



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.: 2810-342.520, 2810-341.455
E-mail: teetak@tee.gr,
ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Ηράκλειο, 16/02/2022

Προς:

-Δήμαρχο Ηρακλείου κ. Βασίλη Λαμπρινό
mayor@heraklion.gr

-Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων ,Πρασίνου &
Καθημερινότητας κ. Ιωάννη Αναστασάκη
anastasakis@heraklion.gr

- κ. Απόστολο Πρόιο, Αγρονόμο Τοπογράφο
Μηχανικό – Μελετητή Κυκλοφοριακής Μελέτης
Παλαιάς Πόλης Ηρακλείου
aproio@tee.gr

Θέμα: Απόψεις της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ ΤΑΚ σχετικά με την Αναθεώρηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Παλαιάς Πόλης Ηρακλείου.

Αξιότιμοι κύριοι,

Έπειτα από την συνεδρίαση της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ Τμήματος Ανατολικής Κρήτης η οποία πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 10 Φεβρουαρίου 2022 και σύμφωνα με την γνωμοδότηση της Μόνιμης Επιτροπής Μεταφορών , Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού του ΤΕΕΤΑΚ σας γνωστοποιούμε τα παρακάτω.

Αρχικά κρίνεται ως απολύτως θετική η πρωτοβουλία του Δήμου Ηρακλείου, να προχωρήσει σε αναθεώρηση της `ατύπως` ισχύουσας σήμερα κυκλοφοριακής μελέτης της παλαιάς πόλης Ηρακλείου, η οποία είχε σημαντικά προβλήματα πρακτικής εφαρμογής (διανοίξεις δρόμων, υφιστάμενες πεζοδρομήσεις με διαφορετικό χαρακτήρα στα θεσμοθετημένα κείμενα- σχέδια κ.α.).

Υπενθυμίζουμε ότι οι ως τώρα εκφρασθείσες απόψεις του ΤΕΕ ΤΑΚ (όπως περιγράφονται στο με αρ.πρ. 2333/16.11.2015 έγγραφό του προς τον Δήμο Ηρακλείου) βασίζονταν στην θεώρηση ότι οι στόχοι σχεδιασμού του Δήμου Ηρακλείου για την περιοχή μελέτης ήταν:

1. Αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής και γενικά βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών με κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα ρύθμισης ή/και αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας,
2. Προστασία και ανάδειξη της φυσιογνωμίας της Παλιάς Πόλης αλλά και των περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, όπως αρχαιολογικό μουσείο, παλιό λιμάνι, παραλιακή ζώνη, κλπ.
3. Δημιουργία δικτύου ασφαλούς κίνησης πεζών με τον αποκλεισμό της διαμπερούς κίνησης και την δημιουργία βρόγχων προσπέλασης σε βασικά σημεία αναφοράς του κέντρου, επιτρέποντας με ειδικές ρυθμίσεις την πρόσβαση στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής και στην τροφοδοσία των καταστημάτων.

Αυτό που διαπιστώνεται από έναν πρώτο έλεγχο της πρότασης που είναι σε διαβούλευση, είναι ότι ο τρίτος στόχος έχει διαφοροποιηθεί, καθόσον και διαμπερείς κινήσεις προβλέπονται και οι βρόγχοι (ως σύστημα εσωτερικής ρύθμισης της κυκλοφορίας οχημάτων) απουσιάζουν.

Είναι φανερό λοιπόν ότι πλέον η συζήτηση γίνεται σε άλλη βάση και είναι άλλα τα δεδομένα που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Για να μπορέσουμε λοιπόν να τοποθετηθούμε επί της ουσίας του θέματος και επί των προτάσεων της μελέτης, πρέπει ο Δήμος να τοποθετηθεί ξεκάθαρα και να πει στους δημότες `τι παλαιά πόλη επιθυμεί, με τι χρήσεις και με ποιες δυνατότητες πρόσβασης σε μόνιμους κατοίκους και επισκέπτες`, και αυτό γιατί μια μελέτη (μία πρόταση) κρίνεται όχι μόνο από την υποκειμενική άποψη που έχει κάποιος από εμάς (ειδήμων ή μη) αλλά και από το κατά πόσο είναι επιστημονικά ορθή και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του αναθέτοντος. Σε απλά λόγια, αυτό που λέμε είναι ότι δεν αποφασίζει τις βασικές προσδοκίες του σχεδιασμού ο μελετητής, αλλά ο Δήμος που είναι `ο κύριος του έργου` και η δημοτική αρχή που είναι αυτή που αναλαμβάνει την ευθύνη (και κρίνεται θετικά ή αρνητικά από τους δημότες).

Σε κάθε όμως περίπτωση, επειδή το ΤΕΕ ΤΑΚ ως σύμβουλος της πολιτείας, πρέπει να συμβάλει σε σημαντικές αποφάσεις υποδομών και λειτουργιών όπως και αυτή, καταθέτουμε προς διαβούλευση τις ακόλουθες επισημάνσεις:

Α) Αυτό που ο παρατηρητής αποκομίζει από την μελέτη, είναι ότι προσπαθεί (και σε μεγάλο βαθμό το πετυχαίνει) να βάλει μια τάξη στην σημερινή κατάσταση και να βάλει σε ένα καθεστώς `νομιμότητας` έργα τα οποία έγιναν ή γίνονται την περίοδο αυτή (open mall, πεζοδρομήσεις βασικών οδών Δικαιοσύνης κ.α.). Δηλαδή έρχεται να καλύψει και θεσμοθετήσει πολιτικές αποφάσεις που ελήφθησαν και ήδη υλοποιούνται ή έχουν ήδη ολοκληρωθεί.

Β) Κάποιες προτάσεις της μελέτης, δεν είναι συμβατές με την ισχύουσα νομοθεσία και ως εκ τούτου δεν θα μπορούν να ληφθούν οι σχετικές εγκρίσεις, με κίνδυνο να μείνουν στα χαρτιά. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα προτεινόμενα ελάχιστα πλάτη ποδηλατοδρόμων (ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016) τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό.

Γ) Παρατηρείται σχετική ασυμβατότητα των κατευθύνσεων που προτείνονται από το υπό διαβούλευση ΣΒΑΚ (που είναι θεωρητικά υπερκείμενος σχεδιασμός), με κάποιες από τις προτάσεις της μελέτης (ενδεικτικά αναφέρονται η μη διαμπερής διέλευση οχημάτων από το κέντρο και οι ποδηλατόδρομοι Δημοκρατίας προς Πλ. Ελευθερίας- Μποφώρ). Και αυτό είναι προβληματικό, καθόσον ο `εργοδότης` είναι ο ίδιος, άρα θα έπρεπε οι μελετητές να έχουν τις ίδιες οδηγίες.

Δ) Δίνονται συγκεκριμένες-δεσμευτικές λύσεις σε περιοχές που ήδη είναι σε εξέλιξη διαδικασίες αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Συγκεκριμένα αναφερόμαστε στην ανάπλαση της περιοχής από Π. Γεωργιάδη έως Αρχαιολογικό Μουσείο, όπου οι προτεινόμενοι από την μελέτη κυκλικοί κόμβοι, στερούν σημαντικό χώρο που πιθανά θα είχε άλλη χρήση (όπως η διαμόρφωση της Δημοκρατίας σε οδό με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση).

Ε) Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων που προτείνεται από τη Μελέτη φαίνεται να αποτελεί λύση μακροχρόνιου σχεδιασμού, αφήνοντας το ποδήλατο εκτός του άμεσου μέλλοντος εφαρμογής. Ταυτοχρόνα ο σχεδιασμός άμεσων επεμβάσεων στις διάφορες διασταυρώσεις, φαίνεται να μην το συμπεριλαμβάνουν στις οδούς Δημοκρατίας, Ανεμογιάννη, Μποφώρ, στη διαδρομή της εισόδου από την οδό Έβανς αλλά και στο παραλιακό μέτωπο εντός Παλιάς Πόλης. Είναι σαφές λοιπόν ότι εφόσον ορίζονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις για την αναβάθμιση των κόμβων που δεν περιλαμβάνουν το ποδήλατο, αυτό θα είναι δύσκολο να διορθωθεί στο μέλλον. Η βασική πρόταση της μελέτης δεν το συμπεριλαμβάνει σε καμία εκ των προτάσεων άμεσης εφαρμογής της και κατά την άποψή μας θα πρέπει να βελτιωθεί εισάγοντας `κατ` ελάχιστον` μία σημαντική διαδρομή. Επιπρόσθετα, τοποθετούνται ποδηλατόδρομοι σε αμιγώς εμπορικό τμήμα (όπως η 25^η Αυγούστου), με εξαιρετικά υψηλό φόρτο πεζών, αλλά και σε περιοχές όπου η λειτουργία δρόμων ως διπλής κατεύθυνσης προκαλεί μείωση του χώρου κίνησης των πεζών σε μη επιτρεπτά όρια (Λ. Καλοκαιρινού, Αγίου Μηνά, Γιαμαλάκη και Έβανς), οδοί που για να

φιλοξενήσουν το ποδήλατο αλλά και την άνετη κίνηση των πεζών και ΑΜΕΑ θα πρέπει να μονοδρομούνται στο βασικό σενάριο.

ΣΤ) Υπάρχει διαφορετική αντιμετώπιση υποπεριοχών μέσα στην πόλη, και δεν είναι κατανοητός ο λόγος με δυνητικά προβλήματα για τους μόνιμους κατοίκους επιμέρους περιοχών ή και οριστική απομάκρυνσή τους. Πχ τμήματα όπου αναπτύσσεται έντονο δίκτυο δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων (όπως η περιοχή νότια της οδού Αβέρωφ) ενώ σε άλλα κυριαρχούν αποκλειστικά οι πεζόδρομοι. Γενικά υπάρχουν τμήματα (με όμοιες ή σχετικές χρήσεις γης) που επιτρέπεται σχεδόν παντού η υπό όρους κίνηση οχημάτων και τμήματα που πρακτικώς απαγορεύεται.

Ζ) Υπάρχουν κάποιες λύσεις μη κατανοητές, εάν η πραγματική επιθυμία είναι ο περιορισμός της χρήσης των αυτοκινήτων στην παλαιά πόλη, όπως η πρόταση διαμόρφωσης κίνησης στην Πύλη Ιησού (Καινούρια πόρτα), στην οποία μάλιστα προτείνονται `αντικρουόμενες συνθήκες κυκλοφορίας` όπως η συνύπαρξη τεσσάρων ρευμάτων κυκλοφορίας (με την λογική δύο χωριστών διαδρομών) και δύο ποδηλατοδρόμων `άμεσης` εφαρμογής, ενώ προβλέπονται και ελάχιστου πλάτους πεζοδρόμια σε μία εκ των σημαντικότερων εισόδων της πόλης. Είτε το θέλουμε είτε όχι, ο χώρος που διατίθεται στην περιοχή δεν επαρκεί και η προτεινόμενη χρήση του δικτύου αντίκειται στη βασική φιλοσοφία.

Η) Οι πολλές αντιδρομήσεις που προτείνονται στο εσωτερικό δίκτυο δρόμων που διατηρείται για κυκλοφορία οχημάτων, ενδέχεται να δημιουργήσει κάποια προβλήματα στην αρχική φάση εφαρμογής των μέτρων, λόγω συνήθειας των χρηστών, για αυτό και κατά κανόνα πρέπει να επιχειρηθεί η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση στις κατευθύνσεις. Αυτά με το πέρασμα του χρόνου θα αμβλυνθούν, ωστόσο κρίνεται σκόπιμο να μην μεταβάλλεται άρδην η κυκλοφορία σε αμιγώς τοπικές οδούς που και σήμερα δεν βαρύνουν σημαντικά το δίκτυο.

Θ) Κρίνουμε ότι οι περισσότεροι από τους προτεινόμενους κόμβους, είναι στην σωστή βάση σχεδιασμού. Βασική ένσταση υπάρχει για την Πύλη Ιησού (για τους λόγους που αναφέρθηκαν), και μικρότερες για την πλατεία 18 Άγγλων, όπου πιθανά θα έπρεπε να μελετηθεί κόμβος τύπου `T` στην έξοδο Μητσοτάκη και να καταργηθεί ο κυκλικός κόμβος (ο οποίος μετά την πεζοδρόμηση της 25^{ης} Αυγούστου ΔΕΝ έχει λόγω ύπαρξης εκτός της αναστροφής στο σημείο). Σε κάθε περίπτωση κάθε προτεινόμενη επίλυση του κόμβου θα πρέπει να περιλαμβάνει την παραλιακή διαδρομή ποδηλάτου με διακριτή υποδομή όπως πολύ ορθά σημειώνεται από τη μελετητική ομάδα.

Ι) Γίνεται σαφής προσπάθεια να εξυπηρετηθούν όλοι οι λειτουργούντες χώροι στάθμευσης στην περιοχή το οποίο είναι κατανοητό και επιθυμητό. Ωστόσο αυτό δεν πρέπει να γίνεται με κατάργηση επιτυχημένων εμπορικών ή μη πεζοδρομήσεων (Μπιζανίου) αλλά με αλλαγή λειτουργιών σε δίκτυο που έως σήμερα δεν τους έχει αποδοθεί σαφής χαρακτήρας (Εβανς, Γιάνναρη, 1821 κ.α.) .

Κ) Το ζήτημα της στάθμευσης στο ιστορικό κέντρο κρίνεται σκόπιμο να μελετηθεί το δυνατόν πιο αναλυτικά προβλέποντας εκτός της ενεργοποίησης των ήδη υφιστάμενων χώρων στα Ενετικά Τείχη και δημιουργία επιπλέον χώρων στάθμευσης στην περίμετρο της πόλης και ιδιαίτερα στα ανατολικά της πόλης, όπως πλησίον των Ικάρου/ Μποφώρ/ Δημοκρατίας καθώς και στα δυτικά της πόλης όπως προ της εισόδου στη Χανιώπορτα. Επιπρόσθετα προτείνουμε τη δέσμευση υφιστάμενων θέσεων σε λειτουργούντες χώρους στάθμευσης για μόνιμους κατοίκους δωρεάν ή έναντι χαμηλού αντιτίμου (πχ χώροι Λαχαναγοράς, Πολιτιστικού Κέντρου ή άλλων ιδιωτικών χώρων). Ανάλογη πρακτική προτείνεται ως κατεύθυνση και προς τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων π.χ. μόνιμα εργαζόμενοι του κέντρου. Ειδικές θέσεις στάθμευσης που εξυπηρετούν μονάδες υγείας (πχ Ασκληπιείο) ή ανάγκες τροφοδοσίας και ΑΜΕΑ, δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα με ειδικές θέσεις για άλλες επαγγελματικές ομάδες και κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί η διατήρηση μεμονωμένων θέσεων στην περιοχή Ζωγράφου, Γιάνναρη.

Λ) Είναι σαφές από την ευρύτερη στόχευση της κυκλοφοριακής μελέτης ότι επιχειρείται η μείωση της όχλησης της περιοχής, προτείνουμε ωστόσο να συμπληρωθεί η απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων άνω των 5Τ από το σύνολο της Παλιάς Πόλης.

Μ) Στο πλαίσιο της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς προτείνεται να δίνονται ειδικότερες κατευθύνσεις που θα ενισχύουν σημαντικά τη χρήση των μέσων με έμφαση στην εξυπηρέτηση με μικρά και ευέλικτα οχήματα στο σύνολο της πόλης εξυπηρετώντας ισότιμα τους επισκέπτες αλλά και τους κατοίκους του κέντρου.

Συμπερασματικά λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω ως τεχνικός φορέας θεωρούμε ότι με τις απαραίτητες τροποποιήσεις που σημειώνουμε μπορεί η μελέτη να αποσυμφορήσει σημαντικά το κέντρο με την προϋπόθεση όμως να διατηρήσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης της κατοικίας και να αποφευχθούν οι πεζοδρομήσεις με μόνο στόχο την τόνωση του εμπορίου.

Η λύση να φτιαχτούν πρώτα οι πεζόδρομοι και μετά όλα τα άλλα δεν θα πρέπει να αποτελεί επιλογή καθώς κυκλοφοριακά θα συνεχίσουμε στο σημερινό χάος όπου οι δρόμοι αυτοί είναι ήδη κλειστοί, αλλά θα πρέπει να συντονίζεται με λοιπές παρεμβάσεις που όντως θα μειώνουν τον όγκο των εισερχόμενων οχημάτων και θα προάγουν το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία.

 Ο Πρόεδρος
Γεώργιος Ταβερναράκης
Πολιτικός Μηχανικός Δ.Π.Θ.

Κοινοποίηση:

- ΜΕ Μεταφορών , Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού ΤΕΕΤΑΚ

Εσωτερική διανομή:

- Μέλη της «Α» ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Μέλη Πειθαρχικού Συμβουλίου μελών ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Εκλεγμένοι στη Κεντρική Αντιπροσωπεία μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο Προϊσταμένης
- Γραφείο Μηχανικών
- Χρονολογικό αρχείο
- Φάκελος Δ.Ε.
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ