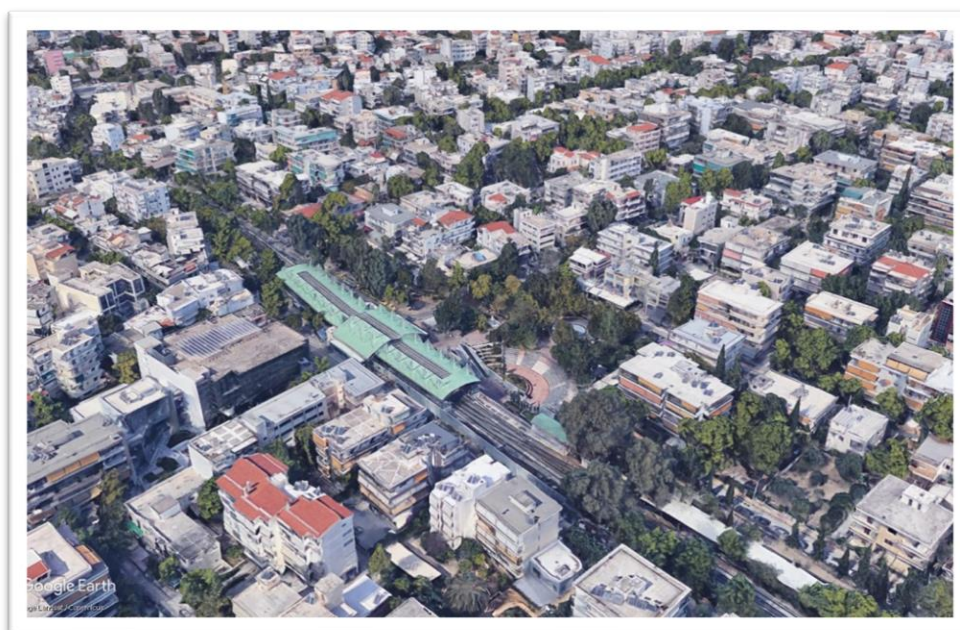




«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ»



Σχέδιο Δράσης



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1.1. Ανάθεση - Σκοπός	3
1.2. Περιοχή Μελέτης	4
1.3. Αντικείμενο - Διάρθρωση Μελέτης	4
2. ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	7
2.1. Γενικά	7
2.2. Οδικό δίκτυο – Διαχείριση κυκλοφορίας	8
2.2.1. Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας	8
2.2.2. Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας	20
2.2.3. Μακροπρόθεσμος ορίζοντας	20
2.3. Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλατών	21
2.4. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	24
2.5. Στάθμευση	28
3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	32
4. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	37
5. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ - ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ/ΜΕΤΡΩΝ .	39

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Ανάθεση - Σκοπός

Η παρούσα μελέτη «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ» ανατέθηκε από τον Δήμο Ηρακλείου Αττικής, με το από 23/04/2019 Ιδιωτικό Συμφωνητικό, με βάση την απόφαση 6/2019 της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, στα συμπράττοντα γραφεία:

- **DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ** (με διακριτικό τίτλο DENCO TRANSPORT ΕΠΕ), με ποσοστό συμμετοχής 65% (Μελέτη Κατηγορίας 10 - Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακές).
- **Δ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΗΣ – Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.** (με διακριτικό τίτλο ΠΟΛΙΝΔΕ), με ποσοστό συμμετοχής 35% (Μελέτη Κατηγορίας 10 - Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακές).
- **ΜΩΥΣΙΑΔΗ Γ. ΘΕΟΔΟΥΛΗ**, με ποσοστό συμμετοχής 100% (Μελέτη Κατηγορίας 2 – Πολεοδομικές και Ρυμοτομικές Μελέτες).

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκει να δημιουργήσει ένα **βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών** με την επίτευξη, τουλάχιστον, των ακόλουθων στόχων:

- **Εξασφάλιση της προσβασιμότητας** που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους.
- **Βελτίωση της ασφάλειας** και της προστασίας.
- **Μείωση της ρύπανσης** του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- **Αύξηση της αποδοτικότητας** και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Συμβολή στην **ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος** και του αστικού σχεδιασμού.

Οφέλη από την υιοθέτηση και υλοποίηση του σχεδίου:

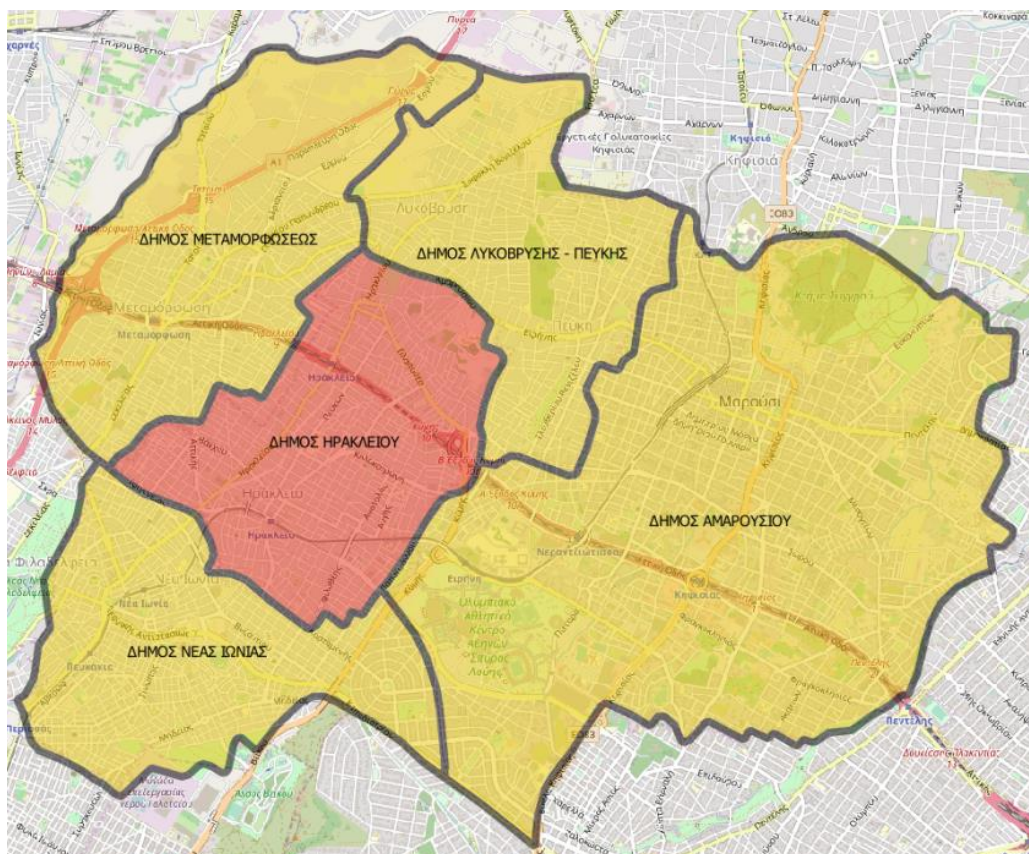
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος
- Βελτιωμένη προσβασιμότητα
- Ορθή χρήση περιορισμένων πόρων

- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες
- Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων που πηγάζουν από το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο
- Αυξημένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα
- Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας.

1.2. Περιοχή Μελέτης

Τα όρια της περιοχής μελέτης συμπίπτουν με τα Διοικητικά όρια του Δήμου Ηρακλείου Αττικής. Αποτελεί δήμο του πολεοδομικού συγκροτήματος των Αθηνών, στο βόρειο τομέα, και συνορεύει με τους Δήμους Αμαρουσίου, Νέας Ιωνίας, Μεταμόρφωσης και Λυκόβρυσης - Πεύκης (Σχήμα 1).

Σχήμα 1 Περιοχή μελέτης και όμοροι δήμοι



1.3. Αντικείμενο - Διάρθρωση Μελέτης

Η μελέτη εκπονείται σε δύο διακριτές Φάσεις. Οι βασικοί τομείς του μελετητικού αντικειμένου, όπως αυτό ορίζεται στο τεύχος Τεχνικών Δεδομένων και την Τεχνική Προσφορά, ανά Φάση είναι:

Α΄ ΦΑΣΗ

- I. Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

- II. Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα
- III. Ανάπτυξη ειδικών στόχων
- IV. Ανάπτυξη & Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
- V. Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
- VI. Ενεργή Ενημέρωση του κοινού

Β΄ ΦΑΣΗ

- I. Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης
- II. Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων
- III. Μάθηση από την εμπειρία των άλλων
- IV. Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα **15** ετών.

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Ηρακλείου Αττικής, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης του Δήμου.

Τα **βασικότερα προβλήματα κινητικότητας** εστιάζονται:

- i. στη διαμπερή κίνηση μέσα από το κέντρο του Δήμου και τις γειτονιές
- ii. στην προσβασιμότητα και ασφάλεια των πεζή μετακινουμένων και ΑμεΑ (πεζοδρόμια με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ),
- iii. στην παράνομη στάθμευση
- iv. στο ποσοστό χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών
- v. στην έλλειψη υποδομών για το ποδήλατο

Η αναγνωρισμένη, πλέον, ανάγκη για την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση, σε συνδυασμό με την ανάγκη για μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, ενισχύει την θέση ότι πρέπει άμεσα να υιοθετηθούν ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις, που θα καταστήσουν ελκυστικούς τους εναλλακτικούς αυτούς τρόπους μετακίνησης, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή μετακίνηση όλων των ατόμων, μεταξύ των οποίων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ). Συνεπώς, η διαμόρφωση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο με την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων κρίνεται απαραίτητη.

Το **ΣΒΑΚ** στοχεύει:

- Στην **πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας**:
 - i. όλων των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ, με κύριο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων,
 - ii. των ποδηλατιστών με τη δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, καθώς και
 - iii. τη διαχείριση της στάθμευσης και την αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης.
- Στη **βελτίωση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης** των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες, προγραμματίζοντας τη σωστή χωροθέτηση των σημείων εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενων και μελλοντικών) και των ταξί.
- Στη **βελτίωση της οδικής ασφάλειας**, με κατάλληλες διαμορφώσεις.
- Στην **αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης** παρά την οδό και εκτός οδού, την καθιέρωση ορθολογικής τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης.
- Στη γενικότερη **αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής** των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών της πόλης.

2. ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

2.1. Γενικά

Το Σχέδιο βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την ανάπτυξη της κινητικότητας και καλύπτει όλους τους τρόπους και όλα τα μέσα μεταφοράς.

Μέσα από τη διαδικασία διαβούλευσης με τους αρμοδίους και την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ, προέκυψε **το στρατηγικό όραμα για την απομάκρυνση των διαμπερών κινήσεων και τη δημιουργία ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος για τους πεζούς, τα ποδήλατα αλλά και τα οχήματα, στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου και στις γειτονιές του.**

Το σύνθημα που αντικατοπτρίζει την στόχευση αυτή είναι

Ηράκλειο, σύγχρονη ανθρώπινη πόλη!

Το στρατηγικό αυτό όραμα παρέχει την ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού αστικού μέλλοντος και χρησιμεύει για να κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Οι προτάσεις και οι δράσεις που παρουσιάζονται στη συνέχεια επικεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στην δημιουργία ανθρώπινων συνθηκών μετακίνησης για όλους, σε όλη την έκταση του Δήμου.

Οι παρεμβάσεις αντιστοιχούν σε 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος, μακροπρόθεσμος) και αφορούν στις παρακάτω θεματικές ενότητες:

- **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.
- **Παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή δομή του κεντρικού πυρήνα**, για τη δημιουργία μιας εκτεταμένης ζώνης ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο του Δήμου, 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.
- **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.
- **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.

2.2. Οδικό δίκτυο – Διαχείριση κυκλοφορίας

2.2.1. Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας

Οι τελικές προτάσεις ιεράρχησης και κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, παρουσιάζονται στο συνημμένο **Σχέδιο Β-01**. Όλες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις περιγράφονται αναλυτικά στον Πίνακα του **Παραρτήματος Ι**.

Η νέα ιεράρχηση του κύριου οδικού δικτύου έχει ως εξής:

Ελεύθερες Λεωφόροι

- ▶ **Αττική Οδός**

Πρωτεύουσες αρτηρίες

- ▶ **Λ. Κύμης**

Δευτερεύουσες αρτηρίες

- ▶ **Λ. Ηρακλείου**
- ▶ **Λ. Αμαρουσίου**
- ▶ **Λ. Πλαπούτα**
- ▶ **Καραολή & Δημητρίου**

Συλλεκτήριες οδοί

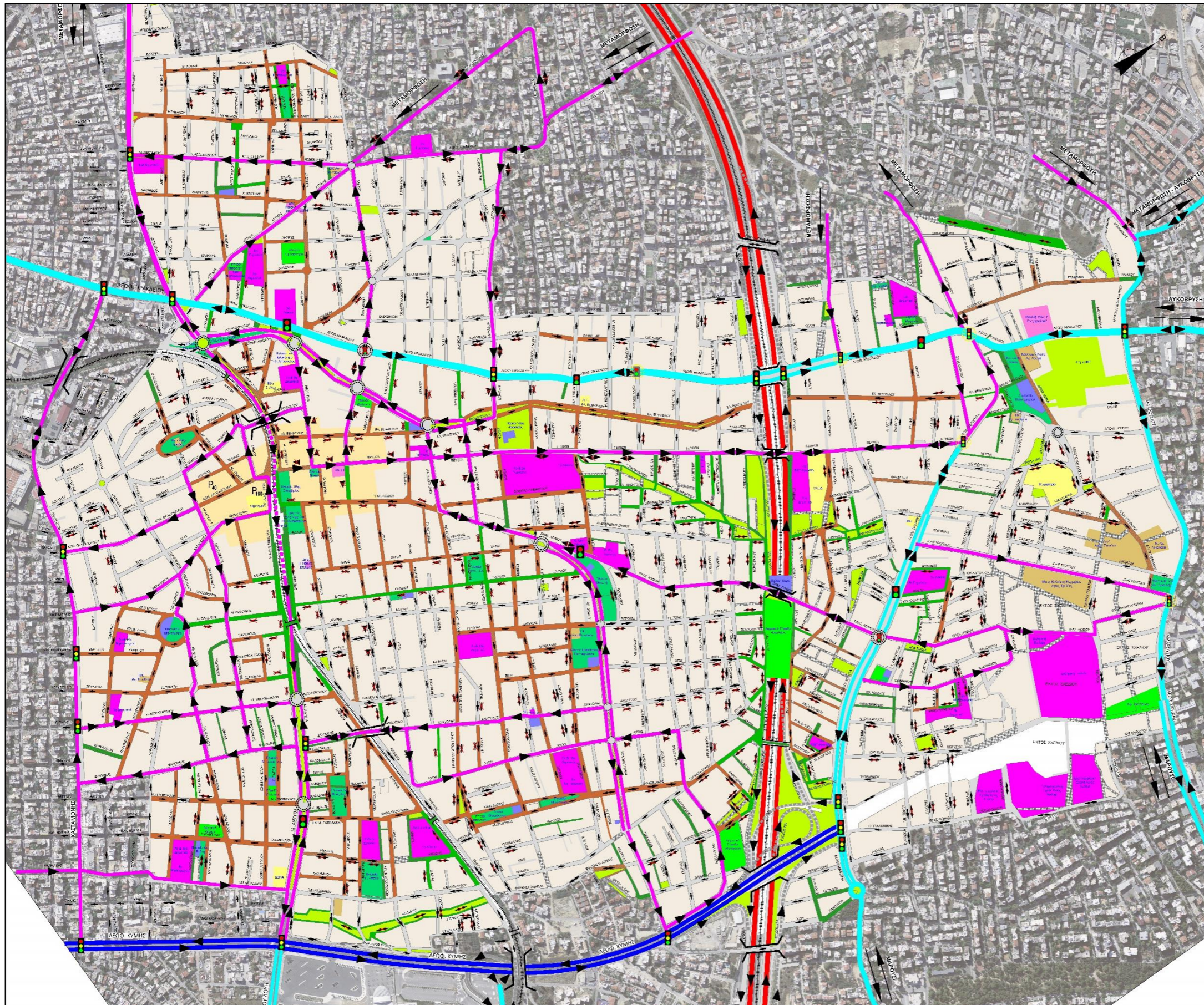
- ▶ **Ιφιγενείας**, από Λ. Ηρακλείου έως Παρ. Αιγίνης
- ▶ **Κασταμονής – Παναγούλη**, από Φιλοθέης έως Αδριανού
- ▶ **Μ. Μερκούρη**, από Λ. Ηρακλείου έως Σοφίας
- ▶ **Νέος άξονας στη συνέχεια της Μ. Μερκούρη**, από Σοφίας έως Π. Μικρόπουλου
- ▶ **Μ. Αντύπα**, από Π. Μικρόπουλου έως τη Λ. Κύμης
- ▶ **Κομνηνού**, από Καλλιπόλεως έως Λ. Ηρακλείου.
- ▶ **Πίνδου**
- ▶ **Λ. Πλαπούτα**, από Ελ. Βενιζέλου έως Πεύκων
- ▶ **Δωδεκανήσου**
- ▶ **Δεξαμενής**, από Παπανικολή έως Καραολή & Δημητρίου
- ▶ **Β. Ηπείρου**, από Λ. Ηρακλείου έως Κορυτσάς
- ▶ **25ης Μαρτίου**
- ▶ **Ιωαννίνων**
- ▶ **Αργολικού**, από Πρασ. Λόφου έως Ιωάννινων

- **Ελληνικής Παιδείας**
- **Πρασ. Λόφου**, από Ι. Πολέμη έως Ηλ. Αποστόλου
- **Πεύκων**, από Νεότητος έως Λ. Πλαπουτα
- **Κολοκοτρώνη**
- **Καλαβρύτων**
- **Αγίας Λαύρας**, από Σαρανταπόρου έως Αυγής
- **Αυγής**, από Αγίας Λαύρας έως Κηφισίας
- **Ανατολής**, από Κολοκοτρώνη έως Μ. Αντύπα
- **Ήρας**, από Ανατολής έως Αυγής
- **Κουντουριώτου**, από Μ. Μερκούρη έως Ηλ. Αποστόλου
- **Ελ. Βενιζέλου**, από Ηλ. Αποστόλου έως Δρυάδων
- **Δρυάδων**, από Ελ. Βενιζέλου έως Αγ. Νεκταρίου
- **Χρυσανθέμων**, από Πρασ. Λόφου έως Ελ. Βενιζέλου
- **Ηλ. Αποστόλου**, από Ελ. Βενιζέλου έως Πρασ. Λόφου
- **Πολυτεχνείου**, από Λ. Ηρακλείου έως Πεύκων
- **Νεότητος**, από Κουντουριώτου έως Πεύκων
- **Ομήρου**, από Ηρακλέους έως Νεότητος
- **Ηρακλέους**, από Ομήρου έως Καραγιώργη
- **Καραγιώργη**, από Κασταμονής έως Μ. Αντύπα
- **Μ. Αντύπα**, από Καραγιώργη έως Κ. Ωραιόπουλου
- **Ερμού**, από Κ. Ωραιόπουλου έως Ομήρου
- **Κ. Ωραιόπουλου**, από Ηρακλέους έως Κασταμονής
- **Ακροπόλεως**, από Καραγιώργη έως Φιλοθέης
- **Ηρακλειδών**, από Φιλοθέης έως Απόλλωνος
- **Ποσειδώνος**, από Απόλλωνος έως Καραγιώργη
- **Π. Μικροπούλου**, από Μ. Αντύπα έως Κασταμονής
- **Φιλοθέης**, από Μ. Αντύπα έως Κασταμονής
- **Παπαϊωάννου**, από Μ. Αντύπα έως Αφροδίτης
- **Αγ. Νεκταρίου**, από Ιφιγενείας έως Δρυάδων
- **Αττικής**, από Λ. Ηρακλείου έως Αγ. Νεκταρίου
- **Σαλαμίνας**, από Λ. Ηρακλείου έως Δεκελείας
- **Βάχχου**, από Δεκελείας έως Αγ. Νεκταρίου

Η **βασική δρομολογημένη παρέμβαση** (με απόφαση του Δ.Σ του Δήμου Ηρακλείου) για το βασικό οδικό δίκτυο, είναι η **δημιουργία ενός νέου οδικού συνδέσμου**, ο οποίος 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" και **θα συνδέεται**, μέσω κυκλικού κόμβου, με την **οδό Μαρίνου Αντύπα**, στο ύψος της οδού Παναγιώτη Μικρόπουλου. Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από την Περιφέρεια. **Ο νέος αυτός άξονας** θα συνδέει την οδό Ηρακλείου με τη Μαρίνου Αντύπα και τη Λεωφόρο Κύμης και **θα αποτελεί τον αποδέκτη των διερχόμενων κινήσεων** των οχημάτων **στην κατεύθυνση Δύση – Ανατολή**, ενώ θα παρέχει μία επιπλέον δυνατότητα μετάβασης (πέραν των δύο υφιστάμενων γεφυρών- Ρούμελης και Ανατολής), από την περιοχή βόρεια των γραμμών (οδός Μελίνας Μερκούρη) προς τη νότια περιοχή (Δημαρχείο, Πλ. Νικηφόρου Μανδηλαρά, Κασταμονής), μέσω της Μαρίνου Αντύπα και των κάθετων σε αυτή οδών (Φιλοθέης, Νικ. Καζαντζάκη). 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 προαστείου.

Σήμερα οι ως άνω περιγραφόμενες διερχόμενες κινήσεις επιβαρύνουν τις οδούς του κέντρου της πόλης και συγκεντρώνονται στη συμβολή των οδών Ανατολής και Μαρίνου Αντύπα. **Με την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση (Σχήμα 2), δημιουργείται μία Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου, ανάντη και κατάντη των γραμμών του μετρό, η οποία περιλαμβάνει πεζοδρομημένα τμήματα και οδούς ήπιας κυκλοφορίας.** Η χωροθέτηση των πεζοδρομημένων τμημάτων και η φορά κίνησης των οδών ήπιας κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ύπαρξη της σήραγγας, 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.

Σχήμα 2 Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας – Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΙΕΡΑΡΧΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

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

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΟΔΟΣ

- Προτεινόμενη οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Πλακοστρωμένη οδός - οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Αδιάσπαστη οδός

ΦΩΤΙΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ

- Φωτίνος σηματοδότης
- Φωτίνος σηματοδότης πεζών
- Προτεινόμενος κυκλικός κόμβος
- Προτεινόμενος mini κυκλικός κόμβος
- Καταργούμενος φωτίνος σηματοδότης
- Προτεινόμενος φωτίνος σηματοδότης
- Προτεινόμενος φωτίνος σηματοδότης πεζών

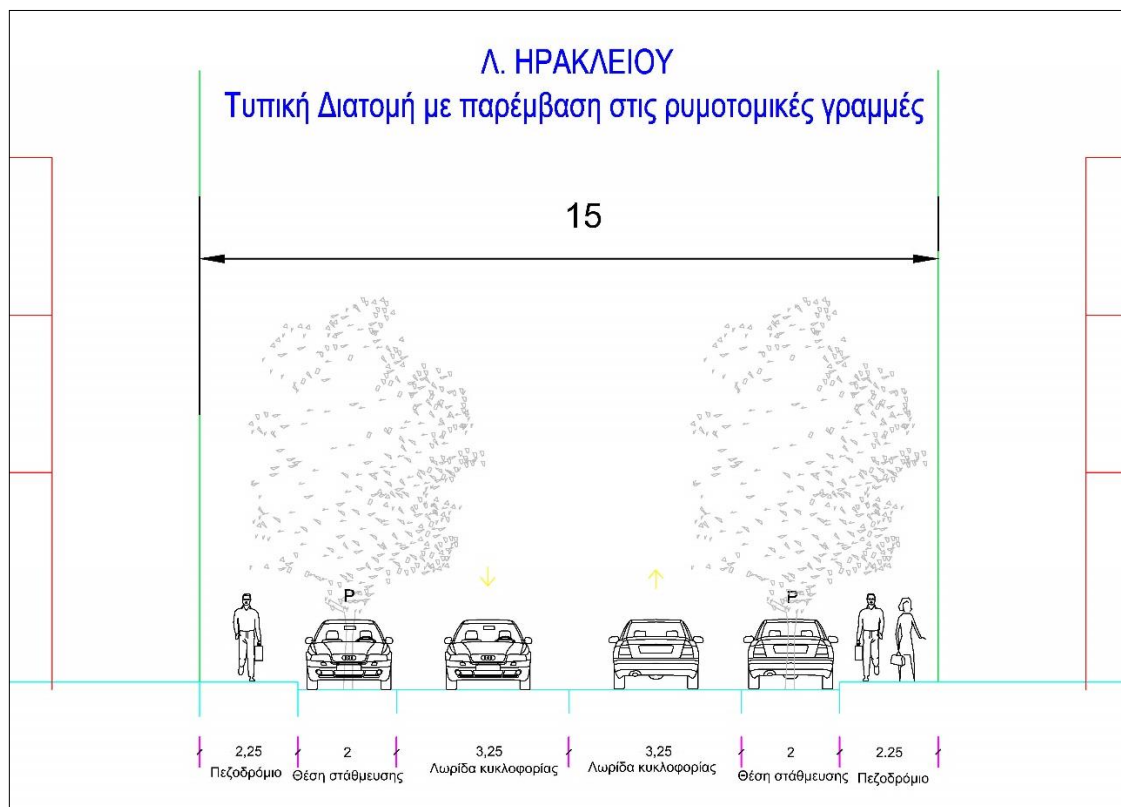
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

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

❖ Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στις οδούς που απαρτίζουν το κύριο οδικό δίκτυο της περιοχής είναι:

- Η αναβάθμιση της **Λ. Ηρακλείου**. Υπάρχει πρόταση για ανάπλαση-αναδιαμόρφωση της Λ. Ηρακλείου, με αύξηση του πλάτους της σε 15μ. (μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών), προκειμένου να δημιουργηθούν λειτουργικά πεζοδρόμια και θέσεις στάθμευσης. Στο **Σχήμα 3** παρατίθεται πρόταση διαμόρφωσης της τυπικής της διατομής.

Σχήμα 3 Προτεινόμενη τυπική διατομή Λ. Ηρακλείου (διατομή γ2Ρπ ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)



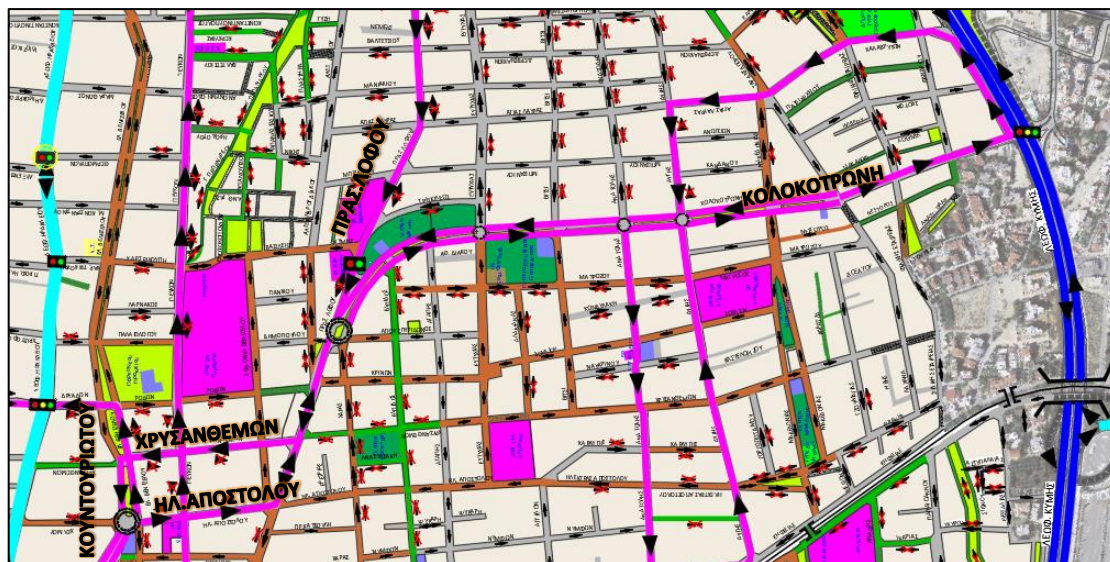
- Η σύνδεση της **Μελίνας Μερκούρη** με τη **Μαρίνου Αντύπα** (Σχήμα 4), με τη δημιουργία ενός νέου οδικού συνδέσμου, μίας λωρίδας κυκλοφορίας, με φορά προς τη Λ. Κύμης.

Σχήμα 4 Σύνδεση Μελίνας Μερκούρη – Μαρίνου Αντύπα



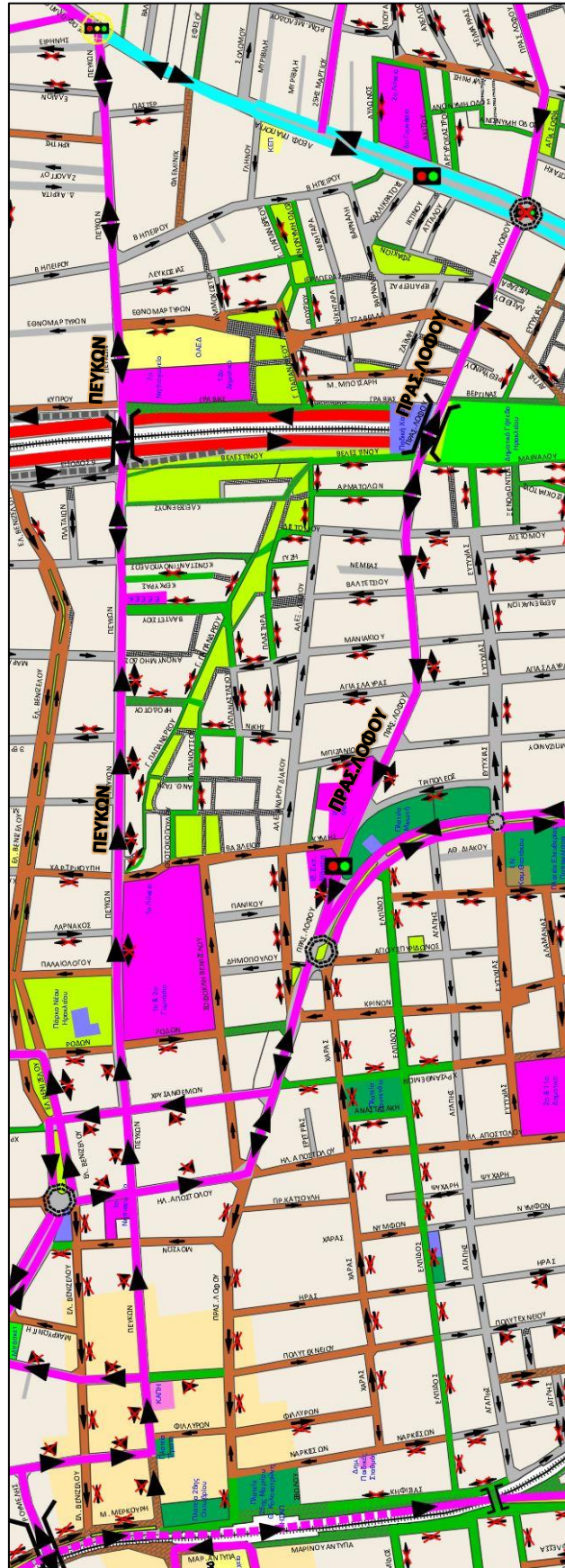
- Οργανώνεται ένας **συλλεκτήριος άξονας στη βόρεια πλευρά του κεντρικού πυρήνα (Σχήμα 5)**, ο οποίος αποτελείται από τμήματα των οδών: Κουντουριώτου – Ηλέκτρας Αποστόλου / Χρυσανθέμων – Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη / Αυγής & Καλαβρύτων (οι οδοί Αυγής & Καλαβρύτων υποκαθιστούν το ρεύμα εισόδου από Κύμης, μέχρι τη διάνοιξη της οδού Κολοκοτρώνη σε όλο το προβλεπόμενο πλάτος της).

Σχήμα 5 Συλλεκτήριος άξονας στη βόρεια πλευρά του κεντρικού πυρήνα



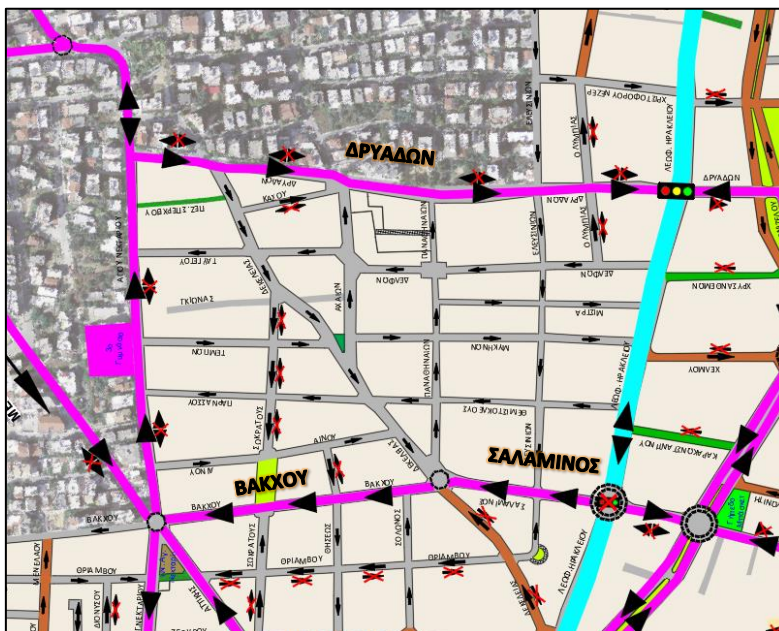
- Δημιουργείται ένα ζεύγος συζυγών μονοδρόμων στην κατεύθυνση **Βορράς – Νότος (Σχήμα 6)**, αποτελούμενο από τις οδούς Πεύκων και Πρασίνου Λόφου:
 - Η οδός **Πεύκων** θα εξυπηρετεί τις κινήσεις από Νότο προς Βορρά. Αντιδρομείται από την Μ. Μερκούρη έως την οδό Ρόδων και εν συνεχεία μονοδρομείται, με φορά προς την Αττική οδό, έως την οδό Κωνσταντινουπόλεως. Στο υπόλοιπο τμήμα της μέχρι τη Λ. Πλαπούτα παραμένει διπλή.
 - Η οδός **Πρασίνου Λόφου** θα εξυπηρετεί τις κινήσεις από Βορρά προς Νότο. Το τμήμα της από Μ. Μερκούρη έως την οδό Ναρκίσσων πεζοδρομείται και ενοποιείται με την υφιστάμενη πλατεία. Στη συνέχεια μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας έως τη συμβολή με την Ηλέκτρας Αποστόλου, με κατεύθυνση προς τις γραμμές του ΗΣΑΠ, εκτός από το τμήμα μεταξύ των οδών Ναρκίσσων και Φιλλύρων, που θα παραμείνει με τη σημερινή φορά, ώστε να εξυπηρετεί τη προσέγγιση στην πλατεία και το σταθμό, των TAXI και των ΙΧ. Από την Ηλέκτρας Αποστόλου μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Κολοκοτρώνη παραμένει διπλής κατεύθυνσης, ενώ στη συνέχεια μονοδρομείται (με φορά προς τις γραμμές) έως την οδό Διστόμου. Μετά την οδό Διστόμου, έως την Πλαπούτα, παραμένει ως διπλής κατεύθυνσης.

Σχήμα 6 Ζεύγος συζυγών μονοδρόμων (Πεύκων & Πρασίνου Λόφου) στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος



- Στην περιοχή Καναπίτσα – Τρία αστέρια, προτείνεται η **μονοδρόμηση της οδού Δρυάδων**, από Αγίου Νεκταρίου έως τη συμβολή με τη Λ. Ηρακλείου, με φορά προς τη Λ. Ηρακλείου. Συζυγή μονόδρομο στην αντίθετη φορά θα αποτελεί το ζεύγος Σαλαμίνας – Βάχχου (**Σχήμα 7**).

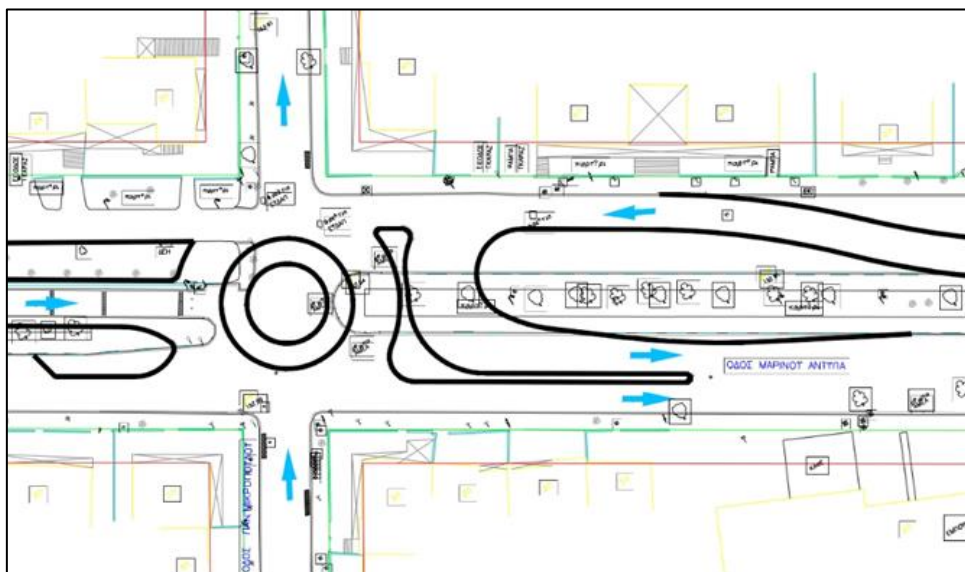
Σχήμα 7 Μονοδρόμηση της οδού Δρυάδων



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

- ❖ Για τη λειτουργική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και προκειμένου να αντιμετωπισθούν θέματα διοχετευτικής διαρρύθμισης και οδικής ασφάλειας, προτείνονται εκτεταμένες παρεμβάσεις σε διασταυρώσεις του βασικού δικτύου. Συγκεκριμένα, προτείνεται:
 - ▶ Η κατασκευή **κυκλικών κόμβων (Σχήματα 8 και 9)** σε διασταυρώσεις του κύριου οδικού δικτύου, ώστε να καθορίζεται σαφώς η προτεραιότητα και να διευθετούνται οι κινήσεις των οχημάτων με ασφάλεια:
 - **Μελίνας Μερκούρη – Κουντουριώτου.** Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα εκτεταμένο κόμβο προτεραιότητας, με 8 σκέλη, τα οποία διαχωρίζονται με νησίδες πρασίνου και στον οποίο επιτρέπονται και οι αναστροφές. Το πλήθος των διεξαγόμενων κινήσεων σε συνδυασμό και με τις παράνομες σταθμεύσεις, είναι η αιτία που, σύμφωνα με τα στοιχεία της τροχαίας, γίνονται συχνά ατυχήματα.
 - **Μ. Αντύπα – Π. Μικρόπουλου & Μ. Αντύπα – Δημ. Μητρόπουλου.** Η δημιουργία των δύο αυτών κυκλικών κόμβων, σε απόσταση 250 περίπου μέτρων, σε συνδυασμό με την κατάργηση του υφιστάμενου ανοίγματος στη μεσαία νησίδα, στο ύψος της οδού Ανατολής, έχει ως στόχο την υποκατάσταση των αριστερών στροφών, προς/από τη γέφυρα της οδού Ανατολής και προς την οδό Φιλοθέης. Για την βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης του κυκλικού κόμβου που προβλέπεται στη μελέτη της υπογειοποίησης της Μ. Μερκούρη, προτείνεται η διοχετευτική διαρρύθμιση που παρουσιάζεται στο **Σχήμα 10** που ακολουθεί.
 - **Λ. Ηρακλείου - Πολυτεχνείου – Σαλαμίνας,** με κατάργηση του υφιστάμενου φωτεινού σηματοδότη.
 - **Κουντουριώτου - Νεότητας,**
 - **Κουντουριώτου - Πολυτεχνείου**
 - **Κουντουριώτου - Ηλέκτρας Αποστόλου.**
 - **Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη.**
 - **Λ. Πλαπούτα – Πρασίνου Λόφου,** με κατάργηση του υφιστάμενου φωτεινού σηματοδότη.
 - **Αγ. Γεωργίου – Απ. Παύλου – Καραγιάννη – Κωστή Παλαμά – Αγ. Λουκά.** Πρόκειται για κόμβο δυτικά του Κοιμητηρίου, στον οποίο συμβάλλουν 5 οδοί.

Σχήμα 10 Προτεινόμενη διαμόρφωση για τη βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης του κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Μ. Αντύπα - Π. Μικρόπουλου

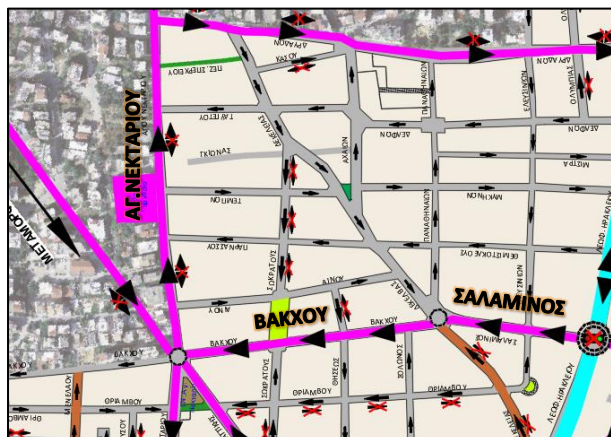


- Η δημιουργία **μικρών κυκλικών κόμβων** (κομβίδια κυκλικής κίνησης/Mini Roundabouts) στις εξής διασταυρώσεις (**Σχήματα 11 & 12**):

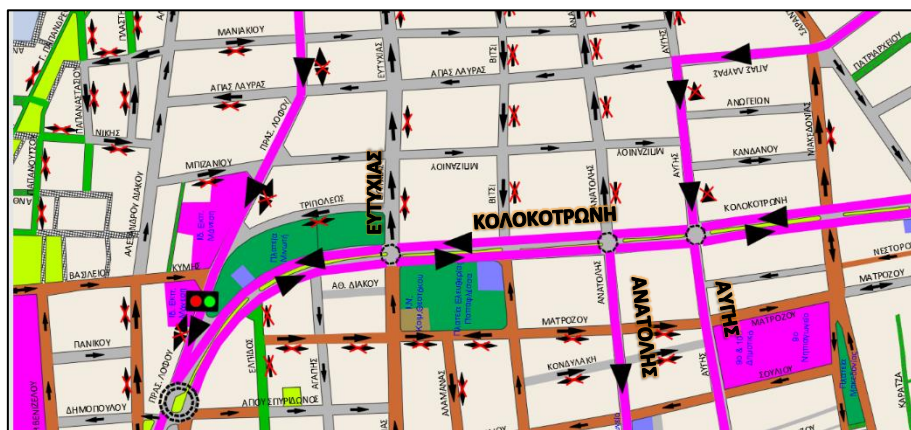
- **Αγ. Νεκταρίου, Βάχχου και Αττικής**
- **Δεκελείας, Σαλαμίνας και Βάχχου**
- **Κολοκοτρώνη και Ευτυχίας**
- **Κολοκοτρώνη και Ανατολής**
- **Κολοκοτρώνη και Αυγής**

Αυτή η κατηγορία κόμβου, εφαρμόζεται σε περιπτώσεις σημαντικών περιορισμών χώρου, όπου δεν είναι δυνατή η κατασκευή του τυπικού κυκλικού κόμβου, με στόχο τον σαφή καθορισμό των προτεραιοτήτων και την απλοποίηση των κινήσεων. Έχει ως βασικό χαρακτηριστικό την εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα, που επιτρέπει την εξυπηρέτηση φορτηγών οχημάτων, ενδεχομένως με διέλευση πάνω από αυτήν.

Σχήμα 11 Πρόταση διαμόρφωσης mini roundabouts στην περιοχή της Καναπίτσας

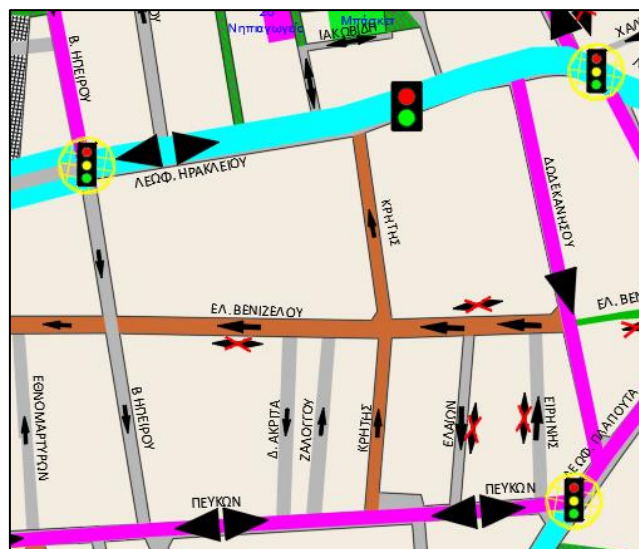


Σχήμα 12 Πρόταση διαμόρφωσης mini roundabouts επί της οδού Κολοκοτρώνη



- Η εγκατάσταση **φωτεινής σηματοδότησης**, με στόχο την ασφαλέστερη διεξαγωγή των κινήσεων, στους κόμβους (Σχήμα 13):
 - Λ. Ηρακλείου και Β. Ηπείρου
 - Λ. Ηρακλείου και Πίνδου
 - Λ. Πλαπούτα και Πεύκων
 - Λ. Αμαρουσίου - 25^{ης} Μαρτίου - Ελληνικής Παιδείας

Σχήμα 13 Νέα φωτεινή σηματοδότηση των κόμβων Λ. Ηρακλείου – Β. Ηπείρου, Λ. Ηρακλείου – Πίνδου και Λ. Πλαπούτα – Πεύκων



Οι ως άνω αναφερόμενες παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο που περιλαμβάνουν τη δημιουργία κυκλικών κόμβων, mini roundabouts, την τοποθέτηση σηματοδοτών, το κλείσιμο ανοιγμάτων στις νησίδες για την αποτροπή κάθετων διασχίσεων και αναστροφών, η απαγόρευση αριστερών στροφών από δευτερεύουσες οδούς προς βασικές οδούς, σε συνδυασμό με την απαγόρευση των παράνομων σταθμεύσεων, θα επιφέρουν σαφή βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας και της στάθμης εξυπηρέτησης των οδικών συνδέσμων και κόμβων.

Πέραν του συλλεκτήριου δικτύου, για τη βελτιστοποίηση του επιπέδου εξυπηρέτησης του τοπικού δικτύου και την αποτροπή διαμπερών κινήσεων μέσα από τις γειτονιές,

προτείνεται μία σειρά παρεμβάσεων στις τοπικές οδούς, μέσω πεζοδρομήσεων, μετατροπών σε ήπιας κυκλοφορίας, μονοδρομήσεων και αντιδρομήσεων.

2.2.2. Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας

Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί η **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. Το έργο εξαγγέλθηκε πρόσφατα και αναμένεται να δρομολογηθεί σύντομα μαζί με τις υπόλοιπες επεκτάσεις της Αττικής Οδού.

Μία άλλη προτεινόμενη σημαντική παρέμβαση, όπως φαίνεται στο **Σχήμα 14**, είναι η **διάνοιξη της οδού Κολοκοτρώνη**, στο τμήμα της από την οδό Σαρανταπόρου έως την Λ. Κύμης, με στόχο να εξυπηρετεί τις κινήσεις εισόδου από τη Λ. Κύμης, που σήμερα ακολουθούν τη διαδρομή μέσω των τοπικών οδών Καλαβρύτων-Αγίας Λαύρας-Αυγής. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα δημιουργίας ράμπας εισόδου (δεξιάς στροφής) από την Κολοκοτρώνη στην Λ. Κύμης, με κατεύθυνση προς νότο, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης του υφιστάμενου κόμβου.

Σχήμα 14 Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας – Διάνοιξη – αμφιδρόμηση οδού Κολοκοτρώνη



2.2.3. Μακροπρόθεσμος ορίζοντας

Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, προτείνονται τα εξής:

- **Επέκταση της υπογειοποίησης της οδού Μελίνας Μερκούρη** και κάτω από τη Μαρίνου Αντύπα έως τη συμβολή με την οδό Ανατολής, από όπου και θα αρχίσει να αναδύεται.

- **Δημιουργία κλάδου σύνδεσης της οδού Νερατζιωτίσσης με την Λ. Κύμης, στο ρεύμα προς Νότο.**

2.3. Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλατών

Ένας από τους βασικούς άξονες του ΣΒΑΚ είναι η προώθηση των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο, μέσω ασφαλών και ελκυστικών διαδρομών.

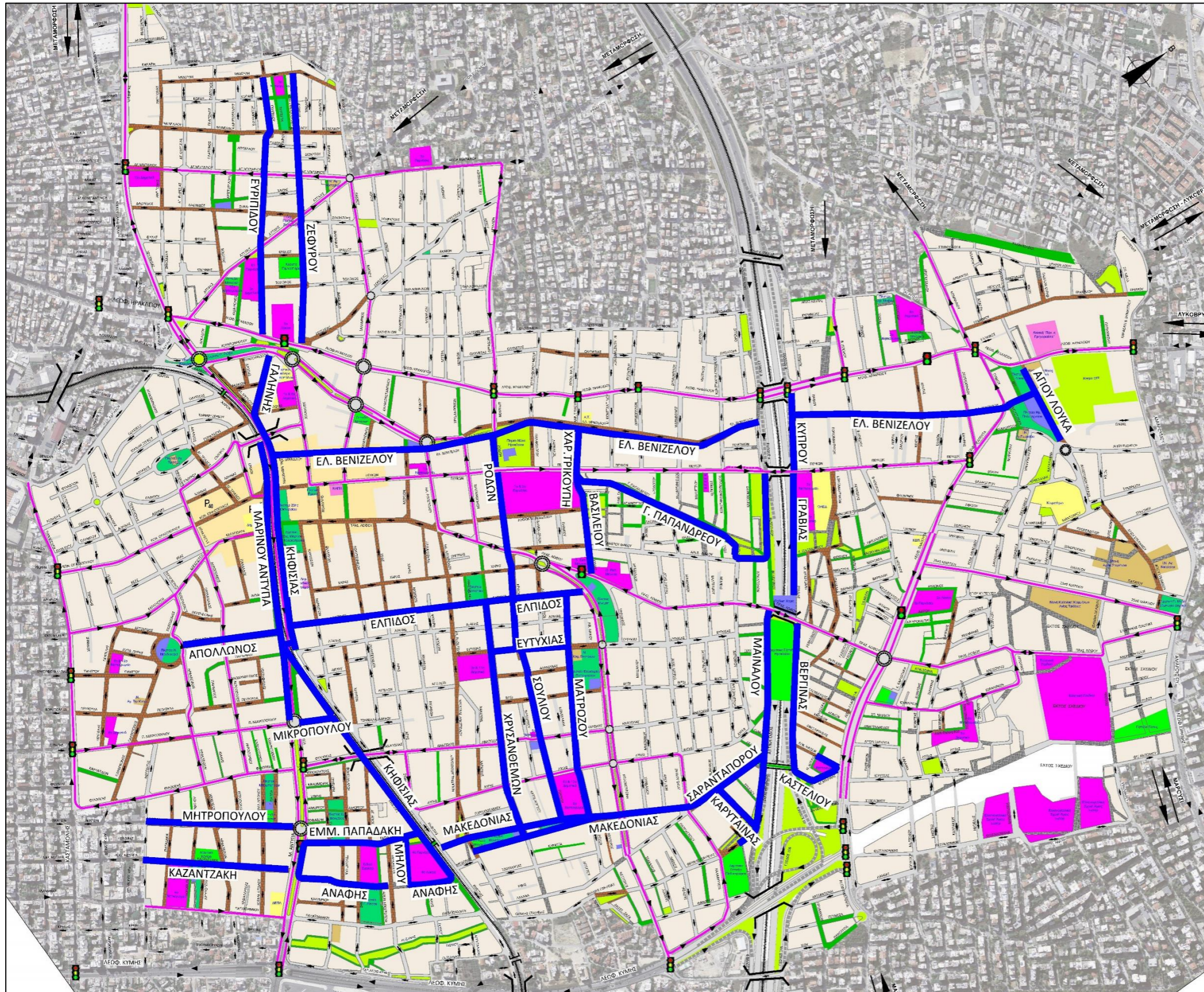
Στο **Σχήμα 15** παρουσιάζονται οι βασικοί άξονες ροής πεζών και ποδηλατών, όπως προκύπτουν μέσα από ένα πλέγμα προτεινόμενων πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Οι εν λόγω άξονες συνδέουν γειτονιές και κοινόχρηστους χώρους με τον Σταθμό ΗΣΑΠ και τον κεντρικό πυρήνα του Δήμου, ο οποίος μετατρέπεται σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

Οι βασικότερες προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:

- **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.
- **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^{ης} Μαρτίου και 28^{ης} Οκτωβρίου και μέσω του τμήματος ήπιας κυκλοφορίας της Μερίνας 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.
- **Δημιουργία ενός άξονα,** μήκους περίπου 2 χλμ, **στην κατεύθυνση Βορράς – 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 Βορράς – 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.

- **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 πέριξ 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.
- 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. Επιπρόσθετα, επί της Λ. Ηρακλείου, στο ύψος της οδού Θερμοπυλών, προτείνεται η εγκατάσταση φωτεινού σηματοδότη πεζών προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι αυξημένες ροές πεζών και να διαμορφωθούν συνθήκες ασφάλειας με αποδεκτές αποστάσεις βαδίσματος.
- Στα σημεία σύνδεσης των διαφόρων υποπεριοχών του Ηρακλείου μέσω των γεφυρών, προτείνεται να διερευνηθεί η δυνατότητα εγκατάστασης ανελκυστήρων με πρόβλεψη μεταφοράς και ποδηλάτων.

Σχήμα 15 Προτεινόμενοι κύριοι άξονες ροής πεζών και ποδηλατών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Πεζόδρομος
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Βασικός άξονας ροής πεζών & ποδηλατών διαμέσου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Ροές πεζών στο βασικό οδικό δίκτυο - Αναμόρφωση πεζοδρομίων
- Αδιάνοικτη οδός
- Φωτεινός σηματοδότης
- Φωτεινός σηματοδότης πεζών
- Κυκλικός κόμβος
- Μίπι κυκλικός κόμβος

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

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

2.4. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Ένα από τα **βασικά αιτήματα των πολιτών**, όπως τέθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης, είναι η **διευκόλυνση της πρόσβασης στα μέσα σταθερής τροχιάς με Λεωφορείο**. Προτείνεται η **ριζική αναδιάρθρωση** των υφιστάμενων γραμμών της **Δημοτικής Συγκοινωνίας**, προκειμένου να ικανοποιηθεί αυτή η απαίτηση. Οι νέες Γραμμές, συνεχίζουν να λειτουργούν κυκλικά με Αφετηρία/Τέρμα την Πλατεία Καραϊσκάκη και ακολουθούν τις εξής διαδρομές:

- **Γραμμή 1:** Κάλβου – Μ. Μερκούρη – Πεύκων – Πολυτεχνείου – Κουντουριώτου – Μ. Μερκούρη – Αττικής - Αγ. Νεκταρίου – Δρυάδων – Λεωφ. Ηρακλείου – Αγίου Λουκά – Αποστόλου Παύλου – Μάντζαρου – Σικελιανού – Βαλαωρίτου – Λεωφ. Πλαπούτα – Πρασ. Λόφου – Μανιάκου – Αυγής – Κολοκοτρώνη – Ανατολής – Ηλ. Αποστόλου – Πρασ. Λόφου – Φιλύρων – Πεύκων – Πολυτεχνείου – Κουντουριώτου – Κάλβου
- **Γραμμή 2:** Κάλβου – Μ. Μερκούρη – Πεύκων – Ηλ. Αποστόλου – Πρασ. Λόφου – Κολοκοτρώνη – Λεωφ. Κύμης – Λεωφ. Πλαπούτα – 25^{ης} Μαρτίου – Καρκαβίτσα – Μαντζάρου – Σικελιανού – Βαλαωρίτου – Πεύκων – Κωνσταντινουπόλεως – Ελ. Βενιζέλου – Ηλ. Αποστόλου – Πρασ. Λόφου – Πολυτεχνείου – Χαράς – Νυμφών – Ανατολής – Φιλοθέης – Μ. Αντύπα – Καζαντάκη – Ναυ. Νοταρά – Κασταμονής – Παναγούλη – Καραγιώργη – Μ. Αντύπα – Ερμού – Ρούμελης – Νεότητος – Πεύκων – Πολυτεχνείου – Κουντουριώτου – Κάλβου

Όπως φαίνεται στο **Σχήμα 16**, οι δύο Γραμμές της Δημοτικής Συγκοινωνίας, έχουν ανασχεδιαστεί πλήρως και έχουν προσαρμοστεί στις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, καλύπτοντας σχεδόν ολόκληρη την επικράτεια του Δήμου. Οι δύο γραμμές θα ακολουθούν παραπλήσιου μήκους διαδρομές (περίπου 10 χλμ) και θα εξυπηρετούν τις μετακινήσεις όλων των συνοικιών από και προς τον Σταθμό του ΗΣΑΠ και του Προαστιακού, αλλά και την διεπαφή μεταξύ τους. Πέραν της αναδιάρθρωσης των διαδρομών, προτείνεται και η εκτέλεση περισσότερων δρομολογίων και στις 2 γραμμές, σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, καθώς και η ένταξη της δημοτικής συγκοινωνίας στο σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΑ, με στόχο την δυνατότητα ενημέρωσης, σε πραγματικό χρόνο, της θέσης του λεωφορείου και της ώρας που προβλέπεται να περάσει από κάθε στάση.

Αντίστοιχα, στο **Σχήμα 17**, παρουσιάζονται οι Γραμμές του ΟΑΣΑ, όπως αυτές προτείνεται να ανασχεδιαστούν βάσει των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι Γραμμές Α8, 541 και 602 δεν επηρεάζονται από τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Η Γραμμή 500, δεδομένης της εγκατάστασης φωτεινού σηματοδότη στην διασταύρωση της Πίνδου με τη Λ. Ηρακλείου, προτείνεται να διέρχεται πλέον από την οδό Πίνδου αντί της οδού Κρήτης. Οι μεγαλύτερες αλλαγές επέρχονται στις Γραμμές 640 και 642 που εξυπηρετούν τον πυρήνα του Ηρακλείου. Αναλυτικά, οι Γραμμές αυτές θα ακολουθούν πλέον τις εξής διαδρομές:

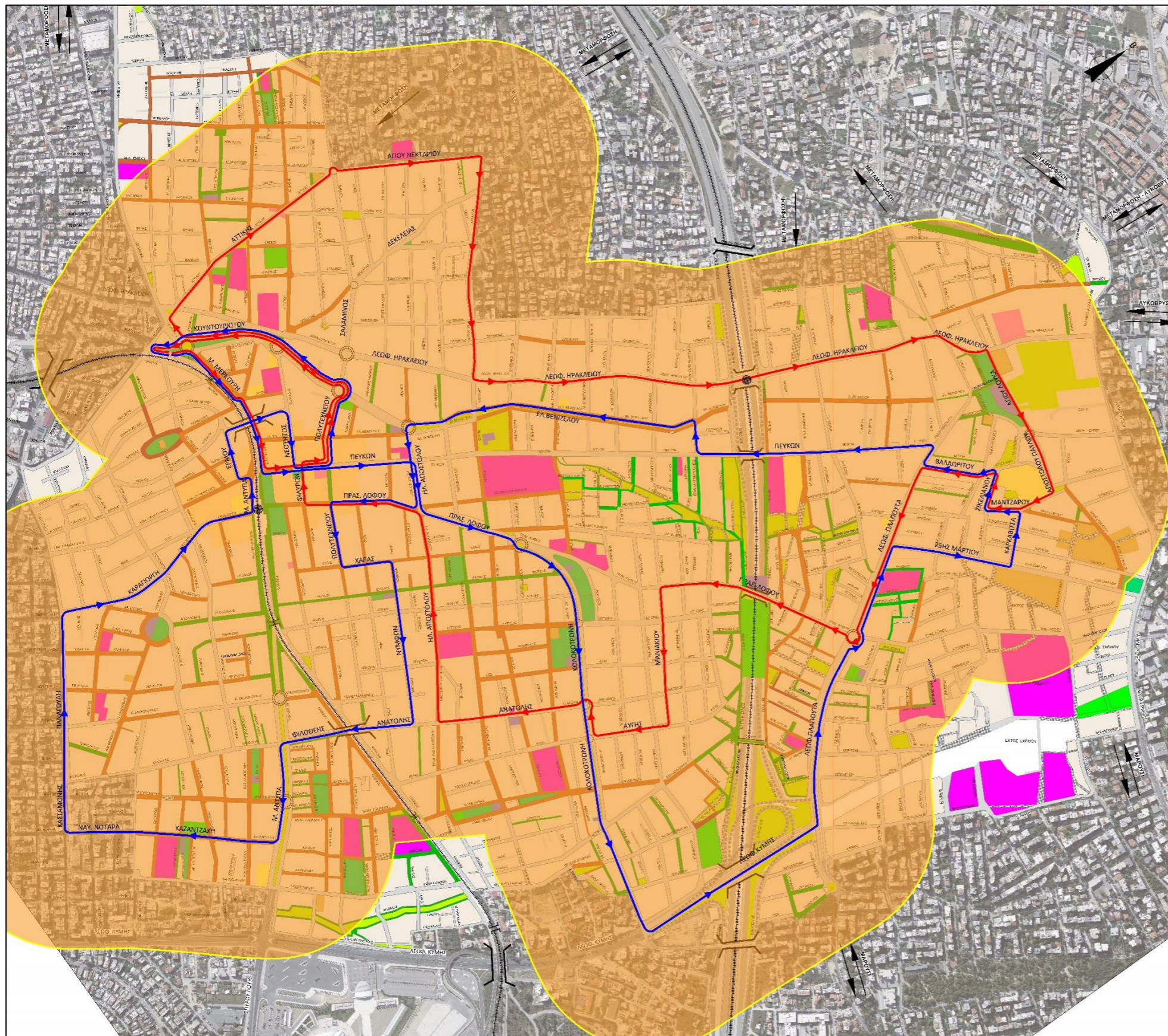
- **Γραμμή 640 Τοπική Ηρακλείου (κυκλική):** Μ. Μερκούρη – Πεύκων – Ηλ. Αποστόλου – Πρασ. Λόφου – Πολυτεχνείου – Αγάπης – Κηφισίας – Αυγής –

Κολοκοτρώνη – Ανατολής – Αγίας Λαύρας – Πρασ. Λόφου – Λ. Πλαπούτα – Πίνδου – Λ. Ηρακλείου – Σαλαμίνος – Βάκχου – Αγ. Νεκταρίου – Ιφιγενείας – Μ. Μερκούρη

- **Γραμμή 642 Ηράκλειο - Αγ.Νεκτάριος-Πεύκη-Αγ. Νεκτάριος-Ηράκλειο (κυκλική)**: Κάλβου – Μ. Μερκούρη – Αττικής – Αγ. Νεκταρίου – Δρυάδων – Λ. Ηρακλείου – Μαραθώνος – Πευκών – Λ. Πλαπούτα – Πρασ. Λόφου – Μπιζανίου – Αυγής – Κολοκοτρώνη – Ανατολής – Ηλ. Αποστόλου – Πρασ. Λόφου – Χρυσανθέμων – Κουντουριώτου – Κάλβου

Τέλος, με την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, θα πρέπει να προσαρμοστεί και η Γραμμή της Δημοτικής Συγκοινωνίας της Μεταμόρφωσης, στο τμήμα της που διέρχεται από το Ηράκλειο Αττικής.

Σχήμα 16 Αναδιάρθρωση Δημοτικής Συγκοινωνίας



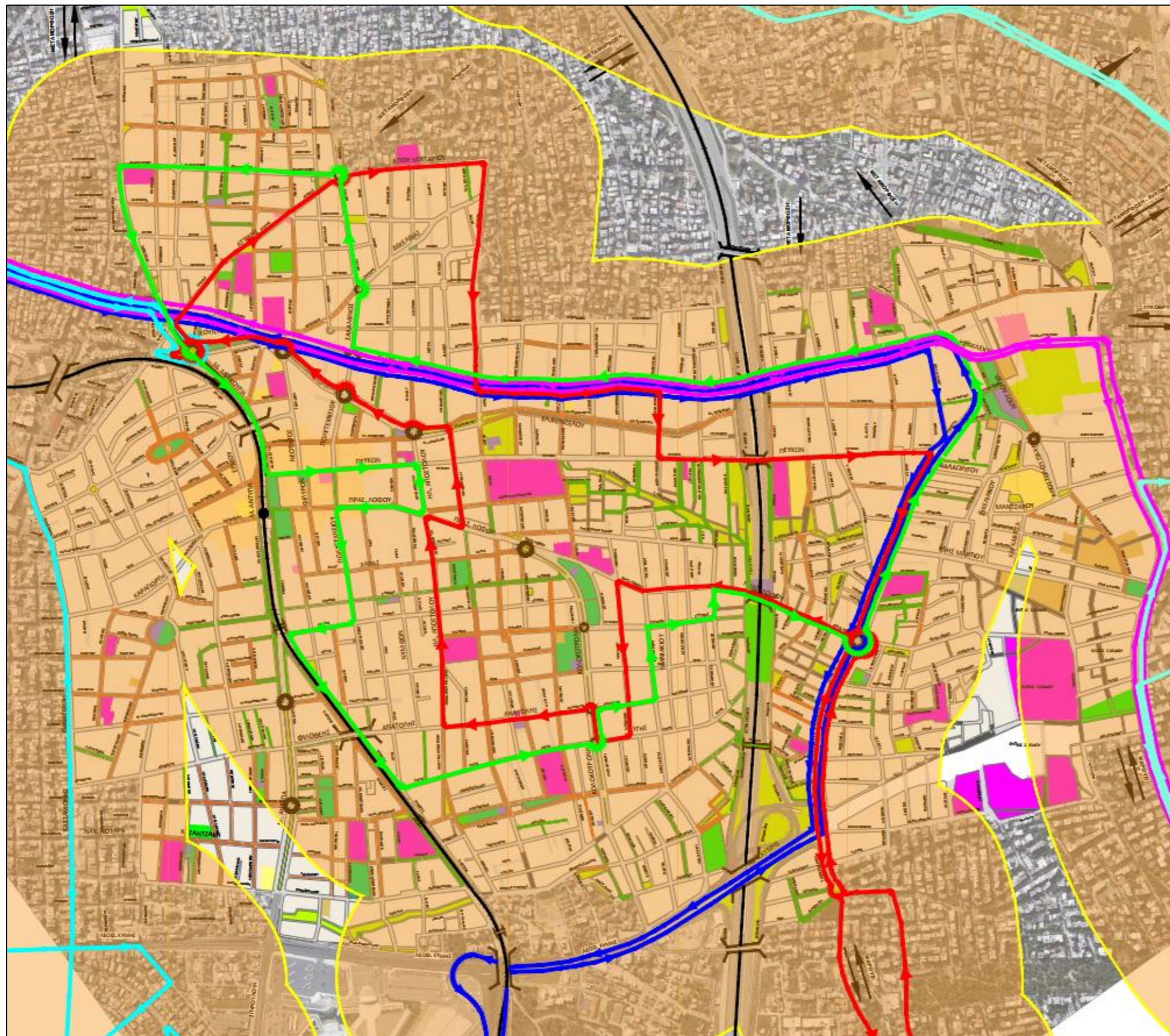
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 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
- Πλακοστρωμένη οδός
- οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Αδιάνοικτη οδός
- Κυκλικός κόμβος
- Μικροί κυκλικός κόμβος

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

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

Σχήμα 17 Αναδιάρθρωση Διαδρομών ΟΑΣΑ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 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)
- Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 300μ.) γύρω από
στάσεις δημοτικών λεωφορειακών γραμμών
- ΗΣΑΠ & Προαστιακός Σιδηρόδρομος
- Σταθμός Μέσου Σταθερής Τροχιάς
- Πλακοστρωμένη οδός
οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Αδιάνοικτη οδός
- Κυκλικός κόμβος
- Μικτός κυκλικός κόμβος

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

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

2.5. Στάθμευση

Η οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου (**Σχήμα 18**) περιλαμβάνει τη δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης:

- θέσεων αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων, ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα στάθμευσης τους πλησίον των κατοικιών τους.
- με πληρωμή και μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης, για την εξυπηρέτηση των σταθμεύσεων επισκεπτών και εργαζομένων,

Οι θέσεις με πληρωμή θα εξυπηρετούν κυρίως επισκέπτες του κεντρικού πυρήνα (εμπορικών καταστημάτων και υπηρεσιών) και σταθμεύσεις εργαζομένων στην περιοχή. Σύμφωνα και με τα αποτελέσματα της Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης που πραγματοποιήθηκε και αναλύθηκε στην Α' Φάση, η μέση διάρκεια των σταθμεύσεων είναι της τάξης των 3 ωρών. Επομένως, **επιλέγεται οι προτεινόμενες θέσεις με πληρωμή στην κεντρική περιοχή να επιτρέπουν μόνο βραχυχρόνιες σταθμεύσεις με χρονικό περιορισμό τις 3 ώρες**. Για τις πιο απομακρυσμένες θέσεις του συστήματος προτείνεται επιτρεπόμενη μακροχρόνια στάθμευση (μέχρι 24 ώρες) καθώς στην πλειονότητα τους θα εξυπηρετούν εργαζόμενους στην περιοχή.

Το προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης θα περιλαμβάνει:

- **550 περίπου θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων**
- **360 περίπου θέσεις με πληρωμή**

Συγκεκριμένα:

Συγκεκριμένα:

- **Θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων** προτείνεται να διαμορφωθούν στις τοπικές οδούς (στη μεγάλη τους πλειοψηφία ήπιας κυκλοφορίας): Αθηνάς, Αγ. Τριάδος, Παλλάδος, Θέμιδος, Πολυτεχνείου, Φιλλύρων, Ναρκίσσων, Ήρας, Αγάπης, Χαράς, Γαλήνης, Ακακιών, Δροσιάς, Σοφίας, Πρασίνου Λόφου, Μ. Μερκούρη και Ελ. Βενιζέλου. Επιπρόσθετα και σε τμήματα των οδών Νεότητας, Κουντουριώτου, Ερμού, Ακροπόλεως και Ηρακλέους. Συνολικά **χωροθετούνται 550 θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων**.
- **Θέσεις με πληρωμή βραχείας διάρκειας** προτείνεται να διαμορφωθούν στις δύο πλευρές της διαχωριστικής νησίδας της **οδού Κουντουριώτου** (από Μ. Μερκούρη έως Πολυτεχνείου), στην πλευρά της ανόδου της **οδού Κουντουριώτου** (από Μ. Μερκούρη έως Παλλήνης), στη δεξιά πλευρά της **οδού Πολυτεχνείου** (από Πεύκων έως Κουντουριώτου), στην αριστερή πλευρά της **οδού Νεότητας** (από Ρούμελης μέχρι Πεύκων) και στη δεξιά πλευρά της **οδού Νεότητας** (από Ελ. Βενιζέλου έως Ρούμελης), στο τμήμα της **οδού Πρασίνου Λόφου** (από Ναρκίσσων έως Φιλλύρων), το τμήμα της **οδού Ναρκίσσων** (από Σβώλου μέχρι την πιάτσα ταξί), στη δεξιά πλευρά της οδού Φιλλύρων (από Πρασίνου Λόφου έως Χαράς), τις δύο πλευρές της οδού

Κέας- Στ.Καραγιώργη (από Ηρακλέους έως Παλλάδος), στην αριστερή πλευρά της οδού Ωραιοπούλου (από Μ. Αντύπα έως Ηρακλέους) και στην αριστερή πλευρά της οδού Ερμού (από Ωραιοπούλου έως Αθηνάς). Συνολικά χωροθετούνται **245 θέσεις στάθμευσης με πληρωμή βραχείας διάρκειας**.

- **Θέσεις με πληρωμή μακράς διάρκειας** προτείνεται να διαμορφωθούν κατά μήκος της οδού **Μ. Αντύπα** στο τμήμα της από Π. Μικρόπουλου έως Παπαϊωάννου. Ο αριθμός των **προτεινόμενων θέσεων μακράς διάρκειας ανέρχεται σε 115**.

Επισημαίνεται ότι η υλοποίηση των προτεινόμενων πεζοδρόμων, θα επιφέρει μείωση περίπου 150 θέσεων στάθμευσης στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, ενώ με βάση τις απογραφές, το υφιστάμενο έλλειμμα στην ίδια περιοχή εκτιμάται σε περίπου 200 θέσεις. Οι καταργούμενες θέσεις στους πεζόδρομους αναπληρώνονται από νομιμοποιούμενες θέσεις σε πλευρές οδών που μονοδρομούνται, και θα διαθέτουν το απαιτούμενο πλάτος για χωροθέτηση νόμιμων θέσεων. Επιπρόσθετα, θα αυξηθεί σημαντικά ο όγκος των εξυπηρετούμενων σταθμεύσεων με την εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, καθώς οι χρονικοί περιορισμοί και η επιβολή τελών, θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της εναλλαγής στις θέσεις στάθμευσης.

Σύμφωνα με τη μεταμεσονύκτια καταγραφή, **οι υφιστάμενες ανάγκες για τη στάθμευση των κατοίκων της περιοχής ανέρχονται σε περίπου 700 θέσεις. Οι 550 προτεινόμενες θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων θα εξυπηρετούν το 80% περίπου των κατοίκων κατά τη διάρκεια της ημέρας. Μετά τη λήξη της λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (μετά τις 20:00 ή 21:00) θα υπάρχουν στη διάθεση των κατοίκων και οι υπόλοιπες 360 θέσεις του συστήματος.**

Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης εκτός οδού, σε οικόπεδα της κεντρικής περιοχής, θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην κάλυψη των αναγκών στάθμευσης κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών. Ο Δήμος θα πρέπει να επιδιώξει την ενοικίαση αδόμητων οικοπέδων για τη διαμόρφωση μικρών χώρων στάθμευσης που θα διατίθενται στους κατοίκους ή τους επαγγελματίες της περιοχής, απελευθερώνοντας θέσεις παρά την οδό. Προτείνεται να εξετασθεί η κατασκευή υπόγειου γραμμικού σταθμού αυτοκινήτων κάτω από την οδό Κουντουριώτου, στο τμήμα της από την οδό Μ. Μερκούρη μέχρι την οδό Γαλήνης. Ο σταθμός αυτός θα μπορούσε να φθάσει σε χωρητικότητα περίπου 500 θέσεων, σε τέσσερις υπόγειους ορόφους.

Σημαντικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης διαδραματίζει η χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων που θα διενεργούνται. Προτείνεται οι φορτοεκφορτώσεις να γίνονται εκτός των ωραρίων λειτουργίας των καταστημάτων, δηλαδή πριν το πρωινό άνοιγμα, κατά τη μεσημβρινή διακοπή (μετά το κλείσιμο των δημοσίων υπηρεσιών) και μετά το βραδινό κλείσιμο. Οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης θα αποτελέσουν αντικείμενο της απαιτούμενης μελέτης εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης.

Σε ορισμένες από τις παραπάνω προτεινόμενες θέσεις με πληρωμή θα ληφθεί μέριμνα για ηλεκτροκίνητα οχήματα καθώς, σύμφωνα με το νόμο 4710/2020-06-2 και με γνώμονα την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, όλοι οι Δήμοι είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Στην περίπτωση του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, και αναλογικά με τον πληθυσμό του, απαιτείται η ίδρυση **50**

τουλάχιστον σημείων επαναφόρτισης. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται μέρος των θέσεων του Σχεδίου Στάθμευσης, να έχουν συσκευές ταχείας φόρτισης. Συγκεκριμένα:

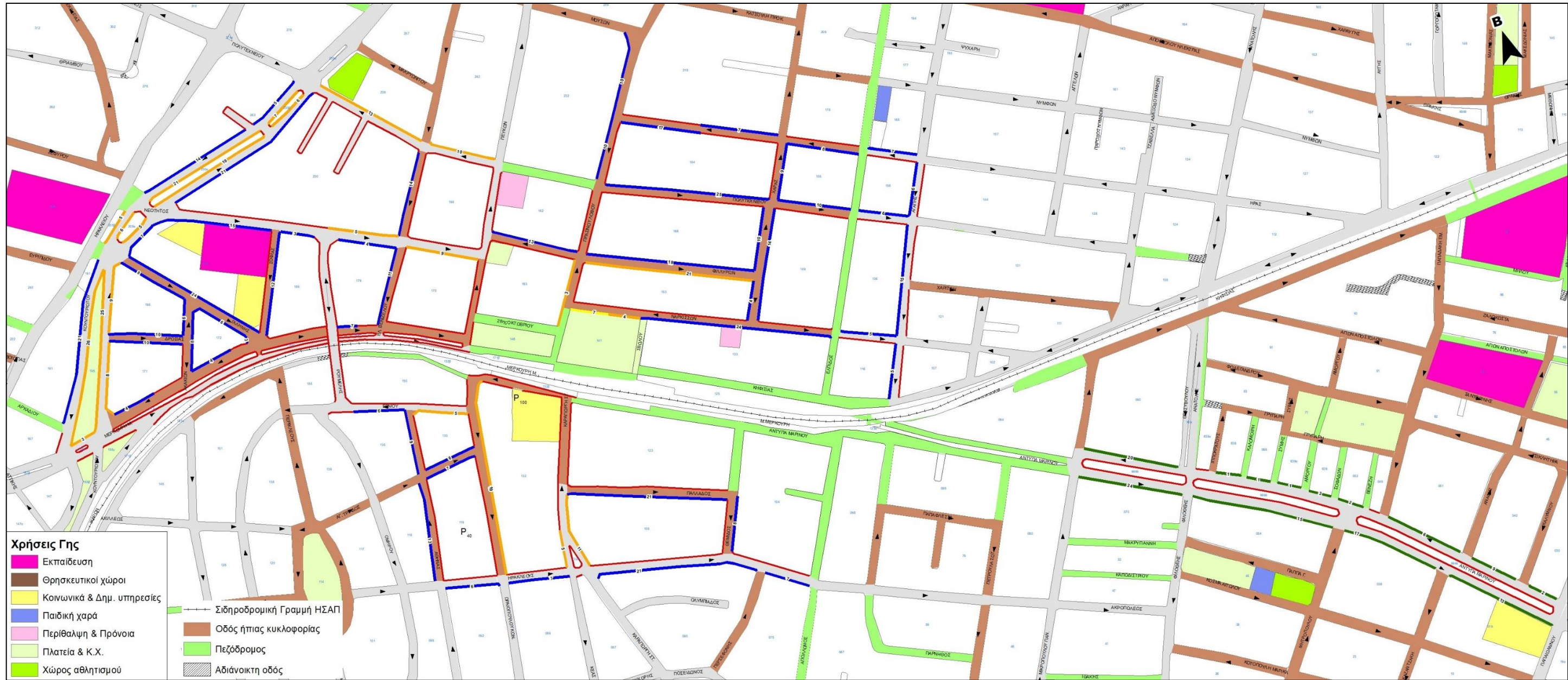
- Στην οδό **Φιλλύρων**, στο τμήμα της από την οδό Πρασίνου Λόφου έως την οδό Χαράς, η δέσμευση των **9** από τις 21 θέσεις με πληρωμή για επαναφόρτιση.
- Στην οδό **Κουντουριώτου**, στο τμήμα της από την οδό Μ. Μερκούρη έως Δροσιάς, η δέσμευση των **8** από τις 8 θέσεις με πληρωμή για επαναφόρτιση.
- Στην οδό **Κ. Ωραιόπουλου**, στο τμήμα της από την οδό Μ. Αντύπα έως την οδό Ηρακλέους, η δέσμευση των **8** από τις 19 θέσεις με πληρωμή για επαναφόρτιση.

Οι υπόλοιποι απαιτούμενοι σταθμοί φόρτισης Ι.Χ., προτείνεται να χωροθετηθούν σε καίρια σημεία σε όλη την έκταση του Δήμου.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει οι δύο υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού με βάση τη χωρητικότητά τους να οριοθετήσουν συνολικά περίπου 10 θέσεις φόρτισης οχημάτων.

Για την ακριβή χωροθέτηση όλων των προαναφερθέντων θέσεων, αλλά και των ειδικών θέσεων ηλεκτροφόρτισης (ΑμεΑ, Ταξί, κ.λπ.), θα πρέπει να εκπονηθεί Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.).

Σχήμα 18 Σχέδιο Ελεγχόμενης Στάθμευσης



- Χρήσεις Γης**
- Εκπαίδευση
 - Θρησκευτικοί χώροι
 - Κοινωνικά & Δημ. υπηρεσίες
 - Παιδική χαρά
 - Περιθαψή & Πρόνοια
 - Πλατεία & Κ.Χ.
 - Χώρος αθλητισμού

- Σιδηροδρομική Γραμμή ΗΣΑΠ
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- ▨ Αδιάνοικτη οδός

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- P₁₀₀ Χώρος Στάθμευσης εκτός οδού / Χωρητικότητα
- Απαγόρευση στάθμευσης
- Θέσεις αποκλειστικής χρήσης κατοίκων
- Θέσεις με πληρωμή - Βραχείας διάρκειας
- Θέσεις με πληρωμή - Μακράς διάρκειας
- Ειδικές θέσεις στάθμευσης
- Πεζόδρομος - Αδιάνοικτη/Σκάλες
- 5 Αριθμός προτεινόμενων θέσεων στάθμευσης

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι ο προσδιορισμός των κατάλληλων πακέτων μέτρων για να επιτευχθούν το όραμα και οι στόχοι που καθορίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο του ΣΒΑΚ. Μέχρι σήμερα, στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, συνδιαμορφώθηκε το κοινό όραμα για το Δήμο και οριστικοποιήθηκαν οι στόχοι μέσα από τους οποίους θα υλοποιηθεί το όραμα. Οι **προτεραιότητες** που τέθηκαν, σύμφωνα με τη βαθμολόγηση-ιεράρχηση των μελών της επιτροπής ΣΒΑΚ του Δήμου, παρουσιάζονται στον **Πίνακα** που ακολουθεί.

Πίνακας 1 Ιεράρχηση βάσει της σημαντικότητας από το 1 (πιο σημαντικό) έως το 10 (λιγότερο σημαντικό) των προσδοκιών που τίθενται για το Ηράκλειο Αττικής

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	
1.	Καθορισμός του κύριου οδικού δικτύου που θα πρέπει να ακολουθούν οι οδηγοί, ώστε να αποτρέπεται η διαμπερή κίνηση μέσα από τους τοπικούς δρόμους - Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας
2.	Ελκυστικό περιβάλλον και προστασία της κίνησης των πεζών μέσω της ανάπτυξης του βασικού οδικού δικτύου (διαμόρφωση πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους, διαβάσεις πεζών, υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ)
3.	Δημιουργία ήπιων συνθηκών κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου
4.	Ανακατανομή οδικού χώρου σε πεζούς, ποδηλάτες, οδηγούς στους τοπικούς δρόμους των γειτονιών (μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)
5.	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε κόμβους - Βελτίωση της διοχετευτικής διαρρύθμισης
6.	Διαχείριση της στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών (Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο κέντρο του Δήμου, δημιουργία χώρων εκτός οδού)
7.	Δημιουργία διαδρομών κίνησης ποδηλατών
8.	Διαδρομές ασφαλούς μετακίνησης μαθητών προς και γύρω από τα σχολεία
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)
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.)

Οι προτεραιότητες που τέθηκαν για την περιοχή μελέτης και οι στόχοι που ποσοτικοποιούν τα επιθυμητά αποτελέσματα του σχεδιασμού, ανταποκρίνονται στις παρακάτω **στρατηγικές σχεδιασμού**:

- Κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου - προστασία από τη διαμπερή κυκλοφορία (*Προτεραιότητα: 1*)
- Δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος και προστασία της κίνησης πεζών και ποδηλατών (*Προτεραιότητες: 2, 3, 4, 7, 8*)

- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας του βασικού οδικού δικτύου (Προτεραιότητα: 5)
- Διαχείριση στάθμευσης (Προτεραιότητα: 6)
- Ενίσχυση των Δημοσίων Συγκοινωνιών (Προτεραιότητα: 9)
- Έξυπνη πόλη & Τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον (Προτεραιότητα: 10)

Στον παρακάτω **Πίνακα** παρουσιάζονται ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης τα έργα υποδομών και τα υποστηρικτικά – συμπληρωματικά μέτρα, τα οποία επιλέχθηκαν για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ.

Πίνακας 2 Πακέτα Μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης

ΣΤΟΧΟΣ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ
<p>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ - ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΠΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (Προτεραιότητα: 1)</p>	<p><u>Βραχυπρόθεσμα:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία ενός νέου οδικού συνδέσμου, ο οποίος εκκινεί από την οδό Μελίνας Μερκούρη (στο ύψος της γέφυρας της Οδού Ρούμελης), διέρχεται με σήραγγα κάτω από την υφιστάμενη κεντρική πλατεία, στην περιοχή του σταθμού "Νέο Ηράκλειο" και συνδέεται, μέσω κυκλικού κόμβου, με την οδό Μαρίνου Αντύπα, στο ύψος της οδού Παναγιώτη Μικρόπουλου. Ο νέος αυτός άξονας θα συνδέει την οδό Ηρακλείου με τη Μαρίνου Αντύπα και τη Λεωφόρο Κύμης και θα αποτελεί τον αποδέκτη των διερχόμενων κινήσεων των οχημάτων στην κατεύθυνση Δύση – Ανατολή. • Αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση. Δημιουργείται μία ζώνη ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου, ανάντη και κατόντη των γραμμών του μετρό, η οποία περιλαμβάνει πεζοδρομημένα τμήματα και οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Εφαρμόζονται εκτεταμένες μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις, με στόχο τις συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης, ώστε να αποθαρρύνεται η διαμπερής κυκλοφορία. • Σταδιακή μετατροπή των τοπικών οδών στις γειτονιές σε ήπιας κυκλοφορίας, με ενιαία επιφάνεια για κίνηση πεζών και οχημάτων, διαμόρφωση οφιοειδών διαδρόμων κίνησης οχημάτων, πλακόστρωση με κυβόλιθο, κλπ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Δράσεις για την εξάλειψη των διαμπερών κινήσεων μέσα από τις γειτονιές. • Εκστρατεία ενημέρωσης για την αναγέννηση και την προστασία γειτονιών της πόλης.
<p>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ (Προτεραιότητες: 2, 3, 4, 7, 8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Πεζοδρόμηση των οδών Ελπίδος και Απόλλωνος. Δημιουργείται ένας άξονας μήκους 1 χλμ, όπου σε συνδυασμό με το σύμπλεγμα οδών ήπιας κυκλοφορίας, στην κατεύθυνση Ανατολή – Δύση, σχηματίζεται ένα πυκνό δίκτυο ροής πεζών και ποδηλατών στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. • Δημιουργία δύο αξόνων εκατέρωθεν των γραμμών ΗΣΑΠ, βόρεια των γραμμών, μήκους περίπου 700 μ και νότια των γραμμών, μήκους 1.5 χλμ. • Δημιουργία ενός άξονα, στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος, στη δυτική πλευρά του Δήμου μήκους περίπου 2 χλμ. Πρόκειται για την οδό Ελ. Βενιζέλου, η οποία μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας και εκκινεί από το κτήμα ΦΙΞ και τις πλατείες Αγίου Λουκά και Ηρώων Πολυτεχνείου και καταλήγει πλησίον του σταθμού, στην οδό Μ. Μερκούρη. • Δημιουργία ενός άξονα, στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος, στην ανατολική πλευρά του Δήμου μήκους περίπου 2 χλμ. Εκκινεί από τον κοινόχρηστο χώρο πλησίον της Εισόδου 10 της Αττικής οδού και μέσα από ένα πλέγμα οδών ήπιας κυκλοφορίας διέρχεται από εκπαιδευτικά ιδρύματα και πλατείες, για να καταλήξει νότια στα όρια με τη Νέα Ιωνία. • Δημιουργία δύο αξόνων εκατέρωθεν της Αττικής οδού, στην κατεύθυνση Ανατολή – Δύση, που συνδέονται με τους δύο διαμήκεις άξονες Βορρά – 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. • Ανάπλαση – διαπλάτυνση όλων των πεζοδρομίων του βασικού οδικού δικτύου της πόλης, με παράλληλη δημιουργία ασφαλών διαβάσεων πεζών και υποδομών για ΑμεΑ και ΑΜΚ. • Δημιουργία πεζοδρομίων επί της Λ. Ηρακλείου, η οποία λόγω των υφιστάμενων χρήσεων και δραστηριοτήτων υποδέχεται καθημερινά σημαντικές ροές πεζών. • Εγκατάσταση φωτεινού σηματοδότη πεζών επί της Λ. Ηρακλείου, στο ύψος της οδού Θερμοπυλών. • Διερεύνηση της δυνατότητας εγκατάστασης ανελκυστήρων με πρόβλεψη μεταφοράς και ποδηλάτων στα σημεία σύνδεσης των διαφόρων υποπεριοχών του Ηρακλείου μέσω των γεφυρών. • Δημιουργία αξόνων ήπιας κυκλοφορίας σε όλη την έκταση του Δήμου μέσω των οποίων εξυπηρετούνται οι μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο, συνδέοντας τις γειτονιές με τον κεντρικό πυρήνα. • Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων, με στόχο την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/προς το σχολείο. 	<ul style="list-style-type: none"> • Δράσεις ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων. • Προώθηση της πεζή μετακίνησης. • Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία. • Εκπαίδευση παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης. • Εφαρμογή του «λεωφορείου» πεζοπορίας. Πρόκειται για μια ομάδα παιδιών που καθοδηγούνται από ενήλικες στο δρόμο για το σχολείο, μέσω μιας συγκεκριμένης διαδρομής που είναι σύντομη, άμεση και ασφαλής. • Οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδήλατου (γνωρίζω την πόλη μου με ποδήλατο, νυχτερινή ποδηλατοδρομία, επιβράβευση των ποδηλατιστών κ.α.). • Διοργάνωση μαθημάτων ποδηλασίας, με στόχο την εκπαίδευση παιδιών και ενηλίκων για το πώς να οδηγούν ποδήλατο. • Ποδηλατοστάσια σε ζωτικά σημεία της πόλης. • εισαγωγής συστημάτων bike-sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών.

ΣΤΟΧΟΣ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ
<p>ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (Προτεραιότητα: 5)</p>	<p><u>Βραχυπρόθεσμα:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση της Λ. Ηρακλείου. Ανάπλαση-αναδιαμόρφωση της Λ. Ηρακλείου, με αύξηση του πλάτους της σε 15μ. (μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών), προκειμένου να δημιουργηθούν λειτουργικά πεζοδρόμια και θέσεις στάθμευσης. • Οργάνωση ενός συλλεκτήριου άξονα στη βόρεια πλευρά του κεντρικού πυρήνα. Αποτελείται από τμήματα των οδών: Κουντουριώτου – Ηλ Αποστόλου/ Χρυσανθέμων – Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη/ Αυγής & Καλαβρύτων. • Δημιουργία ενός ζεύγους συζυγών μονοδρόμων στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος: <ul style="list-style-type: none"> ο Πεύκων: θα εξυπηρετεί τις κινήσεις από Νότο προς Βορρά. ο Πρασίνου Λόφου: θα εξυπηρετεί τις κινήσεις από Βορρά προς Νότο. • Μονοδρόμηση της οδού Δρυάδων στην περιοχή Καναπίτσα – Τρία αστέρια, από Λ. Ηρακλείου έως τη συμβολή με την οδό Δεκελείας, με φορά προς τη Λ. Ηρακλείου. Συζυγή μονόδρομο στην αντίθετη φορά θα αποτελεί ο άξονας Σαλαμίνας - Βάχχου. • Κατασκευή κυκλικών κόμβων σε διασταυρώσεις του κύριου οδικού δικτύου: <ul style="list-style-type: none"> ο Μελίνας Μερκούρη – Κουντουριώτου ο Μ. Αντύπα – Π. Μικρόπουλου & Μ. Αντύπα – Δημ. Μητρόπουλου. Σε συνδυασμό με την κατάργηση του υφιστάμενου ανοίγματος στη μεσαία νησίδα, στο ύψος της οδού Ανατολής, υποκαθίστανται οι αριστερές στροφές, προς/από τη γέφυρα της οδού Ανατολής και προς την οδό Φιλοθέης. Για την βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης του κυκλικού κόμβου που προβλέπεται στη μελέτη της υπογειοποίησης της Μ. Μερκούρη, προτείνεται η δημιουργία λωρίδας απευθείας αναστροφής στη Μ. Αντύπα. ο Λ. Ηρακλείου - Πολυτεχνείου – Σαλαμίνας, με κατάργηση του υφιστάμενου φωτεινού σηματοδότη ο Κουντουριώτου - Νεότητος, ο Κουντουριώτου – Πολυτεχνείου ο Κουντουριώτου - Ηλέκτρας Αποστόλου ο Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη ο Λ. Πλαπούτα – Πρασίνου Λόφου, με κατάργηση του υφιστάμενου φωτεινού σηματοδότη ο Αγ. Γεωργίου – Απ. Παύλου – Καραγιάννη – Κωστή Παλαμά – Αγ. Λουκά • Δημιουργία μικρών κυκλικών κόμβων (κομβίδια κυκλικής κίνησης/Mini Roundabouts): <ul style="list-style-type: none"> ο Αγ. Νεκταρίου, Βάχχου και Αττικής ο Δεκελείας, Σαλαμίνας και Βάχχου ο Κολοκοτρώνη και Ευτυχίας ο Κολοκοτρώνη και Ανατολής ο Κολοκοτρώνη και Αυγής • Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης, με στόχο την ασφαλέστερη διεξαγωγή των κινήσεων, στους κόμβους: <ul style="list-style-type: none"> ο Λ. Ηρακλείου και Β. Ηπείρου ο Λ. Ηρακλείου και Πίνδου ο Λ. Πλαπούτα και Πεύκων ο Λ. Αμαρουσίου - 25^{ης} Μαρτίου - Ελληνικής Παιδείας <p><u>Μεσοπρόθεσμα:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Διάνοιξη της οδού Κολοκοτρώνη, στο τμήμα της από την οδό Σαρανταπόρου έως την Λ. Κύμης, ώστε εξυπηρετεί τις κινήσεις εισόδου από τη Λ. Κύμης. • Διερεύνηση 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. <p><u>Μακροπρόθεσμα:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Επέκταση της υπογειοποίησης της οδού Μελίνας Μερκούρη και κάτω από τη Μαρίνου Αντύπα έως τη συμβολή με την οδό Ανατολής, από όπου και θα αρχίσει να αναδύεται. • Δημιουργία κλάδου σύνδεσης της οδού Νερατζιωτίσσης με την Λ. Κύμης, στο ρεύμα προς Νότο. 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλεγχος της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων. • Μείωση του ορίου ταχύτητας κίνησης σε συγκεκριμένους οδικούς συνδέσμους. • Εντατικοποίηση των ελέγχων για παραβιάσεις του ΚΟΚ (παράνομη στάθμευση, όριο ταχύτητας, ερυθρός σηματοδότης, κλπ).

ΣΤΟΧΟΣ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ
<p>ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (Προτεραιότητα: 6)</p>	<p><u>Βραχυπρόθεσμα:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαμόρφωση περίπου 910 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης, στην κεντρική περιοχή της πόλης: <ul style="list-style-type: none"> ○ 550 θέσεων αποκλειστικής χρήσης κατοίκων ○ 245 θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης με πληρωμή ○ 115 θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης με πληρωμή • Διερεύνηση κατασκευής υπόγειου γραμμικού σταθμού αυτοκινήτων κάτω από την οδό Κουντουριώτου, στο τμήμα της από την οδό Μ. Μερκούρη μέχρι την οδό Γαλήνης. Ο σταθμός αυτός θα μπορούσε να φθάσει σε χωρητικότητα περίπου 500 θέσεων σε τέσσερις υπόγειους ορόφους. 	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης στην οδό και εκτός οδού. • Θεσμοθέτηση ωραρίου τροφοδοσίας.
<p>ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (Προτεραιότητα: 9)</p>	<p><u>Βραχυπρόθεσμα:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανασχεδιασμός των 2 υφιστάμενων Γραμμών της Δημοτικής Συγκοινωνίας. Θα εξυπηρετούν τις μετακινήσεις όλων των συνοικιών από και προς τον Σταθμό του ΗΣΑΠ και του Προαστιακού, αλλά και την διεπαφή μεταξύ τους. Προτείνεται και η εκτέλεση περισσότερων δρομολογίων, σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, καθώς και η ένταξη της δημοτικής συγκοινωνίας στο σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΑ, με στόχο την δυνατότητα ενημέρωσης, σε πραγματικό χρόνο, της θέσης του λεωφορείου και της ώρας που προβλέπεται να περάσει από κάθε στάση. 	<ul style="list-style-type: none"> • Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού. • Εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς προσβασιμότητας στις στάσεις. • Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας σε πραγματικό χρόνο στο κινητό, εντός του οχήματος και στις στάσεις.
<p>ΕΞΥΠΝΗ ΠΟΛΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΦΙΛΙΚΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (Προτεραιότητα: 10)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, στο οποίο θα εντάσσονται: <ul style="list-style-type: none"> ○ Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό. ○ Το σύστημα ελέγχου των πεζοδρόμων και πεζοδρομημένων περιοχών ○ Η διαχείριση σηματοδοτών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης στην οδό και εκτός οδού. • Πληρωμή τελών στάθμευσης μέσω εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα. • Έλεγχος παράνομης στάθμευσης μέσω αισθητήρων. • Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σε συγκεκριμένα σημεία του ευρύτερου δικτύου. • Μέτρα προώθησης των οχημάτων που κινούνται με ήπιες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.).

4. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Οι ειδικοί στόχοι θα επιτευχθούν μέσα από τις βασικές στρατηγικές και τα συμπληρωματικά μέτρα τα οποία θα στηρίζουν τα προτεινόμενα σενάρια υποδομών. Μετά την επιλογή των τελικών πακέτων μέτρων, ποσοτικοποιήθηκαν οι τιμές-στόχοι για κάθε δείκτη, για τους χρονικούς ορίζοντες αναφοράς.

Στον επόμενο **Πίνακα** παρουσιάζονται οι στόχοι, οι οποίοι θα αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των μέτρων.

Πίνακας 3 Περιγραφή των στόχων που θα αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των μέτρων του ΣΒΑΚ

Περιγραφή Στόχου	Ποσοτικοποίηση Στόχου	Τιμή Έτους Βάσης	Μονάδα Μέτρησης	Ποσοτικοποίηση Μεταβολής	Στόχος Βραχυπρόθεσμα 5ετία	Στόχος Μεσο-Μακροπρόθεσμα 10ετία
<i>Αύξηση των υποδομών που απαιτούνται για τη χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων</i>	Συνολικό μήκος αξόνων ροής ποδηλατών	10,7	χλμ.	χλμ.	17	43
	Αριθμός ποδηλάτων προς ενοικίαση	0	αριθμός ποδηλάτων	αριθμός ποδηλάτων	50	150
	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	0	αριθμός θέσεων στάθμευσης	αριθμός θέσεων στάθμευσης	100	300
	Συνολικό μήκος πεζοδρόμων	7,2	χλμ.	χλμ.	5	16
	Συνολικό μήκος οδών με πεζοδρόμια σύμφωνα με τις προδιαγραφές	4,5	χλμ.	χλμ.	22	22
	Συνολικό μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	3,5	χλμ.	χλμ.	12	27
<i>Βελτίωση Προσβασιμότητας - Οδική ασφάλεια πεζών</i>	Ποσοστό μεταβολής των ατυχημάτων που εμπλέκονται πεζοί	29 ατυχήματα τα 3 τελευταία έτη	αριθμός ατυχημάτων	% διαφορά	-60%	-100%
	Συνολικό μήκος διαδρομών που μπορούν να γίνουν ανεμπόδιστα από ανθρώπους με κινητικά προβλήματα (πεζοδρόμια, ήπιας, πεζόδρομοι)	15,2	χλμ.	χλμ.	39	65
	Αριθμός οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας κατάλληλων προς χρήση από ΑμεΑ	2	αριθμός οχημάτων	% διαφορά	100%	200%
<i>Αύξηση του μεριδίου των αστικών μεταφορών με χρήση Δ.Σ και ήπιων μέσων - Αύξηση του ποσοστού των περιοχών που καλύπτει το δίκτυο Δ.Σ.</i>	Μεταβολή του ποσοστού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με Δ.Σ. ή με άλλα ήπια μεταφορικά μέσα	45%	% ποσοστό μετακινήσεων (στοιχεία: έρευνα Π-Π)	% ποσοστό	60%	75%
	Μεταβολή του ποσοστού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με Δ.Σ.	15%	% ποσοστό μετακινήσεων (στοιχεία: έρευνα Π-Π)	% ποσοστό	30%	45%
<i>Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας</i>	Αριθμός συμμετεχόντων σε δράσεις που οργανώθηκαν από το Δήμο με σκοπό την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	450	αριθμός συμμετεχόντων	% ποσοστό	100%	300%
<i>Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</i>	Μεταβολή του αριθμού θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή	0	αριθμός θέσεων	αριθμός θέσεων	900	2000
<i>Αύξηση των οχημάτων με νέες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.)</i>	Αριθμός νέων σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων	0	αριθμός σταθμών	αριθμός σταθμών	50	500
<i>Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων</i>	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	0	αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	50	200

Σημείωση:

1. Οι τιμές των δεικτών ανά χρονικό ορίζοντα απεικονίζουν είτε την ποσοστιαία μεταβολή ως προς το έτος βάσης, είτε την τελική τιμή κατά το έτος-στόχος (συμπεριλαμβανόμενης της τιμής στο έτος βάσης).
2. Η εκτίμηση των τιμών των δεικτών γίνεται με βάση τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου και όλων των υπολοίπων παρεμβάσεων και δράσεων που δεν ήταν δυνατόν να προσομοιωθούν με αυτό.

5. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ - ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ/ΜΕΤΡΩΝ

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται:

- ▶ Τα προτεινόμενα Έργα/Μέτρα.
- ▶ Οι απαιτούμενες Μελέτες και Ενέργειες (κανονιστικές αποφάσεις, συνεργασίες κλπ.) που θα απαιτηθούν για την υλοποίηση των έργων.
- ▶ Εκτίμηση κόστους των έργων/μέτρων.

Σημειώνεται ότι για την εκτίμηση των τιμών για τον προϋπολογισμό των έργων ελήφθησαν υπόψη ο κανονισμός περιγραφικών τιμολογίων έργων του Ν.4412/2016 (τιμές 2017) και παρόμοια έργα που έχουν ήδη δημοπρατηθεί. Συγκεκριμένα, οι τιμές που χρησιμοποιήθηκαν είναι:

- Πεζόδρομοι: 100€/m²
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 70€/m²
- Ανάπλαση κύριου οδικού δικτύου: 70€/m²
- Κατασκευή κυκλικού κόμβου: 200.000€

Η αμοιβή των μελετών εκτιμάται κατά προσέγγιση ότι θα είναι της τάξης του 6% του προϋπολογισμού του έργου.

Η χρηματοδότηση των έργων θα γίνεται κατά περίπτωση μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων (π.χ. ΕΣΠΑ, Αντώνης Τρίτσης, κ.α.) και με ίδιους πόρους του Δήμου Ηρακλείου Αττικής.

Πίνακας 4 Προϋπολογισμός Προτεινόμενων Έργων/Μέτρων σε χρονικό ορίζοντα 10ετίας

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ
Τοπογραφικές αποτυπώσεις στις οδούς παρέμβασης του Δήμου						150.000
Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης - Προμήθεια & τοποθέτηση πινακίδων				400.000	24.000
Ολοκληρωμένη παρέμβαση στην περιοχή των οδών Μελίνας Μερκούρη και Κηφισίας, στο Ηράκλειο Αττικής, μέσω της υπογειοποίησης των εν λόγω οδών					15.000.000**	
Ανάπλαση της Λ. Ηρακλείου εντός των ορίων του Δήμου Ηρακλείου Αττικής	Μελέτη εφαρμογής σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία	54.000	m ²	70	3.780.000	226.800
Κατασκευή κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση της Λ. Ηρακλείου με τον άξονα Πολυτεχνείου-Σαλαμίνας	Μελέτη εφαρμογής σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία	1	κόμβοι	200.000	200.000	12.000
Αναπλάσεις του βασικού οδικού δικτύου σε όλο τον Δήμο					12.365.000	741.900
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Ιφιγενείας, Αγ. Νεκταρίου, Δρυάδων, Αττικής, Βάχχου και Σαλαμίνας</u>	Μελέτες ανάπλασης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία σε επίπεδο οριστικής μελέτης	28.000	m ²	70	1.960.000	117.600
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Ερμού, Ομήρου, Ηρακλέους, Ακροπόλεως, Κ. Ωραιόπουλου, Καραγιώργη, Ποσειδώνος, Ηρακλειδών, Π. Μικρόπουλου και Φιλοθέης</u>		32.700	m ²	70	2.289.000	137.340
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Παναγούλη, Κασταμονής και Παπαιωάννου</u>		9.000	m ²	70	630.000	37.800
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Κουντουριώτου, Πολυτεχνείου, Νεόπητος, Ελ. Βενιζέλου, Ηλ. Αποστόλου και Χρυσανθέμων και διαμόρφωση 4 κυκλικών κόμβων σε διασταυρώσεις της οδού Κουντουριώτου</u>					2.263.000	135.780
Ανάπλαση οδών		20.900	m ²	70	1.463.000	
Κυκλικοί κόμβοι		4	κόμβοι	200.000	800.000	
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Ανατολής, Αυγής και Ήρας</u>		12.700	m ²	70	889.000	53.340
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Πεύκων και Πρασίνου Λόφου και διαμόρφωση 2 κυκλικών κόμβων σε διασταυρώσεις της οδού Πρασίνου Λόφου</u>					2.780.000	166.800
Ανάπλαση οδών		34.000	m ²	70	2.380.000	
Κυκλικοί κόμβοι		2	κόμβοι	200.000	400.000	
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Ελληνικής Παιδείας, Αργολικού, Ιωαννίνων, 25ης Μαρτίου, Κομνηνού, Πίνδου, Δωδεκανήσου και Β. Ηπείρου</u>		16.800	m ²	70	1.176.000	70.560
Ανάπλαση τμημάτων των οδών <u>Κολοκοτρώνη, Καλαβρύτων και Αγίας Λαύρας</u>		5.400	m ²	70	378.000	22.680
Εγκατάσταση Σηματοδότη σε 5 σημεία			5	θέσεις	15.000	75.000
Διαμορφώσεις πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο του Δήμου (στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κουντουριώτου-Χρυσανθέμων-Πρασ. Λόφου-Κολοκοτρώνη-Ανατολής-Φιλοθέης-Ακροπόλεως-Ηρακλέους-Ομήρου-Μ. Μερκούρη)					7.970.000	478.200
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	61.000	m ²	70	4.270.000	
Πεζόδρομοι		37.000	m ²	100	3.700.000	
Διαμορφώσεις υπόλοιπων οδών ήπιας κυκλοφορίας & πεζοδρόμων στο σύνολο του Δήμου					13.550.000	813.000
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	135.000	m ²	70	9.450.000	
Πεζόδρομοι		41.000	m ²	100	4.100.000	
Αναπλάσεις οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων του Δήμου Ηρακλείου Αττικής					3.810.000	228.600
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	43.000	m ²	70	3.010.000	
Πεζόδρομοι		8.000	m ²	100	800.000	
Λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης					401.250	24.075
Θέσεις επισκεπτών	Μελέτη εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης - Κανονιστική απόφαση	360	θέσεις	1.000	360.000	
Θέσεις κατοίκων		550	θέσεις	75	41.250	
Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας - Έλεγχος πεζοδρόμων					1.000.000	

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ
Κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων 500 θέσεων κάτω από την οδό Κουντουριώτου (στο τμήμα της από την οδό Μ. Μερκούρη μέχρι την οδό Γαλήνης)	Μελέτη Εφαρμογής	500	θέσεις	15.000	7.500.000	450.000
Μελέτη αναδιάρθρωσης Δημοτικής Συγκοινωνίας	Μελέτη εφαρμογής για την οριστικοποίηση των γραμμών - Συνεργασία με τον ΟΑΣΑ					50.000
Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	Μελέτη χωροθέτησης και διάταξης θέσεων ποδηλάτων	300	θέσεις	150	45.000	2.700
Συστήματα bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Μελέτη βιωσιμότητας για την επιλογή της θέσης και του αριθμού των σταθμών	150	ποδήλ.	500	75.000	4.500
Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σύμφωνα με τον ν.4710/2020-06-02	Μελέτη βιωσιμότητας για την επιλογή της θέσης και του αριθμού των θέσεων	500	θέσεις	4.000	2.000.000	120.000
Ευφυή συστήματα πληροφόρησης - πλατφόρμα προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης	Μελέτη εφαρμογής				50.000	3.000

***Δεν περιλαμβάνεται κόστος συντήρησης και λειτουργίας.**

****Προϋπολογισμός βάσει της μελέτης του έργου.**

