ότι τα Superblocks είναι μικρότερα από τις γειτονιές, αλλά μεγαλύτερα από τα συμβατικά οικοδομικά τετράγωνα.

Βασικό ζητούμενο της εν λόγω παρέμβασης είναι ο σταδιακός περιορισμός της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο στις περιμέτρους των Superblocks, με εξαίρεση τους κατοίκους και τα οχήματα τροφοδοσίας, στους οποίους θα επιτρέπονται οι μετακινήσεις στους ενδιάμεσους δρόμους σε πολύ μειωμένη ταχύτητα με ενδεικτική αυτή των 10 χλμ/ώρα (συνήθως το όριο ταχύτητας σε όλη την πόλη είναι 50 χλμ/ώρα, και 30 χλμ/ώρα σε συγκεκριμένες περιοχές).

Συνεπώς, για τον Δήμο του Ηρακλείου η εφαρμογή ενός τέτοιου μέτρου θα μπορούσε να αλλάξει ριζικά τις εικόνες των γειτονιών και να αναζωογονήσει συνολικά το αστικό περιβάλλον δημιουργώντας, παράλληλα, ευκαιρίες κοινωνικοποίησης στην πόλη. Για την εφαρμογή του απαιτείται πολεοδομική διερεύνηση των επιμέρους γειτονιών και κυκλοφοριακή μελέτη εφαρμογής τους.



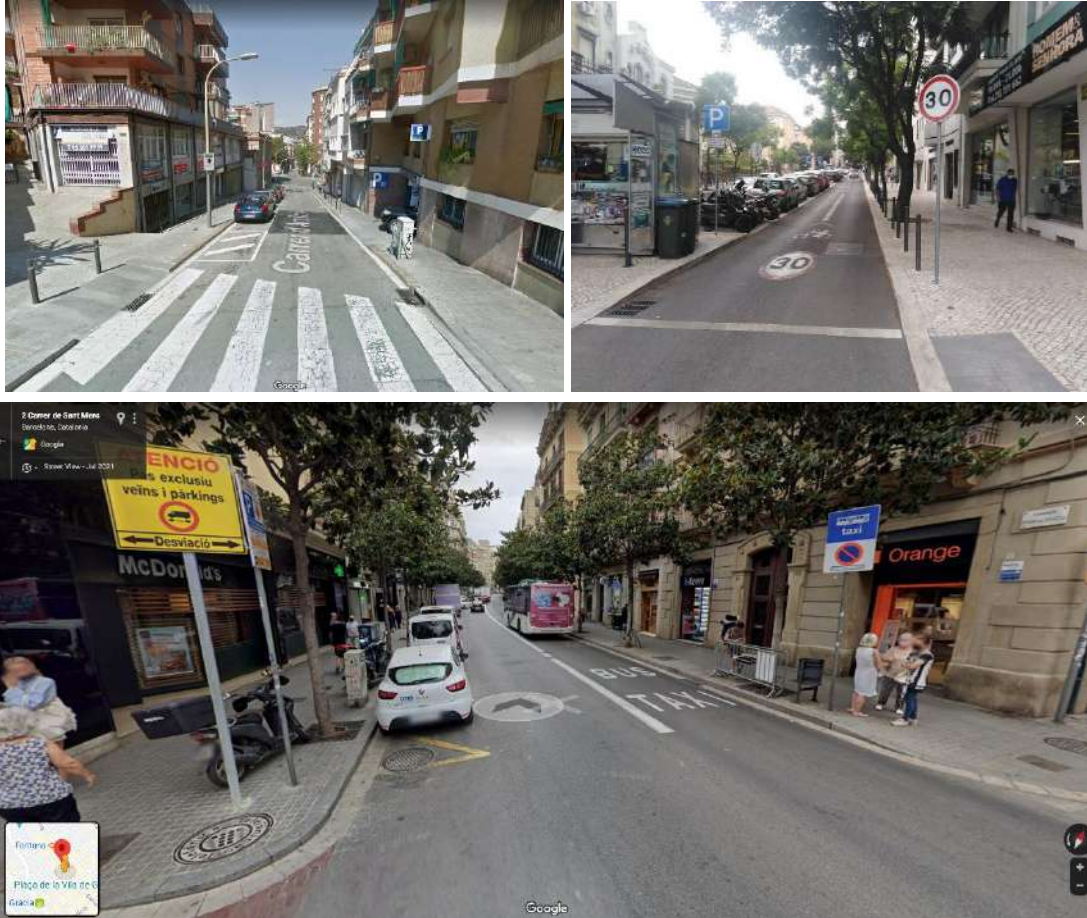
Εικόνα 82: Εικόνα από έναν φιλικό προς τους πεζούς δρόμο στη γειτονιά Gracia.



3.2.4 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών

Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κίνησης στο εσωτερικό του Δήμου με ενεργούς τρόπους μετακίνησης προϋποθέτει και τη δημιουργία των κατάλληλων δικτύων, τα οποία θα είναι εξοπλισμένα με τις αντίστοιχες υποδομές. Ζητούμενο είναι ο μετακινούμενος να έχει την ευκαιρία ελεύθερης και μη διακοπτόμενης μετακίνησης με ήπιες μορφές μετακίνησης στον Δήμο, προκειμένου να ελαττώσει τη χρήση του ΙΧ. Στο πλαίσιο αυτό ιδιαίτερα χρήσιμη θα ήταν η δημιουργία ενός δικτύου για τη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής όπως είναι οι πράσινες διαδρομές, οι περιπατητικές διαδρομές, οι πεζόδρομοι κτλ.. Σε αυτές μπορούν να εφαρμόζονται λύσεις συνύπαρξης (όπως κοινή χρήση λωρίδων) ή να δημιουργούνται διαδρομές αποκλειστικής κίνησης για κάθε μέσο όπου αυτό επιτρέπεται με βάση τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Στην περίπτωση του Ηρακλείου, ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα είχαν οι Πράσινες Διαδρομές με πολιτισμικό χαρακτήρα και χαρακτήρα αναψυχής (βλ. παραποτάμια διαδρομή Γιόφυρο, διαδρομή Καρτερού προς Κνωσό). Πρόκειται για μια δράση που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα προστασίας και ανάδειξης του πολιτιστικού και ιστορικού πλούτου αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχή, στο πλαίσιο της προαγωγής της βιώσιμης ανάπτυξης. Συνολικά, προβλέπονται περίπου 64,3km νέων υποδομών.

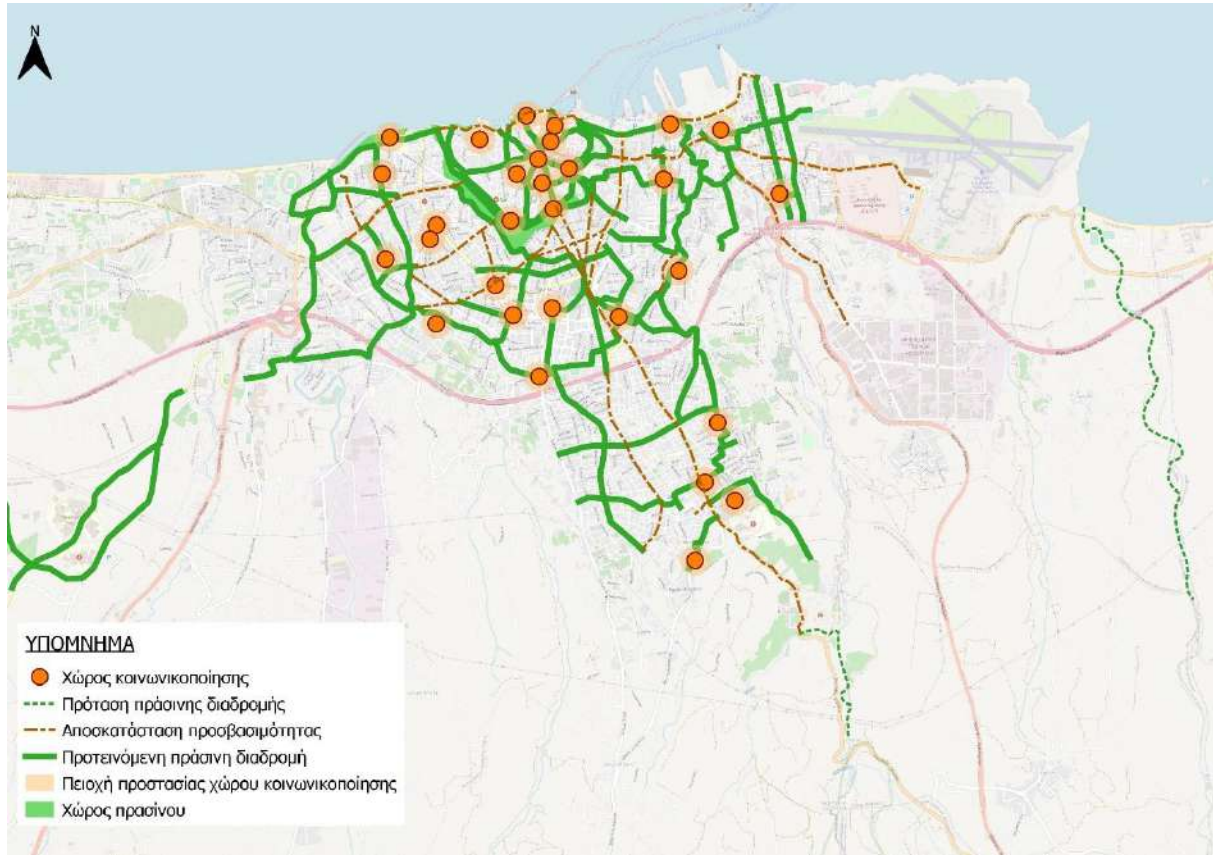


Εικόνα 83: Παραδείγματα τυπολογίας πράσινων διαδρομών

Ενδεικτικά, παρουσιάζονται ορισμένες ενδεικτικές διατομές που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για την υλοποίηση πράσινων διαδρομών με ενσωμάτωση ικανοποιητικών πεζοδρομίων, παρόδιου πρασίνου σε εσοχές και ποδηλατικών υποδομών (οι ανάλογες έχουν παρουσιαστεί και προηγουμένως στις ποδηλατικές διαδρομές):



Εικόνα 84: Παραδείγματα ενδεικτικών μελλοντικών διατομών για τις οδούς Θερίσου και Κονδυλάκη



Εικόνα 85: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές

Πράσινες διαδρομές: Παραλιακή Λεωφόρος, Ενετικά τείχη, Λεωφ. Καλοκαιρινού, Γιαμπουδή - 1821, Δικαιοσύνης, 1878 - Ψαρομηλίγκων - Ίδης, Γιάννη Χρονάκη - Ανδρεαδάκη - Καντανολέοντος, Δούκος Μποφώρ - Σαπφούς - Ιδομενέως - Αγίου Τίτου, 25^{ης} Αυγούστου, Λεωφ. Νεάρχου, Φιλελλήνων - Μεγάλου Αλεξάνδρου - Μελετίου Πηγά - Μαρουλά - Κ. Βολανάκη, Πέλλης - Ζωοδόχου Πηγής - Κονίτσης - Κορυτσάς, Ε. Ξάνθου - Ρυτίου - Αγίας Λαύρας - Μετεώρων - Λεωφ. Νεάρχου, Ληνού - Σόλωνος, Παλαμά - Μαγγανάρηδων - Ερωφίλης - Γ. Γεωργιάδου - Ρωμανού, Καλαμά, Ε. Ξάνθου - Δυρραχίου - Νεαπόλεως - Μονής Τοπλού, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου-Πλαστήρα, Έβανς, 62 Μαρτύρων, Μεταξάκη - Κολοκοτρώνη - Ηρακλή, Μποφώρ, Λεωφ. Δημοκρατίας, Ηροδότου - Κεράμου - Σταδίου - Αναγεννήσεως (Αλικαρνασσός), Αγίου Φανουρίου - Παράδρομος Καζαντζίδη, Νεαπόλεως - Κομνηνών - Νηρέως, Ε. Μαρκογιαννάκη - Γ. Καραϊσκάκη - Κ. Αστρινάκη - Πιτσουλάκη, Γ. Καραϊσκάκη - Κλεάνθους - Δερβενακίων - Κρασαδάκη, Πικροδάφνης - Ερμή - Καρυωτάκη - Δ. Πλάκα - Βορεάδη - Θεογνή, Θανάση Σκουλά - Αρτέμιδος - Ζωμίνθου, Ανθέων - Ευμαθίου - Αριδαίας - Εθνομαρτύρων - Καλλιπόλεως, Σπερχειού - Κακρίδη - Χατζάκη, Ευμαθίου, Ανθέων, Κλεάνθη - Σκεπετζή, Μουστακλή - Βοιωτίας - Λακωνίας, Ιερολοχιτών - Ραυτόπουλου, Ισαύρων - Λεβήνου - Παπαγιάννη Σκουλά, Ηρακλή - Αγίου Ιωάννου Χωστού - Παμφίλου - Ναρσή - Ευνικιανού - Γ. Κορνάρου, Παύλου Μελά, Ατλαντίδος, Τριανδρίας, Μιλήτου - Τριανδρίας - Καστοριάς, Ελευθέρης, Πυράνθου, Γερωνυμάκη, Στρυμώνως, Αναγεννήσεως - Κατσούλη - Καποδιστρίου, Παπαναστασίου (ΒΟΑΚ-Κνωσού), Κνωσού - Γ. Παπανικολάου Ιτάνου - Φιλελλήνων, Γιαμαλάκη - Αγίου Μηνά - Λουκάρεως - Αβέρωφ, Ικάρου - Νέα Οδός, Νάθενα, Δημοκρατίας - Σοφοκλέους - Τίτου Γεωργιάδου - Αρχιμήδους, Πεδιάδος, Νάξου.



Αποκατάσταση προσβασιμότητας: Δομαλάκη, 62 Μαρτύρων, Βενιζέλου, Κονδυλάκη, Μερκούρη, Α. Παπανδρέου, Δεξιθέας, Γ. Παπανδρέου, Κνωσού, Χρυσοστόμου, Δημοκρατίας, Εθν. Αντιστάσεως, Ικάρου, Νεάρχου, Καζαντζίδα, Καράτζη, Παπαναστασίου, Καρανασάση, Αστρινάκη.

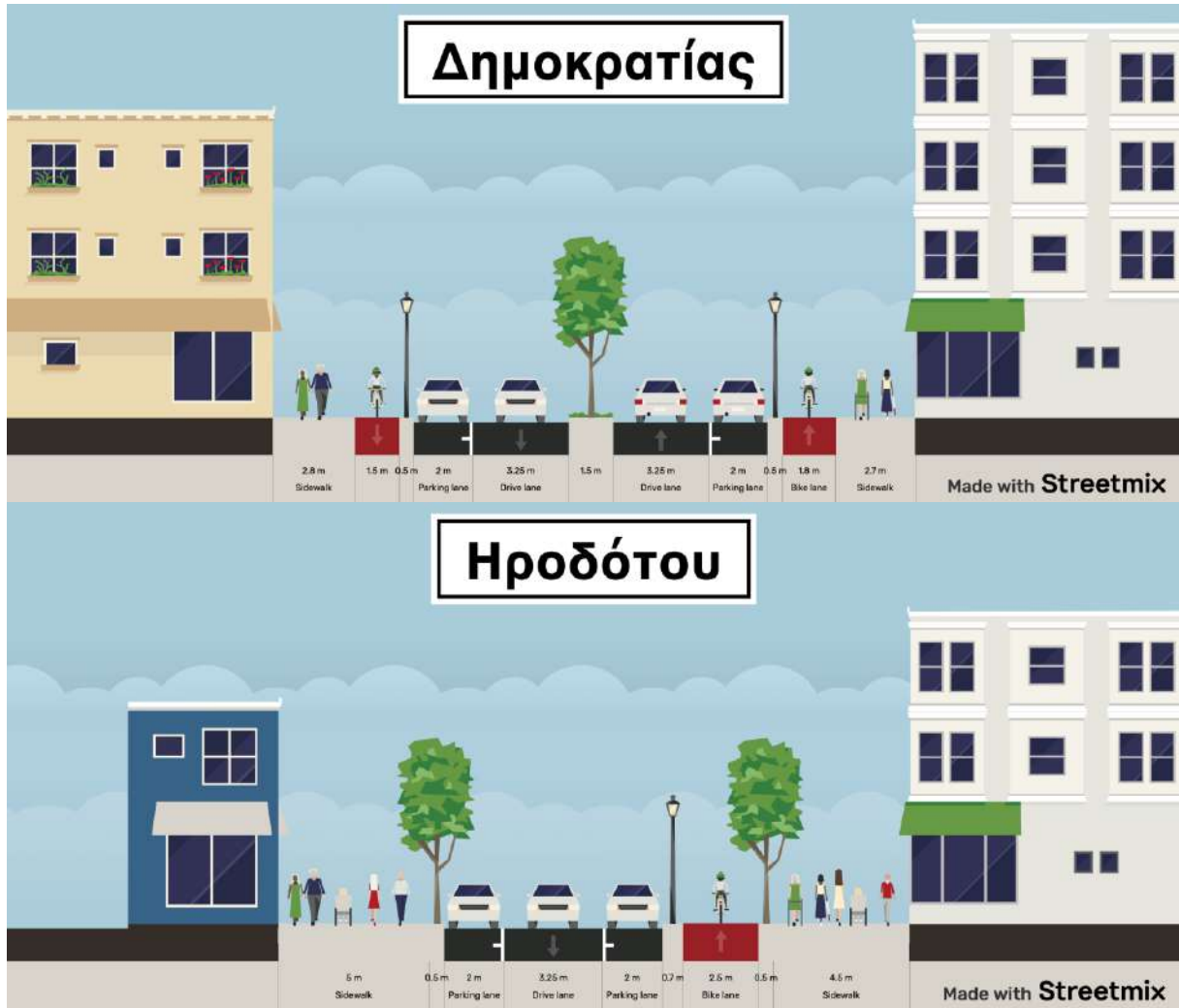
Η υλοποίηση των διαδρομών αυτών θα προκύψει μέσα από τις αναλυτικές μελέτες εφαρμογής τους.

Κατά μήκος των ανωτέρω διαδρομών κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση του αστικού εξοπλισμού με τα κάτωθι:

- δημόσιες βρύσες για παροχή πόσιμου νερού,
- παγκάκια και σημεία ξεκούρασης,
- δημόσιες τουαλέτες προσβάσιμες από ΑΜΕΑ,
- σημεία για επισκευή ποδηλάτου (εξοπλισμένα με kit χαμηλού κόστους).

3.2.5 Ανάπλαση κεντρικών οδών

Η ανάπλαση και αναδιαμόρφωση τόσο στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικών συνδέσμων και κόμβων όσο και στις διαθέσιμες υποδομές έχει ιδιαίτερη σημασία για τη λειτουργικότητα του δικτύου. Προτεραιότητα είναι η εφαρμογή τους στις κεντρικές οδικές αρτηρίες της περιοχής, με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε αυτό, αλλά και της ενσωμάτωσης υποδομών βιώσιμης κινητικότητας. Οι οδοί υπό ανάπλαση παρουσιάζονται στα προηγούμενα και επόμενα μέτρα και αφορούν στις πράσινες διαδρομές, στις διαδρομές ενσωμάτωσης ποδηλάτου και στο σύνολο των περιοχών προς ανάπλαση κ.α.



Εικόνα 86: Παραδείγματα ενδεικτικών μελλοντικών διατομών για τις οδούς Δημοκρατίας και Ηροδότου, (σημειώνεται ότι η οδός Ηροδότου προτείνεται προς πλήρη πεζοδρόμηση σε διάστημα 15ετίας)

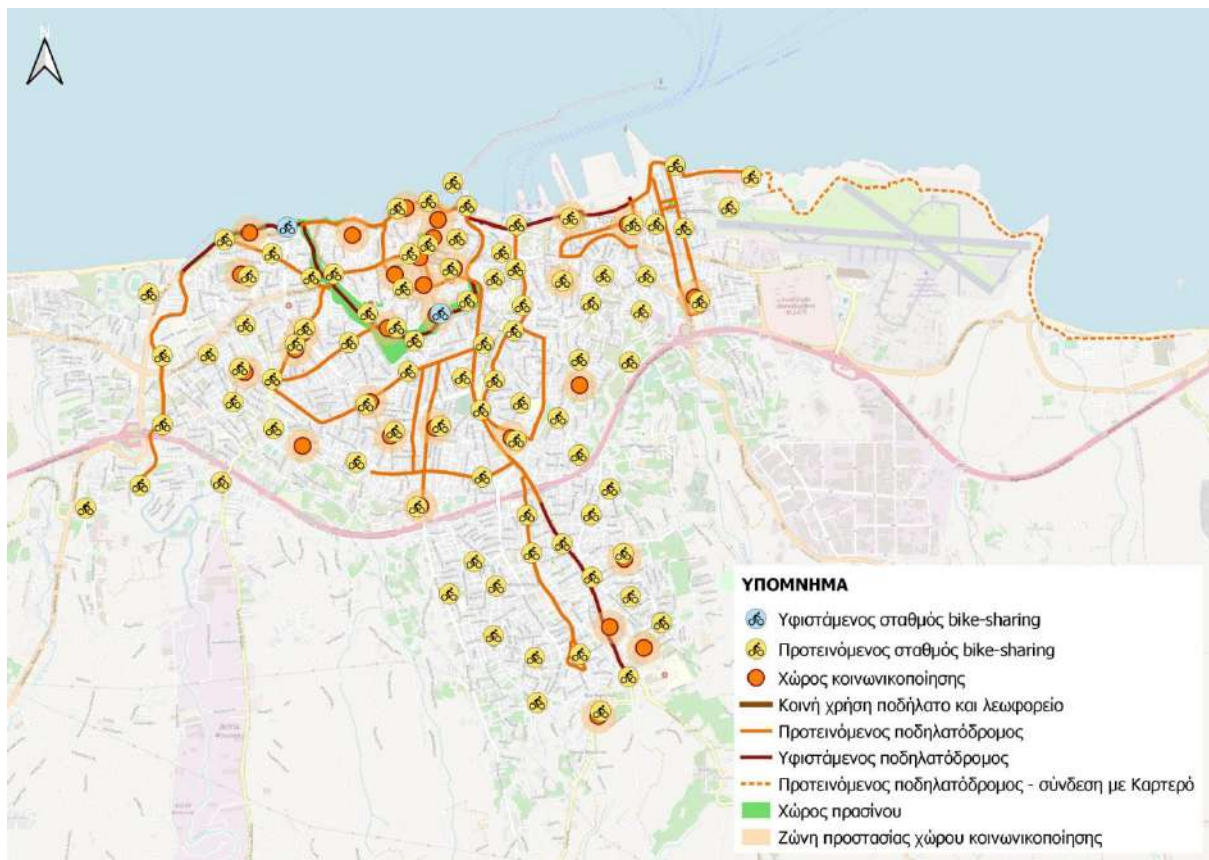


3.2.6 Δημιουργία νέων Πλατειών - ανάδειξη χώρων συνάντησης σε γειτονιές

Για τη δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος κίνησης και τη διαμόρφωση συνθηκών που ενισχύουν το ενδιαφέρον των πολιτών για τον ίδιο τον χώρο της πόλης βασική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη ελεύθερων χώρων στις γειτονιές για τους ίδιους τους κατοίκους. Ζητούμενο είναι η δημιουργία κοινόχρηστων και ελεύθερων χώροι που θα αποδίδονται στο κοινό, δηλαδή νέες πλατείες για την πόλη οι οποίες θα λειτουργήσουν ως νέα σημεία αναφοράς/στάσης/συνάντησης ή περισυλλογής. Εκεί οι πολίτες θα έχουν την ευκαιρία να κοινωνικοποιηθούν, καταργώντας τον απρόσωπο χαρακτήρα που έχουν πλέον οι περισσότερες αστικές γειτονιές και συντελώντας στην ενεργό συμμετοχή στα κοινωνικά τεκτονόμενα της γειτονιάς. Ταυτόχρονα, επιτυγχάνεται και η αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

Οι χώροι κοινωνικοποίησης που προτείνονται βρίσκονται στα σημεία :

- Αγία Αικατερίνη,
- Αγία Τριάδα,
- Άγιος Μηνάς,
- Πάρκο Γιούρι Γκαγκάριν,
- Ενετικά Τείχη,
- Ι.Ν. Κοιμήσεως Θεοτόκου
- Μασταμπά,
- Ιερός Ναός Αγίας Βαρβάρας,
- Λιοντάρια, Ξενία,
- Παιδική χαρά Ερμή,
- Παιδική χαρά Π. Μελά-Νίκης-Τσόντου Βάρδα,
- Πάρκο Αγίου Γεωργίου,
- Πάρκο Αναλήψεως,
- Πάρκο Νεάρχου,
- Πάρκο Φιλελλήνων,
- Πλατεία Αναξαγόρα,
- Πλατεία Θερίσσου,
- Πλατεία Κορνάρου,
- Πλατεία Νικαίας,
- Πλατεία Σινάνη,
- Τίμιος Σταυρός,
- Πλατεία Αγίου Τίτου,
- Πλατεία Αναξαγόρα,
- Ιερός Ναός Αγίου Ιωάννη του Ελεήμονα,
- Πάρκο Οδυσσέως,
- Πάρκο Ηροδότου-Αναγεννήσεως-Μπαλαλή,
- Άγιος Ελευθέριος,
- Πλατεία Θιακάκη,
- Πάρκο Μικράς Ασίας,
- Πτολεμαίου και Καρδίτση



Εικόνα 87: Χάρτης προτεινόμενων χώρων κοινωνικοποίησης σε συνδυασμό με το δίκτυο ποδηλάτου

Στους ανωτέρω χώρους κοινωνικοποίησης καθώς και στις διαδρομές σύνδεσης αυτών (δίκτυο ποδηλάτου, δίκτυο πράσινων διαδρομών) κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση του αστικού εξοπλισμού με τα κάτωθι:

- δημόσιες βρύσες για παροχή πόσιμου νερού,
- παγκάκια και σημεία ξεκούρασης,
- δημόσιες τουαλέτες προσβάσιμες από ΑΜΕΑ,
- σημεία για επισκευή ποδηλάτου (εξοπλισμένα με kit χαμηλού κόστους).

3.2.7 Δημιουργία πάρκων τσέπης

Η αξιοποίηση χώρων μικρής έκτασης για τη δημιουργία υπαίθριων χώρων πρασίνου σε πυκνοδομημένες περιοχές του Δήμου αποτελεί βασική προτεραιότητα για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ειδική μέριμνα μέσω αυτού του μέτρου δίνεται και σε περιοχές εκτός του ιστορικού κέντρου, συμβάλλοντας στην ευρύτερη βελτίωση του αστικού συνόλου. Τα πάρκα τσέπης μπορούν να συμβάλλουν στην εξυγίανση των αστικών περιοχών και στην επανοργάνωση του αστικού και κοινωνικού ιστού σε επίπεδο γειτονιάς. Τα πάρκα τσέπης συνδυάζονται με τους χώρους κοινωνικοποίησης (βλ. μέτρο άνωθεν) και μπορούν να χωροθετούνται κατά μήκος των οδών υπό ανάπλαση.



Εικόνα 88: Παράδειγμα πάρκων τσέπης στον Δήμο Αθηναίων

Εντός ή πλησίον των πάρκων τσέπης κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση του αστικού εξοπλισμού με τα κάτωθι:

- δημόσιες βρύσες για παροχή πόσιμου νερού,
- παγκάκια και σημεία ξεκούρασης,
- δημόσιες τουαλέτες προσβάσιμες από ΑΜΕΑ,
- σημεία για επισκευή ποδηλάτου (εξοπλισμένα με kit χαμηλού κόστους).

3.2.8 Δημιουργία αστικών κερκίδων για διαχείριση αναγλύφου

Με την τοποθέτηση αστικών κερκίδων δημιουργούνται επιπλέον σημεία συνάντησης της πόλης σε ένα χώρο ανοικτό, ελεύθερο, φιλικό σε όλες τις ηλικίες και προσφέροντας παράλληλα χώρο για παιχνίδι και δημόσιες εκδηλώσεις. Λαμβάνοντας υπόψη όσα έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα μέτρα, η αξία των ελεύθερων χώρων είναι καθοριστική στη σύγχρονη αστική καθημερινότητα αφού δίνουν μια ανάσα στην αποπνικτική κατάσταση που έχει επιφέρει η άναρχη δόμηση και η πυκνοκατοίκηση. Έτσι, και στις αστικές περιοχές του δήμου Ηρακλείου η δημιουργία τέτοιων χώρων θα είχε μεγάλη σημασία για την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. Αστικές κερκίδες μπορούν να διαμορφώνονται σε περιπτώσεις έντονου αναγλύφου με δημιουργία κλιμάκων που λειτουργούν ως δημόσιοι χώροι (βλ. περίπτωση σκάλας πλησίον Χημείου), σκάλας επί της Παραλιακής διαδρομής πλησίον της οδού Αιγαίου αλλά και δυνητικών θέσεων όπως στην περιοχή Κατσαμπά - Αγ. Αικατερίνης, στην περιοχή δυτικά της Πλ. Σινάνη, στη σύνδεση Λ. Κνωσού και Εθν. Αντιστάσεως, στο παραλιακό μέτωπο και αλλού).

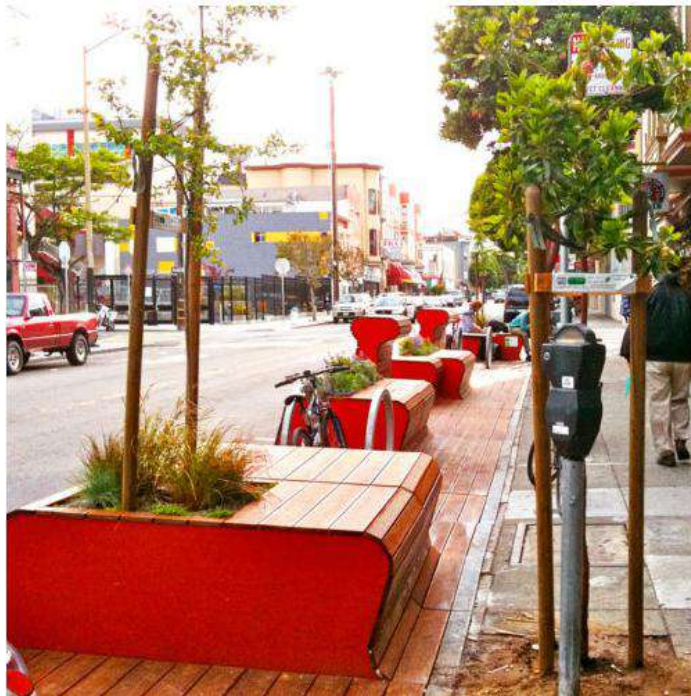
3.2.9 Αύξηση αστικού πρασίνου

Το παρόν μέτρο στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου της πόλης. Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων περιοχών. Συνολικά πρόκειται για ένα μέτρο που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (απελευθέρωση δημόσιου χώρου και προσθήκη πρασίνου).

Στο πλαίσιο ηπιότερων παρεμβάσεων που στοχεύουν στη δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου και στην ανάπτυξη περιορισμένων κοινοχρήστων χώρων χρησιμοποιούνται τα πάρκα τσέπης ή τα Parklets. Πρόκειται για μια παρέμβαση ικανή να επεκτείνει τον ελεύθερο χώρο για τους πεζούς εις βάρος των θέσεων στάθμευσης, βασικά πρόκειται για επέκταση του πεζοδρομίου καταλαμβάνοντας παλιές γειτονικές θέσεις στάθμευσης. Ο στόχος τους είναι να ανακτήσουν χώρο για τους πεζούς και να επεκταθούν οι επιφάνειες/ περιοχές πρασίνου μέσα στην πόλη.

Τα parklets μπορεί να είναι προσωρινές λύσεις, για παράδειγμα για μια εκδήλωση, ή μόνιμες. Αν και η αρχική τους χρήση είναι δημόσια, έχουν υπάρξει παρόμοιες δράσεις για τις βεράντες των καφέ και των εστιατορίων.

Αυτές οι εγκαταστάσεις έχουν σχεδιαστεί ως δημόσιοι χώροι έτσι ώστε οι πολίτες να μπορούν να απολαμβάνουν την πόλη, συνήθως σε αστικούς χώρους όπου είναι δύσκολο να δημιουργηθούν πάρκα ή κήποι. Αυτοί οι χώροι φέρνουν μεγάλα οφέλη στην κοινωνία, όπως η βελτιστοποίηση της κινητικότητας σε υπερφορτωμένα πεζοδρόμια, η αύξηση των εσόδων από τις κοντινές επιχειρήσεις ή η βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και η βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Γενικός στόχος είναι η αύξηση του δείκτη τετραγωνικό μέτρο πρασίνου/ κάτοικο κατ' ελάχιστον στα 9τμ./κάτοικο στο αμιγώς αστικό τμήμα της πόλης σύμφωνα με τον ΠΟΥ.



Εικόνα 89: Παράδειγμα από εγκατάσταση Parklet του εξωτερικού



3.2.10 Λειτουργία Open Mall στο κέντρο της πόλης

(όμοια με 8.2.3) Τα «Ανοικτά Κέντρα Εμπορίου» (Open Mall) στοχεύουν στην ενίσχυση και τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε εμπορικές περιοχές και ειδικότερα σε περιοχές που διαθέτουν σημαντικούς πολιτιστικούς πόρους και τουριστική δυναμική, όπως είναι και το Ηράκλειο.

Όφελος της δράσης αυτής είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που συμμετέχουν, η τόνωση της τοπικής αγοράς και, κατά συνέπεια, η δημιουργία ενός ελκυστικού προορισμού για αγορές, διασκέδαση και πολιτισμό. Για τη λειτουργία του Open Mall είναι απαραίτητες οι παρεμβάσεις που θα εξασφαλίσουν την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και που θα προσελκύουν κατοίκους και επισκέπτες. Οι παρεμβάσεις αυτές θα περιλαμβάνουν ανακατασκευές πεζοδρόμων, πεζοδρομίων, φυτεύσεις και τοποθετήσεις αστικού εξοπλισμού, αλλά και εγκαταστάσεις καινοτόμων ευφυών και φιλικών στη χρήση συστημάτων και εφαρμογών. Κρίνεται σκόπιμο στο μέλλον να υπάρχουν αντίστοιχες πρωτοβουλίες στις επιμέρους κεντρικότητες εμπορίου του ΠΣΗ όπως τη Ν. Αλικαρνασσό.

4.1.4 Πακέτο μέτρων 4 (ΠΜ4): Ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών

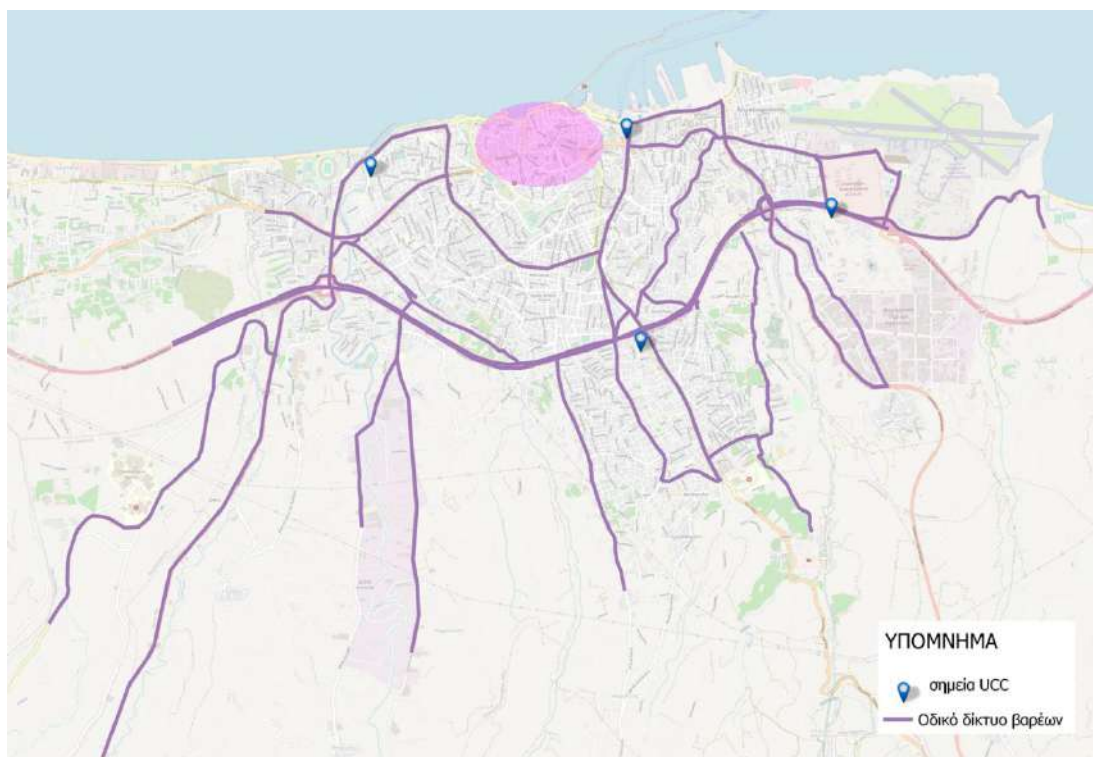
Το τέταρτο πακέτο μέτρων σχετίζεται με τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των επιχειρήσεων του Δήμου Ηρακλείου. Σημαντικά μέτρα βιώσιμης κινητικότητας που συμβάλουν στον στόχο αυτό είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

4.1.1 Προσδιορισμός δικτύου διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων (Χάρτης 12)

Αναμφισβήτητα, ο περιορισμός της κίνησης των βαρέων οχημάτων εντός των αστικών κέντρων είναι μείζονος σημασίας τόσο για τη μείωση του θορύβου που προκαλείται από την κίνησή τους όσο και για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Στην κατεύθυνση αυτή δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη μείωση των διαμπερών κινήσεων των βαρέων οχημάτων και γίνεται μια ευρύτερη προσπάθεια απομάκρυνσής τους από τις γειτονιές απαγορεύοντας τόσο τη διέλευση όσο και τη στάθμευσή τους στο εσωτερικό τους.

Έτσι, προτείνεται ο καθορισμός συγκεκριμένου δικτύου στο οποίο θα επιτρέπεται η κίνηση των βαρέων οχημάτων προκειμένου να μειωθούν όσο το δυνατόν οι οχλήσεις που προκαλεί. Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται το εν λόγω δίκτυο στο βασικό αστικό τμήμα της πόλης.



Εικόνα 90: Δίκτυο κίνησης βαρέων και προσδιορισμός κέντρων διαμετακόμισης (Χάρτης 12)

Στο δίκτυο περιλαμβάνονται οι οδοί ΒΟΑΚ, 62 Μαρτύρων, Σ. Βενιζέλου, Παναγιωτάκη, Μίνωος, Σμπώκου, Ξυλούρη, Λυκείου, Εθν. Αντιστάσεως, Νεάρχου, Ικάρου, Ξάνθου, Αστρινάκη, Πισουλάκη, Κλεάνθους, Καζαντζάκη, Ε.Ο. Ηρακλείου - Αρκαλοχωρίου, Καράτζη, Ε.Ο. Ηρακλείου - Αγ. Νικολάου, Κνωσού, Παπαναστασίου, Ούλφ Πάλμε, Ειρήνης και Φιλίας, Κατράκη, Ε.Ο. Ηρακλείου - Φαιστού, Βουτών - Κεφαλογιάννη.

Σημειώνεται ότι σε περίπτωση αναβάθμισης του ΒΟΑΚ και δημιουργίας ή κατάργησης κόμβων σύνδεσης το ανωτέρω δίκτυο θα πρέπει να επανακαθορίζεται με γνώμονα τον περιορισμό της επιβάρυνσης στον αστικό ιστό.

4.1.2 Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων και ειδικές ρυθμίσεις

Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι καθοριστικές για τη λειτουργία της πόλης και αφορούν σε ένα σημαντικό ποσοστό των αστικών μετακινήσεων.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται επιμέρους μέτρα και κίνητρα για την υποστήριξη της εμπορευματικής διάστασης των μεταφορών στην πόλη. Πιο συγκεκριμένα, για το εσωτερικό της Παλιάς Πόλης προτείνεται η αυστηροποίηση του ωραρίου διανομών & εμπορικών φορτοεκφορτώσεων ενώ για την υπόλοιπη πόλη ο καθορισμός διαφορετικού, πιο ευέλικτου, ωραρίου (ενδ. 06.30-08.00 το πρωί και 15.00-18.00 το απόγευμα). Επιπλέον, επιθυμητή θα ήταν η προτίμηση των νυχτερινών δρομολογίων τροφοδοσίας- διανομών με καθαρά μη ρυπογόνα οχήματα (night deliveries), καθώς τις ώρες αυτές η κυκλοφορία είναι λιγότερο επιβαρυνόμενη.



Εικόνα 91: Παράδειγμα εφαρμογής κατακόρυφης σήμανσης για τη ρύθμιση του ωραρίου τροφοδοσίας

Το ωράριο καθώς και η επικοινωνία για την τροφοδοσία κρίνεται σκόπιμο να υποστηρίζεται από πλατφόρμα επικοινωνίας μεταξύ διανομένων και τοπικών καταστημάτων ώστε να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ωραρίου, των θέσεων εξυπηρέτησης και η δυνατότητα προ-κράτησης θέσης Φ/Ε. Η συμβολή των οργάνων ελέγχου σε αυτή τη λειτουργία είναι καθοριστική.

Η διανομή με ελαφρά μη ρυπογόνα οχήματα όπως ποδήλατα, πατίνια, ποδήλατα εμπορευματικών διανομών (τύπου cargo bikes, e-cargo bikes) καθώς και η διανομή με hand trolleys και e-trolleys θα πρέπει να είναι ελεύθερη καθόλη τη διάρκεια της ημέρας και νύχτας.

Τέλος, στο πλαίσιο της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας κρίνεται σκόπιμο να οργανώνονται και διαγωνισμοί μεταξύ επιχειρήσεων σχετικά με το οικολογικό πρόσημο των μετακινήσεων, την τήρηση των κανονισμών Φ/Ε και οι νικητές να επιβραβεύονται με χρηματικό έπαθλο ή άλλο σχετικό οικονομικό κίνητρο.

4.1.3 Ενσωμάτωση e-bikes σε υπηρεσίες διανομής

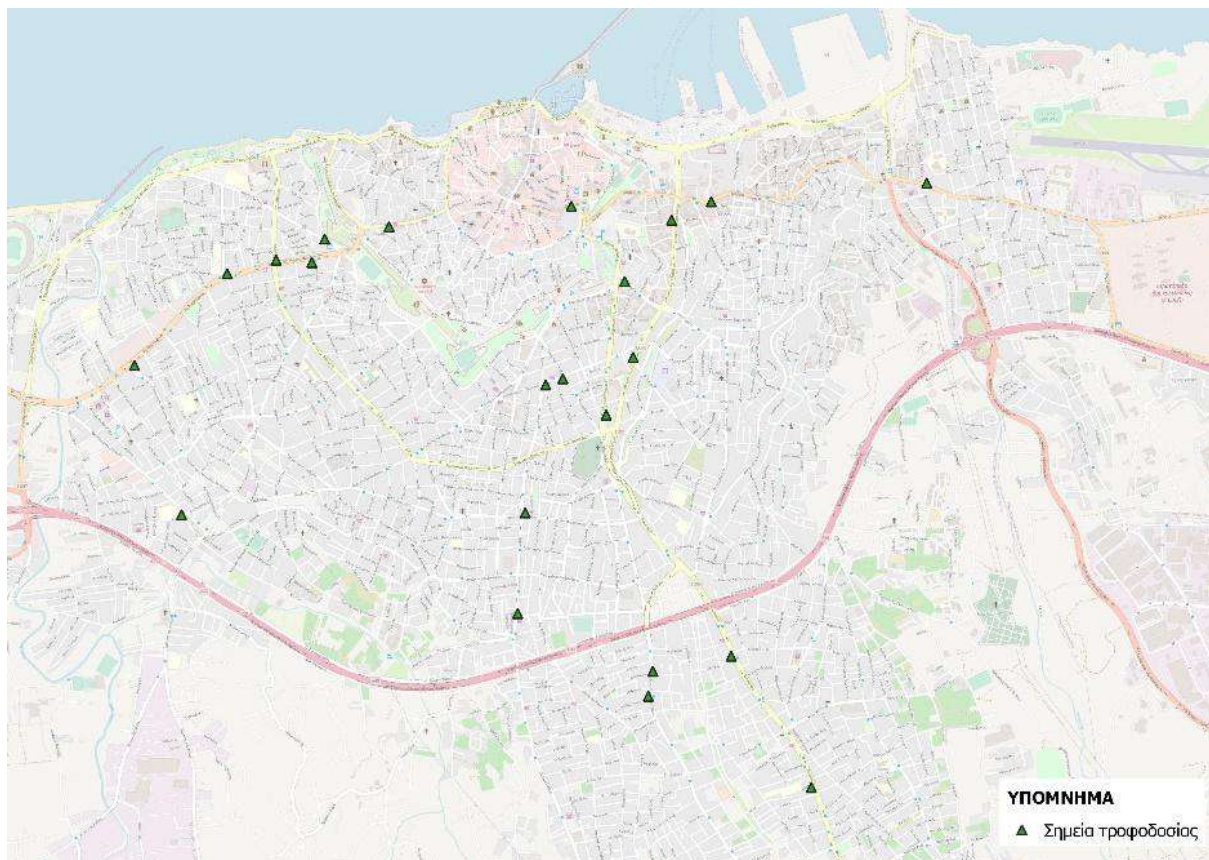
Οι απαιτήσεις αστικών διανομών εμπορευμάτων χαμηλού βάρους μπορούν να γίνουν με ηλεκτρικό ποδήλατο. Για τη χρήση αυτή προτείνεται η ανάπτυξη κινήτρων προς τους ιδιώτες διανομείς για να προτιμήσουν τη λύση του ποδηλάτου (e-bike, e-cargo bike) για δέματα βάρους 0-15-40 κιλών (αντικατάσταση μηχανοκίνητο δίκυκλου με ποδήλατο).

Βελτίωση υποδομών

4.2.1 Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης και στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση

Λόγω των αυξημένων επιβαρύνσεων που προκαλεί η κίνηση των βαρέων οχημάτων στο αστικό δίκτυο αλλά και του μεγάλου όγκου που απαιτείται για τη στάση και τη στάθμευσή τους, είναι άμεση ανάγκη η χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης και στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση last mile.

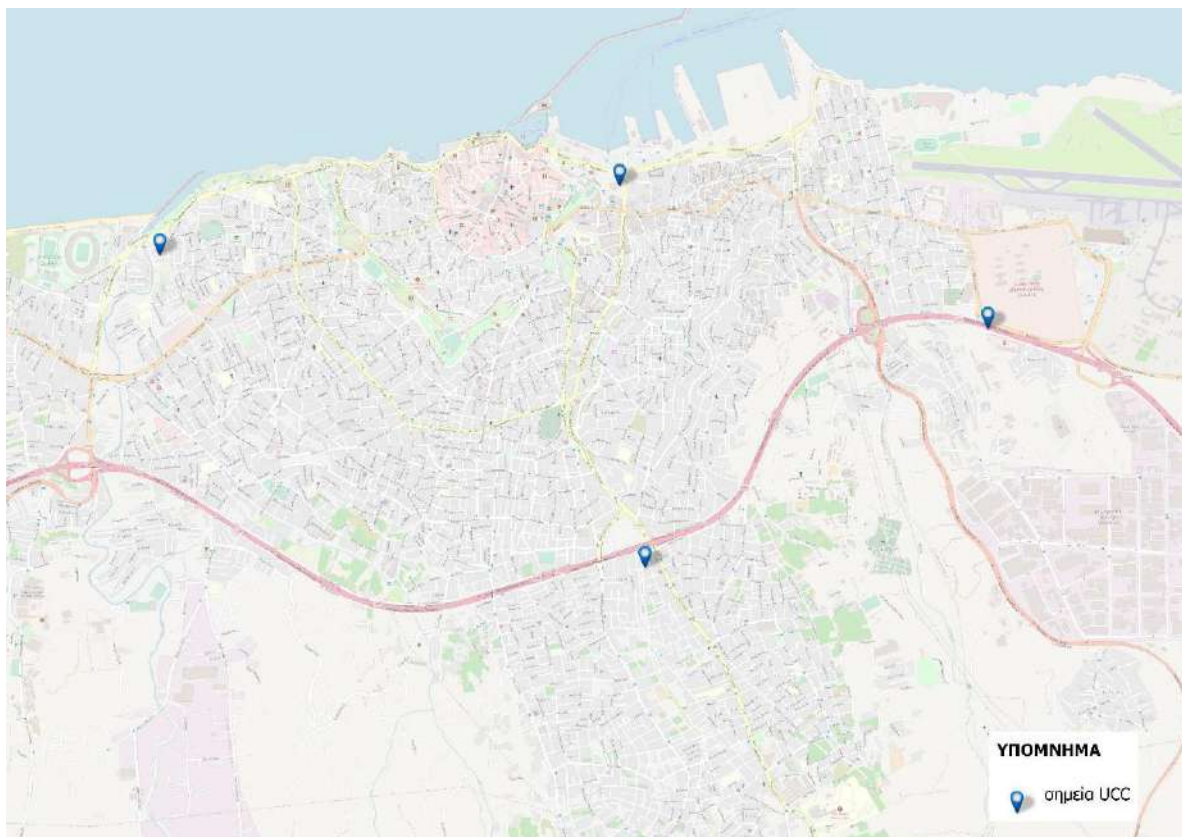
Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό απαιτείται η υλοποίηση μιας κανονιστικής απόφασης που θα αποτελεί ένα εργαλείο για τον πλήρη προσδιορισμό των διαδικασιών της χορήγησης των θέσεων στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης, σύμφωνα με τις δυνατότητες του οδικού δικτύου, τους κανόνες του νομικού πλαισίου και τις αρχές της οδικής ασφάλειας του συνόλου των μετακινούμενων. Ενδεικτικά, προτείνονται χωροθετήσεις θέσεων Φ/Ε κατά μήκος σημαντικών εμπορικών αξόνων όπως Ικάρου, Δημοκρατίας, Παπανδρέου, 62 Μαρτύρων κ.α. Η οριστική χωροθέτηση και ο τρόπος εξυπηρέτησης θα προκύψουν από μελέτες εφαρμογής.



Εικόνα 92: Ενδεικτική χωροθέτηση θέσεων Φ/Ε

4.2.2 Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων (Χάρτης 13)

Στο πλαίσιο της βελτίωσης της διαχείρισης της τροφοδοσίας και των εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου να υπάρξει μία πιο βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των επιχειρήσεων του Ηρακλείου, προβλέπεται η υιοθέτηση του διεθνούς και εθνικού παραδείγματος με τη διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, το μέτρο αυτό προτείνει τη διαμόρφωση τεσσάρων αστικών κέντρων διανομής, ενδεικτικά πλησίον του Παγκρητίου, στο Λιμάνι, κοντά στην Αλικαρνασσό και πλησίον της γέφυρας του ΒΟΑΚ στην Κνωσό. Στα σημεία αυτά μπορούν να διαμορφωθούν χώροι όπου οι προμηθευτές φτάνουν με τα μεγάλα οχήματα και αφήνουν το εμπόρευμα, το οποίο, στη συνέχεια θα φορτωθεί σε μικρότερα και πιο βιώσιμα οχήματα και θα διανεμηθεί στην αγορά. Με αυτό τον τρόπο θα εξυπηρετηθούν οι μεταφορές στο τελευταίο μίλι της εμπορευματικής αλυσίδας (last-mile deliveries).



Εικόνα 93: Ενδεικτική χωροθέτηση κέντρων διανομής εμπορευμάτων (Χάρτης 13)



4.1.5 Πακέτο μέτρων 5 (ΠΜ5): Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση

Το πέμπτο πακέτο μέτρων εμπεριέχει μέτρα που είναι σχετικά με θέματα ενέργειας και μεταξύ άλλων και την ηλεκτροκίνηση, με σκοπό τον περαιτέρω μετασχηματισμό της πόλης του Ηράκλειου σε ένα βιώσιμο αστικό πεδίο που σέβεται το περιβάλλον αλλά και την υγεία των πολιτών του. Σε αυτό το πλαίσιο επιλέγονται τα εξής μέτρα:

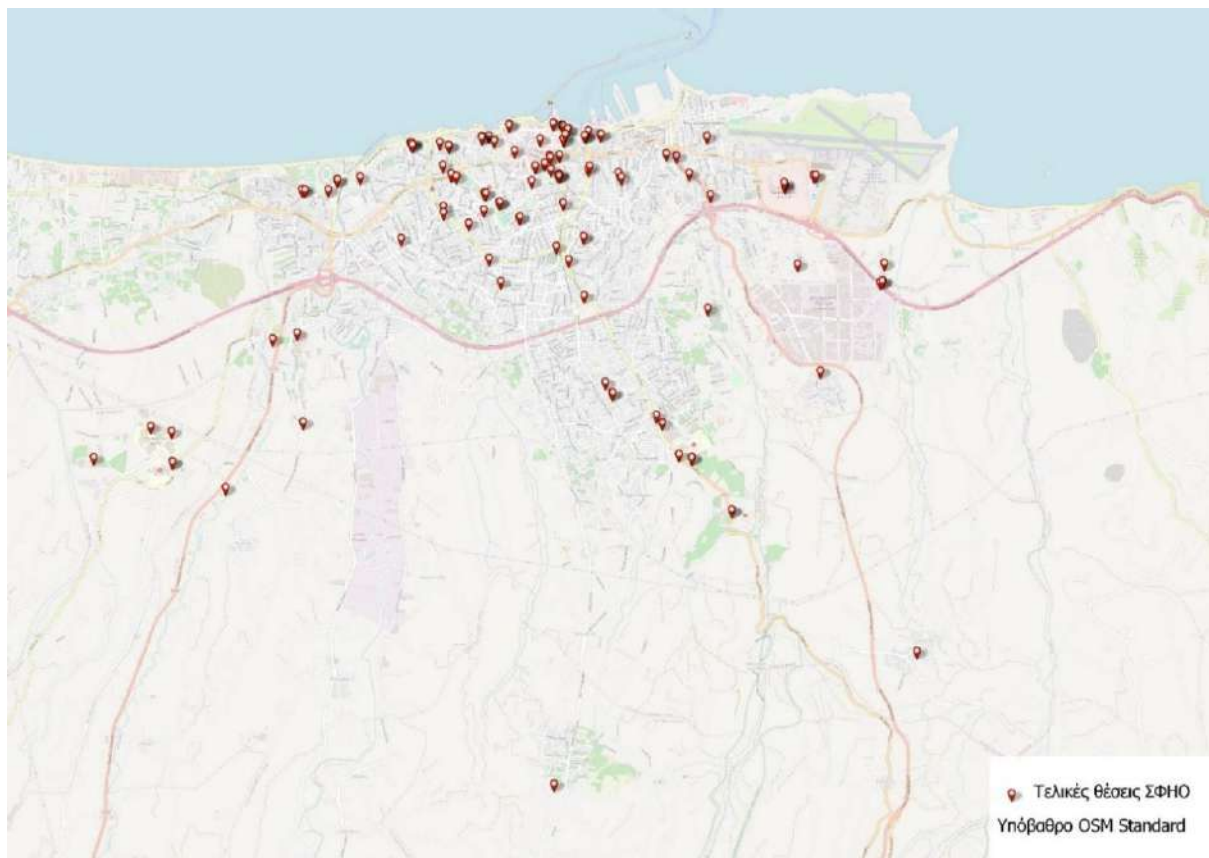
Δράσεις

5.1.1 Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ

Κατά τη διάρκεια σύνταξης του ΣΒΑΚ, εκπονήθηκε από τον Δήμο Ηρακλείου, μέσω αναδόχου, ειδικό Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Οι κατευθύνσεις που προέκυψαν ενσωματώνονται στο ΣΒΑΚ. Πιο αναλυτικά, στο σχέδιο προβλέπονται 240 θέσεις φόρτισης και 122 φορτιστές, όπου αφορούν σε ΙΧ, ΤΑΧΙ, δίκυκλα, λεωφορεία και οχήματα ΑΜΕΑ. Προτείνεται επίσης, η τοποθέτηση φορτιστών σε όλους τους νέους χώρους στάθμευσης της πόλης.

Στον ακόλουθο χάρτη παρουσιάζονται οι τελικές θέσεις ΦΗΟ όπως προέκυψαν από το ΣΦΗΟ.

Με το πέρας της 5ετίας κρίνεται σκόπιμο τα ανωτέρω σημεία ΦΗΟ να επαναξιολογούνται σε σχέση με τη ζήτηση και εξυπηρέτησή τους και να προτείνονται σχετικές αλλαγές χωροθέτησης.



Εικόνα 94: Χωροθέτηση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων σύμφωνα με το ΣΦΗΟ Ηρακλείου



5.1.2 Υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) του Δήμου

Το Σ.Δ.Α.Ε. στοχεύει και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από μία πράσινη πόλη με μεγαλύτερη συμμετοχή των Μ.Μ.Μ. σε σχέση με τις ιδιωτικές μετακινήσεις. Για την περιοχή του Ηρακλείου προβλέπεται η εφαρμογή ζωνών χαμηλών εκπομπών, οι οποίες έχουν στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Οι ζώνες αυτές, αφορούν στην απαγόρευση πρόσβασης σε συγκεκριμένες περιοχές. Στο Ηράκλειο προτείνεται η Παλιά Πόλη (ζώνη Α) και η Αλικαρνασσός χωρισμένη σε δύο ζώνες, βόρεια και νότια (Β1, Β2), όπως παρουσιάζονται στον χάρτη του μέτρου 3.1.1.

5.1.3 Εφαρμογή ζωνών χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων

(όμοιο με 3.1.1) Το μέτρο αυτό απαιτεί σταδιακή και προσεκτική εφαρμογή του μέτρου 3.1.1. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η εκπόνηση του μέτρου αυτού να ξεκινήσει από το κέντρο της πόλης, και την Παλιά Πόλη, από τον Απρίλιο του 2022 για τρεις μήνες, με ωράριο 7:00-00:00. Έπειτα, για την επόμενη τριετία, το μέτρο θα παραμείνει για τη ζώνη Α, αυξάνοντας τις απαιτήσεις των εκπομπών (π.χ. κυκλοφορία από euro 3 σε euro 4) και έναρξη εφαρμογής στις ζώνες Β1, Β2. Τελικός στόχος είναι το 2030 η αποκλειστική κίνηση των οχημάτων euro 4 και euro 5 και euro 6.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα σταδιακά βήματα εφαρμογής της Ζ.Χ.Ε.

Απρίλιος 2022 - Απρίλιος 2024 → εφαρμογή μόνο στην Π. Πόλη				
	Περιοχή Α			
Μήνες Ισχύος Ζ.Χ.Ε.	Απρίλιος - Οκτώβριος			
Ωράριο Ισχύος Ζ.Χ.Ε.	07:00-00:00			
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Βενζίνης	Euro 3			
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Πετρελαίου	Euro 4			
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Μηχανοκίνητων Δικύκλων	Euro 3			
Κυρώσεις	Ναι			
Εισιτήριο εισόδου (έως 8 φορές ανά έτος)	Ναι			
Απαγόρευση εισόδου στη Ζ.Χ.Ε. όλων των βαρέων οχημάτων (> 7,5 τόνοι), εκτός των λεωφορείων				
Μάιος 2024 - Απρίλιος 2027				
	Περιοχή Α	Περιοχή Β1	Περιοχή Β2	
Μήνες Ισχύος Ζ.Χ.Ε.	Όλο το Έτος	Απρίλιος - Οκτώβριος	Απρίλιος - Οκτώβριος	
Ωράριο Ισχύος Ζ.Χ.Ε.	07:00-00:00	07:00-00:00	07:00-00:00	
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Βενζίνης	Euro 4	Euro 4	Euro 3	
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Πετρελαίου	Euro 5	Euro 4	Euro 3	
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Μηχανοκίνητων Δικύκλων	Euro 4	Euro 3	Euro 3	
Κυρώσεις	Ναι	Ναι	Ναι	
Εισιτήριο εισόδου (έως 8 φορές ανά έτος)	Ναι	Ναι	Ναι	
Απαγόρευση εισόδου στις Ζ.Χ.Ε. όλων των βαρέων οχημάτων (> 7,5 τόνοι)				
Μάιος 2027 - Δεκέμβριος 2030				
	Περιοχή Α	Περιοχή Β1	Περιοχή Β2	
Μήνες Ισχύος Ζ.Χ.Ε.	Όλο το Έτος	Όλο το Έτος	Όλο το Έτος	
Ωράριο Ισχύος Ζ.Χ.Ε.	Όλο το 24ωρο	07:00-00:00	07:00-00:00	
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Βενζίνης	Euro 5	Euro 5	Euro 4	
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Πετρελαίου	Euro 6	Euro 5	Euro 4	
Ελάχιστες Προδιαγραφές Κινητήρα Μηχανοκίνητων Δικύκλων	Euro 4	Euro 4	Euro 4	
Κυρώσεις	Ναι	Ναι	Ναι	
Εισιτήριο εισόδου (έως 8 φορές ανά έτος)	Ναι	Ναι	Ναι	
Απαγόρευση εισόδου στις Ζ.Χ.Ε. όλων των βαρέων οχημάτων (> 7,5 τόνοι)				

Εικόνα 95: Πίνακας χαρακτηριστικών της Ζ.Χ.Ε.



Βελτίωση υποδομών

5.2.1 Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους

Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση φαινομένων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. (βλ. μέτρο 5.1.1).

5.2.2 Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά

Για τη δημιουργία μιας πόλης βιώσιμης, που σέβεται τους κατοίκους και την υγεία τους, είναι απαραίτητη η αντικατάσταση και ο εκσυγχρονισμός των οχημάτων, μιας και ένα πολύ μεγάλο μέρος της ρύπανσης προέρχεται από αυτά. Πιο συγκεκριμένα, στο Ηράκλειο προτείνεται η αντικατάσταση του συνόλου του στόλου των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, που θα είναι φιλικά προς το περιβάλλον και τους πολίτες, όπως για παράδειγμα τα ηλεκτρικά οχήματα ή νέα οχήματα χαμηλού περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

5.2.3 Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη

(όμοιο με 2.2.9) Στην επίτευξη του σκοπού για τον περαιτέρω μετασχηματισμό της πόλης του Ηράκλειου σε ένα βιώσιμο αστικό πεδίο που σέβεται το περιβάλλον αλλά και την υγεία των πολιτών του, σημαντικό ρόλο έχει το μέτρο αυτό, όπου αποβλέπει στην ανανέωση και την αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα νέας τεχνολογίας. Συγκεκριμένα, προβλέπεται τα συμβατικά οχήματα να αντικατασταθούν με ηλεκτροκίνητα ή νέα οχήματα χαμηλού περιβαλλοντικού αποτυπώματος, έτσι ώστε να μειωθεί η ρύπανση της ατμόσφαιρας αλλά και ο θόρυβος της πόλης.

5.2.4 Καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα

(όμοιο με μέτρο 6.2.3) Εκτός από τη χερσαία ζώνη του λιμένα, στη βελτίωση της λειτουργίας του και στην ενίσχυση της βιωσιμότητας θα συμβάλλει και η καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα. Το γεγονός αυτό θα βοηθήσει σημαντικά και στη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως αναλύεται και στο μέτρο 6.2.3.



4.1.6 Πακέτο μέτρων 6 (ΠΜ6): Διαχείριση εποχικότητας και λειτουργία λιμένα

Το έκτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία αναφέρονται στη λειτουργία του λιμένα, συμβάλλοντας δραστικά σε μία νέα κατάσταση όπου βελτιώνεται τόσο η προσπελασιμότητα εντός του λιμανιού όσο και η προσέγγιση του με βιώσιμα μέσα. Τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το συγκεκριμένο πακέτο είναι τα εξής:

Διαχείριση κινητικότητας

6.1.1 Αύξηση του ποσοστού εξυπηρέτησης επιβατών και εργαζομένων από τα MMM

Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι ένα πολύ μεγάλο λιμάνι εθνικού και διεθνούς χαρακτήρα που λειτουργεί ως επιβατικό, εμπορευματικό αλλά και κρουαζιέρας. Είναι επόμενο, λοιπόν, τόσο οι επιβάτες όσο και οι εργαζόμενοι σε αυτό να είναι πολλοί. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η εξυπηρέτηση του κοινού (επιβατών και εργαζόμενων) μέσα από ένα ενημερωμένο δίκτυο MMM με βιώσιμα μέσα, το οποίο να είναι αξιόπιστο και να περιλαμβάνει πολλές εναλλακτικές διαδρομές εξυπηρέτησης.

6.1.2 Άμεση σύνδεση (με γραμμές express MMM) με Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικό χώρο Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Κέντρο Ηρακλείου (Παλιά Πόλη)

Το μέτρο αυτό πρόκειται να βελτιώσει σημαντικά τη λειτουργία του λιμένα, συμβάλλοντας στη βιώσιμη κινητικότητα μέσω της ενίσχυσης της τουριστικής δραστηριότητας. Οι τοποθεσίες που επιλέχθηκαν για να συνδεθούν (Λιμάνι, Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικός χώρος Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Παλιά Πόλη) αποτελούν τοπόσημα και πόλους έλξης της πόλης του Ηρακλείου. Η άμεση σύνδεσή τους με γραμμές express MMM, τόσο με το λιμάνι και το αεροδρόμιο όσο και μεταξύ τους θα διαμορφώσουν ένα πρόσφορο δίκτυο μετακινήσεων που θα διευκολύνουν και θα εξυπηρετήσουν με βιώσιμο τρόπο τις μετακινήσεις των επισκεπτών και την τουριστική δραστηριότητα ευρύτερα. Το εν λόγω μέτρο περιγράφεται και στο 8^ο πακέτο μέτρων.

6.1.3 Δημιουργία δικτύου eco-buses εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα για την εξυπηρέτηση επιβατών, εργαζομένων, κλπ.

Το μέτρο αυτό αφορά στη χρήση μικρών ηλεκτρικών λεωφορείων, eco-buses, εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα για να εξυπηρετήσει επιβάτες και εργαζόμενους.

6.1.4 Εκπόνηση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης για το Master Plan του ΟΛΗ

Για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας εντός του λιμανιού όσο και για την ευκολότερη προσέγγιση του με βιώσιμα μέσα είναι αναγκαία η εκπόνηση μιας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης για το Master Plan του ΟΛΗ. Σε αυτήν, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι προτεραιότητες και συνολικά ο σχεδιασμούς του ΣΒΑΚ, καθώς και η κυκλοφοριακή μελέτη που είναι υπό εκπόνηση για την Παλιά Πόλη. Με αυτόν τον τρόπο θα αναδειχθούν οι βέλτιστες λύσεις για την περιοχή, βασισμένες στον πυλώνα της βιωσιμότητας.



Βελτίωση υποδομών

6.2.1 Σύνδεση δικτύου πράσινων διαδρομών με Κρουαζιέρα

(όμοιο με 8.2.1) Στο πλαίσιο της βελτίωσης της λειτουργίας του λιμένα, είναι απαραίτητη η βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και ποδήλατο γύρω από το λιμάνι. Πιο συγκεκριμένα, είναι σημαντική η βιώσιμη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης με ήπιους τρόπους μετακίνησης, καθώς ενισχύεται ο τουριστικός προορισμός σε συνδυασμό με τα ήπια μέσα. Είναι γνωστό ότι στο λιμάνι του Ηρακλείου φτάνουν πλοία κρουαζιέρας από τα οποία αποβιβάζονται επισκέπτες με προορισμό το κέντρο της πόλης και την Κνωσό. Είναι σημαντικό οι επισκέπτες αυτοί να αντικρίσουν ένα φιλικό και βιώσιμο περιβάλλον και να μπορούν να κινηθούν είτε πεζή, είτε με ποδήλατο σε κοντινούς πόλους έλξης για όσο χρόνο θα βρίσκονται στο λιμάνι. Αυτό θα επιτευχθεί με τη σύνδεση του δικτύου πράσινων διαδρομών, όπου με τον όρο «πράσινες διαδρομές» καλούνται οι χώροι όπου οι ήπιες μετακινήσεις έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο (βλ. μέτρο παραπάνω).

Επιπρόσθετα κρίνεται σκόπιμο να δημιουργηθεί για το σύνολο των επισκεπτών και δη τους επισκέπτες κρουαζιέρας μία εφαρμογή που θα τους προτείνει διαδρομές προς πόλους έλξης με βιώσιμα μέσα μετακίνησης (πεζή, με ποδήλατο, με MMM κ.α.) και θα τους κατευθύνει για τη χρήση των συστημάτων κοινής χρήσης.

Οι πράσινες διαδρομές και εν γένει οι βασικές διαδρομές σύνδεσης των πόλων είναι σημαντικό να σημαίνονται κατάλληλα με πληροφοριακές πινακίδες σχετικά με τη χρονοαπόσταση ανά μέσο μετακίνησης από τους βασικούς πόλους ενδιαφέροντος.

6.2.2 Σχεδιασμός & λειτουργία διαδρόμου πεζών & ποδηλατόδρομου εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα (ΧΖΛ) του ΟΛΗ

Επεκτείνοντας όσα αναφέρθηκαν στο 6.2.1, είναι σημαντικό οι επισκέπτες που αποβιβάζονται στο λιμάνι του Ηρακλείου να μπορούν να κινηθούν με ευκολία τόσο εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα όσο και στην υπόλοιπη πόλη, χρησιμοποιώντας ήπιες μετακινήσεις. Συνεπώς είναι απαραίτητος ο σχεδιασμός και η λειτουργία διαδρόμων πεζών και ποδηλατόδρομου ΚΑΙ εντός της ΧΖΛ, ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα και να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις με χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

6.2.3 Καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα

(όμοιο με μέτρο 5.2.4) Εκτός από τη χερσαία ζώνη του λιμένα, στη βελτίωση της λειτουργίας του και στην ενίσχυση της βιωσιμότητας θα συμβάλει και η καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα. Το γεγονός αυτό θα βοηθήσει σημαντικά και στη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.



4.1.7 Πακέτο μέτρων 7 (ΠΜ7): Διαχείριση μετακινήσεων και λειτουργία της περιοχής του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης

Το έβδομο πακέτο μέτρων περιέχει μέτρα που αφορούν στη λειτουργία του αεροδρομίου με σκοπό την εναρμόνιση του ΣΒΑΚ με τις υφιστάμενες κατευθύνσεις για ενίσχυση του Ηρακλείου ως κόμβου αεροπορικών μεταφορών. Τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το συγκεκριμένο πακέτο είναι τα εξής:

Βελτίωση υποδομών

7.1.1 Ανάδειξη και προστασία της περιοχής του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης μετά τη μετεγκατάσταση του αεροδρομίου με επέκταση δικτύου βιώσιμων μετακινήσεων στη νέα περιοχή που εντάσσεται στο ΠΣΗ

Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου αναμένεται να μετεγκατασταθεί στο Καστέλι σύμφωνα με το ισχύον θερμικό πλαίσιο. Για το λόγο αυτό, εκπονείται Ειδικό Χωρικό Σχέδιο για την αξιοποίηση της έκτασης του υπάρχοντος αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκη, στην Αλικαρνασσό, που πρόκειται να απελευθερωθεί. Στόχος του μέτρου αυτού είναι η ανάδειξη της περιοχής και η σύνδεση της Αλικαρνασσού με την ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου με τη χρήση δικτύων ήπιων μέσων μετακίνησης και MMM.

7.1.2 Διερεύνηση Λειτουργίας Σιδηροδρομικής Γραμμής/ Μέσου Σταθερής Τροχιάς για τη σύνδεση της πόλης του Ηρακλείου και του λιμένα (ΟΛΗ) με τις νέες χρήσεις της Δ.Ε. Αλικαρνασσού (περιοχή υφιστάμενου αεροδρομίου) και με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι.

(όμοιο με 2.1.4 και 2.2.12) Στο πλαίσιο ενίσχυσης του Ηρακλείου ως κόμβου αεροπορικών μεταφορών, το μέτρο αυτό αποσκοπεί στη διερεύνηση της σκοπιμότητας λειτουργίας χρήσης Μέσου Σταθερής Τροχιάς (π.χ. Τραμ ή LRT) στο Ηράκλειο και στη σύνδεση της περιοχής της Αλικαρνασσού με το Ηράκλειο και το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι.



4.1.8 Πακέτο μέτρων 8 (ΠΜ8): Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία εξυπηρετούν την τουριστική δραστηριότητα, συμβάλλοντας ριζικά σε μία άρτια διαχείριση της εποχικότητας των μετακινήσεων. Τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το συγκεκριμένο πακέτο είναι τα εξής:

Διαχείριση κινητικότητας

8.1.1 Άμεση σύνδεση (με γραμμές express MMM) με Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικό χώρο Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Κέντρο Ηρακλείου (Παλιά Πόλη)

Το μέτρο αυτό πρόκειται να συμβάλλει σημαντικά στη βιώσιμη κινητικότητα στο πλαίσιο της τουριστικής δραστηριότητας της περιοχής, για μία άρτια διαχείριση της εποχικότητας των μετακινήσεων. Οι τοποθεσίες που επιλέχθηκαν για να συνδεθούν (Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικός χώρος Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Παλιά Πόλη) αποτελούν τοπόσημα και πόλους έλξης της πόλης του Ηρακλείου. Η άμεση σύνδεσή τους με γραμμές express MMM, τόσο με το λιμάνι και το αεροδρόμιο όσο και μεταξύ τους θα διαμορφώσουν ένα πρόσφορο δίκτυο μετακινήσεων που θα διευκολύνουν και θα εξυπηρετήσουν την τουριστική δραστηριότητα.

Βελτίωση υποδομών

8.2.1 Σύνδεση δικτύου πράσινων διαδρομών με Κρουαζιέρα

(όμοιο με 6.2.1) Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα, είναι απαραίτητη η βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και ποδήλατο γύρω από το λιμάνι. Πιο συγκεκριμένα, είναι σημαντική η βιώσιμη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης με ήπιους τρόπους μετακίνησης, καθώς ενισχύεται ο τουριστικός προορισμός σε συνδυασμό με τα ήπια μέσα. Είναι γνωστό ότι στο λιμάνι του Ηρακλείου φτάνουν πλοία κρουαζιέρας με πλήθος ημερήσιων επισκεπτών. Είναι σημαντικό οι επισκέπτες να έχουν εναλλακτικές για κίνηση πεζή ή με ποδήλατο και ΕΠΗΟ προς τους κοντινούς πόλους έλξης. Αυτό θα επιτευχθεί με τη σύνδεση του δικτύου πράσινων διαδρομών, όπου με τον όρο «πράσινες διαδρομές» καλούνται οι χώροι όπου οι ήπιες μετακινήσεις έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο.

Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται το λιμάνι του Ηρακλείου και το δίκτυο που συνδέει την υπόλοιπη πόλη με αυτό.

Οι πράσινες διαδρομές και εν γένει οι βασικές διαδρομές σύνδεσης των πόλων είναι σημαντικό να σημαίνονται κατάλληλα με πληροφοριακές πινακίδες σχετικά με τη χρονοαπόσταση ανά μέσο μετακίνησης από τους βασικούς πόλους ενδιαφέροντος.



Εικόνα 96: Χάρτης βασικών υποδομών της πόλης για σύνδεση με το λιμάνι

8.2.2 Πεζοδρομημένες Περιοχές (Car free zones) - Επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων

(όμοια 2.2.1) Οι πεζοδρομημένες περιοχές αποτελούν ένα πολύ σημαντικό μέτρο που θα συμβάλει στη βιώσιμη κινητικότητα στο πλαίσιο της τουριστικής δραστηριότητας. Οι πεζοδρομημένες περιοχές, ή αλλιώς car free zones αποτελούν περιοχές οι οποίες είναι πλήρως πεζοδρομημένες και στις οποίες δεν θα επιτρέπεται η είσοδος σε άλλα οχήματα πέρα από των κατοίκων, τροφοδοσίας και μικρών λεωφορείων. Η Παλιά Πόλη σταδιακά θα διαμορφωθεί σε μία car free zone, όπου οι επισκέπτες θα μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια χρησιμοποιώντας ήπιες μορφές μετακίνησης, κάτι που θα ενισχύσει την τουριστική δραστηριότητα. Το εν λόγω μέτρο περιγράφεται γενικότερα στο μέτρο 2.2.1.

8.2.3 Λειτουργία Open Mall στο κέντρο της πόλης

(όμοια με 3.2.10) Όπως έχει ήδη περιγραφεί στο μέτρο 3.2.10, τα Open Mall είναι μια λύση που ενδείκνυται για την τόνωση της τοπικής οικονομίας σε περιοχές με πολιτιστικούς πόλους που βρίσκονται στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος. Μετατρέποντας το κέντρο σε έναν ελκυστικό προορισμό για αγορές, διασκέδαση και πολιτισμό μπορεί να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων μετατρέποντας τη βιώσιμη κινητικότητα σε ένα αναπτυξιακό εργαλείο για τον τουρισμό.



8.2.4 Υλοποίηση Δικτύου ποδηλατόδρομων σε όλο τον Δήμο με έμφαση το ΠΣΗ

(όμοια με 2.2.13 και 3.2.4) Αδιαμφισβήτητα, ένα από τα σημαντικότερα μέτρα τα οποία εξυπηρετούν την τουριστική δραστηριότητα, συμβάλλοντας ριζικά σε μία άρτια διαχείριση της εποχικότητας των μετακινήσεων είναι η υλοποίηση δικτύου ποδηλατοδρόμων. Στόχος είναι η χρήση του ποδηλάτου όχι μόνο για αναψυχή και άσκηση αλλά ως βασικό μέσο μετακίνησης. Για το λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία δικτύου που θα διατρέχει όλη την πόλη του Ηρακλείου. Ενδεικτικά αναφέρονται διαδρομές όπως η πλήρης αποκατάσταση της παραλιακής διαδρομής και η σύνδεση από την Αλικαρνασσό έως το Παγκρήτιο Στάδιο, όπως και η ανάπτυξη διαδρομής επί των Τειχών. Ακόμη, προτείνεται η ενίσχυση με ξεχωριστή λωρίδα ή διάδρομο μεταξύ άλλων κατά μήκος της Λ. Ιωνίας και της Μ. Αλεξάνδρου καθώς και η υλοποίηση διαδρομής στο πάρκο Ερυθραίας που θα οδηγήσει στη σύνδεση με την υφιστάμενη διαδρομή στη Λ. Κνωσού. Τονίζεται επίσης ότι σε βασικές αρτηρίες προτείνεται η αποκλειστική λωρίδα μεικτής χρήσης από λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα.

Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί στους πολίτες και στους επισκέπτες ότι θα μπορούν να σταθμεύσουν με ασφάλεια το ποδήλατό τους στον προορισμό όπου θα φτάσουν. Αυτό θα αποτελέσει επιπλέον κίνητρο για τη χρήση τους ως βασικό μέσο μετακίνησης. Αντίστοιχα, είναι σημαντική και η διασφάλιση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων, όπου θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν είτε επισκέπτες είτε κάτοικοι που δεν διαθέτουν δικό τους ποδήλατο. Στον χάρτη του μέτρου 3.2.4 παρουσιάζονται αναλυτικά όσα προαναφέρθηκαν. Σημειώνεται ότι, το μήκος του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατόδρομων ανέρχεται σε ~27km.

Δράσεις

8.3.1 Ανάδειξη των πολιτιστικών, αρχαιολογικών και ιστορικών σημείων της πόλης του Ηρακλείου και επικοινωνία σύνδεσής τους με διαδρομές βιώσιμων μετακινήσεων

Η πόλη του Ηρακλείου διαθέτει πολλά σημεία πολιτιστικού, αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, τα οποία διαμορφώνουν τον ιστορικό και πολιτιστικό της χαρακτήρα. Τα σημεία αυτά αποτελούν πόλους έλξης για τους επισκέπτες της πόλης και είναι σημαντικό να αναδειχτούν κατάλληλα.

Στην ανάδειξή τους, σημαντικό ρόλο έχει και η προσβασιμότητα. Με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός δικτύου που θα εξυπηρετεί μια ιστορική - πολιτιστική διαδρομή. Πράσινες διαδρομές, εναλλακτικές μορφές μετακίνησης και express γραμμές, μπορούν να συνδέσουν τα πολιτιστικά, αρχαιολογικά και ιστορικά σημεία της πόλης, τόσο μεταξύ τους όσο και με άλλους πόλους έλξης, δίνοντας ώθηση στον κόσμο να τα επισκεφθεί και να αποκτήσει μια ολοκληρωμένη εικόνα γύρω από την ιστορία της πόλης. Οι διαδρομές αυτές είναι κρίσιμο να σημαίνονται κατάλληλα με πληροφοριακές πινακίδες σχετικά με τη χρονοαπόσταση ανά μέσο μετακίνησης από τους βασικούς πόλους ενδιαφέροντος.

Σημαντικές διαδρομές είναι η σύνδεση της πόλης με την Κνωσό δια μέσου του άξονα της Δημοκρατίας, η σύνδεση του παραλιακού μετώπου με την παραποτάμια περιοχή του Γιόφυρου και η σύνδεση της Ν. Αλικαρνασσού με το Φαράγγι Καρτερού και την Κνωσό.



5 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων

Στην παρούσα ενότητα προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους. Γίνεται εκτίμηση του -ενδεικτικού- κόστους των προτάσεων του ΣΒΑΚ, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου από την υλοποίηση μελετών και έργων.

Η επιτυχής υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ στηρίζεται στην κατανομή των αρμοδιοτήτων του κάθε φορέα ώστε να είναι σαφώς αποτυπωμένο το ποιος είναι υπεύθυνος για την κάθε ενέργεια. Η παραπάνω διαδικασία σε συνδυασμό με τη διερεύνηση διαθέσιμων πόρων αποτελεί βασικό ζήτημα το οποίο μνημονεύεται από τις οδηγίες του ELTIS (2019), ως απαιτούμενο μετά τον καθορισμό της τελικής δέσμης μέτρων που συγκροτούν το πρόγραμμα δράσης. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει αγνοώντας το αναμενόμενο κόστος εφαρμογής εκάστου μέτρου, το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή. Ο τρόπος με τον οποίο επιλέχτηκε να γίνει η παρουσίασή τους στηρίζεται στην πινακοποίηση, όπου για κάθε δράση παρουσιάζεται, ανά θεματική κατηγορία και χρονική προτεραιότητα, σε έναν πίνακα σε συνδυασμό με το εκτιμώμενο κόστος, την ενδεικτική πηγή χρηματοδότησης και τον φορέα που θα αναλάβει την εφαρμογή του εκάστοτε μέτρου. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής ζητήματα:

- Τα προτεινόμενα μέτρα στα επιμέρους πακέτα μέτρων εξετάστηκαν με τη συνεργασία Ομάδας Εργασίας και Δικτύου Φορέων, με την ανοικτή διαβούλευση με φορείς και πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν ή οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.
- Στο Σχέδιο Δράσης που ακολουθεί, έγινε μία προσπάθεια να "μεταφραστούν" τα προτεινόμενα πακέτα μέτρων σε υλοποιήσιμες δράσεις, έτσι ώστε η εκτίμηση του κόστους για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες δράσεις (και ανά περίπτωση να ενοποιεί τα προτεινόμενα μέτρα ή μέρος αυτών, όταν αφορούν σε κοινές δράσεις) και να προσεγγίζει -κατά το δυνατόν- πραγματικές τιμές.
- Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, κλασσικά ή ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη), ευρωπαϊκούς πόρους καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.
- Το εκτιμώμενο κόστος κάθε μέτρου είναι ενδεικτικό. Περιλαμβάνει -ανά περίπτωση- την κατάρτιση σχετικών μελετών, την προκήρυξή τους και τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, όπου αυτό απαιτείται. Στο κόστος, όμως, επιδιώκεται να συνυπολογιστούν κόστη υλοποίησης των αναγκαίων έργων, κάτι που, όμως, δεν



μπορεί να γίνει με ακρίβεια -πρόκειται, άλλωστε, για εκτίμηση- αφού χωρίς τη μελέτη εφαρμογής του κάθε έργου δεν δύναται να προκύψει ακριβής κοστολόγηση του κάθε έργου.

- Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης του ΣΒΑΚ, ως απόρροια της ανάγκης για συνέργεια διαφορετικών φορέων, δεν βαραίνει αποκλειστικά τον Δήμο Ηρακλείου και τις υπηρεσίες του. Ένα μέρος του κόστους αφορά σε δαπάνες των φορέων μεταφορικού έργου (ενδ. Αστικό ΚΤΕΛ), σε δαπάνες της Περιφέρειας κ.α.. Τόσο τα κόστη αυτά όσο και η υλοποίηση των έργων επαφίεται στη συνεργασία των φορέων, αφού ορισμένα μέτρα δεν αρκούν να προταθούν μέσω του ΣΒΑΚ αλλά πρέπει να εγκριθούν και από τους ανάλογους φορείς που καλούνται να τα υλοποιήσουν και να τα χρηματοδοτήσουν.
- Η συνέργεια των φορέων που παρουσιάζεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0/5 (καμία συνεργασία) έως 5/5 (υπογραφή συμφώνου συνεργασίας), προκύπτει, επίσης, από σχετική εκτίμηση.



Πίνακας 2. Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου

Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 1	Εκπόνηση Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης ανά Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) ή ανά επιμέρους περιοχές (σε μικρότερη έκταση)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	2/5	<i>Η Κυκλοφοριακή Μελέτη (ΚΜ) περιλαμβάνει κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, δίκτυα πεζού και ποδηλάτη, διαχείριση στάθμευσης, Ζώνες χαμηλών εκπομπών Ρύπων (LEZ), κλπ.</i> <ul style="list-style-type: none">➤ 1 ΚΜ για Δ.Ε. Παλλιανής: 30.000€➤ 1 ΚΜ για Δ.Ε. Γοργολαίνη: 30.000€➤ 1 ΚΜ για Δ.Ε. Τεμένους: 30.000€➤ 1 ΚΜ (επικαιροποίηση) για Ν.Αλικαρνασού: 30.000€➤ 1 ΚΜ για οικισμούς/ χωριά Δ.Ε. Ηρακλείου (Σκαλάνι, Βασιλειές, Βούτες, Δαφνές, Σταυράκια): 30.000€➤ 4 ΚΜ για ΠΣΗ: 4 περιοχές * 150.000€ (εκτός της Π. Πόλης που υπάρχει ήδη) Ενδεικτικά για 4 περιοχές: α) νοτια ΒΟΑΚ (Αλάτσατα, Μεσαμπελιές, Άη Γιάννης) β) ανατολικά οδού Δημοκρατίας (Πόρος, Δημητρίου - Μπεντεβή, Πατέλες, Κατσαμπάς κ.α.), γ)Καμίνια - Περιφερειακό Κέντρο, δ) Θέρισσος, Δειλινά, Μασταμπάς - Κορώνη, Ακαδημία, Ατσαλένιο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	Ολοκλήρωση μελετών: 3 ^ο έτος Εφαρμογή μελετών: 8 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 2	Εφαρμογή Σήμανσης ανά Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) ή ανά επιμέρους περιοχές (σε μικρότερη έκταση), βάσει της εκάστοτε Κυκλοφοριακής Μελέτης	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5	4/5	100.000€ / Μελέτη Αναπλάσεων ανά περιοχή εφαρμογής (όπως ορίστηκαν για τις ΚΜ της Δράσης 1 παραπάνω) * 9 = 900.000€ (* ενδεικτικό ΜΕΣΟ κόστος, τροποποιείται ανάλογα με τα ευρήματα και τις προτάσεις των ΚΜ της Δράσης 1)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	8 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 3	Μελέτη ανάδειξης του φυσικού περιβάλλοντος και ένταξη διαδρομής περιπάτου-ποδηλάτου 1. κατά μήκος του ποταμού Γιόφυρου και 2. κατά μήκος της σύνδεσης Αλικαρνασσός - Φαράγγι Καρτερού - Κνωσός	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ8	5/5	Κόστος μελέτης: 300.000€ Συνολικό κόστος: 2*300.000 = 600.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	2 ^ο - 4 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 4	Εκπόνηση Μελετών Αναπλάσεων ανά Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) ή ανά επιμέρους περιοχές (σε μικρότερη έκταση) (Έμφαση περίξ νοσοκομείων και σχολικών/ εκπαιδευτικών συγκροτημάτων)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	250.000€ / Μελέτη Αναπλάσεων ανά Περιοχή (όπως ορίστηκαν για τις ΚΜ της Δράσης 1 παραπάνω) * 9 = 2.250.000€ <i>Περιλαμβάνει τα εξής αντικείμενα: Τοπογραφικά, Ειδικά Αρχιτεκτονικά, Η/Μ, Υδραυλικά, Φυτοτεχνικά. Προκύπτουν οι προτάσεις/ θέσεις εφαρμογής πεζοδρομήσεων, ήπιας κυκλοφορίας, ανακατασκευής/ διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, εγκιβωτισμός θέσεων παρόδιας στάθμευσης, κλπ.</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	Ολοκλήρωση μελετών: 3 ^ο - 7 ^ο - 12 ^ο έτος Εφαρμογή μελετών: 8 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 5	Αναθεώρηση πολεοδομικού σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΕΠΣ, Εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και σχεδίων σε περιοχές που δεν υφίσταται υφιστάμενο πολεοδομικό πλαίσιο, κλπ.)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	4/5	250.000€ <i>(η αναθεώρηση του πολεοδομικού σχεδιασμού θα λαμβάνει υπόψη τις προτάσεις του ΣΒΑΚ και των ΚΜ της Δράσης 1, ενσωματώνοντας τη νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου, τις προτάσεις νέων πεζόδρομων, κλπ.)</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ από τα συναρμόδια υπουργεία	Ολοκλήρωση μελετών: 3 ^ο - 5 ^ο - 7 ^ο έτος	- Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 6	Πεζοδρομημένες Περιοχές (Car free zones) - Επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας - Δημιουργία superblocks	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ8	4/5	Κατασκευή: 100€/m ² Ενδεικτικό κόστος για έκταση 100.000 m ² = 10.000.000€ <i>(Τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά των οδών και των περιοχών έχουν προκύψει από τις ΚΜ της Δράσης 1)</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	• Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης Προϋπόθεση αναθεώρησης πολεοδομικού σχεδίου σύμφωνα με τις οριστικές κατευθύνσεις της Δ.1	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Περιφέρειας Κρήτης Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 7	Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ8	4/5	Κατασκευή: 100€/m ² Ενδεικτικό κόστος για δίκτυο 80.000m (80km) * 4m (2m + 2m εκατέρωθεν της οδού) * 100€/m ² = 32.000.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	• Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	5 ^ο -10 ^ο - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 8	Υλοποίηση Δικτύου ποδηλατόδρομων σε όλο τον Δήμο με έμφαση το ΠΣΗ	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	Μελέτη εφαρμογής για όλο τον Δήμο 250.000€ Κατασκευή/ υλοποίηση: 10€/m ² Για μήκος δικτύου 27km: (27.000m *2m)* 10€/m ² = 540.000€ Συνολικό κόστος: 250.000€ + 540.000€ = 790.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών – Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	Ολοκλήρωση μελετών: 3 ^ο – 5 ^ο έτος Εφαρμογή μελετών: 8 ^ο – 10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 9	Αναβάθμιση αστικού χώρου και αύξηση αστικού πρασίνου με Δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ8	2/5	250.000€/ Πλατεία 200€/m ² για «πάρκα τσέπης» 5.000€/θέση για αστικές κερκίδες	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών – Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	4 ^ο – 8 ^ο – 12 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 10	Φωτεινή σηματοδότηση κόμβων: Επαναπρογραμματισμός - Ρύθμιση - Gating, Εγκατάσταση νέων, Αναβάθμιση υφιστάμενων, Εφαρμογή smart systems διέλευσης ΑΜΕΑ.	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	12.000€/ έξυπνο σηματοδότη <i>(Ό,τι άλλο απαιτηθεί σε σχέση με τη σηματοδότηση, προκύπτει από την εκπόνηση των Κυκλοφοριακών Μελετών και κοστολογείται στο πλαίσιο αυτών, Βλ. Δράση 1 παραπάνω)</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 11	Αναδιαμόρφωση κόμβων/ διασταυρώσεων οδών - Βελτίωση οδικής ασφάλειας κόμβων	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3	5/5	Μελέτες: Ενδεικτική μέση τιμή ανά κόμβο: 35.000€ {20.000€/ κόμβος (απλός ισόπεδος κόμβος) 50.000€/ κόμβος (κυκλικός κόμβος)} <i>Αφορά τοπογραφικά, οδοποιίες κλπ.</i> Μέσος κόστος Κατασκευής: 60.000/κόμβος Ενδεικτικό συνολικό κόστος για 50 κόμβους (μελέτης & κατασκευής): 35.000€ * 50 + 60.000 * 50 = 4.750.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου- Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου- Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	Ολοκλήρωση μελετών: 3 ^ο έτος Εφαρμογή μελετών: 8 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 12	Μελέτη, κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	ΠΜ1, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5	5/5	Μελέτη: 20.000€/ επίγειο χώρο 100.000€/ υπόγειο χώρο Ενδεικτικό κόστος 50.000€/ χώρο για διαμόρφωση επίγειου parking & 500.000€/ χώρο για διαμόρφωση υπόγειου parking	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιώτες	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	Ολοκλήρωση μελετών: 3 ^ο έτος Κατασκευή και λειτουργία: 8 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 13	Διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων/ αρτηριών	ΠΜ1, ΠΜ3	5/5	Για συνολικό μήκος 4,4 km διανοίξεων οδών: Μελέτη: 440.000€ Κατασκευή: 4.400.000€ Σύνολο (μελέτη και κατασκευή): 4.840.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Συντήρησης & Αυτεπιστασίας/ Τμήμα Οδοποιίας Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Συντήρησης & Αυτεπιστασίας/ Τμήμα Οδοποιίας Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 14	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (bike sharing system, micromobility sharing και car- sharing system)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: Αρχική εφαρμογή: 300.000 € (200 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο) + Επέκταση 150.000 € (235 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιώτες	• Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας • Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	2 ^ο - 5 ^ο έτος	Κρήτης • Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας • Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 15	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	ΠΜ1, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5	5/5	200.000€/ περιοχή <i>Αφορά σε εφαρμογή με ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) - smart systems. Περιλαμβάνει τη διαχείριση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων κατοίκων - επισκεπτών, ΑΜΕΑ, ταξί, τροφοδοσίας, δικύκλων ή άλλων ειδικών θέσεων στάθμευσης.</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	• Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας • Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	3 ^ο & 7 ^ο έτος	• Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου • Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας • Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Διαχείριση	Δράση 16	Events Management (εκδηλώσεις για Παγκρήτιο Στάδιο και γήπεδο ΟΦΗ, λαϊκές αγορές κ.α.)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ8	5/5	50.000€ <i>Αφορά σε μελέτη κυκλοφοριακής διαχείρισης.</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	2 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης
Υποδομές	Δράση 17	Πύκνωση διαβάσεων πεζών και εφαρμογή έξυπνων διαβάσεων	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ8	4/5	25.000€/ έξυπνη διάβαση Ενδεικτικό κόστος για 9 θέσεις με έξυπνες διαβάσεις: 225.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότη- σης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές	Δράση 18	Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων Δήμου (δημόσιας συγκοινωνίας και λοιπά), με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη (υβριδικά, ηλεκτρικά). Αναβάθμιση υφιστάμενου στόλου οχημάτων.	ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ5, ΠΜ8	5/5	400.000 €/ υβριδικό ή ηλεκτρικό όχημα (π.χ. λεωφορείο) 100.000€/ αναβαθμισμένο όχημα (π.χ. λεωφορείο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Συντήρησης & Αυτεπιστασίας/ Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης/ Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων Καθαριότητας Δήμου Ηρακλείου	5 ^ο - 10 ^ο έτος	- Διεύθυνση Συντήρησης & Αυτεπιστασίας/ Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης/ Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων Καθαριότητας Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 19	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους	ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ5, ΠΜ8	5/5	2.196.000 € (= 18.000€/ φορτιστή * 122 φορτιστές) (Βάσει ΣΦΗΘ: 240 θέσεις φόρτισης και 122 φορτιστές, που αφορούν σε επιβατικά ΙΧ, TAXI, δίκυκλα, λεωφορεία και οχήματα ΑΜΕΑ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών/ Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων - Ενεργειακής Διαχείρισης και Αδειοδοτήσεων Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 20	Λειτουργία νέων γραμμών MMM (π.χ. για τη σύνδεση μεταξύ γειτονιών ή/και γραμμές express για απευθείας σύνδεση αεροδρομίου, Κνωσού, Μουσείου Ηρακλείου και Κέντρο - Παλιά Πόλη Ηρακλείου)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	Ενδεικτικό κόστος για μία νέα γραμμή: 2.600.000€ (400.000€ / υβριδικό λεωφορείο * 6 λεωφορεία) + 200.000€/ έτος (πρόσθετο ετήσιο λειτουργικό κόστος)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης - Διεύθυνση Συντήρησης & Αυτεπιστασίας/ Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	5 ^ο - 10 ^ο -15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Συντήρησης & Αυτεπιστασίας/ Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 21	Τηλεματική: εφαρμογή σε όλες τις στάσεις MMM	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ8	5/5	1.000 €/στάση	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου	5 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 22	Δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων/ MMM, Δημιουργία ειδικών λωρίδων συνύπαρξης λεωφορείων, ποδηλάτων, ταξί και οχημάτων έκτακτης ανάγκης σε ορισμένα τμήματα του δικτύου	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ8	5/5	50€/m εφαρμογής Για μήκος λωρίδων 15,4km : 770.000€ <i>(Αφορά στη διαμόρφωση, τοποθέτηση εμποδίων, εφαρμογή ITS, για τον έλεγχο και την ορθή εφαρμογή λειτουργίας των λωρίδων)</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου
Υποδομές	Δράση 23	Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας - εφικτότητας για τη Λειτουργία Γραμμής επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρύ Μετρό - LRT ή TRAM)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	2/5	250.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης -Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	4 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Πολεοδομίας (Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Τμήμα Τοπογραφικών - Πολεοδομικών Εφαρμογών & Απαλλοτριώσεων) Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Προώθηση	Δράση 24	Κίνητρα για τη χρήση των MMM και ποδηλάτου	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση.	Δήμος Ηρακλείου (Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου, Διεύθυνση Κοινωνικής Ανάπτυξης Δ.Η.)	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Δήμος Ηρακλείου (Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου, Διεύθυνση Κοινωνικών Υποθέσεων Δ.Η.)
Προώθηση	Δράση 25	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία και στους επαγγελματίες οδηγούς - Αξιοποίηση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση.	Δήμος Ηρακλείου (Διεύθυνση Τεχνικής Υπηρεσίας, Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας, Διεύθυνση Παιδείας - Πολιτισμού και Νέας Γενιάς και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου)	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Δήμος Ηρακλείου (Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας, Διεύθυνση Παιδείας - Πολιτισμού και Νέας Γενιάς και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου)
Προώθηση	Δράση 26	Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για οδική ασφάλεια και eco - driving οδήγηση	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	30.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Ηρακλείου ((Διεύθυνση Τεχνικής Υπηρεσίας, Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας, Διεύθυνση Παιδείας - Πολιτισμού και Νέας Γενιάς και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου)	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Δήμος Ηρακλείου (Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας, Διεύθυνση Παιδείας - Πολιτισμού και Νέας Γενιάς και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου)



Είδος/ Κατηγορία Δράσης	α/α Δράσης	Δράση	Συσχέτιση με Πακέτο Μέτρων	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους / αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησ ης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Πρώθηση	Δράση 27	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4, ΠΜ5, ΠΜ6, ΠΜ7, ΠΜ8	5/5	15.000€ Διοργάνωση εκδηλώσεων και προμήθεια εξοπλισμού	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση.	Δήμος Ηρακλείου ((Διεύθυνση Τεχνικής Υπηρεσίας, Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου)	Ετησίως	Δήμος Ηρακλείου (Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας και Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Αγροτικής Ανάπτυξης και Εμπορίου Δήμου Ηρακλείου)
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 28	Διαχείριση τροφοδοσίας/ φορτοεκφορτώσεων (Προσδιορισμός δικτύου διέλευσης και στάθμευσης βαρέων οχημάτων, Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων και ειδικές ρυθμίσεις, Ενσωμάτωση e-bikes σε υπηρεσίες διανομής με ανάπτυξη κινήτρων προς ιδιωτικές επιχειρήσεις)	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4	5/6	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση. Το κόστος επιμέρους μέτρων (τοποθέτηση σήμανσης, διαμόρφωση ειδικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης, κίνητρα, κλπ) ενσωματώνεται στο κόστος υλοποίησης προηγούμενων δράσεων (Βλ. Δράσεις 2, 13, 22)	Δήμος Ηρακλείου	5 ^ο - 10 ^ο - 15 ^ο έτος	Δήμος Ηρακλείου
Υποδομές - Διαχείριση	Δράση 29	Διαμόρφωση (4) αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	ΠΜ1, ΠΜ2, ΠΜ3, ΠΜ4	5/5	(Κόστος κατασκευής = 360.000€ + Κόστος λειτουργίας = 60.000€)/ κέντρο διανομής εμπορευμάτων	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιώτες	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων/ Γενική Διεύθυνση Υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος	- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Μελετών Δήμου Ηρακλείου - Διεύθυνση Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Ηρακλείου



6 ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, το οποίο θα επιτρέψει στους εμπλεκόμενους φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα στην περίπτωση όπου η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί από το ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου, στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου εργαλείου. Ειδικότερα, αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, καθώς επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Σύμφωνα με τον Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Αποτελούν, άλλωστε, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου.

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων. Συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια λίστα δεικτών, χρήσιμοι για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.



- Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά την προηγούμενη φάση, αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου και των άλλων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, όπως περιλαμβάνονται στον επόμενο Πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ανά δείκτη ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.



Πίνακας 3. Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων						
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO2) στον Δήμο	Οι συνολικές εκπομπές CO2 στον Δήμο από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία εκτιμάται ότι ανέρχονται ξεπερνούν τους 30.000 tn ανά έτος (στοιχεία από ΣΔΑΕ)	Μείωση κατά 20% των συνολικών εκπομπών προερχόμενων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 55% των συνολικών εκπομπών προερχόμενων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 60% των συνολικών εκπομπών προερχόμενων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους.
A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας- πεζοδρόμων	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Σε όλη την περιοχή παρέμβασης καταγράφεται ελάχιστες υποδομές ήπιας κυκλοφορίας συνολικού μήκους μικρότερου των 5χλμ.	Τουλάχιστον το 20% του τοπικού οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 30% του τοπικού οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 45% του τοπικού οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών	Στον Δήμο Ηρακλείου δεν υπάρχουν σήμερα πράσινες διαδρομές διασύνδεσης πόλων έλξης και χώρων πρασίνου, με εξαίρεση την παραλιακή διαδρομή και τη διαδρομή των Ενετικών Τειχών.	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 20 km	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 30 km (Συνολικά)	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 64,3km	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου	Περίπου το 10% των κύριων οδών (αρτηρίες και ιεραρχημένο δίκτυο) έχει πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο από ή ίσο με 1.5 μέτρα	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1,5μ. στο τουλάχιστον 35% των βασικών δρόμων (ιεραρχημένο)	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1,5μ. στο 100% των βασικών δρόμων (Αρτηριών & δευτερευουσων και εν γένει ιεραρχημένου)	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1,5μ. στο 75% του συνόλου των οδών (σύνολο ιεραρχημένου και βασικές τοπικές οδοί - κατ' ελάχιστον αποκατάσταση όλων των οδών περίεξ σχολείων)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.



Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
A.5. Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Αυξημένος θόρυβος παρατηρείται σε κεντρικές οδούς όπως είναι η Λ. Κνωσού, η Παραλιακή οδός, η Ικάρου αλλά και μέσα σε γειτονιές. Στοιχεία βάσης υπάρχουν στη "Στρατηγική χαρτογράφηση περιβαλλοντικού θορύβου ΣΧΘ Πολεοδομικών Συγκροτημάτων Ηρακλείου και Χανίων" (2013)	Ύπαρξη τουλάχιστον δύο (2) "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Πόλης (Π.Πόλη) και στη Ν.Αλικαρνασσό κατά 20%	Ύπαρξη τουλάχιστον τριών (3) "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Πόλης (Π.Πόλη), στη Ν.Αλικαρνασσό και στον Άη Γιάννη κατά 30%	Ύπαρξη τουλάχιστον τεσσάρων (4) νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Πόλης (Π.Πόλη), στη Ν.Αλικαρνασσό, στον Άη Γιάννη και στο Μασταμπά-Θέρισσο κατά 40%	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
A.6. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί ταχείας φόρτισης στον Δήμο.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 10% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση. Εκπόνηση ΣΦΗΟ για χωροθέτηση φορτιστών - χωροθέτηση του 50% των προβλεπόμενων φορτιστών	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 30% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση - χωροθέτηση κατ' ελάχιστο του 100% των προβλεπόμενων φορτιστών	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 50% και εγκατάσταση φορτιστών με αναθεώρηση του ΣΦΗΟ.	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Μέτρηση εγκατεστημένων ΦΗΟ και στατιστικών χρήσης τους. Στοιχεία διείσδυσης από ΕΛΣΤΑΤ και Περιφ. Διεύθυνση Μεταφορών
A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων (π.χ. ΕΠΗΟ, car-sharing) με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Δεν υπάρχουν αυτόματα συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων - πατινιών. Υπάρχουν περί τα 70 κ.π. που διατίθενται σε δύο σταθερούς σταθμούς με ωράριο και παράδοση ταυτότητα.	Τουλάχιστον 3 μέσα ανά 500 κατοίκους, ήτοι 1.044 ποδήλατα/ΕΠΗΟ	Τουλάχιστον 5 μέσα ανά 500 κατοίκους, ήτοι 1.740 ποδήλατα/ΕΠΗΟ	Τουλάχιστον 10 μέσα ανά 500 κατοίκους, ήτοι 3.480 ποδήλατα/ΕΠΗΟ	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS



Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
A.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	Τα στοιχεία βάσης και η ανάλυση των τροχαίων κατ' έτος βρίσκονται αναλυτικά στο Π2 της παρούσας.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 30% των τροχαίων (Γενικά) και 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης (χωρική πληροφορία) των συμβάντων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
A.9. Κόστος μετακινήσεων	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	2.500-6.000 ευρώ/ έτος	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας και διείσδυση κοινόχρηστων και ηλεκτρικών οχημάτων	Μείωση 10% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας και διείσδυση κοινόχρηστων και ηλεκτρικών οχημάτων	Μείωση 40% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας και διείσδυση κοινόχρηστων και ηλεκτρικών οχημάτων	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά. Υπολογισμοί commuting cost/ year ανάλογα με τη μέση μετακίνηση, την τιμή καυσίμου, τη συνδυαστική χρήση μέσων κ.α.
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας						
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	<10 % (8% περπάτημα και 1.5% ποδήλατο)	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο). Αφορά σε μετακινήσεις εντός του ΠΣΗ	25% (15% περπάτημα και 10% ποδήλατο). Αφορά σε μετακινήσεις εντός του ΠΣΗ	Μεγαλύτερο από 30% (20% περπάτημα και 10% ποδήλατο). Αφορά σε μετακινήσεις εντός του ΠΣΗ	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων με τη βοήθεια ερευνών Π-Π και συστηματικών καταμετρητών σύνθεσης κυκλοφορίας



Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές	Κυκλοφοριακή ροή οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υψηλή κυκλοφορία.	Κυκλοφοριακή ροή οχημάτων ιδιωτικής χρήσης που ξεπερνά τα 2000 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής.	Μείωση κατά 10% της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και απόδοση του % σε άλλα βιώσιμα μέσα.	Μείωση κατά 20% (από τη χρονική περίοδο βάσης) της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και απόδοση του % σε άλλα βιώσιμα μέσα.	Μείωση κατά 30% (από τη χρονική περίοδο βάσης) της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και απόδοση του % σε άλλα βιώσιμα μέσα.	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακής ροής οχημάτων ιδιωτικής χρήσης
B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	Χαμηλό επίπεδο ικανοποίησης.	Τουλάχιστον το 40 – 60% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που θεωρούν πολύ (4/4) ή αρκετά ασφαλής (3/4) τη μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους του Δήμου	Κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, καταγράφηκε μειωμένο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας	Τουλάχιστον το 30% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 50 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 85% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν το επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας
Γ. Δείκτες εκροών						
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης (ποδήλατο, ΜΜΜ)	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς.	Μήκος οδών (km) με ποδήλατο: Μήκος οδών (km) με προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς	Μήκος οδών με ποδήλατα: 8km Μήκος οδών με προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς: 5km	Μήκος οδών με ποδήλατα: 18km Μήκος οδών με προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς: 10km	Μήκος οδών με ποδήλατα: 22,8km Μήκος οδών με προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς: 15,4km	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς



Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Γ.2. Ποσότητα οργανωμένων χώρων στάθμευσης	Αριθμός κεντρικών οργανωμένων χώρων στάθμευσης.		Ανάπτυξη κατ' ελάχιστον 10 νέων χώρων στάθμευσης εντός ΠΣΗ	Ανάπτυξη κατ' ελάχιστον 18 χώρων στάθμευσης (10 & 8 νέοι) συνολικά στο ΠΣΗ	Ολοκληρωμένη χρήση 27	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των χώρων στάθμευσης εντός του δήμου.
Δ. Δείκτες εισροών						
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Αύξηση της επένδυσης για υποδομές βιώσιμης κινητικότητας κατά 1.410.000€ για το ποδήλατο, κατά 7.748.000€ για MMM και κατά 15.325.000€ για πεζή μετακίνηση	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Αύξηση της επένδυσης για υποδομές βιώσιμης κινητικότητας κατά 350.000€ για το ποδήλατο, κατά 4.898.000€ για MMM και κατά 15.325.000€ για πεζή μετακίνηση.	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Αύξηση της επένδυσης για υποδομές βιώσιμης κινητικότητας κατά 350.000€ για το ποδήλατο, κατά 3.918.000€ για MMM και κατά 14.325.000€ για πεζή μετακίνηση.	
Δ.2. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης Βιώσιμης Κινητικότητας	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας	15.000 €/ έτος σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 15.000€/ έτος σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 30.000€/ έτος σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 45.000€/ έτος σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο



Ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών με χρήση κατάλληλου λογισμικού. Στους επόμενους πίνακες δίνονται οι απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται από την ομάδα έργου μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες δίνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Πίνακας 4. Μεθοδολογία παρακολούθησης Δεικτών

Όνομασία Δείκτη	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στον Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο και μετρήσεις εκπομπών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρητές ατμοσφαιρικών δεδομένων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου και συνεργαζόμενοι φορείς ενδ. Πανεπιστήμιο, ΙΤΕ (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Όνομασία Δείκτη	A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών
Μονάδα μέτρησης	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πράσινων διαδρομών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πράσινων διαδρομών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πράσινων διαδρομών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου



Όνομασία Δείκτη	A.5. Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επίπεδα θορύβου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρήσεις θορύβου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή επιπέδων θορύβου ανά γειτονιά 2) Χαρτογράφηση επιπέδων θορύβου 3) Υπολογισμός αριθμού και ποσοστού γειτονιών ως προς το συνολικό αστικό χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Όνομασία Δείκτη	A.6. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις, Δεδομένα ταξινομήσεων από Δ/νση Μεταφορών
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Όνομασία Δείκτη	A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Ηρακλείου, Ιδιώτες
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	A.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛ.ΣΤΑΤ.
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛ.ΣΤΑΤ. και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	A.9. Κόστος μετακινήσεων
Μονάδα μέτρησης	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος για μετακινήσεις ανά νοικοκυριό
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου κόστους ανά μέσο μετακίνησης και νοικοκυριό
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)



Όνομασία Δείκτη	B.1. Μεριδίδια ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεχθεί μέσω των ευφών συστημάτων μεταφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Όνομασία Δείκτη	B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές
Μονάδα μέτρησης	Κυκλοφοριακή ροή οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υψηλή κυκλοφορία.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κυκλοφοριακοί φόρτοι
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Κυκλοφοριακές μετρήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 3) Υπολογισμός κρίσιμων μεγεθών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, και ευφυή συστήματα μεταφορών που έχουν προμηθευτεί από τον Δήμο.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Όνομασία Δείκτη	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου επιπέδου ικανοποίησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου και ΚΤΕΛ (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Όνομασία Δείκτη	B.4. Αντιληπτή ασφάλεια σε κρίσιμες περιοχές
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις αντιληπτής ασφάλειας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)



Όνομασία Δείκτη	Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης (ποδήλατο & MMM)
Μονάδα μέτρησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς (ποδήλατο & MMM)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Μήκος νέων υποδομών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Ηρακλείου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων μεταφορικών υποδομών σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός ποσοστού μήκους ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	Γ.2. Ποσότητα οργανωμένων χώρων στάθμευσης
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Ηρακλείου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Απογραφή και Χαρτογράφηση νέων χώρων και θέσεων στάθμευσης σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός αριθμού νέων θέσεων στάθμευσης για κάθε χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Ηρακλείου
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους επενδύσεων ανά μέσο μεταφορά κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου

Όνομασία Δείκτη	Δ.2. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Ηρακλείου
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους για τη διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Ηρακλείου



Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Ηρακλείου οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών, και ειδικών σχεδίων.

Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου προτείνεται να πραγματοποιείται κάθε 4 χρόνια την επόμενη 15ετία. Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων ή όποτε δεν τηρούνται τα ποσοστά μείωσης που έχουν τεθεί. Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται ανά έτος το κόστος των δημόσιων επενδύσεων υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας. Στην εξίσωση αυτή θα πρέπει να συνυπολογίζεται και το λειτουργικό κόστος των υποδομών όπως επίσης και πιθανές επιχορηγήσεις που πιθανότατα να δοθούν στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τη νομοθεσία θα πρέπει ανά ΔΙΕΤΙΑ να συντάσσεται έκθεση προόδου που θα αναφέρει αναλυτικά την επίτευξη των στόχων και τα υλοποιημένα και προς υλοποίηση μέτρα.

Σημειώνεται τέλος ότι η παραπάνω λίστα δεικτών και ο τρόπος παρακολούθησής τους δύναται να τροποποιηθεί μετά την οριστική επεξεργασία του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Ηρακλείου.

Ο επόμενος πίνακας περιέχει ένα χρονοδιάγραμμα τύπου GANTT πραγματοποίησης εργασιών παρακολούθησης.



Πίνακας 5. Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης Δεικτών

Δείκτες	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου															
A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων															
A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών															
A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας															
A.5. Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)															
A.6. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων															
A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων															
A.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων															
A.9. Κόστος μετακινήσεων															
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον															
B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές															
B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας															
B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη															
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης															
Γ.2. Ποσότητα οργανωμένων χώρων στάθμευσης και αριθμός θέσεων στάθμευσης															
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς															
Δ.2. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ															



Τέλος, στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζεται ο συσχετισμός των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ, όπως αναλύονται στα σχετικά Πακέτα Μέτρων (βλ. παραπάνω Κεφ. 4), με τους των δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Πίνακας 6. Συσχετισμός Μέτρων ΣΒΑΚ και Δεικτών Παρακολούθησης

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Συσχετισμός με ΔΕΙΚΤΕΣ Παρακολούθησης
ΠΜ1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας			
ΠΜ1	1.1.1	Εκτροπή διαμπερών/ υπερτοπικών φόρτων από το κέντρο της πόλης (Παλιά Πόλη) και τις γειτονιές	A1, A5, A8, B4
ΠΜ1	1.1.2	Νέα Ιεράρχηση του οδικού δικτύου και Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας	A1, A2, A3, A5, A8, B2, B4, Γ1
ΠΜ1	1.1.3	Μείωση των ορίων ταχύτητας	A1, A2, A5, A8, B4
ΠΜ1	1.1.4	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) κατοίκων & επισκεπτών	A9, B4, Γ2
ΠΜ1	1.1.5	Εφαρμογή smart systems για τον έλεγχο των θέσεων στάθμευσης επισκεπτών/ κατοίκων σε όλη την έκταση εφαρμογής του ΣΕΣ και τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης	A9, B4, Γ2
ΠΜ1	1.1.6	Αξιοποίηση εργαλείων με τη χρήση και νέων τεχνολογιών για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης	A8, B4, Γ2
ΠΜ1	1.1.7	Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του κέντρου της πόλης του Ηρακλείου, έτσι ώστε να δημιουργείται ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στο κέντρο της πόλης (Gating) και να ενισχύεται η ομαλή διέλευση πεζών	A8, B1, B4
ΠΜ1	1.1.8.	Events Management (εκδηλώσεις για Παγκρήτιο Στάδιο και γήπεδο ΟΦΗ, λαϊκές αγορές κ.α.)	A8, B3, B4
ΠΜ1	1.2.1	Αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Γ2
ΠΜ1	1.2.2	Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	Γ2
ΠΜ1	1.2.3	Διαμόρφωση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης	A8, B4, Γ2
ΠΜ1	1.2.4	Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	A8, B4
ΠΜ1	1.2.5	Δημιουργία χώρων στάθμευσης δικύκλων παρά την οδό	Γ2
ΠΜ1	1.2.6	Επαναχωροθέτηση χώρων αναμονής TAXI (πιάτσες)	B1, B3
ΠΜ1	1.2.7	Προσδιορισμός χώρων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων	Γ2
ΠΜ1	1.2.8	Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων οδών	A4, A8, B4
ΠΜ1	1.2.9	Ειδική μέριμνα περίξ των Νοσοκομείων για προσβασιμότητα, στάθμευση, ταξί, έκτακτα περιστατικά	A4, A8, B3, B4
ΠΜ1	1.2.10	Διανοίξεις οδών	B2, B4
ΠΜ2: Προώθηση και υποστήριξη των βιώσιμων μέσων μετακίνησης			
ΠΜ2	2.1.1	Αναβάθμιση & Επέκταση της Αστικής Συγκοινωνίας	A7, B1, B3, Δ1
ΠΜ2	2.1.2	Βελτίωση υπηρεσιών MMM	B1, B3, Δ1



Πακέτο μέτρων	Κωδικός Μέτρο	Μέτρο	Συσχετισμός με ΔΕΙΚΤΕΣ Παρακολούθησης
PM2	2.1.3	On-demand λεωφορειακές γραμμές	B1, B3, Δ1
PM2	2.1.4	Οριστική διερεύνηση για τη λειτουργία Γραμμής επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρύ Μετρό - LRT ή TRAM) για σύνδεση κρίσιμων πόλων	B1, B3, Γ1, Δ1
PM2	2.1.5	Εφαρμογή συστήματος MAAS	A7, B1, B3
PM2	2.2.1	Πεζοδρομημένες Περιοχές (Car free zones) - Επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1
PM2	2.2.2	Μετατροπή οδών μικρού πλάτους (<6μ) με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου των 0,90μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1
PM2	2.2.3	ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ: Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1
PM2	2.2.4	Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σύμφωνα με τον ΝΟΚ, 2012 & Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) βάσει του Ν. 4819/2021	B4
PM2	2.2.5	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (bike sharing system, micromobility sharing και car-sharing system)	A1, A7, B3, B4, Γ1, Δ1
PM2	2.2.6	Τοποθέτηση πεζοφάναρων σε κρίσιμα σημεία πλησίον σχολείων	A4, A8, B4
PM2	2.2.7	Εφαρμογή σε όλα τα φανάρια σύγχρονων συστημάτων για την προσβασιμότητα/ διέλευση ευάλωτων ομάδων	A8, B1, B4
PM2	2.2.8	Πύκνωση διαβάσεων πεζών και εφαρμογή έξυπνων διαβάσεων	A4, A8, B4, Γ1
PM2	2.2.9	Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη	A1, A5, A6, A9, B3, Δ1
PM2	2.2.10	Τηλεματική	B.3, Δ1
PM2	2.2.11	Δημιουργία ζωνών κίνησης βιώσιμων μέσων - λεωφορειολωρίδων & Εξασφάλιση της ορθής λειτουργίας τους με κοινή χρήση για ποδήλατο και TAXI	A8, A9, B1, B3, Γ1, Δ1
PM2	2.2.12	Διερεύνηση λειτουργίας επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρύ Μετρό - LRT ή TRAM)	B1, B3, Γ1
PM2	2.2.13	Υλοποίηση Δικτύου ποδηλατόδρομων σε όλο τον Δήμο με έμφαση το ΠΣΗ	A1, A3, A5, A9, B1, B4, Γ1, Δ1
PM2	2.2.14	Σύνδεση των κεντρικών στάσεων MMM με ποδηλατόδρομους και δυνατότητα Bike and ride	B1, B3, B4, Γ1
PM2	2.2.15	Σχολεία: σχολικοί δακτύλιοι για οδική ασφάλεια	A2, A4, A8, B1, B4
PM2	2.3.1	Κίνητρα για τη χρήση των MMM και ποδηλάτου	B1, B3, B4, Δ1
PM2	2.4.1	Αξιοποίηση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής και μαθήματα σε πραγματικές συνθήκες στον δρόμο	A8
PM2	2.4.2	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία και στους επαγγελματίες οδηγούς	A8
PM2	2.4.3	Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για οδική ασφάλεια και eco - driving οδήγηση	A1, A8



Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Συσχετισμός με ΔΕΙΚΤΕΣ Παρακολούθησης
ΠΜ2	2.4.4	Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών	A8
ΠΜ2	2.4.5	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	A8
ΠΜ3: Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος			
ΠΜ3	3.1.1	Ζώνη χαμηλών εκπομπών Ρύπων (LEZ)	A1, A5, A6, A9, B1
ΠΜ3	3.1.2	Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας - ζώνες περιορισμένης/ελεγχόμενης πρόσβασης	A1, A2, A8, B1, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.1	Μετατροπή οδών μικρού πλάτους (<6μ) με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου των 0,90μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.2	ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ : Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.3	Δημιουργία superblocs	A1, A2, A5, B4
ΠΜ3	3.2.4	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1, Δ1
ΠΜ3	3.2.5	Ανάπλαση κεντρικών οδών	A1, A3, A5, B1, B3, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.6	Δημιουργία νέων Πλατειών - ανάδειξη χώρων συνάντησης σε γειτονιές	A1, A2, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.7	Δημιουργία πάρκων τσέπης	A1, A2, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.8	Δημιουργία αστικών κερκίδων για διαχείριση αναγλύφου	A1, A2, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.9	Αύξηση αστικού πρασίνου	A1, A2, B4, Γ1
ΠΜ3	3.2.10	Λειτουργία Open Mall στο κέντρο της πόλης	A1, A2, A3, A4, B1, B4, Γ1
ΠΜ4: Ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών			
ΠΜ4	4.1.1	Προσδιορισμός δικτύου διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων	A1, A5, A8, B4
ΠΜ4	4.1.2	Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων και ειδικές ρυθμίσεις	A1, A5, A8, B4
ΠΜ4	4.1.3	Ενσωμάτωση e-bikes σε υπηρεσίες διανομής	A1, A5, A8, A9, B4
ΠΜ4	4.2.1	Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης και στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση	A1, A5, A8, B4
ΠΜ4	4.2.2	Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	A1, A5, A8, B4
ΠΜ5: Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση			
ΠΜ5	5.1.1	Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ	A1, A5, A9, Γ2
ΠΜ5	5.1.2	Υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) του Δήμου	A1, A5, B1, Γ1
ΠΜ5	5.1.3	Εφαρμογή ζωνών χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων	A1, A5, A6, A9, B1
ΠΜ5	5.2.1	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους	A1, A5, A9, Γ2, Δ1
ΠΜ5	5.2.2	Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά	A1, A5, A9



Πακέτο μέτρων	Κωδικός Μέτρο	Μέτρο	Συσχετισμός με ΔΕΙΚΤΕΣ Παρακολούθησης
ΠΜ5	5.2.3	Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη	A1, A5, A6, A9, B3
ΠΜ5	5.2.4	Καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα	A1, Δ1
ΠΜ6: Διαχείριση εποχικότητας και λειτουργία λιμένα			
ΠΜ6	6.1.1	Αύξηση του ποσοστού εξυπηρέτησης επιβατών και εργαζομένων από τα MMM	A1, A9, B1, B3
ΠΜ6	6.1.2	Άμεση σύνδεση (με γραμμές express MMM) με Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικό χώρο Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Κέντρο Ηρακλείου (Παλιά Πόλη)	A1, A5, A9, B3, Δ1
ΠΜ6	6.1.3	Δημιουργία δικτύου eco-buses εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα για την εξυπηρέτηση επιβατών, εργαζομένων, κλπ	A1, A5, A6, A9, B1, B3, Δ1
ΠΜ6	6.1.4	Εκπόνηση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης για το Master Plan του ΟΛΗ	A9, B1, Γ2
ΠΜ6	6.2.1	Σύνδεση δικτύου πράσινων διαδρομών με Κρουαζιέρα	A3, A7, B1, B4, Γ1, Δ1
ΠΜ6	6.2.2	Σχεδιασμός & λειτουργία διαδρόμου πεζών & ποδηλατοδρόμου εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα (ΧΖΛ) του ΟΛΗ	A2, A3, B1, B4, Γ1, Δ1
ΠΜ6	6.2.3	Καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα	A1, Δ1
ΠΜ7: Διαχείριση μετακινήσεων και λειτουργία της περιοχής του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης			
ΠΜ7	7.1.1	Ανάδειξη και προστασία της περιοχής του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης μετά τη μετεγκατάσταση του αεροδρομίου με επέκταση δικτύου βιώσιμων μετακινήσεων στη νέα περιοχή που εντάσσεται στο ΠΣΗ	A1, A3, B1, Γ1, Δ1
ΠΜ7	7.1.2	Διερεύνηση Λειτουργίας Σιδηροδρομικής Γραμμής για τη σύνδεση της πόλης του Ηρακλείου και του λιμένα (ΟΛΗ) με τις νέες χρήσεις της Δ.Ε. Αλικαρνασσού (περιοχή υφιστάμενου αεροδρομίου) και με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι	B1, B3, Γ1, Δ1
ΠΜ8: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα			
ΠΜ8	8.1.1	Άμεση σύνδεση (με γραμμές express MMM) με Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικό χώρο Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Κέντρο Ηρακλείου (Παλιά Πόλη)	A1, A5, A9, B3, Δ1
ΠΜ8	8.2.1	Σύνδεση δικτύου πράσινων διαδρομών με Κρουαζιέρα	A3, A7, B1, B4, Γ1, Δ1
ΠΜ8	8.2.2	Πεζοδρομημένες Περιοχές (Car free zones) - Επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων	A2, A3, A4, A8, B1, B4, Γ1
ΠΜ8	8.2.3	Λειτουργία Open Mall στο κέντρο της πόλης	A1, A2, A3, A4, B1, B4, Γ1
ΠΜ8	8.2.4	Υλοποίηση Δικτύου ποδηλατόδρομων σε όλο τον Δήμο με έμφαση το ΠΣΗ	A1, A3, A5, A9, B1, B4, Γ1, Δ1
ΠΜ8	8.3.1	Ανάδειξη των πολιτιστικών, αρχαιολογικών και ιστορικών σημείων της πόλης του Ηρακλείου και επικοινωνία σύνδεσής τους με διαδρομές βιώσιμων μετακινήσεων	A3, B4, Γ1



7 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ ΟΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με τον Νόμο υπ' αριθμ. 4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Μικροκινητικότητα Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις» ρυθμίζεται το ειδικό πλαίσιο εκπόνησης και έγκρισης των ΣΒΑΚ και ειδικότερα *καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.*

Για την έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι βασικές φάσεις και τα στάδια του ΣΒΑΚ.

Η έγκριση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. με τα απαιτούμενα ηλεκτρονικά αρχεία της στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς εξέτασή της.

Για να φτάσει ένα ΣΒΑΚ προς έγκριση πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί τα παρακάτω :

1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α') - συμπεριλαμβάνει τη συγκρότηση ομάδα εργασίας, τη δημιουργία και λειτουργία ιστοσελίδας (προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184), τη σύνθεση δικτύου φορέων, τη συλλογή από την ΟΕ των σχετικών με το Σ.Β.Α.Κ. κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης, την εξέταση της πληρότητας των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης.

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β')- συμπεριλαμβάνει τα κάτωθι στάδια:

- α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. (αα. εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και αβ. σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.)
- β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων (πρώτη διαβούλευση με πολίτες και δίκτυο φορέων, βα. πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας, ββ. έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του Ν. 4784/2021, και βγ. σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.)
- γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων (Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο: γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.



- δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων. (Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των σχολίων τους. Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει: δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγέντων σχολίων και, δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.)
- ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση υποβολή σχεδίου δράσης. Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:
- εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.
- Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:
- στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
 - στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
 - στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.
- Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.
- εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.
- εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης.



- εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.
- εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.
- εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.
- στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

Ειδικότερα για την ΕΞΕΤΑΣΗ και τον Χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ (έγκριση σε ΦΕΚ) γίνονται τα παρακάτω:

1. Δημιουργείται η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ.
2. Η αναφορά υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.
3. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.
4. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

Μετά τα ανωτέρω το ΣΒΑΚ έχει κανονική ισχύ και μπορεί να αρχίσει να υλοποιείται σύμφωνα με το σχέδιο δράσης.

Είναι σημαντικό το παραπάνω να επικοινωνηθεί επαρκώς με τους φορείς και τους πολίτες μέσω αναρτήσεων στην ιστοσελίδα και στα κοινωνικά δίκτυα, μέσω δημοσιεύσεων στο Τύπο και μέσα από εκδηλώσεις στο πλαίσιο της ΕΕΚ ή άλλων επετειακών εκδηλώσεων.



8 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ ΟΕ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με τον Νόμο υπ' αριθμ. 4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Μικροκινητικότητα Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις» ρυθμίζεται το ειδικό πλαίσιο εκπόνησης και έγκρισης των ΣΒΑΚ και ειδικότερα *καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.*

Ειδικότερα για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ ισχύει ότι το Σχέδιο Δράσης μπορεί να επικαιροποιείται, ΟΠΟΤΕ κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου*.

Κατά κανόνα αυτό γίνεται μετά την παρέλευση 5 ετών από την αρχική έγκρισή του (οριστικοποίηση με ΦΕΚ) εφόσον διαπιστώνεται ότι έχουν αλλάξει οι συνθήκες μετακίνησης, ότι υπάρχουν νέα σημαντικά πολεοδομικά ή κυκλοφοριακά δεδομένα, ότι είναι απαραίτητη η λήψη έκτακτων μέτρων λόγω ειδικών γεγονότων ή σε κάθε περίπτωση που εντοπίζονται ελλείψεις- ασάφειες ή υπάρχει σημαντικό ζήτημα για εναρμόνιση του ΣΒΑΚ με άλλα στρατηγικά κείμενα, μελέτες κ.α..

Σύμφωνα με το αρ. 9 του Ν. 4784/2021, για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης πραγματοποιεί τα κάτωθι:

α. αναρτά το ΝΕΟ σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1 (Ν. 4784/2021) δηλαδή αφού ο φορέας λάβει υπόψη του τη γνώμη των ανωτέρω φορέων, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ.

Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8.

Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

*Σημειώνεται ότι Έκθεση προόδου είναι η έκθεση που συντάσσεται και περιλαμβάνει την πορεία εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, με βάση τους δείκτες παρακολούθησης και σύμφωνα με τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: 3^η Ηλεκτρονική Διαβούλευση



3η Διαδυκτιακή Διαβούλευση για τον τελικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ Ηρακλείου

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ο Δήμος Ηρακλείου, στο πλαίσιο της **Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας** και συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον έχοντας ως στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στα αστικά κέντρα αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου, πήρε την πρωτοβουλία για την εκπόνηση **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**, με στόχο τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Οι στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας αφορούν σε μία σύγχρονη πολυτροπική μετακίνηση μέσω της προώθησης του περπατήματος, του ποδηλάτου, της δημόσιας συγκοινωνίας και των συλλογικών μορφών μετακίνησης. Παράλληλα προωθείται η οδική ασφάλεια με την προαγωγή των ήπιων μετακινήσεων και εν γένει στην αλλαγή της φιλοσοφίας της μετακίνησης στην πόλη.

Στην προσπάθεια να σχεδιάσουμε το μέλλον της Πόλης μας, σας προσκαλούμε να συμμετάσχετε στην 3η ηλεκτρονική διαβούλευση ΣΒΑΚ Ηρακλείου την **Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου και ώρα 18.00**.

Για την ηλεκτρονική συμμετοχή σας, δηλώνετε το email σας μέχρι την **Τετάρτη 15.09.2021 στο info@mksadv.gr**.



Εικόνα 1. Πρόσκληση 3^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ



EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2021



ΔΗΜΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



3η Διαδικτυακή Διαβούλευση για τον τελικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ Ηρακλείου

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 17/9 ΣΤΙΣ 18.00

■ 17:30- 18:00 | Δοκιμαστική είσοδος συμμετεχόντων

■ Συντονισμός

κ. Χαιρέτη Πελαγία, Πολιτικός Μηχανικός, Προϊσταμένη Τμήματος Κυκλοφορίας
και Συγκοινωνιών Δήμου Ηρακλείου
κ. Νίκος Δρακωνάκης, Ανάδοχος Έργου - ETAM A.E.

■ Χαιρετισμοί | 18:00- 18:15

■ Ομιλίες | 18.15 - 19.15

18.15 - 18.30 | Σχεδιασμός για τη διαχείριση κυκλοφορίας, ενίσχυση της οδικής
ασφάλειας και στάθμευσης.

Ομιλητής: κ. **Θοδωρής Μαυρογεώργης**, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng),
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin)- ΜΣΜ- Ανάδοχος έργου

18.30 - 18.45 | Σχεδιασμός για τη βελτίωση του περπατήματος, την ενίσχυση του
ποδηλάτου και τη διαχείριση της τροφοδοσίας στον αστικό ιστό.

Ομιλήτρια: κ. **Μαρία Σίτη**, Αγρ. Τοπογράφος, Συγκοινωνιολόγος, MSc
Πολιοδόμος, Συνεργάτης Αναδόχου

18.45 - 19.00 | Σχεδιασμός για τη δημόσια συγκοινωνία, ταξί, κοινόχρηστα μέσα
μετακίνησης και αύξηση της ηλεκτροκίνησης.

Ομιλητής: κ. **Ιωάννης Μάρης**, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός MSc- Συνεργάτης
Αναδόχου

19.00 - 19.15 | Επιπρόσθετα ειδικά μέτρα και δράσεις.

Ομιλήτρια: κ. **Τερέζα Καρπαθιωτάκη**, ETAM AE

■ Διαλογική Συζήτηση | 19.15 - 20.00



Εικόνα 2. Πρόγραμμα 3^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ



Εικόνα 3. Κάρτα 3^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ



Εικόνα 4. Ομιλητές 3^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ

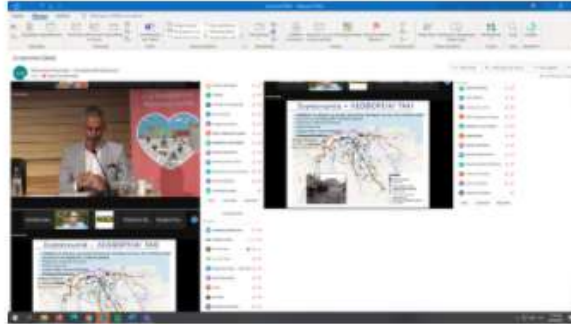


Πραγματοποιήθηκε η 3η Διαδικτυακή Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου

ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ηράκλειο 21-09-2021



Πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου 2021 η 3η Διαδικτυακή Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) του Δήμου Ηρακλείου, με περισσότερους από σαράντα εκπροσώπους φορέων οι οποίοι συμμετείχαν με ενδιαφέρουσες τοποθετήσεις.

Την 3η διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Ηρακλείου προλόγισε η κ. Πελαγία Χαιρέτη, Προϊσταμένη του Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου και υπεύθυνη για την ανάπτυξη και υλοποίηση του Σχεδίου.

Στη συνέχεια ακολούθησε η τοποθέτηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών έργων και Πρασίνου και Καθημερινότητας, κ. Γιάννη Αναστασάκη, ο οποίος ανέφερε τις καινοτόμες προτάσεις αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και δράσεις καθώς επίσης και τις βραβεύσεις και τις καινοτομίες του Δήμου Ηρακλείου μέχρι και σήμερα.

Αυτό που επισημανθήκε ήταν ότι το ΣΒΑΚ Ηρακλείου προωθεί τα ήπια μέσα μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και περιορίζει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και το μηχανοκίνητο δίκυκλο, ενώ παράλληλα εστιάζει σε δράσεις για την αλλαγή φιλοσοφίας των μετακινήσεων στην πόλη και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Η πρώτη παρουσίαση, πραγματοποιήθηκε από τον κ. Θεωρή Μαυρογεώργη Πολιτικό Μηχανικό, Μέλος της Ομάδας Εκπόνησης από την εταιρία ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε., η οποία αφορούσε στο σχεδιασμό για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της στάθμευσης.

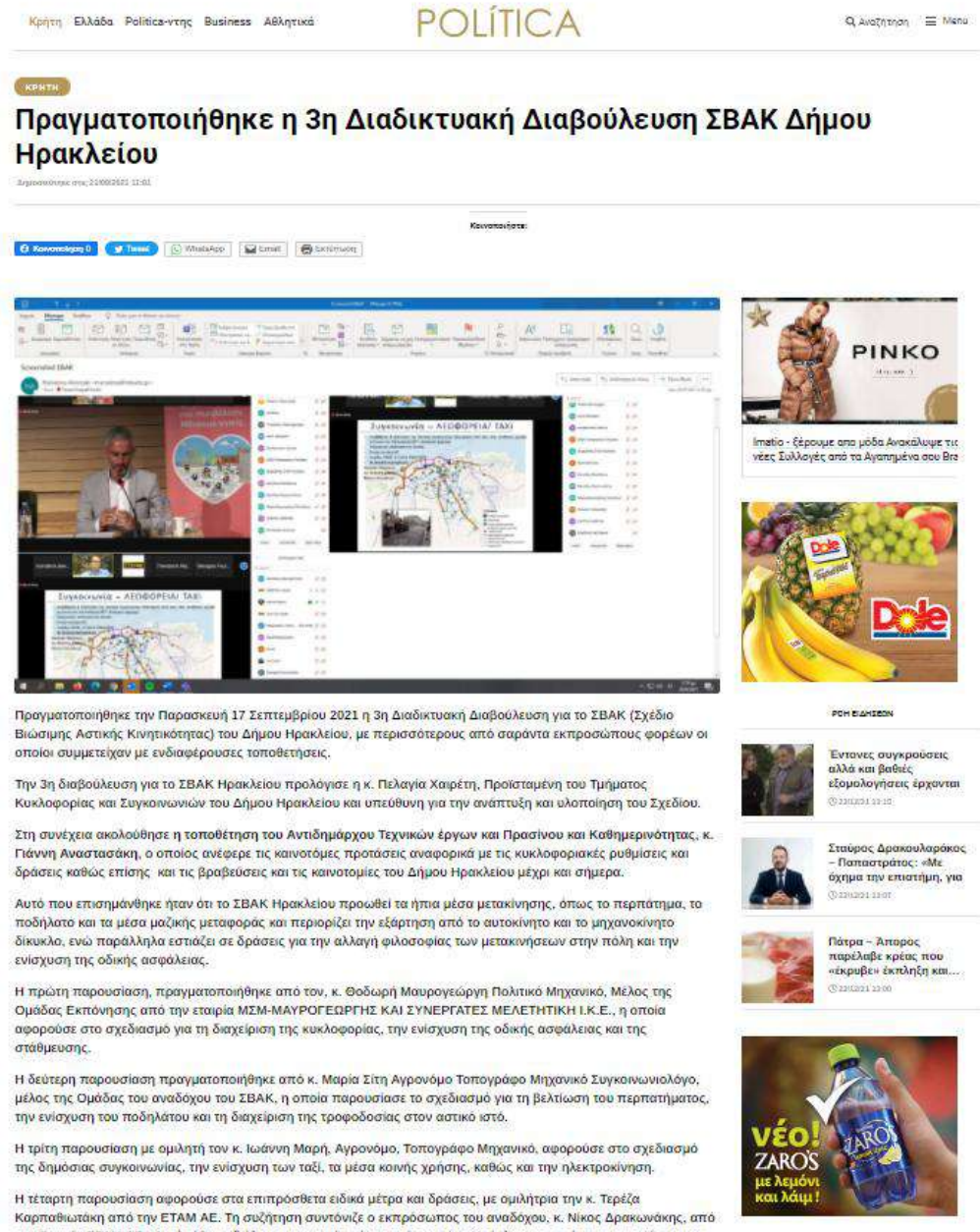
Η δεύτερη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από κ. Μαρία Σίτη Αγρονόμο Τοπογράφο Μηχανικό Συγκοινωνιολόγο, μέλος της Ομάδας του αναδόχου του ΣΒΑΚ, η οποία παρουσίασε το σχεδιασμό για τη βελτίωση του περπατήματος, την ενίσχυση του ποδηλάτου και τη διαχείριση της τροφοδοσίας στον αστικό ιστό.

Η τρίτη παρουσίαση με ομιλήτη τον κ. Ιωάννη Μαρή, Αγρονόμο, Τοπογράφο Μηχανικό, αφορούσε στο σχεδιασμό της δημόσιας συγκοινωνίας, την ενίσχυση των ταξί, τα μέσα κοινής χρήσης, καθώς και την ηλεκτροκίνηση.

Η τέταρτη παρουσίαση αφορούσε στα επιτρεπόμενα ειδικά μέτρα και δράσεις, με ομιλήτρια την κ. Τερέζα Καρπαθιωτάκη από την ETAM ΑΕ. Τη συζήτηση συντόνιζε ο εκπρόσωπος του αναδόχου, κ. Νίκος Δρακωνάκης, από την Εταιρία ETAM ΑΕ. Ακολούθησε διάλογος με κοινό στόχο και όραμα ένα Ηράκλειο με πράσινη κινητικότητα και πολυτροπικότητα στις μετακινήσεις.

Στην ηλεκτρονική διαβούλευση συμμετείχαν με εκπροσώπηση η Περιφερειακή Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ηρακλείου, το Επιμελητήριο Ηρακλείου, ο Εμπορικός Σύλλογος Ηρακλείου, ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Λογιόδης, η 1η και η 2η Κοινότητα Ηρακλείου, η Κοινότητα Αλικαρνασού το Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο, η Περιφερειακή Ένωση Τυφλών Κρήτης, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τυφλών, ο ΠΟΗ ΚΑΣΤΡΟ, ο Περιβαλλοντικός Σύλλογος Αγίας Τριάδας, ο Σύλλογος Παιότητας Ζωής

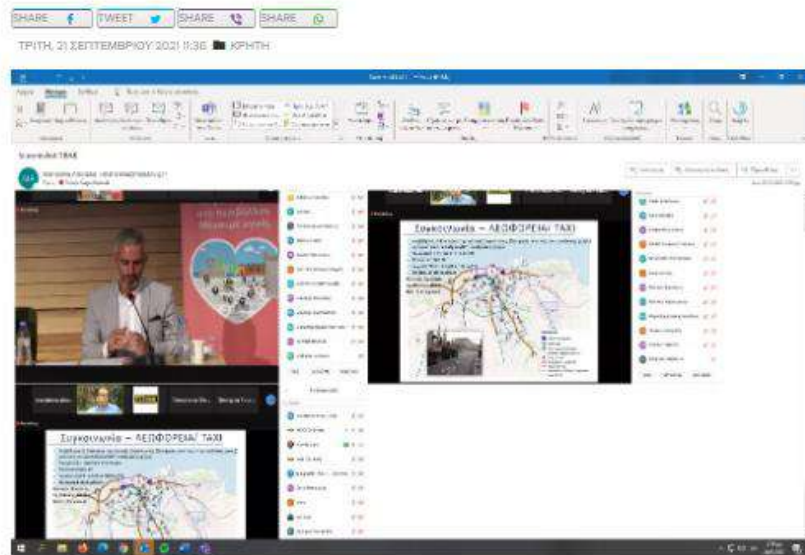
Εικόνα 5. Δημοσίευμα στην ιστοσελίδα του Δήμου Ηρακλείου (πηγή:
<https://www.heraklion.gr/municipality/municipality-press-releases/pragmatopoih8hkeh3hdiadiktyakhdiavoylevshSVAKdhmouhrakleiou.html>)



Εικόνα 6. Δημοσίευμα διαβούλευσης στο politica.gr (πηγή: <https://www.politica.gr/kriti/pragmatopoiithike-i-3i-diadiktuaki-diabouleusi-sbak-dimou-hrakleiou/>)



Πραγματοποιήθηκε η 3η Διαδικτυακή Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου



Πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου 2021 η 3η Διαδικτυακή Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) του Δήμου Ηρακλείου, με περισσότερους από σαράντα εκπαιστώτους φορέων οι οποίοι συμμετείχαν με ενδιαφέρουσες τοποθετήσεις.

Την 3η Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Ηρακλείου προλόγισε η κ. Πιλαγία Χαϊρέτη, Προϊστάμενη του Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου και υπεύθυνη για την ανάπτυξη και υλοποίηση του Σχεδίου.



Δωρεάν Μεταφορικά άνω των 50€

Στη συνέχεια ακολούθησε η **τοποθέτηση του Αντιδημαρχου Τεχνικών Έργων και Πρασίνου και Καθημερινότητας, κ. Γιάννη Αναστασάκη**, ο οποίος ανέφερε τις καινοτόμες προτάσεις αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και δράσεις καθώς επίσης και τις βραβεύσεις και τις καινοτομίες του Δήμου Ηρακλείου μέχρι και σήμερα.

Αυτό που επισημάνθηκε ήταν ότι το ΣΒΑΚ Ηρακλείου προωθεί τα ήπια μέσα μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και περιορίζει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και το μηχανοκίνητο δίκυκλο, ενώ παράλληλα εστιάζει σε δράσεις για την αλλαγή φιλοσοφίας των μετακινήσεων στην πόλη και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Η πρώτη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από τον κ. Θωδωρή Μαυρογιώργη Πολιτικό Μηχανικό, Μέλος της Ομάδας Εκπόνησης από την εταιρία ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕΕ, η οποία αφορούσε στο σχεδιασμό για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της σιθιμότητας.

Η δεύτερη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από κ. Μαρία Σπη Αγρανάμιο, Τοπογράφο Μηχανικό Συγκοινωνιολόγο, μέλος της Ομάδας του αναδόχου του ΣΒΑΚ, η οποία παρουσίασε το σχεδιασμό για τη βελτίωση του περπατήματος, την ενίσχυση του ποδηλάτου και τη διαχείριση της τροφοδοσίας στον αστικό ιστό.

Εικόνα 7. Δημοσίευμα 3^{ος} Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης στο [prismanews.gr](https://www.prismanews.gr) (πηγή: <https://www.prismanews.gr/index.php/kriti/item/12365-pragmatopoihsh-diadiktyaki-diavouleusi-svak-dimos-irakleio>)



Εικόνα 8. 3^η Διαβούλευση ΣΒΑΚ στο κανάλι του European Mobility Week Heraklio στο YouTube (πηγή: https://www.youtube.com/watch?v=eMXNOfakJ_U)

ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			
ΦΟΡΕΑΣ	ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΠΡΟΣΤΑΜΕΝΟΙ, ΚΑΤΕΧΟΝΤΕΣ ΘΕΣΕΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ Κ.Α.	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	EMAIL
ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			
Δήμαρχος Χερσονήσου: Ιωάννης Σέγκος	2813 404600		dimitrios@heraklion.gr
Δήμαρχος Γόρτυνας: Αλεξάνδρος Κοκολάκης	7892-340350		agorvaxilmarakos@gmail.com
Δήμαρχος Μαλεβιζίου: Μενέλαος Μπρούσις	2813400-619		mprousi@malivizi.gr
Δήμαρχος Αχαρνών Αστερουσίων: Κοκοσάλης Ευμανούηλ	2813401-114		info@0470.syzefvis.gov.gr
Περιφερειαρχής Κρήτης: Σταύρος Αρναουτάκης	2813400243		stnaoutakis@crete.gov.gr
ΚΤΕΛ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΛΑΔΙΘΙΟΥ	2810 246531, 2810 246532		info@kteleheras.gr
ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810 283270/ 2810 932789		info@astiko-irakleiou.gr , asktelhr@gmail.com
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810324343		
ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810 283 385, 2810 330 193		info@ish.gr
ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			
1η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ: Πρόεδρος: ΑΝΥΦΑΝΤΑΚΗ ΙΣΑΝΝΑ	2810-390306, 390114		dimitiam1@heraklion.gr
2η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ: Πρόεδρος: ΠΑΓΩΜΕΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	2810-300384		dimitiam2@heraklion.gr
3η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ: Πρόεδρος: ΒΑΜΒΟΥΚΑΣ ΜΙΧΑΗΛ	2810-370692		dimitiam3@heraklion.gr
4η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ: Πρόεδρος: ΒΡΟΥΧΟΥ ΔΡΟΦΕΛΑ	2810-231666		dimitiam4@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΚΑΛΑΝΙΟΥ: Πρόεδρος: ΣΤΕΙΑΚΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2810-731234		skalani@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΒΑΣΙΛΕΙΩΝ: Πρόεδρος: ΣΤΑΜΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2810-881367		vasilies@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΒΟΥΤΩΝ: Πρόεδρος: ΑΛΟΓΙΔΙΑΝΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	2810-721422		voutes@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΔΑΦΝΩΝ: ΠΕΤΡΟΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	2810-791363		dafnos@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΤΑΥΡΑΚΙΩΝ: ΧΙΣΤΑΚΗΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣ	2810-721470		stavrakia@heraklion.gr
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ			
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ: Πρόεδρος: ΣΕΚΕΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	2813-409816, 816		alickarnassos@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΛΛΙΒΕΓΑΣ: Πρόεδρος: ΑΝΑΡΟΥΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	2810-333698		kallitheg@heraklion.gr
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΕΜΕΝΟΥΣ			
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΡΟΦΗΤΗ ΗΛΙΑ: Πρόεδρος: ΤΣΑΤΣΑΡΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	2813-400510		temenos@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΙΘΟΥ ΣΥΛΛΑ: Πρόεδρος: ΚΥΠΡΑΚΗ ΜΑΡΙΑ	2810-881334		agyllas@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΟΥ: Πρόεδρος: ΣΤΑΥΡΑΚΑΚΗ - ΚΑΒΟΥ ΜΑΡΙΑ	2810-871472		kyparissi@heraklion.gr
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΟΡΓΟΛΑΙΝΗΣ			
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΙΘΟΥ ΜΥΡΩΝΑ: Πρόεδρος: ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	2813-400020		gorgolaini@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΝΘ ΔΑΣΤΩΝ: Πρόεδρος: ΠΙΠΕΡΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	2810-861388		anosaites@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΤΟ ΔΑΣΤΩΝ: Πρόεδρος: ΧΡΗΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2810-861220		katosaites@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΤΡΟΚΕΦΑΛΟΥ: Πρόεδρος: ΑΓΓΟΥΡΔΙΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	2810-721373		petrocefalo@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΝΤΑΜΩΔΙΟΥ: Πρόεδρος: ΚΑΜΠΙΤΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2810-721368		pentamodi@heraklion.gr
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΥΡΓΟΥ: Πρόεδρος: ΧΑΙΡΕΤΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	2810-721319		pyrgou@heraklion.gr
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΛΙΑΝΗΣ			
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΒΕΝΕΡΑΤΟΥ: Πρόεδρος: ΜΑΡΑΓΚΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	2813-400810-11		pallian@heraklion.gr

Εικόνα 9. Προσκελημένοι φορείς



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ [ΣΒΑΚ] ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Παραδοτέο 4 - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης των Μέτρων Σεπτέμβριος 2022

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΥΓΕΛΗΝΗΣ: Πρόεδρος: ΔΕΡΜΙΤΖΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ		avgcili@heraklion.gr																																																				
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΣΙΩΝ: Πρόεδρος: ΚΟΥΚΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ		kerasios@heraklion.gr																																																				
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΙΒΑΣ: Πρόεδρος: ΠΑΟΥΖΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ		siwas@heraklion.gr																																																				
ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ																																																						
Ν.Δ.																																																						
ΑΥΓΕΛΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	2810-301178, 2131317103-4-5	erafeleoyfrourou@psa.gov.gr																																																				
ΖΕΝΕΤΑΚΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ	2810 300124 / 2810 300116	maximos@psih.gr																																																				
ΣΥΡΙΖΑ																																																						
ΜΑΛΜΟΥΔΑΚΗΣ ΠΑΡΑΡΑΛΛΑΜΠΟΣ	28103286451	malimoulakis@gmail.com																																																				
ΒΑΡΣΑΚΗΣ ΣΤΑΦΥΛΗΣ	2810-335464	info@stavrosvdakakis.gr																																																				
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	2810335908	n.joumenidis@parliament.gr																																																				
ΚΚΕ																																																						
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ		syntyxakismanolis@gmail.com																																																				
ΚΙΝ.ΑΔ.																																																						
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	28103390418-9, 331333, 333900	info@kekeroglou.gr																																																				
ΜΕΡΑ25																																																						
ΛΟΓΓΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	2810761014, 761000	info@georgelogiadis.com																																																				
ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΕΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ																																																						
CENTRAL PARKING	2810 341 990	info@centralparking.gr																																																				
ΗΡΑΚΛΙΟ CENTER PARKING	30 2810 342390	info@irakliocenter.gr																																																				
ΚΛΑΔΗΣ PARKING	ΦΩΣΣΟΣ PARKING	281 033 3330	portanazer@xarmia.gr	Plastira Center	2810330484	info@plastiracenter.gr	Caravel Rent a Car	2.810.300.150		Rental Center Crete - Car Hire	30 2810 340120	info@rental-center-crete.com	Eurocreta	30 2810330627	info@eurocreta.gr	Autodifferent	2831054534	info@autodifferent.com	Sun Rise Rent A Car	2810 221609	info@sunrise-cars.com	Καφετέριες Δημόσιος, Ενοικιάσεις Αυτοκινήτων	2810224254	info@katetrakio.gr	INTERCAD- CAR RENTAL IN CRETE	2810284635 / 2810223650	info@intercad-rent-a-car.gr	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.	2810335750 / 2810335710	secrmanagr@evdebank.onoz.lar	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΝΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.	2810-338000	info@portneraklion.gr	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ - ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΕΡΟΠΙΜΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810 397800	nikos@otenet.gr	ΤΡΟΧΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	281 027 4088	trakiou@astynomia.gr	Δημοτική Αστυνομία	2813 409500	dastynomia@heraklion.gr	ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810274042		ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	281 340 7000		Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης	2 813.404.100		Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου: Συμβουλάνης Νικόλαος	2813400243	nsirigonakis@crete.gov.gr
ΦΩΣΣΟΣ PARKING	281 033 3330	portanazer@xarmia.gr																																																				
Plastira Center	2810330484	info@plastiracenter.gr																																																				
Caravel Rent a Car	2.810.300.150																																																					
Rental Center Crete - Car Hire	30 2810 340120	info@rental-center-crete.com																																																				
Eurocreta	30 2810330627	info@eurocreta.gr																																																				
Autodifferent	2831054534	info@autodifferent.com																																																				
Sun Rise Rent A Car	2810 221609	info@sunrise-cars.com																																																				
Καφετέριες Δημόσιος, Ενοικιάσεις Αυτοκινήτων	2810224254	info@katetrakio.gr																																																				
INTERCAD- CAR RENTAL IN CRETE	2810284635 / 2810223650	info@intercad-rent-a-car.gr																																																				
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.	2810335750 / 2810335710	secrmanagr@evdebank.onoz.lar																																																				
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΝΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.	2810-338000	info@portneraklion.gr																																																				
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ - ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΕΡΟΠΙΜΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810 397800	nikos@otenet.gr																																																				
ΤΡΟΧΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	281 027 4088	trakiou@astynomia.gr																																																				
Δημοτική Αστυνομία	2813 409500	dastynomia@heraklion.gr																																																				
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2810274042																																																					
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	281 340 7000																																																					
Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης	2 813.404.100																																																					
Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου: Συμβουλάνης Νικόλαος	2813400243	nsirigonakis@crete.gov.gr																																																				

Εικόνα 10. Προσκεκλημένοι φορείς

ΦΟΡΕΙΣ ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ, ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ/ ΥΠΛΙΘΡΟΥ Κ.Α.		
ΕΛΜΕΠΑ- Κατοικίες	2810 379200	rector@hmu.gr; rector_office@hmu.gr
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΡΗΤΗΣ: Γεωργιός Μ. Κονιάδης	2810545202 (2810393229)	gecior@uoct.gr
ΙΤΕ- Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Κρήτης: ΤΑΒΕΡΝΑΡΑΚΗΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	2810 391800,-100	ctavarnas@astynomiaforth.gr; pr@admih.forth.gr
Περιφερειακή Δευτεροβάθια Εκπαίδευσης Ηρακλείου	2810302440	mail@kritis.sde.sch.gr
Επιμελητήριο Ηρακλείου	2810247010	info@ebeh.gr
Εμπορικός Σύλλογος Ηρακλείου	2810 226150	emtylogo@ebeh.gr; info@emsh.gr
Σύνδεσμος Επαγγελματιών Επισκευαστών & Διασκόπησης Νομού Ηρακλείου	6932730412	manis.viotomskali.her@gmail.com
Σύνδεσμος επιχειρήσεων Βιομηχανικής περιοχής Ηρακλείου	2810 382860	info@biovibeh.gr
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Τμήμα Ανατολικής Κρήτης	2.810.342.520	teetak@tee.gr
ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΛΟΓΟ ΚΑΙ ΡΟΛΟ		
Περιφερειακή Ομοσπονδία ΑμεΑ Κρήτης	2810-343008	ponameakritis@gmail.com; esames@otenet.gr
ΠΑΣΑΠ - ΠΑΓΚΡΗΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΝΑΓΗΡΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ	2810331128	
Περιφερειακή Ένωση τωφλών Κρήτης	2810 211511	pefkriti@yahoou.gr
Περιβαλλοντικός Σύλλογος Αγ. Τριώδας Ηρακλείου Κρήτης: Σίμος Κούσιος	6972699233	simoskou@otenet.gr
ΟΓΠΗ- Οικολογική Παρέμβαση Ηρακλείου	6972471845, 6977618329	oiko.sar.her@gmail.com
Σύλλογος Αρχαιολογικών Νομού Ηρακλείου: Ορφανουδάκης Αντώνης	6932 521416	sar.iraklion@gmail.com / sanik@tretaik.gr
Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδηγητών Ηρακλείου: Μοχλίαςης Λεωνόρας	6977 904780	
ΜΑΜΑΔΕΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ: Κατερίνα Στραβάκη	693 0966795	

Εικόνα 11. Προσκεκλημένοι φορείς



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 1: Προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ | Βραχυπρόθεσμος & μακροπρόθεσμος σχεδιασμός

  <p>3^η διαβούλευση ΣΒΑΚ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Παρασκευή 19.09.2022</p>  <p>ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου Προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ βραχυπρόθεσμος & μακροπρόθεσμος σχεδιασμός</p> <p>Μάρης + Μαυρογεώργης + Σίτη</p>	<h3>Όραμα – κατεύθυνση ΣΒΑΚ</h3> <ul style="list-style-type: none"> → αλλαγή των συμβατικών συνηθειών μετακινήσεων των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης του Ηρακλείου → παράλληλη αλλαγή των υποδομών και των επιμέρους πολιτικών και ρυθμίσεων → ΣΤΟΧΟΣ: ο μετασχηματισμός της πόλης του Ηρακλείου σε μια πόλη βιώσιμη, προσβάσιμη και έξυπνη αναφορικά με τον τομέα των μετακινήσεων. → Μια πόλη, όπου το αυτοκίνητο δεν θα είναι ο αποκλειστικός τρόπος μετακίνησης, αντίθετα το κάθε μεταφορικό μέσο θα έχει το χώρο και τον ρόλο που του αρμόζει, συγκροτώντας ένα ενιαίο και λειτουργικό δίκτυο. - οριοθετημένο και προστατευμένο κέντρο, - σαφείς και προσβάσιμες περιφερειακές κεντρικότητες και ήσυχες γειτονιές που συνδέονται με αποτελεσματική δημόσια συγκοινωνία και ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές για περπάτημα, για ποδήλατο και για μετακινήσεις με μέσα κοινής χρήσης 
<h3>7 αρχές ΣΒΑΚ Ηρακλείου</h3> <ol style="list-style-type: none"> 1) Δραστικός περιορισμός της χρήσης του ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις (0-3χλμ), 2) Ισχυρό και προστατευμένο κέντρο προσβάσιμο κατά προτεραιότητα σε Πεζούς / Ποδηλάτες/ Συγκοινωνία/ Πράσινα Μέσα, 3) Συνδεδεμένα περιφερειακά κέντρα και ήσυχες, προσβάσιμες και ελκυστικές γειτονιές, 4) Ισχυρή δημόσια συγκοινωνία με προτεραιότητα στο οδικό δίκτυο της πόλης, 5) Ένωση όλων των βασικών πόλων ενδιαφέροντος και δημόσιων χώρων με ήπια μέσα μετακίνησης και ενίσχυση ικανότητας διατροπικών μετακινήσεων, 6) Τροφοδοσία επιχειρήσεων με κανόνες και συμπληρωματικότητα 7) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση όλων για το νέο μοτίβο κινητικότητας και τις επιλογές μετακινήσεων με ενσωμάτωση της τεχνολογίας. 	<h3>Τι «βγάζει» ένα ΣΒΑΚ >> μέτρα</h3> <p>Μέτρα παρεμβάσεων υποδομών >> έργο, παρέμβαση π.χ. μία μονοδρόμηση, νέος περιφερειακός, ποδηλατόδρομος, μονοπάτι, ανάπλαση, πεζοδρόμια, νέος κόμβος κ.α.</p> <p>Μέτρα πολιτικής ή στρατηγικής >> προωθούν μία πολιτική για την ενίσχυση ενός μέσου (π.χ. της Δημόσιας Συγκοινωνίας) π.χ. σχέδιο δράσης για προώθηση ποδηλάτου ή MMM ή οδικής ασφάλειας, ή ΚΙΝΗΤΡΑ για αλλαγή συμπεριφοράς (σε επιχειρήσεις, ιδιώτες) κ.α.</p> <p>Μέτρα διαχείρισης κινητικότητας, προμήθειες & επικοινωνιακά >> επιχειρούν να επικοινωνήσουν τη διαφορετική λογική που φέρνει ένα ΣΒΑΚ σε έναν τομέα π.χ. καμπάνια ενημέρωσης, υπηρεσία για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, έξυπνες υπηρεσίες, κοινής χρήσης ποδήλατα, νέες στάσεις MMM, ηλεκτρική, ίδρυση δημοτικής συγκοινωνίας κ.α.</p> <p>Κανονιστικά Μέτρα >> ρυθμίζουν ζητήματα μετακινήσεων στο επίπεδο της πόλης π.χ. εποχιακή πεζοδρόμηση, ωράριο τροφοδοσίας, πεζοδρομος, ζώνη στάθμευσης κ.α.</p> 
<h3>Οριστικός σχεδιασμός περιέχει...</h3> <p>Μέτρα & ...</p> <p>Γ) Σχέδιο Δράσης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ενδεικτικός προϋπολογισμός • Πιθανές πηγές χρηματοδότησης • Πιθανοί φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης • Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους  <p>Δ) Εφαρμογή σχεδίου δράσης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων • Αξιολόγηση της υλοποίησής των μέτρων 	<h3>Μελετήθηκαν / αξιολογήθηκαν ...</h3> <p>Προτεραιότητες & στόχοι σχετικά με:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Οδική ασφάλεια και συνθήκες κυκλοφορίας  2) Βιώσιμα μέσα μετακίνησης  3) Αστικό περιβάλλον  4) Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα  5) Ηλεκτροκίνηση  6) Λιμάνι  7) Αεροδρόμιο  8) Εναλλακτικός Τουρισμός 



ΠΩΣ Φτάσαμε στον οριστικό σχεδιασμό

- Αναπτύχθηκαν 2 σενάρια: **ΗΠΙΟ / συντηρητικό & ΡΙΣΟΣΠΑΣΤΙΚΟ με ουσιά παρεμβάσεων για:**
 - **Νέα ιεράρχηση δικτύου** με αποκλεισμό των διαμετρικών ροών για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
 - **Περιοχές προστασίας** | Π. Πόλη, περιφερειακά κέντρα, σχολεία, πλατείες (περιοχή χαμηλών εκπομπών, σχολικοί δακτύλιοι, περιοχές ήπιας Κ.)
 - Σαφής **πρώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας** με απόδοση χώρου και προτεραιότητας
 - **Ανακατανομή δημόσιου χώρου // Πράσινες διαδρομές** → βελτίωση υποδομών για περπάτημα και ποδήλατο ΚΑΙ σύνδεση χώρων κοινωνικοποίησης ΚΑΙ χώρων πρασίνου
 - Αναδιαμόρφωση **διασταυρώσεων** για ενίσχυση ΟΑ
 - χώροι **στάθμευσης** και περιοχές **ελεγχόμενης στάθμευσης**
 - ΣΚΠ και θέσεις ΦΝΟ
- **Επελέγη το ριζοσπαστικό σενάριο με τροποποιήσεις μέτρων και προσθήκες παρεμβάσεων**
- **Τελική επιλογή μέτρων ;!**

Χρόνος εφαρμογής



Σταδιακή εφαρμογή μέτρων ώστε να υπάρχει προσαρμογή & χρόνος ωρίμανσης

5 – ετία

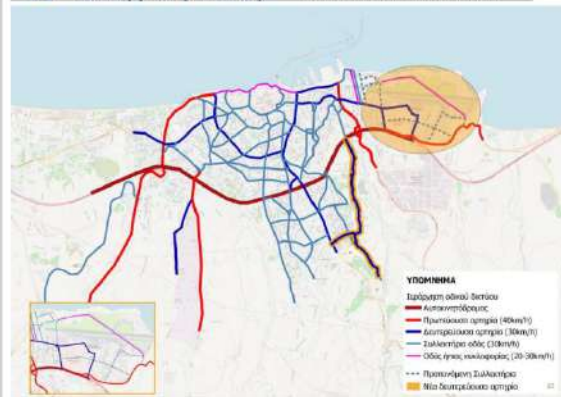
10 – ετία

15 – ετία

ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ

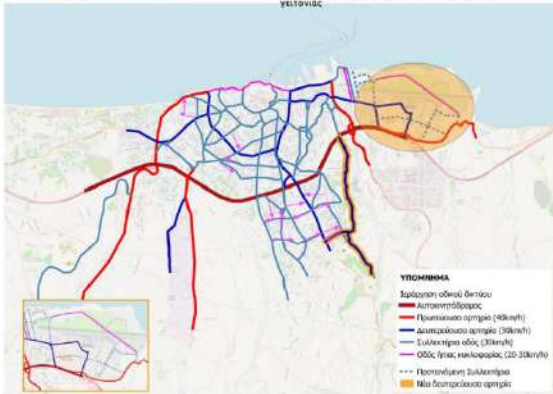
Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

ΝΕΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ & Ιεράρχηση Δικτύου



Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

Εκτροπή διαμετρικών/υπερτοπικών ροών από το κέντρο της γειτονιάς



Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

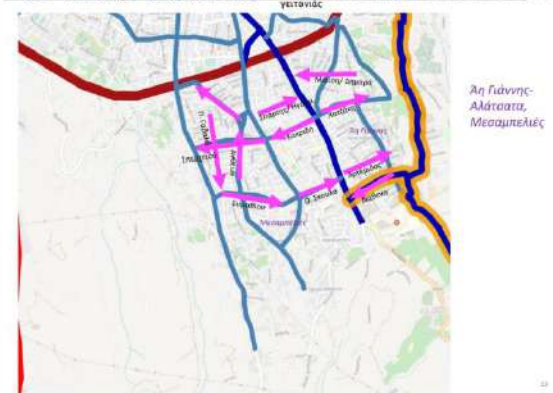
Εκτροπή διαμετρικών/υπερτοπικών ροών από το κέντρο της γειτονιάς



Μασσαμάς & Δελιανά

Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

Εκτροπή διαμετρικών/υπερτοπικών ροών από το κέντρο της γειτονιάς



Αη Γιάννης- Αλάσατα, Μεσαμπελιές

Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

Εκτροπή διαμετρικών/υπερτοπικών ροών από το κέντρο της γειτονιάς

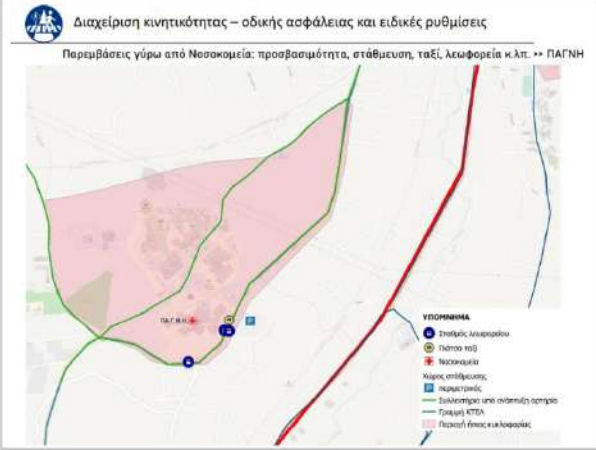


Καμίνια



Διαχείριση κινητικότητας – οδικής ασφάλειας και ειδικές ρυθμίσεις

- Εφαρμογή smart systems για τον έλεγχο των θέσεων στάθμευσης επισκεπτών/ κατοίκων σε όλη την έκταση εφαρμογής του ΣΕΣ (ενοπ. Διαχείριση για παρόδιες και εκτός οδού)
- Αξιοποίηση εργαλείων με τη χρήση και νέων τεχνολογιών για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης
- Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του κέντρου της πόλης του Ηρακλείου, έτσι ώστε να δημιουργείται ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στο κέντρο της πόλης (Gating) και να διευκολύνεται παράλληλα η ομαλή διέλευση πεζού σε οδούς με ΦΣ που έχουν νησίδα (Δημοκρατίας, Χαρ. Τρικούπη, 62 Μαρτύρων κ.α.) και σύστημα ενίσχυσης προσαρμοσιμότητας ΑΜΕΑ
- Events Management για το Παγκρήτιο Στάδιο και γήπεδο ΟΦΗ (Κυκλοφοριακές μελέτες για εφαρμογή σε έκτακτες περιπτώσεις)





Λειτουργία αεροδρομίου & Ε.Χ.Σ.

- Μετεγκατάσταση του αεροδρομίου Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης»
- Ε.Χ.Σ. - Αξιοποίηση της έκτασης που θα απελευθερωθεί στην Αλικαρνασού
- Σύνδεση της όπιας ανάπτυξης/ νέας χρήσης με την ευρύτερη περιοχή μέσω δικτύων ήπιων μέσων μετακίνησης & MMM
- Διερεύνηση σύνδεσης LRT- TRAM με ΗΡΑΚΛΕΙΟ & νέο αεροδρόμιο Καστέλι



Λειτουργία αεροδρομίου & Ε.Χ.Σ.



- Προσθήκη στην κερφόρηση και στις αναπλάσεις για κοινόχρηστους χώρους
- Δίκτυο συλλεκτήριων που δεν διακόπεται τη συνέχεια με το παραβαλλόμενο μέτωπο και δεν δημιουργεί επιπλέον αποκαστές
- Ειδικές κατευθύνσεις για σύνδεση με υπέστερο Αλικαρνασού - Ελασσινά και συνδέσεις με Κέντρο Αλικαρνασού + Ηροδίου

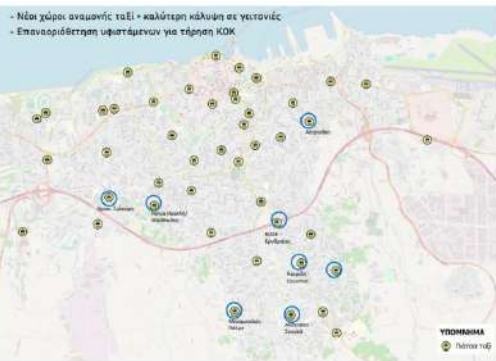
ΜΑΡΗΣ

Συγκοινωνία – Μ. Σκοπιμότητας σταθερή τροχιά

Οριστική διερεύνηση για τη λειτουργία γραμμής επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Ελαφρά Μετρό - LRT ή TRAM) για σύνδεση κερσιμων πάλιν (Παγκρήτιο ή Γ.Σ.Σ., Κνωσός, Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης»)



Συγκοινωνία – TAXI



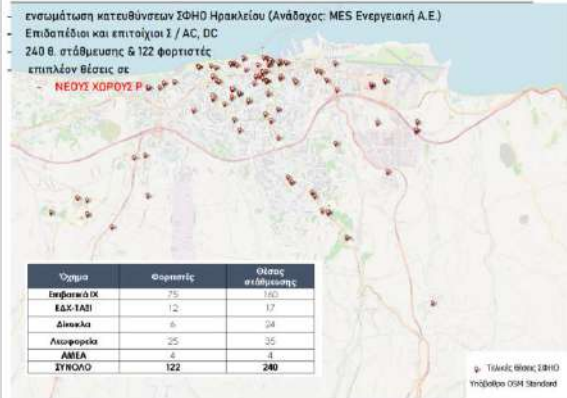
- Νέα χώροι αναμονής ταξί + καλύτερη κάλυψη σε γειτονιές
- Επανεοργάνωση υφιστάμενων για τήρηση ΚΟΚ

Συγκοινωνία – ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ/ TAXI



- Αναβάθμιση & επέκταση της Αστικής Συγκοινωνίας (διατήρηση mini bus, νέες συνδέσεις μεταξύ γειτονιών και νέα διαδρομή ΒRT)
- Τηλεματική + επέκταση στο σύνολο
- Ενιαίο εισιτήριο 60'
- Λωρίδες Λεωφ & TAXI & ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση. Σταθμοί ΦΘΟ



- ενσωμάτωση κατευθύνσεων ΣΦΘΗ Ηρακλείου (Ανάδοχος: MES Ενεργειακή Α.Ε.)
- Επιδοτήσεις και επιτοίχιοι I / AC, DC
- 240 θ. στάθμευσης & 122 φορτιστές
- επιπλέον θέσεις σε
- ΝΕΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ Ρ.Π.

Όχημα	Θαλάσσιες	Ποσότητα Στάθμευσης
Επιβατικά ΙΚ	75	160
ΕΔΣ-ΥΑΠ	12	17
Διαμετακ	8	24
Λεωφορεία	25	35
ΑΜΕΛΑ	4	4
ΣΥΝΟΛΟ	122	240

Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση. Εφαρμογή ζωνών Low emission zone



Οι ζώνες χαμηλών εκπομπών (Low Emission Zones - LEZ) είναι περιοχές όπου τα πιο ρυπογόνα οχήματα δεν επιτρέπονται/ δεν έχουν γενικά πρόσβαση ή έχουν περιορισμένη πρόσβαση με συγκεκριμένα κριτήρια.



Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση. LEZ – σταδιακή εφαρμογή

Μάρτιος 2022 - Απρίλιος 2024 → εφαρμογή μέτρων 01 - 10λε

Μέγιστη ταχύτητα Σ.Α.Ε.	Παράρτη Α
Ορίσματα ταχύτητας Σ.Α.Ε.	Αμφίλευς - Ομόδρομος 07:00-20:00
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 3
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 4
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 3
Επιβατική	Ναι
Ταξί/οχήματα μισθίου (εξαιρείται ταξί)	Ναι

Αποφασισμένη κατάσταση της Σ.Α.Ε. όλων των διαδρομών οχημάτων (> 7,5 τόνοι) μετά την έγκρισή τους

Μάρτιος 2024 - Απρίλιος 2027			
Μέγιστη ταχύτητα Σ.Α.Ε.	Παράρτη Α	Παράρτη Β1	Παράρτη Β2
Ορίσματα ταχύτητας Σ.Α.Ε.	Όλο το 24ωρο	Αμφίλευς - Ομόδρομος	Αμφίλευς - Ομόδρομος
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 4	Ένα 4	Ένα 8
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 3	Ένα 4	Ένα 3
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 4	Ένα 3	Ένα 2
Επιβατική	Ναι	Ναι	Ναι
Ταξί/οχήματα μισθίου (εξαιρείται ταξί)	Ναι	Ναι	Ναι

Αποφασισμένη κατάσταση της Σ.Α.Ε. όλων των διαδρομών οχημάτων (> 7,5 τόνοι)

Μάρτιος 2027 - Δεκέμβριος 2030			
Μέγιστη ταχύτητα Σ.Α.Ε.	Παράρτη Α	Παράρτη Β1	Παράρτη Β2
Ορίσματα ταχύτητας Σ.Α.Ε.	Όλο το 24ωρο	Όλο το 24ωρο	Όλο το 24ωρο
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 5	Ένα 5	Ένα 4
Ελάχιστοι Προβλεπόμενοι Χωρητικοί Πελάτες	Ένα 5	Ένα 4	Ένα 4
Επιβατική	Ναι	Ναι	Ναι
Ταξί/οχήματα μισθίου (εξαιρείται ταξί)	Ναι	Ναι	Ναι

Αποφασισμένη κατάσταση της Σ.Α.Ε. όλων των διαδρομών οχημάτων (> 7,5 τόνοι)

Ενέργεια και ηλεκτροκίνηση. Λοιπές δράσεις

- εφαρμογή ΣΦΗΟ – εγκατάσταση ΦΗΟ προτεραιότητας σε υψιστάμενους χ. στάθμευσης, σταδιακή εφαρμογή σε περιοχές ΣΣΣ & εφαρμογή σε ΝΕΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ στάθμευσης
- Εφαρμογή δράσεων ΣΔΑΕ-ΣΔΑΕΚ
- Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα
- Αντικατάσταση στόλου συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα
- Εξηλεκτρισμός λιμένα - καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα

ΣΙΤΗ





<p>Πρώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης > ΠΟΔΗΛΑΤΟ > δίκτυο κίνησης</p> <p>Ενδ. Διάταξη ΠΙΤΣΟΥΛΑΚΗ -16μ</p> <p>Ενδ. Διάταξη ΝΗΡΕΩΙΣ -14μ</p>	<p>Πρώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης > ΠΟΔΗΛΑΤΟ > δίκτυο κίνησης</p> <p>Ενδ. Διάταξη ΜΑΧΩΣ ΚΡΗΤΗΣ -12μ</p> <p>Ενδ. Διάταξη ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ -12μ</p>
<p>Πρώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης > ΠΟΔΗΛΑΤΟ > δίκτυο κίνησης</p> <p>Ενδ. Διάταξη ΗΡΩΔΩΤΟΥ -20μ</p> <p>Ενδ. Διάταξη ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ -22μ</p>	<p>Βελτίωση της διαχείρισης τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών – Κέντρα διανομής</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων (3) - Απαγόρευση διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων από γειτονιές - Αυστηρό ωράριο διανομών & εμπορικών φορτοεκφορτώσεων (πεζόδρομοι και οδοί κυκλοφορίας) - Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης και στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση σε βασικές εμπορικές οδούς <p>ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ Σημάκι UCC</p>
<p>Βελτίωση της διαχείρισης τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών – Κέντρα διανομής</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων (3) - Απαγόρευση διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων από γειτονιές - Αυστηρό ωράριο διανομών & εμπορικών φορτοεκφορτώσεων (πεζόδρομοι και οδοί κυκλοφορίας) - Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης και στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση σε βασικές εμπορικές οδούς <p>ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ Σημάκι UCC</p>	<p>Βελτίωση της διαχείρισης τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών – Θέσεις ΤΦ</p> <p>ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ Σημάκι τροφοδοσίας</p>
<p>Βελτίωση της διαχείρισης τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών – Διέλευση βαρέων</p> <p>Να αντικατασταθεί;</p> <p>ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ Βελτίωση οδικού δικτύου - οδοί κυκλοφορίας - Πρωτοβάθμια οδοί - Δευτεροβάθμια οδοί - Τριτοβάθμια οδοί - Οδοί φρεσ. κυκλοφορίας - Τηλεκ. αποκλειστικά βαρέων (όχι κυκλοφορίας)</p>	<p>ΚΑΡΠΑΘΙΩΤΑΚΗ</p>



2. Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης

Επιπλέον μέτρα - ειδικές ρυθμίσεις ή υφιστάμενα διαδικασιών

2.1.3 On demand λεωφορειακές γραμμές

Κίνητρα

2.3.1 Κίνητρα για τη χρήση των ΜΜΜ

2.3.2 Ηλεκτρονικό - ενιαίο εισιτήριο 60 λεπτών

Πολιτικές προώθησης/ευαισθητοποίησης

2.4.1 Αξιοποίηση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής

2.4.2 Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία

2.4.3 Εκστρατεία ενημέρωσης/ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση

2.4.4 Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με των

3. Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος

8. Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Διαχείριση κινητικότητας

8.1.1 Άμεση σύνδεση (με γραμμές express ΜΜΜ) με Αεροδρόμιο, Αρχαιολογικό χώρο Κνωσού, Μουσείο Ηρακλείου και Κέντρο Ηρακλείου (Παλιά Πόλη)

8.1.2 On demand λεωφορειακές γραμμές

Βελτίωση υποδομών

8.2.1 Σύνοδη δικτύου πράσινων διαδρομών με Κρουαζιέρα

8.2.2 Πεζοδρομημένες Περιοχές (Car free zones) - Επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομίων

8.2.3 Λειτουργία Open Mall στο κέντρο της πόλης

8.2.4 Υλοποίηση Δικτύου ποδηλατοδρόμων σε όλο τον Δήμο με έμφαση το ΠΛΗ

Δράσεις

8.3.1 Ανάδειξη των -πολλών- πολιτιστικών, αρχαιολογικών και ιστορικών σημείων της πόλης του Ηρακλείου

Οριζόντια Μέτρα για οικισμούς και περιφέρεια 1/3	Σενάριο	
	Ηπιο	Ριζοσπαστικό
Αλλαγή/μετατόπιση ορίων ταξίματος, στο οδικό δίκτυο	X	X
Ανάπτυξη εξυπακούστων συστημάτων κινητικότητας (ITS)		X
Ανάπτυξη σφαιρικών αντιπαικτών για επιβαλίτες που απαιτούν υπηρεσίες τους από 20 λεπτά/ώρας		X
Δημιουργία ακροχών γραμμών κωδικοποίησης	X	X
Αναβίθμιση/Αναβάθμιση ορίων επιπέδου στους οικισμούς	X	X
Αναβάθμιση οδών		X
Επιμελώς βελτιστοποίηση με κεντροστρέφει ή οριζόντιες παρεμβάσεις (πυροσβεστήρες ασφαλείας, ασφαλιστικά κέντρα, κ.λπ.)	X	X
Βελτιστοποίηση οδών περιβάλλοντος και αρχιτεκτονικής	X	X
Αναβίθμιση/Αναβάθμιση (οδική, εξοπλισμό, υπηρεσίες, κ.λπ.)	X	X
Κατασκευή πληροφοριακών οδών αρχιτεκτονικά των οικισμών για την ασφαλή διακίνηση οχημάτων		X
(Μείωση ή παύση) κυκλοφορία στα κέντρα των οικισμών		X
Προβλεπόμενα ή παροχές/παραφορές οδών επιβατικών των οδών σχολικών συγκροτημάτων	X	X
Εγκατάσταση εξυπακούστων καταστήσεων ποδηλάτων		X

Οριζόντια Μέτρα για οικισμούς και περιφέρεια 2/3	Σενάριο	
	Ηπιο	Ριζοσπαστικό
Αξιοποίηση συστημάτων ταξί για καλύτερη μετακίνηση με δομημένα/αυτοματισμένα στα ξηρά	X	X
Επινοητικές λύσεις των Αρχαίων διαδρομών συγκοινωνίας που εξυπηρετούν περιοχές εντός του Δήμου (εξυπηρέτηση παιδιών)	X	X
Δημιουργία νέων επαρκών διαδρομών Ληφόρας/Σταθμοστασίας προς οικισμούς και πόλεις ΕΛΣΤΕ (παρόμοια, αρχιτεκτονική, χρώμα, χρώμα, υφασμάτινο σχέδιο, κωδικοποίηση Ηρακλείου, Λιμένα Ηρακλείου κ.λπ.) ανάλογα με τη χρήση (on - demand) με χρήση εξοπλισμού ασφαλείας	X	X
Ενεργοποίηση τουριστικών παρόχων και βελτιστοποίηση σχέδια βελτιστοποίησης	X	X
Επινοητικές λύσεις συστημάτων κινητικότητας μέσω μετακίνησης (επιβατικά, υπηρεσίες κ.λπ.)		X
Αναβίθμιση/Αναβάθμιση ή εγκατάσταση νέων συστημάτων λεωφορείων σε εξυπακούστων/αυτοματισμένων	X	X
Επινοητικές λύσεις συστημάτων ταξίματος για ασφαλή διακίνηση των οχημάτων	X	X
Κατασκευή χώρων park & ride με σκοπό την στήριξη νέων μορφών βελτιστοποίησης, μετακίνησης, οδικής των οικισμών	X	X
Κατασκευή χώρων υπηρεσιών ταξί		X
Αναβίθμιση/Αναβάθμιση συστημάτων ασφαλείας και βελτιστοποίησης οδικών οχημάτων και κατασκευών τους, από μέχρι και ασφαλιστικά κέντρα ασφαλείας		X
Αναβίθμιση/Αναβάθμιση, για όλη την περιοχή	X	X
Δημιουργία παρόχων ταξίματος που απαιτούνται οι ασφαλείας και ασφαλείας (ταξί ή οδική οδό)	X	X

Οριζόντια Μέτρα για οικισμούς και περιφέρεια 3/3	Σενάριο	
	Ηπιο	Ριζοσπαστικό
Δημιουργία θέσεων τροφοδότης	X	X
Δράσεις αναβάθμισης και προώθησης ποδηλατικού τουρισμού	X	X
Ανάπτυξη και επέκταση περιβαλλοντικών μονοπατιών	X	X
Δημιουργία διαδρομών ασφαλών για την ενημέρωση αστικών και ασφαλείας των ταξί μετακίνησης στην περιοχή με διαδρομικές για τις ασφαλείας και τους χώρους μεταξύ σημαντικών κόμβων ΕΛΣΤΕ, οι διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.λπ. με GIS	X	X
Ενημέρωση της πληροφοριακής ενημέρωσης	X	X

Οριζόντια μέτρα // ανεξαρτήτως σεναρίου	Εμπλεκόμενοι/συνεργάδιοι φορείς
Μελέτη σκοπιμότητας για τη λειτουργία μέσου σταθερής τροχιάς στο ΠΛΗ (tram, light train)	ΥΜΕ, Περιφ. Κρήτης, Δήμος
Αναμόρφωση λειτουργίας ΜΠΤ για σύνδεση Ηρακλείου/ ΒΟΑΚ/ Νέου αεροδρομίου	ΥΜΕ, Περιφ. Κρήτης, Δήμος
Ολοκληρωμένες ενημερωτικές και δράσεις προώθησης αναλλακτικού τουρισμού (με συμπ. παρατηρητικό και ποδηλατικό) - επίσημη τουριστική προώθηση σε συνδυασμό με άλλα μέσα (κρουαζιέρα & γιορταστικά & ποδηλατικά, ονομαστικές διαδρομές & περιπέτεια/ποδήλατο, οδική ένδεση & περιπέτεια κ.λπ.)	Δήμος, ΥΠ. Τουρισμού, ΕΟΤ κ.λπ.
Δημιουργία οδικών γραμμών εκπαίδευσης οδικών οχημάτων σε Π. Πόλη και Ν. Ακρωτηριασμού	Δήμος, Επιπ. Φορείς, Πάρκοι, προφοδοσίας κ.λπ.
2023 - Αποκατάσταση προφοδοσιμότητας ΑΜΕΑ σε όλα τα δημόσια και δημόσια κτίρια & επιδοτήσεις προφοδοσιμότητας που χρησιμοποιούνται για την χρήση αναβαθμισμένων κτιρίων	Δήμος, Επιμελητήριο, Επιπ. Σύλλογος ΕΣΑΜΕΑ κ.λπ.
Κίνητρα σε επιχειρήσεις ή και ομάδες πολιτών που εκτελούν μεταφορές με άλλα μέσα (π.χ. Μίκιου σε δημόσια κτίρια)	Δήμος, Επιμελητήριο, Πανεπιστήμιο κ.λπ.
Καμπάνια ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης σε ειδικές ομάδες πολιτών για θέματα ΒΚ (π.χ. Σε επαγγελματίες οδηγούς οδικών που κάνουν προφοδοσία ή delivery μαζικών δειγμάτων και επίσημη, μη ελεγχόμενη)	Δήμος, Επιπ. Σύλλογος, Επιπ. Επιμελητήριο κ.λπ.
Συστήματα παρακολούθησης κυκλοφορίας και πληροφοριών για καθυστερήσεις - και ιδιαίτερα ταξί σταθμοί (για όλα τα μέσα) σε κορεσμένες περιοχές	Δήμος, Επιπ. Φορείς κ.λπ.
Διαμόρφωση on - demand συγκοινωνίας για ασφαλείας	Δήμος, ΚΤΕΑ, Ταξί κ.λπ.
Δημιουργία πληροφοριακών υπηρεσιών σε μετόχους	ΥΠΕΝ, Δήμος κ.λπ.
Συνεργασία & λειτουργία διαδρομών πεζών & ποδηλατοδρόμων εντός ζώνης λιμένα (ΚΣΝ) του Ο.Α.Η και σύνδεση με ασφαλείας και προσαρμοσμένα δίκτυα Πεζών-Ποδηλάτες	Ο.Α.Η, Δήμος κ.λπ.

Ευχαριστώ για την προσοχή σας!

Μαρία Σίτη
sitim.atm@gmail.com



	<p>μέτρα & πολιτικές ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ</p>  <p>Ερμού-Θησείο, Αθήνα</p>
<p>μέτρα & πολιτικές ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ</p>  <p>Πεζοδρομημένη περιοχή με πεζοδρόμια, Άμστερνταμ</p>	<p>μέτρα & πολιτικές ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ</p>  <p>Εμπορικό Τρίγωνο-Φθηνή πεζοδρόμηση</p>
<p>ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ-ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ</p>  <p>Πεζοδρόμηση, Coentjes Slip, Νέα Υόρκη</p>	<p>ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ-ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ</p> <p>Διασταυρώσεις- κόμβοι</p>  <p>BEFORE AFTER</p>
<p>μέτρα & πολιτικές ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ-ΠΛΑΤΕΙΕΣ</p>  <p>Οικειοποίηση δημόσιου χώρου, Βέρνη</p>	<p>μέτρα & πολιτικές ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</p>  <p>Οδός ήπιας κυκλοφορίας, Άμστερνταμ</p>



μέτρα & πολιτικές ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Οδός συνύπαρξης & υπερωραμένη διάβαση, Λισαβόνα

ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ-ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ

Προσωρινές παρεμβάσεις:
Οδός Barao de Campinas, Sao Paulo

μέτρα & πολιτικές ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ & ΛΩΡΙΔΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Λωρίδα ποδηλάτου III

μέτρα & πολιτικές ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ & ΛΩΡΙΔΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΜΕ ΆΛΛΑ ΜΕΣΑ

Μικτή χρήση IV

ΣΤΘΘΜΕΥΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ








Στόθμευση ποδηλάτων III

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Λωρίδα Λεωφορείου που επιτρέπει την κίνηση ποδηλάτου,
Λισαβόνα(αριστερά) & Γλασκώβη (δεξιά)

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



<p style="text-align: right;">ΔΙΑΦΟΡΑ</p>  <p style="text-align: center;">Θαλάσσια δημόσια συγκοινωνία, Αμστερνταμ</p>	<p style="text-align: right;">ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</p>    <p>Χαρακτηριστική ράμπα ΑΜΕΑ με υποβιβασμό στα επίπεδο του οδοστρώματος σε γειτονιά στο Λονδίνο</p> <p>Τύπος υπερυψωμένης διάβασης πεζού</p>
<p style="text-align: right;">ΣΧΟΛΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ</p>  <p style="text-align: center;">Πλατώ, χρησιμοποιείται και ως υπερυψωμένη διάβαση</p>	<p style="text-align: right;">ΣΧΟΛΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ</p>   <p style="text-align: center;">Αλλαγή στην επιφάνεια της οδού- Ενίοτε κατάστρωμα ή απλή σήμανση</p>




ΣΧΟΛΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

 <p style="text-align: center;">Οριζόντια σήμανση</p>	 <p style="text-align: center;">σήμανση</p>
	

75



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 2: Προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ | Βραχυπρόθεσμος & μακροπρόθεσμος σχεδιασμός

 <p>3^η διαβούλευση ΣΒΑΚ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Παρασκευή 19.09.2021</p>  <p>ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου Προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ βραχυπρόθεσμος & μακροπρόθεσμος σχεδιασμός</p> <p>Τερέζα Καρασβιτάκη ETAM AE</p>	<p>Επιπλέον μέτρα – ειδικές ρυθμίσεις ή ωρίμανση διαδικασιών</p> <p><u>Κίνητρα/ δράσεις διευκόλυνσης για ενίσχυση ΒΚ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Κίνητρα μετακίνησης με περπάτημα ή ποδήλατο >> ηλεκτρονικές εφαρμογές σύστημα αλλαγής πόνητων <u>παράδειγμα Βολόγης</u> - Κίνητρα για τη χρήση των ΜΜΜ (διωρεάν εισιτήρια σε δεδομένες γραμμές, επιδότηση- δωρεάν ΚΑΡΤΑ μετακίνησης σε ειδικές ομάδες πληθυσμού, συνδυαστικές εκπτώσεις σε αγορές τοπικών καταστημάτων με επίδειξη μηνιαίου/ ετήσιου κάρτας) - Ηλεκτρονικό/ ενιαίο εισιτήριο 80 λεπτών για ΜΜΜ - Web/app πλατφόρμα μετακινήσεων με παρεχόμενα μέσα, δυνατότητες πολυτροπικότητας και μετεπιβίβασης, με διαθέσιμες υποδομές για περπάτημα (καθολικά προσβάσιμο), ποδήλατο, συνδέσεις ΜΜΜ, διαθέσιμα χώροι Ρ στο δρόμο ή σε οργ. χώρο Ρ, διαδρομές αναμειχής, σύνδεση πόλων ενδιαφέροντος κ.α. 
<p>Επιπλέον μέτρα – ειδικές ρυθμίσεις ή ωρίμανση διαδικασιών</p> <p><u>Κίνητρα/ δράσεις διευκόλυνσης για ενίσχυση ΒΚ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ασφάλεια ΣΥΓΧΡΟΝΩ – αυτόματο σύστημα ενίσχυσης κοινοχρήστων ποδηλάτων και ΕΠΠΟ (εντός πόλης + περιμετρικά >> συνεργασία με Πανεπιστήμια, Νοσοκομεία, Επ. Ιδρύματα) - Ασφάλεια ΣΥΓΧΡΟΝΩ – αυτόματο σύστημα ενίσχυσης κοινοχρήστων οχημάτων (αυτοκίνητα/ μοτο) - Στενογραφία φορέων/ επιμελητηρίων για προώθηση του ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΙΣΜΟΥ στις μετακινήσεις με κοινή ραφετρία ή προαρισμό - Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που προάγουν τη ΒΚ (χρήση ποδηλάτου ή ηλ. Ποδηλάτου για μεταφορές προϊόντων - delivery, χρήση ηλεκτρικού ή άλλου μη μηχανοκίνητου οχήματος για μεταφορές προϊόντων - delivery, αποκλειστική χρήση οπισθοθέσιμης οχημάτων μηχανοκίνητων εκπομπών για ΠΑΡΑΛΑΒΗ προϊόντων, παροχή χώρου στάθμευσης ποδηλάτων – εντός προασιάς ή άλλου ιδιαιτελού χώρου) - Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που ενισχύουν τη φυσική προσβασιμότητα (2023 - Αποκατάσταση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ σε όλα τα δημόσια και δημοτικό κτίρια & καθολόγηση υποκατάστασης προσβασιμότητας για επιχειρήσεις, γραφεία, χώρους συνδιοχρήσεως κενώ) - Ειδικές διακρίσεις κίνησης μη μηχανοκίνητων οχημάτων (ελεύθερη στάθμευση σε ειδικές ή τυπικές θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, εκτός χρόνος παραρτοίσις – εκτός ωραρίου) - Έυκολοι/ επαύχρητοι ποδηλάτων που δε χρησιμοποιούνται από φορείς και ιδιώτες και ΑΠΟΒΩΗ τους σε ειδικές ορόδες πληθυσμού 	<p>Επιπλέον μέτρα – ειδικές ρυθμίσεις ή ωρίμανση διαδικασιών</p> <p><u>Πολιτικές προώθησης/ευσαιθητοποίησης</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Αξιοποίηση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής (συστηματική επίσκεψη σχολείων και έμφαση στην κίνηση τους ως ΠΕΖΟΙ/ ποδηλάτες) + συνδυασμός επισκέψεων σε πραγματικό οδικό περιβάλλον - ομιλίες/ παχνίδες προώθησης βιώσιμων μετακινήσεων και της σημασίας τους στα ΣΧΟΛΕΙΑ - ομιλίες/ εκδηλώσεις: προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων, ζητημάτων προσβασιμότητας και ασφαλούς οδήγησης σε ΕΠΙΚΕΙΡΗΣΙΕΣ & ΕΓΓΙΣΤΕΜΑΤΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση - Ετήσια συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας με συνδρομή βασικών φορέων και πολιτών > συνδυαστική υλοποίηση και προβολή σχετικών υποδομών - Διατήρηση και μετεξέλιξη δικτύου φορέων ΣΒΑΚ >> Φόρουμ πολιτών και φορέων για τις μετακινήσεις - Μετεξέλιξη πλατφόρμας ΔΗΜΟΤΗ (ανάγκες/ προβλήματα ΚΑΙ → νέες ιδέες, προτάσεις
<p>Επιπλέον μέτρα – ειδικές ρυθμίσεις ή ωρίμανση διαδικασιών</p> <p><u>Συμπληρωματικές δράσεις</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών (συνδυαστικά με κάλυψη ιδιωτών για αφαίρεση εμποδίων→ σύσταση- έλεγχος- πρόταση, συνδυαστικά με εκ νέου φύτευση πρασίνου που απομακρύνεται κ.λπ.) - Οργάνωση σημείων χωροθέτησης κώδων απορριμάτων - Προστασία υφιστάμενων υποδομών πεζών με τεχνικό τρόπο > απεξάρτηση από διαρκή έλεγχο Δήμ. Αστυνομίας > αυτοματοποιημένα συστήματα ελέγχου - ανάδειξη των πολιτιστικών, αρχαιολογικών και ιστορικών σημείων της πόλης του Ηρακλείου και σύνδεση με υποδομές ΒΚ - ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιες Συγκοινωνίες και συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων ή άλλων μέσων κοινής χρήσης - Διαρκής παρακολούθηση δεδομένων κυκλοφορίας για όλα τα μέσα / ευφυές σύστημα διαχείρισης κινητικότητας με σύνδεση των υφιστάμενων ΦΣ, με πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων, με επικοινωνία ΜΜΜ- Αστυνομίας- Οχημ. Εκτ.Ανάγκης, με διαθεσιμότητα χώρων Ρ κ.α. - Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δ. Η. > μετεξέλιξη του Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών - Επικαιροποίηση ΓΠΣ για ενσωμάτωση κατευθύνσεων ΣΒΑΚ 	<p>Επιπλέον μέτρα – ειδικές ρυθμίσεις ή ωρίμανση διαδικασιών</p> <p><u>Συμπληρωματικές δράσεις</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - δημιουργία / επέκταση/ ανάδειξη πεζοδρομικών-περιπατητικών μονοπατιών - ενίσχυση τουριστικού προορισμού σε συνδυασμό με ήπια μέσα (κρουαζιέρα & γαστρονομία & ποδήλατο, ονομαστικές διαδρομές & περπάτημα/ ποδήλατο, αστική ξενάγηση & περπάτημα κ.α.) > παρεμβάσεις για (διαδρομές, σήμανση, πληροφόρηση, συνεργασία με καταλύματα κ.α.)



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ [ΣΒΑΚ] ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Παραδοτέο 4 - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης των Μέτρων
Σεπτέμβριος 2022

Οριζόντια Μέτρα για οικισμούς	Οικισμοί Δήμου Ηρακλείου
Αλλαγή/μείωση ορίων παρτίτσας εντός οικισμού (με συμπληρωματικά μέτρα – σημασιολογικά, μάτι γάτος, κίτριες ελπίδες, πινακίδες ενημέρωσης ταρτίτσας κ.α.)	X
Δημιουργία περιογών ήπιας κυκλοφορίας (συνεκτικό μέρος και υπό συνθήκες εντός συνεκτικού)	X
Αναβάθμιση-διαμόρφωση κόμβων εισόδου – εξόδου στους οικισμούς (ενίσχυση ασφαλείας και ταυτότητας οικισμού)	X
Αναβάθμιση οδών (βασικές οδοί υπό ανάπλαση/ απαγόρευση παρόδου ή ερωϊότητα σταθμεύσης, πεζοδρόμιο- διαβάσεις, αρσιόχηση στάσεων Λ, σήμανση για κεντροθέτηση σε χώροι στάθμευσης)	X
Αποκατάσταση οδοστρώματος	X
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (διαβάσεις πεζών, οργανωμένες απαγόρευση στάθμευσης)	X
Αναβάθμιση υφιστάμενων ή εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων σε εξυπνες και προσβασιμότητες εγκαταστάσεις	X
Κατασκευή περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμετρικών οδών	X
(Μόνιμες ή παροδικές) πεζοδρομήσεις σε κρίσιμα τμήματα στα κέντρα των οικισμών	X
On demand εμπορεύματα με MVM & TAXI	X
Δημιουργία νέων επαγγελματιών διαδρομών Δημοσίου Συγκοινωνίας, προς οικισμούς και πόλους έλξης (παρολιές, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους ιδιαίτερου φυσικού κάλους, αεροδρόμιο Ηρακλείου, λιμάνι Ηρακλείου κτλ) ανάλογα με τη ζήτηση (on – demand) με χρήση εξυπνης εφαρμογής	X

Οριζόντια Μέτρα για οικισμούς και περιφέρεια	Οικισμοί Δήμου Ηρακλείου
Εγκατάσταση συστήματος τηλεμετρικής για εύκολη πληροφορία των χρηστών	X
Κατασκευή χώρων στάθμευσης για επισκέπτες και βαρέα – περιμετρικά των οικισμών	X
Δημιουργία/ Αναβάθμιση χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία	X
Θέσπιση ιεραρχίας φορτοεκφορτώσεων και καθορισμός θέσεων προφοδοσίας	X
Ενίσχυση ταυτότητας > δράσεις ανάπτυξης επισκεψιμότητας (περιπατητικός, ποδηλατικός τουρισμός, οικότουρισμός, σπορτουρισμός)	X

ευχαριστώ
για την προσοχή σας!

[Τερέζα Καρπαθιωτάκη](mailto:tdk@etam.gr)
tdk@etam.gr