



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ &

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ηράκλειο 23/06/2022

Αριθ. Πρωτ: 58151

ΠΡΟΣ: Την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΑΡ. 2,2/2022

Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε μέσω τηλεδιάσκεψης την **Παρασκευή 10/6/2022** και ώρα **12:30 π.μ.** ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Αναστασάκη Ιωάννη.

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

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

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

Παρόντες στη συνεδρίαση είναι οι: Ιωάννης Αναστασάκης (πρόεδρος), Παττακός Μαρίνος τακτικό μέλος, κ. Μαρκοδημητράκης Μενέλαος αναπληρωματικό μέλος, Καραπιπεράκης Ευάγγελος αναπληρωματικό μέλος, Πλατάκη Παρασκευή τακτικό μέλος, Γεώργιος Αγαπάκης τακτικό μέλος, Εμμανουήλ Κουμαντάκης τακτικό μέλος, Καλλέργος Βουλγαράκης τακτικό μέλος, Πετράκης Ελευθέριος αναπληρωματικό μέλος, Παπαδάκης Χαρίτος τακτικό μέλος, Σαρρής Επαμεινώνδας τακτικό μέλος, Νιταδώρας Ιωάννης τακτικό μέλος, Πελαγία Χαιρέτη τακτικό μέλος, Μαγκουσάκης Ευστράτιος τακτικό μέλος.

Στην συνεδρίαση παραστάθηκαν από την 1^η Δημοτική κοινότητα ο κ. Μαρκάκης Βασίλειος.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1^ο : Παρουσίαση των προτάσεων του Α' σταδίου της μελέτης με τίτλο «Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης» μετά την αξιολόγηση των προτάσεων των φορέων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν τεύχος διατυπώνονται οι τελικές προτάσεις της μελέτης με τίτλο «Αναθεώρησης της κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης» του Δήμου Ηρακλείου (ΠΠΗ), διατυπωμένες σε δύο χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης, τις προτάσεις άμεσου χρονικού ορίζοντα υλοποίησης (Σχέδιο 8.1- Βασικές προτάσεις) και τις δύο εναλλακτικές προτάσεις μακροπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα υλοποίησης (Σχέδια 8.2 & 8.3).

Οι προτάσεις επαναπροσδιορίστηκαν και οριστικοποιήθηκαν όπως παρουσιάζονται παρακάτω καθώς και στα σχέδια 8.1- 8.3 που περιλαμβάνονται στον φάκελο. Οι οριστικές προτάσεις συντάχθηκαν έπειτα από την παρουσίαση και στην επιτροπή κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις και τις απόψεις όλων των φορέων και συμμετεχόντων, σύμφωνα πάντα με τις κατευθύνσεις και τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ηρακλείου.

Στο παρόν τεύχος, παρουσιάζονται, το βασικό σενάριο προτάσεων, το οποίο αποτελεί τον βασικό κορμό των προτάσεων της ομάδας μελέτης οι οποίες πρόκειται να εφαρμοστούν στο άμεσο χρονικό διάστημα και στο οποίο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για την διαχείριση της κυκλοφορίας καθώς και αναπλάσεις

στη περιοχή μελέτης με στόχο τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και την ποιότητα ζωής και δύο εναλλακτικά σενάρια που αφορούν σε πιο δραστικές επεμβάσεις.

1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η βασική πρόταση περιλαμβάνει προτάσεις οι οποίες αποτελούν τον κορμό ώστε να ωριμάσουν οι συνθήκες για την υλοποίηση πιο δραστικών κυκλοφοριακών επεμβάσεων, που αφορούν σε πλήρεις πεζοδρομήσεις- μονοδρομήσεις κλπ. Στο στάδιο αυτό κατά βάση λαμβάνονται τα αποτελέσματα των καταγραφών- μετρήσεων και της έρευνας που προηγήθηκαν κατά την εκπόνηση της μελέτης σε συνδυασμό με «κρίσιμες» κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις, μονοδρομήσεις μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας κλπ.) (βλ. σχέδιο 8.1).

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

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

Στα πλαίσια της προσπάθειας, δραστηκής μείωσης της διαμπερούς κυκλοφορίας από το εσωτερικό της ΠΠΗ, προτείνεται η πεζοδρόμηση του άξονα, Δικαιοσύνης στο τμήμα από την οδό Ιδομενέως- Ίδης -Λεωφ. Καλοκαιρινού μέχρι την οδό Καζάνη.

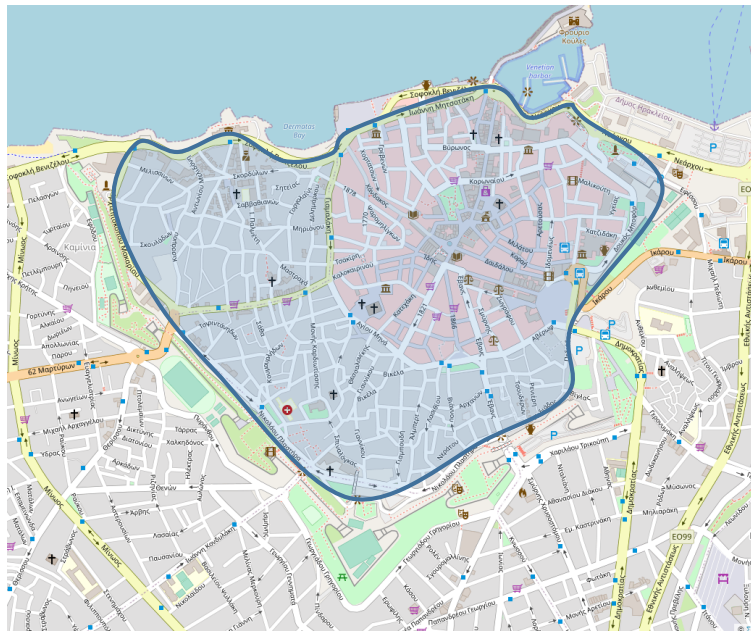
Με την προτεινόμενη πεζοδρόμηση διευρύνεται ο κοινόχρηστος χώρος των δύο πλατειών Ελευθερίας και Ανεμογιάννη, ενοποιείται με το ήδη πεζοδρομημένο δίκτυο στο εσωτερικό της ΠΠΗ (25^{ης} Αυγούστου, 1886) και συνδέεται το Αρχαιολογικό Μουσείο με τις πλατείες Ελευθερίας και Δασκαλογιάννη, το πάρκο Γεωργιάδη με το Δικαστικό Μέγαρο, με την δημοτική βιβλιοθήκη, με το Δημαρχείο και με το εσωτερικό του εμπορικού κέντρου της ΠΠΗ.

Η ομάδα μελέτης εξέτασε την μέγιστη απόσταση διάνυσης ενός πεζού σε διάφορους προορισμούς στο κέντρο της ΠΠΗ, προκειμένου να εξεταστεί το μέσο μήκος περπατήματος.

Συνεπώς εξετάστηκαν οι ακτινικές αποστάσεις με περιμέτρους τον «μικρό δακτύλιο» που σχηματίζουν οι οδοί Μποφώρ- Ανεμογιάννη- Αβέρωφ- Λουκάρεως- Αγ. Μηνά- Γιαμαλάκη και με περίμετρο τα όρια της ΠΠΗ. Θεωρήθηκε ως κέντρο των δακτυλίων, η διασταύρωση των οδών Δικαιοσύνης- Ίδης- 25^{ης} Αυγούστου- 1821.

Αναλυτικότερα, μέχρι την πλατεία 18 Άγγλων μετρήθηκε απόσταση 483μ, μέχρι την οδό Γιαμαλάκη 330μ, μέχρι την πλατεία Κορνάρου 277μ, μέχρι την διασταύρωση 1878- Γιαμαλάκη 384μ, και μέχρι το πάρκο Γεωργιάδη περίπου 500μ.

Είναι φανερό ότι οι απαιτούμενες αποστάσεις βαδίσματος μέσα στην νέα διαμορφωμένη περιοχή είναι ανεκτές, και σε καμία περίπτωση αποτρεπτικές ώστε να κινείται κάποιος εντός της ΠΠΗ ως κάτοικος, εργαζόμενος ή επισκέπτης ακόμη και σε καθημερινή βάση.



Εικόνα 1.1: Περίμετρος ΠΠΗ

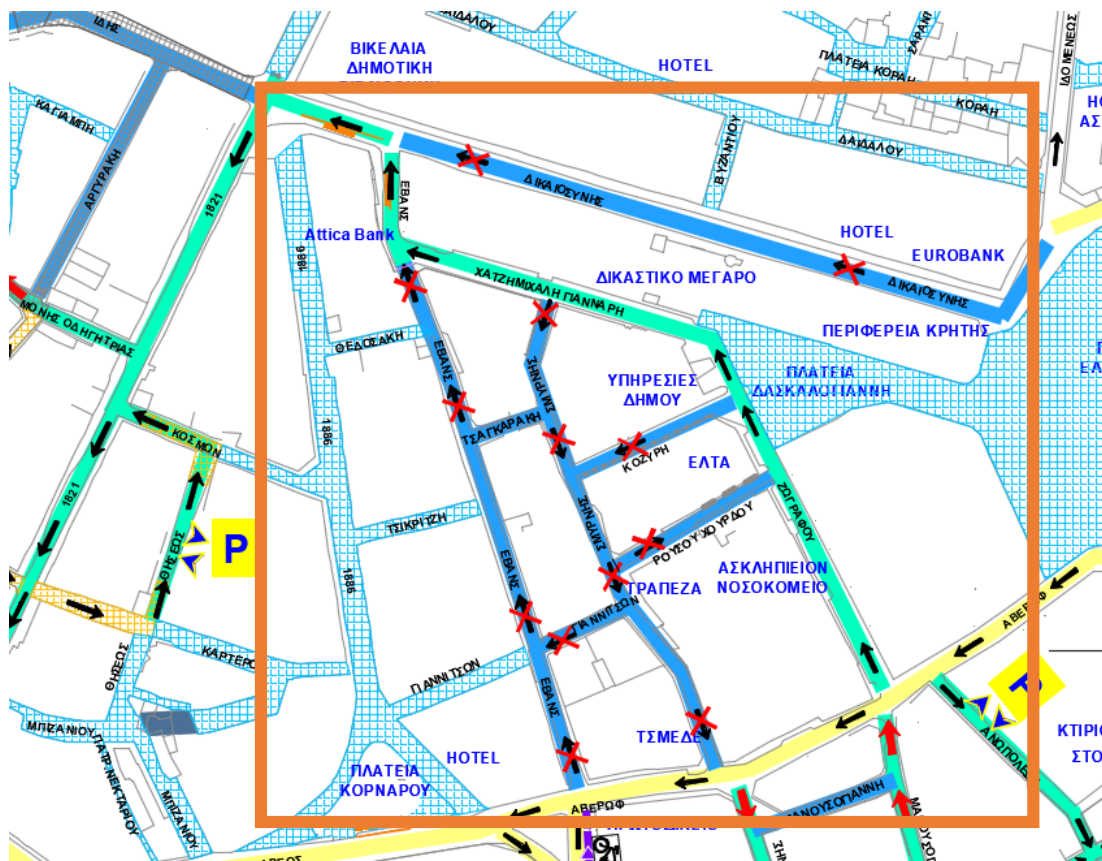


Εικόνα 1.2: Περίμετρος νέας πεζοδρομημένης περιοχής

1.2 Πρόταση πεζοδρόμησης οδών Έβανς, Σμύρνης και των κάθετων σε αυτές οδούς Γιαννιτών, Τζαγκαράκη, Ρούσου Χούρδου και Κοζύρη.

Σε συνέχεια των παραπάνω πεζοδρομήσεων και έπειτα από το αίτημα των καταστηματαρχών καθώς και από την πρόταση της μελέτης του open mall, διαφαίνεται ότι ωριμάζουν οι συνθήκες για την άμεση πεζοδρόμηση των οδών τμημάτων Έβανς (μικρή Έβανς) και των οδών Σμύρνης και των κάθετων σε αυτές, Γιαννιτών, Τζαγκαράκη, Ρούσου Χούρδου και Κοζύρη..

Τα παραπάνω οδικά τμήματα, είναι μονής κατεύθυνσης με ελλiptή πλάτη πεζοδρομίων και κατά μήκος τους αναπτύσσονται εμπορικά καταστήματα, γραφεία κλπ. με αποτέλεσμα να διέρχεται καθημερινά σημαντικός αριθμός πεζών.



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

Διευκρινίζεται πως οι φορτοεκφορτώσεις των καταστημάτων στα τμήματα που πεζοδρομούνται προτείνεται να εκτελούνται συγκεκριμένη χρονική περίοδο κυρίως πολύ πρωινές ώρες και με ειδικά οχήματα χαμηλής περιβαλλοντικής όχλησης.

Με την προτεινόμενη πεζοδρόμηση εκτιμάται σταδιακά ότι θα μειωθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος των ΙΧ οχημάτων που προσεγγίζουν σήμερα την περιοχή είτε από την Λεωφόρο Δημοκρατίας, είτε από την Λεωφόρο Ικάρου, θα αναπτυχθεί η εμπορική δραστηριότητα των καταστημάτων και θα αναβαθμιστεί αισθητικά και τουριστικά η περιοχή.

1.3 Πρόταση ανάπλασης- διαμόρφωσης οδών Άλμπερ- Βιάννου, μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και αντιδρόμηση οδού Βιάννου.

Οι παράλληλες οδοί Άλμπερ, Βιάννου και τα κάθετα οδικά τμήματα σε αυτές είναι τοπικές οδοί που εξυπηρετούν την πρόσβαση και παραμονή στις κατοικίες. Είναι σαφές ότι ο χαρακτήρας τους είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένος, καθώς παρουσιάζουν περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, παράνομα σταθμευμένα οχήματα στον ήδη ανεπαρκή χώρο κυκλοφορίας, μη εφαρμογή της ρυμοτομίας ορισμένων ιδιοκτησιών, πολύ μικρά πλάτη πεζοδρομίων ή και παντελής έλλειψη πεζοδρομίων σε συγκεκριμένα σημεία.

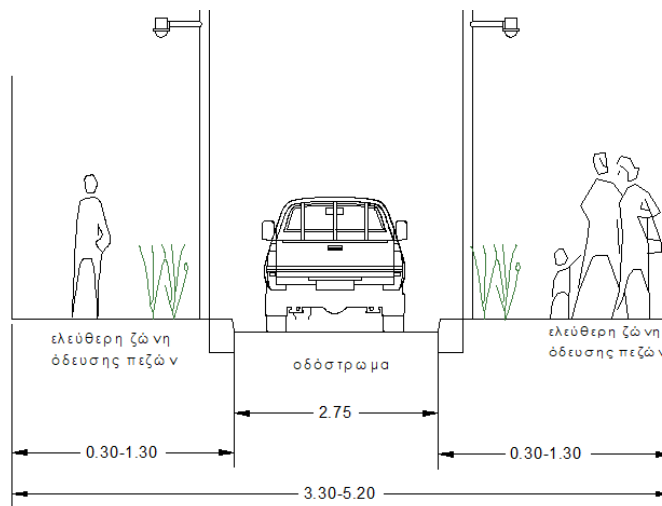
Τα χαρακτηριστικά αυτά δημιουργούν συνθήκες που αποθαρρύνουν τις πεζή μετακινήσεις και μειώνουν σημαντικά την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού.

Στα πλαίσια των διαμορφώσεων και της ουσιαστικής αναβάθμισης της περιοχής και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας κυρίως των πεζών, προτείνονται:

- **Μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας των οδών Βιάννου και Άλμπερ.** Οι διαμορφώσεις περιλαμβάνουν επεμβάσεις σχετικά με την μείωση πλάτους οδού στο ελάχιστο επιτρεπτό δηλαδή στα 2,75 ώστε να

επαρκεί αποκλειστικά για τη διέλευση οχημάτων, μονής κυκλοφορίας, χωρίς δυνατότητα στάθμευσης και αμφίπλευρη διαμόρφωση/ διαπλάτυνση όσο και όπου είναι δυνατό, των πεζοδρομίων (βλ. παρακάτω εικόνες 1.4).

- **Αντιδρόμηση της οδού Βιάνου** (κατεύθυνση προς την οδό Νικ. Πλαστήρα), προκειμένου να λειτουργεί σαν ζεύγος μονοδρόμων με την οδό Άλμπερ με αποτέλεσμα την καλύτερη εξυπηρέτηση των υφιστάμενων σταθμών αυτοκινήτων όσο και για την εκτέλεση των διαμπερών κινήσεων μεταξύ των οδών Κυρίλλου Λουκάρεως και Νικ. Πλαστήρα.



Εικόνα 1.4: Προτεινόμενη διατομή οδών Βιαννού και Άλμπερ

1.4 Επεμβάσεις στην περιοχή της Αγίας Τριάδας (πεζοδρομήσεις)

Στην περιοχή της Αγίας Τριάδας ένα μεγάλο μέρος των τοπικών οδών που έχουν χαρακτήρα πρόσβασης και παραμονής στις κατοικίες παρουσιάζουν απουσία πεζοδρομίων, σχεδόν στο σύνολο της περιοχής ή αυτά που υπάρχουν είναι πολύ μικρά και δεν εξυπηρετούν την κυκλοφορία των πεζών ενώ οριακά σε πολλά σημεία χωρά για να κυκλοφορήσει κάποιο όχημα. Το σύνηθες είναι να εισέρχονται τα οχήματα στα στενά και στη συνέχεια να παραμένουν παρκαρισμένα κλείνοντας και διακόπτοντας για οποιονδήποτε την κυκλοφορία.

Προτείνεται η άμεση έναρξη εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής της Αγίας Τριάδας της ΠΠΠ. Σύμφωνα με το ΦΕΚ ΑΑΠ/150/27-07-18, προτείνονται πεζοδρομήσεις ορισμένων οδικών τμημάτων γεγονός που θα συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Οι οδοί που προτείνονται και εγκρίθηκε με το παραπάνω ΦΕΚ να πεζοδρομηθούν όπως φαίνεται στα σχέδια των προτάσεων είναι οι:

1. Δελημάρκου
2. Ντεντιδάκηδων
3. Νικ. Πλάτωνα
4. Παπαδοπούλου Μάρκου
5. Περαιτσάκη Αντωνίου
6. 1131
7. Βουρδουμπάδων
8. Ιωάννη Μακράκη
9. Κισσάμου
10. Κοκκινίδη
11. Κούρτικα
12. Δαιμονάκηδων
13. Παλμέτη
14. Δίκτης
15. Σκρα
16. Σαββαθιανών
17. Σητείας
18. Βαλέστρα
19. Σαμουήλ Χάουζ
20. Σακουλιέρηδων
21. Αντ. Συμιακού
22. Δοϊράνης

1.5 Διαμπερείς κινήσεις στην 25^{ης} Αυγούστου.

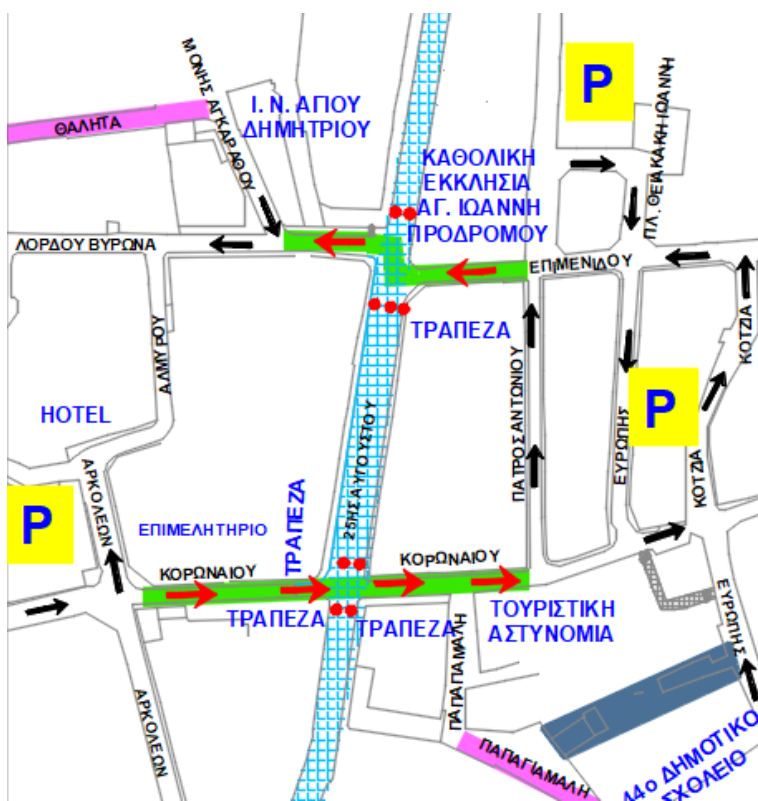
Η οδός 25^{ης} Αυγούστου αποτελεί τον κορμό του δικτύου πεζοδρόμησης της ΠΠΗ με σημαντικό όγκο διερχόμενων πεζών και πλήθος τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Στα πλαίσια της προστασίας του ιστορικού κέντρου της ΠΠΗ από τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων, της αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρόμου (βλ. φωτογραφία 1.1) επιλέχθηκε η παρακάτω πρόταση έ-πειτα από την πλειοψηφία των απόψεων και επιθυμία της τεχνικής υπηρεσίας καθώς και της Δημοτικής αρχής.



Φωτογραφία 1.1: Παράνομη στάθμευση επί της οδού 25^{ης} Αυγούστου

Συγκεκριμένα προτείνεται να επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων εγκάρσια του πεζόδρομου της 25^{ης} Αυγούστου. Για την προστασία του πεζόδρομου από την παράνομη κυκλοφορία και την στάθμευση των

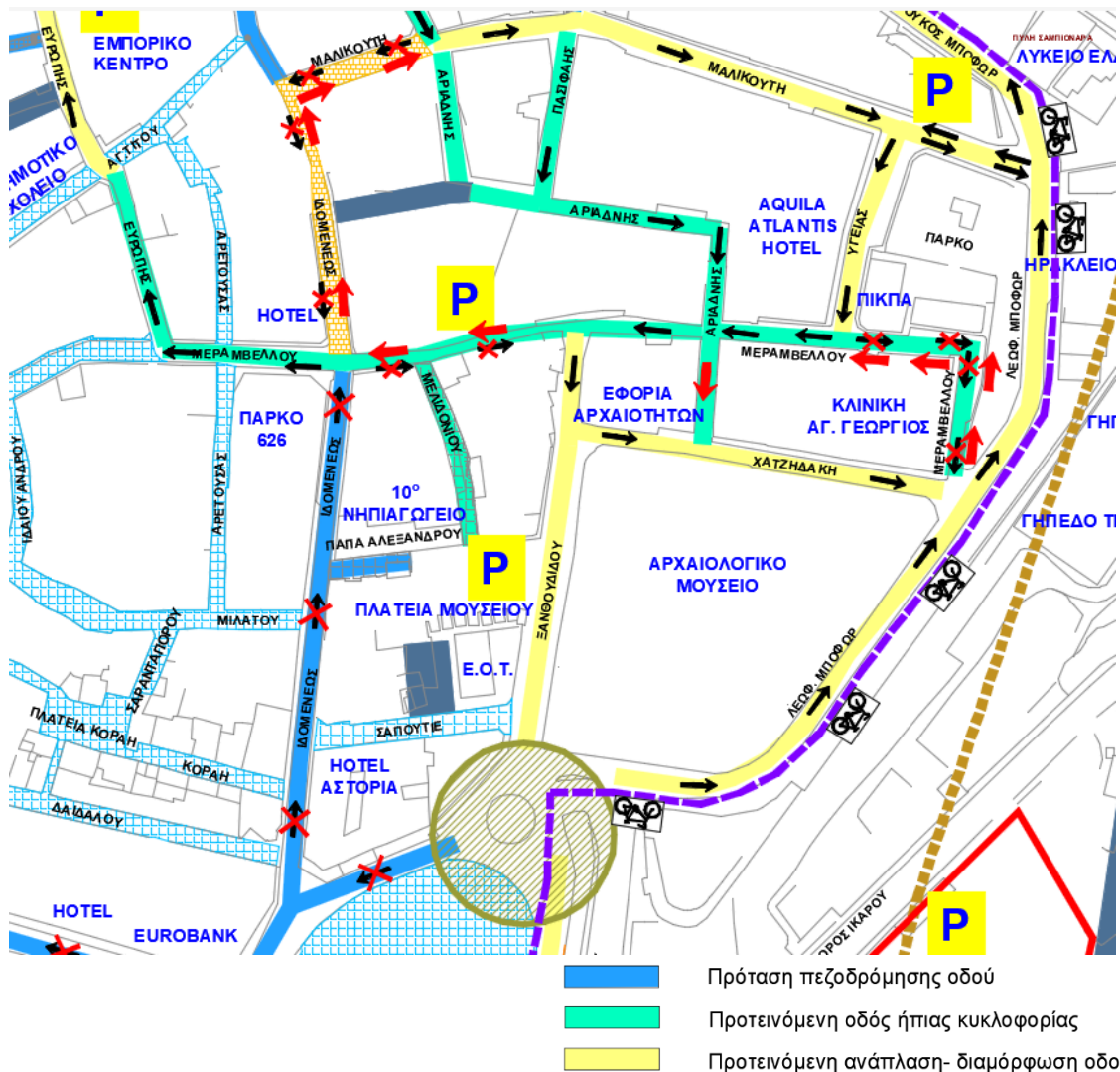
οχημάτων καθώς και για την προειδοποίηση και προστασία των πεζών από τα οχήματα, προτείνεται η τοποθέτηση στυλίσκων όπως φαίνεται στην εικόνα που ακολουθεί (εικόνα 1.6).



Εικόνα 1.5: Τοποθέτηση στυλίσκων επί της 25^{ης} Αυγούστου

1.6 Πρόταση πεζοδρόμησης οδού Ιδομενέως από Πλατεία Ελευθερίας μέχρι οδό Μεραβέλλου.

Στα πλαίσια της αποφόρτισης της περιοχής του Αρχαιολογικού Μουσείου από το ΙΧ και της αισθητικής αναβάθμισης της περιοχής, προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Ιδομενέως στο τμήμα από την Πλατεία Ελευθερίας μέχρι την οδό Μεραμβέλλου



Εικόνα 1.6: πεζοδρόμηση οδού Ιδομενέως και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ευρύτερης περιοχής

Παράλληλα για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας προτείνεται η αντιδρόμηση του τμήματος της οδού Μεραμβέλλου από την οδό Ξανθουδίδου μέχρι την οδό Ιδομενέως και από την αρχή της οδού μέχρι την οδό Υγείας, ώστε να ακολουθεί την φορά της κυκλοφορίας του υπόλοιπου τμήματος της οδού.

Στα πλαίσια των επεμβάσεων της περιοχής προτείνεται και η αντιδρόμηση της οδού Ιδομενέως και Μαλικούτη από την Μεραμβέλλου μέχρι την Αριάδνης όπως φαίνεται στην παραπάνω εικόνα 1.6.

1.7 Πρόταση διαμόρφωσης- διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης στις οδούς Ι. Μητσοτάκη & Σοφ. Βενιζέλου.

Οι οδοί Ι. Μητσοτάκη και Σοφ. Βενιζέλου στο τμήμα από τη Βασιλική του Αγίου Πέτρου μέχρι την Πλατεία 18 Άγγλων (εικόνα 1.6) εμφανίζουν στοιχεία παράνομης στάθμευσης, ελλιπή πλάτη πεζοδρομίων και γενικότερα μια αισθητικά υποβαθμισμένη όψη σε μια περιοχή που αποτελεί ένα από τα πιο κομβικά και τουριστικά σημεία της Παλιάς Πόλης (φωτογραφίες 1.2, 1.3).

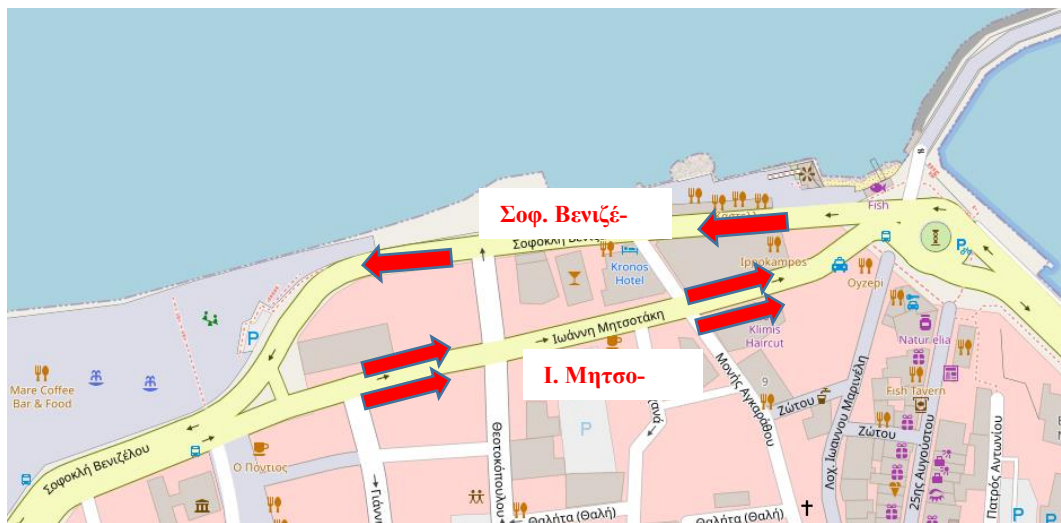


Φωτογραφία 1.2: Οδός Μητσοτάκη



Φωτογραφία 1.3: Οδός Σοφ. Βενιζέλου

Τα συγκεκριμένα οδικά τμήματα είναι παράλληλα μεταξύ τους, είναι μονόδρομοι αντίθετης κατεύθυνσης σε μία περιοχή με τουριστικό ενδιαφέρον και ποικίλες εμπορικές, πολιτιστικές δραστηριότητες, με σημαντική κίνηση πεζών, η οποία όμως δυσχεραίνεται εξαιτίας των υφιστάμενων συνθηκών.

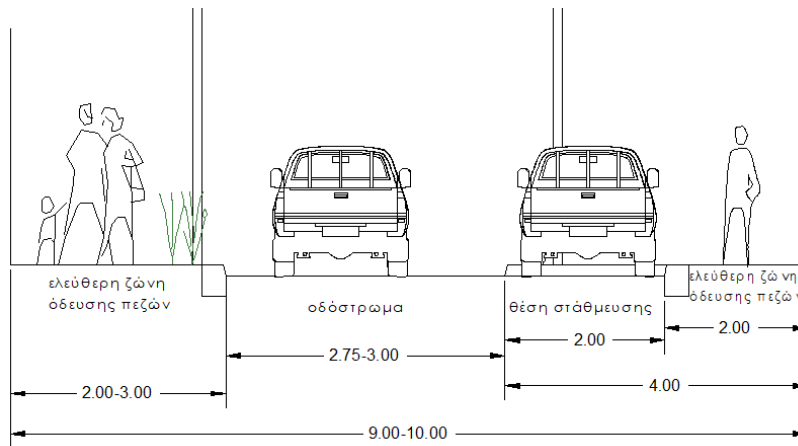


Εικόνα 1.7: Χάρτης οδικών τμημάτων Ι. Μητσοτάκη & Σοφ. Βενιζέλου

Η οδός Ι. Μητσοτάκη προτείνεται να λειτουργεί σαν μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την παραλιακή όπως είναι και σήμερα και να δημιουργηθούν δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Παράλληλα προτείνεται η κατασκευή πεζοδρομίων όπου δεν υφίστανται καθώς και η διαπλάτυνση των υφιστάμενων όπου αυτό είναι δυνατό με εξασφάλιση ελάχιστου δυνατού πλάτους πεζοδρομίων 1,50μ, και με ταυτόχρονη τοποθέτηση στυλίσκων προκειμένου να αποφεύγεται η παράνομη κατάληψή τους από οχήματα.

Ταυτόχρονα προτείνεται και στις δύο πλευρές της οδού η δημιουργία εσοχών για στάθμευση παρά το κράσπεδο. Στην οδό Ι. Μητσοτάκη προτείνεται να τοποθετηθεί η πιάτσα των ταξί η οποία δεν θα επεκτείνεται εκτός των ορίων της οδού και θα χωροθετηθεί από την αριστερή πλευρά σύμφωνα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας.

Στο τμήμα της οδού **Σοφ. Βενιζέλου** από τη Βασιλική του Αγίου Πέτρου μέχρι την πλατεία των 18 Άγγλων προτείνονται η ομοιόμορφη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στο μέγιστο δυνατό πλάτος και η μείωση του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας του οδοστρώματος στα 2,75- 3,00μ (βλ. παρακάτω εικόνα 1.8). Ταυτόχρονα προτείνεται η δημιουργία εσοχών για την οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης και η τοποθέτηση στυλίσκων προκειμένου να αποφεύγεται η κατάληψή τους από οχήματα.



Εικόνα 1.8: Ενδεικτική διατομή λεωφόρου Σοφ. Βενιζέλου

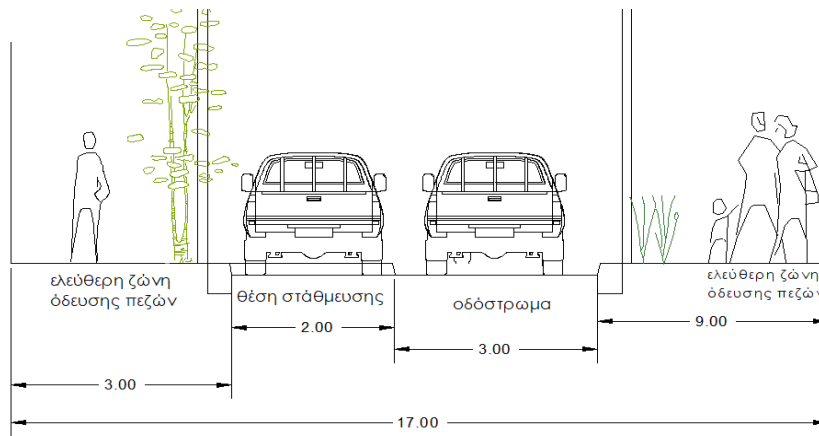
1.8 Πρόταση διαμόρφωσης πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης στην οδό Δούκος Μποφώρ

Η Λεωφόρος Μποφώρ είναι μονόδρομος, με φορά κατεύθυνσης προς την παραλιακή οδό (Λεωφόρος Νεάρχου), αποτελεί σημαντικό οδικό άξονα, που συνδέει την λεωφόρο Δημοκρατίας (περιοχή πλατείας Ελευθερίας και Αρχαιολογικού Μουσείου) με το παραλιακό μέτωπο. Η Λεωφόρος Μποφώρ αναπτύσσεται παράλληλα των τειχών με πανοραμική θέα, και εκατέρωθεν της οδού υφίστανται πεζοδρόμια με πολύ ικανοποιητικά πλάτη. Η στάθμευση πραγματοποιείται κυρίως από την αριστερή πλευρά ενώ σε ορισμένα σημεία που υπάρχουν α γεωμετρικά περιθώρια υφίσταται στάθμευση και από τις δυο πλευρές της οδού (φωτογραφία 1.4). Στην περιοχή της διασταύρωσης της λεωφόρου Μποφώρ με τις οδούς Χατζηδάκη και Μεραμβέλλου παρατηρείται ακανόνιστη και παράνομη στάθμευση εξαιτίας της διεύρυνσης που υφίσταται στην διασταύρωση.



Φωτογραφία 1.4: Λεωφόρος Μποφώρ

Για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, τη δημιουργία ενός πιο ελκυστικού περιβάλλοντος για τους πεζούς και την αύξηση της οδικής ασφάλειας προτείνεται η διαπλάτυνση- αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων (και με αισθητικές επεμβάσεις: κατάλληλα δομικά στοιχεία, φύτευση) και η δημιουργία εσοχών για την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης (βλ. εικόνα 1.10).



Εικόνα 1.9: Ενδεικτική διατομή Λεωφόρου Μποφώρ

1.9 Πρόταση διαμόρφωσης πλατείας 18 Άγγλων

Στην πλατεία 18 Άγγλων υφίσταται κυκλικός κόμβος στον οποίο συμβάλουν οι Λεωφόρος Νεάρχου, Σοφοκλή Βενιζέλου και Ι. Μητσοτάκη. Επίσης, στον κόμβο καταλήγουν οι πεζόδρομοι της 25^{ης} Αυγούστου (φωτογραφία 1.5) και της Ιωάννου Μαρινέλη. Από την πλευρά της παραλίας βρίσκεται η πρόσβαση προς το ενετικό φρούριο (φωτογραφία 1.6), γεγονός που προκαλεί σημαντική ροή κίνησης πεζών και διάσχισης του εν λόγω κόμβου.



Φωτογραφία 1.5: 25^{ης} Αυγούστου



Φωτογραφία 1.6: Ενετικό φρούριο

Σήμερα ο διαθέσιμος ελεύθερος χώρος περιμετρικά του δακτυλίου κυκλοφορίας των οχημάτων είναι μονίμως κατειλημμένος από παράνομα σταθμευμένα οχήματα (φωτογραφίες 1.7) με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επαρκής χώρος για την κυκλοφορία των πεζών και να δημιουργούνται συνθήκες μη ασφαλούς διέλευσης τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων.

Ένα τόσο όμορφο και χαρακτηριστικό σημείο της πόλης σήμερα είναι αισθητικά υποβαθμισμένο με την έντονη παρουσία του αυτοκινήτου και την όχληση που αυτά προκαλούν.

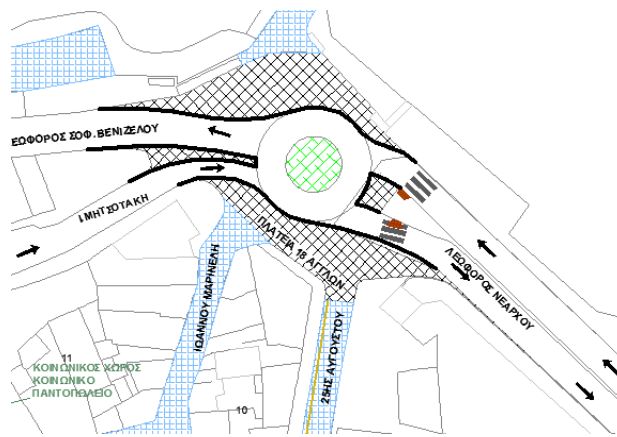


Φωτογραφίες 1.7: υφιστάμενη κατάσταση κόμβου πλατείας 18 Άγγλων

1.9.α Πρόταση διαμόρφωσης πλατείας 18 Άγγλων με διατήρηση κυκλικής πορείας

Η ομάδα μελέτης προτείνει τη διαμόρφωση του κόμβου, με διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων ώστε να περιοριστεί ο χώρος κυκλοφορίας των οχημάτων και η δυνατότητα παράνομης και άναρχης στάθμευσης. Με κατάλληλο σχεδιασμό οριοθετείται και περιορίζεται το πλάτος κυκλοφορίας των οχημάτων, δίνοντας τον χώρο προς όφελος του πεζού επεκτείνοντας το εύρος των υφιστάμενων πεζοδρομίων με την διατήρηση της κυκλικής πορείας των οχημάτων (εικόνα 1.10).

Η λογική των επεμβάσεων στηρίζεται στην διατήρηση λειτουργίας του κόμβου σαν κυκλικό για τη δυνατότητα αναστροφής, αλλά και στην αξιοποίηση του ελεύθερου διαθέσιμου χώρου προς όφελος του πεζού, διατηρώντας μόνο τον απαραίτητο για την κυκλοφορία των οχημάτων. Με τη διαμόρφωση αυτή καταργείται η παράνομη στάθμευση στην περιοχή του κόμβου και δημιουργούνται συνθήκες οδικής ασφάλειας προς όφελος των πεζών καθώς ο χώρος που καλούνται να διασχίσουν στο οδόστρωμα μειώνεται αισθητά. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία ειδικής εσοχής στάσης τουριστικού λεωφορείου από την πλευρά της θάλασσας για προσέγγιση του φρουρίου και την επιβίβαση/ αποβίβαση των επισκεπτών.



Εικόνα 1.10: Πρόταση διαμόρφωσης κόμβου πλατείας 18 Άγγλων

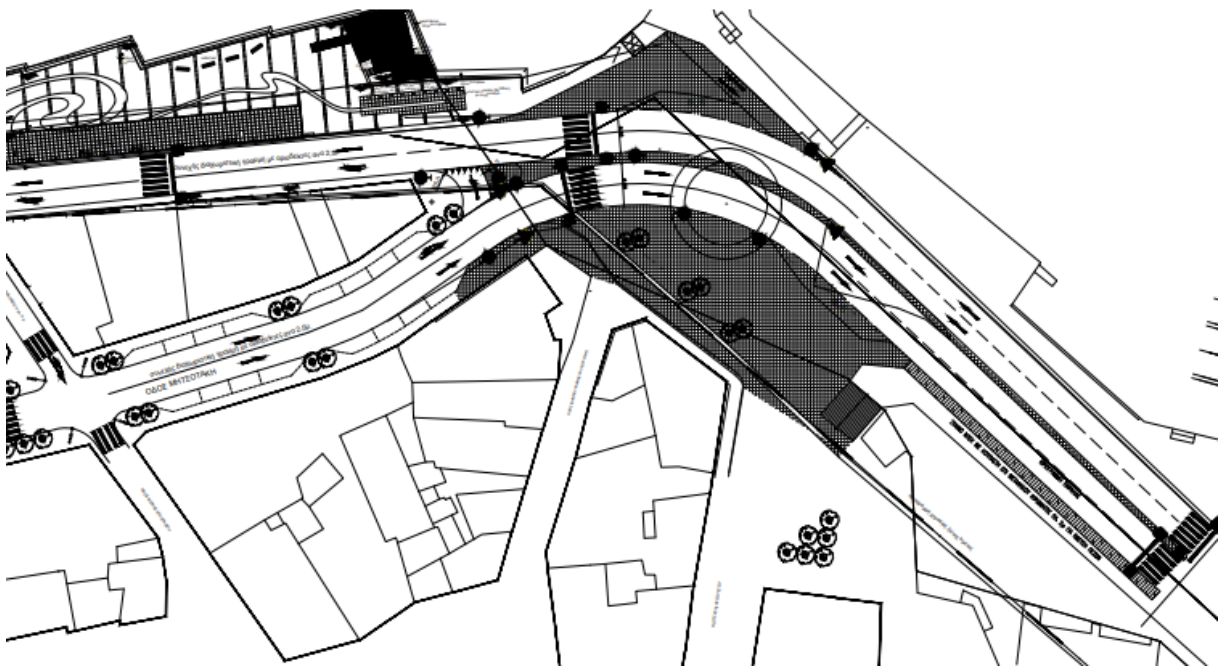
Με την προτεινόμενη διαμόρφωση θα αναβαθμιστεί συγκοινωνιακά και αισθητικά η περιοχή της πλατείας 18 Άγγλων, καθώς εξαλείφεται η παράνομη στάθμευση οχημάτων, παρέχεται η δυνατότητα προσωρινής στάσης τουριστικού λεωφορείου, εξασφαλίζονται συνθήκες ομαλής ροής της κυκλοφορίας και χαμηλών ταχυτήτων, δημιουργούνται συνθήκες ασφαλούς διάσχισης της πλατείας από τους πεζούς καθώς οριοθετείται και περιορίζεται ο χώρος κυκλοφορίας οχημάτων.

1. 9.β Πρόταση διαμόρφωσης πλατείας 18 Άγγλων με κατάργηση κυκλικής πορείας

Η πρόταση αυτή αποτελεί την εναλλακτική διαμόρφωση της πλατείας 18 Άγγλων όπου προτείνεται να καταργηθεί η κυκλική πορεία των οχημάτων και να αυτή να διεξάγεται μέσω δύο λωρίδων κυκλοφορίας για κάθε κατεύθυνση οι οποίες θα διαχωρίζονται με κεντρική διαχωριστική νησίδα, όπως σχεδιάστηκε από τον κύριο Στέλιο Μικράκη και παρουσιάζεται στην εικόνα 1.11 που ακολουθεί.

Συγκεκριμένα προτείνεται η κατάργηση της κυκλικής πορείας στο ύψος της πλατείας και ταυτόχρονα προτείνεται η στένωση των προσβάσεων και η διαμόρφωση εσοχών για την στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων όπως φαίνεται στο σκαρίφημα που ακολουθεί.

Η οδός Ι. Μητσotάκη παραμένει μονής κυκλοφορίας όπως είναι σήμερα και η πιάτσα ταξί οροθετείται αποκλειστικά εντός ορίων της οδού σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης.



Εικόνα 1.11: Πρόταση διαμόρφωσης κόμβου πλατείας 18 Άγγλων με κατάργηση κυκλικής πορείας

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

Στα πλαίσια της παρούσας βασικής πρότασης προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Καλοκαιρινού στο τμήμα που βρίσκεται μεταξύ των οδών Αρχ. Μακαρίου και Αγίου Μηνά με φορά κατεύθυνσης της οδού Καλοκαιρινού προς την Αγ. Μηνά.

Σήμερα από την οδό διέρχεται σημαντικός όγκος λεωφορειακών γραμμών που πραγματοποιούν είσοδο και έξοδο από την Χανιόπορτα. Με την μονοδρόμηση της οδού θα πρέπει να βρεθεί εναλλακτική διαδρομή για την διεξαγωγή των λεωφορειακών διαδρομών που εξέρχονταν από την Χανιόπορτα.

Συνεπώς για την εφαρμογή της μονοδρόμησης της οδού Καλοκαιρινού στο τμήμα μεταξύ των οδών Αρχ. Μακαρίου και Αγ. Μηνά, προτείνεται η υλοποίηση μελέτης σκοπιμότητας στην οποία θα καταγραφούν αναλυτικά στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου μετά την μονοδρόμηση του εσωτερικού δακτυλίου, θα γίνει

διερεύνηση σε τοπογραφικά υπόβαθρα για την εφικτότητα της εκτέλεσης των στρεφουσών κινήσεων των λεωφορείων και θα προταθεί η αντίστοιχη εναλλακτική διαδρομή των λεωφορειακών γραμμών.

2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ

Συμπληρωματικά με τις παραπάνω προτάσεις η ομάδα μελέτης προτείνει μία σειρά μέτρων με σκοπό την οργάνωση της Παλιάς πόλης με βασικές προτεραιότητες την προστασία των περιοχών των κατοικιών από την διαμπερή και άσκοπη κυκλοφορία των οχημάτων, την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την αύξηση της οδικής ασφάλειας και την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής μελέτης.

Για τους παραπάνω λόγους πραγματοποιήθηκε ένας διαχωρισμός των οδικών τμημάτων ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους και την δυνατότητα της κυκλοφορίας των οχημάτων σε αυτά.

Συγκεκριμένα τα οδικά τμήματα διαχωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τα πλάτη τους.

1. Οδικά τμήματα που παρουσιάζουν πλάτος μικρότερο από 3,20μ, το οποίο δεν επαρκεί για την κυκλοφορία των οχημάτων και ταυτόχρονα την κυκλοφορία των πεζών. Τα οδικά τμήματα που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία, προτείνεται να χαρακτηριστούν ως πεζόδρομοι.
2. Οδικά τμήματα που παρουσιάζουν πλάτη από 3,21μ μέχρι 5,50μ, τα οποία προτείνεται να λειτουργούν σαν οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα προτείνεται να διαμορφωθούν με ενιαίο οδόστρωμα και η κυκλοφορία των οχημάτων θα διαχωρίζεται από αυτή του χώρου κυκλοφορίας πεζών με στυλίσκους.
3. Στην Τρίτη κατηγορία κατατάσσονται τα οδικά τμήματα που το πλάτος τους υπερβαίνει τα 5,51μ. Για τα οδικά τμήματα αυτά προτείνεται η διαμόρφωσή τους και η κατασκευή πεζοδρομίων ανάλογα με την γεωμετρία τους και την λειτουργία τους (μονής ή διπλής κατεύθυνσης), συνεπώς ανάλογα τα γεωμετρικά τους περιθώρια.

2.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

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

Πίνακας 2.1: Προτεινόμενοι πεζόδρομοι

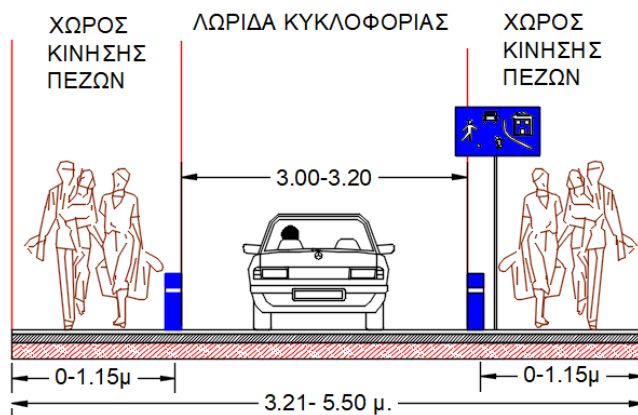
α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
2	Δαμβέργηδων	Σκουλάδων	Σακουλιέρηδων
3	Σκουλάδων	Στένωμα	Δαιμονάκηδων
4	Μελιδώνη	Σκορδύλων	Βοσπόρου
5	Σαββαθιανών	Κισσάμου	Βαλέστρα
6	Σαββαθιανών	Κισσάμου	Πλατεία Ανωγιαννάκη
7	Νεοφ. Πεδιώτη	Σκουλάδων	Σακουλιέρηδων
8	Σκουλάδων	Σακουλιέρηδων	Βουρδουμπάδων
9	Δαμιανού	Βαλέστρα	Βουρδουμπάδων
10	Σαμουήλ Χάουζ	Παλμέτη	Μαυρογένους
11	Γαβαλάδων	Μαυρογένους	Λεωφ. Καλοκαιρινού
12	Λασθένους	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Φρ. Μαστραχά
13	Γαλάτειας Καζαντζάκη	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Γοργολαΐνη
14	Μιχελιδάκη	Τσακίρη	1770
15	Βουρδουμπάδων	Βοσπόρου	Βαλέστρα

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
16	Αποκορώνου	1770	Αδιάνοικτη Οδό
17	Ψαρομηλίσκων	Βουρβάχων	Αγιοστεφανιτών
18	Μουρέλου	Μιχελιδάκη	Ψαρομηλίσκων
19	Βλαστών	Μουρέλου	1770
20	Ανδρέου Κρήτης	Ψαρομηλίσκων	1770
21	Ευγενικού	Βουρβάχων	Ψαρομηλίσκων
22	Καλημεράκη	Γρεβενών	Χορτατσών
23	Παντ. Πρεβελάκη	Γρεβενών	Χορτατσών
24	Λυσ. Καλοκαιρινού	Γρεβενών	Χορτατσών
25	Λυσ. Καλοκαιρινού	Γιάννη Χρονάκη	Γρεβενών
26	Θαλητά	Λαχανά	Θεοτοκόπουλου
27	Ιδομενέως	Μεραμβέλλου	Κορωναίου
28	Μαλικούτη	Αριάδνης	Ιδομενέως
29	Λαβύρινθου	Ξενοδοχείο Lato	Επιμενίδου
30	Πασιφαής	Σαλφούς	Μαλικούτη
31	Μεραμβέλλου	Μελιδονίου	Ξανθουδίδου
32	Μπουνάλη	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Πρεκατσούνη
33	Χαϊνήδων	Πολυχρονάκη Κώστα	Σάθα
34	Πρεκατσούνη	Πολυχρονάκη Κώστα	Χαϊνήδων
35	Πρεκατσούνη	Πρεκατσούνη	Τσιριντάνηδων
36	Χατζηκοκόλη	Καινούριου	Λεωφ. Καλοκαιρινού
37	Καινούριου	Τυλίσσου	Σάθα
38	Κουρμούληδων	Τάλως	Χερσονήσου
39	Τυλίσσου	Καινούριου	Κουρμούληδων
40	Ιουστινιανού	Κουρμούληδων	Βασιλογιώργη
41	116	Κουρμούληδων	Χερσονήσου
42	Χερσονήσου	Κουρμούληδων	Βασιλογιώργη
43	Πυργιωτίσσης	Χερσονήσου	Πετροπουλάκη
44	Πετροπουλάκη	Κουρμούληδων	Βασιλογιώργη
45	Μονής Παλιανής	Κουρμούληδων	Βασιλογιώργη
46	Σκουντή	Μονής Παλιανής	Τομπάζη
47	Τζουμαγιάς	Ραδαμάνθους	Ιουστινιανού
48	Ιουστινιανού	Τζουμαγιάς	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου
49	Πανάρους	Ραδαμάνθους	Παρδάλη Γεράσιμου
50	Γεωρ. Σφακιανάκη	Αγίου Μηνά	Πλατεία Αγίας Αικατερίνης
51	Στρατηγού Πεζανού	Αγίου Μηνά	Θεσσαλονίκης
52	Στρατηγού Πεζανού	Παρδάλη Γεράσιμου	Κυρίλλου Λουκάρεως
53	Μαρογιώργη	Γιαννίκου	Θεσσαλονίκης
54	Γιαννίκου	Μονής Βροντησίου	Αδιέξοδο 70
55	Θεσσαλονίκης	Μονής Βροντησίου	Ριανού
56	Ριανού	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου	Γιαννίκου
57	Χρ. Οικονόμου	Τομπάζη	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου
58	Χρ. Οικονόμου	Χρ. Οικονόμου	Θεσσαλονίκης
59	Σινά	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου	Μονής Καρδιωτίσσης
60	Παγκάλου Βαρνάβα	Μαυροθαλασσίτου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
61	Ντιλίντα	Μαυροθαλασσίτου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
62	Μαυροθαλασσίτου	Σπιναλόγκας	Γ. Ρωμανού
63	Κρόνου	Μαυροθαλασσίτου	Γ. Ρωμανού
64	Ρέας	Μαυροθαλασσίτου	Γ. Ρωμανού
65	Γ. Ρωμανού	Σπιναλόγκας	Γ. Ρωμανού
66	Τσιριντάνηδων	Βασιλογιώργη	Μονής Παλιανής
67	Βικέλα	Μάρκου Μουσούρου	Γιαννίκου

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
68	Γεωρ. Λουτσάκη	Γιαννίκου	Βικέλα
69	Κουνάλη	Γιαννίκου	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου
70	Μυλοποτάμου	Μιχ. Καλογήρου	Κουνάλη
71	Μιχ. Καλογήρου	Βικέλα	Πάροδος Άλμπερ
72	Γ. Ρωμανού	Μιχ. Καλογήρου	Σπιναλόγκας
73	Χουλογιάννη	Γιαννίκου	Αδιέξοδο
74	Κριτοβουλίδου	Μιχ. Καλογήρου	Στένωμα
75	Μαχαιριώτου	Κριτοβουλίδου	Μιχ. Καλογήρου
76	Μαχαιριώτου	Μιχ. Καλογήρου	Γιαμπούδη
77	Χαιρετηδών	Γιαννίκου	Γιαμπούδη
78	Αδιέξοδο 70	Γιαμπούδη	Αδιέξοδο
79	Δικαιοσύνης	Πλατεία Ελευθερίας	1821
80	1821	25ης Αυγούστου	Μονής Οδηγήτριας
81	Ίδης	25ης Αυγούστου	Ταγ/ρχου Τζουλάκη
82	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Ταγ/ρχου Τζουλάκη	Καζάνη
83	1821	Κόσμων	Πλατεία Αρκαδίου
84	Αργυράκη	Ίδης	Μονής Οδηγήτριας
85	Έβανς	25ης Αυγούστου	Αβέρωφ
86	Χατζημιχαήλ Γιάνναρη	Αβέρωφ	Έβανς
87	Σμύρνης	Αβέρωφ	Χατζημιχαήλ Γιάνναρη
88	Τσαγκαράκη	Σμύρνης	Έβανς
89	Γιαννιτών	Σμύρνης	Έβανς
90	Κοζύρη	Ζωγράφου	Σμύρνης
91	Ρούσου Χούρδου	Ζωγράφου	Σμύρνης
92	Κιθαιρώνος	Λασιθίου	Άλμπερ
93	Κριτοβουλίδου	Λασιθίου	Άλμπερ
94	Κριτοβουλίδου	Βιάννου	Λασιθίου
95	Καλλονάδων	Αχαρνών	Χάληδων
96	Παγγαίου	Χάληδων	Πεδιάδος
97	Πάροδος Άλμπερ	Άλμπερ	Γιαμπούδη
98	Εμ. Κοκκίνη	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Μιχελιδόπαπα
99	Μιχελιδόπαπα	Άλμπερ	Καπετ. Μαριγός
100	Λασιθίου	Ιωσήφ Γκέρολα	Άλμπερ
101	Τσαγκαράκη Δ.	Λασιθίου	Άλμπερ
102	Καπετ. Μαριγός	Μήτσα	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
103	Μήτσα	Καπετ. Μαριγός	Χάληδων
104	Καπετ. Μαριγός	Μήτσα	Πάροδος
105	Λεράτου	Βιάννου	Αδιέξοδο
107	Πεδιάδος	Πάροδος Πεδιάδος Βίγλας	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
108	Τσουδερών	Τριφύτσου Α.	Πεδιάδος
109	Ρενιέρη	Τριφύτσου Α.	Πεδιάδος
110	Τριφύτσου Α.	Ρενιέρη	Πεδιάδος
111	Σακοράφου Γ.	Τσουδερών	Ρενιέρη
112	Σουμερλή	Πεδιάδος	Τριφύτσου
113	Βέργας	Αμάλθειας	Καρτερού
114	Αμισού	Αμάλθειας	Καρτερού
115	Αμάλθειας	Κατεχάκη	1821
116	Πάροδος 1η Αντωνίου Συμιακού	Στένωμα	Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου
117	Γιάννη Χρονάκη	Κυδωνίας	Μάρκου Αυγέρη
118	Μανουσογιάννη	Μανουσογιάννη	Σμύρνης
119	Μηλιαρά	Έβανς	Σουμερλή
120	Χορτατσών- Κυδωνίας	Γρεβενών	Τέλος Κυδωνίας

2.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΟΔΩΝ ΣΕ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Τα οδικά τμήματα που το πλάτος τους κυμαίνεται μεταξύ 3,21- 5,50μ. κατατάσσονται στην δεύτερη κατηγορία διατομών κατά την οποία προτείνεται η μετατροπή τους σε ήπιας κυκλοφορίας. Οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας θα διαμορφώνονται με ενιαίο κατάστρωμα και η κυκλοφορία των οχημάτων θα διαχωρίζεται από αυτή των πεζών με τοποθέτηση ειδικών στυλίσκων (εικόνα 2.1).



Εικόνα 2.1: Προτεινόμενη διατομή για οδούς ήπιας κυκλοφορίας

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

Πίνακας 2.2: Προτεινόμενα οδικά τμήματα ως ήπιας κυκλοφορίας

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
1	Κισσάμου	Σκορδύλων	Βουρδουμπάδων
2	Δαμβέργηδων	Μελισσηνών	Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου
3	Μελισσηνών	Σκορδύλων με Κισσάμου	Στένωμα
4	Μελιδώνη	Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου	Σκορδύλων
5	Σκορδύλων	Γοργολαΐνη	Κισσάμου
6	Κ. Χαρκούτση	Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου	Σκορδύλων
7	Στρατιώτη Φαϊτάκη		
8	Βαλέστρα	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Σαββαθιανών
9	Κισσάμου	Βοσπόρου	Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου
10	Σαββαθιανών	Πλατεία Ανωγιαννάκη	Αρετής Νιώτη
11	Σαμουήλ Χάουζ	Σαββαθιανών	Κοκκινίδη
12	Βοσπόρου	Βαλέστρα	Κισσάμου
13	Αρετής Νιώτη	Σαββαθιανών	Σκορδύλων
14	Μαλεβυζίου	Ντεντιδάκηδων	Μηριόνου
15	Γοργολαΐνη	Μηριόνου	Σκορδύλων
16	Μηριόνου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Μαλεβυζίου
17	Ντεντιδάκηδων	Φρ. Μαστραχά	Μαλεβυζίου
18	Φρ. Μαστραχά	Δελημάρκου	Λασθένους
19	1878	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	1770
20	Αγιοστεφανιτών	1770	Ευγενικού

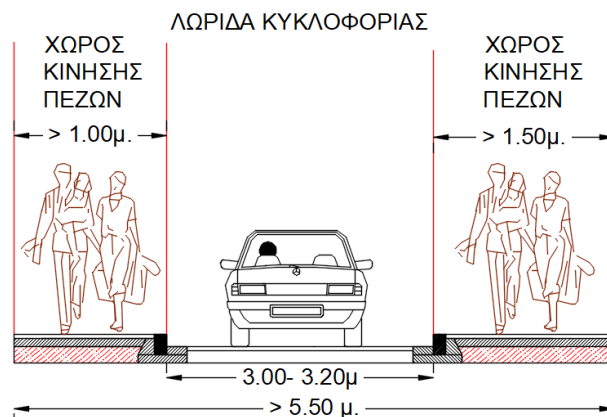
α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
21	Βουρβάχων	Ευγενικού	Ψαρομηλίγκων
22	Καζαντζάκη Νίκου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	1770
23	1770	Καζαντζάκη Νίκου	1878
24	Μιχελιδάκη	1770	Ψαρομηλίγκων
25	Μουρέλου	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Μιχελιδάκη
26	Τσακίρη	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	
27	Δοϊράνης	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	
28	Γρεβενών	Χορτατσών	Μητσοτάκη
29	Μάρκου Αυγέρη	Γιάννη Χρονάκη	Γρεβενών
30	Λόγιου Δημητρίου	Θεοτοκόπουλου	Γιάννη Χρονάκη
31	Κυδωνίας	Μινωταύρου	Θεοτοκόπουλου
32	Θεοτοκόπουλου	Λόρδου Βύρωνα	Μητσοτάκη
33	Θεοτοκόπουλου	Μητσοτάκη	Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου
34	Θεοτοκόπουλου	Κορωναίου	Αλμυρού
35	Αλμυρού	Λόρδου Βύρωνα	Ερωτοκρίτου
36	Ερωτόκριτου	Θεοτοκόπουλου	Λόρδου Βύρωνα
37	Λόρδου Βύρωνα	25ης Αυγούστου	Θεοτοκόπουλου
38	Λυσ. Καλοκαιρινού	Θεοτοκόπουλου	Γιάννη Χρονάκη
39	Λαχανά	Λόρδου Βύρωνα	Μητσοτάκη
40	Θαλήτα	Λαχανά	Μονής Αγκαράθου
41	Μονής Αγκαράθου	Λαχανά	Λόρδου Βύρωνα
42	Επιμενίδου	Αριάδνης	25ης Αυγούστου
43	Πατρός Αντωνίου	Κορωναίου	Επιμενίδου
44	Ευρώπης	Επιμενίδου	Κορωναίου
45	Κοτζιά	Κορωναίου	Επιμενίδου
46	Ευρώπης	Μεραμβέλλου	Αγ. Τίτου
47	Μεραμβέλλου	Μελιδονίου	Ευρώπης
48	Μελιδονίου	Παπά Αλέξανδρου	Μεραμβέλλου
49	Αριάδνης	Επιμενίδου	Χατζηδάκη
50	Σαπφούς	Ιδομενέως	Επιμενίδου
51	Πασιφάης	Μαλικούτη	Αριάδνης
52	Μεραμβέλλου	Υγείας	Αριάδνης
53	Μεραμβέλλου	Υγείας	Χατζηδάκη
54	Ζουδιανού	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Στρατηγού Βάσου
55	Στρατηγού Βάσου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Τσιριντάνηδων
56	Αιnikολιώτη Ιωάννη	Ζουδιανού	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
57	Τσιριντάνηδων	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Ζουδιανού
58	Σφακιών	Τσιριντάνηδων	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
59	Πανασανού	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Τσιριντάνηδων
60	Δευκαλίωνος	Τσιριντάνηδων	Κουρμούληδων
61	Κουρμούληδων	Μονής Παλιανής	Χερσονήσου
62	Σάθα	Κουρμούληδων	Λεωφ. Καλοκαιρινού
63	Πολυχρονάκη Κώστα	Πρεκατσούνη	Χαϊνηδων
64	Βασιλογιώργη	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
65	Βασιλογιώργη	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Σκουντή

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
66	Τυλίσσου	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Τάλως
67	Ιωαννίνων	Αγίου Μηνά	Μονής Καρδιωτίσσης
68	Τάλως	Αγ. Μηνά	Καινούριου
69	Κουρμούληδων	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Τάλως
70	Μονής Καρδιωτίσσης	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου
71	Σπιναλόγκας	Ταξ. Μαρκόπουλου	Ι. Γιαννίκου
72	Ι. Γιαννίκου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Σπιναλόγκας
73	Ραδαμάνθους	Μονής Καρδιωτίσσης	Αγ. Μηνά
74	Κώστα Δρετάκη	Μονής Καρδιωτίσσης	Βασιλογιώργη
75	Αγ. Παύλου	Τομπάζη	Κώστα Δρετάκη
76	Ξωπατέρα	Ιουστινιανού	Τομπάζη
77	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου	Σπιναλόγκας	Ιουστινιανού
78	Παρδάλη Γεράσιμου	Ιουστινιανού	Αγ. Μηνά
79	Θεσσαλονίκης	Μονής Βροντησίου	Κυρίλλου Λουκάρεως
80	Μονής Βροντησίου	Γιαννίκου	Θεσσαλονίκης
81	Μαρογιώργη	Πλατεία Αρκαδίου	Μονής Βροντησίου
82	Απ. Παύλου	Τομπάζη	Σπιναλόγκας
83	Απ. Παύλου	Τομπάζη	Μονής Καρδιωτίσσης
84	Γιαμπουδή	Πάροδος Άλμπερ	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
85	Άλμπερ	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Κυρίλλου Λουκάρεως
86	Κριτοβουλίδου	Μαχαιριώτου	Γιαμπουδή
87	Κριτοβουλίδου	Γιαμπουδή	Άλμπερ
88	Δικταίου Άνδρου	Άλμπερ	Μάρκου Μουσούρου
89	Μπιζανίου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Θησέως
90	Θησέως	Μπιζανίου	Κόσμων
91	Μονής Οδηγήτριας	1821	Αρχοντοπουλών
92	Καζάνη	Αρχοντοπουλών	Λεωφ. Καλοκαιρινού
93	Λασιθίου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Ιωσήφ Γκερόλα
94	Ιωσήφ Γκερόλα	Λασιθίου	Χάληδων
95	Βιάννου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
96	Μήτσα	Χάληδων	Βιάννου
97	Χάληδων	Μήτσα	Καλλονάδων
98	Αχαρνών	Έβανς	Βιάννου
99	Μαυρολένης	Βιάννου	Έβανς
100	Καλλονάδων	Χάληδων	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
101	Καλλονάδων	Χάληδων	Έβανς
102	Σμύρνης	Αβέρωφ	Τριφύτσου Α.
103	Τριφύτσου Α.	Μανουσογιάννη	Έβανς
104	Μηλιαρά	Έβανς	Σουμερλή
105	Σουμερλή	Μηλιαρά	Τριφύτσου Α.
106	Μανουσογιάννη	Αβέρωφ	Τριφύτσου Α.
107	Μανουσογιάννη	Μανουσογιάννη	Σμύρνης
108	Ανωπόλεως	Αβέρωφ	Πεδιάδος
109	Ρενιέρη	Τριφύτσου Α.	Ανωπόλεως
110	Πεδιάδος	Ανωπόλεως	Πάροδος Πεδιάδος Βίγλας

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
111	Σκουλάδων	Αρχ. Μακαρίου	Βουρδουμπάδων

2.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ

Τα οδικά τμήματα που το πλάτος τους είναι μεγαλύτερο από 5,51μ. κατατάσσονται στην τρίτη κατηγορία διατομών για τα οποία προτείνεται η διαμόρφωσή τους. Συγκεκριμένα, ανάλογα με τη λειτουργία τους αν είναι δηλαδή μονής ή διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, προτείνεται να διαμορφωθούν με ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος και να κατασκευαστούν πεζοδρόμια ανάλογα με τα υφιστάμενα γεωμετρικά περιθώρια (εικόνα 2.2).



Εικόνα 2.2: Προτεινόμενη διατομή για τα οδικά τμήματα που θα πραγματοποιηθεί διαμόρφωση

Στον πίνακα 2.3 που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά τα οδικά τμήματα που προτείνεται να διαμορφωθούν. Στο σχέδιο 8.1 του φακέλου, παρουσιάζονται τα αντίστοιχα τμήματα με ειδικό συμβολισμό.

Πίνακας 2.3: Προτεινόμενα οδικά τμήματα για διαμόρφωση

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
1	Μελισσηνών	Αρχιεπισκόπου Μακαρίου	Στένωμα
3	Βουρδουμπάδων	Σκουλάδων	Βοσπόρου
4	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου	Λεωφ. Καλοκαιρινού
5	Αγίου Μηνά	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Κατεχάκη
6	Κυρίλλου Λουκάρεως	Κατεχάκη	Έβανς
7	Αβέρωφ	Έβανς	Λεωφ. Δημοκρατίας
8	1878	Πλατεία Νεάρχου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.
9	Αποκορώνου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Στένωμα
10	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Καζάνη	Ιωαν. Μακράκη
11	Μονής Αγκαράθου	Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου	Μητσοτάκη
12	Μονής Αγκαράθου	Μητσοτάκη	Λαχανά
13	Γιάννη Χρονάκη	Μητσοτάκη	Μάρκου Αυγέρη
14	Παντ. Πρεβελάκη	Γιάννη Χρονάκη	Γρεβενών
15	Ανδρεαδάκη	Γιάννη Χρονάκη	Κυδωνίας
16	Μινωταύρου	Κυδωνίας	Κορωναίου
17	Αρκολέων	Κορωναίου	Αλμυρού
18	Θεοτοκοπούλου	Αλμυρού	Λόρδου Βύρωνα

α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
19	Ευρώπης	Αγ. Τίτου	Κορωναίου
20	Κορωναίου	Μινωταύρου	25ης Αυγούστου
21	Κορωναίου	25ης Αυγούστου	Ιδομενέως
22	Ιδομενέως	Κορωναίου	Επιμενίδου
23	Επιμενίδου	Σαπφούς	Αριάδνης
24	Ιδομενέως	Δαιδάλου	Μεραμβέλλου
25	Γιώργου Ανεμογιάννη	Λεωφ. Δημοκρατίας	Ξανθουδίδου
26	Βίγλας	Πάροδος Πεδιάδος Βίγλας	Λεωφ. Δημοκρατίας
27	Πεδιάδος	Λεωφ. Δημοκρατίας	Ανωπόλεως
28	Έβανς	Πεδιάδος	Αβέρωφ
29	Λεωφ. Δουκός Μποφώρ	Ικάρου	Επιμενίδου
30	Ξανθουδίδου	Αριάδνης	Λεωφ. Δουκός Μποφώρ
31	Χατζηδάκη	Ξανθουδίδου	Μεραμβέλλου
32	Μαλικούτη	Αριάδνης	Λεωφ. Δουκός Μποφώρ
33	Υγείας	Μαλικούτη	Μεραμβέλλου
34	Μάρκου Μουσούρου	1821	Κριτοβουλίδου
35	Γιαμπούδη	Κριτοβουλίδου	Πάροδος Άλμπερ
36	Βικέλα	Άλμπερ	Μάρκου Μουσούρου
37	Μονοφατσίου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Βικέλα
38	Τομπάζη	Ξωπατέρα	Σκουντή
39	Βασιλογιώργη	Σκουντή	Ιουστινιανού
40	Ιουστινιανού	Βασιλογιώργη	Τζουμαγιάς
41	Σπιναλόγκας	Ταξιάρχη Μαρκόπουλου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
42	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Σπιναλόγκας	Βασιλογιώργη
43	Γ. Ρωμανού	Σπιναλόγκας	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα

3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

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

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

Πίνακας 3.1: Μονόδρομοι στα οδικά τμήματα που προτείνονται ως ήπιας κυκλοφορίας

α/α	ΟΔΟΙ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
1	Κισσάμου	Σκορδύλων	Βουρδουμπάδων	Προς Βουρδουμπάδων
2	Δαμβέργηδων	Μελισσηνών	Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου	Προς Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου
3	Μελισσηνών	Σκορδύλων με Κισσάμου	Δαμβέργηδων	Προς Δαμβέργηδων
4	Μελιδώνη	Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου	Σκορδύλων	Προς Σκορδύλων
5	Σκορδύλων	Γοργολαΐνη	Κισσάμου	Προς Σαββαθιανών
6	Κ. Χαρκούτση	Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου	Σκορδύλων	Προς Λεωφόρος Σοφ. Βενιζέλου
8	Βαλέστρα	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Σαββαθιανών	Προς Σαββαθιανών
9	Κισσάμου	Βοσπόρου	Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου	Προς Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου
10	Σαββαθιανών	Πλατεία Ανωγιαννάκη	Αρετής Νιώτη	Προς Αρετής Νιώτη
11	Σαμουήλ Χάουζ	Σαββαθιανών	Κοκκινίδη	Προς Βαλέστρα
12	Βοσπόρου	Βαλέστρα	Κισσάμου	Προς Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακάριου
13	Αρετής Νιώτη	Σαββαθιανών	Σκορδύλων	Προς Σκορδύλων
14	Μαλεβυζίου	Ντεντιδάκηδων	Μηριόνου	Προς Μηριόνου
15	Γοργολαΐνη	Μηριόνου	Σκορδύλων	Προς Σκορδύλων
16	Μηριόνου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Μαλεβυζίου	Προς Γοργολαΐνη
17	Ντεντιδάκηδων	Φρ. Μαστραχά	Μαλεβυζίου	Προς Δελημάρκου
18	Φρ. Μαστραχά	Δελημάρκου	Λασθένους	Προς Λασθένους
19	1878	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	1770	Προς Γοργολαΐνη
20	Αγιοστεφανιτών	1770	Ευγενικού	Προς Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.
21	Βουρβάχων	Ευγενικού	Ψαρομηλίγκων	Προς Ευγενικού
22	Καζαντζάκη Νίκου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	1770	Προς Βουρβάχων
23	1770	Καζαντζάκη Νίκου	1878	Προς Αγιοστεφανιτών
24	Μιχελιδάκη	1770	Ψαρομηλίγκων	Προς Βουρβάχων
25	Μουρέλου	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Μιχελιδάκη	Προς Μιχελιδάκη
26	Τσακίρη	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.		Προς Μουρέλου
27	Δοϊράνης	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.		Προς Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.
28	Γρεβενών	Χορτατσών	Μητσοτάκη	Προς Μητσοτάκη
29	Μάρκου Αυγέρη	Γιάννη Χρονάκη	Γρεβενών	Προς Γρεβενών

α/α	ΟΔΟΙ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
30	Λόγιου Δημη- τρίου	Θεοτοκόπουλου	Γιάννη Χρονάκη	Προς Γιάννη Χρονάκη
31	Κυδωνίας	Μινωταύρου	Θεοτοκόπουλου	Προς Θεοτοκόπουλου
32	Θεοτοκόπουλου	Λόρδου Βύρωνα	Μητσοτάκη	Προς Μητσοτάκη
33	Θεοτοκόπουλου	Μητσοτάκη	Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου	Προς Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου
34	Θεοτοκόπουλου	Κορωναίου	Αλμυρού	Προς Κυδωνίας
35	Αλμυρού	Λόρδου Βύρωνα	Ερωτόκριτου	Προς Ερωτόκριτου
36	Ερωτόκριτου	Θεοτοκόπουλου	Λόρδου Βύρωνα	Προς Λόρδου Βύρωνα
37	Λόρδου Βύ- ρωνα	25ης Αυγούστου	Θεοτοκόπουλου	Προς Θεοτοκόπουλου
38	Λυσ. Καλοκαι- ρινού	Θεοτοκόπουλου	Γιάννη Χρονάκη	Προς Γιάννη Χρονάκη
39	Λαχανά	Λόρδου Βύρωνα	Μητσοτάκη	Προς Μητσοτάκη
40	Θαλήτα	Λαχανά	Μονής Αγκαράθου	Προς Μονής Αγκαράθου
41	Μονής Αγκαρά- θου	Λαχανά	Λόρδου Βύρωνα	Προς Λόρδου Βύρωνα
42	Επιμενίδου	Αριάδνης	25ης Αυγούστου	Προς 25ης Αυγούστου
43	Πατρός Αντω- νίου	Κορωναίου	Επιμενίδου	Προς Επιμενίδου
44	Ευρώπης	Επιμενίδου	Κορωναίου	Προς Κορωναίου
45	Κοτζιά	Κορωναίου	Επιμενίδου	Προς Επιμενίδου
46	Ευρώπης	Μεραμβέλλου	Αγ. Τίτου	Προς Αγίου Τίτου
47	Μεραμβέλλου	Μελιδονίου	Ευρώπης	Προς Ευρώπης
48	Μελιδονίου	Παπά Αλέξανδρου	Μεραμβέλλου	Προς Μεραμβέλλου
49	Αριάδνης	Επιμενίδου	Χατζηδάκη	Προς Χατζηδάκη
50	Σαπφούς	Ιδομενέως	Επιμενίδου	Προς Επιμενίδου
51	Πασιφάης	Μαλικούτη	Αριάδνης	Προς Αριάδνης
52	Μεραμβέλλου	Υγείας	Αριάδνης	Προς Αριάδνης
53	Μεραμβέλλου	Υγείας	Χατζηδάκη	Προς Χατζηδάκη
54	Ζουδιανού	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Στρατηγού Βάσου	Προς Στρατηγού Βάσου
55	Στρατηγού Βά- σου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Τσιριντάνηδων	Προς Τσιριντάνηδων
56	Αινικολιώτη Ιω- άννη	Ζουδιανού	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
57	Τσιριντάνηδων	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Ζουδιανού	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
58	Σφακιών	Τσιριντάνηδων	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
59	Πανασανού	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Τσιριντάνηδων	Προς Τσιριντάνηδων
60	Δευκαλίωνος	Τσιριντάνηδων	Κουρμούληδων	Προς Σάθα
61	Κουρμούληδων	Μονής Παλιανής	Χερσονήσου	Προς Τάλως
62	Σάθα	Κουρμούληδων	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Προς Λεωφ. Καλοκαιρινού
63	Πολυχρονάκη Κώστα	Πρεκατσούνη	Χαϊνηδων	Προς Σάθα
64	Βασιλογιώργη	Παρ. Νικ. Πλαστήρα	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Παρ. Νικ. Πλαστήρα
65	Βασιλογιώργη	Παρ. Νικ. Πλαστήρα	Σκουντή	Προς Σκουντή
66	Τυλίσσου	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Τάλως	Προς Λεωφ. Καλοκαιρινού
67	Ιωαννίνων	Αγίου Μηνά	Μονής Καρδιωτίσσης	Προς Μονής Καρδιωτίσσης
68	Τάλως	Αγ. Μηνά	Καινούριου	Προς Τυλίσσου
69	Κουρμούληδων	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Τάλως	Προς Τάλως

α/α	ΟΔΟΙ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
70	Μονής Καρδιω- τίσεως	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Ταξιάρχου Μαρκό- πουλου	Προς Σπιναλόγκας
71	Σπιναλόγκας	Ταξ. Μαρκόπουλου	Ι. Γιαννίκου	Προς Ταξ. Μαρκόπουλου
72	Ι. Γιαννίκου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Σπιναλόγκας	Προς Ρωμανού
73	Ραδαμάνθους	Μονής Καρδιωτίσεως	Αγ. Μηνά	Προς Αγίου Μηνά
74	Κώστα Δρετάκη	Μονής Καρδιωτίσεως	Βασιλογιώργη	Προς Βασιλογιώργη
75	Απ. Παύλου	Τομπάζη	Κώστα Δρετάκη	Προς Κώστα Δρετάκη
76	Ξωπατέρα	Ιουστινιανού	Τομπάζη	Προς Τομπάζη
77	Ταξιάρχου Μαρκόπουλου	Σπιναλόγκας	Ιουστινιανού	Προς Αγίου Μηνά
78	Παρδάλη Γερά- σιμου	Ιουστινιανού	Αγ. Μηνά	Προς Τομπάζη
79	Θεσσαλονίκης	Μονής Βροντησίου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Προς Κυρίλλου Λουκάρεως
80	Μονής Βροντη- σίου	Γιαννίκου	Θεσσαλονίκης	Προς Θεσσαλονίκης
81	Μαρογιώργη	Πλατεία Αρκαδίου	Μονής Βροντησίου	Προς Θεσσαλονίκης
82	Απ. Παύλου	Τομπάζη	Απ. Παύλου (Δ/ση Δη- μόσιας Υγείας)	Προς Απ. Παύλου (Δ/ση Δημό- σιας Υγείας)
83	Απ. Παύλου	Σπιναλόγκας	Μονής Καρδιωτίσεως	Προς Σπιναλόγκας
84	Γιαμπουδή	Πάροδος Άλμπερ	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
85	Άλμπερ	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Κυρίλλου Λουκάρεως	Προς Κυρίλλου Λουκάρεως
86	Κριτοβουλίδου	Μαχαιριώτου	Γιαμπουδή	Προς Άλμπερ
87	Κριτοβουλίδου	Γιαμπουδή	Άλμπερ	Προς Άλμπερ
88	Δικταίου Αν- δρου	Άλμπερ	Μάρκου Μουσούρου	Προς Μάρκου Μουσούρου
89	Μπιζανίου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Θησέως	Προς Κόσμων
90	Θησέως	Μπιζανίου	Κόσμων	Προς Κόσμων
91	Μονής Οδηγή- τριας	1821	Αρχοντοπουλών	Προς Λεωφ. Καλοκαιρινού
92	Καζάνη	Αρχοντοπουλών	Λεωφ. Καλοκαιρινού	Προς Λεωφ. Καλοκαιρινού
93	Λασιθίου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Ιωσήφ Γκερόλα	Προς Ιωσήφ Γκερόλα
94	Ιωσήφ Γκερόλα	Λασιθίου	Χάληδων	Προς Χάληδων
95	Βιάννου	Κυρίλλου Λουκάρεως	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
96	Μήτσα	Χάληδων	Βιάννου	Προς Βιάννου
97	Χάληδων	Μήτσα	Καλλονάδων	Προς Καλλονάδων
98	Αχαρνών	Έβανς	Βιάννου	Προς Βιάννου
99	Μαυρολένης	Βιάννου	Έβανς	Προς Έβανς
100	Καλλονάδων	Χάληδων	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
101	Καλλονάδων	Χάληδων	Έβανς	Προς Έβανς
102	Σμύρνης	Αβέρωφ	Τριφύτσου Α.	Προς Τριφύτσου Α.
103	Τριφύτσου Α.	Έβανς	Μανουσογιάννη	Προς Μανουσογιάννη
106	Μανουσογιάννη	Αβέρωφ	Τριφύτσου Α.	Προς Αβέρωφ
108	Ανωπόλεως	Αβέρωφ	Πεδιάδος	Προς Ρενιέρη
109	Ρενιέρη	Τριφύτσου Α.	Ανωπόλεως	Προς Πεδιάδος
110	Πεδιάδος	Ανωπόλεως	Πάροδος Πεδιάδος Βί- γλας	Προς Τριφύτσου Α.
111	Σκουλάδων	Στένωμα	Βουρδουμπάδων	Προς Βουρδουμπάδων

Στη συνέχεια, στον πίνακα 3.2, παρουσιάζονται τα οδικά τμήματα μεγαλύτερου πλάτους που έχουν προταθεί να διαμορφωθούν και θα λειτουργούν ως μονής κατεύθυνσης.

Πίνακας 3.2: Μονόδρομοι στα οδικά τμήματα που προτείνεται διαμόρφωση

A/A	ΟΔΟΙ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
1	Μελισσηνών	Αρχιεπισκόπου Μακαρίου	Στένωμα	Προς Δαμβέργηδων
2	Σκουλάδων	Αρχιεπισκόπου Μακαρίου	Στένωμα	Προς Κισσάμου
3	Βουρδουμπάδων	Σκουλάδων	Βοσπόρου	Προς Βοσπόρου
4	Αβέρωφ	Έβανς	Λεωφ. Δημοκρατίας	Προς Λεωφ. Δημοκρατίας
5	1878	Πλατεία Νεάρχου	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Προς Γοργολαΐνη
6	Μονής Αγκαράθου	Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου	Μητσοτάκη	Προς Μητσοτάκη
7	Μονής Αγκαράθου	Μητσοτάκη	Λαχανά	Προς Λόρδου Βύρωνα
8	Γιάννη Χρονάκη	Μητσοτάκη	Μάρκου Αυγέρη	Προς Μάρκου Αυγέρη
9	Παντ. Πρεβελάκη	Γιάννη Χρονάκη	Γρεβενών	Προς Γρεβενών
10	Ανδρεαδάκη	Γιάννη Χρονάκη	Κυδωνίας	Προς Κυδωνίας
11	Μινωταύρου	Κυδωνίας	Κορωναίου	Προς Κορωναίου
12	Αρκολέον	Κορωναίου	Αλμυρού	Προς Λόρδου Βύρωνα
13	Θεοτοκοπούλου	Αλμυρού	Λόρδου Βύρωνα	Προς Μητσοτάκη
14	Ευρώπης	Αγ. Τίτου	Κορωναίου	Προς Κορωναίου
15	Κορωναίου	Μινωταύρου	25ης Αυγούστου	Προς 25ης Αυγούστου
16	Κορωναίου	25ης Αυγούστου	Ιδομενέως	Προς Ιδομενέως
17	Ιδομενέως	Κορωναίου	Επιμενίδου	Προς Επιμενίδου
18	Επιμενίδου	Σαφούς	Αριάδνης	Προς Αριάδνης
19	Ιδομενέως	Δαιδάλου	Μεραμβέλλου	Προς Μεραμβέλλου
20	Βίγλας	Πάροδος Πεδιάδος Βίγλας	Λεωφ. Δημοκρατίας	Προς Λεωφ. Δημοκρατίας
21	Πεδιάδος	Λεωφ. Δημοκρατίας	Ανωπόλεως	Προς Τριφύτσου
22	Έβανς	Πεδιάδος	Αβέρωφ	Προς Αβέρωφ
23	Ξανθουδίδου	Αριάδνης	Λεωφ. Δουκός Μποφώρ	Προς Λεωφ. Δουκός Μποφώρ
24	Χατζηδάκη	Ξανθουδίδου	Μεραμβέλλου	Προς Λεωφ. Δουκός Μποφώρ
25	Μαλικούτη	Αριάδνης	Λεωφ. Δουκός Μποφώρ	Προς Λεωφ. Δουκός Μποφώρ
26	Υγείας	Μαλικούτη	Μεραμβέλλου	Προς Μεραμβέλλου
27	Μάρκου Μουσούρου	1821	Κριτοβουλίδου	Προς Κριτοβουλίδου
28	Γιαμπούδη	Κριτοβουλίδου	Πάροδος Άλμπερ	Προς Πάροδος Άλμπερ
29	Τομπάζη	Ξωπατέρα	Σκουντή	Προς Βασιλογιώργη
30	Βασιλογιώργη	Σκουντή	Ιουστινιανού	Προς Ιουστινιανού
31	Ιουστινιανού	Βασιλογιώργη	Τζουμαγιάς	Προς Τζουμαγιάς
32	Σπιναλόγκας	Ταξιάρχη Μαρκόπουλου	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα
33	Γ. Ρωμανού	Σπιναλόγκας	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Προς Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα

4. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η πρόταση τροποποίησης του συστήματος στάθμευσης προσπαθεί να ανταποκριθεί τόσο στις διαφορε-

τικές ανάγκες των χρηστών, όσο και στις διαφορετικές λειτουργίες της περιοχής μελέτης. Για την εύρυθμη λειτουργία της κυκλοφορίας στην ΠΠΗ είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται μια ισορροπία ανάμεσα στο οδικό δίκτυο στο οποίο μετακινούνται τα οχήματα και στους προσφερόμενους χώρους στάθμευσης αυτού. Η γενική αρχή που πρέπει να διέπει την πολιτική στάθμευσης είναι η προστασία του ιστορικού κέντρου της ΠΠΗ από την προσέλευση μεγάλου αριθμού οχημάτων που δημιουργεί φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και από τη μακροχρόνια στάθμευση. Η οργάνωση και η διαχείριση της πολιτικής στάθμευσης στην περιοχή της ΠΠΗ θα έχουν ως στόχο:

- Την προστασία του ιστορικού κέντρου της ΠΠΗ μέσω της αποφόρτισης του οδικού δικτύου από την διαμπερή κίνηση και την αναζήτηση θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης.
- Την εξασφάλιση δυνατότητας αποκλειστικής στάθμευσης στους μόνιμους κατοίκους.
- Τη βελτίωση της χωρητικότητας του οδικού δικτύου μέσω της αύξησης της εναλλαγής των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης.
- Την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού και την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό.
- Την οργάνωση και τιμολόγηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.
- Την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με παρεμβάσεις δομικού χαρακτήρα σε κρίσιμα σημεία (π.χ. διασταυρώσεις οδών).

4.1 Ελεγχόμενη στάθμευση

Το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης παρά το κράσπεδο αποτελεί χρήσιμη πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης στις περιοχές όπου η προσφορά των θέσεων στάθμευσης σε κάποιες χρονικές περιόδους, δεν μπορεί να καλύψει τη ζήτηση.

Για την περιοχή της ΠΠΗ, όπου η ζήτηση για στάθμευση τόσο από κατοίκους, εργαζόμενους, όσο και από επισκέπτες, αυξάνεται σε μεγάλο βαθμό, ιδίως τις ώρες αιχμής, προτείνεται η μερική τροποποίηση και επαναλειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, η υποδομή του οποίου ήδη υφίσταται. Οι θέσεις των επισκεπτών χωροθετούνται κατά κύριο λόγο σε οδούς της περιοχής μελέτης, στις οποίες αναπτύσσονται οι εμπορικές χρήσεις και οι υπηρεσίες. Έτσι, η ελεγχόμενη στάθμευση προτείνεται να εφαρμοσθεί εντός της πορτοκαλί ζώνης, η οποία περικλείεται από τους άξονες Αβέρωφ- Κυρίλλου Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Στυλ. & Νικ. Γιαμαλάκη- Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου- Λεωφ. Νεάρχου- Δούκως Μποφώρ- Ανεμογιάννη (βλ. παρακάτω εικόνα 4.1 και σχέδια 8.2, 8.3).



Εικόνα 4.1: Προτεινόμενη περιοχή εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης

Τα στοιχεία γύρω από τα οποία αναπτύσσονται τα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης είναι:

- η χωροθέτηση κατά κατηγορία χρηστών
- η τιμολογιακή πολιτική και οι τρόποι είσπραξης των τελών
- οι περιορισμοί στη διάρκεια στάθμευσης.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, στόχος της εφαρμογής της ελεγχόμενης στάθμευσης, είναι η αύξηση της εναλλαγής σε δρόμους που καλύπτουν την κεντρική περιοχή και η εξυπηρέτηση μόνο της βραχυχρόνιας στάθμευσης των επισκεπτών της ΠΠΗ. Συγκεκριμένα, προτείνεται όλες οι θέσεις της διαγραμματισμένης πορτοκαλί περιοχής (σχέδια 8.1 και 8.2) που σήμερα είναι χαρακτηρισμένες ως ελεύθερες, ειδικές, μονίμων κατοίκων, με ή χωρίς περιορισμό, να ενταχθούν στο σύστημα στάθμευσης. Οι υποψήφιες θέσεις υπολογίστηκε ότι σήμερα είναι περίπου 350 αλλά προτείνεται να μειωθούν.

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης προτείνεται να λειτουργεί για τις ημέρες Δευτέρα- Παρασκευή για το χρονικό διάστημα 08:00 – 21:00 και το Σάββατο το χρονικό διάστημα 08:00 – 15:00. Μετά τη λήξη της λειτουργίας του συστήματος, όλοι θα έχουν τη δυνατότητα να σταθμεύουν χωρίς περιορισμό μέχρι την επόμενη μέρα. Για την επίτευξη του στόχου της εναλλαγής, που αποτελεί και ζητούμενο, προτείνεται ο χρονικός περιορισμός κατάληψης μίας θέσης μέχρι δύο (2) ώρες. Το σύστημα θα λειτουργεί και θα χρησιμοποιείται με την καταβολή ενός τέλους στάθμευσης.

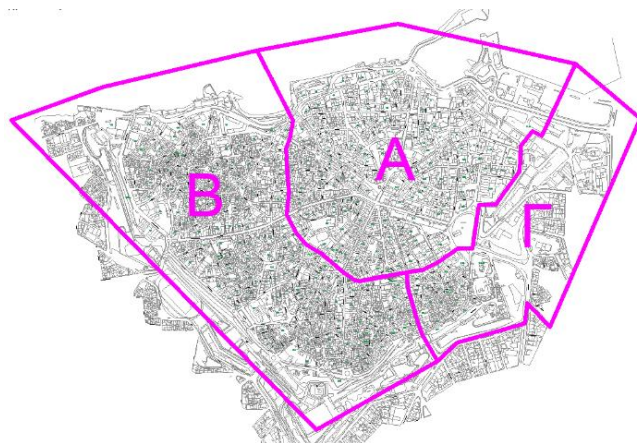
Προτείνεται να αυξηθούν οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης και των ταξί. Στην περίπτωση που εγκριθεί και εφαρμοσθεί η πρόταση της ελεγχόμενης στάθμευσης, σε επόμενο στάδιο θα γίνει συγκεκριμένη πρόταση για τις παραπάνω. Συγκεκριμένα, **προτείνεται η παραχώρηση επιπλέον θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε ορισμένους εμπορικούς δρόμους, όπου αυτό είναι δυνατό. Στις περιπτώσεις που αυτό είναι αδύνατο, είτε λόγω χωρητικότητας, είτε λόγω άλλων περιορισμών, οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης θα παραχωρούνται στις κάθετες οδούς των εμπορικών δρόμων. Τέλος, προτείνεται η κατάργηση των ειδικών θέσεων (π.χ. οδός Χατζημιχάλη Γιάνναρη) ώστε να μην υφίσταται διαχωρισμός και κατηγοριοποίηση εργαζομένων (εργαζόμενοι δύο ταχυτήτων).**

4.2 Θέσεις Μόνιμων Κατοίκων

Οι θέσεις μόνιμων κατοίκων προτείνεται να χωροθετηθούν στο τοπικό οδικό δίκτυο, στο οποίο υπερισχύει η χρήση της κατοικίας, ώστε πέρα από την εξυπηρέτηση της πρόσβασης σε αυτές, να διαφυλάσσονται οι γειτονιές και οι τοπικές οδοί από τη διαμπερή κυκλοφορία.

Έπειτα από τη λεπτομερή καταγραφή των υφιστάμενων θέσεων μόνιμων κατοίκων και της χωροθέτησής τους, προτείνεται η διατήρηση των περισσότερων θέσεων, σε συνδυασμό με ορισμένες προσθήκες, βελτιώσεις και μετατροπές του συστήματος, ώστε να εξυπηρετείται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, το γενικότερο κυκλοφοριακό σύστημα της περιοχής.

Οι θέσεις των μόνιμων κατοίκων προτείνεται να παραμείνουν ως έχουν, με πιθανές μικρές αλλαγές χωροθέτησης, αλλά να υπάρχει ένα μικρό ετήσιο κόμιστρο (π.χ. 10- 20 ευρώ). Κάθε μόνιμος κάτοικος, εφόσον διαθέτει ιδιόκτητο ή μισθωμένο όχημα, θα δικαιούται μία θέση στάθμευσης. Αρχικά, κρίνεται αναγκαίο να επανεξεταστεί η κατανομή των προσφερόμενων θέσεων μόνιμων κατοίκων μεταξύ των ζωνών (βλ. παρακάτω εικόνα 4.2). Δεδομένου ότι η πλειοψηφία των εμπορικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, συγκεντρώνονται στη ζώνη Α, ενώ η ζώνη Β αποτελείται κυρίως από κατοικίες, προτείνεται η μερική αύξηση των θέσεων μόνιμων κατοίκων στις ζώνες Β και Γ.



Εικόνα 4.2: Ζώνες στάθμευσης μόνιμων κατοίκων

Σε περίπτωση που εγκριθεί και εφαρμοσθεί η πρόταση για την αύξηση των θέσεων των μόνιμων κατοίκων, θα εξεταστεί λεπτομερώς η χωροθέτηση και ο αριθμός των νέων θέσεων.

4.3 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

Στα πλαίσια της προσπάθειας αποθάρρυνσης της χρήσης του Ι.Χ. για την πρόσβαση στην περιοχή της ΠΠΗ και την προτροπή χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός της οδού στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής (Ενετικά τείχη), όπου οι εποχούμενοι θα σταθμεύουν τα οχήματά τους και θα μπορούν να συνεχίσουν τη μετακίνησή τους είτε πεζή, είτε με κοινόχρηστο ποδήλατο, είτε με μετεπιβίβαση στη δημοσία συγκοινωνία.

Η ομάδα μελέτης εντόπισε τους χώρους οι οποίοι έχουν κατά καιρούς προταθεί να διαμορφωθούν και να λειτουργήσουν ως οργανωμένοι χώροι στάθμευσης. Τέτοιοι χώροι στην περιοχή μελέτης, εκ των οποίων κάποιοι μάλιστα λειτουργούσαν παλαιότερα ως χώροι στάθμευσης, είναι οι χώροι γύρω από τα ενετικά τείχη για τους οποίους όμως απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση, προκειμένου να μπορέσουν να φιλοξενήσουν έναν αριθμό οχημάτων δίχως να αλλοιώνεται η φυσιογνωμία των μνημείων και των συγκεκριμένων χώρων.

Οι προτεινόμενοι χώροι είναι (βλ. σχέδια 8.2 και 8.3):

1. Ο χώρος στάθμευσης στην τάφρο περιμετρικά του ερειπωμένου κτηρίου των Κυλινδρόμυλων Καστρινάκη. Η ομάδα μελέτης συμφωνεί καταρχήν με την πρόταση του καθορισμού των θέσεων ώστε να εξυπηρετούνται οι επισκέπτες του Αρχαιολογικού μουσείου. Θα μπορούσε μάλιστα να υπάρξει ειδική ευνοϊκή τιμολογιακή πολιτική για τους επισκέπτες του μουσείου, οι οποίοι θα πληρώνουν ένα μικρό αντίτιμο για τη στάθμευση, εφόσον π.χ. η είσοδος στον σταθμό αυτοκινήτων, η επίσκεψη στο μουσείο και μετά η έξοδός τους από το μουσείο γίνει εντός συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας, ή μετά την έξοδο τους από το μουσείο και την άμεση αποχώρησή τους από τον σταθμό. Ωστόσο η ομάδα μελέτης προτείνει να γίνεται χρήση του σταθμού και από επισκέπτες ή εργαζόμενους της ΠΠΗ. Ειδικά κατά τους μη τουριστικούς μήνες όπου ο αριθμός των επισκεπτών του Α.Μ.Η είναι περιορισμένος, όπως έχει διατυπωθεί παραπάνω, προτείνεται η χρήση των θέσεων και από εργαζόμενους ή και μόνιμους κατοίκους.
2. Ο χώρος στάθμευσης στο εσωτερικό πρानές του προμαχώνα Παντοκράτορα.
3. Ο χώρος στάθμευσης και στάσης στο μικρό τριγωνικό πλάτωμα που έχει διαμορφωθεί σε επίπεδο λίγο ψηλότερο από τη λεωφόρο Πλαστήρα.
4. Ο χώρος στάθμευσης πλατείας Κύπρου (χώρος στάθμευσης Χαριλάου Τρικούπη).
5. Ο χώρος στάθμευσης επί της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου πλησίον του προμαχώνα Αγ. Ανδρέα.
6. Ο χώρος στάθμευσης επί του δημοτικού οικοπέδου 4^{ης} παρόδου Βίγλας στη συμβολή με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας.

Για τους έξι παραπάνω χώρους προτείνεται να εφαρμοστεί η μελέτη διαμόρφωσης που θα τηρεί όλα τα προαπαιτούμενα του ΥΠΠΟΑ αλλά ταυτόχρονα θα παραχωρεί την εκμετάλλευση και λειτουργία του χώρου και ως χώρου στάθμευσης ΙΧ οχημάτων επισκεπτών και εργαζομένων της ΠΠΗ, όχι μόνο τουριστών ή επισκεπτών του αρχαιολογικού μουσείου ή των εργαζομένων του μουσείου. Δεδομένου ότι επιδιώκεται η απομάκρυνση των οχημάτων από το οδικό δίκτυο και τα πεζοδρόμια της ΠΠΗ (βλ. παρακάτω φωτογραφία 4.1), καθώς επίσης των άσκοπων μετακινήσεων εισόδου στην ΠΠΗ, προτείνεται αφενός η εφαρμογή καθολικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης εντός της ΠΠΗ, αφετέρου η αξιοποίηση και βελτίωση των υφιστάμενων χώρων οπωσδήποτε και στα ενετικά τείχη.



Φωτογραφία 4.1: οδός Ρούσου Χούρδου

Η παραπάνω πρόταση βασίζεται στα εξής δεδομένα: α) Εντός της ΠΠΗ υπάρχουν πολλά παλιά κτίσματα, τα οποία δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης, β) το οδικό δίκτυο σε γενικές γραμμές εντός της ΠΠΗ είναι πολύ περιορισμένο με πολύ «φτωχά» γεωμετρικά χαρακτηριστικά, γ) από τις πολυκατοικίες που έχουν κατασκευαστεί κάποιες διαθέτουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, κάποιες δυστυχώς όχι, όπως έχει συμβεί στο σύνολο των ελληνικών κατοικιών, δ) λειτουργεί ένας αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού εντός της ΠΠΗ, οι οποίοι ωστόσο δεν μπορούν να ικανοποιήσουν την ζήτηση που παρατηρείται, ε) η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εντός της ΠΠΗ θα αύξανε την χωρητικότητα αλλά θα έλκυε περισσότερες μετακινήσεις στο εσωτερικό της, άρα θα επιβάρυνε περισσότερο την κυκλοφορία και κατά συνέπεια θα μειωνόταν το επίπεδο εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου.

Είναι προφανές ότι, εφόσον μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο χώρος των ενετικών τειχών, όπως έχει προταθεί να διαμορφωθεί, μπορεί να αποθαρρύνει πολλές από τις άσκοπες μετακινήσεις που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της ΠΠΗ, να μην αναζητούν οι οδηγοί θέση στάθμευσης υποχρεωτικά εντός της ΠΠΗ και να επιλέγουν είτε να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ. πόδια, ποδήλατο, λεωφορείο, ταξί), είτε να σταθμεύουν «περιφερειακά». Συνεπώς κρίνεται απαραίτητη η επαναλειτουργία των χώρων στάθμευσης στα ενετικά τείχη για την επιτυχία όλου του εγχειρήματος.

Επιπλέον, στα πλαίσια των προηγούμενων μελετών ή από φορείς είχαν προταθεί ορισμένοι χώροι για τη δημιουργία είτε υπαίθριων, είτε υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων που κρίνονται και σήμερα θετικά:

7. Υπαίθριος χώρος στην οδό Λόρδου Βύρωνα στον αδόμητο χώρο του ΟΤ μεταξύ των οδών Μονής Αγκαράθου και Λαχανά.
8. Υπαίθριος χώρος στη Λεωφόρο Σοφοκλή Βενιζέλου στον αδόμητο χώρο του ΟΤ μεταξύ των οδών Θεοτοκοπούλου και Μονής Αγκαράθου.
9. Στο χώρο του πάρκου στη συμβολή των οδών Σπιναλόγκας και Αγ. Παύλου.
10. Στη λεωφόρο Πλαστήρα, στο χώρο του πάρκου μεταξύ των οδών Βασιλογιώργη και Σπιναλόγκας.
11. Στον χώρο κάτω από την πλατεία Ελευθερίας.
12. Ο χώρος στα παλιά ΚΤΕΛ που σήμερα αποτελεί τερματικό σταθμό των αστικών λεωφορείων. Ο συγκεκριμένος χώρος, λόγω της χωρητικότητας εξυπηρετεί ένα σημαντικό αριθμό σταθμευμένων οχημάτων καθημερινά.

Για τις περιπτώσεις 7- 12 η ομάδα μελέτης τοποθετείται καταρχήν θετικά. Ωστόσο, για να προχωρήσει οποιοδήποτε έργο είναι απαραίτητη η εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης, δηλαδή μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας του υποψήφιου σταθμού αυτοκινήτων καθώς και η εκπόνηση μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι οι παλαιότερες προτάσεις ίδρυσης και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων κάτω από την πλατεία Κορνάρου και την πλατεία Θεοτοκοπούλου δεν βρίσκουν σύμφωνη την ομάδα μελέτης καθώς οι χώροι αυτοί είναι διαμορφωμένοι και θα έλξουν κυκλοφορία μέσα στο ιστορικό κέντρο.

4.4 Στάθμευση Δικύκλων

Εξαιτίας των πολύ ήπιων καιρικών συνθηκών στην πόλη του Ηρακλείου διαπιστώνεται η τάση περισσότεροι πολίτες να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα δίκυκλα για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, καθώς αυτά παρουσιάζουν σημαντική ευελιξία σε συνθήκες κυκλοφοριακού κορεσμού και η στάθμευση τους είναι σημαντικά ευκολότερη λόγω του βολικού, μικρού τους όγκου.

Η τάση αυτή είναι γενικά ευπρόσδεκτη λόγω και του πιο οικολογικού χαρακτήρα των δικύκλων σε σχέση με τα συμβατικής τεχνολογίας αυτοκίνητα. Καθώς όμως το πρόβλημα της έλλειψης χώρου στάθμευσης παραμένει, τα δίκυκλα λόγω των αυτοκινήτων σταθμεύουν επάνω στα πεζοδρόμια και τελικά η

προσδοκώμενη ωφέλεια από τη χρήση τους μετατρέπεται σε πρόβλημα για τους πεζούς, αφού δυσκολεύει την κίνηση των τελευταίων στα πεζοδρόμια ή του πεζοδρομους.

Μπροστά στο φαινόμενο αυτό πολλές σύγχρονες πόλεις (συμπεριλαμβανομένου του Ηρακλείου) αρχίζουν πιο εντατικά να υιοθετούν θεσμοθετημένη οργανωμένη στάθμευση αποκλειστικά για δίκυκλα, ως μέτρο που θα εξασφαλίζει για τα μεν δίκυκλα επαρκή χώρο στάθμευσης, για τους δε πεζούς την αποκλειστική χρήση των πεζοδρομίων και των πεζόδρομων.

Στην κατηγορία των μηχανοκίνητων δικύκλων εμπίπτουν μοτοποδήλατα, σκούτερ και όλων των ειδών οι μοτοσικλέτες. Έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για στάθμευση που συχνά διαφέρουν από αυτές των αυτοκινήτων.

Όσον αφορά τις θέσεις δικύκλων προτείνεται να παραμείνουν οι χώροι που σήμερα υφίστανται και να διαμορφωθούν επιπλέον θέσεις στον **οδικό άξονα Ζωγράφου και Χατζημιχάλη Γιάνναρη**. Για την δημιουργία των θέσεων στάθμευσης δικύκλων θα καταργηθεί η υφιστάμενη στάθμευση των οχημάτων, θα τοποθετηθεί ειδική διαγράμμιση και κατακόρυφη σήμανση.

Συγκεκριμένα προτείνεται η διαμόρφωση της οδού Ζωγράφου με ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος 2,75-3,00μ και ταυτόχρονα να πραγματοποιηθεί διαπλάτυνση των πεζοδρομίων όπου αυτό είναι εφικτό και η διατήρηση των εσοχών στάθμευσης αποκλειστικά για την στάθμευση δικύκλων.

Αντίστοιχα στο τμήμα της οδού Χατζημιχάλη Γιάνναρη που σήμερα σταθμεύουν τα οχήματα υπό γωνία προτείνεται η κατάργηση της στάθμευσης των οχημάτων, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων που σήμερα δεν ξεπερνούν το 1,00μ από την αριστερή πλευρά (σύμφωνα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας), η διαμόρφωση του χώρου κυκλοφορίας σε 3,00μ και η διαμόρφωση εσοχών για την οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης.

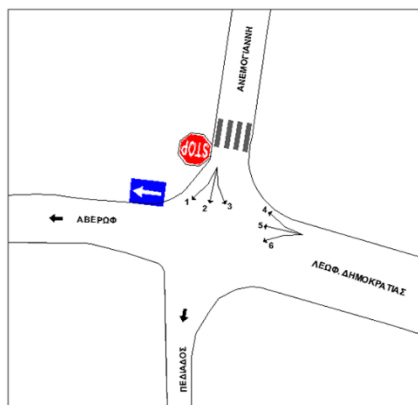
5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ- ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΟΜΒΩΝ

Με στόχο τη βελτίωση της κυκλοφορίας των οχημάτων και την αύξηση της οδικής ασφάλειας προτείνεται η διαμόρφωση ορισμένων κόμβων, οι οποίοι παρουσιάζουν προβλήματα στη ροή της κυκλοφορίας, στην ορατότητα καθώς και προβλήματα ασφάλειας των κινήσεων τους. Η πρόταση διαμόρφωσης των κόμβων είναι ανεξάρτητη από τις παραπάνω προτάσεις πεζοδρομήσεων και μονοδρομήσεων καθώς και από την επιλογή οποιασδήποτε εναλλακτικής πρότασης.

Οι κόμβοι στους οποίους προτείνεται ο ανασχεδιασμός, χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα καθώς και μεγάλο αριθμό εμπλοκών των κινήσεων. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και οι χρόνοι αναμονής δημιουργούν αρνητικά αποτελέσματα στην κυκλοφορία οχημάτων και πεζών και για το λόγο αυτό στους περισσότερους επιλέγεται η διαμόρφωση κυκλικού κόμβου.

A. K1: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΑΝΕΜΟΓΙΑΝΝΗ

Ο κόμβος που σχηματίζεται μεταξύ της Λεωφόρου Δημοκρατίας και της οδού Ανεμογιάννη αποτελείται από 4 σκέλη, μορφής σταυρού. Η κυκλοφορία ρυθμίζεται με κατακόρυφη σήμανση, σύμφωνα με την οποία η Λεωφόρος Δημοκρατίας έχει προτεραιότητα έναντι της Γ. Ανεμογιάννη. Στον κόμβο πραγματοποιούνται συνολικά έξι (6) κινήσεις (σχήμα 5.1).

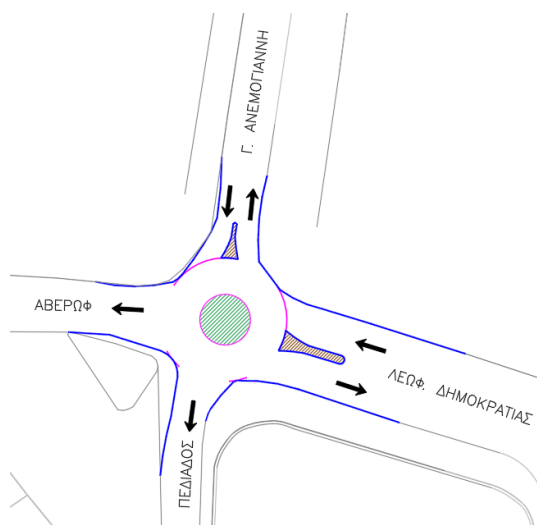


Σχήμα 5.1: Κινήσεις κόμβου Λεωφόρου Δημοκρατίας – Ανεμογιάννη

Από τον εξεταζόμενο κόμβο διέρχονται γραμμές αστικής συγκοινωνίας καθώς και τουριστικά λεωφορεία, ενώ καθημερινά παρατηρούνται υψηλοί φόρτοι κατά τη διάρκεια της ημέρας, ιδίως επί της Λεωφόρου Δημοκρατίας. Στην περιοχή επιρροής του κόμβου υπάρχουν δύο από τις πιο κεντρικές και τουριστικές πλατείες της πόλης (Πλ. Ελευθερίας – Πλ. Καζαντζάκη), γεγονός που συνεπάγεται μεγάλο αριθμό πεζών και υψηλό φόρτο εισερχόμενων και εξερχόμενων οχημάτων.

Προτείνεται η διαμόρφωση του κόμβου σε κυκλικό που θα ανήκει στην κατηγορία κομβίδιου (βλ. παρακάτω εικόνα 5.1) και θα αποτελείται από τέσσερα (4) σκέλη, μια λωρίδα κυκλοφορίας στο δακτύλιο κυκλοφορίας και εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα για την εξυπηρέτηση των μεγάλων οχημάτων.

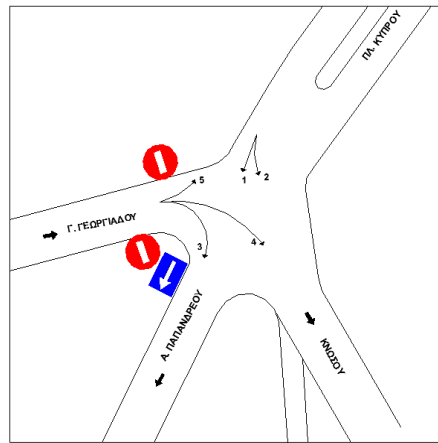
Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη χωρητικότητα του κόμβου, προτείνεται να είναι 22- 24μ και η ακτίνα της κεντρικής νησίδας 4,50μ.



Εικόνα 5.1: Ενδεικτική σχεδίαση προτεινόμενου κυκλικού κόμβου – Κόμβος Κ1

Β. Κ2: ΓΡ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΟΥ- Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ- Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ- ΚΝΩΣΣΟΥ

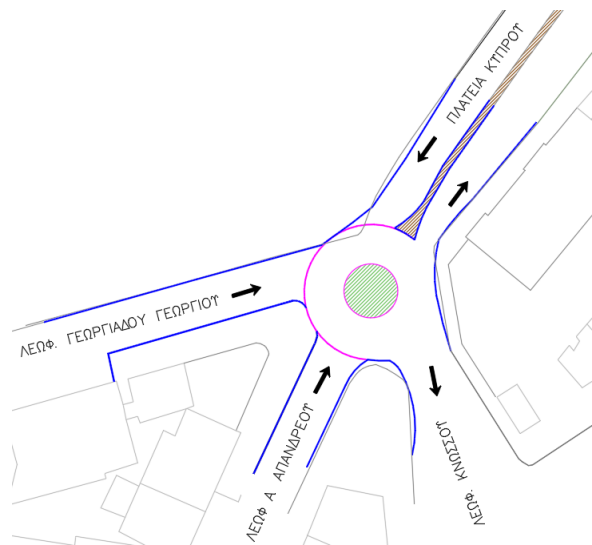
Ο κόμβος που σχηματίζεται από τις οδούς Γρ. Γεωργιάδου- Χ. Τρικούπη- Α. Παπανδρέου- Λ. Κνωσσού (τετρασκελής) βρίσκεται έξω από τα τείχη της ΠΠΗ νοτίως της περιοχής μελέτης. Η κυκλοφορία ρυθμίζεται με κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με την οποία, τα οχήματα που κινούνται επί της Χαρ. Τρικούπη έχουν προτεραιότητα έναντι των οχημάτων της οδού Γ. Γεωργιάδου. Στον κόμβο εκτελούνται συνολικά πέντε (5) κινήσεις όπως φαίνεται στο σχήμα 5.2 που ακολουθεί.



Σχήμα 5.2: Κινήσεις κόμβου Γεωργιάδου – Λεωφόρου Κνωσσού

Στην οδό Χ. Τρικούπη υπάρχει κεντρική διαχωριστική νησίδα, γεγονός που δημιουργεί ευνοϊκότερες συνθήκες κίνησης, διαχωρίζει τα αντίθετα ρεύματα κυκλοφορίας και προειδοποιεί τον οδηγό για επικείμενο κόμβο. Στον κόμβο παρατηρήθηκαν υψηλοί φόρτοι, ιδίως κατά τις κινήσεις από την οδό Χ. Τρικούπη προς τις λεωφόρους Α. Παπανδρέου και Κνωσσού. Επιπλέον, πλησίον του κόμβου υπάρχει σχολείο, γεγονός που συνεπάγεται μεγάλο αριθμό πεζών, ιδίως μαθητών, κάποιες ώρες της ημέρας.

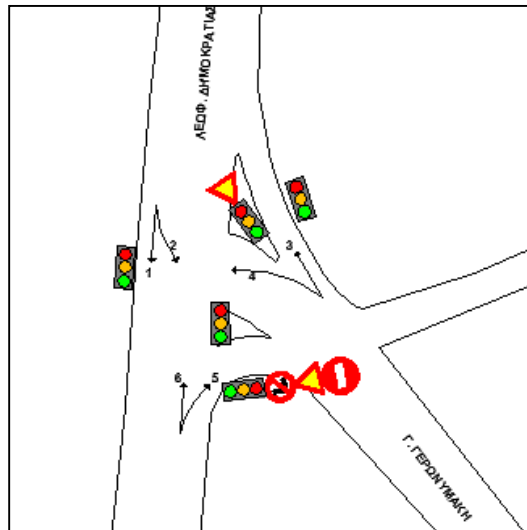
Προτείνεται η δημιουργία κυκλικού κόμβου κατηγορίας κομβίδιου (εικόνα 5.2), ο οποίος θα αποτελείται από τέσσερα (4) σκέλη, με μια λωρίδα στο δακτύλιο κυκλοφορίας και εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα για την εξυπηρέτηση των μεγάλων οχημάτων. Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη χωρητικότητα του κόμβου, προτείνεται να είναι 24- 25μ και η ακτίνα της κεντρικής νησίδας 5,00μ.



Εικόνα 5.2: Ενδεικτική σχεδίαση προτεινόμενου κυκλικού κόμβου – Κόμβος Κ2

Γ. Κ3: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΓΕΡΩΝΥΜΑΚΗ

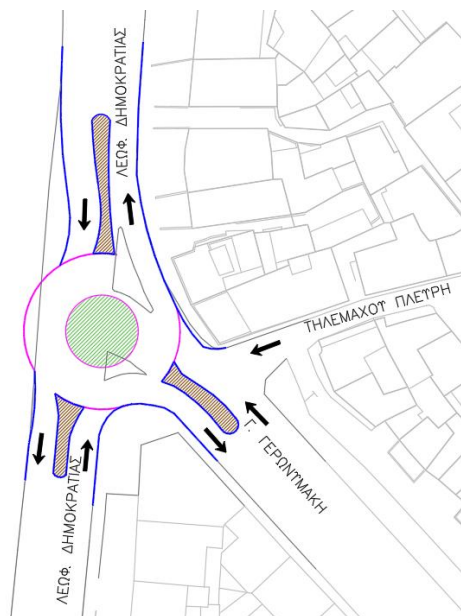
Ο κόμβος της Λεωφόρου Δημοκρατίας και της οδού Γερωνυμάκη βρίσκεται ανατολικά της ΠΠΗ, εκτός των τειχών της και είναι τρισκελής κόμβος μορφής «Τ». Όλα τα σκέλη του κόμβου είναι οδοί αμφίδρομοι και η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με φωτεινούς σηματοδότες. Στον κόμβο πραγματοποιούνται συνολικά έξι (6) κινήσεις όπως φαίνεται στο σχήμα 5.3.



Σχήμα 5.3: Κινήσεις κόμβου Λεωφόρου Δημοκρατίας - Γερωνυμάκη

Στον κόμβο πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, όπως παρουσιάστηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσης. Βάσει των μετρηθέντων φόρτων η κίνηση που παρουσιάζει τον μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων είναι επί της Λεωφόρου Δημοκρατίας, και συγκεκριμένα από το νότο προς το βορρά. Επιπλέον, στον κόμβο παρατηρήθηκαν μεγάλες αναμονές στους κόκκινους σηματοδότες.

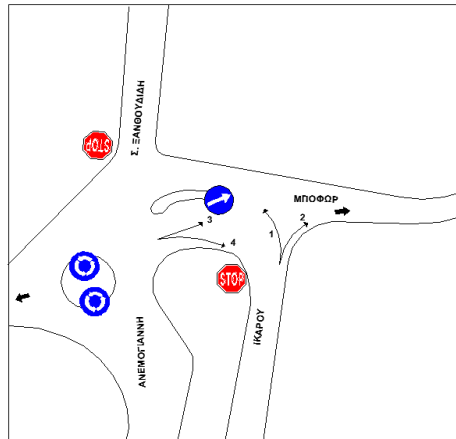
Για τον κόμβο προτείνεται η κατάργηση των σηματοδοτών και η κατασκευή κυκλικού κόμβου, βελτιώνοντας τα επίπεδα εξυπηρέτησης και τη γενικότερη λειτουργία του κόμβου. Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία κυκλικού κόμβου κατηγορίας κομβίδιου (βλ. εικόνα 5.3) με τέσσερα (4) σκέλη, μια λωρίδα κυκλοφορίας στο δακτύλιο κυκλοφορίας και εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα για την εξυπηρέτηση μεγάλων οχημάτων. Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη χωρητικότητα του κόμβου προτείνεται να είναι 24- 25μ και η ακτίνα της κεντρικής νησίδας 5,00μ.



Εικόνα 5.3: Ενδεικτική σχεδίαση προτεινόμενου κυκλικού κόμβου – Κόμβος Κ3

Α. Κ4: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΙΚΑΡΟΥ – ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΠΟΦΩΡ

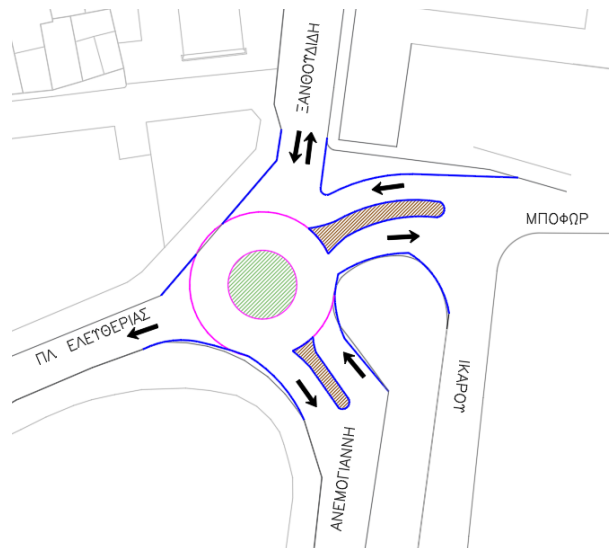
Ο κόμβος μεταξύ των Λεωφόρων Ικάρου και Μποφώρ βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της ΠΠΗ, έχει 3 σκέλη και είναι μορφής T. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται σύμφωνα με τον ΚΟΚ (εκ δεξιών προτεραιότητα). Η λεωφόρος Μποφώρ στο σκέλος προς ανατολή είναι μονόδρομος, ενώ το δυτικό σκέλος της και η λεωφόρος Ικάρου είναι αμφίδρομες. Στον κόμβο πραγματοποιούνται συνολικά τέσσερις (4) κινήσεις όπως φαίνεται στο σχήμα 5.4 που ακολουθεί.



Σχήμα 5.4: Κινήσεις κόμβου Λεωφόρου Ικάρου – Λεωφόρου Μποφώρ

Ο κόμβος παραλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της κυκλοφορίας που εισέρχεται στην ΠΠΗ μέσω της λεωφόρου Ικάρου και διοχετεύει την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης. Ο συγκεκριμένος κόμβος, εκτός των οχημάτων που τον διασχίζουν, παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλο φόρτο πεζών λόγω του τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος της περιοχής (Αρχαιολογικό Μουσείο, πλ. Ελευθερίας). Επιπλέον, από τον κόμβο διέρχεται μεγάλος αριθμός γραμμών της αστικής συγκοινωνίας καθώς και τουριστικά λεωφορεία.

Για τον κόμβο προτείνεται η κατασκευή κυκλικού κόμβου με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της γενικότερης λειτουργίας του κόμβου και την ασφαλέστερη κίνηση των πεζών. Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία κυκλικού κόμβου κατηγορίας κομβίδιου (εικόνα 5.4) με τέσσερα (4) σκέλη, μια λωρίδα κυκλοφορίας στο δακτύλιο κυκλοφορίας και εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα για την εξυπηρέτηση μεγάλων οχημάτων. Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη χωρητικότητα του κόμβου, προτείνεται να είναι 25- 26μ και η ακτίνα της κεντρικής νησίδας 6,0μ. Επιπλέον, προτείνεται η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στην πλευρά του αρχαιολογικού μουσείου για λόγους διαμόρφωσης του κόμβου και καλύτερης εξυπηρέτησης των πεζών.

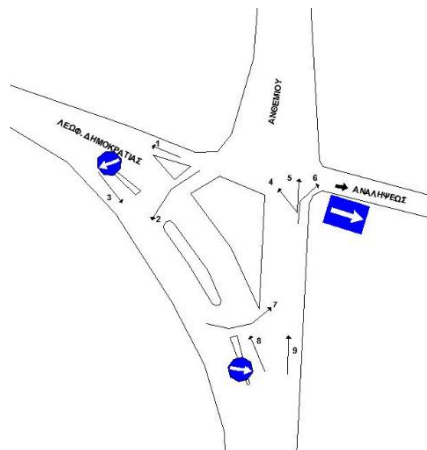


Εικόνα 5.4: Ενδεικτική σχεδίαση προτεινόμενου κυκλικού κόμβου

Ε. Κ6: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΑΝΘΕΜΙΟΥ

Ο κόμβος της Λεωφόρου Δημοκρατίας και της οδού Ανθεμίου αποτελεί έναν σύνθετο, με πολλές εμπλεκόμενες κινήσεις, ιδιαίτερα προβληματικό ως προς τον διαχωρισμό κινήσεων κόμβο, ο οποίος βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της ΠΠΗ και εκτός των τειχών της. Αποτελείται από 4 σκέλη εκ των οποίων τα τρία είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, εκτός από την οδό Αναλήψεως που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς το εξωτερικό της ΠΠΗ.

Εντός της επιφάνειας του κόμβου σταθμεύουν παράνομα οχήματα, δημιουργώντας πρόβλημα στην ορατότητα κατά τις στρέφουσες κινήσεις μειώνοντας αισθητά το επίπεδο οδικής ασφάλειας. Στον κόμβο πραγματοποιούνται συνολικά εννέα (9) κινήσεις (σχήμα 5.5).



Σχήμα 5.5: Κινήσεις κόμβου Λεωφόρος Δημοκρατίας - Ανθεμίου

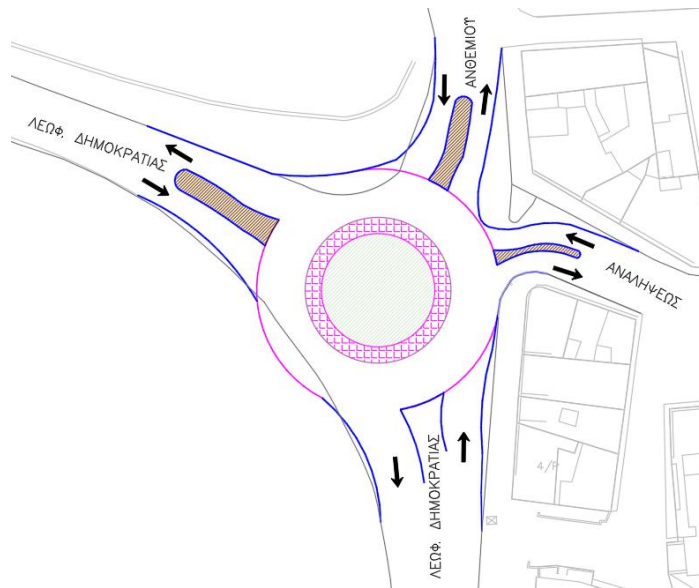
Από τον Κ6 διέρχεται σημαντικό μέρος της κυκλοφορίας με προορισμό την ΠΠΗ μέσω της λεωφόρου Δημοκρατίας. Στην περιοχή του κόμβου βρίσκεται το πάρκο Γεωργιάδη προκαλώντας έλξη πεζών, καθιστώντας απαραίτητη την οργάνωση της κυκλοφοριακής ροής των οχημάτων με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, ώστε να επιτευχθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο εξυπηρέτησης για κάθε πρόσβαση αλλά κυρίως η αύξηση της οδικής ασφάλειας.

Για τον κόμβο Κ6 προτείνονται δύο εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού

Α Εναλλακτική: διαμόρφωση κυκλικού κόμβου

Προτείνεται η κατασκευή κόμβου κυκλικής μορφής με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της γενικότερης λειτουργίας του. Συγκεκριμένα, προτείνεται η κατασκευή αστικού συνεπτυγμένου κυκλικού κόμβου (εικόνα 5.5), με τέσσερα (4) σκέλη, δύο λωρίδες κυκλοφορίας στο δακτύλιο κυκλοφορίας και με υπερβατή ζώνη πέριξ της κεντρικής νησίδας για την εξυπηρέτηση μεγάλων οχημάτων.

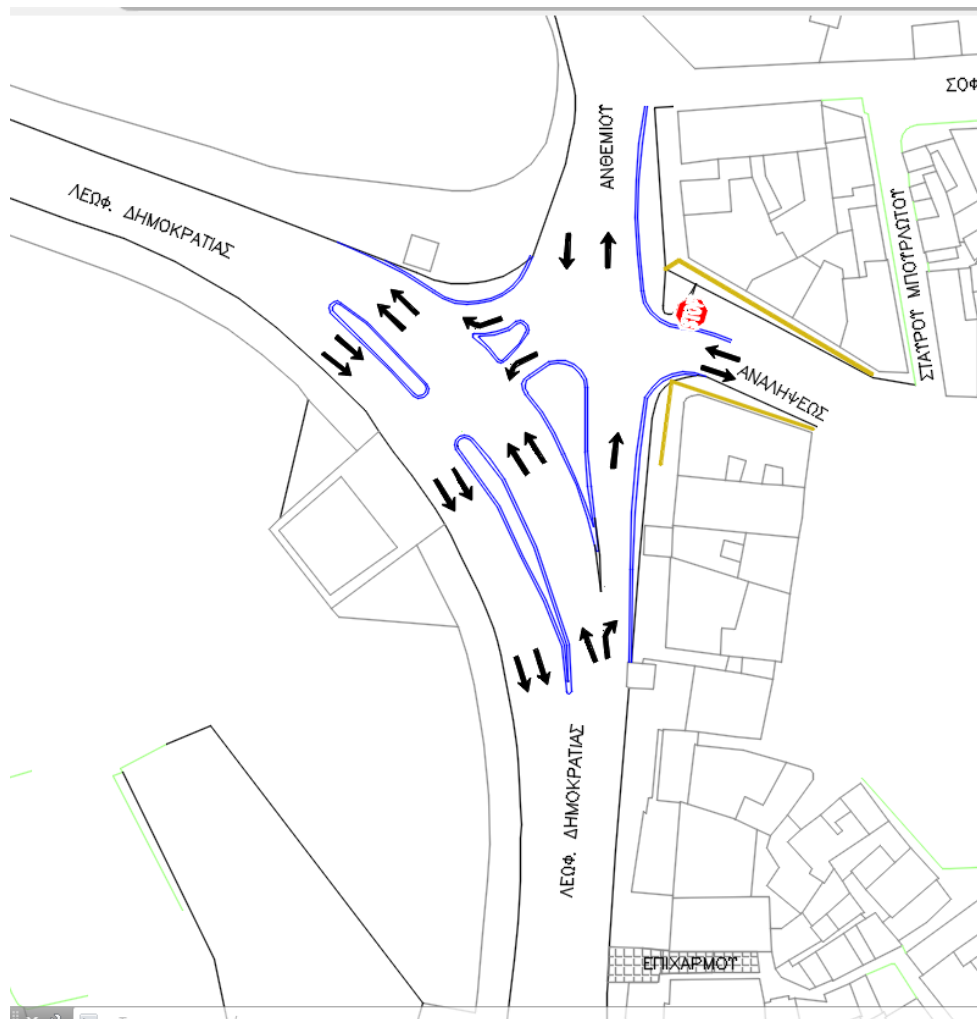
Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη χωρητικότητα του κόμβου, προτείνεται να είναι 45,0μ και η ακτίνα της κεντρικής νησίδας 10,50μ. Επιπλέον, προτείνεται η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στη συμβολή των οδών Αναλήψεως και Ανθεμίου, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 9.10, για λόγους βέλτιστης διαμόρφωσης του κόμβου.



Εικόνα 5.5α: Ενδεικτική σχεδίαση προτεινόμενου κυκλικού κόμβου

Β Εναλλακτική: διαμόρφωση με κατασκευή νησίδων

Η δεύτερη εναλλακτική πρόταση διαμόρφωσης του κόμβου περιλαμβάνει την κατασκευή κρασπεδωμένων νησίδων προκειμένου να διαχωρίζονται με ασφάλεια οι στρέφουσες κινήσεις επί του κόμβου, όπως φαίνεται στην εικόνα που ακολουθεί.



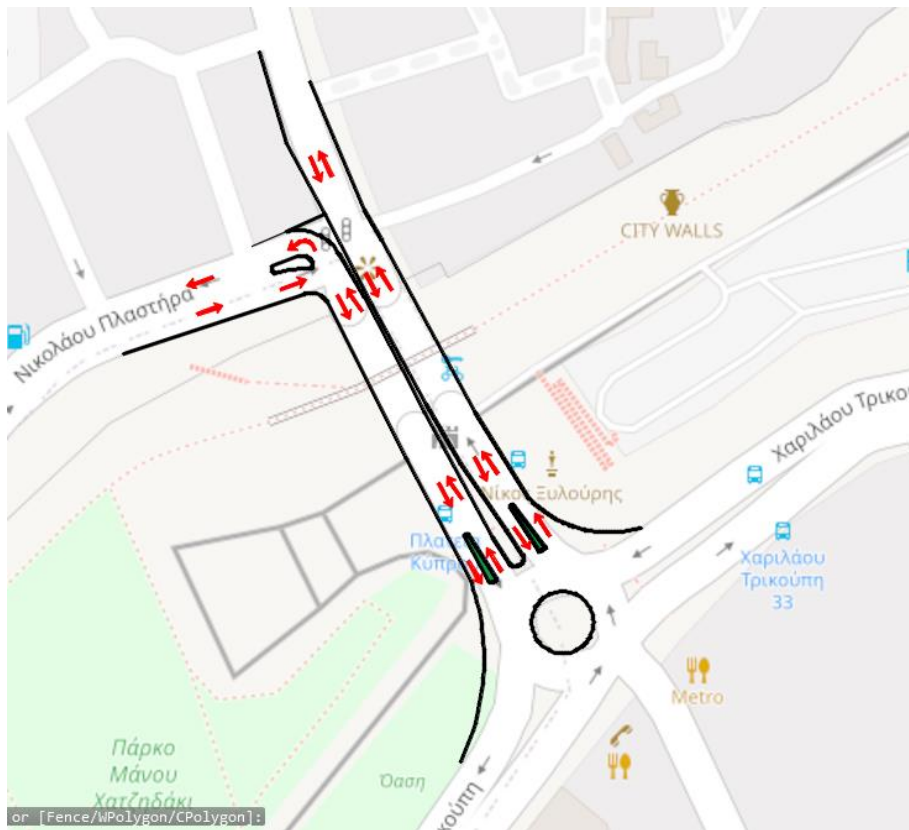
Εικόνα 5.5β: Ενδεικτική σχεδίαση προτεινόμενου κόμβου

Στ. Πρόταση διαμόρφωσης Κόμβου Πύλης Ιησού (Νέας Πόρτας)

Έπειτα από την διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε με την τεχνική υπηρεσία, εξετάστηκαν κυκλοφοριακές επεμβάσεις στην είσοδο της Πύλης Ιησού που περιλαμβάνει κυκλοφοριακές διαφοροποιήσεις στην διασταύρωση των οδών Νικ. Πλαστήρα- Έβανς- Πεδιάδος που επηρεάζει και την λειτουργία του κυκλικού κόμβου μεταξύ των οδών Έβανς και Χαρ. Τρικούπη.

Αναλυτικότερα προτείνονται οι παρακάτω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις- επεμβάσεις:

- Η διακοπή της αριστερής στρέφουσας από την οδό Έβανς στην Ν. Πλαστήρα και συνεπώς η εκτέλεση μόνο της ευθείας κίνησης προς την Πλατείας Κορνάρου.
- Διακοπή της αριστερής στρέφουσας αντίστοιχα από την Ν. Πλαστήρα προς την Έβανς
- Τα τμήματα που βρίσκονται εκατέρωθεν της νησίδας στην οδό Έβανς μεταξύ της οδού Τρικούπη και Νικ. Πλαστήρα, προτείνεται να αμφιδρομηθούν,
- Αναδιαμόρφωση προσβάσεων στον κυκλικό κόμβο λόγω των παραπάνω αμφιδρομήσεων.



Εικόνα 5.6: Σκαρίφημα προτεινόμενης διαμόρφωσης εκατέρωθεν της πύλης Ιησού

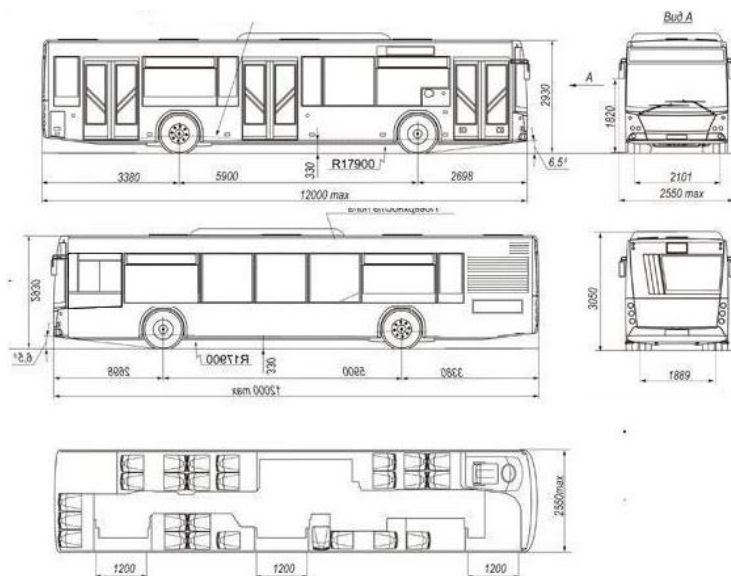
Συνεπώς η οδός Πλαστήρα θα εξυπηρετεί την είσοδο- έξοδο στην παλιά πόλη με κατεύθυνση από και προς τα δυτικά και η οδός Έβανς θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς το κέντρο και την πλατεία Κορνάρου. Με τον τρόπο αυτό μειώνονται οι εμπλεκόμενες κινήσεις στον κόμβο Πλαστήρα- Έβανς καταργείται η φωτεινή σηματοδότηση και οι οποιεσδήποτε καθυστερήσεις και ουρές αναμονής.

Σημειώνεται σε αυτό το σημείο ότι η οδός Πεδιάδος έχει προταθεί για πεζοδρόμηση συνεπώς δεν επιβαρύνει κυκλοφοριακά τον κόμβο.

Οι παραπάνω επεμβάσεις επηρεάζουν και την λειτουργία του κυκλικού κόμβου της Όασης καθώς αμφιδρομούνται οι δύο προσβάσεις της οδού Έβανς και προστίθενται επιπλέον κινήσεις στον κόμβο. Κρίνεται απαραίτητος ο επανασχεδιασμός του κόμβου με διαμόρφωση διαχωριστικών κεντρικών νησίδων όπως φαίνεται στο παραπάνω σκαρίφημα (εικόνα 5.7).

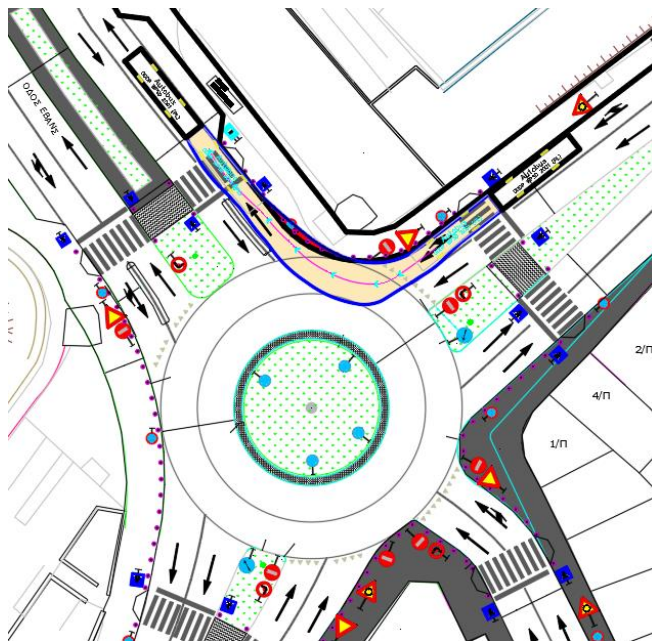
Προκειμένου να εξεταστεί η εφικτότητα της λειτουργίας του κυκλικού κόμβου με τις παραπάνω προτεινόμενες κυκλοφοριακές επεμβάσεις, πραγματοποιήθηκε προσομοίωση της εκτέλεσης των νέων κινήσεων μέσα στον κυκλικό κόμβο σύμφωνα με τις οποίες διαφαίνεται σε ποια σημεία θα πρέπει να τροποποιηθεί η γεωμετρικά του κόμβου.

Το όχημα που χρησιμοποιήθηκε για την προσομοίωση είναι ένα λεωφορείο μήκους 12,00μ, όπως φαίνεται στην εικόνα που ακολουθεί.

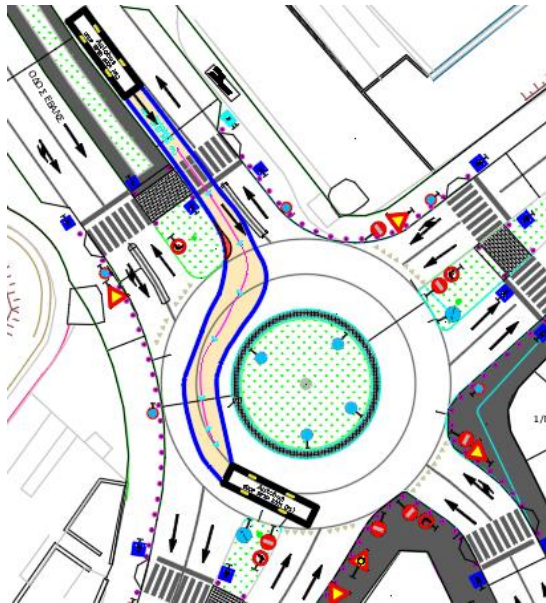


Εικόνα 5.7: Όχημα μελέτης

Στα σκαριφήματα που ακολουθούν παρουσιάζονται οι τροχιές της κίνησης του λεωφορείου και συνεπώς ο χώρος που θα πρέπει να εξασφαλιστεί στον κόμβο για την εκτέλεση των στρεφουσών κινήσεων στις νέες προσβάσεις του κόμβου.



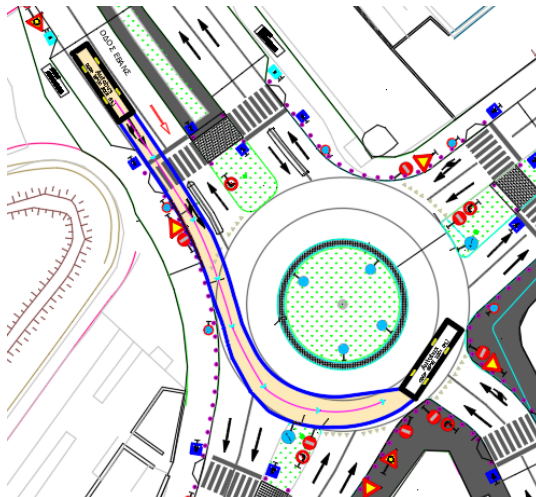
Εικόνα 5.8: Προσομοίωση – Τροχιά 1η



Εικόνα 5.9: Προσομοίωση – Τροχιά 2η



Εικόνα 5.10: Προσομοίωση – Τροχιά 3η



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

6. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

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

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

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

6.1 ΣΕΝΑΡΙΟ 1^ο

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

Ο άξονας των οδών Κυρίλλου Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας και παρουσιάζει φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυρίως στον χώρο κυκλοφορίας των πεζών. Στο κέντρο της οδού όπου έχουν τοποθετηθεί στυλίσκοι για τον διαχωρισμό της κυκλοφορίας και για τον περιορισμό της παράνομης στάθμευσης.

Το σημαντικότερο πρόβλημα εντοπίζεται στον χώρο κυκλοφορίας των πεζών αν και για πολλούς θεωρείται ήσσονος σημασίας η παραπάνω αδυναμία κίνησης, με το επιχείρημα ότι μία μεγάλη περιοχή, στο «εσωτερικό» της οδού, είναι πεζοδρομημένη, αυτό δεν αναιρεί, ούτε επιλύει το πρόβλημα, καθώς ο εν λόγω οδικός άξονας λειτουργεί ως ένα «φυσικό εμπόδιο- φράχτης» στην κίνηση των πεζών.

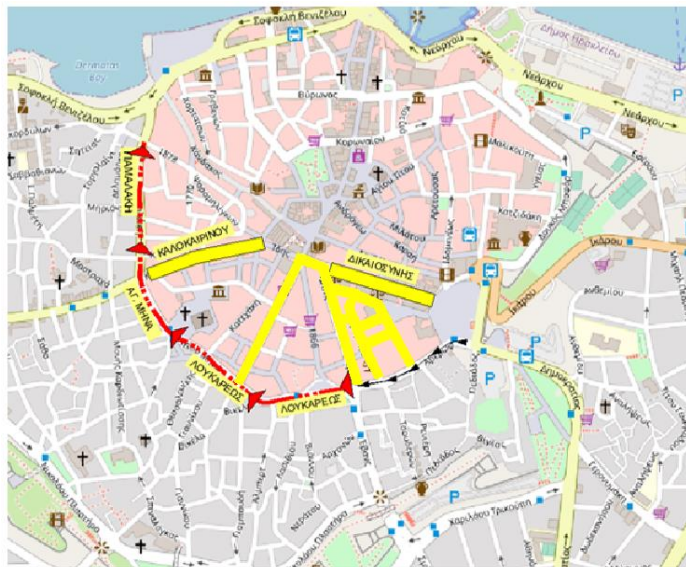
Επίσης, σε πολλά σημεία, κυρίως στις διασταυρώσεις του άξονα, παρατηρούνται πολλές καθυστερήσεις οι οποίες γίνονται εντονότερες στους σηματοδοτούμενους κόμβους εξαιτίας του πολλών επιτρεπόμενων κινήσεων (μεγάλος αριθμός εμπλοκών).

Ο οδικός άξονας δέχεται από 3 κόμβους- σημεία (οδός Σοφ. Βενιζέλου/ πλατεία Νεάρχου, Χανιόπορτα- οδός Καλοκαιρινού, Νέα Πόρτα- οδός Έβανς) σημαντική φόρτιση, καθώς είναι οι είσοδοι- έξοδοι στην ΠΠΗ από τα βορειοδυτικά, δυτικά και νότια της πόλης του Ηρακλείου. Μάλιστα από την έρευνα προέλευσης- προορισμού φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων με σκοπό την εργασία ξεκινάει από τα δυτικά της πόλης του Ηρακλείου και κατευθύνεται προς την βόρειο ανατολική πλευρά της ΠΠΗ (περιοχή Αγίου Τίτου, κ.λπ.) επιδιώκοντας να τμήσει εγκάρσια την ΠΠΗ. Ομοίως σημαντικός αριθμός οχημάτων εξέρχεται από την Νέα Πόρτα δημιουργώντας σημαντικές ουρές καταρχήν λόγω των σηματοδοτών στον κόμβο Έβανς- Πλαστήρα- Πεδιάδος και της προβληματικής γεωμετρίας του κόμβου. Οι διαμορφώσεις των κυκλικών κινήσεων/ κόμβων (Έβανς- Αβέρωφ, Έβανς- Τρικούπη) έχουν βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης, ωστόσο ο οδικός άξονας επιβαρύνεται σημαντικά λόγω της αμφίδρομης κίνησης.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω προβλήματα, σε συνδυασμό με την πρόταση υλοποίησης ποδηλατοδρόμου για την προώθηση του ποδηλάτου ως μεταφορικό μέσο, προτείνεται η μονοδρόμηση του οδικού

άξονα Κυρίλλου Λουκάρεως (από πλατεία Κορνάρου)- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη μέχρι το ύψος της οδού 1878 με φορά κατεύθυνσης προς την παραλιακή οδό (βλ. παρακάτω εικόνα 6.1 και σχέδιο 8.2). Με την μονοδρόμηση της οδού, η οποία προτείνεται να γίνει με δημιουργία λωρίδας πλάτους 3,00- 3,20μ, απελευθερώνεται χώρος για τη δημιουργία λωρίδας αμφίδρομης κίνησης ποδηλάτων, καθώς και για επέκταση των πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών στάθμευσης όπου είναι εφικτό.

Λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης καταργείται ένα μεγάλο μέρος της διαμπερούς κίνησης στο εσωτερικό της ΠΠΗ, αλλάζει ο ρόλος του οδικού άξονα Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη, μειώνονται οι εμπλεκόμενες κινήσεις στους κόμβους και κατά συνέπεια οι ουρές οχημάτων και οι καθυστερήσεις ειδικά στους κόμβους με φωτεινή σηματοδότηση, και συνεπώς αποφορτίζεται σε σημαντικό βαθμό όλη η περιοχή. Ταυτόχρονα δημιουργείται ένας οδικός άξονας που «συνδέεται» καλύτερα πλέον με την οδό Αβέρωφ, δίχως να την αλλάζει και αυτήν, με ενιαία ροή καθόδου από την πλατεία Ελευθερίας προς την παραλιακή.



Εικόνα 6.1: Πρόταση μονοδρόμησης άξονα Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη

Το τμήμα της οδού Γιαμαλάκη από την οδό 1878 μέχρι την Λεωφόρο Σοφ. Βενιζέλου παραμένει αμφίδρομης κυκλοφορίας με την κεντρική διαχωριστική νησίδα προκειμένου να εξυπηρετείται η πρόσβαση στον υφιστάμενο σταθμό αυτοκινήτων.

Επιπτώσεις μονοδρόμησης:

1. Με την μονοδρόμηση του οδικού άξονα Κορνάρου- Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη με κατεύθυνση προς την παραλιακή «μετατοπίζεται και παραλαμβάνεται» η αντίθετη κατεύθυνση κυκλοφορίας των οχημάτων προς την Λεωφόρο Νικολάου Πλαστήρα και την Σοφοκλή Βενιζέλου. Η Λεωφόρος Νικολάου Πλαστήρα είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, είναι πρόσφατα διαμορφωμένη με κεντρική διαχωριστική νησίδα και στις περισσότερες διασταυρώσεις υφίστανται κυκλικοί κόμβοι, στοιχεία που συμβάλουν στην ασφαλή και χωρίς ουρές και καθυστερήσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων.
2. Με την προτεινόμενη μονοδρόμηση μειώνεται σημαντικά ο κυκλοφοριακός φόρτος, του τμήματος της οδού Έβανς από την πλατεία Κορνάρου μέχρι την Λεωφ. Νικολάου Πλαστήρα, στο ρεύμα ανόδου, το οποίο σήμερα είναι ιδιαίτερα φορτισμένο και δημιουργείται ουρά μεγάλης αναμονής, η οποία ξεκινά από τον σηματοδοτούμενο κόμβο Έβανς- Ν. Πλαστήρα- Πεδιάδος και πολλές φορές φτάνει μέχρι την πλατεία Κορνάρου. Το επίπεδο εξυπηρέτησης του σηματοδοτούμενου κόμβου Έβανς- Νικ. Πλαστήρα- Πεδιάδος θα βελτιωθεί σημαντικά καθώς θα παραλαμβάνει φόρτο μόνον

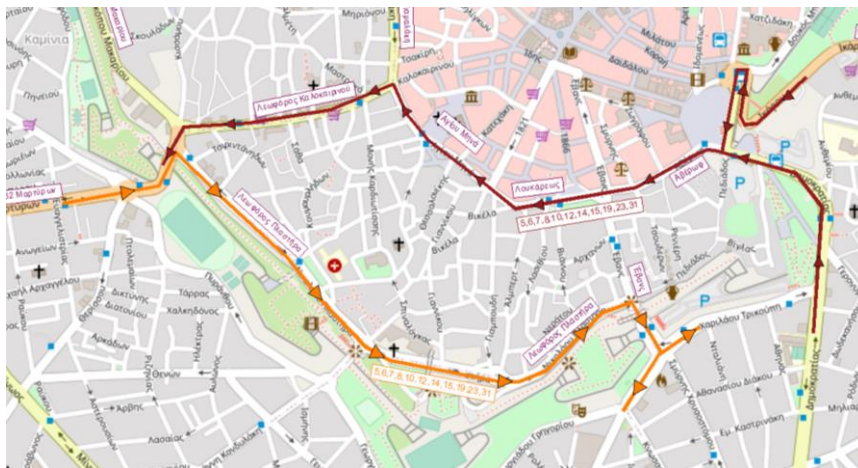
από την οδό Αβέρωφ.

3. Κατά μήκος του άξονα που προτείνεται για μονοδρόμηση υφίστανται πολλά εμπορικά καταστήματα καθώς αποτελεί σημαντικό τμήμα του εμπορικού κέντρου της ΠΠΗ. Υπάρχουν πολλά σημεία με πολύ στενά πεζοδρόμια και εμπόδια στην διέλευση των πεζών, ειδικά στο τμήμα της οδού Γιαμαλάκη. Με την πρόταση της μονοδρόμησης θα βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των πεζών καθώς ελευθερώνεται χώρος για την ανάπτυξη και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και επιτυγχάνεται η αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής, προσδίδοντας τον απαραίτητο χώρο στον πεζό και στην ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης.
4. Με την μονοδρόμηση του παραπάνω άξονα με κατεύθυνση προς την παραλιακή δεν απαιτείται καμία αντιδρόμηση ή μονοδρόμηση του υπόλοιπου δικτύου (κυρίως η οδός Αβέρωφ), ούτε αλλάζει ο «κυκλικός» κόμβος Αβέρωφ- Έβανς, καθώς εξυπηρετούνται τα οχήματα όπως είναι σήμερα και κατ' επέκταση δεν μεταβάλλονται οι συνήθειες των μετακινούμενων με αποτέλεσμα να υφίσταται καλύτερη προσαρμογή της πρότασης στην υφιστάμενη κατάσταση.
5. Εφαρμόζοντας τη μονοδρόμηση με κατεύθυνση προς την παραλιακή δημιουργείται μια φυσική ροή εκτροπής του φόρτου κυκλοφορίας από το κέντρο προς την παραλιακή, καθώς καλλιεργείται σταδιακά η νοοτροπία για αποφυγή άσκοπης εισόδου με ΙΧ οχήματα στην καρδιά του κέντρου της ΠΠΗ.
6. Με την εφαρμογή της μονοδρόμησης απελευθερώνεται χώρος του οδοστρώματος τόσο για την διεύρυνση των πεζοδρομίων που αναφέρονται παραπάνω, όσο και για την κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμου, καθώς και για διαμόρφωση εσοχών για οριοθέτηση της στάθμευσης.

6.1.2 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ

Λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης του οδικού άξονα Κύριλλου Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη, από τον οποίο διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος των λεωφορειακών γραμμών, απαιτείται η αναδιάρθρωση και τροποποίηση των δρομολογίων του αστικού ΚΤΕΛ.

Αναλυτικότερα, οι γραμμές που εκτελούν τη διαδρομή από τα Δυτικά προς τα Ανατολικά, εισέρχονται από τη Χανιόπορτα στην ΠΠΗ και διασχίζουν τον άξονα Λεωφόρος Καλοκαιρινού- Αγίου Μηνά- Λουκάρεως- Έβανς, εξαιτίας της μονοδρόμησης προτείνεται η αναδιάρθρωση των γραμμών ως εξής: τα λεωφορεία θα εισέρχονται στην ΠΠΗ από τη Χανιόπορτα ως έχουν, θα διασχίζουν τη Λεωφόρο Πλαστήρα και θα εξέρχονται από την Πύλη Ιησού συνεχίζοντας το δρομολόγιο χωρίς περαιτέρω μεταβολές (βλ. εικόνα 6.2).



Εικόνα 6.2: Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ- 1^ο σενάριο

Με τον τρόπο αυτό μειώνονται σημαντικά οι λεωφορειακές γραμμές που διασχίζουν το εσωτερικό της ΠΠΗ και το κέντρο απελευθερώνεται από ένα μεγάλο ποσοστό διαμπερών κινήσεων, γεγονός που αποτελεί και στόχο της παρούσας μελέτης. Επιπλέον, επιτυγχάνεται σημαντική μείωση της όχλησης από τα διερχόμενα οχήματα καθώς και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στον κέντρο της πόλης. **Με την απομάκρυνση ενός σημαντικού όγκου λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της ΠΠΗ, προωθείται η λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας mini- bus, η οποία θα αποτελεί τη σύνδεση με τις υπόλοιπες γραμμές αστικής συγκοινωνίας.**

6.1.3 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών Mini-bus

Λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης απαιτείται τροποποίηση των λεωφορειακών γραμμών minibus, οι οποίες εξυπηρετούν τη μετακίνηση στο κέντρο της πόλης και τη σύνδεση της ΠΠΗ με περιοχές εκτός των τειχών, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 6.3.

Κόκκινη γραμμή

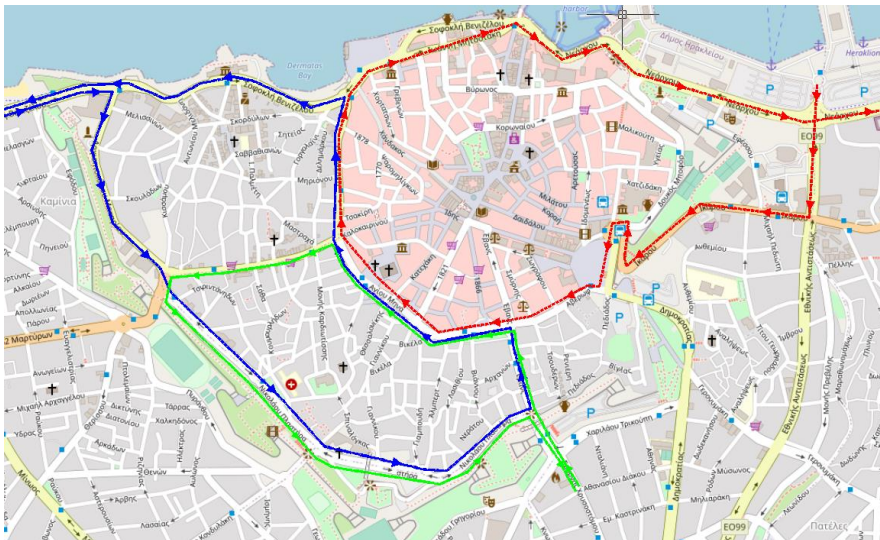
Η κόκκινη γραμμή, η οποία εξυπηρετεί το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου, το βόρειο τμήμα της πόλης και τη σύνδεσή του με την περιοχή της Νέας Αλικαρνασσού, στο παρόν σενάριο δεν επηρεάζεται από την προτεινόμενη μονοδρόμηση, καθώς η διαδρομή που ακολουθεί και οι κατευθύνσεις της εξακολουθούν να υφίστανται.

Μπλε γραμμή

Η μπλε γραμμή, η οποία εξυπηρετεί το κέντρο του Ηρακλείου και το συνδέει με την περιοχή δυτικά της παλιάς πόλης μέχρι το Παγκρήτιο Στάδιο, τροποποιείται λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης στο παρόν σενάριο ως εξής: εκκινεί από Παγκρήτιο Στάδιο και διαμέσου της οδού Λακωνίας εισέρχεται στην Ελ. Βενιζέλου, από εκεί στη Λεωφόρο Σοφ. Βενιζέλου, διασχίζει τις οδούς Αρχιεπισκόπου Μακαρίου- Λεωφόρο Πλαστήρα, Έβανς- Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη- Σοφ. Βενιζέλου και καταλήγει στο Παγκρήτιο Στάδιο (βλ. εικόνα 6.3).

Πράσινη γραμμή

Η πράσινη γραμμή, η οποία εξυπηρετεί τη σύνδεση του νότιου τομέα της πόλης με την ΠΠΗ, στο παρόν σενάριο όπως έχει προταθεί η μονοδρόμηση, δεν απαιτείται καμία τροποποίηση του δρομολογίου, καθώς η διαδρομή που ακολουθεί και οι κατευθύνσεις της εξακολουθούν να υφίστανται.



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

6.2 ΣΕΝΑΡΙΟ 2^ο

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

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

Το δεύτερο σενάριο περιλαμβάνει την μονοδρόμηση του οδικού άξονα Γιαμαλάκη- Αγ. Μηνά- Λουκάρεως, από την 1878 μέχρι την οδό Έβανς, με κατεύθυνση προς την οδό Έβανς και ταυτόχρονα την αντιδρόμηση της οδού Αβέρωφ μέχρι την οδό Πεδιάδος (εικόνα 6.4 και σχέδιο 8.3).



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

Με την εφαρμογή αυτής της μονοδρόμησης, δημιουργείται ένας δακτύλιος μονοδρόμων, περιμετρικά του αμιγούς κέντρου της ΠΠΗ, με κατεύθυνση προς την πλατεία Ελευθερίας και την πύλη του Αγίου

Γεωργίου. Οι επιπτώσεις της εν λόγω μονοδρόμησης είναι:

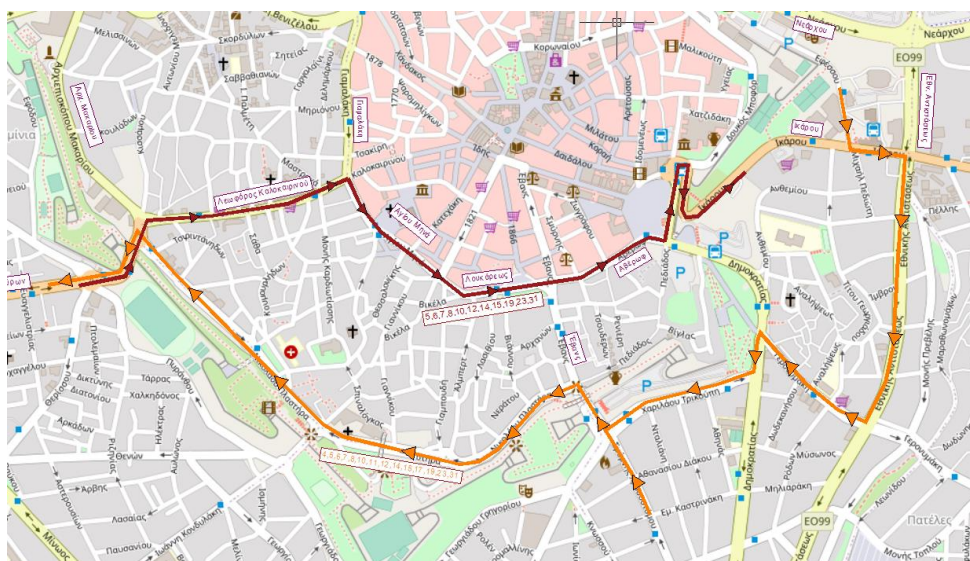
1. Η πλέον σημαντική αρνητική επίπτωση θα είναι ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου στην ΠΠΗ από τα βορειοδυτικά, δυτικά και νότιο δυτικά θα έρθει πιο κοντά στο εσωτερικό της ΠΠΗ.
2. Οι βασικές εισοδοί θα είναι ο κόμβος Βενιζέλου- Γιαμαλάκη και Καλοκαιρινού- Γιαμαλάκη. Η είσοδος από την Έβανς θα επιλέγεται μόνο για αυτούς που θέλουν να κινηθούν προς την Αβέρωφ.
3. Με την εφαρμογή της παραπάνω ρύθμισης ο φόρτος που παραλαμβάνεται από τις κάθετες οδούς, μεταφέρεται μέσω των οδών Αβέρωφ ή Δημοκρατίας- Ανεμογιάννη- Μποφώρ ή Ικάρου- Μποφώρ στην παραλιακή.
4. Η οδός Έβανς και η εξερχόμενη κίνηση από τον κόμβο Έβανς- Ν. Πλαστήρα θα αυξηθεί ενώ το επίπεδο εξυπηρέτησης θα μειωθεί ακόμη περισσότερο.
5. Η Ικάρου- Λεωφ. Δημοκρατίας θα αποτελεί έξοδο από την Παλιά Πόλη δίχως σημαντικό όφελος.

Η παραπάνω λύση αποφορτίζει τον οδικό άξονα λόγω κατάργησης της μίας κατεύθυνσης, όπως και η πρώτη εναλλακτική, δημιουργεί συνθήκες αξιοποίησης του χώρου προς όφελος του πεζού και του ποδηλάτου, όμως υστερεί σε σχέση με την πρώτη λύση στο ότι διοχετεύει τον όγκο των οχημάτων προς ήδη επιβαρυσμένα σημεία του κέντρου (π.χ. η πλατεία Ελευθερίας, οδός Έβανς, Νέα Πόρτα).

6.2.2 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών

Λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης του οδικού άξονα Γιαμαλάκη- Αγίου Μηνά- Λουκάρεως, από τον οποίο διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος των λεωφορειακών γραμμών, απαιτείται η αναδιάρθρωση και τροποποίηση των δρομολογίων.

Αναλυτικότερα, για τις γραμμές που εκτελούν τη διαδρομή κατά την οποία τα λεωφορεία εισέρχονται στην ΠΠΗ είτε μέσω της Λεωφόρου Ικάρου, είτε μέσω της Λεωφόρου Δημοκρατίας και διασχίζουν τον οδικό άξονα Αβέρωφ- Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη, προτείνεται να τροποποιηθούν τα δρομολόγια ως εξής: το δρομολόγιο θα εκκινεί από την οδό Εφέσσου ως έχει και θα διασχίζει τον άξονα Ικάρου- Εθνικής Αντιστάσεως- Γερωνυμάκη- Λεωφόρος Δημοκρατίας- Χαρ. Τρικούπη, θα εισέρχεται στην ΠΠΗ μέσω της Πύλης Ιησού, θα διασχίζει την Λεωφόρο Πλαστήρα και θα εξέρχεται από την ΠΠΗ μέσω της Χανιόπορτας (εικόνα 6.5). Με τον τρόπο αυτό μειώνονται σημαντικά οι λεωφορειακές γραμμές που διασχίζουν το εσωτερικό της ΠΠΗ και το κέντρο απελευθερώνεται από ένα μεγάλο ποσοστό διαμπερών κινήσεων, γεγονός που αποτελεί και στόχο της παρούσας μελέτης.



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

Στη συμβολή των οδών Εθν. Αντιστάσεως- Γερωνυμάκη σε περίπτωση που δεν είναι εφικτή η εκτέλεση της στρέφουσας κίνησης από το λεωφορείο, προτείνεται η διαμόρφωση με κατάτμηση της υφιστάμενης κεντρικής διαχωριστικής νησίδας επί της οδού Γερωνυμάκη.

6.2.3 Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών Mini-bus

Κόκκινη γραμμή

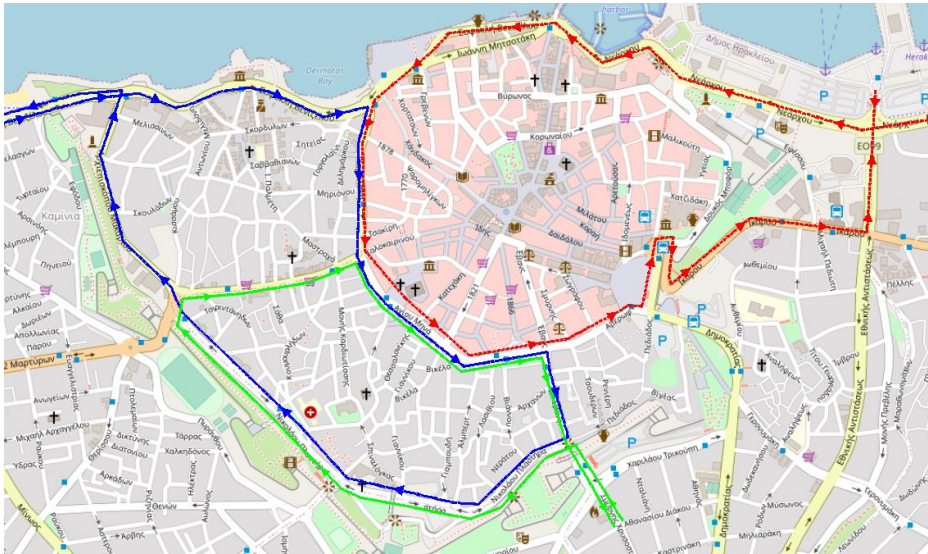
Στο σενάριο αυτό η κόκκινη γραμμή, η οποία εξυπηρετεί το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου, το βόρειο τμήμα της πόλης και τη σύνδεσή του με την περιοχή της Νέας Αλικαρνασσού.

Μπλε γραμμή

Η μπλε γραμμή, η οποία εξυπηρετεί το κέντρο του Ηρακλείου και το συνδέει με την περιοχή δυτικά της παλιάς πόλης μέχρι το Παγκρήτιο Στάδιο, τροποποιείται λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης ως εξής: θα εκκινεί από Παγκρήτιο Στάδιο και διαμέσου της οδού Λακωνίας θα εισέρχεται στην Ελ. Βενιζέλου, από εκεί στη Λεωφόρο Σοφ. Βενιζέλου, θα διασχίζει τις οδούς Αρχιεπισκόπου Μακαρίου- Λεωφόρο Πλαστήρα, Έβανς- Λουκάρεως- Αγίου Μηνά- Γιαμαλάκη- Σοφ. Βενιζέλου και θα καταλήγει στο Παγκρήτιο Στάδιο.

Πράσινη γραμμή

Για την πράσινη γραμμή, η οποία εξυπηρετεί τη σύνδεση του νότιου τομέα της πόλης με την ΠΠΗ, λόγω της μονοδρόμησης όπως προτείνεται στο δεύτερο σενάριο, χρειάζεται να γίνουν ορισμένες μεταβολές στη διαδρομή. Αναλυτικότερα, προτείνεται το δρομολόγιο να παραμείνει ως έχει μέχρι την Πύλη Ιησού, στη συνέχεια να διασχίζει τις οδούς Πλαστήρα- Καλοκαιρινού- Αγίου Μηνά- Λουκάρεως- Έβανς, να εξέρχεται από την ΠΠΗ μέσω της Πύλης Ιησούς και να επιστρέφει στην αφετηρία ως έχει.



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

6.3 Πρόταση πεζοδρόμησης οδού Ιδομενέως στο τμήμα από την Πλ. Ελευθερίας μέχρι την οδό Μεραμβέλου.

Στα πλαίσια των προτάσεων με μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης, προτείνεται η πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Ιδομενέως από την Πλατεία Δημοκρατίας μέχρι την οδό Μεραμβέλου. Με το μέτρο αυτό, εξασφαλίζεται η αισθητική αναβάθμιση της περιοχής του Αρχαιολογικού Μουσείου που καθημερινά προσελκύει πλήθος τουριστών και επισκεπτών, η διεύρυνση των πεζοδρομημένων τμημάτων που ήδη υπάρχουν στην περιοχή με απώτερο στόχο την εμπορική τουριστική ανάπτυξη και ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής.

7. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΝΟΙΞΕΙΣ ΟΔΩΝ

Στην ΠΠΗ υπάρχει μεγάλος αριθμός αδιάνοικτων οδικών τμημάτων, με αποτέλεσμα την ασυνέχεια στην κίνηση των οχημάτων και τις αναγκαστικές περιπορείες. Για τον λόγο αυτό, προτείνονται οι διανοίξεις των παρακάτω οδικών τμημάτων (πίνακα 7.1).

Πίνακας 7.1: Προτεινόμενες διανοίξεις οδικών τμημάτων

ΟΔΟΙ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
Αδιάνοικτη οδός 1	Δαμβέργηδων	Δαιμονάκηδων
Αδιάνοικτη οδός 2	Σαββαθιανών	Σκορδύλων
Αδιάνοικτη οδός 3	Ιωαν. Μακράκη	Βαλέστρα
Αδιάνοικτη οδός 4	Περατσάκη Αντωνίου	Γαβαλάδων
Αδιάνοικτη οδός 5	Γαβαλάδων	Μαυρογένους
Αδιάνοικτη οδός 6	Μαυρογένους	Σερβίλη
Αδιάνοικτη οδός 7	Σερβίλη	Λήμνου
Αδιάνοικτη οδός 8	Λήμνου	Ντεντιδάκηδων
Αδιάνοικτη οδός 9	Ντεντιδάκηδων	Μαλεβυζίου

ΟΔΟΙ	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ
Αδιάνοικτη οδός 10	Μαλεβυζίου	Δελημάρκου
Αδιάνοικτη οδός 11	Σαμουήλ Χάουζ	Γαβαλάδων
Αδιάνοικτη οδός 12	Παλμέτη	Σαββαθιανών
Αδιάνοικτη οδός 13	Γιαμαλάκη Στυλ. & Νικ.	Αποκορώνου
Αδιάνοικτη οδός 14	Αποκορώνου	1878
Χανίων	Γρεβενών	Γιάννη Χρονάκη
Αδιάνοικτη οδός 15	Στένωμα	Θεοτοκόπουλου
Αδιάνοικτη οδός 16	Γιάννη Χρονάκη	Κυδωνίας
Αδιάνοικτη οδός 17	Κυδωνίας	Κορωναίου
Αδιάνοικτη οδός 18	Παπαγιαμαλή	Ευρώπης
Αδιάνοικτη οδός 19	Ιδομενέως	Αριάδνης
Αδιάνοικτη οδός 20	Σαπουτιέ	
Αδιάνοικτη οδός 21	Ανθεμίου	Λεωφόρος Ικάρου
Αδιάνοικτη οδός 22	Τσιρινιάνηδων	Κουρμούληδων
Αδιάνοικτη οδός 23	Χρ. Οικονόμου	Θεσσαλονίκης
Αδιάνοικτη οδός 24	Χρ. Οικονόμου	Θεσσαλονίκης
Αδιάνοικτη οδός 25	Γιαννίκου	Μονοφασίου με Βικέλα
Αδιάνοικτη οδός 26	Μυλοποτάμου	Μιχ. Καλογήρου
Αδιάνοικτη οδός 27	Λεωφ. Νικ. Πλαστήρα	Μαυροθαλασσίτου
Αδιάνοικτη οδός 28	Μαυροθαλασσίτου	Σπιναλόγκας
Αδιάνοικτη οδός 29	Ι. Γιαννίκου	Αδιέξοδο 70
Αδιάνοικτη οδός 30	Γιαμπούδη	Άλμπερ
Αδιάνοικτη οδός 31	Άλμπερ	Καπετ. Μαριγώς
Αδιάνοικτη οδός 32	Λασιθίου	Καπετ. Μαριγώς
Αδιάνοικτη οδός 33	Καπετ. Μαριγώς	Λεράτου
Αδιάνοικτη οδός 34	Καπετ. Μαριγώς	Λεράτου
Αδιάνοικτη οδός 35	Σουμερλή	Τσουδερών
Αδιάνοικτη οδός 36	Τριφύτσου Α.	
Αδιάνοικτη οδός 37	Πάροδος Πεδιάδος Βίγλας	
Αδιάνοικτη οδός 38	Πεδιάδος	Σουμερλή
Αδιάνοικτη οδός 39	Παρ. 2η Πεδιάδος Βίγλας	Πεδιάδος
Αδιάνοικτη οδός 40	Καρτερού	Θησέως

8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Στο παρόν τεύχος περιγράφεται αναλυτικά η πρόταση κατασκευής δικτύου ποδηλατοδρόμου στα πλαίσια της μελέτης με τίτλο «Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης Παλιάς Πόλης» σε βασικές οδούς της ΠΠΗ με σημαντική κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζήτησης στάθμευσης.

Τα οδικά τμήματα τα οποία λόγω των κυκλοφοριακών προτάσεων και επεμβάσεων μπορούν γεωμετρικά να φιλοξενήσουν δίκτυο ποδηλατοδρόμου είναι τα εξής:

1. Λεωφόρος Μποφώρ - Οδός Δούκος Μποφώρ
2. Οδός Έβανς
3. Λεωφόρος Καλοκαιρινού
4. Οδικός άξονας Αβέρωφ – Πλατεία Κορνάρου – Κυρίλλου Λουκάρεως – Αγίου Μηνά Γιαμαλάκη μετά από την μονοδρόμησή του.

Στόχος του παραπάνω σχεδιασμού είναι η δημιουργία ενός συνεχούς δικτύου ποδηλατοδρόμου, ο οποίος εξυπηρετεί όλη την περιοχή της παλιάς πόλης και θα διοχετεύει την κυκλοφορία των ποδηλάτων στο εσωτερικό της Παλιάς Πόλης, όπου υφίστανται και τα περισσότερα πεζοδρομημένα οδικά τμήματα, στα οποία θα συνυπάρχει με ασφάλεια ο πεζός και το ποδήλατο.

Ο σχεδιασμός του ποδηλατοδρόμου, διαφοροποιείται σε κάθε οδικό τμήμα και προσαρμόζεται στα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του. Βασική προτεραιότητα προτεινόμενου σχεδιασμού του εκάστοτε τμήματος είναι η μέγιστη δυνατή ασφάλεια του ποδηλάτη. Στα περισσότερα οδικά τμήματα επιλέγεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου επάνω στο πεζοδρόμιο με διαπλάτυνση του υφιστάμενου πεζοδρομίου, προκειμένου να διαχωρίζεται πλήρως και να προστατεύεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Στην παρακάτω εικόνα καθώς και στο σχέδιο 8.4 του φακέλου, παρουσιάζονται αναλυτικά τα οδικά τμήματα που προτείνεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου. Συγκεκριμένα, συμβολίζεται με συνεχή κόκκινη γραμμή η πρόταση ποδηλατοδρόμου άμεσης εφαρμογής, με διακεκομμένη κόκκινη γραμμή συμβολίζεται η πρόταση κατασκευής ποδηλατοδρόμου υπό προϋποθέσεις και με μπλε διακεκομμένη γραμμή συμβολίζεται η πρόταση ποδηλατοδρόμου εντός πεζοδρόμου.

Παρακάτω περιγράφονται αναλυτικά τα τμήματα που προτείνονται για κατασκευή ποδηλατόδρομου και παρουσιάζεται η τυπική διατομή για κάθε περίπτωση.

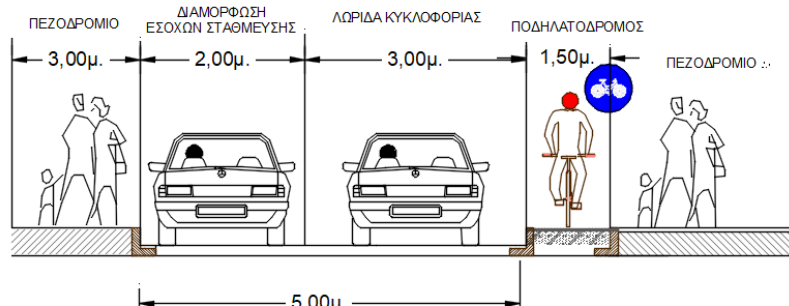
Οι προτεινόμενες διατομές που παρουσιάζονται στις επόμενες παραγράφους αφορούν μετρήσεις μεταξύ κρασπέδων πεζοδρομίων και είναι ενδεικτικές για κάθε οδικό τμήμα καθώς δεν υπήρχε διαθέσιμο τοπογραφικό διάγραμμα στις αντίστοιχες περιοχές.

8.1 ΟΔΟΣ ΔΟΥΚΟΣ ΜΠΟΦΩΡ

Στην οδό Δούκος Μποφώρ ο ποδηλατόδρομος προτείνεται να εκκινεί από την πλατεία Ελευθερίας και καταλήγει στην Παραλιακή οδό.

Αναλυτικότερα, ο ποδηλατόδρομος στη Λεωφ. Δούκος Μποφώρ προτείνεται να κατασκευαστεί επί του πεζοδρομίου με διαπλάτυνση του υφιστάμενου κατά 1,50μ. από τη δεξιά πλευρά της οδού, με κατεύθυνση προς τη Λεωφ. Νεάρχου.

Με την εφαρμογή αυτής της πρότασης, περιορίζεται το πλάτος του υφιστάμενου οδοστρώματος με συνέπεια να υφίσταται μια λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00μ. ενώ παράλληλα πραγματοποιείται διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης των οχημάτων πλάτους 2,00μ. από την αριστερή πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς τη Λεωφ. Νεάρχου (βλ. Εικόνα 8.5).

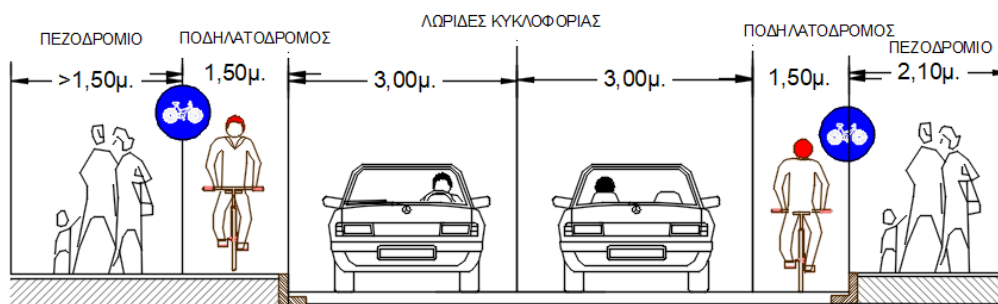


Εικόνα 8.5: Προτεινόμενη διατομή Λεωφόρου Μποφώρ

8.2 ΟΔΟΣ ΕΒΑΝΣ

Ο ποδηλατόδρομος στην οδό Έβανς προτείνεται να κατασκευαστεί μεταξύ της Λεωφόρου Νικολάου Πλαστήρα και της πλατείας Κορνάρου, επί του πεζοδρομίου με διαπλάτυνση του υφιστάμενου κατά 1,50μ. εκατέρωθεν της οδού.

Η διατομή της οδού διαμορφώνεται όπως φαίνεται στην εικόνα 8.6 που ακολουθεί, με πλάτος κάθε λωρίδας κυκλοφορίας 3,00μ. και πλάτος ποδηλατοδρόμου ίσο με 1,50μ. εκατέρωθεν της οδού.

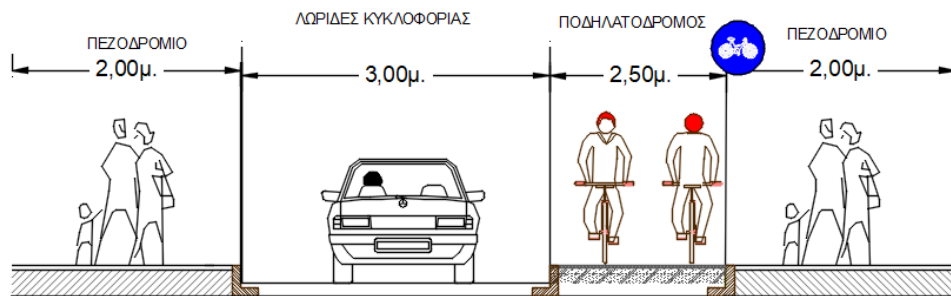


Εικόνα 8.6: Προτεινόμενη διατομή οδού Έβανς

8.4 ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΥ

Στην παρούσα κατάσταση η οδός Καλοκαιρινού από την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου μέχρι την οδό Αγίου Μηνά είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας και τα γεωμετρικά της στοιχεία δεν επιτρέπουν την παράλληλη διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου. Συνεπώς μπορεί να γίνει μικτή χρήση οχημάτων και ποδηλάτων επί του οδοστρώματος αλλά δεν προτείνεται για λόγους ασφαλείας.

Στην περίπτωση που πραγματοποιηθεί μονοδρόμηση της οδού Καλοκαιρινού θα υπάρχει το περιθώριο ασφαλούς κατασκευής ποδηλατοδρόμου. Ο ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης 2,50μ.) σε αυτή την περίπτωση μπορεί να κατασκευαστεί επί του πεζοδρομίου με διαπλάτυνση του υφιστάμενου από τη δεξιά πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς τη Λεωφ. Νικολάου Πλαστήρα (βλ. Εικόνα 8.7).

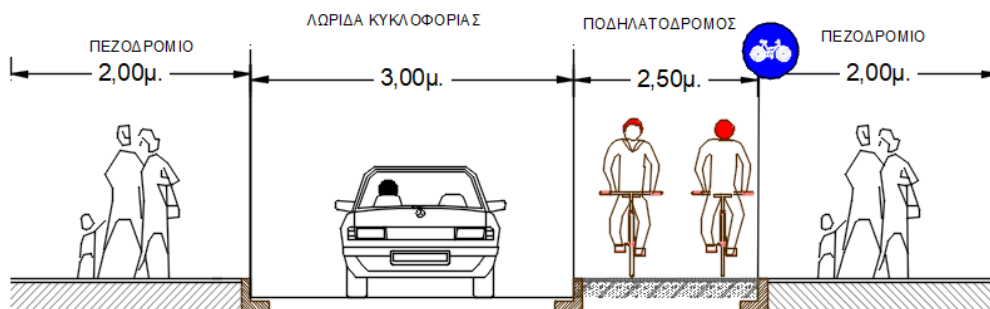


Εικόνα 8.7: Διατομή Λεωφόρου Καλοκαιρινού

8.5 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΒΕΡΩΦ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΝΑΡΟΥ - ΚΥΡΙΛΛΟΥ ΛΟΥΚΑΡΕΩΣ - ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ - ΓΙΑΜΑΛΑΚΗ

Στον οδικό άξονα Αβέρωφ- Πλατεία Κορνάρου- Αγίου Μηνά- Κυρίλλου Λουκάρεως- Γιαμαλάκη προτείνεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου, επί του πεζοδρομίου, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου κατά 1,50μ. με την προϋπόθεση της μονοδρόμησης του άξονα.

Συνεπώς προτείνεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου από τη δεξιά πλευρά της οδού, με κατεύθυνση προς την παραλιακή, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου πεζοδρομίου για τη δημιουργία αμφίδρομης λωρίδας ποδηλατοδρόμου πλάτους 2,00μ. Το πλάτος του οδοστρώματος προτείνεται να περιοριστεί σε 3,00- 3.20μ. και όπου είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί διαπλάτυνση του πεζοδρομίου (βλ. Εικόνα 8.8).



Εικόνα 8.8: Προτεινόμενη διατομή – Οδικός άξονας Αβέρωφ, πλατεία Κορνάρου, Κυρίλλου Λουκάρεως, Αγίου Μηνά, Γιαμαλάκη

Τέλος, όσον αφορά τις προτάσεις των ποδηλατοδρόμων εντός των πεζοδρόμων, το ποδήλατο θα κινείται στο χώρο του πεζοδρομίου σαν ελεύθερη όδευση (βλ. Σχέδιο 8.4), ενώ σε επόμενη χρονική ορίζοντα, με την αύξηση του φόρτου των ποδηλατιστών και εξοικείωση των χρηστών, προτείνεται ειδικά διαμορφωμένος χώρος (με διαγράμμιση) επί του πεζοδρόμου για την κίνηση των ποδηλάτων.

Ο πρόεδρος της Επιτροπής Κυκλοφορίας κ. Αναστασάκης καλωσόρισε τα μέλη της επιτροπής και ξεκίνησε τη συζήτηση για την κυκλοφοριακή μελέτη παλιάς πόλης, επισημαίνοντας πως είναι η δεύτερη φορά που συζητείται το ίδιο θέμα. Σε προηγούμενη συνεδρίαση της επιτροπής, όπου έλαβε χώρα στις 21-1-2022, κατατέθηκαν προτάσεις από τους φορείς της πόλης, οπότε όλα τα μέλη έχουν γνώση των προτάσεων της μελετητικής ομάδας. Επεσήμανε ότι στη σημερινή συνεδρίαση πρέπει να ληφθεί απόφαση για το ποιο σενάριο θα εφαρμοστεί στο άμεσο χρονικό διάστημα και ποιο θα είναι το σενάριο που θα υλοποιηθεί μακροπρόθεσμα. Στη συνέχεια η γνωμοδότηση της επιτροπής κυκλοφορίας θα διαβιβασθεί στην επιτροπή ποιότητας ζωής και στα υπόλοιπα συλλογικά όργανα, για τη λήψη τελικής έγκρισης της μελέτης. Ο κος Αναστασάκης έδωσε το λόγο στον κ. Πρόιο Απόστολο, εκπρόσωπο της μελετητικής ομάδας ο οποίος ξεκίνησε λέγοντας ότι αφού έλαβε υπόψιν όλες τις προτάσεις των φορέων- πολιτών που του διαβιβάστηκαν μέσω της υπηρεσίας και αφού εξετάστηκαν λεπτομερώς, έγινε προσπάθεια να βρεθούν εναλλακτικές λύσεις από τις οποίες θα προκύψει ένα σχέδιο, με γνώμονα πάντα το κοινό συμφέρον. Στην συνέχεια τον λόγο πήρε η κα. Ακριώτη Μαρία η οποία έκανε την παρουσίαση των βασικών προτάσεων και των δύο εναλλακτικών σεναρίων.

Μετά την παρουσίαση της μελετητικής ομάδας, το λόγο πήρε ο κος Αναστασάκης, σχολιάζοντας ότι στην πρόταση υπάρχει ένα κενό όσο αφορά την πρόσβαση στην οδό 1821. Συγκεκριμένα η οδός 1821 θα πρέπει να είναι προσβάσιμη για ταξί, για τα οχήματα τροφοδοσίας και για τα ηλεκτρικά λεωφορεία, αλλά η πρόσβαση θα ορίζεται με προϋποθέσεις. Αναφέρθηκε επίσης, στο πρόβλημα έλλειψης θέσεων στάθμευσης και επεσήμανε ότι ο χώρος την οδό Βίγλας δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί διότι έχει δοθεί για άλλη χρήση. Επιπρόσθετα εξέφρασε την άποψη του για το μεσοπρόθεσμο σενάριο όσο αφορά τη μονοδρόμηση των οδών Αγίου Μηνά-Γιαμαλάκη, όπου πρέπει να λειτουργήσει με φορά προς βορρά.

Ο κ. Καλλέργος πήρε το λόγο ζητώντας από τον μελετητή να δώσει περισσότερες πληροφορίες για την κυκλοφορία των αστικών λεωφορείων μέσα στην παλιά πόλη θεωρώντας ότι δεν έγινε πλήρης ενημέρωση στο θέμα αυτό. Ο κος Πρόιος τοποθετήθηκε λέγοντας, ότι έχουν ληφθεί υπόψη όλες οι προτάσεις των φορέων, το βασικό σενάριο είναι ο άξονας Γιαμαλάκη-Αγίου Μηνά- Κυρ. Λουκάρεως να συνεχίσει να είναι διπλή κατεύθυνσης. Μελλοντικά όταν θα ωριμάσουν οι συνθήκες για τη χρήση ποδηλάτων, τότε θα επανεξεταστεί η μονοδρόμηση του με φορά προς βορρά.

Ο κ. Καλλέργος πρότεινε να γίνει διπλής κυκλοφορίας η οδός Αβέρωφ μόνο για ταξί και αστικά λεωφορεία.

Ο κ. Αναστασάκης απάντησε ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει γιατί σε κάποιες διατομές δεν επαρκούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

Στη συνέχεια πήρε το λόγο ο κος Κουμαντάκης, λέγοντας ότι ο μελετητής δεν έλαβε υπόψιν τις προτάσεις του εμπορικού συλλόγου σχετικά με την πρότασή τους να χαρακτηριστεί ο άξονας Ζωγράφου – Χατζημιχάλη Γιάνναρη -1821 ήπιας κυκλοφορίας με πρόσβαση σε όλα τα οχήματα θεωρώντας ότι είναι δύσκολο για τους δημότες να μην μπορούν να προσεγγίσουν με όχημα το κέντρο της πόλης. Ζητώντας παράλληλα την απαγόρευση της στάθμευσης των δίκυκλων. Θεωρεί επιβεβλημένη την εξεύρεση χώρων για στάθμευση δίκυκλων,

Τον λόγο πήρε ο κ. Παπαδάκης ο οποίος ξεκίνησε αναλύοντας τι θεωρείται πεζόδρομος και τι θεωρείται δρόμος ήπιας κυκλοφορίας επισημαίνοντας ότι οι πεζόδρομοι είναι μόνο για πεζούς και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας και για πεζούς και για οχήματα. Σημείωσε δε ότι στους πεζόδρομους δεν θα μπορούν ούτε τα οχήματα τροφοδοσίας να έχουν πρόσβαση. Ο κος Αναστασάκης έκανε παρέμβαση σε αυτό το σημείο λέγοντας ότι με τον κανονισμό λειτουργίας των πεζοδρόμων δίνεται πρόσβαση σε συγκεκριμένες ώρες για τις τροφοδοσίες των καταστημάτων. Συνεχίζοντας ο κος Παπαδάκης συμφώνησε με την πρότασή του κου Κουμαντάκη, ο άξονας Ζωγράφου-Χατζ. Γιάνναρη-1821 να χαρακτηριστεί ως οδό ήπιας κυκλοφορίας και να διέρχονται όλα τα οχήματα και όχι μόνο ταξί, ηλεκτρικά λεωφορεία και τα οχήματα τροφοδοσίας. Ο κος παπαδάκης επεσήμανε ότι ως εκπρόσωπος του συλλόγου σταθμών αυτοκινήτων με την πρότασή του μελετητή περιορίζεται η πρόσβαση στους σταθμούς αυτοκινήτων και αυτό θα έχει αρνητικό αποτύπωμα στη βιωσιμότητα των σταθμών. Εξέφρασε την αντίδραση του στην πρότασή της μελέτης, για το σταθμό ιδιοκτησίας του, στην οδό Θησέως, λέγοντας ότι με τις προτάσεις της μελέτης υποβαθμίζεται η πρόσβαση από μία οδό δευτερεύουσας σημασίας όπως είναι η οδός Κατεχάκη ενώ η πρόσβαση θα έπρεπε να γίνεται από την οδό 1821 και όχι από την οδό Μ. Οδηγητριάς όπου λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της και του κόμβου φωτεινής σηματοδότησης στη συμβολή με την οδό Καζάνη συσσωρεύεται μεγάλος αριθμός οχημάτων δυσχεραίνοντας την κυκλοφορία.

Στην συνέχεια τον λόγο πήρε ο κ. Μαρκάκης αντιπρόεδρος από την 1^η Δημοτική κοινότητα λέγοντας ότι η οδός Καλοκαιρινού από την συμβολή της με την οδό Αγίου Μηνά έως την Χανιόπορτα προτείνει να παραμείνει διπλής κυκλοφορίας και όχι να γίνει μονόδρομος θεωρώντας ότι θα εξυπηρετούνται καλύτερα οι κάτοικοι της παλιάς πόλης και παράλληλα δεν θα επηρεαστεί αρνητικά η εμπορικότητα της περιοχής.

Τον λόγο πήρε ο κ. Σαρρής λέγοντας ότι με τις πεζοδρομήσεις μειώνεται η χρήση του Ι.Χ αλλά παράλληλα πρέπει να ενισχυθεί η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με την πρόβλεψη ποδηλατοδρόμων, με την αύξηση των δρομολογίων των λεωφορείων έτσι ώστε οι πολίτες και οι επισκέπτες να τα χρησιμοποιούν περισσότερο.

Τον λόγο πήρε ο κ. Πετράκης κάνοντας αναφορά στην πρόταση του συλλόγου τους για την πλατεία 18 Αγγλων, όπου είχαν ζητήσει μια θέση για στάση των ταξί, του αστικού ΚΤΕΛ και των τουριστικών λεωφορείων. Συνέχισε λέγοντας ότι στην πρόταση του μελετητή δεν υπάρχει τέτοια πρόβλεψη.

Ο κ. Πρόιος πήρε το λόγο απαντώντας στον κ. Πετράκη ότι αυτή η παρουσίαση αφορά μια προκαταρκτική σχεδίαση. Επίσης ανέφερε, ότι από τις πρώτες συναντήσεις είχε γίνει γνωστό ότι δεν μπορούν να υπάρχουν σταθμευμένα οχήματα περιμετρικά του κυκλικού κόμβου και ότι θα πρέπει να σχεδιαστεί μια εσοχή για επιβίβαση αποβίβαση των χρηστών σε ένα σημείο που θα καθοριστεί και θα διαμορφωθεί ξεκάθαρα για τα τουριστικά τρένα, για τα αστικά λεωφορεία και αν χρειαστεί να διαμορφωθούν θέσεις για ταξί επί της οδού Μητσοτάκη. Αυτό θα καθοριστεί από την πρόταση διαμόρφωσης που θα επιλεγεί για την Πλ. 18 Αγγλων. Ο κος Πετράκης συμπλήρωσε πως είναι πολύ σημαντικό να διαμορφωθούν αυτές οι θέσεις λόγω του μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει το σημείο αυτό.

Στη συνέχεια το λόγο πήρε ο κος Αγαπάκης, λέγοντας πως η μελέτη επιχειρεί να βάλει σε τάξη το κυκλοφοριακό της πόλης και αυτό είναι λογικό να δημιουργούνται εντάσεις από κάποιους φορείς εφόσον τίγονται συμφέροντά. Πέρα από αυτά όμως η μελέτη πρέπει να δώσει βάση στον πεζό οι οποίος παράλληλα πρέπει να έχει πρόσβαση σε κάποια συγκεκριμένα μέσα που θα πρέπει να αποφασιστούν ποια θα είναι αυτά. Το ΤΕΕ έχει διαβίβσει και μια επιστολή με δέκα προτάσεις στον μελετητή. Όσο αφορά την πλατεία 18 Αγγλων ο κυκλικός κόμβος γενικά βοηθάει την οδική ασφάλεια αλλά στην συγκεκριμένη περίπτωση στον κόμβο αυτό δεν συμβάλουν τρεις-τέσσερις δρόμοι για μπορέσει να λειτουργήσει πιο σωστά όμως παρόλα αυτά συμβάλει στην οδική ασφάλεια γιατί μειώνουν ταχύτητα τα οχήματα, η δεύτερη λύση που προτείνεται με την κατάργηση του κυκλικού κόμβου θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ταχύτητας και θα είναι εις βάρος της ασφάλειας.

Στην συνέχεια το λόγο πήρε ο κ. Νιταδώρας επισημαίνοντας ότι όποια εναλλακτική πρόταση κατατίθεται στη σημερινή συνεδρίαση είναι εις βάρος του πεζού δίνοντας σαν παράδειγμα ότι η μέση απόσταση βαδίσματος είναι διεθνώς τετρακόσια μέτρα και καλύπτεται από οποιοδήποτε σημείο μέσα στην παλιά πόλη. Συνέχισε, λέγοντας ότι βρίσκει τη μελέτη σωστή σε γενικές γραμμές. Επιπρόσθετα ανέφερε ότι στην παρούσα φάση η μονοδρόμηση της οδού Καλοκαιρινού δεν τον βρίσκει σύμφωνο και ότι θα ήταν καλύτερο να παραμείνει διπλής κυκλοφορίας. Πρότεινε να διοχετευτεί η κίνηση στην οδό Μητσοτάκη και να γίνει διπλής κυκλοφορίας ώστε το παραλιακό μέτωπο να μείνει για τους πεζούς.

Μετά την τοποθέτηση των μελών ακολούθησε συζήτηση μεταξύ των μελών. Ο κος Αγαπάκης πρόσθεσε ότι το ΤΕΕ διαφωνεί με την πρόταση διαμόρφωσης στον κόμβο στην Πύλη Ιησού θεωρώντας ότι δεν είναι εφικτό να λειτουργήσουν δύο εισοδοι και δυο έξοδοι στην οδό Έβανς, λόγω των περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών.

Ο πρόεδρος της επιτροπής συνοψίζοντας έθεσε τη βασική πρόταση της μελέτης σε ψηφοφορία με τις εξής τροποποιήσεις : α) το τμήμα της οδού Καλοκαιρινού από Χανιόπορτα μέχρι Γιαμαλάκη να παραμείνει διπλής κατεύθυνσης, β) η Πλατεία 18 Αγγλων εφόσον επιλεγεί η πρόταση διαμόρφωσης χωρίς τον κυκλικό κόμβο να διερευνηθεί στο τελικό σχεδιασμό αν σύμφωνα με τις προδιαγραφές μπορεί να οριοθετηθεί χώρος επιβίβασης και αποβίβασης για τα αστικά λεωφορεία, για ταξί και για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σ' αυτή την περιοχή γ) να προχωρήσει ο νέος σχεδιασμός του κόμβου στην πλατεία Κορνάρου, δ) ο κόμβος στην Πύλη Ιησού να έχει πιλοτική εφαρμογή μέχρι το τέλος του 2023, η οδός Μονής Οδηγητριάς να λειτουργήσει σαν έξοδος του σταθμού στάθμευσης Θησέως, με πιλοτική εφαρμογή έως το τέλος του 2023 ε) για είσοδο στο κέντρο της Πόλης από την οδό Ζωγράφου προς 1821 να εισέρχονται μόνο ταξί, οχήματα φορτοεκφόρτωσης, και ηλεκτρικά λεωφορεία (mini bus) και να προταθούν περισσότερες θέσεις στάθμευσης δίκυκλων και σε βάθος δεκαετίας και εφόσον έχει υλοποιηθεί ο βασικός κορμός των προτάσεων της μελέτης και των προτεινόμενων αναπλάσεων ο μικρός δα-

κτύλιος να έχει έξοδο προς βορρά σύμφωνα με την πρόταση της 1ης εναλλακτικής. Το τμήμα της οδού Ξανθουδίδου από τη συμβολή με την οδό Ι. Χατζηδάκη έως τη συμβολή με την οδό Μεραμβέλλου να αντιδρομηθεί με φορά προς βορρά. Η 1η εναλλακτική πρόταση ως μακροπρόθεσμο σενάριο να υλοποιηθεί σε βάθος χρόνου 10 έτη ώστε να έχουν ολοκληρωθεί οι βασικές αναπλάσεις οδών.

Πρόταση προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής

Η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης παλιάς πόλης σύμφωνα με την βασική πρόταση με τις εξής τροποποιήσεις: α) το τμήμα της οδού Καλοκαιρινού από Χανιόπορτα μέχρι Γιαμαλάκη να παραμείνει διπλής κατεύθυνσης, β) η Πλατεία 18 Άγγλων εφόσον επιλεγεί η πρόταση διαμόρφωσης χωρίς τον κυκλικό κόμβο να διερευνηθεί στο τελικό σχεδιασμό αν σύμφωνα με τις προδιαγραφές μπορεί να οριοθετηθεί χώρος επιβίβασης και αποβίβασης για τα αστικά λεωφορεία, για ταξί και για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σ' αυτή την περιοχή γ) να προχωρήσει ο νέος σχεδιασμός του κόμβου στην πλατεία Κορνάρου, δ) ο κόμβος στην Πύλη Ιησού να έχει πιλοτική εφαρμογή μέχρι το τέλος του 2023, η οδός Μονής Οδηγητρίας να λειτουργήσει σαν έξοδος του σταθμού στάθμευσης Θησέως, με πιλοτική εφαρμογή έως το τέλος του 2023 ε) για είσοδο στο κέντρο της Πόλης από την οδό Ζωγράφου προς 1821 να εισέρχονται μόνο ταξί, οχήματα φορτοεκφόρτωσης, και ηλεκτρικά λεωφορεία (mini bus) και να προταθούν περισσότερες θέσεις στάθμευσης δίκυκλων και σε βάθος δεκαετίας και εφόσον έχει υλοποιηθεί ο βασικός κορμός των προτάσεων της μελέτης και των προτεινόμενων αναπλάσεων ο μικρός δακτύλιος να έχει έξοδο προς βορρά σύμφωνα με την πρόταση της 1ης εναλλακτικής. Το τμήμα της οδού Ξανθουδίδου από τη συμβολή με την οδό Ι. Χατζηδάκη έως τη συμβολή με την οδό Μεραμβέλλου να αντιδρομηθεί με φορά προς βορρά. Η 1η εναλλακτική πρόταση ως μακροπρόθεσμο σενάριο να υλοποιηθεί σε βάθος χρόνου 10 έτη ώστε να έχουν ολοκληρωθεί οι βασικές αναπλάσεις οδών.

Ο κ. Παπαδάκης Χαρίτος ψήφισε αρνητικά.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗΣ

Εσωτερική Διανομή

1. Τμήμα Πρωτοκόλλου

2. Αρχείο Διεύθυνσης

Ακριβές αντίγραφο του

Πρωτοτύπου της Υπηρεσίας