



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Αρκαλοχωρίου Φάση Ανάπτυξης (Φάση Β)

Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης
κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Περιεχόμενα

Β. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Β')	8
Β.2 Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων	8
Β.2.1 Πρώτη διαβούλευση	8
Β.2.2 Κινητικότητα και κόμβοι κυκλοφοριακών μετρήσεων	23
Γ. Σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών	84
Γ.1. Έκθεση αποτύπωσης κατάστασης κινητικότητας	84
Γ.1.1. Προκλήσεις στο σύστημα αστικών μεταφορών στην Ελλάδα	92
Γ.1.2 Βιώσιμη κινητικότητα στην Ελλάδα	95
Γ.1.3 Νομοθετικά όρια για υποδομές βιώσιμης κινητικότητας	101
Γ.1.4 Παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτη	112
Γ.2 Εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας	120
Γ.2.1 Υφιστάμενες τάσεις / Business as usual	120
Γ.2.2 2^ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Σχεδιασμός για τον άνθρωπο»	122
Γ.2.3 3^ο Εναλλακτικό Σενάριο – «Σχεδιασμός για τον άνθρωπο»	131
Γ.2.4 4^ο Εναλλακτικό Σενάριο - Ριζοσπαστικό σενάριο 1	141
Γ.2.5 5^ο εναλλακτικό σενάριο – Ριζοσπαστικό σενάριο 2	148
Δ. Επόμενα βήματα	159

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Απόσπασμα από το ηλεκτρονικό Δελτίο Τύπου για την 1η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ, από την ιστοσελίδα του Δήμου.....	19
Εικόνα 2: Παρουσιολόγιο συμμετοχής στην 1η συνάντηση του δικτύου φορέων ΣΒΑΚ.....	22
Εικόνα 3: Ισπανική γραμμική πόλη, όπως σχεδιάστηκε από τον El Lissitzky's 'Russland' (1930) ..	23
Εικόνα 4: ΦΕΚ ΓΠΣ Αρκαλοχωρίου Γασίου (ΦΕΚ 524/ΑΑΠ/21-11-2008)	25
Εικόνα 5: Κόμβοι κυκλοφοριακών μετρήσεων Αρκαλοχωρίου	29
Εικόνα 6: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (I) – Άτομο 1	30
Εικόνα 7: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (II) – Άτομο 1	31
Εικόνα 8: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (I) – Άτομο 2	31
Εικόνα 9: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (II) – Άτομο 2	32
Εικόνα 10: Κόμβος 1	37
Εικόνα 11: Κόμβος 2	43
Εικόνα 12: Κόμβος 3	48
Εικόνα 13: Κόμβος 4	54
Εικόνα 14: Κόμβος 5	58
Εικόνα 15: Κόμβος 6	63
Εικόνα 16: Κόμβος 7	68
Εικόνα 17: Κόμβος 8	71
Εικόνα 18: Κόμβος 9	75
Εικόνα 19: Κόμβος 10	80
Εικόνα 20: Ιεράρχηση οδικού δικτύου	86
Εικόνα 21: Δημόσια κτίρια.....	87
Εικόνα 22: Δομές εκπαίδευσης.....	88
Εικόνα 23: Κοινόχρηστοι και κοινωφελής χώροι.....	89
Εικόνα 24: Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης.....	90
Εικόνα 25: Στάσεις ΚΤΕΛ	91
Εικόνα 26: Κυκλοφοριακή συμφόρηση	93
Εικόνα 27: Παράδειγμα μίξης ποδηλατικών και περπατητικών διαδρομών	96
Εικόνα 28: Ηλεκτρικά αυτοκίνητα σε πόλεις	97
Εικόνα 29: Σκίτσο βιώσιμη αστική κινητικότητα	98
Εικόνα 30: Συμπεριληπτική πόλη	100
Εικόνα 31: Πλάτος πεζοδρομίου.....	104
Εικόνα 32: Ελεύθερο ύψος	104
Εικόνα 33: Διάβαση - Νησίδα	108
Εικόνα 34: Πεζοδρόμιο ικανού πλάτους.....	109
Εικόνα 35: Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.....	111
Εικόνα 36: Επιδαπέδια σήμανση χώρου στάθμευσης ατόμων με αναπηρία	111
Εικόνα 37: Υπόδειγμα διαβάσεων	113
Εικόνα 38: Διαγράμμιση σημείου στάσης λεωφορείου	114
Εικόνα 39: Στάση ταξί	115
Εικόνα 40: Προβλήματα οδικής ασφάλειας – στάθμευση επί των δύο πλευρών της οδού.....	116
Εικόνα 41: Προβλήματα οδικής ασφάλειας – Φορτηγά φορτοεκφόρτωσης.....	116
Εικόνα 42: Υπόμνημα ήπιου σεναρίου 1	124
Εικόνα 43: Ήπιο σενάριο 1.....	125
Εικόνα 44: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια).....	126
Εικόνα 45: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια).....	127

Εικόνα 46: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια).....	128
Εικόνα 47: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια).....	129
Εικόνα 48: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια).....	130
Εικόνα 49: Υπόμνημα ήπιου σεναρίου 2	133
Εικόνα 50: Ήπιο σενάριο 2.....	134
Εικόνα 51: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια).....	135
Εικόνα 52: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια).....	136
Εικόνα 53: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια).....	137
Εικόνα 54: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια).....	138
Εικόνα 55: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια).....	139
Εικόνα 56: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια).....	140
Εικόνα 57: Υπόμνημα ριζοσπαστικού σεναρίου 1.....	143
Εικόνα 58: Ριζοσπαστικό σενάριο 1.....	144
Εικόνα 59: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια).....	145
Εικόνα 60: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια).....	146
Εικόνα 61: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια).....	147
Εικόνα 62: Υπόμνημα ριζοσπαστικού σεναρίου 2.....	150
Εικόνα 63: Ριζοσπαστικό σενάριο 2.....	151
Εικόνα 64: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια).....	152
Εικόνα 65: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια).....	153
Εικόνα 66: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια).....	154
Εικόνα 67: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια).....	155

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Κόμβος 1 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	38
Πίνακας 2: Κόμβος 1 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	38
Πίνακας 3: Κόμβος 1 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση	39
Πίνακας 4: Κόμβος 1 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	40
Πίνακας 5: Κόμβος 1 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	41
Πίνακας 6: Κόμβος 1 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	41
Πίνακας 7: Κόμβος 1 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	42
Πίνακας 8: Κόμβος 2 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	43
Πίνακας 9: Κόμβος 2 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	44
Πίνακας 10: Κόμβος 2 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	45
Πίνακας 11: Κόμβος 2 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση.....	45
Πίνακας 12: Κόμβος 2 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση.....	46
Πίνακας 13: Κόμβος 2 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση.....	46
Πίνακας 14: Κόμβος 2 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση.....	46
Πίνακας 15: Κόμβος 2 - Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	46
Πίνακας 16: Κόμβος 3 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	48
Πίνακας 17: Κόμβος 3 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο.....	49
Πίνακας 18: Κόμβος 3 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση	50
Πίνακας 19: Κόμβος 3 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	51
Πίνακας 20: Κόμβος 3 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	51
Πίνακας 21: Κόμβος 3 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	52
Πίνακας 22: Κόμβος 3 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	53
Πίνακας 23: Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	53
Πίνακας 24: Κόμβος 4 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	55
Πίνακας 25: Κόμβος 4 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο.....	55
Πίνακας 26: Κόμβος 4 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	56
Πίνακας 27: Κόμβος 5 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	58
Πίνακας 28: Κόμβος 5 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	59
Πίνακας 29: Κόμβος 5 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	59
Πίνακας 30: Κόμβος 5 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	60
Πίνακας 31: Κόμβος 5 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	61
Πίνακας 32: Κόμβος 5 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	61
Πίνακας 33: Κόμβος 5 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	62
Πίνακας 34: Κόμβος 5 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	62
Πίνακας 35: Κόμβος 6 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	63
Πίνακας 36: Κόμβος 6 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	64
Πίνακας 37: Κόμβος 6 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	64
Πίνακας 38: Κόμβος 6 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	65
Πίνακας 39: Κόμβος 6 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	66
Πίνακας 40: Κόμβος 6 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	66
Πίνακας 41: Κόμβος 6 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	66
Πίνακας 42: Κόμβος 7 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	68
Πίνακας 43: Κόμβος 7 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	69
Πίνακας 44: Κόμβος 7 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	69
Πίνακας 45: Κόμβος 7 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	70
Πίνακας 46: Κόμβος 7 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	70

Πίνακας 47: Κόμβος 7 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	70
Πίνακας 48: Κόμβος 7 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	70
Πίνακας 49: Κόμβος 7 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	71
Πίνακας 50: Κόμβος 8 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	72
Πίνακας 51: Κόμβος 8 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	72
Πίνακας 52: Κόμβος 8 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	73
Πίνακας 53: Κόμβος 8 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	74
Πίνακας 54: Κόμβος 8 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	74
Πίνακας 55: Κόμβος 9 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	75
Πίνακας 56: Κόμβος 9 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	76
Πίνακας 57: Κόμβος 9 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	77
Πίνακας 58: Κόμβος 9 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	77
Πίνακας 59: Κόμβος 9 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	78
Πίνακας 60: Κόμβος 9 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	78
Πίνακας 61: Κόμβος 9 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	78
Πίνακας 62: Κόμβος 9 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	79
Πίνακας 63: Κόμβος 10 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	80
Πίνακας 64: Κόμβος 10 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	81
Πίνακας 65: Κόμβος 10 – Σύνολα αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο	82
Πίνακας 66: Κόμβος 10 – Σύνολα μηχανών ανά χρονική περίοδο	82
Πίνακας 67: Κόμβος 10 – Σύνολα ποδηλάτων ανά χρονική περίοδο.....	83
Πίνακας 68: Κόμβος 10 – Σύνολα όλων των μέσων ανά χρονική περίοδο	83
Πίνακας 69: Υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας	117

Ευρετήριο Γραφημάτων

Γράφημα 1: Ποσά κυκλοφοριακών φόρτων ανά κόμβο	35
Γράφημα 2: Ροή κυκλοφορίας σε σχέση με τους κόμβους μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων...	36
Γράφημα 3: Κόμβος 1 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	38
Γράφημα 4: Κόμβος 1 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	39
Γράφημα 5: Κόμβος 1 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση	40
Γράφημα 6: Κόμβος 1 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	40
Γράφημα 7: Κόμβος 1 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	41
Γράφημα 8: Κόμβος 1 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	42
Γράφημα 9: Κόμβος 1 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	42
Γράφημα 10: Κόμβος 2 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	44
Γράφημα 11: Κόμβος 2 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	44
Γράφημα 12: Κόμβος 2 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση	45
Γράφημα 13: Κόμβος 2 - Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	47
Γράφημα 14: Κόμβος 3 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	49
Γράφημα 15: Κόμβος 3 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	50
Γράφημα 16: Κόμβος 3 - Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	51
Γράφημα 17: Κόμβος 3 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	51
Γράφημα 18: Κόμβος 3 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	52
Γράφημα 19: Κόμβος 3 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	52
Γράφημα 20: Κόμβος 3 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	53
Γράφημα 21: Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	54
Γράφημα 22: Κόμβος 4 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	55
Γράφημα 23: Κόμβος 4 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	56
Γράφημα 24: Κόμβος 4 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση	57
Γράφημα 25: Κόμβος 5 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	58
Γράφημα 26: Κόμβος 5 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	59
Γράφημα 27: Κόμβος 5 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση	60
Γράφημα 28: Κόμβος 5 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	60
Γράφημα 29: Κόμβος 5 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	61
Γράφημα 30: Κόμβος 5 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	61
Γράφημα 31: Κόμβος 5 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	62
Γράφημα 32: Κόμβος 6 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	63
Γράφημα 33: Κόμβος 6 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	64
Γράφημα 34: Κόμβος 6 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	65
Γράφημα 35: Κόμβος 6 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	65
Γράφημα 36: Κόμβος 6 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση	66
Γράφημα 37: Κόμβος 6 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση	67
Γράφημα 38: Κόμβος 7 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	68
Γράφημα 39: Κόμβος 7 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	69
Γράφημα 40: Κόμβος 7 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	70
Γράφημα 41: Κόμβος 7 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	71
Γράφημα 42: Κόμβος 8 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	72
Γράφημα 43: Κόμβος 8 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	73
Γράφημα 44: Κόμβος 8 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	73
Γράφημα 45: Κόμβος 8 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	74
Γράφημα 46: Κόμβος 8 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	74

Γράφημα 47: Κόμβος 9 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	76
Γράφημα 48: Κόμβος 9 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	76
Γράφημα 49: Κόμβος 9 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση.....	77
Γράφημα 50: Κόμβος 9 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση	77
Γράφημα 51: Κόμβος 9 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση	78
Γράφημα 52: Κόμβος 9 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση	79
Γράφημα 53: Κόμβος 9 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση.....	79
Γράφημα 54: Κόμβος 10 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων	81
Γράφημα 55: Κόμβος 10 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο	81
Γράφημα 56: Κόμβος 10 – Σύνολα αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο.....	82
Γράφημα 57: Κόμβος 10 – Σύνολα μηχανών ανά χρονική περίοδο	82
Γράφημα 58: Κόμβος 10 – Σύνολα ποδηλάτων ανά χρονική περίοδο	83
Γράφημα 59: Κόμβος 10 – Σύνολα όλων των μέσων ανά χρονική περίοδο.....	83

B. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Β')

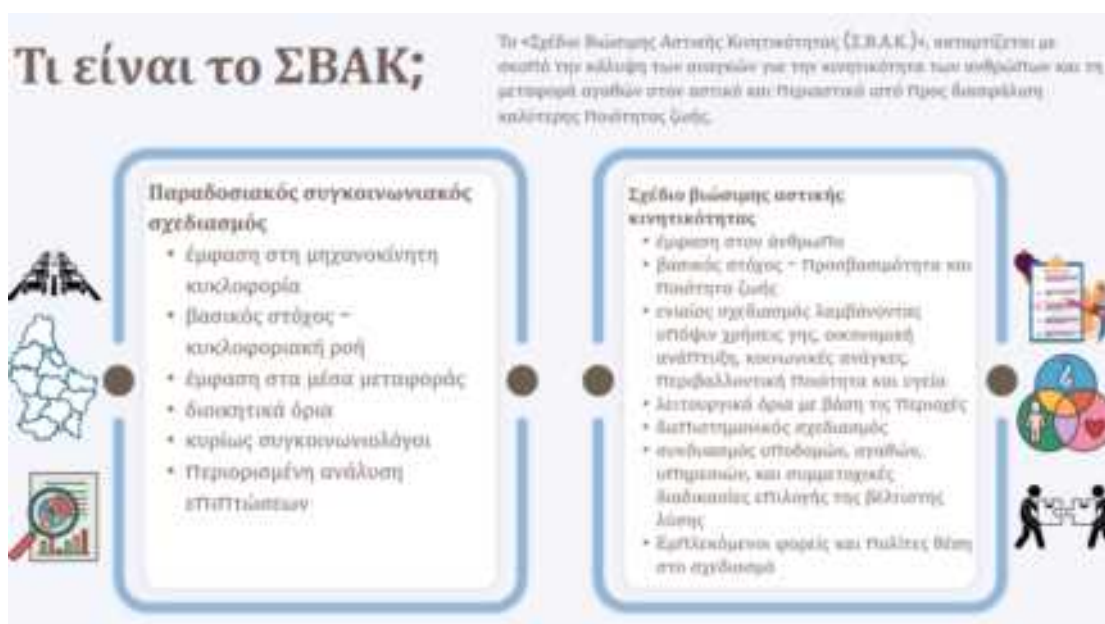
B.2 Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

B.2.1 Πρώτη διαβούλευση

Στις 27 Ιανουαρίου 2025 πραγματοποιήθηκε η 1η Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η οποία αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη και ενίσχυση της αστικής κινητικότητας στην πόλη του Αρκαλοχωρίου. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, οι τοποθετήσεις του Δημάρχου και των εμπλεκόμενων φορέων ανέδειξαν την ανάγκη για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που θα βελτιώσει τη βιωσιμότητα και τη λειτουργικότητα των μετακινήσεων.

Παρατίθεται η παρουσίαση του ΣΒΑΚ κατά την 1^η Διαβούλευση.





Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ

Στάδιο 0: Εκκίνηση διαδικασίας – Αρχικές Ενέργειες

- Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ, η οποία είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται κατά την οργάνωση και υλοποίησή του.



Εγκρίθηκε με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, με την οποία ορίστηκε η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ, η οποία είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται κατά την οργάνωση και υλοποίησή του.

Εγκρίθηκε με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, με την οποία ορίστηκε η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ, η οποία είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται κατά την οργάνωση και υλοποίησή του.

Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ

Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος και της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών

Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού

αποτελεσματικός συντονισμός των εμπλεκόμενων φορέων, με τον καθορισμό του πλάνου επικοινωνίας, του κανονισμού λειτουργίας των φορέων και την οριοθέτηση των φορέων και των ομάδων πολιτών που θα συμμετείχαν στις διαδικασίες διαβούλευσης



Τι κάνουν οι φορείς:

- Ενημερώνονται για το ΣΒΑΚ
- Συμμετέχουν με επίσημο τρόπο - Σύμφωνο Συμμετοχής
- Άτυπη σε κάθε στάδιο σχεδιασμού (ερωτηματολόγια, διαβουλεύσεις, τηλεφωνικά/ email)
- Γνώση για ιδέες μέτρων, σεναρίων παρέμβασης
- Συμφωνία στο σχέδιο δράσης και παρακολούθησης



Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ



Στάδιο 2: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

- αξιολογούνται τα προβλήματα της πόλης αναφορικά με την κινητικότητα επιβατικών και εμπορευμάτων, αλλά και οι προς απόδειξη ευκαιρίες
- σημαντική η **συμμετοχή των Πολιτών**, ώστε να γίνουν κατανοητά τα **προβλήματα** και να προσδιοριστούν οι **ανάγκες** κινητικότητας

Στάδιο 3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός στόχων

- ανάπτυξη κοινού οράματος
- αξιοποίηση βασικών στοιχείων από ισχύοντα στρατηγικά σχέδια και μελέτες υπερακείμενου σχεδιασμού
- αξιοποίηση αποτελεσμάτων προηγούμενων φάσεων Συμμεταχικού Σχεδιασμού

Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ



Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

- Προσδιορισμός δέσμης μέτρων, μέσω της υλοποίησης των οποίων ικανοποιούνται οι εξεχονοι στόχοι του ΣΒΑΚ και το όραμα για την κινητικότητα στο Δήμο.
- εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (Πεζών, Ποδηλατιστών, ΑΜεΑ, κ.ά.), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Στάδιο 5: Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης

- σχέδιο δράσης και Προϋπολογισμοί, με λεπτομερή σύννοψη των μέτρων, των Προτεραιοτήτων και των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης, ως Προϋποθέσεις για την ημερήσια εφαρμογή τους

Οραματίζοντας..

- έμφαση στους πεζούς (βελτίωση πεζοπορικών διαδρομών και υποδομών, διασύνδεση κεντρικών σημείων/ τόπων έλξης πληθυσμού και λειτουργιών)
- έμφαση στη χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς
- πράσινες διαδρομές
- ρύθμιση οδούς κυκλοφορίας
- διαχείριση στάθμευσης
- ποδηλατικές διαδρομές
- ευφυή συστήματα μεταφορών
- αστική εφοδιαστική αλυσίδα



Οραματίζοντας..



Οραματίζοντας..



Οραματίζοντας..



Ανάγνωση προβλημάτων και αναγκών

- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε
Προβλεπόμενους κόμβους
- Εστίαση στην Ελευθερίαν Βενιζέλου



Ανάγνωση προβλημάτων και
αναγκών / Συμμετοχή
εμπλεκόμενων φορέων



Ανάγνωση προβλημάτων και
αναγκών / Συμμετοχή
εμπλεκόμενων φορέων



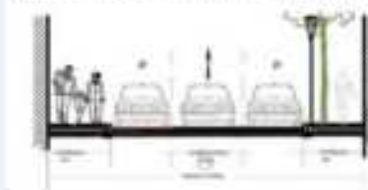
Ανάγνωση προβλημάτων και αναγκών / Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων



Πρόταση ΣΑΠ για ΕΛ. Βενιζέλου

ΔΙΑΤΟΜΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΣΤΟ ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙ

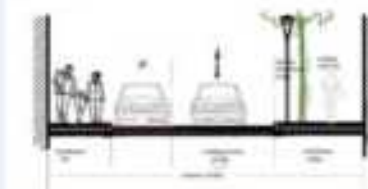
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ στο βόρειο τμήμα (μετάφραση)



αυξάνονται με μια ισχυρή αίσθηση (γιατί στην ζώνη που θα περπατάει και ελπίδα) αλλά και αυξάνεται η αίσθηση του χώρου που είναι το μέγεθος. Στο αστικό περιβάλλον είναι στην ζώνη αίσθησης, αλλά και η ζώνη αίσθησης, βόρεια και φωτεινότητα (αποκρίνονται).

αυξάνεται η αίσθηση η οποία είναι με τη ζώνη αίσθησης, αλλά και φωτεινότητα.

ΠΡΟΤΑΣΗ



αίσθηση και αστικό περιβάλλον με ισχυρή αίσθηση στην ζώνη αίσθησης. Το αστικό περιβάλλον είναι ισχυρό με ένα ζώνη αίσθησης, αλλά και φωτεινότητα.

η ζώνη αίσθησης, αλλά και φωτεινότητα γίνεται 3.2m αίσθηση με το μέγεθος.

Ερωτήματα

- Δυτικό ή ανατολικό τμήμα Ελ. Βενιζέλου ως προς διαμόρφωση προσωρινής στάθμευσης/φορτωεκφόρτωσης;
- Ορισμός φορτωεκφόρτωσης;
- Αλλαγή μόνιμης θέσης/πάτους ταξί;

Προτάσεις θέσης

- Ε. Βενιζέλου (Μεταξύ του σταθμού και του Σιδηρόδρομου)
- Ε. Βενιζέλου μεταξύ Σιδηρ. Σταθμού και Ε. και Β. Βενιζέλου
- Οδός Δημοκρατίας (Ε. και ΟΤΕ) και
- Ελευθέριος Βενιζέλος και Διοικητήριο

- Δυτικό ή ανατολικό τμήμα Ελ. Βενιζέλου ως προς διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου;
- Οικόπεδα για χρήση περκινγκ;

Προτάσεις οπισθοκατάβασης: Ελευθέριος Βενιζέλος (ΟΤΕ) και Διοικητήριο (ΟΤΕ) και Σιδηρόδρομος



Β.2.1.1 Συμπεράσματα 1ης διαβούλευσης, γενική συζήτηση

Ο Δήμαρχος, κατά την τοποθέτηση του, τόνισε τη σημασία της συνεργασίας όλων των φορέων, επισημαίνοντας ότι η βιώσιμη αστική κινητικότητα δεν είναι απλώς μια ανάγκη, αλλά και μια ευκαιρία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Επιπλέον, εξέφρασε την επιθυμία του να δημιουργηθεί ένα σύστημα μετακίνησης που θα συνδυάζει τη χρήση δημόσιων και εναλλακτικών μέσων, μειώνοντας έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Οι εκπρόσωποι των φορέων κινητικότητας ανέφεραν τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν στον τομέα τους, καθώς και τις προτάσεις τους για την καλύτερη ενσωμάτωση της βιωσιμότητας στις μεταφορές. Οι φορείς τόνισαν τη σημασία της επένδυσης σε υποδομές ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων, την ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών και τη στροφή προς «έξυπνες» τεχνολογίες που θα διευκολύνουν τις μετακινήσεις.

Όλες οι τοποθετήσεις κινήθηκαν γύρω από την κοινή πρόθεση για έναν ασφαλή, εύελκτο και φιλικό προς το περιβάλλον αστικό χώρο, που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες των πολιτών και θα προστατεύει το περιβάλλον για τις επόμενες γενιές.

Οι τοποθετήσεις συνολικά αφορούσαν στις εξής θεματικές:

- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα διευκολύνουν τη χρήση νόμιμου παρκαρίσματος σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης
- Χωροθέτηση λαϊκής
- Ελευθέρωση χώρου πεζοδρομίου από άναρχη χωροθέτηση φυτεύσεων, φωτίσεων κ.λπ.
- Κυκλοφοριακές αλλαγές για ΚΤΕΛ και ταξί π.χ. στάσεις/ πιάτσες
- Ποδηλατόδρομος σε δρόμους εκτός Ελ. Βενιζέλου

- Ασφάλεια σε περιοχές που χωροθετούνται σχολεία μέσω (έξυπνων) διαβάσεων ή άλλων ρυθμίσεων
- Κανονιστική ρύθμιση για χώρους και ωράρια φορτοεκφόρτωσης
- Δημιουργία κόμβου πλησίον εκθεσιακού κέντρου
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης και μίσθωση (ηλεκτρικού) mini bus για τη μεταφορά πολιτών εντός αστικού κέντρου
- Ρυθμίσεις για την εξασφάλιση χώρων στάθμευσης ΑμΕΑ από παράνομα παρκαρίσματα
- Κύριοι οδοί έμφασης Ελ. Βενιζέλου, Κονδυλάκη, Εθνικής Αντιστάσεως και Σάββα Πέππα

Παρακάτω παρατίθεται απόσπασμα από το Δελτίο Τύπου της 1^{ης} Διαβούλευσης το οποίο δημοσιεύθηκε στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου Μινώα Πεδιάδας.

Εικόνα 1: Απόσπασμα από το ηλεκτρονικό Δελτίο Τύπου για την 1η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ, από την ιστοσελίδα του Δήμου



Η πρώτη ενημέρωση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που καταρτίζει ο Δήμος Μινώα Πεδιάδας σε συνεργασία με εταιρία «Συνεργασία Σύμβουλοι Ανάπτυξης Μ. Ε.Π.Ε.», πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 27 Ιανουαρίου, στο Δημοτικό Κατάστημα Αρκαλοχωρίου.

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** είναι ένα ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών σε μια περιοχή και εκπονείται με τη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης, εξειδικευμένων επιστημόνων αλλά και των ίδιων των κατοίκων και των επαγγελματιών της περιοχής.

Βασικό αντικείμενο της πρώτης συνάντησης αποτέλεσε η καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το Αρκαλοχώρι ενώ έγινε και ενημέρωση των Φορέων που απαρτίζουν την Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ, με στόχο τη σταδιακή υλοποίηση του σχεδιασμού και του οράματος που προκύπτει μέσα από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στο αστικό γίνεσθαι. Στην πρώτη δια ζώσης διαβούλευση συμμετείχαν εκπρόσωποι Φορέων της περιοχής που εμπλέκονται στη κινητικότητα στο Δήμο Μινώα Πεδιάδας, ενώ υπεγράφη το σύμφωνο συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ.

Ο Δήμαρχος Μινώα Πεδιάδας, κ. Βασίλης Κεγκέρογλου, στην τοποθέτηση του, έκανε λόγο για ένα οραματικό σχέδιο που θα συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Δήμου και στην ανάπτυξη της περιοχής, μέσα από ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων που αποτελεί το θεμέλιο μιας ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης. Όπως υπογράμμισε: *«Ο επαναπροσδιορισμός του τρόπου κινητικότητας στο Δήμο και δη στη Δημοτική Ενότητα Αρκαλοχωρίου, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της μετάβασης του Δήμου σε έναν περισσότερο βιώσιμο και λειτουργικό δήμο με εστίαση στις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων του»*.

Από τη πλευρά του, ο υπεύθυνος εκπρόσωπος της εταιρίας ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ Μ. ΕΠΕ Θανάσης Περυσινάκης αναφέρθηκε συνολικά στα οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ και ειδικότερα στα προβλήματα, τις προκλήσεις και την προοπτική της περιοχής.

Το ΣΒΑΚ επιχειρεί:

- Να αντιμετωπίσει χρόνια συγκοινωνιακά προβλήματα, με προτεραιότητα την αύξηση της οδικής ασφάλειας
- Να ενισχύσει την προσβασιμότητα και την ποιότητα ζωής όλων των πολιτών και ιδιαίτερα των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα μειωμένης κινητικότητας)
- Να συμβάλει στον περιορισμό της ρύπανσης και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης της περιοχής
- Να βελτιώσει την εικόνα της περιοχής, ενισχύοντας την τοπική ανάπτυξη και την αύξηση των θέσεων εργασίας

Μετά την παρουσίαση για το ΣΒΑΚ από την Ομάδα Έργου, θα ακολουθήσει η φάση της 2^{ης} διαβούλευσης, όπου με την καθοδήγηση των συντονιστών θα πραγματοποιηθεί ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των πολιτών αλλά και καταγραφή των αναγκών και των επιθυμιών τους. Το σύνολο των απόψεων θα ληφθούν υπόψιν έτσι ώστε να διαμορφωθεί το τελικό Κοινό Όραμα του ΣΒΑΚ.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στην ιστοσελίδα: www.svakminoapediadas.gr, υπάρχουν αναλυτικές πληροφορίες για το ΣΒΑΚ.

Οι παρευρισκόμενοι φορείς στην 1^η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ ήταν οι εξής:

1. Τρουλλινός Στυλιανός, εκπρόσωπος Δήμου Μινώα Πεδιάδας
2. Βλασσάκη Σίσσυ, εκπρόσωπος Δήμου Μινώα Πεδιάδας
3. Δραμουντάνη Όλγα
4. Σαμωνάκης Μιχάλης, εκπρόσωπος Δήμου Μινώα Πεδιάδας
5. Ψυλλάκης Στέφανος, εκπρόσωπος Δήμου Μινώα Πεδιάδας
6. Μπελενιώτη Μαρία, εκπρόσωπος Δήμου Μινώα Πεδιάδας
7. Δοξαστάκης Χαράλαμος, εκπρόσωπος Δήμου Μινώα Πεδιάδας
8. Καραγιώργης Κυριάκος, εκπρόσωπος φορέα Κανείς Μόνος
9. Καμπάνη Μαρία, εκπρόσωπος φορέα Δικαίωμα στη Ζωή
10. Μπορμπαντωνάκης Γεώργιος, εκπρόσωπος Εμπορικού Συλλόγου
11. Μαλιδάκης Γιώργος, εκπρόσωπος Δημοτικής Ενότητας Αρκαλοχωρίου
12. Μελεμένης Γιώργος, Αντιδήμαρχος Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Μινώα Πεδιάδας
13. Κοκκινάκης Νικόλαος, εκπρόσωπος Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων
14. Μαραγάκη Ελένη, Πρόεδρος Συλλόγου Γονέων 1^{ου} Δημοτικού Σχολείου Αρκαλοχωρίου
15. Σταυροπούλου Θεοδόσιος εκπρόσωπος ΑΘΛΗΣ.Υ
16. Χροτάκης Γιώργος, εκπρόσωπος ΑΘΛΗΣ.Υ και Εμπορικού Συλλόγου
17. Αποστολάκη Μαρίνα, σύλλογος Γονέων 2^{ου} Δημοτικού Αρκαλοχωρίου
18. Λουλάκι Ευπραξία, εκπρόσωπος συλλόγου Γονέων Γενικού Λυκείου Αρκαλοχωρίου

Στην επόμενη εικόνα παρατίθεται το παρουσιολόγιο συμμετοχής των φορέων στην 1^η Διαβούλευση της 27^{ης} Ιανουαρίου 2025.

Εικόνα 2: Παρουσιολόγιο συμμετοχής στην 1η συνάντηση του δικτύου φορέων ΣΒΑΚ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΜΙΝΩΑ ΠΕΔΙΑΔΑΣ

Αρκαλοχώρι 27/01/2025

ΠΑΡΟΥΣΙΟΛΟΓΙΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΣΤΗΝ 1^η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΣΒΑΚ

ΑΑ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	E-MAIL	ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗΣ
1	Γεωργίου Σωτήριος	georgiou.sotirios@minopediadas.gr	Δήμος Μινωά-Πεδιάδας
2	Βλασσάκη Σίσσυ	sissyvlasse@gmail.com	Δήμος Μινωά-Πεδιάδας
3	ΔΡΑΜΑΤΟΠΟΥΛΗ ΟΛΓΑ	olga.dramatopoulou@gmail.com	
4	Σακεντζή Μιχ	msakentzi@minopediadas.gr	Μινωά Π.Δ.
5	Ψαλφιδάκης Στέφανος	stefanos.psalfidakis@gmail.com	Δ. Μινωά Π.Δ.
6	Μπαλάντζα Νίκη	nikibalanza@gmail.com	Δ. Μινωά Π.Δ.
7	Δοστατάκη Χρυσή	chrysti.dostatakis@gmail.com	
8	ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ	kyriakos.karageorgis@gmail.com	ΠΑΝΙΣ ΜΟΝΟΣΤΕΡΙΑΣ
9	Καμπάνη Μαρία	marika.kampani@gmail.com	ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΓΕΩΤΩΝ
10	Μορμαντσωνάκης Γεώργιος	geomormantzou@gmail.com	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ
11	Μαλεδάκης Γεώργιος	maleidakis@gmail.com	Δ. Μινωά Π.Δ.
12	Μαλεδάκης Γεώργιος	maleidakis@gmail.com	Δ. Μινωά Π.Δ.
13	Κοκκινάκης Νικόλαος	nikos.kokkinakis@gmail.com	Ε. Μινωά Π.Δ.
14	Καταστάκης Γεώργιος	georgios.kastakakis@gmail.com	Ε. Μινωά Π.Δ.
15	Σταυρινάκης Θεόδωρος	stavrinakis@gmail.com	Ε. Μινωά Π.Δ.
16	Χρυσάκης Γεώργιος	georgios.chrysakis@gmail.com	Ε. Μινωά Π.Δ.
17	Παπαδάκης Μαρία	maria.papadakis@gmail.com	Ε. Μινωά Π.Δ.
18	Λαυράκη Ευαγγελία	lauraki.e@gmail.com	Ε. Μινωά Π.Δ.

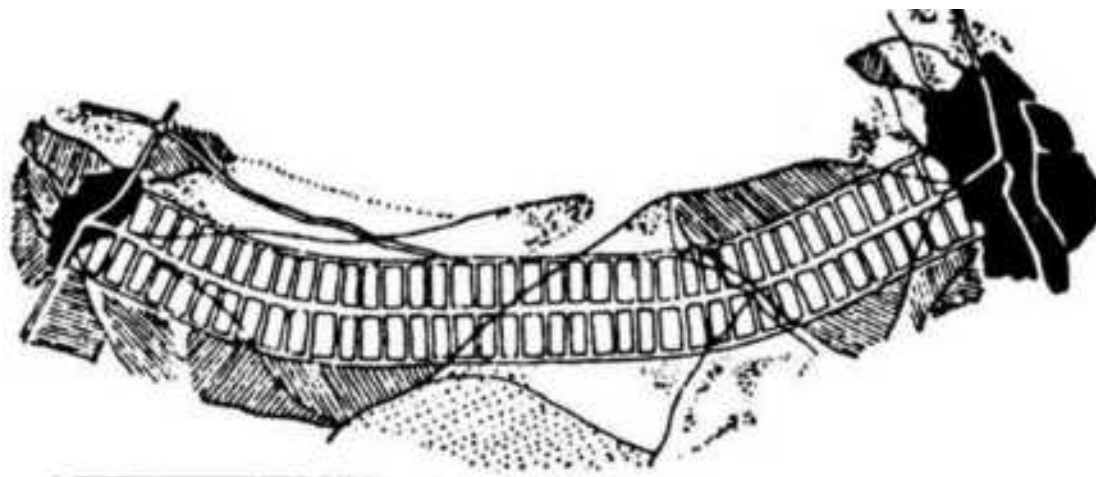
B.2.2 Κινητικότητα και κόμβοι κυκλοφοριακών μετρήσεων

B.2.2.1 Είδος πόλεως περιοχής παρέμβασης

Οι μετακινήσεις στον χώρο σχετίζονται στενά με πολλές πτυχές της ανάπτυξης. Ο πρώτος που αναφέρθηκε σε ένα μοντέλο γραμμικής κίνησης στην οργάνωση της πόλης το 1882 ήταν ο Ισπανός Arturo Soria y Mata (1844-1920), με το σχέδιό του για τη Μαδρίτη. Η ιδέα της γραμμικότητας εκφράστηκε με έμφαση στην κύρια διαδρομή μεταφοράς της προτεινόμενης αστικής διάταξης ενώ ταυτόχρονα όλες οι άλλες λειτουργίες ήταν διατεταγμένες, κατά μήκος αυτού του άξονα, με καθορισμένο πλάτος 500μ. και απεριόριστο μήκος, που διασταυρώνονταν σε ορισμένα διαστήματα με δευτερεύοντες κάθετους δρόμους (Collins, 1959).

Η συγκέντρωση των υπηρεσιών και των κοινωνικών λειτουργιών βρίσκονταν κατά μήκος της κεντρικής οδού με τον άξονα να συμβάλλει στην ενοποίηση των κινήσεων των διαφόρων δικτύων. Το σχέδιο αποτελούταν από μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα κατοικιών, εκατέρωθεν του κεντρικού δρόμου, περιτριγυρισμένα από βλάστηση με εμπορικές και δημόσιες κατασκευές σε διασταυρώσεις. Ο Arturo Soria **υποστήριζε ότι αυτό το είδος ανάπτυξης θα περιόριζε πολλά κοινωνικά προβλήματα που προκαλούνταν από την αστική συμφόρηση με αρκετά ωστόσο σημεία κριτικής ως προς τη δυσκολία πρόσβασης σε κεντρικά σημεία της πόλης από όλες τις περιοχές της, καθιστώντας αναγκαία τη χρήση του αυτοκινήτου.**

Εικόνα 3: Ισπανική γραμμική πόλη, όπως σχεδιάστηκε από τον El Lissitzky's 'Russland' (1930)



Πηγή: <https://quadralectics.wordpress.com/4-representation/4-1-form/4-1-4-cities-in-the-mind/4-1-4-1-theideal-city/>

Όταν μια μικρή αγροτική πόλη έχει έναν κύριο οδικό άξονα που διχοτομεί και καθορίζει τη διάταξη της, αυτή η διάταξη συνήθως χαρακτηρίζεται ως **γραμμική πόλη** ή **γραμμική ανάπτυξη**. Ο κύριος οδικός άξονας μπορεί να είναι μια κεντρική λεωφόρος ή δρόμος που λειτουργεί ως βασικός συνδετικός κρίκος, χωρίζοντας την πόλη σε δύο τμήματα ή προσανατολίζοντας την ανάπτυξή της κατά μήκος του.

Όσον αφορά στα **χαρακτηριστικά της γραμμικής πόλης** συνοψίζονται ως εξής:

- **Κεντρικός Άξονας:** Ο κύριος οδικός άξονας, που διχοτομεί την πόλη, χρησιμεύει ως βασική αρτηρία για τη μετακίνηση, την οικονομία, και τη σύνδεση της πόλης με άλλες περιοχές. Τα υπόλοιπα κτίρια, κατοικίες, καταστήματα ή υπηρεσίες οργανώνονται κατά μήκος αυτού του άξονα.
- **Ανάπτυξη κατά μήκος του δρόμου:** Η πόλη επεκτείνεται φυσικά κατά μήκος του άξονα και ενδεχομένως οι κύριες λειτουργίες της (κατοικία, εμπόριο, δημόσιες υπηρεσίες) βρίσκονται κοντά ή γύρω από αυτόν τον κεντρικό δρόμο.
- **Διχοτόμηση:** Ο άξονας αυτός μπορεί να διχοτομεί την πόλη σε δύο ζώνες, π.χ. τη μία πλευρά να είναι κυρίως κατοικημένη και την άλλη να περιλαμβάνει αγροτικές ή βιομηχανικές δραστηριότητες. Οι περιοχές αυτές μπορεί να συνδέονται μέσω μικρότερων δρόμων ή μονοπατιών που συνδέουν τις δύο πλευρές της πόλης.

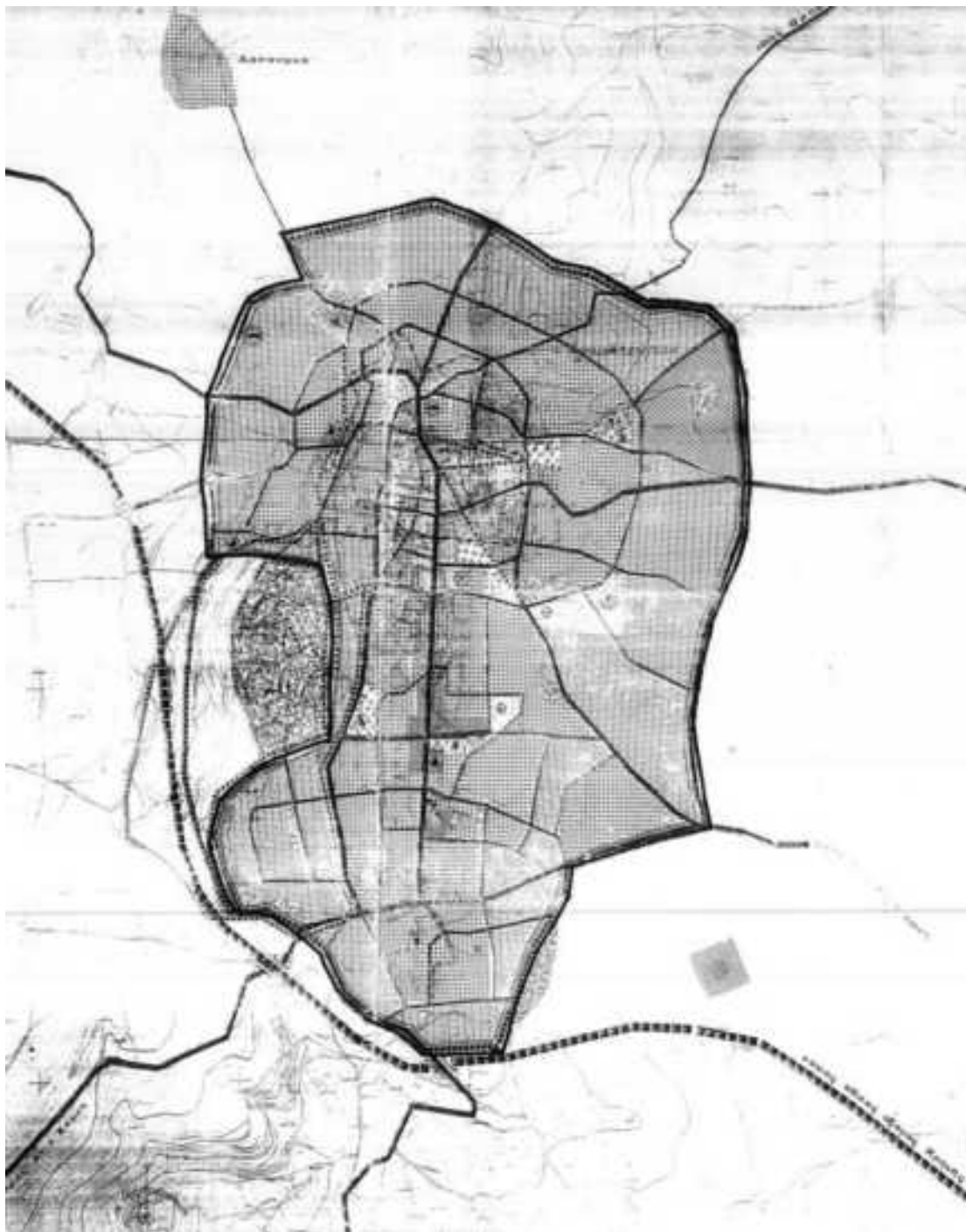
Η γραμμική ανάπτυξη συνήθως παρατηρείται σε περιοχές που αναπτύσσονται κατά μήκος φυσικών ή τεχνητών αξόνων, όπως ποταμοί, ακτές ή σιδηροδρομικές γραμμές, όπου η ανάπτυξη επικεντρώνεται γύρω από τη μετακίνηση και τις συγκοινωνίες. Αυτού του τύπου ο σχεδιασμός είναι συχνός σε μικρές αγροτικές ή βιομηχανικές πόλεις που αναπτύχθηκαν με σκοπό την εξυπηρέτηση του εμπορίου, της γεωργίας ή άλλων βασικών δραστηριοτήτων.

Εν προκειμένω, παρατηρείται ότι το **Αρκαλοχώρι** διαθέτει μία **κύρια κεντρική οδική αρτηρία, την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, η οποία διχοτομεί την πόλη και λειτουργεί ως κεντρικός άξονας**. Το Αρκαλοχώρι είναι μία μικρή αγροτική πόλη που αναπτύχθηκε κατά μήκος του κεντρικού οδικού άξονα, που συνδέει το Ηράκλειο με άλλες περιοχές του νομού, όπως η περιοχή της Μινωικής Πόλης της Φαιστού και άλλοι κοντινοί οικισμοί. Ο κύριος δρόμος της πόλης, ο οποίος περνά μέσα από το κέντρο της, χωρίζει το οικιστικό τμήμα σε δύο πλευρές και καθορίζει την ανάπτυξή της, αφού η πλειονότητα των καταστημάτων, των κατοικιών και των δραστηριοτήτων βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με αυτόν τον δρόμο. Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της γραμμικής πόλης, για το Αρκαλοχώρι σημειώνονται τα εξής:

- **Κεντρικός Οδικός Άξονας:** Ο κύριος δρόμος της πόλης διχοτομεί την περιοχή και αποτελεί την κυριότερη αρτηρία για τη μετακίνηση των κατοίκων και την πρόσβαση σε άλλες περιοχές.
- **Ανάπτυξη κατά μήκος του δρόμου:** Στην ευρύτερη περιοχή του Αρκαλοχωρίου, η ανάπτυξη είναι συγκεντρωμένη γύρω από αυτόν τον δρόμο, με καταστήματα, σπίτια, υπηρεσίες και άλλες δραστηριότητες να τοποθετούνται κατά μήκος του. Αυτός ο τύπος οργάνωσης είναι χαρακτηριστικός για τις μικρές αγροτικές πόλεις που δεν έχουν σύνθετη πολεοδομική διάταξη.

- **Χωρική Διάρθρωση:** Η πόλη εκτείνεται κατά μήκος του δρόμου, με μικρές αποστάσεις και πυκνότητα κτιρίων που συνδέονται κυρίως με την γεωργία και την αγροτική οικονομία, καθώς το Αρκαλοχώρι είναι γνωστό για την αγροτική του παραγωγή, ειδικά την καλλιέργεια κηπευτικών και την ελιά.

Εικόνα 4: ΦΕΚ ΓΠΣ Αρκαλοχωρίου Γασίου (ΦΕΚ 524/ΑΑΠ/21-11-2008)



B.2.2.2 Κυκλοφοριακές μετρήσεις

Η διενέργεια κυκλοφοριακών μετρήσεων στο Αρκαλοχώρι είναι σημαντική για αρκετούς λόγους. Ειδικότερα, οι κυκλοφοριακές μετρήσεις θα συμβάλλουν στη(ν)/στο(ν):

1. **Αξιολόγηση της κυκλοφοριακής ροής:** Οι μετρήσεις επιτρέπουν την κατανόηση του πώς κυκλοφορούν τα οχήματα και οι πεζοί στο Αρκαλοχώρι, παρέχοντας δεδομένα σχετικά με τον όγκο της κυκλοφορίας, τις ώρες αιχμής, καθώς και τις συνήθειες των οδηγών.
2. **Σχεδιασμό και στη βελτίωση υποδομών:** Με τα αποτελέσματα των μετρήσεων, μπορούν να εντοπιστούν περιοχές όπου υπάρχει συμφόρηση ή ανάγκη για βελτίωση των υποδομών (όπως δρόμοι, πεζοδρόμια, φωτεινοί σηματοδότες κ.ά.).
3. **Ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας:** Ο εντοπισμός επικίνδυνων περιοχών και επικίνδυνων συνθηκών κυκλοφορίας (π.χ. παράνομοι ελιγμοί, παραβίαση ορίων ταχύτητας, επικίνδυνες διασταυρώσεις) βοηθά στη λήψη μέτρων για την αύξηση της ασφάλειας των οδηγών και των πεζών.
4. **Προγραμματισμό για το μέλλον:** Αν το Αρκαλοχώρι αναμένεται να αναπτυχθεί (με αύξηση του πληθυσμού ή του τουρισμού), οι κυκλοφοριακές μετρήσεις προσφέρουν στοιχεία για τη σχεδίαση νέων έργων και την προσαρμογή των υφιστάμενων υποδομών στις μελλοντικές ανάγκες.
5. **Περιβαλλοντική προστασία:** Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις μπορούν να δείξουν περιοχές με υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης, επιτρέποντας την ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας (π.χ. προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών, δημιουργία ποδηλατοδρόμων).
6. **Ενημέρωση της κοινότητας και της τοπικής αυτοδιοίκησης:** Οι μετρήσεις βοηθούν την τοπική διοίκηση και τους πολίτες να κατανοήσουν καλύτερα τις ανάγκες και τις προκλήσεις που υπάρχουν στο κυκλοφοριακό σύστημα του Αρκαλοχωρίου, ενισχύοντας τις δυνατότητες για συνεργασία και δράση.

Οι εν λόγω μετρήσεις συνιστούν ένα κρίσιμο εργαλείο για τη σωστή ανάπτυξη και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιοχή.

Καθώς το Αρκαλοχώρι είναι μια πόλη με αρχές γραμμικής ανάπτυξης, οι κυκλοφοριακές μετρήσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία σε συγκεκριμένα σημεία και παραμέτρους και συγκεκριμένα στα εξής:

1. **Αξιολόγηση της κυκλοφοριακής πυκνότητας στις κύριες αρτηρίες:** Στις γραμμικές πόλεις, οι κεντρικές οδοί ή οι βασικές αρτηρίες συνήθως φέρουν τη μεγαλύτερη κυκλοφορία. Είναι κρίσιμο να μετρηθεί ο όγκος της κυκλοφορίας σε αυτές τις περιοχές για να εντοπιστούν σημεία συμφόρησης

και να σχεδιαστούν βελτιώσεις, όπως ο διαχωρισμός λωρίδων ή η βελτίωση των σημείων εισόδου/εξόδου.

2. **Σημεία αναμονής και συμφόρησης:** Στην περίπτωση της γραμμικής διάταξης, η συμφόρηση μπορεί να προκαλείται από συγκεκριμένα σημεία, όπως διασταυρώσεις, σημεία εκκίνησης/τερματισμού (π.χ. σταθμοί ή περιοχές εμπορικών δραστηριοτήτων). Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις πρέπει να επικεντρωθούν σε αυτά τα σημεία για να εντοπιστούν τα πιο επιβαρυμένα τμήματα.
3. **Ανάλυση της κίνησης κατά τη διάρκεια διαφορετικών ωρών της ημέρας:** Ο χρόνος που παραμένουν τα οχήματα στα σημεία συμφόρησης μπορεί να διαφέρει κατά τη διάρκεια των καθημερινών ωρών αιχμής (πρωί και απόγευμα). Είναι σημαντικό να παρακολουθούνται τα δεδομένα κατά τη διάρκεια όλης της ημέρας για να κατανοηθεί καλύτερα το μοντέλο κυκλοφορίας και να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές.
4. **Αξιολόγηση της πρόσβασης σε δημόσιες υπηρεσίες ή εμπορικές περιοχές:** Στην γραμμική πόλη, η προσβασιμότητα σε εμπορικές και δημόσιες περιοχές είναι κρίσιμη. Είναι σημαντικό να γίνει μέτρηση του τρόπου πρόσβασης (με όχημα ή πεζή) και των πιθανών προβλημάτων που προκύπτουν από τη συγκέντρωση κίνησης γύρω από κεντρικά σημεία.
5. **Επιπτώσεις της χωροθέτησης και των τοπικών υποδομών:** Η διάταξη των δρόμων και η παρουσία περιοχών με πυκνές αστικές αναπτύξεις (π.χ. εμπορικά κέντρα ή σταθμοί συγκοινωνιών) απαιτούν ειδική προσοχή. Η ανάλυση των κυκλοφοριακών μετρήσεων θα δείξει αν οι δρόμοι έχουν την ικανότητα να εξυπηρετήσουν αυτήν την πυκνότητα χωρίς να δημιουργούν προβλήματα.
6. **Αναγνώριση αναγκαίων βελτιώσεων στην υποδομή:** Ενδεχομένως να χρειάζεται η επέκταση ή η αναδιάρθρωση οδικών δικτύων για να διευκολύνουν την κυκλοφορία. Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις είναι απαραίτητες για την καταγραφή των προβλημάτων και την ανάπτυξη κατάλληλων λύσεων (π.χ. νέες λωρίδες κυκλοφορίας, ανασχεδιασμός κόμβων, βελτίωση σηματοδότησης).
7. **Πεζοί και ποδηλάτες:** Στην περίπτωση μιας γραμμικής πόλης, οι ανάγκες για πεζούς και ποδηλάτες πρέπει να εξετάζονται ενδελεχώς, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η εύκολη μετακίνηση. Ανάλογες μετρήσεις για τη ροή των πεζών και των ποδηλατών στις κύριες αρτηρίες είναι κρίσιμες για τον σωστό σχεδιασμό των υποδομών και της κυκλοφορίας.

Συνολικά, η ανάλυση της κυκλοφορίας σε μια γραμμική πόλη όπως το Αρκαλοχώρι πρέπει να επικεντρωθεί στα βασικά σημεία συμφόρησης, τη ροή της κυκλοφορίας και τις ανάγκες των διαφορετικών ομάδων χρηστών (οδηγοί, πεζοί, ποδηλάτες).

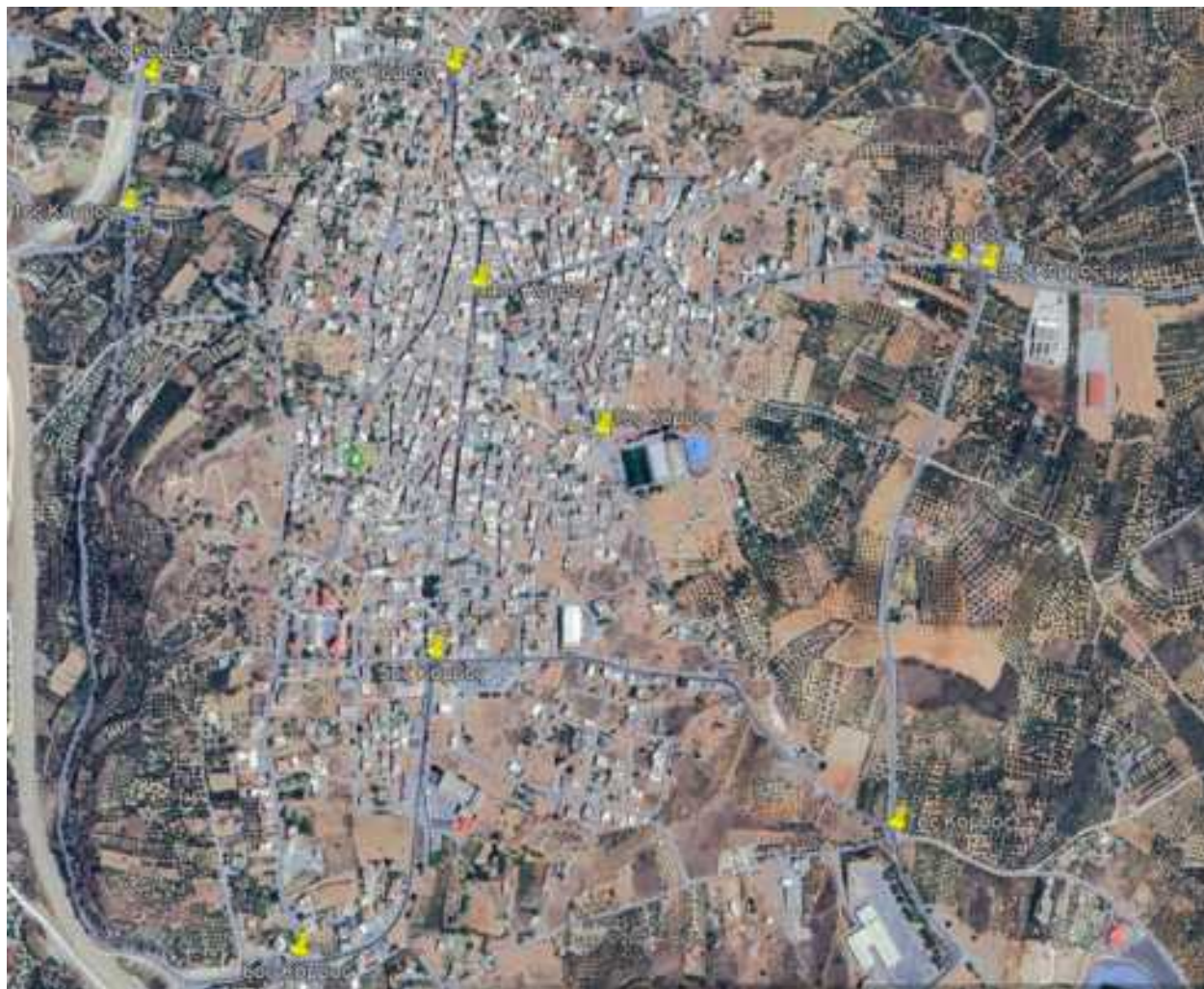
Επομένως, με σκοπό την αποτύπωση της κυκλοφορίας και συγκεκριμένα την εύρεση των κυκλοφοριακών ροών, τη συσσώρευση της κυκλοφορίας, τα ποσοστά χρήσης του αυτοκινήτου και λοιπών μέσων μεταφοράς, η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ προέβη σε **κυκλοφοριακές μετρήσεις σε δέκα (10) διαφορετικούς κόμβους εντός του αστικού ιστού του Αρκαλοχωρίου**.

Στην επόμενη εικόνα αποτυπώνονται οι θέσεις των δέκα κόμβων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων για τον οικισμό του Αρκαλοχωρίου. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφηκαν τις μέρες Παρασκευή (11/10/2025), Σάββατο (12/10/2024) και Κυριακή (13/10/2025) τις ώρες 7.30-9.30 & 17.00-19.00. Οι συγκεκριμένες ημερομηνίες επιλέχθηκαν καθώς συνέπεσαν με τις ευρωεκλογές, γεγονός που προκάλεσε αυξημένη κινητικότητα εντός και εκτός του αστικού κέντρου του Αρκαλοχωρίου. Η συγκυρία αυτή συνέβαλε στην καταγραφή κυκλοφοριακών δεδομένων με αυξημένα ποσοστά, προσφέροντας πιο αντιπροσωπευτικά αποτελέσματα.

Σημειώνεται ότι μόνο την ημέρα Παρασκευή, δεν έγιναν μετρήσεις τις πρωινές ώρες, οπότε λαμβάνεται υπόψη στην ανάλυση των αποτελεσμάτων. Ειδικότερα, οι κόμβοι είναι:

- **Κόμβος 1:** Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια με οδό προς Ιερό Ναό Αγίου Ιωάννη Θεολόγου
- **Κόμβος 2:** Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια
- **Κόμβος 3:** Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια με πρώτο κόμβο Ελ. Βενιζέλου
- **Κόμβος 4:** Ελ. Βενιζέλου με Δοιράνης και Εθνικής Αντιστάσεως
- **Κόμβος 5:** Ελ. Βενιζέλου με Τριών Ιεραρχών και Δικαιοσύνης
- **Κόμβος 6:** Επαρχιακή Οδός Λιγορτύνου Αρκαλοχωρίου και Ελ. Βενιζέλου
- **Κόμβος 7:** Σύγκλιση Οδού Κονδυλάκη με άγνωστους οδούς που προέρχονται από το γήπεδο Αρκαλοχωρίου και το Εκθεσιακό Κέντρο
- **Κόμβος 8:** σύγκλιση οδών Ι. Μπελιβασάκη και Εθνικής Αντιστάσεως με Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια
- **Κόμβος 9:** Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια
- **Κόμβος 10:** σύγκλιση οδών Υψηλάντου, Κονδυλάκη και Θεοτοκοπούλου

Εικόνα 5: Κόμβοι κυκλοφοριακών μετρήσεων Αρκαλοχωρίου



Στις επόμενες ενότητες, θα παρατεθούν και θα αναλυθούν οι μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων σε κάθε ένα κόμβο καθώς και θα δοθεί μία γενική εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο αστικό κέντρο του Αρκαλοχωρίου για όλα τα μέσα μεταφοράς, τις ροές των μετακινήσεων και το φόρτο των μεταφορών.

Με σκοπό να γίνει κατανοητή η αποτύπωση των στοιχείων που θα παρατεθούν στις επόμενες σελίδες, θεωρείται βοηθητικό να εξηγηθεί η μέθοδος που ακολουθήθηκε για την αποτύπωσή του.

Σε κάθε ένα Κόμβο στον οποίο έχουν πραγματοποιηθεί οι κυκλοφοριακές μετρήσεις, έχουν ληφθεί υπόψιν όλες οι διαφορετικές κατευθύνσεις των ροών κυκλοφορίας, π.χ. είσοδος/ έξοδος οδών και στρέφουσες ροές.

Στην ομάδα που ανέλαβε τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων, δόθηκαν **καταγραφικά φύλλα** τα οποία το καθένα είχαν ξεχωριστούς πίνακες καταγραφών όλων των ροών και όλων των διαφορετικών μέσων μετακίνησης (αυτοκίνητα, μηχανές, λεωφορεία, φορτηγά, ποδήλατα). Σε κάποιους κόμβους είχαν καταγράψει τις ροές παραπάνω από ένα άτομο, λόγω της πολυπλοκότητας των κατευθύνσεων.

Παραδείγματα καταγραφικών φύλλων παρατίθεται στις παρακάτω Εικόνες.

Εικόνα 6: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (I) – Άτομο 1

1ος ΚΟΜΒΟΣ



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ Α & Β

ΟΡΑ	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΚΑΙΡΟΣ	
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ	

Φ = Φορτηγά
Λ = Λεωφορεία
Μ = Μηχανές
Π = Ποδήλατα

Εικόνα 7: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (II) – Άτομο 1

B-A	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ
		Λ
		Μ
		Π
B-Γ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ
		Λ
		Μ
		Π
B-Δ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ
		Λ
		Μ
		Π

A-B		A-Γ		A-Δ	
Φ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ
Λ		Λ			Λ
Μ		Μ			Μ
Π		Π			Π

Εικόνα 8: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (I) – Άτομο 2

1ος ΚΟΜΒΟΣ



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ Γ & Δ

ΩΡΑ	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΚΑΙΡΟΣ	
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	

Φ = Φορτηγά
Λ = Λεωφορεία
Μ = Μηχανές
Π = Ποδήλατα

Εικόνα 9: Παράδειγμα καταγραφικού φύλλου (II) – Άτομο 2

Γ-Α	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ						
		Λ						
		Μ						
Γ-Β	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ						
		Λ						
		Μ						
Γ-Δ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ						
		Λ						
		Μ						

Δ-Α		Δ-Β		Δ-Γ	
Φ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	Φ
Λ		Λ			Λ
Μ		Μ			Μ
Π		Π			Π

Έπειτα, τα καταγραφικά φύλλα μεταφέρθηκαν σε φύλλα excel, και από τα οποία σκοπός ήταν να εξαχθούν συγκεκριμένα συμπεράσματα σχετικά με:

- **Σύγκριση φορτίων μεταξύ μέσων:** Από τις μετρήσεις παρατηρήθηκε ότι τα αυτοκίνητα αποτελούν το κυριότερο μέσο μετακίνησης, με σημαντικά μεγαλύτερη συμμετοχή στην κυκλοφορία σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα. Αυτό υποδεικνύει ότι η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου παραμένει η πιο δημοφιλής επιλογή για τη μετακίνηση των πολιτών, ενώ ταυτόχρονα ενδέχεται να συντελεί στην αύξηση της οδικής συμφόρησης.
- **Περίοδοι αιχμής:** Οι μετρήσεις καταδεικνύουν σαφείς περιόδους αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας, οι οποίες συμπίπτουν με τις ώρες έναρξης και λήξης των εργασιακών και σχολικών δραστηριοτήτων. Η κυκλοφορία είναι ιδιαίτερα έντονη τις πρωινές και απογευματινές ώρες, γεγονός που υποδηλώνει την ανάγκη βελτίωσης της διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις χρονικές περιόδους.
- **Αξιολόγηση υποδομών:** Τα δεδομένα από τις μετρήσεις υποδεικνύουν ότι οι υφιστάμενες υποδομές, ιδιαίτερα οι οδικοί άξονες και οι σταθμοί των δημόσιων συγκοινωνιών, εμφανίζουν σημαντική συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη για επενδύσεις στην αναβάθμιση των υποδομών και την αύξηση της δυναμικότητας του δημόσιου συγκοινωνιακού δικτύου.
- **Αναγνώριση περιβαλλοντικών επιπτώσεων:** Η ανάλυση των φορτίων δείχνει ότι τα αυτοκίνητα, τα οποία παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα φορτία, έχουν

υψηλότερη κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές CO₂ σε σχέση με άλλα μέσα. Αυτό τονίζει την ανάγκη για ενίσχυση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης, όπως τα ποδήλατα και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

- **Στρατηγικές βελτίωσης:** Η ανάλυση των δεδομένων καταδεικνύει την ανάγκη για στρατηγικές βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής, όπως η δημιουργία ειδικών λωρίδων για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η ενίσχυση των δρομολογίων λεωφορείων και η ανάπτυξη των υποδομών για ποδήλατα. Επιπλέον, προτείνεται η εφαρμογή πολιτικών ενθάρρυνσης της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και της μείωσης της εξάρτησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.
- **Ανάλυση τάσεων κινητικότητας:** Η παρακολούθηση των κυκλοφοριακών δεδομένων σε βάθος χρόνου δείχνει αυξανόμενη τάση στη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, ενώ ταυτόχρονα παρατηρείται μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Αυτή η τάση μπορεί να αποδοθεί σε πολιτικές που προάγουν τη βιώσιμη κινητικότητα και την ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών.

B.2.2.3 Παρουσίαση αποτελεσμάτων

Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με τα αποτελέσματα των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων:

1. Μεγάλοι κυκλοφοριακοί φόρτοι:

- **Κόμβος 5 (3904) και 4 (3679)** είναι από τους πιο επιβαρυσμένους. Η κεντρική Ελ. Βενιζέλου περνά από εκεί, δείχνοντας **σημαντική κινητικότητα και πιθανή συμφόρηση**, ειδικά τις ώρες αιχμής.
 - **Κόμβος 3 (3303) και 6 (3012)** έχουν επίσης αυξημένο φόρτο, ως είσοδοι/έξοδοι της πόλης ή/και λόγω γειτνίασης με κατοικίες ή επιχειρήσεις.
2. **Κόμβος 10 (1157)** έχει τον χαμηλότερο φόρτο, γεγονός που δηλώνει **δευτερεύον ρόλο ή/και πρόσβαση σε περιορισμένες χρήσεις (π.χ. σχολεία ή γήπεδα)**.
3. **Η ανατολική έξοδος** (κόμβοι 7, 8, 9) έχει αρκετά μεγάλο φόρτο (**4061, 2532, 1666**), εξαιτίας σύνδεσης με υπεραστικό δίκτυο ή/και αγροτικές διαδρομές.

Ροές εισόδου - εξόδου:

Με μια απλή εκτίμηση:

- **Κόμβοι εισόδου/εξόδου προς/από το Αρκαλοχώρι είναι οι:**
 - **6ος (Νότια είσοδος)**
 - **7ος (Ανατολική είσοδος από επαρχιακό δρόμο)**
 - **10ος (Βόρεια είσοδος - σύνδεση με επαρχιακό δίκτυο)**

Σύνολο εισερχόμενης/εξερχόμενης κίνησης:

$3012 + 4061 + 3572 = 10645$ οχήματα/ημέρα

Αυτό αποτελεί περίπου: 34.7% της συνολικής κυκλοφορίας

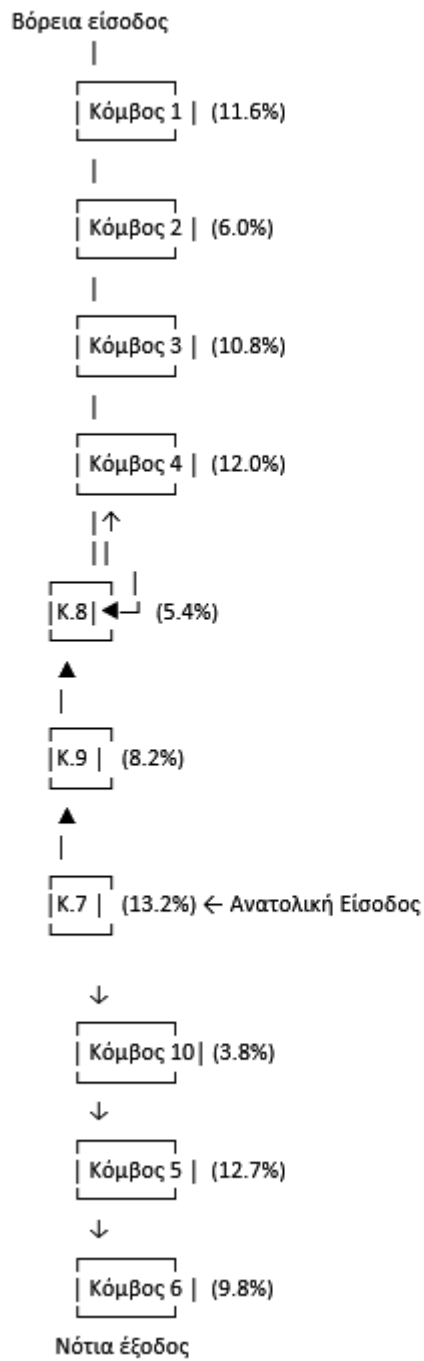
Συμπεράσματα:

- Σχεδόν **1 στα 3 οχήματα** μπαίνει ή βγαίνει από την πόλη μέσω των τριών βασικών εισόδων.
- Ο **πιο επιβαρυσμένος 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 ίσως προσφέρεται για υποστήριξη εναλλακτικών διαδρομών.

Γράφημα 1: Ποσά κυκλοφοριακών φόρτων ανά κόμβο



Γράφημα 2: Ροή κυκλοφορίας σε σχέση με τους κόμβους μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων



Η ανάλυση σε κάθε κόμβο ξεχωριστά, έχει ως εξής:

Όσον αφορά στον Κόμβο 1, ο οποίος βρίσκεται στην Επαρχιακή οδό Καλλονής – Γδόχια με οδό προς Ιερό Ναό Αγίου Ιωάννη Θεολόγου, αποτυπώνεται στην επόμενη Εικόνα.

Εικόνα 10: Κόμβος 1

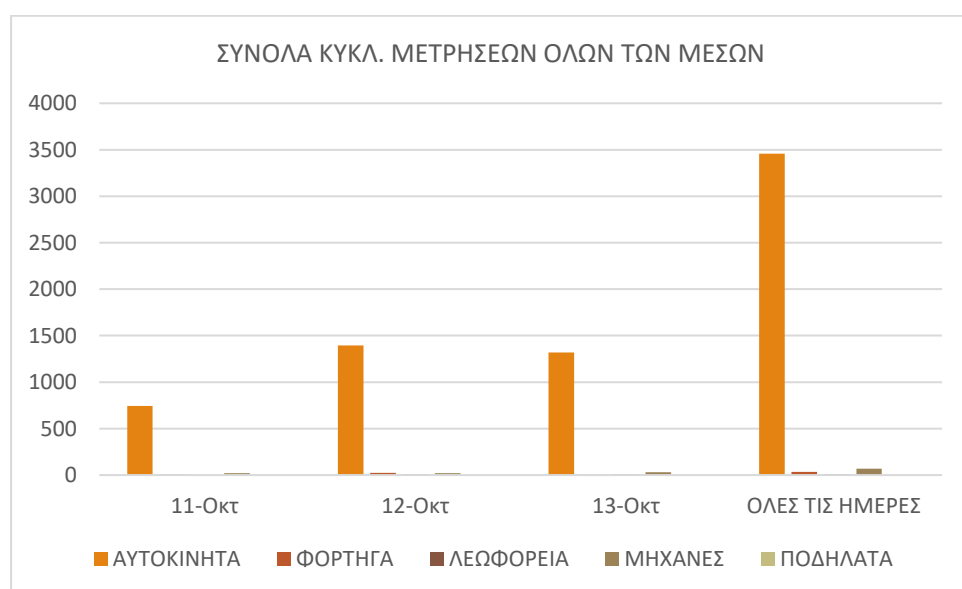


Στον **Κόμβο 1**, όλες τις ημέρες σημειώθηκε μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων (Ι.Χ.) σε σχέση με τα λοιπά μέσα μετακίνησης. Συγκεκριμένα, στον Κόμβο 1, τα αυτοκίνητα απαριθμούν στο 97% της κυκλοφορίας, τα φορτηγά στο 0,9%, τα λεωφορεία στο 0,3%, οι μηχανές στο 2% και τα ποδήλατα σε μηδενικό ποσοστό.

Πίνακας 1: Κόμβος 1 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	743	1396	1319	3458
ΦΟΡΤΗΓΑ	7	23	3	33
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	5	6	11
ΜΗΧΑΝΕΣ	20	21	29	70
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	0	0	0

Γράφημα 3: Κόμβος 1 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

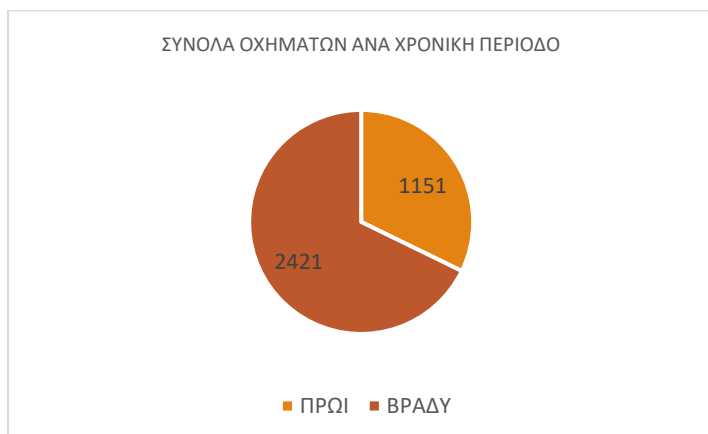


Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν στο 32% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές στο 68%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 2: Κόμβος 1 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	1151
ΒΡΑΔΥ	2421

Γράφημα 4: Κόμβος 1 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο



Έπειτα, αναλύονται οι φόρτοι ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά μέσο μετακίνησης. Αρχικά, για τα **αυτοκίνητα**, παρατηρείται **περισσότερος φόρτος στην κατεύθυνση Γ – Β**, τις απογευματινές ώρες. Η κατεύθυνση αυτή αφορά την προσέγγιση στο Αρκαλοχώρι από τη νοτιοδυτική πλευρά του αστικού κέντρου περιφερειακά επί των ορίων του.

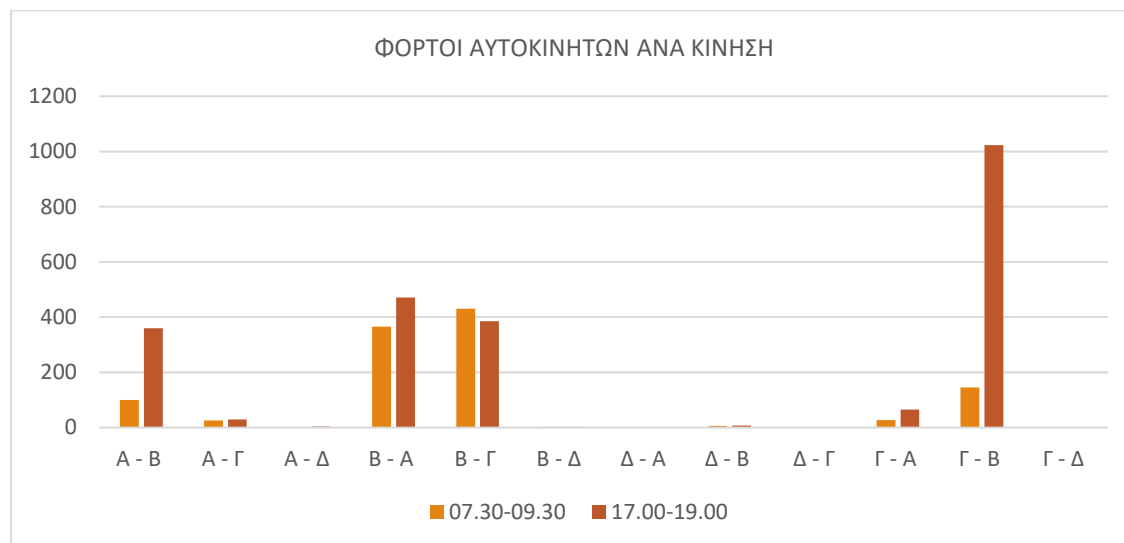
Έπειτα, παρατηρείται **σημαντικός φόρτος στις κατευθύνσεις Β – Α και Β – Γ**. Στην κατεύθυνση Β – Α οι μετακινούμενοι είναι ερχόμενοι από την επαρχιακή οδό Καλλονής – Γδόχια, η οποία ξεκινάει από το Ηράκλειο, και κατευθύνονται περιφερειακά του Αρκαλοχωρίου. Εκτιμάται ότι δεν εισέρχονται εντός του αστικού κέντρου, καθώς θα είχαν χρησιμοποιήσει άλλη κατεύθυνση π.χ. τη Β – Δ. Στην κατεύθυνση Β – Γ, οι μετακινούμενοι είναι ερχόμενοι, επίσης, από την επαρχιακή οδό Καλλονής – Γδόχια, και κατευθύνονται προς το νότιο τμήμα το Αρκαλοχωρίου, ως προς την επαρχιακή οδό Λιγόρτунου Αρκαλοχωρίου, από την οποία είτε εισέρχονται στο νότιο τμήμα του αστικού ιστού το Αρκαλοχωρίου, είτε συνεχίζουν την πορεία τους ως προς άλλους οικισμούς.

Επίσης, στην κατεύθυνση Α – Β, συγκεκριμένα τις απογευματινές ώρες σημειώνεται σημαντικός αριθμός κίνησης. Στις υπόλοιπες κατευθύνσεις, δεν αποτυπώνονται μεγάλοι αριθμοί μετακινήσεων.

Πίνακας 3: Κόμβος 1 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	Α - Β	Α - Γ	Α - Δ	Β - Α	Β - Γ	Β - Δ	Δ - Α	Δ - Β	Δ - Γ	Γ - Α	Γ - Β	Γ - Δ
07.30-09.30	100	26	1	366	431	3	1	6	0	27	145	0
17.00-19.00	360	30	4	471	385	3	2	8	0	65	1023	1

Γράφημα 5: Κόμβος 1 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

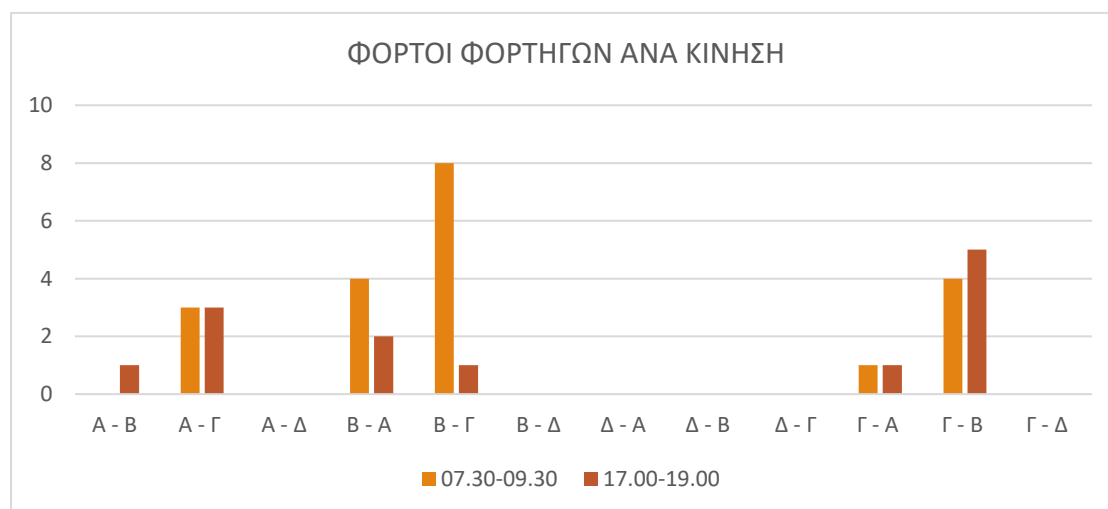


Όσον αφορά τα **φορτηγά**, δε σημειώνονται ιδιαίτερα μεγάλα ποσοστά προσπέλασης του Κόμβου 1. Σημειώνεται μία σχετική κινητικότητα στην κατεύθυνση B – Γ, στην οποία οι μετακινούμενοι είναι ερχόμενοι από την επαρχιακή οδό Καλλονής – Γδόχεια, και κατευθύνονται προς το νότιο τμήμα το Αρκαλοχωρίου, ως προς την επαρχιακή οδό Λιγόρτυνου Αρκαλοχωρίου, από την οποία είτε εισέρχονται στο νότιο τμήμα του αστικού ιστού το Αρκαλοχωρίου.

Πίνακας 4: Κόμβος 1 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	0	3	0	4	8	0	0	0	0	1	4	0
17.00-19.00	1	3	0	2	1	0	0	0	0	1	5	0

Γράφημα 6: Κόμβος 1 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

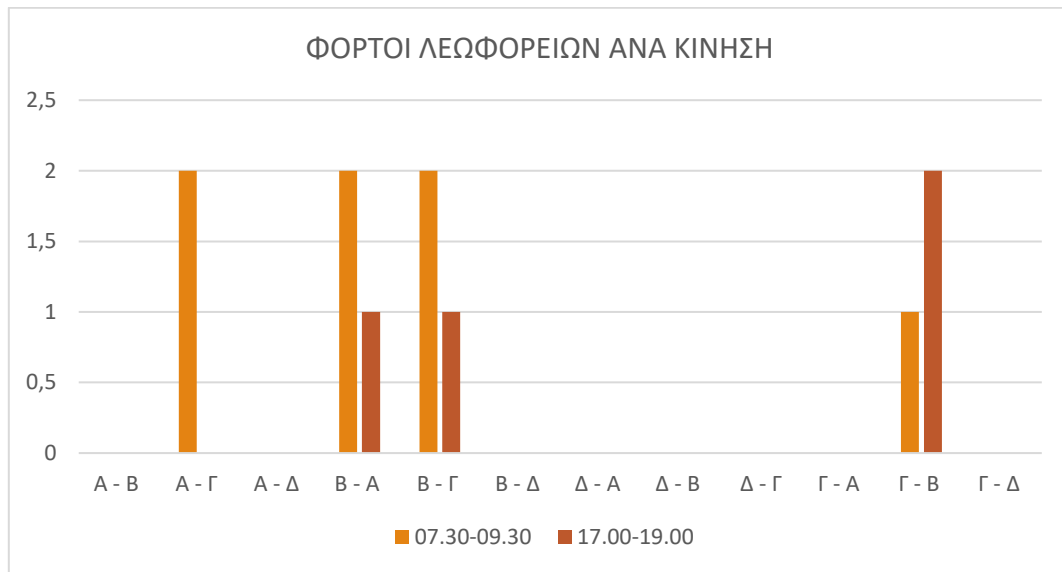


Σχετικά με τα **λεωφορεία**, η κινητικότητα είναι σχετικά μηδενική.

Πίνακας 5: Κόμβος 1 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	1	0
17.00-19.00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0

Γράφημα 7: Κόμβος 1 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση



Οι **μηχανές** επίσης διατηρούν μικρό αριθμό κινητικότητας στον Κόμβο 1.

Πίνακας 6: Κόμβος 1 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	1	2	0	4	7	0	0	0	0	0	4	0
17.00-19.00	2	4	0	10	10	1	1	0	1	3	20	0

Γράφημα 8: Κόμβος 1 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

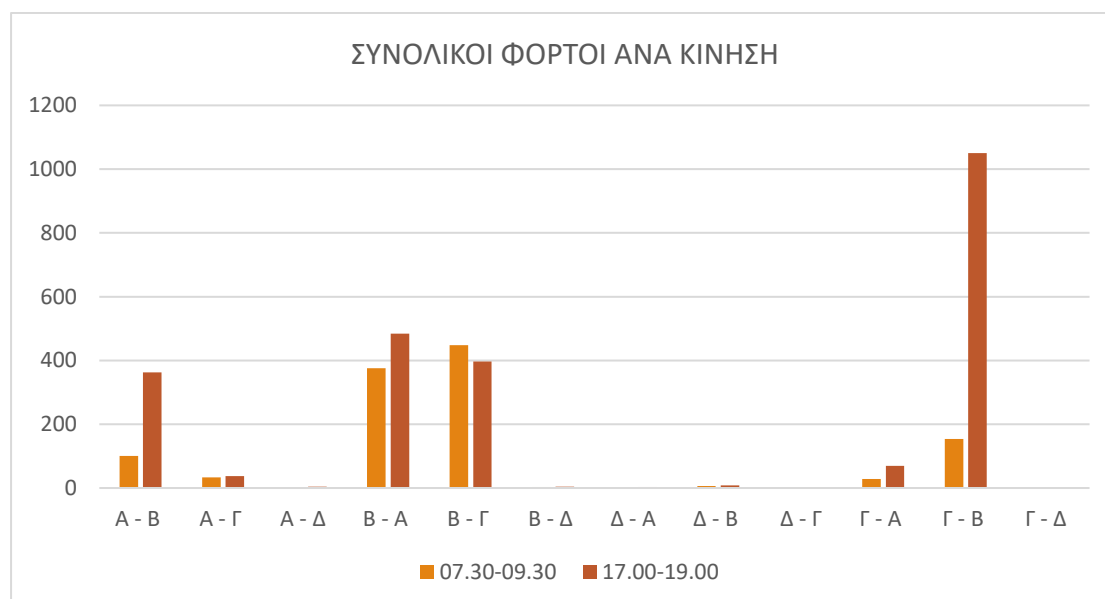


Συγκεντρωτικά, όπως προκύπτει και από τις κυκλοφοριακές μετρήσεις του κάθε μέσου, οι κατευθύνσεις με περισσότερη κινητικότητα είναι οι Α – Β, Β – Α, Β – Γ και Γ – Β. Συμπεραίνουμε ότι ο συγκεκριμένος κόμβος χρησιμοποιείται κυρίως για την διάσχιση του αστικού κέντρου περιφερειακά και όχι για την είσοδο προς αυτό, αλλά ούτε και για έξοδο από αυτό.

Πίνακας 7: Κόμβος 1 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	101	33	1	376	448	3	1	6	0	28	154	0
17.00-19.00	363	37	4	484	397	4	3	8	1	69	1050	1

Γράφημα 9: Κόμβος 1 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 2** βρίσκεται επί της επαρχιακής οδού Καλλονής – Γδόχεια. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 2 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (95,8%). Βλέπουμε, όμως, ένα ενδιαφέρον ποσοστό και σε φορτηγά (1,4%) και μηχανές (2,4%).

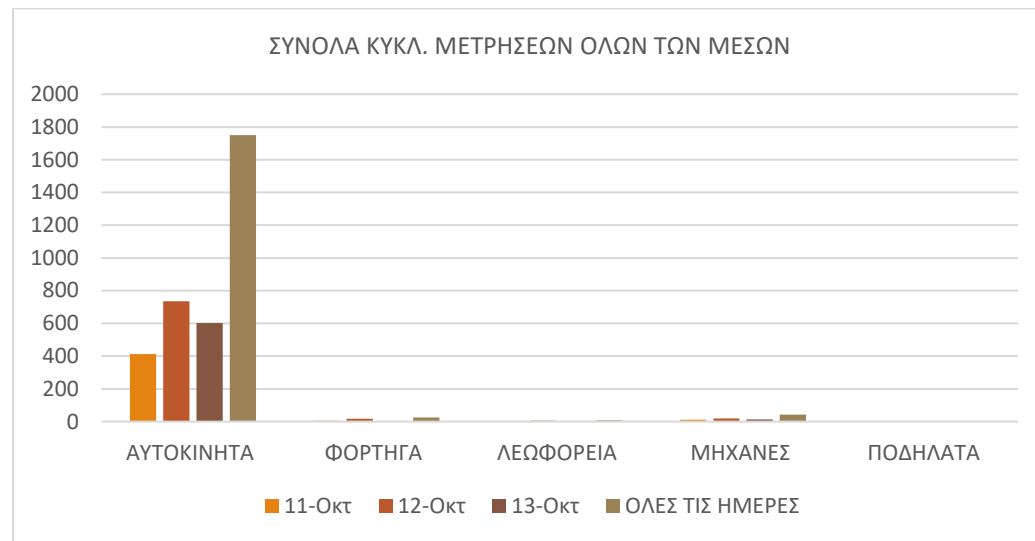
Εικόνα 11: Κόμβος 2



Πίνακας 8: Κόμβος 2 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	412	736	602	1750
ΦΟΡΤΗΓΑ	6	17	2	25
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	6	1	7
ΜΗΧΑΝΕΣ	11	19	13	43
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	1	0	1

Γράφημα 10: Κόμβος 2 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 37% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 63%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 9: Κόμβος 2 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	675
ΒΡΑΔΥ	1146

Γράφημα 11: Κόμβος 2 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο



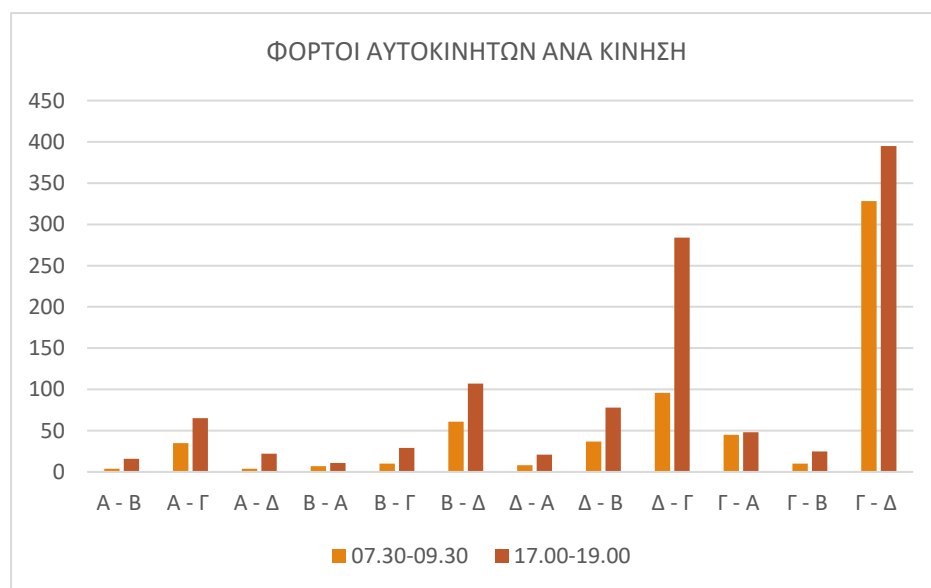
Όσον αφορά τη συγκέντρωση οχημάτων ανά ροή κίνησης, η κατεύθυνση που σημειώνει τον περισσότερο φόρτο είναι η Γ – Δ. Η κατεύθυνση Γ – Δ αφορά την ροή από την επαρχιακή οδό Καλλονής Γδόχια, η οποία συνδέει τους οικισμούς δυτικά του Αρκαλοχωρίου με το Αρκαλοχώρι. Στην κατεύθυνση αυτή, εκτιμάται ότι οι εισερχόμενοι χρησιμοποιούν την οδό για να εισέλθουν στον οικισμό του Αρκαλοχωρίου.

Επίσης, η κατεύθυνση Δ – Γ παρουσιάζει σημαντική κινητικότητα, κυρίως τις απογευματινές ώρες. Η κατεύθυνση αυτή αφορά την έξοδο από το Αρκαλοχώρι προς το δυτικό και νότιο τμήμα της Δημοτικής Ενότητας.

Πίνακας 10: Κόμβος 2 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	Α - Β	Α - Γ	Α - Δ	Β - Α	Β - Γ	Β - Δ	Δ - Α	Δ - Β	Δ - Γ	Γ - Α	Γ - Β	Γ - Δ
07.30-09.30	4	35	4	7	10	61	8	37	96	45	10	328
17.00-19.00	16	65	22	11	29	107	21	78	284	48	25	395

Γράφημα 12: Κόμβος 2 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση



Τα φορτηγά, τα λεωφορεία, οι μηχανές και τα ποδήλατα παρουσιάζουν σχετικά μηδαμινή κίνηση στον Κόμβο 2.

Πίνακας 11: Κόμβος 2 - Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	Α - Β	Α - Γ	Α - Δ	Β - Α	Β - Γ	Β - Δ	Δ - Α	Δ - Β	Δ - Γ	Γ - Α	Γ - Β	Γ - Δ
07.30-09.30	0	1	1	0	0	0	1	0	3	4	0	3
17.00-19.00	2	4	0	0	0	0	1	1	0	3	0	1

Πίνακας 12: Κόμβος 2 - Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Πίνακας 13: Κόμβος 2 - Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	3	0	4	3	0	0	3
17.00-19.00	0	0	1	1	1	3	1	5	4	2	3	9

Πίνακας 14: Κόμβος 2 - Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Οι συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση ακολουθούν την ίδια κυκλοφοριακή συμμόρφωση με τους αντίστοιχους φόρτους του αυτοκινήτου καθώς αυτό είναι το κύριο μέσο προσπέλασης του Κόμβου.

Πίνακας 15: Κόμβος 2 - Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ
07.30-09.30	4	37	5	7	10	64	9	41	104	50	10	334
17.00-19.00	18	69	23	12	30	110	23	85	288	54	28	406

Γράφημα 13: Κόμβος 2 - Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 3** βρίσκεται επί της Ελ. Βενιζέλου με τη σύγκλιση των οδών Ι. Μπελιβασάκη και Αγίου Κωνσταντίνου. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 3 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (91,7%). Βλέπουμε, όμως, ένα ενδιαφέρον ποσοστό και σε μηχανές (7,2%).

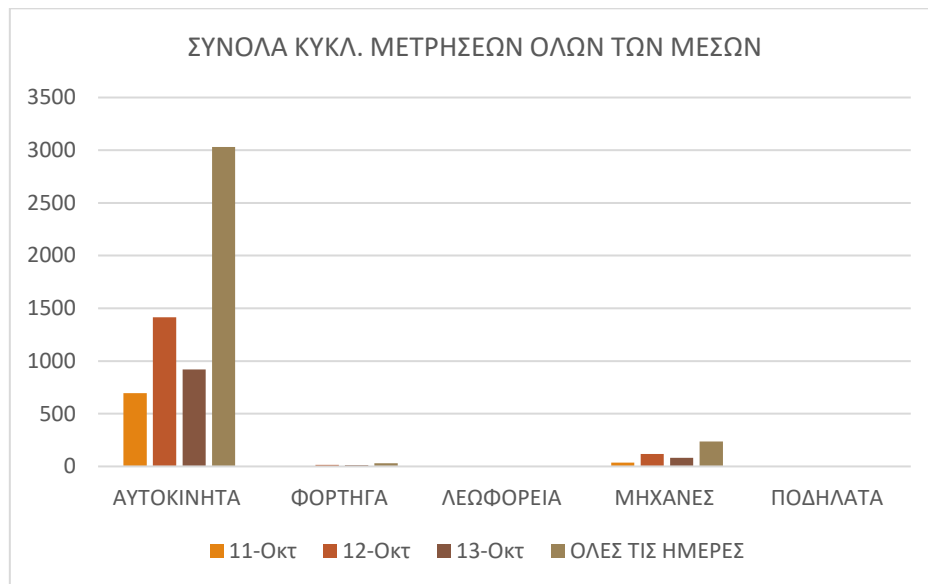
Εικόνα 12: Κόμβος 3



Πίνακας 16: Κόμβος 3 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	696	1415	919	3030
ΦΟΡΤΗΓΑ	4	14	12	30
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	1	1	2
ΜΗΧΑΝΕΣ	37	119	81	237
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	1	2	1	4

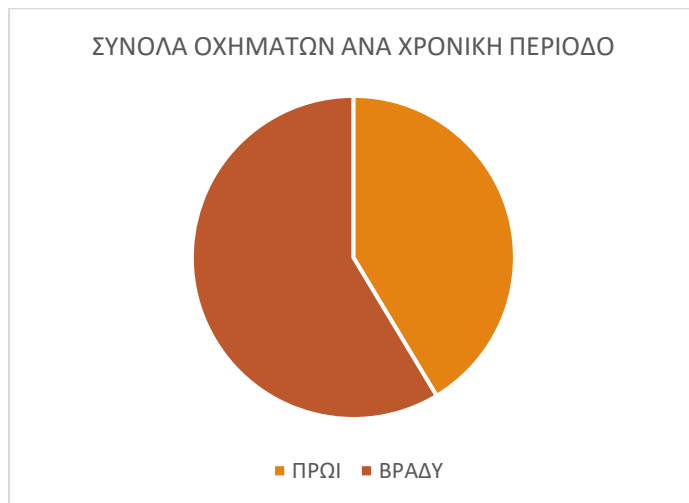
Γράφημα 14: Κόμβος 3 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 40,9% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 57,9%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 17: Κόμβος 3 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	1351
ΒΡΑΔΥ	1914

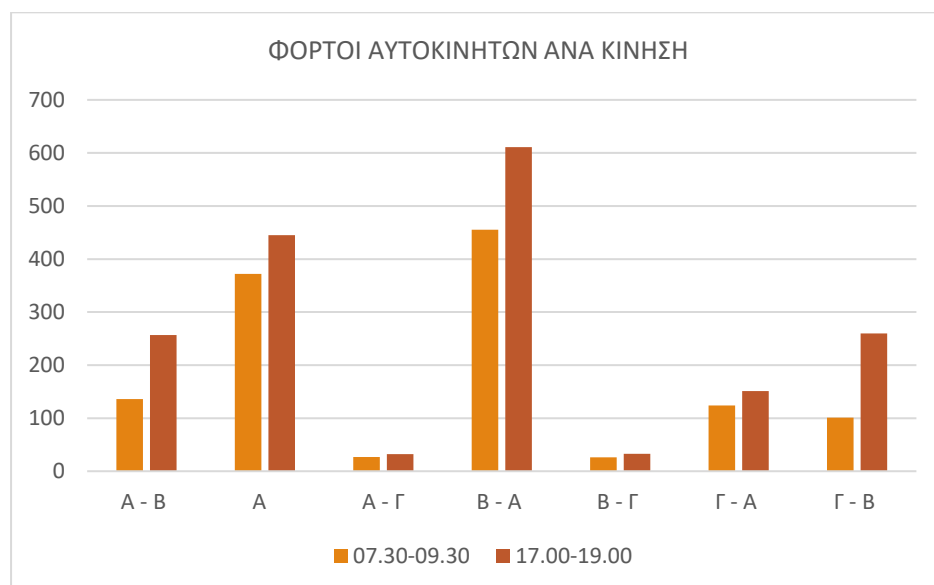
Γράφημα 15: Κόμβος 3 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

Οι κύριες κατευθύνσεις που συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφορίας είναι η κατευθύνσεις Β – Α, Γ – Α, Γ – Β και η Α, η οποία είναι μονή καθώς αντικατοπτρίζει την οδό Ελ. Βενιζέλου που είναι μονής κατεύθυνσης. Παρατηρείται ότι οι μετακινούμενοι χρησιμοποιούν αρκετά την κατεύθυνση Γ, άρα και την οδό Μπελιβασάκη ώστε να εξέλθουν από τον οικισμό του Αρκαλοχωρίου. Η κατεύθυνση Β – Α χρησιμοποιείται, επίσης, για την έξοδο από τον οικισμό, ενώ η κατεύθυνση Α χρησιμοποιείται για την είσοδος στον οικισμό.

Πίνακας 18: Κόμβος 3 - Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	Α - Β	Α	Α - Γ	Β - Α	Β - Γ	Γ - Α	Γ - Β
07.30-09.30	136	372	27	455	26	124	101
17.00-19.00	257	445	32	611	33	151	260

Γράφημα 16: Κόμβος 3 - Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

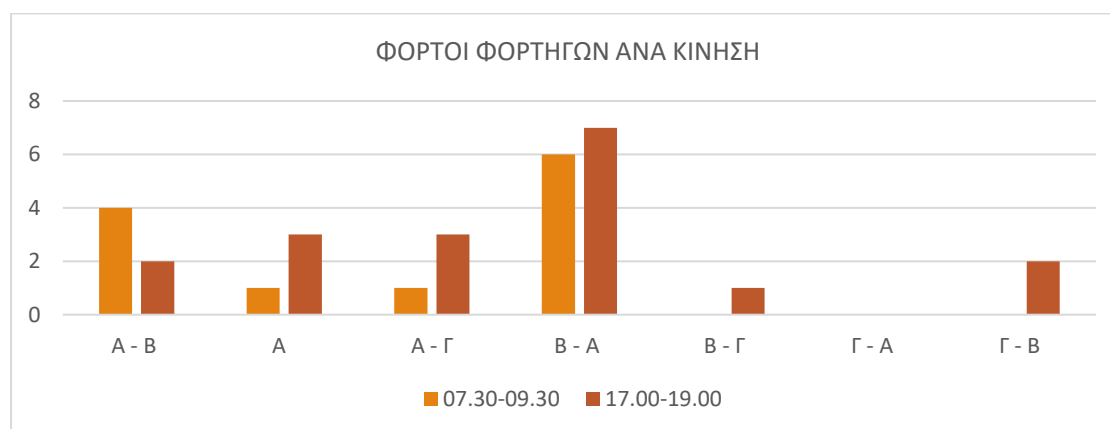


Τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα ποδήλατα παρουσιάζουν σχετικά μηδαμινή κίνηση στον Κόμβο 3.

Πίνακας 19: Κόμβος 3 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	4	1	1	6	0	0	0
17.00-19.00	2	3	3	7	1	0	2

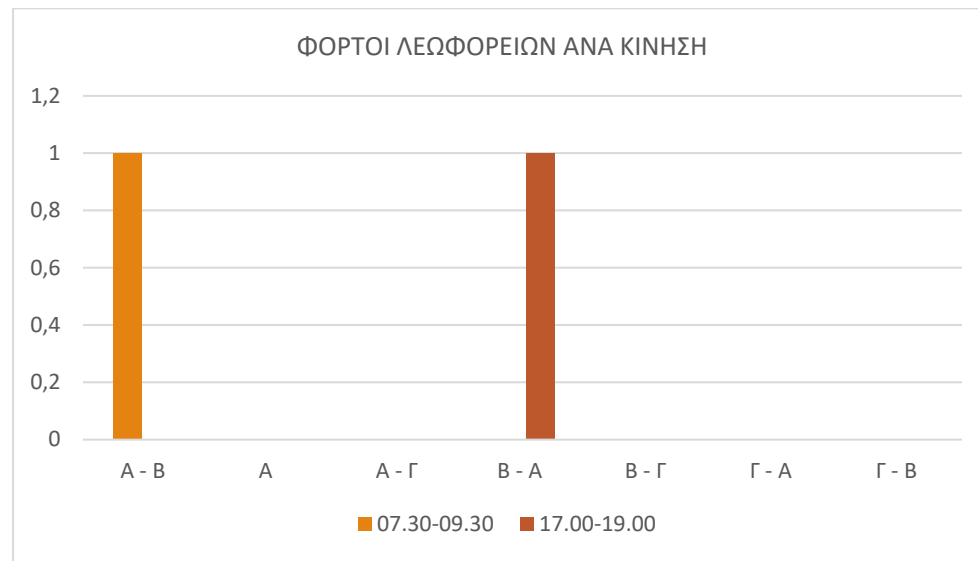
Γράφημα 17: Κόμβος 3 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση



Πίνακας 20: Κόμβος 3 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	1	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	1	0	0	0

Γράφημα 18: Κόμβος 3 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση



Πίνακας 21: Κόμβος 3 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	3	0	1	0	0	0

Γράφημα 19: Κόμβος 3 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

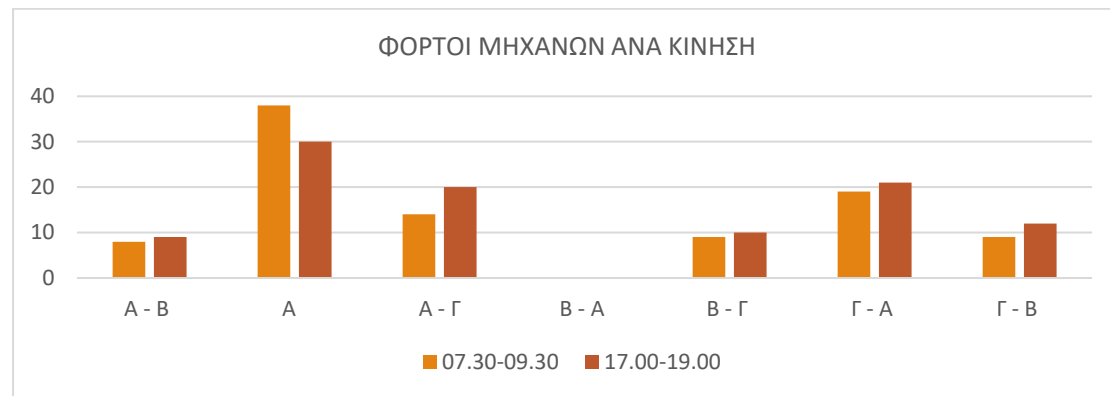


Οι μεγαλύτεροι φόρτοι συγκέντρωσης των μηχανών ακολουθούν την ίδια κατεύθυνση όπως και τα αυτοκίνητα.

Πίνακας 22: Κόμβος 3 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	8	38	14	0	9	19	9
17.00-19.00	9	30	20	0	10	21	12

Γράφημα 20: Κόμβος 3 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

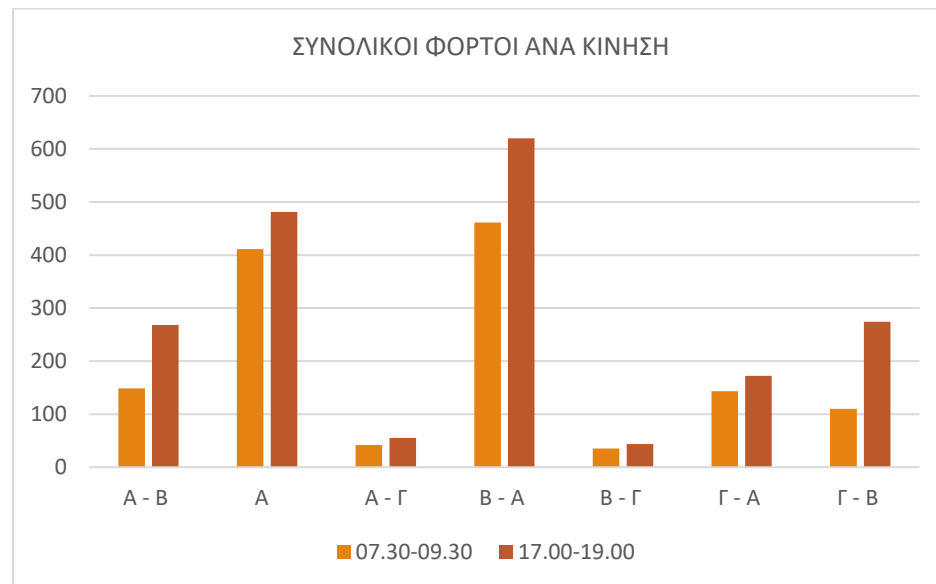


Παρατηρείται ότι η μεγαλύτερη συγκέντρωση κυκλοφοριακού φόρτου είναι στην κατεύθυνση A, άρα στην είσοδο προς τον οικισμό του Αρκαλοχωρίου, αλλά και στην κατεύθυνση B -A που αφορά την προσπέλαση του οικισμού, χωρίς όμως να εισέλθουν στο κέντρο του.

Πίνακας 23: Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	149	411	42	461	35	143	110
17.00-19.00	268	481	55	620	44	172	274

Γράφημα 21: Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 4** βρίσκεται επί της Ελ. Βενιζέλου με τη σύγκλιση των Διοράνης και Εθνικής Αντιστάσεως. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 4 είναι **ότι το αυτοκίνητο είναι το μοναδικό μέσο στο οποίο παρατηρήθηκε κίνηση.**

Εικόνα 13: Κόμβος 4



Πίνακας 24: Κόμβος 4 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1134	1413	1132	3679
ΦΟΡΤΗΓΑ	0	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	0	0	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	0	0	0

Γράφημα 22: Κόμβος 4 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 31% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 69%.** Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 25: Κόμβος 4 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	1147
ΒΡΑΔΥ	2532

Γράφημα 23: Κόμβος 4 - Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

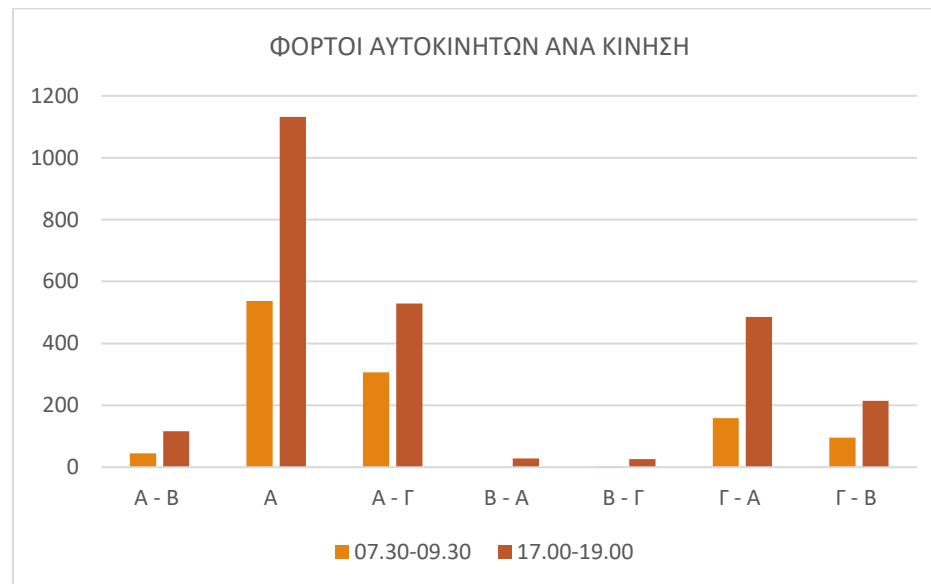


Παρατηρείται, ότι η κύρια κατεύθυνση που σημειώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφοριακού φόρτου είναι η Α, που αντιπροσωπεύει την κινητικότητα επί της Ελ. Βενιζέλου, άρα και εντός αστικού ιστού του Αρκαλοχωρίου. Έπειτα, παρατηρούμε σημαντικούς φόρτους, τις απογευματινές ώρες, στις κατευθύνσεις Α – Γ, Γ – Α και Γ – Β. Άρα η οδός εθνικής αντιστάσεως χρήζει ιδιαίτερης προσοχής.

Πίνακας 26: Κόμβος 4 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	Α - Β	Α	Α - Γ	Β - Α	Β - Γ	Γ - Α	Γ - Β
07.30-09.30	45	537	307	0	3	159	96
17.00-19.00	116	1132	529	28	26	486	215

Γράφημα 24: Κόμβος 4 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση



Παρατήρηση: Τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης δεν παρουσίασαν σημαντική κίνηση, κάτι που θεωρούμε λανθασμένο, δεδομένου ότι, όπως παρατηρήσαμε στον προηγούμενο κόμβο, είχαν εισέλθει και άλλα είδη οχημάτων. Επομένως, το λογικό θα ήταν να προχωρήσουν κάθετα. Ωστόσο, τα λάθη που προκύπτουν από τον ανθρώπινο παράγοντα είναι αναπόφευκτα. Εκτιμούμε ότι ο αριθμός των άλλων μέσων μετακίνησης είναι σχετικά μικρός.

Ο **Κόμβος 5** βρίσκεται επί της Ελ. Βενιζέλου με τη σύγκλιση των οδών Τριών Ιεραρχών και Δικαιοσύνης. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 5 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (94,4%). Βλέπουμε, όμως, ένα ενδιαφέρον ποσοστό και σε μηχανές (4,7%).

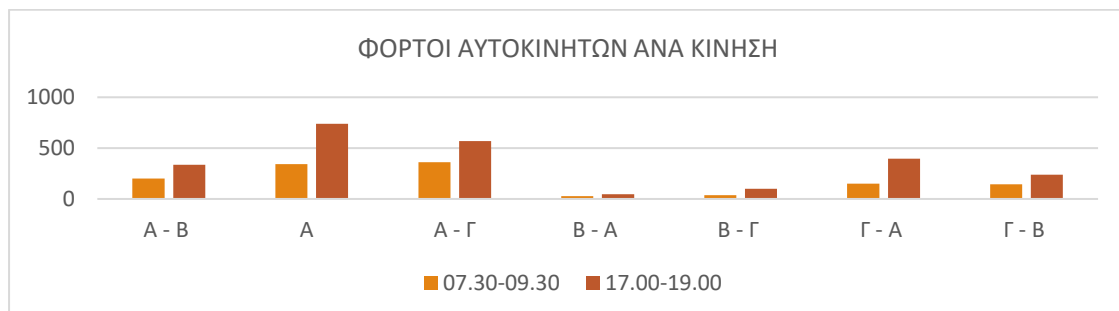
Εικόνα 14: Κόμβος 5



Πίνακας 27: Κόμβος 5 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	831	1545	1310	3686
ΦΟΡΤΗΓΑ	6	19	6	31
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	2	2	4
ΜΗΧΑΝΕΣ	33	93	57	183
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	0	0	0

Γράφημα 25: Κόμβος 5 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 31% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 69%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 28: Κόμβος 5 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	1367
ΒΡΑΔΥ	2537

Γράφημα 26: Κόμβος 5 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

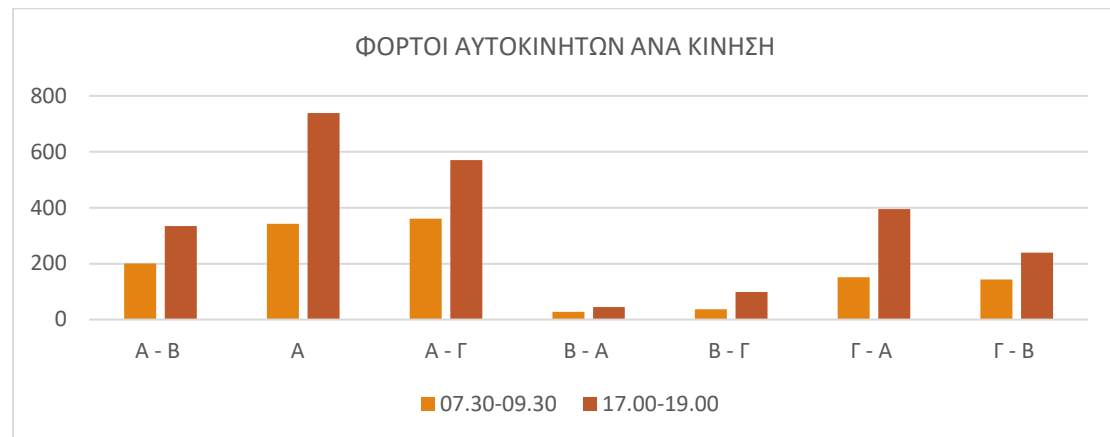


Παρατηρείται ότι σχετικά όλες οι κατευθύνσεις του Κόμβου 5 σημειώνουν σημαντικά ποσοστά συγκέντρωσης κυκλοφοριακού φόρτου, εκτός αυτές των Β - Α και Β - Γ. σημειώνεται ότι στην κατεύθυνση Γ - Α, οι εισερχόμενοι πηγαίνουν από την Δικαιοσύνης στην Κολοκοτρώνη και όχι στην Ελ. Βενιζέλου, καθώς είναι μόνο κάθοδος και όχι άνοδος.

Πίνακας 29: Κόμβος 5 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	Α - Β	Α	Α - Γ	Β - Α	Β - Γ	Γ - Α	Γ - Β
07.30-09.30	201	343	361	28	37	151	143
17.00-19.00	335	739	570	45	99	395	239

Γράφημα 27: Κόμβος 5 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

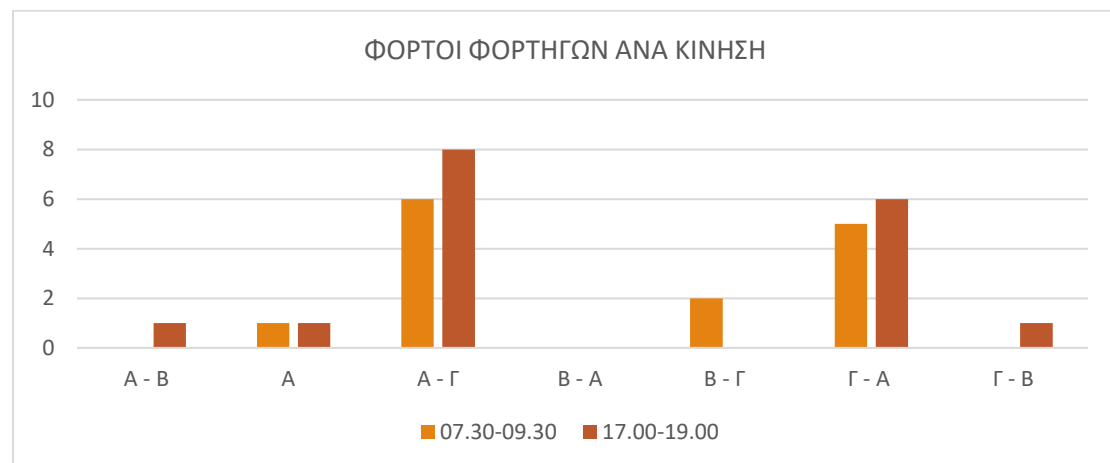


Σημειώνεται ότι τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα ποδήλατα δεν απαριθμούν σημαντικά ποσά κυκλοφοριακών φόρτων.

Πίνακας 30: Κόμβος 5 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	0	1	6	0	2	5	0
17.00-19.00	1	1	8	0	0	6	1

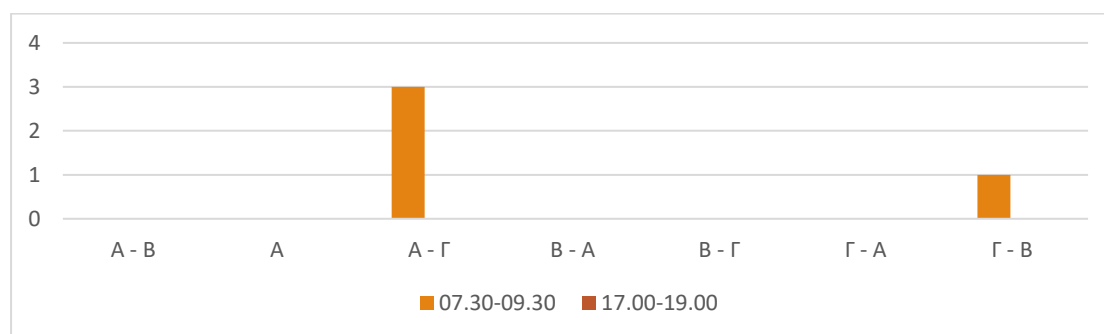
Γράφημα 28: Κόμβος 5 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση



Πίνακας 31: Κόμβος 5 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	0	0	3	0	0	0	1
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0

Γράφημα 29: Κόμβος 5 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

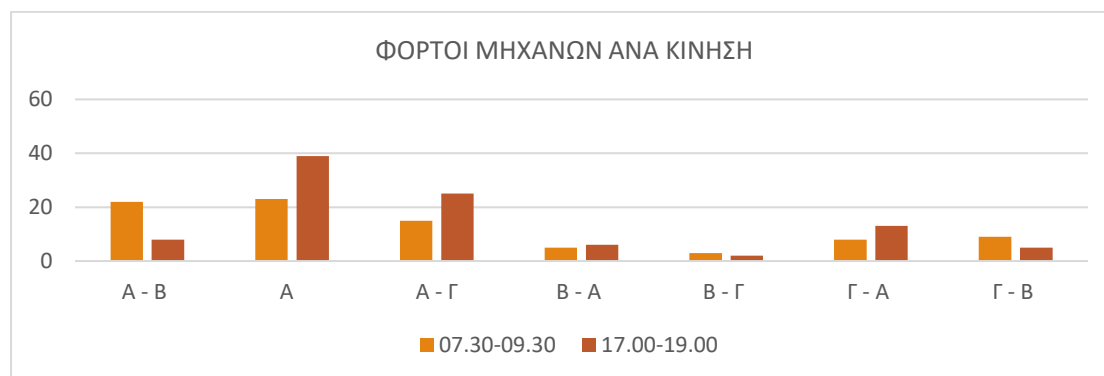


Οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι των μηχανών σημειώνονται περισσότερο στις κατευθύνσεις A – B, A και A – Γ.

Πίνακας 32: Κόμβος 5 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	22	23	15	5	3	8	9
17.00-19.00	8	39	25	6	2	13	5

Γράφημα 30: Κόμβος 5 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση



Μηδενικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι των ποδηλάτων.

Πίνακας 33: Κόμβος 5 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0

Στον Κόμβο 5 όλες οι κατευθύνσεις σημειώνουν σημαντικά ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων, εκτός τις κατευθύνσεις που προέρχονται από την οδό Τριών Ιεραρχών.

Πίνακας 34: Κόμβος 5 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ							
ΩΡΑ	A - B	A	A - Γ	B - A	B - Γ	Γ - A	Γ - B
07.30-09.30	223	367	385	33	42	164	153
17.00-19.00	344	779	603	51	101	414	245

Γράφημα 31: Κόμβος 5 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 6** βρίσκεται επί της επαρχιακής οδού Λιγόρτунου – Αρκαλοχωρίου με τη σύγκλιση άλλων άγνωστων οδών. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 6 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (95,5%).

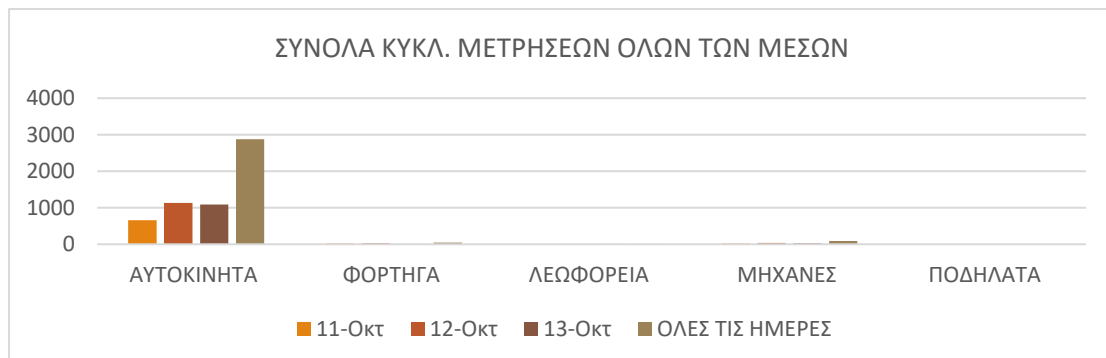
Εικόνα 15: Κόμβος 6



Πίνακας 35: Κόμβος 6 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	657	1130	1090	2877
ΦΟΡΤΗΓΑ	15	25	4	44
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	1	3	4
ΜΗΧΑΝΕΣ	22	38	27	87
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	0	0	0

Γράφημα 32: Κόμβος 6 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 35% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 65%.**

Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 36: Κόμβος 6 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	1055
ΒΡΑΔΥ	1957

Γράφημα 33: Κόμβος 6 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

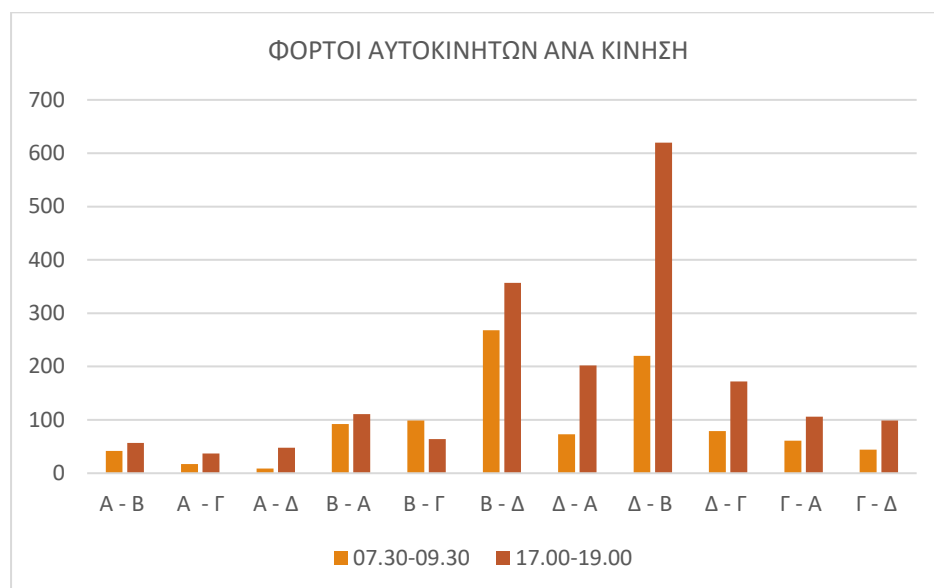


Όπως φαίνεται στον επόμενο Πίνακα, οι κατευθύνσεις που σημειώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό κυκλοφοριακών φόρτων είναι οι Β – Δ και Δ – Β. Προκύπτει, επομένως, το συμπέρασμα ότι πολλοί χρήστες διαλέγουν αυτήν την οδό για να εισέλθουν και εξέλθουν από τον οικισμό του Αρκαλοχωρίου.

Πίνακας 37: Κόμβος 6 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ											
ΩΡΑ	Α - Β	Α - Γ	Α - Δ	Β - Α	Β - Γ	Β - Δ	Δ - Α	Δ - Β	Δ - Γ	Γ - Α	Γ - Δ
07.30-09.30	42	17	9	92	99	268	73	220	79	61	44
17.00-19.00	57	37	48	111	64	357	202	620	172	106	99

Γράφημα 34: Κόμβος 6 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

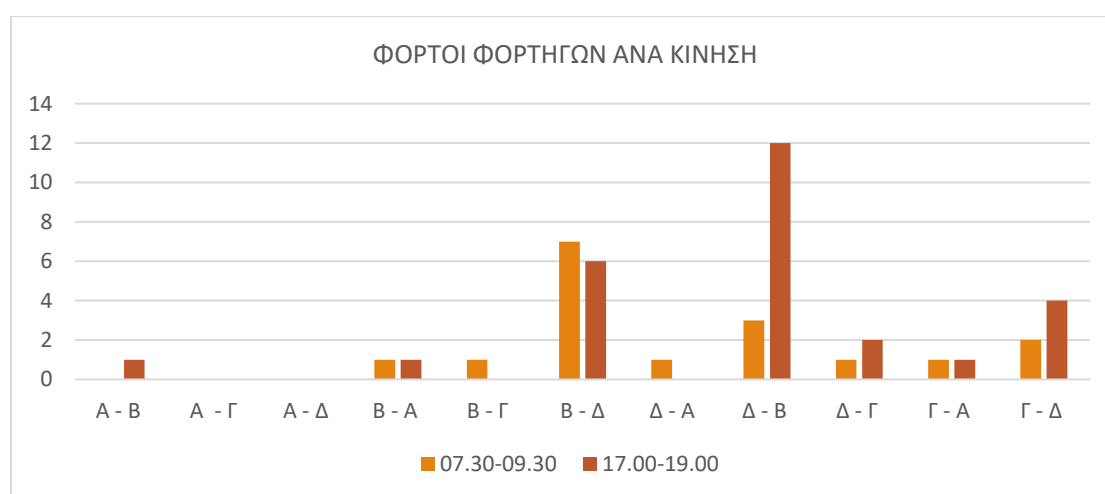


Τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα ποδήλατα διατηρούν πολύ χαμηλά ποσά κυκλοφοριακών φόρτων.

Πίνακας 38: Κόμβος 6 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ											
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - Δ
07.30-09.30	0	0	0	1	1	7	1	3	1	1	2
17.00-19.00	1	0	0	1	0	6	0	12	2	1	4

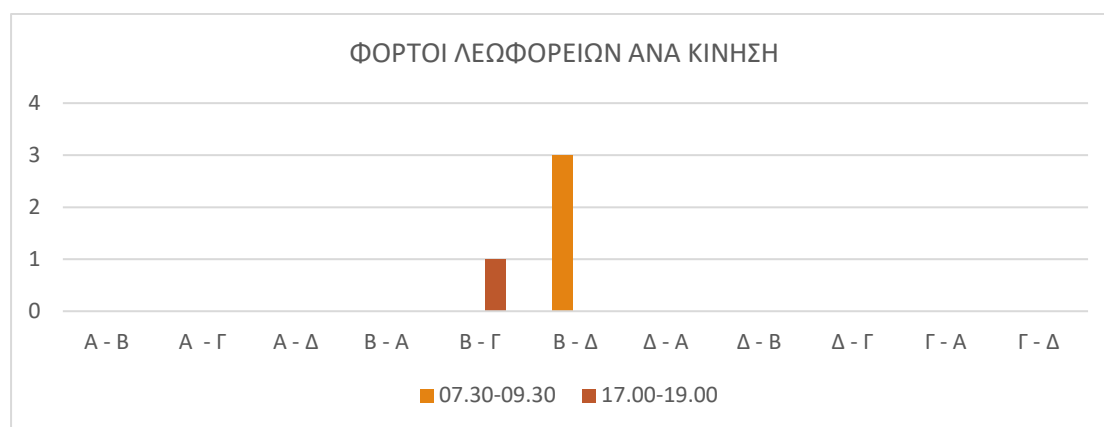
Γράφημα 35: Κόμβος 6 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση



Πίνακας 39: Κόμβος 6 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ											
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - Δ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

Γράφημα 36: Κόμβος 6 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση



Πίνακας 40: Κόμβος 6 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ											
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - Δ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Σημειώνεται ότι οι κατευθύνσεις με τα μεγαλύτερα ποσοστά φόρτων είναι οι B – Δ και Δ - Γ.

Πίνακας 41: Κόμβος 6 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ											
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Γ - A	Γ - Δ
07.30-09.30	42	18	13	93	102	281	80	226	86	68	46
17.00-19.00	59	39	51	115	65	370	217	646	179	110	106

Γράφημα 37: Κόμβος 6 – Συνολικοί φόρτοι ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 7** βρίσκεται στη σύγκλιση πέντε άγνωστων οδών, πλησίον του Ανοιχτού Δημοτικού Θεάτρου του Αρκαλοχωρίου. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 7 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (96%), οι μηχανές (3%) και τα άλλα μέσα συγκεντρώνουν ελάχιστα ποσοστά.

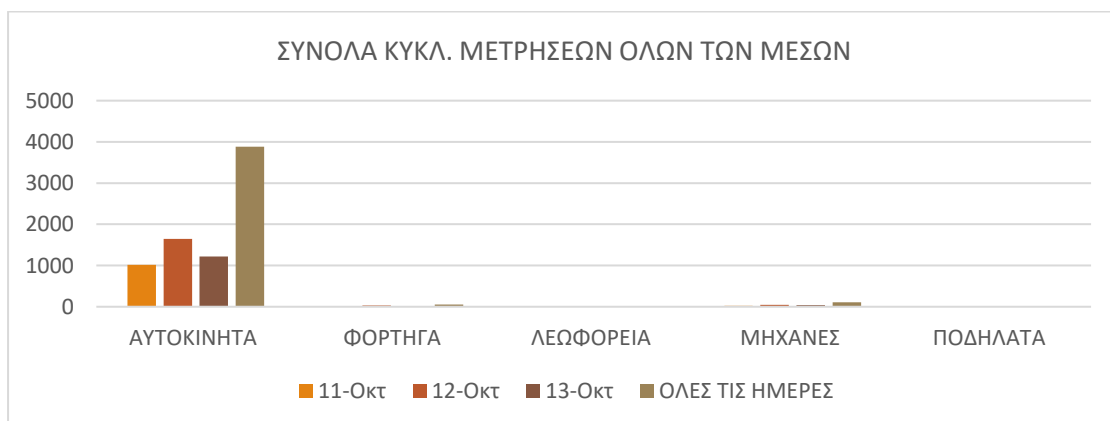
Εικόνα 16: Κόμβος 7



Πίνακας 42: Κόμβος 7 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1020	1649	1217	3886
ΦΟΡΤΗΓΑ	18	34	4	56
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	2	3	5
ΜΗΧΑΝΕΣ	26	48	37	111
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	1	2	3

Γράφημα 38: Κόμβος 7 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 35% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 65%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 43: Κόμβος 7 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	1402
ΒΡΑΔΥ	2659

Γράφημα 39: Κόμβος 7 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

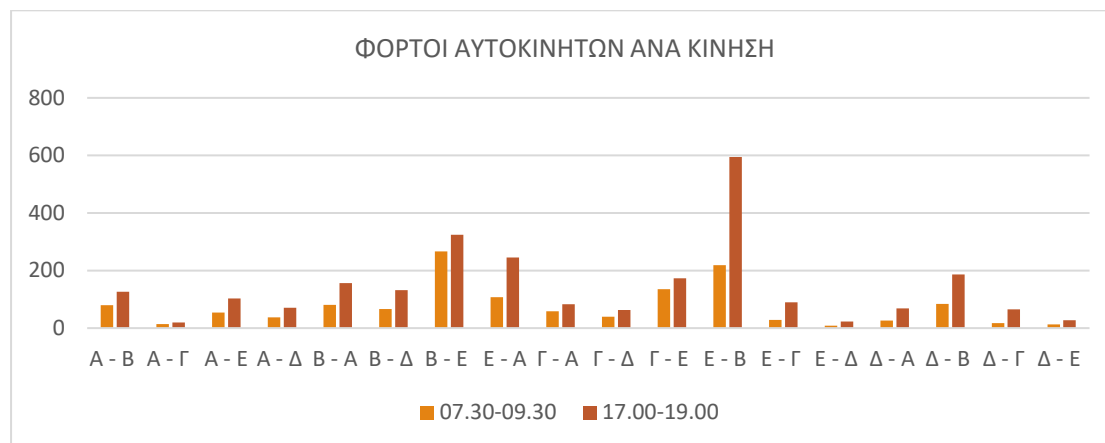


Με τον παρακάτω πίνακα διαπιστώνεται ότι **οι κατευθύνσεις που συγκεντρώνουν τους περισσότερους κυκλοφοριακούς φόρτους είναι οι Ε – Β, Β – Ε και Ε – Α**. Επομένως η οδός Κονδυλάκη χρησιμοποιείται συχνά για την προσπέλαση από και προς το αστικό κέντρο του Αρκαλοχωρίου. Επίσης, φαίνεται να χρησιμοποιείται συχνά η κατεύθυνση Ε – Α που οδεύει προς το Μέγα Λάκκο.

Πίνακας 44: Κόμβος 7 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ																		
ΩΡΑ	Α - Β	Α - Γ	Α - Ε	Α - Δ	Β - Α	Β - Δ	Β - Ε	Ε - Α	Γ - Α	Γ - Δ	Γ - Ε	Ε - Β	Ε - Γ	Ε - Δ	Δ - Α	Δ - Β	Δ - Γ	Δ - Ε
07.30-09.30	80	14	54	37	81	66	267	108	58	40	135	219	29	8	26	84	17	13
17.00-19.00	126	20	103	71	156	132	324	245	83	63	173	595	90	23	68	186	65	27

Γράφημα 40: Κόμβος 7 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση



Τα φορτηγά, λεωφορεία και τα ποδήλατα σημειώνουν σχεδόν μηδενικούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι μηχανές παρουσιάζουν μία περισσότερο αυξημένη κινητικότητα αλλά επίσης μη σημαντική.

Πίνακας 45: Κόμβος 7 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ																		
ΩΡΑ	A-B	A-Γ	A-E	A-Δ	B-A	B-Δ	B-E	E-A	Γ-A	Γ-Δ	Γ-E	E-B	E-Γ	E-Δ	Δ-A	Δ-B	Δ-Γ	Δ-E
07.30-09.30	1	1	2	2	6	1	2	2	0	0	4	0	3	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	1	2	2	4	1	7	4	0	0	2	4	5	0	0	0	0	0

Πίνακας 46: Κόμβος 7 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ																		
ΩΡΑ	A-B	A-Γ	A-E	A-Δ	B-A	B-Δ	B-E	E-A	Γ-A	Γ-Δ	Γ-E	E-B	E-Γ	E-Δ	Δ-A	Δ-B	Δ-Γ	Δ-E
07.30-09.30	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Πίνακας 47: Κόμβος 7 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ																		
ΩΡΑ	A-B	A-Γ	A-E	A-Δ	B-A	B-Δ	B-E	E-A	Γ-A	Γ-Δ	Γ-E	E-B	E-Γ	E-Δ	Δ-A	Δ-B	Δ-Γ	Δ-E
07.30-09.30	0	3	2	1	1	4	4	3	1	1	2	3	5	0	0	7	0	0
17.00-19.00	1	4	1	2	3	2	13	6	1	1	3	2	18	1	1	7	5	3

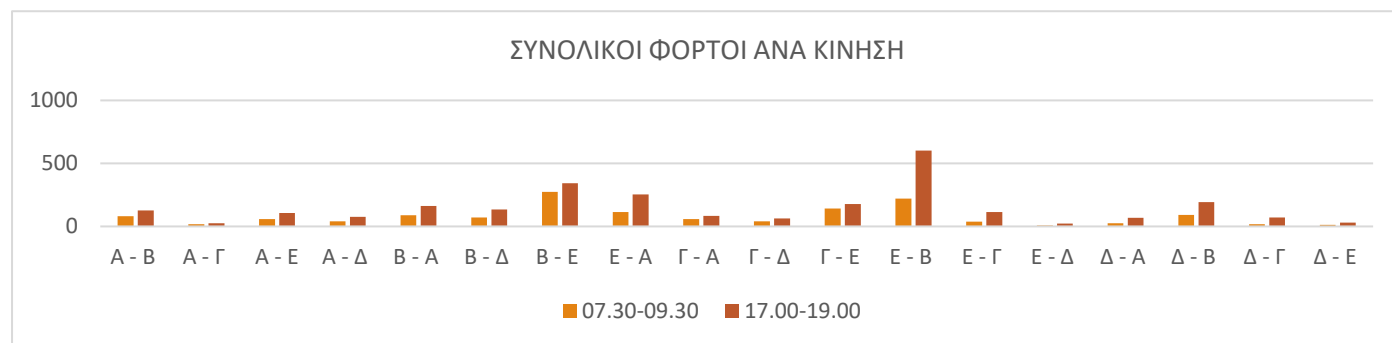
Πίνακας 48: Κόμβος 7 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ																		
ΩΡΑ	A-B	A-Γ	A-E	A-Δ	B-A	B-Δ	B-E	E-A	Γ-A	Γ-Δ	Γ-E	E-B	E-Γ	E-Δ	Δ-A	Δ-B	Δ-Γ	Δ-E
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

Πίνακας 49: Κόμβος 7 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ																		
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Ε	A - Δ	B - A	B - Δ	B - Ε	E - A	Γ - A	Γ - Δ	Γ - Ε	E - B	E - Γ	E - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ	Δ - Ε
07.30-09.30	81	18	58	40	89	72	275	113	59	41	141	222	38	8	26	91	17	13
17.00-19.00	127	25	106	77	163	135	344	255	84	64	178	601	114	24	69	193	70	30

Γράφημα 41: Κόμβος 7 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 8** βρίσκεται στη σύγκλιση Ι. Μπελιβασάκη, Εθνικής Αντιστάσεως με την Επαρχιακή οδό Καλλονής - Γδόχεια. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 8 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (97%), οι μηχανές (3%) και τα άλλα μέσα συγκεντρώνουν ελάχιστα ποσοστά.

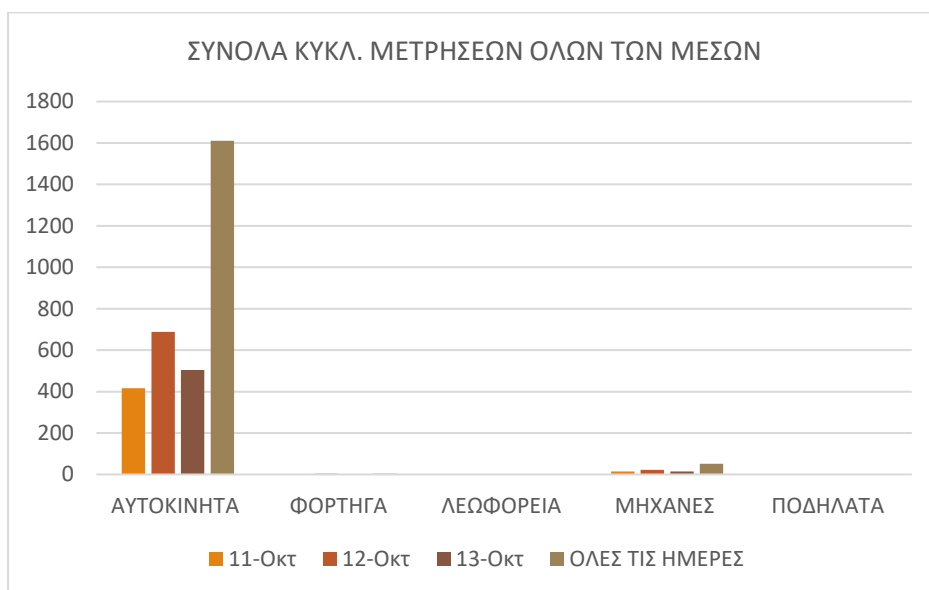
Εικόνα 17: Κόμβος 8



Πίνακας 50: Κόμβος 8 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	417	689	504	1610
ΦΟΡΤΗΓΑ	0	3	0	3
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	14	22	15	51
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	0	2	0	2

Γράφημα 42: Κόμβος 8 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 31% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 69%.** Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 51: Κόμβος 8 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	509
ΒΡΑΔΥ	1155

Γράφημα 43: Κόμβος 8 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

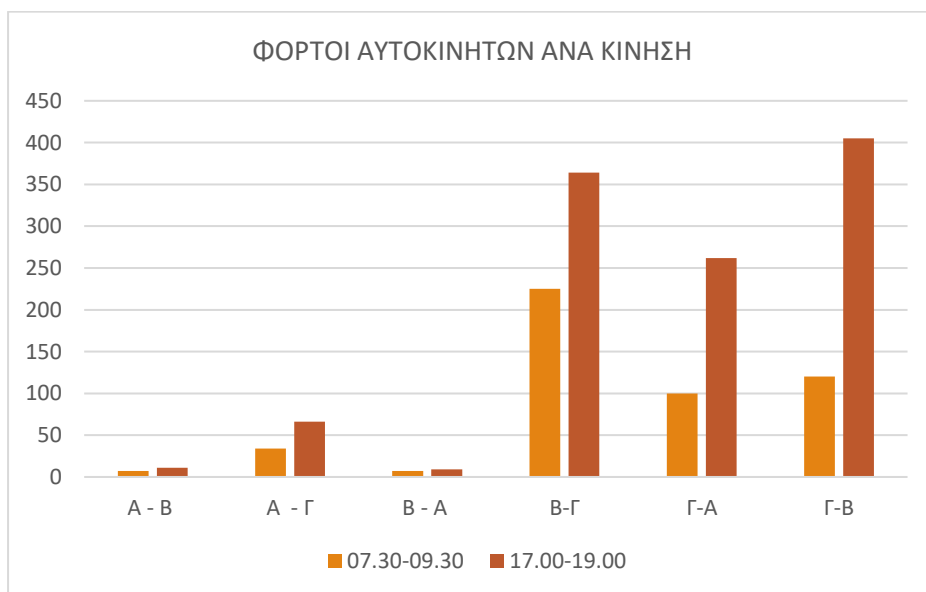


Σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα, **οι κατευθύνσεις που συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων είναι οι Β – Γ, Γ – Α και Γ – Β.**

Πίνακας 52: Κόμβος 8 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ						
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	B - A	B-Γ	Γ-A	Γ-B
07.30-09.30	7	34	7	225	100	120
17.00-19.00	11	66	9	364	262	405

Γράφημα 44: Κόμβος 8 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

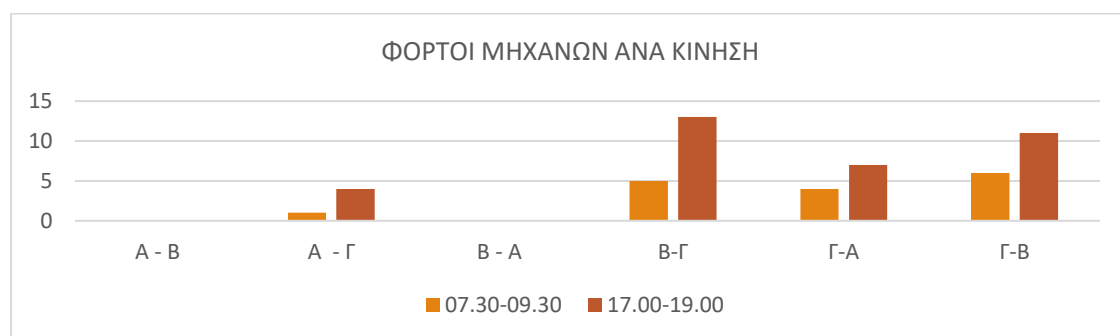


Τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα ποδήλατα σημειώνουν μηδαμινά ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων, ενώ οι μηχανές σχετικά μικρά ποσοστά.

Πίνακας 53: Κόμβος 8 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ						
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	B - A	B-Γ	Γ-A	Γ-B
07.30-09.30	0	1	0	5	4	6
17.00-19.00	0	4	0	13	7	11

Γράφημα 45: Κόμβος 8 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

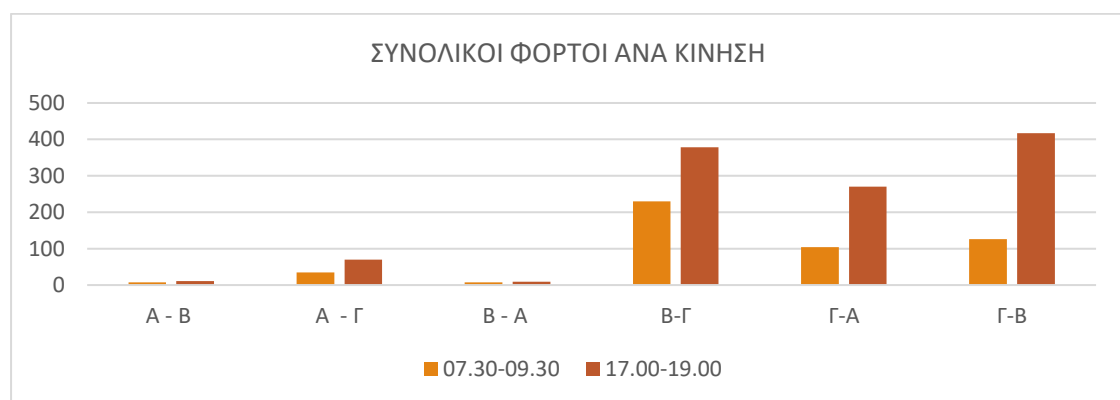


Εφόσον όλα τα υπόλοιπα μέσα εκτός τα αυτοκίνητα δεν παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων, οι κύριες κατευθύνσεις είναι οι B – Γ, Γ – Α και Γ – Β.

Πίνακας 54: Κόμβος 8 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ						
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	B - A	B-Γ	Γ-A	Γ-B
07.30-09.30	7	35	7	230	104	126
17.00-19.00	11	70	9	378	270	417

Γράφημα 46: Κόμβος 8 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 9** βρίσκεται στη σύγκλιση άγνωστης οδού με την Επαρχιακή οδό Καλλονής - Γδόχια. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 9 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας

(94%), οι μηχανές (3%), τα φορτηγά (2%) και τα άλλα μέσα συγκεντρώνουν ελάχιστα ποσοστά.

Εικόνα 18: Κόμβος 9



Πίνακας 55: Κόμβος 9 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	585	1104	680	2369
ΦΟΡΤΗΓΑ	16	33	6	55
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	5	1	6
ΜΗΧΑΝΕΣ	28	41	18	87
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	2	12	1	15

Γράφημα 47: Κόμβος 9 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 32% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 68%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 56: Κόμβος 9 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	814
ΒΡΑΔΥ	1718

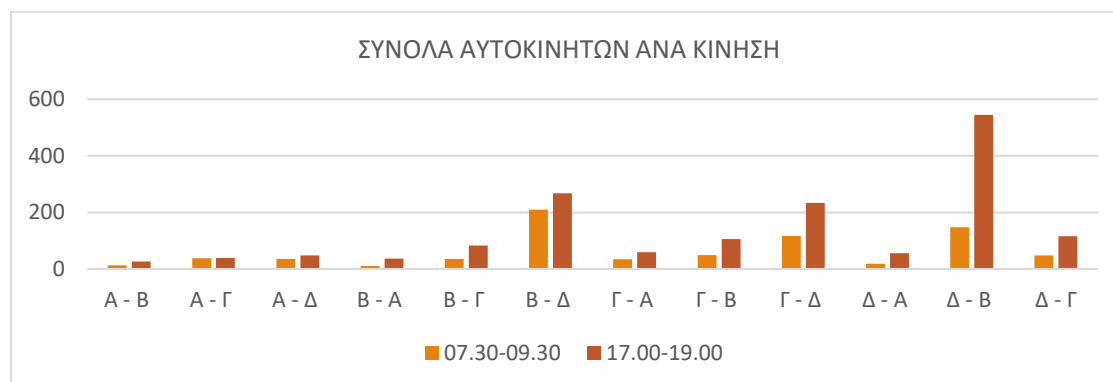
Γράφημα 48: Κόμβος 9 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

Σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα, **οι κατευθύνσεις που συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων είναι οι Β – Δ, Γ – Δ και Δ – Β.**

Πίνακας 57: Κόμβος 9 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	13	38	35	10	35	210	34	49	117	18	147	48
17.00-19.00	26	39	48	37	83	267	59	106	233	56	545	116

Γράφημα 49: Κόμβος 9 – Φόρτοι αυτοκινήτων ανά κατεύθυνση

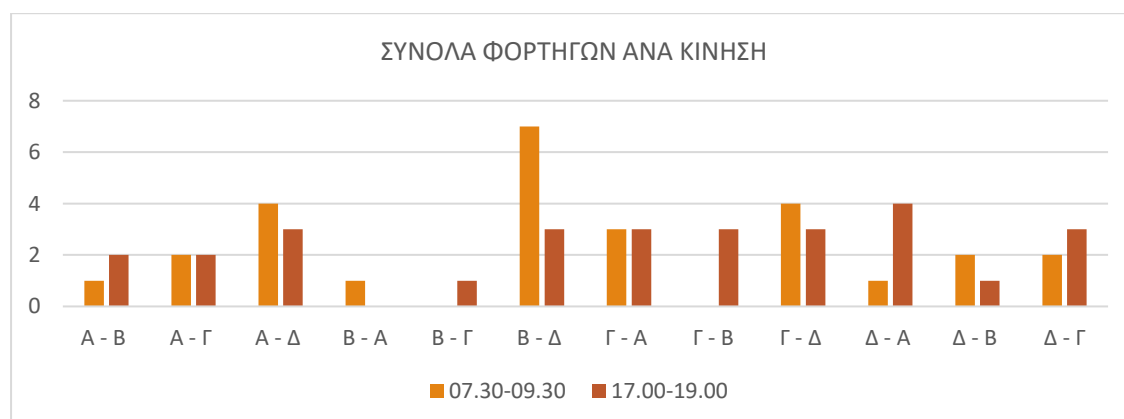


Στον Κόμβο 9 φαίνεται ότι περνάνε κάποια φορτηγά τα οποία χρησιμοποιούν όλες τις στρέφουσες ροές.

Πίνακας 58: Κόμβος 9 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	1	2	4	1	0	7	3	0	4	1	2	2
17.00-19.00	2	2	3	0	1	3	3	3	3	4	1	3

Γράφημα 50: Κόμβος 9 – Φόρτοι φορτηγών ανά κατεύθυνση



Τα λεωφορεία παρουσιάζουν σχεδόν μηδαμινά ποσά φόρτων, εκτός την κατεύθυνση Γ - Δ που σημειώνει 2,3 λεωφορεία.

Πίνακας 59: Κόμβος 9 – Φόρτοι λεωφορείων ανά κατεύθυνση

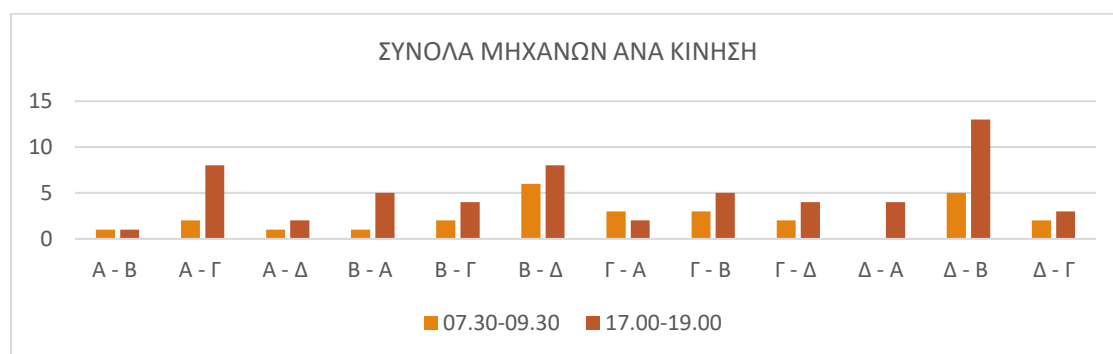
ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1
17.00-19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0

Οι μηχανές επίσης, σημειώνουν σχετικά μικρά ποσά κυκλοφοριακών φόρτων.

Πίνακας 60: Κόμβος 9 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	1	2	1	1	2	6	3	3	2	0	5	2
17.00-19.00	1	8	2	5	4	8	2	5	4	4	13	3

Γράφημα 51: Κόμβος 9 – Φόρτοι μηχανών ανά κατεύθυνση



Στον κόμβο 9 φαίνεται ότι κάποια ποδήλατα χρησιμοποιούν αυτές τις οδούς.

Πίνακας 61: Κόμβος 9 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	1	1	0	2	1	6	1	1	0	0	0	0

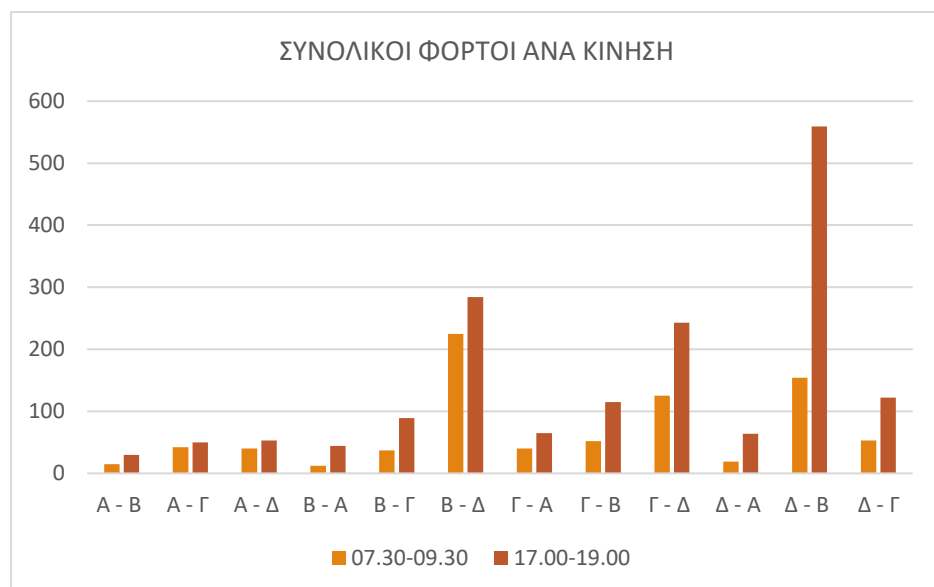
Γράφημα 52: Κόμβος 9 – Φόρτοι ποδηλάτων ανά κατεύθυνση



Πίνακας 62: Κόμβος 9 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	15	42	40	12	37	225	40	52	125	19	154	53
17.00-19.00	30	50	53	44	89	284	65	115	243	64	559	122

Γράφημα 53: Κόμβος 9 – Φόρτοι όλων των μέσων ανά κατεύθυνση



Ο **Κόμβος 10** βρίσκεται στη σύγκλιση των οδών Κονδυλάκη, Υψηλάντου και Θεοτοκοπούλου. Αρχικές παρατηρήσεις σχετικά με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 10 είναι ότι το αυτοκίνητο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους κυκλοφορίας (90%), οι μηχανές (7%), τα φορτηγά (1%) και τα ποδήλατα (3%).

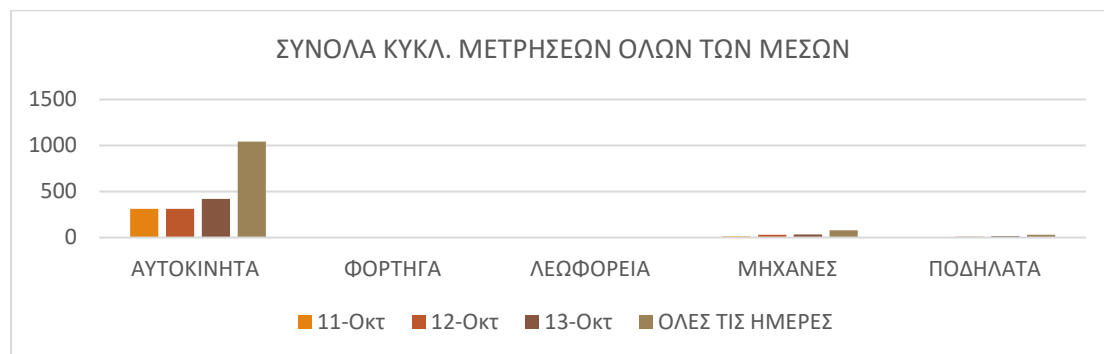
Εικόνα 19: Κόμβος 10



Πίνακας 63: Κόμβος 10 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων

ΣΥΝΟΛΑ	11-Οκτ	12-Οκτ	13-Οκτ	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	311	311	420	1042
ΦΟΡΤΗΓΑ	3	2	1	6
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	12	32	35	79
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	6	8	16	30

Γράφημα 54: Κόμβος 10 - Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων



Σε σχέση με τη χρονική περίοδο, φαίνεται ότι τις απογευματινές ώρες υπάρχει μεγαλύτερη κίνηση. Συγκεκριμένα, **οι πρωινές καταμετρήσεις της κυκλοφορίας απαριθμούν το 28% των συνολικών μετρήσεων, ενώ οι απογευματινές το 72%**. Όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρωί της Παρασκευής δεν είχαν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στο φόρτο που έχει αποτυπωθεί.

Πίνακας 64: Κόμβος 10 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
ΠΡΩΙ	324
ΒΡΑΔΥ	833

Γράφημα 55: Κόμβος 10 – Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

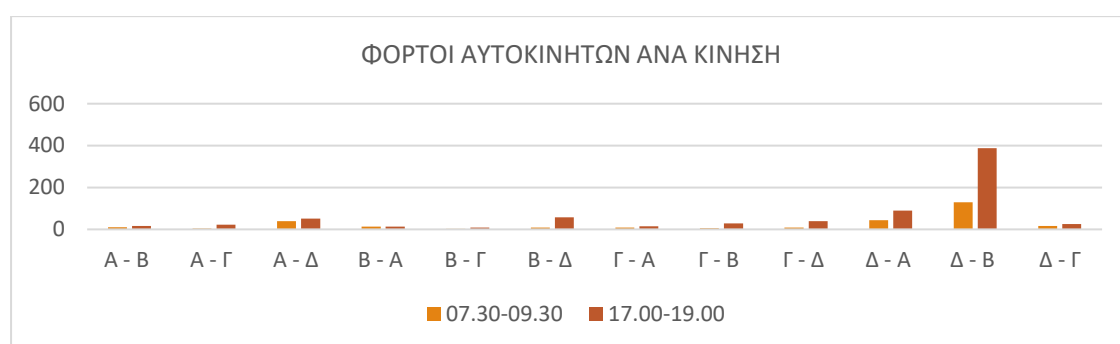


Σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις, διαπιστώνεται ότι η κύρια κατεύθυνση που συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους φόρτους είναι η Δ – Β, που αφορά την οδό Κονδυλάκη.

Πίνακας 65: Κόμβος 10 – Σύνολα αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο

ΦΟΡΤΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	10	4	39	13	2	9	9	5	9	44	129	16
17.00-19.00	17	23	52	13	8	57	15	28	39	89	387	25

Γράφημα 56: Κόμβος 10 – Σύνολα αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο

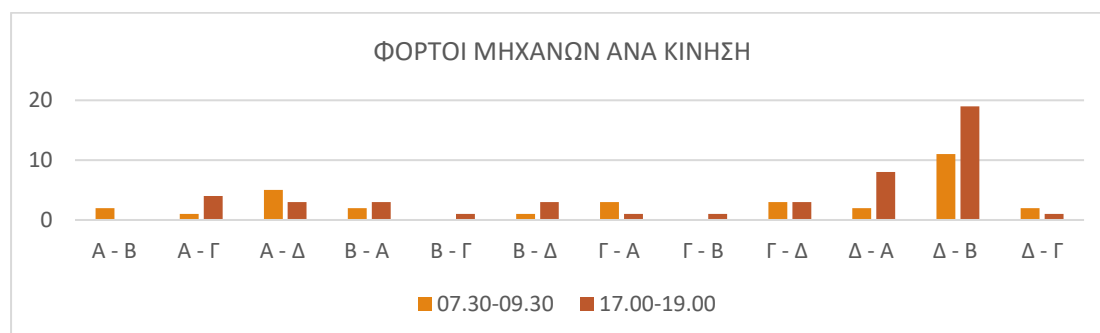


Τα υψηλότερα ποσά κυκλοφοριακών φόρτων μηχανών σημειώνονται στην κατεύθυνση Δ – Β.

Πίνακας 66: Κόμβος 10 – Σύνολα μηχανών ανά χρονική περίοδο

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	2	1	5	2	0	1	3	0	3	2	11	2
17.00-19.00	0	4	3	3	1	3	1	1	3	8	19	1

Γράφημα 57: Κόμβος 10 – Σύνολα μηχανών ανά χρονική περίοδο

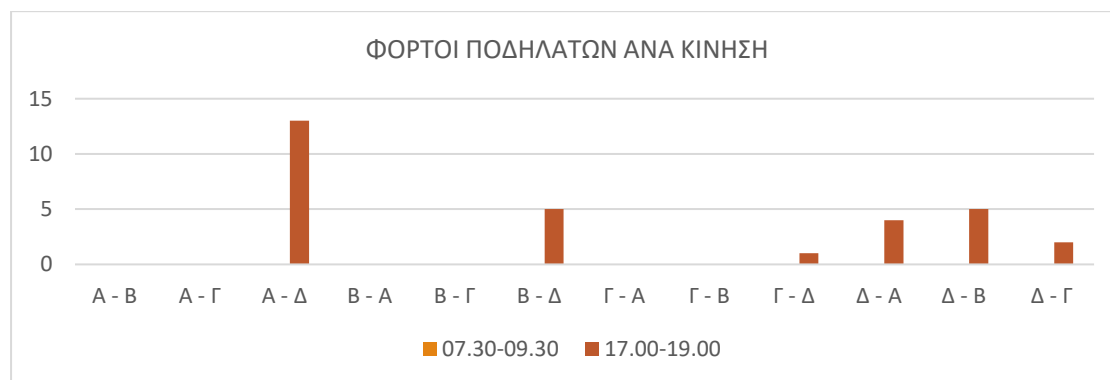


Στον Κόμβο 10 διαπιστώνεται ότι υπάρχει μία σχετική κινητικότητα ποδηλάτων, ειδικότερα στις κατευθύνσεις Α – Δ, Β - Δ, Δ -Α και Δ – Γ.

Πίνακας 67: Κόμβος 10 – Σύνολα ποδηλάτων ανά χρονική περίοδο

ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.00-19.00	0	0	13	0	0	5	0	0	1	4	5	2

Γράφημα 58: Κόμβος 10 – Σύνολα ποδηλάτων ανά χρονική περίοδο

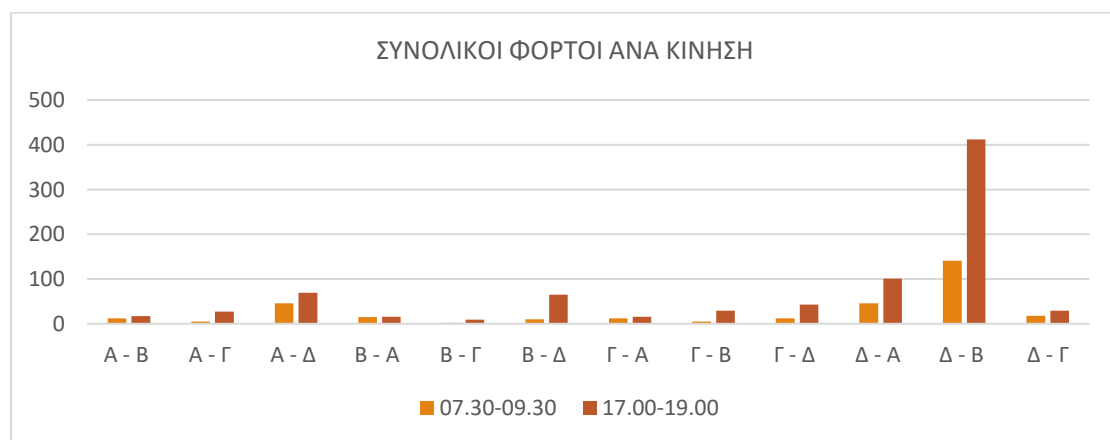


Η κύρια κατεύθυνση που συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων είναι η Δ – Β.

Πίνακας 68: Κόμβος 10 – Σύνολα όλων των μέσων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ												
ΩΡΑ	A - B	A - Γ	A - Δ	B - A	B - Γ	B - Δ	Γ - A	Γ - B	Γ - Δ	Δ - A	Δ - B	Δ - Γ
07.30-09.30	12	5	46	15	2	10	12	5	12	46	141	18
17.00-19.00	17	27	69	16	9	65	16	29	43	101	412	29

Γράφημα 59: Κόμβος 10 – Σύνολα όλων των μέσων ανά χρονική περίοδο



Γ. Σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών

Γ.1. Έκθεση αποτύπωσης κατάστασης κινητικότητας

Η υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας στο Δήμο Μινώα Πεδιάδας, και ιδιαίτερα στο αστικό κέντρο του Αρκαλοχωρίου, εξετάστηκε με λεπτομέρεια από την ομάδα που εκπόνησε το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αξιοποιώντας διάφορες πηγές. Καταρχάς, αναλύθηκαν οι υπάρχουσες ή σε εξέλιξη μελέτες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου, καθώς και γενικότερες αναπτυξιακές μελέτες, επιχειρησιακά σχέδια, πολεοδομικές και τουριστικές μελέτες, καθώς και μελέτες αναπλάσεων. Το σύνολο αυτών των μελετών, σε συνδυασμό με την έρευνα πεδίου που πραγματοποίησαν οι μελετητές για την καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων στο Αρκαλοχώρι, παρείχε την απαιτούμενη βάση για την ανάλυση της κινητικότητας στην πόλη και για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης.

Η γενικότερη εικόνα του Δήμου χαρακτηρίζεται από οδική συμφόρηση, καθυστερήσεις στις μετακινήσεις, την έλλειψη οργανωμένου δικτύου αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, την ανυπαρξία υποδομών για εναλλακτικές μορφές μετακίνησης (π.χ. ποδηλατόδρομοι), καθώς και την έλλειψη ελεύθερων χώρων στάθμευσης και χώρων στάθμευσης για ΑΜΕΑ. Επίσης, παρατηρείται έλλειψη υποδομών για τυφλούς και ΑΜΕΑ και περιορισμένη ανάπτυξη οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων.

Η πόλη του Αρκαλοχωρίου φαίνεται να μην είναι κατάλληλη για πεζούς, καθώς η πλειονότητα των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό τους Ι.Χ. για τις μετακινήσεις τους, ενώ αντίθετα οι τουρίστες επιλέγουν πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, όπως ποδήλατα, βανάκια ή μετακίνηση με τα πόδια.

Επιπλέον, η οδική ασφάλεια αποτελεί σοβαρό ζήτημα. Στην περιοχή του Αρκαλοχωρίου, ιδιαίτερα στην οδό Ελ. Βενιζέλου, καταγράφεται παραβίαση των ορίων ταχύτητας και άλλων κανόνων οδικής συμπεριφοράς, όπως παράνομο πάρκινγκ, αναστροφές και προσπεράσεις, ενώ η προστασία των πεζών παραβλέπεται.

Τα αποτελέσματα της έρευνας υποδεικνύουν μια λανθασμένη κουλτούρα μετακινήσεων, η οποία απαιτεί αλλαγές για να βελτιωθεί η καθημερινότητα των κατοίκων και των επισκεπτών.

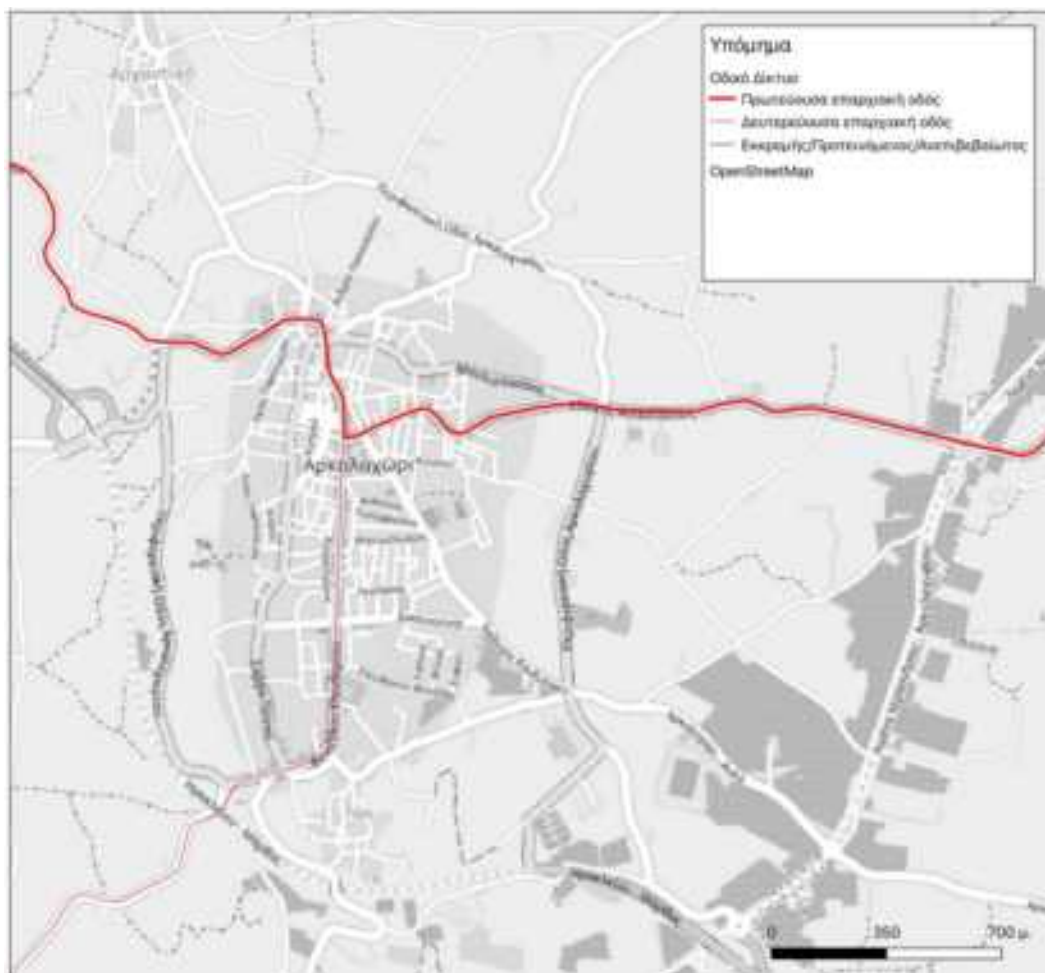
Η αυξανόμενη ανάπτυξη του Δήμου, ειδικότερα λόγω χωροθέτησης του Νέου Αεροδρομίου Καστελίου, καθιστά επιτακτική την ανάγκη για τον επανακαθορισμό της κινητικότητας και των υποδομών μεταφορών. Είναι κρίσιμο να κατανοηθεί η ανάγκη να αλλάξει η υπάρχουσα προβληματική κατάσταση και να εφαρμοστούν μέτρα για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της κινητικότητας εντός του Αρκαλοχωρίου.

Στις επόμενες εικόνες, παρουσιάζονται χάρτες που αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση των βασικών υποδομών του Αρκαλοχωρίου, όπως δημόσια κτίρια,

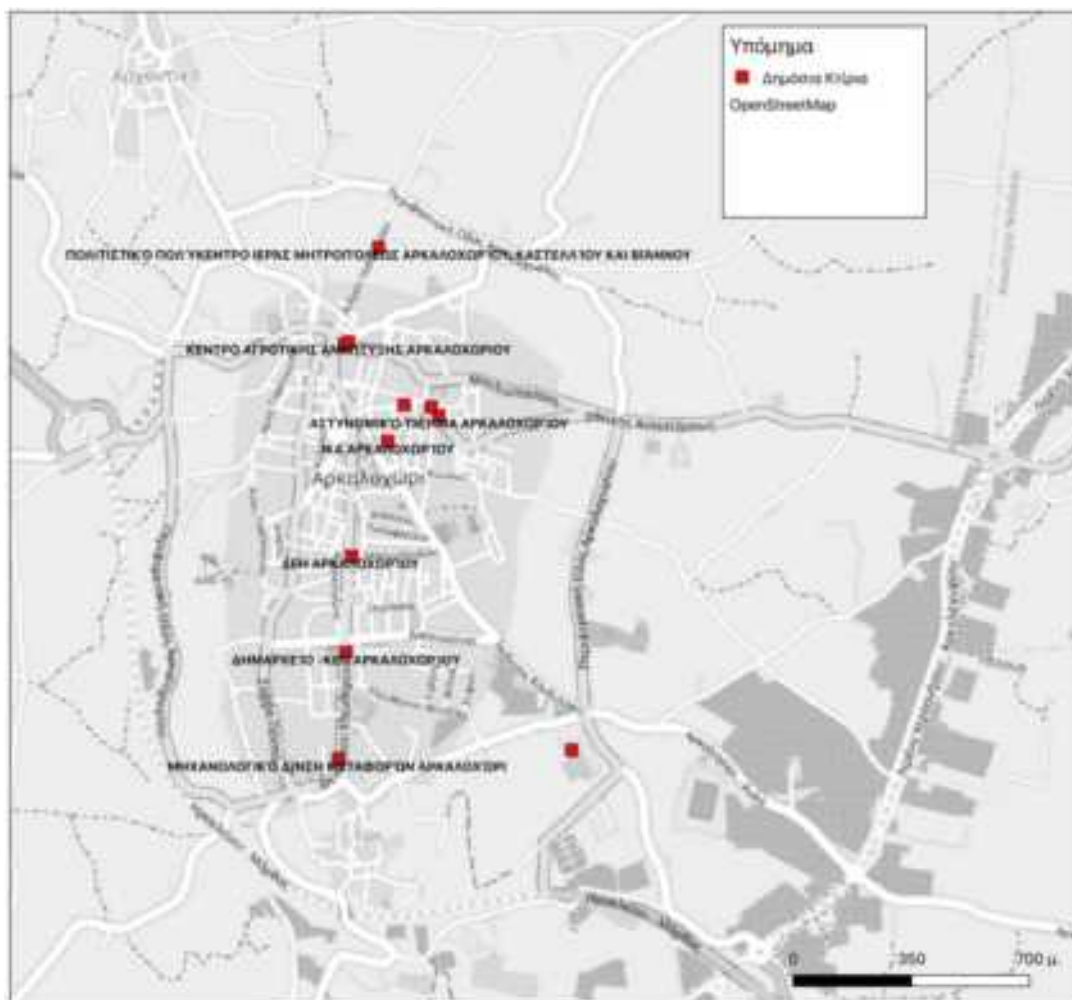
σχολεία, υγειονομικές μονάδες, χώρους αναψυχής και αθλητισμού, κοινοχρήστους χώρους, το δίκτυο στάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σημεία πιθανής τοποθέτησης σταθμών φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα.

Επιπλέον, η κυκλοφοριακή μελέτη που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε ιδιαίτερα χρήσιμη για την αποτύπωση και ανάλυση των προβλημάτων, προσφέροντας πολύτιμες πληροφορίες για την αναδιάρθρωση της κινητικότητας στην περιοχή.

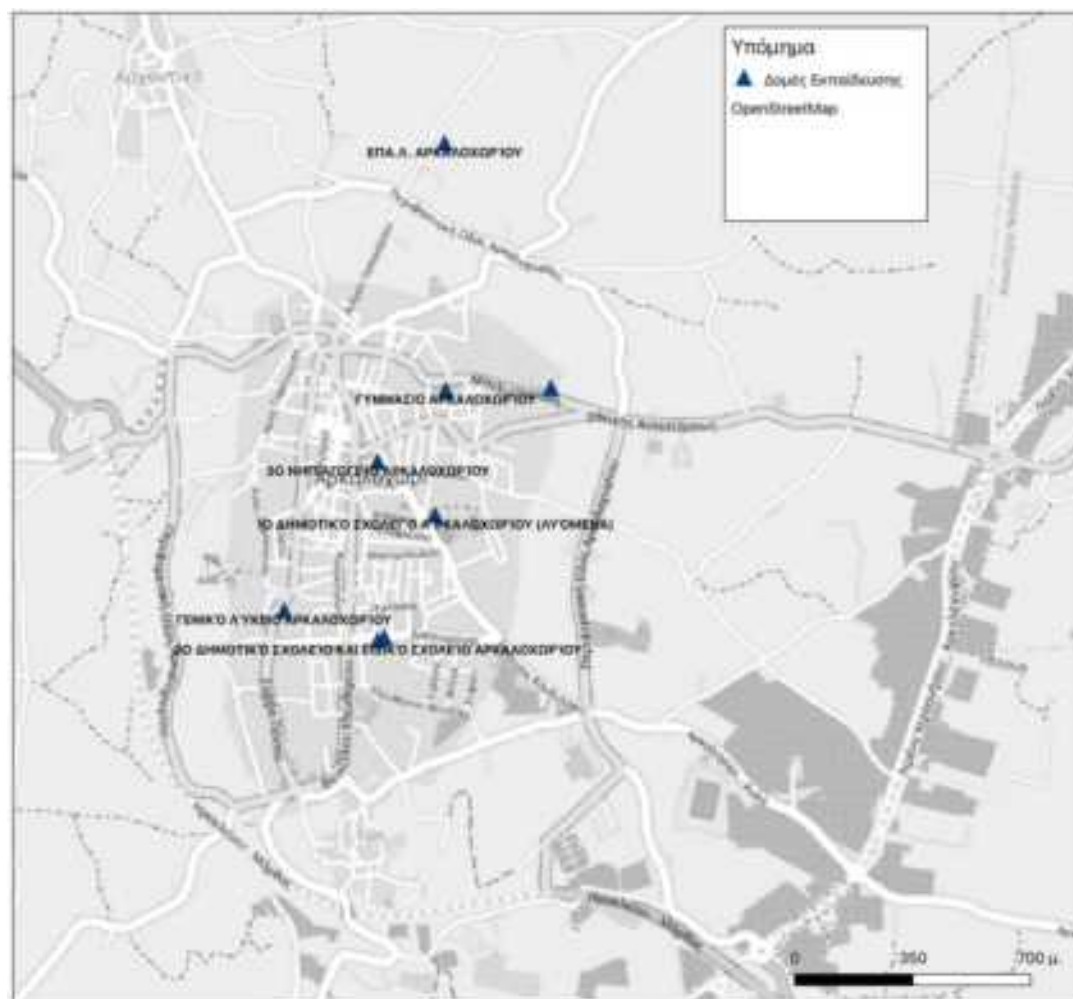
Εικόνα 20: Ιεράρχηση οδικού δικτύου



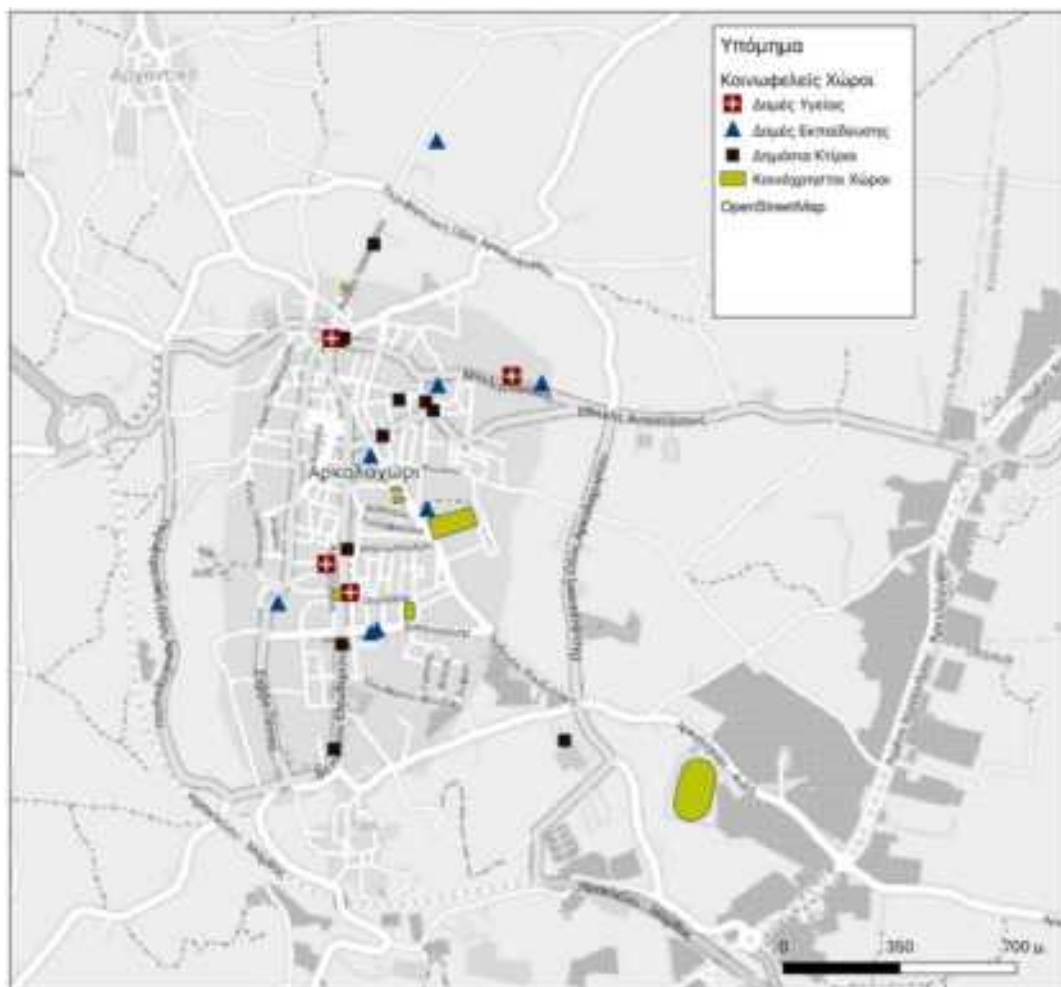
Εικόνα 21: Δημόσια κτίρια



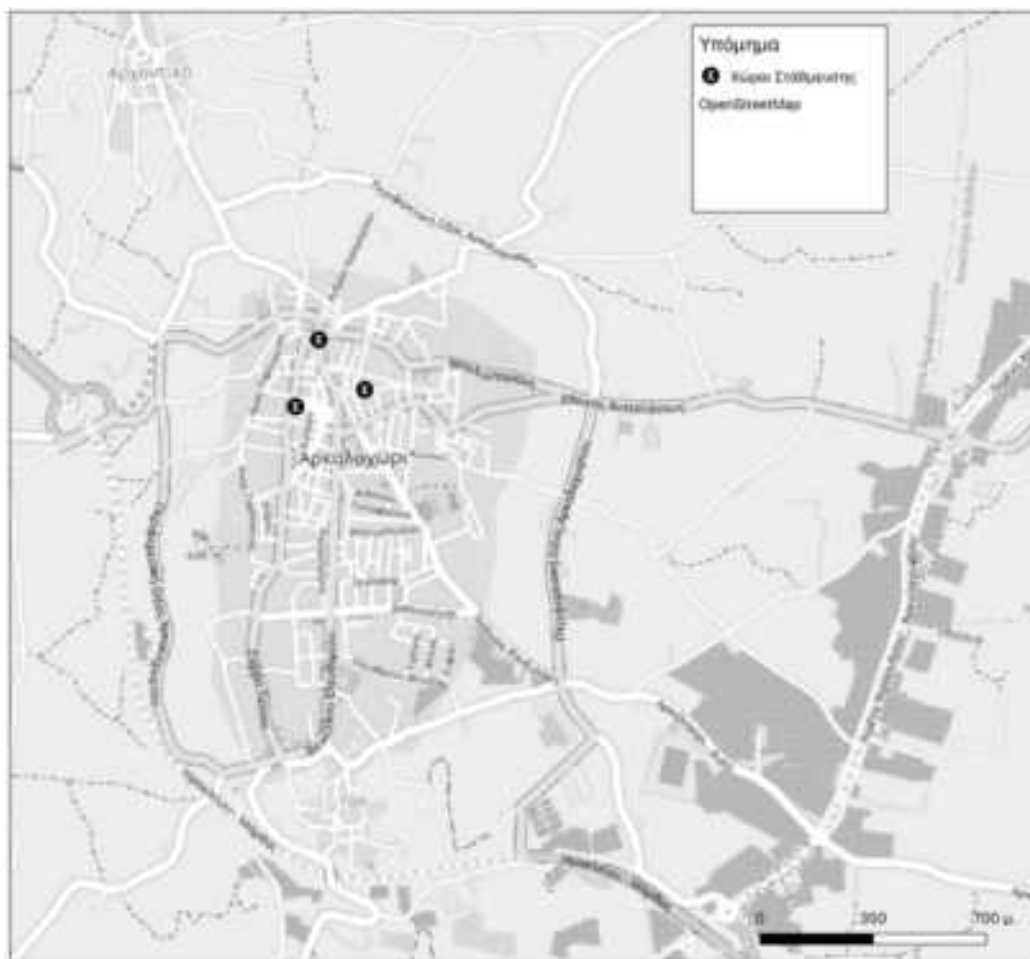
Εικόνα 22: Δομές εκπαίδευσης



Εικόνα 23: Κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι



Εικόνα 24: Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης



Εικόνα 25: Στάσεις ΚΤΕΛ



Γ.1.1. Προκλήσεις στο σύστημα αστικών μεταφορών στην Ελλάδα¹

Οι αστικές μεταφορές στην Ελλάδα, όπως και σε πολλές άλλες χώρες, έχουν αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας της αυξημένης πληθυσμιακής πυκνότητας, της οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Οι πόλεις της χώρας, ιδιαίτερα η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, έχουν δείξει αυξημένη ανάγκη για βελτίωση των υποδομών και των μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να εξυπηρετούν καλύτερα τις ανάγκες των πολιτών και να μειώνουν τις αρνητικές συνέπειες που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Οι προκλήσεις στις αστικές μεταφορές στην Ελλάδα εντοπίζονται σε διάφορους τομείς, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ασφάλεια των συγκοινωνιών, η έλλειψη συνδεσιμότητας και οι περιορισμένες υποδομές, οι οποίες αποτελούν εμπόδιο για την ανάπτυξη βιώσιμων και αποδοτικών μεταφορικών συστημάτων. Ας δούμε πιο αναλυτικά αυτές τις προκλήσεις.

1. Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, κυρίως στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, είναι ένα από τα πιο πιεστικά ζητήματα για το σύστημα αστικών μεταφορών. Το πρόβλημα αυτό οφείλεται στην αυξανόμενη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων και τη σχετική έλλειψη εναλλακτικών λύσεων.

Όσον αφορά στις **αιτίες της κυκλοφοριακής συμφόρησης** είναι οι εξής:

- **Υψηλή χρήση ΙΧ:** Στην Ελλάδα, η πολιτισμική συνήθεια του να μετακινούνται οι πολίτες με το αυτοκίνητο, ακόμη και για μικρές αποστάσεις, είναι έντονη. Οι περιοχές των αστικών κέντρων έχουν γεμίσει από αυτοκίνητα, ενώ οι υποδομές και οι δρόμοι συχνά δεν είναι κατάλληλοι για να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση.
- **Περιορισμένος χώρος για μέσα μεταφοράς:** Ο σχεδιασμός των πόλεων, ο οποίος συχνά είναι παλιός και δεν έχει προσαρμοστεί στις σύγχρονες ανάγκες της κινητικότητας, περιορίζει τη δυνατότητα να επεκταθούν οι υποδομές δημόσιων συγκοινωνιών ή να δημιουργηθούν ποδηλατοδρόμοι και πεζοδρόμια.
- **Χρόνοι αιχμής:** Η συμφόρηση είναι πιο έντονη κατά τις ώρες αιχμής, συνήθως το πρωί και το απόγευμα, όταν οι πολίτες πηγαίνουν στη δουλειά τους ή επιστρέφουν στο σπίτι τους. Οι δρόμοι γεμίζουν με αυτοκίνητα, και η κίνηση γίνεται σχεδόν αδύνατη, ακόμη και για τα δημόσια συγκοινωνιακά μέσα.

Όσον αφορά στις **επιπτώσεις της κυκλοφοριακής συμφόρησης** είναι οι εξής:

¹ Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα, Υποστηρίζοντας την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ, Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών

- **Αύξηση του χρόνου ταξιδιού:** Η συμφόρηση αυξάνει τον χρόνο που χρειάζεται για να φτάσει κανείς από το σημείο Α στο σημείο Β, κάτι που επιβαρύνει την καθημερινότητα των πολιτών και δημιουργεί ανησυχίες για την παραγωγικότητα και την ποιότητα ζωής.
- **Ατμοσφαιρική ρύπανση:** Η αυξημένη χρήση αυτοκινήτων οδηγεί σε αυξημένες εκπομπές CO₂ και άλλων ρύπων, επιβαρύνοντας την ποιότητα του αέρα και ενισχύοντας την κλιματική αλλαγή.

Εικόνα 26: Κυκλοφοριακή συμφόρηση



2. Ανασφάλεια στις συγκοινωνίες

Η ασφάλεια των δημόσιων συγκοινωνιών είναι μια άλλη μεγάλη πρόκληση για το ελληνικό σύστημα μεταφορών. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αν και αποτελούν τη βασική εναλλακτική του ΙΧ, δεν παρέχουν πάντα την αναγκαία αίσθηση ασφάλειας για τους επιβάτες.

Όσον αφορά στις **αιτίες της ανασφάλειας στις συγκοινωνίες** περιλαμβάνουν τις εξής:

- **Ανεπαρκής συντήρηση οχημάτων:** Παρά τις βελτιώσεις στην υποδομή του μετρό και των λεωφορείων, η συντήρηση των οχημάτων εξακολουθεί να είναι μια από τις κύριες προκλήσεις. Ορισμένα μέσα δεν είναι σε άριστη κατάσταση και αυτό μπορεί να οδηγήσει σε τεχνικά προβλήματα ή ακόμα και ατυχήματα.
- **Έλλειψη προσωπικού:** Σε πολλές περιπτώσεις, η έλλειψη προσωπικού στα μέσα μαζικής μεταφοράς μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος. Οι εργαζόμενοι που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των οχημάτων, οι οδηγοί και το προσωπικό στα εκδοτήρια συχνά δεν επαρκούν για την κάλυψη των αυξημένων απαιτήσεων.

- **Εγκληματικότητα:** Στις ώρες αιχμής και ιδιαίτερα σε πιο πολυσύχναστες περιοχές, υπάρχουν περιστατικά εγκληματικότητας ή απροσδόκητων γεγονότων (όπως κλοπές ή βανδαλισμοί) που μειώνουν την αίσθηση ασφάλειας των επιβατών και μπορεί να αποθαρρύνουν τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών.

3. Ανεπαρκής συνδεσιμότητα

Η συνδεσιμότητα του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών είναι ένα άλλο μεγάλο ζήτημα. Παρόλο που τα αστικά κέντρα διαθέτουν εκτεταμένα συστήματα μετρό, λεωφορείων και τραμ, πολλές περιοχές παραμένουν αποκομμένες από τις κεντρικές συγκοινωνιακές γραμμές.

Όσον αφορά στις **αιτίες της ανεπαρκούς συνδεσιμότητας** περιλαμβάνονται οι εξής:

- **Αστική εξάπλωση:** Οι ελληνικές πόλεις συχνά υπερβαίνουν τα όρια τους και επεκτείνονται χωρίς να υπάρχει η ανάλογη ανάπτυξη υποδομών για τη σύνδεση των νέων περιοχών με το κεντρικό δίκτυο συγκοινωνιών. Αυτό δημιουργεί απομονωμένες περιοχές που εξυπηρετούνται μόνο από το ΙΧ και όχι από τα δημόσια μέσα.
- **Προαστιακές περιοχές:** Η πρόσβαση από τις προαστιακές περιοχές στις κεντρικές περιοχές είναι πολλές φορές περιορισμένη, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να εξαναγκάζονται να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο, παρά την ύπαρξη συγκοινωνιακών μέσων. Το δίκτυο συχνά δεν καλύπτει επαρκώς τις ανάγκες των κατοίκων αυτών των περιοχών.
- **Αδυναμία προσαρμογής στις νέες ανάγκες:** Οι ανάγκες του κοινού εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου, με την αύξηση του τουρισμού, την ανάπτυξη νέων περιοχών και την έντονη αστικοποίηση. Συχνά οι υπάρχουσες υποδομές και τα συστήματα συγκοινωνιών δεν προσαρμόζονται έγκαιρα για να ανταποκριθούν σε αυτές τις νέες ανάγκες.

4. Περιορισμένες υποδομές για βιώσιμη κινητικότητα

Ενώ οι μεγάλες πόλεις της Ελλάδας έχουν κάνει κάποια βήματα προς τη βιώσιμη κινητικότητα, υπάρχουν ακόμα σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για ποδηλασία και πεζοπορία, οι οποίες θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν τους πολίτες να αφήσουν τα αυτοκίνητα και να στραφούν σε πιο φιλικές προς το περιβάλλον μορφές μετακίνησης.

Όσον αφορά στις **αιτίες του προβλήματος των περιορισμένων υποδομών της βιώσιμης κινητικότητας** περιλαμβάνονται οι εξής:

- **Ανεπαρκείς ποδηλατοδρόμοι:** Παρά τις πρόσφατες πρωτοβουλίες για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων, το δίκτυο ποδηλασίας παραμένει περιορισμένο και δεν καλύπτει επαρκώς τις ανάγκες των πολιτών. Σε πολλές περιοχές, οι ποδηλατόδρομοι είναι αποσπασματικοί ή βρίσκονται σε ακατάλληλες τοποθεσίες.

- **Πεζοδρομήσεις:** Αν και υπάρχουν προσπάθειες για πεζοδρομήσεις κεντρικών περιοχών, η ποιότητα των πεζοδρομίων σε πολλές περιοχές είναι κακή, με ασφαλτο που έχει φθαρεί ή εμπόδια που καθιστούν δύσκολη τη μετακίνηση των πεζών.
- **Αστική θερμική νησίδα:** Η απουσία πράσινων ζωνών και η κακή ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος δυσχεραίνουν την καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ δημιουργούν συνθήκες που αποτρέπουν τη χρήση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, όπως η ποδηλασία.

Συμπερασματικά, οι προκλήσεις στις αστικές μεταφορές στην Ελλάδα συνδέονται άμεσα με την ανάγκη για μια εκσυγχρονισμένη και βιώσιμη προσέγγιση στην αστική κινητικότητα. Η αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η ενίσχυση της ασφάλειας στις δημόσιες συγκοινωνίες, η βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών και η ανάπτυξη υποδομών για βιώσιμες μεταφορές είναι καίριες προτεραιότητες για τη δημιουργία ενός πιο αποδοτικού, βιώσιμου και ευχάριστου συστήματος αστικών μεταφορών.

Γ.1.2 Βιώσιμη κινητικότητα στην Ελλάδα

Η βιώσιμη κινητικότητα αναφέρεται στην ανάπτυξη και προώθηση τρόπων μετακίνησης που μειώνουν την επιβάρυνση στο περιβάλλον, μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και συμβάλλουν στην ποιότητα ζωής των πολιτών. Η βιώσιμη κινητικότητα περιλαμβάνει μέσα μετακίνησης όπως τα δημόσια συγκοινωνιακά μέσα, η ποδηλασία, η πεζοπορία και η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

1. Δημόσιες συγκοινωνίες ως βιώσιμη εναλλακτική

Ο δημόσιος τομέας μεταφορών έχει σημαντικό ρόλο στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Η βελτίωση και επέκταση των συστημάτων δημόσιων συγκοινωνιών, όπως το μετρό, τα λεωφορεία και το τραμ, ενθαρρύνει τους πολίτες να μειώσουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, μειώνοντας τις εκπομπές CO₂ και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

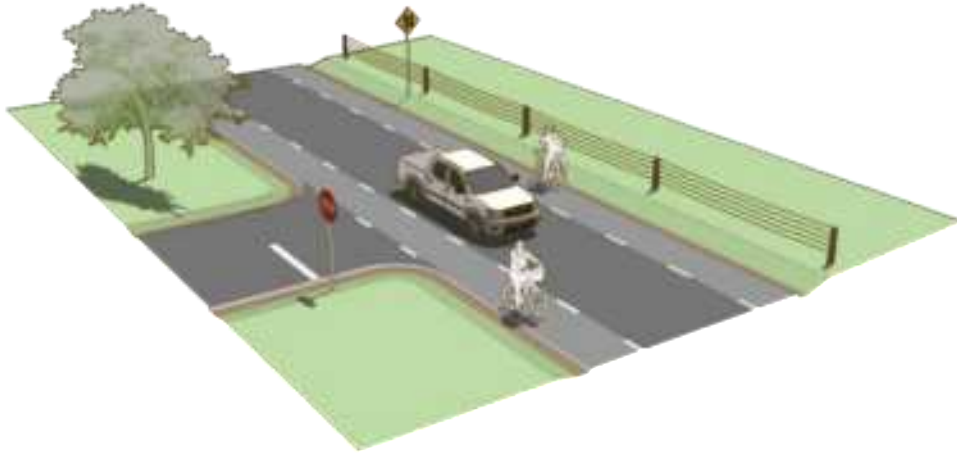
Η πρόκληση για τη βιώσιμη κινητικότητα είναι η ανάγκη για επενδύσεις σε υποδομές που θα διευκολύνουν τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών και θα καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, με σκοπό να ενθαρρυνθεί η μετακίνηση χωρίς αυτοκίνητο. Αυτό απαιτεί την ανάπτυξη πιο σύγχρονων και πιο αποδοτικών μέσων μεταφοράς, καθώς και τη δημιουργία συστημάτων που να ενσωματώνουν και άλλες βιώσιμες μορφές μετακίνησης (π.χ. ποδήλατα, ηλεκτρικά σκούτερ).

2. Ποδηλασία και πεζοπορία

Η ενίσχυση των υποδομών για ποδηλασία και πεζοπορία αποτελεί έναν από τους βασικούς άξονες της βιώσιμης κινητικότητας. Οι πόλεις της Ελλάδας, όπως η Αθήνα, έχουν αρχίσει να ενσωματώνουν ποδηλατοδρόμους και να δημιουργούν χώρους φιλικούς για τους πεζούς. Η προώθηση της ποδηλασίας και της πεζοπορίας μπορεί να συμβάλλει στη μείωση της χρήσης των Ι.Χ. και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.

Η εγκατάσταση ποδηλατοδρόμων και η ανάπτυξη δικτύου για ποδήλατα στην πόλη ενθαρρύνει τους πολίτες να υιοθετήσουν έναν πιο υγιή και βιώσιμο τρόπο μετακίνησης. Πολλές πόλεις στην Ευρώπη, όπως το Άμστερνταμ και το Παρίσι, προσφέρουν παραδείγματα για την επιτυχή ενσωμάτωση της ποδηλασίας ως βασική μορφή αστικής μετακίνησης.

Εικόνα 27: Παράδειγμα μίξης ποδηλατικών και περπατητικών διαδρομών ²



3. Ηλεκτροκίνηση

Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί μια από τις πιο καινοτόμες λύσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα, καθώς τα ηλεκτρικά οχήματα παράγουν λιγότερες εκπομπές ρύπων και συμβάλλουν στη μείωση της ηχορύπανσης. Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση κερδίζει έδαφος, με την κυβέρνηση να προσφέρει κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης.

Η ανάγκη για υποδομές φόρτισης, η ανάπτυξη δικτύου και η αλλαγή της συνείδησης του καταναλωτή σχετικά με τα πλεονεκτήματα των ηλεκτρικών οχημάτων είναι σημαντικά βήματα για τη μετάβαση σε πιο βιώσιμες μορφές μετακίνησης.

² <https://ruraldesignguide.com/physically-separated/shared-use-path>

Εικόνα 28: Ηλεκτρικά αυτοκίνητα σε πόλεις ³**4. Πολιτικές και στρατηγικές για τη βιώσιμη κινητικότητα**

Η μετάβαση σε βιώσιμη κινητικότητα απαιτεί πολιτικές που να ενσωματώνουν την περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση στις μεταφορικές υποδομές. Στην Ελλάδα, η κυβέρνηση και οι τοπικές αρχές έχουν υιοθετήσει στρατηγικές για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτές περιλαμβάνουν τη δημιουργία πράσινων ζωνών, την υποστήριξη της ηλεκτροκίνησης και την ανάπτυξη «έξυπνων» υποδομών μεταφοράς.

Ειδικότερα, η ελληνική κυβέρνηση έχει ενσωματώσει τη βιώσιμη κινητικότητα στον Εθνικό Σχεδιασμό για την Ενέργεια και το Κλίμα, ενώ παράλληλα συμμετέχει στις ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη μετάβαση σε καθαρές και βιώσιμες μεταφορές.

³ <https://urban.uw.edu/news/2021s-best-cities-to-own-an-electric-car/>

Εικόνα 29: Σκίτσο βιώσιμη αστική κινητικότητα

Προκλήσεις προσβασιμότητας στις επαρχιακές πόλεις

Στις περισσότερες επαρχιακές πόλεις, οι υποδομές σχεδιάζονται συνήθως με το μέσο χρήστη στο μυαλό, χωρίς να λαμβάνουν πάντα υπόψη τις ανάγκες ανθρώπων με αναπηρίες, ηλικιωμένων ή γονέων με μικρά παιδιά. Οι περιορισμένες πόροι, ο παραδοσιακός χαρακτήρας των πόλεων και η έλλειψη υποδομών για την υποστήριξη της προσβασιμότητας κάνουν την καθημερινή κινητικότητα δύσκολη για αυτές τις ομάδες πληθυσμού.

Οδικές Υποδομές

- **Ανεπαρκή πεζοδρόμια:** Πολλά πεζοδρόμια δεν είναι κατάλληλα για άτομα με κινητικά προβλήματα, γονείς με καροτσάκια ή ηλικιωμένα άτομα, καθώς μπορεί να είναι στενά, ανώμαλα ή να έχουν εμπόδια, όπως παρκαρισμένα αυτοκίνητα, που εμποδίζουν την ομαλή κίνηση.
- **Έλλειψη ραμπών και αναβαθμίδων:** Ειδικά σε παλαιότερες πόλεις, δεν υπάρχουν αρκετές ράμπες ή αναβαθμίδες για άτομα με αναπηρίες ή γονείς με καροτσάκια. Αυτό αναγκάζει πολλούς να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα, εκθέτοντάς τους σε κίνδυνο από τα αυτοκίνητα.
- **Αποστάσεις και πρόσβαση σε δημόσιες υπηρεσίες:** Σε περιοχές εκτός των κεντρικών σημείων, οι αποστάσεις από το σπίτι μέχρι τις δημόσιες υπηρεσίες, τα καταστήματα ή τις συγκοινωνιακές στάσεις μπορεί να είναι μεγάλες και μη προσβάσιμες για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα.

Απαιτούμενες υποδομές για προσβασιμότητα

Η ανάπτυξη ενός δικτύου προσβάσιμων υποδομών είναι απαραίτητη για την ενίσχυση της συμμετοχής των ατόμων με αναπηρίες, των ηλικιωμένων και των γονιών με καροτσάκια στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης.

Πεζοδρόμια και ράμπες προσβασιμότητας

- **Ράμπες και κατηφορικές διαδρομές:** Είναι απαραίτητο να εγκατασταθούν ράμπες σε κάθε πεζοδρόμιο, ώστε τα άτομα με κινητικά προβλήματα ή τα γονείς με καροτσάκια να μπορούν να κινούνται άνετα και με ασφάλεια. Οι ράμπες πρέπει να είναι ελεύθερες από εμπόδια και να έχουν την κατάλληλη κλίση για να μην δημιουργούν δυσκολίες.
- **Πλάτος πεζοδρομίων:** Τα πεζοδρόμια πρέπει να είναι ευρύχωρα, χωρίς εμποδισμούς και σε καλή κατάσταση, ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή κίνηση για όλα τα άτομα, περιλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων και των γονέων με καροτσάκια.

Δημόσιες συγκοινωνίες

- **Αντιστοιχία λεωφορείων και ειδικών οχημάτων:** Η δημόσια συγκοινωνία πρέπει να παρέχει τουλάχιστον κάποια οχήματα (λεωφορεία, μικρά λεωφορεία) που να είναι προσβάσιμα για άτομα με αναπηρίες. Τα λεωφορεία πρέπει να έχουν ειδικές θέσεις για αμαξίδια και να διαθέτουν ράμπες ή μηχανισμούς που διευκολύνουν την είσοδο.
- **Πρόσβαση στις στάσεις:** Οι στάσεις λεωφορείων ή άλλων δημόσιων συγκοινωνιών πρέπει να είναι προσβάσιμες, με ράμπες ή ανυψωμένα σημεία για την εύκολη είσοδο και έξοδο των επιβατών.

Υποδομές για ηλικιωμένα άτομα

- **Εργασίες για την ασφαλή μετακίνηση των ηλικιωμένων:** Η πόλη πρέπει να παρέχει ειδικά σημεία ξεκούρασης για ηλικιωμένα άτομα, όπως παγκάκια σε τακτά διαστήματα κατά μήκος των κεντρικών δρόμων. Επίσης, οι πεζοδρομήσεις πρέπει να είναι καλά φωτισμένες και να αποφεύγονται οι απότομοι δρόμοι ή ανώμαλα εδάφη.
- **Προσαρμογές στην οδική σήμανση:** Η χρήση μεγάλων, ευανάγνωστων πινακίδων και η εφαρμογή οδικών σημάτων με υψηλή αντίθεση (π.χ. σήματα με φωτεινές και σκούρες αποχρώσεις) βοηθά στην καλή οπτική αντίληψη, ιδιαίτερα για τα ηλικιωμένα άτομα.

Πρωώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με προσβασιμότητα

Η βιώσιμη κινητικότητα δεν αφορά μόνο τη μείωση των ρύπων και την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και την εξασφάλιση ότι όλοι οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν με ασφάλεια και άνεση. Στην περίπτωση των επαρχιακών πόλεων, η πρωώθηση της βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να περιλαμβάνει:

✚ Ασφαλής και υγιεινή κίνηση για όλους

- Η ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων, που να είναι καλά συντηρημένα και αποκομμένα από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, επιτρέπει στους πολίτες, ανεξαρτήτως ηλικίας ή φυσικής κατάστασης, να μετακινούνται με ασφάλεια και να επιλέγουν φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές.

✚ Κοινωνική συνοχή και ισοτιμία

- Η προσβασιμότητα πρέπει να θεωρείται ως ένα βασικό ανθρώπινο δικαίωμα, που εξασφαλίζει την ισότιμη συμμετοχή όλων των πολιτών στην κοινωνική και οικονομική ζωή. Οι επαρχιακές πόλεις πρέπει να προσαρμόσουν τις υποδομές τους ώστε να είναι συμπεριληπτικές και να εξυπηρετούν τις ανάγκες όλων.

Συμπερασματικά, η προσβασιμότητα στις επαρχιακές πόλεις δεν είναι μόνο μια ανάγκη για άτομα με αναπηρία ή ηλικιωμένα άτομα, αλλά είναι ένα θέμα κοινωνικής δικαιοσύνης και βιωσιμότητας. Η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και η υιοθέτηση σχεδίων που εξυπηρετούν τις ανάγκες όλων των πολιτών διασφαλίζουν την ισότιμη συμμετοχή τους στην κοινωνία και τη δημιουργία πιο ανθρώπινων και φιλικών προς το περιβάλλον πόλεων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, απαιτείται στρατηγικός σχεδιασμός, συνεργασία μεταξύ τοπικών αρχών και κοινοτήτων και συνεχιζόμενη επένδυση σε υποδομές προσβασιμότητας.

Εικόνα 30: Συμπεριληπτική πόλη



Γ.1.3 Νομοθετικά όρια για υποδομές βιώσιμης κινητικότητας⁴

Η βιώσιμη κινητικότητα είναι μια θεμελιώδης έννοια για τη σύγχρονη αστική ανάπτυξη, καθώς στοχεύει στην εξασφάλιση μιας ισχυρής, προσβάσιμης και περιβαλλοντικά φιλικής υποδομής μετακίνησης για όλους τους πολίτες. **Η ολοκληρωμένη προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας συνδυάζει την αποδοτική διαχείριση των δημόσιων χώρων με τη δημιουργία υποδομών που εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες και βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.** Η εγκατάσταση πεζοδρομίων, ραμπών, κοινόχρηστων χώρων, ελεύθερων ζωνών όδευσης πεζών, οδηγών όδευσης για τυφλούς, αστικού εξοπλισμού και φυτείας στα πεζοδρόμια συνιστούν στοιχεία που όχι μόνο ενισχύουν την ασφάλεια και την άνεση των μετακινήσεων, αλλά συμβάλλουν και στην αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων.

Η **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών** είναι το τμήμα του πεζοδρομίου που πρέπει να παραμείνει ελεύθερο από οποιαδήποτε εμπόδια, εξασφαλίζοντας την ασφαλή διέλευση των πεζών. Ο σωστός σχεδιασμός αυτής της ζώνης απαιτεί επαρκές πλάτος ώστε να επιτρέπει την άνετη κίνηση, χωρίς να εμποδίζεται η πρόσβαση σε κοινόχρηστους χώρους ή η διέλευση ατόμων με κινητικές αναπηρίες ή γονέων με καρότσια. Επιπλέον, η εφαρμογή της **φυτείας στα πεζοδρόμια** ενισχύει τη λειτουργικότητα των δημόσιων χώρων, δημιουργώντας ένα πιο ευχάριστο περιβάλλον και ενισχύοντας την αισθητική του αστικού τοπίου. Τα φυτά και τα δέντρα, εκτός από την αισθητική τους αξία, παρέχουν και περιβαλλοντικά οφέλη, όπως η μείωση της θερμότητας, η απορρόφηση ρύπων και η αύξηση της βιοποικιλότητας στις αστικές περιοχές. Οι φυτεύσεις πρέπει να είναι σωστά επιλεγμένες και τοποθετημένες, ώστε να μην παρεμποδίζουν τη ροή της κυκλοφορίας ή την ασφάλεια των πεζών.

Ο **οδηγός όδευσης για τυφλούς**, που συνήθως περιλαμβάνει ραβδώσεις ή κουκίδες στο έδαφος, είναι ένα από τα πιο κρίσιμα στοιχεία για την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των ατόμων με οπτική αναπηρία. Η σωστή τοποθέτησή τους σε κρίσιμα σημεία, όπως οι διασταυρώσεις ή τα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης, επιτρέπει στους χρήστες να κινηθούν με ασφάλεια και ανεξαρτησία. Επιπλέον, οι **ράμπες** για άτομα με αναπηρία πρέπει να είναι στρατηγικά τοποθετημένες και με σωστή κλίση, ώστε να διευκολύνουν την πρόσβαση σε δημόσιους χώρους και κτίρια, εξασφαλίζοντας τη συμμετοχή όλων στην κοινωνική ζωή της πόλης.

Ο **αστικός εξοπλισμός**, όπως τα παγκάκια, οι κάδοι απορριμμάτων και οι φωτιστικοί πυλώνες, παίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην ποιότητα του δημόσιου χώρου. Η σωστή τοποθέτηση αυτών των στοιχείων είναι καθοριστική για την άνεση των πολιτών. Τα παγκάκια, για παράδειγμα, προσφέρουν σημεία ξεκούρασης για τους πεζούς, ενώ ο φωτισμός εξασφαλίζει την ασφάλεια των χρηστών κατά τη διάρκεια της νύχτας. Ταυτόχρονα, οι κάδοι απορριμμάτων πρέπει να τοποθετούνται στρατηγικά και να είναι επαρκείς για την αποδοτική διαχείριση των απορριμμάτων στους δημόσιους χώρους.

⁴ <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/684304/nomos-4784-2021>

Η **ενσωμάτωση κοινόχρηστων χώρων**, όπως πάρκα, πλατείες και χώροι πρασίνου, προσφέρει στους κατοίκους ευκαιρίες για κοινωνικοποίηση, αναψυχή και ξεκούραση. Αυτοί οι χώροι συμβάλλουν στην κοινωνική συνοχή και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ενώ ταυτόχρονα ενισχύουν την περιβαλλοντική βιωσιμότητα της πόλης. Οι κοινόχρηστοι χώροι, με την ενσωμάτωση πρασίνου και τις κατάλληλες υποδομές για τη μετακίνηση πεζών, αποτελούν ζωτικό κομμάτι του αστικού ιστού, προσφέροντας ευκαιρίες για φυσική δραστηριότητα και ψυχαγωγία.

Στην πράξη, η ανάπτυξη ενός βιώσιμου και ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος απαιτεί τη **συνδυαστική εφαρμογή αυτών των υποδομών**, με στόχο τη δημιουργία ενός χώρου που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των πολιτών. Όταν οι υποδομές σχεδιάζονται με κριτήριο την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και την ενσωμάτωση της φύσης, οι πόλεις γίνονται πιο λειτουργικές και φιλικές προς τους κατοίκους τους. Η συνύπαρξη ανθρώπου και φύσης, μέσα από τη σωστή φύτευση και τη χρήση βιώσιμων υλικών, ενισχύει τη βιωσιμότητα της πόλης, κάνοντάς την πιο ανθεκτική στις κλιματικές προκλήσεις.

Ο συνολικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των υποδομών αυτών δεν αποτελεί μόνο μια τεχνική πρόκληση, αλλά και μια κοινωνική ανάγκη. Προωθώντας την αειφορία, τη συμπερίληψη και την προσβασιμότητα, δημιουργούμε μια πόλη που σέβεται τον πολίτη και το περιβάλλον, εξασφαλίζοντας ότι όλοι έχουν ίσες ευκαιρίες και δυνατότητες για μετακίνηση και κοινωνική αλληλεπίδραση. Η ανάπτυξη αυτών των υποδομών συμβάλλει στην επίτευξη μιας πιο βιώσιμης και δίκαιης αστικής ανάπτυξης, προάγοντας τη συνοχή της κοινωνίας και την ευημερία των κατοίκων της.

Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρομίου

Ως πεζοδρόμια ορίζονται τα υπερυψωμένα ή μη ερείσματα αστικής οδού, που προορίζονται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζομένων ατόμων.

Πλάτος Πεζοδρομίου

Ως πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται η απόσταση από την ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου.

Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ορίζονται τα 2.05μ, στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου. Το πλάτος που προκύπτει από τον υπολογισμό:

- όλων των επιπλέον αναγκών αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, κάλαθοι αχρήστων, γραμματοκιβώτια, τηλεφωνικοί θάλαμοι, περίπτερα, δημόσιοι χώροι υγιεινής κλπ),
- της εξυπηρέτησης δραστηριοτήτων του δρόμου (οδική σήμανση, σηματοδότες διαβάσεων, πληροφοριακές πινακίδες, στάσεις αστικών συγκοινωνιών κλπ),
- της φύτευσης,

- της οπτικής συναλλαγής μπροστά στις προθήκες καταστημάτων, όπου η κύρια χρήση της περιοχής καθορίζεται από τον σχεδιασμό σαν εμπορική- κλπ , προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου και το άθροισμα ορίζει το μικτό πλάτος πεζοδρομίου, το οποίο ποικίλλει ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες.

Ως **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών** ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. **Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ**, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κλπ) ή με μεταφορέα πακέτων.

Ως ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ορίζεται ίσο με 2.20μ.

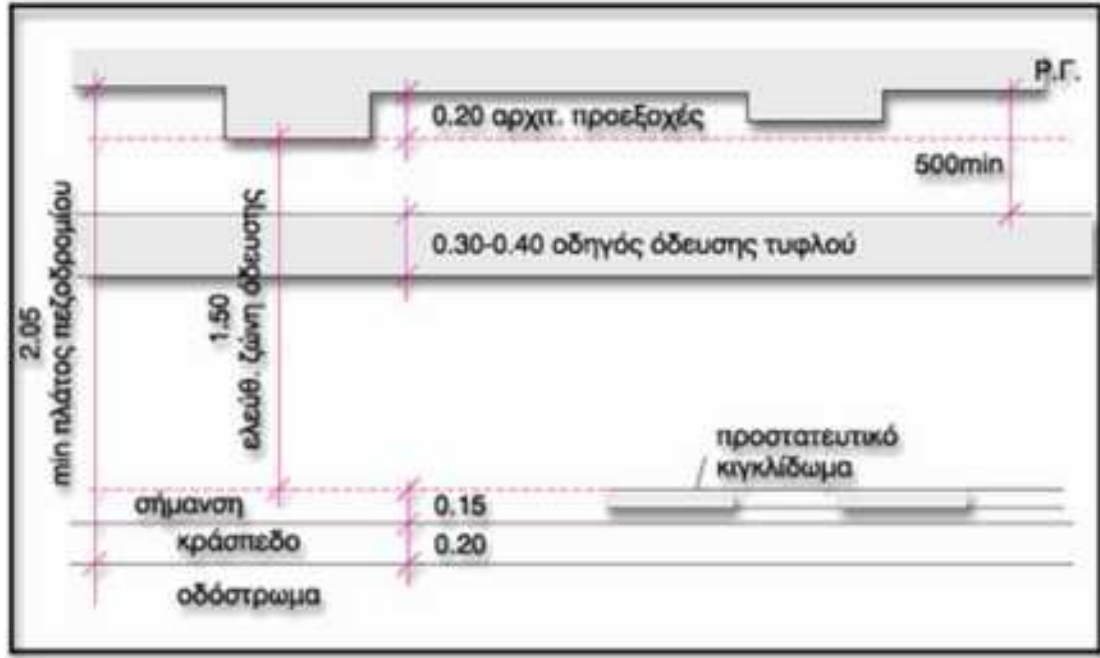
Ως **οδηγός όδευσης τυφλών** ορίζεται λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0.50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης, με πλάτος 0,30 μέχρι 0.40μ.

Οι παραπάνω διαστάσεις θεωρούνται και οι ελάχιστες επιθυμητές για νεοσχεδιαζόμενα πολεοδομικά συγκροτήματα και νέα ρυμοτομικά. Στην περίπτωση όμως υφιστάμενων ρυμοτομικών προτείνονται τα παρακάτω, σχετικά με το ελάχιστο πλάτος των πεζοδρομίων:

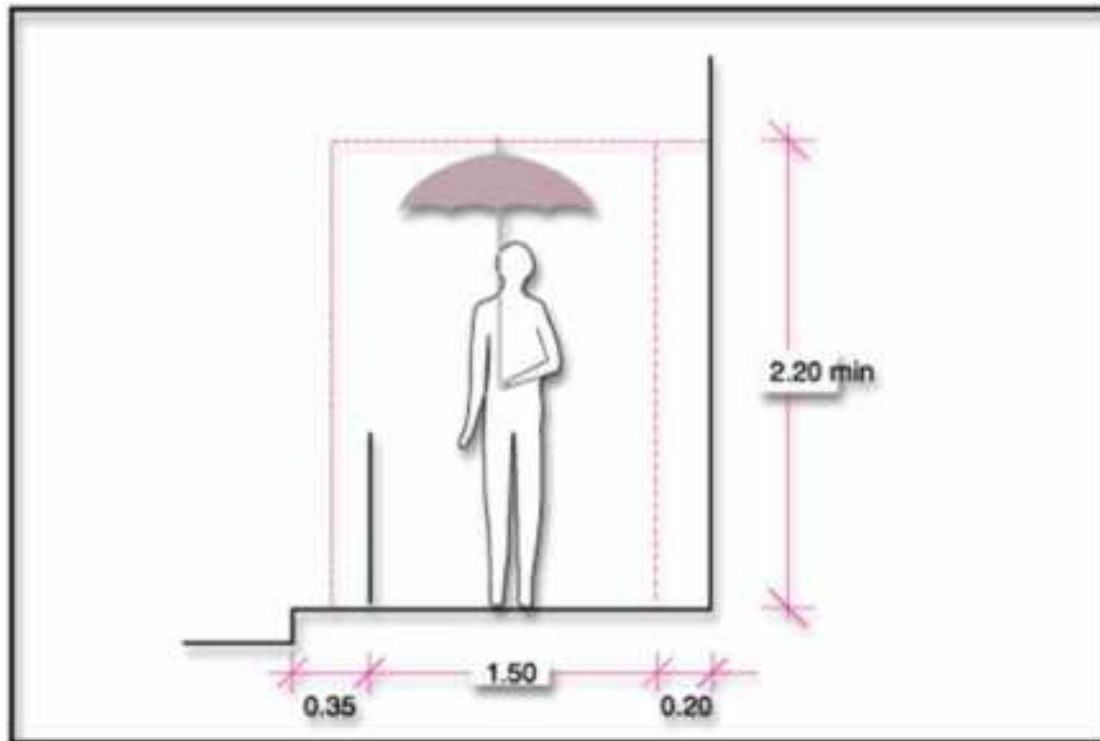
- για δρόμους πλάτους άνω των 12.00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ
- για δρόμους πλάτους από 9.00-12.00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ
- για δρόμους πλάτους από 6.00-9.00μ, ελάχιστο πλάτος 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ
- για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ, πεζοδρόμηση

Για την επίτευξη των παραπάνω ελαχίστων διαστάσεων πλάτους συνιστάται η μείωση του οδοστρώματος -όπου αυτό είναι δυνατόν- σε όφελος των πεζοδρομίων και η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου σε αυτό τον χώρο να τοποθετηθεί ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός.

Εικόνα 31: Πλάτος πεζοδρομίου



Εικόνα 32: Ελεύθερο ύψος



Αστικός εξοπλισμός – Εμπόδια

Ως αστικός εξοπλισμός ορίζονται οι πάσης φύσεως μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου, που αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση και υγιεινή όλων των χρηστών του.

Η λειτουργία του αστικού εξοπλισμού πρέπει να εκφράζεται με σαφήνεια και να υποδεικνύεται από το σχήμα και το χρώμα του. Πρέπει δε πάντα να τοποθετείται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Προτείνεται ένα πρόσθετο πλάτος 1.30μ, που θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, για την δημιουργία ζώνης εγκατάστασης αστικού εξοπλισμού. Μία περίπτωση αντιμετώπισης του θέματος δημιουργίας ζώνης αστικού εξοπλισμού – χωρίς την επαύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου – αποτελεί η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός.

Κατά τον σχεδιασμό της ζώνης αστικού εξοπλισμού πρέπει να προβλέπονται, ανά 100.0μ στις κεντρικές περιοχές και ανά 200.0μ στις πιο απομακρυσμένες, χώροι διαστάσεων 0.80*1.30μ για την ανάπαυση των χρηστών αμαξιδίων σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού.

Συνδυασμός των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού πρέπει να γίνεται, όπου είναι δυνατόν, προκειμένου να εξοικονομείται χώρος. Στοιχεία του αστικού εξοπλισμού όπως γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι κλπ. πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε αφενός να είναι ανιχνεύσιμα από το μπαστούνι των τυφλών, αφετέρου δε να είναι προσιτά και χρησιμοποιήσιμα από χρήστες αμαξιδίων ή άτομα μικρού ύψους.

Τα τμήματα χειρισμού τους θα πρέπει να βρίσκονται τοποθετημένα σε μία ζώνη υψών μεταξύ 0.90 και 1.20μ από το δάπεδο. Σε περιπτώσεις πεζοδρομίων ελαχίστων επιθυμητών διαστάσεων θα πρέπει πάντα να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να τοποθετούνται τα παρακάτω στοιχεία αστικού εξοπλισμού κατ' ελάχιστον:

- καλάθι αχρήστων
- γραμματοκιβώτια
- εντυποκιβώτια
- αυτόματοι πωλητές γραμματοσήμων
- στάσεις στάθμευσης αστικών συγκοινωνιών και
- σκάφες

Ως **μόνιμα εμπόδια** ορίζονται οι πάσης φύσεως σταθερές κατασκευές και εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου και είναι δυνατόν να ελεγχθούν κατά το στάδιο του σχεδιασμού (πχ γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, καθιστικά, δένδρα, πινακίδες σήμανσης, φωτιστικά κλπ).

Ως **προσωρινά εμπόδια** ορίζονται τα πάσης μορφής στοιχεία που καταλαμβάνουν για περιορισμένη χρονική διάρκεια το πεζοδρόμιο ή τμήμα αυτού.

Ως **λωρίδα επισήμανσης** ορίζεται η λωρίδα διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο του πεζοδρομίου και τον οδηγό όδευσης τυφλών, η οποία αποβλέπει στην προειδοποίηση για αλλαγή επιπέδου ή για την ύπαρξη εμποδίων ή κινδύνου μέσα στο ελεύθερο ύψος της ζώνης όδευσης πεζών, είναι κάθετη στον άξονα της κίνησης και έχει πλάτος 0,30 ως 0,60μ.

Εμπόδια σε ύψος μικρότερο των 2.20μ μέσα ή έξω από την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πρέπει να αποφεύγονται και σε κάθε περίπτωση να προβάλλονται στο έδαφος με τρόπο ανιχνεύσιμο από το μπαστούνι των τυφλών. Έτσι πρέπει να προβλέπεται κατά περίπτωση:

- προειδοποιητική σήμανση περιμετρικά του εμποδίου
- περυψωμένη βάση
- έδραση στο πεζοδρόμιο με όλη την τελική διάσταση χωρίς μείωση του πλάτους του εμποδίου.

Οι πλευρές του επιπέδου-βάσης θα πρέπει να βάφονται με διαγώνια διαγράμμιση σε χρώματα έντονης αντίθεσης (πχ. μαύρο-κίτρινο κλπ)

Στοιχεία του πεζοδρομίου, όπως εσχάρες, υδροροές, αρμοί κλπ, δεν πρέπει να διασπούν την ομοιομορφία του δαπέδου του πεζοδρομίου εμποδίζοντας την ομαλή κίνηση επ' αυτού. Οι εσχάρες πρέπει κατά το δυνατόν να τοποθετούνται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης, οι δε ράβδοι που τις αποτελούν να είναι κάθετες στην κίνηση και να δημιουργούν πυκνό πλέγμα.

Πρέπει να αποφεύγεται η δημιουργία εσοχών ή εξοχών με πλάτος μεγαλύτερο των 2εκ και βάθος ή ύψος μεγαλύτερο του 0.50εκ αντίστοιχα. Όπου όμως υπάρχουν τέτοιες πρέπει η απόληξή τους να είναι στρογγυλεμένη ή με φάλτσες ακμές. Ιδιαίτερα επικίνδυνα είναι πάντα τα προσωρινά εμπόδια τα οποία συνήθως προκύπτουν από έργα επί του πεζοδρομίου. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον τα έργα γίνονται μέσα στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, θα πρέπει να δημιουργείται μία νέα ελεύθερη ζώνη όδευσης, πλάτους τουλάχιστον 1.20μ, σε παράπλευρη θέση με αντίστοιχη σήμανση, οδηγό όδευσης τυφλών, λωρίδα επισήμανσης κλπ, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής διακίνηση όλων των χρηστών του πεζοδρομίου.

Τα εμπόδια θα επισημαίνονται πάντα με κάποιο συνεχές κιγκλίδωμα βαμμένο συνήθως δίχρωμο σε έντονα χρώματα, που θα φωτίζεται κατά τις βραδινές ώρες, ώστε να είναι πάντα ορατό.

Τα προστατευτικά κιγκλιδώματα, σχήματος Π και ύψους τουλάχιστον 75εκ, είναι τα ασφαλέστερα. Κατασκευάζονται από σιδηροσωλήνα βαρέως τύπου Φ2 INS με στρογγυλεμένες γωνίες, στο δε κάτω μέρος τους και σε ύψος 10εκ από το δάπεδο φέρουν οριζόντια μπάρα, για να είναι εύκολα ανιχνεύσιμα από το μπαστούνι των ατόμων με προβλήματα στην όραση.

Φύτευση

Φύτευση θα προβλέπεται σε ζώνες ελάχιστου πλάτους 0.50-0.70μ -το οποίο θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου- κατά μήκος του πεζοδρομίου. Εφόσον προβλέπονται μεμονωμένα δένδρα θα διατίθεται χώρος διαστάσεων 1.00*1.00μ ανά δένδρο.

Η φύτευση μπορεί να είναι υψηλή (δένδρα), χαμηλή (θάμνοι), έρπουσα (χλοοτάπητας) ή συνδυασμός αυτών.

Ο κορμός του δένδρου θα τοποθετείται τουλάχιστον 0.50μ μέσα από την ακμή του κρασπέδου. Όπου η ρυμοτομική γραμμή συμπίπτει με την οικοδομική, ανάλογα με το ριζικό σύστημα των δένδρων, πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της βλάβης των κτιρίων και των δομικών κατασκευών.

Σήμανση

Ως σήμανση εννοούμε κάθε μέσον που προσφέρει ενδείξεις, που αφορούν στην ασφάλεια και στην πληροφόρηση όλων των ατόμων που κινούνται στο πεζοδρόμιο. Κάθε σήμανση πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Πληροφορίες που αφορούν σε μια συγκεκριμένη κατηγορία ατόμων με αναπηρία, πρέπει να παρέχονται στους χρήστες με τρόπο εύληπτο, χωρίς όμως να ενοχλούν τους υπόλοιπους. Σήμανση που αφορά σε μια συγκεκριμένη πληροφορία πρέπει να εμφανίζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο, ώστε να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη. Σημάνσεις που αφορούν στην ασφάλεια του συνόλου των χρηστών ή και κάποιας ειδικής κατηγορίας χρηστών πρέπει να προηγούνται άλλων σημάνσεων. Γενικά πρέπει να αποφεύγεται η πολυσήμανση.

Διαβάσεις – Νησίδες

Διαβάσεις θα διαμορφώνονται κάθε 100μ τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας. Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ. Οι διαβάσεις θα χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1μ πριν από την διάβαση. Όπου η σήμανση στις διαβάσεις ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες προτείνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

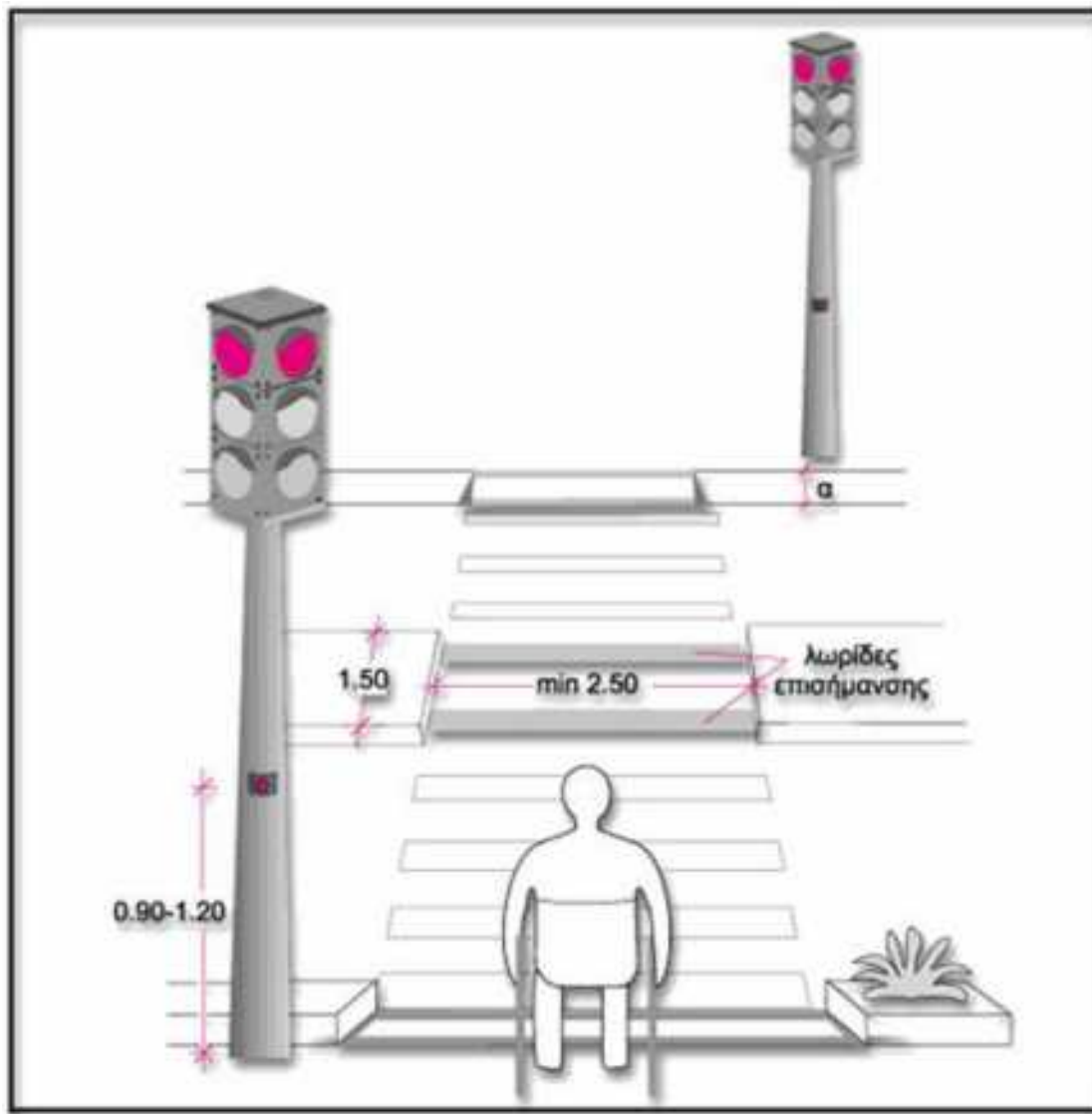
Στις διαβάσεις η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με την στάθμη του οδοστρώματος θα γίνεται με σκάφες, πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, των οποίων η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση.

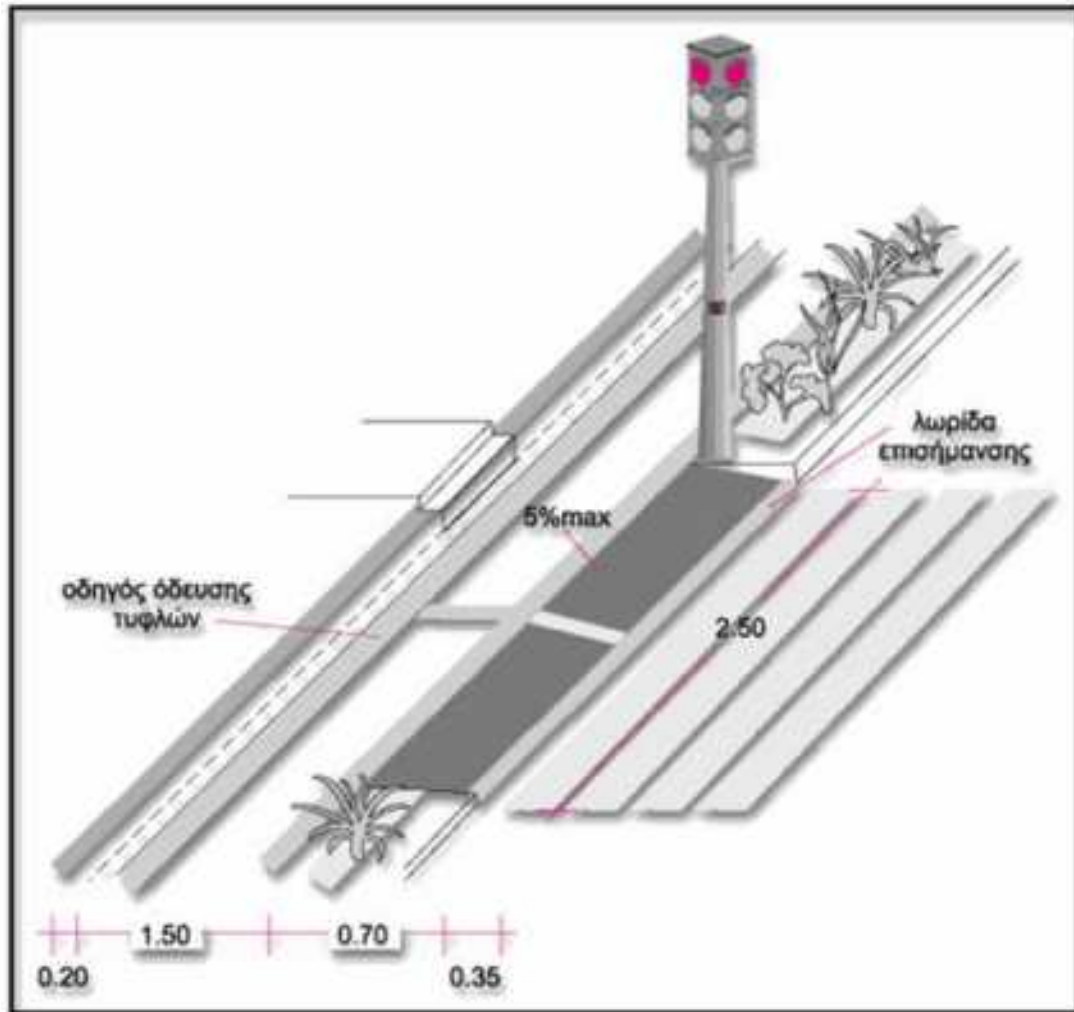
Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12μ ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει θα κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ. Για περιπτώσεις οδοστρωμάτων πολύ μεγάλου πλάτους συνιστάται η κατασκευή υπέργειων -κατά προτίμηση- ή υπόγειων διαβάσεων, λαμβάνοντας μέριμνα για την παράλληλη κατασκευή ραμπών ή ανυψωτικών μηχανισμών ώστε να είναι δυνατή η χρήση τους και από άτομα με αναπηρία.

Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα.

Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι ώστε να προειδοποιούνται οι τυφλοί, σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3μ στα σημεία αυτά -της αρχής και του τέλους- μπορούν να κατασκευάζονται σκάφες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αντιμετώπιση της απορροής των ομβρίων. Στις περιπτώσεις που τοποθετείται εσχάρα αποχέτευσης, η οποιαδήποτε διαμόρφωση δεν πρέπει να δημιουργεί προεξοχή στην επιφάνεια του δαπέδου μεγαλύτερη από 0.02μ και κατά προτίμηση εκτός ζώνης όδευσης πεζών.

Εικόνα 33: Διάβαση - Νησίδα



Εικόνα 34: Πεζοδρόμιο ικανού πλάτους**Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων**

Για την στάθμευση των αυτοκινήτων των ατόμων με αναπηρία απαιτείται ειδικά διαμορφωμένος χώρος με εύκολη πρόσβαση και μεγαλύτερες διαστάσεις από τις συνήθεις (περίπου 3,50X5,00μ).

Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρία παράλληλοι με το πεζοδρόμιο πρέπει να αποφεύγονται. Εάν αυτό δεν είναι δυνατό τότε το μήκος της ειδικής αυτής θέσης δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 6,00μ ώστε να είναι δυνατή η διέλευση του ατόμου ανάμεσα από δύο σταθμευμένα το ένα πίσω από το άλλο- αυτοκίνητα.

Για την σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο θα πρέπει να κατασκευάζεται σκάφη πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. Όταν οι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν κάποιο κτίριο που στεγάζει δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, θέατρα, κινηματογράφους κλπ. τότε θα λαμβάνεται μέριμνα ώστε οι θέσεις στάθμευσης για τα άτομα

με αναπηρία να βρίσκονται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από αυτά - ει δυνατόν λιγότερο από 50μ- και να εξασφαλίζεται η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από τους χώρους στάθμευσης στην προσβάσιμη από αυτά είσοδο του κτιρίου.

Σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν ειδικούς χώρους, όπως πχ αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κλπ, θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την ύπαρξη ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία σε σημεία όσο το δυνατόν πλησιέστερα και σε αποστάσεις που δεν θα ξεπερνούν τα 300μ.

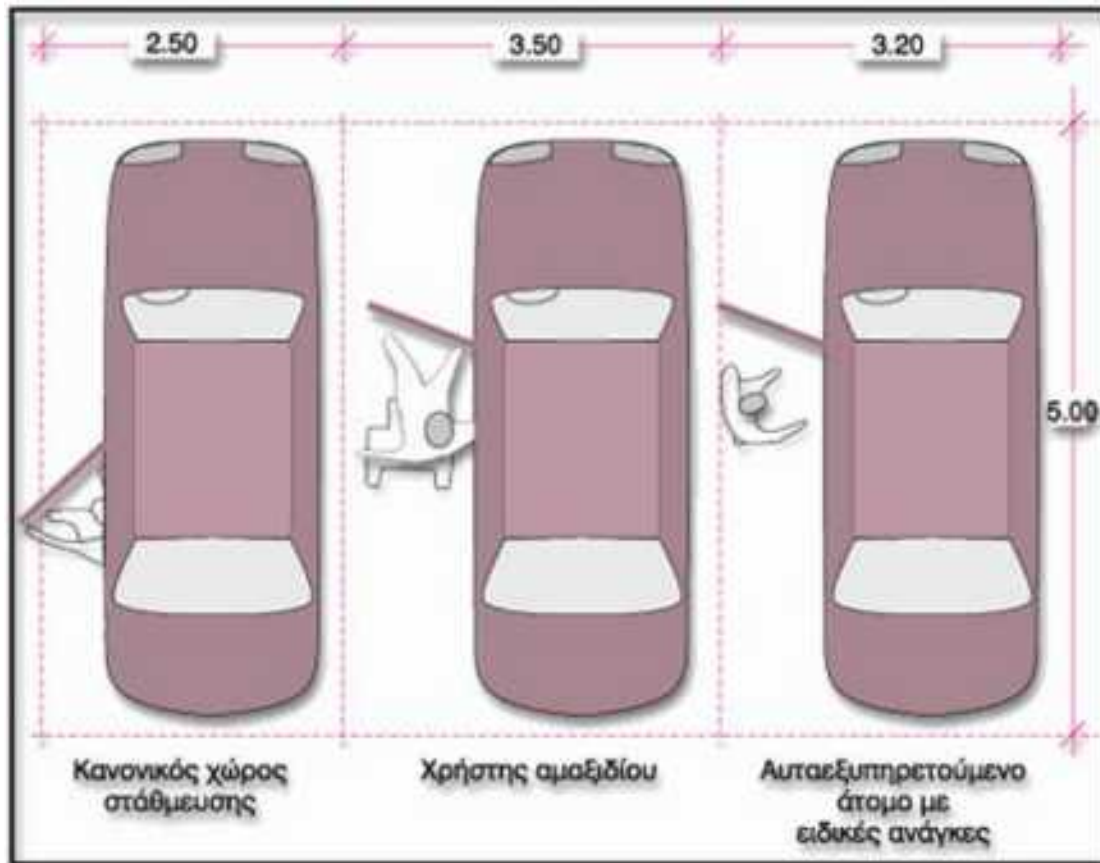
Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να προβλέπεται ειδικό μεταφορικό μέσο (πχ όχημα χαμηλού δαπέδου με ράμπα επιβίβασης) από τους χώρους στάθμευσης στους ειδικούς αυτούς χώρους, για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η αναλογία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρία είναι 5% επί του συνόλου των προβλεπομένων θέσεων και τουλάχιστον μία θέση σε περιπτώσεις μικρών χώρων στάθμευσης.

Η θέση αυτή πρέπει να φέρει την κατάλληλη σήμανση, καθώς και το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων, τόσο επίσημη σε εμφανές σημείο, όσο και επί του δαπέδου, σε αυτή δε την θέση θα απαγορεύεται η στάθμευση άλλων αυτοκινήτων.

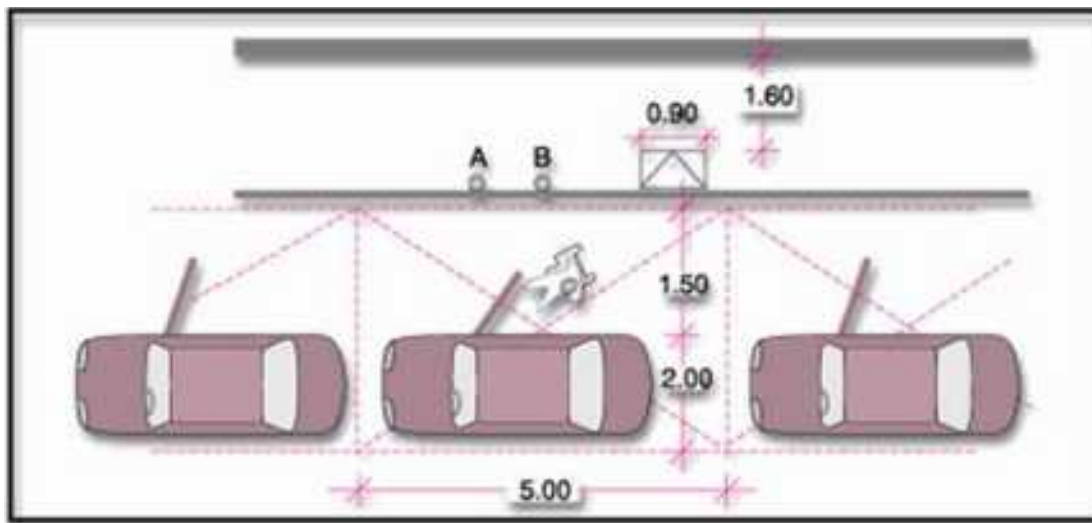
Σε περίπτωση τοποθέτησης παρκόμετρων πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να τοποθετούνται σε θέσεις προσιτές από όλους τους χρήστες και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα, οι δε μηχανισμοί χειρισμού τους να βρίσκονται σε μια ζώνη υψών από 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

Εξυπακούεται ότι, όπου αυτό είναι εφικτό, θα προβλέπεται η ύπαρξη θέσης στάσης, διαστάσεων ικανών να εξυπηρετήσει εμποδιζόμενο άτομο, εμπρός στην προσβάσιμη από αυτό είσοδο. Στην θέση αυτή θα απαγορεύεται η στάθμευση οιαδήποτε οχήματος και θα προβλέπεται η κατάλληλη σήμανση, τόσο επίσημη σε εμφανές σημείο όσο και επιδαπέδια.

Εικόνα 35: Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων



Εικόνα 36: Επιδαπέδια σήμανση χώρου στάθμευσης ατόμων με αναπηρία



Γ.1.4 Παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτη

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μεριμνά για τη βιώσιμη κινητικότητα και ασφαλή μετακίνηση όλων των κοινωνικών ομάδων και ατόμων με κινητικές δυσκολίες. **Οι κοινόχρηστοι χώροι εντός των πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και των ατόμων με αναπηρία.** Η πλήρης προσβασιμότητα εξασφαλίζεται με τη δημιουργία επιπέδων κίνησης οριζοντίων ή χαμηλής κλίσης και επαρκούς πλάτους. Σε πεζοδρόμια και σε πεζοδρόμους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών.

Επιπλέον, σε περιοχές επί της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της όλη η πόλη του Αρκαλοχωρίου και συγκεντρώνονται οι περισσότερες χρήσεις, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να γίνει μέριμνα για τον επαναπροσδιορισμό της κινητικότητας και την τοποθέτηση σωστής σήμανσης. Ως **σήμανση** εννοούμε κάθε μέσον που προσφέρει ενδείξεις, που αφορούν στην ασφάλεια και στην πληροφόρηση όλων των ατόμων που κινούνται στο πεζοδρόμιο. Κάθε σήμανση πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρίες. Σήμανση που αφορά σε μια συγκεκριμένη πληροφορία πρέπει να εμφανίζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο, ώστε να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη. Σημάνσεις που αφορούν στην ασφάλεια του συνόλου των χρηστών ή και κάποιας ειδικής κατηγορίας χρηστών πρέπει να προηγούνται άλλων σημάνσεων. Γενικά πρέπει να αποφεύγεται η πολυσήμανση.

Επιπλέον, οι διαβάσεις για τους πεζούς, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τη βιώσιμη κινητικότητα και την ασφάλεια στις μετακινήσεις των πεζών και ιδίως των ατόμων με κινητικές δυσκολίες. **Οι διαβάσεις πρέπει να διαμορφώνονται κάθε 100μ. Τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας.** Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ. Οι διαβάσεις θα χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1μ πριν από την διάβαση. Όπου η σήμανση για τις διαβάσεις ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες προτείνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους σηματοδότες, από τους πεζούς, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

Εικόνα 37: Υπόδειγμα διαβάσεων

Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ. Στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι ώστε να προειδοποιούνται οι τυφλοί, σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3μ στα σημεία αυτά της αρχής και του τέλους μπορούν να κατασκευάζονται σκάφες.

Επιπλέον, σε συμπαγής αστικές περιοχές με τόσο ανεπτυγμένο τουριστικό χαρακτήρα, όσο ο Δ. Πλατανιάς, είναι απαραίτητη η ύπαρξη πεζοδρόμων για την ελεύθερη και ανενόχλητη διέλευση των πεζών. Ως **πεζόδρομος** ορίζεται ο διαμορφωμένος υπαίθριος κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος, που εξυπηρετεί αποκλειστικά την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδιο κυκλοφορία των πεζών και εμποδιζόμενων ατόμων και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας του Δήμου, αστυνομικά, οχήματα οργανισμών κοινής ωφέλειας για την αντιμετώπιση επείγουσών αναγκών, οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών, οχημάτων ατόμων με αναπηρίες κλπ) σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κλπ). Οι πεζοδρομήσεις, εκτός από γενικές, είναι δυνατόν να είναι:

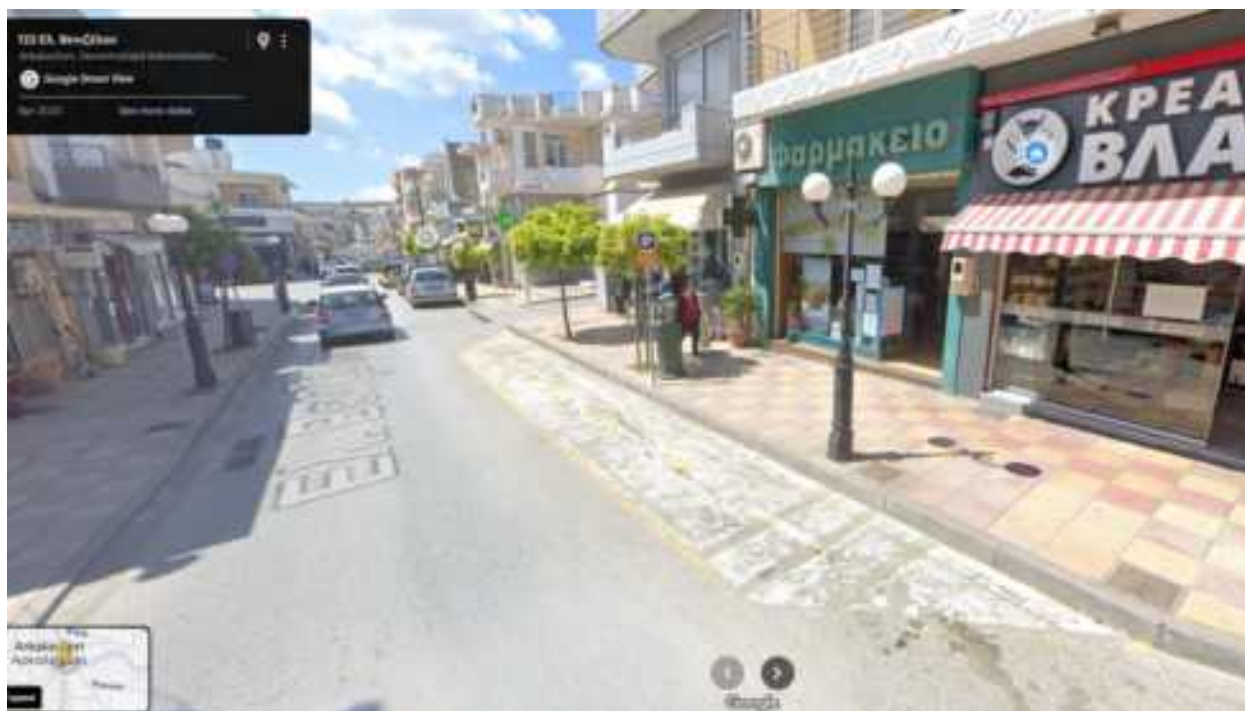
- περιοδικές, δηλαδή ο αποκλεισμός της οδού ή τμήματος της από την κυκλοφορία οχημάτων να ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, λόγω ειδικών αναγκών

- μερικές, δηλαδή να αποκλείονται τμήματα μόνο της οδού από την κυκλοφορία
- μικτές περιοδικές, δηλαδή να αποκλείεται οδός ή τμήμα της από την κυκλοφορία ορισμένου τύπου οχήματος.

Όπως αποτυπώνεται στις επόμενες εικόνες, στο Δήμο έχουν σχεδιαστεί χώροι παρόδιας στάσης για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών από τη δημόσια συγκοινωνία, καθώς και ειδικά χωροθετημένες θέσεις για την πιάτσα των ταξί.

Εικόνα 38: Διαγράμμιση σημείου στάσης λεωφορείου



Εικόνα 39: Στάση ταξί

Επιπλέον, στις επόμενες εικόνες φαίνονται τα προβλήματα οδικής ασφάλειας επί της Ελ. Βενιζέλου. Οι οδηγοί παρκάρουν και στα δύο ρεύματα μειώνοντας έτσι το πλάτος των οδών, φορτηγά φορτοεκφόρτωσης σταματούν παρόδια της οδού για τροφοδοσία καταστημάτων, μειώνοντας έτσι σημαντικά το πλάτος της Ελ. Βενιζέλου. Κατά αυτόν τον τρόπο είναι δεδομένο ότι θα υπάρξει οδική σύγχυση, καθυστέρηση στις μεταφορές, ατυχήματα μεταξύ οχημάτων και πεζών καθώς και αντικίνητρα χρήσης κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς ή βιώσιμων μέσων (ποδήλατο) από τους μετακινούμενους.

Εικόνα 40: Προβλήματα οδικής ασφάλειας – στάθμευση επί των δύο πλευρών της οδού



Εικόνα 41: Προβλήματα οδικής ασφάλειας – Φορτηγά φορτοεκφόρτωσης



Πίνακας 69: Υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας

	Κατανομή μέσου μετακίνησης	Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια και ζωτικότητα	Περιβάλλον και υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Συμπεράσματα
Περπάτημα	Δεν έγινε καταμέτρηση	Πλάτη πεζοδρομίων επί της Ελ. Βενιζέλου 1,5-2μ.	Τα πλάτη των πεζοδρομίων χαρακτηρίζονται ως μη ικανοποιητικά επί της Ελ. Βενιζέλου, ιδίως στο ανατολικό μέτωπο της οδού.	Το περπάτημα βοηθά στη βελτίωση της δημόσιας υγείας. Λόγω της γραμμικής ανάπτυξης της πόλης του Αρκαλοχωρίου, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες έχουν το προνόμιο εύκολης διαπελασιμότητας με τα πόδια.	Επί των πεζοδρομίων της κεντρικής οδού Ελ. Βενιζέλου της πόλης του Αρκαλοχωρίου χρειάζεται αναβάθμιση των υποδομών πεζών, ραμπών κ.λπ.	Αναγκαία η μέριμνα και ο σχεδιασμός για τη δημιουργία ασφαλούς δικτύου πεζών από και προς τους δημόσιους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους του Δήμου, ειδικότερα επί του κεντρικού αστικού ιστού της πόλης.
Ποδήλατο	~0%	Δεν υπάρχει υποδομή για ποδήλατο (ποδηλατόδρομος)	Η ασφάλεια είναι περιορισμένη διότι δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος, ούτε ειδική σήμανση για τα ποδήλατα. Το πλάτος της κεντρικής επαρχιακής οδού είναι μικρό για ποδήλατα. Παράλληλα, τα οχήματα διέρχονται επί της Ελ. Βενιζέλου με υψηλή ταχύτητα, γεγονός που αυξάνει την επικινδυνότητα. Επιπλέον, λόγω της συχνής στάθμευσης επί της οδού και των προσπεράσεων των άλλων μέσων δεν είναι ασφαλής η μετακίνηση των ποδηλάτων	Το ποδήλατο αποτελεί ένα από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς, το οποίο είναι φιλικό προς το περιβάλλον και παράλληλα βελτιώνει την ψυχική και σωματική υγεία των μετακινουμένων.	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Είναι αναγκαία η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμου στον αστικό ιστό του Αρκαλοχωρίου=, για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων και επισκεπτών του. Ο ποδηλατόδρομος θα απελευθερώσει το οδικό δίκτυο από οχήματα που δε χρειάζονται για τις σύντομες μετακινήσεις και θα εξυπηρετήσει το σύνολο των μετακινουμένων

Δημόσια συγκοινωνία	~1%	Το υφιστάμενο δίκτυο αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας του Δήμου χαρακτηρίζεται ως ελλιπές σχετικά με τις ανάγκες του πληθυσμού του Δήμου, ιδιαίτερα τη θερινή περίοδο, γεγονός που αποθαρρύνει τη χρήση τους	Τα δρομολόγια αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας που πραγματοποιούνται εντός της πόλης του Αρκαλοχωρίου κάνουν στάσεις επί της Ελ. Βενιζέλου. Το πλάτος της οδού δεν είναι αρκετά ικανοποιητικό για τη στάση επί τους οδού, επομένως πρέπει να γίνει έλεγχος των στάσεων και περαιτέρω οργάνωση των μετακινήσεων σε σύγχυση με τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης	Τα λεωφορεία και εν γέννη τα μεγάλα οχήματα που μεταφέρουν μαζικό αριθμό ατόμων είναι οικολογικά και φιλικά προς το περιβάλλον.	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Να επανεξεταστεί η ανάγκη για περισσότερα και συχνότερα δρομολόγια αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, καθώς και να γίνει μέριμνα για την ασφαλή προσβασιμότητά της από όλους τους κατοίκους και επισκέπτες δίχως τον αποκλεισμό των ΑμΕΑ
Βαρέα οχήματα	~2%	Από την έρευνα πεδίου παρατηρήθηκε η έντονη και συχνή προσπέλαση βαρέων οχημάτων επί της οδού Ελ. Βενιζέλου. Εκτιμάται ότι τα οχήματα, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες με την τουριστική κίνηση, παρακωλύουν την εύρυθμη λειτουργία της επαρχιακής οδού.	Τα μεγάλα οχήματα επιβαρύνουν την κυκλοφορία και προκαλούν κίνηση, άρα και καθυστερήσεις στις μεταφορές. Η οδός Ελ. Βενιζέλου είναι μικρού πλάτους και δε χρήζει προσπέρασης.	Τα φορτηγά επιβαρύνουν το μικροκλίμα της περιοχής και προκαλούν θόρυβο. Επιπλέον δυσκολεύουν την κυκλοφορία και την ορθή μεταβίβαση από το ένα μέρος στο άλλο.	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Αναθεώρηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

Ιδιωτικά οχήματα	~97%	Η ποιότητα των υποδομών για τα ιδιωτικά οχήματα χαρακτηρίζεται ικανοποιητική. Στα αρνητικά, δεν λαμβάνεται υπόψη η κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη στάθμευσης, οπότε δεν διατηρούνται ορθώς οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας και δεν υφίσταται ιεράρχηση οδικού δικτύου και οδοί ήπιας κυκλοφορίας.	Η ασφάλεια των μετακινουμένων πεζών ή οδηγών τίθεται υπό ερώτηση, καθώς διαπιστώνεται η παραβίαση των ορίων ταχύτητας, οι προσπεράσεις, η στάθμευση επί τη οδού που δημιουργεί σύγχυση στον οδηγό και στον πεζό και ο μη σεβασμός των διαβάσεων.	Είναι ευρέως γνωστό ότι η χρήση ιδιωτικών οχημάτων Ι.Χ. είναι η πλέον περισσότερο ρυπογόνα χρήση εντός των αστικών κέντρων. Τα Ι.Χ. αυτοκίνητα εκπέμπουν τεράστιες ποσότητες αερίων του θερμοκηπίου, προκαλούν οδική σύγχυση, θόρυβο που επηρεάζει άμεσα τη ζωή των κατοίκων, ιδίων αυτών που μένουν πλησίον πολυσύχναστων οδών και υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και της δημόσιας υγείας	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Να εξεταστούν μέτρα για τον επανακαθορισμό της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, ορισμός οδών ήπιας κυκλοφορίας, ορισμός μονοδρομήσεων ή και πεζοδρόμων. Αναβάθμιση πεζοδρομίων, ορισμός σήμανσης και προμήθεια ειδικών εξαρτημάτων μείωση και ελέγχου ταχύτητας
------------------	------	--	---	--	-------------------------------------	--

Γ.2 Εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής στις σύγχρονες πόλεις, συνδυάζοντας τις ανάγκες της κοινωνίας, της οικονομίας και του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η εφαρμογή εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη ρύπανση του αέρα, και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Η ανάλυση αυτών των σεναρίων εξετάζει διάφορες στρατηγικές και λύσεις, που προάγουν τη μετακίνηση με σεβασμό προς το περιβάλλον και την κοινωνία, συμβάλλοντας στη δημιουργία πιο λειτουργικών και ευχάριστων πόλεων.

Στην παρούσα ανάλυση, **θα εξετάσουμε τέσσερα εναλλακτικά σενάρια βιώσιμης κινητικότητας**, τα οποία αποτελούν κεντρικά στοιχεία του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Τα σενάρια που θα αναλυθούν περιλαμβάνουν το **μηδενικό σενάριο**, το **σενάριο των ήπιων παρεμβάσεων**, καθώς και **δύο ριζοσπαστικά σενάρια** που προτείνουν καινοτόμες και πιο τολμηρές λύσεις. Το μηδενικό σενάριο επικεντρώνεται στην απουσία σημαντικών αλλαγών και αποτυπώνει τη συνέχιση της υφιστάμενης κατάστασης. Το σενάριο των ήπιων παρεμβάσεων προτείνει βελτιώσεις με ελάχιστες ανατροπές στην καθημερινότητα, ενώ τα ριζοσπαστικά σενάρια επιδιώκουν την αναδιάρθρωση του αστικού τοπίου, με στοχευμένες και τολμηρές παρεμβάσεις, που μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο μετακίνησης και στη λειτουργία των πόλεων. Κάθε σενάριο θα αναλυθεί ως προς τις προοπτικές του, τα πλεονεκτήματά και τα μειονεκτήματά του, καθώς και την εφαρμογή του στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας.

Γ.2.1 Υφιστάμενες τάσεις / Business as usual

Στο παρόν σενάριο δεν προτείνεται κάποια ειδική παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Μέσω αυτού η κατάσταση στην κινητικότητα παραμένει ως έχει, χωρίς περαιτέρω διαμορφώσεις και τροποποιήσεις εκτός των μελετών που ήδη τρέχουν από το Δ. Μινώα Πεδιάδας. Το σενάριο αυτό προβλέπει τη μετάβαση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο Δήμο προς το χειρότερο, δεδομένου ότι ο τουριστικός πληθυσμός τους καλοκαιρινούς μήνες ολοένα και αυξάνεται, η κίνηση μέσα στην πόλη, ιδίως στο παραλιακό μέτωπο, είναι αναπόφευκτη. Σήμερα, η υφιστάμενη κατάσταση, ως έχει, είναι μη βιώσιμη για τον τοπικό πληθυσμό αλλά και για τους χιλιάδες επισκέπτες του Δήμου. παρακάτω παρουσιάζεται η πιθανή εξέλιξη στον τομέα της κινητικότητας, σε περίπτωση συνέχισης των υφιστάμενων τάσεων:

- **Αναρχία στην κυκλοφορία:** Δεν υπάρχουν οργανωμένοι κυκλικοί κόμβοι (roundabouts), ούτε ιδιαίτερη μέριμνα για περιορισμό ταχύτητας, με αποτέλεσμα την αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση και αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων.
- **Άναρχη κατάσταση στάθμευσης:** Η απουσία οργανωμένων μέτρων για τη διαχείριση του παρκινγκ θα συνεχίσει να δημιουργεί αναρχία στη χρήση των διαθέσιμων χώρων. Η ανεξέλεγκτη στάθμευση θα έχει ως συνέπεια τη μείωση του διαθέσιμου χώρου για άλλες

χρήσεις, την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την επιβάρυνση του δημόσιου χώρου. Οι οδηγοί θα συνεχίσουν να παρκάρουν ακανόνιστα, μπλοκάροντας δρόμους, πεζοδρόμια και διαβάσεις, προκαλώντας επικίνδυνες καταστάσεις για άλλους χρήστες του δρόμου.

- **Συμφόρηση:** Η κυκλοφοριακή συμφόρηση θα παραμείνει σε υψηλά επίπεδα ή θα επιδεινωθεί, καθώς δεν θα υπάρξουν στρατηγικές βελτίωσης της κυκλοφορίας, ούτε εναλλακτικά μέσα μετακίνησης ή έργα υποδομής για την αποφόρτιση των κεντρικών περιοχών. Η αύξηση του αριθμού των οχημάτων χωρίς παράλληλη ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών ή υποδομών θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη συμφόρηση, αυξάνοντας τις καθυστερήσεις, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την κατανάλωση ενέργειας.
- **Προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ:** Η προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία θα παραμείνει περιορισμένη, αφού δεν θα υπάρξουν επαρκείς βελτιώσεις στις υποδομές και τις υπηρεσίες που να καλύπτουν τις ειδικές ανάγκες τους. Οι υπάρχουσες ρυθμίσεις (π.χ. ράμπες, ειδικές θέσεις στάθμευσης) θα συνεχίσουν να είναι ανεπαρκείς ή να υπάρχουν σε περιορισμένα σημεία, με αποτέλεσμα την περαιτέρω δυσχέρεια στις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ και τη συνέχιση των κοινωνικών αποκλεισμών αυτής της ομάδας πληθυσμού.
- **Απουσία διαβάσεων πεζών και υποδομών ασφάλειας:** Η έλλειψη διαβάσεων πεζών και υποδομών για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών οδηγεί σε αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων.
- **Ανεπαρκής προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ και ευάλωτες ομάδες:** Η απουσία βελτιώσεων στις υποδομές προσβασιμότητας θα έχει ως συνέπεια τη συνέχιση της δυσκολίας μετακίνησης των ατόμων με κινητικά προβλήματα, όπως και των γονέων με καρότσια, ηλικιωμένων, τυφλών ή άλλων ευάλωτων ομάδων. Η απουσία σωστών και συνεχών ραμπών, οι ανισοϋψείς διαβάσεις, τα φθαρμένα ή γεμάτα εμπόδια πεζοδρόμια και η ακατάλληλη διαμόρφωση των δημόσιων χώρων θα εμποδίζουν την ασφαλή και άνετη μετακίνηση αυτών των ομάδων, περιορίζοντας τη δυνατότητά τους να συμμετέχουν ισότιμα στην καθημερινή ζωή της πόλης.
- **Αποτυχία κοινωνικής συνοχής:** Η έλλειψη προσβασιμότητας δεν αφορά μόνο τη φυσική πρόσβαση στους χώρους, αλλά και τη δυνατότητα των ΑΜΕΑ και των ευάλωτων ομάδων να συμμετέχουν ισότιμα στις κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες της πόλης. Η συνέχιση αυτής της κατάστασης θα εντείνει την αίσθηση του κοινωνικού αποκλεισμού και θα εμποδίσει την ανάπτυξη ενός πραγματικά προσβάσιμου και δίκαιου αστικού περιβάλλοντος για όλους.
- **Απουσία περιορισμού ταχύτητας:** Η ταχύτητα οδήγησης παραμένει υψηλή, χωρίς ειδικές υποδομές ή μέτρα για την περιορισμένη ταχύτητα κυρίως στο αστικό κέντρο αλλά και γύρω από σχολεία και πυκνοκατοικημένες περιοχές.

- **Χώροι φορτοεκφόρτωσης:** Η έλλειψη καθορισμένων και οργανωμένων θέσεων για φορτηγά φορτοεκφόρτωσης θα συνεχίσει να δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην πόλη, ιδιαίτερα στις εμπορικές περιοχές και τις περιοχές με καταστήματα. Τα φορτηγά που εξυπηρετούν τα καταστήματα και τις επιχειρήσεις θα συνεχίσουν να σταθμεύουν ακανόνιστα στους δρόμους, συνήθως σε χώρους που δεν είναι κατάλληλοι για προσωρινή στάθμευση. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρή παρακώλυση της κυκλοφορίας, με τα φορτηγά να εμποδίζουν τη ροή των οχημάτων και των πεζών, προκαλώντας καθυστερήσεις και επικίνδυνες καταστάσεις στην κυκλοφορία.
- **Προσωρινή στάθμευση (διάρκεια <15 λεπτά):** Η έλλειψη θέσεων για προσωρινή στάθμευση, που προορίζονται για γρήγορες σταθμεύσεις μικρής διάρκειας (π.χ., κάτω των 15 λεπτών), θα αναγκάσει τους οδηγούς να σταθμεύουν παράνομα ή ακανόνιστα σε σημεία όπου δεν προβλέπεται στάθμευση, όπως σε διαβάσεις πεζών, σε πεζοδρόμια ή σε διασταυρώσεις. Αυτό θα επιδεινώσει τα προβλήματα κυκλοφορίας και θα δημιουργήσει κινδύνους για την ασφάλεια των πεζών και των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.

Γ.2.2 2^ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Σχεδιασμός για τον άνθρωπο»

Στο 2^ο σενάριο προτείνεται μία σειρά κατευθύνσεων και μέτρων οι οποίες δύναται να βελτιώσουν σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη κατάσταση της αστικής κινητικότητας με λογικές και άμεσες ρυθμίσεις. Μέσω του σεναρίου θα γίνει επαναπροσδιορισμός των υφιστάμενων ροών, των μέσων μετακίνησης, της χρήσης των οχημάτων, της οδικής ασφάλειας και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Τα μέτρα που θα δοθούν εστιάζουν στην αλλαγή της μέχρι τώρα κουλτούρας των μετακινήσεων εντός της πόλης και προβλέπουν να δημιουργήσουν ένα αστικό κέντρο εύκολα προσπελάσιμο και ασφαλές.

Οι κατευθυντήριες αρχές και προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι οι εξής:

1. Διατήρηση κυκλοφορίας Ελ. Βενιζέλου, όπως είναι σήμερα, μονή κατεύθυνση από βορρά προς νότο
2. Δημιουργία λωρίδας ποδηλατοδρόμου πλάτους 2μ. (διπλής κατεύθυνσης) στο δυτικό τμήμα της οδού Ελ. Βενιζέλου (από Κόμβο 6 έως Κόμβο 5)
3. Δημιουργία λωρίδας προσωρινής στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους ~2μ. από την Εθν. Αντιστάσεως και κάτω (από Κόμβο 3 μέχρι Κόμβο 5)
4. Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως (στον Κόμβο 3)
5. Αλλαγή πιάτσας ταξί στις κάθετες των οδών
6. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (όσοι αποτυπώνονται στην κυκλοφοριακή μελέτη)
7. Νέες διαγραμμίσεις διαβάσεων

8. Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων

Επομένως, σε γενικότερο πλαίσιο τα μέτρα που προτείνονται αφορούν στα εξής:

- **Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας & την Περιφέρεια**
 - Καθορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
 - Καθορισμός οδών (κυρίως αδιεξόδων) σε πεζόδρομους
 - Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων
 - Προσθήκη σηματοδότησης
- **Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας**
 - Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
 - Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
 - Διερεύνηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης
 - Εύρεση χώρου στάθμευσης για λεωφορεία & φορτηγά φορτοεκφόρτωσης
- **Εφαρμογή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου & Υλοποίηση Πολεοδομικής Μελέτης**
 - Προτεινόμενος πεζόδρομος
 - Προτεινόμενος ποδηλατόδρομος
 - Ανισόπεδος κόμβος και δρόμοι διασύνδεσης
 - Οικολογικοί διάδρομοι
- **Προσβασιμότητα για όλους**
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί.
 - Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες
 - Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου
- **Εξοικονόμηση ενέργειας**
 - Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
 - Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας
- **Αναβάθμιση υποδομών**

- Δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί)
 - Carpooling / carsharing
 - Εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων
 - Δράσεις ενημέρωσης των νέων μέτρων και δυνατοτήτων μετακίνησης από τη δημόσια αρχή προς τους κατοίκους αλλά και συνεργασία με ξενοδοχεία και αντίστοιχους φορείς για την ενημέρωση των τουριστών
- **Ποιοτική & λειτουργική εξυγίανση**
 - Αύξηση των χώρων πρασίνου
 - Ρύθμιση ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

Στις επόμενες εικόνες, αποτυπώνεται το υπόμνημα του εκάστοτε χάρτη και τα τμηματικές εικόνες αποτύπωσης του εκάστοτε σεναρίου.

Εικόνα 42: Υπόμνημα ήπιου σεναρίου 1



Εικόνα 44: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 45: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 46: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 47: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 48: Ήπιο σενάριο 1 (συνέχεια)



Γ.2.3 3^ο Εναλλακτικό Σενάριο – «Σχεδιασμός για τον άνθρωπο»

Στο 3^ο σενάριο εξακολουθούν να ισχύουν οι ίδιες προτάσεις / ρυθμίσεις όπως στο 2^ο εναλλακτικό σενάριο, με τη διαφορά της δημιουργίας λωρίδας προσωρινής στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους ~2μ., έναντι της λωρίδας ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης.

Οι κατευθυντήριες αρχές έχουν ως εξής:

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

Επομένως, σε γενικότερο πλαίσιο τα μέτρα που προτείνονται αφορούν στα εξής:

- **Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας & την Περιφέρεια**
 - Καθορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
 - Καθορισμός οδών (κυρίως αδιεξόδων) σε πεζόδρομους
 - Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων
 - Προσθήκη σηματοδότησης
- **Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας**
 - Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
 - Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
 - Διερεύνηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης
 - Εύρεση χώρου στάθμευσης για λεωφορεία & φορτηγά φορτοεκφόρτωσης
- **Εφαρμογή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου & Υλοποίηση Πολεοδομικής Μελέτης**
 - Προτεινόμενος πεζόδρομος

- Προτεινόμενος ποδηλατόδρομος
- Ανισόπεδος κόμβος και δρόμοι διασύνδεσης
- Οικολογικοί διάδρομοι
- **Προσβασιμότητα για όλους**
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί.
 - Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες
 - Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου
- **Εξοικονόμηση ενέργειας**
 - Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
 - Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας
- **Αναβάθμιση υποδομών**
 - Δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί)
 - Carpooling / carsharing
 - Εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων
 - Δράσεις ενημέρωσης των νέων μέτρων και δυνατοτήτων μετακίνησης από τη δημόσια αρχή προς τους κατοίκους αλλά και συνεργασία με ξενοδοχεία και αντίστοιχους φορείς για την ενημέρωση των τουριστών
- **Ποιοτική & λειτουργική εξυγίανση**
 - Αύξηση των χώρων πρασίνου
 - Ρύθμιση ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

Εικόνα 49: Υπόμνημα ήπιου σεναρίου 2



ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



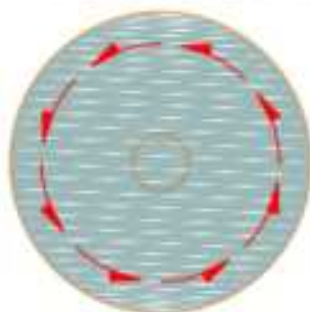
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Εικόνα 50: Ήπιο σενάριο 2



Εικόνα 51: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 52: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 53: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



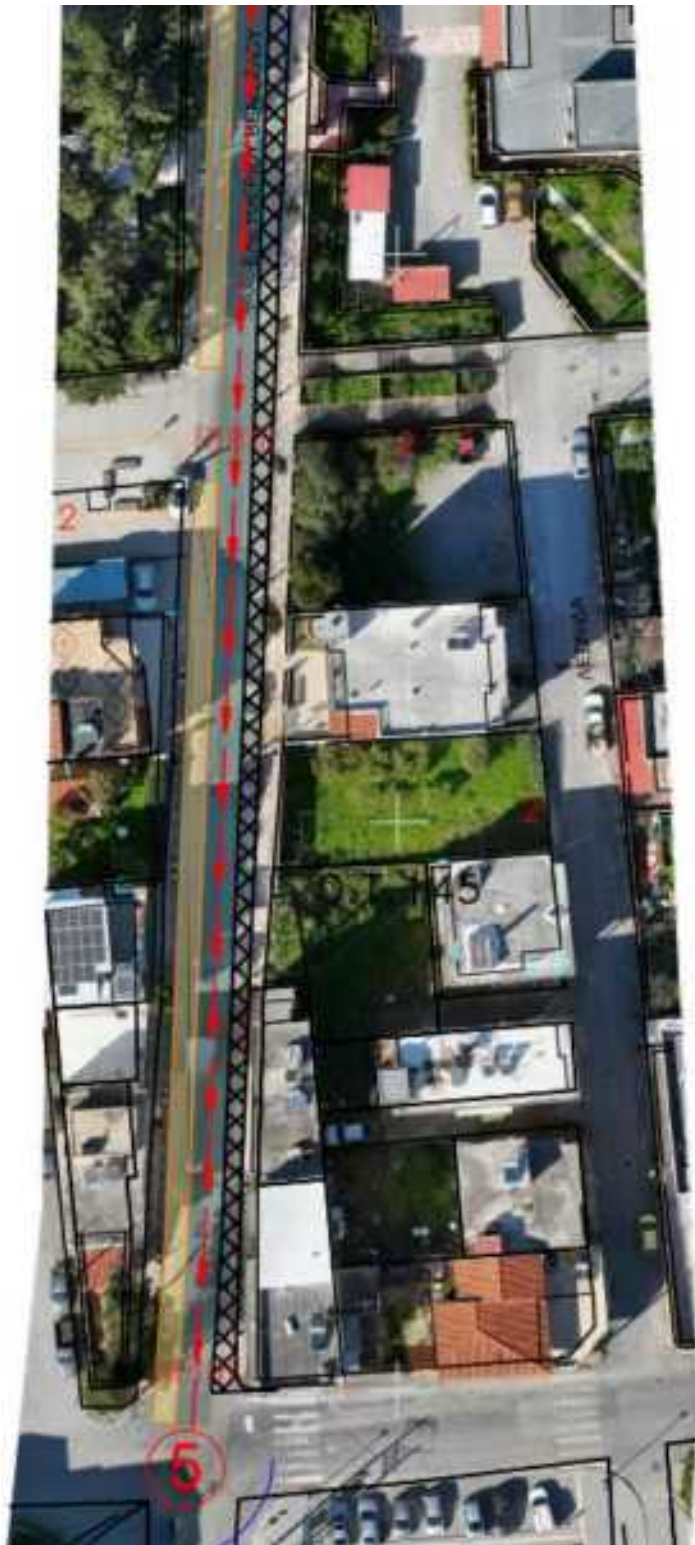
Εικόνα 54: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 55: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 56: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Γ.2.4 4^ο Εναλλακτικό Σενάριο - Ριζοσπαστικό σενάριο 1

Αυτό το σενάριο εκτιμάται ότι θα αλλάξει σημαντικά την εικόνα της κινητικότητας στην πόλη του Αρκαλοχωρίου με σημαντικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις στο κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης. Τα μέτρα και οι κατευθύνσεις που περιλαμβάνει το 4^ο εναλλακτικό σενάριο συμφωνούν με τις αντίστοιχες του 2^{ου} και 3^{ου} εναλλακτικού σεναρίου αλλά με την προσθήκη συμπληρωματικών παρεμβάσεων που απαιτούν την εξασφάλιση περισσότερων χρηματοδοτικών πόρων.

Οι κύριες κατευθύνσεις έχουν ως εξής:

Στο ριζοσπαστικό σενάριο 1 περιλαμβάνονται οι εξής προτεινόμενες παρεμβάσεις:

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)
2. Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως
3. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
4. Νέες διαγραμμώσεις διαβάσεων
5. Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
6. Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης

Επομένως, σε γενικότερο πλαίσιο τα μέτρα που προτείνονται αφορούν:

- **Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας & την Περιφέρεια**
 - Καθορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
 - Καθορισμός οδών (κυρίως αδιεξόδων) σε πεζόδρομους
 - Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων
 - Προσθήκη σηματοδότησης
- **Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας**
 - Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
 - Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
 - Διερεύνηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης
 - Εύρεση χώρου στάθμευσης για λεωφορεία & φορτηγά φορτοεκφόρτωσης

- **Εφαρμογή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου & Υλοποίηση Πολεοδομικής Μελέτης**
 - Προτεινόμενος πεζόδρομος
 - Προτεινόμενος ποδηλατόδρομος
 - Ανισόπεδος κόμβος και δρόμοι διασύνδεσης
 - Οικολογικοί διάδρομοι
- **Προσβασιμότητα για όλους**
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί.
 - Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες
 - Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου
- **Εξοικονόμηση ενέργειας**
 - Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
 - Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας
- **Αναβάθμιση υποδομών**
 - Δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί)
 - Carpooling / carsharing
 - Εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων
 - Δράσεις ενημέρωσης των νέων μέτρων και δυνατοτήτων μετακίνησης από τη δημόσια αρχή προς τους κατοίκους αλλά και συνεργασία με ξενοδοχεία και αντίστοιχους φορείς για την ενημέρωση των τουριστών
- **Ποιοτική & λειτουργική εξυγίανση**
 - Αύξηση των χώρων πρασίνου
 - Ρύθμιση ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

Εικόνα 57: Υπόμνημα ριζοσπαστικού σεναρίου 1



ΟΔΟΣ ΗΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Εικόνα 58: Ριζοσπαστικό σενάριο 1



Εικόνα 59: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 60: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 61: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)



Γ.2.5 5^ο εναλλακτικό σενάριο – Ριζοσπαστικό σενάριο 2

Αυτό το σενάριο εκτιμάται ότι θα αλλάξει σημαντικά την εικόνα της κινητικότητας στην πόλη του Αρκαλοχωρίου με σημαντικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις στο κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης. Τα μέτρα και οι κατευθύνσεις που περιλαμβάνει το 4^ο εναλλακτικό σενάριο συμφωνούν με τις αντίστοιχες του 2^{ου} και 3^{ου} εναλλακτικού σεναρίου αλλά με την προσθήκη κάποιων συμπληρωματικών παρεμβάσεων που απαιτούν την εξασφάλιση περισσότερων χρηματοδοτικών πόρων.

Οι κύριες κατευθύνσεις έχουν ως εξής:

1. 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)
2. Δημιουργία μικρού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως,
3. Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους 2μ. από Κόμβο 3 μέχρι Κόμβο 5
4. Διαπλάτυνση ανατολικού πεζοδρομίου πλάτος 2,90μ. από Κόμβο 3 έως Κόμβο 5
5. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
6. Νέες διαγραμμίσεις διαβάσεων
7. Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
8. Αλλαγή πιάτσας ταξί
9. Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης

Επομένως, σε γενικότερο πλαίσιο τα μέτρα που προτείνονται αφορούν:

- **Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας & την Περιφέρεια**
 - Καθορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
 - Καθορισμός οδών (κυρίως αδιεξόδων) σε πεζόδρομους
 - Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων
 - Προσθήκη σηματοδότησης
- **Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας**
 - Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
 - Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
 - Διερεύνηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης

- Εύρεση χώρου στάθμευσης για λεωφορεία & φορτηγά φορτοεκφόρτωσης
- **Εφαρμογή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου & Υλοποίηση Πολεοδομικής Μελέτης**
 - Προτεινόμενος πεζόδρομος
 - Προτεινόμενος ποδηλατόδρομος
 - Ανισόπεδος κόμβος και δρόμοι διασύνδεσης
 - Οικολογικοί διάδρομοι
- **Προσβασιμότητα για όλους**
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί.
 - Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες
 - Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου
- **Εξοικονόμηση ενέργειας**
 - Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
 - Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας
- **Αναβάθμιση υποδομών**
 - Δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί)
 - Carpooling / carsharing
 - Εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων
 - Δράσεις ενημέρωσης των νέων μέτρων και δυνατοτήτων μετακίνησης από τη δημόσια αρχή προς τους κατοίκους αλλά και συνεργασία με ξενοδοχεία και αντίστοιχους φορείς για την ενημέρωση των τουριστών
- **Ποιοτική & λειτουργική εξυγίανση**
 - Αύξηση των χώρων πρασίνου
 - Ρύθμιση ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

Εικόνα 62: Υπόμνημα ριζοσπαστικού σεναρίου 2



ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Εικόνα 63: Ριζοσπαστικό σενάριο 2



Εικόνα 64: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 65: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 66: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια)

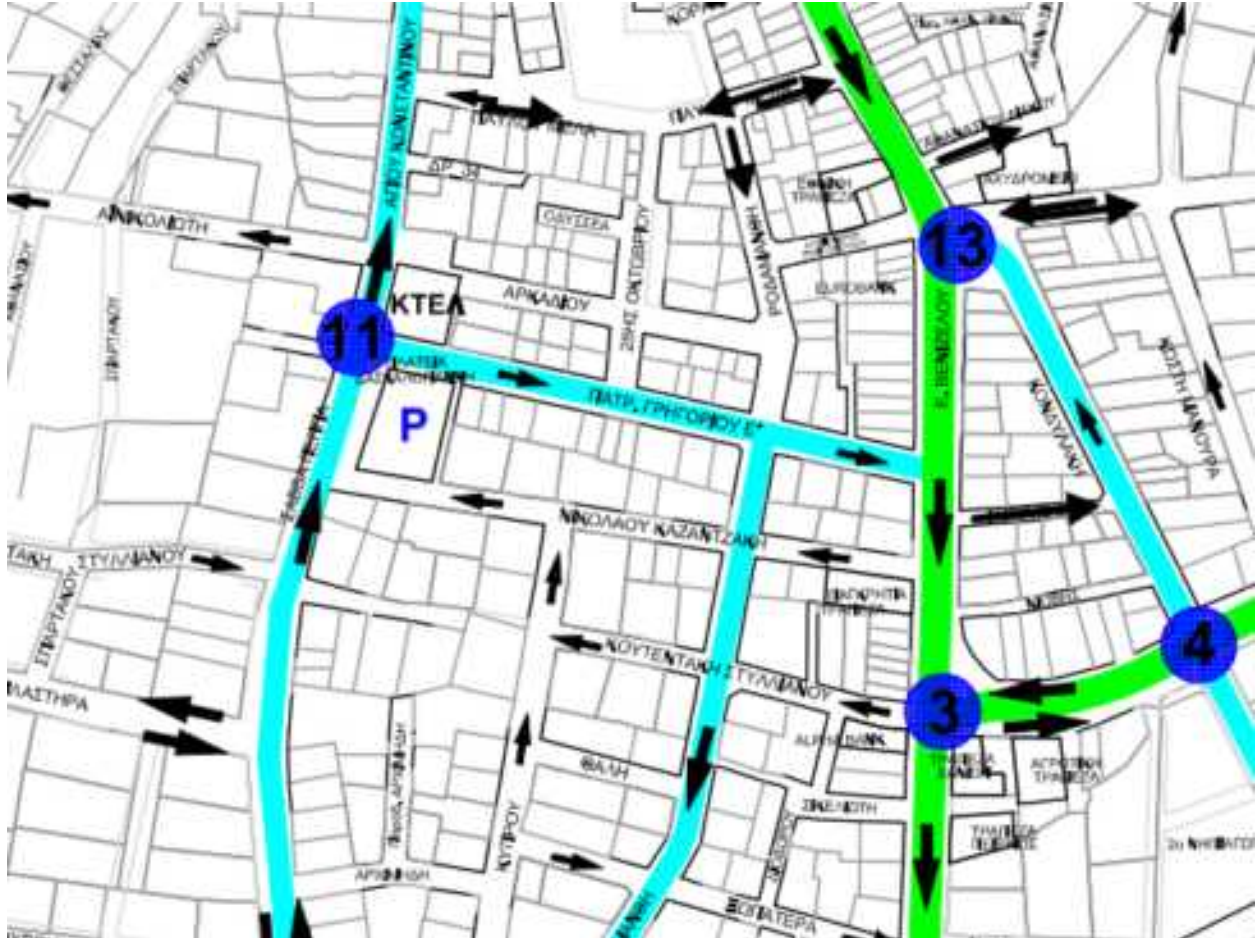


Εικόνα 67: Ριζοσπαστικό σενάριο 2 (συνέχεια)

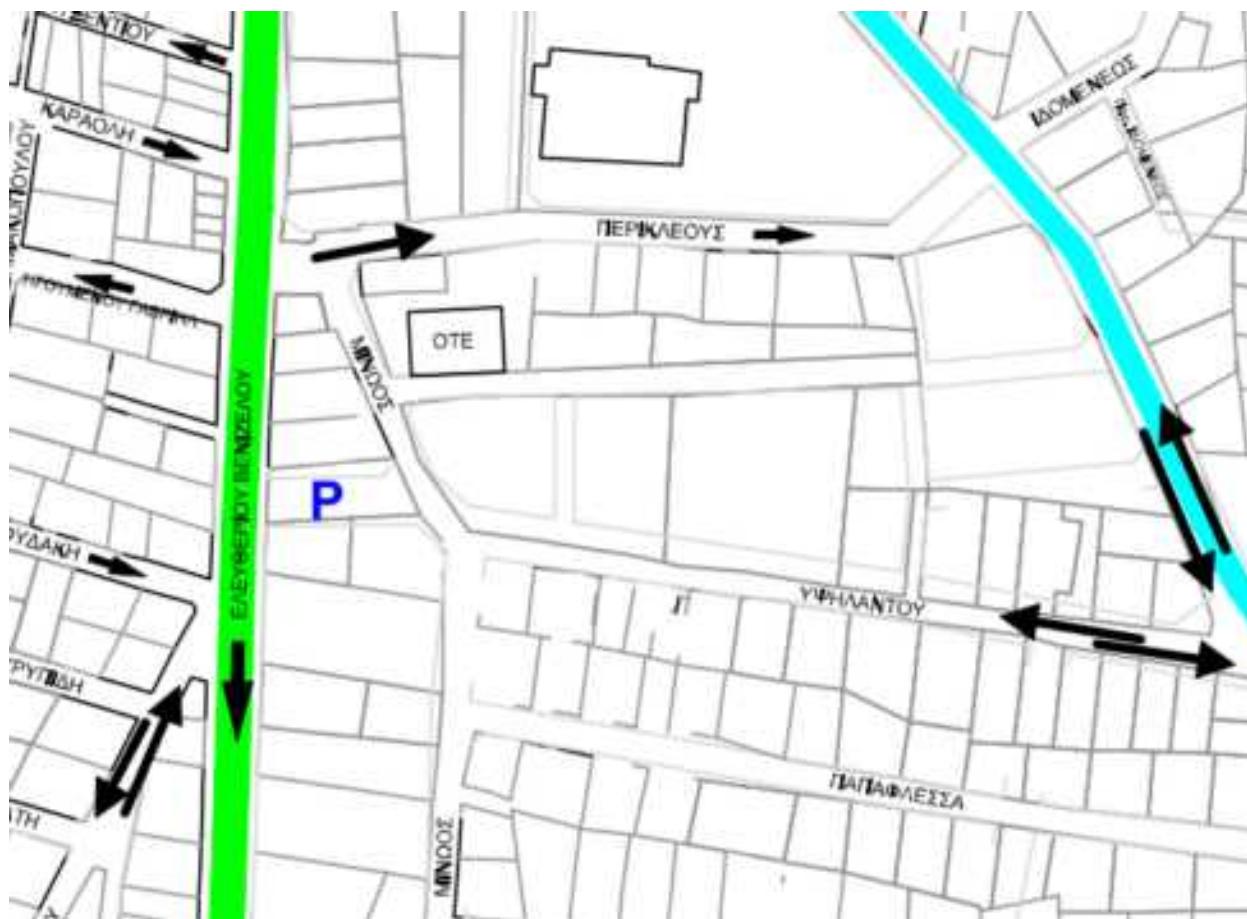


Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, σύμφωνα με υπόδειξη της δημοτικής αρχής χωροθετούνται στα εξής σημεία:

- **Σημείο 1:** Πλησίον Πλατείας Δασκαλογιάννη



- **Σημείο 2:** Σύγκλιση Ελ. Βενιζέλου και Υψηλάντου



- **Σημείο 3:** Σύγκλιση οδών Ελ. Βενιζέλου και Ιερολοχιτών



Δ. Επόμενα βήματα

Τα επόμενα βήματα του Στρατηγικού Σχεδιασμού αφορούν:

- Δημόσια ανάρτηση των σεναρίων με σκοπό την συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης της απόφασης
- Καθορισμός ενός ήπιου και ενός ριζοσπαστικού σεναρίου μέσω της 2^{ης} Διαβούλευσης μεταξύ δημοτικής αρχής, ομάδας εργασίας, εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Αξιολόγηση παρατηρήσεων 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