

Μόνιμη Επιτροπή Μεταφορών,
Συγκοινωνιακών Έργων και
Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού ΤΕΕ-TAK

Παρασκευή 19 Δεκεμβρίου 2025

ΠΡΟΣ Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ-TAK

Θέμα: Απόψεις της ΜΕ Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού ΤΕΕ-TAK σχετικά με την «Εκπόνηση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών στην πόλη Αγ. Νικολάου»

Στις 25 Νοεμβρίου 2025 μας απεστάλη η μελέτη «Εκπόνηση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών στην πόλη Αγ. Νικολάου» προς διατύπωση γνώμης.

Τα σχετικά αρχεία που μας απεστάλησαν βρίσκονται στο σύνδεσμο https://drive.google.com/drive/folders/1emthnC7HfCRBebVShAqxid7x8dXBK1iB?usp=drive_link και περιλαμβάνουν:

- Αίτημα του κ. Χάρη Αλεξάκη για διατύπωση γνώμης (24.11.2025),
- Μελέτη «Εκπόνηση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών στην πόλη του Αγ. Νικολάου» (Ιαν.- Απρ. 2025, 228 σελίδων), η οποία περιλαμβάνει:
 - ο 1^ο Στάδιο περί «Παρακολούθησης Περιοδικής- Εποχιακής Πεζοδρόμησης Κέντρου Αγίου Νικολάου»,
 - ο 2^ο Στάδιο περί «Μελέτης Στάθμευσης» ,
 - ο 3^ο Στάδιο περί «Διερεύνησης κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην παραλιακή οδό του Αγίου Νικολάου (Ακτή Στυλιανού Κούνδουρου)» ,
 - ο 4^ο Στάδιο «Λοιπές προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης»,
 - ο Μελέτη «Πεζοδρόμησης μέρους Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου και Αναδιαμόρφωση Κυκλοφοριακής Ροής»,
 - ο Κανονισμός Λειτουργίας Πεζοδρόμων,
- Μελέτη «Βελτίωση οδοσήμανσης για την αμφιδρόμηση της παραλιακής οδού Στ. Κούνδουρου» (6.11.2025, 23 σελίδων),
- Έγγραφο Δ/σης Μελετών «Παρουσίαση νέας κυκλοφοριακής μελέτης στην πόλη του Αγίου Νικολάου (8.9.2025, 10 σελίδων).

Η επιτροπή συνεδρίασε διαδικτυακά στις 4.12.2025 το απόγευμα με παρουσία των 8 εκ των 12 μελών της.

Σημειώνουμε ότι για μία ακόμα φορά μας δόθηκε εξαιρετικά στενό χρονοδιάγραμμα για διατύπωση απόψεων, σε ένα τόσο σύνθετο ζήτημα, με πλήθος αρχείων προς μελέτη.

Παρακάτω σας αναγράφουμε εν συντομία τις απόψεις της ΜΕ Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού του ΤΕΕ-TAK σχετικά με την εκπονούμενη μελέτη και

επιφυλασσόμεθα, εφόσον γίνουν αποδεκτές οι προτάσεις μας και έχουμε επαρκή χρόνο επεξεργασίας, να επανέλθουμε συμπληρωματικά στα κατωτέρω καθώς κατά την συγγραφή των απόψεων μας ενημερωθήκαμε ότι υπάρχουν νεότερα αρχεία.

Γενικές παρατηρήσεις επί της μελέτης

Αρχικά κρίνεται ως απολύτως **θετική** η πρωτοβουλία του Δήμου Αγίου Νικολάου, να εκπονήσει κυκλοφοριακές μελέτες για βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στην πόλη λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες επιταγές της βιώσιμης κινητικότητας, με δεδομένο μάλιστα ότι ο Δήμος έχει εκπονήσει όλες τις στρατηγικές για τη βιώσιμη κινητικότητα, τη βελτίωση της αστικής προσβασιμότητας και την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης (στρατηγικά σχέδια ΣΒΑΚ, ΣΑΠ, ΣΦΗΟ).

Όσον αφορά την μελέτη:

- Παρουσιάζεται ένα λεπτομερές τεύχος με πλήθος δεδομένων βάσης, μετρήσεων και αναλύσεων, τα οποία κατά κανόνα σπανίζουν σε κυκλοφοριακές μελέτες αστικού χαρακτήρα, γεγονός που προσδίδει μεγάλο βαθμό αξιοπιστίας τουλάχιστον ως προς την εξαγωγή συμπερασμάτων για τις κυκλοφοριακές συνθήκες που ισχύουν σήμερα.

- Μια αρχική παρατήρηση είναι ότι το αντικείμενο της μελέτης έχει διαμορφωθεί με τέτοιο τρόπο, που αναγκαστικά ο μελετητής καλείται να αντιμετωπίσει αποσπασματικά και **σημιακά την αστική περιοχή του Αγίου Νικολάου** και συγκεκριμένα: την περιοχή 1 - περιοχή πέριξ της πλατείας Ελ. Βενιζέλου και την περιοχή 2 - παραλιακή οδός Στ. Κούνδουρου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να **μην λαμβάνονται υπόψη οι ευρύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες που συντελούν ώστε να διαμορφώνεται κυκλοφοριακά την σημερινή κατάσταση στα δύο αυτά «σημεία»**. Στην πράξη, η επιλογή αυτή οδηγεί στο να εξετάζονται οι περιοχές ως «μη εξαρτώμενες από εξωτερικούς παράγοντες της ευρύτερης περιοχής» σύνολα, και ως εκ τούτου η επιτροπή κρίνει ότι το παραγόμενο αποτέλεσμα δεν είναι απολύτως αξιόπιστο (όχι με ευθύνη του αναδόχου μελετητή). Είναι κρίσιμο να ληφθεί υπόψη ότι γενικά οι Κυκλοφοριακές Μελέτες υλοποιούνται σε επίπεδο πολεοδομικών ενοτήτων, εμπορικών - ιστορικών κέντρων, ευρύτερων γειτονιών ή σε κάθε περίπτωση οντοτήτων που αποτελούν «σύνολα» δημιουργώντας ρυθμίσεις που επιχειρούν να αντιμετωπίσουν και το αίτιο γένεσης της «πιθανής» συμφόρησης.

- Η επιτροπή οφείλει να εκφράσει τον προβληματισμό της ως προς την μεθοδολογία αντιμετώπισης των θεμάτων, καθόσον **κρίνει ότι «αρχές σχεδιασμού» που τηρούνται στην πρόταση για την περιοχή της πλατείας Ελ. Βενιζέλου**, όπως η βελτίωση κινητικότητας και προσβασιμότητας πεζών, η μείωση της συμφόρησης στο κέντρο, η αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, η δημιουργία φιλικού, σύγχρονου, βιώσιμου, καθαρού, ελκυστικού κέντρου, η εξασφάλιση κυκλοφορίας ΙΧ με περιορισμούς, **δεν προκύπτει να ακολουθούνται στην προβλεπόμενη ρύθμιση που αφορά στην περιοχή της Στ. Κούνδουρου**. Η πλατεία Ελ. Βενιζέλου αντιμετωπίζεται ως «κέντρο» και προστατεύεται ως τέτοιο, την ίδια στιγμή που η παραλιακή οδός Στ. Κούνδουρου αντιμετωπίζεται ως μία **κύρια αρτηρία** προσπέλασης από

και προς το κέντρο, με ρυθμίσεις μάλιστα που κατά κανόνα εφαρμόζονται στην Ελλάδα σε περιπτώσεις όπου **δεν** υπάρχει εναλλακτική όδευση διέλευσης οχημάτων με αποτέλεσμα να επιστρατεύεται η αμφίδρομη πορεία ή σε περιπτώσεις που ζητείται λύση μικρού χρονικού διαστήματος για την εξυπηρέτηση περιοδικών παρεμβάσεων (βλ. ρυθμίσεις P-5, P-6, σηματοδότης για εναλλάξ πορεία κ.α.). Σημειώνεται δε ότι οι δύο αυτές «περιοχές- σημεία» (Πλατεία και Παραλιακή Στ. Κουνδούρου) απέχουν μόλις 275μ., αποτελώντας πρακτικά ένα ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σύνολο, γεγονός που καταδεικνύεται και από την αποτύπωση των χρήσεων γης τους (ενδ. βλ. σελ. 11) και από σημεία της μελέτης που τα περιλαμβάνει σε ενιαία διαδρομή.

- Ωστόσο διαφαίνεται από τα σχετικά τεύχη ότι στο μελετητή δόθηκε ως συγκεκριμένη κατεύθυνση επίλυσης του όποιου προβλήματος, η αμφιδρόμηση της παραλιακής οδού Στ. Κουνδούρου στην περιοχή 2 και όχι η πραγματική διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων για βελτίωση της κυκλοφορίας γενικά στην πόλη του Αγίου Νικολάου. Αυτό συνάγεται σαφώς από το γεγονός ότι στο τεύχος της υπό συζήτηση μελέτης, γίνεται συστηματική αναφορά σε οριστικό σενάριο και ότι η προταθείσα λύση περιγράφεται ως μεταβατική πορεία.

- Υπενθυμίζουμε ότι οι έως τώρα εκφρασθείσες απόψεις του ΤΕΕ-TAK για κυκλοφοριακές μελέτες πόλεων της Ανατολικής Κρήτης (βλ. πρόσφατη περίπτωση ΚΜ Παλιάς Πόλης Ηρακλείου) βασίζονται στις παρακάτω **αρχές**, οι οποίες διέπουν γενικά τις σύγχρονες κυκλοφοριακές μελέτες:

- Αποσυμφόρηση κεντρικής περιοχής και γενικά βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών με κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα ρύθμισης ή/ και αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων,
- Προστασία και ανάδειξη της φυσιογνωμίας των κέντρων αλλά και των περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος,
- Προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας ως κύριου εργαλείου άμβλυνσης του κυκλοφοριακού,
- Δημιουργία δικτύου ασφαλούς κίνησης πεζών και ποδηλάτων με τον αποκλεισμό της διαμπερούς κίνησης αυτοκινήτων και τη 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.

Οι άνω αρχές ακολουθούνται σε τμήμα της μελέτης (1- περιοχή πέριξ πλατείας Ελ. Βενιζέλου), ενώ στο έτερο τμήμα της μελέτης (2- παραλιακή οδός Στ. Κουνδούρου) επιχειρείται αντίθετα η βελτίωση της ροής των οχημάτων με αφαίρεση υποδομών πεζών (πεζοδρόμια) **καθ' υπέρβαση των δεδομένων προδιαγραφών για περιοχές εντός υφιστάμενων ρυμοτομικών.**

- Στην περιοχή 2 – παραλιακή οδός Στ. Κουνδούρου εντοπίζεται γενικά μία απόκλιση από τις βασικές αρχές της διεθνούς πολιτικής για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία και τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ, η ανακατανομή του οδικού χώρου υπέρ των ευάλωτων χρηστών (πεζών, μαθητών, ποδηλατών) και όχι υπέρ της

κυκλοφορίας των Ι.Χ. αποτελεί θεμελιώδη αρχή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η ενίσχυση της οδικής χωρητικότητας και της λειτουργικής ικανότητας για τα αυτοκίνητα, μέσω λύσεων όπως μία αμφιδρόμηση, έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να οδηγεί σε αυξημένη κυκλοφοριακή ζήτηση, πιθανή υποβάθμιση της οδικής ασφάλειας και εν γένει περιορισμό της ποιότητας του δημόσιου χώρου. Αντιθέτως, η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, η δημιουργία ζευγών μονόδρομων, η ηπιοποίηση κυκλοφορίας για αποφυγή διαμπερούς κίνησης και κυρίως η δημιουργία εναλλακτικών μέσων και υπηρεσιών μετακίνησης αποτελούν αποτελεσματικά εργαλεία για τη βελτίωση της ασφάλειας, της προσβασιμότητας και της βιωσιμότητας, ιδίως σε περιοχές με σχολικές μονάδες και αυξημένη παρουσία πεζών.

- Από την μελέτη απουσιάζει η **συνολική θεώρηση μεταβολής της σύνθεσης των μετακινούμενων άρα δεν αντιμετωπίζεται ως προϋπόθεση η λύση άμβλυνσης του κυκλοφοριακού προβλήματος**. Η σύγχρονη πρακτική έχει δείξει ότι οι πόλεις που επιχειρούν να λύσουν το κυκλοφοριακό ζήτημα δεν προσπαθούν να διατηρήσουν την ίδια σύνθεση κυκλοφορίας (ιδιωτικών οχημάτων-Μ.Μ.Μ.-πεζών) μοιράζοντάς την καλύτερα και με περισσότερες ελευθερίες στους ίδιους δρόμους, αλλά διαμορφώνουν εναλλακτικές μετακίνησης, επενδύουν σε υπηρεσίες και υποδομές για δημόσια συγκοινωνία βελτιώνοντας παράλληλα και τις υποδομές για περπάτημα, ποδήλατο και πατίνια.

Στην κατεύθυνση αυτή, ο Δήμος Αγίου Νικολάου είχε εκπονήσει ένα **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**, (με μέλος του ΤΕΕ-TAK στο Δίκτυο Φορέων παρόν σε όλες τις διαβουλεύσεις), στο οποίο διατυπώθηκαν **ρητά** συγκεκριμένες πολιτικές που θα όφειλαν να καθοδηγούν τις επερχόμενες μελέτες εφαρμογής. Δεν είναι σαφές γιατί **μέρος των προβλέψεων του άνω ΣΒΑΚ υιοθετούνται** (όπως η δημιουργία αστικής συγκοινωνίας) **ενώ άλλες** που μπορούν να συμβάλλουν κρίσιμα στη μείωση της συμφόρησης **αγνοούνται**.

Ενδεικτικά αναφέρουμε μέρος των βασικών προτεινόμενων μέτρων του υπερκείμενου σχεδιασμού (ΣΒΑΚ και ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ):

- Το σχεδιασμό για τη **δημοτική συγκοινωνία** που προέβλεπε εκτός των βασικών 2 νέων αστικών δρομολογίων και υπηρεσίες on-demand μετακίνησης εξωαστικές περιοχές που επιβαρύνουν κρίσιμα την πόλη με εισερχόμενη κυκλοφορία όπως τις περιοχές: Όρμο, Ξηρόκαμπο, Κατσίκια, Αλμυρό- Αμμουδάρα, Γαργαδώρο, Ελούντα κ.α.
- Την νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου με τη **δημιουργία περιμετρικής οδού** στο ίχνος της οδού Καμάρας, τη σύνδεση αυτής με την Α. Παπανδρέου και στη συνέχεια προς την οδό Πλατάκι και Μίνωος προς Αμμούδι, υποδομή που θα προσέφερε πραγματικά όρους προστασίας της πόλης από τη διαμπερή κυκλοφορία, **η οποία προβλέπεται από το ΓΠΣ Αγ. Νικολάου ήδη από το 1990**.
- Τη διαχείριση της **στάθμευσης** με 4 περιμετρικούς χώρους, αρκετούς εσωτερικούς χώρους και εκτεταμένη περιοχή εφαρμογής **ΣΕΣ**,
- Τη δημιουργία δικτύου **ποδηλατοδρόμων** και **πράσινων διαδρομών** που συνέδεαν τους βασικούς προορισμούς και τις περιοχές κατοικίας,

- Τη διαμόρφωση **οδού ήπιας κυκλοφορίας στο παραλιακό μέτωπο**,
- Τη διαμόρφωση προστατευμένων περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και την πεζοδρόμηση οδικών τμημάτων πλησίον **σχολείων**,
- Την προτεινόμενη ζώνη χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων στο σύνολο του κέντρου.

Ειδικές παρατηρήσεις

A. Αναφορικά με την περιοχή πέριξ της πλατείας Ελ. Βενιζέλου και την πεζοδρόμηση μέρους αυτής

1. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις θέτουν μία εξαιρετικά σύγχρονη στοχοθεσία κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και οδικής ασφάλειας που περιλαμβάνει α) τη βελτίωση της κινητικότητας των πεζών, β) τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, γ) τη μείωση της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης, δ) την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ε) την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας.
2. Οι ρυθμίσεις γενικά μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην ανάδειξη των ποιοτήτων της ευρύτερης περιοχής, ενώ αφαιρούν τις διαμπερείς ροές από την πλατεία αναβαθμίζοντας τον ρόλο της ως δημόσιου χώρου στην πόλη.
3. Κρίνεται σκόπιμη η επανεξέταση των ρυθμίσεων στις οδούς Δασκαλογιάννη και Φιλελλήνων λαμβάνοντας υπόψη τη μηκοτομή της οδού Φιλελλήνων, την απότομη κλίση στη συμβολή της με την οδό Δημοκρατίας, την ολισθηρότητά της και κυρίως τη γειτνίαση της οδού Φιλελλήνων με το σχολικό συγκρότημα του 1^{ου} Γυμνασίου. Είναι απαραίτητη η εξέταση ρυθμίσεων προστασίας του σχολικού συγκροτήματος και αποφυγής περαιτέρω επιβάρυνσης των οδών που το περικλείουν.
4. Κρίνεται σκόπιμο, με δεδομένο ότι επί της πλατείας λειτουργούν επιχειρήσεις που δύνανται να πληγούν από την αφαίρεση τμήματος της σήμερα υφιστάμενης κυκλοφορίας, να προβλεφθούν θέσεις προσωρινής στάσης, θέσεις τροφοδοσίας με σύγχρονα συστήματα επιτήρησης αυτών, καθώς και εξοπλισμός απαγόρευσης εισόδου οχημάτων στα νέα πεζοδρομημένα τμήματα.
5. Η πεζοδρόμηση οδικών τμημάτων πέριξ της πλατείας Ελ. Βενιζέλου περιλαμβάνει τμήμα οδού που διαφαίνεται να αποτελεί τμήμα με «εκκρεμή χαρακτηρισμό» της Πρωτεύουσας Επαρχιακής οδού Αγ. Νικόλαος – Ελούντα – Βρουχάς διά Σχίσματος, ως εκ τούτου θα πρέπει αφενός να τα λάβει υπόψη ο σχεδιασμός ανώτερου επιπέδου (Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Υ.Α. διοικητικής κατάταξης κ.α.) και αφετέρου να γίνει τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου ενσωματώνοντας τις νέες πεζοδρομήσεις.
6. Αντίστοιχα θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα, καθώς τμήμα του καταργούμενου χώρου από την κυκλοφορία, έχει σημαντική ιεράρχηση στο δίκτυο του ΓΠΣ- ΣΧΟΟΑΠ Αγ. Νικολάου (Ρ. Κουνδούρου προς 5^{ης} Μεραρχίας), ενώ τμήμα του δικτύου που λαμβάνει το ρόλο κύριας κυκλοφορίας μετά την προτεινόμενη πεζοδρόμηση έχει ρόλο πεζόδρομου (Ρ. Κουνδούρου – Πολυτεχνείου) σύμφωνα με την ΥΓΕΠ Δ. Αγ. Νικολάου.

7. Η μεταφορά της πιάτσας TAXI από την κεντρική πλατεία προς τη Μαρίνα αναμένεται να ενισχύσει την ευρύτερη εξάρτηση του κοινού από το ιδιωτικό αυτοκίνητο/μοτοσυκλέτα, και να υποβιβάσει το ρόλο των EIX TAXI στο συγκοινωνιακό σύστημα της πόλης. Κρίνεται σκόπιμη η εύρεση διαφορετικής εναλλακτικής χωροθέτησης σε απόσταση έως 2' βαδίσματος από την υφιστάμενη θέση.

B. Αναφορικά με τη Μελέτη Στάθμευσης

1. Εν γένει κρίνονται **θετικά** τα προτεινόμενα μέτρα διαχείρισης της στάθμευσης και ειδικά τα μέτρα που σχετίζονται με τη διαμόρφωση υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού για βέλτιστη χωροθέτηση οχημάτων, τα μέτρα αποτροπής παράνομης στάθμευσης αλλά και οι συστάσεις για εφαρμογή οργανωμένου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.)
2. Αν και ορθώς εντοπίζεται αυξημένη ζήτηση παρόδιας στάθμευσης, δεν γίνεται σαφές από την πρόταση αν προβλέπεται η **διατήρηση** ή όχι της νόμιμης παρόδιας στάθμευσης στις οδούς Παλαιολόγου, Κνωσού, Πλαστήρα, Πολυτεχνείου, 5^{ης} Μεραρχίας, Κοντογιάννη, Ακτή Νεάρχου, Κούνδουρου κ.α.. Υπενθυμίζεται ότι γενικά σύμφωνα με τα νέα πολεοδομικά σταθερότυπα συστήνεται *η στάθμευση των οχημάτων να γίνεται εκτός οδού σε υπόγειους, υπαίθριους ή υπέργειους χώρους στάθμευσης ή σε ιδιωτικές κτηριακές υποδομές*
3. **Επιπρόσθετα κρίνεται σκόπιμη η διερεύνηση ανάπτυξης** (ή βελτίωσης της υφιστάμενης ανάπτυξης) οργανωμένων χώρων στάθμευσης **εκτός οδού στις θέσεις** Νοσοκομείο, Π. Νομαρχία, Λαγκός πλησίον ΚΤΕΛ, και **υπόγεια** στις θέσεις Ελαιώνας και 1^ο Γυμνάσιο, καθώς και στις θέσεις Ι.Ν. Ευαγγελίστριας, Κοπράνες, Παραποτάμια και πλησίον Κόμβου Κριτσάς, όπως προβλέπονται από το ΣΒΑΚ με στόχο τη συγκράτηση εισόδου οχημάτων στην πόλη.
4. Τέλος θα θέλαμε να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο ακόλουθο ζήτημα το οποίο δεν άπτεται άμεσα των κυκλοφοριακών ζητημάτων – είναι ωστόσο χρήσιμο να ληφθεί υπόψη και από την Κυκλοφοριακή Μελέτη. Η χρήση αύλειου χώρου ενός σχολείου για προσωρινή στάθμευση κατά τους θερινούς μήνες που δεν λειτουργεί το σχολείο, μπορεί να θεωρείται θετική «κυκλοφοριακά» καθώς συγκρατεί οχήματα που άλλως θα αναζητούσαν στάθμευση στην πόλη, ωστόσο στερεί την πόλη από έναν πολύτιμο ημι-δημόσιο αστικό δημόσιο χώρο (βλ. ενδεικτικά πρόγραμμα διάθεσης σχολικών αυλών στην τοπική κοινότητα «Ανοιχτά Προαύλια / Ανοιχτά Σχολεία Ανοιχτές Αυλές Σχολείων» όπως εφαρμόστηκε σε [Αθήνα](#), [Ιωάννινα](#), [Ηράκλειο](#)). Η στάθμευση στο Α΄ Γυμνάσιο κρίνεται σκόπιμο να μελετηθεί ξανά, ώστε να πραγματοποιείται αποκλειστικά σε υπόγειο χώρο ανεξάρτητο της αυλής του σχολείου.

Γ. Αναφορικά με την παραλιακή οδό Στ. Κούνδουρου

1. **Οι συνθήκες οδικής ασφάλειας δύνανται να βελτιώνονται** μόνο εφόσον οι αφορούν τους ευάλωτους χρήστες της οδού. Δεν νοείται η αφαίρεση υφιστάμενου/ων πεζοδρομίου/ων από οδό εντός σχεδίου πόλης για την ευνοϊκότερη κίνηση τροχοφόρων, ειδικά σε περιπτώσεις όπου τα δεδομένα οδικής ασφάλειας καταδεικνύουν **μείωση** τροχαίων συμβάντων με την υφιστάμενη κατάσταση (βλ. στοιχεία Τ. Τροχαίας Αγ. Νικολάου¹ και Λιμεναρχείου²).
2. **Σύμφωνα με τη νομοθεσία που διέπει γενικά τα πεζοδρόμια** (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά βλ. Υ.Α. Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621) ΦΕΚ 6213/Β/ 2022) η οδός αυτή (Στ. Κουνδούρου) θα όφειλε **στο στενότερο σημείο της να είχε ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1,5μ. και επιθυμητό 2,05μ.** και στο φαρδύτερο σημείο της ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων 2,05μ.
3. **Σύμφωνα με το ΦΕΚ 200/Δ/2024 περί αναθεώρησης των πολεοδομικών σταθεροτύπων ορίζεται ρητά ότι (15.3.3) ότι «σε υφιστάμενα οδικά δίκτυα η κατανομή του διαθέσιμου χώρου θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και η ιεράρχηση του οδικού δικτύου θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τυχόν περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του (π.χ. δύναται μία υφιστάμενη οδός να είναι αρτηρία ή συλλεκτήρια χωρίς να διαθέτει τα ελάχιστα ενδεικνυόμενα γεωμετρικά στοιχεία που αναφέρονται παραπάνω, εφόσον δεν υπάρχει εναλλακτικό οδικό δίκτυο που να διαθέτει επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά). Σε αυτές τις περιπτώσεις οι πολιτικές για τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου θα πρέπει να είναι ακόμα πιο αποτελεσματικές.»**
4. Σύμφωνα με τις εθνικές οδηγίες ΟΜΟΕ- ΚΑΟ, ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ (2001 κ.ο.κ.) που αναφέρονται σε **αστικές οδούς** και τη λειτουργική τους κατάταξη, δεν προκύπτει καμία εναλλακτική **αστικής οδού εντός** σχεδίου (BIII, BIV, GIII, GIV, ΔIV) με όποια ιεράρχηση, χωρίς πεζοδρόμιο **ελάχιστου** πλάτους 1,5μ.
5. Εφόσον η πρόθεση του Δήμου φαίνεται να είναι η DE FACTO αμφιδρόμηση του δικτύου όπως προκύπτει από τη μελέτη **δεν είναι κατανοητό γιατί δεν φαίνεται να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις που να παραμένουν σύννομες και να**

¹ <https://www.anatolh.com/topikanea/agiosnikolaos/oi-provlimatismoi-tis-trochaias-gia-tin-metatropi-toy-paraliakoy-se-diplis-kateythynsis/>

² *Από το 2010 ως το 2020, όταν ο δρόμος λειτουργούσε με διπλή κατεύθυνση κυκλοφορίας, είχαν καταγραφεί 16 τροχαία ατυχήματα με 12 τραυματισμούς. Από το 2020 που μονοδρομήθηκε μέχρι σήμερα έχουν προκληθεί 17 τροχαία ατυχήματα με 1 τραυματισμό ατόμου, όλα τα άλλα είχαν μόνο υλικές ζημιές (στοιχεία από <https://www.anatolh.com/topikanea/agiosnikolaos/oi-protaseis-toy-limenarcheioy-ag-nikolaoy-gia-tin-epanafora-stin-dipli-kykloforia-toy-paraliakoy-dromoy/>)

εξασφαλίζουν εν μέρει ομαλές συνθήκες κίνησης όλων των μετακινούμενων, όπως ενδεικτικά τα παρακάτω:

- ☞ Αμφίδρομη πορεία στο μήκος της οδού που το επιτρέπει η γεωμετρία και διατήρηση της μονόδρομης κίνησης στο στενό τμήμα της οδού προς τη γέφυρα με δημιουργία τοπικού βρόγχου για παράδειγμα με την οδό Καπ. Φαφούτη ή άλλη παράλληλη στο δίκτυο,
- ☞ Διαμόρφωση ενιαίου καταστρώματος οδού με μορφή οδού ήπιας κυκλοφορίας στο στενό τμήμα της οδού από Καντανολέοντος έως Γέφυρα με αυξημένη οριζόντια / κατακόρυφη σήμανση,
- ☞ Αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού Παλαιολόγου με κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης,
- ☞ Διαμόρφωση όδευσης πεζών σε deck ή άλλη υποδομή (π.χ. προβόλους) στη βόρεια πλευρά του δικτύου (προς τη θάλασσα),
- ☞ **Ή άλλες σχετικές λύσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη διάχυση της μελετώμενης κίνησης (αντιδρόμηση οδού Εργ. Εστίας ή της Κόρακα – Ερ. Σταυρού κ.α.).**

6. Τέλος, εφόσον κατονομάζεται επίσημα **πρόθεση** για «Οριστικό Σενάριο» αμφιδρόμησης της οδού με τις απαιτούμενες διαπλατύνσεις – για να τηρείται προφανώς η ελάχιστη γεωμετρία των επιμέρους ζωνών διέλευσης – **δεν είναι κατανοητό γιατί επιχειρείται η κατεπείγουσα αμφιδρόμηση και δεν γίνεται προσπάθεια μίας ενιαίας εφαρμογής με ορθό και πλήρη τρόπο.**

Δ. Προβλέψεις Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου Αγ. Νικολάου

Κρίνεται απαραίτητο να ληφθούν υπόψη στην παρούσα μελέτη οι προτάσεις των σεναρίων (Ηπιας και Έντονης Παρέμβασης) του υπό εκπόνηση ΤΠΣ Αγ. Νικολάου στο τομέα των **συγκοινωνιακών** ζητημάτων στο οποίο γίνονται συγκεκριμένες αναφορές σε:

- Στρατηγική πόλης 15 λεπτών,
- Πολυτροπικότητα μεταφορών με **έμφαση στην ποικιλία των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς** καθώς και της συνδεσιμότητας τους (ΜΜΜ, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, πράσινοι διάδρομοι)
- Προώθηση τρόπων ενεργούς μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, πατίνι κλπ)
- **Μείωση μετακινήσεων με ΙΧ**
- Μείωση ρύπων
- Μείωση απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης στο κέντρο
- Ανάγκη ανάπλασης παραλιακού μετώπου
- Προσδιορισμός δικτύων προς ανακατασκευή – ανάπλαση πεζοδρομίων που περιλαμβάνουν τόσο την πλατεία Ελ. Βενιζέλου όσο και την παραλιακή διαδρομή Στ. Κούνδουρου και την οδό Παλαιολόγου.

Συμπερασματικά λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω θεωρούμε ότι, με τις απαραίτητες τροποποιήσεις που θα λαμβάνουν υπόψη τις σύγχρονες αρχές κυκλοφοριακού σχεδιασμού και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την κείμενη νομοθεσία, η μελέτη μπορεί

να βελτιώσει σημαντικά τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά για το σύνολο των μετακινούμενων στην πόλη του Αγ. Νικολάου. Αν όμως παραμείνει στην σημερινή μορφή και δεν τροποποιήσει τις προτάσεις της, όχι μόνο δεν επιλύει μερικά εκ των «θεωρούμενων» σήμερα κυκλοφοριακών προβλημάτων, αλλά ενδέχεται να δημιουργήσει περισσότερα, τα οποία θα κληθεί να αντιμετωπίσει η πόλη στο εγγύς μέλλον.