ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΜΟΦΩΝΗΣ ΕΙΣΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΣΥΝΟΨΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ/ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ

επί του Α' Σταδίου της Αναθεώρησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Π. Πόλης

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι κυκλοφοριακές μελέτες εκπονούνται για την υλοποίηση των σκοπών και των στόχων που έχουν τεθεί, εφαρμόζοντας τις τεχνικές προδιαγραφές και τους κανόνες της κυκλοφοριακής τεχνικής.

Ο σκοπός και οι στόχοι μιας μελέτης είναι η προσπάθεια επίτευξης των οραμάτων της δημοτικής αρχής από το σύνολο της. Το 'όραμα' διαμορφώνεται λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες των διαφόρων ομάδων των δημοτών που έχουν εκφρασθεί με τα συλλογικά όργανα του δήμου όπως επιτροπές δημοτικών διαμερισμάτων, εμπορικοί σύλλογοι, τοπικοί οργανισμοί, επιστημονικοί σύλλογοι, επαγγελματίες κλπ.

Το όραμα κάθε συλλογικού οργάνου δεν είναι υποχρεωτικά το ίδιο. Οι κάτοικοι προσβλέπουν στη βελτίωση της καθημερινής ζωής τους, οι εργαζόμενοι στην βελτίωση των όρων μετακίνησης προς/από την εργασία τους, οι εμπορικοί σύλλογοι στην βελτίωση των οικονομικών τους και ούτω καθ' εξής. Επίσης το όραμα μεταβάλλεται χρονικά ανάλογα με την γενικότερη εξέλιξη της κοινωνίας και της τεχνολογίας.

Ειδικότερα οι κάτοικοι επιθυμούν (οραματίζονται) την ασφαλή μετακίνηση ως πεζοί, οι μετακινούμενοι με ιδιωτικό όχημα επιθυμούν την ελεύθερη κυκλοφορία και άφιξη στον προορισμό τους το συντομότερο δυνατόν, οι εγαζόμενοι που χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, ταξί) επιθυμούν άνετη και γρήγορη εξυπηρέτηση, οι ηλικιωμένοι οι ασθενείς και τα ΑμεΑ βασίζονται για την μετακίνηση τους σε κάποιο συγγενή, φίλο ή ταξί, οι επαγγελματίες προσβλέπουν στην εύκολη πρόσβαση της πελατείας τους, τέλος όλοι έχουν κάποιες προσδοκίες ανάλογα με τις ανάγκες τους και τις δυνατότητες τους,

Η υποχρέωση του μελετητή είναι να διαμορφώσει την βέλτιστη τεχνική λύση εφαρμόζοντας την υπάρχουσα νομοθεσία, και την πρόσφατη τεχνική εξέλιξη προς επίτευξη του σκοπού και των εκάστοτε στόχων που έχουν τεθεί.

Οι προηγούμενες κυκλοφοριακές μελέτες της Π. Πόλης είχαν βασικό στόχο την ελάττωση των διαμπερών κινήσεων που μέχρι τότε επιβάρυναν άσκοπα το κέντρο. Αυτό επιτυγχανόταν με διακοπή της συνέχειας της κίνησης του άξονα Δικαιοσύνης-Ιδης-Καλοκαιρινού και με την πεζοδρόμηση της 25ης Αυγούστου που ακύρωνε την κίνηση Βορρά-Νότου. Επίσης, είχε δοθεί ιδιαίτερο βάρος στην διατήρηση της παρουσίας των κατοίκων και της εμπορικής δρστηριότητας δηλαδή την αποφυγή "γκετοποίησης" της Π. Πόλης.

Η υπό έγκριση νέα μελέτη δίνει αποκλειστική προτεραιότητα στη κίνηση των πεζών εις βάρος όλων των άλλων κινήσεων με ιδιωτικό όχημα, με ταξί και με Λεωφορείο.

Σημειώνεται ότι η κίνηση με ποδήλατο είναι εφικτή και στις δύο προσεγγίσεις καθώς και ότι η αναβάθμιση των οδών γειτονιάς, όπου ο φόρτος είναι εν γένει μικρότερος των 100 οχημάτων ανά ώρα (μικρότερος των 2 οχημάτων ανά λεπτό) άρα ήπιος, επιτυγχάνεται με την ανάπλαση τους και όχι υποχρεωτικά με την πεζοδρόμηση ή τον χαρακτηρισμό 'ήπιας κυκλοφορίας'.

Το υπό έγκριση Α' στάδιο της εξεταζόμενης μελέτης παρουσιάζει πολλαπλά προβλήματα εκ των οποίων το κυριότερο είναι η έλλειψη σταθμισμένης αντιμετώπισης των αναγκών μετακίνησης των δημοτών και των επισκεπτών. Εκτός αυτού υπάρχουν και ορισμένα προβλήματα τεχνικής και νομικής φύσεως που περιγράφονται αναλυτικά στη συνέχεια.

ΙΙ. <u>ΑΝΑΛΥΣΗ</u>

Οι παρατηρήσεις επί της Παρουσίασης των τελικών προτάσεων του Α΄ σταδίου της μελέτης με τίτλο «Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης»**, όπως αυτή, ως **Θέμα 1ο**, εγκρίθηκε ομόφωνα από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την **ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ 98 (Αριθμός πρακτικού 18)** της τακτικής συνεδρίασης (διά ζώσης) την 19-10-2022 και εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο. Οι παρατηρήσεις διαχωρίζονται στις εξής κατηγορίες,

Α. <u>Τεχνικά θέματα- παρατηρήσεις</u>

1. ***Διαδικασία λήψης κυκλοφοριακών φόρτων διεξήχθη σε τμήμα του οδικού δικτύου κατά την διάρκεια εκτέλεσης έργων επί των οδών με αποτέλεσμα οι μετρήσεις να μην είναι αντιπροσωπευτικές της υφιστάμενης κατάστασης.***

   Δεν τηρήθηκαν οι ενδεδειγμένοι κανόνες της Κυκλοφοριακής Τεχνικής ότι οι

έρευνες για τις κυκλοφοριακές μελέτες διαξάγονται σε κανονικές συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας. Ενδεικτικά σχετικές αναφορές σε τέτοιους κανόνες και οδηγίες γίνεται στα,

α) Χρήστος Νεκτάριος Αντωνιάδης, Παπαϊωάννου Παναγιώτης Καθηγητής, Διπλωματική Εργασία «Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για τη συλλογή και επεξεργασία κυκλοφοριακών μεγεθών για αυτοκινητοδρόμους», Α.Π.Θ Τμ. Πολ. Μηχανικών & Αγρον. Τοπογράφων Μηχανικών, Νοέμβριος 2014, παρα 3.1.3 ***"...Ανάλογα με τον σκοπό και τη μέθοδο ανάλυσης των δεδομένων, επιλέγεται ο χρόνος διεξαγωγής των μετρήσεων. Αρχικά αποφεύγεται η διεξαγωγή μετρήσεων κατά τις ημέρες και ώρες ειδικών γεγονότων που μεταβάλλουν τα συνήθη κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής. Τέτοια γεγονότα θεωρούνται οι θρησκευτικές εορτές, οι αργίες ή ημιαργίες και ούτω καθεξής. ..... "***

β) Transport Analysis Guidance (TAG ΘΝΙΤ M1.2, Data Sources and Surveys), οδηγίες της διεύθυνσης Μεταφορών (Department for Transport) του Ηνωμένου Βασιλείου, ορίζεται ότι - σε σύντομη μετάφραση ***- "οι κυκλοφοριακές έρευνες πρέπει να διεξάγονται σε κανονικές χρονικές περιόδους αποφεύγοντας εβδομάδες εορτών & σαββατοκύριακα. Οι μήνες Μάρτιος- Νοέμβριος εκτός Αυγούστου είναι κατάλληλοι, αλλά όχι όταν επικρατούν ανώμαλες καταστάσεις στο δίκτυο".***

γ) **I**nterreg,Central Europe, EU, Trans Tritia, D.T3.1.1 Report "Methodology of development of traffic surveys" άρθρο 1. **Introduction -** σε σύντομη μετάφραση **-** ***"….Σε περιπτώσεις σημαντικής επιρροής στα αποτελέσματα της έρευνας λόγω κυκλοφοριακών περιορισμών ή άλλων ανωμαλιών, η κυκλοφοριακή έρευνα θα επαναληφθεί σε άλλη κατάλληλη χρονική περίοδο. ...."*** & παρα 2.1 ***"…. συνιστάται η διεξαγωγή ερευνών φόρτου τους μήνες Απρίλιος,Μάϊος, Ιούνιος, Σεπτέμβριος, Οκτώβριος.... Οταν ορίζεται η ημερομηνία διεξαγωγής της έρευνας λαμβάνονται υπόψη τυχόν εξαιρετικές συνθήκες που επηρεάζουν τους φόρτους, όπως έργα, αθλητικές ή άλλες εκδηλώσεις κλπ. Σε τέτοιες περιπτώσεις η έρευνα αναβάλλεται."***

2. ***Η έλλειψη επαρκών και καταλλήλων μετρήσεων και η κατανομή τους στο δίκτυο για αναλυτική σύγκριση των συνθηκών πριν και μετά την εφαρμογή των προτάσεων, δεν επιτρέπει την αντικειμενική αξιολόγηση της εκπονούμενης μελέτης. Επομένως η υπόψη κυκλοφοριακή μελέτη πάσχει αξιοπιστίας και όλες οι προτάσεις της είναι 'επιθυμίες' χωρίς αντικειμενικά και μετρήσιμα επιχειρήματα σχετικά με την χωρητικότητα του δικτύου, την συμφόρηση, τις καθυστερήσεις, την ατμοσφαιρική ρύπανση κλπ.***

3. ***Υπάρχουν αντιφατικές προτάσεις χαρακτηρισμού για τις ίδιες οδούς σε διαφορετικά άρθρα. (βλέπε παρα 1.3 της Πρότασης)***

Β. Νομικά θέματα - παρατηρήσεις

1. ***Δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι διατάξεις σειράς νόμων και προεδρικών διαταγμάτων στη λήψη αποφάσεων/προτάσεων. Οι διατάξεις του ΝΟΚ (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ν.4067/2012) και του ΚΟΚ (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, ν. 2696/1999 ως ισχύει σήμερα) που έχουν παρερμηνευθεί ή δεν έχουν ληφθεί υπόψη, είναι ότι στους πεζόδρομους, όπως ορίζεται και στους δύο νόμους, επιτρέπεται αποκλειστικά η κίνηση των πεζών εξαιρουμένων μόνο των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης. Με τους τουλάχιστον 120 πεζόδρομους που προτείνονται, ουσιαστικά απαγορεύεται η κυκλοφορία των οχημάτων (ΕΙΧ, μηχανάκια κλπ) κατοίκων και επισκεπτών, των ταξί και των λεωφορείων. Επίσης προτείνεται οι χρήστες ορισμένων σταθμών αυτοκινήτων να διέρχονται πεζοδρομημένες οδούς ενώ αυτό αντίκειται στην νομοθεσία (βλέπε παρα 1.3, 1.7, & 2.1 της Πρότασης).***
2. ***Οι διατάξεις του Προεδρικού Διαταγμάτος που δεν έχουν ληφθεί υπόψη είναι, τα άρθρα του ΠΔ 455/76 (ως ισχύει σήμερα) που αφορούν στην ίδρυση και λειτουργία των σταθμών αυτοκινήτων στην Π. Πόλη τα οποία εφαρμόσθηκαν κατά την έκδοση της αδείας ίδρυσης και λειτουργίας τους (βλέπε παρα 1.4 της Πρότασης) .***
3. ***Οι αποφάσεις έγκρισης της άδειας ίδρυσης των σταθμών αυτοκινήτων από την Διεύθυνση Τεχνικών Εργων της Περιφέρειας Κρήτης (Λασσαίας 1α) και της λειτουργίας από την τότε Νομαρχία αγνοούνται και επί της ουσίας αναιρούνται (βλέπε παρα 1.3, 1.4 της Πρότασης).***
4. ***Οι εγκεκριμένες διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ που έχουν εγκριθεί από το Υπουργείο Συγκοινωνιών δεν λαμβάνονται υπόψη (βλέπε παρα 1.4 της Πρότασης) .***

Γ. Συμβατικά θέματα - παρατηρήσεις

1. ***Δεν έχουν τηρηθεί οι διαδικασίες που περιγράφονται στο ΦΑΚΕΛΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/Απρίλιος 2018, Τεύχος Α2 του Τεχνικού Αντικειμένου της μελέτης (βλέπε στο τέλος της Πρότασης).***

   Στο Τεύχος Α2 στο άρθρο Παραδοτέα ορίζεται ότι << η μελέτη θα εκπονηθεί σε δύο (2) στάδια. Το **στάδιο Α** θα περιλαμβάνει την συλλογή στοιχείων, την ανάλυση και την προκαταρκτική πρόταση. Το **στάδιο Β** θα περιλαμβάνει την οριστική πρόταση που θα διαμορφωθεί μετά τις σχετικές

διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου ή/και άλλων αρχών (όπου απαιτείται). Το **στάδιο Β** θα περιλαμβάνει δύο προτάσεις, την **Β.1** πρόταση που θα μπορεί άμεσα να εφαρμοστεί με την παρούσα κατάσταση (με τις υπάρχουσες διανοίξεις οδών και τα εκτελεσθέντα έργα) και την **Β.2** πρόταση που θα μπορεί να εφαρμοστεί μετά την εκτέλεση των διανοίξεων και των έργων που έχουν προγραμματιστεί σε βάθος10ετίας >>.

***Η παρούσα εισήγηση** της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής **ρητά αναφέρει ότι αφορά** στις **τελικές προτάσεις του** **σταδίου Α της μελέτης** δηλαδή την προκαταρκτική. Ομως, **το κείμενο που** **προωθείται με τίτλο** "τελικές **προτάσεις στάδιο Α"** **περιέχει ταυτόχρονα και τα** **αντικείμενα του σταδίου Β1 και του σταδίου Β2 (!).** Τούτο είναι προφανές διότι ενώ **η εισήγηση αναφέρεται στην έγκριση του Α σταδίου** περιλαμβάνει και την περιγραφή των τελικών προτάσεων που **"υποτίθεται"** **διαμορφώθηκαν μετά από διαβουλεύσεις.** Ομως, οι διαβουλεύσεις αφορούν στην λύση (Β1) άμεσης εφαρμογής και στην λύση (Β2) σε βάθος 10-ετίας, στους ποδηλατόδρομους, στο δίκτυο ΜΜΜ, στις βελτιώσεις κόμβων, κλπ, που **όλα είναι** **αντικείμενο των φάσεων Β1 και Β2.**
Επομένως, **ζητείται να εγκριθεί το στάδιο Α αλλά, χωρίς αυτό να γίνεται σαφές, θα εγκριθεί (εν** **αγνοία !) ταυτόχρονα και όλο το στάδιο Β (δηλαδή τα σενάρια 1ο και 2ο που αποτελούν τα κεφάλαια 5, 6, 7. 8 της υποβληθείσας πρότασης).**
Δηλαδή, **εγκρίνοντας την προκαταρκτική φάση Α**, **θα έγκριθεί ολόκληρη η μελέτη**. Τούτο επίσης σημαίνει ότι, με την ζητούμενη έγκριση της Α φάσης θα εγκριθούν και τα στάδια Β1 και Β2 τοθ Β σταδίου χωρίς να έχει γίνει πλήρης ανάλυση και ενσωμάτωση των παρατηρήσεων/ενστάσεων των θιγομένων επί των προτάσεων του Β1 σταδίου (άμεσης εφραμογής), πόσω μάλλον και του Β2 σταδίου (του ορίζοντα 10-ετίας). Η ενδεχόμενη μη τήρηση των προδιαγραφών του Φακέλλου του έργου είναι συμβατική υποχρέωση και ενέχει λόγο ακύρωσης της μελέτης.*

2. *Δεν έχει παρατηρηθεί η αποδοχή ή η μερική αποδοχή ή η δικαιολογημένη απόρριψη των 24 ενστάσεων που υποβλήθηκαν. Ιδιαίτερα δεν υπάρχει αναφορά των ενστάσεων των Σταθμών Αυτοκινήτων που αναφέρονται σε συγκεκριμένα θέματα αναίρεσης των αδειών λειτουργίας τους, στην περίπτωση που οι υποβληθείσες προτάσεις εγκριθούν (βλέπε ΙΙΙ).*

3. *Χαρακτηριστικό και αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι ότι, οι τελικές προτάσεις της μελέτης δεν κάνουν καμιά αναφορά στις επισημάνσεις της Τεχνικής Εκθεσης, του*

συγκοινωνιολόγου μηχανικού με υπερ 30-ετή εμπειρία στην Ελλάδα και στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η οποία συνοδεύει την ένσταση του Σωματείου Σταθμών Αυτοκινήτων που υπεβλήθη και αναφέρεται με αρ. 6 στον κατάλογο των αιτημάτων που "υποτίθεται" ελήφθησαν υπόψη από τον μελετητή.

4. ***Δεν γίνεται καμία αναφορά στην μειωμένη προσπελασιμότητα των κατοίκων στην κατοικία τους λόγω εφαρμογής πεζοδρόμησης των οδών κατοικίας.***
5. ***Στο προς έγκριση κείμενο έχουν παρατηρηθεί αντιφάσεις χαρακτηρισμού των ιδίων οδών σε διαφορετικά άρθρα (βλέπε ΙΙΙ, παρα 1.3 της Πρότασης), γεγονός που ρίχνει αμφιβολίες στην αξιοπιστία των προτάσεων.***
6. ***Στην υπό έγκριση πρόταση/εισήγηση δεν υπάρχει σαφής πρόταση του μελετητή αλλά εναλλακτικές στις οποίες αναμένει επιλογή και έγκριση.***

Σημείωσεις:

1. ***Για λεπτομέρειες των ανωτέρω παρατηρήσεων βλέπε στο ΙΙΙ. "Αναλυτικές Παρατηρήσεις" που ακολουθούν.***
2. ***Για τα περιεχόμενα του συμβατικού αντικειμένου των σταδίων Α & Β βλέπε σελ 36.***
3. ***Γα αναμενόμενα προβλήματα εφαρμογής βλέπε στο IV "Συμπεράσματα" και V "Προτάσεις".***

III. ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΜΟΦΩΝΗΣ ΕΙΣΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Σημείωση: σε << >> δίνεται το σχετικό κείμενο της πρότασης της μελέτης που αποτελεί την εισήγηση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και Ακολουθούν οι Παρατηρήσεις επί της πρότασης.

<< ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ 98

(Αριθμός πρακτικού 18)

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 18η/19-10-2022 Πρόσκληση, αρ πρωτ 102147 14-10-2022

Θέμα 1ο: Παρουσίαση των τελικών προτάσεων του Α' σταδίου της μελέτης με τίτλο «Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης» (Λήξη Διαβούλευσης για τα Πρακτικά 2.1 & 2.2 /2022 της Επιτροπής Κυκλοφορίας) **>>**

Με Αναφορά στην Εισήγηση 1 της Τεχν. Υπηρεσίας (αρ πρωτ 98621/6-10-22) με

<< ΘΕΜΑ 1ο : **Παρουσίαση των τελικών προτάσεων του Α' σταδίου της μελέτης με τίτλο «Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης»**

Στην παρούσα εισήγηση παρουσιάζονται οι τελικές προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης που αφορούν σε άμεσο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Οι οριστικές προτάσεις συντάχθηκαν έπειτα από την παρουσίαση στην επιτροπή κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις και τις απόψεις όλων των φορέων και συμμετεχόντων.

Στο Α' στάδιο παρουσιάζεται το βασικό σενάριο, το οποίο αποτελεί το βασικό κορμό των προτάσεων της ομάδας μελέτης και στο οποίο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τη διαχείριση της κυκλοφορίας καθώς και αναπλάσεις στην περιοχή μελέτης με στόχο τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και την ποιότητα ζωής.

Οι προτάσεις που ακολουθούν έχουν σαν στόχο την οργάνωση, την αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση της οδικής υποδομής, την μείωση της όχλησης στις γειτονιές, την μείωση των εμπλεκόμενων κινήσεων, την αύξηση της οδικής ασφάλειας και τη δημιουργία ζωνών ανεμπόδιστης κυκλοφορίας των πεζών.

Επισυνάπτεται η τεχνική έκθεση της μελέτης. **>>**

Στην ΕΙΣΑΓΩΓΗ αναφέρονται και τα 24 αιτήματα/ενστάσεις που υποβλήθηκαν από οργανισμούς, σωματεία, εταιρείες, επιχειρηματίες κλπ.

<< ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ομάδα μελέτης πραγματοποίησε προσεκτική ανάγνωση και εξέτασε όλες τις παρατηρήσεις και τα αιτήματα των φορέων και πολιτών του Δήμου και σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ηρακλείου, διαμόρφωσε τις τελικές προτάσεις. Αναλυτικότερα, εξετάστηκαν τα παρακάτω αιτήματα:

1. Το με Α.Π 82339/2022 «Παρατηρήσεις κατοίκων για την κυκλοφοριακή μελέτη παλιάς πόλης»
2. το με Α.Π. 80077/22-08-22 έγγραφο της Αστικό ΚΤΕΛ Ηρακλείου με θέμα «απόψεις της Αστικό ΚΤΕΛ για την κυκλοφοριακή μελέτη της Παλιάς Πόλης»
3. το με Α.Π. 75251/05-08-2022, αιτήματα εκπροσώπου συλλόγου «πολίτες κατά της ηχορύπανσης και ποιότητας ζωής» και μόνιμος κάτοικος κέντρου Σπύρος Παπαρούλης.
4. το με Α.Π. 70076/25-07-2022 έγγραφο του «Περιβαλλοντικού Συλλόγου Αγίας Τριάδας».
5. το με Α.Π. 72581/ 01-08-2022 έγγραφο εκπροσώπου καταστηματαρχών της 1821.
6. το με Α.Π. 72309/ 29-07-2022 έγγραφο του «Σωματίου Επιχειρηματιών Χώρων Στάθμευσης» με θέμα «Ένσταση στη νέα υπό έγκριση κυκλοφοριακή μελέτη της παλιάς πόλης του Ηρακλείου».
7. το με Α.Π. 86513/ 06-09-2022 αίτημα των 1. ΚΤΕΛ Ηρακλείου Α.Ε., 2. Σωματίου Επιχειρηματιών Χώρων Στάθμευσης Ηρακλείου, 3. ΧΑΡ.ΜΑ. ΑΕ, με θέμα «Άρση απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων λόγω έργων που τέθηκε σύμφωνα με την Α.Π. 3290ΠΕ/2021 Αποκεντρωμένης διοίκησης Κρήτης και την με Α.Π. 2501/1/359-λβ/2021 απόφαση Δ/νσης Αστυνομίας Ηρακλείου».
8. το με Α.Π. 86179/06-09-2022, αίτημα του κυρίου Μανόλη Βαλτζάκη επιχειρηματία Υπαίθριων χώρων στάθμευσης.
9. το με Α.Π. 71796/ 28-07-2022 έγγραφο του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου με θέμα «σημεία τροφοδοσίας και χώρους στάθμευσης δικύκλων».
10. **τ**ο με Α.Π.55472/17-06-2022 έγγραφο του Σωματίου επιχειρηματιών σταθμών αυτοκινήτων Ηρακλείου με θέμα «Παρατηρήσεις επί των απαντήσεων του μελετητή».
11. την πρόταση εταιρείας «ΚΑΡΑΡΤΑΚΗΣ ξενοδοχεία και εστιατόρια ΑΕ» σχετικά με την κυκλοφοριακή μελέτη Ηρακλείου.
12. το με Α.Π. 58093/25-06-2021 έγγραφο των καταστηματαρχών της ΕΒΑΝΣ

13. το με Α.Π.33663 /12-05-20, αίτημα κυρίας Κυριακάκη Φωτεινής
14. το με Α.Π. 71881/28-07-2022 έγγραφο του κυρίου Μαστοράκη Κυριάκου
15. το με Α.Π. 71878/28-07-2022 έγγραφο του κυρίου Συλλιγνάκη Κώστα
16. το με Α.Π. 71864/28-07-2022 έγγραφο του κυρίου Γιώργου Χατζάκη
17. το με Α.Π. 75553/08-08-2022 έγγραφο του κυρίου Κούρου Εμμανουήλ
18. το με Α.Π. 27690/02-08-2022 έγγραφο του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου με θέμα «Θέση ΕΣΥ για τη Διαβούλευση που αφορά την κυκλοφοριακή μελέτη στην παλιά πόλη»
19. το με Α.Π. 71870/28-07-2022 έγγραφο του κυρίου Καλαϊτζάκη Μιχαήλ
20. το με Α.Π. 71867/28-07-2022 έγγραφο του κυρίου Γιαχνάκη Εμμανουήλ
21. το με Α.Π. 68233/19-07-2022 έγγραφο από την εταιρεία ΧΑΡ. ΜΑ ΑΕ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ με θέμα «Ένσταση στην νέα υπό έγκριση κυκλοφοριακή μελέτη της παλιάς πόλης του Ηρακλείου»
22. το με Α.Π. 73856/03-08-2022 έγγραφο από τον Εμπορικό Σύλλογο Ηρακλείου με θέμα «Θέση ΕΣΥ για τη Διαβούλευση που αφορά την κυκλοφοριακή μελέτη στην παλιά πόλη»
23. το με Α.Π. 68233/19-07-2022 του τμήματος Οδικής Κυκλοφορίας & Τοπ/σεων, Διεύθυνσης Δημοσίων Έργων της Περιφέρειας Κρήτης με θέμα «Έγκριση χωροθέτησης & κυκλοφοριακής μελέτης υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων 165 θέσεων δημόσιας χρήσεως και 55 θέσεων ιδιωτικής χρήσεως σε οικόπεδο επί των οδών Θησέως- Κόσμων- Καρτερού εντός της παλαιάς πόλεως Ηρακλείου, ιδιοκτησίας «Χαρ. Μα» Α.Ε.Τ.Ε.Α.Ε.»
24 το με Α.Π. 82332/29-08-2022 έγγραφο με θέμα «Κατάργηση κυκλοφορίας οχημάτων στην Γιαννίκου» του κυρίου Προκόπιου Αγγελέτου. >>

<u>Παρατήρηση</u>

Τα αιτήματα 2 (ΚΤΕΛ), 6 (Επιχειρηματιών χώρων στάθμευσης), 7 (ΚΤΕΛ, Σωματείο Επιχειρηματιών χώρων στάθμευσης Σταθμών Αυτοκινήτων), 7 (ΧΑΡ.ΜΑ. ΑΕ), 10 (Επιχειρηματιών χώρων στάθμευσης-Παρατηρήσεις επί των απαντήσεων του μελετητή), 21&23 (εταιρεία ΧΑΡ.ΜΑ ΑΕ), 23 (τμήμα οδικής κυκλοφορίας & τοπ/σεων, δ/νση Δημοσίων Εργων-έγκριση υπογείου σταθμού αυτοκινήτων Χαρ.Μα.ΑΕΤΕΑΕ), έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το ΚΤΕΛ, για το Σωματείο Επιχειρηματιών Σταθμών Αυτοκινήτων Ηρακλείου και για την εταιρεία ΧΑΡ.ΜΑ ΑΕ Χώρων Στάθμευσης Αυτοκινήτων.

<< 1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1.1 Πρόταση πεζοδρόμησης του άξονα των οδών: Δικαιοσύνης– Ίδης- Καλοκαιρινού μέχρι την οδό Καζάνη >>

<u>Παρατήρησεις</u>:

α) Η εξετασθείσα και ευρεθείσα απόσταση βαδίσματος δεν είναι παράγων που επηρεάζει την προσπελασιμότητα στους Σταθμούς Αυτοκινήτων. Η συνήθης απόσταση Σταθμού Στάθμευσης από εμπορική περιοχή κυμαίνεται από 135-70μ ('Σχεδιασμός Μεταφορών, Ι.Μ. Φραντζεσκάκης, Γ.Α. Γιαννόπουλος).

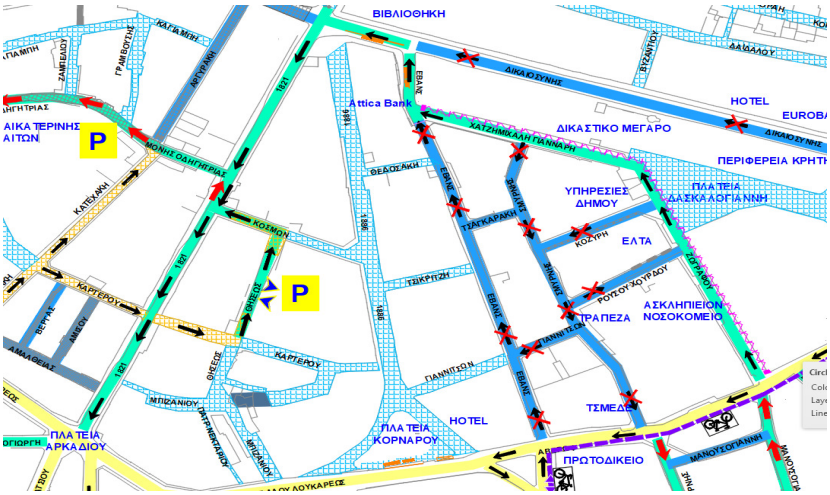
β) Η απόσταση βαδίσματος επηρεάζει τις διαδρομές και τις θέσεις των στάσεων των λεωφορείων του ΚΤΕΛ ιδίως όταν ο επιβάτης φέρει κάποιο φορτίο ή είναι κάποιας ηλικίας ή είναι βροχερός καιρός. Η συνήθης απόσταση μεταξύ στάσεων είναι 200μ.

Δεν έχει γίνει κάποια αναφορά στους λόγους που οι ενστάσεις του ΚΤΕΛ απερίφθησαν και γι' αυτό δεν έχουν ληφθεί υπόψη στην ετοιμασία των τελικών προτάσεων.

γ) Δεν έχει γίνει καμία αναφορά στην προσπελασιμότητα των Λαϊκών Αγορών δια μέσου των πεζοδρομημένων οδών ή των οδων ήπιας κυκλοφορίας.

δ) Οι <u>αποστάσεις βαδίσματος έχουν σημασία μόνο για το μέρος του ενεργού πληθυσμού</u>. <u>Δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία για τους ηλικιωμένους, για άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικότερα τους πιο αδύναμους δημότες</u> οι οποίοι αναμένουν κάποιο όχημα π.χ. Ταξί, για την εξυπηρέτηση τους. Η επέκταση της ενιαίας πεζοδρομημένης περιοχής δεν προσφέρει βελτίωση των ανεκτών αποστάσεων για τα άτομα με κάποια δυσκολία βάδισης, όταν ταυτόχρονα απομακρύνονται τα σημεία επιβίβασης/αποβίβασης τους από το όχημα (ΕΙΧ, ταξί, ΚΤΕΛ) που τους έφερε στο κέντρο .

<< 1.2 Πρόταση πεζοδρόμησης οδών Έβανς, Σμύρνης και των κάθετων σε αυτές οδούς Γιαννιτσών, Τζαγκαράκη, Ρούσου Χούρδου και Κοζύρη. (Αναφορά στην Εικόνα 1.3)



Εικόνα 1.3: Πεζοδρόμηση οδών Έβανς, Σμύρνης, Ζωγράφου και ενδιάμεσων καθέτων οδών

>>

<u>Παρατήρησεις</u>:

α) Στο άρθρο 2 (Πίνακας 2.1 Προτεινόμενοι πεζόδρομοι) η Εβανς προτείνεται ως πεζόδρομος από την 25η Αυγούστου μέχρι την Αβέρωφ. Στην παρούσα πρόταση του άρθρου 1 παρα 1.2 το τμήμα της από την Χατζημιχάλη Γιάνναρη μέχρι την Δικαιοσύνης χαρακτηρίζεται ως ήπιας κυκλοφορίας. Τι ισχύει ?

β) Η προσπελασιμότητα του Σταθμού Αυτοκινήτων "Θησέως" της Χαρ.Μα ΑΕ επηρεάζεται από τις πεζοδρομήσεις σε συνδυασμό με την πεζοδρόμηση της Δικαιοσύνης που αποτελούσε μια εκ των τριών πορειών άφιξης στο Σταθμό που είχαν εγκριθεί από την Περιφέρεια (Δ/νση Οδικών Εργων-Λασσαίας 1α) κατά την ίδρυση του Σταθμού.

γ) Τα ΚΤΕΛ δεν επηρεάζονται από τις συγκεκριμένες πεζοδρομήσεις.

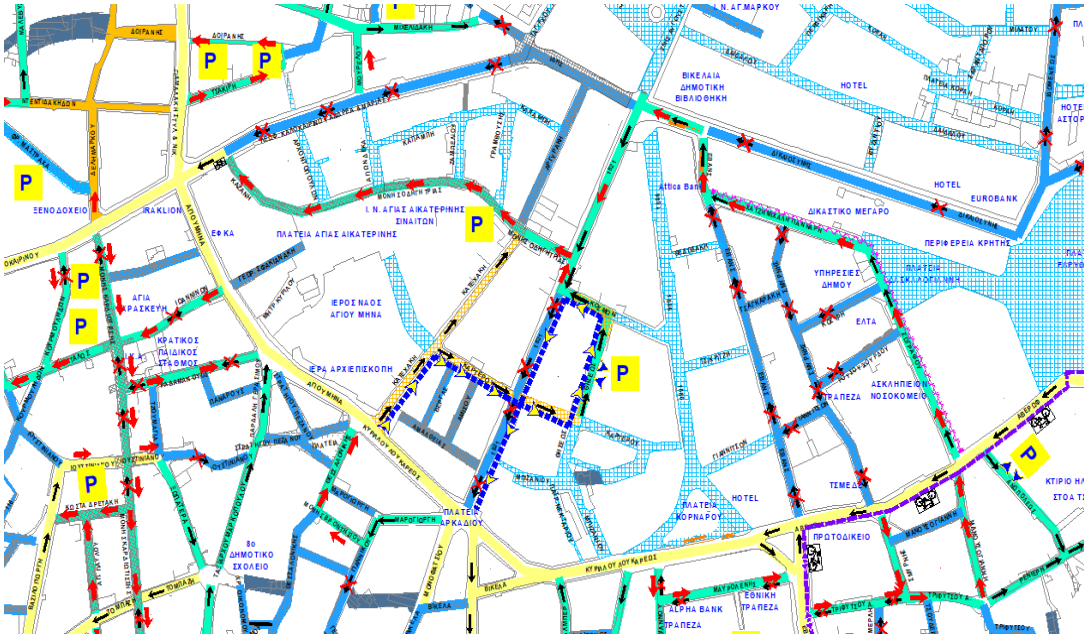
δ) Επηρεάζονται οι μετακινήσεις και η στάθμευση των κατοίκων παρά την οδό ή και σε τυχόν ιδιωτικό χώρο εκτός οδού καθώς και τα ταξί.

ε) Στην συγκεκριμένη πρόταση αγνοούνται οι ανάγκες των κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής στη χρήση και στάθμευση των ιδιωτικών τους αυτοκινήτων.

στ) Η επίκληση της ωρίμανσης της ιδέας της πεζοδρόμησης από μια ομάδα επιχειρηματιών δεν αποτελεί μοναδικό λόγο απόφασης για πεζοδρόμηση, ιδίως όταν είναι εις βάρος άλλων ομάδων.

ζ) Στη μελέτη γίνεται η εκτίμηση ότι θα επιτευχθεί μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου με την προτεινόμενη πεζοδρόμηση. <u>Δεν δίδεται το μέγεθος της μείωσης ούτε η εξ αυτής επιβάρυνση άλλων οδών πχ Μ. Οδηγητρίας</u>

<< 1.3 Πρόταση διαμόρφωσης ήπιας κυκλοφορίας και αποκλειστικής κίνησης ταξί, οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, δικύκλων, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων minibus στον άξονα Ζωγράφου- Χατζ. Γιάνναρη- Δικαιοσύνης- 1821- Μονής Οδηγήτριας- Καζάνη- Λεωφόρος Καλοκαιρινού (Αναφορά στην Εικόνα 1.4)



Εικόνα 1.4: Διαμόρφωση άξονα ήπιας κυκλοφορίας για τη διέλευση συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων >>

<u>Παρατήρησεις</u>:

α) Στην νομοθεσία δεν υπάρχει αποκλειστική κίνηση τύπων οχημάτων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Η είσοδος όλων ή η απαγόρευση εισόδου τύπων οχημάτων εφαρμόζεται με τις κατάλληλες πινακίδες του ΚΟΚ όπως για κάθε άλλη οδό.

β) Ολο το μήκος της Δικαιοσύνης (Πλ Ελευθερίας μέχρι 1821) προτείνεται σε άλλο άρθρο της πρότασης (άρθρο 2, Πίνακας 2.1 'Προτεινόμενοι πεζόδρομοι') ως πεζόδρομος ενώ στο παρόν άρθρο το τμήμα της από Εβανς μέχρι την 1821 προτείνεται ως ήπιας κυκλοφορίας. Στην περίπτωση που όλο το μήκος της Δικαιοσύνης είναι πεζόδρομος η συγκεκριμένη πρόταση (εικόννα 1.4) δεν είναι νόμιμη. <u>Τι ισχύει ??</u>

γ) Στο άρθρο 2, Πίνακας 2.1 'Προτεινόμενοι πεζόδρομοι' η 1821 χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος σε όλο το μήκος της. Ομως, στην παρούσα πρόταση (εικόνα 1.4) η 1821 χαρακτηρίζεται ως ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της από την 25η Αυγούστου μέχρι την Μονής Οδηγητρίας. Με τους προτεινόμενους χαρακτηρισμούς, δημιουργείται κυκλοφοριακό πρόβλημα στο τμήμα της, από Κόσμων μέχρι Μονής Οδηγητρίας, μήκους 17 μ που θα είναι αμφίδρομο, με κινήσεις κατά το αγγλικό σύστημα (!!) και με ανύπαρκτη ορατότητα για τους στρέφοντες από την Κόσμων. Με ποια διαμόρφωση και πως θα ρυθμίζεται και θα λειτουργεί η κυκλοφορία σε αυτή την θέση ??. Μήπως χρειασθούν φωτεινοί σηματοδότες ? Τελικά το συγκεκριμένο τμήμα της 1821 θα είναι πεζόδρομος ή οδός ήπιας κυκλοφορίας ?

δ) <u>Η διοχέτευση όλης της κυκλοφορίας στην οδό Μ. Οδηγητρίας</u> μαζί με αυτήν από τον υφιστάμενο επ' αυτής υπαίθριο σταθμό αυτοκινήτων, <u>την επιβαρύνει όχι μόνο λόγω διατομής αλλά και ως οδός ήπιας κυκλοφορίας στην οποία προτεραιότητα έχουν οι πεζοί</u>.

ε) <u>Η πεζοδρόμηση της 1821 από Κόσμων μέχρι Λουκάρεως ακυρώνει την προσπέλαση/άναχώρηση στο Σταθμό</u> Αυτοκινήτων ***<u>της εταιρείας Χαρ. Μα. ΑΕ στην Θησέως</u> διότι, όλα τα οχήματα απαγορεύεται να εισέλθουν σε πεζόδρομο σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ.*** *(βλέπε και 1.4, εικονα 1.5 κατωτέρω)*

Στο άρθρο 2, Πίνακας 2.1 'Προτεινόμενοι πεζόδρομοι' η 1821 χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος σε όλο το μήκος της. Ποια είναι τελικά η πρόταση για την 1821 και ποιοι είναι οι λόγοι που δικαιολογούν την πρόταση ??

στ) Στο άρθρο 2 (Πίνακας 2.1 'Προτεινόμενοι πεζόδρομοι') η Χατζημιχάλη Γιάνναρη προτείνεται ως πεζόδρομος από την Αβέρωφ μέχρι την Εβανς. Στην παρούσα παράγραφο 1.3 προτείνεται ως ήπιας κυκλοφορίας. Τι ισχύει ?

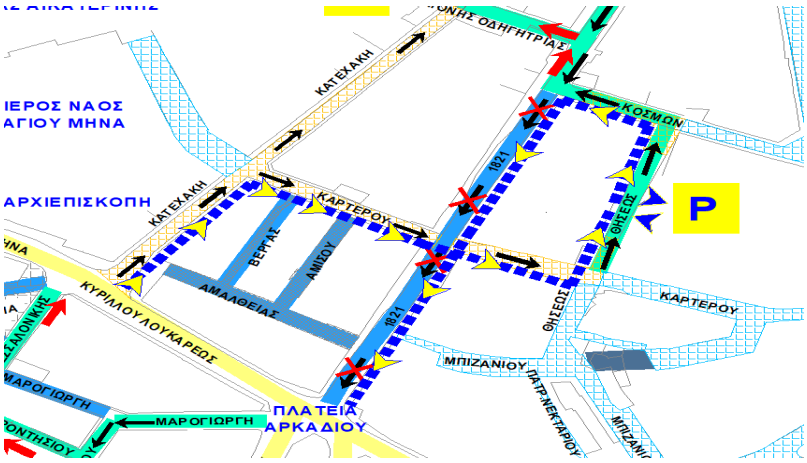
ζ) Εάν, για την Χατζημιχάλη Γιάνναρη ισχύει ο χαρακτηρισμός του 'πεζόδρομου' τότε κανένα όχημα δεν διέρχεται νόμιμα. Εάν ισχύει ο χαρακτηρισμός 'ήπιας κυκλοφορίας' τότε η συγκέντρωση της διέλευσης όλων των κινήσεων μέσω του άξονος Ζωγράφου-Χατζημιχάλη Γιάνναρη-Δικαιοσύνης-1821-Μονής Οδηγητρίας-Καζάνη με ταυτόχρονη διέλευση των χρηστών των σταθμών αυτοκινήτων της οδού Θησέως και της οδού Μονής Οδηγητρίας δεν δικαιολογείται ο χαρακτηρισμός "ήπιας κυκλοφορίας". Αυτός ο άξονας θα λειτουργεί ως οδός πλήρους κυκλοφορίας και μάλιστα σε συνθήκες κορεσμού όπως έχει συμβεί τα τελευταία χρόνια λόγω των έργων.

θ) Η οδός Ζωγράφου δεν αναφερεται ως πεζόδρομος ή ως ήπιας κυκλοφορίας στους

αντίστοιχους πίνακες 2.1, 2.2 και 3.1. Στην παρούσα παράγραφο προτείνεται ως ήπιας κυκλοφορίας. Τι ισχύει ?

η) Πως αντιμετωπίζονται τα εκτοπιζόμενα οχήματα των κατοίκων ?

<< 1.4 Πρόταση πεζοδρόμησης οδού 1821 στο τμήμα από Κόσμων μέχρι Κυρίλλου Λουκάρεως (Αναφορά στην Εικόνα 1.5)



Εικόνα 1.5: Διαδρομές εισόδου και εξόδου για την εξυπηρέτηση των οχημάτων στον σταθμό αυτοκινήτων >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Σύμφωνα με τα οριζόμενα του άρθρου 2 παρα. 1, η πεζοδρόμηση εφαρμόζεται 'όταν η οδός έχει τμήματα μικροτέρου πλάτους από 3,20 μ, <u>όμως</u> η 1821 έχει πλάτος άνω των περίπου 5,00μ >3,20μ.

β) Η πεζοδρόμηση της 1821 αποκλείει την προσπέλαση/αναχώρηση στον Σταθμό Αυτοκινήτων της εταιρίας Χαρ.Μα. ΑΕ στην 'Θησέως' <u>παρόλο που αυτή η πορεία είναι εγκεκριμένη από την Δ/νση Τεχνικών Εργων της Περιφέρειας (Λασσαίας 1α) κατά την ίδρυση του σταθμού. Αγνοήθηκαν</u> <u>τα σχετικά έγγραφα που υποβλήθηκαν στις Επιτροπές.</u>

γ) Η πιθανή δικαιολογία που δίδεται, ως εξαίρεση του κανόνα του πλάτους της οδού για πεζοδρόμηση, επειδή υπάρχει απαίτηση άλλων καταστηματαρχών, είναι χωρίς αντικειμενικά επιχειρήματα και είναι απαράδεκτη.

<u>Με ποιες διατάξεις οι δημόσιες αρχές εφαρμόζουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις χωρίς την υποστήριξη κυκλοφοριακής ανάλυσης, αλλά κατά την απαίτηση ιδιωτών και χωρίς να αφορά την οδική ασφάλεια</u> ??

Υπάρχουν αντικειμενικοί κυκλοφοριακοί λόγοι για την προτίμηση ικανοποίησης των καταστηματαρχών έναντι της λειτουργίας του Σταθμού Αυτοκινήτων στην Θησέως όπου εξυπηρετείται μεγάλος αριθμός επισκεπτών του εμπορικού κέντρου της πόλης ?. Αυτός ήταν από τους βασικούς στόχους των προηγουμένων μελετών.

δ) Η <u>προτεινόμενη αποκλειστική (!) διέλευση</u> των οχημάτων του Σταθμού Αυτοκινήτων <u>μέσα από το πεζοδρομούμενο τμήμα της 1821 είναι παράνομη</u>. Συμφωνα με τον ΚΟΚ (Ρ-55) στους πεζόδρομους απαγορεύονται όλα τα οχήματα εκτός των εκτάκτου ανάγκης.

Οι τελικές προτάσιες της εισήγησης δεν διευκρινίζουν τον τρόπο εφαρμογής της για την αποφυγή της παρανομίας. Σύμφωνα με τον ισχύοντα ΝΟΚ περί πεζοδρόμων ποια είναι η πινακίδα του ΚΟΚ που θα τοποθετούνταν για μια τέτοια εφαρμογή.

ε) Η οδός Θησέως επί της οποίας ιδρύθηκε ο σταθμος "Θησέως' της εταιρίας Χαρ.Μα, ΑΕ, στον πίνακα 2.2 και 3.1 χαρακτηρίζεται ως ήπιας κυκλοφορίας.

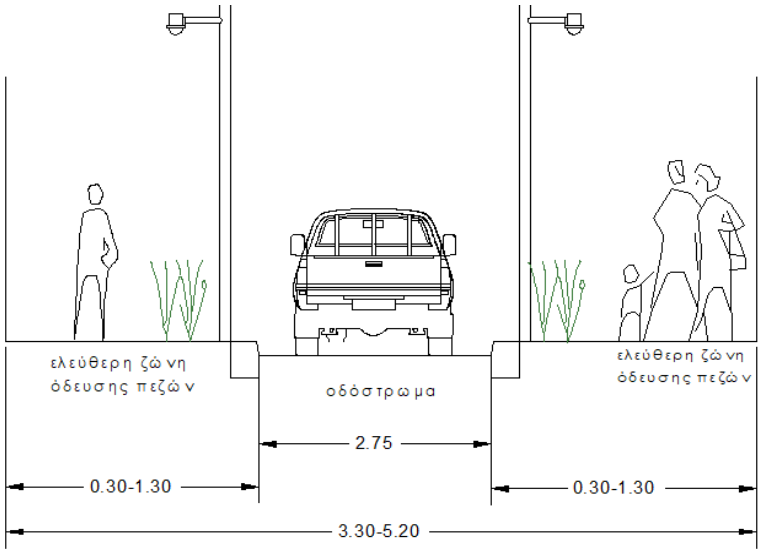
Σε προηγούμενες ενστάσεις της εταιρίας Χαρ.Μα ΑΕ , του Σωματείου Επιχειρηματιών Σταθμών Αυτοκινήτων και της Τεχνικής Εκθεσης του Συγκοινωνιολόγου Παναγιώτη Ρωμανού επισημαίνεται ότι, η ίδρυση του σταθμού μεγάλου μεγέθους στην οδό Θησέως, υπόκειται στους περιοριμούς του ΠΔ 455/76, όταν η είσοδος/έξοδος ευρίσκεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Δεδομένου ότι ο σταθμός εγκρίθηκε με μη χαρακτηρισμένη την οδό Θησέως δεν έχει δοθεί απάντηση ότι αυτή η έγκριση θα ισχύει μετά τον χαρακτηρισμό της ή άν ο προτεινόμενος χαρακτηρισμός θα αναιρεθεί. Επί πλέον, η προτεινόμενη εξαίρεση της κίνησης αναχώρησης μέσω της πεζοδρομούμενης 1821 είναι παράνομη.

στ) Το ίδιο ερώτημα ισχύει και αναμένεται η αντίστοιχη απάντηση του μελετητή και του Δήμου για το Σταθμό Αυτοκινήτων "Κλάδη" στην οδό Ανωπόλεως η οποία δηλώνεται στην μελέτη ως ήπιας κυκλοφορίας στους πίνακες 2.2 και 3.1, ενώ με αυτόν τον χαρακτηρισμό της οδού, ο σταθμός υπόκειται στους περιορισμούς των διατάξεων του ΠΔ455/76.

ζ) Η σημερινή διέλευση των λεωφορείων ακυρώνεται με τις πεζοδρομήσεις της Δικαιοσύνης και της 1821. Δεν δίδονται απαντήσεις στην σχετική ένσταση των ΚΤΕΛ με τους λόγους για την απαγόρευση της διέλευσης των λεωφορείων ούτε κάποια αναφορά για τυχόν επικείμενη σύμφωνη γνώμη από το Υπουργείο Μεταφορών που είναι η καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία για τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Σημειώνεται ότι όλες οι τροποποιήσεις της διαδρομής των ΚΤΕΛ υπόκεινται στην έγκριση του Υπουργείου Μεταφορών.

<< 1.5 Πρόταση ανάπλασης- διαμόρφωσης οδών Άλμπερ- Βιάννου, μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και αντιδρόμηση οδού Βιάννου (Εικόνα 1.6)



Εικόνα 1.6: Προτεινόμενη διατομή οδών Βιάννου και Άλμπερ

>>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Το πλάτος κυκλοφορίας των 2.75μ είναι ανεπαρκές για οδό με μονή λωρίδα κυκλοφορίας και δεν ενδείκνυται για μεγάλα μήκη.

β) Δεν υπάρχει επαρκής χώρος για την προσπέραση τυχόν ακινητοποιημένου ή σε στάση οχήματος (ΕΙΧ, δίκυκλο, ποδήλατο)

γ) Το πλάτος των 2,75μ δεν επιτρέπει την κίνηση και δράση των πυροσβεστικών οχημάτων.

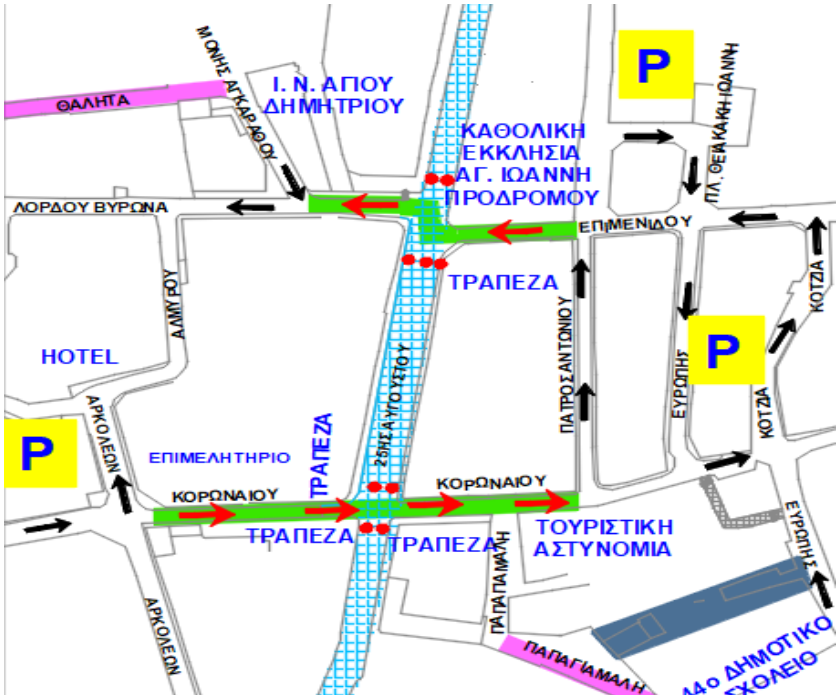
δ) Το ελάχιστο πλάτος του πεζοδρομίου πρέπει να είναι 1,00μ. Σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας δεν ενδείκνυται η κατασκευή κρασπέδων.

<< 1.6 Επεμβάσεις στην περιοχή της Αγίας Τριάδας (πεζοδρομήσεις) >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

Οι προτάσεις δεν επηρεάζουν του Σταθμούς Αυτοκινήτων του Σωματείου Επιχειρηματιών Σταθμών Αυτοκινήτων Ηρακλείου ούτε τα ΚΤΕΛ.

<< 1.7 Διαμπερείς κινήσεις στην 25η Αυγούστου. (Αναφορά στην Εικόνα 1.7)



Εικόνα 1.7: Τοποθέτηση στυλίσκων επί της 25ης Αυγούστου

>>

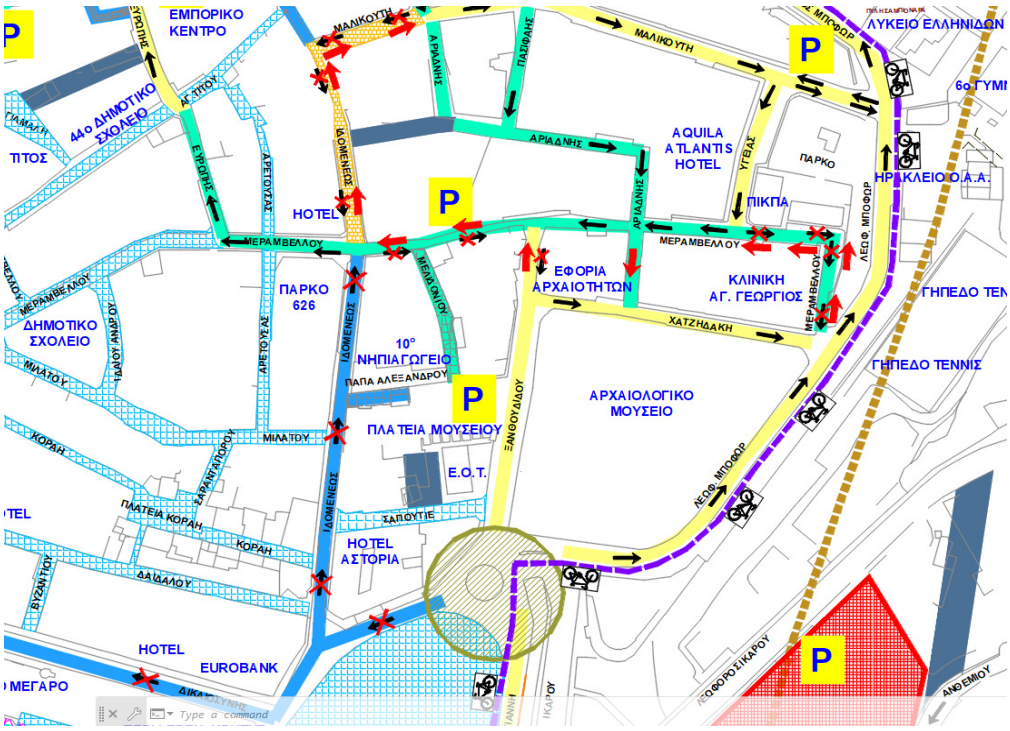
<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) ***Η χρήση των στυλίσκων για την αποτροπή εισόδου οχημάτων στην πεζοδρομημένη οδό της 25ης Αυγούστου έχει ήδη επισημανθεί ως παράνομη σε προηγούμενες παρατηρήσεις μας προς τις Επιτροπές. Ο λόγος που δεν πρέπει να τοποθετούνται φυσικά εμπόδια είναι διότι <u>εμποδίζουν την προσπέλαση των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης</u> που έχουν το νόμιμο δικαίωμα και την ανάγκη να εισέλθουν στον πεζόδρομο για λόγους ασφαλείας, καθώς και τις φορτοεκφορτώσεις τυχόν καταστημάτων στον πεζόδρομο.***

β) Γιατί προτείνεται φυσικό εμπόδιο (στυλίσκοι) μόνο για την 25η Αυγούστου και όχι για όλους τους πεζόδρομους, ώστε να εξασφαλίζεται η αποκλειστική κίνηση των πεζών ? Τι εφαρμόζεται όταν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης σε παρόδια ιδιοκτησία ?

γ) Τα τμήματα της 25ης Αυγούστου στα οποία διέρχεται η εγκάρσια κίνηση πρέπει να αποχαρακτηρισθούν.

<< 1.8 Πρόταση πεζοδρόμησης οδού Ιδομενέως από Πλατεία Ελευθερίας μέχρι οδό Μεραμβέλλου. (Αναφορά στην Εικόνα 1.8)



Εικόνα 1.8: πεζοδρόμηση οδού Ιδομενέως και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ευρύτερης περιοχής

>>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Η πεζοδρόμηση της Ιδομενέως ακυρώνει μια των εγκεκριμένων, κατά την ίδρυση του σταθμού από την Περιφέρεια, πορειών άφιξης στον Σταθμό Αυτοκινήτων "Κέντρο" του Ε. Σκουλούδη.

β) Το πλάτος της Ιδομενέως είναι περίπου 6,50μ >3,20μ που έχει ορισθεί στο άρθρο 2 της τελικής πρότασης και εισήγησης ως κανόνας για την πεζοδρόμηση τμημάτων οδών. Επίσης, τα ήδη κατασκευασθέντα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού επαρκούν για την άνετη κίνηση των πεζών. Σε τυχόν χαρακτηρισμό της ως ήπιας κυκλοφορίας η περαιτέρω μείωση της ταχύτητας των οχημάτων μπορεί να επιτευχθεί με 'σαμαράκια' ή υπερυψωμένες διαβάσεις και να διατηρηθεί η νόμιμη πορεία προς τον Σταθμό Αυτοκινήτων "Κέντρο". Υπάρχουν άλλοι κυκλοφοριακοί λόγοι που επιβάλλουν την πεζοδρόμηση ? Δεν έχει γίνει κάποια σχετική αναφορά σε σημερινούς ή μελλοντικούς φόρτους στην Ιδομενέως.

γ) Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην Μεραμβέλλου αντιβαίνουν στην προτεινόμενη πεζοδρόμηση του τμήματος της Μεραμβέλλου από Μελιδονίου μέχρι Ξανθουδίδου που αναφέρεται στον αρ. 31 του πίνακα 2.1 του άρθρου 2. Τι ισχύει ? Αν ισχύει η πεζοδρόμηση, τότε η συνέχεια της κίνησης διακόπτεται λόγω της πεζοδρόμησης του τμήματος της Μεραμβέλλου. Αρα ούτε αυτή η εναλλακτική είσοδος προς τον σταθμό αυτοκινήτων "Κέντρο" θα είναι εφικτή.

δ) Η προτεινόμενη πορεία της Μεραμβέλλου προς την Ιδομενέως δεν είναι εφικτή αν ισχύει η πεζοδρόμηση της από Ξανθουδίδου μέχρι Μελιδονίου. Ταυτόχρονα η αριστερή στροφή προς την Ξανθουδίδου θα έρχεται αντιμέτωπη (σε σύγκρουση) με την προτεινόμενη μονοδρόμηση της Ξανθουδίδου.

ε) Στην ίδια θέση η πορεία της Ξανθουδίδου βόρεια προς Μεραμβέλλου είναι αδιέξοδη διότι η αριστερή στροφή απαγορεύεται λόγω της πεζοδρόμησης και η δεξιά στροφή απαγορεύεται λόγω της μονοδρόμησης της Μεραμβέλλου προς Ιδομενέως.

ζ) Στην περίπτωση που το τμήμα της Μεραμβέλλου από Ξανθουδίδου μέχρι Μελιδονίου πεζοδρομείται (παρατήρηση β) τότε λόγω της αμφίδρομης κίνησης της Ξανθουδίδου και της μονοδρόμησης της Χατζηδάκη προς Μποφώρ ποια είναι η κυκλοφορία στο τμήμα της Ξανθουδίδου από Χατζηδάκη μέχρι την Μεραμβέλλου ? Η πρόταση χρήζει επανεξέτασης.

η) Οι κόμβοι Μεραμβέλλου/Χατζηδάκη και Χατζηδάκη/Μποφώρ με τις προτεινόμενες μονοδρομήσεις δεν είναι λειτουργικοί διότι, λόγω της εγγύτητας τους υπάρχει ασάφεια προτεραιότητας των προσβάσεων και επομένως μειωμένη οδική ασφάλεια.

Γενικά, η πρόταση όπως παρουσιάζεται στην Εικόνα 1.8 δεν λειτουργεί και πρέπει να επανεξετασθεί τροποποιώντας αν και ποια τμήματα των οδών πεζοδρομούνται.

<< 2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ

Συμπληρωματικά με τις παραπάνω προτάσεις η ομάδα μελέτης προτείνει .....

Συγκεκριμένα τα οδικά τμήματα διαχωρίστηκαν σε τρείς κατηγορίες ανάλογα με τα πλάτη τους . 1. Οδικά τμήματα που παρουσιάζουν πλάτος μικρότερο από 3,20μ, το οποίο δεν επαρκεί για την κυκλοφορία των οχημάτων και ταυτόχρονα την κυκλοφορία των πεζών. Τα οδικά τμήματα που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία, προτείνεται να χαρακτηριστούν ως πεζόδρομοι.

2. Οδικά τμήματα που παρουσιάζουν πλάτη από 3,21μ μέχρι 5,50μ, τα οποία προτείνεται να λειτουργούν σαν οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα προτείνεται να διαμορφωθούν με ενιαίο οδόστρωμα και η κυκλοφορία των οχημάτων θα διαχωρίζεται από αυτή του χώρου κυκλοφορίας πεζών με στυλίσκους.
3. Στην Τρίτη κατηγορία κατατάσσονται τα οδικά τμήματα που το πλάτος τους υπερβαίνει τα 5,51μ. Για τα οδικά τμήματα αυτά προτείνεται η διαμόρφωσή τους και η κατασκευή πεζοδρομίων ανάλογα με την γεωμετρία τους και την λειτουργία τους (μονής ή διπλής κατεύθυνσης), συνεπώς ανάλογα τα γεωμετρικά τους περιθώρια. **>>**

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Τα οριζόμενα πλάτη αφορούν το πλάτος μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών.

β) Στον πίνακα 2.1 πεζοδρομούνται και οδοί με μεγαλυτερο πλάτος από 3,20μ όπως π.χ. οι οδοί 1821 (περ 6,00μ >3,20μ), Ιδομενέως (περ 6,50μ >3,20μ), Μαλικούτη (περ 6,50μ>3,20μ), Πασιφάης (περ 4,50μ >3,20μ), Ευρώπης (περ 4,25μ >3,20μ), ΧατζηΜιχάλη Γιάνναρη (περ 5,00μ > 3,20μ).

Πότε δεν εφαρμόζεται ο ορισθείς κανόνας πεζοδρόμησης για οδούς με τμήματα μικροτέρου πλάτους από 3,20 μ ?

β) Στον πίνακα 2.1 υπάρχουν οδοί που χαρακτηρίζονται ως πεζόδρομοι ενώ σε επί μέρους άρθρα ο χαρακτηρισμός αναιρείται. Ποιος είναι τελικά ο σωστός χαρακτηρισμός ??

<< 2.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Τα οδικά τμήματα που το πλάτος τους δεν ξεπερνά τα 3,20μ., προτείνεται να χαρακτηριστούν πεζόδρομοι. Στον πίνακα 2.1 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα συγκεκριμένα τμήματα. Τα αντίστοιχα οδικά τμήματα, παρουσιάζονται με χαρακτηριστικό χρώμα στο σχέδιο του φακέλου.

Ακολουθεί, Πίνακας 2.1 'Προτεινόμενοι Πεζόδρομοι

Στον πίνακα 2.1 'Προτεινόμενοι Πεζόδρομοι' δίδονται τα τμήματα των πεζοδρομούμενων οδών με αρίθμηση από 2 μέχρι 120. **>>**

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Το πλήθος των πεζοδρομούμενων οδών εκτιμάται ότι θα δημιουργήσει πρόβλημα κινητικότητας των κατοίκων και της προσπέλασης σε μερικούς Σταθμούς Αυτοκινήτων, άρα επανεξέταση των αδειών ίδρυσης τους βάσει του ΠΔ 455/76.

β) Οπως επισημάνθηκε σε παρατηρήσεις προηγουμένων άρθρων υπάρχει ασυμφωνία μεταξύ συγκεκριμένων προτεινομένων πεζοδρομήσεων και του Πίνακα 2.1 'Προτεινόμενοι Πεζόδρομοι'

<< 2.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΟΔΩΝ ΣΕ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Στον πίνακα 2.2 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αναλυτικά οδικά τμήματα που προτείνεται να διαμορφωθούν σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Στο σχέδιο 8.1 του φακέλλου, παρουσιάζονται τα αντίστοιχα τμήματα με ειδικο συμβολισμό (πράσινο χρώμα).

Ακολουθεί, Πίνακας 2.2 'Προτεινόμενα οδικά τμήματα ως ήπιας κυκλοφορίας και εικόνα 21 ' Προτεινόμενη διατομή για οδούς ήπιας κυκλοφορίας' **>>**

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Στον πίνακα 2.2 'Προτεινόμενα οδικά τμήματα ως ήπιας κυκλοφορίας' δίδονται τα τμήματα των οδών ήπιας κυκλοφορίας με αρίθμηση από 1 μέχρι 111.

β) Οπως περιγράφηκε στις παρατηρήσεις προηγουμένων άρθρων, πολλές από τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας εκτός της τοπικής κίνησης συγκεντρώνουν και φόρτους προς/από μερικούς Σταθμούς Αυτοκινήτων. Αυτή η κατάσταση επιβαρύνει την κυκλοφορία στις οδούς που υπάρχει η επιθυμία να είναι ήπιας κυκλοφορίας και ταυτόχρονα καθυστερούνται οι αφικνούμενοι ή αναχωρούντες των σταθμών, γεγονός που θα μειώσει την ελκυστικότητα τους και κατ' επέκταση την πελατεία τους.

γ) Οι διαδρομές άφιξης και αναχώρησης από τους σταθμούς ενδείκνυται να μην είναι χαρακτηρισμένοι για να αποφευχθεί η επανεξέταση των αδειών ίδρυσης τους βάσει του ΠΔ 455/76.

δ) Στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας δεν ενδείκνυται η κατασκευή κρασπέδων. Εάν πρέπει να κατσκευασθεί κράσπεδο το πλάτος του πεζοδρομίου να είναι τουλάχιστον 1,00μ

.....

<< 3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Έπειτα από τις παραπάνω προτάσεις πεζοδρομήσεων και διαμορφώσεων των οδικών τμημάτων προκύπτει η ανάγκη διευθέτησης της κυκλοφορίας στο εσωτερικό της Παλιάς Πόλης. Συνεπώς προτείνεται ένα εκτεταμένο σύστημα μονοδρομήσεων που σκοπό έχει την εξυπηρέτηση όλων των βασικών διαδρομών στην παλιά πόλη λαμβάνοντας υπόψη και την εξυπηρέτηση όλων των υφιστάμενων ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.

Στον παρακάτω πίνακα 3.1, παρουσιάζονται οδικά τμήματα που έχουν προταθεί σαν ήπιας κυκλοφορίας και θα λειτουργούν ως μονής κατεύθυνσης.

Ακολουθεί, Πίνακας 3.1 'Μονόδρομοι στα οδικά τμήματα που προτείνονται ως ήπιας κυκλοφορίας' . **>>**

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Οι μονοδρομήσεις πρέπει να συμπεριλαμβάνουν και τις πεζοδρομημένες οδούς ώστε, τα οχήματα που εισέρχονται νόμιμα, είτε τα εκτάκτου ανάγκης, είτε των κατοίκων που έχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης εκτός οδού, είτε τα οχήματα τροφοδοσίας, να κινούνται με προκαθορισμένη κατεύθυνση για να αποφεύγονται τα ατυχήματα.

β) Πως θα εξυπηρετηθούν οι κινούμενοι κάτοικοι, επισκέπτες και ταξί εντός της Π. Πόλης με ένα τόσο μεγάλο αριθμό (120) πεζοδρομημένων οδών που διακόπτουν τις πορείες ??

<< 4. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

.....Η γενική αρχή που πρέπει να διέπει την πολιτική στάθμευσης είναι η προστασία του ιστορικού κέντρου της ΠΠΗ από την προσέλευση μεγάλου αριθμού οχημάτων που δημιουργεί φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και από τη μακροχρόνια στάθμευση. Η οργάνωση και η διαχείριση της πολιτικής στάθμευσης στην περιοχή της ΠΠΗ θα έχουν ως στόχο:

• Την προστασία του ιστορικού κέντρου της ΠΠΗ μέσω της αποφόρτισης του οδικού δικτύου από την διαμπερή κίνηση και την αναζήτηση θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης.

• Την εξασφάλιση δυνατότητας αποκλειστικής στάθμευσης στους μόνιμους κατοίκους.

• Τη βελτίωση της χωρητικότητας του οδικού δικτύου μέσω της αύξησης της εναλλαγής των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης.

• Την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού

και την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό.

• Την οργάνωση και τιμολόγηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.

• Την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με παρεμβάσεις δομικού χαρακτήρα σε κρίσιμα σημεία (π.χ. διασταυρώσεις οδών). **>>**

Παρατηρήσεις

α) Ενας από τους στόχους είναι η αποφόρτιση του οδικού δικτύου. Ομως, δεν έχουν γίνει μετρήσεις σε όλο το δίκτυο ούτε έχουν εφαρμοσθεί λογισμικά με τα οποία, σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Τεχνική, εκτιμώνται οι μεταβολές των φόρτων λόγω των προτάσεων στο οδικό δίκτυο ώστε να μετρηθεί η αποφόρτιση.

β) Επίσης στόχος είναι η αποκλειστική στάθμευση των κατοίκων. Ομως οι πεζοδρομήσεις μειώνουν τις διαθέσιμες θέσεις για τους κατοίκους.

<< 4.1 Ελεγχόμενη στάθμευση

..... Οι θέσεις των επισκεπτών χωροθετούνται κατά κύριο λόγο σε οδούς της περιοχής μελέτης, στις οποίες αναπτύσσονται οι εμπορικές χρήσεις και οι υπηρεσίες. Έτσι, η ελεγχόμενη στάθμευση προτείνεται να εφαρμοσθεί εντός της πορτοκαλί ζώνης, η οποία περικλείεται από τους άξονες Αβέρωφ- Κυρίλλου Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Στυλ. & Νικ. Γιαμαλάκη- Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου- Λεωφ. Νεάρχου- Δουκός- Μποφώρ- Ανεμογιάννη (σχέδια 8.2, 8.3) **>>**

Παρατηρήσεις:

α) Δεν αναφέρεται η ανάγκη απαγόρευσης στάθμευσης σε κύριες οδούς όπου εμποδίζεται η προσπέλαση σε Σταθμούς αυτοκινήτων όπως π.χ. στην Αβέρωφ για τον Σταθμό Αυτοκινήτων 'Κλάδη'.

β) Η πρόταση της μελέτης είναι ότι οι θέσεις στάθμευσης επισκεπτών χωροθετούνται στην περιοχή που περικλείεται απο τις οδούς " Αβέρωφ-Κυρίλλου Λουκάρεως-Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη .....". Θα επιτραπεί ή θα απαγορευθεί η στάθμευση σε αυτές τις περικλείουσες την περιοχή οδούς ?

γ) Δεν αναφέρεται αν έχει ληφθεί υπόψη η απαγόρευση στάθμευσης σε πεζοδρόμους. Η Τεχνική Εκθεση πρέπει να περιέχει την σχετική ανάλυση που έγινε.

<< 4.2 Θέσεις Μονίμων Κατοίκων. Αναφορά στην Εικόνα 4.2 >>

α) Δεν είναι σαφές αν έχει εξετασθεί η στάθμευση των οχημάτων (ΕΙΧ, δίκυκλα κλπ) των μονίμων κατοίκων σε προτεινόμενους πεζοδρόμους όπου λόγω απαγόρευσης στάθμευσης επηρεάζεται ο αριθμός των διαθεσίμων θέσεων ή η τυχόν κατάργηση αρκετών προτάσεων πεζοδρόμησης που θα αποκαθιστούσε τις διαθέσιμες σήμερα θέσεις. Εχει γίνει έρευνα των σημερινών αναγκών στάθμευσης των κατοίκων ώστε να είναι γνωστό πόσοι δεν θα εξυπηρετούνται ?

β) Δεν έχει γίνει σαφές αν έχει εξετασθεί η προσπελασιμότητα των ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης εκτός οδού των κατοίκων για όλα τα ιδιωτικά τους οχήματα (ΕΙΧ, δίκυκλα, κλπ) που λόγω των εκτεταμένων πεζοδρομήσεων εμποδίζεται ή και απαγορεύεται η κίνηση τους εντός της παλιάς πόλης.

γ) Δεν αναφέρεται ο τρόπος αντιμετώπισης των ειδικών θέσεων παρά την οδό για τα ΑμεΑ (ΚΟΚ, Ρ-71, Ρ-72) στις περιπτώσεις που ευρίσκονται εντός πεζοδρομούμενης οδού που η παρόδια στάθμευση απαγορεύεται (ΚΟΚ, Ρ-55)

δ) Η ανάπλαση βελτιώνει τις συνθήκες ακόμη και χωρίς πεζοδρόμηση η οποία ενέχει απαγόρευση κίνησης σε οδούς με μικρό κυκλοφοριακό φόρτο.

<< 4.3 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού. (σχέδια 8.2, 8.3) >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Πολλοί από τους προτεινόμενους χώρους για δημόσια στάθμευση εκτός οδού, εάν είναι δημοτικοί και σε θέσεις ιδίως πλησίον των υφισταμένων ιδιωτικών Σταθμών του Σωματείου Επιχειρηματιών Σταθμών Αυτοκινήτων είναι οικονομικά σε πλεονεκτική θέση και επομένως αθέμιτα ανταγωνιστικοί διότι, οι Σταθμοί έχουν ιδρυθεί με ίδια οικονομική επιβάρυνση αλλά με την ενθάρυνση και έγκριση του Δήμου και με οικονομική επιδότηση από την Πολιτεία.

Ο Ρομποτικός Σταθμός Αυτοκινήτων επί της Πλαστήρα επηρεάζεται δυσμενέστερα από την εγγύτητα των προτεινομένων χώρων στάθμευσης στα τείχη.

β) Δεν έχει αναφερθεί έαν ελέγχθηκε η προσπελασιμότητα των προτεινομένων θέσεων εκτός οδού με διαδρομές που να μην διακόπτονται από πεζοδρομήσεις ή να

δυσχεραίνονται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Οι πορείες άφιξης/αναχώρησης των σταθμών δεν πρέπει να είναι χαρακτηρισμένοι διότι, οι παραγόμενοι από τους σταθμούς φόρτοι πιθανόν να δημιουργούν ανεπιθύμιτη συμφόρηση και καθυστερήσεις άν ο χαρακτηρισμός είναι ήπιας κυκλοφορίας ή η πορεία διακόπτεται άν ο χαρακτηρισμός είναι πεζοδρόμησης. Κατά το ΠΔ455/76 τούτο σημαίνει επανεξέταση των όρων ίδρυσης.

γ) Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες θέσεις ευρίσκονται στα τείχη σε χώρους όπου η Εφορεία Αρχαιοτήτων έχει απαγορεύσει τη χρήση τους για στάθμευση και ήδη είναι τοποθετημένη η πινακίδα απαγόρευσης εισόδου οχημάτων.

δ) Οι επιπτώσεις των προτάσεων ανά Σταθμό Αυτοκινήτων περιγράφονται στην Τεχνική Εκθεση του διπλωματούχου πολιτικού μηχανικού – συγκοινωνιολόγου Παναγιώτη Ρωμανού που υποβλήθηκε στον Δήμο τον Ιούλιο 2022.

<< 4.4 Στάθμευση Δικύκλων. >>

Παρατηρήσεις:

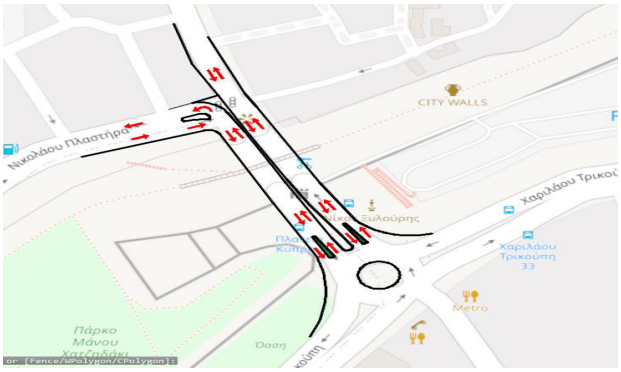
α) Δεν αναφέρεται άν έχει ληφθεί υπόψη η στάθμευση των δικύκλων (μηχανοκινήτων) σε πεζοδρομημένες οδούς όπου αυτό απαγορεύεται.

β) Δεν υπάρχει πρόταση για το που θα σταθμεύσουν τα οχήματα που θα απομακρυνθούν από την Ζωγράφου για να εξυπηρετηθούν τα δίκυκλα.

<< 5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ-ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΟΜΒΩΝ .....

ΣΤ. Πρόταση διαμόρφωσης Κόμβου Πύλης Ιησού (Νέας Πόρτας).

(Αναφορά στις Εικόνες 5.6, 5.8, 5.9, 5.10, 5.11)



Εικόνα 5.6: Σκαρίφημα προτεινόμενης διαμόρφωσης εκατέρωθεν της πύλης Ιησού

.....

Σύμφωνα με τα παραπάνω σχήματα, διαπιστώνεται ότι θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μια διεύρυνση του χώρου των προσβάσεων της οδού Έβανς για την ορθή λειτουργία του κυκλικού κόμβου. >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις της διπλής αμφίδρομης κίνησης στο νότιο άκρο της Εβανς που καταλήγει στον κυκλικό κόμβο Εβανς/Χ.Τρικούπη/Χρυσοστόμου παρουσιάζει λειτουργικές αδυναμίες στις προσβάσεις επί της περιφέρειας του κυκλικού κόμβου διότι, η προτεινόμενη είσοδος από τον ανατολικό κλάδο της Εβανς και η είσοδος αμέσως στον δυτικό κλάδο της (δηλαδή η καταργούμενη κίνηση της δεξιάς στροφής από Εβανς προς Πλαστήρα) απαιτεί ελιγμό αναστροφής 180º (U-Turn). Αυτή η διάταξη θα αναγκάσει τα οχήματα να εισέλθουν στις λωρίδες κυκλοφορίας του κυκλικού κόμβου εγκάρσια και όχι ως επιβάλλεται εφαπτομενικά, δημιουργώντας επικίνδυνα ανώμαλη κατάσταση (μειωμένη οδική ασφάλεια) στην λειτουργία του κυκλικού κόμβου. Εναλλακτικά, πρέπει να εκτελεσθεί η αναστροφή με αριστερόστροφη πορεία 360º γύρω από τον κυκλικό κόμβο, οπότε θα υπάρξει διασταύρωση των κινήσεων εξόδου και εισόδου της Εβανς.

β) Δεν έχει αναφερθεί η κυκλοφοριακή ανάλυση των φόρτων, από/προς την Πλαστήρα και την Εβανς, που επηρεάζονται με την συγκεκριμένη πρόταση.

γ) Δεν έχει διευκρινισθεί πως θα υλοποιηθεί η 'πιλοτική εφαρμογή', μέχρι το τέλος του 2023, χωρίς κατασκευαστικές παρεμβάσεις που σε περίπτωση αστοχίας θα πρέπει να καθαιρεθούν για να αποκατασταθεί η αρχική διαμόρφωση. Ηδη αναφέρεται (εικόνα 5.6) ότι πρέπει να αποκοπούν τμήματα των υφισταμένων νησίδων. Οι 'πιλοτικές' εφαρμογές δεν υλοποιούνται χωρίς κυκλοφοριακή ανάλυση και με κατάλληλο λογισμικό ώστε να έχει υπάρξει αξιόπιστη εκτίμηση του αποτελέσματος.

δ) Οι επεμβάσεις επηρεάζουν την προσπέλαση στον Ρομποτικό Σταθμό στην οδό Πλαστήρα διότι με την ταυτόχρονη αντιδρόμηση τμήματος της Γεωργιάδου, που έχει εγκριθεί με την απόφαση ΔΣ 165/2022, αποκόπτεται η δυνατότητα προσπέλασης στον σταθμό, ακόμη και περιφερειακά έξω των τειχών, των αφίξεων από ανατολικά, βόρεια και μερικώς από νότια.

ε) Οι <u>προτάσεις βελτίωσης κόμβων δεν αφορούν το στάδιο Α που είναι υπό έγκριση αλλά τα στάδια Β1 και Β2 που θα οριστικοποιηθούν μετά τις διαβουλεύσεις</u>

στ) Οι <u>προτάσεις βελτίωσης κόμβων δεν αφορούν το στάδιο Α που είναι υπό έγκριση αλλά τα στάδια Β1 και Β2 που θα οριστικοποιηθούν μετά τις διαβουλεύσεις.</u>

<< 6. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Στις μακροπρόθεσμες επεμβάσεις οι οποίες προβλέπεται να υλοποιηθούν μετά το πέρας της πενταετίας περιλαμβάνεται η πρόταση μονοδρόμησης του οδικού τμήματος που αποτελεί τον εσωτερικό δακτύλιο της Παλιάς Πόλης.

Στο παρόν κεφάλαιο, διατυπώνονται δύο εναλλακτικά σενάρια, στα οποία παρουσιάζεται η βασική πρόταση μονοδρόμησης του εσωτερικού δακτυλίου της Παλιάς Πόλης με τις αντίστοιχες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που συνοδεύουν την βασική πρόταση προκειμένου να διευθετηθεί όσο το δυνατόν καλύτερα η κυκλοφορία έπειτα από την εφαρμογή της.

Η διαφορά των δύο εναλλακτικών προτάσεων έγκειται στην φορά κατεύθυνσης της βασικής πρότασης μονοδρόμησης του μικρού δακτυλίου και κατ΄ επέκταση στις αντίστοιχες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που απαιτούνται για την ορθή λειτουργία και εξυπηρέτηση της περιοχής μελέτης .

6.1 ΣΕΝΑΡΙΟ 1ο

6.1.1 Μονοδρόμηση του οδικού άξονα Κυρίλλου Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη (μέχρι διασταύρωση με την οδό 1878) με φορά κατεύθυνσης προς την παραλιακή

>>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Βασική παρατήρηση που έχει εκφρασθεί και σε προηγηθείσες ενστάσεις και παρατηρήσεις που έχουν υποβληθεί, είναι το γεγονός ότι οι προτάσεις της μελέτης "Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης" έγιναν με μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε τμήμα του οδικού δικτύου και κατά την διάρκεια που πολλοί δρόμοι της πόλης ήταν κλειστοί για την κατασκευή έργων.

Τούτο σημαίνει ότι δεν υπήρξαν ποσοτικές αναλύσεις της κυκλοφορίας του οδικού δικτύου ώστε να συγκριθούν οι φόρτοι των οδών με τις συνθήκες πριν την εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων με τις συνθήκες μετά την εφαρμογή των προτάσεων.

Επομένως <u>όλες οι προτάσεις (Σενάριο 1 και Σενάριο 2) είναι μόνο ποιοτικές,</u> δηλαδή με <u>την αίσθηση και την άποψη του μελετητή ή των επιθυμιών της παρούσης Δημοτικής Αρχής.</u>

Τέτοιες προτάσεις δεν έχουν επιστημονική βάση και είναι της 'ερασιτεχνικής αρχής' δηλαδή, "γιατί αυτό και όχι το άλλο". Αυτή η αντιμετώπιση δεν είναι σοβαρή για προτάσεις που αρμόζουν στην σημασία της παλιάς πόλης και σε ότι αφορά τις επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα, στο εμπόριο, στον τουρισμό και στην καθημερινή ζωή των χιλιάδων κατοίκων τόσο σήμερα όσο και στο μέλλον.

β) Οι προτάσεις μονοδρομήσεων του βασικού άξονα Γιαμαλάκη-Μηνά-Λουκάρεως-Αβέρωφ επηρεάζουν το σταθμό "Iraklio Center" στην Γιαμαλάκη και τον σταθμό "Κλάδη" στην Αβέρωφ και Ανωπόλεως, όπως έχει περιγραφεί στην αντίστοιχη ένσταση του Σωματείου Σταθμών Αυτοκινήτων.

γ) Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην πρώτη παράγραφο του κεφ. 6 στις ''μακροπρόθεσμες επεμβάσεις 5-ετίας εντάσσονται οι προτάσεις μονοδρόμησης του εσωτερικού δακτυλίου'', όμως στην περιγραφή του αντικειμένου, στο φάκελλο μελέτης, αναφέρεται ότι <u>ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός γίνεται σε ορίζοντα 10-ετίας</u>.

Και στα δύο (2) <u>Σενάρια προτείνεται από τον μελετητή μονοδρόμηση σε ορίζοντα 5-ετίας Ομως, το Σενάριο 2ο είναι ίδιο με τις μέχρι σήμερα ρυθμίσεις δηλαδή μονοδρόμηση από παραλία προς και μέχρι την Πλ. Ελευθερίας</u> (βλέπε παρα 6.2,1, Εικόνα 6.4).

<u>Ερώτημα: ποιος είναι ο λόγος η σημερινή κατάσταση να εφαρμοσθεί στην 5-ετία ?</u>

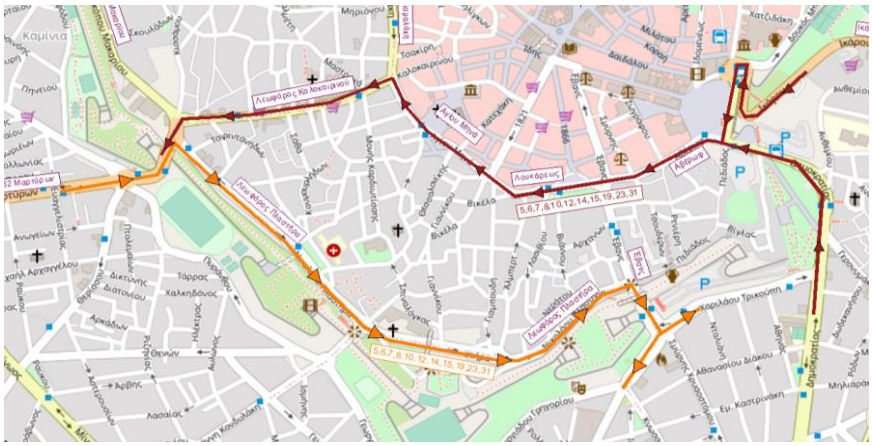
δ) Δεν υπάρχει ποσοτική εκτίμηση με μετρήσεις, προβολές φόρτων στην 5-ετία και κατανομή φόρτων στο δίκτυο με αναγνωρισμένο λογισμικό για την υποστήριξη των δύο Σεναρίων και ειδικότερα για την περίπτωση του 2ου που ήδη εφαρμόζεται σήμερα.

ε) Τόσο το Σενάριο 1ο όσο και το Σενάριο 2ο εφαρμόζουν εναλλακτικές μονοδρομήσεις του μικρού δακτυλίου που δεν έχουν υποστηριχθεί με μετρήσεις και προβολές φόρτων στο μελλον.

στ) Οι <u>προτάσεις με τα Σενάρια 1ο και 2ο δεν αφορούν το στάδιο Α που είναι υπό έγκριση αλλά τα στάδια Β1 και Β2 που θα οριστικοποιηθούν μετά τις διαβουλεύσεις</u>. Ελάχιστες απο τις διαβουλεύσεις εχουν ληφθεί υπόψη μέχρι σήμερα αλλά αντιθέτως πρόκειται να εγκριθούν υπό τον τίτλο "έγκριση τελικών προτάσεων Α σταδίου" οι προτάσεις του Β σταδίου.

<< 6.1.2 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών.

Αναφορά στην Εικόνα 6.2 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ- 1ο σενάριο



Εικόνα 6.2 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ- 1ο σενάριο

.....Με την απομάκρυνση ενός σημαντικού όγκου λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της ΠΠΗ, προωθείται η λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας mini- bus, η οποία θα αποτελεί τη σύνδεση με τις υπόλοιπες γραμμές αστικής συγκοινωνίας

>>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Με δεδομένο ότι το Σενάριο 1ο εφαρμόζεται σε ορίζοντα 5-ετίας (μήπως πρέπει να είναι άμεσα ή 10-ετίας σύμφωνα με την σύμβαση ?) η αναδιάρθρωση των ΚΤΕΛ είναι πρόωρη.

β) Η αναδιάρθρωση των ΚΤΕΛ από δυτικά προς τα ανατολικά (είσοδος από Χανιώπορτα) περιγράφεται ότι θα γίνεται μέσω της Πλαστήρα με έξοδο από την Πύλη Ιησού. Η είσοδος από ανατολικά προς τα δυτικά σημειώνεται με την διαδρομή Δικαιοσύνης-Αβέρωφ-Κ.Λουκάρεως-Αγ. Μηνά-Καλοκαιρινού.

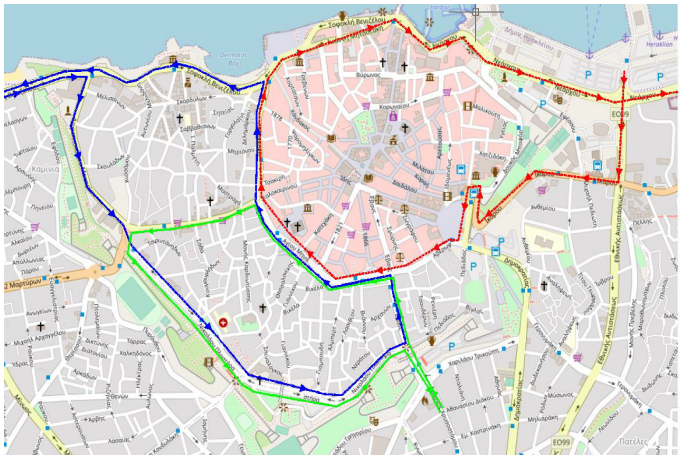
γ) Η πλήρης απομάκρυνση των ΚΤΕΛ από τον άξονα Δικαιοσύνης Καλοκαιρινού δεν έχει ελεγχθεί σε βάθος και η πρόταση περιορίζεται στην "ευχή" ότι θα ενθαρυνθεί η Δημοτική Συγκοινωνία. Ομως η ανάπτυξη της Δημοτικής Συγκοινωνίας (Mini-bus) σε επίπεδο που θα επιτρέψει την απομάκρυνση του ΚΤΕΛ, θα απαιτήσει χρόνο και κεφάλαια που σήμερα δεν είναι άμεσα διαθέσιμα.

δ) Οι επιβάτες από τα ανατολικά, μετά την αποβίβαση τους (πχ Μηνά - Λουκάρεως), έχουν μικρή απόσταση για να φτάσουν στο κέντρο. Αντίθετα οι ερχόμενοι από δυτικά θα να περπατήσουν τη διπλή απόσταση (πχ από Πλαστήρα) για να φτάσουν στο κέντρο.

ε) Για την επιστροφή του ιδίου επιβάτη με την γραμμή επιστροφής στη περιοχή από την οποία προήλθε οι αποστάσεις περπατήματος προς/από το κέντρο είναι αντίστροφες δηλαδή μεγάλη κατά την άφιξη και μικρή κατά την αναχώρηση. Για την μείωση των αποστάσεων περπατήματος, η χρησιμότητα της μετεπιβίβασης εξαρτάται από την συχνότητα των λεωφορείων ΚΤΕΛ και Mini-bus που δεν έχει ακόμη εξετασθεί.

στ) Οι <u>προτάσεις για τα ΜΜΜ δεν αφορούν το στάδιο Α που είναι υπό έγκριση αλλά τα στάδια Β1 και Β2 που θα οριστικοποιηθούν μετά τις διαβουλεύσεις. Εξ' άλλου επισημαίνεται και πάλι ότι πρέπει να εγκριθούν και από το Υπουργείο Μεταφορών.</u>

<< 6.1.3 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών Mini-bus. (Αναφορά στην Εικόνα 6.3)



Εικόνα 6.3: Αναδιάρθρωση γραμμών Mini-Bus- 1ο σενάριο

>>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Ισχύει η ίδια παρατήρηση με αυτή του άρθρου 6.1.2

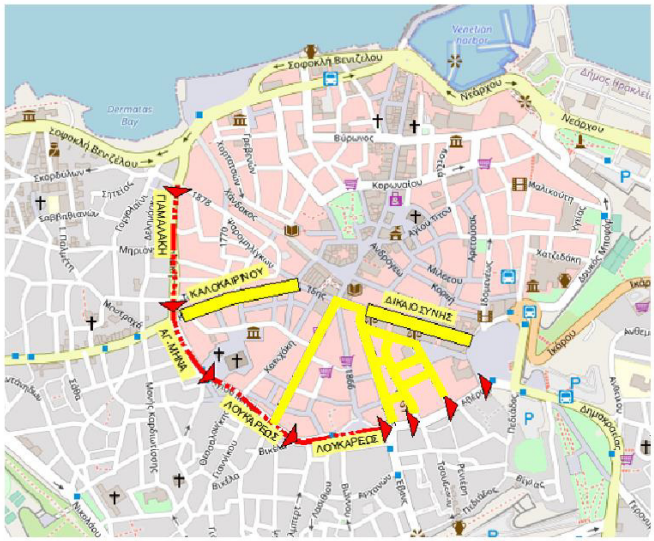
β) Η αναδιάρθρωση των Mini-bus είναι αντικείμενο άμεσης εφαρμογής και όχι σε σενάριο που αφορά ορίζοντα 5-ετίας.

Σημειώνεται ότι ο <u>χρονικός ορίζοντας των προδιαγραφών είναι 10-ετία</u>, όχι 5-ετία που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 6.

<< 6.2 ΣΕΝΑΡΙΟ 2ο

Το δεύτερο σενάριο που προτείνεται περιλαμβάνει τις βασικές προτάσεις που παρουσιάστηκαν στο σχέδιο 8.1 και σε αυτές τις συνθήκες προτείνεται η μονοδρόμηση του οδικού άξονα Γιαμαλάκη (από τη διασταύρωση με οδό 1878)- Αγίου Μηνά- Κυρίλλου Λουκάρεως με φορά κατεύθυνσης προς την οδό Έβανς.

6.2.1 Μονοδρόμηση του οδικού άξονα Γιαμαλάκη (από τη διασταύρωση με οδό 1878)- Αγίου Μηνά- Κυρίλλου Λουκάρεως με φορά κατεύθυνσης προς την οδό Έβανς (Εικονα 6.4)



Εικόνα 6.4: Εναλλακτική πρόταση μονοδρόμησης οδικού άξονα Γιαμαλάκη- Αγ. Μηνά- Λουκάρεως >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Η μονοδρόμηση της Γιαμαλάκη-Μηνά-Λουκάρεως προς ανατολάς συμπίπτει με την ισχύοσα ρύθμιση. Η πιθανή αντιδρόμιση της Αβέρωφ διακόπτει την διατήρηση της αριστερόστροφης πορείας όλοκλήρου του δακτυλίου και δεν είναι κατανοητό το πλεονέκτημα που θα επιτευχθεί.

β) Η ανυπαρξία φόρτων με ανάλυση και κατανομή στο δίκτυο μετά από εφαρμογή κυκλοφοριακού ηλεκτρονικού λογισμικού, σύμφωνα με την Κυκλοφοριακη Τεχνική, για την εκτίμηση των εκάστοτε επιτώσεων δεν δίνει την δυνατότητα αξιόπιστης πρότασης.

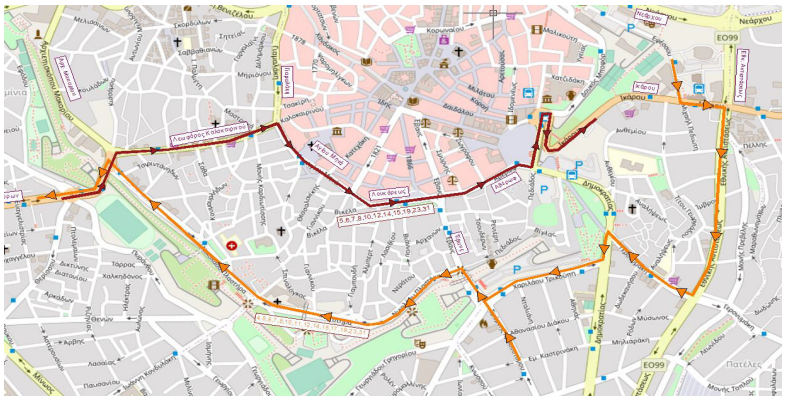
γ) Η ανυπαρξία ηλεκτρονικού λογισμικού δεν επιτρέπει την σύγκριση της βασικής

πρότασης (Σενάριο 1ο) έναντι της εναλλακτικής (Σενάριο 2ο) ούτε και τα πλεονεκτήματα και των δύο Σεναρίων έναντι των προϋφιστάμενων ρυθμίσεων.

δ) Επαναλαμβάνεται ότι, η βασική αδυναμία της όλης μελέτης είναι η αναπαρξία ανάλυσης των υφισταμένων και των μελλοντικών (δεν έχουν γίνει προβολλές στο μέλλον) φόρτων στο εκάστοτε προτεινόμενο οδικό δίκτυο.

ε) Οι <u>προτάσεις μακροπρόθεσμης εφαρμογής δεν αφορούν το στάδιο Α που είναι υπό έγκριση αλλά τα στάδια Β1 και Β2 που θα οριστικοποιηθούν μετά τις διαβουλεύσεις</u>

<< 6.2.2 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών. (Αναφορά στην Εικόνα 6.5)

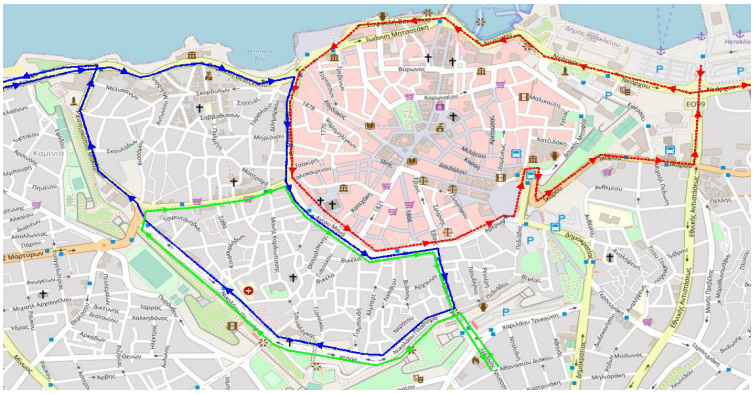


Εικόνα 6.5: Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ- 2ο σενάριο >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

Ισχύουν οι ίδιες παρατηρήσεις με αυτές του άρθρου 6.1.2 και 6.1.3

<< 6.2.3 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών Mini-bus. (Αναφορά στην Εικόνα 6.6)



Εικόνα 6.6: Αναδιάρθρωση γραμμών Mini-Bus- 2ο σενάριο >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

Ισχύει η ίδια παρατήρηση με αυτή του άρθρου 6.1.4

<< 6.3 Πρόταση πεζοδρόμησης οδού Ιδομενέως στο τμήμα από Πλ. Ελευθερίας μέχρι την οδό Μεραμβέλλου. >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Οπως αναφέρθηκε στις παρατηρήσεις του άρθρου 1.8 των προτάσεων, η πεζοδρόμηση της Ιδομενέως καταργεί μια των εγκεκριμένων προσβάσεων του Σταθμού Αυτοκινήτων 'Κέντρο' του Ε. Σκουλούδη.

β) Η αναβάθμιση του Αρχαιολογικού Μουσείου είναι σημαντική, όμως διαρκεί μόνο για τους 4-5 καλοκαιρινούς μήνες. Ποιες είναι οι επιπτώσεις για τους υπολοίπους 7-8 μήνες του έτους ιδίως κατά την περίοδο των Χριστουγέννων όταν οι ανάγκες είναι διαφορετικές ?.

<< 6.4 Πρόταση μονοδρόμησης οδού Καλοκαιρινού (από Αρχ. Μακαρίου μέχρι Αγίου Μηνά)

Στα πλαίσια των εναλλακτικών προτάσεων με μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης, προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Καλοκαιρινού στο τμήμα που βρίσκεται μεταξύ των οδών Αρχ. Μακαρίου και Αγίου Μηνά με φορά κατεύθυνσης της οδού Καλοκαιρινού προς την Αγ. Μηνά.....

Συνεπώς για την εφαρμογή της μονοδρόμησης της οδού Καλοκαιρινού στο τμήμα μεταξύ των οδών Αρχ. Μακαρίου και Αγ. Μηνά, προτείνεται η υλοποίηση μελέτης σκοπιμότητας στην οποία θα καταγραφούν αναλυτικά στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου μετά την μονοδρόμηση του εσωτερικού δακτυλίου, θα γίνει διερεύνηση σε τοπογραφικά υπόβαθρα για την εφικτότητα της εκτέλεσης των στρεφουσών κινήσεων των λεωφορείων και θα προταθεί η αντίστοιχη εναλλακτική διαδρομή των λεωφορειακών γραμμών. >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

Οι προτάσεις που περιγράφονται δεν έχουν ουσία εφόσον όπως αναφέρεται θα κριθούν μετά από μελέτη σκοπιμότητας. Εδώ περιέργως <u>ο μελετητής περιγράφει ανάγκη καταγραφής αναλυτικών στοιχείων κυκλοφοριακού φόρτου για την εκτίμηση της εφικτότητας της συγκεκριμένης πρότασης, κάτι που δεν έχει ανφερθεί στις υπόλοιπες προτάσεις</u> οι οποίες δεν είναι βασισμένες σε κατάλληλες μετρήσεις όπως σημειώνεται στις παρατηρήσεις του άρθρου 6. " ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ".

<< 7. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΝΟΙΞΕΙΣ ΟΔΩΝ. Αναφορά στον πίνακα 7.1 >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Οι διανοίξεις οδών θα επηρεάσουν και θα απαιτήσουν μελλοντικές τροποποιήσεις των κυκλοφοριακών προτάσεων σε οποιοδήποτε Σενάριο εφαρμοσθεί και θα είναι ανεξάρτητες του χρονικού ορίζοντα διότι θα γίνονται σταδιακά.

β) Το οδικό δίκτυο της περιοχής κάθε διάνοιξης θα πρέπει να εξετάζεται ιδιαίτερα όταν αυτή υλοποιείται.

<< 8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Οι ποδηλατόδρομοι δεν επηρεάζουν τη λειτουργία των Σταθμών Αυτοκινήτων του Σωματείου Επιχειρηματιών Σταθμών Αυτοκινήτων Ηρακλείου.

β) Η επίδραση τους στις διαδρομές των ΚΤΕΛ και των Mini-bus πρέπει να εξετασθεί κατά περίπτωση.

γ) Οι ποδηλατόδρομοι ή ποδηλατικές διαδρομές μπορούν να εφαρμοσθούν σε όλα τα Σενάρια και δεν είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται μόνο σε κύριες οδούς όπου ο χώρος που θα τους διατεθεί θα είναι σε βάρος άλλων χρηστών (πεζοί, στάθμευση, κυκλοφορία). Επιλεγμένες διαδρομές ποδηλάτων σε άλλες οδούς μέσα από γειτονιές όπου η κυκλοφορία είναι αραιή δεν απαιτεί ορισμό ιδιαίτερης λωρίδας κίνησης του ποδηλάτη και αντικαθιστά μια διαδρομή επί κύριας οδού.

δ) Οι <u>προτάσεις ποδηλατοδρόμων δεν αφορούν το στάδιο Α που είναι υπό έγκριση αλλά τα στάδια Β1 και Β2 σε ορίζοντα 10-ετίας</u>

<< Στη συνεδρίαση παρευρίσκονται .....

..... η επιτροπή με την 91/2022 απόφασή της, εισηγήθηκε την παράταση της δημόσιας διαβούλευσης έως τις 10 Σεπτεμβρίου ώστε να καταστεί δυνατή μια νέα παρουσίαση των προτάσεων του Α΄ σταδίου της Κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης και να προβούν σε νέα συζήτηση πριν τη λήξη της δημόσιας διαβούλευσης οι παρατάξεις της αντιπολίτευσης και οι αρμόδιοι φορείς της πόλης του Ηρακλείου.

Το θέμα εισήχθη εκ νέου στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής για τη λήψη σχετικής απόφασης.

Κατατέθηκαν οι ακόλουθες προτάσεις – παρατηρήσεις

ακολουθούν (πάλι) 24 καταθέσεις από ιδιώτες, εταιρείες κλπ

.....

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο **τις τελικές προτάσεις του Α' σταδίου** της κυκλοφοριακής μελέτης με τίτλο «Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης» όπως αναλυτικά αναφέρονται στο ιστορικό της παρούσης

Έγινε ,αποφασίστηκε και υπογράφτηκε

Ο Πρόεδρος Τα Μέλη

(Ακολουθούν οι υπογραφές)

Ακριβές φωτοαντίγραφο ατελές για Δημοτ. Υπηρεσία

Ηράκλειο 27/10/2022

Ο Γραμματέας >>

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) Αναφέρεται σαφώς ότι << Στο παρόν τεύχος διατυπώνονται οι τελικές προτάσεις της μελέτης ..... που αφορούν σε άμεσο χρόνικό ορίζοντα υλοποίησης (Σχέδιο 8.1-Βασικές προτάσεις) >> ***που επιβεβαιώνει την επισήμανση ότι οι προτάσεις στα κεφάλαια 6, 7, 8 <u>δεν αφορούν την άμεση εφαρμογή αλλά την "υλοποίηση τους" σε ορίζοντα 10-ετίας</u>. (στην εισαγωγή του κεφ 6 αναφέρεται χρόνος 5-ετίας που όμως στη περιγραφή του αντικειμένου ορίζεται σε 10 έτη).***

<< *ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ*

ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ»

ΤΕΥΧΟΣ Α3

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ηράκλειο, Απρίλιος 2018

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε δύο στάδια. Το στάδιο Α θα περιλαμβάνει την συλλογή στοιχείων, την ανάλυση και την προκαταρκτική πρόταση. Το στάδιο Β θα περιλαμβάνει την οριστική πρόταση που θα διαμορφωθεί μετά τις σχετικές διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου και άλλων αρχών/φορέων (όπου απαιτείται).

Στάδιο Α

Ειδικότερα για το στάδιο Α οι απαιτούμενες εργασίες περιλαμβάνουν:

- Ανάλυση των σχετικών μελετών που έχουν γίνει στο παρελθόν και αξιολόγηση της εφαρμογής τους ή μη, και των μελετών ή παρεμβάσεων που προγραμματίζονται να γίνουν και θα επηρεάσουν την περιοχή μελέτης.
- Εξέταση και επικαιροποίηση των στοιχείων της ανάλυσης της προηγούμενης κυκλοφοριακής μελέτης Παλιάς Πόλης και σύνδεση με τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά αυτής,
- αναλυτική περιγραφή, κωδικοποίηση- επικαιροποίηση και αναπαράσταση των υφιστάμενων ρυθμίσεων, της υφιστάμενης ιεράρχησης του οδικού δικτύου και της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης για όλων των τύπων τις μετακινήσεις (ΙΧ, ΜΜΜ, ΕΙΧ, τροφοδοσία, ποδήλατο, περπάτημα),
- αναθεώρηση των στοιχείων των μετακινήσεων (μετρήσεις φόρτων, στρεφουσών, μητρώα Προέλευσης- Προορισμού, γραφήματα, αποτελέσματα),
- απογραφή του συστήματος ΜΜΜ,
- ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου, της σήμανσης και των σηματοδοτούμενων κόμβων και των ιδιωτικών και δημόσιων χώρων στάθμευσης επί της οδού και εκτός οδού (ΙΧ και μοτοσυκλετών),
- προκαταρκτική μελέτη πρότασης σχεδιασμού κυκλοφοριακής οργάνωσης με ανάλυση των στόχων και αρχών του σχεδιασμού, των βασικών δικτύων,

Στάδιο Β (**διακρίνεται στο στάδιο Β1 που εκτελείται άμεσα *και στο στάδιο Β2 που εκτελείται σε βάθος* χρόνου 10ετίας)**

Για το στάδιο Β οι απαιτούμενες εργασίες περιλαμβάνουν:

- διερεύνηση και οριστικοποίηση της μεθοδολογίας της κυκλοφοριακής οργάνωσης και αξιολόγηση εφαρμογής της (προκαταρκτικά),

- αναλυτική παρουσίαση της προτεινόμενης ιεράρχησης οδικού δικτύου (βάσει λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών με έμφαση στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά),
- αναλυτική παρουσίαση της προτεινόμενης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και οργάνωση στάθμευσης (μόνιμοι κάτοικοι και επισκέπτες επί της οδού, οργανωμένοι ιδιωτικοί – δημόσιοι χώροι κ.λπ.),
- αναλυτική επεξεργασία προτάσεων για δίκτυο κίνησης πεζού (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας κ.α.),
- αναλυτική επεξεργασία προτάσεων για δίκτυο ποδηλάτου και δίκτυο στάθμευσης ποδηλάτων,
- αναλυτική επεξεργασία δικτύου ΜΜΜ,
- αναλυτική πρόταση βελτιώσεων για την οδική ασφάλεια σε κρίσιμα σημεία του δικτύου,
- αναλυτική πρόταση για τη διαχείριση του συστήματος τροφοδοσίας στο σύνολο του δικτύου της Π. Πόλης με βέλτιστη λύση για την προσπελασιμότητα χρήσεων στο δίκτυο πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και στο τυπικό δίκτυο ροής οχημάτων αυτής,
- αναλυτική πρόταση σήμανσης και λειτουργίας φωτεινής σηματοδότησης και προεκτίμηση κόστους τοποθέτησης, **>>**

<u>Παρατηρήσεις:</u>

α) ***Δεν μας έχει χορηγηθεί το σχέδιο 8.1-'Βασικές προτάσεις' με την απαραίτητη ενημέρωση του ως προς την ενσωμάτωση των τελικών προτάσεων. Το συμπεριληφθέν στην εισήγηση σκαρίφημα δεν είναι ευκρινές.***

β***) Επίσης αναφέρεται ότι,*** "οι οριστικές προτάσεις **<u>συντάχθηκαν</u> .....<u>λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις και τις απόψεις όλων</u>** .....σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με την Τεχνική Υπηρεσία". ***Τι έγινε με τις διαβουλεύσεις εκτός της Τεχνικής Υπηρεσίας ?***

Μ<u>ετά την εξέταση των τελικών προτάσεων της εισήγησης</u> της Τεχνικής Υπηρεσίας και του μελετητή <u>δεν εντοπίστηκε κανένα σχόλιο που να αναφέρεται σε κάποια ένσταση (σταθμοί αυτοκινήτων, ΚΤΕΛ, στάθμευση κλπ) που εξετάστηκε θετικά ή αρνητικά</u> από τον μελετητή ή την Τεχνική Υπηρεσία ή τις Επιτροπές.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

α) Τόσο ο μελετητής όσο και η Τεχνική Υπηρεσία έχουν αγνοήσει και δεν έξέτασαν ενδελεχώς τις ενστάσεις που υποβλήθηκαν από φορείς, ΚΤΕΛ, εταιρείες, σωματεία. ιδιώτες κλπ. Το αποτέλεσμα θα είναι πιθανές δικαστικές προσφυγές και αναβολή έγκρισης της εφαρμογής μέχρις ότου εκδοθεί η έγκριση από το Υπουργείο Μεταφορών για τις τροποποιήσεις των διαδρομών των ΚΤΕΛ.

β) Δεν έχει δοθεί καμιά δικαιολογία για τις κυκλοφοριακές μετρήσεις που ελήφθησαν από τον μελετητή σε περίοδο που το οδικό δίκτυο ήταν κλειστό λόγω έργων. Υπάρχει μόνο μια αναφορά του μελετητή ότι "ένήργησε ώς του είπε η Τεχνική Υπηρεσία". Δεν ισχύει η Κυκλοφοριακη Τεχνική για την εκπόνηση Κυκλοφοριακών μελετών ?

γ) Δεν έχουν γίνει κατανομές των κυκλοφοριακών φόρτων στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο ούτε στο προτεινόμενο δίκτυο ούτε προβολές των φόρτων στο μέλλον. Επομένως, δεν υπάρχει μέτρο σύγκρισης της υφιστάμενης κατάστασης με την προτεινόμενη, για να εξαχθούν αντικειμενικά συμπεράσματα σχετικά με τα τυχόν πλεονεκτήματα των προτάσεων ως προς την ικανότητα του δικτύου, την συμφόρηση της κυκλοφορίας, τις καθυστερήσεις, τον θόρυβο, την ατμομσφαιρική ρύπανση κλπ.

δ) Επομένως όλες οι προτάσεις είναι μόνο ποιοτικές δηλαδή "ιδέες". Αυτό το γεγονός αποτελεί σοβαρό λόγο όχι ακύρωσης αλλά συμπλήρωσης της μελέτης διότι δεν υπάρχει ποσοτική υποστήριξη των προτεινομένων παρεμβάσεων και ρυθμίσεων τόσο στην άμεση όσο και στην μελλοντική εφαρμογή τους.

ε) ***Οι ενστάσεις και παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων , όπως αναφέρθηκε δεν εξετάσθηκαν εποικοδομητικά ούτε σχολιάστηκαν, παρά τις παρατάσεις της περιόδου της διαβούλευσης. Μήπως αυτό σημαίνει ότι οι προτάσεις θα επανεξετασθούν ενσωματώνοντας κάποιες εκ των ενστάσεων στο μέλλον ?***

V. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία Ν 4412/16 άρθρο 132 επιτρέπεται η επέκταση ή η τροποποίηση της σύμβασης της μελέτης κατά την διάρκεια εκπόνησης της, με τον ίδιο μελετητή και με την προσθήκη συμπληρωματικών απαιτήσεων που δεν είχαν περιληφθεί στην αρχική ανάθεση.

Επίσης να ληφθεί εκ των προτέρων η έγκριση από το Υπουργείο Μεταφορών για τις τροποποιήσεις των διαδρομών των ΚΤΕΛ ώστε να αποφευχθούν μεταγενέστερες ανατροπές των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (βλέπε ΙΙΙ. 6.1.2 'Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών***').***

Επομένως, η ενδεδειγμένη συνέχιση της μελέτης είναι, μετά από συμπληρωματικές μετρήσεις, η, με ποσοτικοποίηση αντικειμενική υποστήριξη, ολοκλήρωση των προτάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα ΚΤΕΛ, αποφυγή της ευρείας πεζοδρόμησης που δημιουργεί προβλήματα προσπελασιμότητας, τόσο στους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες, προς τα κέντρα προορισμού (δημόσιες υπηρεσίες, κλινικές, σταθμοί αυτοκινήτων, χώροι διασκέδασης, χώροι τουρισμού κλπ) και η διατήρηση των οδών στις πορείες άφιξης και αναχώρησης των σταθμών αυτοκινήτων να μην είναι χαρακτηρισμένοι (βλέπε παρα 4.3 'Χώροι Στάθμευσης εκτός οδού').

Τούτο σημαίνει ικανοποίηση μιας συνισταμένης των "οραμάτων" όλων των ενδιαφερομένων κατοίκων, επισκεπτών, εμπόρων και επιχειρηματιών.

Η σχετική εισήγηση εναπόκειται στην ευχέρια όλων των δημοτικών παρατάξεων να συμφωνήσουν και να αποφασίσουν αυτή την ενέργεια ώστε ο Δήμος Ηρακλείου να επιτύχει μια ικανοποιητική πρόταση για την Π. Πόλη, που να ικανοποιεί σε κάποιο βαθμό όλους τους δημότες και επισκέπτες και θα αποτρέψει τυχόν δικαστκές προσφυγές.

Ως μελετητές σε σειρά μελετών στη διάρκεια προηγουμένων (1992-2017) Δημοτικών Αρχών Ηρακλείου,

παραμένουμε στην διάθεση σας,

EUR ING Παναγιώτης Ρωμανός
BSCE, MSCE (USA), P.E.
Διπλ/χος Πολ. Μηχ. ΤΕΕ, Συγκοινωνιολόγος

Δημήτριος Ρέντζος
Πολ. Μηχ. ΤΕΕ, BSc (Uni. Leeds 1971),
MSc (Uni. Newcastle-u-Tyne, 1972), Συγκοινωνιολόγος
Ομ.Μέλος ΤΕΕ, Ιδρ.Μ.Σ.Ε.Σ.