

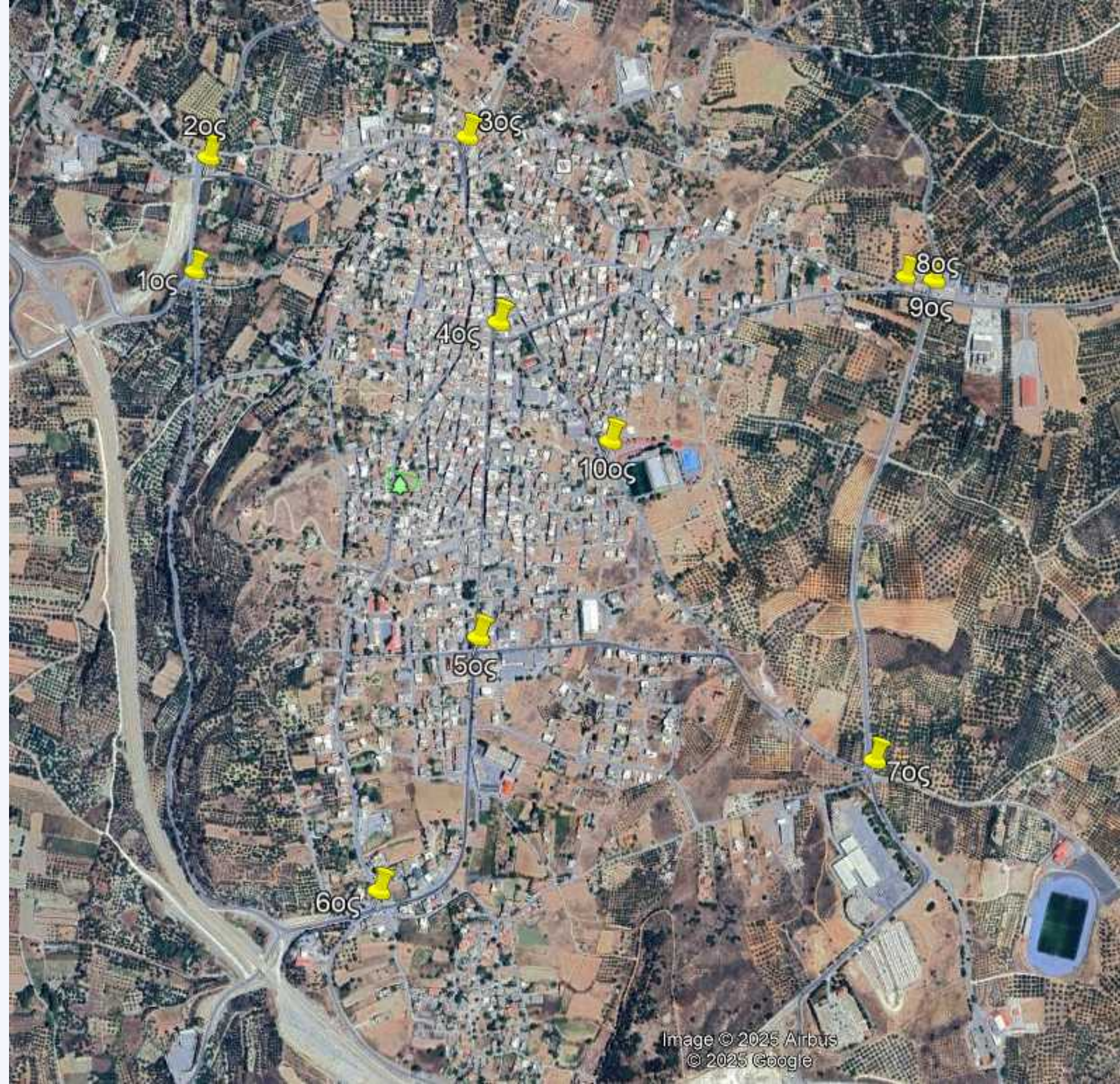
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μινώα Πεδιάδας



Απρίλιος 2025

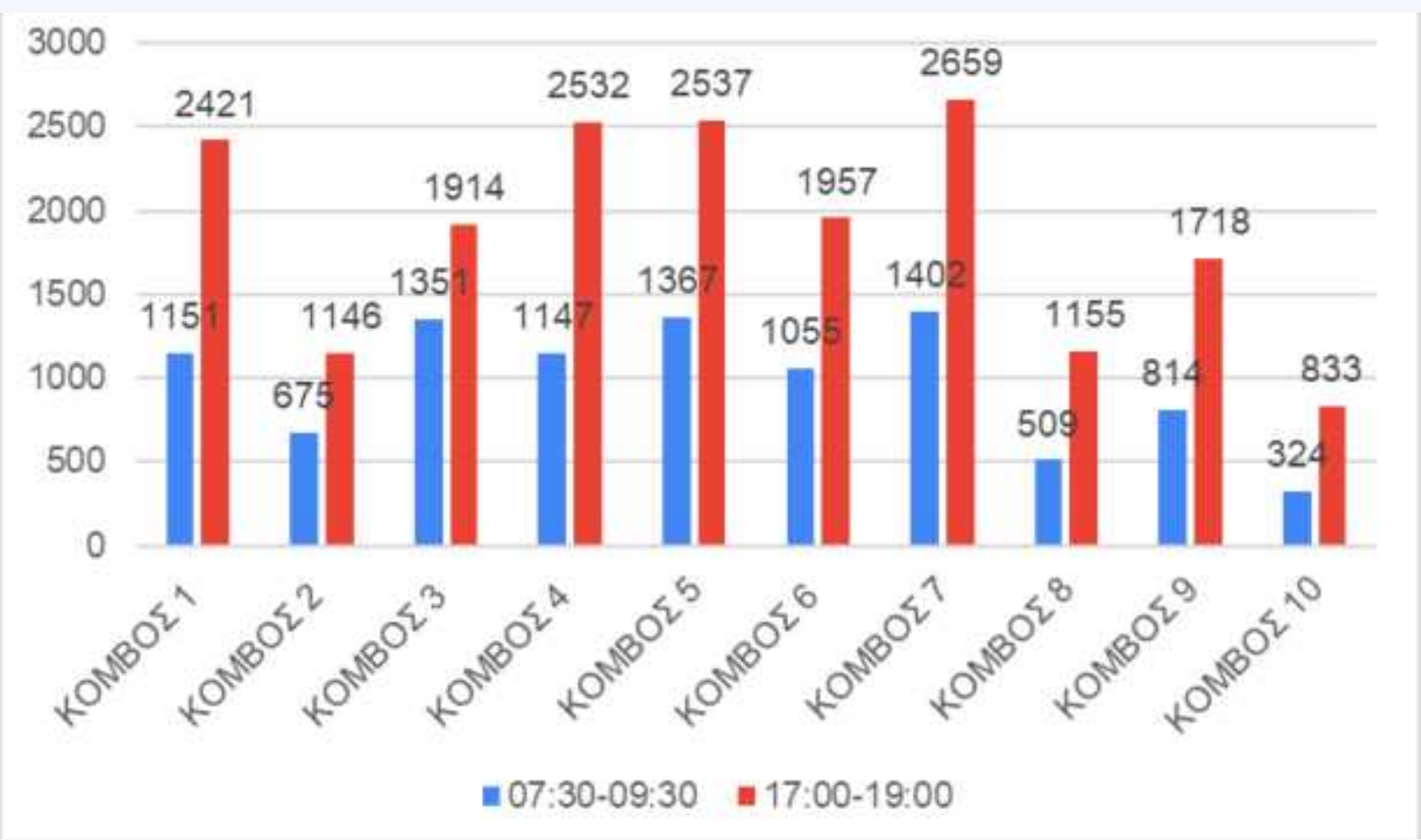
Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση

- Κόμβος 1: Δυτική είσοδος Αρκαλοχωρίου – Επαρχιακή οδός Καλλονής Γδόχια
- Κόμβος 2: Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια (πλησίον συνεργείου αυτοκινήτων Νταναλάκης)
- Κόμβος 3: Βόρεια είσοδος Αρκαλοχωρίου – Ελευθερίου Βενιζέλου
- Κόμβος 4: Ελευθερίου Βενιζέλου με Εθνικής Αντιστάσεως
- Κόμβος 5: Ελευθερίου Βενιζέλου με Δικαιοσύνης (έμπροσθεν Δημαρχείου)
- Κόμβος 6: Νότια είσοδος Αρκαλοχωρίου – Ελ. Βενιζέλου (έμπροσθεν καταστήματος εστίασης 321)
- Κόμβος 7: Κονδυλάκη (πλησίον Εκθεσιακού Κέντρου Αρκαλοχωρίου)
- Κόμβος 8: Ι. Μπελιβασάκη με Εθν. Αντιστάσεως
- Κόμβος 9: Επαρχιακή οδός Καλλονής Γδόχια (κατάστημα Κυριακάκης)
- Κόμβος 10: Κονδυλάκη (έμπροσθεν Δημοτικού Αθλητικού Κέντρου)

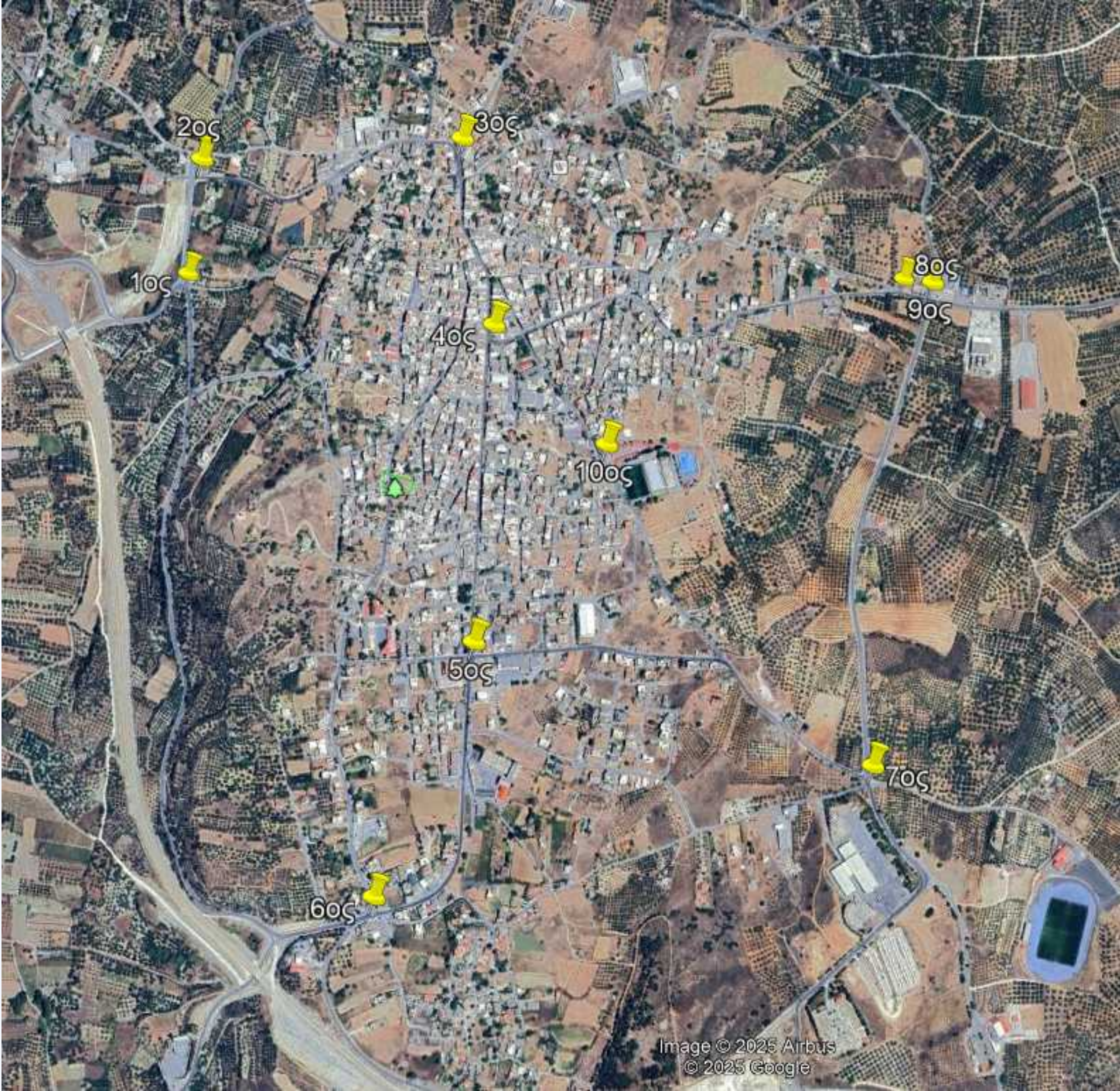


Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης –
κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση

Ημερομηνίες μετρήσεων:
11/10/2024, 12/10/2024, 13/10/2024



- Σχεδόν 1 στα 3 οχήματα μπαίνει ή βγαίνει από την πόλη μέσω των τριών βασικών εισόδων.
- Ο πιο επιβαρυνμένος κόμβος είναι ο 7ος (13.2%), ακολουθεί ο 5ος (12.7%) και ο 4ος (12%), κάτι που ενισχύει την εικόνα πως η κεντρική ροή περνάει από την Ελ. Βενιζέλου.
- Ο 10ος κόμβος έχει τη μικρότερη κυκλοφορία, άρα δύναται προσφέρεται για υποστήριξη εναλλακτικών διαδρομών



Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση



“

Παρατηρήσεις:

- μεγάλο πλάτος πεζοδρομίου ~2μ. στο ανατολικό τμήμα
- πλάτος πεζοδρομίου ~1.5μ. στο δυτικό τμήμα
- πλάτος οδού ~10–12μ. από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή
- χώρος στάθμευσης 6 θέσεων μπροστά από την εκκλησία + 1 θέση στάθμευσης ΑμΕΑ
- παράνομη στάθμευση στο δυτικό τμήμα της οδού

”

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση



“

Παρατηρήσεις:

- μεγάλο πλάτος οδού, ιδίως στην στρέφουσα ροή προς την Εθν. Αντιστάσεως
- παράνομο παρκάρισμα και στις δύο πλευρές της οδού
- ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων
- πλάτος οδού ~7μ.
- ανάγκη μέτρων ρυθμίσεως κυκλοφοριακής συμμόρφωσης και στρεφουσών ροών

”

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση



“

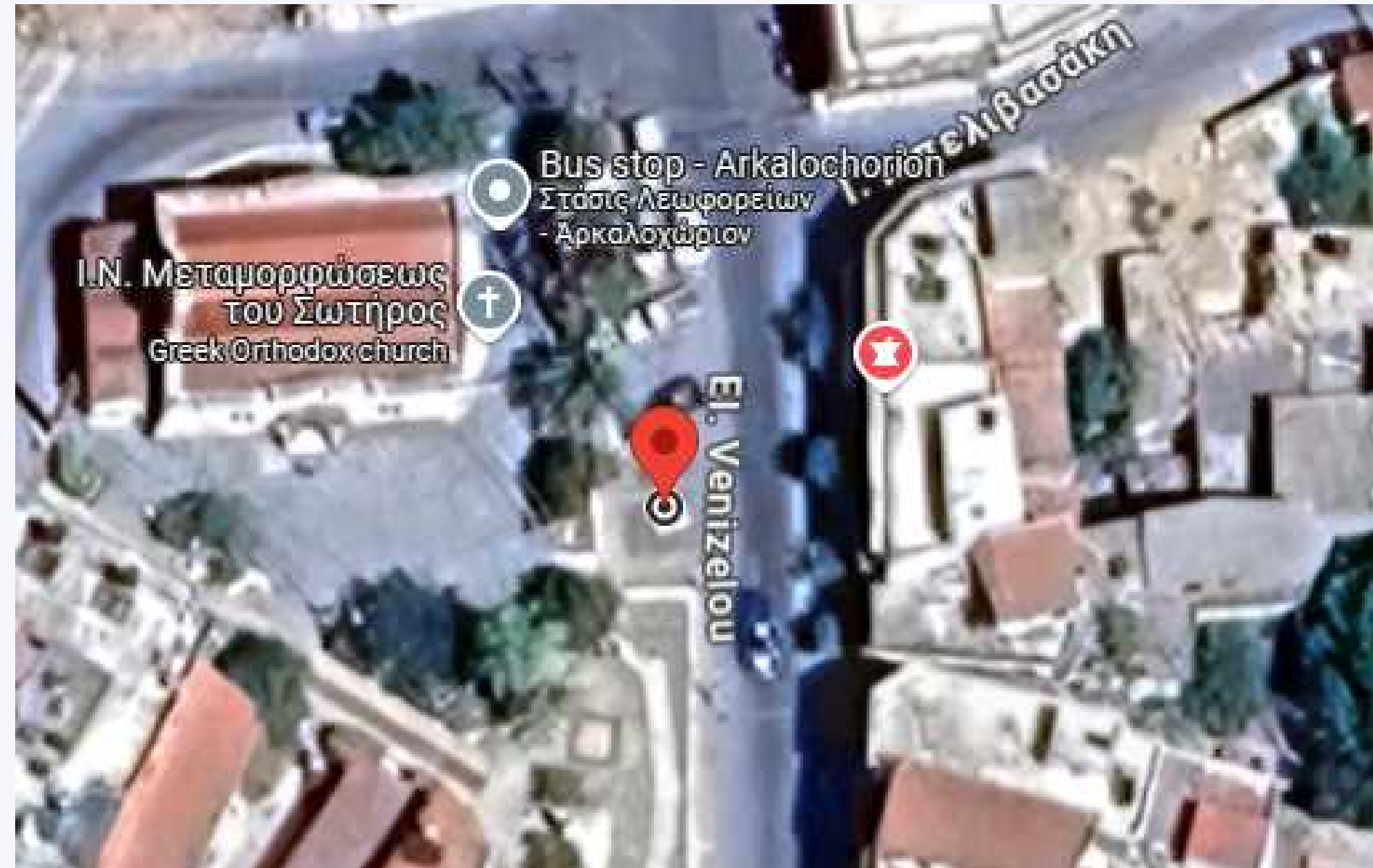
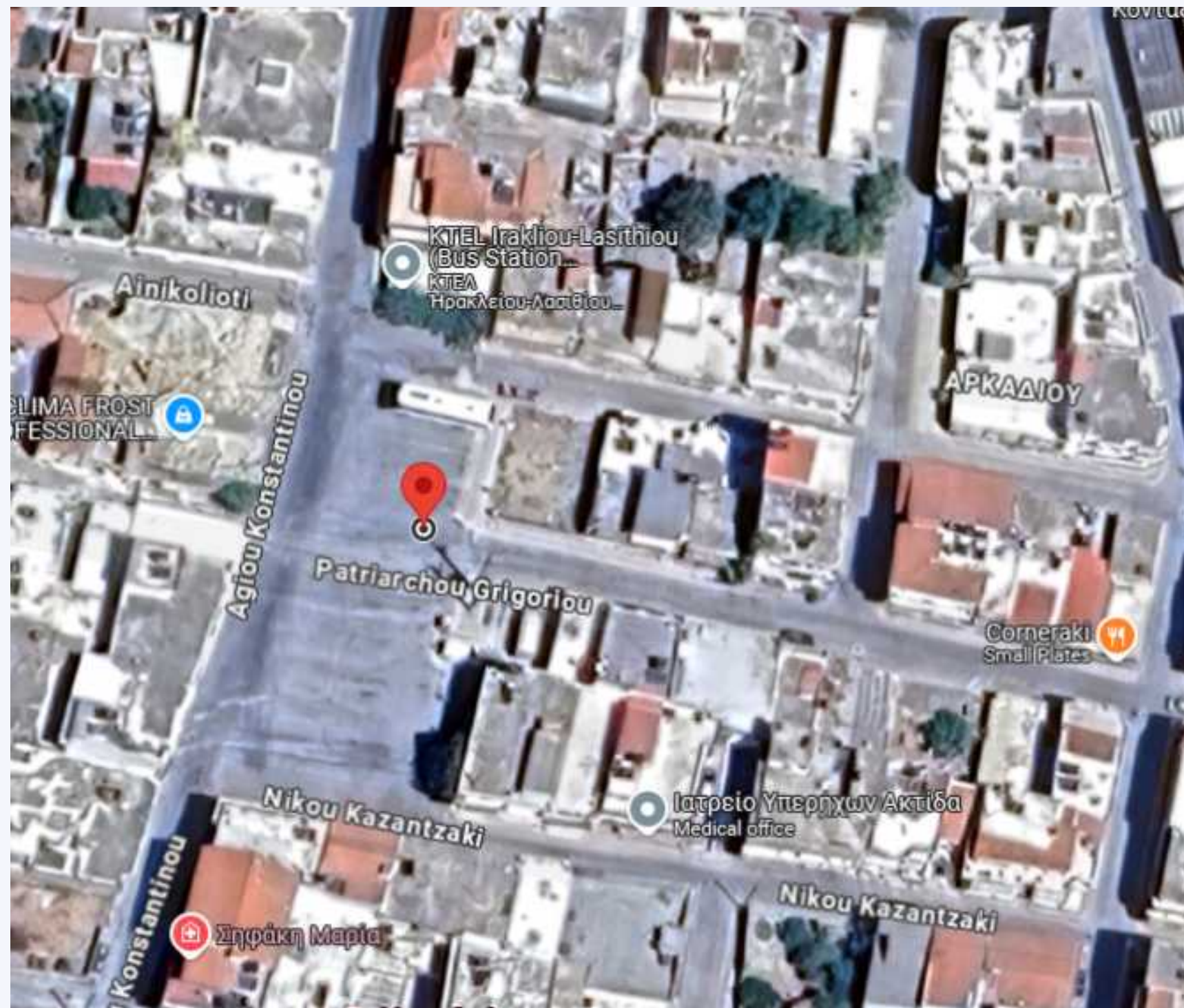
Παρατηρήσεις:

- μεγάλα πλάτη οδού ~8–9μ.
- μπροστά από το δημαρχείο ύπαρξη μεγάλου πλάτους πεζοδρομίου
- παράνομη στάθμευση επί της οδού (ιδίως στο ανατολικό τμήμα)

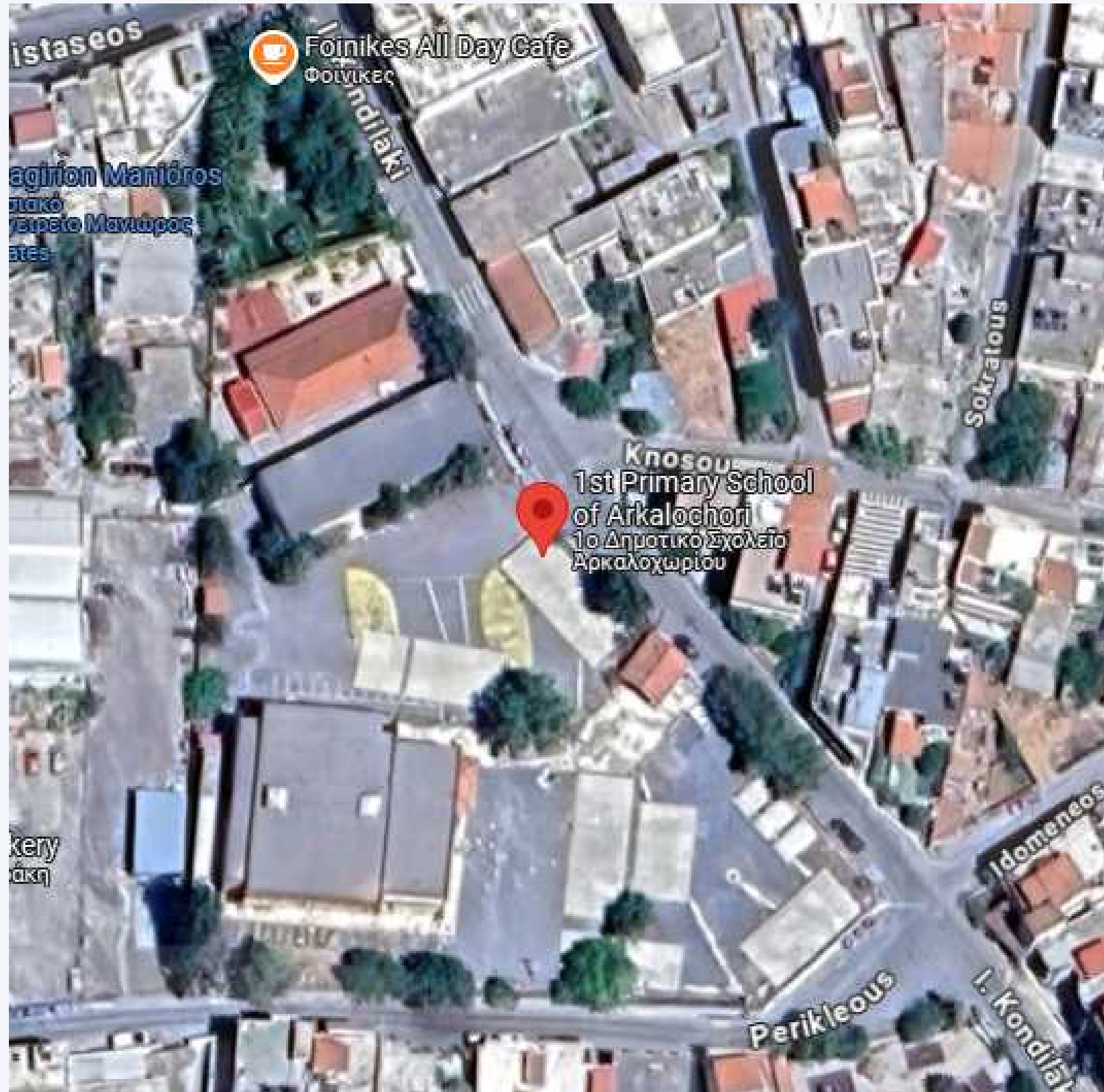
”

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

– Χώροι στάθμευσης



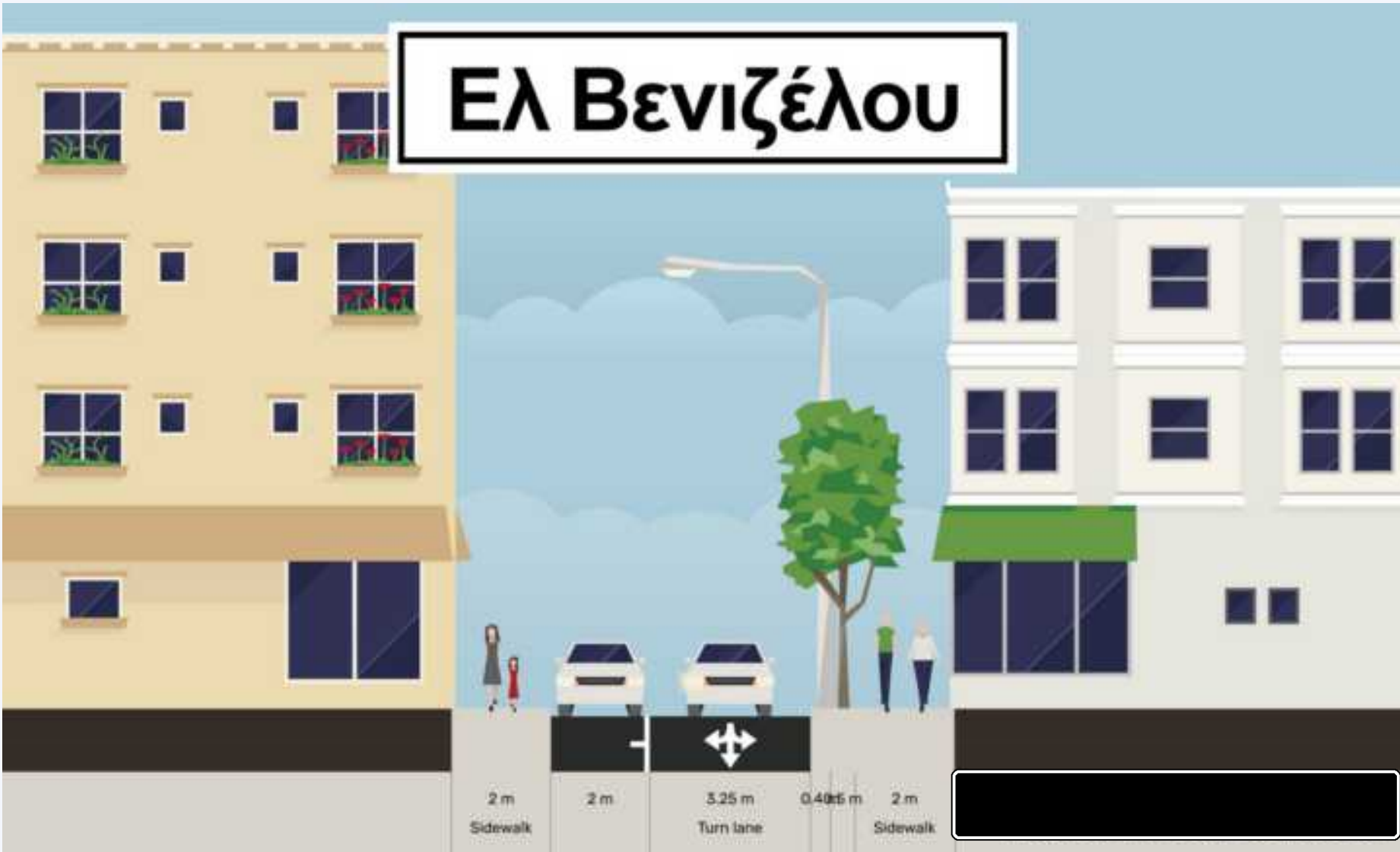
Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – Χώροι στάθμευσης



Μέτρα παρέμβασης κατάστασης κινητικότητας

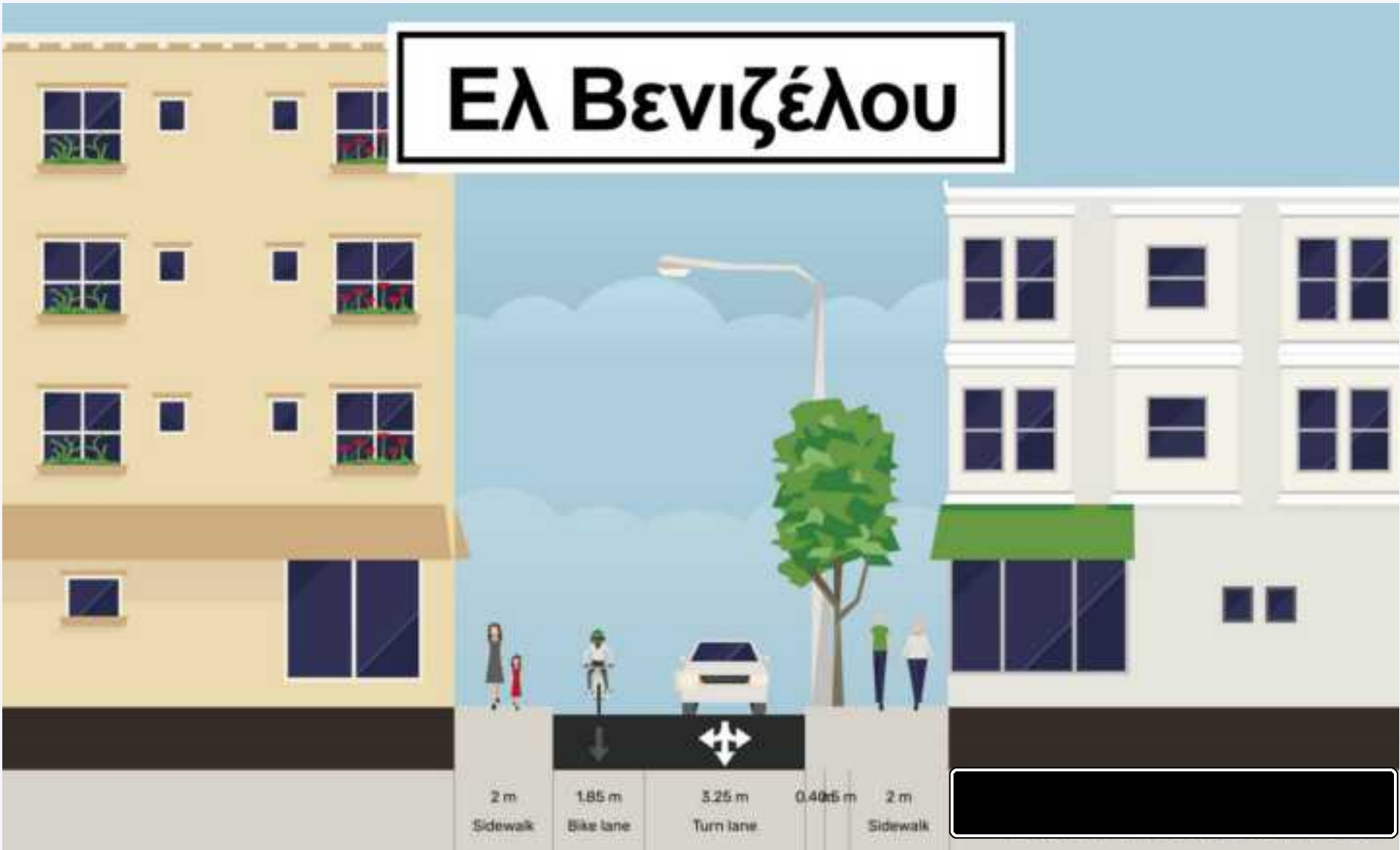
Ήπιο σενάριο 1

- Διατήρηση κυκλοφορίας Ελ. Βενιζέλου, όπως είναι σήμερα, μονή κατεύθυνση από βορρά προς νότο
- Δημιουργία λωρίδας ποδηλατοδρόμου πλάτους 2μ. (διπλής κατεύθυνσης) στο δυτικό τμήμα της οδού Ελ. Βενιζέλου (από Κόμβο 6 έως Κόμβο 5)
- Δημιουργία λωρίδας προσωρινής στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους ~2μ. από την Εθν. Αντιστάσεως και κάτω (από Κόμβο 3 μέχρι Κόμβο 5)
- Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως (στον Κόμβο 3)
- Αλλαγή πιάτσας ταξί στις κάθετες των οδών
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων



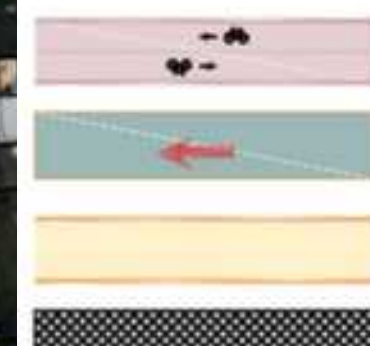
Ήπιο σενάριο 2

- Διατήρηση κυκλοφορίας Ελ. Βενιζέλου, όπως είναι σήμερα, μονή κατεύθυνση από βορρά προς νότο
- Δημιουργία λωρίδας προσωρινής στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους ~2μ. (από Κόμβο 6 μέχρι Κόμβο 5)
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίου στο ανατολικό μέτωπο της Ελ. Βενιζέλου (πρόταση ΣΑΠ – πλάτος πεζοδρομίου 2,90μ.)
- Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως (στον Κόμβο 3)
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων





Ο συγκεκριμένος κόμβος έχει σχεδιαστεί (σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ) με διάμετρο εξωτερική 16μ., με συνιστώμενη ταχύτητα 25 km/h, 1 λωρίδας κυκλοφορίας με R κύκλου (απάτητο) 1μ. Εξυπηρετεί οχήματα μέγιστου μήκους 12μ.



ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ

ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ



ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



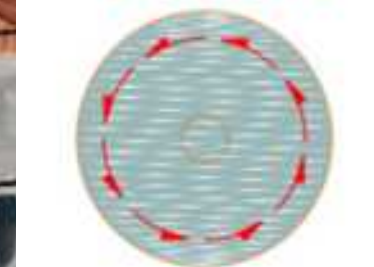
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

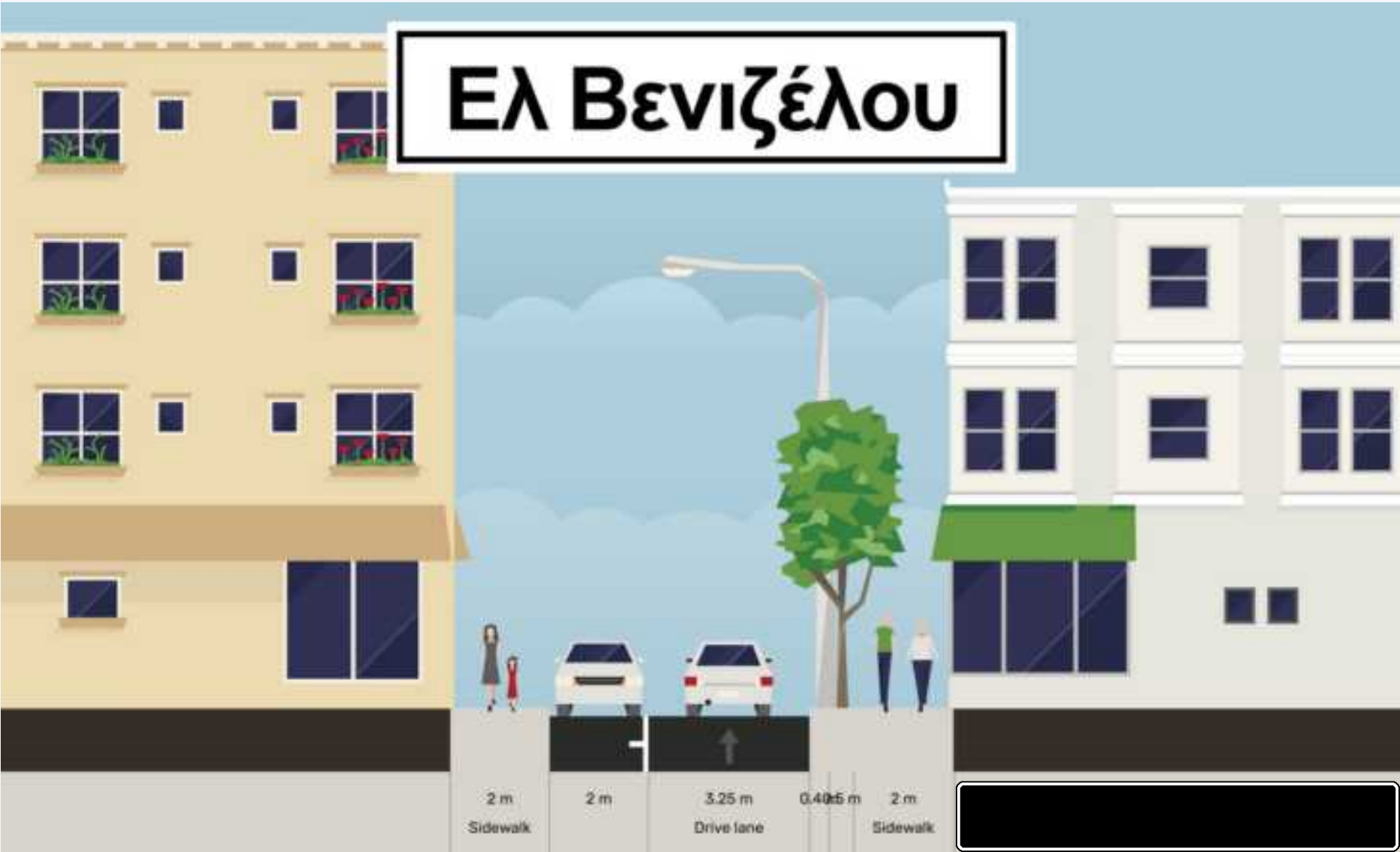
Μέτρα παρέμβασης κατάστασης κινητικότητας

Ριζοσπαστικό σενάριο 1

- Ελ. Βενιζέλου έως Εθν. Αντιστάσεως μονής καθόδου από βορρά προς νότο (Κόμβος 6 έως Κόμβος 3) και από νότο προς βορρά διπλής κατεύθυνσης (Κόμβος 3 έως Κόμβος 5)
- Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Νέες διαγραμμίσεις διαβάσεων
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
- Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης

Ριζοσπαστικό σενάριο 2

- Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως μονής κάθοδου από βορρά προς νότο (Κόμβος 6 έως Κόμβος 3) και από νότο προς βορρά μονής ανόδου (Κόμβος 5 έως Κόμβος 3)
- Δημιουργία μικρού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως,
- Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους 2μ. από Κόμβο 3 μέχρι Κόμβο 5
- Διαπλάτυνση ανατολικού πεζοδρομίου πλάτος 2,90μ. από Κόμβο 3 έως Κόμβο 5
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Νέες διαγραμμίσεις διαβάσεων
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
- Αλλαγή πιάτσας ταξί
- Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης





ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



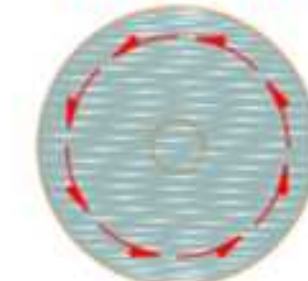
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ



ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



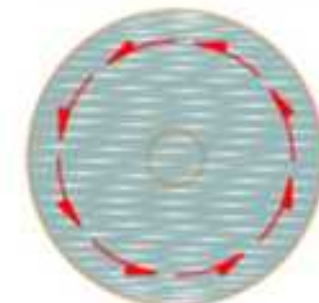
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ



Μίξη ποδηλατόδρομου,
πεζόδρομου και δρόμου
ήπιας κυκλοφορίας





Νέος Οικοδομικός Κανονισμός Ν.4047 /2012 (άρθρο 2)

«Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας είναι ο πεζόδρομος στον οποίο επιτρέπεται η υπό όρους κίνηση οχημάτων».

Πέντε βασικές αρχές που αναφέρονται είναι (FHWA,1994):

- 1.Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν ολόκληρο το πλάτος του δρόμου εντός του woonerf. Επίσης, επιτρέπεται το παιχνίδι.
- 2.Οι οδηγοί δεν πρέπει να οδηγούν γρηγορότερα από την ταχύτητα ενός πεζού.
- 3.Προτεραιότητα έχει η κίνηση από δεξιά (και όχι η γρήγορη κυκλοφορία σε σχέση με την αργή).
- 4.Οι οδηγοί δεν πρέπει να εμποδίζουν την κίνηση των πεζών. Αντίστοιχα, οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν την πορεία των οδηγών χωρίς λόγο.
- 5.Οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων με περισσότερους από δύο τροχούς δεν επιτρέπεται να σταθμεύουν σε ένα woonerf, παρά μόνο σε χώρους που προσδιορίζονται με κατάλληλη σήμανση.

Η ευρεία εφαρμογή των woonerf είχε τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Το 70% του ολλανδικού πληθυσμού θεωρούσε ότι οι περιοχές αυτές είναι πολύ ελκυστικές.
- Οι κάτοικοι εκτίμησαν τους χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, τις περιοχές παιχνιδιού και τις περιβαλλοντικές βελτιώσεις.
- Τα ατυχήματα μειώθηκαν κατά 50%.
- Οι ταχύτητες των οχημάτων περιορίστηκαν στα 13 με 25 χλμ/ ώρα.

Επόμενα βήματα

- Καθορισμός ενός ήπιου και ενός ριζοσπαστικού σεναρίου
- Δημόσια ανάρτηση των σεναρίων με σκοπό την συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης της απόφασης
- Αξιολόγηση παρατηρήσεων πολιτών στη διαμόρφωση των σεναρίων κινητικότητας
- Αξιολόγηση ερωτηματολογίων από πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς
- Σχεδιασμός οράματος κινητικότητας
- Ανάπτυξη πακέτων μέτρων, προτεραιοτήτων, στόχων με χρονοδιάγραμμα 5,10,15 έτη
- 3η Διαβούλευση με σκοπό την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης





Ευχαριστούμε
για την προσοχή
σας!