

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ 350**(Αριθμός πρακτικού 23)**

Η Δημοτική Επιτροπή Ηρακλείου αποτελούμενη από τα παρόντα τακτικά μέλη της κ.κ. Αλέξιο Καλοκαιρινό Δήμαρχο ως Πρόεδρο, Μαρία Αντωνακάκη-Χαλβατζή Αντιπρόεδρο, Γεώργιο Αग्रιμανάκη, Νικόλαο Γιαλιτάκη, Γεώργιο Καραντινό, Νικόλαο Κονταράκη και Γεώργιο Σισαμάκη.

Απόντων των τακτικών μελών κ.κ Μιχαήλ Αρβανιτάκη και Σταύρου Στεφανάκη, οι οποίοι αν και κλήθηκαν νόμιμα δεν παρευρίσκονται.

Συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση στο Δημοτικό Κατάστημα Ηρακλείου, σήμερα **26-06-2024** ημέρα **Τετάρτη 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 και των άρθρων 8 και 9 του Ν.5056/2023.

Τα μέλη κλήθηκαν νόμιμα με την υπ' αριθμ. **64742/21-6-2024** πρόσκληση του Προέδρου της, παρούσες είναι και οι γραμματείς της Επιτροπής υπάλληλοι του Δήμου Μαρία Κυρέξη και Μαρία Σφακιανάκη.

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

Θέμα 16^ο: «Λήψη απόφασης για δημόσια διαβούλευση του με αριθ.πρωτ.62893/17/06/2024 1^ο πρακτικού συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας».

Ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής τη με αριθμ.πρωτ.63022/18-06-2024 εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Έργων κ. Γιώργου Σισαμάκη που αφορά στο Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, του Δήμου Ηρακλείου, που έχει ως εξής:

«ΣΧΕΤ.: Το αριθ.πρωτ.62893/17-6-2024 1^ο πρακτικό συνεδριάσεως.

Σας διαβιβάζουμε το αριθ.πρωτ.62893/17-06-2024 1^ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας.

Παρακαλούμε για τη λήψη σχετικής απόφασης».

Στη συνέχεια ο κος Πρόεδρος έθεσε υπόψιν των μελών της Επιτροπής 1^ο πρακτικό συνεδριάσεως που συνέταξε η Επιτροπή Κυκλοφορίας και έχει ως εξής:

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 01/2024

Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε στην αίθουσα συνεδριάσεων του κτιρίου της Δημοτικής Ενότητας Αλικαρνασσού (πρώην Δημαρχείο Αλικαρνασσού) την **Παρασκευή 24/05/2024** και ώρα **12:30 π.μ.** ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Σισαμάκη Γεώργιου.

Η σύνθεση της επιτροπής σύμφωνα με την 98/2024 Απόφαση 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 αναπληρωτή του τον κ. Κανάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο για σένα», Ερμείδης Συμεών, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραντεμοίρη Μανώλη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Λαϊκή Συνσπείρωση», 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, Κουμαντάκης Εμμανουήλ, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Χουστουλάκη Αλέξανδρο, 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. Γερόνυμο Χαράλαμπο, εκπρόσωποι του συλλόγου ΑμεΑ, Μaráκης 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, Κατράς Μηνάς, τακτικό μέλος, Ερμείδης Συμεών, τακτικό μέλος, », Καρακούδης Στέλιος, τακτικό μέλος, Πλατάκη Παρασκευή, τακτικό μέλος, Κουμαντάκης Εμμανουήλ, τακτικό μέλος, Βουλγαράκης Καλλέργος, τακτικό μέλος, Βαρδαβάκης Ιωάννης, τακτικό με αναπληρωτή του τον κ. Κυρλάκη Νικόλαο, Σαρρής Επαμεινώνδας, τακτικό μέλος, Χαιρέτη Πελαγία, 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 Μιχάλης από την 4η Δημοτική κοινότητα η κα. Βρούχου - Πουλή Δωροθέα και από την Δημοτική κοινότητα Καλλιθέας η κα Γιαννουδάκη Ραφαέλα.

ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ Α: Τοποθέτηση οριοδεικτών σε διάφορα σημεία του Δήμου Ηρακλείου.

Συγκεκριμένα: στην συμβολή των οδών Κοτζιά και Επιμενίδου, Θεοτοκοπούλου και Λορδ. Βύρωνα, επί της οδού Μάρκου Μουσούρου μετά από αίτημα της 1^{ης} Δημοτικής Κοινότητας στην μία πλευρά της οδού, επί της παραλιακή Λεωφόρο Σοφ. Βενιζέλου από το κυκλικό κόμβο της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου έως τους φωτεινούς σηματοδότες στην συμβολή με την οδό Μίνως (στην κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά) και τοποθέτηση καμερών για έλεγχο του ορίου ταχύτητας σε συνεργασία με την Τροχαία Ηρακλείου.

Ο πρόεδρος της Επιτροπής κ. Σισαμάκης Γεώργιος εισηγήθηκε τα θέματα εκτός ημερησίας διάταξης, αναφερόμενος σε σημεία τα οποία χρήζουν άμεσης παρέμβασης για την διευκόλυνση της κυκλοφορίας. Προτάθηκε η τοποθέτηση εύκαμπτων οριοδεικτών στα εξής σημεία: α) στην συμβολή των οδών Αλεξ. Κοτζιά και Επιμενίδου, β) στην συμβολή των οδών Θεοτοκοπούλου και Λορδ. Βύρωνα, γ) επί της Λ. Σοφ. Βενιζέλου από το κυκλικό κόμβο της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου έως τους φωτεινούς σηματοδότες στην συμβολή με την οδό Μίνως (στην κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά) δ) μετά από αίτημα της 1ης Δημοτικής Κοινότητας να τοποθετηθούν στην μια πλευρά επί της οδού Μαρκ. Μουσούρου εύκαμπτοι οριοδείκτες και τέλος να γίνουν οι απαραίτητες διαδικασίες από την Τροχαία Ηρακλείου για τοποθέτηση κάμερας ελέγχου ορίου ταχύτητας στην Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου για μείωση της ταχύτητας από τους οδηγούς για την ελάττωση των τροχαίων ατυχημάτων. Στην συνέχεια ακολούθησε διαλογική συζήτηση περί των

θεμάτων.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην εισήγηση του προέδρου της Επιτροπής κυκλοφορίας στα εκτός ημερησίας θέματα για τοποθέτηση οριοδεικτών: α) στην συμβολή των οδών Αλεξ. Κοτζιά και Επιμενίδου, β) στην συμβολή των οδών Θεοδοκοπούλου και Λορδ. Βύρωνα, γ) επί της παραλιακής από το κυκλικό κόμβο της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου έως τους φωτεινούς σηματοδότες στην συμβολή με την οδό Μίνωος (στην κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά) η τοποθέτηση τους θα γίνει πιλοτικά δ) να τοποθετηθούν στην μια πλευρά επί της οδού Μαρκ. Μουσούρου εύκαμπτοι οριοδείκτες και τέλος να γίνουν οι απαραίτητες διαδικασίες από την Τροχαία Ηρακλείου για τοποθέτηση κάμερας ελέγχου ορίου ταχύτητας στην παραλιακή Λεωφόρο για μείωση της ταχύτητας από τους οδηγούς για την ελάττωση των τροχαίων ατυχημάτων, όπως αποτυπώνονται στα συν. σχέδια Α1,Α2,Α3,Α4

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή που περιλαμβάνει τις οδούς Κνωσσού- Ι. Κακριδή- Ερυθραίας-Αθηνών για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Α. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (4/2024), 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.).

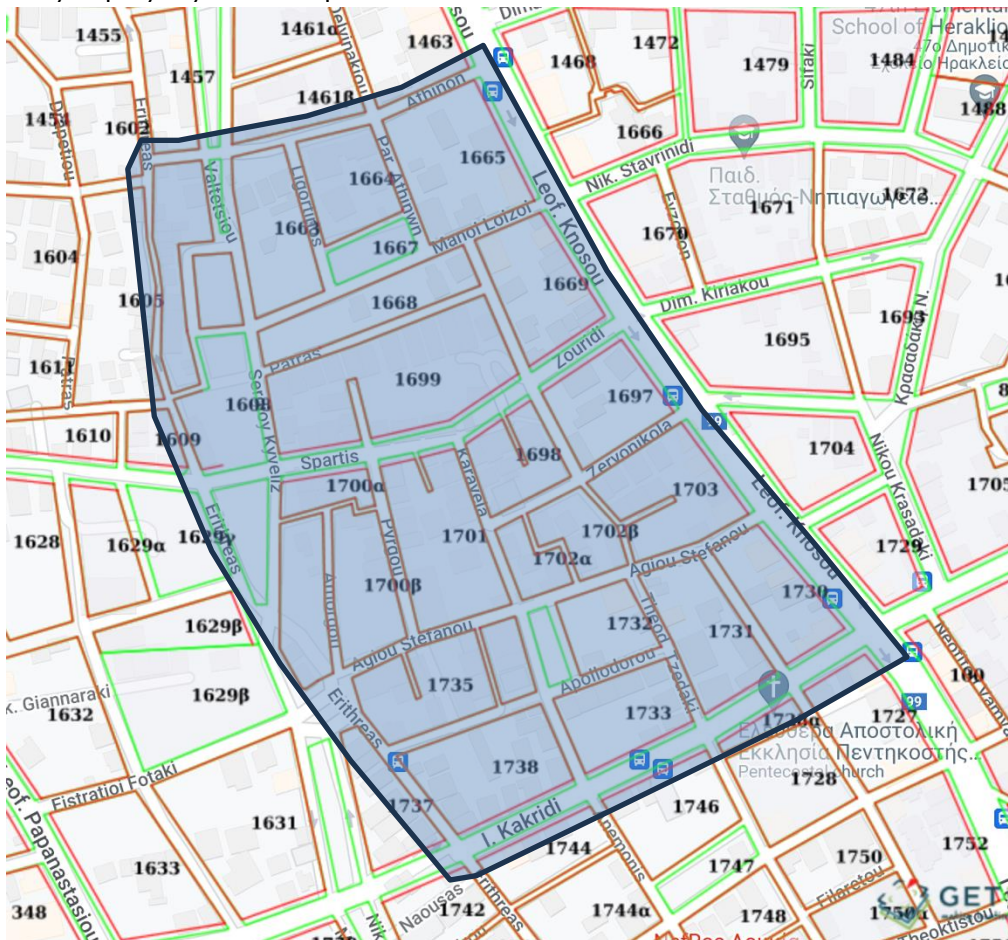
Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει πλήθος αιτημάτων για την κυκλοφοριακή διαχείριση σε πλήθος οδών στην περιοχή Αλάτσατα σχετικά με τον καθορισμό προτεραιότητας (προσθήκη STOP), μονοδρομήσεις κ.α.

Σημειώνεται ότι η περιοχή εντάσσεται στον τομέα Ε του σχεδίου πόλης στην ευρύτερη περιοχή Αγ. Ιωάννης-Φορτέτσα- Μεσαμπελιές και έχει ολοκληρωθεί η 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 και σημειακές μονοδρομήσεις και άλλες ρυθμίσεις 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 παρουσιάζεται παρακάτω και περικλείεται από τις οδούς Κνωσού, Κακριδή, Ερυθραίας, Αθηνών.

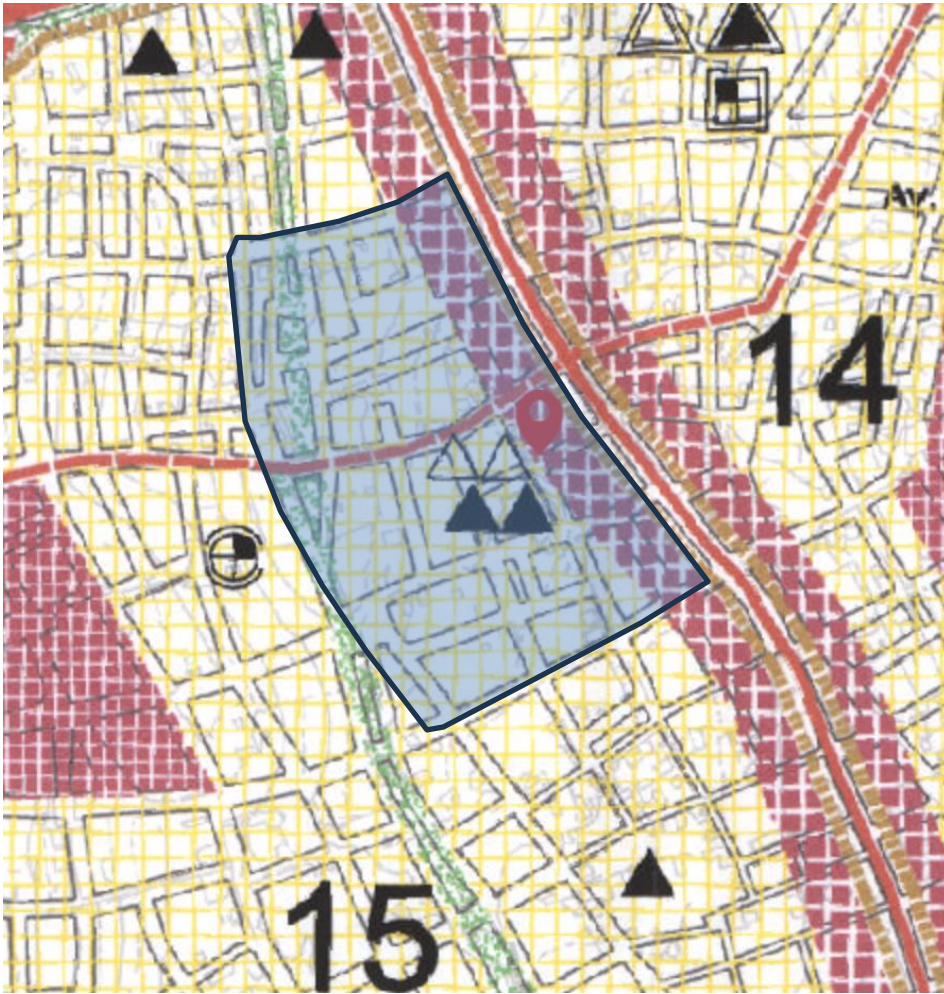


Εικόνα 1. απόσπασμα περιοχής υπό εξέταση

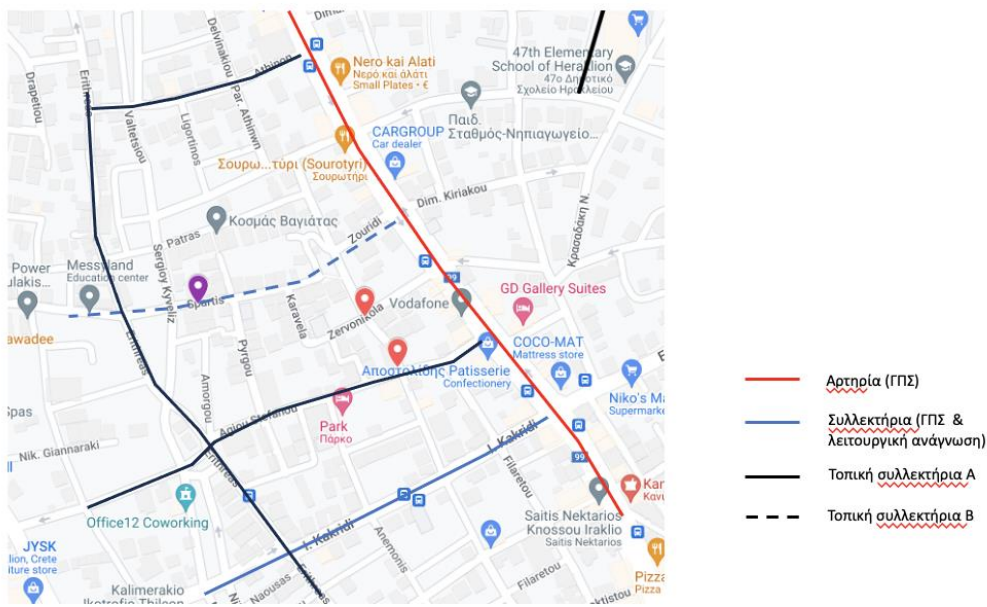
Σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου ισχύουν τα κάτωθι:

Αρτηρίες είναι η λεωφόρος Κνωσού. Η οδός Σπάρτης είναι συλλεκτήρια οδός και είναι υπό διάνοιξη. Σημειώνεται ότι ρόλο συλλεκτήριας έχει σήμερα η οδός Ι. Κακριδή και τμήματα της οδού Ερυθραίας. Το σύνολο των λοιπών οδών είναι τοπικές. Στο ΓΠΣ χωροθετούνται πλήθος χρήσεων που ήδη εντοπίζονται στην περιοχή όπως σχολεία.

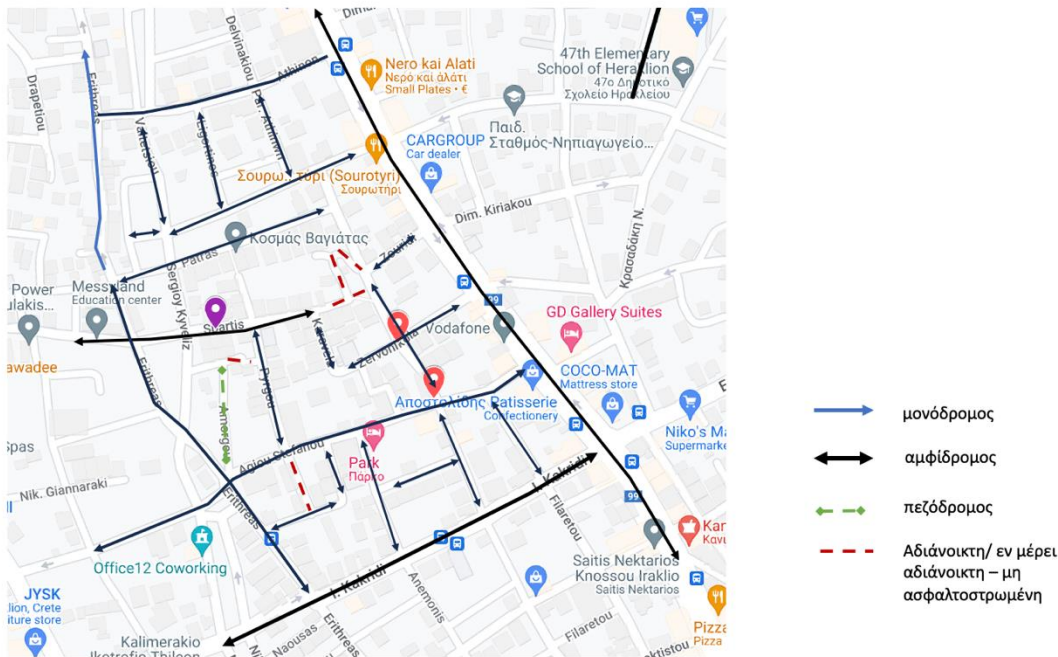
Οι χρήσεις γης που προβλέπονται είναι κεντρικές λειτουργίες πόλης στα ΟΤ κατά μήκος της Λ. Κνωσού και γενική κατοικία στην υπόλοιπη περιοχή.



Εικόνα 2. εντοπισμός της περιοχής παρέμβασης στο ΓΠΣ Ηρακλείου
Στο κατωτέρω διάγραμμα παρουσιάζεται η υφιστάμενη – λειτουργική- ιεράρχηση των οδών της περιοχής μελέτης.

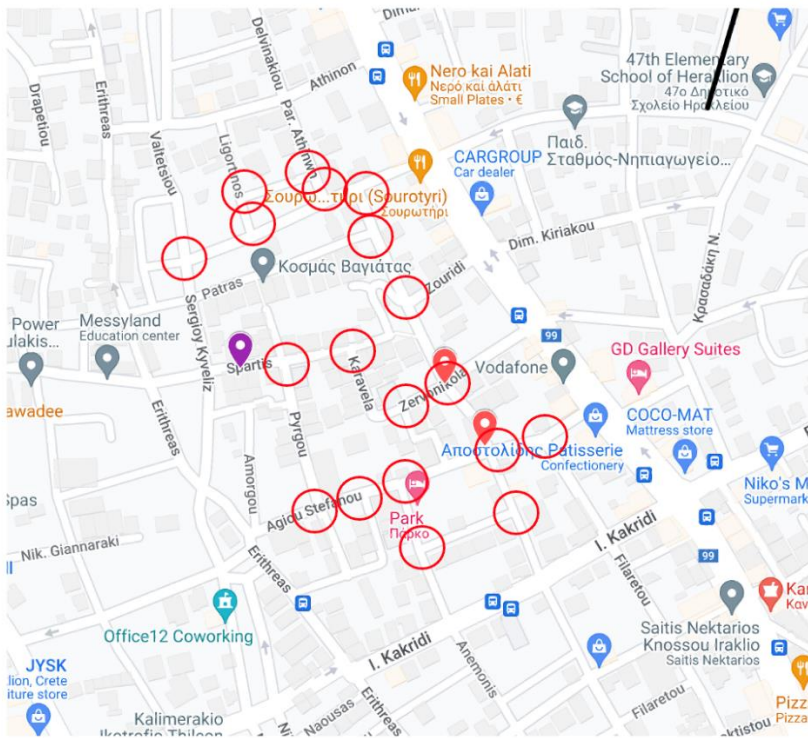


Εικόνα 3. λειτουργική ιεράρχηση στην περιοχή μελέτης
Σημαντική είναι η εκκρεμότητα πλήρους διάνοιξης της οδού Σπάρτης που θα συνδέει την Ερυθραίας με τη Α. Κνωσού οπότε και επίκειται να λάβει χαρακτήρα συλλεκτρίας.
Οι κατευθύνσεις των οδών στο υπό μελέτη τμήμα παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα.



Εικόνα 4. κατευθύνσεις οδών και αδιάνοικτα τμήματα εντός περιοχής μελέτης

Στο κατωτέρω γράφημα παρουσιάζονται οι διασταυρώσεις οδών που παρουσιάζουν έλλειψη σήμανσης.



Εικόνα 5. διασταυρώσεις εντός ΠΙΜ με ελλειμματική σήμανση

Ακολουθούν φωτογραφίες σε διάφορες οδούς της περιοχής.



Εικόνα 6. εικόνες σε οδούς της περιοχής

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

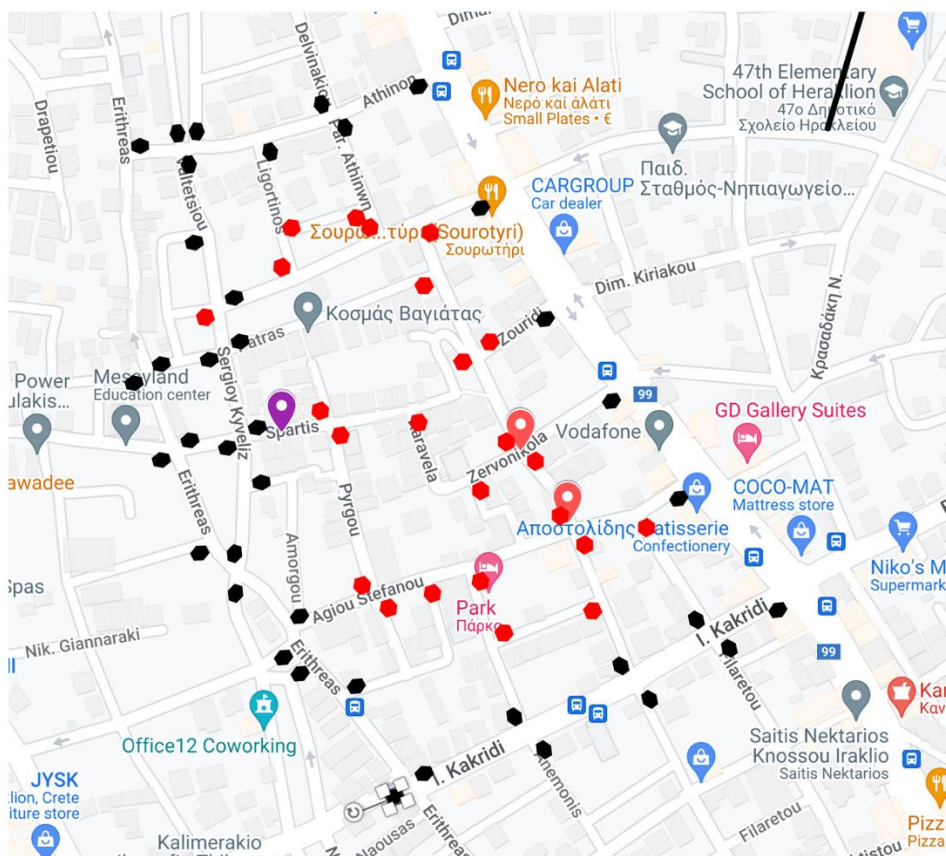
- Στο σύνολο της περιοχής μελέτης υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις αναφορικά με την προτεραιότητα κυκλοφορίας οχημάτων (βλ. ανωτέρω γράφημα),
- Υπάρχουν βασικές ελλείψεις και στο δίκτυο πεζοδρομίων (χωρίς πεζοδρόμια ή με μικρού πλάτους πεζοδρόμια με εμπόδια και φθορές).
- Στο σύνολο των τοπικών οδών παρατηρείται στάθμευση επί της οδού καθώς και σημειακά σε γωνίες των ΟΤ.
- Εντός των υπό- περιοχών δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις
- Ο κυκλοφοριακός φόρτος εμφανίζεται χαμηλός εντός της περιοχής παρέμβασης με αιχμές επί της Λ. Κνωσού και της Ι. Κακριδή.
- Εντός της περιοχής δεν διέρχονται λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας. Κατά κανόνα η περιοχή

εξυπηρετείται από γραμμές που διέρχονται από τη Λ. Κνωσού.

- Στην περιοχή παρατηρείται ότι πλήθος οδών καλούνται να υποστηρίξουν αμφίδρομη λειτουργία χωρίς να έχουν τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και την λειτουργική ιεράρχηση του δικτύου το τμήμα μας επεξεργάστηκε τις μικρότερες δυνατές παρεμβάσεις αναφορικά με προτάσεις αναβάθμισης των διασταυρώσεων για καθορισμό προτεραιότητας (προσδιορισμός νέων σημείων παραχώρησης προτεραιότητας – STOP) έως την εκπόνηση πλήρους κυκλοφοριακής μελέτης στο σύνολο της πολεοδομικής ενότητας.

Στα παρακάτω αποσπάσματα χαρτών παρουσιάζονται τα σημεία όπου απαιτείται νέα προσθήκη σήμανσης P-2 (STOP).



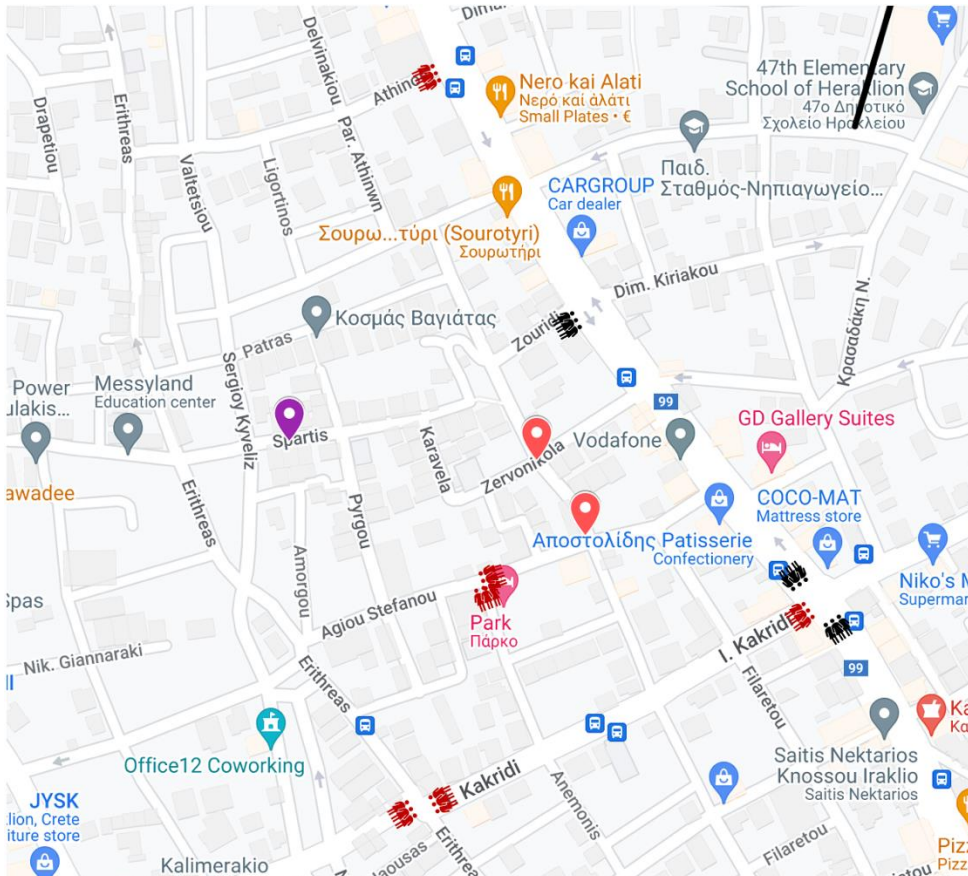
Εικόνα 7. εντοπισμός υφιστάμενων (μαύρο) και προτεινόμενων STOP (κόκκινο) στην περιοχή μελέτης **Ειδικότερα προβλέπεται προτεραιότητα των κάτωθι οδών έναντι των καθέτων τους με βάση την ιεράρχηση, τη γεωμετρία και την ορατότητα που εντοπίζεται σήμερα στο δίκτυο (βλ. εικόνα ανωτέρω και σχέδιο παρακάτω) ως εξής:**

- Προτεραιότητα στην οδό Αγ. Στεφάνου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Κνωσού και Ερυθραίας
- Προτεραιότητα στην οδό Ζερβονικόλα έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Κνωσού.
- Προτεραιότητα στην οδό Σπάρτης έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Ερυθραίας, Σεργίου.
- Προτεραιότητα στην οδό Μάνου Λοΐζου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Κνωσού και Σεργίου.
- Νέο όριο ταχύτητας 20χλμ/ω στην οδό Σπάρτης λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά μέχρι και τη διάνοιξη αυτής ως συλλεκτρία.
- Η προτεραιότητα και το νέο όριο ταχύτητας στο λοιπό τοπικό δίκτυο παρουσιάζεται αναλυτικά στο σχέδιο

Στην παρούσα φάση δεν προτείνονται μονοδρομήσεις οδών.

Νέες διαβάσεις πεζών προβλέπονται στις κατωτέρω συμβολές οδών:

- Αθηνών και Λ. Κνωσού
- Αγ. Στεφάνου και Ανεμώνης
- Κακριδή και Ερυθραίας
- Κακριδή και Λ. Κνωσού
- Κνωσού και Ε. Χατζάκη
- Ανεμώνης
- Κακριδή και Τζεδάκη



Εικόνα 8. προτεινόμενες διαβάσεις πεζών στην περιοχή

Για τη διασφάλιση της ομαλής πορείας των οχημάτων και την οριοθέτηση του σημείου στάσης και ελέγχου προτείνεται ενίσχυση με οριζόντια σήμανση STOP line στις συμβολές οδών:

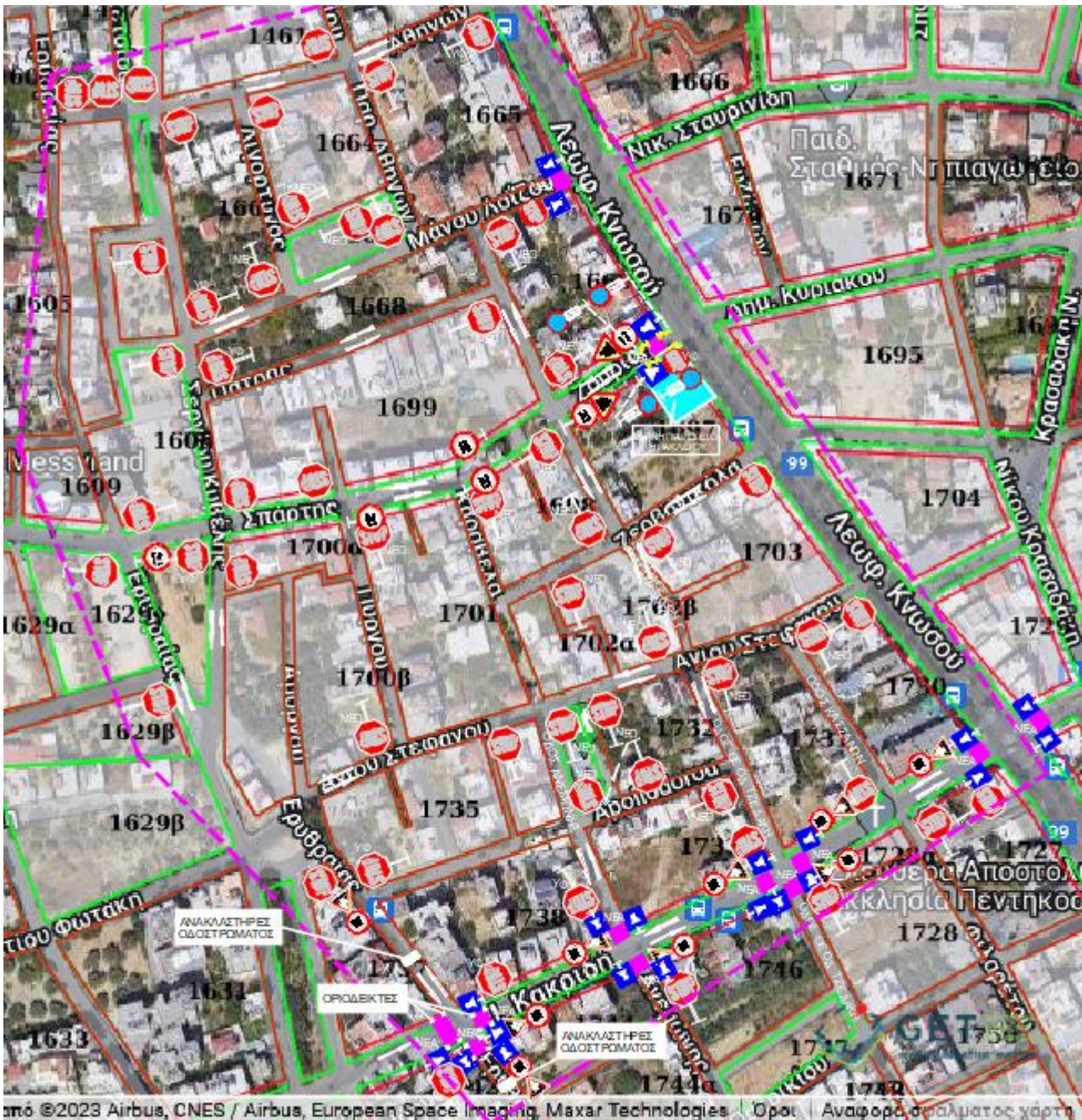
- Βαλτεσίου και Αθηνών
- Ζερβονικόλα και Τζεδάκη/ Μανραντωνάκη
- Αγ. Στεφάνου και Τζεδάκη/ Μανραντωνάκη

Γ. Εισήγηση

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

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

- Για λόγους βελτίωσης της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδησιμότητας στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:
 - ✓ δημιουργία διαβάσεων πεζών, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο χάρτη, για την ασφαλή διέλευση των πεζών, με ιδιαίτερη μέριμνα στις σχολικές εγκαταστάσεις και προσθήκη ανακλαστήρων οδοστρώματος στη γραμμή προ της διάβασης
 - ✓ κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε όλες τις νέες και υφιστάμενες διαβάσεις της περιοχής,
 - ✓ σήμανση για απαγόρευση στάσης - στάθμευσης στο σύνολο των συμβολών των οδών (γωνίες ΟΤ),
 - ✓ τοποθέτηση σήμανσης για καθορισμό οδών προτεραιότητας στο τοπικό δίκτυο στις συμβολές που απουσιάζει (P-2 ΣΤΟΠ) όπως περιγράφεται παραπάνω.



Προτεινόμενο σχέδιο

Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω εισηγούμεστε:

- Προτεραιότητα στην οδό Αγ. Στεφάνου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς)

εκτός της Κνωσού και Ερυθραίας

- Προτεραιότητα στην οδό Ζερβονικόλα έναντι όλων των καθέτων της (Ρ2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Κνωσού,
- Προτεραιότητα στην οδό Σπάρτης έναντι όλων των καθέτων της (Ρ2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Ερυθραίας, Σεργίου,
- Προτεραιότητα στην οδό Μάνου Λοίζου έναντι όλων των καθέτων της (Ρ2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Κνωσού και Σεργίου,
- **Νέο όριο ταχύτητας 20χλμ/ω στην οδό Σπάρτης λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά μέχρι και τη διάνοιξη αυτής ως συλλεκτήρια,**
- **Η προτεραιότητα και το νέο όριο ταχύτητας στο λοιπό τοπικό δίκτυο παρουσιάζεται αναλυτικά στο σχέδιο.**
- Τοποθέτηση διάβασης πεζών στην συμβολή των οδών Αθηνών και Λ. Κνωσού επί της οδού Αθηνών, Αγ. Στεφάνου και Ανεμώνης, Ζουρίδη και Λ. Κνωσού επί της Ζουρίδη (είσοδος 13^{ου} Νηπιαγωγείου), Ι. Κακριδή και Ερυθραίας 2 διαβάσεις, Θεοφράστου και Ερυθραίας επί της οδού Θεοφράστου, Ι. Κακριδή και Λ. Κνωσού επί της Ι. Κακριδή, Λ. Κνωσού και Ε. Χατζάκη επί της Ε. Χατζάκη, Ι. Κακριδή και Ανεμώνης (2 επί της οδού Ανεμώνης, Θεοδ. Τζεδάκη και Ι. Κακριδή (1 επί της οδού Θεοδ. Τζεδάκη και 2 επί της οδού Ι. Κακριδή).
- Τοποθέτηση πινακίδων Ρ-40 με πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών και στις δύο πλευρές της εισόδου του Νηπιαγωγείου και τοποθέτηση κίτρινης διαγράμμισης.
- Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος επί της οδού Ερυθραίας πριν και μετά την συμβολή της με την οδό Ι. Κακριδή.
- Τοποθέτηση οριοδεικτών στις διαβάσεις πεζών για αποφυγή παράνομης στάθμευσης.

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- *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 διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή που περιλαμβάνει τις οδούς Κνωσού- Ι. Κακριδή-Ερυθραίας-Αθηνών για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 1.*

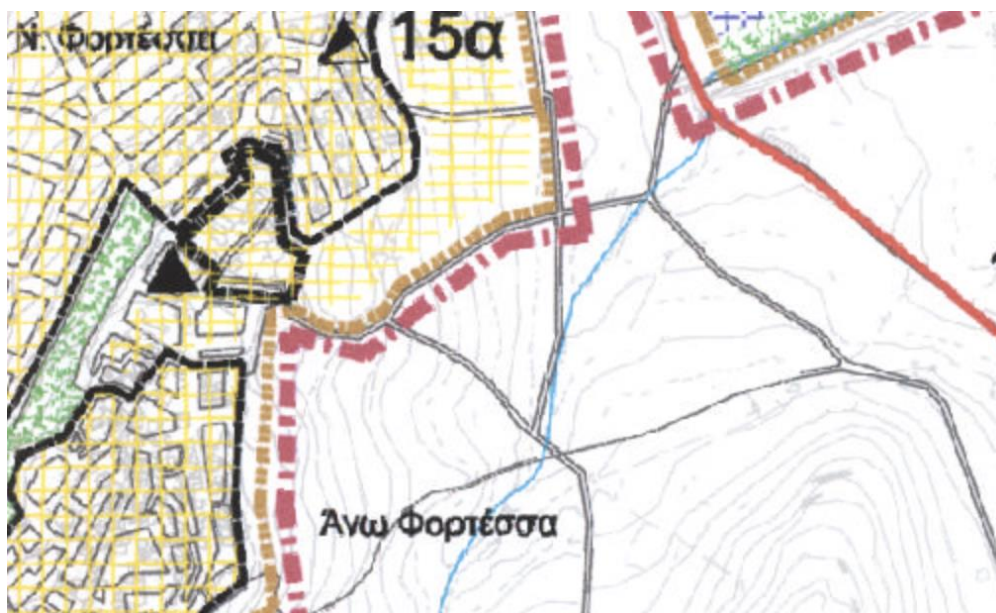
ΘΕΜΑ 2^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή της Κάτω Φορτέτσας για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Α. Εισαγωγικά στοιχεία και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Η οδός Ετεοκλέους στην περιοχή της Φορτέτσας και αποτελεί τοπική οδό πλάτους 3,9-5μ., αντίστοιχα και οι συμβάλλουσες σε αυτή Πολυνείκους, Αναπαύσεως, Μικρασιατών και Αττάλειας κατά περίπτωση και μικρότερου πλάτους.



Εικόνα 9. εντοπισμός οδών περιοχής από την απόφαση ονοματοδοσίας Δήμου Ηρακλείου Πλήθος εκ των συμβολών παρουσιάζουν ελλείψεις σήμανσης (STOP, αδιέξοδη πορεία κ.α.). Σημειώνεται ότι η περιοχή είναι εκτός ρυμοτομικού σχεδίου, στο όριο του ΓΠΣ Ηρακλείου.



Εικόνα 10. απόσπασμα ΓΠΣ



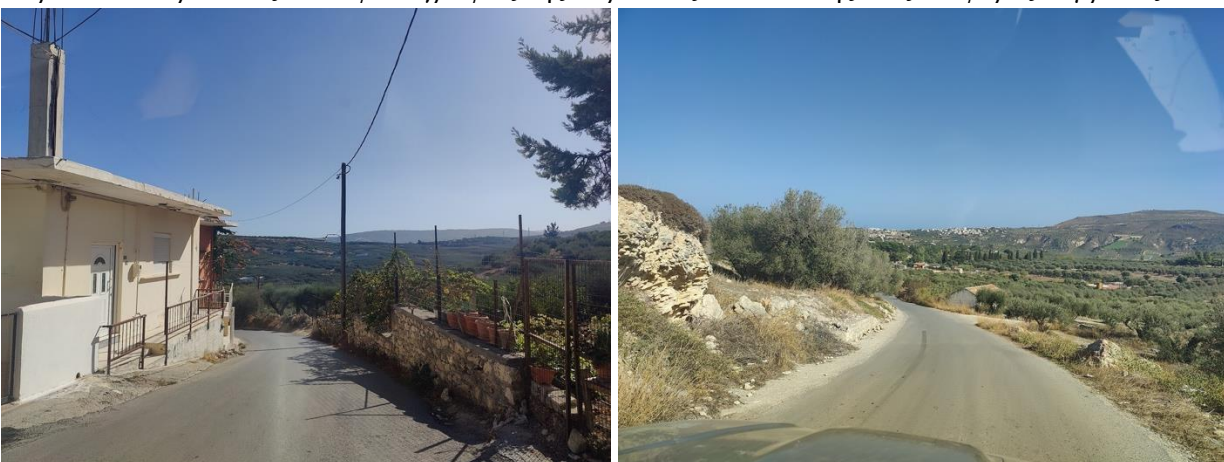
Εικόνα 11. απόσπασμα αεροφωτογραφίας GIS HERAKLION

Στην ευρύτερη περιοχή δεν υπάρχει ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη και μέχρι και σήμερα οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν στην περιοχή έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

- α) 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 προβλημάτων οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών,

Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την προσωρινή άμβλυνση μέρους των προβλημάτων της περιοχής με απόδοση εκ νέου προτεραιότητας στη συμβολή των οδών και την ενίσχυση της ορατότητας με την προσθήκη καθρεπτών.

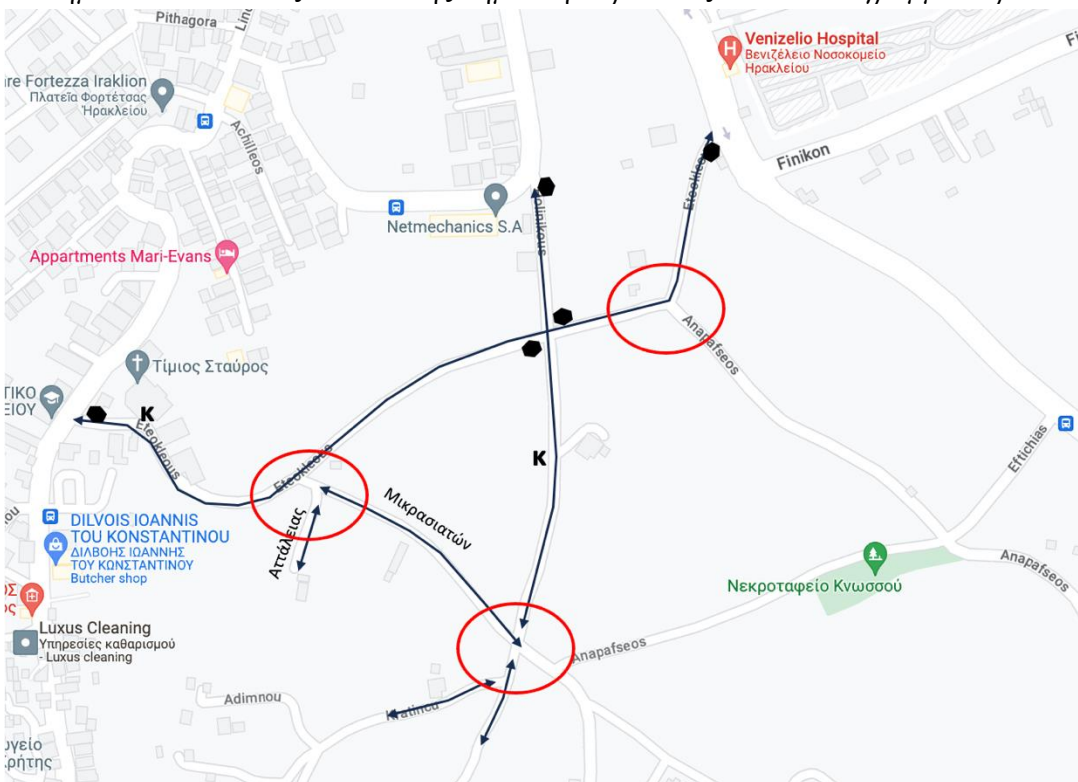
Παρακάτω παρουσιάζονται φωτογραφίες της παρούσας κατάστασης στις διάφορες συμβολές οδών.





Εικόνα 12. φωτογραφίες υφιστάμενης κατάστασης

Τα σημεία όπου εντοπίζεται ελλιπής σήμανση παρουσιάζεται στο διάγραμμα παρακάτω.



Εικόνα 13. διάγραμμα κατευθύνσεων οδών, βασικής σήμανσης και ελλειμματικών σημείων - υφιστάμενη κατάσταση

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω προτείνεται η τοποθέτηση σήμανσης STOP στα σημεία που προσδιορίζονται στο χάρτη παρεμβάσεων. Επιπρόσθετα θα τοποθετηθούν καθρέπτες για ενίσχυση της ορατότητας σε μεμονωμένες συμβολές οδών.

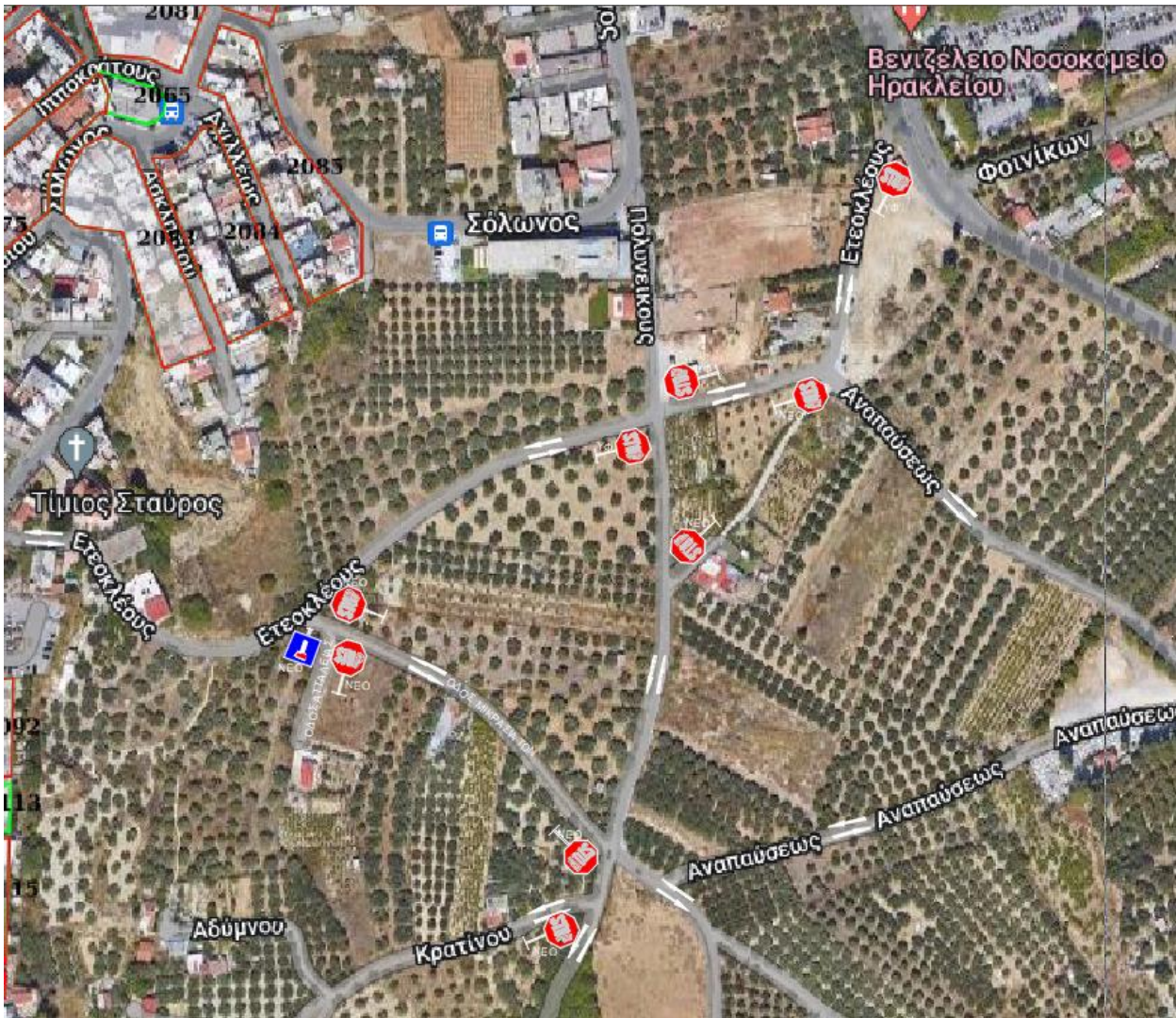
Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση προτείνεται η εφαρμογή των κατωτέρω επιμέρους ρυθμίσεων μέχρι την ευρύτερη αξιολόγηση της ευρύτερης περιοχής και την εκπόνηση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης.

Ειδικότερα οι παρεμβάσεις προσδιορίζονται στον χάρτη κατωτέρω και περιλαμβάνουν:

- Προσθήκη σήμανσης STOP στη συμβολή της οδού Αττάλειας και Μικρασιατών με προτεραιότητα στην οδό Μικρασιατών,
- Προσθήκη σήμανσης STOP στη συμβολή της οδού Μικρασιατών και Ετεοκλέους με προτεραιότητα στην οδό Ετεοκλέους,
- Προσθήκη σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Ετεοκλέους και Αναπαύσεως με προτεραιότητα στην οδό Αναπαύσεως (νότια) και στο τμήμα της οδού Ετεοκλέους (βόρεια) όπως φαίνεται στο χάρτη,
- Προσθήκη σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Πολυνείκους και ανώνυμης με προτεραιότητα στην οδό Πολυνείκους,
- Προσθήκη σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Πολυνείκους και Μικρασιατών με προτεραιότητα στην οδό Πολυνείκους,
- Προσθήκη σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Πολυνείκους και Κρατίνου με προτεραιότητα στην οδό Πολυνείκους,
- Τοποθέτηση σήμανσης για αδιέξοδη οδό (Π-25) στην οδό Αττάλειας στη συμβολή της με την οδό Μικρασιατών,
- Τοποθέτηση καθρέπτη κυκλοφορίας στο σημείο που παρουσιάζεται στο χάρτη κατωτέρω.





Προτεινόμενο σχέδιο

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Τοποθέτηση σήμανσης STOP στη συμβολή της οδού Αττάλειας και Μικρασιατών με προτεραιότητα στην οδό Μικρασιατών.
- Τοποθέτηση σήμανσης STOP στη συμβολή της οδού Μικρασιατών και Ετεοκλέους με προτεραιότητα στην οδό Ετεοκλέους.
- Τοποθέτηση σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Ετεοκλέους και Αναπαύσεως με προτεραιότητα στην οδό Αναπαύσεως (νότια) και στο τμήμα της οδού Ετεοκλέους (βόρεια) όπως φαίνεται στο χάρτη.
- Τοποθέτηση σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Πολυνεϊκούς και ανώνυμης με προτεραιότητα στην οδό Πολυνεϊκούς.
- Τοποθέτηση σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Πολυνεϊκούς και Μικρασιατών με προτεραιότητα στην οδό Πολυνεϊκούς.

- Τοποθέτηση σήμανσης STOP (P-2) στη συμβολή της οδού Πολυνείκους και Κρατίνου με προτεραιότητα στην οδό Πολυνείκους.
- Τοποθέτηση σήμανσης για αδιέξοδη οδό (Π-25) στην οδό Αττάλειας στη συμβολή της με την οδό Μικρασιατών.

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- 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 διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή της Κάτω Φορτέτσας για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 2.

ΘΕΜΑ 3^ο : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή Ατσαλένιο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

A. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (1/2024), 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.).

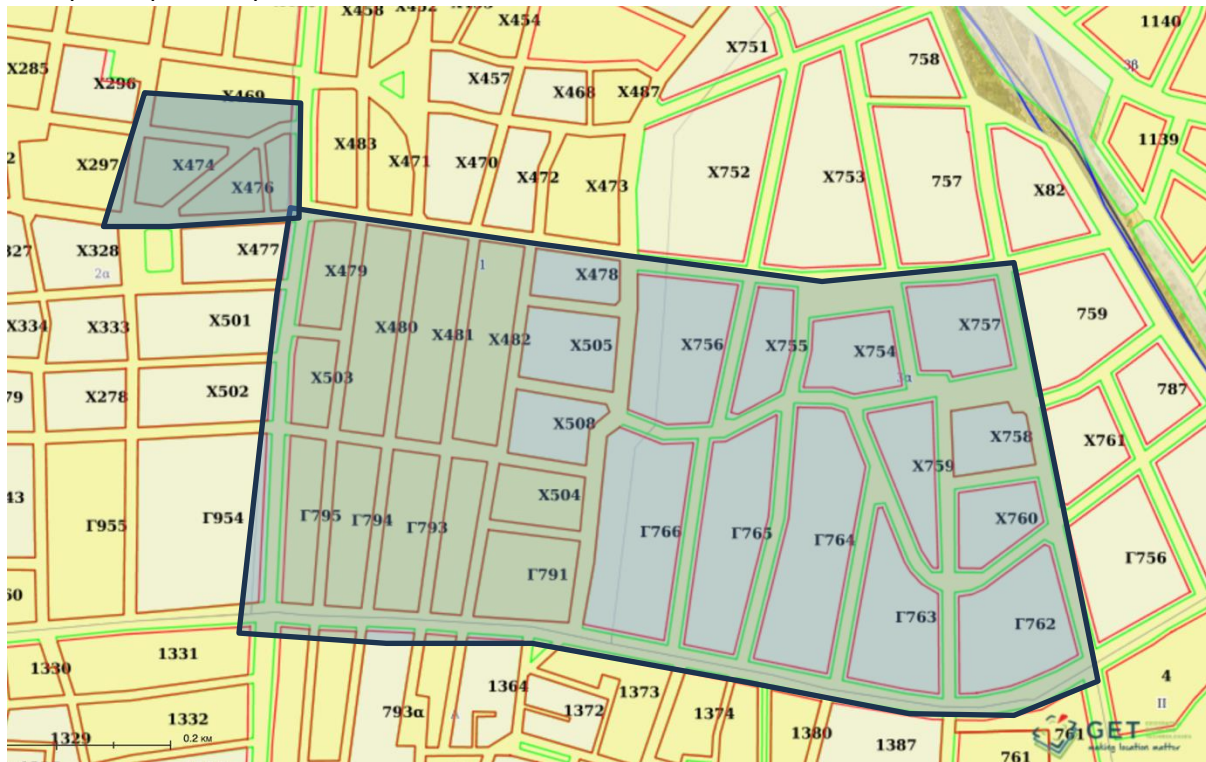
Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει πλήθος αιτημάτων για την κυκλοφοριακή διαχείριση σε πλήθος οδών στην περιοχή Ατσαλένιο σχετικά με τον καθορισμό προτεραιότητας (προσθήκη STOP), μονοδρομήσεις κ.α.

Σημειώνεται ότι η περιοχή εντάσσεται στον τομέα 1,2α και 3α του σχεδίου πόλης στην ευρύτερη περιοχή Ατσαλένιο.

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 και σημειακές μονοδρομήσεις και άλλες ρυθμίσεις 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 παρουσιάζεται παρακάτω και περικλείεται από τις οδούς Παρασκευοπούλου, Παπαναστασίου, Μεγ. Αλεξάνδρου και Ιωνίας ενώ επίσης λαμβάνεται υπόψη το μικρότερο τμήμα στα Βόρειο-δυτικά που περικλείεται από τις οδούς Ιωνίας, Γκ. Ξυλούρη, Διγενή Ακρίτα, Καστρινάκη και Παρασκευοπούλου.



Εικόνα 14. απόσπασμα περιοχής υπό εξέταση

Σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου ισχύουν τα κάτωθι:

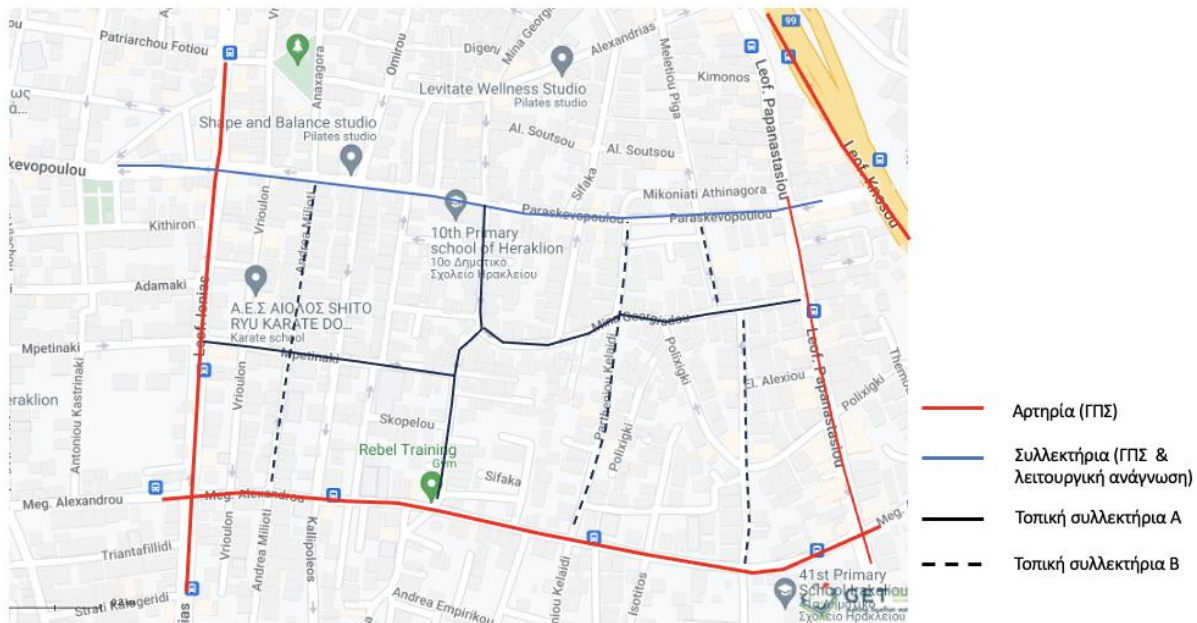
Αρτηρίες είναι η λεωφόρος Ιωνίας και η λεωφόρος Κνωσού (εκτός ΠΜ). Υπό διάνοιξη αρτηρία σημειώνεται η οδός Μεγ. Αλεξάνδρου η οποία έχει εν μέρει διανοιχθεί. Συλλεκτήρια οδός είναι η οδός Παρασκευοπούλου. Σημειώνεται ότι στην παρούσα φάση ως αρτηρία λειτουργεί και η οδός Παπαναστασίου – στα όρια της ΠΜ. Το σύνολο των λοιπών οδών έχουν χαρακτήρα τοπικής οδού.

Στο ΓΠΣ χωροθετούνται πλήθος χρήσεων γης που ήδη εντοπίζονται στην περιοχή όπως σχολεία (Θέση 10^{ου} δημοτικού σχολείου).

Η χρήση γης που προβλέπεται είναι κεντρικές λειτουργίες πόλης στα ΟΤ περίξ της πλατείας Ατσαλένιου και γενική κατοικία στην υπόλοιπη περιοχή.



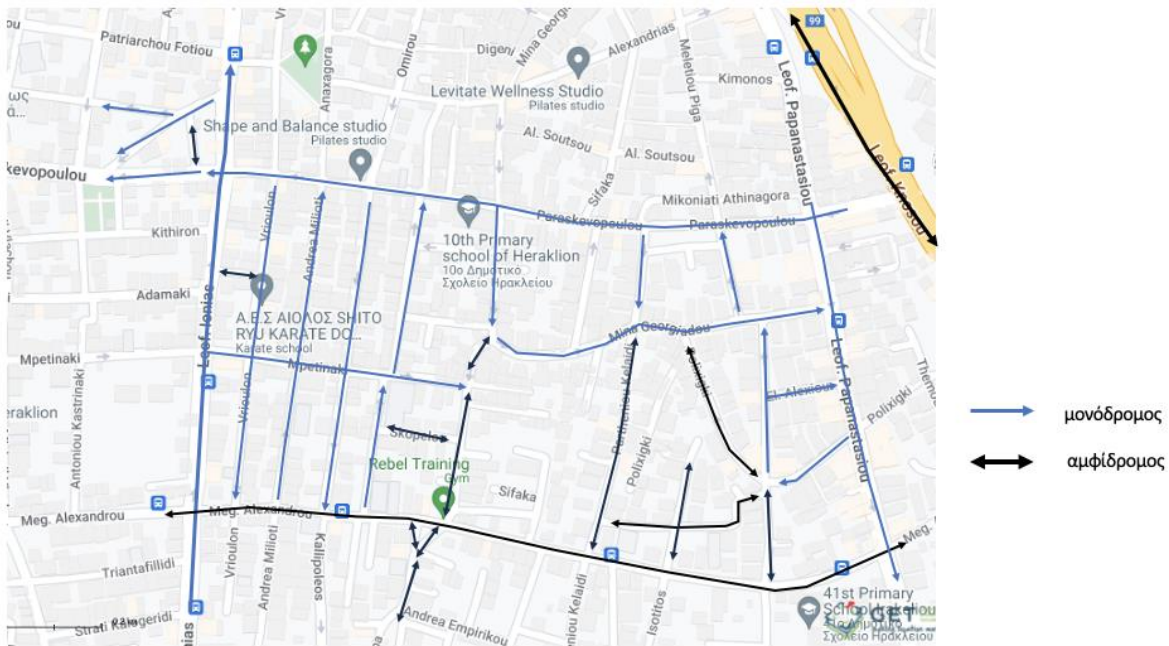
Εικόνα 15. εντοπισμός της περιοχής παρέμβασης στο ΓΠΣ Ηρακλείου
Στο κατωτέρω διάγραμμα παρουσιάζεται η υφιστάμενη – λειτουργική- ιεράρχηση των οδών της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 16. λειτουργική ιεράρχηση στην περιοχή μελέτης

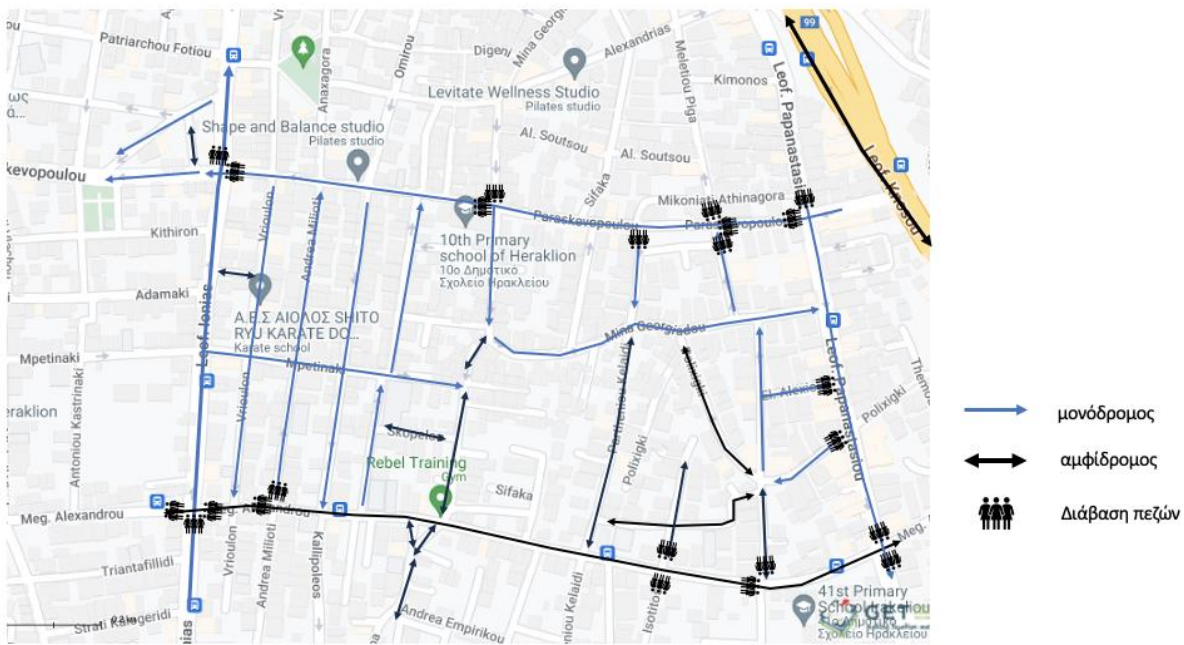
Σημαντική είναι η εκκρεμότητα πλήρους διάνοιξης της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου που θα συνδέει την Α. Ιωνίας με την Α. Κνωσού.

Οι κατευθύνσεις των οδών στο υπό μελέτη τμήμα παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα.



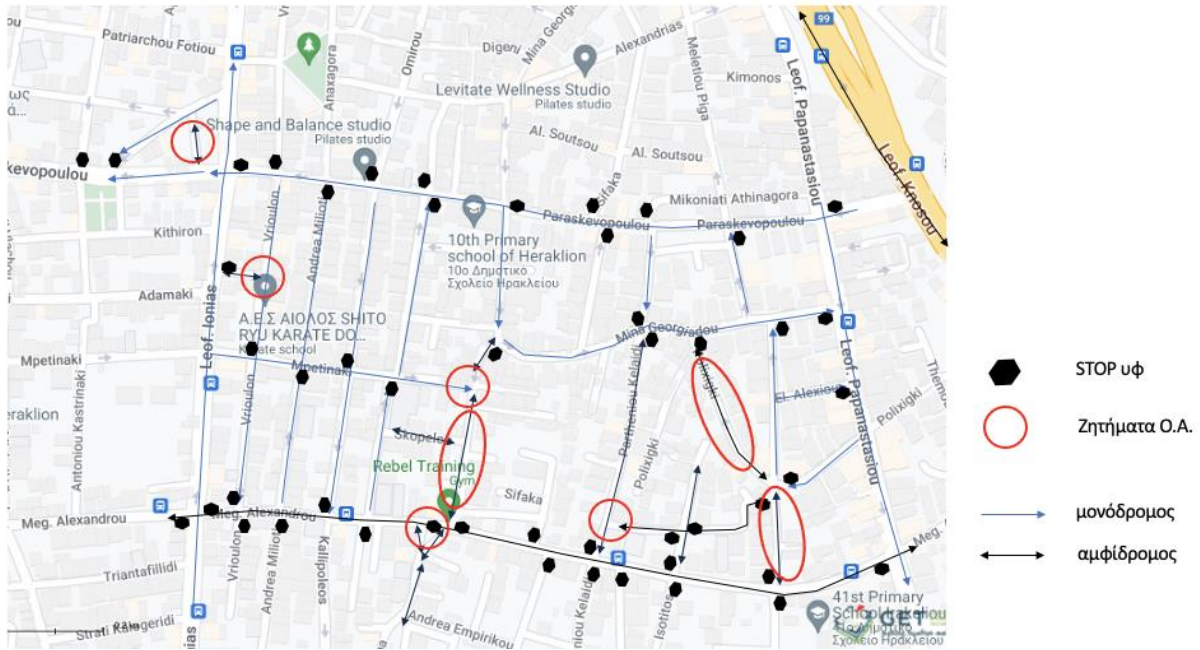
Εικόνα 17. κατευθύνσεις οδών εντός περιοχής μελέτης

Στο κατωτέρω γράφημα παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις οδών και υφιστάμενες διαβάσεις πεζών.



Εικόνα 18. κατευθύνσεις οδών και διαβάσεις πεζών εντός περιοχής μελέτης

Στο κατωτέρω γράφημα παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις οδών και τα σημεία όπου εντοπίζονται είτε ελλείψεις σήμανσης είτε ζητήματα ικανότητας του δικτύου λόγω γεωμετρίας.



Εικόνα 19. διασταυρώσεις εντός ΠΜ με ελλείψεις σήμανσης και οδοί με ελλειμματική γεωμετρία. Ακολουθούν φωτογραφίες σε διάφορες οδούς της περιοχής.





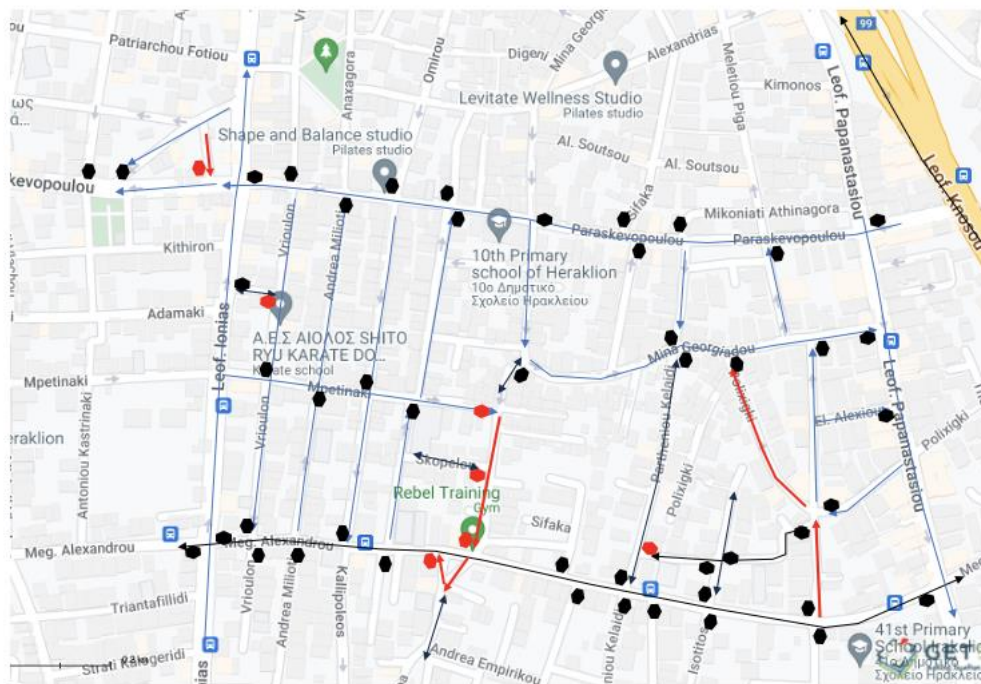
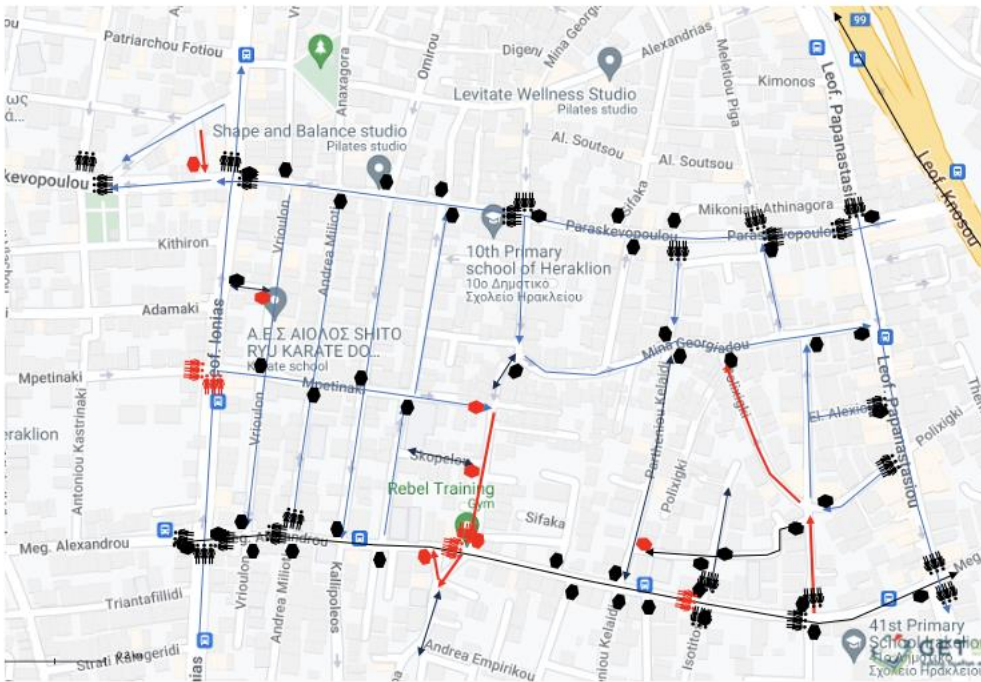
Εικόνα 20. εικόνες σε οδούς της περιοχής

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

- Στο σύνολο της περιοχής μελέτης υπάρχουν μεμονωμένες ελλείψεις αναφορικά με την προτεραιότητα κυκλοφορίας οχημάτων (βλ. ανωτέρω γράφημα),
- 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.
- Επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου παρατηρείται εκτεταμένη παράνομη στάθμευση παρά την οδό γεγονός που περιορίζει το λειτουργικό πλάτος της και δυσχεραίνει την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών
- Εντός της περιοχής δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις
- Ο κυκλοφοριακός φόρτος εμφανίζεται υψηλός επί της Λ. Ιωνίας και Παπαναστασίου, μεσαίος επί της Παρασκευοπούλου και Μεγ. Αλεξάνδρου και χαμηλός εντός του τοπικού δικτύου,
- Αποτελεί κέντρο γειτονιάς με υψηλές αιχμές πεζών ειδικότερα κατά τις ώρες αιχμής,
- Η συμβολή των οδών Σκλαβοκάμπου και Μεγ. Αλεξάνδρου παρουσιάζει εσφαλμένη απόδοση προτεραιότητας με δεδομένο ότι η οδός Μεγ. Αλεξάνδρου αποτελεί αρτηρία κατά ΓΠΣ ενώ η οδός Σκλαβοκάμπου αποτελεί τοπική οδό προτεραιότητας εντός γειτονιάς
- Τμήμα της οδού Σκλαβοκάμπου εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία οχημάτων ενώ η γεωμετρία του και η αμφίπλευρη κατά τόπους στάθμευση δυσχεραίνει την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών
- Περιμετρικά της περιοχής διέρχονται λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας. Κατά κανόνα η περιοχή εξυπηρετείται από γραμμές που διέρχονται από τη Λ. Ιωνίας, τη Μεγ. Αλεξάνδρου, την Παπαναστασίου.
- Στην περιοχή παρατηρείται ότι πλήθος οδών καλούνται να υποστηρίξουν αμφίδρομη λειτουργία χωρίς να έχουν τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και την λειτουργική ιεράρχηση του δικτύου το τμήμα μας επεξεργάστηκε τις μικρότερες δυνατές παρεμβάσεις αναφορικά με προτάσεις αναβάθμισης των διασταυρώσεων για καθορισμό προτεραιότητας (προσδιορισμός νέων σημείων παραχώρησης προτεραιότητας – STOP), μονοδρομήσεις οδών, προσθήκης διαβάσεων πεζών και ενίσχυση σήμανσης για προσδιορισμό λειτουργιών έως την εκπόνηση πλήρους κυκλοφοριακής μελέτης στο σύνολο της πολεοδομικής ενότητας.

Στα παρακάτω αποσπάσματα χαρτών παρουσιάζονται τα σημεία όπου απαιτείται νέα προσθήκη σήμανσης P-2 (STOP), αλλαγή υφιστάμενης προτεραιότητας, μονοδρομήσεις οδών και νέες διαβάσεις πεζών.



Προτεινόμενο σχέδιο

Ειδικότερα προβλέπεται προτεραιότητα των κάτωθι οδών έναντι των καθέτων τους με βάση την ιεράρχηση, τη γεωμετρία και την ορατότητα που εντοπίζεται σήμερα στο δίκτυο (βλ. εικόνα ανωτέρω και σχέδιο παρακάτω) ως εξής:

- Προτεραιότητα στην οδό Παρασκευοπούλου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Παπαναστασίου, Σκλαβοκάμπου και Ιωνίας
- Προτεραιότητα στην οδό Βρυούλων έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Παρασκευοπούλου, Μπετεινάκη, Μεγ. Αλεξάνδρου,
- Προτεραιότητα στην πορεία Μπετεινάκη – Μηνά Γεωργιάδου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Ιωνίας, Σκαβοκάμπου και Παπαναστασίου

- Προτεραιότητα στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έναντι όλων των καθέτων της (Ρ2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Παπαναστασίου και Ιωνίας,
- Προτεραιότητα στην οδό Σκλαβοκάμπου έναντι όλων των καθέτων της (Ρ2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Μεγ. Αλεξάνδρου,
- Η προτεραιότητα και το νέο όριο ταχύτητας στο λοιπό τοπικό δίκτυο παρουσιάζεται αναλυτικά στο σχέδιο

Προβλέπονται επιπλέον οι κάτωθι μονοδρομήσεις οδών:

- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Σκλαβοκάμπου από Μπετεινάκη έως και νότια της Μεγ. Αλεξάνδρου με κατεύθυνση προς νότο,
- Μονοδρόμηση της παρόδου Γκεγκρέζου Ξυλούρη από Γκ. Ξυλούρη προς Παρασκευοπούλου,
- Μονοδρόμηση τμήματος της οδού Μελ. Πηγά από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Πολυζίγκη με κατεύθυνση προς βορρά,
- Μονοδρόμηση τμήματος της οδού Πολυζίγκη από Μ. Πηγά προς Μ. Γεωργιάδη.

Νέες διαβάσεις πεζών προβλέπονται στις κατωτέρω συμβολές οδών:

- Α. Ιωνίας και Μπετεινάκη (2),
- Σκλαβοκάμπου και Μεγ. Αλεξάνδρου (2),
- Μεγ. Αλεξάνδρου και Ισότητας (1).

Για τη διασφάλιση της ομαλής πορείας των οχημάτων και την οριοθέτηση του σημείου στάσης και ελέγχου προτείνεται ενίσχυση με οριζόντια σήμανση STOP line στις συμβολές οδών:

- Σκλαβοκάμπου και Μεγ. Αλεξάνδρου,
- Μπετεινάκη και Σκλαβοκάμπου,
- Πολυζίγκη και Μ. Γεωργιάδου.

Γ. Εισήγηση

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

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

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

- ✓ δημιουργία διαβάσεων πεζών, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο σύμφωνα με τον **παρακάτω χάρτη**, για την ασφαλή διέλευση των πεζών, με ιδιαίτερη μέριμνα στις σχολικές εγκαταστάσεις και προσθήκη ανακλαστήρων οδοστρώματος στη γραμμή προ της διάβασης
- ✓ κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε όλες τις νέες και υφιστάμενες διαβάσεις της περιοχής,
- ✓ σήμανση για απαγόρευση στάσης - στάθμευσης στο σύνολο των συμβολών των οδών (γωνίες ΟΤ),
- ✓ τοποθέτηση σήμανσης για καθορισμό οδών προτεραιότητας στο τοπικό δίκτυο στις συμβολές που απουσιάζει (Ρ-2 ΣΤΟΠ) όπως περιγράφεται παραπάνω
- ✓ τοποθέτηση πλέγματος με μάτια γάτας στις διαβάσεις πεζών με προτεραιότητα στη νέα διάβαση πεζών στην οδό Σκλαβοκάμπου



Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω εισηγούμαστε:

- Προτεραιότητα στην οδό Παρασκευοπούλου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Παπαναστασίου, Σκλαβοκάμπου και Ιωνίας
- Προτεραιότητα στην οδό Βρυούλων έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Παρασκευοπούλου, Μπετεινάκη, Μεγ. Αλεξάνδρου,
- Προτεραιότητα στην πορεία Μπετεινάκη – Μηνά Γεωργιάδου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Ιωνίας, Σκαβοκάμπου και Παπαναστασίου
- Προτεραιότητα στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Παπαναστασίου και Ιωνίας,
- Προτεραιότητα στην οδό Σκλαβοκάμπου έναντι όλων των καθέτων της (P2 στις κάθετες οδούς) εκτός της Μεγ. Αλεξάνδρου,
- Η προτεραιότητα και το νέο όριο ταχύτητας στο λοιπό τοπικό δίκτυο παρουσιάζεται αναλυτικά στο σχέδιο
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Σκλαβοκάμπου από Μπετεινάκη έως και νότια της Μεγ. Αλεξάνδρου με κατεύθυνση προς νότο,
- Μονοδρόμηση της παρόδου Γκεγκρέζου Ξυλούρη από Γκ. Ξυλούρη προς Παρασκευοπούλου,
- Μονοδρόμηση τμήματος της οδού Μελ. Πηγά από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Πολυξίγκη με κατεύθυνση προς βορρά,
- Μονοδρόμηση τμήματος της οδού Πολυξίγκη από Μ. Πηγά προς Μ. Γεωργιάδη.
- Τοποθέτηση διαβάσεων πεζών στις συμβολές Α. Ιωνίας και Μπετεινάκη (2), Σκλαβοκάμπου και Μεγ. Αλεξάνδρου (2), Μεγ. Αλεξάνδρου και Ισότητας (1).

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- 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 διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή Ατσαλένιο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 3.

ΘΕΜΑ 4^ο: Ενίσχυση διαβάσεων πεζών επί της οδού Ι. Μιτσοτάκη πλησίον Ι.Ν. Πέτρου και Παύλου.**Α. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (3/2024), 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.

Στόχος της παρούσας είναι η βελτίωση του δικτύου πεζού πλησίον του Ι.Ν. Πέτρου και Παύλου στην οδό Μιτσοτάκη όπου παρατηρείται προβληματική και ιδιαίτερα επισφαλής διέλευση πεζών.

Η παρούσα Τ.Ε. εκπονείται με στόχο την τεκμηρίωση της αναγκαιότητας ενίσχυσης του δικτύου πεζού με προσθήκη νέου πλέγματος διαβάσεων πεζών πλησίον του Ι.Ν. Πέτρου και Παύλου στην οδό Μ. Κρήτης. **Η προσθήκη νέων διαβάσεων βρίσκεται σε συνέχεια του υφιστάμενου ή και προς υλοποίηση σχεδιασμού σε κρίσιμα σημεία της ευρύτερης περιοχής (Παλιά Πόλη Ηρακλείου)– με έμφαση σε περιοχές όπου εντοπίζεται αυξημένη διέλευση πεζών και πλήρης απουσία παραχώρησης προτεραιότητας προς τους πεζούς από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.**

Σημειώνεται ότι το Τμήμα μας έχει λάβει και σχετικά αιτήματα από κατοίκους της περιοχής για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Οι διαβάσεις πεζών λειτουργούν ως νησίδες σύνδεσης των πεζοδρομίων και των οικοδομικών τετραγώνων. Η επιστήμη ορίζει ότι πεζοδρόμια και διαβάσεις θα πρέπει να αποτελούν ενιαία υποδομή- διαδρομή για τον πεζό με συνεκτικά χαρακτηριστικά που θα κάνουν φιλόξενο τον οδικό χώρο.

Η επιστήμη ορίζει επιπλέον επιτακτικά¹ την αναγκαιότητα τοποθέτησης διαβάσεων για τη διάσχιση οδών ανά 80-100 περίπου μέτρα σε αστικό περιβάλλον **καθώς και σε σημεία που παρατηρείται αυξημένη διέλευση πεζών.**

Σκοπός των διαβάσεων είναι να εξασφαλίζουν την με ασφάλεια επικοινωνία μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων σε κοινό υψόμετρο (ήτοι με σχετική ράμπα ΑΜΕΑ) και να ειδοποιούν τον οδηγό με τη βοήθεια της οριζόντιας σήμανσης 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.

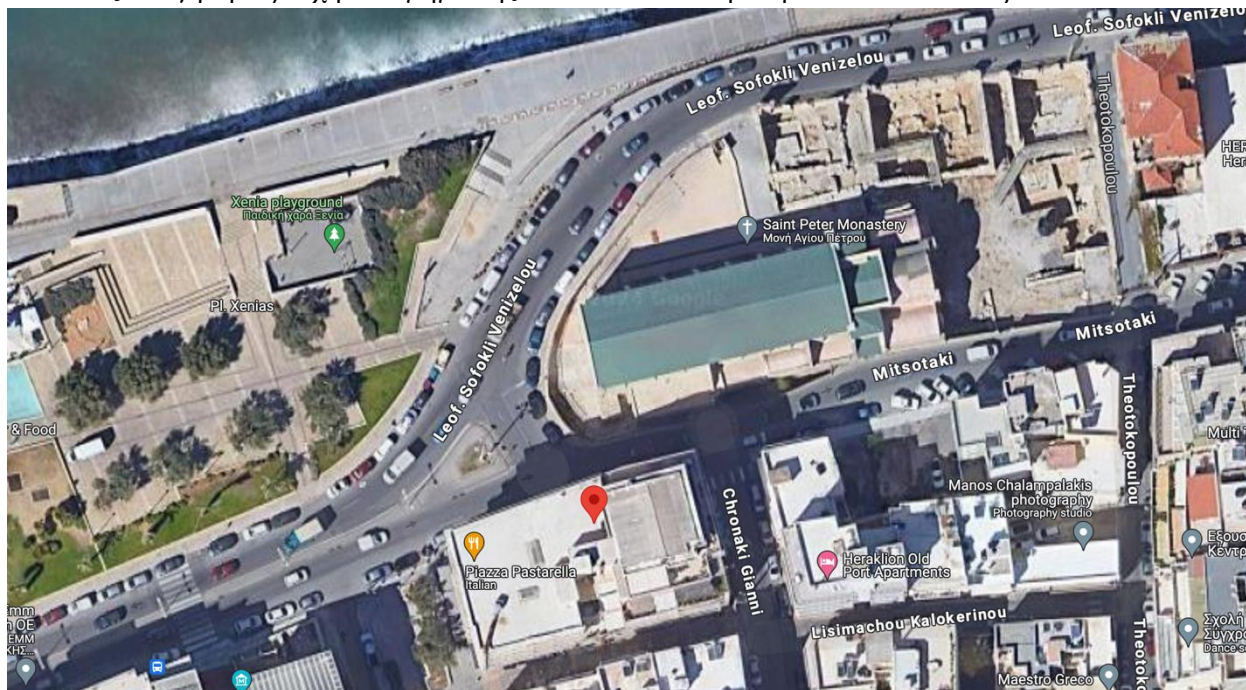
¹ <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/pedestrian-crossings/>

Στο παραπάνω πλαίσιο εντάσσεται και η παρούσα πρόταση που προκρίνεται προς έγκριση για μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας και ειδικότερα ενίσχυσης της ασφαλούς διέλευσης πεζών μέσω προσθήκης/ πύκνωσης διαβάσεων στην οδό Μιτσοτάκη.

*σημειώνεται ότι απαιτείται επιπλέον των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που προβλέπονται με την παρούσα, και η διαμόρφωση των σχετικών πεζοδρομίων και στις δύο πλευρές της οδού Μιτσοτάκη στις κατάλληλες διαστάσεις κατά την κείμενη νομοθεσία.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Περιοχής Μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή το τμήμα της οδού Μιτσοτάκη πλησίον του Ι.Ν. Πέτρου και Παύλου.



Εικόνα 21. Εντοπισμός περιοχής μελέτης

Σύμφωνα με την οργάνωση του ΓΠΣ Ηρακλείου η Λ. Σοφ. Βενιζέλου στο εξεταζόμενο τμήμα της χαρακτηρίζεται ως συλλεκτήρια ενώ η Μιτσοτάκη έχει το χαρακτήρα τοπικής οδού.



Εικόνα 22. Απόσπασμα Γ.Π.Σ.

Αποτελεί περιοχή με αυξημένη οικιστική πυκνότητα στα νότια και συγκεντρώνει χρήσεις όπως: κατοικία, γραφεία, καταστήματα αναψυχής. Στα βόρεια εντοπίζεται ο Ι.Ν. Πέτρου και Παύλου και βορειο-ανατολικά καταστήματα αναψυχής και τοπικά εμπορικά καταστήματα.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί τόσο για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς καθώς και για υπερτοπική εξυπηρέτηση στις διαδρομές Μιτσοτάκη και Βενιζέλου.

Δεν γειτνιάζει με σχολικά συγκροτήματα.

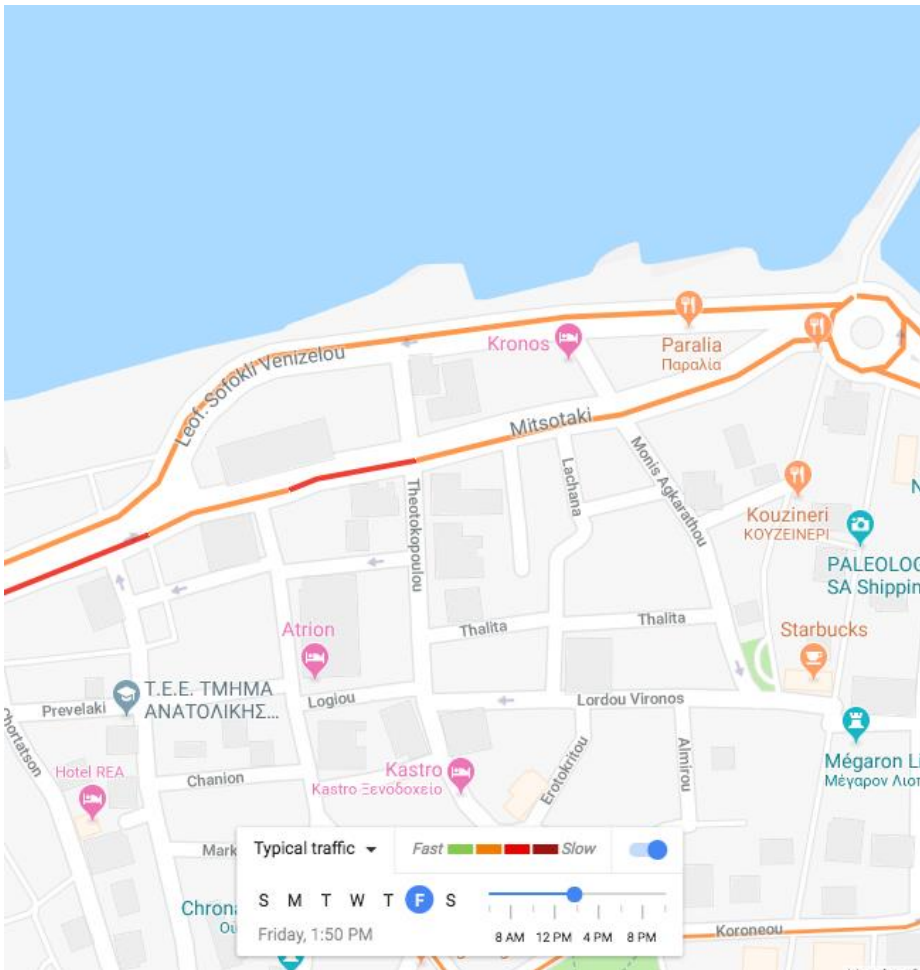
Η οδός Μιτσοτάκη από τη συμβολή της με τη Λ. Σοφ. Βενιζέλου έως την έξοδό της στην Πλ. Κουντουριώτου (κυκλικός κόμβος έμπροσθεν Ενετ. Φρουρίου Κούλε) είναι μονόδρομη με διαμορφωμένες δύο ομόρροπες λωρίδες κίνησης.

Επιπλέον από την οδό διέρχεται αστικό λεωφορείο.

Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι τα πεζοδρόμια επί της οδού δεν πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας, ήτοι ελάχιστο πλάτος, κλίση, ράμπες ΑΜΕΑ κ.α. με αποτέλεσμα οι πεζοί κινούμενοι επί της οδού να χρησιμοποιούν κατά κανόνα το οδόστρωμα.

Επί της Μιτσοτάκη δεν αναπτύσσονται ταχύτητες μεγαλύτερες των 50 χλμ/ω κατά τις εργάσιμες ώρες/μέρες, ωστόσο κατά τις νυχτερινές ώρες η επικινδυνότητα αυξάνεται λόγω υψηλότερων ταχυτήτων. Κατά τις ώρες αιχμής κυκλοφορίας των πεζών η επικινδυνότητα είναι ορατή λόγω απουσίας συνεκτικού και επαρκούς δικτύου πεζού (επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, διαβάσεις πεζών (υπερυψωμένες και μη), τοπικές διαπλατύνσεις και απαγόρευση στάθμευσης στις γωνίες των ΟΤ για εξασφάλιση ορατότητας κ.α.).

Η πεζή κυκλοφορία στην περιοχή παρουσιάζει υψηλές φορτίσεις επιπέδου κέντρου πόλης καθ'όλη τη διάρκεια της μέρας. Ειδικότερα κατά τις ώρες αιχμής διέρχονται κατά μέσο όρο 20 πεζοί/ 15 λεπτά, ήτοι 80 πεζοί/ ώρα.



Εικόνα 23. Απεικόνιση φόρτων στην πλατφόρμα παρακολούθησης φόρτου πραγματικού χρόνου του GoogleMaps (παρουσιάζεται το υπό αξιολόγηση τμήμα στην ευρύτερη περιοχή για τυπική ημέρα Παρασκευή μεσημέρι 13.50)

Σημειώνεται ακόμα ότι επί της οδού Μιτσotάκη δεν εντοπίζονται διαβάσεις πεζών.



Εικόνα 24. Διαβάσεις επί της παραλιακής Λεωφ. Βενιζέλου

Στο κατωτέρω σχέδιο παρουσιάζονται οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών καθώς και τα κρίσιμα σημεία όπου εντοπίζεται συστηματική διάσχιση πεζών και απουσία διάβασης πεζών.



Εικόνα 25. εντοπισμός υφιστάμενων διαβάσεων πεζών και κρίσιμων σημείων

Σημειώνεται δε ότι η απόσταση μεταξύ της υφιστάμενης διάβασης στα ανατολικά (συμβολή με Θεοτοκοπούλου) και στα δυτικά (υπερυψωμένη διάβαση εμπροσθεν ΚΧ) είναι περί τα 155μ.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στην υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζεται ελλειψής χωροθέτηση διαβάσεων πεζών που οδηγεί σε μειωμένη οδική ασφάλεια για τους ενάλωτους χρήστες.

Για την σημειακή άρση των αστοχιών και τη βελτίωση της ασφάλειας διέλευσης πεζών και οχημάτων προτείνεται κατωτέρω η προσθήκη νέας διάβασης πεζών όπως χωροθετείται στο σχετικό χάρτη καθώς και η βελτίωση των πεζοδρομίων κατά την κείμενη νομοθεσία στην οδό Μιτσotάκη.





Προτεινόμενο Σχέδιο

Σκοπός της διάβασης αυτής – μετά και τη σχετική βελτίωση των έναντι πεζοδρομίων - είναι να εξασφαλίζει την απρόσκοπτη και ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ κίνηση των πεζών και ειδικότερα των ευάλωτων ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ) μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων και να ειδοποιούν τον οδηγό να **σταματά** αντιλαμβανόμενος ότι θα διασχίσει ένα πολύ διαφορετικό τμήμα δρόμου όπου προτεραιότητα έχει μόνον ο πεζός.

Η θέση της διάβασης έχει επιλεγεί με γνώμονα την υφιστάμενη υποδομή, την υφιστάμενη ή μελλοντική κατάσταση των πεζοδρομίων, τις δυνατότητες για ανάπτυξη ραμπών ΑΜΕΑ με σήμανση για την ασφαλή διέλευση και των ατόμων με περιορισμένη κίνηση και όραση.

Σημειώνεται τέλος ότι η οδός Μιτσοτάκη προτείνεται προς ανάπλαση από την Εγκεκριμένη Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Παλιάς Πόλης.

Σημειώνεται ότι η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Οι προτεινόμενες μεταβολές αφορούν την τοποθέτηση διάβασης και ιστών σήμανσης (κατακόρυφη και οριζόντια) καθώς και την **τοποθέτηση οριοδεικτών** για την προστασία των διαβάσεων αυτών από παράνομη 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.

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Τοποθέτηση διάβασης πεζών στην συμβολή των οδών Ι. Μιτσοτάκη και Γιάννη Χρονάκη (επί της οδού Μιτσοτάκη).

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Μετά από συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα Τοποθέτηση διάβασης πεζών στην συμβολή των οδών Ι. Μιτσοτάκη και Γιάννη Χρονάκη (επί της οδού Μιτσοτάκη) όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο

ΘΕΜΑ 5^ο: Ενίσχυση οδικής ασφάλειας επί της ΠΕΟ Ηρακλείου – Αγίου Νικολάου στο ύψος του οικισμού Καρτερού.

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη και οι οικισμοί του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (4/2024), 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.

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

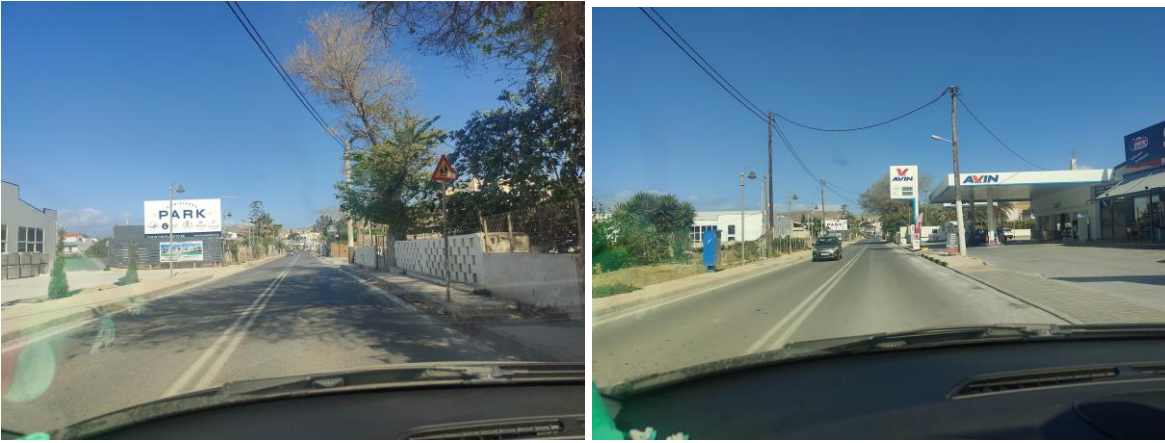
Στόχος της παρούσας είναι η διασφάλιση ομαλής διέλευσης οχημάτων και πεζών από την κεντρική οδό – παλαιά εθνική οδό Ηρακλείου- Αγ. Νικολάου στην περιοχή Καρτερός και η αποτροπή τροχαίων συμβάντων λόγω αυξημένης ταχύτητας. Ειδικότερα δε έχει παρατηρηθεί ότι εκλείπουν από το δίκτυο ασφαλή και προσδιορισμένα σημεία διάσχισης πεζών επί της ΠΕΟ, ενώ στο εντός οικισμού τμήμα παρατηρείται συχνή διάσχιση πεζών ειδικά στα σημεία εκείνα όπου εντοπίζονται εκατέρωθεν εμπορικές επιχειρήσεις και στάσεις λεωφορείων.

B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Περιοχής Μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή βρίσκεται στον Καρτερό και αφορά σε τμήμα της ΠΕΟ Ηρακλείου – Αγ. Νικολάου εντός οικισμού Καρτερού πλησίον Ιππικού Ομίλου και στάσεων του ΚΤΕΛ.

Το εξεταζόμενο τμήμα της ΠΕΟ:

- Αποτελεί δευτερεύουσα εθνική οδό διοικητικά,
- Καθώς ανήκει σε τμήμα εντός οικισμού είναι δημοτικό δίκτυο σε επίπεδο αρμοδιότητας,
- Έχει μέσο πλάτος οδοστρώματος 7,5μ. και είναι αμφίδρομο,
- Διαθέτει υποδομή για πεζούς – πεζοδρόμιο εκατέρωθεν του εξεταζόμενου τμήματος πλάτους μικρότερου του 1,5μ.
- Συνδέει το Ηράκλειο με τον Αγ. Νικόλαο διερχόμενη μέσα από τον οικισμό του Καρτερού,
- Συγκεντρώνει αρκετές επιχειρήσεις και οικίες με είσοδο/ έξοδο επί της ΠΕΟ,
- Έχει όριο ταχύτητας 50χλμ/ω,
- Κατά κανόνα οι συμβάλλουσες σε αυτήν οδοί έχουν σήμανση προσδιορισμού προτεραιότητας.

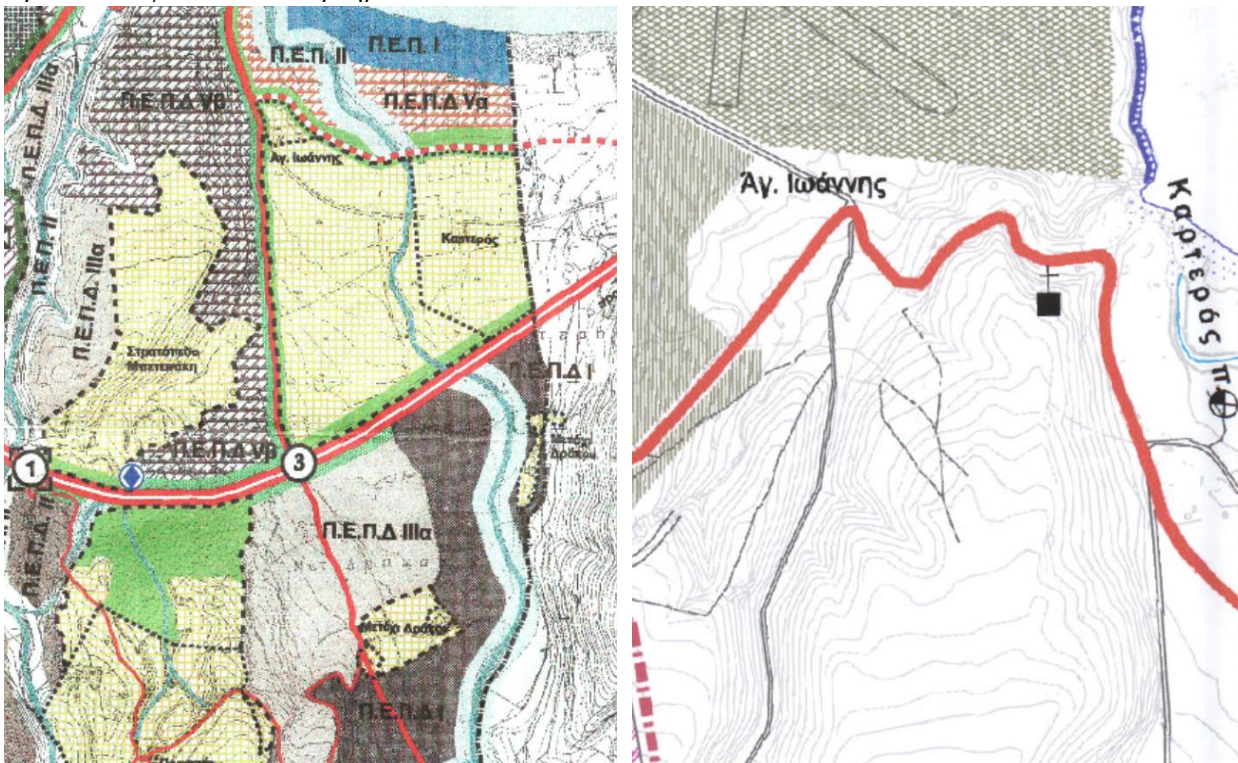


Εικόνα 27. φωτογραφική τεκμηρίωση υφιστάμενης κατάστασης επί της ΠΕΟ

Τα κυρίαρχα προβλήματα οδικής ασφάλειας επί του εξεταζόμενου τμήματος της ΠΕΟ σχετίζονται με:

- την υψηλή ταχύτητα των οχημάτων (πολλές φορές και άνω του ορίου των 50χλμ/ω),
- το υψηλό επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας (50χλμ/ω) με δεδομένη τη διατομή του δικτύου και τη συχνότητα διέλευσης πεζών,
- την αυξημένη συχνότητα διέλευσης βαρέων οχημάτων λόγω του προφίλ των επιχειρήσεων που χωροθετούνται πλησίον της ΠΕΟ,
- την απουσία διαβάσεων πεζών,
- την απουσία προσδιορισμού επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης,
- την απουσία οριζόντιας σήμανσης,
- την επισφαλή χωροθέτηση των υφιστάμενων στάσεων ΜΜΜ κ.α.

Σύμφωνα με την αναθεώρηση του εγκεκριμένου ΓΠΣ Ηρακλείου Δήμου Νέας Αλικαρνασού, η ΠΕΟ δεν έχει ειδικό χαρακτηρισμό ως εκ τούτου θεωρείται τοπική οδός ενώ αντίθετα η ίδια οδός (ΠΕΟ) από το ΓΠΣ Ηρακλείου φαίνεται ως αρτηρία.



Εικόνα 28. Απόσπασμα ΓΠΣ Αλικαρνασού με την ΠΕΟ ως τοπική οδό και ΓΠΣ Ηρακλείου με την ΠΕΟ ως αρτηρία

Σημειώνεται ότι η περιοχή που εξετάζεται είναι εκτός οικισμού αλλά εντός σχεδίου ΓΠΣ. Έχει χαμηλή

οικιστική πυκνότητα και συγκεντρώνει διάσπαρτες κατοικίες, χρήσεις εμπορίου, θερμοκήπια και άλλες ειδικές χρήσεις.

Έχει μέσο κυκλοφοριακό φόρτο με εξάρσεις ειδικά κατά τη θερινή περίοδο.

Η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωριστικές νησίδες ή άλλα στοιχεία ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στην υπό αξιολόγηση περιοχή παρατηρείται **συνοπτικά** ότι αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες, απουσία χαμηλού ορίου ταχύτητας και τεχνητών στοιχείων που θα εμποδίζουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων καθώς και σημαντικά ζητήματα με την διέλευση πεζών κυρίως όσων χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο σημείο ειδικά πλησίον του Ιππικού Ομίλου.

Ως εκ τούτου το τμήμα μας εισηγείται:

- Τη μετακίνηση των υφιστάμενων στάσεων ΜΜΜ (εκατέρωθεν της οδού) σε θέσεις ανατολικότερα κατά περίπου 120μ. επί της Π.Ε.Ο,
- την κατάργηση του υφιστάμενου ορίου ταχύτητας των 50χλμ/ω και τη μείωση αυτού σε 30χλμ/ω με την κατάλληλη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) στα σημεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη,
- την τοποθέτηση πλέγματος με ανακλαστήρες οδοστρώματος συνοδευόμενα από τη σχετική σήμανση K-10 στα σημεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη 60 περίπου μέτρα προ της νέας διάβασης πεζών,
- την πύκνωση της υφιστάμενης σήμανσης K-16 σχετικά με τον Κίνδυνο λόγω συχνής κίνησης παιδιών,
- την πύκνωση της υφιστάμενης σήμανσης P-30 σχετικά με την απαγόρευση προσπέρασης οχημάτων,
- την τοποθέτηση μίας (2) διαβάσεων πεζών στα σημεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη με την απαραίτητη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.



Προτεινόμενο Σχέδιο

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

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

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

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Τη μετακίνηση των υφιστάμενων στάσεων ΜΜΜ (εκατέρωθεν της οδού) σε θέσεις ανατολικότερα κατά περίπου 120μ. επί της ΠΕΟ
- Την κατάργηση του υφιστάμενου ορίου ταχύτητας των 50χλμ/ω και τη μείωση αυτού σε 30χλμ/ω με την κατάλληλη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) στα σημεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.
- την τοποθέτηση πλέγματος με ανακλαστήρες οδοστρώματος συνοδευόμενα από τη σχετική σήμανση Κ-10 στα σημεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη 60 περίπου μέτρα προ της νέας διάβασης πεζών.
- την πύκνωση της υφιστάμενης σήμανσης Κ-16 σχετικά με τον Κίνδυνο λόγω συχνής κίνησης παιδιών.
- την πύκνωση της υφιστάμενης σήμανσης Ρ-30 σχετικά με την απαγόρευση προσπέρασης οχημάτων.
- Την τοποθέτηση (2) διαβάσεων πεζών στα σημεία που παρουσιάζονται στον παραπάνω χάρτη με την απαραίτητη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Στην εισήγηση του θέματος προχώρησε ο κ. Σισαμάκης παρουσιάζοντας την πρόταση του Τμήματος για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας επί της ΠΕΟ Ηρακλείου – Αγίου Νικολάου στο ύψος του οικισμού Καρτερού, στην συνέχεια πρόσθεσε ότι καλό θα ήταν να διευρυνθούν τα όρια της περιοχής μελέτης έως την συμβολή της επαρχιακής οδού με την οδό Αγ. Αλεξάνδρου και να τοποθετηθεί η κατάλληλη σήμανση, να τοποθετηθεί άλλη μία διάβαση πεζών και όριο ταχύτητας σε σημείο δυτικότερα. Η πρόταση συζητήθηκε από τα μέλη της Επιτροπής.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την επέκταση της περιοχής μελέτης δυτικά έως την συμβολή με την οδό Αγ. Αλεξάνδρου με την τοποθέτηση ορίου ταχύτητας και διαβάσεις πεζών όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 5.

ΘΕΜΑ 6^ο: Μεταφορά στάσης λεωφορείου επί της οδού 62 Μαρτύρων.

Η στάση λεωφορείου επί της Λ. 62 Μαρτύρων 183, βρίσκεται εντός ιδιοκτησίας «Κοινωνία Δικαιώματος Ακινήτων». Το τμήμα Οδοποιίας με σχετικό έγγραφο του, μας βεβαιώνει ότι ένα τμήμα της στάσης είναι μέσα στην ιδιοκτησία «Κοινωνία Δικαιώματος Ακινήτων». Σε συνέχεια των ανωτέρω εισηγούμαστε:

Την μεταφορά της στάσης από τη Λ. 62 Μαρτύρων αρ. 183 σε νέα θέση περίπου 30,00 μ. ανατολικότερα επί της ίδιας οδού όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 6.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Μετά από συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην μεταφορά της στάσης από τη Λ. 62 Μαρτύρων αρ.183 σε νέα θέση περίπου 30,00 μ. ανατολικότερα επί της ίδιας οδού όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 6

ΘΕΜΑ 7^ο : Χωροθέτηση νέας στάσης υπεραστικού λεωφορείου εντός οικισμού Άνω Ασιτών.

Το Τμήμα κυκλοφορίας κατόπιν αιτήματος της Κοινότητας Άνω Ασιτών, εισηγείται την χωροθέτηση στάσης υπεραστικού λεωφορείου εντός του οικισμού. Η χωροθέτηση θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ισχύουν με το ΦΕΚ 1364/Β/23-9-2003, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 7.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην χωροθέτηση νέας στάσης υπεραστικού λεωφορείου εντός οικισμού Άνω Ασιτών, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 7

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

Το Τμήμα κυκλοφορίας εισηγείται την μετατροπή της οδού Ευστρατίου Φωτάκη από μονόδρομο σε αδιέξοδο προκειμένου 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.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στις κυκλοφοριακές αλλαγές να γίνει αδιέξοδη οδός η οδός Ευστρατίου Φωτάκη στα πλαίσια εκτέλεσης του έργου « Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών.

ΘΕΜΑ 9^ο: Απαγόρευση στάθμευσης σε τμήμα της οδού Ιδαίας περιοχής Άγιος Ιωάννης.

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (5/2024) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

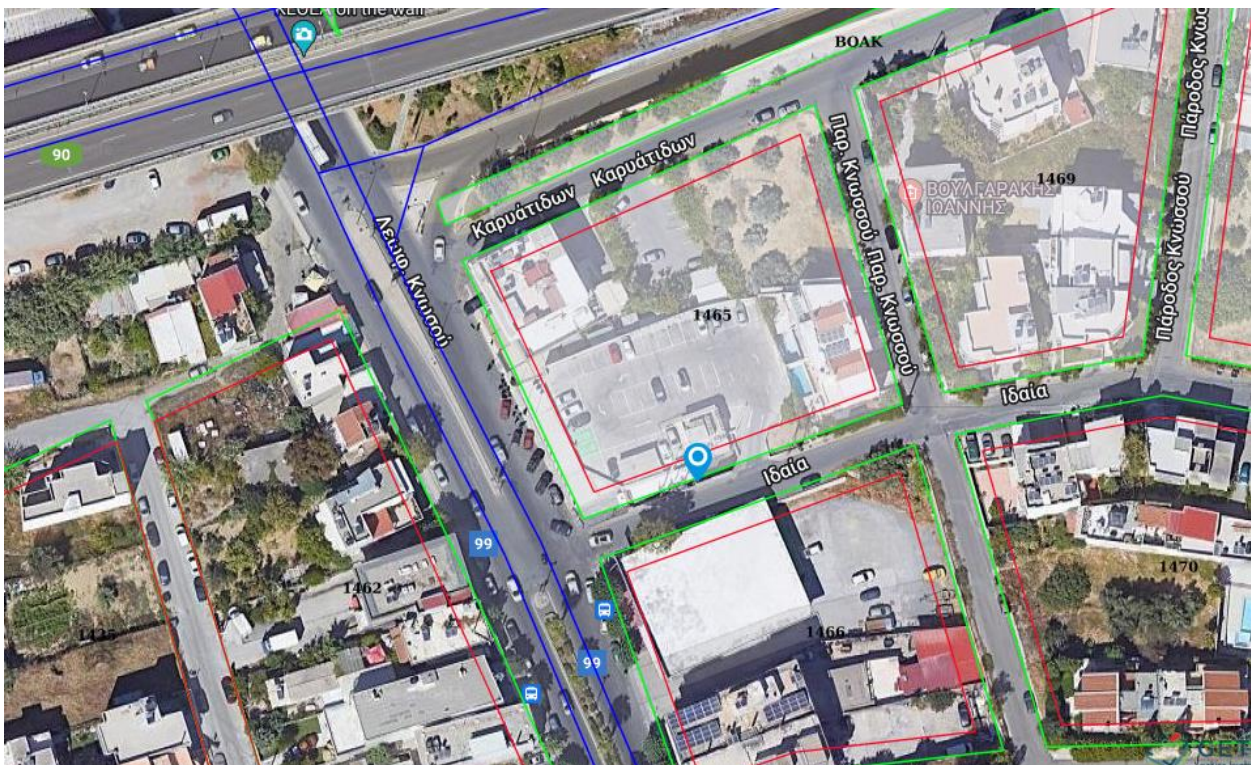
- τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων και των αρμόδιων 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,
- τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες.

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

Στόχος της παρούσας είναι η ασφαλής κυκλοφορία σε οδούς της πόλης όπως στην οδό Ιδαίας με την τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων P-40 λόγω του μικρού πλάτους και της άναρχης στάθμευσης.

B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή βρίσκεται εντός της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου εντός σχεδίου Πόλεως, η παρακάτω εικόνα παρουσιάζει την ευρύτερη περιοχή κατά μήκος της οδού Δ. Μποφόρ.



Εικόνα 29. Απόσπασμα Σχεδίου Πόλεως Ηρακλείου

Σύμφωνα το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου, η οδός Ιδαίας είναι δημοτική οδός, διπλής κατευθύνσης με πορεία από την Λ. Κνωσού προς οδό Σηφάκη.



Εικόνα: Παρουσίαση περιοχής υπό αξιολόγηση στο χάρτη ΓΠΣ Ηρακλείου

Η περιοχή έχει οικιστική πυκνότητα και γειτνιάζει με χρήσεις κέντρο οικιστικές περιοχές, περιοχές-πράσινο και.

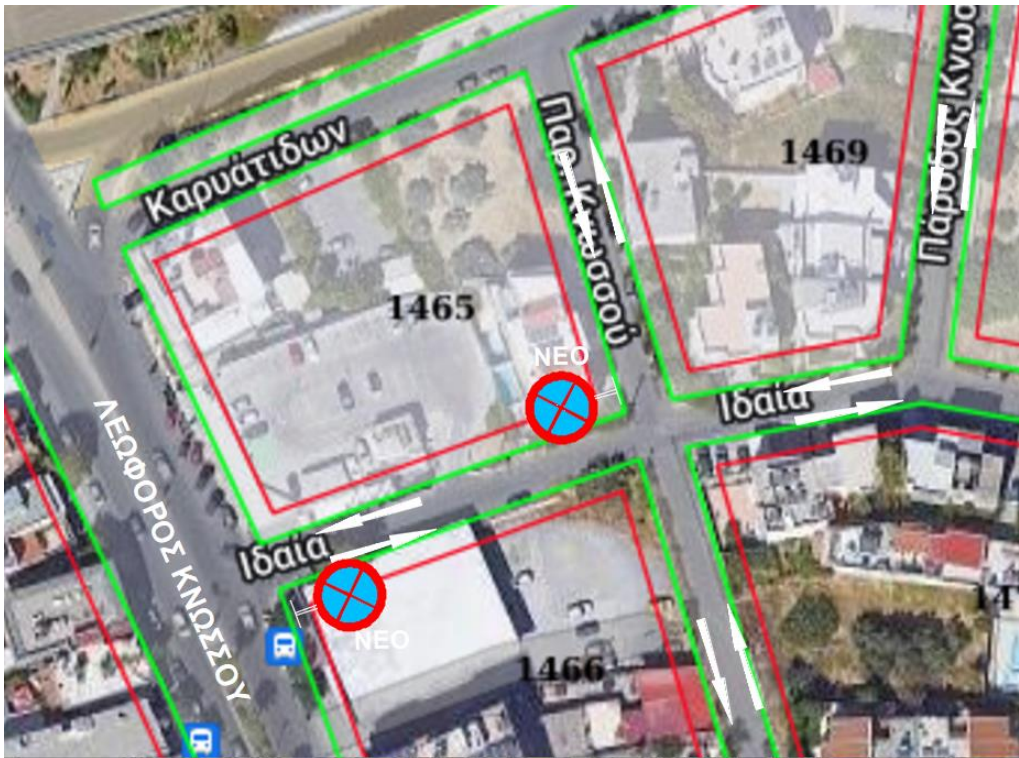
Στον συγκεκριμένο σημείο παρατηρείται παράνομη στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού η οποία παρεμποδίζει την ασφαλή διέλευση των οχημάτων λόγω του ότι μειώνει σημαντικά το πλάτος των λωρίδων κίνησης και γίνεται επικίνδυνο για οδηγούς και πεζούς.



Εικόνα οδού Ιθαίας 1



Εικόνα οδού Ιθαίας 2



Προτεινόμενο σχέδιο απαγόρευση στάθμευσης

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, για την άρση όλων των παραπάνω αστοχιών και με στόχο σε την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας στην περιοχή μελέτης, προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης με την τοποθέτηση πινακίδων P-40 στην βόρεια και νότια πλευρά τμήματος της οδού Ιδαίας από την συμβολή της οδού με την Λ. Κνωσσοῦ έως την συμβολή της οδού Ιδαίας με την οδό 1^η πάροδο Ιδαίας όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 9.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

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

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε το θέμα να αποσυρθεί.

ΘΕΜΑ 10^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις «αλλαγή ορίου ταχύτητας» επί της οδού Ούλαφ Πάλμε εκτός σχεδίου Πόλεως.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (5/2024), 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:

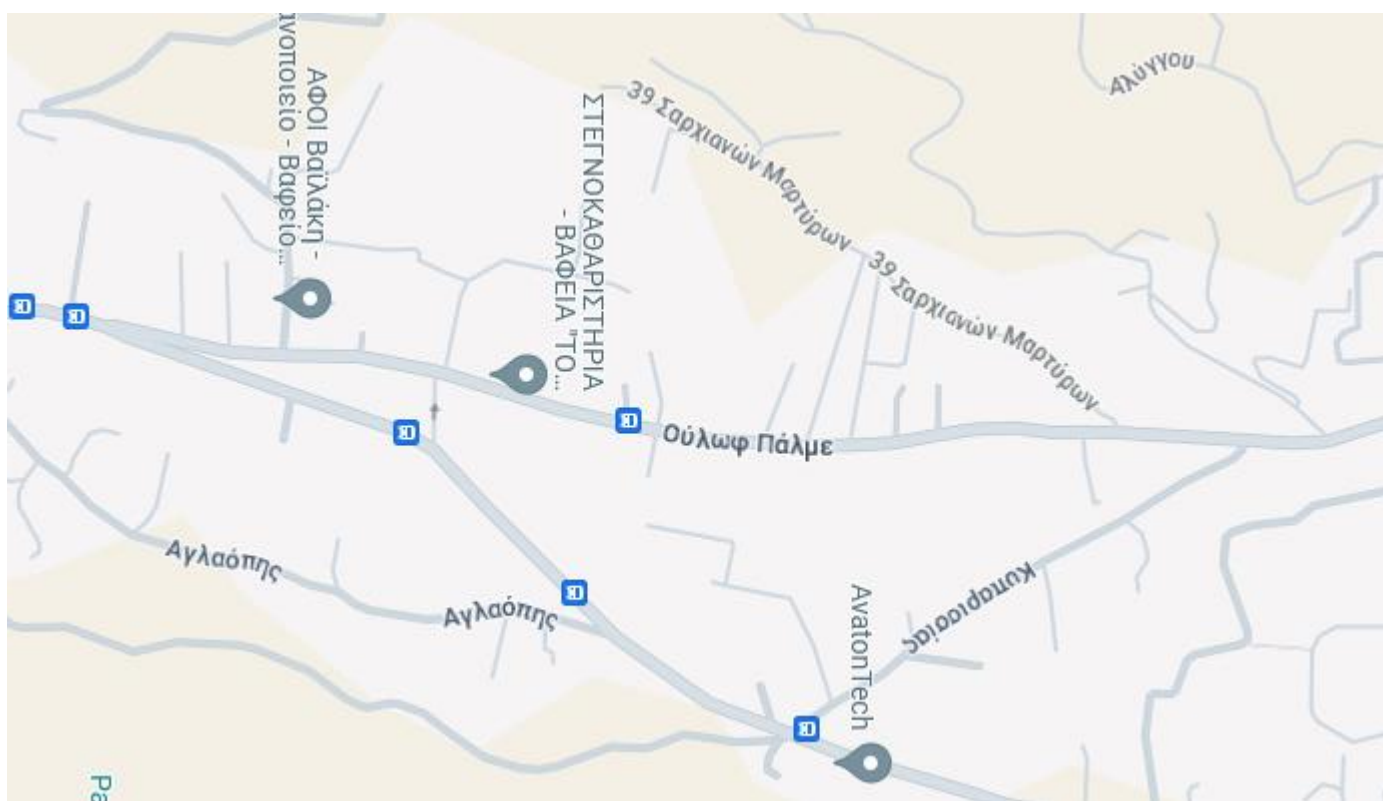
- A) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- B) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,

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.,

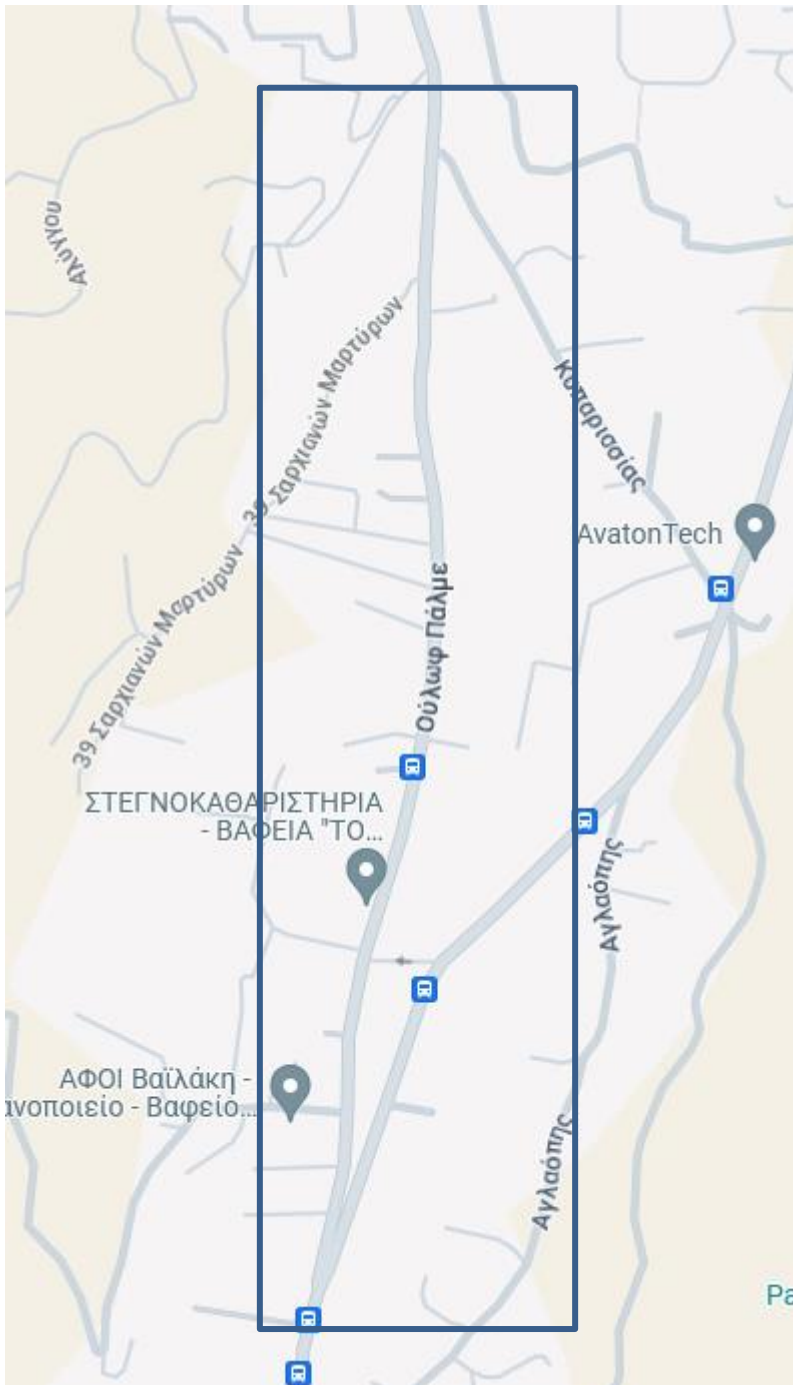
Εν αναμονή του επερχόμενου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και της αναθεώρησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης για την περίπτωση της Παλιάς Πόλης, ο δήμος Ηρακλείου και ειδικότερα το Τμήμα Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιών, παρεμβαίνει σε προβληματικά σημεία του δικτύου που δεν έχουν ακόμα αξιολογηθεί 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 ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών** (βλ. ΑΜΕΑ, εμποδιζόμενα άτομα κ.α.) και στην συγκεκριμένη περίπτωση επί της οδού Ούλαφ Πάλμε εκτός σχεδίου Πόλεως Ηρακλείου από την συμβολή της με την οδό Κυπαρισσίας έως την συμβολή της με την Επαρχιακή οδό Ηρακλείου Αγίου Σύλλα. Η περιοχή παρέμβασης της ανωτέρω μελέτης παρουσιάζεται στο απόσπασμα χάρτη κατωτέρω.



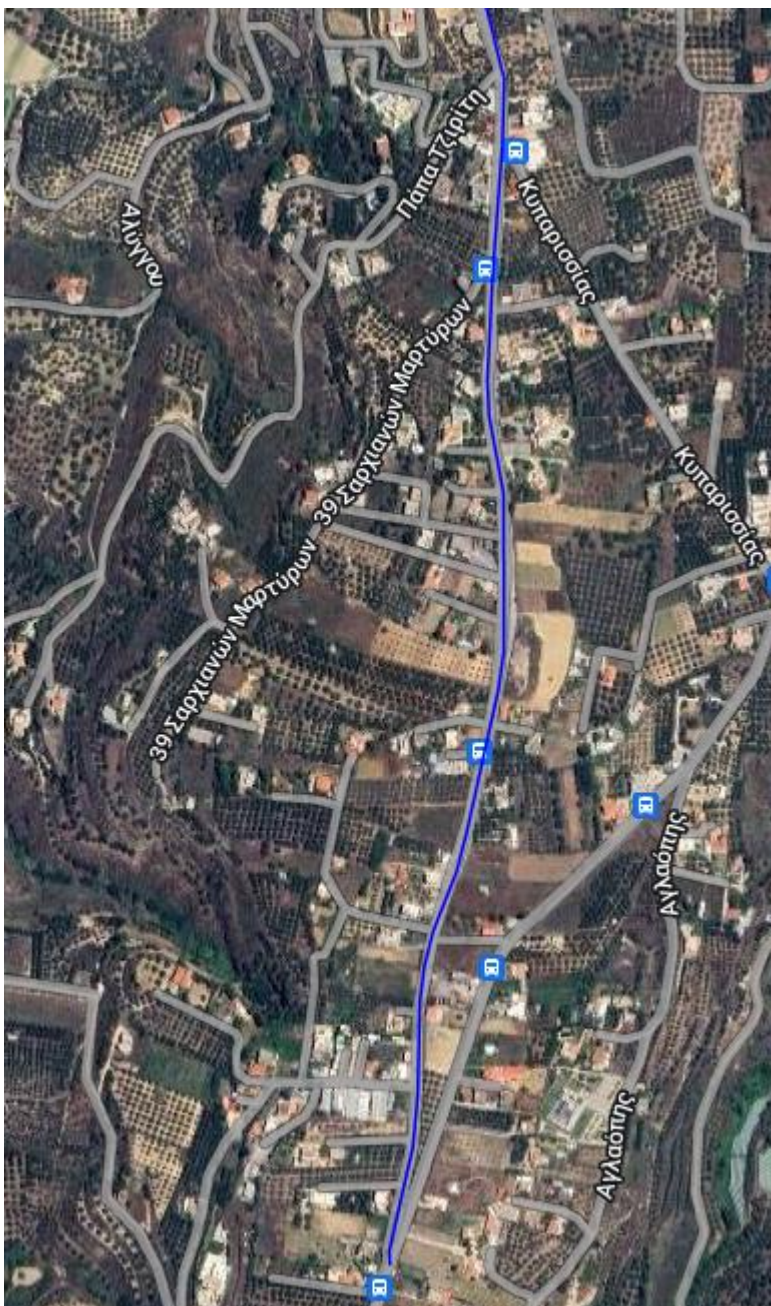
Εικόνα 30. περιοχής προηγούμενης μελέτης παρεμβάσεων

Με δεδομένη την καθυστέρηση ωρίμανσης και ολοκλήρωσης των ανωτέρω παρεμβάσεων και τα πρόσφατα αιτήματα πολιτών που λαμβάνει το Τμήμα μας για την αυξημένη επικινδυνότητα της οδού Ούλαφ Πάλμε λόγω του μεγάλου πλάτους της στο συγκεκριμένο σημείο και την μεγάλη ταχύτητα που αναπτύσσουν οι οδηγοί, η παρούσα τεχνική έκθεση στοχεύει στη σημειακή άμβλυση των ζητημάτων με αρχικές παρεμβάσεις χαμηλού κόστους μέχρι την ευρύτερη κυκλοφοριακή και πολεοδομική αναβάθμιση της περιοχής.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Περιοχής Μελέτης



Εικόνα 2. Καθορισμός περιοχής υπό αξιολόγηση



Εικόνα 3

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει την οδό Ούλαφ Πάλμε στο τμήμα της από την συμβολή της με την οδό Κυπαρισσίας έως την συμβολή της με την Επαρχιακή οδό Ηρακλείου Αγίου Σύλλα. Ειδικότερα παρατηρούνται παρανομίες σχετικά με την υπερβολική ταχύτητα που αναπτύσσουν τα οχήματα τόσο κατά την πορεία του προς Ηράκλειο λόγω του μεγάλου πλάτους της οδού και της μεγάλης κατωφέρειας που υπάρχει όσο και κατά την πορεία τους προς Βασιλειές, Σύλαμο, Άγιο Σύλλα και προς τους νότιος οικισμούς. Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί κυρίως για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς, την υπερτοπική κυκλοφορία. Στο τμήμα που εξετάζουμε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο την χαρακτηρίζει ως Αρτηρία (προτεινόμενη).

Σημειώνεται ότι επί της οδού Ούλαφ Πάλμε έχουν γίνει παρεμβάσεις προσθήκης όπως: όριο ταχύτητας, προσθήκη ανακλαστήρων οδοστρώματος διαβάσεις πεζών από το Τμήμα μας τόσο στο εντός σχεδίου τμήμα της από την συμβολή της με την οδό Ακτοπόλεως έως την συμβολή της με την οδό Αλκμαίνωος κα έκτος σχεδίου τμήμα από την συμβολή της με την οδό Αλκμαίνωος έως την συμβολή της με την οδό Ευτέρπης. Η πεζή κυκλοφορία στην περιοχή είναι μειωμένη και λόγω ότι στην περιοχή δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και καταστήματα και ο φόρτος των οχημάτων στην περιοχή είναι χαμηλός χωρίς καθυστερήσεις.

Σημειώνεται ότι από την Ούλαφ Πάλμε διέρχεται λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση στην υπό αξιολόγηση περιοχή παρατηρούνται σημαντικές ελλείψεις σε επίπεδο υποδομών και μειωμένη ασφάλεια των πεζών και των οχημάτων, λόγω απουσίας ρυθμίσεων και έντασης του φαινομένου της επικίνδυνης οδήγησης λόγω ανάπτυξης μεγάλων ταχυτήτων.

Για την άρση όλων των παραπάνω αστοχιών και με στόχο την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας στις υποπεριοχές μελέτης, προτείνονται οι κάτωθι παρεμβάσεις. Οι παρεμβάσεις αυτές στοχεύουν στη σημειακή άμβλυνση των ζητημάτων επί της οδού με αρχικές παρεμβάσεις χαμηλού κόστους μέχρι την ευρύτερη κυκλοφοριακή και πολεοδομική αναβάθμιση της περιοχής.



Προτεινόμενο σχέδιο

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Αλλαγή ορίου ταχύτητας σε τμήμα της οδού Ούλαφ Πάλμε σε 40 Km/h και 30 Km/h
- Οριζόντια σήμανση 40 Km/h και 30 Km/h επί της οδού.
- Τοποθέτηση πλέγματος με μάτια γάτας (μειωτήρες ταχύτητας) επί της οδού Ούλαφ Πάλμε.

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 «αλλαγή ορίου ταχύτητας» επί της οδού Ούλαφ Πάλμε εκτός σχεδίου Πόλεως, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 10.

ΘΕΜΑ 11^ο: Τροποποίηση ωραρίου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων επί της Πλατ. Στυλ. και Μάρθας-Ολυμπ. Αλεξίου.

Με την υπ' αριθμό 831/2019 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου δόθηκε προσωρινή στάθμευση αποκλειστικά για την αποβίβαση-επιβίβαση επιβατών στα τουριστικά λεωφορεία επί της Πλ. Στυλ. και Μάρθας-Ολυμπ. Αλεξίου κατά τις ώρες από 07:30 π.μ. έως 18:30 μ.μ. Λόγω όμως της παράτασης του ωραρίου λειτουργίας του Αρχαιολογικού Μουσείου έως τις 20:00 μ.μ και του εγγράφου της Δ/σης Δημοτικής Αστυνομίας εισηγήμαστε την τροποποίηση της 831/2019 απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου για διεύρυνση του ωραρίου για την στάση και την στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων στην Πλατεία Στυλ. και Μάρθας-Ολυμπ. Αλεξίου με ωράριο από τις 07:30 π.μ. έως 20:00 μ.μ.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά την τροποποίηση ωραρίου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων επί της Πλατ. Στυλ. και Μάρθας-Ολυμπ. Αλεξίου με ωράριο από τις 07:30 π.μ. έως 20:00 μ.μ.

ΘΕΜΑ 12^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επί της Α.Ικάρου. Πύκνωση δικτύου διαβάσεων πεζών για ενίσχυση της ομαλής διέλευσης πεζών.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο & Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (5/2024), 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:

- A) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- B) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- Γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου ανάλογα με τον εντοπισμό ζητημάτων,
- Δ) τις παρεμβάσεις πολιτών λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών, οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται, μελετώνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. 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 ΚΜ (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους μελέτες, πολεοδομικές μελέτες, Π.Ε.

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 ασφαλή διέλευση των πεζών και ευάλωτων χρηστών (βλ. ΑΜΕΑ, εμποδιζόμενα άτομα κ.α.).

Με δεδομένες προηγούμενες παρεμβάσεις στην ίδια περιοχή παρέμβασης κατά μήκος της Α. Ικάρου που

μελετήθηκαν από το Τμήμα μας, και με βάση τα αιτήματα πολιτών σχετικά με την απαίτηση νέων διαβάσεων πεζών επί της οδού Ικάρου, στην παρούσα προτείνονται νέες διαβάσεις πεζών στη Λ. Ικάρου.

Σκοπός των διαβάσεων είναι να εξασφαλίζουν την ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ επικοινωνία μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων και να ειδοποιούν τον οδηγό 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.

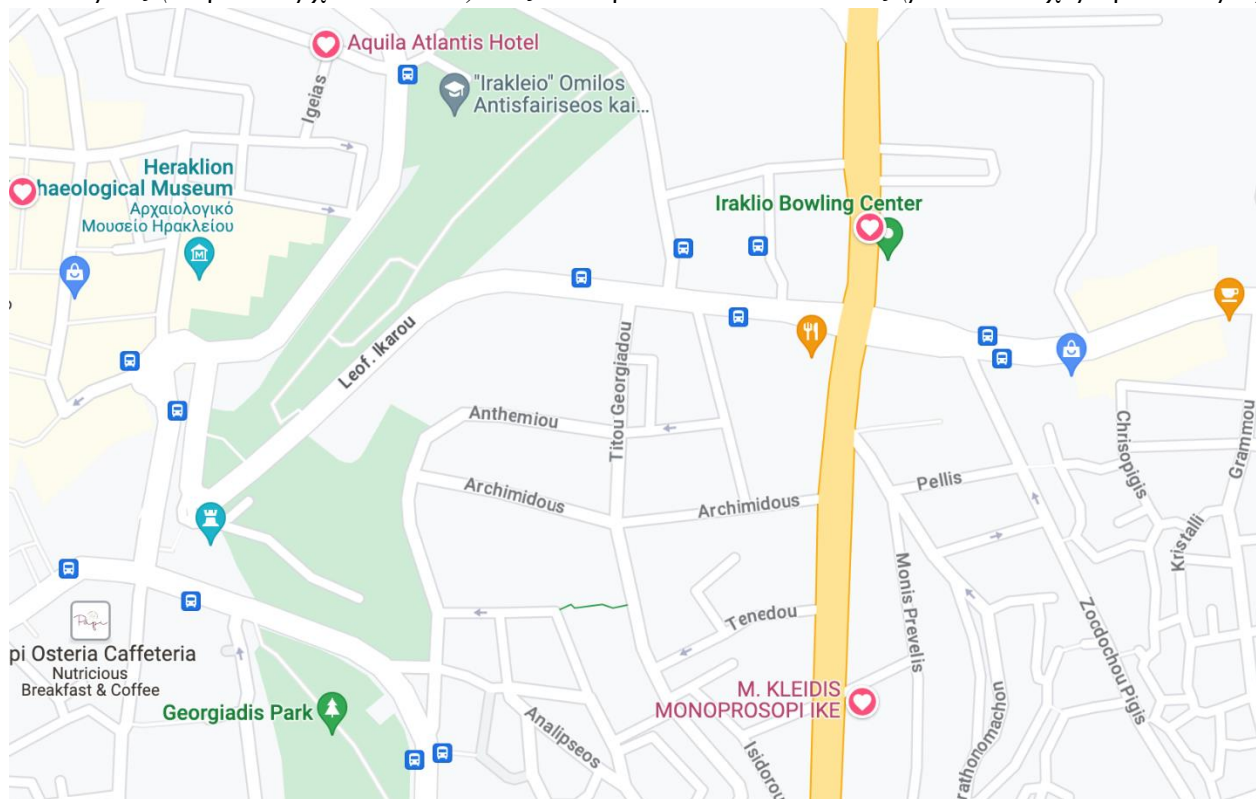
Στις ελληνικές πόλεις - και σύμφωνα με εκτιμήσεις του τμήματός μας **και στην πόλη του Ηρακλείου**- παρότι η μέση ταχύτητα των οχημάτων είναι περίπου η μισή σε σχέση με εκείνη στο υπεραστικό δίκτυο (<50χλμ/ω), η μεγάλη πυκνότητα της κυκλοφορίας και διασταυρώσεων οδηγεί σε **αυξημένο αριθμό εμπλοκών και αντίστοιχα σε μεγαλύτερη πιθανότητα πρόκλησης ατυχημάτων, ειδικότερα σε περιπτώσεις όπου η συνεκτικότητα του δικτύου πεζού δεν είναι εξασφαλισμένη.**

Υφιστάμενη κατάσταση

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται μέση οικιστική πυκνότητα και υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος.

Η λ. Ικάρου είναι αμφίδρομη και σε όλο το εξεταζόμενο μήκος απαγορεύεται κατά κανόνα η στάση/στάθμευση. Παρατηρείται αυξημένη ένταση στάθμευσης σε όλο το μήκος της οδού με έμφαση στο τμήμα αυτής στη Ν. Αλικαρνασό. Η λωρίδα κυκλοφορίας της έχει κυμαινόμενο πλάτος 3,0 μ. – 5,0μ.

Η μελετώμενη περιοχή περιλαμβάνει 3 τμήματα της Λ. Ικάρου. Το τμήμα 1 αναπτύσσεται από την Πλ. Ελευθερίας (πλησίον Αρχ. Μουσείου) έως και τη Λ. Εθν. Αντιστάσεως (βλ. εικόνα χάρτη κατωτέρω).



Εικόνα 31. εξεταζόμενο τμήμα 1 Λ. Ικάρου



Εικόνα 32. Υφιστάμενη κατάσταση Λ. Ικάρου τμήμα 1

Στο τμήμα 1 διαβάσεις πεζών εντοπίζονται μόνο στη συμβολή της Λ. Ικάρου με τη Λ. Εθν. Αντιστάσεως σε σηματοδοτούμενο κόμβο.

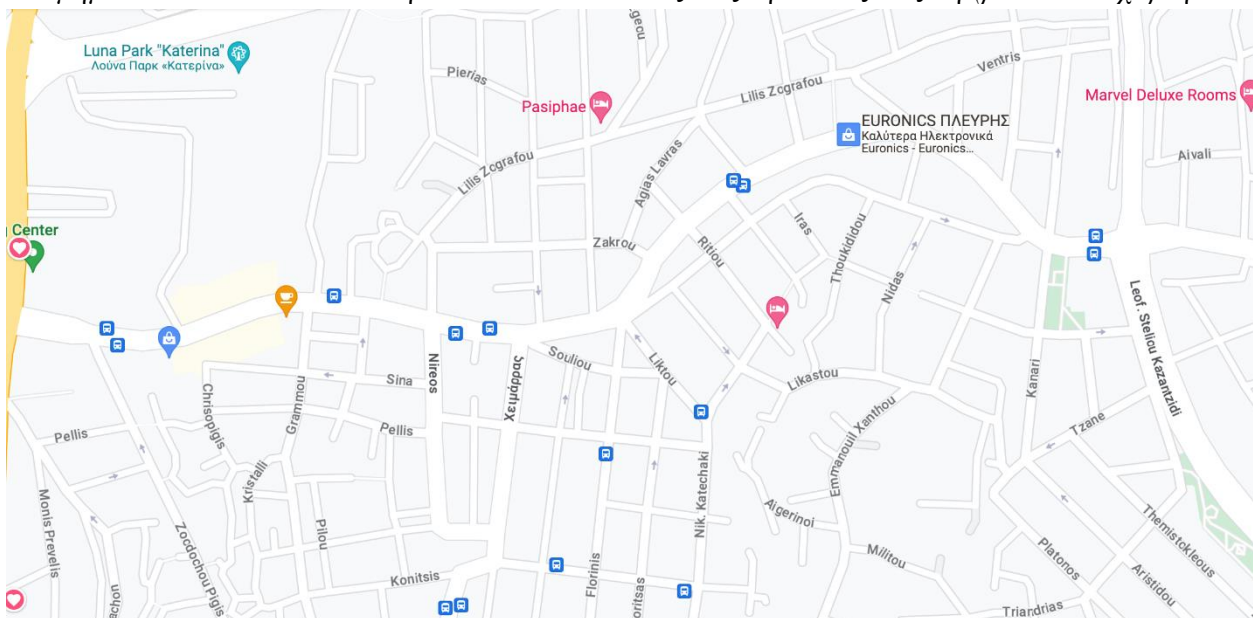
Σημειώνεται ότι επί της Ικάρου έχουν εγκριθεί και νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που φαίνονται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη και επίκειται η τοποθέτησή τους, η οποία αναμένεται να αναβαθμίσει σημαντικά την ασφάλεια της κυκλοφορίας πεζών μέχρι την ουσιαστική αναβάθμιση προσβασιμότητάς της που θα ενισχύσει και τα υφιστάμενα πεζοδρόμια.



Εικόνα 33. απόσπασμα χάρτη με εγκεκριμένες διαβάσεις πεζών στο τμήμα 1

Το τμήμα 1 έχει μικτό χαρακτήρα σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου με μέρος αυτού να λειτουργεί ως τοπική οδός (τμήμα από Πλ. Ελευθερίας έως Τ. Γεωργιάδου) και μέρος του (τμήμα από Τ.Γεωργιάδου έως Λ. Εθν. Αντιστάσεως) ως συλλεκτήρια οδός. Σήμερα το σύνολο του τμήματος 1 λειτουργεί ως συλλεκτήρια με χαρακτηριστικά δευτερεύουσας αρτηρίας.

Το τμήμα 2 αναπτύσσεται από τη Λ. Εθν. Αντιστάσεως έως τη Λ. Καζαντζίδα (βλ. εικόνα χάρτη κατωτέρω).



Εικόνα 34. εξεταζόμενο τμήμα 2 Λ. Ικάρου





Εικόνα 35. Υφιστάμενη κατάσταση Λ. Ικάρου τμήμα 2

Στο τμήμα 2 διαβάσεις πεζών εντοπίζονται στη συμβολή της Λ. Ικάρου με την οδό Νηρέως (3), στη συμβολή με τις Χειμμάρας και Σουλίου (2), στη συμβολή με την Ποσειδώνος (2), με τις Βίτσι, Λύκτου και Φλωρίνης (4), στη συμβολή με την Κανάρη (2) και στη συμβολή με την Καζαντζίδα (3).

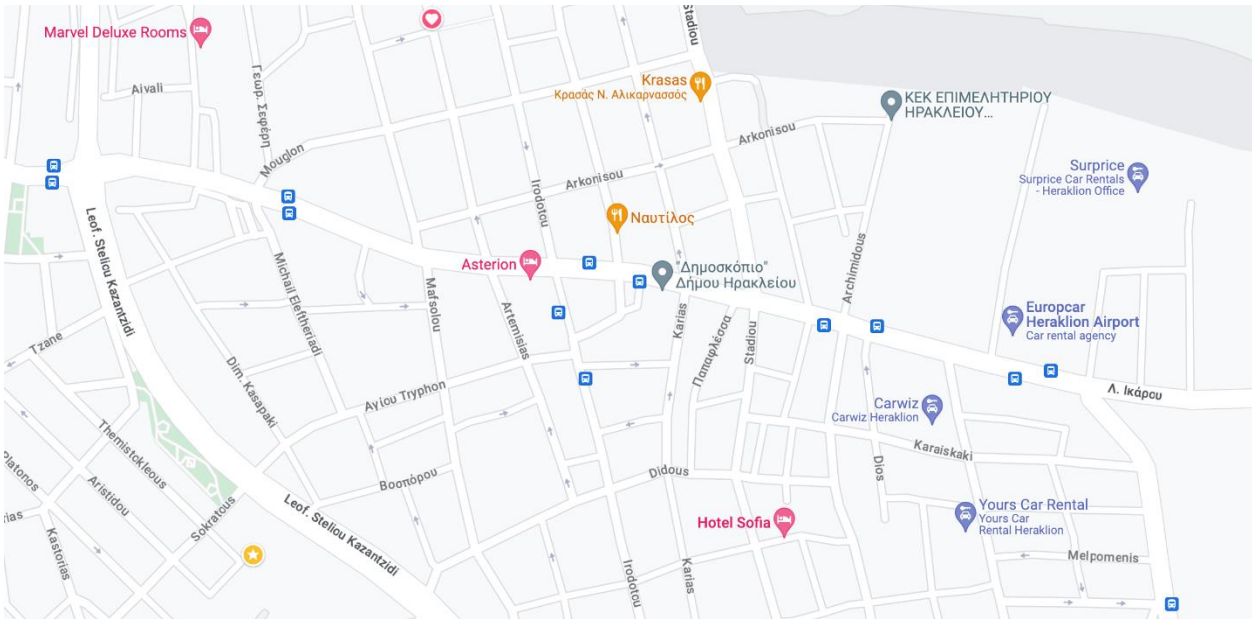
Σημειώνεται ότι σε τμήμα 400μ. επί του τμήματος 2 μεταξύ της Λ. Εθν. Αντιστάσεως έως Νηρέως και αντίστοιχα σε τμήμα 496μ. μεταξύ των οδών Βίτσι και Κανάρη δεν εντοπίζεται **καμία διάβαση πεζών**.

Σημειώνεται ακόμα ότι το τμήμα 2 σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου αποτελεί αρτηρία.



Εικόνα 36. απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου με χαρακτηρισμό της Λ. Ικάρου ως τοπικής τμηματικά, ως συλλεκτήριας (εντός τμ. 1) και εν συνεχεία ως αρτηρίας

Το τμήμα 3 αναπτύσσεται από τη Λ. Καζαντζίδα έως και το Αεροδρόμιο (πλησίον της ΠΕΟ Ηρακλείου – Αγ. Νικολάου) (βλ. εικόνα χάρτη κατωτέρω).



Εικόνα 37. εξεταζόμενο τμήμα 3 Α. Ικάρου





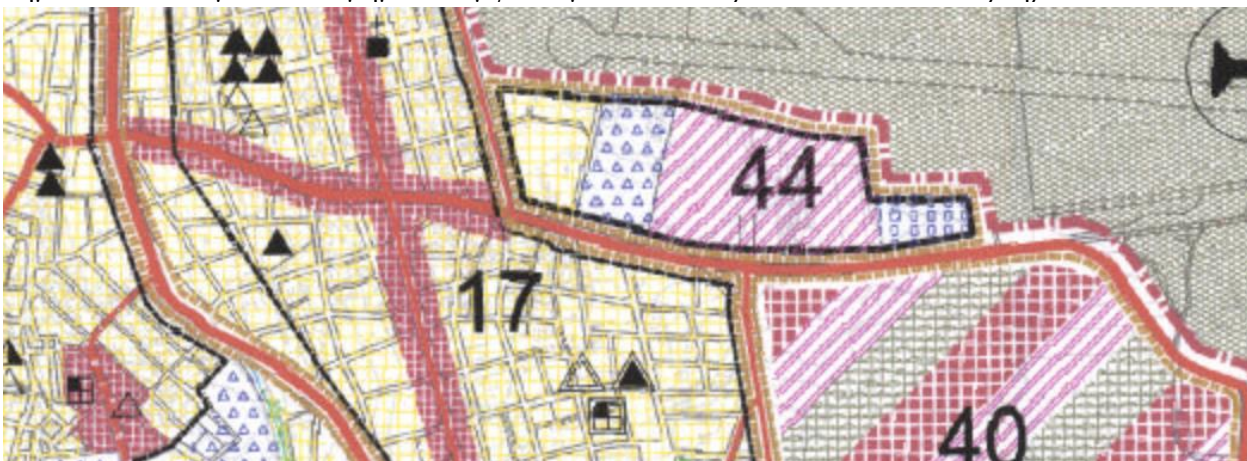
Εικόνα 38. Υφιστάμενη κατάσταση Α. Ικάρου τμήμα 3

Στο τμήμα 3 διαβάσεις πεζών εντοπίζονται μόνο στη συμβολή της Α. Ικάρου με τη Α. Καζαντζίδα (3), στη συμβολή με την οδό Αρτεμισίας (3), με την οδό Ηροδότου (3) μόνο σε σηματοδοτούμενους κόμβους.

Σημειώνεται ότι στο τμήμα 3 της Ικάρου έχουν εγκριθεί και νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που φαίνονται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη και επίκειται η τοποθέτησή τους, η οποία αναμένεται να αναβαθμίσει σημαντικά την ασφάλεια της κυκλοφορίας πεζών μέχρι την ουσιαστική αναβάθμιση προσβασιμότητάς της που θα ενισχύσει και τα υφιστάμενα πεζοδρόμια.

Σημειώνεται ότι σε τμήμα 230μ. επί του τμήματος 3 μεταξύ της Ελευθεριάδη και Αρτεμισίας καθώς και σε τμήμα 530μ. μεταξύ της Ηροδότου και της ΠΕΟ Ηρακλείου- Αγ. Νικολάου Α. Εθν. Αντιστάσεως δεν εντοπίζεται καμία διάβαση πεζών ούτε έχει προγραμματιστεί ανάλογη χωροθέτηση.

Σημειώνεται ακόμα ότι το τμήμα 3 σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου αποτελεί αρτηρία.



Εικόνα 39. απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου με χαρακτηρισμό της Α. Ικάρου ως αρτηρίας

Και στα τρία υπό εξέταση τμήματα της Α. Ικάρου η πεζή κυκλοφορία παρουσιάζει υψηλές φορτίσεις επιπέδου κέντρου πόλης καθόλη τη διάρκεια της μέρας. Ειδικότερα κατά τις ώρες αιχμής διέρχονται κατά μέσο όρο 40 πεζοί/ 15 λεπτά, ήτοι 160 πεζοί/ ώρα.

Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Εισήγηση

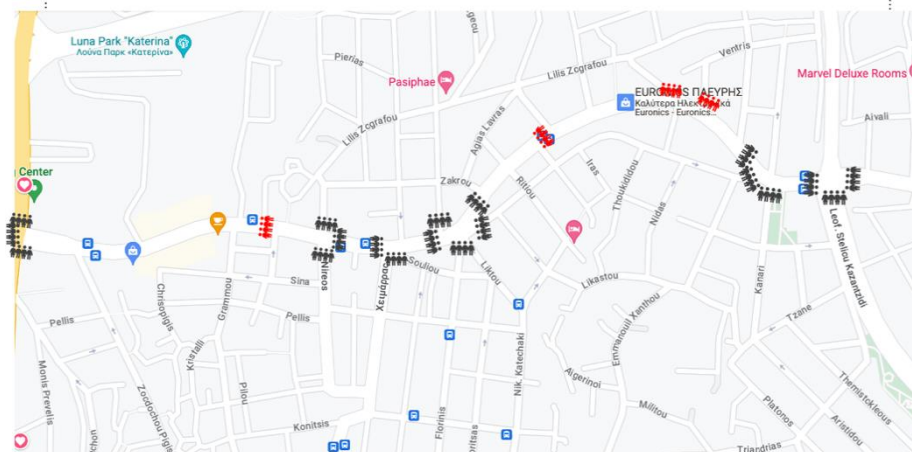
Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση και λαμβάνοντας υπόψη τις αποστάσεις των σημείων, τα σημεία όπου παρατηρείται καθ'έξω διάσχιση πεζών ιδίως σε ώρες αιχμής προτείνονται οι προσθήκες διαβάσεων στις θέσεις που παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.

Για το τμήμα 1 έχουν ήδη εγκριθεί δυνάμει της απόφασης ΔΣ 159/2022, έγκρισης ΑΠΔ 2842/4-4-2024 και απόφαση Τροχαίας με αριθμό 2501/1/471-ζ' 13-5-2024, σε 4 σημεία όπως φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο για διευκόλυνση των πεζών που κινούνται μεταξύ της Κρήνης Γενιτσάρ Αγά και της νέας θέσης των ΚΤΕΛ Ηρακλείου- Λασιθίου.



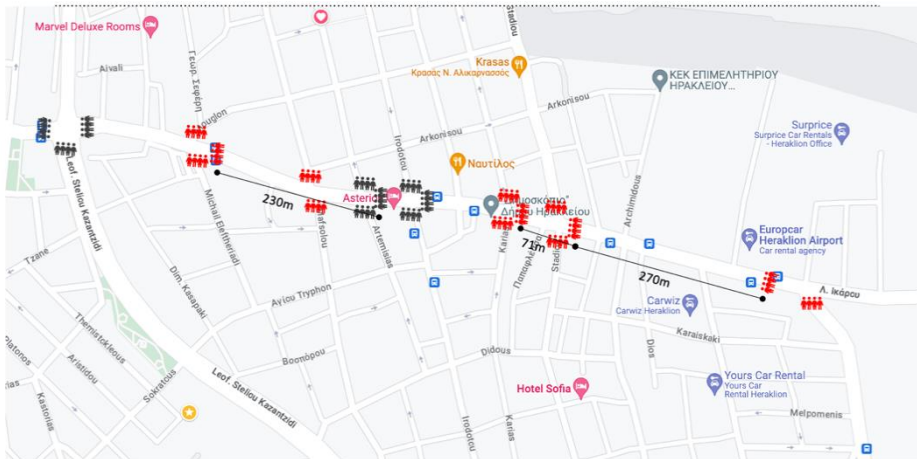
Για το τμήμα 2 εισηγούμαστε νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία :

1. Α. Ικάρου πριν την συμβολή με την οδό Γράμμου και επί της οδού Γράμμου.(2)
2. Α. Ικάρου 79 έμπροσθεν καταστήματος ΑΕΝΑΟΣ πλησίον της στάσης λεωφορείου
3. Στην οδό Πάροδος Οδυσσέως έμπροσθεν Γιανναράκη



Για το τμήμα 3 – εκτός των ήδη εγκεκριμένων εισηγούμαστε νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία :

1. Συμβολή Ικάρου και Καριάς (3)
2. Συμβολή Ικάρου και Σταδίου (3)
3. Α. Ικάρου 112 πλησίον καταστήματος Τζαγάκη και στάσης λεωφορείου
4. Επί της οδού Μανσώλου (2) και Ικάρου.



Χάρτης παρεμβάσεων Α



Χάρτης παρεμβάσεων Β

Σκοπός των διαβάσεων αυτών είναι να εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη και **ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ** κίνηση των πεζών και ειδικότερα των ευάλωτων ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ) μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων και να ειδοποιούν τον οδηγό να **σταματά** αντιλαμβανόμενος ότι θα διασχίσει ένα πολύ διαφορετικό τμήμα δρόμου όπου προτεραιότητα έχει μόνον ο πεζός.

Η θέση των διαβάσεων έχει επιλεγεί με γνώμονα την υφιστάμενη υποδομή, τις χρήσεις γης, την κατάσταση των πεζοδρομίων, τις δυνατότητες για ανάπτυξη ραμπών ΑΜΕΑ. Σημειώνεται ότι όπου δεν υπάρχουν υφιστάμενα πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους χωρίς εμπόδια θα κατασκευαστούν στο πλαίσιο συνολικής αναβάθμισης της Λ. Ικάρου.

Οι προτεινόμενες μεταβολές αφορούν την τοποθέτηση διάβασης και ιστών σήμανσης (κατακόρυφη και οριζόντια).

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Την τοποθέτηση διάβασης πεζών στην Λ. Ικάρου 74 παραπλεύρως καταστήματος Λιοντομήτσος προ της συμβολής της Λ. με την οδό Κερκύρας στη θέση 35.33881240816225, 25.14566594165571
- Την τοποθέτηση διάβασης πεζών στην οδό Πάροδος Οδυσσέως εμπροσθεν Γιανναράκη
- Την τοποθέτηση διάβασης πεζών επί της οδού Μανσώλου (2) και Ικάρου.
- Την τοποθέτηση διάβασης πεζών στην συμβολή των οδών Ικάρου και Καριάς (3)
- Την τοποθέτηση διάβασης πεζών στην συμβολή των οδών Ικάρου και Σταδίου (3).
- Την τοποθέτηση διάβασης πεζών στην Λ. Ικάρου 112 πλησίον καταστήματος Τζαγάκη και στάσης λεωφορείου.
- Την τοποθέτηση πινακίδων ειδοποίησης προσέγγισης διάβασης πεζών στα παραπάνω σημεία,
- Την οριοθέτηση της απαγόρευσης στάθμευσης με κίτρινη συνεχόμενη ή τεθλασμένη γραμμή στις γωνίες των ΟΤ και στις κατάλληλες αποστάσεις από τις νέες διαβάσεις (5μ.),
- Την ανάπτυξη ραμπών ΑΜΕΑ ή την βελτίωση των υφιστάμενων στο σύνολο των διαβάσεων πεζών.

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 επί της Λ. Ικάρου. Πύκνωση δικτύου διαβάσεων πεζών για ενίσχυση της ομαλής διέλευσης πεζών, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 12Α και 12Β.

ΘΕΜΑ 13^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ σχολικών συγκροτημάτων (52^ο Νηπιαγωγείο και 76^ο Νηπιαγωγείο) σε περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Α. Παπαναστασίου-Μυκηνών-Ανεξαρτησίας-Εθνομαρτύρων για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (5/2024), 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,

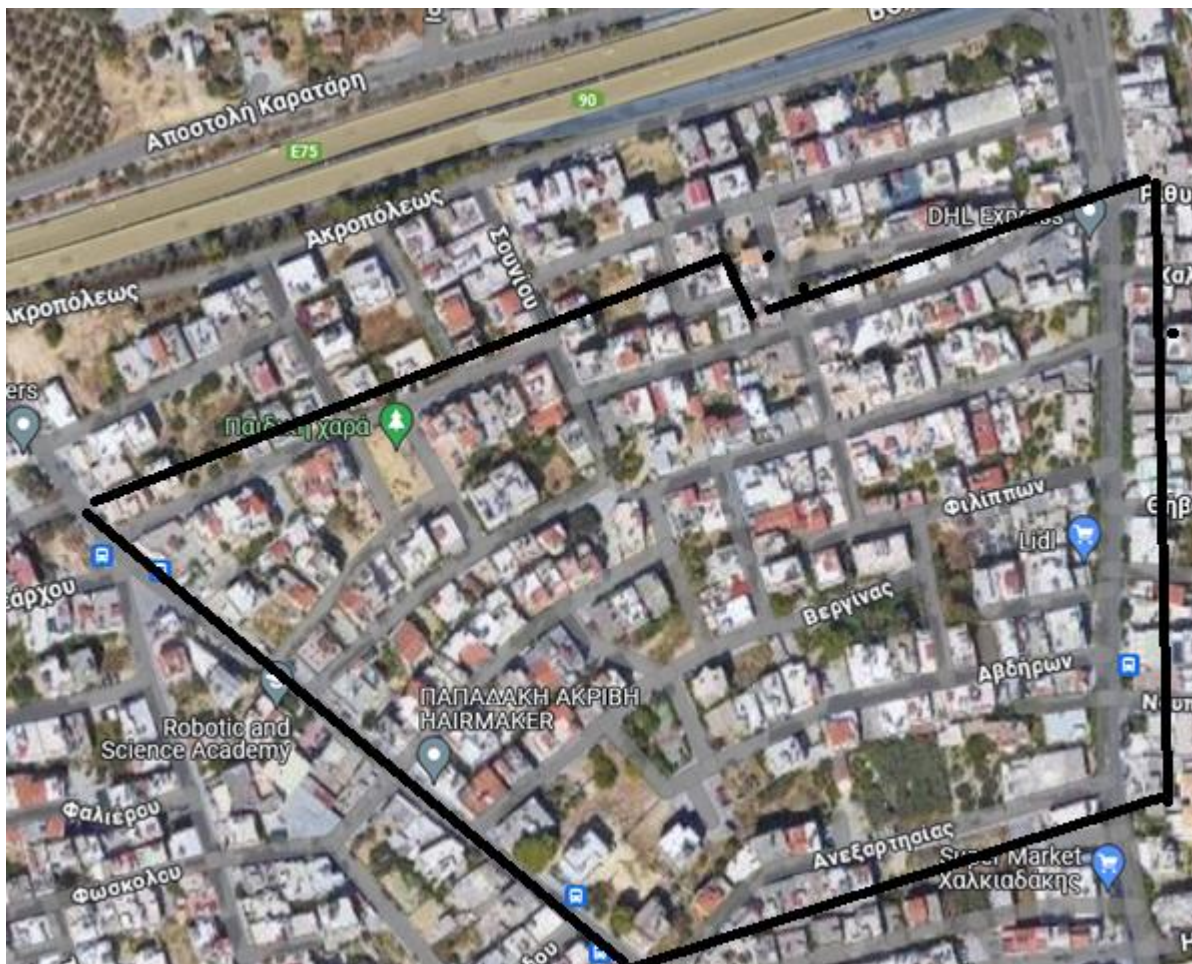
εμποδιζόμενα άτομα, κ.ά.) και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

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).

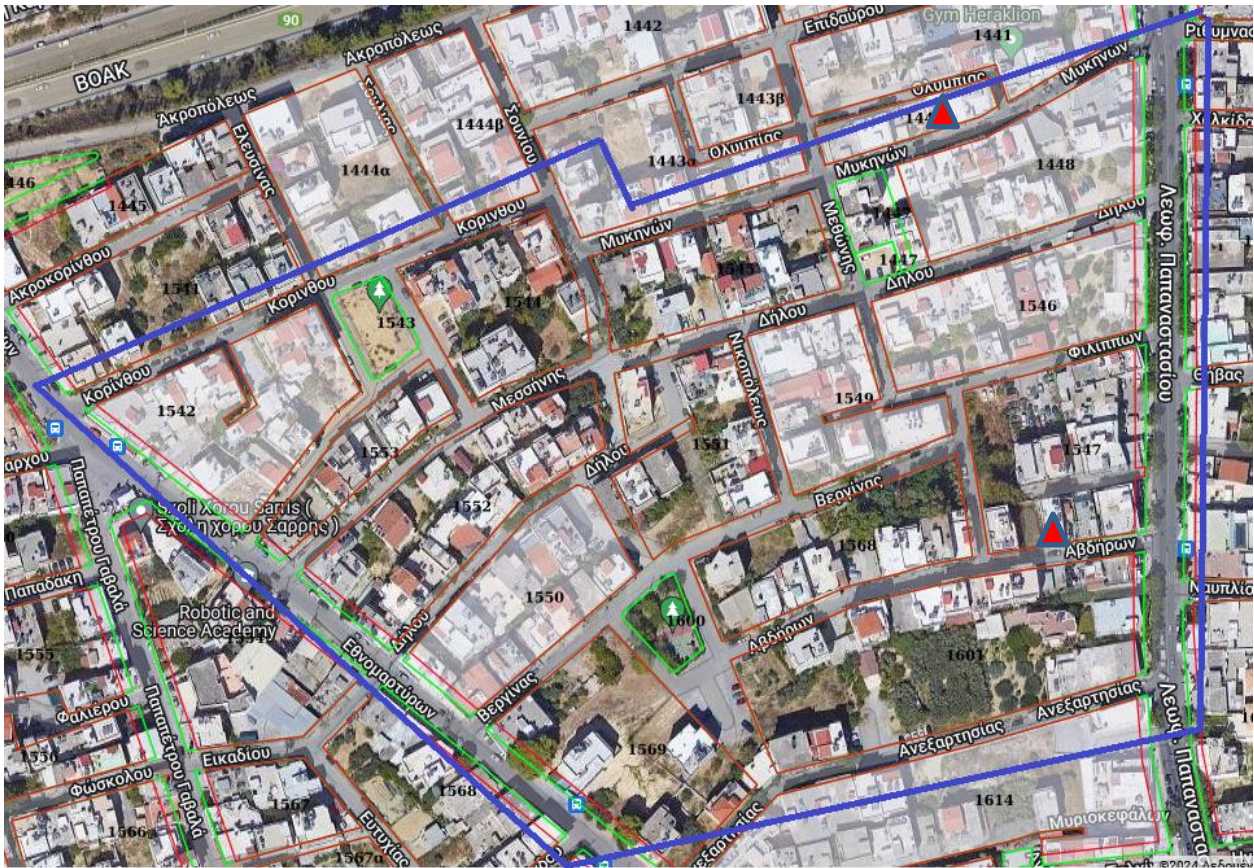
Οι παρεμβάσεις που κατά κανόνα προτείνονται από το Τμήμα μας περίξ των σχολικών συγκροτημάτων, σε ζώνη από 0-500 μ., περιλαμβάνουν: τη δημιουργία διαβάσεων πεζών, την υπερύψωση διαβάσεων, την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την τοποθέτηση οριοδεικτών και σήμανσης για απαγόρευση στάσης- 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 52^{ου} Νηπιαγωγείου στην περιοχή Μεσαμπελιές, αναφορικά με την ενίσχυση της ασφαλούς διέλευσης όλων των μετακινούμενων (βελτίωση κίνησης πεζών) επί της οδού Μυκηνών έμπροσθεν του σχολικού κτιρίου και επί της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Παπαναστασίου-Ανεξαρτησίας-Εθνομαρτύρων και Μυκηνών.

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

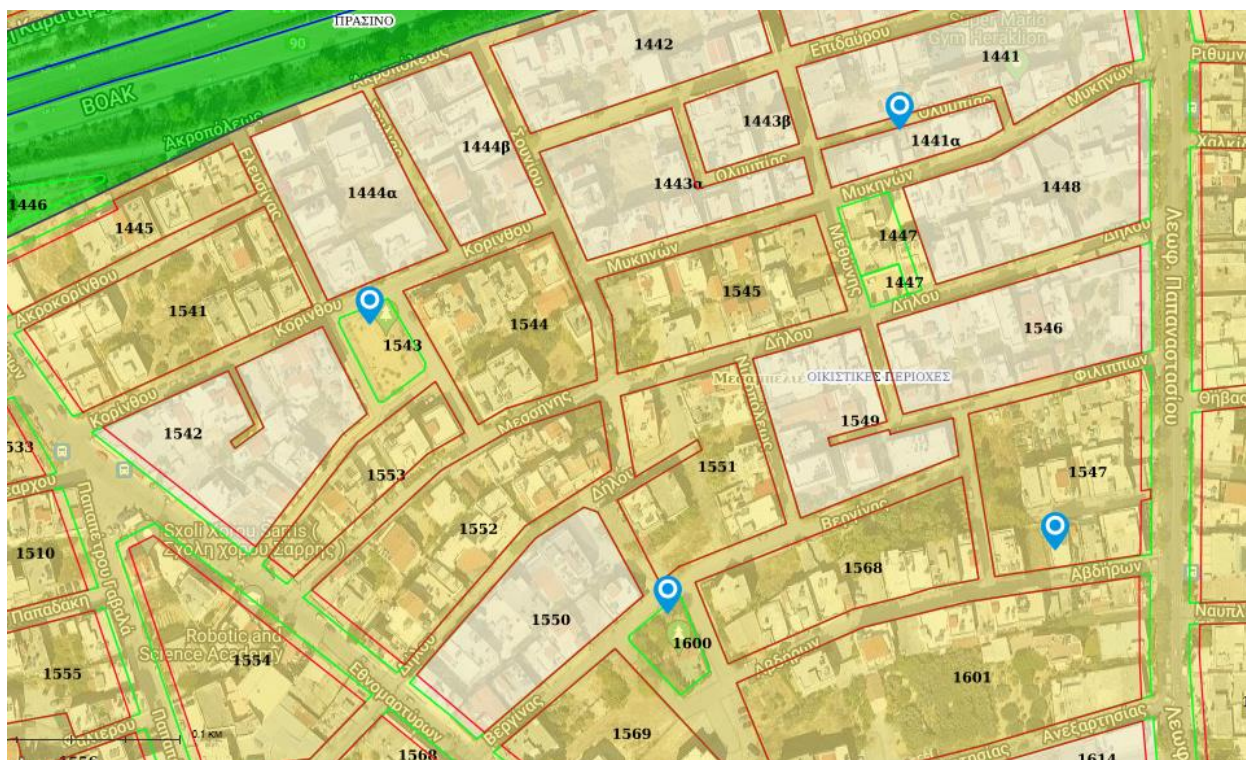
B1. Περιγραφή υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή περιβάλλεται από τις οδούς Παπαναστασίου-Ανεξαρτησίας-Εθνομαρτύρων και Μυκηνών-Κορίνθου, περιλαμβάνει

Ο.Τ.1542,1543,1544,1545,1447,1448,1546,1547,1601,1569,1550,1552,1553

Στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται οικιστική πυκνότητα και μέτριος 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 52^ο Νηπιαγωγείο που έχει πρόσωπο στην οδό Μυκηνών.

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



Εικόνα 40. Απόσπασμα ΓΠΣ

Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί για τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς καθώς και για υπερτοπική εξυπηρέτηση για τη σύνδεση της Παπαναστασίου με την Εθνομαρτύρων και κατ' επέκταση με την οδό Ούλαφ Πάλμε η οποία χαρακτηρίζεται από ΓΠΣ ως Συλλεκτήρια.

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 Μυκηνών (έμπροσθεν 52^ο Νηπιαγωγείου)

Η οδός Μυκηνών που στην οποία στεγάζεται το 52^ο Νηπιαγωγείο είναι μονής κατεύθυνσης, χωρίς σήμανση για όριο ταχύτητας και χωρίς διαβάσεις 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.

Οδός Αβδήρων (έμπροσθεν 76^{ου} Νηπιαγωγείου)

Η οδός Αβδήρων στην οποία στεγάζεται το 76^ο Νηπιαγωγείο είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς σήμανση για όριο ταχύτητας και χωρίς διαβάσεις πεζών, επί της οδού υπάρχουν πεζοδρόμια, πολύ μικρού πλάτους ενώ διακρίνονται και εμπόδια (π.χ. κολώνες ΔΕΗ, κάγκελα).

Οδός Κορίνθου (έμπροσθεν Παιδικής Χαράς)

Η οδός Κορίνθου η οποία είναι έμπροσθεν της νέας παιδικής χαράς (ΚΧ 1543) είναι μονής κατεύθυνσης με φορά από την συμβολή της με την οδό Μυκηνών έως την συμβολή της με την οδό Εθνομαρτύρων χωρίς σήμανση για όριο ταχύτητας και χωρίς διαβάσεις πεζών. Στο σύνολο της οδού δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και τα υφιστάμενα είναι πολύ μικρού πλάτους με αποτέλεσμα την μη ασφαλή κυκλοφορία πεζών.

Οδός Βεργίνας (έμπροσθεν Παιδικής Χαράς)

Η οδός Βεργίνας η οποία είναι έμπροσθεν της νέας παιδικής χαράς (ΚΧ 1600) είναι διπλής κατεύθυνσης από την συμβολή της με την οδό Εθνομαρτύρων έως την συμβολή της με την οδό Φιλίππων χωρίς σήμανση για όριο ταχύτητας και χωρίς διαβάσεις πεζών. Στο σύνολο της οδού και στις καθέτους αυτής δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και τα υφιστάμενα είναι πολύ μικρού πλάτους με αποτέλεσμα την μη ασφαλή κυκλοφορία πεζών.

Λοιπές οδοί περιοχής μελέτης

Οι οδοί Πατρόκλου-Σμυριλίου και Φρεν. Γερμανού είναι οδοί με χαμηλό φόρτο και είναι διπλής κατεύθυνσης στις οποίες τα πεζοδρόμια είναι μικρού μήκους ενώ υπάρχουν και σε αυτές εμπόδια (κολώνες ΔΕΗ).

Επί των οδών δεν αναπτύσσονται ταχύτητες μεγαλύτερες των 30 χλμ/ω κατά τις εργάσιμες ώρες/ μέρες, ενώ παρατηρείται αυξημένη κίνηση επί της οδού Καντάνου κατά τις μέρες διεξαγωγής ποδοσφαιρικών αγώνων στο γήπεδο που γειτνιάζει με την περιοχή μελέτης. Κατά τις ώρες αιχμής κυκλοφορίας των πεζών η επικινδυνότητα είναι ορατή λόγω απουσίας συνεκτικού και επαρκούς δικτύου πεζού (επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, διαβάσεις πεζών (υπερυψωμένες και μη), και απαγόρευση στάθμευσης στις γωνίες των ΟΤ για εξασφάλιση ορατότητας κ.α.).

Οι υπό αξιολόγηση οδοί λειτουργούν κυρίως για την τοπική εξυπηρέτηση εντός γειτονιάς καθώς και για εξυπηρέτηση αναφορικά με την προσέλευση- αποχώρηση μαθητών των σχολείων καθώς και οι οδοί Παπαναστασίου και Εθνομαρτύρων εξυπηρετούν το νότιο τμήμα της περιοχής για την μετάβαση από Κνωσσού προς Ούλαφ Πάλμε.

Ενδεικτικές φωτογραφίες από τις οδούς παρουσιάζονται παρακάτω:



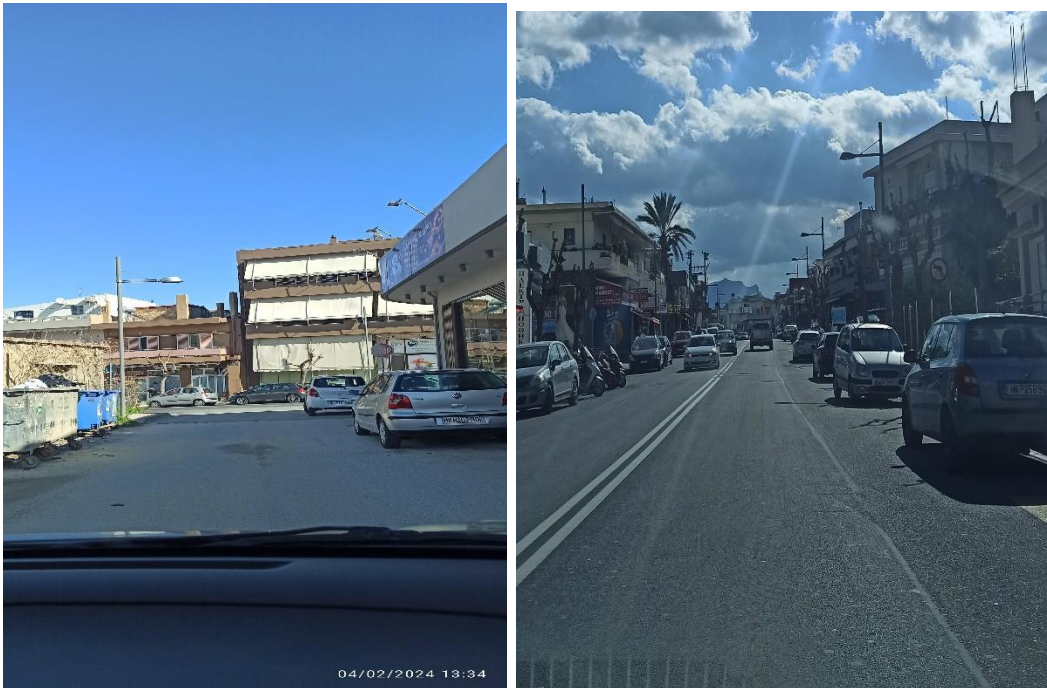
Εικόνα 5. οδός Μικητών εμπροσθεν νηπιαγωγείου



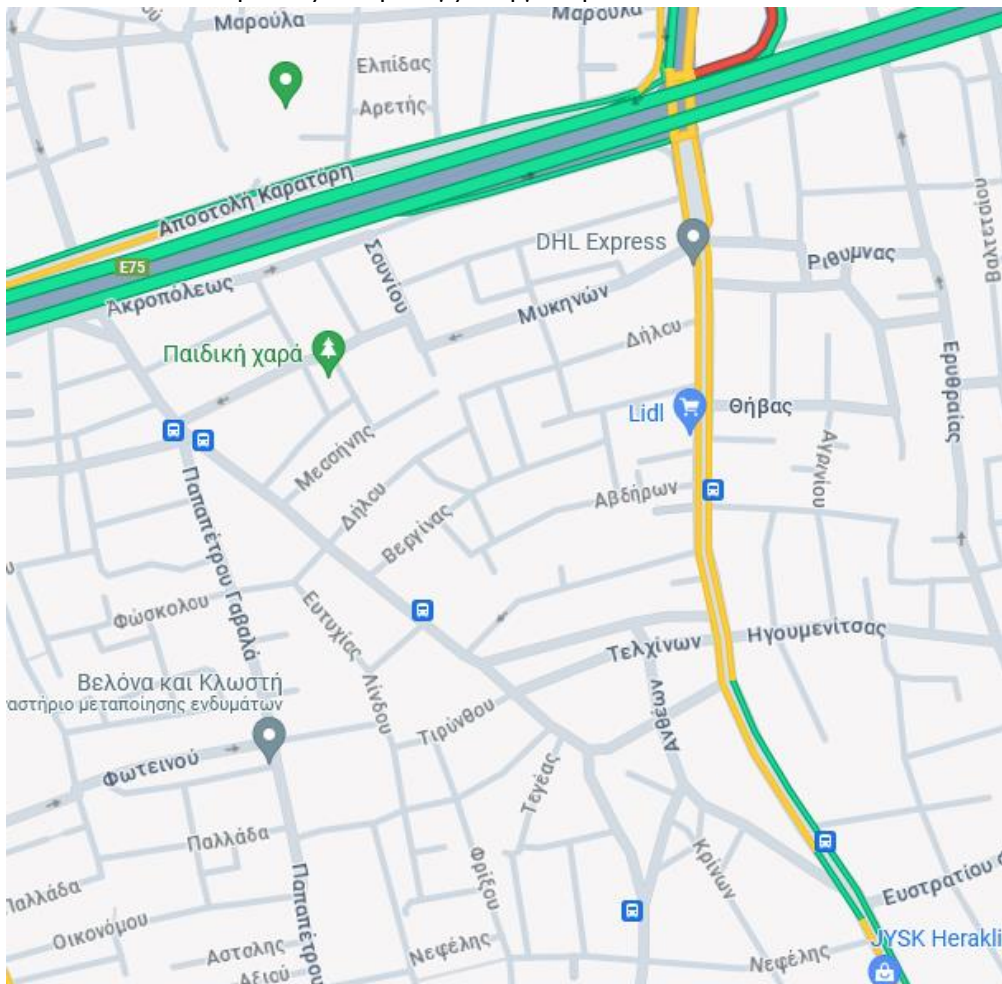
Εικόνα 6. Οδός Αβδηρών



Εικόνα 7. Οδός Κορίνθου



Εικόνα 8. Οδός Δήλου πριν την συμβολή με την οδό Αλ. Παπαναστασίου και Αλ. Παπαναστασίου



Φόρτος οδού Παπαναστασίου τοπική (ημέρα Τρίτη ώρα 08:00 π.μ.)

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 Παπαναστασίου είναι αυξημένος κατά τις ώρες αιχμής.

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.

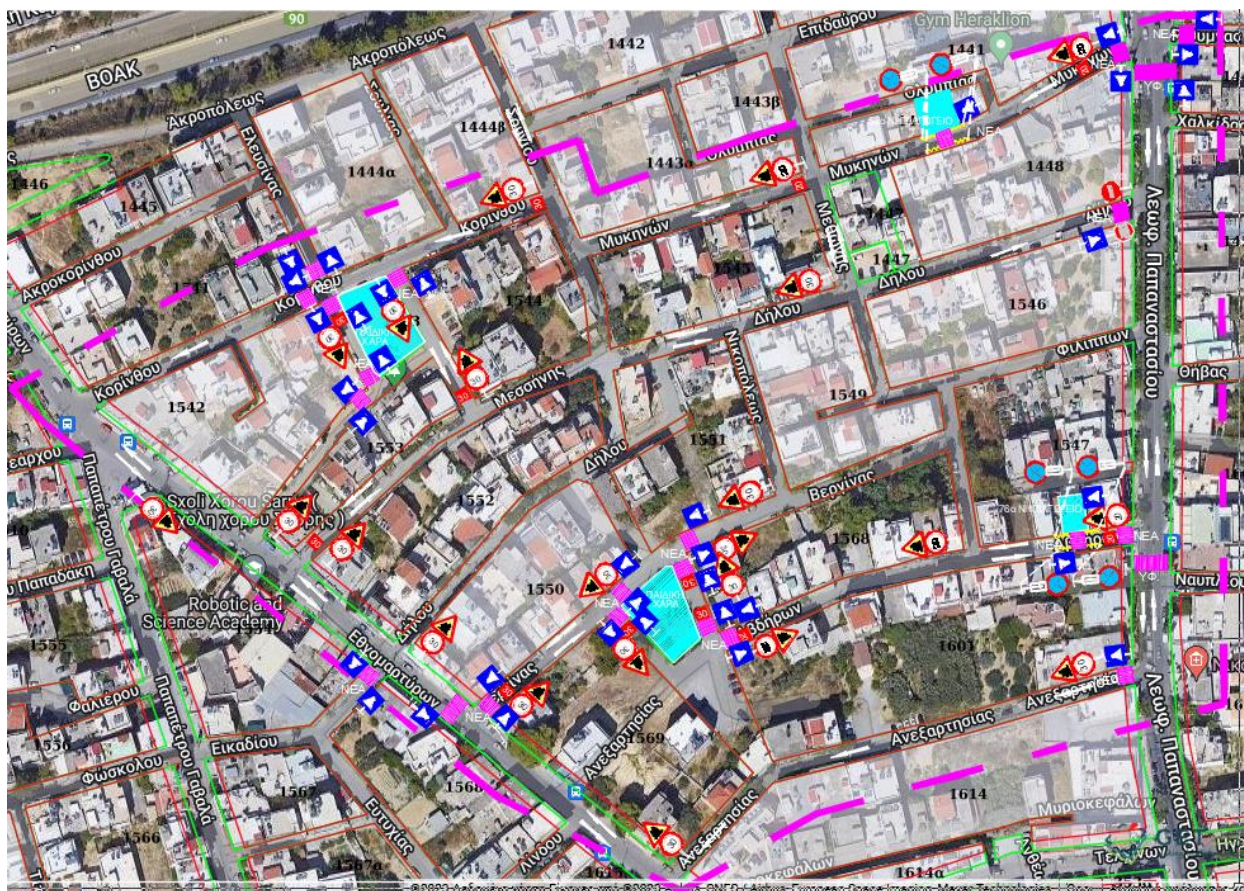
Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση

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 ευάλωτων 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:

- Διατήρηση υφιστάμενων κατευθύνσεων των οδών και των συμβαλλουσών σε αυτή,
- νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω και πρόσθετη επιγραφή «ΠΡΟΣΟΧΗ ΑΡΓΑ» στις οδούς της περιοχής μελέτης και νέο όριο ταχύτητας 20 χλμ/ω στις οδούς Μυκηνών και Αβδήρων στις οποίες στεγάζονται το 52^ο και 76^ο Νηπιαγωγεία σύμφωνα με το επισυναπτόμενο σχέδιο.
- Διαβάσεις 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.



Προτεινόμενο σχέδιο διαμόρφωσης περιοχής μελέτης.

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

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Νέες διαβάσεις πεζών στα σημεία που προσδιορίζονται στο επισυναπτόμενο σχέδιο και ειδικότερα: έμπροσθεν του 52^{ου} νηπιαγωγείου, έμπροσθεν του 76^{ου} νηπιαγωγείου, επί της οδού Ρίθυμνας (συμβολή με Παπαναστασίου,) επί της οδού Μυκηνών(συμβολή με Παπαναστασίου), επί της οδού Δήλου (συμβολή με Παπαναστασίου), επί της οδού Αβδήρων (συμβολή με Παπαναστασίου), επί της οδού Αβδήρων έμπροσθεν του 76^{ου} νηπιαγωγείου, στην συμβολή των οδών Αβδήρων και ΚΧ 1600 (2), στην συμβολή των οδών Βεργίνας και ΚΧ (2 βορειοανατολική πλευρά), στην συμβολή των οδών Βεργίνας και ΚΧ (2 βορειοδυτική πλευρά), στην συμβολή των οδών Βεργίνας (1) και Εθνομαρτύρων (1), στην οδό Εικαδίου (1) στην συμβολή με την Εθνομαρτύρων, στην συμβολή των οδών Κορίνθου και Ελευσίνας (3), στον ΚΧ 1543 επί ανωνύμου στην συμβολή με Κορίνθου, Νοτιοδυτικά του ΚΧ 1543 (2),
- 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).
- Αλλαγή του ορίου ταχύτητας επί των οδών Μυκηνών και Αβδήρων όπου στεγάζονται τα σχολικά συγκροτήματα σε 20 χλμ/ω. (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.
- Τοποθέτηση πινακίδων Κ-16 "κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης μαθητών".
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης με πινακίδες Ρ-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 περίξ σχολικών συγκροτημάτων (52ο Νηπιαγωγείο και 76ο Νηπιαγωγείο) σε περιοχή που περικλείεται από τις οδού Α. Παπαναστασίου-Μυκηνών-Ανεξαρτησίας-Εθνομαρτύρων για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 13.

ΘΕΜΑ 14^ο: Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στις περιοχές των Λαϊκών Αγορών.

Την εισήγηση του θέματος έκανε ο πρόεδρος της Επιτροπής Κυκλοφορίας κ. Σισαμάκης και ανέλυσε τα θέματα που προκύπτουν από την στάθμευση των οχημάτων σε περιοχές των Λαϊκών αγορών κατά τις μέρες λειτουργίας τους, τόνισε ότι θα πρέπει να τοποθετηθεί σήμανση στις οδούς όπου λειτουργούν οι Λαϊκές στις οποίες εντοπίζονται προβλήματα και να αναγράφεται σε υποπινακίδιο οι μέρες και οι ώρες που λειτουργούν για να αποφεύγεται το παρκάρισμα και να μπορούν οι έμποροι να τοποθετούν τα προϊόντα τους στις καθορισμένες θέσεις. Στην συνέχεια ακολούθησε διαλογική συζήτηση για τα προβλήματα που υπάρχουν σε κάποιες από τις περιοχές των λαϊκών αγορών στις οποίες παρατηρείται το φαινόμενο οχήματα που δεν ανήκουν στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής να μην γνωρίζουν την ύπαρξη των λαϊκών και να σταθμεύουν τα οχήματα τους με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η ομαλή λειτουργία και να δημιουργούνται προβλήματα.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην τοποθέτηση πινακίδων απαγόρευσης στάθμευσης με αρχή και τέλος στις οδούς που λειτουργούν λαϊκές αγορές και παρατηρούνται προβλήματα σε συνεννόηση του Τμήματος Κυκλοφορίας και της Δημοτικής Αστυνομίας.

ΘΕΜΑ 15^ο: Παραχώρηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης επί των οδών Χρυσοστόμου & Πελασγών.**A. Εισαγωγικό πλαίσιο**

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (5/2024) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

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

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

Στόχος της παρούσας είναι η δημιουργία θέσης φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται επί της οδού Πελασγών και επί της οδού Χρυσοστόμου για την εξυπηρέτηση της Δημοτικής Πινακοθήκης..

B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

- **Οδού Χρυσοστόμου:**

Α) Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού έμπροσθεν από το Ο.Τ. Χ-433 που εξετάζουμε είναι μονής κατεύθυνσης και σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου δεν έχει χαρακτηρισμό.



Εικόνα 41. Απόσπασμα χάρτη οδού Χρυσόστομου.

Στην δυτική πλευρά της οδού δεν υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή για την στάθμευση των οχημάτων και δεν απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση με ρυθμιστική πινακίδα. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,00 μ. έως 1,50 μ. κατά διαστήματα.

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



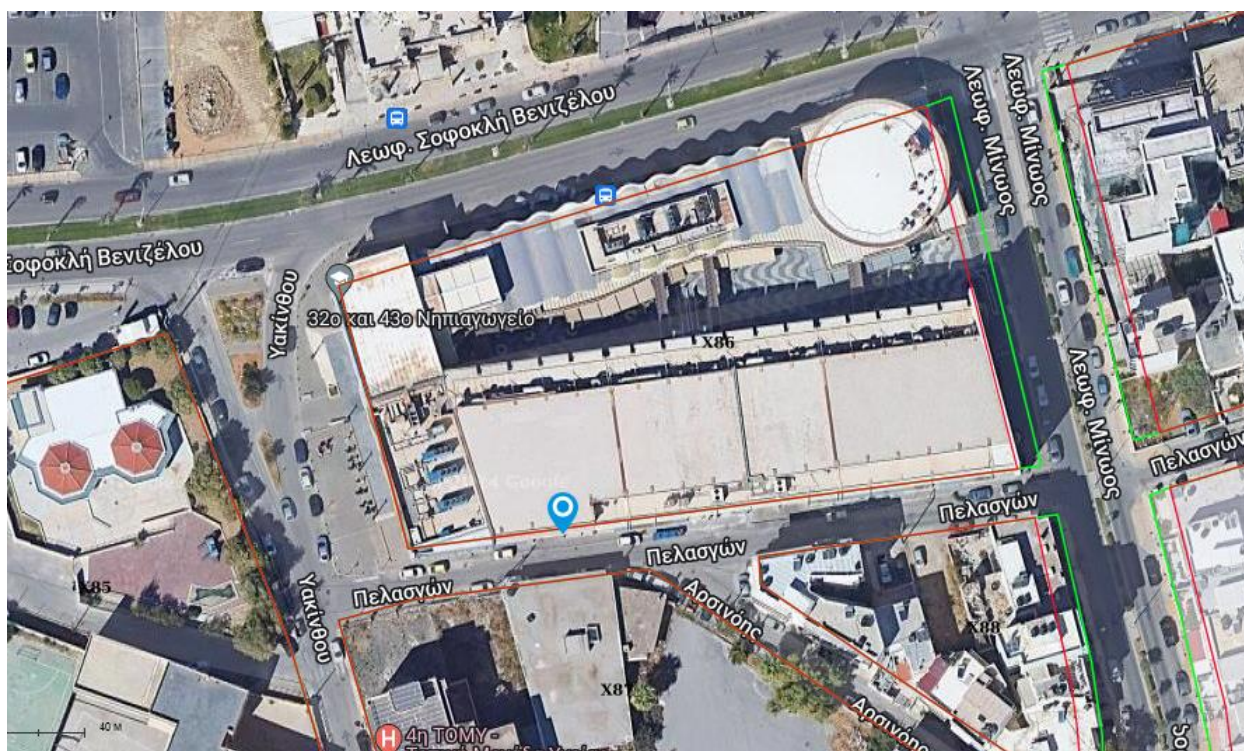
Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση οδού Χρυσοστόμου



Εικόνα 3. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου οδού Χρυσοστόμου παρατηρείται ότι:

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

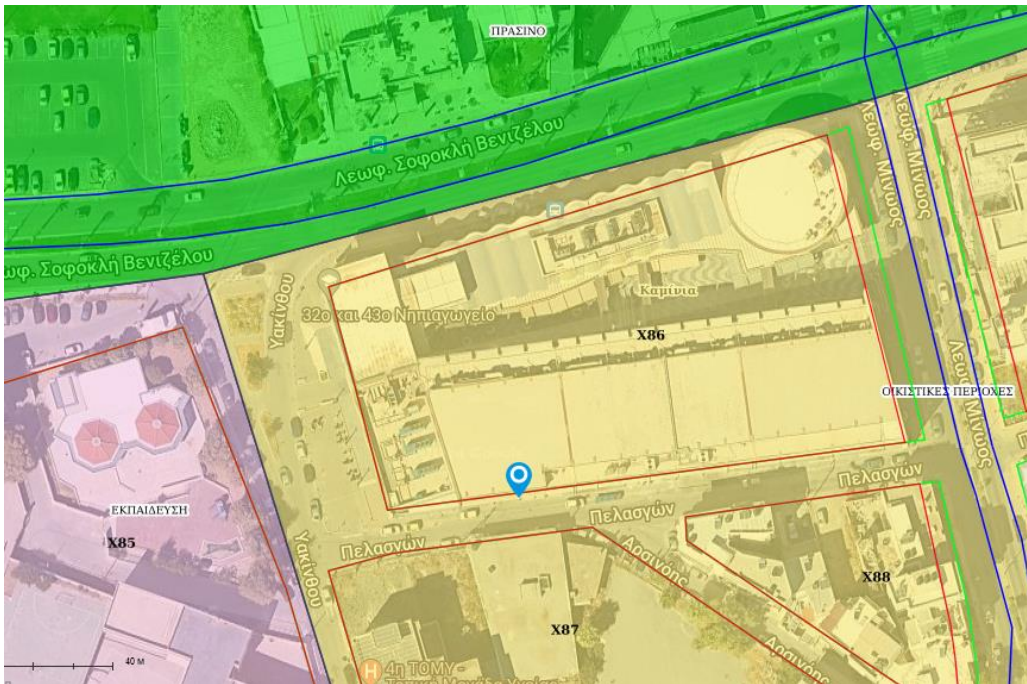
Β) Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού έμπροσθεν από το Ο.Τ. Χ-86 που εξετάζουμε είναι μονής κατεύθυνσης και σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου δεν έχει χαρακτηρισμό.



Εικόνα 4 Απόσπασμα χάρτη οδού Πελασγών



Εικόνα 5 υφιστάμενη κατάσταση



Εικόνα 6. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου οδού Πελασγών.

Στην βόρεια πλευρά της οδού δεν υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή για την στάθμευση των οχημάτων και δεν απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση με ρυθμιστική πινακίδα. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος έως 1,00 μ. Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι κατοικία, και γειτνιάζει με χρήση εκπαίδευση και πράσινο.

παρατηρείται ότι:

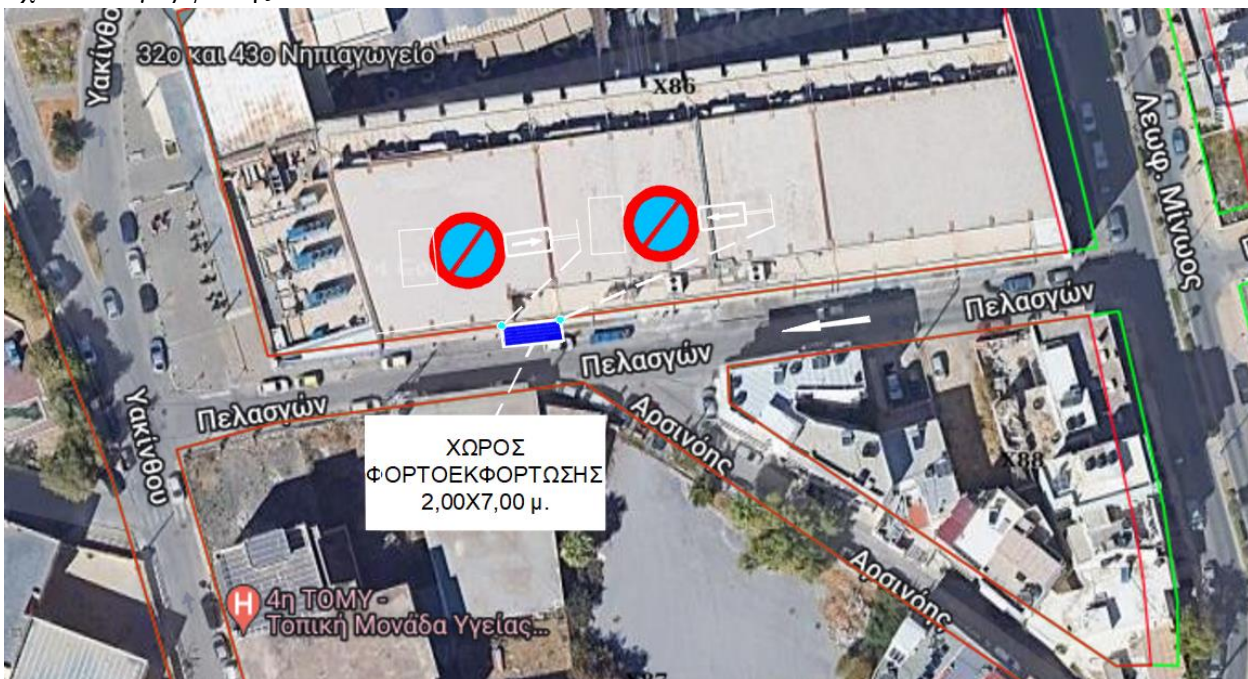
- Δεν υπάρχει άλλη ειδική θέση στάθμευσης (πχ. ΑΜΕΑ),
- Η παραχώρηση της θέσης για φορτοεκφόρτωση δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων.

Εισήγηση:

Σε συνέχεια των παραπάνω και στο πλαίσιο των αιτημάτων κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσεων φορτοεκκορτώσης για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων που βρίσκονται επί των οδών με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΦΟΡΤΟΕΦΟΡΤΩΣΗΣ' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης Α.



Σχέδιο Διαμόρφωσης β

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης αποκλειστικά για την τροφοδοσία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται

1) επί της οδού Χρυσοστόμου στην δυτική πλευρά της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετες πινακίδες 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ

2) επί της οδού Πελασγών στην βόρεια πλευρά της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετες πινακίδες 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ' και μία

πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ και

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

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

- Η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την παραχώρηση χώρων φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Πελασγών και επί της οδού Χρυσοστόμου όπως αποτυπώνονται στα συν. σχέδια 15Α και 15Β. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε παρόν».

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.

Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Αφού έλαβε υπόψη της:

1. Τη με αριθ.πρωτ.63022/18-06-2024 εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Έργων κ. Γιώργου Σισαμάκη που αφορά στο Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου.
2. Το με αριθ.πρωτ.62893/17-6-2024 1^ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας που περιλαμβάνεται αυτούσιο στο ιστορικό της παρούσας.
2. 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 ενδιαφερομένων πολιτών τα παρακάτω θέματα:

ΘΕΜΑ 1^ο: Τοποθέτηση οριοδεικτών σε διάφορα σημεία του Δήμου Ηρακλείου. Συγκεκριμένα: στην συμβολή των οδών Κοτζιά και Επιμενίδου, Θεοτοκοπούλου και Λορδ. Βύρωνα, επί της οδού Μάρκου Μουσούρου μετά από αίτημα της 1^{ης} Δημοτικής Κοινότητας στην μία πλευρά της οδού, επί της παραλιακή Λεωφόρο Σοφ. Βενιζέλου από το κυκλικό κόμβο της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου έως τους φωτεινούς σηματοδότες στην συμβολή με την οδό Μίνως (στην κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά) και τοποθέτηση καμερών για έλεγχο του ορίου ταχύτητας σε συνεργασία με την Τροχαία Ηρακλείου.

ΘΕΜΑ 2^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή που περιλαμβάνει τις οδούς Κνωσσού- Ι. Κακριδή-Ερυθραίας-Αθηνών για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 3^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή της Κάτω Φορτέτσας για την ενίσχυση της οδικής

ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 4°: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή Ατσαλένιο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 5°: Ενίσχυση διαβάσεων πεζών επί της οδού Ι. Μιτσοτάκη πλησίον Ι.Ν. Πέτρου και Παύλου.

ΘΕΜΑ 6°: Ενίσχυση οδικής ασφάλειας επί της ΠΕΟ Ηρακλείου – Αγίου Νικολάου στο ύψος του οικισμού Καρτερού.

ΘΕΜΑ 7°: Μεταφορά στάσης λεωφορείου επί της οδού 62 Μαρτύρων.

ΘΕΜΑ 8°: Χωροθέτηση νέας στάσης υπεραστικού λεωφορείου εντός οικισμού Άνω Ασιτών.

ΘΕΜΑ 9°: Κυκλοφοριακές αλλαγές (αδιέξοδη οδός) στην οδό Ευστρατίου Φωτάκη στα πλαίσια εκτέλεσης του έργου « Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Μεσαμπελιών».

ΘΕΜΑ 10°: Απαγόρευση στάθμευσης σε τμήμα της οδού Ιδαίας περιοχής Άγιος Ιωάννης.

ΘΕΜΑ 11°: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις «αλλαγή ορίου ταχύτητας» επί της οδού Ούλαφ Πάλμε εκτός σχεδίου Πόλεως.

ΘΕΜΑ 12°: Τροποποίηση ωραρίου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων επί της Πλατ. Στυλ. και Μάρθας-Ολυμπ. Αλεξίου.

ΘΕΜΑ 13°: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επί της Λ. Ικάρου. Πύκνωση δικτύου διαβάσεων πεζών για ενίσχυση της ομαλής διέλευσης πεζών.

ΘΕΜΑ 14°: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ σχολικών συγκροτημάτων (52° Νηπιαγωγείο και 76° Νηπιαγωγείο) σε περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Λ. Παπαναστασίου-Μυκηνών-Ανεξαρτησίας-Εθνομαρτύρων για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 15°: Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στις περιοχές των Λαϊκών Αγορών.

ΘΕΜΑ 16°: Παραχώρηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης επί των οδών Χρυσοστόμου & Πελασγών.-

Έγινε, αποφασίστηκε και υπογράφηκε
Ο Πρόεδρος Τα Μέλη
(Ακολουθούν οι υπογραφές)
Ακριβές αντίγραφο ατελές για Δημοτική Υπηρεσία
Ηράκλειο, 28-06-2024
Η Γραμματέας