Ministry of Digital Governance
Digitally signed by Ministry of Digital Governance
Date: 2026.11.18 13:01:49 EET
Reason:
Location: Athens

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜΟΣ: 347

(Απόσπασμα από το πρακτικό αριθμ. 29)

Περίληψη: Λήψη απόφασης προκειμένου να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση το με αρ. 5/2026 Πρακτικό συνεδρίασης της Επιτροπής Κυκλοφορίας .

Το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου συνεδρίασε σε δια ζώσης συνεδρίαση στο Δημαρχείο Ηρακλείου, (αίθουσα ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 124 του Ν. 5314/2026 και του ισχύοντος Πρότυπου Κανονισμού Λειτουργίας του Δημοτικού Συμβουλίου, σήμερα **Δευτέρα 16 Νοεμβρίου 2026 και ώρα 15:00**, ύστερα από την αριθμ. **116.088/12-11-2026** πρόσκληση του κ. Προέδρου.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: ΑΛΕΞΗΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΡΥΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΣΟΥΛΤΑΤΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Αγριμανάκης Γεώργιος, Αλεξάκης Γεώργιος, Ανδρεάκη Αντιγόνη, Ανδρουλάκη Κρυσταλένια, Αντωνακάκη - Χαλβατζή Μαρία, Αρβανιτάκης Μιχαήλ, Αρχοντάκη - Καλογεράκη Στυλιανή, Βαρβεράκης Κωνσταντίνος, Βαρδαβάς Κωνσταντίνος, Βλαχάκης Γεώργιος, Βοργιά Πελαγία, Βουρεξάκης Γεώργιος, Γιαλιτάκης Νικόλαος, Γιαουρτάς Δημήτριος, Δεικτάκης Ιωάννης, Δουλγεράκη Αικατερίνη, Δουλουφάκης Δημήτριος, Καλομοίρης Νικόλαος, Καλονάκη Ιωάννα, Καναβάκη Μαρία, Καραμαλάκης Μιχαήλ, Καραντινός Γεώργιος, Κιούλπαλης Ανέστης, Κοκοσαλάκης Στυλιανός, Κονταράκης Νικόλαος, Παναγιωτάκη Μαρία, Παπαδάκη - Σκαλίδη Ειρήνη, Παρασύρης Βασίλειος, Παττακός Μαρίνος, Περισυνάκης Αντώνιος, Ρυακιωτάκης Παντελής, Σισαμάκης Γεώργιος, Σμπώκος Ιωάννης, Σουλτάτος Ελευθέριος, Σπυριδάκης Δημήτριος, Στεφανάκης Σταύρος, Σφακιανάκης Γεώργιος, Τσαγκαράκης Γεώργιος, Τσαπάκης Ιωάννης, Τσατσάκης Αναστάσιος, Χαιρέτης Εμμανουήλ, Χουρδάκη Αργυρή, Χρονάκη - Δαφέρμου Φιλαρέτη.

Κατά την εκφώνηση του καταλόγου διαπιστώθηκε νόμιμη απαρτία διότι ήταν παρόντα – 36 - μέλη επί συνόλου - 43 - μελών.

Απόντες ήταν οι κ.κ. Ανδρεάκη Αντιγόνη, Αρβανιτάκης Μιχαήλ, Γιαουρτάς Δημήτριος, Κιούλπαλης Ανέστης, Κοκοσαλάκης Στυλιανός, Παναγιωτάκη Μαρία και Σισαμάκης Γεώργιος, οι οποίοι είχαν κληθεί νομίμως.

Τα πρακτικά της Συνεδρίασης τηρήθηκαν από τον Αναπληρωτή Προϊστάμενο του Τμήματος Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων Κεφάκη Εμμανουήλ και από την υπάλληλο του ανωτέρω τμήματος Σμυρνάκη Αγγελική .

Το Δημοτικό Συμβούλιο βρισκόμενο σε νόμιμη απαρτία αρχίζει τη συνεδρίαση.

Θ Ε Μ Α: 12ο Ημερήσιας Διάταξης

Τίθεται υπόψη του Συμβουλίου η αριθμ. πρωτ. 112.023/03-11-2026 εισήγηση της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων και Μελετών (Τμήμα Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών) του Δήμου, η οποία έχει ως εξής:

«**ΘΕΜΑ : Διαβίβαση πρακτικού συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας**

ΣΧΕΤ.: Το αριθ. πρωτ. 111379/2-11-2026 πρακτικό συνεδριάσεως

Σας διαβιβάζουμε το αριθ. πρωτ. 111379/2-11-2026 πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας. Παρακαλούμε για τη λήψη σχετικής απόφασης.»

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος έθεσε υπόψιν των μελών της Επιτροπής το με αριθμό 5/30-10-2026 σε ορθή επανάληψη πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας και το οποίο έχει ως εξής:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ

Ηράκλειο 30-10-2026

Αριθ. Πρωτ: 111379/2-11-2026

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΑΡ. 05/2026

Η Επιτροπή Κυκλοφορίας συνεδρίασε στην αίθουσα συνεδριάσεων του κτιρίου της Δημοτικής Ενότητας Αλικαρνασσού (πρώην Δημαρχείο Αλικαρνασσού) την Παρασκευή **23/10/2026** και ώρα **12:30 π.μ.** ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου Σπυριδάκης Δημήτριος.

Η σύνθεση της επιτροπής σύμφωνα με τις 161/2026, 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, Εκπροσωποι 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. Γερώνυμο Χαράλαμπο, εκπρόσωποι του συλλόγου ΑμεΑ, Μαράκης 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, Κατράς Μηνάς τακτικό μέλος, Ερμείδης Συμεών τακτικό μέλος Καραπιπεράκης Ευάγγελος αναπληρωματικό μέλος, Πλατάκη Παρασκευή τακτικό μέλος, Σαρουλάκης Ιωάννης τακτικό μέλος και Τζαγκαράκης Εμμανουήλ, Καζάκης Ιωάννης τακτικό μέλος, Σαρρής Επαμεινώνδας τακτικό μέλος, Χαιρέτη Πελαγία, Μαγουσάκης Ευστράτιος τακτικό μέλος, στην επιτροπή ήταν παρόντες από την 1η Δημοτική κοινότητα η κα. Αγγελιδάκη Θεοδοσία και από την 2η Δημοτική κοινότητα ο κ. Κονιδάκης Εμμανουήλ.

ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ Αο: Μελέτη πληροφοριακής σήμανσης για τον σταθμό αυτοκίνητων «Θεοτοκόπουλος» - City Center parking.

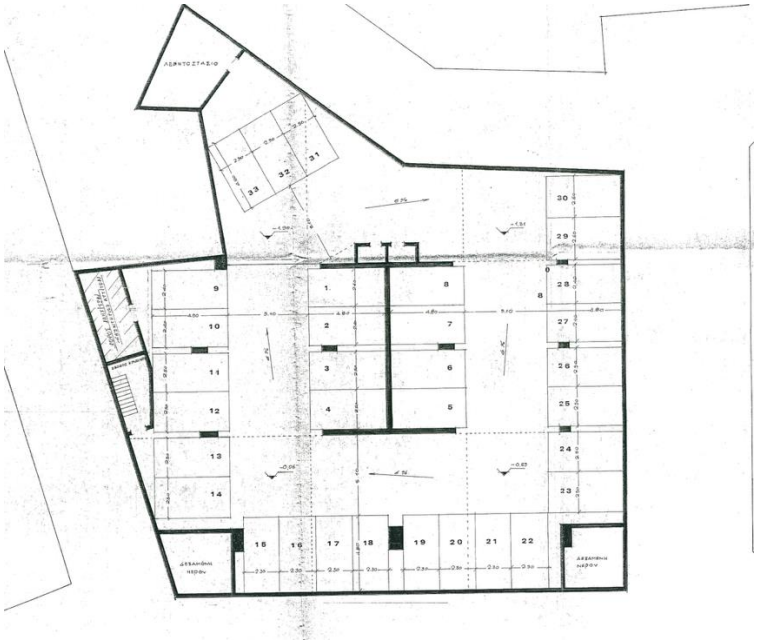
1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΘΕΟΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ

Ο σταθμός αυτοκινήτου ΘΕΟΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ περικλείεται από τις οδούς Θεοτοκοπούλου, Κορωναίου, Αρκολέοντος και Αλμυρού στο Ηράκλειο Κρήτης, εντός Παλιάς Πόλης. Εντοπίζεται βόρεια του πάρκου Θεοτοκόπουλου εντός του ΟΤ 28.

Ο σταθμός διάθετει εκατό δέκα έξι (116) θέσεις στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, 33 στο Α' υπόγειο, 33 στο Β' υπόγειο, 33 στο Γ' υπόγειο και 17 στο Δ' υπόγειο.
Η είσοδος των προς στάθμευση αυτοκινήτων γίνεται επί της οδού Αρκολέοντος και η έξοδος αυτών επί της οδού Αλμυρού. Η στάθμευση των αυτοκινήτων γίνεται με εξυπηρέτηση από υπαλλήλους.



Εικόνα 1. Είσοδος και έξοδος σταθμού αυτοκινήτων



Εικόνα 2. Απόσπασμα σχεδίου κάτοψης χώρου Α' Υπόγειο

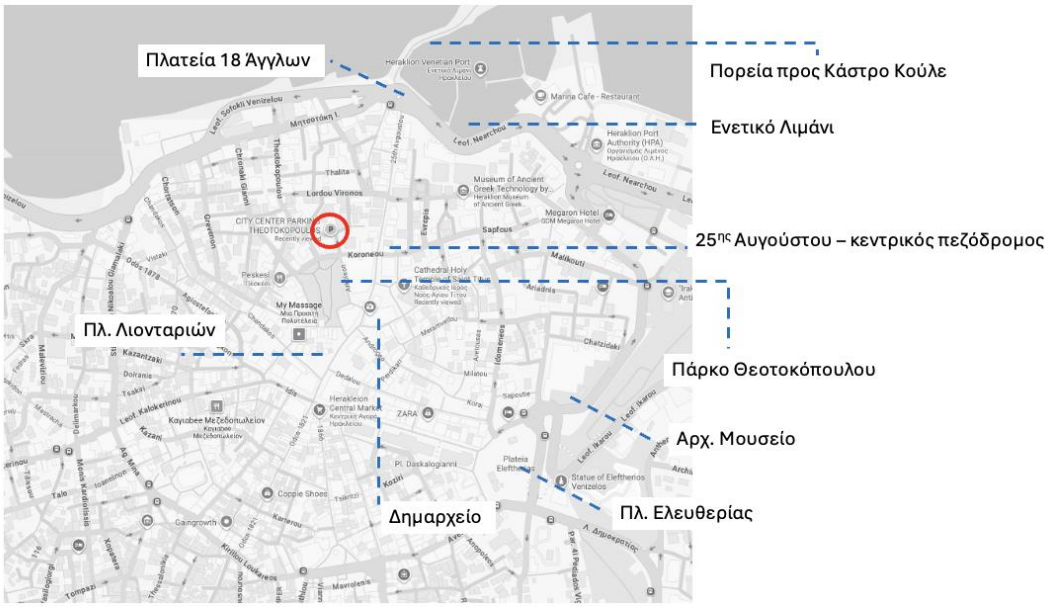
Ο σταθμός διαθέτει επίσης πλυστική μηχανή, απορροφητική σκούπα, ανυψωτικό μηχάνημα (για πλύση, καθαρισμό, λίπανση) σύμφωνα με τη Βεβαίωση Νόμιμης Λειτουργίας.
Η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας του σταθμού έχει ΑΠ 52573/ 03-03-2021 και ισχύ έως 03-03-2031.
Η Εταιρεία Σταθμός Αυτοκινήτου ΘΕΟΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ με ΑΦΜ 998293520 εκπροσωπείται νόμιμα από τον Ταμπακάκη Αριστείδη του Ευριπίδη.

2 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΘΕΣΗΣ – ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Ο σταθμός αυτοκινήτου ΘΕΟΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ περικλείεται από τις οδούς Θεοτοκοπούλου, Κορωναίου, Αρκολέοντος και Αλμυρού στο κέντρο της πόλης του Ηρακλείου Κρήτης, εντός Παλιάς Πόλης. Εντοπίζεται βόρεια του πάρκου Θεοτοκόπουλου, εντός του ΟΤ 28 σε μία περιοχή με υψηλή πυκνότητα και αυξημένο βαθμό κορεσμού του οδικού δικτύου.

Στο κατωτέρω γράφημα εντοπίζεται ο σταθμός αυτοκινήτων Θεοτοκόπουλος, σημειακές χρήσεις υψηλού ενδιαφέροντος (άρα και προσέλκυσης κοινού) και στο επόμενο βασικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της περιοχής άμεσης επιρροής του.

Γράφημα 1. Απόσπασμα χάρτη με εντοπισμένες χρήσεις στο Ιστορικό - Εμπορικό Κέντρο



Γράφημα 2. Απόσπασμα χάρτη με εντοπισμένες τις βασικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή επιρροής του σταθμού Θεοτοκόπουλος

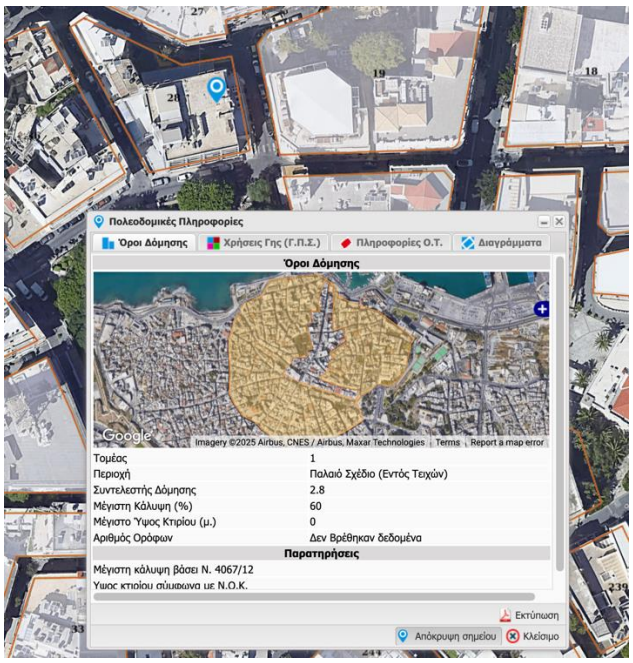


<u>Βασικά πολεοδομικά στοιχεία</u>

Ανήκει στο ΟΤ 28 στον Τομέα 1, Πολεοδομική Ενότητα «Αγίου Δημητρίου» σε περιοχή του Παλαιού Σχεδίου (Εντός Τειχών) με συντελεστή δόμησης 2,8 και μέγιστη κάλυψη 60%.

Στην περιοχή επιτρέπονται χρήσεις ΚΕΝΤΡΟΥ – ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΠΟΛΗΣ.

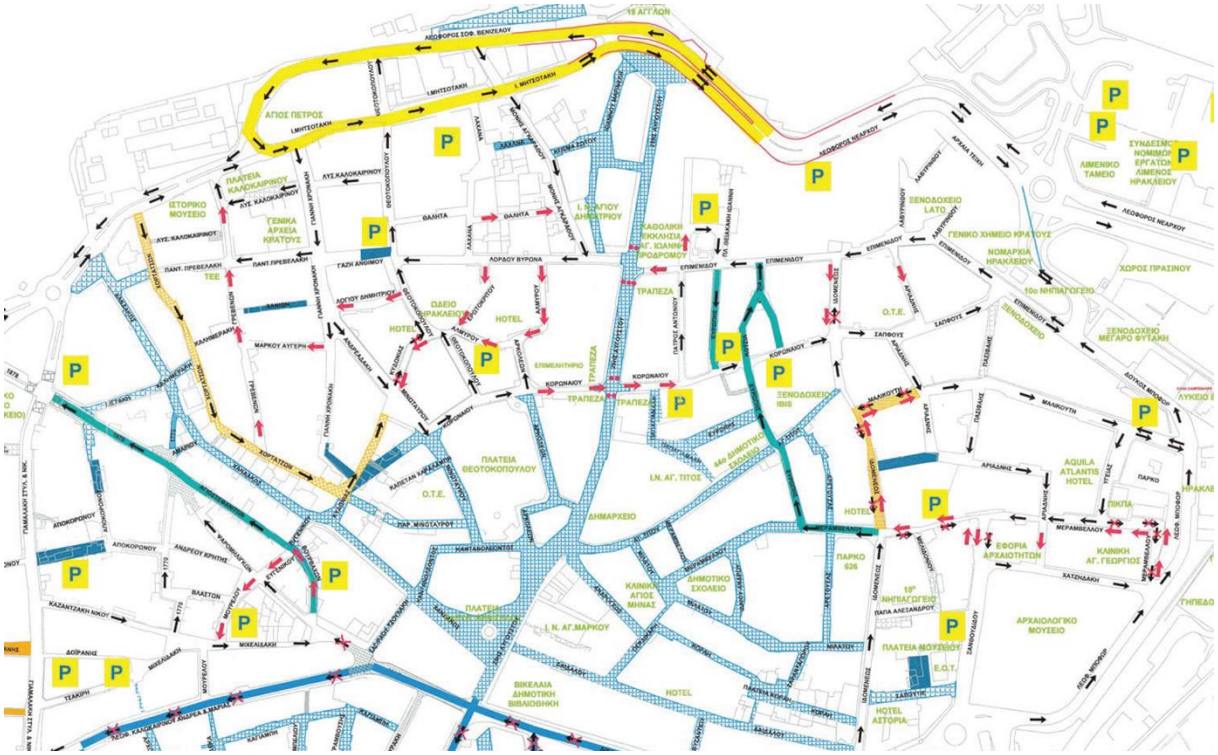
Γράφημα 3. Απόσπασμα βασικών πολεοδομικών στοιχείων από την πλατφόρμα GIS.Heraklion εστιασμένο στο ΟΤ 28



<u>Κυκλοφοριακά στοιχεία</u>

Στην περιοχή μελέτης είναι σε ισχύ η Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Παλιάς Πόλης του Δ. Ηρακλείου, όπως εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 2146/Β/5.5.2025 και με την υπ' αρ. 545/2023 (ΑΔΑ:6ΤΨΧΩ0Ο-ΔΜΝ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου, καθώς και με την υπ' αρ. 113/2023 (ΑΔΑ: 6ΖΕΛΩ0Ο-4ΤΔ) απόφαση Επιτροπής Ποιότητας Ζωής Ηρακλείου. Απόσπασμα των ρυθμίσεων που προβλέπονται με την άνω μελέτη παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα.

Γράφημα 4. Απόσπασμα χάρτη της Αναθεώρησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Παλιάς Πόλης του Δ. Ηρακλείου (ΦΕΚ 2146/Β/5.5.2025)



Σημειώνεται ότι για την προσέλευση στο σταθμό αυτοκινήτου Θεοτοκόπουλος δεν υπάρχουν σημαντικές τροποποιήσεις, αντίστοιχα και για την αποχώρηση.

3 ΠΡΟΕΛΕΥΣΕΙΣ - ΠΟΡΕΙΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ & ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΗΜΕΙΩΝ

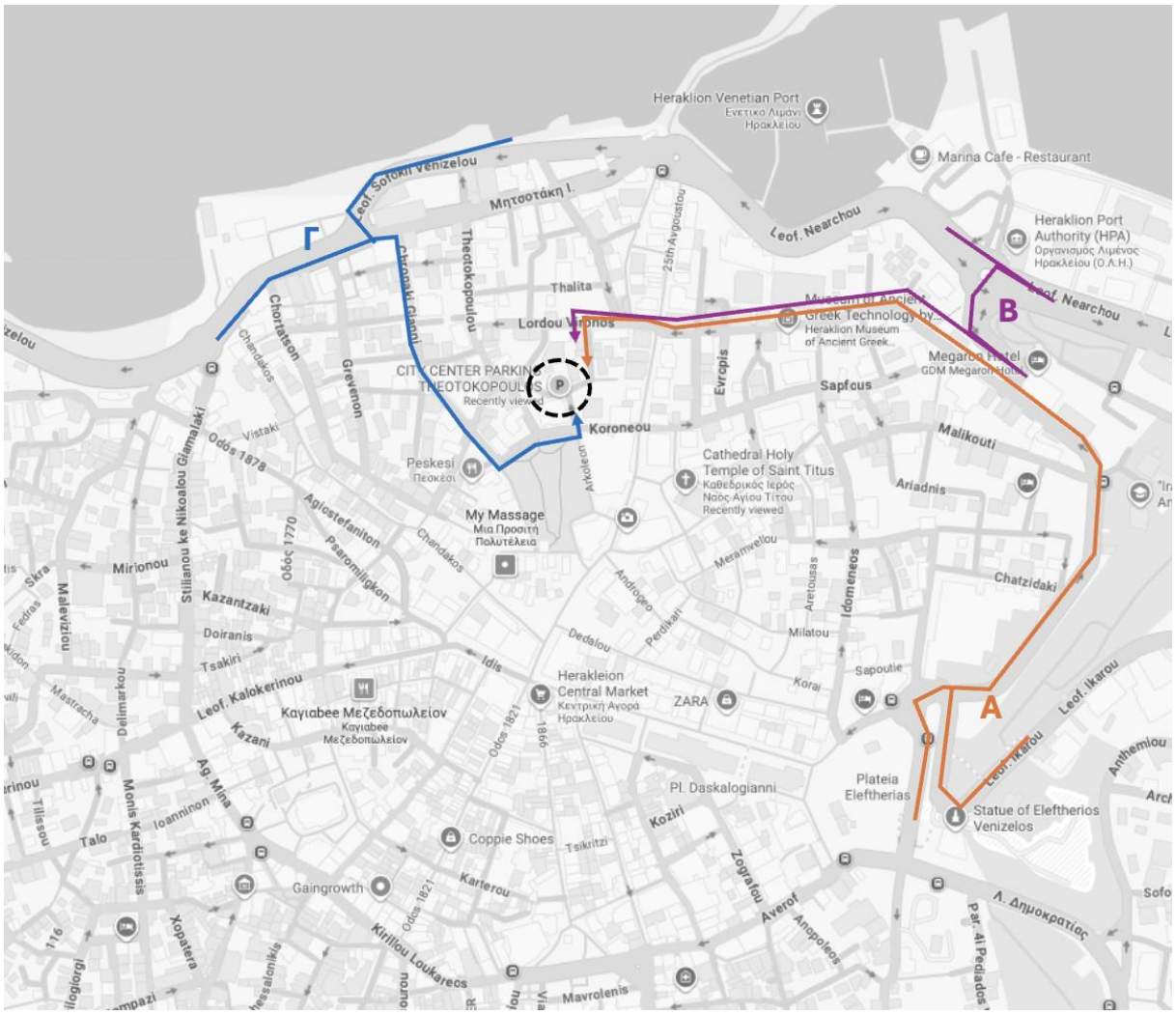
Οι προελεύσεις-πορείες που θα ενταχθούν στο σύστημα σήμανσης είναι οι κάτωθι:

Προέλευση Α: Ανεμογιάννη ή/και Λ. Ικάρου, δεξιά προς Δ. Μποφώρ, Επιμενίδου, Λόρδου Βύρωνος, Αλμυρού (με πορτοκαλί ένδειξη στο γράφημα),

Προέλευση Β: Λ. Νεάρχου (παραλιακή λεωφόρος) αριστερά ή δεξιά διαμέσου ΚΚΚ Δ.Μποφώρ, δεξιά προς Επιμενίδου, Λόρδου Βύρωνος, Αλμυρού (με μωβ ένδειξη στο γράφημα),

Προέλευση Γ: Λ. Σοφοκλή Βενιζέλου (ανατολική ή δυτική είσοδος), δεξιά προς Ι.Μητσοτάκη, δεξιά προς Γ. Χρονάκη, Ανδρεαδάκη, Μινωταύρου, αριστερά προς Κορωναίου, αριστερά προς Αρκολέοντος (με μπλε ένδειξη στο γράφημα).

Γράφημα 5. Απόσπασμα χάρτη με τις βασικές πορείες προσέλευσης στο σταθμό Θεοτοκόπουλος



Στις ανωτέρω πορείες προσέλευσης προτείνονται επιμέρους σημεία για την πληροφοριακή σήμανση καθοδήγησης προς το χώρο στάθμευσης κατ' αντιστοιχία ανάλογων εφαρμοσμένων πρακτικών στην πόλη του Ηρακλείου και αλλού σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για προσπέλαση σε οργανωμένους σταθμούς αυτοκινήτων. Η Κωδικοποίηση των σημείων ακολουθεί:

Δ1: διασταύρωση Λ. Ικάρου & Δ. Μποφώρ (πλησίον πλατείας Ελευθερίας)

Δ2: διασταύρωση Δ. Μποφώρ & Επιμενίδου (έναντι Μεγάρου Φυτάκη)

Δ3: διασταύρωση Επιμενίδου & Ευρώπης (πλησίον πλατείας Θειακάκη)

Δ4: διασταύρωση Επιμενίδου & 25ης Αυγούστου

Δ5: διασταύρωση Λ. Βύρωνος & Αλμυρού

Δ6: επί της Μητσοτάκη πλησίον συμβολής με Θεοτοκοπούλου

Δ7: επί της Σοφ. Βενιζέλου πλησίον συμβολής με Γρεβενών

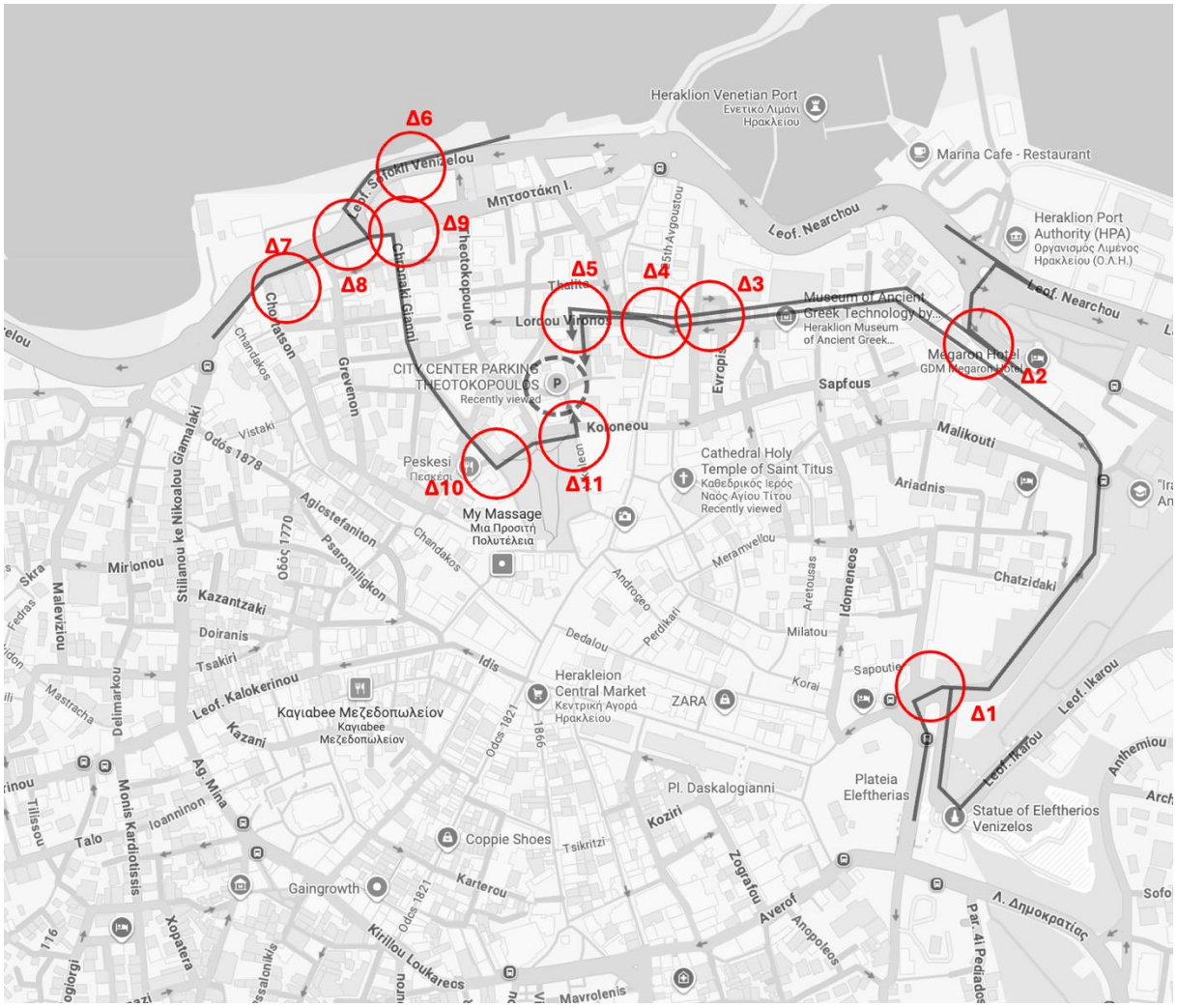
Δ8: διασταύρωση Σοφ. Βενιζέλου & Ι.Μητσοτάκη

Δ9: διασταύρωση Γ. Χρονάκη & Ι.Μητσοτάκη

Δ10: διασταύρωση Μινωταύρου & Κορωναίου

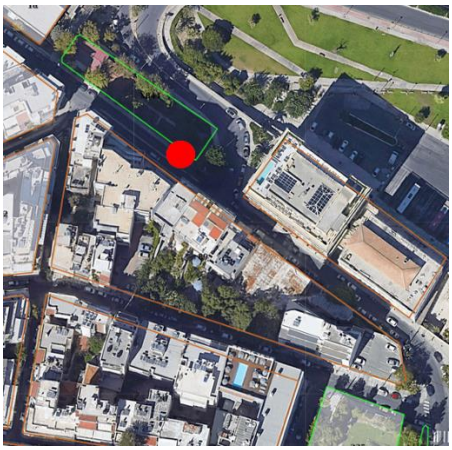
Δ11: διασταύρωση Κορωναίου & Αρκολέοντος

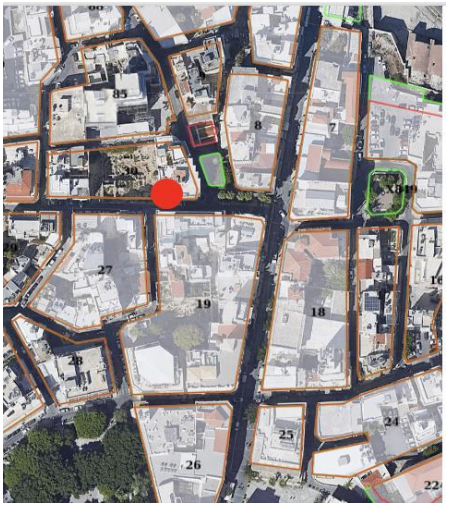
Γράφημα 6. Απόσπασμα χάρτη με προτεινόμενα σημεία χωροθέτησης πληροφοριακής σήμανσης – κωδικοποίηση

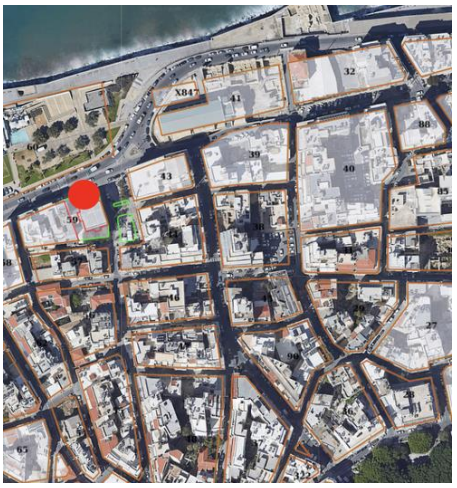
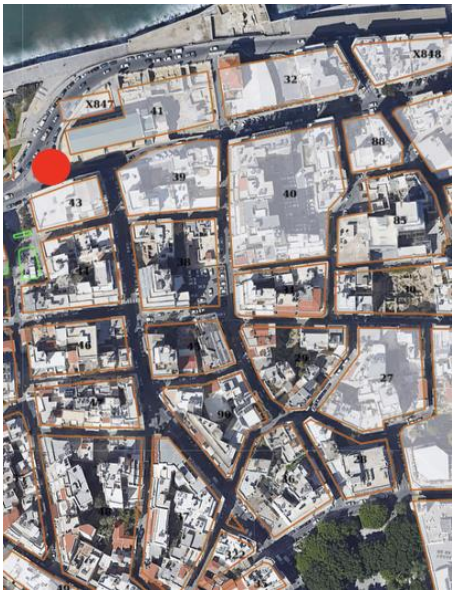
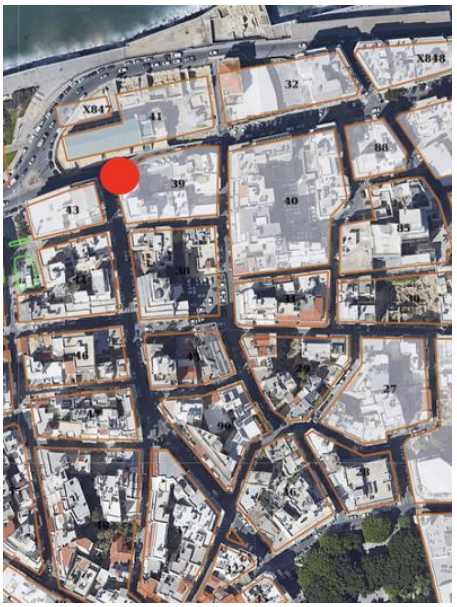


Ακολουθούν επιμέρους αποσπάσματα θέσεων ανά σημείο.

Πίνακας 1. Χαρακτηριστικά προτεινόμενων σημείων χωροθέτησης

α/α	Χάρτης	Συντεταγμένες κατά προσέγγιση	Είδος δικτύου - σημειώσεις
Δ1 - διασταύρωση Λ. Ικάρου & Δ. Μποφόρ (πλησίον πλατείας Ελευθερίας)		603195.3, 3910900.5	Έμπροσθεν ΟΤ 233 (Αρχ. Μουσείο) παραπλεύρως τοίχου – χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας πεζοδρομίου
Δ2: διασταύρωση Δ. Μποφόρ & Επιμενίδου (έναντι Μεγάρου Φυτάκη)		603229.2, 3911175.6	Έμπροσθεν Χ844 – επί άκρου πεζοδρομίου – χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας
Δ3: διασταύρωση Επιμενίδου & Ευρώπης (πλησίον πλατείας Θειακάκη)		602985.9, 3911216.05	Έμπροσθεν Χ849 – επί άκρου πεζοδρομίου – χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας

Δ4: διασταύρωση Επιμενίδου & 25ης Αυγούστου		602922.7, 3911210.14	Έμπροσθεν ΟΤ 19 – επί τοίχου άκρο οδοστρώματος – χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας
Δ5: διασταύρωση Λ. Βύρωνος & Αλμυρού		602873.8, 3911220.25	Έμπροσθεν ΟΤ 30- – επί άκρου πεζοδρομίου ή επί τοίχου – χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας
Δ6: επί της Μητσοτάκη πλησίον συμβολής με Θεοτοκοπούλου		602700.25, 3911358.2	Έναντι ΟΤ 41 – επί πεζοδρομίου– χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας

Δ7: επί της Σοφ. Βενιζέλου πλησίον συμβολής με Γρεβενών		602608.21, 3911263.47	Έμπροσθεν ΟΤ 59 - Πλησίον Ιστορ. Μουσείου- επί πεζοδρομίου- χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας
Δ8: διασταύρωση Σοφ. Βενιζέλου & Ι.Μητσοτάκη		602659.05, 3911294.64	Επί τριγωνικής νησίδας – πλησίον ΟΤ 43 – χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας
Δ9: διασταύρωση Γ. Χρονάκη & Ι.Μητσοτάκη		602698.03, 3911297.02	Έμπροσθεν ΟΤ 39 -επί πεζοδρομίου- χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας

Δ10: διασταύρωση Μινωταύρου & Κορωναίου		602795.64, 3911096.22	Έναντι ΟΤ 36 – πάρκο Θεοτοκόπουλου- επί πεζοδρομίου– χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας
Δ11: διασταύρωση Κορωναίου & Αρκολέοντος		602854.65, 3911119.56	Έμπροσθεν ΟΤ 26 – πάρκο Θεοτοκόπουλου – επί πεζοδρομίου - χωρίς παρεμπόδιση προσβασιμότητας

4 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ – ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Η πληροφοριακή σήμανση ακολουθεί τους κανόνες και τα πρότυπα που τίθενται από την ελληνική νομοθεσία. Ειδικότερα για τη σήμανση πρέπει να ισχύουν τα παρακάτω:

- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας- Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999 με τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις αυτού συμπεριλαμβανομένου του ΝΕΟ ΚΟΚ Ν. 5209/2025.
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων -ΚΣΑ και ΟΜΕΟ-ΣΕΕΟ
- Εγκυκλιος 1/92 Τεχνικές Οδηγίες Κατακόρυφης Σήμανσης Τυπικού Οδικού Δικτύου

Η σήμανση δεν θα επηρεάζει το δίκτυο κίνησης πεζού και οχημάτων.

Η σήμανση δεν θα επηρεάζει τα δίκτυα ΟΚΩ (ΔΕΥΑΗ, ΟΤΕ, ΔΕΗ και άλλων οργανισμών).

Η πινακίδα είναι της μορφής Π-73 (ΚΟΚ), βελοειδής ή όχι, και προβλέπεται για την «Προειδοποίηση κατεύθυνσης οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο στεγασμένο χώρο». Το «καπέλο» του συμβόλου "Ρ" δηλώνει ότι ο χώρος στάθμευσης- σταθμός αυτοκινήτων είναι στεγασμένος.



Εικόνα 3. Ενδεικτική μορφή πινακίδας Π-73 (Πηγή: shma.gr)

Τοποθετείται κατά κανόνα κάθετα προς τον άξονα της οδού ώστε να είναι ορατή από τους οδηγούς.

Η κατασκευή κάθε πληροφοριακής πινακίδας θα γίνεται από φύλλο αλουμινίου πάχους 3mm (χιλ.) σύμφωνα με τις Πρότυπες Τεχνικές Προδιαγραφές Π.Τ.Π. Σ 301-74 Α, Σ 302-74, Σ 303-74,Σ 304-74,Σ305-74, όπως αναφέρονται στο ΦΕΚ τ.Β΄676/1974 και στο ΦΕΚ 954/Β/86.

Οι πληροφοριακές πινακίδες χωροθετούνται επί πεζοδρομίου σε σωληνωτό στύλο (ένα ή δύο) από γαλβανισμένο χάλυβα διαμέτρου 50mm. Τα υλικά συναρμολόγησης και στερέωσης των πινακίδων π.χ. βίδες περικόχλια ροδέλες περιλαίμια κ.α. θα είναι όλα γαλβανισμένα.

Η στήριξη της πινακίδας πάνω στον(-τους) στύλους θα γίνεται με ειδικά πριτσίνια αλουμινίου, βίδες και σφικτήρες για σταθερότητα.

Οι τρύπες που θα γίνονται για την στήριξη των πριτσινιών δεν θα περνάνε ποτέ πάνω από τα γράμματα ή τους αριθμούς.

Στη πίσω πλευρά της κάθε πληροφοριακής πινακίδας η οποία (πίσω πλευρά) θα είναι βαμμένη με χρώμα γκρι θα αναγράφονται και τα εξής:

α) Τα εκ του νόμου προβλεπόμενα, β) Στοιχεία του Κυρίου και του Ανάδοχου του Έργου, γ) Ημερομηνία κατασκευής-τοποθέτησης της πινακίδας.

Η μεμβράνη που θα επικολλάται επί του αλουμινίου θα είναι αντανακλαστική Τύπου ΙΙΙ και σύμφωνα με την προδιαγραφή Σ-310 και Σ-311 του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (.Φ.Ε.Κ.954/31-12-1986 και το ΦΕΚ Β' 953/24-10-1997).

Η προστατευτική μεμβράνη χωρίς την κόλλα θα πρέπει να έχει ελάχιστο σημείο τήξης τους 270οC.

Το χρώμα των γραμμάτων και αριθμών μπορεί να είναι λευκό/ κίτρινο.

Καθώς υπάρχουν πολλές περιπτώσεις βανδαλισμών προτείνεται όπου κρίνεται σκόπιμο η επικάλυψη με διαφανή μεμβράνη anti-graffiti, συμβατή με την αντανακλαστική του υποβάθρου.

Η κάτω ακμή της κάθε πληροφοριακής πινακίδας θα πρέπει να απέχει κατά κανόνα 2,20μ. από το έδαφος (για απρόσκοπτη διέλευση πεζών εφόσον βρίσκεται επί πεζοδρομίου).

Εφόσον η πινακίδα δεν τοποθετείται επί δημοσίου χώρου αλλά πακτώνεται σε παρακείμενα κτίρια θα πρέπει να τηρούνται οι άνω προυποθέσεις ελεύθερου ύψους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΠΙΝΑΚΙΔΑΣ

Ακολουθεί υπόδειγμα υφιστάμενης πληροφοριακής πινακίδας στη θέση Δ9 με τη βασική μορφή πληροφοριών βελοειδούς διάταξης.



Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, για λόγους βελτίωσης της καθοδήγησης προς τον ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, εισηγούμαστε:

Εισηγούμαστε:

- Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων σήμανσης καθοδήγησης προς το χώρο στάθμευσης αυτοκίνητων «Θεοτοκόπουλος» - City Center parking στα σημεία που αποτυπώνονται παραπάνω.

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.

Στην εισήγηση του θέματος προέβη η κα. Χαιρέτη και ανέλυσε την πρόταση της επιχείρησης για την τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων του σταθμού αυτοκινήτων καθώς και τα σημεία τοποθέτησης τους για την ενημέρωση των πελατών του. Ακολούθησε συζήτηση για την τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων και προτείνετε η τοποθέτηση πινακίδων στα εξής σημεία: α) στην διασταύρωση των οδών Δ. Μποφώρ και Επιμενίδου (έναντι Μεγάρου Φυτάκη) β) στην διασταύρωση των οδών Λ. Βύρωνος και Αλμυρού γ) Επί της οδού Μητσοτάκη πλησίοων της συμβολής με την οδό Χρονάκη, δ) στην διασταύρωσή των οδών Γ. Χρονάκη και Ι. Μητσοτάκη, ε) στην διασταυρωση των οδών Κορωναίου και Αρκολέωντος.

Πρόταση προς το Δημοτικό Συμβούλιο

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων της επιχείρησης στα εξής σημεία: α) στην διασταύρωση των οδών Δ. Μποφώρ και Επιμενίδου (έναντι Μεγάρου Φυτάκη) β) στην διασταύρωση των οδών Λ. Βύρωνος και Αλμυρού γ) Επί της οδού Μητσοτάκη πλησίον της συμβολής με την οδό Γ. Χρονάκη, δ) στην διασταύρωσή των οδών Γ. Χρονάκη και Ι. Μητσοτάκη, ε) στην διασταύρωση των οδών Κορωναίου και Αρκολέωντος.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Ηρακλείου για τη σημειακή βελτίωση της κίνησης πεζών και των ευάλωτων χρηστών.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (9/2026), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

Α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,

Β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,

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

Δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,

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

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αίτημα για την εξέταση προσθήκης διάβασης πεζών στη λεωφόρο Δημοκρατίας πλησίον εξόδου Πάρκου Γεωργιάδη και χώρου στάσης Τουριστικών Λεωφορείων, λόγω συχνής παρουσίας και διέλευσης πεζών, η οποία σήμερα πραγματοποιείται με σχετική ανασφάλεια λόγω μετατόπισης της υφιστάμενης διάβασης σε θέση δυτικότερα.

Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την προσωρινή άμβλυνση μέρους των ζητημάτων της εξεταζόμενης θέσης με προσθήκη διάβασης πεζών.

Β. Περιγραφή βασικών υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών

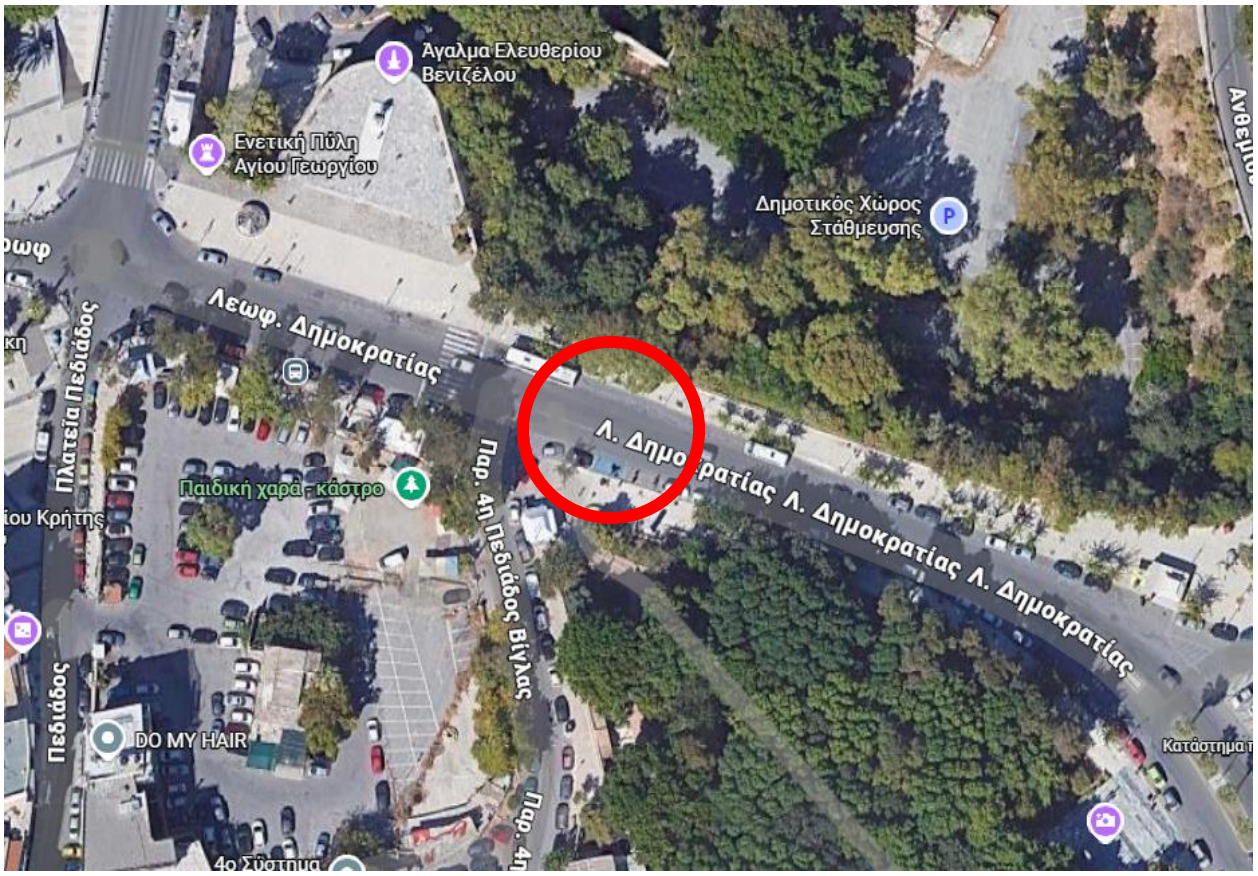
Ακολουθεί σύντομη περιγραφή της εξεταζόμενης θέσης.

Η υπό αξιολόγηση θέση βρίσκεται στη Λεωφόρο Δημοκρατίας, πλησίον της διασταύρωσης αυτής με την 4η πάροδο Πεδιάδος Βίγλας και του Πάρκου Γεωργιάδη, όπως φαίνεται στις εικόνες παρακάτω.





Εικόνες 4 και 5. όψεις της οδού στο σημείο ελέγχου



Εικόνα 6. εντοπισμός ευρύτερης περιοχής και εξεταζόμενης θέσης

Στην ανωτέρω θέση όπως σημειώνεται στην εικόνα 3 εντοπίζεται συστηματική και συχνή διέλευση πεζών καθώς αποτελεί κρίσιμο σημείο έμπροσθεν στάσης Τουριστικών Λεωφορείων και έμπροσθεν εισόδου/ εξόδου του Κοινόχρηστου Χώρου του Πάρκου Γεωργιάδη και πλησίον παιδικής χαράς, χώρου στάθμευσης, κοινόχρηστου χώρου (Άγαλμα Ελ. Βενιζέλου).

Η εμφαινόμενη διάβαση πεζών στα δυτικά της άνω θέσης έχει μετακινηθεί κατά περίπου 30μ. δυτικότερα σε θέση έμπροσθεν του αγάλματος Ελ. Βενιζέλου στο πλαίσιο του έργου ανάπλασης της Πλατείας Ελευθερίας.

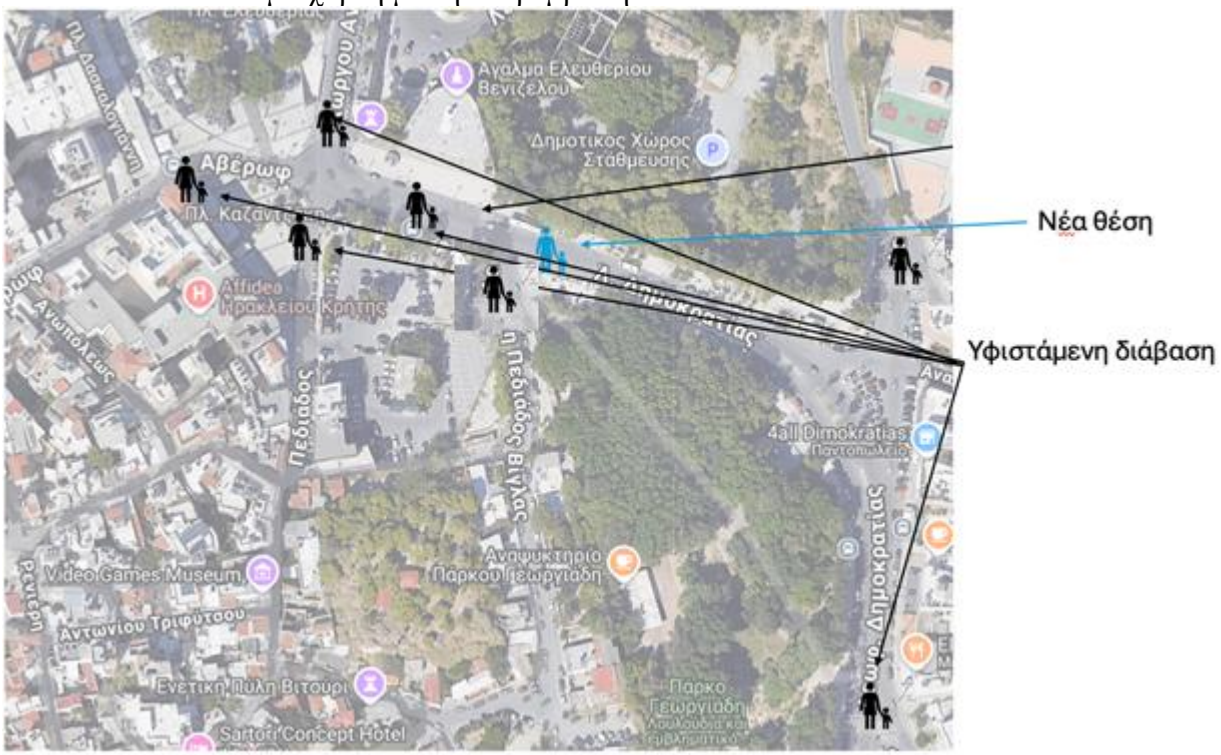
Μετά από αίτημα για τοποθέτηση διάβασης στο σημείο και αυτοψία του τμήματος στην περιοχή εντοπίστηκε η αυξημένη συχνότητα διάσχισης πεζών από το σημείο και η ανάγκη προστασίας πεζών δια της προσθήκης διάβασης στο σημείο.
Σημειώνεται ότι προ του σημείου εκατέρωθεν υπάρχει επισήμανση ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω όπως στο σύνολο της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου ενώ εντοπίζονται πεζοδρόμια ικανού πλάτους (>2,0μ.) εκατέρωθεν. Η λεωφόρος Δημοκρατίας είναι αμφίδρομη με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και μεταβλητό πλάτος 10,50μ. έως 13,00μ. Εκατέρωθεν της οδού οριοθετείται στάθμευση για τουριστικά λεωφορεία (βόρεια) και για μοτοσυκλέτες και ΙΧ αυτοκίνητα (νότια). Είναι δημοτική οδός.
Στο εξεταζόμενο σημείο και σε ακτίνα 150 μ. εκατέρωθεν αυτού οι χρήσεις γης που εντοπίζονται είναι κοινόχρηστοι χώροι-πλατεία και πάρκο, ανοικτοί χώροι, παιδική χαρά, χώρος στάθμευσης κ.α.
Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Παλιάς Πόλης επίκειται η αναβάθμιση της συμβολής στην Ανάληψη (συμβολή Λ. Δημοκρατίας και Ανθεμίου και Αναλήψεως, απόσταση περί τα 120μ. από την εξεταζόμενη θέση) και η αναβάθμιση της συμβολής των Λ. Δημοκρατίας και Αβέρωφ (περί τα 75μ. από την εξεταζόμενη θέση).

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση

Αξιολογώντας τα ανωτέρω (Εν. Β του παρόντος), κρίνονται σκόπιμα τα παρακάτω- ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια των πεζών μετακινούμενων στην περιοχή- μέχρι και τις οριστικές παρεμβάσεις από το σύνολο των σχεδιασμών ανάπλασης των οδών:

- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στο σημείο που παρουσιάζεται στον κατωτέρω χάρτη με οριζόντια σήμανση και κατακόρυφη σήμανση Π-21 με πρόσθετη προστασία αυτών τόσο με πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια (στα 4 σημεία περιμετρικά κάθε διάβασης για διασφάλιση της απαγόρευσης στάσης- στάθμευσης επί αυτής) όσο και με ανακλαστήρες οδοστρώματος επί της διάβασης.

Ακολουθεί απόσπασμα χάρτη με την παρέμβαση.





Προτεινόμενο σχέδιο.

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

- Την Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στο σημείο που παρουσιάζεται στον κατωτέρω χάρτη με οριζόντια σήμανση και κατακόρυφη σήμανση Π-21.

- Τοποθέτηση πλαστικών επαναφερόμενων οριοδεικτών (στα 4 σημεία περιμετρικά κάθε διάβασης.

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

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Πρόταση προς το Δημοτικό Συμβούλιο

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Ηρακλείου για τη σημειακή βελτίωση της κίνησης πεζών και των ευάλωτων χρηστών όπως αποτυπώνεται στον συν. σχέδιο 1.

ΘΕΜΑ 2ο: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Ηρακλείου για τη σημειακή βελτίωση της κίνησης πεζών και των ευάλωτων χρηστών – Περιοχή Μελέτης Λ. Κνωσού.

Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

Η πόλη του Ηρακλείου μέχρι και σήμερα (9/2026), με εξαίρεση την Παλιά Πόλη (τμήμα εντός Τειχών), δεν διαθέτει θεσμοθετημένη και εν ισχύ Κυκλοφοριακή Μελέτη και ως εκ τούτου οι όποιες ρυθμίσεις ισχύουν σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα έχουν προκύψει ή προκύπτουν σύμφωνα με τα κάτωθι:

Α) τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ αναφορικά με την ιεράρχηση του δικτύου,

Β) τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των ενεργών πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής,

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

Δ) τις παρεμβάσεις μόνιμων κατοίκων λόγω εντοπισμού ελλείψεων, αστοχιών ή άλλων προβληματικών οι οποίες προωθούνται- αξιολογούνται και διαχειρίζονται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Τμ. Κυκλοφορίας,

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

Στην παραπάνω κατεύθυνση, το Τμήμα μας έχει λάβει αιτήματα για την εξέταση προσθήκης διάβασης πεζών στη λεωφόρο Κνωσού αφενός πλησίον 13ου Νηπιαγωγείου και αφετέρου σε άλλα μεμονωμένα σημεία κατά μήκος της οδού λόγω συχνής παρουσίας και μη οριοθετημένης διέλευσης πεζών.

Με την παρούσα τεχνική έκθεση το τμήμα μας επιχειρεί την προσωρινή άμβλυνση μέρους των ζητημάτων ασφαλούς διάσχισης της Λ. Κνωσού και καθέτων αυτής με προσθήκη διαβάσεων πεζών και επιβεβαίωση του ορίου ταχύτητας σε αυτή σε 30χλμ/ω.

Β. Περιγραφή βασικών υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών

Η Λεωφόρος Κνωσού αποτελεί έναν από τους βασικούς οδικούς άξονες της πόλης του Ηρακλείου, ο οποίος συνδέει την κεντρική περιοχή της πόλης με τις νοτιότερες συνοικίες και σε συνέχειά με τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού και την ευρύτερη περιοχή νοτίως του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Η οδός εντάσσεται στο τριτεύον εθνικό οδικό δίκτυο, ενώ λειτουργικά αποτελεί σημαντική αστική αρτηρία του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου.

Παρά τον κυκλοφοριακό της χαρακτήρα και τη σημασία της για τη διαμπερή και εν μέρει την υπερτοπική κυκλοφορία, η Λ. Κνωσού διέρχεται στο μεγαλύτερο τμήμα της από πλήρως ανεπτυγμένο αστικό περιβάλλον, παρουσιάζοντας έντονη παρόδια δραστηριότητα και σημαντική παρουσία πεζών.

Η Λ. Κνωσού είναι αμφίδρομη οδός με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και λωρίδα ποδηλάτου εκατέρωθεν με κεντρική διαχωριστική νησίδα. Στην παρούσα κατάσταση η κυκλοφορία πραγματοποιείται σε μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και στάθμευση εκατέρωθεν ενώ κατά μήκος αυτής εντοπίζονται ισόπεδοι κόμβοι κυκλικής κίνησης σε σημεία (1_Λ. Κνωσού & Κακριδή/ Χατζάκη, 2_Λ. Κνωσού & ΕΠΟΝ, 3_ Λ. Κνωσού & Θ. Σκουλά/ Αρτέμιδος, 4_Λ. Κνωσού & Νάθενα).

Κατά μήκος της οδού εντοπίζεται υψηλή ανάμιξη χρήσεων γης, μεταξύ των οποίων κατοικία, καταστήματα τοπικού και υπερτοπικού εμπορίου, επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής, υπηρεσίες και εγκαταστάσεις

υπερτοπικής εμβέλειας, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, πάρκα, κοινόχρηστοι χώροι και λοιπές δραστηριότητες που δημιουργούν καθημερινές μετακινήσεις και ανάγκες εγκάρσιας διάσχισης της λεωφόρου.

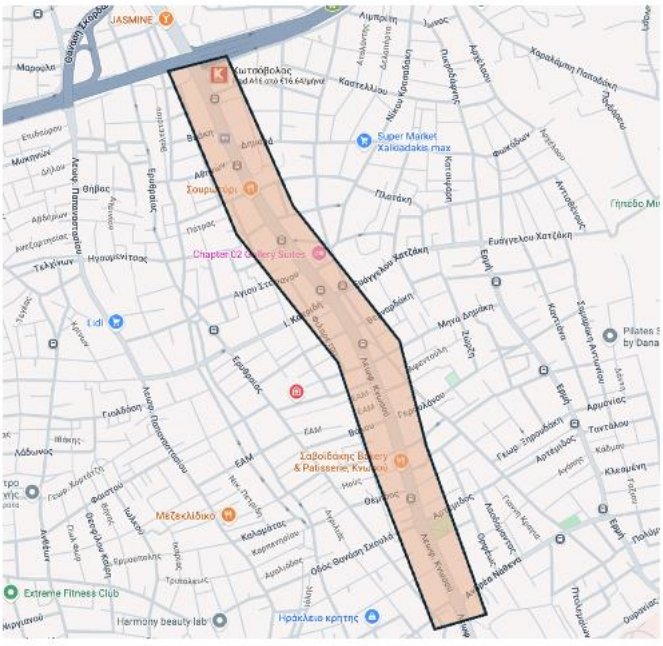
Η συνύπαρξη του αρτηριακού χαρακτήρα της οδού με την έντονη παρόδια δραστηριότητα αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό της λειτουργίας της. Η Λ. Κνωσού δεν εξυπηρετεί αποκλειστικά τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία κατά μήκος του άξονα, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί τμήμα του καθημερινού αστικού χώρου των κατοίκων, εργαζομένων, μαθητών και λοιπών χρηστών της περιοχής. Ως εκ τούτου, παρουσιάζονται σημαντικές ανάγκες εγκάρσιας κίνησης πεζών μεταξύ των χρήσεων που αναπτύσσονται εκατέρωθεν της οδού.

Ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει η παρουσία σχολικών εγκαταστάσεων, μεταξύ των οποίων το 13ο Νηπιαγωγείο Ηρακλείου, για το οποίο έχουν υποβληθεί στο Δήμο αιτήματα για τη διερεύνηση δυνατότητας δημιουργίας διάβασης πεζών πλησίον αυτού.

Κατόπιν των ανωτέρω αιτημάτων και της εξέτασης των συνθηκών κατά μήκος της Λ. Κνωσού, διαπιστώνεται ότι το ζήτημα της ασφαλούς διάσχισης δεν περιορίζεται αποκλειστικά στη συγκεκριμένη σχολική εγκατάσταση, αλλά αφορά και άλλα επιμέρους σημεία του άξονα στα οποία συγκεντρώνονται χρήσεις και δραστηριότητες που δημιουργούν συστηματικές κινήσεις πεζών.

Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο της παρούσας εξετάζονται επιλεγμένα σημεία κατά μήκος της Λ. Κνωσού – στο τμήμα της από τη συμβολή της με τον Α/Κ ΒΟΑΚ έως και τον ΚΚΚ Λ. Κνωσού & Νάθενα- στα οποία κρίνεται αναγκαία η σημειακή βελτίωση των συνθηκών κίνησης και διάσχισης των πεζών, χωρίς μεταβολή της βασικής κυκλοφοριακής λειτουργίας και της υφιστάμενης διατομής της οδού.

Απόσπασμα Περιοχής υπό αξιολόγηση ακολουθεί:



Εικόνα 7. Απόσπασμα χάρτη με την περιοχή προς αξιολόγηση

Στην παρούσα φάση, κατά μήκος του εξεταζόμενου τμήματος της Λ. Κνωσού εντοπίζονται συνολικά δεκατρείς (13) υφιστάμενες διαβάσεις πεζών για την εγκάρσια διάσχιση της λεωφόρου, καθώς και μεμονωμένες διαβάσεις πεζών στις κάθετες οδούς.

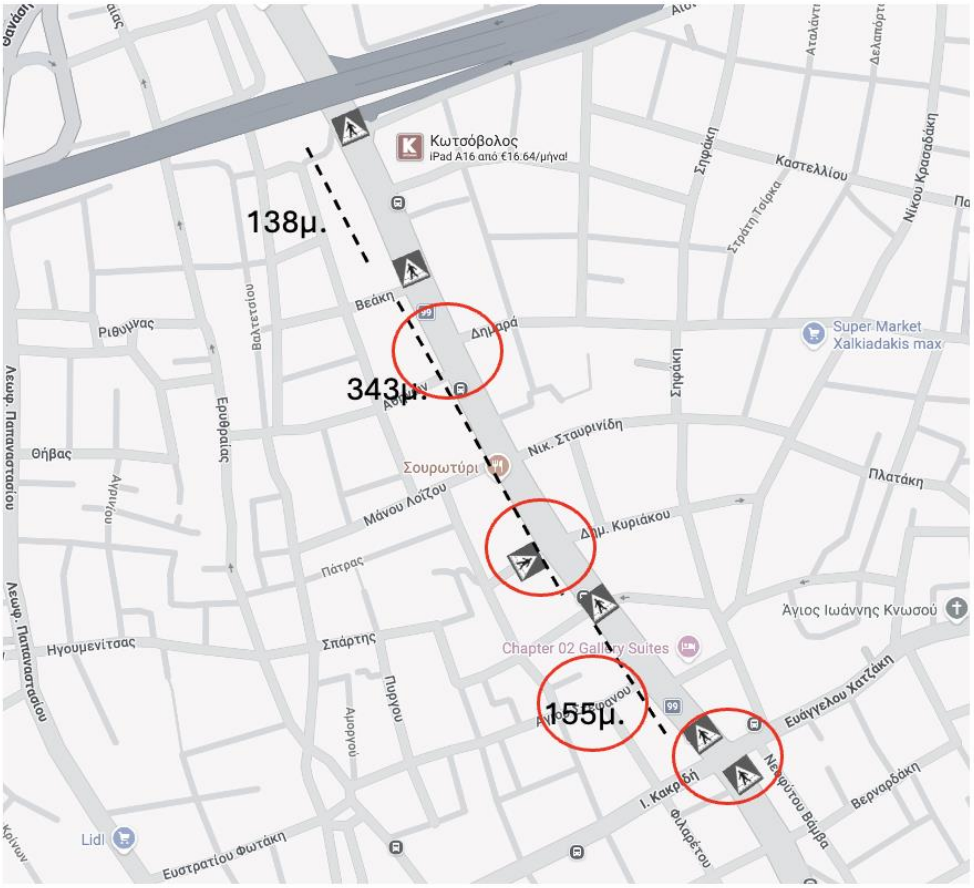
Από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης προκύπτει ότι η κατανομή των οργανωμένων σημείων διάσχισης δεν είναι ομοιόμορφη σε όλο το μήκος του άξονα. Ειδικότερα, εντοπίζονται διαδοχικές

υφιστάμενες διαβάσεις μεταξύ των οποίων η μεταξύ τους απόσταση υπερβαίνει τα 150 μ., με αποτέλεσμα σε επιμέρους τμήματα της λεωφόρου να μην παρέχεται σε εύλογη απόσταση οργανωμένο σημείο ασφαλούς εγκάρσιας διάσχισης των πεζών.

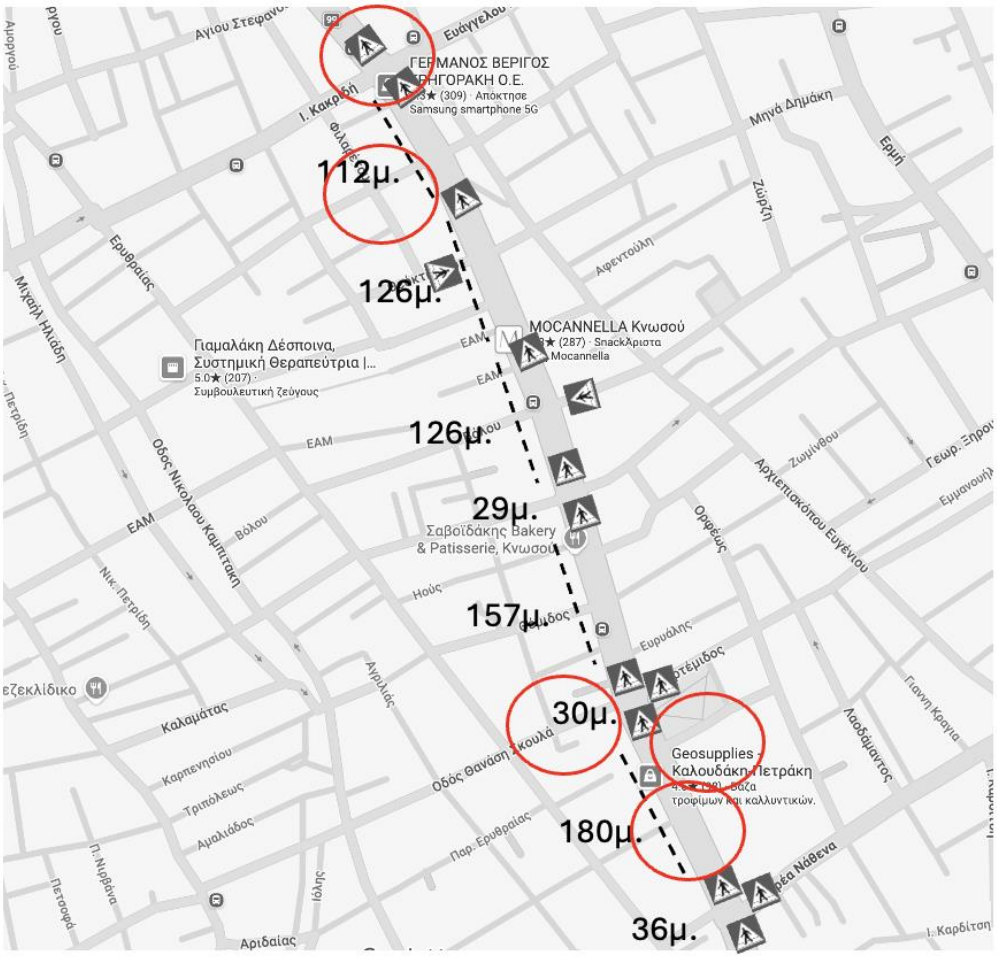
Παράλληλα, από την εξέταση της ευρύτερης λειτουργίας της Λ. Κνωσού, των παρόδιων χρήσεων γης και των παρατηρούμενων κινήσεων πεζών, εντοπίζονται συγκεκριμένα σημεία στα οποία κρίνεται σκόπιμη η συμπλήρωση των υφιστάμενων διαβάσεων. Ενδεικτικά, ανάγκη διερεύνησης νέων ή συμπληρωματικών σημείων διάσχισης εντοπίζεται στις ακόλουθες περιοχές:

- επί της Λ. Κνωσού πλησίον της συμβολής με την οδό Δημαρά και έμπροσθεν του καταστήματος Public,
- επί της Λ. Κνωσού πλησίον της συμβολής με την οδό Δήμ. Κυριακού έμπροσθεν 13ου Νηπιαγωγείου,
- στην οδό Βασιλείου Πατρικίου πλησίον υπεραγοράς τροφίμων,
- στην οδό Ι. Κουνάλη πλησίον του Πάρκου Μικράς Ασίας,
- επί της Λ. Κνωσού πλησίον Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας και έτερης οδού εξυπηρέτησης της ΔΟΥ Ηρακλείου.

Πρόσθετο στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη για την επιλογή των σημείων είναι η διαμόρφωση της κεντρικής διαχωριστικής νησίδας της Λ. Κνωσού. Η νησίδα διακόπτεται σε επιμέρους θέσεις κατά μήκος της λεωφόρου, σε αρκετές από τις οποίες παρατηρείται ήδη στην πράξη εγκάρσια κίνηση πεζών.



Εικόνα 8. Εντοπισμός ανωτέρω θέσεων στο τμήμα της Λ. Κνωσού από Α/Κ ΒΟΑΚ έως ΚΚΚ Λ. Κνωσού & Χατζάκη



Εικόνα 9. Εντοπισμός ανωτέρω θέσεων στο τμήμα της Λ. Κνωσού από ΚΚΚ Λ. Κνωσού & Χατζάκη έως ΚΚΚ Λ. Κνωσού & Νάθενα

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις - Αιτιολόγηση| Εισήγηση

Αξιολογώντας τα ανωτέρω (Εν. Β του παρόντος), κρίνονται σκόπιμα τα παρακάτω- ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια των πεζών μετακινούμενων στην περιοχή- μέχρι και τις οριστικές παρεμβάσεις από το σύνολο των σχεδιασμών ανάπλασης των οδών:

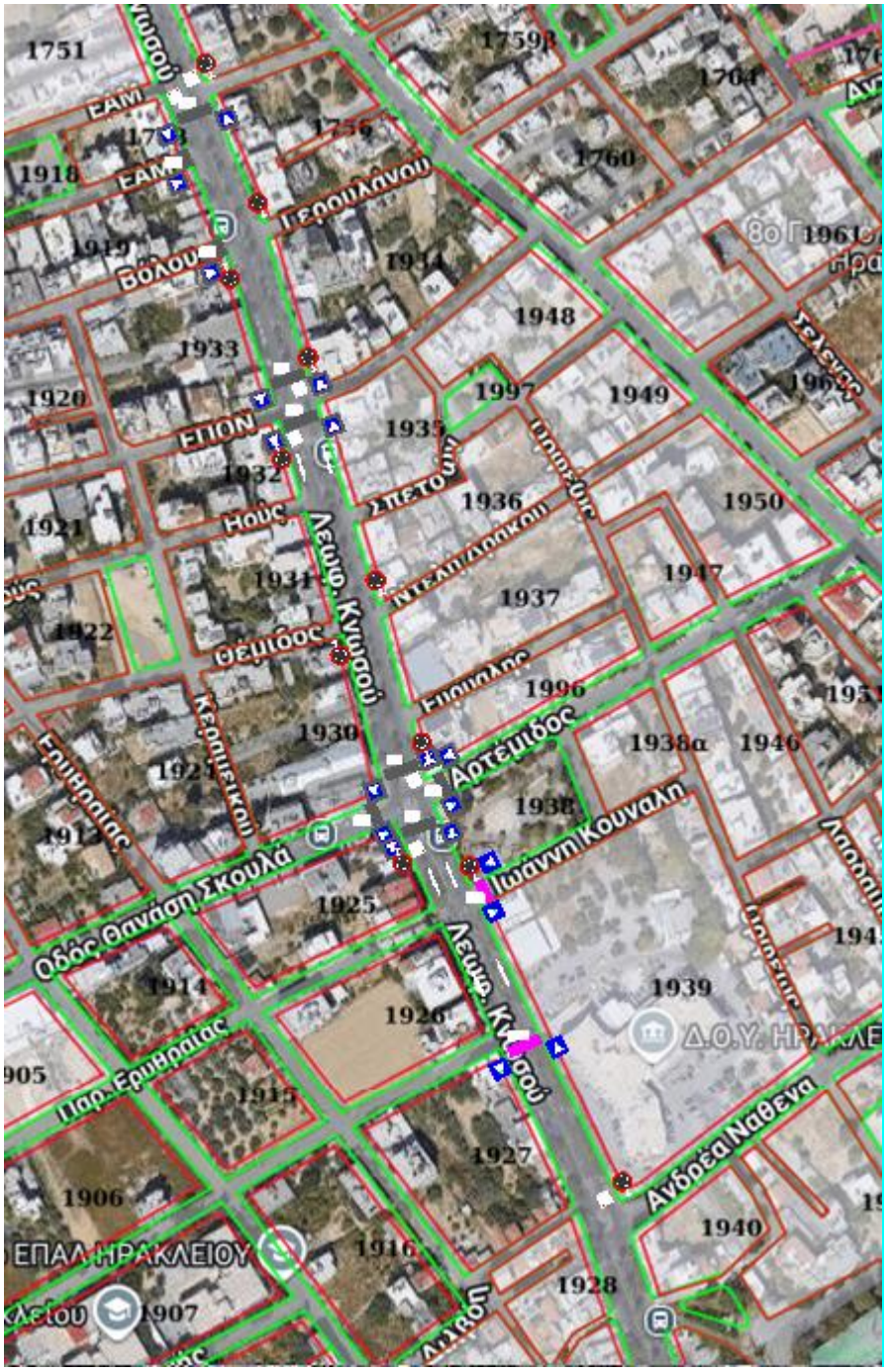
- Νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω στην Λ. Κνωσού με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση (Ρ-32, 30χλμ/ω),
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στα σημεία που παρουσιάζονται στον κατωτέρω χάρτη με οριζόντια σήμανση και κατακόρυφη σήμανση Π-21 με πρόσθετη προστασία αυτών τόσο με πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια (στα 4 σημεία περιμετρικά κάθε διάβασης για διασφάλιση της απαγόρευσης στάσης- στάθμευσης επί αυτής) όσο και με ανακλαστήρες οδοστρώματος επί της εγκάρσιας οριζόντιας γραμμής προ της διάβασης:
    - επί της Λ. Κνωσού πλησίον της συμβολής με την οδό Δημαρά και έμπροσθεν του καταστήματος Public,
    - Επί της οδού Αθηνών πλησίον καταστήματος Public,
    - επί της Λ. Κνωσού πλησίον της συμβολής με την οδό Δήμ. Κυριακού έμπροσθεν 13ου Νηπιαγωγείου,
    - στην οδό Βασιλείου Πατρικίου πλησίον υπεραγοράς τροφίμων,
    - στην οδό Ι. Κουνάλη πλησίον του Πάρκου Μικράς Ασίας,

- επί της Λ. Κνωσού πλησίον Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας και έτερης οδού εξυπηρέτησης της ΔΟΥ Ηρακλείου.

Ακολουθεί απόσπασμα χάρτη με τις προτεινόμενες θέσεις των παρεμβάσεων και τη σχετική σήμανση.



Προτεινόμενο σχέδιο Α



Προτεινόμενο σχέδιο Β

Σύμφωνα με την παραπάνω κυκλοφοριακή ανάλυση, εισηγούμαστε:

-Την τοποθέτηση νέου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω στην Λ. Κνωσού με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση (Ρ-32, 30χλμ/ω),

-Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στα σημεία που παρουσιάζονται στον κατωτέρω χάρτη με οριζόντια σήμανση και κατακόρυφη σήμανση Π-21 με πρόσθετη προστασία αυτών τόσο με πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια (στα 4 σημεία περιμετρικά κάθε διάβασης για διασφάλιση της απαγόρευσης στάσης- στάθμευσης επί αυτής) όσο και με ανακλαστήρες οδοστρώματος επί της εγκάρσιας οριζόντιας γραμμής προ της διάβασης:

- επί της Λ. Κνωσού πλησίον της συμβολής με την οδό Δημαρά και έμπροσθεν του καταστήματος Public,
- Επί της οδού Αθηνών πλησίον καταστήματος Public,
- επί της Λ. Κνωσού πλησίον της συμβολής με την οδό Δημ. Κυριακού έμπροσθεν 13ου Νηπιαγωγείου,
- στην οδό Βασιλείου Πατρικίου πλησίον υπεραγοράς τροφίμων,
- στην οδό Ι.Κουνάλη πλησίον του Πάρκου Μικράς Ασίας,
- επί της Λ. Κνωσού πλησίον Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας και έτερης οδού εξυπηρέτησης της ΔΟΥ Ηρακλείου.

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

Δεν μεταβάλλεται επιπλέον οτιδήποτε αφορά στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων.

Πρόταση προς το Δημοτικό Συμβούλιο

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Ηρακλείου για τη σημειακή βελτίωση της κίνησης πεζών και των ευάλωτων χρηστών στην περιοχή της Λ. Κνωσού όπως αποτυπώνονται στα συν. σχέδια 2Α και 2Β.

ΘΕΜΑ 3ο: Εισήγηση σχετικά με το αίτημα τοποθέτησης κατευθυντήριων πληροφοριακών πινακίδων για το φαρμακείο της κ. Μαστρογιαννάκη Κάλλια, επί της οδού Ιλιάδος 18, στην περιοχή Γιόφυρος.

Αίτημα με αρ. πρωτ. 79962/07-08-2026

Με την ανωτέρω σχετική ηίτηση, η κ. Μαστρογιαννάκη Κάλλιας, ιδιοκτήτρια φαρμακείου που βρίσκεται επί της οδού Ιλιάδος αρ. 18, στην περιοχή Γιόφυρος, ζητά την έγκριση τοποθέτησης δύο κατευθυντήριων πληροφοριακών πινακίδων, με την ένδειξη «ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ» και κατεύθυνση προς την επιχείρησή της. Συγκεκριμένα, η αιτούμενη σήμανση προτείνεται να τοποθετηθεί στις δύο βασικές οδικές προσβάσεις προς το φαρμακείο, στις συμβολές της οδού Ιλιάδος με τη Λεωφόρο 62 Μαρτύρων και την οδό Μενελάου Παρλαμά.
Το ζήτημα της τοποθέτησης ενδεικτικών πληροφοριακών πινακίδων ρυθμίζεται από την υπ' αρ. 39895/16-07-2026 Κοινή Υπουργική Απόφαση, (Άρθρο 1, παράγραφος 4, περίπτωση ιδ) *«Σε ειδικές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για καταστήματα που πωλούν είδη ή παρέχουν υπηρεσίες άμεσης ανάγκης, ιδίως φαρμακεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά εργαστήρια, πολυϊατρεία, νοσοκομεία, πρατήρια καυσίμων, η τοποθέτηση ενδεικτικών πινακίδων σήμανσης, και σε κάθε περίπτωση όχι διαφήμισης, μπορεί να επιτραπεί, μετά από προηγούμενη άδεια του Δημοτικού Συμβουλίου, κατά την περ. β της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2946/2001».*
Για τις ανάγκες της παρούσας εισήγησης, ως ενδεικτική κατευθυντήρια πινακίδα νοείται πινακίδα μορφής βέλους, η οποία φέρει την ένδειξη «ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ» και υποδεικνύει την κατεύθυνση προς συγκεκριμένο φαρμακείο.
Κατόπιν εξέτασης του αιτήματος, η Υπηρεσία μας εισηγείται τη μη έγκριση της τοποθέτησης των αιτούμενων πινακίδων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:
1. Επιβάρυνση του κοινόχρηστου χώρου και ενιαία αντιμετώπιση παρόμοιων αιτημάτων
Η έγκριση της τοποθέτησης πληροφοριακών πινακίδων για την υπόδειξη της θέσης μιας μεμονωμένης ιδιωτικής επιχείρησης θα μπορούσε να οδηγήσει στην υποβολή αντίστοιχων αιτημάτων από μεγάλο

αριθμό επαγγελματικών δραστηριοτήτων, όπως φαρμακεία, ιατρεία, διαγνωστικά κέντρα και λοιπές επιχειρήσεις παροχής των υπηρεσιών που αναφέρονται στην ανωτέρω διάταξη.
Η ενδεχόμενη πολλαπλασιαστική εφαρμογή μιας τέτοιας πρακτικής θα είχε ως αποτέλεσμα την αυξανόμενη εγκατάσταση πινακίδων στον κοινόχρηστο χώρο, με πιθανές επιπτώσεις στην αισθητική του αστικού περιβάλλοντος, στην ομοιομορφία της οδικής πληροφόρησης και στη συνολική εικόνα του οδικού δικτύου.
Επιπλέον, η εξέταση παρόμοιων αιτημάτων θα πρέπει να διέπεται από ενιαία και αντικειμενικά κριτήρια, ώστε να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων και να αποφεύγεται η αποσπασματική τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων.
2. Αποφυγή υπερβολικής και δυνητικά παραπλανητικής οδικής πληροφόρησης
Η τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων που υποδεικνύουν την κατεύθυνση προς συγκεκριμένες επιχειρήσεις εντός του αστικού ιστού ενδέχεται να αυξήσει τον όγκο της πληροφορίας που απευθύνεται στους οδηγούς, ιδίως σε οδούς με αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο. Η οδική σήμανση θα πρέπει να παρέχει σαφή, αναγκαία και εύκολα αντιληπτή πληροφόρηση, χωρίς να δημιουργεί σύγχυση ή να αποσπά την προσοχή των οδηγών.
Ειδικότερα, στην εξεταζόμενη περίπτωση, η τοποθέτηση πινακίδας με την ένδειξη «ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ» στη Λεωφόρο 62 Μαρτύρων, με βέλος προς την οδό Ιλιάδος, θα μπορούσε να δημιουργήσει την εντύπωση ότι για την εξεύρεση φαρμακείου απαιτείται η συγκεκριμένη εκτροπή της πορείας. Ωστόσο, επί της ίδιας της Λεωφόρου 62 Μαρτύρων λειτουργούν επίσης φαρμακεία. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη πληροφοριακή ένδειξη δεν θα αποτύπωνε με πληρότητα την υφιστάμενη κατάσταση και ενδέχεται να μην εξυπηρετούσε με σαφήνεια τον σκοπό της.
3. Μη τεκμηρίωση αναγκαιότητας της αιτούμενης σήμανσης
Η αιτούμενη σήμανση αφορά την υπόδειξη της θέσης μιας συγκεκριμένης ιδιωτικής επιχείρησης εντός του αστικού ιστού, όπου υφίσταται ήδη οργανωμένο οδικό δίκτυο και πληθώρα διαθέσιμων μέσων εντοπισμού προορισμών. Η θέση του φαρμακείου μπορεί να εντοπιστεί μέσω ψηφιακών υπηρεσιών χαρτογράφησης και συστημάτων πλοήγησης, καθώς και μέσω διαδικτυακών αναζητήσεων. Παράλληλα, η δυνατότητα πρόσβασης στο φαρμακείο δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την ύπαρξη ειδικής κατευθυντήριας πινακίδας, δεδομένου ότι η επιχείρηση βρίσκεται σε υφιστάμενο αστικό οδικό δίκτυο και όχι σε απομονωμένη ή δυσπρόσιτη περιοχή.

Με βάση τα παραπάνω, δεν τεκμηριώνεται, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, ειδική ανάγκη για την τοποθέτηση των αιτούμενων πινακίδων, η οποία να δικαιολογεί την πρόσθετη επιβάρυνση του κοινόχρηστου χώρου και την αύξηση του όγκου μη αναγκαίων πληροφοριών στο δίκτυο σήμανσης της Πόλης.

Κατόπιν των ανωτέρω, η Υπηρεσία μας εισηγείται τη μη έγκριση του αιτήματος της κ. Μαστρογιαννάκη Κάλλιας, που αφορά την τοποθέτηση δύο κατευθυντήριων πληροφοριακών πινακίδων για την υπόδειξη της θέσης του φαρμακείου της επί της οδού Ιλιάδος 18, στις συμβολές της οδού Ιλιάδος με τη Λεωφόρο 62 Μαρτύρων και την οδό Μενελάου Παρλαμά, για τους λόγους που αναπτύχθηκαν ανωτέρω.

Πρόταση προς το Δημοτικό Συμβούλιο

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά με την εισήγηση της Υπηρεσίας για την μη έγκριση του αιτήματος που αφορά την τοποθέτηση δύο κατευθυντήριων πληροφοριακών πινακίδων για την υπόδειξη της θέσης του φαρμακείου.

ΘΕΜΑ 4ο: Κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά την παραχώρηση θέσης στάθμευσης επί της οδού Έβανς για το Αυτοτελές Γραφείο Προστασίας Ανηλίκων θυμάτων.

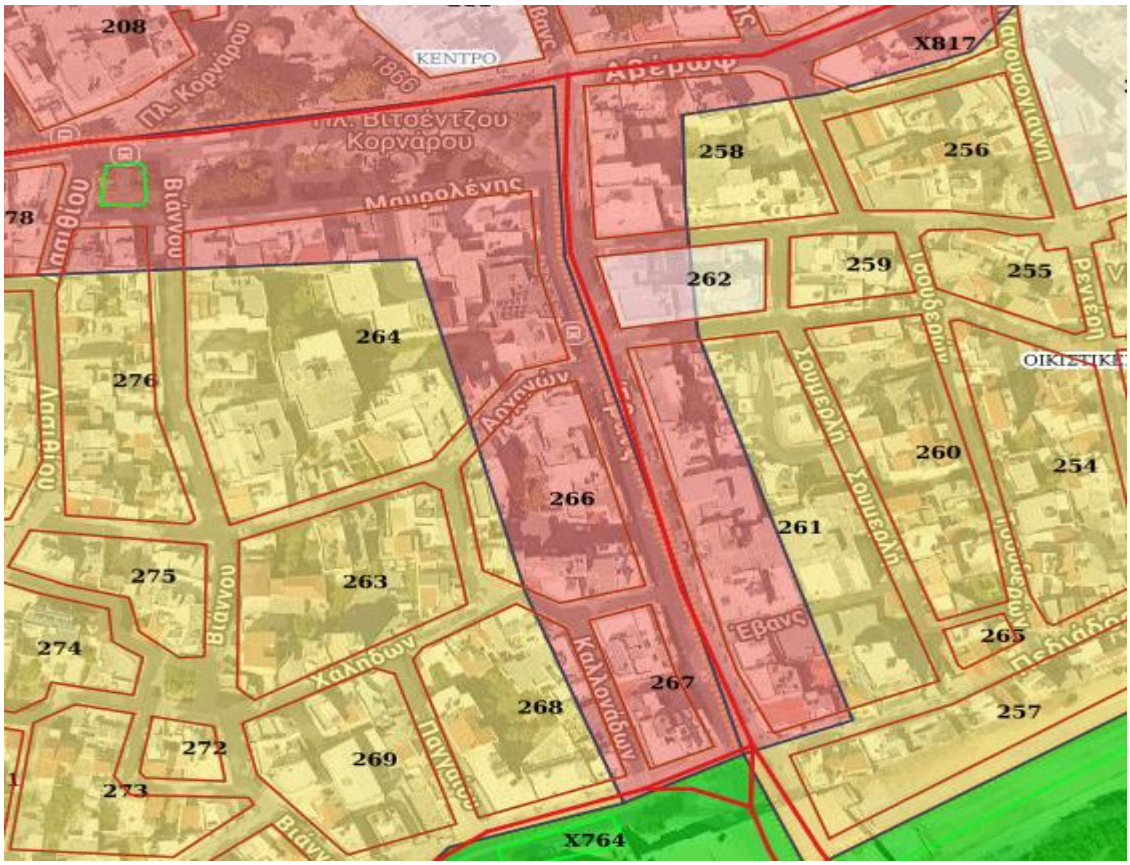
Α. Εισαγωγικό πλαίσιο

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.

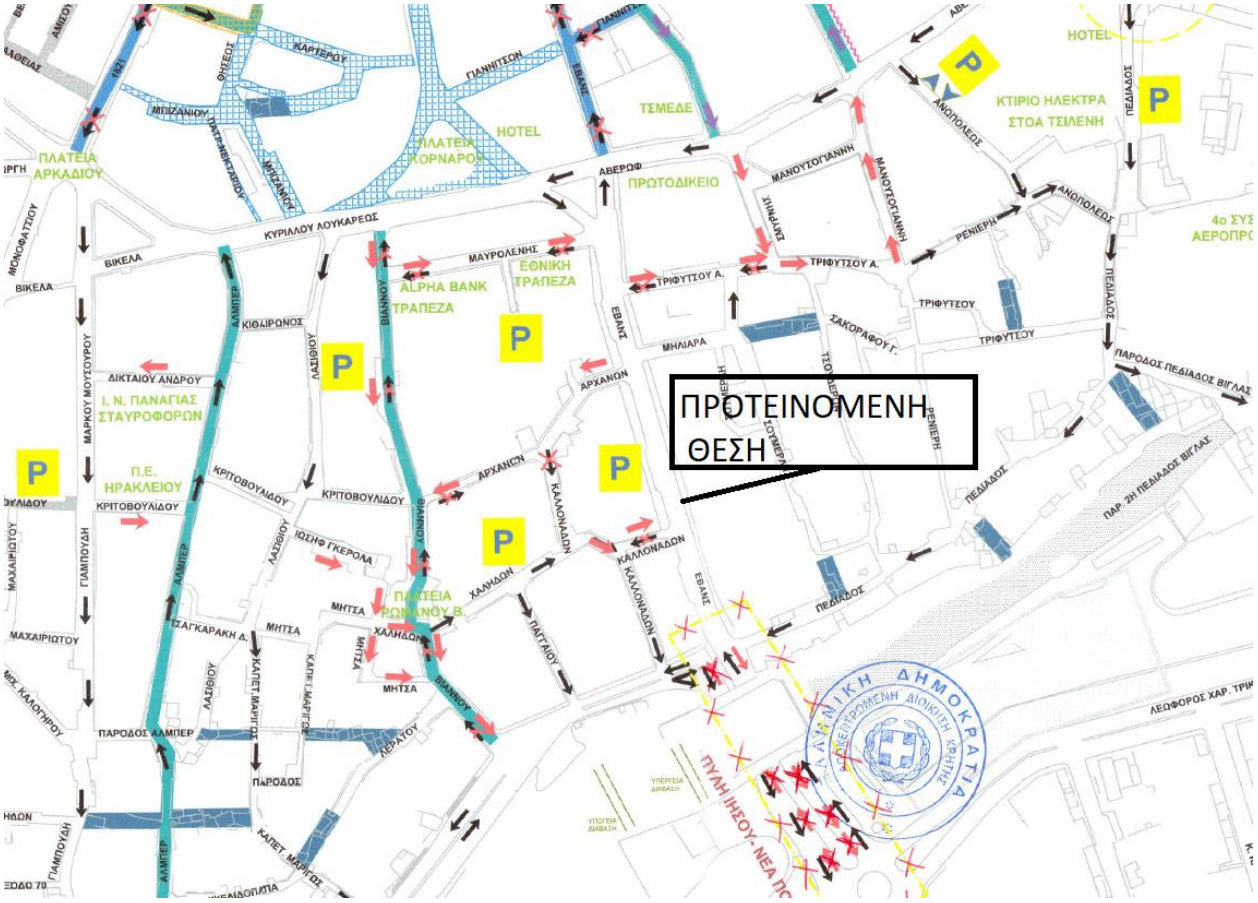
Στόχος της παρούσας τεχνικής έκθεσης είναι η δημιουργία χώρου για την παραχώρηση θέσης στάθμευσης επί της οδού Έβανς για τις ανάγκες του Αυτοτελούς γραφείου Προστασίας Ανηλίκων θυμάτων το οποίο βρίσκεται επί της οδού Αντωνίου Τρυφίτσου.

Β. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Η οδός Έβανς σύμφωνα με την θεσμοθετημένη Κυκλοφοριακή μελέτης Παλιάς Πόλης προτείνεται ως οδός διπλής κυκλοφορίας στο σημείο το οποίο εξετάζουμε και προτείνεται από την μελέτη ως συλλεκτήρια οδό.

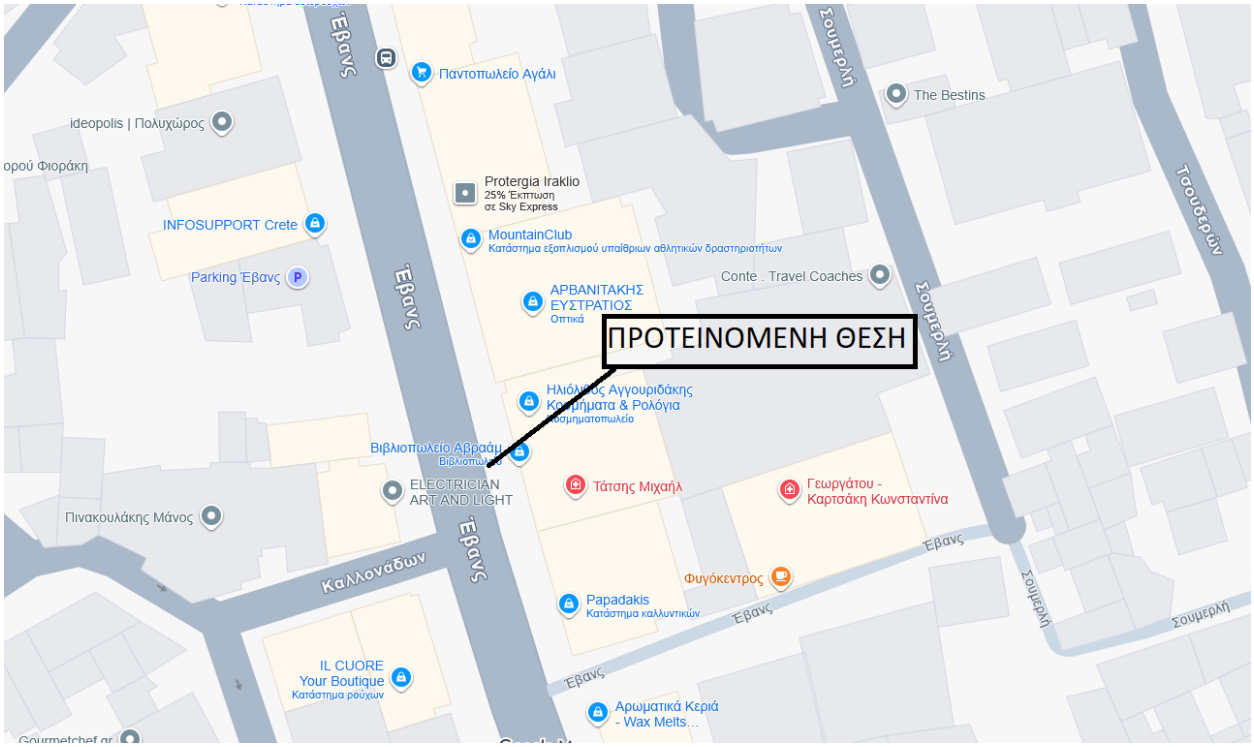


Απόσπασμα ΓΠΣ Ηρακλείου.



Απόσπασμα από την εγκεκριμένη Κυκλοφοριακή μελέτη Π.Π.

Στο τμήμα της οδού Έβανς έμπροσθεν από το Ο.Τ. 261 που εξετάζουμε είναι διπλής κατεύθυνσης, η θέση που εξετάζεται είναι ανατολικά της οδού στην κατεύθυνση από νότο προς βορρά και είναι εντός των τειχών της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου, στην πολεοδομική ενότητα Βαλιδέ Τζαμί.



Απόσπασμα από Google maps.

Στο τμήμα της οδού που εξετάζουμε υπάρχουν διαμορφωμένες εσοχές και τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1,80 μ. έως 2,20 μ.

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



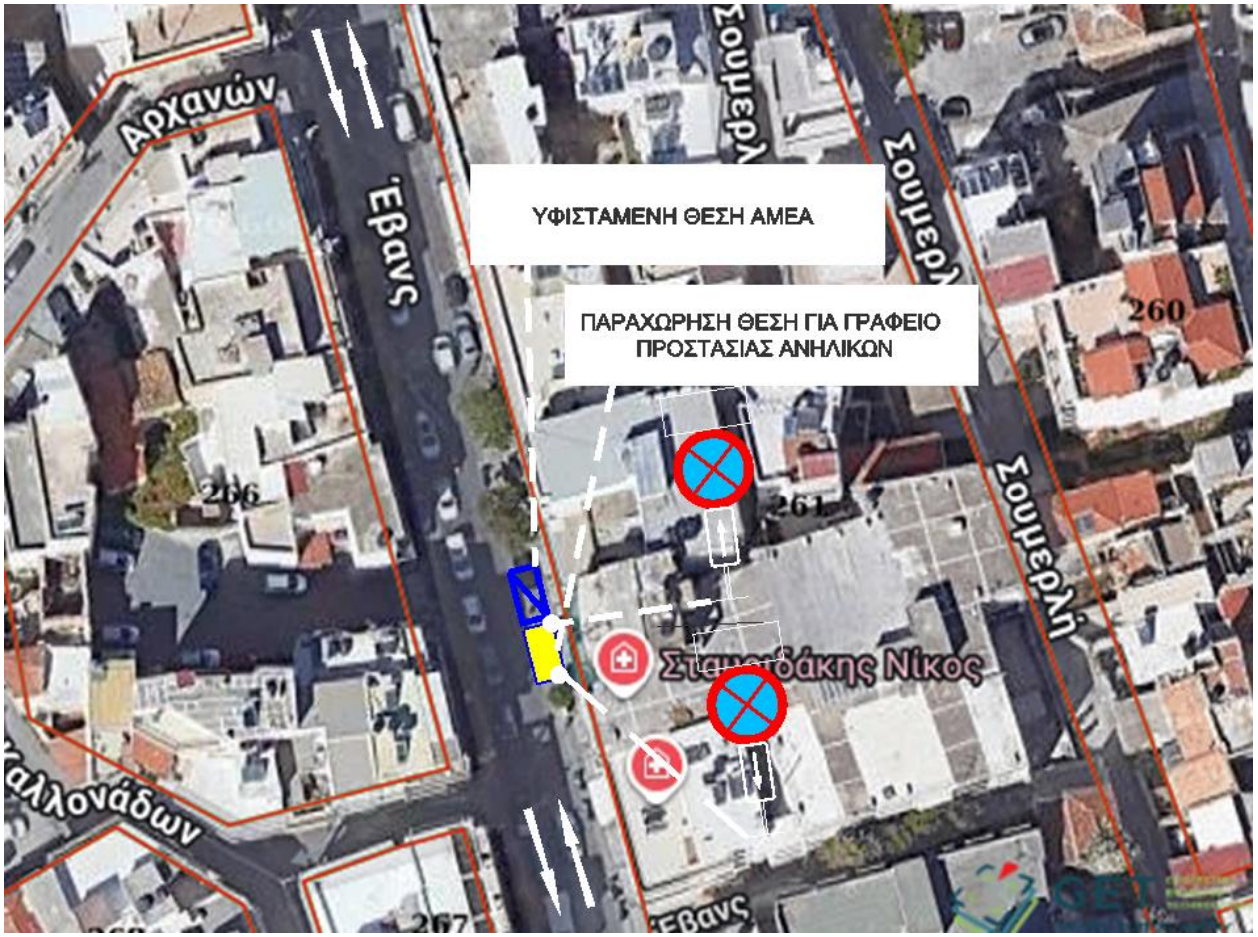
Υφιστάμενη κατάσταση προτεινόμενης θέσης

Μετά από αυτοψία του τμήματός μας στο σημείο και μετά από συνεννόηση με το Αυτοτελές γραφείο Προστασίας Ανηλίκων θυμάτων, το οποίο βρίσκεται επί της οδού Αντωνίου Τριφύτσου, επί της οποίας δεν δύναται να δοθεί θέση λόγω στενότητας της οδού, εισηγούμαστε την παραχώρηση θέσης στάθμευσης για το όχημα της Αστυνομίας επί της οδού Έβανς σε ήδη διαμορφωμένη εσοχή.

παρατηρείται ότι:

- η θέση στάθμευσης προτείνεται σε διαμορφωμένη εσοχή επί της οδού Έβανς
- Η παραχώρηση της θέσης 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 για το αυτοτελές γραφείο προστασίας ανήλικων θυμάτων με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-40 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη πινακίδα ‘θέση οχήματος αστυνομίας΄ και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεταιι με κίτρινο χρώμα για μήκος 5,00 και πλάτος 2,00 μ.



Σχέδιο Διαμόρφωσης χώρου φορτοεκφόρτωσης.

Γ. Προτεινόμενες παρεμβάσεις | Εισήγηση

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, κρίνεται σκόπιμη η οριοθέτηση θέσης ανατολικά της οδού Έβανς σε διαμορφωμένη εσοχή, με κατάλληλη σήμανση ήτοι 2 πινακίδες Ρ-40 «Απαγορεύεται η στάθμευση» με πρόσθετη

πινακίδα ‘Χώρος οχήματος αστυνομίας΄ και μία πινακίδα ΠΡ-4 αρχή και ΠΡ-4 β παύση αυτών μετά τη θέση. Οριζόντια η θέση σημαίνεται με κίτρινο χρώμα για μήκος 5,00 και πλάτος 2,00 μ.
Σημειώνεται ότι η διατομή των λωρίδων κυκλοφορίας των υπό εξέταση οδών δεν θα αλλάξει, καθώς οι ρυθμιστικές σημάνσεις που απαιτούνται δεν μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος της οδού 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 το Δημοτικό Συμβούλιο

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά την παραχώρηση θέσης στάθμευσης επί της οδού Έβανς για το Αυτοτελές Γραφείο Προστασίας Ανηλίκων θυμάτων. όπως αποτυπώνεται στο συν. σχέδιο 4.

ΘΕΜΑ 5ο: Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης και λοιπών μελετών για την Πλ. 18 Άγγλων

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει την Πλατεία 18 Άγγλων και αποτελεί κομβικό σημείο του οδικού δικτύου της παραλιακής ζώνης του Ηρακλείου. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η κυκλοφορία οργανώνεται μέσω κυκλικού κόμβου, στον οποίο συμβάλλουν η οδός Ιωάννη Μητσοτάκη και η Λεωφόρος Νεάρχου, η οποία δυτικά του κόμβου συνεχίζει ως Λεωφόρος Σοφοκλή Βενιζέλου.

Στη νότια πλευρά του κόμβου καταλήγουν οι πεζόδρομοι της 25ης Αυγούστου και της Ι. Μαρινέλη, μέσω των οποίων εξασφαλίζεται η σύνδεση με το δίκτυο πεζοδρόμων του ιστορικού κέντρου της πόλης. Από την πλευρά της θάλασσας αναπτύσσεται η σύνδεση προς το Ενετικό Λιμάνι και το Φρούριο Κούλε, διαμορφώνοντας έναν σημαντικό άξονα κίνησης πεζών μεταξύ του ιστορικού κέντρου και της παραλιακής ζώνης.

Ο υφιστάμενος κυκλικός κόμβος διαθέτει κεντρική κυκλική νησίδα, γύρω από την οποία πραγματοποιούνται οι επιμέρους κινήσεις των οχημάτων και κατανέμεται η κυκλοφορία προς τις συμβάλλουσες οδούς. Η θέση του κόμβου παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία, καθώς βρίσκεται στο όριο μεταξύ του αστικού ιστού, της παραλιακής ζώνης και της περιοχής του λιμένα, συγκεντρώνοντας διαφορετικές κυκλοφοριακές λειτουργίες και κατηγορίες χρηστών.

Παράλληλα, στην περιοχή αναπτύσσεται έντονη πεζή κίνηση, λόγω της άμεσης γειτνίασης με την Πλατεία 18 Άγγλων, την παραλιακή ζώνη, το Ενετικό Λιμάνι και την πρόσβαση προς το Φρούριο Κούλε. Ως εκ τούτου, στην περιοχή συνυπάρχουν οι κινήσεις των οχημάτων με σημαντικές ροές πεζών, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα σημαντική την ασφαλή και λειτουργική οργάνωση των διελεύσεων και τη διασφάλιση της συνέχειας των πεζών διαδρομών.

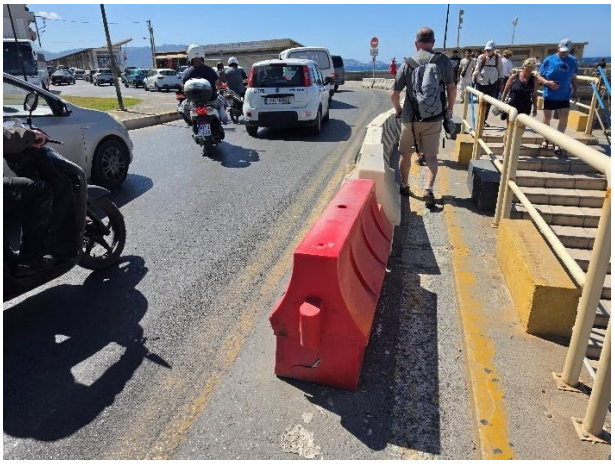
Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή διαμόρφωση και οι επιμέρους κινήσεις των οχημάτων και των πεζών αποτέλεσαν τη βάση για την αξιολόγηση της λειτουργίας της περιοχής και τη διαμόρφωση της

προτεινόμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης στο πλαίσιο του ανασχεδιασμού της Πλατείας 18 Άγγλων.



Εικόνα 2.1: Περιοχή εξέτασης για Φ/Σ σε υφιστάμενη πεζοδιάβαση στην Λεωφ. Νεάρχου

Η Λεωφόρος Νεάρχου, στο τμήμα προσέγγισης προς την Πλατεία 18 Άγγλων, διαμορφώνεται ως οδός διπλής κατεύθυνσης, με τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας οι οποίες διαχωρίζονται μέσω κεντρικής διαχωριστικής νησίδας. Ειδικότερα, διατίθενται δύο λωρίδες κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την Πλατεία 18 Άγγλων και τον υφιστάμενο κυκλικό κόμβο, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση, προς την περιοχή του λιμένα, διατίθεται μία λωρίδα κυκλοφορίας.
Ως προς την κίνηση των πεζών, στην πλευρά της οδού προς το Ενετικό Λιμάνι δεν υφίσταται, στο αρχικό τμήμα της Λεωφόρου Νεάρχου, συνεχές πεζοδρόμιο στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα. Η διαδρομή των πεζών αναπτύσσεται αρχικά σε χαμηλότερη στάθμη, κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, παρουσιάζοντας ανισοσταθμία σε σχέση με την οδό, ενώ η σύνδεση μεταξύ των δύο επιπέδων πραγματοποιείται κατά θέσεις μέσω κλιμάκων. Σε μικρή απόσταση από την Πλατεία 18 Άγγλων, η υψομετρική αυτή διαφορά σταδιακά εξαλείφεται και η διαδρομή των πεζών επανέρχεται ουσιαστικά στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα της Λεωφόρου Νεάρχου, συνεχίζοντας παράλληλα προς αυτό.




Φωτογραφίες 2.1: Υφιστάμενο πεζοδρόμιο στη Λεωφ. Νεάρχου (πλευρά προς λιμάνι)

Στην απέναντι πλευρά της Λεωφόρου Νεάρχου, προς τον αστικό ιστό, υφίσταται διαμορφωμένη διαδρομή κίνησης πεζών, η οποία αναπτύσσεται παράλληλα με την οδό και βρίσκεται ουσιαστικά στην ίδια στάθμη με το οδόστρωμα. Η διαδρομή διαχωρίζεται από αυτό με κράσπεδο, ενώ κατά μήκος της έχει τοποθετηθεί προστατευτικό κιγκλίδωμα, καθώς παρουσιάζεται υψομετρική διαφορά με τον παρακείμενο χώρο κατάντι της οδού.




Φωτογραφίες 2.2: Υφιστάμενη διαμόρφωση κίνησης πεζών στη Λεωφ. Νεάρχου (πλευρά αστικού ιστού)

Στην περιοχή του κυκλικού κόμβου παρατηρείται συγκέντρωση διαφορετικών κυκλοφοριακών λειτουργιών και δραστηριοτήτων σε περιορισμένο χώρο. Ειδικότερα, επί του κυκλικού δακτυλίου χωροθετείται η πιάτσα ΤΑΞΙ, ενώ στο ίδιο τμήμα πραγματοποιείται και η στάση των τουριστικών λεωφορείων τύπου Hop-on Hop-off, με αποτέλεσμα την παρουσία και συχνή στάση οχημάτων άμεσης επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών.



Φωτογραφία 2.3: Πιάτσα ΤΑΞΙ επί του κυκλικού δακτυλίου



Φωτογραφία 2.4: Στάση hop on- hop off επί του κυκλικού δακτυλίου

Παράλληλα, στην πλευρά προς τον αστικό ιστό λειτουργεί επιχείρηση ενοικίασης οχημάτων, η δραστηριότητα της οποίας συνεπάγεται την κατάληψη τμήματος του διαθέσιμου χώρου από οχήματα, καθώς και συχνές προσωρινές στάσεις για την παραλαβή και παράδοση ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων.



Φωτογραφία 2.5: οχήματα επιχείρησης ενοικίασης οχημάτων



Φωτογραφία 2.6: οχήματα επιχείρησης ενοικίασης οχημάτων στον κόμβο

Νότια του κυκλικού κόμβου χωροθετείται η Παραδοσιακή Ιχθυαγορά Ηρακλείου, η οποία καταλαμβάνει σημαντικό τμήμα του μετώπου της οδού. Η συγκεκριμένη χρήση αποτελεί σημείο εμπορικής δραστηριότητας και προσελκύει πεζούς και οχήματα, ενώ η λειτουργία της συνοδεύεται από ανάγκες τροφοδοσίας, φορτοεκφόρτωσης και προσωρινής στάσης οχημάτων.





Φωτογραφίες 2.7: Παραδοσιακή Ιχθυαγορά Ηρακλείου

Η ταυτόχρονη ανάπτυξη των παραπάνω δραστηριοτήτων επί του κυκλικού κόμβου και περιμετρικά αυτού δημιουργεί ένα ιδιαίτερα επιβαρυμένο κυκλοφοριακό περιβάλλον, στο οποίο καταγράφονται συχνές εμπλοκές μεταξύ της διερχόμενης κυκλοφορίας, των οχημάτων που πραγματοποιούν στάση ή ελιγμούς και των κινήσεων των πεζών.

Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου αποτελεί τη συνέχεια της μίας κατεύθυνσης κυκλοφορίας της Λεωφόρου Νεάρχου, παραλαμβάνοντας ουσιαστικά την κυκλοφορία που κινείται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και διοχετεύοντάς την προς το εσωτερικό οδικό δίκτυο της πόλης. Ως εκ τούτου, παρουσιάζει σημαντική κυκλοφοριακή λειτουργία, καθώς αποτελεί τμήμα της βασικής διαδρομής μέσω της οποίας πραγματοποιείται η συνέχεια των κινήσεων από την παραλιακή ζώνη.



Φωτογραφία 2.8: Οδός Ελ. Βενιζέλου

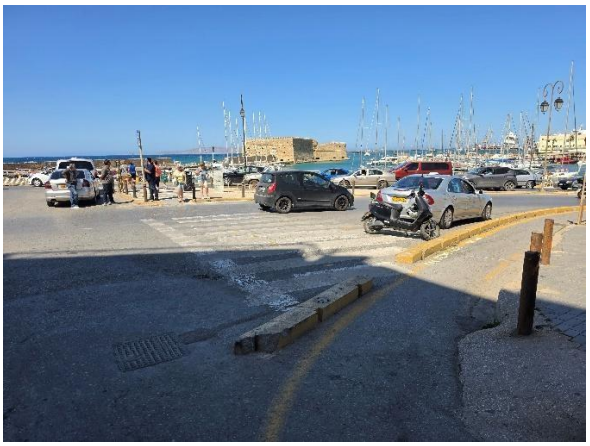
Ιδιαίτερη σημασία για τη λειτουργία της περιοχής έχει το γεγονός ότι στον κυκλικό κόμβο συμβάλλει η οδός 25ης Αυγούστου, ένας από τους σημαντικότερους πεζόδρομους του Ηρακλείου και βασικός άξονας σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Κατά μήκος της οδού αναπτύσσεται σημαντικός αριθμός εμπορικών και τουριστικών χρήσεων, με αποτέλεσμα να συγκεντρώνει ιδιαίτερα αυξημένες ροές πεζών και επισκεπτών, οι οποίοι κινούνται μεταξύ του κέντρου της πόλης, του παραλιακού μετώπου και των σημαντικών σημείων τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.





Φωτογραφίες 2.9: Πεζόδρομος 25ης Αυγούστου

Ως εκ τούτου, στον συγκεκριμένο κόμβο συναντώνται έντονες ροές πεζών και οχημάτων, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα κρίσιμη την ασφαλή και σαφή οργάνωση των κινήσεων. Η υφιστάμενη σύνδεση της οδού 25ης Αυγούστου με το παραλιακό μέτωπο πραγματοποιείται μέσω μη σηματοδοτούμενης διάβασης πεζών επί του κυκλικού κόμβου. Όπως προκύπτει και από την επιτόπια καταγραφή, η υφιστάμενη διάβαση παρουσιάζει σημαντικές λειτουργικές αδυναμίες και δεν διαμορφώνει ένα επαρκώς ασφαλές και ανεμπόδιστο πέρασμα για τους πεζούς. Η θέση της επηρεάζεται άμεσα από την παρουσία και τις κινήσεις των οχημάτων που εξυπηρετούν την πιάτσα ΤΑΞΙ, τη στάση των λεωφορείων Hop-on Hop-off και τις λοιπές παρόδιες δραστηριότητες, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η απαιτούμενη ορατότητα μεταξύ πεζών και οδηγών.





Φωτογραφίες 2.10: Υφιστάμενη διάβαση πεζών

Λαμβάνοντας υπόψη τον ιδιαίτερα αυξημένο όγκο πεζών που εξυπηρετεί η οδός 25ης Αυγούστου και τον έντονα τουριστικό χαρακτήρα της περιοχής, η υφιστάμενη κατάσταση δεν ανταποκρίνεται στη σημασία της συγκεκριμένης πεζής σύνδεσης. Η ασφαλής, ευδιάκριτη και ανεμπόδιστη συνέχεια του πεζόδρομου προς το παραλιακό μέτωπο αποτελεί, συνεπώς, βασική παράμετρο που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την αναδιοργάνωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας του κόμβου.

Στον κυκλικό κόμβο συμβάλλει επίσης η οδός Ιωάννη Μητσοτάκη, η οποία είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κίνησης προς τον κόμβο. Η οδός αναπτύσσεται στο μεγαλύτερο τμήμα της με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ενώ κατά την προσέγγισή της, στον κυκλικό κόμβο η διαθέσιμη διατομή περιορίζεται και η είσοδος πραγματοποιείται μέσω μίας λωρίδας κυκλοφορίας.

I. **Μητσοτάκη**



Σοφ. Βενιζέλου

Φωτογραφία 2.11: Υφιστάμενη εμπλοκή οχημάτων στον εξεταζόμενο κόμβο

Κατά μήκος της οδού Μητσοτάκη και ιδιαίτερα στην περιοχή προσέγγισης του κυκλικού κόμβου αναπτύσσονται εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες, επιχειρήσεις ενοικίασης οχημάτων, καταστήματα εστίασης και λοιπές χρήσεις εξυπηρέτησης επισκεπτών. Οι χρήσεις αυτές συνεπάγονται αυξημένες κινήσεις πεζών, καθώς και συχνές αφίξεις, αναχωρήσεις και ολιγόλεπτες στάσεις οχημάτων, οι οποίες προστίθενται στη διερχόμενη κυκλοφορία της οδού.

1. ΣΥΛΛΟΓΗ - ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

3.1. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Για την καταγραφή των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου. Οι θέσεις μέτρησης επιλέχθηκαν ώστε να αποτυπώνεται αντιπροσωπευτικά η κυκλοφορία στις οδούς που επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία της περιοχής της Πλατείας 18 Άγγλων.

Για τη διεξαγωγή των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν ειδικά καταγραφικά μηχανήματα που διαθέτει το γραφείο μας και, συγκεκριμένα, τα RoadPod VT 5900 Plus της MetroCount και τα ADR Commander και Sabre της Peek Traffic. Τα μηχανήματα αυτά παρέχουν τη δυνατότητα συνεχούς καταγραφής του κυκλοφοριακού φόρτου και συλλογής στοιχείων σχετικά με το μέγεθος και τη χρονική διακύμανση της κυκλοφορίας.

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν επεξεργάστηκαν μέσω εξειδικευμένων λογισμικών (MTExe, Viper), προκειμένου να προσδιοριστούν τα βασικά χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας στις εξεταζόμενες θέσεις, η διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου κατά τη διάρκεια της ημέρας και της εβδομάδας, καθώς και οι ώρες κατά τις οποίες καταγράφονται οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι.



Εικόνα 3.1: Καταγραφικά μηχανήματα φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας

Για τη διενέργεια των μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων, σύνθεσης της κυκλοφορίας και κινήσεων πεζών χρησιμοποιήθηκε το ειδικό καταγραφικό μηχάνημα Miovision Scout® Plus. Μέσω των μετρήσεων καταγράφηκαν οι κυκλοφοριακές κινήσεις των οχημάτων ανά κατεύθυνση και κατηγορία, καθώς και οι κινήσεις των πεζών στις εξεταζόμενες διαβάσεις και θέσεις διέλευσης της περιοχής μελέτης.

Το Miovision Scout® Plus αποτελεί φορητό σύστημα συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων, το οποίο, μέσω ενσωματωμένης κάμερας, παρέχει τη δυνατότητα καταγραφής διαφορετικών τύπων κυκλοφοριακών δεδομένων, όπως η κατηγορία των οχημάτων, οι στρέφουσες κινήσεις και οι διελεύσεις πεζών. Το συγκεκριμένο σύστημα διαθέτει επίσης δυνατότητα μεταφόρτωσης των συλλεγμένων δεδομένων, παρέχοντας τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης, επαλήθευσης και αξιολόγησης των καταγραφών από το γραφείο.

Στη συνέχεια, το καταγεγραμμένο υλικό μεταφορτώνεται σε εξειδικευμένη διαδικτυακή πλατφόρμα, όπου, μέσω ειδικού λογισμικού επεξεργασίας δεδομένων με τη χρήση τεχνητής νοημοσύνης (AI), πραγματοποιείται η ανάλυση των μετρήσεων και η εξαγωγή των αντίστοιχων κυκλοφοριακών στοιχείων.

Με τον τρόπο αυτό προσδιορίζονται τόσο οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και οι στρέφουσες κινήσεις των οχημάτων όσο και οι φόρτοι πεζών ανά εξεταζόμενη θέση και χρονική περίοδο.

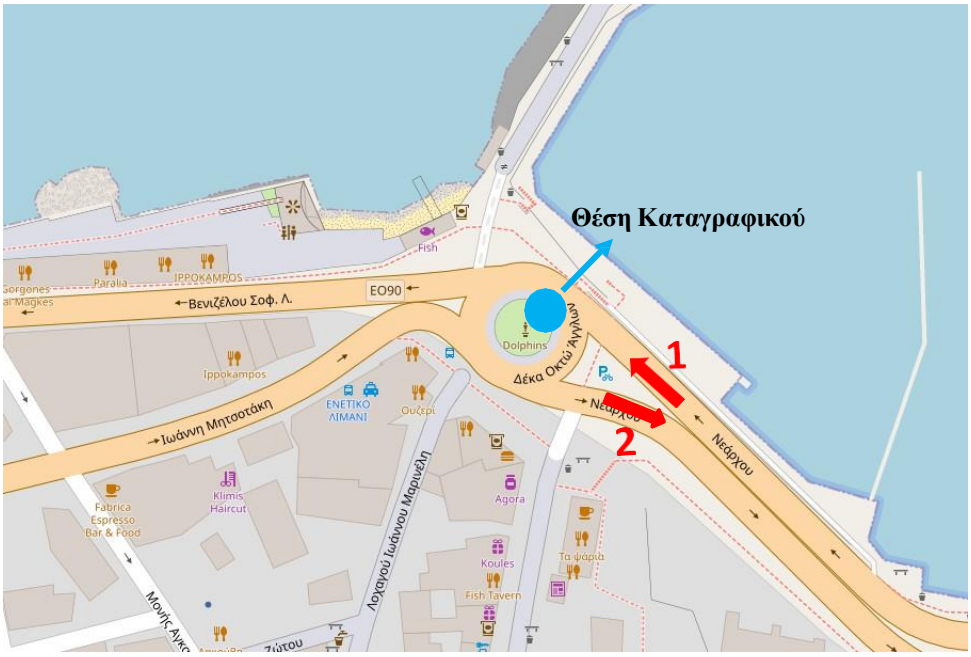


Εικόνα 3.2: Καταγραφικό μηχάνημα φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας Miovision Scout® Plus



Εικόνα 3.3: Στιγμιότυπο από τη κάμερα του καταγραφικού

Για την τεκμηρίωση της αναγκαιότητας εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης στην υφιστάμενη πεζοδιάβαση κρίθηκε απαραίτητη η συλλογή δεδομένων κυκλοφοριακού φόρτου οχημάτων και φόρτου πεζών. Για τον σκοπό αυτό πραγματοποιήθηκε καταγραφή με τη χρήση του ειδικού συστήματος Miovision, το οποίο εγκαταστάθηκε στη Λεωφόρο Νεάρχου, στη θέση της υφιστάμενης πεζοδιάβασης (βλ. Εικόνα 3.4). Μέσω της καταγραφής προσδιορίστηκαν οι διερχόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, καθώς και οι ροές πεζών που διασχίζουν τη Λεωφόρο Νεάρχου στο συγκεκριμένο σημείο. Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της πεζής κίνησης και την τεκμηρίωση της αναγκαιότητας εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης στην υφιστάμενη διάβαση.



Εικόνα 3.4: Περιοχή εξέτασης για πεζοδιάβαση στην Πλατεία 18 Άγγλων

Το καταγραφικό μηχάνημα τοποθετήθηκε στην Λεωφόρο Νεάρχου στην Πλατεία 18 Άγγλων (φωτογραφία 3.1). Στη συγκεκριμένη θέση, οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν την ημέρα Πέμπτη 04/06/2026 το χρονικό διάστημα 07:15-22:00 και την ημέρα Παρασκευή 05/06/26 το χρονικό διάστημα 07:00-15:00.



Φωτογραφία 3.1: Θέση τοποθέτησης καταγραφικού μηχανήματος επί της Λεωφ. Νεάρχου

Στη συνέχεια παρατίθενται οι αναλυτικοί πίνακες των καταγραφών για τις δύο ημέρες μετρήσεων. Ειδικότερα, παρουσιάζονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κίνηση και κατηγορία οχήματος, σε χρονικά διαστήματα δεκαπέντε λεπτών, καθώς και οι αντίστοιχες καταγραφές των διερχόμενων πεζών και ποδηλάτων από την υφιστάμενη διάβαση (βλ. Πίνακες 3.1–3.4).

Πίνακας 3.1: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά 15΄στις 04/06/26

ΚΙΝΗΣΕΙΣ	**ΚΙΝΗΣΗ 1- ΠΡΟΣ ΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ**					**ΚΙΝΗΣΗ 2- ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ**				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ										
07:15-07:30	88	10	2	2	103	94	27	8	1	127
07:30-07:45	175	29	8	2	212	157	45	4	6	206
07:45-08:00	193	41	3	1	223	207	47	5	4	253
07:15-08:00	456	80	13	5	537	458	119	17	11	585
08:00-08:15	200	43	3	4	240	217	47	5	8	275
08:15-08:30	203	38	2	2	232	219	42	4	3	257
08:30-08:45	216	36	5	4	256	215	40	5	6	263
08:45-09:00	198	53	6	5	252	191	60	5	10	261
08:00-09:00	817	170	16	15	979	842	189	19	27	1056
09:00-09:15	164	49	3	3	204	161	47	5	5	210
09:15-09:30	185	49	5	3	229	137	34	3	5	175
09:30-09:45	154	43	6	3	197	146	49	7	4	197
09:45-10:00	168	51	8	1	213	148	53	6	1	190
09:00-10:00	671	192	22	10	841	592	183	21	15	771
10:00-10:15	174	47	2	1	205	165	45	4	3	205
10:15-10:30	152	48	7	2	196	152	57	2	7	206
10:30-10:45	169	51	5	6	223	159	68	6	3	214
10:45-11:00	198	52	2	7	249	132	47	2	1	163
10:00-11:00	693	198	16	16	872	608	217	14	14	787
11:00-11:15	171	51	6	3	218	168	55	4	5	219
11:15-11:30	180	57	0	3	218	200	69	2	2	245
11:30-11:45	177	38	3	5	217	140	50	6	3	186
11:45-12:00	160	57	4	2	203	163	54	3	3	205
11:00-12:00	688	203	13	13	855	671	228	15	13	854
12:00-12:15	154	50	2	0	183	150	48	4	4	194
12:15-12:30	153	47	1	3	188	188	54	7	1	232
12:30-12:45	149	34	3	7	193	173	41	10	6	232
12:45-13:00	193	43	1	5	232	168	54	7	2	215
12:00-13:00	649	174	7	15	795	679	197	28	13	873
13:00-13:15	179	42	4	2	214	163	84	7	0	219
13:15-13:30	192	54	5	1	232	164	66	3	7	224
13:30-13:45	175	46	1	4	212	175	58	4	7	233
13:45-14:00	174	29	5	3	208	168	64	4	12	244

13:00-14:00	720	171	15	10	866	670	272	18	26	920
14:00-14:15	156	43	3	2	190	177	79	5	4	239
14:15-14:30	184	51	3	5	231	181	43	2	2	213
14:30-14:45	176	36	8	4	222	140	42	4	2	175
14:45-15:00	200	34	6	1	232	151	50	1	6	196
14:00-15:00	716	164	20	12	874	649	214	12	14	822
15:00-15:15	168	27	1	2	190	170	51	0	2	202
15:15-15:30	192	38	4	4	231	178	32	6	5	221
15:30-15:45	182	29	2	4	213	172	48	6	4	220
15:45-16:00	188	36	1	2	214	144	42	3	4	183
15:00-16:00	730	130	8	12	847	664	173	15	15	826
16:00-16:15	163	26	2	8	204	158	36	6	4	200

ΚΙΝΗΣΕΙΣ	**ΚΙΝΗΣΗ 1- ΠΡΟΣ ΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ**					**ΚΙΝΗΣΗ 2- ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ**				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ										
16:15-16:30	187	36	2	9	236	154	40	1	3	185
16:30-16:45	181	54	6	11	253	160	45	0	4	195
16:45-17:00	208	40	3	2	240	149	39	1	1	174
16:00-17:00	739	156	13	30	933	621	160	8	12	753
17:00-17:15	204	45	4	1	238	189	42	2	1	217
17:15-17:30	215	40	1	0	237	159	63	1	5	208
17:30-17:45	177	48	0	3	210	166	45	2	1	196
17:45-18:00	198	39	2	0	222	157	42	1	2	186
17:00-18:00	794	172	7	4	906	671	192	6	9	806
18:00-18:15	183	59	1	2	221	167	47	2	1	198
18:15-18:30	212	47	2	2	246	158	52	2	0	188
18:30-18:45	218	40	2	4	254	185	46	0	2	214
18:45-19:00	208	60	3	1	247	180	60	0	1	213
18:00-19:00	821	206	8	9	967	690	205	4	4	813
19:00-19:15	196	52	1	0	224	191	48	1	1	220
19:15-19:30	178	60	1	1	213	187	51	1	3	224
19:30-19:45	172	49	4	1	208	170	48	1	2	202
19:45-20:00	188	40	0	0	208	181	61	0	1	215
19:00-20:00	734	201	6	2	853	729	208	3	7	860
20:00-20:15	170	49	1	1	200	192	62	1	1	228

20:15-20:30	164	48	0	0	188	156	69	0	3	200
20:30-20:45	170	45	0	1	196	156	67	0	1	193
20:45-21:00	185	36	1	1	208	160	56	0	2	194
20:00-21:00	689	178	2	3	791	664	254	1	7	814
21:00-21:15	176	40	1	1	201	170	68	0	0	204
21:15-21:30	150	40	1	0	172	167	68	0	1	204
21:30-21:45	193	33	0	0	210	150	51	0	3	185
21:45-22:00	140	28	0	0	154	128	38	3	1	156
21:00-22:00	659	141	2	1	737	615	225	3	5	749

Πίνακας 3.2: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά 15΄στις 05/06/26

ΚΙΝΗΣΕΙΣ	**ΚΙΝΗΣΗ 1- ΠΡΟΣ ΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ**					**ΚΙΝΗΣΗ 2- ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ**				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ					**0**					**0**
07:00-07:15	73	8	2	1	84	99	13	4	4	126
07:15-07:30	148	20	2	2	168	151	38	4	3	187
07:30-07:45	195	30	3	6	234	178	39	3	4	216
07:45-08:00	182	22	4	0	201	190	51	4	5	239
07:00-08:00	525	72	9	8	603	519	128	11	12	641
08:00-08:15	173	39	5	0	203	218	42	7	6	271
08:15-08:30	190	21	5	1	214	248	42	2	1	276
08:30-08:45	207	27	5	2	237	205	52	5	2	247

ΚΙΝΗΣΕΙΣ	**ΚΙΝΗΣΗ 1- ΠΡΟΣ ΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ**					**ΚΙΝΗΣΗ 2- ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ**				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**	**Ι.Χ.**	**Δ**	**Φ**	**Λ**	**ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.**
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ					**0**					**0**
08:45-09:00	185	32	1	4	215	207	63	7	7	274
08:00-09:00	755	119	16	7	868	878	199	21	16	1068
09:00-09:15	174	33	4	3	208	187	29	5	3	221
09:15-09:30	153	34	8	3	195	132	42	4	3	170
09:30-09:45	158	37	5	5	202	141	47	4	3	182
09:45-10:00	180	47	6	1	219	144	48	4	2	182
09:00-10:00	665	151	23	12	823	604	166	17	11	754
10:00-10:15	167	28	6	1	196	165	48	6	1	204
10:15-10:30	161	39	2	2	191	175	36	3	4	211
10:30-10:45	184	37	1	5	220	143	42	5	3	183
10:45-11:00	161	57	6	3	211	183	35	4	2	215
10:00-11:00	673	161	15	11	817	666	161	18	10	813
11:00-11:15	157	40	2	2	187	185	51	4	2	225
11:15-11:30	197	62	4	1	239	158	56	5	3	205
11:30-11:45	167	62	2	3	211	144	61	6	3	196
11:45-12:00	176	66	5	1	222	139	58	1	5	185
11:00-12:00	697	230	13	7	859	626	226	16	13	810
12:00-12:15	162	36	4	2	194	172	41	6	2	211
12:15-12:30	181	48	4	1	216	154	56	8	3	207
12:30-12:45	192	45	2	5	234	173	43	1	4	209
12:45-13:00	196	27	2	5	229	151	39	2	2	181
12:00-13:00	731	156	12	13	872	650	179	17	11	807
13:00-13:15	168	40	1	1	193	156	39	4	5	199
13:15-13:30	174	35	3	2	204	154	66	4	7	216
13:30-13:45	183	42	2	4	220	199	48	3	6	247
13:45-14:00	159	32	5	5	200	178	48	1	8	228
13:00-14:00	684	149	11	12	817	687	201	12	26	890
14:00-14:15	186	50	2	4	227	173	52	1	4	213
14:15-14:30	180	40	4	6	226	188	60	5	1	231
14:30-14:45	186	45	1	4	223	180	44	4	1	213
14:45-15:00	181	44	2	0	207	165	47	2	4	205
14:00-15:00	733	179	9	14	883	706	203	12	10	862

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ- ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Στο πλαίσιο τεκμηρίωσης της αναγκαιότητας εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης στην εξεταζόμενη διάβαση πεζών, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις πεζών και ποδηλάτων. Οι καταγραφές χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση του φόρτου πεζών και την αξιολόγηση της ανάγκης σηματοδότησης της διάβασης, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες κυκλοφορίας και τις απαιτήσεις οδικής ασφάλειας της περιοχής

Πίνακας 3.3: Σύνολο διερχόμενων πεζών

ΗΜΕΡΑ	**04/06/26**			**05/06/26**		
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	**Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ**	**ΣΥΝΟΛΟ**	**Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ**	**ΣΥΝΟΛΟ**
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ						
07:15-07:30				3	4	7
07:15-07:30	3	3	6	4	5	9
07:30-07:45	3	7	10	2	9	11
07:45-08:00	5	7	12	0	1	1
07:15-08:00	11	17	28	9	19	28
08:00-08:15	5	4	9	6	11	17
08:15-08:30	34	10	44	2	8	10
08:30-08:45	62	10	72	11	6	17
08:45-09:00	38	7	45	7	6	13
08:00-09:00	139	31	170	26	31	57
09:00-09:15	34	10	44	8	8	16
09:15-09:30	62	10	72	13	10	23
09:30-09:45	38	7	45	8	14	22
09:45-10:00	43	14	57	16	9	25
09:00-10:00	177	41	218	45	41	86
10:00-10:15	22	16	38	17	22	39
10:15-10:30	23	14	37	29	18	47
10:30-10:45	20	28	48	24	35	59
10:45-11:00	25	49	74	55	41	96
10:00-11:00	90	107	197	125	116	241
11:00-11:15	24	66	90	89	56	145
11:15-11:30	35	79	114	71	60	131
11:30-11:45	26	78	104	97	41	138
11:45-12:00	50	52	102	83	58	141
11:00-12:00	135	275	410	340	215	555
12:00-12:15	70	40	110	69	100	169
12:15-12:30	55	75	130	85	134	219
12:30-12:45	53	52	105	65	55	120
12:45-13:00	97	93	190	73	74	147
12:00-13:00	275	260	535	292	363	655
13:00-13:15	80	93	173	78	124	202
13:15-13:30	143	83	226	74	75	149

13:30-13:45	100	57	157	84	65	149
13:45-14:00	93	98	191	54	59	113
13:00-14:00	416	331	747	290	323	613
14:00-14:15	55	92	147	115	76	191
14:15-14:30	98	118	216	83	65	148
14:30-14:45	84	65	149	54	70	124
14:45-15:00	67	89	156	57	72	129
14:00-15:00	304	364	668	309	283	592
15:00-15:15	62	60	122			
15:15-15:30	78	62	140			
15:30-15:45	78	75	153			
15:45-16:00	82	81	163			
15:00-16:00	300	278	578			

ΗΜΕΡΑ	04/06/26			05/06/26		
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ	Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ						
16:00-16:15	44	64	108			
16:15-16:30	24	26	50			
16:30-16:45	56	60	116			
16:45-17:00	43	51	94			
16:00-17:00	167	201	368			
17:00-17:15	59	38	97			
17:15-17:30	12	44	56			
17:30-17:45	31	56	87			
17:45-18:00	38	56	94			
17:00-18:00	140	194	334			
18:00-18:15	31	35	66			
18:15-18:30	40	48	88			
18:30-18:45	44	39	83			
18:45-19:00	41	35	76			
18:00-19:00	156	157	313			
19:00-19:15	41	35	76			
19:15-19:30	94	54	148			
19:30-19:45	58	36	94			
19:45-20:00	67	42	109			
19:00-20:00	260	167	427			
20:00-20:15	44	43	87			
20:15-20:30	43	51	94			
20:30-20:45	32	83	115			
20:45-21:00	58	102	160			
20:00-21:00	177	279	456			
21:00-21:15	36	52	88			
21:15-21:30	33	69	102			
21:30-21:45	64	89	153			
21:45-22:00	72	70	142			
21:00-22:00	205	280	485			

Πίνακας 3.4: Σύνολο διερχόμενων ποδηλάτων

ΗΜΕΡΑ	04/06/26	05/06/26

ΚΙΝΗΣΕΙΣ	**Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ**	**ΣΥΝΟΛΟ**	**Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ**	**ΣΥΝΟΛΟ**
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ						
07:00-07:15				0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0
07:00-08:00	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0

ΗΜΕΡΑ	04/06/26			05/06/26		
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ	Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ						
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0
08:00-09:00	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	1	1
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0
09:00-10:00	0	0	0	0	1	1
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	2	2
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	0	0	0	2	2
12:00-12:15	0	0	0	2	0	2
12:15-12:30	0	1	1	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	1	1	2	0	2
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	0	0	0	0	0	0

15:00-15:15	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0			
15:00-16:00	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0			
16:00-17:00	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0			

ΗΜΕΡΑ	04/06/26			05/06/26		
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ	Π1- ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	Π2 - ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ						
17:45-18:00	0	0	0			
17:00-18:00	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0			
18:45-19:00	0	1	1			
18:00-19:00	0	1	1			
19:00-19:15	0	1	1			
19:15-19:30	0	0	0			
19:30-19:45	0	0	0			
19:45-20:00	0	0	0			
19:00-20:00	0	1	1			
20:00-20:15	0	0	0			
20:15-20:30	0	0	0			
20:30-20:45	0	0	0			
20:45-21:00	0	0	0			
20:00-21:00	0	0	0			
21:00-21:15	1	0	1			
21:15-21:30	0	1	1			
21:30-21:45	0	0	0			
21:45-22:00	0	0	0			
21:00-22:00	1	1	2			

Από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα.

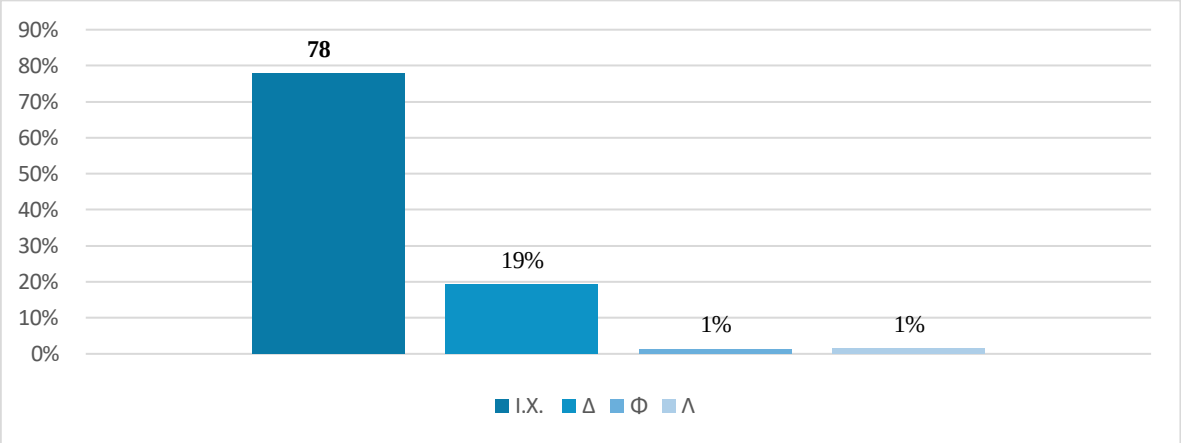
1. Από την επεξεργασία των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο για το διήμερο καταγραφής, προέκυψε ότι η περίοδος μέγιστης αιχμής εντοπίζεται στο χρονικό διάστημα 08:00–09:00 και για τις δύο ημέρες, με συνολικό φόρτο 2.035 ΜΕΑ την 04/06/2026 και 1.935 ΜΕΑ την 05/06/2026. Παράλληλα, κατά την 04/06/2026 καταγράφηκε αυξημένη κυκλοφοριακή ροή και κατά την απογευματινή περίοδο (18:30–19:30), με τα 1.809 ΜΕΑ. Οι αναλυτικές τιμές για το σύνολο των ωρών αιχμής παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.5.

Πίνακας 3.5: Μέγιστοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι (Μ.Ε.Α) ανά κίνηση κόμβου – καθημερινή

ΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΗ 1	ΚΙΝΗΣΗ 2	ΣΥΝΟΛΟ
04/06/26	08:00-09:00	979	1056	2035
	12:45-13:45	890	891	1781
	18:30-19:30	938	871	1809
05/06/26	08:00-09:00	868	1068	1935
	13:30-14:30	873	919	1792

1. Από τις μετρήσεις σύνθεσης της κυκλοφορίας καταγράφηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό διερχόμενων οχημάτων από τον κόμβο αντιστοιχεί στα Ι.Χ. οχήματα (78%) (βλ. Διάγραμμα 3.1). Σε σημαντικό ποσοστό καταγράφονται τα δίκυκλα (19%), ενώ χαμηλά ποσοστά συγκεντρώνουν τα λεωφορεία και τα φορτηγά οχήματα.

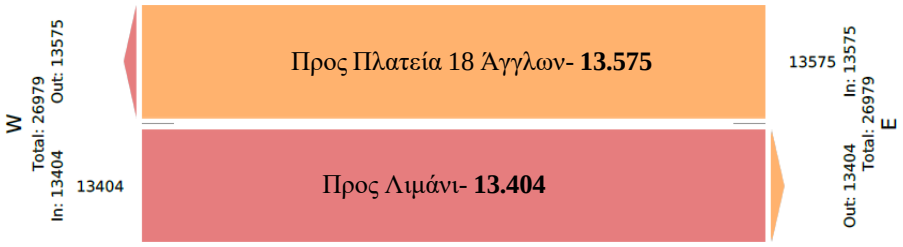
   Το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό των δικύκλων (19%) κρίνεται αναμενόμενο για τη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης (Πλατεία 18 Άγγλων)και την εποχή των απογραφών. Η αυξημένη παρουσία τους σχετίζεται άμεσα με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του αστικού ιστού του Ηρακλείου, όπου η χρήση δίκυκλου αποτελεί κυρίαρχη επιλογή για την αποφυγή των συχνών συμφορήσεων στο κέντρο της πόλης και την αντιμετώπιση του έντονου προβλήματος στάθμευσης. Παράλληλα, καθοριστικό ρόλο στην προτίμηση αυτή παίζουν οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες της περιοχής, οι οποίες επιτρέπουν τη χρήση δικύκλου ως βασικού μέσου μετακίνησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.



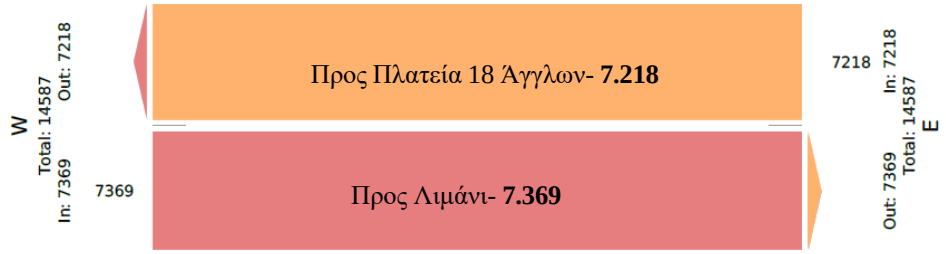
Διάγραμμα 3.1: Σύνολο διερχόμενων οχημάτων ανά κατηγορία

2. Κατά την ώρα αιχμής (08:00–09:00), ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος καταγράφηκε στο ρεύμα κυκλοφορίας της Λεωφ. Νεάρχου με κατεύθυνση προς το λιμάνι (Κίνηση 2), όπου μετρήθηκαν 1056 ΜΕΑ/ώρα, ενώ στο αντίθετο ρεύμα με κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων καταγράφηκαν 979 ΜΕΑ/ώρα (Κίνηση 1).

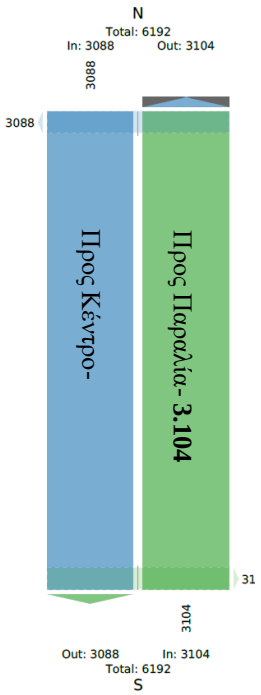
3. Στη συνέχεια παρατίθενται τα διαγράμματα (3.2 & 3.3) με την κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου στις κινήσεις για όλο το διάστημα των μετρήσεων, στα οποία η προέλευση και το μέγεθος του φόρτου αποδίδονται μέσω του διαφοροποίησης χρωματισμού και πάχους των επιμέρους κινήσεων, προκειμένου να είναι εφικτή η άμεση σύγκριση φόρτων ανά κίνηση.



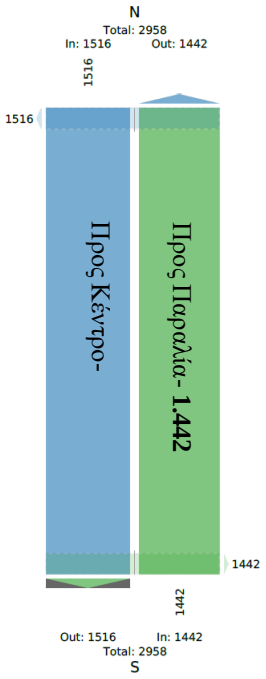
Διάγραμμα 3.2:Κατανομή κυκλοφορίας οχημάτων στις 04/06/26



Διάγραμμα 3.3:Κατανομή κυκλοφορίας οχημάτων στις 05/06/26



Διάγραμμα 3.4:Κατανομή κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων στις 04/06/26



Διάγραμμα 3.5:Κατανομή κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων στις 05/06/26

4. Διαπιστώνεται ότι στις 04/06/26 η κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων παρουσιάζει μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο σε σχέση με την αντίθετη κατεύθυνση (προς το Λιμάνι). Η διαφορά τους είναι της τάξης των 171 οχημάτων (5461—3649 οχήματα) (βλ. Διάγραμμα 3.2). Αντίθετα στις 05/06/26, το προφίλ της οδού αλλάζει και η κατεύθυνση προς το Λιμάνι εμφανίζει μεγαλύτερο φόρτο κατά 151 οχήματα (7.369 έναντι 7.218 προς την Πλατεία) (βλ. Διάγραμμα 3.3).

   Συμπερασματικά, παρά τη διαφοροποίηση στη διάρκεια των περιόδων μέτρησης, προκύπτει ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος παρουσιάζει συγκρίσιμη διακύμανση φόρτου στις δύο κατευθύνσεις, χωρίς να παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση μεταξύ τους.

5. Στο σύνολο των μετρήσεων καταγράφηκαν 3.104 πεζοί με κατεύθυνση προς την Παραλία και 3.068 πεζοί με αντίθετη κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης (βλ. Διάγραμμα 3.4). Αντίστοιχα, στις 05/06/2026 καταγράφηκαν 1.442 πεζοί με κατεύθυνση προς την Παραλία και 1.516 πεζοί προς το κέντρο της πόλης

(βλ. Διάγραμμα 3.5).

Η ώρα αιχμής στους πεζούς εντοπίστηκε στο χρονικό διάστημα 13:00–14:00 της 04/06/2026, κατά το οποίο καταγράφηκαν 416 πεζοί με κατεύθυνση προς την Παραλία και 331 πεζοί στην αντίθετη κατεύθυνση (βλ. Πίνακα 3.6).

Πίνακας 3.6: Ώρα αιχμής πεζών ανά κίνηση–04/06/26

ΟΔΟΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	13:00-14:00
Λεωφ. Νεάρχου	Προς Βορρά- παραλία	416
	Προς Νότο- Κέντρο	331
Σύνολο		747

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το επίπεδο εξυπηρέτησης για κάθε κατεύθυνση, για τον υπολογισμό των οποίων χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία μέγιστου κυκλοφοριακού φόρτου προκειμένου να αξιολογηθεί η εξυπηρέτηση στις δυσμενέστερες συνθήκες κυκλοφορίας.

Ο υπολογισμός του επιπέδου εξυπηρέτησης πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας υπόψιν τις κατευθυντήριες οδηγίες του HCM 2010 και των Ο.Μ.Ο.Ε. Για τον υπολογισμό του επιπέδου εξυπηρέτησης χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία μέγιστου κυκλοφοριακού φόρτου, προκειμένου να αξιολογηθεί η εξυπηρέτηση στις δυσμενέστερες συνθήκες κυκλοφορίας. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η μέθοδος ΗΠΑ που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό.

Κατά τη μέθοδο Η.Π.Α., η στάθμη εξυπηρέτησης μιας πρόσβασης καθορίζεται μόνο από τη μέση καθυστέρηση στάσης ανά όχημα, η οποία εξαρτάται από το λόγο του φόρτου της πρόσβασης προς την κυκλοφοριακή ικανότητα αλλά και από άλλους παράγοντες, όπως η διάρκεια της περιόδου σηματοδότησης.

Για τον υπολογισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας απαραίτητη είναι η γνώση της ροής κορεσμού, η οποία προσδιορίζεται για μια πρόσβαση ή ομάδα λωρίδων σε οχήματα ανά ώρα πρασίνου και ισούται με τη ροή κορεσμού s_0 μιας λωρίδας υπό ιδανικές συνθήκες επί τον αριθμό λωρίδων N, μειωμένη με διάφορους συντελεστές που εκφράζουν τις επικρατούσες μη ιδανικές οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες.

$s = s_0 * N * f_w * f_{HV} * f_g * f_p * f_{bb} * f_a * f_{RT} * f_{LT}$

όπου

s_0 : ροή κορεσμού ιδανικής λωρίδας (στη βιβλιογραφία προτείνεται η τιμή 2100 οχήματα για τα ελληνικά δεδομένα).

N: αριθμός λωρίδων.

f_w: συντελεστής προσαρμογής για πλάτος λωρίδας. f_{HV}: συντελεστής προσαρμογής για βαρέα οχήματα. f_g: συντελεστής προσαρμογής για κατά μήκος κλίση.

f_p: συντελεστής προσαρμογής για στάθμευση στην πρόσβαση.

f_{bb} : συντελεστής προσαρμογής για στάσεις λεωφορείων στην πρόσβαση. f_a : συντελεστής προσαρμογής για τον τύπο της περιοχής (κεντρική ή όχι). f_{RT} : συντελεστής προσαρμογής για δεξιές στροφές.

f_{LT} : συντελεστής προσαρμογής για αριστερές στροφές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.14 Κριτήρια στάθμης εξυπηρέτησης για γενικευμένα τμήματα οδών δύο λωρίδων κυκλοφορίας

Στάθμη χρονική εξυπη- καθυστέ- ρησης ρους %	Λόγος v/c[α]																					
	Επίπεδο εδάφους							Λοφώδες έδαφος							Ορεινό έδαφος							
	Μέση[β] ταχύτ.	Ποσοστό μήκους όπου δεν επιτρέπεται η προσπέραση						Μέση [β] ταχύτ.	Ποσοστό μήκους όπου δεν επιτρέπεται η προσπέραση						Μέση [β] ταχύτ.	Ποσοστό μήκους όπου δεν επιτρέπεται η προσπέραση						
		0	20	40	60	80	100		0	20	40	60	80	100		0	20	40	60	80	100	
A	≤30	≥93	0.15	0.12	0.09	0.07	0.05	0.04	≥91	0.15	0.10	0.07	0.05	0.04	0.03	≥90	0.14	0.09	0.07	0.04	0.02	0.01
B	≤45	≥88	0.27	0.24	0.21	0.19	0.17	0.16	≥86	0.26	0.23	0.19	0.17	0.15	0.13	≥86	0.25	0.20	0.16	0.13	0.12	0.10
C	≤60	≥83	0.43	0.39	0.36	0.34	0.33	0.32	≥82	0.42	0.39	0.35	0.32	0.30	0.28	≥18	0.39	0.33	0.28	0.23	0.20	0.16
D	≤75	≥80	0.64	0.62	0.60	0.59	0.58	0.57	≥78	0.62	0.57	0.52	0.48	0.46	0.43	≥72	0.58	0.50	0.45	0.40	0.37	0.33
E	>75	≥72	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	≥64	0.97	0.94	0.92	0.91	0.90	0.90	≥56	0.91	0.87	0.84	0.82	0.80	0.78
F	100	<72	—	—	—	—	—	—	<64	—	—	—	—	—	—	<56	—	—	—	—	—	—

(α) Λόγος φόρτου προς ιδανική κυκλοφοριακή ικανότητα 2800 ΜΕΑ/ώρα και στις δύο κατευθύνσεις.
(β) Μέση ταχύτητα κίνησης σε χλμ/ώρα για όλα τα οχήματα για οδούς με ταχύτητα μελέτης ≥ 96χλμ/ώρα. Για οδούς με μικρότερες ταχύτητες μελέτης, μειώστε κατά 6 χλμ/ώρα για κάθε μείωση της ταχύτητας μελέτης κατά 16 χλμ/ώρα κάτω από τα 96 χλμ/ώρα. Υποτίθεται ότι η ταχύτητα δεν περιορίζεται από κανονισμούς.
Πηγή: 1, Πίν. 8-1.

Εικόνα 3.5: Κριτήρια στάθμης εξυπηρέτησης για γενικευμένα τμήματα οδών δύο λωρίδων κυκλοφορίας[1]

Πίνακας 3.7: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 08:00-09:00		
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Πλατεία 18 Άγγλων	0,29	A
Προς Λιμάνι	0,61	B
Λεωφ. Νεάρχου	0,45	A

Πίνακας 3.8: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 18:30-19:30		
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Πλατεία 18 Άγγλων	0,33	A
Προς Λιμάνι	0,52	A
Λεωφ. Νεάρχου	0,43	A

3.2 ΔΙΑΤΟΜΗ 1: ΛΕΩΦ. ΝΕΑΡΧΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗ ΚΑΙ ΔΟΥΚΟΣ ΜΠΟΦΩΡ

Η Διατομή 1, στην οποία τοποθετήθηκε το ειδικό καταγραφικό μηχάνημα, βρίσκεται στην Λεωφ. Νεάρχου μεταξύ των οδών Μητσοτάκη και Δούκος Μποφώρ, προκειμένου να καταγραφεί το σύνολο των οχημάτων που διέρχονται από την Λεωφ. Νεάρχου.

Η Λεωφ. Νεάρχου ανήκει στο δημοτικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ηρακλείου και σύμφωνα με το ΓΠΣ (ΦΕΚ 696/ Δ/08-07-2003) χαρακτηρίζεται ως κύρια συλλεκτήρια οδός. Πρόκειται για ασφαλτοστρωμένη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, που διαχωρίζονται με κεντρική νησίδα πλάτους 1,00μ. και συνολικού πλάτους καταστρώματος 17,00 μ.

[1] Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική, Ι.Μ Φραντζεσκάκης- Γ.Α. Γιαννόπουλος, 1986

Οι μετρήσεις διεξήχθησαν το διάστημα από την Τετάρτη 03/06/26 μέχρι την Τρίτη 16/06/26.

Οι μέσοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που καταγράφηκαν στη θέση της εξεταζόμενης διατομής επί της Λεωφ. Νεάρχου παρουσιάζονται στους Πίνακες 3.9 και 3.10, για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας. Ειδικότερα, παρατίθενται οι μέσοι ωριαίοι φόρτοι για κάθε ημέρα μέτρησης, καθώς και ο συνολικός μέσος όρος του συνόλου των μετρήσεων, ο μέσος όρος των εργάσιμων ημερών και ο μέσος όρος του Σαββατοκύριακου. Οι αναλυτικοί ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι για κάθε ημέρα μέτρησης παρατίθενται στο Παράρτημα της παρούσας μελέτης.

Πίνακας 3.9: Μέσοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά ημέρα- Λεωφ. Νεάρχου- κατεύθυνση προς το Λιμάνι

	Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή	Μ.Ο.	Μ.Ο. Καθημερινών	Μ.Ο. Σαββατοκύριακου
0:00	934	498	480	606	618	745	991	712	643	868
1:00	346	262	242	299	296	419	580	357	294	499
2:00	174	155	163	207	191	229	345	212	179	287
3:00	97	97	88	133	113	150	236	134	107	193
4:00	107	111	127	125	102	155	224	136	113	189
5:00	298	318	296	325	311	274	317	306	311	295
6:00	950	903	833	975	916	658	521	821	924	589
7:00	1623	1646	1614	1722	1781	944	578	1400	1684	761
8:00	1950	1952	1966	2139	2154	1115	716	1693	2039	915
9:00	1678	1540	1627	1699	1610	1216	733	1420	1642	974
10:00	1597	1511	1553	1736	1663	1527	961	1503	1632	1244
11:00	1736	1720	1729	1750	1701	1649	1204	1627	1728	1426
12:00	1766	1606	1752	1864	1812	1677	1273	1678	1780	1475
13:00	1846	1664	1783	1863	1861	1656	1178	1688	1823	1417
14:00	1757	1632	1817	1884	1811	1622	1080	1646	1794	1351
15:00	1717	1564	1750	1788	1766	1471	969	1561	1732	1220
16:00	1612	1487	1491	1579	1585	1319	977	1427	1566	1148
17:00	1627	1558	1697	1811	1721	1348	1035	1541	1697	1191
18:00	1759	1700	1674	1727	1764	1371	1285	1604	1727	1328
19:00	1747	2059	1838	1924	1781	1410	1436	1717	1848	1423
20:00	1804	1880	1744	1936	1938	1625	1590	1781	1858	1607
21:00	1639	1763	1658	1821	1737	1617	1457	1663	1719	1537

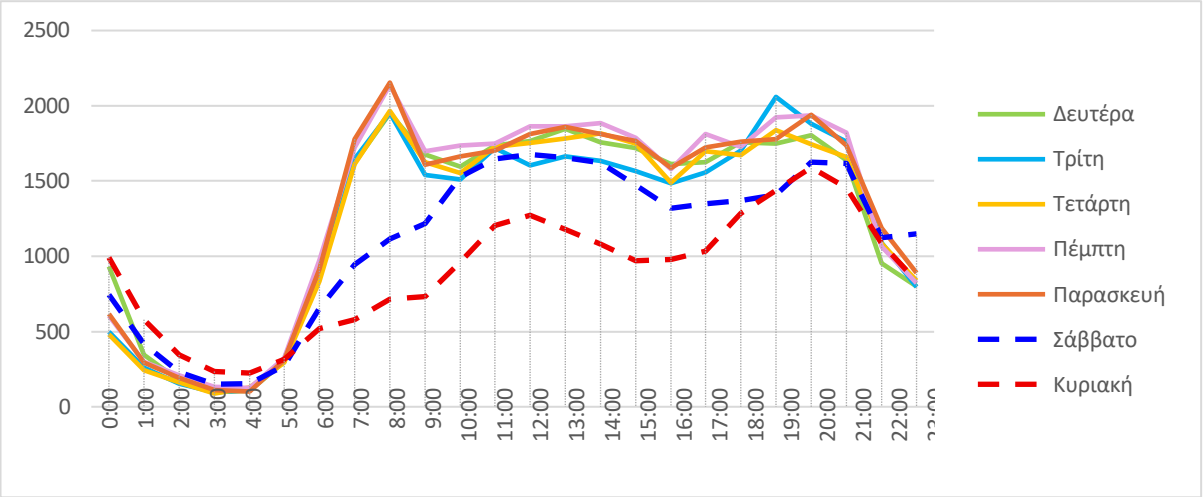
22:00	955	1090	1084	1065	1187	1125	1083	1083	1074	1104
23:00	802	794	839	820	888	1148	833	881	832	990
Σύνολο	30515	29509	29843	31793	31298	26464	21598	28593	30748	24031

Πίνακας 3.10: Μέσοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά ημέρα- Λεωφ. Νεάρχου- κατεύθυνση προς τη πλατεία 18 Άγγλων

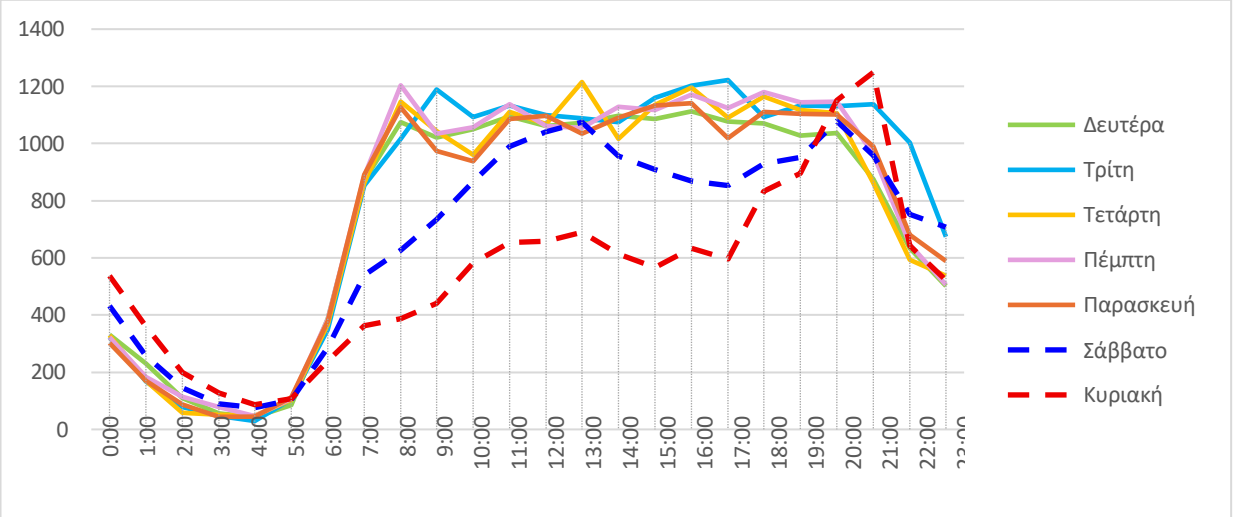
	Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή	Μ.Ο.	Μ.Ο. Καθημερινών	Μ.Ο. Σαββατοκύριακου
0:00	331	322	329	322	303	431	538	371	320	485
1:00	230	168	171	184	169	257	360	223	186	308
2:00	110	78	58	114	88	147	199	117	93	173
3:00	57	48	51	78	44	89	128	72	56	109
4:00	43	30	48	47	46	76	87	54	42	81
5:00	86	106	102	108	112	103	109	104	103	106
6:00	388	349	368	386	379	286	239	340	374	262
7:00	872	854	862	887	891	541	363	744	874	452
8:00	1075	1016	1147	1204	1126	627	388	924	1110	507
9:00	1020	1189	1044	1034	975	735	440	879	1024	587
10:00	1050	1093	960	1056	939	867	582	923	1023	724
11:00	1096	1133	1111	1137	1086	990	654	1011	1106	822
12:00	1062	1100	1067	1061	1097	1042	659	1000	1074	851
13:00	1073	1089	1215	1054	1036	1076	689	1012	1077	882
14:00	1098	1075	1017	1128	1090	957	614	996	1101	785
15:00	1085	1160	1135	1118	1133	910	567	997	1126	739
16:00	1113	1203	1195	1170	1141	868	633	1022	1158	751
17:00	1077	1222	1090	1124	1019	852	595	970	1079	724
18:00	1071	1093	1164	1181	1110	929	833	1054	1132	881
19:00	1029	1134	1117	1143	1103	952	895	1047	1101	923
20:00	1037	1130	1105	1146	1101	1078	1152	1106	1101	1115
21:00	876	1138	862	963	990	959	1249	984	931	1104

22:00	635	1002	593	647	681	753	643	660	643	698
23:00	502	674	537	506	588	708	522	552	525	615
Σύνολο	18009	19404	18347	18792	18242	16228	13133	17162	18359	14681

Διάγραμμα 3.6: Διακύμανση φόρτου κυκλοφορίας της κατεύθυνσης προς το Λιμάνι



Διάγραμμα 3.7: Διακύμανση φόρτου κυκλοφορίας της κατεύθυνσης προς τη πλατεία 18 Άγγλων



Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Από τα διαγράμματα των μέσων ωριαίων κυκλοφοριακών φόρτων ανά κατεύθυνση προκύπτει ότι, κατά τις καθημερινές (Δευτέρα–Παρασκευή), η κατεύθυνση προς το Λιμάνι παρουσιάζει σημαντικά υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους σε σχέση με την κατεύθυνση προς τη πλατεία 18 Άγγλων. Συγκεκριμένα, ο συνολικός ημερήσιος φόρτος ανέρχεται σε 30.748 οχήματα έναντι 18.359 οχημάτων αντίστοιχα (Πίνακες 2.1 και 2.2), δηλαδή καταγράφεται διαφορά 12.389 οχημάτων. Η διαφορά αυτή αντιστοιχεί σε περίπου 67,5% μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο προς το Λιμάνι

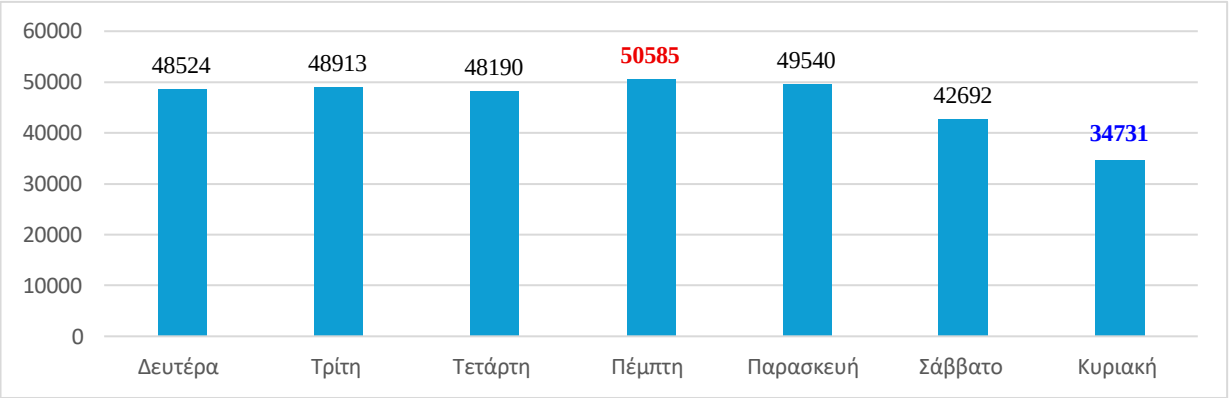
   Και στις δύο κατευθύνσεις παρατηρείται παρόμοια ημερήσια διακύμανση της κυκλοφορίας. Οι χαμηλότεροι φόρτοι καταγράφονται κατά τις νυχτερινές και πρώτες πρωινές ώρες (01:00–05:00), ενώ από τις 06:00 και μετά εμφανίζεται απότομη αύξηση της κυκλοφορίας, με την πρωινή αιχμή να εκδηλώνεται μεταξύ 07:00 και 09:00. Στη συνέχεια οι φόρτοι παραμένουν σε υψηλά επίπεδα καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, με δεύτερη περίοδο αυξημένης κυκλοφορίας τις απογευματινές και πρώτες βραδινές ώρες (18:00–20:00), ιδιαίτερα στην κατεύθυνση προς το Λιμάνι, όπου καταγράφονται και οι υψηλότερες ωριαίες τιμές της ημέρας.

Κατά το Σάββατο παρατηρείται μετατόπιση της πρωινής αιχμής σε μεταγενέστερες ώρες και γενικά μικρότεροι φόρτοι σε σχέση με τις καθημερινές, ενώ την Κυριακή οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι αισθητά μειωμένοι κατά τις πρωινές ώρες. Ωστόσο, κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες εμφανίζεται σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας, κυρίως στην κατεύθυνση προς το Λιμάνι, γεγονός που συνδέεται με τις μετακινήσεις επιστροφής των εκδρομέων και των επισκεπτών.

Συνεπώς, η κατεύθυνση προς το Λιμάνι εξυπηρετεί σημαντικά μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο σε σχέση με την κατεύθυνση προς τη πλατεία 18 Άγγλων, ενώ και στις δύο κατευθύνσεις παρατηρείται παρόμοια ημερήσια διακύμανση, με διαφοροποιήσεις ως προς τις ώρες αιχμής. Η εικόνα αυτή υποδηλώνει διαφορετικά πρότυπα μετακινήσεων των χρηστών της οδού ανά κατεύθυνση.

2. Από το διάγραμμα των μέσων ημερήσιων φόρτων προκύπτει ότι η μεγαλύτερη κυκλοφοριακή φόρτιση στην εξεταζόμενη διατομή καταγράφηκε την ημέρα Πέμπτη, κατά την οποία ο συνολικός αριθμός των διερχόμενων οχημάτων και στις δύο κατευθύνσεις ανήλθε σε 50.585 οχήματα (βλ. Διάγραμμα 3.8). Ειδικότερα, καταγράφηκαν 31.793 οχήματα με κατεύθυνση προς το Λιμάνι και 18.792 οχήματα με κατεύθυνση προς τη πλατεία 18 Άγγλων.

3. Αντίθετα, τη μικρότερη ημερήσια κυκλοφοριακή φόρτιση παρουσίασε η ημέρα Κυριακή, με συνολικό αριθμό διερχόμενων οχημάτων 34.731 οχήματα, εκ των οποίων 21.598 οχήματα με κατεύθυνση προς το Λιμάνι και 13.133 οχήματα με κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης (βλ. Διάγραμμα 3.8).



Διάγραμμα 3.8: Συνολική εβδομαδιαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στη διατομή

4. Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων των κυκλοφοριακών μετρήσεων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για την κατεύθυνση προς το Λιμάνι εντοπίζεται στο χρονικό διάστημα 20:00–21:00, κατά το οποίο καταγράφηκε μέσος ωριαίος φόρτος 1781 οχημάτων. Αντίστοιχα, για την κατεύθυνση προς τη πλατεία 18 Άγγλων, η ώρα αιχμής παρατηρείται στο χρονικό διάστημα 20:00–21:00, με μέσο ωριαίο φόρτο 1106 οχημάτων.

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ
ΑΙΧΜΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ	20:00- 21:00	1.781

ΑΙΧΜΗ ΠΡΟΣ ΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ	20:00- 21:00	1.106

5. Ο μέγιστος ωριαίος κυκλοφορικός φόρτος με κατεύθυνση προς το Λιμάνι (2.154 οχήματα) καταγράφηκε την ημέρα Παρασκευή στις 08:00-09:00, ενώ ο μέγιστος ωριαίος κυκλοφορικός φόρτος με κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων (1.249 οχήματα) καταγράφηκε την ημέρα Κυριακή στις 21:00-22:00.

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ
ΑΙΧΜΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ	08:00-09:00	2.154
ΑΙΧΜΗ ΠΡΟΣ ΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ	21:00-22:00	1.249

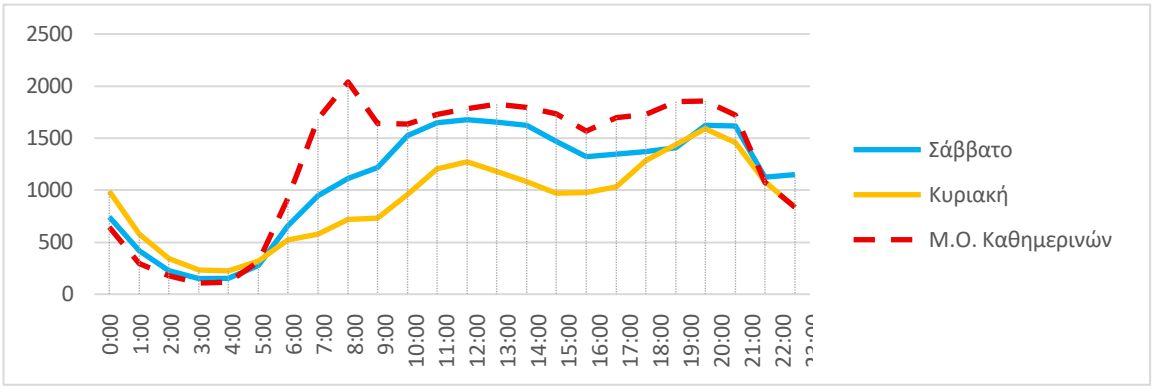
6. Στο σύνολο της ημέρας ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση προς το Λιμάνι ανέρχεται κατά μέσο όρο 30.748 οχήματα ανά ημέρα τις καθημερινές, ενώ ο μέγιστος ημερήσιος φόρτος καταγράφεται την ημέρα της Πέμπτης 32.133 οχήματα. Αντίστοιχα, στην κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων, ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος κατά τις καθημερινές ανέρχεται σε 18.359 οχήματα, με μέγιστο ημερήσιο φόρτο την Πέμπτη, με 19.161 οχήματα.



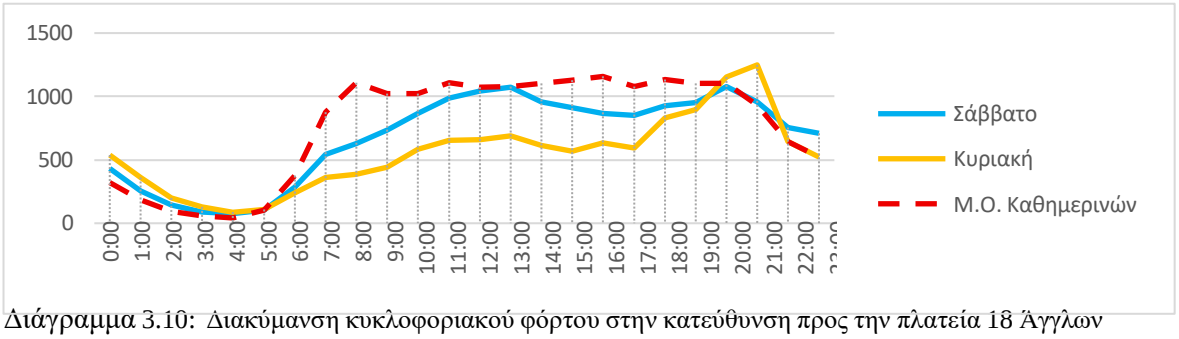
Εικόνα 3.6: Μέσοι ημερήσιοι καθημερινοί φόρτοι

7. Στην κατεύθυνση προς το Λιμάνι, καταγράφονται αυξημένες τιμές κυκλοφοριακού φόρτου κατά το χρονικό διάστημα 19:00–21:00, με τη μέγιστη τιμή να παρατηρείται στο διάστημα 20:00–21:00, όπου ανέρχεται σε 1.781 οχήματα, σύμφωνα με τον μέσο όρο (βλ. Πίνακα 3.9). Στην κατεύθυνση προς τη πλατεία 18 Άγγλων καταγράφονται αυξημένες τιμές κυκλοφοριακού φόρτου κατά τα χρονικά διαστήματα 11:00–13:00 και 18:00–21:00, με τη μέγιστη τιμή να παρατηρείται στο διάστημα 20:00–21:00, όπου ανέρχεται σε 1.106 οχήματα, σύμφωνα με τον μέσο όρο (βλ. Πίνακα 3.10).

8. Από την ανάλυση των κυκλοφοριακών φόρτων προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου καταγράφονται χαμηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι σε σχέση με τις εργάσιμες ημέρες (βλ. Πίνακες 3.9, 3.10 και Διαγράμματα 3.9, 3.10). Η διαφοροποίηση αυτή αποδίδεται κυρίως στη διαφορετική σύνθεση των μετακινήσεων κατά το Σαββατοκύριακο, καθώς περιορίζονται οι μετακινήσεις που σχετίζονται με την εργασία και την εκπαίδευση.



Διάγραμμα 3.9: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στην κατεύθυνση προς το Λιμάνι



Διάγραμμα 3.10: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στην κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων

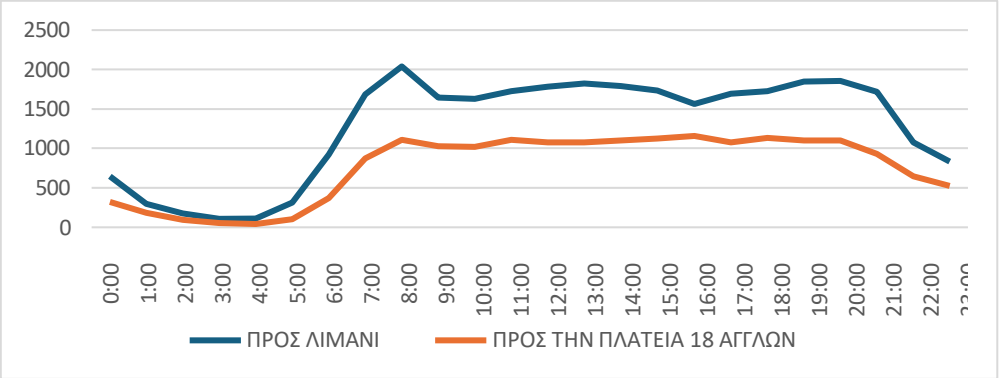
9. Από την ανάλυση των διαγραμμάτων 3.9. και 3.10 παρατηρείται διαφοροποίηση των κυκλοφοριακών φόρτων μεταξύ Σαββάτου και Κυριακής. Ειδικότερα, στην κατεύθυνση προς το Λιμάνι το Σάββατο καταγράφονται υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι σε σχέση με την Κυριακή, με τις σημαντικότερες αιχμές να εμφανίζονται κατά τις χρονικές περιόδους 11:00–15:00 και 20:00–22:00. Αντίθετα, στην κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων η Κυριακή παρουσιάζει εντονότερη βραδινή αιχμή, με τη μέγιστη τιμή να καταγράφεται κατά το χρονικό διάστημα 20:00–22:00, γεγονός που πιθανόν σχετίζεται με τις μετακινήσεις επιστροφής από παραθαλάσσιες περιοχές της ευρύτερης περιοχής (όπως η Αμνισσός) και μετακινήσεων προς το κέντρο της πόλης, οι οποίες σχετίζονται με δραστηριότητες αναψυχής και βραδινής εξόδου.

10. Από το διάγραμμα των μέσων ωριαίων κυκλοφοριακών φόρτων ανά κατεύθυνση για τις καθημερινές προκύπτει ότι οι δύο κατευθύνσεις παρουσιάζουν διαφορετική ημερήσια διακύμανση της κυκλοφορίας (βλ. Διάγραμμα 3.11). Ειδικότερα, στην κατεύθυνση προς το Λιμάνι παρατηρείται σημαντική αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων από τις πρώτες πρωινές ώρες, με την κύρια αιχμή να καταγράφεται κατά το χρονικό διάστημα 08:00–09:00. Στη συνέχεια, οι φόρτοι διατηρούνται σε σχετικά υψηλά επίπεδα καθ’ όλη τη διάρκεια της ημέρας, με μικρές διακυμάνσεις, ενώ παρουσιάζεται σταδιακή μείωση μετά τις 20:00. Η αυξημένη κίνηση προς το Λιμάνι κατά τις πρωινές ώρες πιθανώς συνδέεται με μετακινήσεις προς εργασία αλλά και προς την παραλιακή ζώνη, τουριστικούς προορισμούς και περιοχές αναψυχής.

    Αντίθετα, στην κατεύθυνση προς την πλατεία 18 Άγγλων καταγράφονται χαμηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καθ’ όλη τη διάρκεια του 24ώρου, με ηπιότερη πρωινή αύξηση και σχετικά σταθερή κυκλοφοριακή εικόνα από τις μεσημβρινές έως τις απογευματινές ώρες. Η μέγιστη τιμή εμφανίζεται

κατά το χρονικό διάστημα 16:00–17:00, γεγονός που πιθανώς σχετίζεται με μετακινήσεις επιστροφής από παραθαλάσσιες περιοχές και δραστηριότητες αναψυχής προς το κέντρο της πόλης. Κατά τις βραδινές ώρες παρατηρείται σταδιακή πτώση των κυκλοφοριακών φόρτων και στις δύο κατευθύνσεις.

Συνολικά, η διακύμανση των κυκλοφοριακών φόρτων υποδεικνύει έντονη διαφοροποίηση της κυκλοφοριακής ζήτησης ανά κατεύθυνση, με την κατεύθυνση προς το Λιμάνι να παρουσιάζει αυξημένη επιβάρυνση κυρίως κατά τη διάρκεια της ημέρας, ενώ η αντίθετη κατεύθυνση εμφανίζει ηπιότερη κυκλοφοριακή δραστηριότητα και εντονότερη απογευματινή αιχμή.



Διάγραμμα 3.11: Διακύμανση του μέσου όρου του φόρτου κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση τις καθημερινές

11. Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, γεγονός που επηρεάζει σημαντικά τη διαμόρφωση των κυκλοφοριακών φόρτων και τη χρονική κατανομή τους. Κατά την περίοδο αυτή παρατηρείται αυξημένη μετακίνηση λόγω της τουριστικής δραστηριότητας, με εντονότερες ροές προς περιοχές αναψυχής, παραλιακές ζώνες και σημεία ενδιαφέροντος. Η εποχική αυτή αύξηση της κυκλοφορίας αποτυπώνεται στις καταγεγραμμένες αιχμές, ιδιαίτερα κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες, όπου παρατηρούνται μετακινήσεις αναχώρησης και επιστροφής επισκεπτών.

12. Σημειώνεται ότι επί της Λεωφ. Νεάρχου λειτουργεί η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης, γεγονός που συμβάλλει στην αυξημένη επισκεψιμότητα της περιοχής κατά τις εργάσιμες ώρες, λόγω της καθημερινής προσέλευσης εργαζομένων αλλά και πολιτών για τη διεκπεραίωση διοικητικών υποθέσεων.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το επίπεδο εξυπηρέτησης όπως υπολογίστηκε για κάθε κατεύθυνση. Για τον υπολογισμό των οποίων χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία μέγιστου κυκλοφοριακού φόρτου προκειμένου να αξιολογηθεί η εξυπηρέτηση στις δυσμενέστερες συνθήκες κυκλοφορίας.

Πίνακας 3.11: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού κατά την πρωινή αιχμή

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 08:00-09:00		
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Λιμάνι	0,64	B
Προς τη πλατεία 18 Άγγλων	0,35	A
Λεωφ. Νεάρχου	0,50	A

Πίνακας 3.12: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού κατά την βραδινή αιχμή

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 08:00-09:00		
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Λιμάνι	0,49	A
Προς τη πλατεία 18 Άγγλων	0,41	A
Λεωφ. Νεάρχου	0,45	A

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι το επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού και στις δύο ώρες αιχμής είναι Α.

2. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΙΑΒΑΣΗΣ ΜΕ ΦΩΤΕΙΝΟ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΣΤΗΝ ΛΕΩΦ. ΝΕΑΡΧΟΥ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ 18 ΑΓΓΛΩΝ

2.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζεται η αναγκαιότητα εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης για την ασφαλή εξυπηρέτηση της πεζής μετακίνησης στην περιοχή της πλατείας 18 Άγγλων, επί της Λεωφόρου Νεάρχου.

Αντικείμενο της υπηρεσίας αποτελεί η τεκμηρίωση της αναγκαιότητας εγκατάστασης ή μη πεζοδιάβασης με φωτεινή σηματοδότηση στην περιοχή της πλατείας 18 Άγγλων. Ειδικότερα, εξετάζεται η θέση της υφιστάμενης πεζοδιάβασης επί της Λεωφόρου Νεάρχου, με σκοπό τη διενέργεια αξιόπιστων μετρήσεων και τη συλλογή των απαραίτητων κυκλοφοριακών δεδομένων για την αξιολόγηση των συνθηκών διέλευσης πεζών και της αναγκαιότητας λήψης μέτρων φωτεινής σηματοδότησης.

Η τεκμηρίωση της εγκατάστασης στηρίζεται στο ΦΕΚ 85Β’/23-01-2018 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών». Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση.

Η εφαρμογή μίας σηματοδοτούμενης διάβασης με τη χρήση αναλάμποντος σηματοδότη μπορεί να συμβάλλει στην βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλεια συνοδευμένη από τα εξής μέτρα:

- Κατάλληλη επιλογή θέσης.
- Υψηλά επίπεδα ορατότητας τόσο για τους οδηγούς όσο και τους πεζούς.
- Κατάλληλος φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες.
- Τοποθέτηση ανακλαστήρων επίπεδης επιφάνειας παράλληλα με τη γραμμή STOP και 1,00 μ. πριν τη διαγράμμιση της διάβασης για την καλύτερη επισήμανσή της.
- Επαρκής σήμανση.
- Δημιουργία κεντρικής νησίδας (καταφύγιο πεζών) επαρκούς πλάτους προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η έκθεση των πεζών στα οχήματα.
- Απαγόρευση στάθμευσης πλησίον της πεζοδιάβασης.
- Χρήση αντιολισθηρού τάπητα στο οδόστρωμα προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα κύλισης των οχημάτων και των αμαξιδίων ΑμεΑ.
- Χρήση κιγκλιδωμάτων για την καθοδήγηση των πεζών και την αποτροπή της αυθαίρετης διέλευσής τους, όπου είναι εφικτό και δεν παρεμποδίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία στα πεζοδρόμια.
- Λήψη κατάλληλων μέτρων για την αντιμετώπιση της απορροής των ομβρίων, χωρίς όμως να δημιουργούνται προεξοχές στην επιφάνεια του οδοστρώματος επί και παρά της πεζοδιάβασης.
- Εφαρμογή μέτρων μείωσης ταχύτητας για τα οχήματα.
- Ανά τακτά χρονικά διαστήματα θα πρέπει να εκτελούνται εργασίες συντήρησης του οδοστρώματος, της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, κλαδέματος των φυλλωμάτων των δένδρων-θάμνων, καθώς και να ελέγχεται η σωστή λειτουργία του αναλάμποντος σηματοδότη και του φωτισμού της διάβασης στις προβλεπόμενες κατά την μελέτη ώρες λειτουργίας του.

Σκοπός της εφαρμογής τους αποτελεί η αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία.

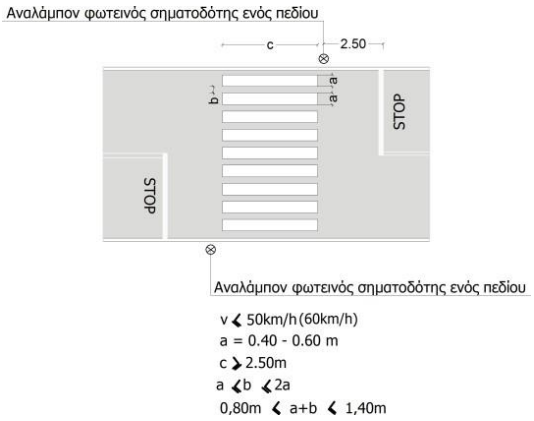
Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 39 του ΚΟΚ, όπως προαναφέρθηκε, σε σημασμένη διάβαση πεζών όπου η κυκλοφορία δε ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή τροχονόμο, οι οδηγοί υποχρεούνται να πλησιάζουν στη διάβαση με μικρή ταχύτητα και να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους για να επιτρέπουν τη διέλευση των πεζών. Έχει παρατηρηθεί ότι η πλειοψηφία των οδηγών δε συμμορφώνεται πάντα με τον κανόνα με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η διάβαση των πεζών.
Ο προσδιορισμός της ανάγκης εγκατάστασης διάβασης πεζών και στη συνέχεια η επιλογή της θέσης και του τύπου διάβασης περιλαμβάνει δύο στάδια.

- Στάδιο 1: Επί τόπου αυτοψία και καταγραφή στοιχείων που αφορούν το φυσικό περιβάλλον και τις παρόδιες λειτουργίες του οδικού δικτύου.
- Στάδιο 2: Συλλογή και επεξεργασία κυκλοφοριακών στοιχείων

Η οριζόντια σήμανση αποτελείται από λωρίδες/ταινίες λευκού χρώματος με αντανακλαστικό υλικό, πλάτους 0,40 έως 0,60 μέτρων και ελάχιστου μήκους 2,50 μ., παράλληλες προς τον άξονα της οδού, οι οποίες οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών. Συνιστάται μήκος τεσσάρων (4) μέτρων. Το διάστημα μεταξύ των λωρίδων πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο προς το πλάτος τους και όχι μεγαλύτερο από το διπλάσιό του. Το πλάτος μίας τέτοιας λωρίδας και ενός διαστήματος αθροιστικά πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 0,80 και 1,40 μέτρων. Η οριζόντια σήμανση ολοκληρώνεται με τη γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP). Η γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας ορίζεται ως μία συνεχής λευκή γραμμή επί του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας (εγκάρσια), ελάχιστου πλάτους 0,20μ. και μέγιστου 0,60μ. Συνιστάται πλάτος 0,50μέτρων.

Εφαρμόζοντας τους κανονισμούς εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης η γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP) συνιστάται να τοποθετείται σε απόσταση 2,50μ από τον αναλάμποντα σηματοδότη εφόσον είναι εφικτό και οπωσδήποτε σε απόσταση 1,00μ. κατά ελάχιστο (βλ. Σχήμα 4.1).

Προκειμένου να μη διενεργούνται εμπόδια στην ορατότητα των χρηστών θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση σε απόσταση 20,00μ. από των φωτεινό σηματοδότη, σύμφωνα με το άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ. Για το λόγο αυτό συνιστάται σήμανση της οδού, για την προαναφερόμενη απόσταση, με τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ, σε κάθε πλευρά του οδοστρώματος (Κ.Ο.Κ., άρθρο 5. Παράγραφος 5(β)) (βλ. Σχήμα 4.2).



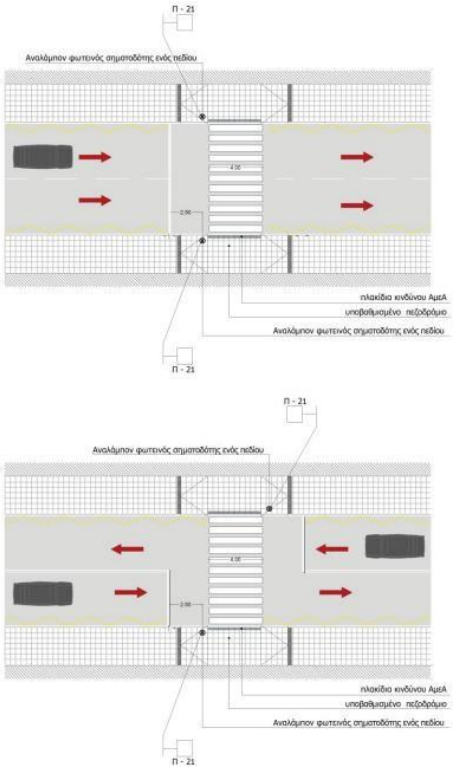
Σχήμα 4.1: Οριζόντια σήμανση πεζοδιάβασης μεταξύ άκρων οικοδομικών τετραγώνων



Σχήμα 4.2: Οριζόντια διαγράμμιση απαγόρευση στάθμευσης

Πίνακας 4.1: Χαρακτηριστικά κάθε τύπου διάβασης πεζών

	Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	· Άμεση προτεραιότητα στον πεζό · Μικρό κόστος εγκατάστασης και συντήρησης	· Δεν είναι κατάλληλες για οδούς με μεγάλες ταχύτητες και μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους οχημάτων και πεζών · Η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται από τη συμπεριφορά και τη συμμόρφωση των οδηγών
Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου για τα οχήματα	• Άμεση προτεραιότητα στον πεζό	• Δεν είναι κατάλληλες για οδούς με μεγάλες ταχύτητες και μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους οχημάτων και πεζών • Η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται από τη συμπεριφορά και τη συμμόρφωση των οδηγών • Μεγαλύτερος κόστος εγκατάστασης και συντήρησης
Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο ή σε μεμονωμένα σημεία (φωτεινός σηματοδότης τριών πεδίων για τα οχήματα και δύο πεδίων για τους πεζούς)	· Μπορεί να αποτελέσουν τμήμα ενός ολοκληρωμένου συστήματος ρύθμισης κυκλοφορίας · Συμμόρφωση οδηγών · Πιο ασφαλείς σε σχέση με τις μη - σηματοδοτούμενες διαβάσεις	· Μεγαλύτερος κόστος εγκατάστασης και συντήρησης · Χρόνοι αναμονής για πεζούς · Καθυστερήσεις στη ροή των οχημάτων σε περίπτωση που δεν υπάρχουν αρκετοί πεζοί



Σχήμα 4.3: Τυπική διαμόρφωση πεζοδιάβασης με χρήση αναλάμποντος σηματοδότη

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 85Β'/23-01-2018 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», μία πεζοδιάβαση με αναλάμποντα σηματοδότη συνιστάται να διατάσσεται:

- Εντός κατοικημένων περιοχών.
- Σε οδικά τμήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 50 χλμ/ώρα και κατ' εξαίρεση 60 χλμ/ώρα.
- Σε θέσεις του οδικού δικτύου με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση.
- Σε θέσεις όπου υπάρχει επαρκές πεζοδρόμιο (τυπικού ελάχιστου πλάτους 1,50 μ.) κατά μήκος και των δύο οριογραμμών του οδοστρώματος.
- Κατά προτίμηση σε απόσταση δεκαπέντε μέτρων από τις εισόδους - εξόδους σχολικών μονάδων με χρήση κιγκλιδωμάτων για την καθοδήγηση των μαθητών - πεζών και την αποτροπή της άμεσης διάσχισης του οδοστρώματος.

Ενώ, δεν επιτρέπεται η διάταξη πεζοδιαβάσεων με αναλάμπον σηματοδότη ενός πεδίου:

- Σε κόμβους πλήρους φωτεινής σηματοδότησης.
- Σε οδικά τμήματα με συντονισμένη φωτεινή σηματοδότηση (πράσινο κύμα) στα οποία όλες οι διαβάσεις πεζών πρέπει να λειτουργούν με πλήρη σηματοδότηση (φωτεινός σηματοδότης δύο πεδίων για πεζούς).
- Σε οδικά τμήματα με αποκλειστικές λωρίδες λεωφορείων.
- Σε οδικά τμήματα με υποδομή λειτουργίας τροχιόδρομου (τραμ).
- Σε απόσταση εκατό μέτρων (100 μ.) από διάβαση πλήρους σηματοδοτούμενου κόμβου.

Στον παρακάτω πίνακα 4.2 αναφέρονται ενδεικτικά τα κριτήρια για την επιλογή του τύπου της πεζοδιάβασης βάσει των κυκλοφοριακών φόρτων. Διευκρινίζεται όμως ότι πάντα θα πρέπει να προηγηθεί ολοκληρωμένος έλεγχος των τοπικών συνθηκών προκειμένου να εξεταστεί η σκοπιμότητα και ο τύπος της διάβασης, όπως αυτά αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο.

Πίνακας 4.2: Κριτήρια για την επιλογή του τύπου της πεζοδιάβασης βάσει των κυκλοφοριακών φόρτων

		ΟΧΗΜΑΤΑ/ώρα					
ΠΕΖΟΙ/ώρα		0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	>750
	≤100	Δ	Δ	Δ	Υ	Σ	Σ
	100-150	Δ	Δ	Υ	Υ	Σ	Σ
	>150	Δ	Δ	Σ	Σ	Σ	Σ

Δ: Πιθανή θέση για εγκατάσταση διάβασης πεζών.
Υ: Υποχρεωτική θέση εγκατάστασης διάβασης πεζών.
Σ: Δημιουργία πλήρως σηματοδοτημένης διάβασης πεζών.

2.2 ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΙΑΒΑΣΗΣ ΜΕ ΦΩΤΕΙΝΟ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΙΑΒΑΣΗΣ ΜΕ ΦΩΤΕΙΝΟ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ

Στην παρούσα ενότητα τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα της εγκατάστασης πεζοδιάβασης με φωτεινό σηματοδότη στην πλατεία 18 Άγγλων, στην Λεωφ. Νεάρχου, στο τμήμα που υποδείχθηκε από την Υπηρεσία. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 85/Β/23-01-2018 για την εγκατάσταση πεζοδιάβασης με φωτεινό σηματοδότη απαιτείται να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις και συγκεκριμένα κριτήρια, όπως αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφαλαίο. Βασικό κριτήριο για την τοποθέτηση πεζοδιάβασης με φωτεινό σηματοδότη αποτελεί το μέγεθος του κυκλοφοριακού φόρτου, όπου σύμφωνα με τον πίνακα
3.13 που ακολουθεί καθορίζεται ο βαθμός αναγκαιότητας τοποθέτησης.

Αναλυτικότερα, από την επεξεργασία των στοιχείων των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα σχετικά με την κατανομή της κυκλοφορίας στην εξεταζόμενη θέση επί της Λεωφόρου Νεάρχου. Συγκεκριμένα, από την υπό εξέταση διατομή διέρχονται κατά μέσο όρο 26.979 οχήματα κατά τη διάρκεια χρονικού διαστήματος 15 ωρών και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας.

Η κατεύθυνση προς την Πλατεία 18 Άγγλων παρουσιάζει ελαφρώς αυξημένο συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο σε σχέση με την αντίθετη κατεύθυνση προς το λιμάνι, με διαφορά 171 οχημάτων (13.575 έναντι 13.404 οχημάτων αντίστοιχα). Ωστόσο, κατά την περίοδο της πρωινής ώρας αιχμής (08:00–09:00), παρατηρείται διαφορετική κατανομή του φόρτου, καθώς η κατεύθυνση προς την Πλατεία 18 Άγγλων καταγράφει κυκλοφοριακό φόρτο 979 ΜΕΑ/ώρα, ενώ η αντίθετη κατεύθυνση προς το λιμάνι παρουσιάζει υψηλότερη τιμή, ίση με 1.056 ΜΕΑ/ώρα (βλ. Εικόνα 4.1).

Η διαφοροποίηση αυτή υποδεικνύει ότι, παρά τη συνολικά μεγαλύτερη ημερήσια επιβάρυνση της κατεύθυνσης προς την Πλατεία 18 Άγγλων, κατά την ώρα αιχμής η κυκλοφοριακή ζήτηση μετατοπίζεται εντονότερα προς την κατεύθυνση του λιμανιού.



Εικόνα 4.1: Μέγιστος ωριαίος φόρτος αιχμής στην εξεταζόμενη περιοχή

Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο καταγράφηκε η μεγαλύτερη κυκλοφορία πεζών είναι το 13:00–14:00, κατά το οποίο μετρήθηκαν 416 πεζοί με κατεύθυνση προς την παραλία και 331 πεζοί με αντίθετη κατεύθυνση (συνολικά 747 πεζοί).

Η αυξημένη αυτή πεζή κίνηση συνδέεται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής, όπως προέκυψε και από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν. Συγκεκριμένα, ο χαρακτήρας της οδού, όπου αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις, καταστήματα και χώροι εστίασης, συμβάλλει στη διατήρηση υψηλών επιπέδων πεζής δραστηριότητας καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Επιπλέον, η περιοχή της Πλατείας 18 Άγγλων αποτελεί σημαντικό σημείο σύνδεσης μεταξύ του κέντρου της πόλης και ενός ιδιαίτερα σημαντικού τουριστικού προορισμού, του Ενετικού Φρουρίου Κούλε, γεγονός που ενισχύει τη διακίνηση πεζών, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αυξημένης τουριστικής κίνησης.

Παράλληλα, η ύπαρξη των υφιστάμενων στάσεων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην περιοχή ενισχύει περαιτέρω την πεζή κινητικότητα, καθώς οι στάσεις λειτουργούν ως σημεία προσέλκυσης και εξυπηρέτησης μετακινούμενων χρηστών, αυξάνοντας τη συνολική δραστηριότητα στο οδικό περιβάλλον.

Πίνακας 4.3: Κριτήρια για την επιλογή του τύπου της πεζοδιάβασης βάσει των κυκλοφοριακών φόρτων

	ΟΧΗΜΑΤΑ/ώρα						
ΠΕΖΟΙ/ώρα		0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	>750
	≤100	Δ	Δ	Δ	Υ	Σ	Σ
	100-150	Δ	Δ	Υ	Υ	Σ	Σ
	>150	Δ	Δ	Σ	Σ	Σ	Σ

Δ: Πιθανή θέση για εγκατάσταση διάβασης πεζών.
Υ: Υποχρεωτική θέση εγκατάστασης διάβασης πεζών.
Σ: Δημιουργία πλήρως σηματοδοτημένης διάβασης πεζών.

Με βάση την αξιολόγηση των κυκλοφοριακών φόρτων πεζών και οχημάτων και τη σύγκρισή τους με τα θεσμοθετημένα κριτήρια του ανωτέρω πίνακα, διαπιστώνεται ότι η εξεταζόμενη περιοχή πληροί τα απαιτούμενα όρια για την εγκατάσταση πλήρως σηματοδοτούμενης διάβασης πεζών. Η ακριβής θέση χωροθέτησης της νέας σηματοδοτούμενης διάβασης θα προσδιοριστεί σε επόμενο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα της τελικής διαμόρφωσης του κόμβου.

3. ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΟΜΒΟΥ

3.1 Πρόταση διαμόρφωσης Κόμβου

Η προτεινόμενη γεωμετρική διαμόρφωση αφορά τη συνολική αναδιοργάνωση του υφιστάμενου κόμβου στη συμβολή της Λεωφόρου Νεάρχου με τις οδούς Ιωάννη Μητσοτάκη, με στόχο τη σαφέστερη οργάνωση των επιμέρους κινήσεων οχημάτων και πεζών και τη βελτίωση της λειτουργίας και της οδικής ασφάλειας στην περιοχή.

Στο πλαίσιο της προτεινόμενης διαμόρφωσης καταργείται ο υφιστάμενος κυκλικός κόμβος, με αποτέλεσμα την απελευθέρωση και αναδιοργάνωση του διαθέσιμου οδικού χώρου. Η νέα χάραξη διαμορφώνει σαφέστερες τροχιές κίνησης και οργανώνει τις επιμέρους κατευθύνσεις μέσω κατάλληλης διαμόρφωσης κεντρικής διαχωριστικής νησίδας.

Ειδικότερα, στην οδό Ιωάννη Μητσοτάκη διαμορφώνεται η δυνατότητα αριστερής στροφής προς τη Σοφ. Βενιζέλου, κίνηση η οποία εντάσσεται πλέον με σαφή τρόπο στη γεωμετρία του κόμβου. Παράλληλα, διαμορφώνεται κατάλληλα η προσέγγιση της οδού προς τη συμβολή, ώστε οι επιμέρους κινήσεις να διοχετεύονται στις αντίστοιχες κατευθύνσεις πριν από την είσοδό τους στη Λεωφόρο Νεάρχου.

Η κατάργηση της κυκλικής μορφής επιτρέπει επιπλέον την ανακατανομή του διαθέσιμου χώρου, με περισσότερο διακριτές ζώνες κίνησης οχημάτων και πεζών και με γεωμετρική διαμόρφωση προσαρμοσμένη στις πραγματικές κυκλοφοριακές λειτουργίες της περιοχής. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη συνέχεια και στην ασφαλή διοχέτευση των έντονων ροών πεζών που προέρχονται από την οδό 25ης Αυγούστου προς το παραλιακό μέτωπο, καθώς και στον περιορισμό των σημείων εμπλοκής μεταξύ πεζών και οχημάτων.

Με την κατάργηση της κυκλικής μορφής του υφιστάμενου κόμβου και την αναδιοργάνωση της επιφάνειας κυκλοφορίας επιτυγχάνεται ορθολογικότερη αξιοποίηση του διαθέσιμου χώρου. Σημαντικό τμήμα της επιφάνειας που σήμερα καταλαμβάνεται από τον κυκλικό δακτύλιο αποδίδεται στον χώρο κίνησης των πεζών, μέσω της διεύρυνσης και αναδιαμόρφωσης των πεζοδρομίων. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η συνέχεια των πεζών διαδρομών, δημιουργείται μεγαλύτερος και σαφέστερα οριοθετημένος χώρος για την ασφαλή κίνηση και αναμονή των πεζών και παράλληλα επιτυγχάνεται λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου στην περιοχή του κόμβου.

Ως προς την κυκλοφορία των οχημάτων, η νέα γεωμετρική διαμόρφωση προβλέπει δύο λωρίδες κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Σοφ. Βενιζέλου και μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς το λιμάνι. Η οργάνωση αυτή περιορίζει την επιφάνεια του οδοστρώματος στην απολύτως αναγκαία

για την εξυπηρέτηση των προβλεπόμενων κινήσεων και επιτρέπει την απόδοση του υπολειπόμενου χώρου στους πεζούς, διαμορφώνοντας ευρύτερες και ασφαλέστερες ζώνες κίνησης κατά μήκος του κόμβου και προς το παραλιακό μέτωπο.

3.2 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά της προτεινόμενης διαμόρφωσης

Με την κατάργηση της κυκλικής μορφής του υφιστάμενου κόμβου επιτυγχάνεται σημαντική ανακατανομή του διαθέσιμου κοινόχρηστου χώρου προς όφελος της κίνησης των πεζών. Η επιφάνεια που καταλαμβάνεται σήμερα από τον κυκλικό δακτύλιο περιορίζεται στην απολύτως αναγκαία επιφάνεια κυκλοφορίας των οχημάτων, ενώ ο χώρος που απελευθερώνεται ενσωματώνεται στις περιμετρικές διαμορφώσεις και στα πεζοδρόμια. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται ευρύτερες και σαφέστερα οριοθετημένες επιφάνειες κίνησης και παραμονής πεζών, ενισχύεται η συνέχεια της πεζής διαδρομής και επιτυγχάνεται παράλληλα λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Ως προς την κυκλοφορία των οχημάτων, στη νέα διαμόρφωση προβλέπονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας προς την οδό Σοφ. Βενιζέλου, οι οποίες αναπτύσσονται σε συνολικό πλάτος περίπου 6,50 m, καθώς και μία λωρίδα κυκλοφορίας προς την αντίθετη κατεύθυνση, προς λιμάνι, πλάτους περίπου 4,50 m στην περιοχή του κόμβου. Οι δύο κατευθύνσεις διαχωρίζονται με κεντρική διαχωριστική νησίδα, η οποία οργανώνει με σαφήνεια τις αντίρροπες κινήσεις και περιορίζει την έκταση της ενιαίας επιφάνειας οδοστρώματος.

Στην περιοχή της νέας σηματοδοτούμενης διάβασης, η γεωμετρία διαμορφώνεται κατά τρόπο ώστε οι πεζοί να διασχίζουν διακριτά τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, με την κεντρική νησίδα να λειτουργεί παράλληλα ως ενδιάμεσος χώρος διαχωρισμού και προστασίας της πεζής κίνησης. Με τον τρόπο αυτό οργανώνεται σαφέστερα η σύνδεση της οδού 25ης Αυγούστου με το παραλιακό μέτωπο και περιορίζεται η έκθεση των πεζών στην κυκλοφορία των οχημάτων.

Η οδός Ιωάννη Μητσοτάκη, διατηρείται ως μονής κατεύθυνσης κυκλοφορίας προς τον κόμβο, ενώ αναδιαμορφώνεται το τμήμα προσέγγισής της στη Λεωφόρο Νεάρχου. Η οδός διαμορφώνεται με συνολικό πλάτος οδοστρώματος 6,00 m, εξασφαλίζοντας την ομαλή διοχέτευση των οχημάτων προς τη συμβολή.

Διαμόρφωση θέσεων στάσης και στάθμευσης

Βασικό στοιχείο της νέας γεωμετρικής διαμόρφωσης αποτελεί η δυνατότητα πραγματοποίησης αριστερής στροφής από την οδό Ιωάννη Μητσοτάκη προς τη Σοφ. Βενιζέλου, η οποία καθίσταται δυνατή μέσω της νέας χάραξης μετά την κατάργηση του υφιστάμενου κυκλικού κόμβου. Παράλληλα, εξασφαλίζεται η δυνατότητα κίνησης προς τη Λεωφόρο Νεάρχου και το λιμάνι, με τις επιμέρους κινήσεις να εντάσσονται με σαφή τρόπο στη νέα γεωμετρία του κόμβου.

Η αναδιαμόρφωση της απόληξης της οδού συνοδεύεται από διεύρυνση και αναδιαμόρφωση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων, εξασφαλίζοντας σαφώς οριοθετημένο και επαρκή χώρο για την ασφαλή και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών.

Παράλληλα, στο πλαίσιο της νέας γεωμετρικής διαμόρφωσης προβλέπονται ειδικά διαμορφωμένοι χώροι για την εξυπηρέτηση των υφιστάμενων παρόδιων χρήσεων. Ειδικότερα, στην πλευρά της Παραδοσιακής Ιχθυαγοράς διαμορφώνεται θέση προσωρινής στάσης μήκους 5,00 m, για την κάλυψη των αναγκών εξυπηρέτησης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Αντίστοιχα, επί της οδού Ιωάννη Μητσοτάκη προβλέπεται ειδικά διαμορφωμένη θέση για Mini Bus μήκους 12,00 m, καθώς και θέση φορτοεκφόρτωσης 5,00 m (Φ/Ε) για την εξυπηρέτηση των αναγκών τροφοδοσίας των παρόδιων καταστημάτων. Με τον τρόπο αυτό, οι λειτουργίες που σήμερα πραγματοποιούνται χωρίς σαφή χωρική οργάνωση εντάσσονται σε προκαθορισμένες θέσεις, προσαρμοσμένες στις ανάγκες των επιμέρους χρήσεων.

Στο πλαίσιο της προτεινόμενης διαμόρφωσης αναδιοργανώνεται και η χωροθέτηση της πιάτσας ΤΑΞΙ, η οποία στην υφιστάμενη κατάσταση αναπτύσσεται επί του κυκλικού κόμβου και δημιουργεί πρόσθετες εμπλοκές με τη διερχόμενη κυκλοφορία και τις κινήσεις των πεζών. Στη νέα διαμόρφωση προβλέπεται ειδικά διαμορφωμένη εσοχή μήκους 10,00 m για δύο (2) θέσεις ΤΑΞΙ, εκτός της κύριας επιφάνειας κυκλοφορίας.

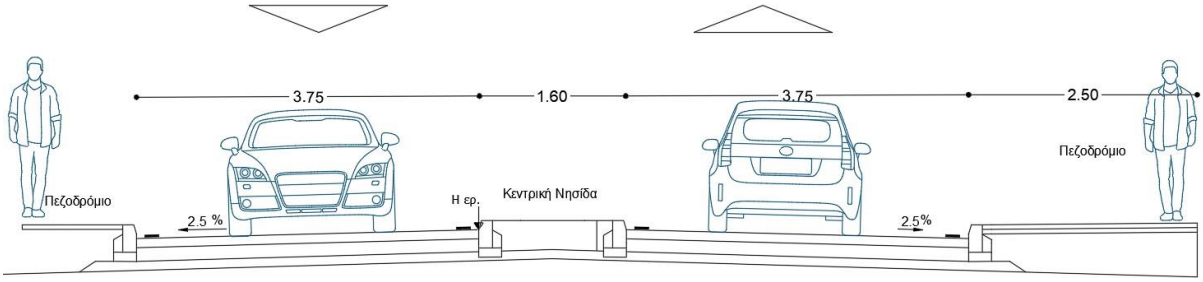
Η νέα χωροθέτηση εξασφαλίζει σαφή διαχωρισμό της λειτουργίας των ΤΑΞΙ από τη διερχόμενη κυκλοφορία, επιτρέποντας την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών χωρίς κατάληψη της λωρίδας κυκλοφορίας. Παράλληλα, η εσοχή εντάσσεται στη συνολική αναδιοργάνωση του παρόδιου χώρου, περιορίζοντας τις άναρχες στάσεις και τις εμπλοκές οχημάτων και πεζών που παρατηρούνται σήμερα στην περιοχή του κόμβου.

Τέλος, προβλέπεται η χωροθέτηση της στάσης των τουριστικών λεωφορείων τύπου *Hop-on Hop-off* επί της Λεωφόρου Νεάρχου, αμέσως μετά την περιοχή του συντριβανιού. Με τη νέα χωροθέτηση η συγκεκριμένη λειτουργία απομακρύνεται από την άμεση περιοχή του αναδιαμορφωμένου κόμβου, όπου πραγματοποιείται σήμερα, και εντάσσεται σε διακριτό χώρο κατά μήκος της Λεωφόρου Νεάρχου. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η στάση των τουριστικών λεωφορείων στην περιοχή του κόμβου και περιορίζονται οι εμπλοκές με τις διερχόμενες κινήσεις οχημάτων και τις αυξημένες ροές πεζών, ενώ παράλληλα διατηρείται η εξυπηρέτηση των επισκεπτών σε μικρή απόσταση από το ιστορικό κέντρο και τα σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος.

Κατά τον σχεδιασμό της προτεινόμενης διαμόρφωσης έχουν ληφθεί υπόψη οι απαιτήσεις του ισχύοντος Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 5209/2025, ΦΕΚ Α΄ 100/13.06.2025) και ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 38 περί στάσης και στάθμευσης. Ειδικότερα, ως προς τη χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης, εξασφαλίζεται απόσταση τουλάχιστον 5,00 m εκατέρωθεν των διαβάσεων πεζών και 12,00 m εκατέρωθεν των στάσεων λεωφορείων, ενώ τηρούνται οι προβλεπόμενες αποστάσεις από τις εισόδους και εξόδους κόμβων. Παράλληλα, οι θέσεις στάθμευσης διαμορφώνονται κατά τρόπο ώστε να παραμένουν ελεύθερες οι είσοδοι–έξοδοι οχημάτων των παρόδιων ιδιοκτησιών, να μην παρεμποδίζεται η πρόσβαση σε αυτές και να εξασφαλίζονται οι απαιτούμενες συνθήκες ορατότητας και ασφαλούς κυκλοφορίας.

Τυπική Διατομή

Η τυπική διατομή που χρησιμοποιήθηκε για τον σχεδιασμό της Λεωφ. Νεάρχου παρουσιάζεται στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 5.1: Τυπική Διατομή στην περιοχή του κόμβου

Όπως φαίνεται και στα αντίστοιχα σχέδια, οι επιμέρους στρώσεις της τυπική διατομής είναι οι ακόλουθες:

Σύνθεση Οδοστρώματος

1. Δ-8.1 Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05 m, σύμφωνα με την ΟΔΟ-4521Β και την ΕΤΕΠ 05-03-11-04.
2. Δ-7 Ασφαλτική ισοπεδωτική στρώση πάχους 0,05 m, σύμφωνα με την ΟΔΟ-4221Β και την ΕΤΕΠ 05-03-11-04.
3. Δ-5.1 Ασφαλτική στρώση βάσης πάχους 0,05 m, σύμφωνα με την ΟΔΟ-4321Β και την ΕΤΕΠ 05-03-11-04.

Η συνολική σύνθεση του οδοστρώματος έχει συνολικό πάχος 0,15 m.

Το θέμα εισηγήθηκε η κα. Χαιρέτη αναλύοντας την συγκοινωνιακή μελέτη της Πλατείας 18 Άγγλων. Ακολούθησε συζήτηση επί του θέματος, παίρνοντας το λόγο ο κος Σαρρής ο οποίος εξέφρασε τις επιφυλάξεις του για την
κατάργηση του κυκλικού κόμβου, λόγω του ότι χρησιμοποιείται για αναστροφή από πολλούς οδηγούς. Με την κατάργηση του κυκλικού κόμβου πρέπει να κάνουν περιπορεία. Το λόγο πήρε ο κος Σπυριδάκης λέγοντας ότι η περιπορεία που θα κάνουν είναι πολύ μικρή και έχουμε ανατολικά τον κυκλικό κόμβο και δυτικά την οδό Μονής Αγκαράθου .
Ακολούθησε συζήτηση για την διευθέτηση που γίνεται στις θέσεις των τουριστικών λεωφορείων και των ταξί καθώς και το ότι διαμορφώνεται χώρος για την ασφαλή διέλευση των πεζών, συζητήθηκε επίσης η διάβαση πεζών που προτείνεται να λειτουργήσει με φωτεινό σηματοδότη.

Πρόταση προς το Δημοτικό Συμβούλιο

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά για την συγκοινωνιακή μελέτη της Πλ. 18 Άγγλων όπως αποτυπώνεται στα συν. σχέδια.

ΘΕΜΑ 6ο: Τροποποίηση δρομολογίων αστικού ΚΤΕΛ από τη στάση στην Πλατείας Ελευθερίας.

Έχοντας υπόψη:

-Το αίτημα του Αστικού ΚΤΕΛ με αριθ. πρωτ. 100208/5-10-2026

-την αριθ. 613/2024 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου περί κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και σήμανσης για το έργο «Εξωραϊσμός Πλατείας Ελευθερίας»

- Την αριθ. 915/2024 απόφαση της Δημ. Επιτροπής

- Το αριθ. πρωτ. 124388/8-11-2024, 3ο πρακτικό συνεδρίασης της Επιτροπής Κυκλοφορίας

- Η σχετική έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης

- Η παρ. 17 του άρθρ. 38 του Ν. 5209/2025

- Το αριθ. 8643/874/19-3-2018 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Διαδικασία καθορισμού στάσεων»

Με βάση τις ανωτέρω διατάξεις και το γεγονός ότι η μεταφορά της στάσης από την ΠΛ. Ελευθερίας και η συγχώνευση της με την υφιστάμενη στάση στην οδό Αβέρωφ ενδέχεται να δημιουργήσει πρόσθετη συγκέντρωση λεωφορειακών γραμμών και οχημάτων, εισηγούμαστε την μείωση των δρομολογίων και τον διαμοιρασμό τους ανάμεσα στις δύο στάσεις.

Σε συνεργασία με το Αστικό ΚΤΕΛ (αριθ. πρωτ.100208/5-10-2026 έγγραφο τους)

εισηγούμαστε:

Η στάσης της Πλατείας Ελευθερίας να εξυπηρετεί τα εξής δρομολόγια:

- Γραμμή Νο 2: Κνωσσός-Κνωσσός-Σκαλάνι.
- Γραμμή Νο 6: Αμμουδάρα-Amudara.
- Γραμμή Νο 10: Γάζι-Γάζι-Καβροχώρι.
- Γραμμή Νο11: ΠΑ.Γ.Ν.Η. – Πανεπιστήμιο
- Γραμμή Νο12: ΕΛ.ΜΕ.ΠΑ (Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο)
- Γραμμή Νο16: Αγία Αικατερίνη.

Τα παρακάτω δρομολόγια <u>ΔΕΝ</u> θα περνάνε από τη στάσης επί της Πλατείας Ελευθερίας:

- Γραμμή Νο3: Φορτέτσα
- Γραμμή Νο4: Μασταμπάς
- Γραμμή Νο4: Μεσαμπελιές
- Γραμμή Νο5: Δημητρίου-Θέρισσος
- Γραμμή Νο9: Άγιος Σύλλας
- Γραμμή Νο15: Φοινικία-Μαλάδες
- Γραμμή Νο31: Ι.Κ.Α. (Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων)

<u>Πρόταση προς το Δημοτικό Συμβούλιο</u>

Μετά από διαλογική συζήτηση η επιτροπή γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στην τροποποίηση δρομολογίων αστικού ΚΤΕΛ από τη στάση στην Πλατείας Ελευθερίας ως εξής :

Η στάσης της Πλατείας Ελευθερίας να εξυπηρετεί τα εξής δρομολόγια:

- Γραμμή Νο 2: Κνωσσός-Κνωσσός-Σκαλάνι.
- Γραμμή Νο 6: Αμμουδάρα-Amudara.
- Γραμμή Νο 10: Γάζι-Γάζι-Καβροχώρι.
- Γραμμή Νο11: ΠΑ.Γ.Ν.Η. – Πανεπιστήμιο
- Γραμμή Νο12: ΕΛ.ΜΕ.ΠΑ (Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο)
- Γραμμή Νο16: Αγία Αικατερίνη.

Τα παρακάτω δρομολόγια ΔΕΝ θα περνάνε από τη στάσης επί της Πλατείας Ελευθερίας:

- Γραμμή Νο3: Φορτέτσα
- Γραμμή Νο4: Μασταμπάς
- Γραμμή Νο4: Μεσαμπελιές
- Γραμμή Νο5: Δημητρίου-Θέρισσος
- Γραμμή Νο9: Άγιος Σύλλας
- Γραμμή Νο15: Φοινικία-Μαλάδες
- Γραμμή Νο31: Ι.Κ.Α. (Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων)

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΕΡΓΩΝ & ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Εσωτερική Διανομή

1. Τμήμα Πρωτοκόλλου
2. Αρχείο Διεύθυνσης

Ακριβές αντίγραφο του
Πρωτοτύπου της Υπηρεσίας

Ακολούθως ο κ. Πρόεδρος πρότεινε να τεθεί η ανωτέρω εισήγηση σε δημόσια διαβούλευση για δέκα (10) ημέρες προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων πολιτών.

Η πρόταση του κ. Προέδρου έγινε ομόφωνα δεκτή από τα μέλη του Συμβουλίου και ο κ.Πρόεδρος παρακάλεσε για τη λήψη σχετικής απόφασης.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Αφού έλαβε υπόψη την εισήγηση της Υπηρεσίας, το με αριθ.πρωτ. 111379/2-11-2026, 5ο πρακτικό συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας, τις διατάξεις του άρθρου 124 του Ν. 5314/2026 και του ισχύοντος Πρότυπου Κανονισμού Λειτουργίας του Δημοτικού Συμβουλίου

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Θέτει σε δημόσια διαβούλευση δέκα (10) ημερών προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων πολιτών, τα παρακάτω θέματα του με αριθ.πρωτ. 111379/2-11-2026, 5ου πρακτικού συνεδριάσεως της Επιτροπής Κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνεται αυτούσιο στο ιστορικό της παρούσας :

ΘΕΜΑ ΕΚΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

Μελέτη πληροφοριακής σήμανσης για τον σταθμό αυτοκινήτων «ΘΕΟΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ» - CITY CENTER PARKING.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1ο: «Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Ηρακλείου για τη σημειακή βελτίωση της κίνησης πεζών και των ευάλωτων χρηστών»

ΘΕΜΑ 2ο: «Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Ηρακλείου για τη σημειακή βελτίωση της κίνησης πεζών και των ευάλωτων χρηστών – περιοχή μελέτης Λ. Κνωσού»

ΘΕΜΑ 3ο: «Αίτημα τοποθέτησης κατευθυντήριων πληροφοριακών πινακίδων για το φαρμακείο της κ. Μαρκογιαννάκη Κάλλια, επί της οδού Ιλιάδος 18, στην περιοχή Γιόφυρος»

ΘΕΜΑ 4ο: «Κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά στην παραχώρηση θέσης στάθμευσης επί της οδού Έβανς για το αυτοτελές Γραφείο Προστασίας Ανηλίκων Θυμάτων»

ΘΕΜΑ 5ο: «Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης και λοιπών μελετών για την ΠΛ. 18 Άγγλων»

ΘΕΜΑ 6ο: «Τροποποίηση δρομολογίων αστικού ΚΤΕΛ από τη στάση στην Πλατεία Ελευθερίας»

Έγινε αποφασίστηκε και υπογράφηκε
Ο Πρόεδρος Τα Μέλη
(Ακολουθούν οι υπογραφές)
Ακριβές αντίγραφο ατελές για Δημ. Υπηρεσία
Ηράκλειο 18 / 11 / 2026
Ο Γραμματέας

EMMANOUIL KEFAKIS
18/11/2026 13:07