



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ &

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ηράκλειο 25/1/2023

Αριθ. Πρωτ: 7738/26-1-2023

ΠΡΟΣ: Την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

### ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΑΡ. 01/2023

Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε στην αίθουσα συνεδριάσεων του κτιρίου της Δημοτικής Ενότητας Αλικαρνασσού (πρώην Δημαρχείο Αλικαρνασσού) την **Τετάρτη 18/1/2023** και ώρα **12:30 π.μ.** ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Αναστασάκη Ιωάννη.

Η σύνθεση της επιτροπής σύμφωνα με την 86/2021 απόφαση η οποία τροποποιεί και συμπληρώνει την αριθμ. 924/2019 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου είναι η ακόλουθη:

Ιωάννης Αναστασάκης, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Πρασίνου και καθημερινότητας (πρόεδρος), Παττακός Μαρίνος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Βουρεξάκη Γιώργο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Δύναμη Πολιτών», Ερμίδης Συμεών, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραντεμοίρη Μανόλη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση» Αποστολάκης Σπύρος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Μακρυλάκη Δημήτρη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «συν-ΠΡΑΞΗ Δημοτών Ηρακλείου», Καλαϊτζάκης Ιωάννης – Γεώργιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Αγριόγιαννο Μιχάλη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλεια Πρωτοβουλία», Ψαράκη Αριστεΐδη, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Μαρκοδημητράκη Μενέλαο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο Για Όλους», Μουρτζάκης Εμμανουήλ, Διοικητής Τροχαίας Ηρακλείου, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καρακούδη Στυλιανό, Πλατάκη Παρασκευή, Διευθύντρια της Δημοτικής Αστυνομίας, τακτικό μέλος, με αναπληρώτρια την κα Μακρυδάκη Σοφία, Αγαπάκη Γεώργιο Α.Τ.Μ τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Δρακωνάκη Γεώργιο Α.Τ.Μ, Εκπρόσωποι του ΤΕΕ Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, Κουμαντάκης Μανόλης, Πρόεδρος Ε.Σ.Η., τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Χουσουλάκη Αλέξανδρο, Εκπρόσωποι του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου, Βουλγαράκης Καλλέργος, Πρόεδρος του Αστικού ΚΤΕΛ Ηρακλείου, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Δοξαστάκη Ευάγγελο, κ. Φοινίτση Ιωάννη τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Πετράκη Ελευθέριο, Εκπρόσωποι του Συλλόγου Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Επιβατηγών Αυτοκινήτων Ταξί Ηρακλείου, Παπαδάκης Χαρίτος, Εκπρόσωπος ιδιοκτητών Σταθμών Αυτοκινήτων με αναπληρωτή του τον κ. Αλεξανδράκη Κων/νος, Βιδάκης, Γεώργιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτές τους κ.κ. Γερόνυμο Χαράλαμπο ή Γεώργιο Κοτζιά Εκπρόσωποι του Συλλόγου ΑμεΑ, Μαράκης Μενέλαος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Κρανιωτάκη Εμμανουήλ, Εκπρόσωποι του Συλλόγου ιδιοκτητών Γραφείων Εκμισθώσεως Επιβατηγών Αυτοκινήτων και Δίκυκλων Ι.Χ. «ΗΝΙΟΧΟΣ», Σαρρής Επαμεινώνδας, Πρόεδρος ΠΟΗ ΚΑΣΤΡΟ, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Σαρρή Μιχαήλ, Νιταδώρας Ιωάννης Ιδιώτης Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Χαιρέτη Πελαγία

Πολιτικός Μηχανικός Έργων Υποδομής, υπάλληλος του Τμήματος Κυκλοφορίας της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου, Εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο 3.7.5» ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Ψαρράς Ιωάννης με αναπληρώτριά του την κ. Πατεροπούλου Μαρία, Εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης «Ενεργοί Πολίτες» ο κ. Νεονάκης Ιωάννης με αναπληρωτή του τον κ. Τσαγκαράκη Εμμανουήλ, ο κ. Μείμαράκης Αλέξανδρος, Πρόεδρος Σωματείου Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ηρακλείου, ως τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Λεκάκη Χαράλαμπο, Πρόεδρο ΟΕΒΕΝΗ, Εκπρόσωπος του Συνδέσμου Ιδιοκ. Τουριστικών Λεωφορείων Κρήτης ο κ. Μαγκουσάκης Ευστράτιος ως τακτικό μέλος και τον αναπληρωτή του κ. Τρυπιδάκη Γεώργιο, Εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειον Αξίζει», Εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης «ΣυνΕργασία για το Ηράκλειο».

Παρόντες στη συνεδρίαση είναι οι: Ιωάννης Αναστασάκης (πρόεδρος), Παττακός Μαρίνος τακτικό μέλος, Ερμείδης Συμεών τακτικό μέλος, Μαρκοδημητράκης Μενέλαος αναπληρωματικό μέλος, Καραπιπεράκης Ευάγγελος αναπληρωματικό μέλος, Πλατάκη Παρασκευή τακτικό μέλος, Εμμανουήλ Κουμαντάκη τακτικό μέλος, Καλλέργος Βουλγαράκης τακτικό μέλος, Φοινίτσης Ιωάννης τακτικό μέλος, Σαρρής Επαμεινώνδας τακτικό μέλος, Νιταδώρος Ιωάννης τακτικό μέλος, Πελαγία Χαιρέτη τακτικό μέλος, Νεονάκης Ιωάννης τακτικό μέλος.

Στην συνεδρίαση παραστάθηκαν από την 3<sup>η</sup> Δημοτική κοινότητα ο κ. Βάμβουκας Μιχάλης, από την 4<sup>η</sup> Δημοτική κοινότητα η κα. Βρούχου-Πούλη Δωροθέα και ο κ. Σέκερης Αντώνιος από την κοινότητα της Νέας Αλικαρνασσού..

### **ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ**

*Μετά την έναρξη της συνεδρίασης και πριν προχωρήσει η συζήτηση των θεμάτων ημερήσιας διάταξης ο πρόεδρος της επιτροπής κ. Αναστασάκης εισηγήθηκε τα παρακάτω θέματα εκτός ημερήσιας διάταξης:*

**ΘΕΜΑ Α :** Παραχώρηση 3 θέσεων στάθμευσης λεωφορείων στην πλατεία Μάρθας Ολυμπίας και Στυλιανού Αλεξίου (πλατεία Μουσείου) για τις ανάγκες μετακίνησης των αποστολών που θα πάρουν μέρος στην τελική φάση Κυπέλου Καλαθοσφαίρισης Ανδρών που θα πραγματοποιηθεί από 15 έως 19 Φεβρουαρίου 2023 στο κλειστό γυμναστήριο 2 Αοράκια.

#### **Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής**

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την παραχώρηση 3 θέσεων στάθμευσης λεωφορείων στην πλατεία Μάρθας Ολυμπίας και Στυλιανού Αλεξίου (πλατεία Μουσείου) για τις ανάγκες μετακίνησης των αποστολών που θα πάρουν μέρος στην τελική φάση Κυπέλου Καλαθοσφαίρισης Ανδρών που θα πραγματοποιηθεί από 15 έως 19 Φεβρουαρίου 2023 στο κλειστό γυμναστήριο 2 Αοράκια.

**ΘΕΜΑ Β :** Παραχώρηση 2 θέσεων στάθμευσης στην πλατεία Μάρθας Ολυμπίας και Στυλιανού Αλεξίου (πλατεία Μουσείου) για την ανάγκες του υπουργού Αθλητισμού και για λόγους ασφαλείας.

#### **Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής**

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την παραχώρηση δύο θέσεων στάθμευσης επί της πλατείας Μάρθας Ολυμπίας και Στυλιανού Αλεξίου (πλατεία Μουσείου) για την ανάγκες του υπουργού Λ. Αυγενάκη για λόγους ασφάλειας, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο Α. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε παρόν.

## ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

### **ΘΕΜΑ 1<sup>ο</sup> : Παρεμβάσεις γύρω από εγκαταστάσεις εκπαιδευτικών μονάδων. Ρυθμίσεις ενίσχυσης οδικής ασφάλειας περιφερειακά των σχολείων στην περιοχή Μασταμπά (36<sup>ο</sup> Δημοτικό, ΙΒ ΚΕΠΑ κ.α. )**

Αιτήματα με αριθμό πρωτ. 106035/2-11-2022 & 95514/29-9-2022.

#### **A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (10/2022), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

1. τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου,
2. τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
3. τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου,
4. τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και φορέων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται / αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,
5. τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες / κύριες - δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για τη διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων (ΚΧ), οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες, Π.Ε.

Ο Δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, παρεμβαίνει σε προβληματικά σημεία του δικτύου που δεν έχουν ακόμα αξιολογηθεί, στο πλαίσιο ευρύτερου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με στόχο την άρση των αστοχιών και την αποκατάσταση της ισόρροπης κυκλοφορίας όλων των χρηστών του δικτύου, με έμφαση την ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών (βλ. ΑμεΑ, εμποδιζόμενα άτομα, κ.ά.) και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Οι περιοχές που βρίσκονται πέριξ εκπαιδευτικών συγκροτημάτων και/ ή αθλητικών εγκαταστάσεων σε κέντρα γειτονιών χρήζουν ιδιαίτερων παρεμβάσεων λόγω της πληθώρας των ευάλωτων χρηστών (παιδιών) που κινούνται καθημερινά στο δίκτυο. Ως εκ τούτου το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου μελετά, αξιολογεί και προτείνει παρεμβάσεις για ανάλογες ζώνες σύμφωνα με την υπάρχουσα κατάσταση και τις οδηγίες της κείμενης νομοθεσίας, με γνώμονα την ασφαλή μετακίνηση όλων των διερχόμενων χρηστών (οχημάτων και πεζών).

Οι παρεμβάσεις που κατά κανόνα προτείνονται από το Τμήμα μας πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων, σε ζώνη από 0-500 μ., περιλαμβάνουν: τη δημιουργία διαβάσεων πεζών, την υπερύψωση διαβάσεων, την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την τοποθέτηση οριοδεικτών και σήμανσης για απαγόρευση στάσης- στάθμευσης, ακουστικών λωρίδων ή μειωτήρων ταχύτητας για μείωση ταχύτητας, τη μείωση των ορίων ταχύτητας, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις ή αντιδρομήσεις οδών, παροδικές πεζοδρομήσεις κ.α.) και πλήθος άλλων που απορρέουν τόσο από την κείμενη εθνική νομοθεσία, όσο και από διεθνείς και ευρωπαϊκούς οδηγούς / κανονισμούς αστικού σχεδιασμού και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας με έμφαση τον ευάλωτο χρήστη και κυρίως τον ανήλικο μετακινούμενο σε ομάδες ή κατά μόνας.

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αιτήματα για την κυκλοφοριακή διαχείριση στην περιοχή Μασταμπά πέριξ του 36ου δημοτικού σχολείου και 33ου Νηπιαγωγείου, ΙΒ ΚΕΠΑ, Χώρα των Παραμυθιών κ.λπ. αναφορικά με την ενίσχυση της ασφαλούς διέλευσης όλων των μετακινούμενων (μονοδρομήσεις, βελτίωση κίνησης πεζών) επί των οδών Αλαμάνας, Ταγμ. Γιακουμάκη κ.α. καθώς και σχετικές οχλήσεις από το αρμόδιο τμήμα Τροχαίας σχετικά με την απουσία ρυθμίσεων η οποία εντείνει τις πιθανότητες πρόκλησης τροχαίων συμβάντων.

Στο παραπάνω πλαίσιο εντάσσεται και η παρούσα πρόταση που προκρίνεται προς έγκριση για μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας και ειδικότερα ενίσχυσης της ασφαλούς διέλευσης τροχοφόρων και πεζών εντός της περιοχής υπό αξιολόγηση.

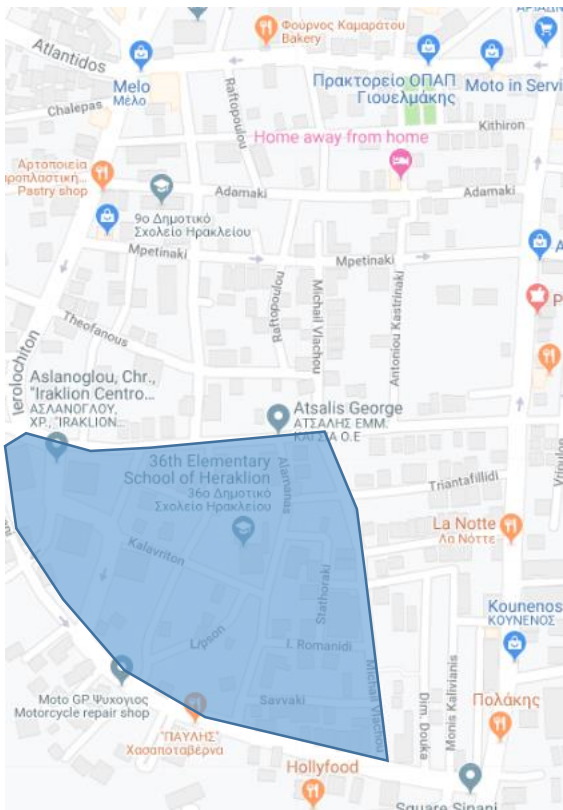




Εικόνα 2. Ρυμοτομικό σχέδιο περιοχής (1958- 1975)

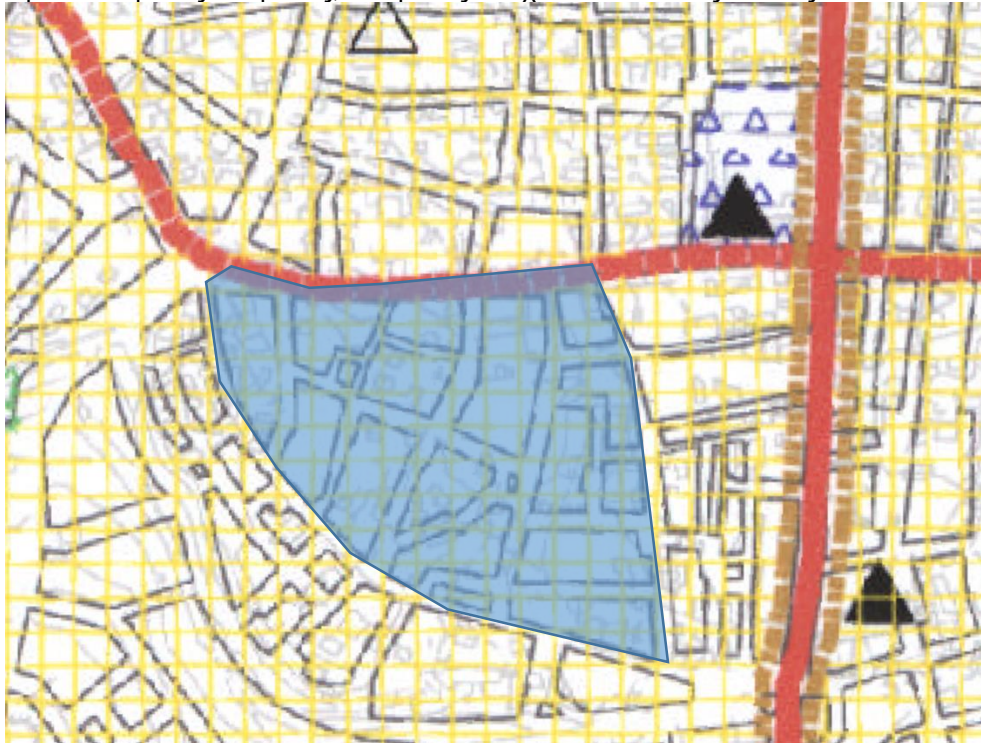
Σύμφωνα με την ιεράρχηση οδικού δικτύου – βάσει του ΓΠΣ Ηρακλείου, η Ταγμ. Γιακουμάκη, η Μιχ. Βλάχου και η οδός Αλαμάνας είναι τοπικές οδοί που δεν παρουσιάζονται με δεδομένη ιεράρχηση στο γενικό πολεοδομικό αλλά ανήκουν στο Ρυμοτομικό Σχέδιο Εκτός Τειχών μετά το 1958 με το ΦΕΚ 128/Α/1958 και κατά το 1975.

Επιπρόσθετα στην ευρύτερη περιοχή (βόρεια) η οδός Μπετεινάκη σύμφωνα με απόφαση της Αστυνομικής Διεύθυνσης 2501/67/Α/1993 είναι οδός προτεραιότητας έναντι των καθέτων της.



Εικόνα 3. Υφιστάμενη λειτουργία οδών στην περιοχή μελέτης

Αναλυτικά, η οδός Ιερολοχιτών είναι μονόδρομη με κατεύθυνση από Παρασκευοπούλου προς Μεγ. Αλεξάνδρου. Η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου είναι διπλής κατεύθυνσης και αποτελεί καινούρια διάνοιξη με ανάπλαση. Η οδός Ταγματάρχου Γιακουμάκη είναι αμφίδρομη στο σύνολό της με μεταβλητό πλάτος και ασυνεχές δίκτυο πεζού. Όμοια και η οδός Αλαμάνας, και η οδός Βλάχου και οι λοιπές τοπικές οδοί.



Εικόνα 4. Ιεράρχηση οδικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή

Σύμφωνα με τις μετρήσεις και αυτοψίες του τμήματός μας για την παρούσα Τ.Ε. εντοπίζονται συστηματικά παράνομα σταθμευμένα οχήματα σε γωνίες ΟΤ καθώς και πέριξ των σχολείων στις οδούς Ταγμ. Γιακουμάκη και Αλαμάνας και στο σύνολο του λοιπού δικτύου.

Ελάχιστες οδοί έχουν ικανοποιητικό πλάτος ώστε να ικανοποιούν την αμφίδρομη κατεύθυνση καθώς και την παράδια στάθμευση ως εκ τούτου η κυκλοφορία πεζών και οχημάτων στην περιοχή να γίνεται με προβλήματα για όλους τους μετακινούμενους.

Κατά τις ώρες προέλευσης και αποχώρησης των μαθητών παρατηρούνται επιπλέον 4-10 παράνομες στάσεις με εναλλαγή ανά 30"-2 λεπτά καθώς και συστηματική παράνομη στάση σε όλες τις παρακείμενες οδούς.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς καθώς και για υπερτοπική εξυπηρέτηση για τη σύνδεση Ιερολοχιτών, Μιχ. Βλάχου και Μεγ. Αλεξάνδρου. Η πλησιέστερη αρτηρία με συνδυασμένα υπερτοπικά χαρακτηριστικά είναι η Λ. Ιωνίας (ανατολικά) και η Σμπώκου (βόρεια).

Οι οδοί που εξετάζονται στην παρούσα τεχνική έκθεση κατά προτεραιότητα – αναφορικά με τις παρεμβάσεις για λόγους ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας- αποτελούν τμήματα των οδών Ταγμ. Γιακουμάκη, και Αλαμάνας στις οποίες έχουν εντοπιστεί ζητήματα συστηματικού εμποδισμού διέλευσης ευάλωτων χρηστών του δικτύου λόγω απουσίας ρυθμίσεων. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών παρουσιάζουν σαφείς ελλείψεις που εντοπίζονται κυρίως στην απουσία ικανού πλάτους πεζοδρομίων, το ασαφές και άναρχο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας, την αμφίδρομη κυκλοφορία σε μη ικανοποιητικό πλάτος δικτύου, την επιτρεπόμενη ημι-παράνομη και παράνομη στάθμευση παρά το κράσπεδο, την απουσία ασφαλών διαβάσεων πεζών κ.α.

Παρακάτω αναλύονται με λεπτομέρεια χαρακτηριστικά των επιμέρους τμημάτων των οδών αναφορικά με τις εξυπηρετούμενες ροές, την κατηγοριοποίηση των οδών, τα γεωμετρικά στοιχεία, τη σήμανση κ.λπ. ενώ σε επόμενη ενότητα τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα των υπό αξιολόγηση παρεμβάσεων σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση.

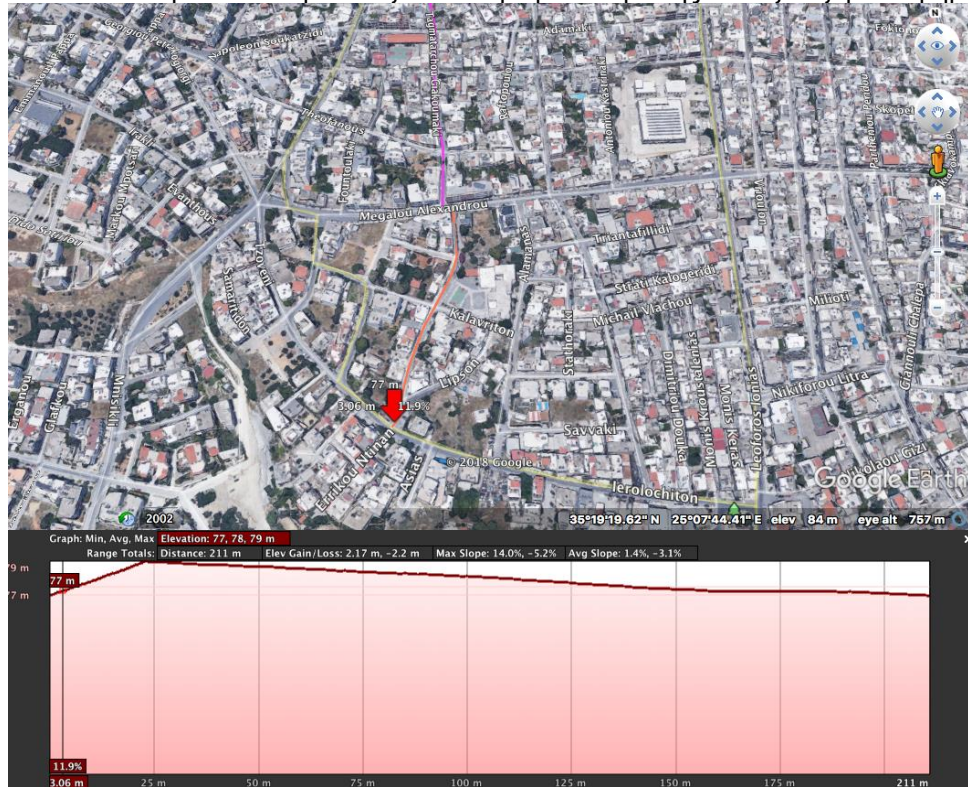
#### Οδός Ταγματάρχου Γιακουμάκη και λειτουργία ευρύτερου δικτύου

Η οδός Ταγμ. Γιακουμάκη σήμερα στο σύνολό της δεν έχει ασφαλή διαχωρισμένη υποδομή πεζού με αποτέλεσμα να κινούνται οι πεζοί στο οδόστρωμα, ενώ παράλληλα δεν έχει ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης ή καθορισμό επιτρεπόμενης ή μη στάσης- στάθμευσης.

Η οδός Ταγμ. Γιακουμάκη σήμερα – αναφορικά με την προτεραιότητα των κινούμενων τροχοφόρων σε αυτή- είναι περίπλοκη καθώς απουσιάζει η σχετική σήμανση παραχώρησης ή διατήρησης της προτεραιότητας σε αυτή σε κρίσιμα σημεία του δικτύου. Το μεταβλητό της πλάτος και η απουσία του συνόλου των διανοίξεων με βάση το ρυμοτομικό σχέδιο επιτρέπουν την ενίσχυση της άναρχης στάθμευσης και τον περιορισμό της ορατότητας στις διασταυρώσεις. Αναλυτικά το καθεστώς αυτής παρουσιάζεται παρακάτω.

Η οδός Ταγμ. Γιακουμάκη από τη συμβολή της με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έως και την οδό Ιερολοχιτών μήκους 211μ. έχει 5 ισόπεδες διασταυρώσεις εκ των οποίων 2 τύπου Τ και 3 τύπου Χ.

Ενδεικτικά παρακάτω παρουσιάζεται το προφίλ ανύψωσης στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού:



Εικόνα 5. Προφίλ ανύψωσης οδού Ταγμ. Γιακουμάκη



Σύμφωνα με τις μετρήσεις του τμήματός μας για την παρούσα Τ.Ε. εντοπίζονται συστηματικά παράνομα σταθμευμένα οχήματα επί της εξεταζόμενης οδού στις συμβολές Ταγμ. Γιακουμάκη – Καλαβρύτων (έμπροσθεν 36<sup>ου</sup> Δημοτικού).

Επιπρόσθετα η οδός Αλαμάνας που διέρχεται έμπροσθεν του 9<sup>ου</sup>, 33<sup>ου</sup> Νηπιαγωγείου και ΙΒ ΚΕΠΑ παρουσιάζει όμοια προβληματικά σημεία που δυσχεραίνουν τη διέλευση και προβληματίζουν σε επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Επί των οδών δεν αναπτύσσονται ταχύτητες μεγαλύτερες των 30 χλμ/ω κατά τις εργάσιμες ώρες/ μέρες, ωστόσο κατά τις νυχτερινές ώρες η επικινδυνότητα αυξάνεται λόγω υψηλότερων ταχυτήτων. Κατά τις ώρες αιχμής κυκλοφορίας των πεζών η επικινδυνότητα είναι ορατή λόγω απουσίας συνεκτικού και επαρκούς δικτύου πεζού (επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, διαβάσεις πεζών (υπερυψωμένες και μη), τοπικές διαπλατύνσεις και απαγόρευση στάθμευσης στις γωνίες των ΟΤ για εξασφάλιση ορατότητας κ.α.).

Κατά μήκος του τμήματος αυτού συναντώνται χρήσεις γης όπως: κατοικία, γραφεία, σχολικές μονάδες. Στη συμβολή Μεγ. Αλεξάνδρου και Αλαμάνας εντοπίζεται και Κλινική.

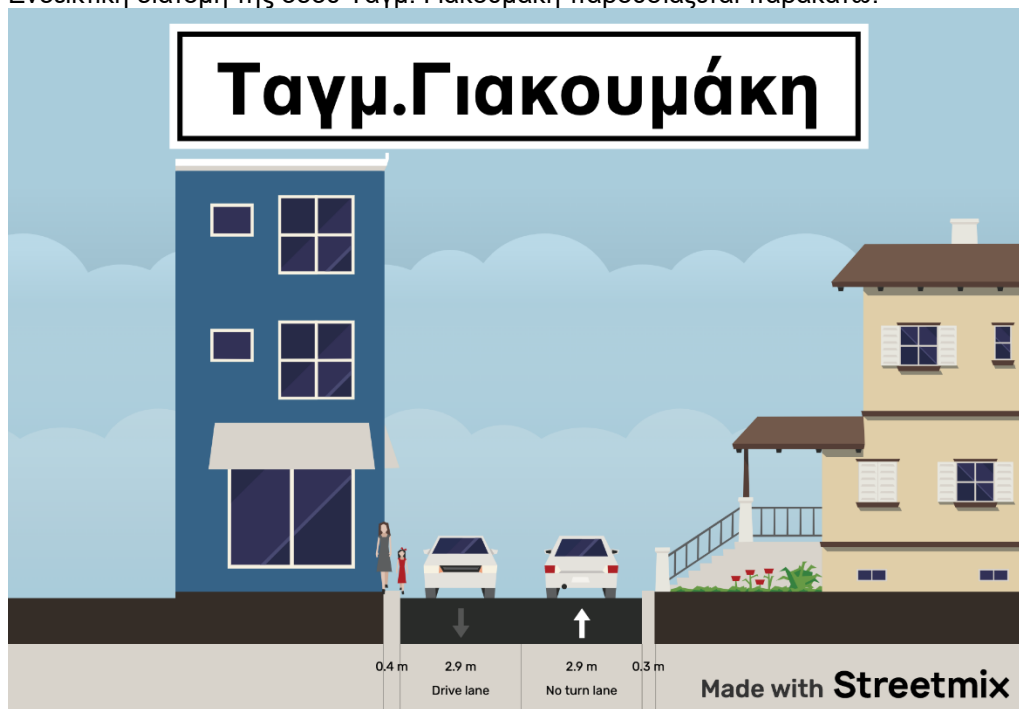
Η πεζή κυκλοφορία στην περιοχή παρουσιάζει υψηλές φορτίσεις επιπέδου γειτονιάς καθόλη τη διάρκεια της μέρας. Ειδικότερα στις διασταυρώσεις Ταγμ. Γιακουμάκη- Μεγ. Αλεξάνδρου, Μεγ. Αλεξάνδρου-Αλαμάνας, Αλαμάνας – Σαββάκη κατά τις ώρες αιχμής (08.00-09.00 π.μ. και 1.00-2.30μ.μ.) διέρχονται κατά μέσο όρο 35 πεζοί/ 15 λεπτά, ήτοι 140 πεζοί/ ώρα.

Οι υπό αξιολόγηση οδοί λειτουργούν κυρίως για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς καθώς και για υπερτοπική εξυπηρέτηση αναφορικά με την προσέλευση- αποχώρηση μαθητών των σχολείων.

Μετά από δειγματοληπτική καταγραφή μέτρησης φόρτου μηχανοκίνητης κυκλοφορίας διαπιστώνεται ότι μέγιστη αιχμή εντοπίζεται στο διάστημα 8.00 με 14.30 (Δευτέρα, Τρίτη και Παρασκευή) όπου σε σημεία της Ταγμ. Γιακουμάκη διέρχονται ωριαία έως και 75 ΙΧ/ώρα. Από τη δειγματοληπτική ανάλυση της σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει υψηλός φόρτος διέλευσης μηχανοκίνητων δικύκλων (>22%).

Σημειώνεται ότι τμήμα της οδού Ταγμ. Γιακουμάκη βόρεια της οδού Μπετεινάκη έως Παρασκευοπούλου λειτουργεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς βορρά.

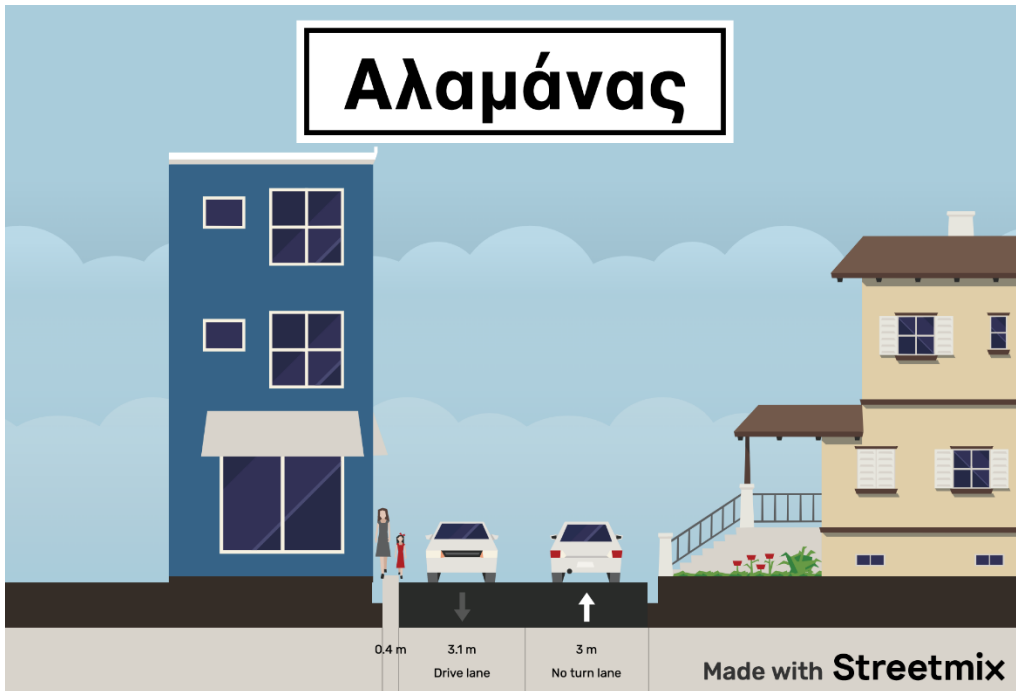
Ενδεικτική διατομή της οδού Ταγμ. Γιακουμάκη παρουσιάζεται παρακάτω:



Εικόνα 6. Διατομή οδού Ταγμ. Γιακουμάκη πλησίον της συμβολής με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου

Η οδός Ταγμ. Γιακουμάκη σήμερα στο σύνολό της δεν έχει συνεχές δίκτυο πεζοδρομίων και σε όσα σημεία υπάρχει υποδομή πεζού είναι πλάτους <1,0μ.

Η οδός Αλαμάνας έχει αντίστοιχα αμφίδρομη κυκλοφορία, ασαφές καθεστώς στάσης- στάθμευσης και ασυνεχές και ανεπαρκές δίκτυο πεζοδρομίων.



Εικόνα 7. Διατομή οδού Ταγμ. Γιακουμάκη πλησίον της συμβολής με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου

Σημειώνεται ότι στις ανωτέρω διατομές παρατηρείται και παρόδια στάθμευση σημειακά με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται η κυκλοφορία πεζών και οχημάτων με ασφάλεια.

Ενδεικτικές φωτογραφίες από τις οδούς παρουσιάζονται παρακάτω:



Εικόνα 8. οδός Ταγμ. Γιακουμάκη πλησίον της συμβολής με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου



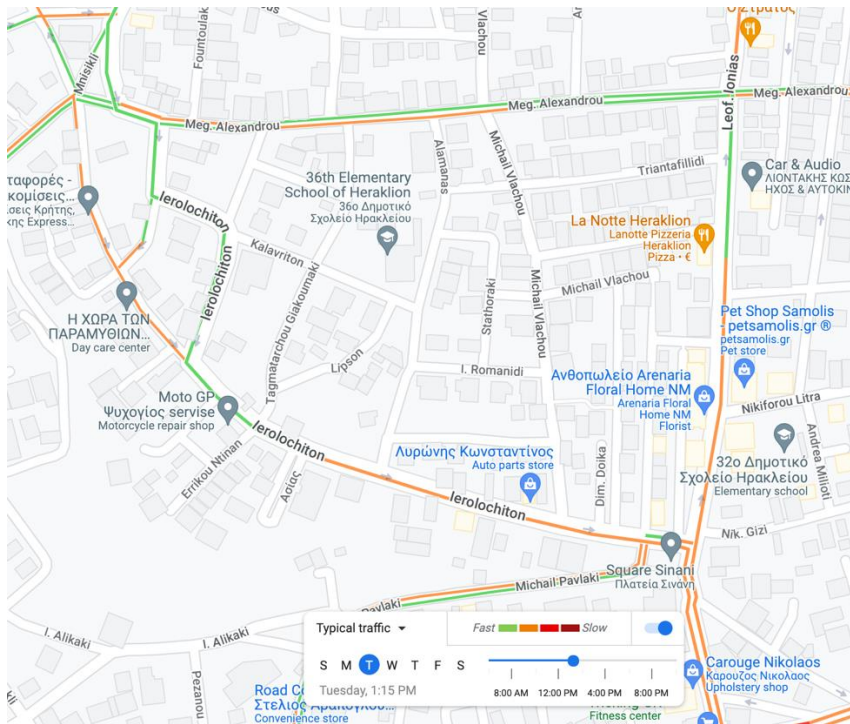
Εικόνα 9. Συμβολή Ιερολοχιτών και Τζοβενή με ακαθόριστο καθεστώς προτεραιότητας



Εικόνα 10. συμβολή οδού Αλαμάνας και Μεγ. Αλεξάνδρου

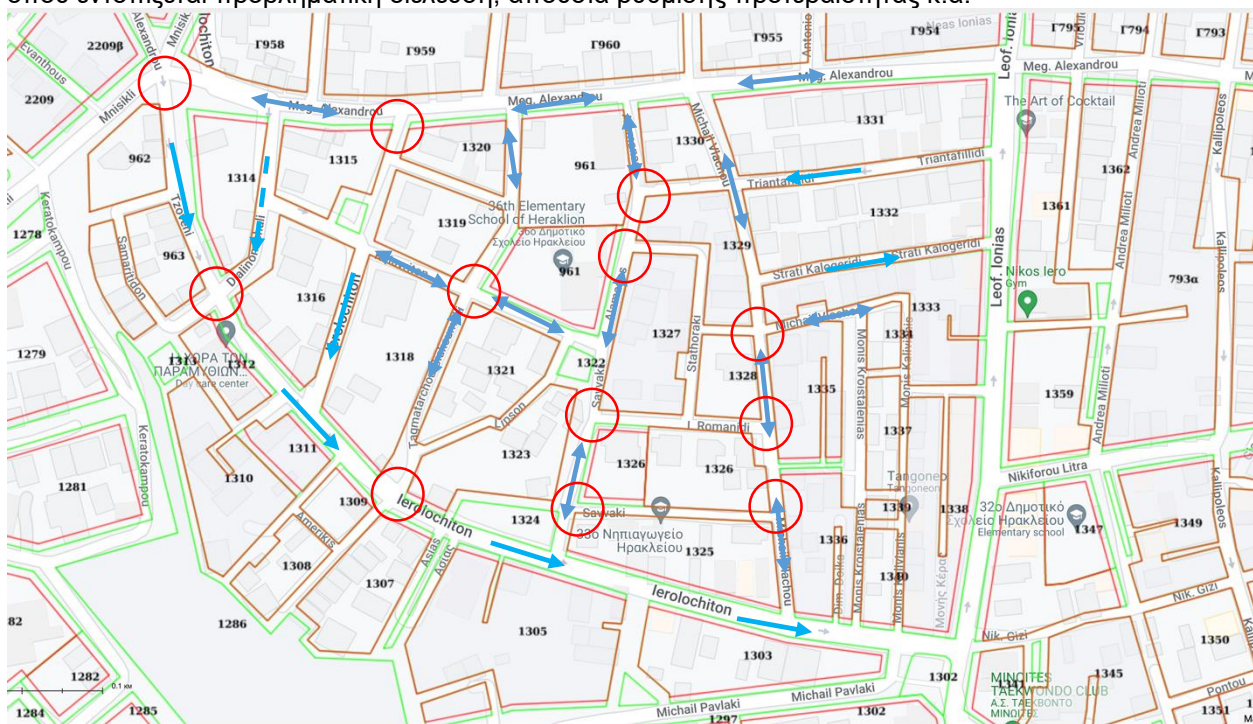
Ο φόρτος των διερχόμενων οχημάτων στο υπό εξέταση τμήμα είναι χαμηλός με σημειακές εξάρσεις κατά τις ώρες αιχμής.

Μετά από δειγματοληπτική καταγραφή μέτρησης φόρτου ΙΧ διαπιστώνεται ότι μέγιστη αιχμή εντοπίζεται στο διάστημα 8.30 με 14.40 (Τρίτης και Παρασκευής).



Εικόνα 11. Απεικόνιση φόρτων στην πλατφόρμα παρακολούθησης φόρτου πραγματικού χρόνου του GoogleMaps (παρουσιάζεται το υπό αξιολόγηση τμήμα στην ευρύτερη περιοχή για τυπική ημέρα Τρίτη μεσημέρι 13.15)

Στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη παρουσιάζονται οι σημερινές κατευθύνσεις του δικτύου και οι συμβολές οδών όπου εντοπίζεται προβληματική διέλευση, απουσία ρύθμισης προτεραιότητας κ.α.



Εικόνα 12. κατευθύνσεις δικτύου και επισφαλείς διασταυρώσεις

Σημειώνεται ότι λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας διέρχεται μόνο από τμήμα της οδού Ιερολοχιτών. Παρατηρείται επιπλέον στο σύνολο των οδών της περιοχής ότι δεν φαίνεται ο άξονας του δρόμου (η γραμμή οριοθέτησης των λωρίδων κυκλοφορίας, της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης) κ.λπ.

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση**

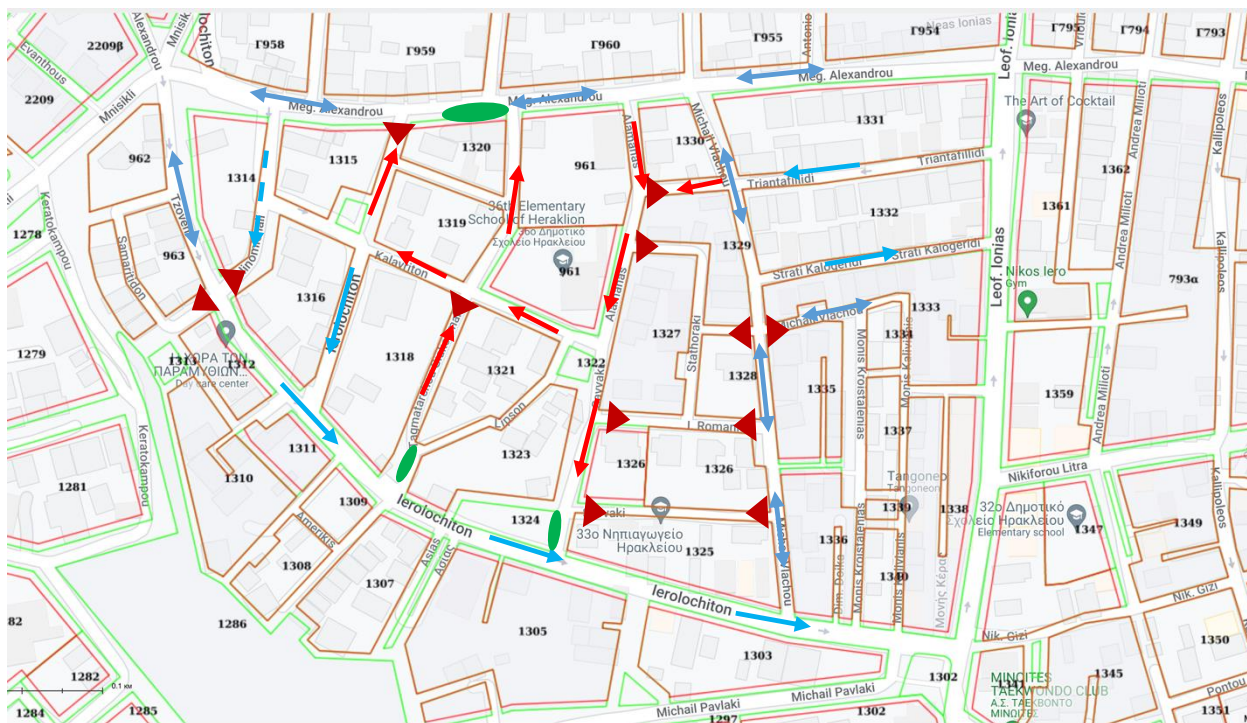
Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στο σύνολο της περιοχής εντοπίζεται περιθώριο για παρεμβάσεις αποκατάστασης της οδικής ασφάλειας, βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών και βελτίωσης του δικτύου κίνησης πεζών ενώ παρουσιάζεται απουσία ρυθμίσεων για την βελτίωση της κυκλοφορίας των ευάλωτων χρηστών.

Με δεδομένη τη στενότητα του οδικού δικτύου απαιτείται η μονοδρόμηση των οδών Ταγμ. Γιακουμάκη και Αλαμάνας, η μείωση της παρόδιας στάθμευσης και η ενίσχυση των σημείων διάσχισης πεζών παράλληλα με τον καθορισμό προτεραιότητας στις κρίσιμες διασταυρώσεις για την μείωση των επικίνδυνων σημείων, τη βελτίωση της ροής των εποχούμενων και την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών στο δίκτυο. Παράλληλα είναι απαραίτητη η δημιουργία πεζοδρομίων κατά μήκος των οδών και η βελτίωση κρίσιμων διασταυρώσεων.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές πρώτες παρεμβάσεις μέχρι την ευρύτερη μελέτη της περιοχής στο πλαίσιο ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης.

### G1. Βελτίωση διαχείρισης της κυκλοφορίας

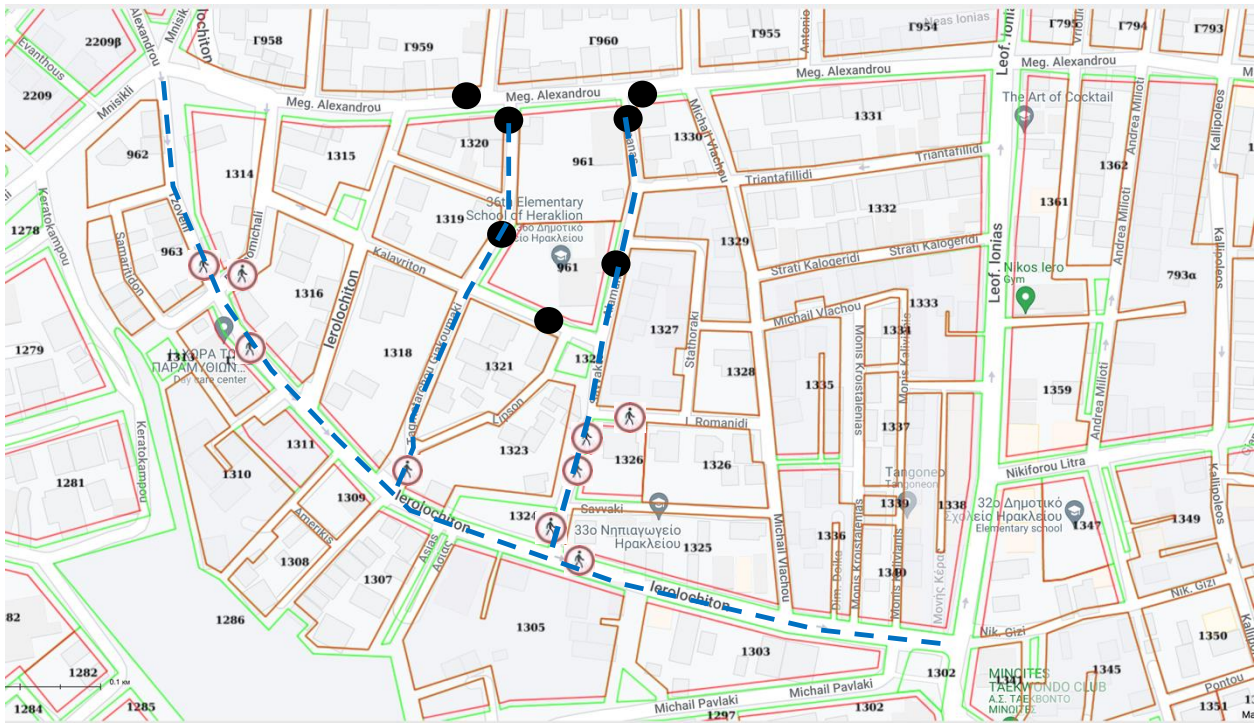
- Μονοδρόμηση οδού Ταγμ. Γιακουμάκη με κατεύθυνση από Ιερολοχιτών προς Μεγ. Αλεξάνδρου με στόχο την απρόσκοπτη κίνηση επί της οδού για πεζούς και εποχούμενους καθώς και την απελευθέρωση χώρου επέκτασης πεζοδρομίων,
- Μονοδρόμηση οδού Αλαμάνας με κατεύθυνση από Μεγ. Αλεξάνδρου προς Ιερολοχιτών με στόχο αφενός τη δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων με την οδό Τ. Γιακουμάκη και αφετέρου την απρόσκοπτη κίνηση επί της οδού για πεζούς και εποχούμενους καθώς και την απελευθέρωση χώρου επέκτασης πεζοδρομίων,
- Μονοδρόμηση της οδού Καλαβρύτων με κατεύθυνση από Αλαμάνας προς Ιερολοχιτών με στόχο την απρόσκοπτη κίνηση επί της οδού για πεζούς και εποχούμενους καθώς και την απελευθέρωση χώρου επέκτασης πεζοδρομίων
- Μονοδρόμηση τμήματος Τριανταφυλλίδη από Μιχ. Βλάχου προς Αλαμάνας,
- Τοποθέτηση σήμανσης – οριζόντιας και κατακόρυφης- για πληροφόρηση σημείων διάσχισης πεζού, για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, για λειτουργία μονοδρόμου, για απόδοση προτεραιότητας, καθώς και για υπενθύμιση απαγορευτικών κινήσεων επί του συνόλου των κόμβων.
- Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης για επιβίβαση- αποβίβαση παιδιών στα ΙΧ αυτοκίνητα όσων έρχονται στο σχολείο με ΙΧ επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου, Τ. Γιακουμάκη και επί της οδού Σαββάκη.



Εικόνα 13. Νέες κατευθύνσεις δικτύου και νέα σημεία παραχώρησης προτεραιότητας

### G2. Ενίσχυση δικτύου κίνησης πεζών με τα παρακάτω:

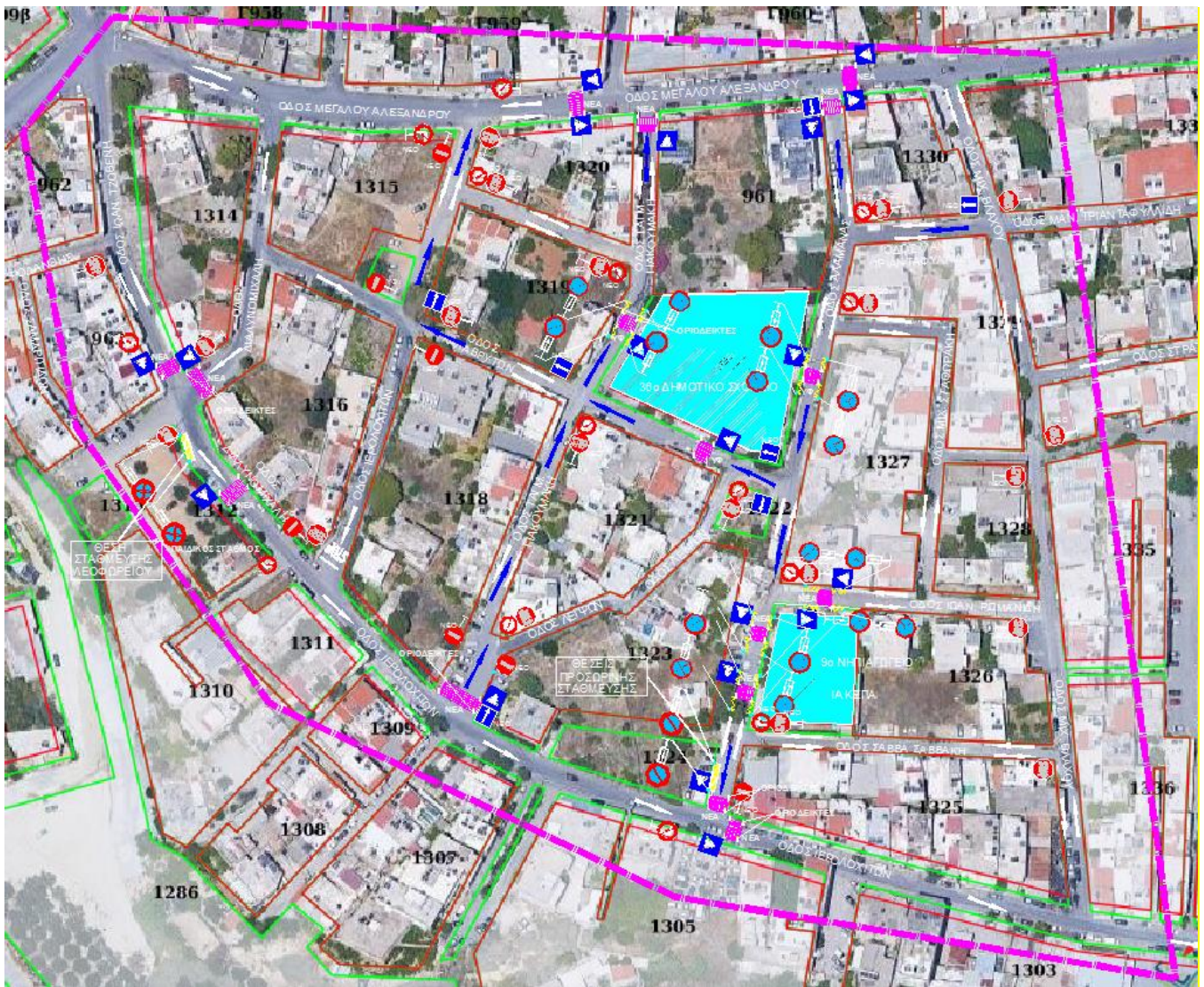
- Νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που προσδιορίζονται στον παρακάτω χάρτη,
- Ενίσχυση της σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης) για την έγκαιρη και ορθή ενημέρωση των πεζών και εποχούμενων που διέρχονται από την περιοχή μελέτης,
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη),
- Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών στις διαβάσεις για εξασφάλιση αποφυγής της παράνομης στάθμευσης.



*Νέες διαβάσεις*



*Υφιστ. διαβάσεις*



Προτεινόμενο σχέδιο διαμόρφωσης περιοχής μελέτης.

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει αλλά στις μονοδρομήσεις θα αποκαταστήσει τα ελάχιστα πλάτη διέλευσης δημιουργώντας έτσι το κατάλληλο- ωφέλιμο πλάτος.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του δήμου Ηρακλείου.

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Μονοδρόμηση οδού Ταγμ. Γιακουμάκη με κατεύθυνση από Ιερολοχιτών προς Μεγ. Αλεξάνδρου με στόχο την απρόσκοπτη κίνηση επί της οδού για πεζούς και εποχούμενους καθώς και την απελευθέρωση χώρου επέκτασης πεζοδρομίων,
- Μονοδρόμηση οδού Αλαμάνας με κατεύθυνση από Μεγ. Αλεξάνδρου προς Ιερολοχιτών με στόχο αφενός τη δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων με την οδό Τ. Γιακουμάκη και αφετέρου την απρόσκοπτη κίνηση επί της οδού για πεζούς και εποχούμενους καθώς και την απελευθέρωση χώρου επέκτασης πεζοδρομίων,
- Μονοδρόμηση της οδού Καλαβρύτων με κατεύθυνση από Αλαμάνας προς Ιερολοχιτών με στόχο την απρόσκοπτη κίνηση επί της οδού για πεζούς και εποχούμενους καθώς και την απελευθέρωση χώρου επέκτασης πεζοδρομίων
- Μονοδρόμηση τμήματος Τριανταφυλλίδη από Μιχ. Βλάχου προς Αλαμάνας,
- Τοποθέτηση σήμανσης – οριζόντιας και κατακόρυφης- για πληροφόρηση σημείων διάσχισης πεζού, για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, για λειτουργία μονοδρόμου, για απόδοση προτεραιότητας, καθώς και για υπενθύμιση απαγορευτικών κινήσεων επί του συνόλου των κόμβων.
- Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης για επιβίβαση- αποβίβαση παιδιών στα ΙΧ αυτοκίνητα όσων έρχονται στο σχολείο με ΙΧ επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου, Τ. Γιακουμάκη και επί της οδού Σαββάκη

- Νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που προσδιορίζονται στον χάρτη,
- Ενίσχυση της σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης) για την έγκαιρη και ορθή ενημέρωση των πεζών και εποχούμενων που διέρχονται από την περιοχή μελέτης,
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη),
- Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών στις διαβάσεις (μη υπερυψωμένες) για εξασφάλιση αποφυγής της παράνομης στάθμευσης.
- Αλλαγή προτεραιότητας στην συμβολή των οδών Ιερολοχιτών και Διαλυνομιχάλη δίνοντας προτεραιότητα στα οχήματα που κινούνται επί της οδού Διαλυνομιχάλη. (stop επί της οδού Ιερολοχιτών).

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

Το θέμα εισηγήθηκε η Υπηρεσία μας το οποίο παρουσίασε αναλυτικά η κα. Χαιρέτη. Στην συνέχεια πήρε το λόγο ο πρόεδρος της επιτροπής κ. Αναστασάκης και ανέφερε ότι σε ένα σημείο της μελέτης και συγκεκριμένα στη συμβολή των οδών Διαλυνομιχάλη και Ιερολοχιτών θα πρέπει να επαναξιολογηθεί η υφιστάμενη σήμανση που δίνεται προτεραιότητα στα οχήματα που κινούνται επί της οδού Ιερολοχιτών γιατί προκαλείται σύγχυση ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος που διέρχεται από την οδό Διαλυνομιχάλη είναι μεγαλύτερος. Στην συνέχεια πήρε το λόγο ο κ. Νεονάκης αναφέροντας το συγκεκριμένο σημείο ως προβληματικό. Δήλωσε ότι συμφωνεί με τις ρυθμίσεις που παρουσιάζονται στο σχέδιο αλλά επεσήμανε ότι ο Δήμος πρέπει να εξετάσει την ευρύτερη περιοχή και να υπάρξει μια μελέτη σύνδεσης της παλιάς πόλης με τις υπόλοιπες περιοχές του σχεδίου καθώς επίσης να μελετηθούν και κάποιοι κόμβοι οι οποίοι είναι προβληματικοί με τα σημερινά δεδομένα όπως ο κόμβος Μεγ. Αλεξάνδρου και Ιερολοχιτών, ο κόμβος που συνδέει την Ατλαντίδος με την Αν. Παπανδρέου.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας περιμετρικά των σχολείων στην περιοχή Μασταμπά (36ο Δημοτικό, ΙΒ ΚΕΠΑ κ.α. ), τροποποιώντας την προτεραιότητα στην συμβολή των οδών Διαλυνομιχάλη και Ιερολοχιτών με την τοποθέτηση υποχρεωτικής διακοπής της πορείας επί της οδού Ιερολοχιτών, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 1.

#### **ΘΕΜΑ 2<sup>ο</sup> : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο δημοτικό δίκτυο πλησίον οικισμών Σπήλια και Σκαλανίου.**

Τα αιτήματα με αριθμό πρωτ. 91166/19-9-2022 της τροχαίας Ηρακλείου & 26071/24-3-2021 του Δημοτικού Διαμερίσματος Σκαλανίου.

#### **Εισαγωγικό πλαίσιο**

Οι οικισμοί του Ηρακλείου όπως και η πόλη μέχρι και σήμερα δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στους επιμέρους οικισμούς έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής ή και τα σχέδια των οικισμών,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,



δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα από το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,

ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Ειδικότερα οι οικισμοί, όπως αυτός τα Σπήλια και του Σκαλανίου, δεν έχουν ολοκληρωμένο πολεοδομικό ή κυκλοφοριακό σχεδιασμό και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις προκύπτουν σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του τμήματός μας συναρτώμενες από τις υφιστάμενες συνθήκες, τις νέες διανοίξεις, τις χρήσεις γης και την παρακολούθηση των δεδομένων οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας.

Στόχος της παρούσας τεχνικής έκθεσης, είναι η διασφάλιση της από κοινού αρμονικής και ασφαλούς συνύπαρξης οχημάτων και πεζών στην οδό Μίνως και σε ανώνυμη οδό στην ευρύτερη περιοχή εκτός οικισμού μεταξύ των οικισμών Σπήλια και Σκαλανίου και η αποφυγή υψηλών ταχυτήτων στην υφιστάμενη στενή γεωμετρία του δικτύου.

## **B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Περιοχής Μελέτης**

Οι δύο υπό αξιολόγηση οδοί βρίσκονται εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμού και συνδέουν τους οικισμούς Σκαλάνι και Σπήλια και παρουσιάζονται στο κάτωθι σχέδιο.



Εικόνα 14. εντοπισμός οδών στην περιοχή μελέτης

Η οδός 1 αποτελεί την οδό Μίνωος και είναι μονόδρομος που συνδέει την οδό Καζαντζίδα (κόμβος Σκαλανίου) με την Επαρχ. Οδό Κνωσού- Χάρακα, με κατεύθυνση από Σκαλάνι προς Σπήλια. Η οδός έχει κυμαινόμενο πλάτος από 2,80 έως 4,70μ. και έχει αγροτικό χαρακτήρα με μεμονωμένες κατοικίες και επιχειρήσεις εκατέρωθεν. Στην οδό δεν υπάρχει πεζοδρόμιο ή άλλη διακριτή υποδομή για την κυκλοφορία πεζών με αποτέλεσμα οι πεζοί να κυκλοφορούν στο ήδη στενό οδόστρωμα.

Επί της οδού εκβάλλουν κάθετες τοπικές/ ιδιωτικές οδοί χωρίς σήμανση για παραχώρηση προτεραιότητας ή σήμανση P-27 για αριστερή στροφή.

Εικόνες της υφιστάμενης κατάστασης ακολουθούν παρακάτω:



Η οδός 1 – Μίνωος δεν έχει προσδιορισμό μεγίστου ορίου ταχύτητας ως εκ τούτου ισχύει το όριο των 50χλμ/ω και το ανάγλυφό της επιτρέπει την αυξημένη ταχύτητα κίνησης επί αυτής. Επιπρόσθετα σημειακά έχει έντονο ανάγλυφο και παρόδια φύτευση που εμποδίζει σημαντικά την ορατότητα.

Σημειώνεται επιπλέον ότι στην οδό δεν υπάρχει διάβαση πεζών, δεν υπάρχει οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάσης- στάθμευσης, δεν διέρχεται λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας.

Η μόνη σήμανση που εντοπίζεται επί της οδού είναι η K-15 Κίνδυνος λόγω συχνής διέλευσης πεζών.

Σημειώνεται τέλος ότι κάτοικοι της οδού Μίνωος έχουν αιτηθεί στο Δήμο Ηρακλείου τη μείωση της ταχύτητας διέλευσης από την οδό λόγω συστηματικού υπαρκτού κινδύνου οδικής ασφάλειας λόγω υψηλών ταχυτήτων, στενής γεωμετρίας του δικτύου και απουσίας πεζοδρομίων. Η σήμανση για το ρόλο της ως μονόδρομου σημειώνεται ελλιπής.

Η οδός 2 αποτελεί ανώνυμη οδό αμφίδρομη σήμερα που συνδέει την οδό Καζαντζίδα (κόμβος Σκαλανίου) με την Επαρχ. Οδό Κνωσού- Χάρακα. Η οδός έχει κυμαινόμενο πλάτος από 2,10 έως 3,00μ. και έχει αγροτικό χαρακτήρα με μεμονωμένες κατοικίες και επιχειρήσεις εκατέρωθεν. Στην οδό δεν υπάρχει πεζοδρόμιο ή άλλη διακριτή υποδομή για την κυκλοφορία πεζών με αποτέλεσμα οι πεζοί να κυκλοφορούν στο ήδη στενό οδόστρωμα μαζί με τα οχήματα. Το υφιστάμενο πλάτος δεν είναι ασφαλές για την μονόδρομη κίνηση οχημάτων και την παράλληλη παρουσία πεζών πόσο δε μάλλον για την αμφίδρομη

κυκλοφορία με δεδομένο ότι η ελάχιστη λωρίδα κίνησης σε οποιοδήποτε – τοπικό- δίκτυο σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία είναι 2,75μ. για 1 ρεύμα κυκλοφορίας.

Επί της οδού εκβάλλουν κάθετες τοπικές/ ιδιωτικές οδοί χωρίς σήμανση για παραχώρηση προτεραιότητας.

Εικόνες της υφιστάμενης κατάστασης ακολουθούν παρακάτω:

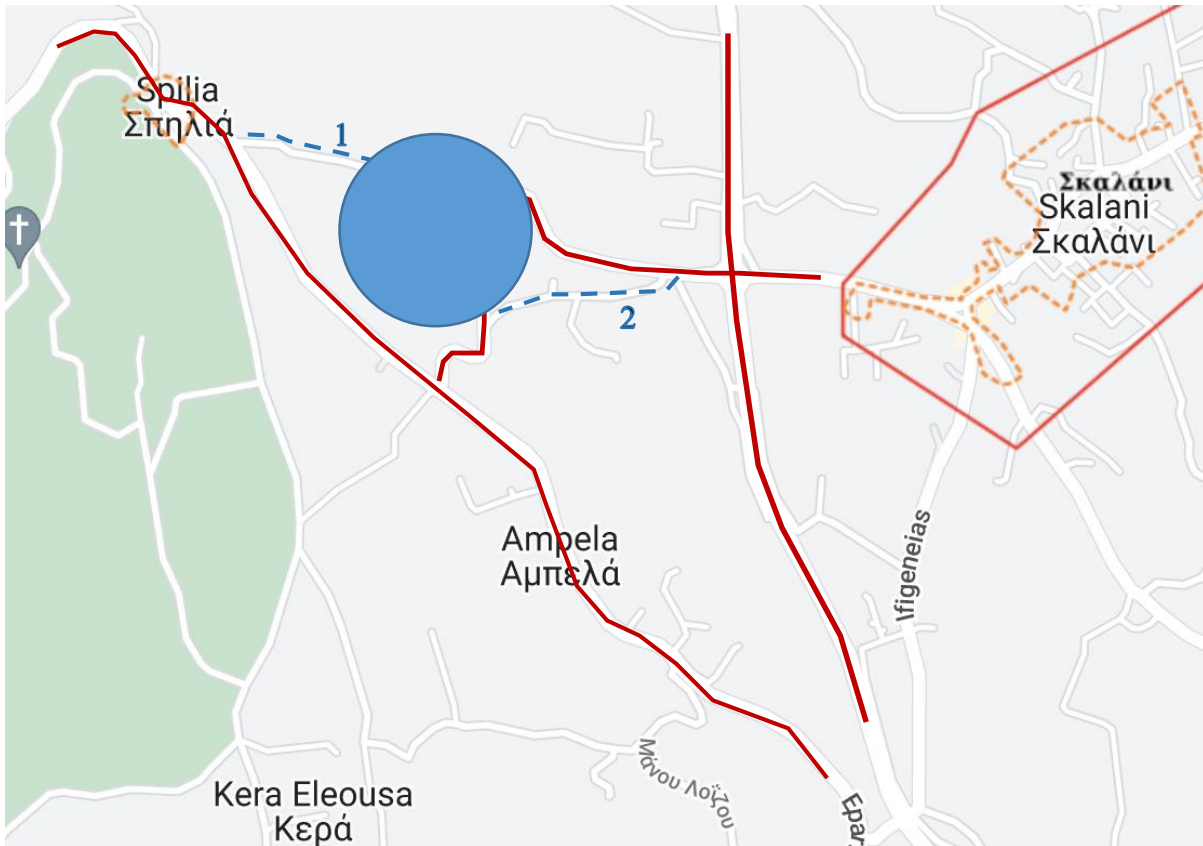


Η οδός 2 δεν έχει προσδιορισμό μέγιστου ορίου ταχύτητας ως εκ τούτου ισχύει το όριο των 50χλμ/ω. Επιπρόσθετα σημειοκά έχει παρόδια φύτευση που εμποδίζει σημαντικά την ορατότητα. Στην οδό δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν οχήματα σε αντίθετη κατεύθυνση λόγω στενότητας (2.1-2.8μ. συνολικό πλάτος λωρίδας) με αποτέλεσμα να υπάρχουν συχνά προστριβές μεταξύ των αντίθετα ερχόμενων οχημάτων.

Σημειώνεται επιπλέον ότι στην οδό δεν υπάρχει διάβαση πεζών, δεν υπάρχει οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάσης- στάθμευσης, δεν διέρχεται λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας.

Σημειώνεται τέλος ότι κάτοικοι της οδού (2) έχουν αιτηθεί στο Δήμο Ηρακλείου τη μονοδρόμηση της οδού λόγω συστηματικού εμποδισμού διέλευσης των οχημάτων επισημαίνοντας μάλιστα τον κίνδυνο διέλευσης πεζών και τα ζητήματα ασφάλειας που δημιουργούνται.

Σημειώνεται συνολικά ότι και στις δύο οδούς (1 και 2 ανωτέρω) ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι εξαιρετικά χαμηλός <50 οχημάτων/ω και λειτουργούν αμιγώς για την τοπική εξυπηρέτηση (μπλε γραμμή) των παρακείμενων οικιών και επιχειρήσεων καθώς το βασικό αμφίδρομο δίκτυο (κόκκινη γραμμή) διέρχεται στην άμεση γειτνίασή τους όπως προκύπτει στην παρακάτω εικόνα, ως εκ τούτου οι δύο αυτές οδοί δεν είναι βασικές για την σύνδεση του βασικού δικτύου ούτε έχουν χαρακτήρα συλλεκτήριων οδών, αντιθέτως εξυπηρετούν κατά κανόνα τον τοπικό πληθυσμό ενώ χρησιμοποιούνται από πλήθος οδηγών (υπερτοπική διέλευση) που επιχειρούν να μειώσουν το χρόνο οδήγησης .



Εικόνα 15. εντοπισμός δύο οδών (μπλε) και βασικού δικτύου (κόκκινο)

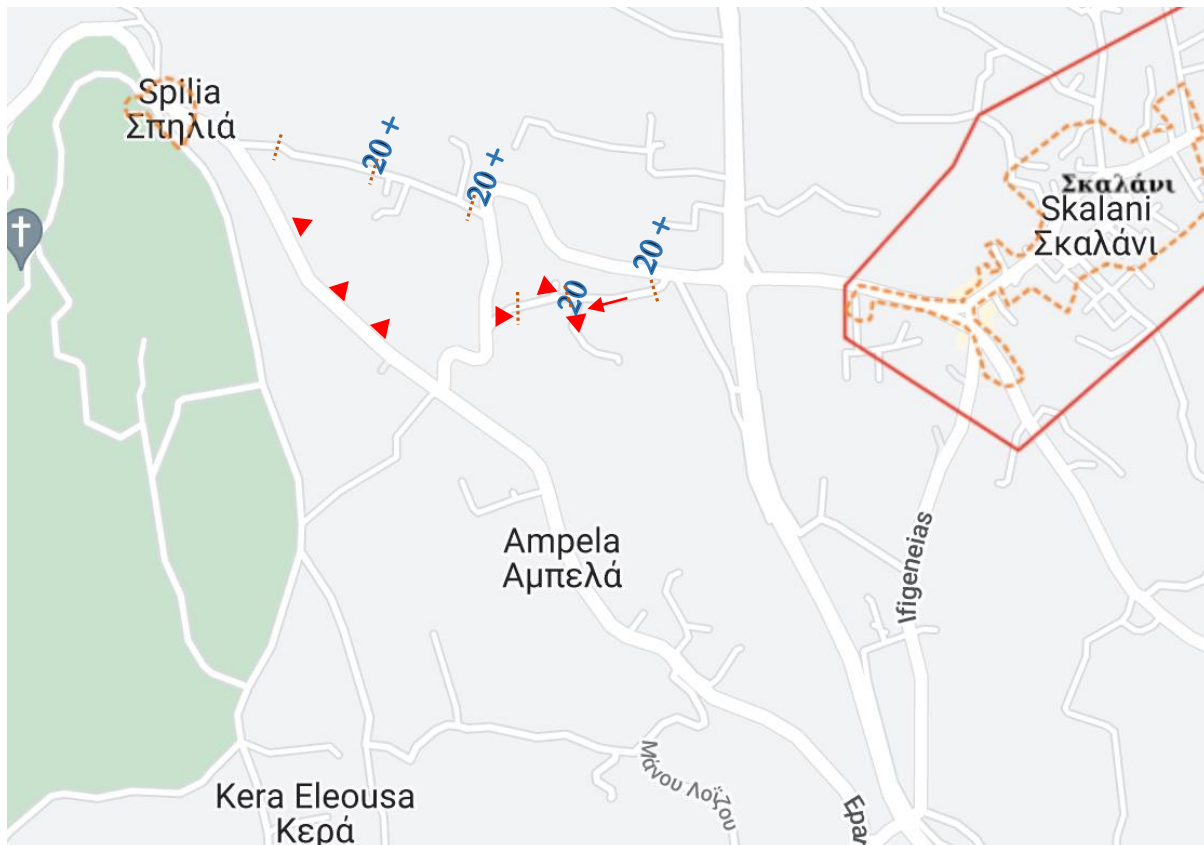


Σχέδιο διαμόρφωσης

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση των ζητημάτων των οδών και με στόχο την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας στην περιοχή, προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

- Μονοδρόμηση της ανώνυμης οδού 2 (όπως εντοπίζεται στην ανάλυση ανωτέρω),
- Ενίσχυση της σήμανσης για τον υφιστάμενο μονόδρομο δρόμο 1 (Μίνωος),
- Καθορισμός ορίου ταχύτητας 20χλμ/ω στις δύο οδούς με πυκνή σήμανση και υπενθύμιση σε όλα τα σημεία εισόδου/ εξόδου που θα επισημαίνεται και με επιπρόσθετη πινακίδα ΠΡΟΣΟΧΗ ΑΡΓΑ στις εισόδους των οδών,
- Τοποθέτηση πλέγματος ανακλαστήρων οδοστρώματος (μάτια γάτας) σε διάταξη κατά το ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 κατά μήκος των οδών ανά 50-100μ. όπως σημαίνεται στον παρακάτω χάρτη παρεμβάσεων,
- Τοποθέτηση σήμανσης για Υποχρεωτική διακοπή πορείας (ΣΤΟΠ Ρ-2) σε όλες τις καθέτους που συμβάλλουν στις δύο οδούς και είναι χαμηλότερες ιεραρχικά από αυτές όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα,
- οριζόντια διαγράμμιση για όρια ταχύτητας- απαγόρευση στάθμευσης- καθορισμό πλάτους λωρίδας κ.α.



Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάνσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του δήμου Ηρακλείου.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο δημοτικό δίκτυο πλησίον οικισμών Σπήλια και Σκαλανίου, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 2.

### **ΘΕΜΑ 3<sup>ο</sup> : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή γύρω από το οικόπεδο Χ440 (οικόπεδο Λυδάκη), περιοχή Πατέλες**

Αίτημα με αριθμό πρωτ. 123560/13-12-2021.

#### **B. Εισαγωγικό Πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (10/2021), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

1. τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου,

2. τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
3. τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου,
4. τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και φορέων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβλημάτων οι οποίες προωθούνται / αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,
5. τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες / κύριες - δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονίες για τη διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων (ΚΧ), οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Με την ολοκλήρωση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και εν αναμονή της εκπόνησης επιμέρους κυκλοφοριακών μελετών ανά πολεοδομική ενότητα, ο Δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, παρεμβαίνει σε προβληματικά σημεία του δικτύου που δεν έχουν ακόμα αξιολογηθεί, στο πλαίσιο ευρύτερου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με στόχο την άρση των αστοχιών και την αποκατάσταση της ισόρροπης κυκλοφορίας όλων των χρηστών του δικτύου, με έμφαση την ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών (βλ. ΑμεΑ, εμποδιζόμενα άτομα, κ.ά.).

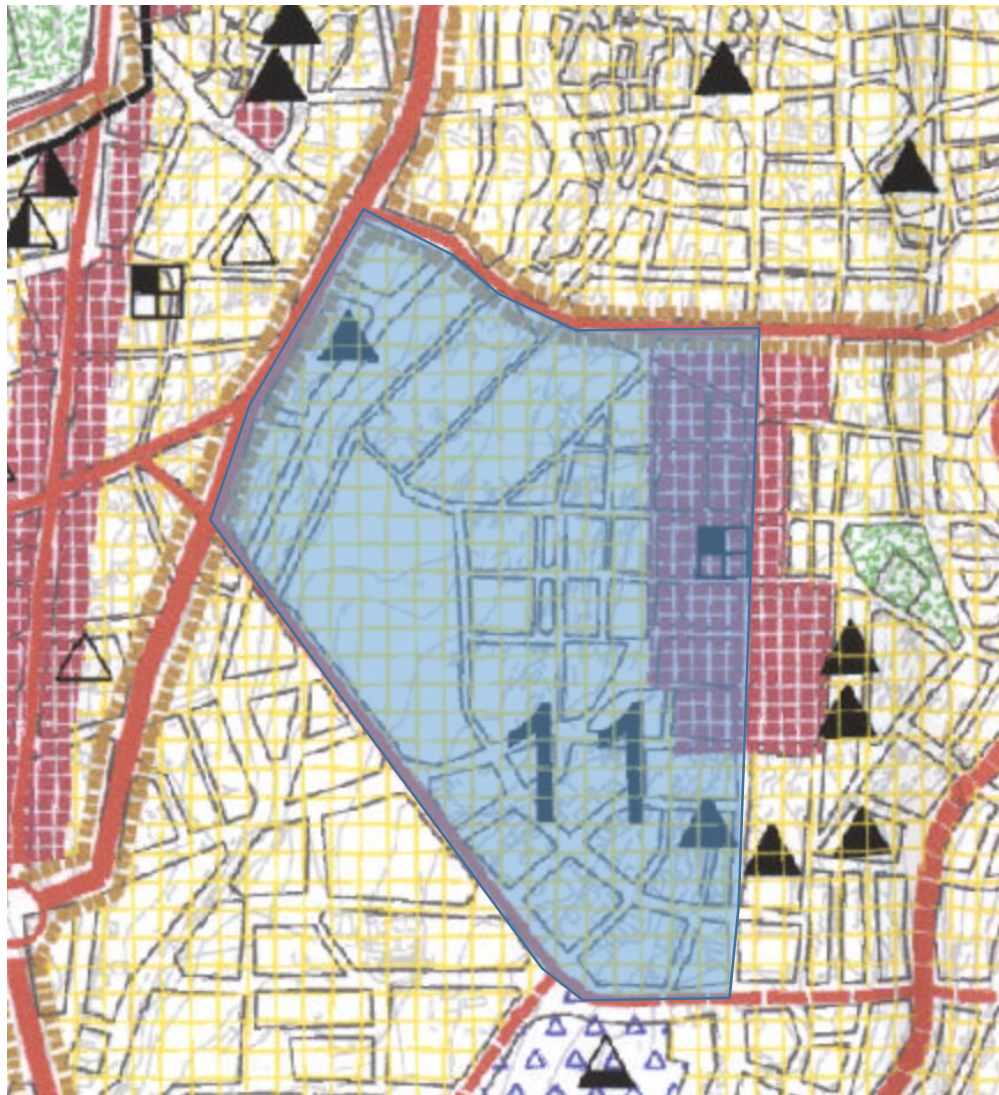
Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αιτήματα για την κυκλοφοριακή διαχείριση πέριξ του οικοπέδου Λυδάκη στις Πατέλες λόγω της συμφόρησης που προκύπτει κυρίως κατά τις μέρες και ώρες που εξυπηρετείται η λαϊκή αγορά της περιοχής. Η παρούσα τεχνική έκθεση εξετάζει την ευρύτερη περιοχή του οικοπέδου, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών καθώς και τα λειτουργικά τους και προτείνει παρεμβάσεις για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.



## **Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης και Προτάσεις Παρεμβάσεων**

Η ευρύτερη περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τα εξής οικοδομικά τετράγωνα: Χ403, Χ405, Χ687, Χ715, Χ713, Χ712, Χ690, Χ688, Χ691, Χ693, Χ694, Χ404, Χ440, Χ703, Χ700, Χ699, Χ704, Χ706, Χ707, Χ708, Χ723, Χ732, Χ731, Χ724, Χ725, Χ726, Χ733, Χ727, Χ734, Χ728, Χ729, Χ730, 608, Χ735, 606, 605, 604.

Περικλείεται από τις οδούς Εθν. Αντιστάσεως, Γερωνυμάκη, Κ. Μπαντουβά και Ιτάνου (βλ. εικόνα παρακάτω).



Εικόνα 16. περιοχή παρέμβασης

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου το σύνολο των οδών εντός της περιοχής μελέτης είναι τοπικές οδοί ενώ η οδοί Ιτάνου και Γερωνυμάκη είναι συλλεκτήριες και η Εθν. Αντιστάσεως αρτηρία. Μέρος της περιοχής (εκατέρωθεν της οδού Κ. Μπαντουβά) έχει χρήση κέντρου γειτονιάς. Σημειώνεται ότι και η οδός Κ. Μπαντουβά έχει λειτουργικά χαρακτηριστικά συλλεκτήριας οδού.

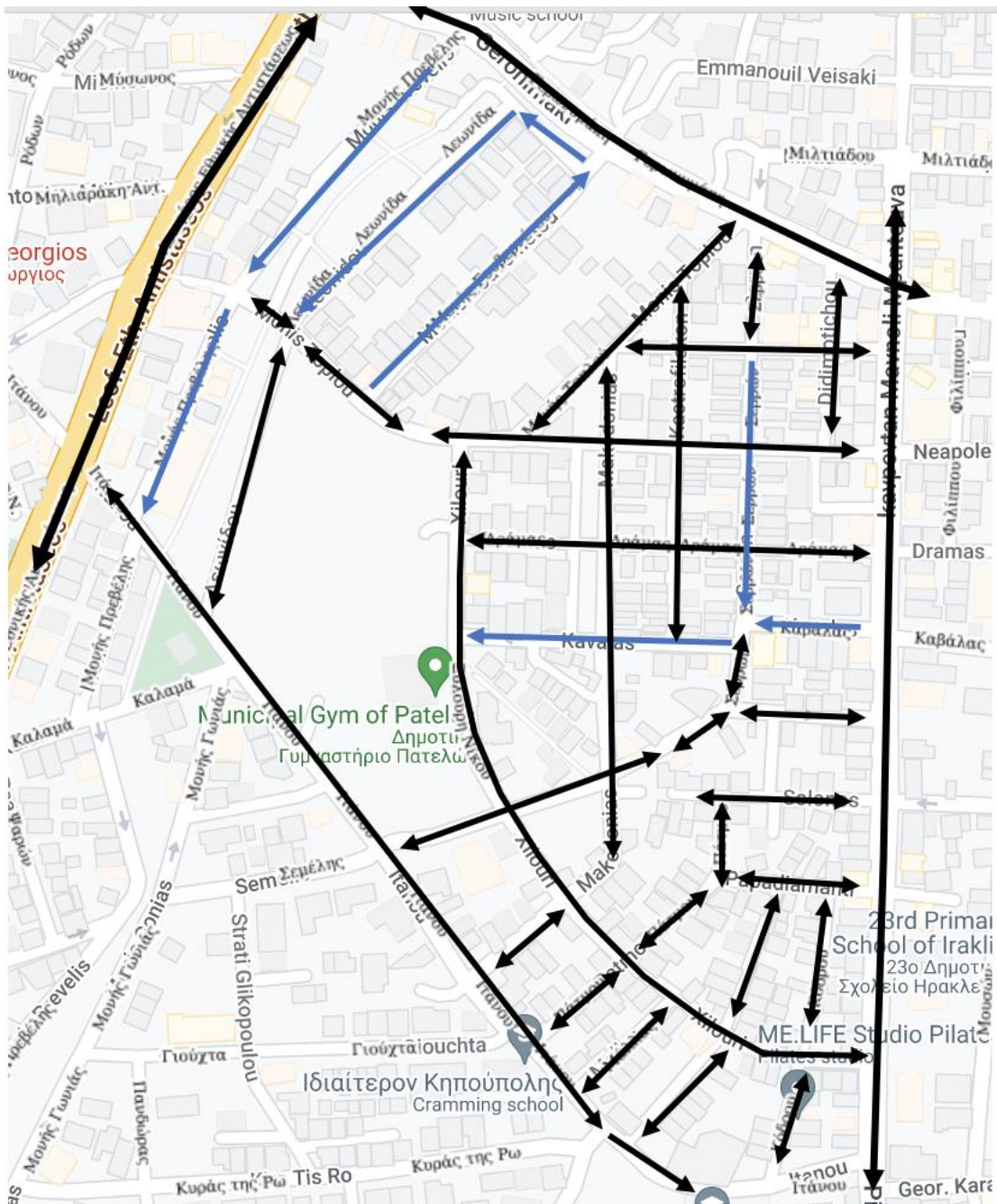
Το σύνολο της περιοχής παρέμβασης βρίσκεται εντός σχεδίου πόλης και η κυρίαρχη χρήση γης είναι η κατοικία. Η περιοχή έχει πλήθος κοινόχρηστων χώρων.

Η ιεράρχηση του τοπικού δικτύου εντός της περιοχής λειτουργικά έχει ως εξής:



Εικόνα 17. υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση

Οι σημερινές κατευθύνσεις του δικτύου έχουν την παρακάτω εικόνα:

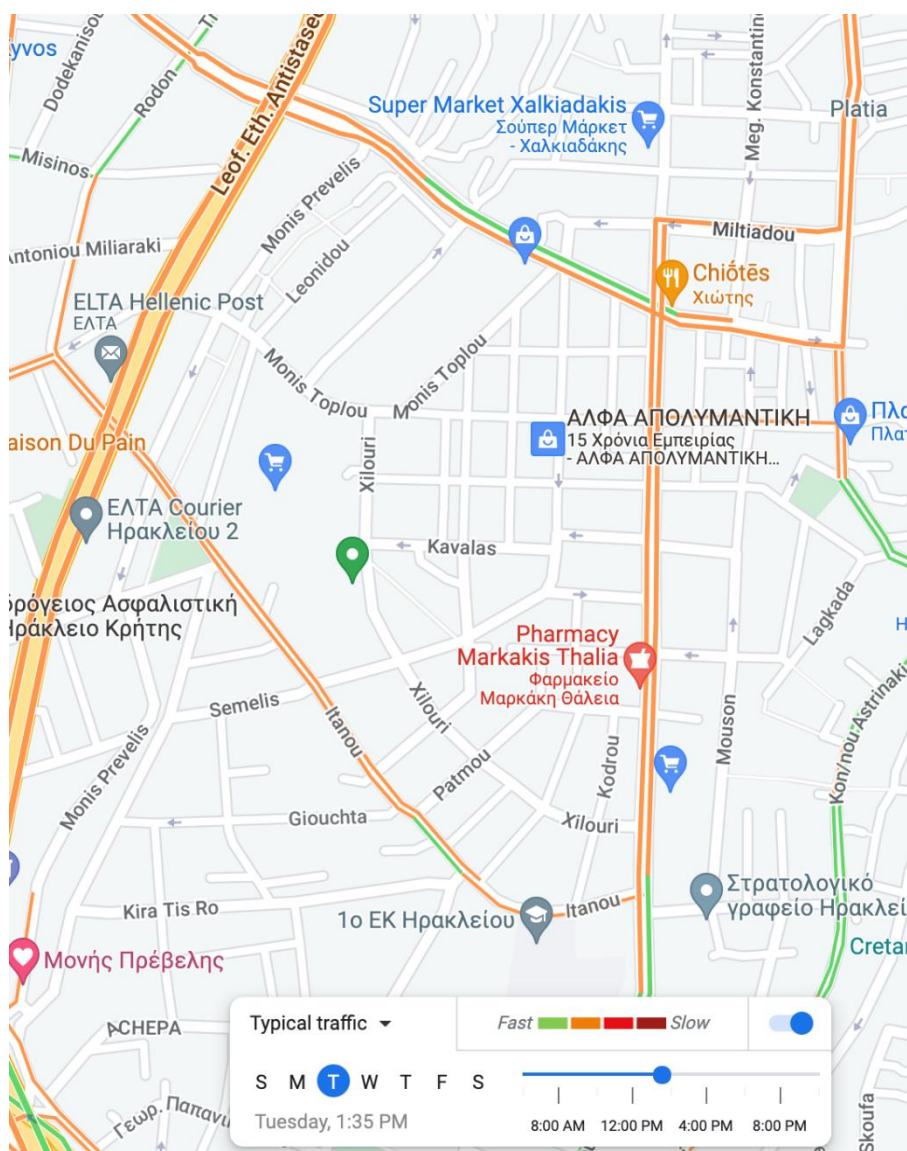


Εικόνα 18. υφιστάμενες κατευθύνσεις δικτύου

Αναφορικά με τα κυριότερα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης, υπογραμμίζονται τα ακόλουθα:

- Το σύνολο του τοπικού οδικού δικτύου αποτελείται κυρίως από αμφίδρομες οδούς
- Η οδός Κ. Μπαντουβά έχει χαρακτήρα συλλεκτήριας οδού (λειτουργικά) χωρίς να έχει λάβει ωστόσο σχετικό χαρακτηρισμό από το σχέδιο πόλης.
- Στο σύνολο της περιοχής δεν υπάρχει πλήρες πλέγμα διαβάσεων πεζών ενώ υπάρχουν βασικές ελλείψεις και στο δίκτυο πεζοδρομίων (μικρού πλάτους πεζοδρόμια με εμπόδια και φθορές).
- Στο σύνολο των τοπικών οδών παρατηρείται στάθμευση συνήθως εκατέρωθεν των οδών καθώς και σημειακά σε γωνίες των ΟΤ.
- Εντός της περιοχής παρέμβασης δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις με φωτεινό σηματοδότη

- Στη συντριπτική πλειοψηφία του οδικού δικτύου που εντάσσεται στην περιοχή παρέμβασης, δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση σχετική με τα ισχύοντα όρια ταχύτητας και τα λοιπά ισχύοντα δεδομένα.
- Ο κυκλοφοριακός φόρτος εμφανίζεται μέτριος με αιχμές. Στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη απεικονίζονται οι καθυστερήσεις ως αποτέλεσμα του φόρτου, της γεωμετρίας των οδών και της συμφόρησης της περιοχής παρέμβασης, έτσι όπως αυτός προέκυψε μέσα από την πλατφόρμα παρακολούθησης φόρτου/ καθυστερήσεων πραγματικού χρόνου του Google Maps για τυπική ημέρα Τρίτη μεσημέρι. Το σύνολο του περιμετρικού δικτύου παρουσιάζει τις περισσότερες καθυστερήσεις.
- Από την περιοχή διέρχονται λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας δια μέσου της οδού Γερωνυμάκη, Ιτάνου και Ε. Αντιστάσεως.



Εικόνα 19. Απόσπασμα πλατφόρμας Google Maps Traffic – πλατφόρμα παρακολούθησης φόρτου – καθυστερήσεων για τυπική ημέρα Τρίτη

Στην περιοχή παρατηρείται ότι πλήθος οδών καλούνται να υποστηρίξουν αμφίδρομη λειτουργία χωρίς να έχουν τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (βλ. οδός Ξυλούρη, οδοί Πάτμου, Μάλλας, Κόδρου κ.α.).

Παράλληλα πλήθος οδών παρουσιάζουν κορεσμό λόγω αυξημένης ζήτησης για κυκλοφορία και στάθμευση όπως σημειώνεται και από αιτήματα πολιτών με έμφαση στην οδό Ν. Ξυλούρη και μικρότερες τοπικές οδούς εντός της περιοχής παρέμβασης.

Ως εκ τούτου με την παρούσα επεξεργάστηκαν οι μικρότερες δυνατές παρεμβάσεις σε επίπεδο κατευθύνσεων οδών καθώς και προτάσεις αναβάθμισης των διασταυρώσεων σε επίπεδο καθορισμού προτεραιοτήτων (προσδιορισμός νέων σημείων παραχώρησης προτεραιότητας – STOP).

Μονοδρομήσεις προβλέπονται για τις οδούς:

Ν. Ξυλούρη με κατεύθυνση από Κ. Μπαντουβά προς Μ. Τοπλού,

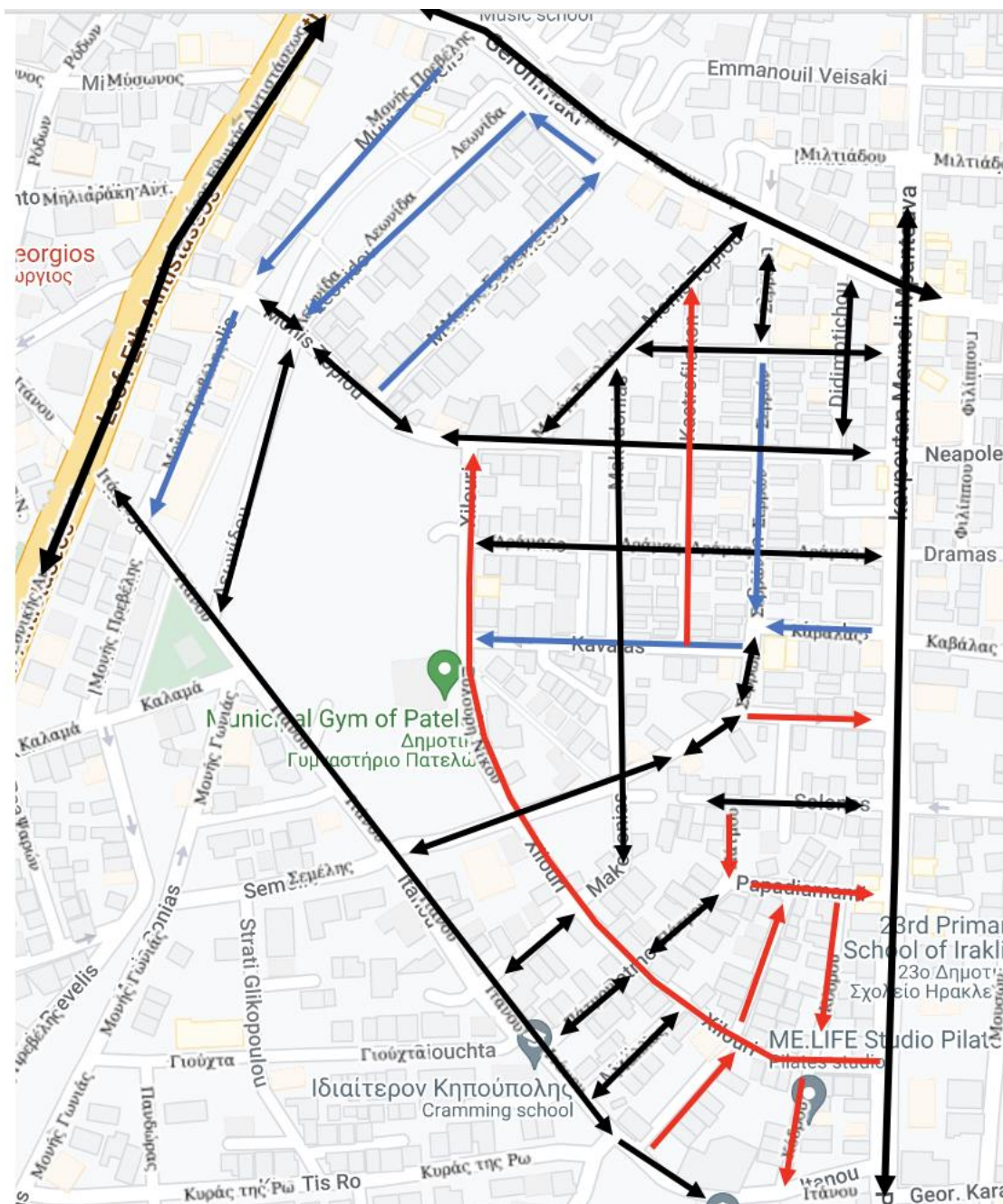
Καστροφυλάκων με κατεύθυνση από Καβάλας προς Μ. Τοπλού,

Τμήμα Πέτρου Φούμη με κατεύθυνση από Σερρών προς Κ. Μπαντουβά,

Τμήματα οδών Πάτμου και Παπαδιαμάντη με κατεύθυνση από Σόλωνος προς Κ. Μπαντουβά,

Κόδρου με κατεύθυνση από Παπαδιαμάντη προς Ιτάνου,

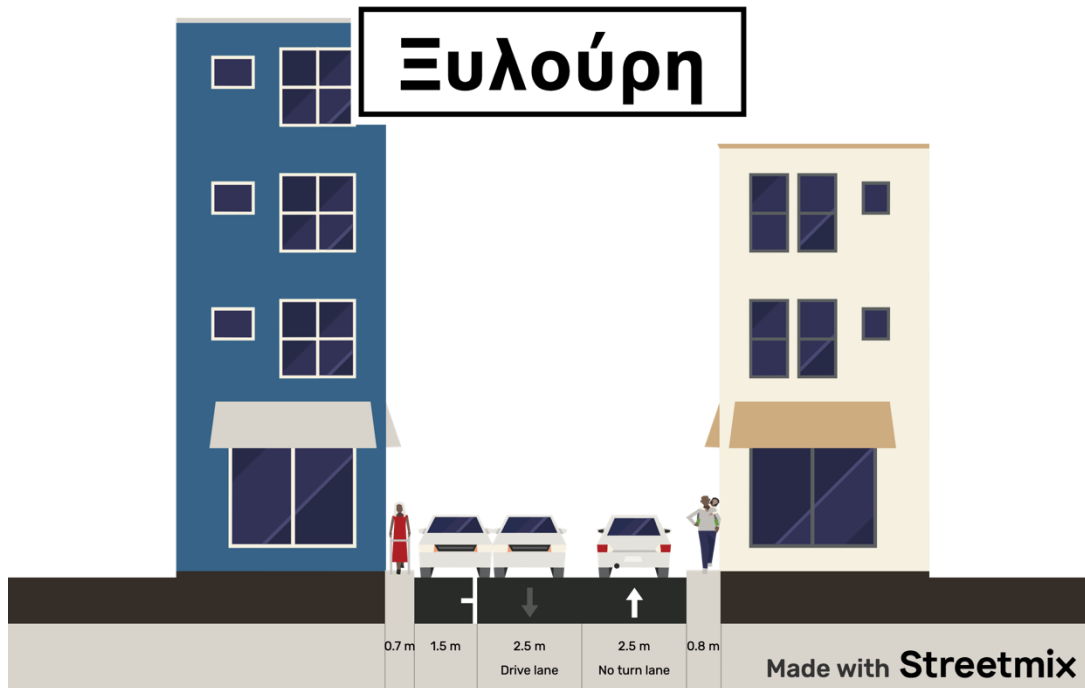
Απ. Μιχαήλ με κατεύθυνση από Ιτάνου προς Παπαδιαμάντη.



Εικόνα 20. Προτεινόμενες μεταβολές στις κατευθύνσεις δικτύου

Η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων βασίζεται στη λειτουργική ιεράρχηση που παρουσιάζεται παραπάνω (εικόνα 2) ως εκ τούτου ενισχύεται η προτεραιότητα των οδών Δράμας και Νεαπόλεως έναντι των καθέτων τους κ.α. Οι οδοί που επελέγησαν προς μονοδρόμηση παρουσιάζουν τις κάτωθι ενδεικτικές διατομές.

#### Υφιστάμενη γεωμετρία οδού Ν. Ξυλούρη

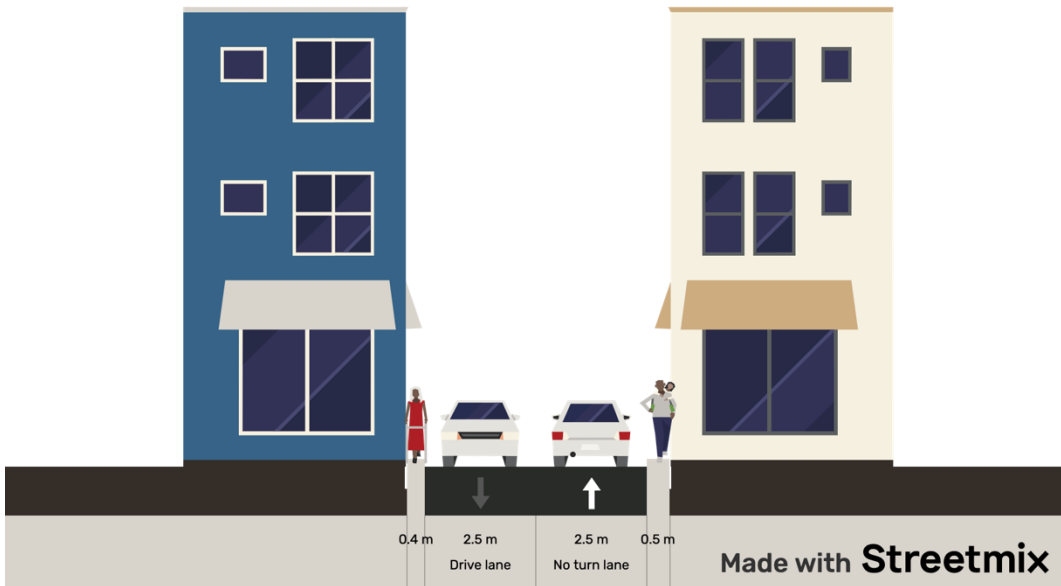


Εικόνα 21. υφιστάμενη διατομή οδού Ν. Ξυλούρη

Σημειώνεται ότι για την οδό Ν. Ξυλούρη δεν ικανοποιούνται τα ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίου (1.5μ. εκατέρωθεν) και λωρίδας για τοπική συλλεκτήρια οδό (ελάχιστο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας 3,00μ.)

#### Υφιστάμενη γεωμετρία οδού Καστροφυλάκων

# Καστροξυλούρη

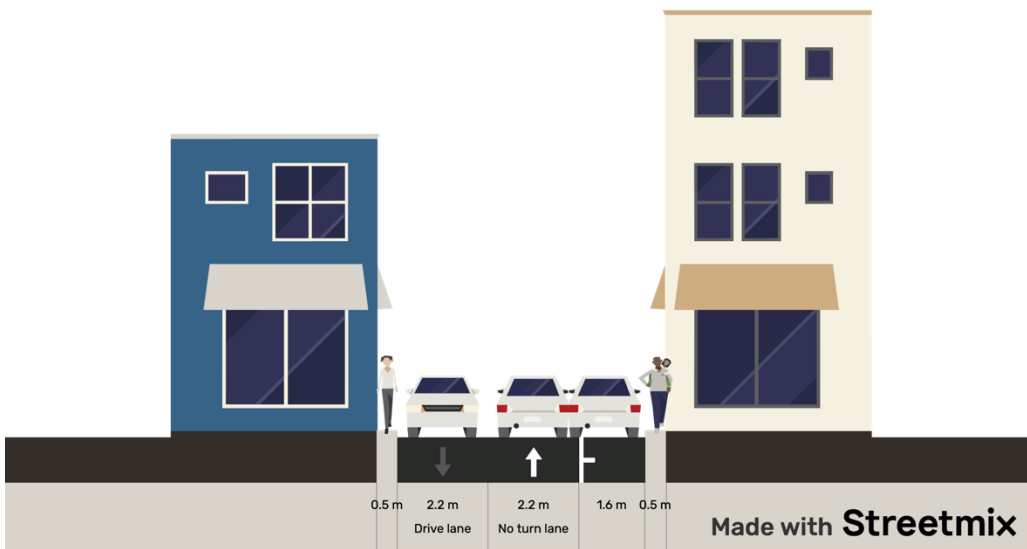


Εικόνα 22. υφιστάμενη διατομή οδού Καστροφυλάκων

Σημειώνεται ότι για την οδό Καστροφυλάκων τα χαρακτηριστικά της οδηγούν σε ανάγκη μονοδρόμησης και μελλοντικά πεζοδρόμησης με δεδομένο ότι το πλάτος μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι κάτω των 6μ.

Υφιστάμενη γεωμετρία τμήματος οδού Π. Φούμη από Σερρών προς Κ. Μπαντουβά (Οδυσσέως)

# Οδυσσέως

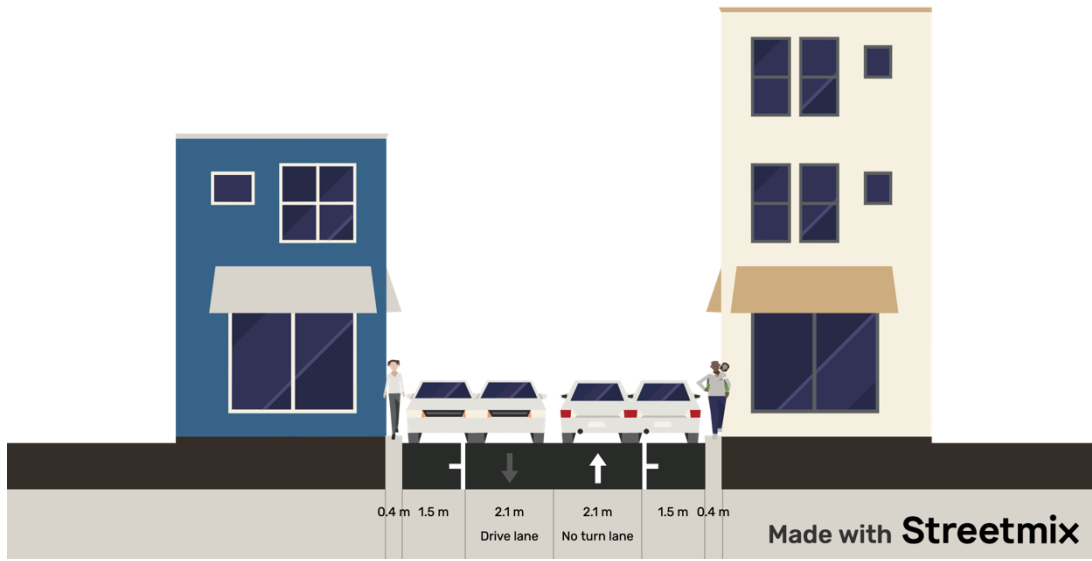


Εικόνα 23. υφιστάμενη διατομή οδού Οδυσσέως

Σημειώνεται ότι για την οδό Καστροφυλάκων τα χαρακτηριστικά της οδηγούν σε ανάγκη μονοδρόμησης με δεδομένο ότι το πλάτος μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι κάτω των 7μ.

Υφιστάμενη γεωμετρία οδού Παπαδιαμάντη

# Παπαδιαμάντη

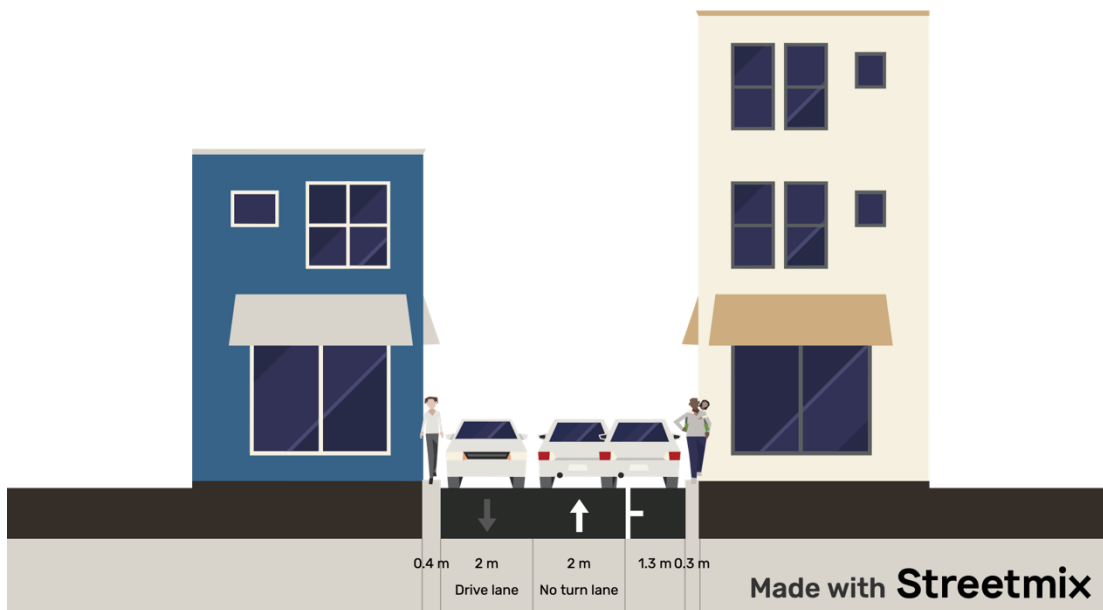


Εικόνα 24. υφιστάμενη διατομή οδού Παπαδιαμάντη

Σημειώνεται ότι για την οδό Παπαδιαμάντη τα χαρακτηριστικά της οδηγούν σε ανάγκη μονοδρόμησης με δεδομένο ότι το πλάτος μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι κάτω των 8μ., παρατηρείται εκατέρωθεν αυτής στάθμευση και ελλιπή πεζοδρόμια.

Υφιστάμενη γεωμετρία οδού Κόδρου και Απ. Μιχαήλ

# Κόδρου



Εικόνα 25. τάμμενη διατομή οδού Κόδρου



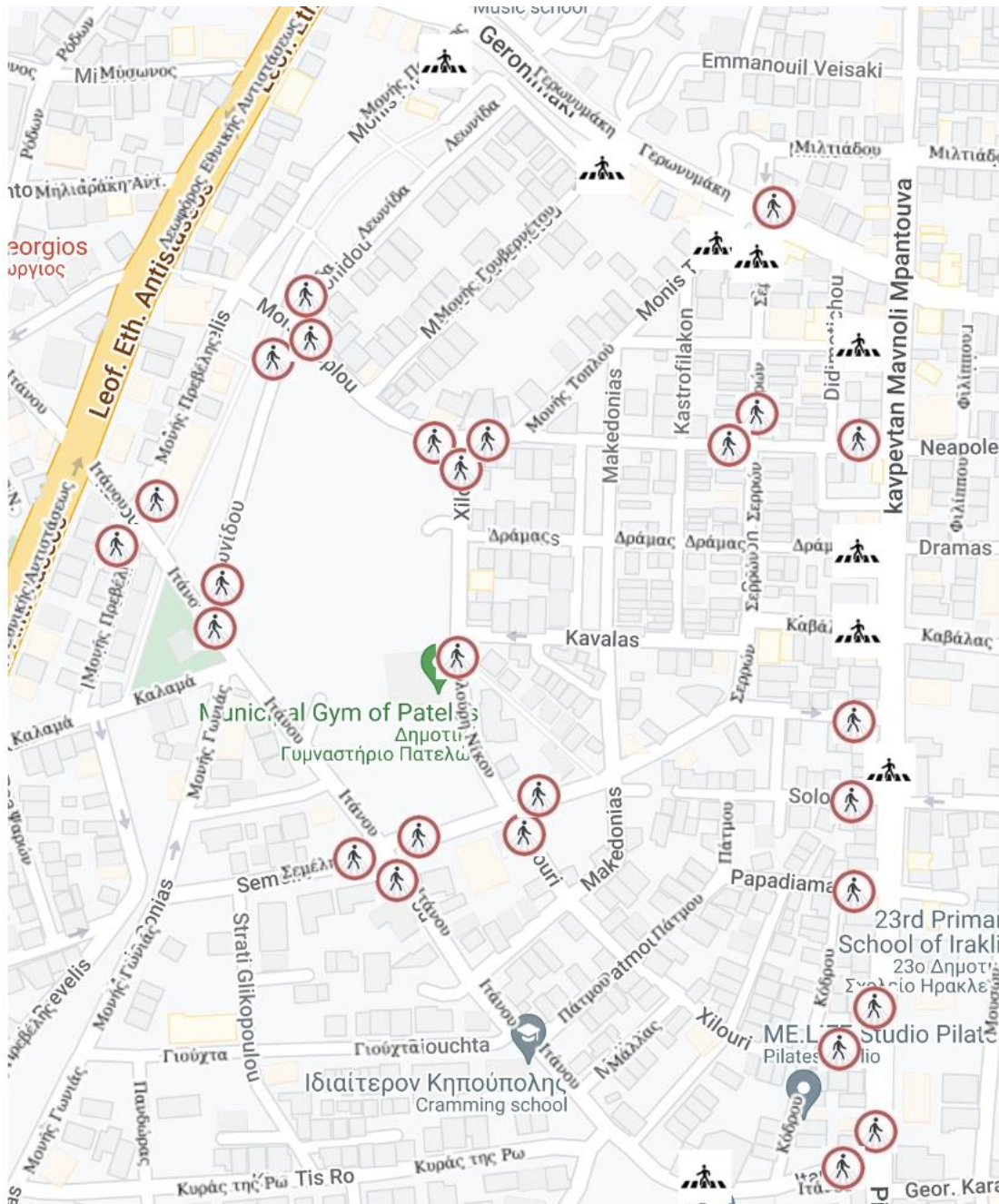
Σημειώνεται ότι για την οδό Κόδρου και για την οδό Απ. Μιχαήλ τα χαρακτηριστικά τους οδηγούν σε ανάγκη μονοδρόμησης και μελλοντικά πεζοδρόμησης με δεδομένο ότι το πλάτος μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι κάτω των 6μ.

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στην υπό εξέταση περιοχή προβλέπονται παρεμβάσεις που αποκαθιστούν σημειακά προβλήματα στην περιοχή παρέμβασης μέχρι την οριστική αξιολόγησή της στο πλαίσιο ευρύτερης κυκλοφοριακής μελέτης.

Για την άρση όλων των παραπάνω αστοχιών και με σκοπό την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης, εισηγούνται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Για λόγους μείωσης των ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων στα σημεία όπου παρατηρείται ζήτημα οδικής ασφάλειας για τους πεζούς και τους ευάλωτους χρήστες, προτείνονται:
  - ✓ αλλαγή ορίου ταχύτητας σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης σε 30 Km/h
  - ✓ οριζόντια σήμανση 30 Km/h σε κάθε είσοδο στην περιοχή μελέτης και στις κρίσιμες συμβολές των οδών
  - ✓ οριζόντια διαγράμμιση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλες τις διασταυρώσεις Ο.Τ.
  
- Για λόγους βελτίωσης της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδησιμότητας στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:
  - ✓ δημιουργία διαβάσεων πεζών, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο σύμφωνα με τον παρακάτω χάρτη, για την ασφαλή διέλευση των πεζών, με ιδιαίτερη μέριμνα στις σχολικές εγκαταστάσεις και προσθήκη ανακλαστήρων οδοστρώματος στη γραμμή προ της διάβασης (στο χάρτη παρουσιάζονται και οι διαβάσεις που προβλέπονται από το εγκεκριμένο και εν εξελίξει έργο της ανάπλασης της οδού Κομνηνών)



- ✓ μονοδρομήσεις των οδών όπως αποτυπώνονται στο συνημμένο σχέδιο για οριοθέτηση της στάθμευσης και διαμόρφωση πεζοδρομίων,
  - ✓ κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε όλες τις νέες και υφιστάμενες διαβάσεις της περιοχής,
  - ✓ επισήμανση ορίου ταχύτητας με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση όπως περιγράφεται παραπάνω,
  - ✓ σήμανση για απαγόρευση στάσης - στάθμευσης στο σύνολο των συμβολών των οδών (γωνίες ΟΤ),
  - ✓ τοποθέτηση σήμανσης για καθορισμό οδών προτεραιότητας στο τοπικό δίκτυο στις συμβολές που απουσιάζει (P-2 ΣΤΟΠ)
- Η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών αλλάζει στα σημεία όπου προτείνονται νέα πεζοδρόμια, μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις, διορθώνοντας τα σήμερα μεταβλητά πλάτη λωρίδων.

- Για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προ-υπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

Η κα. Χαιρέτη αναφέρθηκε στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που εισηγείται η Υπηρεσία για την περιοχή γύρω από το οικόπεδο Χ-440 (οικόπεδο Λυδάκη) στην περιοχή των Πατελών. Τον λόγο πήρε ο δημότης που είχε αιτηθεί να γίνουν αλλαγές στην περιοχή και ρώτησε αν αυτή η πρόταση που εισηγείται η Υπηρεσία είναι τελική και δεν θα γίνουν αλλαγές ξανά στην περιοχή γιατί κατά την γνώμη του χρειάζονται και άλλες αλλαγές. Το λόγο πήρε ο κ. Αναστασάκης και είπε ότι σε αυτήν φάση μπορούμε να προχωρήσουμε στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνει η εισήγηση και αν δούμε ότι χρειάζονται να γίνουν αλλαγές θα το επανεξετάσουμε.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή γύρω από το οικόπεδο Χ440 (οικόπεδο Λυδάκη), περιοχή Πατέλες όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 3.

#### **ΘΕΜΑ 4<sup>ο</sup> : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ του 3ου Δημοτικού και 8ου Νηπιαγωγείου στην περιοχή της Άνω Αλικαρνασσού.**

Αίτημα με αριθμό πρωτ. 90369/15-9-2022 της κοινότητας Νέας Αλικαρνασσού

#### **A. Εισαγωγικό Πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (11/2022), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

1. τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου,
2. τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
3. τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου,
4. τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και φορέων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται / αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,
5. τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες / κύριες - δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για τη διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων (ΚΧ), οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες, Π.Ε.

Ο Δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, παρεμβαίνει σε **προβληματικά σημεία του δικτύου** που δεν έχουν ακόμα αξιολογηθεί, στο πλαίσιο ευρύτερου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με στόχο την άρση των αστοχιών και την αποκατάσταση της ισόρροπης κυκλοφορίας όλων των χρηστών του δικτύου, με έμφαση την ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών (βλ. ΑμεΑ, εμποδιζόμενα άτομα, κ.ά.) και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

**Οι περιοχές που βρίσκονται πέριξ εκπαιδευτικών συγκροτημάτων και/ ή αθλητικών εγκαταστάσεων σε κέντρα γειτονιών χρήζουν ιδιαίτερων παρεμβάσεων** λόγω της πληθώρας των ευάλωτων χρηστών (παιδιών) που κινούνται καθημερινά στο δίκτυο. Ως εκ τούτου το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου μελετά, αξιολογεί και προτείνει παρεμβάσεις για ανάλογες ζώνες σύμφωνα με την υπάρχουσα κατάσταση και τις οδηγίες της κείμενης νομοθεσίας, με γνώμονα την ασφαλή μετακίνηση όλων των διερχόμενων χρηστών (οχημάτων και πεζών).

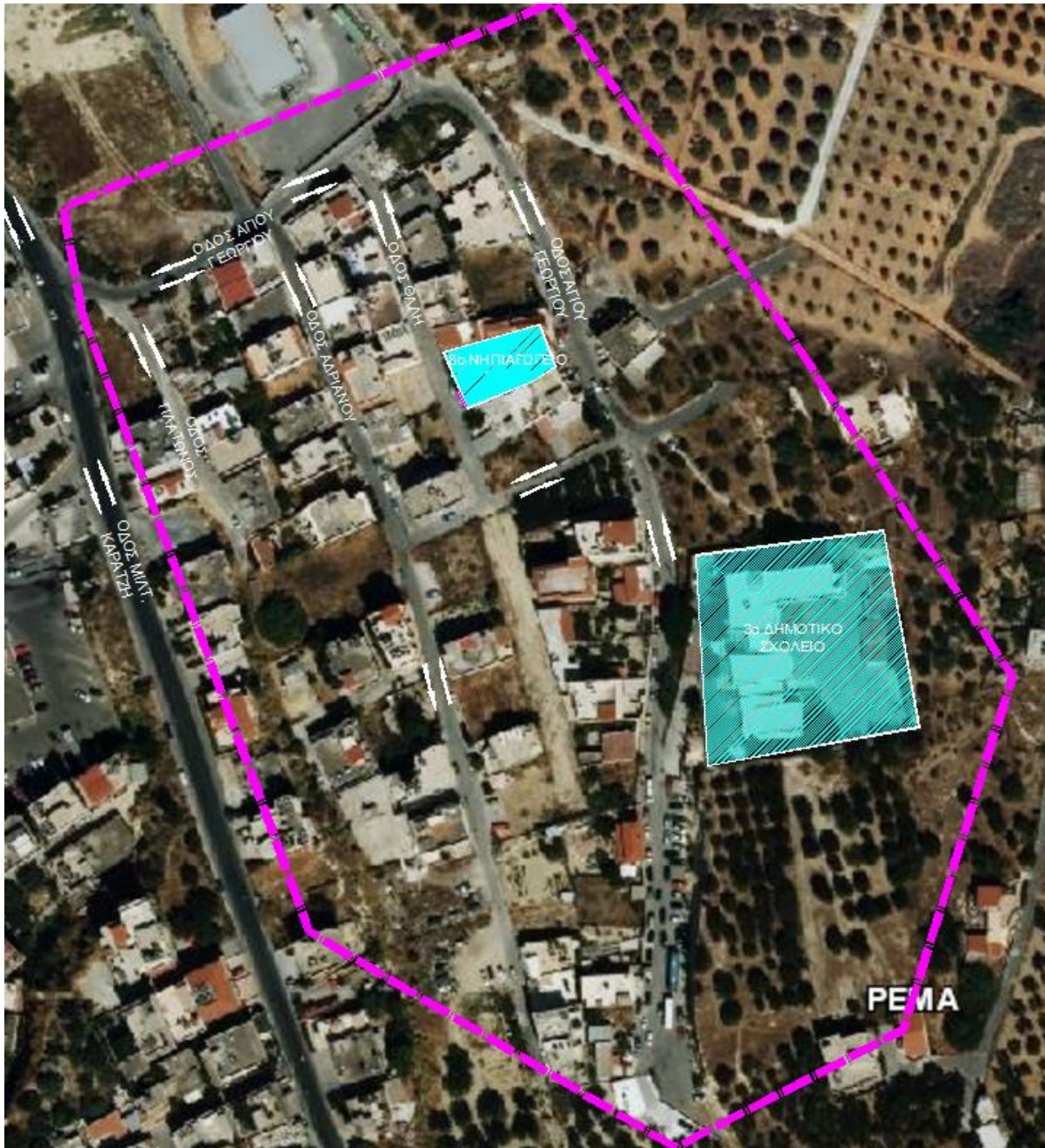
Οι παρεμβάσεις που κατά κανόνα προτείνονται από το Τμήμα μας πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων περιλαμβάνουν: τη δημιουργία διαβάσεων πεζών, την υπερύψωση διαβάσεων, την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την τοποθέτηση οριοδεικτών και σήμανσης για απαγόρευση στάσης- στάθμευσης, ακουστικών λωρίδων ή μειωτήρων ταχύτητας για μείωση ταχύτητας, τη μείωση των ορίων ταχύτητας, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις ή αντιδρομήσεις οδών, παροδικές πεζοδρομήσεις κ.α.) και πλήθος άλλων που απορρέουν τόσο από την **κείμενη εθνική νομοθεσία**, όσο και από **διεθνείς και ευρωπαϊκούς οδηγούς / κανονισμούς αστικού σχεδιασμού και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας** με έμφαση τον ευάλωτο χρήστη και κυρίως τον ανήλικο μετακινούμενο σε ομάδες ή κατά μόνας.

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αιτήματα για την κυκλοφοριακή διαχείριση στην περιοχή της Άνω Αλικαρνασσού πέριξ του 3<sup>ου</sup> Δημοτικού σχολείου και 8<sup>ου</sup> Νηπιαγωγείου για ενίσχυση της ασφαλούς διέλευσης πεζών επί της οδού Αγίου Γεωργίου στην οποία λειτουργεί το Δημοτικό σχολείο και υπάρχει συχνή διέλευση μαθητών/πεζών.

Με την παρούσα μελέτη το Τμήμα μας εστιάζει στην περιοχή που περικλείει τα σχολικά συγκροτήματα και επιχειρεί να αμβλύνει τα κυκλοφοριακά ζητήματα που σχετίζονται με την ασφαλή προσέγγιση και αποχώρηση των μαθητών και των λοιπών πεζών περιμετρικά του σχολείου.

## **Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης**

Η περιοχή παρέμβασης οριοθετείται από την οδό Αγίου Γεωργίου (κάθετη στην οδό Μιλτ. Καράτζη) και βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως Ηρακλείου σε περιοχή προς ένταξη, και εντός Γ.Π.Σ Βρίσκεται πλησίον της Βιομηχανικής περιοχής Ηρακλείου . Η θέση των σχολείων παρουσιάζεται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη.



Εικόνα 26. καθορισμός περιοχής παρέμβασης με εντοπισμό της σχολικής μονάδας

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου η περιοχή βρίσκεται σε οικιστική περιοχή και το σύνολο των οδών εντός της περιοχής μελέτης είναι τοπικές οδοί.



Εικόνα 27. εντοπισμός περιοχής υπό αξιολόγηση επί του ΓΠΣ Ηρακλείου

Εντός της περιοχής εντοπίζονται σύμφωνα με την αυτοψία του τμήματός μας χρήσεις κατοικίας, σχολείο και εκκλησία, αποτελείται από τις οδούς Αγίου Γεωργίου, Θαλή, Ανδριανού, Πλάτωνος.

Αναφορικά με τα κυριότερα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης, υπογραμμίζονται τα ακόλουθα:

- Το σύνολο σχεδόν της περιοχής μελέτης αποτελείται από οδούς διπλής κυκλοφορίας εκτός σχεδίου.
- Στο σύνολο του δικτύου εντοπίζεται έλλειψη υποδομών πεζοδρομίων και διαβάσεις πεζών, έλλειψη διακριτών λωρίδων στάθμευσης, υποδομές ποδηλάτου κ.α.
- Δεν υπάρχει επαρκής σήμανση για προσέγγιση σε σχολείο, και σήμανση ορίου ταχύτητας 20 ή 30χλμ/ω.
- Εντός της περιοχής παρέμβασης δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις
- Ο κυκλοφοριακός φόρτος εμφανίζεται χαμηλός χωρίς καθυστερήσεις εκτός από τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών στο δημοτικό σχολείο επί της οδού Αγίου Γεωργίου και στο νηπιαγωγείο επί της οδού Θαλή.

Εικόνες της υφιστάμενης κατάστασης παρουσιάζονται παρακάτω:



Εικόνα 3. Συμβολή Αγίου Γεωργίου με οδό Πλάτωνος (αδιέξοδη).



Εικόνα 4. Οδός Θαλή έξω από 8<sup>ο</sup> νηπιαγωγείο.



Εικόνα . Οδός Αγίου Γεωργίου έξω από 3<sup>ο</sup> Δημοτικό σχολείο..

Οι οδοί που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας τεχνικής έκθεσης αποτελούν τμήματα των οδών Παρασκευοπούλου, Μηνά Γεωργιάδη, Ισοκράτους έμπροσθεν σχολείου και Παρθενίου Περίδου. Στη συνέχεια, αναλύονται βασικά χαρακτηριστικά των εν λόγω οδικών τμημάτων αναφορικά με τις εξυπηρετούμενες ροές, την κατηγοριοποίησή τους και τα βασικά γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά.

- **Οδός Αγίου Γεωργίου**

Το υπό μελέτη οδικό τμήμα της οδού Αγίου Γεωργίου ξεκινάει από την συμβολή με την οδό Μιλτ. Καρατζη συνεχίζει προς ανατολικά και στην συνέχεια προς νότια όπου στην συνέχεια δεν επικοινωνεί με άλλη οδό. Λειτουργεί ως διπλής κυκλοφορίας χωρίς υποδομή πεζοδρομίων και χωρίς διαχωρισμό λωρίδων. Στο σύνολο της υπό εξέταση οδού δεν υπάρχουν διαβάσεις πεζών και **δεν** υπάρχει σχετική ρύθμιση για διαχείριση της στάθμευσης (οριοθέτηση ή απαγόρευση). Το πλάτος της οδού είναι είναι κυμαινόμενο και δεν έχει χαρακτηρισμό σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου.

- **Οδός Θαλή-Ανδριανού-Πλάτωνος** Και οι τρεις εξεταζόμενες οδοί αποτελούν τοπικό δίκτυο και είναι οδοί διπλής κυκλοφορίας, στο σύνολο τους δεν διαθέτουν επαρκή πεζοδρόμια και αλλά μόνο σημειακά μπροστά από κάποιες κατοικίες και αυτά με μη επαρκές πλάτος, επί της οδού Θαλή βρίσκεται η είσοδος του 8<sup>ου</sup> Νηπιαγωγείου. Σχολείου και δεν υπάρχει σχετική ρύθμιση για διαχείριση της στάθμευσης (οριοθέτηση ή απαγόρευση), δεν υπάρχουν διαβάσεις πεζών ή ειδικές ρυθμίσεις για προσέγγιση σε σχολική μονάδα, όριο ταχύτητας κ.α.





Σχέδιο Διαμόρφωσης Περιοχής Παρέμβασης

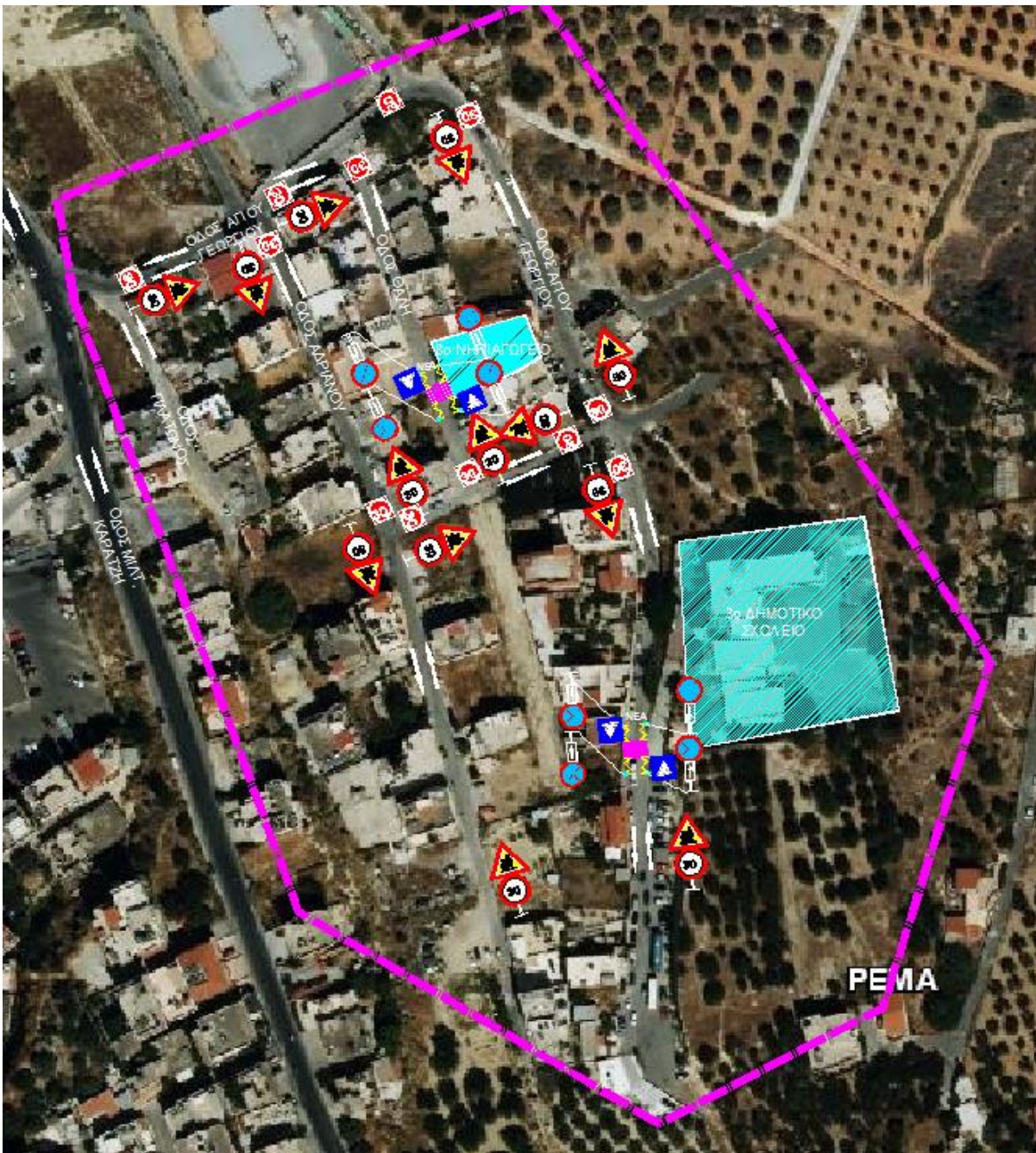
### Γ. Προτεινόμενες Παρεμβάσεις - Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στην υπό εξέταση περιοχή παρατηρούνται σημαντικές ελλείψεις που οδηγούν σε μειωμένη οδική ασφάλεια ειδικότερα στο δίκτυο πεζών.

Για την **άρση** των παραπάνω **αστοχιών** και με σκοπό την **ενίσχυση της οδικής ασφάλειας** στην περιοχή μελέτης, εισηγούνται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Για λόγους **μείωσης των ταχυτήτων** των διερχόμενων οχημάτων στο σύνολο της περιοχής προτείνεται :
  - ✓ Εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω στο σύνολο των τοπικών οδών της περιοχής μελέτης

- ✓ Πυκνή σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) του ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω αντίστοιχα για τις όλες τις οδούς περιμετρικά της περιοχής μελέτης.
- ✓ οριζόντια κίτρινη διαγράμμιση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλες τις διασταυρώσεις Ο.Τ. (γωνίες) εντός της περιοχής παρέμβασης.
- Για λόγους **βελτίωσης της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδησιμότητας** στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:
  - ✓ δημιουργία διαβάσεων πεζών, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο σύμφωνα με το **προτεινόμενο σχέδιο**, για την ασφαλή διέλευση των πεζών, με ιδιαίτερη μέριμνα στις σχολικές εγκαταστάσεις
  - ✓ κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε όλες τις νέες και υφιστάμενες διαβάσεις της περιοχής,
  - ✓ προσθήκη κατακόρυφης σήμανσης **για προσέγγιση σε σχολείο** με πρόσθετη επιγραφή **ΑΡΓΑ**
  - ✓ κατακόρυφη σήμανση K-16 για προσέγγιση σε σχολικές μονάδες.



Σχέδιο Διαμόρφωσης

Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω εισηγούμαστε:

- Την εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ω εντός της περιοχής μελέτης όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο
- Την τοποθέτηση πινακίδων Κ-16 "κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών".
- Κατασκευή διαβάσεων πεζών στο σημεία που αποτυπώνονται στο σχέδιο.

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- Για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

Το θέμα εισηγήθηκε η κα. Χαιρέτη αναλύοντας την κυκλοφοριακή πρόταση της περιοχής. Το λόγο πήρε ο κ. Σεκέρης πρόεδρος της κοινότητας Αλικαρνασσού, ο οποίος συμφώνησε με τα μέτρα που προτείνεται αλλά επεσήμανε ότι πρέπει να γίνει διάβαση πεζών στα φανάρια στην οδό Μ. Καράτζη αλλά και βορειότερα μπροστά από ένα φαρμακείο που υπάρχει εκεί. Η κα. Χαιρέτη πήρε τον λόγο και είπε ότι στο σημείο των φαναριών θα πρέπει να λειτουργήσουν πρώτα οι σηματοδότες που υπάρχουν για να μπορέσει να χωροθετηθεί η διάβαση για να υπάρχει ασφάλεια των πεζών που διασχίζουν το σημείο. Το λόγο πήρε ο κ. Αναστασάκης και είπε ότι είναι σύμφωνος με το να χωροθετηθούν νέες διαβάσεις για την ασφαλή διέλευση των πεζών επί της οδού Μ. Καράτζη αλλά θα πρέπει να μελετηθούν τα σημεία που θα γίνει αυτό και να έρθει ως θέμα σε επόμενη επιτροπή.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή μετά από διαλογική συζήτηση γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ του 3ου Δημοτικού και 8ου Νηπιαγωγείου στην περιοχή της Άνω Αλικαρνασσού, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 4.

### **ΘΕΜΑ 5<sup>ο</sup> : Μεταφορά πιάτσας ταξί επί της οδού Παρασκευοπούλου.**

#### **A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

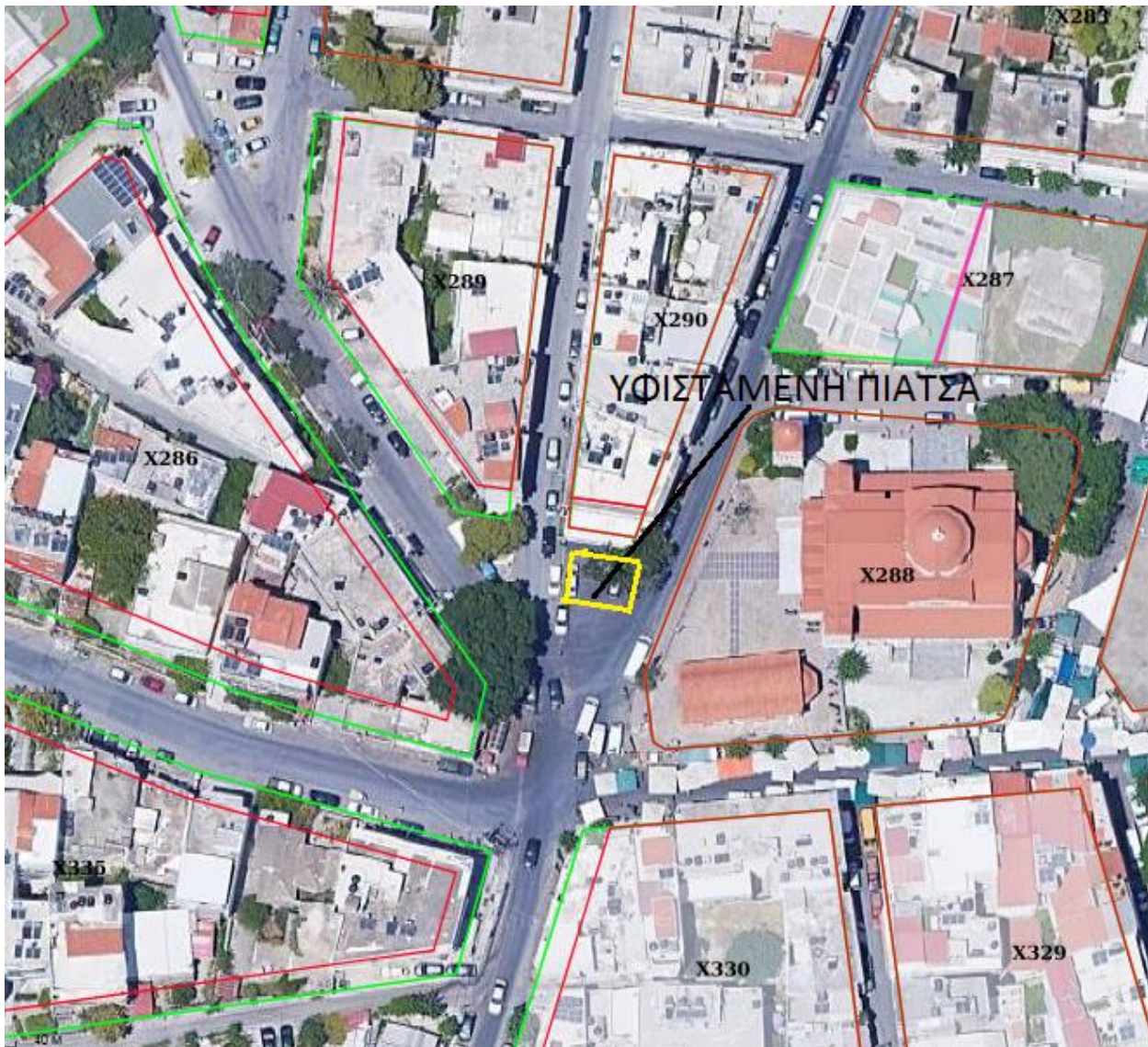
Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (10/2022) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονίες για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Με την αριθ. 1358/14-1-2009 απόφαση Νομάρχη έχει εγκριθεί η χωροθέτηση πιάτσας ταξί 5 θέσεων στην συμβολή των οδών Ιερολοχιτών και Πατριάρχου Γρηγορίου Έ, στόχος της παρούσας είναι η μεταφορά των θέσεων επί της οδού Παρασκευοπούλου νότια του ιερού Ναού Κοιμήσεως της Θεοτόκου.

#### **B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης**

Η υφιστάμενη χωροθέτηση της πιάτσας ταξί στην συμβολή των οδών Ιερολοχιτών και Πατριάρχου Γρηγορίου Έ εμπροσθεν από κατάσταση εστίασης, νότια του οικοδομικού τετραγώνου Χ290, δεν είναι λειτουργική και ασφαλής για τους δημότες και επισκέπτες που θέλουν να εξυπηρετηθούν λόγω της έλειψης πεζοδρομίων για την ασφαλή πρόσβαση σε αυτήν και της άναρχης στάθμευσης που παρατηρείται στο σημείο. Το τμήμα Κυκλοφορίας με παραμβάσεις που έχει κάνει στην ευρύτερη περιοχή έχει κατασκευάσει διαβάσεις πεζών στην συμβολή των οδών Λευτεράιου και Ιερολοχιτών, Ιερολοχιτών και Ιερολοχιτών και Πατρ, Γρηγορίου Έ. Για την ασφαλέστερη εξυπηρέτηση των δημοτών και επισκεπτών της περιοχής το Τμήμα Κυκλοφορίας εισηγείται την μεταφορά της πιάτσας στην παρακείμενη οδό.



Εικόνα 28. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Οι οδοί Λευτεράιου, Ιερολοχιτών και Πατριάρχου Γρηγορίου Έ συναντώνται / τέμνονται στην Παναγίτσα, η οποία, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί σημείο κατατεθέν της περιοχής παρέμβασης. Επιπρόσθετα, βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης η μελέτη αναβάθμισης του εν λόγω κόμβου (Παναγίτσας Μασταμπά - συμβολή οδών Λευτεράιου, Ιερολοχιτών, Πατριάρχου Γρηγορίου Έ, Παρασκευοπούλου και Ατλαντίδος).



Εικόνα 3. εντοπισμός ΟΤ για μεταφορά θέσεων ταξί

**παρατηρείται ότι:**

- η στάθμευση επιτρέπεται στο σύνολο της πλευράς του ΟΤ
- Η παραχώρηση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων αλλά χωροθετείται σε ζώνη στάθμευσης.

Σε συνέχεια των παραπάνω κρίνεται σκόπιμη η μετακίνηση της πιάτσας ταξί επί της οδού Παρασκευοπούλου 5 θέσεων όπως παρουσιάζεται στο συν. σχέδιο.



Σχέδιο Διαμόρφωσης.

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η μεταφορά των πέντε θέσεων ταξί από την συμβολή των οδών Ιερολοχιτών και Πατριάρχ. Γρηγορίου Έ στην οδό Παρασκευοπούλου Η οριοθέτηση των θέσεων θα πραγματοποιηθεί με οριζόντια διαγράμμιση κίτρινου χρώματος διαστάσεων 2,00 μ. πλάτους και 25,00 μ. μήκους.

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού ή άλλο κυκλοφοριακό στοιχείο της.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του δήμου Ηρακλείου.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Το θέμα αποσύρθηκε το θέμα για να συζητηθεί σε επόμενη επιτροπή.

### **ΘΕΜΑ 6<sup>ο</sup> : Οριοθέτηση πιάτσας Ταξί επί της οδού Κορωναίου και επί της οδού Αρκολέοντος**

Η κυκλοφοριακή μελέτη παλιάς πόλης προτείνει τις οδούς Δικαιοσύνης – Ίδης- Έβανς (από Αβέρωφ έως Δικαιοσύνης) – Χατζημιχάλη Γιάνναρη (από Σμύρνης έως Έβανς), Ψαρομηλίγκων , 1821 (με εξαίρεση το τμήμα από την οδό Κόσμων εως την οδό Μ. Οδηγητριάς) και Λ. Καλοκαιρινού (έως τη συμβολή της με την οδό Καζάνη) ως πεζόδρομους. Γεγονός που δεν επιτρέπει τη χωροθέτηση πιάτσας ταξί επί των προαναφερόμενων οδών. Για τις ανάγκες εξυπηρέτησης των πολιτών εισηγούμαστε τη χωροθέτηση τεσσάρων θέσεων ταξί επί της οδού Αρκολέοντος και τριών θέσεων επί της οδού Κορωναίου

μετά τη συμβολή με την οδό 25<sup>ης</sup> Αυγούστου στην ήδη διαμορφωμένη εσοχή, όπως αποτυπώνεται στο συνημμένο σχέδιο.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την οριοθέτηση πιάτσας Ταξί επί της οδού Κορωναίου και επί της οδού Αρκολέοντος όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 6.

### **ΘΕΜΑ 7<sup>ο</sup> : Δημιουργία θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Μιτσοτάκη**

#### **A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (11/2022) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

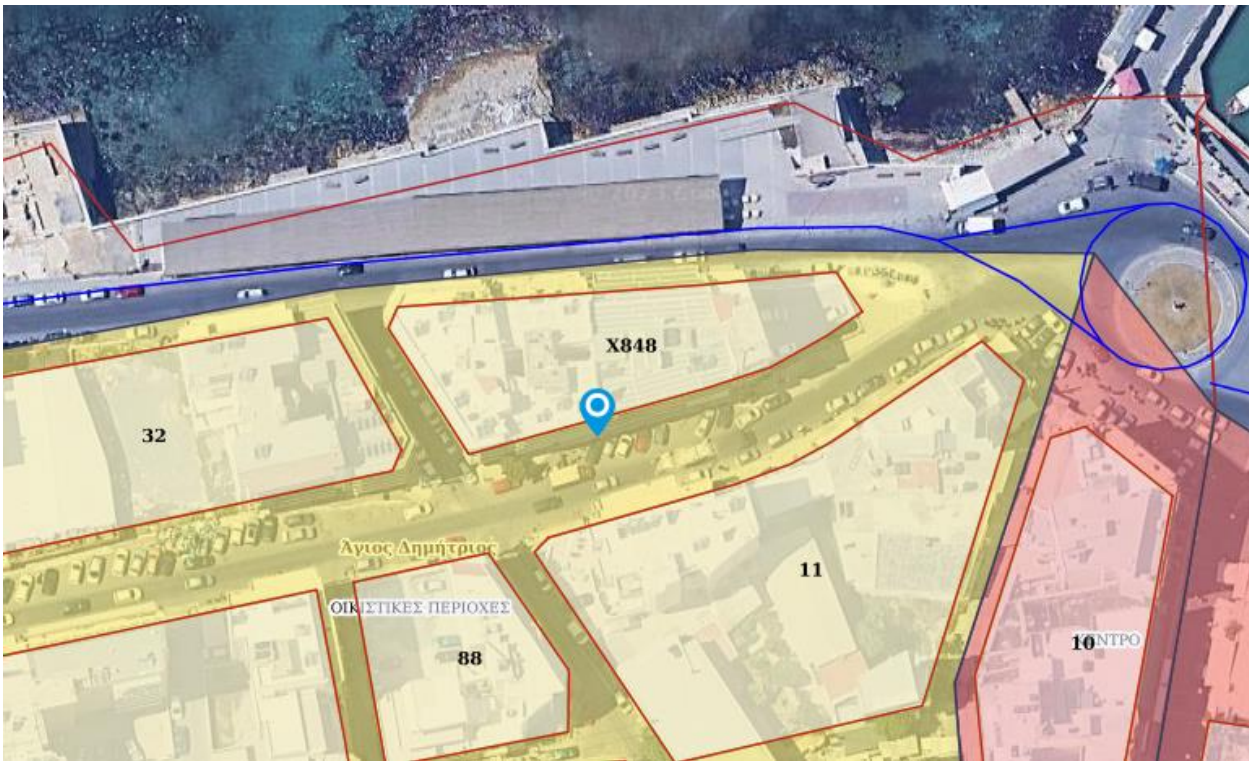
Το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου μελετάται σήμερα για Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης του αναφορικά με το σύνολο της Παλιάς Πόλης. Μέχρι την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση αυτής γίνονται κρίσιμες παρεμβάσεις του τμήματός μας με στόχο την ομαλή διέλευση και εξυπηρέτηση πεζών και οχημάτων και την αποφυγή της παρακώ-λησης της διέλευσης του συνόλου των μετακινούμενων.

Στόχος της παρούσας είναι η δημιουργία θέσης φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται επί της οδού σε διαμορφωμένη εσοχή.

#### **B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης**

Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού έμπροσθεν από το Ο.Τ. Χ848 που εξετάζουμε είναι μονής κατεύθυνσης και σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου δεν έχει χαρακτηρισμό.





Εικόνα 29.Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Στην βόρεια πλευρά της οδού που εξετάζουμε υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή για την στάθμευση των οχημάτων στην οποία θα μεταφερθεί πιάτσα ταξί . Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,0 έως 1,50 μ.  
Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι κατοικία, και γειτνιάζει με χρήση κέντρο.



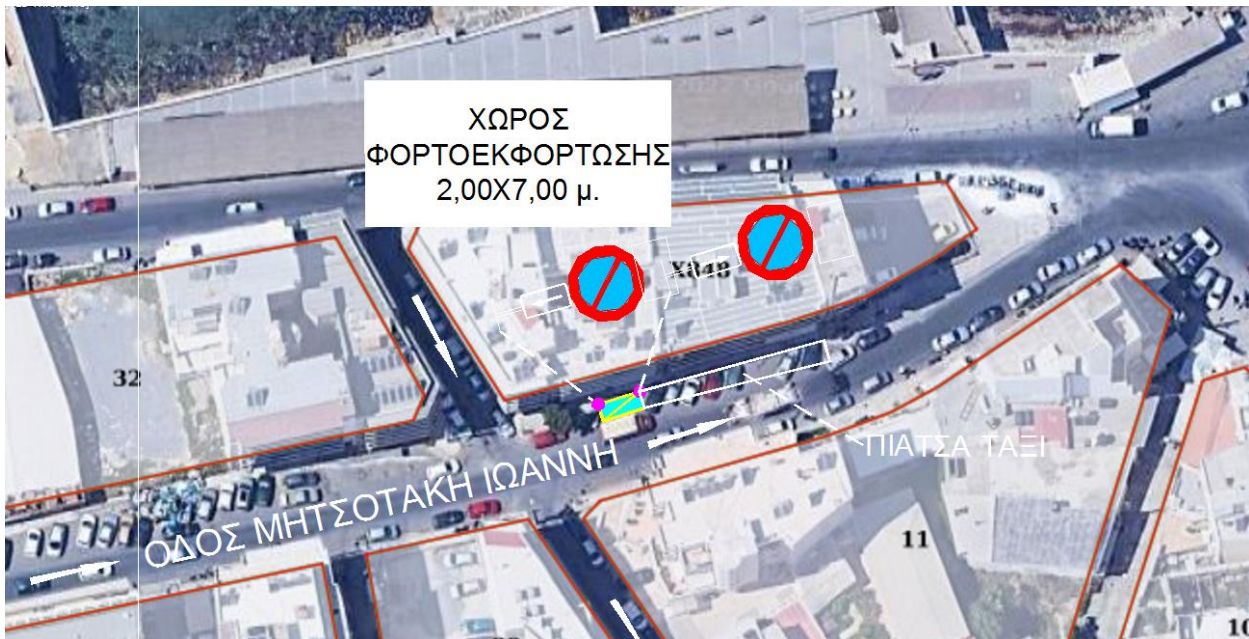
Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση

παρατηρείται ότι:

- Δεν υπάρχει άλλη ειδική θέση στάθμευσης (πχ. ΑΜΕΑ),
- Η παραχώρηση της θέσης για φορτοεκφόρτωση δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων αλλά χωροθετείται σε διαμορφωμένη εσοχή.

Σε συνέχεια των παραπάνω και στο πλαίσιο του αιτήματος κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων που βρίσκονται επί της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες

P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΦΟΡΤΟΕΦΟΡΤΩΣΗΣ' (όλο το 24ωρο) και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης.

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης αποκλειστικά για την τροφοδοσία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται επί της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-40 «Απαγορεύεται η στάθμευση » με πρόσθετες πινακίδες 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού ή άλλο κυκλοφοριακό στοιχείο της.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

### **Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής**

Η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την δημιουργία θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Μιτσotάκη όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 7. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε παρόν.

## **ΘΕΜΑ 8<sup>ο</sup> : Παραχώρηση θέσης στάθμευσης οχημάτων Ερυθρού Σταυρού επί της οδού Ζωγράφου.**

Αίτημα με αριθμ. πρωτ. 125742/12-12-2022 του Περ. Τμήματος Ηρακλείου Ερυθρού Σταυρού.

### **A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (11/2022) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

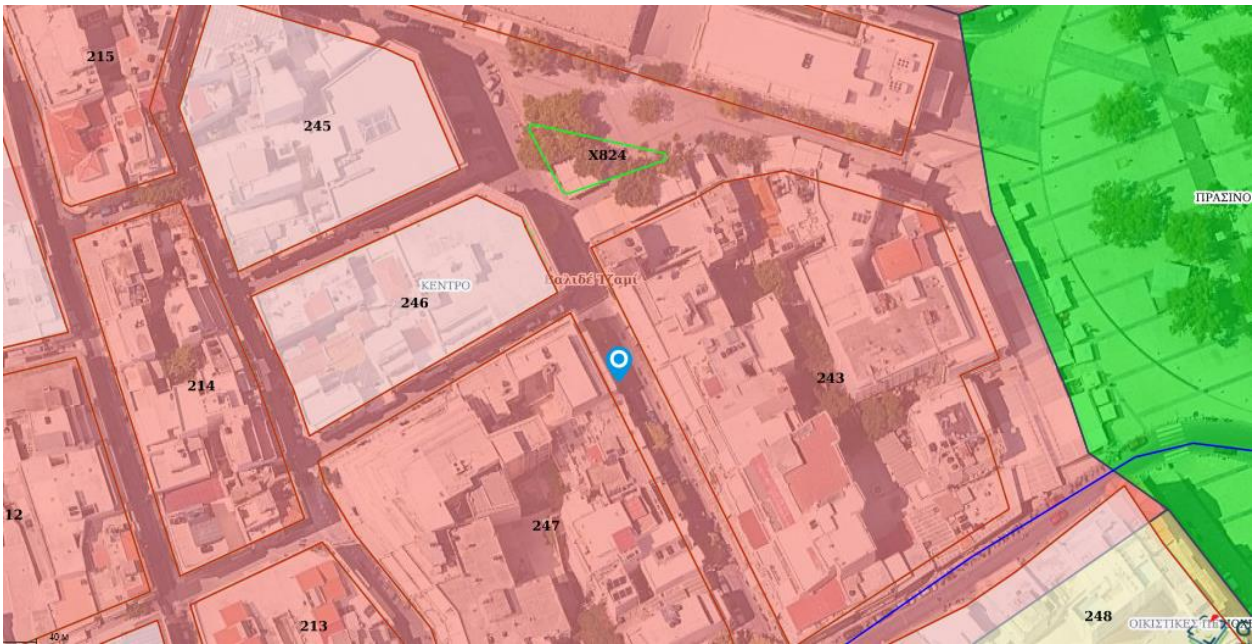
- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου μελετάται σήμερα για Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης του αναφορικά με το σύνολο της Παλιάς Πόλης. Μέχρι την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση αυτής γίνονται κρίσιμες παρεμβάσεις του τμήματός μας με στόχο την ομαλή διέλευση και εξυπηρέτηση πεζών και οχημάτων και την αποφυγή της παρακώλησης της διέλευσης του συνόλου των μετακινούμενων.

Στόχος της παρούσας είναι η δημιουργία θέσης στάθμευσης για τα Υπηρεσιακά οχήματα του Ερυθρού Σταυρού σε διαμορφωμένη εσοχή επί της οδού Ζωγράφου.

### **B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης**

Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού Ζωγράφου εμπροσθεν από το Ο.Τ. 247 που εξετάζουμε είναι μονής κατευθύνσης και είναι εντός των τειχών της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου, περιοχή Βαλιδέ Τζαμί.



Εικόνα 30. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

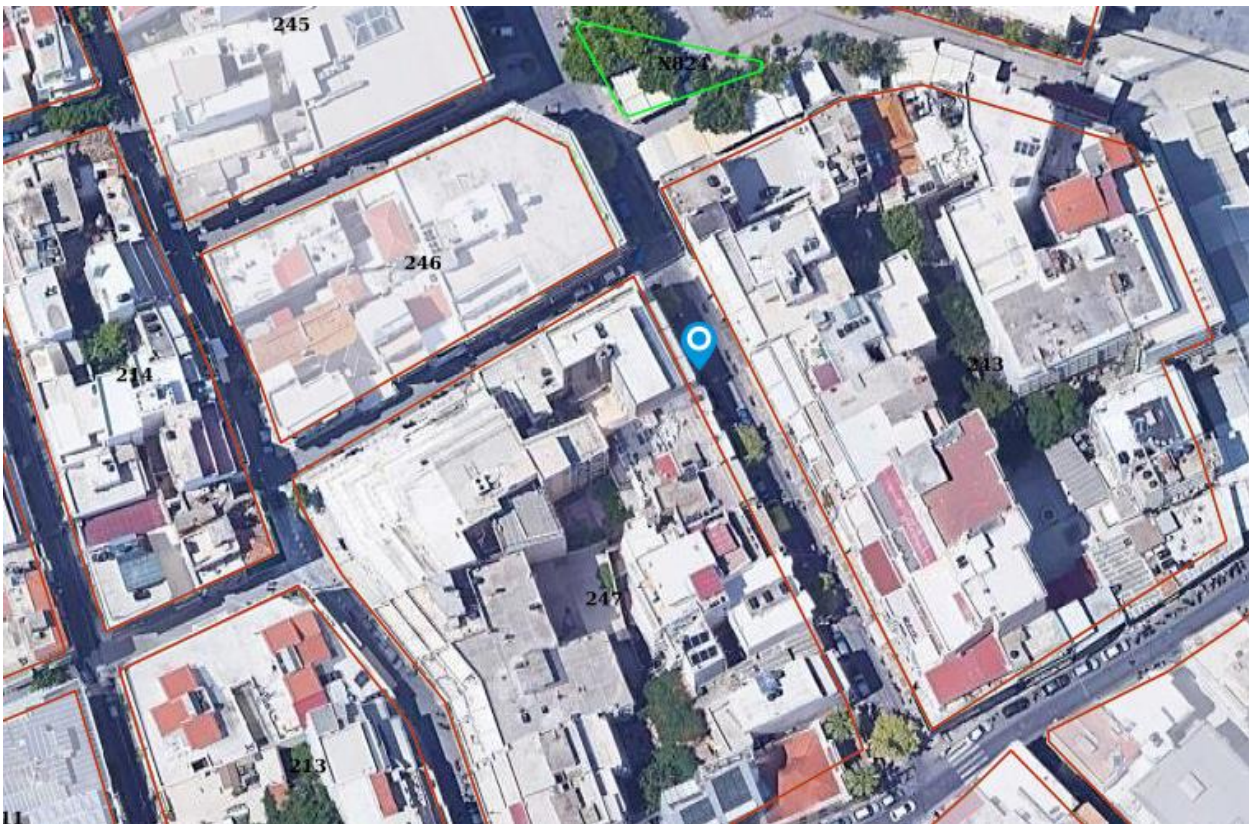
Λειτουργικά η οδός Ζωγράφου είναι τοπική οδός που ξεκινά από την οδό Αβέρωφ και καταλήγει στην πλατεία Δασκαλογιάννη. Στο τμήμα της οδού που εξετάζουμε υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή στην ανατολική πλευρά της οδού για την στάθμευση των οχημάτων και παρουσιάζει κατά σταθερό πλάτος λωρίδας με τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,50 μ. έως 2,00 μ.

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι κέντρο.



Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση

Μετά από αυτοψία του τμήματός μας στο σημείο, σε συνέχεια του αιτήματος για παραχώρηση μιας θέσης στάθμευσης έμπροσθεν του ΟΤ 247, στην ανατολική πλευρά της οδού για την εξυπηρέτηση της των υπηρεσιακών οχημάτων του Ερυθρού Σταυρού λόγω για την φορτοεκφόρτωση εξοπλισμού σε επείγουσες κινητοποιήσεις.

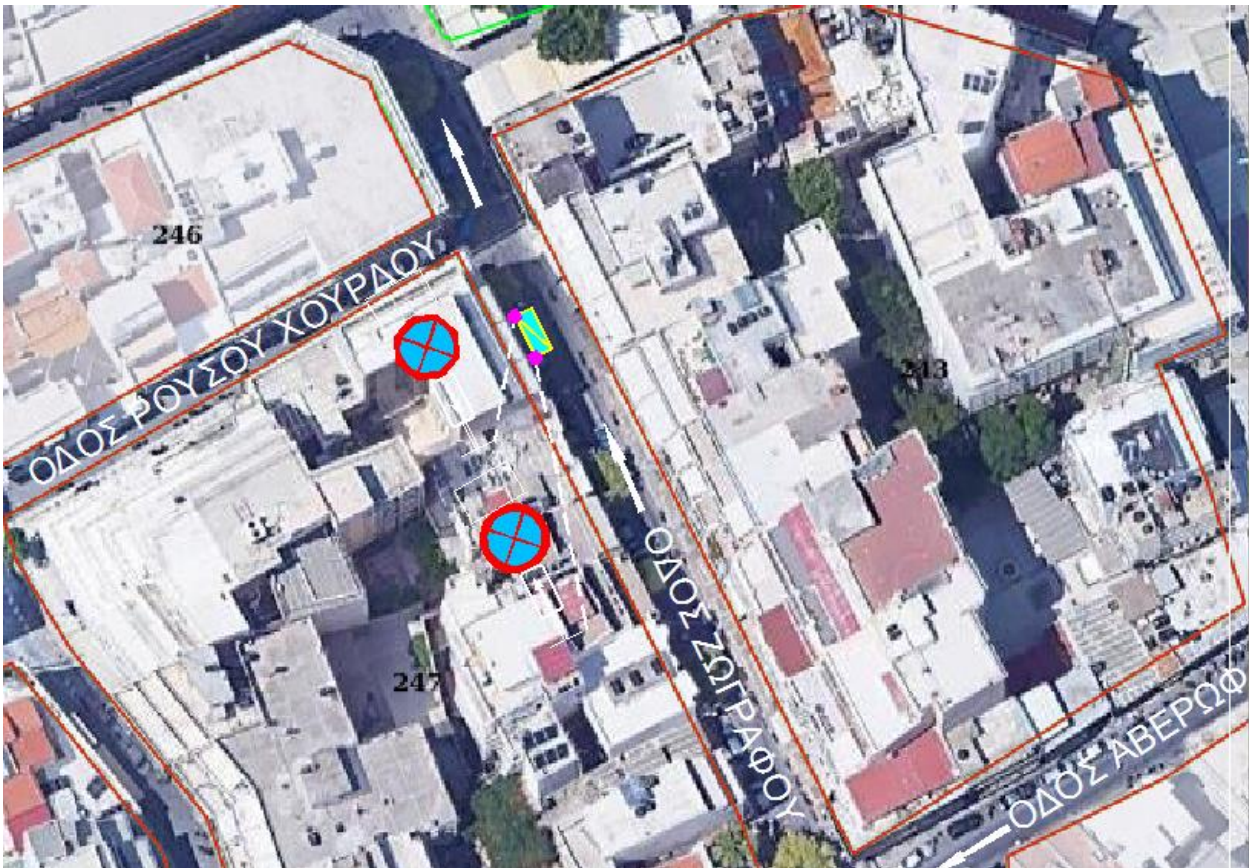


Εικόνα 3. εντοπισμός ΟΤ για παραχώρηση θέσεων στάθμευσης

παρατηρείται ότι:

- η στάθμευση επιτρέπεται στις διαμορφωμένες εσοχές επί της στο σύνολο της πλευράς του ΟΤ
- Η παραχώρηση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων αλλά χωροθετείται σε ζώνη στάθμευσης.

Σε συνέχεια των παραπάνω και στο πλαίσιο του αιτήματος κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση μιας θέσης στάθμευσης για τα υπηρεσιακά οχήματα του Ερυθρού Σταυρού σε διμορφωμένη εσοχή ανατολικά της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'ΕΚΤΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΥΘΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 5,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης.

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης στάθμευσης αποκλειστικά για τα υπηρεσιακά οχήματα του Ερυθρού Σταυρού σε διαμορφωμένη εσοχή επί της οδού Ζωγράφου (πριν την συμβολή με την οδό Ρ. Χουρδου) με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετες πινακίδες 'ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΥΘΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 5,00 και πλάτος 2,00 μ.

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού ή άλλο κυκλοφοριακό στοιχείο της.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα αρνητικά για την παραχώρηση θέσης επί της οδού Ζωγράφου ενόψει της ψήφισης της κυκλοφοριακής μελέτης Παλιάς Πόλης Ηρακλείου.

### **ΘΕΜΑ 9<sup>ο</sup>: Κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά σε δημιουργία θέσεων στάθμευσης για το Πρωτοδικείο Ηρακλείου επί της Λ. Κνωσσού αρ. 220 στην περιοχή Άγιος Ιωάννης.**

Αίτημα με αριθμ. πρωτ. 77267/11-8-2022 του Πρωτοδικείου Ηρακλείου.

#### **Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (11/2022) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου μελετάται σήμερα για Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης του αναφορικά με το σύνολο της Παλιάς Πόλης. Μέχρι την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση αυτής γίνονται κρίσιμες παρεμβάσεις του τμήματός μας με στόχο την ομαλή διέλευση και εξυπηρέτηση πεζών και οχημάτων και την αποφυγή της παρακώ-λησης της διέλευσης του συνόλου των μετακινούμενων.

Στόχος της παρούσας είναι η δημιουργία δύο θέσεων στάθμευσης για τα οχήματα του Πρωτοδικείου Ηρακλείου επί της Λεωφόρου Κνωσσού στο αριθμό 220 που σήμερα σταθμεύουν χωρίς περιορισμούς οχήματα κάθε είδους.

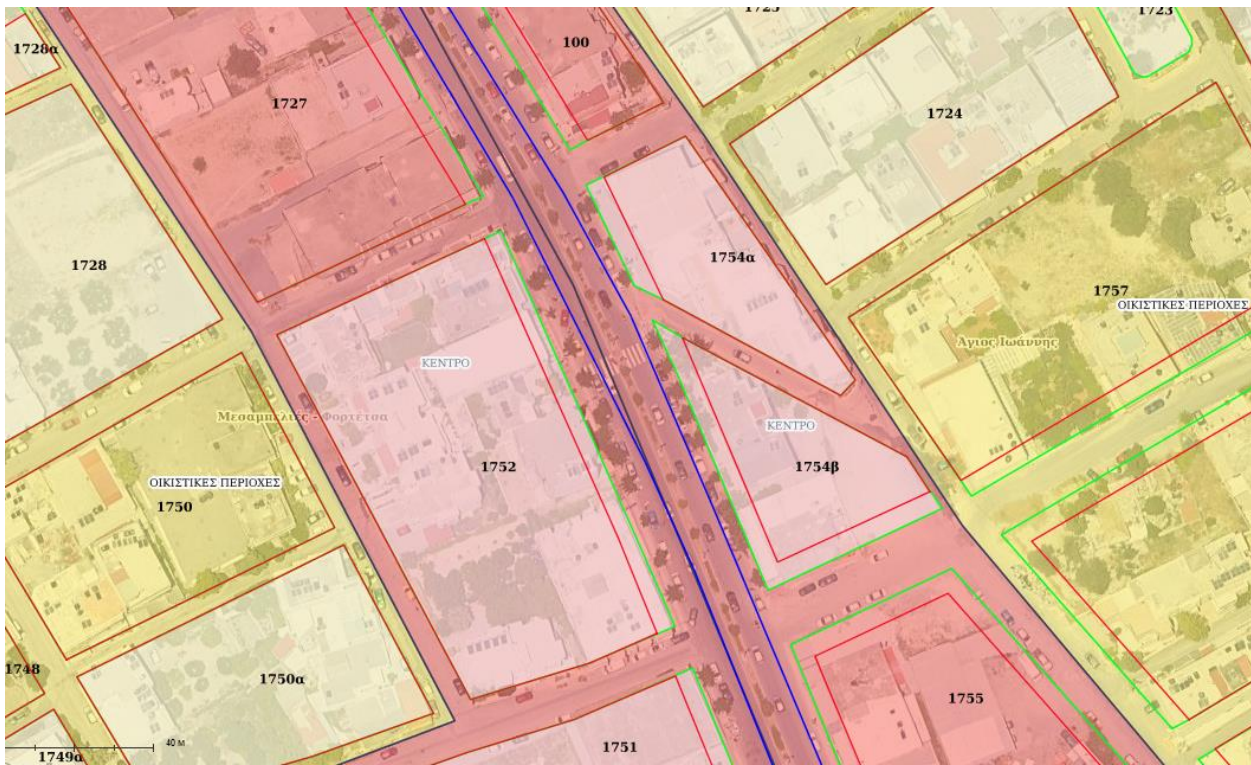
Σημειώνεται ότι οι δύο θέσεις στάθμευσης αφορούν το Πρωτοδικείο Ηρακλείου το οποίο εγκαταστάθηκε επί της Λ. Κνωσσού 220.

#### **Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης**

Το συγκεκριμένο τμήμα της Λ. Κνωσσού που εξετάζουμε έχει φορά από βορρά – νότο και αποτελεί αρτηρία σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου.

Στην παρούσα Τ.Ε. εξετάζεται το τμήμα της Λ. Κνωσσού έμπροσθεν του ΟΤ 1752 .





Εικόνα 31.Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Λειτουργικά η Λ. Κνωσού έχει χαρακτήρα αρτηρίας (με τον ανάλογο χαρακτηρισμό στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου). Είναι διπλής κατεύθυνσης με νησίδα στο μέσο της οδού παρουσιάζει κατά κανόνα σταθερό πλάτος λωρίδας. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,5 έως 2 μ.

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι εμπόριο, κατοικία, ΚΧ κ.α.



*Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση*

Μετά από αυτοψία του τμήματός μας στο σημείο, σε συνέχεια του αιτήματος για παραχώρηση 2 θέσεων στάθμευσης έμπροσθεν του ΟΤ 1752 για την εξυπηρέτηση του Πρωτοδικείου Ηρακλείου που παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα



Εικόνα 3. εντοπισμός ΟΤ για παραχώρηση θέσεων στάθμευσης

παρατηρείται ότι:

- η στάθμευση επιτρέπεται στο σύνολο της πλευράς του ΟΤ
- Δεν υπάρχει άλλη ειδική θέση στάθμευσης (πχ. ΑΜΕΑ),
- Η παραχώρηση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων αλλά χωροθετείται σε ζώνη στάθμευσης.

Σε συνέχεια των παραπάνω και στο πλαίσιο του αιτήματος με αριθ. Πρωτ. 44124/18-5-2022 κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση δύο θέσεων στάθμευσης για οχήματα του Πρωτοδικείου Ηρακλείου με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα ΈΚΤΟΣ 2 ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια οι θέσεις σημαίνονται με κίτρινο χρώμα για μήκος 10,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης.

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση δύο θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για τα οχήματα του Πρωτοδικείου Ηρακλείου με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-40 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετες πινακίδες 'ΕΚΤΟΣ 2 ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια οι θέσεις σημαίνονται με κίτρινο χρώμα για μήκος 10,00 και πλάτος 2,00 μ.

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού ή άλλο κυκλοφοριακό στοιχείο της. Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά σε δημιουργία θέσεων στάθμευσης για το Πρωτοδικείο Ηρακλείου επί της Λ. Κνωσσού αρ. 220 στην περιοχή Άγιος Ιωάννης, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 9 με την παρατήρηση οι θέσεις να επαναξιολογηθούν όταν λειτουργήσει ο ποδηλατόδρομος στην Λ. Κνωσσού. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε αρνητικά.

### **ΘΕΜΑ 10<sup>ο</sup> : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ του 8ου Δημοτικού Ηρακλείου (Ταξ. Μαρκοπούλου) για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.**

Αίτημα με αριθμ. πρωτ.85891/5-9-2022 της 1<sup>ης</sup> Κοινότητας Ηρακλείου.

## **A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (11/2022), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

6. τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου,
7. τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
8. τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου,
9. τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και φορέων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται / αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,
10. τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες / κύριες - δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για τη διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων (ΚΧ), οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες, Π.Ε.

Εν αναμονή της επικαιροποίησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Παλιάς Πόλης ο Δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, παρεμβαίνει σε **προβληματικά σημεία του δικτύου** που δεν έχουν ακόμα αξιολογηθεί, στο πλαίσιο ευρύτερου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με στόχο την άρση των αστοχιών και την αποκατάσταση της ισόρροπης κυκλοφορίας όλων των χρηστών του δικτύου, με έμφαση την ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών (βλ. ΑμεΑ, εμποδιζόμενα άτομα, κ.ά.) και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

**Οι περιοχές που βρίσκονται πέριξ εκπαιδευτικών συγκροτημάτων και/ ή αθλητικών εγκαταστάσεων σε κέντρα γειτονιών χρήζουν ιδιαίτερων παρεμβάσεων** λόγω της πληθώρας των ευάλωτων χρηστών (παιδιών) που κινούνται καθημερινά στο δίκτυο. Ως εκ τούτου το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου μελετά, αξιολογεί και προτείνει παρεμβάσεις για ανάλογες ζώνες σύμφωνα με την υπάρχουσα κατάσταση και τις οδηγίες της κείμενης νομοθεσίας, με γνώμονα την ασφαλή μετακίνηση όλων των διερχόμενων χρηστών (οχημάτων και πεζών).

Οι παρεμβάσεις που κατά κανόνα προτείνονται από το Τμήμα μας πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων, σε ζώνη από 0-500 μ., περιλαμβάνουν: τη δημιουργία διαβάσεων πεζών, την υπερύψωση διαβάσεων, την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την τοποθέτηση οριοδεικτών και σήμανσης για απαγόρευση στάσης- στάθμευσης, ακουστικών λωρίδων ή μειωτήρων ταχύτητας για μείωση ταχύτητας, τη μείωση των ορίων ταχύτητας, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις ή αντιδρομήσεις οδών, παροδικές πεζοδρομήσεις κ.α.) και πλήθος άλλων που απορρέουν τόσο από την **κείμενη εθνική νομοθεσία**, όσο και από **διεθνείς και ευρωπαϊκούς οδηγούς / κανονισμούς αστικού σχεδιασμού και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας** με έμφαση τον ευάλωτο χρήστη και κυρίως τον ανήλικο μετακινούμενο σε ομάδες ή κατά μόνας.

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αίτημα από την 1<sup>η</sup> Δημοτική Κοινότητα για δημιουργία διάβασης πεζών έξω από το 8<sup>ο</sup> Δημοτικό σχολείο Ηρακλείου που βρίσκεται επί της οδού Ταξιάρχου Μαρκοπούλου.

Στο παραπάνω πλαίσιο εντάσσεται και η παρούσα πρόταση που προκρίνεται προς έγκριση για μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας και ειδικότερα ενίσχυσης της ασφαλούς διέλευσης μαθητών-πεζών και τροχοφόρων εντός της περιοχής υπό αξιολόγηση.

## **Β. Περιγραφή υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης**

Η υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζεται στην περιοχή του Λάκκου εντός Π.Π. Ηρακλείου και αναπτύσσεται εκατέρωθεν της οδού Σπιναλόγκας και Ταξιάρχου Μαρκοπούλου και Γεράσιμου Παρδαλή περιλαμβάνει τα Ο.Τ. 316,313307,305,168,163,182, X822,178,173,181,159,317,157.



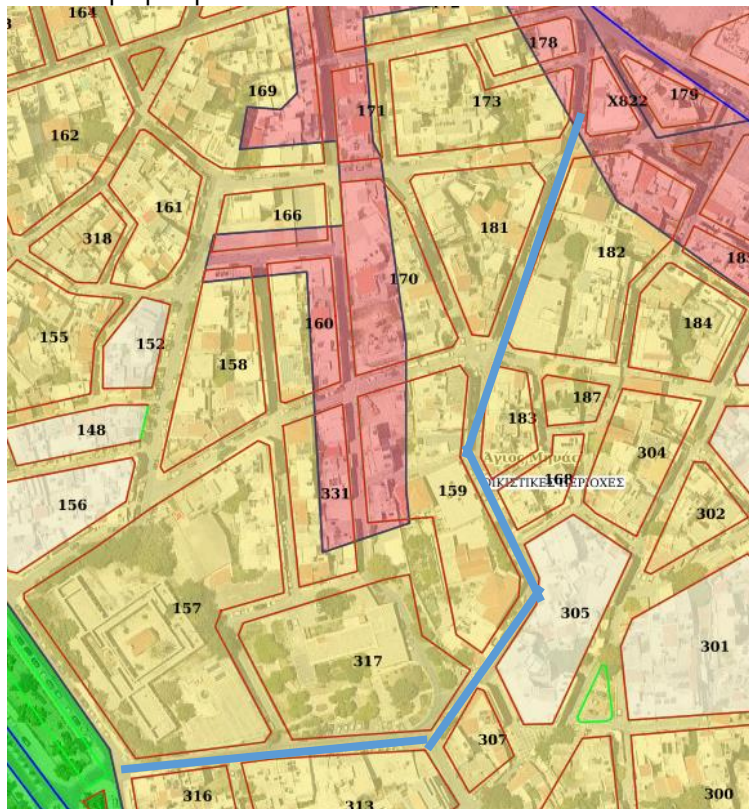
Εικόνα 32. Ευρύτερη περιοχή αξιολόγησης

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται υψηλή οικιστική πυκνότητα και κυκλοφοριακός φόρτος. Το δίκτυο βαρύνεται εν μέρει κατά τις ώρες αιχμής ενώ παρουσιάζει και περαιτέρω φορτίσεις κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών από/προς το σχολείο.. Στην ευρύτερη περιοχή χωροθετούνται το 8<sup>ο</sup> Δημοτικό σχολείο (πρόσωπο επί της οδού Ταξιάρχου Μαρκοπούλου).

Σύμφωνα με την ιεράρχηση οδικού δικτύου – βάσει του ΓΠΣ Ηρακλείου, η Ταξιάρχου Μαρκοπούλου, η Σπιναλόγκας και η οδός Γεράσιμου Παρδαλή είναι τοπικές οδοί που **δεν παρουσιάζονται με δεδομένη ιεράρχηση** στο γενικό πολεοδομικό αλλά ανήκουν στο Ρυμοτομικό Σχέδιο Εντός Τειχών

Αναλυτικά, τμήμα της οδού Σπιναλόγκας που μελετάται στην παρούσα είναι διπλής κατευθύνσεως όπου εισέρχονται και εξέρχονται οχήματα περίξ του παλαιού Υγειονομικού.

Η οδός Ταξιάρχου Μαρκοπούλου είναι μονής κατεύθυνσης με κυμαινόμενο πλάτος, σε μεγάλο μήκος της είναι πλακοστρωμένη.



Εικόνα 2. Ιεράρχηση οδικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή

Σύμφωνα με τις μετρήσεις και αυτοψίες του τμήματός μας για την παρούσα Τ.Ε. εντοπίζονται συστηματικά παράνομα σταθμευμένα οχήματα σε γωνίες ΟΤ καθώς και πέριξ του σχολείου και στο σύνολο του λοιπού δικτύου.

Ελάχιστες οδοί έχουν ικανοποιητικό πλάτος λόγω την άναρχης στάθμευσης ως εκ τούτου η κυκλοφορία πεζών και οχημάτων στην περιοχή γίνεται με προβλήματα για όλους τους μετακινούμενους.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί για την τοπική εξυπηρέτηση εντός καθώς και για υπερτοπική εξυπηρέτηση για τη σύνδεση με το κέντρο του Ηρακλείου.

Οι οδοί που εξετάζονται στην παρούσα τεχνική έκθεση κατά προτεραιότητα – αναφορικά με τις παρεμβάσεις για λόγους ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας- αποτελούν τμήματα των οδών Ταξ. Μαρκοπούλου, Σπιναλόγκας στις οποίες έχουν εντοπιστεί ζητήματα συστηματικού **εμποδισμού διέλευσης ευάλωτων χρηστών του δικτύου λόγω απουσίας ρυθμίσεων. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών παρουσιάζουν σαφείς ελλείψεις που εντοπίζονται κυρίως στην απουσία ικανού πλάτους πεζοδρομίων, το ασαφές και άναρχο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας, σε μη ικανοποιητικό πλάτος δικτύου, την επιτρεπόμενη ημι-παράνομη και παράνομη στάθμευση παρά το κράσπεδο, την απουσία ασφαλών διαβάσεων πεζών κ.α.**

#### **Οδός Ταξιάρχου Μαρκοπούλου και λειτουργία ευρύτερου δικτύου**

Η οδός Ταξιάρχου Μαρκοπούλου σήμερα στο μεγαλύτερο μήκος της είναι πλακοστρωμένη σύνολο της δεν έχει ασφαλή διαχωρισμένη υποδομή πεζού, στο τμήμα της το οποίο δεν είναι πεζοδρομημένο το πλάτος των πεζοδρομίων κυμαίνεται από 0,80 εκ ως 1,20 το οποίο δεν είναι ικανοποιητικό για την ασφαλή διέλευση πεζών και μαθητών, δεν υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης ή καθορισμό επιτρεπόμενης ή μη στάσης- στάθμευσης λόγω της στενότητας της οδού.

Σύμφωνα με τις μετρήσεις του τμήματός μας για την παρούσα Τ.Ε. εντοπίζονται συστηματικά παράνομα σταθμευμένα οχήματα επί της εξεταζόμενης οδού και στις συμβολές Ξωπατέρα-Ταξιαρχ. Μαρκοπούλου, Ταξιαρχ. Μαρκοπούλου-Χρυσάνθου Οικονόμου, Τομπάζη Ξωπατέρα (πέριξ του 8<sup>ου</sup> Δημοτικού).

Επί των οδών δεν αναπτύσσονται ταχύτητες μεγαλύτερες των 30 χλμ/ω κατά τις εργάσιμες ώρες/ μέρες, κατά τις ώρες αιχμής κυκλοφορίας των πεζών η επικινδυνότητα είναι ορατή λόγω απουσίας συνεκτικού και επαρκούς δικτύου πεζού (επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, διαβάσεις πεζών (υπερυψωμένες και μη), τοπικές διαπλατύνσεις και απαγόρευση στάθμευσης στις γωνίες των ΟΤ για εξασφάλιση ορατότητας κ.α.).

Κατά μήκος του τμήματος αυτού συναντώνται χρήσεις γης όπως: κατοικία, γραφεία, σχολικές μονάδες.

Οι υπό αξιολόγηση οδοί λειτουργούν κυρίως για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς καθώς και για υπερτοπική εξυπηρέτηση αναφορικά με την προσέλευση- αποχώρηση μαθητών των σχολείων.

Σημειώνεται ότι στο τμήμα της οδού Σπιναλόγκας το οποίο λειτουργεί ως διπλής κυκλοφορίας στεγάζεται η 1<sup>η</sup> ΤΟ.Μ.Υ και το κέντρο Ψυχικής Υγείας Ηρακλείου του Βενιζέλειου Νοσοκομείου.

παρακάτω:

Ενδεικτικές φωτογραφίες από τις οδούς παρουσιάζονται παρακάτω:



Εικόνα 3. συμβολή Ταξ. Μαρκοπούλου-Ξωπατέρα-Τομπάζη



Εικόνα 4. Συμβολή Ταξ. Μαρκοπούλου και Οικονόμου

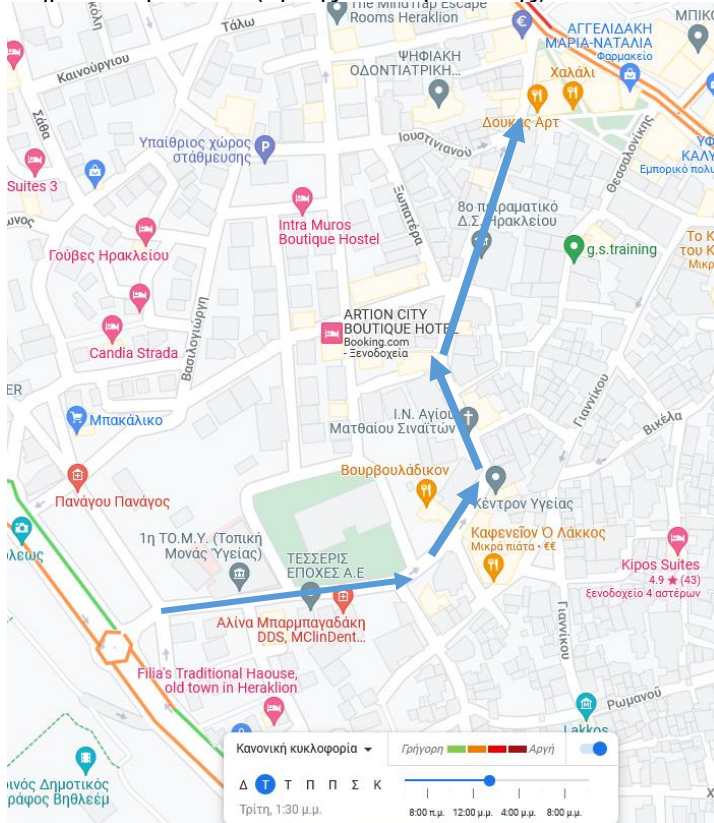




Εικόνα 5. συμβολή οδού Σπιναλόγκας & Ταξ. Μαρκοπούλου

Ο φόρτος των διερχόμενων οχημάτων στο υπό εξέταση τμήμα είναι χαμηλός με σημειακές εξάρσεις κατά τις ώρες αιχμής.

Μετά από δειγματοληπτική καταγραφή μέτρησης φόρτου ΙΧ διαπιστώνεται ότι μέγιστη αιχμή εντοπίζεται στο διάστημα 8.30 με 14.40 (Τρίτης και Παρασκευής).



Εικόνα 33. Απεικόνιση φόρτων στην πλατφόρμα παρακολούθησης φόρτου πραγματικού χρόνου του GoogleMaps (παρουσιάζεται το υπό αξιολόγηση τμήμα στην ευρύτερη περιοχή για τυπική ημέρα Τρίτη μεσημέρι 13.15)

Σημειώνεται ότι λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας δεν διέρχεται επί των οδών.

### Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στο σύνολο της περιοχής εντοπίζεται περιθώριο για παρεμβάσεις αποκατάστασης της οδικής ασφάλειας, βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών και βελτίωσης του δικτύου κίνησης πεζών ενώ παρουσιάζεται απουσία ρυθμίσεων για την βελτίωση της κυκλοφορίας των ευάλωτων χρηστών.

Με δεδομένη τη στενότητα του οδικού δικτύου απαιτείται η μείωση της παρόδιας στάθμευσης και η ενίσχυση των σημείων διάσχισης πεζών παράλληλα με τον καθορισμό προτεραιότητας στις κρίσιμες διασταυρώσεις για την μείωση των επικίνδυνων σημείων, τη βελτίωση της ροής των εποχούμενων και την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών

στο δίκτυο. Παράλληλα είναι απαραίτητη η δημιουργία πεζοδρομίων κατά μήκος των οδών και η βελτίωση κρίσιμων διασταυρώσεων.

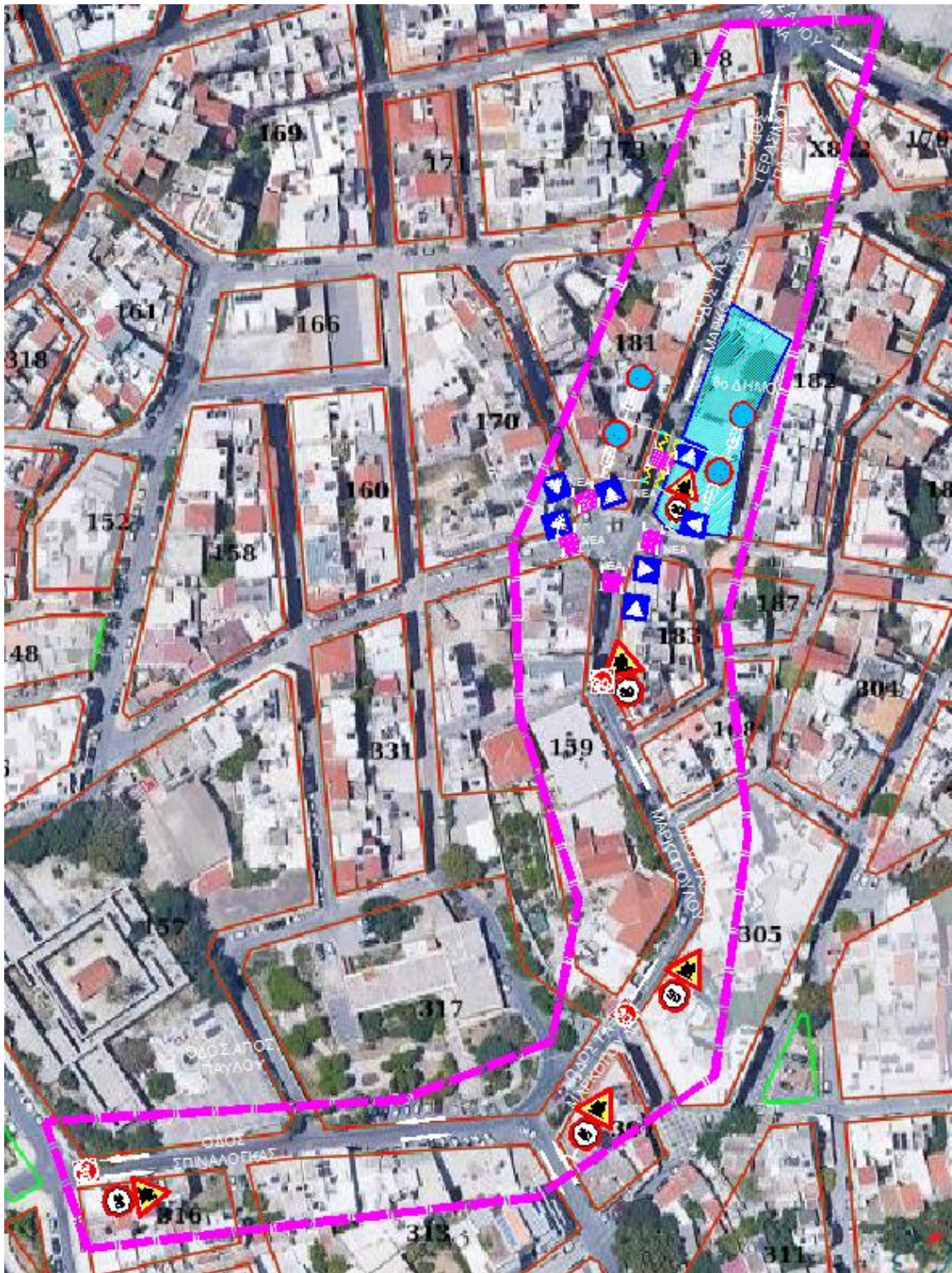
Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές πρώτες παρεμβάσεις μέχρι την ευρύτερη μελέτη της περιοχής στο πλαίσιο ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης.

#### **G1. Βελτίωση διαχείρισης της κυκλοφορίας**

- Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ω επί των οδών Σπιναλόγκας-Ταξ. Μαρκοπούλου
- Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης K-16 " κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών" για πληροφόρηση ότι πλησιάζουν σε σχολείο.
- Τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης 30 χλμ/ω επί του οδοστρώματος σε σημεία
- Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών για την αποτροπή παράνομης στάθμευσης και την βελτίωση της διέλευσης πεζών μέχρι τη δημιουργία πεζοδρομίων στις οδούς

#### **G2. Ενίσχυση δικτύου κίνησης πεζών με τα παρακάτω:**

- Νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που προσδιορίζονται στον παρακάτω χάρτη,
- Ενίσχυση της σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης) για την έγκαιρη και ορθή ενημέρωση των πεζών και εποχούμενων που διέρχονται από την περιοχή μελέτης,
- δημιουργία των απαραίτητων ραμπών για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε κάθε διάβαση πεζών και κάθε πέρασ πεζοδρομίου στις διασταυρώσεις πέριξ του σχολείου,
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη),
- **Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών στις διαβάσεις για εξασφάλιση αποφυγής της παράνομης στάθμευσης.**



Σχέδιο Διαμόρφωσης Περιοχής Μελέτης

Οι προβλεπόμενες διαβάσεις πεζών περιλαμβάνουν ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ και τη δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων κατά τα αναγραφόμενα στην Απόφαση Υ.ΠΕ.ΚΑ. 52907/2009.

**Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει αλλά στις μονοδρομήσεις θα αποκαταστήσει τα ελάχιστα πλάτη διέλευσης δημιουργώντας έτσι το κατάλληλο- ωφέλιμο πλάτος.**

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του δήμου Ηρακλείου.

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που προσδιορίζονται στον χάρτη,
- Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών για την αποτροπή παράνομης στάθμευσης και την βελτίωση της διέλευσης πεζών μέχρι τη δημιουργία πεζοδρομίων στις οδούς
- Ενίσχυση της σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης) για την έγκαιρη και ορθή ενημέρωση των πεζών και εποχούμενων που διέρχονται από την περιοχή μελέτης,
- Δημιουργία των απαραίτητων ραμπών για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε κάθε διάβαση πεζών και κάθε πέρασ πεζοδρομίου στις διασταυρώσεις πέριξ του σχολείου,
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη),
- Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών στις διαβάσεις (μη υπερυψωμένες) για εξασφάλιση αποφυγής της παράνομης στάθμευσης.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του δήμου Ηρακλείου.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή μετά από διαλογική συζήτηση γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ του 8ου Δημοτικού Ηρακλείου (Ταξ. Μαρκοπούλου) για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 10.

### **ΘΕΜΑ 11ο : Κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά σε δημιουργία θέσης στάθμευσης για την Εφορεία Ενάλιας Αρχαιολογίας Ηρακλείου επί της Γ. Παπανδρέου αρ. 28.**

Σχετ. το αριθ. πρωτ. 104354/20-10-2022 αίτημα της Εφορίας Εναλίων Αρχαιοτήτων.

#### **A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (11/2022) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

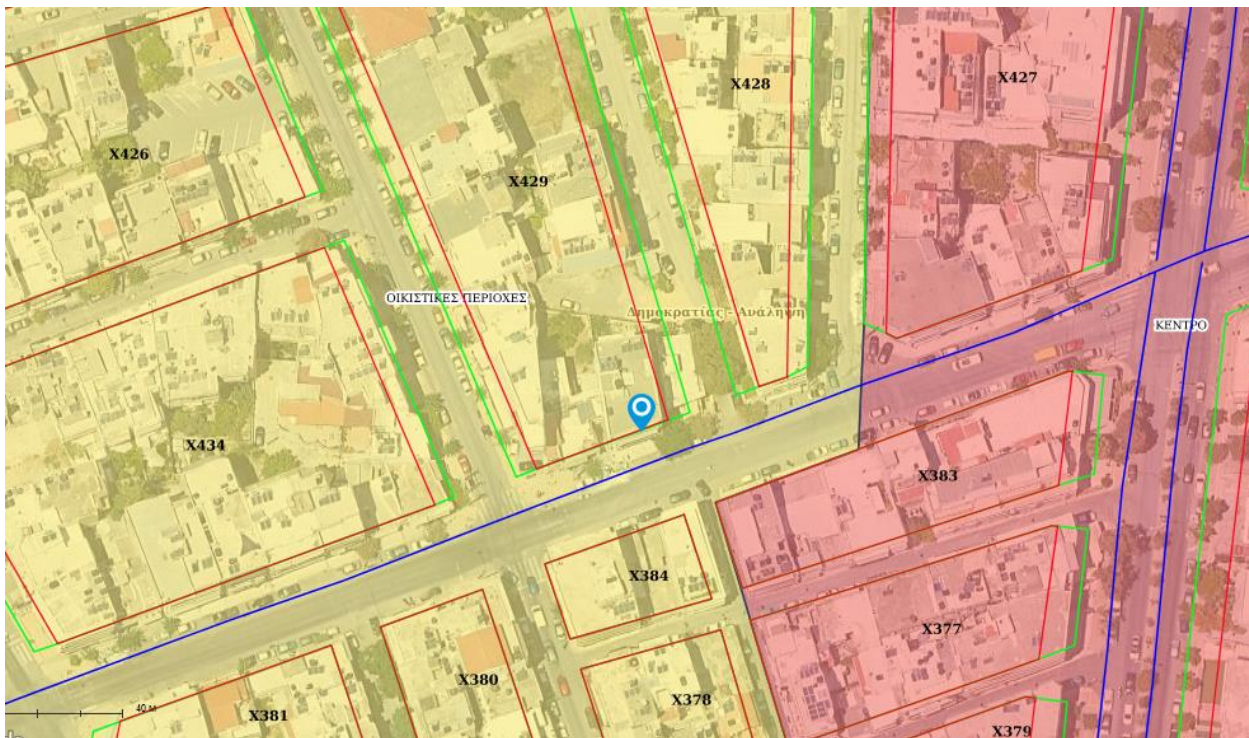
- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου μελετάται σήμερα για Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης του αναφορικά με το σύνολο της Παλιάς Πόλης. Μέχρι την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση αυτής γίνονται κρίσιμες παρεμβάσεις του τμήματός μας με στόχο την ομαλή διέλευση και εξυπηρέτηση πεζών και οχημάτων και την αποφυγή της παρακώ-λησης της διέλευσης του συνόλου των μετακινούμενων.

Στόχος της παρούσας είναι η δημιουργία θέσης στάθμευσης για το όχημα της Εφορείας Ενάλιας Αρχαιολογίας Ηρακλείου της οποίας η έδρα έχει μεταφερθεί επί Γεωργίου Παπανδρέου στον αριθμό 28 που σήμερα σταθμεύουν χωρίς περιορισμούς οχήματα κάθε είδους στην διαμορφωμένη εσοχή.

## **B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης**

Το συγκεκριμένο τμήμα της Γεωργίου Παπανδρέου έμπροσθεν από το Ο.Τ. Χ429 που εξετάζουμε είναι διπλής κατεύθυνσης και σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου έχει χαρακτηριστεί αρτηρία,



Εικόνα 34. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

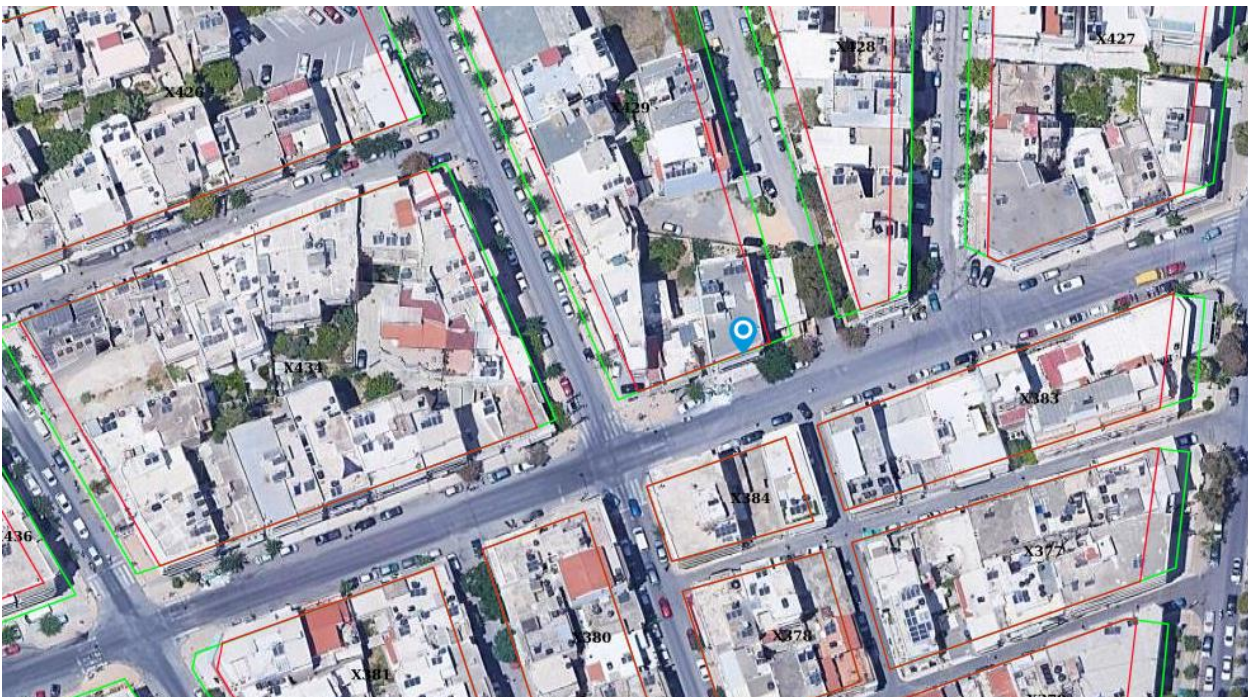
Λειτουργικά η Γεωργίου Παπανδρέου έχει χαρακτήρα αρτηρίας (με τον ανάλογο χαρακτηρισμό στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου). Είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς νησίδα στο μέσο της οδού και στην βόρεια πλευρά της οδού που εξετάζουμε υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή για την στάθμευση των οχημάτων και παρουσιάζει κατά κανόνα σταθερό πλάτος λωρίδας. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,0 έως 1,50 μ.

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι κατοικία, και γειτνιάζει με χρήση κέντρο.



Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση

Μετά από αυτοψία του τμήματός μας στο σημείο, σε συνέχεια του αιτήματος για παραχώρηση μιας θέσης στάθμευσης έμπροσθεν του ΟΤ Χ429 στον αριθμό 28 στην βόρεια πλευρά της οδού για την εξυπηρέτηση της Εφορείας Ενάλιας Αρχαιολογίας Ηρακλείου λόγω της φορτοεκφόρτωσης καταδυτικού εξοπλισμού και αρχαίων.



Εικόνα 3. εντοπισμός ΟΤ για παραχώρηση θέσεων στάθμευσης

παρατηρείται ότι:

- η στάθμευση επιτρέπεται στο σύνολο της πλευράς του ΟΤ
- Δεν υπάρχει άλλη ειδική θέση στάθμευσης (πχ. ΑΜΕΑ),
- Η παραχώρηση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων αλλά χωροθετείται σε ζώνη στάθμευσης.

Σε συνέχεια των παραπάνω και στο πλαίσιο του αιτήματος κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση μιας θέσης στάθμευσης για όχημα της Ενάλιας Αρχαιολογίας Ηρακλείου με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΦΟΡΕΙΑΣ ΕΝΑΛΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ' και μία πινακίδα ΡΡ-4 αρχή και ΡΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 5,00 και πλάτος 2,00 μ.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή μετά από διαλογική συζήτηση γνωμοδότησε θετικά για την κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά σε δημιουργία θέσης στάθμευσης για την Εφορεία Ενάλιας Αρχαιολογίας Ηρακλείου επί της Γ. Παπανδρέου αρ. 28, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 11. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε παρόν.

### **ΘΕΜΑ 12<sup>ο</sup> : Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο οδικό δίκτυο για αποκατάσταση προβλημάτων οδικής ασφάλειας. Τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων Ρ-2 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) στη συμβολή οδών στην περιοχή Γούρνες, Δήμο Ηρακλείου Κρήτης.**

Σχετ. το αριθ. αριθ. πρωτ. αίτημα 1416/11-1-2021 του Πολιτιστικού Συλλόγου Παναγιάς.

#### **Α. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (11/2022), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονίες για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

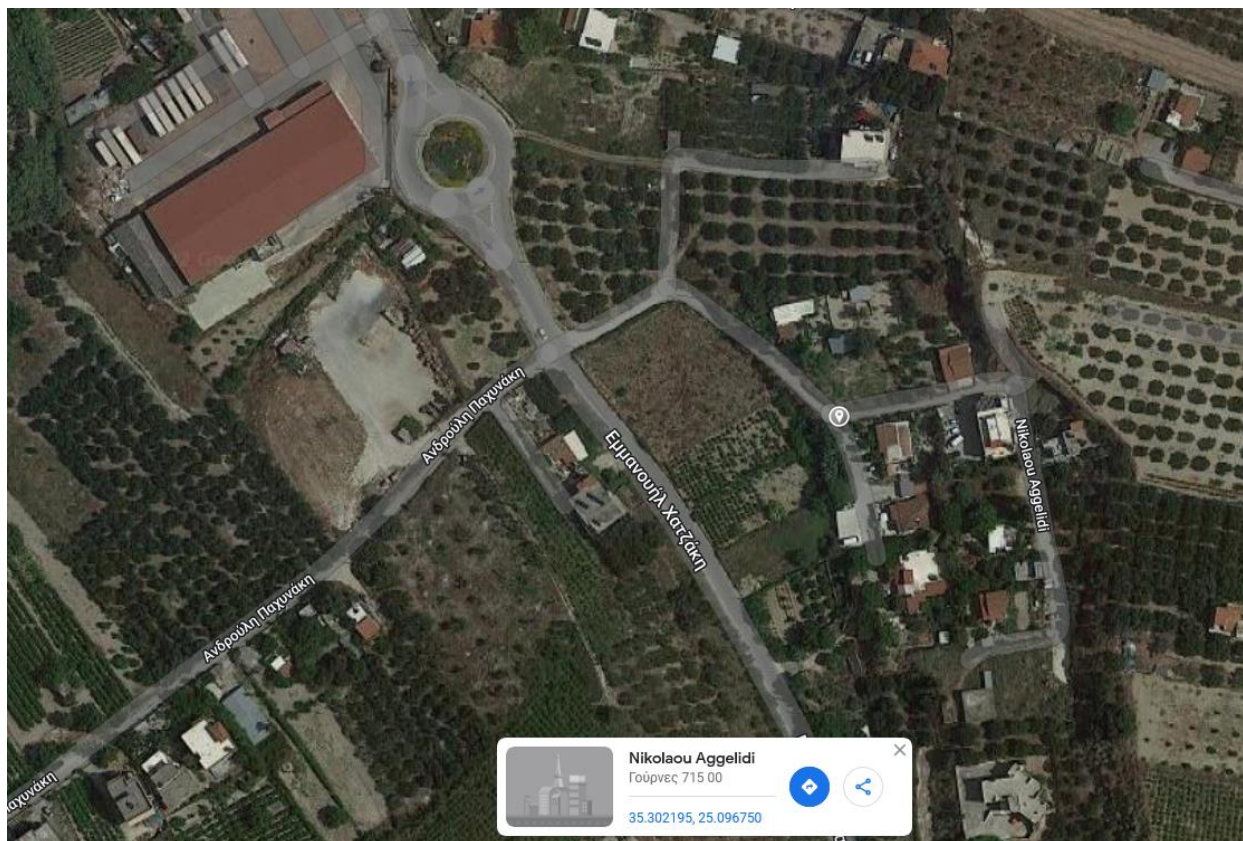
Η παρούσα τεχνική έκθεση εκπονείται με στόχο την προσθήκη σήμανσης για υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP) σε σημείο που έχει εντοπιστεί προβληματική διάσχιση οχημάτων με κίνδυνο οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες και παντός είδους οχήματα και η αποτροπή τροχαίων συμβάντων με την αποκατάσταση σήμανσης προτεραιότητας για την εύρυθμη λειτουργία του συνόλου των όμορων ακινήτων στις εξεταζόμενες διασταυρώσεις.

Σημειώνεται ότι η σήμανση P-2 τοποθετείται πριν από κόμβο και σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος πριν από την είσοδο στον κόμβο και παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα τα οποία κινούνται στην οδό προς την οποία πλησιάζει.

## **B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης**

Ο κόμβος στον οποίο έχει εντοπιστεί αστοχία στον καθορισμό προτεραιοτήτων παρουσιάζεται παρακάτω.

**Κόμβος : Νικολάου Αγγελίδη και Ανώνυμη (αδιέδοδο) στην περιοχή Γούρνες**



Εικόνα 35. εντοπισμός διασταύρωσης Νικολάου Αγγελίδη και Ανώνυμη

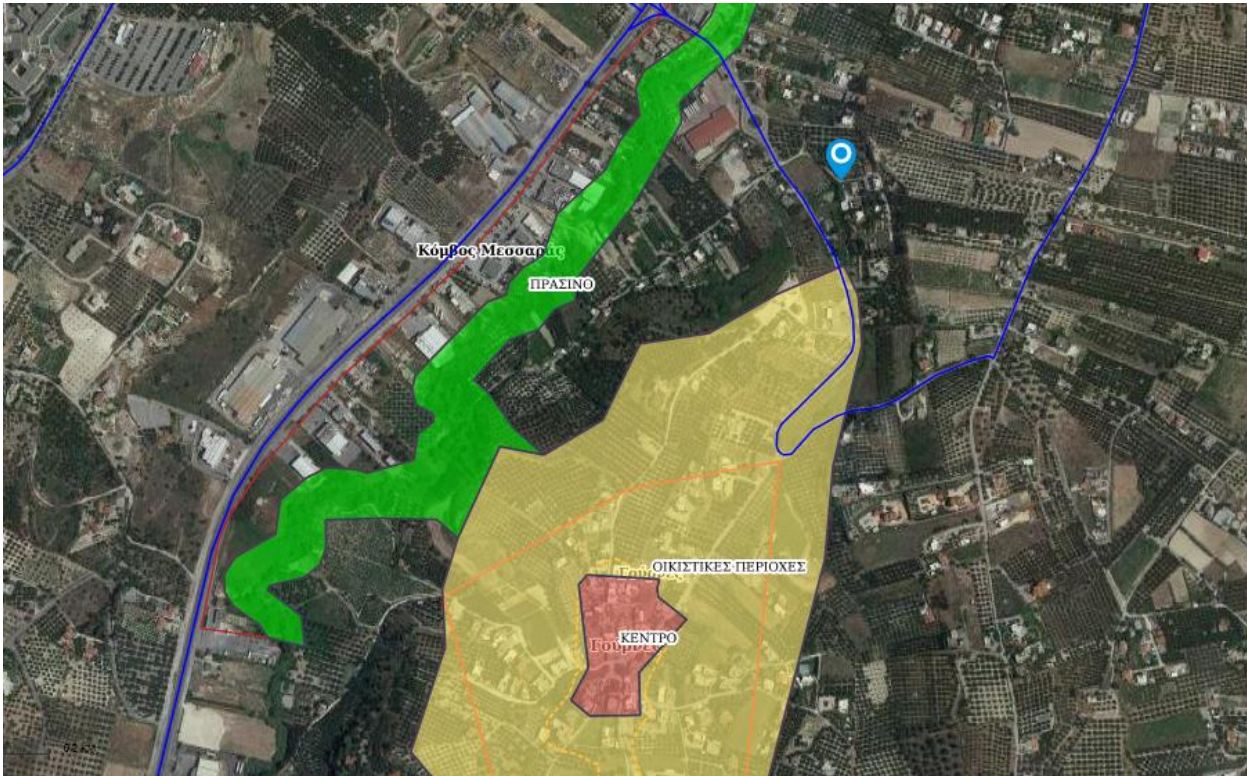
Στην υπό εξέταση διασταύρωση η σήμανση είναι ελλιπής.

Ειδικότερα: για τον κόμβο, Νικολάου Αγγελίδη και Ανώνυμη οδού (αδιέδοδο) στην περιοχή των Γουρνών, εκτός ορίων οικισμού Γουρνών, εκτός Γ.Π.Σ, εντοπίζονται τα κάτωθι ζητήματα:

- Ασάφεια προτεραιότητας διέλευσης μεταξύ των δύο οδών,
- Απουσία δικτύου πεζών (πεζοδρόμια και διαβάσεις πεζών).

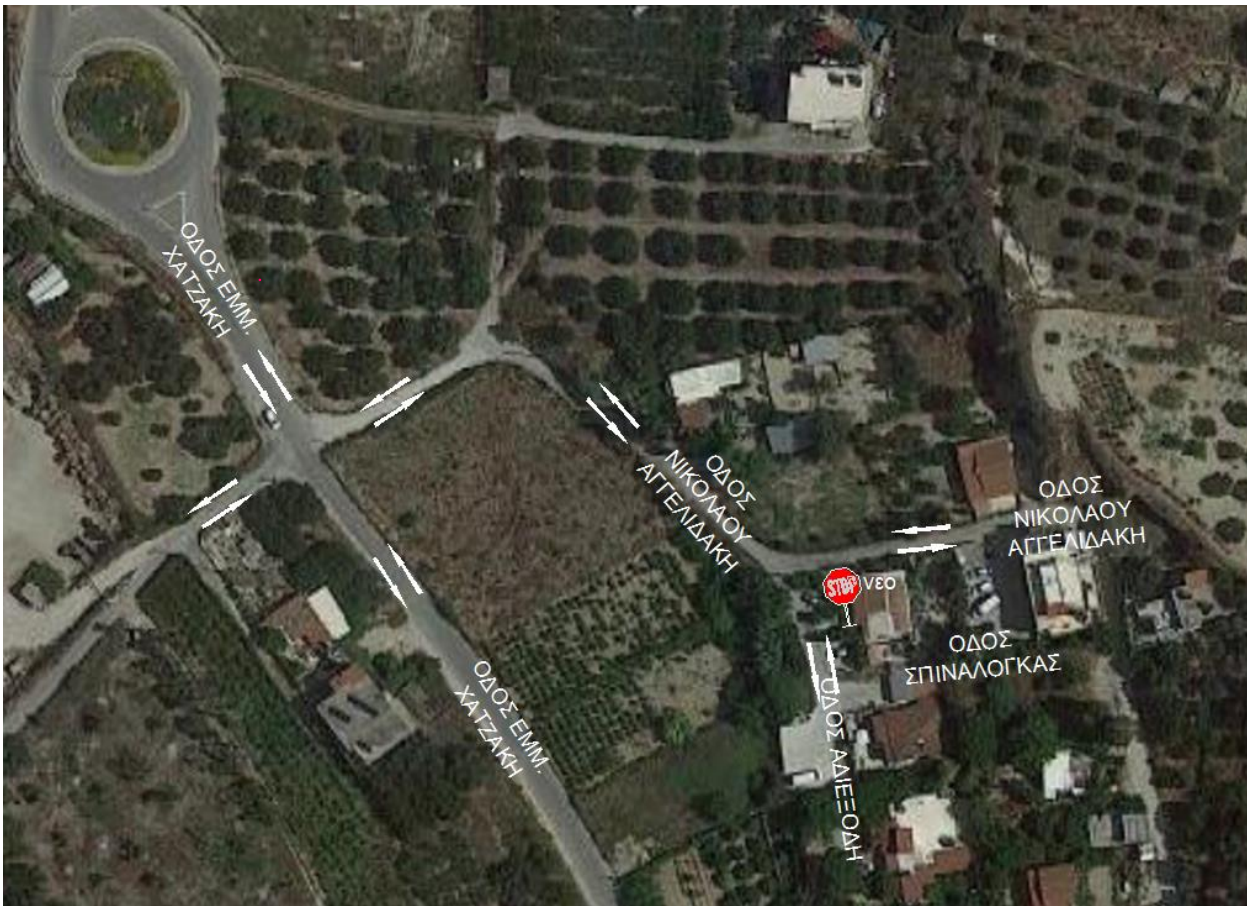


Η οδός Νικολάου Αγγελίδη είναι διπλής κατεύθυνσης και συνδέει κατοικίες που βρίσκονται στην βορειοανατολική πλευρά (εκτός οικισμού) του οικισμού Γουρνών με την οδό Εμμανουήλ Χατζάκη. Η ανώνυμη αδιέξοδη οδός συμβάλλει στην οδό Νικολ. Αγγελίδη χωρίς να έχει την κατάλληλη σήμανση με αποτέλεσμα κάτοικοι της ανώνυμης οδού που εξυπηρετούνται από αυτήν καθώς και οι κάτοικοι που διέρχονται από την οδό Νικολάου Αγγελίδη να κινδυνεύουν σε εμπλοκή ατυχήματος λόγω έλλειψης σήμανσεως. Οι συγκεκριμένοι οδοί δεν διαθέτουν ειδική υποδομή για στάθμευση (εσοχές), από αυτές δεν διέρχεται λεωφορείο και δεν διαθέτουν πεζοδρόμια.



Εικόνα 4. Απόσπασμα Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου

Αξιολογώντας την περιοχή, η οδός Νικολάου Αγγελίδη έχει συγκριτικά με την ανώνυμη οδό μεγαλύτερο φόρτο κυκλοφορίας που εξυπηρετούνται για να εξέρθουν στην οδό Εμμ. Χατζάκη και να κατευθυνθούν προς Ηράκλειο ή προς Γούρνες. Συμπεραίνεται ότι η προτεραιότητα θα πρέπει να τηρείται για τους κινούμενους επί της Νικ. Αγγελίδη και να παραχωρεί προτεραιότητα ο κινούμενος επί της ανώνυμης οδού.



Προτεινόμενο σχέδιο

### **Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στον υπό εξέταση κόμβο απαιτείται η ρύθμιση της προτεραιότητας για την αποφυγή τροχαίων συμβάντων.

Ως εκ τούτου το τμήμα μας εισηγείται:

- Την λήψη μέτρων για οριοθέτηση προτεραιότητας της οδού Νικολάου Αγγελίδη έναντι της ανώνυμης οδού στο σημείο που σημειώνονται στον συνημμένο χάρτη με τοποθέτηση πινακίδας P-2 στην Ανώνυμη αδιέξοδη οδό.

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάνσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των εύλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του δήμου Ηρακλείου.

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο οδικό δίκτυο για αποκατάσταση προβλημάτων οδικής ασφάλειας, τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων P-2 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) στη συμβολή οδών στην περιοχή Γούρνες, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 12.

### **ΘΕΜΑ 13° : Ενίσχυση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περίξ του Γηπέδου Ηροδότου στη Ν. Αλικαρνασσό.**

#### **A. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και τεκμηρίωση ανάγκης πρόσθετων παρεμβάσεων**

Η περιοχή της Ν. Αλικαρνασσού και ειδικότερα το τμήμα αυτό βόρεια της Λ. Ικάρου έχει προωθημένη Κυκλοφοριακή μελέτη η οποία βαίνει προς θεσμοθέτηση. Σε αυτήν προβλέπονται πλήθος παρεμβάσεων σχετικά με μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις οδών, προσθήκη διαβάσεων πεζών, καθορισμό προτεραιότητας οδών και πλήθος άλλων προβλέψεων.

Μέχρι και σήμερα οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν στην περιοχή έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής ή τα σχέδια των οικισμών,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μονίμων κατοίκων και των αρμόδιων φορέων (Ενδ. Τροχαία) λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,
- ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονίες για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Το τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου εκπόνησε μελέτη με τίτλο «Μεταβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας σε περιοχή κατοικίας στη Ν. Αλικαρνασσό, Δήμος Ηρακλείου» με την οποία προέβλεπε πλήθος παρεμβάσεων στην ευρύτερη περιοχή ανατολικά της οδού Σταδίου περίξ των σχολικών συγκροτημάτων που υπάρχουν την περιοχή, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 72/2020 Απόφαση Ποιότητας Ζωής, και σε συνέχεια αυτής με την υπ' αριθμόν 3766/26-1-2021 έγκριση των ρυθμίσεων από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης (ΦΕΚ 523/Β/10-02-2021).

Η άνωθεν μελέτη αφορούσε συγκεντρωτικά σε απαγόρευση στάσης- στάθμευσης σε σημεία, νέο όριο ταχύτητας, προσθήκη σήμανσης για υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP), προσθήκη διαβάσεων πεζών και ανακλαστήρων οδοστρώματος, σήμανση για ειδοποίηση προσέγγισης σε σχολείο κ.α.

Η παρούσα μελέτη εκπονείται με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας της οδού Κεράμου – Προκοπίδη και Πυθέως με δεδομένο αίτημα του Αθλητικού Σωματείου ΠΑΣΑ Ηρόδοτος.

Εν γένει κρίνεται απαραίτητη η ανάπλαση της οδού Κεράμου- Προκοπίδη και της οδού Πυθέως με δεδομένο ότι απουσιάζουν πεζοδρόμια, τοπικές εξοχές πεζοδρομίων σε διαβάσεις και υπάρχει πλήθος εισόδων- εξόδων από κρίσιμες δραστηριότητες (γήπεδο, ΔΕΠΑΝΑΛ κ.α.) με στόχο τη μείωση της ταχύτητας διέλευσης των οχημάτων και την αύξηση της ασφάλειας των πεζών. Προσωρινά μέχρι και το σχεδιασμό της ανάπλασης της οδού κρίνεται σκόπιμη η προσθήκη επιπλέον διαβάσεων πεζών και η μείωση της ταχύτητας διέλευσης οχημάτων με τεχνικό τρόπο.

Η οδός Κεράμου – Προκοπίδη έχει την κάτωθι μορφή:





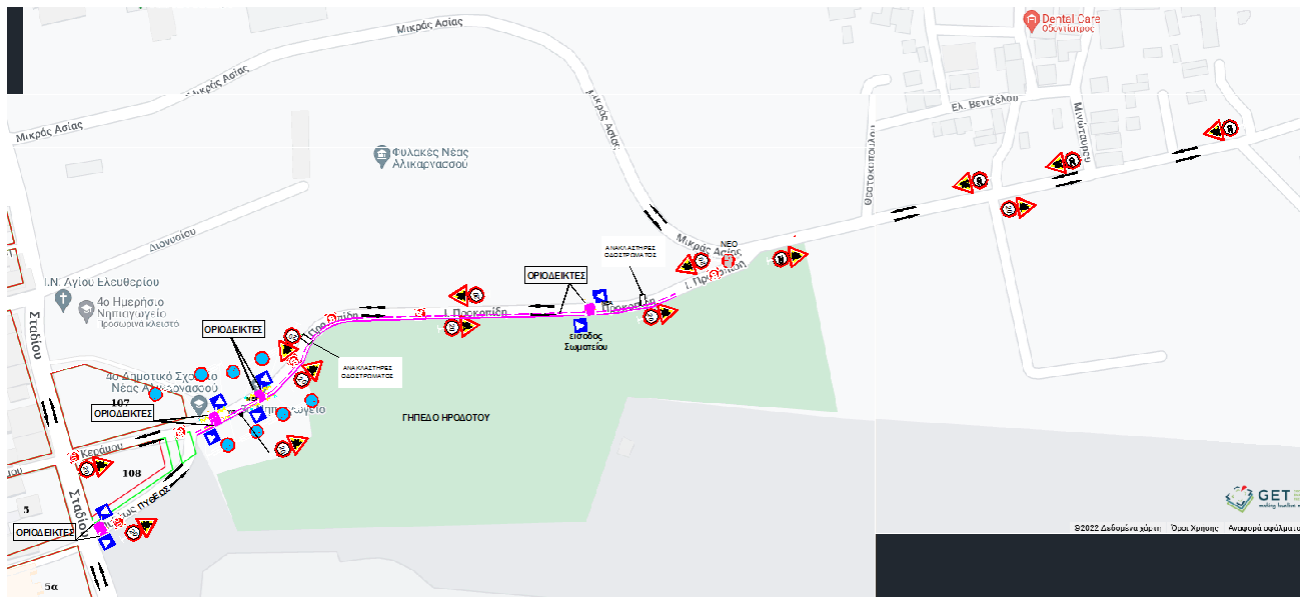
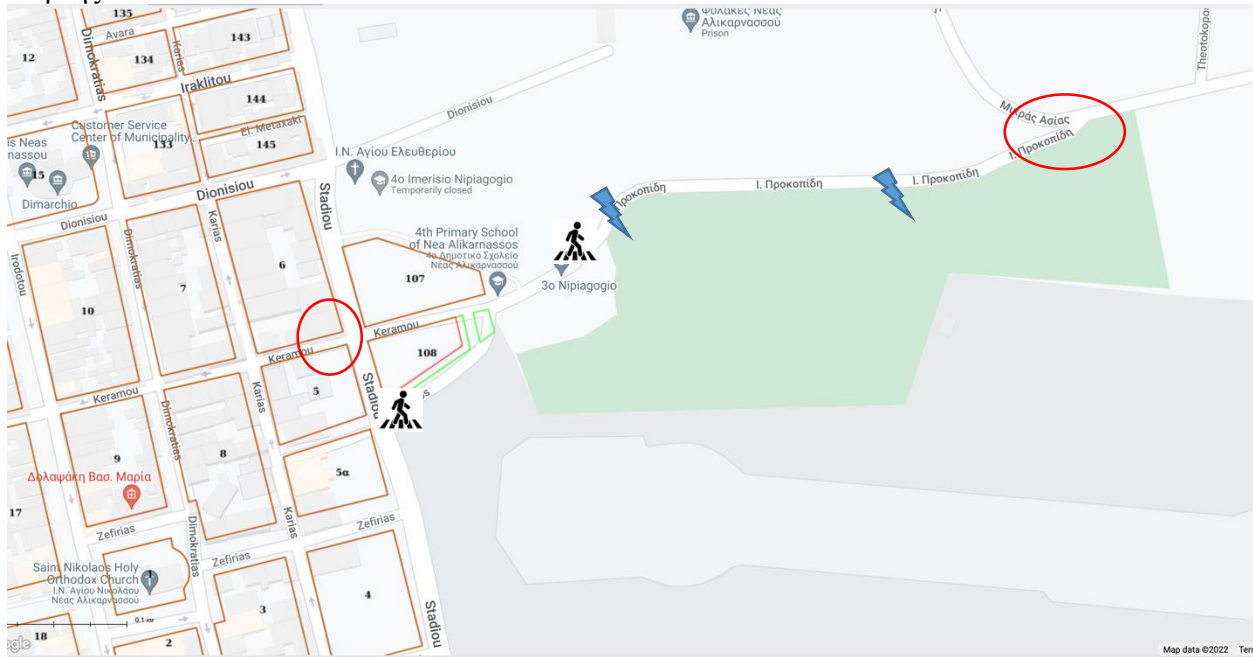
## **B. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Εισήγηση**

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση προτείνεται η εφαρμογή των ήδη εγκεκριμένων ρυθμίσεων που προβλέπονται στην υπ' αριθμ. 72/2020 Απόφαση Ποιότητας Ζωής του Δήμου Ηρακλείου οι οποίες εγκρίθηκαν με την υπ' αριθμόν, 3766/26-1-2021 έγκριση των ρυθμίσεων από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης (ΦΕΚ 523/Β/10-02-2021) Επιπρόσθετα με την παρούσα προτείνεται για την ενίσχυση της ασφαλούς κυκλοφορίας στην περιοχή και η προσθήκη των κάτωθι ρυθμίσεων στις θέσεις που προβλέπονται στον παρακάτω χάρτη:

- Νέα διάβαση πεζών στο σημείο έμπροσθεν του Σωματείου Ηρόδοτος με σήμανση Π-21 στα σημεία πλησίον αυτής για την ασφαλή προσέγγιση και αποχώρηση των αθλητών και συνοδών του
- Προσθήκη πλέγματος με μάτια γάτας για τη μείωση της ταχύτητας προσπέλασης των οχημάτων πλησίον των σημείων εισόδου- εξόδου από τις κρίσιμες υποδομές (Γήπεδο, Σωματεία κ.α.)
- Προσθήκη προειδοποιητικής σήμανσης K-10 για προσέγγιση προ των σημείων όπου χωροθετούνται τα πλέγματα με μάτια γάτας
- Οριοθέτηση λωρίδας κίνησης πεζών πλάτους 2μ. με πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια στην πλευρά που χωροθετείται το γήπεδο του Ηροδότου και οι συμπληρωματικές εγκαταστάσεις αυτού (σωματεία κ.α.).
- Πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια για προστασία από παράνομη στάθμευση σε όλες τις υφιστάμενες και νέες διαβάσεις πεζών.
- Προτεραιότητα της οδού Προκοπίδη έναντι της οδού Μικράς Ασίας με οριοθέτηση P-2 επί της Μ. Ασίας

- Προτεραιότητα της οδού Σταδίου έναντι της οδού Κεράμου με οριοθέτηση P-2 επί της Κεράμου (δυτικά της Σταδίου)

### Χάρτης



### Σχέδιο Διαμόρφωσης

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την ενίσχυση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πέριξ του Γηπέδου Ηροδότου στη Ν. Αλικαρνασσό, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 13.

**ΘΕΜΑ 14<sup>ο</sup>: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τρένου ιδιοκτησίας "ATHENS CARΣ S.A. EMM. ΜΑΥΡΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Τ.Ξ.Ε. και σύμφωνη γνώμη.**

Σχετ. Το με αριθμό πρωτ. 2363/10-1-2023 έγγραφο της Επιτροπής Ελέγχου Μελετών κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Τουριστικών Τρένων Περιήγησης.

**1<sup>η</sup> Διαδρομή (Δ1)**

Ανδρέα Παπανδρέου 130 (αφετηρία) -κατεύθυνση προς Ηράκλειο-Ξηροπόταμος- όπισθεν πολυκαταστήματος ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ-αριστερά δεξιά-νέα οδός προς κολυμβητήριο- οδός Σπύρου Μουστακλή-παραλιακή οδός Ελευθερίου Βενιζέλου – Σοφοκλή Βενιζέλου – Πλατεί 18 Άγγλων- είσοδος λιμανιού – Λ. Εθνικής Αντιστάσεως- Λ. Κνωσσού – Κνωσσός- επιστροφή στην Ανδρέα Παπανδρέου 130 (τέρμα) από την ίδια διαδρομή.

Ενδιάμεσες στάσεις 1<sup>ης</sup> διαδρομής: Παγκρήτιο Στάδιο -Μουσείο Φυσικής Ιστορίας- πλ. 18 Άγγλων-Κνωσσός-Μεγάλο parking.

**2<sup>η</sup> Διαδρομή (Δ2)**

Ανδρέα Παπανδρέου 130 (αφετηρία)- κατεύθυνση προς Ηράκλειο-Ξηροπόταμος- όπισθεν πολυκαταστήματος ΣΚΑΛΑΒΕΝΙΤΗΣ- αριστερά δεξιά-νέα οδός προς κολυμβητήριο-οδός Σπύρου Μουστακλή- φανάρι αριστερά-παραλιακή οδός Ελευθερίου Βενιζέλου

**Ενδιάμεσες στάσεις 2<sup>ης</sup> διαδρομής:** Παγκρήτιο Στάδιο-Μουσείο Φυσικής Ιστορίας-Πλ. 18 Άγγλων-εσωτερικά parking ΟΛΗ παλιό λιμάνι.

Όπως αναφέρεται στο σχετικό έγγραφο η επιτροπή ελέγχου μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων γνωμοδοτεί αρνητικά στην έγκριση της 1<sup>ης</sup> διαδρομής σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 εδαφ. Δ του ΦΕΚ Β 1026/21-8-2000 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, για το λόγο ότι στη Δ1 διαδρομή περιλαμβάνεται τμήμα Ε.Ο. Ηρακλείου-Κνωσσού, όπου με βάση το έγγραφο της Δ/νσης Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Κρήτης δεν επιτρέπεται η διέλευση τουριστικών τρένων σε εθνικό οδικό δίκτυο.

Η γνωμοδότηση της επιτροπής για τη Δ2 διαδρομή για το τμήμα που αφορά το Δήμο Ηρακλείου, επιβεβαιώνει ότι ισχύουν οι απαιτήσεις με βάση το ΦΕΚ εφόσον η απόσταση της διαδρομής δεν υπερβαίνει τα 15 χιλμ και γνωμοδοτεί θετικά για την έγκριση της 2<sup>ης</sup> διαδρομής.

Σε συνέχεια των ανωτέρω εισηγούμαστε θετικά για την έγκριση της 2<sup>ης</sup> διαδρομής για το τμήμα της που ανήκει στα διοικητικά όρια του Δ. Ηρακλείου.

Την εισήγηση του θέματος έκανε η κα. Χαιρέτη λέγοντας ότι η υπηρεσία εισηγείται θετικά για την δεύτερη διαδρομή εφόσον η γνωμοδότηση της επιτροπής ελέγχου μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων για το τμήμα που αφορά το Δήμο Ηρακλείου, επιβεβαιώνει ότι ισχύουν οι απαιτήσεις με βάση το ΦΕΚ και η απόσταση της διαδρομής δεν υπερβαίνει τα 15 χλμ. Στην συνέχεια το λόγο πήρε ο κ. Αναστασάκης λέγοντας ότι λόγω της νομοθεσίας η αρμοδιότητα του Δήμου είναι στο να εγκρίνει μόνο την βατότητα αλλά λόγω του ότι έχει συζητηθεί το θέμα και στο Δημοτικό Συμβούλιο έχει ειπωθεί ότι θα αξιολογηθούν όλες οι αιτήσεις για τη λειτουργία τουριστικών τρένων μαζί και ίσως η τελική απόφαση θα καθορίσει να καθορίσει τα χαρακτηριστικά του οχήματος π.χ. μόνο ένα βαγόνι το οποίο παραπέμπει σε διαστάσεις μικρού λεωφορείου άρα δεν θα προκαλείται επιβάρυνση στην κυκλοφορία. Τον λόγο πήρε ο κ. Νεονάκης τονίζοντας ότι δεν γίνεται στο τμήμα της Λ. Σοφ. Βενιζέλου (παραλιακή) που δεν υπάρχει όριο ταχύτητας 30 χλμ. να κινείται όχημα με 20 χλμ/ώρα. Στην συνέχεια τον λόγο πήρε ο κ. Καραπιπεράκης από την Τροχαία Ηρακλείου λέγοντας πως στην οδό Μητσοτάκη που περιλαμβάνεται στη διαδρομή του τουριστικού τρένου για να περάσει μετά στην οδό Παναγιωτάκη και να συνεχίσει προς Ηράκλειο καθημερινά σε αυτό το φανάρι υπάρχουν πάρα πολλά οχήματα και θα δημιουργηθεί πρόβλημα καθώς στην οδό Παναγιωτάκη όσοι έρχονται από Γιόφυρο έχουν αναπτύξει ταχύτητα ξαφνικά θα βρεθούν μπροστά στο τουριστικό τρένο το οποίο θα κινείται με πολύ μικρή ταχύτητα παρεμποδίζοντας την κυκλοφορία. Στην συνέχεια το λόγο πήρε η κα.

Χαιρέτη λέγοντας ότι η επιτροπή καλείται να αποφασίσει για την έγκριση ο της βατότητας της 2ης διαδρομής δηλαδή αν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών που περιλαμβάνονται στην εν λόγω διαδρομή είναι επαρκή για να μπορεί να περάσει τουριστικό τρένο. Το θέμα τέθηκε σε ψηφοφορία για το αν επιτροπή εγκρίνει τη βατότητα για την προαναφερόμενη διαδρομή του τουριστικού τρένου ιδιοκτησίας ATHENS CARΣ S.A. EMM. MAYRAKHS A.E.B.T.Ξ.E.

### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τρένου ιδιοκτησίας "ATHENS CARΣ S.A. EMM. MAYRAKHS A.E.B.T.Ξ.E. και σύμφωνη γνώμη της διαδρομής Δ2:

Διαδρομή (Δ2): Ανδρέα Παπανδρέου 130 (αφετηρία)- κατεύθυνση προς Ηράκλειο-Ξηροπόταμος- όπισθεν πολυκαταστήματος ΣΚΑΛΑΒΕΝΙΤΗΣ- αριστερά δεξιά-νέα οδός προς κολυμβητήριο-οδός Σπύρου Μουστακλή- φανάρι αριστερά-παραλιακή οδός Ελευθερίου Βενιζέλου.

Ενδιάμεσες στάσεις 2ης διαδρομής: Παγκρήτιο Στάδιο-Μουσείο Φυσικής Ιστορίας-Πλ. 18 Άγγλων-εσωτερικά parking ΟΛΗ παλιό λιμάνι. με την παρατήρηση στα δύο σημεία που τόνισε η Τροχαία 1<sup>ο</sup> στα φανάρια της οδού Κων/νου Μητσοτάκη και 2<sup>ο</sup> στην οδό Παναγιωτάκη να μην υπάρχει παρεμπόδιση της κυκλοφορίας. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε αρνητικά, ο κ. Καραπιπεράκης ψήφισε αρνητικά, ο κ. Βουλγαράκης ψήφισε αρνητικά, ο κ. Νεονάκης ψήφισε αρνητικά, ο κ. Φοινίσης ψήφισε αρνητικά.

**ΘΕΜΑ 15<sup>ο</sup>:** Βελτίωση προσβασιμότητας στην οδό Μαραθώνος- περιοχή Χρυσοπηγής – Πόρου.

#### A. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (1/2023), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

11. τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου,
12. τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών, του ρυμοτομικού σχεδίου και των πράξεων εφαρμογής,
13. τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου,
14. τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και φορέων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται / αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,
15. τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες / κύριες - δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονίες για τη διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων (ΚΧ), τις νέες διανοίξεις οδών οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες, Π.Ε. και στο σχέδιο πόλης

Ο Δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, παρεμβαίνει σε προβληματικά σημεία του δικτύου που δεν έχουν ακόμα αξιολογηθεί, στο πλαίσιο ευρύτερου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με στόχο την άρση των αστοχιών και την αποκατάσταση της ισόρροπης κυκλοφορίας όλων των χρηστών του δικτύου, με έμφαση την ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών (βλ. ΑμεΑ, εμποδιζόμενα άτομα, κ.ά.).

**Στην παρούσα εξετάζεται το αίτημα πολίτη για τη δημιουργία πεζοδρομίου και ράμπας ΑΜΕΑ για ασφαλή έξοδο από την οικία του σε περιοχή εντός σχεδίου πόλης. Το σημείο όπου ζητείται η παρέμβαση είναι στην οδό Μαραθώνος στην περιοχή της Χρυσοπηγής- Πόρου.**



Η οδός φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα από το Google Street View.

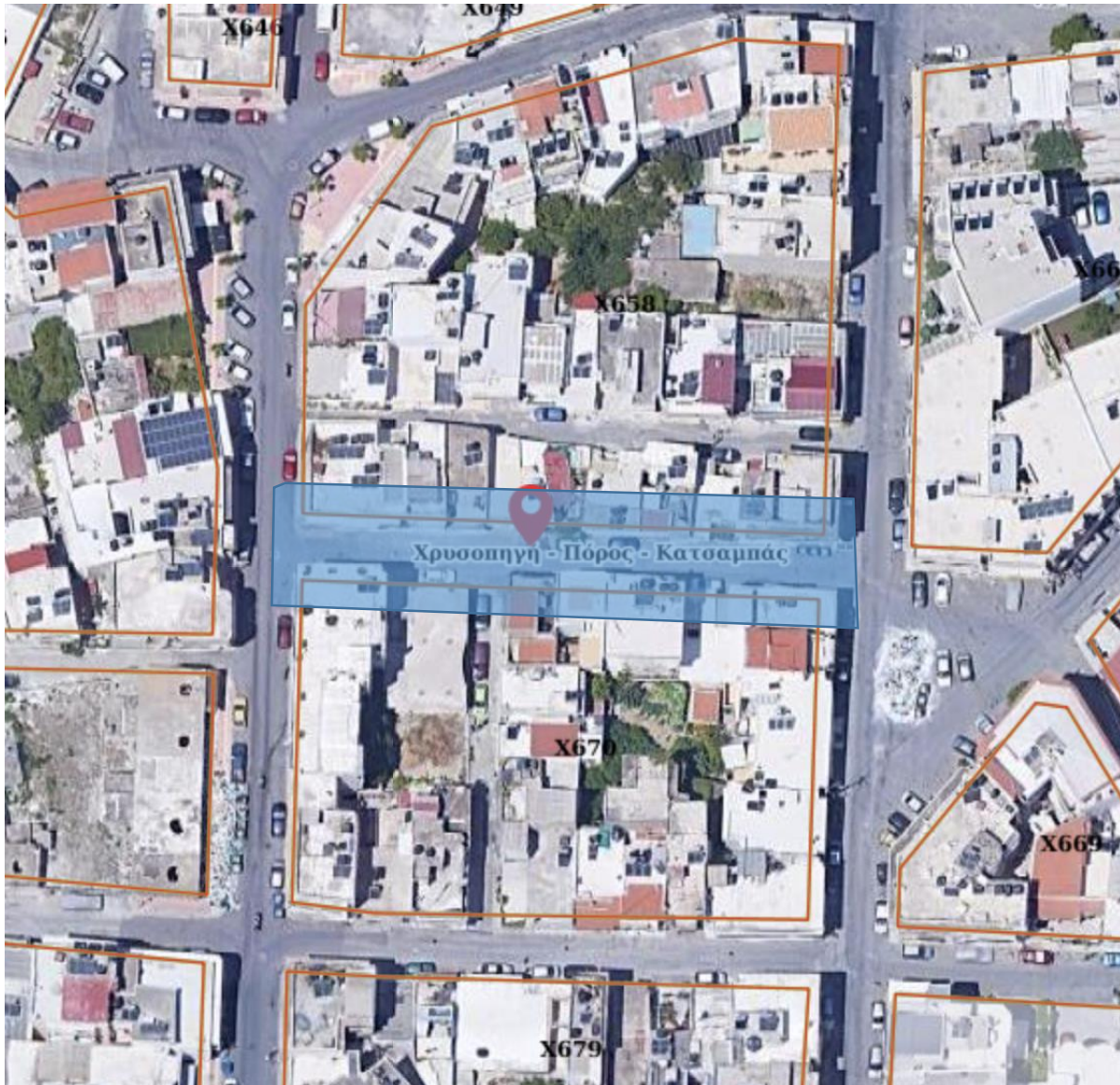


Εικόνα 36. Υφιστάμενη κατάσταση οδού Μαραθώνος

Το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου μετά από αυτοψία που διενέργησε προτείνει - σύμφωνα με την υπάρχουσα κατάσταση και τις οδηγίες της κείμενης νομοθεσίας- τις βασικές παρεμβάσεις για την οδό με γνώμονα την ασφαλή μετακίνηση όλων των διερχόμενων χρηστών (οχημάτων και πεζών) και την ασφαλή είσοδο/έξοδο στις παρακείμενες οικίες.

## **Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης**

Η οδός παρέμβασης είναι η οδός Μαραθώνος και βρίσκεται μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων Χ658 και Χ670. Έχει πλάτος μεταξύ οικοδομικών γραμμών περί τα 7,30μ. και οικοδομικές και ρυμοτομικές γραμμές ταυτίζονται στο σημείο.



Εικόνα 37. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης - τμήμα οδού Μαραθώνος

Το εξεταζόμενο τμήμα της οδού Μαραθώνος αναπτύσσεται μεταξύ των οδών Καπετάν Μανώλη Μπαντουβά και Μεγ. Κωνσταντίνου και είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από τη Μεγ. Κων/νου προς την Κ.Μ. Μπαντουβά.

Το πλάτος του οδοστρώματος είναι περί τα 6μ. κυμαινόμενο με δεδομένο ότι σε κάποια σημεία υπάρχει πεζοδρόμιο πλάτους το μέγιστο έως 0,75μ. και σε κάποια απουσιάζει εντελώς.

Επί της οδού πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν αυτής κατά παράβαση του αρ. 34 του ΚΟΚ (ειδ. Περίπτωση 2ι, 3δ).

Ειδικότερα παρατηρείται στάθμευση 'σύριζα' στις οικίες κατά παράβαση της περίπτωσης του αρ. 34 ΚΟΚ «Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρό. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών».

Ως εκ τούτου - και με δεδομένο ότι η περιοχή δεν μπορεί να αστυνομεύεται διαρκώς και δεν υπάρχει κατασκευασμένο πεζοδρόμιο – ο πολίτης ζήτησε με αίτημά του στο Δ.Η. να κατασκευαστεί πεζοδρόμιο και ράμπα ΑΜΕΑ κυρίως στην συμβολή της οδού Μαραθώνος με την Κ.Μ. Μπαντουβά.

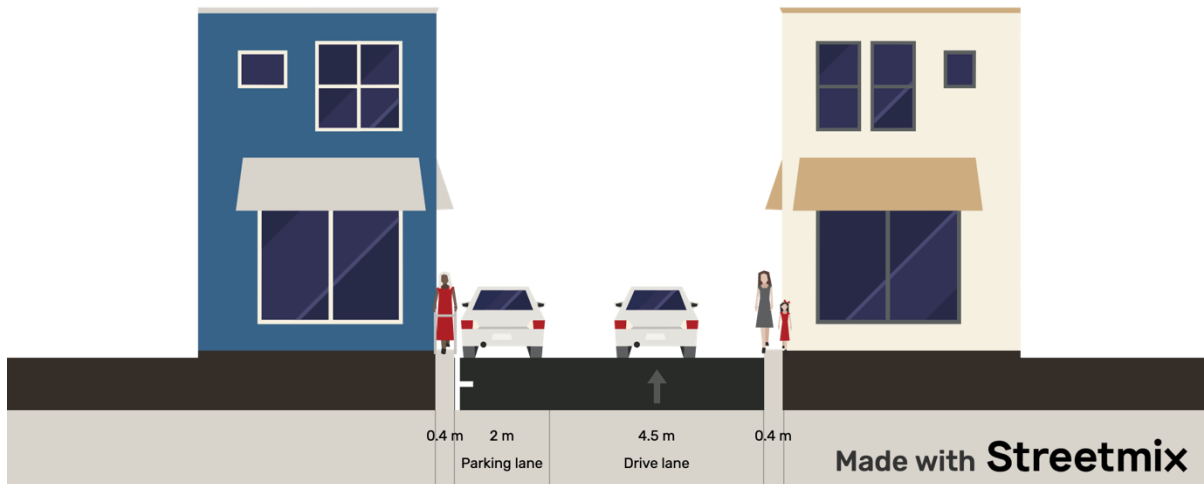
Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου η οδός Μαραθώνος είναι **τοπική** οδός και η χρήση γης που επικρατεί είναι κατοικία. Τα βασικότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας που εντοπίζονται στην οδό είναι η άναρχη στάση- στάθμευση και η απουσία πεζοδρομίων. Η οδός Μαραθώνος τόσο στη συμβολή της με την Μεγ. Αλεξάνδρου όσο και στη συμβολή της με την Κ.Μ. Μπαντουβά δεν έχει σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις. Ο κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό είναι εξαιρετικά **χαμηλός** και αφορά ως επί το πλείστον τους κατοίκους που διαμένουν επί της οδού.

**Δεν** διέρχονται λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας από την οδό.



Σημερινή κατάσταση της οδού.

Ενδεικτική διατομή της οδού ως έχει σήμερα παρουσιάζεται παρακάτω:

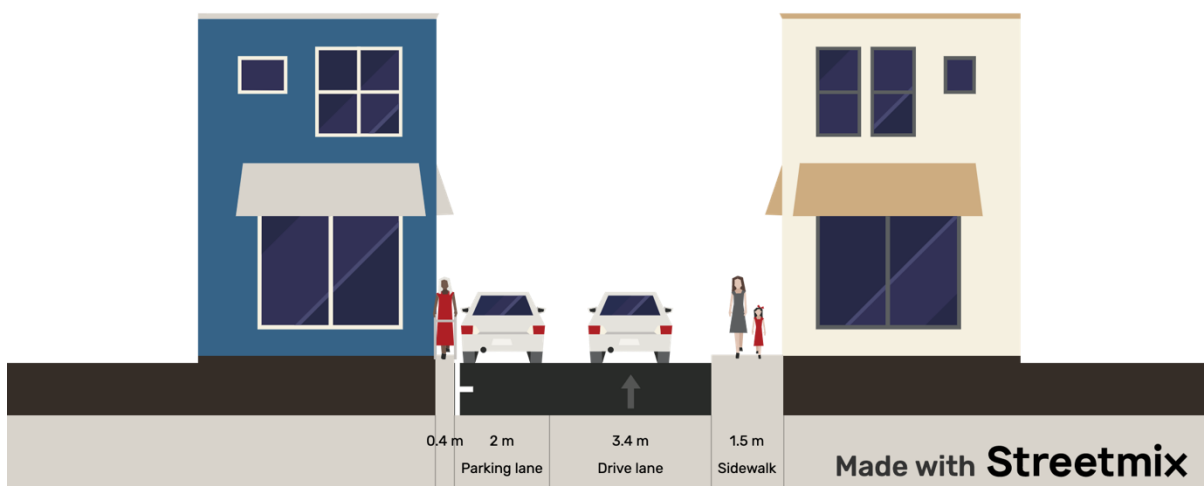


Εικόνα 38. ενδεικτική διατομή οδού Μαραθώνος σήμερα

Όπως φαίνεται ανωτέρω η λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων στο μονόδρομο έχει κυμαινόμενο πλάτος μεταξύ 4,2 έως 4,5μ. γεγονός που επιτρέπει και την αύξηση ταχύτητας διέλευσης σε τοπική οδό κατοικίας και δημιουργεί σύγχυση σχετικά με τη στάθμευση επί της οδού στη δεξιά πλευρά αυτής. Σημειώνεται ότι η στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού έχει παγιωθεί και πραγματοποιείται εδώ και χρόνια.

Το τμήμα μας προτείνει την κάτωθι διαμόρφωση για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας του πολίτη και την ασφαλή έξοδο από τις οικίες.

Διατήρηση της αριστερής πλευράς της οδού ως έχει με το υφιστάμενο πεζοδρόμιο και τη στάθμευση, μείωση της λωρίδας των οχημάτων από 4,2-4,5μ. σε 3,25 έως 3,40 και διαμόρφωση πεζοδρομίου στη βόρεια πλευρά (αριστερή στη διατομή) πλάτους 1,5μ. όσο ορίζει και το ελάχιστο η κείμενη νομοθεσία (Υ.Α. 52907/2009).

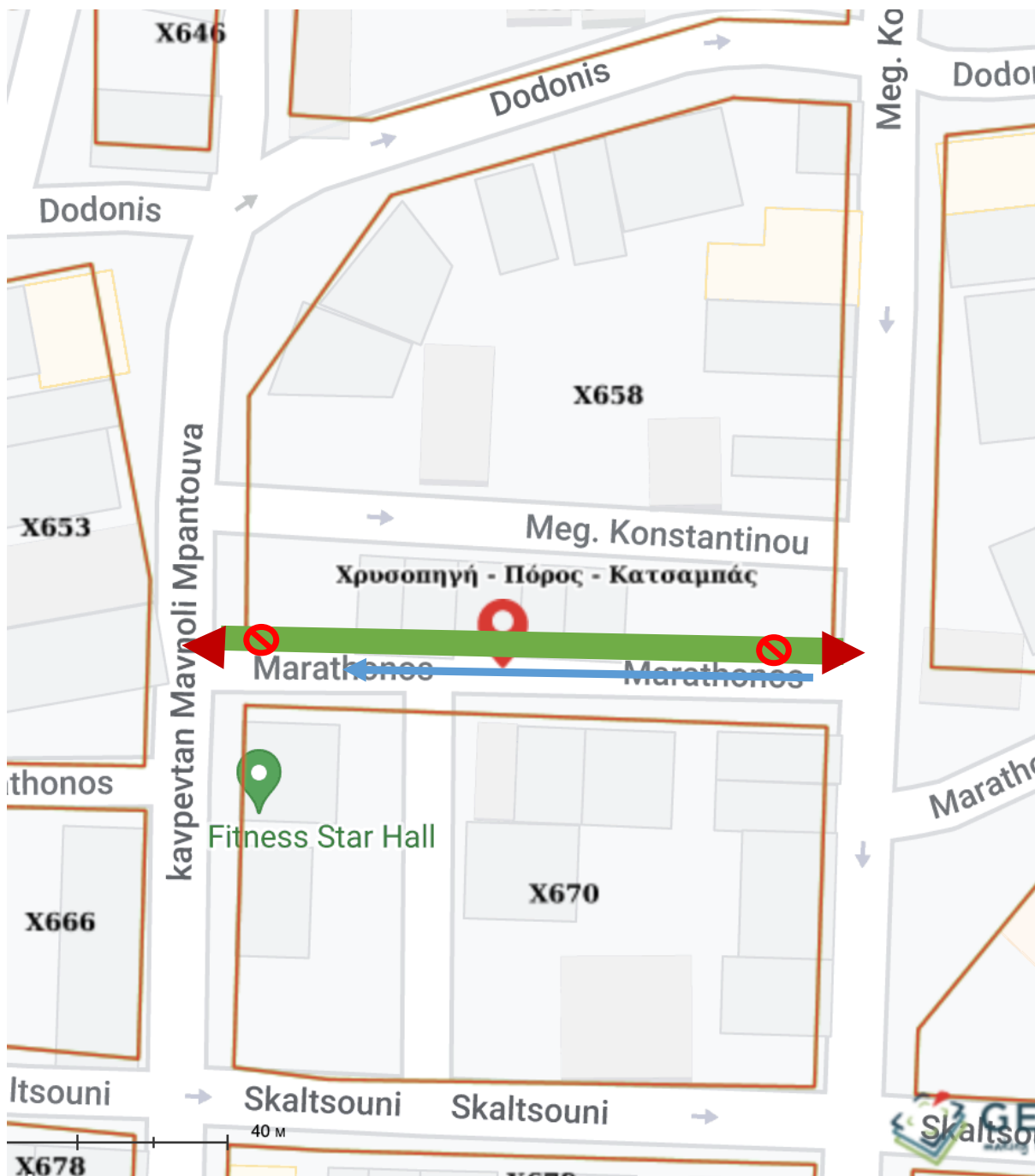


Εικόνα 39. προτεινόμενη διατομή οδού Μαραθώνος

### Γ. Προτεινόμενες Παρεμβάσεις - Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση προτείνονται οι κάτωθι παρεμβάσεις για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας στην οδό:

- ✓ Δημιουργία πεζοδρομίων στη βόρεια πλευρά της οδού πλάτους 1,5μ. ,
- ✓ Οριοθέτηση λωρίδας κίνησης οχημάτων κατ' ελάχιστον 3,25μ.
- ✓ Οριζόντια διαγράμμιση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλες τις διασταυρώσεις των Ο.Τ.
- ✓ απαγόρευση στάσης- στάθμευσης στη βόρεια πλευρά της οδού P-40
- ✓ οριοθέτηση σήμανσης υποχρεωτικής διακοπής πορείας P-2 (ΣΤΟΠ) της οδού Μαραθώνος επί της Κ. Μ. Μπαντουβά
- ✓ Δημιουργία ραμπών ΑΜΕΑ στις ενδεικτικές θέσεις των διαβάσεων ΑΜΕΑ και σε κάθε τέλος/ αρχή των ΟΤ





#### Σχέδιο Διαμόρφωσης

- Η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών αλλάζει στα σημεία όπου προτείνονται νέα πεζοδρόμια, μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις, διορθώνοντας τα σήμερα μεταβλητά πλάτη λωρίδων **χωρίς να μεταβάλει την κυκλοφοριακή της λειτουργία ως έχει σήμερα.**

Για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

Το θέμα εισηγήθηκε η κα. Χαιρέτη η οποία ανέλυσε την πρόταση της Υπηρεσίας Ο κος Μαρκοδημητράκης πήρε το λόγο λέγοντας ότι στο ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022 αναγράφει το ελάχιστο πλάτος του πεζοδρομίου αναλόγως το πλάτος της οδού.

#### Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή μετά από διαλογική συζήτηση γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την βελτίωση προσβασιμότητας στην οδό Μαραθώνος- περιοχή Χρυσοπηγής – Πόρου, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχ. 15.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗΣ

**Εσωτερική Διανομή**

1. Τμήμα Πρωτοκόλλου
  2. Αρχείο Διεύθυνσης
- Ακριβές αντίγραφο του  
Πρωτοτύπου της Υπηρεσίας