

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ 596

(Αριθμός πρακτικού 33)

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

Απόντος του κ. Μιχαήλ Αρβανιτάκη τακτικού μέλους, ο οποίος αν και κλήθηκε νόμιμα δεν παρευρίσκεται.

Συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση στο Δημοτικό Κατάστημα Ηρακλείου, σήμερα **03-09-2024** ημέρα **Τρίτη** και ώρα **14.00 μ.μ.** σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 77 του Ν.4555/2018, την Εγκύκλιο 488/25-04-2023 του Υπουργείου Εσωτερικών και των άρθρων 8 και 9 του Ν.5056/2023.

Τα μέλη κλήθηκαν νόμιμα με την υπ' αριθμ. **94929/30-08-2024** πρόσκληση του Προέδρου της, παρούσα είναι και η γραμματέας της Επιτροπής υπάλληλος του Δήμου Μαρία Σφακιανάκη.

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

Θέμα 5ο: «Λήψη απόφασης προκειμένου να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση το με αριθ.πρωτ.91831/26-8-2024, 2ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας».

Ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής τη με αριθμ.πρωτ.91975/27-08-2024 εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Έργων κ. Γιώργου Σισαμάκη που αφορά στο Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, του Δήμου Ηρακλείου, που έχει ως εξής:

«ΣΧΕΤ.: Το αριθ.πρωτ.91831/26-8-2024 2ο πρακτικό συνεδριάσεως.

Σας διαβιβάζουμε το αριθ.πρωτ.91831/26-08-2024 2ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας.

Παρακαλούμε για τη λήψη σχετικής απόφασης».

Στη συνέχεια ο κος Πρόεδρος έθεσε υπόψιν των μελών της Επιτροπής 2ο πρακτικό συνεδριάσεως που συνέταξε η Επιτροπή Κυκλοφορίας και έχει ως εξής:

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΑΡ. 02/2024

Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε στην αίθουσα συνεδριάσεων του κτιρίου της Δημοτικής Ενότητας Αλικαρνασσού (πρώην Δημαρχείο Αλικαρνασσού) την **Τετάρτη 31/07/2024** και ώρα **12:30 π.μ.** ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Σισαμάκη Γεώργιου.

Η σύνθεση της επιτροπής σύμφωνα με την 98/2024 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου είναι η ακόλουθη: Σισαμάκης Γεώργιος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων (πρόεδρος), Χαιρέτης Εμμανουήλ, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον Κ. Καραντινό Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Δικαίωμα στην πόλη», Καλομοίρης Νικόλαος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Σφακιανάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο η πόλη μας», Κατράς Μηνάς, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Κανάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο για σένα», Ερμείδης Συμεών, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραντεμοίρη Μανώλη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση», Καρακούδης Στέλιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραπιπεράκη Ευάγγελο,

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

Παρόντες στη συνεδρίαση είναι οι: Γιώργιος Σισαμάκης (πρόεδρος), Κατράς Μηνάς, τακτικό μέλος, Ερμείδης Συμεών, τακτικό μέλος, Καρακούδης Στέλιος, τακτικό μέλος, Μακριδάκη Σοφία αναπληρωματικό μέλος, Κουμαντάκης Εμμανουήλ, τακτικό μέλος, Δοξαστάκης Ευάγγελος αναπληρωματικό μέλος, Βαρδαβάκης Ιωάννης τακτικό, Χαιρέτη Πελαγία τακτικό μέλος, Καλοκοίρης Κωνσταντίνος τακτικό μέλος, Τρυπιδάκης Γεώργιος αναπληρωματικό μέλος

Στην συνεδρίαση παραστάθηκαν από την 1η Δημοτική κοινότητα η κα. Αγγελιδάκη Θεοδοσία, από την 2η Δημοτική Κοινότητα ο κ. Μπινιχάκης Μιχαήλ, από την 3η Δημοτική κοινότητα ο κ. Βάμβουκας Μιχαήλ από την 4η Δημοτική κοινότητα η κα. Μαραγκάκη Μαρία και από την Δημοτική κοινότητα Βασιλειών ο κ. Χουρδάκης Στέλιος.

ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ Α: Ανάκληση θέσεων στάθμευσης για τα προξενεία της Σερβίας και της Ιρλανδίας.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Λόγω της έλλειψης θέσεων στάθμευσης εντός της παλιάς πόλης Ηρακλείου, την κυκλοφοριακή μελέτη Παλιάς Πόλης, τα νέα Αιτήματα προξενείων για παραχώρηση θέσεων στάθμευσης αλλά και της υπ. αριθμού 891/2019 Απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου σύμφωνα με την οποία δεν παραχωρούνται θέσεις στάθμευσης προς αποκλειστική εξυπηρέτηση Ιδιωτικών Επιχειρήσεων, Δημοσίων Υπηρεσιών κτλ η Υπηρεσία μας εισηγείται την άρση παραχώρησης αποκλειστικής θέσης στάθμευσης στο προξενείο της Σερβίας που είχε παραχωρηθεί με την 40/2022 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου την με αριθ.πρωτ. 1409/17-10-22 έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης και το ΦΕΚ 5457/Β/21-10-22.Επίσης για λόγους ισονομίας εισηγούμαστε την άρση παραχώρησης αποκλειστικής θέσης στάθμευσης στο προξενείο της Ιρλανδίας, η οποία παραχωρήθηκε με την αριθ. 767/2016 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου.

Μετά από διαλογική συζήτηση τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά στην ανάκληση των αριθ. 767/2016 & 891/2019 αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, που αφορούν στην παραχώρηση

θέσεων στάθμευσης για τα προξενεία της Ιρλανδίας και της Σερβίας αντίστοιχα

ΘΕΜΑ Β: Ανάκληση της αριθ.104/2023 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Η επιτροπή ομόφωνα γνωμοδότησε θετικά υπέρ της ανάκληση της με αριθ. 104/2023 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου, στην οποία προβλεπόταν η παραχώρηση « δύο (2) θέσεων στάθμευσης στην Πλατεία Μάρθας Ολυμπίας και Στυλιανού Αλεξίου, για τις ανάγκες μετακίνησης του Υπουργού Αθλητισμού κ. Αυγενάκη Λευτέρη, για λόγους ασφαλείας».

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – αλλαγή προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Κλεάνθη και Δερβενακίων στην περιοχή Φιλοθέη για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Α. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (7/2024), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός των Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

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

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

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το τμήμα μας έχει λάβει αίτημα για αλλαγή της προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Κλεάνθη και Δερβενακίων στην περιοχή Φιλοθέη, λαμβάνοντας υπόψη τις επισφαλείς συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή, τη γεωμετρία κ.α.

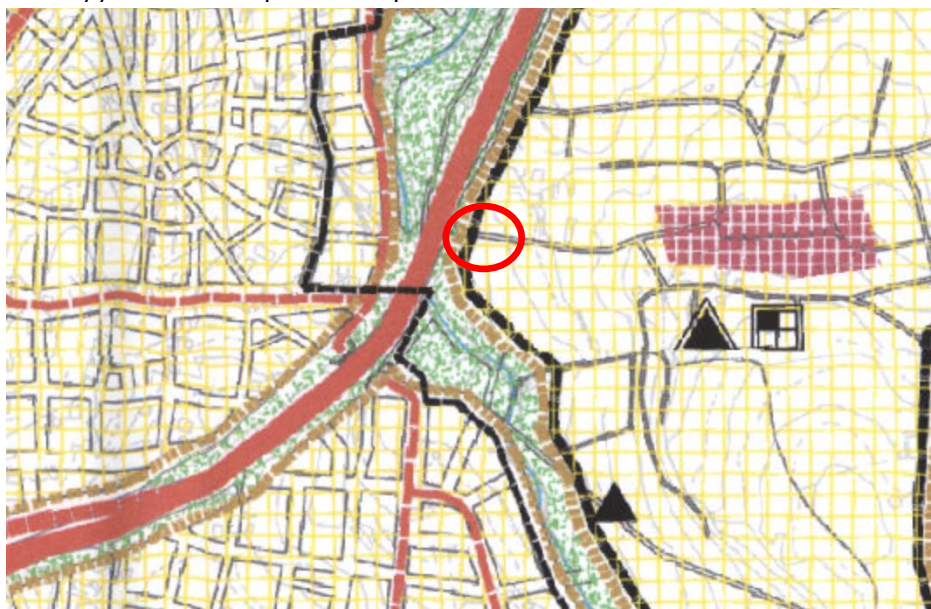
Σημειώνεται ότι η περιοχή βρίσκεται εντός ΓΠΣ αλλά εκτός ρυμοτομικού σχεδίου, εντάσσεται στην πολεοδομική ενότητα 38 – προς πολεοδόμηση.

Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την προσωρινή άμβλυνση μέρους των προβλημάτων της περιοχής με επανέλεγχο της προτεραιότητας στη συμβολή των οδών μέχρι την οριστική αξιολόγηση της ευρύτερης πολεοδομικής ενότητας.

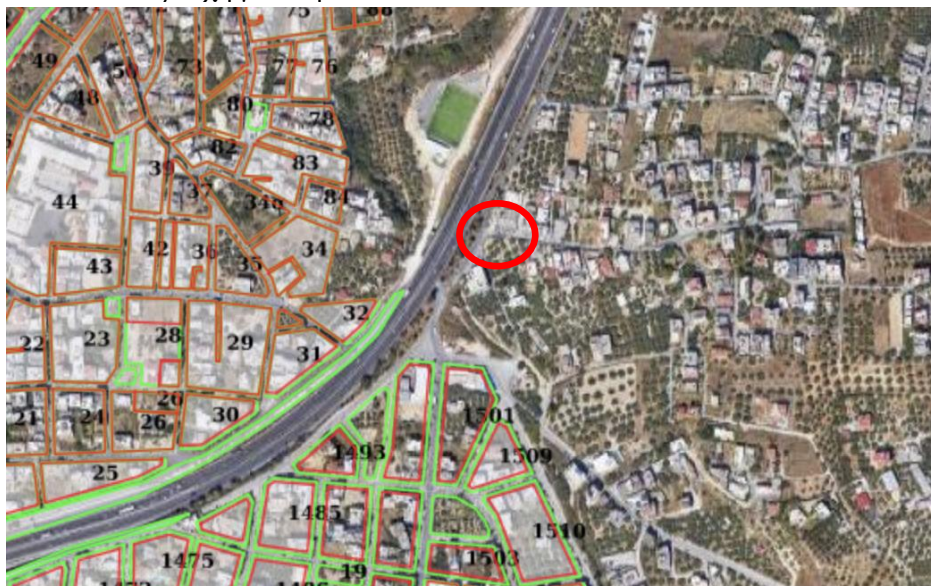
Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης και Προτάσεις Παρεμβάσεων

Η ευρύτερη περιοχή παρέμβασης παρουσιάζεται παρακάτω και σημειώνεται η συμβολή των οδών Κλεάνθη

και Δερβενακίων στην Φιλοθέη.



Εικόνα 1. περιοχή μελέτης

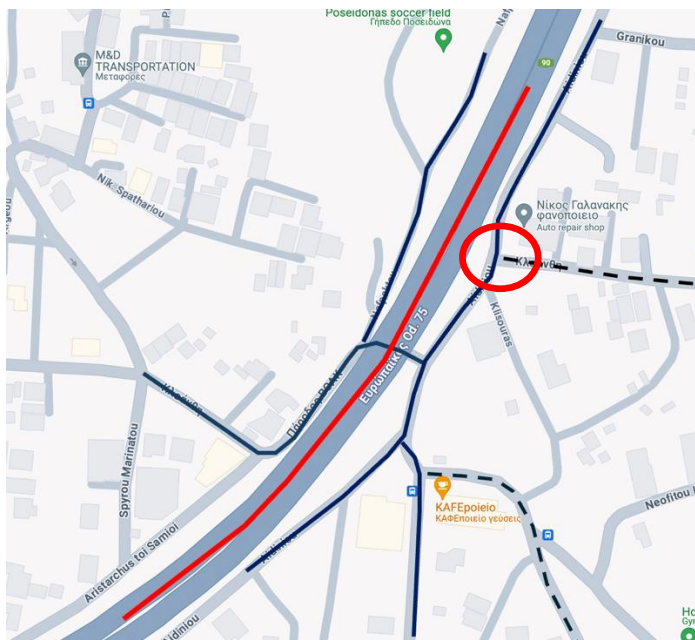


Εικόνα 2. αεροφωτογραφία με απόσπασμα ρυμοτομικού στην περιοχή μελέτης

Σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου και οι δύο οδοί Κλεάνθη και Δερβενακίων έχουν χαρακτήρα τοπικής οδού χωρίς άλλο σχετικό προσδιορισμό. Επιπρόσθετα η περιοχή έχει χρήση γενικής κατοικίας.

Σημειώνεται ότι στην παρούσα φάση η οδός Δερβενακίων λειτουργεί ως συλλεκτήρια οδός λαμβάνοντας υπόψη ότι αποτελεί SR road – βοηθητική οδό του ΒΟΑΚ και συλλέγει τις τοπικές οδούς που εκβάλλουν σε αυτή σήμερα. Αντίστοιχα το εξεταζόμενο τμήμα της οδού Κλεάνθη έχει χαρακτηριστικά τοπικής – δευτερεύουσας συλλεκτήριας οδού καθώς συγκεντρώνει όλες τις κινήσεις του τοπικού δικτύου στην περιοχή νότια-νοτιοανατολικά του ΒΟΑΚ στη Φιλοθέη.

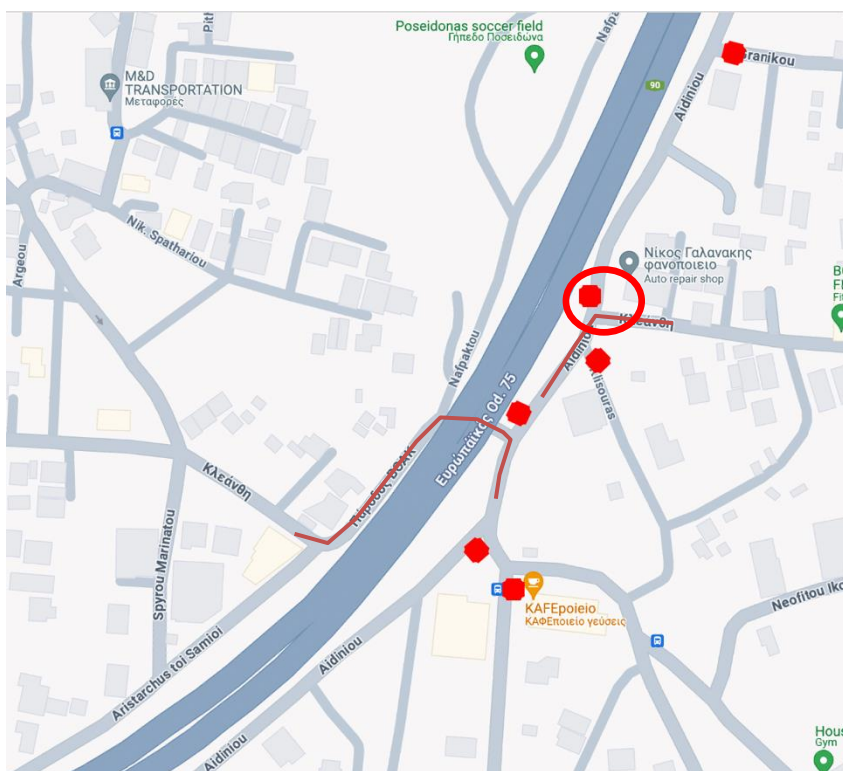
Στο κατωτέρω διάγραμμα παρουσιάζεται ενδεικτικά η υφιστάμενη – λειτουργική- ιεράρχηση των οδών (με αρτηρία – αυτοκινητόδρομο το ΒΟΑΚ – συνεχής κόκκινη, κύρια συλλεκτήρια – συνεχής μπλε, και δευτερεύουσα συλλεκτήρια – διακεκομμένη μαύρη γραμμή) στην εξεταζόμενη συμβολή.



Εικόνα 3. λειτουργική ιεράρχηση στην περιοχή μελέτης

Το σύνολο των ανωτέρω οδών που συμβάλλουν στην υπό εξέταση διασταύρωση Δερβενακίων και Κλεάνθη είναι αμφίδρομες οδοί χωρίς διαχωριστικό με μεταβλητό πλάτος 4,5-7,5μ.

Σήμερα προτεραιότητα έχουν οι κινούμενοι επί της οδού Κλεάνθη στη συμβολή Κλεάνθη και Δερβενακίων, ενώ σε όλες τις προηγούμενες συμβολές οδών με την οδό Δερβενακίων έχουν προτεραιότητα οι κινούμενοι επί της Δερβενακίων.



Εικόνα 4. υφιστάμενη θέση σήμανσης STOP στις συμβολές οδών

Σημειώνεται ότι παρακείμενη συμβολή της οδού Κλεάνθη όπως εξέρχεται κάτω από τη γέφυρα με την οδό Δερβενακίων έχουν προτεραιότητα οι κινούμενοι – ερχόμενοι κάτω από τη γέφυρα για λόγους οδικής ασφάλειας- ορατότητας κ.α.

Ακολουθούν φωτογραφίες στην επίμαχη συμβολή οδών.



Εικόνα 5. Συμβολή οδού Κλεάνθη με Δερβενακίων - σήμερα προτεραιότητα έχουν οι κινούμενοι - εξερχόμενοι από την οδό Κλεάνθη όπως φαίνεται στην εικόνα



Εικόνα 6. Συμβολή οδού Δερβενακίων με Κλεάνθη - σήμερα προτεραιότητα έχουν οι κινούμενοι - εξερχόμενοι από την οδό Κλεάνθη όπως φαίνεται στην εικόνα



Εικόνα 7. Συμβολή οδού Δερβενακίων με Κλεάνθη – τμήμα της οδού Δερβενακίων με STOP όπου οι κινούμενοι υποχρεούνται να παραχωρήσουν προτεραιότητα στους κινούμενους επί της οδού Κλεάνθη



Εικόνα 8. Συμβολή οδού Δερβενακίων με Κλεάνθη – τμήμα της οδού Δερβενακίων με STOP όπου οι κινούμενοι υποχρεούνται να παραχωρήσουν προτεραιότητα στους κινούμενους επί της οδού Κλεάνθη

Σημειώνεται επιπλέον ότι από αυτοψία του τμήματος στην περιοχή περίπου το 70% των κινούμενων επί της οδού Δερβενακίων δεν τηρεί την παραχώρηση προτεραιότητας στη συμβολή της οδού με την οδό Κλεάνθη, δηλαδή παραβαίνει το υφιστάμενο STOP καθώς – μεταξύ άλλων - η γεωμετρία της συμβολής δημιουργεί την αίσθηση στους μετακινούμενους ότι διαθέτουν προτεραιότητα στο σημείο.

Σημειώνεται επιπλέον ότι στην ευρύτερη περιοχή:

- Υπάρχουν βασικές ελλείψεις και στο δίκτυο πεζοδρομίων (χωρίς πεζοδρόμια ή με μικρού πλάτους πεζοδρόμια με εμπόδια και φθορές).
- Εντός της περιοχής δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις ενώ επίκειται η αναβάθμιση δύο διασταυρώσεων σε άμεση εγγύτητα (ενδ. Αρχελάου και Χαρ. Παπαδάκη)
- Ο κυκλοφοριακός φόρτος εμφανίζεται σχετικά χαμηλός και στις δύο οδούς που συμβάλλουν,
- Στην περιοχή και ειδικά στην υπό εξέταση δεν εντοπίζονται υψηλοί φόρτοι πεζών
- Δεν διέρχονται λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας. Κατά περίπτωση διέρχονται σχολικά λεωφορεία
- Στην περιοχή παρατηρείται ότι πλήθος οδών καλούνται να υποστηρίξουν αμφίδρομη λειτουργία χωρίς να έχουν τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και την λειτουργική ιεράρχηση του δικτύου το τμήμα μας επεξεργάστηκε τις μικρότερες δυνατές παρεμβάσεις για την αλλαγή της υφιστάμενης προτεραιότητας στο δίκτυο στη συμβολή των οδών Δερβενακίων και Κλεάνθη.



Προτεινόμενο Σχέδιο

Ειδικότερα προβλέπεται προτεραιότητα της οδού Δερβενακίων έναντι της οδού Κλεάνθη στην εξεταζόμενη συμβολή οδών.

Το νέο STOP που θα χωροθετηθεί επί της οδού Κλεάνθη θα πρέπει να σημαίνεται οριζόντια και με κατακόρυφη σήμανση με επιπρόσθετη stop line η οποία θα περιλαμβάνει και μάτια γάτας.

Το υφιστάμενο STOP που βρίσκεται επί της οδού Κλεάνθη καταργείται, ενώ προστίθεται νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω και ανάλογη πινακίδα πρόσθετη «ΠΡΟΣΟΧΗ ΑΡΓΑ»

Επιπλέον τόσο επί της οδού Δερβενακίων (ανατολικά προ της συμβολής) όσο και επί της οδού Κλεάνθη (νότια-νότιοανατολικά της συμβολής) προτείνεται η προσθήκη πλέγματος με μάτια γάτας (μειωτήρες ταχύτητας) σε απόσταση 30-35 μ. από τη συμβολή των οδών.

Νέο όριο ταχύτητας εφαρμόζεται και επί της οδού Κλεάνθη στο σύνολό της με προσθήκη πρόσθετης πινακίδας «ΠΡΟΣΟΧΗ ΑΡΓΑ» πλησίον της συμβολής.

Δεν προβλέπονται μονοδρομήσεις οδών ή νέες διαβάσεις πεζών στην περιοχή.

Γ. Εισήγηση

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

Εισηγούνται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Για λόγους βελτίωσης της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδισιμότητας στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:
 - Νέο όριο ταχύτητας 30χλμ με προσθήκη πινακίδας πρόσθετης «ΠΡΟΣΟΧΗ ΑΡΓΑ»
 - ✓ Νέα πινακίδα P-2 (ΣΤΟΠ) επί της οδού Κλεάνθη στη συμβολή της με την οδό Δερβενακίων

- ✓ Κατάργηση της υφιστάμενης P-2 (ΣΤΟΠ) επί της οδού Δερβενακίων προ της συμβολής της με την οδό Κλεάνθη,
- ✓ τοποθέτηση πλέγματος με μάτια γάτας στα σημεία που φαίνονται στο χάρτη και 1 λωρίδας μειωτήρων στο νέο STOP Line επί της οδού Κλεάνθη.

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

- Η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών δεν αλλάζει
- Για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση των μελών της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – αλλαγή προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Κλεάνθη και Δερβενακίων στην περιοχή Φιλοθέη για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 1.

ΘΕΜΑ 2ο: Σχέδιο διαγράμμισης ανοιχτού χώρου στάθμευσης λεωφορείων και Ι.Χ. στην Κνωσσό.

Στο πλαίσιο παρεμβάσεων στον περιβάλλοντα χώρο του αρχαιολογικού χώρου Κνωσσού εισηγούμαστε τις παρεμβάσεις όπως σχεδιάστηκαν με στόχο την οργάνωση της στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων -ΙΧ οχημάτων και οχημάτων ΑΜΕΑ με στόχο την εύρυθμη λειτουργία του χώρου στάθμευσης πλησίον του Αρχαιολογικού Χώρου.

Ο πρόεδρος της Επιτροπής Κυκλοφορίας κ. Σισαμάκης προλόγισε το θέμα για την διαγράμμιση του χώρου στάθμευσης λεωφορείων και Ι.Χ. στην Κνωσσό και έδωσε λεπτομέρειες σχετικά με τον σχεδιασμό που ακολουθήθηκε. Μετά από συζήτηση των μελών της επιτροπής και την παρέμβαση του αντιπροέδρου του σωματείου ξεναγών Ηρακλείου αποφασίστηκε να διαγραμμιστούν οι θέσεις των λεωφορείων με αντίθετη φορά από ότι αποτυπώνονταν στο αρχικό σχέδιο.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν θετικά στην πρόταση διαγράμμισης του ανοιχτού χώρου στάθμευσης λεωφορείων και Ι.Χ. στον Αρχαιολογικό Χώρο Κνωσσό, με την τροποποίηση ως προς την φορά στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 2.

ΘΕΜΑ 3ο : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και σήμανση για το έργο «διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών – Τμήμα 1.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η παρούσα αφορά στην αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων στην περιοχή των Μεσαμπελιών του εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της πόλης του Ηρακλείου οι οποίοι βρίσκονται νότια της οδού Σκορδαλού έως και την Φωτάκη. Συμπληρώνουν το σχεδιασμό για την αναβάθμιση του πάρκου Ερυθραίας – τμήμα 2. Συγκεκριμένα οι κοινόχρηστοι χώροι που περιλαμβάνονται στην μελέτη είναι οι: ΚΧ 8, ΚΧ 219,

KX 218, KX 223, X9, KX235, KX360. Οι προτάσεις τις μελέτης είναι σύμφωνες με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου.

Το σύνολο της επέμβασης είναι 14 στρέμματα, από τα οποία τα 6,7 στρ. είναι κοινόχρηστοι χώροι και τα υπόλοιπα 7,3 στρ. είναι παράπλευροι οδοί και πεζοδρόμια.



Εικόνα 9. Περιοχή επέμβασης για το έργο «Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών – Τμήμα 1» του Τμήματος Μελετών και Επίβλεψης Έργων της Δ/ΝΣΗΣ Τεχνικών Έργων του Δήμου Ηρακλείου

Σήμερα οι οδοί που περιβάλλουν τους ανωτέρω ΚΧ έχουν στο σύνολο τους διανοιχθεί. Κατά κανόνα έχουν επίσης ασφαλιστησθεί. Εντοπίζονται διαφοροποιήσεις στο δίκτυο πέριξ του ΟΤ 1700γ, όπου η διανοιχθείσα οδός δεν ταυτίζεται με την προβλεπόμενη από το σχέδιο πόλης.

Με δεδομένο ότι έχει ολοκληρωθεί η αρχιτεκτονική και τεχνική μελέτη για την αναβάθμιση των ΚΧ και η διαμόρφωση περιλαμβάνει και μέρος του περιμετρικού και εσωτερικού δικτύου κυκλοφορίας, στην παρούσα τεχνική έκθεση παρουσιάζονται τα βασικά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της και η σήμανση του δικτύου για την ασφαλή λειτουργία του με όρους οδικής ασφάλειας.

Σημειώνονται ως σημαντικά για το δίκτυο και το σύστημα κυκλοφορίας τα κάτωθι χαρακτηριστικά τα οποία περιλαμβάνονται στην Αρχιτεκτονική μελέτη αναβάθμισης της περιοχής:

- Αν και οι ΚΧ, όπως προβλέπεται από το ΓΠΣ χωρίζονται μεταξύ του από κάθετους δρόμους, η μελέτη έθεσε σαν στόχο την ενοποίηση τους σχεδιαστικά και λειτουργικά διατηρώντας ωστόσο τις προβλέψεις με ηπιοποίηση της κυκλοφορίας,
- Οι περιμετρικές οδοί θα λειτουργήσουν σαν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με λίθινο κυβόλιθο στο σύνολο τους και να έχουν ένα πλάτος κυκλοφορίας 3,75μ.,
- Περιλαμβάνεται χάραξη μίας συνεχόμενης διαδρομής πεζών – κύρια πορεία- μήκους περίπου 780 μέτρων και ενός παράλληλου ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης ίδιου μήκους,
- Ο ποδηλατόδρομος διατρέχει κατά μήκος και διαδοχικά το σύνολο των ΚΧ. Είναι διπλής κατεύθυνσης με πλάτος 2.5 -2,60 μέτρα,
- Για την ενίσχυση της σύνδεσης των ΚΧ επιλέχτηκε να γίνει ιδιαίτερος χειρισμός στα σημεία συνάντησης τους, δηλαδή στα σημεία **διασταύρωσης** των δύο παράλληλων οδών Κυβ. Στεργίου και Βαλτετσίου, Ερυθραίας και Ηλιάδη με τις κάθετες οδούς. Έτσι επιλέγεται οι διασταυρώσεις αυτές να υπερυψωθούν έως το επίπεδο διαμόρφωσης των ΚΧ (12εκ. ψηλότερα από τη σημερινή ασφαλτο)

και να επιστρωθούν με κυβόλιθο διαφορετικό από τους υπόλοιπους δρόμους. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η μείωση της ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων και η συνεχής και ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών και ποδηλάτων μεταξύ των ΚΧ.,

- Σε όλα τα περιμετρικά πεζοδρόμια που βρίσκονται σε επαφή με τις ρυμοτομικές γραμμές των γειτονικών Ο.Τ. κατασκευάζεται όδευση τυφλών Η πρόσβαση στους ΚΧ γίνεται με όδευση τυφλών που διατρέχει κάθετα το βόρειο και νότιο άκρο κάθε ΚΧ. Η κίνηση των πεζών εσωτερικά τους ΚΧ επιδιώκεται να γίνεται χωρίς αναβαθμούς αλλά με κεκλιμένα επίπεδα σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία και τα πρότυπα «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ,
- Σε όλο το μήκος του πάρκου προβλέπεται η τοποθέτηση βάσεων ποδηλάτων,
- Η δημιουργία των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με συνεπίπεδα αυτών πεζοδρόμια, απαιτεί κατά τόπους την τοποθέτηση εμποδίων στάθμευσης για την διάκριση του χώρου κίνησης των οχημάτων και την προστασία πεζών και ποδηλάτων. Έτσι τοποθετούνται κολονάκια όπου κρίνεται απαραίτητο για την ασφάλεια των παραπάνω χρηστών.

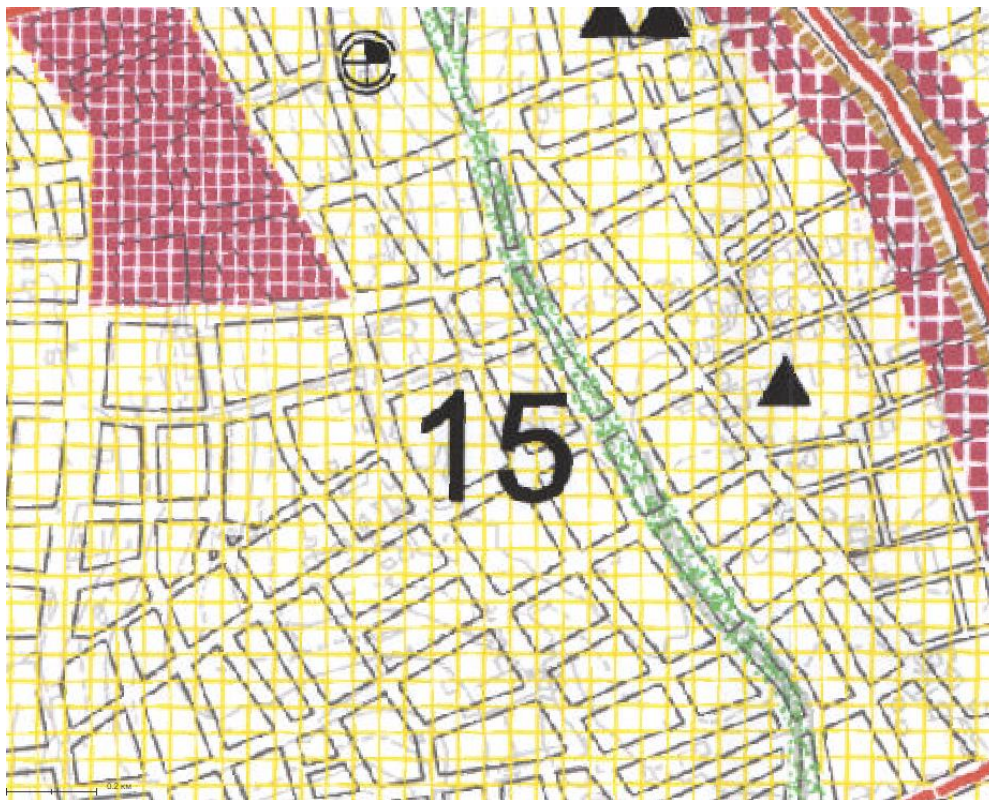
Β. Περιγραφή βασικών δεδομένων νέας διαμόρφωσης

Η υπό αξιολόγηση περιοχή περιλαμβάνει τις οδούς Κυβ. Στεργίου και Βαλτετσίου, Ερυθραίας και Ηλιάδη και τους κοινόχρηστους ΚΧ 8, ΚΧ 219, ΚΧ 218, ΚΧ 223, Χ9, ΚΧ235, ΚΧ360. Βρίσκεται στην περιοχή Μεσαμπελιών και είναι γνωστή ως «Πάρκο Ερυθραίας». Χωροθετείται νότια του ΒΟΑΚ και δυτικά της Λ. Κνωσού. Τα τελευταία χρόνια παραμένει χωρίς παρεμβάσεις, έχουν γίνει απλές διανοίξεις οδών ενώ έχει αυξηθεί σημαντικά η κατοικία περιμετρικά αυτής. Αποτελεί έναν από τους σημαντικούς μελλοντικούς πνεύμονες πρασίνου της πόλης του Ηρακλείου και η αναβάθμισή του θεωρείται ένα πολυαναμενόμενο και σημαντικό έργο για το μητροπολιτικό Ηράκλειο.



Εικόνα 10. Περιοχή επέμβασης για το έργο «Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών – Τμήμα 2» του Τμήματος Μελετών και Επίβλεψης Έργων της Δ/ΝΣΗΣ Τεχνικών Έργων του Δήμου Ηρακλείου

Σύμφωνα το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου, η Λεωφ. Κνωσού αποτελεί αρτηρία, και το σύνολο των λοιπών οδών τοπικό δίκτυο.



Εικόνα 11. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

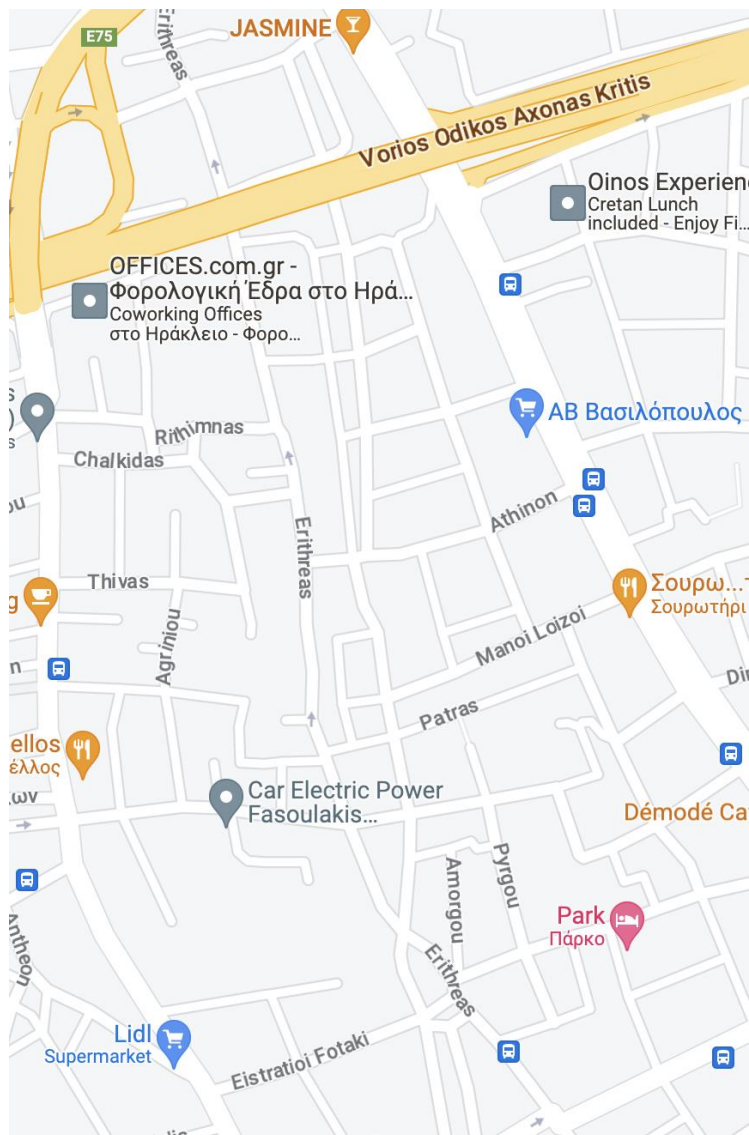
Αποτελεί περιοχή που γειτνιάζει με σχολικά συγκροτήματα και άλλους ΚΧ και εν γένει έχει χρήσεις κατοικίας. Υπερτοπικές χρήσεις εμπορία εντοπίζονται επί της Λ. Κνωσού.

Η περιοχή έχει μέση οικιστική πυκνότητα καθώς και μεσαίο και κατά κανόνα χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο στο σύνολο του τοπικού της δικτύου.

Δεν υπάρχει σήμανση για όριο ταχύτητας 30χλμ/ω ή άλλο σχετικό στην ευρύτερη περιοχή.

Σημειώνεται επιπλέον ότι υπάρχουν πλήθος διασταυρώσεων με ασαφή οριοθέτηση, μειωμένη ορατότητα καθώς και απουσία πεζοδρομίων ή ελλειμματικά πεζοδρόμια.

Το τοπικό δίκτυο (Κυβ. Στεργίου, Βαλτετσίου, Ερυθραίας, Ηλιάδη και κάθετες αυτών) βαρύνεται μόνο από την κυκλοφορία των κατοίκων που διαμένουν περιμετρικά των ΟΤ και από μεμονωμένους μετακινούμενους που επιχειρούν να παρακάμψουν τον υψηλό φόρτο της Λ. Κνωσού.



Εικόνα 12. Απόσπασμα χάρτη google maps στην περιοχή υπό αξιολόγηση

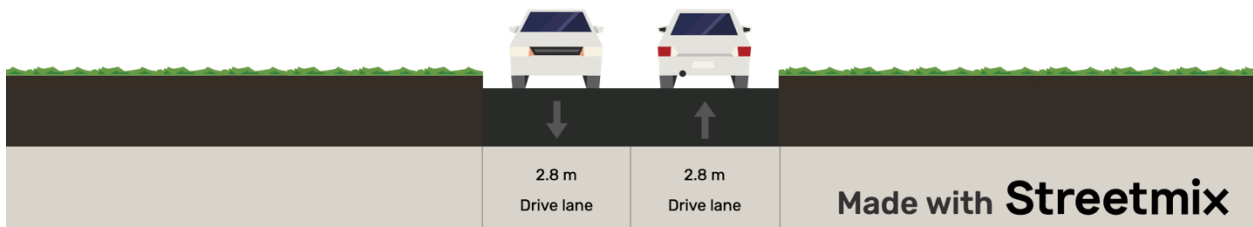
Χαρακτηριστικά των οδών σήμερα

Η οδός Κυβ. Στεργίου, η οδός Βαλτετσίου αλλά το τμήμα της οδού Ερυθραίας εντός του Τμήματος Ι σήμερα έχει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Διαθέτουν μέσο πλάτος περί τα 7.0μ.,
- Είναι όλες κατά κανόνα αμφίδρομες ,
- Δεν έχουν προκαθορισμένες λωρίδες κίνησης ΙΧ, στάθμευσης, κίνησης πεζών κ.α.,
- Δεν διαθέτουν ειδική – αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου,
- Από αυτές δεν διέρχεται όχημα δημόσιας συγκοινωνίας,
- Τόσο θεσμικά όσο και λειτουργικά αποτελούν τοπικό οδικό δίκτυο γειτονιάς με χαμηλούς φόρτους κυκλοφορίας,
- Έχουν μικρή κλίση περί το 3%,
- Δεν έχουν καμία διάβαση πεζών,
- Η μέση ταχύτητα κίνησης στις οδούς είναι 30-42χλμ/ω (παρατήρηση Μάιος 2022),
- η στάθμευση δεν προσδιορίζεται ως εκ τούτου όλοι σταθμεύουν σύμφωνα με την κρίση τους ανάλογα με τη διαθεσιμότητα και στις δύο οδούς ωστόσο δεν υπάρχει υψηλή ζήτηση για στάθμευση,
- Η πεζή κυκλοφορία στην περιοχή είναι χαμηλή,
- Και στις δύο οδούς δεν φαίνεται ο άξονας του δρόμου (η γραμμή οριοθέτησης των λωρίδων κυκλοφορίας, της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης) κ.λπ.

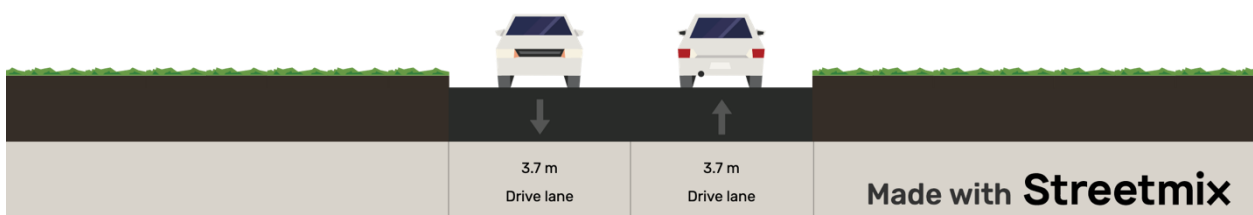
Ενδεικτική **διατομή της οδού Βαλτετσίου** πλησίον του ΚΧ 219 παρουσιάζεται παρακάτω:

Βαλτεσίου



Εικόνα 13. διαγραμματική απεικόνιση διατομής οδού Βαλτεσίου στην υφιστάμενη μορφή της
Ενδεικτική διατομή της οδού Κυβ. Στεργίου πλησίον του ΚΧ 223 παρουσιάζεται παρακάτω:

Κυβ. Στεργίου



Εικόνα 14. διαγραμματική απεικόνιση διατομής οδού Κ. Στεργίου στην υφιστάμενη μορφή της
Μελλοντικά χαρακτηριστικά δικτύου στο πλαίσιο της ανάπλασης των ΚΧ - «Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών – Τμήμα Ι»

Στο πλαίσιο της αναβάθμισης των κοινοχρήστων χώρων έχει γίνει από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ηρακλείου και ειδικότερα από το Τμήμα Μελετών και Επίβλεψης Έργων σε συνεργασία με το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών μία αναλυτική μελέτη των τεχνικών χαρακτηριστικών των οδών που γειτνιάζουν με τους ΚΧ, των αρχιτεκτονικών προτάσεων, των οικοδομικών εργασιών και των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής.

Ειδικότερα για το τμήμα Ι έχουν εξεταστεί αναλυτικά οι οδοί: η οδός Εμ. Χαρ. Παπαδάκη, Ερυθραίας, Βαλτετσίου, Κ. Στεργίου, Βεάκη, Αγ. Ευθυμίας, Αθηνών, Μ. Λοίζου, Πάτρας, Σπάρτης, Ηγουμενίτσας, Φωτάκη, Αγ. Στεφάνου, Μ. Ηλιάδη, Ν. Καμπιτάκη.

Σημειώνεται ότι έχει μελετηθεί κυκλοφοριακά η ευρύτερη περιοχή νότια της Σκορδαλού έως και την οδό Κακριδή και οι βασικές αρχές κυκλοφοριακής οργάνωσης που θα εξυπηρετούνται είναι οι κάτωθι:

- Το σύνολο των οδών με προσανατολισμό Β-Ν θα είναι **μονόδρομοι** με ζεύγη τις Βαλτετσίου- Κ. Στεργίου ενώ όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα η Ερυθραίας διατηρεί αμφίδρομη κίνηση (βλ. εικόνα Γενική ροή ευρύτερης περιοχής Πάρκου Ερυθραίας),
- Το σύνολο των οδών με προσανατολισμό Α-Δ μετατρέπονται σε **μονόδρομους** δημιουργώντας σύστημα εναλλάξ βρόγχων, οι οποίοι υλοποιούνται σταδιακά ανάλογα με τις φάσεις (τμήματα) εκπόνησης του έργου - Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών»,
- Σε όλες τις οδούς δημιουργείται **πεζοδρόμιο** με ελάχιστες προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία (πλάτους μεγαλύτερου από 1,5μ.),
- Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας σε όλες τις οδούς κυμαίνεται από 3,4 έως 3,75μ.,
- Στο σύνολο του γραμμικού πάρκου της Ερυθραίας περιλαμβάνεται χάραξη μίας συνεχόμενης διαδρομής πεζών – κύρια πορεία- και ενός παράλληλου ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης πλάτους 2,5μ.,



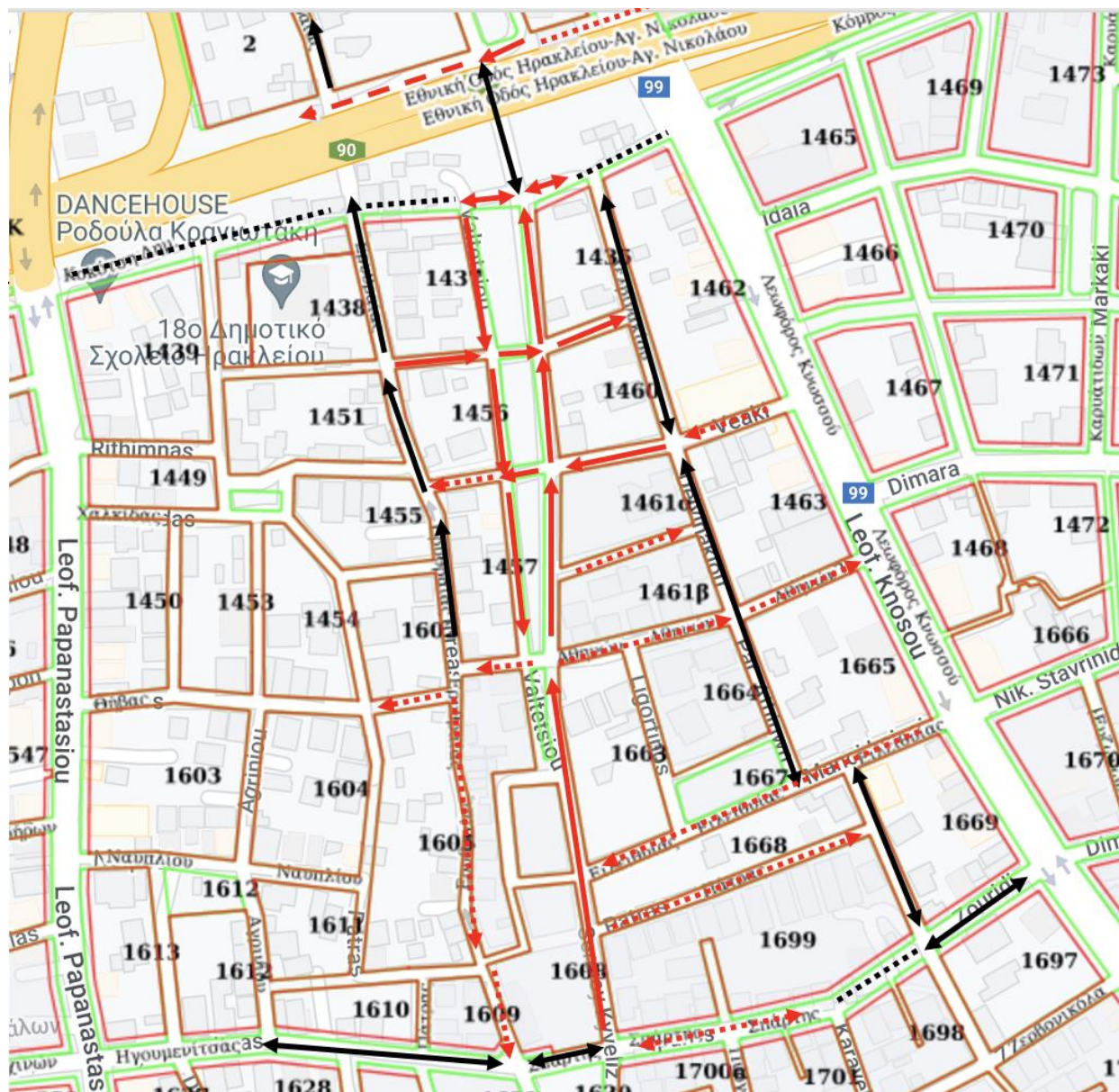
Εικόνα 15. Γενική προτεινόμενη ροή ευρύτερης περιοχής πάρκου Ερυθραίας

Ειδικότερα για την περιοχή που μελετάται – Τμήμα 1- προβλέπονται τα κάτωθι όπως παρουσιάζεται στο σχετικό απόσπασμα ροής:



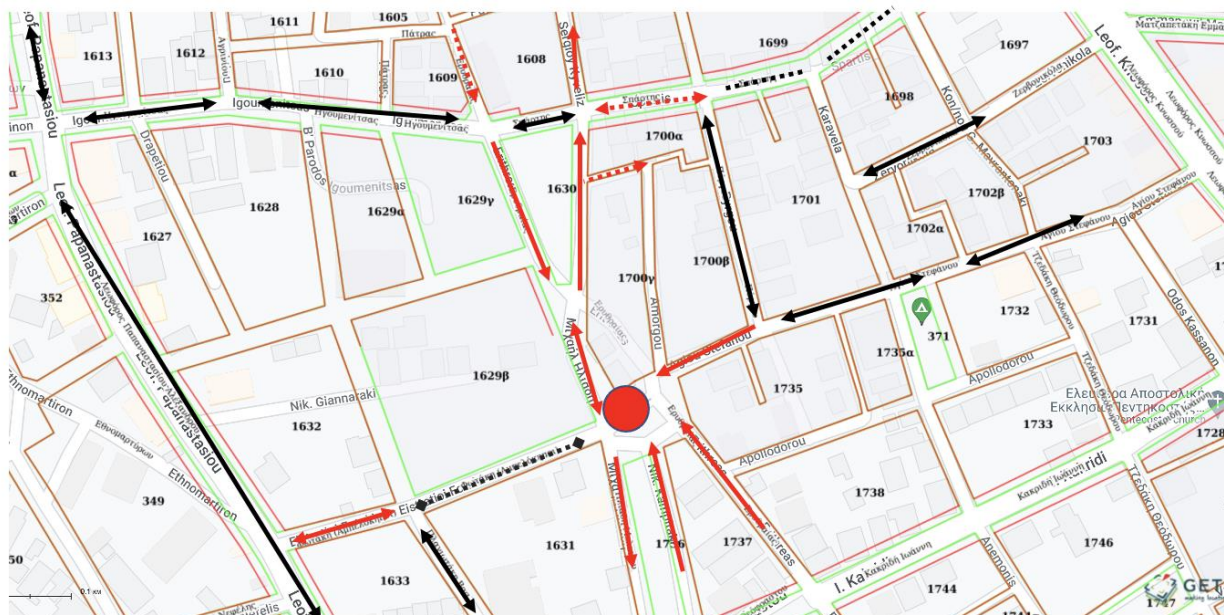
Εικόνα 16. Κυκλοφοριακή ροή στο τμήμα 1 (περιοχή 1 και 2)

- Πλήρης διαμόρφωση των οδών περιμετρικά των ΚΧ προς αναβάθμιση,
- Στην περιοχή 1 του τμήματος 1 μονοδρόμηση των οδών εκατέρωθεν του ΚΧ 8 με κατεύθυνση Β-Ν όπως φαίνεται στα κατωτέρω αποσπάσματα και μονοδρόμηση της ΕΜ.Χ. Παπαδάκη με έξοδο μόνο προς τη Λ. Κνωσού
- Διατήρηση της υφιστάμενης κατεύθυνσης προς νότο της οδού Ερυθραίας,
- Μονοδρόμηση της οδού νότια του ΚΧ8 με κατεύθυνση προς δυτικά, ενώ το τμήμα της ίδιας οδού νότια του ΟΤ 9 διανοίγεται αλλά διατηρείται κλειστό για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στην οδό Κυβ. Στεργίου στο τμήμα που διέρχεται κάτω από την Εθν. Οδό και συνδέει το ΚΧ 8 με το ΟΤ 219 (συνέχεια Πάρκου Ερυθραίας προς νότο)



Εικόνα 17. Κυκλοφοριακή ροή στο τμήμα Ι

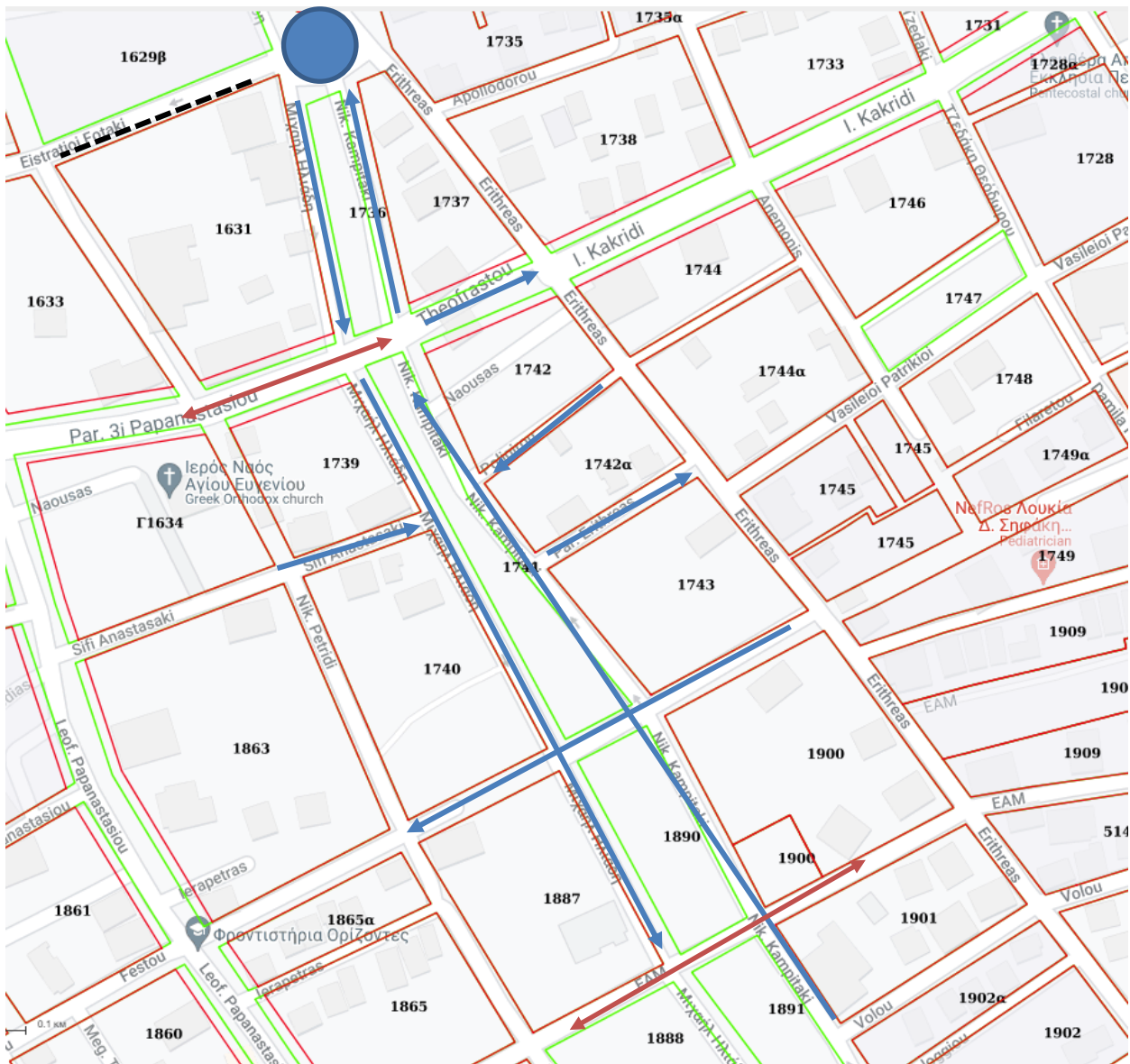
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στα εγκάρσια οδικά τμήματα της οδού Βαλτετσίου που διέρχονται βόρεια των ΟΤ 1436 και ΟΤ 1435
- Μονοδρόμηση της οδού Κ. Στεργίου από την οδό Σπάρτης με κατεύθυνση προς το Βορρά έως και την παύση αυτής στο ύψος του ΟΤ 1435
- Μονοδρόμηση της οδού Βαλτετσίου από το ΟΤ 1436 με κατεύθυνση προς Νότο έως και την οδό Αθηνών
- Μονοδρόμηση των οδών που αναπτύσσονται στην κατεύθυνση Α-Δ και διέρχονται από το πάρκο Ερυθραίας με στόχο τη δημιουργία βρόγχων που θα αποτρέπουν την διαμπερή κυκλοφορία και παράλληλα θα συνδέουν την ευρύτερη περιοχή λαμβάνοντας υπόψη την μειωμένη κυκλοφορία στο τμήμα της οδού Βαλτετσίου νότια του ΟΤ 1457 έως και την οδό Σπάρτης
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στην οδό Σπάρτης (και στα νέα προς διάνοιξη τμήματά της)
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στην οδό Δελβηνακίων
- Διατήρηση της μονόδρομης κυκλοφορίας στο τμήμα της οδού Ερυθραίας από την οδό Αθηνάς προς την Εθν. Οδό (προς βορρά) και αντιδρόμηση της υφιστάμενης κατεύθυνσης του τμήματος της οδού Ερυθραίας νότια της οδού Αθηνών με στόχο την εξυπηρέτηση προς νότο για την αποκατάσταση του ζεύγους μονοδρόμων με δεδομένη τη μειωμένη κυκλοφορία στο τμ. Της Βαλτετσίου (βλ. ανωτέρω)



Εικόνα 18. Κυκλοφοριακή ροή στο τμήμα 1- σύνδεση με τμήμα 2

- Μονοδρόμηση της οδού Ερυθραίας και συνέχειας αυτής οδού Ηλιάδη με κατεύθυνση από Σπάρτης προς Κακρινή,
- Διαμόρφωση αμφίδρομου τμήματος οδού Ηλιάδη στο τμήμα που διέρχεται έμπροσθεν του ΟΤ 1629β,
- Διατήρηση μονόδρομης κατεύθυνσης οδού Καμιτιάκη με κατεύθυνση από Κακρινή προς Φωτάκη,
- Διαμόρφωση κυκλικής πορείας στη συμβολή Φωτάκη, Ηλιάκη, Καμιτιάκη, Θεόφραστου με μονοδρόμηση της Θεόφραστου με κατεύθυνση από Καμιτιάκη προς Ερυθραίας, κίνηση της Ερυθραίας και Καμιτιάκη προς Νότο, κίνηση της Ηλιάδη προς Βορρά και αποκλεισμό μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (τμήμα κλειστό- αδιέξοδο) στο τμήμα της οδού Φωτάκη που διέρχεται μεταξύ των ΟΤ 1629β και ΟΤ 1631
- Διατήρηση της αμφίδρομης ροής στο τμήμα της Φωτάκη από Πλαγιωτάκη έως Παπαναστασίου
- Διατήρηση της αμφίδρομης ροής στο τμήμα Πλαγιωτάκη από Θεόφραστου έως Φωτάκη
- 30χλμ/ω όριο ταχύτητας σε όλο το τμήμα 1 και χαρακτηρισμός περιοχής ήπιας κυκλοφορίας σε όλο το τμήμα 1 και 20χλμ/ω όριο ταχύτητας στις οδού έμπροσθεν σχολικών μονάδων (βλ. Βαλτετσίου – Ερυθραίας πλησίον 18^{ου} Δ.Σ.)

Στο κατωτέρω απόσπασμα παρουσιάζεται η ανάλογη ροή στο τμήμα 2 το οποίο έχει ήδη τις πλήρεις εγκρίσεις αναφορικά με το έργο.



Εικόνα 19. Κυκλοφοριακή ροή στο τμήμα 2

Πιο αναλυτικά για το Τμήμα 1 ο σχεδιασμός περιλαμβάνει τα όσα παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο σχέδιο σχετικά με διαμορφώσεις και σήμανση.

Για το τμήμα 1- περιοχή 1 όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα προβλέπεται η μονοδρόμηση των οδών εκατέρωθεν του ΚΧ 8 με κατεύθυνση Β-Ν όπως φαίνεται στα κατωτέρω αποσπάσματα και μονοδρόμηση της ΕΜ.Χ. Παπαδάκη με έξοδο μόνο προς τη Λ. Κνωσού, παράλληλα μονοδρομείται η οδός νότια του ΚΧ8 με κατεύθυνση προς Δ, ενώ το τμήμα της ίδιας οδού νότια του ΟΤ 9 διανοίγεται αλλά διατηρείται κλειστό για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία (αδιέξοδο). Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (Ρ-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη κ.α. ενώ νότια του ΟΤ 9 προστίθεται πινακίδα Π-25 για προειδοποίηση αδιέξοδης οδού,



Εικόνα 20. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 1

Για το τμήμα 1- περιοχή 2 και 3 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η διατήρηση αμφίδρομης κεντρικής οδού που θα συνδέει τους χώρους στάθμευσης που θα αναπτυχθούν στα ΟΤ που αναπτύσσονται στα ανατολικά και δυτικά αυτής με ασφαλή είσοδο- έξοδο οχημάτων. Παράλληλα δημιουργείται μικρός κυκλικός κόμβος βόρεια του ΟΤ 216 και ΚΧ 219 και διανοίγεται οδός αμφίδρομη προβλεπόμενη στο σχέδιο πόλης. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (Ρ-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, θέσεις στάθμευσης σε εσοχή κ.α.

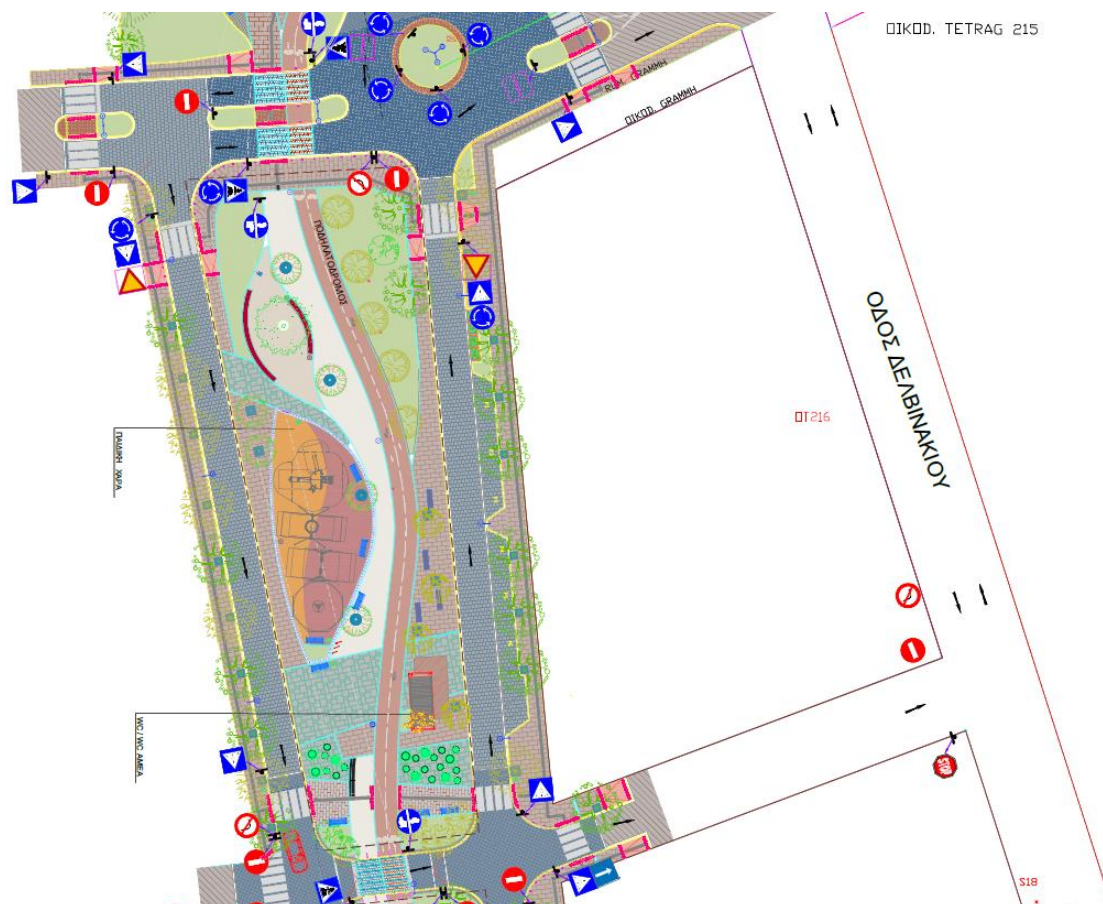


Εικόνα 21. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 2 και 3

Για το τμήμα 1- περιοχή 4 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η διατήρηση αμφίδρομης κυκλοφορίας εκατέρωθεν του κεντρικού ΚΧ με διαμόρφωση δύο μονόδρομων οδών της Κ. Στεργίου με κατεύθυνση προς βορρά και της Βαλτετσίου προς νότο. Στην οδό Κ. Στεργίου διαμορφώνονται θέσεις στάθμευσης σε εσοχή της οδού. Η συμβολή των οδών Κ. Στεργίου, Βαλτετσίου με την εγκάρσια ανώνυμη οδό βόρεια των ΟΤ 1455, 1460 διαμορφώνεται ως υπερυψωμένη διασταύρωση στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (P-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, προειδοποίηση για ανισοσταθμία εδάφους- κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης οδού (K-10), θέσεις στάθμευσης σε εσοχή κ.α.

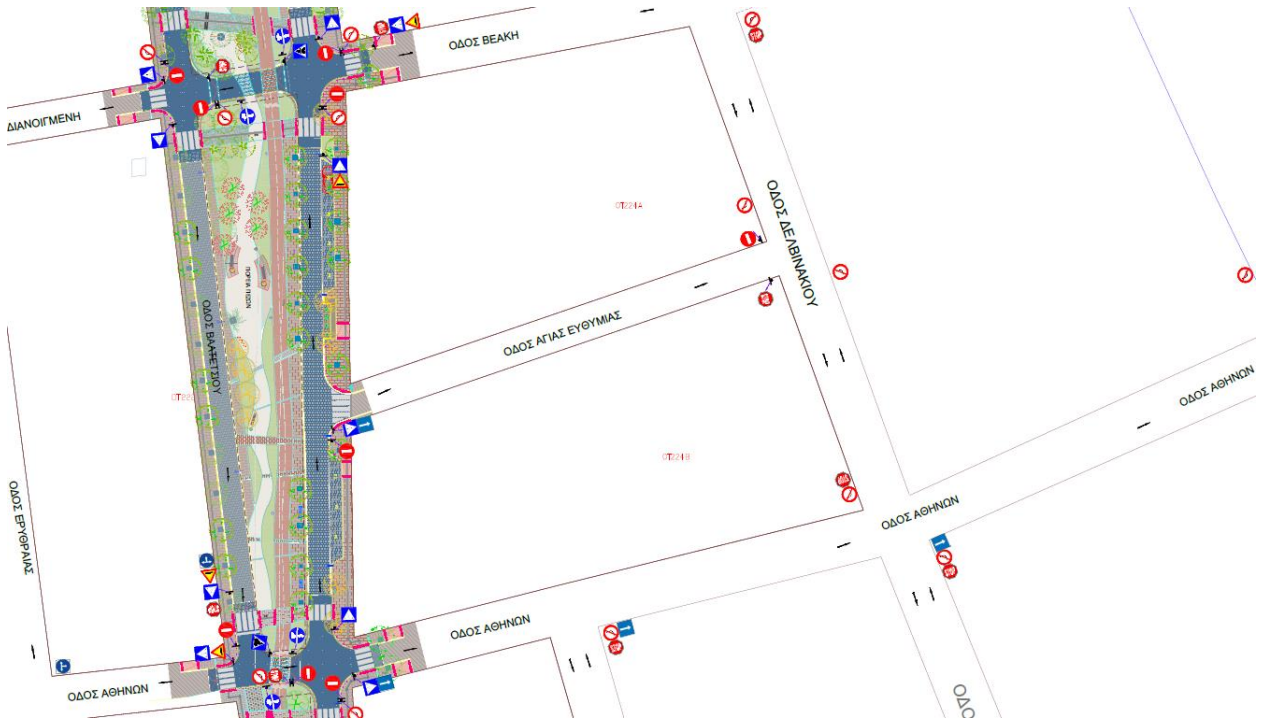
Εικόνα 22. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 4

Για το τμήμα 1- περιοχή 5 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η διατήρηση αμφίδρομης κυκλοφορίας εκατέρωθεν του κεντρικού ΚΧ με διαμόρφωση δύο μονόδρομων οδών της Κ. Στεργίου με κατεύθυνση προς βορρά και της Βαλτετσίου προς νότο. Στην οδό Κ. Στεργίου διαμορφώνονται θέσεις στάθμευσης σε εσοχή της οδού. Η συμβολή των οδών Κ. Στεργίου, Βαλτετσίου με την οδό Βεάκη διαμορφώνεται ως υπερυψωμένη διασταύρωση στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (P-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, προειδοποίηση για ανισοσταθμία εδάφους- κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης οδού (K-10), θέσεις στάθμευσης σε εσοχή κ.α.



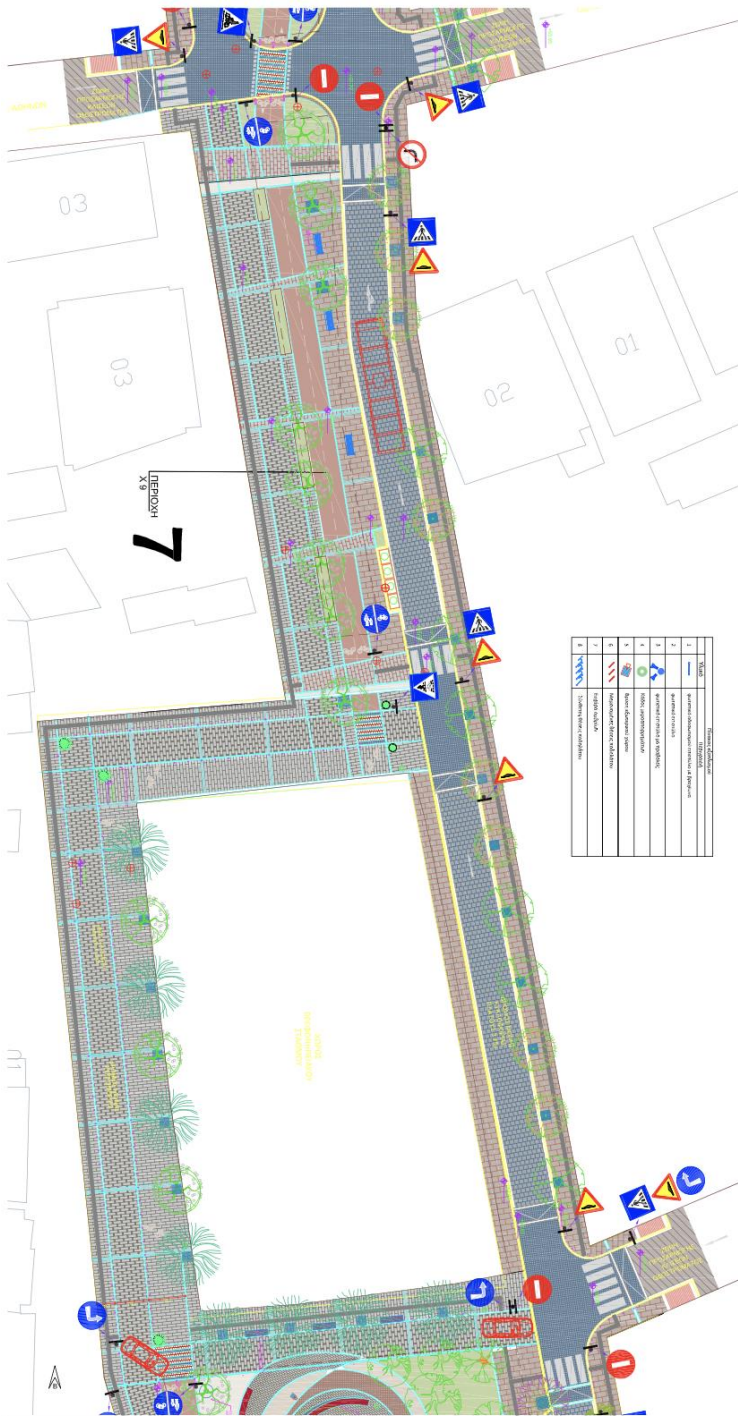
Εικόνα 23. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 5

Για το τμήμα 1- περιοχή 6 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η διατήρηση αμφίδρομης κυκλοφορίας εκατέρωθεν του κεντρικού ΚΧ με διαμόρφωση δύο μονόδρομων οδών της Κ. Στεργίου με κατεύθυνση προς βορρά και της Βαλτετσίου προς νότο. Στην οδό Κ. Στεργίου διαμορφώνονται θέσεις στάθμευσης σε εσοχή της οδού. Η συμβολή των οδών Κ. Στεργίου, Βαλτετσίου με την οδό Αθηνών διαμορφώνεται ως υπερυψωμένη διασταύρωση στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Η οδός Αθηνών κινείται προς ανατολή από την Κ. Στεργίου και προς δύση από τη Βαλτετσίου. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (P-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, προειδοποίηση για ανισοσταθμία εδάφους- κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης οδού (K-10), θέσεις στάθμευσης σε εσοχή κ.α.



Εικόνα 24. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 6

Για το τμήμα 1- περιοχή 7 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η διατήρηση μονόδρομης κυκλοφορίας της Κ. Στεργίου με κατεύθυνση προς νότο, η διαμόρφωση πεζοδρομημένης διαδρομής περιμετρικά του χώρου βρεφονηπιακού σταθμού με ελεγχόμενη πρόσβαση για τροφοδοσία και η υπερύψωση της συμβολής Κ. Στεργίου και Ειλειθυίας. Στο τμήμα αυτό δεν διαμορφώνονται παρόδιες θέσεις στάθμευσης. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (P-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, προειδοποίηση για ανισοσταθμία εδάφους- κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης οδού (K-10) κ.α.



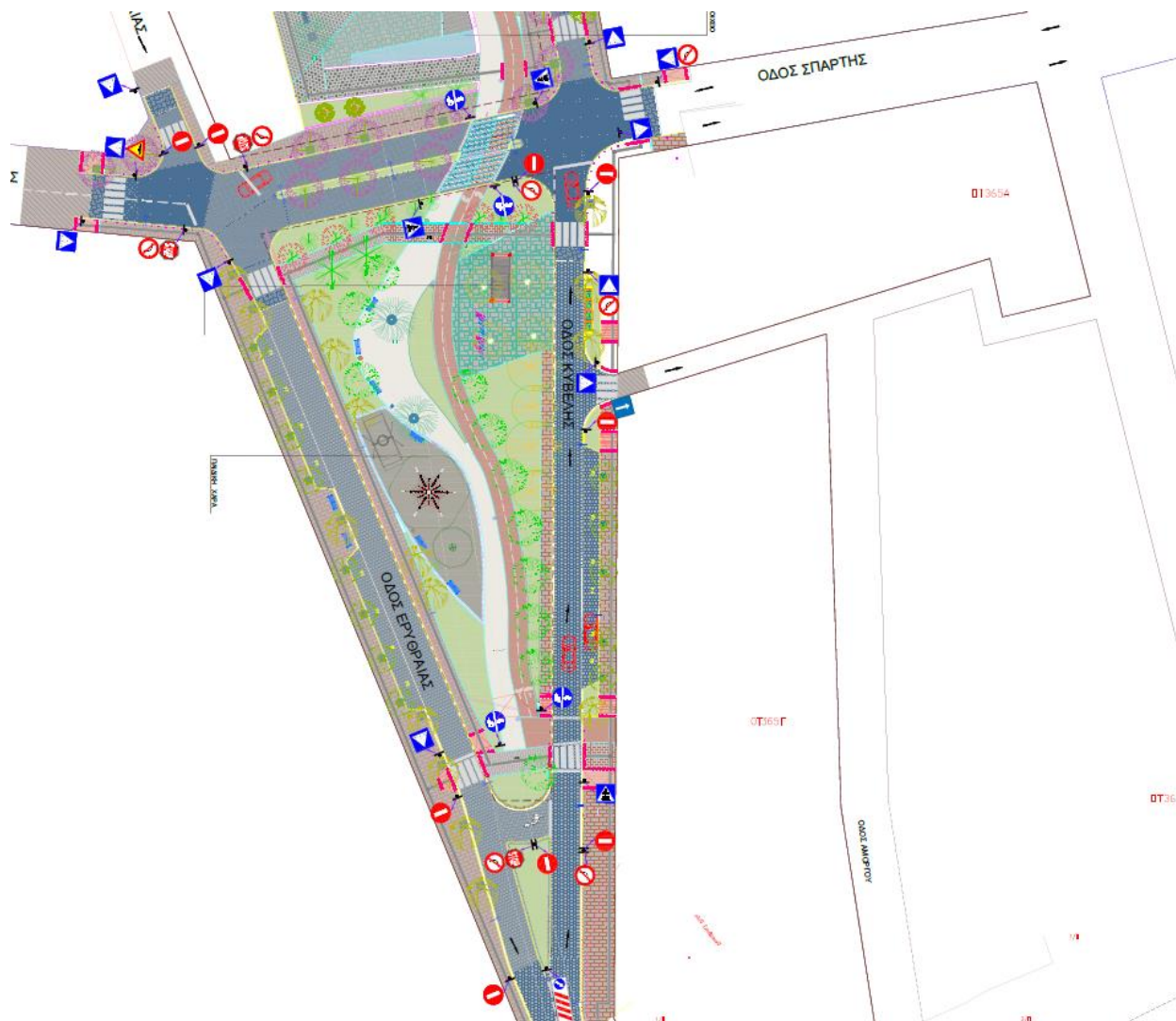
Εικόνα 25. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 7

Για το τμήμα 1- περιοχή 8 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η διατήρηση μονόδρομης κυκλοφορίας της Κ. Στεργίου με κατεύθυνση προς νότο, η διαμόρφωση πεζοδρομημένης διαδρομής περιμετρικά του χώρου ΚΧ νότια του βρεφονηπιακού σταθμού και η υπερύψωση της συμβολής της Κ. Στεργίου με την οδό Σπάρτης. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (P-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, προειδοποίηση για ανισοσταθμία εδάφους- κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης οδού (K-10), στάθμευση σε εσοχή κ.α.



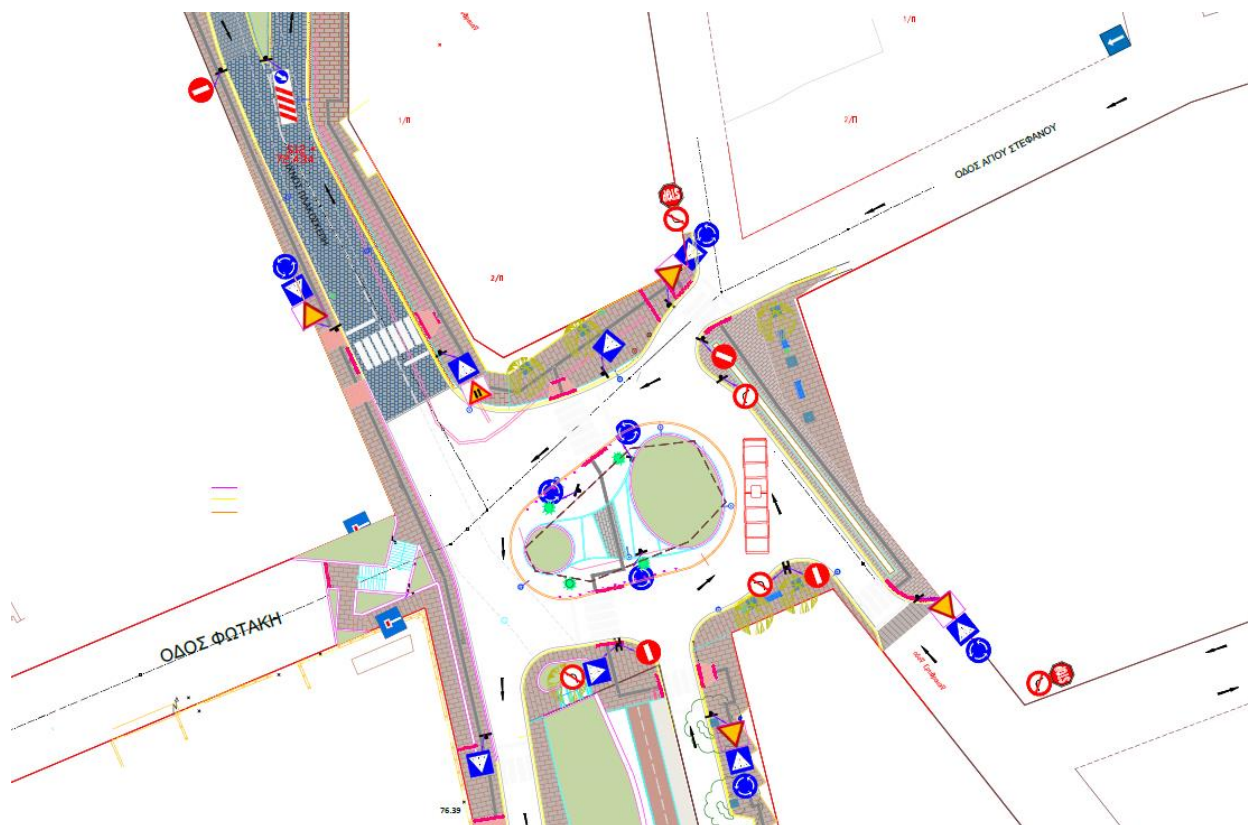
Εικόνα 26. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 8

Για το τμήμα Ι- περιοχή 9 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η αμφίδρομη πορεία εκατέρωθεν του ΚΧ με κίνηση προς Νότο της Κ. Στεργίου και κίνηση προς βορρά της Ερυθραίας και αμφίδρομη πορεία στο τμήμα που συγκλίνουν. Θέσεις στάθμευσης παρά την οδό διαμορφώνονται και στις δύο οδούς σε ειδικές εσοχές. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (P-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού- ποδηλάτη, προειδοποίηση για ανισοσταθμία εδάφους- κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης οδού (K-10), στάθμευση σε εσοχή κ.α.



Εικόνα 27. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 9

Τέλος, για το τμήμα 1- περιοχή 10 όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες προβλέπεται η αμφίδρομη κυκλοφορίας στην οδό Ερυθραίας η οποία καταλήγει σε κυκλική πορεία στην πλατεία Γιαμπουλάκη περιμετρικά των ΟΤ 1700γ, 1629β, 1631, 1756, 1737. Με δεδομένη την τροποποίηση των υψομετρικών μελετών περίξ της πλατείας (ΑΔΑ: 6Ι7ΘΩ0Ο-ΑΡ0) δημιουργούνται ανισοσταθμίες στην οδό Φωτάκη οι οποίες θα διαμορφώνονται με κατάλληλη κλίμακα και δεν θα επιτρέπεται η κίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων στο τμήμα αυτής από την πλ. Γιαμπουλάκη έως την οδό Πλαγιοτάκη. Στην κυκλική πορεία συμβάλλουν οι Ερυθραίας, Καμπιτάκη, Ηλιάδη, και Αγ. Στεφάνου όπως παρουσιάζεται κατωτέρω. Στο τμήμα αυτό προβλέπονται διαβάσεις πεζών και σήμανση για απαγόρευση εισόδου (Ρ-7), STOP, διαμόρφωση όδευσης πεζού-ποδηλάτη, προειδοποίηση για κυκλική πορεία κ.α.



Εικόνα 28. διαμόρφωση έργου με προβλέψεις κυκλοφορίας και σήμανσης - περιοχή 10

Η σήμανση γενικά αφορά σε ρυθμίσεις για υποχρεωτική διακοπή πορείας (ΣΤΟΠ), απαγόρευση εισόδου (P-7), απαγόρευση αριστερής ή δεξιάς στροφής, όριο ταχύτητας, υποχρεωτική κυκλική διαδρομή καθώς και σήμανση για πεζο-ποδηλατόδρομο (P-65). Επιπρόσθετα τοποθετούνται σημάνσεις για διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων, παράλληλες διαβάσεις πεζών – ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, προσδιορισμό επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης και τέλος πινακίδα αναγγελίας κινδύνου για υπερυψωμένο οδόστρωμα ή απότομη αλλαγή κλίσης (K-10).

Ρυθμιστικές πινακίδες

P-2	Υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP). Η πινακίδα αυτή που τοποθετείται πριν από κόμβο σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος πριν από την είσοδο στον κόμβο και παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα τα οποία κινούνται στην οδό προς την οποία πλησιάζει. Η αυτή πινακίδα που τοποθετείται σε άλλα σημεία πλην κόμβου, σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος στη θέση της πινακίδας και μη εκ νέου εκκίνηση μέχρις ότου βεβαιωθεί ο οδηγός του ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο
P-7	Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
P-27	Απαγορεύεται η αριστερή στροφή
P-28	Απαγορεύεται η δεξιά στροφή
P-32	Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (π.χ. 30) χλμ. την ώρα
P-53	Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή
P-65	Η κάθε κατηγορία χρηστών που απεικονίζει το αντίστοιχο σύμβολο πρέπει να χρησιμοποιεί την πλευρά του αντίστοιχου διαδρόμου που είναι ειδικά επιλεγμένη για αυτή την κατηγορία

Πληροφοριακές πινακίδες

Π-21	Διάβαση πεζών
Π-21α	Διάβαση ποδηλάτων
Π-21β	Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων
Π-21γ	
Π-31	Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης
Π-92	Αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας

Πινακίδες Αναγγελίας Κινδύνου

K-10	Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα ή απότομη κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης της οδού
-------------	--

Η σήμανση απευθύνεται σε: Οδηγούς συμβατικών οχημάτων IX και μοτοσυκλετών (συμπ. οχημάτων courier, AMEA, H/O κ.α.), Οδηγούς βαρέων οχημάτων, οδηγούς ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας και Πεζούς.

Η σήμανση αποσκοπεί γενικά σε: παροχή ελέγχου, προειδοποίησης, καθοδήγησης και πληροφοριών στους χρήστες της οδού/ του δικτύου - καθοδήγηση της κυκλοφορίας - κατανομή της κυκλοφορίας μέσω της χωροθέτησης του οδοστρώματος ανά χρήστη (για πεζούς, για οχήματα, για ειδικά οχήματα)- διευθέτηση της κυκλοφορίας - τήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας - βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας - αύξηση της ασφάλειας της κυκλοφορίας- θέσπιση ορίου ταχύτητας κίνησης.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Την τοποθέτηση ορίου ταχύτητας στο σύνολο της περιοχής μελέτης σε 30 χλμ/ω.
- Πλήρης διαμόρφωση των οδών περιμετρικά των ΚΧ προς αναβάθμιση,
- Στην περιοχή 1 του τμήματος 1 μονοδρόμηση των οδών εκατέρωθεν του ΚΧ 8 με κατεύθυνση Β-Ν όπως φαίνεται στα κατωτέρω αποσπάσματα και μονοδρόμηση της ΕΜ.Χ. Παπαδάκη με έξοδο μόνο προς τη Λ. Κνωσού
- Διατήρηση της υφιστάμενης κατεύθυνσης προς νότο της οδού Ερυθραίας,
- Μονοδρόμηση της οδού νότια του ΚΧ8 με κατεύθυνση προς Δ, ενώ το τμήμα της ίδιας οδού νότια του ΟΤ 9 διανοίγεται αλλά διατηρείται κλειστό για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στην οδό Κυβ. Στεργίου στο τμήμα που διέρχεται κάτω από την Εθν. Οδό και συνδέει το ΚΧ 8 με το ΟΤ 219 (συνέχεια Πάρκου Ερυθραίας προς νότο)
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στα εγκαρσία οδικά τμήματα της οδού Βαλτετσίου που διέρχονται βόρεια των ΟΤ 1436 και ΟΤ 1435
- Μονοδρόμηση της οδού Κ. Στεργίου από την οδό Σπάρτης με κατεύθυνση προς το Βορρά έως και την παύση αυτής στο ύψος του ΟΤ 1435
- Μονοδρόμηση της οδού Βαλτετσίου από το ΟΤ 1436 με κατεύθυνση προς Νότο έως και την οδό Αθηνών
- Μονοδρόμηση των οδών που αναπτύσσονται στην κατεύθυνση Α-Δ και διέρχονται από το πάρκο Ερυθραίας με στόχο τη δημιουργία βρόγχων που θα αποτρέπουν την διαμπερή κυκλοφορία και παράλληλα θα συνδέουν την ευρύτερη περιοχή λαμβάνοντας υπόψη την μειωμένη κυκλοφορία στο τμήμα της οδού Βαλτετσίου νότια του ΟΤ 1457 έως και την οδό Σπάρτης
- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στην οδό Σπάρτης (και στα νέα προς διάνοιξη τμήματά της)

- Διατήρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στην οδό Δελβηνακίων
- Διατήρηση της μονόδρομης κυκλοφορίας στο τμήμα της οδού Ερυθραίας από την οδό Αθηνάς προς την Εθν. Οδό (προς βορρά) και αντιδρόμηση της υφιστάμενης κατεύθυνσης του τμήματος της οδού Ερυθραίας νότια της οδού Αθηνών με στόχο την εξυπηρέτηση προς νότο για την αποκατάσταση του ζεύγους μονοδρόμων με δεδομένη τη μειωμένη κυκλοφορία στο τμ. Της Βαλτετσίου (βλ. ανωτέρω)
- Μονοδρόμηση της οδού Ερυθραίας και συνέχειας αυτής οδού Ηλιάδη με κατεύθυνση από Σπάρτης προς Κακριδή,
- Διαμόρφωση αμφίδρομου τμήματος οδού Ηλιάδη στο τμήμα που διέρχεται έμπροσθεν του ΟΤ 1629β,
- Διατήρηση μονόδρομης κατεύθυνσης οδού Καμπιτάκη με κατεύθυνση από Κακριδή προς Φωτάκη,
- Διαμόρφωση κυκλικής πορείας στη συμβολή Φωτάκη, Ηλιάκη, Καμπιτάκη, Θεόφραστου με μονοδρόμηση της Θεόφραστου με κατεύθυνση από Καμπιτάκη προς Ερυθραίας, κίνηση της Ερυθραίας και Καμπιτάκη προς Νότο, κίνηση της Ηλιάδη προς Βορρά και αποκλεισμό μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (τμήμα κλειστό- αδιέξοδο) στο τμήμα της οδού Φωτάκη που διέρχεται μεταξύ των ΟΤ 1629β και ΟΤ 1631
- Διατήρηση της αμφίδρομης ροής στο τμήμα της Φωτάκη από Πλαγιωτάκη έως Παπαναστασίου
- Διατήρηση της αμφίδρομης ροής στο τμήμα Πλαγιωτάκη από Θεόφραστου έως Φωτάκη
- 30χλμ/ω όριο ταχύτητας σε όλο το τμήμα 1 και χαρακτηρισμός περιοχής ήπιας κυκλοφορίας σε όλο το τμήμα 1 και 20χλμ/ω όριο ταχύτητας στις οδούς έμπροσθεν σχολικών μονάδων (βλ. Βαλτετσίου – Ερυθραίας πλησίον 18^{ου} Δ.Σ.)

Σημειώνεται ότι η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών αλλάζει στα σημεία όπου προτείνονται νέα πεζοδρόμια και μονοδρομήσεις διορθώνοντας τα σήμερα μεταβλητά πλάτη λωρίδων.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

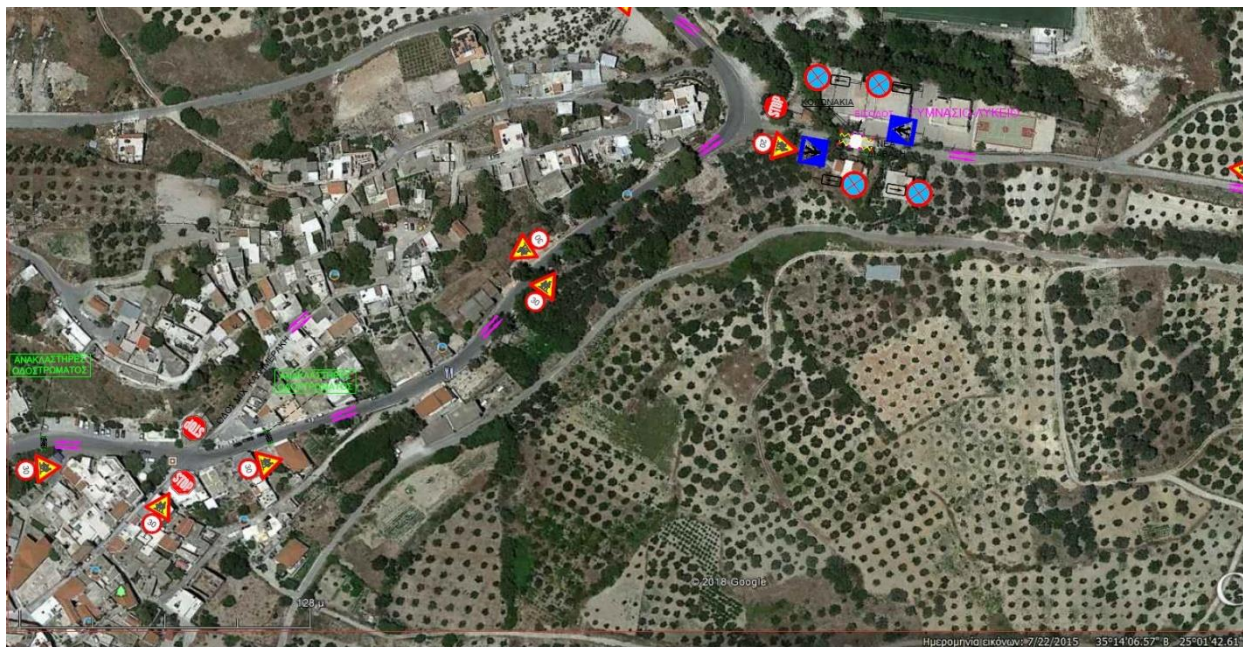
Μετά από διαλογική συζήτηση τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν θετικά στις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν το έργο «Διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών – Τμήμα 1 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 3. Ο κ. Συμεών Ερμείδης ψήφισε παρόν.

ΘΕΜΑ 4^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις- μείωση του ορίου ταχύτητας και προσθήκη διαβάσεων πεζών εντός οικισμού Αγίου Μύρωνα για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η υπό αξιολόγηση περιοχή βρίσκεται στον οικισμό του Αγίου Μύρωνα και συγκεκριμένα από την πλατεία από την οποία διέρχεται η επαρχιακή οδός Αγίου Μύρωνα-Αγίας Βαρβάρας έως τα όρια του οικισμού(νότια) προς τον οικισμό Πυργού.

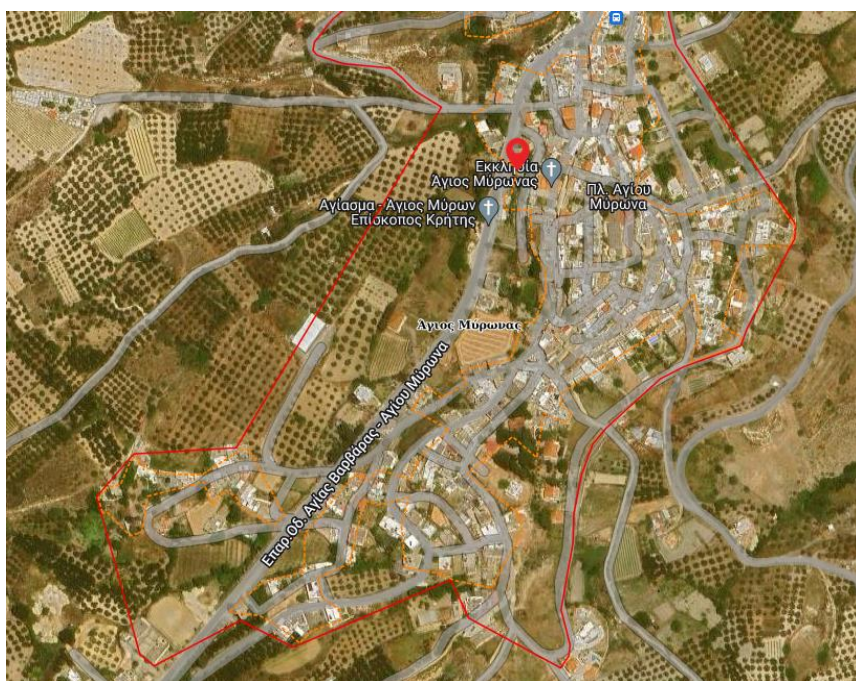
Στο τμήμα του οικισμού στην βόρεια πλευρά έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την υπ' αριθμό 3401/10-10-2019 έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης ΦΕΚ 3918/Β/25-10-2019 και υλοποιηθεί μέτρα κυκλοφορίας με τίτλο «Απαγόρευση στάθμευσης και έγκριση μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας περιμετρικά του σχολικού συγκροτήματος στον Αγ. Μύρωνα». Τα μέτρα που έχουν υλοποιηθεί αποτυπώνονται στο παρακάτω σχέδιο.



Υλοποιημένο Σχέδιο

Β. Αξιολόγηση περιοχής:

Η νέα υπό αξιολόγηση περιοχή βρίσκεται εντός των ορίων του οικισμού Αγίου Μύρωνα και έρχεται να συμπληρώσει την προηγούμενη μελέτη με μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας για το υπόλοιπο τμήμα της επαρχιακής οδού Αγίου Μύρωνα-Αγίας Βαρβάρας



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

- την υψηλή ταχύτητα των οχημάτων (πολλές φορές και άνω του ορίου των 50χλμ/ω),
- την αυξημένη συχνότητα διέλευσης οχημάτων
- την απουσία διαβάσεων πεζών,
- την απουσία οριζόντιας σήμανσης
- τη μεγάλης κατωφέρειας της οδού
- την καθημερινή επισκευσιμότητα στην εκκλησία επί της οδού
- Την έλλειψη σήμανσης υποχρεωτικής διακοπής πορείας σε συμβολή ανώνυμων οδών.



Εικόνα 1. Υφιστάμενη κατάσταση έξω από Ι.Ν. Αγίου Μύρωνα.



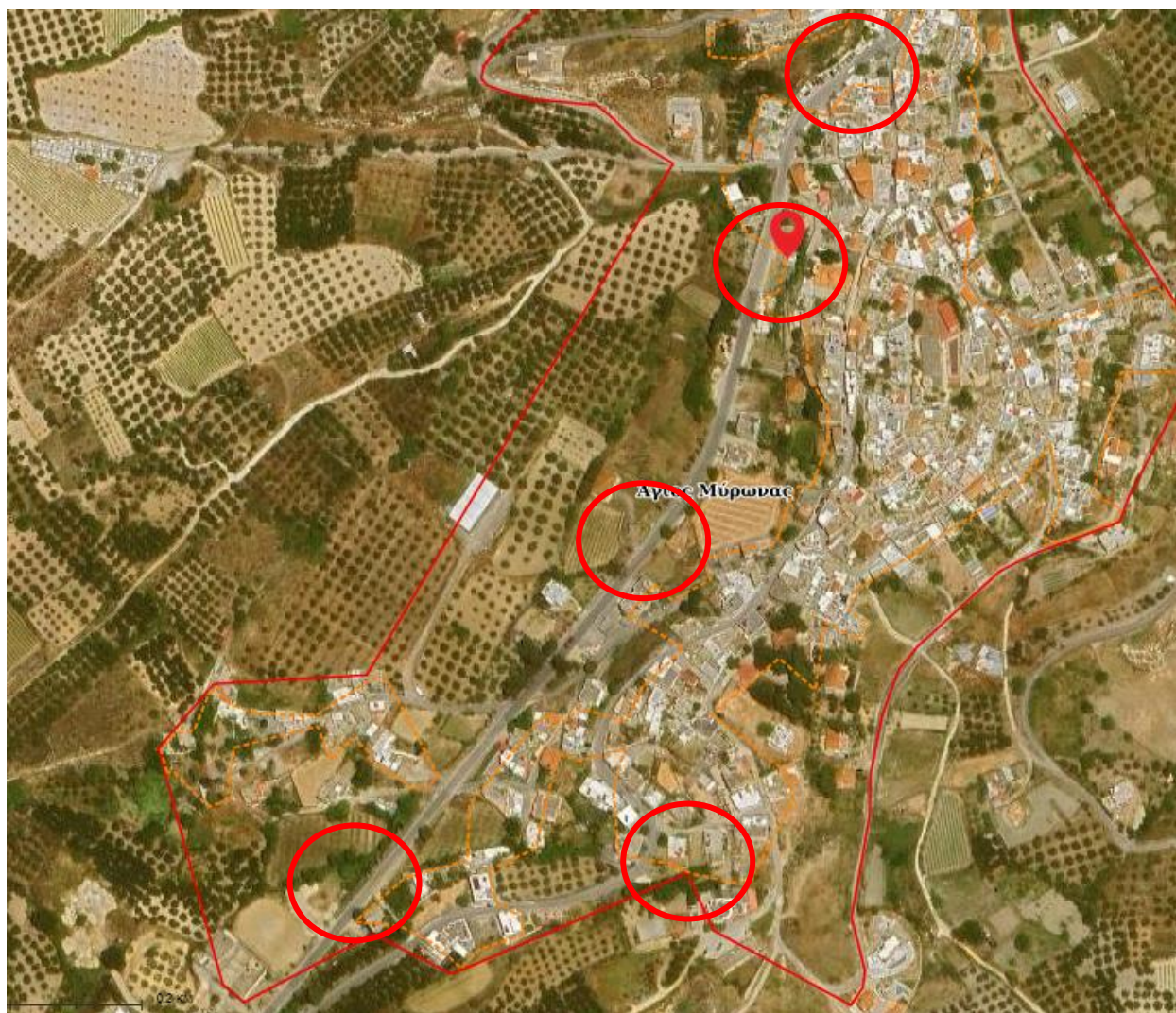
Εικόνα 2. Υφιστάμενη κατάσταση



Εικόνα 3. Υφιστάμενη συμβολή χωρίς σήμανση stop.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στην υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζονται τα παρακάτω προβληματικά σημεία όπως εντοπίζονται στο χάρτη.



Χάρτης

επικίνδυνων σημείων περιοχής μελέτης.

Για την άρση των παραπάνω προβλημάτων εισηγούμαστε:

- Τη δημιουργία διάβασης πεζών έμπροσθεν του Ιερού Ναού.
- Την τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος για επιβράδυνση της ταχύτητας των οχημάτων στα σημεία που αποτυπώνονται στο συν. σχέδιο.
- Την τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών.
- Τον καθορισμό ορίου ταχύτητας 30χλμ στην περιοχή μελέτης
- σήμανση Κ.15 «προσοχή λόγω διέλευσής πεζών»
- Τοποθέτηση σήμανσης για απαγόρευση προσπέρασης στο σύνολο της επαρχιακής οδού στο τμήμα εντός οικισμού.
- Την υποχρεωτική διακοπή της πορείας των οχημάτων (πινακίδα stop) στην συμβολή των ανώνυμων οδών όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.



Σχέδιο διαμόρφωσης

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

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

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από συζήτηση τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά για τις ς κυκλοφοριακές ρυθμίσεις- μείωση του ορίου ταχύτητας και προσθήκη διαβάσεων πεζών εντός οικισμού Αγίου Μύρωνος, για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 4.

ΘΕΜΑ 5^ο: Τοποθέτηση οριοδεικτών εντός οικισμού Κάτω Ασιτών.

Σχετ. αίτημα με αρ. πρωτ. 49703/21-5-2024 της κοινότητας Κάτω Ασιτών.

Α. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η υπό αξιολόγηση περιοχή βρίσκεται στον οικισμό Κάτω Ασίτες, ο οποίος οριοθετήθηκε με την υπ' αριθμό 1246 Απόφαση Νομάρχη (ΦΕΚ 1246/Δ/31.12.1986) και χαρακτηρίστηκε ως ενδιαφέρον, στάσιμος,

συνεκτικός και μεγάλος.



Εικόνα 29. Εντοπισμός περιοχής μελέτης

Βασικές οδοί του οικισμού είναι η Επαρχ. Οδός Αγ. Βαρβάρας – Αγ. Μύρωνας και η οδός που οδηγεί στην Ιερά Μονή Γοργολαΐνη.

Στο σύνολο του οικισμού έχει πραγματοποιηθεί και υλοποιηθεί μελέτη από το Τμήμα κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών και έχει εγκριθεί από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης με το υπ' αριθμό 1624/28-12-2020 έγγραφο και 208/Β/25-1-2021 ΦΕΚ.

Στην συγκεκριμένη μελέτη υλοποιήθηκαν τα παρακάτω:

Διασφάλιση διέλευσης όλων των χρηστών με ασφάλεια

- Απαγόρευση στάσης – στάθμευσης στα κρίσιμα σημεία του οικισμού όπως επισημαίνονται στο χάρτη (όλες οι κρίσιμες διασταυρώσεις στις 3 παραπάνω περιγραφόμενες οδούς καθώς και σε όλα τα κρίσιμα σημεία όπως επισημαίνονται στο χάρτη),
- Όριο ταχύτητας 30χλμω στην επαρχιακή οδό και 20χλμ/ω στο εντός συνεκτικού τμήμα με υπενθύμιση σε όλα τα σημεία εισόδου και εξόδου στην κεντρική αρτηρία,
- Τοποθέτηση σήμανσης για Υποχρεωτική διακοπή πορείας (stop P-2) σε όλες τις καθέτους που συμβάλλουν στο επαρχιακό δίκτυο καθώς και στα άλλα σημεία που εντοπίζονται στο χάρτη παρεμβάσεων,
- Τοποθέτηση σήμανσης για απαγόρευση προσπέρασης στο σύνολο της επαρχιακής οδού στο τμήμα εντός οικισμού,

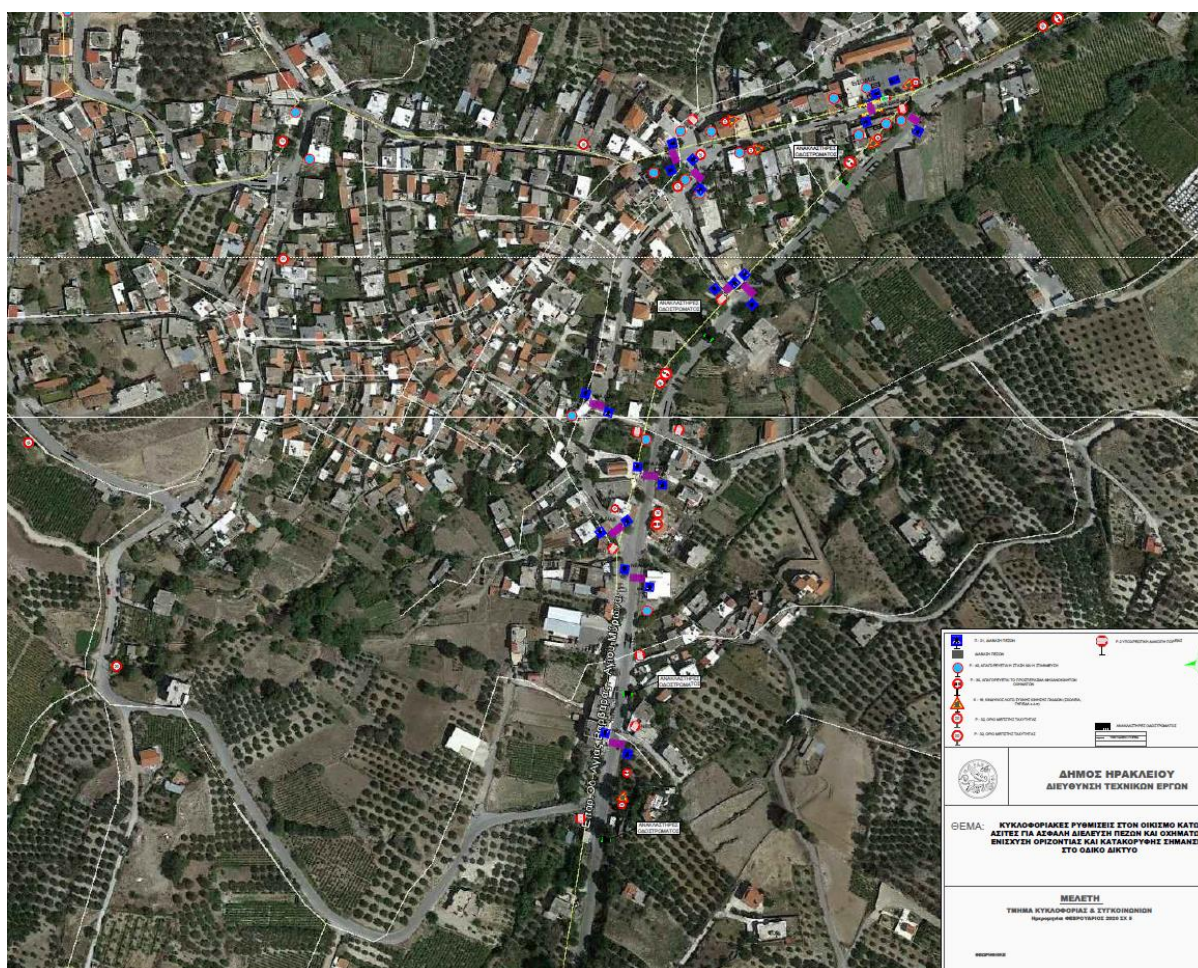
Για λόγους μείωσης των ταχυτήτων στα σημεία που παρατηρείται ζήτημα οδικής ασφάλειας για τους διερχόμενους πεζούς, ευάλωτους χρήστες και μηχανοκίνητη κυκλοφορία:

- Όριο ταχύτητας 30χλμω στην επαρχιακή οδό και 20χλμ/ω στο εντός συνεκτικού τμήμα με υπενθύμιση σε όλα τα σημεία εισόδου και εξόδου στην κεντρική αρτηρία,
- τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος (μάτια γάτας) σε διάταξη κατά το ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 στα σημεία εισόδου του οικισμού και προ των κρίσιμων διασταυρώσεων όπως σημαίνεται στο χάρτη παρεμβάσεων,
- οριζόντια διαγράμμιση για όρια ταχύτητας- απαγόρευση στάθμευσης- καθορισμό πλάτους λωρίδας κ.α.

Για λόγους βελτίωσης βαδισιμότητας περιοχής:

- προσθήκη διαβάσεων πεζών στα σημεία που παρουσιάζονται στον χάρτη και ειδικότερα έμπροσθεν πλατείας στο σημείο όπου εντοπίζεται η όδευση τυφλών, έμπροσθεν των Ι.Ν., έμπροσθεν εισόδου ΚΔΑΠ, έμπροσθεν εισόδου σχολείου, επί της κεντρικής επαρχιακής στα κρίσιμα σημεία,
- απαγόρευση στάσης-στάθμευσης (όλες οι κρίσιμες διασταυρώσεις στις 3 παραπάνω περιγραφόμενες οδούς καθώς και σε όλα τα κρίσιμα σημεία όπως επισημαίνονται στο χάρτη
- Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών των διερχόμενων οχημάτων.

Η μελέτη η οποία υλοποιήθηκε παρουσιάζεται στο παρακάτω σχέδιο.



Υλοποιημένη μελέτη εντός οικισμού Κάτω Ασιτών.

Τα προβλήματα που εντοπίζονται είναι η παράνομη στάθμευση περιμετρικά της κεντρικής πλατείας των Κάτω Ασιτών και ο κίνδυνος για την ασφάλεια των πεζών και οχημάτων λόγω της μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος.

Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, στην υπό αξιολόγηση περιοχή εντοπίζονται τα παρακάτω προβληματικά σημεία όπως εντοπίζονται στο χάρτη.



Εικόνα. Χάρτης αποτύπωσης κρίσιμων σημείων

Για την άρση των παραπάνω περιγραφόμενων προβληματικών και με στόχο την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας στην περιοχή, προτείνονται σε οι παρακάτω παρεμβάσεις:

Γ1. Διασφάλιση διέλευσης όλων των χρηστών με ασφάλεια

- Τοποθέτηση πλαστικών οριοδεικτών περιμετρικά της πλατείας όπως αποτυπώνεται στο συνημμένο σχέδιο.
- Τοποθέτηση πλαστικών οριοδεικτών σε όλες τις υφιστάμενες διαβάσεις.



Προτεινόμενο Σχέδιο

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

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

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά για την τοποθέτηση εύκαμπτων επαναφερόμενων οριοδεικτών εντός του οικισμού Κάτω Ασιτών, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 5.

ΘΕΜΑ 6^ο Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – προσθήκη διάβασης πεζών επί της οδού Σόλωνος στην περιοχή Φορτέτσα Δήμου Ηρακλείου για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Σχετ. αιτήματα με αρ. πρωτ. 9629/31-1-2024 και 103062/25/10/2023

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (7/2024) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

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

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

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

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

Στόχος της παρούσας είναι η ασφαλής κυκλοφορία στο τμήμα της οδού Σόλωνος και η ασφαλή διάσχιση της οδού προς την παιδική χαρά στο ΚΧ 2113.

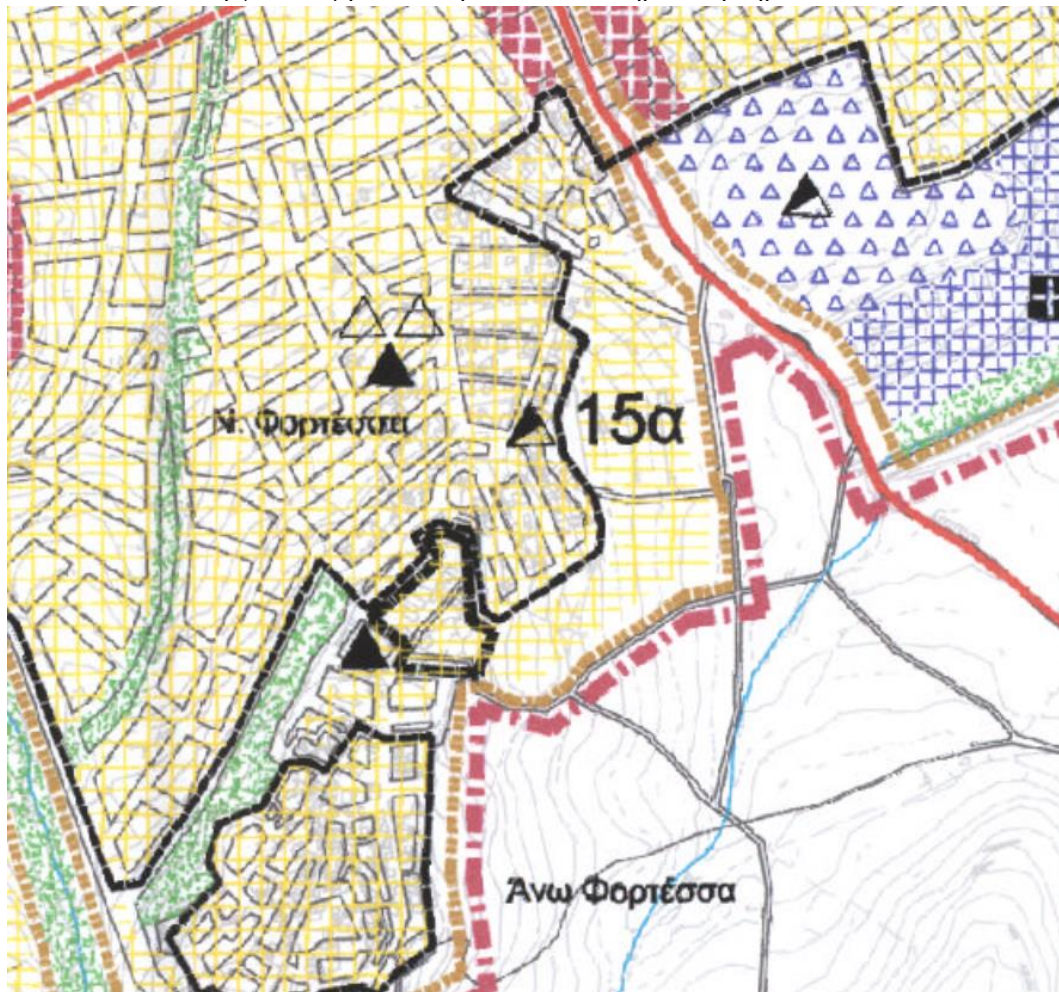
Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή βρίσκεται στη Φορτέτσα Ηρακλείου. Μέρος αυτής έχει εν ισχύ ρυμοτομικό σχέδιο και επίσης σε μέρος αυτής υπάρχει Κυρωμένη Πράξη Εφαρμογής. Η περιοχή βρίσκεται στο όριο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου εντός αυτού. Με δεδομένο ότι δεν υπάρχει στο σύνολο της υπό εξέταση περιοχής αρίθμηση Ο.Τ., η παρακάτω εικόνα παρουσιάζει την ευρύτερη περιοχή κατά μήκος της οδού Σόλωνος.



Εικόνα 30. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου, η οδός Σόλωνος είναι τοπική οδός και δε λαμβάνει κανένα χαρακτηρισμό σχετικά με τα λειτουργικά της χαρακτηριστικά. Όμοια και όλες κάθετες σε αυτή οδοί στην περιοχή μελέτης. Σημειώνεται ότι οι εγγύτερες αρτηρίες με χαρακτηριστικά συλλεκτήριας εντοπίζονται στην Λ. Κνωσού. Η οδός Σόλωνος ωστόσο έχει και το χαρακτηρισμό της Επαρχ. Οδού Ηρακλείου – Αγ. Σύλλα έτσι λειτουργικά λαμβάνει το ρόλο συλλεκτήριας αρτηρίας.



Εικόνα: Παρουσίαση περιοχής υπό αξιολόγηση στο χάρτη ΓΠΣ Ηρακλείου

Η περιοχή έχει υψηλή οικιστική πυκνότητα καθώς και χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο στο σύνολο του δικτύου της. Αυξημένος φόρτος στην ευρύτερη περιοχή εντοπίζεται μόνο επί της Λ. Κνωσού.

Το τοπικό δίκτυο βαρύνεται κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών στα σχολεία και η όποια επιβάρυνση έχει τοπικά χαρακτηριστικά. Σημειώνεται ότι από την οδό διέρχεται λεωφορείο Αστικής Συγκοινωνίας.

Το τμήμα της οδού που εξετάζεται στην παρούσα τεχνική έκθεση – αναφορικά με τις παρεμβάσεις για λόγους ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας εντοπίζεται επί της οδού Σόλωνος μπροστά από τον Κ.Χ. 2113.



Υφιστάμενη κατάσταση σημείου παρέμβασης.

Το Τμήμα Κυκλοφορίας προέβη σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για το τμήμα της οδού Σόλωνος από την Λ. Κνωσσού έως την οδό Γκύζη με δημιουργία διαβάσεων πεζών, όριο ταχύτητας, ανακλαστήρες οδοστρώματος και σήμανση λόγω κινδύνου για την διέλευση μαθητών, τα μέτρα υλοποιήθηκαν με το υπ' αριθμό 208/Β/25-1-2021 ΦΕΚ, την υπ' αριθμό 1620/28-12-2020 έγκριση Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης καθώς και στο στενό τμήμα της οδού Σόλωνος από την συμβολή με την οδό Θησέως έως την συμβολή με την οδό Θαλή στο σχέδιο με τίτλο «Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και όριο ταχύτητας σε τμήμα της οδού Σόλωνος, περιοχή Φορτέτσα» τα μέτρα υλοποιήθηκαν με την υπ' αριθμό 3132/27-11-2023 έγκριση Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή λειτουργεί κυρίως για την υπερτοπική εξυπηρέτηση σύνδεσης Ηρακλείου Φορτέτσας και Ηρακλείου – Αγίου Βλάση- Αγίου Σύλλα αλλά και για την εξυπηρέτηση εντός της περιοχής μελέτης, ωστόσο η οδός Σόλωνος λειτουργικά λαμβάνει ρόλο συλλεκτήριας για τη σύνδεση των περιοχών Φορτέτσα, Άνω Φορτέτσα, Άγιος Βλάσης, Βασιλείς, Άγιος Σύλλας κ.λπ. Για την άρση των παραπάνω αστοχιών και με στόχο την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας στην περιοχή μελέτης η απαγόρευση στάσης και στάθμευσης και στις δύο πλευρές της οδού από την συμβολή της οδού Σόλωνος με την οδό Θησέως έως την συμβολή της οδού Σόλωνος με την οδό Θαλή και την μεταβολή του ορίου ταχύτητας σε 30 χλμ/ώρα.



Προτεινόμενο σχέδιο

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

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

- Καθορισμός ορίου ταχύτητας επί της οδού Σόλωνος από την συμβολή της με την οδό Θησέως έως την συμβολή με την οδό Ναβαρίνου.
- Τοποθέτηση διάβασης πεζών έμπροσθεν από τον Κ.Χ. 2113 στο σημείο που υπάρχει υφιστάμενη ράμπα.
- Την τοποθέτηση Πληροφοριακών πινακίδων σήμανσης Π-21 για την ειδοποίηση προσέγγισης σε διάβαση πεζών.
- Τοποθέτηση πινακίδων Κ-15 "προσοχή διέλευση πεζών".
- Την τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος για επιβράδυνση της ταχύτητας των οχημάτων στα σημεία που αποτυπώνονται στο συν. σχέδιο.

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Σημειώνεται τέλος ότι για την υλοποίηση των παραπάνω περιγραφόμενων μέτρων ρύθμισης της

κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, δε θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του Δήμου Ηρακλείου.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από συζήτηση τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – προσθήκη διάβασης πεζών επί της οδού Σόλωνος, στην περιοχή Φορτέτσα Δήμου Ηρακλείου, για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 6.

ΘΕΜΑ 7^ο Παραχώρηση θέση προσωρινής στάσης επί της οδού Γερωνυμάκη για τα οχήματα τα οποία ελέγχονται από το τμήμα Υγειονομικού Ελέγχου & Περιβαλλοντικής Υγιεινής.

Σχετ. αιτήματα με αρ. πρωτ. 48108/12-25-2024 αίτηση της Δ/σης Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας.

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (7/2024) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

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

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

Στόχος της παρούσας είναι η παραχώρηση θέση προσωρινής στάσης επί της οδού Γερωνυμάκη για τα οχήματα τα οποία ελέγχονται από το τμήμα Υγειονομικού Ελέγχου & Περιβαλλοντικής Υγιεινής για χορήγηση βεβαίωσης καταλληλότητας στα αυτοκίνητα μεταφοράς τροφίμων και ποτών, για την ταξινόμηση τους ή για κάθε άλλη νόμιμη χρήση.

B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

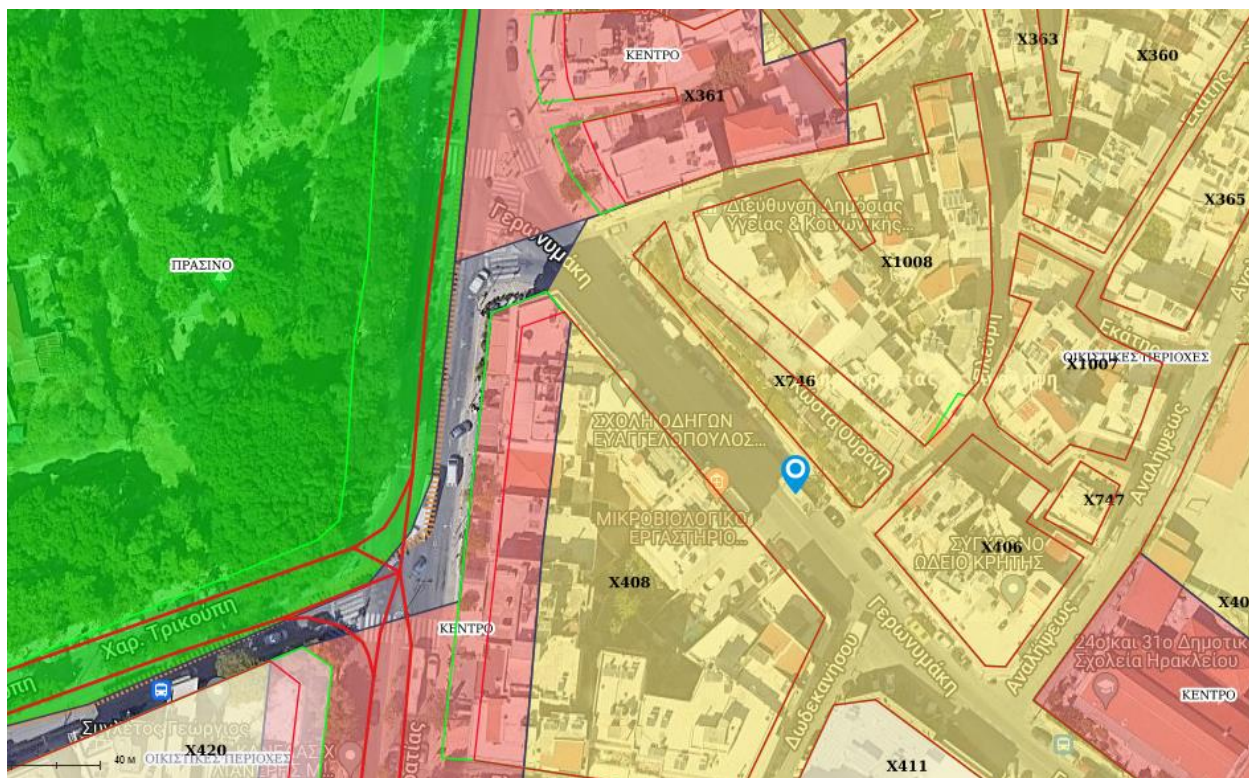
Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού Γερωνυμάκη έμπροσθεν από το Ο.Τ. Χ-746 που εξετάζουμε είναι διπλής κατεύθυνσης και σύμφωνα με το ΓΠΣ Ηρακλείου δεν έχει χαρακτηρισμό.



Εικόνα 31.Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Στην βόρεια πλευρά της οδού που εξετάζουμε δεν υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή για την στάθμευση των οχημάτων και δεν απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση με ρυθμιστική πινακίδα. Το πεζοδρόμιο έχει πλάτος περίπου 1,65 μ..

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι οικιστικές περιοχές και γειτνιάζει με χρήση κέντρο και πράσινο.

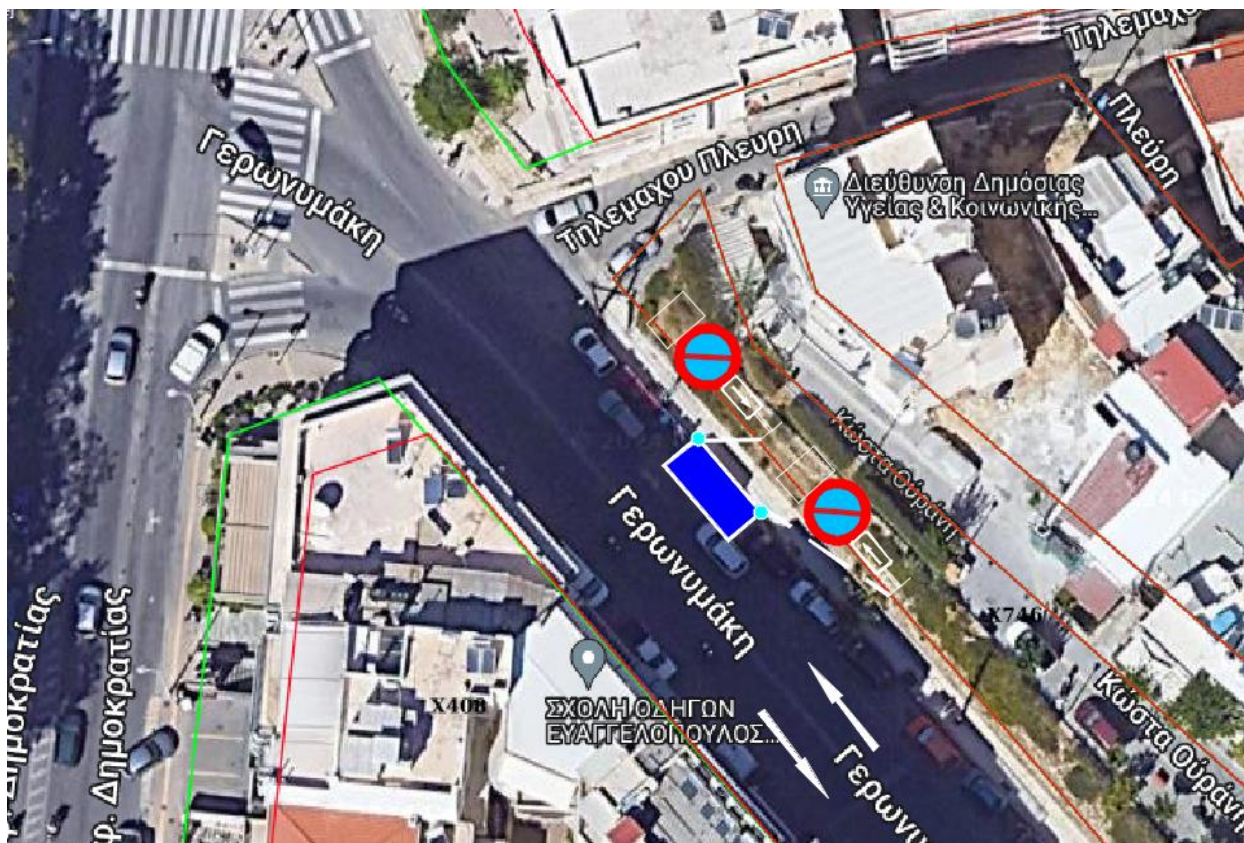


Εικόνα 2. Επιτρεπόμενες Χρήσεις περιοχής.

παρατηρείται ότι:

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

Σε συνέχεια των παραπάνω και στο πλαίσιο του αιτήματος κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης στάσης για την εξυπηρέτηση της Δ/σης Δημόσιας Υγείας για τον έλεγχο οχημάτων μεταφοράς τροφίμων και ποτών, ταξινόμησή τους και για κάθε άλλη νόμιμη χρήση από το τμήμα υγειονομικού ελέγχου & Περιβαλλοντικής Υγιεινής, με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ' και δύο πινακίδες ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης στάσης αποκλειστικά για την Δ/ση Δημόσιας Υγείας επί της οδού, 12,00 μ. από την συμβολή της οδού Γερωνυμάκη με την οδό Τηλεμάχου Πλευρή, με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'ΕΚΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ' και δύο πινακίδες ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση όπως αποτυπώνεται στο παραπάνω σχέδιο.

Η οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.

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

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

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

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά για την παραχώρηση θέση προσωρινής στάσης επί της οδού Γερωνυμάκη, για τα οχήματα τα οποία ελέγχονται από το τμήμα Υγειονομικού Ελέγχου & Περιβαλλοντικής Υγιεινής, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 7.

ΘΕΜΑ 8ο: Έκδοση Κανονιστικής Απόφασης για τους όρους και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας

Τουριστικών Τραίνων Αστικής Περιήγησης στα διοικητικά όρια του Δήμου Ηρακλείου.

I. Νομικό Πλαίσιο – σχετική αλληλογραφία.

- Το Άρθρο 30 του Ν. 2636 ΦΕΚ Α' 198/27.8.98
- Η Κοινή Υπουργική Απόφαση Αριθ. ΟΙΚ. Α48191/3257/2000, Τεχνικές προδιαγραφές τουριστικών τραίνων, προϋποθέσεις έγκρισης τύπου, εξειδίκευση κριτηρίων προσδιορισμού των γεωγραφικών περιοχών κυκλοφορίας, προϋποθέσεις και δικαιολογητικά ταξινόμησης και κάθε άλλη λεπτομέρεια.
- Η Κοινή Υπουργική Απόφαση 16753 – ΦΕΚ Β 1726/28-8-2008 Τροποποίηση της υπ' αριθμ. Α-48191/3257/31.7.2000 (ΦΕΚ Β' 1026) απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών όπως ισχύει περί τεχνικών προδιαγραφών τουριστικών τραίνων κλπ.
- Η Κοινή Υπουργική Απόφαση. Αριθμ. 6246 – ΦΕΚ Β 773 – 03.04.2013. Τροποποίηση της υπ' αριθμ. Α-48191/3257/31-7-2000 απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τεχνικές προδιαγραφές τουριστικών τραίνων, προϋποθέσεις έγκρισης τύπου, εξειδίκευση κριτηρίων προσδιορισμού των γεωγραφικών περιοχών κυκλοφορίας, προϋποθέσεις και δικαιολογητικά ταξινόμησης και κάθε άλλη λεπτομέρεια» (ΦΕΚ Β' 1026) όπως ισχύει.
- Ο Ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57 Α).
- Η υπ'αριθμ. 868/2004 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου « Απαγόρευση κινήσεως οχημάτων τύπου «τραίνου-πόλης» που εξυπηρετούν τουριστικές ανάγκες, με εξαίρεση αυτά, που το συνολικό μήκος τους είναι μικρότερο των 7,00μ. περίπου (μηχανή και ένα βαγόνι).
- Η υπ'αριθμ. 810/2015 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Σύσταση τετραμελούς επιτροπής ελέγχου μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων τουριστικών τραίνων περιήγησης εντός πόλης Ηρακλείου.
- Η υπ'αριθμ. 174/2016 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Σύσταση τετραμελούς Επιτροπής ελέγχου μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων τουριστικών τραίνων περιήγησης εντός πόλης Ηρακλείου.
- Η υπ'αριθμ. 154/2022 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Τροποποίηση της αριθμ. 174/2016 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου που αφορά τη σύσταση τετραμελούς Επιτροπής ελέγχου μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων τουριστικών τραίνων περιήγησης εντός της πόλης του Ηρακλείου.
- Η υπ'αριθμ. 296/2017 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου «Πιλοτική λειτουργία του τουριστικού τραίνου της εταιρείας Ι. Κουτεντάκης».
- Η υπ'αριθμ. 186/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας «Pasko mariia & ΣΙΑ ΕΕ» και σύμφωνη γνώμη.
- Η υπ'αριθμ. 187/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας Κου Βιλανάκη Στυλιανού και σύμφωνη γνώμη.
- Η υπ'αριθμ. 188/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας «Τσάλος Γιώργος & ΣΙΑ Ο.Ε.» και σύμφωνη γνώμη.
- Η υπ'αριθμ. 189/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας «ATHENS CARS S.A. EMM. MAYPAKHΣ A.E.B.T.Ξ.Ε.» και σύμφωνη γνώμη.
- Η υπ'αριθμ. 412/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας Κου Βιλανάκη Στυλιανού και σύμφωνη γνώμη.
- Η υπ'αριθμ. 413/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας Κου Κουτεντάκη Ιωάννη και σύμφωνη γνώμη.

- Η υπ' αριθμ. 413/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με θέμα: Έγκριση βατότητας διαδρομής του τουριστικού τραίνου ιδιοκτησίας Κατσουλάκη Χαιρέτη Χ.-Φαρουδάκη Δ. ΕΠΕ. και σύμφωνη γνώμη.
- Η υπ' αριθμ. 546/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.
- Το με αρ.πρωτ. 69899/25-7-2023 πρακτικό της Επιτροπής Κυκλοφορίας.
- Το έγγραφο με αρ. ΔΥΟ/3603/Φ.264/18.7.2019 του Υπ. Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: Διέλευση Τουριστικών Τραίνων, στο οποίο ρητά ορίζεται η απαγόρευση διέλευσης τουριστικών τραίνων από το Εθνικό Οδικό Δίκτυο για λόγους οδικής ασφάλειας.
- Το με αρ.πρωτ. 153984/27-6-2019 Έγγραφο του Τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων της Δ/σης Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Κρήτης
- Η με αρ.πρωτ. 129458/2022 Γνωμοδότηση της Νομικής Υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου.
- Η υπ' αριθμ. 191/2024 Απόφαση της Δημοτικής Επιτροπής με την οποία αποφασίσθηκε να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση η Κανονιστική Απόφαση για τους όρους και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας Τουριστικών Τραίνων Αστικής Περιήγησης στα διοικητικά όρια του Δήμου.
- Η υπ' αριθμ. 199/2024 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου.
- Το με αρ.πρωτ. 75232/17-7-2024 (5521/18-7-2024) Έγγραφο της Δ/σης Διοίκησης της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης.
- Η Απόφαση 819/2013 Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.
- Η Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης της Παλιάς Πόλης όπως Εγκρίθηκε με τις 44/2023 και 545/2023 Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου (Α και Β στάδιο αντίστοιχα).

II. Γενικά.

Τουριστικό τρένο ορίζεται το οδικό όχημα ειδικής κατηγορίας (μικρογραφία τραίνου) που περιλαμβάνει ένα ρυμουλκό όχημα (μηχανή έλξης) και μέχρι τρία (3) ρυμουλκούμενα οχήματα συνδεδεμένα μεταξύ τους ως μια κυκλοφοριακή μονάδα, κινούμενο επί οδών, συνολικού μήκους όχι μεγαλύτερου των είκοσι (20) μέτρων.

Η κυκλοφορία των Τουριστικών Τραίνων επιτρέπεται σε κυκλικές διαδρομές μήκους έως 16χλμ, με ταχύτητα όχι μεγαλύτερη των 25χλμ/ώρα.

Οι στάσεις ξενάγησης καθορίζονται μόνο σε σημεία τουριστικού, αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Στις στάσεις επιτρέπεται για λόγους ξενάγησης η αποβίβαση και επιβίβαση των ιδίων επιβατών και δεν επιτρέπεται η επιβίβαση νέων.

Οι Άδειες για την Κυκλοφορία των Τουριστικών εκδίδονται από τον Ε.Ο.Τ. Ένα από τα απαιτούμενα δικαιολογητικά είναι η Βεβαίωση του οικείου Δήμου ή Κοινότητας περί της βατότητας των οδών κυκλοφορίας του τουριστικού τραίνου και του συνολικού μήκους της ειδικής διαδρομής.

Ως βατότητα της οδού νοείται η εξασφάλιση της δυνατότητας ασφαλούς κυκλοφορίας των τουριστικών τραίνων από άποψη επιφανείας κύλισης, είδους, πάχους και αντοχής, γεωμετρικών στοιχείων (ακτίνα καμπυλότητας, κλίση, χώρος ελιγμών κλπ) της οδού σε όλο το μήκος της ειδικής διαδρομής.

Στα Άρθρα 4 και 5 της Κοινής Υπουργικής Απόφασης 16753 – ΦΕΚ Β 1726/28-8-2008, αναφέρεται ότι: «Για το ίδιο τουριστικό τρένο δεν επιτρέπεται η έγκριση ειδικής διαδρομής, της οποίας οποιοδήποτε σημείο συμπίπτει με οποιοδήποτε σημείο ήδη εγκριθείσας διαδρομής» και «η έγκριση και θέση σε κυκλοφορία τουριστικού τραίνου σε ειδική διαδρομή στην οποία έχει ήδη τεθεί σε κυκλοφορία τουριστικό τρένο—του ιδίου ή άλλου επιχειρηματία επιτρέπεται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη του οικείου Δήμου» .

III. Ιστορικό.

Στο άρθρο II της Τοπικής Κανονιστικής Απόφασης 868/2004 για τη ρύθμιση λειτουργίας οδών και πεζοδρόμων εντός των τειχών της πόλης του Ηρακλείου αναφέρεται «απαγόρευση κινήσεως οχημάτων τύπου «τραίνου-πόλης» που εξυπηρετούν τουριστικές ανάγκες, αλλά δημιουργούν κυκλοφοριακό έμφραγμα λόγω του μεγέθους τους και της ανεπαρκούς γεωμετρίας των οδών της περιοχής του κέντρου της πόλης, με αυξημένο κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων. Εξαιρούνται αυτά, που το συνολικό μήκος τους είναι μικρότερο των 7,00μ. περίπου (μηχανή και ένα βαγόνι)».

Μετά από ενδιαφέρον πολλών επιχειρηματιών για την λειτουργία Τουριστικού Τραίνου στην Πόλη, το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε με την υπ'αριθμ.810/2015 Απόφαση την σύσταση μιας τετραμελούς επιτροπής για την αξιολόγηση των μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων που υποχρεούνται να υποβάλλουν οι ενδιαφερόμενοι. Η εν λόγω Επιτροπή συστάθηκε και τροποποιήθηκε με τις 174/2016 και 154/2022 Αποφάσεις Δ.Σ. Ηρακλείου.

Το πρώτο Τουριστικό Τρένο λειτούργησε στην Πόλη πιλοτικά κατόπιν της υπ'αριθμ.296/2017 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου και αφού έλαβε Βεβαίωση Βατότητας από την σχετική Επιτροπή.

Έπειτα από νέα Αιτήματα Επιχειρηματιών για λειτουργία και άλλων Τραίνων, δόθηκαν προσωρινές Βεβαιώσεις Βατότητας έως 31/10/2023, με τις Αποφάσεις (186,187,188 και 189/2023 του Δημοτικού Συμβουλίου.)

Για την έκδοση Βεβαίωσης Βατότητας κάθε ενδιαφερόμενος υποβάλει Συγκοινωνιακή Μελέτη κυκλοφοριακών Επιπτώσεων για την εκάστοτε διαδρομή.

IV. Προβλήματα.

Τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την διαδικασία Αιτήσεων, Εγκρίσεων αλλά και λειτουργίας των συρμών στις ειδικές διαδρομές ήταν τα παρακάτω:

- Οι μελέτες που υποβλήθηκαν για την Έγκριση Βατότητας ήταν ελλείψεις.
- Η Ειδική Επιτροπή Ελέγχου βατότητας ήταν δύσκολο να συσταθεί και να συνεδριάσει με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία.
- Κατά τη λειτουργία των τραίνων, πέρα της αναμενόμενης επιβάρυνσης στα κυκλοφοριακά δεδομένα της Πόλης υπήρξαν και περιστατικά που προκλήθηκαν σοβαρά προβλήματα σε δύο περιπτώσεις κατά την ακινητοποίηση συρμών στις οδούς Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και Νικολάου Πλαστήρα.
- Σε ισόπεδους κόμβους με φωτεινή σηματοδότηση, κατά τις ώρες αιχμής που η ταχύτητα κίνησης των οχημάτων είναι μικρή, παρατηρήθηκε το φαινόμενο να περνάει ο ελκυστήρας με πράσινο αλλά λόγω της μικρής ταχύτητας και του μεγάλου μήκους του οχήματος, να ακινητοποιείται εντός του κόμβου, ενώ ο σηματοδότης είναι πλέον κόκκινος, εμποδίζοντας την κίνηση των οχημάτων που έχουν πράσινο.
- Παρατηρήθηκε ότι σε κάποιες στάσεις οι συρμοί στάθμευαν για μεγάλη χρονική διάρκεια με σκοπό όχι την επιβίβαση- αποβίβαση επιβατών αλλά την αναζήτηση – συγκέντρωση πελατών.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση παρατηρήθηκε και κατά τις στάσεις συρμών στην Πλ. 18 Αγγλων και στην Πλ. Ελευθερίας, έξω από το Αρχαιολογικό μουσείο.
- Στις στάσεις των τραίνων που λειτούργησαν παρατηρήθηκε η τοποθέτηση στα πεζοδρόμια, πινακίδων και αυτοσχέδιων κατασκευών-σκιάστρων από τις επιχειρήσεις, κάτι το οποίο δεν επιτρέπεται από τη νομοθεσία.
- Σύμφωνα με τη Δημοτική Αστυνομία υπήρξαν προβλήματα και μετά την περίοδο λειτουργίας των συρμών (31-10-2023) καθώς στάθμευαν σε κοινόχρηστους χώρους κατά παράβαση της παραγράφου 5 του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ. «Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων,

αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέρα από είκοσι τέσσερις (24) συνεχείς ώρες» .

Με τον κανονισμό επιχειρείται η αντιμετώπιση των ανωτέρω αλλά και ο καθορισμός με λεπτομέρεια των συνθηκών , των όρων και των προϋποθέσεων που θα πρέπει να συντρέχουν ώστε να εξασφαλίζεται η βατότητα ενός συρμού σε συγκεκριμένη διαδρομή. Η δυνατότητα δηλαδή να λειτουργεί χωρίς να προκαλεί προβλήματα στα ήδη βεβαρυμμένα κυκλοφοριακά δεδομένα της Πόλης.

V. Προτάσεις του νέου Κανονισμού.

1. Μήκος συρμών.

Λόγω των προβλημάτων που αναφέρθηκαν παραπάνω, προτείνεται το μήκος των συρμών να είναι κατά μέγιστο 8,50 μέτρα και να αποτελείται από τον ελκυστήρα και ένα βαγόνι.

2. Εξαιρούμενες οδοί

Σε συνέχεια Αίτησης Επιχειρηματία για χορήγηση Έγκρισης Βατότητας διαδρομής που περνούσε από τη Λεωφόρο Κνωσού η Επιτροπή Κυκλοφορίας (αρ. πρακτικού 69899/25-7-2023) γνωμοδότησε αρνητικά. Βασικά επιχειρήματα, μεταξύ άλλων, της αναλυτικής Αιτιολόγησης της Επιτροπής είναι ότι:

- Η ανώτατη επιτρεπτή ταχύτητα των τουριστικών τρένων είναι χαμηλή (25χλμ/ώρα)σε σχέση με τη μέση ταχύτητα των οχημάτων στη Λεωφόρο και το μήκος τους δεν επιτρέπει ελιγμούς.
- Η Λ. Κνωσού είναι η μοναδική αρτηρία σύνδεσης της πόλης του Ηρακλείου με το Βενιζέλειο Νοσοκομείο Ηρακλείου.
- Η Λ. Κνωσού έχει χαρακτηρισμό Τριτεύοντος Εθνικού δικτύου, για το οποίο στο παρελθόν και το Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων της Δ/σης Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Κρήτης έχει γνωμοδοτήσει αρνητικά για τη διέλευση τουριστικού τραίνου (Έγγραφο με ΑΠ 153984/27-6-2019), το οποίο έχει επιβεβαιωθεί και από το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (Γεν. Δ/ση Συγκοινωνιακών Υποδομών, Δ13, τμήμα Ε) με το έγγραφο με αρ. ΔΥΟ/3603/Φ.264/18.7.2019 του Υπ. Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: Διέλευση Τουριστικών Τραίνων, στο οποίο ρητά ορίζεται η απαγόρευση διέλευσης τουριστικών τραίνων από το Εθνικό Οδικό Δίκτυο για λόγους οδικής ασφάλειας.
- Η Λ. Κνωσού αποτελεί κύρια αρτηρία σύμφωνα με την ιεράρχηση του ΓΠΣ Ηρακλείου.
- Το δίκτυο στη Λεωφόρο Κνωσού είναι σημαντικά κορεσμένο

Η ανωτέρω Εισήγηση Εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 546/2023 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.

Τα χαρακτηριστικά της Λ. Ικάρου προσομοιάζουν αυτά της Λ. Κνωσού, καθώς είναι και αυτή χαρακτηρισμένη ως τριτεύον Εθνικό Δίκτυο , είναι σημαντικά κορεσμένη κυκλοφοριακά και εξυπηρετεί τον αερολιμένα Ηρακλείου.

Για τους παραπάνω λόγους εισάγεται η μη Έγκριση Βατότητας σε διαδρομές που περιλαμβάνουν τμήματα των Λεωφόρων Κνωσού και Ικάρου.

Για τους ίδιους λόγους δεν εγκρίνεται Βατότητα σε διαδρομές που περιλαμβάνουν οδούς χαρακτηρισμένους ως αρτηρίες ή τμήματα αυτών καθώς θα υπήρχε επίπτωση στους χρόνους απόκρισης των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης.

Γενικώς, θα πρέπει να επιλέγονται οδοί και οδικά τμήματα των οποίων το πλάτος (λειτουργικό χωρίς την παρόδια στάθμευση) να είναι άνω των 6,50μ. για αμφίδρομες οδούς χωρίς νησίδα ή άλλο διαχωριστικό και άνω των 4,50μ. για μονόδρομες, ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε περίπτωση βλάβης του συρμού δεν θα διακόπτεται η κυκλοφορία.

3. Ωράριο λειτουργίας.

Η ικανότητα βατότητας ενός συρμού από μια διαδρομή χωρίς προβλήματα δεν εξαρτάται μόνο από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και του συρμού αλλά και από τον φόρτο τους. Για το λόγο αυτό προτείνεται η Έγκριση βατότητας να προβλέπει τη μη λειτουργία συρμών τις ώρες αιχμής, δηλαδή 8:30 έως 10:00πμ και 13:30 έως 15:00.

4. Στάσεις

Οι στάσεις που ζητούνται από τους ενδιαφερόμενους θα πρέπει να ανταποκρίνονται και στην πρόβλεψη της σχετικής Κ.Υ.Α. (να είναι αποκλειστικά Τουριστικού, Αρχαιολογικού ή Πολιτιστικού ενδιαφέροντος) αλλά και να μην προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Επιπροσθέτως, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναφέρθηκαν στην παράγραφο IV της παρούσας προτείνεται να υπάρχει πρόβλεψη στον κανονισμό ώστε να μην Εγκρίνονται στάσεις συρμών στην Πλατεία 18 Αγγλων μέχρι να ολοκληρωθεί η νέα διαμόρφωση της. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Πλ. 18 Αγγλων προκαλεί πρόβλημα σε μεγάλο μήκος της παραλιακής Λεωφόρου και κατ' επέκταση επιδεινώνει τα κυκλοφοριακά δεδομένα όλης της πόλης. Τα ίδια ισχύουν και για την Πλατεία Ελευθερίας στην οποία προτείνεται η μη Έγκριση στάσεων γενικώς.

Το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών αλλά και τα Συλλογικά Όργανα του Δήμου, μπορούν κατά τη κρίση τους να αφαιρούν στάσεις από την υπό εξέταση Διαδρομή κατά τη διαδικασία Έγκρισης Βατότητας (όπως αυτή ορίζεται παρακάτω).

Για να μην υπάρχει καθυστέρηση της διαδικασίας, προτείνεται η αφαίρεση στάσεων να μην συνεπάγεται απόρριψη όλη της διαδρομής η οποία θα μπορεί να λάβει Έγκριση βατότητας με τις υπόλοιπες στάσεις.

Στις στάσεις δεν θα πρέπει να επιτρέπονται, ούτε από επιχειρήσεις τουριστικών τραίνων αλλά ούτε και από ανοικτά λεωφορεία αστικής περιήγησης ταμπέλες, επιγραφές, stand, σκίαστρα κ.λπ. καθώς κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία. Οι επιβάτες των συρμών εναλλακτικά μπορούν να ενημερώνονται για τις στάσεις με φυλλάδια της επιχείρησης, εφαρμογές κινητών τηλεφώνων κτλ.

Η διάρκεια παραμονής σε μία στάση δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη τους ενός λεπτού.

5. Αρμοδιότητα Ελέγχου Συγκοινωνιακών Μελετών κυκλοφοριακών Επιπτώσεων.

Στο Άρθρο 5 καθορίζεται ότι η Αρμοδιότητα για τον έλεγχο των Συγκοινωνιακών Μελετών κυκλοφοριακών Επιπτώσεων που συνοδεύουν τις Αιτήσεις των Ενδιαφερομένων θα ανήκει στο Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών της Δ/σης Τεχνικών Έργων και Μελετών με σκοπό την απλοποίηση της διαδικασίας. Το Τμήμα κυκλοφορίας και συγκοινωνιών θα Εισηγείται θετικά ή αρνητικά στην Επιτροπή κυκλοφορίας για τις Εγκρίσεις βατότητας.

6. Δικαιολογητικά.

Στο Άρθρο 6 καθορίζονται τα δικαιολογητικά που θα πρέπει να υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος και το περιεχόμενο τους, καθώς κατά τη διαδικασία Αιτήσεων των προηγούμενων ετών παρατηρήθηκαν ελλείψεις και ασάφειες στις μελέτες που κατατέθηκαν.

Οι μελέτες που υποβάλλονται από τους ενδιαφερόμενους συχνά δεν συνοδεύονται από χάρτη της διαδρομής, ούτε αναφέρονται οι στάσεις του συρμού. Επιπροσθέτως, συχνά αναφέρονται μόνο τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του συρμού και όχι των οδών από τις οποίες θα περνάει ώστε να μπορεί να διαπιστωθεί κατά πόσο αυτό είναι δυνατό.

Για τον λόγο αυτό στις μελέτες θα πρέπει να φαίνονται η διαδρομή με πλήρη χαρακτηριστικά και το μήκος της. Η διαδρομή σύμφωνα με τις σχετικές Κ.Υ.Α. θα πρέπει να είναι κυκλική, μήκους έως 16χλμ. Ειδικά στις διασταυρώσεις, θα πρέπει να φαίνονται οι καμπύλες κίνησης του συρμού σε σχέση με τα πλάτη των οδών ή να υπάρχει προσομοίωση της κίνησης του εξεταζόμενου οχήματος ώστε να διασταυρώνεται ότι δεν εισέρχεται στο αντίθετο ρεύμα, ότι δεν πατάει στα πεζοδρόμια και ότι δεν χρειάζεται μανούβρες για να στρίψει. Για να διασφαλιστούν τα παραπάνω και να υπάρχει η μικρότερη δυνατή επίπτωση στα κυκλοφοριακά δεδομένα της πόλης προτείνεται οι συρμοί να αποτελούνται από τον ελκυστήρα και ένα μόνο βαγόνι συνολικού μήκους έως 8,5 μέτρων.

Στη μελέτη θα πρέπει να περιέχονται:

- Πλήρη Τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του συρμού ο οποίος θα πρέπει να αποτελείται από τον ελκυστήρα και ένα μόνο βαγόνι συνολικού μήκους έως 8,5 μέτρων.
- Χάρτης με τη συνολική διαδρομή η οποία θα πρέπει να είναι κυκλική (δλδ με κοινή αφετηρία-τέρμα).
- Λεκτικά και κατά σειρά οι οδοί που περιλαμβάνονται στη διαδρομή.
- Πλήρη τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της προτεινόμενης διαδρομής (συνολικό και λειτουργικό πλάτος οδών, κατευθύνσεις, ύπαρξη ή μη παρόδιας στάσης - στάθμευσης, φωτεινοί σηματοδότες, διέλευση και στάση ΜΜΜ, ύπαρξη ή όχι πιασών TAXI και άλλα χαρακτηριστικά του δικτύου όπως ύπαρξη νησίδων κ.λπ.)
- Τεκμηρίωση της ικανότητας διέλευσης σε αμφίδρομες και μονόδρομες οδούς. Θα πρέπει να επιλέγονται οδοί/ οδικά τμήματα των οποίων το πλάτος (λειτουργικό χωρίς την παρόδια στάθμευση) να είναι άνω των 6,50μ. για αμφίδρομες οδούς -χωρίς νησίδα ή άλλο διαχωριστικό- και άνω των 4,50μ. για μονόδρομες ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε περίπτωση βλάβης του συρμού δεν θα διακόπτεται η κυκλοφορία.
- Αν η οδός έχει το χαρακτηρισμό «Αρτηρία».
- Το μήκος της διαδρομής το οποίο θα πρέπει να είναι μικρότερο των 16χλμ.
- Οι Καμπύλες κίνησης στις διασταυρώσεις, σε σχέση με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των εκάστοτε οδών, ώστε να προκύπτει ότι ο συρμός δεν εισέρχεται στο αντίθετο ρεύμα, ότι δεν πατάει στα πεζοδρόμια και ότι δεν χρειάζεται μανούβρες για να στρίψει.
- Οι στάσεις, οι οποίες θα είναι αποκλειστικά Τουριστικού, Αρχαιολογικού ή Πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
- Η Αφετηρία / Τέρμα.
- Ο χώρος στάθμευσης του συρμού τις ώρες που δεν λειτουργεί.
- Υπεύθυνη δήλωση στην οποία θα αναφέρεται ότι ενδιαφερόμενος δεν έχει λάβει Έγκριση για άλλη διαδρομή του ίδιου ή διαφορετικού συρμού εντός των Διοικητικών ορίων του Δ. Ηρακλείου ή αν έχει λάβει Έγκριση, τον αριθμό της Απόφασης του Δ.Σ και αντίγραφο της Έγκρισης του Ε.Ο.Τ.
- Υπεύθυνη δήλωση στην οποία θα αναφέρεται ότι ο συρμός δεν θα λειτουργεί 8:30 έως 10:00πμ και 13:30 έως 15:00.

7. Εισήγηση Υπηρεσίας.

Το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, αφού ελέγχει όλα τα παραπάνω, εκδίδει θετική ή αρνητική Εισήγηση προς την Επιτροπή Κυκλοφορίας στην οποία θα πρέπει να αναφέρονται:

- Το πλήθος των βαγονιών και το συνολικό μήκος του συρμού
- Η διαδρομή (περιγραφικά).
- Ότι η διαδρομή είναι κυκλική και με ποια φορά.

- Το μήκος της (που θα πρέπει να είναι μικρότερο των 16χλμ).
- Οι εγκεκριμένες στάσεις.
- Τυχόν στάσεις που προτάθηκαν στη μελέτη και δεν εγκρίθηκαν.
- Ο χώρος στάθμευσης του συρμού όταν δεν λειτουργεί.

Στην Εισήγηση θα πρέπει να αναφέρεται και αν στην υπό εξέταση διαδρομή ή σε μέρος αυτής λειτουργεί ήδη άλλο τρένο του ίδιου ή διαφορετικού Επιχειρηματία καθώς στα Άρθρα 4 και 5 της Κοινής Υπουργικής Απόφασης 16753 – ΦΕΚ Β 1726/28-8-2008, αναφέρεται ότι: «Για το ίδιο τουριστικό τρένο δεν επιτρέπεται η έγκριση ειδικής διαδρομής, της οποίας οποιοδήποτε σημείο συμπίπτει με οποιοδήποτε σημείο ήδη εγκριθείσας διαδρομής» και «η έγκριση και θέση σε κυκλοφορία τουριστικού τραίνου σε ειδική διαδρομή στην οποία έχει ήδη τεθεί σε κυκλοφορία τουριστικό τρένο—του ίδιου ή άλλου επιχειρηματία επιτρέπεται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη του οικείου Δήμου» .

Επιπροσθέτως, καθώς η Έγκριση Βατότητας είναι μόνο ένα μικρό τμήμα του νομικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των Τουριστικών Τραίνων Αστικής Περιήγησης και για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις από τους ενδιαφερομένους , προτείνεται στην Εισήγηση να αναφέρεται ότι «Η παρούσα ισχύει, εφόσον τηρούνται όσα αναφέρονται στην Κοινή Υπουργική Απόφαση Α-4819/3257 ΦΕΚ Β-1026/21-8-2000, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει» ώστε να μπορεί να γίνει ανάκληση βατότητας εφόσον κάποια Ελεγκτική ή Αστυνομική Αρχή μας ενημερώσει για τυχόν παραβάσεις της ανωτέρω νομοθεσίας.

8. Διαδικασία Έγκρισης.

Στο Άρθρο 8 καθορίζεται η διαδικασία η οποία ακολουθείται για την χορήγηση Βεβαιώσεων Βατότητας. Το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, Εισηγείται θετικά ή αρνητικά στην Επιτροπή Κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή κυκλοφορίας εξετάζει την προτεινόμενη διαδρομή σε συνδυασμό και με τα κυκλοφοριακά δεδομένα της εκάστοτε περιοχής ώστε να διαπιστωθεί αν ο συρμός θα επιβαρύνει τα κυκλοφοριακά δεδομένα. Η Επιτροπή Κυκλοφορίας εισηγείται θετικά ή αρνητικά στην Δημοτική Επιτροπή και η Δημοτική Επιτροπή στο Δημοτικό Συμβούλιο. Η Βεβαίωση Βατότητας χορηγείται με την Έκδοση της Σχετικής Απόφασης του Δ.Σ.

Σε κάθε στάδιο της διαδικασίας μπορούν να αφαιρεθούν στάσεις από τις προτεινόμενες της διαδρομής χωρίς αυτό να συνεπάγεται μη Έγκριση της Βατότητας.

9. Κυρώσεις.

- Η κατάληψη κοινοχρήστων χώρων σε πεζοδρόμιο και οδόστρωμα από ταμπέλες, επιγραφές, stand, σκίαστρα θα πρέπει να τιμωρείται σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.
- Αποκλείσεις των υπό λειτουργία συρμών από τις εγκεκριμένες διαδρομές, χρήση μη εγκεκριμένων στάσεων, μη τήρηση του ωραρίου λειτουργίας ή γενικώς πρόκληση προβλημάτων κατά τη λειτουργία ή τη στάθμευση τους, καθώς και κάθε απόκλιση από όσα αναφέρονται στην Έγκριση της Βατότητας, συνεπάγοντα άμεση Ανάκληση αυτής.
- Άμεση Ανάκληση της βατότητας συνεπάγεται και η Γνωστοποίηση από Ελεγκτική – Αστυνομική Αρχή ή τον Ε.Ο.Τ. για παραβάσεις σχετικές με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Α-4819/3257 ΦΕΚ Β-1026/21-8-2000, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Ανάκληση Έγκρισης Βατότητας γίνεται από το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από Εισήγηση του Τμήματος κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων. Η Απόφαση Ανάκλησης διαβιβάζεται άμεσα στον Ε.Ο.Τ.
- Για να μην υπάρξει καθυστέρηση στη διαδικασία, εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω λόγοι, έως ότου εκδοθεί η οριστική ανάκληση, το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών εκδίδει προσωρινή

Ανάκληση Βατότητας και την διαβιβάζει στον Ε.Ο.Τ.

Σε συνέχεια των ανωτέρω ο Κανονισμός προτείνεται να διαμορφωθεί ως εξής:

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΡΑΙΝΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.

ΑΡΘΡΟ 1

Μήκος συρμών.

Το μήκος των συρμών πρέπει να είναι κατά μέγιστο 8,50 μέτρα και να αποτελείται από τον ελκυστήρα και ένα βαγόνι.

ΑΡΘΡΟ 2

Εξαιρούμενες οδοί

- *Δεν χορηγείται Έγκριση Βατότητας σε διαδρομές που περιλαμβάνουν τις Λεωφόρους Κνωσσού και Ικάρου ή τμήματα αυτών.*
- *Δεν εγκρίνεται Έγκριση Βατότητας σε διαδρομές που περιλαμβάνουν οδούς χαρακτηρισμένων ως αρτηρίες ή τμήματα αυτών*
- *Δεν εγκρίνεται Έγκριση Βατότητας σε διαδρομές που περιλαμβάνουν οδούς ή τμήματα αυτών των οποίων το πλάτος (λειτουργικό χωρίς την παρόδια στάθμευση) είναι κάτω των 6,50μ. για αμφίδρομες οδούς χωρίς νησίδα ή άλλο διαχωριστικό και κάτω των 4,50μ. για μονόδρομους.*

ΑΡΘΡΟ 3

Ωράριο λειτουργίας.

Δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία συρμών από 8:30 έως 10:00πμ και από 13:30 έως 15:00.

ΑΡΘΡΟ 4

Στάσεις

- *Εγκρίνονται στάσεις αποκλειστικά Τουριστικού, Αρχαιολογικού ή Πολιτιστικού ενδιαφέροντος.*
- *Δεν εγκρίνονται στάσεις που ενδέχεται να προκαλέσουν κυκλοφοριακή συμφόρηση.*
- *Στις στάσεις δεν επιτρέπεται από επιχείρησης τουριστικών τραίνων και από επιχειρήσεις ανοικτών λεωφορείων αστικής περιήγησης η τοποθέτηση ταμπελών, επιγράφων σκιάστρων, stand, κτλ*
- *Δεν Εγκρίνεται στάση στην Πλατεία Ελευθερίας.*
- *Δεν Εγκρίνεται στάση στην 18 Άγγλων μέχρι να ολοκληρωθεί η νέα διαμόρφωση της.*
- *Η διάρκεια παραμονής στις στάσεις δεν θα είναι μεγαλύτερη τους ενός λεπτού.*

ΑΡΘΡΟ 5

Αρμοδιότητα Ελέγχου Συγκοινωνιακών Μελετών κυκλοφοριακών Επιπτώσεων.

Για τον έλεγχο των Συγκοινωνιακών Μελετών κυκλοφοριακών Επιπτώσεων από τη λειτουργία τουριστικών

τραίνων περιήγησης εντός της Πόλης του Ηρακλείου, που συνοδεύουν τις Αιτήσεις των Ενδιαφερομένων για «Έγκριση Βατότητας» της εκάστοτε διαδρομής, αρμόδιο είναι το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών της Δ/σης Τεχνικών Έργων και Μελετών.

Αρμοδιότητα του Τμήματος είναι ο έλεγχος, σύμφωνα με κριτήρια που καθορίζονται παραπάνω, των Συγκοινωνιακών Μελετών κυκλοφοριακών Επιπτώσεων που συνοδεύουν τις Αιτήσεις των Ενδιαφερομένων και η αρνητική ή θετική Εισήγηση προς την Επιτροπή Κυκλοφορίας.

ΑΡΘΡΟ 6

Δικαιολογητικά.

Τα δικαιολογητικά που θα πρέπει να υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος για την Έγκριση Βατότητας διαδρομής τουριστικού τράινου είναι:

Α) Αίτηση με τα πλήρη στοιχεία του Φυσικού/Νομικού Προσώπου στο οποίο ανήκει ο συρμός.

Β) Υπεύθυνη Δήλωση του ιδιοκτήτη ή νόμιμου εκπροσώπου της Εταιρείας, στην οποία θα αναφέρεται ότι δεν έχει λάβει Έγκριση για άλλη διαδρομή του ίδιου ή διαφορετικού συρμού εντός των Διοικητικών ορίων του Δ. Ηρακλείου. Αν έχει λάβει κάποια άλλη Έγκριση θα πρέπει να αναφέρει στην Αίτηση τον αριθμό της Απόφασης Έγκρισης Βατότητας του Δ.Σ και να επισυνάπτει αντίγραφο της Έγκρισης του Ε.Ο.Τ.

Γ) Υπεύθυνη Δήλωση του ιδιοκτήτη ή νόμιμου εκπροσώπου της Εταιρείας ότι ο συρμός δεν θα λειτουργεί 8:30 έως 10:00πμ και 13:30 έως 15:00.

Δ) Συγκοινωνιακή Μελέτη κυκλοφοριακών Επιπτώσεων με τα παρακάτω στοιχεία:

- Πλήρη Τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του συρμού ο οποίος θα πρέπει να αποτελείται από τον ελκυστήρα και ένα μόνο βαγόνι συνολικού μήκους έως 8,5 μέτρων.
- Χάρτης με τη συνολική διαδρομή η οποία θα πρέπει να είναι κυκλική (δλδ με κοινή αφετηρία- τέρμα).
- Λεκτικά και κατά σειρά οι οδοί που περιλαμβάνονται στη διαδρομή.
- Πλήρη τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της προτεινόμενης διαδρομής (συνολικό και λειτουργικό πλάτος οδών, κατευθύνσεις, ύπαρξη ή μη παρόδιας στάσης - στάθμευσης, φωτεινοί σηματοδότες, διέλευση και στάση ΜΜΜ, ύπαρξη ή όχι πιατσών TAXI, άλλα ειδικά χαρακτηριστικά δικτύου, ύπαρξη νησίδων κ.α.)
- Τεκμηρίωση της ικανότητας διέλευσης σε αμφίδρομες και μονόδρομες οδούς. (Θα πρέπει να επιλέγονται οδοί και οδικά τμήματα των οποίων το πλάτος (λειτουργικό χωρίς την παρόδια στάθμευση) να είναι άνω των 6,50μ. για αμφίδρομες οδούς -χωρίς νησίδα ή άλλο διαχωριστικό- και άνω των 4,50μ. για μονόδρομες.
- Αν η οδός έχει το χαρακτηρισμό «Αρτηρία».
- Το μήκος της διαδρομής το οποίο θα πρέπει να είναι μικρότερο των 16χλμ.
- Οι Καμπύλες κίνησης στις διασταυρώσεις, σε σχέση με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των εκάστοτε οδών, ώστε να προκύπτει ότι ο συρμός δεν εισέρχεται στο αντίθετο ρεύμα, ότι δεν πατάει στα πεζοδρόμια και ότι δεν χρειάζεται μανούβρες για να στρίψει.
- Οι στάσεις, οι οποίες θα είναι αποκλειστικά Τουριστικού, Αρχαιολογικού ή Πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
- Η Αφετηρία / Τέρμα.
- Ο χώρος στάθμευσης του συρμού τις ώρες που δεν λειτουργεί.

ΑΡΘΡΟ 7

Εισήγηση Υπηρεσίας.

Το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, αφού ελέγξει όλα τα παραπάνω, εκδίδει θετική ή αρνητική Εισήγηση προς την Επιτροπή Κυκλοφορίας στην οποία θα πρέπει να αναφέρονται:

- Το πλήθος των βαγονιών και το συνολικό μήκος του συρμού
- Η διαδρομή (περιγραφικά).
- Ότι η διαδρομή είναι κυκλική και με ποια φορά.
- Το μήκος της (που θα πρέπει να είναι μικρότερο των 16χλμ).
- Οι εγκεκριμένες στάσεις.
- Τυχόν στάσεις που προτάθηκαν στη μελέτη και δεν εγκρίθηκαν.
- Ο χώρος στάθμευσης του συρμού όταν δεν λειτουργεί.
- Αν στην υπό εξέταση διαδρομή ή σε μέρος αυτής λειτουργεί ήδη άλλο τρένο του ίδιου ή διαφορετικού Επιχειρηματία.
- Αποποίηση ευθυνών που θα αναφέρει: «Η παρούσα ισχύει εφόσον τηρούνται όσα αναφέρονται στην Κοινή Υπουργική Απόφαση Α-4819/3257 ΦΕΚ Β-1026/21-8-2000, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει».

ΑΡΘΡΟ 8

Διαδικασία Έγκρισης.

Το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών, Εισηγείται θετικά ή αρνητικά στην Επιτροπή Κυκλοφορίας. Η Επιτροπή κυκλοφορίας εξετάζει την προτεινόμενη διαδρομή σε συνδυασμό και με τα κυκλοφοριακά δεδομένα της εκάστοτε περιοχής ώστε να διαπιστωθεί αν ο συρμός θα επιβαρύνει τα κυκλοφοριακά δεδομένα. Η Επιτροπή Κυκλοφορίας εισηγείται θετικά ή αρνητικά στην Δημοτική Επιτροπή και η Δημοτική Επιτροπή στο Δημοτικό Συμβούλιο. Η Βεβαίωση Βατότητας χορηγείται με την Έκδοση της Σχετικής Απόφασης του Δ.Σ.

Σε κάθε στάδιο της διαδικασίας μπορούν να αφαιρεθούν από τα Συλλογικά Όργανα στάσεις από τις προτεινόμενες της διαδρομής, χωρίς αυτό να συνεπάγεται μη Έγκριση της Βατότητας.

ΑΡΘΡΟ 9

Κυρώσεις.

- Η κατάληψη κοινοχρήστων χώρων σε πεζοδρόμιο και οδόστρωμα από ταμπέλες, επιγραφές, stand, σκίαστρα, κ.λπ. τιμωρείται σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.
- Αποκλείσεις των υπό λειτουργία συρμών από τις εγκεκριμένες διαδρομές, χρήση μη εγκεκριμένων στάσεων, μη τήρηση του ωραρίου λειτουργίας ή γενικώς πρόκληση προβλημάτων κατά τη λειτουργία ή τη στάθμευση τους, καθώς και κάθε απόκλιση από όσα αναφέρονται στην Έγκριση της Βατότητας, συνεπάγοντα άμεση Ανάκληση αυτής.
- Άμεση Ανάκληση της βατότητας συνεπάγεται και η Γνωστοποίηση από Ελεγκτική – Αστυνομική Αρχή ή τον Ε.Ο.Τ. για παραβάσεις σχετικές με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Α-4819/3257 ΦΕΚ Β-1026/21-8-2000, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Ανάκληση Έγκρισης Βατότητας γίνεται από το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από Εισήγηση του Τμήματος κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων. Η Απόφαση Ανάκλησης διαβιβάζεται άμεσα στον Ε.Ο.Τ.

Για να μην υπάρχει καθυστέρηση στη διαδικασία, εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω λόγοι, έως ότου εκδοθεί η οριστική ανάκληση το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών εκδίδει προσωρινή Ανάκληση Βατότητας και την διαβιβάζει στον Ε.Ο.Τ.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά στην έκδοση Κανονιστικής Απόφασης για τους όρους και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας Τουριστικών Τραίνων Αστικής Περιήγησης στα διοικητικά όρια του Δήμου Ηρακλείου.

ΘΕΜΑ 9: : Άρση μονοδρόμησης τμήματος της οδού Ευμαθίου.

Με την αριθ. 698/2019 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου (αριθ. Πρωτ. 3154/16-1-2020 έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης, ΦΕΚ 127/Β/27-1-2020 είχε μονοδρομηθεί το τμήμα της οδού

Ευμαθίου, από τη συμβολή της με την οδό Παπαναστασίου έως την οδό Π. Νιρβάνα, μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών για τον καθορισμό τιμής μονάδος για την αποζημίωση του ρυμοτομούμενου κτίσματος επί της οδού

Ευμαθίου. Σήμερα η διάνοιξη του τμήματος της οδού Ευμαθίου πραγματοποιήθηκε, ως εκ τούτου εισηγούμαστε την άρση της μονοδρόμησης και την επαναφορά του εν λόγω τμήματος ως διπλής κατεύθυνσης.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Τα μέλη της επιτροπής γνωμοδότησαν ομόφωνα θετικά για την άρση της μονοδρόμησης του τμήματος της οδού Ευμαθίου, όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 9.

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

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

Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Αφού έλαβε υπόψη της:

1. Τη με αριθ.πρωτ.91975/27-8-2024 εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Έργων κ. Γιώργου Σισαμάκη που αφορά στο Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δήμου Ηρακλείου.
2. Το με αριθ.πρωτ.91831/26-8-2024 2^ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας που περιλαμβάνεται αυτούσιο στο ιστορικό της παρούσας.
3. Τις διατάξεις των άρθρων 63, 72, 73 του Ν.3852/2010 και του άρθρου 74Α του Ν.3852/2010 όπως προστέθηκε και ισχύει με τις διατάξεις του άρθρου 9 του Ν.5056/2023.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Θέτει σε δημόσια διαβούλευση δέκα (10) ημέρων προς ενημέρωση των ενδιαφερομένων πολιτών τα παρακάτω θέματα του με αριθ.πρωτ.91831/26-8-2024 2^{ου} πρακτικού συνεδριάσεως της Επιτροπής

Κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνεται αυτούσιο στο ιστορικό της παρούσας :

Θέμα 1^ο εκτός ημερησίας διάταξης : Ανάκληση θέσεων στάθμευσης για τα προξενεία της Σερβίας και της Ιρλανδίας.

Θέμα 2^ο εκτός ημερησίας διάταξης : Ανάκληση της αριθ.104/2023 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου.

Θέμα 1^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – αλλαγή προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Κλεάνθη και Δερβενακίων στην περιοχή Φιλοθέη για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 2^ο: Σχέδιο διαγράμμισης ανοικτού χώρου στάθμευσης λεωφορείων και Ι.Χ. στην Κνωσσό.

ΘΕΜΑ 3^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και σήμανση για το έργο «διαμόρφωση και οικολογική αναβάθμιση ΚΧ Μεσαμπελιών – Τμήμα 1.

ΘΕΜΑ 4^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις- μείωση του ορίου ταχύτητας και προσθήκη διαβάσεων πεζών εντός οικισμού Αγίου Μύρωνα για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 5^ο: Τοποθέτηση οριοδεικτών εντός οικισμού Κάτω Ασιτών.

ΘΕΜΑ 6^ο : Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – προσθήκη διάβασης πεζών επί της οδού Σόλωνος στην περιοχή Φορτέτσα Δήμου Ηρακλείου για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

ΘΕΜΑ 7^ο : Παραχώρηση θέση προσωρινής στάσης επί της οδού Γερωνυμάκη για τα οχήματα τα οποία ελέγχονται από το τμήμα Υγειονομικού Ελέγχου & Περιβαλλοντικής Υγιεινής.

ΘΕΜΑ 8^ο: Έκδοση Κανονιστικής Απόφασης για τους όρους και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας Τουριστικών Τραίνων Αστικής Περιήγησης στα διοικητικά όρια του Δήμου Ηρακλείου.

ΘΕΜΑ 9: Άρση μονοδρόμησης τμήματος της οδού Ευμαθίου .-

Έγινε, αποφασίστηκε και υπογράφηκε
Ο Πρόεδρος Τα Μέλη
(Ακολουθούν οι υπογραφές)
Ακριβές αντίγραφο ατελές για Δημοτική Υπηρεσία
Ηράκλειο, 04– 09 – 2024
Η Γραμματέας