

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ 365**(Αριθμός πρακτικού 22)**

Η Δημοτική Επιτροπή Ηρακλείου αποτελούμενη από τα παρόντα τακτικά μέλη της κ.κ. Αλέξιο Καλοκαιρινό Δήμαρχο ως Πρόεδρο, Γεώργιο Αγριμανάκη, Νικόλαο Γιαλιτάκη, Γεώργιο Καραντινό, Γεώργιο Σισαμάκη, Σταύρο Στεφανάκη και Στυλιανή Αρχοντάκη – Καλογεράκη αναπληρωματικό μέλος. Απουσας της Αντιπροέδρου κας Μαρία Αντωνακάκη-Χαλβατζή και των κ.κ. Μιχαήλ Αρβανιτάκη και Νικολάου Κονταράκη τακτικών μελών, οι οποίοι αν και κλήθηκαν νόμιμα δεν παρευρίσκονται.

Συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση με τηλεδιάσκεψη, σήμερα **29-04-2025** ημέρα **Τρίτη** και ώρα **12.00 μ.μ.**, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 77 του Ν.4555/2018, την Εγκύκλιο 488/25-04-2023 του Υπουργείου Εσωτερικών, των άρθρων 8 και 9 του Ν.5056/2023 και την παρ.3 του άρθρου 55 του Ν.5083/2024.

Τα μέλη κλήθηκαν νόμιμα με την υπ' αριθμ.**46780/25-04-2025** πρόσκληση του Προέδρου της, παρούσες είναι και οι γραμματείς της Επιτροπής υπάλληλοι του Δήμου Σφακιανάκη Μαρία, Κουνάλη Κατερίνα, Κυρέζη Μαρία και Φιλιππίδου Ειρήνη.

Η Δημοτική Επιτροπή ευρισκόμενη σε νόμιμη απαρτία, άρχισε τη συνεδρίαση.

Θέμα 15^ο: «Λήψη απόφασης προκειμένου να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση το με αριθμό 2/31-03-2025 πρακτικό της Επιτροπής Κυκλοφορίας».

Ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής τη με αριθμ.πρωτ.46221/24-04-2025 εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Υποδομών και Βιώσιμης Κινητικότητας κ. Γιώργου Σισαμάκη που αφορά το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων & Μελετών, του Δήμου Ηρακλείου και έχει ως εξής:

«ΣΧΕΤ.: Το με αριθ.πρωτ.45139/22-04-2025 πρακτικό συνεδριάσεως.

Σας διαβιβάζουμε το αριθ.πρωτ.45139/22-04-2025 2^ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας.

Παρακαλούμε για τη λήψη σχετικής απόφασης».

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψιν των μελών της Επιτροπής το με αριθ.2/22-04-2025 πρακτικό συνεδριάσεως που συνέταξε η Επιτροπή Κυκλοφορίας και το οποίο έχει ως εξής:

«Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε στην αίθουσα συνεδριάσεων του κτιρίου της Δημοτικής Ενότητας Αλικαρνασσού (πρώην Δημαρχείο Αλικαρνασσού) την Δευτέρα 31/3/2025 και ώρα 12:30 π.μ. ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Σισαμάκη Γεώργιου.

Η σύνθεση της επιτροπής σύμφωνα με τις 98/2024 και 115/2025 Αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου είναι η ακόλουθη:

Σισαμάκης Γεώργιος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων (πρόεδρος), Χαιρέτης Εμμανουήλ, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον Κ. Καραντινό Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Δικαίωμα στην πόλη», Καλομοίρης Νικόλαος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Σφακιανάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο η πόλη μας», Κατράς Μηνάς, τακτικό μέλος με αναπληρώτρια του την κα Χριστίνα Χατζηαδάμ.

Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο για σένα», Ερμείδης Συμεών, τακτικό μέλος με

αναπληρωτή του τον κ. Καραντεμοίρη Μανώλη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση», Καρακούδης Στέλιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραπιπεράκη Ευάγγελο, Εκπρόσωποι της Τροχαίας Ηρακλείου, Πλατάκη Παρασκευή, τακτικό μέλος με αναπληρώτρια της την κα. Μακριδάκη Σοφία, Εκπρόσωποι της Δημοτικής Αστυνομίας, Αγαπάκης Γεώργιος τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Δρακωνάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι του ΤΕΕ Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, Μενέλαος Σκουλούδης τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Βασίλη Εφραίμογλου, Εκπρόσωποι του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου, Βουλγαράκης Καλλέργος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Δοξαστάκη Ευάγγελο, Εκπρόσωποι του Αστικού ΚΤΕΛ Ηρακλείου, Βαρδαβάκης Ιωάννης, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Κυρλάκη Νικόλαο, Εκπρόσωποι του Συλλόγου Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Επιβατηγών Αυτοκινήτων Ταξί Ηρακλείου, Βιδάκης Γεώργιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή τον κ. Γερώνυμο Χαράλαμπο, εκπρόσωποι του συλλόγου ΑμεΑ, Μαραάκης Μενέλαος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Μαυράκη Χαράλαμπο, Εκπρόσωποι του Συλλόγου ιδιοκτητών Γραφείων Εκμισθώσεως Επιβατηγών Αυτοκινήτων και Δίκυκλων Ι.Χ. «ΗΝΙΟΧΟΣ», Σαρρής Επαμεινώνδας, τακτικό μέλος, ιδιώτης, Χαιρέτη Πελαγία, Πολιτικός Μηχανικός Έργων Υποδομής, Προϊσταμένη του Τμήματος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου, Καλοκύρης Κωνσταντίνος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Λεκάκη Χαράλαμπο, Εκπρόσωποι της Ομοσπονδίας Επαγγελματιών-Βιοτεχνών & Εμπόρων Νομού Ηρακλείου, Μαγκουσάκης Ευστράτιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Τρυπιδάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων Κρήτης, Σίσσυ Κλάδη, τακτικό μέλος με αναπληρωτή τον κ. Παπαδάκη Θεοχάρη, Εκπρόσωποι του Σωματείου Επιχειρηματιών Χώρων Στάθμευσης Ηρακλείου.

Παρόντες στη συνεδρίαση είναι οι: Γεώργιος Σισαμάκης (πρόεδρος), Χαιρέτης Εμμανουήλ τακτικό μέλος, Καλομοίρης Νικόλαος τακτικό μέλος, Χριστίνα Χατζηαδάμ αναπληρωματικό μέλος, Ερμείδης Συμεών τακτικό μέλος, Στέλιος Καρακούδης τακτικό μέλος, Μακριδάκη Σοφία αναπληρωματικό μέλος, Μενέλαος Σκουλούδης τακτικό μέλος, Βουλγαράκης Καλλέργος τακτικό μέλος, Κυρλάκης Νικόλαος αναπληρωματικό μέλος, Χαιρέτη Πελαγία, Καλοκύρης Κωνσταντίνος τακτικό μέλος.

Στην συνεδρίαση παραστάθηκαν από την 1η Δημοτική κοινότητα η κα. Αγγελιδάκη Θεοδοσία, από την 2η Δημοτική Κοινότητα ο κ. Μπινιχάκης Μιχαήλ, από την 3η Δημοτική κοινότητα ο κ. Βάμβουκας Μιχαήλ από την 4η Δημοτική κοινότητα η κα. Βρούχου-Δωροθέα και από την Δημοτική κοινότητα Αλικαρνασσού ο κ. Φράγκος Ιωάννης.

ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ Α: Τοποθέτηση οριοδεικτών σε τμήμα της Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου από την συμβολή με την Λ. Μίνως έως και πριν την συμβολή της με την οδό Αχαιών (βόρειο τμήμα).

Το συγκεκριμένο θέμα είχε συζητηθεί στην προηγούμενη επιτροπή κυκλοφορίας 1_2025 αλλά λόγω των ενστάσεων που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης, ο πρόεδρος της Επιτροπής Κυκλοφορίας το εισήγαγε ξανά στην επιτροπή για συζήτηση.

Τον λόγο πήρε ο διαχειριστής της εταιρείας «ΕΝΒΥ ΜΕΠΕ», ο οποίος επεσήμανε ότι η τοποθέτηση των οριοδεικτών μπροστά από την επιχείρηση θα δημιουργήσει προβλήματα στην τροφοδοσία του καταστήματος και στην στάση του mini bus που βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το σημείο τροφοδοσίας του καταστήματος. Επίσης πρόσθεσε ότι κατά τις ώρες τροφοδοσίας δεν θα μπορεί να είναι απρόσκοπτη η κίνηση των οχημάτων.

Ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος και τον λόγο πήρε ο κ. Βουλγαράκης πρόεδρος του αστικού ΚΤΕΛ Ηρακλείου, ο οποίος είπε ότι η στάση του minibuss στο εν λόγω σημείο δεν θα δημιουργήσει πρόβλημα στην κυκλοφορία διότι υπάρχει ελάχιστη χρήση της συγκεκριμένης στάσης έως καθόλου και σε περίπτωση στάσης

του λεωφορείου αυτή διαρκεί περίπου 30 δευτερόλεπτα.

Στην συνέχεια ο πρόεδρος της επιτροπής, πρότεινε την τροποποίηση του σχεδίου τοποθέτησης των οριοδεικτών με νέα μελέτη και σε συνέχεια αυτοψίας που θα γίνει στο συγκριμένο σημείο ώστε να γίνει η σχεδίαση με τρόπο που δεν θα παρακωλύει τις υφιστάμενες χρήσεις.

Επειδή το εν λόγω θέμα έχει ήδη τεθεί σε δημόσια διαβούλευση με την αριθ. 217/2025 απόφαση και εφόσον συζητήθηκαν οι υποβληθείσες ενστάσεις, θα γίνει νέα εισήγηση στην Δημοτική Επιτροπή.

ΘΕΜΑ Β: Τοποθέτηση οριοδεικτών σε τμήμα της Λεωφόρου 62 Μαρτύρων (κατεύθυνση προς Γάζι) από την συμβολή με την οδό Πατρ. Μελετίου έως και πριν τον κυκλικό κόμβο.

Στην εισήγηση του θέματος προχώρησε ο πρόεδρος της επιτροπής μιλώντας με εκπρόσωπους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τμήμα της Λ. 62 Μαρτύρων ζητώντας τους να τοποθετηθούν επί του θέματος. Τον λόγο πήρε ο κ. Σκουλούδης ο οποίος ζήτησε την παράταση του εν λόγω μέτρου για το λόγο ότι το πρόβλημα της κυκλοφορίας εντοπίζεται στον υφιστάμενο κυκλικό κόμβο προτείνοντας να περιμένουμε την κατασκευή του νέου κόμβου. Στην συνέχεια τον λόγο πήρε άλλος επιχειρηματίας της περιοχής τονίζοντας ότι η τοποθέτηση οριοδεικτών θα έχει αντίκτυπο στην βιωσιμότητα των επιχειρήσεων δεδομένου ότι οι πελάτες χάνουν την δυνατότητα ολιγόλεπτης στάσης μπροστά από τις επιχειρήσεις. Ο πρόεδρος της επιτροπής πρότεινε τη δημιουργία χώρων φορτοεκφόρτωσης για τις επιχειρήσεις και επίσης πρότεινε την πιλοτική εφαρμογή του μέτρου μέχρι την κατασκευή του νέου κόμβου, ο οποίος είναι στη φάση των τελικών εγκρίσεων.

Επειδή το εν λόγω θέμα έχει ήδη τεθεί σε δημόσια διαβούλευση με την αριθ. 217/2025 απόφαση και εφόσον συζητήθηκαν οι υποβληθείσες ενστάσεις, θα γίνει νέα εισήγηση στην Δημοτική Επιτροπή.

ΘΕΜΑ Γ: Νέα Λεωφορειακή Γραμμή Αεροδρόμιο-Κνωσσός.

Δεχόμαστε συχνά προφορικά αιτήματα δημοτών, εργαζομένων και τουριστών/επισκεπτών για την έλλειψη απευθείας σύνδεσης του αεροδρομίου με την Κνωσσό καθώς επίσης και κατοίκων (εργαζομένων, συγγενών ασθενών) της Νέας Αλικαρνασσού για απευθείας σύνδεση με το Βενιζέλειο Νοσοκομείο.

Παρακαλώ εξετάστε το ενδεχόμενο της σύνδεσής του αεροδρομίου με το Βενιζέλειο με απευθείας λεωφορειακή γραμμή, όπως ήδη υπάρχει σύνδεση του αεροδρομίου με το ΠΑΓΝΗ. Στην υπάρχουσα λεωφορειακή γραμμή Λιμάνι-Κνωσσός (02), μπορεί ένα δρομολόγιο ανά μία ώρα ή ανά δύο ώρες αντί για Λιμάνι-Κνωσσός να γίνει Αεροδρόμιο-Κνωσσός και αντίστοιχα στην επιστροφή. Θα μπορούσε για παράδειγμα κάθε ακέραιη ώρα (12:00, 13:00, 14:00 κλπ) το δρομολόγιο αντί να ξεκινάει και να καταλήγει στο λιμάνι, να ξεκινάει και να καταλήγει στο αεροδρόμιο. Σε κάθε περίπτωση το τροποποιούμενο σκέλος πλατεία Ελευθερίας-Λιμάνι έχει ελάχιστη κίνηση ενώ το σκέλος πλατεία Ελευθερίας-Αεροδρόμιο έχει σημαντική ζήτηση. Αυτή η τροποποίηση θα μπορούσε να εφαρμόζεται με διαφορετική συχνότητα ανάλογα με τη χρονική περίοδο δηλαδή να αυξάνεται η συχνότητα κατά την τουριστική περίοδο και να μειώνεται κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Επίσης κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, θα μπορούσε η τροποποιημένη διαδρομή αυτή να εκτελείται και τις μεταμεσονύκτιες ώρες λόγω της 24ωρης λειτουργίας του αεροδρομίου και της αυξημένης ζήτησης μετακινήσεων από και προς το κέντρο της πόλης. Τα μεταμεσονύκτια δρομολόγια θα μειώσουν την αυξημένη ζήτηση για στάθμευση των εργαζομένων στο αεροδρόμιο, διότι πλέον οι εργαζόμενοι θα μπορούν να μετακινούνται καθ' όλο το εικοσιτετράωρο προς και από το αεροδρόμιο χωρίς να χρειάζονται απαραίτητα το δικό τους όχημα ή εναλλακτικά να σταθμεύουν σε σημεία της διαδρομής του λεωφορείου και να το χρησιμοποιούν σε μικρότερη διαδρομή μέχρι το αεροδρόμιο. Θα ωφεληθούν επίσης οι τουρίστες λόγω της αδιάλειπτης 24ωρης λειτουργίας του

αεροδρομίου. Στον παραπάνω σχεδιασμό, μπορεί να υπάρξει δοκιμαστική περίοδος και αναλόγως να υιοθετηθεί στη συνέχεια.

Μετά και την επιτυχή εφαρμογή της αντίστοιχης λεωφορειακής γραμμής Αμμονδάρα-Γάζι-ΠΑΓΝΗ έχει αποδειχθεί ότι οι γραμμές που δεν διέρχονται απλά διαμπερώς από το κέντρο της πόλης αλλά συνδέουν περιφερειακά κέντρα μεταξύ τους είναι επιθυμητές από τους δημότες και τις προτιμούν αποφεύγοντας τις μετεπιβιβάσεις και τις προκύπτουσες καθυστερήσεις. Επίσης η επιτυχής εφαρμογή μεταμεσονύκτιων δρομολογίων τα προηγούμενα έτη, εγγυάται την επιτυχή εφαρμογή της τροποποιημένης διαδρομής σε διακριτά νυκτερινά δρομολόγια.



Στην εισήγηση του θέματος προχώρησε ο πρόεδρος της επιτροπής για την δημιουργία νέας λεωφορειακής γραμμής που θα συνδέει απευθείας την Κνωσό με το αεροδρόμιο Ηρακλείου, ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος και ρωτήθηκε ο κ. Βουλγαράκης πρόεδρος του ΚΤΕΛ Ηρακλείου για την άποψη του επί του θέματος και απάντησε ότι η λεωφορειακή γραμμή που λειτουργεί τώρα εξυπηρετεί τις ανάγκες μετάβασης και τώρα απλά υπάρχει ανταπόκριση από λεωφορείο στο επιβατηγό σταθμό. Στην συνέχεια ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος και συμφώνησαν και τα άλλα μέλη της επιτροπής ότι δεν θα είναι βιώσιμη η

συγκεκριμένη γραμμή.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα αρνητικά στην ίδρυση της νέας Λεωφορειακής Γραμμής «Αεροδρόμιο-Κνωσός» εκτιμώντας ότι η γραμμή αυτή δεν θα είναι βιώσιμη.

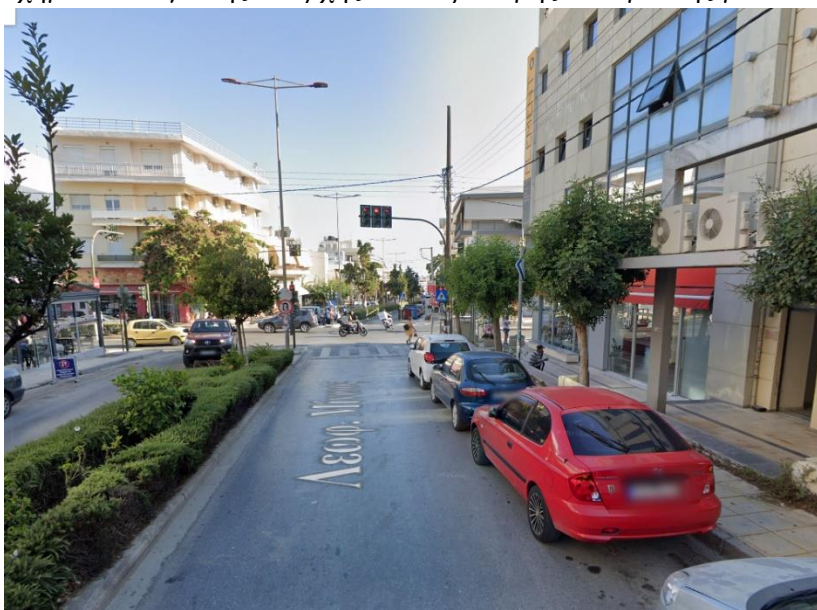
ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις "τοποθέτηση οριοδεικτών" επί του οδοστρώματος σε οδούς της Πόλης του Ηρακλείου.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Περιοχή Α

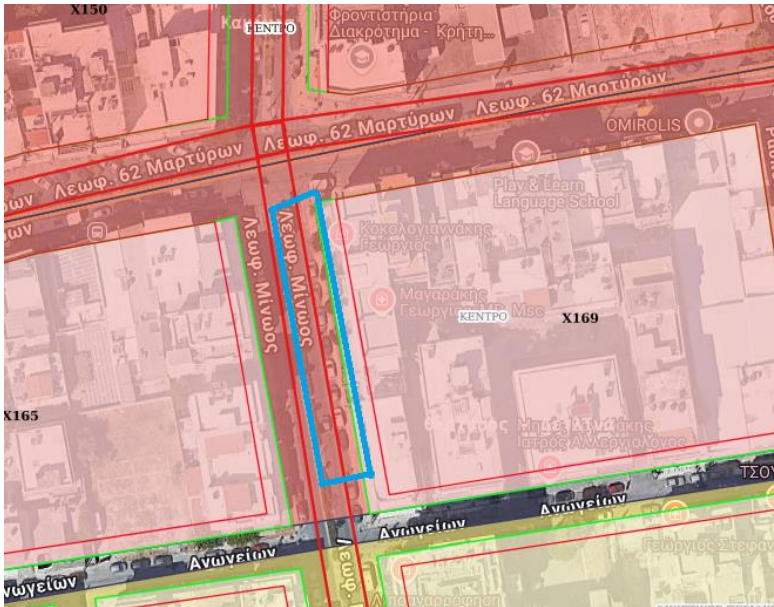
Η Λ. Μίνως είναι οδός διπλής κυκλοφορίας με νησίδα στον άξονα της οδού, διαχωρισμού των ρευμάτων κυκλοφορίας και σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου χαρακτηρίζεται ως προτεινόμενη αρτηρία. Στο ανατολικό τμήμα της με φορά από νότο προς βορρά, παρατηρούνται προβλήματα στην απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων λόγω της άναρχης και παράνομης στάθμευσης με αποτέλεσμα καθυστερήσεων στην κυκλοφορία.



Εικόνα . Λεωφ. Μίνως



Εικόνα: Απόσπασμα σχεδίου Πόλεως κρίσιμης περιοχής



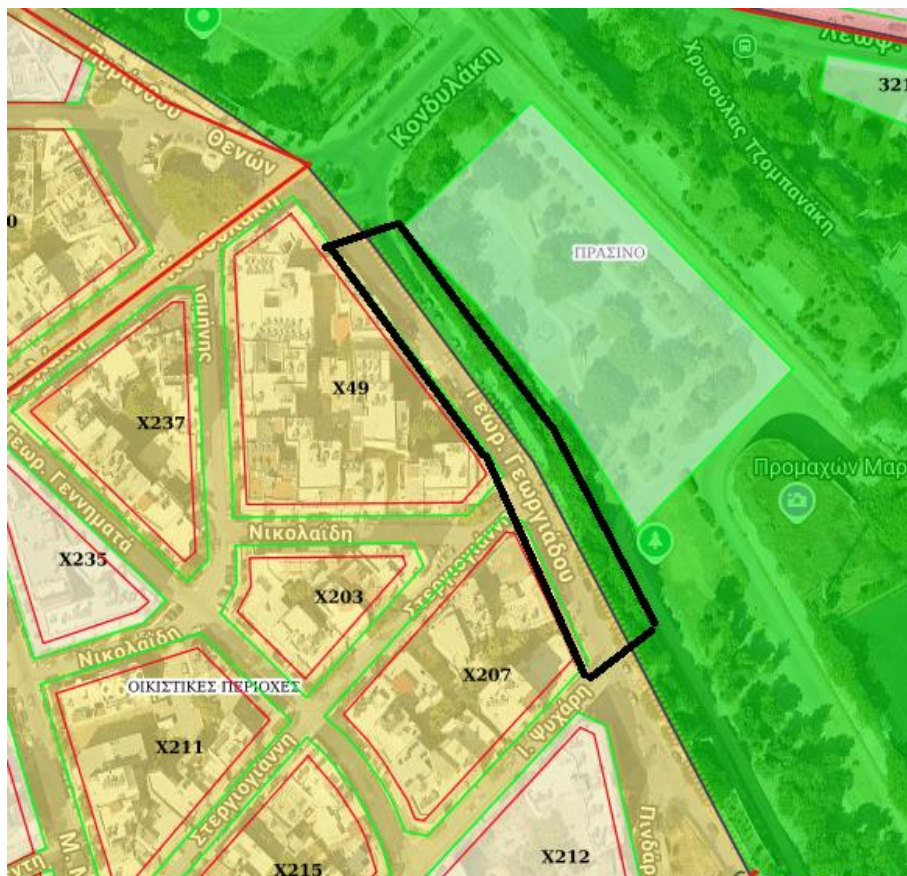
Εικόνα: Απόσπασμα ΓΠΣ κρίσιμης περιοχής

Περιοχή Β

Η οδός Γεωργίου Γεωργιάδη στο τμήμα το οποίο μελετάμε δηλαδή από την συμβολή της με την οδό Κονδυλάκη έως και την συμβολή της με την οδό Γιάννη Ψυχάρη είναι διπλής κυκλοφορίας εντός σχεδίου πόλεως, εντός ΓΠΣ Ηρακλείου με χρήση οικιστικές περιοχές και αστικό πράσινο-ελεύθερες χώροι και σύμφωνα με το ΓΠΣ έχει χαρακτηριστεί ως συλλεκτήρια.



Εικόνες . Οδός Γεωργ. Γεωργιάδη.



Εικόνα. Απόσπασμα ΓΠΣ κρίσιμης περιοχής

Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις/ Εισήγηση

Για την άρση των προαναφερόμενων αστοχιών και με στόχο την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας και την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων Ι.Χ. και Δ.Χ. στις περιοχές μελέτης, προτείνεται η τοποθέτηση οριοδεικτών επί του οδοστρώματος, από το κράσπεδο και σε απόσταση μεταξύ τους ανά 1,00 μ. όπως αποτυπώνονται στα συν. σχέδια 1Α-1Β.

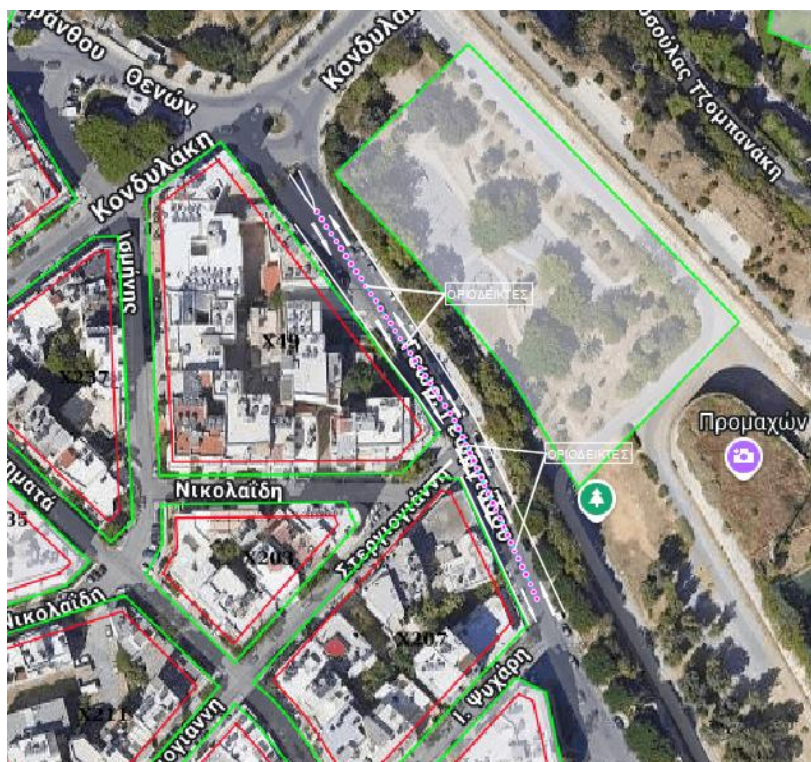
Εισηγούμεστε:

Περιοχή Α:

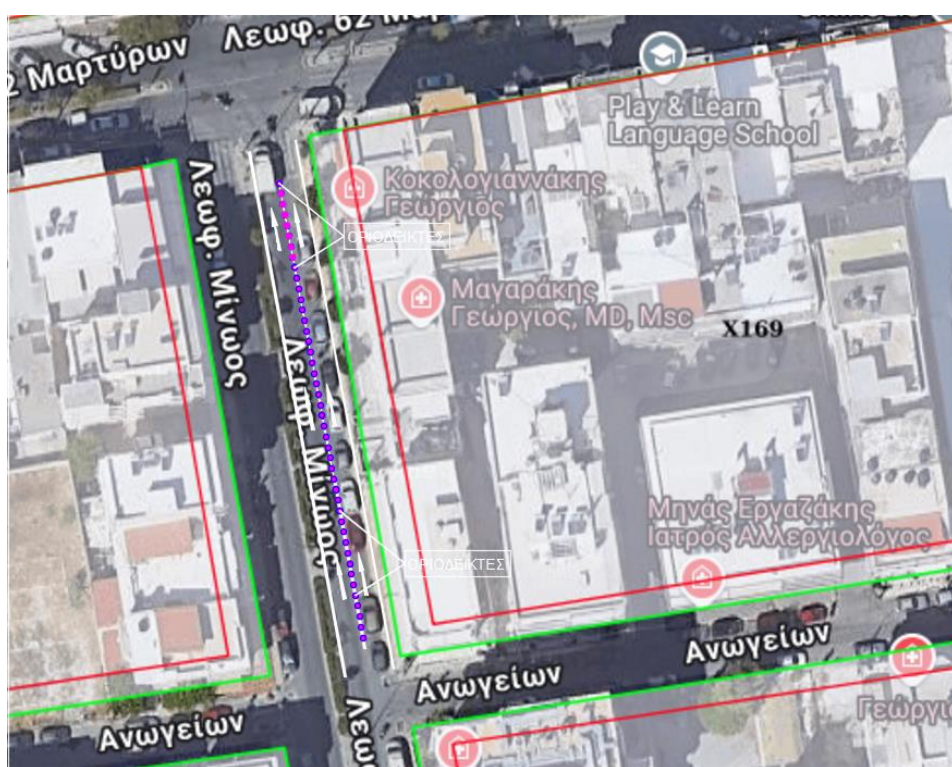
- Τοποθέτηση οριοδεικτών στο ανατολικό τμήμα της Λεωφ. Μίνως, με φορά από νότο προς βορρά πριν την συμβολή με την Λ. 62 Μαρτύρων για μήκος 20,0 μ.

Περιοχή Β:

- Τοποθέτηση οριοδεικτών στον άξονα της οδού Γεωργίου Γεωργιάδη από την συμβολή της με τον κυκλικό κόμβο έως και την συμβολή της με την οδό Γιάννη Ψυχάρη.



Σχέδιο Διαμόρφωσης Περιοχής Α με τοποθέτηση οριοδεικτών στο μέσον της Α Μίνως.



Σχέδιο Διαμόρφωσης Περιοχής Β με τοποθέτηση οριοδεικτών στο μέσον της Λεωφ. Μίνως.

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 Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την τοποθέτηση οριοδεικτών σε οδούς της πόλης Ηρακλείου, όπως αποτυπώνεται στα συν. σχέδια ΙΑ,ΙΒ.

ΘΕΜΑ 2º: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, συμπληρωματικά μέτρα σε περιοχή της Νέας Αλικαρνασσοῦ για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την αποκατάσταση ζητημάτων κυκλοφορίας πεζών.

Α. Εισαγωγικά στοιχεία

Η περιοχή της Ν. Αλικαρνασσοῦ και ειδικότερα το τμήμα αυτής βόρεια της οδού 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. Αντίθετα η περιοχή νότια της Ικάρου δεν διαθέτει σχετική Κυκλοφοριακή μελέτη και 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,
 - 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, μελέτες οδών (συμπ. Καζαντζίδη κ.α.).
- Σημειώνεται ότι Ν. Αλικαρνασσός εν μέρει ανήκει εντός πλήρως πολεοδομημένης περιοχής με διαμορφωμένα οικοδομικά τετράγωνα και εν μέρει ανήκει εντός ΓΠΣ χωρίς ωστόσο καθορισμένα δίκτυα και πολεοδομικά μεγέθη.

Στη Ν. Αλικαρνασσό και ειδικότερα στην περιοχή μελέτης το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών έχει προβεί στην πραγματοποίηση και εφαρμογή μελέτης η οποία έχει εγκριθεί από το Δημ. Συμβούλιο με αρ. 548/2023 και την αποκεντρωμένη Διοικ. Κρήτης με αρ. 3611/27-11-2023 με την οποία έχουν υλοποιηθεί τα παρακάτω μέτρα:

Α. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης

Η ευρύτερη περιοχή παρέμβασης όπως φαίνεται στα παρακάτω αποσπάσματα από την πλατφόρμα Openstreetmap βρίσκεται στην Πολεοδομική Ενότητα Αλικαρνασσοῦ όπως φαίνεται παρακάτω.



Εικόνα 1. Εντοπισμός περιοχής μελέτης προς άρση προβλημάτων

Στην περιοχή μελέτης το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών έχει προβεί στην πραγματοποίηση και εφαρμογή μελέτης η οποία έχει εγκριθεί από το Δημ. Συμβούλιο με αρ. 548/2023 και την αποκεντρωμένη Διοικ. Κρήτης με αρ. 3611/27-11-2023 με την οποία έχουν υλοποιηθεί τα παρακάτω μέτρα:

- Μονοδρόμηση της οδού Κωνσταντινίδη στο τμήμα μεταξύ Κασαπάκη- Ελευθεριάδη με κατεύθυνση από την Ελευθεριάδη προς την οδό Κασαπάκη και διατήρηση της σήμανσης R-2 συμβολή με της Κωνσταντινίδη με την Κασαπάκη όπως φαίνεται στο σχέδιο,
- Σήμανση μονοδρόμου στο τμήμα της οδού Οικονομίδη από Κασαπάκη έως Ελευθεριάδη και διατήρηση της P-2 στη συμβολή με Ελευθεριάδη,
- Προσθήκη διαβάσεων πεζών στα σημεία που προσδιορίζονται στο σχέδιο για βελτίωση της ασφάλειας πέριξ του σχολείου προσθήκη διαβάσεων πεζών στην συμβολή των οδών Ικάρου και Μουγλων όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Προσδιορισμός νέου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω πέριξ του σχολείου όπως φαίνεται στο σχέδιο,
- Προσθήκη σήμανσης P-40 επί της οδού Βοσπόρου στο τμήμα από Μακρυγιάννη έως Καζαντζίδα για διευκόλυνση κίνησης των οχημάτων.

Σε συνέχεια των παραπάνω το τμήμα Κυκλοφορίας επανέρχεται στην περιοχή για συμπληρωματικά μέτρα που αφορούν την ασφαλή διέλευση πεζών και ειδικότερα στην συμβολή των οδών Μανσώλου και Αγίου Τρύφωνος. Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την ενίσχυση της σήμανσης για τη βελτίωση και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και ασφάλειας των πεζών μέχρι την οριστική αξιολόγηση της ευρύτερης πολεοδομικής ενότητας και την εκπόνηση οριστικής κυκλοφοριακής μελέτης.



Υλοποιημένο σχέδιο περιοχής.

Στην περιοχή και ειδικότερα στην συμβολή των οδών Μανσώλου και Αγίου Τρύφωνος εντοπίζεται κίνδυνος στην ασφαλή διέλευση πεζών λόγω και το Δημοτικού σχολείου που στεγάζεται επί της οδού Μανσώλου. Η διέλευση πεζών κρίνεται μη ασφαλής και για τον λόγο αυτό προτείνεται η τοποθέτηση διαβάσεων πεζών.



Εικόνα 2. εικόνες υφιστάμενης κατάστασης στην συμβολή των οδών Μανσώλου και Αγίου Τρύφωνος.

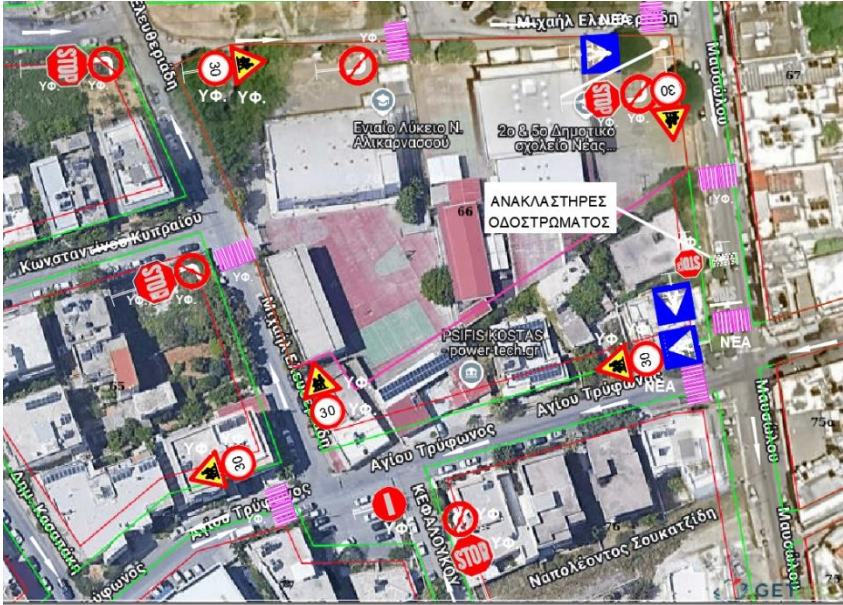
Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση προτείνεται η εφαρμογή επιμέρους ρυθμίσεων στην περιοχή με γνώμονα την προσωρινή άμβλυνση μέρους των προβλημάτων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας μέχρι την οριστική αξιολόγηση της ευρύτερης πολεοδομικής ενότητας και την εκπόνηση οριστικής κυκλοφοριακής μελέτης.

Ειδικότερα για την περιοχή οι παρεμβάσεις προσδιορίζονται στον χάρτη κατωτέρω και περιλαμβάνουν:

- Προσθήκη διαβάσεων πεζών στην συμβολή των οδών Μανσώλου και Αγίου Τρύφωνος όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.

- Προσθήκη πλέγματος με μάτια γάτας για την τήρηση του χαμηλού ορίου ταχύτητας επί της οδού Μανσώλου πριν την συμβολή με την οδό Αγίου Τρύφωνος.



Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Προσθήκη διαβάσεων πεζών στην συμβολή των οδών Μανσώλου και Αγίου Τρύφωνος όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Προσθήκη πλέγματος με μάτια γάτας για την τήρηση του χαμηλού ορίου ταχύτητας επί της οδού Μανσώλου πριν την συμβολή με την οδό Αγίου Τρύφωνα όπως φαίνεται στο σχέδιο.

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 Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις συμπληρωματικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις την περιοχή της Νέας Αλικαρνασσού για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την αποκατάσταση ζητημάτων κυκλοφορίας πεζών, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 2.

ΘΕΜΑ 3^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις «Υποχρεωτική διακοπή πορείας» σε συμβολές των οδών με την οδό Νικ. Πετρίδη, περιοχή Μεσαμπελιών.

Σχετ. αίτημα με ΑΠ 79241/2024.

A. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (3/2025), 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.

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 αίτημα για την κυκλοφοριακή διαχείριση στη συμβολή των οδών Νικ. Πετρίδη και Καλαμάτας στην περιοχή Μεσαμπελιές με δεδομένο ότι εκλείπει σήμανση παραχώρησης προτεραιότητας και δημιουργούνται τροχαία συμβάντα και επικρατεί καθεστώς ανασφάλειας. Σημειώνεται ότι η περιοχή Μεσαμπελιές είναι εντός σχεδίου πόλης στα νότια της πόλης Ηρακλείου εντός του Τομέα Ε περιοχή Άγιος Ιωάννης- Μεσαμπελιές – Φορτέτσα και έχει ολοκληρωμένη πράξη εφαρμογής. Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την προσωρινή άμβλυνση μέρους των προβλημάτων της περιοχής με ενίσχυση της σήμανσης για τον καθορισμό προτεραιότητας οδών για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας μέχρι την οριστική αξιολόγηση της ευρύτερης πολεοδομικής ενότητας.

Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης και Προτάσεις Παρεμβάσεων

Η ευρύτερη περιοχή παρέμβασης όπως φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα παρουσιάζεται παρακάτω και περικλείεται από τις οδούς Παπαναστασίου, Σήφη Αναστασάκη, Μιχαήλ Ηλιάδη και Καλαμάτας ενώ περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα 1634, 1863, 1865, 1866, 1879, 1880, 1889, 1887, 1740, 1739.

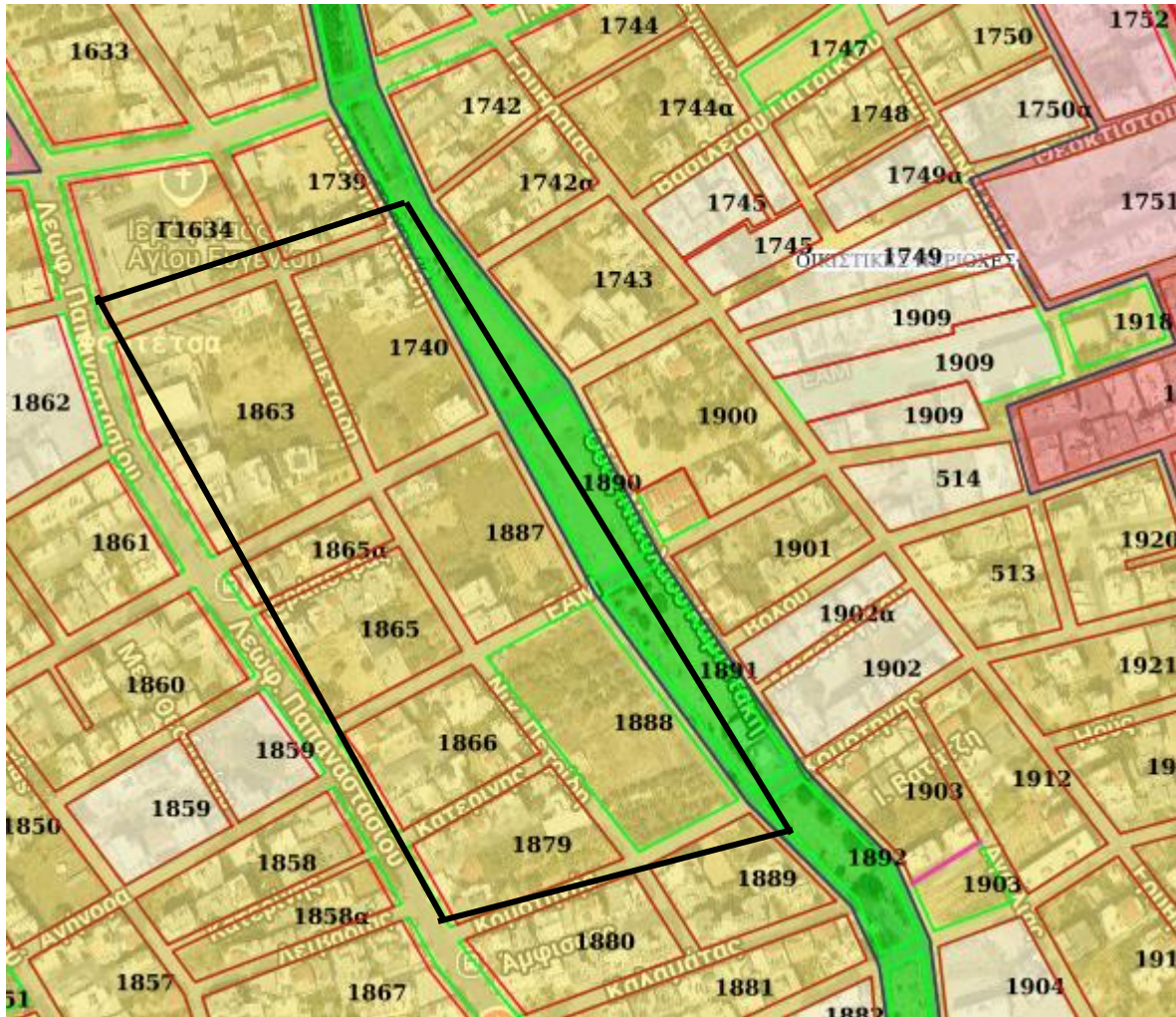


Εικόνα 3. απόσπασμα περιοχής υπό εξέταση

Σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου για την περιοχή ισχύουν τα κάτωθι:

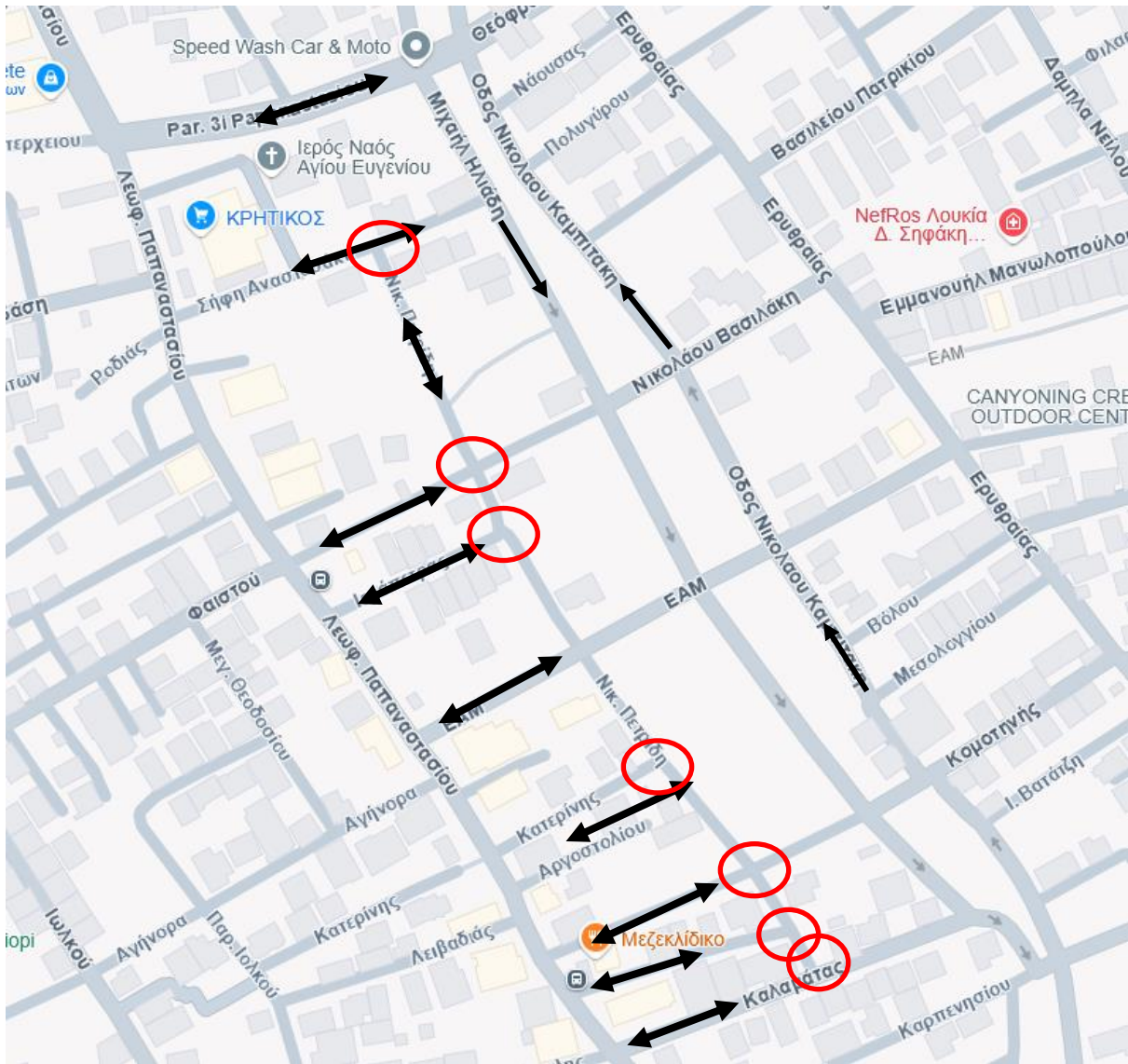
Το σύνολο των οδών εντός της περιοχής μελέτης είναι τοπικές οδοί οι οποίες δεν έχουν χαρακτηρισμό από το ΓΠΣ.

Η χρήση γης που προβλέπεται είναι γενική κατοικία και πράσινο στην ευρύτερη περιοχή με σημειακές χωροθετήσεις σχολικών συγκροτημάτων.



Εικόνα 4. εντοπισμός της περιοχής παρέμβασης στο ΓΠΣ Ηρακλείου

Στο κατωτέρω γράφημα παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις των οδών στο δίκτυο, οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών καθώς και τα κρίσιμα σημεία (με κόκκινο κύκλο) όπου απουσιάζει σήμανση ρυθμιστικού χαρακτήρα.



Εικόνα 5. απόσπασμα χάρτη με υφιστάμενες κατευθύνσεις οδών, διαβάσεις πεζών και σημεία απουσίας ρυθμιστικής σήμανσης

Ακολουθούν αποσπάσματα εικόνων στα κρίσιμα σημεία της περιοχής.



Εικόνα 6. Συμβολή Νικ. Πετρίδη και Κομοτηνής



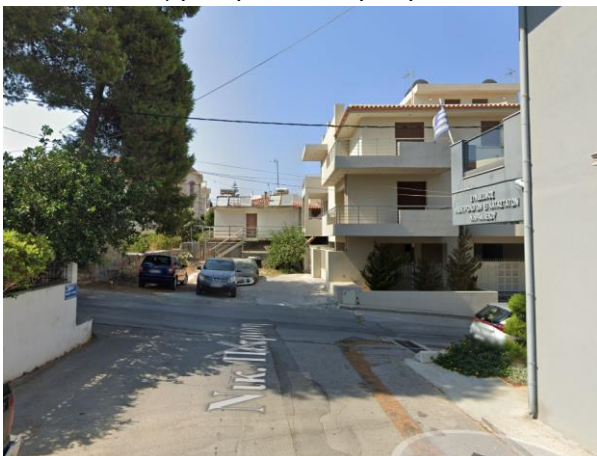
Εικόνα 6. Συμβολή Νικ. Πετρίδη και Καλαμάτας



Εικόνα 7. Συμβολή Νικ. Πετρίδη και Αργοστολίου



Εικόνα 8. Συμβολή Νικ. Πετρίδη και Νικ Βασιλάκη



Εικόνα 9. Συμβολή Νικ. Πετρίδη και Σηφ. Αναστασάκη

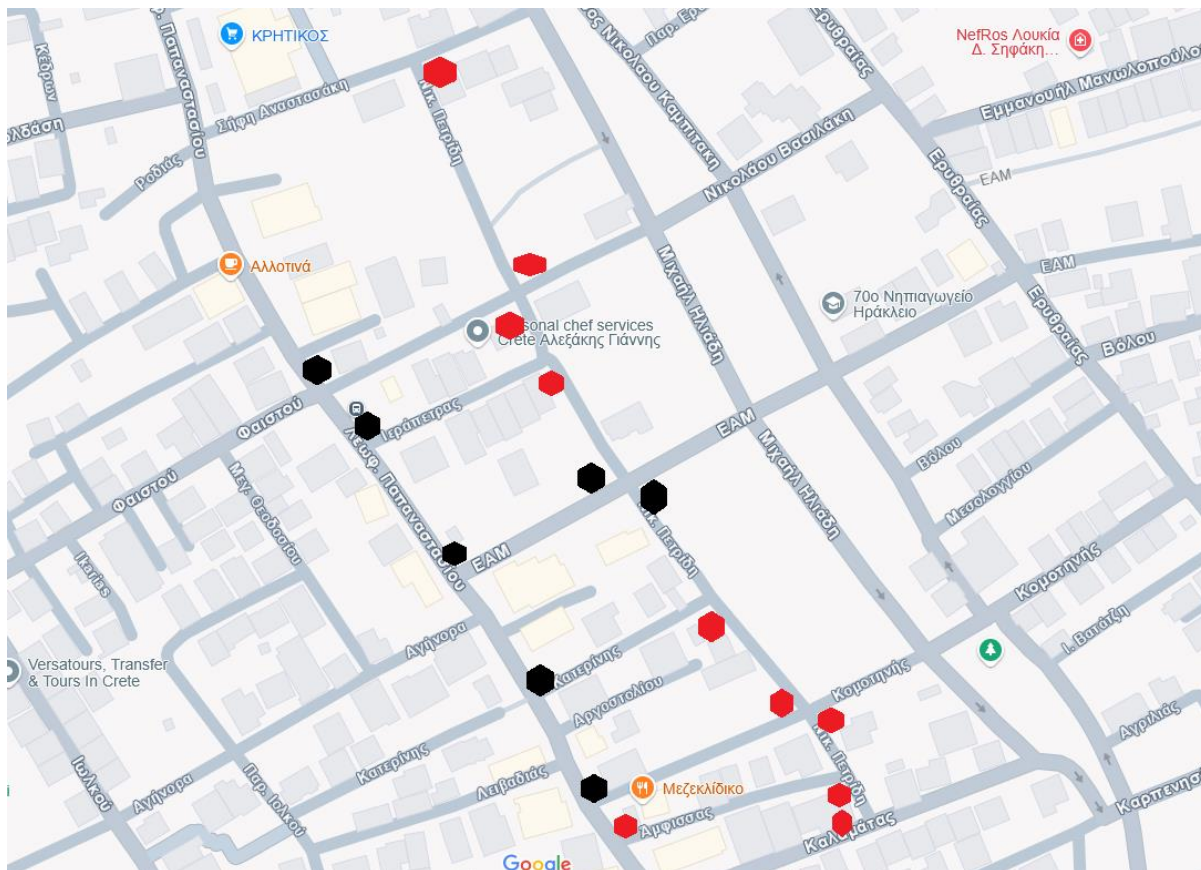
Αναφορικά με τα κυριότερα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης, υπογραμμίζονται τα ακόλουθα:

- Εντοπίζονται 7 σημεία που παρουσιάζουν ελλείψεις στον καθορισμό προτεραιότητας,
- Υπάρχουν βασικές ελλείψεις και στο δίκτυο πεζοδρομίων (χωρίς πεζοδρόμια ή με μικρού πλάτους πεζοδρόμια με εμπόδια και φθορές).
- Στο σύνολο των τοπικών οδών παρατηρείται στάθμευση επί της οδού καθώς και σημειακά σε γωνίες των ΟΤ.
- Εντός της περιοχής δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις
- Ο κυκλοφοριακός φόρτος εμφανίζεται χαμηλός εντός της περιοχής παρέμβασης με αιχμές επί της Παπαναστασίου και κατά τις ώρες προσέλευσης- αποχώρησης των μαθητών και επί της οδού Νικ. Καμπιτάκη.
- Εντός της περιοχής δεν διέρχονται λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας, παρά μόνο στο περιμετρικό δίκτυο (Παπαναστασίου, Ιωαν. Παστρικάκη).
- Η οδός Παπαπέτρου Γαβαλά πρόκειται να αναβαθμιστεί με βελτίωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών και της οδικής ασφάλειας.
- Στην περιοχή παρατηρείται ότι πλήθος οδών καλούνται να υποστηρίξουν αμφίδρομη λειτουργία χωρίς να έχουν τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ενώ υπάρχει ευρύτερος σχεδιασμός για καθορισμό μονόδρομων εγκεκριμένος που θα υλοποιηθεί παράλληλα με την ανάπλαση του Πάρκου Ερυθραίας.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και την λειτουργική ιεράρχηση του δικτύου το Τμήμα μας επεξεργάστηκε τις **μικρότερες** δυνατές παρεμβάσεις σε επίπεδο καθορισμού προτεραιότητας (προσδιορισμός νέων σημείων παραχώρησης προτεραιότητας – STOP) έως την εκπόνηση και εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης στην ευρύτερη περιοχή αλλά και στο σύνολο της πολεοδομικής ενότητας.

Επιπρόσθετα ελήφθη υπόψη το **αίτημα κατοίκων** για καθορισμό προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Καλαμάτας και Νικ. Πετρίδη.

Στα παρακάτω αποσπάσματα χαρτών παρουσιάζονται τα σημεία όπου εντοπίζονται σήμερα STOP (μαύρα σύμβολα) και αντίστοιχα τα σημεία στα οποία λείπει ο καθορισμός προτεραιότητας και η προτεινόμενη νέα θέση STOP (κόκκινα σύμβολα).



Εικόνα 7. εντοπισμός υφιστάμενων (μαύρο) και προτεινόμενων STOP (κόκκινο) στην περιοχή

Γ. Εισήγηση

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

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

Για λόγους **βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδησιμότητας** στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:

- τοποθέτηση σήμανσης για καθορισμό οδών προτεραιότητας στο τοπικό δίκτυο στις συμβολές που απουσιάζει (P-2 ΣΤΟΠ) όπως περιγράφεται παραπάνω και παρουσιάζεται στο σχετικό χάρτη.



Σχέδιο διαμόρφωσης

Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω εισηγούμαστε:

- Τοποθέτηση νέας πινακίδας Ρ-2 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας) στις συμβολές των οδών.
 - Νικ. Πετρίδη και Σηφ. Αναστασάκη (1 επί της Νικ. Πετρίδη)
 - Νικ. Πετρίδη και Νικ. Βασιλάκη (2 επί της Νικ. Βασιλάκη)
 - Ιεράπετρας και Νικ. Πετρίδη (1 επί της Ιεράπετρας)
 - Αργοστολίου και Νικ. Πετρίδη (1 επί της Αργοστολίου)
 - Νικ. Πετρίδη και Κομοτηνής (2 επί της Νικ. Πετρίδη)
 - Νικ. Πετρίδη και Άμφισας (1 επί της Άμφισας)
 - Νικ. Πετρίδη και Καλαμάτας (1 επί της Νικ. Πετρίδη)

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- 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.
- Η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών δεν αλλάζει
- 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 Δημοτική Επιτροπή

Μετά από συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις «Υποχρεωτική διακοπή πορείας» σε συμβολές των οδών με την οδό Νικ. Πετρίδη, περιοχή Μεσαμπελιών όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 3.

ΘΕΜΑ 4^ο: Ενίσχυση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περίξ του Γηπέδου Ηροδότου και σχολικών συγκροτημάτων επί της οδού Ι. Προκοπίδη στη Ν. Αλικαρνασσό.

Α. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και τεκμηρίωση ανάγκης πρόσθετων παρεμβάσεων

Η περιοχή της Ν. Αλικαρνασσού και ειδικότερα το τμήμα αυτό βόρεια της Α. 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. Ωστόσο η μελέτη αυτή δεν έχει προχωρήσει.

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 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 τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου έχει εκπονήσει ήδη 2 επιμέρους μελέτες για την ευρύτερη περιοχή όπου **προτάθηκε και υλοποιήθηκε** η μείωση του ορίου ταχύτητας σε 20 χλμ/ώρα η προσθήκη διαβάσεων πεζών, απαγόρευση στάσης- στάθμευσης σε σημεία, 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 βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην οδό Ι. Προκοπίδη με δεδομένη την μεταφορά των ΕΕΕΚ και ΕΝΕΕΓΥΑ Ηρακλείου στην περιοχή και τη γειτνίαση με άλλες σχολικές και αθλητικές εγκαταστάσεις στην οδό.

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 (σχολικές εγκαταστάσεις, γήπεδο, ΔΕΠΑΝΑΑ, αποθήκες ΟΤΑ κ.α.) με στόχο τη μείωση της ταχύτητας διέλευσης των οχημάτων και την αύξηση της ασφάλειας των πεζών.

Η οδός Κεράμου – Προκοπίδη έχει την κάτωθι μορφή:



Εικόνα 8. εικόνες οδού Ι. Προκοπίδη

Η οδός Ι. Προκοπίδη έχει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Αποτελεί τοπική οδό σύμφωνα με το ΓΠΣ Αλικάρνασσού μαζί με τις οδούς Πυθέως και Κεράμου,
- Είναι αμφίδρομη και έχει ρυθμίσεις για γειτνίαση με σχολείο
- Έχει 3 διαβάσεις πεζών και όριο ταχύτητας 20χλμ/ω πλησίον των σχολικών συγκροτημάτων κοντά στη συμβολή Πυθέως- Προκοπίδη – Κεράμου,
- Έχει μεταβλητό πλάτος 6,5μ. -9,50μ.
- Συγκεντρώνει ειδικές χρήσεις όπως σχολεία, κατάστημα κράτησης, γήπεδα, αποθήκες, γραφεία συλλόγων και υπηρεσιών και κενές εκτάσεις,
- Δεν εντοπίζεται στάση ΜΜΜ ή πιάτσα TAXI,
- Δεν έχει πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους και μορφής σε όλο το μήκος της.

Οι οδοί Πυθέως και Κεράμου στα δυτικά της Ι. Προκοπίδη συμβάλλουν με μορφή Υ επί της Προκοπίδη, είναι και οι δύο αμφίδρομες με χαμηλό πλάτος χωρίς πεζοδρόμια ικανοποιητικού μεγέθους και μορφής.

Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση προτείνεται επιπρόσθετα των υφιστάμενων ρυθμίσεων τα κάτωθι:

- μονοδρόμηση της οδού Πυθέως από Σταδίου προς Ι. Προκοπίδη,
- μονοδρόμηση της οδού Κεράμου από την Ι. Προκοπίδη με κατεύθυνση της οδού Σταδίου,
- διαμόρφωση με τρίγωνη υπερβατή νησίδα της συμβολής Ι. Προκοπίδη, Κεράμου και Πυθέως με στόχο τη βελτίωση της ορατότητας και ομαλοποίησης της κίνησης οχημάτων και πεζών όπως φαίνεται στο κατωτέρω σχέδιο,
- τοποθέτηση σήμανσης STOP (P-2) στην άνω συμβολή για όσους κινούνται από την οδό Πυθέως προς την οδό Κεράμου,
- διατήρηση και επέκταση του ορίου ταχύτητας των 20χλμ/ω για όλη την Ι. Προκοπίδη και Κεράμου/ Πυθέως από την οδό Σταδίου έως και δυτικότερα της οδού Θεοτοκοπούλου,
- τοποθέτηση υπερυψωμένης διάβασης πεζών επί της οδού Ι. Προκοπίδη έμπροσθεν εγκαταστάσεων των σχολικών συγκροτημάτων με ενοποίηση των δύο υφιστάμενων διαβάσεων πεζών όπως φαίνεται στο κατωτέρω σχέδιο,
- τοποθέτηση υπερυψωμένης διάβασης πεζών επί της οδού Ι. Προκοπίδη έμπροσθεν εγκαταστάσεων του γηπέδου όπως φαίνεται στο κατωτέρω σχέδιο,
- τοποθέτηση πλέγματος ανακλαστήρων οδοστρώματος σε 3 σημεία, 2 επί της οδού Ι. Προκοπίδη και ένα επί της οδού Μ. Ασίας πλησίον της συμβολής αυτής με την Ι. Προκοπίδη,
- Προσθήκη προειδοποιητικής σήμανσης K-10 για προσέγγιση σε υπερυψωμένο οδόστρωμα (υπερυψωμένη διάβαση πεζών και πλέγμα ανακλαστήρων) όπως φαίνεται στο κατωτέρω σχέδιο,
- Νέες διαβάσεις πεζών στη συμβολή Κεράμου και Σταδίου, 1 προ της συμβολής Ι. Προκοπίδη και Μ. Ασίας, και 2 ακόμα πλησίον της νέας θέσης των ΕΕΕΚ και ΕΝΕΕΓΥΛ με τη σχετική σήμανση Π-21 όπως φαίνεται στο κατωτέρω σχέδιο στις οποίες είναι σημαντικό να προστεθεί σειρά με μάτια γάτας επί αυτής,
- Νέα σήμανση ΣΤΟΠ τόσο στη συμβολή Μ. Ασίας και Ι. Προκοπίδη για προτεραιότητα της Ι. Προκοπίδη όσο και στο σημείο εξόδου του ακινήτου όπου χωροθετούνται τα ΕΕΕΚ και ΕΝΕΕΓΥΛ με δεδομένο ότι παρατηρείται συχνή είσοδος/ έξοδος οχημάτων όπως φαίνεται στο κατωτέρω σχέδιο,
- Διαμόρφωση πεζοδρομίων στο σύνολο του εύρους της οδού ελάχιστου πλάτους 1,5μ. με διαμορφώσεις για διαχείριση της στάθμευσης πλησίον γηπέδου



Χάρτης Παρεμβάσεων

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών θα αλλάξει, καθώς οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις που απαιτούνται οριοθετούν το υφιστάμενο πλάτος των λωρίδων ωστόσο **δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού αλλά αξιοποιούν το πλεόν των 3,0μ εύρος της λωρίδας.**

Η διατομή της οδού αλλάζει επίσης στα σημεία όπου προβλέπεται υπερυψωμένη διάβαση κατά το ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 χωρίς να μεταβάλλει το ωφέλιμο πλάτος λωρίδας καθώς αξιοποιείται χώρος που κατά τον ΚΟΚ απαγορεύεται η στάση και στάθμευση.

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 Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ του Γηπέδου Ηροδότου και των σχολικών συγκροτημάτων επί της οδού Ι. Προκοπίδη στη Ν. Αλικαρνασσό, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 4.

ΘΕΜΑ 5º: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή του Μασταμπά για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και προώθηση της ασφαλούς μετακίνησης.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (3/2025), 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 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 λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,
- 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 ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες, Π.Ε.,

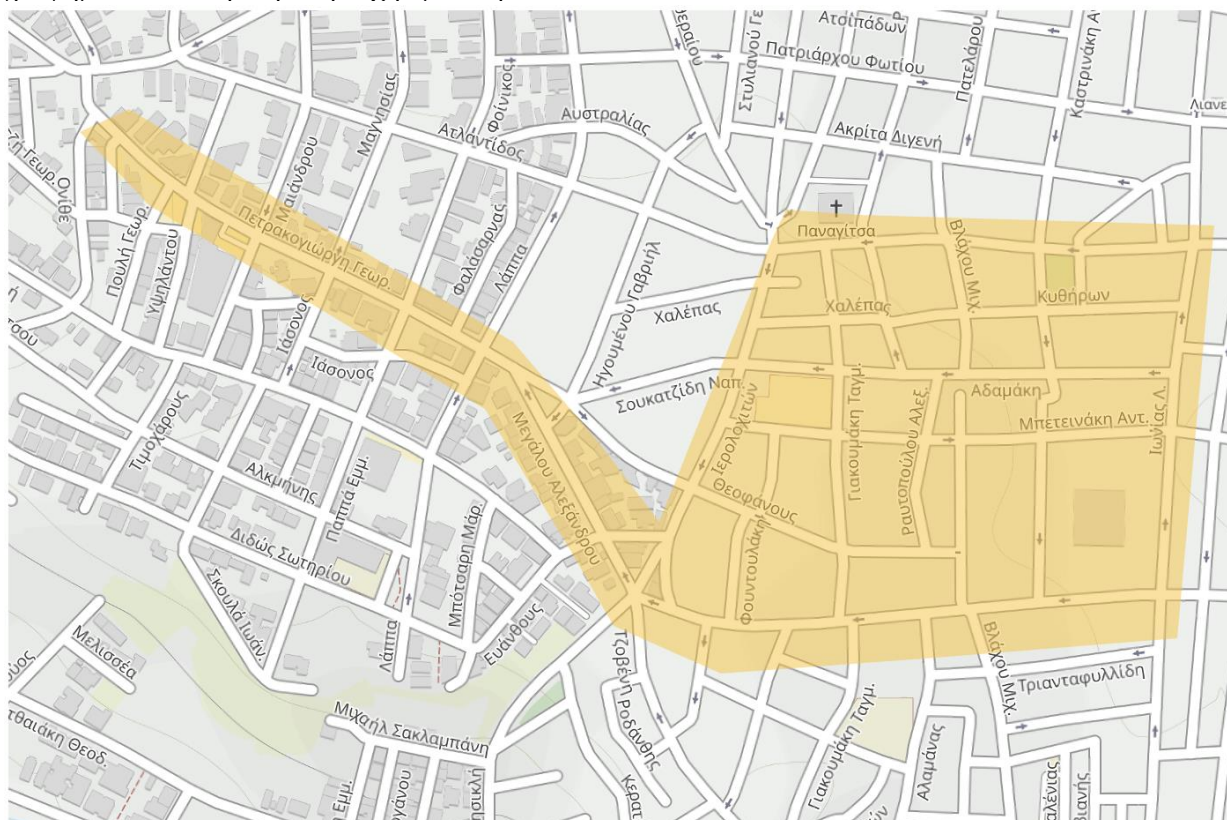
Εν αναμονή του επερχόμενου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και της αναθεώρησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης για την περίπτωση της Παλιάς Πόλης καθώς και επιμέρους κυκλοφοριακών μελετών στις λοιπές πολεοδομικές ενότητες, ο δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιών, 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 ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών.

Η παρούσα Τ.Ε. εκπονείται με στόχο την τεκμηρίωση της αναγκαιότητας ρυθμίσεων κυκλοφορίας, προσθήκης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την ενίσχυση της απόδοσης προτεραιότητας, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ενίσχυση της ασφαλούς μετακίνησης στην περιοχή του Μασταμπά και ειδικότερα σε δύο υποτιμήματα αυτής που εντοπίζονται αστοχίες.

Στο παραπάνω πλαίσιο εντάσσεται και η παρούσα πρόταση που προκρίνεται προς έγκριση για μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας και ειδικότερα ενίσχυσης της σήμανσης για βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ασφαλούς μετακίνησης στην περιοχή.

Β1. Περιγραφή υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζεται στο προάστιο του Μασταμπά και αναπτύσσεται στο τμήμα που περικλείεται από τη Λ. Ιωνίας -Μεγ. Αλεξάνδρου- Ιερολοχιτών και Παρασκευοπούλου καθώς και σε τμήμα που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της οδού Πετρακογιώργη προς Τζοβενή όπως παρουσιάζεται στο κατωτέρω γράφημα υπόδειξης της περιοχής μελέτης.



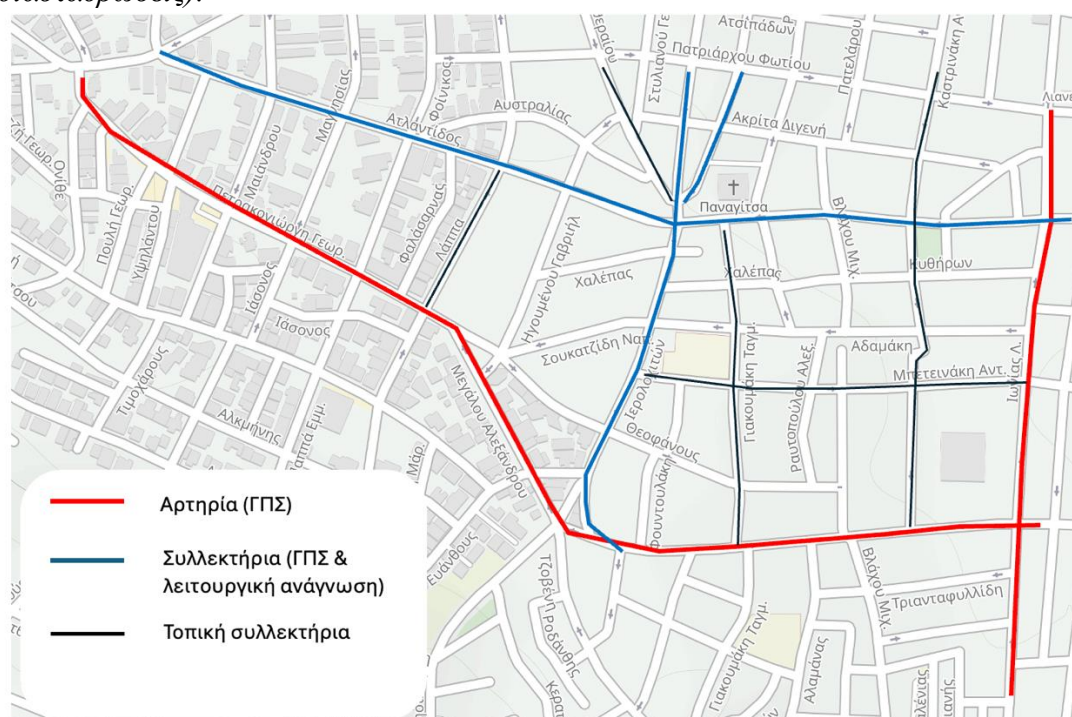
Εικόνα 9. Εντοπισμός περιοχής μελέτης

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται μέση οικιστική πυκνότητα και χαμηλός κυκλοφοριακός φόρτος με υψηλότερες τιμές στο βασικό συλλεκτηριακό δίκτυο. Το δίκτυο βαρύνεται εν μέρει κατά τις ώρες αιχμής ενώ παρουσιάζει και περαιτέρω φορτίσεις κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών από/ προς

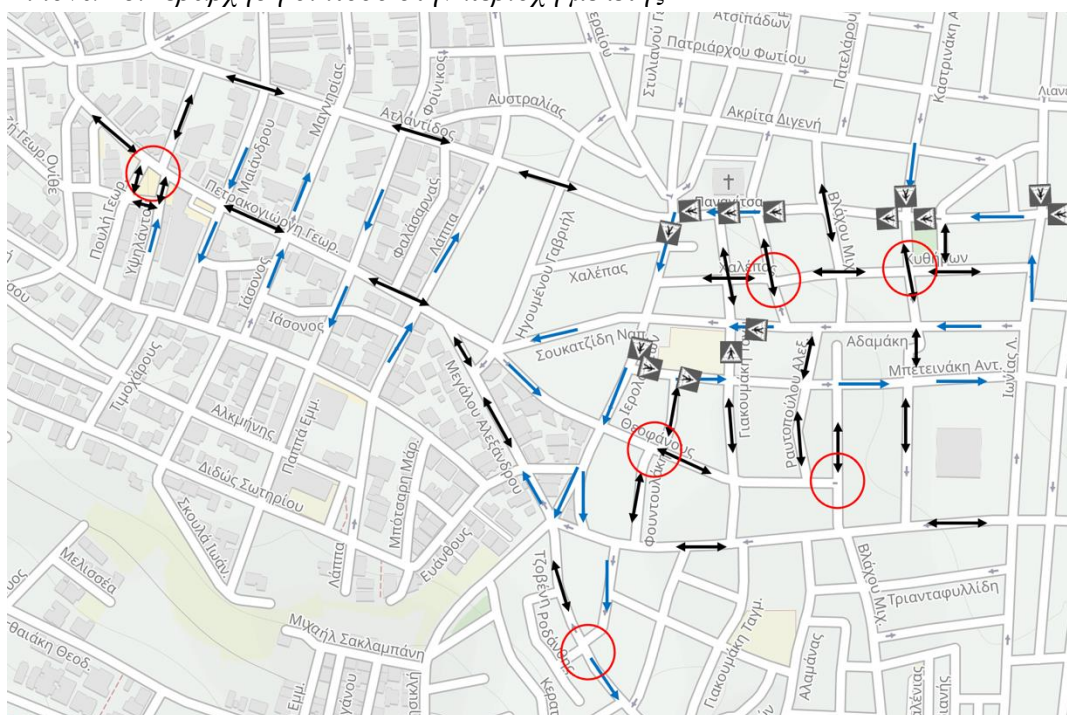
τα γειτονικά σχολεία και εκπαιδευτικές μονάδες. Στην ευρύτερη περιοχή χωροθετούνται τα 9^ο Δημοτικό Σχολείο (πρόσωπο επί της Μπετεινάκη), 24^ο νηπιαγωγείο (με πρόσωπο επί της Καστρινάκη) και ο ιδιωτικός παιδικός σταθμός (πρόσωπο επί της Τζοβενή).

Σύμφωνα με το ΓΠΣ, η οδός Μεγ. Αλεξάνδρου είναι αρτηρία (εν μέρει υπό διάνοιξη) μαζί με την οδό Πετρακογιώργη, δυτικά Λ. Ιωνίας είναι αρτηρία, η οδός Παρασκευοπούλου η οποία παρουσιάζεται επίσης ως συλλεκτήρια στο ΓΠΣ. Σύμφωνα με το μετέπειτα ρυμοτομικό η παραχώρηση πρασίας επί της οδού Ιερολοχιτών δείχνει την πρόθεση του νομοθέτη να λειτουργήσει και η οδός Ιερολοχιτών ως συλλεκτήρια όπως λειτουργεί και σήμερα λειτουργικά. Επιπρόσθετα, η οδός Μπετεινάκη σύμφωνα με απόφαση της Αστυνομικής Διεύθυνσης 2501/67/Α/1993 είναι οδός προτεραιότητας έναντι των καθέτων της.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η ανωτέρω ιεράρχηση και σε επόμενο οι υφιστάμενες ρυθμίσεις στο δίκτυο (κατευθύνσεις οδών και απουσία ρυθμίσεων για παραχώρηση προτεραιότητας σε διασταυρώσεις).



Εικόνα 10. Ιεράρχηση δικτύου στην περιοχή μελέτης



Εικόνα 11. υφιστάμενες ρυθμίσεις στο δίκτυο και εντοπισμός έλλειψης ρυθμίσεων προτεραιότητας

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζονται τα κάτωθι ζητήματα προς άμεση επίλυση.

- Η οδός Καστρινάκη στο τμήμα της από Παρασκευοπούλου έως Αδαμάκη παρουσιάζει γεωμετρία αναντίστοιχη του ρόλου της αμφίδρομης πορείας ενώ το τμήμα βόρεια της Παρασκευοπούλου είναι μονόδρομο. Είναι κρίσιμο να μονοδρομηθεί.
- Η οδός Κυθήρων και ειδικότερα το τμήμα της από Μιχ. Βλάχου έως Λ. Ιωνίας είναι χαμηλού πλάτους με παρόδια στάθμευση και δεν μπορεί να εξυπηρετήσει αμφίδρομη πορεία. Είναι αντίστοιχα με το ανωτέρω κρίσιμο να μονοδρομηθεί και αντίστοιχα να έχουν προτεραιότητα οι κινούμενοι επί της οδού Καστρινάκη.
- Η συμβολή των οδών Ραυτοπούλου και Χαλέπας δεν έχει σήμανση για ρύθμιση προτεραιότητας και είναι κρίσιμο να ρυθμιστεί παράλληλα με μονοδρόμηση τμήματος της οδού που έχει χαμηλό πλάτος και παρόδια στάση – στάθμευση.
- Εκλείπει αντίστοιχα σήμανση προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Θεοφάνους και Μιχ. Βλάχου.
- Το τμήμα της οδού Φουντουλάκη από τη Θεοφάνους έως και τη Μπετεινάκη έχει εξαιρετικά χαμηλό πλάτος για να υποστηρίξει αμφίδρομη λειτουργία και είναι κρίσιμο να μονοδρομηθεί.
- Αντίστοιχα η οδός Πετρακογιώργη στο τμήμα της από τη συμβολή της με την Ιερολοχιτών προς Λάππα έχει εναλλαγές στη λειτουργία της από μονόδρομη σε αμφίδρομη ενώ υπάρχει αυξημένη ζήτηση παρόδιας στάθμευσης και εναλλακτικό δίκτυο εξυπηρέτησης της ανάντι πορείας. Είναι κρίσιμο τμήμα αυτής να μονοδρομηθεί.
- Περιμετρικά του ΚΧ 2193 απουσιάζουν ρυθμίσεις ενώ λειτουργεί άτυπα ως χώρος στάθμευσης οχημάτων με συχνή προσέλευση- αποχώρηση οχημάτων και είναι κρίσιμο να ρυθμιστεί το περιμετρικό δίκτυο αυτού σε επίπεδο τόσο κατευθύνσεων όσο και ρυθμίσεων παραχώρησης προτεραιότητας
- Σημειακά απουσιάζουν διαβάσεις πεζών σε σημεία όπου υπάρχει συχνή διέλευση πεζών (ενδεικτικά επί της Πετρακογιώργη, επί της Ιερολοχιτών, της Τζοβενή και αλλού).

Κατά κανόνα το σύνολο των οδών έχει ασυνεχές και ανεπαρκές δίκτυο πεζού ενώ έχει εκτενή παρόδια στάθμευση και απαιτείται ολοκληρωμένη αναβάθμιση τόσο της κυκλοφοριακής όσο και της πολεοδομικής του λειτουργίας.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στο σύνολο της περιοχής εντοπίζεται σημαντικό περιθώριο για παρεμβάσεις άμεσης άρσης των αστοχιών σε ένα πρώτο επίπεδο για ρύθμιση της κυκλοφορίας και ειδικότερα ενίσχυση της σήμανσης για βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ασφαλούς μετακίνησης στην περιοχή.

Σε πρώτη φάση το Τμήμα μας προτείνει ρυθμίσεις όπως νέες διαβάσεις πεζών, μονοδρομήσεις οδών, καθορισμό προτεραιότητας σε διασταυρώσεις για λόγους άμεσης ενίσχυσης της ασφάλειας, ενώ σε αμέσως επόμενη φάση προγραμματίζει ολοκληρωμένες παρεμβάσεις για τη βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος εν συνόλω στην ευρύτερη πολεοδομική ενότητα.

Γ1. Βελτίωση διαχείρισης της κυκλοφορίας

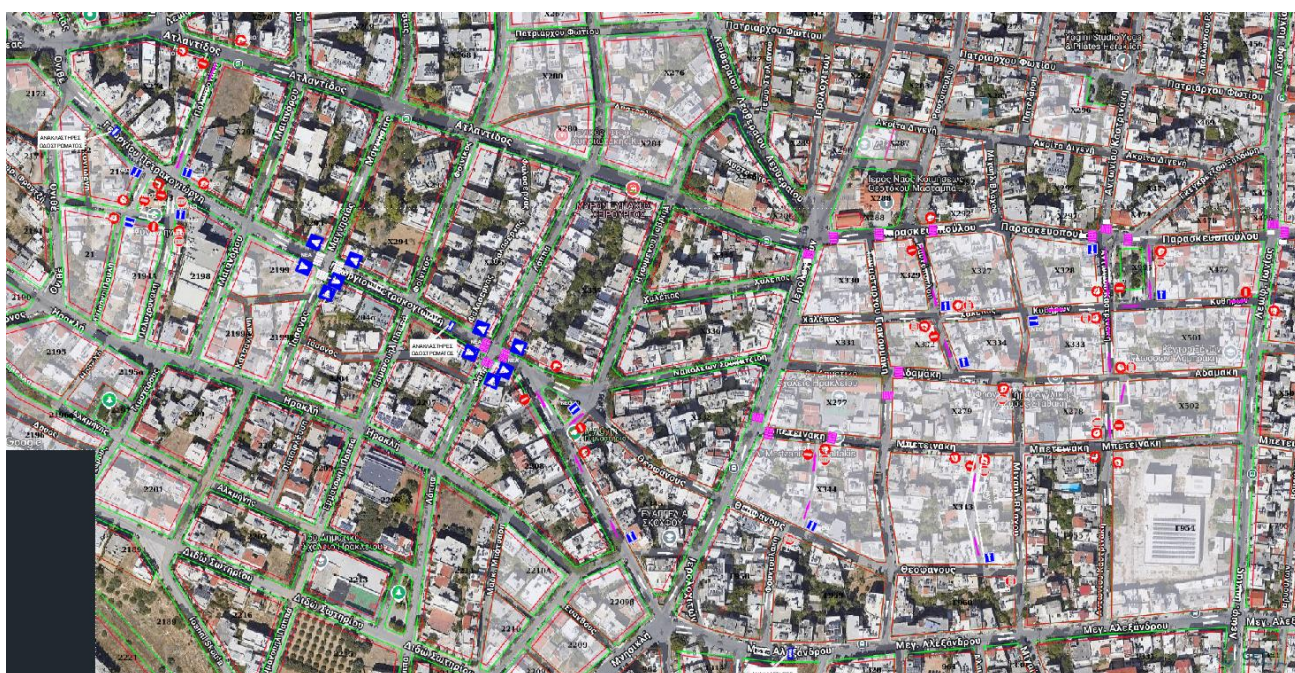
- Νέο όριο ταχύτητας επί της οδού Πετρακογιώργη 30χλμ/ω
- Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης Ρ-2 (STOP) και συμπληρωματικής οριζόντιας σήμανσης STOP Line στις συμβολές των οδών όπως παρουσιάζεται στον επισυναπτόμενο χάρτη κατωτέρω
- Πλέγμα ανακλαστήρων οδοστρώματος σε 2 σημεία επί της οδού Πετρακογιώργη και σε 1 σημείο επί της Μεγ. Αλεξάνδρου όπως παρουσιάζεται στον επισυναπτόμενο χάρτη κατωτέρω
- Μονοδρόμηση της οδού Πετρακογιώργη από τη συμβολή της με την οδό Ηρακλή προς τη συμβολή

αυτής με την οδό Θεοφάνους και του κάθετου τμήματος νότια του Χ339 όπως παρουσιάζεται στον επισυναπτόμενο χάρτη κατωτέρω

- Μονοδρόμησης περιμετρικά του ΚΧ 2193 και της οδού Πολυχρονάκη όπως παρουσιάζεται στον επισυναπτόμενο χάρτη κατωτέρω
- Μονοδρομήσεις 3 τμημάτων της οδού Ραντοπούλου ///
- Μονοδρόμηση της. Οδού Καστρινάκη από Παρασκευοπούλου προς Μπετεινάκη
- Μονοδρόμηση της οδού Φουντουλάκη από Θεοφάνους προς Μπετεινάκη
- Μονοδρόμηση οδού Κυθήρων από Μιχ. Βλάχου προς Ιωνίας και αντίστοιχα κάθετου τμήματος από Κυθήρων προς Παρασκευοπούλου

Γ2. Ενίσχυση δικτύου κίνησης πεζών με τα παρακάτω:

- Νέες διαβάσεις πεζών επί της οδού Πετρακογιώργη στις συμβολές αυτής με Παπανδρέου, Μαιάνδρου, Λάππα, και επί της Μεγ. Αλεξάνδρου προ της συμβολής με την οδό Ιερολοχιτών και επί της Τζοβενή έμπροσθεν ιδιωτικού παιδικού σταθμού



Προτεινόμενο σχέδιο

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

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 Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή Μασταμπά για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την προώθηση της ασφαλούς μετακίνησης, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 5.

ΘΕΜΑ 6: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ σχολικών συγκροτημάτων (6^ο Νηπιαγωγείο και 48^ο Δημοτικό) σε περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κάντια-Φιλικής Εταιρείας-Ερυθρού Σταυρού, Περιοχή Κατσαμπάς-Πόρος.

Σχετ. αίτημα με αρ. πρωτ 102855/24-10-2023

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (3/2025), 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 περίξ 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 περίξ 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 για την κυκλοφοριακή διαχείριση στην περίξ του 6^{ου} Νηπιαγωγείου στην περιοχή Πόρος-Κατσαμπάς, αναφορικά με την ενίσχυση της ασφαλούς διέλευσης όλων των μετακινούμενων (βελτίωση κίνησης πεζών) επί της οδού Κάντια έμπροσθεν του σχολικού κτιρίου και επί της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Κάντια-Φιλικής Εταιρείας και Ερυθρού Σταυρού.

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 :Απόσπασμα google maps



Εικόνα :Απόσπασμα GIS Δήμου Ηρακλείου

B1. Περιγραφή υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζεται στην Πολεοδομική Ενότητα Δημητρίου - Μπεντεβή και περιβάλλεται από τις οδούς Κάντια-Φιλικής Εταιρείας και Ερυθρού Σταυρού, περιλαμβάνει τα Ο.Τ. 168,137,138,139,140,144.

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται οικιστική πυκνότητα και ήπιος κυκλοφοριακός φόρτος. Το δίκτυο βαρύνεται κατά τις ώρες αιχμής ενώ παρουσιάζει και περαιτέρω φορτίσεις κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών από/προς τα γειτονικά σχολεία και εκπαιδευτικές μονάδες. Στην ευρύτερη περιοχή χωροθετούνται το 6^ο Νηπιαγωγείο.

Σύμφωνα με την ιεράρχηση οδικού δικτύου – βάσει του ΓΠΣ Ηρακλείου, η οδός Κάντια προτείνεται συλλεκτήρια μετά την πλήρη διάνοιξή και η οδός Εμμανουήλ Ξάνθου που βρίσκεται δυτικότερα της περιοχής μελέτης προτείνεται αρτηρία. Στο σύνολο τους οι οδοί που εξετάζονται λειτουργούν ως τοπικές οδοί.



Εικόνα 12. Απόσπασμα ΓΠΣ

Οι οδοί που εξετάζονται στην παρούσα τεχνική έκθεση κατά προτεραιότητα – αναφορικά με τις παρεμβάσεις για λόγους ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας 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.**

Αναλυτικά:

Οδός Φιλικής Εταιρείας (έμπροσθεν 48^{ου} Δημοτικού)

Το 48^ο Δημοτικό στεγάζεται επί της οδού Φιλικής Εταιρείας στην οποία έχει είσοδο και έχει τοποθετηθεί διάβαση πεζών καθώς και ανώτατο όριο ταχύτητας 20 χλμ/ώρα καθώς και πινακίδες K-16 Προσοχή λόγω συχνής κίνησης παιδιών ενώ έχει προτεραιότητα αυτός που κινείται επί της οδού έναντι των καθέτων της. Πεζοδρόμιο υπάρχει περιμετρικά της σχολικής μονάδας και απέναντι περιμετρικά του νηπιαγωγείου και στην συνέχεια υπάρχουν σημειακά σε κάποιες οικίες και όχι στο σύνολο της. Η οδός είναι διπλής

κατεύθυνσης και ενώνει την περιοχή με την οδό Εμμ. Ξάνθου.

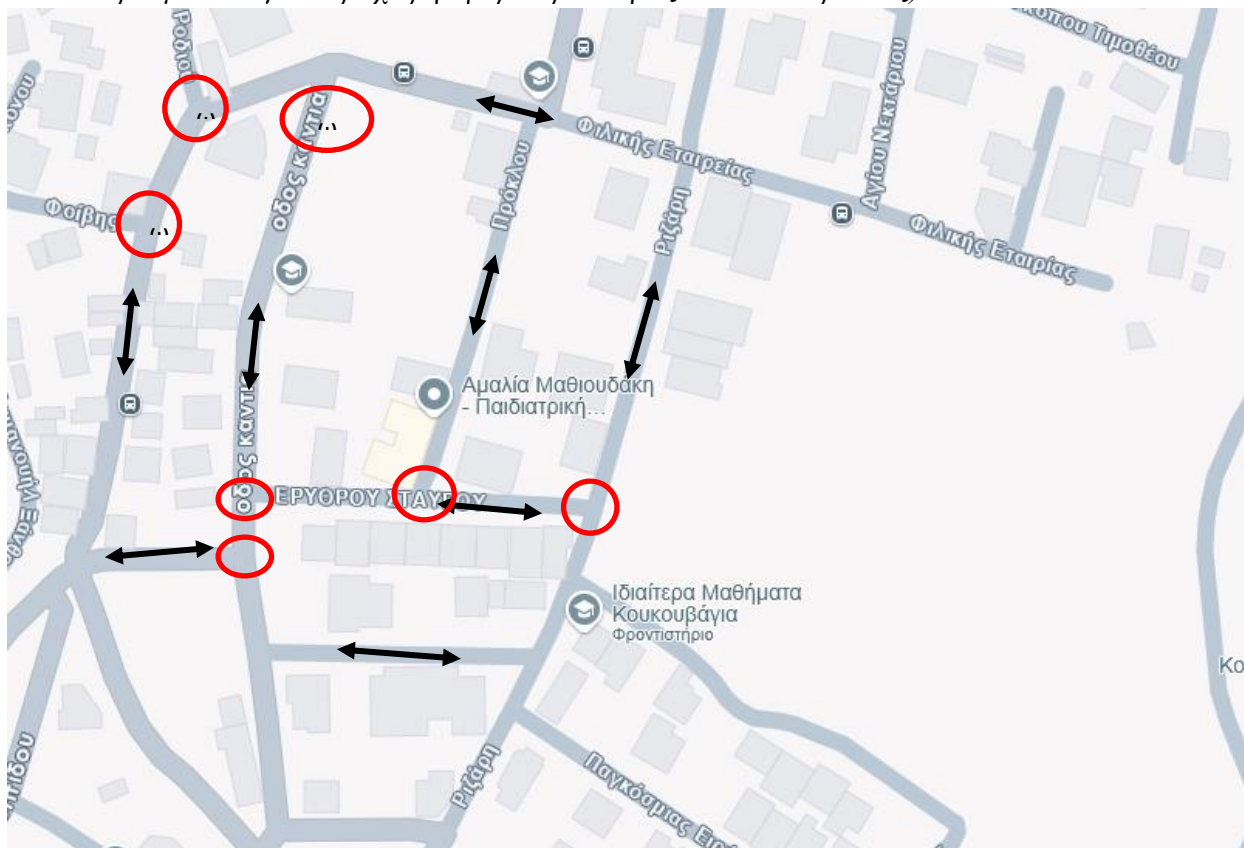
Οδός Κάντια (έμπροσθεν 6^{ου} Νηπιαγωγείου)

Η οδός Κάντια είναι διπλής κατεύθυνσης στην οποία στεγάζεται το 6^ο Νηπιαγωγείο με όριο ταχύτητας 20 χλμ/ώρα καθώς και πινακίδες K-16 Προσοχή λόγω συχνής κίνησης παιδιών. Διαβάσεις πεζών δεν υπάρχουν στο σύνολο της οδού ούτε και στην είσοδο του νηπιαγωγείου. Πεζοδρόμια υπάρχουν μόνο περιμετρικά του νηπιαγωγείου.

Λοιπές οδοί περιοχής μελέτης

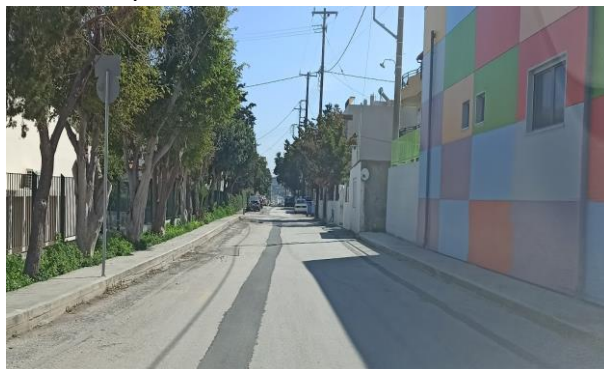
Οι οδοί Ερυθρού Σταυρού -Προκλου-Ριζάρη είναι οδοί διπλής κυκλοφορίας με χαμηλό φόρτο και όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα ενώ στο σύνολό τους υπάρχουν σημειακά πεζοδρόμια σε κάποιες κατοικίες και υπάρχει έλλειψη ρυθμιστικών πινακίδων ρύθμισης της κυκλοφορίας.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι υφιστάμενες ρυθμίσεις στο δίκτυο (κατευθύνσεις οδών και απουσία ρυθμίσεων για παραχώρηση προτεραιότητας σε διασταυρώσεις).



Εικόνα. υφιστάμενες ρυθμίσεις στο δίκτυο και εντοπισμός έλλειψης ρυθμίσεων προτεραιότητας

Ενδεικτικές φωτογραφίες από τις οδούς παρουσιάζονται παρακάτω:



Εικόνα

6. Οδός Φιλικής Εταιρείας έμπροσθεν Δημοτικού



Εικόνα 6. Οδός Κάντια έμπροσθεν νηπιαγωγείου



Εικόνα 7. Οδός Ερυθρού Σταυρού και Προκλου



Εικόνα 8. Οδός Προκλου και Ριζάρη

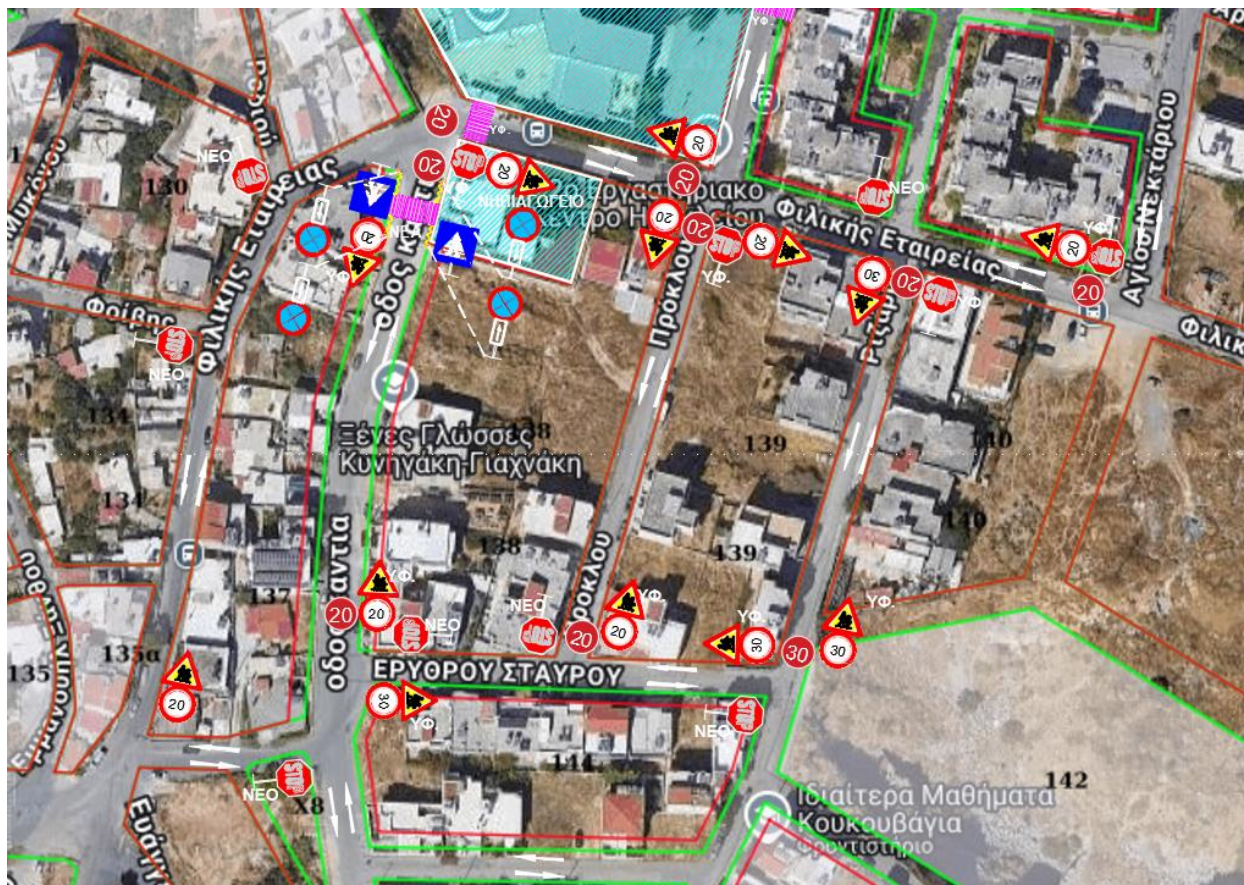
Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση

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 και ενίσχυσης της ασφάλειας των μαθητών, ενώ παρουσιάζεται απουσία ρυθμίσεων για την βελτίωση της κυκλοφορίας των ενάλωτων χρηστών.

Με δεδομένη την λειτουργία του νηπιαγωγείου απαιτείται η ενίσχυση σημείων διάσχησης πεζών για την μείωση των επικίνδυνων σημείων στο δίκτυο και καθορισμό προτεραιότητας στις συμβολές που υπάρχει έλλειψη. Παράλληλα είναι απαραίτητη η δημιουργία πεζοδρομίων κατά μήκος των οδών και η βελτίωση κρίσιμων διασταυρώσεων

Ειδικότερα οι νέες ρυθμίσεις προσδιορίζονται στον χάρτη κατωτέρω και περιλαμβάνουν:

- Διατήρηση υφιστάμενων κατευθύνσεων των οδών και των συμβαλλουσών σε αυτή,
- Διάβαση πεζών έμπροσθεν του 6^{ου} νηπιαγωγείου
- Απαγόρευση στάθμευσης εμπρός και απέναντι της εισόδου του νηπιαγωγείου.
- Τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων P-2 στις συμβολές των οδών Προκλου και Ερυθρού Σταυρού επί της οδού Προκλου, Ερυθρού Σταυρού και Ριζάρη επί της οδού Ερυθρού Σταυρού, Ερυθρού Σταυρού και Κάντια επί της οδού Ερυθρού Σταυρού, Φιλικής Εταιρίας και Ρόδου επί της οδού Ρόδου, Φιλικής Εταιρίας και Φοίβης επί της οδού Φοίβης.



Προτεινόμενο σχέδιο διαμόρφωσης περιοχής μελέτης.

Γ1. Βελτίωση διαχείρισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης δικτύου κίνησης πεζών:

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Νέα διάβαση Πεζών έμπροσθεν του 6^{ου} νηπιαγωγείου επί της οδού Κάντια.
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παραπάνω σχέδιο).
- Οριζόντια κίτρινη διαγράμμιση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλες τις διασταυρώσεις Ο.Τ.
- Οριζόντια σήμανση 20 & 30 Km/h σε κάθε είσοδο στην περιοχή μελέτης και στις κρίσιμες συμβολές των οδών.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης με πινακίδες Ρ-40 και πρόσθετες πινακίδες Πρ-α Αρχή και Πρ-γ «Τέλος μπροστά και απέναντι από την είσοδο του νηπιαγωγείου.
- Τοποθέτηση πινακίδας Ρ-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας στην συμβολή των οδών Προκλου και Ερυθρού Σταυρού επί της οδού Προκλου.
- Τοποθέτηση πινακίδας Ρ-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας στην συμβολή των οδών Ερυθρού Σταυρού και Ριζάρη επί της οδού Ερυθρού Σταυρού.

- Τοποθέτηση πινακίδας P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας στην συμβολή των οδών Ερυθρού Σταυρού και Κάντια επί της οδού Ερυθρού Σταυρού.
- Τοποθέτηση πινακίδας P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας στην συμβολή των οδών Φιλικής Εταιρίας και Ρόδου επί της οδού Ρόδου.
- Τοποθέτηση πινακίδας P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας στην συμβολή των οδών Φιλικής Εταιρίας και Φοίβης επί της οδού Φοίβης.

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 Δημοτική Επιτροπή

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ των σχολικών συγκροτημάτων (6ο Νηπιαγωγείο και 48ο Δημοτικό) στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κάντια-Φιλικής Εταιρίας-Ερυθρού Σταυρού, Περιοχή Κατσαμπάς-Πόρος, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 6.

ΘΕΜΑ 7: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έμπροσθεν των 30° & 45° Νηπιαγωγείων επί της οδού Λευκωσίας, περιοχή Δελινών.

Σχετ. αίτημα με αρ. πρωτ. 105051/26-9-2024 της Τροχαίας Ηρακλείου

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (3/2025), 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 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, 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.

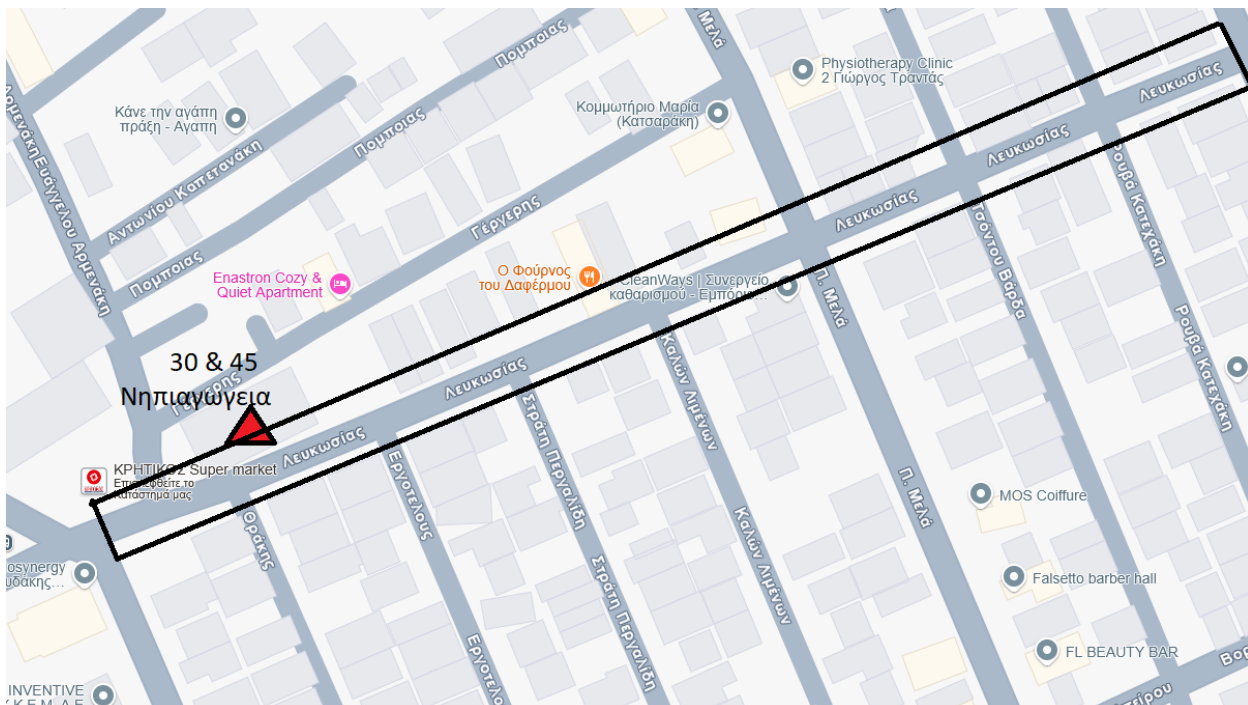
Οι περιοχές που βρίσκονται περίξ εκπαιδευτικών συγκροτημάτων και/ ή αθλητικών εγκαταστάσεων σε

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 περίξ 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 μόνους.

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αίτημα για την κυκλοφοριακή διαχείριση στην περίξ του 30^{ου} & 45^{ου} Νηπιαγωγείου στην περιοχή των Δειλινών, αναφορικά με την ενίσχυση της ασφαλούς διέλευσης όλων των μετακινούμενων (βελτίωση κίνησης πεζών) επί της οδού Λευκωσίας έμπροσθεν του σχολικού κτιρίου.

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.



Απόσπασμα google maps



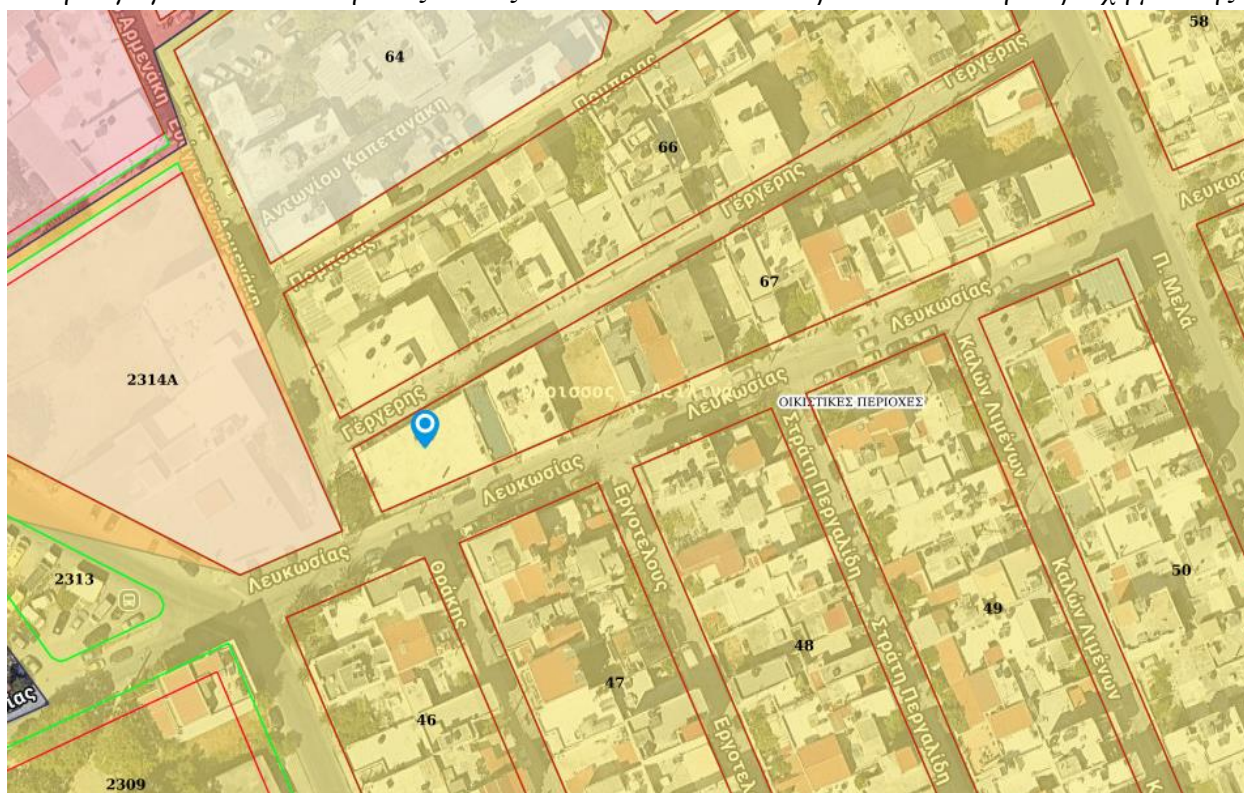
Απόσπασμα GIS Δήμου Ηρακλείου

B1. Περιγραφή υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζεται στην περιοχή των Δειλινών και βρίσκεται επί της οδού Λευκωσίας όπου, περιλαμβάνει τα Ο.Τ. 46,47,48,49,50,67

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται οικιστική πυκνότητα και μέτριο κυκλοφοριακός φόρτος. Το δίκτυο βαρύνεται κατά τις ώρες αιχμής ενώ παρουσιάζει και περαιτέρω φορτίσεις κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών από/προς τα γειτονικά σχολεία και εκπαιδευτικές μονάδες.

Σύμφωνα με την ιεράρχηση οδικού δικτύου – βάσει του ΓΠΣ Ηρακλείου, η οδός Λευκωσίας έμπροσθεν από το νηπιαγωγείο είναι τοπική οδός καθώς και όλοι οι οδοί που περικλείονται στην περιοχή μελέτης.



Εικόνα 13. Απόσπασμα ΓΠΣ

Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς

*Οι οδοί που εξετάζονται στην παρούσα τεχνική έκθεση κατά προτεραιότητα – αναφορικά με τις παρεμβάσεις για λόγους ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας 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.***

Αναλυτικά:

Οδός Λευκωσίας

*Η οδός Λευκωσίας που στην οποία στεγάζονται τα **30° & 45°** Νηπιαγωγεία είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς σήμανση για όριο ταχύτητας και με μία διάβαση πεζών στην είσοδο των νηπιαγωγείων πεζών, επί της οδού υπάρχουν πεζοδρόμια πολύ μικρού πλάτους ενώ διακρίνονται και εμπόδια (π.χ. κολώνες ΔΕΗ, κάγκελα), παράλληλα δεν έχει ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης ή καθορισμό επιτρεπόμενης ή μη στάσης-στάθμευσης.*

Ενδεικτικές φωτογραφίες από την οδό παρουσιάζονται παρακάτω:





Εικόνες 5. οδός Λευκωσίας έμπροσθεν νηπιαγωγείου

Ο φόρτος των διερχόμενων οχημάτων στο υπό εξέταση τμήμα είναι χαμηλός με σημειακές εξάρσεις κατά τις ώρες αποχώρησης και προσέλευσης των μαθητών ενώ επί της οδού Λευκωσίας είναι αυξημένος κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών.

Παρατηρείται επιπλέον στο σύνολο των οδών της περιοχής ότι δεν φαίνεται ο άξονας του δρόμου (εκτός της οδού Παπαναστασίου) (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 και ενίσχυσης της ασφάλειας των μαθητών, ενώ παρουσιάζεται απουσία ρυθμίσεων για την βελτίωση της κυκλοφορίας των ενάλωτων χρηστών.

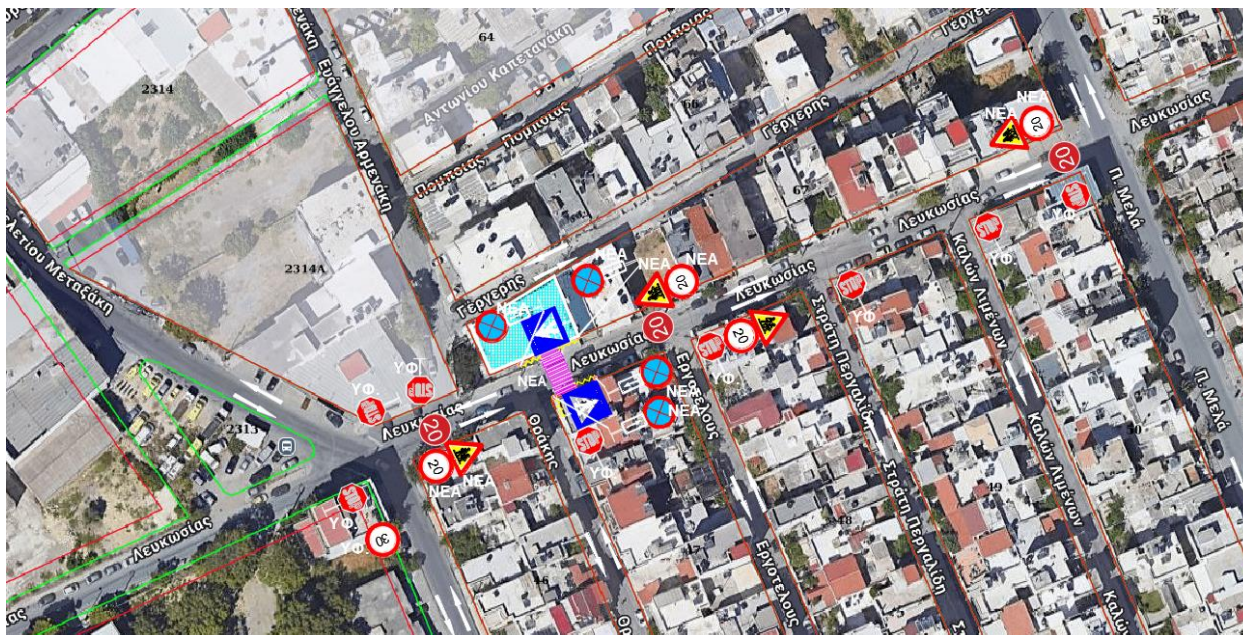
Με δεδομένη τη στενότητα του οδικού δικτύου απαιτείται η ενίσχυση των σημείων διάσχισης πεζών για την μείωση των επικίνδυνων σημείων στο δίκτυο και καθορισμό ορίου ταχύτητας περιμετρικά των σχολείων. Παράλληλα είναι απαραίτητη η δημιουργία πεζοδρομίων κατά μήκος των οδών και η βελτίωση κρίσιμων διασταυρώσεων

Ειδικότερα οι νέες ρυθμίσεις προσδιορίζονται στον χάρτη κατωτέρω και περιλαμβάνουν:

- νέο όριο ταχύτητας 20χλμ/ω και πρόσθετη επιγραφή «ΠΡΟΣΟΧΗ ΑΡΓΑ» επί της οδού Λευκωσίας σύμφωνα με το επισυναπτόμενο σχέδιο.
- Προσθήκη διάβασης πεζών εμπρός των σχολικών συγκροτημάτων για την ασφαλή προσέγγιση καθώς και στις συμβολές πέριξ των παιδικών χαρών και σε κρίσιμα σημεία στην περιοχή μελέτης.
- Απαγόρευση στάθμευσης εμπρός και απέναντι των νηπιαγωγείων.
- Τοποθέτηση πινακίδων K-16 "κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης μαθητών".
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης με πινακίδες P-40 και πρόσθετες πινακίδες Πρ-α Αρχή και Πρ-

γ «Τέλος μπροστά και απέναντι από τις εισόδους των σχολικών μονάδων.

- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παραπάνω σχέδιο).



Προτεινόμενο σχέδιο διαμόρφωσης περιοχής μελέτης.

Γ1. Βελτίωση διαχείρισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης δικτύου κίνησης πεζών:

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Τοποθέτηση νέας διάβασης πεζών στην είσοδο των σχολικών συγκροτημάτων επί της οδού Λεωκωσίας
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων (όπως φαίνεται στο παραπάνω σχέδιο).
- Αλλαγή του ορίου ταχύτητας περιμετρικά των οδών των σχολικών συγκροτημάτων σε 30 χλμ/ω και 20 χλμ/. (όπως φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο).
- Οριζόντια κίτρινη διαγράμμιση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλες τις διασταυρώσεις Ο.Τ.
- Οριζόντια σήμανση 20 Km/h (όπως φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο).
- Τοποθέτηση πινακίδων K-16 "κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης μαθητών".
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης με πινακίδες P-40 και πρόσθετες πινακίδες Πρ-α Αρχή και Πρ-γ «Τέλος μπροστά και απέναντι από τις εισόδους των σχολικών μονάδων.

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 Δημοτική Επιτροπή

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έμπροσθεν των 30ο & 45ο Νηπιαγωγείων επί της οδού Λευκωσίας, στην περιοχή των Δειλινών, όπως αποτυπώνεται στο συν.σχέδιο 7.

ΘΕΜΑ 8: Κυκλοφοριακές αλλαγές (αδιέξοδη οδός-τμήμα) στην οδό Ευστρατίου Φωτάκη στα πλαίσια εκτέλεσης του έργου «Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών».

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

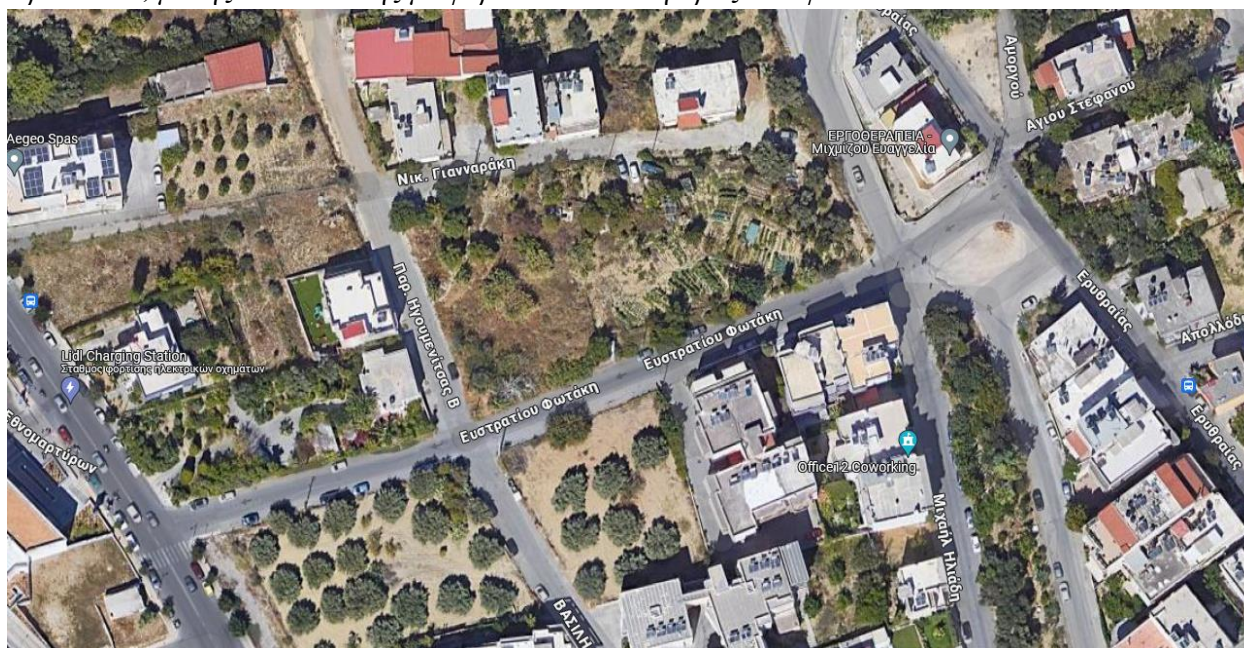
Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (3/2025), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- 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.

Η παρούσα Τ.Ε. εκπονείται με στόχο την τεκμηρίωση για να εφαρμοστεί η αρχιτεκτονική μελέτη “Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών” προς ικανοποίηση της επιφανειακής απορροής των ομβρίων σύμφωνα με τον υπ’ αριθμό πρωτ. 33662/8-4-2024 έγγραφο της Δ/σης Τεχνικών Έργων και Μελετών.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Περιοχής Μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή: η οδός Φωτάκη Ευστράτιου είναι δημοτική οδός εντός σχεδίου πόλεως Ηρακλείου, μονής κατευθυνσης με φορά από Ηλιάκη προς Λεωφ. Παπαναστασίου.



Εικόνα 14. Εντοπισμός περιοχής μελέτης

Σύμφωνα με την οργάνωση του ΓΠΣ Ηρακλείου η οδός έχει το χαρακτήρα τοπικής οδού.



Εικόνα 15. Απόσπασμα Γ.Π.Σ.

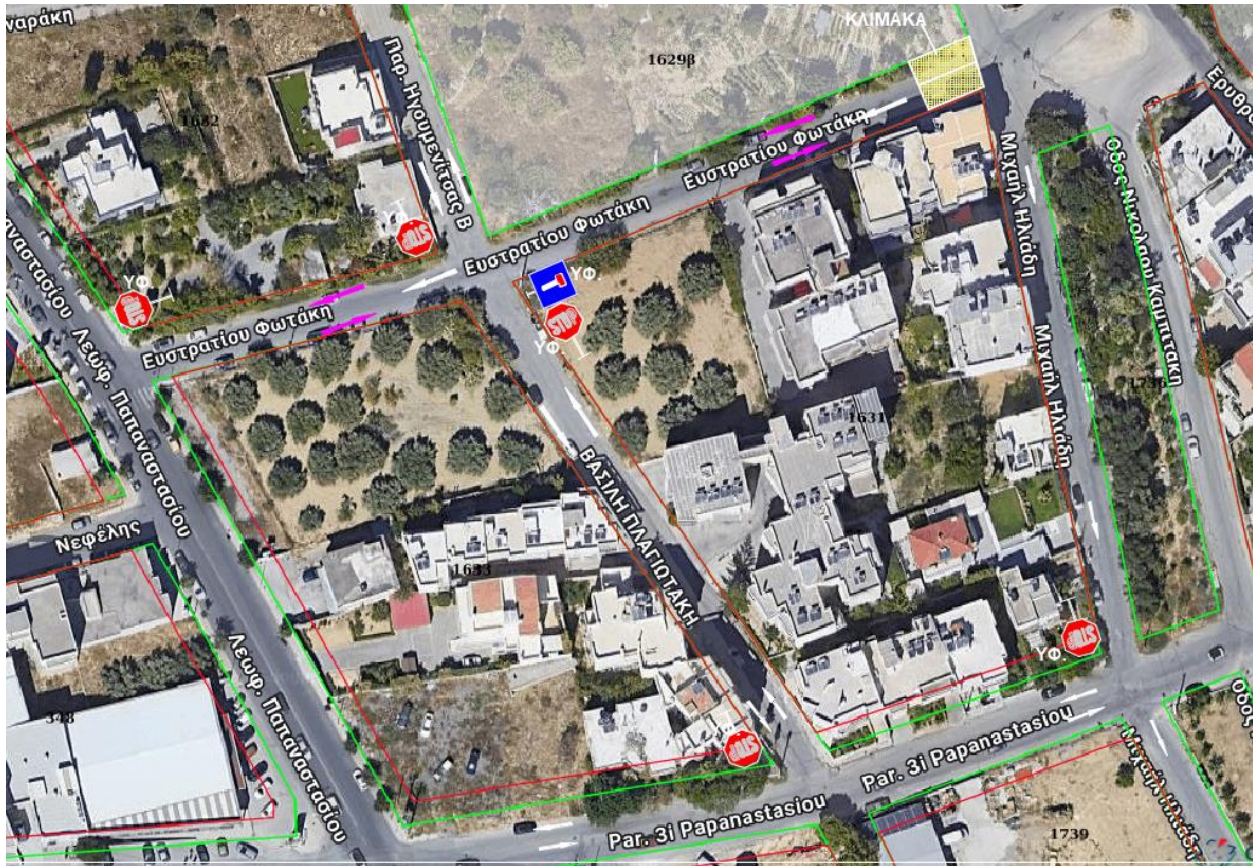
Για να εφαρμοστεί η αρχιτεκτονική μελέτη "Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών" προς ικανοποίηση της επιφανειακής απορροής των ομβρίων σύμφωνα με τον υπ' αριθμό πρωτ. 33662/8-4-2024 έγγραφο της Δ/νσης Τεχνικών Έργων και Μελετών η οδός Ευστατίου Φωτάκη θα πρέπει να γίνει αδιέξοδη και διπλής κατευθύνσεως για την εξυπηρέτηση των κατοίκων που διαμένουν εκεί.



Απόσπασμα μελέτης "Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών"

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στην υπό αξιολόγηση περιοχή για να εφαρμοστεί η αρχιτεκτονική μελέτη "Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών" και να ικανοποιηθεί η επιφανειακή απορροή των ομβρίων υδάτων του σημείου θα πρέπει η οδός Φωτάκη να γίνει αδιέξοδη όπως φαίνεται προ παρακάτω σχέδιο.



Προτεινόμενο Σχέδιο

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Την μετατροπή της οδού Ευστρατίου Φωτάκη σε αδιέξοδο από την συμβολή της με την οδό Μιχαήλ Ηλιάδη έως την συμβολή της με την οδό Βασίλη Πλακιωτάκη
- μετατροπή της οδού σε διπλής κυκλοφορίας.

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 Δημοτική Επιτροπή

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές αλλαγές (αδιέξοδη οδός-τμήμα) στην οδό Ευστρατίου Φωτάκη στα πλαίσια εκτέλεσης του έργου « Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών», όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 8.

ΘΕΜΑ 9: Ενίσχυση οδικής ασφάλειας & δημιουργία διαβάσεων πεζών πλησίον εγκαταστάσεων ΙΤΕ και ΕΝΙΣΑ. Ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επί της κοινοτικής οδού Νικ. Πλαστήρα σε Μετόχι ΚΟΛΥΒΑ, ΑΝΤΙΝ ΜΠΕΗ - Επαρχιακή οδός “ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΒΟΥΤΩΝ”.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (03/2025), 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 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 φορέων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,

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 ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

Εν αναμονή του επερχόμενου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και της αναθεώρησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης για την περίπτωση της 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.α.).

Οι περιοχές που ευρίσκονται πέριξ εκπαιδευτικών συγκροτημάτων και/ ή αθλητικών εγκαταστάσεων χρήζουν ιδιαίτερων παρεμβάσεων λόγω της πληθώρας των ευάλωτων χρηστών 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 εκπαιδευτικών συγκροτημάτων, σε ζώνη από 0-500 μ., περιλαμβάνουν κατά κανόνα: τη δημιουργία διαβάσεων, την υπερύψωση διαβάσεων, την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την τοποθέτηση οριοδεικτών και σήμανσης για απαγόρευση στάθμευσης, ακουστικών λωρίδων ή άλλων μεθόδων 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 μόνους.

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας εστιάζει με την παρούσα μελέτη στο δρόμο (Νικ. Πλαστήρα) που εξυπηρετεί τις εγκαταστάσεις του Ιδρύματος Τεχνολογίας και Έρευνας και του ΕΝΙΣΑ επί της κοινοτικής οδού Μετόχι Κολύβα, Αντίν Μπέη πλησίον της Επαρχ. Οδού Ηρακλείου – Βουτών, και προτείνει άμεσες παρεμβάσεις για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μέχρι την ωρίμανση της μελέτης που ήδη υπάρχει για την περιοχή αναφορικά με τη δημιουργία αρτηρίας με κυκλικούς κόμβους στα κρίσιμα σημεία.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Περιοχής Μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή περιλαμβάνει την κοινοτική οδό που φιλοξενεί τα ιδρύματα ΙΤΕ και ΕΝΙΣΑ ενώ σε αυτή έχουν πρόσωπο ακίνητα του Πανεπιστημίου Κρήτης και ακίνητα ιδιωτών.

Το εξεταζόμενο τμήμα της οδού που φέρει μεγαλύτερο φόρτο οχημάτων και πεζών και απαιτούνται ρυθμίσεις ξεκινά από τη συμβολή της με την Επαρχιακή οδό Ηρακλείου- Βουτών και καταλήγει στον κόμβο με ανώνυμη που εξυπηρετεί τον οργανισμό ΕΝΙΣΑ, συνολικού μήκους περί τα 640μ.

Η περιοχή είναι εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών.



Εικόνα 16. Καθορισμός περιοχής υπό αξιολόγηση

Η υπό εξέταση οδός δεν έχει λάβει ειδικό χαρακτήρα κατάταξης σε επίπεδο ιεράρχησης από τον ευρύτερο σχεδιασμό της περιοχής, δεν είναι πρωτεύον ή δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο και συνδέει σημαντικούς πόλους μεταξύ τους (Πανεπιστήμιο, Νοσοκομείο, ΙΤΕ, ΕΝΙΣΑ).

Έχει χαρακτήρα συλλεκτήριας με δεδομένο ότι συνδέει πρωτεύον επαρχιακό (Ηράκλειο-Βούτες) με δίκτυο που φιλοξενεί χρήσεις με αυξημένη ροή μετακινήσεων (μεγάλες εγκαταστάσεις υψηλής προσέλευσης μετακινούμενων).

Η περιοχή έχει χαμηλή οικιστική πυκνότητα με κατοικίες εκτός σχεδίου και χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο στο σύνολο του δικτύου της. Αυξημένος φόρτος στην ευρύτερη περιοχή εντοπίζεται πλησίον κόμβου ΠΑΓΝΗ λόγω της αυξημένης επισκεψιμότητας της μονάδας υγείας.

Το τοπικό δίκτυο βαρύνεται κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των εργαζομένων και φοιτητών του ΙΤΕ και ανίσοιχα των εργαζομένων στις εγκαταστάσεις του ΕΝΙΣΑ.

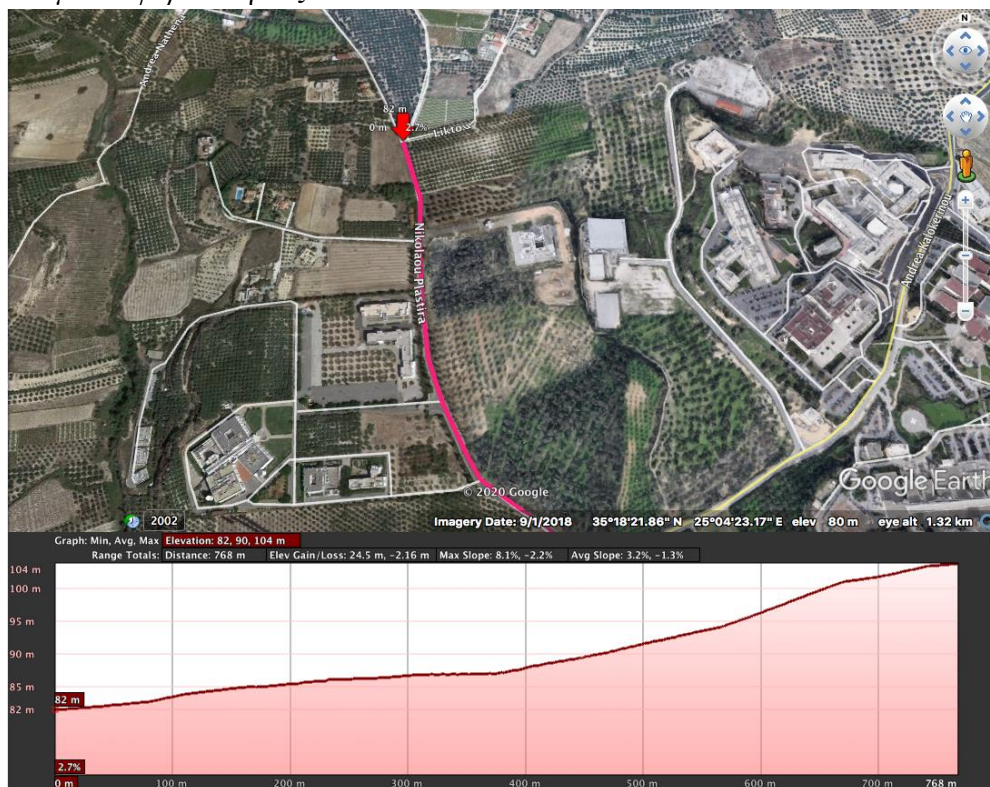
Τα ιδρύματα εξυπηρετούνται από αστική συγκοινωνία τις καθημερινές (εργάσιμες ώρες)

Στην υπό εξέταση οδός έχουν εντοπιστεί ζητήματα συστηματικού εμποδισμού διέλευσης εύαλωτων χρηστών του δικτύου λόγω απουσίας τόσο υποδομών (πεζοδρόμια) όσο και κατάλληλων ρυθμίσεων (ταχύτητα, διαβάσεις πεζών, σήμανση).

Σημειώνεται ότι στην οδό δεν εντοπίζονται πολλές παράνομες σταθμεύσεις ή στάσεις αλλά παρατηρούνται υψηλές ταχύτητες, επικίνδυνοι ελιγμοί και χαμηλός φωτισμός.

Παρακάτω αναλύονται με λεπτομέρεια χαρακτηριστικά της οδού αναφορικά με τις εξυπηρετούμενες ροές, την κατηγοριοποίηση, τα σημερινά γεωμετρικά στοιχεία, τη σήμανση κ.λπ. ενώ σε επόμενη ενότητα τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα των υπό αξιολόγηση παρεμβάσεων σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση. Το υπό μελέτη τμήμα βρίσκεται μεταξύ του κόμβου με την Επαρχ. Οδό Ηρακλείου- Βουτών και του κόμβου με ανώνυμη που εξυπηρετεί τον οργανισμό ΕΝΙΣΑ

Στο σύνολό της η οδός είναι αμφίδρομη, δεν εντοπίζονται σημεία της όπου να υπάρχει διαμορφωμένη στάθμευση, ενώ έχει πεζοδρόμιο πλάτους μικρότερου του 1,5μ. σε μέρος αυτής. Το πλάτος λωρίδας στην οδό είναι κυμαινόμενο από 3,2 έως 4μ. γεγονός που επιτρέπει τις αυξημένες ταχύτητες. Έχει κλίση περί το 3% με διαφοροποιήσεις.



Εικόνα 17. Προφίλ ανύψωσης οδού

Κατά μήκος του τμήματος αυτού συναντώνται χρήσεις όπως ελεύθεροι χώροι, εκπαιδευτικά ιδρύματα. Η πεζή κυκλοφορία στην περιοχή είναι χαμηλή με σημαντικές εξάρσεις κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των εργαζομένων και φοιτητών του ΙΤΕ. Ιδιαίτερα προβληματική παρουσιάζεται η πεζή κυκλοφορία κατά τις απογευματινές/ νυχτερινές ώρες και λόγω κίνησης των μετακινούμενων σε ομάδες. Ακολουθούν εικόνες της οδού σε εργάσιμη ημέρα και ώρα.





Εικόνα 18. Απεικονίσεις υφιστάμενης κατάστασης στην οδό

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος εντοπίζονται 3 ισόπεδες διασταυρώσεις εκ των οποίων οι 2 είναι τύπου T και η 1 τύπου X.

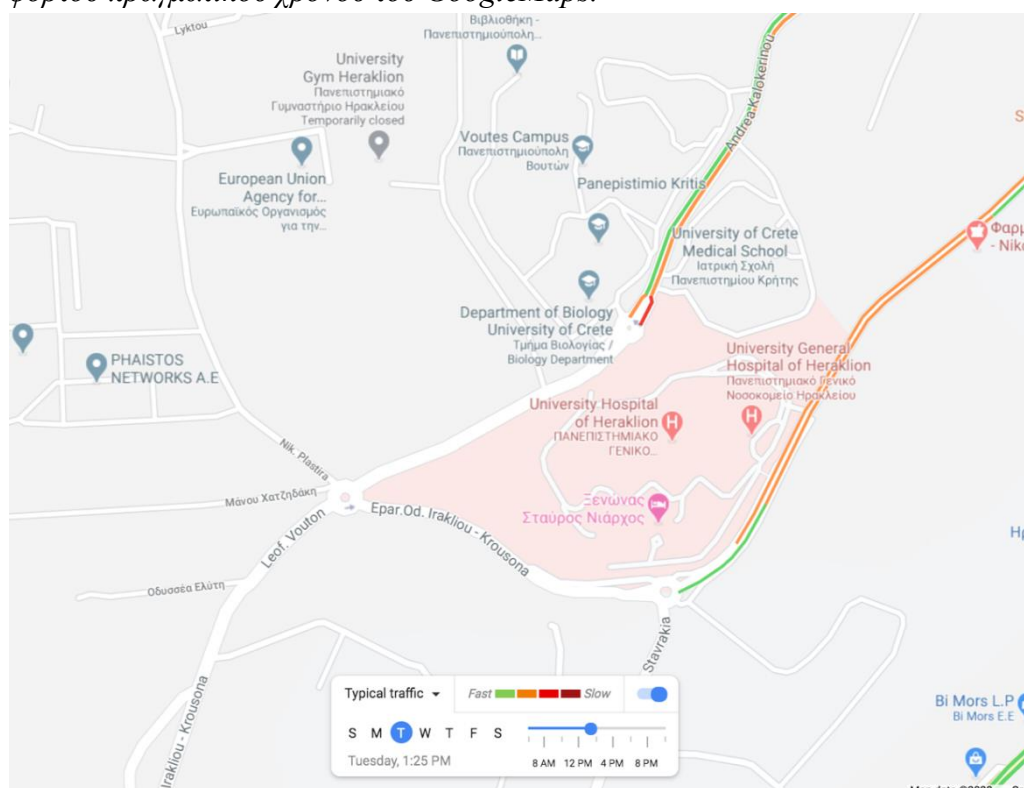
Όλες οι διασταυρώσεις έχουν τη σχετική σήμανση ρυθμιστικού χαρακτήρα για είσοδο ή απαγόρευση εισόδου

σε αυτήν ή τις καθέτους εκτός και εάν η διασταύρωση επιτρέπει όλες τις κινήσεις οπότε και δεν υπάρχει σχετική σήμανση.

Σε όλο το μήκος της οδού η στάση/ στάθμευση απαγορεύεται σύμφωνα με το άρ. 34 του ΚΟΚ λόγω περιορισμένου πλάτους οδού ωστόσο δεν υπάρχει σχετική σήμανση.

Σημειώνεται ότι σε περιπτώσεις παρατηρείται παράνομη στάθμευση επί της διασταύρωσης εισόδου στο ΙΤΕ. Λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού, της πυκνότητας των διασταυρώσεων, του φόρτου, της κλίσης της σε σημεία και του χαρακτήρα της γειτονιάς, η μέση ταχύτητα των οχημάτων κυμαίνεται μεταξύ 25-60 χλμ/h (χρόνος παρατήρησης Ιανουάριος 2020), γεγονός που αυξάνει την πιθανότητα πρόκλησης σοβαρού τροχαίου συμβάντος και δη με εμπλεκόμενο πεζό που κινείται στο οδόστρωμα ή στα χαμηλού πλάτους πεζοδρόμια. Το όριο στην οδό είναι 30χλμ/ω σύμφωνα με σχετική σήμανση που εντοπίζεται αν και η σήμανση είναι ελλιπής (επιπρόσθετα απουσιάζει οριζόντια σήμανση).

Ο φόρτος των οχημάτων στην υπό εξέταση οδό είναι εξαιρετικά χαμηλός σε όλες τις εξεταζόμενες περιόδους με σημειακές εξάρσεις όταν υπάρχει εκδήλωση στα ιδρύματα. Ο χαμηλός φόρτος και η απουσία καθυστερήσεων επιβεβαιώνεται μετά από δειγματοληπτικό έλεγχο στην πλατφόρμα παρακολούθησης φόρτου πραγματικού χρόνου του GoogleMaps.

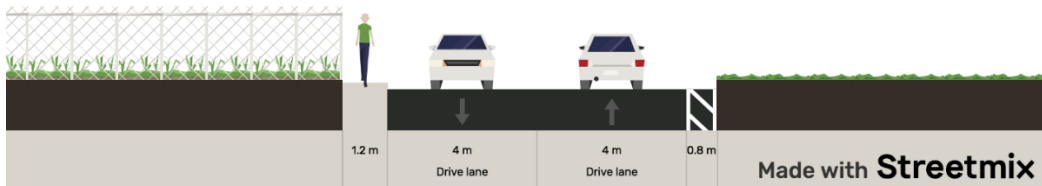


Εικόνα 19. Απεικόνιση φόρτων και καθυστερήσεων στην πλατφόρμα παρακολούθησης πραγματικού χρόνου του GoogleMaps (παρουσιάζεται το υπό αξιολόγηση τμήμα στην ευρύτερη περιοχή για τυπική ημέρα Τρίτη) – έντονες επιβαρύνσεις φαίνονται στο δρόμο έμπροσθεν Πανεπιστημίου και ΠΑΓΝΗ.

Σε όλο το υπό εξέταση τμήμα, το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται από 7,4μ. έως 10. Στη δυτική πλευρά της οδού υπάρχει πεζοδρόμιο διακοπτόμενο από εμπόδια (δένδρα κ.α.) με πλάτος που κυμαίνεται από 0,40-2μ.

Ενδεικτική **διατομή της οδού** στο σημείο πλησίον της εισόδου στο ΙΤΕ παρουσιάζεται παρακάτω:

Οδός Νικ. Πλαστήρα



Εικόνα 20. Διαγραμματική απεικόνιση διατομής οδού πλησίον ΙΤΕ

Στο σύνολο της οδού υπάρχει διάβαση πεζών μόνο στον κυκλικό κόμβο με την επαρχιακή οδό ενώ δεν υπάρχει σχετική σήμανση για προειδοποίηση παρουσίας πεζών.

Από την οδό διέρχεται λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας από Ηράκλειο, το οποίο εισέρχεται στις εγκαταστάσεις του ΙΤΕ και επιστρέφει από την ίδια διαδρομή.

Παρατηρείται επιπλέον ότι δεν φαίνεται ο άξονας του δρόμου (η γραμμή οριοθέτησης των λωρίδων κυκλοφορίας, της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης) κ.λπ.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στην υπό αξιολόγηση περιοχή παρατηρούνται σημειακές ελλείψεις σε επίπεδο υποδομών για τους ευάλωτους χρήστες και μειωμένη ασφάλεια λόγω υψηλών ταχυτήτων.

Κρίσιμα σημεία για την οδική ασφάλεια πεζών μετακινούμενων εντοπίζονται στα σημεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 21. Απόσπασμα χάρτη αποτύπωσης κρίσιμων σημείων

Σημειώνεται ότι για την οδό έχει εκπονηθεί προκαταρκτική μελέτη αναβάθμισης της που προβλέπει την «κατασκευή “αρτηρίας” συνολικού μήκους (συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων εντός των κυκλικών κόμβων) 680,49 μ. και συνολικού πλάτους 7,0 μ. με λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5 μ. έκαστη.»

Σύμφωνα με στοιχεία της μελέτης: ο σχεδιασμός έγινε με ταχύτητα μελέτης $V=60$ χλμ και δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα της απορροής των ομβρίων από το κατάστρωμα της οδού και προτείνεται η μονοκλινής διατομή της οδού για την ελαχιστοποίηση των απαραίτητων φρεατίων. Για την τοποθέτηση των εσχάρων υδροσυλλογής εκτός της λωρίδας κυκλοφορίας προτείνεται η διαπλάτυνση της οδού κατά 0,80 μ. στην δεξιά πλευρά (κατά την φορά της χλιομέτρησης) της οδού. Ο κυκλικός κόμβος του ΙΤΕ έχει εσωτερική ακτίνα 10 μ. και πέραν αυτής λωρίδα κυκλοφορίας 6 μ. συνεπώς έχει συνολική διάμετρο 32 μ. και ο κυκλικός κόμβος του ΕΝΙΣΑ έχει εσωτερική ακτίνα 9 μ. και πέραν αυτής λωρίδα κυκλοφορίας 6 μ. συνεπώς έχει συνολική διάμετρο 30 μ. Ο σχεδιασμός των καθέτων οδών έγινε με ταχύτητα μελέτης $V=40$ χλμ. Ο κλάδος του κόμβου του ΙΤΕ προς το ΙΤΕ (κάθετος 1) έχει μήκος 89,66 μ, ο κλάδος του κόμβου του ΕΝΙΣΑ προς το ΕΝΙΣΑ (κάθετος 2) έχει μήκος 111,97 μ. και ο κλάδος του κόμβου του ΕΝΙΣΑ προς την Ιδιοκτησία “Καλοκαιρινού” (κάθετος 3) έχει μήκος 44,37 μ. Η απαιτούμενη ορατότητα έχει ελεγχθεί και εξασφαλίζεται σε όλους τους κλάδους των κόμβων.

Μέχρι και την ωρίμανση της παραπάνω μελέτης και την εξασφάλιση χρηματοδότησης της, το Τμήμα μας προτείνει τις παρακάτω παρεμβάσεις για άμεση υλοποίηση με στόχο την αποκατάσταση των υφιστάμενων αστοχιών και τη διασφάλιση της ομαλής διέλευσης του συνόλου των μετακινούμενων.

Βασικό συστατικό των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι η τοποθέτηση υπερυψωμένων διαβάσεων στα κρίσιμα σημεία και μέτρων μείωσης της ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Σημειώνεται ότι η επιστήμη ορίζει επιπλέον επιτακτικά¹ την αναγκαιότητα τοποθέτησης διαβάσεων για τη διάσχιση οδών ανά 80-100 περίπου μέτρα καθώς και σε σημεία που παρατηρείται αυξημένη διέλευση πεζών. Σκοπός των υπερυψωμένων διαβάσεων είναι να εξασφαλίζουν την ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ επικοινωνία μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων σε κοινό υψόμετρο και να ειδοποιούν τον οδηγό με τη βοήθεια του φυσικού σχεδιασμού να ελαττώσει ταχύτητα και να **σταματά** αντιλαμβανόμενος ότι θα διασχίσει ένα πολύ διαφορετικό τμήμα δρόμου όπου προτεραιότητα έχει ο πεζός. Ανάλογη υποχρέωση έχει και ο πεζός όπου εφόσον υπάρχει διάβαση οφείλει να διασχίζει την οδό από αυτήν σύμφωνα με το αρ. 38 του ΚΟΚ.

Οι υπερυψωμένες διαβάσεις τοποθετούνται είτε σε νέα σημεία όπου εντοπίζεται αυξημένη ανάγκη είτε σε ήδη υφιστάμενες αδειοδοτημένες διαβάσεις χωρίς να προσθέτουν σημεία διάσχισης είτε σε νέα σημεία διάσχισης που απαιτείται αυξημένη προσοχή.

Για την άρση όλων των παραπάνω αστοχιών και με στόχο την άμεση **ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας στην οδό μελέτης**, προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

Γ.1 Για λόγους μείωσης των **ταχυτήτων** στα σημεία που παρατηρείται ζήτημα οδικής ασφάλειας για τους διερχόμενους πεζούς, ευάλωτους χρήστες και μηχανοκίνητη κυκλοφορία:

- Διατήρηση του ορίου ταχύτητας στα 30χλμ/ω και πύκνωση της σήμανσης (οριζόντια και κατακόρυφη),
- Μειωτήρες ταχύτητας (πλέγμα μάτια γάτας) σε όλο το μήκος της οδού και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας σε κατάλληλες αποστάσεις από τις νέες διαβάσεις πεζών και τους κόμβους,
- σήμανση Κ.16 παιδιά & επιγραφή 'προσοχή σχολείο' και 'αργά' στα κρίσιμα σημεία κατά το ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 που σημειώνονται στο χάρτη,
- υπερυψωμένη διάβαση στη συμβολή της οδού με την κάθετη οδό πρόσβασης στο ΙΤΕ,
- κόκκινο χαλί υπόδειξης οριζόντιας σήμανσης 30χλμ/ω προ της ανόδου στην υπερυψωμένη διάβαση κατά το ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 και στις συμβολές των οδών,
- οριζόντια διαγράμμιση – απλός λευκός κύκλος με 30χλμ/ω- για όρια ταχύτητας- απαγόρευση στάθμευσης- καθορισμό πλάτους λωρίδας κ.α.

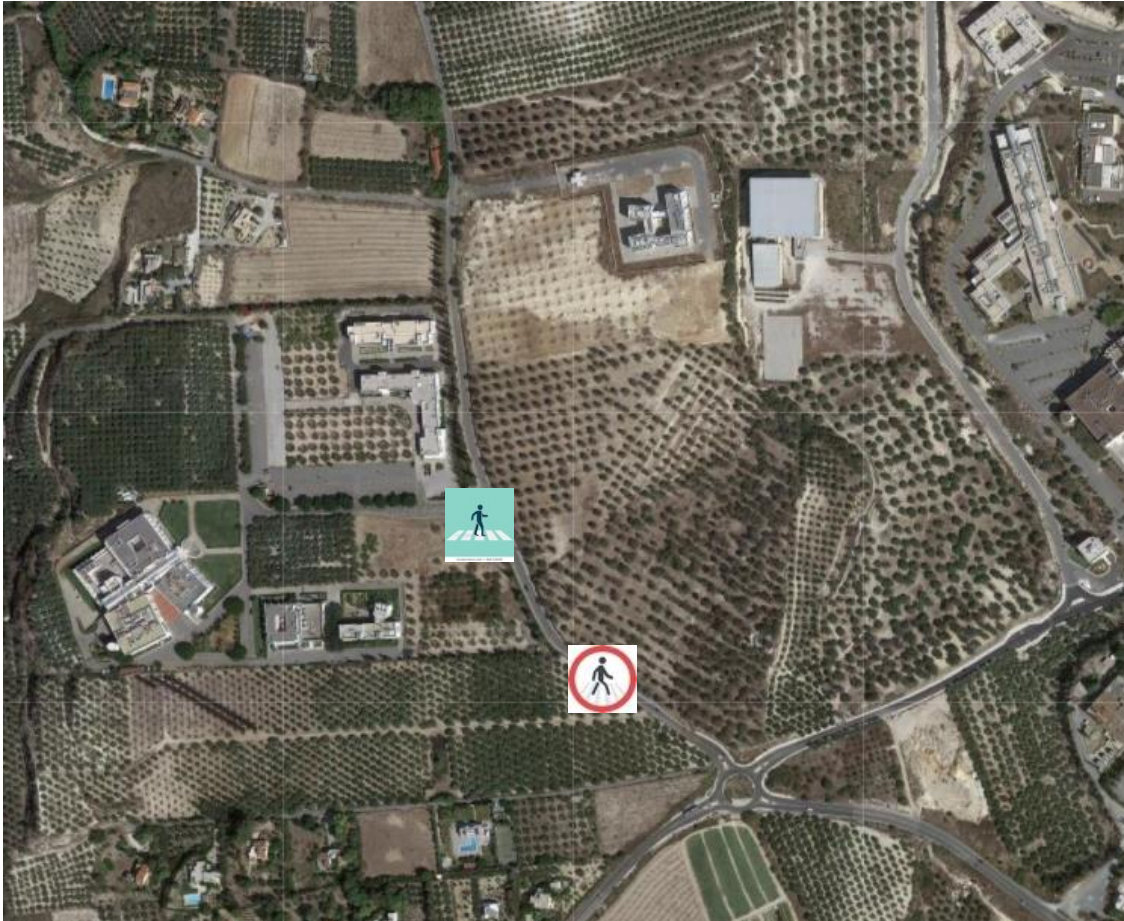
Γ.2 για λόγους βελτίωσης της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων στην περιοχή:

- Κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε υπερυψωμένη διάβαση,
- Κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε όλες τις παλαιές και νέες διαβάσεις της περιοχής,
- Σήμανση για απαγόρευση στάσης- στάθμευσης σε όλο το μήκος της οδού,
- Επισήμανση ορίου ταχύτητας με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση,

Γ.3 για λόγους βελτίωσης βαδισιμότητας περιοχής

- Δημιουργία διαβάσεων πεζών στα διάφορα σημεία της περιοχής μελέτης (βλ. επισυναπτόμενο χάρτη)- 1 υπερυψωμένη (είσοδο ΙΤΕ) και 1 απλή διάβαση για την αποκατάσταση της μεταξύ τους απόστασης,
- κατασκευή πεζοδρομίου ελάχιστου πλάτους 1,5μ. εκατέρωθεν της οδού όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο,
- αποκατάσταση προσβασιμότητας (ανισοσταθμίες, εμπόδια, ελάχιστο πλάτος) στα υφιστάμενα πεζοδρόμια της δυτικής πλευράς,
- δημιουργία των απαραίτητων ραμπών για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε κάθε διάβαση πεζών και κάθε πέρας πεζοδρομίου στις διασταυρώσεις,
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των

διερχόμενων οχημάτων.



Με άσπρο χρώμα επισημαίνονται οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών

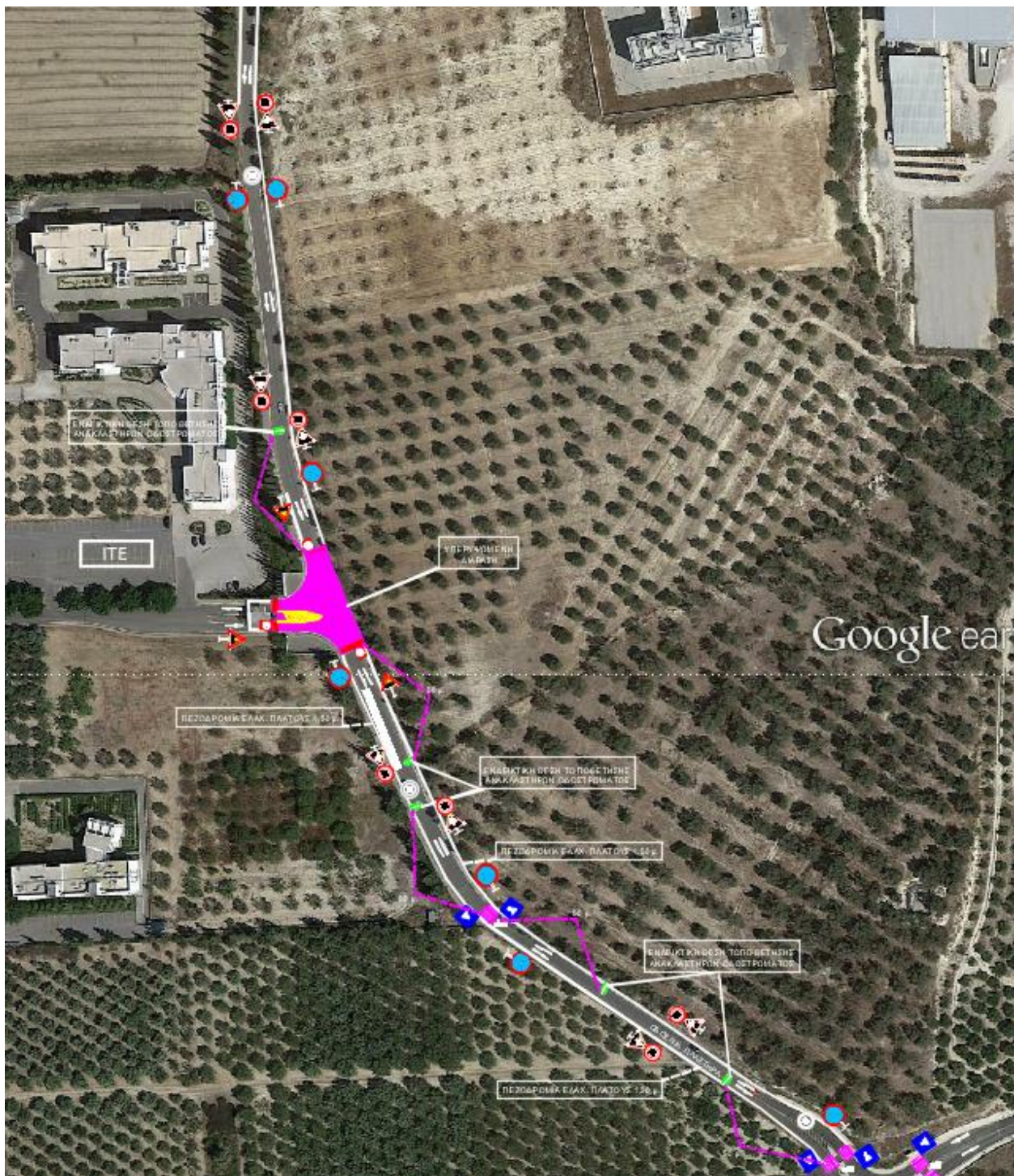
Με κόκκινο χρώμα περίγραμμα επισημαίνονται οι νέες διαβάσεις πεζών και με γαλάζιο χρώμα επισημαίνονται οι υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών

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

Σημειώνεται ότι η διατομή των τμημάτων αλλάζει για την προσθήκη πεζοδρομίου χωρίς να επηρεάζει το πλάτος τις λωρίδας κυκλοφορίας (κανένα σημείο κάτω από 3,4μ) άρα δεν μειώνεται το ωφέλιμο πλάτος της οδού. Όμοια η διατομή της οδού αλλάζει στα σημεία όπου προβλέπεται υπερυψωμένη διάβαση/ διασταύρωση κατά το ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 χωρίς να μεταβάλλει το ωφέλιμο πλάτος λωρίδας καθώς αξιοποιείται χώρος που κατά τον ΚΟΚ απαγορεύεται η στάση και στάθμευση.

Δεν μεταβάλλεται οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Οι υπερυψωμένες διαβάσεις/ διασταυρώσεις δεν απαιτούν την δημιουργία ραμπών ΑΜΕΑ καθώς ενοποιούν το δίκτυο διέλευσης πεζού – ενώνοντας πεζοδρόμιο με πεζοδρόμιο. **Σημειώνεται τέλος ότι οι υπερυψωμένες διαβάσεις τοποθετούνται μόνον όπου είναι απαραίτητο για τη μείωση των ταχυτήτων και μόνο σε σημεία όπου υπάρχουν συμβάντα οδικής ασφάλειας, σεβόμενοι τις συστάσεις διεθνών οργανισμών μεταφορών για ελάχιστο μήκος υπερυψωμένων διασταυρώσεων 6 μέτρα, για περιορισμό έως 5 υπερυψωμένων διασταυρώσεων ή διαβάσεων σε δεδομένη διαδρομή λεωφορείου, για περιορισμό ύψους διαβάσεων έως 75mm και κλίσεις ανόδου/ καθόδου κατά το μέγιστο 1/20, γεωμετρίες που έχουν κατοχυρωθεί ως ασφαλής σε Γερμανία και Ηνωμένο Βασίλειο για οδούς όπου διέρχονται λεωφορεία.**



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 Δημοτική Επιτροπή

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη δημιουργία διαβάσεων πεζών πλησίον των εγκαταστάσεων ITE και ΕΝΙΣΑ. Ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επί της

κοινοτικής οδού Νικ. Πλαστήρα σε Μετόχι ΚΟΛΥΒΑ, ΑΝΤΙΝ ΜΠΕΗ - Επαρχιακή οδός “ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΒΟΥΤΩΝ”, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 9.

ΘΕΜΑ 10: Σχέδιο διαγράμμισης ανοιχτού χώρου στάθμευσης λεωφορείων και Ι.Χ. στην Κνωσσό.

Στο πλαίσιο παρεμβάσεων στον περιβάλλοντα χώρο του αρχαιολογικού χώρου Κνωσσού εισηγούμαστε τις παρεμβάσεις όπως σχεδιάστηκαν με στόχο την επέκταση της στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων -ΙΧ οχημάτων και οχημάτων ΑΜΕΑ για την εύρυθμη λειτουργία του χώρου στάθμευσης ανατολικά του ήδη υφιστάμενου χώρου στάθμευσης

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την διαγράμμιση του ανοιχτού χώρου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και Ι.Χ. στον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσσού, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 10.

ΘΕΜΑ 11: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, προσθήκη διαβάσεων πεζών επί της οδού Ευμαθίου περιοχή Μεσαμπελιές.

Α. Εισαγωγικό Πλαίσιο

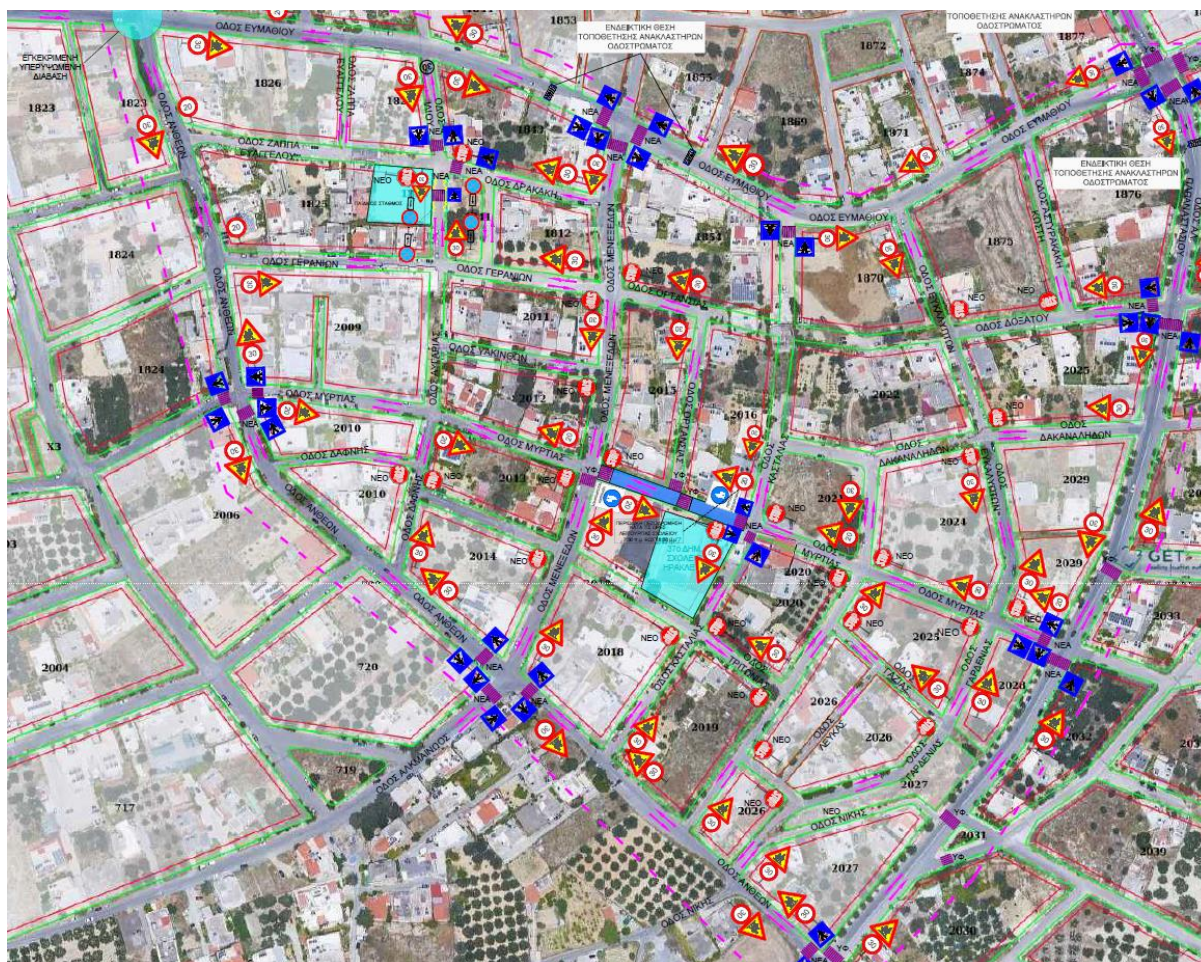
Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (3/2025), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

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 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, Π.Ε.

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 αίτημα για την δημιουργία διαβάσεων πεζών επί της οδού Ευμαθίου λόγω κίνησης πεζών και μαθητών. Η περιοχή Μεσαμπελιές είναι εντός σχεδίου πόλης στα νότια της πόλης Ηρακλείου εντός του Τομέα Ε περιοχή Άγιος Ιωάννης- Μεσαμπελιές – Φορτέτσα και έχει ολοκληρωμένη πράξη εφαρμογής. Σημειώνεται ότι το Τμήμα κυκλοφορίας έχει ήδη εκπονήσει μελέτη και

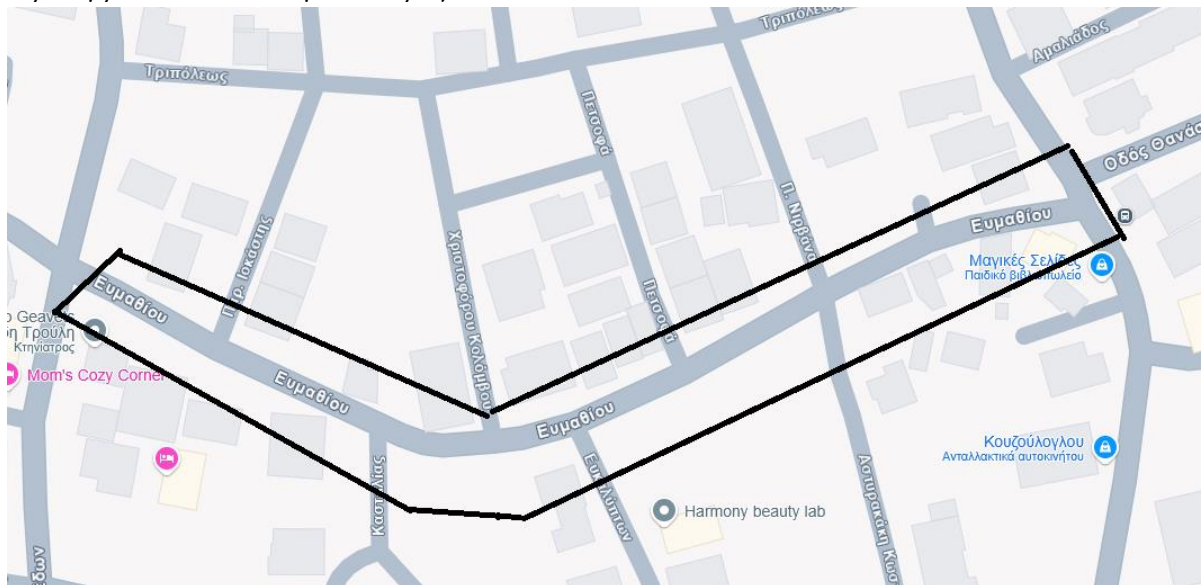
έχει υλοποιηθεί στην περιοχή και ειδικά με τίτλο Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή Μεσαμπελιές για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας γύρω από το 37ο Δημοτικό Σχολείο (οδός Μυρτιάς) με την υπ' αριθμό 378/2021 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου και την έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης με αριθμό 1314/1-4-2024 η οποία περιλαμβάνει και την οδό Ευμαθίου με τοποθέτηση ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ώρα, πινακίδες K-16 Προσοχή λόγω συχνής κίνησης παιδιών, διαβάσεις πεζών καθώς και τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος. Με την παρούσα τεχνική έκθεση τοποθετούμε διαβάσεις πεζών συμπληρωματικά της τότε μελέτης για την ασφαλή κίνηση πεζών στην περιοχή. Παρακάτω παρουσιάζεται το σχέδιο της μελέτης που έχει υλοποιηθεί.



Υλοποιημένο Σχέδιο περιοχής

Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης και Προτάσεις Παρεμβάσεων

Η ευρύτερη περιοχή παρέμβασης όπως φαίνεται στο παρακάτω απόσπασμα παρουσιάζεται παρακάτω και περικλείεται από τις οδούς Παπαναστασίου, Σήφη Αναστασάκη, Μιχαήλ Ηλιάδη και Καλαμάτας ενώ περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα 1634, 1863, 1865, 1866, 1879, 1880, 1889, 1887, 1740, 1739.



Εικόνα 22. απόσπασμα περιοχής υπό εξέταση

Σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου για την περιοχή ισχύουν τα κάτωθι:

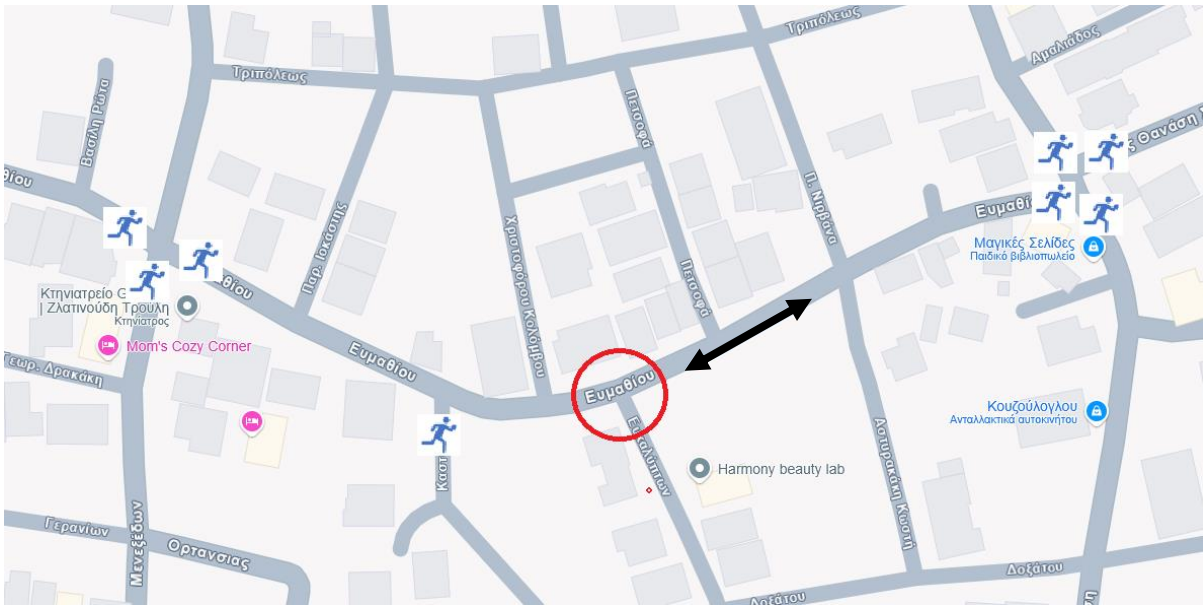
Το σύνολο των οδών εντός της περιοχής μελέτης είναι τοπικές οδοί οι οποίες δεν έχουν χαρακτηρισμό από το ΓΠΣ.

Η χρήση γης που προβλέπεται είναι γενική κατοικία και πράσινο στην ευρύτερη περιοχή με σημειακές χωροθετήσεις σχολικών συγκροτημάτων.



Εικόνα 23. εντοπισμός της περιοχής παρέμβασης στο ΓΠΣ Ηρακλείου

Στο κατωτέρω γράφημα παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις των οδών στο δίκτυο, οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών καθώς και τα κρίσιμα σημεία (με κόκκινο κύκλο) όπου απουσιάζει σήμανση ρυθμιστικού χαρακτήρα.



Εικόνα 24. απόσπασμα χάρτη με υφιστάμενες κατευθύνσεις οδών, διαβάσεις πεζών και σημεία απουσίας διαβάσεων πεζών

Ακολουθούν αποσπάσματα εικόνων στα κρίσιμα σημεία της περιοχής.



Εικόνα 25. Συμβολή Ευκαλύπτων και Ευμαθίου



Εικόνα 6. Οδός Ευμαθίου.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας επί της οδού το Τμήμα μας έρχεται συμπληρωματικά στην μελέτη η οποία έχει υλοποιηθεί να προτείνει την προσθήκη διαβάσεων έως την εκπόνηση και εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης στην ευρύτερη περιοχή αλλά και στο σύνολο της πολεοδομικής ενότητας.

Γ. Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στην υπό εξέταση περιοχή προβλέπονται παρεμβάσεις που αποκαθιστούν σημειακά προβλήματα στην περιοχή παρέμβασης **μέχρι** την οριστική εφαρμογή μιας ευρύτερης κυκλοφοριακής μελέτης.

Για την **άρση** των παραπάνω **αστοχιών** που αφορούν στην ασφαλή κίνηση των πεζών επί της οδού καθώς και την ενίσχυση **της οδικής ασφάλειας** στην περιοχή μελέτης, εισηγούνται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

Για λόγους **βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδισιμότητας** στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:

- Η τοποθέτηση διαβάσεων πεζών στην συμβολή των οδών Ευμαθίου και Ευκαλύπτων.

Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω εισηγούμαστε:

- Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Ακολούθησε συζήτηση μεταξύ των μελών της Επιτροπής, κατά την οποία ο κ. Πρόεδρος πρότεινε να τεθεί η ανωτέρω εισήγηση σε δημόσια διαβούλευση για δέκα (10) ημέρες προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων πολιτών.

Η πρόταση του κ. Προέδρου έγινε ομόφωνα δεκτή από τα μέλη της Επιτροπής και στη συνέχεια παρακάλεσε για τη λήψη σχετικής απόφασης.

Αφού έλαβε υπόψη της:

- 61

3. Τη με αριθμό 333/2025 απόφασή της με θέμα: «Εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - τοποθέτηση οριοδεικτών σε τμήμα της Λεωφόρου 62 Μαρτύρων, περιοχή Δειλινά» (ΑΔΑ: ΨΗΠΒΩ0Ο-ΣΒΓ) και τη με αριθ.334/2025 (ΑΔΑ: 9ΨΧ6Ω0Ο-ΚΓ1) με θέμα: «Εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – τοποθέτηση οριοδεικτών επί του οδοστρώματος σε οδούς της πόλης του Ηρακλείου».

4. Τις διατάξεις των άρθρων 63, 72, 73 του Ν.3852/2010 και του άρθρου 74Α του Ν.3852/2010 όπως προστέθηκε και ισχύει με τις διατάξεις του άρθρου 9 του Ν.5056/2023.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Θέτει σε δημόσια διαβούλευση δέκα (10) ημερών προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων πολιτών, τα παρακάτω θέματα του με αριθ.πρωτ.45139/22-04-2025 2^{ου} πρακτικού συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνεται αυτούσιο στο ιστορικό της παρούσας:

ΘΕΜΑ 3^ο εκτός ημερησίας διάταξης: Νέα Λεωφορειακή Γραμμή Αεροδρόμιο-Κνωσσός.

ΘΕΜΑ 1^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις «Τοποθέτηση οριοδεικτών» επί του οδοστρώματος σε οδούς της Πόλης του Ηρακλείου.

ΘΕΜΑ 2^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, συμπληρωματικά μέτρα σε περιοχή της Νέας Αλικαρνασσού για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την αποκατάσταση ζητημάτων κυκλοφορίας πεζών.

ΘΕΜΑ 3^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις «Υποχρεωτική διακοπή πορείας» σε συμβολές των οδών με την οδό Νικ. Πετρίδη, περιοχή Μεσαμπελιών.

ΘΕΜΑ 4^ο: Ενίσχυση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περίξ του Γηπέδου Ηροδότου και σχολικών συγκροτημάτων επί της οδού Ι. Προκοπίδη στη Ν. Αλικαρνασσό.

ΘΕΜΑ 5^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή του Μασταμπά για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και προώθηση της ασφαλούς μετακίνησης.

ΘΕΜΑ 6: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ σχολικών συγκροτημάτων (6^ο Νηπιαγωγείο και 48^ο Δημοτικό) σε περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κάντια-Φιλικής Εταιρείας-Ερυθρού Σταυρού, Περιοχή Κατσαμπάς-Πόρος.

ΘΕΜΑ 7: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις εμπροσθεν των 30^ο & 45^ο Νηπιαγωγείων επί της οδού Λευκωσίας, περιοχή Δειλινών.

ΘΕΜΑ 8: Κυκλοφοριακές αλλαγές (αδιέξοδη οδός-τμήμα) στην οδό Ευστρατίου Φωτάκη στα πλαίσια εκτέλεσης του έργου «Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών».

ΘΕΜΑ 9: Ενίσχυση οδικής ασφάλειας & δημιουργία διαβάσεων πεζών πλησίον εγκαταστάσεων ΙΤΕ και ΕΝΙΣΑ. Ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επί της κοινοτικής οδού Νικ. Πλαστήρα σε Μετόχι ΚΟΛΥΒΑ, ΑΝΤΙΝ ΜΠΕΗ - Επαρχιακή οδός «ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΒΟΥΤΩΝ».

ΘΕΜΑ 10: Σχέδιο διαγράμμισης ανοιχτού χώρου στάθμευσης λεωφορείων και Ι.Χ. στην Κνωσσό.

ΘΕΜΑ 11: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, προσθήκη διαβάσεων πεζών επί της οδού Ευμαθίου περιοχή Μεσαμπελιές.-

Έγινε, αποφασίστηκε και υπογράφηκε
Ο Πρόεδρος Τα Μέλη
(Ακολουθούν οι υπογραφές)
Ακριβές αντίγραφο ατελές για Δημοτική Υπηρεσία
Ηράκλειο, 30-04-2025
Η Γραμματέας