

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ 200**(Αριθμός πρακτικού 16)**

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

Συνήλθε σε **τακτική συνεδρίαση με τηλεδιάσκεψη**, σήμερα **31-03-2026** ημέρα **Τρίτη** και ώρα **13.00 μ.μ.**, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 77 του Ν.4555/2018, την Εγκύκλιο 488/25-04-2023 του Υπουργείου Εσωτερικών, των άρθρων 8 και 9 του Ν.5056/2023 και την παρ.3 του άρθρου 55 του Ν.5083/2024.

Τα μέλη κλήθηκαν νόμιμα με την υπ' αριθμ. **30001/27-03-2026** πρόσκληση του Προέδρου της, παρούσες είναι και οι γραμματείς της Επιτροπής υπάλληλοι του Δήμου Σφακιανάκη Μαρία, Κουνάλη Κατερίνα, Κυρέζη Μαρία και Φιλιππίδου Ειρήνη.

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

Θέμα 1^ο εκτός ημερησίας διάταξης: «Λήψη απόφασης προκειμένου να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση το με αριθμό 2/30-03-2026 πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας».

Ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής τη με αριθμ.πρωτ.30862/30-03-2026 εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Υποδομών και Πρασίνου κ. Δημητρίου Σπυριδάκη που αφορά το Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων & Μελετών, του Δήμου Ηρακλείου και έχει ως εξής:

«ΣΧΕΤ.: Το αριθ.πρωτ.30813/30-03-2026 πρακτικό συνεδριάσεως σε ορθή επανάληψη

Σας διαβιβάζουμε το αριθ.πρωτ.30813/30-03-2026 πρακτικό συνεδριάσεως, σε ορθή επανάληψη της Επιτροπής Κυκλοφορίας, προκειμένου να εισαχθεί - εκτός ημερησίας διάταξης λόγω του επείγοντος των θεμάτων - στα θέματα της Δημοτικής Επιτροπής της συνεδρίασης της 31-3-2026.

Ειδικότερα:

Το 1ο, 4ο & 6ο θέμα του πρακτικού αφορά το ζήτημα της χωροθέτησης των στάσεων των τουριστικών λεωφορείων. Το επείγον του θέματος τεκμαίρεται, διότι ενόψει της έναρξης της τουριστικής περιόδου θα πρέπει να έχουν εγκριθεί οι νέες θέσεις στάσης των τουριστικών λεωφορείων επί της Λ. Δημοκρατίας, από τη νότια πλευρά.

Θα πρέπει επίσης άμεσα να εγκριθούν, τόσο οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε οδούς της παλιάς πόλης σε εναρμόνιση με το ωράριο τροφοδοσίας των καταστημάτων και τον κανονισμό λειτουργίας, όσο και οι οριοθετήσεις των θέσεων στάθμευσης δίκυκλων, οι οποίες προέκυψαν μετά την ανακατανομή τους εξαιτίας της υλοποίησης του έργου σήμανσης πεζοδρόμων.

Παρακαλούμε για τη λήψη σχετικής απόφασης».

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψιν των μελών της Επιτροπής το με αριθμό 2/30-03-2026 πρακτικό συνεδριάσεως σε ορθή επανάληψη στις 1-4-2026, που συνέταξε η Επιτροπή Κυκλοφορίας και το οποίο έχει ως εξής:

«ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΑΡ. 02/2026

Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε στην αίθουσα συνεδριάσεων του κτιρίου της Δημοτικής Ενότητας Αλικαρνασσοῦ (πρώην Δημαρχείο Αλικαρνασσοῦ) την Πέμπτη 26/03/2026 και ώρα 12:30 π.μ. ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Σπυριδάκης Δημήτριος.

Η σύνθεση της επιτροπής σύμφωνα με τις 14/2026, 98/2024,115/2025 και 341/2025 Αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου είναι η ακόλουθη:

Σπυριδάκης Δημήτριος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων (πρόεδρος) με αναπληρωτή του τον Γιαλιτάκη Νικόλαο, Καραντινός Γεώργιος τακτικό μέλος με αναπληρωτή του την Καλονάκη Ιωάννα, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Δικαίωμα στην πόλη», Καλομοίρης Νικόλαος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Σφακιανάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο η πόλη μας», Κατράς Μηνάς, τακτικό μέλος με αναπληρώτρια του την κα.Χριστίνα Χατζηαδάμ Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Ηράκλειο για σένα», Ερμείδης Συμεών, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραντεμοίρη Μανώλη, Εκπρόσωποι της δημοτικής παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση», Καρακούδης Στέλιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Καραπιπεράκη Ευάγγελο, Εκπρόσωποι της Τροχαίας Ηρακλείου, Πλατάκη Παρασκευή, τακτικό μέλος με αναπληρώτρια της την κα. Μακριδάκη Σοφία, Εκπρόσωποι της Δημοτικής Αστυνομίας, Αγαπάκης Γεώργιος τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Δρακωνάκη Γεώργιο, Εκπρόσωποι του ΤΕΕ Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, Μενέλαος Σκουλούδης τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Βασίλη Εφραίμογλου, Εκπρόσωποι του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου, Σαρουλάκης Ιωάννης, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Τσαγκαράκη Εμμανουήλ, Εκπρόσωποι του Αστικού ΚΤΕΛ Ηρακλείου, Βαρδαβάκης Ιωάννης, τακτικό μέλος με αναπληρωτή του τον κ. Κυρλάκη Νικόλαο, Εκπρόσωποι του Συλλόγου Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Επιβατηγών Αυτοκινήτων Ταξί Ηρακλείου, Βιδάκης Γεώργιος, τακτικό μέλος με αναπληρωτή τον κ. Γερόνυμο Χαράλαμπο, εκπρόσωποι του συλλόγου ΑμεΑ, Μαραγκός 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: Σπυριδάκης Δημήτριος (πρόεδρος), Καραντινός Γεώργιος τακτικό μέλος, Σφακιανάκης Γεώργιος αναπληρωματικό μέλος, Ερμείδης Συμεών τακτικό μέλος, Καρακούδης Στέλιος τακτικό μέλος Πλατάκη Παρασκευή τακτικό μέλος, Μενέλαος Σκουλούδης τακτικό και Βασίλης Εφραίμογλου αναπληρωματικό μέλος, Σαρουλάκης Ιωάννης τακτικό μέλος και Τσαγκαράκης Εμμανουήλ αναπληρωματικό μέλος, Κυρλάκης Νικόλαος αναπληρωματικό μέλος, Σαρρής Επαμεινώνδας, Χαιρέτη Πελαγία, Μαγκουσάκης Ευστράτιος τακτικό μέλος και Τρυπιδάκης Γεώργιος αναπληρωματικό μέλος, Σίσσυ Κλάδη τακτικό μέλος και Παπαδάκης Θεοχάρης αναπληρωματικό μέλος.

Στην συνεδρίαση παραστάθηκαν από την 2η Δημοτική κοινότητα ο κ. Κονιδάκης Εμμ. από την 4η Δημοτική κοινότητα η κα. Βρούχου-Δωροθέα, από την Δημοτική κοινότητα Βασιλειών ο κ. Χουρδάκης Στέλιος.

ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

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

A. Εισαγωγικό Πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου έως και σήμερα (3/2026), 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.).

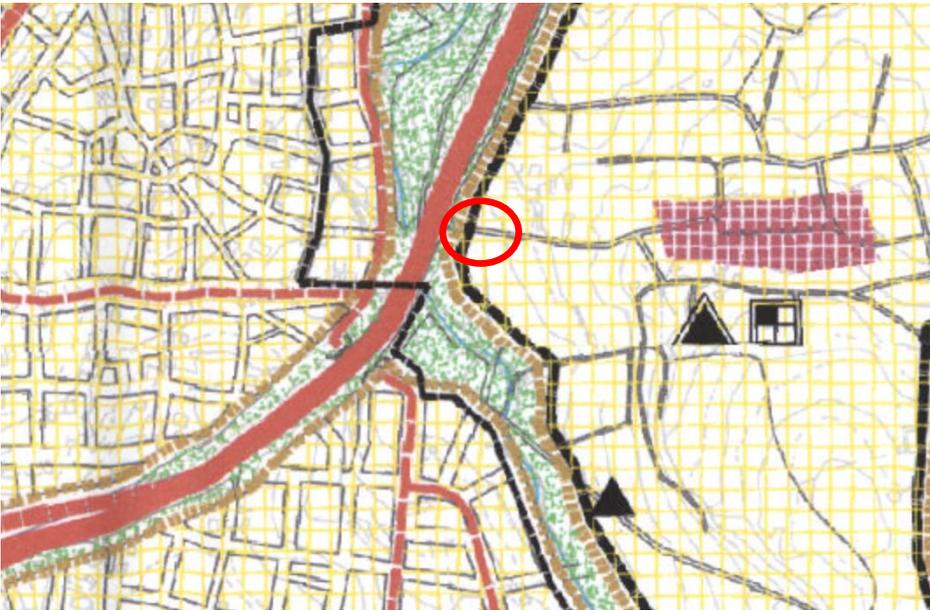
Στην παραπάνω κατεύθυνση, το τμήμα μας έχει λάβει αίτημα για αλλαγή της προτεραιότητας στη συμβολή των οδών Κλεάνθη και Δερβενακίων στην περιοχή Φιλοθέη, λαμβάνοντας υπόψη τις επισφαλείς συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή, τη γεωμετρία κ.α.

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

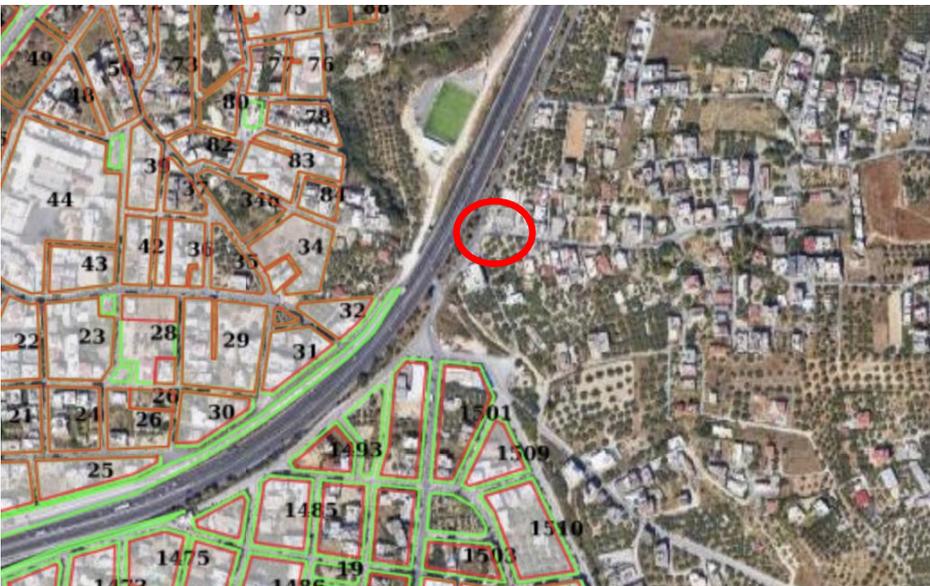
Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την προσωρινή άμβλυνση μέρους των προβλημάτων της περιοχής με επανέλεγχο της προτεραιότητας στη συμβολή των οδών μέχρι την οριστική αξιολόγηση της ευρύτερης πολεοδομικής ενότητας.

B. 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

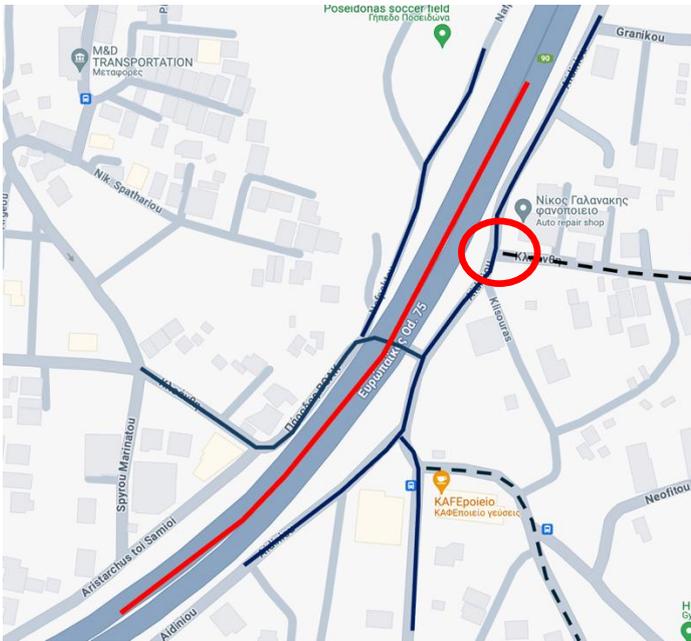


Εικόνα 2. αεροφωτογραφία με απόσπασμα ρυμοτομικού στην περιοχή μελέτης

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.

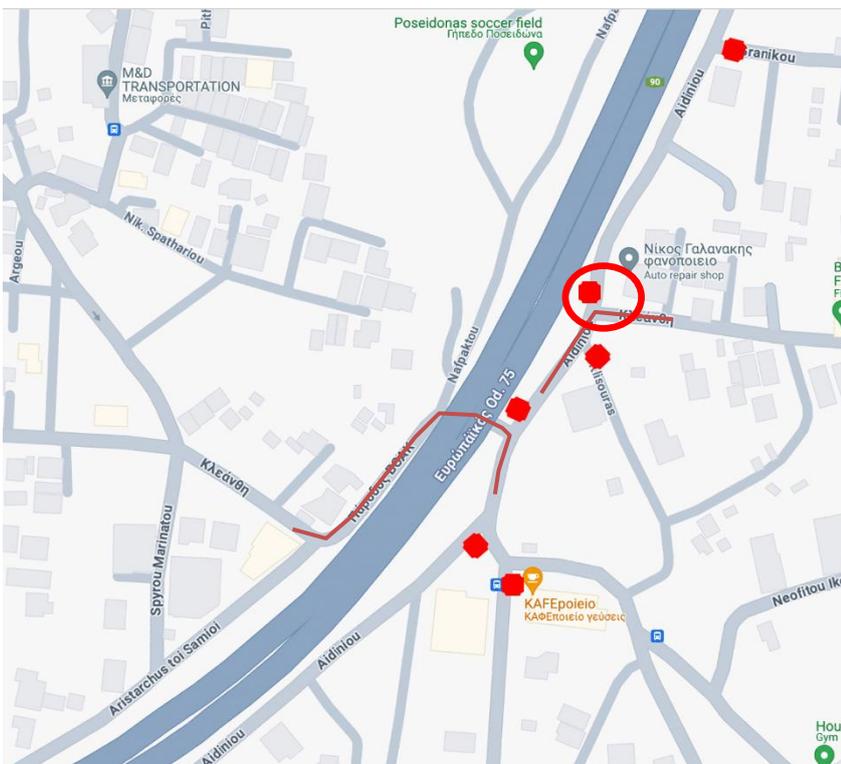
Στο κατωτέρω διάγραμμα παρουσιάζεται ενδεικτικά η υφιστάμενη – λειτουργική- ιεράρχηση των οδών (με αρτηρία – αυτοκινητόδρομο το ΒΟΑΚ – συνεχής κόκκινη, κύρια συλλεκτήρια – συνεχής μπλε, και δευτερεύουσα συλλεκτήρια – διακεκομμένη μαύρη γραμμή) στην εξεταζόμενη συμβολή.



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.

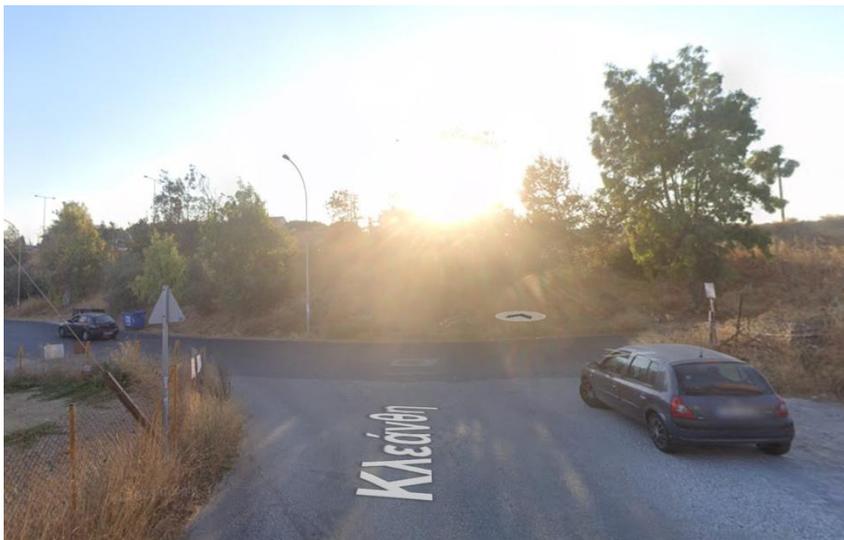


Εικόνα 4. υφιστάμενη θέση σήμανσης STOP στις συμβολές οδών

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 2 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 βαδησιμότητας 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 η επιτροπή γνωμοδότησε 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 Α

ΘΕΜΑ Β: Δημιουργία θέσεων ταξί επί της οδού Έβανς (έμπροσθεν Ειρηνοδικείου) κατά τις βραδινές ώρες.

Ο κος Συμεών Ερμείδης ως Εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση», εισηγήθηκε το 2^ο θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης, για τη δημιουργία πιάτσας ταξί στην διαμορφωμένη εσοχή επί της οδού Έβανς (μπροστά από το κτίριο του Ειρηνοδικείου). Συγκεκριμένα αναφέρθηκε στις οχλήσεις πολιτών για την απουσία των ταξί από τους πεζόδρομους, ιδιαίτερα κατά τις βραδινές ώρες. Συνέχισε λέγοντας ότι τα ταξί θα εισέρχονται από την οδό Ζωγράφου-Χατζημιχάλη Γιάνναρη-Έβανς (πιάτσα) και θα εξέρχονται από Έβανς-Δικαιοσύνης-1821-Μονής Οδηγητριάς, προτείνοντας την τοποθέτηση τηλεματικής στην συμβολή των οδών Ζωγράφου & Αβέρωφ όπου θα πληροφορούνται για την ύπαρξη ελεύθερης θέσης, ώστε να μην δημιουργείται συνωστισμός στην πιάτσα. Ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος, το λόγο πήρε ο κ. Καρακούδης (εκπρόσωπος της Τροχαίας), όπου εξέφρασε τις αντιρρήσεις του για την δημιουργία νέας πιάτσας ταξί εντός του πεζοδρομημένου τμήματος της παλιάς πόλης, τονίζοντας ότι η κυκλοφορία οχημάτων στους πεζόδρομους πλην των οχημάτων τροφοδοσίας με βάση τον κανονισμό λειτουργίας, αλλοιώνει τον χαρακτήρα των πεζόδρομων. Γι' αυτό πρέπει να αποφασίσουμε τη πόλη πραγματικά θέλουμε.

Στη συνέχεια πήρε τον λόγο ο κος Σαρρής όπου τοποθετήθηκε επί του θέματος σχολιάζοντας τον τρόπο που σχεδιάζεται πλέον η πόλη του Ηρακλείου με τους πεζόδρομους, τον αποκλεισμό των οχημάτων από την παλιά πόλη και τον δημόσιο χώρο που δίνετε στους πολίτες. Τελειώνοντας τόνισε ότι οποιαδήποτε απόφαση που στοχεύει στην μείωση της μετακίνησης των οχημάτων μέσα στην πόλη τον βρίσκει σύμφωνο.

Επίσης τον λόγο πήρε ο κ. Θεοχάρης Παπαδάκης εκπρόσωπος του Σωματείου Επιχειρηματιών Χώρων Στάθμευσης Ηρακλείου, λέγοντας ότι η αποκέντρωση του κέντρου της πόλης από οχήματα θα πρέπει να γίνει σταδιακά και με υποδομές ώστε να μη δημιουργηθούν πολλά προβλήματα στις επιχειρήσεις του κέντρου, εμπορικά καταστήματα, εστίασης κλπ.

Στο τέλος το λόγο πήρε ο κ. Καραντινός λέγοντας ότι ο κόσμος του Ηρακλείου έχει αγκαλιάσει το μέτρο των πεζοδρομήσεων στο Ηράκλειο και αυτό φαίνεται καθημερινά από τον κόσμο που περπατάει στο κέντρο χωρίς πλέον τα οχήματα. Επίσης εξέφρασε τον προβληματισμό του στο πώς θα διασφαλιστεί ότι με την τηλεματική δεν θα υπάρχει συνωστισμός στην πιάτσα, δημιουργώντας επιπλέον θέματα αστυνόμευσης. Εξάλλου σε μικρή απόσταση περιμετρικά υπάρχουν πιάτσες ταξί που μπορούν να εξυπηρετήσουν.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε αρνητικά στην εισήγηση του θέματος για την δημιουργία πιάτσας ταξί επί της οδού Έβανς σε διαμορφωμένη εσοχή. Θετικά ψήφισε ο κ. Ερμείδης, ο κ. Κυρλάκης, ο κ. Σαρουλάκης και ο κ. Μαγκουσάκης.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1^ο: Χωροθέτηση στάσεων τουριστικών λεωφορείων στην πόλη του Ηρακλείου

A. Εισαγωγικό πλαίσιο και προτεινόμενες ρυθμίσεις

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση αφορά τον επαναπροσδιορισμό κατάλληλων χώρων στάσης τουριστικών λεωφορείων στην Παλιά Πόλη του Ηρακλείου, με αφορμή αφενός μεν τα ζητήματα που κατά καιρούς προκύπτουν, ιδίως κατά την τουριστική περίοδο αιχμής, από την προσέλευση και αποχώρηση των τουριστικών λεωφορείων εντός της Παλιάς Πόλης και αφετέρου τη συζήτηση του θέματος στην τελευταία συνεδρίαση της Επιτροπής Κυκλοφορίας στις 27-2-2026.

Η αυξημένη τουριστική δραστηριότητα, σε συνδυασμό με τη χωρική και κυκλοφοριακή ιδιαιτερότητα του ιστορικού κέντρου, δημιουργεί επαναλαμβανόμενα προβλήματα λειτουργικότητας, ασφάλειας και συμβατότητας μεταξύ διαφορετικών χρηστών του οδικού χώρου (τουριστικά λεωφορεία, Ι.Χ., οχήματα τροφοδοσίας, πεζοί, ποδηλάτες).

Η χωροθέτηση τόσο των σημείων στάσης τουριστικών λεωφορείων οφείλει να διασφαλίζει:

- Την ασφαλή αποβίβαση και επιβίβαση επισκεπτών.
- Την απρόσκοπτη και προστατευμένη πρόσβαση σε αρχαιολογικούς χώρους και σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος, όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου και η ευρύτερη ιστορική ενότητα της Παλιάς Πόλης.
- Τη λειτουργική σύνδεση με το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης.
- Την αποφυγή περαιτέρω επιβάρυνσης της κυκλοφορίας στο δίκτυο.
- Τη διασφάλιση της ασφαλούς και ανεμπόδιστης διέλευσης των πεζών, ιδίως σε περιοχές υψηλής

επισκευσιμότητας.

Σημειώνεται επίσης ότι ο προσδιορισμός των σημείων στάσης θα πρέπει να επιτηρείται από τις αρμόδιες αρχές (Δημοτική Αστυνομία και Τροχαία), ώστε αφενός να μη χρησιμοποιούνται αυθαίρετα από άλλα οχήματα (στάση ή στάθμευση ΙΧ και μοτοσυκλετών) και αφετέρου να μην παρατείνεται η παραμονή των τουριστικών λεωφορείων πέραν της προβλεπόμενης ολιγόλεπτης στάσης .

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζονται οι υφιστάμενες θέσεις στάσεις και χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην Παλιά Πόλη.

Υφιστάμενες στάσεις τουριστικών λεωφορείων:

- Ελεύθερος ανοικτός χώρος στάσης τουριστικών λεωφορείων έμπροσθεν Αρχαιολογικού Μουσείου (στο χώρο αυτό προβλέπεται χώρος στάσης και όχι στάθμευσης τουριστικών - επί του ΟΤ 227^α και ανατολικά αυτού σε ανοικτό ελεύθερο χώρο εκτός οδού) , 831/2019 & 48/2011 αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου.
- Παρόδια στάση επί της Λ. Δημοκρατίας παρά το κράσπεδο (στο χώρο αυτό προβλέπεται χώρος στάσης και όχι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων)

Σημειώνεται ότι σήμερα πραγματοποιείται άτυπα στάθμευση τουριστικών λεωφορείων αφενός στο χώρο έμπροσθεν του Αρχ. Μουσείου και στο χώρο έμπροσθεν του Αγάλματος Ελ. Βενιζέλου Πλ. Ελευθερίας.



Εικόνα 9. Υφιστάμενες θέσεις στάσης τουριστικών λεωφορείων Π. Πόλη Δ. Ηρακλείου

Επιπρόσθετα επισημαίνονται τα παρακάτω σχετικά:

- Οι χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων είναι κρίσιμο να προσδιορίζονται σε οργανωμένους χώρους εκτός οδού οι οποίοι έχουν τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και ασφαλή είσοδο/

έξοδο,

- Το εγκεκριμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δ. Ηρακλείου (ΦΕΚ 5358/8-10-2025) προβλέπει τη χωροθέτηση χώρων εξυπηρέτησης – βραχείας στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία σε πέντε (5) θέσεις: 1 χώρος κοντά στο Λιμάνι – πλησίον Θεατρικού Σταθμού, 1 χώρος πλησίον Αρχαιολογικού Μουσείου (πλησίον αρχής Α. Ικάρου – κάτω από το Αγ. Βενιζέλου-κυλινδρόμυλοι Καστρινάκη), 1 χώρος κοντά στο Πολιτιστικό Κέντρο, 1 χώρος πλησίον Αρχ. Χώρου Κνωσού και 1 χώρος πλησίον ΙΤΕ/ ΠΑΓΝΗ για επισκέπτες / τουρισμό καινοτομίας.
- Οι θέσεις στάσης τουριστικών λεωφορείων κρίνεται σκόπιμο να χωροθετούνται σε θέσεις που επιτρέπεται από τον ΚΟΚ, σε κρίσιμα σημεία της πόλης που να εξυπηρετούν την ενίσχυση της επισκεψιμότητας της πόλης ενώ θα προάγουν την ισόρροπη κατανομή στην ευρύτερη περιοχή της Π. Πόλης.

Επιλέχθηκαν οι παρακάτω θέσεις στάσης τουριστικών λεωφορείων:

- Ελεύθερος ανοικτός χώρος στάσης τουριστικών λεωφορείων έμπροσθεν Αρχαιολογικού Μουσείου (διατήρηση υφιστάμενης θέσης).
- Επί της οδού Δημοκρατίας έμπροσθεν πάρκου Γ. Γεωργιάδη (έξι θέσεις στάσης τουριστικών λεωφορείων).

Οι προτεινόμενες θέσεις στάσης τουριστικών λεωφορείων έχουν τα κατωτέρω πλεονεκτήματα:

- διατηρούν την ιστορική θέση στάσης έμπροσθεν Αρχ. Μουσείου έως και την ανάπλαση της πλατείας με πρόβλεψη για μετεγκατάσταση σε εγγύτερη θέση (Κυλινδρόμυλοι) που έχει την ίδια χωρική κάλυψη,
- έχουν άμεση προσπέλαση στην εμπορική περιοχή του Ηρακλείου
- οι χρόνοι πρόσβασης στο Κέντρο - Σταυρό της πόλης με διέλευση από τυπικές αστικές οδούς της Π. Πόλης είναι 6 λεπτά από Στάση Αρχ. Μουσείου, 7 λεπτά από νέα Στάση επί της οδού Δημοκρατίας, με δίκτυο πεζού που διαθέτει ικανοποιητικά χαρακτηριστικά υποδομών πεζών.

Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις/ Εισήγηση

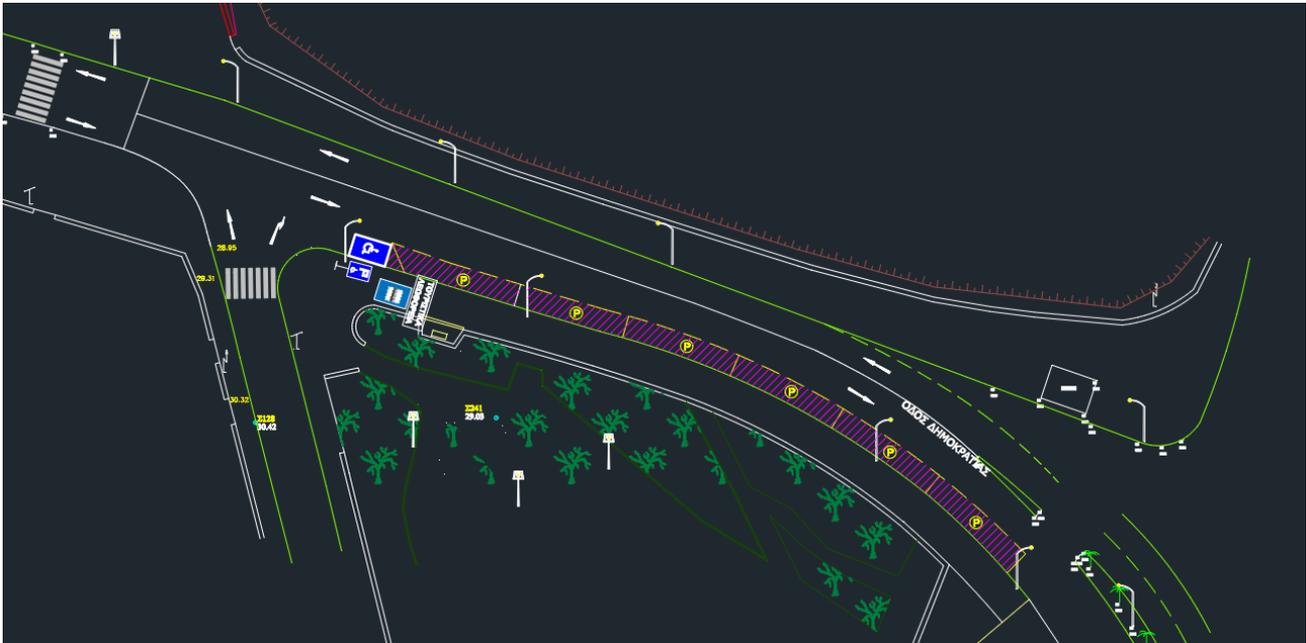
Για τον προσδιορισμό κατάλληλων χώρων στάσης τουριστικών λεωφορείων στην Παλιά Πόλη του Ηρακλείου, προτείνονται τα κατωτέρω:

- χώρος στάσης τουριστικών λεωφορείων (6) έμπροσθεν του πάρκου Γεωργιάδη νότια της οδού Δημοκρατίας.

Η σήμανση της στάσης θέσεων θα περιλαμβάνει:

Στον χώρο στάσης Π-28 (Στάση Λεωφορείου ή τρόλει) με πρόσθετη πινακίδα «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ»

Επισυνάπτεται σχέδιο χωροθέτησης των προαναφερόμενων χώρων στάσης – στάθμευσης



Σχέδιο διαμόρφωσης.

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

Την εισήγηση του θέματος προλόγισε η κα. Χαιρέτη για την μετακίνηση του χώρου στάσης των τουριστικών λεωφορείων έμπροσθεν του πάρκου Γεωργιάδη νότια της οδού Δημοκρατίας και ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά με την χωροθέτηση στάσεων τουριστικών λεωφορείων στην πόλη του Ηρακλείου όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 1.

ΘΕΜΑ 2^ο: Ενίσχυση παρεμβάσεων για αναβάθμιση ασφάλειας πεζών – Τροποποίηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της οδικής ασφάλειας στην περιοχή δυτικά της Χρ. Ξυλούρη (Δειλινά).

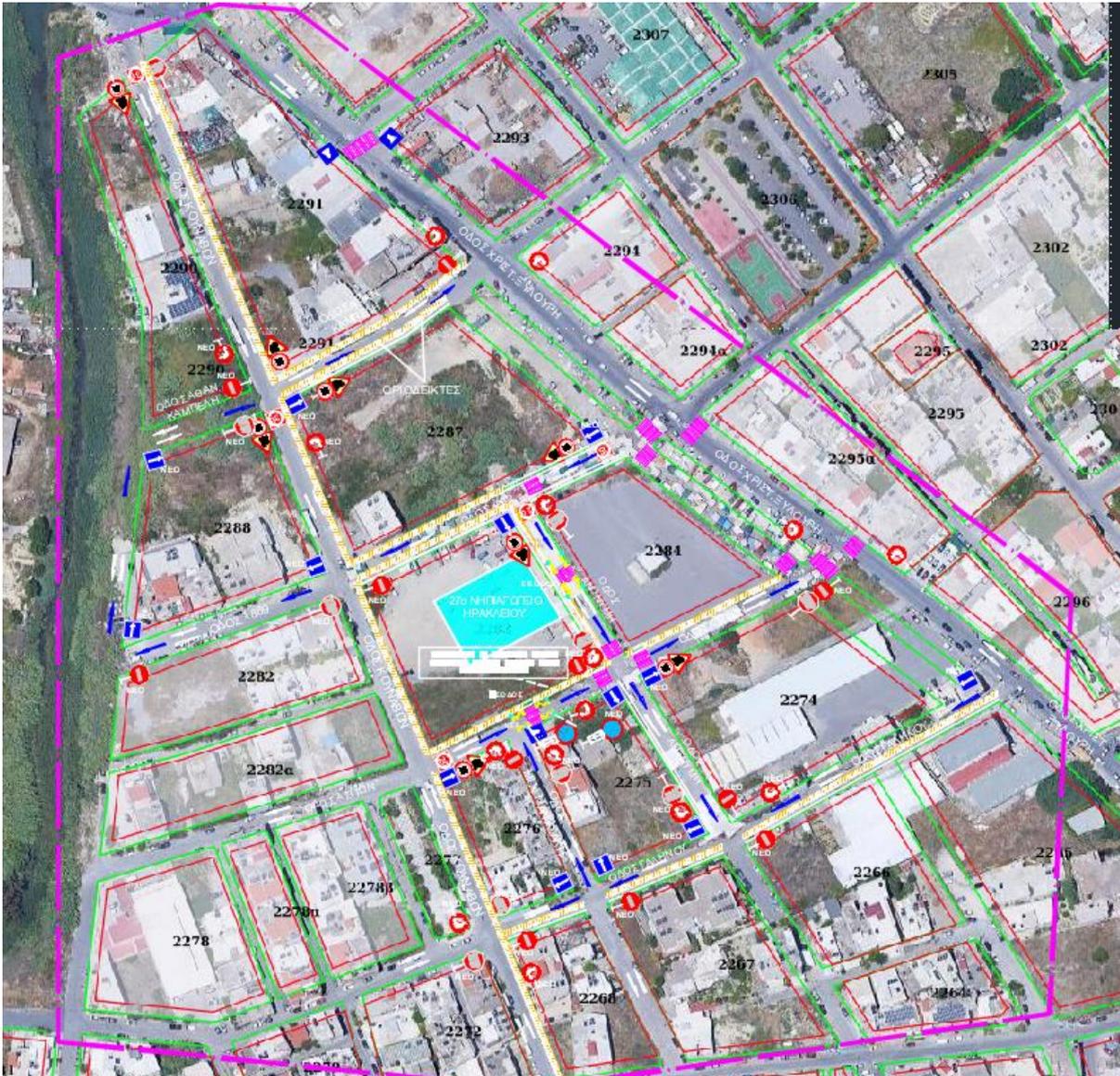
B. Εισαγωγικό Πλαίσιο – Προβλεπόμενες ρυθμίσεις και τεκμηρίωση τροποποίησης

Για την περιοχή δυτικά της οδού Χρ. Ξυλούρη στα Δειλινά υπάρχουν εγκεκριμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν σε μεμονωμένες ρυθμίσεις για την περιοχή που περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

- Διατήρηση του υφιστάμενου ορίου ταχύτητας 20χλμ/ω στην Ανώνυμη Οδό έμπροσθεν του σχολείου - 27ου νηπιαγωγείου,
- εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω στο σύνολο των τοπικών οδών της περιοχής μελέτης συμπεριλαμβανομένης και της οδού Χρ. Ξυλούρη, το οποίο κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί μελλοντικά με την πολεοδομική της αναβάθμιση,
- πυκνή σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) του ορίου ταχύτητας 20 χλμ/ω και 30χλμ/ω αντίστοιχα για τις οδούς Ανώνυμη, 1869, Ασίων κ.α.,

- οριζόντια κίτρινη διαγράμμιση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλες τις διασταυρώσεις Ο.Τ. (γωνίες) εντός της περιοχής παρέμβασης,
- τοποθέτηση μειωτήρων ταχύτητας (σειρά ανακλαστήρων οδοστρώματος) στις υφιστάμενες διαβάσεις πεζών και στα υφιστάμενα και νέα STOP Lines,
- προσθήκη ανακλαστήρων οδοστρώματος στη γραμμή προ της διάβασης στις υφιστάμενες διαβάσεις πεζών,
- κατακόρυφη σήμανση για προσέγγιση σε όλες τις υφιστάμενες διαβάσεις της περιοχής,
- προσθήκη κατακόρυφης σήμανσης για προσέγγιση σε σχολείο με πρόσθετη επιγραφή ΑΡΓΑ,
- τοποθέτηση **σήμανσης για καθορισμό οδών προτεραιότητας** στο τοπικό δίκτυο στις συμβολές που απουσιάζει (P-2 ΣΤΟΠ), όπως φαίνεται στο χάρτη κατωτέρω.
- **μονοδρόμηση** της οδού Α. Καμπέλη στο τμήμα από Γιόφυρο έως Χρ. Ξυλούρη με την άνω με κατεύθυνση (δύση προς ανατολή),
- **μονοδρόμηση** της οδού 1869 στο τμήμα από Γιόφυρο έως Χρ. Ξυλούρη με κατεύθυνση από Χρ. Ξυλούρη προς Γιόφυρο (ζεύγος με Α. Καμπέλη),
- **μονοδρόμηση** της ανώνυμης οδού που αναπτύσσεται παρόχθια από 1869 με κατεύθυνση προς Α. Καμπέλη,
- **μονοδρόμηση** της οδού Ασιτών από Κουνάβων με κατεύθυνση προς Χρ. Ξυλούρη (ζεύγος με 1869),
- **μονοδρόμηση** της οδού Γαληνού από Χρ. Ξυλούρη με κατεύθυνση προς Κουνάβων (ζεύγος με Ασιτών),
- **μονοδρόμηση** της ανώνυμης οδού που αναπτύσσεται από την οδό 1869 έως και την οδό Γαληνού στην οποία έχει πρόσωπο το 27ο νηπιαγωγείο Ηρακλείου, με κατεύθυνση από 1869 προς νότο (προς Γαληνού),
- **μονοδρόμηση** τμήματος της οδού Μιχ. Μανασάκη με είσοδο από την οδό Γαληνού και έξοδο την οδό Ασιτών.
- **Πλέγμα νέων λωρίδων πεζών** στις οδούς Κουνάβων, Α. Καμπέλη, 1869, Ανώνυμων, Ασιτών, Γαληνού κατ' ελάχιστο στη μία πλευρά της οδού όπως παρουσιάζεται στα επισυναπτόμενα σχέδια και στις σχετικές διατομές, ειδικότερα:
 - Λωρίδα πεζών (ελάχ. πλάτους 1,0μ. και 0,25μ. διαχωριστικό) εκατέρωθεν στην οδό Α. Καμπέλη τμήμα ανατολικά της Κουνάβων και κατ' ελάχιστον στη βόρεια πλευρά της οδού στο τμήμα δυτικά της Κουνάβων,
 - λωρίδα πεζών (ελάχ. πλάτους 1,0μ. και 0,25μ. διαχωριστικό) εκατέρωθεν στην οδό 1869 στο τμήμα ανατολικά της Κουνάβων και κατ' ελάχιστον στη νότια πλευρά της οδού στο τμήμα δυτικά της Κουνάβων,
 - λωρίδα πεζών (ελάχ. πλάτους 1,0μ. και 0,25μ. διαχωριστικό) κατ'ελάχιστον στη βόρεια πλευρά της οδού Ασιτών,
 - λωρίδα πεζών (ελάχ. πλάτους 1,0μ. και 0,25μ. διαχωριστικό) κατ'ελάχιστον στη νότια πλευρά της οδού Γαληνού,

- λωρίδα πεζών (ελάχ. πλάτους 1,0μ. και 0,25μ. διαχωριστικό) κατ'ελάχιστον στην ανατολική πλευρά της οδού Κουνάβων,
- λωρίδα πεζών (ελάχ. πλάτους 1,0μ. και 0,25μ. διαχωριστικό) κατ'ελάχιστον στη δυτική πλευρά της ανώνυμης οδού έμπροσθεν 27ου νηπιαγωγείου Ηρακλείου.
- Οριοθέτηση με πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια των λωρίδων κίνησης πεζών πλάτους 1,0-1,5μ. - μέχρι την κατασκευή πεζοδρομίου. Η οριοθέτηση αυτή θα γίνεται σε ζώνη πλάτους 0,25-0,45μ. με συνεχή λευκή γραμμή και οριοδείκτες επί αυτής. Η λωρίδα κίνησης πεζών μπορεί να χρωματιστεί με εγκάρσια ζέβρα και σύμβολο – στάμπα πεζού ανά 20μ.



Οι ανωτέρω ρυθμίσεις είχαν στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας σε μία περιοχή με σημαντικές ελλείψεις, όπου το σύνολο των οδών ήταν αμφίδρομες χωρίς πεζοδρόμια και με μεμονωμένες ρυθμίσεις ορίων ταχύτητας στο ΟΤ περίξ της υφιστάμενης σχολικής εγκατάστασης.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω εγκεκριμένες ρυθμίσεις, την πρόσφατη ασφαλτόστρωση σε διάφορες οδούς της περιοχής, καθώς και την πρόσφατη δυνατότητα για άμεση κατασκευή πεζοδρομίων και υπερυψωμένων διαβάσεων- διασταυρώσεων στην περιοχή που περικλείεται ανατολικά από τη Χρ. Ξυλούρη, νότια από την οδό Γλυνού και δυτικά από την οδό Κουνάβων, το Τμήμα Κυκλοφορίας και

Συγκοινωνιών αξιολόγησε εκ νέου το πλέγμα οδών προβλέποντας **συμπληρωματικές παρεμβάσεις για την ανάπτυξη πεζοδρομίων** (στη θέση που προβλέπονταν λωρίδες πεζών όπως περιγράφεται στο ΦΕΚ 7261/ΑΑΠ/31.12.2025) και δημιουργία μίας νέας υπερυψωμένης διασταύρωσης πλησίον του σχολείου της περιοχής (Στη συμβολή των οδών 1869 και Κουνάβων), διατηρώντας τις λοιπές ρυθμίσεις ως έχουν.

Σημειώνεται ότι αφορά σε συνολικό δίκτυο οδών μήκους περί το 1,4χλμ.

Χαρακτηριστικά πεζοδρομίων

Σύμφωνα με την Αποφ. Αριθμ. Οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 Αντικατάσταση της υπ. Αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (ΦΕΚ 6213/Β/7.12.2022) σε περιοχές υφιστάμενων ρυμοτομικών σχεδίων προτείνονται τα παρακάτω, σχετικά με το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων:

- Για δρόμους πλάτους άνω των 12,00μ., ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2,05μ.,
- Για δρόμους πλάτους από 9,00-12,00μ., υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2,05μ.,
- Για δρόμους πλάτους από 6,00-9,00μ., ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2,05μ.,
- Για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,00μ. πεζοδρόμηση.

Β. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Εισήγηση

Η περιοχή παρέμβασης οριοθετείται από της Χρ. Ξυλούρη, Γαληνών, Κουνάβων και Μεσσαράς. Βρίσκεται πλησίον του οριοθετημένου ρέματος Γιόφυρου. Η περιοχή καθώς και η θέση του σχολείου παρουσιάζεται στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη, ενώ στην προηγούμενη ενότητα παρουσιάζονται οι βασικές ρυθμίσεις που πρόκειται να υλοποιηθούν στην περιοχή (μονοδρομήσεις, όρια ταχύτητας, διαβάσεις πεζών, καθορισμός προτεραιότητας σε διασταυρώσεις κ.α.).



Εικόνα 10. καθορισμός περιοχής παρέμβασης με εντοπισμό της σχολικής μονάδας

Κατωτέρω παρουσιάζονται διατομές των επιμέρους οδών που συνθέτουν το άνω δίκτυο με τα βασικά χαρακτηριστικά τους (πεζοδρόμιο, λωρίδα κίνησης, στάθμευση κ.α.) καθώς και η οριζοντιογραφία της ευρύτερης περιοχής. Πεζοδρόμια προβλέπονται αμφίπλευρα στις βασικές οδούς.

Ειδικότερα:

Για την οδό Κουνάβων

Η οδός Κουνάβων αναπτύσσεται από τη συμβολή της με την οδό Μεσσαράς έως και νότια την οδό Γαλινού.

Η οδός είναι αμφίδρομη με μεταβλητό πλάτος από 8,80μ. έως 10,00μ. Τμηματικά κυρίως νότια της οδού Ασιτών περιλαμβάνει πεζοδρόμια με πλάτος 0,80-1,50μ.

Διατηρείται αμφίδρομη με πλάτος λωρίδας 3,0μ. ανά κατεύθυνση και προβλέπεται η ανάπτυξη πεζοδρομίων σύμφωνα με τις παρακάτω διατομές. Δεν επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση οχημάτων.

Κουνάβων d=8,80m.



Εικόνα 11. ενδεικτική διατομή οδού Κουνάβων τμήμα 1

Κουνάβων d=10,00m.



Εικόνα 12. ενδεικτική διατομή οδού Κουνάβων τμήμα 2

Για την οδό Α. Καμπέλη

Η οδός Καμπέλη αναπτύσσεται από τη συμβολή της με την οδό Χρ. Ξυλούρη έως και την οδό Κουνάβων έως τον ποταμό Γιόφυρο.

Το πλάτος της είναι από 9,60 έως 10,00μ. Δεν περιλαμβάνει πεζοδρόμια.

Η οδός είναι μονοδρομείται με κατεύθυνση από Γιόφυρο προς Οδό Χριστ. Ξυλούρη. Το πλάτος λωρίδας θα είναι 3,5μ. με πεζοδρόμια πλάτους 2,05μ. αμφίπλευρα και μία ζώνη παρόδιας στάθμευσης.

Καμπέλη d=9,60m.



Εικόνα 13. ενδεικτική διατομή οδού Καμπέλη

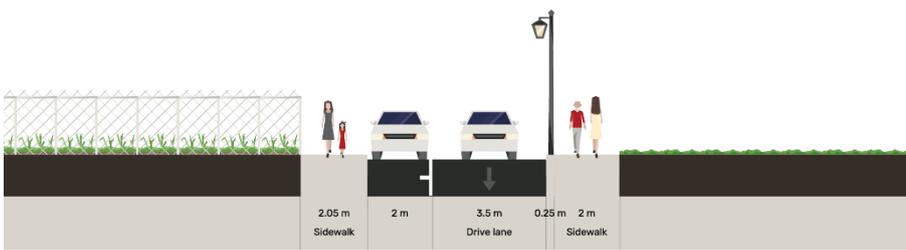
Για την οδό 1869

Η οδός 1869 αναπτύσσεται από τη συμβολή της με την οδό Χρ. Ξυλούρη έως και την οδό Κουνάβων έως τον ποταμό Γιόφυρο.

Το πλάτος της είναι περί τα 9,80μ. σε όλο το μήκος της. Δεν περιλαμβάνει πεζοδρόμια.

Η οδός είναι μονοδρομείται με κατεύθυνση από Οδό Χριστ. Ξυλούρη προς Γιόφυρο. Το πλάτος λωρίδας θα είναι 3,5μ. με πεζοδρόμια πλάτους 2,05μ. αμφίπλευρα και μία ζώνη παρόδιας στάθμευσης.

1869 d=9,80m.



Εικόνα 14. ενδεικτική διατομή οδού 1869

Για την οδό Ασιτών

Η οδός Ασιτών αναπτύσσεται από τη συμβολή της με την οδό Χρ. Ξυλούρη έως και την οδό Κουνάβων έως τον ποταμό Γιόφυρο.

Το πλάτος της είναι κυμαινόμενο από 7,40μ. έως 9,80μ. σε όλο το μήκος της. Δεν περιλαμβάνει πεζοδρόμια.

Η οδός είναι μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Κουνάβων προς την Οδό Χριστ. Ξυλούρη. Το πλάτος λωρίδας θα είναι 3,5μ. έως 4,0μ. με πεζοδρόμια πλάτους 1,50 έως 2,05μ. αμφίπλευρα και μία ζώνη παρόδιας στάθμευσης στο τμήμα που μπορεί να εγκατασταθεί σύμφωνα με τη γεωμετρία της οδού και τις κατωτέρω

διατομές.

Ασιτών d=7,40m.



Εικόνα 15. ενδεικτική διατομή οδού Ασιτών τμήμα 1

Ασιτών d=9,80m.



Εικόνα 16. ενδεικτική διατομή οδού Ασιτών τμήμα 2

Για την οδό Γαληνού

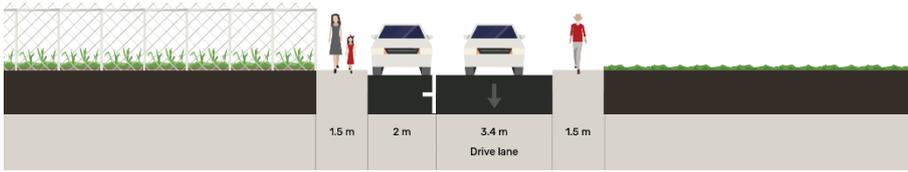
Η οδός Γαληνού αναπτύσσεται από τη συμβολή της με την οδό Χρ. Ξυλούρη έως και την οδό Κουνάβων έως τον ποταμό Γιόφυρο.

Το πλάτος της είναι κυμαινόμενο από 5,50μ. έως 9,00μ. σε όλο το μήκος της. Δεν περιλαμβάνει πεζοδρόμια.

Η οδός είναι μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Οδό Χριστ. Ξυλούρη προς την Κουνάβων.

Για το τμήμα της οδού με πλάτος κάτω των 6,0μ. δεν προβλέπεται προσθήκη πεζοδρομίων. Για το έτερο τμήμα πλάτους περί τα 8,40μ., το πλάτος λωρίδας θα είναι 3,4μ., με πεζοδρόμια ελάχιστου πλάτους 1,50μ. αμφίπλευρα και μία ζώνη παρόδιας στάθμευσης στο τμήμα που μπορεί να εγκατασταθεί σύμφωνα με τη γεωμετρία της οδού και τις κατωτέρω διατομές.

Γαληνού d=8,40m.



Εικόνα 17. ενδεικτική διατομή οδού Γαληνού

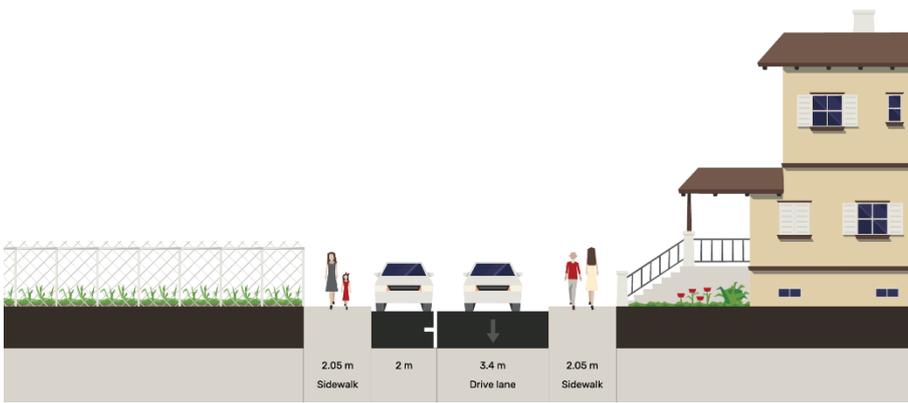
Για την ανώνυμη οδό μεταξύ της οδού 1869, Ασιτών και Γαληνού.

Η ανώνυμη οδός όπου εντοπίζεται το 27^ο νηπιαγωγείο αναπτύσσεται από τη συμβολή της με την οδό 1869 έως και την οδό Γαληνού.

Το πλάτος της είναι σταθερό 9,50μ. σε όλο το μήκος της. Δεν περιλαμβάνει πεζοδρόμια.

Η οδός είναι μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό 1869 προς την Οδό Ασιτών. Το πλάτος λωρίδας θα είναι 3,4μ. με πεζοδρόμια πλάτους 2,05μ. αμφίπλευρα και μία ζώνη παρόδιας στάθμευσης στο τμήμα που μπορεί να εγκατασταθεί σύμφωνα με τη γεωμετρία της οδού και την κατωτέρω διατομή.

Ανώνυμη (27ο νηπ) d=9,50...



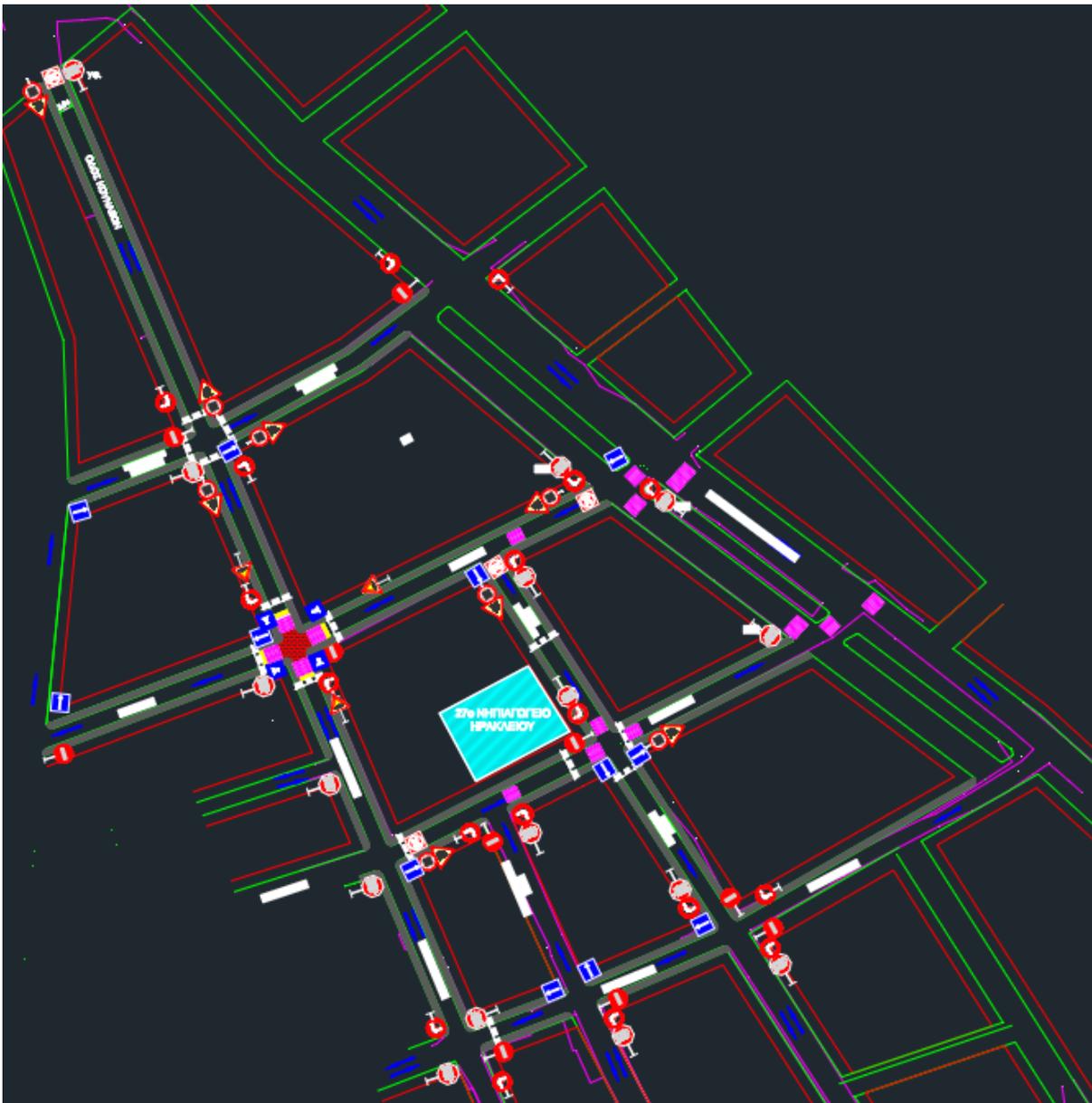
Εικόνα 18. ενδεικτική διατομή οδού Ανώνυμης έμπροσθεν 27ου νηπιαγωγείου

Σύμφωνα με τα παραπάνω εισηγούμαστε τις ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Για λόγους μείωσης των ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων στο σύνολο της περιοχής προτείνεται:
- ✓ **Εφαρμογή των εγκεκριμένων ρυθμίσεων** περί νέων ορίων ταχύτητας και ανακλαστήρων οδοστρώματος στην ευρύτερη περιοχή (20χλμ/ω και 30χλμ/ω σύμφωνα με το ΦΕΚ

7261/ΑΑΠ/31.12.2025),

- Για λόγους βελτίωσης της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων μέσων και βελτίωσης ασφαλούς βαδισιμότητας στην περιοχή παρέμβασης, προτείνονται:
- ✓ Εφαρμογή των εγκεκριμένων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περί καθορισμού προτεραιότητας, μονοδρομήσεων και άλλων μέτρων σύμφωνα με το ΦΕΚ 7261/ΑΑΠ/31.12.2025
- ✓ Δημιουργία πεζοδρομίων στις οδούς Καμπέλη, 1869, Ασιτών, Γαληνού, Κουνάβων, (σε τμήματα των οποίων είχαν εγκριθεί λωρίδες πεζών για την ομαλή ροή των πεζών έως και την δημιουργία της δυνατότητας ανάπτυξης πεζοδρομίων)
- ✓ Δημιουργία υπερυψωμένης διασταύρωσης στη συμβολή των οδών 1869 και Κουνάβων για την ηπιοποίηση της κυκλοφορίας και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Τοποθέτηση P-2 επί της ανωνύμου οδού πριν την συμβολή της με την οδό 1869 (βόρειο τμήμα) όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- ✓ Τοποθέτηση P-27 επί της ανωνύμου οδού πριν την συμβολή της με την οδό 1869 (βόρειο τμήμα) όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- ✓ Τοποθέτηση P-2 επί της ανωνύμου οδού πριν την συμβολή της με την οδό 1869 (νότιο τμήμα) όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- ✓ Τοποθέτηση P-28 επί της ανωνύμου οδού πριν την συμβολή της με την οδό 1869 (νότιο τμήμα) όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- ✓ Τοποθέτηση P-2 επί της ανωνύμου οδού πριν την συμβολή της με την οδό Ασιτών όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.



Σχέδιο διαμόρφωσης

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

Η διατομή των τμημάτων των υπό εξέταση οδών αλλάζει στα σημεία όπου προτείνονται νέα πεζοδρόμια-λωρίδες πεζών, μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις.

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

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά με την ενίσχυση παρεμβάσεων για αναβάθμιση ασφάλειας πεζών – Τροποποίηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της οδικής ασφάλειας στην περιοχή δυτικά της Χρ. Ξυλούρη (Δειλινά) όπως αποτυπώνονται στο συν. σχέδιο 2.

ΘΕΜΑ 3^ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις τοποθέτηση διαβάσεων πεζών επί της οδού Πινδάρου και επί της οδού Γ. Γεωργιάδη.

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (3/2026) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη με εξαίρεση την περιοχή της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου 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.

Η παρούσα τεχνική έκθεση εκπονείται με στόχο την τεκμηρίωση της αναγκαιότητας κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με έμφαση στην προσθήκη διαβάσεων πεζών και ενίσχυση της προσβασιμότητας στην περιοχή Κομμένο Μπεντένι και ειδικότερα στην οδό Γ. Γεωργιάδη που βρίσκεται εφαιπτομενικά των Ενετικών Τειχών Ηρακλείου και επί της οδού Πινδάρου. Σημειώνεται ότι σήμερα στην οδό εντοπίζεται εκτεταμένη παράνομη στάθμευση, ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά για το δίκτυο πεζού ενώ αποτελεί οδό με συχνή διέλευση πεζών.

Οι διαβάσεις που προτείνονται προς τοποθέτηση προκύπτουν από το έργο που υλοποιείται στην περιοχή "Κατασκευή Υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών" και στα νέα πεζοδρόμια που κατασκευάζονται επί της οδού Πινδάρου και επί της οδού Γ. Γεωργιάδη.

B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.

Η υπό αξιολόγηση περιοχή περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα X241, X212 και X243 τον ελεύθερο χώρο εκατέρωθεν της οδού Γ. Γεωργιάδη από τη συμβολή της με την οδό Πινδάρου όπως αποτυπώνεται στο παρακάτω απόσπασμα.



Figure 1. Καθορισμός περιοχής υπό αξιολόγηση

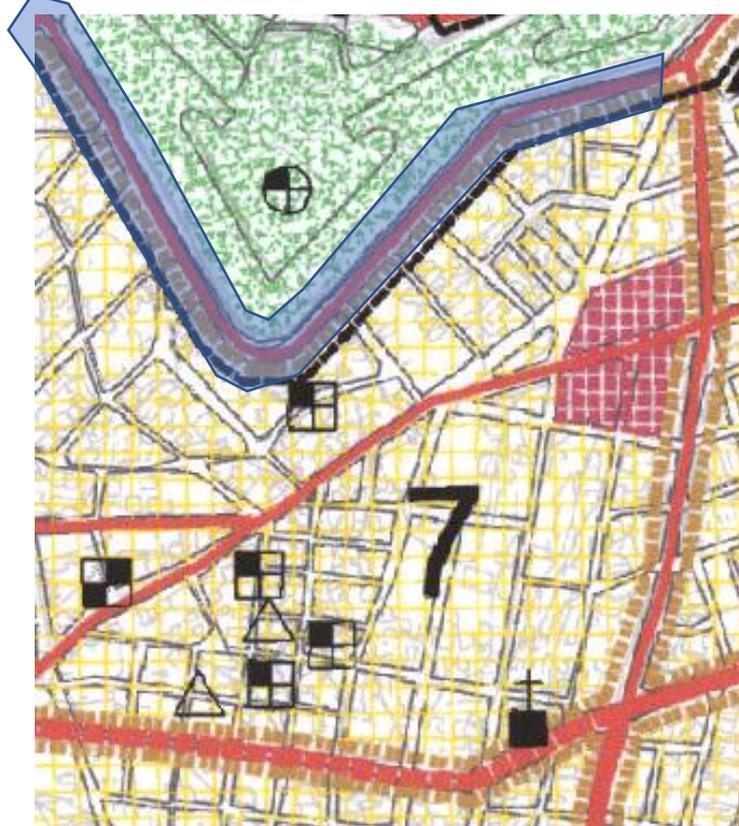


Figure 2. Παρουσίαση ευρύτερης περιοχής χωροθέτησης επί του ΓΠΣ Ηρακλείου

Αποτελεί περιοχή που γειτνιάζει άμεσα με τα Ενετικά Τείχη και θεωρείται περιμετρική των Τειχών (εκτός Τειχών). Γειτνιάζει με σημαντικές πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις ενώ φιλοξενεί γραφεία, επιχειρήσεις και κατοικία.

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης συναντώνται πληθώρα χρήσεων γης που έλκουν καθημερινές μετακινήσεις κατοίκων τόσο για βασικές εξυπηρετήσεις όσο και για ειδικές υπηρεσίες.

Έχει μέση οικιστική πυκνότητα και μεσαίο κυκλοφοριακό φόρτο καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, που μειώνεται σαφώς μετά τη λήξη του εργασιακού ωραρίου.

Δεν παρατηρείται συχνή διέλευση βαρέων οχημάτων και δεν διέρχεται λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας.

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού παρουσιάζουν σαφείς ελλείψεις που εντοπίζονται κυρίως στην απουσία ικανού πλάτους πεζοδρομίων, στο ασαφές και άναρχο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας, την επιτρεπόμενη ημι-παράνομη και παράνομη στάθμευση παρά το κράσπεδο κ.α.

Σημειώνεται ότι η Γεωργιάδη σύμφωνα τόσο με το ΓΠΣ όσο και με τα λειτουργικά τους χαρακτηριστικά λειτουργούν ως κύριες συλλεκτήριες αρτηρίες.

Το όριο ταχύτητας στην οδό έχει πρόσφατα μεταβληθεί σε 30χλμ/ω και παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν προβλήματα υπέρβασής του.

Στην περιοχή έχουν ήδη τοποθετηθεί διαβάσεις επί των οδών σύμφωνα με την υπ' αριθ. 71/2020 απόφαση Επιτροπής Ποιότητας την έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης, με αριθμό 3761/4-11-2020 και το ΦΕΚ 5012/Β/13-11-2020 όπως φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο.



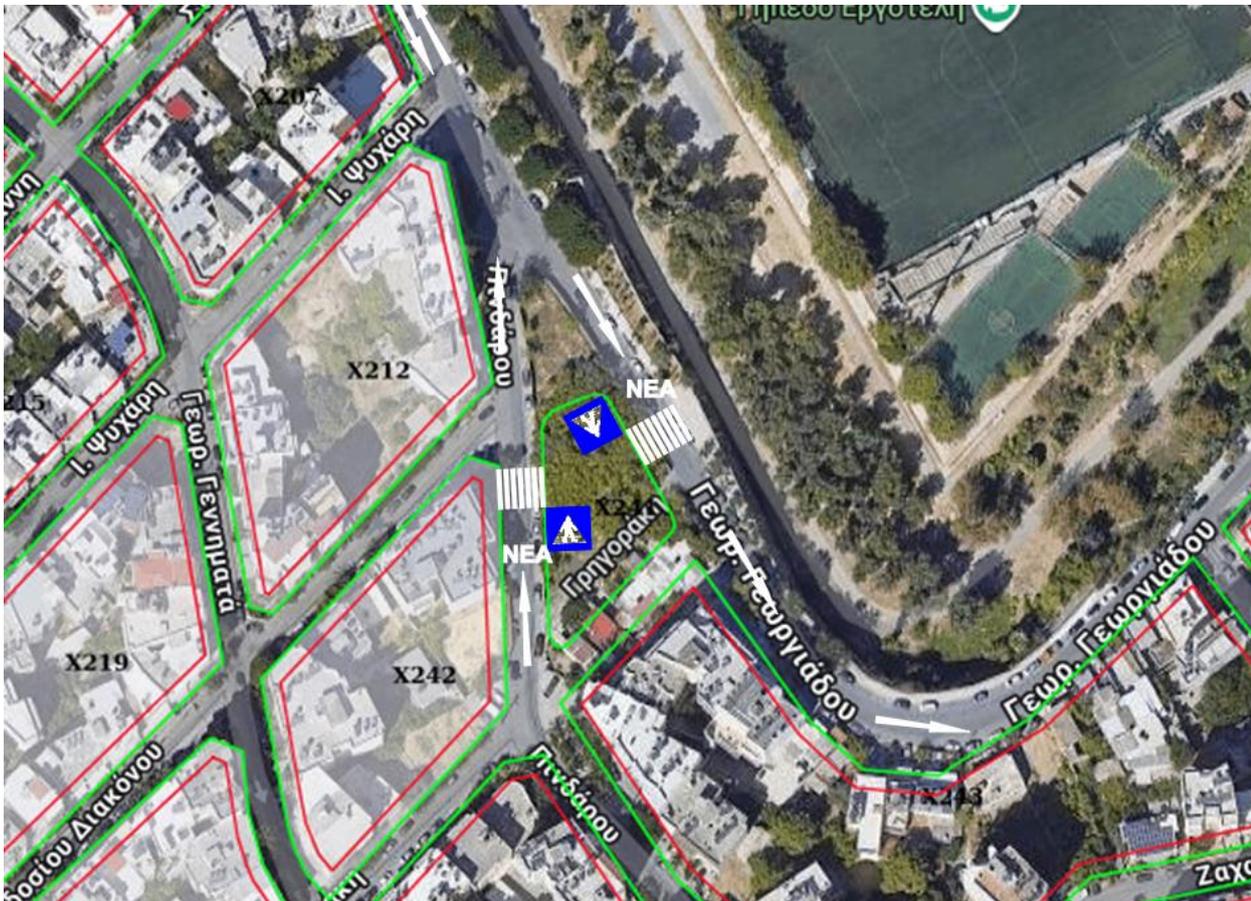
Υλοποιημένο σχέδιο με διαβάσεις πεζών και όριο ταχύτητας

Ακολουθούν φωτογραφίες από το εν εξελίξη έργο:





Ακολουθεί το προτεινόμενο σχέδιο για την τοποθέτηση των διαβάσεων πεζών



Προτεινόμενο σχέδιο.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

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

- Τοποθέτηση διάβασης πεζών επί της οδού Γ. Γεωργιάδη στον Κ.Χ.
- Τοποθέτηση διάβασης πεζών επί της οδού Πινδάρου πριν την συμβολή της με την οδό Δ. Διακόνου.
- Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων Π-21 πριν από κάθε διάβαση.

Σημειώνεται ότι 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.

Την εισήγηση του θέματος προλόγισε η κα. Χαιρέτη για την δημιουργία των διαβάσεων πεζών επί της οδού Γεωργιάδη και επί της οδού Πινδάρου. Ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος και τον λόγο πήρε ο κ. Ερμείδης και είπε ότι συμφωνεί με την εισήγηση του θέματος αλλά θα πρέπει να γίνουν και άλλες παρεμβάσεις επί της οδού Γεωργιάδη από το κυκλικό της οδού Κονδυλάκη έως την οδό Στεργιογιάννη, όπως τοποθέτηση πλαστικών

επαναφερόμενων οριοδεικτών, λόγω της παράνομης στάθμευσης που παρατηρείται και δυσκολεύει την ομαλή κίνηση των οχημάτων. Τον λόγο πήρε η κ. Βρούγχου ως πρόεδρος της 4^{ης} Κοινότητας και συμφώνησε με την πρόταση του κου Ερμείδη, λέγοντας ότι όντως υπάρχει σοβαρό πρόβλημα με την παράνομη στάθμευση.

Η κα. Χαιρέτη ενημέρωσε ότι το ίδιο θέμα έχει συζητηθεί παλαιότερα στην επιτροπή κυκλοφορίας αλλά δεν εγκρίθηκε από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Μπορούμε να ετοιμάσουμε νέα πρόταση με τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών, παράλληλα με το κράσπεδο και όχι στον άξονα της οδού και να συζητηθεί σε μια άλλη συνεδρίαση της Επιτροπής

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις τοποθέτηση διαβάσεων πεζών επί της οδού Πινδάρου και επί της οδού Γ. Γεωργιάδη όπως αποτυπώνονται στο συν. σχέδιο 3.

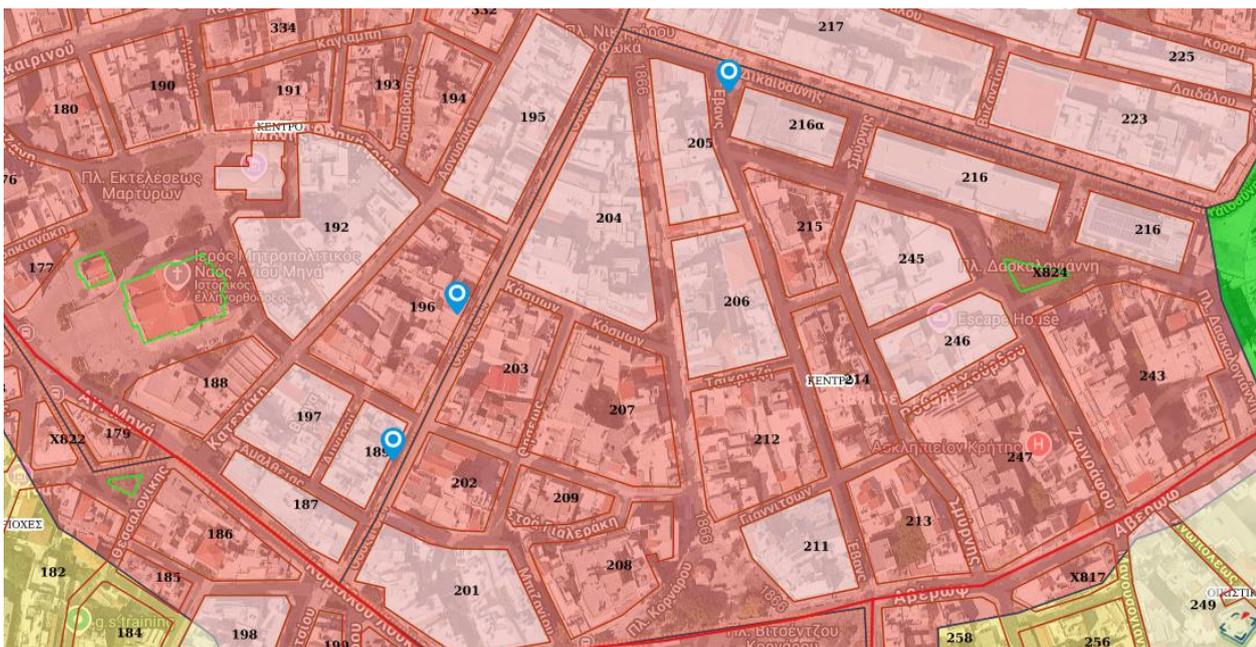
ΘΕΜΑ 4^ο: Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφορτώσεων στην Π. Πόλη Ηρακλείου.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η οδός 1821 σύμφωνα με την θεσμοθετημένη Κυκλοφοριακή μελέτη Παλιάς Πόλης προτείνεται ως πεζόδρομος (B1 στάδιο) εκτός από ένα μικρό της τμήμα από την συμβολή της με την οδό Κόσμων έως την συμβολή της με την οδό Μονής Οδηγητριάς που προτείνεται ως ήπιας κυκλοφορίας με κατεύθυνση από Κόσμων προς Μονής Οδηγητριάς. Η οδός Έβανς σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή μελέτη (B1 στάδιο) προτείνεται ως πεζόδρομος.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Η οδός 1821 σύμφωνα με το ΓΠΣ δεν έχει χαρακτηρισμό, είναι τοπική οδός εντός της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου με χρήση Κέντρο όπου η Εγκεκριμένη Μελέτη Παλιάς Πόλης προτείνεται ως πεζόδρομος (B1 στάδιο) εκτός από ένα μικρό της τμήμα από την συμβολή της με την οδό Κόσμων έως την συμβολή της με την οδό Μονής Οδηγητριάς που προτείνεται ως ήπιας κυκλοφορίας. Η οδός Έβανς σύμφωνα με το ΓΠΣ δεν έχει χαρακτηρισμό, είναι τοπική οδός εντός της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου με χρήση Κέντρο όπου η Εγκεκριμένη Μελέτη Παλιάς Πόλης προτείνεται ως πεζόδρομος (B1 στάδιο).



Εικόνα 19. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Στις οδούς 1821 και Έβανς λόγω της νέας τους λειτουργίας ως πεζόδρομοι και λόγω της ανάγκης εύρεσης θέσεων φορτοεκφόρτωσης στο κέντρο της Πόλης κατά τις ώρες φορτοεκφόρτωσης, με βάση τον κανονισμό λειτουργίας των πεζόδρομων, για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων, εισηγούμαστε:



Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση 1821 εσοχή μεταξύ Αμάλθειας και Καρτερού.



Σχέδιο Διαμόρφωσης χώρων φορτοεκφόρτωσης.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις εσοχές επί της οδού 1821 και στην εσοχή επί της οδού Έβανς πριν την συμβολή με την οδό Δικαιοσύνης και ειδικότερα προτείνεται:

- Στην εσοχή επί της οδού 1821 μήκους 10,40 μ. μεταξύ των οδών Αμάθειας και Καρτερού χωροθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης με κατάλληλη σήμανση, ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'χώρος φορτοεκφόρτωσης κατά τις ώρες σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας πεζοδρόμου' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 10,40 μ και πλάτος 2,00 μ.
- Στην εσοχή επί της οδού 1821 μήκους 18,80 μ. μεταξύ των οδών Καρτερού και Μονής Οδηγητριάς χωροθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'χώρος φορτοεκφόρτωσης κατά τις ώρες σύμφωνα με τον

κανονισμό λειτουργίας πεζοδρόμου' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 18,80 μ και πλάτος 2,00 μ.

- Στην εσοχή επί της οδού Έβανς πριν την συμβολή της με την οδό Δικαιοσύνης μήκους 7,00 μ. χωροθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'χώρος φορτοεκφόρτωσης κατά τις ώρες σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας πεζοδρόμου' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 μ 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

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά στην χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφορτώσεων στην Π. Πόλη Ηρακλείου όπως αποτυπώνεται στα συν. σχέδιο 4. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε αρνητικά.

ΘΕΜΑ 5^ο: Πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων επί της οδού Καλοκαιρινού.

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση αφορά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο του έργου «Αισθητική και Λειτουργική Αναβάθμιση Λ. Καλοκαιρινού», στον Δήμο Ηράκλειο. Το έργο εντάσσεται στον ευρύτερο σχεδιασμό αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου της πόλης και αποσκοπεί στη λειτουργική αναδιοργάνωση του οδικού άξονα, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην αναβάθμιση της ποιότητας του δημόσιου χώρου.

Η οδός Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού αποτελεί βασικό αστικό άξονα του Ηρακλείου, με ιδιαίτερη σημασία για τη διαμπερή κυκλοφορία, την εξυπηρέτηση τοπικών μετακινήσεων και τη σύνδεση του κέντρου της πόλης με τη δυτική πύλη της Χανιόπορτα. Παράλληλα, συγκεντρώνει έντονες εμπορικές και διοικητικές χρήσεις, καθώς και αυξημένη κίνηση πεζών, γεγονός που καθιστά αναγκαία την ορθολογική οργάνωση του οδικού χώρου και τη σαφή ιεράρχηση των κινήσεων, με προτεραιότητα στην ασφάλεια και στη βιώσιμη κινητικότητα.

Το έργο θα υλοποιηθεί σε δύο διακριτά τμήματα, τα οποία συγκροτούν ενιαίο λειτουργικό σύνολο. Το Τμήμα Α', συνολικού μήκους 255 μ. και επιφάνειας περίπου 3.400 τ.μ., εκτείνεται από τη συμβολή της οδού Καλοκαιρινού με την οδό Ίδης έως τη συμβολή της με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά. Το Τμήμα Β', συνολικού μήκους 450 μ. και επιφάνειας περίπου 6.450 τ.μ., ξεκινά από τη συμβολή με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά και καταλήγει στη συμβολή με την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, στην περιοχή της Χανιόπορτας. Συνολικά, η παρέμβαση αναπτύσσεται σε μήκος περίπου 705 μ. και καλύπτει έκταση περί τα 9.850 τ.μ., αποτελώντας μία από τις σημαντικότερες παρεμβάσεις αναβάθμισης του οδικού χώρου στο ιστορικό κέντρο.

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στοχεύουν στη διασφάλιση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, στην

ενίσχυση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού, στη βελτίωση της αναγνωσιμότητας και της λειτουργικότητας των κόμβων και στη διαμόρφωση ενός συνεκτικού και αναβαθμισμένου αστικού μετώπου. Παράλληλα, επιδιώκεται η αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, η ορθολογική οργάνωση των κινήσεων οχημάτων και πεζών και η ενίσχυση της συνολικής κυκλοφοριακής πειθαρχίας.

Η υλοποίηση σε δύο εργολαβικά τμήματα δεν μεταβάλλει τον ενιαίο χαρακτήρα της παρέμβασης, αλλά επιτρέπει τη σταδιακή εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων, με στόχο τη διατήρηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών.

Οι ως άνω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι απολύτως σύμφωνες και εναρμονισμένες με τον εγκεκριμένο κυκλοφοριακό σχεδιασμό της Παλιάς Πόλης του Δήμου Ηρακλείου. Ειδικότερα, εντάχθηκαν στο πλαίσιο της αναθεώρησης της κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης και εγκρίθηκαν σύμφωνα με το υπ' αρ. ΦΕΚ 2146/Β'/05-06-2025, με το οποίο κυρώθηκε η υπ' αρ. 545/2023 (ΑΔΑ: 6ΤΨΧΩ00ΔΜΝ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Ηρακλείου, που αφορά σε μόνιμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο οδικό δίκτυο της περιοχής, στο πλαίσιο του Β' Σταδίου της αναθεώρησης της σχετικής μελέτης.

Κατά συνέπεια, οι προβλεπόμενες παρεμβάσεις στην οδό Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού δεν αποτελούν αποσπασματική ρύθμιση, αλλά υλοποίηση θεσμοθετημένου και κανονιστικά εγκεκριμένου σχεδιασμού, ο οποίος συνιστά δεσμευτικό πλαίσιο εφαρμογής για το σύνολο των παρεμβάσεων στο ιστορικό κέντρο. Οι παρούσες ρυθμίσεις εξειδικεύουν τις εγκεκριμένες κατευθύνσεις, διασφαλίζοντας τη νομιμότητα, τη διοικητική συνέπεια και τη λειτουργική συνοχή του οδικού δικτύου.

Το συνολικό έργο (Τμήμα Α' & Β') έχει ενταχθεί στο πλαίσιο δράσης για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, στο πεδίο παρέμβασης 079: «Προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας, φυσική κληρονομιά και φυσικοί πόροι, πράσινες και γαλάζιες υποδομές», του Προγράμματος «ΚΡΗΤΗ». Η ένταξη αυτή έχει προσδιοριστεί με την υπ' αρ. πρωτ. 5283/24-10-2024 (ΑΔΑ: 99867ΛΚ-ΑΓΕ) Απόφαση έγκρισης της 1ης αναθεώρησης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) του Δήμου Ηράκλειο για την προγραμματική περίοδο 2021–2027, της Περιφέρειας Κρήτης.

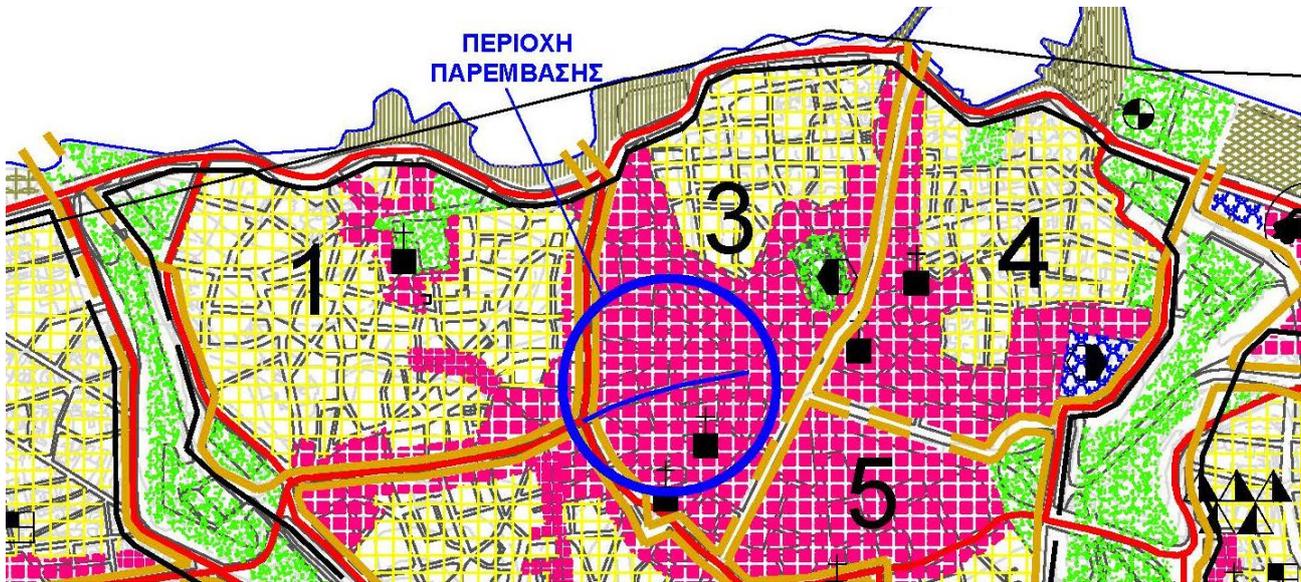
Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το Πρόγραμμα «Κρήτη 2021–2027 (ΣΒΑΑ Ηρακλείου)» της Περιφέρειας Κρήτης και εντάσσεται στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό παρεμβάσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση της αστικής ανθεκτικότητας, στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας και στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου στο ιστορικό κέντρο της πόλης.

Περιγραφή Υφιστάμενης Κατάστασης

Η Λεωφόρος Καλοκαιρινού (Οδός Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού) βρίσκεται εντός του παλαιού ρυμοτομικού σχεδίου Ηρακλείου (σχέδιο του '36, "εντός τειχών") και εντός του εγκεκριμένου ΓΠΣ Ηρακλείου (Φ.Ε.Κ. 818/Δ/12-8-1992, Φ.Ε.Κ. 696/Δ/8-7-03 & Φ.Ε.Κ. 524/Δ/19-6-06) σε περιοχή με χρήσεις «Κεντρικές λειτουργίες πόλης – Περιοχές Πολεοδομικού Κέντρου 1».

ΤΜΗΜΑ Α' (από οδό Ίδης έως Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά)

Το Τμήμα Α' αφορά τμήμα της οδού Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού, εντός του αστικού ιστού του Δήμου Ηράκλειο, συνολικού μήκους 255 μ. και συνολικής επιφάνειας παρέμβασης περίπου 3.400 τ.μ. Ειδικότερα, η περιοχή παρέμβασης εκκινεί από τη συμβολή της οδού Καλοκαιρινού με την οδό Ίδης και εκτείνεται έως τη συμβολή της με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά, αποτελώντας το ανατολικό τμήμα της συνολικής ανάπλασης του άξονα.



Χάρτης Χρήσεων Γης Γ.Π.Σ. Ηρακλείου



Ρυμοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου 1936 (εντός τειχών - ΦΕΚ 404/Α'/1936)



Χάρτης Προσανατολισμού: Απόσπασμα GOOGLE EARTH



Αεροφωτογραφία της περιοχής παρέμβασης: Απόσπασμα GOOGLE EARTH

Μέχρι πρότινος, το τμήμα αυτό του δρόμου ήταν μονόδρομος, μέσου πλάτος 7,00μ. περίπου, με κατεύθυνση από την οδό Ίδης προς την οδό Γιαμαλάκη, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας, πλάτους 3,50μ έκαστη. Τα πεζοδρόμια είχαν μέσο πλάτος 2,50μ. περίπου από κάθε πλευρά. Τα αυτοκίνητα στάθμευαν, παράνομα, στη βόρεια πλευρά του δρόμου και καθ' όλο το μήκος του συγκεκριμένου τμήματος.



Άποψη Α. Καλοκαιρινού από Ίδης, πριν την αλλαγή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

Στο πλαίσιο της εγκεκριμένης μελέτης με τίτλο «Διαμόρφωση οδών άξονα Δικαιοσύνης, Ίδης, Α. Καλοκαιρινού», ολοκληρώθηκαν αναπλάσεις σε παρακείμενους δρόμους που γειτνιάζουν με την παρούσα περιοχή παρέμβασης και συγκεκριμένα των οδών Δικαιοσύνης, Ίδης, 1821, τμήμα της οδού Έβανς (από την συμβολή της με την Αβέρωφ έως την Δικαιοσύνης), τμήμα της Χατζ. Γιάνναρη (από την συμβολή της με την Σμύρνης έως την Έβανς), του «Σταυρού» (στο σημείο συμβολής των οδών Ίδης – 1821 – 25ης Αυγούστου – Δικαιοσύνης – Έβανς) και Ψαρομηλίγκων, από ίδιους πόρους του Δήμου Ηρακλείου.

Λόγω των ως άνω παρεμβάσεων, τροποποιήθηκαν οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην ευρύτερη περιοχή και

κατά συνέπεια και στο εν λόγω τμήμα της Λ. Καλοκαιρινού.

Πιο συγκεκριμένα, απαγορεύτηκε η κυκλοφορία οχημάτων από την οδό Ίδης έως την οδό Καζάνη και τοποθετήθηκε αστικός εξοπλισμός (ξύλινα παγκάκια, ζαρντινιέρες και καλάθια απορριμμάτων), επί του καταστρώματος του δρόμου, ενώ από την οδό Καζάνη έως τη διασταύρωση της οδού Καλοκαιρινού με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά, ο δρόμος κυκλοφορεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση από Καζάνη προς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά.



Άποψη Λ. Καλοκαιρινού από Ίδης, μετά την αλλαγή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων



Συμβολή Λ. Καλοκαιρινού με οδό Καζάνη

Σήμερα, φανοστάτες υπάρχουν στη διασταύρωση των οδών Στ. & Νικ. Γιαμαλάκη – Αγ. Μηνά – Καλοκαιρινού.



Διασταύρωση των οδών Στ. & Νικ. Γιαμαλάκη – Αγ. Μηνά – Καλοκαιρινού.

Οι ως άνω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις εντάχθηκαν στο πλαίσιο της αναθεώρησης της κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης του Ηρακλείου και εγκρίθηκαν σύμφωνα με το υπ' αρ. ΦΕΚ 2146/Β'05-06-2025, με το οποίο κυρώνεται η υπ' αρ. 545/2023 (ΑΔΑ: 6ΤΨΧΩ00ΔΜΝ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Ηρακλείου, που αφορά σε μόνιμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο οδικό δίκτυο της Παλιάς Πόλης, στο πλαίσιο του Β' Σταδίου της αναθεώρησης της σχετικής κυκλοφοριακής μελέτης.

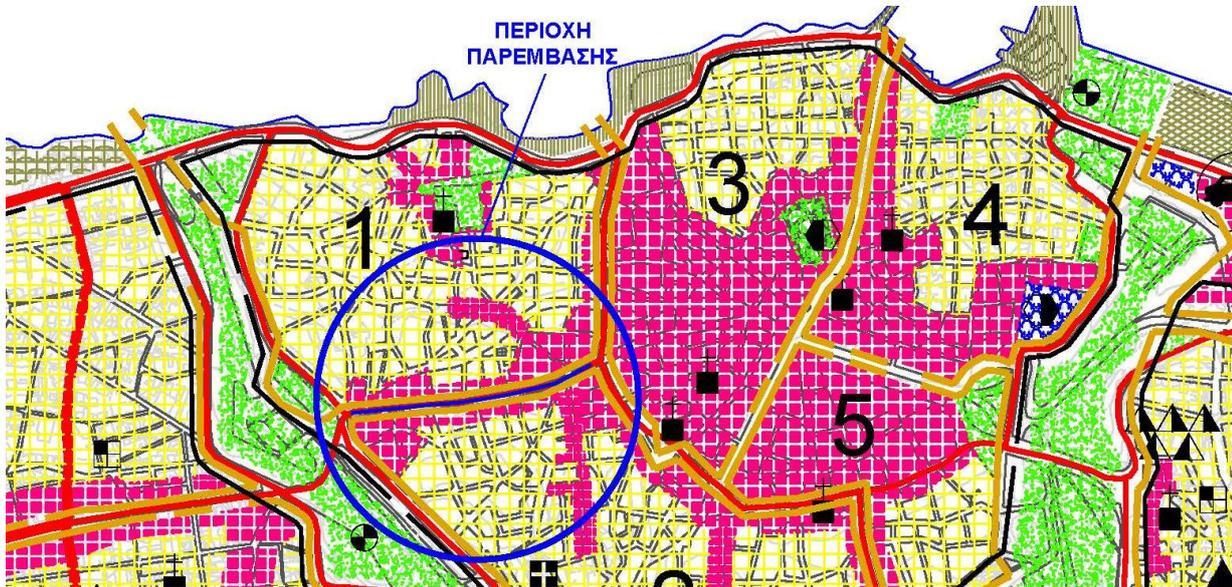
Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη της Παλιάς Πόλης του Δήμου Ηράκλειο, το τμήμα της οδού Καλοκαιρινού από τη συμβολή της με την οδό Ίδης έως τη συμβολή της με την οδό Καζάνη προβλέπεται να πεζοδρομηθεί, με απόδοση του χώρου κατά προτεραιότητα στους πεζούς. Παράλληλα, η οδός Καζάνη, η οποία συμβάλλει στην Καλοκαιρινού, προτείνεται να λειτουργήσει ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με κατεύθυνση προς την οδό Καλοκαιρινού, εξυπηρετώντας την τοπική κυκλοφορία και την οργανωμένη πρόσβαση στο δίκτυο. Αντίστοιχα, το τμήμα της οδού Καλοκαιρινού από την οδό Καζάνη έως τη διασταύρωση με τις οδούς Αγίου Μηνά και Γιαμαλάκη προβλέπεται να λειτουργήσει επίσης ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με χαμηλό όριο ταχύτητας και γεωμετρικά χαρακτηριστικά που αποτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων, διασφαλίζοντας τη συνέχεια του πεζοκεντρικού χαρακτήρα της περιοχής και την ομαλή σύνδεση με το ευρύτερο οδικό δίκτυο.



Απόσπασμα Σχεδίου Προτεινόμενης Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης για το Τμήμα Α'.

ΤΜΗΜΑ Β' (από Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά έως Αρχ. Μακαρίου - Χανιόπορτα)

Το Τμήμα Β' αφορά τμήμα της οδού Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού, εντός του αστικού ιστού του Δήμου Ηράκλειο, συνολικού μήκους 450 μ. και συνολικής επιφάνειας παρέμβασης περίπου 6.450 τ.μ. Ειδικότερα, η περιοχή παρέμβασης εκκινεί από τη συμβολή της οδού Καλοκαιρινού με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά και εκτείνεται έως τη συμβολή της με την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, στην περιοχή της Χανιόπορτα.



Χάρτης Χρήσεων Γης Γ.Π.Σ. Ηρακλείου



Ρομοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου 1936 (εντός τειχών - ΦΕΚ 404/Α'/1936)



Χάρτης Προσανατολισμού: Απόσπασμα GOOGLE EARTH



Αεροφωτογραφία της περιοχής παρέμβασης: Απόσπασμα GOOGLE EARTH

Το εν λόγω τμήμα της Λεωφόρου Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του κεντρικού αστικού ιστού του Δήμου Ηράκλειο και λειτουργεί ως κύριος αστικός άξονας σύνδεσης του εμπορικού κέντρου με την περιοχή των Ενετικών Τειχών και ειδικότερα με τη Χανιόπορτα. Στο εξεταζόμενο τμήμα, από τη συμβολή της με τον άξονα Γιαμαλάκη / Αγίου Μηνά έως τη Χανιόπορτα, η οδός αποτελεί βασικό τμήμα του κεντρικού οδικού δικτύου, με λειτουργία διαμπερούς κυκλοφορίας και στρατηγικό ρόλο στη σύνδεση του ιστορικού κέντρου με το δυτικό όριο της πόλης.

Το οδόστρωμα στο συγκεκριμένο τμήμα έχει μέσο συνολικό πλάτος περίπου 7,50 m. Εντός αυτού αναπτύσσονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση, με μέσο πλάτος περίπου 3,75 m εκάστη. Τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας δεν διαχωρίζονται με φυσική νησίδα, αλλά ο διαχωρισμός τους επιτυγχάνεται μέσω οριζόντιας διαγράμμισης. Η διατομή αυτή εξυπηρετεί τη διέλευση οχημάτων εντός του κεντρικού αστικού ιστού και υποστηρίζει τόσο διαμπερείς όσο και τοπικές μετακινήσεις.

Η κυκλοφορία χαρακτηρίζεται από μικτή σύνθεση (Ι.Χ. επιβατικά, ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οχήματα τροφοδοσίας και μέσα μαζικής μεταφοράς), με αυξημένους φόρτους κατά τις ώρες αιχμής, λόγω της έντονης

εμπορικής και διοικητικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της οδού. Παρατηρούνται επίσης συχνές βραχυχρόνιες στάσεις και ελιγμοί πρόσβασης προς καταστήματα και παρόδιες ιδιοκτησίες, γεγονός που επηρεάζει τη ροή της κυκλοφορίας.



Τοπική άποψη της Λ. Καλοκαιρινού σήμερα

Τα πεζοδρόμια αναπτύσσονται εκατέρωθεν της οδού και εμφανίζουν μεταβαλλόμενο πλάτος, το οποίο κυμαίνεται περίπου από 2,00 m έως 2,30 m, με τοπικές διαφοροποιήσεις κατά μήκος του άξονα.

Οι διαφοροποιήσεις αυτές οφείλονται στη χάραξη της ισχύουσας ρυμοτομικής γραμμής, στις όψεις και στις προεξοχές των υφιστάμενων κτιρίων, καθώς και στην παρουσία σημειακών στοιχείων αστικού εξοπλισμού και δικτύων κοινής ωφέλειας. Σε επιμέρους θέσεις παρατηρούνται περιορισμοί του καθαρού πλάτους διέλευσης των πεζών, ενώ η παράνομη στάθμευση πλησίον των γωνιών συμβολής επηρεάζει την ορατότητα και επιβαρύνει τις συνθήκες οδικής ασφάλειας.

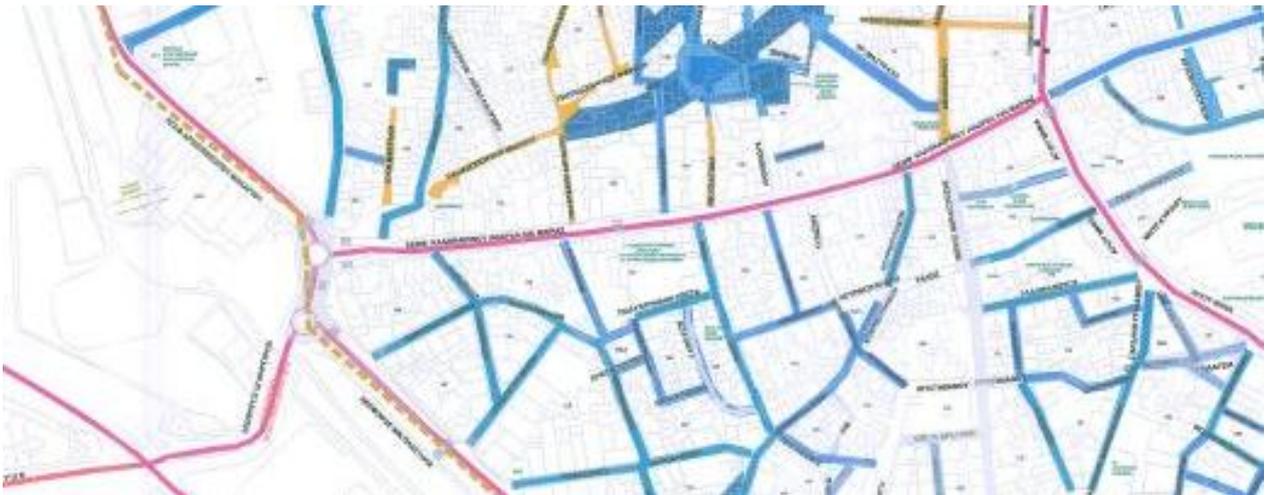
Στη συμβολή της με την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου υφίσταται κυκλικός κόμβος, διαμέτρου περίπου 8,00 m, ο οποίος ρυθμίζει την κυκλοφορία και εξυπηρετεί σημαντικούς φόρτους οχημάτων και πεζών, λειτουργώντας ως βασικό σημείο μετάβασης.



Συμβολή Λ. Καλοκαιρινού με Αρχ. Μακαρίου

Σύμφωνα με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη της Παλιάς Πόλης του Δήμου Ηρακλείου, το τμήμα της οδού Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού από τη διασταύρωσή της με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά έως τη συμβολή της με την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, στην περιοχή της Χανιόπορτα, ιεραρχείται ως συλλεκτήρια οδός.

Αντίστοιχα, και οι οδοί Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά κατατάσσονται στην ίδια κατηγορία ιεράρχησης, εξυπηρετώντας τη συλλογή και διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό οδικό δίκτυο προς τους κύριους αστικούς άξονες και διασφαλίζοντας τη λειτουργική σύνδεση του ιστορικού κέντρου με το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα.



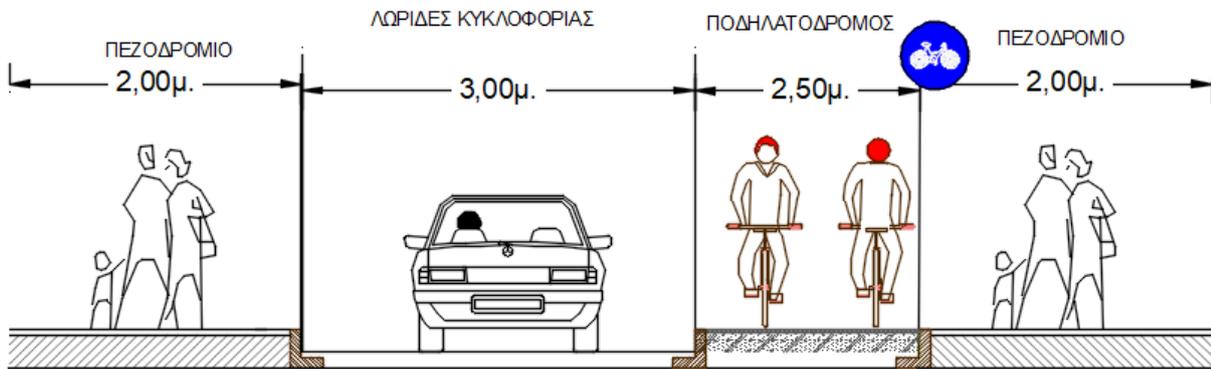
Απόσπασμα Σχεδίου Προτεινόμενης Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης για το Τμήμα Β'.

Σύμφωνα με τα παραδοτέα της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης του Δήμου Ηράκλειο, το Β' Στάδιο εφαρμογής διακρίνεται σε δύο επιμέρους φάσεις, Β1 και Β2, οι οποίες διαφοροποιούνται ως προς τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης και τη λειτουργική οργάνωση του οδικού δικτύου.

Στο Β1 Στάδιο, με ορίζοντα εφαρμογής δεκαετίας, η οδός Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού, στο τμήμα από την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου (περιοχή Χανιόπορτα) έως την οδό Αγίου Μηνά, προβλέπεται να λειτουργεί ως αμφίδρομη οδός, με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

Στο Β2 Στάδιο προβλέπεται η μονοδρόμηση της οδού Καλοκαιρινού στο τμήμα μεταξύ των οδών Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και Αγίου Μηνά, με φορά κατεύθυνσης προς την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου. Η μεταβολή αυτή στη λειτουργία της οδού δημιουργεί τις προϋποθέσεις ανακατανομής του διαθέσιμου πλάτους οδοστρώματος και ενίσχυσης των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης.

Ειδικότερα, στην περίπτωση υλοποίησης της μονοδρόμησης, καθίσταται εφικτή η ασφαλής χωροθέτηση ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης, πλάτους 2,50–3,00 μ. Ο ποδηλατόδρομος δύναται να αναπτυχθεί επί του πεζοδρομίου, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου χώρου από τη δεξιά πλευρά της οδού, με κατεύθυνση προς τη Νικολάου Πλαστήρα, όπως αποτυπώνεται στα σχετικά σχέδια της μελέτης.



Προτεινόμενη διατομή Α. Καλοκαιρινού με ποδηλατόδρομο (Β2 Στάδιο)

3. Περιγραφή Πρότασης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων

Στο πλαίσιο υλοποίησης του έργου «ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ Α. ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΥ» προβλέπεται η εφαρμογή των αναγκαίων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και προσαρμογών, οι οποίες εναρμονίζονται πλήρως με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου, διασφαλίζοντας τη λειτουργική αναδιοργάνωση του οδικού χώρου και την ασφαλή συνύπαρξη όλων των χρηστών.

Επιπλέον, οι εργασίες που θα γίνουν αποσκοπούν τόσο στην αισθητική αναβάθμιση του αστικού χώρου, όσο και στην λειτουργική του αναβάθμιση. Περιλαμβάνουν διεύθυνση της κίνησης πεζών και οχημάτων, με διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων, νέες δαπεδοστρώσεις, νέες φυτεύσεις, νέο ηλεκτροφωτισμό και αναβάθμιση των υδραυλικών δικτύων (ύδρευση – αποχέτευση – όμβρια).

Οι διαμορφώσεις ακολουθούν το ίδιο «μοτίβο» υλικών και τρόπου τοποθέτησης με αυτό που έχει ήδη υλοποιηθεί στους παρακείμενους δρόμους, εξασφαλίζοντας τη συνοχή όλης της ευρύτερης περιοχής, συμβάλλοντας καθοριστικά στη διαμόρφωση ενός ενιαίου και αδιάκοπτου κέντρου, επιδιώκοντας την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και κατ' επέκταση ολόκληρης της εικόνας της πόλης. Το έργο στοχεύει στο βέλτιστο αποτέλεσμα με τη χρήση φυσικών υλικών με σχεδιαστική ποιότητα, κατασκευαστική αρτιότητα και αντοχή στο χρόνο, λαμβάνοντας υπόψη και το βιοκλιματικό παράγοντα με την αύξηση του πρασίνου και την επιλογή κατάλληλων υλικών.

Η απόδοση της περιοχής παρέμβασης στον χρήστη, έχοντας εξασφαλίσει δραστική μείωση της όχλησης από την κυκλοφορία και την αλόγιστη στάθμευση των Ι.Χ. οχημάτων καθώς και η απομάκρυνση των οχλουσών και ανεπιθύμητων χρήσεων και η αποσυμφόρηση της περιοχής από ασφυκτιούσες δραστηριότητες που την υποβαθμίζουν, συμβάλλουν τόσο στην προστασία και ανάδειξη των κύριων ιστορικών, λειτουργικών, κοινωνικών, πολεοδομικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών της και των αξιόλογων κτισμάτων και αρχιτεκτονικών στοιχείων, όσο και στην ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού, εμπορικού, επιχειρησιακού και κοινωνικού ρόλου της.

Στη βάση των ανωτέρω βασικών αρχών σχεδιασμού και σε πλήρη εναρμόνιση με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου, η πρόταση για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του εν λόγω τμήματος διαμορφώνεται ως ακολούθως:

ΤΜΗΜΑ Α' (από οδό Ίδης έως Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά)

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Τμήμα Α' οργανώνονται σε δύο επιμέρους λειτουργικές ενότητες, με στόχο τη σαφή ιεράρχηση της κυκλοφορίας, την ενίσχυση της πεζής κίνησης και τη διασφάλιση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο ιστορικό κέντρο του Δήμου Ηράκλειο.

1. Τμήμα από οδό Ίδης έως οδό Καζάνη – Πεζοδρομούμενη Ζώνη

Για το τμήμα της οδού Καλοκαιρινού από τη συμβολή της με την οδό Ίδης έως την οδό Καζάνη προτείνεται η πλήρης πεζοδρόμηση και η απόδοσή του κατά προτεραιότητα στην κίνηση και παραμονή πεζών. Η κυκλοφορία οχημάτων δεν επιτρέπεται, με εξαίρεση τα οχήματα έκτακτης ανάγκης, καθώς και την ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων τροφοδοσίας σε καθορισμένες χρονικές ζώνες.

Η ζώνη διέλευσης διαμορφώνεται σε πλάτος 5,00 μ., αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των ανωτέρω επιτρεπόμενων κινήσεων, ενώ τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται σε μέσο πλάτος 3,50 μ., ενισχύοντας τον χαρακτήρα της περιοχής ως ζώνης προτεραιότητας πεζών και αναβαθμίζοντας τη λειτουργικότητα και την ποιότητα του δημόσιου χώρου.

Το οδόστρωμα ανυψώνεται σε σχέση με την υφιστάμενη στάθμη, ώστε να διαμορφωθεί ενιαία επιφάνεια κίνησης και να αναδειχθεί η προτεραιότητα των πεζών στο σύνολο της διατομής.

Προβλέπεται εγκάρσια κλίση προς αμφότερες τις πλευρές για την απορροή των ομβρίων, καθώς και τοποθέτηση κρασπέδου πλάτους 0,27 μ., με φάλτσο 4 εκ. και υψομετρική διαφορά 2 εκ. από την επιφάνεια του πεζοδρομίου.

Η περιορισμένη αυτή υψομετρική διαφοροποίηση λειτουργεί ως ήπιος λειτουργικός διαχωρισμός μεταξύ της ζώνης περιορισμένης διέλευσης οχημάτων και της ζώνης κίνησης πεζών, χωρίς να αναιρεί τον ενιαίο χαρακτήρα του πεζοδρόμου και συμβάλλοντας στη διατήρηση χαμηλών ταχυτήτων όπου επιτρέπεται πρόσβαση.

Στις συμβολές με τις κάθετες οδούς προβλέπεται υψομετρική προσαρμογή μέσω διαμόρφωσης ραμπών κατάλληλης γεωμετρίας, με μέγιστη διαμήκη κλίση έως 5%, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή ένταξη στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο και η ασφαλής κίνηση τόσο των πεζών όσο και των επιτρεπόμενων οχημάτων.

2. Τμήμα από οδό Καζάνη έως διασταύρωση με οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά – Ζώνη Ήπιας Κυκλοφορίας

Το τμήμα της οδού Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού από την οδό Καζάνη έως τη διασταύρωση με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά οργανώνεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με φορά προς τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά και προς τη συνέχεια της Καλοκαιρινού. Το συνολικό πλάτος της κυκλοφορούμενης επιφάνειας ανέρχεται σε 5,50 μ., με δύο λωρίδες μέσου πλάτους 2,75 μ. εκάστης, οι οποίες εξυπηρετούν τη χαμηλής ταχύτητας και ελεγχόμενη ροή της κυκλοφορίας εντός του ιστορικού κέντρου.

Το οδόστρωμα ανυψώνεται σε σχέση με την υφιστάμενη στάθμη, προκειμένου να διαμορφωθεί ενιαία επιφάνεια ήπιας κυκλοφορίας και να ενισχυθεί ο χαρακτήρας χαμηλών ταχυτήτων του τμήματος. Προβλέπεται εγκάρσια κλίση προς αμφότερες τις πλευρές για την απορροή των ομβρίων, καθώς και τοποθέτηση κρασπέδου πλάτους 0,27 μ., με φάλτσο 4 εκ. και υψομετρική διαφορά 2 εκ. από την επιφάνεια του πεζοδρομίου.

Η περιορισμένη αυτή υψομετρική διαφοροποίηση συμβάλλει στη σαφή οριοθέτηση της ζώνης κυκλοφορίας, λειτουργώντας ως ήπιος μορφολογικός διαχωρισμός, χωρίς να διαταράσσεται η ενιαία λειτουργική εικόνα του δημόσιου χώρου.

Για το συγκεκριμένο τμήμα προτείνεται ανώτατο όριο ταχύτητας τριάντα (30) km/h, στο πλαίσιο ενίσχυσης του χαρακτήρα ήπιας κυκλοφορίας και της προστασίας των ευάλωτων χρηστών της οδού. Η ρύθμιση αυτή είναι σύμφωνη με την υπ' αρ. 904/2019 (ΑΔΑ: Ψ72ΦΩ200-ΚΚΑ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του

Δήμου Ηράκλειο, με την οποία καθορίστηκε ανώτατο όριο ταχύτητας τριάντα (30) km/h στο σύνολο των οριών της Παλιάς Πόλης, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της Λεωφόρου Καλοκαιρινού, της οδού Αγίου Μηνά και της οδού Σταύρου Γιαμαλάκη.

Η εφαρμογή του ανωτέρω ορίου στο εξεταζόμενο τμήμα διασφαλίζει τη θεσμική συνέπεια με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο και συμβάλλει στη συγκρότηση ενός συνεκτικού πλαισίου διαχείρισης ταχυτήτων στο ιστορικό κέντρο, με γνώμονα τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Στις συμβολές με τις οδούς Καζάνη, Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά προβλέπεται υψομετρική προσαρμογή μέσω διαμόρφωσης ραμπών κατάλληλης γεωμετρίας, με μέγιστη διαμήκη κλίση έως 5%, ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή ένταξη στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο και η ασφαλής διέλευση των οχημάτων, χωρίς απότομες μεταβολές στη στάθμη του καταστρώματος.

ΤΜΗΜΑ Β' (από Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά έως Αρχ. Μακαρίου - Χανιόπορτα)

Ως προς τη συνέχεια της οδού Ανδρέα και Μαρίας Καλοκαιρινού μετά τη διασταύρωση με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά, αυτή οργανώνεται ως συλλεκτήρια οδός, συνολικού πλάτους οδοστρώματος 6,50 μ., αμφίδρομης κυκλοφορίας, με δύο λωρίδες μέσου πλάτους 3,25 μ. εκάστης. Για το εν λόγω τμήμα εφαρμόζεται ανώτατο όριο ταχύτητας τριάντα (30) km/h, σε συμφωνία με τη θεσμοθετημένη ρύθμιση για το σύνολο της Παλιάς Πόλης του Δήμου Ηρακλείου.

Παράλληλα, προβλέπεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε μέσο πλάτος περίπου 2,75 μ. εκατέρωθεν της οδού, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κίνησης των πεζών, την ενίσχυση της προσβασιμότητας και την αναβάθμιση της λειτουργικότητας του δημόσιου χώρου, ιδίως σε περιοχή αυξημένης πεζής κυκλοφορίας.

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις υλοποιούνται σε εφαρμογή του Β1 Σταδίου της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης της Παλιάς Πόλης, το οποίο προβλέπει τη διατήρηση της αμφίδρομης λειτουργίας του άξονα στο συγκεκριμένο τμήμα, με παράλληλη ενίσχυση των συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας και βελτίωση του πεζοκεντρικού χαρακτήρα της περιοχής.

Το οδόστρωμα ανυψώνεται σε σχέση με την υφιστάμενη στάθμη, σύμφωνα με την προβλεπόμενη γεωμετρική διατομή της μελέτης.

Ειδικότερα, από τη διασταύρωση με τις οδούς Γιαμαλάκη και Αγίου Μηνά και έως απόσταση 12,00 μ. από την πρώτη διάβαση πεζών (βλ. σχέδια), η υψομετρική διαφορά μεταξύ οδοστρώματος και πεζοδρομίου διαμορφώνεται σε 2 εκ., με τοποθέτηση κρασπέδου πλάτους 0,27 μ. και φάλτσου 4 εκ.

Στη συνέχεια, η στάθμη του οδοστρώματος μεταβάλλεται μέσω διαμόρφωσης ράμπας κατάλληλης γεωμετρίας, με μέγιστη διαμήκη κλίση έως 5%, ώστε η υψομετρική διαφορά να αυξηθεί στα 7 εκ. Από το πέρας της ράμπας και έως το επόμενο χαρακτηριστικό σημείο του άξονα, η διαφορά αυτή (7 εκ.) διατηρείται σταθερή.

Στο ύψος του 1ου Δημοτικού Σχολείου προβλέπεται εκ νέου τοπική ανύψωση του οδοστρώματος, με υψομετρική διαφορά 2 εκ. σε μήκος 10,00 μ. πριν και 10,00 μ. μετά τη θέση του σχολείου, με σκοπό την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη σαφή επισήμανση της σχολικής ζώνης. Η μετάβαση από τη στάθμη των 7 εκ. στη στάθμη των 2 εκ. και αντίστροφα πραγματοποιείται μέσω ραμπών κατάλληλης γεωμετρίας, με μέγιστη διαμήκη κλίση έως 5%.

Μετά τη σχολική ζώνη, η υψομετρική διαφορά επανέρχεται στα 7 εκ. και διατηρείται έως το τέλος του τμήματος, όπου διαμορφώνεται τελική ράμπα προσαρμογής για την ομαλή σύνδεση του οδοστρώματος με τον

υφιστάμενο κυκλικό κόμβο και τη συμβολή με την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, στην περιοχή της Χανιόπορτα.

Στο εν λόγω τμήμα της οδού, από το οποίο διέρχονται λεωφορειακές γραμμές που πραγματοποιούν είσοδο και έξοδο από τη Χανιόπορτα, προβλέπεται η κατάλληλη διαμόρφωση στάσεων λεωφορείου στις θέσεις που αποτυπώνονται στα σχέδια της μελέτης. Οι στάσεις οργανώνονται με την απαιτούμενη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και η ομαλή ροή της κυκλοφορίας.

Η στάθμευση οχημάτων δεν επιτρέπεται σε όλο το μήκος της οδού, προκειμένου να διατηρείται ανεμπόδιστη η διέλευση των λεωφορείων και να εξασφαλίζεται η λειτουργικότητα της συλλεκτήριας οδού.

Στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης (Τμήμα Α' & Β) προβλέπεται η διαμόρφωση διαβάσεων πεζών στις θέσεις που αποτυπώνονται στα συνημμένα σχέδια της μελέτης. Οι διαβάσεις σχεδιάζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής και απρόσκοπτη διέλευση των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, με πρόβλεψη κατάλληλων ραμπών, οδηγών όδευσης τυφλών όπου απαιτείται και επαρκούς ορατότητας.

Επιπλέον, προβλέπεται η τοποθέτηση της απαιτούμενης οριζόντιας και κατακόρυφης οδικής σήμανσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές, για τη σαφή οριοθέτηση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, τη ρύθμιση της προτεραιότητας και τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας όλων των χρηστών της οδού.

Τέλος, στα τμήματα όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων προβλέπεται η τοποθέτηση κολωνακίων αποτροπής στάθμευσης κατά μήκος των πεζοδρομίων, στις θέσεις που αποτυπώνονται στα σχέδια, δεδομένου ότι η στάθμευση δεν επιτρέπεται σε όλο το μήκος της οδού. Η τοποθέτησή τους αποσκοπεί στη διατήρηση της προβλεπόμενης λειτουργικής διατομής, στη διασφάλιση της ανεμπόδιστης κυκλοφορίας, στη βελτίωση της ορατότητας στις συμβολές και στην προστασία των πεζών, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις συγκροτούν μία συνεκτική πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης, η οποία ενισχύει τον πεζοκεντρικό χαρακτήρα της περιοχής, επιβάλλει χαμηλές ταχύτητες κυκλοφορίας και εξασφαλίζει λειτουργική και ασφαλή σύνδεση με το ευρύτερο οδικό δίκτυο του ιστορικού κέντρου.

Εισήγηση – προτεινόμενες ρυθμίσεις:

Για το τμήμα Α: από Ίδης έως Γιαμαλάκη:

-Τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων P-55 (Οδός Υποχρεωτικής διέλευση πεζών , απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες. σε όλες τις οδούς) στην οδό Καλοκαιρινού (αρχή οδού), Αγίων Δέκα, Αρχοντοπούλων.

-Τοποθέτηση ρυθμ. Πινακίδας P-2 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας) επί της οδού Μουρέλου

-Τοποθέτηση ρυθμ. Πινακίδας P-48 (Υποχρεωτική πορεία δεξιά) επί της οδού Μουρέλου

-Υπερύψωση της συμβολή Καλοκαιρινού – Μουρέλου και τοποθέτηση πινακίδας K-10 (Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα) επί της οδού Μουρέλου

-Τοποθέτηση ρυθμ. Πινακίδας P-2 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας) επί της οδού Καζάνη

-Τοποθέτηση ρυθμ. Πινακίδας P-47 (Υποχρεωτική πορεία αριστερά) επί της οδού Καζάνη

- Υπερύψωση της συμβολής Καλοκαιρινού – Καζάνη και τοποθέτηση πινακίδας K-10 (Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα) επί της οδού Καζάνη
- Τοποθέτηση ρυθμ. Πινακίδας P-40 (απαγόρευση στάσης και στάθμευσης) στο τμήμα της οδού Καλοκαιρινού (από Καζάνη έως Γιαμαλάκη) και στις δύο πλευρές της οδού όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.

Για το τμήμα Β: από Γιαμαλάκη έως Χανιόπορτα:

- Υπερύψωση της συμβολής Καλοκαιρινού – Αγ. Μηνά και τοποθέτηση πινακίδας K-10 (Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα) επί της οδού Αγίου Μηνά πριν την συμβολή της με την οδό Καλοκαιρινού.
- Υπερύψωση της συμβολής Καλοκαιρινού – Γιαμαλάκη και τοποθέτηση πινακίδας K-10 (Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα) επί της οδού Γιαμαλάκη πριν την συμβολή της με την οδό Καλοκαιρινού.
- Τοποθέτηση. Πινακίδας K-24 (Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας) επί της οδού Καλοκαιρινού μετά την συμβολή με την οδό Γιαμαλάκη.
- Τοποθέτηση ρυθμ. Πινακίδων P-40 (απαγόρευση στάσης και στάθμευσης) στο τμήμα της οδού Καλοκαιρινού (από Γιαμαλάκη έως Χανιόπορτα) και στις δύο πλευρές της οδού όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Καρδιωτίσσης και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Κουρμούληδων και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Καλοκαιρινού (μεταξύ των οδών Κουρμούληδων και Καρδιωτίσσης) και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Καλοκαιρινού (μεταξύ των οδών Τυλίσσου και Λασθένους) και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Τυλίσσου και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Λασθένους και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Χατζηκοκολή και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Σάθα και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Γαβαλάδων και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Καλοκαιρινού (υπερυψωμένη διάβαση) εμπροσθεν του σχολικού συγκροτήματος και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών επί της οδού Ζουδιανού και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.
- Νέα διάβαση πεζών στην πλατεία Πολυτεχνείου και τοποθέτηση πινακίδας Π-21 όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο.

Τοποθέτηση πινακίδας K-16 (κίνδυνος λόγω συχνής διέλευσης παιδιών) και στις δύο πλευρε της οδού Καλοκαιρινού έμπροσθεν του σχολικού συγκροτήματος.

Οι ρυθμιστικές πινακίδες P-2,P-7,P-28,P-27 έχουν τοποθετηθεί σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη Παλιάς Πόλης.

Σημειώνεται επιπλέον ότι:

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

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά στην πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων επί της οδού Καλοκαιρινού όπως αποτυπώνονται στα συν. σχέδια. Παρόν ψήφισε ο κ. Ερμείδης και ο κ. Κυρλάκης.

ΘΕΜΑ 6^ο: Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων και θέσης Αμεα επί της οδού Ζωγράφου εντός Παλιάς Πόλης Ηρακλείου.

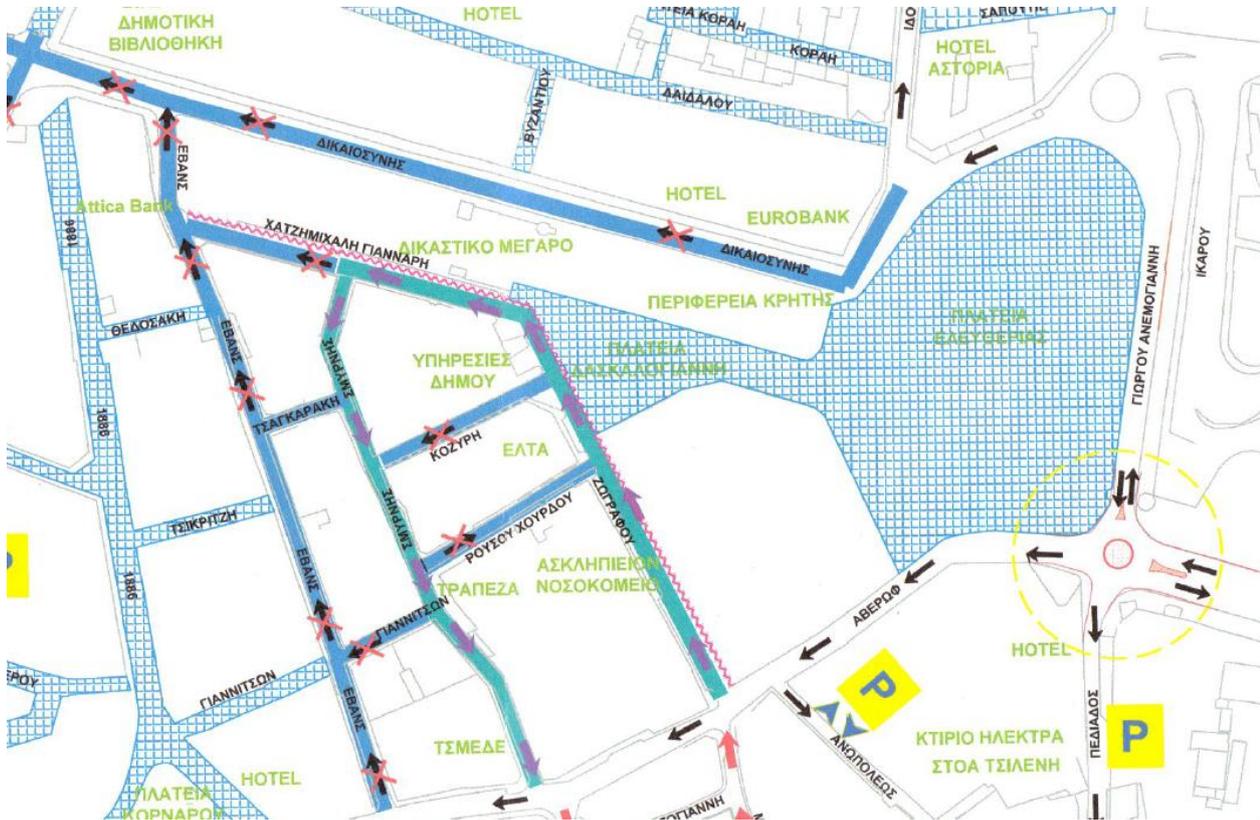
A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου και συγκεκριμένα η Παλιά Πόλη διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις προκύπτουν από αυτή.

Στόχος της παρούσας τεχνικής έκθεσης είναι η δημιουργία χώρου στάθμευσης δίκυκλων καθώς και θέσεις στάθμευσης Αμεα για την εξυπηρέτηση πολιτών και επισκεπτών εντός της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου και συγκεκριμένα επί των οδών Ζωγράφου και Μιχελιδάκη.

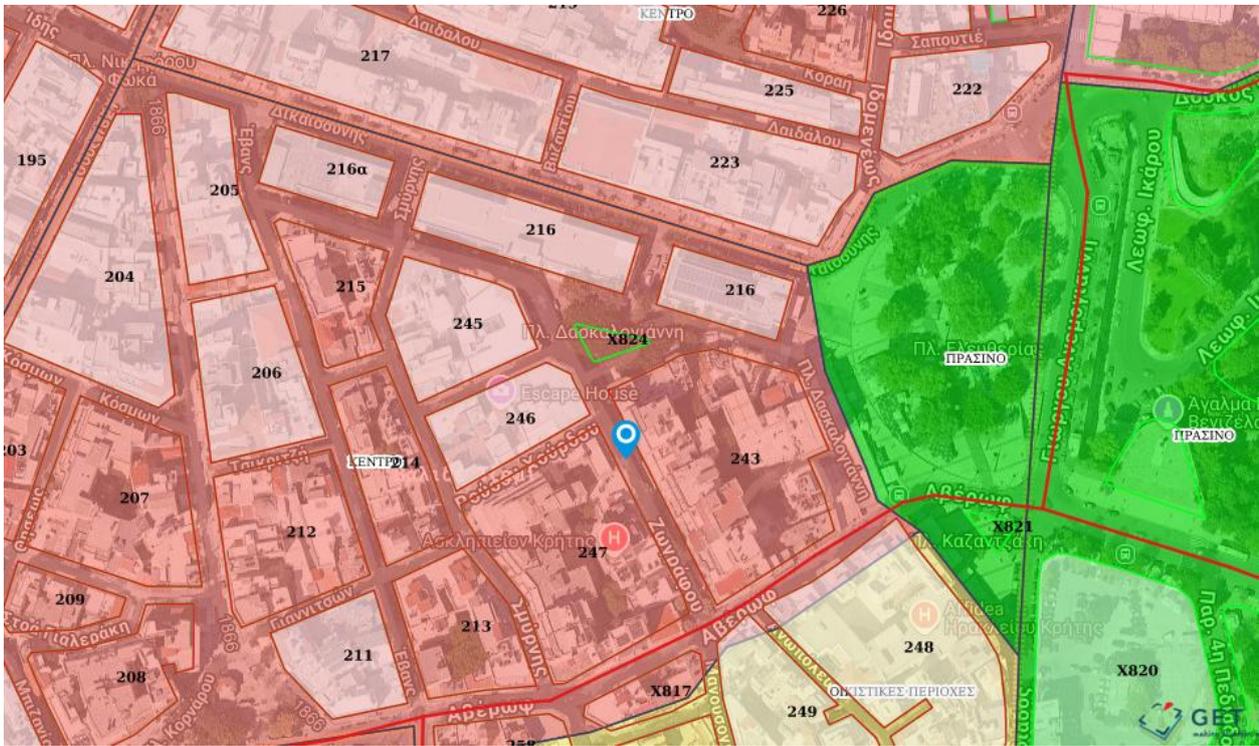
B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Η οδός Ζωγράφου σύμφωνα με την θεσμοθετημένη Κυκλοφοριακή μελέτης Παλιάς Πόλης προτείνεται ως οδός ήπιας Κυκλοφορίας με αποκλειστική κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης, οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, οχημάτων Αμεα και οχημάτων ταξί.



Εικόνα 20. Απόσπασμα σχεδίου Κυκλοφοριακής μελέτης Παλιάς Πόλης Β1 σταδίου

Η οδός Ζωγράφου σύμφωνα με το ΓΠΣ δεν έχει χαρακτηρισμό και λειτουργεί ως τοπική οδός ξεκινά από την οδό Αβέρωφ και καταλήγει στην οδό Χατζημιχάλη Γιάνναρη, στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι κέντρο και της υφίστανται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους διέλευσης πεζών καθώς και διαμορφωμένες εσοχές με θέσεις Αμεα, θέσεις υπηρεσιακών οχημάτων για την κάλυψη των αναγκών τους. Στην παρούσα τεχνική έκθεση το Τμήμα Κυκλοφορίας εισηγείται την αναδιοργάνωση των υφιστάμενων εσοχών για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων- επισκεπτών και Αμεα σύμφωνα με την ισχύουσα Κυκλοφοριακή Μελέτη Παλιάς Πόλης.



.Απόσπασμα Γ.Π.Σ.



Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση εσοχή 1'.



Εικόνα 3 υφιστάμενη κατάσταση εσοχή 2^η.



Εικόνα 4 υφιστάμενη κατάσταση εσοχή 3^η.



Εικόνα 5 υφιστάμενη κατάσταση εσοχή 4^η.

Υφιστάμενη κατάσταση:

Επί της οδού Ζωγράφου (δυτική πλευρά) υπάρχουν τέσσερις εσοχές, στις οποίες έχουν χωροθετηθεί τρεις θέσεις ΑΜΕΑ, δύο θέσεις για το ασθενοφόρο της κλινικής μήκους 13,0μ.(επί πληρωμή), μια θέση για τον Ερυθρό Σταυρό και οι υπόλοιπες είναι ελεύθερες για στάθμευση.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

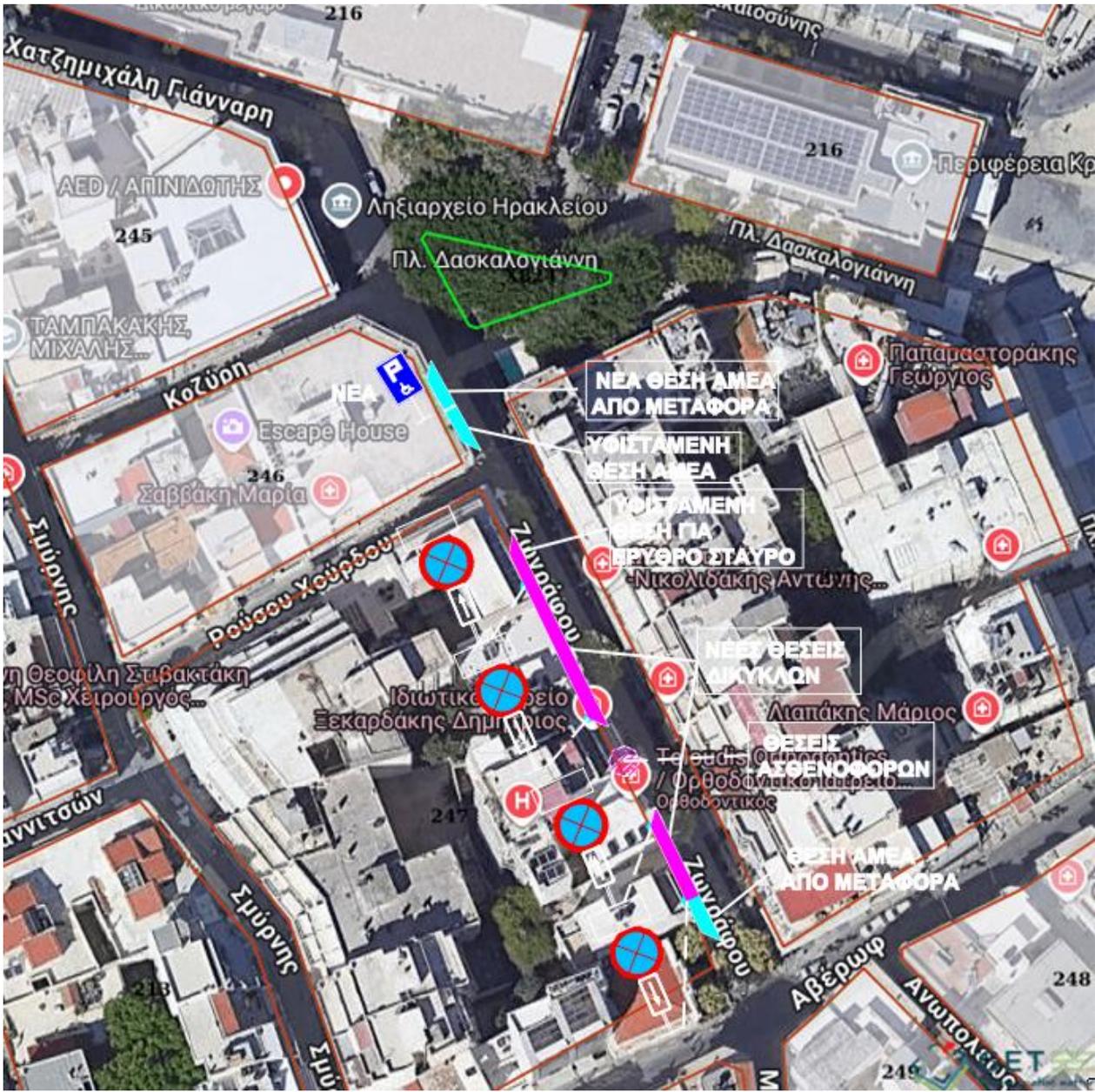
Σε συνέχεια αυτοψίας και με βάση την Κυκλοφοριακή Μελέτη εισηγούμαστε τις εξής αλλαγές:

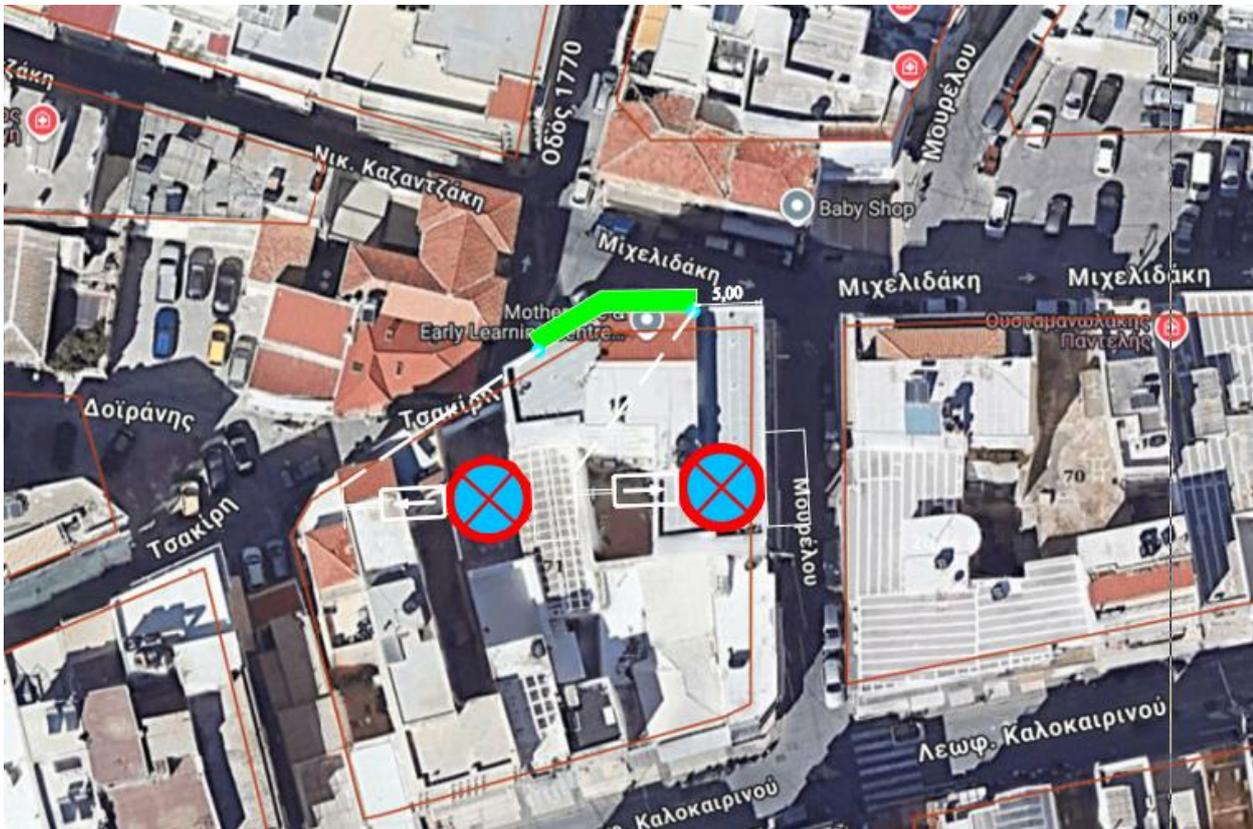
- Στην 1^η εσοχή (αριστερά μετά την οδό Αβέρωφ : Μετακίνηση της θέσης Αμεα (στην αρχή της εσοχής) και το υπόλοιπο τμήμα προτείνεται για στάθμευση δικύκλων με κατάλληλη σήμανση, ήτοι 2 πινακίδες P-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'εκτός δικύκλων' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια οι θέσεις σημαίνονται με κίτρινο χρώμα.
- Στην 2^η εσοχή: Παραμένουν οι δύο θέσεις για τα ασθενοφόρα της κλινικής
- Στην 3^η εσοχή (πριν την οδό Ρούσου Χούρδου) μετακινείται η θέση Αμεα στην εσοχή (μπροστά από το πρώην κτίριο ΕΛΤΑ) και παραμένει η θέση του Ερυθρού Σταυρού μαζί με χώρο για στάθμευση δικύκλων με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'εκτός δικύκλων' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια οι θέσεις σημαίνονται με κίτρινο χρώμα.
- Στην 4^η εσοχή: Μετά την οδό Ρούσου Χούρδου και πριν την οδό Κοζύρη δημιουργούνται δύο θέσεις ΑΜΕΑ με κατάλληλη σήμανση, ήτοι μία πινακίδα P-71, οριζόντια σήμανση επί του οδοστρώματος με κίτρινη διαγράμμιση διαστάσεων 2,00 μ επί 5,00 μ.
- Επί της οδού Μιχελιδάκη στο χώρο μεταξύ των οδών Τσακίρη και Μουρέλου, όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο, εισηγούμαστε τη χωροθέτηση χώρου στάθμευσης δικύκλων με κατάλληλη σήμανση, ήτοι 2 πινακίδες P-40 «Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση» με πρόσθετη

πινακίδα 'εκτός δίκυκλων' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση, οριζόντια οι θέσεις σημαίνονται με κίτρινο χρώμα.

παρατηρείται ότι μέχρι την ανάπλαση της οδού Ζωγράφου μέσα από την μελέτη του open mall και σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη παλιάς πόλης :

- η στάθμευση δίκυκλων και λοιπών ειδικών κατηγοριών επιτρέπεται επί της οδού στις εσοχές.
- Η παραχώρηση της θέσεων στάθμευσης δίκυκλων δεν αναμένεται να επηρεάσει την περιοχή με δεδομένο ότι δεν δεσμεύεται χώρος κυκλοφορίας πεζών ή οχημάτων αλλά χωροθετείται σε διαμορφωμένες εσοχές.
- Στην οδό Μιχελιδάκη ο χώρος που παραχωρείται για στάθμευση δίκυκλων δεν θα επηρεάσει την κυκλοφορία της οδού





Σχέδιο Διαμόρφωσης χώρου στάθμευσης δίκυκλων.

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

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων και θέσης Αμεα επί της οδού Ζωγράφου εντός Παλιάς Πόλης Ηρακλείου όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 6.

ΘΕΜΑ 7^ο: Χωροθέτηση νέας θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού 62 Μαρτύρων.

Αίτημα με αρ. πρωτ. 133019/27-11-2025

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (3/2026) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη με εξαίρεση την περιοχή της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις επιμέρους περιοχές του Ηρακλείου έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

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

γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,

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

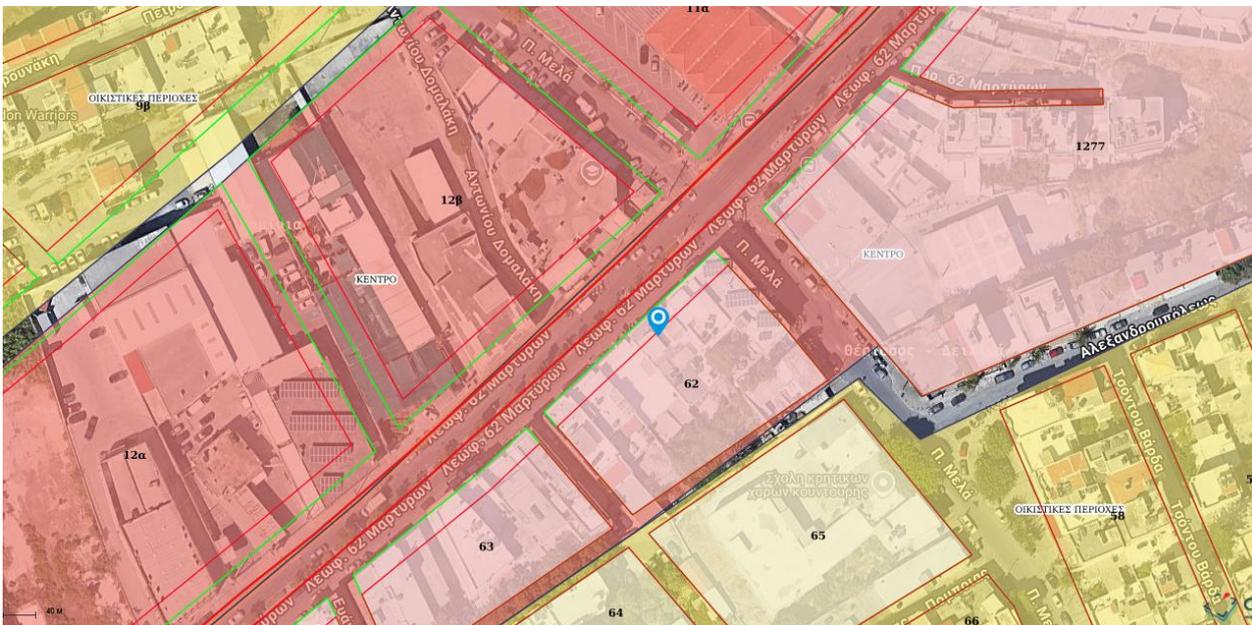
ε) τις όποιες αναπλάσεις σε γραμμικές επιφάνειες/ κύριες- δευτερεύουσες αρτηρίες και σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονίες για την διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων οι οποίες εντάσσονταν ως υπό διαμόρφωση τόσο στη Μελέτη Εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (Δοκουμετζίδης) ή σε άλλες κατά περίπτωση επιμέρους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

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

Στόχος της παρούσας τεχνικής έκθεσης είναι η δημιουργία χώρου φορτοεκφόρτωσης προσωρινής στάσης για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται επί της οδού 62 Μαρτύρων.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Στο τμήμα της οδού 62 Μαρτύρων έμπροσθεν από το Ο.Τ. 62 που εξετάζουμε είναι διπλής κατεύθυνσης με νησίδα στο μέσον της οδού, η θέση που εξετάζεται είναι νότια της οδού στην κατεύθυνση προς την Χανιόπορτα και είναι εκτός των τειχών της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου, στην πολεοδομική ενότητα Θέρισσος- Δειλινά.



Εικόνα 21. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Η οδός 62 Μαρτύρων σύμφωνα με το ΓΠΣ είναι χαρακτηρισμένη ως δευτερεύον εθνικό δίκτυο και ξεκινά από την παραλιακή Λεωφόρο και καταληγει στην συμβολή με την Λ. Κνωσσού. Στο τμήμα της οδού που εξετάζουμε δεν υπάρχει πινακίδα απαγόρευσης στάθμευσης και παρουσιάζει κατά σταθερό πλάτος περίπου 6,00 μ. με τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,00 μ. έως 1,20 μ.

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος οι χρήσεις είναι κέντρο και γειτνιαζει με οικιστικές περιοχές.



Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση

Μετά από αυτοψία του τμήματός μας στο σημείο, σε συνέχεια του αιτήματος για μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης έμπροσθεν του ΟΤ 62 και συγκεκριμένα στον αριθμό 135 στην νότια πλευρά της οδού για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται επί της οδού..

παρατηρείται ότι:

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

Σε συνέχεια των παραπάνω κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται επί της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'χώρος φορτοεκφόρτωσης τις ώρες λειτουργίας καταστημάτων' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης χώρου φορτοεκφόρτωσης.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης δυτικά της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'Χώρος Φορτοεκφόρτωσης' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ. με υποπινακίδιο που θα αναγράφει "ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ".

Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάψεις 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

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά στην χωροθέτηση νέας θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού 62 Μαρτύρων όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 7. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε αρνητικά.

ΘΕΜΑ 8^ο: Χωροθέτηση νέας θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Μίνως.

Αίτημα με αρ. πρωτ. 24108/11-3-2026 και 26598/18-3-2026.

A. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (3/2026) δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη με εξαίρεση την περιοχή της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου 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:

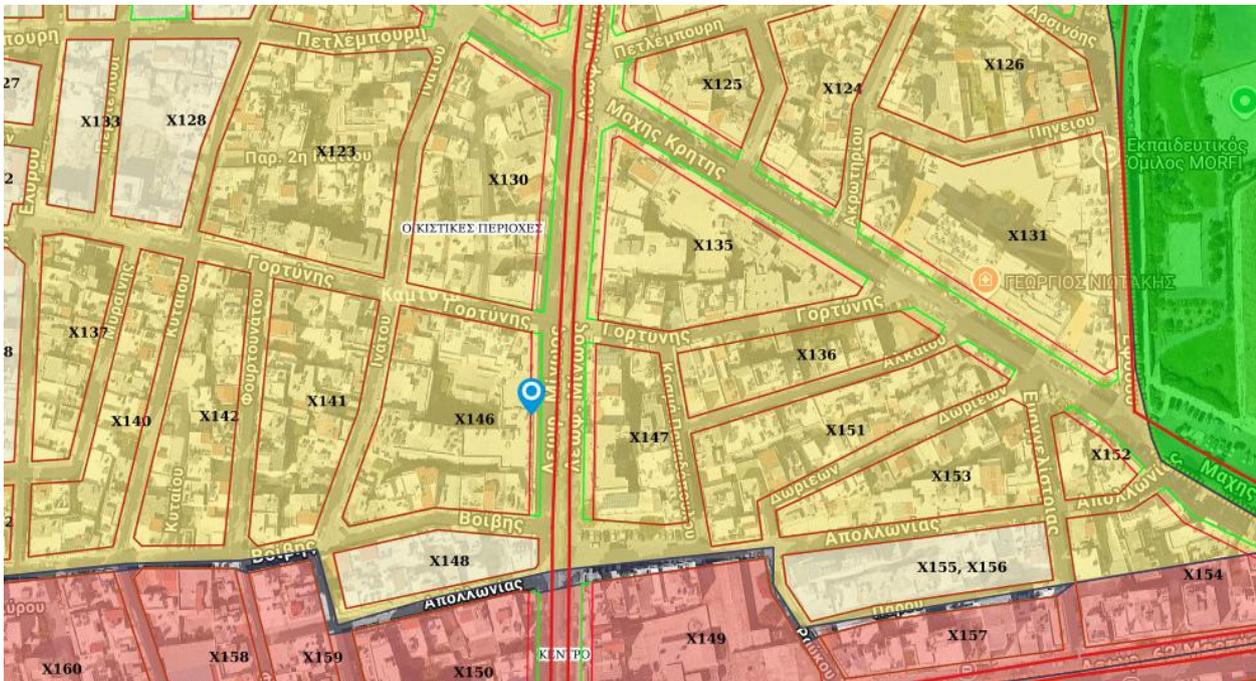
- α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,
- β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,
- γ) τις κατευθύνσεις του αρμόδιου Τμήματος Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών του Δ. Ηρακλείου,
- δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων 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 παρακώλυσης της διέλευσης του συνόλου των μετακινούμενων.

Στόχος της παρούσας τεχνικής έκθεσης είναι η δημιουργία χώρου φορτοεκφόρτωσης προσωρινής στάσης για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται επί της οδού Μίνωος στον αριθμό 38-40.

B. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Στο τμήμα της οδού Μίνωος έμπροσθεν από το Ο.Τ. Χ-146 που εξετάζουμε είναι διπλής κατεύθυνσης με νησίδα στο μέσον της οδού, η θέση που εξετάζεται είναι δυτικά της οδού στην κατεύθυνση από παραλιακή προς 62 Μαρτύρων και είναι εκτός των τειχών της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου, στην πολεοδομική ενότητα Θέρισσος-Δειλινά.



Εικόνα 22. Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου

Η οδός Μίνωος σύμφωνα με το ΓΠΣ είναι χαρακτηρισμένη ως κύρια αρτηρία, στο τμήμα της οδού που εξετάζουμε δεν υπάρχει πινακίδα απαγόρευσης στάθμευσης με τα πεζοδρόμια να έχουν πλάτος από 1,00 μ. εως 1,20 μ.

Στο σύνολο του εξεταζόμενου τμήματος η χρήση είναι οικιστικές περιοχές και γειτνιαζει με κέντρο.



Εικόνα 2 υφιστάμενη κατάσταση

Μετά από αυτοψία του τμήματός μας στο σημείο, σε συνέχεια του αιτήματος για μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης έμπροσθεν του ΟΤ Χ-146 και συγκεκριμένα στον αριθμό 38 στην δυτική πλευρά της οδού για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται επί της οδού.

παρατηρείται ότι:

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

Σε συνέχεια των παραπάνω κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται επί της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'χώρος φορτοεκφόρτωσης τις ώρες λειτουργίας καταστημάτων' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης χώρου φορτοεκφόρτωσης.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης φορτοεκφόρτωσης δυτικά της οδού με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες P-39 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα 'Χώρος Φορτοεκφόρτωσης' και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 7,00 και πλάτος 2,00 μ. με υποπινακίδιο που θα αναγράφει 'ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ'.

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.

Πρόταση προς την Δημοτική Επιτροπή

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά στην χωροθέτηση νέας θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Μίνωος όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 8. Ο κ. Ερμείδης ψήφισε αρνητικά».

Ακολούθως ζητήθηκε από τα μέλη της Επιτροπής να αποφανθούν για το κατεπείγον της έκτακτης συζήτησης του θέματος ή όχι, διότι το 1ο, 4ο και 6ο θέμα του πρακτικού αφορούν το ζήτημα της χωροθέτησης των στάσεων των τουριστικών λεωφορείων. Το επείγον του θέματος τεκμαίρεται, διότι ενόψει της έναρξης της τουριστικής περιόδου θα πρέπει να έχουν εγκριθεί οι νέες θέσεις στάσης των τουριστικών λεωφορείων επί της Λ. Δημοκρατίας, από τη νότια πλευρά. Θα πρέπει επίσης άμεσα να εγκριθούν, τόσο οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε οδούς της παλιάς πόλης σε εναρμόνιση με το ωράριο τροφοδοσίας των καταστημάτων και τον κανονισμό λειτουργίας, όσο και οι οριοθετήσεις των θέσεων στάθμευσης δίκυκλων, οι οποίες προέκυψαν μετά την ανακατανομή τους εξαιτίας της υλοποίησης του έργου σήμανσης πεζοδρόμων). Τα μέλη της Επιτροπής ομόφωνα δέχθηκαν τη συζήτηση του θέματος ως κατεπείγοντος σε έκτακτη συνεδρίαση.

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 ενδιαφερομένων 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 αρ.πρωτ.30862/30-03-2026 εισήγηση του Αντιδημάρχου Διοίκησης & Τουρισμού κ. Γεωργίου Αγριμανάκη, που αφορά το Τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Δήμου Ηρακλείου.
2. Το με αριθμ.πρωτ.30813/30-03-2026 2^ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας σε ορθή επανάληψη του Δήμου Ηρακλείου.
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) ημερών προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων πολιτών, τα παρακάτω θέματα του με αριθ.πρωτ.30813/30-03-2026, σε ορθή επανάληψη, 2^{ου} πρακτικού συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνεται αυτούσιο στο ιστορικό της παρούσας:

ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

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

ΘΕΜΑ 2ο: «Δημιουργία θέσεων ταξί επί της οδού Έβανς (έμπροσθεν Ειρηνοδικείου) κατά τις βραδινές ώρες».

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1ο: «Χωροθέτηση στάσεων τουριστικών λεωφορείων στην πόλη του Ηρακλείου».

ΘΕΜΑ 2ο: «Ενίσχυση παρεμβάσεων για αναβάθμιση ασφάλειας πεζών – Τροποποίηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της οδικής ασφάλειας στην περιοχή δυτικά της Χρ. Ξυλούρη (Δειλινά)».

ΘΕΜΑ 3ο: «Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις τοποθέτηση διαβάσεων πεζών επί της οδού Πινδάρου και επί της οδού Γ. Γεωργιάδη».

ΘΕΜΑ 4ο: «Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφορτώσεων στην Παλιά Πόλη Ηρακλείου».

ΘΕΜΑ 5ο: «Πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων επί της οδού Καλοκαιρινού».

ΘΕΜΑ 6ο: «Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων και θέσης ΑμεΑ επί της οδού Ζωγράφου εντός Παλιάς Πόλης Ηρακλείου».

ΘΕΜΑ 7ο: «Χωροθέτηση νέας θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού 62 Μαρτύρων».

ΘΕΜΑ 8ο: «Χωροθέτηση νέας θέσης φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Μίνωος».-

Έγινε, αποφασίστηκε και υπογράφηκε

Ο Πρόεδρος Τα Μέλη

(Ακολουθούν οι υπογραφές)

Ακριβές αντίγραφο ατελές για Δημοτική Υπηρεσία

Ηράκλειο, 01-04-2026

Η Γραμματέας