



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ  
ΑΛΛΑΓΗΣ

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΒΑΚ

## ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

### 2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση

*«Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης – Καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας»*





ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ  
ΑΛΛΑΓΗΣ

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΒΑΚ

## ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Παρουσίαση: **Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης, Νόμιμος κοινός εκπρόσωπος**  
Πολ. Μηχ. Ε.Μ.Π - Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος



# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** είναι ένα **στρατηγικό σχέδιο** που βασίζεται:

- ❑ στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού
- ❑ λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης

**Σκοπός:** να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, με στόχο μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

## Βασικά χαρακτηριστικά:

- ✓ **Συμμετοχή** πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- ✓ **Μακροπρόθεσμο** όραμα.
- ✓ **Σαφές σχέδιο εφαρμογής** με ορίζοντα 15ετίας.
- ✓ **Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.**
- ✓ **Τακτική παρακολούθηση - Αξιολόγηση** μέσω δεικτών, της αποτελεσματικότητας των μέτρων.





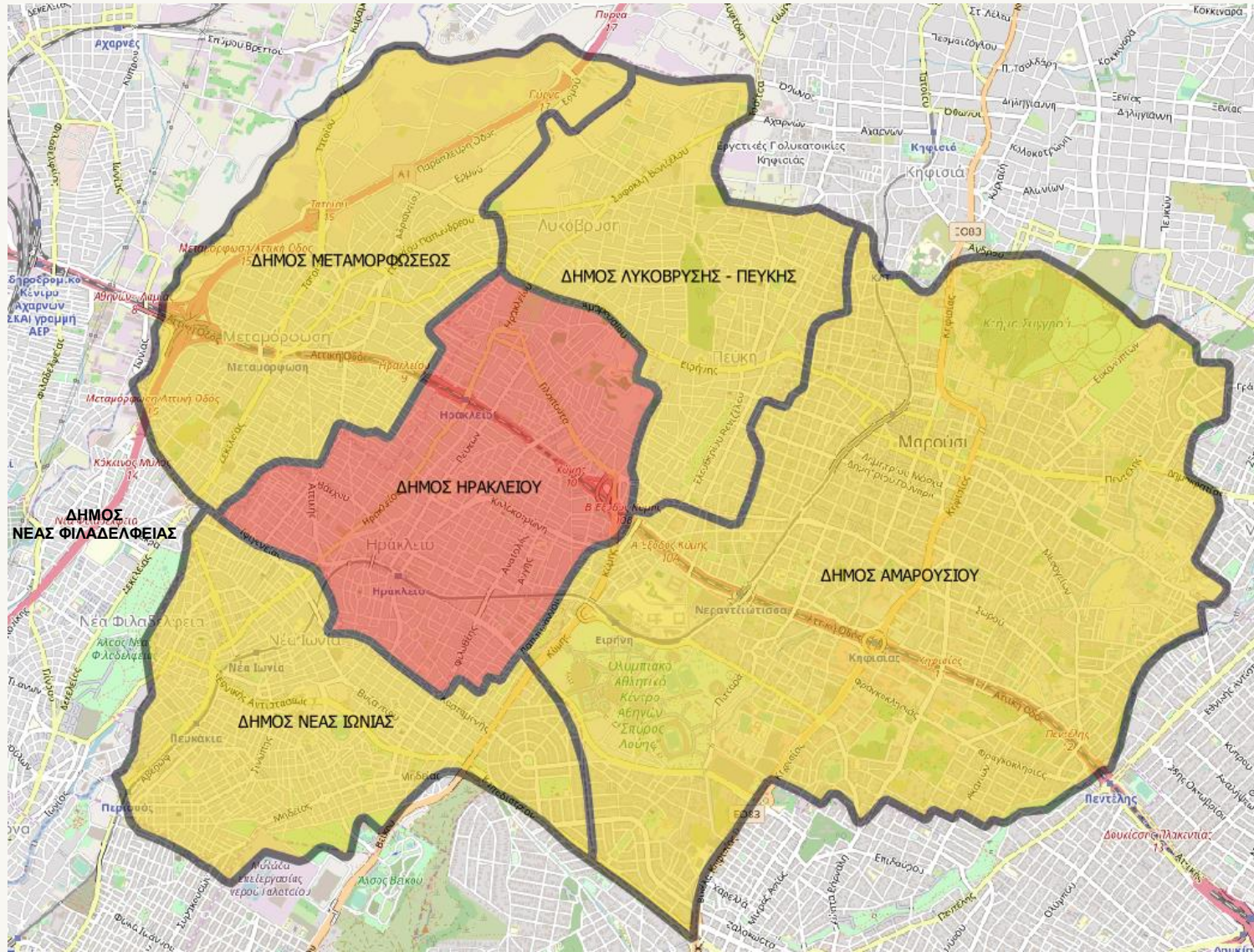
# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ **ΣΒΑΚ**

## ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ



# ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το σύνολο του Δήμου Ηρακλείου Αττικής.



Συνορεύει με τους δήμους:

- Μεταμόρφωσης
- Λυκόβρυσης-Πεύκης
- Αμαρουσίου
- Νέας Ιωνίας

# ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

## Α' ΦΑΣΗ

- Ενεργή ενημέρωση κοινού (1<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση)
- Καταγραφή & αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
- Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα
- Ανάπτυξη ειδικών στόχων
- Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
- Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
- Ενεργή ενημέρωση κοινού (2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση)

## Β' ΦΑΣΗ

- Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης
- Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων
- Μάθηση από την εμπειρία άλλων
- Ενεργή ενημέρωση κοινού (Τελική εκδήλωση ΣΒΑΚ)



# Α΄ ΦΑΣΗ



# Α' ΦΑΣΗ

1<sup>Η</sup> ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ





# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



**Απάντησαν 335 άτομα**

**Το 73% εργάζεται εκτός σπιτιού**

Από τα 330 νοικοκυριά:

- 174 (53%) διαθέτουν ένα μόνο επιβατικό αυτοκίνητο
- 139 (42%) διαθέτουν δύο επιβατικά ΙΧ
- 9 δεν διαθέτουν ΙΧ επιβατηγό αυτοκίνητο
- 72 διαθέτουν μια τουλάχιστον δίκυκλη μηχανή
- 110 διαθέτουν τουλάχιστον ένα ποδήλατο (42 έχουν δύο και 18 τρία ποδήλατα)
- 28 διαθέτουν ένα τουλάχιστον πατίνι

# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



**96% χρησιμοποιεί επιβατικό Ι.Χ. ή δίκυκλη μηχανή**  
**Καθημερινές μετακινήσεις με Ι.Χ. ή μηχανή:**

- εργασία
- μεταφορά παιδιών στο σχολείο
- προσωπικές υποθέσεις

**Ως σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία του οδικού δικτύου αξιολογούνται:**

- η εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ (61%)
- οι συνθήκες στάθμευσης (56%)
- τα παράνομα σταθμευμένα (51%)
- οι ταχύτητες των οχημάτων (51%)

**Άλλα προβλήματα που αναφέρονται:**

Κυκλοφοριακή συμφόρηση → κέντρο του Δήμου και Λ. Ηρακλείου  
(ειδικότερα τις Παρασκευές)

Υψηλές ταχύτητες οχημάτων → Λ. Πλαπούτα & δρόμοι γειτονιάς

Προβλήματα στάθμευσης → κοντά στον Σταθμό των ΗΣΑΠ

→ προτείνεται η δημιουργία  
δημοτικών χώρων στάθμευσης

**Οδοί με τα περισσότερα προβλήματα**

Οδός	Ποσοστό %
Λ. Ηρακλείου	51%
Πεύκων	27%
Πολυτεχνείου	23%
Λ. Πλαπούτα	23%
Μ. Αντύπα	15%
Πρ. Λόφου	14%
Ανατολής	7%
Μελ. Μερκούρη	6%
Ιφιγενείας	4%

# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



**Το 80% χρησιμοποιεί και Μ.Μ.Μ. – Το 60% χρησιμοποιεί το Μετρό (ΗΣΑΠ)  
Το 19% χρησιμοποιεί καθημερινά Μ.Μ.Μ. για μετακίνηση από/προς εργασία  
Αραιή χρήση για λοιπές δραστηριότητες**

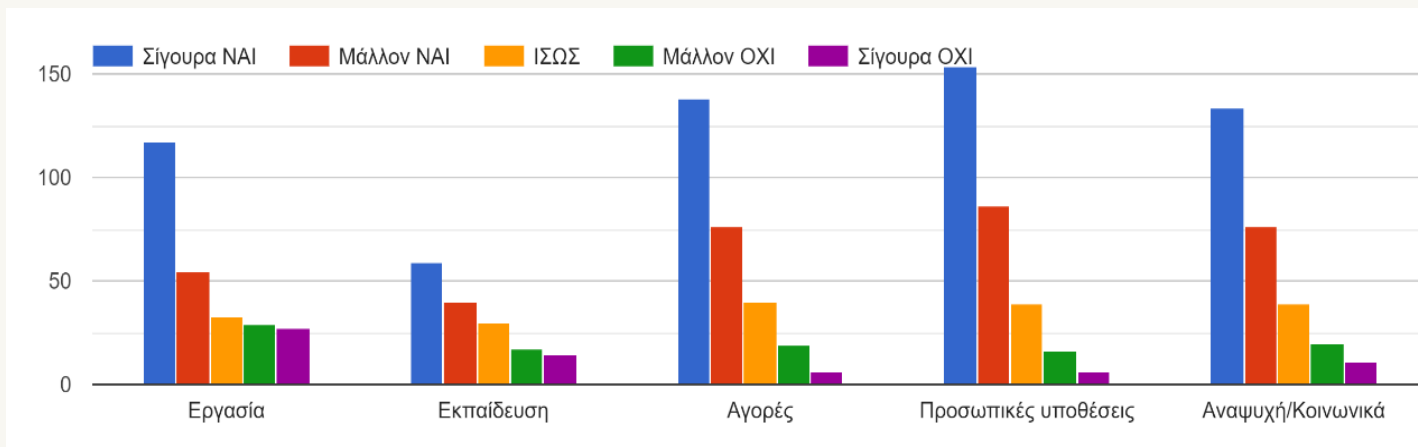
## **Σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση του συστήματος Δ.Σ. στον Δήμο**

- Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο (61%)
- Εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ (61%)
- Συνδεσιμότητα με τους σταθμούς του Μετρό και του Προαστιακού (43%)

## **Σχόλια:**

- αύξηση των δρομολογίων του Προαστιακού σιδηροδρόμου (ειδικά στην κατεύθυνση προς Αθήνα)
- δρομολόγηση λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν το Ηράκλειο με τους όμορους Δήμους

**«Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης στις Δημόσιες Συγκοινωνίες στον Δήμο, θα τις χρησιμοποιούσατε πιο συχνά;»**



# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



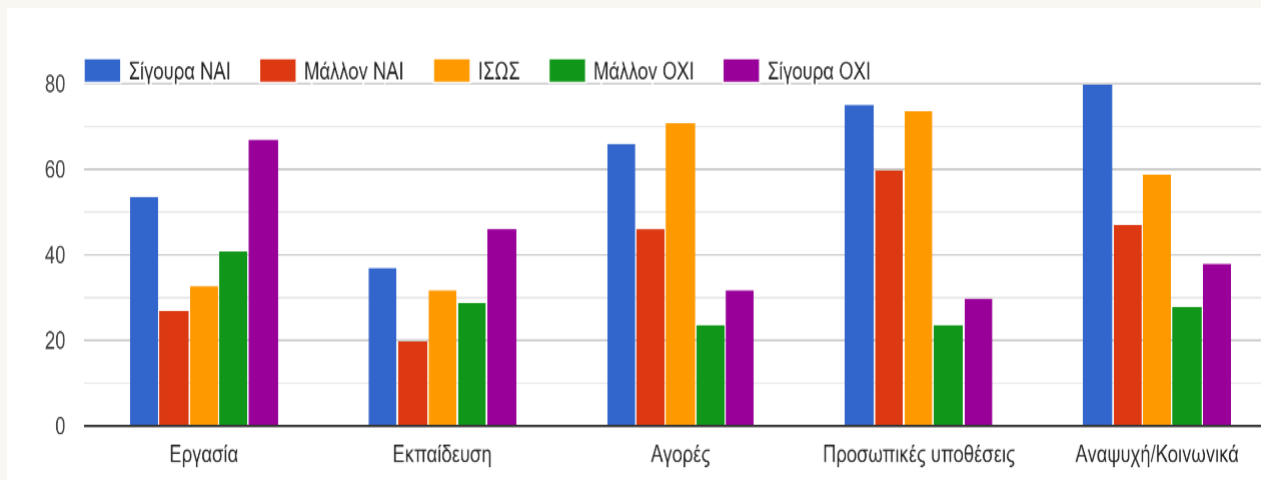
**Το 18% χρησιμοποιεί ποδήλατο**

**Οι περισσότερες μετακινήσεις με σκοπό «Αναψυχή/Κοινωνικά» καθώς 34 άτομα (10%) δήλωσαν ότι το χρησιμοποιούν συχνά (2-3 φορές την εβδομάδα)**

## Σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας ποδηλάτου

- Βελτίωση ποιότητας οδοστρώματος τοπικών οδών που χρησιμοποιούν οι ποδηλάτες (49%)
- Κατασκευή Αποκλειστικών Λωρίδων ποδηλάτου χωρίς όμως αυτή να συνοδεύεται από κατάργηση θέσεων παρόδιας στάθμευσης (44%).

«Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας ποδηλάτων στον Δήμο, θα χρησιμοποιούσατε περισσότερο το ποδήλατο;»



# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



**17% μετάβαση καθημερινά πεζή στην εργασία**

**24% μετακίνηση καθημερινά πεζή για προσωπικές υποθέσεις**

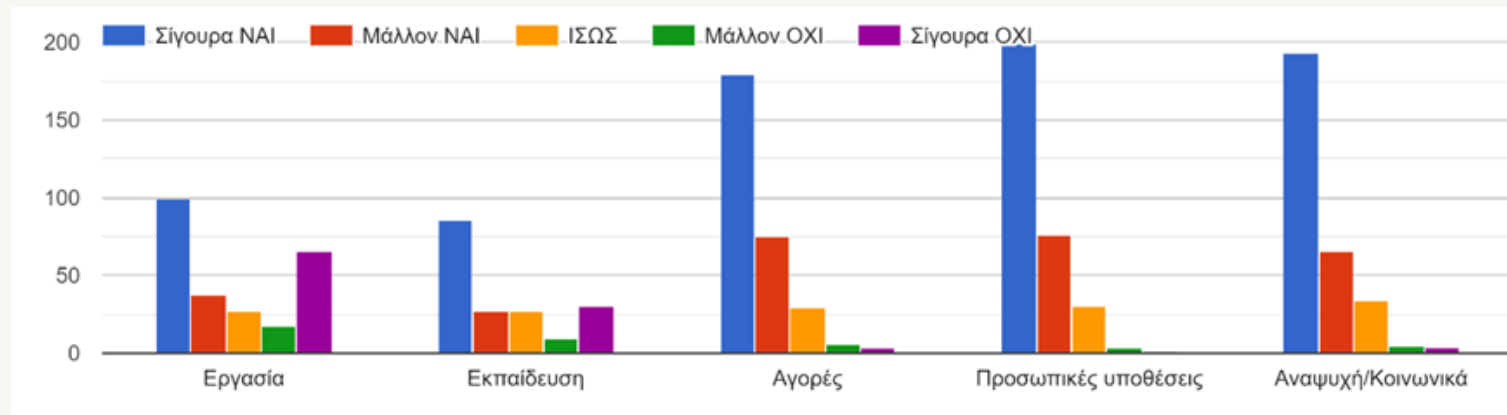
**20% καθημερινά πεζή για αγορές**

**Μέτρα που θεωρήθηκαν πρώτης προτεραιότητας για τους περισσότερους:**

- Απομάκρυνση παράνομης στάθμευσης από τις διαβάσεις και τα πεζοδρόμια (77%)
- Απομάκρυνση εμποδίων από τα πεζοδρόμια (74%)
- Δημιουργία διαβάσεων και υποδομών για ΑμεΑ (72%)
- Κατασκευή – διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε να δημιουργηθούν άξονες ροής πεζών (70%)

**Στα πρόσθετα σχόλια γίνεται ειδική αναφορά για την επικινδυνότητα μετακινήσεων πεζή κατά μήκος της Λ. Ηρακλείου, καθώς στο μεγαλύτερο μέρος της δεν έχει καθόλου πεζοδρόμια.**

**«Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών "πεζή μετακίνησης" στον Δήμο, θα αυξάνατε τις "πεζή μετακινήσεις" σας;»**



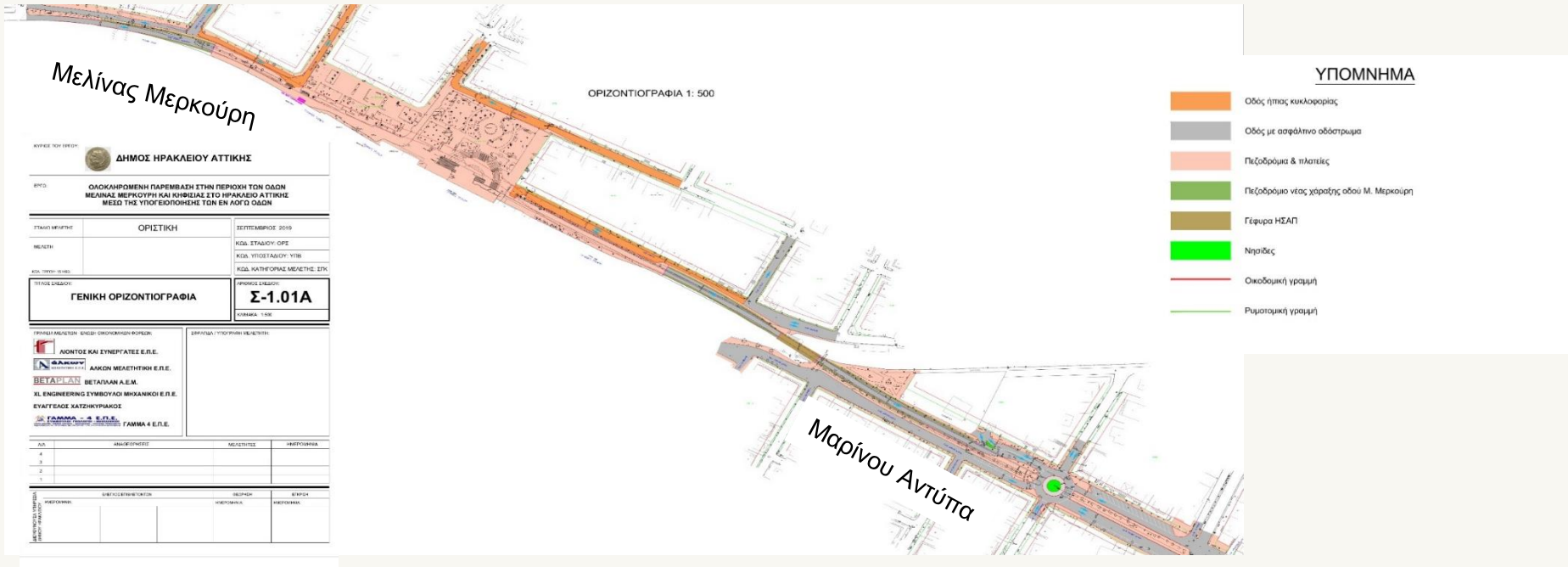
# Α' ΦΑΣΗ

**ΣΥΛΛΟΓΗ & ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ  
ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ**



# «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ Μ. ΜΕΡΚΟΥΡΗ & ΚΗΦΙΣΙΑΣ, ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΟΔΩΝ»

Εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 141/17-04-2019 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου



Σκοπός του έργου η σύνδεση της οδού Μελίνας Μερκούρη με την οδό Μαρίνου Αντύπα. Περιλαμβάνει:

- νέο οδικό σύνδεσμο παράλληλα με τη Γραμμή του ΗΣΑΠ στην περιοχή του σταθμού
- διέλευση με σήραγγα κάτω από την υφιστάμενη πλατεία
- διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στο πέρας της χάραξης, στη συμβολή με την οδό Μ. Αντύπα.



**Απορρόφηση διαμπερών κινήσεων στην κατεύθυνση Δύση-Ανατολή (Λ. Ηρακλείου προς Λ. Κύμης) οι οποίες σήμερα διέρχονται από τον κεντρικό πυρήνα.**

Το έργο προτείνεται στη «Μελέτη οργάνωσης κυκλοφορίας Δήμου Ηρακλείου Αττικής» (Ιούνιος 2003)

# ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

- *Κυκλοφοριακή Μελέτη Καναπίτσας (2010)*
- *Κυκλοφοριακή Μελέτη Κάτω Ηρακλείου (2010)*
- *Κυκλοφοριακή Μελέτη Κεντρικής Περιοχής Ηρακλείου (2010 & 2015)*
- *Ρυθμίσεις στις Οδούς Φιλοθέης και Παπαϊωάννου (2010)*
- *Μετατροπή οδών του Δήμου σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (2010)*
- *Κυκλοφοριακή Μελέτη Παλαιού Ηρακλείου – Υποπεριοχή Α (2011)*
- *Κυκλοφοριακή Μελέτη Παλαιού Ηρακλείου – Υποπεριοχή Β (2012)*

Στο πλαίσιο των μελετών αυτών, προτάθηκαν αλλαγές στις τότε υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαμορφώσεις σε κόμβους, διαμορφώσεις πεζοδρομίων, αλλαγές στις συγκοινωνίες και ρυθμίσεις στην στάθμευση. Κάποιες από τις προτάσεις αυτές, έχουν εφαρμοστεί αποσπασματικά σε διάφορες περιοχές του Δήμου.

## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2015-2019

**Στόχος η ανάπτυξη της περιοχής και η βελτίωση της διοικητικής ικανότητας του Δήμου.**

Σε ότι αφορά το οδικό δίκτυο, αναφέρει ότι είναι απαραίτητη η ιεράρχηση του, καθώς και η δρομολόγηση έργων και μελετών που αφορούν:

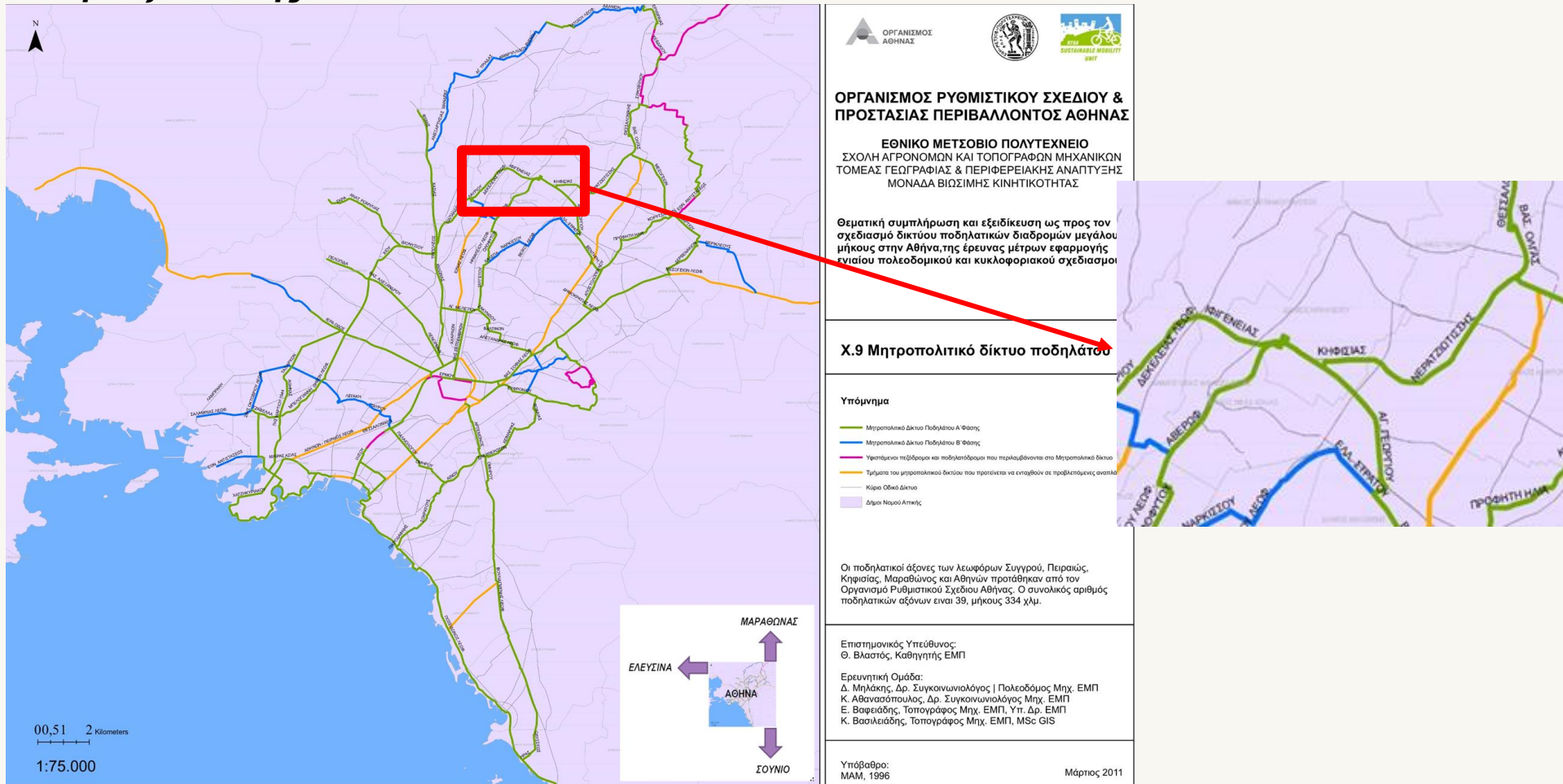
- **Την επέκταση της Λ. Κύμης πέραν της Πλαπούτα**, ως ταχείας Λεωφόρου και τη σύνδεσή της με την Εθνική Οδό, μέσω της Καλυφτάκη.
- **Την επέκταση της Λ. Ειρήνης πέραν της Λ. Ηρακλείου**, ως πρωτεύουσα αρτηρία και τη σύνδεσή της με την Εθνική Οδό με ανισόπεδο κόμβο.



# ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνας, πραγματοποιήθηκε ερευνητικό πρόγραμμα προκειμένου να σχεδιαστεί ένα μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου στην Αθήνα - Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ.Π.

Στην περιοχή του Ηρακλείου Αττικής, προβλέπονταν οι διαδρομές Ιφιγενείας – Μ. Μερκούρη – Μ. Αντύπα – Σπ. Λούη και Ιφιγενείας – Μ. Μερκούρη – Μ. Αντύπα – Κηφισίας – Νερατζιωτίσσης.



# ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

**Από την Τ.Υ. ελήφθησαν τα παρακάτω στοιχεία:**

- ✓ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Νέου Ηρακλείου (ΦΕΚ 701Δ/97)
- ✓ Ρυμοτομικά σχέδια
- ✓ Κυκλοφοριακές Μελέτες που έχουν εκπονηθεί στην περιοχή
- ✓ Λίστα με τα καταστήματα της περιοχής
- ✓ Αποφάσεις σχετικά με ειδικές θέσεις στάθμευσης
- ✓ Στοιχεία Ατυχημάτων της τελευταίας τριετίας από την Τροχαία Ν. Ιωνίας
- ✓ Στοιχεία για τις λεωφορειακές γραμμές από τον ΟΑΣΑ
- ✓ Στοιχεία για την επιβατική κίνηση στον Σταθμό του ΗΣΑΠ στο Ηράκλειο
- ✓ Στοιχεία διελεύσεων Αττικής οδού
- ✓ Προγράμματα σηματοδότησης

Επιπλέον, από την ομάδα μελέτης συγκεντρώθηκαν στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.

# Α' ΦΑΣΗ

**ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ  
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**



## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

1. Απογραφή Χρήσεων Γης, Δημογραφικών και Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής Έργου

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ ΕΛΣΤΑΤ

	Μόνιμος πληθυσμός 1991	Μόνιμος πληθυσμός 2001	Μόνιμος πληθυσμός 2011	% Μεταβ 1991-2001	% Μεταβ 2001-2011	% Μεταβ 1991-2011
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ</b>	10.223.392	10.934.097	10.816.286	7,0%	-1,1%	5,8%
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ</b>	3.594.817	3.894.573	3.828.434	8,3%	-1,7%	6,5%
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ</b>	505.489	583.900	592.490	15,5%	1,5%	17,2%
<b>ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>	44.084	48.132	49.642	9,2%	3,1%	12,6%

## Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ

- *Στον Δήμο Ηρακλείου το 1,3% του μόνιμου πληθυσμού της Περιφέρειας – 8,4% της ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών*
- *Ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή σε σύγκριση με τους όμορους Δήμους, την Περιφέρεια και την ΠΕ Βορείου Τομέα.*
- *Ηλικιακή διάρθρωση*
  - 24% οι νέοι ηλικίας μέχρι 24 ετών
  - 4,6% οι ηλικιωμένοι άνω των 80 ετών (από τα χαμηλότερα στην ευρύτερη περιοχή).
  - Το 47% του πληθυσμού ανήκει στις πλέον παραγωγικές ηλικίες, μεταξύ 25 και 54 ετών.
  - Ο δείκτης γήρανσης (1,2) είναι λίγο μικρότερος σε σύγκριση με τα ανώτερα χωρικά επίπεδα (Χώρα, Αττική).

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ ΕΛΣΤΑΤ

## Κοινωνικά χαρακτηριστικά, Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ

- *Επίπεδο εκπαίδευσης*
  - Ανώτερο (28%): υψηλότερο από αυτό της Αττικής (22%) και της Χώρας (17%) - χαμηλότερο από αυτό της Περιφερειακής Ενότητας Β.Τ. Αθηνών (34%)
  - Μέσης εκπαίδευσης (26%): παρόμοιο με αυτό των γειτονικών Δήμων
  - Απόφοιτοι Δημοτικού (15% ): το ποσοστό στην Π.Ε. είναι 12%
  - Δεν ολοκλήρωσαν την στοιχειώδη εκπαίδευση (9%): το ποσοστό στην Π.Ε. είναι 8%.
- *Νοικοκυριά*
  - 19.527 νοικοκυριά – 48.758 μέλη
  - 54% των νοικοκυριών μέχρι 2 μέλη, 22% 3 μέλη, 19% 4 μέλη, 4% 5 μέλη και άνω
- *Αυτοκίνητα και θέσεις στάθμευσης*
  - 21.779 αυτοκίνητα
  - δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. για το ίδιο έτος: 439 Ι.Χ./1000 μόνιμους κατοίκους
  - 11.108 θέσεις στάθμευσης σε pilotis και υπόγεια γκαράζ (2,0 Ι.Χ./θέση στάθμευσης)
- *Απασχόληση*
  - Οικονομικά ενεργός πληθυσμός: 23.824 άτομα (85,0% απασχολούμενοι - 15,0% άνεργοι)
  - Απασχόληση στον δευτερογενή τομέα 16,5%, σχεδόν ανύπαρκτη η παρουσία του πρωτογενή τομέα, ο τριτογενής τομέας με ποσοστό 83,1%
- *Το 93% των κτηρίων του Δήμου χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως κατοικία*

# ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

## Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής (Ν.4277/2014)

**Επιδιώκεται η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με τους εξής τρόπους:**

- i. ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς,
- ii. ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου Αττικής,
- iii. κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- iv. έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης,
- v. χωροθέτηση βασικών μονάδων εφοδιαστικής διαχείρισης και πρακτορείων μεταφορών, σε συνάρτηση με τη χωροταξική οργάνωση.

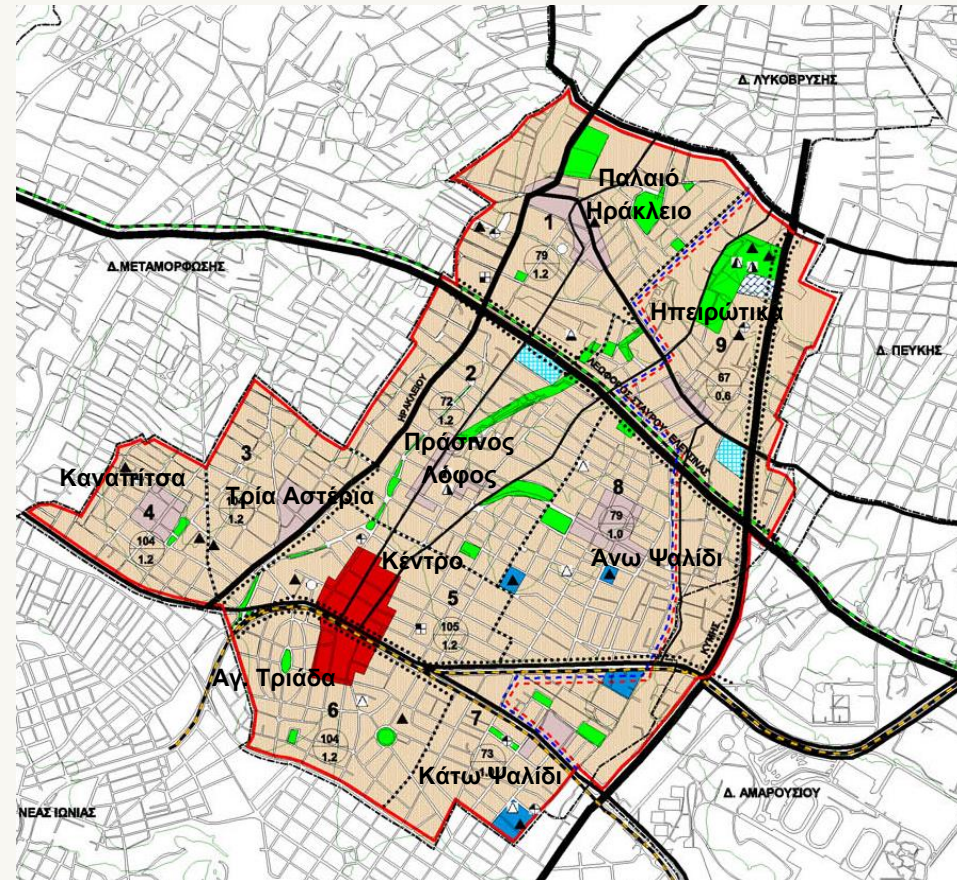
**Για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:**

- Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.
- Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
- Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
- Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρόμων μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.

# ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

## Πολεοδομική οργάνωση

- 9 Πολεοδομικές Ενότητες
- Αμιγώς αστική περιοχή, αρκετά πυκνοδομημένη, κυριαρχεί η χρήση της γενικής κατοικίας
- Ανάπτυξη γραμμικών κέντρων κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων.
- Μεγαλύτερες σε έκταση περιοχές του Δήμου με χρήση γενικής κατοικίας είναι οι γειτονιές Παλαιό Ηράκλειο, Πράσινος Λόφος και Άνω Ψαλίδι - **πιο πυκνοκατοικημένες** είναι ο Πράσινος Λόφος και τα Τρία Αστέρια.
- Το κέντρο της Πόλης αναπτύσσεται περιμετρικά του σταθμού ΗΣΑΠ στις γειτονιές Κέντρο και Αγία Τριάδα, όπου χωροθετούνται και οι περισσότερες διοικητικές λειτουργίες, καθώς και οι περισσότερες χρήσεις αναψυχής - ιδιαίτερα έντονο πρόβλημα στάθμευσης.
- Σημαντικές ελλείψεις στις υποδομές για την κίνηση των πεζών και ΑμεΑ.





# ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

## Μεθοδολογία συλλογής και καταγραφής δεδομένων χρήσεων γης

Η απογραφή χρήσεων γης εστιάστηκε κυρίως σε χρήσεις οι οποίες κατά κανόνα αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης ή πρόκλησης μετακινήσεων. Καταγράφηκαν:

- Δημόσιες Υπηρεσίες με μεγάλη επισκεψιμότητα
- Σημεία γενικότερου ή/και ειδικότερου πολιτιστικού, περιβαλλοντικού και τουριστικού ενδιαφέροντος
- Αθλητικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, πρόνοιας και περίθαλψης
- Στοιχεία που συνθέτουν ή επηρεάζουν τον πολεοδομικό χαρακτήρα της περιοχής μελέτης και που οδηγούν σε συγκεντρώσεις – πυκνώσεις πληθυσμού και δυσχέρειες στην κυκλοφορία (τράπεζες, supermarket, πρατήρια βενζίνης, συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών, ξενοδοχεία κ.λπ.)
- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, παιδικές χαρές)
- Χώροι στάθμευσης κ.α.

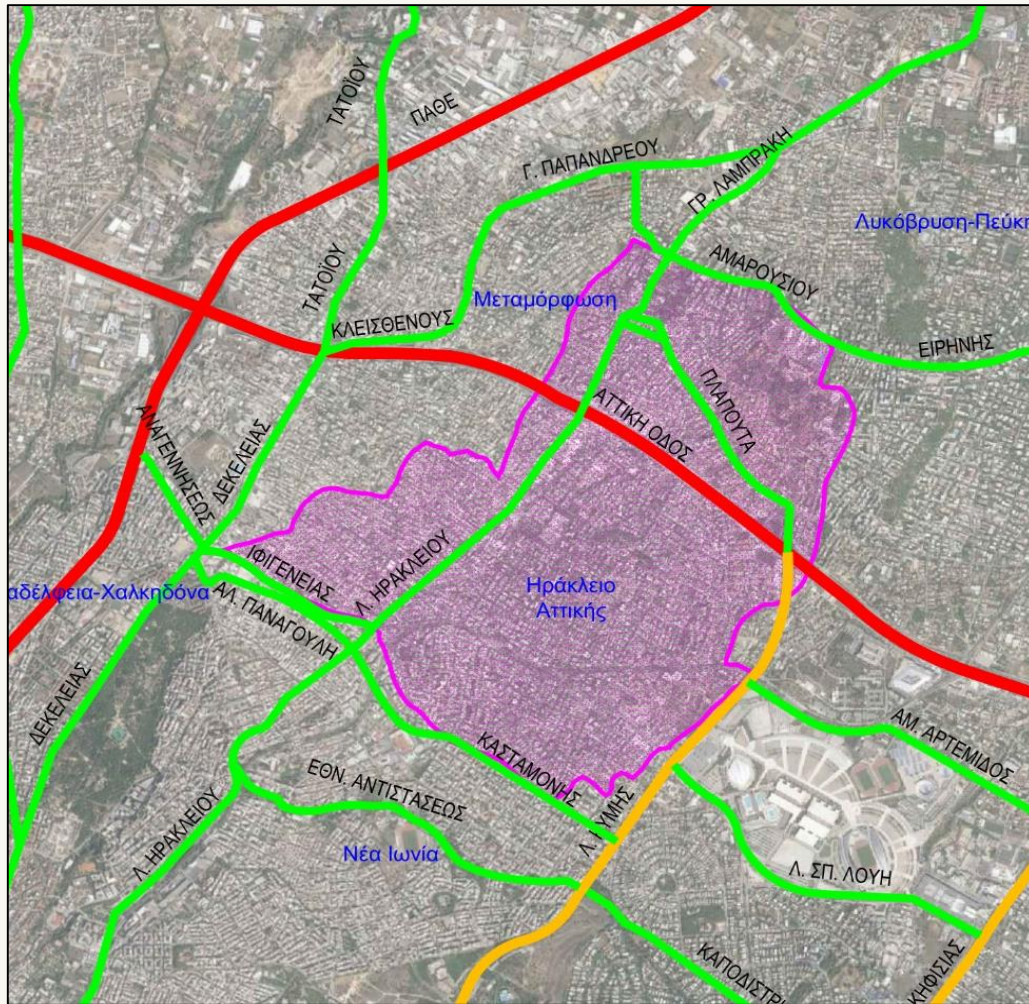
Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε βασίστηκε σε:

- Έλεγχο των υφιστάμενων δεδομένων χωρικής πληροφορίας [κυρίως των εγκεκριμένων Πολεοδομικών μελετών και άλλων εγκεκριμένων σχεδίων]
- Έλεγχο και εμπλουτισμό μέσω δορυφορικών εικόνων, χαρτών πλοήγησης και επιτόπιας έρευνας
- Επαλήθευση και εμπλουτισμό σε συνεργασία με στελέχη του Δ. Ηρακλείου Αττικής

## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2. Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης – Κρίσιμα ζητήματα

# ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ



- Αυτοκινητόδρομοι
- Πρωτεύουσες αρτηρίες
- Λοιπό κύριο οδικό δίκτυο
- Δήμος Ηρακλείου Αττικής

**Διασχίζεται ή βρίσκεται σε άμεση γειτονία με τους ακόλουθους οδικούς άξονες:**

Στην κατεύθυνση Ανατολή-Δύση:

- Αττική Οδός
- Λ. Αμαρουσίου-Ειρήνης
- Λ. Πλαπούτα
- Κασταμονής – Ιφιγενείας

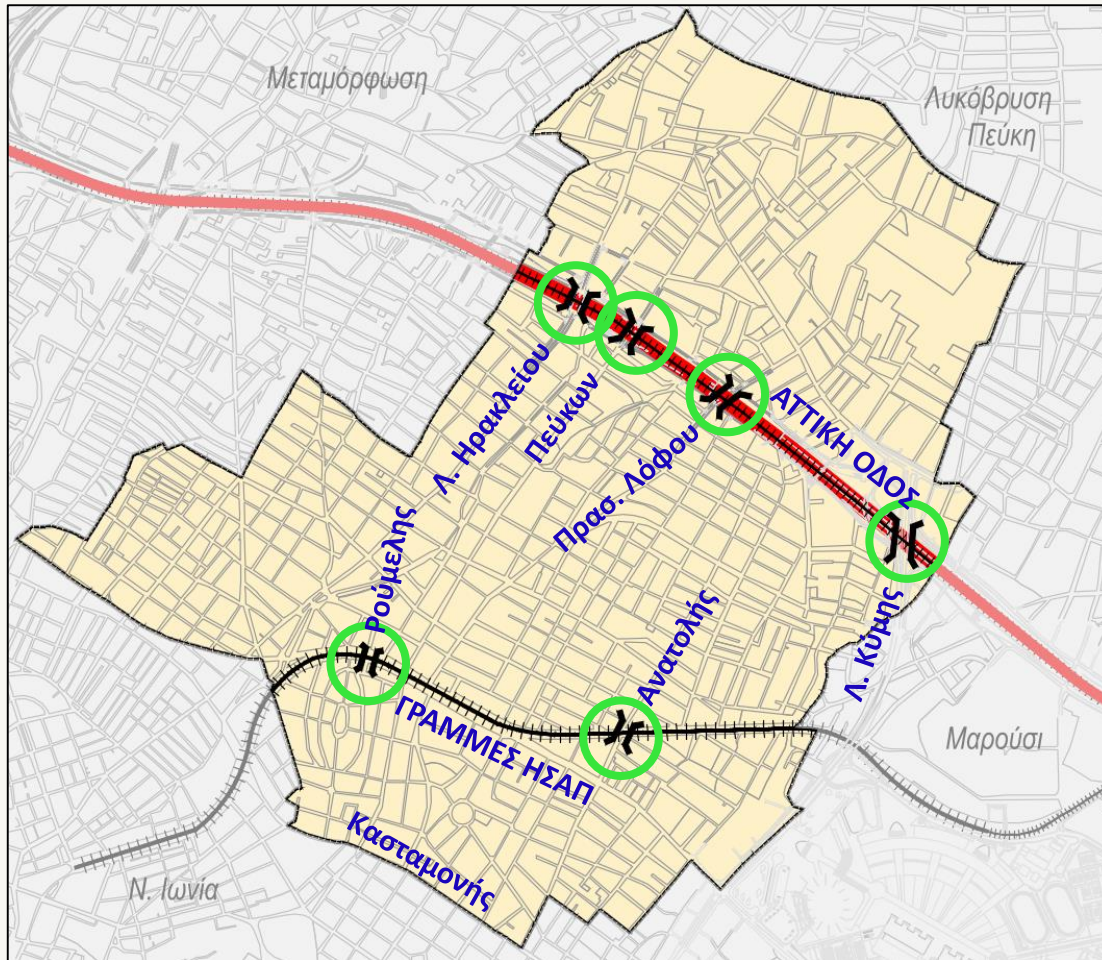
Στην κατεύθυνση Βορράς-Νότος:

- Λ. Κύμης
- Λ. Ηρακλείου

Η θέση του Δήμου, σε συνδυασμό με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, δημιουργούν κατάλληλες συνθήκες για την εξεύρεση **διαμπερών διαδρομών** για:

- Αποφυγή καταβολής διοδίων στην Αττική Οδό
- Αποφυγή καθυστερήσεων κατά τις ώρες αιχμής μέσω εναλλακτικών διαδρομών, μέσα από το πολεοδομικό κέντρο και τις γειτονιές αμιγούς κατοικίας.

# ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ



Η Αττική Οδός και οι γραμμές των ΗΣΑΠ, τριχοτομούν την επιφάνεια του Δήμου. Υπάρχουν συγκεκριμένα σημεία για τη διασύνδεση των τριών υποπεριοχών:

- **Αττική Οδός:** 4 γέφυρες
- **Γραμμές ΗΣΑΠ:** 2 γέφυρες

## Κατεύθυνση Βορράς-Νότος:

εναλλακτικές διαδρομές μέσω του βασικού οδικού δικτύου για τη σύνδεση μεταξύ των υποπεριοχών αλλά και με τους όμορους Δήμους, με δεσπόζουσες τις Λεωφόρους Ηρακλείου και Κύμης.

Κατεύθυνση Ανατολή – Δύση: η κεντρική περιοχή συνδέεται με τις Λ. Ηρακλείου και Κύμης, μέσω ενός πλέγματος τοπικών οδών.

Μόνος διαμήκης άξονας που εξυπηρετεί την κεντρική και τη νότια περιοχή είναι η οδός Κασταμονής: μονόδρομος με κατεύθυνση προς δυσμάς - δεν υπάρχει αντίστοιχος άξονας στην αντίθετη κατεύθυνση

# ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

### ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

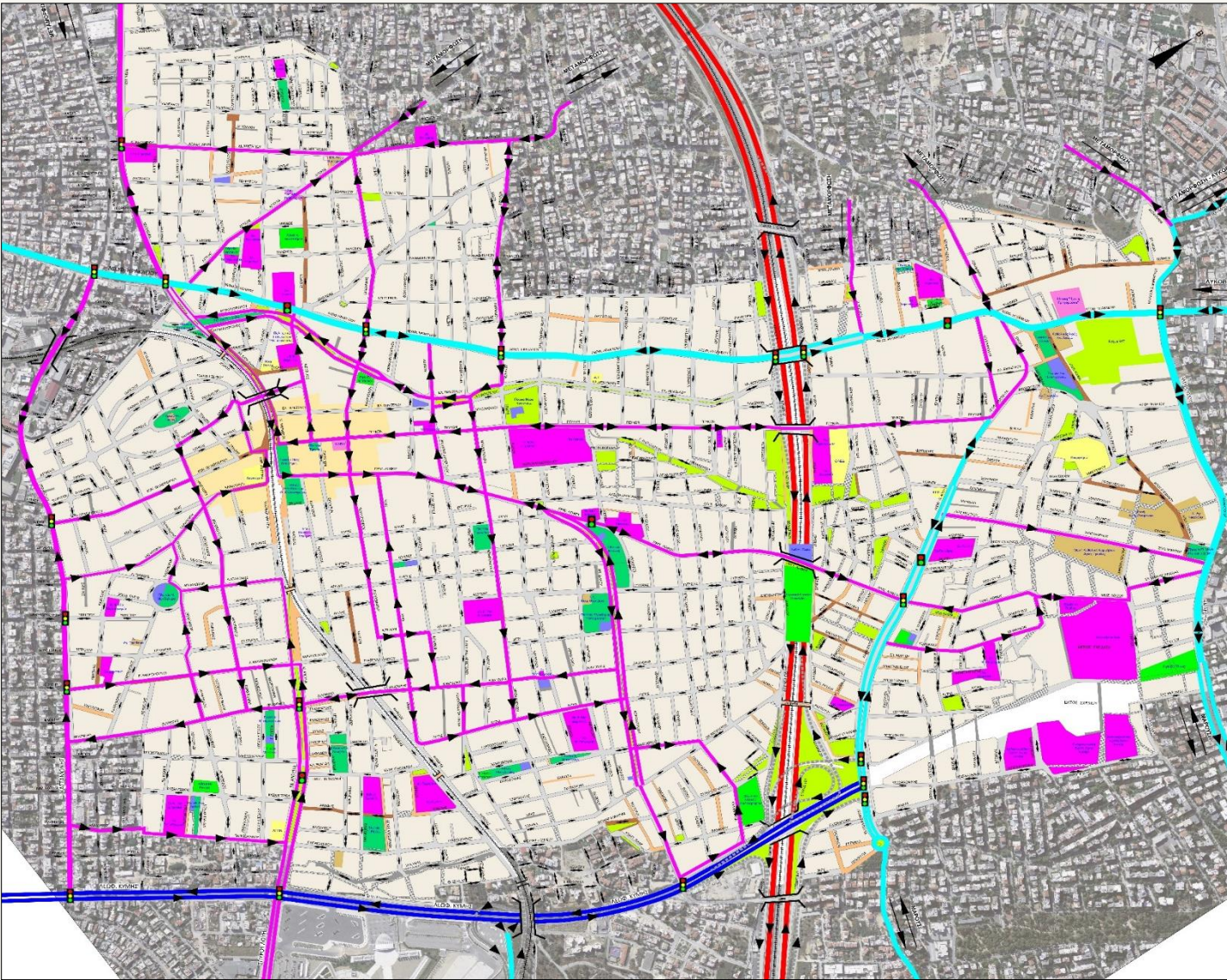
- Ελεύθερη Λεωφόρος
- Πρωτεύουσα αρτηρία
- Δευτερεύουσα αρτηρία
- Συλλεκτήρια οδός

- Πλακοστρωμένη οδός οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Μη θεσμοθετημένη οδός
- Αδιάνοικτη οδός

- Φωτεινός σηματοδότης
- Φωτεινός σηματοδότης πεζών

### ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Πολεοδομικό Κέντρο
- Εκπαίδευση
- Αθλητισμός
- Κοινωνικά & Δημόσιες Υπηρεσίες
- Πλατεία
- Παιδική χαρά
- Θρησκευτικοί χώροι
- Περιθαλψη & Πρόνοια
- Κοινόχρηστοι χώροι



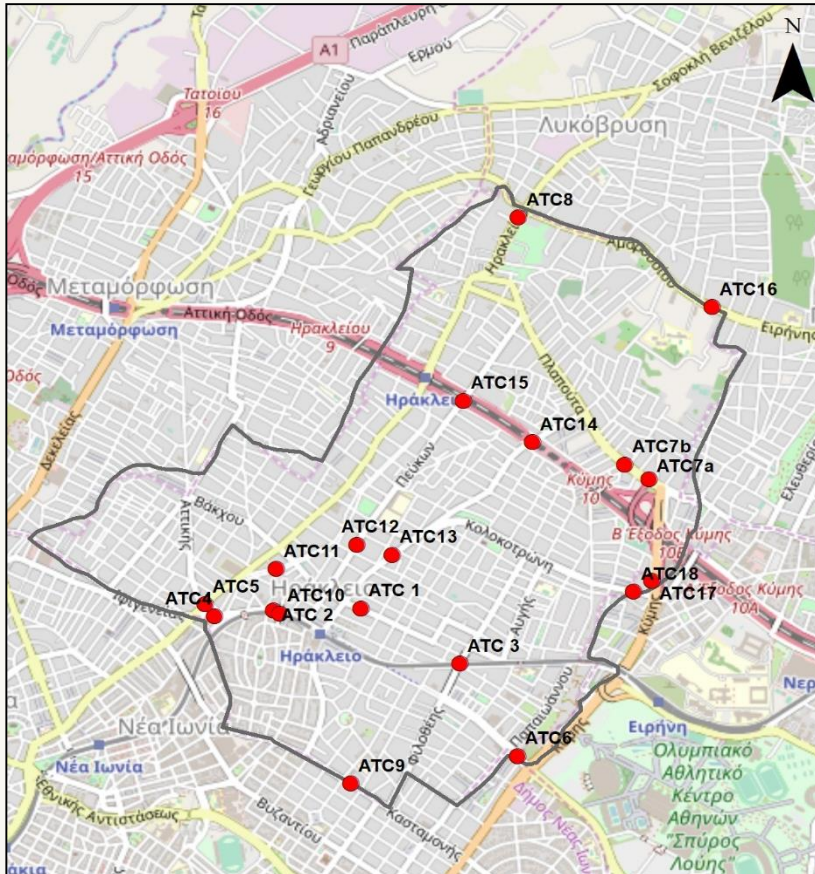


## *ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ*

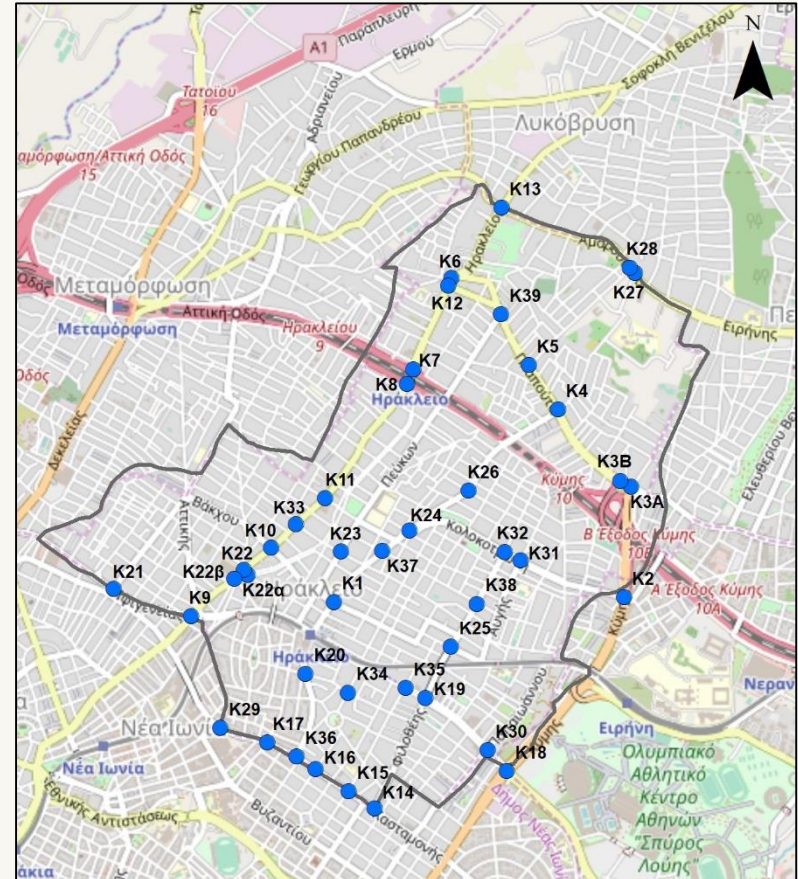
### *3. Καταγραφή Μετακινήσεων*

# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης σε 18 διατομές για 2 τυπικά 24ωρα



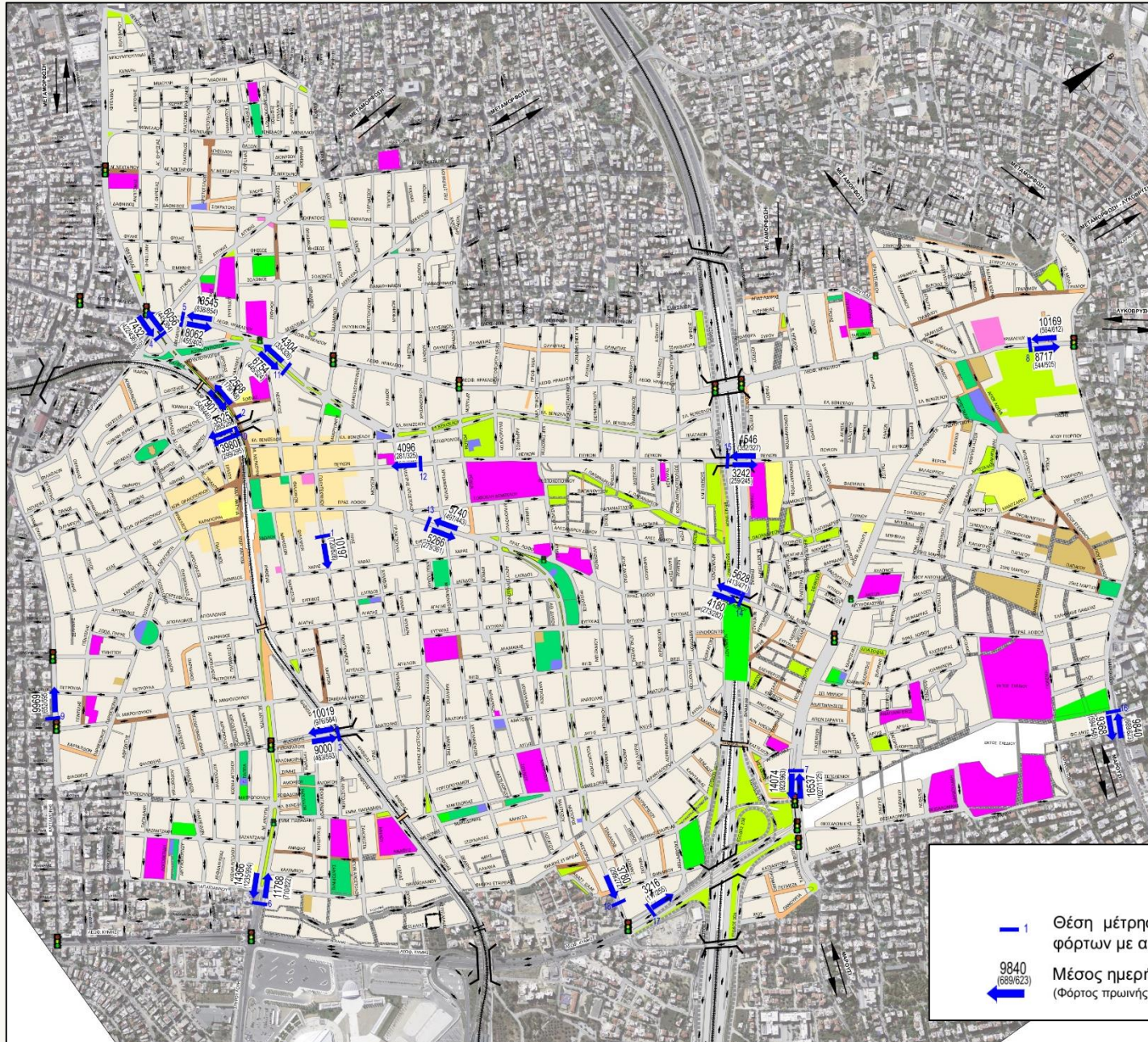
Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε 42 κόμβους για 8 ώρες, σε μία τυπική καθημερινή (07:00 – 10:00, 13:00 – 16:00 και 18:00 – 20:00)





# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε διατομές.



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 1 Θέση μέτρησης (διατομή) κυκλοφοριακών φόρτων με αυτογραφικά μηχανήματα
- 9840 (689/623) Μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος (Φόρτος πρωινής αιχμής 08:00-09:00/Φόρτος απογευματινής αιχμής 18:00-19:00)

# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

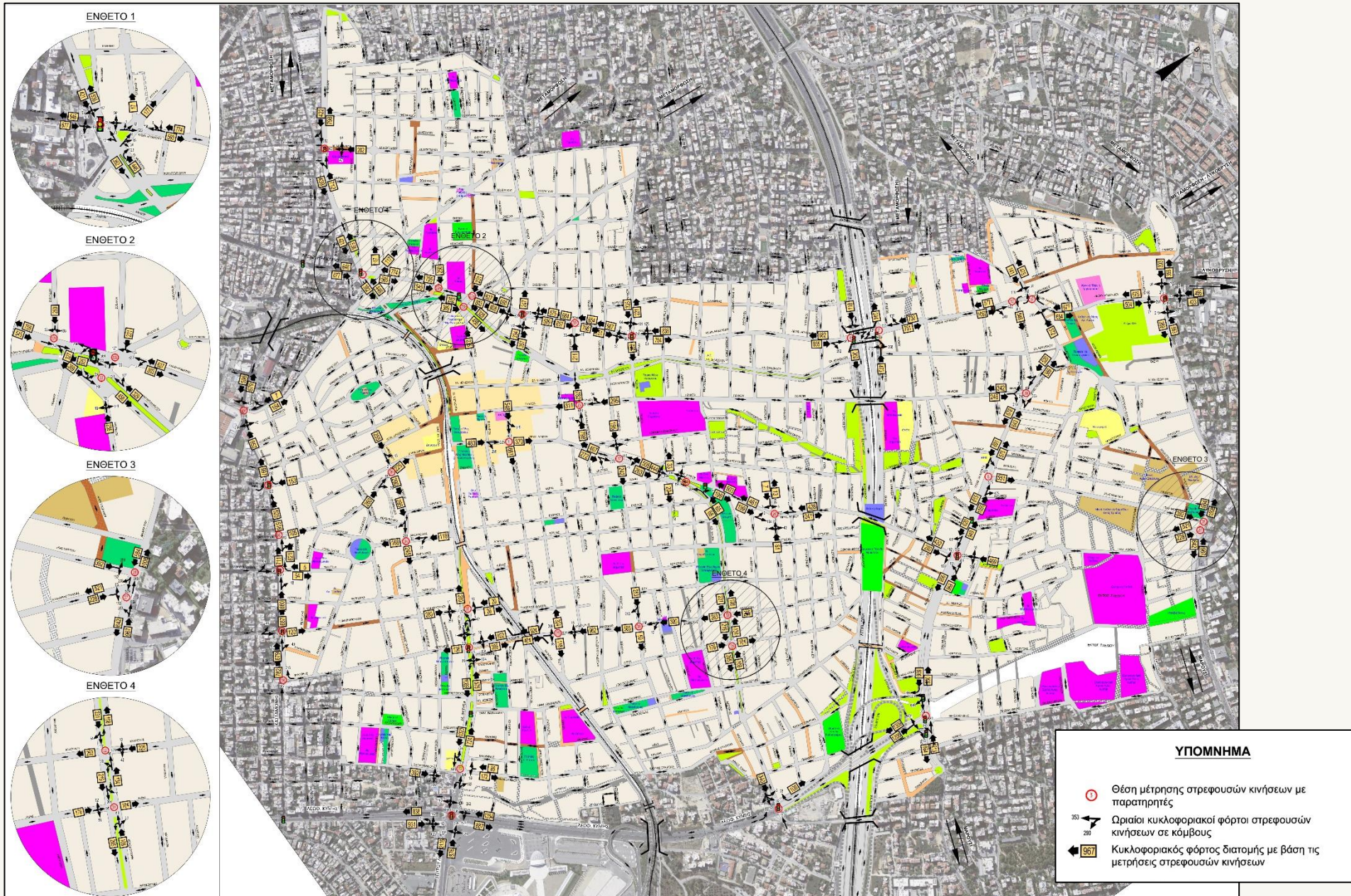
α/α	Κωδικός Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος (Οχήματα)	% Δίκυκλα	% Ελαφρά Οχήματα	% Βαρέα Οχήματα
1	ATC-01	Πολυτεχνείου	Προς Χαράς (Ανατολή)	10.545	11%	86%	3%
2	ATC-02	Μελίνας Μερκούρη	Προς Πράσινου Λόφου	8.057	11%	86%	3%
			Προς Λ. Ηρακλείου	2.749	14%	84%	2%
3	ATC-03	Ανατολής	Προς Ήρας	8.636	8%	86%	6%
			Προς Μαρ. Αντύπα	10.203	8%	90%	2%
4	ATC-04	Μελίνας Μερκούρη	Προς Ηρακλείου (Δύση)	6.353	11%	87%	2%
			Προς Κουντουριώτου (Ανατολή)	7.704	14%	85%	1%
5	ATC-05	Λεωφ. Ηρακλείου	Προς Λυκόβρυση (Βορράς)	8.557	13%	85%	2%
			Προς Ν. Ιωνία (Νότος)	13.894	11%	86%	3%
6	ATC-06	Μαρίνου Αντύπα	Προς Ηράκλειο (Δύση)	12.915	13%	86%	1%
			Προς Λ. Κύμης (Ανατολή)	14.620	4%	95%	1%
7	ATC-07	Λ.Πλαπούτα	Προς Ηράκλειο (Δύση)	17.150	10%	88%	2%
			Προς Μαρούσι (Ανατολή)	14.585	11%	87%	2%
8	ATC-08	Ηρακλείου	Προς Ηράκλειο (Νότος)	10.569	10%	88%	2%
			Προς Κηφισιά (Βορράς)	8.927	9%	89%	2%
9	ATC-09	Κασταμονής	Προς Υμηττού (Δύση)	9.951	12%	83%	5%

# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

α/α	Κωδικός Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος (Οχήματα)	% Δίκυκλα	% Ελαφρά Οχήματα	% Βαρέα Οχήματα
10	ATC-10	Ρούμελης	Προς Νεότητος (Βορράς)	4.432	18%	81%	1%
			Προς Ερμού (Νότος)	3.868	17%	82%	1%
11	ATC-11	Κουντουριώτου	Προς Νεότητος (Νότος)	4.537	11%	88%	1%
			Προς Πολυτεχνείου (Βορράς)	7.059	11%	88%	1%
12	ATC-12	Πευκών	Προς Αποστόλου Ηλέκτρας (Νότος)	4.186	16%	79%	5%
13	ATC-13	Πράσινου Λόφου	Προς Αποστόλου Ηλέκτρας (Νότος)	5.634	9%	85%	5%
			Προς Ρόδων (Βορράς)	5.404	11%	86%	3%
14	ATC-14	Πράσινου Λόφου	Προς Πλαπούτα (Βορράς)	4.453	13%	85%	2%
			Προς Ηράκλειο (Νότος)	5.786	11%	86%	3%
15	ATC-15	Πευκών	Προς Πλαπούτα (Βορράς)	3.259	15%	79%	6%
			Προς Ηράκλειο (Νότος)	4.714	14%	82%	4%
16	ATC-16	Λ. Ειρήνης	Προς Ηράκλειο (Δύση)	9.898	8%	89%	3%
			Προς Μαρούσι (Ανατολή)	9.507	9%	88%	3%
17	ATC-17	Παράδρομος Κύμης	Προς Καλαβρύτων (Βορράς)	3.252	12%	83%	5%
18	ATC-18	Κολοκοτρώνη	Προς Λ. Κύμης (Ανατολή)	3.965	11%	87%	2%

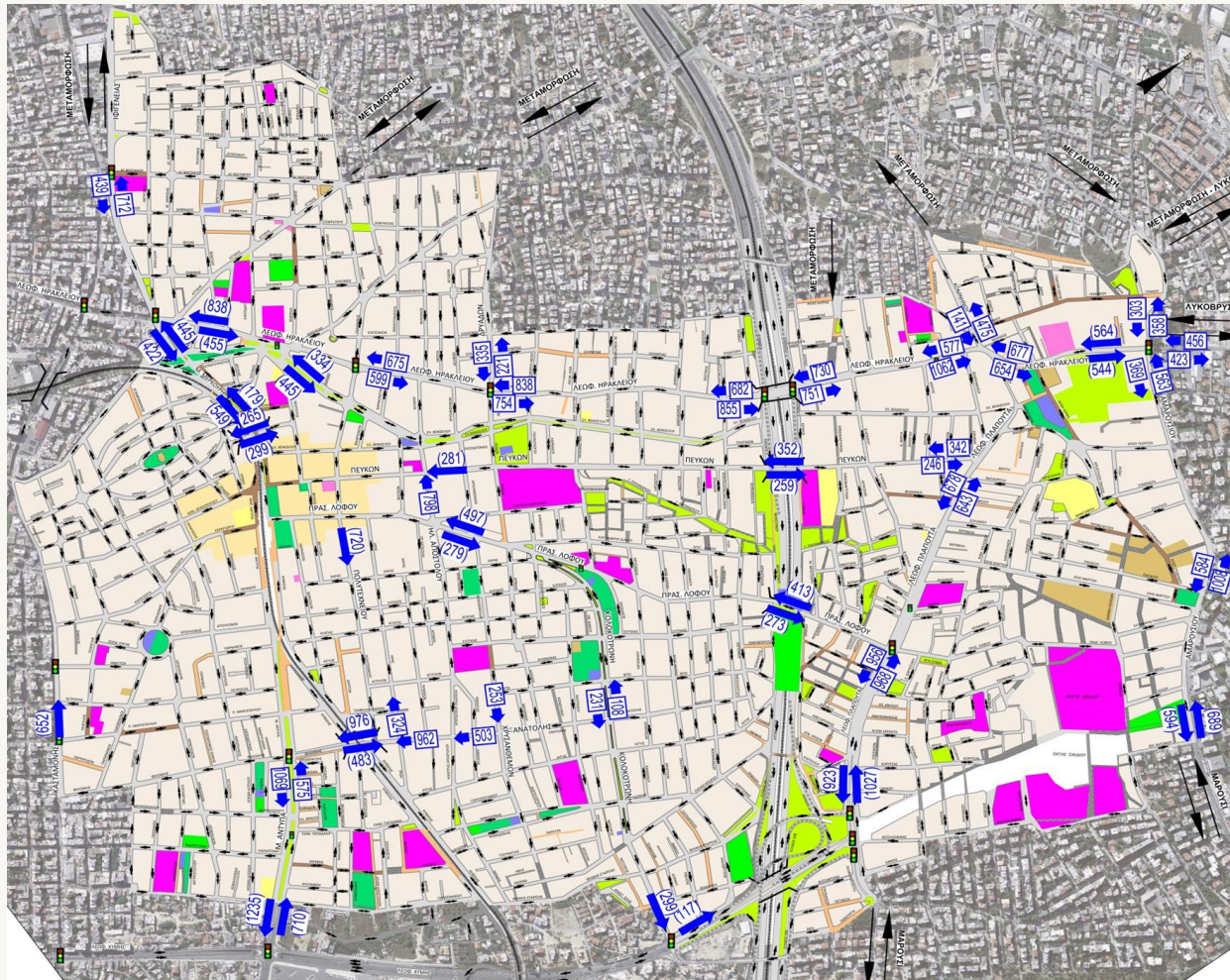
# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ

Κυκλοφοριακό φόρτο σε κόμβους, κατά την πρωινή ώρα αιχμής (08:00-09:00).



# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ-ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Κυκλοφοριακός φόρτος (ΜΕΑ), στην πρωινή ώρα αιχμής (08:00-09:00) στο βασικό οδικό δίκτυο




Μ.Ο. ανά κατεύθυνση

- **Λ. Ηρακλείου:** 600-700 ΜΕΑ
- **Λ.Πλαπούτα:** 700-1000 ΜΕΑ
- **Λ.Αμαρουσίου:** 400-700 ΜΕΑ
- **Μ. Αντύπα:**  
1000-1200 ΜΕΑ προς Λ. Κύμης  
600-700 ΜΕΑ προς Ανατολής
- **Μελ. Μερκούρη:**  
400-550 ΜΕΑ προς Σταθμό  
200-450 ΜΕΑ από Σταθμό
- **Πολυτεχνείου:** 700 ΜΕΑ
- **Ανατολής:** 500-1000 ΜΕΑ
- **Ηλ.Αποστόλου:** 800 ΜΕΑ
- **Πεύκων:** 300 ΜΕΑ
- **Πρασίνου Λόφου:** 300-500 ΜΕΑ

## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 4. Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων

# ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ-ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (Π-Π) ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

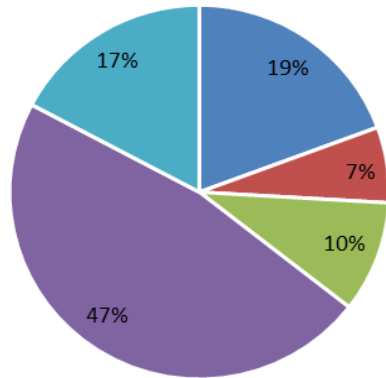
ΕΙΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ
<p><b>Έρευνα Π-Π σε νοικοκυριά</b></p> 	<p>Συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών και</li> <li>των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων του πληθυσμού της Περιοχής Μελέτης</li> </ul>	<p>540 νοικοκυριά 1.478 ερωτηματολόγια 2.462 μετακινήσεις</p>
<p><b>Έρευνα Π-Π παρά την οδό στις εισόδους – εξόδους της πόλης την πρωινή ώρα αιχμής</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσδιορισμός των ροών των εξωτερικών μετακινήσεων στις πύλες εισόδου – εξόδου του οδικού δικτύου Δήμου</li> <li>Συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση των χαρακτηριστικών των εξωτερικών μετακινήσεων</li> </ul>	<p>7 σταθμοί 3.314 ερωτηματολόγια</p>
<p><b>Έρευνα Π-Π στους σταθμούς του Ηλεκτρικού και του Προαστιακού Ηρακλείου την πρωινή ώρα αιχμής</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσδιορισμός των ροών των μετακινήσεων στους σταθμούς του Ηλεκτρικού και του Προαστιακού Ηρακλείου</li> <li>Συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση των χαρακτηριστικών των εξωτερικών μετακινήσεων</li> </ul>	<p>2 σταθμοί 845 ερωτηματολόγια</p>

# ΕΡΕΥΝΑ Π-Π ΣΤΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ



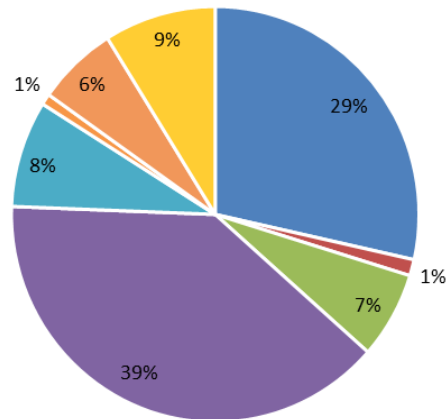
Τα κύρια ευρήματα:

Σκοπός Μετακίνησης



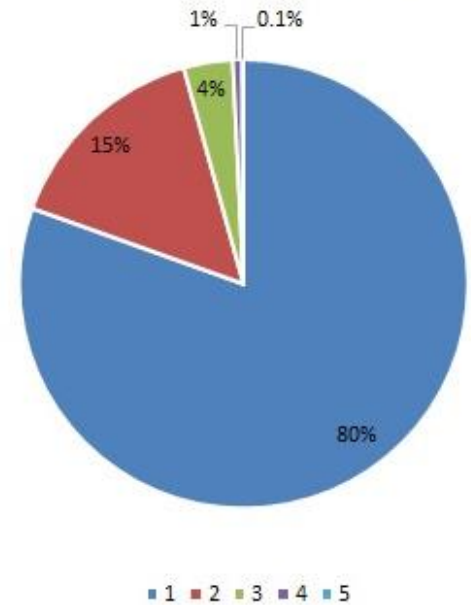
- Καθημερινή Εργασία
- Στα πλαίσια της Εργασίας
- Εκπαίδευση
- Επιστροφή στο σπίτι
- Άλλος

Μέσο Μετακίνησης



- Με τα πόδια (μήκος μεγαλύτερο από 300μ.)
- Ποδήλατο
- Μοτοποδήλατο/Μηχανή
- Ι.Χ. ως οδηγός
- Ι.Χ. ως επιβάτης
- Ταξί
- Λεωφορείο Γραμμής - Ειδικό Λεωφορείο
- Ηλεκτρικός - Προαστιακός

Αριθμός Ατόμων στο Όχημα

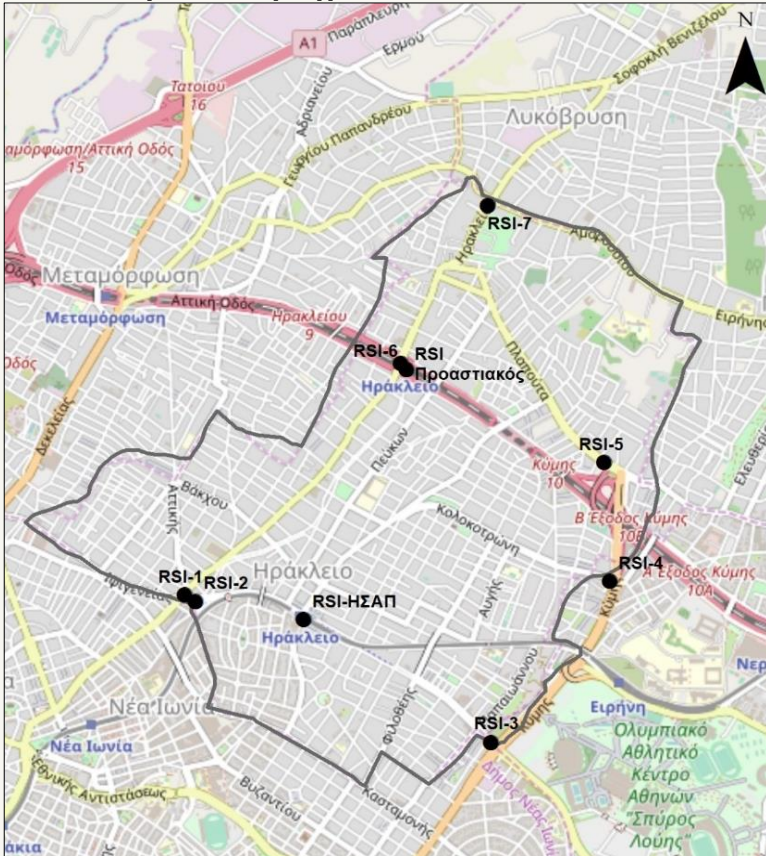




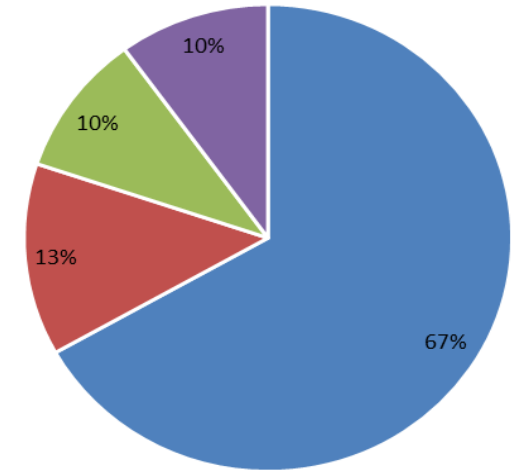
# ΕΡΕΥΝΑ Π-Π ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ



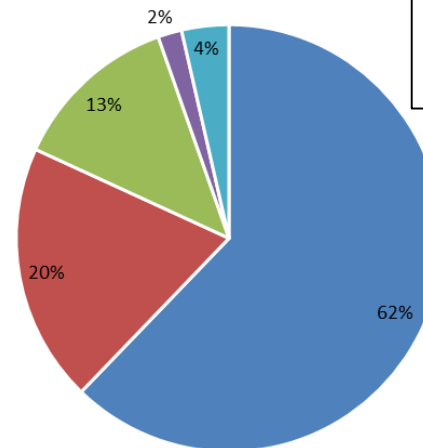
Τα κύρια ευρήματα:



Συχνότητα Μετακινήσεων



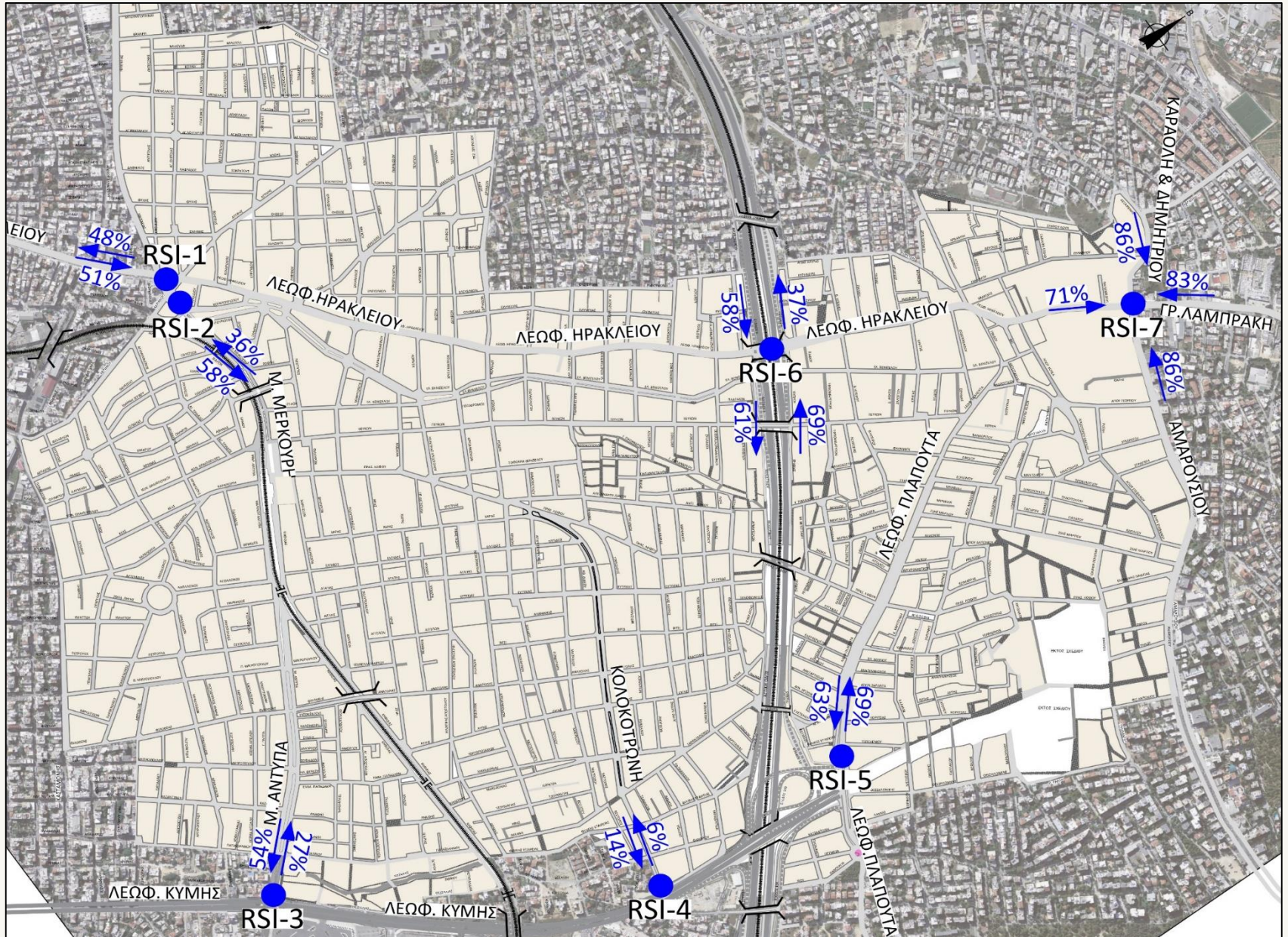
Σκοπός Μετακίνησης



- ΕΡΓΑΣΙΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ
- ΑΝΑΨΥΧΗ
- ΑΛΛΟΣ ΣΚΟΠΟΣ ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

# ΕΡΕΥΝΑ Π-Π ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ – ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ

## Κατανομή διαμπερών κινήσεων ανά σταθμό RSI



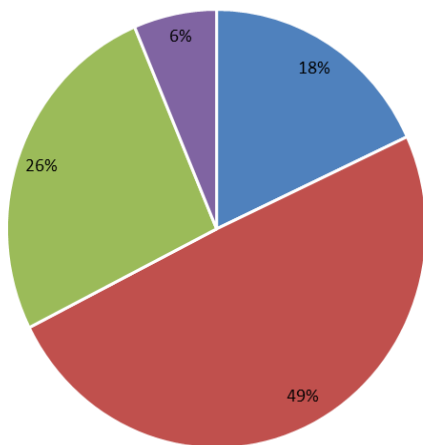
# ΕΡΕΥΝΑ Π-Π ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ



TRAINOSE  
Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αθηνών  
Athens Suburban Railway

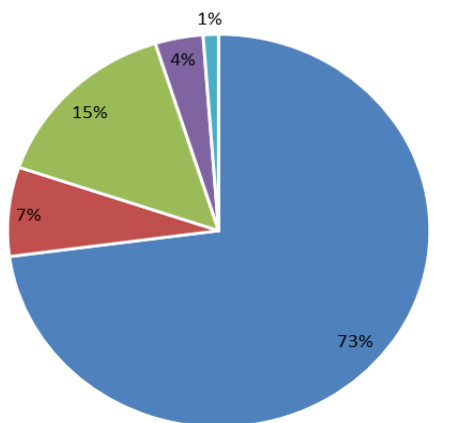
Τα κύρια ευρήματα:

Ηλικία



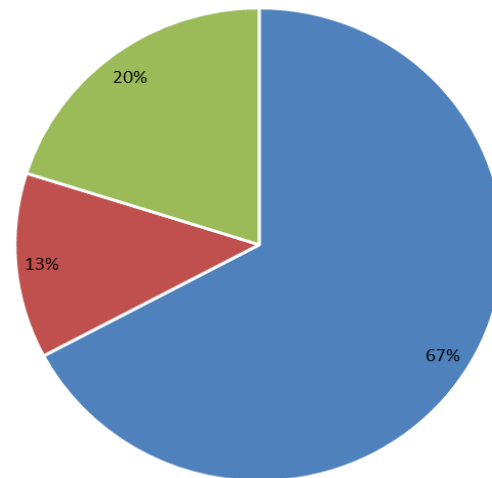
■ <25 ετών ■ 25-45 ετών ■ 45-65 ετών ■ >65 ετών

Σκοπός Μετακίνησης με ΗΣΑΠ/Προαστιακό



■ Εργασία - Εκπαίδευση ■ Στο πλαίσιο της εργασίας  
■ Ατομικές Υποθέσεις ■ Αναψυχή  
■ Άλλος σκοπός ή Δραστηριότητα

Συχνότητα Μετακινήσεων με ΗΣΑΠ/Προαστιακό



■ Καθημερινά ■ 2 - 3 φορές την εβδομάδα ■ Περιστασιακά

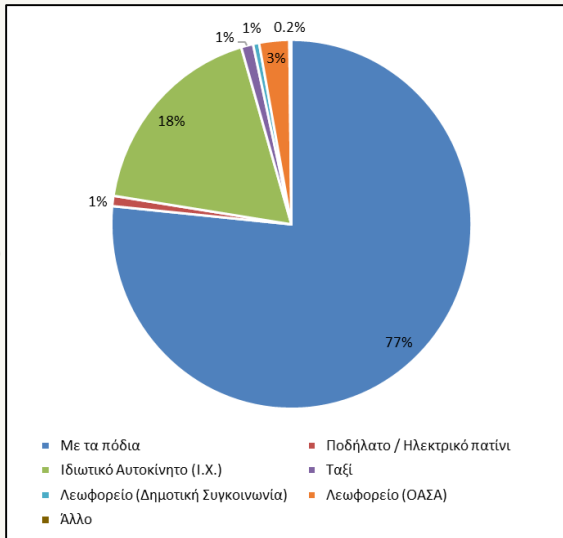
# ΕΡΕΥΝΑ Π-Π ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ



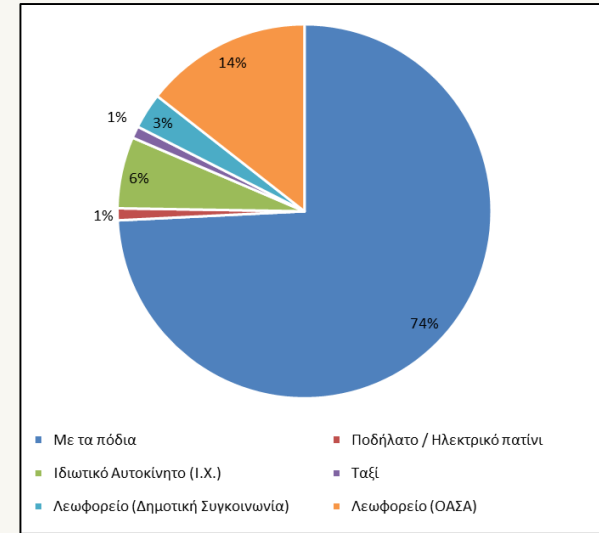
**TRAINOSE**  
Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αθηνών  
Athens Suburban Railway

Τα κύρια ευρήματα:

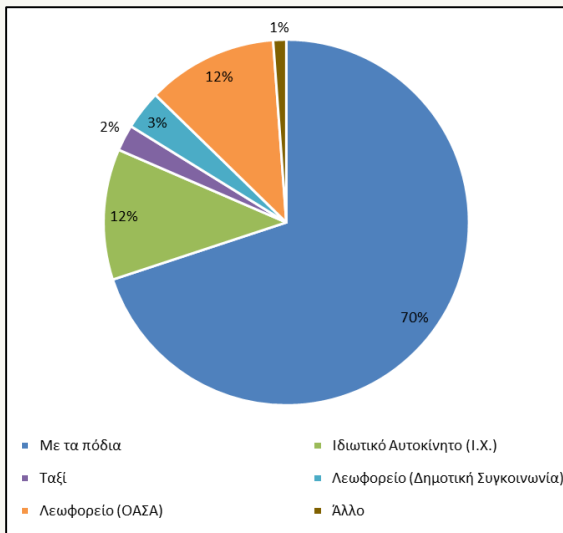
ΠΡΟΣ τον σταθμό  
ΗΣΑΠ



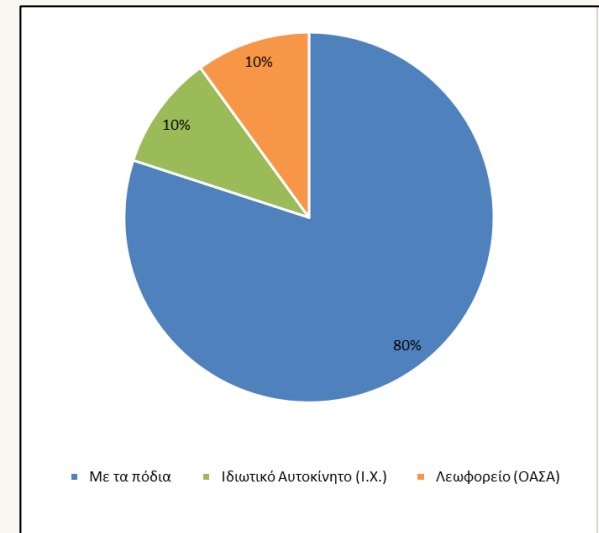
ΑΠΟ τον σταθμό  
ΗΣΑΠ



ΠΡΟΣ τον σταθμό  
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ



ΑΠΟ τον σταθμό  
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ



# ΕΡΕΥΝΑ Π-Π ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

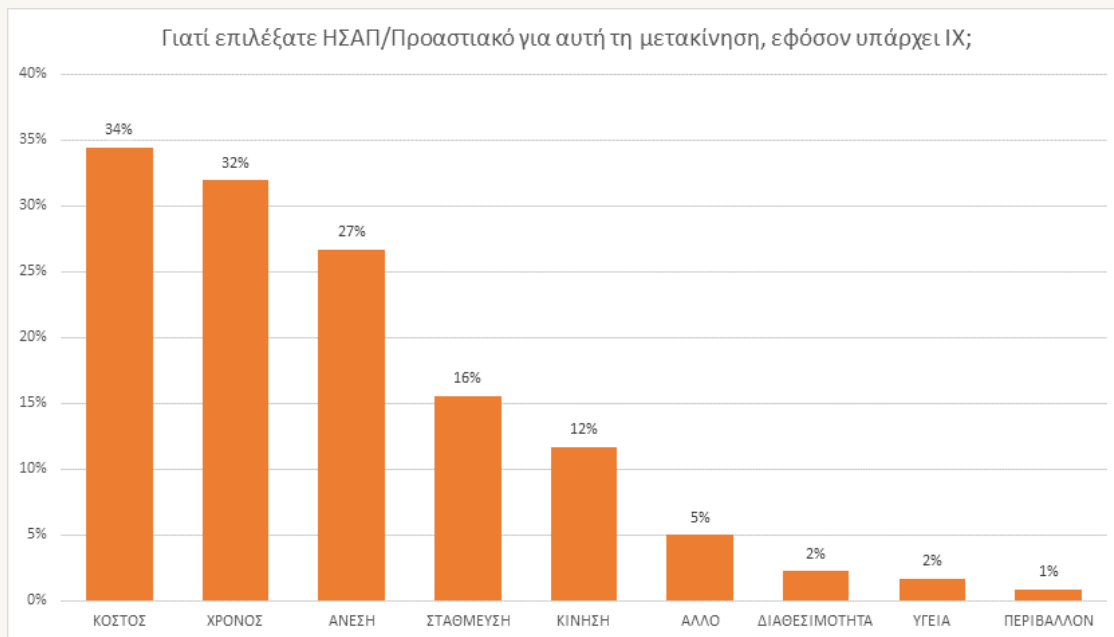


**TRAINOSE**  
Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αθηνών  
Athens Suburban Railway

## Τα κύρια ευρήματα:

### Επιβατική Κίνηση στο Σταθμό Προαστιακού Ηρακλείου

Ώρα	Αναχώρηση	Άφιξη
7:00-8:00	53	45
8:00-9:00	68	82
9:00-10:00	52	85



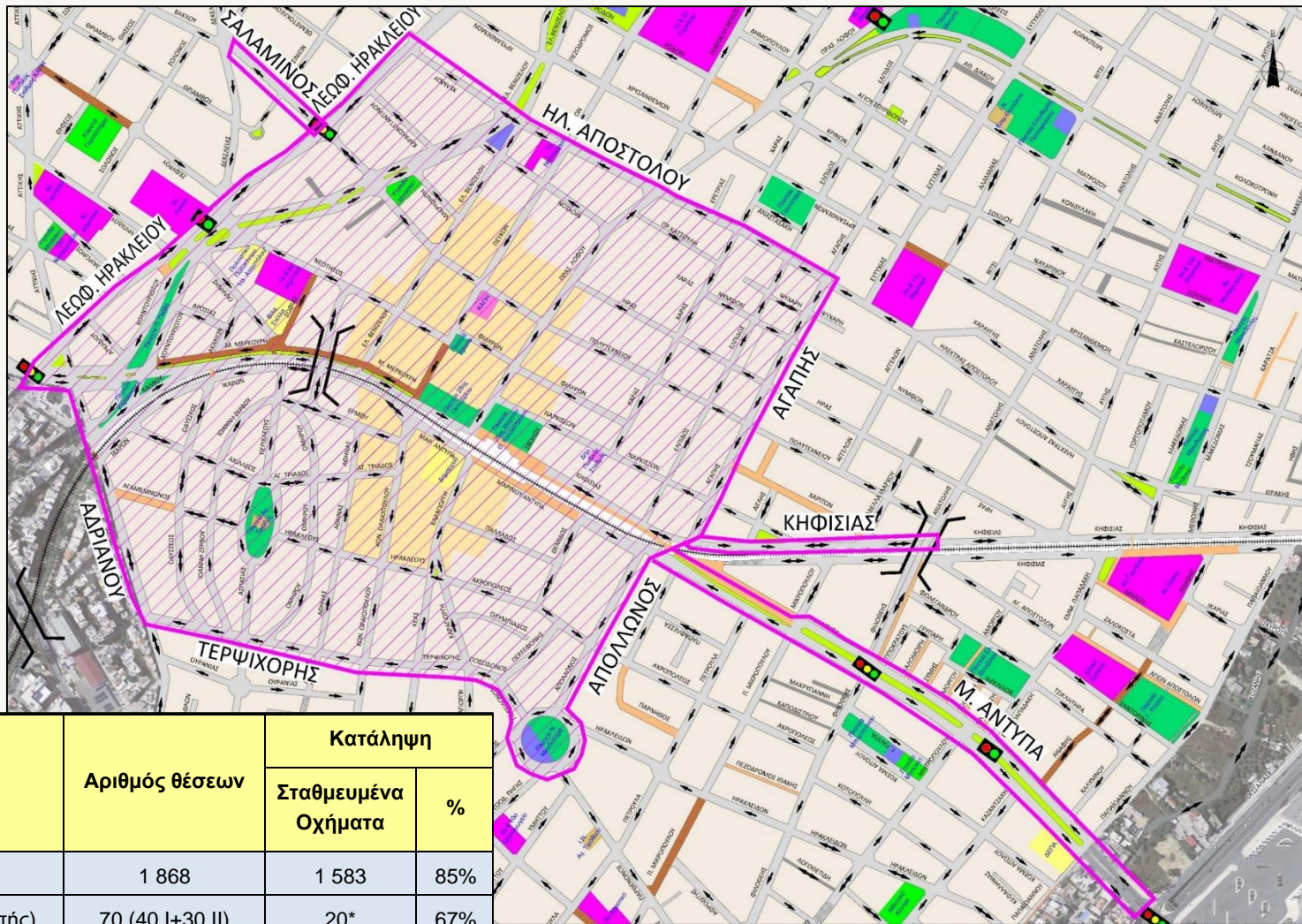
### Επιβατική Κίνηση στο Σταθμό ΗΣΑΠ Ηρακλείου

Ώρα	Προς Κηφισιά		Προς Πειραιά	
	Αναχώρηση	Άφιξη	Αναχώρηση	Άφιξη
7:00-8:00	161	333	614	58
8:00-9:00	264	441	893	87
9:00-10:00	239	397	617	123

## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 5. Απογραφή Στάθμευσης

# ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



Είδος Στάθμευσης	Αριθμός θέσεων	Κατάληψη	
		Σταθμευμένα Οχήματα	%
Δωρεάν χωρίς περιορισμό	1 868	1 583	85%
Με περιορισμό μηνών (εκ περιτροπής)	70 (40 I+30 II)	20*	67%
<b>Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων</b>		<b>896**</b>	
<b>Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)</b>		<b>2 499</b>	
<b>Σύνολο μεταμεσονύκτιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)</b>		<b>1 722</b>	
Θέσεις Ειδικής Στάθμευσης	29		

\*Νόμιμες σταθμεύσεις τον μήνα απογραφής.

\*\*Στις παράνομες σταθμεύσεις περιλαμβάνονται και σταθμεύσεις σε θέσεις χωρίς σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης οι οποίες καταγράφηκαν κατά μήκος οδικών τμημάτων με πλάτος το οποίο δεν επιτρέπει την ασφαλή διέλευση των οχημάτων (λόγω γεωμετρίας).

# ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Σε όλη την περιοχή απογραφής στάθμευσης:

- ➔ Καταγράφηκαν, κατά την πρωινή περίοδο αιχμής λειτουργίας των καταστημάτων και υπηρεσιών, **2499 σταθμεύσεις, εκ των οποίων οι 896 (ποσοστό 35.8%),** ήταν παράνομες.
- ➔ **Το 85% περίπου των νόμιμων θέσεων (χωρίς περιορισμό και με περιορισμό μηνών),** βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής, με συνέπεια τις ώρες αιχμής να είναι δύσκολη η ανεύρεση ελεύθερης θέσης.
- ➔ Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή **ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων ήταν 1722** που ανήκουν σε κατοίκους της περιοχής. Η ζήτηση σε θέσεις στάθμευσης κατοίκων καλύπτεται από την υφιστάμενη προσφορά των 1898 νόμιμων θέσεων (αντιστοιχεί στο 91% των υφιστάμενων θέσεων).
- ➔ Εντοπίσθηκαν **περίπου 30 ειδικές θέσεις** οι οποίες έχουν παραχωρηθεί σε ΑμεΑ, δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, φορτοεκφορτώσεις, ξενοδοχεία πιάτσες TAXI, κλπ.
- ➔ Υπάρχουν δύο οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, ένας υπόγειος χωρητικότητας 100 θέσεων επί της οδού Μαρίνου Αντύπα και ένας υπαίθριος, χωρητικότητας περίπου 40 οχημάτων και βρίσκεται στην οδό Κ. Ωραιόπουλου.



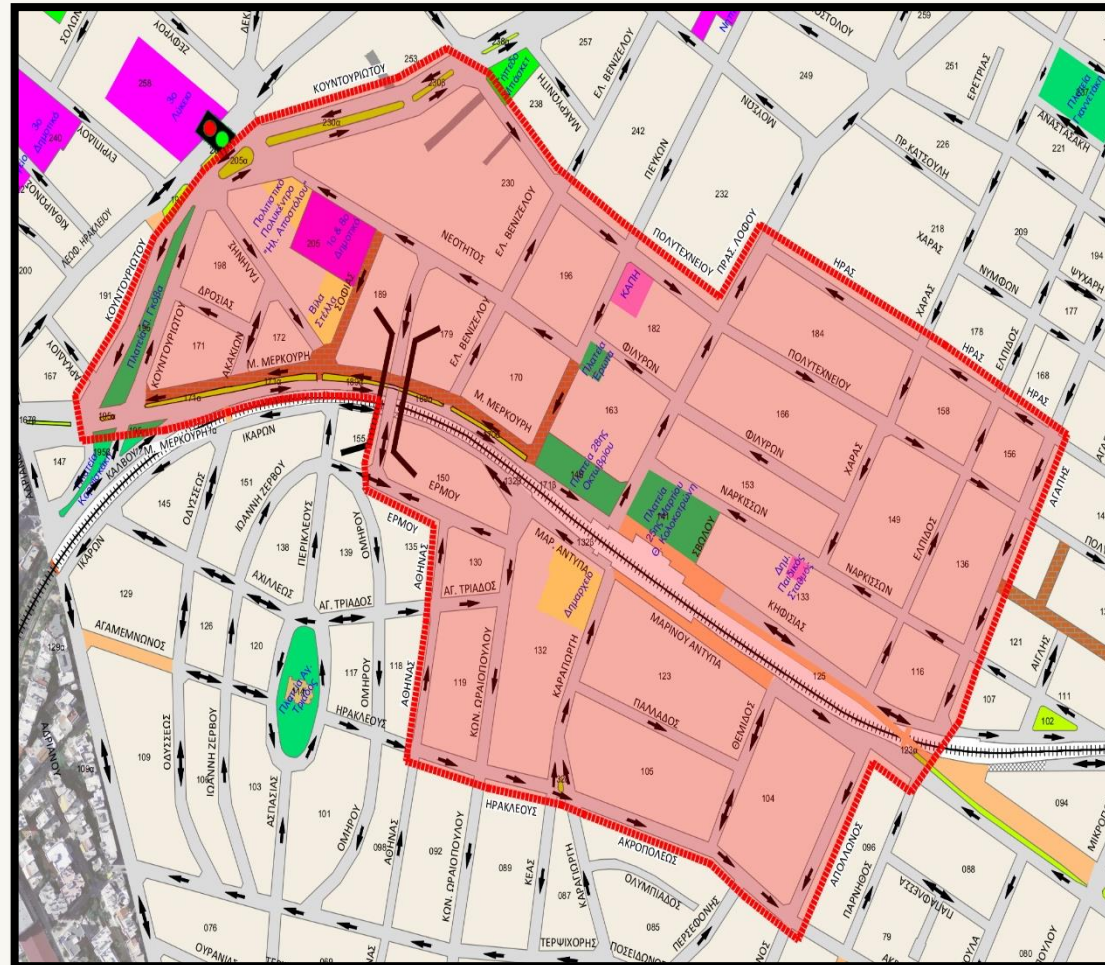
# ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΥΡΗΝΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ  
ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ ΤΟΥ ΗΣΑΠ:

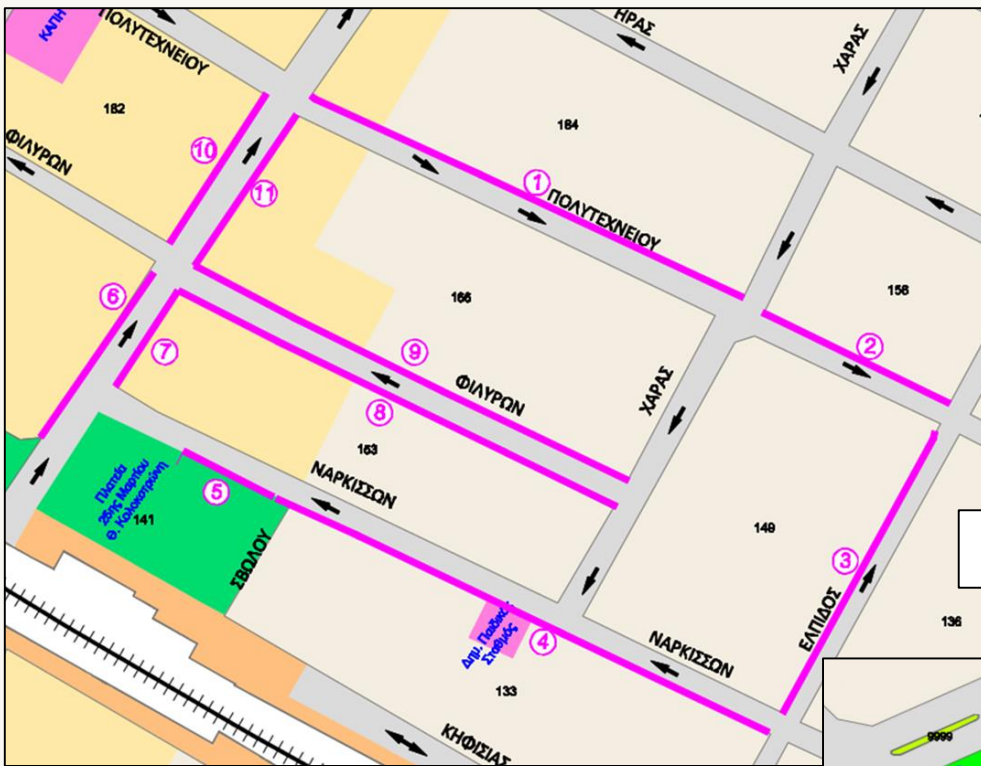
- ➔ 921 νόμιμες θέσεις, εκ των οποίων βρέθηκαν κατειλημμένες οι 827, δηλαδή το 90%.
- ➔ 305 παράνομες σταθμεύσεις.
- ➔ 701 καταγεγραμμένες μεταμεσονύκτιες σταθμεύσεις των κατοίκων, 76% των υφιστάμενων νόμιμων θέσεων.

Η στάθμευση των κατοίκων καλύπτεται από την υφιστάμενη προσφορά νόμιμων θέσεων.

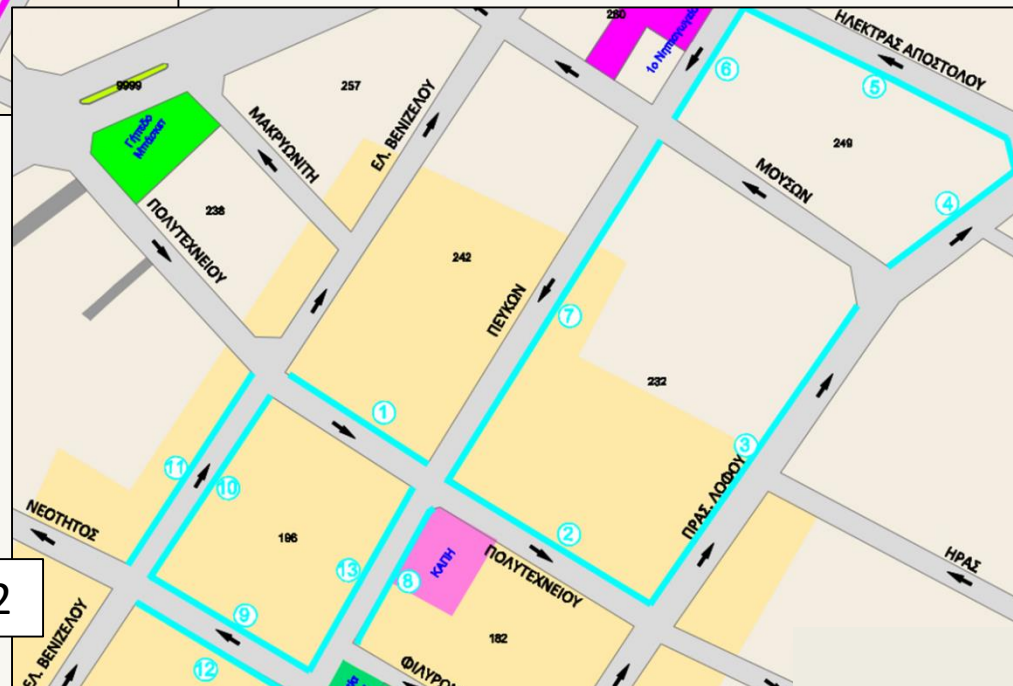
Το έλλειμμα στάθμευσης στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου υπολογίζεται σε περίπου 200 θέσεις στάθμευσης (1132 σταθμεύσεις – 921 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις).



# ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



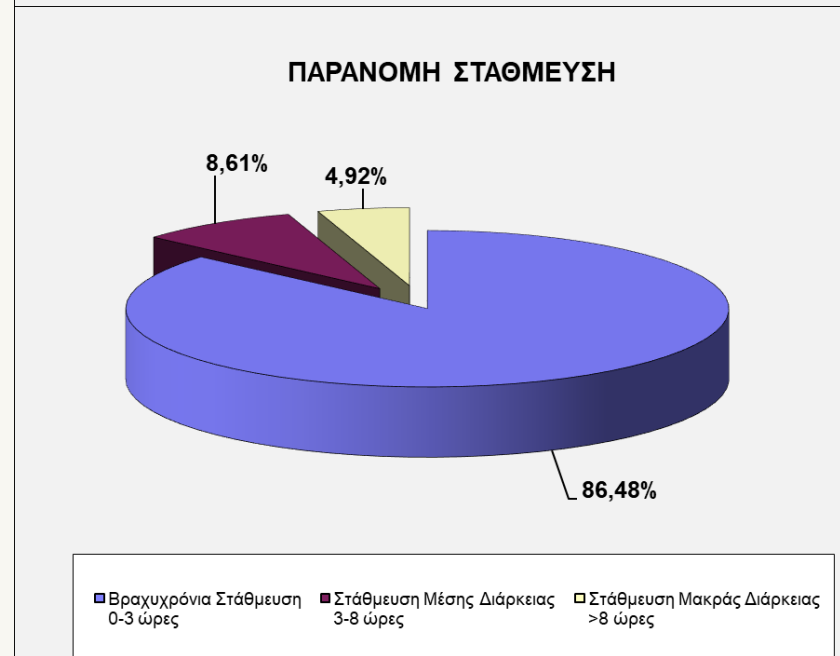
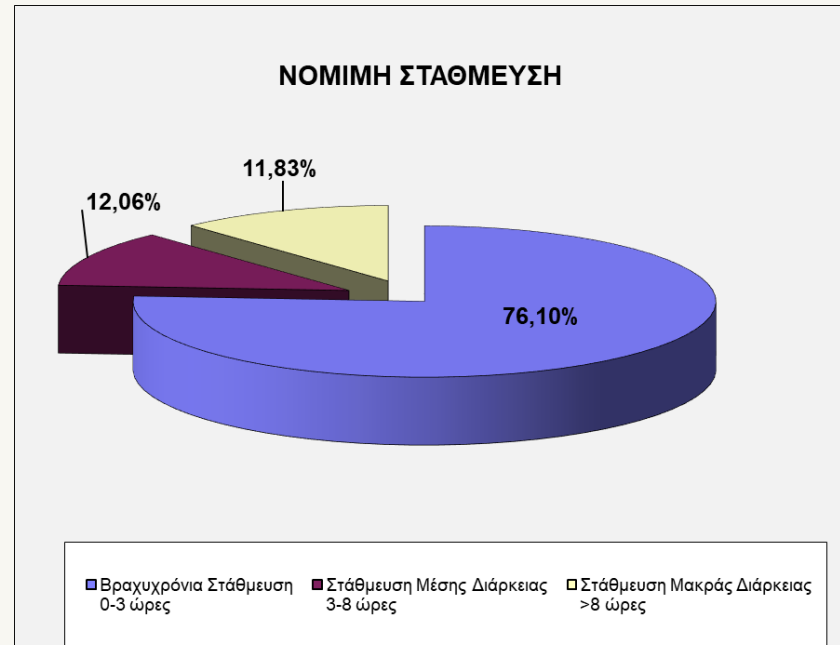
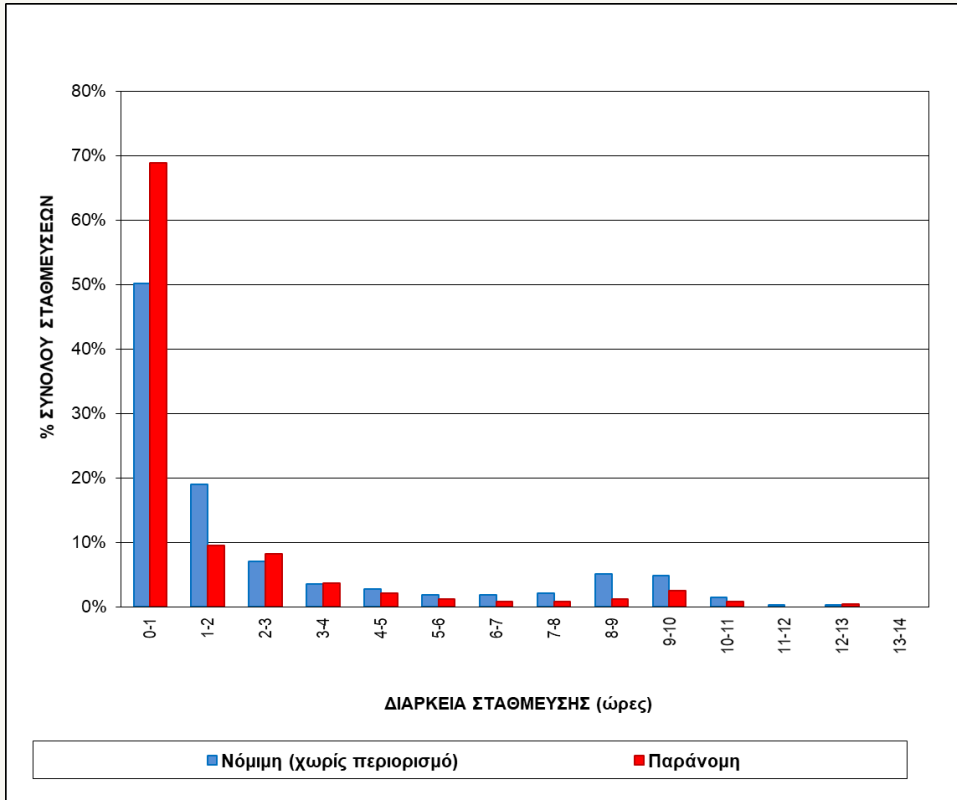
ΔΙΑΔΡΟΜΗ 1



ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2

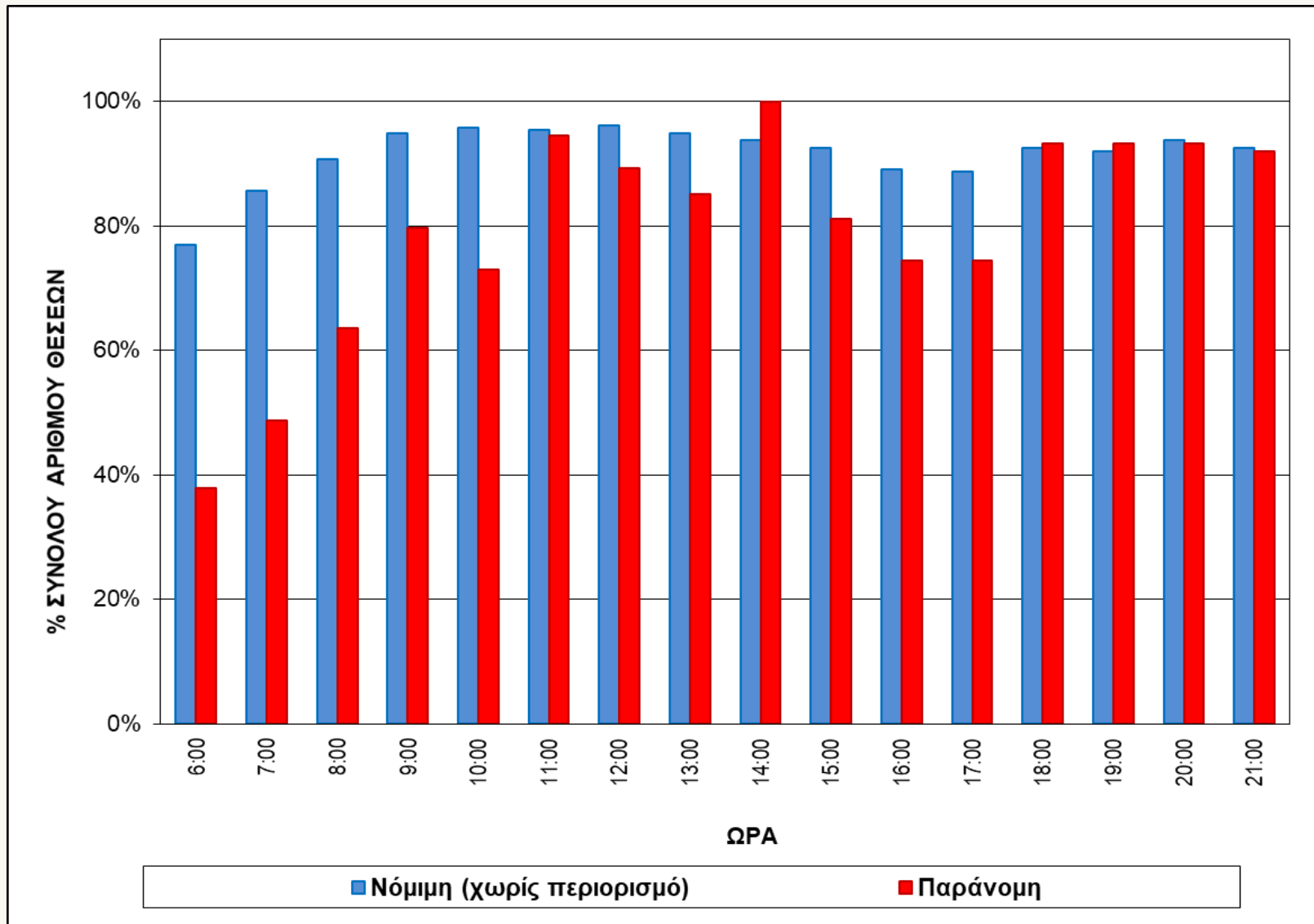
# ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

## Διαβατικά οχήματα



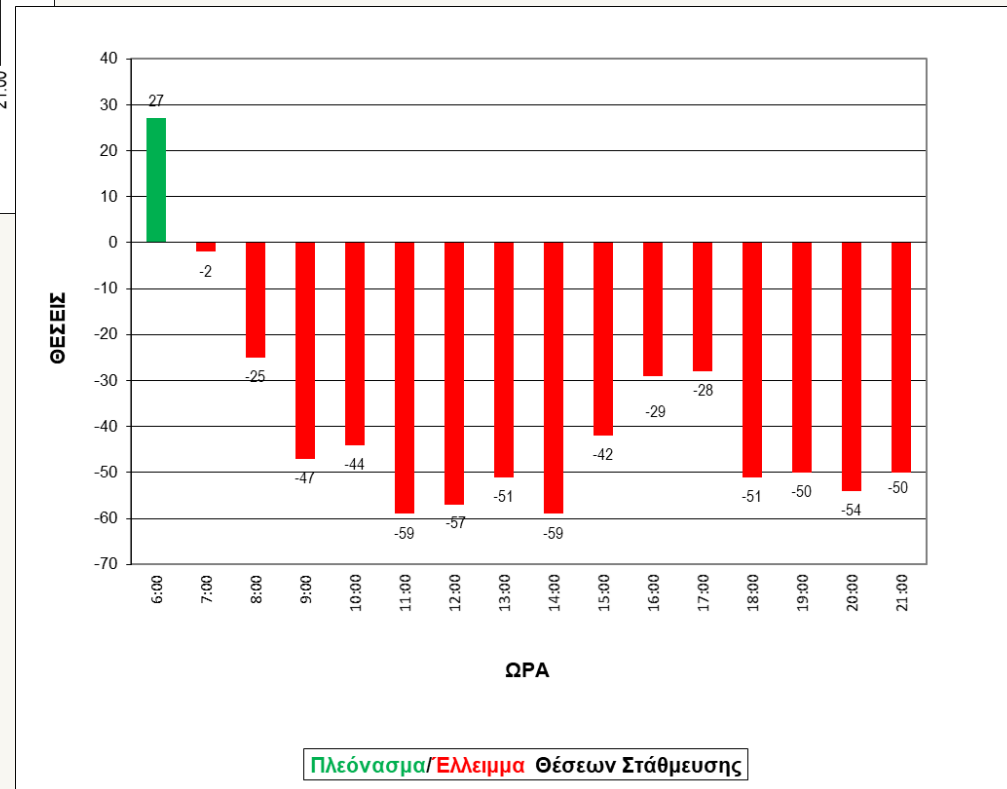
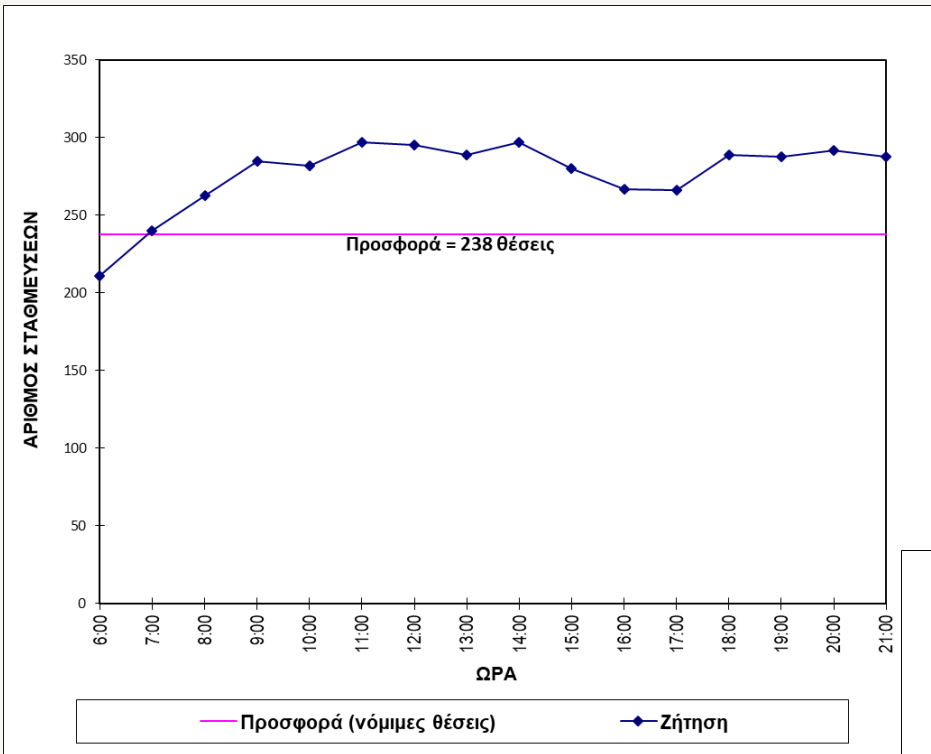
# ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

## Συσώρευση Στάθμευσης



# ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

## Ισοζύγιο Στάθμευσης



## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 6. Καταγραφή του Συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

# M.M.M.

Εξυπηρετείται από:

- τη Γραμμή 1 του ΜΕΤΡΟ (ΗΣΑΠ),
- τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο,
- 6 γραμμές του ΟΑΣΑ και
- 2 γραμμές της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

## Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΗΣΑΠ & Προαστιακός)

### ➤ ΗΣΑΠ

- Δρομολόγια τυπικής καθημερινής, ανά 5',5 - 6'
- Επιβατική κίνηση του Σταθμού κατά μέσο όρο ανά 24ωρο: επιβίβαση 11.129 επιβάτες – αποβίβαση 9.328 επιβάτες

### ➤ Προαστιακός

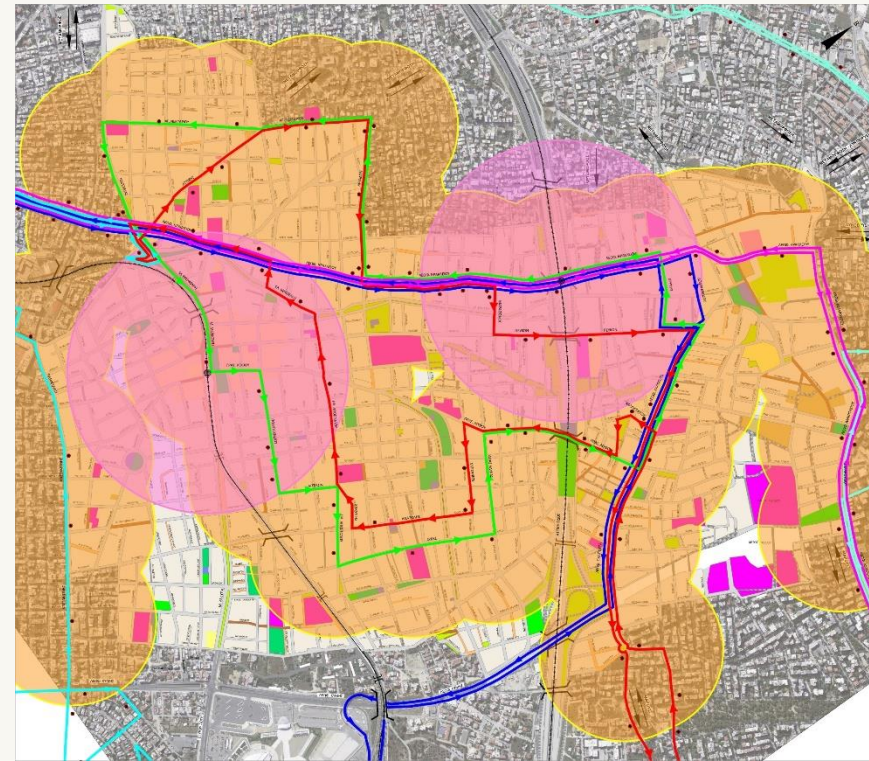
- Δρομολόγια τυπικής καθημερινής, ανά 1 ώρα προς Αθήνα-Πειραιά, ανά 25' κατά μέσο όρο προς Κορωπί-Αεροδρόμιο

## Λεωφ. Γραμμές ΟΑΣΑ

### ➤ 1 γραμμή κορμού, 4 τοπικές-τροφοδοτικές, 1 νυκτερινή

Γραμμή 640, Τοπική Ηρακλείου

- Διέρχεται από τον σταθμό των ΗΣΑΠ
- Συνδέει ΗΣΑΠ με Προαστιακό
- Τυπική συχνότητα ανά 20'



#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Λεωφ. Γραμμές ΟΑΣΑ

- Λεωφ. Γραμμή 500: Πειραιάς - Κηφισιά (Νυχτερινή)  
Κηφισιά - Πειραιάς (Νυχτερινή)
- Λεωφ. Γραμμή Α8: Πολυτεχνείο - Ν. Ιωνία - Μαρούσι  
Μαρούσι - Ν. Ιωνία - Πολυτεχνείο
- Λεωφ. Γραμμή 541: Μεταμόρφωση - Στ. Αμαρουσίου  
- Μεταμόρφωση (κυκλική)
- Λεωφ. Γραμμή 642: Ηράκλειο - Αγ. Νεκτάριος - Πεύκη  
- Αγ. Νεκτάριος - Ηράκλειο (κυκλική)
- Λεωφ. Γραμμή 602: Ν. Ιωνία - Καλογρέζα -  
Στ. Πανόρμου - Καλογρέζα - Ν. Ιωνία (κυκλική)
- Λεωφ. Γραμμή 640: Τοπική Ηρακλείου (κυκλική)

----- ΗΣΑΠ & Προαστιακός Σιδηρόδρομος

● Στάση Λεωφορειακής γραμμής του ΟΑΣΑ

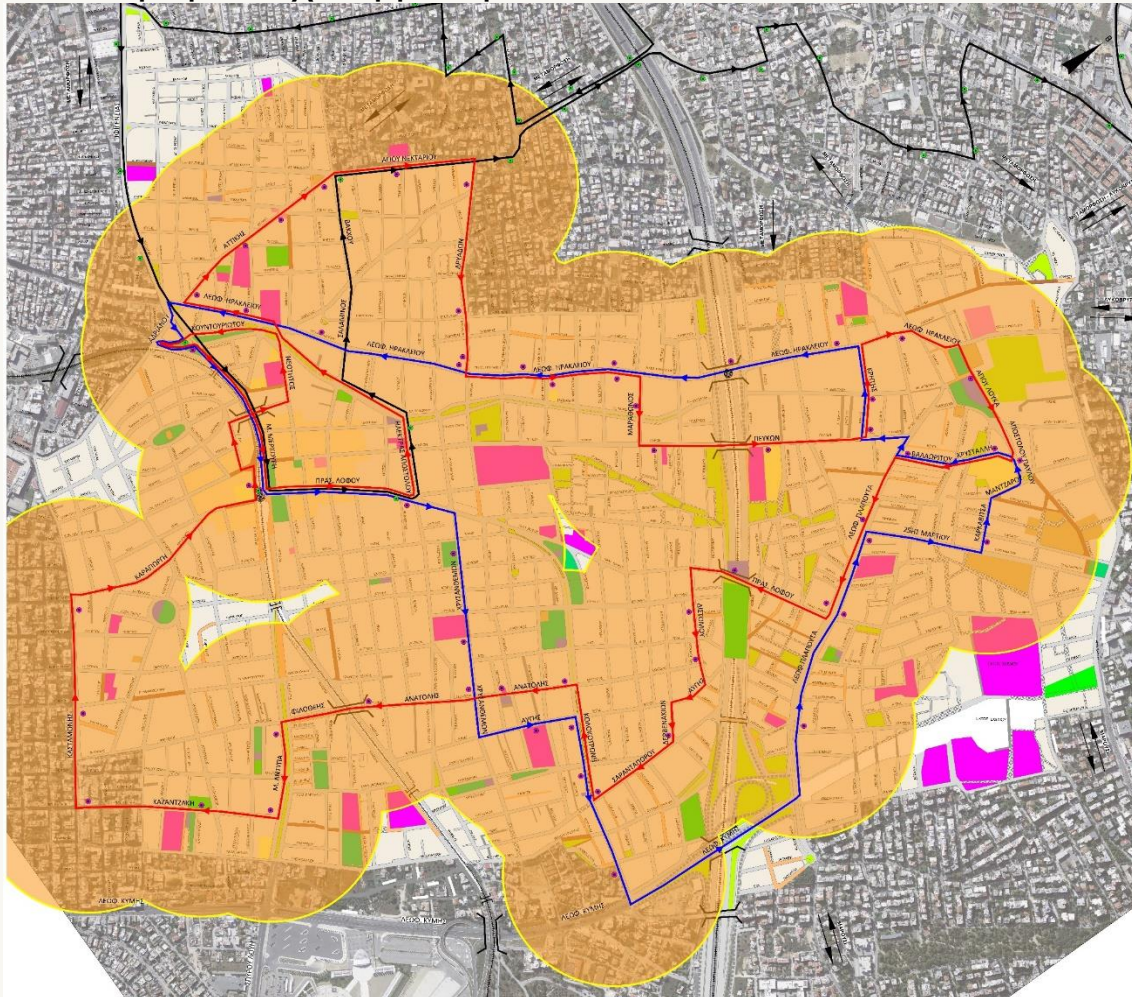
● Σταθμός Μέσου Σταθερής Τροχιάς

● Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 300m) γύρω από  
στάσεις του ΟΑΣΑ

● Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 500m) γύρω από  
στάσεις Μέσων Σταθερής Τροχιάς

## Δημοτική Συγκοινωνία

- 2 κυκλικές γραμμές
- Καλύπτει σχεδόν όλο το Δήμο
- Γραμμή 1: δρομολόγια ανά ώρα (ωράριο 7.30 - 16.30)
- Γραμμή 2: δρομολόγια ανά ώρα (ωράριο 7.00 - 12.00)
- Η Γραμμή 2 εξυπηρετεί καθημερινά 90-110 άτομα – η Γραμμή 1 ελαφρώς αυξημένη επιβατική κίνηση σε σχέση με τη 2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	Δημοτική Λεωφορειακή Γραμμή 1 (κυκλική)
	Δημοτική Λεωφορειακή Γραμμή 2 (κυκλική)
	Δημοτική Λεωφορειακή Γραμμή Μεταμόρφωσης
	Στάσεις Δημοτικής Συγκοινωνίας
	Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 300μ.) γύρω από στάσεις δημοτικών λεωφορειακών γραμμών
	ΗΣΑΠ & Προαστιακός Σιδηρόδρομος
	Σταθμός Μέσου Σταθερής Τροχιάς
	Στάσεις Δημοτικής Συγκοινωνίας Μεταμόρφωσης



## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

7. Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική  
μετακίνηση

# ΠΕΖΗ & ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ

**Σημαντικές ροές πεζών**, κυρίως τις ώρες λειτουργίας καταστημάτων και υπηρεσιών:

- Στην **κεντρική περιοχή του Δήμου**, όπου ευρίσκεται ο σταθμός των ΗΣΑΠ, το Δημαρχείο, εμπορικά καταστήματα, χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού, γραφεία, κλπ. Στον κεντρικό πυρήνα (Σταθμός ΗΣΑΠ, Δημαρχείο Πλατεία 25ης Μαρτίου) ελκυστικές συνθήκες κίνησης των πεζών από πλευράς οδικής ασφάλειας και περιβάλλοντος υφίστανται μόνο στους υπάρχοντες πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Στις υπόλοιπες οδούς η κίνηση των πεζών γίνεται με δυσκολία εξ αιτίας των στενών πεζοδρομίων και των πολλαπλών εμποδίων.
- Στη **Λεωφόρο Ηρακλείου**, κατά μήκος της οποίας έχουν αναπτυχθεί πολλές εμπορικές χρήσεις. Οι πεζοί κινούνται με δυσκολία και χωρίς ασφάλεια καθώς, με εξαίρεση λίγα οδικά τμήματα, τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα ή έχουν ανεπαρκές πλάτος.

**Δεν υπάρχουν υποδομές για ποδήλατα**, με συνέπεια τα λίγα που κυκλοφορούν, να κινούνται χωρίς ασφάλεια.

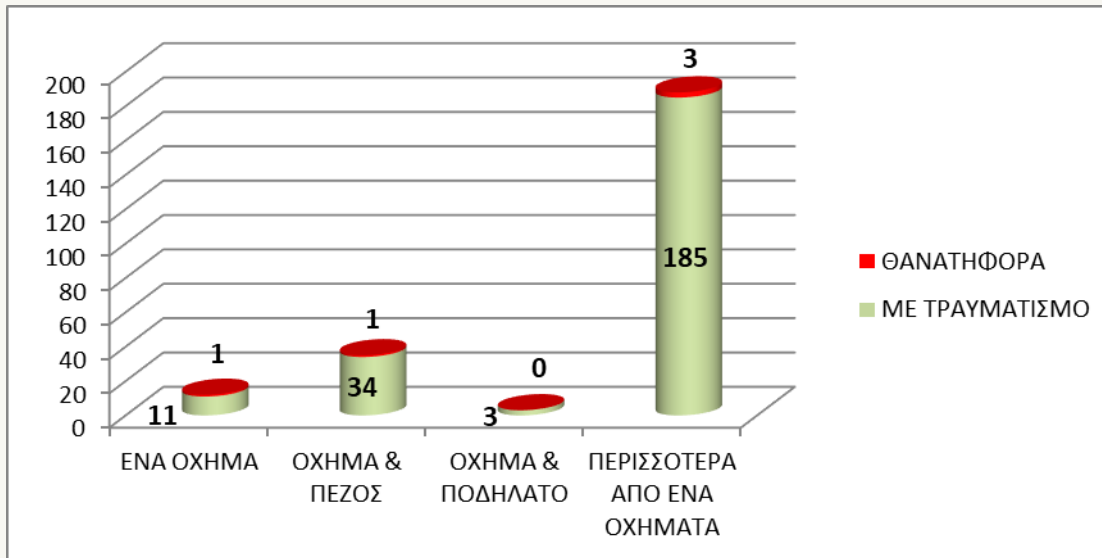
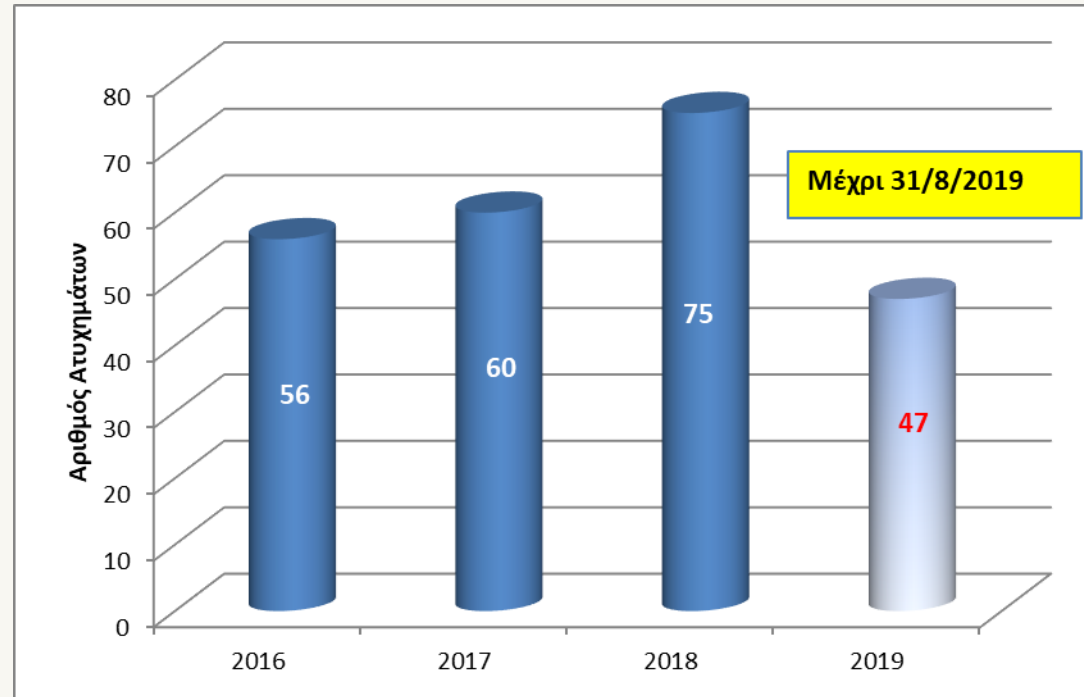
## *ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ*

- 
- 8. Καταγραφή ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων*

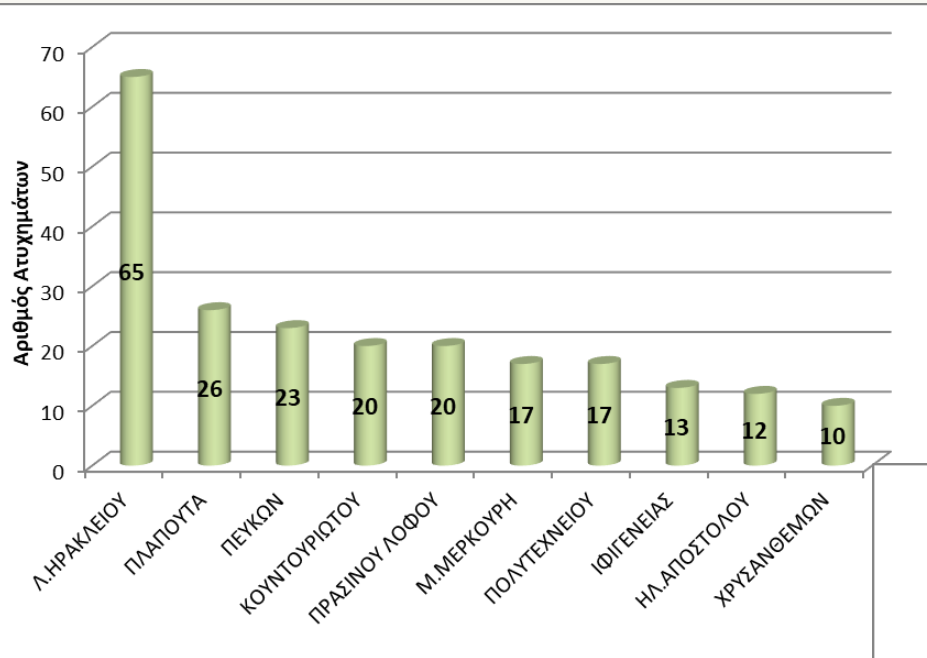
# ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ

Συγκεντρώθηκαν από την Τροχαία στοιχεία οδικών ατυχημάτων με νεκρούς ή τραυματίες της τριετίας 2016-2018, καθώς και ατυχήματα από 1/1 έως 31/8 του 2019 στον Δήμο Ηρακλείου Αττικής.

- 199 ατυχήματα
- 7 ήταν θανατηφόρα
- 192 είχαν τραυματισμούς

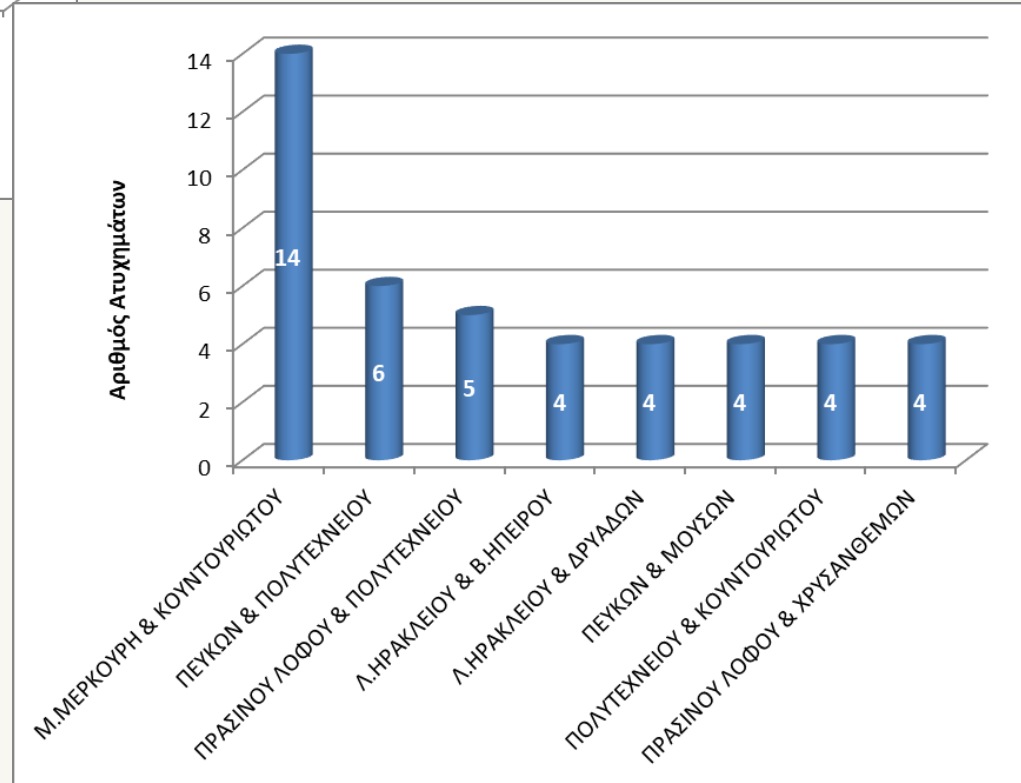


# ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ



← Οδοί με τα περισσότερα ατυχήματα από 01/01/2016 έως 31/08/2019

Διασταυρώσεις με τα περισσότερα ατυχήματα από 01/01/2016 έως 31/08/2019 →



**Α' ΦΑΣΗ**

***ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ***



# ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ

**Φαντάσου τον Δήμο σου σε 15 χρόνια...**

**Πως θα ήθελες να είναι;**



*Το όραμα είναι μια ποιοτική περιγραφή της επιθυμίας μας για την μορφή που θέλουμε να έχει ο Δήμος μας στο μέλλον, που καθορίζεται από συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της αλλαγής που θέλουμε.*

VISI  N

MISSI  N

# ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

1,  
2,  
3,  
4

	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ
1.	Καθορισμός του κύριου οδικού δικτύου που θα πρέπει να ακολουθούν οι οδηγοί, ώστε να αποτρέπεται η διαμπερής κίνηση μέσα από τους τοπικούς δρόμους - Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας	1,9
2.	Ελκυστικό περιβάλλον και προστασία της κίνησης των πεζών μέσω της ανάπλασης του βασικού οδικού δικτύου (διαμόρφωση πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους, διαβάσεις πεζών, υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ)	2,5
3.	Δημιουργία ήπιων συνθηκών κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου	4,6
4.	Ανακατανομή οδικού χώρου σε πεζούς, ποδηλάτες, οδηγούς στους τοπικούς δρόμους των γειτονιών (μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)	5,4
5.	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε κόμβους - Βελτίωση της διοχετευτικής διαρρύθμισης	5,9
6.	Διαχείριση της στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών (Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο κέντρο του Δήμου, δημιουργία χώρων εκτός οδού)	6,1
7.	Δημιουργία διαδρομών κίνησης ποδηλατών	6,3
8.	Διαδρομές ασφαλούς μετακίνησης μαθητών προς και γύρω από τα σχολεία	6,5
9.	Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με χρήση Δ.Σ. (Βελτίωση της συχνότητας και της περιοχής κάλυψης με Δ.Σ., βελτίωση σύνδεσης μεταξύ των δύο μέσων σταθερής τροχιάς)	7,2
10.	Ενίσχυση της χρήσης νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των πολιτών (έξυπνο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, πληροφόρηση για τις κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών κ.α.)	8,6

\* 1 (πιο σημαντικό) - 10 (λιγότερο σημαντικό)



# ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ



Με βάση:

- τα αποτελέσματα της 1<sup>ης</sup> Διαβούλευσης,
- τα στοιχεία από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και
- την εμπειρία της Α.Α.,

**συνδιαμορφώθηκε το όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου Ηρακλείου Αττικής** το οποίο αποτέλεσε τη βάση για τον καθορισμό των ειδικών στόχων και την ανάπτυξη των εναλλακτικών σχεδίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας.



***Ηράκλειο, σύγχρονη ανθρώπινη πόλη!***

# Α' ΦΑΣΗ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ  
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ  
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**



# ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Αντιστοιχούν σε 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος, μακροπρόθεσμος) και στοχεύουν στις παρακάτω θεματικές ενότητες:

- **Δημιουργία διαδρομών πεζών και ποδηλάτων** στην ευρύτερη κεντρική περιοχή και στις γειτονιές, σύμφωνα με τη φιλοσοφία και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, για βασικές καθημερινές μετακινήσεις μικρού και μέσου βεληνεκούς.
- **Παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή δομή του κεντρικού πυρήνα**, για τη δημιουργία μιας εκτεταμένης ζώνης ήπιας κυκλοφορίας, με ταυτόχρονη αποθάρρυνση της διαμπερούς διάσχισης του. Στόχος είναι η δημιουργία υποδομών για περπάτημα και ποδηλασία, καθιστώντας το κέντρο ελκυστικό και φιλικό για τον κάτοικο και τον επισκέπτη.
- **Καθορισμός του κύριου οδικού δικτύου**, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων που θα διασχίζουν το προάστιο θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν, **ώστε να αποτρέπεται η διαμπερής κίνηση μέσα από τους τοπικούς δρόμους**.
- **Προστασία των γειτονιών από τη διαμπερή κυκλοφορία**. Οι τοπικής σημασίας οδοί, τόσο στον ευρύτερο κεντρικό πυρήνα όσο και στις γειτονιές, **θα μετατραπούν σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας**, μονής κατεύθυνσης, με εναλλαγές, όπου κριθεί αναγκαίο, στη φορά κίνησης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο των τοπικών οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί κατά βάση την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες, με χαμηλές ταχύτητες (20-30 χλμ/ώρα) και θα επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και οχημάτων.

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

1. Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλατών

# ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

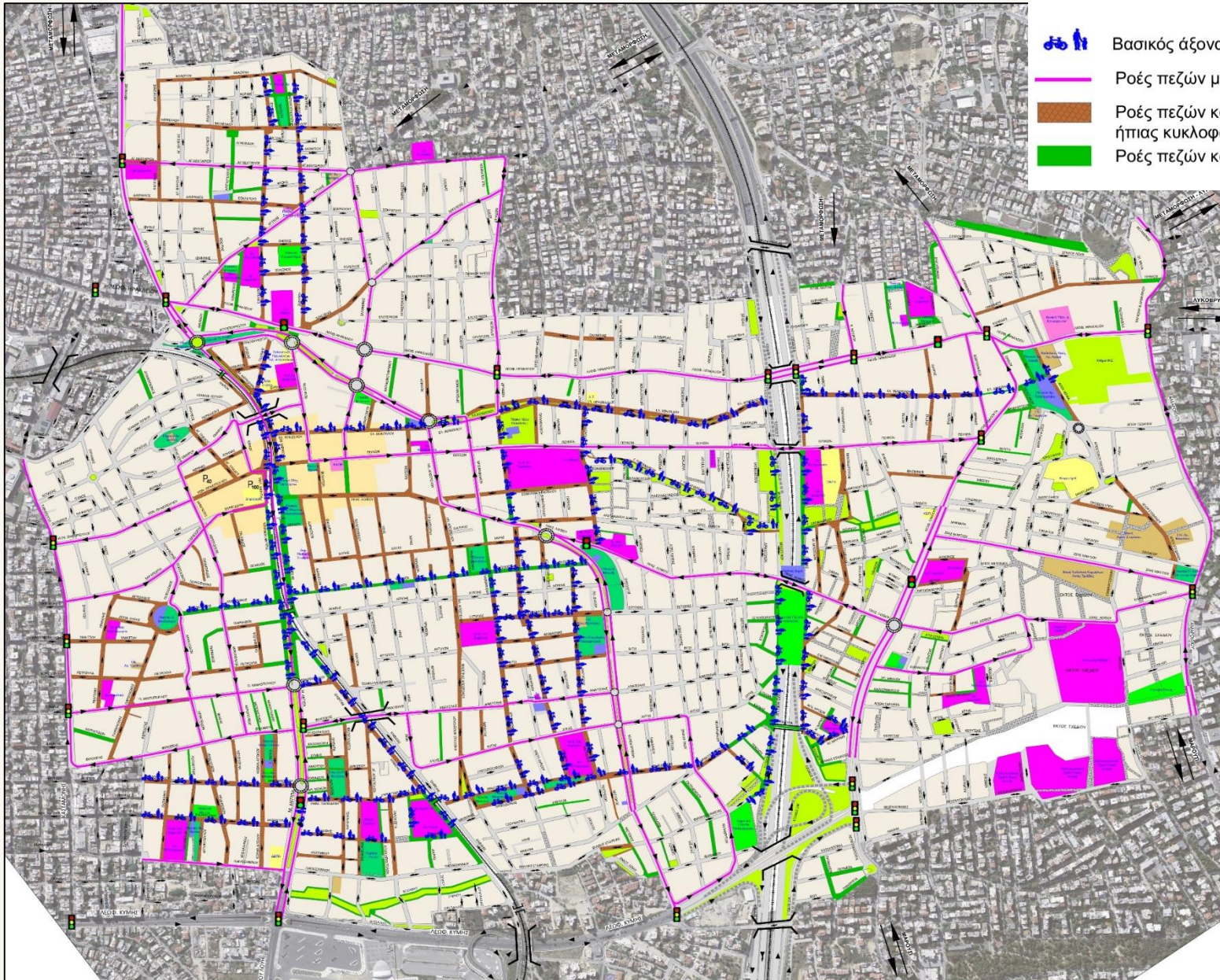


Βασικός άξονας ροής πεζών & ποδηλατών

Ροές πεζών μέσω πεζοδρομίων

Ροές πεζών και ποδηλατών μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας

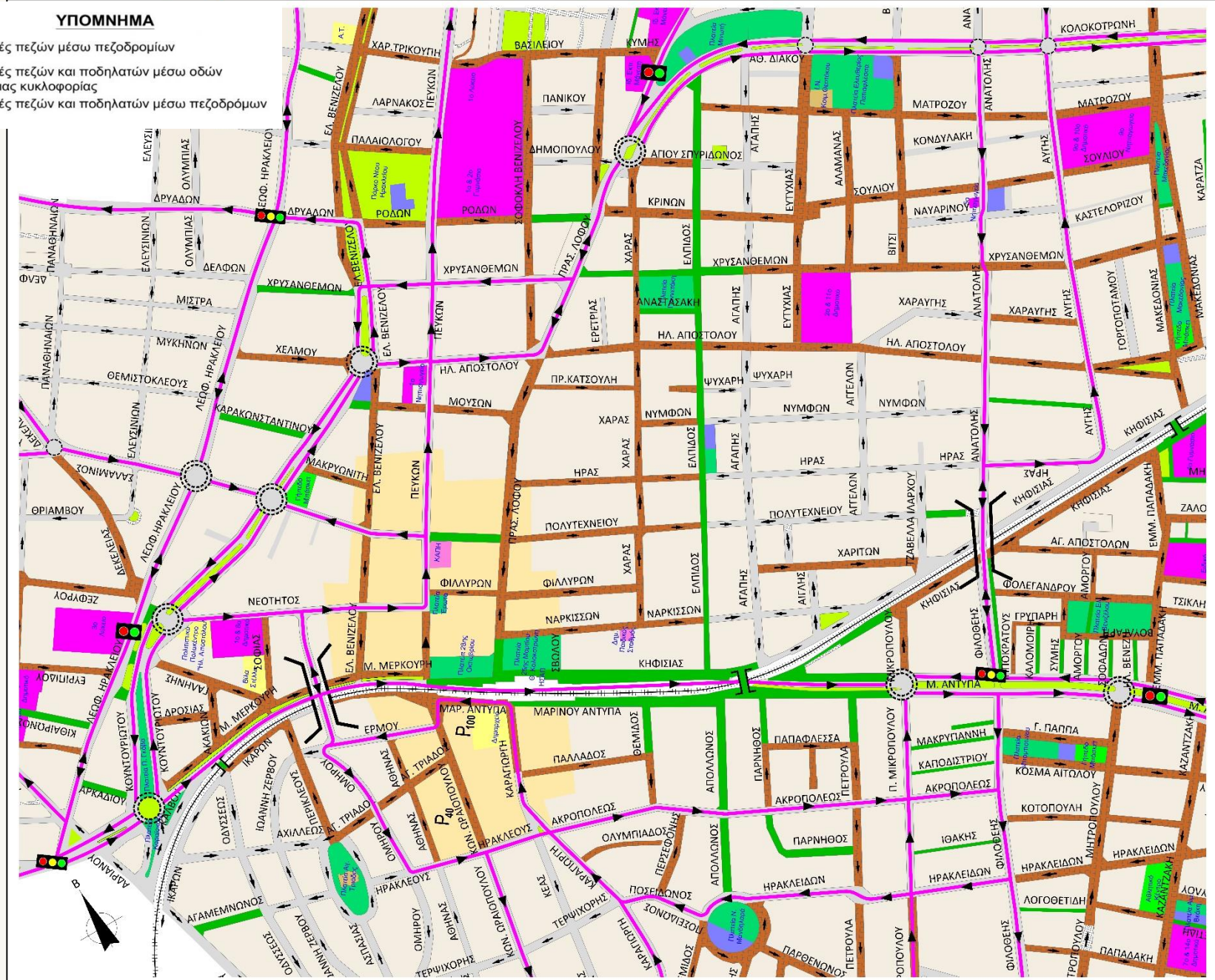
Ροές πεζών και ποδηλατών μέσω πεζοδρόμων



# ΖΩΝΗ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΥΡΗΝΑ

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

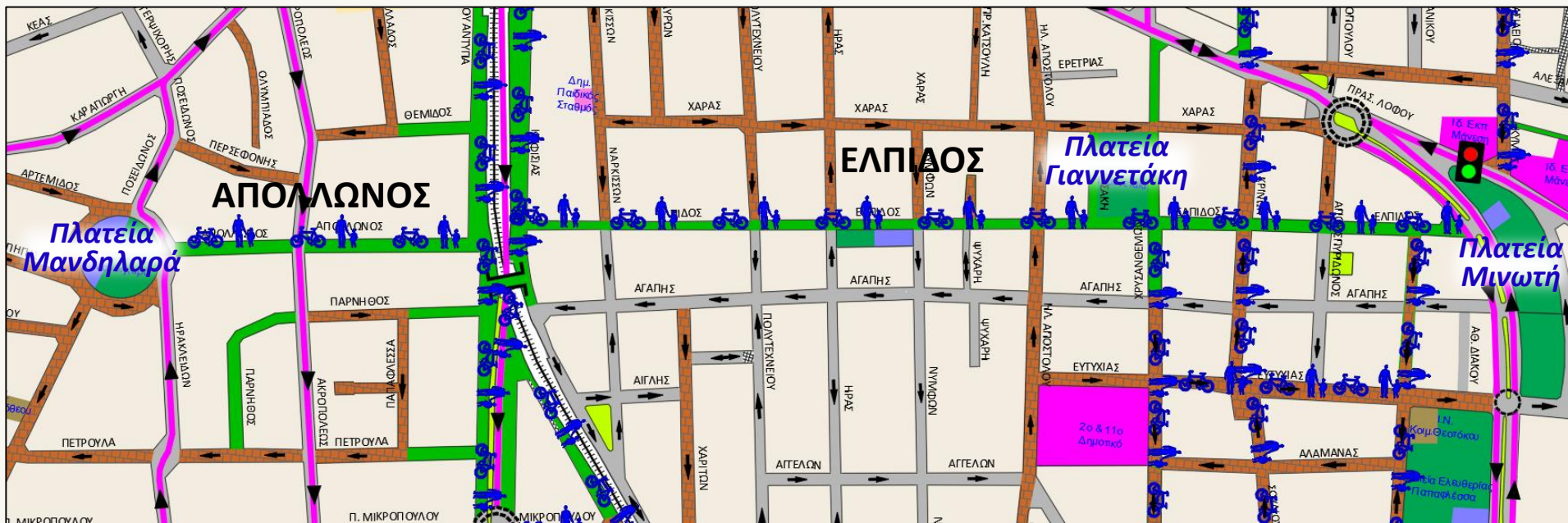
- Ροές πεζών μέσω πεζοδρομίων
- Ροές πεζών και ποδηλατών μέσω οδών
- Ροές πεζών και ποδηλατών μέσω πεζοδρόμων



# ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

## Βασικές παρεμβάσεις:

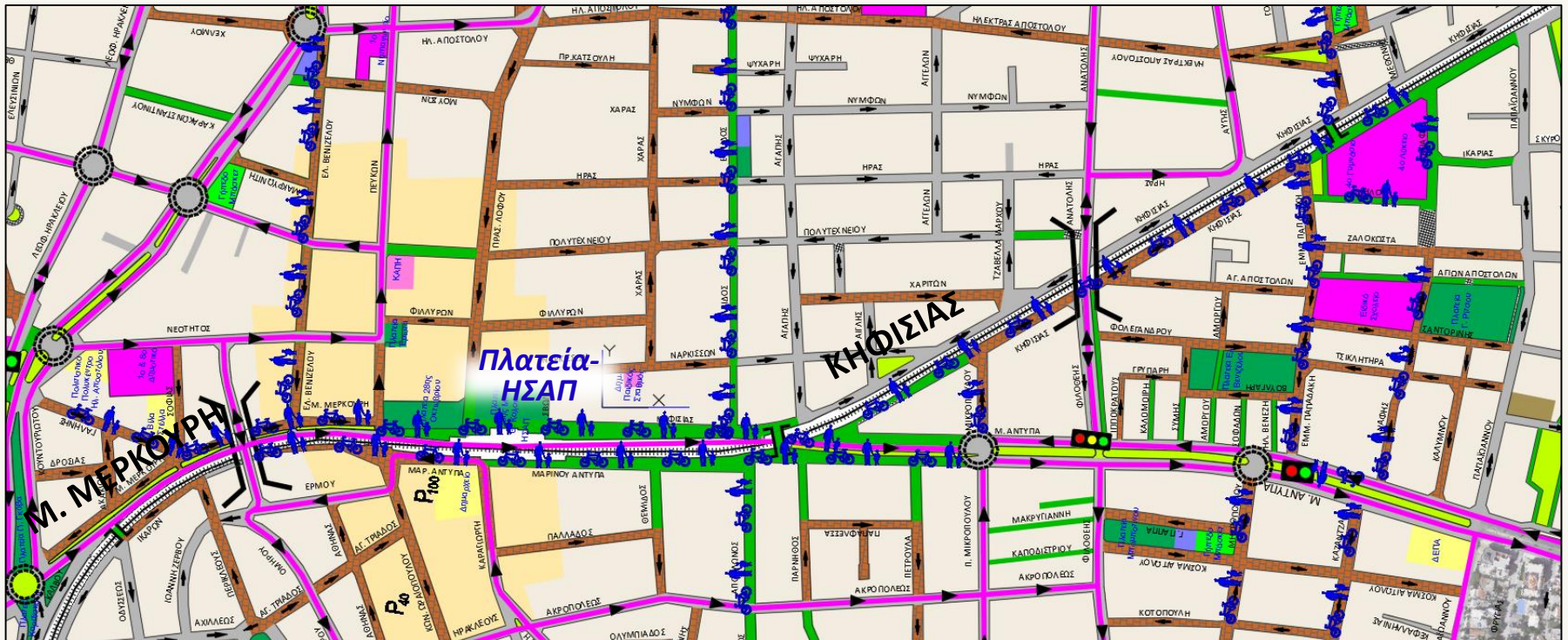
- **Πεζοδρόμηση των οδών Ελπίδος και Απόλλωνος.**  
Δημιουργείται ένας άξονας μήκους 1 χλμ, ο οποίος εκκινεί από την Πλατεία Μινωτή, διέρχεται από την Πλατεία Γιαννετάκη, διατρέχει την κεντρική περιοχή ανάντη των Γραμμών και μέσω της πεζογέφυρας συνεχίζει στην οδό Απόλλωνος και απολήγει στην Πλατεία Ν. Μανδηλαρά, κατόντη των γραμμών. Σε συνδυασμό με το σύμπλεγμα οδών ήπιας κυκλοφορίας, στην κατεύθυνση Ανατολή – Δύση, δημιουργείται ένα πυκνό δίκτυο ροής πεζών και ποδηλατών στην ευρύτερη κεντρική περιοχή.



# ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

## Βασικές παρεμβάσεις:

- Δημιουργία δύο αξόνων εκατέρωθεν των γραμμών ΗΣΑΠ.  
Ο άξονας βόρεια των γραμμών, μήκους περίπου 700 μ, περιλαμβάνει το τμήμα της οδού Κηφισίας, από την οδό Αγάπης συνδέεται με τον πεζόδρομο της οδού Ελπίδος, ενώνεται με τις Πλατείες 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και μέσω του τμήματος ήπιας κυκλοφορίας της Μελίνας Μερκούρη καταλήγει στην οδό Κουντουριώτου.  
Ο άξονας νότια των γραμμών, μήκους 1.5 χλμ, ξεκινά από το κάτω Ψαλίδι και οδεύει κατά μήκος των γραμμών μέσω των πεζοδρομημένων και των τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας (νέων και υφιστάμενων) των οδών Κηφισίας και Μαρίνου Αντύπα, έως τη γέφυρα της Ρούμελης.

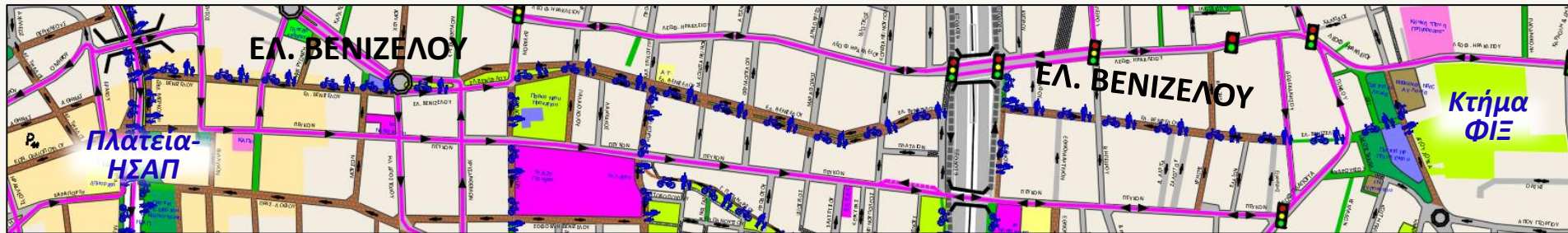




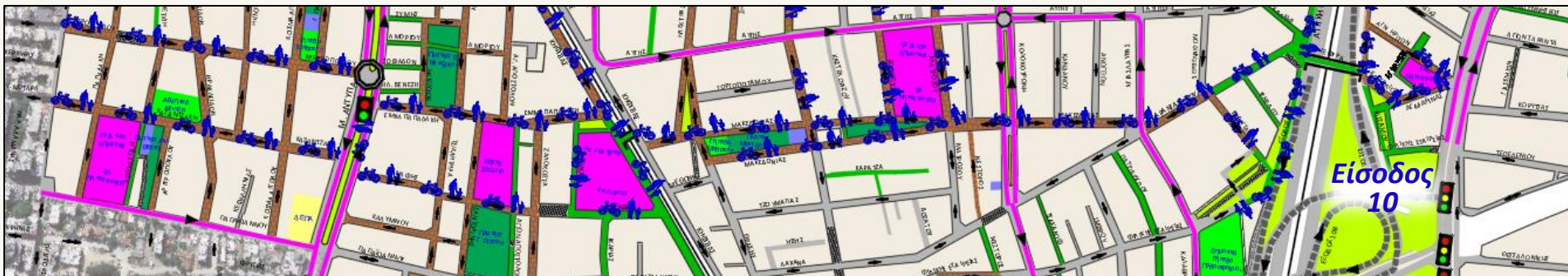
# ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

## Βασικές παρεμβάσεις:

- **Δημιουργία ενός άξονα, μήκους περίπου 2 χλμ, στην κατεύθυνση Βοράς – Νότος, στη δυτική πλευρά του Δήμου.** Πρόκειται για την οδό Ελ. Βενιζέλου, η οποία μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας. Εκκινεί από το κτήμα ΦΙΞ και τις πλατείες Αγίου Λουκά και Ηρώων Πολυτεχνείου διασχίζει το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου και καταλήγει πλησίον του σταθμού, στην οδό Μ. Μερκούρη.



- **Δημιουργία ενός άξονα, μήκους περίπου 2 χλμ, στην κατεύθυνση Βοράς – Νότος, στην ανατολική πλευρά του Δήμου.** Θα εκκινεί από τον κοινόχρηστο χώρο πλησίον της Εισόδου 10 της Αττικής οδού και μέσα από ένα πλέγμα οδών ήπιας κυκλοφορίας (Σαρανταπόρου, Μακεδονίας, Παπαδάκη, Μητροπούλου – Καζαντζάκη) διέρχεται από εκπαιδευτικά ιδρύματα και πλατείες, για να καταλήξει νότια στα όρια με τη Νέα Ιωνία.



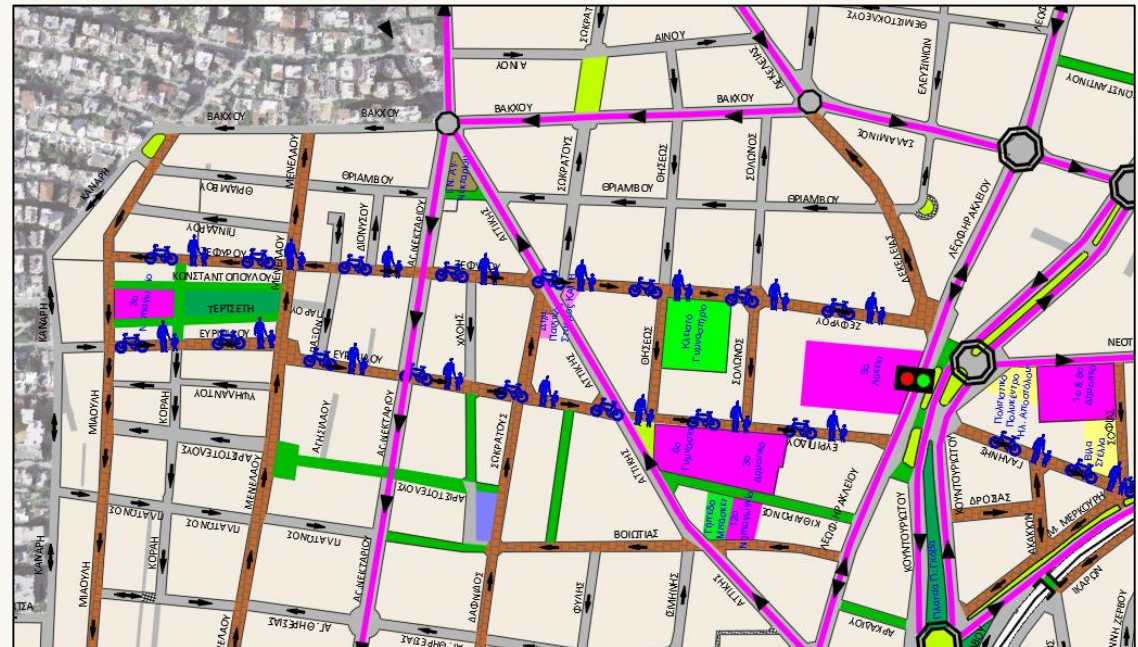
# ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

## Βασικές παρεμβάσεις:

- Δημιουργία δύο αξόνων εκατέρωθεν της Αττικής οδού, στην κατεύθυνση Ανατολή – Δύση, που συνδέονται με τους δύο διαμήκεις άξονες Βορά – Νότου και συνδέουν τις αθλητικές εγκαταστάσεις, τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους και τα περίξ σχολεία.



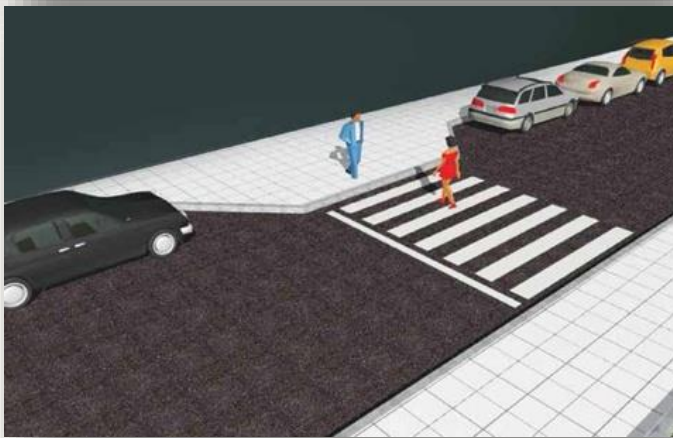
- Μετατροπή του ζεύγους Ευριπίδου και Ζεφύρου, στην περιοχή της Καναπίτσας, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, με στόχο την σύνδεση των κοινόχρηστων χώρων και σχολικών εγκαταστάσεων μεταξύ τους και με το κέντρο της πόλης.



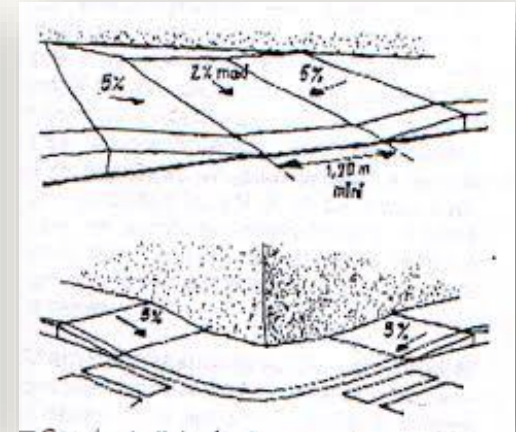
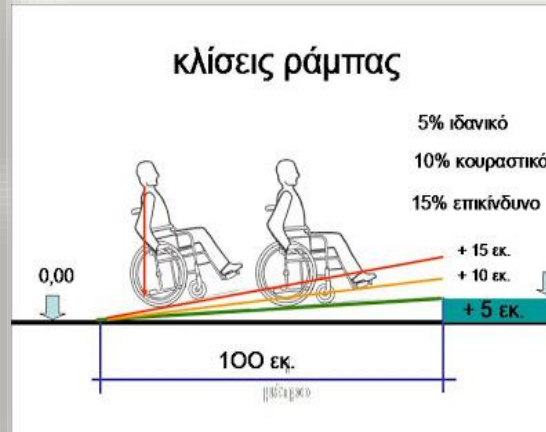
# ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

## Βασικές παρεμβάσεις:

- **Ανάπλαση – διαπλάτυνση όλων των πεζοδρομίων του βασικού οδικού δικτύου της πόλης, με παράλληλη δημιουργία ασφαλών διαβάσεων πεζών και υποδομών για ΑμεΑ και ΑΜΚ.**
- **Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη δημιουργία πεζοδρομίων επί της Λ. Ηρακλείου, η οποία λόγω των υφιστάμενων χρήσεων και δραστηριοτήτων υποδέχεται καθημερινά σημαντικές ροές πεζών.**



**Η υλοποίηση των έργων θα γίνει σταδιακά, και ο χρόνος ολοκλήρωσης τους θα εξαρτηθεί από τη δυνατότητα εξεύρεσης των απαιτούμενων πόρων από το Δήμο (στόχος η δεκαετία).**

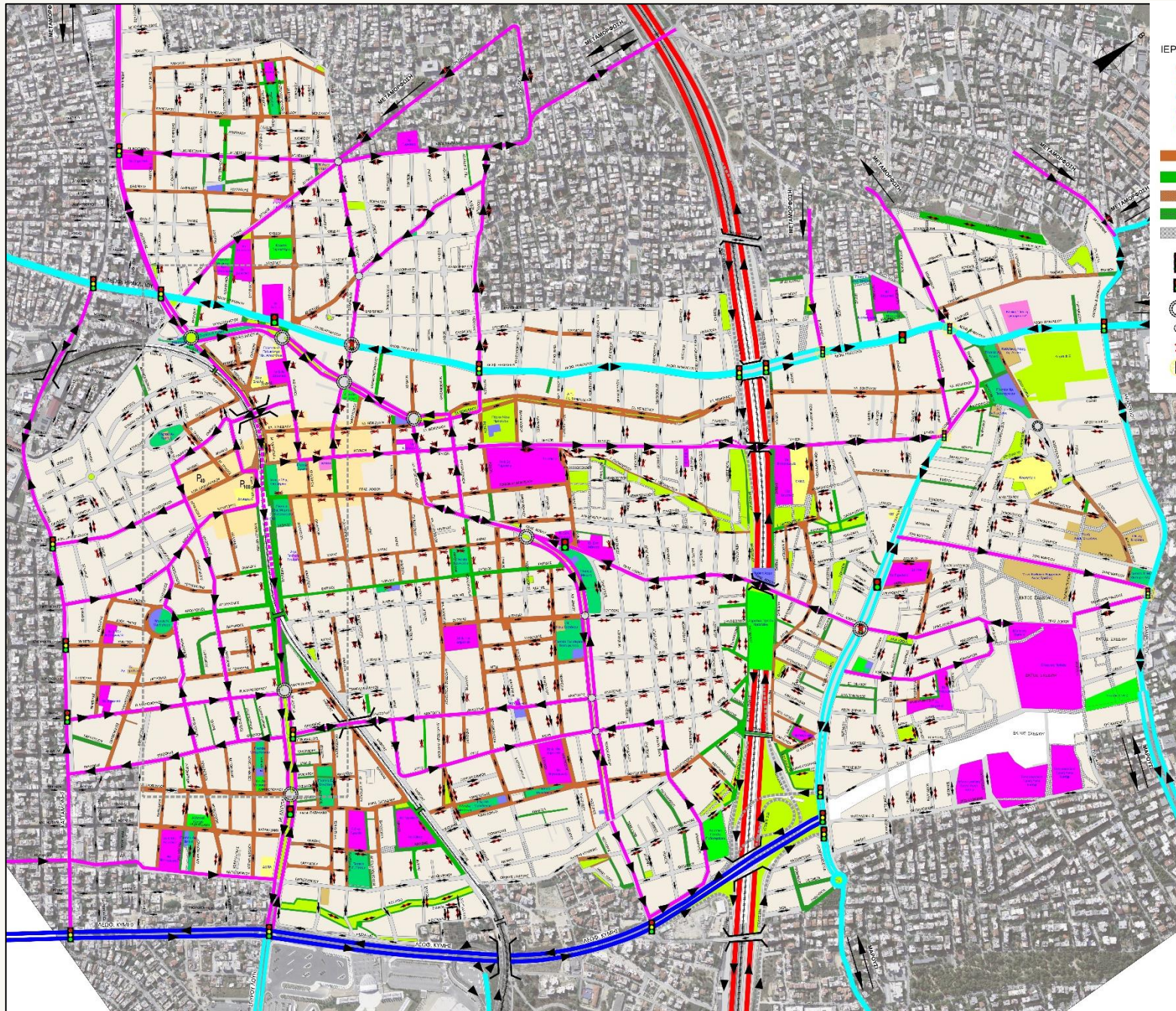


- **Στα σημεία σύνδεσης των διαφόρων υποπεριοχών του Ηρακλείου μέσω των γεφυρών, προτείνεται να διερευνηθεί η δυνατότητα εγκατάστασης ανελκυστήρων με πρόβλεψη μεταφοράς και ποδηλάτων.**

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

### 2. Οδικό δίκτυο – Διαχείριση κυκλοφορίας

# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

### ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

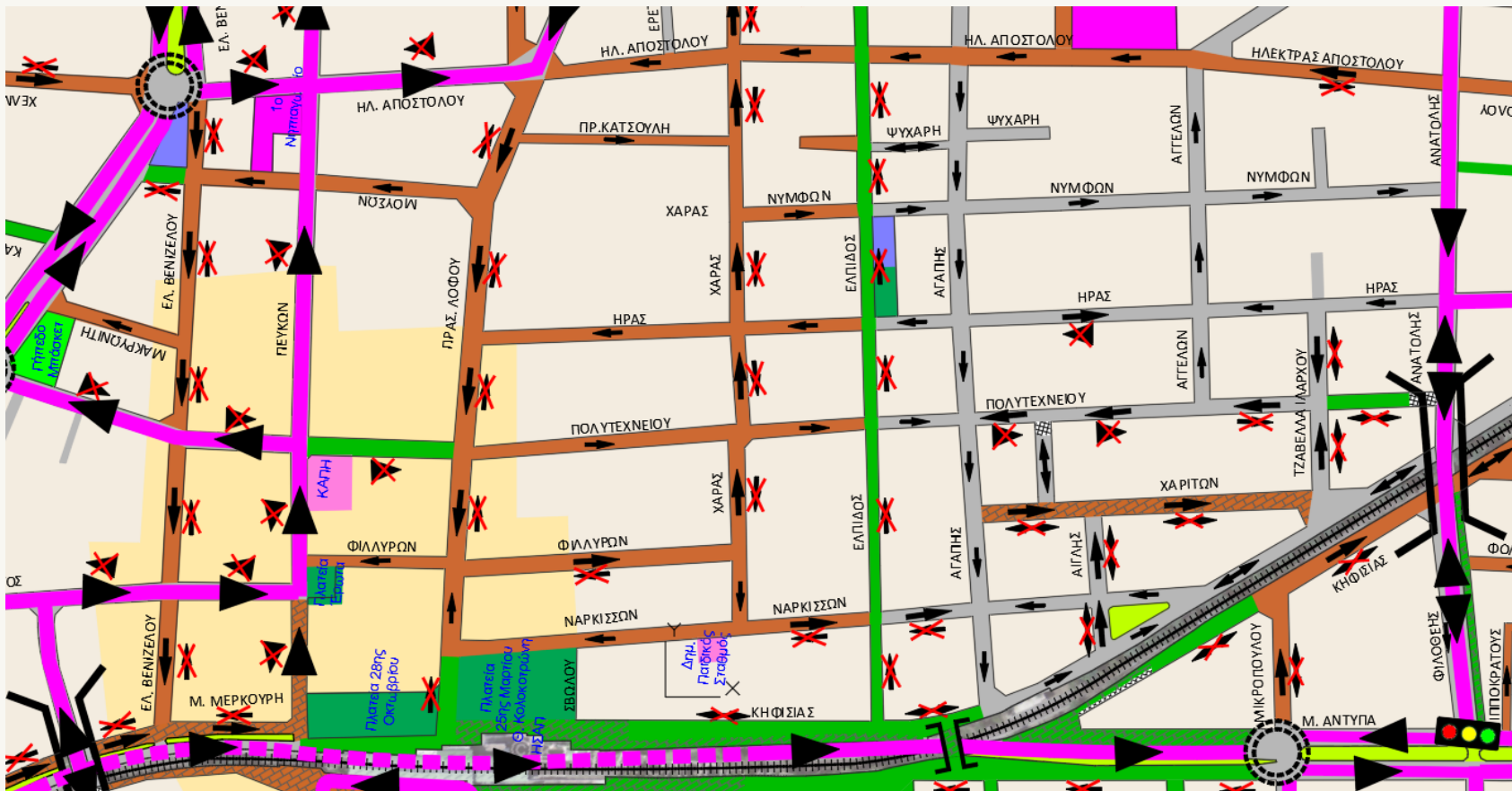
- Ελεύθερη Λεωφόρος
- Πρωτεύουσα αρτηρία
- Δευτερεύουσα αρτηρία
- Συλλεκτήρια οδός
- Υπογειοποίηση

- Προτεινόμενη οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Πλακαστρωμένη οδός - οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Αδιάνοικτη οδός

- Φωτεινός σηματοδότης
- Φωτεινός σηματοδότης πεζών
- Προτεινόμενος κυκλικός κόμβος
- Προτεινόμενος mini κυκλικός κόμβος
- Καταργούμενος φωτεινός σηματοδότης
- Προτεινόμενος φωτεινός σηματοδότης

# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

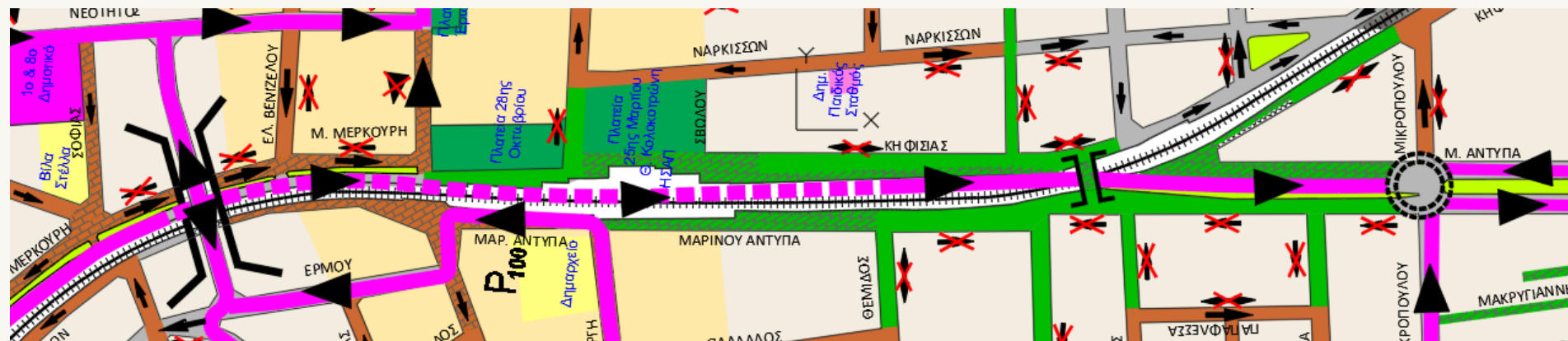
Η χωροθέτηση των πεζοδρομημένων τμημάτων και η φορά κίνησης των οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα καταστήσουν μη ελκυστική τη διαμπερή διάσχιση του κέντρου. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι δεν θα υπάρχει πλέον η δυνατότητα της διαμπερούς διάσχισης μέσω της διαδρομής Πολυτεχνείου – Αγγέλων – Νυμφών (ή Ηλέκτρας Αποστόλου) – Ανατολής, Μ. Αντύπα, μέσω της οποίας διέρχονται σήμερα φόρτοι της τάξης των 700 ΜΕΑ. Επιπρόσθετα, οι εν λόγω παρεμβάσεις, πέραν της αποτροπής της διαμπερούς κυκλοφορίας, θα δημιουργήσουν ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες για περπάτημα και ποδηλασία.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

- Δημιουργία ενός νέου οδικού συνδέσμου (Χρηματοδότηση από την Περιφέρεια):
  - Θα **εκκινεί από την οδό Μελίνας Μερκούρη** (στο ύψος της γέφυρας της Οδού Ρούμελης)
  - Θα **διέρχεται με σήραγγα κάτω από την υφιστάμενη κεντρική πλατεία**, στην περιοχή του σταθμού "Νέο Ηράκλειο"
  - Θα **συνδέεται**, μέσω κυκλικού κόμβου, με την **οδό Μαρίνου Αντύπα**, στο ύψος της οδού Παναγιώτη Μικρόπουλου.
  - Θα αποτελεί τον **αποδέκτη των διερχόμενων κινήσεων των οχημάτων στην κατεύθυνση Δύση – Ανατολή**,
  - Θα παρέχει μία επιπλέον δυνατότητα μετάβασης (πέραν των δύο υφιστάμενων γεφυρών-Ρούμελης και Ανατολής), από την περιοχή βόρεια των γραμμών προς τη νότια περιοχή.
  - Το υπόγειο τμήμα θα εκτείνεται από την οδό Πεύκων έως και 120 μ. ανατολικά της κεντρικής πλατείας, δίνοντας τη δυνατότητα για τη **δημιουργία ενός εκτεταμένου κοινόχρηστου χώρου** στο κέντρο του προαστίου.

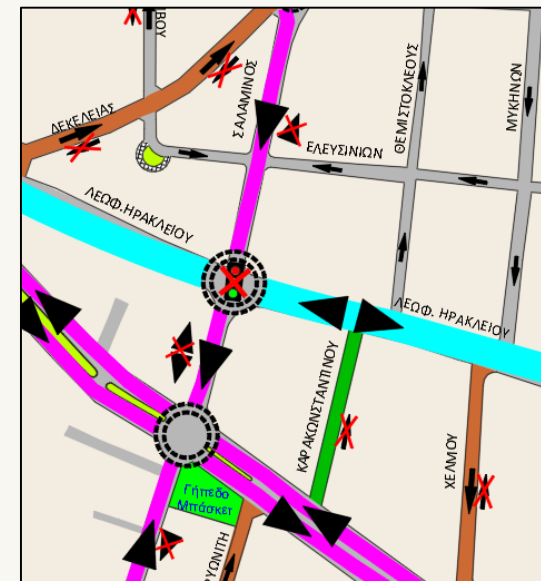
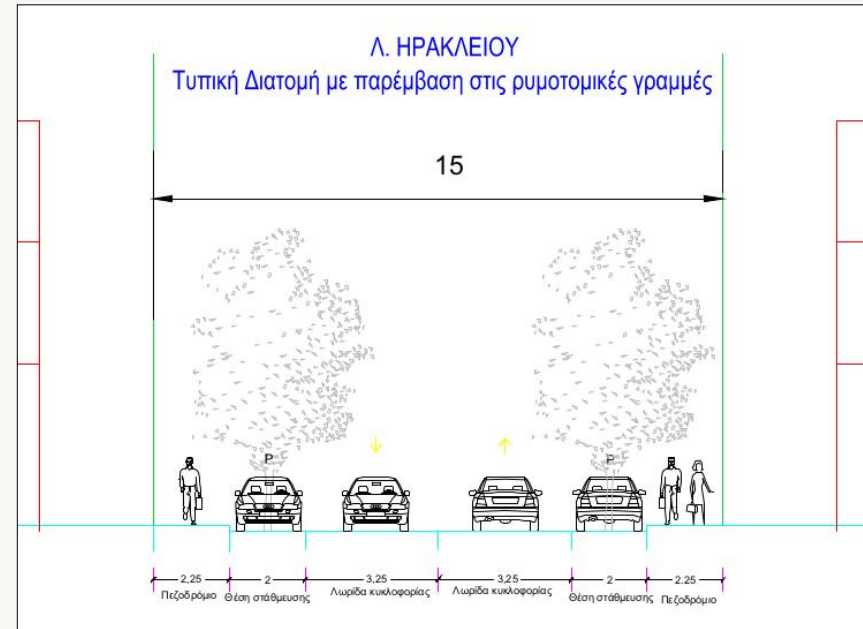


# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

### □ Αναβάθμιση της Λ. Ηρακλείου

- Πρόταση για ανάπλαση-αναδιαμόρφωση, με αύξηση του πλάτους της σε 15μ. (μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών), προκειμένου να δημιουργηθούν λειτουργικά πεζοδρόμια και θέσεις στάθμευσης.
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της με τις οδούς Πολυτεχνείου & Σαλαμίνας.
- Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους με Β. Ηπίου και με Πίνδου.



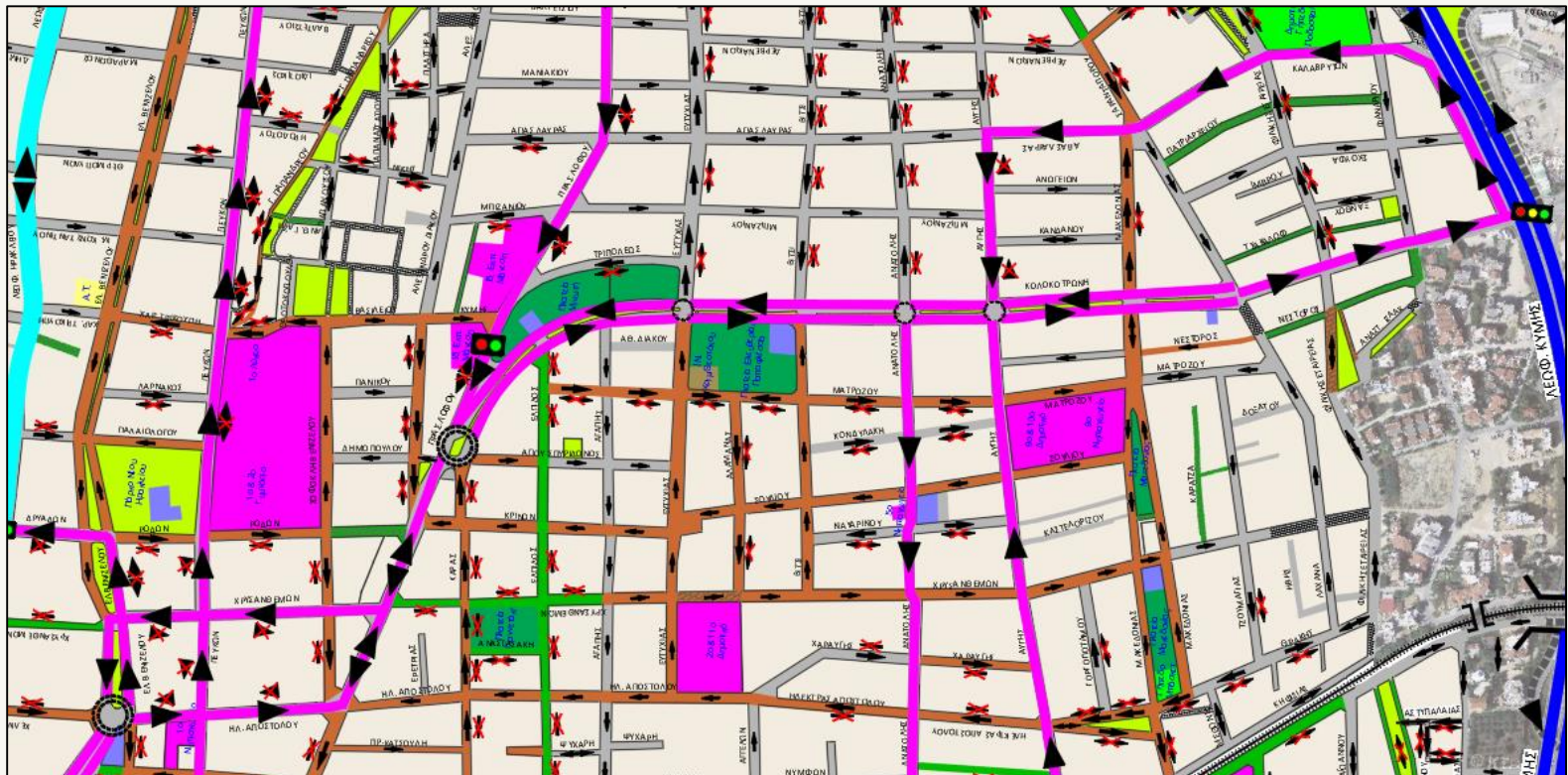


# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

### ❑ Συλλεκτήριοι άξονες στη βόρεια πλευρά του κεντρικού πυρήνα

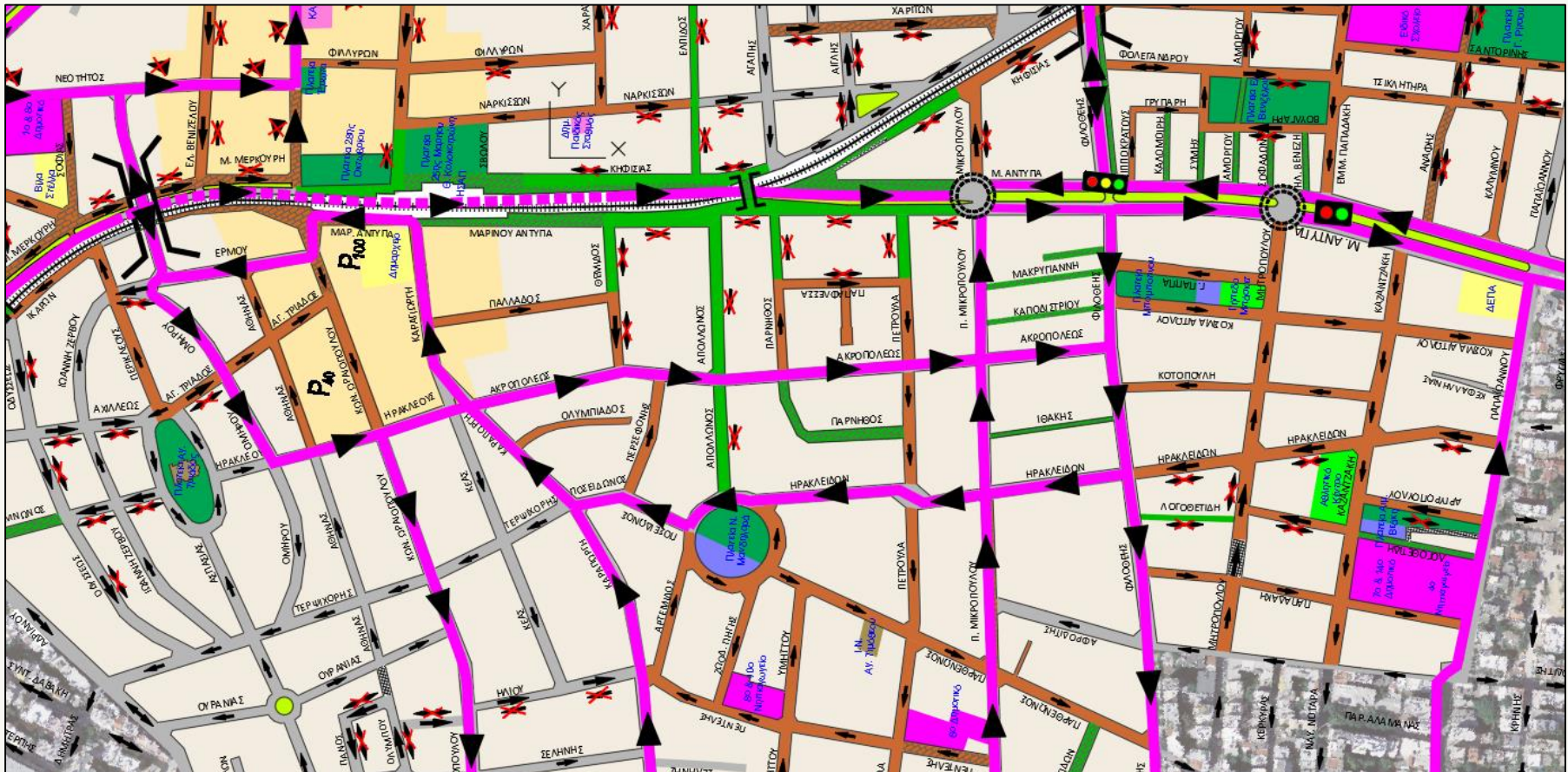
- Αποτελείται από τμήματα των οδών Κουντουριώτου – Ηλ. Αποστόλου/ Χρυσανθέμων – Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη/ Αυγής & Καλαβρύτων (οι οδοί Αυγής & Καλαβρύτων υποκαθιστούν το ρεύμα εισόδου από Κύμης, μέχρι τη διάνοιξη της οδού Κολοκοτρώνη σε όλο το προβλεπόμενο πλάτος της).
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Κουντουριώτου με την Ηλ. Αποστόλου.
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Κολοκοτρώνη με την Πρασίνου Λόφου.
- Δημιουργία 3 μικρών κυκλικών κόμβων (mini RA) στη συμβολή της οδού Κολοκοτρώνη με τις οδούς Ευτυχίας, Ανατολής και Αυγής.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

- ❑ Συλλεκτήριοι άξονες στη νότια πλευρά του κεντρικού πυρήνα
  - Στην κατεύθυνση Δύση-Ανατολή: Ομήρου-Ηρακλέους-Ακροπόλεως-Π.Μικρόπουλου-Μ.Αντύπα
  - Στην κατεύθυνση Ανατολή-Δύση: Μ. Αντύπα-Φιλοθέης-Ηρακλειδών-Ποσειδώνος-Καραγιώργη-Μ. Αντύπα-Ερμού-Ομήρου
  - Κατασκευή **κυκλικών κόμβων** Μ. Αντύπα – Π. Μικρόπουλου & Μ. Αντύπα – Δημ. Μητρόπουλου.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

- Ζεύγος συζυγών μονοδρόμων στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος
  - **Πεύκων:** θα εξυπηρετεί κινήσεις από Νότο προς Βορρά. Θα λειτουργεί ως μονόδρομος από την Μ. Μερκούρη έως την οδό Κωνσταντινουπόλεως (πλησίον της γέφυρας). Στο υπόλοιπο τμήμα της μέχρι τη Λ. Πλαπούτα παραμένει διπλή.
  - **Πρασίνου Λόφου:** θα εξυπηρετεί τις κινήσεις από Βορρά προς Νότο. Θα λειτουργεί ως μονόδρομος κατά βάση, με κατεύθυνση προς τον Σταθμό, ενώ θα παραμείνει διπλής κατεύθυνσης στα τμήματα από Ηλ. Αποστόλου έως Κολοκοτρώνη και από Διστόμου έως Λ. Πλαπούτα.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

### □ Περιοχή Καναπίτσα – Τρία Αστέρια

- **Μονοδρόμηση της οδού Αγίου Νεκταρίου**, στο τμήμα της από την οδό Βάκχου έως την οδό Δρυάδων, με κατεύθυνση προς την οδό Δρυάδων.
- **Μονοδρόμηση της οδού Δρυάδων**, από Λ. Ηρακλείου έως τη συμβολή με την οδό Δεκελείας, με φορά προς τη Δεκελείας.
- Συζυγής μονόδρομος το ζεύγος **Δεκελείας – Σαλαμίνας**. Η οδός **Σαλαμίνας αντιδρομείται** στο τμήμα της από Δεκελείας έως Λ. Ηρακλείου, με κατεύθυνση προς Λ. Ηρακλείου.

Οι μονοδρομήσεις των προαναφερόμενων συλλεκτηρίων, πέραν της βελτίωσης των συνθηκών οδικής ασφάλειας, θα επιφέρουν και αύξηση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης.

- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Σαλαμίνας με την Λ. Ηρακλείου.
- Δημιουργία μικρών κυκλικών κόμβων (mini RA) στη συμβολή της οδού Βάκχου με τις Σαλαμίνας-Δεκελείας Ευτυχίας και με τις Αγ. Νεκταρίου-Αττικής.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο

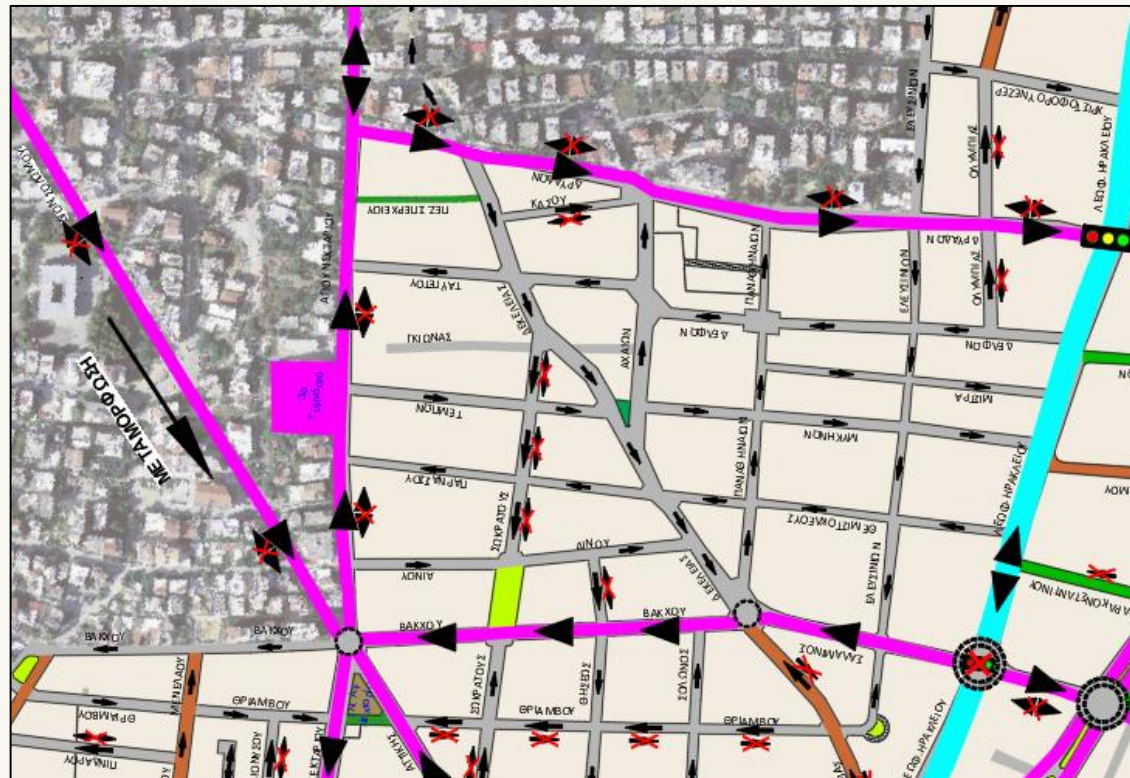
### □ Περιοχή Καναπίτσα – Τρία Αστέρια

#### **Εναλλακτικά**

- **Μονοδρόμηση της οδού Αγίου Νεκταρίου**, στο τμήμα της από την οδό Βάκχου έως την οδό Δρυάδων, με κατεύθυνση προς την οδό Δρυάδων (όπως και στη βασική λύση).
- **Μονοδρόμηση της οδού Δρυάδων**, από Αγίου Νεκταρίου έως τη συμβολή με την Λ. Ηρακλείου, με φορά προς τη Λ. Ηρακλείου.
- Συζυγή μονόδρομο στην αντίθετη φορά θα αποτελεί ο άξονας **Σαλαμίνας-Βάκχου**, ο οποίος παραμένει με κατεύθυνση προς την οδό Αγίου Νεκταρίου.

Οι μονοδρομήσεις των συλλεκτηρίων, βελτιώνουν τις συνθήκες οδικής ασφάλειας και αυξάνουν τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης.

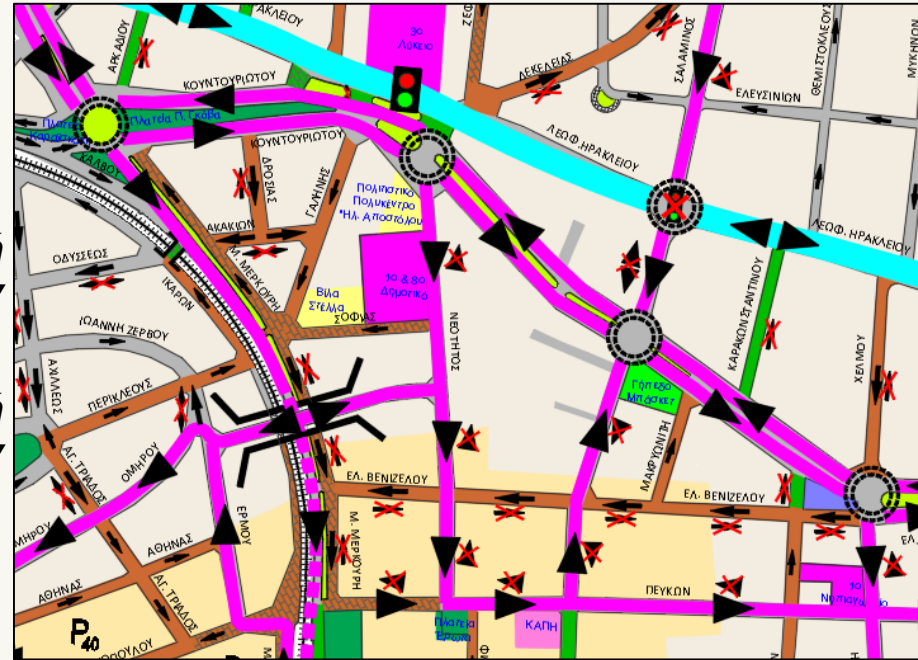
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Σαλαμίνας με την Λ. Ηρακλείου.
- Δημιουργία μικρών κυκλικών κόμβων (mini RA) στη συμβολή της οδού Βάκχου με τις Σαλαμίνας-Δεκελείας Ευτυχίας και με τις Αγ. Νεκταρίου-Αττικής.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Άλλες παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις

- ❑ Κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Μελίνας Μερκούρη με την Κουντουριώτου.
- ❑ Κατασκευή κυκλικών κόμβων στη συμβολή της Κουντουριώτου με την Νεότητας, την Πολυτεχνείου, την Ηλ. Αποστόλου.

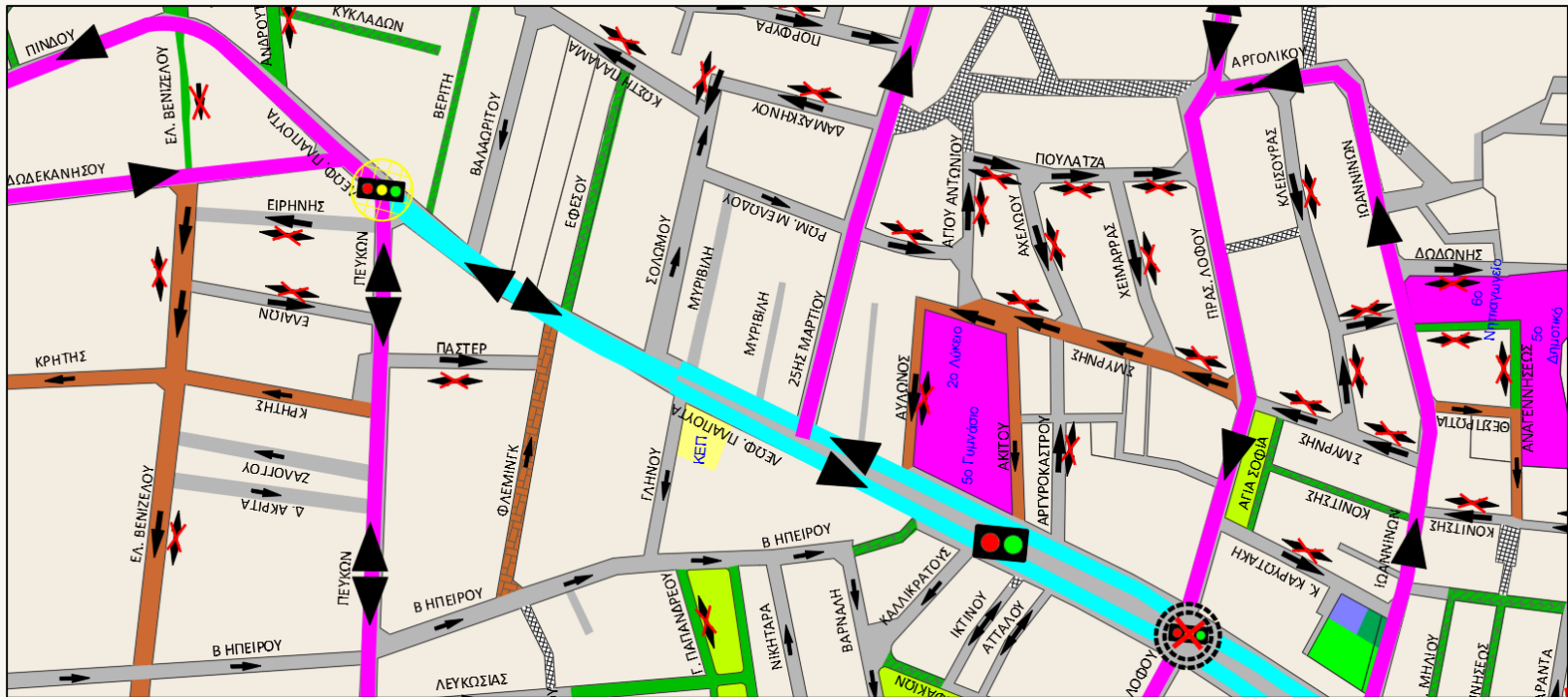


- ❑ Εγκατάσταση σηματοδότη στη διασταύρωση Λ. Αμαρουσίου - 25ης Μαρτίου - Ελληνικής Παιδείας.

# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Άλλες παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις

- ☐ Μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στη Λ. Πλαπούτα.
- Κατασκευή κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση Λ. Πλαπούτα – Πρασίνου Λόφου.
- Εγκατάσταση σηματοδότη στη διασταύρωση Λ. Πλαπούτα – Πεύκων.



# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Εναλλακτική κυκλοφοριακή οργάνωση

Στην περίπτωση που δεν καταστεί δυνατή η υλοποίηση της υπόγειας σύνδεσης της Μελίνας Μερκούρη με την Μ. Αντύπα και με βάση την προτεινόμενη ηπιοποίηση του κεντρικού πυρήνα, οι κινήσεις στην κατεύθυνση Δύση - Ανατολή θα εξυπηρετούνται ως ακολούθως:

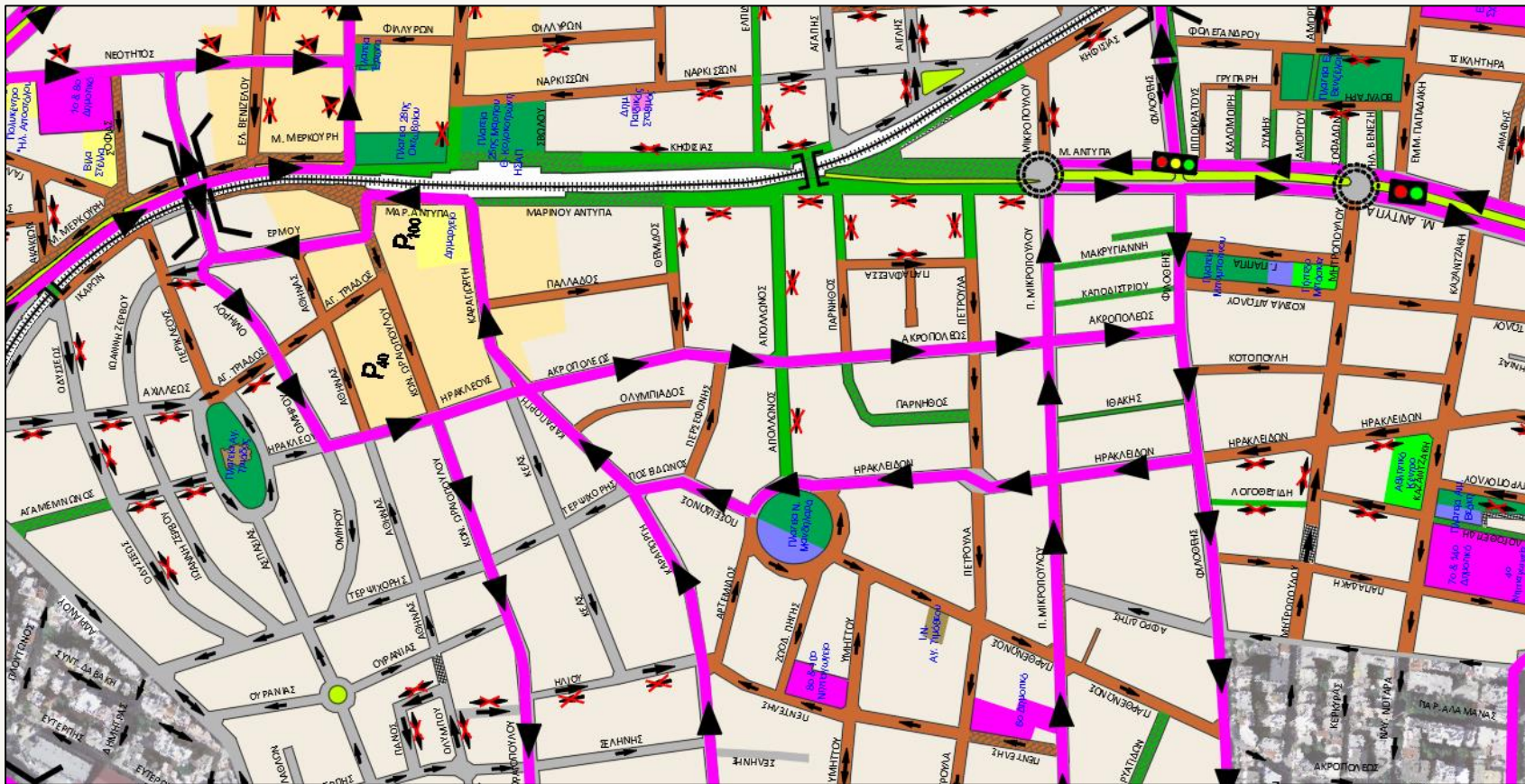
- **Βόρεια των γραμμών ΗΣΑΠ:** μέσω των οδών Κουντουριώτου- Ηλέκτρας Αποστόλου - Πρασίνου Λόφου - Κολοκοτρώνη- Ανατολής - Μ. Αντύπα





# ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

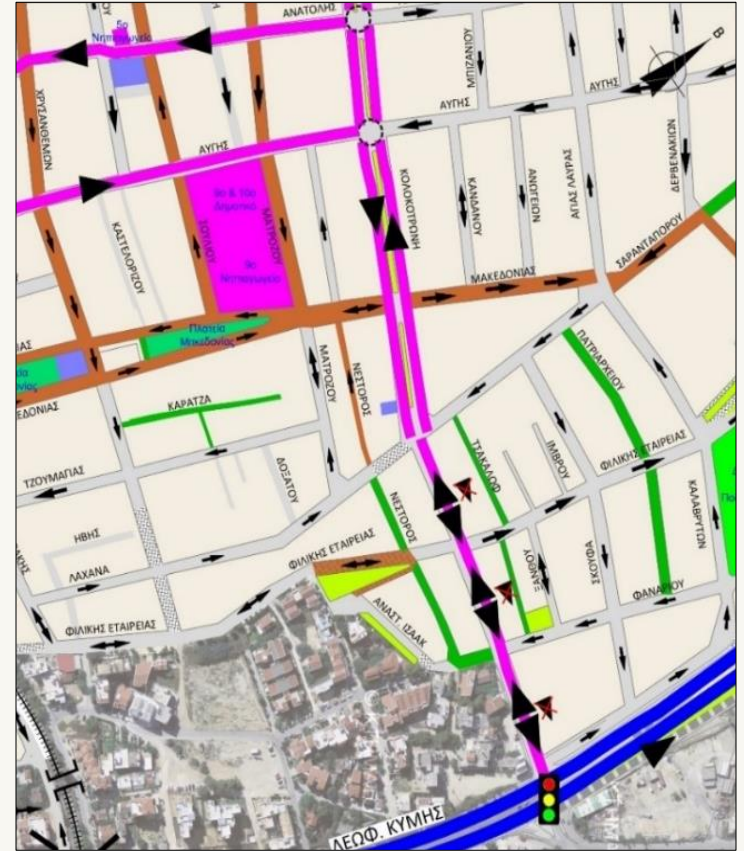
- **Νότια των γραμμών ΗΣΑΠ:** μέσω των οδών Ομήρου - Ηρακλέους - Ακροπόλεως - Π.Μικρόπουλου – Μ. Αντύπα.



# ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Προτείνεται:

□ Η διάνοιξη της οδού Κολοκοτρώνη, στο τμήμα της από την οδό Σαρανταπόρου έως την Λ. Κύμης. Στόχος να εξυπηρετεί τις κινήσεις εισόδου από τη Λ. Κύμης, που σήμερα ακολουθούν τη διαδρομή μέσω των οδών Καλαβρύτων-Αγίας Λαύρας-Αυγής.



□ Η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας ράμπας εισόδου (δεξιάς στροφής) από την Κολοκοτρώνη στην Λ. Κύμης με κατεύθυνση προς νότο, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης του υφιστάμενου κόμβου.

# ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

## Προτείνεται:







- ❑ *Επέκταση της υπογειοποίησης της οδού Μελίνας Μερκούρη και κάτω από τη Μαρίνα Αντύπα έως τη συμβολή με την οδό Ανατολής, από όπου και θα αρχίσει να αναδύεται.*
- ❑ *Επέκταση της Λ. Κύμης έως την Εθνική Οδό, στον κόμβο Καλυφτάκη, με στόχο την εξυπηρέτηση της κίνησης στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος. Με τον τρόπο αυτό, προστατεύεται ο Δήμος από διαμπερείς κινήσεις που έχουν ως προορισμό την Εθνική οδό.*
- ❑ *Δημιουργία κλάδου σύνδεσης της οδού Νερατζιωτίσσης με την Λ. Κύμης, στο ρεύμα προς Νότο.*

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

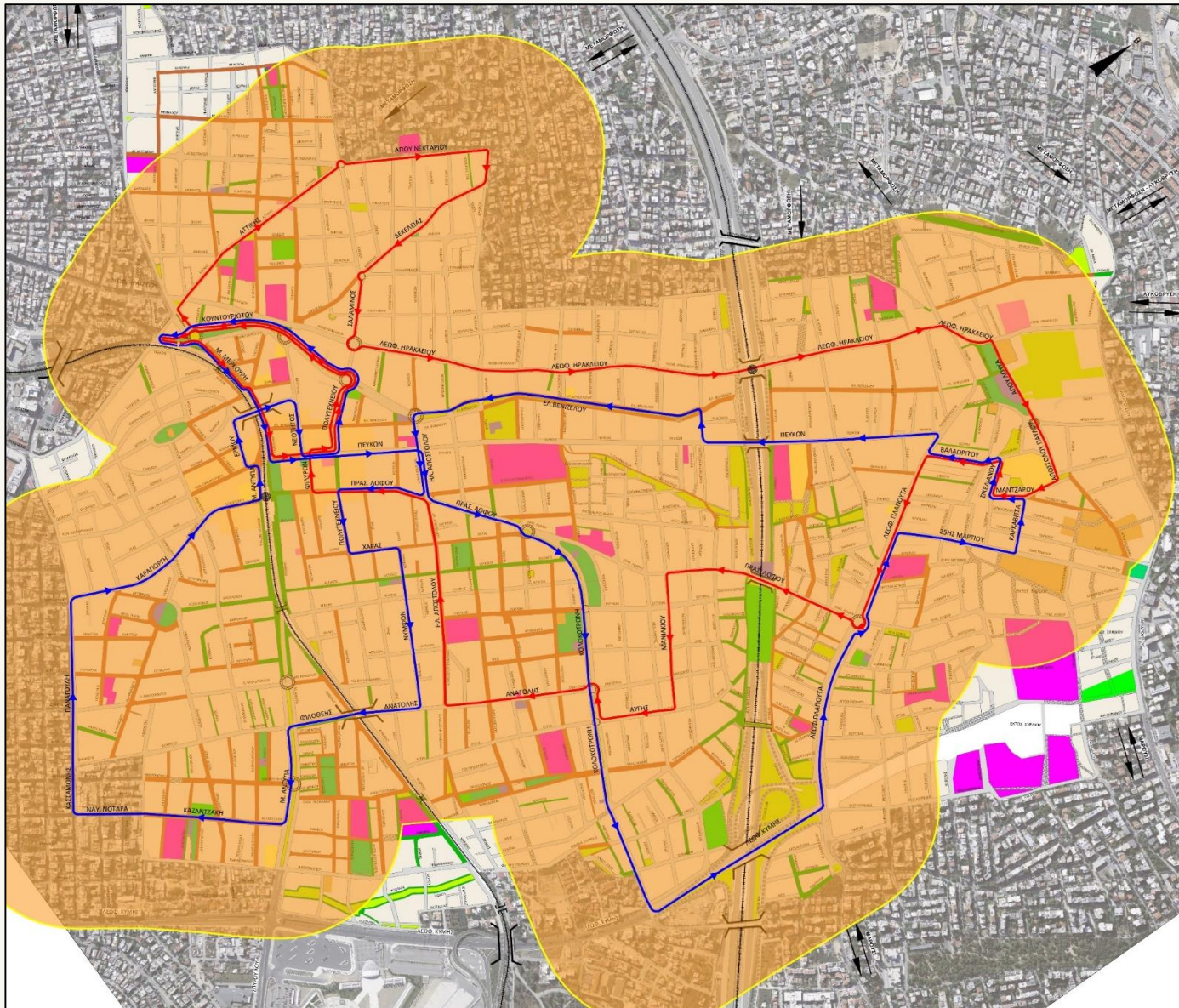
*3. Πρόταση Μ.Μ.Μ.*

# ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

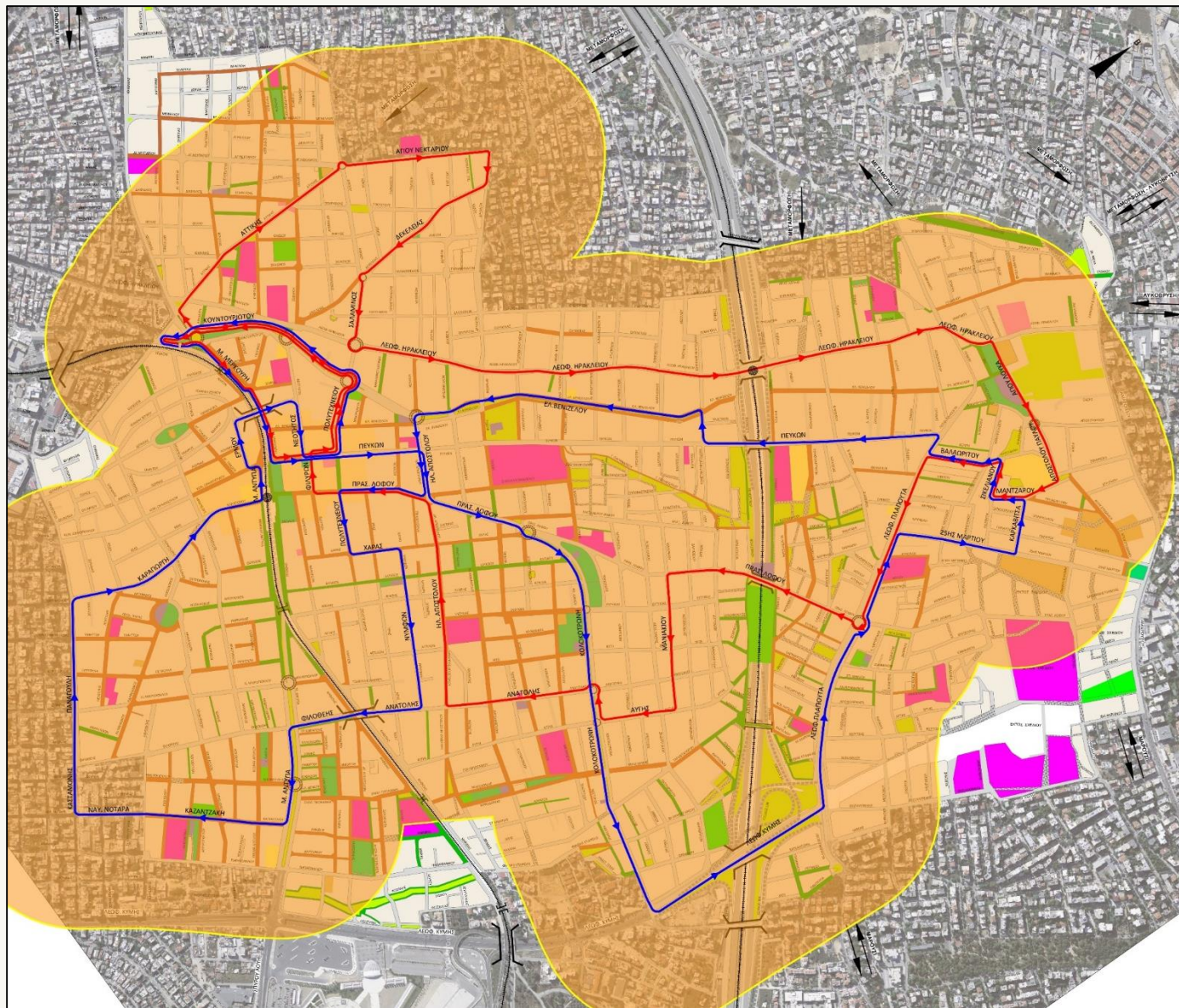
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Προτεινόμενη Δημοτική Λεωφορειακή Γραμμή 1 (κυκλική)
-  Προτεινόμενη Δημοτική Λεωφορειακή Γραμμή 2 (κυκλική)
-  Στάσεις Δημοτικής Συγκοινωνίας
-  Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 300μ.) γύρω από στάσεις δημοτικών λεωφορειακών γραμμών
-  ΗΣΑΠ & Προαστιακός Σιδηρόδρομος
-  Σταθμός Μέσου Σταθερής Τροχιάς

- **Ριζική αναδιάρθρωση των 2 γραμμών με στόχο να διευκολυνθεί η πρόσβαση στα μέσα σταθερής τροχιάς με Λεωφορείο.**
- Οι 2 νέες γραμμές συνεχίζουν ως **ΚΥΚΛΙΚΕΣ** με Αφετηρία / Τέρμα την Πλατεία Καραϊσκάκη.
- Θα έχουν μήκος διαδρομής παραπλήσιο (~10χλμ.)



# ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ



- Εξυπηρέτηση όλων των συνοικιών από και προς τους Σταθμούς ΗΣΑΠ & Προαστιακού, αλλά και σύνδεση μεταξύ τους.
- Εκτέλεση περισσότερων δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.
- Ένταξη της δημοτικής συγκοινωνίας στο σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΑ, με στόχο τη δυνατότητα ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο.

**Οι υφιστάμενες γραμμές του ΟΑΣΑ θα προσαρμοστούν στις οριστικές προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, στο πλαίσιο της Β΄ Φάσης της μελέτης.**

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

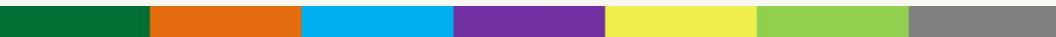
### 4. Πρόταση Στάθμευσης





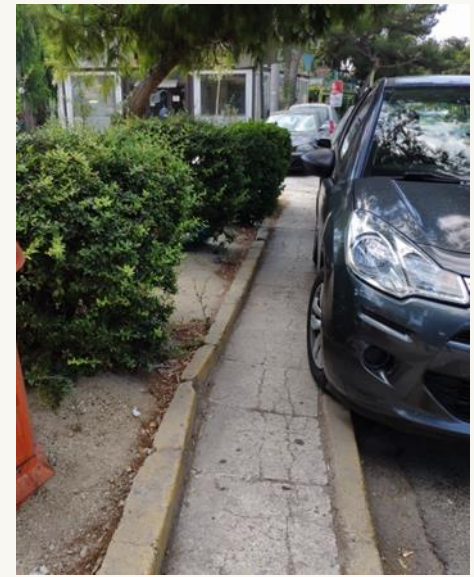


# Α' ΦΑΣΗ



*Παραδείγματα από Πόλεις του  
Σήμερα και του Αύριο*

# Οι ελληνικές πόλεις σήμερα...



# Οι ελληνικές πόλεις σήμερα...



# ΕΡΓΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ



ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



ΜΕΤΑ

Οδός Ελ. Βενιζέλου –  
Πεζοί, Ποδήλατο,  
Μ.Μ.Μ.

*Η Λάρισα*

# ΕΡΓΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ



ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



ΜΕΤΑ



ΜΕΤΑ

Οδός Μ. Αλεξάνδρου –  
Πεζοί, Ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.

*Η Λάρισα*



# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΒΑΚ

## ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Παρουσίαση: **Ξενοφώντας Κωνσταντής**  
Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος



## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Παρουσίαση:

**Ξενοφών Κωνσταντής**

Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος



# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

## ΣΤΟΧΟΣ

Η **ορθή** αναπαράσταση μιας τυπικής ημέρας στον δήμο του Ηρακλείου σήμερα

# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Η διαμόρφωση του κυκλοφοριακού προτύπου περιλαμβάνει τις εξής **διαδικασίες**:

- Ανάπτυξη ζωνικού συστήματος
- Κωδικοποίηση του Οδικού Δικτύου
- Δημιουργία Μητρώων Μετακινήσεων
- Κατανομή των Μετακινήσεων στο οδικό δίκτυο

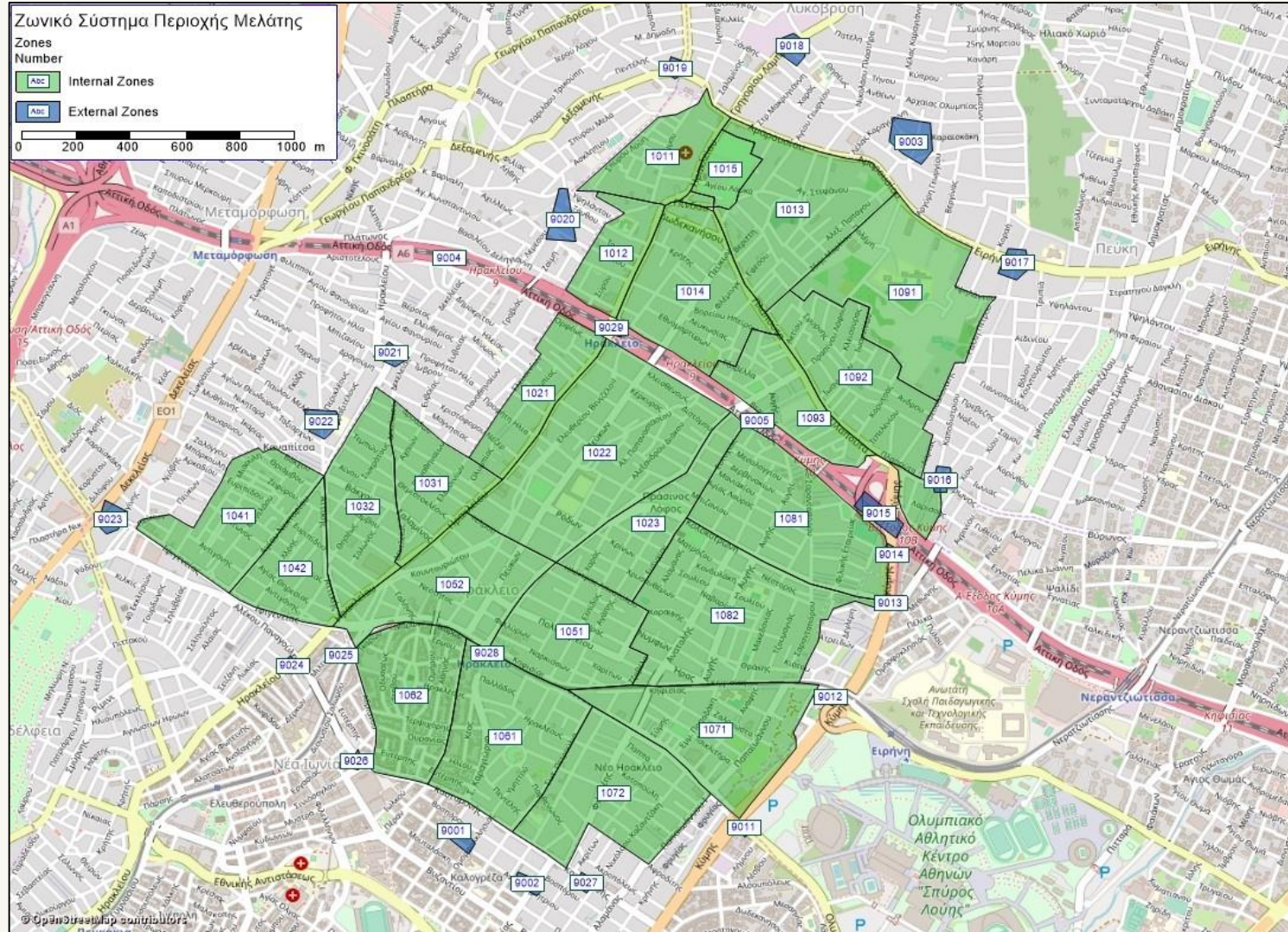
Για την ορθή προσομοίωση των υφιστάμενων συνθηκών, πραγματοποιήθηκε:

- ✓ Προσαρμογή/Βαθμονόμηση του προτύπου (calibration)
- ✓ Επαλήθευση/Επικύρωση του προτύπου (validation)

# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

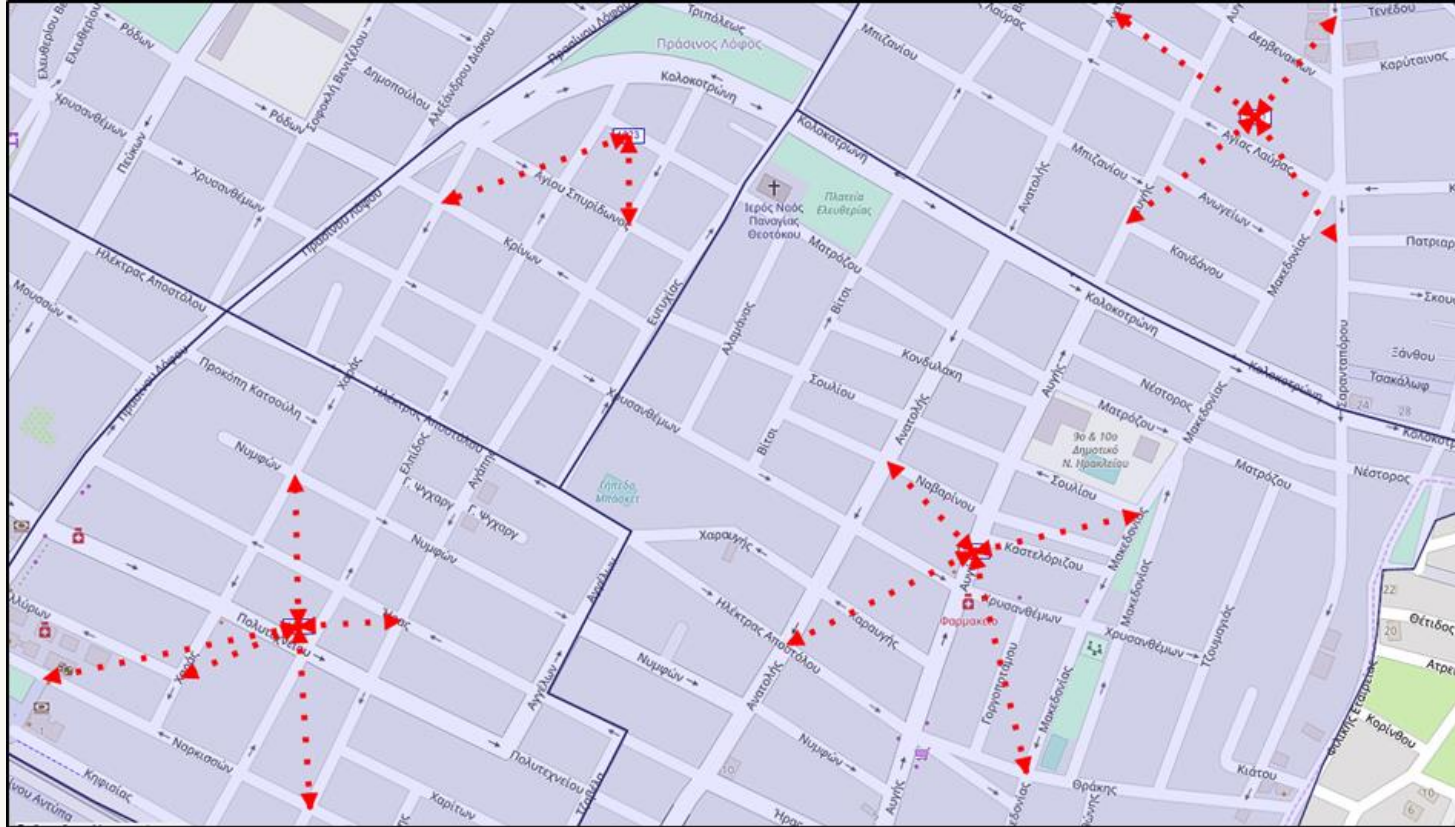
## Ζωνικό Σύστημα

**47 κυκλοφοριακές ζώνες εκ των οποίων οι 24 λειτουργούν ως «είσοδοι-έξοδοι» (gates) στην Περιοχή Μελέτης.**



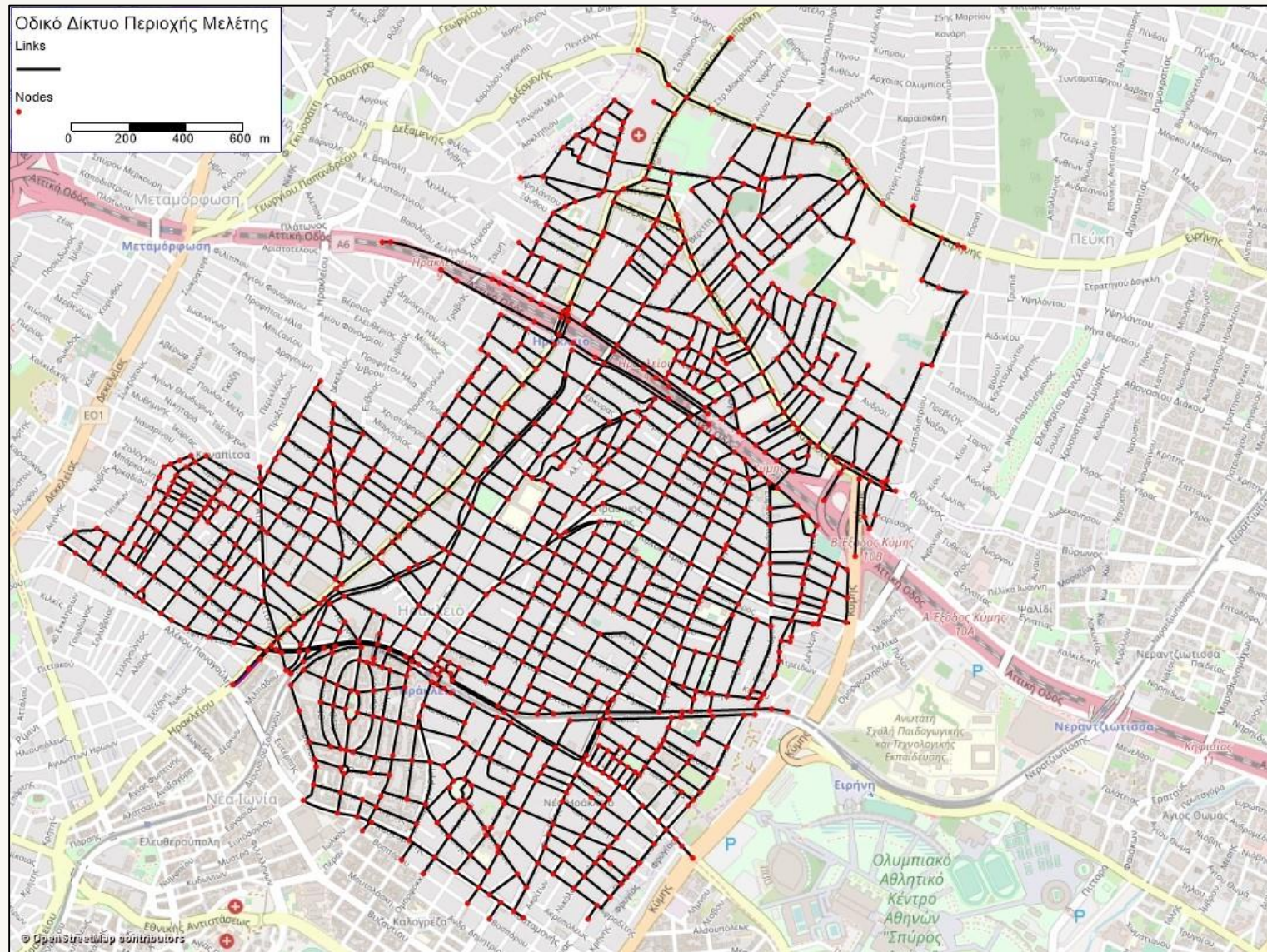
# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Σύνδεση ζωνών με το οδικό δίκτυο



# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

## Δημιουργία του οδικού δικτύου (σε περιβάλλον Visum)



# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

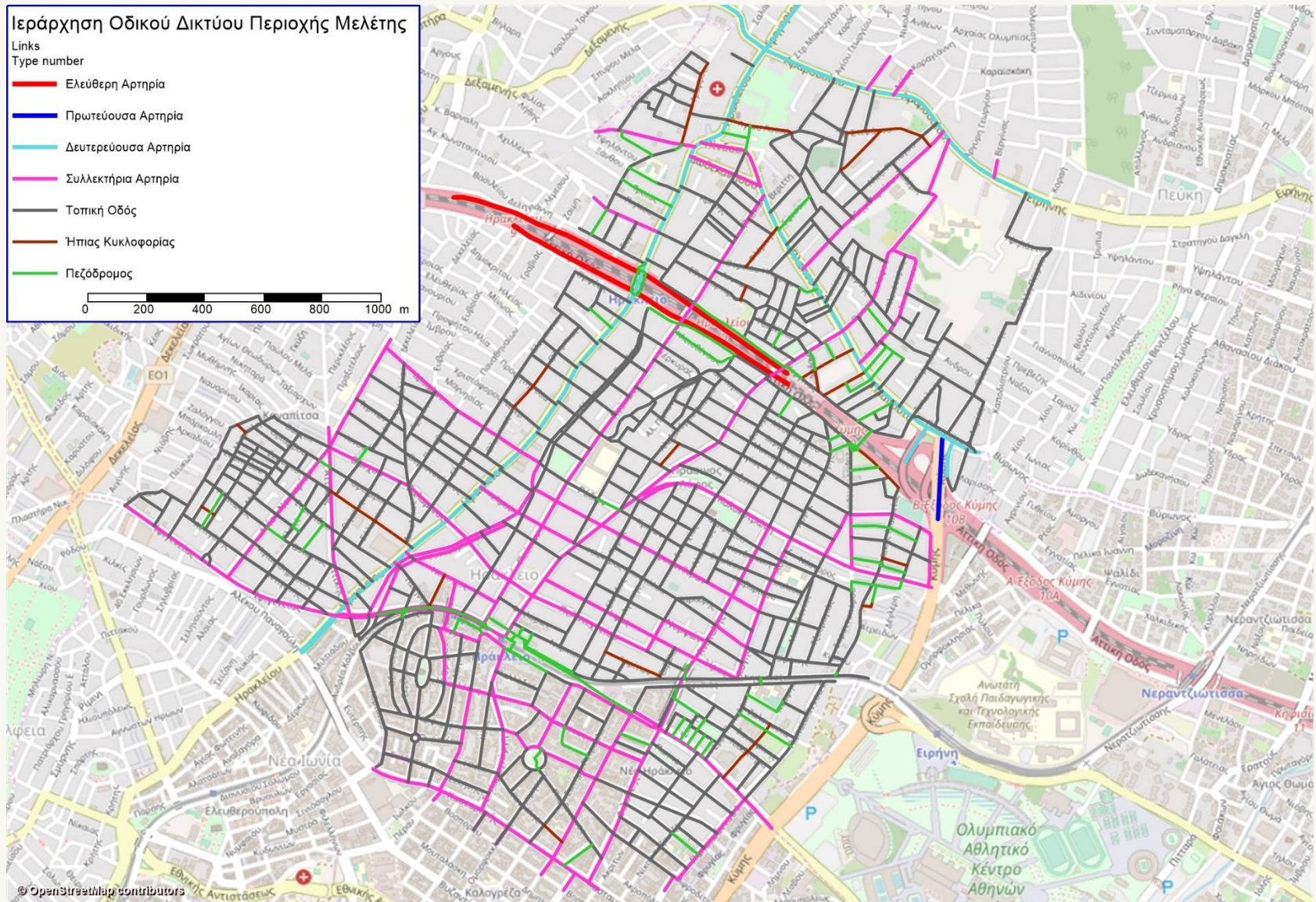
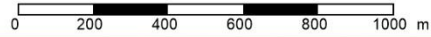
## Ιεράρχηση οδικού δικτύου (σε περιβάλλον Visum)

### Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης

Links

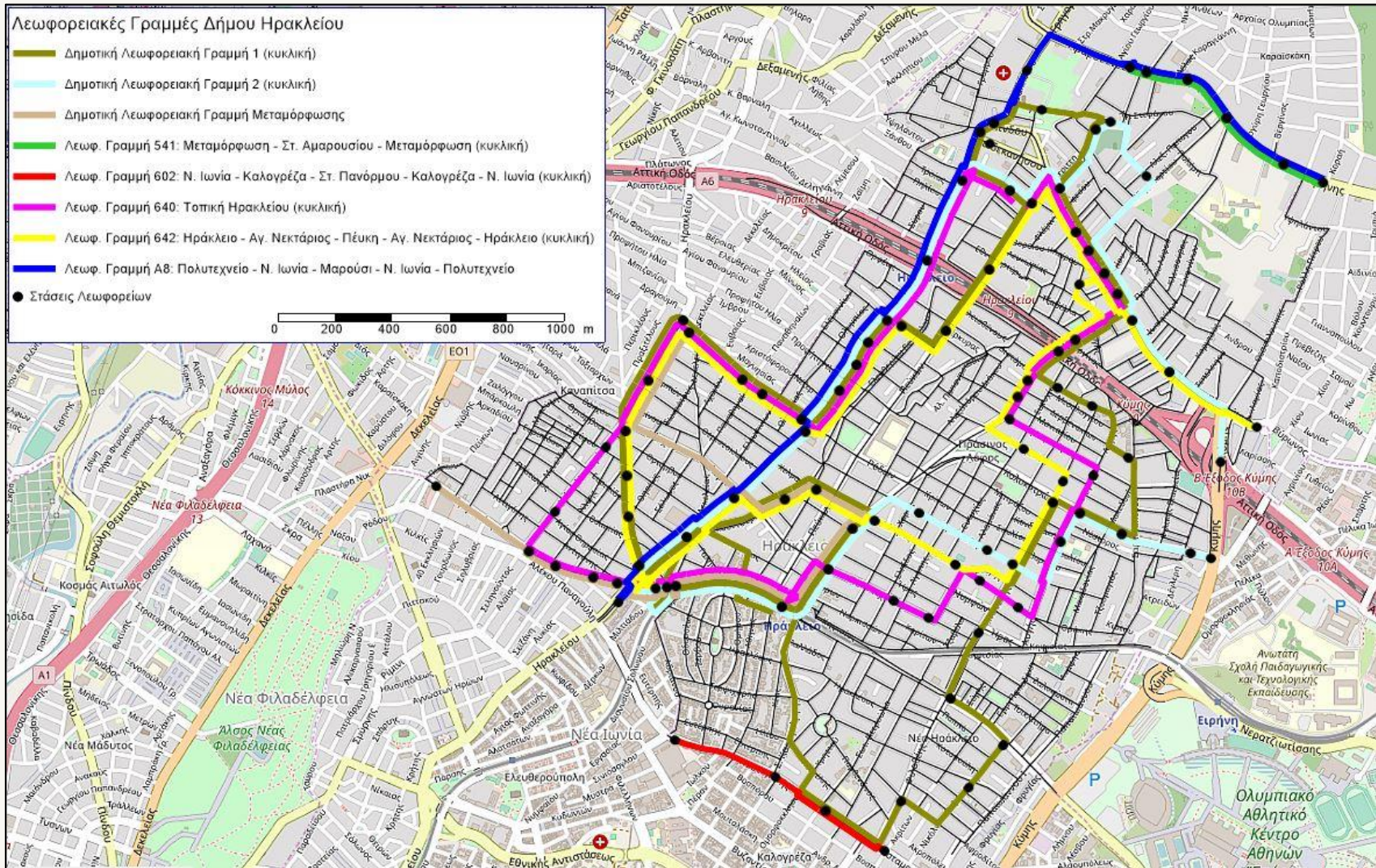
Type number

- Ελεύθερη Αρτηρία
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια Αρτηρία
- Τοπική Οδός
- Ήπιες Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος



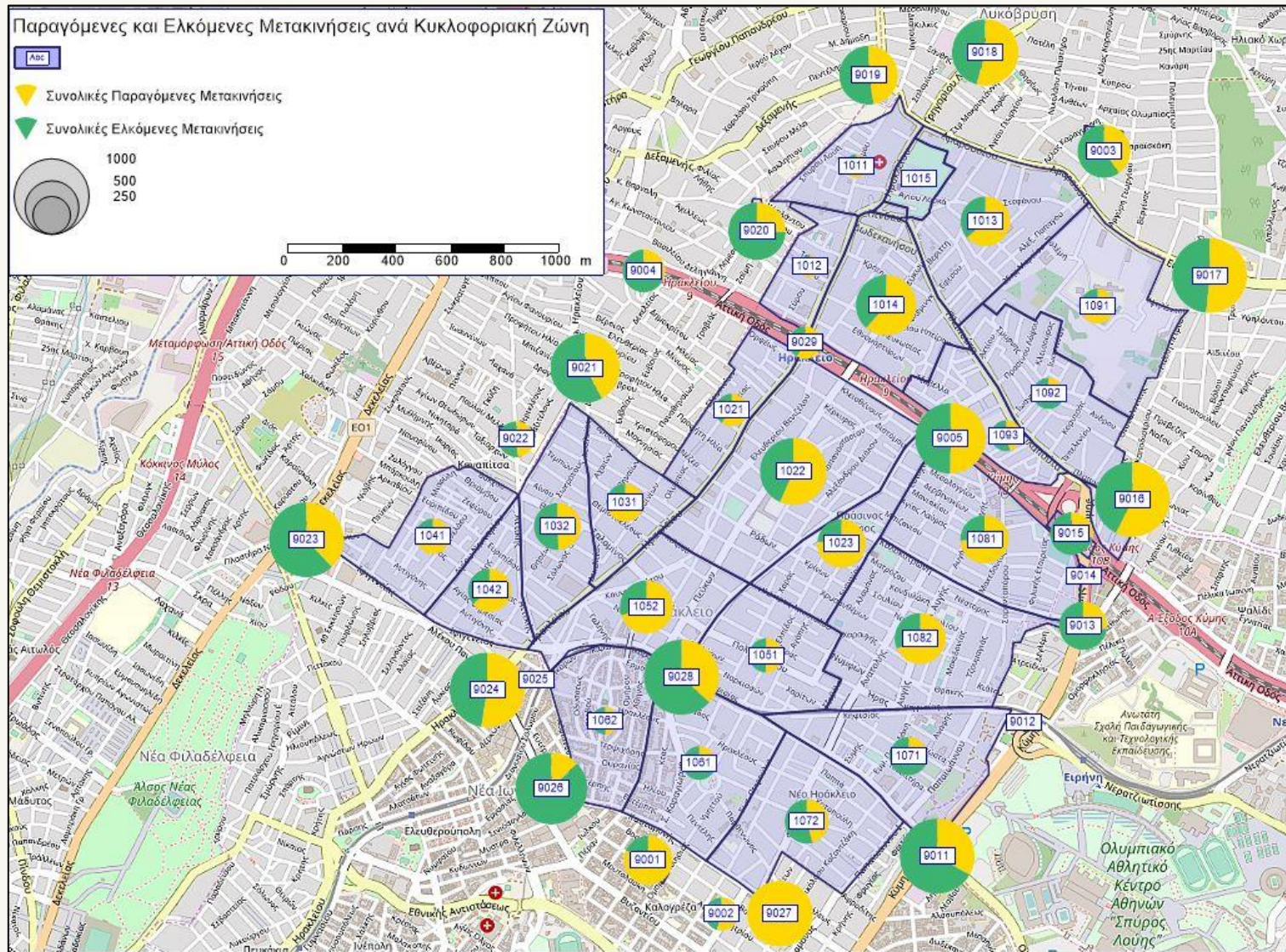
# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

## Κωδικοποίηση λεωφορειακών γραμμών (σε περιβάλλον Visum)



# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

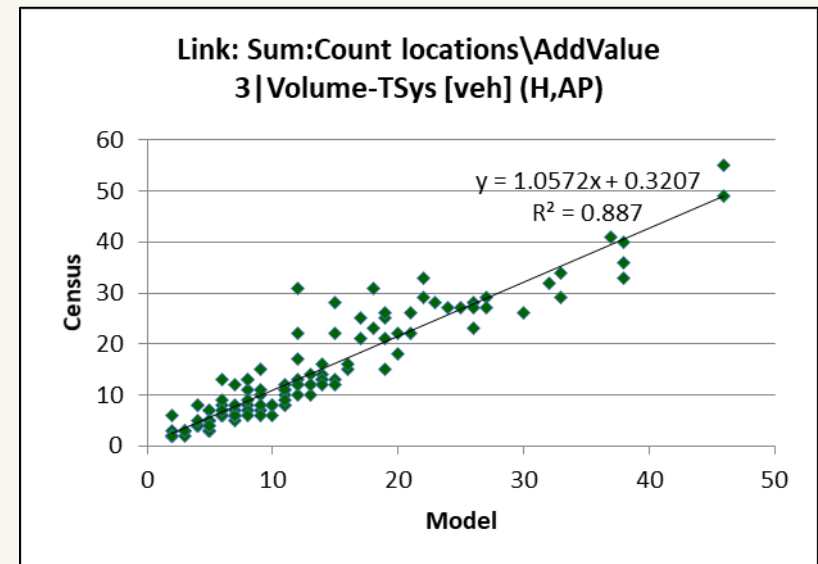
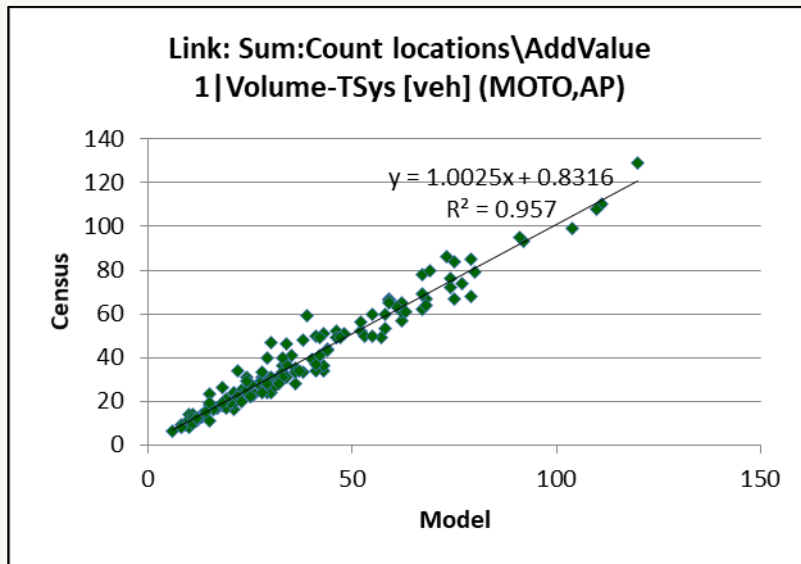
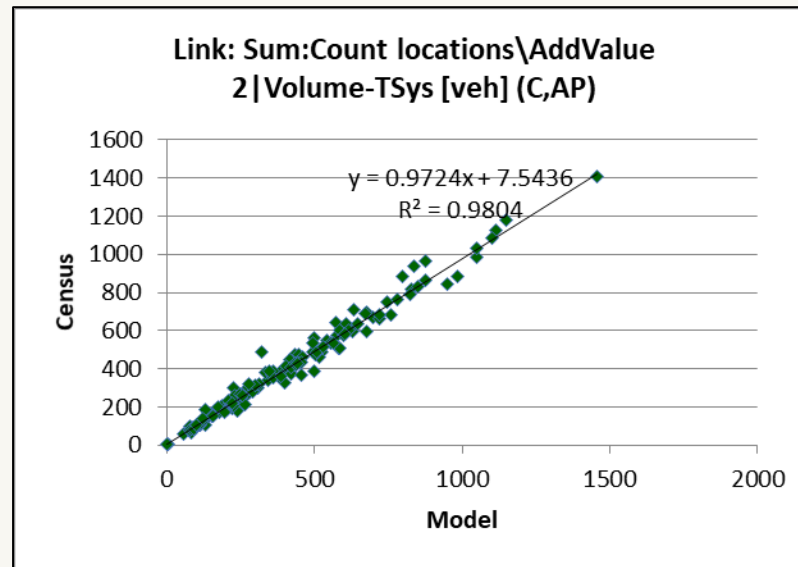
## Δημιουργία Μητρώων Μετακινήσεων (πρωινής αιχμής)





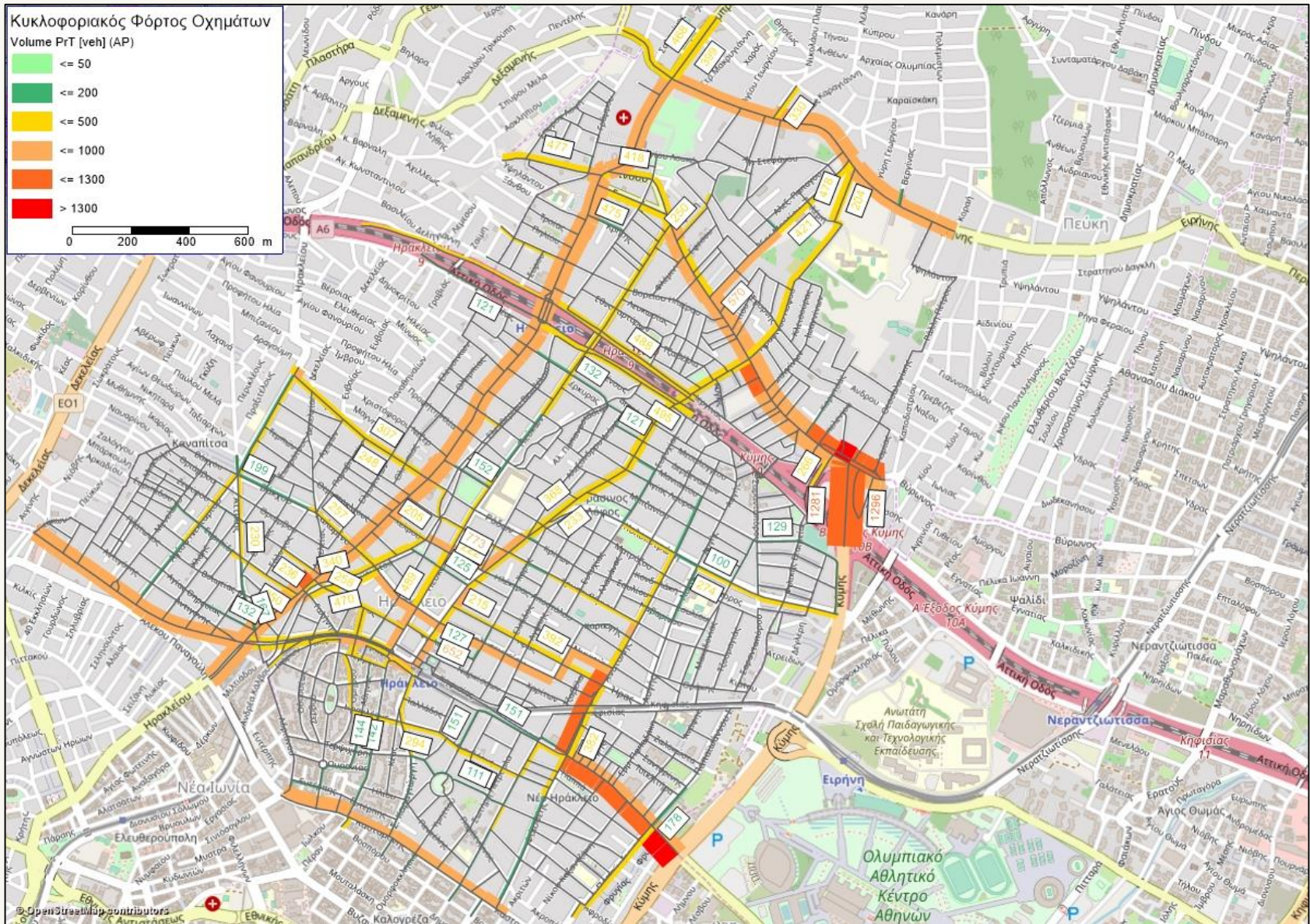
# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

## Προσαρμογή/Βαθμονόμηση του προτύπου (calibration)



# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

## Υφιστάμενη κατάσταση



# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- I. κωδικοποιήθηκαν όλες οι προτεινόμενες αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, έτσι ώστε να δημιουργηθεί το νέο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης,
- II. κωδικοποιήθηκαν όλες οι προτεινόμενες αλλαγές στο δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών,
- III. πραγματοποιήθηκε, για τον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα (5ετία), καταμερισμός του μητρώου Π-Π στο νέο οδικό δίκτυο, με χρήση του προτύπου.

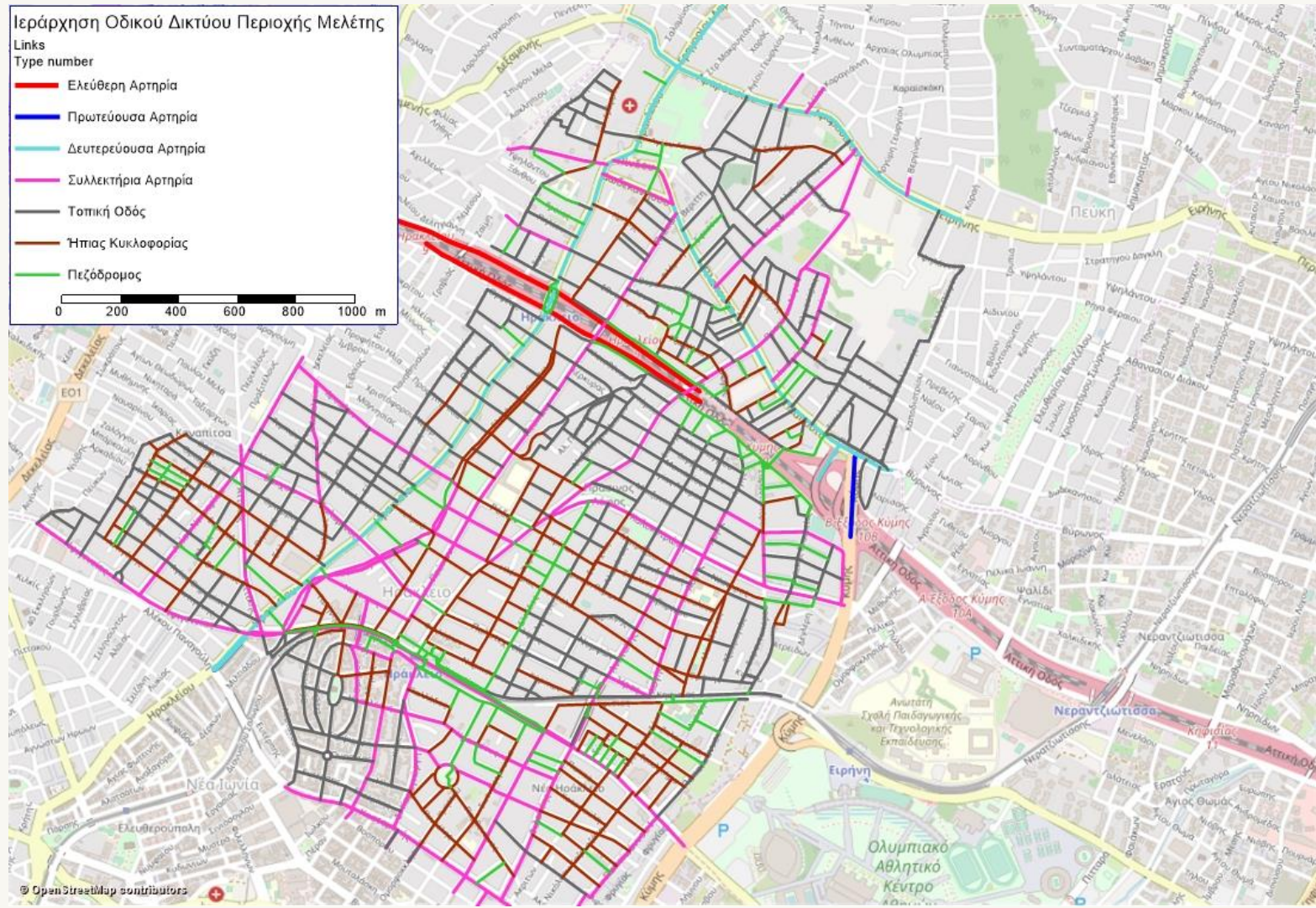
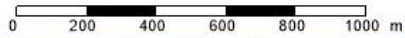
# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου (σε περιβάλλον Visum)

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης

Links  
Type number

- Ελεύθερη Αρτηρία
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια Αρτηρία
- Τοπική Οδός
- Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος



# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

## Εξεταζόμενα Σενάρια

**Σενάριο 1:** Περιλαμβάνει την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση σε συνδυασμό με την υπόγεια σύνδεση της οδού Μελίνας Μερκούρη με την Μαρίνου Αντύπα (χωρίς παράγωγή κυκλοφορία λόγω του έργου)

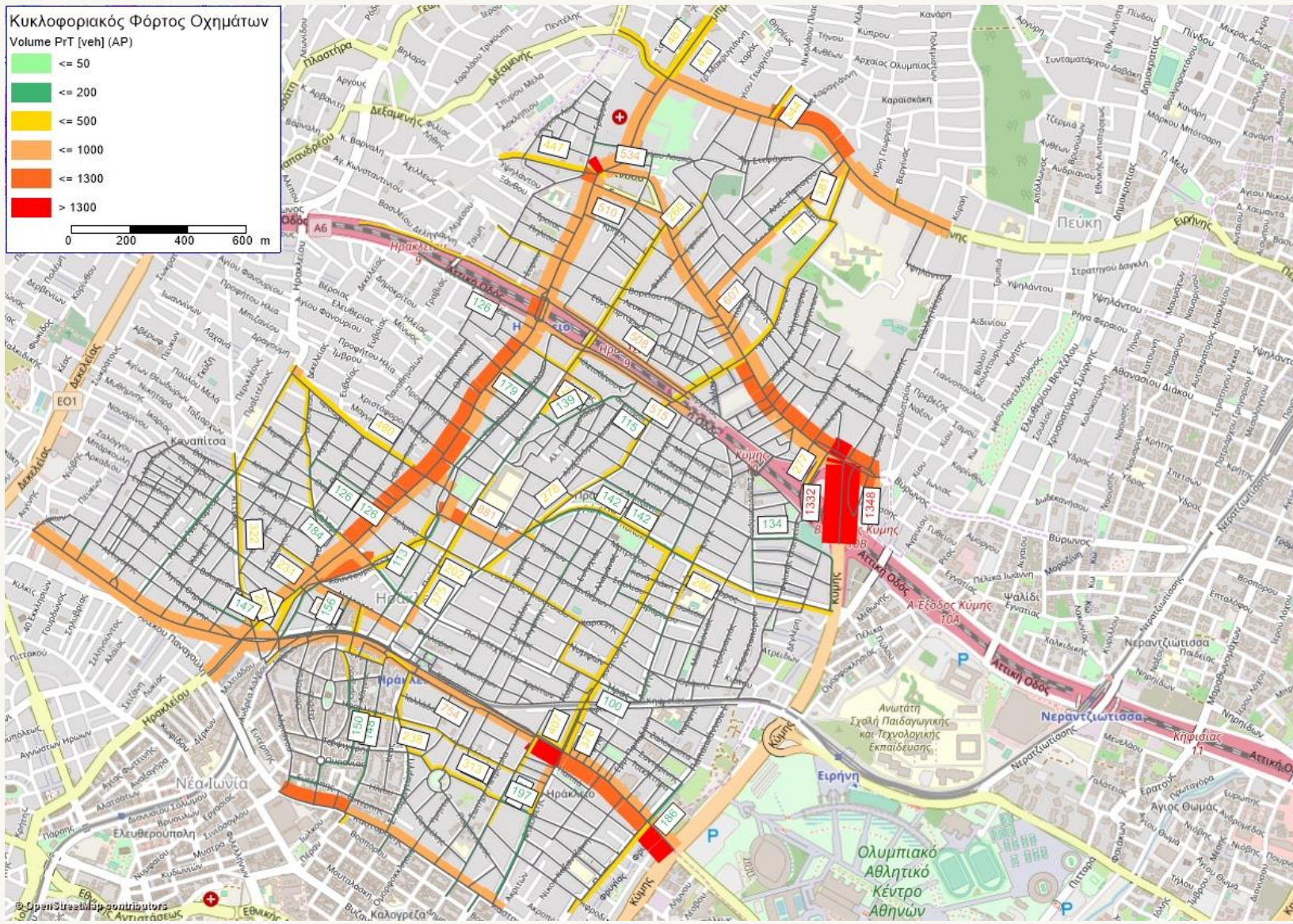
**Σενάριο 2:** Περιλαμβάνει την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση σε συνδυασμό με την υπόγεια σύνδεση της οδού Μελίνας Μερκούρη με την Μαρίνου Αντύπα (με παράγωγή κυκλοφορία λόγω του έργου της τάξης του 30%)

**Σενάριο 3:** Περιλαμβάνει την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση χωρίς το έργο της υπόγειας σύνδεσης της οδού Μελίνας Μερκούρη με την Μαρίνου Αντύπα

**Σενάριο 4:** Πρόκειται για το σενάριο μηδενικών παρεμβάσεων (do nothing) στο οδικό δίκτυο του Δήμου Ηρακλείου

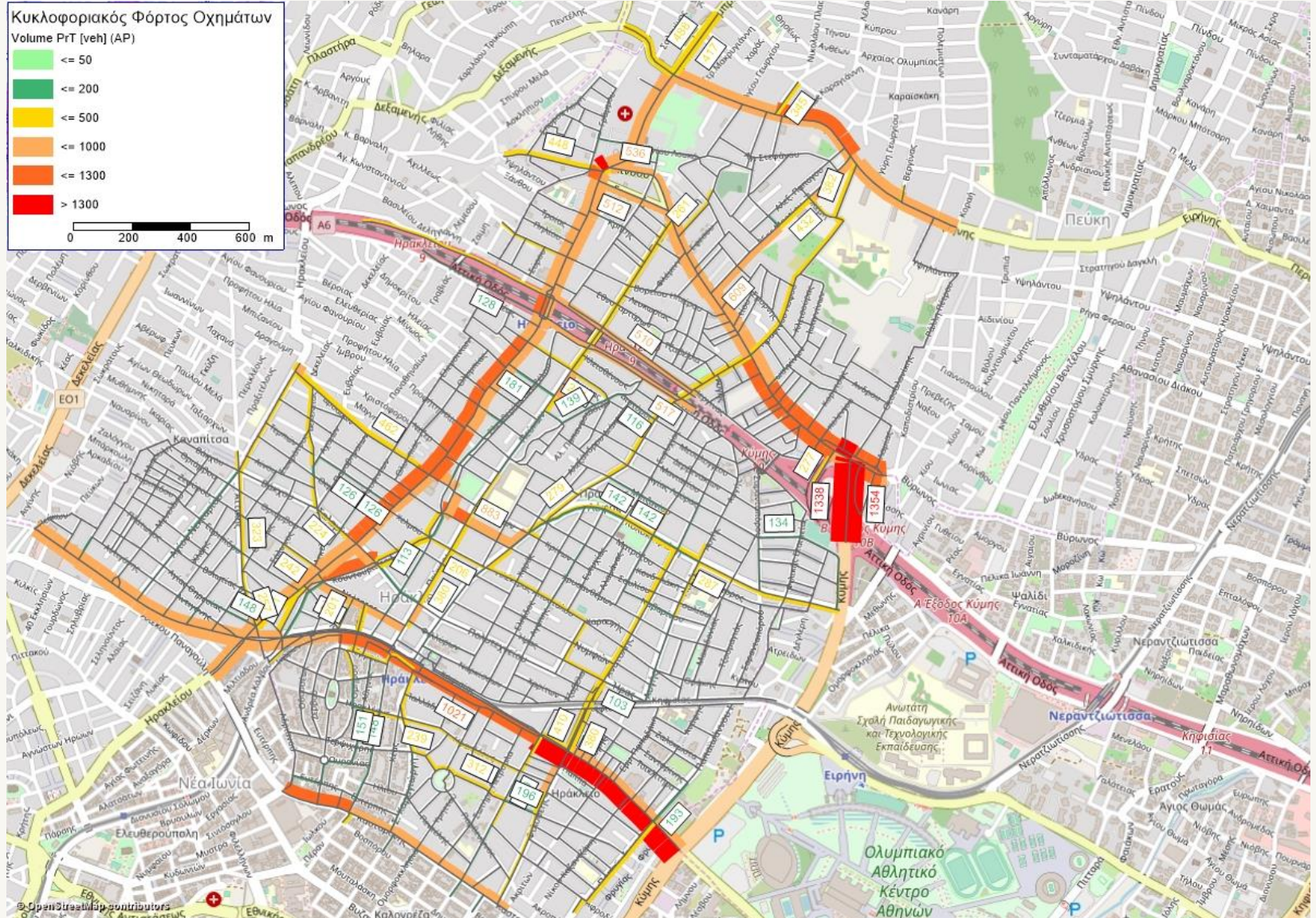
# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

**Σενάριο 1:** Νέα κυκλοφοριακή οργάνωση - υπόγεια σύνδεση της οδού Μελίνας Μερκούρη με την Μαρίνου Αντύπα (χωρίς παράγωση κυκλοφορία λόγω του έργου)



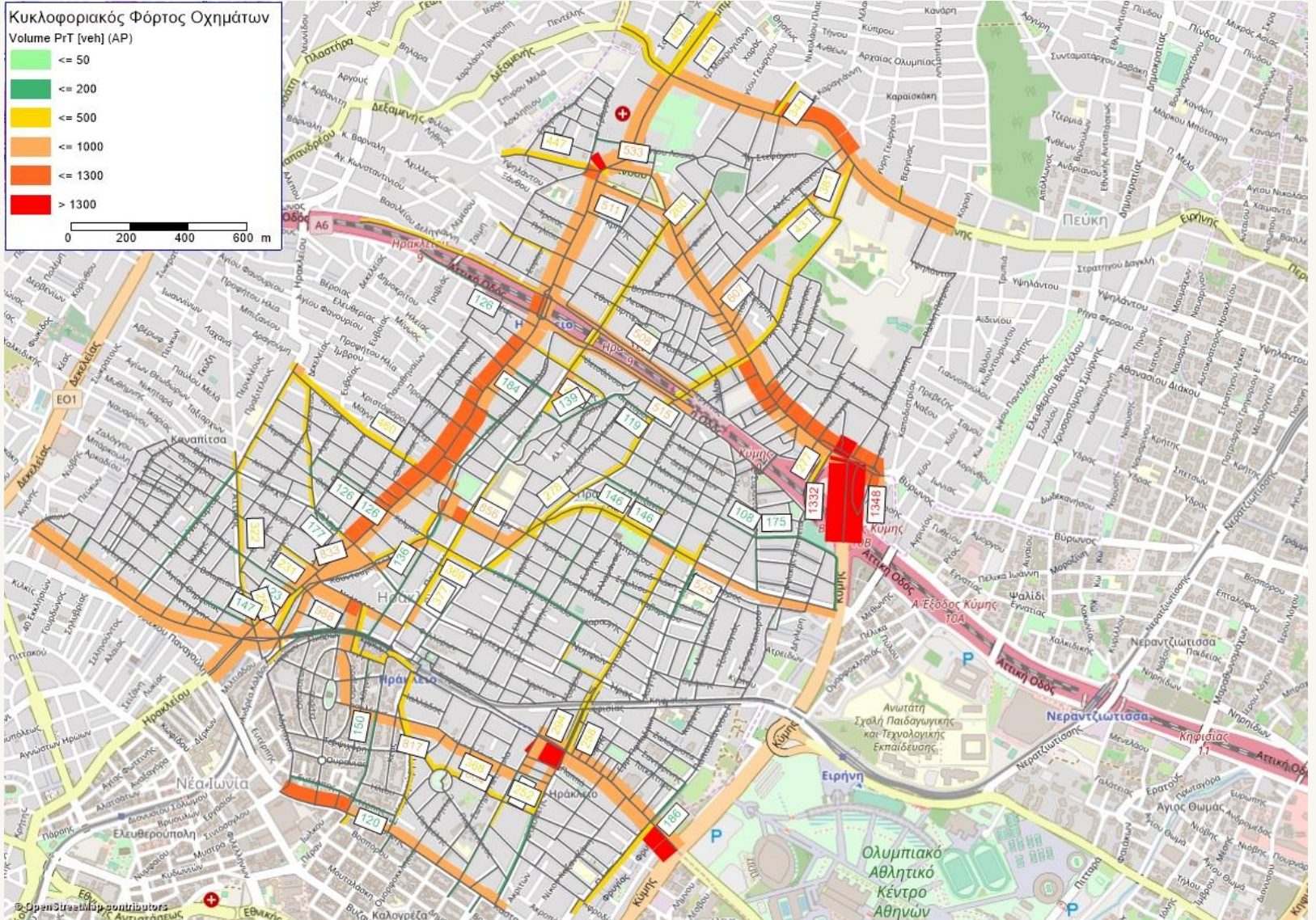
# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

**Σενάριο 2:** Νέα κυκλοφοριακή οργάνωση - υπόγεια σύνδεση της οδού Μελίνας Μερκούρη με την Μαρίνου Αντύπα (με 30% παράγωγη κυκλοφορία λόγω του έργου)



# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

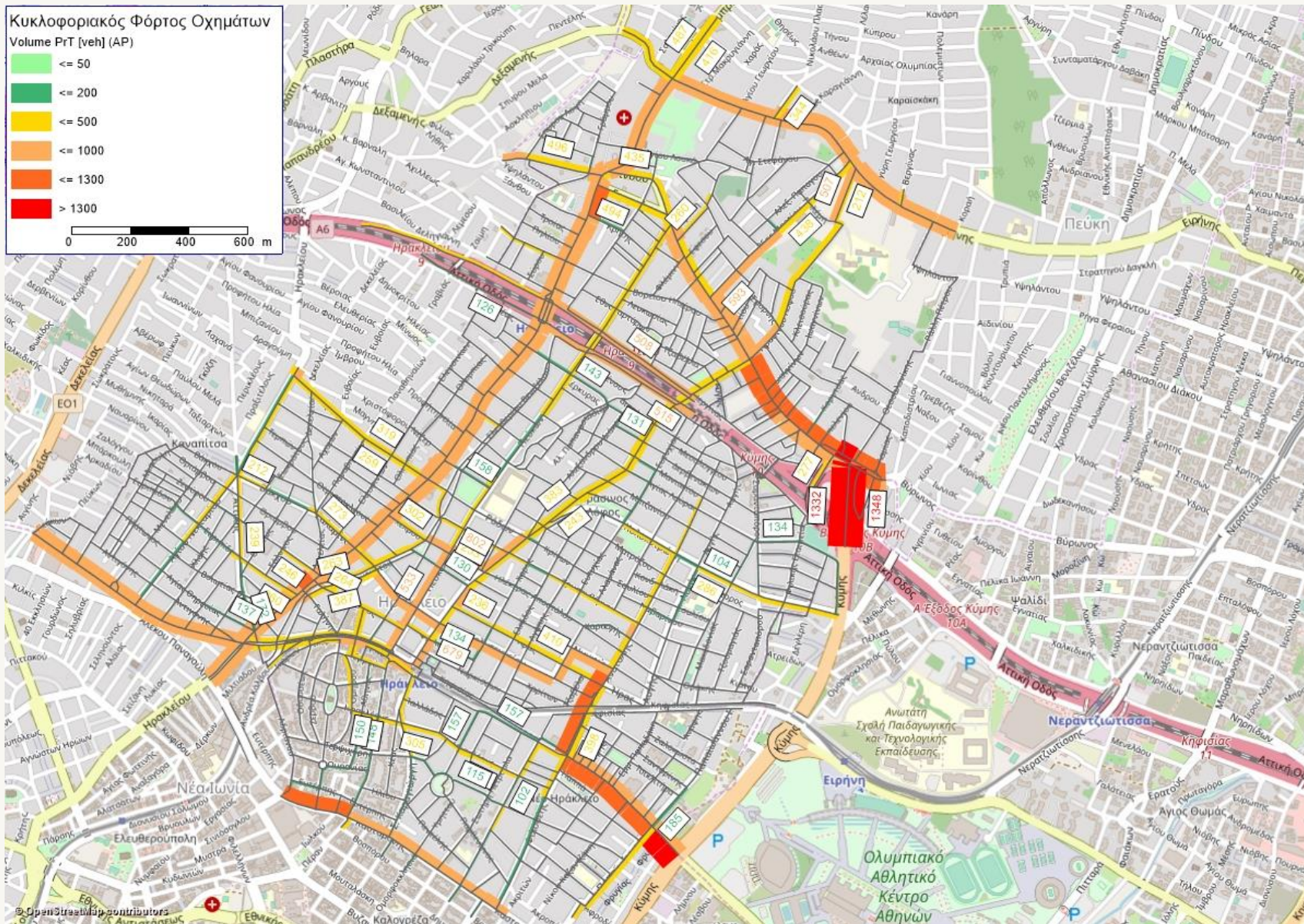
**Σενάριο 3:** Νέα κυκλοφοριακή οργάνωση χωρίς το έργο της υπόγειας σύνδεσης της οδού Μελίνας Μερκούρη με την Μαρίνου Αντύπα





# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

## Σενάριο 4: Σενάριο μηδενικών παρεμβάσεων (do nothing)



# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Με την προτεινόμενη νέα κυκλοφοριακή οργάνωση οι βασικές κινήσεις πραγματοποιούνται μέσω του κύριου οδικού δικτύου χωρίς να επιβαρύνονται οι τοπικές οδοί.
- Με τη δημιουργία της υπόγειας σύνδεσης της οδού Μελίνας Μερκούρη με την οδό Μαρίνου Αντύπα, **ο κεντρικός πυρήνας προστατεύεται από τις διαμπερείς κινήσεις.**  
Συγκεκριμένα:
  - Ο νέος αυτός οδικός άξονας παραλαμβάνει την υφιστάμενη διαμπερή κίνηση μέσω της οδού Πολυτεχνείου και των υπολοίπων οδών της κεντρικής περιοχής.
  - Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που θα υποδέχεται η Μελίνας Μερκούρη θα είναι της τάξης των 750 ΜΕΑ, με βάση τα σημερινά δεδομένα ή περίπου 1000 ΜΕΑ με ελκόμενη κυκλοφορία της τάξης του 30%. Αντίστοιχα οι φόρτοι της Μαρίνου Αντύπα θα κυμαίνονται από 1150 – 1400 ΜΕΑ.
  - Αποφορτίζεται ο κεντρικός πυρήνας τόσο βόρεια όσο και νότια από τις γραμμές του ΗΣΑΠ.
  - Οι περισσότεροι σύνδεσμοι του συλλεκτήριου δικτύου που περιβάλλει την κεντρική περιοχή, βόρεια και νότια των γραμμών, φορτίζονται πλέον μόνο από τοπικές κατά βάση κινήσεις (300 ΜΕΑ την ώρα αιχμής, 500 ΜΕΑ στις οδούς πλησίον των δύο γεφυρών που διασχίζουν τις γραμμές).

# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Στην περίπτωση που δεν υλοποιηθεί η υπόγεια σύνδεση Μελίνας Μερκούρη – Μαρίνου Αντύπα, οι διαμπερείς διασχίσεις του κέντρου, με βάση τη νέα οργάνωση, θα διεξάγονται μέσω της διαδρομής Νεότητας - γέφυρα Ρούμελης – Ομήρου – Ηρακλέους – Π. Μικρόπουλου – Μαρίνου Αντύπα, η οποία θα φορτίζεται με 1000 ΜΕΑ. Αντίστοιχα η οδός Κολοκοτρώνη, η οποία θα αποτελεί την εναλλακτική διαδρομή προς την Κύμη, παρουσιάζει κυκλοφοριακούς φόρτους της τάξης των 300 ΜΕΑ.
- Η Λεωφόρος Ηρακλείου εμφανίζει φόρτους της τάξης των 1000 -1200 ΜΕΑ ανά κατεύθυνση, ενώ η Λ. Πλαπούτα της τάξης των 800 – 1000 ΜΕΑ, ανά κατεύθυνση.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ  
ΑΛΛΑΓΗΣ

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΒΑΚ

## ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

### 2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση

*«Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης – Καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας»*

