

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ

ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ . ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ Α' - ΑΝΑΛΥΣΗ

ΣΤΡΙΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1997

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ

ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ Α' - ΑΝΑΛΥΣΗ

ΣΤΡΙΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1997

Στους γονείς μου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πίνακας Περιεχομένων.....	i
Κατάλογος Σχεδίων.....	iii
Κατάλογος Πινάκων.....	iv
Ευχαριστίες.....	v
1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ.....	1
2 Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	5
2.1 Μινωική εποχή - Α' Βυζαντινή περίοδος.....	5
2.2 Αραβική περίοδος - Β' Βυζαντινή περίοδος.....	6
2.3 Ενετική περίοδος.....	7
2.4 Τουρκοκρατία.....	10
2.5 Η εξέλιξη της πόλης τον 20ο αιώνα.....	13
3 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	20
3.1 Ρόλος του ΠΣ σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.....	20
3.2 Πληθυσμιακά δεδομένα.....	22
3.3 Δομή και λειτουργία του ΠΣ - Αυθαίρετη Δόμηση.....	26
3.4 Χρήσεις γης ευρύτερης περιοχής.....	29
3.5 Δόμηση - Κατάσταση κατοικίας.....	32
3.6 Οδικό δίκτυο - Τεχνική υποδομή.....	35
4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	40
4.1 Καθορισμός Περιοχής Μελέτης.....	40
4.2 Πολεοδομική Ανάλυση.....	41
4.2.1 Πληθυσμιακά - Κοινωνικοοικονομικά δεδομένα.....	41
4.2.2 Χρήσεις γης.....	47
4.2.3 Δόμηση - Κατοικία - Χαρακτήρας της παλιάς πόλης.....	51
4.3 Ανάλυση Κυκλοφορίας - Συγκοινωνιών.....	61
4.3.1 Συγκοινωνιακή Υποδομή και Λειτουργία.....	61
4.3.2 Στάθμευση.....	76
4.3.3 Σήμανση - Σηματοδότηση.....	82
4.3.4 Δημόσιες Συγκοινωνίες.....	83
4.4 Περιβαλλοντική Θεώρηση.....	86
4.5 Προβλήματα Περιοχής Μελέτης.....	89
5 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.....	92
5.1 Ρυθμιστικόν Σχέδιον Ηρακλείου (1967).....	92
5.1.1 Αρχές - Στόχοι.....	92
5.1.2 Αρχές εφαρμογής του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου.....	92
5.1.3 Προοπτικές εξέλιξης.....	93
5.1.4 Πρόταση.....	94
5.2 Ηράκλειο - Οργάνωση Οικιστικής Περιοχής (1979).....	97
5.2.1 Στόχοι Εθνικής και Περιφερειακής κλίμακας.....	97
5.2.2 Αρχές - Κατευθύνσεις.....	97
5.2.3 Οργάνωση οικιστικής περιοχής Π.Σ. Ηρακλείου.....	97
5.2.4 Πρόταση.....	98
5.3 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου -	

Ν.Αλικαρνασσοῦ - Γαζίου - Αγ. Μαρίνας (1987).....	102
5.3.1 Στόχοι - Αρχές - Κατευθύνσεις.....	102
5.3.2 Πρόταση.....	102
5.4 Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης (1991).....	108
5.4.1 Στόχοι.....	108
5.4.2 Εναλλακτικές λύσεις.....	109
5.4.3 Βραχυπρόθεσμος Σχεδιασμός.....	110
5.4.4 Μακροπρόθεσμος Σχεδιασμός.....	114
5.5 Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης (1994).....	115
5.5.1 Σκοπός της Μελέτης.....	115
5.5.2 Προτεινόμενο Σύστημα Κυκλοφορίας.....	115
5.5.3 Πολιτική Περιορισμού Κυκλοφορίας στην Κεντρική Περιοχή.....	117
5.6 Αξιολόγηση Προτάσεων των Υφιστάμενων Μελετών.....	118
6 ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	120
6.1 Το Πλαίσιο της Παρέμβασης.....	120
6.1.1 Γενικά	120
6.1.2 Αρχές - Στόχοι της Παρέμβασης.....	121
6.2 Προτάσεις.....	123
6.2.1 Λειτουργική Εξυγίανση.....	123
6.2.2 Εξυγίανση - Αναβίωση Ιστορικών Κελυφών.....	126
6.2.3 Κυκλοφοριακή Εξυγίανση.....	128

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

1. Υποδιαίρεση σε ζώνες
2. Ηράκλειο 1667 (Werdmuller)
3. Ηράκλειο 1936
4. Διαχρονική εξέλιξη της πόλης
5. Περιοχές αυθαιρέτων
6. Χρήσεις γης Π. Σ. Ηρακλείου
7. Ιεράρχηση οδικού δικτύου Π. Σ. Ηρακλείου
8. Καθορισμός ζωνών
9. Χρήσεις γης ισογείου
10. Χαρακτήρας της παλιάς πόλης
11. Τοπόσημα
12. Προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου
13. Ιεράρχηση του οδικού δικτύου
14. Φόρτοι κυκλοφορίας
15. Κατανομή μετακινήσεων με βάση την κεντρική περιοχή ανά μεταφορικό μέσο
16. Γένεση μετακινήσεων ανά ζώνη και σκοπό
17. Κυκλοφορία πεζών
18. Απογραφή στάθμευσης
19. Δρομολόγια αστικών συγκοινωνιών
20. Περιβάλλον - Επιπτώσεις της κυκλοφορίας
21. Ρυθμιστικό σχέδιο του 1967
22. Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής περιοχής
23. Βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός - Προτεινόμενο σχέδιο
24. Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός
25. Χρήσεις γης ισογείου - Πρόταση

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

	Σελ.
3.1 Πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης	22
3.2 Σύγκριση μεταξύ των αστικών κέντρων	23
3.3 Πυραμίδα ηλικιών Π.Σ. Ηρακλείου	24
3.4 Εξέλιξη απασχόλησης Π.Σ. Ηρακλείου	24
3.5 Σύνθεση της απασχόλησης Π.Σ. Ηρακλείου	25
3.6 Εξέλιξη πυκνότητας πληθυσμού	32
3.7 Εξέλιξη δεικτών κατοίκησης	33
3.8 Πλάτος δρόμων κύριου οδικού δικτύου	37
4.1 Πληθυσμός ανά ζώνη - 1989	41
4.2 Πληθυσμός και πυκνότητα	42
4.3 Πληθυσμός ζωνών	42
4.4 Κατοικίες και νοικοκυριά ανά ζώνη	43
4.5 Θέσεις εργασίας ανά ζώνη κεντρικής περιοχής	44
4.6 Νοικοκυριά κατά μηνιαίο εισόδημα και γεωγραφική περιοχή	47
4.7 Σύνθεση κυκλοφορίας στις εισόδους-εξόδους της κεντρικής περιοχής	67
4.8 Ποσοστά μετακινήσεων ανά μεταφορικό μέσο	72
4.9 Ποσοστά μετακινήσεων ανά σκοπό μετακίνησης	73
4.10 Ποσοστά μετακινήσεων ανά χρήση γης στην προέλευση	73
4.11 Σημαντικότερες ζώνες γένεσης μετακινήσεων	74
4.12 Προσφορά στάθμευσης ανά ζώνη της κεντρικής περιοχής	78
4.13 Ανάγκες στάθμευσης ανά ζώνη της κεντρικής περιοχής	79
4.14 Μέση διάρκεια και εναλλαγή στάθμευσης στους σταθμούς αυτοκινητών	81
4.15 Κατάσταση θορύβου	87

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θεωρώ υποχρέωση μου να ευχαριστήσω ορισμένους ανθρώπους που με βοήθησαν, ο καθένας με τον τρόπο του, για τη διεκπαιρέωση αυτής της εργασίας.

Ευχαριστώ θερμά, το Μιχάλη Μουντουφάρη (Τοπογράφο Μηχανικό) για την πολύτιμη βοήθεια του, τόσο υλική όσο και ηθική.

Την κ. Αρετή Μεθυμάκη (Αρχιτέκτονα Μηχανικό) από το ΤΕΕ - ΤΑΚ, που τόσο πρόθυμα μου παρείχε το απαραίτητο υλικό για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Τον κ. Φωσκολάκη (Πολιτικό Μηχανικό) της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Ηρακλείου.

Τον κ. Μηνά Γεωργιάδη από τη Βικελαία βιβλιοθήκη.

Το Βασίλη Φασουλά για τις ατελείωτες ώρες που μου αφιέρωσε.

Ευχαριστώ τον κ. Ιωάννη Γκόλια για τις πολύτιμες συμβουλές και υποδείξεις του.

Τέλος, ευχαριστώ θερμότατα τις επιβλέπουσες από την αρχή αυτή την εργασία, κ. Μαρία Μαυρίδου και κ. Άννα Σαρηγιάννη, για τις συμβουλές τους, τις υποδείξεις τους, την καθοδήγηση τους. Ευχαριστώ την οικογένεια μου και τους φίλους μου που μου συμπαραστάθηκαν όλο αυτό το διάστημα.

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ

Η έντονη και απρογραμματίστη αστική ανάπτυξη που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια στο Ηράκλειο είχε σοβαρές επιπτώσεις ιδιαίτερα στο κέντρο της πόλης. Αλλοιώθηκε ο χαρακτήρας και η μορφή του, «τραυματίστηκε» ο αστικός ιστός, δημιουργώντας συγχρόνως σοβαρά και δυσεπίλυτα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προβλήματα.

Οι αυξημένες στεγαστικές ανάγκες, άμεσο μετακατοχικό πρόβλημα, η αστυφιλία και η έντονη εμπορευματοποίηση της γης αργότερα σε συνδυασμό με τη μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση οδήγησαν σε μια σχεδόν μονόπλευρη ανάπτυξη σε βάρος των κοινωνικών και πολιτισμικών αξιών και ιδιαίτερα σε βάρος του πολίτη, του δομημένου περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.

Οι αλόγιστες κατεδαφίσεις και η ανέγερση πολυκατοικιών με απaráδεκτα αισθητικά και ποιοτικά πρότυπα, η εξαφάνιση παλαιότερων κτισμάτων και η υποβάθμιση όσων διατηρήθηκαν, συντέλεσαν στη σύγχυση και στον αποπροσανατολισμό της ιστορικής μνήμης για τη μορφή και τη λειτουργία του δομημένου περιβάλλοντος. Η συνύπαρξη αυτή μεταξύ νέου και παλαιού αντί να είναι επικοδομητική και να οδηγήσει σε θετικά αποτελέσματα για την πόλη, οδήγησε στη ρήξη και στην ασυνέχεια χρήσεων και μορφών που χαρακτηρίζαν ολόκληρες γειτονιές.

Η κεντρική περιοχή του Ηρακλείου αντιμετωπίζει σήμερα σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα. Η ακτινική μορφή του οδικού δικτύου το καθιστά αντιλειτουργικό και δεν διευκολύνει την εξυπηρέτηση των περιφερειακών κινήσεων, επιβάλλοντας έτσι διαμπερείς κινήσεις μέσα από το κέντρο της πόλης. Το ίδιο συμβαίνει και με το οδικό δίκτυο του νομού, που είναι οργανωμένο μονοκεντρικά, με κέντρο το Ηράκλειο.

Οι δρόμοι έχουν περιορισμένη κυκλοφοριακή ικανότητα και σε συνδυασμό με τη μεγάλη έλλειψη θέσεων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, αδυνατούν να εξυπηρετήσουν τους μεγάλους φόρτους οχημάτων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση επιτείνεται από την ανεπαρκή λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς και τη μεγάλη χρησιμοποίηση του Ι.Χ. αυτοκινήτου από τους πολίτες.

Είναι εμφανής η έλλειψη πεζοδρόμων που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τους μεγάλους αριθμούς πεζών της κεντρικής περιοχής. Σήμερα πεζοί εμπλέκονται με την κυκλοφορία των οχημάτων, αφού πολλές φορές αναγκάζονται να κατεβαίνουν από τα πεζοδρόμια στην οδό, είτε λόγω στενότητας ή άλλων εμποδίων.

Οι αλλαγές που έχει υποστεί το κέντρο της πόλης τα τελευταία 50 χρόνια, είναι πολύ μεγαλύτερες, συνέπεια βέβαια και της αλματώδους εξέλιξης παγκοσμίως, απ' αυτές που έγιναν κατά το πέρασμα των προηγούμενων αιώνων. Αυτό μπορεί να το αντιληφθεί κανείς μέσα από περιγραφές περιηγητών και χρονικογράφων, που έγραψαν για την πόλη σε περασμένες εποχές. Παράδειγμα ο Ελβετός στρατηγός Werdmuller που υπηρετούσε στο στρατό της Βενετίας, ο οποίος σχεδίασε και αποτύπωσε σε χάρτη το Ηράκλειο

του 1667. Πάνω σ' αυτό το χάρτη κατέγραψε αρκετές λεπτομέρειες που αφορούσαν την πόλη. Είχε σημειώσει τα σημαντικότερα δημόσια κτίρια, τους ναούς, τα ονόματα των δρόμων και των συνοικιών. Τουλάχιστον μέχρι και το 1941, που το Ηράκλειο υπέστη μεγάλες ζημιές από τους βομβαρδισμούς και χρειάστηκε αργότερα να κατεδαφιστούν πολλά ερειπωμένα κτίρια, μπορούσε κάποιος να κινηθεί μέσα στην παλιά πόλη σύμφωνα με το χάρτη του Werdmuller και να ανακαλύψει τα περισσότερα από αυτά που είχε αναφέρει.

Βέβαια δεν πρέπει να είναι κάποιος αβίαστα επικριτής της εξέλιξης και να παραβλέπει την πραγματικότητα και τις ανάγκες που δημιουργούνται σήμερα.

Όμως η διατήρηση κάποιας ταυτότητας για την πόλη, η σύνδεση με το παρελθόν μέσω του δομημένου περιβάλλοντος, η αναβίωση μιας κλίμακας που χαρακτηρίζεται πιο ανθρώπινη, είναι επιταγές που προβάλλουν επιτακτικά στους δύσκολους, χωρίς μνήμη, καιρούς που περνάμε. Και είναι λογικό να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των στοιχείων του παρελθόντος σε μια πόλη, με τη μορφή και τη λειτουργία που έχει σήμερα ή που τείνει να αποκτήσει. Το ίδιο βέβαια ισχύει και για το Ηράκλειο, μια πόλη που τη χαρακτηρίζει ιστορική συνέχεια και έχει πλούσιο παρελθόν.

Την απάντηση για το τι προσφέρει μια πόλη που χαρακτηρίζεται ιστορική, δίνει με πολύ εύγλωτο τρόπο ο καθηγητής Διονύσιος Ζήβας¹ : « προσφέρει καταγεγραμμένη και αποκρυσταλλωμένη στο χώρο ιστορία που, συνήθως, έχει το πρόσθετο χαρακτηριστικό της ζωντανής συνέχειας. Και τότε η πολλαπλότητα και η πολυπλοκότητα που προκαλείται από την ανάμιξη των διαφορετικών εποχών που έχουν αφήσει στο χώρο τα ίχνη τους, κάνει την ιστορική πόλη ένα θαυμάσιο "μουσείο" της ιστορίας του πολιτισμού, τέτοιο που ίσως κανένα βιβλίο να μην μπορεί να αντικαταστήσει. Πιο συγκεκριμένα η ιστορική πόλη μας παραδίδει πρότυπα οργανώσεως του χώρου - του πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού χώρου - και φυσικά, πρότυπα οργανώσεως της ζωής στους χώρους αυτούς, κάτω από συγκεκριμένες τοπικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες. Και οι χώροι αυτοί προσφέρονται έτοιμοι για μάθηση, παραδειγματισμό και βίωση, φορτισμένοι με τη "ζωντανή ιστορικότητα" τους, όσο κι αν ο συνδυασμός των δύο αυτών εννοιών φαίνεται να είναι αντιφατικός. Για την ιστορία του πολιτισμού συνεπώς αποτελεί μιαν ανεκτίμητη πηγή γνώσεων, σε κάθε σχεδόν τομέα, και ακόμη, μιαν ανεκτίμητη πηγή ζωντανών εμπειριών».

Και βέβαια, δεν πρέπει να δούμε την ιστορική πόλη σαν ένα άψυχο μουσείο και παρωχημένο εκθετήριο, που θα την εκμεταλλευόμαστε μόνο ως θέαμα για ψυχαγωγία. Πρέπει να τη δούμε να διαδραματίζει ένα ενεργό ρόλο στη σύγχρονη ζωή, εξασφαλίζοντας την ιστορική της συνέχεια, μέσα από τη λειτουργική της χρησιμότητα για τον σύγχρονο άνθρωπο. Να αποτελεί ένα κέντρο που να προσφέρει και να διδάσκει, αλλά ταυτόχρονα να αναπτύσσεται προς όφελος και της ιστορίας και του ανθρώπου.

Το Ηράκλειο μπορεί να ανταποκριθεί σ' αυτό το ρόλο. Ο αστικός του ιστός είναι διάσπαρτος με μνημεία που χαρακτηρίζονται από το πέρασμα

¹ Ζήβας Δ., Τα μνημεία και η πόλη, Αθήνα 1991

διαφορετικών εποχών. Μνημεία που άντεξαν στη ροή του χρόνου και συνυπάρχουν προβάλλοντας την ιστορική και πολιτιστική αξία της πόλης.

Με τον όρο μνημείο, δεν νοείται μόνο κάποιο κτίριο με ξεχωριστά αρχιτεκτονικά ή ιστορικά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνεται και ο πολεοδομικός ιστός, το δίκτυο των οδών και των ελεύθερων δημόσιων χώρων, που μας έχει παραδοθεί και πάνω στο οποίο έχει υφανθεί η ιστορική εξέλιξη της πόλης. Ακόμα περιλαμβάνονται και λειτουργίες της πόλης, που έχουν μια διαχρονική συνέχεια και παρά τις κάποιες φαινομενικές διαφορές εξακολουθούν να επιβιώνουν. Λειτουργίες που φανερώνουν ότι ο αστικός χώρος δεν αποτελείται μόνο από κτίρια, πλατείες και δρόμους, αλλά και από λειτουργίες που αναπτύσσονται σ' αυτούς τους χώρους και υπαγορεύουν τη διαμόρφωση τους σε κάθε εποχή.

Το Ηράκλειο πάντως φαίνεται να διαθέτει ισχυρές λειτουργικές μνήμες. Παράδειγμα η πλατεία Νικηφόρου Φωκά με την οδό 1866, που συνεχίζει να αποτελεί την αγορά, από τότε που οι Ενετοί την ονόμαζαν Piazza delle Erbe, δηλαδή πλατεία των Λαχανικών.

Ακόμα διατηρούνται ορισμένα τοπωνύμια, που προέρχονται από ονόματα μνημείων που σήμερα έχουν καταστραφεί. Παράδειγμα η πλατεία Ελευθερίας που ονομάζεται και Τρεις Καμάρες, από τις καμάρες του υδαταγωγού του Morosini, οι οποίες βρισκόταν στην πλατεία και έχουν γκρεμιστεί εδώ και 90 χρόνια περίπου. Οι Ενετοί ονόμαζαν την πλατεία, Piazza dei Tre Volti, δηλαδή Τριών Καμαρών.

Πολλές και σημαντικές μελέτες έχουν εκπονηθεί για το Ηράκλειο, τόσο λόγω της οξύτητας των προβλημάτων του, όσο και λόγω του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει σε Περιφερειακό, αλλά και σε Εθνικό επίπεδο. Η εφαρμογή των προτάσεων αυτών των μελετών, είτε δεν έγινε καθόλου, είτε έγινε αποσπασματικά, με αποτέλεσμα τα προβλήματα που είχαν επισημανθεί (η πρώτη και πολύ αξιόλογη μελέτη, είχε εκπονηθεί από τον καθηγητή Α. Προβελέγγιο το 1967), να έχουν ενταθεί σήμερα και να έχουν προκύψει νεώτερα.

Στόχος αυτής της εργασίας είναι η εξυπηρέτηση του κέντρου και της κατοικίας με παράλληλη ανάδειξη του πολιτιστικού δυναμικού και των στοιχείων του περιβάλλοντος. Προτεραιότητα δίνεται στον πολίτη, στον πεζό και επιδιώκεται η αναβάθμιση της σχέσης του με την πόλη, το δομημένο χώρο και τα ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία που συγκροτούν το χώρο αυτό.

Οι δρόμοι της παλιάς πόλης δεν αντιμετωπίζονται μόνο ως κανάλια ροής των αυτοκινήτων, αλλά ορισμένοι απ' αυτούς θεωρείται ότι αποτελούν μνημεία ή τοπόσημα όπου ο πεζός έχει αυξημένα δικαιώματα. Η χάραξη και διευθέτηση ενός πλέγματος από άξονες ροής πεζών (πεζόδρομοι, πλατώματα, πλατείες, κ.λ.π.), θα αναβαθμίσει την κεντρικότητα και προσπελασιμότητα των πολεοδομικών λειτουργιών της πόλης, θα συμβάλλει στην ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού της χαρακτήρα, θα ενοποιήσει ιστορικούς και αρχαιολογικούς χώρους, θα αναδείξει πολιτιστικές διαδρομές.

Επιδιώκεται οι μετακινήσεις των πολιτών να στηρίζονται στη δημόσια συγκοινωνία και στη μετακίνηση με τα πόδια, ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο από την κυκλοφορία των Ι.Χ.

Οι παρεμβάσεις στηρίζονται μεταξύ των άλλων και στην υιοθέτηση των σημείων από τις διάφορες μελέτες που κρίνονται θετικά και σύμφωνα με τους στόχους της παρούσης εργασίας.

Για την ανάδειξη των ιστορικών κελυφών, θέλησα να κάνω μια αναγνώριση και περιγραφή των μνημείων, των κτισμάτων που έχουν κριθεί διατηρητέα, είτε σαν έργα τέχνης και αξιόλογης αρχιτεκτονικής, είτε για ιστορικούς, πολιτισμικούς λόγους. Να τα εξετάσω μέσα από την αλληλοδιαδοχή των χρήσεων που τα χαρακτηρίζει στο πέρασμα των χρόνων. Το ίδιο βέβαια ισχύει και για πλατείες ή δρόμους όπου υπήρχαν συγκεκριμένες δραστηριότητες κατά το παρελθόν, ή έχουν ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον. Μπορεί η αναφορά για το καθένα από αυτά να γίνεται μεμονωμένα, το περιεχόμενο όμως έχει σαν οδηγό την πόλη και επιδιώκεται η σύνδεση τους ώστε να αποτελέσουν σύνολο.

Πρόθεση μου είναι να περιγράψω και να αναδείξω το χαρακτήρα της πόλης, την ιστορία της, παρουσιάζοντας τα μνημεία της μέσα στις διάφορες χρονικές περιόδους, που άφησαν έντονη την ταυτότητα τους πάνω στον αστικό ιστό.

Ακόμα, σκοπός μου είναι η ευαισθητοποίηση απέναντι στο δομημένο περιβάλλον που χαρακτηρίζει το παρελθόν και έχει σαν στόχο να προβάλλει την αναγκαιότητα της διατήρησης και της αποκατάστασης των μνημείων αυτών, εντάσσοντας τα με την παρουσία και τη λειτουργία τους στη σύγχρονη ζωή της πόλης.

Των προτάσεων προηγείται εκτεταμένη ανάλυση, τόσο της ευρύτερης περιοχής του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Ηρακλείου, όσο και της Περιοχής Μελέτης που είναι η εντός των τειχών πόλη.

Η ανάλυση της Περιοχής Μελέτης διαχωρίζεται βασικά σε πολεοδομική ανάλυση, όπου εξετάζονται πολεοδομικοί παράμετροι (πληθυσμός, χρήσεις γης, κ.α.) και σε ανάλυση της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιών, όπου αναπτύσσεται η υποδομή του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του, καθώς και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων. Το θέμα της στάθμευσης και των δημόσιων συγκοινωνιών, παρόλο που ανήκουν στη συγκοινωνιακή υποδομή εξετάζονται λόγω σπουδαιότητας σε διαφορετικό υποκεφάλαιο. Στο τέλος του κεφαλαίου αναγράφονται τα σπουδαιότερα προβλήματα της Περιοχής Μελέτης.

Ακολουθεί η παρουσίαση των σημαντικότερων μελετών που έχουν γίνει για την πόλη, αρχίζοντας από το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1967 μέχρι τη Μελέτη Εφαρμογής των Κυκλοφοριακών μέτρων το 1994.

Στη συνέχεια αναλύονται οι προτάσεις, αφού προηγείται σαφής ανάλυση των στόχων της εργασίας.

2 Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ¹

2.1 Μινωική εποχή - Α' Βυζαντινή περίοδος

«...έχει δ' επίνειον το Ηράκλειον η Κνωσός...».(χ,476,7). Αυτό αναφέρεται από το γεωγράφο της αρχαιότητας Στράβων που έζησε το 67 π.Χ. μέχρι το 23 μ.Χ.. Ίσως είναι η πρώτη γραπτή μαρτυρία που έχουμε για την ύπαρξη της πόλης. Όμως ο Αμερικανός νομισματολόγος George C. Miles μετά από έρευνες που έκανε στο Ηράκλειο απέδειξε ότι υπήρχε οικισμός-λιμένας τουλάχιστον από την Πρωτογεωμετρική περίοδο δηλαδή από το 1000-950 π.Χ..

Κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους η πόλη εξακολουθεί να υπάρχει, αφού αναφέρεται ότι ένας από τους Δέκα Μάρτυρες που μαρτύρησαν στη Γόρτυνα (3^{ος} αιώνας μ.Χ.) καταγόταν από το Ηράκλειο.

Επίσης η ύπαρξη της πόλης αναφέρεται στους Σταδιασμούς της Μεγάλης Θάλασσας, ένα γεωγραφικό βιβλίο της Α' Βυζαντινής περιόδου.

Ακόμα από τα χρόνια της Α' Βυζαντινής περιόδου υπάρχουν κι άλλες αναφορές για την πόλη, μία στη Σύνοδο της Σαρδικής το 343 μ.Χ. και μία κατά την 7^η Οικουμενική Σύνοδο το 787 μ.Χ., όπου στη μεν πρώτη υπογράφει κάποιος ως επίσκοπος Ηρακλείας και στη δεύτερη ως επίσκοπος Ηρακλείου πόλις. Αν ισχύουν τα παραπάνω, γιατί η Α' Βυζαντινή περίοδο είναι ακόμα "σκοτεινή" για τους ιστορικούς, φαίνεται ότι υπάρχει μία παλαιοχριστιανική επισκοπή στην πόλη από τον 2^ο ως τον 8^ο αιώνα μ.Χ. Αυτό βέβαια δεν αντιστοιχεί απόλυτα στην ύπαρξη πόλης ή οικισμού.

Επίσης λίγο πριν την Αραβική κατάκτηση αναφέρεται από τον Άγιο Ανδρέα τον Ιεροσολυμίτη ως Κάστρο της Κρήτης, κάτι που ίσως σημαίνει ότι ο οικισμός ήταν οχυρωμένος.

¹ -Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Τζομπανάκη Χρ., Χάνδακας. Η πόλη και τα τείχη, Ηράκλειο 1996

-Τζομπανάκη Χρ., Η ιστορία της ρυμοτομίας του Ηρακλείου, Μεσόγειος, 6 -7 / 6 /1995

-Τζώρτζη - Μανουρά Ε., Ρυθμιστικό σχέδιο Ηρακλείου. Ιστορική διαδρομή, Ταύ, τεύχος 16 -17, σελ., 66 -76

2.2 Αραβική περίοδος -Β΄ Βυζαντινή περίοδος

Το 828μ.Χ. οι Άραβες κατακτούν την Κρήτη. Εγκαταλείπουν τη Γόρτυνα που ήταν πρωτεύουσα του νησιού και οργανώνουν νέα, στη θέση του Μινωικού οικισμού στο Κάστρο των Βυζαντινών. Τη νέα πόλη οχυρώνουν με ισχυρά τείχη και την περιβάλλουν με βαθιά τάφρο. Η τάφρος ήταν τόσο σπουδαία για την ασφάλεια της πόλης, ώστε πήρε το όνομα της απ' αυτήν, Rabdh El Chadak ονομάστηκε στα Αραβικά, δηλαδή φρούριο της τάφρου. Ο Χάνδαξ, το όνομα που επικράτησε στα Ελληνικά, έγινε το κέντρο των πειρατικών εξορμήσεων των Αράβων, απ' όπου σκορπούσαν το φόβο και τον τρόμο στους πληθυσμούς της περιοχής.

Το 960 ο Βυζαντινός στρατός με ισχυρές για την εποχή δυνάμεις υπό τον Νικηφόρο Φωκά και μετά από σκληρή πολιορκία, ανακαταλαμβάνει την πόλη, η οποία έχει σχεδόν ολοκληρωτικά καταστραφεί. Το μεγαλύτερο μέρος των τειχών έχει κατεδαφιστεί και η τάφρος έχει γεμίσει χώμα. Ο Νικηφόρος Φωκάς χτίζει νέο φρούριο στο εσωτερικό του νησιού, κοντά στο οικισμό Κανλί Καστέλι και αφήνει τον Χάνδακα να ερημώσει.

Οι νέοι έποικοι όμως, για τις ανάγκες του εμπορίου και της ναυτιλίας, προτίμησαν να ανοικοδομήσουν την κατεστραμμένη πόλη, η οποία έγινε πάλι μητρόπολη του νησιού. Η νέα πόλη χτίστηκε πάνω στην παλιά διατηρώντας την Αραβική διάταξη.

Δαιδαλώδη σοκάκια και στενοί δρόμοι που οδηγούν σε αδιέξοδα, αποτελούν τη μορφή της, η οποία αναπτύσσεται γύρω από το δρόμο που οδηγεί στο λιμάνι, την σημερινή 25^η Αυγούστου. Το ανάκτορο του Βυζαντινού Δούκα χτίζεται στη θέση του ανακτόρου των Εμίρηδων στη σημερινή πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Τα τείχη ανοικοδομήθηκαν στο ίδιο περίπου περίγραμμα που κατείχαν. Η έκταση τώρα της πόλης ορίζεται από το λιμάνι, το λιμενικό περίπτερο, ακολουθεί τις οδούς Χάνδακος και Δαιδάλου προς το νότο και περικλείεται από την οδό Μποφώρ προς τα ανατολικά.

Με την αύξηση του πληθυσμού, παρουσιάζεται η ανάγκη κατοίκησης εκτός των τειχών δημιουργώντας έτσι τα πρώτα προάστια, του Βούργους, όπως ονομάστηκαν αργότερα.

2.3 Ενετική περίοδος

Η β' Βυζαντινή περίοδος διήρκεσε λίγο για την Κρήτη. Οι Σταυροφόροι της Δ' Σταυροφορίας μοιράζουν τη μισοδιαλυμένη Βυζαντινή Αυτοκρατορία και η Κρήτη πέφτει στο Βονιφάτιο το Μομφερατικό, από τον οποίο την αγοράζουν οι Βενετοί για 75 χιλιάδες φράγκα. Αφού αναγκάστηκαν να εκδιώξουν τους Γενοβέζους που είχαν καταλάβει ωστόσο το νησί, εγκατέστησαν το 1211 τον πρώτο Δούκα του Βασιλείου της Κρήτης, του Regno di Candia όπως το αποκαλούσαν από το όνομα της σπουδαιότερης πόλης που ήταν ο Χάνδακας. Ο Χάνδακας αποτέλεσε για όλη την Ενετική περίοδο, το σπουδαιότερο διοικητικό, οικονομικό, στρατιωτικό και πολιτιστικό κέντρο του νησιού. Επίσης ήταν η σπουδαιότερη Ενετική κτήση στην Ανατολική Μεσόγειο, αφού είχε καθιερωθεί σαν σημαντικό διαμετακομιστικό εμπορικό κέντρο.

Οι Βενετοί θέλησαν από την αρχή να επισφραγίσουν την κυριαρχία τους στο νησί, γι' αυτό προέβηκαν σε διαδοχικούς εποικισμούς, φέρνοντας από την Μητρόπολη μαζί με τους στρατιώτες και ευγενείς για να αποτελέσουν την αριστοκρατία του νέου Βασιλείου. Με τον καιρό όμως οι Ενετοί αφομοιώνονται γλωσσικά και θρησκευτικά από το ντόπιο στοιχείο και επαναστατούν επανειλημμένα μαζί με τους Κρητικούς ενάντια στην Βενετία, με αποκορύφωμα την ίδρυση της Δημοκρατίας του Αγίου Τίτου, το 1363.

Παρά την εκμετάλλευση και την καταπίεση που υποβάλλονταν καθημερινά οι κρητικοί από τους κατακτητές, η Ενετική παρουσία έδωσε στην Κρήτη την ευκαιρία και τα μέσα να έρθει σε επαφή με το πνεύμα της Αναγέννησης και να καλλιεργήσει τα γράμματα και τις τέχνες, με έμφαση το θέατρο, τη ζωγραφική και τη μουσική. Στα 460 περίπου χρόνια της Ενετοκρατίας η Candia είχε αποκτήσει σπουδαίο όνομα και σαν εμπορικό αλλά και σαν πνευματικό κέντρο του δοκιμαζόμενου εκείνη την εποχή Ελληνισμού.

Οι Βενετοί θέλησαν να διαμορφώσουν τη νέα κτήση στα πρότυπα της Βενετίας. Έτσι έχτισαν το Palazzo Ducale, το Palazzo del Generale, τη Loggia, ενώ δεν παρέλειψαν να κτίσουν και ναό αφιερωμένο στον Άγιο Μάρκο προς τιμήν του προστάτη Αγίου της Βενετίας. Τα τείχη ενισχύονται, η πόλη οργανώνεται διοικητικά και λαμβάνεται νομοθετική μέριμνα για το κτίσιμο της. Νέες μεγάλες οικοδομές χτίζονται πλάι στις παλιές, με κύριο χαρακτηριστικό τους ευρύχωρους ακάλυπτους χώρους.

Με την ανάπτυξη του εμπορίου η πόλη ευημερεί προσελκύοντας νέους κατοίκους, οι οποίοι δεν μπορούν να χωρέσουν εντός των τειχών. Έτσι άρχισαν να δημιουργούνται οργανωμένα προάστια που ονομάστηκαν Βούργοι, από την Ιταλική λέξη Burgo (προάστιο). Η επικοινωνία με τα προάστια γίνεται μέσω ακτινικών διαδρόμων, οι οποίοι ξεκινούσαν από την μοναδική πύλη του τείχους, την πύλη Voltone. Η Voltone ήταν επίσης η μοναδική έξοδος του Βυζαντινού τείχους. Ονομαζόταν και Πορτάρα όνομα που εξακολούθησε να έχει για πολλά χρόνια. Η πύλη του τείχους βρισκόταν στη θέση μεταξύ της Δημοτικής βιβλιοθήκης και του οικοδομικού τετραγώνου αρ. 50 στην πλατεία Νικηφόρου

Φωκά. Εκείνοι οι διάδρομοι που ξεκινούσαν από την πύλη, είναι οι σημερινοί δρόμοι με μικρές αποκλίσεις από την πορεία τους.

Μια εικόνα του Χάνδακα εκείνης της εποχής έχουμε από το σκαρίφημα του Φλωρεντίνου ιερωμένου Christophoro Buoutelmonti που επισκέφθηκε την Κρήτη το 1415.

Μπροστά στον κίνδυνο από τον Τουρκικό επεκτατισμό έγινε επιτακτική η ανάγκη ασφαλούς οχυρώσεως της πόλης και το σπουδαιότερο, η προφύλαξη των κατοίκων των προαστίων που τώρα ήταν υπερδιπλάσιοι από αυτούς που κατοικούσαν εντός των τειχών. Για τον λόγο αυτό ήρθαν στο Χάνδακα διακεκριμένοι στρατιωτικοί μηχανικοί εκείνης της εποχής για να σχεδιάσουν τις νέες οχυρώσεις. Οι κατασκευές άρχισαν το 1518 με αναγκαστική εργασία του ντόπιου πληθυσμού κάτω από απάνθρωπες συνθήκες. Οι εργασίες, οι συμπληρώσεις και οι βελτιώσεις των οχυρώσεων συνεχίστηκαν μέχρι τα χρόνια της πολιορκίας της πόλης από τους Τούρκους.

Ο περίβολος των νέων τειχών είναι σε σχήμα τριγώνου, με την βάση του προς την θάλασσα, έχει δε μήκος περί τα τρία χιλιόμετρα. Στο χερσαίο του τμήμα έχει 7 προμαχώνες και 4 πύλες. Τα τείχη περιβάλλονται εξωτερικά από βαθιά τάφρο. Ο Χάνδακας με αυτή την οχύρωση αποτελεί το ισχυρότερο φρούριο στην ανατολική Μεσόγειο.

Υπάρχει παραστατικό σχεδιάγραμμα της πόλης, από τον στρατηγό H.R. Werdmuller το έτος 1667, δηλαδή λίγο πριν την άλωση της από τους Τούρκους (σχέδιο 2).

Σ' αυτόν τον χάρτη διακρίνονται καθαρά οι οχυρωματικές κατασκευές, οι κυριότεροι δρόμοι, τα σπουδαιότερα κτίρια της πόλης και οι εκκλησίες με τα ονόματα που τους είχαν δώσει οι Ενετοί. Έτσι αναφέρεται η Ruga Maistra (25^η Αυγούστου), η Strata Larga (Πλατεία Στράτα ή οδός Καλοκαιρινού), οι οδοί Δαιδάλου και Χάνδακος, Piazza dei Signori (πλατεία Αγίου Μάρκου), η πλατεία Νικηφόρου Φωκά (Piazza delle Erbe), η οδός 1866 που οδηγούσε στον



Χάρτης Buoutelmonti

Ναό του Σωτήρος (S.Salvator), σήμερα κατεδαφισμένος και πάρα πολλοί άλλοι δρόμοι που διατηρούνται μέχρι σήμερα ή έχουν υποστεί ελάχιστες μεταβολές.

Φαίνεται πως η πόλη ανεξάρτητα από το πέρασμα των αιώνων και τους εκάστοτε κατακτητές, ακολουθούσε πιστά την παλιά της μορφή και απλωνόταν σε παλιούς γνώριμους άξονες.

2.4 Τουρκοκρατία

Η παγκόσμια ιστορία δεν αναφέρει άλλη πιο μακρόχρονη πολιορκία (1647 - 1669) απ' αυτήν των Τούρκων έναντι του Χάνδακα. Τα 22 χρόνια των λυσσαλέων επιθέσεων και απεγνωσμένης άμυνας σημάδεψαν την πολυβασανισμένη πόλη. Μετά την κατάληψη της έχουν απομείνει σωροί από ερείπια και ο περισσότερος πληθυσμός έχει φύγει μαζί με τους Ενετούς παίρνοντας μαζί τους τα αρχεία και τα κειμήλια της, κλείνοντας έτσι την πνευματική αναγέννηση που βαστούσε ψηλά τον Ελληνισμό εκείνη την εποχή. Οι Τούρκοι αφήνουν την πόλη όπως την βρήκαν, φάντασμα του εαυτού της και μόνο μετά από πολλά χρόνια αρχίζουν να ενδιαφέρονται και να την καλλωπίζουν. Χαρακτηριστικό είναι αυτό που αναφέρει ο Tournefort το 1700 ότι, "ο Χάνδακας είναι έρημος, ένας σκελετός πόλης".

Το όνομα της πολιτείας παραμένει το ίδιο μόνο που εκτουρκίζεται σε Candiya, οι Έλληνες την ονομάζουν Μεγάλο Κάστρο ή Κάστρο. Τα πρώτα χρόνια της Τουρκοκρατίας οι Τούρκοι δεν κατασκευάζουν κανένα σημαντικό κτίσμα στην πόλη. Κάποιες φιλανθρωπικές κρήνες κατασκευάζονται και ο Τούρκος περιηγητής Εβλιγιά Τσελεμπί τις υπολογίζει σε εβδομήντα σε ολόκληρη την πόλη, μαζί με αυτές που προϋπήρχαν.

Ο Εβλιγιά Τσελεμπί αναφέρει για εκτεταμένη ανοικοδόμηση τα πρώτα χρόνια, ιδιαίτερα στην Πλατειά Στράτα (Λεωφ. Καλοκαιρινού) με την κατασκευή 150 πετρόκτιστων καταστημάτων, πληροφορία όμως που αμφισβητείται.

Ο Χάνδακας τώρα θεωρείται ιερή πόλη του Ισλάμ, αφού καταλήφθηκε έπειτα από ιερό πόλεμο και αλώθηκε με πολιορκία. Πανύψηλοι μιναρέδες υψώνονται στη θέση των χριστιανικών καμπαναριών, τα οποία γκρεμίζονται. Η πόλη αρχίζει να αποκτά ανατολίτικο χρώμα.

Το 1810 μεγάλος σεισμός καταστρέφει τα 2/3 της πόλης και σκοτώνονται 3000 άνθρωποι.

Το 1822 μετά από απόφαση που παίρνουν οι εκπρόσωποι της επαναστατημένης Κρήτης στους Αρμένους Αποκορώνου, η επίσημη ονομασία της πόλης γίνεται ξανά Ηράκλειο. Ο Μουσουλμανικός πληθυσμός υπερτερεί του Χριστιανικού, αφού πίσω από τα τείχη βρίσκουν καταφύγιο οι Τούρκοι έναντι στους αλληπάλληλους ξεσηκωμούς των Κρητικών στην ύπαιθρο. Έχουμε βέβαια επανεγκατάσταση Χριστιανών στην πόλη που συμβιών μαζί με Εβραίους και Αρμένιους δίνοντας έτσι έναν πολυεθνικό χαρακτήρα στην φυλετική σύνθεση του πληθυσμού.

Από το 1830 μέχρι το 1840 μεσολαβεί Αιγυπτιακή κατοχή, κατά την οποία επισκευάζονται τα τείχη, συμπληρώνονται τα υδραγωγεία επισκευάζεται το λιμάνι, ξανακτίζονται τα ερείπια.

Ο σκελετός της πόλης εξακολουθεί να είναι ο ίδιος και να στηρίζεται στους βασικούς άξονες του παρελθόντος. Καθένας αποτελεί και μια αγορά. Έτσι έχουμε το Βεζύρ Τσαρσί (25^η Αυγούστου), την Πλατειά Στράτα (Λεωφ. Καλοκαιρινού), το Αγή Τσαρσί (οδός 1866), την οδό Κισλάδων (Λεωφ. Δικαιοσύ-

νης) και το Τσαρσί Μουτάφικα προς το Χειτάν Ογλού (οδός 1821). Μικρότερες αγορές αποτελούν το Μικρό Τσαρσάκι (Καμαράκι) και η Εβραϊκή Συνοικία ή Οβριακή (απέναντι από το ξενοδοχείο Ξενία). Όλοι οι δρόμοι είναι λιθόστρωτοι με βοτσαλωτά μπροστά στις εισόδους των σπιτιών και μια σειρά από μαύρες πλάκες στη μέση.

Από τις 135 εκκλησίες που υπήρχαν επί Ενετοκρατίας και που τις σημειώνει ο Werdmuller στο χάρτη του, ελάχιστες σώζονται. Ορθόδοξοι ναοί μένουν μόνο δύο, δεκαεπτά μετατρέπονται σε τεμένη, χαμάμ(λουτρά), ή τεκέδες και μόνο δύο τζαμιά χτίζονται.

Το 1856 νέος μεγάλος σεισμός ισοπεδώνει την πόλη. Από τα 3620 σπίτια μένουν κατοικήσιμα τα 18. Γκρεμίζεται ο ναός του Αγίου Τίτου, το μοναστήρι του Αγίου Φραγκίσκου (στη θέση του οποίου έχει κτιστεί το Αρχαιολογικό μουσείο), η θολωτή πύλη Voltone.

Για άλλη μια φορά ξανακτίζεται η πόλη στα ίδια χνάρια κι έτσι διατηρείται η μορφή και ο πολεοδομικός ιστός της αναλλοίωτος. Τα σπίτια είναι λιθόκτιστα και με νόμο επιβάλλονται οι ελαφριές ξύλινες κατασκευές (τσακμάδες) στους μη φέροντες τοίχους των ορόφων. Οι στέγες είναι από κεραμίδια για όσα ανήκουν σε προύχοντες και από λεπίδα για τα υπόλοιπα. Τα περισσότερα σπίτια έχουν αυλές με ψηλούς μαντρότοιχους, στρωμένες με κοχλάδια της θάλασσας και περιβόλια. Οι γειτονιές διαρθρώνονται σύμφωνα με το ανατολίτικο πρότυπο, με στενά σοκάκια, από τα οποία πολλά με καταπατήσεις μετατρέπονται σε αδιέξοδα.

Τα τελευταία χρόνια της τουρκοκρατίας εξαιτίας των συχνών επαναστάσεων, οι Τούρκοι της υπαίθρου ζητούν προστασία πίσω από τα ισχυρά τείχη της πολιτείας. Για να στεγαστούν, κατασκευάζουν πρόχειρες παράγκες σε πλατείες και δρόμους καταπατώντας το δημόσιο χώρο. Η πόλη μετατρέπεται έτσι σε μια παραγκούπολη όπου κυριαρχεί το αντιαισθητικό θέαμα του τσίγκου(λαμαρίνα).

Χτίζονται νέοι στρατώνες, το Βεζύρ Τζαμί (Άγιος Τίτος) που είχε καταστραφεί και η λαμπρή εκκλησία του Αγίου Μηνά, πραγματικό κόσμημα για την πόλη.

Το Ηράκλειο με το λιμάνι του αρχίζει να παίζει καθοριστικό ρόλο για το εμπόριο στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Δημιουργούνται οι πρώτες βιοτεχνίες, όπως τα σαπουναριά και τα ταμπακαριά (επεξεργασία δερμάτων). Τα καταστήματα είναι συγκεντρωμένα κατά λειτουργίες και η κάθε περιοχή παίρνει το όνομα της από την χρήση που γίνεται σ' αυτήν. Έτσι έχουμε τα μπιτσαξίδικα (μαχαιράδικα), τα ντερμιτζίδικα (σιδεράδικα), τα αχτάρικα (αρωματοπωλεία), τα μουτάφικα, τα πιθαράδικα, τα λαδάδικα, τα γιαμαλίδικα (υφαντοπωλεία).

Μετά από 230 χρόνια βάνανσης κατοχής των Τούρκων, συνοδευόμενα με συνεχείς επαναστάσεις των Κρητικών, οι Μεγάλες Δυνάμεις επιτρέπουν την αυτονομία της Κρήτης το 1898. Η τελευταία πράξη του δράματος της Τουρκικής κατοχής παίχτηκε στο Ηράκλειο. Ήταν η σφαγή της 25^{ης} Αυγούστου του

1898 και οι φρικαλεότητες που ακολούθησαν, η αιτία της πολυπόθητης ελευθερίας. Η ένωση με την Ελλάδα θα έρθει τον Φεβρουάριο του 1913.

2.5 Η εξέλιξη της πόλης τον 20ο αιώνα.

Ο πρώτος νόμος που αφορούσε και την πόλη του Ηρακλείου πολεοδομικά, ήταν ο Ν.332/1901 της Κρητικής πολιτείας, "περί σχεδίου πόλεων, κωμοπόλεων, και χωρίων", ο οποίος καθόριζε τις βασικές αρχές οργάνωσης και ανάπτυξης των πόλεων, τον τρόπο και τα όργανα σύνταξης και έγκρισης των ρυμοτομικών σχεδίων, πως θα οικοδομούνται τα κτίρια και από ποιους θα εκδίδονται οι οικοδομικές άδειες. Καθόριζε την έννοια της ζώνης των πόλεων, που έχει πλάτος 300 έως 1300μ., ενώ για το Ηράκλειο όριζε πλάτος 3000μ. και περιλάμβανε τη Μεσσηνιά σαν προάστιο.

Ο συγκεκριμένος νόμος αναφερόταν σε λεπτομέρειες, όπως είναι οι μεσότοιχοι ή οι εξώστες και μπορεί να θεωρηθεί και σαν Γ.Ο.Κ.

Στις 2 Αυγούστου 1901 δημοσιεύεται ο Ν.395/1901 με τίτλο "περί σχεδίου της πόλεως του Ηρακλείου". Από το περιεχόμενο του νόμου συμπεραίνεται ότι έχει ήδη συνταχθεί ένα Ρυμοτομικό Σχέδιο για το Ηράκλειο, από το μηχανικό Πρωτοπαπαδάκη επί Αγγλικής κατοχής. Όμως με το άρθρο 1 του νόμου, αναβάλλεται επ' αόριστον η εφαρμογή του εγκριθέντος σχεδίου για τις υπάρχουσες οικοδομές. Για τις νέες οικοδομές ισχύει όπου αυτό είναι δυνατόν, αν υπάρχει δε ανάγκη τροποποίησής του, τότε αποφασίζει το Δημοτικό Συμβούλιο. Επιβάλλεται όμως η εφαρμογή του στην αγορά Βεζύρ (25^{ης} Αυγούστου), στο Μειντάνι και στην πλατεία Πρίγκιπος Γεωργίου.

Έτσι λοιπόν συντάσσεται το πρώτο σχέδιο πόλεως του Ηρακλείου, έστω και αν δεν εφαρμόστηκε στο σύνολο του.

Στις 9 Μαρτίου 1902 υπογράφεται από τον Ύπατο Αρμοστή της Κρήτης, Πρίγκιπα Γεώργιο, το υπ' αριθμόν 37 Διάταγμα "περί εγκρίσεως διαγράμματος ρυμοτομίας της πόλεως Ηρακλείου". Καθορίζει (πιθανόν λόγω φθοράς των στοιχείων), ως ελάχιστα όρια αρτιότητας, τα 4 μ. πρόσωπο, 6μ. βάθος και 50μ² εμβαδόν.

Το σχέδιο του 1902 δεν περιορίζεται μόνο στο να καλύψει τις τότε ανάγκες, αλλά προσβλέπει στη μεγαλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των στεγαστικών αναγκών της πόλης μελλοντικά. Γι' αυτό περιλαμβάνει πέρα των υπαρχόντων οικοδομικών τετραγώνων και εκτάσεις κήπων και ελεύθερων χώρων που οικοπεδοποιούνται.

Το Ηράκλειο προσπαθεί να αποβάλει το χαρακτήρα της τουρκόπολης, με τις μικρές πλατείες, τα στενά δρομάκια και τα κτίσματα της βαλκανικής αρχιτεκτονικής και στο όνομα του εκσυγχρονισμού αρχίζει η αλλοίωση του πολεοδομικού ιστού και η εξαφάνιση σπουδαίων μνημείων που θύμιζαν το παρελθόν.

Στην πόλη επικρατεί αισιοδοξία μέσα από την ανάπτυξη εμπορικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, Δημιουργούνται εργοστάσια σταφίδας, οινοπνεύματος, βυρσοδεψία, λειτουργούν τυπογραφεία, εγκαθίστανται προξενικές αρχές και τράπεζες, εντείνεται η ανασκαφική δραστηριότητα και η παρουσία αρχαιολόγων και ξένων περιηγητών. Χτίζονται εκκλησίες, Μουσείο, σχολεία,

σύγχρονο νοσοκομείο το Πανάνειο, που κάλυψε τις ανάγκες της πόλης για πολλές δεκαετίες.

Προικισμένοι αρχιτέκτονες όπως ο Τσαντιράκης και ο Κυριακός, δημιουργούν γοητευτικά και επιβλητικά κτίρια σύμφωνα με τις αρχές του νεοκλασικισμού. Η κατεστραμμένη από τα γεγονότα του 1898, οδός 25^{ης} Αυγούστου, μεταμορφώνεται με τα μεγαλοπρεπή μέγαρα σε επιβλητικό δρόμο ευρωπαϊκής πόλης.

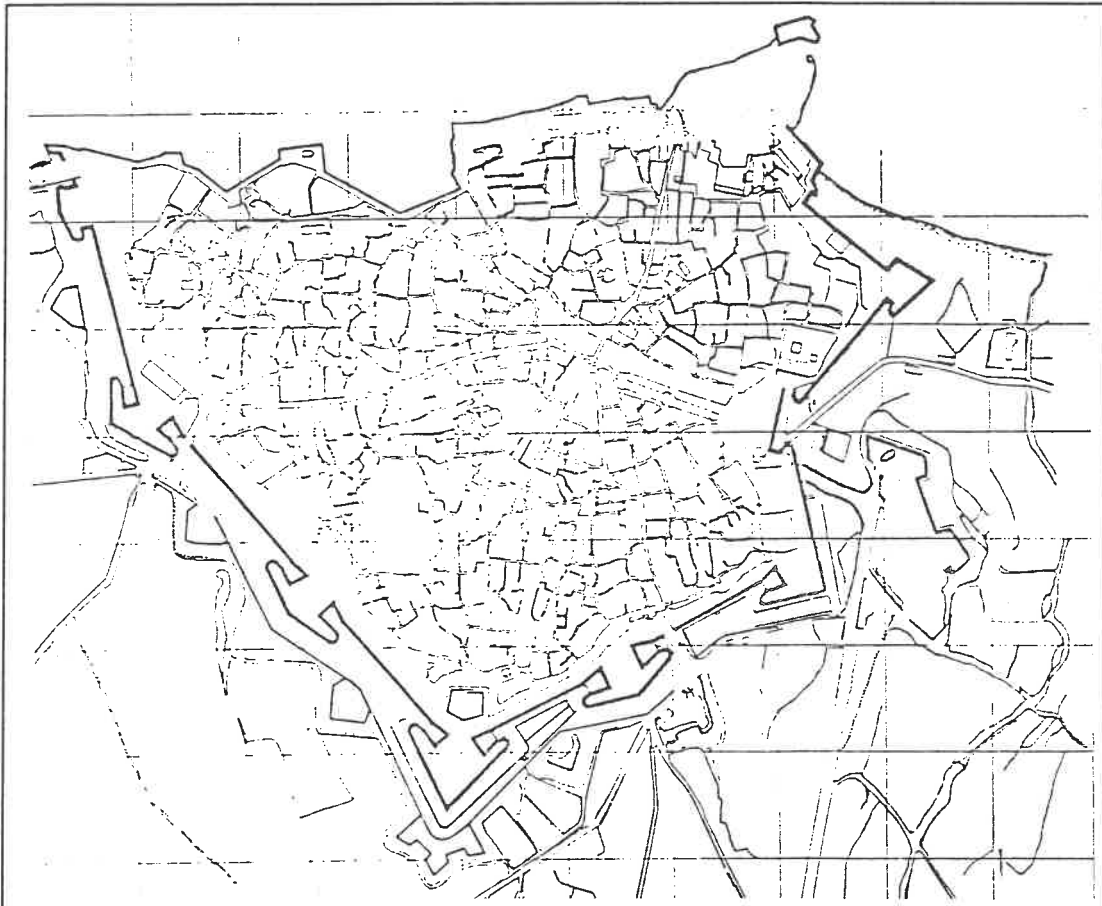
Η εμφάνιση του αυτοκινήτου θα σημαδέψει τον Ενετικό περίβολο. Οι υπάρχουσες πύλες που εξυπηρετούν για παραπάνω από τρεις αιώνες ανθρώπους και κάρα, δεν είναι κατάλληλες για να διέρχονται αυτοκίνητα. Δημιουργούνται δυο ρήγματα στο τείχος, ένα στην πλατεία Ελευθερίας και ένα πλάι στην πύλη του Παντοκράτορα (Χανιώπορτα). Καθορίζονται έτσι οι βασικοί άξονες της πόλης. Αργότερα θα ακολουθήσουν δυο νέα ρήγματα, ένα στην πύλη Ιησού (Καινούργια Πόρτα) και ένα στον Προμαχώνα Βηθλεέμ (Κομμένο Μπεντένι), τα οποία θα καθορίσουν τους άξονες προς τον νότο.

Κατεδαφίζεται η υδατογέφυρα του υδραγωγείου Μοροζίνι (Τρεις Καμάρες) και η πύλη του Αγίου Γεωργίου. Επίσης κατεδαφίζεται το μεγαλύτερο τμήμα των νεωρίων και του θαλάσσιου τείχους, προκειμένου να επεκταθεί ο λιμένας και να περάσει η παραλιακή λεωφόρος.

Το 1913 που η Κρήτη ενώνεται με την Ελλάδα, το Ηράκλειο έχει 25.000 κατοίκους, ενώ 15 χρόνια αργότερα, το 1928, φτάνει τους 40.000. Μεταξύ των άλλων αυτή η πληθυσμιακή αύξηση οφείλεται στον μεγάλο αριθμό των προσφύγων που εγκαταστάθηκαν στην πόλη.

Προκύπτει στεγαστικό πρόβλημα για τους νέους κατοίκους. Οι εκτάσεις εντός των τειχών έχουν σχεδόν εξαντληθεί, έτσι δημιουργούνται οι πρώτοι οργανωμένοι οικισμοί έξω από αυτά.

Ο πρώτος προσφυγικός συνοικισμός δημιουργείται μεταξύ των οδών Χρυσοστόμου και Ακαδημίας. Δημιουργούνται και άλλοι συνοικισμοί σε άλλες περιοχές, με μεμονωμένα ρυμοτομικά σχέδια.



Σχέδιο 3 Ηράκλειο 1930

Το 1936 εγκρίνεται το σχέδιο πόλεως του Ηρακλείου, που θεωρείται τόσο από τους ιδιώτες, όσο και από τις υπηρεσίες, ως το πρώτο σχέδιο του Ηρακλείου αφού τα προηγούμενα έχουν πια ξεχαστεί. Περιλαμβάνει όλο το εντός των τειχών τμήμα της πόλης, καθώς και μικρά τμήματα εκτός των τειχών, όπως τον Πόρο, νότια της Ικάρου και μέχρι την εκκλησία του Αγίου Γεωργίου στην Ανάληψη και έξω από την Χανιώπορτα.

Καθορίζονται με το διάταγμα του 1936, ελάχιστα όρια αρτιότητας των οικοπέδων αφ' ενός τα 11, 17, 200 και αφ' ετέρου τα 7, 10, 100, με εξαιρέσεις που καθορίζονται σε περιοχές που περιελάμβανε το σχέδιο του 1902. Καθορίζεται περιοχή με σύστημα δόμησης το «των ελευθέρων πανταχόθεν οικοδομών» με πρασιά στην πρόσοψη. Επίσης καθορίζεται ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων ίσο με τα 3/4 της επιφάνειάς τους, το οποίο όμως δεν ίσχυε για τα οικοπέδα του πανταχόθεν ελεύθερου συστήματος δόμησης και για τα οικοπέδα με εμβαδόν ίσο ή μικρότερο των 50μ².

Η παράγραφος αυτή συμπληρώθηκε με το Β. Δ/γμα της 16/5/1951, που όριζε ότι επιτρέπεται κάλυψη σε κάθε περίπτωση μέχρι 50μ², χωρίς περιορισμό

ποσοστού κάλυψης και μέχρι $100\mu^2$, αν αυτό δεν ξεπερνούσε το 80% του εμβαδού των οικοπέδων. Ορίζει επίσης την θέση του ακάλυπτου χώρου στο πίσω μέρος του οικοπέδου. Ακόμα όριζε ότι ακάλυπτος χώρος για τα γωνιαία και διαμπερή οικοπέδα είναι το κοινό τμήμα των ακάλυπτων χώρων που προκύπτουν γραφικά ως προς κάθε οδό. Με τον τρόπο αυτό προσδιορισμού του ακάλυπτου χώρου είχαμε οικοπέδα με κάλυψη μέχρι και 100%.

Παράλληλα πραγματοποιούνται έργα υποδομής στην πόλη, χτίζονται Διοικητικό Κέντρο, Δημοτικά κτίρια, σύγχρονο Μουσείο. Ήδη το μπετόν κυριαρχεί στις κατασκευές, έχει δε ανεγερθεί το μέγαρο Φυτάκη, η πρώτη πολυώροφη πολυκατοικία στην οδό Δουκός Μπωφόρ.

Το 1939 γίνεται η πρώτη αεροπορική σύνδεση με την Αθήνα και την Αλεξάνδρεια και υπογράφονται συμφωνίες, με πολλές ξένες αεροπορικές εταιρίες.

Αναπτύσσεται αξιόλογη πνευματική κίνηση, το Ηράκλειο γίνεται σταθμός για διάφορες πολιτιστικές δραστηριότητες, διάσημοι θεατρικοί θίασοι της εποχής καθώς και πολλοί Έλληνες και ξένοι λογοτέχνες επισκέπτονται συχνά την πόλη.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος αφήνει έντονα τα σημάδια του, αφού καταστρέφεται το 30% περίπου των οικοδομών. Η συσσώρευση του νέου πληθυσμού και η ανοικοδόμηση μετά τον πόλεμο πιέζουν για επέκταση του σχεδίου πόλης. Η εξάπλωση γίνεται προς τους άξονες ανατολικά, δυτικά και νότια προς την Κνωσό.

Ένα διάταγμα που είχε ψηφιστεί το 1949 "περί τροποποιήσεως του Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου και επιβολής περιορισμών δομήσεως επί ορισμένων οδών", καθόριζε τον τρόπο δόμησης των οικοδομών σε κάποιους δρόμους, ώστε να είναι δυνατή η διάνοιξη μελλοντικά στοών παράλληλων προς την οικοδομική γραμμή. Αυτές οι στοές θα εξυπηρετούσαν την κυκλοφορία των οχημάτων, αφού οι δρόμοι θα απελευθερωνόταν από τους πεζούς. Δυστυχώς όμως το Διάταγμα προέβλεπε τη μελλοντική διάνοιξη τους και όχι την άμεση κατασκευή τους, κάτι το οποίο δεν έγινε ποτέ. Υπήρχε μεγάλη αντίδραση από τους ιδιοκτήτες των ακινήτων που αφορούσε το Διάταγμα αυτό, και παρόλο το κίνητρο της αύξησης του ποσοστού κάλυψης που τους δόθηκε, καμιά οικοδομή δεν χτίζεται στους προκαθορισμένους δρόμους.

Η επέκταση του σχεδίου πόλης έχει αρχίσει να γίνεται τώρα αναγκαία. Με το Β.Δ/γμα 15/23-8-1958 "περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ηρακλείου Κρήτης και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού", επεκτείνεται το Σχέδιο Πόλης σε σημαντική έκταση έξω από τα τείχη και περιλαμβάνει τους προσφυγικούς συνοικισμούς, εκτός της Παλαιάς και Νέας Φορτέτσας που είναι σε μεγάλη απόσταση.

Ορίζονται περιοχές με συστήματα δόμησης "το συνεχές" και "το πανταχόθεν ελεύθερο". Η πόλη χωρίζεται σε τομείς με ελάχιστα όρια αρτιότητας των οικοπέδων και σε τομείς με μέγιστο αριθμό ορόφων και ύψος οικοδομών. Για τα οικοπέδα του συνεχούς συστήματος ορίζονται ως ελάχιστα όρια αρτιότητας ανάλογα με τον τομέα, τα 7μ.πρ., 10μ.βάθ., και $100\mu^2$ εμβ. και 8μ.πρ., 14μ.βάθ.

και 200μ²εμβ. και γι' αυτά του πανταχόθεν ελεύθερου τα 13μ.πρ., 16μ.βαθ. και τα 300μ²εμβ.

Στο μεταξύ στην πόλη, η εμπορευματοποίηση της γης και η ανάγκη για κατοικία θα οδηγήσει σε εκτεταμένες κατεδαφίσεις παλαιότερων κτισμάτων της βαλκανικής και νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Στη θέση τους θα ανεγερθούν πολυκατοικίες με αισθητικά και αρχιτεκτονικά πρότυπα κάθε άλλο παρά αποδεκτά.

Χτίστηκαν κυρίως στις περιοχές του κέντρου και της άμεσης περιφέρειας του, εξαφάνισαν σχεδόν ολόκληρες συνοικίες μεταβάλλοντας το χαρακτήρα και τη φυσιογνωμία που είχε πριν να επικρατήσει το σκυρόδεμα στις κατασκευές.

Το Διάταγμα του 1958 όριζε 4 τομείς για τον αριθμό των ορόφων και το ύψος των οικοδομών. Τον τομέα Α με 4 ορόφους και ύψος 14 μ. και αφορά την κεντρική περιοχή, τον τομέα Β με 3 ορόφους και ύψος 11 μ. που περιλαμβάνει ένα τμήμα εντός των τειχών και συνεχόμενο μ' αυτά, τον τομέα Γ με 2 ορόφους και ύψος 8.50 μ. ο οποίος αφορά τα ακραία τμήματα του σχεδίου και τον τομέα Δ βόρεια της Ικάρου.

Με το Δ/γμα (ΦΕΚ 19Δ) από 15-2-1964 τροποποιείται το Δ/γμα του 1958 ως προς τα ύψη και τον αριθμό των ορόφων των τομέων Γ και Δ. Ακόμα περιελάμβανε διάταξη με την οποία καταργούνται τα πολύ μικρά όρια διαστάσεων με τα οποία εθεωρούντο άρτια κατά παρέκκλιση και οικοδομούνται πολύ μικρά οικόπεδα σε κεντρικούς δρόμους του Ηρακλείου.

Ήδη το Ηράκλειο έχει μπει σε μια διαδικασία ραγδαίας ανάπτυξης χωρίς όμως προγραμματισμό και όραμα για την πόλη. Πολλά από τα σημερινά προβλήματα έχουν την αφετηρία τους στη δεκαετία του '60.

Οι ενταγμένες στο σχέδιο περιοχές έχουν σχεδόν καλυφθεί και η δόμηση επεκτείνεται σε αγροτικές περιοχές ή σε εδαφικά ακατάλληλες.

Οι επεκτάσεις ακολουθούν τους βασικούς οδικούς άξονες, ενώ μπλοκάρει η πόλη από τα ανατολικά, αφού αντί να απομακρυνθούν το αεροδρόμιο και οι στρατώνες, αυτοί οι χώροι επεκτείνονται.

Η σύνταξη ενός ρυθμιστικού σχεδίου το 1964, από τον καθηγητή Αριστομένη Προβελέγγιο για να οργανώσει την αναπτυξιακή δραστηριότητα στην περιοχή του Ηρακλείου, αφήνεται να πάει χαμένη, αφού δεν εγκρίνεται ποτέ.

Απρογραμματίστες επεμβάσεις στο χώρο, αντίθετες με τον επιβαλλόμενο σχεδιασμό οξύνουν περισσότερο τα προβλήματα.

Η εθνική οδός κατασκευάζεται βορειότερα, με αποτέλεσμα να μειώνει τους μελλοντικούς χώρους επέκτασης της πόλης.

Βιομηχανίες δημιουργούνται δίπλα σε τουριστικές εγκαταστάσεις ή σε αγροτικές περιοχές στις παρυφές της πόλης.

Ανοικοδομούνται οικοδομικά τετράγωνα που προορίζονταν για χώροι πρασίνου. Κατεδαφίζονται σημαντικά μνημεία του παρελθόντος στο όνομα του δήθεν εκσυγχρονισμού (Ναός του Σωτήρος, επιπρωμαχώνας Ζάκκε).

Χαριστική βολή για το χαρακτήρα της πόλης μια διάταξη στον Α.Ν. 395/1968 της Δικτατορίας, γνωστή και ως "καπέλο", για προσθήκη πάνω από ένα όροφο σε όλες της οικοδομές.

Μετά τη μεταπολίτευση η τουριστική κίνηση έχει αρχίσει να αυξάνεται κατακόρυφα χωρίς να υπάρχει η κατάλληλη υποδομή στην πόλη για να την αντιμετωπίσει. Ο πληθυσμός φτάνει τις 100.000, τα αυθαίρετα αυξάνονται με γοργούς ρυθμούς και χαρακτηρίζουν πλέον την πόλη, επικρατεί κυκλοφοριακό χάος, η ταυτότητα της πόλης χάνεται μέσα από τις καταπατήσεις των ελεύθερων χώρων και τις ανεγέρσεις απρόσωπων πολυκατοικιών.

Συντάσσεται μελέτη από τον Ε.Ο.Τ. για την προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των Ενετικών τειχών, αφού έχουν απομακρυνθεί τα αυθαίρετα που ήταν κτισμένα πάνω σ' αυτά. Κατασκευάζεται το Δημοτικό Κηποθέατρο στο χώρο της τάφρου έξω από την Καινούρια Πόρτα.

Τελευταίο ειδικό αλλά σημαντικό Δ/γμα που αφορά την πόλη είναι το από 10-11-1978/4-1-1979 (ΦΕΚ 1Δ) "περί καθορισμού συντελεστών δόμησης εις την εκτός του ρυμοτομικού σχεδίου περιοχήν Ηρακλείου Κρήτης". Με το Δ/γμα αυτό καθορίστηκαν μειωμένοι συντελεστές δόμησης σε σχέση με τους προηγούμενους οι οποίοι είχαν αυξηθεί με την εφαρμογή του Α.Ν. 395/1968 από 20% έως και 40% κατά περίπτωση, ανάλογα με τον επιτρεπόμενο αριθμό ορόφων και πύκνωσαν ανεπανόρθωτα την πόλη.

Το 1979 το Ηράκλειο επιλέγεται ως ένα από τα Κ.Ε.Π.Α. (Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης). Ανατίθεται στον καθηγητή Παύλο Λουκάκη η σύνταξη της μελέτης "Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής Περιοχής". Η ρυθμιστική αυτή μελέτη αν και εγκρίθηκε το 1981 από το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας δεν εφαρμόστηκε. Λαμβάνεται όμως υπόψη για την εκτέλεση ορισμένων έργων και αργότερα το Γ.Π.Σ. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο) υιοθετεί κάποιες προτάσεις της.

Με το από 18-1-1982 Π.Δ/γμα (ΦΕΚ 58Δ) γίνεται ο χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού, τμήματος της παλιάς πόλης, κρίνονται διατηρητέα κτίρια και όψεις κτιρίων επί της 25^{ης} Αυγούστου και επιβάλλονται ειδικοί όροι δόμησης σ' αυτές τις περιοχές.

Το 1983 ψηφίζεται ο μεταβατικός νόμος 1337/83 που προβλέπει νέες επεκτάσεις σχεδίων πόλεων και εντάξεις πυκνοδομημένων περιοχών. Ξεκινά η Ε.Π.Α. και αφού το Ηράκλειο έχει αυθαίρετα επεκταθεί σε μεγάλη έκταση γύρω από το υπάρχον σχέδιο, ο πολεοδόμος Αντώνης Χουρδάκης συντάσσει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.), το οποίο ολοκληρώνεται και θεσμοθετείται το 1987. Νομιμοποιείται μεγάλο μέρος της υφιστάμενης πόλης, που ήταν εκτός σχεδίου αλλά είχε ήδη πυκνοδομηθεί και επεκτείνεται και σε νέες περιοχές κατοικίας (Εσταυρωμένος, Τ.Ε.Ι., Μεσαμπελιές-Φορτέτσα, Άγιος Ιωάννης). Το Γ.Π.Σ. εκτός του Δήμο Ηρακλείου περιλαμβάνει τη Νέα Αλικαρνασσό και τους οικισμούς Γάζι και Αγία Μαρίνα, αφού αποτελούν την άμεση περιφέρεια της πόλης και αντιμετωπίζουν από κοινού τις όποιες πολεοδομικές εξελίξεις.

Συντάσσονται επιμέρους μελέτες Επέκτασης-Αναθεώρησης για πολλές από τις αναπτυσσόμενες περιοχές σύμφωνα με τις επιταγές του Γ.Π.Σ., προσδίδοντας την αναβάθμιση των αυθαίρετα πυκνοδομημένων περιοχών, καθώς και την πολεοδομηση των λιγότερο δομημένων ή αδόμητων απ' αυτές.

Τη δεκαετία του '80 γίνονται και οι πρώτες πεζοδρομήσεις στην κεντρική περιοχή, καλλωπίζονται, δενδροφυτεύονται, και φωταγωγούνται δημόσιοι χώροι, αρχίζει να υπάρχει ενδιαφέρον για την αποκατάσταση και συντήρηση των νεοκλασικών κτισμάτων.

Αυτή την περίοδο όμως η όξυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος αρχίζει να ταλαιπωρεί την πόλη. Η μεγάλη τουριστική κίνηση, η αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, το πληθυσμιακό μέγεθος της πόλης, συντελούν στο να δημιουργηθεί μια ανυπόφορη κατάσταση στην κεντρική περιοχή, τόσο για τα οχήματα όσο και για τους πεζούς.

Η κρισιμότητα του προβλήματος οδηγεί το 1989 στην ανάθεση στο Γραφείο Δοξιάδη εκπόνησης Κυκλοφοριακής Μελέτης. Η εφαρμογή της ξεκινά το 1993 και παρά τα αποσπασματικά μέτρα που λαμβάνονται, τα πρώτα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά.

Τα επόμενα χρόνια με επιμέρους μελέτες ξεκινάει μια προσπάθεια αναβάθμισης και ανάπτυξης της πόλης. Προκηρύσσονται πολεοδομικοί διαγωνισμοί για τη δημιουργία του Ανατολικού Πολεοδομικού κέντρου, για την εξυγίανση και αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης, ξεκινά η αποκατάσταση και αξιοποίηση των Ενετικών τειχών, προκηρύσσεται διαγωνισμός για την κατασκευή του λοξού διαδρόμου στο αεροδρόμιο και θεσμοθετείται η ελεύθερη ζώνη στο λιμάνι. Δημιουργείται Γραφείο για την ανάδειξη της παλιάς πόλης στα πρότυπα του Γραφείου Τειχών, εκτελούνται τα έργα για τη διαμόρφωση της πλατείας Ελευθερίας.

3 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

3.1 Ρόλος του ΠΣ σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο

Σαν ευρύτερη περιοχή θεωρώ το Πολεοδομικό Συγκρότημα Ηρακλείου. Αυτό περιλαμβάνει τους Δήμους Ηρακλείου και Αλικαρνασσού, δυτικά οριοθετείται από το όριο με το Δήμο Γαζίου, ενώ προς το νότο περιλαμβάνει την περιοχή του Αγ. Ιωάννη και της Φορτέτσας.

Το Π.Σ. Ηρακλείου καλύπτει έκταση 6.014,3 Ha. ένα μεγάλο τμήμα των οποίων αφορά εκτός σχεδίου περιοχές.

Τα τελευταία χρόνια του 20ου αιώνα βρίσκουν την ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, τόσο σε περιφερειακό τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Και πιο συγκεκριμένα το Ηράκλειο φαίνεται να αποτελεί εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο εθνικής κλίμακας και περιφερειακό κέντρο σε επίπεδο δευτερογενή και τριτογενή τομέα.

Η λειτουργία του Πανεπιστημίου Κρήτης και η εγκατάσταση σημαντικού αριθμού φοιτητών στα τμήματα που λειτουργούν στην πόλη, τα επιστημονικά και ερευνητικά προγράμματα που εκπονούνται, έχουν συμβάλει στην καθιέρωση του ιδρύματος ακόμα και πέρα των εθνικών ορίων. Η συμπλήρωση του εκπαιδευτικού, ερευνητικού έργου με την παράλληλη λειτουργία κι άλλων ιδρυμάτων, όπως είναι το Ι.Τ.Ε (Ινστιτούτο Τεχνολογίας Έρευνας), το Ι.ΘΑ.ΒΙ.Κ. (Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης), έχουν αναδείξει την πόλη του Ηρακλείου σε αξιόλογο κέντρο παραγωγής και προσφοράς τεχνογνωσίας.

Η λειτουργία Βιομηχανικής Περιοχής, παρόλα τα προβλήματα που υπάρχουν και την ανάγκη επέκτασης της δεδομένου ότι η ευρύτερη περιοχή Ηρακλείου συγκεντρώνει το 50% του βιομηχανικού δυναμικού της Κρήτης, καθιστά την πόλη ως το σημαντικότερο βιομηχανικό κέντρο σε περιφερειακό επίπεδο. Βέβαια τα ποσοστά απασχόλησης του πληθυσμού στη βιομηχανία ήταν πάντα χαμηλά σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα.

Εκεί όπου το Ηράκλειο φαίνεται να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο είναι ο τριτογενής τομέας, αφού η πόλη αναπτύσσεται δυναμικά ως τουριστικό και διοικητικό κέντρο.

Η άμεση γειτνίαση της πόλης με αρχαιολογικούς χώρους παγκόσμιας εμβέλειας όπως είναι τα ανάκτορα της Κνωσού, με δημοφιλή τουριστικά θέρετρα, η ίδια η μακραίωνη ιστορία της, η πνευματική και καλλιτεχνική της παράδοση, προσδίδουν ξεχωριστά στοιχεία στη φυσιογνωμία της και θυμίζουν στιγμές από το λαμπρό παρελθόν της.

Εξάλλου ο τεράστιος αριθμός επισκεπτών για τα εθνικά δεδομένα δείχνει το μέγεθος προτιμήσεως και το ρόλο που της αντιστοιχεί σαν πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο. Ενδεικτικά αναφέρω ότι το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου το επισκέφτηκαν κατά το έτος 1994, πάνω από 400.000 άτομα, καθι-

στώντας το πρώτο από άποψη αριθμού επισκεπτών στη χώρα. Ακόμα τον Αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού, ο οποίος βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το Ηράκλειο, τον επισκέφτηκαν κατά το 1994, 690.000 άτομα περίπου, φέρνοντας τον δεύτερο σε αριθμό επισκεπτών στο σύνολο της χώρας¹. Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι το τρίτο σε επιβατική κίνηση στη χώρα, ενώ σημαντικός είναι ο αριθμός των εμπορευμάτων που διακινούνται απ' αυτό, ιδιαίτερα εξαγωγικών προϊόντων που αποφέρουν αξιόλογα οφέλη στην εθνική και τοπική οικονομία. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η άφιξη 1.800.000 επιβατών από τον αερολιμένα κατά το έτος 1995 και η διακίνηση 5000 τόνων εμπορευμάτων το ίδιο έτος². Από το λιμάνι του Ηρακλείου διακινήθηκαν συνολικά 1.160.000 επιβάτες κατά το 1995, καθώς και 2.957.000 τόνοι εμπορευμάτων³. Σημαντικός θα είναι ο ρόλος που θα παίζει τα επόμενα χρόνια ο λιμένας Ηρακλείου στις μεταφορές και στο εμπόριο τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο, αφού σχεδιάζεται και ήδη έχει δρομολογηθεί η δημιουργία ελεύθερης ζώνης και σταθμού διαμετακομιστικού εμπορίου.

¹ Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο Ε.Σ.Υ.Ε., Αθήνα 1994

² Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου, Τμήμα Αερολιμενικό

³ Λιμεναρχείο Ηρακλείου

3.2 Πληθυσμιακά δεδομένα

Το 1913 το Ηράκλειο είναι μια τυπική Ελληνική επαρχιακή πόλη με 25.000 κατοίκους, οι περισσότεροι από τους οποίους απασχολούνται στη γεωργία και στη μεταποίηση. Το 1928 ο πληθυσμός φτάνει στους 40.000 κατοίκους. Η αύξηση οφείλεται κατά το μεγαλύτερο μέρος στον ερχομό των προσφύγων μετά τη Μικρασιατική καταστροφή καθώς και σε μετανάστες από την υπόλοιπη Κρήτη και την Ελλάδα. Μεταξύ 1920 και 1928 ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 38%.

Η αύξηση μεταξύ 1940 και 1951 είναι 30,5%. Το 1961 ο πληθυσμός φτάνει τις 70.000 περίπου. Την ίδια περίοδο όπου η εξωτερική μετανάστευση ερημώνει την Ελλάδα, το Ηράκλειο έχει χαμηλά ποσοστά συμμετοχής.

Τις τελευταίες δεκαετίες το Ηράκλειο παρουσιάζει ποσοστά δημογραφικής ανάπτυξης υψηλότερα απ' αυτά του συνόλου της Κρήτης και του νομού ειδικότερα. Κατά το 1961 το Π.Σ. του Ηρακλείου αποτελούσε το 38% του συνολικού πληθυσμού του νομού, το 1971 φθάνει το 44% και το 1981 το 50%. Το 1991 πέφτει στο 48% περίπου του συνολικού πληθυσμού του νομού¹. Τα τελευταία χρόνια η συμμετοχή της πόλης του Ηρακλείου στη δημογραφική εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής εμφανίζεται μειωμένη. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στην επέκταση της αυθαίρετης δόμησης στις παρυφές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, στην άνοδο του Βιοτικού επιπέδου, αλλά και στη χωροταξική κατανομή των οικισμών γύρω από το Ηράκλειο². Παρακάτω φαίνεται η πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης μεταξύ των ετών 1961 και 1991.

Πίνακας 3.1
Πληθυσμιακή Εξέλιξη της πόλης

Ετος	Δήμος Ηρακλείου	Μ.Ε.Ρ.Α	Δήμος Ν. Α- λικ/σού	Μ.Ε.Ρ.Α	Σύνολο	Μ.Ε.Ρ.Α
1961	64.337		5.646		69.983	
1971	78.209	2,0	6.501	1,4	84.710	2,0
1981	102.398	2,8	8.560	2,8	110.958	2,8
1991	116.178	1,3	10.729	2,3	126.907	1,4

Μ.Ε.Ρ.Α.: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Αύξησης

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.- Κυκλοφοριακή Μελέτη

Το Ηράκλειο είναι η τέταρτη σε πληθυσμό ελληνική πόλη, μετά την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα. Από τα αστικά κέντρα όμως με αντίστοιχο

¹ Ε.Σ.Υ.Ε.

² Χουρδάκης Α. και συνεργάτες, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου- Ν. Αλικαρνασσού- Γαζιού- Αγ. Μαρίνας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1987, τεύχος Α, σελ. 10

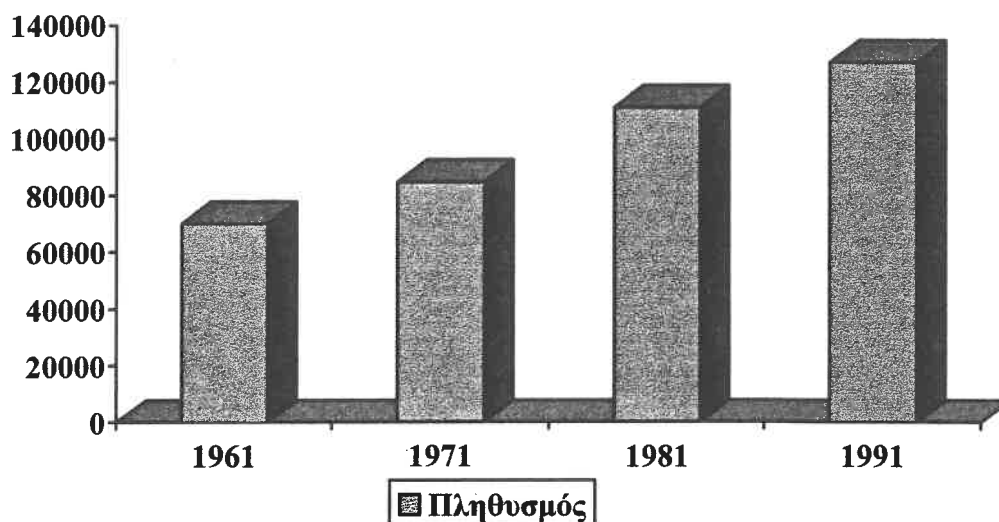
πληθυσμιακό μέγεθος, παρουσιάζει τους μεγαλύτερους ρυθμούς αύξησης, όπως φαίνεται παρακάτω.

Πίνακας 3.2
Σύγκριση μεταξύ αστικών κέντρων

Πόλη	Πληθυσμός	Αύξηση μεταξύ(%)	
		1971 - 1981	1981 - 1991
Ηράκλειο	126.907	31,0	14,4
Πάτρα	170.452	27,9	10,3
Βόλος	116.031	21,6	8,0
Λάρισα	112.777	-	-

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.(1991)

Σχήμα 1
Πληθυσμιακή Εξέλιξη της πόλης



Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των απογεγραμμένων κατοίκων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Ηρακλείου μας οδηγούν στο να το χαρακτηρίσουμε ως μια κατεξοχήν νεανική περιοχή, με ιδιαίτερο δημογραφικό δυναμισμό. Ο παρακάτω πίνακας με την πυραμίδα ηλικιών είναι αποκαλυπτικός.

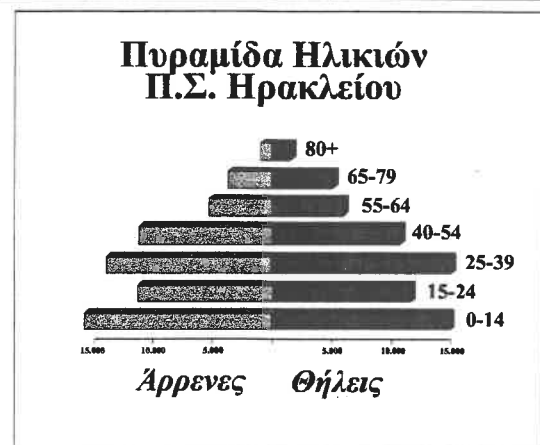
Πίνακας 3.3
Πυραμίδα ηλικιών Π.Σ. Ηρακλείου

Ηλικία	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Ποσοστό (%)	Ποσοστό Χώρας(%)
0-14	15.837	14.879	30.716	24,2	19,2
15-24	11.295	11.582	22.877	18,1	15,2
25-39	13.976	15.001	28.977	22,8	20,8
40-54	11.198	10.683	21.878	17,2	18,4
55-64	5.368	5.834	11.202	8,8	12,7
65-79	3.755	4.970	8.725	6,9	10,7
80+	1.034	1.498	2.532	2,0	3,0

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. (1991)

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Π.Σ. ανέρχεται σε 48.467 άτομα, δηλαδή αποτελεί το 38% περίπου του συνολικού πληθυσμού. Το 69% περίπου του ενεργού πληθυσμού είναι άρρενες και το υπόλοιπο 31% θήλεις. Στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού το 18.5% (9.000 άτομα) είναι κάτω των 25 ετών.

Στον πίνακα 3.4 παρουσιάζεται η εξέλιξη της απασχόλησης στο Π.Σ., ενώ στον πίνακα 3.5 παρουσιάζεται η σύνθεση της απασχόλησης ανά τομέα με βάση στατιστικά στοιχεία για την περίοδο '61-'91. Η εξέλιξη της απασχόλησης αντανακλά τις αλλαγές στη δομή της τοπικής οικονομίας και τις επιλογές για τον τρόπο ανάπτυξης της.



Σχήμα 2

Πίνακας 3.4
Εξέλιξη Απασχόληση Π.Σ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Ετος	Δήμος Ηρακλείου	(%) Πλ/σμού	Δήμος Ν. Αλικ/σσού	(%) Πλ/σμού	Σύνολο	(%) Πλ/σμού
1961	22.989	35,7	1.520	26,9	24.509	35,0
1971	27.740	35,5	1.700	26,2	29.440	34,8
1981	35.543	34,7	2.248	26,3	37.791	34,1
1991	41.429	35,7	3.365	31,4	44.794	35,4

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. - Κυκλοφοριακή Μελέτη

Πίνακας 3.5
Σύνθεση της Απασχόλησης (%) Π.Σ. Ηρακλείου

Έτος	Τομέας Απασχόλησης		
	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
1961	15,5	26,4	58,1
1971	11,1	39,5	49,4
1981	6,6	37,9	55,5
1991	3,1	23,1	68,8

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε - Κυκλοφοριακή Μελέτη

Φαίνεται ότι υπάρχει συνεχής μείωση του αριθμού των εργαζομένων στον πρωτογενή τομέα. Αυτό πιθανόν να οφείλεται σε αύξηση της παραγωγικότητας και μηχανοποίηση αυτής της δραστηριότητας. Ο δευτερογενής τομέας αυξάνει σημαντικά κατά την περίοδο '61-'71 προφανώς εξαιτίας της εγκατάστασης βιομηχανιών στην περιοχή, για να μειωθεί όμως τα επόμενα χρόνια λόγω αύξησης της σχετικής βαρύτητας του τριτογενή τομέα. Ο τριτογενής τομέας σημειώνει πτώση την πρώτη δεκαετία σε όφελος της βιομηχανίας, αλλά αυτή η τάση αντιστρέφεται τις επόμενες δεκαετίες, όταν το Ηράκλειο αναπτύσσεται δυναμικά σαν τουριστικό και διοικητικό κέντρο.

3.3 Δομή και λειτουργία του Πολεοδομικού. Συγκροτήματος - Αυθαίρετη Δόμηση.

Η κυρίαρχη γεωγραφική θέση, η δυναμική και παραγωγική γεωργική ενδοχώρα, ο ρόλος που διαδραματίζει στις μεταφορές με τα έργα υποδομής που διαθέτει (λιμάνι αεροδρόμιο, κόμβος οδικών μεταφορών), η ύπαρξη διοικητικών υπηρεσιών, η μεγάλη ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας, έχουν συμβάλει και καθιερώσει το Π.Σ. του Ηρακλείου ως το κυρίαρχο οικονομικό κέντρο της περιφέρειας της Κρήτης. Αποτέλεσμα των ρυθμών ανάπτυξης στην περιοχή, είναι η έντονη πληθυσμιακή αύξηση και παράλληλα με αυτήν, η ένταση των πολεοδομικών προβλημάτων στην αστική ζώνη του Ηρακλείου και οι άμεσες επιδράσεις της σε μια ευρύτερη περιοχή¹.

Η αύξηση της οικονομικής σημασίας της πόλης και η συσσώρευση πληθυσμού είχαν σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης γης κύρια για κατοικία αλλά και για άλλες χρήσεις του δευτερογενή και τριτογενή τομέα (βιομηχανία, βιοτεχνία, ξενοδοχεία, γραφεία, εμπόριο). Μια τέτοια ζήτηση προκάλεσε αλυσιδωτά μια εκρηκτική άνοδο του τομέα της οικοδομής και των αξιών γης.

Οι εξελίξεις όμως, αν και είχαν προβλεφθεί βρήκαν την πόλη απροετοίμαστη να ανταποκριθεί. Τα χαρακτηριστικά του πολεοδομικού ιστού ως προς την κατανομή των βασικών λειτουργιών δεν άλλαξαν, άλλαξε όμως το ειδικό βάρος μέσα σε κάθε λειτουργία. Η πόλη έγινε δύσμορφη και εντάθηκε σε οριακή κατάσταση η δυσλειτουργικότητα της².

Κύριο εμπορικό και διοικητικό κέντρο συνεχίζει να αποτελεί το παραδοσιακό κέντρο εντός των τειχών, ενώ ο άξονας ανατολής - δύσης καθώς και οι έξοδοι της πόλης προς νότο (Λεωφ. Κνωσού, Λεωφ. Δημοκρατίας, Λεωφ. Εθνικής. Αντιστάσεως) συγκεντρώνουν μεγάλης κλίμακας εμπορική δραστηριότητα αλλά και άλλες κεντρικές λειτουργίες. Η υπέρμετρη διόγκωση όμως του παραδοσιακού κέντρου και τα προβλήματα που δημιουργεί αυτή η κατάσταση, όπως η δυσκολία προσπέλασης, και η αδυναμία στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, έχουν οδηγήσει στην ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας και ειδικότερα της βιοτεχνίας και του χονδρεμπορίου πάνω στους κύριους οδικούς άξονες.

Η υπερσυγκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών στο παραδοσιακό κέντρο εντός των τειχών, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που αφορούν την πολιτική γης έστρεψε ένα μεγάλο μέρος της ζήτησης για κατοικία έξω από τα τείχη. Η ολοένα αυξανόμενη πυκνωση των περιοχών κατοικίας στην νομοθετημένη περιοχή εκτός των τειχών, παράλληλα με τη μεγάλη ζήτηση στέγης, οδήγησαν σε αυθαίρετη δόμηση έξω από τα νομοθετημένα όρια.

Η επέκταση της πόλης και των περιοχών αυθαιρέτων, έγινε όπως είχε προβλέψει το Ρ.Σ.Η '67, προς νότια και δυτικά, ανεξέλεγκτα και χωρίς κανένα

¹ Λουκάκης Π. και συνεργάτες, Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής περιοχής, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1979, τεύχος Β, σελ. 77

² ibid,σελ.. 78

προγραμματισμό με σφηνοειδείς προεκτάσεις μέσα σε αγροτικές περιοχές. Η συγκέντρωση ανατολικά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος μεγάλης κλίμακας λειτουργιών όπως το Αεροδρόμιο, Βιομηχανική περιοχή, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, εμπόδισε την ανάπτυξη της πόλης προς εκείνη την πλευρά. Η χάραξη εξάλλου της εθνικής οδού βορειότερα απ' ό,τι προβλεπόταν, δημιούργησε προβλήματα στην επέκταση της πόλης, καθώς αποκόβει το νότιο τμήμα από το κυρίως σώμα της, ενώ μειώνεται ο ρόλος της εθνικής οδού ως παρακαμπτήριο αρτηρία για το Π.Σ.

Αυτό που χαρακτηρίζει δυστυχώς το Π.Σ. είναι η αλόγιστη αυθαίρετη δόμηση, μια θηλιά που "στραγγαλίζει" την πόλη του Ηρακλείου και της έχει προσδώσει τον διόλου τιμητικό τίτλο ως η πόλη των αυθαιρέτων. Το πρόβλημα είναι οξύ στις παρυφές του Π.Σ. και ειδικότερα προς τα δυτικά και νότια όπως αναφέρθηκε παραπάνω (σχέδιο 5).

Στην πραγματικότητα, οι περιοχές των αυθαιρέτων κτισμάτων, είτε πρόκειται για κατοικία, βιοτεχνία ή άλλη χρήση, καθορίζουν, εμποδίζοντας τις όποιες πολεοδομικές ρυθμίσεις, τον τρόπο και τη δυναμική επέκτασης του Π.Σ.

Αυθαίρετα όμως υπάρχουν και εντός σχεδίου. Πρόκειται για προπολεμικά κτίσματα ή της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου συνήθως σε πολύ κακή κατάσταση και βρίσκονται σε καταπατημένους δημόσιους χώρους καθώς και περιμετρικά ή επί των Ενετικών οχυρώσεων. Η κατεδάφιση ομάδας τέτοιων κτισμάτων στις μέρες μας, στην οδό Πλαστήρα και στην οδό Πυράνθου πάνω από το Εθνικό Στάδιο, ανακούφισε την κυκλοφορία με την διάνοιξη των παραπάνω οδών.

Οι περιοχές αυθαιρέτων χαρακτηρίζονται από την ανάμειξη των χρήσεων γης. Βιομηχανίες βρίσκονται μέσα σε γεωργικές περιοχές και συνυπάρχουν με τουριστικές εγκαταστάσεις, ενώ κατοικίες ξεφυτρώνουν μέσα σε ρέματα ή σε σημεία που προβλέπονται κοινόχρηστοι χώροι. Υπάρχει έλλειψη κοινόχρηστων χώρων ανισοκατανομή κοινωνικών λειτουργιών και ανυπαρξία έργων υποδομής. Το οδικό δίκτυο είναι υποτυπώδες, με κακή χάραξη, ανυπαρξία πεζοδρομίων και με ελλιπή γεωμετρικά στοιχεία. Φυσικά υπάρχει υποβάθμιση του περιβάλλοντος, χαμηλή ποιότητα ζωής για τους κατοίκους αυτών των περιοχών καθώς και ακαλαίσθητη οικιστική υφή στις παραπάνω περιοχές.

Είναι δύσκολο να εκτιμηθεί με ακρίβεια ο αριθμός των αυθαιρέτων κτισμάτων. Το 1995 ο αριθμός τους εκτιμάται γύρω στις 20-25.000. Τα τελευταία χρόνια βέβαια ανήκουν σε όλες τις κατηγορίες εισοδημάτων και δεν αφορούν μόνο την κύρια κατοικία, αλλά χρησιμοποιούνται και για παραθεριστική κατοικία, εκμετάλλευση ή επαγγελματική στέγη¹.

Αν και η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί χαρακτηριστικό όλων των ελληνικών αστικών κέντρων, που κατά τις προηγούμενες δεκαετίες γνώρισαν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και συνδέεται με τη γενικότερη οικιστική και κοινωνική

¹ TEE-TAK, Σχέδιο Αντιμετώπισης της Αυθαίρετης δόμησης στην ευρύτερη περιοχή της πόλης του Ηρακλείου, Ηράκλειο 1995, σελ. 2

πολιτική του Ελληνικού κράτους, στο Ηράκλειο λόγω της έκτασης της αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα κοινωνικά και πολεοδομικά προβλήματα.

3.4 Χρήσεις γης ευρύτερης περιοχής

Η κατανομή των πολεοδομικών λειτουργιών και γενικά η χωρική διάρθρωση μια περιοχής, φαίνεται μέσα από το Σχέδιο Χρήσεων Γης. Είναι σημαντικές οι πληροφορίες που παίρνουμε για τις επιμέρους κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες που επιτελούνται μέσα από την κατανομή των χρήσεων γης σε θέση και έκταση σε μια πόλη. Δίνεται μια εικόνα της σχέσης μεταξύ των τομέων παραγωγής και των λειτουργιών καθώς και του τρόπου ανάπτυξής τους απ' όπου διαφαίνεται κι ο τρόπος ανάπτυξης της πόλης.

Στο Ηράκλειο, οι χρήσεις γης και οι λειτουργίες είναι αντιλειτουργικά και ανισόρροπα διασπαρμένες (και όχι κατανεμημένες), ενώ οι σχέσεις μεταξύ τους χαρακτηρίζονται από εντονότατο ανταγωνισμό, ο οποίος βέβαια ανεβάζει στα ύψη της αξίες γης. Αυτό φυσικά οφείλεται στη μέχρι πρόσφατα ανυπαρξία Σχεδίου Χρήσεων Γης καθώς και στη μη εφαρμογή αυτών που ισχύουν σήμερα.

Στο κέντρο κυριαρχούν το εμπόριο και οι υπόλοιπες κεντρικές λειτουργίες (διοίκηση, γραφεία επιχειρήσεων), ενώ στις παρυφές της περιοχής εκτείνεται η κατοικία.

Παρακάτω δίνεται μία εικόνα των χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή καθώς είναι σε άμεση σχέση και εξάρτηση με την κεντρική περιοχή, αφού δέχεται τις πιέσεις και τις ανάγκες που προέρχονται απ' αυτήν¹ (σχέδιο 6).

Ανατολικά βρίσκεται όπως έχει ήδη αναφερθεί, το αεροδρόμιο, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, η βιομηχανική περιοχή, οι φυλακές Αλικαρνασσού και τα σφαγεία. Εξαιτίας της μεγάλης έκτασής τους κάθε επέκταση της πόλης προς αυτή την κατεύθυνση είναι προβληματική. Παρόλα αυτά όμως οι παραπάνω χρήσεις βρίσκονται σε άμεση επαφή με περιοχές κατοικίας δημιουργώντας προβλήματα ρύπανσης και υποβάθμισης του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Νοτιοανατολικά, εκτείνονται αστικές χρήσεις μέσα σε αγροτικές εκτάσεις. Υπάρχει βέβαια ο οικισμός Φορτέτσα που είναι ενταγμένος στο σχέδιο, οι προσωρινές εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου Κρήτης, το Βενιζέλειο Νοσοκομείο, ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού και φυσικά αυθαίρετη δόμηση κυρίως για κατοικία. Παρατηρείται αλλοίωση του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής και είναι ορατός ο κίνδυνος για τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού από την ανεξέλεγκτη δόμηση.

Νοτιοδυτικά, στην περιοχή της Φοινικιάς, συνυπάρχει η γεωργική καλλιέργεια με την παρουσία βιομηχανικών εγκαταστάσεων που συγκροτούν μικρό βιομηχανικό πάρκο. Υπάρχει επίσης αυθαίρετη δόμηση, όχι όμως σε μεγάλο βαθμό.

Δυτικά της Φοινικιάς, περιοχή με κατ' εξοχήν γεωργικό χαρακτήρα, εμφανίζονται έντονα συγκρούσεις στις χρήσεις γης. Η λειτουργία του Πανεπιστη-

¹ Μουντουφάρης Μ., Ηράκλειο. Διερεύνηση υφιστάμενων προβλημάτων μέσα από υφιστάμενες μελέτες, Διπλωματική Εργασία Τ.Α.Τ.Μ, Ε.Μ.Π., Αθήνα 1995, τεύχος. Α, σελ. 29

μιακού Νοσοκομείου, του Πανεπιστημίου, των σχολών των Τ.Ε.Ι., έλκει αστικές χρήσεις, κατοικία αλλά και αυθαίρετη δόμηση.

Η περιοχή όμως που υπόκεινται τις εντονότερες μεταβολές χρήσεων γης είναι αυτή στα δυτικά του Π.Σ. Ηρακλείου, από τον ποταμό Γιόφυρο μέχρι τα Λινοπεράματα.

Στην πραγματικότητα η επέκταση του Π.Σ. εκτονώνεται σ' αυτή τη ζώνη, βόρεια της εθνικής οδού.

Σ' αυτή την περιοχή συνυπάρχουν αυθαίρετα κτίσματα (α' κατοικίας), παραθεριστικές κατοικίες, ξενοδοχεία, μαγαζιά λιανικού εμπορίου, βιοτεχνίες. Είναι η κυρίως τουριστική περιοχή του Π.Σ. με πλήθος ξενοδοχείων, εστιατορίων, μπαρ, από τα οποία τα περισσότερα είναι αυθαίρετα που δημιουργούν πολλά προβλήματα στην περιοχή. Αποτέλεσμα είναι η ανυπαρξία τεχνικής υποδομής, η κακή και στενή χάραξη της παραλιακής οδού, η επικινδυνότητα γενικά της κυκλοφορίας.

Στην υποβάθμιση της περιοχής συντελεί και η ύπαρξη δυτικότερα βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Πρόκειται για το εργοστάσιο της Δ.Ε.Η και εργοστάσια τσιμέντων και πετρελαιοειδών, χρήσεις ασυμβίβαστες με τον τουρισμό. Μέσα σ' αυτή την περιοχή των αλληλοσυγκρουόμενων χρήσεων, υπάρχουν βέβαια και αγροτικές εκτάσεις οι οποίες συρρικνώνονται συνεχώς.

Γενικά σε ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα οι δημόσιοι Κοινόχρηστοι χώροι για αναψυχή και αθλητισμό, είναι ελάχιστοι και ακόμα λιγότεροι διαθέτουν στοιχειώδη εξοπλισμό για να λειτουργήσουν ως υποτυπώδεις παιδικές χαρές. Οι προβλεπόμενες ως χώροι πρασίνου επιφάνειες, τις περισσότερες φορές ανοικοδομούνται, εξαιτίας της αδυναμίας του Δήμου να προχωρήσει σε απαλλοτριώσεις.

Οι χώροι δε που απελευθερώνονται από κατεδαφίσεις παλαιών κτιρίων, από την ιδιωτική πρωτοβουλία ή από το Δήμο του Ηρακλείου, μετατρέπονται σε ανοικτούς χώρους στάθμευσης, αγαθό σε ανεπάρκεια για την πόλη και επομένως σημαντική πηγή κέρδους¹.

Σε επίπεδο πόλης υπάρχουν τέσσερις σημαντικού μεγέθους χώροι πράσινου. Το πάρκο του Θεοτοκοπούλου που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, το πάρκο Γεωργιάδη που βρίσκεται στο επιχωματωμένο τμήμα της τάφρου δίπλα στην πλατεία Ελευθερίας, ο βοτανικός κήπος μέσα στην τάφρο κάτω από τον προμαχώνα Μαρτινέγκο και το πάρκο της Νεολαίας επίσης μέσα στην τάφρο κάτω από το Μουσείο. Οι τοπικές ανάγκες των συνοικισμών καλύπτονται από μικρές πλατείες, νησίδες πρασίνου και μικρές παιδικές χαρές.

Ως προς την αθλητική υποδομή υπάρχει στην περιοχή του Γιόφυρου κλειστό γυμναστήριο, ανοικτό κολυμβητήριο και κατασκευάζεται το Εθνικό στάδιο, οι εργασίες του οποίου όμως έχουν σταματήσει να εκτελούνται εδώ και μερικά χρόνια. Μέσα στην τάφρο υπάρχει το Παγκρήτιο Εθνικό στάδιο, στην Αλικαρνασσό κλειστό γυμναστήριο, γήπεδα ποδοσφαίρου σε άλλες περιοχές

¹ «Καταγράφονται τα ετοιμόρροπα κτίρια που βρίσκονται στην πόλη», Η Πατρίς, 17-9-1993

(Ο.Φ.Η., Εργοτέλη, Ηροδότου, Ε.Γ.Ο.Η.), καθώς και ανοικτά γήπεδα αθλοπαιδιών (συννοικιακά, σωματειακά, σχολικά).

3.5 Δόμηση-Κατάσταση κατοικίας

Η νομοθετημένη περιοχή του Π.Σ. Ηρακλείου αυξήθηκε διαδοχικά τα τελευταία χρόνια για να περιλάβει περιοχές όπου ήδη είχε διαμορφωθεί δομημένη κατάσταση. Σε όλες τις περιπτώσεις επέκτασης του σχεδίου, οι καταστάσεις προηγούνταν της νομοθεσίας, η οποία βρισκόταν μπροστά πλέον σε διαμορφωμένο καθεστώς.

Το 1979 η νομοθετημένη έκταση ανέρχεται σε 640 Ha, ενώ η περιοχή εκτός σχεδίου που καλύπτεται με αυθαίρετη δόμηση καταλαμβάνει 180 Ha. Η μέση μικτή πυκνότητα κατά την ίδια περίοδο υπολογίζεται σε 156 κατ./Ha (πίνακας 3.6).

Κατά την απογραφή του 1991, η νομοθετημένη έκταση ανέρχεται σε 1548 Ha. Σημαντική αύξηση παρουσιάζει η πυκνότητα του πληθυσμού. Το 1981 έφτασε τα 173 ατ./Ha, ενώ το 1991 πέφτει στα 82 άτομα /Ha. Η μείωση αυτή βέβαια είναι φαινομενική και δεν οφείλεται σε αραίωση του πληθυσμού, αλλά στην επέκταση της νομοθετημένης περιοχής. Αν η πυκνότητα υπολογιστεί με βάση τα 640 νομοθετημένα εκτάρια του 1980, θα δώσει 198 άτομα /Ha.

Πίνακας 3.6
Εξέλιξη Πυκνότητας Πληθυσμού

Έτος	Πληθυσμός	Νομοθετημένη Έκταση (Ha)	Πυκνότητα Πληθυσμού (Ατ./Ha)
1961	69.983	412,56	170
1965	75.637	511,06	148
1971	84.710	640,00	132
1978	99.840	640,00	156
1981	110.958	640,00	173
1991	126.907	1548,00	82

Πηγές: Ρ. Σ. Η. (1967) - Μελέτη Λουκάκη (1979) - Ε. Σ. Υ. Ε. (1991)

Σε επίπεδο πολεοδομικών ενοτήτων και όπως αυτές έχουν καθοριστεί από την Κυκλοφοριακή Μελέτη, εκτιμάται ότι οι υπολογισμένες από το Γ.Π.Σ χωρητικότητες έχουν ξεπεραστεί σε πολλές περιπτώσεις, ιδιαίτερα στην κεντρική περιοχή, αλλά και στις περιοχές Θέρισσος, Ακαδημία, Μασταμπάς, Κορώνη.

Η αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας εμφανίζεται εντυπωσιακή τις περασμένες δεκαετίες μειώνεται όμως αργότερα. Ο νόμιμος όγκος νέων οικοδομών από 411.149 m³ το 1969, φτάνει τα 1.369.888 m³ το 1978 για να μειωθεί το 1981 στα 534.465 m³.

Η μεγάλη αυτή μείωση οφείλεται, μεταξύ άλλων και στη μείωση των συντελεστών δόμησης. Ο αριθμός των οικοδομών για το 1980 ανερχόταν σε 25.742, ενώ το 1990 σε 31.198 σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε.

Σχετικά με την κατάσταση κατοικίας, παρατηρείται σαφής βελτίωση της ποιότητας των κατασκευών και των δεικτών κατοίκησης, όπως φαίνεται στον

πίνακα 3.7 (άτομα ανά δωμάτιο, άτομα ανά κατοικία μειώνονται, δωμάτια ανά κατοικία αυξάνονται). Η ποιοτική βελτίωση εξ' άλλου επιβεβαιώνεται και από την εισοδηματική άνοδο, την ποιοτική βελτίωση της ζήτησης, καθώς και από την αποδοχή υψηλότερων standards που δημιουργούν μεταξύ άλλων αύξηση των αξιών γης και κατοικίας¹. Ακόμα και σε περιοχές αυθαίρετων που προορίζονται για κατοικία είτε για άλλη χρήση, η ποιοτική εικόνα είναι πολύ καλή. Πρόβλημα υπάρχει ειδικότερα σε αυθαίρετα που κτίστηκαν πριν το 1975. Πρόκειται για περιοχές που στεγάζουν χαμηλά εισοδηματικά στρώματα (Καμίνια, Γιόφυρος, Ατσαλένιο, Αλικαρνασσός). Με τις τεχνικές κατάτμησης γης παρατηρούνται σημειακά πυκνώσεις με πρόσθετα προβλήματα περιβάλλοντος και δυσκολίες ένταξης².

Πίνακας 3.7
Εξέλιξη Δεικτών Κατοίκησης

Έτος	Πληθυσμ.	Αριθμός Κατοικιών	Αριθμός Δωματίων	Άτομα / Κατ.	Άτομα / Δωμάτιο	Δωμ. / Κατ.
1971 ¹	69.683	16.034	44.097	4,30	1,47	2,80
1970	84.710 ²	23.869	76.380	3,54	1,10	3,20 ³
1971-78		11.542	44.440	2,77	0,40	3,90
1978	100.000 ⁴	35.321	120.810	2,83	0,85	3,42
1981 ⁵	102.398	36.040		2,84		

Πηγή: Μελέτη Λουκάκη (1979)

1. Υπολογισμοί Ρ.Σ.Η '67

2. Πληθυσμός 1971

3,4. Εκτιμήσεις μελετητών

5. Μόνο για τον Δ. Ηρακλείου

Η βελτίωση βέβαια των δεικτών κατοίκησης δεν ακολουθείται από παράλληλη βελτίωση του περιβάλλοντος κατοικίας (ελεύθεροι χώροι, πράσινο, κτλ.) εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις (π.χ. Άγιος Ιωάννης, Μασταμπάς, Λεωφ. Δημοκρατίας). Ακόμα, ο τρόπος παραγωγής της κατοικίας, περισσότερο βέβαια ισχύει για το παρελθόν, πλησιάζει το αθηναϊκό πρότυπο πολυκατοικίας (ατελής και περιορισμένη αρχιτεκτονική λύση, μονοτονία, πλήρη εκμετάλλευση του Συντελεστή Δόμησης) με την αντιπαροχή³.

Παρόλο που διαφαίνεται ότι όλο και μεγαλύτερος αριθμός κατοίκων διαμένει σε ιδιόκτητη κατοικία, εν τούτοις υπάρχει ζήτηση για στέγαση. Οι εργατικές κατοικίες που κτίστηκαν στο Γάζι και προστέθηκαν σ' αυτές που υπήρχαν από παλιά σε άλλες περιοχές, ελάχιστα ανακουφίζουν το πρόβλημα.

¹ Λουκάκης Π. και συνεργάτες, Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής περιοχής, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1979, τεύχος Α, σελ. 11

² Χουρδάκης Α. και συνεργάτες, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου- Ν. Αλικαρνασσού- Γαζίου- Αγ. Μαρίνας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1987, τεύχος Α, σελ. 99

³ ibid, σελ. 99

Το φαινόμενο που παρατηρείται εντονότερο όσο περνούν τα χρόνια, σαν απόρροια της πληθυσμιακής αύξησης και της ανάπτυξης του Π.Σ., είναι αυτό της διάσπασης της γειτονιάς, της αλλοίωσης του χαρακτήρα της. Η γειτονιά που καθορίζεται από ένα ομοιογενές σύνολο και λειτουργεί μέσα από ένα πλέγμα αλληλοσυμπληρωνόμενων χρήσεων φαίνεται πως έχει αλλάξει τη μορφή της και νέα κοινωνικά και πολιτιστικά επακόλουθα σφραγίζουν ήδη το χαρακτήρα και τα ήθη των κατοίκων.

Υπερτοπικό κέντρο, όχι μόνο για το Πολεοδομικό Συγκρότημα αλλά και για μια ευρύτερη περιφέρεια, αποτελεί το Πολεοδομικό κέντρο, το οποίο αποτελεί κέντρο κάθε γειτονιάς αφού συγκεντρώνει το σύνολο των κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Τις σχέσεις που καθορίζουν τη λειτουργία του παραδοσιακού κέντρου θα τις εξετάσουμε στο επόμενο κεφάλαιο, αφού αποτελεί την περιοχή μελέτης γι' αυτή την εργασία.

Προβλήματα διάσπασης γειτονιάς εντοπίζονται σε ορισμένες περιπτώσεις. Δρόμοι μεγάλου σχετικά πλάτους και κυκλοφορίας διασχίζουν τις περιοχές κατοικίας, χωρίς να διαθέτουν ικανοποιητικές διαβάσεις πεζών σε τακτικές αποστάσεις και διασπούν περιοχές προς και από τις οποίες υπάρχει ανάγκη μετακινήσεων σε τοπικό επίπεδο, κυρίως με τα πόδια (εκκλησία, σχολείο, πάρκο). Το πρόβλημα υπάρχει στις περιοχές¹:

- Στη Ν. Αλικαρνασσό από την οδό Ικάρου
- Στον Πόρο από την οδό Ικάρου
- Στην Ανάληψη από τη Λεωφόρο Δημοκρατίας
- Στην Ακαδημία από την οδό Ακαδημίας.

Βέβαια υπάρχουν σήμερα συνοικίες-γειτονιές χωρίς λειτουργική ενοποίηση μεταξύ τους, που δίνουν την εντύπωση της βίαιης διάλυσης της συνοχής τους, ειδικά από βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες. Πρόβλημα διάσπασης δεν υπάρχει σ' αυτές τις γειτονιές, απλά οι οδικοί άξονες προϋπήρχαν και η ανάπτυξη των γειτονιών έγινε με δεδομένη την ύπαρξη των αξόνων. Τέτοιες περιπτώσεις είναι στις Μεσαμπελιές και τον Αγιο Ιωάννη που χωρίζονται από τη Λ. Κνωσού, στο Ατσαλένιο, Μπεντεβή και Μασταμπά που χωρίζονται από τις προηγούμενες από την Εθνική οδό καθώς και στο Δήμο Αλικαρνασσού σε δύο περιοχές.

¹ Μουντουφάρης Μ., Ηράκλειο. Διερεύνηση υφιστάμενων προβλημάτων μέσα από υφιστάμενες μελέτες, Διπλωματική Εργασία Τ.Α.Τ.Μ., Ε. Μ. Π., τεύχος Α, σελ. 41

3.6 Οδικό δίκτυο-Τεχνική υποδομή

Το Ηράκλειο είναι μια παλιά μεσαιωνική πόλη, που παρόλες τις καταστροφές και τις αλλαγές που υπέστη στο παρελθόν συνέχιζε να κτίζεται με την ίδια δομή ακολουθώντας τους παλιούς άξονες. Τις βασικές κατευθύνσεις και τον προσανατολισμό των αξόνων τις καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό η ύπαρξη των τειχών με τις διεξόδους προς την ενδοχώρα. Οι δρόμοι δηλαδή ξεκινούν ακτινωτά από το κέντρο της πόλης και κατευθύνονται προς τις πύλες των τειχών (σχέδιο 7).

Οι ακτινωτοί διάδρομοι αποτελούνται από τις οδούς Καλοκαιρινού και Δικαιοσύνης στην κατεύθυνση Α-Δ και από τις οδούς 25^{ης} Αυγούστου, 1821 και Έβανς στην κατεύθυνση Β-Ν. Ένας περιμετρικός δακτύλιος τέμνει και συνδέει τις παραπάνω οδούς. Αποτελείται από τις οδούς Γιαμαλάκη, Αγίου Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ, Δουκός Μποφώρ, και την Σ. Βενιζέλου κατά μήκος της παραλίας.

Υπάρχουν άλλοι δυο πεταλοειδείς δακτύλιοι εκατέρωθεν των τειχών, οι οποίοι όμως παρουσιάζουν ασυνέχειες σε κάποια τμήματα τους. Αυτοί αποτελούνται εσωτερικά των τειχών από τις οδούς Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και Πλαστήρα και εξωτερικά από τις Εφόδου, Μάχης Κρήτης, Πυράνθου, Γεωργιάδη, Χ. Τρικούπη και Δημοκρατίας.

Εκτός των τειχών οι βασικοί άξονες που οδηγούν προς το εσωτερικό του νομού και προς τους γειτονικούς νομούς, αποτελούν ουσιαστικά προέκταση του ακτινικού δικτύου της παλαιάς πόλης. Έτσι από την πύλη Χανιώπορτα ξεκινούν οι οδοί 62 Μαρτύρων και Θερίσσου σαν συνέχεια της Καλοκαιρινού, από την Καινούργια Πόρτα σαν συνέχεια της Έβανς αρχίζουν η Χρυσοστόμου και οι Κνωσού και Ιωνίας και οι οδοί Δημοκρατίας και Ικάρου που ξεκινούν από την πλατεία Ελευθερίας. Η παραλιακή Λεωφόρος Βενιζέλου συμπληρώνει τις ακτινικές αρτηρίες εκτός των τειχών. Η πύλη Κομμένο Μπεντένι, παρόλη την σημαντική θέση που κατέχει από πλευρά κατανομής της κυκλοφορίας, αδυνατεί να αντεπεξέλθει στο ρόλο της, λόγω ανυπαρξίας οδικού δικτύου υποστήριξης της.

Ενώ είναι φανερή η ανάγκη ύπαρξης ενός περιφερειακού δακτυλίου έξω από τα τείχη, η κυκλοφοριακή μελέτη είχε επισημάνει ως απολύτως αναγκαία τη διάνοιξη και ενοποίηση του περιφερειακού άξονα Μίνωος- ΕΟΚ-Σμπώκου, εν τούτοις μέχρι σήμερα έχουν γίνει ελάχιστες παρεμβάσεις για αυτό το θέμα, με αποτέλεσμα ποσοστό της περιφερειακής κυκλοφορίας του χώρου μεταξύ των τειχών και της Εθνικής οδού να εξυπηρετείται από την οδό Ακαδημίας, η οποία δεν έχει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για να αντεπεξέλθει στο ρόλο αυτό. Η έλλειψη ενός τέτοιου περιφερειακού άξονα έξω από τα τείχη, οδηγεί στη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού των περιφερειακών μετακινήσεων προς την

κεντρική περιοχή σαν διερχόμενη ουσιαστικά κυκλοφορία.¹ Σημαντικό βέβαια ρόλο για την εξυπηρέτηση αυτών των αναγκών παίζει η Εθνική οδός, η οποία χρησιμοποιείται σε κάποιο ποσοστό σαν αστική αρτηρία. Αυτό το επιτρέπει η σύνδεση της με την πόλη, η οποία γίνεται σε τέτοιες περιοχές, έτσι ώστε να έλκει και να εξυπηρετεί αυτού του είδους τις μετακινήσεις. Η σύνδεση της Εθνικής οδού με την πόλη γίνεται στην περιοχή Εσταυρωμένος δυτικά, στο ύψος της Ν. Αλικαρνασσού ανατολικά με ανισόπεδους κόμβους και στην περιοχή Αμπελόκηποι, όπου διασταυρώνεται ισόπεδα με την οδό Παπαναστασίου. Υπάρχει βέβαια και η ανισόπεδη σύνδεση της Εθνικής οδού με το αεροδρόμιο στα ανατολικά.

Η πιο πλήρης και κατατοπιστική μελέτη που έγινε για την κυκλοφορία του Ηρακλείου μέχρι σήμερα είναι η Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας που εκπονήθηκε από το γραφείο Δοξιάδη κατά το διάστημα 1989-1991. Η εφαρμογή των πρώτων μέτρων ξεκίνησε τον Απρίλιο του 1993.

Μέχρι σήμερα έχουν εφαρμοστεί αποσπασματικά ορισμένα μέτρα που είχε προτείνει η κυκλοφοριακή μελέτη, παρόλο που είχε τονιστεί η ανάγκη συνολικής εφαρμογής κάποιων μέτρων που αποτελούσαν ενιαίο σύνολο με κοινή φιλοσοφία και στόχους για την αντιμετώπιση των προβλημάτων. Για ότι αφορά την περιοχή εντός των τειχών, θα αναφερθούμε στο επόμενο κεφάλαιο.

Η Κυκλοφοριακή Μελέτη αποσαφήνισε ορισμένες καταστάσεις που προκαλούσαν σύγχυση και σαν επακόλουθο κυκλοφοριακά προβλήματα κατά το παρελθόν. Η έλλειψη ιεραρχήσεως του οδικού δικτύου προκαλούσε και συνεχίζει να προκαλεί σε μικρότερο όμως βαθμό σήμερα προβλήματα εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας. Τοπικοί και συλλεκτήριοι οδοί εξυπηρετούν μετακινήσεις που αφορούν ευρύτερες περιοχές ή και το σύνολο της πόλης. Τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά όμως καθώς και οι στενώσεις, απόρροια της αυθαίρετης δόμησης που υπάρχουν σε πολλές από αυτές, δεν τους επιτρέπουν να έχουν αυτό το ρόλο δυσχεραίνοντας έτσι περισσότερο την κυκλοφορία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η οδός Ακαδημίας. Μόλις πρόσφατα έγινε διάνοιξη σε κάποιο σημείο, αλλά υπάρχουν κι άλλες στενώσεις κατά μήκος της οδού με δυσμενείς επιπτώσεις στην κυκλοφορία.

Σε πολλές περιπτώσεις, εξαιτίας της έλλειψης ιεραρχήσεως, αναμειγνύονται διαφορετικές κατηγορίες κυκλοφορίας (υπεραστική, αστική, τοπική, κυκλοφορία πεζών) με αποτέλεσμα σοβαρούς κινδύνους για ατυχήματα και άσκοπες χρονικές καθυστερήσεις.

Η έλλειψη σύνδεσης του κόμβου Μεσσαράς με το Λιμάνι προκαλεί ανάμειξη της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων με την αστική κυκλοφορία. Μόλις τον Αύγουστο του 1996 δόθηκε στην κυκλοφορία η Λεωφόρος Συλαμιανού που συνδέει το Λιμάνι με τον κόμβο Κατσαμπά και την Βιομηχανική περιοχή δίνοντας διέξοδο στην κυκλοφορία βαρέων οχημάτων που επιβάρυναν κατά το παρελθόν το αστικό δίκτυο.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Έκθεση Αρ. 4, σελ. 3

Η πυκνότητα του οδικού δικτύου δεν είναι ομοιόμορφη σε όλη την πόλη, εξαιτίας της τμηματικής και απρογραμματίστης επέκτασης της που καταλαμβάνει χώρους προορισμένους για δρόμους και παρεμποδίζει την χάραξη νέων. Έτσι υπάρχουν περιοχές μεγάλης πυκνότητας σε αρτηρίες, όπως στην περιοχή Δημοκρατίας- Ανάληψη με τις αρτηρίες Κνωσού, Χρυσοστόμου, Δημοκρατίας, Γ. Παπανδρέου, Χ. Τρικούπη, Εθνικής Αντιστάσεως και περιοχές όπου η έλλειψη πυκνότητας αρτηριών είναι εμφανής όπως συμβαίνει στην περιοχή μεταξύ των αρτηριών Θερίσσου και Ιωνίας(σχέδιο 7).

Αυτό που χαρακτηρίζει συνολικά το οδικό δίκτυο, εκτός από ορισμένες περιπτώσεις, είναι η ανεπαρκής κυκλοφοριακή ικανότητα και η αδυναμία καθορισμού εναλλακτικών λύσεων στην κυκλοφορία. Δεν υπάρχει η δυνατότητα διαμόρφωσης ζευγών μονόδρομων, ενώ έντονη είναι και η έλλειψη συλλεκτριών οδών για την ορθολογική διοχέτευση της κυκλοφορίας στις αρτηρίες.¹

Η περιορισμένη κυκλοφοριακή ικανότητα σε αρκετά σημεία του οδικού δικτύου, οφείλεται στο μη ικανοποιητικό πλάτος των δρόμων. Το 40% του συνολικού μήκους του κυρίου οδικού δικτύου έχει πλάτος (μαζί με τα πεζοδρόμια) μικρότερο από 10 μέτρα, ενώ τα 2/3 και πλέον του δικτύου έχουν πλάτος μέχρι 15 μέτρα².

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα αποτελέσματα της απογραφής του πλάτους των δρόμων του κύριου οδικού δικτύου.

Πίνακας 3.8
Πλάτος Δρόμων Κύριου Οδικού Δικτύου

Πλάτος Δρόμων (μ)	Χιλιόμετρα Δικτύου (χλμ)	Ποσοστό (%)
<5	3.81	5.8
5-10	21.74	33.3
10-15	19.24	29.5
15-20	9.01	13.8
20-25	6.86	10.5
25-30	2.89	4.4
>30	1.79	2.7

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Περισσότερο από το 11% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου λειτουργεί με μια μόνο λωρίδα κυκλοφορίας, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου (περίπου 82%), έχει μέχρι δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Το ποσοστό του δικτύου που διαθέτει και διαχωριστική νησίδα είναι περίπου 16%.

Η πλειοψηφία των πεζοδρομίων είναι μικρού πλάτους ενώ παρατηρούνται και αυξομειώσεις του πλάτους στο ίδιο οδικό τμήμα. Στην κεντρική περιοχή και στους σημαντικότερους άξονες, έγινε αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων.

¹ ibid, σελ. 2

² ibid, Έκθεση Αρ. 3, σελ. 47

ων και χρησιμοποιήθηκαν σαφώς καλύτερα υλικά πεζοδρόμησης, τόσο από άποψη ασφάλειας (μη ολισθηρές πλάκες) όσο και από άποψη αισθητικής. Όμως σε ένα αρκετά μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου ειδικά εκτός των τειχών, τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα ή ατελώς διαμορφωμένα.

Για την καλύτερη κατανόηση της λειτουργίας του οδικού δικτύου είναι χρήσιμο να δούμε ορισμένα στοιχεία που αφορούν την ιδιοκτησία οχημάτων.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί αλματώδης αύξηση του αριθμού των οχημάτων στον νομό και ιδιαίτερα στην πόλη του Ηρακλείου. Κατά την δεκαετία 1964-1974 η αύξηση για τον νομό ήταν 900% σύμφωνα με την μελέτη Λουκάκη. Ενώ για την πόλη, κατά την δεκαετία 1980-1988 τα οχήματα υπερδιπλασιάστηκαν. Ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων έφτασε τα 273 οχήματα/1000 κατοίκους κατά το 1989, ενώ η ιδιοκτησία επιβατικών αυτοκινήτων ήταν 208/1000 κατοίκους. Για να δοθεί ένα μέτρο σύγκρισης της ιδιοκτησίας οχημάτων του Ηρακλείου με άλλες περιοχές της Ελλάδας, αναφέρουμε ότι το 1983 στο Λεκανοπέδιο Αθηνών η ιδιοκτησία επιβατικών ήταν 172 Ι.Χ/1000 κατοίκους, ενώ το 1986 σε επίπεδο χώρας η ιδιοκτησία οχημάτων ήταν 219/1000 κατοίκους και η ιδιοκτησία Ι.Χ, 133/1000 κατοίκους¹.

Σήμερα εκτιμάται ότι η ιδιοκτησία των Ι.Χ. θα έχει φτάσει τα 300 οχήματα/1000 κατοίκους με όριο κορεσμού για το οδικό δίκτυο τα 350 οχήματα/1000 κατοίκους.

Από μετρήσεις κυκλοφορίας έχει προκύψει ότι περίπου 80000 οχήματα διασχίζουν τα όρια της πόλης καθημερινά.²

Η ανεπαρκής οργάνωση του οδικού δικτύου του νομού, επιτείνει την ελκτικότητα της πόλης, από την έλλειψη επαρκούς σύνδεσης των επιμέρους περιοχών μεταξύ τους και υποχρεώνει όλες σχεδόν τις περιφερειακές κινήσεις να περάσουν από το Ηράκλειο. Σε αυτή την περίπτωση είναι εμφανής η έλλειψη περιφερειακών δακτυλίων που θα μπορούσαν να παραλάβουν την κυκλοφορία και να ανακουφίσουν την κεντρική περιοχή.

Όσον αφορά τα δίκτυα υποδομής, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση, την αντικατάσταση και την επέκταση τους όπου αυτό χρειάζεται.

Η εντός των τειχών πόλη καλύπτεται από αγωγούς πάνω από 95 % για τη μεταφορά των αστικών λυμάτων και εκτός τειχών κατά 70 % περίπου³. Έχει κατασκευαστεί σύγχρονο σύστημα βιολογικού καθαρισμού στην περιοχή της Φοινικιάς, χωρίς όμως να έχει λειτουργήσει ακόμα πλήρως. Προβλέπεται ότι το νερό της εκροής του βιολογικού θα διατεθεί για άρδευση γεωργικών εκτάσεων της περιοχής.

Όσον αφορά το δίκτυο ομβρίων, προβληματική εμφανίζεται η περιοχή του Γιόφυρου, όπου απαιτούνται αντιπλημμυρικά έργα κατά μήκος του ποταμού

¹ ibid, σελ. 45

² ibid, σελ. 50

³ Χουρδάκης Α. και συνεργάτες, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου- Ν. Αλικαρνασσού- Γαζιού- Αγ. Μαρίνας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1987, τεύχος Α, σελ. 85

και πιθανόν διευθέτησης της κοίτης του. Στην υπόλοιπη πόλη το δίκτυο λειτουργεί ικανοποιητικά.

Η δυτική θαλάσσια ακτή μολύνεται από τους χείμαρρους που εκβάλλουν σ' αυτήν (Γιόφυρος, Αλμυρός, Ξηροπόταμος), καθώς συγκεντρώνουν μεγάλο ποσοστό των υγρών λυμάτων και αποβλήτων των οικισμών καθώς και των βιομηχανιών και βιοτεχνιών που συναντούν στην πορεία τους στα ενδότερα του νομού.

Επίσης η ύπαρξη του εργοστασίου της Δ.Ε.Η. και των δεξαμενών καυσίμων των εταιρειών πετρελαίου στην ίδια περιοχή, επιδεινώνει την κατάσταση.

4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 Καθορισμός Περιοχής Μελέτης

Εδώ και 1000 χρόνια περίπου, από την εποχή των Αράβων δηλαδή, το κεντρικό τμήμα της πόλης περικλείεται από τείχη. Το Αραβικό τείχος πρώτα, οριοθετούσε τότε την πόλη και σήμερα έχει παραμείνει σαν μια νοητή πεταλοειδής μέσω κάποιων οδών. Το Ενετικό τείχος τώρα που για περισσότερα από 400 χρόνια αγκαλιάζει, προστατεύει, εμποδίζει, αλλά δίνει και ιδιαίτερο χρώμα στην πόλη.

Στην περιοχή εντός των τειχών επιτελούνται κεντρικές λειτουργίες εδώ και αρκετούς αιώνες. Τα τελευταία χρόνια με την αύξηση του πληθυσμού της πόλης και τον εναγκαλισμό του κέντρου από την περιφέρεια, τα προβλήματα που σχετίζονται με την πολεοδομία και την κυκλοφορία πολλαπλασιάστηκαν.

Έτσι ενώ διατηρήθηκε η Μεσαιωνική δομή της πόλης κατά τη κάτοψη, δεν συνέβη το ίδιο και καθ' ύψος. Αλλά το χειρότερο είναι που καλύφθηκε κάθε ελεύθερος χώρος, με αποτέλεσμα την ανυπαρξία χώρων πρασίνου και την ελλιπή γεωμετρία των οδών. Οι έντονες συγκρούσεις που δημιουργούνται από την ανάμειξη των χρήσεων γης, ο μεγάλος αριθμός των διαμπερών μετακινήσεων από την κεντρική περιοχή, η ανυπαρξία θέσεων στάθμευσης, καθιστούν έντονα προβληματική την περιοχή του κέντρου.

Θεωρώ την κεντρική περιοχή σαν πεδίο όπου εκδηλώνονται όλα αυτά τα προβλήματα και γενικότερα σαν αποδέκτη των όποιων εξελίξεων, θετικών ή αρνητικών, που αφορούν το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Ηρακλείου. Έτσι νομίζω ότι η μελέτη αυτής της περιοχής έχει ιδιαίτερη σημασία για το σύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας η Περιοχή Μελέτης υποδιαιρείται σε πέντε ζώνες ακολουθώντας την υποδιαίρεση της Κυκλοφοριακής Μελέτης. Οι ζώνες αυτές είναι:

Ζώνη 1:Αγία Τριάδα

Ζώνη 2:Άγιος Μηνάς

Ζώνη 3:Άγιος Δημήτριος

Ζώνη 4:Άγιος Τίτος

Ζώνη 5:Βαλιδέ Τζαμί(πλατεία Κορνάρου)

και φαίνονται στο σχέδιο 8.

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΡΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΜΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΤΟΥΔΑΣΤΗΣ:
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:
ΣΤΡΙΑΤΣΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ

ΣΧΕΔΙΟ: 8

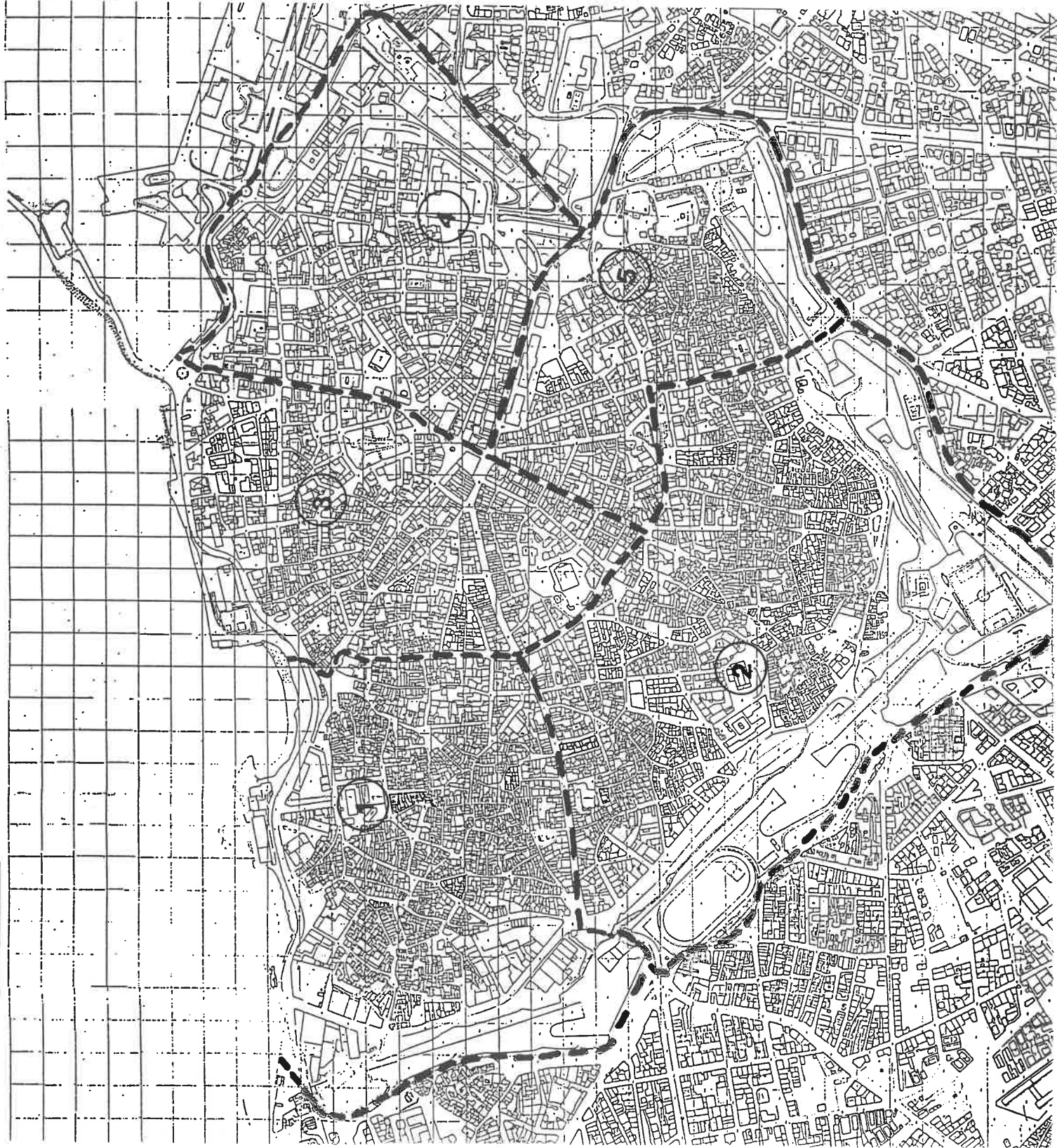
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΩΝ

ΚΑΙΜΑΚΑ 1:5000

— — — — —
Όριο Ζώνης

2

Αριθμηση Ζώνης



4.2 Πολεοδομική Ανάλυση

4.2.1 Πληθυσμιακά - Κοινωνικοοικονομικά δεδομένα

Με το πέρασμα των χρόνων η παλιά πόλη δεν προσελκύει πληθυσμό για κατοικία παρά μόνο σε μικρά ποσοστά. Η μεγάλη αύξηση των κεντρικών λειτουργιών και κατά συνέπεια η αύξηση των αξιών της γης, η ύπαρξη πολλών κατασκευών που δεν εκπληρούν ποιοτικά και αισθητικά κριτήρια λόγω παλαιότητας, απώθησε την κατοικία σε περιοχές εκτός των τειχών.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της κοινωνικοοικονομικής έρευνας του 1989 που έγινε στα πλαίσια της Κυκλοφοριακής Μελέτης, οι υπολογισμένες από το Γ.Π.Σ χωρητικότητες των πολεοδομικών ενοτήτων της κεντρικής περιοχής έχουν σε πολλές περιπτώσεις ξεπεραστεί όπως φαίνεται στον πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.1
Πληθυσμός Ανά ζώνη -1989

Αριθμός Ζώνης	Χωρητικότητα 1987 (*)	Πληθυσμός (**)	Ποσοστό Κορεσμού (%)
1	3.903	4.228	108,3
2	4.495	7.294	162,3
3	2.721	3.962	145,6
4	3.293	2.422	73,5
5	2.254	1.414	62,7
Σύνολο	16.666	19.320	115,9

*: Σύμφωνα με Γ.Π.Σ

**: Εκτιμήσεις κοινωνικοοικονομικής έρευνας 1989

Όμως ο πληθυσμός της κεντρικής περιοχής σύμφωνα με την απογραφή του 1991 είναι σαφώς μικρότερος από τις εκτιμήσεις της έρευνας του 1989 και παρατηρείται και μια μικρή μείωση σε σχέση με το 1981. Πρέπει όμως να αναφερθεί, ότι η έρευνα του 1989 περιλαμβάνει τον πληθυσμό που κατοικεί στην κεντρική περιοχή, ενώ κατά τις εθνικές απογραφές ένα ποσοστό των κατοίκων μετακινείται προς τις περιοχές καταγωγής του για να απογραφεί εκεί.

Στον παρακάτω πίνακα υπάρχουν τα στοιχεία που αφορούν τον πληθυσμό και τις πυκνότητες ανά ζώνη κατά τις τελευταίες απογραφές.

Πίνακας 4.2
Πληθυσμός και Πυκνότητα

Αριθμός Ζώνης	Έκταση (Ha)	Πληθυσμός (1981)	Πυκνότητα (1981) (κατ/Ha)	Πληθυσμός (1991)	Πυκνότητα (1991) (κατ/Ha)
1	20,62	4.105	199	3.403	165
2	17,5	4.173	238	5.1002	291
3	12,5	2.157	172	2.273	182
4	10,46	4.007	383	2.619	250
5	8,58	1.407	164	1.082	126
Σύνολο	69,66	15.849	227,5	14.479	207,8

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.-Γ.Π.Σ

Σε σχέση με τις πυκνότητες του 1981 παρατηρείται αύξηση στις ζώνες 2 και 3 της κεντρικής περιοχής που φτάνει τα 231 άτομα /Ha και μείωση στις υπόλοιπες ζώνες 1, 4 και 5.

Ειδικά στη ζώνη 4, η οποία αποτελεί την "καρδιά" του εμπορικού και διοικητικού κέντρου, παρατηρείται μεγάλη μείωση του πληθυσμού και εκτόπιση της κατοικίας. Αλλοιώνεται δηλαδή ο παραδοσιακός οικιστικός ιστός και τελικά ο ίδιος ο χαρακτήρας της παλιάς πόλης.

Η πτωτική τάση του πληθυσμού, δεν παρατηρείται μόνο μεταξύ των ετών 1981-1991. Από στοιχεία που υπάρχουν κατά την εκπόνηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου το 1967, ο πληθυσμός της κεντρικής περιοχής ανερχόταν σε 20.456. Πιο συγκεκριμένα το βόρειο τμήμα (ζώνες 1,3,4), με διαχωριστικό άξονα την Καλοκαιρινού-Δικαιοσύνης, συγκέντρωνε πληθυσμό 10.470, ενώ το νότιο (ζώνες 2,5) πληθυσμό 9.986¹.

Τα παραπάνω στοιχεία συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα του 1981 και του 1991 φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.3

Ζώνη	Πληθυσμός		
	1967	1981	1991
1,3,4	10.470	10.269	8.295
2,5	9.986	5.580	6.184
Σύνολο	20.456	15.849	14.479

Πηγή: Ρυθμιστικό Σχέδιο(1967)-Ε.Σ.Υ.Ε.(1991)

Αυτή η αρμονική συνύπαρξη της κατοικίας με άλλες ήπιες χρήσεις που χαρακτηριζόταν από μια αλληλουχία και αλληλεμπλοκή μεταξύ τους, ήταν που έδινε ζωή και ένα ιδιαίτερο τόνο στο κέντρο της πόλης. Βέβαια το Ηράκλειο δεν έχει φτάσει ακόμα στο σημείο να ερημώνει το κέντρο του μετά το πέρας της λειτουργίας των υπηρεσιών και των καταστημάτων. Η παρουσία όμως σε

¹ Προβελέγγιος Α., Ρυθμιστικόν σχέδιον Ηρακλείου, Υπουργείο Συντονισμού, Αθήνα 1967

ορισμένες γειτονιές ή μεμονωμένα, ερειπωμένων και εγκαταλελειμμένων κτισμάτων πρέπει να ανησυχεί ιδιαίτερα.

Σημαντική μείωση εμφανίζουν σήμερα τα μέλη ανά νοικοκυριό. Έτσι ο δείκτης άτομα /οικογένεια από 3,7 το 1961, μειώνεται στα 3,4 ή 3,5 το 1979¹. Τα παραπάνω νούμερα αφορούν ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα. Σύμφωνα με την απογραφή του 1981, στο Δήμο Ηρακλείου αντιστοιχούν 3,64 άτομα /νοικοκυριό (δεν υπάρχουν στοιχεία που να αφορούν αποκλειστικά την περιοχή εντός των τειχών). Ο δείκτης αυτός μειώνεται περισσότερο στην κεντρική περιοχή σύμφωνα με στοιχεία μελέτης του Τ.Ε.Ε-Τ.Α.Κ. για τα αυθαίρετα (1976). Το 1991 σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. στην κεντρική περιοχή αναλογούν 2,54 άτομα / νοικοκυριό. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι κατοικίες, τα νοικοκυριά και ο πληθυσμός ανά ζώνη.

Πίνακας 4.4
Κατοικίες και νοικοκυριά ανά ζώνη (1991)

Αριθμός Ζώνης	Κατοικίες	Νοικ/ρι ά	Πλη-θυσμ.	Κενές Κατοικίες (%)	Άτομα / Νοικ..
1	1560	1297	3403	16,8	2,62
2	2631	2047	5102	22,2	2,49
3	1247	900	2273	27,8	2,52
4	1324	1024	2619	22,6	2,55
5	569	428	1082	24,8	2,52
Σύνολο	7331	5696	14479	22,8	2,54

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

Σύμφωνα με τους ορισμούς της Ε.Σ.Υ.Ε. για τις έννοιες κατοικία και νοικοκυριό, μπορούμε να υποθέσουμε ότι κατά μεγάλη προσέγγιση, κάθε νοικοκυριό μπορεί να αντιστοιχεί σε μία κατοικία. Ο πλεονάζων αριθμός κατοικιών μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι κατοικίες κενές, ή κατοικίες που δεν κατοικούνται κατά την απογραφή ή δευτερεύουσες κατοικίες (σποραδικά κατοικούμενες από νοικοκυριά που έχουν μακριά τη μόνιμη κατοικία τους) ή ακόμη και κατοικίες που χρησιμοποιούνται σαν επαγγελματική στέγη².

Αν δεχτούμε τα παραπάνω, το ποσοστό των κατοικιών που παρουσιάζονται κενές είναι 22,8% των υφιστάμενων κατοικιών. Σαν σύνολο για την Περιοχή Μελέτης δεν είναι υψηλό, δεδομένου του αριθμού των κατοικιών που χρησιμοποιούνται για επαγγελματική στέγη. Αν όμως εξετάσουμε κάθε ζώνη χωριστά θα εξάγουμε διαφορετικά συμπεράσματα.

Παράδειγμα οι ζώνες 1 και 2, οι οποίες είναι κατά κύριο λόγο ζώνες κατοικίας. Αν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι στις ζώνες αυτές η επαγγελματική

¹ Λουκάκης Π. και συνεργάτες, Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής περιοχής, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1979, τεύχος Β, σελ. 77

² Π. Κοσμακής, Γ. Λιάπης, Δ. Λουκόπουλος, Μ. Μαντουβάλου, Γ. Πολύζος. «Ανάπλαση Κεντρικών περιοχών κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια», ΕΜΠ / ΥΠΕΧΩΔΕ 1992 σελ. 53

στέγη είναι περιορισμένη καθώς και ότι δεν παρατηρείται πρόσφατη ανοικοδόμηση, εκτός από τη ζώνη 1 σε μικρά όμως ποσοστά, ο αριθμός των κενών κατοικιών πρέπει να θεωρηθεί υψηλός.

Η παραπάνω παρατήρηση βέβαια, δεδομένης της έλλειψης επαρκέστερων στοιχείων, έχει περισσότερο αξία υπόθεσης ως προς μια τάση που παρουσιάζεται για την Περιοχή Μελέτης.

Οι θέσεις εργασίας στην κεντρική περιοχή, σύμφωνα με την κοινωνικοοικονομική έρευνα του 1989, ανέρχονται σε 17.293. Σήμερα θα είναι σαφώς αυξημένες, αφού η κεντρική περιοχή ακολουθεί μια δυναμική ανάπτυξης όσον αφορά το εμπόριο και τις υπηρεσίες και είναι ιδιαίτερα ελκυστική σε νέες επενδύσεις. Ο υπολογισμός αυτής της παραμέτρου καταγράφεται ανά ζώνη στον πίνακα 4.5 και για τον υπολογισμό της χρησιμοποιήθηκαν οι καταγεγραμμένες μετακινήσεις με σκοπό την εργασία από ζώνη σε ζώνη.

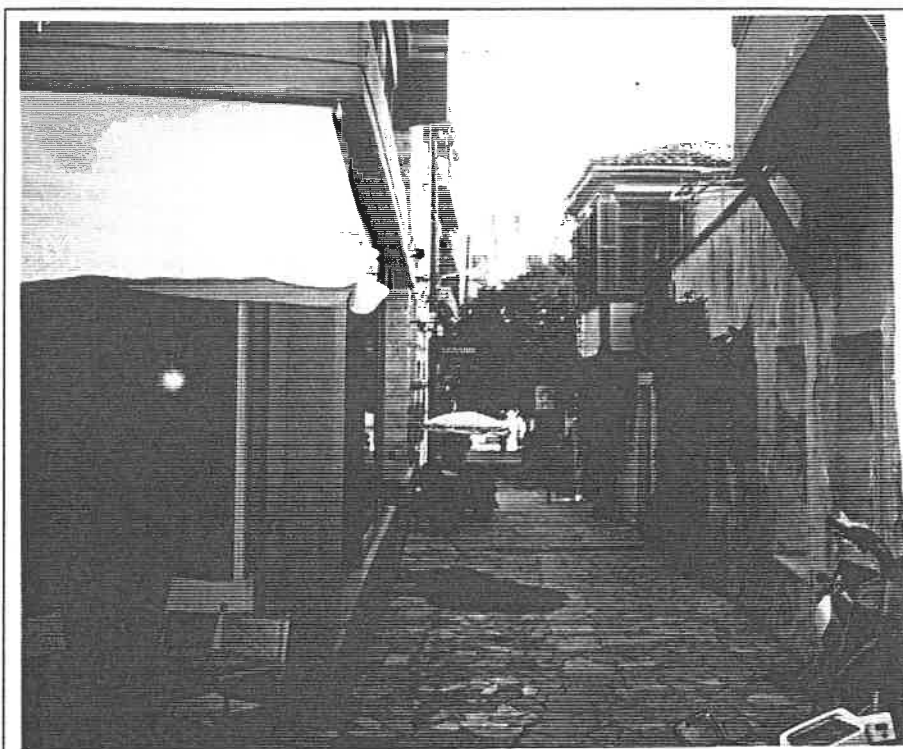
Πίνακας 4.5
Θέσεις Εργασίας ανά Ζώνη Κεντρικής Περιοχής 1989

Αριθμός Ζώνης	Θέσεις Εργασίας	
	Εμπόριο/Εστιατ./Ξενοδ.	Σύνολο
1	454	1.396
2	658	2.032
3	1.234	3.852
4	1.670	5.468
5	1.483	4.545
Σύνολο	5.499	17.293

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Από τον πίνακα συνάγεται ακόμα, ότι η ζώνη 4 που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση του πληθυσμού στην κεντρική περιοχή, έχει τις περισσότερες θέσεις εργασίας. Αυτό δε θα ήταν αξιοσημείωτο αν δε γνωρίζαμε ότι κατά το παρελθόν (απογραφή 1981) η συγκεκριμένη ζώνη συγκέντρωνε ένα μεγάλο ποσοστό πληθυσμού σε σχέση με το σύνολο της κεντρικής περιοχής, ενώ τώρα εμφανίζεται αρκετά μειωμένο.

Η μείωση δηλαδή του πληθυσμού σχετίζεται με την ύπαρξη και αύξηση των θέσεων εργασίας . Και βέβαια παρουσιάζεται το φαινόμενο της εγκατάλειψης της κατοικίας από την κεντρική περιοχή και τη μετατροπή της σε επαγγελματική στέγη ή χώρο αναψυχής. Παράδειγμα η πεζοδρομημένη οδός Κοραή και οι γειτονικοί με αυτήν οδοί, περιοχές αμιγούς κατοικίας κατά το παρελθόν,



Η οδός Κοραή

έχουν μετατραπεί σε χώρους αναψυχής.

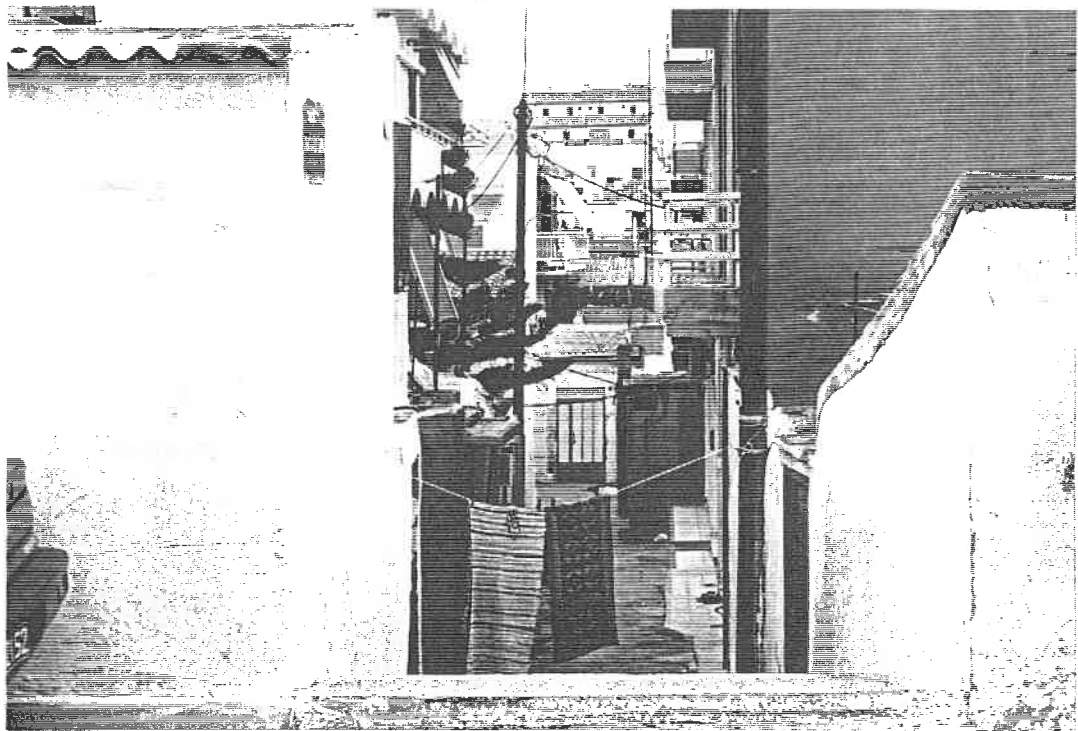
Όσον αφορά τον τομέα της οικονομίας, το υπερδυναμικό κέντρο, σαν σύνολο, αποτελεί βασικό πεδίο της οικονομικής δραστηριότητας του Π.Σ. Καθορίζει τη βασική σχέση τόπου κατοικίας- τόπου εργασίας, καθώς και την ακτινική μορφή στη δομή της πόλης, τόσο οικονομικά όσο και χωρικά¹.

Είναι γεγονός όμως ότι κάποιες συνοικίες του κέντρου όπως η Αγία Τριάδα (ζώνη 1) και η περιοχή βόρεια του Μαρτινέγκο (περιέχεται στη ζώνη 2), είναι υποβαθμισμένες από πλευράς οικονομικής δραστηριότητας και συνθηκών κατοικίας.

Ειδικά η συνοικία της Αγίας Τριάδας, η οποία χαρακτηρίζεται από ένα ιδιαίτερο μορφολογικό, κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό χαρακτήρα, βασικά στοιχεία του οποίου είναι ο παραδοσιακός πολεοδομικός ιστός, η ανθρωπινή κλίμακα, οι κοινωνικές σχέσεις, παρουσιάζει έντονα στοιχεία υποβαθμι-

¹ Λουκάκης Π. και συνεργάτες, Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής περιοχής, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1979, τεύχος Β, σελ. 85

σμένου αστικού χώρου¹. Ο πληθυσμός της είναι γηρασμένος, αποτελείται δε από συνταξιούχους, χαμηλές εισοδηματικές τάξεις, πρόσφυγες και ανέργους.



(Φωτ. 1) Δρόμος στην Αγία Τριάδα



(Φωτ.2) Η οδός Κουνάλη στη συνοικία του Αγίου Μηνά

Την ίδια εικόνα παρουσιάζει και η περιοχή κάτω από τον προμαχώνα Μαρτινέγκο που περιέχεται στη ζώνη 2. Διατηρείται βέβαια ο πολεοδομικός ιστός και ο χαρακτήρας της γειτονιάς, αλλά είναι έντονη η υποβάθμιση από την έλλειψη βασικού κοινωνικού εξοπλισμού (έλλειψη πρασίνου και χώρων αναψυχής, κακή κατάσταση δικτύων υποδομής, εγκαταλελειμμένα και ερειπωμένα κτίρια).

Βέβαια, μπορεί το κέντρο να αποτελεί το βασικό πυρήνα της οικονομικής ζωής, τα υψηλά εισοδήματα όμως κατοικούν εκτός των τειχών. Αυτό φαίνεται από την κοινωνικοοικονομική έρευνα του 1989 της Κυκλοφοριακής Μελέτης (πίνακας 4.6).

Πίνακας 4.6
Νοικοκυριά κατά μηνιαίο Εισόδημα και Γεωγραφική Περιοχή

Γεωγρ. Περιοχή	Μέχρι 100.000	100.000-200.000	Πάνω από 200.000	Δεν απάντησε	Σύνολο
Τομέας 1	4220	2394	350	84	7056
Τομέας 2	5334	2870	350	70	8624
Τομέας 3	3080	2744	742	28	6594
Τομέας 4	7252	4452	1022	196	12922
Τομέας 5	1923	885	84	110	3002
Τομέας 6	1502	1424	234	38	3198

Πηγή: Κοινωνικοοικονομική Έρευνα (1989)

Όπου ο τομέας 1 είναι η κεντρική περιοχή. Από τον πίνακα 4.6 φαίνεται ότι δεν αποτελεί την περιοχή με τα χαμηλότερα εισοδήματα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος. Το 60 % περίπου των νοικοκυριών θεωρούνται χαμηλών εισοδημάτων (μέχρι 100.000).

Από την άποψη της συγκρότησης μιας περιοχής σε γειτονιά, με βάση γενικά οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια, που στοιχειοθετούν μια ομοιογένεια (προέλευση, εισόδημα, επάγγελμα, είδος κατοικίας), οι επιμέρους ζώνες της κεντρικής περιοχής, που αφορούν βέβαια περιοχές κατοικίας, παρουσιάζουν τέτοια στοιχεία σε αντίθεση με τις εκτός τειχών περιοχές.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το πολεοδομικό κέντρο και πιο συγκεκριμένα μια περιοχή που περικλείεται σε κύκλο περίπου 500 μ. από την πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Λιοντάρια), συγκεντρώνει σχεδόν το σύνολο των κοινωνικών, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ώστε αποτελεί το κέντρο όλης της πόλης. Σ' αυτό συνωθούνται οι κάτοικοι για το μεγαλύτερο μέρος των κοινωνικών τους εξυπηρετήσεων.

4.2.2 Χρήσεις Γης

Για το ρόλο που διαδραματίζει αυτή τη στιγμή το Ηράκλειο και αυτόν που προβλέπεται στο μέλλον σε όλα τα επίπεδα, τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, έ-

χουμε ήδη αναφερθεί. Επίσης και για την κατανομή των χρήσεων γης και τη σημασία τους για τον τρόπο ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της πόλης.

Η πόλη του Ηρακλείου με το μεσαιωνικό χαρακτήρα, διατήρησε μέχρι τις αρχές του αιώνα μια αρμονική συνύπαρξη της κατοικίας με τις βιοτεχνίες και το εμπόριο. Αυτή η συνύπαρξη ίσως υπήρξε εποικοδομητική, τόσο για τη βέλτιστη αξιοποίηση της αστικής γης μέσα από την ομαλή διαπλοκή των αλληλεπιδράσεων ανάμεσα σ' αυτές τις διαφορετικές δραστηριότητες, όσο και γιατί μειώνει το κοινωνικό κόστος λειτουργίας της πόλης και μεγιστοποιεί τον πολιτιστικό πλούτο που δημιουργεί η συμβίωση μεγάλου αριθμού ανθρώπων¹.

Η έντονη διόγκωση όμως, που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια του εμπορικού και διοικητικού κέντρου, λειτουργεί σε βάρος των παλαιών οικιστικών μονάδων. Εξάλλου η αντιπαράθεση μεταξύ των χρήσεων γης που υπάρχει τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα στις παρυφές ορισμένων συνοικιών του κέντρου, έχοντας ήδη ξεπεράσει τις ωφέλειες της συνύπαρξης του παρελθόντος, δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα υποβάθμισης του αστικού χώρου και του περιβάλλοντος του.

Μία προσπάθεια σκιαγράφησης και απεικόνισης των χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης φαίνεται στο σχέδιο 9.

Σαν περιοχές κατοικίας μπορούν να χαρακτηριστούν γενικά οι συνοικίες της Αγίας Τριάδας (ζώνη 1), του Αγίου Μηνά (ζώνη 2) και του Αγίου Δημητρίου (ζώνη 3).

Στις υπόλοιπες συνοικίες η σύγκρουση μεταξύ κατοικίας και κεντρικών λειτουργιών είναι πιο έντονη. Βέβαια αυτό δεν εμποδίζει να υπάρχουν θύλακες κατοικίας και σ' αυτές τις ζώνες.

Έντονη εμπορική δραστηριότητα παρουσιάζεται κατά μήκος της Λεωφόρου Καλοκαιρινού. Σ' αυτό συνηγορεί και η ύπαρξη μεγάλης κυκλοφορίας πεζών, όπως επιβεβαιώθηκε από την Κυκλοφοριακή Μελέτη. Γενικά έντονη εμπορική δραστηριότητα παρατηρείται εκτός της Λεωφ. Καλοκαιρινού, στην περιοχή που περικλείεται μεταξύ των οδών Καλοκαιρινού, Ίδης, Δικαιοσύνης, Αβέρωφ, Μαρογεώργη και Αγίου Μηνά. Ακόμα αξιόλογη εμπορική δραστηριότητα παρουσιάζει η οδός Έβανς μέχρι την Καινούρια Πόρτα που δεν περιλαμβάνεται στην παραπάνω περιοχή.

Νοτιοδυτικά της συνοικίας του Αγίου Μηνά και βορειοδυτικά της Αγίας Τριάδας παρατηρείται συγκέντρωση ζωνών χονδρεμπορίου και αποθηκών. Λίγες βιοτεχνικές μονάδες υπάρχουν ακόμα στη συνοικία της Αγίας Τριάδας προς την παραλιακή λεωφόρο.

Στην περιοχή του Πανάνειου παρατηρήθηκε η ύπαρξη μιας βιοτεχνίας σε δρόμο πλάτους 4μ., ανάμεσα σε κατοικίες και απέναντι από μια θεατρική αίθουσα. Στον ίδιο δρόμο υπάρχει μια εγκαταλειμμένη αποθήκη, η οποία καταλαμβάνει μεγάλη έκταση. Αυτό είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα διαπλοκής συγκρουόμενων και αντιφατικών μεταξύ τους χρήσεων.

¹ Λεβεντάκης Ν., Χωροθέτηση δραστηριοτήτων στο Ηράκλειο, Ταύ, τεύχος 6, σελ. 68

Γενικά στις περιοχές που γειτονεύουν με τα τείχη, εκτός από το ανατολικό τμήμα, είχε αναπτυχθεί το χονδρεμπόριο, υπήρχαν αποθήκες και ορισμένες βιοτεχνίες. Σε αρκετές περιπτώσεις αυτές οι χρήσεις είχαν διεισδύσει προς το εσωτερικό της κεντρικής περιοχής, ανάμεσα στην κατοικία και στο εμπόριο.

Σήμερα υφίσταται μικρός αριθμός σε λειτουργία, ενώ οι υπόλοιποι χώροι παραμένουν έρημοι και εγκαταλειμμένοι, αποδίδοντας μια μάλλον δυσάρεστη λειτουργικά και αισθητικά εικόνα του πολεοδομικού ιστού.

Οι διοικητικές υπηρεσίες και γενικότερα οι κεντρικές λειτουργίες συνεχίζουν να αναπτύσσονται στο λεγόμενο σταυρό, που σχηματίζεται από τις οδούς Καλοκαιρινού, Ίδης, Δικαιοσύνης,^{25^{ης}} Αυγούστου και 1821 με διαφορετική ποσοτικά κατανομή πάνω στον κάθε οδικό άξονα.

Σημειακή συγκέντρωση διοικητικών υπηρεσιών που προσελκύουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων αποτελεί η ύπαρξη των δύο Οικονομικών Εφοριών και του Δημόσιου Ταμείου στην Αρχιεπισκόπου Μακαρίου δίπλα στον προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα. Απέναντι από τις υπηρεσίες αυτές λειτουργεί μία ιδιωτική κλινική, ενώ δίπλα ετοιμάζεται να λειτουργήσει ακόμα μία.

Τουριστικές υπηρεσίες και ξενοδοχεία υπάρχουν κυρίως στις ζώνες 4 και 5 και στη ζώνη 3 από την περιοχή του Ξενία προς την οδό 25^{ης} Αυγούστου. Με απόφαση του Δήμου τα γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων είναι υποχρεωμένα να διατηρούν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης κι έχει εκλείψει το θέαμα των σταθμευμένων ενοικιαζόμενων οχημάτων ιδιαίτερα από την 25^η Αυγούστου, όπου υπάρχουν συγκεντρωμένα τα περισσότερα απ' αυτά τα γραφεία.

Με τα τουριστικά λεωφορεία δημιουργείται πρόβλημα κατά τη μετεπιβίβαση επιβατών στα ξενοδοχεία λόγω στενότητας της διατομής των περισσοτέρων οδών, ενώ κρίνεται ανεπαρκής ο χώρος στάθμευσης τους στο Μουσείο, αφού δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα στην πλατεία Ελευθερίας.

Το Ηράκλειο στερείται αξιόλογου χώρου για πολιτιστικές δραστηριότητες. Η βασιλική του Αγίου Μάρκου, μία δημοτική αίθουσα στο κτίριο Ανδρόγεω, μία ανακαινισμένη αποθήκη στο λιμάνι και ένας διαμορφωμένος χώρος στο φρούριο Κούλε χρησιμοποιούνται γι' αυτό το σκοπό. Η αναμενόμενη κατασκευή του πολιτιστικού κέντρου στη λεωφόρο Πλαστήρα θα αναπληρώσει το κενό που υπάρχει.

Οι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου είναι ελάχιστοι στην κεντρική περιοχή. Δύο πάρκα και τα εκτεταμένα μα παντελώς αναξιοποίητα τείχη προσφέρονται να καλύψουν τις ανάγκες όχι μόνο του κέντρου μα και ολόκληρου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.

Οι κεντρικές λειτουργίες έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων, με αποτέλεσμα το ανεπαρκές οδικό δίκτυο να αδυνατεί να εξυπηρετήσει τους παραπάνω φόρτους, δεδομένου και του προβλήματος της παράνομης στάθμευσης.

Η μελλοντική δημιουργία των δύο διοικητικών κέντρων που προτείνει το Γ.Π.Σ. σε περιοχές εκτός των τειχών, ίσως ανακουφίσει την υπάρχουσα κατάσταση για όλη την Περιοχή Μελέτης.

Ενδεικτικά αναφέρω ότι η λειτουργία των Οικονομικών Εφοριών και του Δημόσιου Ταμείου στη βορειοδυτική άκρη της Περιοχής Μελέτης, δημιουργεί σε συνδυασμό με την κακή γεωμετρία των οδών που συμβάλλουν στην παραλιακή και την ύπαρξη αυθαιρέτων, έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα που "στραγγαλίζουν" μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου.

Επίσης μέσα στην κεντρική περιοχή υπάρχουν ασυμβίβαστες με το εμπόριο και την κατοικία χρήσεις, που δημιουργούν πολλαπλά προβλήματα. Τέτοιο παράδειγμα είναι η κεντρική λαχαναγορά στην παραλιακή Λεωφόρο. Εκτός του ότι είναι οχληρή δραστηριότητα, ρυπαίνει και υποβαθμίζει τον περιβάλλοντα χώρο, έλκει μετακινήσεις βαριάς κυκλοφορίας (φορτηγά), με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η κυκλοφορία στην παραλιακή. Όλες οι μελέτες συνηγορούν στη μεταφορά της σε περιοχή εκτός των τειχών. Επίσης από την Κυκλοφοριακή Μελέτη προτείνεται η απομάκρυνση του χώρου των Τελωνείων από την παραλιακή και η μεταφορά τους σε άλλο σημείο.

Ήδη εφαρμόστηκε όπως είχε προτείνει το Γ.Π.Σ., η μεταφορά του υπεραστικού σταθμού λεωφορείων στο λιμάνι, καθώς και η μεταφορά των αφετηριών των αστικών γραμμών κάτω από το μέγαρο Φυτάκη. Αυτοί οι δύο σταθμοί θα βρίσκονται δίπλα στο προτεινόμενο διοικητικό κέντρο, που θα ανεγερθεί προς τα ανατολικά απέναντι από το λιμάνι.

Ειδικά για το θαλάσσιο μέτωπο, που αποτελεί τα βόρεια όρια της Περιοχής Μελέτης, από το σημερινό υποβαθμισμένο ρόλο που κατέχει, προβλέπεται να αποτελέσει ζώνη τουρισμού και αναψυχής δίνοντας διέξοδο της πόλης προς τη θάλασσα. Στη περιοχή αυτή που ανήκει στη συνοικία της Αγίας Τριάδας, όπως ήδη έχει αναφερθεί υπάρχουν σήμερα ορισμένες βιοτεχνίες που μαζί με τα εγκαταλειμμένα κτίρια, ενοχλούν τόσο αισθητικά όσο και λειτουργικά με το ασυμβίβαστο των χρήσεων με την ευρύτερη περιοχή κατοικίας.

Βέβαια η παραπάνω συνοικία δεν είναι η μοναδική όπου συμβαίνει ο ανταγωνισμός μεταξύ κατοικίας και άλλων λειτουργιών.

Αλλωστε, από τους πίνακες 4.2 και 4.5 φαίνεται ότι η συνοικία του Αγίου Τίτου (ζώνη 4), συνοικία που αποτελεί την κύρια ζώνη των κεντρικών λειτουργιών, παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση πληθυσμού μέσα στην κεντρική περιοχή. Παρατηρείται δηλαδή ότι η επέκταση των κεντρικών λειτουργιών, πιέζει και απομακρύνει την κατοικία.

Η χωροθέτηση των χρήσεων γης στην πόλη του Ηρακλείου, είναι αφημένη στις δυνάμεις της αγοράς, αφού απουσιάζει ο σχεδιασμός και οι κατάλληλες νομοθετικές ρυθμίσεις που θα προάσπιζαν την παραμονή της κατοικίας.

Ακόμα πιο αόριστα και άναρχα είναι τα πράγματα, όταν πρόκειται για δραστηριότητες που εμπλέκονται και συνυπάρχουν άλλοτε ομαλά και άλλοτε αλληλοσυγκρουόμενες, σε επίπεδο δρόμου ή γειτονιάς. Για δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, αποθήκες, μη οχλούσες βιοτεχνίες, εργαστήρια, για τις

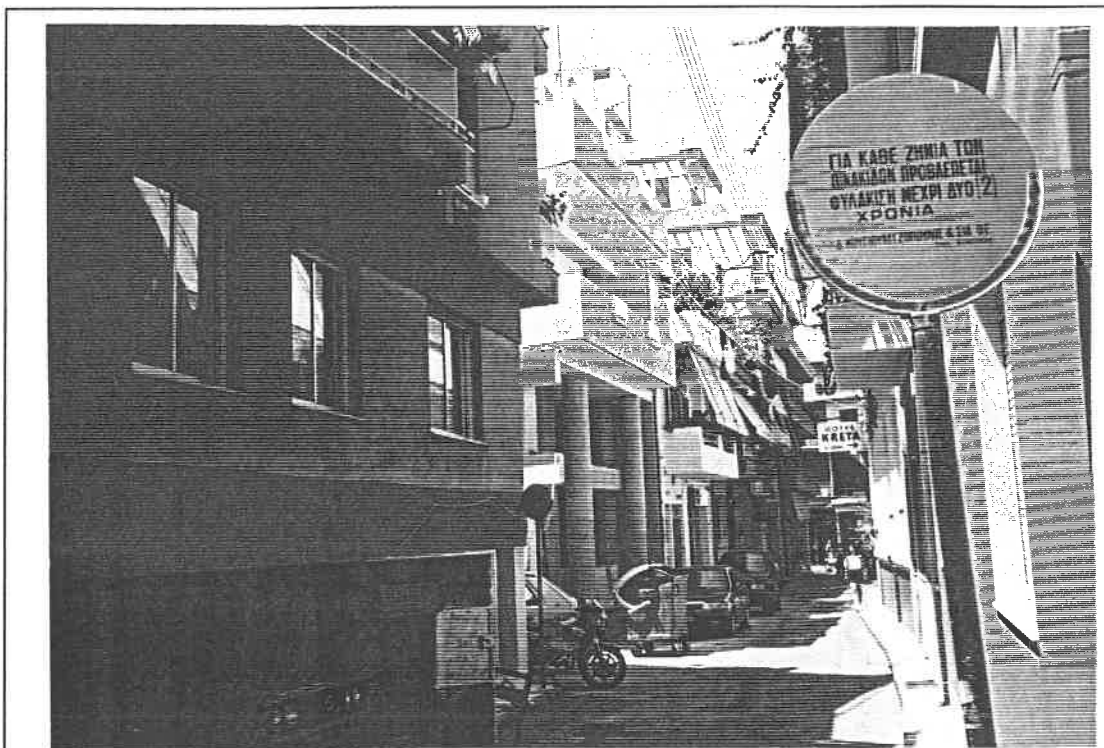
οποίες δεν υπάρχει νομοθετική εξειδίκευση ούτε προβλέπονται ειδικοί όροι εγκατάστασής τους.¹

Το παρελθόν όμως του Ηρακλείου διδάσκει και προσφέρει μαθήματα χωροθέτησης και κατάταξης χρήσεων, ανάλογα με το επάγγελμα και την προσφερόμενη υπηρεσία. Υπήρχαν δηλαδή συγκεκριμένοι δρόμοι και περιοχές όπου κατά κύριο λόγο ασκούσαν μια συγκεκριμένη δραστηριότητα. Η περιοχή ή ο δρόμος έπαιρνε το όνομα της από την εν λόγω δραστηριότητα. Έτσι είχαμε τα μαχαιράδικα, τα λαδάδικα, τα αχτάρικα (αρωματοπωλεία), τα γιατράδικα κ.α.

4.2.3 Δόμηση- Κατοικία- Χαρακτήρας της παλιάς πόλης

Σύμφωνα με τον πίνακα 4.2 η έκταση της Περιοχής Μελέτης είναι περίπου 70 Ha. Η πυκνότητα του πληθυσμού για το έτος 1991 ήταν 208 άτομα/ Ha, μειωμένη σε σχέση με το 1981 που ήταν 227 άτομα/ Ha . Βέβαια φαίνεται πως η κεντρική περιοχή εξακολουθεί να είναι πυκνοδομημένη σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.

Ο συντελεστής δόμησης για την κεντρική περιοχή, χωρίζεται σε δύο κατηγορίες. Η περιοχή που περικλείεται από την παραλιακή, τη Γιαμαλάκη, την Αγίου Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ και μέχρι τον ανώνυμο δρόμο επί της πλατείας Ελευθερίας έχει συντελεστή δόμησης 2,8 και η υπόλοιπη περιοχή 1,8.



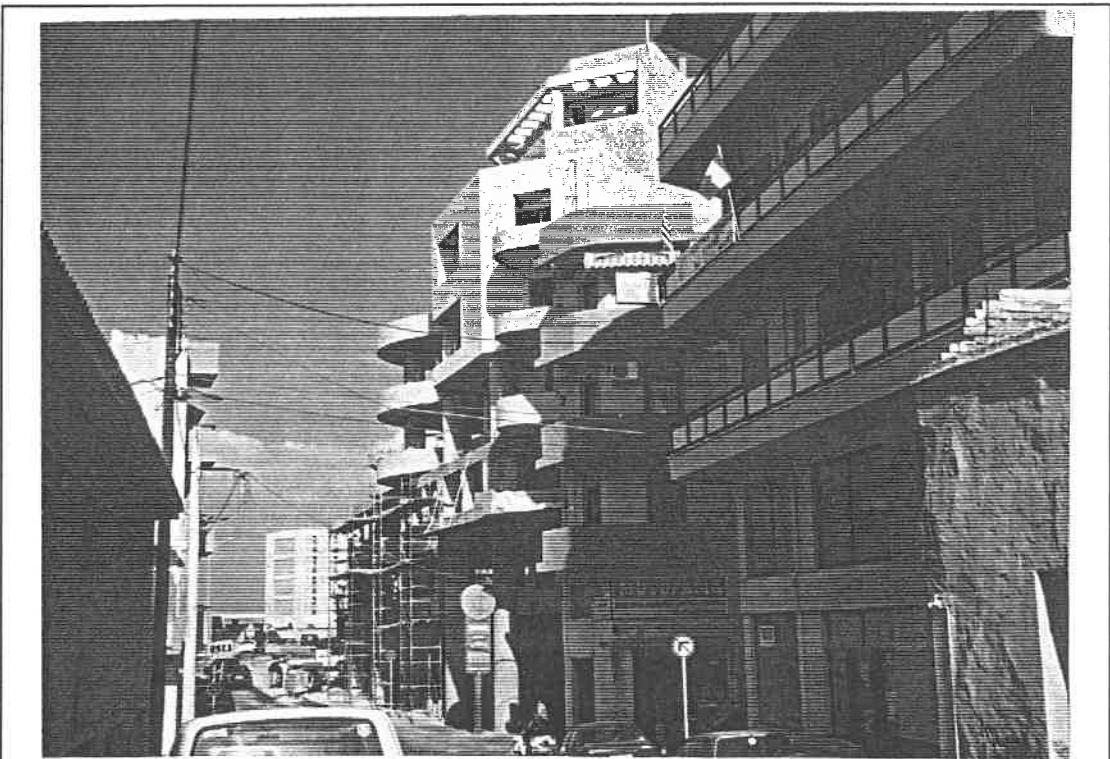
Νέα Δόμηση Οδός Ανωπόλεως

¹ ibid., σελ.. 69

Οι τιμές αυτές χαρακτηρίζονται υψηλές, αφ' ενός μεν γιατί παρατηρείται υψηλό ποσοστό κάλυψης κι αφετέρου γιατί δεν υπάρχει σχεδόν περιορισμός ως προς το ύψος των κτιρίων που κτίζονται στην κεντρική περιοχή. Δηλαδή παρατηρούνται πολυώροφα κτίρια δίπλα σε μονοκατοικίες.

Οι χώροι που προσφέρονται για οικοδόμηση είναι ελάχιστοι στο κέντρο. Μόνο με κατεδάφιση παλαιών κτισμάτων κερδίζονται οικοπέδα για οικοδόμηση. Αυτό συμβαίνει σε όλες τις συνοικίες του κέντρου. Αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας παρατηρείται στο θαλάσσιο μέτωπο, στη συνοικία της Αγίας Τριάδας. Η άλλοτε προβληματική περιοχή, μετά την απομάκρυνση ή το κλείσιμο λειτουργιών που την υποβάθμιζαν, προσφέρεται για την ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων, ανέγερση συγκροτημάτων κατοικιών, εμπορικού κέντρου, ανέγερση και λειτουργία ιδιωτικών κλινικών κ.ο.κ.

Οι καινούριες οικοδομές είναι μεμονωμένες στην κεντρική περιοχή και συνθέτουν ένα ετερόκλητο μωσαϊκό δίπλα στις μονοκατοικίες, τα νεοκλασικά και τα άλλα κτίσματα της παλιάς πόλης. Εξαιτίας του γεγονότος ότι το Ηράκλειο κατά το παρελθόν έχει υποστεί πολλές καταστροφές (φυσικές και μη), υπάρχει ανανέωση στις κατασκευές και στην ποιότητα τους.



Νέα Δόμηση Οδός Χάνδακος

Κυριαρχούν δηλαδή στο σύνολο οι μεταπολεμικές κατασκευές, που ενώ διακρίνονται για την καλύτερη ποιότητα τους, δεν ισχύει το ίδιο και για την αισθητική τους.

Υπάρχει βέβαια και αρκετά μεγάλος αριθμός κατασκευών που κτίστηκαν την εποχή του μεσοπολέμου και ανήκουν στην κατηγορία της «Ανώνυμης

Λαϊκής Αρχιτεκτονικής» με κύριο χαρακτηριστικό τους την συγκρότηση ενοποιημένης γειτονιάς. Τέτοιες γειτονιές υπάρχουν στην Αγία Τριάδα, στο Λαβύρινθο πάνω στα Ενετικά τείχη, βόρεια του Μαρτινέγκο και στην Πεδιάδος,



Οδός Σμύρνης

στη Βίγλα. Αυτό που χαρακτηρίζει τη δομή τους, είναι μια μικρή πλατεία στο κέντρο με μερικά μαγαζιά, στην οποία καταλήγουν στενά δρομάκια με διάφορα κυρίως σπίτια που φτιάχνουν μια οικιστική μονάδα 30-40 κατοικιών.

Ένας αριθμός από τέτοιες ενότητες περιστοιχίζει την εκκλησία που ήταν στο κέντρο της ευρύτερης γειτονιάς. Συχνά η γειτονιά έπαιρνε το όνομά της, από το όνομα της εκκλησίας.

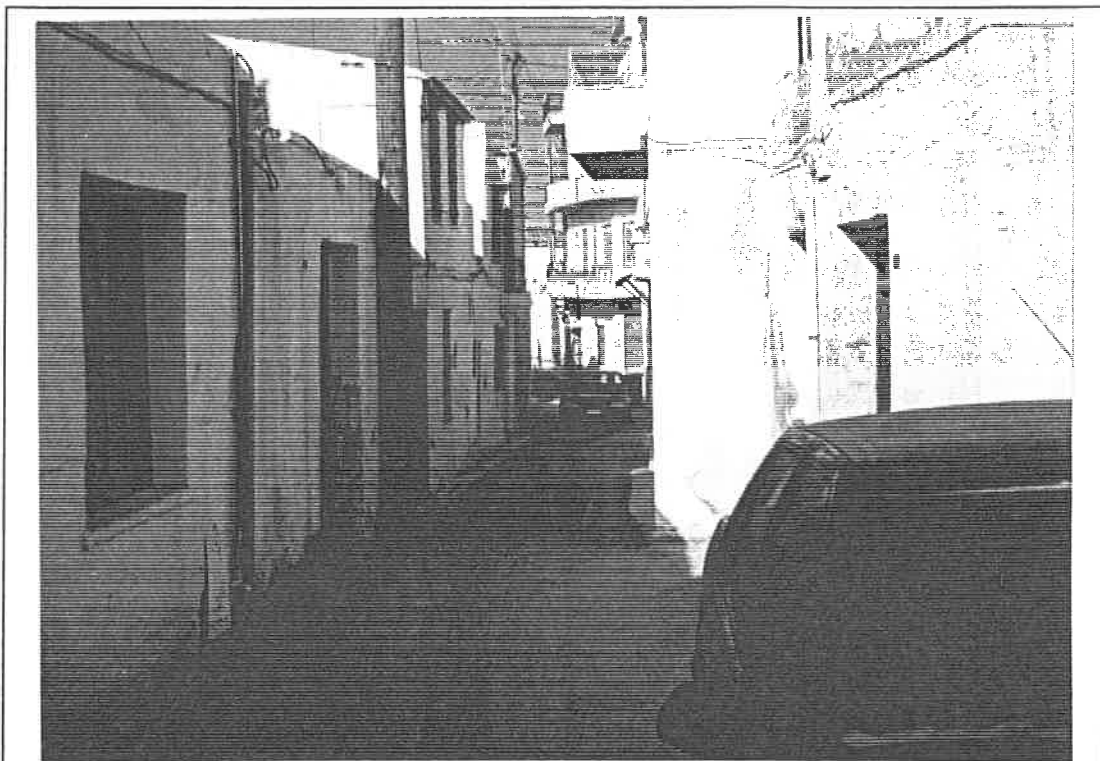
Κτίσματα από την περίοδο της Ενετοκρατίας δεν σώζονται (εκτός από ορισμένα δημόσια κτίρια), γιατί καταστράφηκαν από τους σεισμούς. Τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας αναπτύχθηκε η λεγόμενη «Βαλκανική» αρχιτεκτονική, τα κτίρια δηλαδή με τους ξύλινους εξώστες, αρκετά δείγματα των οποίων υπάρχουν ακόμα διάσπαρτα μέσα στην πόλη. Έντονη είναι η επίδραση που άφησε σε λιγότερο λαϊκές συνοικίες το αρχιτεκτονικό ρεύμα του Νεοκλασικισμού και αργότερα του Εκλεκτικισμού, προορισμένο να στεγάσει την εύπορη τάξη της πόλης.

Γενικά ως προς την αρχιτεκτονική της Περιοχής Μελέτης, υπήρξε σαφής διάκριση μεταξύ των οικιστικών πυρήνων κατά τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα. Στο κέντρο και πιο συγκεκριμένα στην οδό 25^{ης} Αυγούστου και λιγότερο στην οδό Καλοκαιρινού, βρισκόταν τα σπίτια και τα καταστήματα των εύπορων πολιτών. Ακολουθώντας την ακτινική διάταξη της πόλης καθώς απομα-

κρυνόμαστε από το κέντρο, οι κατοικίες γίνονται απλούστερες και στεγάζουν τα λαϊκά στρώματα.

Οι περιοχές που διατηρούν τον πολεοδομικό ιστό και το χαρακτήρα της παλιάς πόλης είναι οι εξής¹ (σχέδιο 10):

α) Αγία Τριάδα



Αγία Τριάδα Οδός Γοργολαΐνη

Αν και βρίσκεται εντός των τειχών, μέχρι το τέλος του 19^{ου} αιώνα παρουσιάζεται αραιοδομημένη με αρκετές γεωργικές χρήσεις. Στις αρχές του αιώνα παίρνει βιομηχανικό - βιοτεχνικό χαρακτήρα με την παρουσία εργοστασίων και αποθηκών για την επεξεργασία και αποθήκευση των κυρίων αγροτικών προϊόντων του νομού. Τα κτίρια αυτά αποτελούν ενδιαφέροντα δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής. Κοντά στα εργοστάσια δημιουργούνται οι γειτονιές που στεγάζουν το εργατικό δυναμικό και έχουν την τυπική διάρθρωση τέτοιων πυρήνων λαϊκών περιοχών.

Ο παραδοσιακός πολεοδομικός ιστός και η ανθρώπινη κλίμακα, διατηρούνται σε μεγάλο βαθμό. Κύριο χαρακτηριστικό της συνοικίας είναι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι μικρές πλατείες με μαγαζιά, στις οποίες καταλήγουν στενοί δρόμοι πλάτους 3 μ. περίπου. Γύρω από τις πλατείες αναπτύσσονται περιορισμένου μεγέθους μονώροφα και διώροφα σπίτια, με συνήθως μικρές αυλές που περιβάλλονται από ψηλό τοίχο.

¹ Μουντουφάρης Μ., Ηράκλειο. Διερεύνηση υφιστάμενων προβλημάτων μέσα από υφιστάμενες μελέτες, Διπλωματική Εργασία Τ.Α.Τ.Μ., Ε.Μ.Π., Αθήνα 1995, τεύχος Α, σελ. 123

β) Λιοντάρια - Χάνδακος (Συνοικία Κουτάλα)

Η οδός Χάνδακος υποστηρίζεται ότι αποτελούσε την εσωτερική παρειά



Οδός Χάνδακος

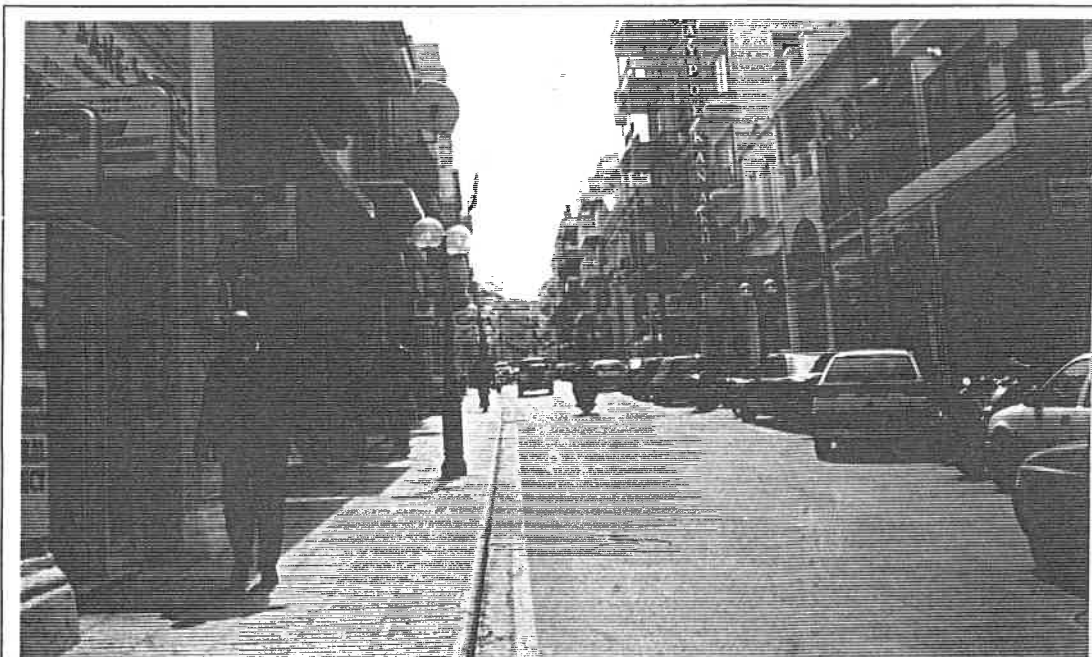
του Βυζαντινού Τείχους. Αργότερα οι Ενετοί έκτισαν κατά μήκος της, τη σιταποθήκη (Fundaco) και τους στρατώνες των Ιταλών μισθοφόρων (Quartieri). Οι θόλοι των παραπάνω κτισμάτων σώζονται μέχρι σήμερα ενσωματωμένοι στα καταστήματα της οδού.

Στις αρχές του αιώνα η συνοικία συγκέντρωνε ποικίλες δραστηριότητες. Από τα προξενία της Αγγλίας και της Ρωσίας, μέχρι θέατρο, καζίνο και τα περίφημα Café Chantant. Τα κτίρια που κατασκευάζονται περιέχουν στοιχεία του όψιμου νεοκλασικισμού και εκλεκτικισμού ενώ υπάρχουν και αυτά της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Κύριο χαρακτηριστικό τους οι μεγάλοι κήποι και η προνομακή θέα στη θάλασσα. Παρόλο που σώζονται ακόμα τέτοια κτίρια, ο χαρακτήρας της περιοχής έχει κάπως αλλοιωθεί από την εμφάνιση ειδικά προσθηκών στους ορόφους.

γ) Άξονας 25^{ης} Αυγούστου

Από την εποχή που ιδρύθηκε η πόλη αποτελεί τον σημαντικότερο οδικό άξονα. Σε κάθε εποχή αποτελούσε το κέντρο της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της πόλης. Κατά τις δύο πρώτες δεκαετίες του αιώνα κατασκευάστηκαν τα περισσότερα κτίρια που βρίσκονται κατά μήκος του, κυρίως με σχέδια του αρχιτέκτονα Κυριακού. Πρόκειται για επιβλητικά κτίρια με εντυπωσιακές

προσόψεις, επηρεασμένα από το ρεύμα του νεοκλασικισμού και του εκλεκτικισμού.



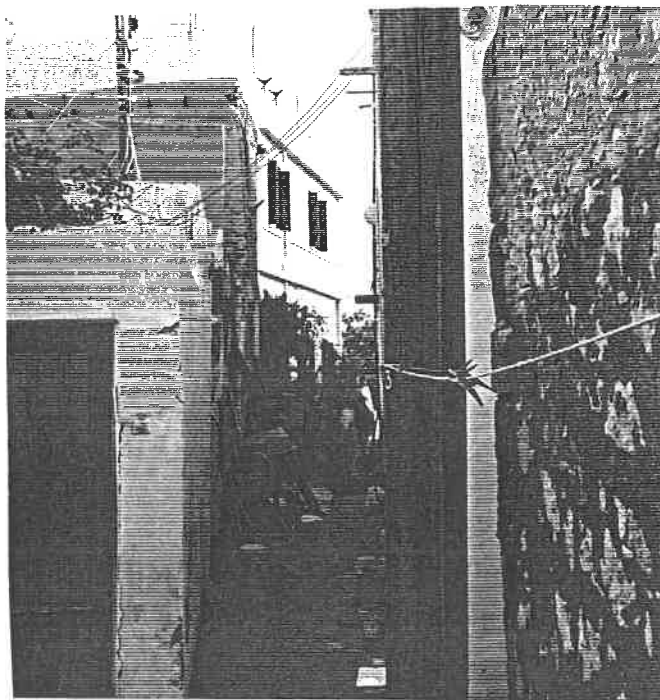
Οδός 25^{ης} Αυγούστου

Τα μέγαρα είχαν καταστήματα στο ισόγειο και γραφεία ή κατοικίες στους ορόφους. Πίσω από τα μεγαλοπρεπή κτίρια απλωνόταν η τουρκόπολη με τις παράγκες και τα χαμόσπιτα, γι' αυτό και ονομάστηκε «Οδός Πλάνης».

Η περιοχή προστατεύεται από το Π.Δ. 28.1.82 Δ' του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. Ακόμα και σήμερα παραμένει ο πιο εντυπωσιακός δρόμος της πόλης.

δ) Λαβύρινθος

Η περιοχή εμφανίζει πολεοδομικό ενδιαφέρον χάρη στην απόλυτη σύνδεση της με το Ενετικό τείχος, τα διαφορετικά της επίπεδα, τη διατήρηση του πολεοδομικού



Λαβύρινθος

της ιστού. Χαρακτηριστικό στοιχείο της περιοχής είναι οι στενοί δρόμοι πλάτους 1,5 με 2 μ. και οι περιορισμένοι σε πλήθος και διαστάσεις ελεύθεροι χώροι.

Τα κτίσματα είναι λίγα, μονώροφα ή διώροφα, με μικρές αυλές και ψηλούς μαντρότοιχους. Δεν έχουν ιδιαίτερα μορφολογικά στοιχεία κι ανήκουν στον τύπο της λαϊκής κατοικίας.

Το εντυπωσιακό αυτής της περιορισμένης σε χώρο συνοικίας, είναι ότι ενώ βρίσκεται τόσο κοντά στο κέντρο, δεν έχει ενταχθεί ακόμα στο Σχέδιο πόλης.

ε) Περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Μιλάτου - Κοραή Δαιδάλου

Υπήρξε το σημαντικότερο οικιστικό σημείο της πόλης όπως αυτή διαμορφώθηκε στον 20^ο αιώνα. Περιοχή με έντονο αστικό χαρακτήρα, κατοικήθηκε από τις οικογένειες των κατ' εξοχήν ευκατάστατων και μορφωμένων παλιών Ηρακλειωτών.



Οδός Αρετούσας

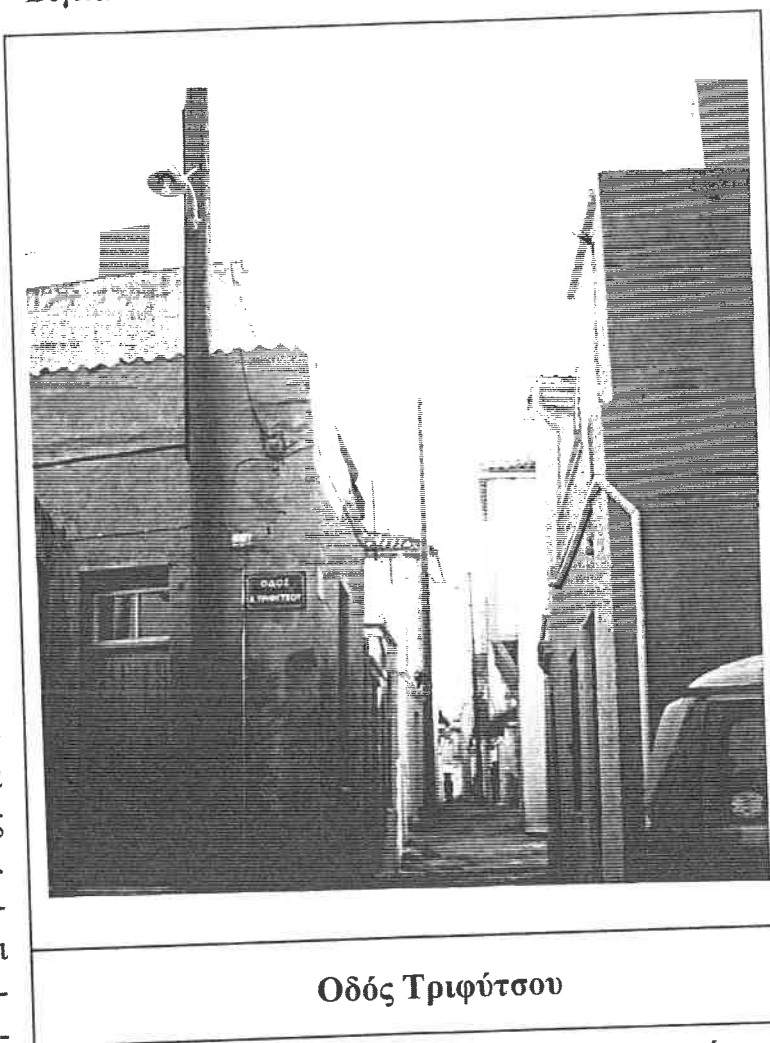
Ο παραδοσιακός πολεοδομικός ιστός διατηρείται σε μεγάλο βαθμό, πράγμα πολύ δύσκολο για μια περιοχή που βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο. Οι κλίμακες των δρόμων και του δομημένου χώρου ελάχιστα έχουν αλλάξει. Χαρακτηρίζεται από διώροφα και τριώροφα κτίρια, εκλεπτυσμένα με αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία του νεοκλασικισμού και του εκλεκτικισμού. Τα παραπάνω κτίρια συνυπάρχουν και εναλλάσσονται κτίρια με στοιχεία της βαλκανικής αρχιτεκτονικής συνθέτοντας έτσι ένα ενδιαφέρον οικιστικό σύνολο.

Η περιοχή συνδέεται άμεσα με το διοικητικό κέντρο, αποτελείται δε από τους πιο γοητευτικούς πεζόδρομους της πόλης και έλκει μεγάλο αριθμό πολιτών για ψυχαγωγία.

στ) Οδός Πεδιάδος - Βίγλα

Η οδός Πεδιάδος αναπτύσσεται περιμετρικά στο νοτιοανατολικό τμήμα των τειχών καθώς ξεκινάει από την Καινούρια Πόρτα. Είναι το τμήμα της παλιάς πόλης, όπου μαζί με το λαβύρινθο, τα κτίρια εφάπτονται ή είναι κτισμένα πάνω στα τείχη.

Ο πολεοδομικός ιστός και η φυσιογνωμία της περιοχής έχουν διατηρηθεί κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, με κυρίαρχα στοιχεία τους στενούς δρόμους πλάτους 3μ. και τις μικρές πλατείες. Τα κτίσματα είναι περιορισμένων διαστάσεων και στο σύ-



Οδός Τριφύτσου

νολό τους ανήκουν στον τύπο της λαϊκής αρχιτεκτονικής, συνήθως μονώροφα ή διώροφα, με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Άλλα πάλι στεγάζονται με δώματα και έχουν μικρές αυλές και ψηλούς μαντρότοιχους.

Η Βίγλα βρίσκεται πάνω στα Ενετικά τείχη. Το όνομα της περιοχής προέρχεται από την άριστη θέα της προς το βορρά.

Ο πολεοδομικός της ιστός χαρακτηρίζεται από πλατώματα και δρόμους πλάτους 5μ. Τα σπίτια είναι όμοιας τυπολογίας, μονώροφα κεραμοσκεπή, με αυλή προς το δρόμο.

ζ) Περιοχή βόρεια του Μαρτινέγκο (Πηγάδα)

Στην υποβαθμισμένη αυτή περιοχή ο πολεοδομικός ιστός έχει διατηρηθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος, με κυρίαρχο στοιχείο τους στενούς δρόμους πλάτους 2 και 3 μ.

Οι κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι είναι ελάχιστοι και στις μικρές πλατείες υπάρχουν ακόμα τα παλιά μαγαζάκια της γειτονιάς. Οι κατοικίες, μονώροφες ή



Αποψη από «Μαρτινέγκο»

διώροφες έχουν στοιχεία της ανώνυμης λαϊκής αρχιτεκτονικής. Είναι περιορισμένων διαστάσεων με μικρές αυλές και οι περισσότερες κεραμοσκεπείς. Στη συνοικία υπάρχουν διάσπαρτα κτίσματα με στοιχεία της βαλκανικής αρχιτεκτονικής και ορισμένα που έχουν επηρεαστεί από τον εκλεκτικισμό.

Αυτό που χαρακτηρίζει τη φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής, το ίδιο ισχύει και για τη συνοικία της Αγίας Τριάδας, είναι η διατήρηση των στενών κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των κατοίκων.

Στην περιοχή προβλέπεται να κατασκευαστεί το πολιτιστικό κέντρο του Δήμου Ηρακλείου, το οποίο αναμένεται να μεταβάλλει τη φυσιογνωμία της και να συμβάλλει στη γενικότερη ανάπλαση και αναβάθμιση της.

η) Καμαράκι - Μονή Καρδιωτίσης

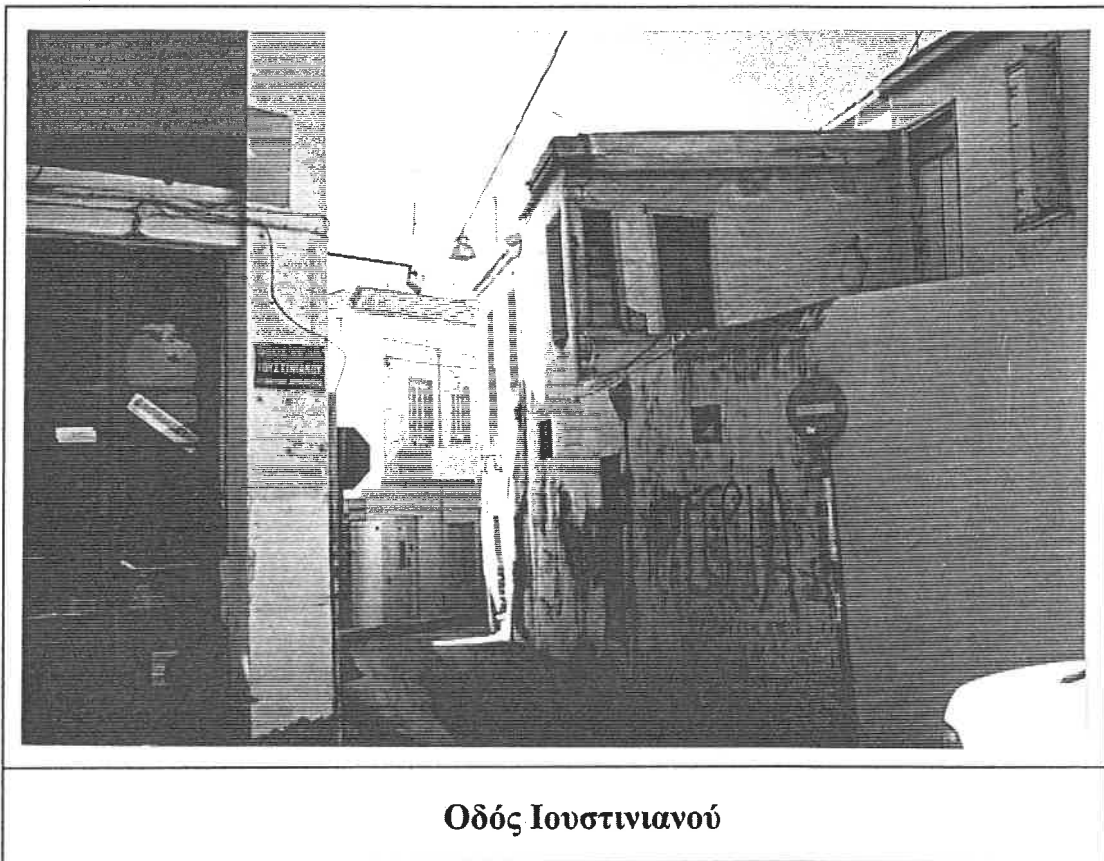
Οι στενοί δρόμοι πλάτους 3-5 μ. και οι μικρές πλατείες καθορίζουν τον πολεοδομικό ιστό της περιοχής. Πρόκειται για γειτονιά που διατηρεί το παραδοσιακό οικιστικό ύφος.

Τα κτίσματα είναι μονώροφα ή διώροφα, αρκετά απ' αυτά με αυλή και μαντρότοχο. Υπάρχουν βέβαια και μεγαλύτερων διαστάσεων κτίσματα με έντονα αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία του ύστερου νεοκλασικισμού και του εκλεκτικισμού.

θ) Οδός Καλοκαιρινού

Η άλλοτε Πλατειά Στράτα, είναι η δεύτερη σε σπουδαιότητα οδός μετά την 25^η Αυγούστου. Από την εποχή των Ενετών ήταν διαμορφωμένη και οδηγούσε στη δυτική πύλη της πολιτείας. Από την εποχή της Τουρκοκρατίας αποκτά τον εμπορικό χαρακτήρα της.

Στις αρχές του αιώνα κατασκευάζονται κατά μήκος της οδού σημαντικά κτίσματα με στοιχεία του ύστερου νεοκλασικισμού και εκλεκτικισμού, τα οποία είχαν μεικτές χρήσεις. Στο ισόγειο στέγαζαν τα καταστήματα και στους ορόφους την κατοικία του ιδιοκτήτη. Αποτελούν σημαντικό οικοδομικό σύνολο κτιρίων αστικής αρχιτεκτονικής των πρώτων δεκαετιών του αιώνα, αν και δεν έχουν το μέγεθος και την αίγλη εκείνων της 25^{ης} Αυγούστου.



Οδός Ιουστινιανού

4.3 Ανάλυση Κυκλοφορίας - Συγκοινωνιών

4.3.1 Συγκοινωνιακή Υποδομή και Λειτουργία

Σαν συγκοινωνιακή υποδομή εννοείται βασικά η υποδομή του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του, όπως είναι η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η σύνθεση της κυκλοφορίας, οι φόρτοι, οι ταχύτητες, κ.α., ενώ παρουσιάζεται και ο τρόπος με τον οποίο αυτή η υποδομή ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επιμέρους χρηστών, δηλαδή των χρηστών ιδιωτικών και δημόσιων μέσων μεταφοράς και των πεζών.

Υποδομή οδικού δικτύου

Η ανάλυση της υποδομής του οδικού δικτύου περιλαμβάνει τα πλάτη των δρόμων, τα πεζοδρόμια, τα προβληματικά σημεία του δικτύου, την κατάσταση του οδοστρώματος.

Ήδη στο προηγούμενο κεφάλαιο είχε γίνει αναφορά για το πλάτος των δρόμων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και είχε συνταχθεί ο πίνακας 3.7. Στην Περιοχή Μελέτης υπάρχει το μεγαλύτερο ποσοστό δρόμων με πλάτος μέχρι 5 μ., που αφορά βέβαια δρόμους γειτονιάς, εξαιτίας της πυκνής δόμησης και του μεσαιωνικού παρελθόντος της πόλης.

Στους περισσότερους απ' αυτούς τους δρόμους είναι προβληματική έως αδύνατη η διέλευση οχημάτων, ενώ απουσιάζουν εντελώς τα πεζοδρόμια. Σε αρκετές περιπτώσεις η πρόσβαση διακόπτεται από τα σταθμευμένα οχήματα των κατοίκων των γύρω σπιτιών. Τέτοιοι δρόμοι υπάρχουν στην Αγία Τριάδα, στην περιοχή νότια του Αγίου Μηνά και στην περιοχή της οδού Πεδιάδος.

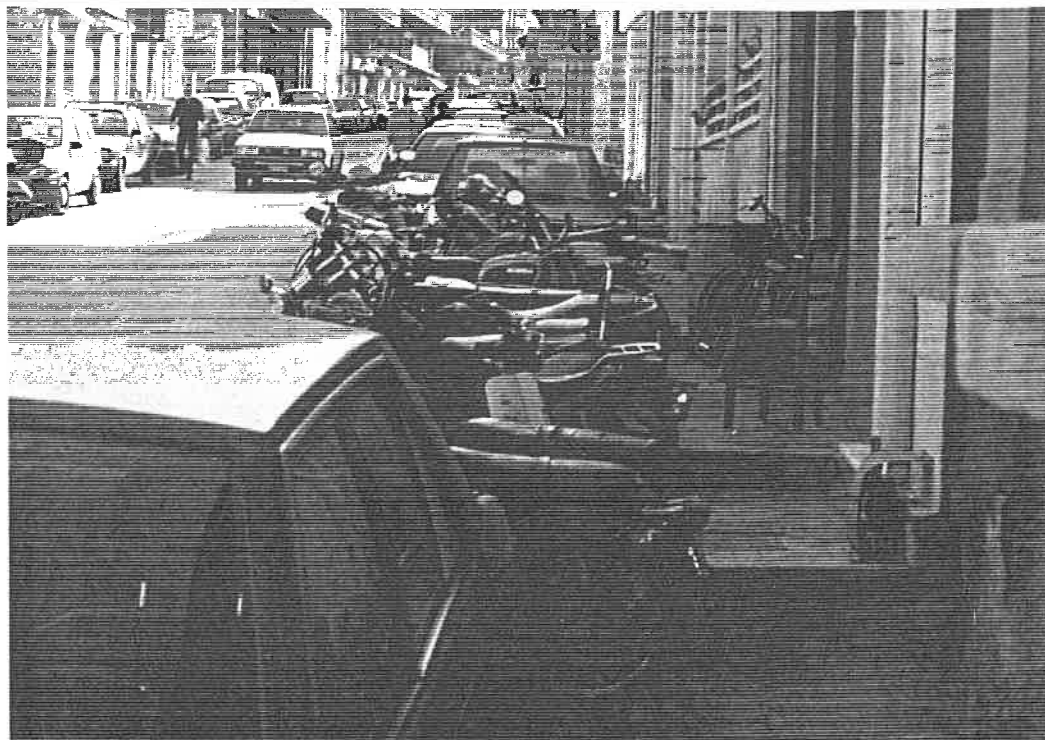
Δρόμοι με ικανοποιητικό πλάτος που να εξασφαλίζουν ανεκτή και ασφαλή διέλευση τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών, είναι ελάχιστοι εντός της Περιοχής Μελέτης. Η Καλοκαιρινού, η Δικαιοσύνης, η 25^{ης} Αυγούστου στην κεντρική περιοχή, παρόλο που αποτελούν πρωτεύουσες αρτηρίες για το σύνολο του Π.Σ. και συγκεντρώνουν υψηλό φόρτο οχημάτων, λειτουργούν με δυσκολία εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους τους, που μειώνεται ακόμα περισσότερο από την παράνομη στάθμευση.

Οι περισσότεροι δρόμοι λειτουργούν με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, με εξαίρεση τις μονοδρομημένες πλέον Αγίου Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ, Δικαιοσύνης, τμήμα της Καλοκαιρινού και τμήμα της Παραλιακής. Διαχωριστική νησίδα διαθέτει μόνο η Πλαστήρα και τμήμα της Παραλιακής.

Βέβαια και το μεγαλύτερο τμήμα του οδικού δικτύου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος λειτουργεί με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, η Κυκλοφοριακή Μελέτη¹ το υπολογίζει περίπου στο 82 %.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Έκθ. Αρ.3, σελ. 49

Μετά την πρόσφατη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε ορισμένους δρόμους της κεντρικής περιοχής, όπως η Έβανς, η 1821, η Ίδης, έχει κάπως βελτιωθεί η κατάσταση όσον αφορά τις ανάγκες για χώρο σε οδούς με μεγάλη ροή πεζών. Παραμένει όμως μεγάλο ποσοστό δρόμων με μικρό πλάτος πεζοδρομίων, περίπου 1-2 μ., ή σε κάποιες άλλες περιπτώσεις τα πεζοδρόμια είναι ανύ-



Πεζοδρόμιο στην οδό Γιαμαλάκη

παρκτα ή ατελώς διαμορφωμένα, όπως σε τμήμα της Γιαμαλάκη, της Μποφώρ και της Παραλιακής.

Απαράδεκτη κατάσταση όσον αφορά το πλάτος των πεζοδρομίων παρουσιάζει η οδός Ιδομενέως με την οδό Επιμενίδου, όπου υπάρχει μεγάλη ροή πεζών, λόγω της εμπορικής και τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται κατά μήκος των δύο δρόμων. Τα πλάτη των πεζοδρομίων δεν ξεπερνούν το 1 μ., με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να είναι ιδιαίτερα δυσχερής και με μεγάλη πιθανότητα ατυχήματος.

Πολλές φορές αίτια της χαμηλής εξυπηρέτησης των πεζοδρομίων αποτελούν τα διάφορα εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών, όπως οι βιτρίνες των καταστημάτων και οι προθήκες με εμπορεύματα που τοποθετούνται έξω απ' αυτά, οι στύλοι φωτισμού και σήμανσης κυκλοφορίας, οι στάσεις λεωφορείων κ.α.

Σημεία του κύριου οδικού δικτύου που χαρακτηρίζονται προβληματικά λόγω της απότομης μείωσης του καταστρώματος της οδού, τα οποία έχουν εντοπιστεί από την Κυκλοφοριακή Μελέτη χωρίς όμως μέχρι σήμερα να αποκατασταθούν, παρατηρούνται στην οδό Αβέρωφ κοντά στην διασταύρωση με την

οδό Ζωγράφου και στην οδό Ιδομενέως κοντά στην διασταύρωση με την οδό Μαλικούτη. Στένωση που υπήρχε στην οδό Πλαστήρα κοντά στο Κομμένο Μπεντένι και «στραγγάλιζε» την κυκλοφορία της οδού, αποκαταστάθηκε πρόσφατα με την κατεδάφιση των παρακείμενων κτισμάτων.

Προβλήματα παρατηρούνται λίγο πριν τη διασταύρωση της Πλαστήρα με την οδό Έβανς στην Καινούρια Πόρτα, λόγω της μείωσης του πλάτους της Πλαστήρα. Βέβαια δεν είναι τόσο έντονα, αλλά το πλάτος της Πλαστήρα μειώνεται με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ορισμένες φορές ουρές οχημάτων κατά την έξοδο τους από την πύλη της Καινούριας Πόρτας και κατά την είσοδο τους στην Έβανς με κατεύθυνση προς το κέντρο. Η οδός Πλαστήρα αν και λειτουργεί ως δευτερεύουσα αρτηρία, διαθέτει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά ιδιαίτερα μετά την διάνοιξη που αναφέρθηκε, έτσι ώστε να απορροφήσει σημαντική κυκλοφορία και να τη διοχετεύει ως περιφερειακός δακτύλιος της κεντρικής περιοχής, προς το νότιο τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και του νομού γενικότερα.

Η κατάσταση του οδοστρώματος γενικά είναι ικανοποιητική ιδιαίτερα στο κύριο οδικό δίκτυο. Εξάλλου μετά από τα τελευταία έργα της Επιχείρησης Ύδρευσης του Δήμου έχει αποκατασταθεί το οδικό δίκτυο σε σημεία όπου κατά το παρελθόν χρειαζόταν επισκευή. Πιθανόν σε ορισμένους τοπικούς δρόμους και δρόμους γειτονιάς να χρειάζεται συντήρηση η επιφάνεια του οδοστρώματος ή κάποια άλλη επίστρωση και αντικατάσταση του σκυροδέματος που υπάρχει σε μερικούς απ' αυτούς.

Παρακάτω εξετάζονται τα χαρακτηριστικά λειτουργίας του οδικού δικτύου, ξεκινώντας από την ιεράρχηση του¹.

Ιεράρχηση οδικού δικτύου (σχέδιο 13)

Κάθε αστικό οδικό δίκτυο αποτελείται από το κύριο οδικό δίκτυο και τους τοπικούς δρόμους. Το κύριο οδικό δίκτυο αποτελείται από τους αυτοκινητοδρόμους, τις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες και τους συλλεκτήριους δρόμους. Στην Περιοχή Μελέτης δεν υπάρχει δρόμος με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου.

Τα κριτήρια για την ιεράρχηση κάποιου δρόμου σε μια από τις κατηγορίες του κύριου οδικού δικτύου είναι:

Πρωτεύουσες αρτηρίες: Αφορούν δρόμους πολλών λωρίδων κυκλοφορίας με ή χωρίς διαχωριστική νησίδα. Εξυπηρετούν μετακινήσεις σχετικά μεγάλου μήκους και οι διασταυρώσεις τους ελέγχονται με σηματοδότες ή σήματα STOP στους κάθετους δρόμους. Εξυπηρετούν μεγάλους φόρτους κυκλοφορίας και συνήθως καταλήγουν σ' αυτούς οι δευτερεύουσες αρτηρίες και σπανιότερα οι συλλεκτήριοι δρόμοι.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Εκθ. Αρ. 3, σελ. 75

Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Είναι συνήθως δρόμοι δύο ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας που μεταφέρουν μικρότερους φόρτους κυκλοφορίας απ' ό τι οι δρόμοι της προηγούμενης κατηγορίας. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους. Οι διασταυρώσεις τους ελέγχονται συνήθως από σηματοδότες ή σήματα STOP στους κάθετους δρόμους.

Συλλεκτήριοι δρόμοι: Οι δρόμοι αυτής της κατηγορίας συγκεντρώνουν την κυκλοφορία από το τοπικό δίκτυο και στη συνέχεια τη διοχετεύουν στις αρτηρίες. Είναι συνήθως δύο λωρίδων κυκλοφορίας και εξυπηρετούν κυρίως μικρού μήκους μετακινήσεις.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της Περιοχής Μελέτης σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια φαίνεται στο σχέδιο 13.

Αυτό που χαρακτήριζε κατά το παρελθόν το οδικό δίκτυο του Ηρακλείου ήταν η έλλειψη ιεραρχήσεως του, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανάμιξη διαφορετικών κατηγοριών κυκλοφορίας, μειωμένη κυκλοφοριακή ικανότητα και χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης. Με την εφαρμογή των πρώτων μέτρων της Κυκλοφοριακής Μελέτης το 1993, τα παραπάνω αρνητικά χαρακτηριστικά έχουν κάπως βελτιωθεί. Η σημερινή κυκλοφοριακή δομή του δικτύου είναι αυτή που είχε προτείνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη με την παρακάτω ιεράρχηση για την Περιοχή Μελέτης¹:

Πρωτεύουσες αρτηρίες:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| • Σοφ. Βενιζέλου (Παραλιακή) | • Αβέρωφ |
| • Καλοκαιρινού | • 25 ^{ης} Αυγούστου |
| • Δικαιοσύνης | • 1821 |
| • Βικέλα (Μαρογεώργη) | • Έβανς(μεγάλη, μικρή) |

Δευτερεύουσες αρτηρίες:

- | | |
|-----------------|--------------|
| • Αρχ. Μακαρίου | • Γιαμαλάκη |
| • Πλαστήρα | • Αγίου Μηνά |
| • Δουκός Μποφώρ | |

Συλλεκτήριοι οδοί:

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| • Επιμενίδου | • Ιδομενέως |
| • Μονής Καρδιωτίσσης | • Ταξιάρχου Μαρκοπούλου |
| • Σπιναλόγκας | |

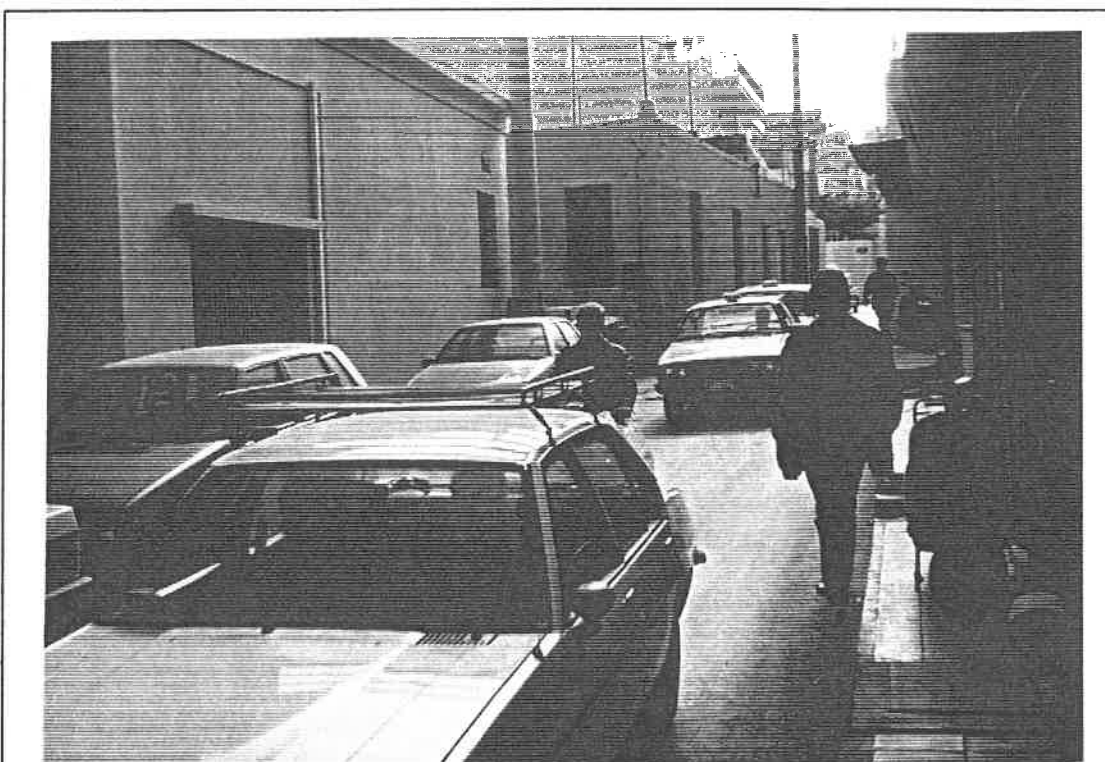
Στο υποκεφάλαιο 3.6 παρουσιάστηκε κάποια περιγραφή της μορφής του κύριου οδικού δικτύου. Το οδικό δίκτυο μπορεί να περιγραφεί ως ακτινωτό. Στο κέντρο της πόλης σχηματίζεται ένας σταυρός με τις οδούς Καλοκαιρινού, Δικαιοσύνης, 25^{ης} Αυγούστου και 1821 προς τις τέσσερις κατευθύνσεις του

¹ Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης, Ηράκλειο 1994, Τεχν. Έκθ. 1,σελ. 9

ορίζοντα. Μαζί με το δακτύλιο που τις ενώνει, δηλαδή τις οδούς Αγίου Μηνά, Βικέλα, Αβέρωφ, αποτελούν μια βεβαρυμένη κυκλοφοριακά περιοχή με χαμηλή κυκλοφοριακή ικανότητα.

Δύσκολα υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις στην κυκλοφορία σε όλη την κεντρική περιοχή. Είναι εμφανής η έλλειψη συλλεκτήριων δρόμων και η αδυναμία σχηματισμού ζευγών μονοδρόμων, εξαιτίας της διαμόρφωσης του οδικού δικτύου για ιστορικούς και άλλους λόγους.

Μετά τις τελευταίες μονοδρομήσεις, οι οδηγοί διασχίζουν τις γειτονιές, αναζητώντας ταχύτερα δρομολόγια, ιδιαίτερα στις ώρες αιχμής, για να αποφύγουν το κύριο οδικό δίκτυο το οποίο είναι κορεσμένο. Παράδειγμα η οδός Άλμπερτ, που ξεκινά από την οδό Πλαστήρα και καταλήγει στην οδό Βικέλα. Όλο και περισσότερα οχήματα και ιδιαίτερα ταξί, χρησιμοποιούν την Άλμπερτ ενδεχομένως για να αποφύγουν την συνήθως κορεσμένη οδό Έβανς. Η Άλμπερτ όμως δεν διαθέτει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά γι' αυτό το ρόλο, ενώ γενικά η πρακτική αυτή οδηγεί σε πλήρη ανατροπή κάθε προσπάθειας ιεράρχησης και ιδιαίτερα κάθε προσπάθεια διαφύλαξης ενός επιπέδου περιβάλλοντος και οδικής ασφάλειας στις γειτονιές



Οδός Άλμπερτ

Σημαντικό ρόλο στην κυκλοφορία παίζει η πεταλοειδής που εφάπτεται στα τείχη και μαζί με την παραλιακή οδό αποτελούν ένα δακτύλιο γύρω από την Περιοχή Μελέτης. Βέβαια η συνέχεια αυτού του δακτυλίου διακόπτεται στα ανατολικά, στην Καινούργια Πόρτα. Στο μέλλον για να λειτουργήσει ικανοποιητικά είναι απαραίτητη η διάνοιξη και η αντιστροφή της φοράς της οδού

Πεδιάδος. Η πεταλοειδής αυτή, αποτελείται από τις παρακάτω δευτερεύουσες αρτηρίες, οι οποίες διαθέτουν ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, περισσότερο σχεδόν από κάθε άλλη οδό του κύριου οδικού δικτύου: Αρχ. Μακαρίου, Πλαστήρα, Δουκός Μποφώρ.

Σήμερα στην Περιοχή Μελέτης λειτουργεί ένα σύστημα μονοδρόμησης με εξαίρεση τις παρακάτω οδούς που λειτουργούν με διπλή κυκλοφορία (αμφίδρομα):

- Ελ. Βενιζέλου (παραλιακή)
- Αρχ. Μακαρίου
- Καλοκαιρινού (μέχρι τη Γιαμαλάκη)
- Πλαστήρα
- Μεγάλη Έβανς (από την Καινούργια Πόρτα μέχρι την Αβέρωφ)

Σύνθεση Κυκλοφορίας

Όσον αφορά τη σύνθεση της κυκλοφορίας υπάρχουν υπολογισμένα από μετρήσεις στοιχεία, που έγιναν κατά τη διάρκεια εκπόνησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης που φαίνονται στον παρακάτω πίνακα 4.7.

Η κυκλοφορία επιβατικών και ταξί στο σύνολο της κεντρικής περιοχής ξεπερνά το 61% του συνόλου της κυκλοφορίας. Για μετακινήσεις επιβατών χρησιμοποιούνται τα ημιφορτηγά, τα οποία παρουσιάζουν υψηλό ποσοστό για κεντρική περιοχή πόλης, που φτάνει το 21%. Ανάλογα με το σημείο εισόδου στην κεντρική περιοχή, τα ποσοστά των ημιφορτηγών κυμαίνονται από 12% έως 34%.

Το ποσοστό των φορτηγών που κυκλοφορούν στην κεντρική περιοχή είναι αρκετά χαμηλό, περίπου 2% απόρροια της απαγόρευσης της κυκλοφορίας τους εντός του κέντρου. Κι απ' αυτό το ποσοστό, το μεγαλύτερο μέρος οφείλεται σε φορτηγά που κινούνται κατά μήκος της Βενιζέλου (παραλιακής) και τα οποία δεν εισέρχονται καθόλου στους δρόμους της κεντρικής περιοχής. Τα υπόλοιπα φορτηγά που κινούνται στο κέντρο, είναι του Δήμου ή άλλων Υπηρεσιών και Οργανισμών, τα οποία εξαιρούνται της απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

Το ποσοστό των λεωφορείων είναι σχετικά χαμηλό για κεντρική περιοχή πόλης περίπου 2,4%. Σήμερα αυτό το ποσοστό είναι ελαφρά αυξημένο, παραμένει όμως σε χαμηλά επίπεδα. Το μικρό αυτό ποσοστό δείχνει ότι οι αστικές συγκοινωνίες δεν επιλέγονται από τους κατοίκους της πόλης για τις μετακινήσεις τους¹.

Οι υπεύθυνοι της Μελέτης Εφαρμογής των Κυκλοφοριακών μέτρων αναφέρουν ότι ορισμένες ώρες της ημέρας, η κυκλοφορία των ταξί ανέρχεται στο 40 % των οχημάτων που κυκλοφορούν στην κεντρική περιοχή².

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και κυκλοφορίας Πόλεως, Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Αθήνα 1991, Εκθ. Αρ. 3 σελ. 66.

² Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης, Τεχν. Έκθ. 1, 1994, σελ. 16

Πίνακας 4.7**Σύνθεση κυκλοφορίας στις εισόδους εξόδους της κεντρικής περιοχής.**

Σταθμός Μέ- τρησης	Ι.Χ. & Ταξί (%)	Δίκυκλα (%)	Ημιφορτηγά (%)	Λεωφορεία (%)	Φορτηγά (%)
Κομμένο Μπεντένι	61,76	13,91	21,39	0,30	2,64
Χανιόπορτα	55,15	17,12	23,10	2,49	2,14
Καινούργια Πόρτα	62,97	14,96	19,15	1,62	1,30
Βενιζέλου (Εφορία)	54,31	5,67	34,31	1,23	4,48
Βενιζέλου (Λιμάνι)	61,54	7,11	24,65	3,32	3,38
Ικάρου	60,35	17,61	15,33	6,10	0,61
Λεωφόρος Δημοκρατίας	69,69	16,12	12,18	1,52	0,49
Σύνολο Κε- ντρικής Πε- ριοχής	61,10	13,45	21,01	2,37	2,07

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Σύμφωνα με μετρήσεις της Κυκλοφοριακής Μελέτης προκύπτει ότι περίπου 80.000 οχήματα διασχίζουν καθημερινά το όριο της ευρύτερης περιοχής της πόλης προς τις δύο κατευθύνσεις, ενώ στην κεντρική περιοχή εισέρχονται και εξέρχονται καθημερινά 159.000 οχήματα¹. Οι υπεύθυνοι της Μελέτης Εφαρμογής επεξεργάστηκαν τα στοιχεία της Κυκλοφοριακής Μελέτης, με μαθηματικό πρότυπο έκαναν προβολή αυτών των στοιχείων στο μέλλον και συμπεράναν ότι σήμερα οι μετακινήσεις είναι περίπου 200.000 την ημέρα ή και παραπάνω².

Φόρτοι Κυκλοφορίας (σχέδιο 14)

Στο σχέδιο 14 παρουσιάζονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής (8-9 π.μ.), όπως προκύπτουν από το κυκλοφοριακό πρότυπο (SATURN), μετά την οργάνωση του οδικού δικτύου όπως είχε προτείνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη. Η σημερινή κατάσταση, μετά από επιτόπιες παρατηρήσεις και μέσα από την καθημερινή εμπειρία της πόλης, συμφωνεί σε αρκετά σημεία με τα συμπεράσματα που προκύπτουν μελετώντας το σχέδιο των φόρτων που σχεδιάστηκε με το κυκλοφοριακό πρότυπο. Έτσι μελετώντας το σχέδιο 14 μπορούμε να εξά-

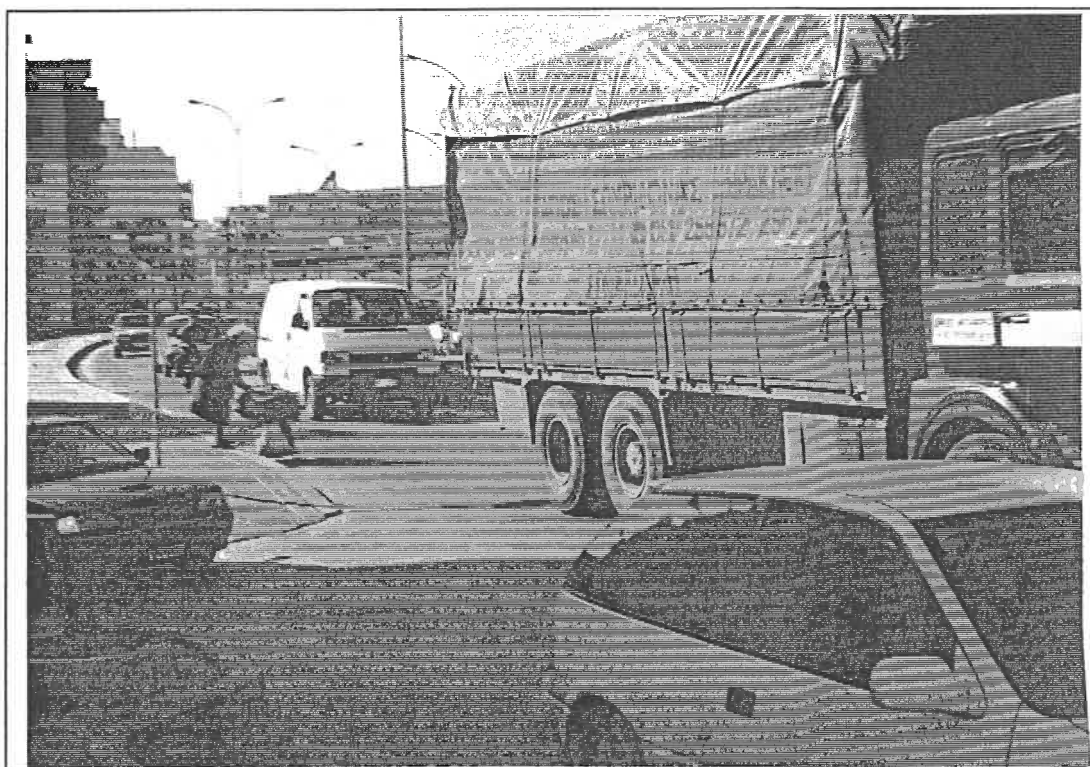
¹ Γραφείο Δοξιάδη όπ. αν. σελ. 50.

² Δοκουμετζίδης Ι., Ημερίδα για τα κυκλοφοριακά προβλήματα του Ηρακλείου, Δεκέμβριος 1995, Ηράκλειο. σελ. 25.

γουμε χρήσιμες πληροφορίες με ικανοποιητική προσέγγιση για τους σημερινούς φόρτους στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής.

Στο σχέδιο 14 λοιπόν, φαίνεται ότι μειώνεται η κυκλοφορία εισόδου στην κεντρική περιοχή από τη Λ. Δημοκρατίας, ενώ αντίθετα υπάρχει ανάλογη αύξηση της εισόδου από την Καινούργια Πόρτα. Παρατηρείται δηλαδή αύξηση των φόρτων στην κατεύθυνση της Έβανς προς το κέντρο. Αυτό το γεγονός σε συνδυασμό με την αύξηση των φόρτων στη Βικέλα, εξαιτίας των μονοδρομήσεων, καθιστά προβληματική τη λειτουργία της διασταύρωσης Έβανς - Αβέρωφ - Βικέλα.

Ακόμα διαπιστώνεται η μείωση του φόρτου εισόδου από την πύλη της Χα-



Παραλιακή Λεωφόρος

νίοπορτας, λόγω της μονοδρόμησης της Καλοκαιρινού από τη Γιαμαλάκη προς το Μεϊντάνι. Αυτό βέβαια είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του φόρτου στην Παραλιακή, από την Εφορία προς το κέντρο και την αύξηση του φόρτου εισόδου στο Κομμένο Μπεντένι.

Αυξημένο φόρτο παρουσιάζει η οδός 1821, ενώ διαθέτει μόνο μια λωρίδα κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα δυσλειτουργία, ιδιαίτερα τις ώρες που είναι ανοιχτά τα μαγαζιά.

Από την Κυκλοφοριακή Μελέτη έχουμε ότι οι αιχμές της κυκλοφορίας παρουσιάζονται στις 8.00-9.00 το πρωί, στις 13.00-14.00 το μεσημέρι και μία μι-

κρότερη στις 18.00-20.00, το απόγευμα¹. Η απογευματινή αιχμή αν και είναι μικρότερη, είναι περισσότερο εκτεταμένη και παρουσιάζεται πιο έντονη τις ημέρες που είναι ανοικτά τα μαγαζιά το απόγευμα. Κατά την καλοκαιρινή περίοδο παρουσιάζεται αύξηση της ημερήσιας κυκλοφορίας, περίπου 7% στις εισόδους - εξόδους της κεντρικής περιοχής την υπολογίζει η Κυκλοφοριακή Μελέτη, ενώ γενικά στις εισόδους - εξόδους της πόλης η αύξηση κυμαίνεται στο 29% περίπου².

Ταχύτητες Κυκλοφορίας

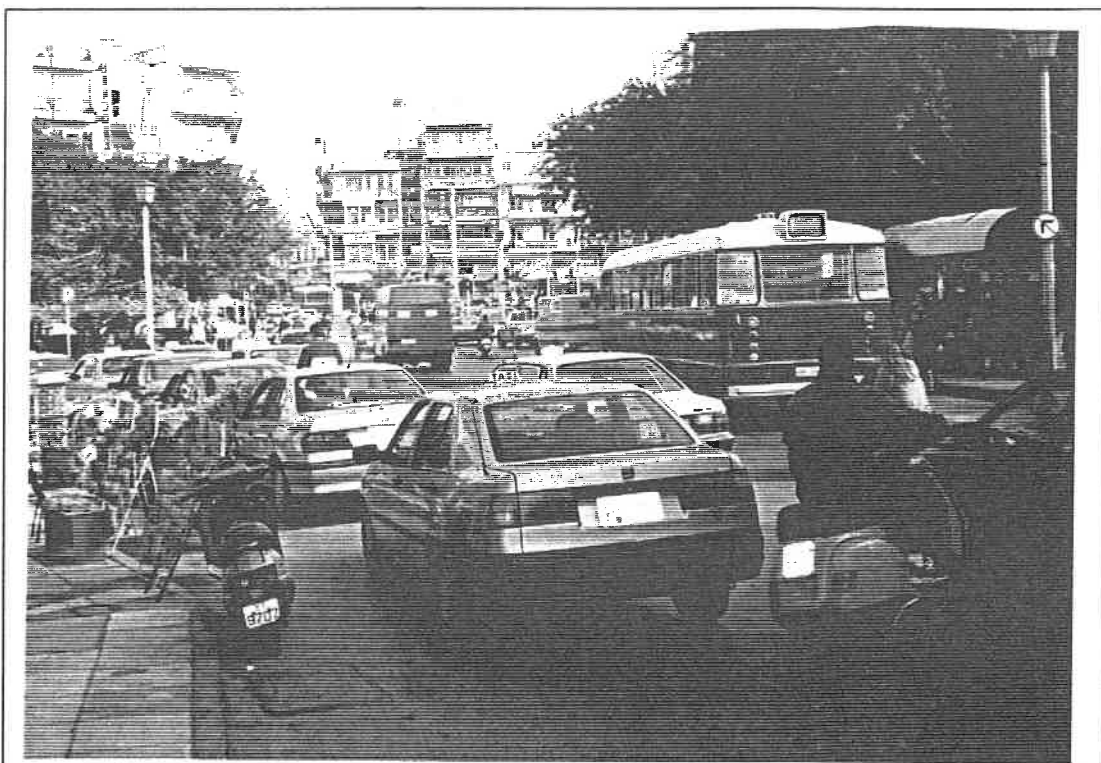
Μετά τις μονοδρομήσεις φαίνεται πως η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης έχει αυξηθεί. Πριν και ενώ ίσχυε το σύστημα κυκλοφορίας με δακτύλιο, μονά - ζυγά, οι ταχύτητες στους κεντρικούς δρόμους (Δικαιοσύνης, Αβέρωφ, Έβανς, κλπ.) είχαν τιμές γύρω στα 15 χλμ /ώρα και σπάνια ξεπερνούσαν τα 20 χλμ /ώρα³. Μετά την εφαρμογή της μονοδρόμησης και ενώ αυξήθηκαν οι χρόνοι διαδρομής, αυξήθηκε και η μέση ταχύτητα, ίσως ξεπερνώντας τα 20-25 χλμ /ώρα σύμφωνα με ορισμένες απόψεις⁴.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Εκθ. Αρ. 3, σελ. 58.

² *ibid*, σελ. 63

³ *ibid*., σελ. 71

⁴ Νιταδώρας Γ. Πρακτικά Ημερίδας για τα κυκλοφοριακά προβλήματα του Ηρακλείου, Ηράκλειο Δεκέμβριος 1995, σελ 48.



Η πιάτσα ταξί παρεμποδίζει την κυκλοφορία στη Βικέλα

Στην αύξηση της ταχύτητας σε ορισμένους δρόμους συνέβαλαν κι άλλα γεγονότα όπως οι διανοίξεις. Παράδειγμα η οδός Πλαστήρα, που παρουσίαζε χαμηλές ταχύτητες λόγω της στένωσης που υπήρχε και εμποδίζε την κυκλοφορία.

Μείωση της ταχύτητας όμως παρουσιάζει τμήμα της Παραλιακής, από τη Γιαμαλάκη μέχρι τη 25^η Αυγούστου, κυρίως λόγω της αύξησης του φόρτου κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τα μειωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού σ' αυτό το τμήμα. Η διαμόρφωση βέβαια της διασταύρωσης της παραλιακής με τη Γιαμαλάκη, έχει συμβάλει στη βελτίωση της ροής των οχημάτων επί της παραλιακής.

Επίπεδα Εξυπηρέτησης

Χαρακτηριστικό μέγεθος της λειτουργία του οδικού δικτύου, είναι και το επίπεδο εξυπηρέτησης, τόσο για οδικά τμήματα, όσο και για διασταυρώσεις. Το επίπεδο εξυπηρέτησης για οδικά τμήματα μπορεί να χαρακτηριστεί από τη μέση ταχύτητα κυκλοφορίας στο τμήμα αυτό, ενώ το επίπεδο εξυπηρέτησης της πρόσβασης μιας διασταύρωσης από την αντίστοιχη καθυστέρηση¹.

Γενικά οι περισσότερες αρτηρίες έχουν ξεπεράσει την ικανότητα τους και βρίσκονται σε επίπεδο εξυπηρέτησης, Ε ή F (Αβέρωφ, Αγ. Μηνά, Δικαιοσύνης, 1821, 25^η Αυγούστου, Έβανς). Αισθητά βελτιωμένα, όσον αφορά το επί-

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας Πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Εκθ. Αρ. 3 σελ. 71.

πεδο εξυπηρέτησης, παρουσιάζεται η Πλαστήρα και η Δ. Μποφόρ. Στην παραλιακή πρέπει να μειωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης.

Οι διασταυρώσεις των οποίων οι προσβάσεις εμφανίζουν χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης Ε ή F, είναι αυτές που είχε επισημάνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη και μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει καμιά ενέργεια για τη βελτίωση της καταστάσεώς τους:

- Έβανς - Πλαστήρα
- Έβανς- Αβέρωφ
- Έβανς - Δικαιοσύνης
- Καλοκαιρινού Γιαμαλάκη
- Δικαιοσύνης - 25^{ης} Αυγούστου
- Αβέρωφ - Δημοκρατίας
- Αγίου Μηνά -1821

Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων (σχέδια 15,16)

Βασική αρχή του σχεδιασμού των μεταφορών αποτελούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων. Σαν «μετακινήσεις» θεωρούνται όλες οι ανεξάρτητες κινήσεις ενός ατόμου που γίνονται από ένα σημείο προέλευσης, όπου έλαβε χώρα κάποια συγκεκριμένη δραστηριότητα, έστω και αν αυτή είναι απλά η μεταπιβίβαση σε άλλο μεταφορικό μέσο.

Η επιθυμία για μετακινήσεις είναι η αιτία που προκαλεί τη ζήτηση για μεταφορική υποδομή. Εάν αυτή η ζήτηση υπερβαίνει την υπάρχουσα προσφορά, έστω και για περιορισμένα χρονικά διαστήματα, τότε δημιουργούνται φαινόμενα κορεσμού, είτε σε στοιχεία της υποδομής (συγκεκριμένα τμημάτων οδών), είτε και στο σύνολό της (ολόκληρο το δίκτυο)¹.

Στον πίνακα 4.8 φαίνονται τα ποσοστά μετακινήσεων ανά μεταφορικό μέσο.

¹ ibid, σελ 136.

Πίνακας 4.8
Ποσοστά Μετακινήσεων ανά μεταφορικό μέσο

Μεταφορικό μέσο	Ποσοστό (%)	
	Ηράκλειο	Αθήνα (1983)
Πεζή	25,18	8,6
Ποδήλατο	0,34	
Δίκ. Μηχανή	7,45	3,8
I.X.	41,61	36,6
Ταξί	4,24	6,2
Λεωφ. ΚΤΕΛ	12,16	38,6
Ειδικό Λεωφορείο	1,52	
Ημιφ./Αγροτ./Τρίκ.	6,88	1,3
Φορτηγό 2-3 Αξ/κό	0,62	
Πολυαξονικό	0,00	

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Υψηλό ποσοστό παρουσιάζουν οι μετακινήσεις με τα πόδια, δικαιολογημένα βέβαια εξαιτίας της κλίμακας της πόλης. Κι ενώ θα περίμενε κανείς υψηλό ποσοστό συμμετοχής και του ποδηλάτου σε μια πόλη με «μαζεμένη» κεντρική περιοχή, εντούτοις η συμμετοχή του είναι μηδαμινή λόγω των απότομων κλίσεων του εδάφους. Το επιβατικό αυτοκίνητο συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη προτίμηση για μετακινήσεις, ενώ στο ποσοστό του ίσως πρέπει να προστεθεί του ημιφορτηγού / αγροτικού αφού κατά πλειοψηφία παίζει ρόλο επιβατικού. Η συμμετοχή της δημόσιας συγκοινωνίας μπορεί να χαρακτηριστεί χαμηλή, μόνο 12%, ενώ χαμηλή συμμετοχή έχουν και τα ταξί.

Τα αντίστοιχα ποσοστά για την Αθήνα, μετά από έρευνα του ΟΑΣ (1983) είναι 8,6% για μετακινήσεις με τα πόδια, 36,6% με I.X., 38,6% με λεωφορείο, 6,2% με ταξί, 1,3 με ημιφορτηγό και 3,8% με δίκυκλο¹. Αν συγκρίνουμε τα αντίστοιχα νούμερα, φαίνεται η κυριαρχία του I.X. στο Ηράκλειο (48% περίπου μαζί με τα ημιφορτηγά), όπως επίσης και τα περιθώρια ανάπτυξης των δημοσίων συγκοινωνιών.

Στον πίνακα 4.9 φαίνονται τα ποσοστά μετακινήσεων ανά σκοπό μετακίνησης.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, όπ. αν., σελ. 138

Πίνακας 4.9
Ποσοστά Μετακινήσεων

Σκοπός	Ποσοστό (%)
Επιστροφή σπίτι	45,75
Εργασία	19,42
Εκπαίδευση	9,53
Ψώνια	3,25
Άλλος σκοπός	22,05
Σύνολο	100,00

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Από τον πίνακα φαίνεται ότι η κατοικία αποτελεί βασικό κέντρο μετακίνησης για τους κατοίκους της πόλης. Επίσης σημαντικό ποσοστό κατέχει και η εργασία.

Ο πίνακας 4.10 παρουσιάζει τα ποσοστά των μετακινήσεων ανάλογα με την χρήση γης στον τόπο προέλευσης.

Πίνακας 4.10
Ποσοστά Μετακινήσεων ανά χρήση γης στην προέλευση

Χρήση Γης	Ποσοστό (%)
Κατοικία	45,98
Υπηρεσίες /Εμπόριο	14,41
Αγροτ. Επιχείρηση	0,72
Βιομηχ. /Κατασκευές	2,96
Εκπαιδευτικό Ίδρυμα	11,20
Άλλη χρήση	24,73
Σύνολο	100,00

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Και σ' αυτόν τον πίνακα φαίνεται ότι ο κύριος χώρος παραγωγής μετακινήσεων είναι η κατοικία και κατά δεύτερο λόγο οι υπηρεσίες και το εμπόριο. Η εκπαίδευση καταλαμβάνει αξιόλογη θέση, ενώ η βιομηχανία έχει μικρή συμμετοχή. Το ένα τέταρτο (26%) των μετακινήσεων παράγεται από κατοίκους της κεντρικής περιοχής, παρόλο που αποτελούν το 14% περίπου του συνολικού πληθυσμού και κατέχουν το 13,88% των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Επίσης οι κάτοικοι του κέντρου μετακινούνται με τα πόδια σε ποσοστό 31,54%, σε αντίθεση με τους κατοίκους της περιφέρειας, όπου το αντίστοιχο ποσοστό είναι 22,97%. Οι κάτοικοι του κέντρου, εξαιτίας της εύκολης πρόσβασης στις διάφορες δραστηριότητες που συγκεντρώνονται στην περιοχή τους, δεν χρησιμοποιούν μεταφορικό μέσο. Ενώ η χρησιμοποίηση Ι.Χ. αυτοκινήτου από τους κατοίκους της περιφέρειας φτάνει το 44,36% και η χρησιμοποίηση ταξί και αστικής συγκοινωνίας το 3,6% και 15,39% αντίστοιχα. Οι κάτοικοι του κέντρου χρησιμο-

ποιούν Ι.Χ. κατά 33,56%, ταξί κατά 6,07% και αστική συγκοινωνία κατά 11,04%¹.

Σύμφωνα με την κυκλοφορική Μελέτη, οι διερχόμενες μετακινήσεις που έχουν και τα δύο άκρα τους εκτός της πόλης, αποτελούν το 17,4% των εξωτερικών μετακινήσεων (μετακινήσεις όπου το ένα άκρο τους είναι εκτός πόλης). Αυτό το ποσοστό είναι αρκετά χαμηλό και δείχνει τη σπουδαιότητα και το ρόλο της πόλης του Ηρακλείου για ολόκληρη την Κρήτη. Από τις διερχόμενες μετακινήσεις το 21% περίπου διέρχεται μέσα από την πόλη και δεν χρησιμοποιεί την εθνική οδό.

Ο πίνακας 4.11 παρουσιάζει τις κυριότερες ζώνες παραγωγής και έλξης των μετακινήσεων προβάλλοντας έτσι μια γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων.

Πίνακας 4.11
Σημαντικότερες ζώνες γένεσης μετακινήσεων

Παράγωγες		Έλξεις	
Ζώνη	Ποσοστό (%)	Ζώνη	Ποσοστό (%)
22	8,39	22	8,30
4	7,72	4	7,81
42	6,43	42	6,37
41	6,12	41	6,30
3	6,06	3	5,84

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Οι ζώνες που ανήκουν στην Περιοχή Μελέτης είναι η 3 και η 4. Οι δύο αυτές ζώνες, μαζί με την 5, αποτελούν το εμπορικό και διοικητικό κέντρο. Οι υπόλοιπες ζώνες του πίνακα 4.11 αφορούν κυρίως περιοχές κατοικίας απ' όπου όμως διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες (Θερίσσου, 62 Μαρτύρων, Ικάρου, Δημοκρατίας), πάνω στους οποίους έχουν αναπτυχθεί ποικίλες δραστηριότητες που επηρεάζουν τις μετακινήσεις των κατοίκων της πόλης.

Γενικά, οι χρόνοι μετακίνησης είναι σχετικά μικροί συγκρινόμενοι με μεγάλες πόλεις όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Το πρόβλημα της κυκλοφορίας φαίνεται ότι δεν οφείλεται τόσο πολύ στα χαρακτηριστικά της ζήτησης για μετακινήσεις, όσο οφείλεται στα στοιχεία της υποδομής (χωρητικότητα δικτύου, στάθμευση κ.α.).

Κυκλοφορία Πεζών (Σχέδιο 17)

Αφού εξετάσαμε τα στοιχεία της υποδομής του οδικού δικτύου στην Περιοχή Μελέτης, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του και την ανταπόκριση του

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Έκθ. Αρ. 3, σελ. 141

στην κυκλοφορία, μένει να δούμε τα στοιχεία της υποδομής για την κυκλοφορία των πεζών.

Αρκετοί δρόμοι έχουν πεζοδρομηθεί τα τελευταία χρόνια στο Ηράκλειο, ιδιαίτερα στην κεντρική περιοχή όπου παρουσιάζεται έντονη εμπορική δραστηριότητα και μεγάλες ροές πεζών.

Οι οδοί που είναι αποκλειστικοί πεζόδρομοι είναι:

Δαιδάλου	Θησέως
Κοραή	Αμάθειας
Περδικάρη	Αρχοντοπούλου
Βυζαντίου	Αγ. Δέκα
Ανδρόγεω	Καγιαμπή
Σαπουτιέ	Ζαμπελίου
Καντανολέων (τμήμα)	Γραμβούσης
1866 (τμήμα)	Κυδωνίας (από Χάνδακος- Χορτατσών)
Τσικριτζή	Πειραιώς
Γιαννιτσών	Μαρινέλη
Καρτερού (από 1866 - 1821)	Μπιζανίου

Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι όλοι σχεδόν οι πεζόδρομοι βρίσκονται στην εμπορική περιοχή και όχι σε περιοχές κατοικίας, παρόλο που αρκετοί δρόμοι γειτονιάς θα μπορούσαν να πεζοδρομηθούν (και λόγω γεωμετρικών χαρακτηριστικών) και να δημιουργηθούν ορισμένες θέσεις στάθμευσης ή να γίνουν μερικώς πεζόδρομοι με πρόσβαση μόνο για τους κατοίκους της περιοχής.

Στο σχέδιο 17 φαίνονται οι πεζόδρομοι της Περιοχής Μελέτης καθώς και οι κύριοι άξονες της κυκλοφορίας των πεζών όπως τους είχε περιγράψει η Κυκλοφοριακή Μελέτη. Αυτοί οι άξονες φυσικά βρίσκονται στο εμπορικό κέντρο της κεντρικής περιοχής.

Αρκετά μεγάλη κυκλοφορία πεζών, πάνω από 600-900 πεζοί την ώρα, παρατηρείται στα πεζοδρόμια της οδού 25^{ης} Αυγούστου στο ύψος της Δαιδάλου, στη Λ. Δικαιοσύνης απέναντι από τα Δικαστήρια, στην οδό Έβανς κοντά στην πλατεία Κορνάρου, στην πλατεία Ελευθερίας στο ύψος της οδού Αβέρωφ και στη Λ. Καλοκαιρινού πριν την οδό Ίδης¹.

Μεγάλος αριθμός πεζών διασχίζει κάθετα δρόμους με μεγάλη κυκλοφορία, από μη σηματοδοτούμενες διαβάσεις ή από θέσεις όπου δεν υπάρχει διάβαση πεζών. Τέτοιες περιπτώσεις είναι της πλατείας Ελευθερίας στο ξενοδοχείο Α-στόρια και στην αρχή της Λ. Δικαιοσύνης, στο ύψος της πλατείας Ελ. Βενιζέλου (Λιοντάρια).

Τα πεζοδρόμια αποτελούν σημαντικό στοιχείο για την εξυπηρέτηση των πεζών και κάπως έχουμε αναφερθεί στα προηγούμενα. Δυστυχώς η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων που έγινε σε ορισμένους δρόμους δεν ολοκληρώθηκε

¹ ibid., σελ. 83

τουλάχιστον σ' αυτούς που παρουσιάζουν αυξημένες ροές πεζών. Έτσι ενώ βελτιώθηκε η εικόνα τους εντυπωσιακά τόσο από άποψη γεωμετρίας όσο και από αισθητικής σε ορισμένες οδούς, όπως στην Έβανς, στην Ίδης, στην 1821, τίποτα δεν άλλαξε στην Καλοκαιρινού, στη Δικαιοσύνης και σε ορισμένες άλλες, όπως η Ιδομενέως, η Επιμενίδου και η Γιαμαλάκη.

Η διεύρυνση βέβαια των πεζοδρομίων δεν προσφέρθηκε εξ' ολοκλήρου στους πεζούς, αλλά μέρος τους χρησιμοποιήθηκε για να τοποθετηθούν ζαρτινιέρες, με πράσινο, σκουπιδόσυλλέκτες κ.λ.π. Σε ορισμένους όμως δρόμους το πλάτος των πεζοδρομίων δεν είναι ικανό ώστε να συνυπάρχει δεντροφύτευση και κυκλοφορία πεζών (π.χ. μικρή Έβανς). Σε παρόμοιες περιπτώσεις η ύπαρξη του απαραίτητου αστικού πρασίνου διαφυλάσσεται με άλλους τρόπους.

Αντिलειτουργικό και αντίθετο με τις σύγχρονες αντιλήψεις περί πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού για τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, αποτελεί η αντίληψη του διαχωρισμού των χώρων κίνησης των πεζών και των οχημάτων σε δρόμους του Ηρακλείου¹. Αυτή η αντίληψη υλοποιήθηκε μέσω του αυξημένου ύψους των κρασπέδων των πεζοδρομίων, μέτρο που επιδιώκει ίσως να μη σταθμεύουν, τα οχήματα στο πεζοδρόμιο και στο να υποχρεωθούν οι πεζοί να περνούν απέναντι μόνο από ορισμένες διαβάσεις με φωτεινή σήμανση με στόχο να αυξηθεί η μέση ροή των οχημάτων.

Μετρήσεις πάντως της Κυκλοφοριακής Μελέτης έδειξαν ότι οι πεζοί διασχίζουν κάθετα δρόμους με μεγάλη κίνηση, ενώ σε κοντινή απόσταση υπάρχει διάβαση πεζών (Λ. Δικαιοσύνης απέναντι από τα Δικαστήρια, 25^η Αυγούστου στην πλατεία Ελ. Βενιζέλου)².

4.3.2 Στάθμευση (σχέδιο 18)

Τα στοιχεία για τη στάθμευση έχουν αντληθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος από την Κυκλοφοριακή Μελέτη³. Ελάχιστα έχει αλλάξει από τότε η κατάσταση που αφορά τη στάθμευση.

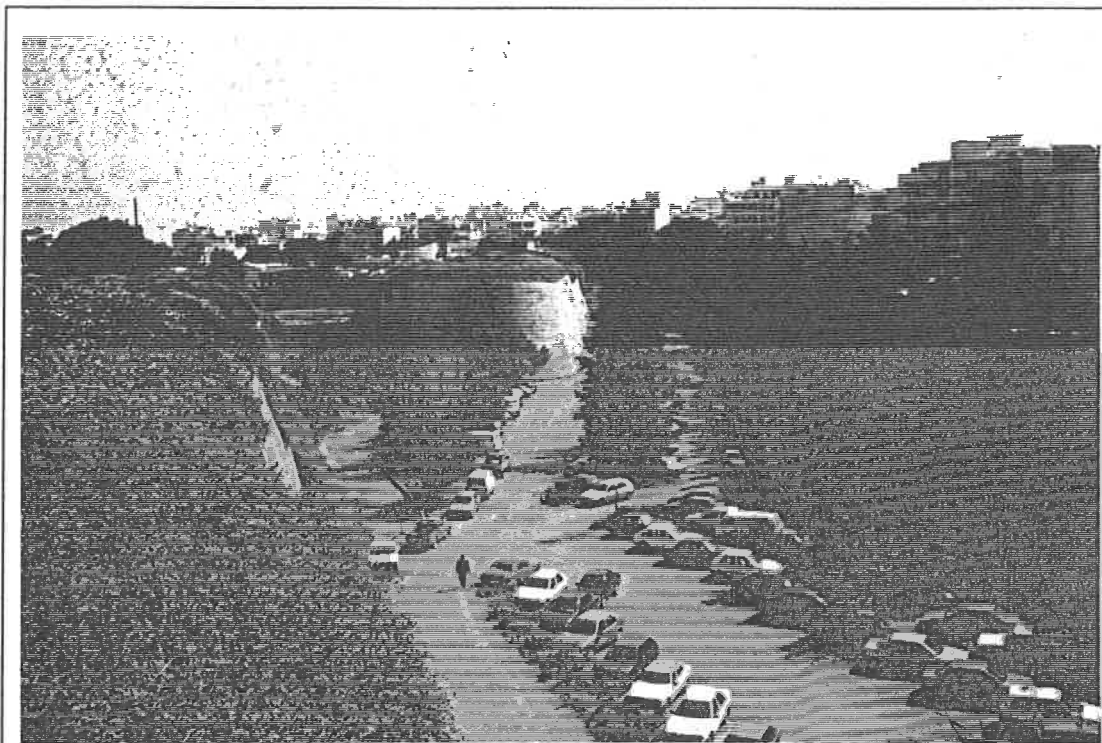
Στο Ηράκλειο δεν είχε γίνει σχεδόν ποτέ καμιά ενέργεια προγραμματισμού και διαχείρισης της στάθμευσης. Εξάλλου οι επενδύσεις σε υποδομή στάθμευσης ήταν πάντα περιορισμένες ή σχεδόν ανύπαρκτες, τόσο από την πλευρά του Δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα. Μεμονωμένες επενδύσεις σε χώρους στάθμευσης γίνονται αποσπασματικά χωρίς την ύπαρξη κάποιου γενικότερου σχεδίου που να λαμβάνει υπόψη του τις ανάγκες σε κυκλοφορία και στάθμευση ευρύτερων περιοχών του εμπορικού κέντρου της πόλης.

¹ Περτσελάκη Γ., Πρόταση Κυκλοφορίας στο ιστορικό κέντρο του Ηρακλείου Κρήτης, Ηράκλειο 1994, σελ. 4

² Γραφείο Δοξιάδη, όπ. αν., σελ. 83

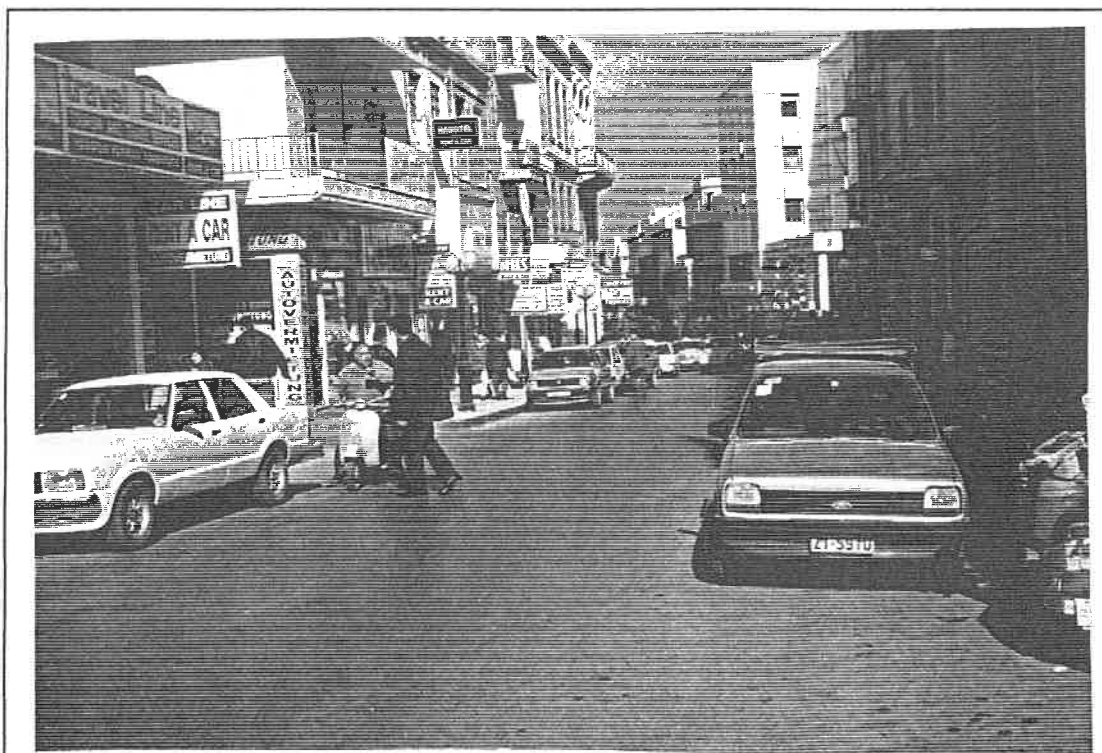
³ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορία πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Εκθ. Αρ. 3, σελ. 117.

Το Ηράκλειο για ιστορικούς λόγους αντιμετωπίζει οξύ το πρόβλημα τόσο της χωρητικότητας των δρόμων της κεντρικής περιοχής, που καθιστά πολλές φορές απαγορευτική τη στάθμευση στο δρόμο, όσο και της διαθεσιμότητας οικοπέδων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για στάθμευση. Παρά την έλλειψη κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων της κεντρικής περιοχής, το 80% σχεδόν της νόμιμης προσφοράς θέσεων στάθμευσης βρίσκεται κατά μήκος των



Το δημοτικό πάρκινγκ στην τάφρο

οδών αυτών, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο τις συνθήκες κυκλοφορίας στην περιοχή αυτή.



Στην 25^η Αυγούστου θεωρητικά απαγορεύεται η στάθμευση

Στον πίνακα 4.12 φαίνεται η προσφορά στάθμευσης παρά τα κράσπεδα των οδών και εκτός οδού για κάθε ζώνη της κεντρικής περιοχής.

Πίνακας 4.12

Προσφορά Στάθμευσης ανά ζώνη της Κεντρικής Περιοχής

Αριθμός Ζώνης	Παρά το Κράσπεδο				Εκτός Οδού	Σύνολο
	Παράλληλα	Υπό Γωνία	Παρκόμετρα	Σύνολο		
1	689	122	4	811	235	1046
2	1061	133	-	1194	70	1264
3	513	212	27	756	103	859
4	441	136	49	626	270	896
5	186	52	33	271	320	591
Σύνολο	2890	655	133	3658	998	4656

Πηγή: Κυκλοφοριακή Μελέτη

Έτσι, όπως φαίνεται από τον πίνακα 4.12, στην κεντρική περιοχή του Ηρακλείου υπάρχουν 4656 θέσεις στάθμευσης, από τις οποίες 1000 περίπου βρίσκονται σε χώρους εκτός οδού (περίπου 21%). Επίσης προκύπτει ότι σχεδόν η μισή διατιθέμενη προσφορά στάθμευσης βρίσκεται στις ζώνες 1 και 2, ζώνες που αφορούν κυρίως περιοχές κατοικίας και δεν παρουσιάζουν έντονη εμπορική δραστηριότητα. Αντίθετα περιοχές όπως η Ζώνη 5, που παρουσιάζεται με-

γάλη δραστηριότητα, η προσφορά θέσεων είναι περιορισμένη. Εμφανίζεται δηλαδή μία ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση θέσεων στάθμευσης στις διάφορες ζώνες της κεντρικής περιοχής.

Τα προβλήματα στάθμευσης αρχίζουν από τις 07.00 μέχρι τις 13.00 και από τις 16.30 έως και τις 22.00, δηλαδή κατά τις ώρες που η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά. Η αιχμή της συσσώρευσης των οχημάτων στην κεντρική περιοχή παρουσιάζεται στις 10.00 και φτάνει τα 7.848 οχήματα. Έτσι η διαφορά ανάμεσα στην προσφορά και στην αιχμή της ζήτησης για στάθμευση φτάνει τις 3.192 θέσεις. Η ζήτηση αυτή ικανοποιείται κυρίως με παράνομη στάθμευση και σε ένα μικρό ποσοστό σε ανοικτούς χώρους μη οργανωμένης στάθμευσης.

Στον πίνακα 4.13 φαίνονται οι ανάγκες στάθμευσης ανά ζώνη της κεντρικής περιοχής. Δίνεται επίσης η διαφορά ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση ανά ζώνη, δηλαδή η περίσσεια ή η έλλειψη θέσεων στάθμευσης ανά ζώνη.

Πίνακας 4.13

Ανάγκες Στάθμευσης ανά ζώνη της Κεντρικής Περιοχής

Αριθμός Ζώνης	% Συνόλου Μετακινήσεων	Ζήτηση Στάθμευσης	Προσφορά Στάθμευσης	Περίσσεια / Έλλειψη
1	12,1	950	1.046	+96
2	13,3	1.044	1.264	+220
3	24,3	1.907	859	-1.048
4	31,6	2.480	896	-1.584
5	18,7	1.464	591	-876
Σύνολο	100,0	7.848	4.656	-3.192

Πηγή : Κυκλοφοριακή Μελέτη

Από τον πίνακα 4.13 προκύπτει ότι οι ζώνες 1 και 2 έχουν μικρή περίσσεια θέσεων στάθμευσης που διατίθεται για την κάλυψη των ελλείψεων των άλλων ζωνών της κεντρικής περιοχής. Συνολικά στις ζώνες 3,4 και 5 απαιτούνται 3.500 περίπου θέσεις στάθμευσης. Αυτές οι θέσεις απαιτούνται με στόχο:

- Να καλυφθεί η αιχμή της ζήτησης για στάθμευση.
- Να μη γίνει δεκτή η παράνομη στάθμευση και η στάθμευση σε χώρους που φυσιολογικά θα έπρεπε να απαγορεύεται.

Η διαφορά των 3.500 θέσεων στάθμευσης ανάμεσα στην προσφορά και στην αιχμή της ζήτησης στάθμευσης, καλύπτεται βέβαια, αλλά είτε από παράνομες σταθμεύσεις είτε σε ανοικτούς χώρους μη οργανωμένης στάθμευσης.

Από την εξέταση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων και της στάθμευσης προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Μόλις το 1% του συνόλου των μετακινήσεων της πόλης καταλήγει για στάθμευση σε σταθμούς αυτοκινήτων, ενώ λιγότερο από το 2% των μετακινήσεων καταλήγουν να σταθμεύουν με πληρωμή (παρκόμετρα και σταθ-

- μοί αυτοκινήτων). Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι η στάθμευση στο Ηράκλειο, παρότι είναι αγαθό σε ανεπάρκεια, διατίθεται σχεδόν δωρεάν (κόστος στάθμευσης περίπου 1 δρχ. ανά μετακίνηση).
- β) Το 40% των φορτηγών της πόλης που δεν ανήκουν σε μεγάλες επιχειρήσεις σταθμεύουν στο δρόμο με προφανείς επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον και στην κυκλοφορία των δρόμων της περιοχής. Είναι αναγκαία η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα αυτά.
 - γ) Ο στεγασμένος σταθμός αυτοκινήτων της κεντρικής περιοχής (οδός Ανωπόλεως) παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά από τους ανοικτούς σταθμούς. Στο σταθμό αυτό υπάρχει μεγάλη ζήτηση για μεγάλης διάρκειας σταθμεύσεις, ενώ συνολικά η ζήτηση ξεπερνά τη διατιθέμενη χωρητικότητα (Πίνακας. 4.14).
 - δ) Στους ανοικτούς σταθμούς αυτοκινήτων η ζήτηση πλησιάζει ή ξεπερνά τη διατιθέμενη χωρητικότητα των σταθμών με εξαίρεση το Δημοτικό σταθμό της Καινούργιας Πόρτας. Ο Βασικότερος λόγος γι' αυτό, είναι η θέση του Δημοτικού σταθμού που δημιουργεί την ανάγκη για μεγάλους σχετικά χρόνους περπατήματος προς τους τελικούς προορισμούς (πίνακας. 4.14).
 - ε) Βασικά χαρακτηριστικά της στάθμευσης σε παρκόμετρα είναι η μικρή διάρκεια και η μεγάλη εναλλαγή (περισσότερα από 7 αυτοκίνητα ανά θέση). Το γεγονός αυτό δείχνει τη σπουδαιότητα που έχει το είδος αυτό στάθμευσης στις προβληματικές περιοχές του κέντρου. Παρόλα αυτά τα παρκόμετρα ή οι κάρτες στάθμευσης θα πρέπει να αποφεύγονται σε ορισμένους δρόμους (π.χ. στην οδό Γιαμαλάκη, στην οδό Πλαστήρα) που δεν υπάρχει μεγάλη ζήτηση για μικρής διάρκειας σταθμεύσεις.
 - στ) Η αυστηρή αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης στο δρόμο λειτουργεί ευνοϊκά στη διάρκεια και την εναλλαγή της στάθμευσης. Αντίθετα τα χαρακτηριστικά της παράνομης στάθμευσης που δεν ελέγχεται τείνουν ουσιαστικά να εξομοιωθούν με τα χαρακτηριστικά της ελεύθερης στάθμευσης.

Πίνακας 4.14
Μέση Διάρκεια και εναλλαγή στάθμευσης
στους σταθμούς αυτοκινήτων

Σταθμός	Χωρη- τικότητα	Αρ. Σταθμ. Οχημάτων	Μέση Διάρκεια Στάθμευσης	Εναλλαγή Στάθ- μευσης
Πάρκο Θεοδοκοπούλου (ανοικτός)	70	179	235'	2,13
Πλατεία Ελευθερίας (α- νοικτός)	70	133	194'	1,90
Δημοτικός - Καινούργια Πόρτα (ανοικτός)	170	166	190'	1,19
Ανωπόλεως (στεγασμένος)	200	370	354'	1,85

Πηγή Κυκλοφοριακή Μελέτη

ζ) Σε περιοχές του κέντρου όπου υπάρχει υψηλή και συνεχής ζήτηση για στάθμευση (π.χ. Πλατ. Ελευθερίας) η συσσώρευση των σταθμευμένων οχημάτων στο δρόμο πλησιάζει πολύ τη χωρητικότητα των κρασπέδων για το μεγαλύτερο μέρος τη ημέρας. Αντίθετα περιοχές του κέντρου λιγότερο εμπορικές (π.χ. Άγιος Ματθαίος) παρουσιάζουν ελεύθερες θέσεις στάθμευσης καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Όλοι οι αρμόδιοι για την κυκλοφορία του Ηρακλείου (εκάστοτε μελετητές, τεχνική υπηρεσία του Δήμου, Τ.Ε.Ε - Τ.Α.Κ. κλπ.) συμφωνούν ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, δεν είναι η ροή της κυκλοφορίας ή η χωρητικότητα των οδών. Το βασικό πρόβλημα από το οποίο πηγάζουν και τα υπόλοιπα είναι η στάθμευση.

Πριν δύο χρόνια περίπου με την ανέγερση ενός κέντρου γραφείων και καταστημάτων, κατασκευάστηκε υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων 400 θέσεων στην παραλιακή λεωφόρο (Iraklio Center). Επίσης ο ανοικτός σταθμός στο Πάρκο Θεοδοκοπούλου από 70 θέσεων, μετατράπηκε σε κλειστό σταθμό 136 θέσεων.

Δυστυχώς όμως δεν έγινε κανένα άλλο έργο και δεν πάρθηκε καμιά απόφαση που να υλοποιεί τις προτάσεις της Κυκλοφοριακής Μελέτης για τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης σε καίρια σημεία της πόλης. Παράδειγμα ο σταθμός αυτοκινήτων στην πλατεία Ελευθερίας (στην αρχή της λεωφ. Δημοκρατίας) 600 θέσεων. Ενώ έχει γίνει η μελέτη έχει μείνει χωρίς έγκριση και φυσικά χωρίς εφαρμογή. Είναι όμως αναγκαίο να προχωρήσει η κατασκευή του σταθμού, ιδιαίτερα σ' αυτό το σημείο της πόλης, αφού ήδη εκτελούνται τα έργα για τη διαμόρφωση της πλατείας, τα οποία θα αλλάξουν κατά πολύ την κυκλοφορία στην περιοχή.

Αντιθέτως, αν δεχτούμε τις απόψεις του υπεύθυνου για τη Μελέτη Εφαρμογής των Κυκλοφοριακών μέτρων κ. Δοκουμεντζίδη¹, για τον αριθμό ιδιοκτησίας επιβατικών οχημάτων στην πόλη του Ηρακλείου, θα δούμε ότι η προσθήκη των 466 θέσεων στάθμευσης ελάχιστα ανακουφίζει το πρόβλημα. Αναφέρει ο κ. Δοκουμεντζίδης ότι από 208 επιβατικά ανά 1000 κατοίκους το 1989, τώρα εκτιμάται ότι πλησιάζουν τα 300 οχήματα στους 1000 κατοίκους με όριο κορεσμού τα 350 οχήματα. Υπάρχει δηλαδή μια εξασφαλισμένη προοπτική αύξησης των οχημάτων, χωρίς να έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες για τη βελτίωση της υποδομής της πόλης.

4.3.3 Σήμανση - Σηματοδότηση

Η υφιστάμενη σήμανση του Ηρακλείου είναι η συνήθης που παρουσιάζεται στις περισσότερες πόλεις της Ελλάδας. Παρακάτω αναφέρεται κατά κατηγορία πινακίδων κάποιες ατέλειες που υπάρχουν συμβάλλοντας στη δυσλειτουργία του οδικού δικτύου².

Πληροφοριακές:

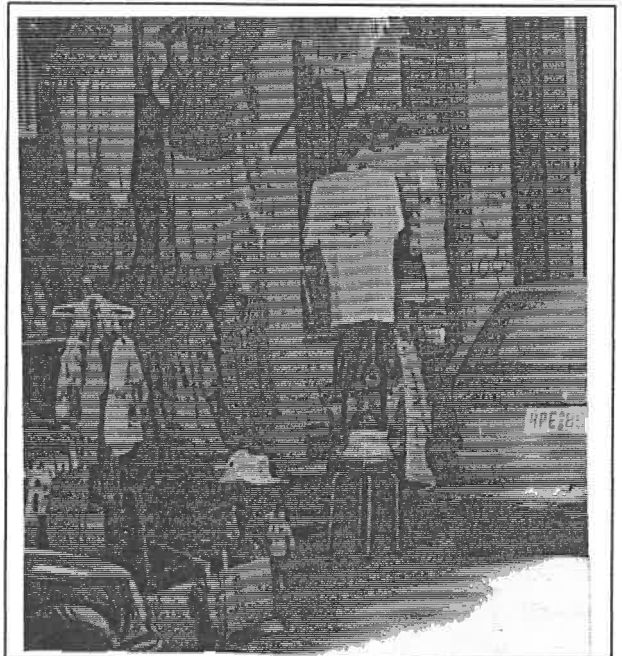
- Μικρό μέγεθος, μικρά γράμματα
- Κάλυψη από εμπόδια (δέντρα, στύλοι, διαφημίσεις κλπ.)
- Έλλειψη συντήρησης (σκόνη, γδαρμοί, κλπ.)
- Μειωμένη ορατότητα τη νύχτα
- Εσφαλμένη τοποθέτηση

Ρυθμιστικές:

- Περισσότερες των αναγκαίων
- Έλλειψη συντήρησης
- Μικρή αντανakλαστικότητα τη νύχτα

Οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι στην Περιοχή Μελέτης είναι 9. Γενικά η κατάσταση της φωτεινής σηματοδότησης κρίνεται ως πεπαλαιωμένη. Τα προγράμματα εγκατάστασης των πρώτων σηματοδοτών, είχαν ξεκινήσει από το 1982. Από τότε δεν έγινε καμία αλλαγή, μόνο το 1993 έγινε κάποια προσαρμογή σε ορισμένους κόμβους στις νέες συνθήκες που προέκυψαν με τις μονοδρομήσεις. Οι κόμβοι αυτοί είναι:

- Καλοκαιρινού / Γιαμαλάκη



**Μια άλλη χρησιμότητα
των πινακίδων**

¹ Δοκουμεντζίδης Ι, Πρακτικά Ημερίδας για τα κυκλοφοριακά Προβλήματα του Ηρακλείου, Ηράκλειο Δεκέμβριος 1995, σελ 18.

² Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης, Τεχν. Έκθεση 1, Ηράκλειο 1994 σελ. 12

- Δικαιοσύνης / 25^{ης} Αυγούστου
- Αγίου Μηνά / Αβέρωφ
- Στον πίνακα 1 του παραρτήματος Α φαίνεται ότι για τους περισσότερους κόμβους της πόλης τα προγράμματα και τα σχέδια εγκατάστασης δεν έχουν ενημερωθεί πλήρως για πολλά χρόνια.

Το κυριότερο αρνητικό σημείο της σηματοδότησης είναι η ύπαρξη του μικτού ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού των σηματοδοτούμενων κόμβων, με παλαιές και λιγότερο παλαιές συσκευές διαφόρων εργοστασίων κατασκευής όπως AEG, PHILIPS και ελληνικές ΣΗΜ¹.

Τα μειονεκτήματα της ύπαρξης συσκευών διαφόρων μοντέλων στο ίδιο σύστημα είναι:

- Αδυναμία εύκολου συντονισμού
- Αδυναμία άμεσου προγραμματισμού για άμεσες ανάγκες (π.χ. αιχμή, εκτός αιχμής κλπ.)
- Ανυπαρξία ευελιξίας σε αλλαγές μονοδρομήσεων
- Προβλήματα ανταλλακτικών (οι συσκευές Philips δεν κατασκευάζονται πια) που συνεπάγεται,
- Κακή συντήρηση
- Συχνές βλάβες

Η δυσκολία ανεύρεσης ανταλλακτικών μετά από βλάβη, αφήνει πολλές φορές κάποιους κόμβους χωρίς σηματοδότηση για μήνες. Ίσως δεν έχει άδικο ο κ. Λασηθιωτάκης που θεωρεί ότι η κακή λειτουργία της σηματοδότησης μαζί με την παράνομη στάθμευση σε απόσταση 30-50 μέτρων από αυτή, μειώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα του δικτύου από 40 έως 70%²

4.3.4 Δημόσιες Συγκοινωνίες (σχέδιο 19)

Ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην εκτόνωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πόλης μπορούν να διαδραματίσουν τα μαζικά μέσα μεταφοράς, λόγω των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν (μικρότερος καταλαμβανόμενος χώρος οδικού δικτύου ανά άτομο, μικρότερη ρύπανση ανά άτομο, μικρότερη κατανάλωση ενέργειας ανά άτομο κλπ.). Το ποσοστό συμμετοχής τους στις μετακινήσεις της πόλης κρίνεται πολύ χαμηλό, περίπου 12%, όταν σε όλες τις μεγάλες πόλεις είναι γύρω στο 50%³

Η οργάνωση των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών ανήκει στο Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου. Στη δύναμη του έχει 50 λεωφορεία από τα οποία κυκλοφορούν 48, με δυνατότητα μεταφοράς 4720 επιβατών. Η μέση ηλικία των λεωφορείων κυμαίνεται από 10 έως 15 χρόνια⁴ (σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Μελέτη η μέση ηλικία των λεωφορείων ξεπερνά τα 19 χρόνια). Γεγονός πάντως είναι η

¹ ibid, σελ.13

² Λασηθιωτάκης, Πρακτικά Ημερίδας για τα κυκλοφοριακά προβλήματα του Ηρακλείου, Ηράκλειο Δεκέμβριος 1995, σελ. 58

³ Ι. Δοκουμετζίδης, Πρακτικά Ημερίδας, όπ. αν., σελ. 20

⁴ Κ. Βουλγαράκης, Αστικό ΚΤΕΛ Ηρακλείου, εφ. ΤΟΛΜΗ 29-11-2-1996

παλαιότητα του στόλου και η ανάγκη ανανέωσης του. Η ελλειμματική όμως οικονομική κατάσταση του Κ.Τ.Ε.Λ., δεν επιτρέπει τον εκσυγχρονισμό ή την αύξηση των λεωφορείων στο άμεσο μέλλον.

Το Κ.Τ.Ε.Λ. διαθέτει δύο αμαξοστάσια και δύο σταθμαρχεία. Ένα απέναντι από το λιμάνι (μέγαρο Φυτάκη) και ένα απέναντι από την ΣΕΑΠ (στρατόπεδο) κοντά στο αεροδρόμιο, όπου και διανυκτερεύουν τα λεωφορεία. Σε κανένα απ' αυτά δεν υπάρχει ικανοποιητική ασφάλεια και χώροι για τη συντήρηση και τις επισκευές των λεωφορείων¹.

Σήμερα λειτουργούν 17 γραμμές, έναντι των 18 που υπήρχαν όταν έγινε η Κυκλοφοριακή Μελέτη και των 21 που είχε προτείνει (σχέδιο 19). Οι 8 γραμμές έχουν αφετηρία στο αεροδρόμιο, οι 5 στο λιμάνι, οι 3 στα Λινοπεράματα και μία στο Γιόφυρο. Αντίθετα η Κυκλοφοριακή Μελέτη είχε προτείνει την κατάργηση των αφετηριών και τη δημιουργία κεντρικής αφετηρίας στο Λιμάνι, στο Μέγαρο Φυτάκη.

Οι περισσότερες λεωφορειακές γραμμές κινούνται πάνω σε δύο βασικούς άξονες: Ικάρου - Δικαιοσύνης - Καλοκαιρινού - 62 Μαρτύρων και 25^{ης} Αυγούστου - Πλ. Κορνάρου - Πλ. Κύπρου - Κνωσού. Ακολουθούν δηλαδή την ακτινική διάταξη του οδικού δικτύου. Φανερό είναι η έλλειψη περιφερειακής γραμμής που να συνδέει περιοχές όπως Καμίνια, Θέρισσος, Μασταμπάς, Ατσαλένιο, Δημητρίου και Κατσαμπά μεταξύ τους. Ο λόγος αυτής της έλλειψης είναι η ανυπαρξία κατάλληλης περιφερειακής οδικής αρτηρίας που να συνδέει τις περιοχές αυτές. Έτσι αναγκαστικά κάθε μετακίνηση από τη μία στην άλλη γίνεται με μετεπιβίβαση στην περιοχή του κέντρου².

Όμως παρά το γεγονός ότι η μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών έχει προέλευση ή προορισμό (τελικό ή μετεπιβίβαση) το κέντρο, 12 λεωφορειακές γραμμές σε σύνολο 17 το διασχίζουν διαμπερώς, έχοντας αφετηρία και τέρμα εκτός αυτού (Αεροδρόμιο, Λινοπεράματα, Γιόφυρο). Αυτό σημαίνει ότι η διάρθρωση των γραμμών με αυτές τις αφετηρίες δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στα δεδομένα της ζήτησης και οι γραμμές έχουν μεγάλα μήκη διαδρομής, με αποτέλεσμα να μη γίνεται σωστή διαχείριση και αξιοποίηση του στόλου των λεωφορείων. Η ύπαρξη εξάλλου αφετηριών σε διαφορετικά σημεία της πόλης δεν επιτρέπει την κεντρική οργάνωση και δυσχεραίνει τη διαχείριση των εφεδρικών λεωφορείων.

Ο υπάρχων στόλος των αστικών λεωφορείων εκτός του ότι αποτελείται από μεγάλα λεωφορεία (60 και 100 θέσεων) τα οποία στην πλειοψηφία τους δεν είναι ευέλικτα στο οδικό δίκτυο της πόλης, είναι πολύ μικρότερος του μέσου όρου που διαθέτουν αντίστοιχες σε μέγεθος πόλεις του εξωτερικού. Έτσι συχνά παρατηρείται το φαινόμενο, σε ώρες αιχμής να ξεπερνά η πληρότητα μερικών λεωφορείων τη νόμιμη χωρητικότητά τους, αφού δεν μπορεί να αυξηθεί η

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Έκθ. Αρ. 3, σελ. 92

² ibid σελ. 25.

συχνότητα διέλευσης μιας και ο αριθμός των εφεδρικών λεωφορείων δεν επαρκεί¹.

Η Κυκλοφοριακή Μελέτη είχε προτείνει την αγορά μικρών λεωφορείων (mini bus) και τη δημιουργία γραμμής περιφερειακά στην κεντρική περιοχή (Βενιζέλου, Αρχ. Μακαρίου / Εφόδου, Πλαστήρα, Έβανς / Δημοκρατίας, Αβέρωφ, πλατεία Ελευθερίας, 25^{ης} Αυγούστου / Μποφώρ). Σκοπός αυτής της γραμμής θα ήταν αφ' ενός μεν να καλύψουν ανάγκες σε συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση περιοχών εντός των τειχών ή γύρω απ' αυτά, που σήμερα δεν καλύπτονται από τα δημόσια μέσα μεταφοράς και αφ' ετέρου να προσφέρουν τη δυνατότητα για μετεπιβίβαση στα δημόσια μέσα μεταφοράς από τους χώρους στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου (park and ride). Βέβαια μέχρι σήμερα ούτε η αγορά των mini bus έχει γίνει, ούτε οι χώροι στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου.

Μεγάλες καθυστερήσεις παρουσιάζονται στα λεωφορεία λόγω των γενικότερων κυκλοφοριακών συνθηκών, ιδιαίτερα στο δίκτυο της κεντρικής περιοχής. Ο πρόεδρος του ΚΤΕΛ επικεντρώνει το πρόβλημα στη φωτεινή σηματοδότηση, η οποία όπως λειτουργεί εμποδίζει την κυκλοφορία αντί να την εξυπηρετεί, στην παράνομη στάθμευση και στην έλλειψη αστυνόμευσης στην πόλη².

Γεγονός είναι πάντως η χαμηλή αξιοπιστία των μέσων μεταφοράς στους πολίτες εξαιτίας των καθυστερήσεων και της ανακρίβειας εκτέλεσης των δρομολογίων. Επίσης ανασταλτικός παράγοντας στην προσέλκυση επιβατών αποτελεί η υψηλή τιμή του εισιτηρίου, η οποία πλησιάζει το κόσμιστρο των ταξί. Το πολεοδομικό συγκρότημα έχει διαχωριστεί σε δύο ζώνες με ξεχωριστό τιμολόγιο, στη μία που συμπίπτει περίπου με την περιοχή μελέτης, το εισιτήριο κοστίζει 150 δραχ. και στην άλλη 200 δραχ. Πέρα από τις παραπάνω τιμές, υπάρχουν 63 περιπτώσεις μισών εισιτηρίων ή ελευθέρας.

¹ Μελέτη εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης, Ηράκλειο 1994, Τεχν. Έκθ. 1, σελ 15

² Βουλγαράκης, Πρακτικά Ημερίδας για το Κυκλοφοριακό πρόβλημα του Ηρακλείου, Ηράκλειο Δεκέμβριος 1995, σελ. 70

4.4 Περιβαλλοντική Θεώρηση (σχέδιο 20)

Τα προβλήματα του περιβάλλοντος που έχουν σχέση με την κυκλοφορία είναι σημαντικά σε μια πόλη όπως το Ηράκλειο, όπου οι περισσότεροι δρόμοι είναι μικρής διατομής και με μικρά πεζοδρόμια, ενώ η δόμηση είναι πυκνή με ελάχιστους χώρους πρασίνου ή άλλους ελεύθερους χώρους. Από τις κυριότερες επιπτώσεις της κυκλοφορίας, που αποτελούν και βασικές αιτίες υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής γενικότερα, είναι ο θόρυβος, η ατμοσφαιρική ρύπανση και τα ατυχήματα¹.

Ηχητική Ρύπανση

Το Ηράκλειο είναι από τις πλέον θορυβώδεις πόλεις της Ελλάδας, σύμφωνα με μελέτες χαρτών κυκλοφοριακού θορύβου που έχει εκπονήσει το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. για τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Η σημαντικότερη από τις πηγές θορύβου που υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής στις Ελληνικές αλλά και σε μεγάλες Ευρωπαϊκές πόλεις, είναι ο θόρυβος που προέρχεται από την οδική κυκλοφορία. Ο λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό, είναι το γεγονός ότι στην οδική κυκλοφορία εκτίθεται συστηματικά το μεγαλύτερο ποσοστό του αστικού πληθυσμού σε σχέση με άλλες πηγές θορύβου που είναι ασφαλώς πιο σημειακές όπως η βιομηχανία, τα αεροδρόμια κλπ².

Τα συμπεράσματα που εξάγονται από την μελέτη του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. είναι³:

- Σε ποσοστό 12% των μετρήσεων, η ακουστική κατάσταση εμφανίζεται απαράδεκτη (θόρυβοι πάνω από 78 db(A))
- Σε ποσοστό 66% των μετρήσεων, η κατάσταση εμφανίζεται επιεικώς θορυβώδης (70-78 db(A)).
- Σε ποσοστό 18% των μετρήσεων, σχεδόν ανεκτή (64-70 db (A)).
- Μόνο 4% των μετρήσεων εμφανίζει ακουστική κατάσταση άνετη (κάτω από 64 db(A)).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αντίστοιχα ποσοστά για την Πάτρα είναι 23%,48.3%,19.6% και 9.1% ενώ για τη Λάρισα 13.9%,60.9%,14.6% και 10.6%. Όλα τα παραπάνω φαίνονται στον πίνακα 4.15.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Αθήνα 1991, Εκθ. Αρ. 3, σελ 183

² Ο οδικός κυκλοφοριακός θόρυβος σε πέντε Ελληνικά αστικά κέντρα, Μεταφορές και Περιβάλλον, Συνέδριο Ε.Ε.Σ. 4-5 Μαΐου 1993, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών Αθήνα, σελ. 229

³ ibid., σελ. 233

Πίνακας 4.15
Κατάσταση Θορύβου

Πόλη	Ακουστική Κατάσταση (% των μετρήσεων)			
	>78 db (A)	70 - 78 db (A)	64 - 70 db (A)	<64 db (A)
Ηράκλειο	12	66	18	4
Πάτρα	23	48,3	19,6	9,1
Λάρισα	13,9	60,9	14,6	10,6

Στο σχέδιο 20 φαίνονται οι κατηγορίες θορύβου εξαιτίας της κυκλοφορίας στις κυριότερες οδούς. Παρατηρείται ότι πάνω από 80db(A) βρίσκονται μικρά τμήματα του δικτύου (στη Χανιόπορτα και τμήμα της Καλοκαιρινού).

Ατμοσφαιρική ρύπανση

Στην ατμόσφαιρα υπάρχουν πολλοί ρυπαντές που οφείλονται στην κυκλοφορία. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη εξετάζει τη ρύπανση στους δρόμους που οφείλονται από ένα ρυπαντή, το μονοξείδιο του άνθρακα (CO). Βέβαια ο ρυπαντής αυτός δεν είναι ο πλέον καθοριστικός όσον αφορά τη ρύπανση της ατμόσφαιρας και την υγεία των κατοίκων, θεωρείται όμως αντιπροσωπευτικός της ρύπανσης που οφείλεται στα επιβατικά αυτοκίνητα¹.

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο σχέδιο . Προηγήθηκε ομαδοποίηση των οδικών τμημάτων του δικτύου σε διάφορες κατηγορίες συγκέντρωσης ρύπων CO.

Από το σχέδιο 20 παρατηρείται ότι υψηλές συγκεντρώσεις CO, δηλαδή κατηγορίας Δ και Ε, εμφανίζονται σε πολλές περιπτώσεις πάνω στο δίκτυο και κυρίως στη Χανιόπορτα, στην πλατεία Νικηφόρου Φωκά (Μεϊντάνι), στην πλατεία Ελευθερίας, στην οδό Έβανς και στην Καινούργια Πόρτα.

Ο κ. Λασηθιωτάκης της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Έργων του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. επισημαίνει το πρόβλημα από την ατμοσφαιρική ρύπανση του Ηρακλείου και το θεωρεί αρκετά σοβαρό και υπεύθυνο για αρκετές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων της πόλης². Αναφέρει την υψηλή τιμή των διαφόρων οξειδίων που παρουσιάζεται σε θέσεις αναμονής μπροστά σε σηματοδότες, πράγμα το οποίο συμφωνεί και με τις θέσεις που παρουσιάζουν υψηλές τιμές συγκέντρωσης CO στο σχέδιο 20

¹ Γραφείο Δοξιάδη, όπ. αν., σελ. 197

² Γ. Λασηθιωτάκης, Πρακτικά Ημερίδας για το Κυκλοφοριακό Πρόβλημα του Ηρακλείου, Ηράκλειο Δεκέμβριος 1995, σελ. 53

Ατυχήματα

Τα ποσοστά των ατυχημάτων σε βάση 5ετίας από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, είναι περίπου μισά μισά, τα εντός της πόλεως ατυχήματα με το υπαίθριο οδικό δίκτυο. Αυτό το γεγονός σε συνδυασμό με τις χαμηλές ταχύτητες που υπάρχουν στην πόλη, οδηγεί σε ανησυχητικά συμπεράσματα. Απόρροια αυτού του γεγονότος είναι ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν πολλαπλασιάσει τα ασφάλιστρα τω αυτοκινήτων στο Ηράκλειο¹.

Από την Κυκλοφοριακή Μελέτη έχουμε τα παρακάτω στοιχεία που αφορούν τα ατυχήματα²:

- Το σύνολο των ατυχημάτων κατά την περίοδο 1986-1988 έφθασε τα 3168, από τα οποία τα 218 ήταν ατυχήματα με σωματικές βλάβες, ενώ 57 αφορούσαν σωματικές βλάβες πάνω σε πεζούς.
- Διαπιστώνεται αύξηση στο σύνολο των ατυχημάτων (υλικές ζημιές και σωματικές βλάβες) που φθάνει το 20% μεταξύ 1986 και 1988 και το 134% για ατυχήματα με σωματικές βλάβες την ίδια περίοδο. Αυξήσεις ιδιαίτερα ανησυχητικές, που απαιτούν άμεσα και συντονισμένα έργα για να αποτρέψουν την μονιμοποίηση αυτών των καταστάσεων.
- Η Καλοκαιρινού είναι ο δρόμος με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση ατυχημάτων σε πεζούς. Επίσης επικίνδυνη χαρακτηρίζεται η κατάσταση στην πλατεία Ελευθερίας, όπου ο έλεγχος των διασταυρώσεων είναι ανεπαρκής σε σύγκριση με το μέγεθος της κυκλοφορίας που εξυπηρετούν.

¹ ibid, σελ.54

² Γραφείο Δοξιάδη, όπ. αν., σελ. 199

4.5 Προβλήματα Περιοχής Μελέτης

Μετά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης στην Περιοχή Μελέτης, θεωρήθηκε χρήσιμο να παρουσιαστούν συγκεντρωμένα τα κυριότερα σημεία στα οποία επικεντρώνονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Περιοχή Μελέτης.

- Παρατηρείται εκτόπιση της κατοικίας και μείωση του πληθυσμού στην κεντρική περιοχή. Η υπερσυγκέντρωση λειτουργιών διοίκησης, εμπορίου, γραφείων και αναψυχής ανταγωνίζεται την κατοικία σε βάρος της τελευταίας.
- Παρατηρείται μείωση στα άτομα ανά νοικοκυριό σε σχέση με το υπόλοιπο Πολεοδομικό Συγκρότημα. Δηλαδή η κεντρική περιοχή κατοικείται από γηρασμένο στην πλειοψηφία πληθυσμό.
- Η Κεντρική Λαχαναγορά στην παραλιακή λεωφόρο δημιουργεί αρκετά προβλήματα. Έλκει μετακινήσεις βαριάς κυκλοφορίας (φορτηγά), ρυπαίνει και υποβαθμίζει τον περιβάλλοντα χώρο. Όλες οι μελέτες συνηγορούν στην απομάκρυνση της εκτός πόλεως.
- Το Ηράκλειο αν και είναι παραθαλάσσια πόλη, έχει στραμμένα τα «νώτα» της στη θάλασσα, κάτι το οποίο δεν συνέβαινε κατά το παρελθόν, όπου μεταξύ του Ενετικού λιμανιού και του ξενοδοχείου Ξενία συνωθούνταν για ψυχαγωγία και αναψυχή μεγάλος αριθμός πολιτών. Ο αυξημένος φόρτος της παραλιακής δυσχεραίνει οπωσδήποτε την κατάσταση.
- Η έλλειψη ενός περιφερειακού δικτύου μεταξύ της εθνικής οδού και των τειχών, δημιουργεί διερχόμενη κυκλοφορία μέσα στην πόλη, αφού δεν γίνονται περιφερειακές μετακινήσεις.
- Στην πλατεία Ελευθερίας συγκεντρώνονται πολλοί οδικοί άξονες κατά απαράδεκτο τρόπο με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στις διασταυρώσεις Μουσείου και Δημοκρατίας.
- Εξαιτίας μειονεκτημάτων του υφιστάμενου συστήματος σήμανσης και σηματοδότησης δημιουργούνται προβλήματα στην κυκλοφορία στις εξής διασταυρώσεις:
 1. Καλοκαιρινού - Γιαμαλάκη, όπου σε συνδυασμό με τη μονοδρόμηση μόνο του τμήματος της Καλοκαιρινού από Δικαιοσύνης και έχοντας μείνει αμφίδρομο το τμήμα της από Γιαμαλάκη, δημιουργείται στραγγαλισμός κατά την έξοδο, διότι δύο λωρίδες της Καλοκαιρινού πριν τη Γιαμαλάκη καταλήγουν σε μία μετά τη Γιαμαλάκη. Ουσιαστικά δεν χρησιμοποιείται η δεύτερη λωρίδα στην Καλοκαιρινού.
 2. Εφόδου - Παραλιακή - Αρχ. Μακαρίου (Εφορία). Η δεξιά στροφή από την Εφόδου και την Αρχ. Μακαρίου προς την Παραλιακή με προορισμό το λιμάνι και την κεντρική περιοχή είναι προβληματική λόγω της στένωσης της Παραλιακής (από την ύπαρξη αυθαιρέτων), έλλειψης σηματοδότησης και κακής ορατότητας.

3. Η κυκλοφορία στην Παραλιακή κοντά στην είσοδο του Λιμανιού είναι προβληματική όταν λειτουργεί η λαϊκή αγορά. Επίσης υπάρχει δυσκολία και από την έλλειψη σηματοδότησης.
- Πολλά πεζοδρόμια στην κεντρική περιοχή είναι ατελώς διαμορφωμένα (μικρότερα από 1,5 μ.), παρά την ύπαρξη μεγάλου αριθμού πεζών. Η μείωση της διατομής τους οφείλεται και από την ύπαρξη εμποδίων (κάδοι σκουπιδιών, πινακίδες κ.α.) και προθηκών με εμπορεύματα.
 - Είναι αναγκαίο να συνεχιστούν οι πεζοδρομήσεις που έχουν αρχίσει τα τελευταία χρόνια. Σε ορισμένες όπως παρατηρείται έλλειψη απορροής ομβρίων, χρησιμοποίηση σε αρκετά μεγάλη επιφάνεια σκυροδέματος και συχνά ακατάλληλη επιλογή πλακών επίστρωσης(π.χ. ολισθηρές). Αρκετοί δρόμοι της κεντρικής περιοχής, λόγω στενής διατομής απ' όπου δεν διέρχονται οχήματα, είναι δυνατόν να πεζοδρομηθούν αντί να είναι γεμάτα λακκούβες με λιμνάζοντα ύδατα.
 - Ο ρυθμός αύξησης των θέσεων στάθμευσης δεν ακολούθησε τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, που παρουσιάζεται ιδιαίτερα έντονη τα τελευταία χρόνια. Έτσι η σοβαρή έλλειψη θέσεων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, αποτελεί σήμερα την κύρια αιτία του κυκλοφοριακού προβλήματος που αντιμετωπίζει η πόλη.
 - Με το να είναι ανεπαρκή τα διαχειριστικά μέτρα και σε συνδυασμό με τη χαλαρή αστυνόμευση, η στάθμευση στην κεντρική περιοχή παρά τη μεγάλη της ζήτηση, διατίθεται σχεδόν δωρεάν. Μόλις 2% των μετακινήσεων καταλήγουν να σταθμεύουν με πληρωμή (σταθμοί αυτοκινήτων, κάρτες στάθμευσης).
 - Είναι επιτακτική η ανάγκη να προχωρήσει ο Δήμος στην κατασκευή σταθμών αυτοκινήτων που είχε προτείνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη και ιδιαίτερα του σταθμού στην πλατεία Ελευθερίας μετά τα έργα που γίνονται για τη διαμόρφωσή της.
 - Η σηματοδότηση της πόλης τα τελευταία χρόνια κυριολεκτικά υπολειτουργεί (κόμβοι μένουν για μήνες χωρίς σηματοδότηση έπειτα από βλάβη) και ευθύνεται κατά μεγάλο ποσοστό στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Αυτό οφείλεται στον πεπαλαιωμένο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό των σηματοδοτούμενων κόμβων, στην αδυναμία συντονισμού, αλλά και στην αδυναμία εξεύρεσης ανταλλακτικών για επισκευή.
 - Η πλειοψηφία των λεωφορειακών γραμμών έχει πολύ μεγάλα μήκη διαδρομών που εκτός των άλλων δημιουργούν μεγάλες αποκλίσεις στον χρονικό προγραμματισμό και καθιστούν δύσκολη τη βοήθεια των εφεδρικών λεωφορείων.
 - Ο στόλος των λεωφορείων αποτελείται από παλιά οχήματα (μέση ηλικία περίπου 19 χρόνια), καθώς και μεγάλα (60 και 100 θέσεων) με αποτέλεσμα να μην είναι ευέλικτα στο ανεπαρκές οδικό δίκτυο της πόλης.

- Η ύπαρξη αφετηριών σε διαφορετικά σημεία της πόλης δεν επιτρέπει την κεντρική οργάνωση και τη σωστή διαχείριση των λεωφορείων.
- Σταθμοί των ταξί έχουν επιλεγεί άστοχα, με αποτέλεσμα οι οδηγοί τους να παραλαμβάνουν ή να αποβιβάζουν τους επιβάτες στους πιο πολυσύχναστους δρόμους, δημιουργώντας κυκλοφοριακά προβλήματα με τις συχνές και ανεξέλεγκτες στάσεις τους. Ιδιαίτερα τη χειμερινή περίοδο οι θέσεις στάθμευσης των ταξί δεν επαρκούν να καλύψουν τις ανάγκες με αποτέλεσμα να μετατρέπονται λωρίδες κυκλοφορίας σε «πιάτσες» ταξί.
- Στο Ηράκλειο υπάρχει σημαντικό πρόβλημα από την ηχορύπανση καθιστώντας το από τις πιο θορυβώδεις πόλεις της Ελλάδας. Επίσης από μετρήσεις αναφέρονται υψηλές τιμές συγκέντρωσης διαφόρων οξειδίων που συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση της πόλης.

5 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

5.1 Ρυθμιστικόν Σχέδιον Ηρακλείου (1967)¹

5.1.1 Αρχές Στόχοι

Το 1965 το Υπουργείο Συντονισμού ανέθεσε στον καθηγητή Αριστομένη Προβελέγγιο να εκπονήσει μια μελέτη, όπου θα καθόριζε τις αρχές ανάπτυξης που θα ακολουθούσε η πόλη, μέχρι ένα έτος ορόσημο, το 2000.

Βασικό στοιχείο για την ανάλυση της δομής της πόλης αποτέλεσε ο καταμερισμός της σε μεγέθη κοινοτήτων. Πρώτο μέγεθος κοινότητας αποτελεί ο πληθυσμός που αντιστοιχεί στον αριθμό των παιδιών που φοιτούν στο δημοτικό σχολείο. Έτσι προχωρούμε σε ανώτερες μορφές σύνθεσης όπου περισσότερες από μια κοινότητες Δημοτικού απαρτίζουν μια κοινότητα Γυμνασίου και όμοια για το Λύκειο. Ταυτόχρονα, διακρίνουμε ποιες από τις κεντρικές λειτουργίες ενσωματώνονται στην κοινότητα Δημοτικού, Γυμνασίου κλπ., πράγμα που επηρεάζεται από τις συνήθειες των κατοίκων και τους οικονομικούς παράγοντες.

5.1.2 Αρχές εφαρμογής του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου

Ο σχεδιασμός αποδίδει μεγάλη σημασία στον καθορισμό των αξόνων ανάπτυξης που θα ορίσουν τον σκελετό της πόλης Έτσι θεωρεί μεγάλης σημασίας την ορθή επιλογή θέσης για την ΒΙ.ΠΕ. (Βιομηχανική Περιοχή) της πόλης από άποψη λειτουργική, κυκλοφοριακή και εδαφολογική. Την έκταση και ενδεχόμενα τις νέες θέσεις και μορφή για τις βασικές συγκοινωνιακές λειτουργίες. Την υφή, δομή και έκφραση των περιοχών κατοικίας. Την εύρεση θέσης για κεντρικές λειτουργίες, απ' όπου αυτά θα εξυπηρετούν ισότιμα όλες τις ζώνες της πόλης, θα υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης τους και θα συνδέονται άμεσα με τους οδικούς άξονες της ενδοχώρας. Τον καθορισμό της πυκνότητας των περιοχών κατοικίας και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης, που εκφράζει τις λειτουργικές και δημογραφικές ανάγκες των κατοίκων της, λαμβάνοντας υπόψη το συνδυασμό των μονιμότερων κοινωνικών και ανθρώπινων αναγκών και των σύγχρονων δυνατοτήτων και αναγκών δομής, άνεσης και οικονομοτεχνικής επιλογής. Τον καθορισμό της περιοχής αναψυχής και πράσινου της ευρύτερης περιοχής της πόλης.

Εξαιτίας της ιδιομορφίας της περιοχής εντός των τειχών απαιτείται μία σειρά εκτεταμένων μελετών.

- α) Καθορισμός των μνημείων, των οποίων η διατήρηση θεωρείται από αρχαιολογική, ιστορική και πολιτιστική άποψη αναγκαία.
- β) Καθορισμός του χώρου γύρω από το καθένα απ' αυτά, που θα επιτρέψει την αισθητική και μορφολογική αξιοποίηση του.

¹ Προβελέγγιος Α., Ρυθμιστικόν Σχέδιον Ηρακλείου, Υπουργείο Συντονισμού, Αθήνα 1967

- γ) Εξακρίβωση των περιοχών κατοικίας που διατηρούν αναλλοίωτη την παραδοσιακή διάρθρωση, πολεοδομική και αρχιτεκτονική, σε ευρύτερα σύνολα ή μικρά τμήματα.
- δ) Σύνδεση με συνεχή ροή πεζοδρόμων και πρασίνου των μνημείων και διατηρητέων περιοχών κατοικίας που θα επιτρέψει μια άνετη και ολοκληρωμένη βίωση στον κάτοικο και τον επισκέπτη της πόλης.
- ε) Ιεράρχηση και ανάπλαση των κοινοτήτων κατοικίας σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της σημερινής κοινωνίας.
- στ) Αποσυμφόρηση των λειτουργιών της πόλης και της πυκνότητας της από τα εργοστάσια και τους αποθηκευτικούς χώρους. Σωστή διάρθρωση και χρήση των άκτιστων και απελευθερούμενων χώρων.
- ζ) Οργάνωση του οδικού δικτύου και σαφής διαχωρισμός ενός ελάχιστου απαραίτητου δικτύου κυκλοφορίας αυτοκινήτων και πλήρους δικτύου πεζοδρόμων.
- η) Κατάργηση του Γ.Ο.Κ. και αντικατάσταση του με επιμέρους κατάλληλους πολεοδομικούς μηχανισμούς.

5.1.3 Προοπτικές εξέλιξης

Όσον αφορά την εξέλιξη του πληθυσμού, η μελέτη εξέταζε τρεις μεταβλητές με τις οποίες καθόριζε τη μελλοντική αύξηση του πληθυσμού της πόλης κατά το έτος -στόχο 2000. Οι μεταβλητές αυτές δίνουν για το 2000 πληθυσμό, 140000-160000-170000 κατοίκους, με μέση ετήσια αύξηση 1.75%-1.85%, 2% και 2%-2.5% αντίστοιχα.

Όσον αφορά την επέκταση της πόλης, προβλέπει ότι αν συνεχιστούν οι επικρατούσες τάσεις, θα πολλαπλασιαστούν τα λειτουργικά της προβλήματα, δηλαδή σύνθλιψη του κέντρου, σύγχυση στην αλληλεξάρτηση των λειτουργιών, μεγάλες επενδύσεις για έργα υποδομής.

Εξετάζει τις δυνατότητες επέκτασης της πόλης, συγκρίνοντας λειτουργικά και γεωγραφικά στοιχεία που επηρεάζουν αυτή την επέκταση στον :

- α) Άξονα Ηρακλείου-Κνωσού
- β) Α-Δ και Ν-Δ άξονα
- γ) Ν-Α άξονα
- δ) Α-Δ άξονα
- ε) Δ άξονα
- στ) νέο Α-Δ άξονα

Πλεονεκτήματα παρουσιάζει η επέκταση σε νέο Α-Δ άξονα. Προτείνεται μια καθαρή ανάπτυξη των κεντρικών λειτουργιών σε νέο Α-Δ άξονα. Η σημερινή πόλη, καθορισμένη από τους κάθετους οδικούς άξονες Κνωσού-Ηρακλείου και Αγίου Σύλλα- Ηρακλείου συμμετέχει στη νέα πόλη σαν μια κοινότητα 60000-70000 κατοίκων, που ορίζονται από τους κάθετους οδικούς άξονες Τυμπακίου-Ηρακλείου και Κρουσώνα-Ηρακλείου η πρώτη και Κρουσώνα-Ηρακλείου και Τυλίσσου-Ηρακλείου η δεύτερη.

Έτσι το υφιστάμενο εμπορικό και διοικητικό κέντρο παραμένει ως κέντρο μιας κοινότητας 60000-70000 κατοίκων, το δε νέο κέντρο της πόλης δημιουργείται πάνω στην σπονδυλική στήλη που συνδέει τα τρία δευτερεύοντα κέντρα κοινοτήτων, ανάμεσα στους ποταμούς Γιόφυρο και Ξηροπόταμο, που είναι και το σημείο τομής των δύο κύριων οδικών αξόνων της πόλης (Χανίων-Αγίου Νικολάου και Ηρακλείου-Τυμπακίου).

5.1.4 Πρόταση

Όπως αναφέρθηκε, η πόλη προτείνεται να αναπτυχθεί σε Α-Δ άξονα. Οι νέες περιοχές κατοικίας ορίζονται βόρεια από το δρόμο Κνωσού-Αγίας Πελαγίας και νότια από το δρόμο εξυπηρέτησης της μεγάλης οδικής αρτηρίας της Κρήτης.

Οι κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται γραμμικά σε ένα Α-Δ- άξονα που περνά από την περιοχή κατοικίας. Πάνω σ' αυτόν τον άξονα αναπτύσσονται τα κέντρα των μεγάλων οικιστικών κοινοτήτων των 60000-70000 κατοίκων τα οποία έτσι ανήκουν, αφ' ενός στον κύριο άξονα των κεντρικών λειτουργιών και αφετέρου στο γεωμετρικό κέντρο των μεγάλων οικιστικών κοινοτήτων.

Το σημερινό κέντρο της πόλης (εντός των τειχών) εντάσσεται όμοια σαν κέντρο οικιστικής μονάδας 60000-70000 κατοίκων, θα διατηρήσει όμως μια ιδιομορφία λόγω του χαρακτήρα του, που θα διατηρηθεί τόσο εν μέρει στις μορφές, όσο ιδιαίτερα στις χρήσεις, όπου ο ρόλος του στον τουριστικό και πολιτιστικό τομέα είναι προφανώς μοναδικός.

Στο σημείο τομής του άξονα κεντρικών λειτουργιών με το νέο άξονα Ηρακλείου-Νέου λιμένα κόλπου Μεσσαράς (προτείνεται η δημιουργία νέας πόλης-λιμανιού στο Λιβυκό πέλαγος), αναπτύσσεται το νέο κέντρο της πόλης.

Στο ανατολικό άκρο του άξονα των κεντρικών λειτουργιών, δίπλα στο λιμάνι, προτείνεται η δημιουργία ενός κέντρου που θα περιλαμβάνει τις οικονομικές επιχειρήσεις, τα ταξιδιωτικά γραφεία, τις διοικητικές λειτουργίες, κινηματογράφους και κέντρα αναψυχής. Θα περιλαμβάνει επίσης ξενοδοχεία, εστιατόρια, κήπους, ναυτικό μουσείο, χώρους στάθμευσης κ.λ.π. Επιπλέον θα έχει άμεση επικοινωνία με τους αποκατεστημένους χώρους γύρω από το Ενετικό λιμάνι.

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο μελετήθηκε ώστε να επιτευχθούν οι ακόλουθοι στόχοι:

- α) Ασφάλεια της κυκλοφορίας
- β) Ιεράρχηση και διάταξη των οδών, τέτοια ώστε να ελαχιστοποιηθεί το κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος.
- γ) Αποφυγή της διάσπασης της ενότητας της πόλης
- δ) Να επαρκεί το δίκτυο για οποιοδήποτε προβλέψιμο κυκλοφοριακό όγκο και να επιτρέπει τη μελλοντική κατασκευή και κυκλοφορία μέσω μαζικής μεταφοράς προσώπων

ε) Συγκράτηση έξω από την πόλη της υπεραστικής διαμπερούς κυκλοφορίας και ελαχιστοποίηση της διαδρομής μέσα στην πόλη των οχημάτων με κατεύθυνση απ' έξω προς το λιμάνι, τη ΒΙ.ΠΕ, το κέντρο και αντίστροφα

στ) Κατανομή της κυκλοφορίας έτσι ώστε να μη δημιουργείται συμφόρηση μιας αρτηρίας και υποεκμετάλλευση μιας άλλης.

Οι δρόμοι κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες:

α) Η κύρια οδική αρτηρία, κατηγορίας «ελεύθερης» λεωφόρου που διατρέχει την Κρήτη από το Καστέλι Κισσάμου μέχρι τη Σητεία. Το τμήμα που διατρέχει εφαπτομενικά την πόλη, συνδέεται με το Ηράκλειο με ταχείες λεωφόρους μέσω ανισόπεδων διαβάσεων.

β) Ταχείες λεωφόροι με κατεύθυνση Α-Δ

γ) Αρτηρίες, που αφορούν κυρίως οδούς εκτός των τειχών, τις περιβάλλουσες των οικιστικών μονάδων, τις εισδύουσες στην παλιά πόλη

δ) Κύριες συλλεκτήριοι.

Για την βιομηχανία προτείνεται η δημιουργία βιομηχανικής περιοχής στο άκρο του Ανατολικού τμήματος της νέας πόλης, σε μια έκταση 575 εκταρίων. Ένα μεγάλο τμήμα αυτής της περιοχής καταλαμβάνεται από τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις και το Αεροδρόμιο. Η θέση αυτή ευνοείται από τη γειτνίαση της με το λιμάνι, το αεροδρόμιο, την Εθνική οδό, καθώς και από τους Βορειοδυτικούς ανέμους που απομακρύνουν το μολυσμένο αέρα.

Για την βιοτεχνία προβλέπεται μια λωρίδα συνυφασμένη με τον άξονα των κεντρικών λειτουργιών. Η γραμμική αυτή ανάπτυξη επιτρέπει την σύγχρονη εξυπηρέτηση της από την κατοικία και τις κεντρικές λειτουργίες, την ελαστικότητα στον καθορισμό της αναγκαίας έκτασης της και δίνει μια ανθρώπινη ατμόσφαιρα, χρώμα και κλίμα στις παρυφές των μονάδων κατοικίας.

Προβλέπονται χώροι αναψυχής και πρασίνου για την κεντρική περιοχή με την αξιοποίηση των τειχών (35 εκτάρια), ενώ για τις υπόλοιπες περιοχές στην παραλιακή ζώνη κατά μήκος των τουριστικών εγκαταστάσεων, στην αρχαιολογική ζώνη, η οποία ξεκινάει από την Κνωσό και κατεβαίνει με ένα πλάτος 1500 μέτρων μέχρι το λιμάνι. Στην περιοχή αυτή προβλέπεται ένα μεγάλο αρχαιολογικό πάρκο, που θα είναι ο κύριος πνεύμονας πράσινου στην πόλη.

Θα καλύπτει έκταση 250 εκτάρια περίπου, θα απομονώνει την περιοχή κατοικίας από τη Βιομηχανία και θα προσφέρει ένα κυρίαρχο στοιχείο ομορφιάς στην πόλη.

Επειδή το Ηράκλειο είναι το κυριότερο τουριστικό κέντρο στην Κρήτη, για την σωστή ανάπτυξη του προτείνεται:

α) Για την υποδομή:

i) Μεταφορά του αεροδρομίου (προτείνεται το Καστέλλι Πεδιάδος) για να αντιμετωπιστεί η αύξηση της κίνησης και πρόβλεψη για την προσγείωση νέων πρωτότυπων αεριωθούμενων. Δημιουργία νέας οδού ταχείας κυκλοφορίας που θα συνδέει το αεροδρόμιο με την Εθνική οδό.

- ii) Αναδιοργάνωση των θαλασσίων συγκοινωνιών.
- β) Για τους χώρους θεωρείται ότι συμμετέχει ολόκληρη η πόλη με το εξής πνεύμα:
- i) Το ευρύ αρχαιολογικό πάρκο που θα καταλάβει τις κοιλάδες που απλωνόταν η Μινωική πόλη, με περίπτερα ξένων αποστολών, αίθουσες μουσείων και εκθέσεων
 - ii) Την παλιά πόλη απαλλαγμένη από εργοστάσια και αποθήκες, με αποκατεστημένα τα παλιά Κρητικά μνημεία της Ενετικής Περιόδου και με διατηρημένα τα τείχη και τους ελεύθερους χώρους πάνω και γύρω απ' αυτά διαμορφωμένους σε πάρκα, τα νεώρια, το παλιό λιμάνι και τον Κούλε, που θα αποτελεί μαζί με τις νέες συνοικίες, σε όσες επιτευχθεί σωστή ανάπλαση, ένα περιβάλλον περιζήτητο για τουρισμό
 - iii) Η νέα πόλη από Καμίνια και Θέρισσο ως τα πρώτα υψώματα προς Ρογδιά δημιουργεί τη βάση και την ενδοχώρα για ένα άλλο τομέα πυκνού τουρισμού που αναπτύσσεται κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου κοντά στη θαυμάσια πλαζ μήκους 5000 m. Αυτή η παραλία πρέπει να διαφυλαχθεί και να αξιοποιηθεί κατάλληλα, να οργανωθούν μετά από μελέτη, ξενοδοχεία, εστιατόρια, μοτέλ και πολυτελείς κατοικίες.
 - iv) Στα ανατολικά, υπάρχουν δύο ζώνες τουρισμού. Μία στον Καρτερό και μία άλλη παραλία 4-5 Km ανατολικότερα, ανάμεσα σε τουριστικές εγκαταστάσεις και σε χώρους θαλασσίων σπορ κοντά στις προβλεπόμενες Πανεπιστημιακές Σχολές.

5.2 Ηράκλειο - Οργάνωση Οικιστικής Περιοχής¹

5.2.1 Στόχοι Εθνικής και Περιφερειακής κλίμακας

Να γίνει το Ηράκλειο κέντρο εκπαιδευτικό και πολιτιστικό Εθνικής κλίμακας και πόλος έλξης πληθυσμού. Σε περιφερειακή κλίμακα στόχος να γίνει κέντρο κοινωνικό, πολιτιστικό, νοσηλευτικό εκπαιδευτικό, συγκοινωνιακό, μεταποίησης, διαμετακομιστικού εμπορίου, διοικητικών υπηρεσιών και συμπλέγματος τουριστικής οικονομίας.

Επίσης θα πρέπει να διερευνηθούν τα θέματα του αεροδρομίου, εμπορικού και επιβατικού λιμανιού, Βιομηχανικών περιοχών, εγκαταστάσεων ανώτατης παιδείας και νοσηλευτικών εγκαταστάσεων.

5.2.2 Αρχές - Κατευθύνσεις

- 1) Το Π.Σ. Ηρακλείου θα πρέπει ν' αναπτυχθεί έτσι ώστε να αποτελέσει ένα από τα βασικά αστικά κέντρα του εθνικού χώρου (Κ.Ε.Π.Α) και το κύριο της περιφέρειας Κρήτης.
- 2) Η ανάπτυξη του θα πρέπει να είναι τέτοια που να οδηγήσει παράλληλα σε ανάπτυξη ενός ιεραρχημένου δικτύου των οικισμών του νομού Ηρακλείου και της Κρήτης.
- 3) Οι ανάγκες των κατοίκων του νομού και του Π.Σ.Η σε κοινωνικές και πολιτιστικές παροχές, θα πρέπει να προσφέρονται ιεραρχημένα στην περιοχή που ζουν και εργάζονται και με τρόπο ώστε οι μετακινήσεις προς το Π.Σ. Ηρακλείου να προκύπτουν μόνο από τη λειτουργία του ως περιφερειακό κέντρο.
- 4) Η ανάπτυξη του θα πρέπει να γίνει έτσι ώστε να αποτελέσει ένα οργανικό σύνολο και να προσφέρει σωστές συνθήκες ζωής στους κατοίκους του.
- 5) Η κατανομή των διαφόρων λειτουργιών μέσα στο Π.Σ. Ηρακλείου και γύρω απ' αυτό θα πρέπει να γίνει έτσι ώστε να μην αντιτίθεται μεταξύ τους και προς την ανάγκη ομαλής λειτουργίας της πόλης.
- 6) Η κατανομή των λειτουργιών αστικής και τοπικής περιφερειακής - Εθνικής σημασίας θα πρέπει να γίνει έτσι ώστε το Π.Σ.Η. να λειτουργεί σωστά και ως πόλη και ως περιφερειακό κέντρο,
- 7) Σε συσχετισμό με τα παραπάνω, ανάλογη θα πρέπει να είναι η αντιμετώπιση των χρήσεων γης ώστε να γίνει εφικτή η άσκηση πολιτικής γης και κατοικίας, για την κάλυψη των αναγκών της πόλης και των κατοίκων και με ιδιαίτερη προσοχή στη μετατροπή της γεωργικής γης σε άλλες χρήσεις.

¹ Λουκάκης Π. και συνεργάτες, Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής Περιοχής, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1979

5.2.3 Οργάνωση οικιστικής περιοχής Π.Σ. Ηρακλείου

- 1) Μελλοντική οργάνωση του Π.Σ. Ηρακλείου θα πρέπει μη παραγνωρίζοντας τις σημερινές τάσεις εξέλιξης της πόλης, να τιθασεύει και να κατευθύνει την ανάπτυξη της πόλης σε ένα σύστημα λειτουργικό, που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της ανθρώπινης κλίμακας για την διαβίωση των κατοίκων και στις απαραίτητες λειτουργίες που αφορούν στο Νομό και στην περιφέρεια.
- 2) Οι εκτός σχεδίου πόλης χτισμένες νόμιμα ή αυθαίρετα περιοχές (κυρίας κατοικίας) θα πρέπει να ενταχθούν στο συνεχή πολεοδομικό ιστό του Π.Σ. Ηρακλείου.
- 3) Η προσπάθεια ανάπτυξης του πολεοδομικού ιστού σε νέες μη δομημένες περιοχές θα πρέπει κύρια, αν όχι απόλυτα να περιοριστούν στο χώρο προς βορρά του οδικού άξονα Χανίων - Ηρακλείου - Αγ. Νικολάου.
- 4) Αποσυμφόρηση του σημερινού κέντρου από τομείς υπηρεσιών, παράλληλα με μια ορθολογική κατανομή των διάφορων λειτουργιών και ιδιαίτερα των θέσεων εργασίας ως προς την περιοχή κατοικίας.
- 5) Παραμονή του αεροδρομίου στη σημερινή του θέση, μόνο με την προϋπόθεση όμως της άμεσης κατασκευής του λοξού διαδρόμου.
- 6) Θα πρέπει να αναζητηθούν νέες περιοχές για βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
- 7) Είναι αναγκαία η ανάδειξη του ιστορικού πλούτου της πόλης και η οργανική ενσωμάτωσή του στη λειτουργία της και στις ανάγκες των κατοίκων της.
- 8) Η πόλη πρέπει να αποκτήσει διεξόδους προς τις ακτές της.
- 9) Θα πρέπει να προβλεφθούν και να εξασφαλισθούν ελεύθεροι χώροι.
- 10) Οι προβλέψεις παροχής υπηρεσιών, συνθηκών κυκλοφορίας, διαμονής, πολιτιστικών εκδηλώσεων και άλλων αναγκών θα πρέπει να λάβουν υπόψη το γεγονός ότι το Π.Σ. Ηρακλείου συγκεντρώνει εποχιακά για διάφορους λόγους ένα σημαντικό κινητό πληθυσμό.

5.2.4 Πρόταση

Η επέκταση της πόλης γίνεται προς δύο κατευθύνσεις :

- α) Νότια της πόλης και της Εθνικής οδού, κατά μήκος του άξονα προς Κνωσό για λειτουργίες κυρίως κατοικίας και κατά μήκος του άξονα προς Μεσσαρά για βιομηχανία και χονδρεμπόριο.
- β) Δυτικά, μέχρι το Γάζι και μεταξύ της παραλίας και της Εθνικής οδού για λειτουργίες Κεντρικών Υπηρεσιών - Κατοικίας - Αναψυχής - Βιομηχανίας.

Εκτιμήθηκε ότι το σχέδιο πόλης δεν είναι δυνατόν να επεκταθεί ώστε να καλύψει όλη την περιοχή μέχρι τα διοικητικά όρια του Δήμου Ηρακλείου για τους εξής λόγους:

- Θα οδηγούσε σε άλλη ουσιαστικά αντίληψη απ' αυτή της επέκτασης προς τα δυτικά. Οι προβλέψεις πυκνοτήτων και αναγκαίων χώρων για κατοικία δεν οδηγούν προς μια επέκταση τέτοιας κλίμακας και προς τις δύο κατευθύνσεις.

- Έρχεται σε αντίθεση έντονη με τις σημερινές τάσεις στο χώρο. Εξάλλου η επέκταση προς τα δυτικά είχε απορριφθεί από το Ρ.Σ.Η '67.
- Θα αλλάξει τη σημασία και το χαρακτήρα της Εθνικής οδού, οδηγώντας το Π.Σ. Ηρακλείου σε διχοτόμηση.
- Νότια του Γιόφυρου ενώ δεν υπάρχει πρόβλημα επέκτασης ανατολικά από το ποτάμι και μέχρι την προβλεπόμενη επέκταση, η περιοχή παρουσιάζει μεγάλες δυσκολίες από τη μορφή και την ποιότητα του εδάφους, τέτοιες που σε πολλά σημεία να είναι και μόνο απ' αυτούς τους λόγους απαγορευτική η δόμηση.

Οι Υπηρεσίες ιεραρχούνται σε 3 βασικά επίπεδα.

- α) Το Περιφερειακό - Εθνικό επίπεδο που καλύπτει τις ανάγκες του Νομού, της Κρήτης και της χώρας. Οι σχετικές Υπηρεσίες προβλέπονται να συγκεντρωθούν κυρίως στο σημείο συμβολής της εισόδου από κόμβο Μεσσαράς με την παλιά εθνική οδό Ηρακλείου - Χανίων, ενώ ένα μικρό τμήμα γειτονεύει για λειτουργικούς λόγους με το λιμάνι.
- β) Το Μητροπολιτικό επίπεδο που καλύπτει τις ανάγκες σε υπηρεσίες ολόκληρου του Π.Σ. Ηρακλείου στη μελλοντική του μορφή και συγκροτεί τη γενική Τοπική Αυτοδιοίκηση της πόλης. Οι υπηρεσίες αυτές παραμένουν μέσα στην παλιά πόλη.
- γ) Το τοπικό επίπεδο που καλύπτει τις ανάγκες για Υπηρεσίες επί μέρους περιοχών του Π.Σ. Ηρακλείου. Η μορφή και η δομή της πόλης επιβάλλουν την ιεράρχηση των υπηρεσιών και της τοπικής αυτοδιοίκησης και σε αυτό το επίπεδο.

Οι γενικές αρχές που θα διέπουν τις μεταφορές είναι οι παρακάτω:

- α) Οι μετακινήσεις να εξυπηρετούνται πρωτίστως με χρήση δημοσίων συγκοινωνιών και μόνο δευτερευόντως ιδιωτικών μέσων.
- β) Επιδιώκεται η ανάπτυξη των περιφερειακών κέντρων, η αποκέντρωση των δραστηριοτήτων και η δημιουργία νέων ευκαιριών στην περιφέρεια της πόλης, με την μεταξύ άλλων υποβοήθηση των προσβάσεων σ' αυτή, τη διαλειτουργική σύνδεση των περιφερειακών κέντρων μεταξύ τους και με την μη ανάπτυξη αρτηριών στο κέντρο της πόλης.
- γ) Επιδιώκεται ο διαχωρισμός των κυκλοφοριακών ροών αστικής και υπεραστικής σημασίας, ώστε το Π.Σ. Ηρακλείου να λειτουργεί σωστά και ως πόλη και ως περιφερειακό κέντρο.
- δ) Ο τρόπος ανάπτυξης του δικτύου συμβάλει στην προσπάθεια ενίσχυσης των υποβαθμισμένων περιοχών.
- ε) Επιδιώκεται να υπάρχει συνεργασία στις ανταποκρίσεις μεταξύ υπεραστικών κινήσεων ιδιωτικών και δημοσίων μέσων μεταφοράς που κατευθύνονται στην πόλη, με τις αστικές συγκοινωνίες.
- στ) Να υπάρχει ελάχιστη δυνατή διασταύρωση ροών πεζών και οχημάτων
- ζ) Να υπάρχει δυνατότητα ταχείας πρόσβασης από τις περιοχές κατοικίας στις περιοχές εργασίας και να ελαχιστοποιείται το μήκος της μετακίνησης.

- η) Να επιτυγχάνεται η ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης ενέργειας (πεζόδρομοι, λωρίδες για ποδήλατα - μοτοποδήλατα).
- θ) Να εξυπηρετείται η παλιά πόλη και ιδιαίτερα οι θέσεις αναψυχής.
- ι) Η λύση να οδηγεί στην ανάδειξη του ιστορικού πλούτου της πόλης και την οργανική ενσωμάτωση του στη λειτουργία της και τις ανάγκες των κατοίκων.
- ια) Να διασφαλίζονται οι θαλάσσιες περιοχές για κοινή χρήση.
- ιβ) Να εξυπηρετείται το πανεπιστήμιο σε σχέση με το παλαιό και νέο κέντρο της πόλης.
- ιγ) Να λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη μεγάλου κινητού πληθυσμού και οι ανάγκες του (τουρισμός).
- ιδ) Να λαμβάνεται υπόψη ότι η επέκταση του Π.Σ. Ηρακλείου γίνεται προς το νότο (άξονας Κνωσού) και δυτικά, προς βορρά του οδικού άξονα Χανίων - Ηρακλείου, όχι όμως δυτικότερα από το Γάζι.
- ιε) Να λαμβάνει υπόψη τη νέα θέση του Διοικητικού κέντρου υπεραστικής σημασίας και να συμβάλει στη μεγιστοποίηση της εξυπηρέτησής του.
- ιστ) Προϋποθέτει την αλλαγή της οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοσίων Συγκοινωνιών.
- ιζ) Να υπάρχει η μικρότερη δυνατή ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση από τις μεταφορές.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του δικτύου είναι:

- α) Οι δημόσιες συγκοινωνίες καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες μεταφορών των κατοίκων.
- β) Τα προτεινόμενα περιφερειακά κέντρα συνδέονται μεταξύ τους με τους δύο κύριους περιφερειακούς δακτυλίους εκτός των τειχών, οι οποίοι μόνο σε ελάχιστα σημεία χρειάζονται διάνοιξη.
- γ) Τα τείχη γίνονται προσιτά στους κατοίκους με την ολοκλήρωση των δύο οδών εσωτερικά και εξωτερικά, περιφερειακά σ' αυτά.
- δ) Με τους τέσσερις παραπάνω δακτυλίους η σημερινή πόλη αποκτά διέξοδο στη θάλασσα.
- ε) Με την κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου και της εξόδου της στον κόμβο Μεσσαράς και την κατασκευή του τμήματος Λιμάνι - Κόμβος Κατσαμπά, το λιμάνι αποκτά απ' ευθείας σύνδεση με το υπεραστικό δίκτυο.
- στ) Οι επεμβάσεις στην παλαιά πόλη περιορίζονται στο ελάχιστο. Προτείνονται μετά από πλήρη κυκλοφοριακή μελέτη μέτρα «Εξαναγκασμού της κυκλοφορίας», με κύρια εξυπηρέτηση της πόλης από δίκτυο πεζοδρόμων και λεωφορειοδρόμων ή λωρίδων για λεωφορεία, καθώς και δίκτυο ειδικών λεωφορειακών γραμμών. Περιορισμός των ιδιωτικών οχημάτων εκτός τειχών με κατασκευή χώρων στάθμευσης έξω απ' αυτά, καθώς και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης και σύνδεση των χώρων αυτών με το κέντρο με

χρήση ειδικών λεωφορείων. Βελτίωσης της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών Καλοκαιρινού και Δικαιοσύνης, όπως και των οδών Έβανς και 1821. Διερεύνηση, στα πλαίσια αναλυτικής κυκλοφοριακής μελέτης, της ανάγκης σύνδεσης της πόλης με την πύλη «Κομμένο Μπεντέν» με την πλατεία Αρκαδίου και την οδό 1821.

- ζ) Εκτός των τειχών, σαν οδοί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου προτείνονται:
- i) Η 62 Μαρτύρων, που μελλοντικά θα αποτελέσει μαζί με τον παραλιακό, τους κύριους δρόμους σύνδεσης του παλιού με το νέο τμήμα της πόλης.
 - ii) Η Θερίσου που συνδέει την παλιά πόλη με την βιοτεχνική περιοχή
 - iii) Η Ακαδημίας που θα συνδέσει μεγάλα τμήματα εκτός τειχών μέσω Χανιόπορτας με την παλιά πόλη.
 - iv) Η Ιωνίας που συνδέει μαζί με την προέκταση της Δημοκρατίας τις υπό ανάπτυξη περιοχές αυθαιρέτων μέσω ανισόπεδων κόμβων με την παλιά πόλη. Τμήμα της κίνησης της Δημοκρατίας θα απορροφηθεί από την υπό κατασκευή Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως που συνδέει την περιοχή Κνωσού με το Λιμάνι. Η Κνωσού θα ανακουφιστεί και θα πάψει να λειτουργεί, ως υπεραστική οδός, μετά τη δημιουργία του παράλληλου του από κόμβο Κατσαμπά προς Σκαλάνι. Οι δύο παραπάνω κόμβοι, μαζί με τον κόμβο Μεσσαράς θα επαρκέσουν για τη διερχόμενη κυκλοφορία στα δύο μέρη της πόλης εκατέρωθεν της εθνικής οδού, δεδομένης της αυτοδύναμης οργανικής συγκρότησης του καθενός τμήματος, που περιορίζει τις κινήσεις μεταξύ τους στο ελάχιστο.
 - η) Διασφαλίζονται χώροι εκατέρωθεν της Εθνικής για μελλοντική διαπλάτυνση. Όπου υπάρχουν οικισμοί εκατέρωθεν, δημιουργούνται συλλεκτήριοι οδοί, που όμως έχουν πρόσβαση στην Εθνική σε 4 μόνο σημεία.
 - θ) Στη νέα οικιστική περιοχή, δυτικά της σημερινής πόλης, το κύριο οδικό δίκτυο εξασφαλίζει ζώνη αναψυχής στην παραλία και διεξόδους σ' αυτή, συνδέει τις διάφορες περιοχές μεταξύ τους για την εξυπηρέτηση από τις δημόσιες συγκοινωνίες και συμβάλλει στην εξυπηρέτηση του Διοικητικού Κέντρου και του Πανεπιστημίου.
 - ι) Εξασφαλίζονται χώροι για σταθμούς - αμαξοστάσια για τις δημόσιες συγκοινωνίες, στην περιοχή του Διοικητικού κέντρου (ανταπόκριση και με υπεραστικές συγκοινωνίες), στο Γάζι (δυτικά) και στο αεροδρόμιο (ανατολικά). Ο χώρος συνεργείων και το κύριο αμαξοστάσιο είναι στην ίδια περιοχή με αυτό των υπεραστικών (ανατολικά και βόρεια του κόμβου Μεσσαράς).
 - ια) Η πόλη αναπτύσσεται δυτικά, αντίθετα με τους δύο κύριους πόλους ρύπανσης από τις μεταφορές (αεροδρόμιο - λιμάνι).

5.3 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου - Ν. Αλικαρνασσού - Γαζίου - Αγ. Μαρίνας¹

5.3.1 Στόχοι - Αρχές - Κατευθύνσεις

Το Ηράκλειο αποτελεί σήμερα εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο Εθνικής Κλίμακας και περιφερειακό κέντρο σε επίπεδο δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Υπάρχει όμως πρόβλημα τόσο στα ποιοτικά, όσο και στα ποσοτικά χαρακτηριστικά των λειτουργιών του.

Σύμφωνα με τις τάσεις, τις προοπτικές και τις επιδιώξεις των κρατικών προγραμμάτων, το Π.Σ. Ηρακλείου μπορεί να αναπτυχθεί πλήρως ως εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο διεθνούς σημασίας και να ολοκληρωθεί ως νοσηλευτικό, εμπορικό και διοικητικό κέντρο περιφερειακής ακόμα και εθνικής κλίμακας. Υπάρχει ακόμα η δυνατότητα ανάπτυξης του ως βιομηχανικού κέντρου περιφερειακής κλίμακας ή λιμανιού διαμετακομιστικού εμπορίου διεθνούς σημασίας.

Το πρόβλημα της οικιστικής οργάνωσης και ανάπτυξης του Π.Σ. Ηρακλείου πρέπει να αντιμετωπιστεί σε δύο επίπεδα:

- i) Στο επίπεδο της οικιστικής ανάπτυξης ή νομιμοποίησης της υφιστάμενης πόλης με την πρόταση ένταξης, εξυγίανσης και οργάνωσης των πυκνοδομημένων περιοχών κατοικίας (1337/83).
- ii) Στο επίπεδο της οικιστικής ανάπτυξης (επέκτασης), οργάνωσης και ένταξης λοιπών λειτουργιών και εξυπηρετήσεων (υφιστάμενων ή προγραμματισμένων) για την διανυόμενη και την επόμενη πενταετία.

5.3.2 Πρόταση

Η πρόταση για τη μελλοντική οργάνωση του Π.Σ. Ηρακλείου σύμφωνα με τις σημερινές τάσεις - εξελίξεις της πόλης, επιχειρεί να κατευθύνει την ανάπτυξη της σε ένα σύστημα λειτουργικό, που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της ανθρώπινης κλίμακας για τη διαβίωση των κατοίκων της και σε απαραίτητες λειτουργίες που αφορούν στο Νομό και στην Περιφέρεια.

Η έλλειψη ρυθμιστικής παρέμβασης, όπως και οι διάφορες επεμβάσεις στο χώρο με τη μορφή των έργων, ενέτειναν τις τάσεις που είχε ήδη προβλέψει το Ρ.Σ.Η. '67 και δημιούργησαν δεσμεύσεις που δύσκολα μπορούν να ξεπεραστούν.

Προτείνεται:

- α) Ένταξη των πολεοδομικών ενοτήτων, νότια της Εθνικής οδού Αγ. Ιωάνη και Μεσαμπελιών - Φορτέτσας, αφού εξασφαλιστεί η συνέχεια και η σωστή σύνδεση με τον πολεοδομικό ιστό της πόλης.

¹ Χουρδάκης Α. και συνεργάτες, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου, Νέας Αλικαρνασσού, Γαζίου, Αγίας Μαρίνας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1987

- β) Η ένταξη της περιοχής κατοικίας βόρεια των Τ.Ε.Ι, στον Εσταυρωμένο, ως περιοχή κατοικίας για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των φοιτητών με δεδομένη την ύπαρξη πολλών αυθαιρέτων.
- γ) Η Ένταξη της περιοχής της Αλικαρνασσού νότια της Εθνικής οδού, ως ζώνη «Γενικής Κατοικίας» όπου θα επιτρέπονται και χρήσεις «Βιοτεχνίας Χαμηλής Όχλησης». Οι λόγοι που οδήγησαν σ' αυτή την επιλογή είναι η ανάγκη οργάνωσης κάποιων χρήσεων (μικρές βιοτεχνίες, συνεργεία) που σήμερα βρίσκονται διάσπαρτες στον πολεοδομικό ιστό της Αλικαρνασσού, καθώς και η έλλειψη διαθέσιμων χώρων βόρεια της Εθνικής οδού.

Οι κεντρικές λειτουργίες καταλαμβάνουν σήμερα μεγάλο μέρος της εντός των τειχών πόλης, ενώ χωροθετούνται δύο ακόμα νέα Διοικητικά κέντρα.

- α) Επιπέδου υπηρεσιών πόλης, Μεταξύ λιμανιού και Λ. Ικάρου, ανατολικά των Ενετικών Τειχών. Η θέση του επιλέχθηκε γιατί βρίσκεται κοντά στο υφιστάμενο κέντρο της πόλης και έτσι βοηθά για την αποσυμφόρηση του, έχει καλύτερες οδικές συνδέσεις με όλες τις πολεοδομικές ενότητες της πόλης και τις προτεινόμενες αρτηρίες Εθνικής Αντιστάσεως, Λιμάνι - Κόμβος Κατσαμπά και Λιμάνι - Κόμβος Μεσσαράς, γειτονεύει με τον προτεινόμενο σταθμό Αστικών Λεωφορείων και υπάρχει δυνατότητα για χώρο στάθμευσης για τα Ι.Χ. Επιπλέον, ο χώρος αυτός είναι αδόμητος και το Δημόσιο διεκδικεί μεγάλο μέρος της εκτάσεως του.
- β) Νομαρχιακού και περιφερειακού επιπέδου υπηρεσιών στην περιοχή Ξεροποτάμου, πλησίον του Κόμβου Μεσσαράς. Η γειτνίαση του με τον Κόμβο Μεσσαράς της εθνικής οδού εξασφαλίζει άμεση και εύκολη σύνδεση με όλες τις περιοχές της ενδοχώρας του νομού αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας, χωρίς να επιβαρύνει το αστικό οδικό δίκτυο. Εξισορροπεί και κατανέμει ορθολογικά τις διάφορες λειτουργίες και ιδιαίτερα τις θέσεις εργασίας ως προς τις περιοχές κατοικίας αφού σήμερα υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση στις ανατολικές περιοχές. Οι γειτνιάζουσες περιοχές είναι σχετικά αδόμητες, οπότε υπάρχει η δυνατότητα κάλυψης των αναγκών που θα προκύψουν από τη λειτουργία του Διοικητικού Κέντρου, με προϋπόθεση τη σωστή οργάνωσή τους. Θα ενισχυθεί έτσι η γενικά αποδεκτή κατεύθυνση για οικιστική ανάπτυξη βόρεια της Εθνικής οδού και δυτικά της πόλης.

Η περιφερειακή αγορά χωροθετείται στην περιοχή ανατολικά του Π.Σ.Η, βόρεια της εθνικής οδού και στο ύψος της ΒΙ.ΠΕ. Σ' αυτήν εντάσσεται και η Δημοτική και Συνεταιριστική Αγορά. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η σύνδεση της Αγοράς με την Εθνική οδό, με τη δημιουργία κόμβου κοντά στον υφιστάμενο κόμβο Κατσαμπά.

Προτείνεται η κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής στον όρμο του Δερματά, δυτικά του Φρουρίου Κούλε, μετατροπή του κτιρίου της Δ.Ε.Η (Εργοστάσιο της Ηλεκτρικής), σε κλειστό αθλητικό κέντρο, μεταφορά των κατοίκων

των παραλιακών αυθαιρέτων, με στέγαση του από κοινωνικό φορέα και εξυγίανση της περιοχής με δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής.

Προτείνεται να κατασκευαστεί Εκθετήριο Μεσογειακών Προϊόντων, στους χώρους των επαγγελματικών σχολών Ε.Β.Ε.Η. στην Αλικαρνασσό, εκτός Γ.Π.Σ σαν Ζ.Ε.Π. Η λειτουργία του Εκθετηρίου αποτελεί μοχλό για την ανάπτυξη και ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής Αλικαρνασσού, που είναι βεβαρημένη με Στρατιωτικές εγκαταστάσεις, Φυλακές κλπ. Σε συνδυασμό με το Εκθετήριο θα μπορούσε να λειτουργήσει Πολιτιστικό Κέντρο στο κτίριο των Φυλακών (που προτείνεται να καταργηθούν ή να μεταφερθούν), αθλητικό κέντρο, χώροι πρασίνου και αναψυχής για τους κατοίκους της περιοχής. Απαραίτητη προϋπόθεση για τα παραπάνω η κατασκευή του λοξού διαδρόμου του αεροδρομίου.

Ζώνη χονδρεμπορίου και σταθμός φορτηγών χωροθετείται στην περιοχή του Γιόφυρου. Κατασκευή του Βιολογικού Καθαρισμού του Π.Σ. στη Φοινικιά.

Μεταφορική υποδομή

- α) Βασικός στόχος της μελέτης τίθεται η ιεράρχηση του δικτύου κυκλοφορίας και γίνεται προσπάθεια να μη διασπασθεί η συγκρότηση της γειτονιάς και να διασφαλιστούν κατά το δυνατόν καλύτερα οι χρήσεις γης. Έτσι επιτυγχάνεται κυκλοφοριακή ελάφρυνση με ένα δίκτυο αρτηριών και συλλεκτριών οδών (περιμετρικοί δακτύλιοι) που θα ανακουφίσουν το ήδη κορεσμένο ακτινικό σύστημα δρόμων του Ηρακλείου. Οι τοπικές οδοί θα εξυπηρετούν τις ανάγκες στάθμευσης και προσπέλασης, ενώ στις αρτηρίες θα απαγορεύεται η παρόδια στάθμευση.
- β) Βελτίωση του εσωτερικού δακτυλίου στην περιφέρεια των τειχών με μέτρα κυκλοφοριακής τεχνικής και τοπικής βελτίωσης, χωρίς την αλλοίωση του χαρακτήρα των μεσαιωνικών τειχών και πλήρη διάνοιξη των δύο περιφερειακών πεταλοειδών.
- γ) Βελτίωση ροής των οδών Δικαιοσύνης - Καλοκαιρινού - 25^{ης} Αυγούστου - Αγίου Μηνά - Βικέλα - Αβέρωφ.
- δ) Τοπικές βελτιώσεις και εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής τεχνικής σε κρίσιμα σημεία του δικτύου, που θα αυξήσουν την κυκλοφοριακή ροή και ικανότητα και πεζοδρόμηση τμημάτων της παλιάς πόλης ώστε αυτή να βρει τον παλαιό ανθρώπινο χαρακτήρα της.
- ε) Κατάλληλη χωροθέτηση λειτουργιών ώστε να περιοριστούν οι μετακινήσεις.
- στ) Βελτίωση των μαζικών μέσων μεταφοράς.
- ζ) Σύνδεση του λιμανιού με την Εθνική οδό, ανατολικά με την Λεωφόρο Κατσαμπά και δυτικά με τη Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως και διατήρηση της 62 Μαρτύρων και Εθνικής Αντιστάσεως σαν αρτηρίες. Η προτεινόμε-

- νη διάνοιξη της παραλιακής Λεωφόρου από τον κόμβο Μεσσαράς προς το λιμάνι, θα ελαφρώσει την 62 Μαρτύρων.
- η) Κυκλοφοριακή υποβάθμιση της Λεωφόρου Κνωσού μόνο για τις αστικές μετακινήσεις και τις μετακινήσεις για το Μινωικό ανάκτορο. Τις επαρχίες Πεδιάδος και Βιάννου εξυπηρετεί η υπό κατασκευή αρτηρία από κόμβο Κατσαμπά προς Σκαλάνι.
 - θ) Δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου που θα διέρχεται από τη Φοινικιά, θα συνδέει - εξυπηρετεί τη Βιομηχανική Περιοχή, το Πανεπιστήμιο, το Βενιζέλειο Νοσοκομείο, την περιοχή Άγιος Ιωάννης, Μεσαμπελιές, Φορτέτσα και τις κινήσεις από Μεσσαρά προς Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο και Βενιζέλειο και από Σκαλάνι - Βιάννο προς Αεροδρόμιο και Νοσοκομεία.
 - ι) Σύνδεση του αεροδρομίου με την Εθνική οδό σε συνδυασμό με την εξυπηρέτηση της ΒΙ.ΠΕ. και της Περιφερειακής αγοράς.
 - ια) Προτείνεται κόμβος στο Γάζι για την εξυπηρέτηση του επαρχιακού δικτύου και των δυτικών περιοχών.
 - ιβ) Δημιουργία ενδονομαρχιακών συνδέσεων των επαρχιακών και μεγάλων οικιστικών κέντρων του νομού, για να αρθεί η σημερινή αρνητική οργάνωση του υπεραστικού οδικού δικτύου, που επιτείνει την ελκτικότητα της πόλης και δε βοηθά στην ανάπτυξη περιφερειακών κέντρων.
 - ιγ) Ο Χαρακτήρας της εθνικής οδού έχει ξεπεραστεί εξαιτίας της χάραξης της πολύ βορειότερα, καθώς και του ισόπεδου κόμβου στην Παπαναστασίου που την καθιστά κατάλληλη και για αστικές μετακινήσεις. Έτσι προτείνονται και άλλοι ανισόπεδοι κόμβοι, ώστε να μη σταματά η κυκλοφορία στις κεντρικές λωρίδες της Εθνικής και να εξυπηρετούνται ταυτόχρονα και οι αστικές μετακινήσεις. Προτείνονται οι ακόλουθες θέσεις:
 - Λινοπεράματα (εργοστάσιο Δ.Ε.Η)
 - Γάζι (Σύνδεση με παλιά Εθνική, υφιστάμενη κάτω διάβαση).
 - Βόρεια του Πανεπιστημίου (σύνδεση Πανεπιστημίου με περιοχή Γάζι)
 - Αγ. Μαρίνα και άνω διάβαση του δρόμου Γάζι - Γιοφυράκια.
 - Διασταύρωση με Λεωφόρο Κνωσού (Μπεντεβή) και ανισόπεδη άνω διάβαση της οδού Παπαναστασίου προς Μεσαμπελιές.
 - Κόμβος Αεροδρομίου - Βιομηχανικής Περιοχής.
 - Κόμβος στην Αμνισσό (υφιστάμενες κάτω διαβάσεις)
 - ιδ) Άποψη του Μελετητή είναι ότι σε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του χρονικού ορίζοντα της μελέτης (5ετία), είναι πιθανό να χρειαστεί κατασκευή νέου Εθνικού δρόμου που θα παρακάμπτει το Π.Σ. Ηρακλείου από το νότο.

Για τους σταθμούς λεωφορείων - φορτηγών προτείνεται:

- Η μεταφορά του ΚΤΕΛ Χανίων - Ρεθύμνου από το Ξενία στο σταθμό ΚΤΕΛ Ηρακλείου Λασιθίου στο λιμάνι.
- Μεταφορά του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων από την Όαση στον παραπάνω σταθμό.

- Μεταφορά του σταθμού της Χανιώπορτας, στον κόμβο Μεσσαράς.

Για τα αστικά λεωφορεία προτείνεται η δημιουργία βασικών σταθμών που θα αποτελούν αφετηρίες και τέρματα λεωφορειακών γραμμών, στις θέσεις Γάζι και Αεροδρόμιο. Οι θέσεις αυτές θα εξυπηρετούν κατά μήκος (Α-Δ) ολόκληρο το Π.Σ. Ηρακλείου. Θα υπάρχει επίσης σύνδεση των αστικών λεωφορειακών γραμμών με το σταθμό υπεραστικών στο λιμάνι. Προτείνονται επίσης νέες διαδρομές αστικών λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των περιοχών κατοικίας.

Για τα φορτηγά προτείνεται η δημιουργία δύο σταθμών:

- α) Κοντά στον κόμβο Μεσσαράς, δίπλα στην προτεινόμενη ζώνη χονδρεμπορίου και κοντά στη Βιοτεχνική Ζώνη των Δειλινών.
- β) Δίπλα στον κόμβο Κατσαμπά.

Λιμάνι - Αεροδρόμιο

Για το λιμάνι προτείνεται η δημιουργία κατάλληλης υποδομής, ώστε να μπορέσει να παίξει σε διεθνές επίπεδο το ρόλο διαμετακομιστικού κέντρου. Άμεση προτεραιότητα για τη σωστή λειτουργία του είναι η σύνδεση του με το οδικό υπεραστικό δίκτυο του νησιού και ο διαχωρισμός της κυκλοφοριακής ροής των οχημάτων της πόλης και του λιμανιού όσο είναι δυνατόν. Πρέπει να γίνουν:

- α) Σύνδεση του λιμανιού με τον κόμβο Κατσαμπά.
- β) Ολοκλήρωση της οδού Εθνικής Αντιστάσεως.
- γ) Σύνδεση με το αεροδρόμιο και την περιφερειακή Λαχαναγορά.
- δ) Σύνδεση με τον κόμβο Μεσσαράς.

Έχει εξαγγελθεί η ίδρυση «Ελεύθερης ζώνης», η οποία θα συμβάλει στην περαιτέρω αξιοποίηση του λιμανιού και γενικά θα διευκολυνθεί το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της Κρήτης.

Ενδιαφέρουσα είναι η δημιουργία «Τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων» στη Λιμενική Ζώνη του Ηρακλείου, δραστηριότητα που δεν υπάρχει σήμερα στην Ελλάδα. Το λιμάνι του Ηρακλείου συγκεντρώνει όλες τις προϋποθέσεις για μια τέτοια δραστηριότητα λόγω της θέσης του στη Μεσόγειο, ενώ συνδυάζεται πλήρως με τη λειτουργία της «Ελεύθερης Ζώνης».

Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι από τα σημαντικότερα στη χώρα μας, ενώ η εξέλιξη του όσον αφορά την επιβατική κίνηση και τη μεταφορά εμπορευμάτων είναι αυξητική.

Οι προτάσεις που έχουν τεθεί κατά καιρούς για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται από την έλλειψη υποδομής και της ηχορύπανσης της Νέας Αλικαρνασσού, είναι η μεταφορά του αεροδρομίου στο Καστέλλι Πεδιάδος ή η κατασκευή του «Λοξού» διαδρόμου.

Βιομηχανία - Βιοτεχνία

Η χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων του δευτερογενή τομέα αποσκοπεί στη συγκέντρωση, ανάπτυξη και οργάνωση τους, με την κάλυψη της απαραίτητης τεχνικής υποδομής, αναβάθμισης του οικιστικού και ευρύτερου περιβάλλοντος και στην ισόρροπη κατανομή τους σε σχέση με τις υπόλοιπες λειτουργίες.

Έτσι προτείνεται:

- α) Μικρή επέκταση της υπάρχουσας ΒΙ.ΠΕ. προς τα Βορειο-ανατολικά, για Βιομηχανίες - Βιοτεχνίες χαμηλής και μέσης όχλησης.
- β) Δημιουργία νέας ΒΙ.ΠΕ. υψηλής όχλησης στην περιοχή «Στρούμπουλας», θέση την οποία επέλεξε η μελέτη της Ε.Τ.Β.Α.
- γ) Θεσμοθέτηση της Βιομηχανικής ζώνης «Λινοπεραμάτων» υψηλής όχλησης, στον χώρο όπου λειτουργούν οι εγκαταστάσεις της Δ.Ε.Η., εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και τσιμέντων, χωρίς όπως παράπλευρη επέκταση.
- δ) Να περιοριστούν οι Βιομηχανικές - Βιοτεχνικές χρήσεις στην περιοχή της Φοινικιάς στα σημερινά τους όρια, έτσι ώστε να προστατευτεί και η γειτνιάζουσα γεωργική έκταση που είναι μεγάλης παραγωγικότητας.

5.4 Γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης¹

5.4.1 Στόχοι

Οι στόχοι του Βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού είναι:

- α) Αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής και γενικά βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών με κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα ρύθμισης ή και αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας και με περισσότερο αποτελεσματική χρήση της υπάρχουσας υποδομής του οδικού δικτύου.
- β) Αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών με αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και καλύτερη οργάνωση του τρόπου λειτουργίας και εξυπηρέτησης που προσφέρουν.
- γ) Ίση μεταχείριση οδηγών και πεζών. Βελτίωση της εξυπηρέτησης και της ασφάλειας των πεζών.
- δ) Αναβάθμιση του περιβάλλοντος με μείωση των αρνητικών συνεπειών της κυκλοφορίας

Οι στόχοι του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού είναι:

- α) Βελτίωση της υποδομής και λειτουργίας του υπάρχοντος οδικού δικτύου και δημιουργία νέας οδικής υποδομής, ικανής να ανταποκριθεί στις ανάγκες της επόμενης 15ετίας με το ελάχιστο δυνατό κοινωνικό και οικονομικό κόστος.
- β) Αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών, τόσο σε υποδομή όσο και σε λειτουργία, με αντικειμενικό σκοπό την όσο το δυνατό μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με το μέσο αυτό.
- γ) Ουσιαστική αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης τόσο στην κεντρική περιοχή, αλλά και στο σύνολο της Περιοχής Μελέτης, με δημιουργία της κατάλληλης υποδομής για την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών.
- δ) Ελαχιστοποίηση της διερχόμενης κυκλοφορίας από την κεντρική περιοχή.
- ε) Βελτίωση της εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών και της κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων.
- στ) Βελτίωση της εξυπηρέτησης των υπεραστικών μετακινήσεων.
- ζ) Σωστή κυκλοφοριακή σύνδεση της πόλης με την ενδοχώρα και με σημαντικές χρήσης γης όπως είναι το λιμάνι, το αεροδρόμιο, η βιομηχανική περιοχή, η τουριστική περιοχή της Κνωσού και το Πανεπιστήμιο με τα Τ.Ε.Ι.
- η) Ελαχιστοποίηση των αρνητικών συνεπειών που δημιουργεί η κυκλοφορία των οχημάτων στο περιβάλλον.

¹ Γραφείο Δοξιάδη, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1991

5.4.2 Εναλλακτικές λύσεις

Η ομάδα μελέτης παρουσίασε κάποιες προτάσεις τόσο, για βραχυπρόθεσμο όσο και για μακροπρόθεσμο σχεδιασμό

Βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός

Ο βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός αφορά στη διαμόρφωση και εξέταση μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας (χρονικός άξονας πενταετίας) κυρίως σε επίπεδο κεντρικής περιοχής. Αποσκοπεί στην καλύτερη εκμετάλλευση της υπάρχουσας υποδομής και αποτελεί την πρώτη φάση υλοποίησης των στόχων του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού.

Στα πλαίσια του βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού διαμορφώθηκαν τρεις εναλλακτικές πολιτικές:

- α) Πολιτική των ελαχίστων παρεμβάσεων, όπου στην ουσία αποτελεί συνέχιση της υπάρχουσας κατάστασης με παρεμβάσεις μόνο σε επιμέρους κρίσιμα σημεία.
- β) Πολιτική μονοδρομήσεων, όπου προϋποθέτει ουσιαστικές αλλαγές στην οργάνωση και διαχείριση του οδικού δικτύου και στοχεύει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στις βασικές διασταυρώσεις, αλλά και στη σχετική αποθάρρυνση της κυκλοφορίας λόγω του περιορισμού των δυνατοτήτων κυκλοφορίας στο δίκτυο και της αύξησης του μήκους διαδρομής.
- γ) Πολιτική αποκλεισμού της κυκλοφορίας στο κέντρο, προωθείται η ιδέα του πλήρους αποκλεισμού της κυκλοφορίας Ι.Χ. αυτοκινήτων στον εσωτερικό δακτύλιο της κεντρικής περιοχής. Εξαιρούνται τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα ειδικά οχήματα και τα επιβατικά των κατοίκων του δακτυλίου.

Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός

Ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός αφορά τη διαμόρφωση και εξέταση εναλλακτικών λύσεων σε επίπεδο του Π.Σ. Ηρακλείου με ορίζοντα σχεδιασμού μια δεκαπενταετία (έτος-στόχος 2004).

Κύρια χαρακτηριστικά του είναι, αφ' ενός η πρόβλεψη μελλοντικών χαρακτηριστικών μετακινήσεων και επομένως και πινάκων προέλευσης-προορισμού (ζήτηση) και αφ' ετέρου η διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων δικτύων υποδομής (προσφορά), ώστε με συνδυασμό των δύο να προκύψει η καλύτερη εικόνα ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης για μεταφορικό έργο.

Τα θέματα στα οποία επικεντρώθηκε το ενδιαφέρον κατά τη διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων ήταν:

- α) Η μορφή και λειτουργία του δικτύου της κεντρικής περιοχής
- β) Οι τάσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού
- γ) Οι δημόσιες συγκοινωνίες

Διαμορφώθηκαν τρεις εναλλακτικές λύσεις. Τα βασικά στοιχεία του οδικού δικτύου της καθεμιάς είναι:

- α) **Εναλλακτική λύση 1**

Η διαμόρφωση του οδικού δικτύου βασίζεται κυρίως στις λύσεις που δίνονται με τον υφιστάμενο σχεδιασμό, με κατάλληλη προσαρμογή φυσικά στις απαιτήσεις μιας ολοκληρωμένης μορφής του οδικού δικτύου για την 15ετία και απορρίπτοντας στοιχεία του υφιστάμενου σχεδιασμού που θεωρούνται από τους Μελετητές εκ των προτέρων αναποτελεσματικά (δημιουργία νέας περιφερειακής οδού νότια της Ε-90, πεζοδρόμηση της Έβανς κλπ.) Το δίκτυο της κεντρικής περιοχής βασίζεται στην επιλεγείσα λύση της πολιτικής των μονοδρομήσεων με την προσθήκη των προτεινόμενων διανοίξεων της οδού Πεδιάδος και της προέκτασης της Κονδυλάκη.

β) Εναλλακτική λύση 2

Το δίκτυο της κεντρικής περιοχής βασίζεται στην πολιτική του αποκλεισμού της κυκλοφορίας στον εσωτερικό δακτύλιο του κέντρου με την προσθήκη και πάλι των νέων διανοίξεων.

γ) Εναλλακτική λύση 3

Σχετικά με το δίκτυο της κεντρικής περιοχής εξετάζονται η παραλλαγή που βασίζεται στην πολιτική των μονοδρομήσεων και η πολιτική του αποκλεισμού της κυκλοφορίας στο εμπορικό κέντρο. Από την εξέταση προέκυψε ότι η παραλλαγή του αποκλεισμού της κυκλοφορίας παρουσιάζει καλύτερα χαρακτηριστικά και έτσι το δίκτυο της κεντρικής περιοχής για την λύση 3 βασίζεται τελικά στην παραλλαγή αυτή.

Αναπόσπαστο στοιχείο κάθε εναλλακτικής λύσης αποτέλεσε το δίκτυο των περιμετρικών δακτυλίων, με το οποίο εξομαλύνεται η λειτουργία όλου του δικτύου του Π.Σ. και περιορίζεται η διερχόμενη κυκλοφορία από την κεντρική περιοχή.

5.4.3 Βραχυπρόθεσμος Σχεδιασμός

Προτεινόμενο Οδικό δίκτυο.

- α) Μονοδρομούνται οι οδοί Δικαιοσύνης και Καλοκαιρινού με κατεύθυνση από την πλατεία Ελευθερίας προς Γιαμαλάκη, ενώ οι οδοί Αγίου Μηνά, Μαρογεώργη και Αβέρωφ μονοδρομούνται κατά την αντίθετη κατεύθυνση.
- β) Μονοδρομούνται οι 25^{ης} Αυγούστου με κατεύθυνση από το λιμάνι προς την πλατεία Ν. Φωκά (Μεϊντάνι) και οι οδοί Γιαμαλάκη και Μποφώρ στην αντίθετη κατεύθυνση.
- γ) Μονοδρομείται η Επιμενίδου στην αντίθετη κατεύθυνση από τη σημερινή, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας βρόγχου από τις οδούς 25^{ης} Αυγούστου, Δικαιοσύνης, Ιδομενέως και Επιμενίδου.
- δ) Ενοποιείται ο χώρος της πλατείας Ελευθερίας και συνδέεται με την πλατεία Δασκαλογιάννη. Το τμήμα της Λ. Δημοκρατίας πάνω στην πλατεία Ελευθερίας που τέμνει κάθετα τον άξονα Α-Δ διατηρείται μονόδρομος με κατεύθυνση από Αβέρωφ προς Μποφώρ.

- ε) Στην περιοχή της Χανιώπορτας στόχος είναι να ελαττωθεί κατά το δυνατόν ο αριθμός των προσβάσεων στη διασταύρωση της πλατείας Κόρακα (συμβολή των οδών 62 Μαρτύρων, Θέρισου, Μάχης Κρήτης και Πυράνθου) με παράλληλη βελτίωση της σηματοδότησης. Έτσι, μονοδρομείται η οδός Θέρισου από την πλατεία Κόρακα μέχρι την οδό Μιχαήλ Αρχαγγέλου με κατεύθυνση προς Μ. Αρχαγγέλου και διατηρείται η υφιστάμενη μονοδρόμηση της Πυράνθου προς την πλατεία. Μονοδρομείται η Μάχης Κρήτης από την πλατεία μέχρι την οδό Εφόδου, προς την Εφόδου. Έτσι επιτυγχάνεται ο καλύτερος έλεγχος της διασταύρωσης.
- στ) Η μονοδρόμηση της Μάχης Κρήτης οδηγεί στη μονοδρόμηση της Εφόδου μέχρι την παραλιακή οδό και παράλληλα στη μονοδρόμηση της Αρχιεπισκόπου Μακαρίου εντός των τειχών. Το ζεύγος αυτό αποτελεί την πρώτη φάση υλοποίησης ενός ζεύγους μονοδρόμων σχεδόν σε όλο το μήκος περιμετρικά των τειχών, σύμφωνα με όσα προβλέπονται από το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό.
- ζ) Προτείνονται οι ακόλουθες επεμβάσεις στη γεωμετρία των οδών οι οποίες παρόλο που θεωρούνται σημαντικές για την διευκόλυνση της κυκλοφορίας, δεν αποτελούν αναγκαστικά απαραίτητες προϋποθέσεις για την επιτυχία των διαχειριστικών μέτρων που προτείνονται:
1. Διάνοιξη της στένωσης της διατομής της οδού Αβέρωφ.
 2. Διάνοιξη του τμήματος της Πλαστήρα που περιορίζει σήμερα την κίνηση των οχημάτων με μία λωρίδα κυκλοφορίας.
 3. Διάνοιξη της στένωσης της οδού Ιδομενέως.
 4. Διαμόρφωση της διασταύρωσης της οδού Γιαμαλάκη με την παραλιακή λεωφόρο Βενιζέλου.

Δημόσιες συγκοινωνίες

Προβλέπεται:

- α) Κατάργηση των αφετηριών στο Γιόφυρο και τι Αεροδρόμιο και δημιουργία κεντρικής αφετηρίας όλων των αστικών λεωφορειακών γραμμών από το μέγαρο Φυτάκη. Από εκεί ξεκινούν όλες οι γραμμές και δικτυώνονται ακτινικά προς όλες τις περιοχές της πόλης. Η κεντρική οργάνωση των αφετηριών επιτρέπει την καλύτερη διάρθρωση των εφεδρικών λεωφορειών.
- β) Η δικτύωση των γραμμών γίνεται κυρίως με γραμμική μορφή κατά μήκος σημαντικών αρτηριών και στις δύο κατευθύνσεις κίνησης της οδού. Έτσι υπάρχει ομοιομορφία στην εξυπηρέτηση των περιοχών (επιβίβαση και αποβίβαση στον ίδιο οδικό άξονα) και παράλληλα αποφεύγονται σημαντικές καθυστερήσεις κατά την κίνηση των λεωφορείων.
- γ) Επέκταση του δικτύου, τόσο σε αριθμό γραμμών, όσο και γεωγραφικά, για να εξυπηρετηθούν καλύτερα περιοχές με χαμηλή ή ανύπαρκτη σήμερα εξυπηρέτηση. Προβλέπονται συνολικά 21 γραμμές από τις 18 που υπάρχουν σήμερα.

- δ) Οργάνωση του δικτύου των περιφερειακών γραμμών κατά τρόπο ώστε να υπάρχει η δυνατότητα μετεπιβίβασης μεταξύ λεωφορειακών γραμμών.
- ε) Δημιουργία γραμμής μικρών λεωφορείων (mini bus) περιφερειακά στην κεντρική περιοχή. Σκοπός των λεωφορείων αυτών είναι, αφ' ενός μεν να καλύψουν ανάγκες σε συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση περιοχών εντός των τειχών ή γύρω απ' αυτά, που σήμερα δεν καλύπτονται με δημόσια μέσα μεταφοράς και αφ' ετέρου να προσφέρουν την δυνατότητα για μετεπιβίβαση στα δημόσια μέσα μεταφοράς από τους χώρους στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου (park and ride). Στο προτεινόμενο σχέδιο, τα μικρά λεωφορεία κινούνται και στις δύο κατευθύνσεις μιας περίπου κυκλικής πορείας γύρω από την κεντρική περιοχή (Βενιζέλου, Αρχ. Μακαρίου / Εφόδου, Πλαστήρα, Εβανς / Δημοκρατίας, Αβέρωφ, πλατεία Ελευθερίας, 25^{ης} Αυγούστου / Μποφώρ.

Στάθμευση

Οι βασικές κατευθύνσεις που θα αποβλέπουν στον περιορισμό των προβλημάτων της στάθμευσης είναι:

- α) Κατάλληλη νομοθεσία που να εξασφαλίζει την πραγματοποίηση επαρκών θέσεων στάθμευσης στις νέες κατασκευές και ιδιαίτερα σε εκείνες για τις οποίες προβλέπεται έντονη ζήτηση για στάθμευση (πολυκαταστήματα, εμπορικές εκθέσεις, δημόσιες υπηρεσίες, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων κλπ.).
- β) Παροχή κινήτρων σε ιδιώτες για την κατασκευή σταθμών αυτοκινήτων.
- γ) Αύξηση της ελεγχόμενης στάθμευσης μικρής διάρκειας με πληρωμή, στις καθαρά εμπορικές περιοχές με έντονη ζήτηση για στάθμευση. Αυτή μπορεί να γίνει είτε με κάρτες ελέγχου όπως γίνεται σήμερα, είτε με παρκόμετρα όπως ενδείκνυται για μια πόλη όπως το Ηράκλειο που δέχεται μεγάλο σταθμό επισκεπτών.

Οι δρόμοι αυτοί είναι: η Λ. Δημοκρατίας, πλατεία Ελευθερίας, Μποφώρ, Γιαμαλάκη, Ξανθουδίδου, Ιδομενέως Κατεχάκη, Αργυράκη, καθώς και οι κάθετοι στις Αγ. Μηνά Μαρογεώργη, 25^{ης} Αυγούστου και Αβέρωφ. Συνολικά προβλέπεται η δημιουργία 288 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης, από τις 113 που υπάρχουν σήμερα.

Ελεγχόμενη στάθμευση προβλέπεται και σε πεζοδρόμους woornef, οι οποίοι επιτρέπουν και στάθμευση αυτοκινήτων, αποτρέποντας όμως τη διαμπερή κίνηση: Χ. Γιάνναρη, Ζωγράφου Μινωταύρου και Καντανολέοντος στο πάρκο Θεοτοκοπούλου, Καλοκαιρινού και Γρεβενών. Συνολικά 107 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης στους πεζοδρόμους.

- δ) Αυστηρή απαγόρευση της στάθμευσης στο βασικό αρτηριακό δίκτυο της κεντρικής περιοχής, αλλά και σε βασικές αρτηρίες μικρής χωρητικότητας εκτός αυτής. Προϋπόθεση, σωστή και συνεχής αστυνόμευση και επιβολή προστίμων. Οι δρόμοι αυτοί είναι: η Βενιζέλου, 25^{ης} Αυγούστου, 1821, Έ-

βανς, Δικαιοσύνης, Κλοκαιρινού, Αβέρωφ, Αγ. Μηνά, Μαρογεώργη, Μποφώρ.

- ε) Τα χρήματα από την ελεγχόμενη στάθμευση και από τα πρόστιμα, αξιοποιούνται από το Δήμο αποκλειστικά για την κατασκευή δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- στ) Δημιουργία από την Πολιτεία ή το Δήμο χώρων στάθμευσης εκτός οδού με πληρωμή, τόσο στην περίμετρο του εμπορικού κέντρου όσο και στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής. Γι' αυτό πρέπει να γίνει αξιοποίηση των οικοπέδων του Δημοσίου ή του Δήμου και αξιοποίηση του υπογείου χώρου πλατειών ή άλλων χώρων που επιφανειακά διατίθενται για άλλες χρήσεις.
- ζ) Οργάνωση των δημοσίων συγκοινωνιών ώστε να παρέχεται η δυνατότητα μετεπιβίβασης (park and ride) στα δημόσια μέσα μεταφοράς, από χώρους στάθμευσης που βρίσκονται στην περιφέρεια της κεντρικής περιοχής.
- η) Ουσιαστική αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και βελτιστοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρουν οι δημόσιες συγκοινωνίες, ώστε μακροπρόθεσμα να αυξηθεί το ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούν.

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού αποτελεί βραχυπρόθεσμα το πιο αποτελεσματικό μέτρο για την αντιμετώπιση των οξυμένων προβλημάτων της κεντρικής περιοχής.

Προτείνεται:

1. Μετατροπή του ανοικτού σταθμού της οδού Θεοδοκοπούλου σε πολυώροφο στεγασμένο 7 ορόφων (από 39 σε 195 θέσεις).
2. Μετατροπή του ανοικτού σταθμού της οδού Μονής Καρδιωτίσσης σε πολυώροφο στεγασμένο (από 30 σε 100 θέσεις).
3. Μετατροπή του ανοικτού χώρου επί της οδού Πεδιάδος (πίσω από το Λούνα Πάρκ), σε πολυώροφο στεγασμένο 6 ορόφων (από 70 σε 330 θέσεις).
4. Στο χώρο παρά την οδό Πλαστήρα (κοντά στο μνημείο Καζαντζάκη), όπου η στάθμευση γίνεται χωρίς πληρωμή, σε ανοικτό σταθμό με πληρωμή.

Επίσης αναγκαία κρίνεται η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης στην περιφέρεια του εσωτερικού δακτυλίου της κεντρικής περιοχής ή στην περιφέρεια των τειχών:

- Δημοτικός σταθμός στη Λ. Δημοκρατίας (600 θέσεις)
- Υπόγειος σταθμός 3 ορόφων στην πλατεία Κορνάρου (265 θέσεις).
- Υπόγειος σταθμός στην πλατεία Αγ. Μηνά (225 θέσεις).
- Ανοικτός σταθμός στην παραλία, απέναντι από τη διασταύρωση Βενιζέλου - Γιαμαλάκη (50 θέσεις).
- Υπόγειος 3 ορόφων απέναντι από το Ξενία (105 θέσεις).
- Υπόγειος 3 ορόφων στην πλατεία Κόρακα (375 θέσεις).

- Πολυώροφος 5 ορόφων στην Πλαστήρα στο Κομμένο Μπεντένι στη θέση του δημοτικού χώρου για τα οχήματα του Δήμου (600 θέσεις).
- Υπόγειος 3 ορόφων στην πλατεία Βίγλας (200 θέσεις).
- Ανοικτός σταθμός στην περιοχή του πάρκου Νεολαίας (150 θέσεις).

Πεζόδρομοι

Προτείνεται:

- α) Επέκταση των πεζοδρομήσεων ώστε να ενοποιηθούν κάποιοι πολυσύχναστοι κοινόχρηστοι χώροι (πεζοδρόμηση της αγοράς, ενοποίηση της Πλ. Ελευθερίας με το πάρκο Θεοτοκοπούλου κλπ.).
- β) Δημιουργία πεζόδρομων τύπου Woonet, οι οποίοι επιτρέπουν τη στάθμευση αλλά παρεμποδίζουν τις διαμπερείς κινήσεις μέσα σ' αυτούς. Έτσι αποδίδονται ουσιαστικά στην κυκλοφορία πεζών. Προτείνονται οι οδοί Χ. Γιάνναρη, Ζωγράφου, Μινωταύρου, Καντανολέοντος, Καλοκαιρινού και Γρεβενών.
- γ) Δημιουργία διαβάσεων πεζών σε θέσεις του δικτύου όπου παρατηρείται συνύπαρξη πεζών και οχημάτων σε μεγάλους αριθμούς.

5.4.4 Μακροπρόθεσμος Σχεδιασμός

Το οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής, διαμορφώνεται σύμφωνα με την πολιτική του πλήρως αποκλεισμού της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων στον εσωτερικό δακτύλιο (Γιαμαλάκη, Αγ. Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ, Πλ. Ελευθερίας, Μποφώρ). Εξαιρούνται τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα ειδικά οχήματα, τα επιβατικά των κατοίκων του δακτυλίου.

Διάνοιξη εντός των τειχών της προέκτασης της οδού Κονδυλάκη, από το Κομμένο Μπεντένι μέχρι τη διασταύρωση των οδών 1821 και Μαρογεώργη, καθώς και της οδού Πεδιάδος από την οδό Έβανς μέχρι την πλατεία Ελευθερίας.

Λειτουργία ζεύγους μονόδρομων περιφερειακά των τειχών με δύο λωρίδες για τον κάθε μονόδρομο.

Σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες, μακροπρόθεσμα ακολουθείται ο τρόπος οργάνωσης που προτείνεται στο βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό, με μόνη διαφορά την προσθήκη τριών γραμμών για Αλικαρνασσό, Κατσαμπά και Μεσαμπελιές. Βέβαια απαραίτητος κρίνεται ο εκσυγχρονισμός του στόλου των λεωφορείων.

Η πολιτική και η οργάνωση στάθμευσης που προτάθηκε βραχυπρόθεσμα θα πρέπει να ισχύει και μακροπρόθεσμα. Για την κάλυψη των προβλεπόμενων αναγκών, προτείνεται η κατασκευή σταθμών αυτοκινήτων περιφερειακά της κεντρικής περιοχής.

5.5 Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης (1994¹).

5.5.1 Σκοπός της Μελέτης

Τον Απρίλιο του 1993 η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ηρακλείου, υλοποίησε το προταθέν από τη μελέτη Δοξιάδη σύστημα μονοδρόμησης εντός των Τειχών της πόλης.

Σκοπός της παρούσης μελέτης είναι να αξιολογήσει το υπάρχον πλέον σύστημα, να το βελτιώσει και να το επεκτείνει και εκτός των τειχών.

Τελικά οι υπεύθυνοι του Δήμου και η Τεχνική Υπηρεσία, μετά από πρόταση της ομάδας των Μελετητών, αποδέχθηκαν την υλοποίηση Μακροχρόνιων Μέτρων βασισμένων στα πλαίσια και τις κατευθύνσεις που ορίζει η εγκεκριμένη Γενική Μελέτη του Γραφείου Δοξιάδη για μακροχρόνιο σχεδιασμό.

5.5.2 Προτεινόμενο Σύστημα Κυκλοφορίας

Η ομάδα Μελέτης προτείνει να υλοποιηθεί το σύστημα που καλύπτει και το Μακροχρόνιο Σχεδιασμό της εγκεκριμένης Μελέτης Δοξιάδη, με ορισμένες βελτιώσεις / τροποποιήσεις που κρίνονται απαραίτητες ώστε η κεντρική περιοχή (εντός και εκτός των τειχών) να αποκτήσει ένα ενιαίο και μακροχρόνιο διάγραμμα κυκλοφορίας.

Κυκλοφορία

Έπειτα από διερεύνηση και ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης παρατηρήθηκε ότι τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την εφαρμογή των μονοδρομήσεων της πρότασης του Γραφείου Δοξιάδη, θα ήταν δυνατό να βελτιωθούν με ορισμένες τροποποιήσεις στη φορά μονοδρόμησης, έτσι ώστε να εναρμονιστούν με το μακροχρόνιο σχεδιασμό που αντιμετωπίζει η μελέτη εφαρμογής.

- α) Αντιστροφή της φοράς του ζεύγους 25^{ης} Αυγούστου, Γιαμαλάκη.
- β) Επέκταση της μονοδρόμησης της Καλοκαιρινού σε όλο της το μήκος μέχρι Χανιόπορτα.
- γ) Μονοδρόμηση της Πλαστήρα σε όλο της το μήκος από Χανιόπορτα μέχρι Καινούργια Πόρτα, στην Έβανς και κατ' επέκταση η Πεδιάδος με την ίδια φορά μέχρι την πλατεία Ελευθερίας.
- δ) Μονοδρόμηση σε όλο το μήκος της Έβανς προς το κέντρο.
- ε) Αντιστροφή φοράς στην Ιδομενέως.
- στ) Μονοδρόμηση Ικάρου από Εθν. Αντιστάσεως έως Δ. Μποφώρ.

Η λειτουργία των βασικών οδών της κεντρικής περιοχής θα είναι η ακόλουθη:

¹ Δοκουμετζίδης, Αλιφιεράκης, Βαϊλάκης, Ροζάκης, Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης, Ηράκλειο 1994

- **Αρτηρίες - Αμφίδρομοι**

1. Παραλιακή - Ελ. Βενιζέλου (με εξαίρεση στο τμήμα από Ξενία - 25^{ης} Αυγούστου όπου λειτουργεί ως μονόδρομος η Μητσοτάκη).

Προτείνονται με μονή κυκλοφορία (μονόδρομοι) οι παρακάτω δρόμοι της κεντρικής περιοχής. Η κατεύθυνση κυκλοφορίας φαίνεται στο Σχ. .

- **Αρτηρίες Μονόδρομοι**

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Δουκός Μποφώρ. | 9. Πλ. Ελευθερίας (Αστόρια) |
| 2. Αβέρωφ | 10. Δικαιοσύνης |
| 3. Πλατεία Ελευθερίας (Ανώνυ-
μος) | 11. Καλοκαιρινού |
| 4. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου | 12. 25 ^{ης} Αυγούστου |
| 5. Πλαστήρα - Πεδιάδος | 13. 1821 |
| 6. Γιαμαλάκη | 14. Ρωμανού (προτείνεται διάνοι-
ξη) |
| 7. Αγίου Μηνά | 15. Έβανς (Μεγάλη) |
| 8. Βικέλα | 16. Έβανς (Μικρή) |

Σηματοδότηση

- Προτείνεται συντονισμός των σηματοδοτούμενων κόμβων, μέσω Κεντρικού Ηλεκτρονικού υπολογιστή, σε αρτηρίες ή σε δίκτυο ανάλογα με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής που ελέγχεται.
- Οι τοπικές συσκευές σηματοδότησης (ρυθμιστές) να έχουν δυνατότητα επενέργειας (φωρατές) από την κυκλοφορία.
- Να γίνουν μετρήσεις κυκλοφορίας για την ετοιμασία προγραμμάτων σηματοδότησης κατά την καλοκαιρινή και χειμερινή περίοδο όπου σε ημερήσια βάση θα γίνουν προγράμματα για πρωινή, μεσημεριανή και απογευματινή αιχμή και ενδιάμεσα αιχμών ανάλογα με τις ανάγκες της κυκλοφορίας.

Επίσης προτείνεται η σήμανση να αναβαθμιστεί με βάση τις πιο πρόσφατες οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ και το νέο ΚΟΚ και να καλύψει θέματα που αφορούν τις Ρυθμιστικές, Προειδοποιητικές, και Πληροφοριακές πινακίδες καθώς και την Οριζόντια σήμανση (διαγραμμίσεις).

Στάθμευση.

Απαγόρευση στάθμευσης προτείνεται να εφαρμοστεί μόνο στις πρωτεύουσες αρτηρίες διπλής κυκλοφορίας του δικτύου. Επίσης στις παρακάτω αρτηρίες - μονόδρομους : Αγ. Μηνά, Αβέρωφ, Πλατεία Ελευθερίας, Δικαιοσύνης, 1821, Έβανς.

Ελεγχόμενη στάθμευση θα επιτρέπεται, μετά από ειδική μελέτη στις υπόλοιπες 10 αρτηρίες - μονόδρομους της κεντρικής περιοχής.

Απαγορεύεται η στάθμευση σε όλους τους αποκλειστικούς πεζόδρομους. Στους μερικούς πεζόδρομους προτείνεται να επιτραπεί η στάθμευση για τους κατοίκους.

Για στάθμευση εκτός οδού υιοθετούνται ορισμένες από τις προτάσεις της Μελέτης Δοξιάδη και προτείνονται οι παρακάτω θέσεις σταθμών:

- | | | | |
|----|--|-----|--------|
| 1. | Νικ. Πλαστήρα (περιοχή Πολιτιστικού Κέντρου - Υπόγειο) | 300 | θέσεις |
| 2. | Νικ. Πλαστήρα (περιοχή Πολιτιστικού Κέντρου - (Υπαίθριο) | 40 | θέσεις |
| 3. | Πλ. Ελευθερίας (υπό μελέτη στη Λ. Δημοκρατίας) | 600 | θέσεις |
| 4. | Πλ. Κορνάρου (Υπόγειο) | 265 | θέσεις |
| 5. | Ελ. Βενιζέλου - Γιαμαλάκη (υπόγειο) | 150 | θέσεις |
| 6. | Πάρκο Θεοτοκοπούλου (υπόγειο) | 400 | θέσεις |

Δημόσιες Συγκοινωνίες

Η πρόταση για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες είναι σύμφωνη με τις προτάσεις της Μελέτης Δοξιάδη.

Πεζόδρομοι

Οι πεζόδρομοι διακρίνονται σε Αποκλειστικούς όπου απαγορεύεται η κυκλοφορία και Μερικούς, όπου θα δυσκολεύεται η διαμπερή κυκλοφορία και θα ευνοείται η στάθμευση. Γενικά, προτείνεται να πεζοδρομηθούν ως Μερικοί ή Αποκλειστικοί πεζόδρομοι όλοι οι δρόμοι που δεν χρησιμοποιούνται για διαμπερή κυκλοφορία.

5.5.3 Πολιτική Περιορισμού Κυκλοφορίας στην Κεντρική Περιοχή.

Η Περιοχή περιορισμού της κυκλοφορίας περικλείεται από τις οδούς Σοφ. Βενιζέλου (παραλιακή), Γιαμαλάκη, Αγ. Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ, Πλ. Ελευθερίας (ανώνυμη), Μποφώρ.

Εντός της περιοχής αυτής θα απαγορευθούν οι διελεύσεις όλων των οχημάτων εκτός ορισμένων, όπως είναι τα οχήματα κοινής ωφελείας και των κατοίκων της περιοχής. Στις οδούς του δακτυλίου που αναφέρονται παραπάνω θα επιτρέπεται η κυκλοφορία σε όλα τα οχήματα ανεξαιρέτως.

Σε ορισμένες οδούς (συλλεκτήριοι), όπως η Ιδομενέως, Επιμενίδου, Θεοτοκοπούλου, Ψαρομιλλίγκων κ.α. θα επιτρέπεται η διέλευση των ταξί, Αστυνομίας, Εκτάκτου Ανάγκης και μονίμων κατοίκων της περιοχής. Όλες οι υπόλοιπες οδοί χαρακτηρίζονται σε πεζόδρομοι, αλλά θα είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Σ' αυτούς τους δρόμους θα επιδιωχθεί με κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα να μην είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται για εύκολη μετακίνηση από περιοχή σε περιοχή (εντός ή εκτός δακτυλίου) αλλά να δίδουν μόνο τη δυνατότητα πρόσβασης στις κατοικίες και να χρησιμεύουν και για τη στάθμευση των κατοίκων.

5.6 Αξιολόγηση προτάσεων των Υφιστάμενων Μελετών

Παρακάτω επιχειρείται μία αξιολόγηση των προτάσεων των Μελετών που αφορούν το κεντρικό τμήμα της πόλης, σε σχέση με τους στόχους της παρούσης εργασίας.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1967 δίνει ένα όραμα για την ανάπτυξη της πόλης, σε μία εποχή όπου τα σημερινά προβλήματα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ευκολότερα. Κύριο χαρακτηριστικό του είναι ο οραματισμός και ο σεβασμός στην ανθρώπινη κλίμακα. Η πόλη αντιμετωπίζεται ως μία αδιάσπαστη ενότητα χώρων, ιστορίας, ανθρώπινου δυναμικού και δυνατοτήτων, η οποία προορίζεται όχι μόνο ως περιφερειακό κέντρο αλλά και ως Μεσογειακό κέντρο διεθνούς ακτινοβολίας.

Πολλές από τις προτάσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου υιοθετούνται αργότερα από τις Μελέτες που ακολουθούν. Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η συγκράτηση εκτός πόλης της υπεραστικής κυκλοφορίας, η χωροθέτηση των δύο Διοικητικών κέντρων (ανατολικό και δυτικό), η απομάκρυνση των οχλουσών λειτουργιών από την κεντρική περιοχή είναι μερικές απ' αυτές.

Ακόμα, όλες σχεδόν οι Μελέτες συνηγορούν στην αξιοποίηση των τειχών, στη διέξοδο προς τη θάλασσα και στη δημιουργία εκτεταμένων πεζοδρόμων.

Η Μελέτη Λουκάκη (1979), θέτει από νωρίς την άποψη του περιορισμού των οχημάτων εκτός κεντρικής περιοχής, τη δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης και τη σύνδεσή τους προς το κέντρο με ειδικά λεωφορεία. Προβλέπει η πόλη να εξυπηρετείται από δίκτυο πεζοδρόμων και από τα μέσα μαζικής μεταφοράς μέσω λεωφορειοδρόμων ή αποκλειστικών λωρίδων για τα λεωφορεία.

Φαίνεται πως οι δύο πρώτες Μελέτες, του 1967 και του 1979, δίνουν περισσότερο βάρος στον πολίτη, στον πεζό και λιγότερο στο Ι.Χ. αυτοκίνητο. Το Γ.Π.Σ. στοχεύει στη βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής στις κεντρικές αρτηρίες, ενώ η Κυκλοφοριακή Μελέτη στα προτεινόμενα και ισχύοντα σήμερα βραχυπρόθεσμα μέτρα, επιδιώκει ίση μεταχείριση μεταξύ πεζών και οχημάτων. Βέβαια ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός της Κυκλοφοριακής Μελέτης προβλέπει αποκλεισμό της κυκλοφορίας στον εσωτερικό δακτύλιο του κέντρου (Γιαμαλάκη, Αγίου Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ, πλατ. Ελευθερίας), πρόταση που υιοθετεί και η Μελέτη Εφαρμογής των Κυκλοφοριακών μέτρων. Για να υλοποιηθεί αυτό χρειάζεται τολμηρή απόφαση από τους αρμόδιους παράγοντες, πράγμα το οποίο εξέλειπε τις προηγούμενες δεκαετίες κατά το μελλοντικό σχεδιασμό της πόλης.

Οι απόψεις των υπευθύνων της Κυκλοφοριακής Μελέτης και της Μελέτης Εφαρμογής, περί βελτίωσης της ροής των οχημάτων και αύξησης της ταχύτητάς τους δημιουργεί τους παρακάτω προβληματισμούς. Από τη μία πλευρά, σαν διαχείριση της κυκλοφορίας, είναι επιθυμητό να συμβούν τα

παραπάνω και η διέλευση των οχημάτων να είναι γρήγορη και απρόσκοπτη από την κεντρική περιοχή.

Από την άλλη όμως, όπως είναι οργανωμένο το οδικό δίκτυο (σχηματισμός σταυρού με την πλατεία Νικ. Φωκά στο κέντρο), δημιουργεί διαμπερείς κινήσεις και διέρχεται από οδικά τμήματα όπου απαγορεύεται η στάθμευση (θεωρητικά), άρα δεν είναι εύκολη η εξυπηρέτηση για τον επισκέπτη του κέντρου λόγω της ανυπαρξίας θέσεων στάθμευσης. Επίσης, η αύξηση του φόρτου στην παραλιακή είναι άμεσο αποτέλεσμα αυτής της οργάνωσης (η παραλιακή απέκτησε ρόλο κυρίας εισόδου στο κέντρο από τα δυτικά), καθιστώντας την αξεπέραστο εμπόδιο για την πρόσβαση προς τη θάλασσα και την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου.

Η πρόταση της Μελέτης Εφαρμογής για αλλαγή φοράς μονοδρομήσεως στην 25^η Αυγούστου και τη Γιαμαλάκη, είναι ορθότερη από περιβαλλοντικής απόψεως (μειωμένη εκπομπή καυσαερίων και θορύβου), αφού η ανωφερική 25η Αυγούστου θα έχει φορά προς το λιμάνι. Από κυκλοφοριακής απόψεως αλλάζει η φορά του δακτυλίου και μεγαλώνει η έκτασή του (Παραλιακή, Γιαμαλάκη, Αγίου Μηνά, Βικέλα, Έβανς, 25^η Αυγούστου).

Η Μελέτη Εφαρμογής προτείνει την πεζοδρόμηση, μερική (επιτρέπονται διελύσεις των οχημάτων των γύρω κατοικιών ή οχημάτων τροφοδοσίας) ή αποκλειστική, μεγάλου αριθμού οδών που δεν κατατάσσονται σε κάποια ιεραρχημένη κατηγορία. Η πιο σημαντική είναι αυτή της Χάνδακος, η οποία έχει φορά σήμερα από το Ξενία προς το κέντρο. Με την προτεινόμενη πεζοδρόμηση καθορίζεται ένας άξονας πεζοδρόμησης, από την πλατεία Ελευθερίας μέχρι τη θάλασσα. Έτσι μειώνεται και η εκπομπή ρύπων, αφού η Χάνδακος είναι ανηφορική.

Οι προτάσεις του καθηγητή Προβελέγγιου, ή πιο ορθά το όραμά του, υιοθετείται και διέπει το βασικό πνεύμα των προτάσεων της παρούσης εργασίας. Ήταν το 1967 όταν πρότεινε, καθορισμό και διατήρηση των μνημείων. Αισθητική και μορφολογική αξιοποίηση του χώρου γύρω απ' το καθένα απ' αυτά, διατήρηση των περιοχών κατοικίας που ακολουθούν την παραδοσιακή διάρθρωση, πολεοδομική και αρχιτεκτονική. Σύνδεση με συνεχή ροή πεζοδρόμων και πρασίνου των μνημείων και των διατηρητέων περιοχών κατοικίας. Οργάνωση του οδικού δικτύου και λειτουργία ενός ελάχιστα απαραίτητου δικτύου κυκλοφορίας οχημάτων. Αποσυμφόρηση του κέντρου από ασυμβίβαστες χρήσεις και χωροθέτηση λειτουργιών.

6 ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

6.1 Το πλαίσιο της Παρέμβασης

6.1.1 Γενικά

Από τα μεγάλα προβλήματα που αναμένεται να αντιμετωπίσει η πόλη τον 21^ο αιώνα είναι η ρύπανση και ο κορεσμός. Το μεν πρώτο είναι κατά κύριο λόγο πρόβλημα τεχνολογίας και μπορεί να αντιμετωπιστεί σε μεγάλο βαθμό, το δεύτερο, είναι πρόβλημα χώρου και εκ των πραγμάτων είναι άλυτο. Οι πόλεις βέβαια θα μπορούν να επεκτείνονται προς την περιφέρειά τους, για να στεγάσουν τον αυξανόμενο πληθυσμό τους.

Η διόγκωση όμως των πόλεων προς την περιφέρεια θα έχει τεράστιες επιπτώσεις στα ιστορικά κέντρα. Διότι η περιφέρεια κάθε άλλο παρά αυτάρκης θα είναι. Η αναγνώριση της πολιτιστικής σημασίας του ιστορικού κέντρου θα αυξάνεται διαρκώς, αυτό θα αποτελεί όλο και περισσότερο τον πόλο έλξης και πολιτιστικής αναφοράς για τους κατοίκους, την καρδιά της πόλης και τον προνομιακό χώρο επίσκεψης για κάθε είδους δραστηριότητα. Αντί να απορροφηθούν μετακινήσεις που σήμερα δημιουργούνται στην κεντρική περιοχή, από την περιφέρεια, αντίθετα θα αυξηθούν οι πιέσεις στο κέντρο εξαιτίας νέων μετακινήσεων που θα οφείλονται στη διεύρυνση της μέσης απόστασης μεταξύ των διαφόρων χρήσεων γης.

Η αποτυχία της περιφέρειας οφείλεται μεταξύ άλλων στην ανυπαρξία δημόσιας ζωής, στην ένδεια παιδείας και πολιτισμού, στο χαμένο χρόνο στις μεταφορές. Ο ευρωπαϊκός ιστορικός αστικός πυρήνας διαφυλάχθηκε, όμως μόνο ως μουσειακό έκθεμα που λειτουργεί σαν κέντρο τουριστικό, με το οποίο ουσιαστικά δεν συνδέεται ο υπόλοιπος ιστός. Στην Ελλάδα, οι αστικές περιοχές αν και ακολούθησαν το ευρωπαϊκό πρότυπο, χαρακτηρίζονται από κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, αποτέλεσμα της απρογραμματίστης και χωρίς κανένα σχεδιασμό ανάπτυξής τους, με ορισμένες όμως θετικές επιπτώσεις. Στα ελληνικά αστικά κέντρα δεν υπάρχουν εκτεταμένες περιοχές εξαιρετικά υποβαθμισμένες κι αυτό οφείλεται εν μέρει στην ανάμειξη διαφορετικών κοινωνικών ομάδων και χρήσεων γης¹.

Όμως εξαιτίας της έλλειψης σχεδιασμού και της απουσίας κατάλληλης οργάνωσης και εξοπλισμού, οι κεντρικές περιοχές (π.χ. Ηρακλείου πίνακας 4.2) εγκαταλείπονται από τους κατοίκους ή παραμένουν σ' αυτές ηλικιωμένοι και χαμηλά εισοδηματικά στρώματα.

¹ Αγγ. Σιόλας - Θαν. Βλαστός, Προτάσεις Πολεοδομικής και Κυκλοφοριακής ενοποίησης στην πόλη. Η Δυτική Αθήνα, Αθήνα 1994, σελ. 56

Ακόμα οι ωφέλειες από την ανάμιξη των χρήσεων κατά το παρελθόν, φαίνεται πως έχουν ξεπεραστεί και συχνά γίνεται λόγος για αντιμαχόμενες μεταξύ τους χρήσεις (γειτνίαση οχλουσών δραστηριοτήτων με κατοικία). Επίσης το κυριότερο πρόβλημα φαίνεται ότι το αποτελούν οι υψηλοί φόρτοι, ο κορεσμός του οδικού δικτύου και η κατάκλυση των κεντρικών περιοχών από τα οχήματα, συνέπεια και της ανυπαρξίας ή υπολειτουργίας των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

6.1.2 Αρχές - Στόχοι της Παρέμβασης

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε με σαφή τρόπο τα προβλήματα που απασχολούν την κεντρική περιοχή του Ηρακλείου. Στα πλαίσια της εξυγίανσης και αναβάθμισης της κεντρικής περιοχής αποφάσισα να επέμβω με μια σειρά προτάσεων που αφορούν ιδιαίτερα τις επιμέρους συνοικίες, τις γειτονιές του κέντρου και πιο ειδικά για την κυκλοφοριακή τους εξυγίανση, με επιδίωξη:

- να δημιουργηθεί ένα κέντρο πιο ανθρώπινο, πιο κοινωνικό
- να συμβάλλει στην πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανασυγκρότηση της πόλης, αναβαθμίζοντας τη ζωή μέσα σ' αυτήν και την καθημερινή σχέση δημότη - πόλης με σεβασμό στην ιστορία και στον πολιτισμό του χώρου.

Πιο συγκεκριμένα οι στόχοι της επέμβασης συνοψίζονται παρακάτω:

1. Λειτουργική εξυγίανση του κέντρου
2. Εξυγίανση - Αναβίωση ιστορικών κελυφών
3. Κυκλοφοριακή εξυγίανση.

Αναλυτικά για την κάθε κατηγορία:

1. Λειτουργική εξυγίανση του κέντρου

Καθορισμός - οριοθέτηση εμπορικού πυρήνα και παράλληλα καθορισμός τοπικών κέντρων σε επίπεδο γειτονιάς μέσα από μία σειρά μέτρων για την επαναφορά και διατήρηση της κατοικίας με ταυτόχρονη ανάμιξη διαφόρων χρήσεων γης με τρόπο ώστε να λειτουργούν σωστά και να συνυπάρχουν αρμονικά. Χωροθέτηση νέων λειτουργιών και απομάκρυνση των οχλουσών (χονδρικό εμπόριο, ειδικές λειτουργίες κ.τ.λ.) που δεν υπάρχει προοπτική εξυγίανσής τους.

Στη χωροθέτηση νέων λειτουργιών περιλαμβάνονται νέες χρήσεις που θα έχουν σχέση με την ιστορική φυσιογνωμία της περιοχής και το δίκτυο πεζοδρόμων (εκθεσιακοί χώροι, καταστήματα αναψυχής, βιβλιοπωλεία κ.ο.κ.)

2. Εξυγίανση - αναβίωση ιστορικών κελυφών

Χωροθετούνται στα ιστορικά κελύφη χρήσεις ή λειτουργίες προβλεπόμενες από τη λειτουργική αναβάθμιση και σε άμεση σχέση με τις

δεσμεύσεις που απορρέουν από την κυκλοφοριακή ή λειτουργική εξυγίανση (ένταξη τους στο προβλεπόμενο δίκτυο πεζοδρόμων κ.α.). Έμφαση θα δοθεί στον ιστορικό, εκπαιδευτικό και πολιτιστικό χαρακτήρα των ιστορικών κελυφών, καθώς και για αναψυχή σ' ένα ποιοτικό και αναβαθμισμένο περιβάλλον.

Γι' αυτό το σκοπό άλλωστε έχει γίνει εκτεταμένη καταγραφή χώρων και κτιρίων, όπου προβάλλεται η ιστορική και η πολιτιστική τους διάσταση στο πέρασμα των χρόνων (Τεύχος Β - Παράρτημα).

3. Κυκλοφοριακή Εξυγίανση

Στηρίζεται στη δημιουργία ενός δικτύου ή συστήματος ιεραρχημένων πεζοδρόμων που θα συνδέουν τα κέντρα βάρους των γειτονιών, θα διέρχονται από ιστορικά σημεία αναφοράς, θα ενοποιούν και θα αναδεικνύουν μνημεία και ιστορικές διαδρομές. Ειδικά για την εμπορική περιοχή θα προσφέρουν ασφάλεια και άνεση στους μεγάλους αριθμούς πεζών.

Όσον αφορά τα παραπάνω, πρέπει να διευκρινιστεί ότι στόχος δεν είναι να δώσει στην περιοχή ένα μνημειακό χαρακτήρα, αντίθετα, μέσα από την καθημερινή πρακτική θέλουμε ν' ανακαλύπτεται ο ιστορικός και πολιτιστικός χαρακτήρας της πόλης.

Το εμπορικό κέντρο να συνυπάρχει με τα πολιτιστικά «σημεία» και η κατοικία να έχει άμεση πρόσβαση σ' αυτό. Παράλληλα, οι προτάσεις είναι συμβατές με τις υποδείξεις του Γ.Π.Σ. για τη δημιουργία του ανατολικού Διοικητικού κέντρου, στην περιοχή του λιμανιού. Η κεντρική περιοχή αναμένεται να ανακουφιστεί από τη μεταφορά των διοικητικών υπηρεσιών και πιο συγκεκριμένα να μειωθούν οι διελεύσεις των οχημάτων και η παράνομη στάθμευση πάνω στους κεντρικούς δρόμους. Αυτό θα είναι προς όφελος των πεζών επισκεπτών του κέντρου, το οποίο δεν θα χάσει καθόλου από την «κεντρικότητά» του, θα είναι περισσότερο ελκυστικό, αφού θα παρέχει ασφαλή και άνετη πρόσβαση σ' ένα καλύτερο περιβάλλον. Κι αυτό γιατί το ανατολικό Διοικητικό κέντρο, θα βρίσκεται πολύ κοντά στην κεντρική περιοχή, απλά η πρόσβαση σ' αυτό θα γίνεται χωρίς διαμπερείς κινήσεις από την κεντρική περιοχή, αφού θα εξυπηρετείται καλύτερα από τη λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως και τη λεωφ. Σιλαμianού.

Όσον αφορά τις περιοχές κατοικίας (Αγία Τριάδα, Άγιος Μηνάς) πρέπει να διευκρινιστεί ότι πληρούν κατά μεγάλο ποσοστό παραδοσιακές σχέσεις (φυσικές, κοινωνικές, λειτουργικές) που χαρακτηρίζουν τις γειτονιές, κάτι το οποίο δύσκολα συναντάται σήμερα σε περιοχές κατοικίας γύρω από τα κέντρα των πόλεων². Γι' αυτό πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη διασφάλιση και τη διατήρηση αυτών των σχέσεων, έτσι ώστε να μην διαταραχθούν από τις πιέσεις που θα προκύψουν από την επικείμενη αναβάθμιση των συνοικιών.

² Ανάπλαση κεντρικών περιοχών κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια, Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας - Χωροταξίας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1992, σελ. 41

6.2 Προτάσεις

6.2.1 Λειτουργική Εξυγίανση

Κύριο μέλημα της πρότασης είναι το κέντρο να συνεχίσει να αναπτύσσεται, να έχει το ρόλο που του αναλογεί σαν κέντρο πόλης και σαν κέντρο μιας ευρύτερης περιφέρειας. Έτσι εξαιτίας της ολοένα αυξανόμενης προσέλευσης των πολιτών στο κέντρο, οι συνθήκες που θα επικρατούν πρέπει να είναι προς όφελος της εξυπηρέτησης, όσο και της άνεσης και ασφάλειας τους.

Η επανοργάνωση των κεντρικών λειτουργιών, η μείξη συμβατών λειτουργιών και η αποκέντρωση των οχλουσών, είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη θετικών αποτελεσμάτων.

Οι υφιστάμενες χρήσεις της κεντρικής περιοχής κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες.

- Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται χρήσεις συμβατές με το χαρακτήρα της κεντρικής περιοχής και είναι αναγκαία η ενίσχυση τους. Τέτοιες χρήσεις είναι κατά κύριο λόγο η κατοικία, αλλά και οι κοινωνικές και πολιτιστικές χρήσεις.
- Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει χρήσεις κατεξοχήν συμβατές με την κεντρική περιοχή, που υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης τους, χωρίς όμως να εκδιώξουν χρήσεις της προηγούμενης κατηγορίας που χαρακτηρίζονται πιο ευπαθείς. Γι'αυτό το λόγο προτείνεται και η οριοθέτηση του Εμπορικού πυρήνα. Η πρόταση δεν έχει σκοπό να περιορίσει αυτές τις χρήσεις σε καθορισμένα όρια, απλά εκτός αυτών των ορίων επιδιώκεται η «αραιώση» τους και η λειτουργία τους σε μικρότερη ένταση.
Πρόκειται για το εμπόριο, τα διάφορα ιδιωτικά γραφεία, τη δημόσια διοίκηση, τις τράπεζες και τη μη οχλούσα βιοτεχνία. Αυτές οι χρήσεις, όπως προέκυψε από την ανάλυση είναι οι επικρατούσες σήμερα.
- Η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει χρήσεις μη συμβατές, οχλούσες, άρα και ανεπιθύμητες για την περιοχή. Πρόκειται για την οχλούσα βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο που πρέπει σταδιακά να απομακρυνθούν ή να επιδιωχθεί η εξυγίανση τους όπου αυτό είναι δυνατό.

Πιο συγκεκριμένα προτείνεται:

1. Ο Εμπορικός πυρήνας να καταλαμβάνει περίπου τη σημερινή εμπορική περιοχή. Δηλαδή να περιλαμβάνει τον άξονα της Καλοκαιρινού, της Έβανς και της 25ης Αυγούστου. Επίσης την περιοχή που περικλείεται από την Αγίου Μηνά, Μαρογεώργη, Αβέρωφ, πλατεία Ελευθερίας, Δαιδάλου, Καλοκαιρινού.
2. Διευκόλυνση για τη δημιουργία τοπικών κέντρων γειτονιάς για την καθημερινή εξυπηρέτηση στις συνοικίες της Αγίας Τριάδας και του Αγίου Μηνά (κατεξοχήν περιοχές κατοικίας που απέχουν κάποια απόσταση από το κέντρο). Αυτά τα τοπικά κέντρα θα βρίσκονται πάνω στους άξονες πεζοδρόμησης, θα συνδέονται μεταξύ τους και με την κεντρική περιοχή.

Ειδικότερα για την Αγία Τριάδα προτείνεται:

- Τοπικό κέντρο στην πλατεία της Αγίας Τριάδας, το οποίο θα συνδυάζεται με τις υπερτοπικές λειτουργίες που θα αναπτυχθούν στο κτίριο του Καπνοκοπηρίου, στο χώρο της Λαχαναγοράς και στην Ηλεκτρική βορειότερα και οι οποίες θα αναλυθούν παρακάτω. Έτσι η πλατεία της Αγίας Τριάδας θα μπορέσει να εξυπηρετήσει καλύτερα τους κατοίκους της περιοχής, θα ενισχυθεί η κατοικία μέσα σ'ένα αναβαθμισμένο περιβάλλον. Η περίπτωση να υπάρξουν πιέσεις απώθησης της κατοικίας μετά την εξυγίανση των προαναφερόμενων χώρων και την προσέλκυση υπερτοπικών λειτουργιών πρέπει να αποκλειστεί, αφ' ενός γιατί αυτοί οι χώροι βρίσκονται στα όρια της συνοικίας και αφετέρου γιατί στην περιοχή υπάρχει διαθέσιμο δυναμικό από αρκετούς μεγάλους χώρους που σήμερα είναι εγκαταλειμμένοι.
- Τοπικό κέντρο στη συμβολή των οδών Παλμέτη, Σκρα και Ντεντιδάκη. Σχηματίζεται μία πλατεία, η οποία τώρα χρησιμοποιείται για στάθμευση. Μπορεί να γίνει ένας υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων και να δοθεί ο χώρος που θα ελευθερωθεί έπειτα από κατάλληλη διαμόρφωση, στους κατοίκους της περιοχής. Στο χώρο υπάρχει επίσης μία κρήνη, πολιτιστικό στοιχείο με χαρακτήρα «κεντρικότητας» κατά το παρελθόν. Η κρήνη πιστεύω πως μπορεί να αποδώσει τον πολιτιστικό, ιστορικό χαρακτήρα της πλατείας.
- Τοπικό κέντρο στη συμβολή των οδών Βαλέστρα και Σαβαθιανών. Το συγκεκριμένο κέντρο πρόκειται να καλύψει τις πρώτες ανάγκες των κατοίκων της δυτικής Αγίας Τριάδας.

Για τη συνοικία του Αγίου Μηνά, προτείνεται:

- Δημιουργία τοπικού κέντρου στην πλατεία που βρίσκεται η Υγειονομική Υπηρεσία. Ο χώρος έχει πολλά πλεονεκτήματα γι' αυτό το σκοπό, τόσο από άποψη εξυπηρέτησης της στάθμευσης και κυκλοφορίας οχημάτων, όσο και από την άποψη ενός ευχάριστου περιβάλλοντος με υποδομή πρασίνου και αθλοπαιδιών. Η άμεση γειτνίαση με το Πανάνειο προσφέρει κι άλλα πλεονεκτήματα, αφού υπάρχει η δυνατότητα αξιοποίησής του χώρου του πρώην Νοσοκομείου. Επίσης η μελλοντική κατασκευή του Πολιτιστικού κέντρου της πόλης νοτιότερα στην οδό Πλαστήρα, προσφέρει περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης. Σημαντικό στοιχείο επίσης που απορρέει από τους στόχους των προτάσεων της παρούσης εργασίας, είναι η γειτνίαση της περιοχής με τα τείχη και πιο συγκεκριμένα με τον Προμαχώνα Βηθλεέμ και την πύλη Κομμένο Μπεντένι. Η όποια αξιοποίηση του χώρου πάνω στα τείχη, στον Προμαχώνα, θα συνδέεται άμεσα με την πλατεία μέσω πεζόδρομου που θα καταλήγει στην κεντρική περιοχή.
 - Τοπικό κέντρο στη συμβολή των οδών Βιάννου και Αρχανών. Το συγκεκριμένο κέντρο θα έχει δευτερεύοντα χαρακτήρα, αφού βρίσκεται πολύ κοντά στον εμπορικό άξονα της Έβανς.
3. Στα πλαίσια της ενίσχυσης της κατοικίας και της αναβάθμισης αυτών των περιοχών, είναι ανάγκη ο εμπλουτισμός τους σε κοινωνικό εξοπλισμό (σχολεία, παιδικούς σταθμούς, παιδικές χαρές, πράσινο κ.λ.π.). Γενικά είναι

αναγκαία η δημιουργία ενός πλέγματος κοινόχρηστων εξυπηρετήσεων που θα συμπυκνώνει όλες τις δραστηριότητες επιπέδου γειτονιάς.

4. Επιδίωξη είναι η αποκέντρωση ορισμένων λειτουργιών της δημόσιας διοίκησης και ειδικά εκείνων που έχουν σχέση με την περιφέρεια. Η εγκατάσταση τους μπορεί να γίνει είτε εκτός τειχών, ή στην περιοχή της Αγίας Τριάδας και πιο συγκεκριμένα στο βορειοδυτικό όριο της συνοικίας, αφού απομακρυνθούν οι οχλούσες βιοτεχνίες και οι μεγάλες αποθήκες χονδρεμπορίου που υπάρχουν εκεί.
5. Μετατροπή του Ξενία σε Φοιτητική Εστία. Λύση η οποία είναι απόλυτα συμβατή με τους στόχους της μελέτης και τις προβλεπόμενες χρήσεις του Γ.Π.Σ. στην περιοχή. Το Ξενία αποδείχτηκε θνησιγενές λειτουργικά ξενοδοχειακό συγκρότημα στο οποίο αναζητείται υποκατάστατη χρήση. Στο Ηράκλειο σήμερα δεν υπάρχει καμία Φοιτητική Εστία παρά τους χιλιάδες φοιτητές. Η γειτνίαση του Ξενία με το μνημείο του Αγίου Πέτρου, με το νεοαναγειρόμενο εμπορικό κέντρο και γενικά η παρουσία του στο παραλιακό μέτωπο με τη νέα χρήση, επιτυγχάνει την επιθυμητή ανάμιξη χρήσεων και θα συμβάλλει στην αναβάθμιση της περιοχής.
6. Υιοθετείται η πρόταση για την περιοχή της Ηλεκτρικής του Δήμου Ηρακλείου, για την προβλεπόμενη χρήση της Λαχαναγοράς³. Στο χώρο της Λαχαναγοράς προβλέπεται η ανάπτυξη ενός πολυλειτουργικού συνόλου, που θα δεχθεί κυρίως οικονομικές δραστηριότητες σε συνδυασμό με χώρους αναψυχής και πολιτιστικών εκδηλώσεων (εμπορικό - ψυχαγωγικό κέντρο, εκθεσιακοί χώροι, κ.λ.π.), αλλά και κατοικία. Πολεοδομική επιδίωξη αποτελεί η μεγιστοποίηση του ελεύθερου χώρου και η σύνδεση του με την πλατεία και το τοπικό κέντρο της Αγίας Τριάδας.
7. Μείωση του ισχύοντος Συντελεστή Δόμησης από 1,8 σε 1,0 για τις περιοχές κατοικίας Αγίου Μηνά, Αγίας Τριάδας καθώς και της περιοχής της οδού Πεδιάδος και απαγόρευση της μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης στις παραπάνω περιοχές.
8. Απομάκρυνση της Λαχαναγοράς, των λειτουργιών της Δ.Ε.Η. από το κτίριο της Ηλεκτρικής, των μεγάλων αποθηκών και οχλουσών βιοτεχνιών από το βόρειο τμήμα της Αγίας Τριάδας. Πιο συγκεκριμένα του ξυλουργείου - ξυλαποθήκη Κουμαντάκη από την οδό Μελισσινών, της βιοτεχνίας κατασκευής τεντών και των συνεργείων αυτοκινήτων από την παραλιακή, των εκθέσεων επίπλων από την Αρχ. Μακαρίου. Οι χώροι αυτοί με μετατροπή μπορεί να υποδεχθούν δημόσιες υπηρεσίες επιπέδου περιφέρειας ανακουφίζοντας την κεντρική περιοχή.
Επίσης απομάκρυνση από την οδό Πανασανού (περιοχή δυτικά του Αγίου Μηνά) της βιοτεχνίας στρωμάτων και του ξυλουργείου - ξυλαποθήκη από την οδό Πλαστήρα. Επίσης απομάκρυνση του συνεργείου αυτοκινήτων από τη συμβολή των οδών Άλμπερτ και Πλαστήρα.

³ European 4 - Δήμος Ηρακλείου, Κτίζοντας την πόλη πάνω στην πόλη, Μεταμόρφωση αστικών περιοχών, συνοικία Αγίας Τριάδας, Ηράκλειο 1995, σελ. 13

Απομάκρυνση του ξυλουργείου από το διατηρητέο μνημείο της Αγίας Αναστασίας στην οδό Δελημάρκου και του σιδηρουργείου και των μεγάλων αποθηκών από την οδό Στρατηγού Β. (Χανιόπορτα).

6.2.2 Εξυγίανση - Αναβίωση Ιστορικών κελυφών

Έχει ήδη αναφερθεί ότι δεν επιδιώκεται η μνημειακή αναπαράσταση και η σκηνογραφική απόδοση της περιοχής με τη συντήρηση και αποκατάσταση των διατηρητέων κτισμάτων. Η αναβάθμιση μιας περιοχής συντελείται μέσα από μια σειρά προϋποθέσεων της οποίας ένα μέρος αφορά τα στοιχεία ιστορικής μνήμης. Σκοπός είναι η ανάδειξη τους έτσι ώστε να έχουν ενεργό συμμετοχή στη λειτουργία της πόλης και να μην είναι απλώς εκθέματα. Επιδιώκεται η προβολή τους (είτε πρόκειται για μεμονωμένα, είτε για συγκρότημα, είτε για τα τείχη) ώστε να αποτελέσουν ορόσημο σε κλίμακα πόλης ή μικρότερη.

Προτείνεται:

1. Η αποκατάσταση του Καπνοκοπηρίου (Αγία Τριάδα) και η στέγαση σ' αυτό Μουσείου Ζωγραφικής της Κρητικής Σχολής ή γενικότερα Βυζαντινού.
2. Η αναστήλωση του Αγίου Πέτρου και του κτιρίου της Καστέλλας και η δημιουργία διεθνούς συνεδριακού κέντρου του Οικουμενικού Πατριαρχείου και χώρου έκθεσης των γλυπτών που εντοπίστηκαν κατά την ανασκαφή.
3. Η αποκατάσταση της πρώην κλινικής «Ευαγγελισμός» (οδός Θεοτοκοπούλου) και η μετατροπή της σε χώρο λειτουργιών του Πανεπιστημίου (αίθουσα διαλέξεων, γραφείο δημοσίων σχέσεων κ.λ.π.). Το κτίριο προσφέρεται και από άποψη χώρου και γιατί είναι κοντά στην προτεινόμενη Φοιτητική Εστία και απέχει μικρή απόσταση από το κέντρο.
4. Το διατηρητέο βιομηχανικό κτίριο της Ηλεκτρικής να στεγάσει το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας του Πανεπιστημίου Κρήτης, μία εκ των προτάσεων που έχουν υποβληθεί από διάφορους φορείς για τη λειτουργία του κτιρίου.
5. Η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση του συγκροτήματος των τειχών και της τάφρου. Τα τείχη μαζί με τους χώρους της τάφρου που τα περιβάλλει, αποτελούν ένα αξιόλογο και πολύ σημαντικό μνημείο για την πόλη, τέτοιο ώστε η αξιοποίηση του να συμβάλλει στην συνολική εικόνα της παλιάς πόλης. Πρέπει να ολοκληρωθεί η δημιουργία του πεζόδρομου πάνω στα τείχη (σήμερα ξεκινάει από τον Προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα δυτικά και φτάνει μέχρι τη Χανιόπορτα) μέχρι και τη Βίγλα στο ανατολικότερο σημείο. Να εμπλουτιστεί ο πεζόδρομος με τέτοια υποδομή ώστε να εξυπηρετεί τους επισκέπτες (διαμορφωμένα σημεία για στάση, καλλωπισμό των χώρων κ.α.). Είναι αναγκαία η δημιουργία εισόδων πρόσβασης στα τείχη σε σημεία όπου καταλήγουν οι άξονες πεζοδρόμων που προτείνονται παρακάτω. Πιο συγκεκριμένα να δημιουργηθούν σημεία εισόδου:
- Στον προμαχώνα Αγίου Ανδρέα, δίπλα από την Εφορία, όπου καταλήγει ο πεζόδρομος της Αγίας Τριάδας.

- Απέναντι από το Πανάνειο, απ' όπου αρχίζει ο πεζόδρομος της Μονής Καρδιωτίσσης.
- Στην πύλη Κομμένο Μπεντένι, απέναντι από το χώρο όπου θα ανεγερθεί το Πολιτιστικό κέντρο.
- Ανατολικότερα κάτω από τον Προμαχώνα Μαρτινέγκο, απ' όπου θα αρχίζει και ο πεζόδρομος της οδού Άλμπερτ.
- Στην πύλη Καινούργια Πόρτα και πιο ανατολικά στη Βίγλα. Ο πεζόδρομος της Ρενιέρη σταματάει στη μέση της απόστασης αυτών των δύο εισόδων.

Εκτός από τη διαμόρφωση και τον καλλωπισμό του χώρου πάνω στα τείχη απαιτείται και ο εμπλουτισμός του με διάφορα στοιχεία ή δραστηριότητες συμβατά με το χαρακτήρα του μνημείου. Παράδειγμα η αξιοποίηση κάποιων αιθουσών που βρίσκονται στα τείχη και η δημιουργία Μουσείου Φρουριακής Αρχιτεκτονικής των Μεσαιωνικών χρόνων (αίθουσα στην Καινούργια Πόρτα).

Η τάφος πέρα από χώρος πρασίνου (βοτανικός κήπος και πάρκο Νεολαίας) και αθλητικός χώρος (Παγκρήτιο Στάδιο), μπορεί να δεχθεί κι άλλες δραστηριότητες όπως το προτεινόμενο από κάποιους φορείς πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά κοντά στο Κομμένο Μπεντένι.

6. Η αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου, έτσι ώστε η διαδρομή από το Ενετικό λιμάνι και τον Κούλε μέχρι το κτίριο της Ηλεκτρικής και τον Προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα να είναι ασφαλής, άνετη και ευχάριστη.
7. Η αποκατάσταση της πύλης του Δερματά, ο καθαρισμός της θαλάσσιας ακτής στον κόλπο, έτσι ώστε να δοθεί η δυνατότητα να υπάρχει πρόσβαση μέσω της πύλης προς τη θάλασσα.
8. Η διαμόρφωση της οικίας Χρονάκη, ώστε να αποτελέσει Μουσείο για τη βαλκανική αρχιτεκτονική ή γενικότερα για την αρχιτεκτονική του τέλους του 19ου αιώνα, καθώς διαθέτει ενδιαφέροντα στοιχεία γι' αυτό το σκοπό. Οι υπηρεσίες του Δήμου που στεγάζονται εκεί μπορεί να μεταφερθούν κάπου αλλού.
9. Η αποκατάσταση του Πανάνειου και η μετατροπή του σε δευτερεύον χώρο του Πολιτιστικού κέντρου, το οποίο θα ανεγερθεί σε κοντινή απόσταση.
10. Η πεζοδρόμηση και διαμόρφωση της πλατείας στον Υγειονομικό σταθμό, η ενοποίηση της με την πλατεία του Αγίου Νεκταρίου και η αξιοποίηση των δύο διατηρητέων κτισμάτων που βρίσκονται πάνω σ' αυτήν. Επειδή τα κτίσματα ανήκουν στη Μονή Σινά, μπορεί να μετατραπούν, το ένα σε γραφεία και ξενώνα και γενικά για διάφορες εξυπηρετήσεις της Μονής στην Κρήτη και το άλλο σε εκκλησιαστικό μουσείο ή σε κοινοφελές ίδρυμα.
11. Η αξιοποίηση του Μεγάρου φυτάκη. Η προνομιακή του θέση πάνω από το λιμάνι, είναι μοναδική για όλη την πόλη. Οι μεγάλες ισόγειες αίθουσες μπορεί να στεγάσουν θεατρική σκηνή και βοηθητικούς χώρους, ενώ οι όροφοι είναι δυνατόν να διαμορφωθούν σε γραφεία και κατοικία. Είναι απαραίτητο όμως να γίνει έλεγχος για τη στατική επάρκεια του κτιρίου.
12. Ίσως είναι σκόπιμο με βάση την αποκέντρωση των διοικητικών υπηρεσιών περιφερειακού επιπέδου, να απομακρυνθούν οι λειτουργίες της Περιφέρειας Κρήτης από το νεοκλασικό κτίριο στο λιμάνι, δίπλα στα Νεώρια. Επίσης να

απομακρυνθεί και το Τελωνείο που στεγάζεται στο διπλανό κτίριο. Έτσι μπροστά στα Νεώρια ελευθερώνεται αρκετός χώρος και δύο κτίρια, τα οποία μπορούν να στεγάσουν Ναυτικό Μουσείο και να υποστηρίξουν εκθέσεις με θέμα τη θάλασσα ή οτιδήποτε άλλο, που είναι δυνατόν να διενεργούνται στα Νεώρια.

13. Η παροχή κινήτρων (θεσμικά, οικονομικά) στους ιδιοκτήτες των διατηρητέων κτισμάτων, έτσι ώστε να μην τα αφήνουν να ερειπώνουν και τελικά να καταρρέουν. Να παρέχει η πολιτεία ή ο Δήμος τα μέσα για την αποκατάσταση αυτών των κτισμάτων και τη χρησιμοποίησή τους για κατοικία, για κοινωνικές εξυπηρετήσεις (π.χ. παιδικοί σταθμοί), για πνευματικά ή διοικητικά κέντρα ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες της γειτονιάς που βρίσκονται.
14. Η διαμόρφωση και αποκατάσταση του χώρου γύρω από τα ιστορικά και διατηρητέα μνημεία, όπου αυτό είναι δυνατόν, ώστε αυτά να αποτελέσουν νησίδα πολιτισμού και καλαισθησίας, τοπόσημο για την περιοχή τους.

6.2.3 Κυκλοφοριακή εξυγίανση

Τα μέτρα που προτείνονται για την κυκλοφοριακή εξυγίανση της Περιοχής Μελέτης έχουν σαν βασικό άξονα τον πολίτη και τον πεζό γενικότερα. Δεν επιθυμείται ο αυστηρός διαχωρισμός σε πεζούς και αυτοκίνητα στο οδικό δίκτυο του κέντρου. Ο πλήρης αποκλεισμός του αυτοκινήτου σε επίπεδο κέντρου πόλης, ίσως δεν είναι θεμιτός. Βέβαια θα πρέπει να υπάρξουν αποθαρρυντικά μέτρα για την πρόσβαση των οχημάτων στο κέντρο και ενίσχυση τόσο σε περιφερειακούς σταθμούς αυτοκινήτων, όσο και της δημόσιας συγκοινωνίας.

Η παρέμβαση στηρίζεται στη δημιουργία πλέγματος πεζοδρόμων οι οποίοι θα διέρχονται από τα τοπικά κέντρα των γειτονιών, θα διέρχονται από ιστορικά κελύφη και θα ενοποιούν ιστορικούς και αρχαιολογικούς χώρους. Έμφαση δίνεται οι πεζόδρομοι να ξεκινούν και να συνδέουν μ' αυτό τον τρόπο, τα σημεία εισόδου στα τείχη με την παλιά πόλη και το παραλιακό μέτωπο.

Εξάλλου από την ανάλυση (πίνακας 4.8), προκύπτει ότι το 25% περίπου των μετακινήσεων αφορά μετακινήσεις με τα πόδια. Οι προτεινόμενοι πεζόδρομοι επιθυμούν να καλύψουν αυτό το ποσοστό μετακινήσεων και να το αυξήσουν φυσικά.

Γι' αυτό το σκοπό προτείνεται:

Κυκλοφορία

- 1ος άξονας πεζοδρόμησης: να πεζοδρομηθεί η οδός Μονής Καρδιωτίσσης, από το τοπικό κέντρο του Υγειονομικού σταθμού μέχρι την Καλοκαιρινού. Ο άξονας συνεχίζεται με την πεζοδρόμηση της οδού Μαστραχά, διέρχεται το

τοπικό κέντρο της Παλμέτη, πεζοδρομείται η οδός Παλμέτη μέχρι την πλατεία της Αγίας Τριάδας.

Πεζοδρομείται η οδός Ντεντιδάκη και Δαμιανού μέχρι το τοπικό κέντρο των οδών Βαλέστρα και Μελιδώνη. Ο άξονας συνεχίζεται με την πεζοδρόμηση των οδών Πεδιάτου και Σακουλιέρηδων. Έτσι αυτός ο άξονας φτάνει απέναντι από τον Προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα, το πρώτο σημείο εισόδου στα τείχη. Για να υπάρχει σύνδεση της Αγίας Τριάδας με τις μελλοντικές χρήσεις της λαχαναγοράς και της Ηλεκτρικής, πεζοδρομείται μέχρι την παραλιακή η οδός Χαλκούτση.

- 2ος άξονας πεζοδρόμησης: πεζοδρομείται η οδός Λασηθίου από την Πλαστήρα μέχρι την Μαρογεώργη. Μέσω της πλατείας Κορνάρου και της υπάρχουσας πεζοδρόμησης (οδός 1866 και οι γειτονικοί οδοί) καταλήγει στο κέντρο.

Από την πλατεία Ελευθ. Βενιζέλου (Λιοντάρια), πεζοδρομείται η Χάνδακος μέχρι την παραλιακή απέναντι από το Ξενία.

- 3ος άξονας πεζοδρόμησης: πεζοδρομείται η οδός Ρενιέρη από την Πεδιάδος μέχρι την Αβέρωφ. Η οδός Ζωγράφου μετατρέπεται σε woonerf, όπου ευνοείται η κυκλοφορία των πεζών. Μέσω της πλατείας Δασκαλογιάννη και της Δαιδάλου συνδέεται με το κέντρο.

Από το κέντρο (πλατεία Καλλεργών), πεζοδρομείται η Αγίου Τίτου, τμήμα της Ιδομενέως μέχρι την Επιμενίδου. Αυτός ο πεζόδρομος φτάνει μέχρι τα Νεώρια, το Ενετικό λιμάνι και τους σταθμούς των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων.

Για την ανάγκη σύνδεσης της Αγίας Τριάδας με το κέντρο, πεζοδρομείται η Δίκτης και η Μηριόνου μέχρι τη Γιαμαλάκη, η Αποκορώνου και η Καζατζάκη και μέσω της Ευγενικού φτάνει μέχρι τη Χάνδακος και την πλατεία Ελευθ. Βενιζέλου.

Επίσης πεζοδρομούνται οδοί, είτε λόγω μειωμένης διατομής (Αγία Τριάδα, Άγιος Μηνάς, περιοχή της Πεδιάδος), είτε λόγω της κυκλοφοριακής διευθέτησης κάποιων άλλων (Μάρκου Μουσούρου, Θεοτοκοπούλου, Σαββαθιανών, Γοργολαϊνή).

Οι κυριότερες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο είναι:

- Η δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων με την Παραλιακή και τη Μητσοτάκη από το Ξενία μέχρι την 25η Αυγούστου.

- Η διάνοιξη της Πεδιάδος και η αντιστροφή της φοράς της έτσι ώστε να αποκτήσει συνέχεια ο μεγάλος δακτύλιος, ο οποίος διατρέχει την εσωτερική παρειά των τειχών (Αρχ. Μακαρίου, Πλαστήρα, Πεδιάδος, Δουκός Μποφώρ).

Για την ανάγκη διοχέτευσης της κυκλοφορίας στις γειτονιές χρησιμοποιούνται οι παρακάτω οδοί:

Ζώνη 1

- Η Βαλέστρα με τη Κισσάμου σχηματίζουν ζεύγος μονοδρόμων. Η Κισσάμου είναι διπλής κατευθύνσεως από τη Λ. Καλοκαιρινού μέχρι τη

Βουρδουμπάδων. Από αυτή τη διασταύρωση που ξεκινά η Βαλέστρα, έχει φορά προς την Παραλιακή.

- Επίσης η Ντεντιδάκη με τη Γοργολαΐνη με φορά προς την Παραλιακή.

Ζώνη 2

- Η Αλμπερτ με τη Μάρκου Μουσούρου σχηματίζουν ζεύγος μονοδρόμων.

- Η Μαρκοπούλου με τη Βασιλογιώργη που εξυπηρετούν και το χώρο στάθμευσης στη Μονής Καρδιωτίσσης.

Ζώνη 3

- Η Παλαιολόγου μέχρι το πάρκο Θεοτοκοπούλου. Μετά οι κινήσεις συνεχίζουν αριστερά προς την 25η Αυγούστου ή προς τη Θεοτοκοπούλου με κατεύθυνση την Παραλιακή. Η Μινωταύρου προς την πλατεία Καλλεργών πεζοδρομείται και χρησιμοποιείται και για στάθμευση.

- Αλλάζει φορά η Γρεβενών (κατεύθυνση προς την Παραλιακή) και δημιουργείται ζεύγος μονοδρόμων με τη Χορτατσών. Η κάθετη οδός Γαζή πρέπει να διανοιχθεί.

Ζώνη 4

Η Ιδομενέως έχει φορά προς το λιμάνι και διοχετεύει την κυκλοφορία στη Μαλικούτη, η οποία αλλάζει φορά.

Στάθμευση

Σημαντικό στοιχείο για τη σωστή λειτουργία της περιοχής, αποτελεί η νοοτροπία των οδηγών όσον αφορά τη στάθμευση. Οι οδηγοί πρέπει να συνηθίσουν να σταθμεύουν σε κάποια απόσταση από τον τελικό προορισμό τους σε σταθμούς που προτείνεται να δημιουργηθούν περιφερειακά από το κέντρο.

Οι σταθμοί αυτοί είναι:

- Σε αδόμητο οικόπεδο, στην αρχή της Καλοκαιρινού από τη Χανιόπωρτα. Προτείνεται πολυώροφος στεγασμένος, 400 θέσεων.

- Υπόγειος πολυώροφος κάτω από το πάρκο Θεοτοκοπούλου, 400 θέσεων.

- Μετατροπή του ανοικτού σταθμού στην οδό Μονής Καρδιωτίσσης σε πολυώροφο στεγασμένο, από 30 σε 100 θέσεων.

- Δημιουργία υπόγειου πολυώροφου σταθμού στο υπό ανέγερση Πολιτιστικό κέντρο στην Πλαστήρα, 300 θέσεων.

- Ανέγερση του προγραμματισμένου πολυώροφου σταθμού στην αρχή της Λεωφ. Δημοκρατίας, 600 θέσεων.

- Κατάλληλη αξιοποίηση του Δημοτικού σταθμού στην τάφρο και του μικρότερου σταθμού κάτω από το Μαρτινέγκο.

- Μετατροπή του ανοικτού σταθμού στην οδό Θεοτοκοπούλου, σε πολυώροφο στεγασμένο 200 θέσεων.

- Μετατροπή του ανοικτού χώρου στάθμευσης της οδού Πεδιάδος (πίσω από το Λούνα Παρκ) σε πολυώροφο στεγασμένο, από 70 σε 300 θέσεων.

Με τους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης εκτός οδού και με βάση τις παραπάνω προτάσεις, η συνολικά διατιθέμενη προσφορά θέσεων

στάθμευσης εκτός οδού προβλέπεται να φθάσει τις 3600, για το σύνολο της κεντρικής περιοχής από 1400 περίπου σήμερα ($1400 + 2200$).

Από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης προέκυψε ότι η συνολική έλλειψη θέσεων στάθμευσης της κεντρικής περιοχής ανέρχεται σε 3200 περίπου θέσεις. Με την προσφορά 2200 νέων θέσεων, καλύπτεται μερικώς η ζήτηση. Πρόθεση του σχεδιασμού δεν είναι η ολική κάλυψη της ζήτησης στάθμευσης, γιατί έτσι θα προσελκύονται περισσότερα Ι.Χ. στην κεντρική περιοχή.

Μ' αυτές τις νέες θέσεις στάθμευσης (από τις οποίες οι 1500 περίπου είναι στις ζώνες 4 και 5 που παρουσιάζουν μεγάλη έλλειψη θέσεων) εκτιμάται ότι θα εξυπηρετούνται πλήρως οι κάτοικοι του κέντρου καθώς και ένα ποσοστό των επισκεπτών σ' αυτό (όχι μεγάλο όμως αφού πρόθεση είναι οι επισκέπτες να εξυπηρετούνται από τη δημόσια συγκοινωνία).

Δημόσιες Συγκοινωνίες

Όπως είχε προτείνει και η Κυκλοφοριακή Μελέτη, όλες οι αφετηρίες των Αστικών Συγκοινωνιών πρέπει να μεταφερθούν στο χώρο απέναντι από το λιμάνι ώστε να υπάρχει καλύτερη οργάνωση τους.

Οι Αστικές Συγκοινωνίες πρέπει να αποκτήσουν μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στις μεταφορές των πολιτών. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν και να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες.

Η κεντρική περιοχή πρέπει να εξυπηρετείται από μικρά λεωφορεία (mini bus), τα οποία θα διατρέχουν τους δακτυλίους που έχουν σχηματιστεί μετά την οργάνωση του οδικού δικτύου. Θα διέρχονται από τους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης και θα χρησιμοποιούνται για μετεπιβίβαση (park and ride).

Ο αριθμός των γραμμών ή της γραμμής των μικρών λεωφορείων, πρέπει να καθοριστεί έπειτα από προσεκτική εξέταση ορισμένων παραμέτρων, όπως είναι η οικονομική βιωσιμότητα των γραμμών και οι χρόνοι διαδρομής.

Ενώ από την κεντρική περιοχή διέρχονται όλες οι αστικές γραμμές, παρόλα αυτά υπάρχουν ορισμένες περιοχές του κέντρου που δεν εξυπηρετούνται (Αγία Τριάδα, περιοχή του Πανάνιου, η απευθείας σύνδεση του υπεραστικού σταθμού της Χανιώπορτας με το λιμάνι).

Πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο της αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών. Ορισμένες απ' αυτές θα ήταν δυνατόν να μην διέρχονται από την κεντρική περιοχή, αφού καλύπτονται από άλλες και θα μπορούσαν να περνάνε περιφερειακά εκτός των τειχών. Επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο της αλλαγής των διαδρομών των υπεραστικών λεωφορείων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΚΟΜΒΟΙ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Βασικοί Κάμβοι (Διασταυρώσεις) Δικτύου της Περιοχής Μελέτης (Σχέδιο 4)	Υφιστάμενη Σηματοδότηση							
	Σχέδιο Εγκατάστασης του Προγράμματος					Πίνακας Ενδομέσων Χρόνων	Συντονισμός	
	Ρεύματα Κυκλοφορίας		Φωρατής Πεζοί	Προγράμματα Λειτουργίας	Κατασκευαστής Τοπικής Συσκευής		Συντονιστής Τοπική Συσκευή	
	Ημ/νία	3						4
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Μίνωας-Βενιζέλου	-	-	-	-	-	-	-
2.	Εφόδου-Βενιζέλου	-	-	-	-	-	-	-
3.	Αρχ. Μακαρίου-Βενιζέλου	-	-	-	-	-	-	-
4.	Γιαλακλή-Βενιζέλου	-	-	-	-	-	-	-
5.	25ης Αυγούστου-Βενιζέλου	-	-	-	-	-	-	-
6.	Δ. Μπαφώ-Παραλία	-	-	-	-	-	-	-
7.	Εθν. Αντιστάσεως-Παραλία	-	-	-	-	-	-	-
8.	Μίνωας-Μάχης Κρήτης	-	-	-	-	-	-	-
9.	Μάχης Κρήτης-Θερίσου-62 Μαρτύρων	1982	OXI	NAI	1982	OXI	PH	NAI
10.	Καλοκαιρινού-Ν. Πλαστήρα-Εθν. Μακαρίου	30/8/82	OXI	NAI	30/8/82	OXI	PH	NAI
11.	Καλοκαιρινού-Γιαλακλή	1993	OXI	NAI	2/9/93	OXI	PH	NAI
12.	Δικαιοσύνης-25ης Αυγούστου-1821	1993	OXI	NAI	2/4/93	OXI	AEG	NAI
13.	Ικάρου-Εθν. Αντιστάσεως	1/12/87	OXI	NAI	1/12/87	OXI	ΣΗΗ	OXI
14.	Μίνωας-62 Μαρτύρων	-	-	-	-	-	-	-
15.	Μίνωας-Μιχ. Αρχαγγέλου	-	-	-	-	-	-	-
16.	Κυρίλλου Λουκάρεως-1821 (Πλ. Αρκαδίου)	1993	OXI	-	2/4/93	OXI	AEG	NAI
17.	Εβανς-Αβέρωφ (Πλ. Κορνάρου)	1993	OXI	-	2/4/93	OXI	AEG	NAI
18.	Μίνωας-Θερίσου	-	-	-	-	-	-	-
19α.	Γεωργιάδου-Κανδυλάκη	-	-	-	-	-	-	-
19β.	Πλαστήρα-Ρωμανού	-	-	-	-	-	-	-
20.	Πλαστήρα-Εβανς	30/4/87	OXI	NAI	29/4/87	OXI	AEG	NAI
21.	Χαρ. Τρικούπη-Χρυσόστομου	30/8/82	OXI	NAI	30/8/82	OXI	PH	NAI
22.	Δημοκρατίας-Ιερωνυμική	6	OXI	NAI	-	-	PH	NAI
23.	Δημοκρατίας-Χαρ. Τρικούπη	6	OXI	NAI	-	-	-	-
24.	Εθν. Αντιστάσεως-Ιερωνυμική	8/2/88	OXI	NAI	8/2/88	OXI	Καμβού 13	OXI
25.	Μίνωας-Ι. Κανδυλάκη	-	-	-	-	-	-	-
26.	Ακαδημίας-Γεωργιάδου-Ν. Τυνίας-Κνωσού	30/8/82	OXI	NAI	30/8/82	OXI	PH	NAI
27.	Εθν. Αντιστάσεως-Γιάννου	-	-	-	-	-	-	-
28.	Ε.Ο.Κ.	-	-	-	-	-	-	-
29.	Ακαδημίας-Αναγεννήσεως	-	-	-	-	-	-	-

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 (συνέχεια)

Βασικοί Κύμβοι (Διασταυρώσεις) Δικτύου της Περιοχής Μελέτης (Σχέδιο 4)	Υφιστάμενη Σηματοδότηση								
	Σχέδιο Εγκατάστασης του Προγράμματος				Προγράμματα Λειτουργίας	Πίνακας Ενδιαμέσων Χρόνων	Συντονισμός		
	Ημ/νία	Ρεύματα Κυκλοφορίας	Φυρατής	Πεζοί			Κατασκευαστής Τοπικής Συσκευής	Τοπική Συσκευή	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30. Ακαδημίας-Γ. Παπανδρέου-Καστρινάκη	-	-	-	-	-	-	-	-	
31. Γ. Παπανδρέου-Κνωσού	30/4/87	7	OXI	NAI	29/4/87	OXI	AEG	NAI	
32. Γ. Παπανδρέου-Χρυσόστομου	30/4/87	7	OXI	NAI	29/4/87	OXI	AEG	NAI	
33. Γ. Παπανδρέου-Δημοκρατίας	1987	12	OXI	NAI	1987	OXI	PH	NAI	
34. Ε.Ο.Κ. - Ακαδημίας (Πλ. Νίκαιας)	-	-	-	-	-	-	-	-	
35. Β. Σμυρναίου-Λεωβαρίου (Πλ. Νίκαιας)	-	-	-	-	-	-	-	-	
36. Β. Σμυρναίου-Ιερολοχίων	-	-	-	-	-	-	-	-	
37. Β. Σμυρναίου-Καστρινάκη	-	-	-	-	-	-	-	-	
38. Β. Σμυρναίου-Νέας Ιωνίας	-	-	-	-	-	-	-	-	
39. Β. Σμυρναίου-Δημοκρατίας-Κνωσού-Εθν. Αντιστάσεως	30/8/82	11	OXI	NAI	30/8/82	OXI	PH	NAI	
40α. Πλατεία Ελευθερίας/Δημοκρατίας	-	-	-	-	-	-	-	-	
40β. Πλατεία Ελευθερίας/Μησώρη/Ικάρου	-	-	-	-	-	-	-	-	
41. Κονδυλάκη-Κυκλάδων	-	-	-	-	-	-	-	-	
42. Μιχ. Αρχαγγέλου-Θερίσου	-	-	-	-	-	-	-	-	
43. Καποδιστρίου-Καστρινάκη	-	-	-	-	-	-	-	-	
44. Καποδιστρίου-Ιωνίας	-	-	-	-	-	-	-	-	
45. Καποδιστρίου-Κνωσού	-	-	-	-	-	-	-	-	
46. Καποδιστρίου-Χρυσόστομου-Δημοκρατίας	-	-	-	-	-	-	-	-	
47. Καποδιστρίου-Εθν. Αντιστάσεως	-	-	-	-	-	-	-	-	

Σημείωση

PH = Philips, Ολλανδία
AEG = Γερμανικής κατασκευής
ΣΗΜ = Ελληνικής κατασκευής

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΩΝ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	
		ΕΚΚΙΝΗΣΗ	ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
1	2	3	4
ΦΥΤΑΚΗ	(3) 1. ΚΝΩΣΣΟ 2. ΦΟΡΤΕΤΣΑ 3. ΣΚΑΛΑΝΙ	Φυτάκη, Παραλιακή, 25ης Αυγούστου, 1821, Βικέλα, Εβανς, Λ. Κνωσσού	Χρυσαστόμου, Χαρ.Τρικούπη, Δημοκρατίας, Μποφώρ
	(1) ΜΑΣΤΑΜΠΑ	Φυτάκη, 25ης Αυγούστου, 1821, Βικέλα, Εβανς, Ιυνίας	Γρηγορίου, Ακαδημίας, Εβανς (μικρή, μεγάλη), Καλοκαιρινού, Γιαμαλάκη, Παραλιακή, Φυτάκη
	(1) ΜΕΣΑΜΠΕΛΙΩΝ	Φυτάκη, 25ης Αυγούστου, 1821, Βικέλα, Εβανς, Κνωσσού	Λ.Δημοκρατίας, Πλ.Ελευθερίας, Μποφώρ
	(1) ΠΕΠΑΓΝΗ	Λ.Ικάρου, Πλ.Ελευθερίας, Δικαιοσύνης, Καλοκαιρινού, 62 Μαρτύρων	62 Μαρτύρων, Καλοκαιρινού, Αγ.Μηνά, Βικέλα, Αβέρωφ, Πλ.Ελευθερίας, Μποφώρ, Φυτάκη
ΓΙΟΦΥΡΟ	(7) 1. ΓΙΟΦΥΡΟ 2. ΠΕΠΑΓΝΗ 3. ΤΕΙ 4. ΑΚΑΔΗΜΙΑ 5. ΓΑΖΙ/ΚΑΒΡΟΧΩΡΙ 6. ΛΙΝΟΠΕΡΑΜΑΤΑ 7. ΦΟΙΝΙΚΙΑ	Λ.Ικάρου, Πλ. Ελευθερίας, Δικαιοσύνης, Καλοκαιρινού, 62 Μαρτύρων	62 Μαρτύρων, Καλοκαιρινού, Αγ.Μηνά, Βικέλα, Αβέρωφ, Πλ. Ελευθερίας, Ικάρου
	(1) ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ/ΘΕΡΙΣΟΥ	Ιτάνου, Λ. Δημοκρατίας, Πλ.Ελευθερίας, Δικαιοσύνης, Καλοκαιρινού, Θερίσου	Ακαδημίας, Κυκλάδων, Πυράνθου, Λ.Καλοκαιρινού, Αγ.Μηνά, Βικέλα, Αβέρωφ, Δημοκρατίας, Ιτάνου
	(6) 1. ΓΙΟΦΥΡΟ 2. ΑΜΝΙΣΙΟΥ 3. ΠΡΑΣΣΑΣ 4. ΜΕΣΑ ΚΑΡΤΕΡΟΥ 5. ΒΙΟΜ.ΠΕΡΙΟΧΗ 6. ΚΑΛΛΙΘΕΑ	62 Μαρτύρων, Λ. Καλοκαιρινού, Αγ.Μηνά, Βικέλα, Αβέρωφ, Πλ. Ελευθερίας, Ικάρου	Ικάρου, Πλ. Ελευθερίας, Δικαιοσύνης, Καλοκαιρινού, 62 Μαρτύρων

ΑΠΟΦΑΣΗ

Δ.Σ. ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

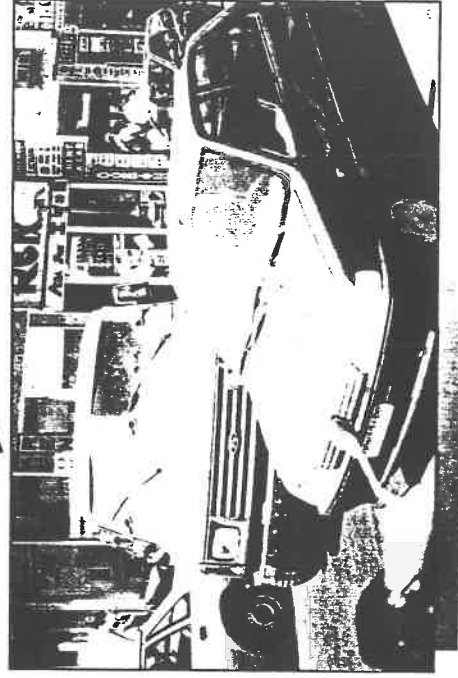
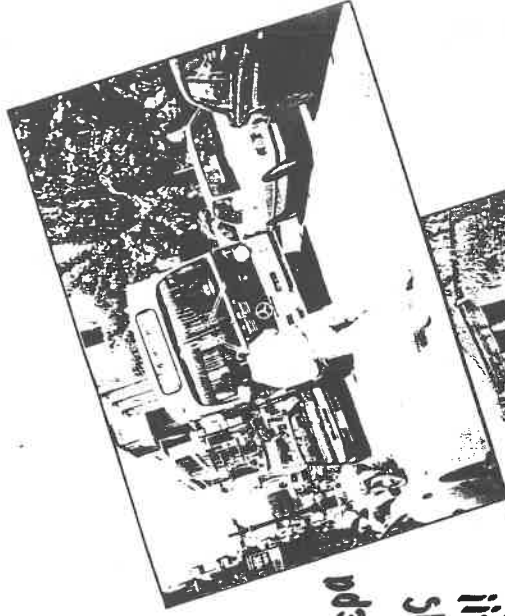
Το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου,
στη συνεδρίασή του της 7ης Οκτωβρίου 1996
με την απ' αριθμ. 627/1996 πράξη του
Αποφάσισε

1. Διαπιστώνει ότι η παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων στους κεντρικούς δρόμους της πόλης, παρά τις προσπάθειες του Δήμου (μονοδρόμηση των δρόμων: 25ης Αυγούστου, 1821, Λ. Δικαιοσύνης, Λ. Καλοκαιρινού και την επέκταση των πεζοδρομίων σε βάρος του οδοστρώματος) ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής, δημιουργεί μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

2. Κρίνει αναγκαία τα παρακάτω μέτρα:

- α) Να ενημερώσει τους πολίτες οδηγούς αυτοκινήτων και τους περιοίκους, για το μέγεθος του προβλήματος και την εφαρμογή απαγορεύσεως της στάθμευσης, στους παραπάνω δρόμους.
- β) Να γίνει συντονισμός των Υπηρεσιών (Δημοτική Αστυνομία - Τμήμα Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας), για την επίβολή της απαγορεύσεως της στάθμευσης καθώς και για τη ρύθμιση και τοποθέτηση των σημάτων στους αναφερόμενους δρόμους.
- γ) Να γίνει επέκταση του μέτρου των σφικτήρων στα αυτοκίνητα που στάθμεύουν στους παραπάνω δρόμους.

Αυτή είναι
η εικόνα που
παρουσιάζει
το κέντρο της
πόλης μας!!



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

A. ΜΕΛΕΤΕΣ - ΒΙΒΛΙΑ

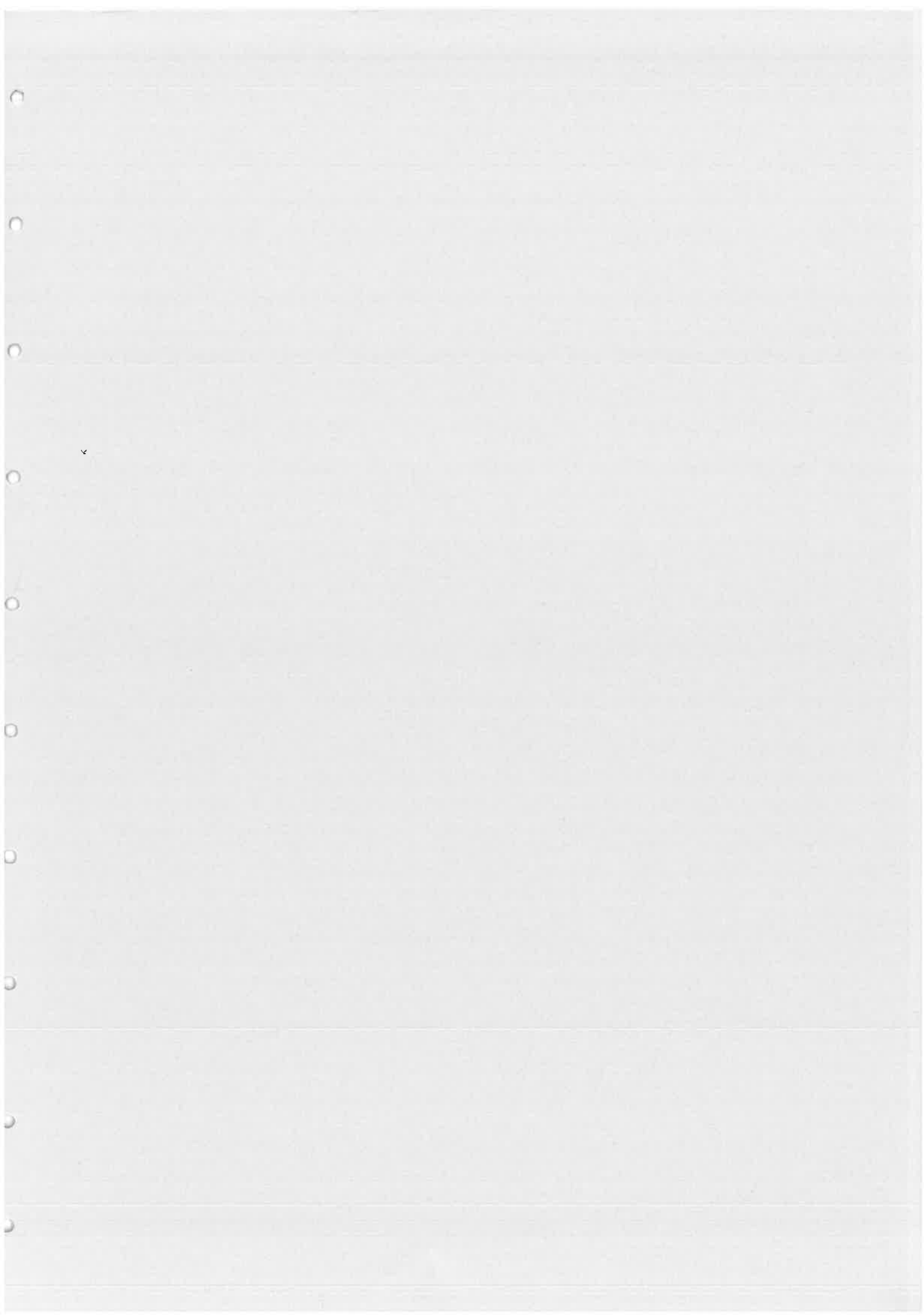
1. Αραβαντινός Α. , Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Ε.Μ.Π. , Αθήνα 1986.
2. Γεράρδη Κ. , Σημειώσεις μαθήματος Πολεοδομίας, Ε.Μ.Π.
3. Γραφείο Δοξιάδη, Γενική μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας πόλεως Ηρακλείου Κρήτης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. , Αθήνα 1991.
4. Δοκουμετζίδης Ι. , Βαιλάκης Ζ. , Αλιφιεράκης Κ. , Ροζάκης Φ. Ν. , Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Μέτρων της πόλης Ηρακλείου Κρήτης, Τεχν. Εκθεση 1 και 2, Ηράκλειο Μάιος 1994 / Απρίλιος 1996.
5. Europan 4 - Δήμος Ηρακλείου, Κτίζοντας την πόλη πάνω στην πόλη, Μεταμόρφωση αστικών περιοχών, Συνοικία Αγίας Τριάδας, Ηράκλειο 1995.
6. Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Πράσινο βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον, Βρυξέλλες 1990.
7. Ζήβας Δ. , Τα μνημεία και η πόλη, Αθήνα 1991.
8. Κοσμάκης Π. , Λιάπης Γ. , Λουκόπουλος Δ. , Μαντουβάλου Μ. , Πολύζος Γ. , Ανάπλαση κεντρικών περιοχών κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια, Ε.Μ.Π. / Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. , Αθήνα 1992.
9. Λουκάκης Π. και Συνεργάτες, Ηράκλειο. Οργάνωση Οικιστικής περιοχής, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1979.
10. Μαντουβάλου Μ. , Κέντρα πόλεων, Ε.Μ.Π. , Αθήνα.
11. Πολεοδομία Ι , Συμπληρωματικές Σημειώσεις, Ε.Μ.Π.
12. Προβελέγγιος Α. , Ρυθμιστικών Σχέδιον Ηρακλείου, Υπουργείο Συντονισμού, Αθήνα 1967.
13. Πρακτικά Ημερίδας Διεύθυνσης Πολεοδομικών Λειτουργιών Δήμου Ηρακλείου, Κυκλοφοριακά Προβλήματα, Ηράκλειο 16/2/1995.
14. Πρακτικά Ημερίδας Τ.Ε.Ε - ΤΑΚ, Κυκλοφοριακό, 16/2/1993.
15. Πρακτικά Ημερίδας Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Μεταφορές και Περιβάλλον, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Αθήνα 4, 5 Μαΐου 1993.

- 16.Περτσελάκης Γ., Πρόταση Κυκλοφορίας στο Ιστορικό κέντρο του Ηρακλείου Κρήτης, Ηράκλειο 1994.
- 17.Σιόλας Α., Βλαστός Θ., Προτάσεις Πολεοδομικής και Κυκλοφοριακής Ενοποίησης στην πόλη. Η Δυτική Αθήνα, Αθήνα 1994.
- 18.Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών Ε.Μ.Π., Εμπορικό Τρίγωνο κέντρου Αθήνας. Πολεοδομική Έρευνα και Προγραμματισμός Αναβάθμισης, Αθήνα 1996.
- 19.Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέραςμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990.
- 20.Τζομπανάκη Χρ., Χάνδακας. Η πόλη και τα τείχη, Ηράκλειο 1996
- 21.Φρατζεσκάκης Ι., Γιαννόπουλος Γ., Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, τόμος 1, Αθήνα 1986.
- 22.Χουρδάκης Α. και Συνεργάτες, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου, Νέας Αλικαρνασσού, Γαζίου, Αγίας Μαρίνας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα 1987.

Β. ΑΡΘΡΑ

1. Βουγιούκα Ε., Το νέο πρόσωπο της πλατείας Ελευθερίας, Βήματα στην Ανάπτυξη, τεύχος 8, σελ. 34 - 37.
2. Βουλγαράκης Κ., Αστικό ΚΤΕΛ Ηρακλείου, Εμπόδια στην ανάπτυξη, Τόλμη 29 /11 /1996.
3. Γαλενιανός Γ., Το οικιστικό πρόβλημα του Ηρακλείου, Ταυ, τεύχος 6, σελ. 20 - 23.
4. Γαλενιανός Γ., Οικιστικά προβλήματα και περιβάλλον, Ταυ, τεύχος 2, σελ. 14 - 15.
5. Δετοράκης Δ., Το Ηράκλειο φλέγεται κυκλοφοριακά, Πατρίς 20 / 3 / 1995

6. Κατσαρού - Σαριδάκη Κ., Τα δύο πολεοδομικά κέντρα του Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου, Ταυ, τεύχος 16 -17, σελ. 38 -42.
7. Κουιάδη Κ., Κολυβάκης Γ., Λεμπιδάκης Κ., Παπαδάκης - Χουρδάκης Ν., Τζομπανάκη Χρ., Το Ηράκλειο στον 19ο και 20ο αιώνα. Η πόλη και η αρχιτεκτονική της, Έκθεση οργανωμένη από το ΤΕΕ - ΤΑΚ, Ηράκλειο.
8. Λασηθιωτάκης Γ., Η Κυκλοφοριακή Μελέτη, Ταυ, τεύχος 16, σελ. 58 - 60.
9. Λεβεντάκης Ν., Χωροθέτηση δραστηριοτήτων στο Ηράκλειο, Ταυ, τεύχος 6, σελ. 68 - 69.
- 10.Μηνιαίο Δελτίο Ε.Σ.Υ.Ε., τεύχος 8, Αύγουστος 1996.
- 11.Ρομπογιαννάκης Β., «Πολεοδομική ανάπτυξη του Ηρακλείου. Είναι εφικτή;», Συνέντευξη στη Ν. Κατσαμά, Ταυ, τεύχος 12, σελ. 68 -72.
- 12.Σκουτέλης Ν., Η «αόρατη» πεζοδρόμηση, Τόλμη, 29 / 11 /1996.
- 13.Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος - Τμήμα Ανατολικής Κρήτης, Τα δύο Πολεοδομικά κέντρα, Απόφαση της Δ.Ε. του ΤΕΕ - ΤΑΚ, Ταυ, τεύχος 13.
- 14.Τζομπανάκη Χρ., Καταγραφών περιπέτειες, ανακαλύψεις και αποκαλύψεις, Ταυ, τεύχος 9, σελ. 14 - 22.
- 15.Τζομπανάκη Χρυσ., Η ιστορία της Ρυμοτομίας του Ηρακλείου, Μεσόγειος, 6 -7 / 6 /1995
- 16.Τζώρτζη - Μανουρά Ε., Ρυθμιστικό Σχέδιο Ηρακλείου. Ιστορική διαδρομή, Ταυ, τεύχος 16 - 17, σελ. 66 -76.
- 17.Τσουγκαράκης, Αναφορές για το Ηράκλειο, Διάλεξη στην αίθουσα Ανδρόγεω, Ηράκλειο Μάρτιος 1997.
- 18.«Το Ηράκλειο η πιο θορυβώδης πόλη», Πατρίς 29 / 9 /1993.
- 19.Το ΚΤΕΛ αστικών γραμμών για το κυκλοφοριακό πρόβλημα, Πατρίς 10 / 11 /1993.
- 20.Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού Ηρακλείου του Δ. Ηρακλείου, του οικισμού Ν. Αλικαρνασσού της κοινότητας Ν. Αλικαρνασσού, και των οικισμών Γαζίου και Αγίας Μαρίνας της κοινότητας Γαζίου, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αθήνα.
- 21.Χατζάκη Ν., Περί Διοικητηρίων, Ταυ, τεύχος 14, σελ. 22.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ

ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ Β' - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΤΡΙΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1997

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ

ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ . ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ Β' - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΤΡΙΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

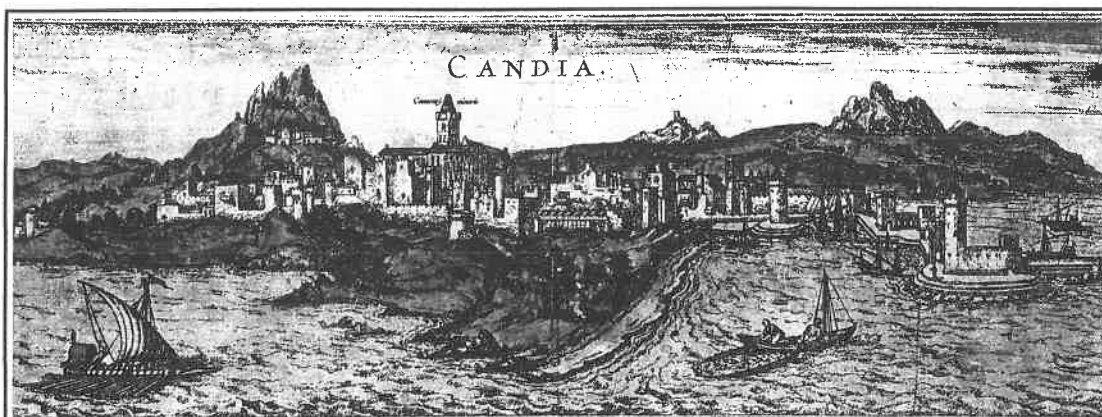
ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1997

Πίνακας Περιεχομένων

Candia-Χάνδακας	4
1 Ενετικά τείχη, Προμαχώνες, Πύλες	9
Τείχη, Προμαχώνες, πύλες	10
2 Φρούριο Κούλες.....	18
Κούλες.....	19
3 Νεώρια	22
Νεώρια	23
4 Άγιος Πέτρος-Μπεντενάκι	25
Άγιος Πέτρος - Μπεντενάκι	26
Οδός 25ης Αυγούστου.....	28
5 Άγιος Τίτος.....	31
Άγιος Τίτος	32
6 Loggia(Ενετική Λέσχη).....	34
Loggia.....	35
7 Άγιος Μάρκος	39
Άγιος Μάρκος.....	40
8 Κρήνη Μοροζίνι.....	42
Κρήνη Μοροζίνι.....	43
Άγιος Φραγκίσκος.....	46
9 Στρατώνες(κτίριο Νομαρχίας και Δικαστηρίων).....	48
Στρατώνες -Οδός Δικαιοσύνης.....	49
Εώπορτο.....	51
10 Παναγία των Σταυροφόρων.....	53
Παναγία των Σταυροφόρων.....	54
11 Αγία Αικατερίνη των Σιναϊτών	56
Αγία Αικατερίνη.....	57
12 Αγία Αναστασία	59
Ναός του Σωτήρος (Βαλιδέ Τζαμί).....	60
13 Κρήνη Bebo και Σεμπιλχανές.....	62
Κρήνη Μπέμπο-Σεμπιλχανές	63
14 Κρήνη Priuli (Βρύση Δελιμάρκο).....	65
Βρύσες του Μεγάλου Κάστρου.....	66
Λεωφόρος Καλοκαιρινού και οδός 1821	70
Candiya- Μεγάλο Κάστρο.....	74
Βαλκανική Αρχιτεκτονική	78
15 Άγιος Μηνάς.....	80
Άγιος Μηνάς.....	81
16 Bon Marche.....	83
Bon Marche	84
17 Κτίριο Μηλιαρά.....	85
18 Ιταλική Αρχαιολογική Σχολή	86
19 Κτίριο ιδιοκτησίας Χανιωτάκη.....	87
20 Καπνοκοπήριο	88
21 Ξενοδοχείο CRETA	89
22 Κτίριο Τρανταλλίδη	90
23 Εργαστήριο Καστρινογιάννη.....	91
24 Οικία Χρονάκη.....	92
25 Κτίριο ιδιοκτησίας Γριβάκη.....	93

26	Μικρό Σεράγι.....	94
27	Κτίριο ιδιοκτησίας Βαρούχα.....	95
28	Κτίριο ιδιοκτησίας Πετράκη.....	96
29	Κτίριο Ιδιοκτησίας Πετράκη.....	97
30	Κτίριο ιδιοκτησίας Πετράκη.....	98
31	Κτίριο ιδιοκτησίας Γρηγοράκη.....	99
32	Κτίριο ιδιοκτησίας Διαλυνά.....	100
	Νεοκλασικισμός.....	101
33	Ιστορικό Μουσείο.....	103
34	Κτίριο Μαυράκη.....	104
35	Κτίριο ιδιοκτησίας Σουριαδάκη.....	105
36	Κτίριο ιδιοκτησίας Μπλαβάκη.....	106
37	Κτίριο ιδιοκτησίας Καλιωράκη.....	107
38	Κτίριο Καστέλλα.....	108
39	Κτίριο ιδιοκτησίας Μαθιουδάκη.....	109
40	Κλινική «Ευαγγελισμός».....	110
41	Κτίριο ιδιοκτησίας Οικονόμου.....	111
42	Κτίριο ιδιοκτησίας Καστρινάκη.....	112
43	Κτίριο ιδιοκτησίας Παπαδάκη.....	113
44	Κτίριο ιδιοκτησίας Περδικάκη.....	114
45	Κτίριο ιδιοκτησίας Μπαρνιά.....	115
46	Κτίριο ιδιοκτησίας Περίδου.....	116
47	Κτίριο ιδιοκτησίας Βλαστού.....	117
48	Λύκειο «Κοραής».....	118
49	Κτίριο ιδιοκτησίας Ορφανού.....	119
50	Κτίριο ιδιοκτησίας Ξηρουδάκη.....	120
51	Κτίριο ιδιοκτησίας Ανδρονά.....	121
52	Κτίριο ιδιοκτησίας Ιντζέ.....	122
53	Κτίριο ιδιοκτησίας κληρ. Μηλιαρά.....	123
54	Κτίριο ιδιοκτησίας Πετράκη.....	124
55	Κτίριο ιδιοκτησίας Μπραγάκη.....	125
56	Κτίριο ιδιοκτησίας Χατζάκη (Γαλλικό Ινστιτούτο).....	126
57	Κτίριο ιδιοκτησίας Διαλυνά.....	127
58	Κτίριο ιδιοκτησίας Βουκυκλάρη.....	128
59	Μέγαρο Φυτάκη.....	129
	Μέγαρο Φυτάκη.....	130
60	Κτίριο ιδιοκτησίας Περδικογιάννη.....	132
61	Μέγαρο Κοθρή-Τζωρτζάκη.....	133
62	Κτίριο ιδρύματος Καλοκαιρινού.....	134
63	Κτίριο ιδιοκτησίας Σακελλαρίδη.....	135
64	Κτίριο ιδιοκτησίας Ε.Τ.Β.Α.....	136
65	25 ^{ης} Αυγούστου 40.....	137
66	Κτίριο ιδιοκτησίας κληρ. Καλιωράκη.....	138
67	Κτίριο ιδιοκτησίας κληρ. Ρασιδάκη.....	139
	Το καζίνο του Ροΐδη.....	140
68	Κτίριο ιδιοκτησίας Ζέη.....	143
69	Κτίριο Ηλεκτρικής.....	144
70	Κτίσματα ιδιοκτησίας Μονής Σινά.....	145
71	Πανάνειο Νοσοκομείο.....	146
	Πανάνειο Γενικό Νοσοκομείο.....	147

72	Κτίριο ιδιοκτησίας Τσαχάκη.....	148
73	Κτίριο ιδιοκτησίας Θεοδωράκη.....	149
74	Κτίριο ιδιοκτησίας Τσουδή	150
75	Κτίριο ιδιοκτησίας Κουτρούλη.....	151
76	Κτίριο ιδιοκτησίας Τζουλιαδάκη.....	152
77	Κτίριο ιδιοκτησίας Λογιάδη.....	153
78	Κτίριο ιδιοκτησίας κοινότητας Φόδελε	154

Candia-Χάνδακας¹**Άποψη του Χάνδακα το 1481**

Η Βενετία, πόλη- κράτος με έντονη παρουσία στη Μεσόγειο από τον 10ο αι. έχει μεγάλη συμμετοχή στην ιστορική εξέλιξη της πόλης του Ηρακλείου.

Οι Ενετοί πρόβλεψαν νωρίς τις τεράστιες δυνατότητες που τους πρόσφερε το θαλάσσιο εμπόριο. Η προνομιακή γεωγραφική θέση της Βενετίας, η εξαιρετική διπλωματική της ικανότητα και η έντονη εμπορική δραστηριότητα είχαν σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μία θαλασσοκρατορία που επηρέασε για αιώνες τα πολιτικά και πολιτιστικά δρώμενα στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου. Έτσι, ενώ αρχικά η Δημοκρατία του Ανδρία ήταν υποτελής στο Βυζάντιο, στα τέλη του 10ου αι. γίνεται σύμμαχος του. Με μια σειρά από ευνοϊκές γι' αυτούς συμφωνίες τους δόθηκε η δυνατότητα στην αρχή να διεισδύσουν στο βυζαντινό εμπόριο και στη συνέχεια να αποκτήσουν τον έλεγχο των εμπορικών συναλλαγών όλης της ανατολικής Μεσογείου.

Για την υποστήριξη του εμπορίου και των γενικότερων συμφερόντων της Βενετίας, ήταν αναγκαία η εγκαθίδρυση σταθμών σε όλη τη Μεσόγειο. Τέτοιους σταθμούς αποτελούσαν πολλές περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας (Μεθώνη, Κορώνη, Ναύπλιο) και νησιά (Κρήτη, Ρόδος, Κύπρος).

Ο κυριότερος σταθμός της Βενετίας στην ανατολική Μεσόγειο φαίνεται πως ήταν ο Χάνδακας (Candia), πρωτεύουσα του βασιλείου της Κρήτης (Regno di Candia). Το νησί της Κρήτης βρισκόταν περίπου στο κέντρο των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων μεταξύ της μητρόπολης Βενετίας και της Ανατολής.

Οι Ενετοί φρόντισαν από την αρχή τόσο για την ασφάλεια, όσο και για την ανοικοδόμηση της πρωτεύουσας του νησιού, του Χάνδακα. Επισκεύασαν τα υπάρχοντα βυζαντινά τείχη και ανέγειραν φρούριο στην είσοδο του λιμένα.

Ο Χάνδακας εξελίχθηκε σε υπολογίσιμη οικονομική δύναμη και σε κέντρο λαμπρής πνευματικής και καλλιτεχνικής παραγωγής, ιδιαίτερα από τον 15^ο αι. ως τα μέσα του 17^{ου} αι.

¹ -Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ - Ηράκλειον, Ηράκλειο 1927

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Σπανάκης Στ., Η ύδρευση του Ηρακλείου 828-1939, Ηράκλειο 1981

-Τζομπανάκη Χ., Χάνδακας. Η πόλη και τα τείχη, Ηράκλειο 1996

-Ζευγαδάκης Ν., Αι συνταχνίαι του Ηρακλείου, εφ. Μεσόγειος, 23 / 7 / 1963

Σε Ενετικά έγγραφα η πόλη αναφέρεται ως «*alia civitas Venetiarum apud Levantem*», δηλαδή ως η άλλη «Βενετία της Ανατολής» και το λιμάνι ως «*anima*», δηλαδή ψυχή, της Βενετίας.

Στο λιμένα κατασκευάζονται σημαντικά ναυπηγεία, τα μεγαλύτερα όλων των άλλων βενετοκρατούμενων περιοχών. Υπάρχει η δυνατότητα όχι μόνο επισκευής αλλά και στάθμευσης εμπορικών και πολεμικών πλοίων. Το εμπόριο και οι εξαγωγές γνωρίζουν μεγάλη άνθηση. Κοντά στο λιμάνι δημιουργούνται μεγάλες αποθήκες για τη διακίνηση των προϊόντων. Κρασί, λάδι και τυρί εξάγονται σε μεγάλες ποσότητες και φτάνουν ως τις αγορές της Δυτικής Ευρώπης. Ιδιαίτερα ονομαστό είναι εκείνη την εποχή το κόκκινο-γλυκό κρασί του Χάνδακα



Η λιτανεία του Corpus Domini

που προωθείται κυρίως προς την Αγγλία, την Πορτογαλία και την Φλάνδρα.

Ολόκληρος ο πληθυσμός της πόλης ευημερεί οικονομικά. Αυτό φαίνεται από τις γιορτές που διοργανώνονται και από την ύπαρξη επαγγελμάτων όπως οι χρυσοχόοι. Αυτό φαίνεται και από την ύπαρξη πολύτιμων αντικειμένων και άλλων υλικών αγαθών που αναγράφονται σε διαθήκες.

Οι Ενετοί από την αρχή της κυριαρχίας τους στην Κρήτη, έφεραν μαζί τους ευγενείς από τις κυριότερες οικογένειες της μητρόπολης, για να αποτελέσουν την αριστοκρατία του νέου βασιλείου. Οι περισσότεροι απ' αυτούς εγκαταστάθηκαν στο Χάνδακα σε πολυτελείς οικίες, ενώ διατηρούσαν κτίσματα και στις εκτάσεις που τους είχαν παραχωρήσει στο εσωτερικό του νησιού.

Με το πέρασμα των χρόνων οι έποικοι αφομοιώνονται από τους ντόπιους τόσο γλωσσικά όσο και θρησκευτικά. Οι βενετοκρητικοί θεωρούσαν πατρίδα τους την Κρήτη, αφού ζούσαν οι περισσότεροι «*alla greca*», όπως αναφέρεται σε εκθέσεις των Γενικών Προβλεπτών. Οι δύο κοινότητες συμμετείχαν σε κοινές θρησκευτικές τελετές και άλλες εκδηλώσεις. Στη λιτανεία μάλιστα του Corpus Domini, που γινόταν στο Χάνδακα με μεγάλη επισημότητα τη δεύτερη Πέμπτη μετά την Πεντηκοστή, όλες οι συντεχνίες της πόλης έπαιρναν μέρος παρελαύνοντας με τα λάβαρα και τις σημαίες τους.

Οι επαγγελματίες και βιοτέχνες της πόλης οργανώνονται σε συντεχνίες (*scuola*). Η κάθε συντεχνία έχει τον πρόεδρο της (βαρδιάνο), το δικό της προστάτη Άγιο τη δική της εκκλησία και αναπτύσσει εκτός από επαγγελματική και κοινωνική δραστηριότητα. Οι μαρμαράδες, οι μαρινάροι (ναυτικοί), οι τσαγκαρόλοι (υποδηματοποιοί), οι πετροκόποι, οι μερτζέροι (ψιλικάτζήδες), οι σχοινοπλόκοι,

είναι μερικά από τα επαγγέλματα που έχουν καταγραφεί στα νοταριακά αρχεία της πόλης.

Υπήρχαν ακόμα επαγγέλματα που τα ασκούσαν αποκλειστικά αστοί ή επιστήμονες. Οι σπετσιέρηδες (φαρμακοποιοί), οι νοτάριοι (συμβολαιογράφοι), οι δάσκαλοι, οι ρήτορες (νομικοί) ήταν μερικά απ' αυτά.

Η λογοτεχνία, η ποίηση, το θέατρο, η μουσική και η ζωγραφική ανθίζουν στην πόλη τον 15^ο, 16^ο και 17^ο αιώνα. Η Κρήτη σαν Ενετική κτήση, έρχεται σ' επαφή με το ρεύμα της Αναγέννησης. Και η κάθοδος όμως στο νησί πολλών Βυζαντινών λογίων, μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης, θα συμβάλλει στην πνευματική ανάπτυξη και δημιουργία της περίφημης Κρητικής Αναγέννησης με κέντρο το Χάνδακα.

Λογοτεχνικά αριστουργήματα από σημαντικούς ποιητές, όπως ο Βιτσέτζος Κορνάρος, ο Γεώργιος Χορτάτζης, ο Μάρκος Φαλλιέρος κ.α. δημιουργούνται αυτή την περίοδο. Η ανεκτικότητα των Ενετών κατά τους τελευταίους αιώνες της κυριαρχίας τους συντελούν στην ακμή του ελληνικού στοιχείου των πόλεων και στη διαμόρφωση μιας προηγμένης κοινωνίας που ζει σ' επαφή με τη Δύση, μορφώνεται και δημιουργεί μια ανώτερη πνευματική κίνηση ανάλογη μ' εκείνη των δυτικών κέντρων.

Η κρητική παροικία της Βενετίας κατά τον 16^ο αιώνα φτάνει τις 6.000, αριθμός σημαντικός σε σχέση με τον πληθυσμό των κρητικών πόλεων. Πολλοί Κρήτες σπουδάζουν στα Ιταλικά πανεπιστήμια, όπως της Πάντοβα, της Φερράρα και της Μπολόνια.

Στον Άγιο Τίτο δημιουργείται Σχολή δυτικής εκκλησιαστικής μουσικής (1474-1544). Ο σημαντικότερος μουσικός της Σχολής ήταν ο Φραγκίσκος Λεονταρίτης, ο οποίος διέπρεψε αργότερα στην Ιταλία.

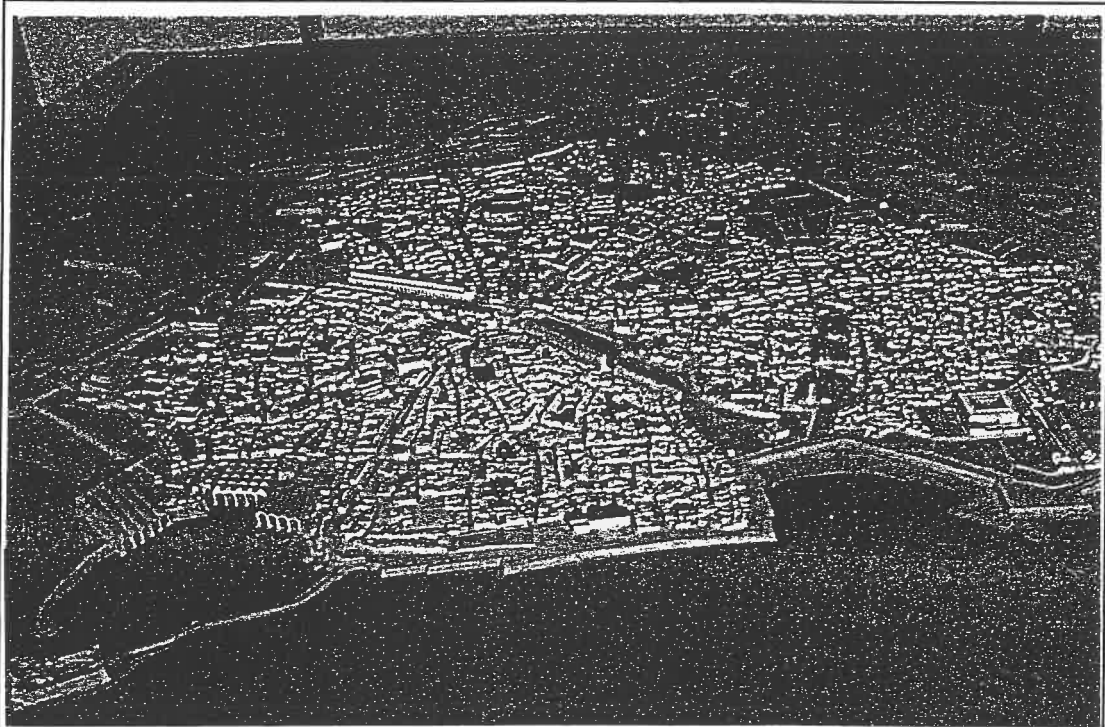
Ιδρύεται ο πρώτος σε πανελλήνιο επίπεδο πνευματικός και πολιτιστικός σύλλογος των νεωτέρων χρόνων στο Ρέθυμνο, η Ακαδημία των Vini και ακολούθως στο Χάνδακα κατά τον 16^ο αιώνα η Ακαδημία των Stravaganti, από το διανοούμενο Andrea Cornaro.

Ακόμα ακμάζει η Σχολή της Αγίας Αικατερίνης των Σιναϊτών και μια σειρά από λαμπρούς δασκάλους και μαθητές τιμά την έδρα και τα θρανία της. Ο Μελέτιος Πηγάς, ο Κύριλλος Λούκαρις, ο Μάξιμος Μαργούνιος ήταν μερικοί απ' αυτούς που βγήκαν από τη Σχολή και διέπρεψαν σαν ανώτεροι κληρικοί και πατριάρχες στην Κωνσταντινούπολη και στις ορθόδοξες πόλεις της Ανατολής. Ο Χάνδακας δεν αποτελεί πια περιφέρεια, παρά κέντρο του δοκιμαζόμενου αυτή την εποχή ελληνισμού.

Ο Χάνδακας γίνεται κέντρο ζωγραφικής, συμβάλλοντας στη συνέχιση της Βυζαντινής αγιογραφίας. Αλλά οι Κρητικοί ζωγράφοι προχωρούν περισσότερο δημιουργώντας την περίφημη Κρητική Σχολή. Τον 16^ο αιώνα η συντεχνία των ζωγράφων στο Χάνδακα αριθμεί γύρω στα 200 μέλη. Ονομαστοί ζωγράφοι του Χάνδακα είναι ο Δομήνικος Θεοτοκόπουλος, ο Πέτρος Δαμασκηνός, ο Θεοφάνης ο Κρης κ.α..

Στο τέλος του 16^{ου} αιώνα ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται σε 15.744 κατοίκους. Στην πόλη κατοικούν επίσης περίπου 1000 Εβραίοι. Ασχολούνται κυρίως με το εμπόριο και την διακίνηση κεφαλαίων. Ζουν περιορισμένοι στη συνοικία τους, κοντά στον όρμο του Δερματά, η οποία ονομαζόταν Judeca (Εβραϊκή). Ήταν ένας περιορισμένος χώρος που έκλεινε με πύλη. Οι Εβραίοι δεν είχαν δικαίωμα να αγοράζουν ακίνητα έξω από τα όρια της περιοχής τους.

Κέντρο της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, αποτελεί η Piazza delle Biade (πλατεία Δημητριακών) όπου βρίσκεται η κρήνη του Morosini. Η πλατεία ονομάστηκε έτσι από τον Fondaco, τις κρατικές σιταποθήκες που βρίσκονται εκεί. Στη βορειοδυτική πλευρά της πλατείας βρίσκεται το Δουκικό παλάτι, διώροφο κτίριο το οποίο καταλαμβάνει μεγάλη έκταση. Απέναντι βρίσκεται ο Άγιος Μάρκος, η



Μακέτα της πόλης όπως ήταν το 1667

καθολική εκκλησία του Δούκα με τον πύργο του κωδωνοστασίου και το ρολόι, όπου στην κορυφή του κυματίζει η σημαία με το λέοντα της Βενετίας. Στη νότια πλευρά δεσπόζει το κτίριο του Volpone με την ομώνυμη πύλη του παλιού τείχους. Πρόκειται για τετράωροφο κτίριο που στεγάζει αποθήκες και μια φυλακή για τους ευγενείς. Συνεχόμενα προς τα δυτικά βρίσκεται το Fondaco, τριώροφο κτίριο αποθηκών και πιο κάτω οι στρατώνες των Ιταλών μισθοφόρων.

Παρακάτω είναι η Piazza dei Signori, η πλατεία των Αρχόντων, όπου βρίσκεται η Ενετική Λέσχη (Loggia), το παλάτι του Αρχιστράτηγου, του Αρχηγού του στόλου, η Μητρόπολη του Αγίου Τίτου και πιο πίσω η έδρα του Λατίνου Αρχιεπισκόπου.

Και στις δύο πλατείες, οι οποίες άλλωστε βρίσκονται πολύ κοντά, αναφέρεται από έναν Ιταλό ταξιδιώτη ότι υπήρχαν περιστέρια καθώς και εκείνοι που πουλούσαν ρόβι για να τα ταΐζουν, όπως γινόταν και γίνεται στην πλατεία του Αγίου Μάρκου της Βενετίας.

Ο δρόμος όπου βρίσκονται όλα αυτά τα σημαντικά κτίσματα είναι η Ruga Maistra (25^η Αυγούστου) που οδηγεί στο λιμάνι. Οι Ενετοί είχαν καθορίσει αυστηρές οικοδομικές διατάξεις για όλα τα κτίσματα αυτού του δρόμου, καθώς και του παράλληλου του που περνούσε πίσω από τον Άγιο Τίτο. Όλα τα κτίρια έπρεπε να έχουν επιμελημένη δόμηση και οι προσόψεις τους να κατασκευάζονται με λαξευμένους λίθους κατά το ισόδομο σύστημα δόμησης.

Σαν συνέχεια της Ruga Maistra προς το νότο, αποτελεί η οδός που οδηγεί στο ναό του Σωτήρα (San Salvatore) και τη θαυμάσια κρήνη Bebo. Ένας άλλος οδικός άξονας με κατεύθυνση ανατολή-δύση σχημάτιζε σταυρό με τη Ruga Maistra έξω από τη Voltone, στην Piazza delle Erbe. Ήταν η οδός που ερχόταν από την Piazza dei tre Volti (πλατεία Τριών Καμάρων), περνούσε τους στρατώνες του Αγίου Γεωργίου και συνέχιζε στην Strata Larga (Πλατεία Στράτα, Λ. Καλοκαιρινού) που οδηγούσε στην πύλη του Παντοκράτορα.

Σημαντικά κτίσματα της πόλης είναι τα μεγάλα λατινικά μοναστηριακά συγκροτήματα που κατασκεύασαν από τον πρώτο αιώνα της Ενετοκρατίας τα καθολικά θρησκευτικά τάγματα. Συνολικά τα μοναστήρια ήταν περίπου 12. Ο Άγιος Φραγκίσκος των Φραγκισκανών, ο Άγιος Πέτρος των Δομινικανών, ο San Salvatore των Αυγουστίνων, η Παναγία των Σταυροφόρων κ.α. Υπάρχουν επίσης και ορθόδοξα μοναστήρια, όπως το Monasterio Greco della Madonna Acrotiriani, γυναικεία Μονή ίσως παράρτημα της Μονής Ακρωτηριανής. Στην πόλη υπήρχαν 74 ενορίες και 135 εκκλησίες, από τις οποίες οι 113 τουλάχιστον ήταν ορθόδοξες.

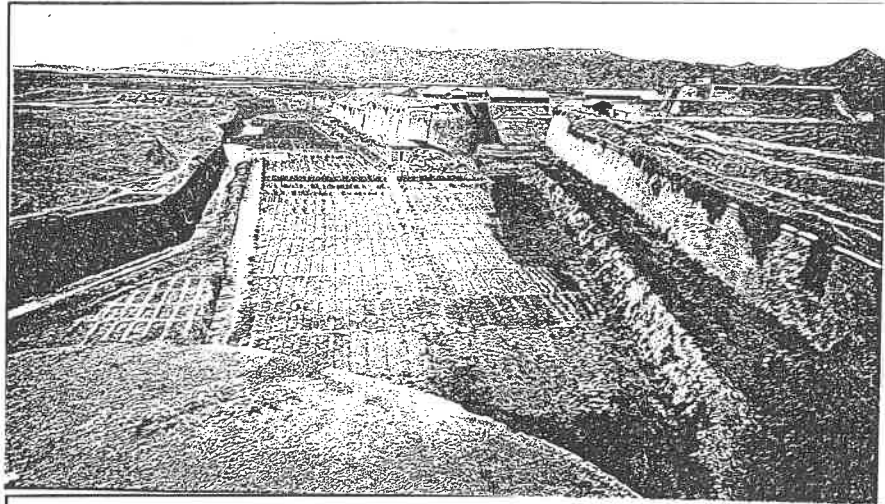
Οι γειτονιές του Χάνδακα έχουν κι αυτές το Μεσαιωνικό χρώμα του κέντρου. Εκκλησίες που χρονολογούνται από τη βυζαντινή περίοδο και κρήνες για τις ανάγκες της ύδρευσης, υπάρχουν ανάμεσα στις κατοικίες. Τα σπίτια είναι λιγότερο επιβλητικά και τα στενά σοκάκια είναι πλακόστρωτα. Η ζώνη μεταξύ των τειχών και της κατοικημένης περιοχής καλλιεργείται, υπάρχουν δε και ανεμόμυλοι για την άντληση νερού από τα πηγάδια.

1 Ενετικά τείχη, Προμαχώνες, Πύλες		1
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Φρουριακό συγκρότημα σε σχήμα τριγώνου με μήκος 3 χιλιόμετρα περίπου. Ο κύριος όγκος αποτελείται από χώμα, ενώ εσωτερικά και εξωτερικά είναι διαμορφωμένο και επενδυμένο με τοιχοποιία από αργούς λίθους. Κύριο χαρακτηριστικό των τειχών οι καρδιόσχημοι Προμαχώνες.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκονται περιμετρικά της παλιάς πόλης.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Π.Δ. 8-6-1931 (ΦΕΚ 159/Α/13-6-1931)		

	
--	--

Τείχη, Προμαχώνες, πύλες¹

Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά μνημεία της πόλης, το μεγαλύτερο σε έκταση και σε πολύ καλή κατάσταση είναι τα Ενετικά τείχη που αγκαλιάζουν εδώ και αιώνες το Ηράκλειο. Και μπορεί η πόλη να αναπτύσσεται με ξέφρε-



Τμήμα των τειχών στις αρχές του αιώνα

νους ρυθμούς και να έχει ξεχυθεί εκτός τειχών, ο παλμός της όμως, τα μνημεία του παρελθόντος, η ίδια η ιστορία της, βρίσκονται μέσα στον Ενετικό περίβολο. Δέος και συγκίνηση είναι τα συναισθήματα που μπορεί να νιώσει κάποιος όταν μάθει πως αυτά τα τείχη άντεξαν την πιο μακρόχρονη πολιορκία που αναφέρει η παγκόσμια ιστορία, πως πάνω στις επάλξεις του Χάνδακα η Χριστιανική Ευρώπη ενωμένη μαχόταν ενάντια στην Οθωμανική αυτοκρατορία που σάρωνε τότε τα χριστιανικά κράτη.

Φαίνεται πως η πόλη από την Α' Βυζαντινή περίοδο (323-828) ήταν οχυρωμένη, αφού σε εγκώμιο του Κρητός Αγίου Ανδρέα του “εν τη Κρίσει” αναφέρεται ως Κάστρο. Έτσι υποθέτουμε πως ήταν οχυρωμένη αφού οι Βυζαντινοί έδιναν αυτό το όνομα σε πόλεις που διέθεταν τείχη.

Το σίγουρο πάντως είναι ότι μετά την κατάληψη του νησιού από τους Άραβες το 828 και τη μεταφορά της πρωτεύουσας από τη Γόρτυνα στο Ηράκλειο, έχτισαν ισχυρό φρούριο. Αυτό έγινε η βάση για τις πειρατικές τους εξορμήσεις στην Ανατολική Μεσόγειο. Το αραβικό τείχος είχε λίθινη βάση και ήταν θεμελιωμένο σε φυσικό βράχο.

Ο κύριος όγκος της οχυρώσεως ήταν κατασκευασμένος από πλίνθους που έγιναν από χώμα αναμεμιγμένο με τρίχες αιγός. Το πλάτος των επάλξεων ήταν τόσο ώστε να μπορούν να διασταυρώνονται δύο άμαξες. Είχε πύργους και ευθύγραμμα μεταπύργια τμήματα. Τα τείχη περιέκλειε βαθιά τάφος, τόσο σημαντική άλλωστε αφού η πόλη πήρε το όνομά της απ' αυτήν, πόλη της τάφρου, την ονόμαζαν.

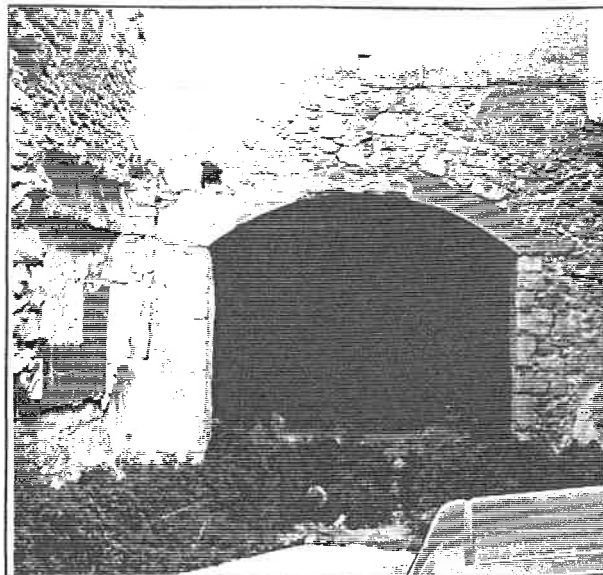
Μετά την κατάληψη της πόλης από τους Βυζαντινούς το 961, τα τείχη είχαν καταστραφεί στο μεγαλύτερο μέρος και η τάφος είχε γεμίσει χώμα. Αν και ο Νικηφόρος Φωκάς επέλεξε άλλη περιοχή, το Καστέλι Τεμένους για να χτίσει φρούριο, η πόλη τελικώς εποικίστηκε και έγινε ξανά μητρόπολη του νησιού. Οι βυζαντινοί κατασκεύασαν νέο τείχος το οποίο ακολουθούσε περίπου το Αραβικό περί-

¹ -Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Τζομπανάκη Χρ., Χάνδακας. Η πόλη και τα τείχη, Ηράκλειο 1996

-Θαλασσινός Ο., Η πόρτα του Λαζαρέτου, περ. Κνωσός, έτος 3^ο, Αρ. 16, Μάρτ.- Απρ. 1956

γραμμα. Ήταν κατασκευασμένο από πέτρα και τετράγωνοι πύργοι υψώνονταν πάνω από την κατάληξη των μεταπυργίων τμημάτων. Οι παρειές των πύργων και των μεταπυργίων ήταν κατακόρυφες τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά και κατάληγαν σε οδοντωτές επάλξεις. Οι πύργοι σε κάτοψη ήταν αυτόνομοι από το υπόλοιπο τείχος, ώστε αν κάποιο τμήμα κατέρρεε να μην παρασύρει και τον παρακείμενο πύργο.



Τμήμα Βυζαντινού τείχους

Τη διάταξη του Βυζαντινού τείχους βλέπουμε σε μεταγενέστερους Ενετικούς χάρτες αφού αυτό διατηρήθηκε για αρκετά χρόνια κατά την Ενετοκρατία. Η κύρια πύλη του τείχους ήταν στην πλατεία Ελευθ. Βενιζέλου εκεί όπου αργότερα υπήρχε η πύλη Voltone. Σ' αυτήν τη θέση βρέθηκαν λείψανα πύργου. Το τείχος προχωρούσε κατά μήκος του νότιου τμήματος της σημερινής οδού Δαιδάλου, ακολουθούσε την κατεύθυνση περίπου της οδού Δουκός Μποφώρ και κατέληγε στη θάλασσα. Από τα δυτικά ακολουθούσε τη σημερινή οδό Χάνδακος και κατέληγε στη θάλασσα στη θέση που βρίσκεται το Ξενοδοχείο Ξενία.



Το 1204 η Κρήτη περιέρχεται στην κατοχή των Ενετών μετά από μια αγοραπωλησία. Τα βυζαντινά τείχη παραμένουν γύρω από την πόλη, ίσως επισκευασμένα από τους Γενουάτες που είχαν καταλάβει για λίγα χρόνια το νησί. Οι Ενετοί κάνουν επιδιορθώσεις στα τείχη απαραίτητες για την ασφάλειά τους από τους αλλεπάλληλους ξεσηκωμούς των Κρητικών. Υψώνουν αρκετά όλο το τείχος και διασκευάζουν την οχύρωση σύμφωνα με τα κατασκευαστικά πρότυπα των τειχών της Δύσης.

Πως ήταν η μορφή που είχαν τα τείχη κατά τους πρώτους αιώνες της Ενετικής κυριαρχίας βλέπουμε από το χάρτη της πόλης που σχεδιάστηκε από τον Φλωρεντίνο περιηγητή Cristoforo Buondelmonti που ταξίδεψε στην Κρήτη κατά το 1415.

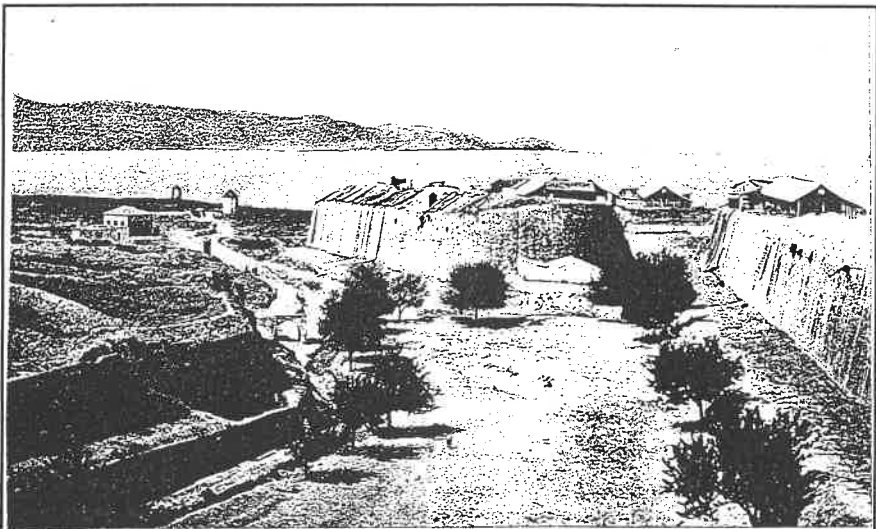
Το 15ο αιώνα όμως η ανακάλυψη της πυρίτιδας άλλαξε ριζικά τον τρόπο άμυνας και επίθεσης, ολόκληρη τη νοοτροπία του πολέμου. Η αλλαγή στον τρόπο οχύρωσης ήταν επιβεβλημένη μετά την εξέλιξη στα όπλα επιθέσεως. Η νέα αμυντική διάταξη που χαρακτηρίζεται από τους τεράστιους προμαχώνες καθιερώθηκε στα μέσα του 16ου αιώνα.

Η επέλαση των Τούρκων προς τα δυτικά και η κατάληψη του Ελλαδικού χώρου άρχισαν να ανησυχούν τους κατοίκους του Χάνδακα που ζητούσαν νέες οχυρώσεις ισχυρότερες και μεγαλύτερες ώστε να περικλείουν και τα προάστια που είχαν έκταση τετραπλάσια από την παλιά πόλη. Μέχρι να γίνει αυτό άρχισαν να επισκευάζουν τα παλιά τείχη και να μελετούν διάφορες προτάσεις για την τακτική που θα ακολουθούσαν. Λέγεται ότι ο capitano Mocenigo είχε προτείνει το 1525 να εκβαθύνουν την τάφρο των παλαιών τειχών, τόσο ώστε να εισχωρήσει η θάλασσα σε βάθος 6 πόδια και να γίνει η παλιά πόλη νησί.

Τελικά οι Ενετοί αποφασίζουν την κατασκευή νέου οχυρωματικού περιβόλου που θα περιλαμβάνει και τα προάστια, τους Βούργους όπως ονομαζόταν. Ακολούθησαν διαδοχικές αποστολές μηχανικών γι' αυτό το σκοπό, ώσπου το 1538 έστειλαν στο Χάνδακα τον ικανότερο αρχιτέκτονα στρατιωτικών έργων τον Michele Sammicheli ο οποίος διόρθωσε και συμπλήρωσε τα εκτελούμενα σχέδια. Οι εργασίες, οι συμπληρώσεις και οι βελτιώσεις των νέων οχυρώσεων συνεχίστηκαν μέχρι τα χρόνια της πολιορκίας της πόλης από τους Τούρκους, το 1648.

Η προσπάθεια για την κατασκευή του έργου ήταν τεράστια, απαιτήθηκε αρκετός μόχθος και υπέρογκα χρηματικά ποσά. Η δαπάνη για την κατασκευή του βάρυνε το ταμείο της Βενετίας, το ταμείο του Βασιλείου της Κρήτης και τον Κρητικό λαό που για πολλές γενιές πρόσφερε ιδρώτα και αίμα για να γίνουν απόρθητα τα τείχη. Είναι χαρακτηριστικό ότι όλοι οι χωρικοί από 14 έως 60 χρονών ήταν υποχρεωμένοι οι ίδιοι και τα ζώα τους να εργαστούν για μια εβδομάδα στα εργοτάξια των τειχών.

Ο οχυρωματικός περίβολος σώζεται σχεδόν στο σύνολο του. Έχει σχήμα τριγώνου με τη βάση του στη θάλασσα και η κορυφή των σκελών να είναι η αιχμή του Προμαχώνα Μαρτινέγκο, έχει δε μήκος περί τα τρία χιλιόμετρα. Το τείχος άρχιζε



Τμήμα των τειχών στις αρχές του αιώνα

από την ανατολική πλευρά των ανατολικών νεωρίων όπως φαίνεται στη φωτογραφία. Σήμερα δεν σώζεται κανένα ίχνος σ' εκείνο το σημείο.

Τεράστιοι χωμάτινοι όγκοι αποτελούσαν την καρδιά του τείχους διαμορφωμένοι προς το εσωτερικό σε πρηνές με ήπια κλίση, ενώ προς το εξωτερικό είχαν σχεδόν κατακόρυφη διαμόρφωση και επένδυση από τοιχοποιία. Για την κατασκευή της τοιχοποιίας έχουν χρησιμοποιηθεί αργοί λίθοι με συνδετικό ένα μίγμα χρώματος. Σε αναφορά του ο F. Basilicata προς τη Βενετία εξηγεί ότι ο τρόπος αυτός της κατασκευής έγινε εσκεμμένα για να μένουν μέσα στο τείχος οι μπάλες από τα κανόνια του εχθρού και να μην προκαλούν μεγάλα ανοίγματα στο τείχος. Το

υλικό για την οικοδόμηση το έπαιρναν από τα λατομεία του Κατσαμπά, αλλά χρησιμοποίησαν και πέτρες από τα ερείπια της Κνωσού, από το λιμάνι της Χερσονήσου και από το νησάκι Ντία.

Περιμετρικά από τα τείχη δημιούργησαν πλατεία τάφρο και τα χώματα της εκσκαφής χρησιμοποιήθηκαν για να γίνει ο χωμάτινος λόφος των τειχών. Η απέναντι από το τείχος πλευρά κατέληγε σε κατακόρυφο πρηνές επενδυμένο σε ορισμένα σημεία με κοινή τοιχοποιία. Εξωτερικά της τάφρου, υπήρχαν διάφορες οχυρωματικές κατασκευές που χρησίμευαν σαν πρώτη γραμμή άμυνας.

Κύριο στοιχείο των οχυρώσεων ήταν οι Προμαχώνες, μια συμπαγής κατασκευή με τη μορφή πλατείας προωθημένης έξω από τη γραμμή άμυνας, ώστε να ελέγχει μεγαλύτερη περιοχή αλλά και για να παρέχει πλάγια προστασία στα παρακείμενα τμήματα. Στόχος της χάραξης της άμυνας με προμαχώνες ήταν να εμποδίσουν την προέλαση προς τα τείχη με διασταυρούμενα πυρά τοποθετημένα σε σταθερές θέσεις. Στη περίμετρο των τειχών του Χάνδακα υπήρχαν επτά προμαχώνες. Από τα ανατολικά προς τα δυτικά, ο προμαχώνας της Σαμπιονάρα, του Βιτούρι, του Ιη-



Προμαχώνας Μαρτινέγκο

σού, του Μαρτινέγκο, της Βηθλεέμ, του Παντοκράτορα και του Αγίου Ανδρέα.

Στη ΒΑ γωνία είναι ο προμαχώνας της Σαμπιονάρα, δηλαδή της αμμουδιάς, στη ΝΑ γωνία δίπλα στο πάρκο Γεωργιάδη είναι ο προμαχώνας Ιησού με την ομώνυμη πόρτα. Ο μεγαλύτερος και πιο καλά διατηρημένος, είναι ο προμαχώνας Μαρτινέγκο, όπου σήμερα φιλοξενεί τον τάφο του Νικ. Καζαντζάκη. Οι τούρκοι τον έλεγαν Γιουκσέκ Τάμπια δηλαδή ψηλό φρούριο. Ακολουθεί ο προμαχώνας του Παντοκράτορα πάνω από την ομώνυμη πόρτα. Στη ΒΔ γωνία είναι ο προμαχώνας του Αγίου Ανδρέα το πιο αδύνατο σημείο του τείχους απ' όπου εισέβαλαν οι Τούρκοι έπειτα όμως από προδοσία του Ενετού μηχανικού Ανδρέα Μπαρότση.

Η πόλη είχε τέσσερις κύριες πύλες και κάποιες άλλες μικρότερες που είχαν στρατιωτικό χαρακτήρα. Από το βορρά στην αρχή της 25ης Αυγούστου ήταν η

πύλη του Μόλου που επικοινωνούσε με το λιμάνι. Μετά τη σφαγή του 1898 στην 25η Αυγούστου την γκρέμισαν οι Άγγλοι.

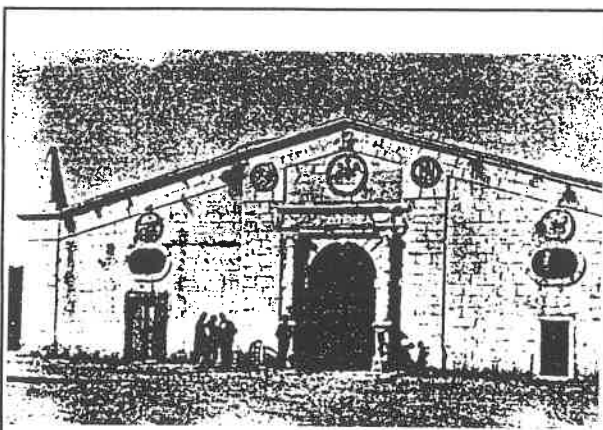
Στα ανατολικά βρισκόταν η πύλη του Αγίου Γεωργίου πάνω στη σημερινή πλατεία Ελευθερίας. Το όνομα της οφειλόταν σ' ένα ανάγλυφο μαρμάρινο μετάλλιο που απεικόνιζε τον Άγιο Γεώργιο και είχε τοποθετηθεί πάνω από την κεντρική πόρτα προς την πόλη, με τη χρονολογία κατασκευής της το 1565 και το όνομα του Αρχιστράτηγου Παύλου Τζώρτζη. Η πύλη ονομαζόταν και πόρτα του Λαζαρέτου δηλαδή του Λοιμοκαθακτηρίου, γιατί οδηγούσε σ' αυτό, το οποίο βρισκόταν προς την Αλικαρνασσό. Ήταν η πιο όμορφη και καλλιτεχνική πύλη. Δυστυχώς την γκρέμισαν με δυναμίτη μια νύχτα του 1917. Από την κεντρική πύλη ξεκινούσε ένας θολωτός κατωφερικός διάδρομος πλάτους 4 μ. και μήκους 43 μ. που οδηγούσε εκτός πόλεως.

Οι δυο μικρές πόρτες που είναι δεξιά και αριστερά της κύριας πύλης οδηγούσαν σε μικρές αποθήκες εντός των τειχών. Δίπλα από την εξωτερική πύλη, η Αρχαιολογική Υπηρεσία εντοιχισε μια τουρκική κρήνη που βρισκόταν στην οδό Ζωγράφου.

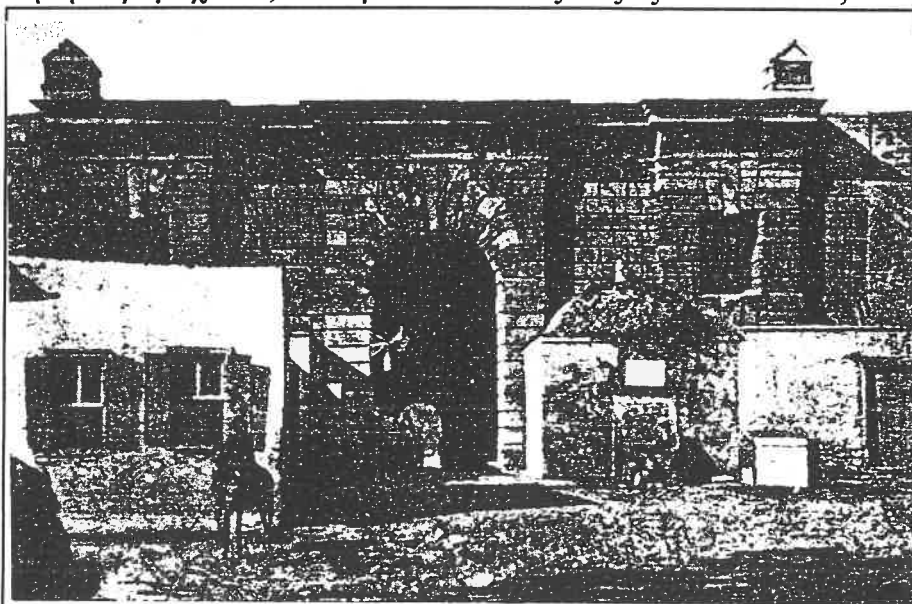
Λίγους μήνες πριν από την κατάληψη του Χάνδακα από τους Τούρκους, είχαν εξορμήσει απ' αυτή την πύλη οι Γάλλοι εθελοντές με επικεφαλής τους δούκες Μποφώρ και Νοαϊγ σε μια ύστατη προσπάθεια να απωθήσουν τους πολιορκητές. Στην αρχή κατέλαβαν το ύψωμα της Χρυσοπηγής, αλλά σε μια έκρηξη που έγινε σε κάποια αποθήκη πυρομαχικών, έσπειρε πανικό στις τάξεις των Γάλλων, τους επιτέθηκαν

οι Τούρκοι και τους αποδεκάτισαν. Προς τιμήν του δούκα του Μποφώρ που σκοτώθηκε στην περιοχή έχει δοθεί το όνομα του στο δρόμο που είναι κάτω από το Μουσείο.

Η πύλη



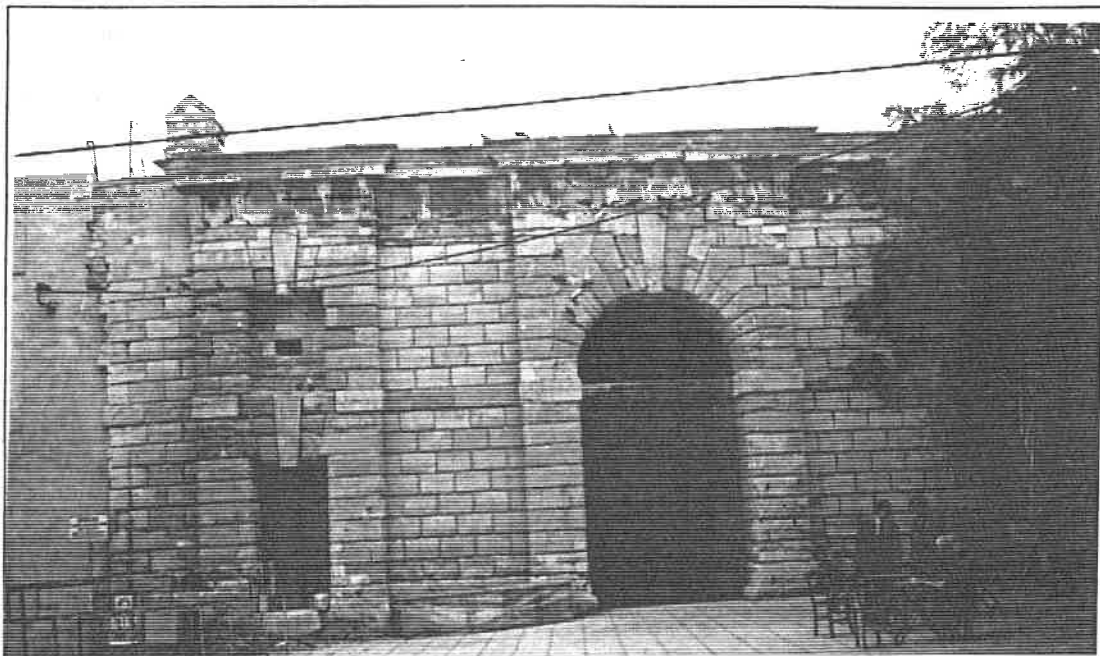
Η πύλη του Αγίου Γεωργίου
στις αρχές του Αιώνα



Πύλη Ιησού

που οδηγούσε προς το νότο λεγόταν πύλη του Ιησού ή Καινούργια Πόρτα αφού ήταν η τελευταία που χτίστηκε κατά το 1587. Οι Τούρκοι την ονόμαζαν Γενί Καλί που σημαίνει επίσης Καινούργια Πόρτα.

Ήταν διακοσμημένη πύλη με ανάγλυφα τρόπαια, μετώπες και άλλα καλλιτεχνικά στοιχεία. Στη μέση υπήρχε μαρμάρινη επιγραφή που ανέφερε το έτος κατασκευής 1587 και το όνομα του τότε γενικού προβλεπτή Zuanne Mocenigo. Όπως όλες οι πύλες έχει τρεις πόρτες. Οι δυο μικρές οδηγούν σε αποθήκες. Η κύρια πύλη έχει πλάτος 3μ. και μέσα από στοά πλάτους 5,5 μ. και μήκος 42 μ. οδηγεί στην εξωτερική πόρτα πλάτους 2,45 μ. Πάνω από την πόρτα είναι η επιγραφή JVS - ΙΗΣΟΥΣ.



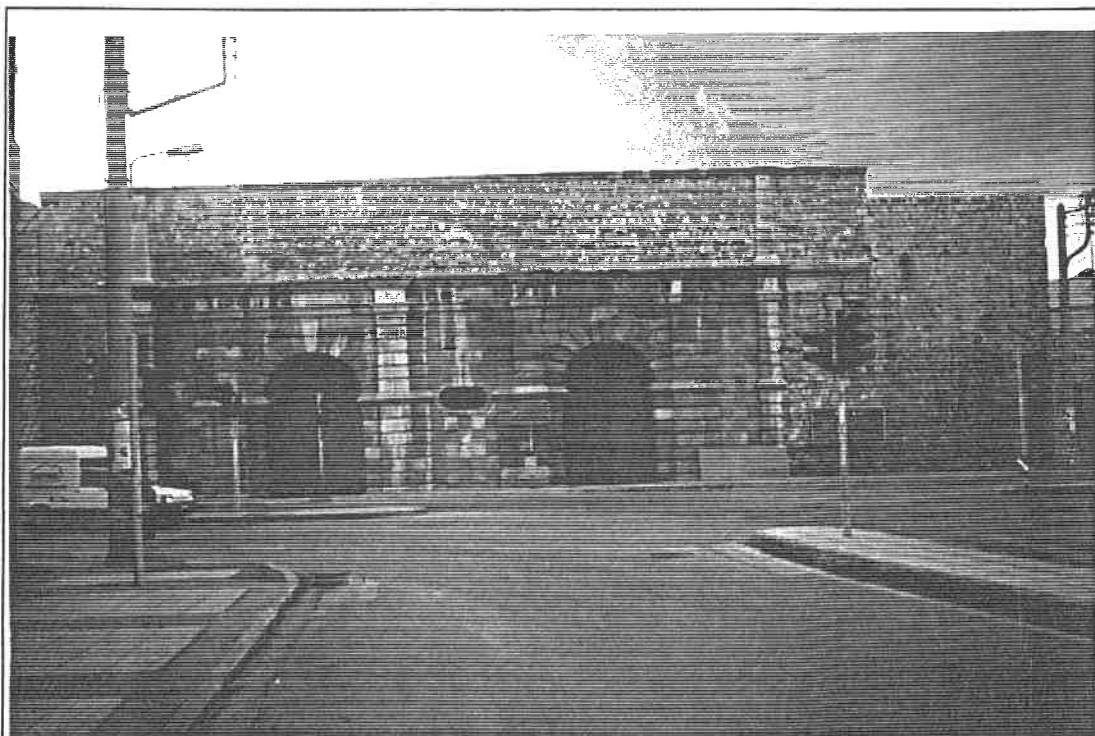
Καινούργια Πόρτα (Πύλη Ιησού)

Μετά την κατάληψη της πόλης οι Τούρκοι έχτισαν πάνω από αυτή την πύλη δύο τετράγωνους οβελίσκους ως ένδειξη κατάκτησής της. Λίγο αριστερά από την παλιά πύλη έχει κατασκευαστεί η σημερινή Καινούργια Πόρτα μετά από τομή στο τείχος. Ακόμα και σήμερα φέρει το αρχικό της όνομα, Καινούργια Πόρτα.

Η επικοινωνία προς τη Δυτική Κρήτη γινόταν από την πύλη του Παντοκράτορα που βρίσκεται στο τέρμα της οδού Καλοκαιρινού, της Πλαθειας Στράτας όπως ονομαζόταν. Σε Ενετικά σχεδιαγράμματα αναφέρεται και ως πύλη Panigra, ίσως παραφθορά της λέξης Παντοκράτορας. Στην πρόσοψη προς την πόλη υπάρχουν δύο πόρτες. Η αριστερά είναι η κύρια πόρτα πλάτους 4,5 μ. και μήκος 49 μ., η οποία μέσω λοξής στοάς οδηγεί στην εξωτερική πύλη, ενώ η δεξιά οδηγεί σε ένα θολωτό χώρο κι από εκεί στη χαμηλή πλατεία του Προμαχώνα.

Ανάμεσα στις δύο πόρτες, ψηλά στη λιθοδομή σώζεται ακόμη και σήμερα μαρμάρινο μετάλλιο, με ανάγλυφη προτομή του Παντοκράτορα και γύρω τη λατινική λέξη OMNIPOTENS που σημαίνει Παντοκράτορας, για να το βλέπουν οι Λατίνοι κάτοικοι της πόλης. Πάνω από την εξωτερική πόρτα υπάρχει το ίδιο μετάλλιο αλλά με την ελληνική επιγραφή ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ για τους ορθόδοξους κατοίκους της υπαίθρου. Στην εσωτερική πλευρά υπάρχει ακόμα ανάγλυφο το λιοντάρι, το σύμβολο εξουσίας της Βενετίας.

Και οι τρεις κύριες πύλες με τις οποίες επικοινωνούσε η πόλη με την ύπαιθρο έκλειναν κάθε βράδυ μετά τη δύση του ηλίου με βαριές καστρόπορτες και άνοιγαν με την ανατολή. Οι επισκέπτες της πόλης που δεν προλάβαιναν τις πόρτες ανοιχτές διανυκτέρευαν σε πανδοχεία που υπήρχαν έξω από την πόλη. Οι πόρτες έ-



Πύλη Χανιώπορτα

κλειναν και άνοιγαν μέχρι τα πρώτα χρόνια του 20ου αιώνα.

Υπήρχαν και άλλες πύλες αλλά είχαν μόνο στρατιωτικό χαρακτήρα, όπως η πύλη του Αγίου Ανδρέα στη ΒΔ γωνία του τείχους, στον ομώνυμο προμαχώνα. Οι Τούρκοι την έλεγαν Γιουρούς Καπίσι, δηλαδή πύλη της εφόδου γιατί από εκεί είχαν εισέλθει πάνω στα τείχη και ανάγκασαν το Μοροζίνι να αρχίσει τις διαπραγματεύσεις για την παράδοση της πόλης. Λέγεται ότι σ' εκείνο το σημείο είχαν φτιάξει μια ξύλινη εξέδρα για να περάσει μέσα στην πόλη ο πολιορκητής του χάνδακα, Βεζύρης Αχμέτ Κιοπρουλή. Άλλη στρατιωτική πύλη ήταν στον προμαχώνα της Σαμπιονάρα καθώς και η πύλη του Δερματά στον ομώνυμο κόλπο, το Κουμ Καπί στα τουρκικά δηλαδή πύλη της Αμμου.

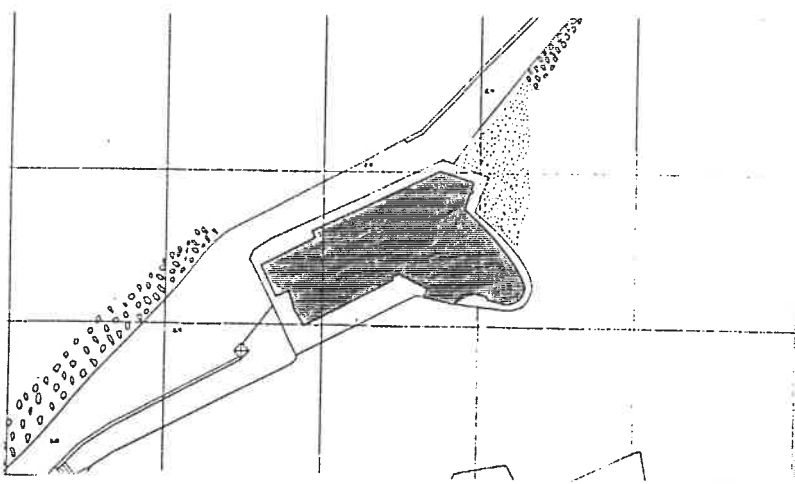
Στις αρχές του 20ου αιώνα που το Ηράκλειο άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία, έκαναν την εμφάνισή τους, τα αυτοκίνητα που φυσικά δε μπορούσαν να μπεινοβγαίνουν μέσα από τις παλιές πύλες. Γι' αυτό αποφασίστηκε η κατεδάφιση ορισμένων τμημάτων των τειχών για να περάσουν οι κύριες οδικές αρτηρίες.

Τότε λοιπόν έγινε η διάνοιξη της Καινούργιας Πόρτας, η κατασκευή της νέας πύλης δίπλα από του Παντοκράτωρα που ονομάστηκε Χανιώπορτα, η δημιουργία ρήγματος στο ευθύγραμμο τμήμα μεταξύ των προμαχόνων της Βηθλεέμ και Μαρτινέγκο και η κατασκευή πύλης με την ονομασία Κομμένο Μπεντένι.

Ακόμη έγιναν διανοίξεις και σε άλλα σημεία, όπως στον προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα, στον προμαχώνα Βιτούρι απέναντι από το Αρχαιολογικό Μουσείο, βορειοδυτικά του προμαχώνα Σαμπιονάρα εκεί όπου είναι το μέγαρο Φυτάκη. Με-

γάλες αλλαγές δημιουργήθηκαν και στο παραθαλάσσιο τείχος αφού σε ορισμένα σημεία κατεδαφίστηκε και σε άλλα επιχωματώθηκε για να περάσει η παραλιακή λεωφόρος. Αυτό που δεν κατάφεραν οι βόμβες των κανονιών και η φθορά του χρόνου, το κατάφερε η εξέλιξη και οι απαιτήσεις των σύγχρονων κατοίκων της πόλης ενάντια στο βενετσιάνικο τείχος. Κι ευτυχώς δεν έγινε το χειρότερο όπως πρότειναν ορισμένοι ανεγκέφαλοι την εποχή του μεσοπολέμου, να κατεδαφίσουν τα τείχη για να μπορεί να κυκλοφορεί καθαρός αέρας στην πόλη.

Τα ενετικά τείχη του Ηρακλείου είναι από τα πιο εντυπωσιακά φρουριακά συγκροτήματα που σώζονται μέχρι σήμερα. Ο επιβλητικός όγκος, το μέγεθος και η έκταση που καταλαμβάνουν τα καθιστούν μνημείο μοναδικό για τον ελληνικό χώρο. Η διατήρηση, η αξιοποίηση και η ένταξή τους στη σύγχρονη ζωή της πόλης είναι επιτακτική ανάγκη, αφού έτσι θα σωθεί ένα κομμάτι της ιστορίας της και οι πολίτες θα αποκτήσουν χώρους αναψυχής και πρασίνου.

2 Φρούριο Κούλες		2
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Ενετικό φρούριο στην είσοδο του λιμένα. Είναι διώροφο, διαμορφωμένο στη βάση από μεγάλους ογκόλιθους. Όλοι οι λίθοι της κατασκευής είναι συνδεδεμένοι με ένα ειδικό μίγμα χρώματος.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Στην είσοδο του παλιού Ενετικού λιμανιού.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Β.Δ. 21-2-1947 (ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)		

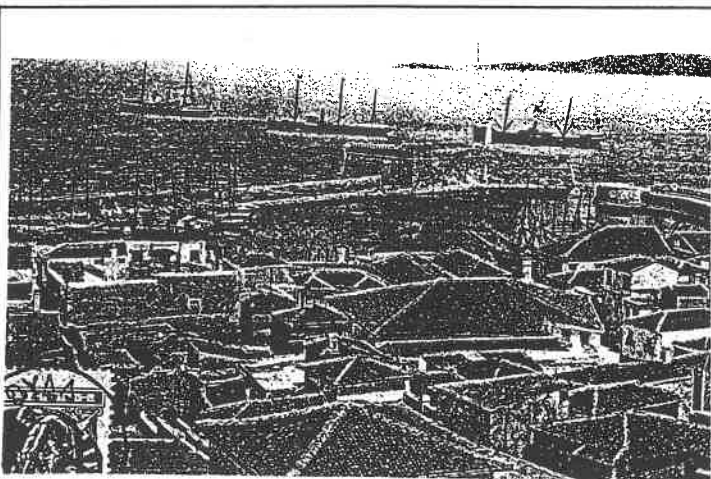


Κούλες¹

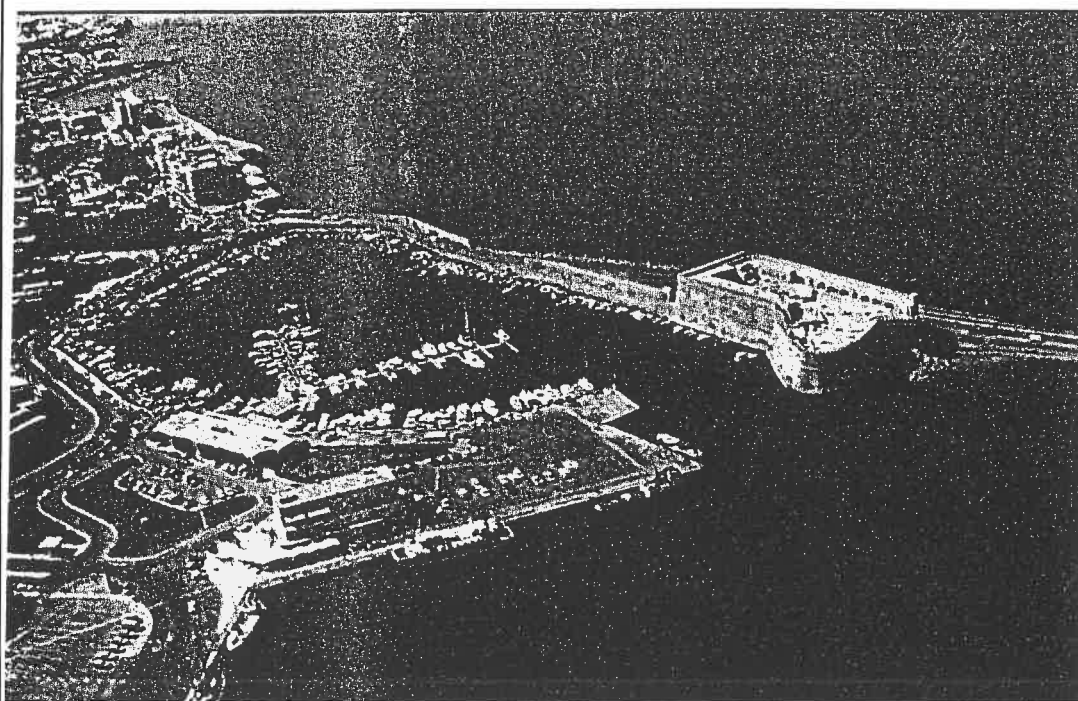
Στην είσοδο του γραφικού Βενετσιάνικου λιμανιού στέκει άγρυπνος φρουρός εδώ και αιώνες το επιβλητικό φρούριο, το Castelo al Mare ή Κούλες όπως ακούγεται σήμερα. Ίσως στη θέση του Κούλε να υπήρχε ύφαλος και να ανάκοπτε την ορμή των κυμάτων, σχηματίζοντας έτσι ένα μικρό λιμάνι, το επίνειο της Κνωσού όπως αναφέρεται από τον Στράβωνα στα Γεωγραφικά του.

Είναι πιθανόν ακόμα, να υπήρχε στην θέση αυτή από τη Βυζαντινή περίοδο κάποιος πύργος που να έλεγχε την είσοδο των πλοίων στο μικρό όρμο που χρησίμευε σαν λιμάνι.

Αρχικά οι Ενετοί είχαν κτίσει διαφορετικό φρούριο από το σημερινό. Μορφή του έχουμε από ένα σχεδιάγραμμα του Rewich το 1481. Φαίνεται απλούστερο του



Ο Κούλες στις αρχές του αιώνα



Ο Κούλες και το ενετικό λιμάνι σήμερα

¹ -Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990
 -Τζομπανάκη Χρ., Χάνδακας, Η πόλη και τα τείχη, Ηράκλειο 1996
 -Φραγκάκη Ε., Χάνδακας - Ηράκλειο το Κάστρο μου, Αθήνα

σημερινού, αφού εκείνη την εποχή τα πολεμικά όπλα δεν ήταν τόσο καταστρεπτικά, επομένως αρκούσαν στοιχειώδεις κατασκευές για την άμυνα. Με την εφεύρεση όμως της πυρίτιδας οι αμυντικές ανάγκες αυξήθηκαν. Έτσι χτίστηκε ισχυρότερο κτίριο στην θέση του παλιού. Αρχισε να χτίζεται από το 1523 υπό το Δούκα Μάρκο Μίνιο μέχρι το 1540, ξοδεύοντας τεράστια χρηματικά ποσά από το ταμείο του Χάνδακα αλλά και από το ταμείο της Βενετίας.

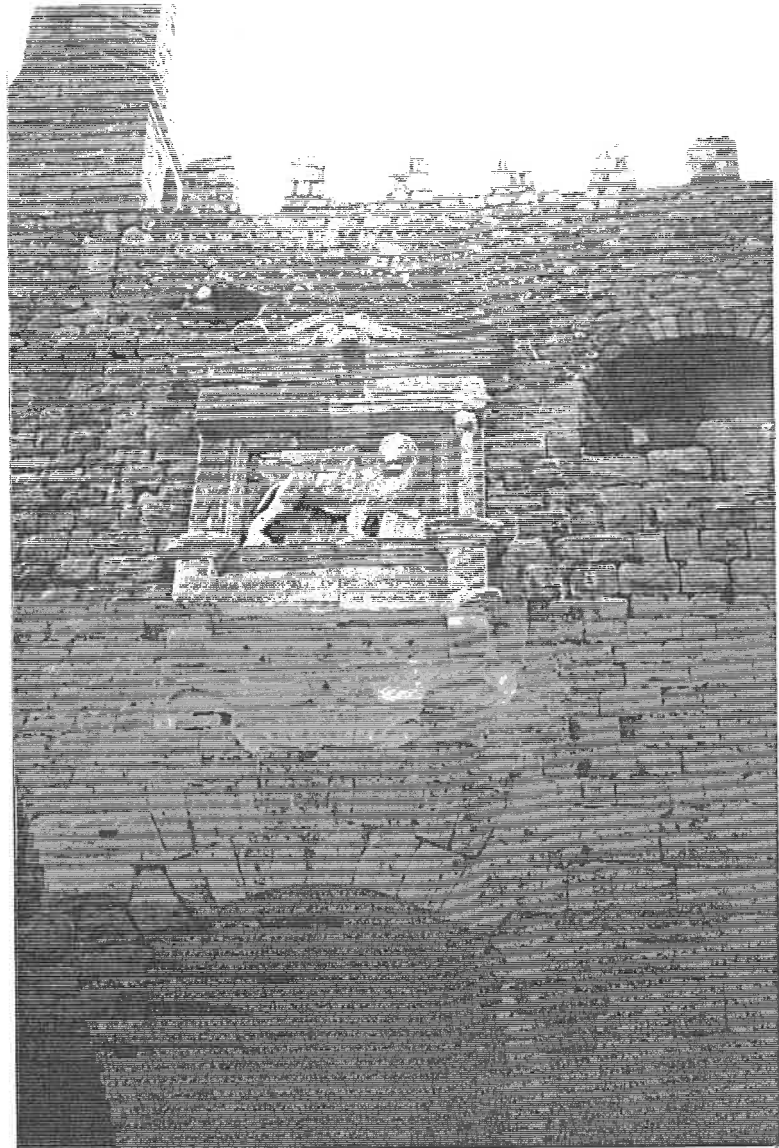
Παλιά καράβια κουβαλούσαν μεγάλες ποσότητες ογκολίθων από το νησάκι Ντία και την παραλία της Φρασκιάς και τα βύθιζαν όπως ήταν φορτωμένα, για να αποτελέσουν κυματοθραύστη στα κύματα που κτυπούσαν μανιασμένα το φρούριο. Πάντως η ανάγκη επισκευής του ήταν συνεχής

αφού η θάλασσα άγρια και απειλητική του προξενούσε σπηλιές και ανέσκαπτε τα θεμέλια του, όπως αναφέρουν στις εκθέσεις τους οι Γενικοί Προβλεπτές.

Το 1566 ο Gulio Savorghnan διατυπώνει την άποψη ότι το φρούριο δεν έχει κατασκευαστεί σωστά. Οι τεράστιοι ογκόλιθοι δεν επαρκούν για να το προστατεύσουν από την δύναμη των κυμάτων. Έπρεπε οι εξωτερικοί τοίχοι να διαμορφωθούν με κεκλιμένη την επιφάνεια τους, ώστε να μπορούν να αντέξουν στην ορμή της θάλασσας.

Τα επόμενα χρόνια το φρούριο πάντα θα παρουσιάζει κατασκευαστικά προβλήματα. Την περίοδο της πολιορκίας της πόλης από τους Τούρκους, η άμυνα του εξουδετερώθηκε σχετικά εύκολα με αποτέλεσμα οι Ενετοί να χάσουν τον έλεγχο της εισόδου του λιμένα.

Το φρούριο ήταν διώροφο, με τον κάτω όροφο να έχει 26 δωμάτια που χρησιμοποιούνταν σαν αποθήκες τροφίμων και πολεμοφοδίων, δεξαμενές νερού, κατοικίες του Καστελάνου και της φρουράς. Υπήρχε επίσης φυλακή, όπου και οι δυο δυνάστες του Κρητικού λαού, Ενετοί και Τούρκοι, έκλειναν και βασάνιζαν όσους τολ-

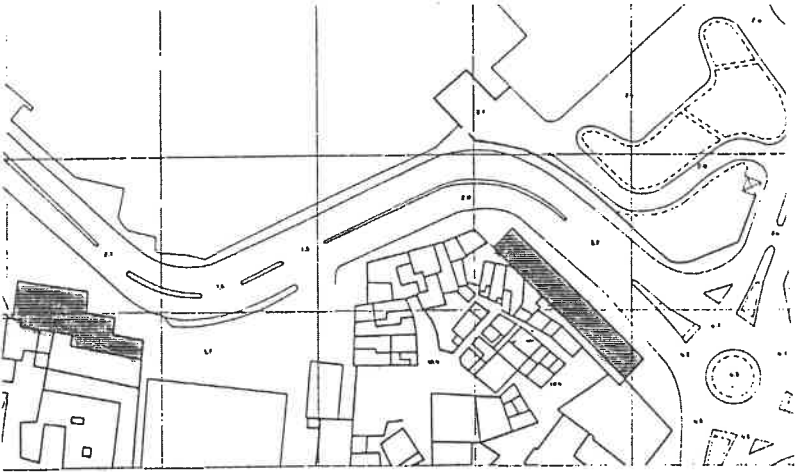


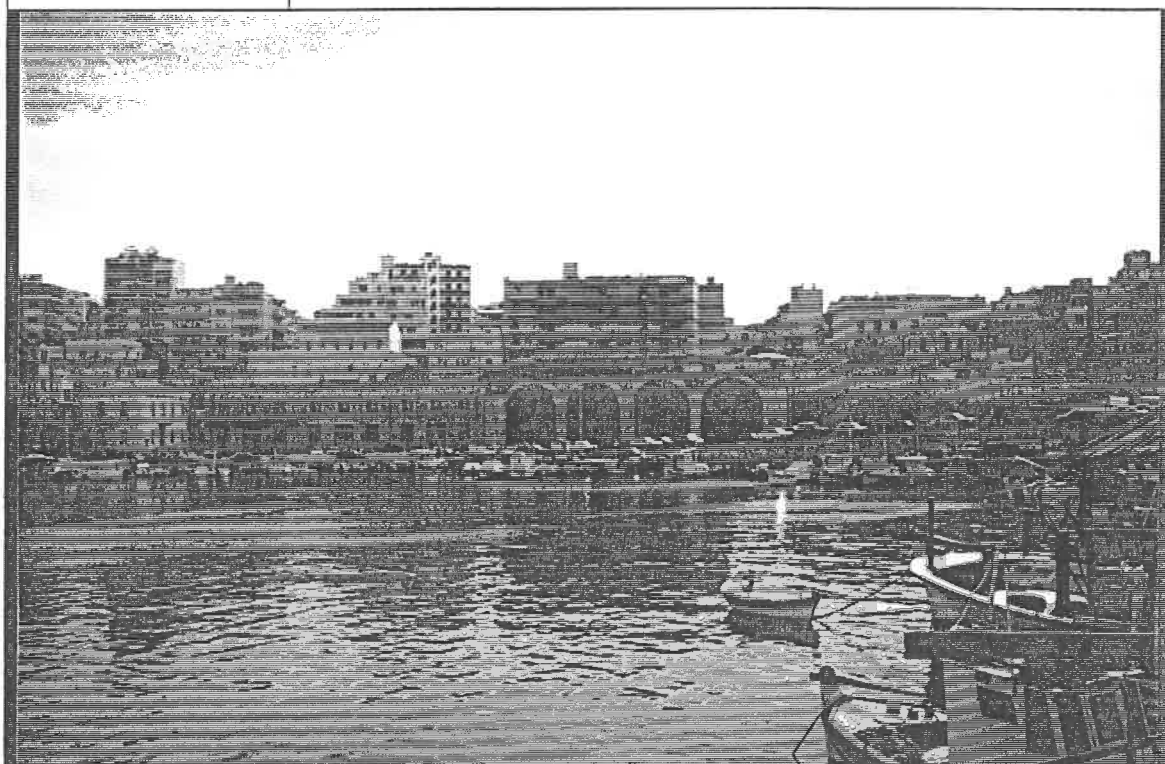
Ο Λέοντας του Αγίου Μαρκου

μούσαν να αγωνιστούν για την ελευθερία τους. Στον Κούλε είχαν κλείσει οι Τούρκοι τον Δασκαλογιάννη και τους άλλους Σφακιανούς προκρίτους κατά την επανάσταση του 1770. Και τον ηρωικό Δασκαλογιάννη τον έγδαραν ζωντανό αργότερα, οι υπόλοιποι όμως έμειναν τρία χρόνια κλεισμένοι στα ανήλιαγα και γεμάτα υγρασία κάτεργα ώσπου κατάφεραν να δραπετεύσουν, πέφτοντας στην θάλασσα.

Από την πλευρές που βλέπουν στην θάλασσα, τα μεγάλα ανοίγματα εξωτερικά ήταν κανονιοθυρίδες. Ο Βασιλικάτα αναφέρει ότι στο ισόγειο υπήρχαν 18 κανόνια και στις επάλξεις 25. Στη βόρεια γωνία υπήρχε ο πύργος του φάρου. Οι Βενετσιάνοι είχαν εντοιχίσει με περίτεχνο τρόπο στις τρεις κύριες πλευρές του φρουρίου, βόρεια, ανατολική και δυτική, ανάγλυφα με τους φτερωτούς λέοντες του Αγίου Μάρκου, που σώζονται ακόμα και σήμερα, τραυματισμένοι όμως από τους πολέμους και το πέρασμα των χρόνων.

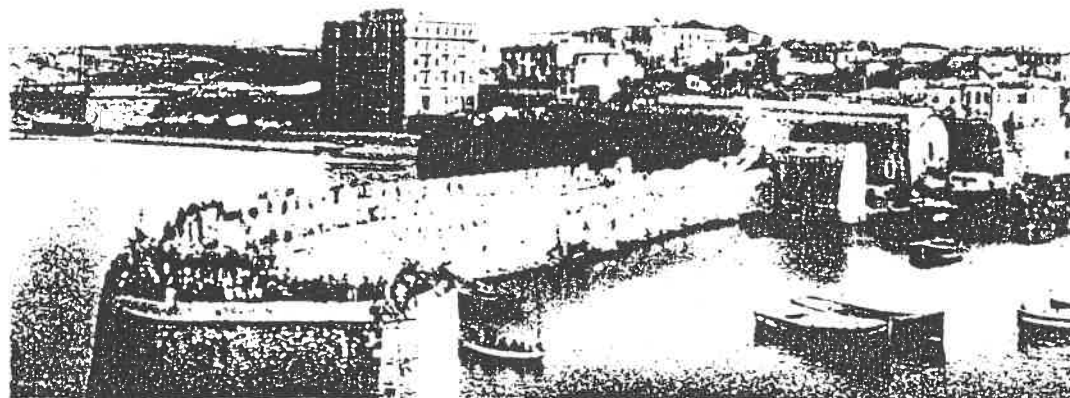
Ο Κούλες, το κάστρο του λιμανιού δεσπόζει σήμερα στην είσοδο του και δίνει με την παρουσία του την ταυτότητα της πόλης, τονίζοντας τη μακρόχρονη ιστορία της και το μεσαιωνικό της χρώμα. Τα τελευταία χρόνια έχει ανακαινιστεί, οι χώροι του ισογείου έχουν διαμορφωθεί κατάλληλα ώστε να γίνονται συνέδρια και άλλες εκδηλώσεις. Στους χώρους του Κούλε έγινε το 4^ο Κρητολογικό Συνέδριο τον Αύγουστο του 1976.

3 Νεώρια		3
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Τα Νεώρια είναι θολωτά κτίσματα που χρησιμοποιούνταν για την επισκευή και ναυπήγηση των πλοίων. Η θάλασσα κατά το παρελθόν έφτανε μέχρι αυτά. Σήμερα σώζονται μόλις 5, μισά όμως αφού καταδαφίστηκαν για να περάσει η παραλιακή λεωφόρος.	
ΘΕΣΗ <i>Βρίσκονται πάνω στην παραλιακή λεωφόρο.</i>	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ <i>ΒΔ 21-2-1947</i> <i>ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947</i>		



Νεώρια

Απέναντι από τον Κούλε προς την πόλη σώζονται ακόμη και σήμερα πέντε θολωτά χτίσματα. Αυτά είναι τα νεώρια, οι παλαιοί ταρσανάδες, τα ναυπηγεία. Για τους Ενετούς ο Χάνδακας δεν υπήρξε μόνο διαμετακομιστικός σταθμός των εμπορευμάτων, αλλά αποτελούσε και σπουδαίο ναύσταθμο για την επισκευή ή την κατασκευή των πλοίων τους στα μακρινά τους ταξίδια στην ανατολική μεσόγειο. Υπήρχε η ανάγκη στάθμευσης των πλοίων τόσο για την ασφάλεια της πόλης, αλλά και για την εξασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοίας των εμπορικών πλοίων.



Λιμὴν Ἡρακλείου — Port de Candie

Τα Νεώρια και το παλιό λιμάνι

Το πρώτο συγκρότημα των νεωρίων άρχισε να κατασκευάζεται στα μέσα του 13^{ου} αιώνα. Φυσικές καταστροφές το 1303 και το 1443 αναγκάζουν τους Ενετούς να κατασκευάσουν νεώτερα. Σε έγγραφο του 1507 αναφέρεται ότι τα Arsenali Antichi, όπως ονομάστηκε το συγκρότημα των πρώτων νεωρίων, είναι πλήρως αποπερατωμένα. Η θάλασσα έμπαινε μέσα στα νεώρια και έφτανε μέχρι τα βράχια όπου ήταν θεμελιωμένο το τείχος.

Νέα καταστροφή από σεισμό, αναγκάζει τους Ενετούς να αναζητήσουν άλλο χώρο για τα νεώρια. Αφού επισκευάζουν τα παλιά κατασκευάζουν προς τη δυτική πλευρά του λιμανιού νέο συγκρότημα, το οποίο αποτελείται από τέσσερις θολοσκεπείς χώρους που ονομάζονται Arsenali Vecchi και τελειώνουν το 1556.

Παράλληλα αρχίζουν την κατασκευή τρίτου συγκροτήματος νεωρίων στη νοτιοανατολική γωνία του λιμανιού, προς τον προμαχώνα Sabionara. Το νέο συγκρότημα ονομάζεται Arsenali Duodo ή Nuoni, το οποίο έπειτα από προσθήκες αποτελείται από τέσσερις επιμήκεις θολοσκεπείς χώρους.

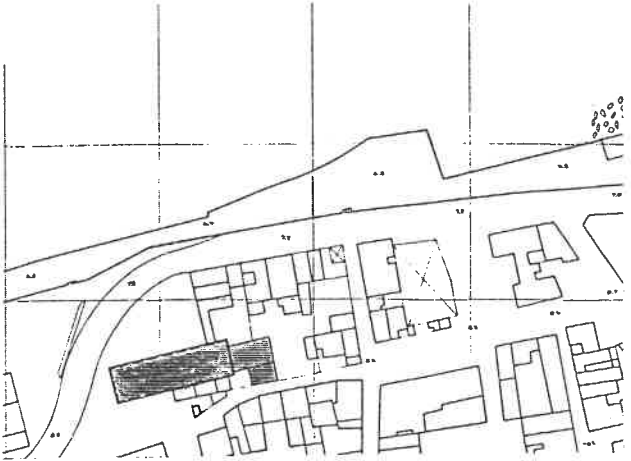
Αργότερα προστέθηκαν πέντε νέοι επιμήκεις χώροι στη νοτιοανατολική πλευρά των προηγούμενων. Αναφέρεται ότι το 1589 υπήρχαν 13 θόλοι και 6 μισοτε-

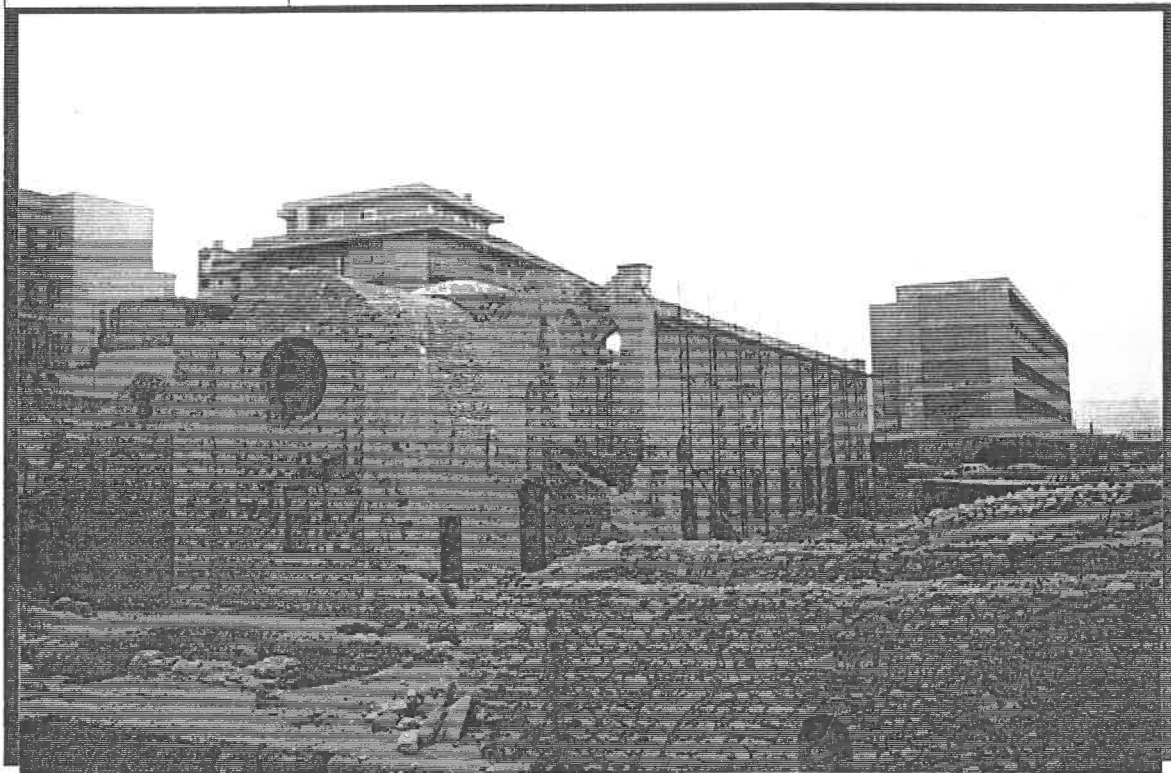
λειωμένοι. Σε μια έκθεση του 1602 αναφέρεται ότι πρέπει να κατασκευαστούν και άλλοι για να γίνουν 50.

Στην νοτιοδυτική πλευρά των Arsenali Nuovi κατασκευάστηκε από το Benetto Moro η μεγαλύτερη δεξαμενή νερού του Χάνδακα, χωρητικότητας 20.000 βαρελιών για τις ανάγκες της πόλης και την τροφοδοσία των πλοίων.

Τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα μας, προκειμένου να κατασκευαστεί η παραλιακή λεωφόρος κατεδαφίστηκε το μεγαλύτερο μέρος των Arsenali Nuovi και των Arsenali Vecchi. Τα Arsenali Antichi είχαν καταρρεύσει από σεισμό.

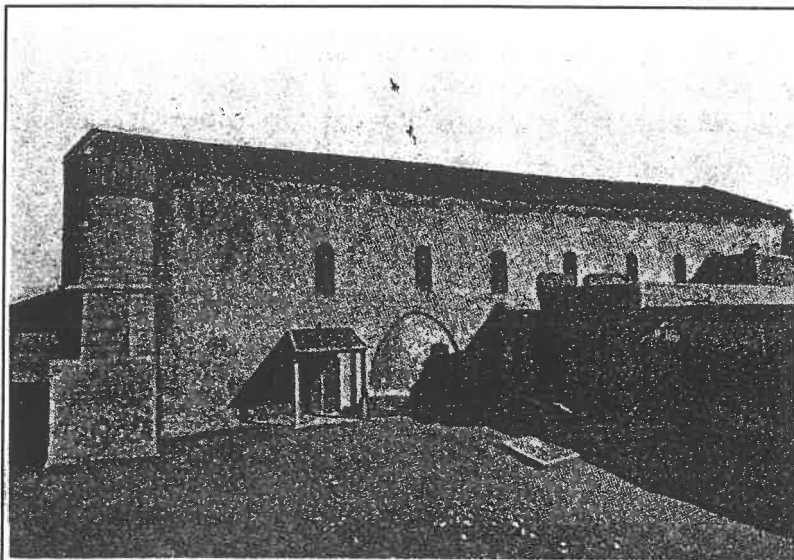
Σήμερα σώζονται τέσσερις λαβωμένοι θόλοι από τα Arsenali Vecchi και ένας μεγαλύτερος από τα Arsenali Nuovi.

4 Άγιος Πέτρος-Μπεντενάκι		4
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Εκκλησιαστικό μνημείο του 13 ^{ου} αιώνα. Το αρχικό κτίσμα ήταν μονόκλινη ξυλόστεγη βασιλική γοτθικού ρυθμού. Από τους μεγαλύτερους ναούς του νησιού με διαστάσεις 39 μ. μήκος, 11 μ. πλάτος και 10,50 μ. ύψος. Είχαν προστεθεί παρεκκλήσια και άλλα βοηθητικά κτίσματα. Σήμερα είναι ερειπωμένο και έχουν ξεκινήσει ενέργειες αποκατάστασης και αναστήλωσης του.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην πα- ραλιακή λεωφόρο πάνω από το ξενο- δοχείο Ξενία.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Δ/γμα 21-2-1947 (ΦΕΚ 45, τ. Α, 18- 3-1947)		



Άγιος Πέτρος - Μπεντενάκι¹

Χτίστηκε στα πρώτα χρόνια της Ενετοκρατίας από τους μοναχούς του τάγματος των Δομινικανών. Πρόκειται για μια από τις πιο σπουδαίες λατινικές εκκλησίες του Χάνδακα και ίσως η μεγαλύτερη σε έκταση από τις υπόλοιπες. Το αρχικό κτίσμα είχε υποστεί αλλεπάλληλες καταστροφές από τους σεισμούς κατά το 1303 και το 1508.



Ο Άγιος Πέτρος στις αρχές του αιώνα

Κατά την ανακατασκευή του στο πέρασμα των χρόνων, υιοθετούσαν αισθητικά και μορφολογικά πρότυπα, ανάλογα με αυτά που επικρατούσαν κάθε εποχή.

Το κύριο κτίσμα ήταν μονόκλιτη ξυλόστεγη βασιλική γοθικού ρυθμού, με διαστάσεις του ναού, 39 μέτρα μήκος, 11,20 πλάτος και 10,50 μέτρα ύψος. Αργότερα μαζί με τις επισκευές προστέθηκαν και άλλα βοηθητικά κτίσματα, όπως παρεκκλήσια. Υπήρχε ψηλό κωδωνοστάσιο στη νοτιοδυτική του ναού, όπου κατά την τουρκοκρατία και την μετατροπή του ναού σε τζαμί, ανοικοδομήθηκε μινάρες. Οι Τούρκοι ονόμαζαν τον ναό Σουλτάν Ιμπραήμ τζαμί προς τιμή του Σουλτάνου.

Βόρεια του ναού και κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου, πάνω από την θάλασσα και πάνω στο παραθαλάσσιο τείχος, βρίσκεται το μπεντενάκι. Το όνομα προφανώς προέρχεται από τη λέξη μπεντένι που σημαίνει τείχος. Πρόκειται για έναν εκτενές και πλατύ διάδρομο περιπάτου. Τις περασμένες δεκαετίες ήταν το κατεξοχήν μέρος για τους περιπάτους των Ηρακλειωτών πάνω από τη θάλασσα. Μεγάλο πλήθος ανθρώπων μαζευόταν για να απολαύσουν την θαλασσινή αύρα του Κρητικού πελάγους, να θαυμάσουν το ηλιοβασίλεμα και να γευτούν τα εδέσματα από τα καφεενεδάκια και τα ζαχαροπλαστεία που υπήρχαν στη περιοχή. Ήταν δηλαδή μια περιοχή μαζικής ψυχαγωγίας.

Σήμερα, λίγο τα μελαγχολικά ερείπια του ναού του Αγίου Πέτρου, λίγο η αυξημένη κυκλοφορία της παραλιακής λεωφόρου έχουν μεταβάλει κατά πολύ το χαρακτήρα της περιοχής.

Ανάμεσα στο μπεντενάκι και στο εργοστάσιο της Ηλεκτρικής βρίσκεται ο κόλπος του Δερματά. Ονομάζεται έτσι γιατί κατά το παρελθόν υπήρχαν βυρσοδεψεία στην περιοχή. Ίσως ο κόλπος να αποτελούσε μικρό λιμάνι που λειτουργούσε παράλληλα με το κανονικό λιμάνι κυρίως την εποχή της Ενετοκρατίας.

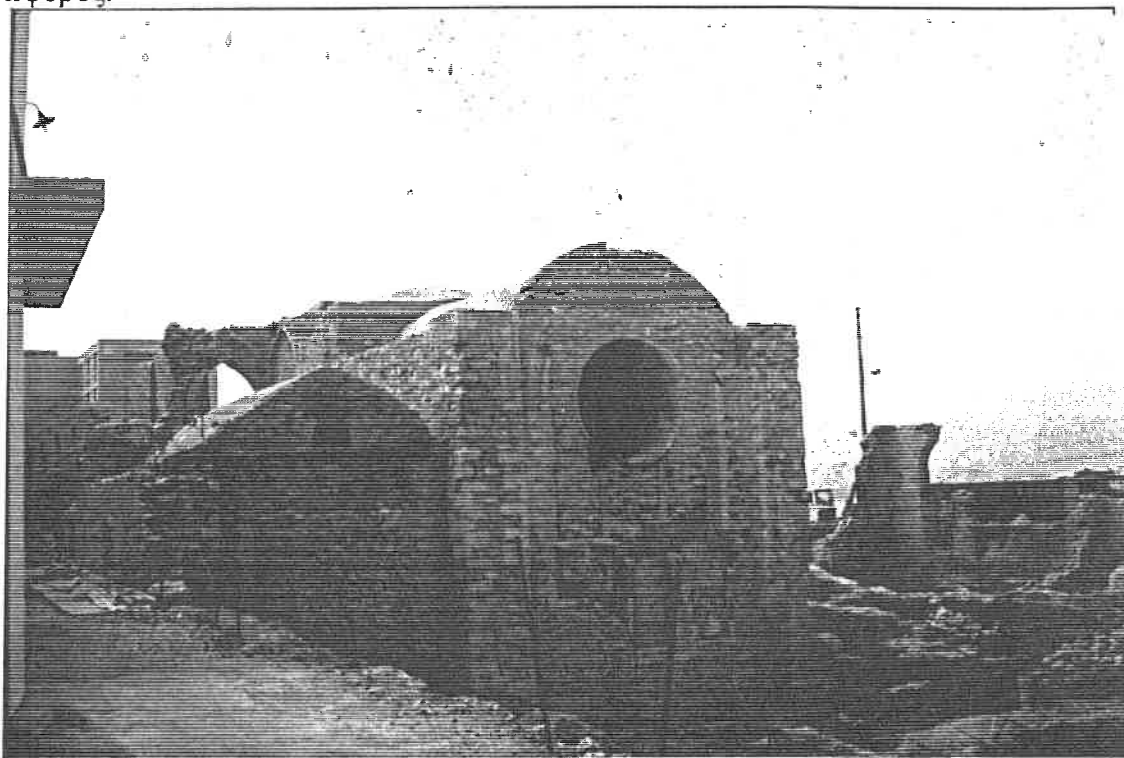
¹ -Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Ηράκλειο 1993

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Σταυρινίδης Ν., Η εκκλησία του Αποστόλου Πέτρου, εφ. Πατρίς, 27-6 / 7-7 1968

Οι Ενετοί είχαν ανοίξει μία στρατιωτική πύλη για να επικοινωνούν με τη θάλασσα σε περίπτωση ανάγκης και την ονόμαζαν πύλη του Δερματά. Η ιστορία αναφέρει ότι στον κόλπο του Δερματά αποβιβάστηκαν μια νύχτα του Νοεμβρίου του 1668 οι εθελοντές Γάλλοι του κόμη De la Feuillade, γιατί δεν μπορούσαν να πλησιάσουν το λιμάνι γιατί το βομβάρδιζαν οι Τούρκοι. Αργότερα που αντελήφθηκαν τις κινήσεις των Γάλλων, τους κτύπησαν και βύθισαν τη βάρκα που μετέφερε το χρηματοκιβώτιο της αποστολής.

Οι Τούρκοι έλεγαν την πύλη Κουμ Καπί, δηλαδή Πόρτα της Άμμου. Σήμερα σώζεται η πύλη, όχι όμως σε καλή κατάσταση. Τις περασμένες δεκαετίες οι Ηρακλειώτες μέσω της πύλης έβγαιναν στον κόλπο του Δερματά και απολάμβαναν το μπάνιο τους στη θάλασσα. Τώρα δυστυχώς η μόλυνση και τα σκουπίδια δεν το επιτρέπουν. Πάνω από την πύλη και το θαλάσσιο τείχος περνάει η παραλιακή λεωφόρος.



Ο Άγιος Πέτρος σήμερα

Οδός 25ης Αυγούστου¹

Ακόμα και σήμερα είναι ο πιο εντυπωσιακός δρόμος του Ηρακλείου με ωραία και επιβλητικά κτίρια μάρτυρες ενός λαμπρού παρελθόντος. Από την εποχή των Αράβων υπήρξε ο κυριότερος δρόμος της πόλης, που ξεκίνησε να κτίζεται γύρω απ' αυτόν. Σύνδεε το λιμάνι με την κυρίως πόλη και μεγάλο μέρος της εμπορικής δραστηριότητας σε όλες τις εποχές είχε αναπτυχθεί κατά μήκος του. Προξενεία, τράπεζες, μεγάλα καταστήματα, εισαγωγής είχαν αναπτύξει εδώ δραστηριότητες.

Οι Βενετοί τον ανέφεραν Ruga Maistra και οδηγούσε προς τη μοναδική πύλη του παλαιού τείχους, τη Voltone. Επί τουρκοκρατίας ονομαζόταν Βεζίρ τσαρσί, από το Βεζίρ τζαμί, τον Άγιο Τίτο, που ήταν σ' αυτό τον δρόμο. Στον ίδιο δρόμο επίσης είναι και η Loggia, η ενετική λέσχη, καθώς και ο Άγιος Μάρκος.

Το τέλος της Τουρκοκρατίας σημάδεψε το Ηράκλειο εξαιτίας των γεγονότων που έγιναν σ' αυτό τον δρόμο. Στις 25 Αυγούστου του 1898, ημέρα εορτής του Αγίου Τίτου, αγγλικό απόσπασμα πήγαινε να εγκαταστήσει στο τελωνείο Χριστιανό υπάλληλο. Οι Τούρκοι τους επιτέθηκαν για να τους εμποδίσουν, σκότωσαν 17 Άγγλους στρατιώτες, τον πρόξενο της Αγγλίας Λυσίμαχο Καλοκαιρινό, έβαλαν φωτιά σε καταστήματα και σπίτια και σκότωσαν γύρω στους 500 Χριστιανούς. Ο θάνατος των Άγγλων στρατιωτών ήταν η αιτία που η Αγγλία και οι άλλες Μεγάλες Δυνάμεις πίεσαν και έδιωξαν τους Τούρκους από την Κρήτη. Ήταν Οκτώβριος του 1898 όταν εγκατέλειψε την Κρήτη ο τελευταίος Τούρκος στρατιώτης, μετά από 253 χρόνια καταπίεσης.



Η οδός «Πλάνης»

¹ -Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962

-Μαρκίδης Θρ., Η οδός Μαρτύρων (Βεζύρ Τσαρσί), περ. Κνωσός, έτος 5°, Αρ. 31 1958

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Σταυρινίδης Ν., Τα σπίτια του Οσμάν Τσαμής, εφ. Πατρίς, 10-18 / 4 / 1964

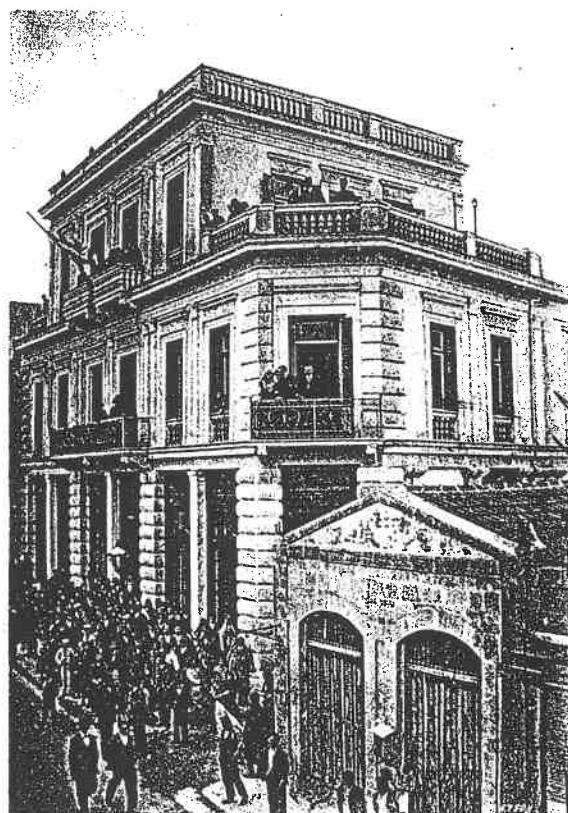
Σε ανάμνηση αυτών των τραγικών γεγονότων ο δρόμος ονομάστηκε Μαρτύρων 25ης Αυγούστου.

Μετά τις καταστροφές των κτιρίων, ακολούθησε εκτεταμένη ανοικοδόμηση στην οδό, κατασκευάζοντας κτίρια που ακολουθούσαν τα αρχιτεκτονικά ρεύματα της Ευρώπης εκείνη την εποχή, τον νεοκλασικισμό και τον εκλεκτικισμό, φορτισμένα όμως με σημάδια της εθνικής ταυτότητας και ικανοποιώντας την ανάγκη προβολής του Ελληνισμού. Έτσι χτίστηκαν μεγαλόπρεπα κτίρια και μέγαλα που έδιναν την εντύπωση πλούσιας και μοντέρνας πολιτείας, ενώ πίσω απ' αυτά υπήρχαν παράγκες και χαμόσπιτα, γι' αυτό και ο δρόμος ονομάστηκε οδός της πλάνης.

Για το πως επηρεάστηκε η όψη των κτισμάτων του δρόμου αυτού κατά το πα-



Η 25 Αυγούστου στις αρχές του Αιώνα



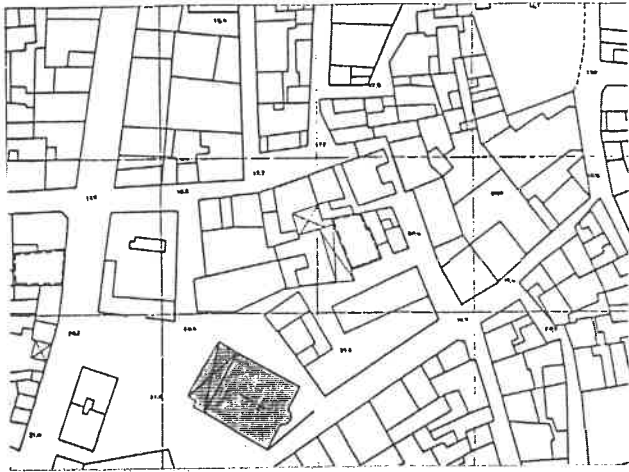
Hôtel Cnossos à Candie
Directeurs D. Zeis & G. Papadaki

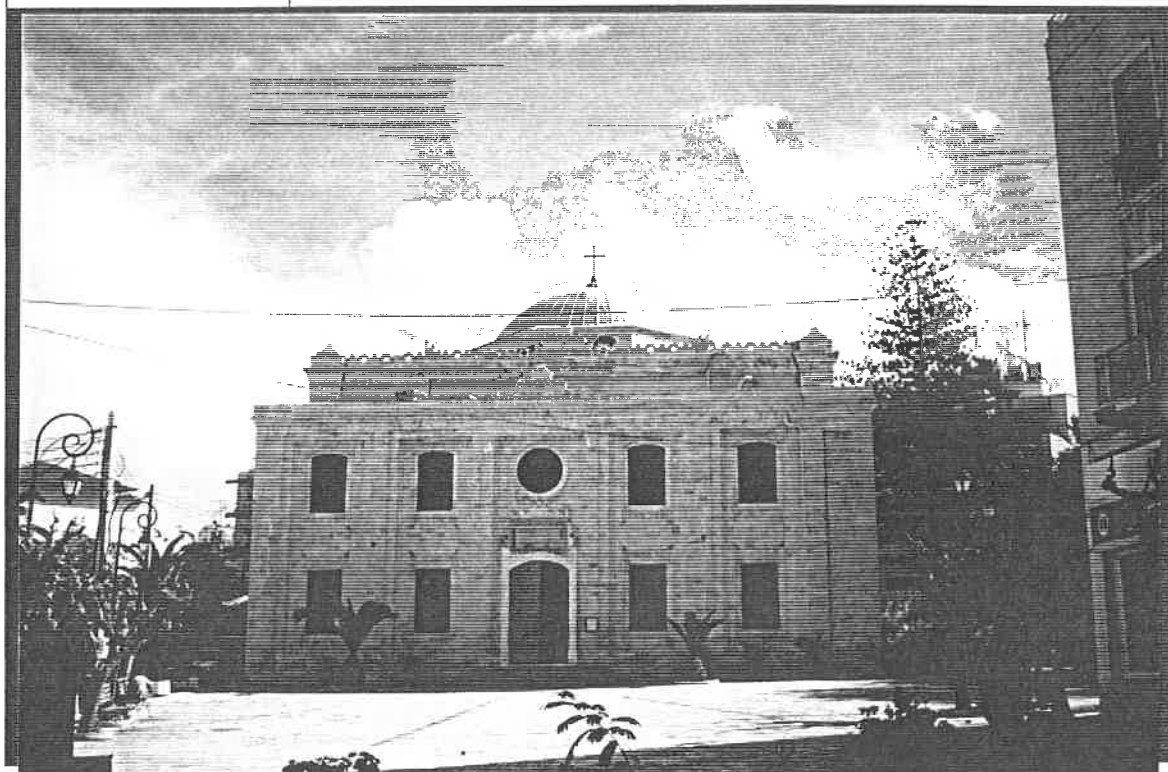
Το ξενοδοχείο Κνωσός

ρελθόν είναι χαρακτηριστική η παρακάτω ιστορία. Από περιγραφή των κτιρίων που υπήρχαν στο Βεζίρ τσαρσί κατά το 1890 τα περισσότερα ήταν διώροφα.

Τα καταστήματα που υπήρχαν στο ισόγειο εκείνη την εποχή έκλειναν με τα "κεπένκια". Τα κεπένκια, τούρκικη λέξη, ήταν ένα είδος θυρόφυλλων ξύλινων, που έκλειναν την πρό-

σοψη των μαγαζιών τη νύκτα. Ήταν σαν τα σημερινά ξύλινα ή σιδερένια θυρόφυλλα μόνο που αυτά δεν ήταν χωνευτά, αλλά στηριζόταν την ημέρα σε στύλους οι οποίοι υπήρχαν μόνιμα τοποθετημένοι στα πεζοδρόμια. Κάθε πρωί που άνοιγαν τα μαγαζιά, ο καταστηματάρχης σήκωνε τα κεπένκια, τα ξύλινα θυρόφυλλα και τα στήριζε ψηλά στους στύλους. Έτσι, μ' αυτό τον τρόπο σχηματιζόταν ένα είδος στοάς πάνω από τα πεζοδρόμια που προφύλαγε τους διαβάτες, το χειμώνα από τη βροχή και το καλοκαίρι από τον ήλιο. Κάθε βράδυ που έκλειναν τα μαγαζιά κατέβαζαν τα κεπένκια από τους στύλους. Τη νύχτα όμως κάτω από το αμυδρό φως των δημοτικών φανών έπρεπε να είναι κανείς προσεκτικός για μην έχει κάποιο ατύχημα στους στύλους που караδοκούσαν απειλητικοί στο σκοτάδι. Ο δήμαρχος της πόλης Φαζήλ Μπέης, τύπος που αγαπούσε το ποτό και την καλοπέραση, καθώς γύριζε μια νύχτα από κάποια ταβέρνα μεθυσμένος, χτύπησε σε κάποιο στύλο. Ευθύς την άλλη μέρα οργισμένος έδωσε διαταγή να αφαιρεθούν οι στύλοι από την οδό Βέζυρ τσαρσί και από την οδό των κρεοπωλείων, τη σημερινή οδό 1866.

5 Άγιος Τίτος		5
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Ναός, αρχικά του ορθόδοξου δόγματος, αργότερα του καθολικού, μετατράπηκε σε μουσουλμανικό τέμενος για να γίνει ξανά ορθόδοξος. Έχει σχήμα βασιλικής σχεδόν τετράγωνο με τρούλο στη μέση. Δύο τοξοστοιχίες χωρίζουν το εσωτερικό του σε τρία κλίτη.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Μαρτύρων 25 ^{ης} Αυγούστου.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Π. αρ. 16307/9-9-1965 (ΦΕΚ 605/Β/16-9-1965)		

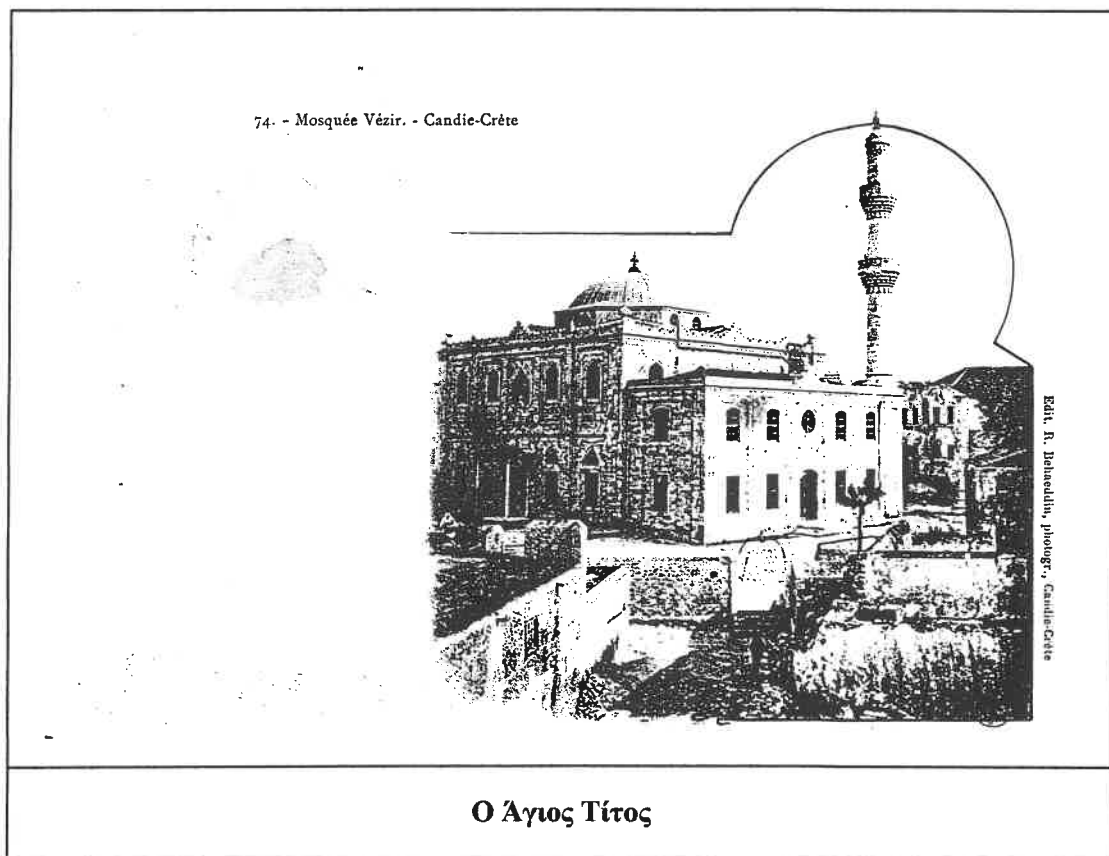


Άγιος Τίτος¹

Μετά την καταστροφή της Γόρτυνας και της πρώτης μητρόπολης του Αγίου Τίτου από τους Άραβες, η Κρήτη, έμεινε χωρίς μητρόπολη.

Κατά την ανοικοδόμηση του Χάνδακα, μετά την απελευθέρωση από τον Βυζαντινό στρατό, πρέπει να κτίστηκε ο ναός του Αγίου Τίτου, στον οποίο μετέφεραν τα κειμήλια της πρώτης εκκλησίας και την κάρα του Αγίου Τίτου του πρώτου επισκόπου της Κρήτης.

Κατά την ενετοκρατία ο ναός λειτουργούσε σύμφωνα με το καθολικό δόγμα αλλά επέτρεπαν ορισμένες φορές να λειτουργούν και ορθόδοξοι ιερείς.



Ο Άγιος Τίτος

Ανακαινίστηκε το 1446, ίσως μετά από σεισμό, από τον Λατίνο αρχιεπίσκοπο Φαντίνο Ντάντολο. Καταστράφηκε από πυρκαγιά το 1544 μα ξαναχτίστηκε.

Ο ναός ήταν τετράγωνος χωρίς κόγχες προσανατολισμένος και στεγασμένος με μια ενιαία στέγη. Δυο τοξοστοιχίες, όπου ένα τόξο ήταν αρκετά πιο ψηλά και πιο φαρδύ από το άλλο, στηριζόμενες σε παραστάδες, χώριζαν το εσωτερικό του ναού σε τρία κλίτη. Στη δυτική πρόσοψη είχε τρεις πόρτες.

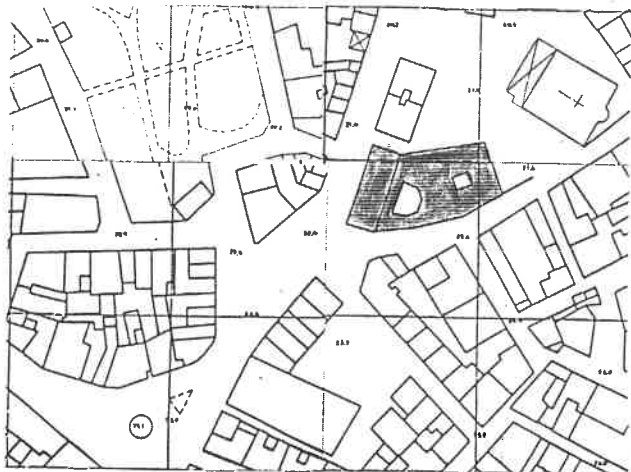
Στον περίβολο του ναού έθαβαν τους αρχιεπισκόπους και τους στρατηγούς κατά τη βυζαντινή περίοδο.

Την Τουρκοκρατία ο ναός παραχωρήθηκε στον εκπορθητή του Χάνδακα, βεζίρη Φαζίλ Αχμέτ Κιοπρουλή, οπότε τον μετέτρεψε σε τζαμί, γνωστό με το όνομα Βεζίρ τζαμί. Στη θέση του κωδωνοστασίου, που βρισκόταν στη ΝΔ πλευρά του ναού, οι Τούρκοι έχτισαν μιναρέ.

¹ -Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Ηράκλειο 1993

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

Από το μεγάλο σεισμό του 1856 καταστράφηκε ολοσχερώς και ξανακτίστηκε από τα θεμέλια με σχέδιο του πρακτικού Μηχανικού Μούση που σχεδίασε και τον άγιο Μηνά.

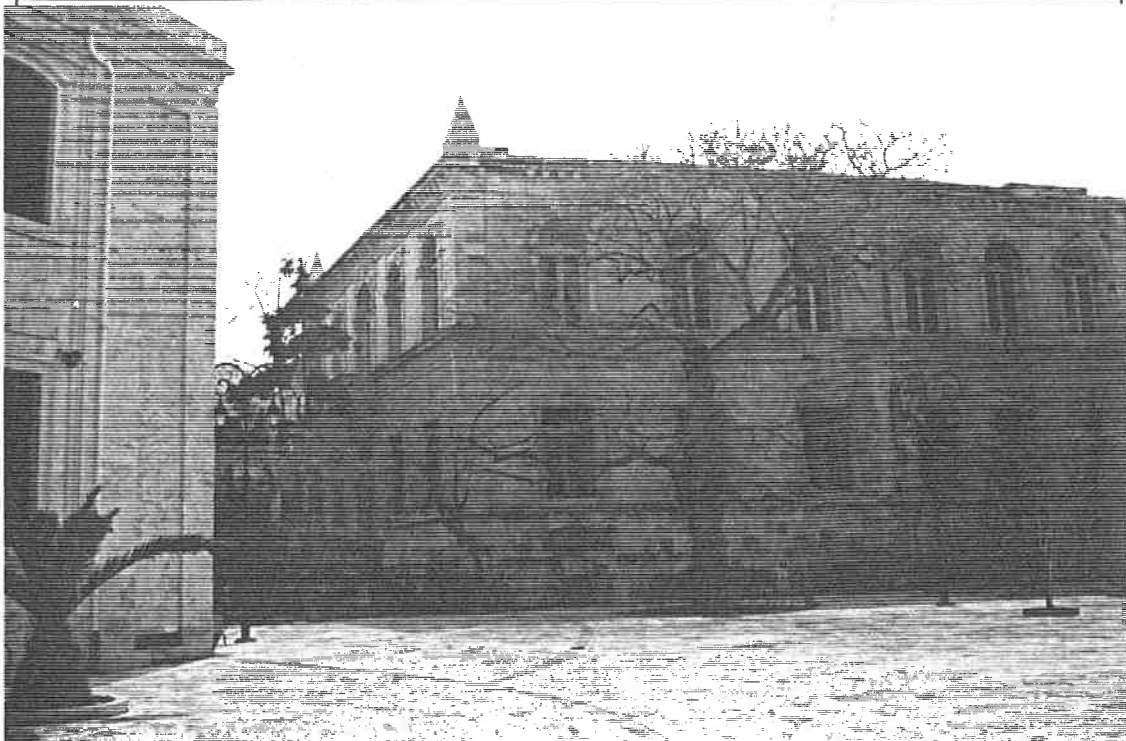
6 Loggia(Ενετική Λέσχη)		6
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Μοναδικό οικοδόμημα παλλαδιανού ρυθμού. Όπως ήταν ο κλασικός τύπος αυτού του ρυθμού, το ισόγειο είναι διαμορφωμένο με δωρικό ρυθμό και ο όροφος με ιωνικό. Στις γωνίες είναι τετράγωνες παραστάδες. Στο πάνω μέρος του ισογείου υπήρχε διάζωμα με τρίγλυφες μετώπες, που εικόνιζαν το λέοντα του Αγίου Μάρκου, τρόπαια, πανοπλίες, κ.α.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου στην πλατεία Καλλεργών.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Π.Δ. 8-6-1931 (ΦΕΚ 159/Α/13-6-1931)		



Loggia¹

Η ενετική λέσχη, η Λότζια όπως αποκαλείται βρίσκεται στην οδό 25η Αυγούστου και στεγάζει σήμερα το Δημαρχείο Ηρακλείου. Πρόκειται για το πιο όμορφο και το πιο κομψό δημιούργημα των Ενετών στην Κρήτη.

Χαρακτηριστικό της σπουδαιότητας και του κάλλους του μνημείου τόσο από αρχιτεκτονική όσο και από ιστορική πλευρά είναι το γεγονός ότι το Βενετσιάνικο



Η πρώην οπλοθήκη

περίπτερο στην έκθεση της Ρώμης το 1911 ήταν πιστό αντίγραφο της λότζιας του Ηρακλείου.

Σε κάθε πόλη που ήταν κάτω από την Ενετική κυριαρχία υπήρχε αυτό το δημόσιο οικοδόμημα. Ήταν χώρος για τις συγκεντρώσεις των ευγενών και των φεουδαρχών, να συσκέπτονται, να συζητούν για την πολιτική και κοινωνική ζωή του τόπου αλλά και να ψυχαγωγούνται παίζοντας τυχερά παιχνίδια. Ήταν ένα είδος σημερινού επιμελητηρίου και Λέσχης.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η Λότζια ήταν το μοναδικό μέρος όπου μπορούσαν οι Ενετοί να παίξουν το αγαπημένο τους παιχνίδι, τους κύβους, κάτι ανάλογο με τα σημερινά ζάρια. Οπουδήποτε αλλού, δημόσια ή ιδιωτικά αυτό απαγορευόταν.

Από τους εξώστες της απευθυνόταν ο Δούκας στο λαό, παρακολουθούσε τις λιτανείες και τις πομπές και οι κήρυκες από εκεί διάβαζαν τα δουκικά διατάγματα. Εκεί μέσα λάβαιναν χώρα πολιτικά γεγονότα και εκτυλισσόταν συνωμοσίες. Όπως συνέβη κατά την επανάσταση του 1363. Μερικοί φεουδάρχες είχαν συγκε-

¹ -Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ- Ηράκλειον, Ηράκλειο

-Μαρκίδης Θρ., Η οδός Μαρτύρων (Βεζύρ Τσαρσί), περ. Κνωσός, έτος 5^ο, Αρ. 31, 1958

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

ντρωθεί στη Λότζια και υποστήριζαν τα φορολογικά κυβερνητικά μέτρα για την κατασκευή του λιμανιού. Η αντίθετη παράταξη των φεουδαρχών που δε συμφωνούσε με τα μέτρα αυτά είχε συγκεντρωθεί στο ναό του Αγίου Τίτου. Αφού αιχμαλώτισαν αυτούς που ήταν μέσα στη Λότζια επαναστάτησαν κατά της μητρόπολης Βενετίας και κήρυξαν την αυτονομία της Κρήτης.

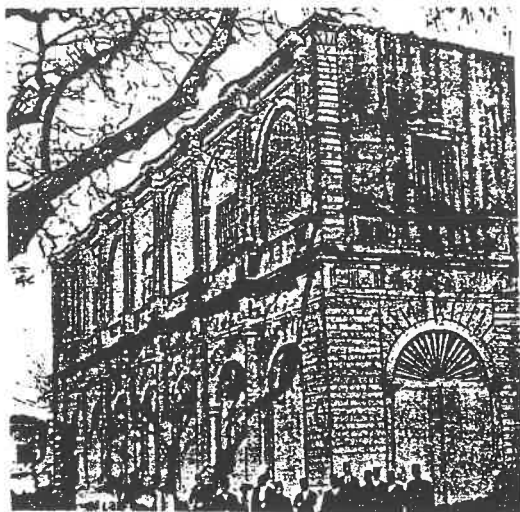
Βέβαια η πρώτη Λέσχη δεν είχε κτισθεί στη θέση της σημερινής. Σε έγγραφο του 1325 αναφέρεται ότι οι ευγενείς ζητούν από τη Βενετία βοήθεια για να κτίσουν νέα Λέσχη, γιατί η παλιά είναι εκτεθειμένη υπερβολικά στους ανέμους, πράγμα που σημαίνει ότι ίσως ήταν κοντά στη θάλασσα.

Πράγματι δόθηκε η έγκριση και η απαραίτητη βοήθεια για να κτισθεί η δεύτερη Λότζια. Ο Σπανάκης αναφέρει ότι αυτή η Λότζια ήταν απέναντι από τη σημερινή, από ένα σχεδιάγραμμα της οπλοθήκης και της Λότζια όπου αναγράφεται η θέση της παλιάς.

Κι αυτή όμως ερειπώθηκε, ώσπου το 1541 οικοδομήθηκε νέα, στη θέση της σημερινής Λότζια ίσως με σχέδιο του Michel Sammicheti που σχεδίαζε τότε τα τείχη.

Αργότερα, την περίοδο του Φραντζίσκο Μοροζίνι χτίσθηκε για τέταρτη φορά η Ενετική Λέσχη γύρω στο 1625-1628, λαμπρότερη και ωραιότερη από κάθε άλλη φορά. Δεν πρόλαβε όμως να ολοκληρώσει τις εργασίες εξαιτίας του τουρκικού κινδύνου που είχε αρχίσει να διαφαίνεται απειλητικός. Έτσι φαίνεται να έμεινε ημιτελής ο άνω όροφος, χωρίς να συμπληρωθεί το δρύφακτο (ballastrade).

Η λέσχη είναι ορθογώνιο κτίσμα, με μήκος 28m και πλάτος 11μ, θεμελιωμένη σε 12 βαθιά φρεάτια, που συνδεόταν με υπόγεια τόξα. Οι εξωτερικοί τοίχοι ήταν με ξεστή λιθοδομή. Είναι διώροφη, με το δωρικό ρυθμό να κυριαρχεί στο ισόγειο και τον ιωνικό στον όροφο όπως είναι ο τύπος του παλλαδιανού ρυθμού. Στο ισόγειο, έχει 6 δωρικούς ραβδωτούς ημικίονες και δύο τετράγωνες παραστάδες στα άκρα, ενώ στον όροφο υπάρχουν οχτώ ιωνικοί ραβδωτοί ημικίονες κατ' αντιστοιχία. Η δυτική πλευρά έχει επτά τόξα ανοιχτά με χαμηλό θωράκιο εκτός το μεσαίο που είναι εντελώς ανοιχτό και χρησιμεύει σαν είσοδος. Αναφέρεται ότι στον όροφο τα τόξα ήταν εναλλάξ κλειστά και ανοιχτά. Στο πάνω μέρος του ισόγειου υπήρχε διάζωμα με τρίγλυφες μετώπες, με ανάγλυφα που απεικόνιζαν το Λέοντα του Αγίου Μάρκου, τρόπαια, πανοπλίες και υπότες με πολεμική περιβολή. Ο πάνω όροφος θα έφερε το δρύφακτο που δεν έγινε, με οβελίσκους στις τέσσερις γωνίες και μεταξύ τους διακοσμητικά αγάλματα. Σήμερα υπάρχουν μόνο δύο οβελίσκοι στη νότια πλευρά της Λότζια. Από την βορειοανατολική πλευρά η Λότζια ενώνεται και επικοινωνεί με ένα άλλο θαυμαστό οικοδόμημα, την Ενετική οπλοθήκη (Armeria).



Η Λότζια στις αρχές του αιώνα

Αυτή τη συνένωση την έκαναν οι Τούρκοι, αφού γι' αυτούς ήταν άχρηστη η παλιά χρήση της Λότζια. Έτσι χρησιμοποίησαν τα δυο κτίρια για την φύλαξη των πολεμικών όπλων και εφοδίων που είχαν καταλάβει από τους Ενετούς. Αυτό συνεχίστηκε καθ' όλη την διάρκεια της Τουρκοκρατίας όπου υπήρχαν μέσα στα κτίρια μεσαιωνικές πανοπλίες, τόξα, βέλη και ασπίδες. Τα τελευταία όμως χρόνια τα αφαιρούσαν οι Τούρκοι διοικητές όταν άρχισε να αναπτύσσεται η αρχαιοφιλία, ώσπου κατά την αναχώρηση του Τουρκικού στρατού από την Κρήτη τα πήραν όλα, μαζί με τα τηλεβόλα και τα άλλα πολεμοφόδια.

Το πλέγμα αυτό των κτιρίων ακουγόταν τότε και για πολλά χρόνια μετά την απελευθέρωση ως τσεπανές (τουρκικά τσεπχανέ, οπλοθήκη).

Στη Λότζια είχε εγκατασταθεί η ανώτερη Οικονομική Υπηρεσία της Κρήτης με τον αρμόδιο στα οικονομικά το Δεφτερδάρη, καθώς και ο Γραμματικός της Πόρτας, Χριστιανός υπάλληλος (Καπού Γιαζιτζισί) που διεκπεραίωνε τις οικονομικές κυρίως υποθέσεις των Χριστιανών προς τις τουρκικές αρχές.

Το κτίριο αφέθηκε από τους Τούρκους να υποστεί σημαντικές ζημιές και με τους συχνούς σεισμούς που δονούσαν την Κρήτη υπέστη σοβαρές βλάβες. Μετά από κάποιο σεισμό θα έπεσε ο θριγκός του άνω πατώματος και το δρύφακτο με τους οβελίσκους και τα διακοσμητικά αγάλματα. Οι επεμβάσεις που γίνονταν, υποτίθεται για την επισκευή του κτιρίου, ήταν τόσο βάνανυσες και αισθητικά απαράδεκτες που του έδιναν άλλη όψη.

Η Κρητική Πολιτεία θέλησε να διαφυλάξει το οίκημα και να το σώσει από την φθορά με την επαναχρησιμοποίηση του αυτή την φορά σαν αρχαιολογικό μουσείο. Έτσι άρχισαν οι εργασίες για την μετατροπή του με σημαντικές όμως παραλήψεις από τους υπεύθυνους μηχανικούς. Αφού είχαν δαπανηθεί αρκετά χρήματα διαπίστωσαν πως το κτίριο είχε χάσει την αντοχή του και δεν παρείχε την απαιτούμενη ασφάλεια για την φύλαξη των αρχαιοτήτων. Το παράτησαν μισοκαταστραμένο, κλεισμένο μέσα σε ικριώματα για χρόνια.

Εκείνα τα χρόνια, 1901-1903, βρισκόταν στην Κρήτη ο Ιωσήφ Γκερόλα, αρχαιολόγος, ο άνθρωπος στον οποίο ειδικά το Ηράκλειο οφείλει πολλά. Αυτός συγκέντρωσε όσα στοιχεία μπορούσε για την Λότζια, σχεδιαγράμματα, φωτογραφίες και τα έστειλε στον αρχιτέκτονα Berchet, ο οποίος εκπόνησε σχέδιο αναστήλωσης του μνημείου. Στο μεταξύ κατεδάφισαν τον πρώτο όροφο γιατί ήταν ετοιμόρροπος και επικίνδυνος για τους περαστικούς.

Το 1905 παραχωρήθηκε στο Δήμο μαζί με την οπλοθήκη για τη δημιουργία Δημαρχείου. Το 1915, μετά από συμφωνία με το Ιταλικό προξενείο, ήρθε στο Ηράκλειο ο έφορος των Εθνικών Μνημείων της Βενετίας, μηχανικός Max Ongaro να αναλάβει την μετατροπή της Λότζια και της οπλοθήκης σε Δημαρχείο. Οι εργασίες άρχισαν το 1915 και ο Ongaro έφερε από την Ιταλία ειδικούς γλύπτες για να αντιγράψουν τα ανάγλυφα του διαζώματος. Το έργο διακόπηκε από τα πολεμικά γεγονότα της εποχής. Παρέμεινε στην ίδια κατάσταση μέχρι το 1932 οπότε ξεκίνησαν ξανά οι εργασίες στην περιοχή της οπλοθήκης. Το 1934 τελείωσαν οι εργασίες στην οπλοθήκη και εγκαταστάθηκαν οι πρώτες δημοτικές λειτουργίες. Η Λότζια όμως παρέμενε όπως ήταν, μισοερειπωμένη.

Το 1937 αποφασίστηκε η αναστήλωση της στα σχέδια του Ongaro. Ο Β' παγκόσμιος πόλεμος σταμάτησε τις εργασίες και τα γλυπτά του διαζώματος που έγιναν από τους Ιταλούς τεχνίτες καθώς και τα παλιά που είχαν διασωθεί, φυλάχθηκαν για να χρησιμοποιηθούν αργότερα. Στην κατοχή όμως τα πήραν διάφοροι ή

καταστράφηκαν και ελάχιστα σώθηκαν ως δείγμα βρισκόμενα σήμερα στο Ιστορικό Μουσείο.

Μόλις το 1961 ανετέθη η αρχιτεκτονική μελέτη για την συνέχιση της αναστήλωσης του κτιρίου. Σήμερα που έχουν τελειώσει οι εργασίες αποκατάστασης του και έχει ενωθεί με το κτίριο της οπλοθήκης αναδεικνύεται η μεγαλοπρέπεια και το αισθητικό του κάλλος.

Κρήνη Σαγκρέντο

Χτίστηκε μετά το 1603, χρονιά που ήρθε στην πόλη δούκας ο Giovanni Sagredo. Η πηγή που προμήθευε την κρήνη απείχε ενάμισι μίλι από την πόλη και το νερό μεταφερόταν με πήλινους σωλήνες, οι οποίοι βρέθηκαν κατά μήκος του πεζοδρομίου του Αγίου Μάρκου και κατά μήκος του τείχους της Λότζια.

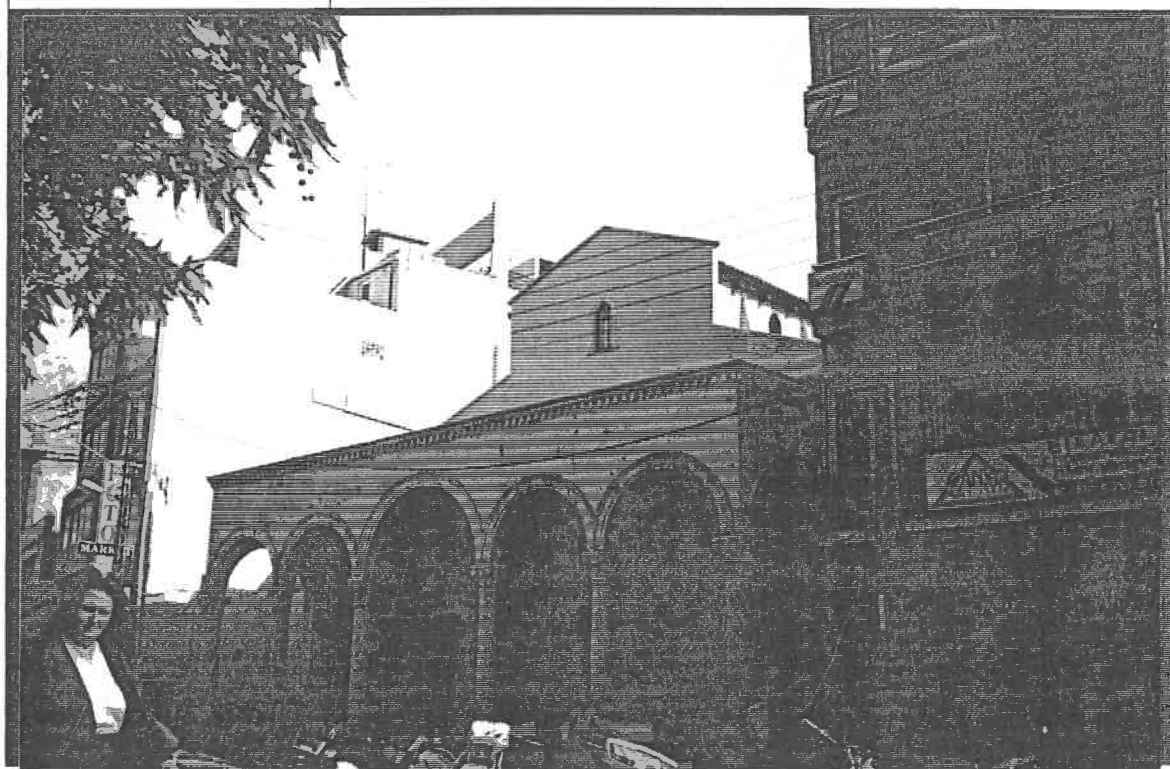
Η κρήνη είχε τοποθετηθεί στη βορειοδυτική γωνία της πρώτης Λότζια. Πάνω από την κρήνη είχε τοποθετηθεί ένα ανάγλυφο άγαλμα. Αναφέρεται ότι ο Σαγκρέντο είχε σκοπό να προεκτείνει την παροχή νερού μέχρι το λιμάνι, αλλά δεν πρόφθασε. Το έργο αυτό το ολοκλήρωσε ο διάδοχος του Battista Michael.

Σήμερα η ίδια κρήνη μαζί με το άγαλμα έχουν εντοιχιστεί στην βόρεια πλευρά της νεώτερης Λότζια.



Η Κρήνη Σαγκρέντο

7 Άγιος Μάρκος	7
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Η μητροπολιτική λατινική εκκλησία του Χάνδακα η οποία υπαγόταν στο Δούκα και όχι στον Πάπα. Πρόκειται για τρίκλιτη ξυλόστεγη βασιλική, με το μεσαίο κλίτος ψηλότερο και με προστώο στη δυτική πλευρά, το οποίο στηρίζεται σε κίονες. Στη νότια πλευρά, στο σημείο όπου υπήρχε ο πύργος του καμπαναριού, σώζονται υπολείμματα από το μιναρέ που είχαν ανεγείρει οι τούρκοι.
ΘΕΣΗ	Βρίσκεται στην πλατεία Ελευθ. Βενιζέλου(Λιοντάρια)
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Δ/γμα 21-2-1947,(ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ  ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000



Άγιος Μάρκος¹

Βρίσκεται στην οδό 25η Αυγούστου απέναντι από την κρήνη Μοροζίνι, στο κέντρο της πόλης. Ήταν η καθαρά Βενετσιάνικη εκκλησία, η οποία χτίστηκε στα πρώτα χρόνια της Ενετοκρατίας, το 1239 σύμφωνα με κάποιο έγγραφο του πάπα Γρηγορίου του ΙΧ.

Οι Βενετοί έδειξαν από την αρχή τη σημασία που έδιναν στη νέα κτήση, ώστε θέλησαν να την διαμορφώσουν σαν τη μητρόπολη τους, που τόσο πολύ αγαπούσαν. Έτσι φρόντισαν να ανοικοδομήσουν ναό αφιερωμένο στον προστάτη Άγιο της Βενετίας, τον Άγιο Μάρκο. Το καθεστώς λειτουργίας και το τελετουργικό του ναού δεν διέφερε από αυτό της μητρόπολης. Ήταν ανεξάρτητη εκκλησία από τον Πάπα, η οποία ανήκε στο δόγη και αυτός διορίζε το κατάλληλο πρόσωπο για τα ιερατικά του καθήκοντα.

Στον Άγιο Μάρκο γινόταν όλες οι επίσημες τελετές και εδώ ορκιζόταν ο Δούκας και οι υπόλοιποι αρχηγοί του Βασιλείου να υπηρετούν με πίστη την νέα πατρίδα και να προσπαθούν για τη δόξα της Βενετίας. Εδώ ήταν και ο τόπος ταφής των Βενετών αρχόντων καθώς και όσων από τους δούκες πέθαιναν στον Χάνδακα. Στην είσοδο του ναού εκφωνούσε ο κήρυκας τα δουκικά διατάγματα.

Καταστράφηκε πολλές φορές από σεισμούς, όπως το 1303, το 1508 και το 1564 μα συνεχώς επισκευαζόταν, χωρίς ποτέ να ανοικοδομηθεί εξ' ολοκλήρου. Η εκκλησία ήταν τρίκλιτη, ξυλόστεγη βασιλική, με το μεσαίο κλίτος ψηλότερο και με το προστώο στη δυτική πλευρά στηριζόμενο σε κίονες. Στην νοτιοδυτική πλευρά του ναού ήταν το επιβλητικό σε ύψος κωδωνοστάσιο, οι καμπάνες του οποίου καθόριζαν του ρυθμούς ζωής της πολιτείας, αφού χτυπούσαν ορισμένη ώρα για να πάνε οι κάτοικοι στην δουλειά τους ή την περίοδο της πολιορκίας έδιναν το σύνθημα του συναγερμού. Δυστυχώς οι Τούρκοι το γκρέμισαν και στην θέση του έκτισαν μιναρέ που και αυτός με την σειρά του γκρεμίστηκε μετά την απελευθέρωση της πόλης. Λέγεται ότι οι Βενετοί μαζί με τα κειμήλια και τις εικόνες του ναού, πήραν μαζί τους όταν έφυγαν και μια καμπάνα.

Ο ναός παραχωρήθηκε από τους Τούρκους στον ανώτατο οικονομικό υπάλληλο Τεφτερντάρ Αχμέτ πασά και μετατράπηκε σε τζαμί το γνωστό Τεφτερντάρ τζαμί. Λειτουργούσε σαν τζαμί μέχρι το 1915. Μετά την ανταλλαγή των πληθυ-



Ο Άγιος Μάρκος το 1967

¹ -Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Ηράκλειο 1993
 -Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990
 -Σταυρινίδης Ν., Το Εώπορτο έχασε, εφ. Πατρίς, 29 / 4- 16 / 5 / 1951

σμών περιήλθε στο δημόσιο και αργότερα παραχωρήθηκε στο Δήμο με σκοπό να κτίσει στη θέση του Δημοτικό θέατρο. Ευτυχώς ο Δήμος δεν προχώρησε σ' αυτή την ενέργεια, ενοικίασε όμως το κτίσμα σε ιδιώτη, ο οποίος το λειτούργησε ως κινηματογράφο με το όνομα Μινώα. Κατά την γερμανική κατοχή έγινε αποθήκη τροφίμων απ' όπου μοίραζαν βοήθεια στο δοκιμαζόμενο λαό.

Μετά την απελευθέρωση είχε εγκαταλειφθεί μέχρι που ενδιαφέρθηκε η Εταιρία Κρητικών Ιστορικών Μελετών για την αναστήλωση του κτηρίου με σκοπό να αποκτήσει η πόλη «πνευματικήν στέγην ανταξίαν προς την κραταιάν παράδοσιν», όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε ο πρόεδρος της Εταιρείας Μενέλαος Παρλαμάς.

Το Μάρτιο του 1956 έγινε η σύμβαση μεταξύ της Ε.Κ.Ι.Μ και του δήμου και συμφωνήθηκε η αποκατάσταση του ναού στην αρχική του μορφή με σχέδιο αναστηλώσεως του Κ. Λασηθιώτακη.

Η Βασιλική του Αγίου Μάρκου εγκαινιάστηκε το Σεπτέμβριο του 1961 από το Α' Κρητολογικό συνέδριο που οργάνωσε η Ε.Κ.Ι.Μ και σε συνδυασμό με τον εορτασμό της χιλιετηρίδας από την απελευθέρωση της Κρήτης από τον Νικηφόρο Φωκά το 961.

Σήμερα χρησιμοποιείται από τον Δήμο του Ηρακλείου σαν Δημοτική πινακοθήκη, αλλά φιλοξενεί και συνέδρια, διαλέξεις και άλλες πνευματικές εκδηλώσεις.

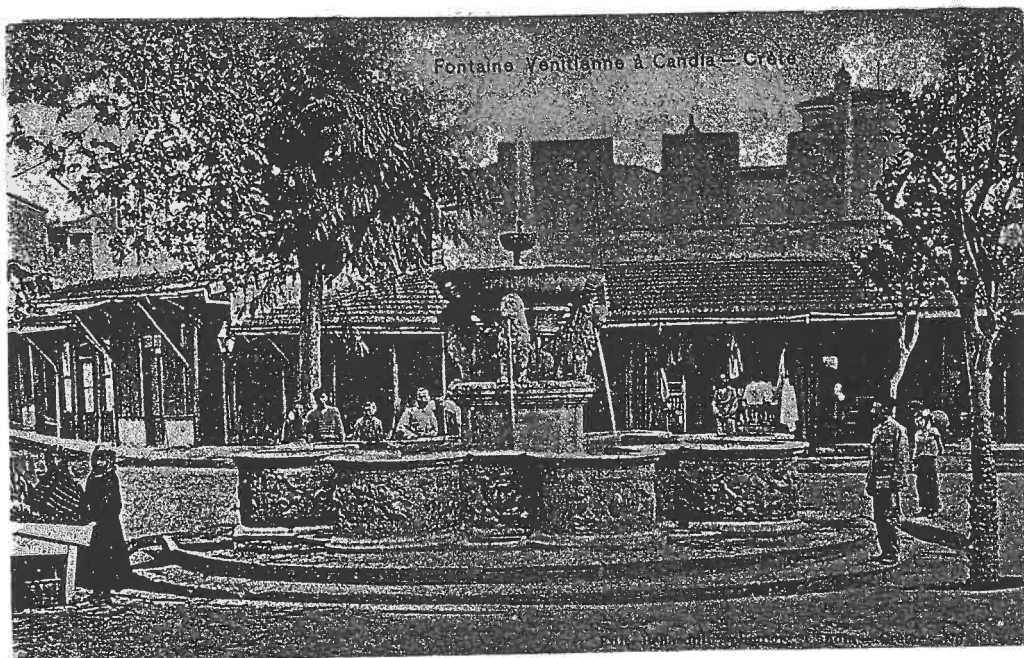
Η επαναχρησιμοποίηση πρόσφερε στο κτίριο τη σωτηρία του και χάρισε στην πόλη ένα στολίδι με την ύπαρξη του. Παρόλο που πέρασε από πολλές και αντιφατικές μεταξύ τους χρήσεις, το κτίριο τελικά πήρε την αρχική του μορφή και η τωρινή του λειτουργία αν και δεν ταυτίζεται με την αρχική εν τούτοις αποπνέει σεβασμό προς το παρελθόν του.

8 Κρήνη Μοροζίνι	8
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Καλλιτεχνική και μοναδικά διακοσμημένη κρήνη. Έχει οκτάλοβο σχήμα, με ανάγλυφες παραστάσεις στους λοβούς. Οι παραστάσεις απεικονίζουν θέματα από την ελληνική μυθολογία και κυρίως από το θαλάσσιο κόσμο, όπως δελφίνια, ιππόκαμπους, τρίτωνες, κ.α. Επίσης υπάρχουν τα οικοσκήμα του Δόγη, του Δούκα και άλλων αξιωματούχων. Πάνω σε βάθρο κάθονται τέσσερα λιοντάρια ακτινωτά τοποθετημένα. Στην πλάτη τους στηρίζεται λεκάνη, της οποίας το νερό βγαίνει από τα στόματα τους.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην πλατεία Ελευθ. Βενιζέλου.	
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Δ/γμα 21-2-1947,(ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)	



Κρήνη Μοροζίνι¹

"Εγκαλλώπισμα και κόσμημα στον ομφαλό της πόλης" χαρακτηρίζει ο Στέργιος Σπανάκης την κρήνη Μοροζίνι. Πραγματικά πολύ πετυχημένος ο χαρακτηρισμός της κρήνης τόσο για τα αρχιτεκτονικά της στοιχεία όσο και για τη θέση της μέσα στην πόλη. Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης στη σημερινή πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου, απέναντι από τον Άγιο Μάρκο.



Η Κρήνη στις αρχές του Αιώνα

Τα εγκαίνια έγιναν στις 25 Απριλίου του 1628 και παραμένει όπως ήταν εκτός από το άγαλμα του Ποσειδώνα που έχει καταστραφεί. Υπεύθυνος για την ανοικοδόμηση της κρήνης, ήταν ο Γενικός Προβλεπτής Φρανσίσκο Μοροζίνι, ένας άνθρωπος δραστήριος και προοδευτικός. Κατανοώντας το τεράστιο πρόβλημα της πόλης σχετικά με την ύδρευση, τόλμησε παρά τις αντιρρήσεις των συμβούλων του και έφερε το νερό από πολύ μακριά συγκεντρώνοντας τα νερά πολλών πηγών από το βουνό Γιούχτα.

Η απόσταση ήταν μεγάλη, 15,5 χιλιόμετρα και για την κατασκευή του υδατογωγού έγιναν πλήθος τεχνητών έργων, ακόμα και υδατογέφυρες, σε σημαντικά μικρό χρονικό διάστημα.

Το σχέδιο της κρήνης είναι μοναδικό. Δεν υπάρχει παρόμοιο σε καμιά άλλη κρήνη που να υπάρχει το λιοντάρι ως διακοσμητικό στοιχείο, εκτός από την κρήνη στην "αυλή των λεόντων" στην Granada της Ισπανίας.

Η κρήνη Μοροζίνι εδράζεται σε κυκλικό κρηπίδωμα με τρία διαζώματα και την εποχή που κατασκευάστηκε ήταν ψηλότερα από το τότε δάπεδο της πλατείας.

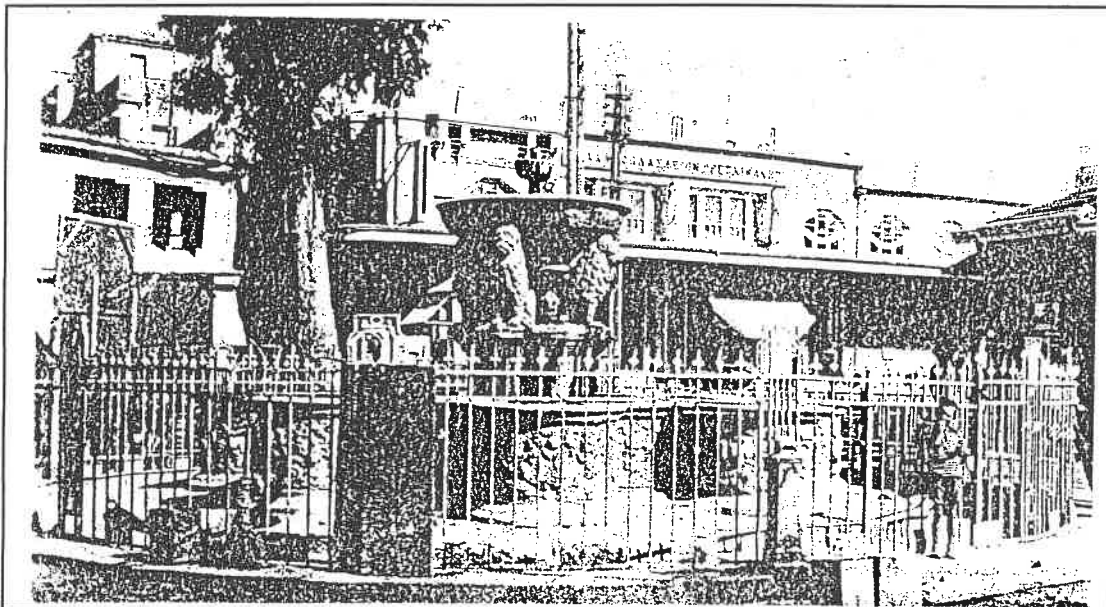
¹ -Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Σπανάκης Στ., Η ύδρευση του Ηρακλείου 828-1939, Ηράκλειο 1981

-Σταυρινίδης Ν., Οι φιλανθρωπικές κρήνες του Μ. Κάστρου, εφ. Πατρίς, 2 / 11- 13 / 11 / 1969

Η δεξαμενή έχει οκτάλοβο σχήμα μεγαλώνοντας έτσι την περιφέρεια της, για να μπορούν να παίρνουν συγχρόνως νερό περισσότεροι όπως αναφέρει ο ίδιος ο Μοροζίνι σε έκθεσή του για την κρήνη. Το σχήμα της δεξαμενής είναι πρακτικότατο αφού η ύδρευση δε γινόταν από κρουνοούς, αλλά βύθιζαν τα δοχεία μέσα στο νερό και μπορούσαν να στέκονται σε κάθε ημικύκλιο περισσότερα άτομα.

Στο κέντρο κάθε λοβού υπάρχει κι από ένα οικόσημο που ανήκει στο δόγη, στο δούκα, στους συμβούλους και στον ίδιο το Μοροζίνι. Οι λοβοί είναι κοσμημένοι με ανάγλυφες παραστάσεις παρμένοι από την ελληνική μυθολογία και ειδικά από τον ενάλιο κόσμο.



Μία επέμβαση στην Κρήνη

Στο κέντρο της δεξαμενής υπάρχει βάθρο, πάνω στο οποίο κάθονται σε φυσική στάση τέσσερα λιοντάρια ακτινωτά τοποθετημένα. Από το στόμα τους τρέχει το νερό που είναι στη λεκάνη, την οποία στηρίζουν στην πλάτη τους. Επίσης νερό τρέχει και από τέσσερις μαστοειδείς τρύπες ανάμεσα στα λιοντάρια.

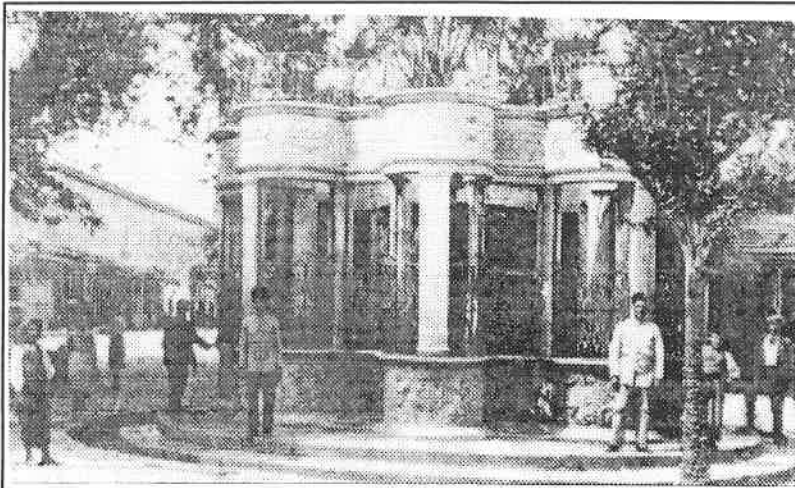
Στο κέντρο της λεκάνης έστεκε ένα υπερφυσικό άγαλμα του Ποσειδώνα με την τρίαίνα, όπως απεικονίζεται σε ένα μετάλλιο που είχε εκδώσει ο Μοροζίνι για την κρήνη, το αναφέρει εξάλλου και στην έκθεσή του.

Την ύπαρξη του αγάλματος επιβεβαιώνουν μαρτυρίες από περιηγητές, αλλά είναι άγνωστο πότε καταστράφηκε και από ποιους, αφού οι πληροφορίες είναι συγκεχυμένες. Ο Τούρκος περιηγητής Εβλιά Τσελεμπί αναφέρει ότι γκρεμίστηκε από τους Τούρκους στρατιώτες όταν κατέλαβαν την πόλη ενώ ο γενικός προβλεπτής Isero Civan αναφέρει στην έκθεσή του το 1639 ότι το άγαλμα γκρεμίστηκε μετά από απαίτηση της Ιεράς Εξέτασης.

Κατά την Τουρκοκρατία το μνημείο δεν έμεινε αλώβητο από τους νέους αφέντες. Αφού τρύπησαν του λοβούς για να τοποθετήσουν κρουνοούς για την καθαριότητα των πιστών πριν να εισέλθουν στο Δεφτερτάρ τζαμί (Άγιος Μάρκος), το 1847 το συμβούλιο του Μουσταφά ναϊλί πασά αποφάσισε να περιφράξει την Κρήνη με μαρμάρινες κολόνες και μια μαρμαρίνη επιγραφή στην κορυφή με επίχρυσα τουρκικά γράμματα που έγραφαν "σιντριβάνι Αμπτούλ Μετζίτ" προς τιμήν

του σουλτάνου που ερχόταν στο Ηράκλειο. Ευτυχώς οι Έλληνες μαστόροι φρόντισαν να μην πειράξουν το μνημείο από την προσθήκη.

Μετά την απελευθέρωση το 1900 το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε να αφαιρεθούν οι προσθήκες και το μνημείο πήρε την αρχική του μορφή.



Η τουρκική προσθήκη στην Κρήνη

Στην πλατεία που βρίσκεται η κρήνη του Μοροζίνι έχουν συντελεστεί σημαντικά γεγονότα που έχουν σημαδέψει την πόλη κατά το παρελθόν. Σ' αυτή την πλατεία γινόταν το σκλαβοπάζαρο των Σαρακηνών πειρατών όπου χιλιάδες άνθρωποι, οδηγούνταν στη δυστυχία και στην εξαθλίωση. Αναφέρεται ότι κατά το έτος 904 οι Σαρακηνοί της Κρήτης λεηλάτησαν τη Θεσσαλονίκη και άρπαξαν 22 χιλιάδες νέους και νέες, τους οποίους πούλησαν στην πλατεία αυτή στους εμίρηδες της ανατολής.

Στην πλατεία αυτή αποκεφαλίστηκαν οι αρχηγοί της επανάστασης του Αγίου Τίτου κατά το έτος 1304 από τους Ενετούς.

Οι Τούρκοι συνέχισαν κι αυτοί να χρησιμοποιούν την πλατεία για τον ίδιο βάρβαρο σκοπό, να τιμωρούν τους επαναστάτες δημόσια για εκφοβισμό με στόχο την αποτροπή ταραχών.

Αναφέρεται ότι σ' ένα πλάτανο που υπήρχε στην πλατεία οι Τούρκοι κρέμαγαν του αγωνιστές που μάχονταν για την ελευθερία. Πιθανόν σ' αυτό το χώρο έγδαραν ζωντανό τον αρχηγό της μεγάλης επανάστασης του 1770, το Δασκαλογιάννη.

Άγιος Φραγκίσκος¹

Το μοναστήρι των Φραγκισκανών μοναχών, βρισκόταν στην πλατεία Ελευθερίας στη θέση που υπάρχει σήμερα το Αρχαιολογικό Μουσείο. Ιδρύθηκε λίγο μετά την εγκατάσταση των Ενετών στην Κρήτη.

Από απογραφή του XV αιώνα και μεταγενέστερες απογραφές σκευών και κειμηλίων, φαίνεται η σπουδαιότητα και ο πλούτος του μοναστηριού. Οι συγγραφείς κάθε εποχής αναφέρουν εγκωμιαστικά λόγια για το ναό, μεγάλοπρεπο σε όγκο και σε επιβλητικότητα, κομψό στο σχήμα και πλούσιο στη διακόσμηση, χωρίς αμφιβολία το καλύτερο εκκλησιαστικό μνημείο της βενετσιάνικης τέχνης στην Κρήτη.



Ο Άγιος Φραγκίσκος πριν κατεδαφιστεί

Ήταν το ψηλότερο κτίριο της πολιτείας και ξεχώριζε από μακριά, είτε από την ξηρά, είτε από τη θάλασσα. Μετά την άλωση της πόλης από τους Τούρκους μετατράπηκε σε τζαμί, αφιερωμένο στο σουλτάνο Μεχμέτ, γι' αυτό και ονομάστηκε Χουνκιάρ τζαμί (αυτοκρατορικό).

Σε αυτή τη μονή μεγάλωσε και σπούδασε ο Πέτρος Φύλαργος από τη Νεάπολη Λασιθίου, ο οποίος αργότερα εκλέχτηκε Πάπας της Ρώμης το 1409 με το όνομα Αλέξανδρος ο Ε'. Σε ένδειξη ευγνωμοσύνης προς τη μονή, συνέβαλλε στην διακόσμηση της στέλνοντας μεταξύ άλλων από τη Ρώμη την κύρια πύλη του ναού από ωραίο μάρμαρο. Μετά το σεισμό του 1856 η μονή κατέρρευσε και οι Τούρκοι μετέφεραν την πύλη στους στρατώνες που κτιζόνταν τότε. Σήμερα βλέπουμε την πύλη να αποτελεί την κύρια είσοδο του δικαστικού μεγάρου.

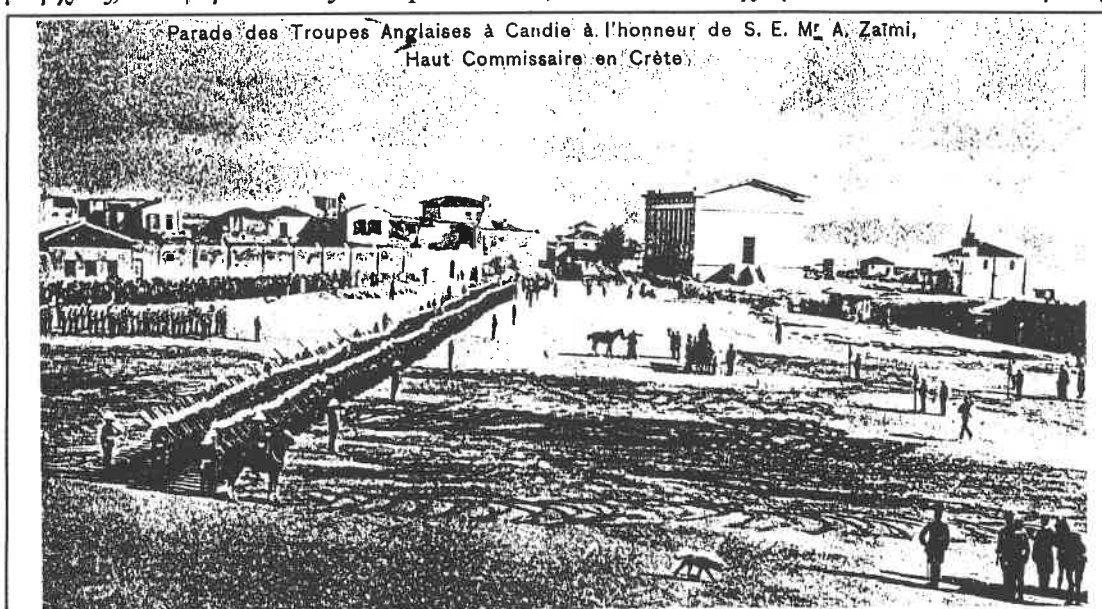
¹ -Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Ηράκλειο 1993

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

Κατεδαφίστηκε οριστικά το 1867 για να χρησιμοποιηθούν τα μάρμαρα του για το Βεζύρ τζαμί (Άγιος Τίτος) ή για να πουληθούν.

Από φωτογραφίες των αρχών του αιώνα βλέπουμε ότι στη θέση του Αγίου Φραγκίσκου είχε ανοικοδομηθεί κτίριο για να στεγάσει τις αρχαιότητες της Κνωσού, διαφορετικό από το σημερινό μουσείο. Το κτίριο εκείνο που είχε γίνει με σχέδια του αρχιτέκτονα Doprfeld και του Π. Καββαδία, δεν ήταν αντισεισμικό και υπέστη ζημιές επικίνδυνες για τα εκθέματα, κατά το σεισμό του 1926. Κατεδαφίστηκε και στην ίδια θέση ανοικοδομήθηκε το σημερινό κτίριο του Μουσείου.

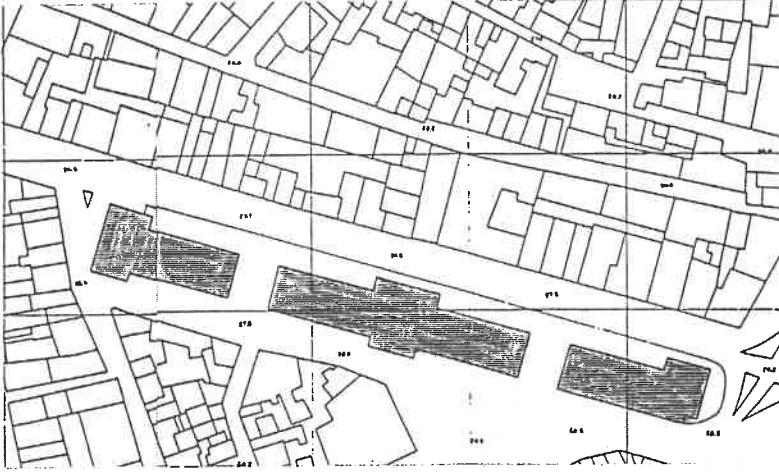
Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, ο Άγιος Φραγκίσκος και αργότερα το Μουσείο, βρίσκεται στην πλατεία Ελευθερίας. Κατά την ενετοκρατία η πλατεία ονομαζόταν Αγίου Γεωργίου, από την ομώνυμη πύλη του τείχους που βρισκόταν στο νοτιοανατολικό τμήμα της. Όταν κτίστηκαν οι στρατώνες στη θέση της σημερινής Νομαρχίας, αναφερόταν ως Campo Marzio, κάτι αντίστοιχο με το Πεδίον του Άρεως.



Η Πλατεία και το κτίριο του Μουσείου

Το 1628 για να περάσει ο αγωγός του υδραγωγείου Μοροζίνι, κτίστηκαν στη βόρεια πλευρά της πλατείας τρεις υδατογέφυρες. Από τότε ονομαζόταν Piazza dei tre Volti, δηλαδή πλατεία Τριών Καμαρών. Σήμερα παρόλο που δεν υπάρχουν οι καμάρες, αφού γκρεμίστηκαν στις αρχές του αιώνα, η πλατεία ακούγεται με το ίδιο όνομα.

Μέχρι και την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα η πλατεία ήταν ένας ακάλυπτος χώρος, όπου συναθροιζόταν πλήθος κόσμου για αναψυχή. Αργότερα ένα μέρος της γίνεται κήπος όπου περιφράσσεται με τσιμεντένια κάγκελα και πόρτα που έκλεινε κάθε βράδυ.

9 Στρατώνες(κτίριο Νομαρχίας και Δικαστηρίων)		9
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Κατά το παρελθόν το κτιριακό συγκρότημα ήταν ενωμένο και κατελάμβανε την έκταση από την πλατεία Ελευθερίας ως την οδό Έβανς. Σήμερα αποτελείται από τρία κτίρια με ανοικτές υπαίθριες διαβάσεις μεταξύ τους. Πρόκειται για διώροφο συγκρότημα με μορφολογικά στοιχεία του όψιμου νεοκλασικισμού. Στεγαζόταν με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη και είχε ξύλινα πατώματα. Στη βόρεια πλευρά του στο κέντρο είχε εντοιχιστεί και υπάρχει ακόμα το θύρωμα της εκκλησίας του Αγίου Φραγκίσκου. Η στέγη και τα ξύλινα πατώματα έχουν αντικατασταθεί από σκυρόδεμα.	
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Δικαιοσύνης.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
ΥΑ/ΥΠΠΟ/ΔΙΔΑΠ/ Γ/931/15502/22-5-1987 ΦΕΚ 313/Β/22-6-1987		



Στρατώνες -Οδός Δικαιοσύνης¹

Η σημερινή οδός Δικαιοσύνης με το συγκρότημα της Νομαρχίας και των Δικαστηρίων, αναφερόταν επί Τουρκοκρατίας ως οδός Κισλάδων δηλαδή στρατώνων, ενώ από την ενετική περίοδο είναι γνωστό με το όνομα της συνοικίας που ήταν *guartiere San Zorzi*.

Η οδός ξεκινάει από την πλατεία Ελευθερίας και καταλήγει στην πλατεία Νικηφόρου Φωκά ή Μείντάνι όπως επικράτησε να ακούγεται με το αραβικό της όνομα.



Μέγαρον Νομαρχίας & Δικαστηρίων — 'Ηράκλειον (Κρήτης)
Palais de Préfecture et des Tribunaux — Candie (Crète)

96

Η Νομαρχία

Το συγκρότημα κτιρίων της Νομαρχίας, των δικαστηρίων και των άλλων υπηρεσιών υπήρξε κατά το παρελθόν ενιαίο και μεγαλοπρεπές οικοδόμημα. Πρώτοι οι Ενετοί κατά το 1585 έκτισαν σε εκείνη την θέση τους στρατώνες της πόλης, που ονομάστηκαν στρατώνες του Αγίου Γεωργίου εξαιτίας του ονόματος της πύλης του Αγίου Γεωργίου. Ο Φραγκίσκο Μοροζίνι ανοικοδόμησε αργότερα τους στρατώνες που ομόρφαιναν και κοσμούσαν την πόλη κατά την μαρτυρία του διαδόχου του Λορέτζο Κονταρίνι.

Οι Τούρκοι μετά την κατάληψη της πόλης χρησιμοποίησαν τους στρατώνες για τις ανάγκες του τουρκικού στρατού. Το κτίριο όμως ερειπώθηκε μετά τον μεγάλο σεισμό το 1856 και ανοικοδομήθηκε το 1883 με σχέδια του αρχιτέκτονα Αθανάσιου Μούση. Το νέο κτίριο ήταν συνεχές, ξυλόστεγο, χωρίς όμως την εσωτερική μορφή του βενετσιάνικου. Η βόρεια κεντρική είσοδος των στρατώνων, η σημερι-

¹ -Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ - Ηράκειον, Ηράκλειο 1927

-Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Πρακτικίδης Ζ., Χωρογραφία της Κρήτης. Συνταχθείσα το 1818, Ηράκλειο 1983

νή είσοδος των Δικαστηρίων, ήταν πριν στην μονή του Αγίου Φραγκίσκου που είχε καταρρεύσει από τον σεισμό του 1856 και ήταν δώρο του Μεραμπελιώτη Πάπα Αλέξανδρου του Ε' προς την μονή.

Το κτίριο την δεκαετία του 1930 χωρίστηκε σε τρία τμήματα, ενδιάμεσα δημιουργήθηκαν μικρές πλατείες, έγιναν διάφορες επισκευές και πήρε την μορφή που έχει σήμερα φιλοξενώντας σημαντικές λειτουργίες του δημόσιου τομέα, όπως τη Νομαρχία, τα Δικαστήρια, την Ασφάλεια Ηρακλείου και άλλες.

Απέναντι από την Νομαρχία, υπήρχε παλιότερα η τάφος του παλαιού αραβοβυζαντινού τείχους, και μια μεγάλη δεξαμενή για την ύδρευση των στρατώνων. Το 1931 την άδειασαν οι ενδιαφερόμενοι για να οικοπεδοποιήσουν το χώρο.

Κατά μήκος της οδού Δικαιοσύνης, η τάφος είχε μετατραπεί σε κήπους και υπολείμματα του παλιού τείχους διατηρούνταν ως τις αρχές του 20ου αιώνα οπότε μετατράπηκαν σε οικόπεδα.

Πιο κάτω βρίσκεται η πλατεία Νικηφόρου Φωκά, οι Βενετσιάνοι την έλεγαν Piazza delle Erbe, ή πλατεία των λαχανικών. Κατά την τουρκοκρατία συνέχισαν να υπάρχουν στην πλατεία τα μαγαζιά με τα λαχανικά, όπως συνεχίζουν να υπάρχουν και στις μέρες μας, εκτεινόμενα όμως από την πλατεία και κατά μήκος της οδού 1866.

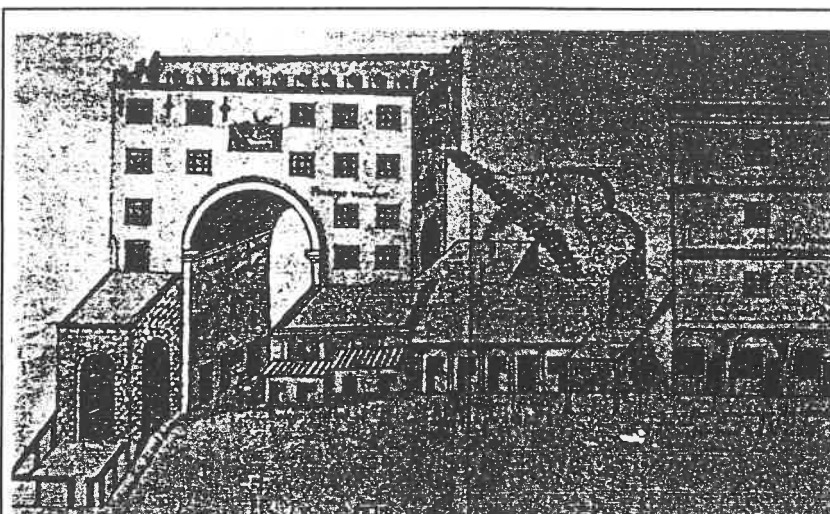
Στην μέση της πλατείας είχαν στήσει οι Τούρκοι μικρομάγαζα, κατεδαφίστηκαν όμως το 1904 με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Η πλατεία αναφέρεται και ως Ξώπορτο αφού ήταν έξω από την μοναδική πύλη της παλαιάς πόλης, τη Voltone.



Η είσοδος των Δικαστηρίων

Ξώπορτο¹

Μεταξύ του Δημοτικού Μεγάρου όπου στεγάζεται σήμερα η Βικελαία βιβλιοθήκη και του απέναντι οικοδομικού τετραγώνου, βρισκόταν η πύλη Voltone, η κύρια είσοδος της παλαιάς πόλης από την οποία επικοινωνούσε με τα προάστια. Πάνω από την πύλη υπωνόταν τετραώ-



Σχεδιάγραμμα της Voltone

ροφο κτίριο που χρησίμευε για αποθήκη σιτηρών, στρατώνες και φυλακές. Κάτω από την πύλη υπήρχαν μαγαζάκια όπως στην σημερινή Καινούρια Πόρτα. Η Voltone διατηρούνταν μέχρι την τουρκοκρατία και ονομαζόταν Κεμέρ αλτί, που σημαίνει θολωτή πύλη. Έπεσε στον σεισμό του 1856, όπου σημειώθηκε πυρκαγιά στην περιοχή και αποτέφρωσε πολλά μαγαζιά στο Μείντάνι.

Τα μαγαζάκια που βρισκόταν στη δεξιά πλευρά της πύλης και βγαίνοντας προς το Μείντάνι ονομάζονταν Αχτάρικα. Σημαίνει το μέρος όπου πωλούνται αρώματα και προέρχεται από την τουρκική λέξη Ατάρ που σημαίνει τον μυροποιοί, τον άνθρωπο που κατασκευάζει ή αποστάζει μύρα. Το μέρος που κτίστηκαν τα Αχτάρικα ήταν κατά ένα μεγάλο ποσοστό η τάφος του παλιού τείχους. Για να την γεμίσουν οι Ενετοί είχαν δώσει μια διαταγή το 1616 που έλεγε ότι το κάθε υποζύγιο που έμπαινε από την καστρόπορτα μέσα στην παλιά πολιτεία, έπρεπε να βγαίνει φορτωμένο με απορρίμματα των σπιτιών και να τα ρίχνει στην τάφο για να γεμίσει σιγά σιγά. Έτσι γέμισε η τάφος και αρκετά χρόνια αργότερα οι Τούρκοι έχτισαν εκεί πάνω καταστήματα που ονομάστηκαν Αχτάρικα.

Ο αριθμός των καταστημάτων αυτών μεγάλωσε σαν επιδημία και ο τρόπος κατασκευής τους ήταν τόσο άθλιος ώστε η πόλη έδινε την όψη μιας παραγκούπολης. Και βέβαια αυτός ήταν ο τρόπος καταπάτησης των δρόμων και των πλατειών από τους Τούρκους.

Έστηναν στην αρχή παράγκες, τις οποίες λειτουργούσαν ή ενοικίαζαν σαν μικρομάγαζα, μέσα στη νύκτα τις έκτιζαν πρόχειρα με πέτρες και λάσπη και αν παρουσιαζόταν πρόβλημα κατεδάφισης από τις αρχές, τις αφιέρωναν σε κάποιο τζαμί και η παράγκα αποτελούσε βακουφική περιουσία. Έτσι απαγορευόταν να τις πειράξει κανείς και οι ιδιοκτήτες τους απλώς πλήρωναν ένα μικρό ενοίκιο στην υπηρεσία των βακουφίων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ακόμα και οι κύριοι δρόμοι που υπήρχαν την εποχή των Ενετών να στενέψουν αρκετά από την ύπαρξη αυτών

¹ -Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962

-Σταυρινίδης Ν., Το Ξώπορτο εχάλασε, εφ. Πατρίς, 5- 19 / 5 / 1960

-Σταυρινίδης Ν., Πως άλλαξε η όψη της πόλης μας, εφ. Πατρίς, 29 / 4- 16 / 5 / 1951

των μαγαζιών και οι πλατείες όπου ο κόσμος απολάμβανε άνετα την βόλτα του, να καταληφθούν από τερατώδη παραπήγματα που αλλοίωναν την αισθητική και εξαφάνιζαν τη φυσιογνωμία της πολιτείας μετατρέποντας την σε γνήσια τουρκόπολη.

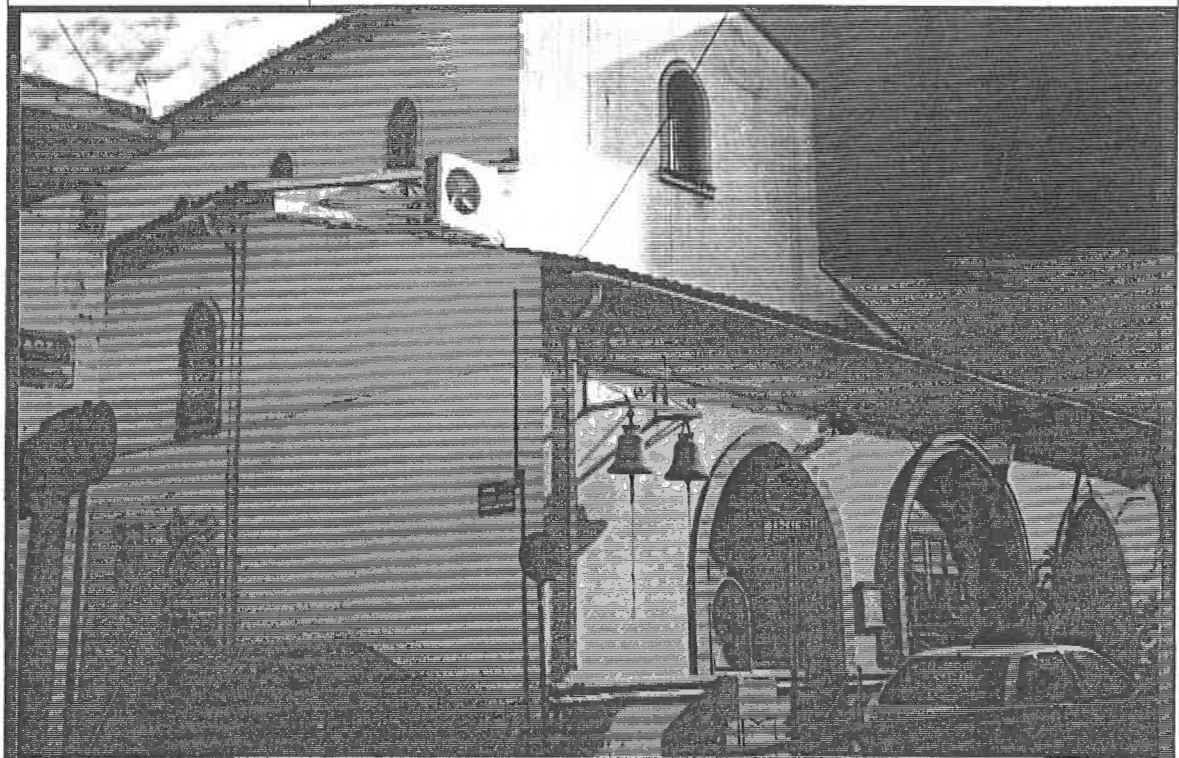
Τα μαγαζάκια επεκτάθηκαν και αριστερά της Voltone, στη θέση της Βικελαίας βιβλιοθήκης. Για το λόγο αυτό όταν αργότερα κτίστηκε εκεί το Δημοτικό μέγαρο ονομαζόταν μέγαρο Αχτάρικα.

Η πλατεία μέσα από την πύλη όπου βρισκόταν η κρήνη Μοροζίνι, η σημερινή πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου, ονομαζόταν από τους Ενετούς Piazza delle Biade, πλατεία των σιτηρών από την αποθήκη των σιτηρών που υπήρχε εκεί. Δυτικότερα της πύλης και πάνω από το παλαιό τείχος οι Ενετοί έκτισαν νέα αποθήκη σιτηρών, το γνωστό Φούντικο (Fontaco). Επρόκειτο για μακρόστενο κτίριο, τετραώροφο του οποίου οι τρεις πάνω όροφοι χρησίμευαν για την αποθήκευση σιτηρών. Το ισόγειο ήταν με θόλους και από την νότια πλευρά είχε παράθυρα στην τάφρο του παλιού τείχους. Το ισόγειο αποτελούνταν από 32 θόλους διαστάσεων 6,5 επί 3 μ., αριθμημένοι με λατινικούς αριθμούς και χρησίμευαν ως καταστήματα. Το κτίριο τελείωσε το 1591. Οι Τούρκοι ονόμαζαν τις αποθήκες Αμπάρ και ολόκληρη η συνοικία λεγόταν Αμπάρ αλτί.

Ο Φούντικός ήταν κτισμένος στην θέση που βρίσκεται σήμερα το Α και Β αστυνομικό τμήμα ως την οδό Ευγενικού. Είναι χαρακτηριστικό ότι σώζεται ακόμη και σήμερα το τμήμα του ισογείου με τους θόλους να διακρίνονται στην οδό Χάνδακος και να χρησιμοποιούνται ως καταστήματα και γραφεία.

Όπως φαίνεται και από το χάρτη του Werdmuller συνέχεια του Φούντικου κατά μήκος του παλιού τείχους ήταν οι Ιταλικοί στρατώνες (Quartieri Italiani), γνωστοί με το όνομα Καρτέρια όπως επικράτησε να λέγεται και ως τις μέρες μας.

10 Παναγία των Σταυροφόρων		10
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ <i>Παλιό λατινικό μοναστήρι που η έκταση του περιορίστηκε από την επέλαση της εξέλιξης και του πολιτισμού. Σώζεται βέβαια η εκκλησία και μετά την ανακαίνιση της αναδεικνύεται η κομψότητα και το κάλος της. Έχει σχήμα τρίκλιτης βασιλικής, με το μεσαίο κλίτος πιο ψηλό από τα πλαϊνά. Στο εσωτερικό της δύο σειρές οχτάγωνων παραστάδων και ένα ζευγάρι αρχαίες κολώνες με κορινθιακά κιονόκρανα υποβαστάζουν τα οξυκόρυφα τόξα, με τα οποία επικοινωνούν τα κλίτη μεταξύ τους. Τα δοκάρια ήταν ζωγραφισμένα.</i>		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΑΙΜΑΚΑ 1:2000
<i>Βρίσκεται στην οδό Μάρκου Μουσούρου (συνοικία του Αγίου Μηνά)</i>		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
<i>Δ/γμα 21-2-1947, (ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)</i>		



Παναγία των Σταυροφόρων¹

Λατινικό μοναστήρι από τα αρχαιότερα στην Κρήτη, αφού αναφέρεται σε έγγραφο του 1271. Τα κελιά υπήρχαν στη βόρεια πλευρά του ναού, όπως φαίνεται στην φωτογραφία που τραβήχτηκε από το Gerola στις αρχές του αιώνα, αλλά σήμερα έχουν γκρεμιστεί και έχει γίνει δρόμος. Προορισμός του μοναστηριού ήταν να προσφέρει στέγη και τροφή στους διερχόμενους προσκυνητές ή ελευθερωτές των Αγίων Τόπων. Γι' αυτό αποκαλείτο «Παναγία των Σταυροφόρων» ή “Santa Maria dei Croci Feri”.



Τα κελιά της μονής πριν γίνουν δρόμος

Τα τελευταία χρόνια της Ενετοκρατίας είχε παραχωρηθεί στους καπουκίνους μοναχούς αφού αναφέρεται σε σχεδιάγραμμα εκείνης της εποχής ως, Santa Maria dei Capucini.

Την Τουρκοκρατία ήταν γνωστό ως Κουχιακλί τζαμί δηλαδή με τόξα - καμάρες ή ως Αγκεμπούτ τζαμισί αφού είχε δοθεί δώρο στο διοικητή του Χάνδακα Αγκεμπούτ Αχμέτ πασά.

Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή φιλοξένησε για χρόνια πρόσφυγες που είχαν έρθει στο Ηράκλειο. Μετά την ανταλλαγή των πληθυσμών και την εκποίηση των περιουσιών περιήλθε στην κατοχή του Δημοσίου απ' όπου δόθηκε σε ιδιώτη. Αγοράστηκε από την Αρχαιολογική Υπηρεσία και αναστηλώθηκε μετά από βοήθεια και της Αρχιεπισκοπής.

Ο ναός έχει σχήμα Βασιλικής, με το μεσαίο κλίτος, πιο ψηλό από τα πλαϊνά. Δυο σειρές καινούργιες οχτάγωνες παραστάδες κι ένα ζευγάρι αρχαίες κολώνες με ωραία κορινθιακά κιονόκρανα λεπτοεργασμένα, υποβαστάζουν τα οξυκόρυφα τόξα με τα οποία επικοινωνούσαν τα κλίτη μεταξύ τους. Η στέγη είναι δίκλιτη στο μεσαίο κλίτος και μονόκλιτη στα δύο άλλα. Τα δοκάρια είναι ζωγραφισμένα.

Στη μονή είχαν φιλοξενηθεί το 1341 ο Λέων Καλλέργης, ο πεθερός του Κωνσταντίνος Καποκαλύβης και οι Εμμανουήλ και Μιχαήλ Ψαρομήλιγγοι μετά από πρόσκληση του Δούκα της Κρήτης Ανδρέα Κορνάρου για να τους ανταμείψει δήθεν για την καταστολή της επανάστασης του ίδιου χρόνου. Οργανωτής όμως της επανάστασης ήταν ο ίδιος ο Λέων Καλλέργης, ο οποίος προδόθηκε από το θείο του Αλέξιο Καλλέργη που είχε βοηθήσει ενεργά τους Ενετούς στην καταστολή της.

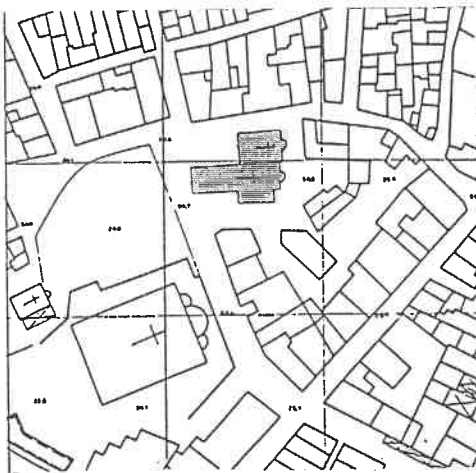
¹ -Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Ηράκλειο 1993

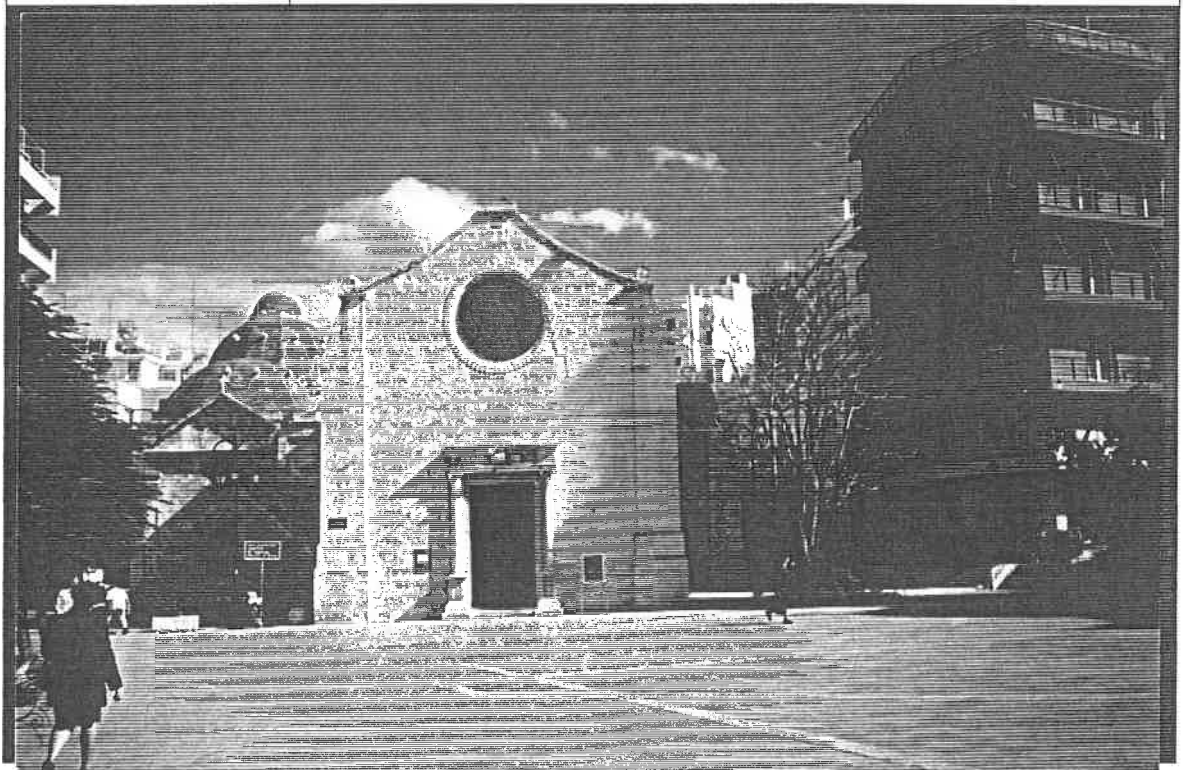
-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Ζουρίδης Γ. Ν., Ο ναός της Παναγίας των Σταυροφόρων, εφ. Δράσις, 25 /2 /1953

Χωρίς να γνωρίζουν ότι είχαν προδοθεί δέχτηκαν την πρόσκληση του Δούκα. Ο Λέων Καλλέργης πήγε πιο νωρίς στο Δουκικό ανάκτορο όπου και συλλήφθηκε αμέσως. Για τους υπόλοιπους έστειλαν κλητήρες να τους συνοδεύσουν επειδή καθυστέρούσαν. Στα μαχαιράδικα, στη σημερινή οδό 1821, κάποιος τους αποκάλυψε την αλήθεια και αυτοί κατόρθωσαν να ξεφύγουν και να απομακρυνθούν από το Χάνδακα για να συνεχίσουν την επανάσταση με μεγαλύτερη ένταση. Το Λέοντα όμως τον έκλεισαν σ' ένα σάκο και τον πέταξαν στη θάλασσα ζωντανό.

Σήμερα η Παναγία των Σταυροφόρων ανήκει στην Εκκλησία της Κρήτης όπου εκτελείται κανονικά το λατρευτικό έργο.

11 <i>Αγία Αικατερίνη των Σιναϊτών</i>		11
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Πρώην βυζαντινό μοναστήρι, στο οποίο κατά τη διάρκεια της Ενετοκρατίας λειτούργησε Σχολή Ανώτερης παιδείας. Ο ναός που σώζεται σήμερα είναι τύπου βασιλικής με εγκάρσιο κλίτος. Το βόρειο τμήμα του διαμορφώθηκε με τρούλο, σε Παρεκκλήσιο των Αγίων Δέκα.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται βορειοανατολικά της πλατείας του Αγίου Μηνά.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Δ/γμα 21-2-1947, (ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)		



Αγία Αικατερίνη¹

Ο ναός της Αγίας Αικατερίνης βρίσκεται βορειοανατολικά του Αγίου Μηνά. Ήταν μετόχι της μονής Σινά. Πρέπει να ιδρύθηκε κατά τη Β' βυζαντινή περίοδο. Ήταν πλούσια μονή, με μεγάλο αριθμό μοναχών και είχε εξασφαλίσει πολλά προνόμια.

Οι Ενετοί σεβάστηκαν τα προνόμια της μονής με αποκορύφωμα την προστατευτική εξουσία του δόγη Φραγκίσκου Δονάτου που επέτρεψε την ίδρυση Σχολής



Το παρεκκλήσι των Αγίων Δέκα

Ανώτερης παιδείας γύρω στο 1550. Η σχολή ονομαζόταν Σιναία ή και Γραμματική και Ζωγραφική Σχολή. Τα μαθήματα ήταν πανεπιστημιακού επιπέδου και ήταν Θεολογία, Εκκλησιαστική μουσική, Αρχαία Ελληνικά, Λατινικά, Φιλοσοφία, Ρητορική. Αναμφίβολα ήταν το σπουδαιότερο πνευματικό κέντρο στην Κρήτη, άκμασε δε μετά το 1600, όπου οι Ενετοί είχαν γίνει ελαστικότεροι απέναντι στους ντόπιους και την ορθοδοξία εξαιτίας του Τουρκικού κινδύνου που πλησίαζε.

Επιφανείς προσωπικότητες πέρασαν από τα έδρανα της Σχολής, πολλοί από τους οποίους διέπρεψαν σε πανεπιστήμια της Ιταλίας ή σε άλλες θέσεις, όπως ο Μελέτιος Πηγάς Πατριάρχης Αλεξανδρείας, ο Μάξιμος Μαργούνιος, ο Κύριλλος Λούκαρης Πατριάρχης Κωνσταντινούπολης, ο Αθανάσιος Πατελάρος και άλλοι.

Η Σχολή έκλεισε το 1640 από τους Ενετούς ίσως εξαιτίας του Τουρκικού κινδύνου. Μετά την κατάληψη της πόλης, οι Τούρκοι την μετέτρεψαν σε τζαμί, γνωστό ως Ζουλφικάρ Αλή ή Κετχουντά τζαμί.

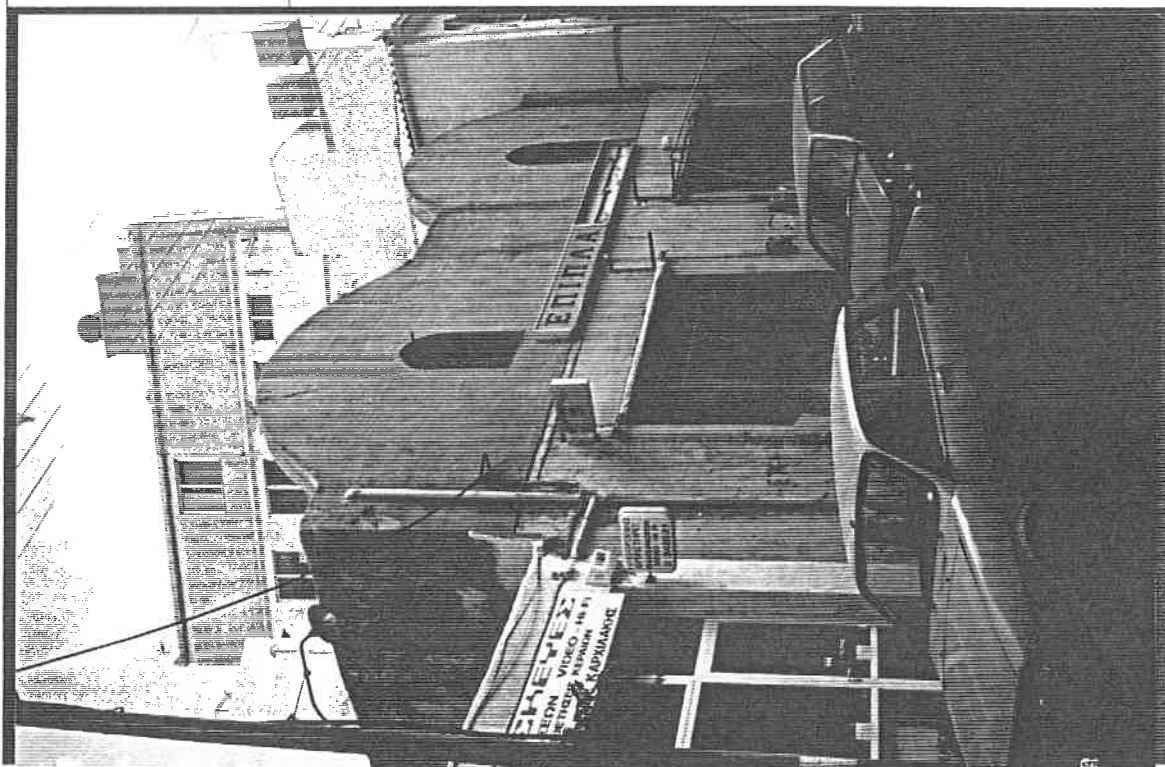
¹ -Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ- Ηράκλειον, Ηράκλειο 1927

-Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Φραγκούλη Α., Η Σιναία Σχολή Αγίας Αικατερίνης στο Χάνδακα, Αθήνα 1981

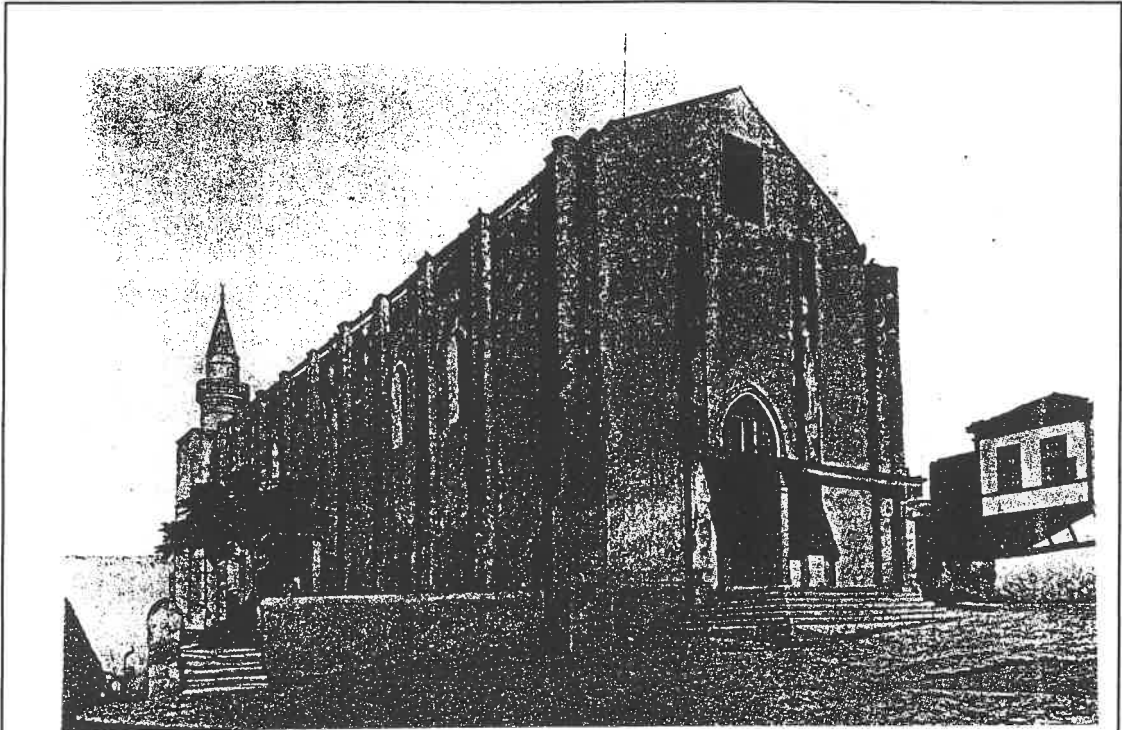
Ο ναός της Αγίας Αικατερίνης είναι τύπου Βασιλικής με εγκάρσιο κλίτος του οποίου το βόρειο τμήμα του διαμορφώθηκε με τρούλο σε παρεκκλήσιο των Αγίων Δέκα. Σήμερα στεγάζει μόνιμη έκθεση εικόνων και κειμηλίων της Εκκλησίας της Κρήτης.

12 Αγία Αναστασία	12
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Πρώην ορθόδοξη εκκλησία που αναφέρεται σε κατάλογο των εκκλησιών της πόλης το 1667. Επί τουρκοκρατίας μετατράπηκε σε τέμενος αφιερωμένο στον Ρετζέπ Αγά και ήταν γνωστό ως Σιβρί Τσεσμέ τζαμισί. Ο Gerola την περιγράφει ως εξής: "δύο γοτθικά οξυκόρυφα τόξα πάνω σε κίονες εξασφαλίζουν την επικοινωνία μεταξύ των δύο κλιτών κατά μήκος του άξονα τους και άλλα δύο με το εγκάρσιο κλίτος. Οι καμάρες της πρόσοψης έχουν δύο τόξα. Εξωτερικά σώζονται αντηρίδες». Σήμερα η εκκλησία σώζεται σε καλή κατάσταση. Στεγάζει κατάστημα και εργαστήριο επίπλων.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000 Βρίσκεται στην οδό Δελημόρκου στο καμαράκι.
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Δ/γμα 21-2-1947, (ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)	



Ναός του Σωτήρος (Βαλιδέ Τζαμί)¹

Βρισκόταν στο κέντρο της σημερινής πλατείας Κορνάρου. Επρόκειτο για επιβλητικό ναό, που ανήκε στο καθολικό δόγμα και ήταν χτισμένος για το τάγμα των Αυγουστινιανών μοναχών. Ο ναός είχε ορθογώνιο σχήμα με ξύλινη δίκλιτη στέγη. Στην ανατολική πλευρά είχε ιερό με γοτθικό θόλο.



Ο Ναός του Σωτήρος

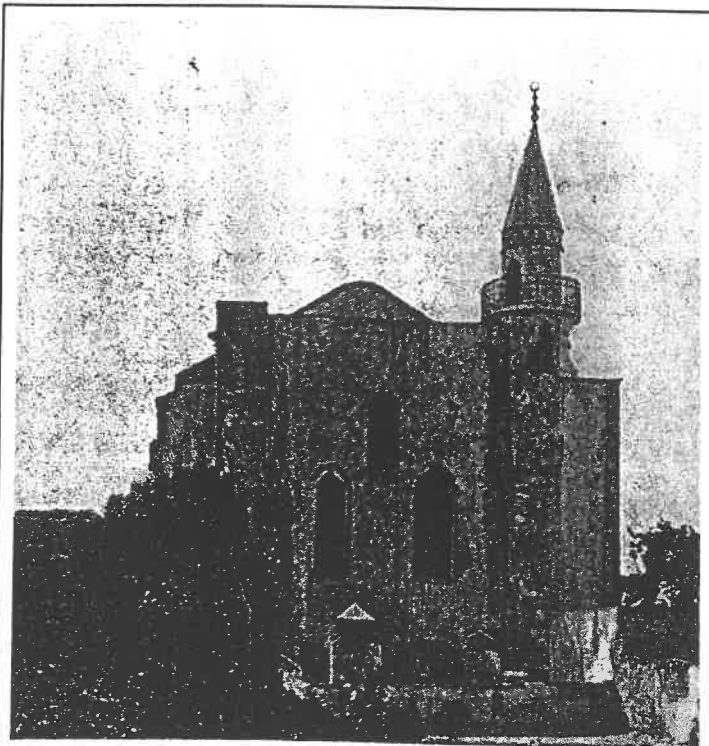
Φαίνεται πως μετά τις επιδιορθώσεις που του έγιναν ύστερα από το σεισμό του 1508, έμεινε ανέπαφος στο μεγάλο σεισμό του 1856, αφού ήταν από τα λίγα κτίρια της πόλης που δεν καταστράφηκαν.

Οι τούρκοι μετέτρεψαν το ναό σε τζαμί και το αφιέρωσαν στη Βαλιδέ σουλτάνα, δηλαδή στη βασιλωμήτωρ, η οποία ήταν κρητικοπούλα που την είχαν αρπάξει. Από τότε ονομαζόταν ως Βαλιδέ ή Βαλτέ τζαμί. Μετά το 1923 διαμορφώθηκε σε σχολείο. Προστέθηκε πάτωμα ώστε να γίνει διώροφο και ανοίχτηκαν νέα παράθυρα. Υπήρξε επίσης γυμνάσιο θηλέων και παράλληλα λειτουργούσε Εμπορική Σχολή.

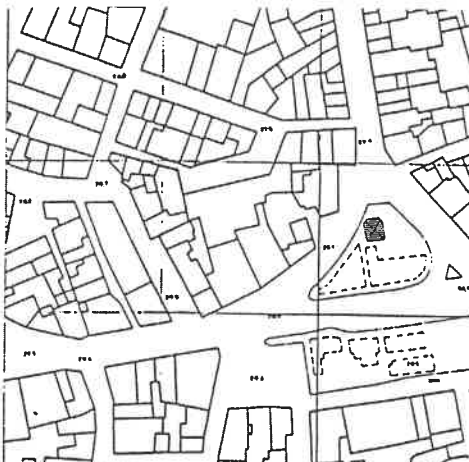
Το διάστημα που χρησιμοποιούταν το μνημείο, απλώς παράτεινε τη σωτηρία του. Μετά την εγκατάλειψη του, πύκνωσαν οι φωνές που ήθελαν την κατεδάφιση του, παρόλο που είχε χαρακτηριστεί διατηρητέο. Τελικά το καθεστώς της Χούντας αποφάσισε την κατεδάφιση του το 1967, παρά τις διαμαρτυρίες πολλών Ηρακλειωτών και της δικαστικής εξουσίας της πόλης.

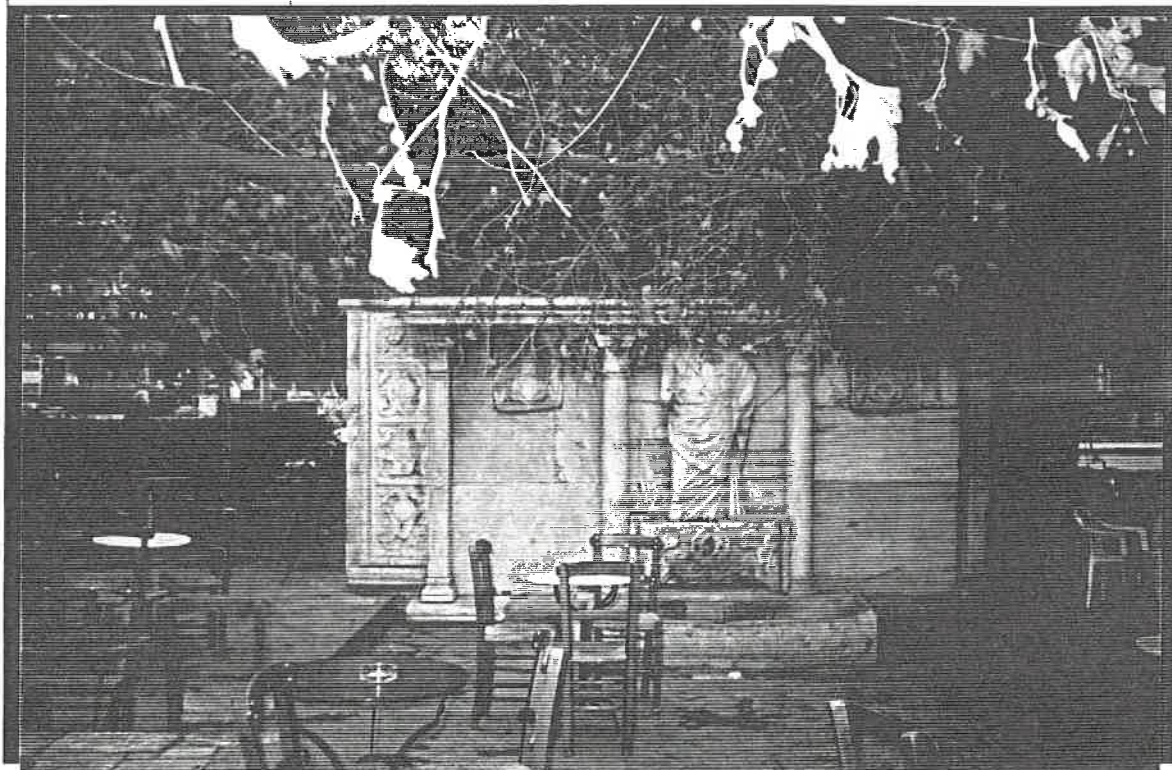
¹ -Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Ηράκλειο 1993
 -Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962
 -Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

Σήμερα το μόνο που έχει διασωθεί από το ναό είναι το πρώην όνομα του, αφού χαρακτηρίζει την πλατεία Κορνάρου και που ακούγεται από τους περισσότερους ως Βαλτέ τζαμί.



Η ανατολική πλευρά του ναού

13 Κρήνη Bebo και Σεμπιλχανές		13
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ <i>Η κρήνη κατασκευάστηκε από τον Bebo κατά το 1552-1554. Διακοσμημένη με οικόσημα και άλλες παραστάσεις των Ενετών. Σε βάθρο έχει τοποθετηθεί ακέφαλο ρωμαϊκό άγαλμα πάνω από τον κρουνό.</i> <i>Ο Σεμπιλχανές κατασκευάστηκε από το Χατζή Ιμπραήμ Αγά το 1776. Πρόκειται για θολωτό κυκλικό κτίσμα με μεγάλα καγκελωτά παράθυρα. Σήμερα χρησιμοποιείται σαν καφενείο.</i>		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
<i>Βρίσκεται στην πλατεία Κορνάρου(Βαλιδέ τζαμί)</i>		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ <i>Δ/γμα 21-2-1947, (ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947)</i>		



Κρήνη Μπέμπο-Σεμπιλχανές¹

Βρίσκεται στην πλατεία Κορνάρου δίπλα στο Σεμπιλχανέ. Ο πρώτος που διοχέτευσε με υδραγωγείο νερό τον Χάνδακα, ήταν ο capitano generale di Candia Gian Matteo Bembo, το 1552-1554, στην κρήνη που φέρει το όνομα του.

Σε βάθρο, πάνω από τον κρουνό, τοποθέτησε ακέφαλο κολοσσιαίο άγαλμα, πιθανόν Ρωμαίου αξιωματούχου, που το μετέφερε από την Ιεράπετρα.

Ο Bembo κόσμησε την κρήνη με τα οικοδόμημα του οίκου του, του τότε δούκα Alvise Gritti καθώς και με άλλα οικοδόμημα Ενετών ευγενών και αξιωματούχων.

Τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας, το άγαλμα της κρήνης το είχαν βάσει



Το σεμπίλι της πλατείας Κορνάρου

μαύρο οι Αραπάδες του Ηρακλείου και το λάτρευαν με χορούς και τραγούδια το Μάιο.

Ο Σεμπιλχανές ή Σεμπίλι, τουρκικό κατασκεύασμα, είχε τον ίδιο λόγο ύπαρξης με την κρήνη, δηλαδή να προσφέρει νερό στους διαβάτες. Οι πλούσιοι Τούρκοι κατασκεύαζαν τα σεμπίλια για φιλανθρωπικό σκοπό. Πρόσφεραν νερό στους διψασμένους διαβάτες, για να «συγχωρούν» και να μακαρίζουν αυτόν που έχτισε το σεμπίλι. Πίστευαν από τη θρησκεία τους πως όποιος ποτίσει διψασμένο σώζεται από τα κρίματα του.

Σεμπίλ όπως μας πληροφορεί ο Σταυρινίδης, είναι αραβική λέξη και σημαίνει δρόμος. Τα σεμπίλια είναι κυκλικά θολωτά κτίσματα. Έχουν γύρω ημικυκλικά καγκελωτά μεγάλα παράθυρα και μπροστά απ' αυτά μαστραπάδες χάλκινους, πά-

¹ -Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ- Ηράκλειον, Ηράκλειο 1927

-Σπανάκης Στ., Η ύδρευση του Ηρακλείου 828- 1939, Ηράκλειο 1981

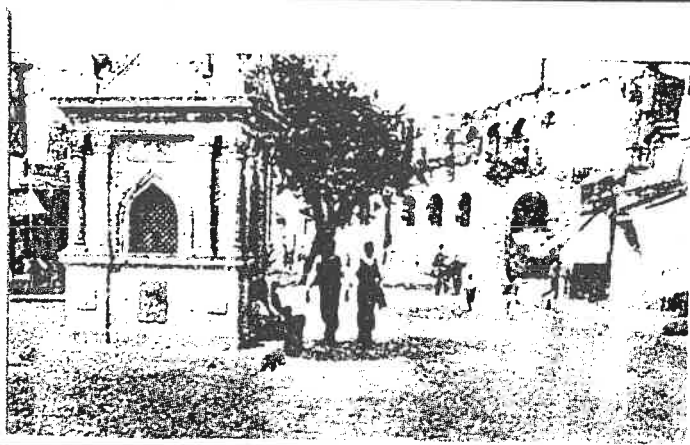
-Σταυρινίδης Ν., Οι φιλανθρωπικές κρήνες του Μ. Κάστρου, 2 /11- 13 /11 / 1969

ντοτε φρεσκοκασσιτερομένους, δεμένους με αλυσίδες για να πίνουν οι περαστικοί νερό που τους προσφέρει από μέσα ο πληρωμένος από τον αφιερωτή υπάλληλος.

Οι Τούρκοι είχαν κτίσει πολλές τέτοιες φιλανθρωπικές βρύσες. Ένα σεμπίλι με καλλιτεχνική αρχιτεκτονική διακόσμηση είχε κατασκευάσει ο Νουμάν πασάς το 1744, κοντά στην είσοδο του πάρκου Θεοτοκόπουλου. Σήμερα δεν υπάρχει.

Άλλο σεμπίλι ήταν του Καλουπσίζ Ισμαήλ αγά που κτίστηκε το 1794, στη Χανιώπορτα. Πωλήθηκε σαν ανταλλάξιμο και κατεδαφίστηκε το 1926.

Το μόνο που σώζεται σήμερα είναι αυτό της πλατείας Κορνάρου. Κτίστηκε το 1776 από το Χατζή Ιμπραήμ Αγά. Για τη συντήρηση του αφιέρωσε μεγάλη περιουσία. Στο αφιερωτήριο του αναφέρεται, ότι το καλοκαίρι θα φέρνουν από τον Ψηλορείτη τέσσερα φορτία χιόνι, για να προσφέρουν παγωμένο νερό.



Το σεμπίλι του Νουμάν Πασά

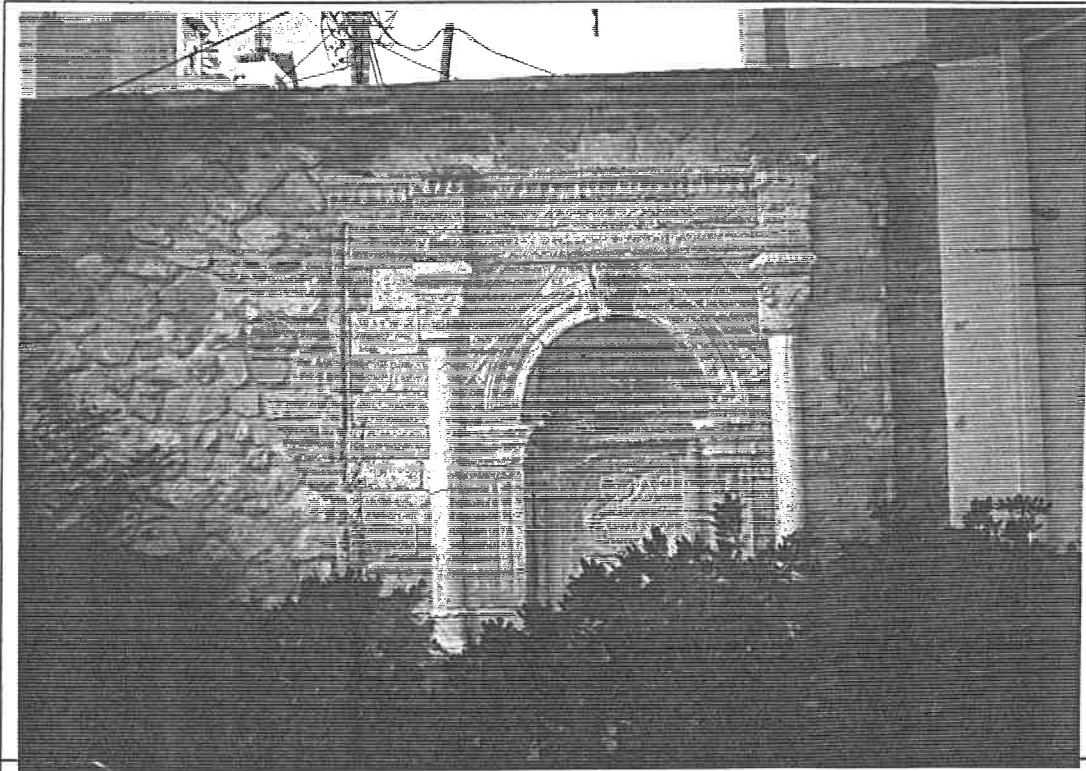
14 Κρήνη Priuli (Βρύση Δελημάρκο)		14
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Κατά τη διάρκεια της πολιορκίας της πόλης από τους τούρκους και ενώ το πρόβλημα του νερού ήταν ζωτικής σημασίας για τους αμυνόμενους, ο Antonio Priuli, βρήκε μια φλέβα νερού στην τάφρο στον προμαχώνα Βηθλεέμ και το διοχέτευσε στην κρήνη αυτή. Η κρήνη είναι περίτεχνα κοσμημένη με ανάγλυφο διάκοσμο. Σχηματίζει αετωματική απόληξη, η οποία στηρίζεται σε κιονόκρανα ιωνικού ρυθμού. Υπάρχει μακροσκελής επιγραφή με τη χρονολογία MDCLXVI (1666), οπότε κατασκευάστηκε. Υπάρχει επίσης και τουρκική επιγραφή.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται πίσω από το Μποδοσάκειο στην οδό Δελημάρκου.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Δ/γμα 21-2-1947, ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947		



Βρύσες του Μεγάλου Κάστρου¹

Από την πρώτη περίοδο που ιδρύθηκε η πόλη φαίνεται πως το πρόβλημα νερού ήταν ζωτικής σημασίας και απασχόλησε τους υπεύθυνους της κάθε εποχής.

Αρχικά η ύδρευση γινόταν από πηγάδια, που είχαν ανοιχτεί γι' αυτό το σκοπό μέσα στην πόλη. Αργότερα, πρώτη οι Ενετοί όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα, διοχέτευσαν τρεχούμενο νερό από πηγές που βρισκόταν μακριά από την πόλη και τροφοδότησαν δεξαμενές και κρήνες για να εξυπηρετείται από εκεί ο πληθυσμός.



Η βρύση του Ιδομενέα

Μία έκθεση του Γενικού Προβλεπτή Κρήτης το 1639 αναφέρει ότι υπάρχουν στην πόλη 1270 πηγάδια και 273 υδατοδεξαμενές

Μετά την κατάληψη της πόλης από τους Τούρκους, ένας περιηγητής, ο Εβλιγιά Τσελεμπί, αναφέρει ότι οι βρύσες που κτίστηκαν μαζί μ' αυτές που προϋπήρχαν, ανέρχονται στις εβδομήντα. Γεγονός πάντως είναι ότι οι τούρκοι είτε επιδιόρθωσαν τις Ενετικές κρήνες, είτε οικοδόμησαν νέες. Ακόμα για λόγους θρησκευτικής πίστης, οι Μουσουλμάνοι κατασκεύαζαν βρύσες στις συνοικίες της πόλης εκπληρώνοντας έτσι κάποιο φιλανθρωπικό σκοπό. Οι συνοικιακές βρύσες που σώζονται μέχρι σήμερα είναι ελάχιστες. Κι απ' αυτές οι περισσότερες έχουν μεταφερθεί και ξανακτιστεί σε άλλες τοποθεσίες, ως ιστορικά μνημεία πλέον.

Αυτές που σώζονται είναι:

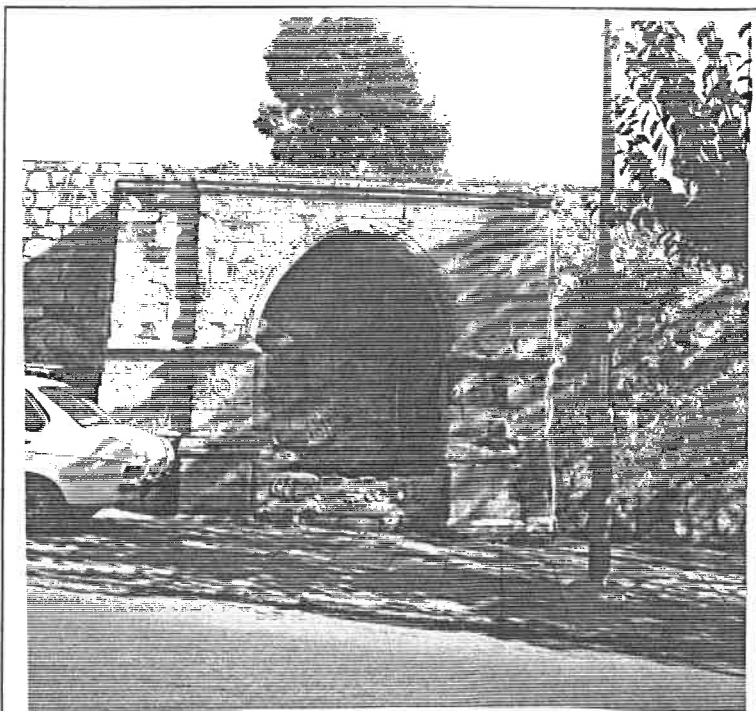
- Βρύση του Ιδομενέα: Ιδρυτής και αφιερωτής ήταν ένας Τούρκος Αγάς στα τέλη του 17^{ου} αιώνα. Αργότερα ενοικίασε το κονάκι του ο γιατρός Ιδομενέας Μαρκατάτης και η βρύση περιήλθε στη ιδιοκτησία του. Ο γιατρός επέτρεπε στους γείτονες να παίρνουν νερό από τη βρύση κι έτσι έμεινε γνωστή

¹ -Σπανάκης Στ., Η ύδρευση του Ηρακλείου 828- 1939, Ηράκλειο 1981

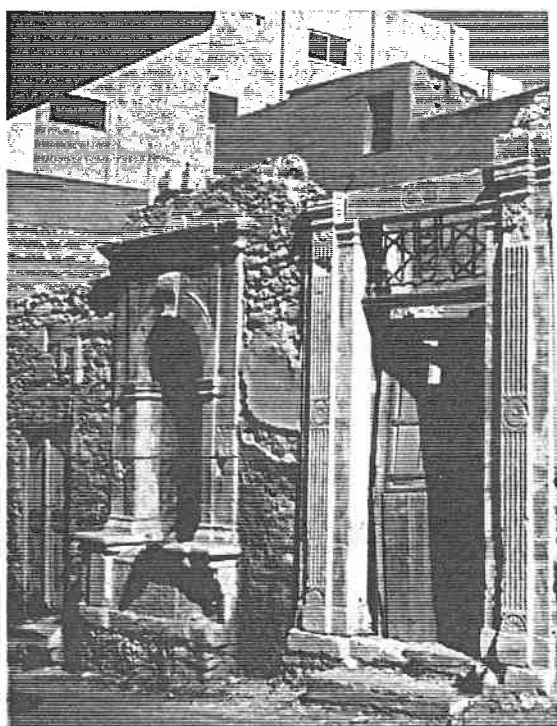
-Σταυρινίδης Ν., Οι φιλανθρωπικές κρήνες του Μ. Κάστρου, εφ. Πατρίς 2 / 11-13 /11 /1969

ως βρύση του Ι-δομενέα. Πρό-κειται για καλλι-τεχνικά διακο-σμημένη βρύση, η οποία σήμερα έχει μεταφερθεί απέναντι από το Ιστορικό Μου-σείο.

- Βρύση του Γενι-τσάρ Αγά, η ο-ποία βρισκόταν στην οδό Κων-σταντίνου Πα-λαιολόγου και έ-χει μεταφερθεί στο επιγραφικό Μουσείο στην αρχή της λεωφό-ρου Ικάρου.
- Βρύση του Ι-μπραχίμ Μπαμπά, η οποία βρίσκεται στην οδό Αλμυρού.
- Βρύση του Μιρτζά, η οποία βρίσκεται εντοιχισμένη στο κτίριο που ανήκει στην Ιταλική Αρχαιολογική Σχολή στην οδό Άλμπερτ.



Βρύση του Γενιτσάρ Αγά

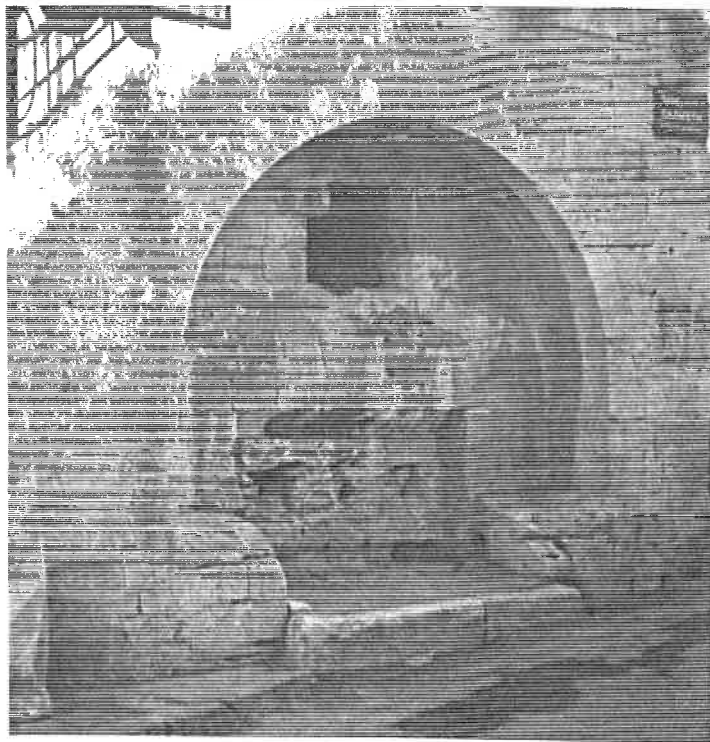


Βρύση του Ιμπραχίμ Μπαμπά

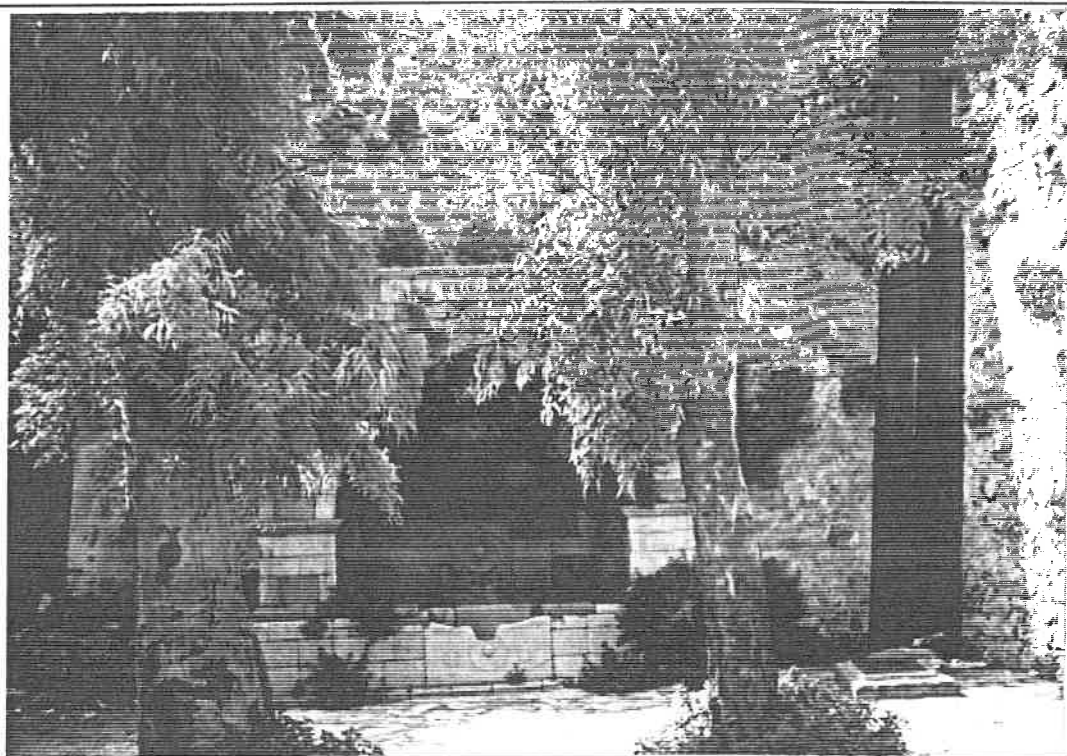
- Βρύση του Χανιαλή, η ο-ποία βρισκόταν στην οδό Ζωγράφου κι έχει μετα-φερθεί στην εξωτερική πόρτα της πύλης Λαζαρέ-το (Αγίου Γεωργίου).
- Βρύση των UC-ERR (τουρκικό μοναχικό τάγ-μα), η οποία βρίσκεται μαζί με τον τεκέ του τάγ-ματος κάτω από τον προ-μαχώνα Μαρτινέγκο στην Λεωφόρο Πλαστήρα.
- Βρύση της οδού Παλμέ-τη, στην Αγία Τριάδα.

Φυσικά πολλοί ήταν εκείνοι όπου μέσα στους κήπους των σπιτιών τους είχαν πηγάδια, βρύσες, ακόμα και συντριβάνια. Είναι χαριτωμένο αυτό που α-ναφέρει ο Σταυρινίδης (Πατρίς, 5-11-1969), ότι σε συντριβάνι στο σπίτι του γιατρού Τσακίρη

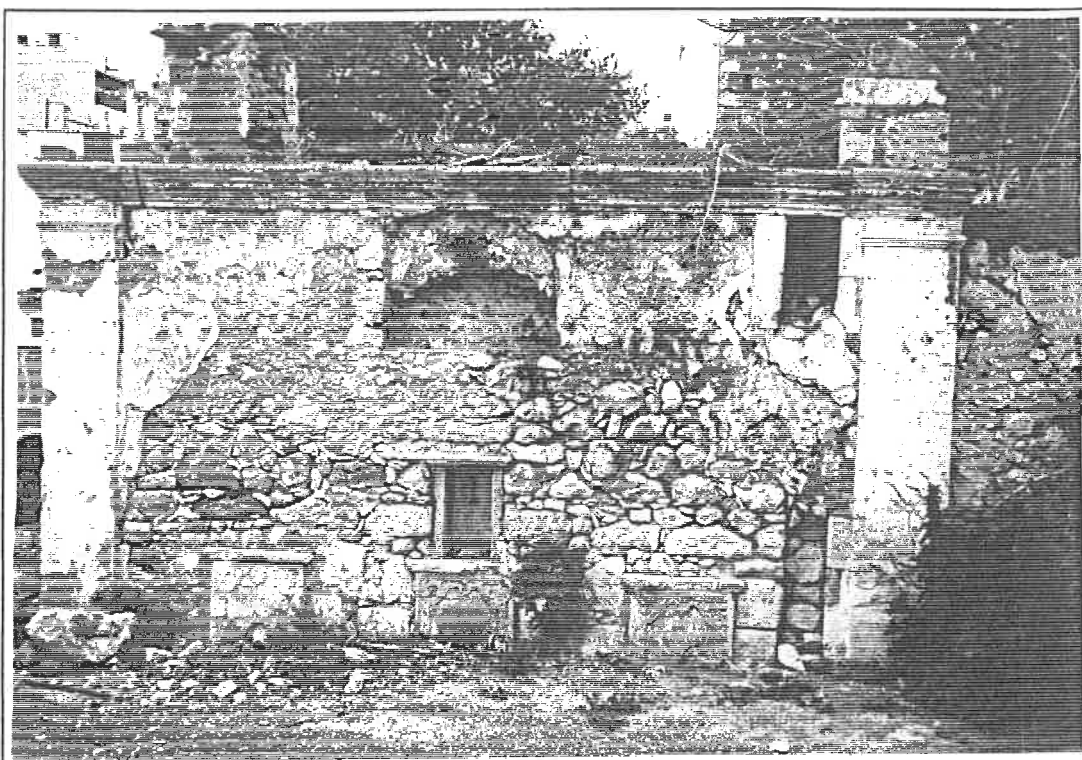
υπήρχε μια τουρκική επιγραφή που έλεγε: «Τα νερά που τινάζει ψηλά κι έπειτα πέφτουν, μοιάζουν με ξέπλεκα μαλλιά όμορφης κοπέλας που χύνονται πάνω στους ώμους της».



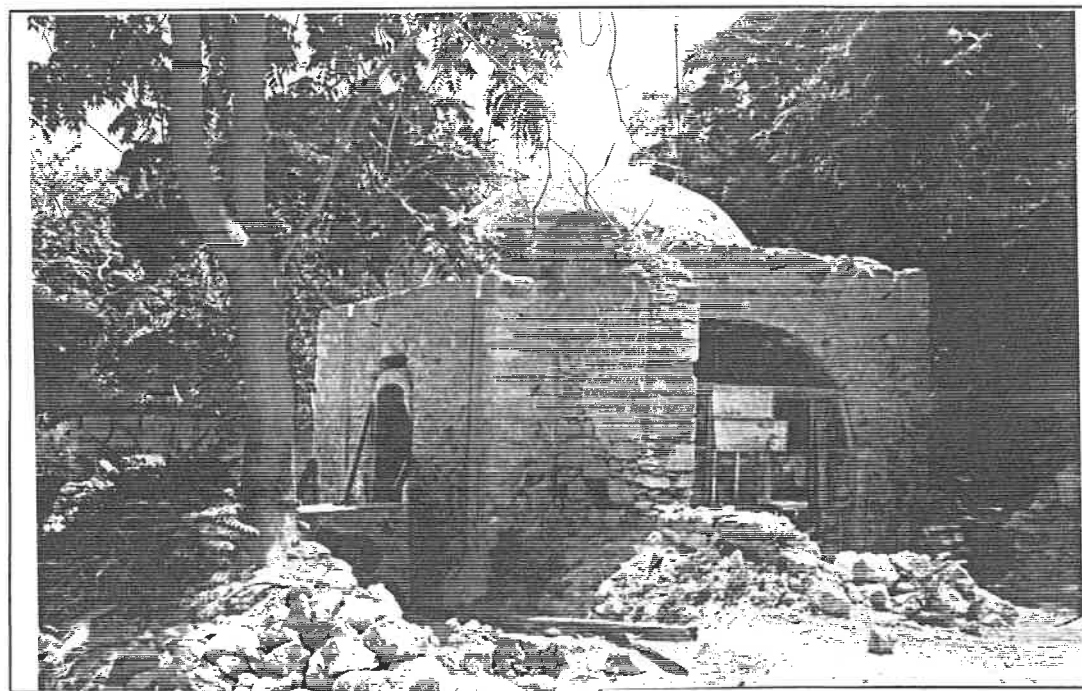
Βρύση της οδού Παλμέτη



Βρύση Χανιαλή



Βρύση των UC - ERR



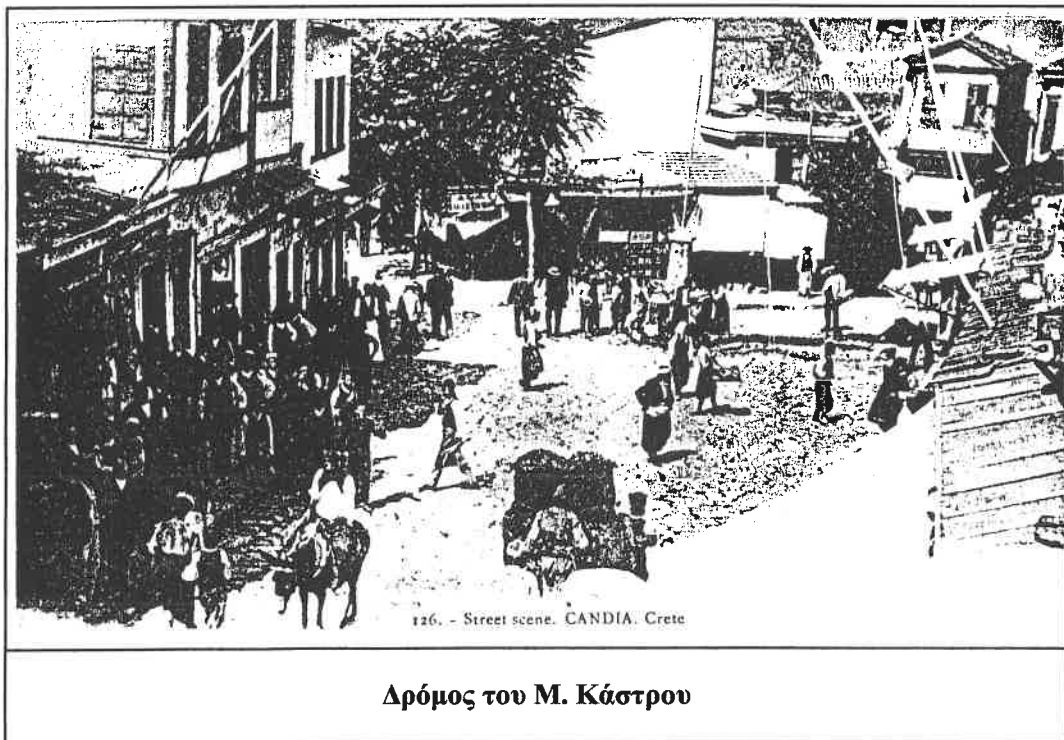
Ο τεκές Κεϋλανί κάτω από το Μαρτινέγκο

Λεωφόρος Καλοκαιρινού και οδός 1821¹

Η Λεωφόρος Καλοκαιρινού την περίοδο της Ενετοκρατίας ονομαζόταν Strata Larga δηλαδή Πλατειά Στράτα. Πραγματικά ήταν ο πιο πλατύς δρόμος της πολιτείας τότε. Σε έγγραφο του 1323 αναφέρεται και ως Via Imperiale, δηλαδή Αυτοκρατορική οδός. Ακουγόταν όμως και ως Via di Panigra, δηλαδή οδός Παντοκράτορα, γιατί οδηγούσε στην ομώνυμη πύλη δυτικά της πόλης. Ξεκινούσε από το Ξώπορτο, την πλατεία των Λαχανικών και είχε δυτική κατεύθυνση.



Στην Λ. Καλοκαιρινού σώζονται ελάχιστα κτίσματα της Ενετικής περιόδου. Στην αρχή της από το μείντάνι στη δεξιά πλευρά και εντός των καταστημάτων (Bahamas, Classico) σώζεται το βόρειο κλίτος μιας εκκλησίας, της Κυρίας των Αγγέλων, η οποία ανήκε στο ορθόδοξο δόγμα και ήταν η έδρα του πρωτόπαπα, κάτι ανάλογο με τον τίτλο του αρχιεπισκόπου. Η εκκλησία αυτή αναφέρεται



¹ -Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962

-Πρακτικίδης Ζ., Χωρογραφία της Κρήτης. Συνταχθείσα το 1818, Ηράκλειο 1983

-Σταυρινίδης Ν., Το Μ. Κάστρο μετά την Άλωση, εφ. Πατρίς, 4 -8 / 7/ 1956

στον πρώτο κατάλογο των εκκλησιών της πόλης που συντάχθηκε το 1320, ως Santa Maria de Angelis στα Beccaria (σφαγεία). Ακόμα σώζεται η εκκλησία της Μανωλίτισσας, η σημερινή Αγία Παρασκευή, που βρίσκεται σε μια πάροδο της Καλοκαιρινού, την οδό Μονής Καρδιωτίσσης.

Αποτελούσε τη δεύτερη σημαντική αγορά της πόλης, μετά το Βεζύρ τσαρσί (25^η Αυγούστου) και οι Τούρκοι την ονόμαζαν Κεχαγιά-μπέη τσαρσισί ή Πλατειά Στράτα. Προσφερόταν για περίπατο, από το Μείντάνι και προς τα δυτικά κάτω από δενδροστοιχίες που υπήρχαν στα πεζοδρόμια. Στην αρχή του δρόμου από την πύλη, υπήρχε ένα σεμπίλι το οποίο κατεδαφίστηκε το 1926.



Η Α. Καλοκαιρινού σήμερα

Κοντά στην πύλη του Παντοκράτορα, μέχρι και τον οχυρωματικό περίβολο υπήρχαν πολλοί κήποι και καλλιεργημένοι χώροι. Επί τουρκοκρατίας αποτελούσε το κατεξοχήν μέρος εγκατάστασης των βιοτεχνιών και εργαστηρίων που λειτουργούσαν στην πόλη. Τα βυρσοδεψεία ή ταμπακαριά όπως τα έλεγαν και ανήκαν ως επί το πλείστον σε Τούρκους, τα σαπουναριά τα οποία είχαν οργανωθεί με τη βοήθεια Γάλλων και έκαναν εξαγωγές των προϊόντων τους στην Ευρώπη. Γενικά στην περιοχή ήταν εγκατεστημένα τα περισσότερα βαριά και ανθυγιεινά επαγγέλματα. Οι μπογιατζήδες, οι σαμαράδες, οι καλαϊτζήδες(.....), είχαν εκεί τα εργαστήρια τους. Η περιοχή ήταν η πιο μολυσμένη και πλέον βρώμικη της πόλης. Σ' αυτό συντελούσε ακόμα η ύπαρξη πανδοχείων όπου διανυκτέρευαν οι κάτοικοι της υπαίθρου με τα ζώα τους.

Από το Ξώπορτο ξεκινούσε και ξεκινάει και σήμερα, η Via dello Spedale (Οδός Νοσοκομείου) των Ενετών, η σημερινή οδός 1821. Ονομαζόταν έτσι γιατί στο δρόμο αυτό υπήρχε το μοναστήρι του Αγίου Αντωνίου, όπου στέγαζε νοσοκομείο και ξενώνα, ιδιαίτερα για τους ναυτικούς και τους προσκυνητές των Αγίων Τόπων.

Η οδός 1821 αποτελούσε μια από τις αγορές της πόλης και άρχιζε από το σημείο που βρίσκεται η Παναγία των Σταυροφόρων και κατέληγε στο κέντρο. Ένα τμήμα της οδού ονομαζόταν Μπιτσαξίδικα δηλαδή μαχαιράδικα. Η κατασκευή μαχαιριών γινόταν από επιδέξιους τεχνίτες, δημιούργησε δε παράδοση που συνεχίζεται ακόμα και σήμερα από μαγαζιά που υπάρχουν στην 1821 τα οποία κατασκευάζουν και εμπορεύονται μαχαίρια.

Απέναντι από τα Μπιτσαξίδικα ήταν τα Πιθαράδικα και πιο πέρα τα Γιατράδικα με τα Φαρμακοπωλεία όπου κανονικοί γιατροί, μα και αρκετοί εμπειρικοί θεράπευαν «πάσαν νόσον» όπως διατείνονταν.

Στις παρόδους ήταν τα Μουτάφικα, μαγαζιά που έπλεκαν σχοινιά και τα Ντερμιτζίδικα, δηλαδή τα σιδεράδικα.

Στην τουρκοκρατία ο δρόμος ονομαζόταν Σεϊτάν Ογλού που σημαίνει παιδί του διαβόλου και ονομάστηκε έτσι από το ομώνυμο τζαμί. Το τζαμί ήταν η λατινική εκκλησία του Αγίου Ιωάννη του Βαπτιστή. Πρόκειται για εκκλησία του τάγματος των Φραγκισκανών μοναχών και πρέπει να υπήρχε ήδη από τον 13^ο αιώνα, αφού όπως αναφέρεται σε Ενετικά έγγραφα ετάφησαν εκεί δύο Δούκες κατά το 1271. Κατά την τουρκοκρατία παραχωρήθηκε στον Μαχμούτ Αγά ή Σεϊτάν Ογλού και μετατράπηκε σε τζαμί με το όνομα του. Με την ανταλλαγή των περιουσιών κατά την αποχώρηση των Τούρκων πωλήθηκε σε ιδιώτες. Στη δεκαετία του '30 λειτούργησε σαν κινηματογράφος.

Σήμερα έχει υποστεί πολλές αλλαγές και επεμβάσεις. Στη βόρεια πλευρά έχει κατατεμαχιστεί σε μικρά εμπορικά μαγαζιά. Κατά το παρελθόν είχε προστεθεί ξύλινο μεσοπάτωμα, το οποίο καλύφθηκε αργότερα με ψευδοροφές. Στο νότιο κλίτος διακρίνονται δύο τρούλοι, ο ένας σε κακή κατάσταση. Παρόλα αυτά φαίνεται πως η συνεχής χρήση του κτιρίου έχει συμβάλει στη διατήρησή του. Βρίσκεται στη γωνία των οδών 1821, λειτουργούσε και η αγορά της οδού 1866. Αυτή εκτεινόταν από το τέμενος Βαλιδέ τζαμί (πλατεία Κορνάρου) και κατέληγε στην πλατεία Νικηφόρου Φωκά. Η αγορά ονομαζόταν Αγά τσαρσισί. Σ' αυτήν ήταν συγκεντρωμένα πολλά καφενεία, τα ψαράδικα προς την πλατεία Νικηφόρου Φωκά και σε πάροδο τα κιλινγκίρικα, δηλαδή μαγαζιά όπου έφτιαχναν αξίνες, σκαπέτια και άλλα σιδηρικά εργαλεία. Ακόμα και σήμερα σε πάροδο της οδού 1866 βρίσκονται συγκεντρωμένα τα ιχθυοπωλεία.



Ένας δρόμος του Μ. Κάστρου

Στην αρχή της οδού 1866 βρισκόταν η Παναγία του Φόρου (La Madonina) ορθόδοξη εκκλησία, η οποία γκρεμίστηκε το 1960 μετά από τον αποχαρακτηρισμό της από διατηρητέο μνημείο γιατί είχε μετατραπεί σε ερείπια. Οι τούρκοι την είχαν μετατρέψει σε τζαμί και το ονόμαζαν Αραστά τζαμισή, γιατί κοντά σ' αυτό βρισκόταν η αγορά των μεταξωτών. Σήμερα από εκεί που ξεκινάει η οδός 1866, ακούγεται «στον Αραστά», το ίδιο τοπωνύμιο μετά από τόσα χρόνια, αποτελεί δε την κεντρική αγορά της πόλης του Ηρακλείου.

Candiya- Μεγάλο Κάστρο¹

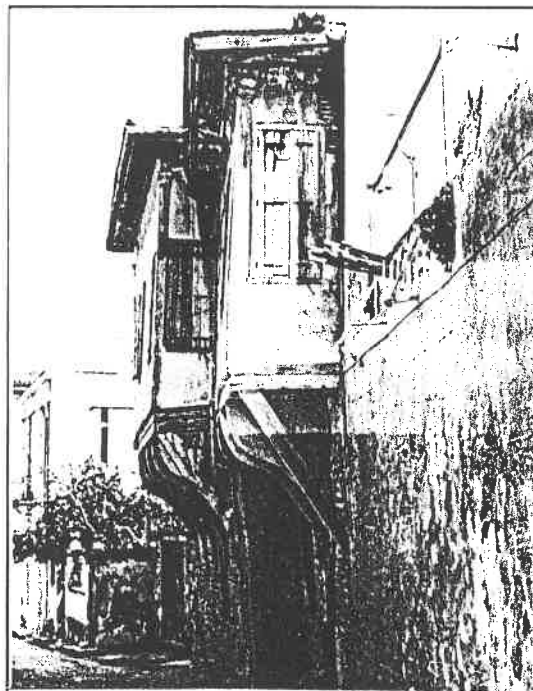
Η σαρωτική επέλαση των Τούρκων προς τη δύση, σταμάτησε για αρκετά χρόνια στα τείχη του Χάνδακα. Μετά από 22 χρόνια πολιορκίας οι Ενετοί συνθηκολόγησαν με τους πολιορκητές κι έτσι η πόλη άλλαξε αφέντη. Αναφέρεται ότι κατά την είσοδο των Τούρκων στην πόλη, υπήρχαν μόνο Εβραίοι, τέσσερις γυναίκες και δύο καλόγεροι.

Η πόλη είναι έρημη και κατεστραμμένη. Λίγα κτίρια στέκονται στη θέση τους μετά τους κανονιοβολισμούς τόσων χρόνων. Οι επισκευές είναι αναγκαίες. Οι Τούρκοι δεν θα ανεγείρουν κανένα σημαντικό κτίσμα, παρά θα προβούν σε επιδιορθώσεις των ενετικών οικιών και μεγάρων. Ακολουθώς γίνεται η διανομή τους στους δικούς τους αξιωματούχους.

Ο Εβλιγιά Τσελεμπί που βρέθηκε τα πρώτα χρόνια της τουρκοκρατίας στο Χάνδακα αναφέρει για εκτεταμένη ανοικοδόμηση: «στην περιοχή της Πλατειάς Στράτας(Λ. Καλοκαιρινού) χτίστηκαν μέσα σ'ένα μήνα από την άλωση, δεξιά κι αριστερά της αγοράς 150 πετρόχτιστα εμπορικά καταστήματα, όπου δημιουργήθηκε μια τέτοια ωραία αγορά που από το πρωί ως το βράδυ πωλούνται εκεί ωραία και σπάνια εμπορεύματα...Και στην περιοχή του τζαμιού του Αβδουραχμάν πασά (οδός 1866, πλατεία Νικηφ. Φωκά), δημιουργήθηκε μια πλούσια και όμορφη αγορά, με μαγαζιά, αργαστήρια δεξιά κι αριστερά, όπου μπορεί να βρει κανείς τα πιο παράξενα πράγματα που έρχονται κι από τα εφτά βασίλεια του κόσμου».

Κι ακόμα για τα βενετσιάνικα αρχοντικά: «Τα σεράγια των αρχόντων και των ευγενών είναι εν όλω τέσσερις χιλιάδες μέσα στην πολιτεία. Είναι δυνατοχτισμένα πολυώροφα χτίσματα, που το κάθε ένα είναι και ένα φρούριο, με πέντε και έξη εξώστες, με σιδερένια καγκελωτά παράθυρα και πόρτες κι άλλα με σιδερένιες πόρτες. Έχουν όλα πολεμίστρες και γωνιές και τοίχους που δεν μπορεί να χρησιμοποιηθούν για ανάβαση και αναρρίχηση. Οι σκεπές των είναι με κόκκινα κεραμίδια ή με ανθρακάσβεστο(κουρασάνι)».

Οι εκκλησίες μετατρέπονται σε τζαμιά ,σε χαμάμ (λουτρά), σε τεκέδες, ακόμα και σε στάβλους. Ο Άγιος Μάρκος, ο Άγιος Πέτρος, ο Άγιος Φραγκίσκος και όλοι οι υπόλοιποι ναοί παίρνουν τουρκικά ονόματα και μιναρέδες υψώνονται στη θέση των καμπαναριών. Σε δημόσιο χαμάμ μετατρέπεται η εκκλησία του Αγίου Ονούφριου, η οποία βρισκόταν στην οδό Τσικριτζή και η εκκλησία του Αγίου Ανδρό-



Βαλκανική αρχιτεκτονική

¹ -Μαρκίδης Θρ., Η οδός Μαρτύρων (Βεζύρ Τσαρσί), περ. Κνωσός, έτος 5^ο , Αρ. 31, 1958
 -Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ -Ηράκλειον, Ηράκλειο 1927
 -Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962
 -Σταυρινίδης Ν., Το Μ. Κάστρο μετά την Άλωση, εφ. Πατρίς, 4- 8 / 7/ 1956
 -Σταυρινίδης Ν., Πως άλλαξε η όψη της πόλης μας, εφ. Πατρίς, 29 / 4- 16 / 5/ 1951

νικου (Ντιζντάρ χαμάμ), η οποία βρισκόταν στην οδό Τριφύτσου και υπολείμματα της σώζονται στους τοίχους των παρακείμενων σπιτιών. Τη μικρή εκκλησία του Αγίου Μηνά και της Παντάνασσας τη μετέτρεψαν σε στάβλο.

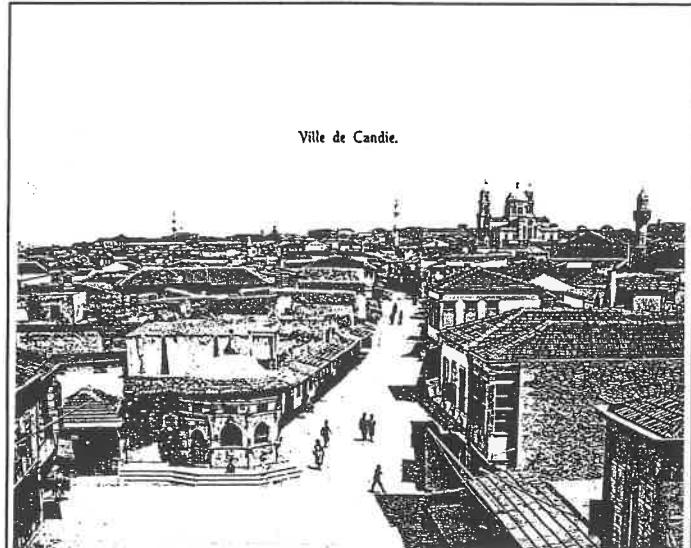
Το 1700 ο Tournefort αναφέρει ότι στο Χάνδακα ζουν 2000 Τούρκοι, 800 Έλληνες, 1000 Εβραίοι και 200 Αρμένιοι. Σε κάθε επανάσταση όμως των κρητικών στην ύπαιθρο, η πόλη γεμίζει από τούρκους που επιζητούν να προφυλαχθούν πίσω από τα ισχυρά τείχη του Μεγάλου Κάστρου. Για τη διαμονή

τους έχτιζαν συνήθως στους δημόσιους χώρους, δρόμους και πλατείες, πρόχειρα κατασκευάσματα, κοινές παράγκες. Όταν σταματούσαν οι ταραχές, είτε ενοικίαζαν τις παράγκες, είτε τις πουλούσαν, αφού προηγουμένως τις είχαν αφιερώσει για φιλανθρωπικό σκοπό στην υπηρεσία των Βακουφίων (σαν μοναστηριακή επιτροπή, ανήκε στο Υπουργείο Θρησκευμάτων) όπου πλήρωναν ένα ελάχιστο ενοίκιο, χωρίς όμως να μπορεί κανείς να τις γκρεμίσει.

Έτσι μ' αυτό τον τρόπο, όλοι σχεδόν οι κύριοι δρόμοι και οι πλατείες της πολιτείας είχαν αλλάξει μορφή και είχαν περιοριστεί. Ειδικά η πλατεία Νικηφόρου Φωκά, Μεϊντάνι ή Κεμέρ Αλτί όπως ονομαζόταν, είχε καλυφθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος της από τέτοιες παράγκες που λειτουργούσαν σαν μικρομάγαζα με μαναβικά. Όλες αυτές οι παράγκες ανήκαν σ' έναν πλούσιο τούρκο, τον Αφεντακάκη, ο οποίος τις είχε αφιερώσει στο Βακούφι και δεν μπορούσαν να τις πειράξουν. Μόλις το 1910, επί της αυτόνομης Κρητικής Πολιτείας κατάφεραν να τις γκρεμίσουν και να ελευθερώσουν το χώρο.

Οι βασικοί λοιπόν οδικοί άξονες μένουν οι ίδιοι και οι αγορές αναπτύσσονται όπως και στο παρελθόν. Στο Ξώπορτο είναι τα αχτάρικα (αρωματοπωλεία), στο Μεϊντάνι τα μανάβικα, στον Αραστά (οδός 1866) και προς το νότο η βασική αγορά με τους κάθε λογής μαστόρους. Τα μπιτσαξίδικα (μαχαιράδικα) που συνήθως μπιτσαξίδες ήταν οι φανατικότεροι των τούρκων, τα κιλινγκίρικα, τα ντερμιτζίδικα και τα λαδάδικα. Στα μουτάφικα (οδός 1821) οι τούρκοι ουστάδες (μαστόροι) έκλωθαν σχοινιά κι έπλεκαν τις μουράγιες για τα γαϊδούρια, ενώ πιο νότια συνήθως χριστιανοί έφτιαχναν κουδούνια για τα πρόβατα. Στο τέρμα του δρόμου όπου ήταν τα μπιτσαξίδικα, κοντά στο τέμενος του Σεϊτάν Ογλού, μαζεύονταν όλοι οι ταραχοποιοί από τους τούρκους, τα «μουρμούρια» ή καλντεριμιτζήδες όπως τους έλεγαν.

Στην αγορά της Πλατειάς Στράτας (Λ. Καλοκαιρινού) βρισκόταν τα στιβανάδικα, που έφτιαχναν τα μοναδικά στην Κρήτη «τσαρδίνια», μαλακά υποδήματα χωρίς τακούνια που παρουσιάζονται ως πολύ υγιεινά. Προς την πύλη του Παντοκράτορα (Χανιώπορτα), οι κατοικίες είναι αραιές, ενώ υπάρχουν πολλά χάνια για τους



Καθημερινή σκηνή στην πόλη

επαρχιώτες. Εκεί είναι εγκατεστημένα τα νταμπακαριά (βυρσοδεψεία), και πιο βόρεια τα σαπουναριά. Ειδικά η σαπωνοποιεία γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη. Το 1749 λειτουργούσαν στην πόλη 20 εργαστήρια παραγωγής, από τα οποία τα 8 ανήκαν σε χριστιανούς. Το εμπόριο γινόταν συνήθως με γαλλικά πλοία.

Η αγορά στο Βεζύρ Τσαρσί (οδός 25^{ης} Αυγούστου) φιλοξενούσε τους πιο πλούσιους εμπορικούς οίκους καθώς και τα προξενεία διαφόρων χωρών, τον Αγγλικό τηλεγράφο, το Αυστριακό ταχυδρομείο και άλλες υπηρεσίες. Από περιγραφές των καταστημάτων στις αρχές του αιώνα, υπάρχουν τα ονόματα των Παναγ. και Θρασύβ. Αλεπουδέλη, εμπόρων λευκών υφασμάτων, πατέρας και θεός του νομπελίστα ποιητή Οδ. Ελύτη. Σε πάροδο της 25^{ης} Αυγούστου ήταν τα βαρελατζίδικα, μαγαζιά που έφτιαχναν βαρέλια.



Βαρελατζίδικο σε πάροδο της 25^{ης} Αυγούστου σήμερα

Στις αρχές του αιώνα η πόλη αρχίζει να αλλάζει ατμόσφαιρα. Υπάρχει βέβαια ακόμα το ανατολίτικο χρώμα, με τους τελάληδες, τους μικροπωλητές κάθε λογής αντικειμένου, τους ιμάμηδες που καλούν για προσευχή, μέχρι μυρωδιές από τις μπουγάτσες και τα κανταΐφια. Τα στενά σοκάκια, τα καφασωτά παράθυρα και τα σαχνισιά, οι πλάτανοι και οι καφενέδες όπου ξάπλωναν οι Τούρκοι, τα παραγγέλματα των καφετζήδων, το «εγλετζέδες, εγλετζέδες στραγαντζέδες», κάτι αμανέδες που τάρασσαν την ησυχία της νύχτας. Τα τεχνάσματα των πωλητών, «Τ' αρσίν σουγιού, τση κανέλας το νερό, στην καρδιά κάνει καλό» και «Ιέμου σταφίδα, ιέμου χαρούπι». Τα κόκκινα φέσια που κυκλοφορούσαν και οι χανούμισσες με τις ομπρέλες τους σκεπασμένες και κουκουλωμένες να κάθονται στα μπεντένια του κάστρου και να κοιτάζουν τη θάλασσα.

Ήδη από το 1824 η πόλη ονομάζεται Ηράκλειον, το αρχαίο όνομα που επανέφεραν οι Έλληνες έμποροι που ζούσαν εκεί. Βέβαια ο απλός λαός την ονομάζει Κάστρο ή Μεγάλο Κάστρο. Ο πληθυσμός το 1881 σύμφωνα με μια απογραφή είναι 21.000 περίπου.

Η πολυπόθητη ελευθερία πλησιάζει και τα πρώτα σημάδια ανεξαρτησίας εκδηλώνονται στην αρχιτεκτονική των κτισμάτων. Η εμφάνιση του νεοκλασικισμού συμβαδίζει με την ελπίδα και την τόνωση του εθνικού φρονήματος για τους Χριστιανούς, ενώ η καθιέρωση του ταυτίζεται κατά κάποιο τρόπο με την ελευθερία.

Βαλκανική Αρχιτεκτονική¹

Στο Ηράκλειο κτίρια ιδιωτών από την εποχή της Ενετοκρατίας δεν σώζονται. Οι σεισμοί που έπληξαν την πόλη, καθώς και η μακρόχρονη καταστρεπτική πολιορκία από τους Τούρκους συνέβαλαν στην εξαφάνιση και στην αλλοίωση της μορφολογίας τους. Οι Τούρκοι κατά καιρούς (όποτε χρειαζόταν) επιδιόρθωναν ή ανοικοδομούσαν τα ερείπια σύμφωνα με τα δικά τους κατασκευαστικά και αισθητικά πρότυπα.



Βαλκανική αρχιτεκτονική

Λίγες γνώσεις για την μορφή των Βενετσιάνικων οικιών, παίρνουμε από κάποια σχεδιαγράμματα του Γ. Κλώντζα και από κάποιες ξυλογραφίες όπως του Ε. Rewich. Στα σχέδια αυτά ξεχωρίζουν κάπως οι στεγασμένοι εξώστες που υποβασάζονται με ξύλα καθώς και οι κεραμοσκεπείς στέγες σε ορισμένα απ' αυτά.

Μετά το μεγάλο καταστρεπτικό σεισμό του 1856, οι τουρκικές αρχές εξέδωσαν διάταγμα το οποίο περιείχε βασικούς οικοδομικούς κανονισμούς. Τα σπίτια εξακολουθούν να είναι λιθόκτιστα, επιβάλλονται όμως ελαφριές ξύλινες κατασκευές στους ορόφους. Χαρακτηριστικό μορφολογικά γνώρισμα για όλη την πόλη, αποτελούν τα ξυλόπηκτα κιόσκια που εξέχουν της κύριας κατασκευής, ένα είδος εξώστη. Οι εξώστες αυτοί που οι Τούρκοι ονομάζουν σαχνισιά, δεν είναι αμιγώς τουρκική επινόηση αλλά ίσως προέρχονται από το λεγόμενο ηλιακό των Βυζαντινών.

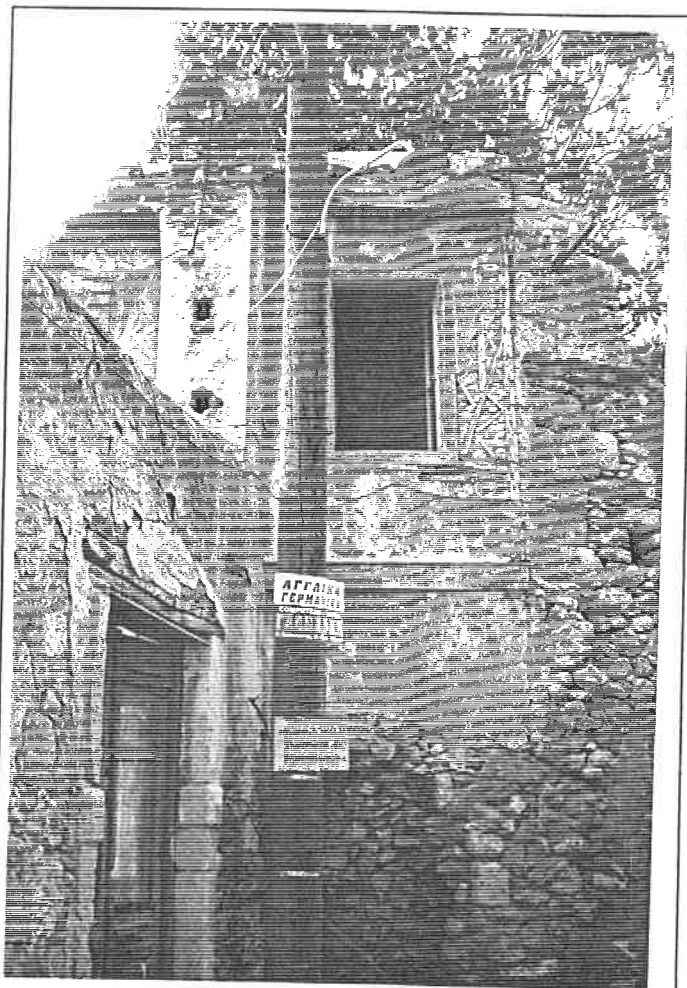
Πρόκειται συνήθως για ορθογώνια περιφραγμένα τμήματα που καταλαμβάνουν την πρόσοψη του ορόφου στο δρόμο. Ορισμένα σπίτια είχαν στους εξώστες καφεσωτά παράθυρα, όπως φαίνεται στο κτίριο της Ιταλικής Αρχαιολογικής Σχολής (κονάκι Μιρτζά Εφέντη). Δηλαδή τα παράθυρα ήταν καλυμμένα κατά ένα μέρος με δικτυωτά ξύλινα πλέγματα, από τα οποία έμπαινε αέρα και φως, μπορούσες να βλέπεις έξω στο δρόμο χωρίς να γίνεσαι αντιληπτός. Τα δικτυωτά ξύλινα πλέγματα ήταν κατασκευασμένα από στενές κυκλικές ράβδους ή από καλάμια σχισμένα κάθετα, που διασταυρώνονταν κι άφηναν ρομβοειδή μικρά ανοίγματα. Αυτή η κατασκευή ήταν χαρακτηριστική στα σπίτια που ανήκαν σε Τούρκους και φανερώνει κάποιες πτυχές γύρω από τις κοινωνικές αντιλήψεις της εποχής.

¹ -Το Ηράκλειο στο 19^ο και 20^ο αιώνα. Η πόλη και η αρχιτεκτονική της, Έκθεση, Ηράκλειο 1994
 -Πυργού Ι., Η απόκρυφη και φανερή ζωή του Κάστρου, Νέα Εφημερίς, 11 /10 - 15 /11 / 1925
 -Φραγκάκη Ε., Χάνδαξ - Κάστρο - το Ηράκλειο μου, Αθήνα 1978

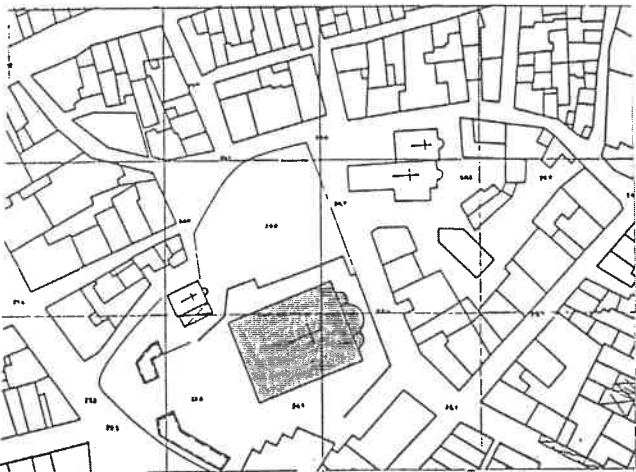
Οι εξώστες στηριζόταν συνήθως σε ξύλινα αντερείσματα. Ορισμένα ήταν απλά και άκομψα κατασκευασμένα. Αλλά όμως ήταν καλλιτεχνικά επιμελημένα με γύψινη ή μαρμάρινη διακόσμηση.

Το υλικό που χρησιμοποιούταν για την κατασκευή των ορόφων ήταν το λεγόμενο μπαγδατί, δηλαδή κομμάτια ξύλου αναμεμιγμένα με μικρές πέτρες και ασβεστόλασπη. Η επίχριση γινόταν με ασβεστοκονίαμα. Τέτοια κατασκευή φαίνεται σε εγκαταλειμμένο κτίριο της οδού Αριάδνης.

Ορισμένα από τα κτίρια του Ηρακλείου που έχουν κτιστεί σύμφωνα με τις επιταγές της Βαλκανικής Αρχιτεκτονική κι έχουν δεχθεί τη σύγχρονη φροντίδα, εντυπωσιάζουν με την ομορφιά και την υψηλή αισθητική τους. Βέβαια συμβάλει σ' αυτό και η εμφάνιση σε ορισμένα νεοκλασικών στοιχείων όπως επίκρανα, παραστάδες, θυρώματα κτλ. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν το κονάκι του Μπέη Σεκεριά στην οδό Αποκορώνου, η οικία Χρονάκη, το Μικρό Σεράι στη οδό Ευρώπης, το ξενοδοχείο CRETA στην οδό Ανωπόλεως κ.α.



Κατασκευή με μπαγδατί

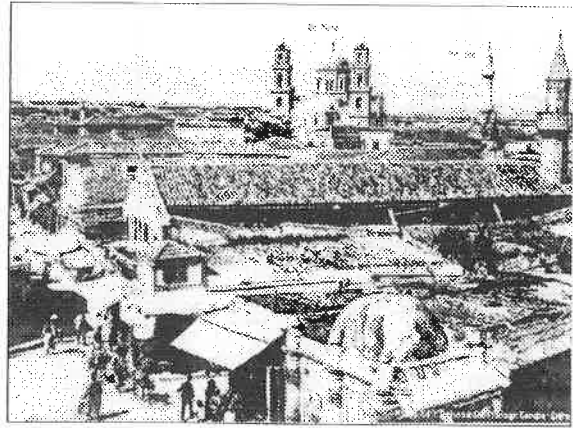
15 Άγιος Μηνάς		15
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Ο μητροπολιτικός ναός του Ηρακλείου. Αρχισε να χτίζεται το 1862 και τελείωσε το 1895. Ήταν το επιβλητικότερο κτίριο της πόλης στις αρχές του αιώνα. Έχει πλουσιότατο εξωτερικό διάκοσμο με στοιχεία της αναγέννησης.	
ΘΕΣΗ <i>Βρίσκεται στην οδό Αγίου Μηνά.</i>	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ <i>Δ/γμα 21-2-1947, ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947</i>		



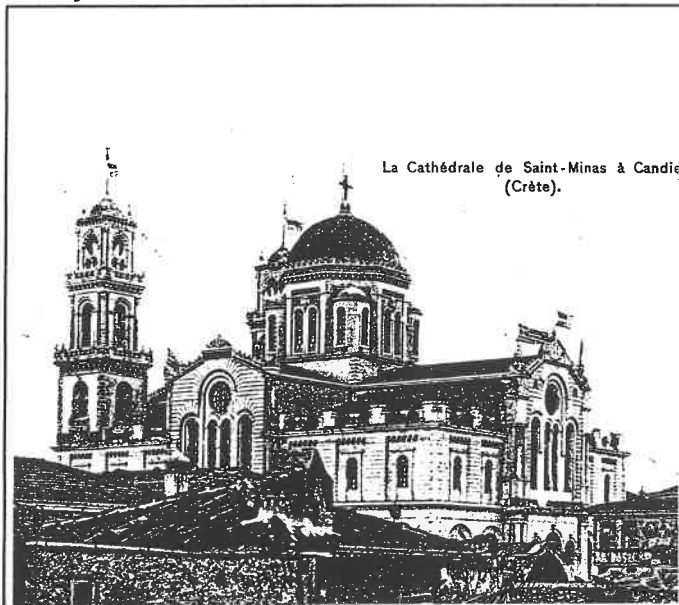
Άγιος Μηνάς¹

Μετά την κατάληψη της πόλης από τους Τούρκους όλοι σχεδόν οι ναοί ορθόδοξοι και καθολικοί μετατράπηκαν σε τζαμιά, σε χαμάμια (λουτρά), σε αποθήκες ή στάβλους. Μόνο μια εκκλησία, ο Άγιος Ματθαίος έμεινε για να λειτουργούν οι Χριστιανοί. Κι αυτή την εκκλησία οι Τούρκοι την αφιέρωσαν στη Μονή Σινά, αφήνοντας το Μητροπολίτη Νεόφυτο χωρίς Μητροπολιτικό ναό.

Μετά από πολλά χρόνια, το 1735 ο Μητροπολίτης Γεράσιμος Λετίτζης κατορθώνει να επισκευάσει το μικρό εκκλησάκι του Αγίου Μηνά και της Υπαπαντής, που οι Τούρκοι το είχαν μετατρέψει σε στάβλο. Ο μικρός ναός γίνεται Μητροπολιτικός και εξυπηρετεί εκείνα τα χρόνια τις λατρευτικές ανάγκες των χριστιανών. Σημαδεύεται από τη σφαγή της 24 Ιουνίου του 1821, όπου οι Τούρκοι έσφαξαν μέσα στο ναό το Μητροπολίτη Κρήτης Γεράσιμο Παρδάλη, πέντε Επισκόπους και δεκάδες λαού.



Ο Άγιος Μηνάς από το βορρά



Οι Χριστιανοί όμως ήθελαν να στολίσουν το Μεγάλο Κάστρο με ένα μεγαλύτερο ναό που να τονώνει περισσότερο τα εθνικά και θρησκευτικά τους φρονήματα. Για αρκετά χρόνια κυοφορούσαν τα σχέδια για την ανέγερση αυτού του ναού που είχαν αποφασίσει να τον αφιερώσουν στον προστάτη Άγιο της πόλης, τον ελευθερωτή τους όπως έλεγαν, Άγιο Μηνά.

Τελικά βρέθηκε ο χώρος ανέγερσης, σύμφωνα με την

παράδοση μετά από ένα όνειρο του νεωκόρου του παλαιού Αγίου Μηνά.

Ήταν ένας κήπος ενός εύπορου Τούρκου. Με έρανο μαζεύτηκαν τα χρήματα που απαιτούνταν για την αγορά του οικοπέδου και ξεκίνησε η ανέγερση του ναού με σχέδια του πρακτικού αρχιτέκτονα Αθανάσιου Μούση που είχε σταλεί από την Κωνσταντινούπολη μετά από υπόδειξη του Μητροπολίτη Χαλκηδόνος. Ο θεμέ-

¹ Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990

-Συλαμιανάκης Γ., Ο Άγιος Μηνάς, Ηράκλειο 1939

-Ψιλάκης Ν., Άγιος Μηνάς, εφ. Δημοκράτης, 10/11/1985

λιος λίθος ετέθη στις 25 Μαρτίου του 1862 και οι εργασίες γίνονταν από εθελοντές χριστιανούς. Η ανοικοδόμηση σταμάτησε κατά τις επαναστάσεις του 1866, και του 1878 και μέχρι το 1883 λόγω έλλειψης χρημάτων.

Συστάθηκαν επιτροπές όπου διενεργούσαν εράνους σε όλη την Κρήτη και με τη γενναιόδωρη υποστήριξη κάποιων φιланθρώπων τελικά το έργο τελείωσε το 1895. Για την κατασκευή του ναού οικονομική βοήθεια πρόσφερε και ο Σουλτάνος, όπως και ο αντιβασιλιάς της Αιγύπτου, 40.000 και 27.000 γρόσια αντίστοιχα.

Τα εγκαίνια έγιναν στις 16 Απριλίου του 1895 παρουσία των Τουρκικών αρχών, των προξένων των Μεγάλων Δυνάμεων, της Ελλάδας και πλήθους κόσμου.

Όραμα και ελπίδα αποτέλεσε ο ναός για το δοκιμαζόμενο από τη σκλαβιά λαό. Οι χριστιανοί υπεραγαπούσαν τον προστάτη τους, τον καπετάνιο του Μεγάλου Κάστρου όπως έλεγαν τον Άγιο Μηνά και οι Τούρκοι τον σεβόταν και τον φοβόταν.

Είναι από τους μεγαλύτερους και λαμπρότερους ναούς της Ελλάδας. Έχει τρούλο που στηρίζεται πάνω σε υψωμένο κυλινδρικό τύμπανο και δύο ψηλά κωδωνοστάσια από τη βόρεια και νότια πλευρά. Εξωτερικά έχει πλουσιότατο διάκοσμο με αρχιτεκτονικά στοιχεία της αναγέννησης.

16 Bon Marche**16****ΘΕΣΗ:**

Βρίσκεται στην οδό Αγίου Μηνά 8.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

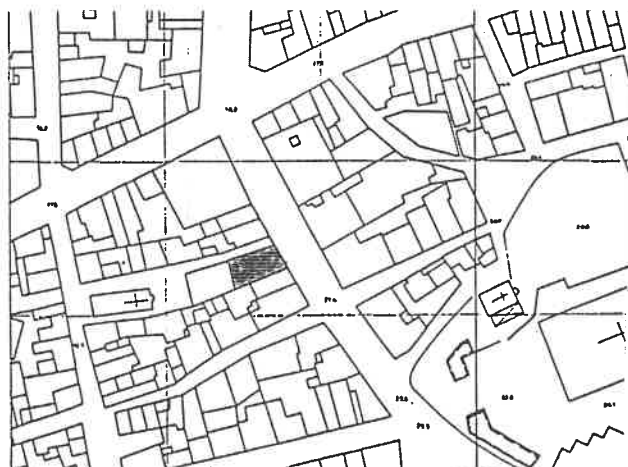
Από τα πιο εντυπωσιακά κτίσματα της πόλης, όπου συνκεντρώνει αρκετά στοιχεία τόσο του νεοκλασικισμού όσο και της βαλκανικής αρχιτεκτονικής.

Ανοικοδομήθηκε για να στεγάσει κατάστημα υφασμάτων, σε μια περιοχή της πόλης όπου ακόμα και σήμερα υπάρχουν καταστήματα γι' αυτό το σκοπό.

Εντύπωση προκαλεί η μουσουλμανική επιγραφή που υπάρχει στην πρόσοψη.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΦΕΚ 750 /6 - 9 -1979

Bon Marche¹

Διατηρητέο διώροφο κτίριο το οποίο ανήκε στη μουσουλμανική οικογένεια Λιτσαρδάκη. Οι εργασίες κατασκευής του άρχισαν το 1887. Πρόκειται για αξιόλογο και πολύ ενδιαφέρον κτίσμα, στα αρχιτεκτονικά στοιχεία του οποίου απηχούνται ο νεοκλασικός ρυθμός και ο ρυθμός της Αναγέννησης ανανεωμένα με στοιχεία της λαϊκής αρχιτεκτονικής της Οθωμανικής αυτοκρατορίας.

Η πρόσοψη του είναι εκλεκτικιστική. Περιβάλλεται από δύο παραστάδες οι οποίες φέρουν επίκρανα κασμημένα με σταλακτίτες. Το μεγαλύτερο τμήμα της πρόσοψης αποτελείται από ένα μεγάλο θύρωμα οι γωνίες του οποίου διαμορφώνονται με καμπύλες κοσμημένες εξωτερικά με φυτικά στολίδια. Το υπόλοιπο τμήμα της πρόσοψης καλύπτεται από αριστερά από ένα παράθυρο με αναγεννησιακά και μανιεριστικά στοιχεία.

Στον όροφο υπάρχει στεγαστός εξώστης που στηρίζεται σε φουρούσια από χυτοσίδηρο. Ως προς τη μορφή του θυμίζει τομή ξυλόστεγης τρίκλιτης βασιλικής. Στο κάτω τμήμα του εξώστη υπάρχουν στηθαία που επιστέφονται με γείσο. Και στα τρία θωράκια του στηθαίου υπάρχουν επιγραφές. Στην κεντρική αναγράφεται στα ελληνικά και στα τουρκικά "Χουσεϊν Μουχαρέμ Λιτσαρδάκης 1893-1311 (έτος Εγίρας), στην αριστερή αναγράφεται η επωνυμία του κτιρίου: "Οθωμανικό ALL BON MARCHE", το οποίο αναγράφεται στα τουρκικά, στην δεξιά επιγραφή.

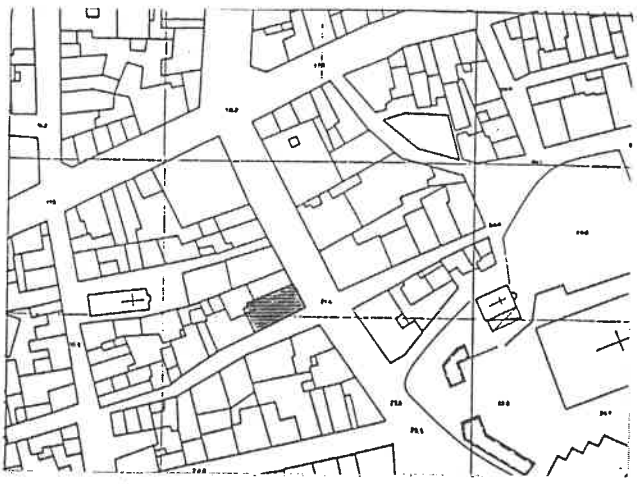
Δίπλα στον εξώστη υπάρχει παράθυρο αναγεννησιακού ρυθμού αντίστοιχο με αυτό του ισογείου.

Η πρόσοψη του ορόφου περιβάλλεται με παραστάδες οι οποίες ανακρατούν ζωφόρο με τρίγλυφα, μετόπες και γείσομα. Σε αντιστοιχία με τη στέγη του εξώστη υπάρχει ημικυκλική επίστεψη με μαρμαρόγλυφη τουρκική επιγραφή η οποία αποτελεί αντίγραφο επιγραφής που είχε σταλεί από τη Μέκκα σαν θρησκευτικό έμβλημα για να τοποθετηθεί στο κτίριο.

Το κτίριο εγκαινιάστηκε το 1893. Ήταν προορισμένο από την αρχή για επαγγελματική στέγη. Είχε αποκτήσει σπουδαίο όνομα από την πλούσια εμπορική δραστηριότητα που παρουσίαζε. Ήταν ένα μεγάλο κατάστημα με πλούσια συλλογή υφασμάτων προερχόμενα από το εξωτερικό. Προμήθευε επίσης πολλά καταστήματα όχι μόνο του Ηρακλείου αλλά και όλης της Κρήτης. Ιδιοκτήτης τότε ήταν ο Χουσεϊν Μουχαρέμ Λιτσαρδάκης, επιφανής Τούρκος, ο οποίος κατείχε επί σειρά ετών αξίωμα στην πόλη του Ηρακλείου ανάλογο του σημερινού Δημάρχου.

Το 1924 οι απόγονοι του Χουσεϊν πουλάνε το κτίριο μαζί με το εμπόρευμα στον έμπορα από τη Σμύρνη Στυλιανό Πολυκράτη. Κατά τη διάρκεια της κατοχής το Bon Marche αλλάζει χρήση και ενοικιάζεται σ' έναν δερματέμπορο και αργότερα σ' έναν επιπλοποιό. Το 1993 το κτίριο αναπαλαιώνεται εκ νέου και παίρνει τη λαμπρή μορφή που έχει σήμερα. Η τωρινή του χρήση είναι να στεγάζει ένα από τα ζαχαροπλαστεία της πόλης.

¹ Στυλιανάκη Α., Bon Marche. Το παραδοσιακό με τη δική του ιστορία, εφ. Πατρίς, 4 / 6 / 1995

17 Κτίριο Μηλιαρά		17
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Μεγάλο και ιδιαίτερα ενδιαφέρον κεραμοσκεπαστο κτίριο, χαρακτηριστικό της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Κτισμένο στο τέλος του περασμένου αιώνα, χαρακτηρίζεται από τα λιτά μορφολογικά του στοιχεία. Το σαχνισί του ορόφου στηρίζεται σε ξύλινα καμπύλα φουρούσια που απολήγουν σε κόσμημα της μουσουλμανικής τέχνης.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Αγίου Μηνά 14 και Ιωαννίνων 2.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
ΥΠ/Γ.ΑΠ.Α./Δ.Ι.Α. Α.Π./Γ/24937/1118 /16-7-1979 ΦΕΚ 750/6-9-1979		



18 Ιταλική Αρχαιολογική Σχολή

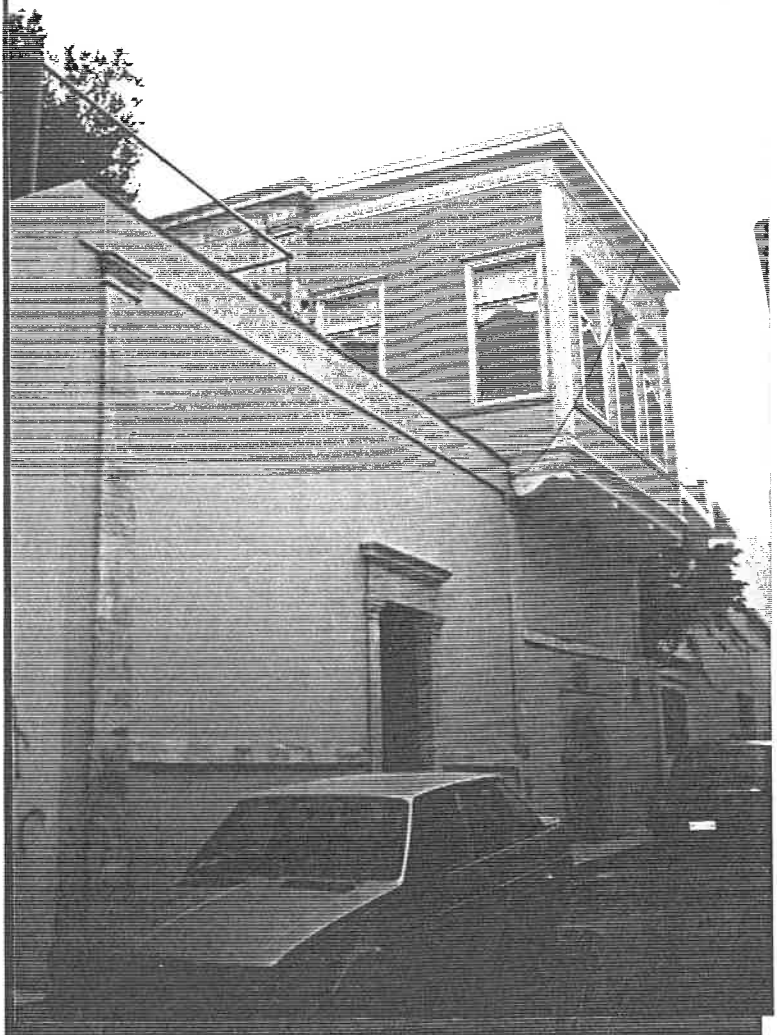
18

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Άλμπερτ.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Από τα πιο κομψά και ενδιαφέροντα κτίσματα της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής στην πόλη. Κατά το παρελθόν αποτελούσε το κονάκι του Μιρτζά Εφέντι, όνομα με το οποίο ακούγεται και σήμερα. Αποτελεί ιδιοκτησία της Ιταλικής Αρχαιολογικής Σχολής. Στην πρόσοψη δεσπόζει το σαχνισί, το οποίο υποβαστάζεται από καμπυλόκυρτα φουρούσια απλής μορφής και έχει διακοσμητικούς νεοκλασικούς ψευδοκίονες στις ακμές του. Τα παράθυρα είναι καφασωτά με σύνθετα γείσα. Στον εξωτερικό τοίχο είναι εντοιχισμένη μια τουρκική βρύση (η βρύση του Μιρτζά).



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000



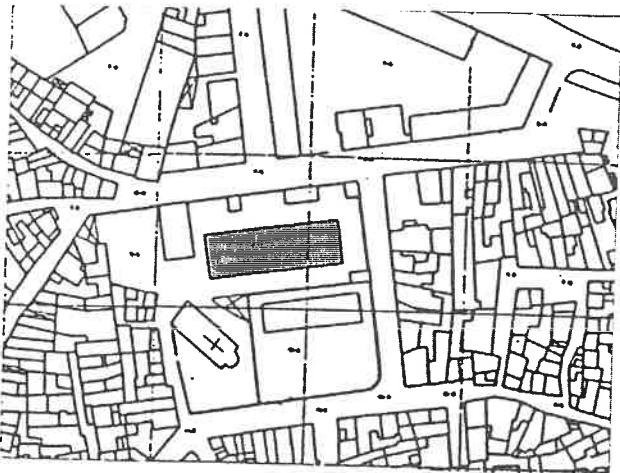
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ

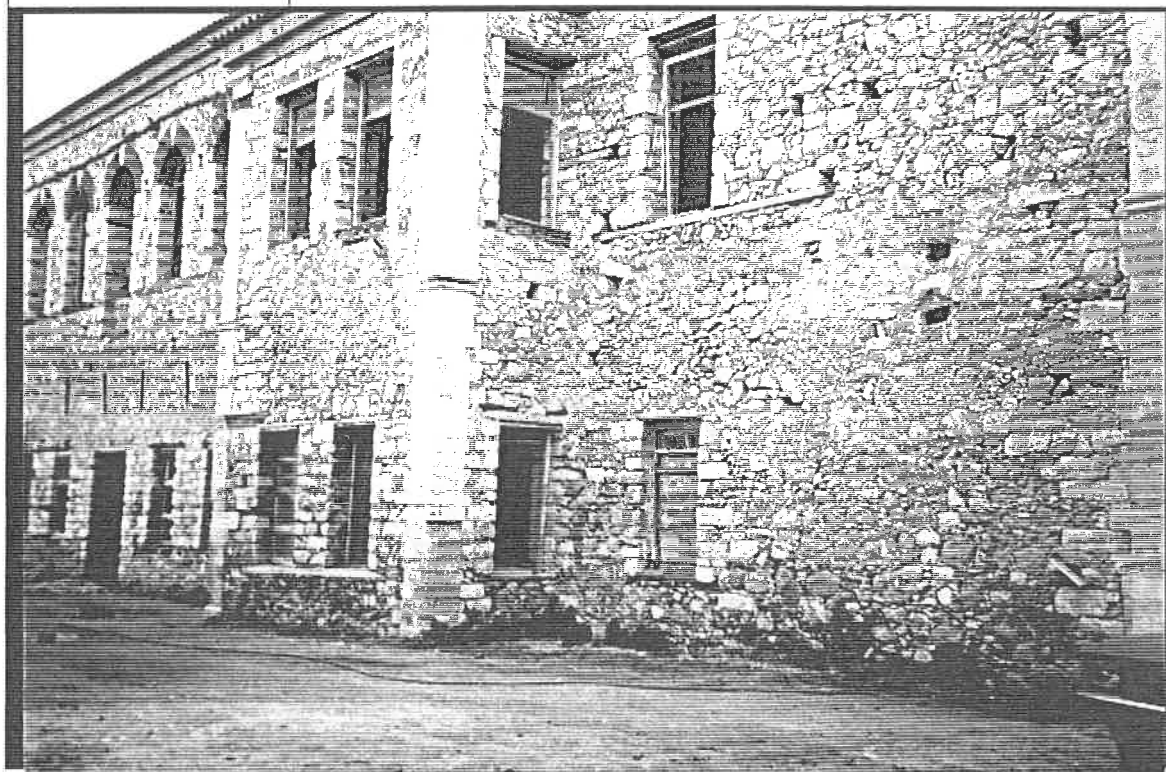
Υ.Α./ΥΠΠΕ/Γ/24937/1118/16-7-1979

ΦΕΚ 750/Β/6-9-1979

19 Κτίριο ιδιοκτησίας Χανιωτάκη		19
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Το κτίριο είναι χαρακτηριστικό Δείγμα της αστικής Βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Είναι διώροφο κεραμοσκέπαστο οικοδόμημα, με δύο σαχνισιά κατασκευασμένα από ξύλο τα οποία στηρίζονται σε σιδερένια φουρούσια. Ξύλινες παραστάδες προεξέχουν ελαφρά στις γωνίες των σαχνισιών. Στην απόληξη του κτιρίου υπάρχει σύνθετο ξύλινο γείσο.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Καζαντζάκη και 1770, αρ. 40.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ 276/Β/13-5-1981		



20 Καπνοκοπήριο	20
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Στη θέση όπου το 16^ο και 17^ο αιώνα υπήρχε η Μονή της Παναγίας της Ακρωτηριανής, βρίσκεται το κτίριο του Καπνοκοπηρίου. Το μοναστήρι κατεδαφίστηκε από τους τούρκους και με τα υλικά του ανεγέρθηκε κατά τον 19^ο αιώνα, το σημερινό κτίριο. Το κτίσμα είναι διώροφο κεραμοσκεπές αποτελούμενο από τρεις πτέρυγες. Οι πτέρυγες έχουν στέγες σε διαφορετικά επίπεδα και αυτό συντελεί στην κλιμάκωση των όγκων τους. Οι τοιχοποιίες είναι κατασκευασμένες από αργολιθοδομή. Το κτίριο περιβάλλεται από λιθόκτιστο τοίχο.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ
Βρίσκεται στην Αγία Τριάδα.	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ	
ΦΕΚ 45/Α/18-3-1947	



21 Ξενοδοχείο CRETA

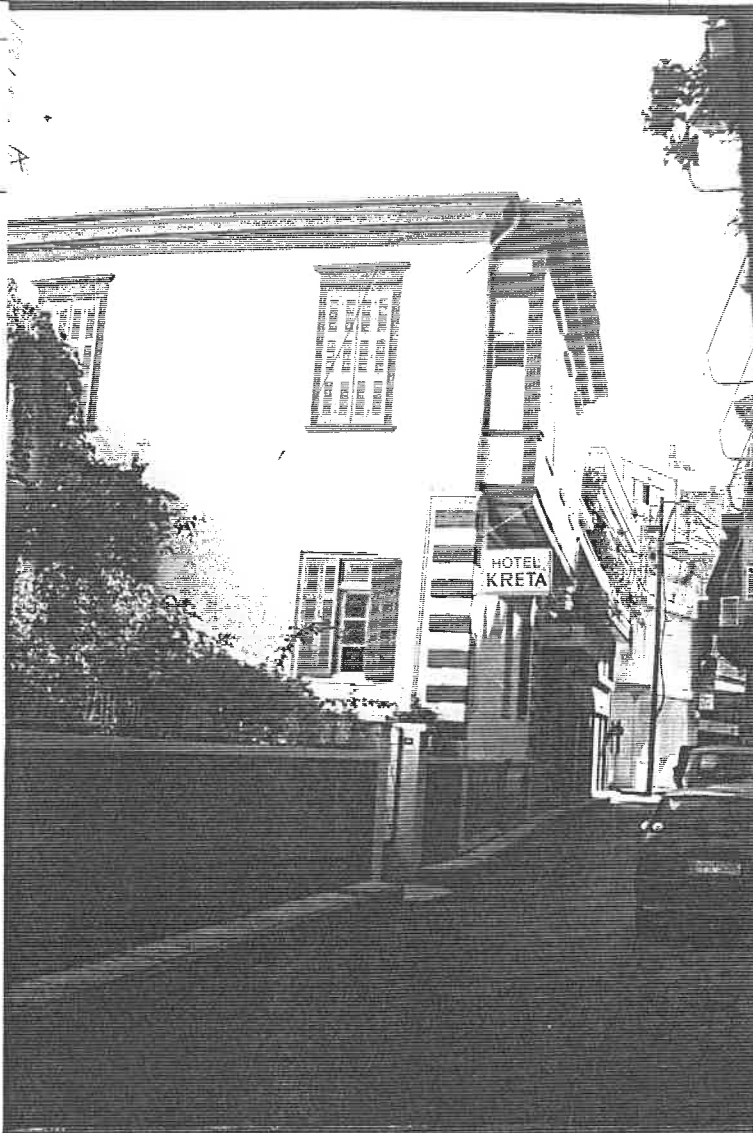
21

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Ανωπό-
λεως 3, πάροδος της Αβέρωφ.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Αξιόλογο κτίριο της Βαλκανι-
κής αρχιτεκτονικής, το οποίο
περιέχει και νεοκλασικά στοι-
χεία. Ιδιαίτερο χαρακτηριστι-
κό του κτιρίου είναι ότι το
Σαχνισί του ορόφου δεν στη-
ρίζεται σε φουρούσια. Η το-
ξωτή είσοδος είναι νεοκλασι-
κή με το κλειδί του τόξου δια-
κοσμημένο σε προεξοχή. Σώ-
ζεται σε πολύ καλή κατάσταση
και στεγάζει σήμερα ξενοδο-
χείο.

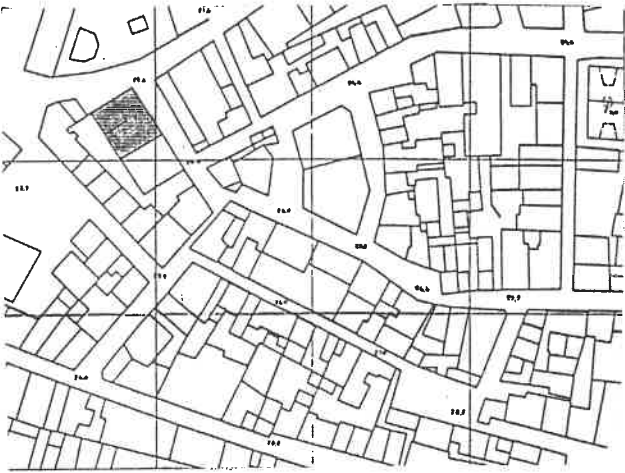


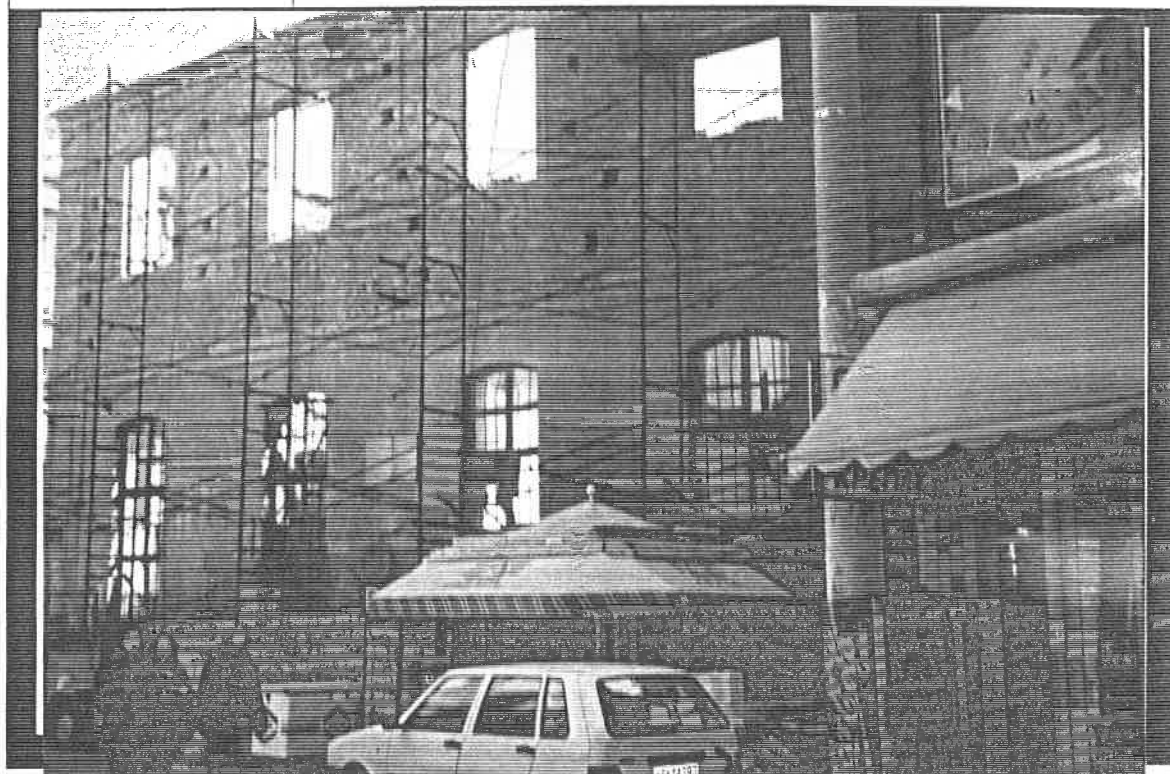
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

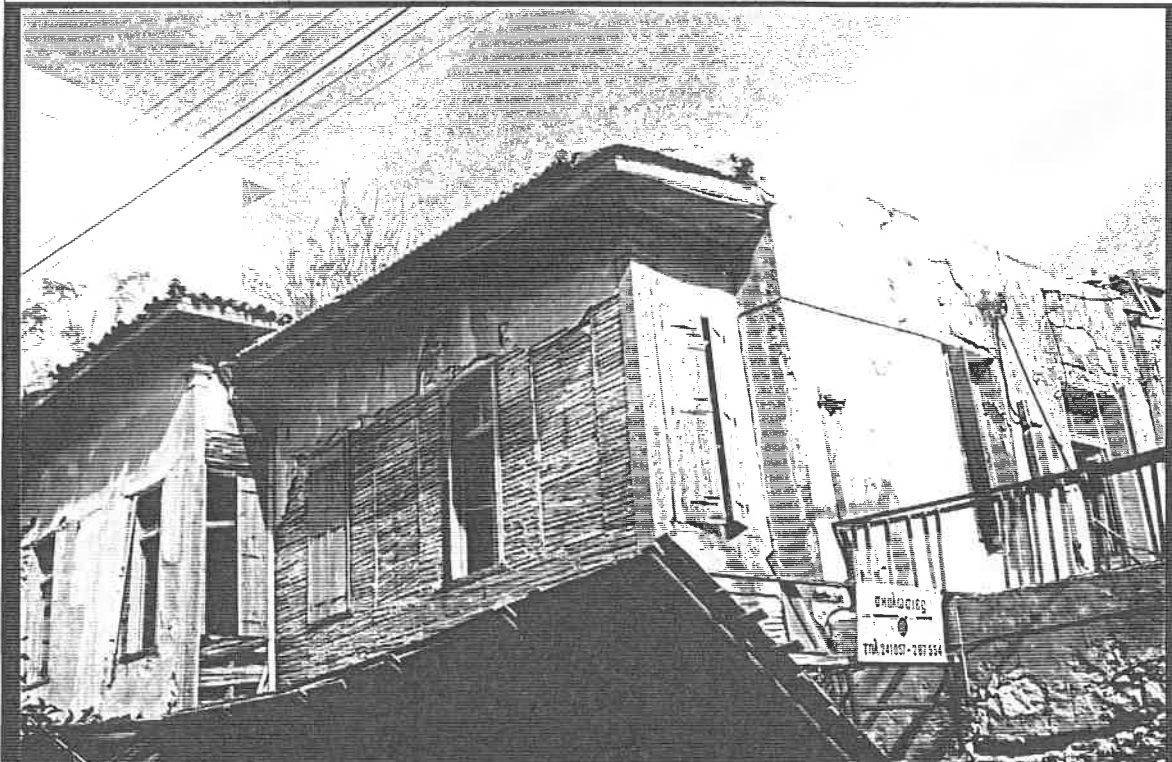
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΥΑ/ΓΔΠΑ/ΥΑΠΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/24
937/1118/16-7-1979
ΦΕΚ 750/Β/6-9-1979

22 Κτίριο Τρανταλλίδη		22
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Στη θέση που βρίσκεται σήμερα το κτίριο, υπήρχε κατά το Παρελθόν το Palazzo del capitan Grande, δηλαδή το μέγαρο του Αρχιναύαρχου, από το οποίο τίποτα δε σώθηκε. Στη θέση αυτή οι τούρκοι κατασκεύασαν κατά το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα το υπάρχον κτίριο, το οποίο λειτούργησε σαν σχολείο. Το σχολείο συνέχισε τη λειτουργία του και μετά την απελευθέρωση, ως το 1926 οπότε και μεταφέρθηκαν τα σχολεία στο Βαλιδέ τζαμί. Το κτίριο χωρίστηκε σε δύο τμήματα, στο ένα λειτούργησε κλινική και στο άλλο αποθήκη.	
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Αγίου Τίτου και Μιλάτου.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ ΥΠ/ΔΙΛΑΠ/Γ/239/9 703/5-2-1991 ΦΕΚ 158/Β/21-3-1991		



23 Εργαστήριο Καστρινογιάννη		23
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Σημαντικό κτίσμα της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής με ενδιαφέρον- σα κάτοψη και αξιόλογα αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία. Το αρχικό κτίσμα αποτελούντο από πτέρυγες, που έβλεπαν σε εσω- τερικές αυλές, όπου υπήρχε πηγάδι και χαμάμ. Το ισόγειο είναι λι- θόκτιστο, ενώ ο όροφος όπου υπήρχε η Κυρίως κατοικία είναι ξυ- λόπηχτο (μπαγδατί). Το σαχνισί του ορόφου στηρίζεται σε κοιλό- κυρτα ξύλινα φουρούσια που έχουν λαξευμένο κόσμημα στις απο- λήξεις τους.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Ιδομενέως 17 και Αριάδνης 18.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./Γ/24437/1118/ 16-7-1979 ΦΕΚ 750/Β/6-9- 1979		

24 Οικία Χρονάκη

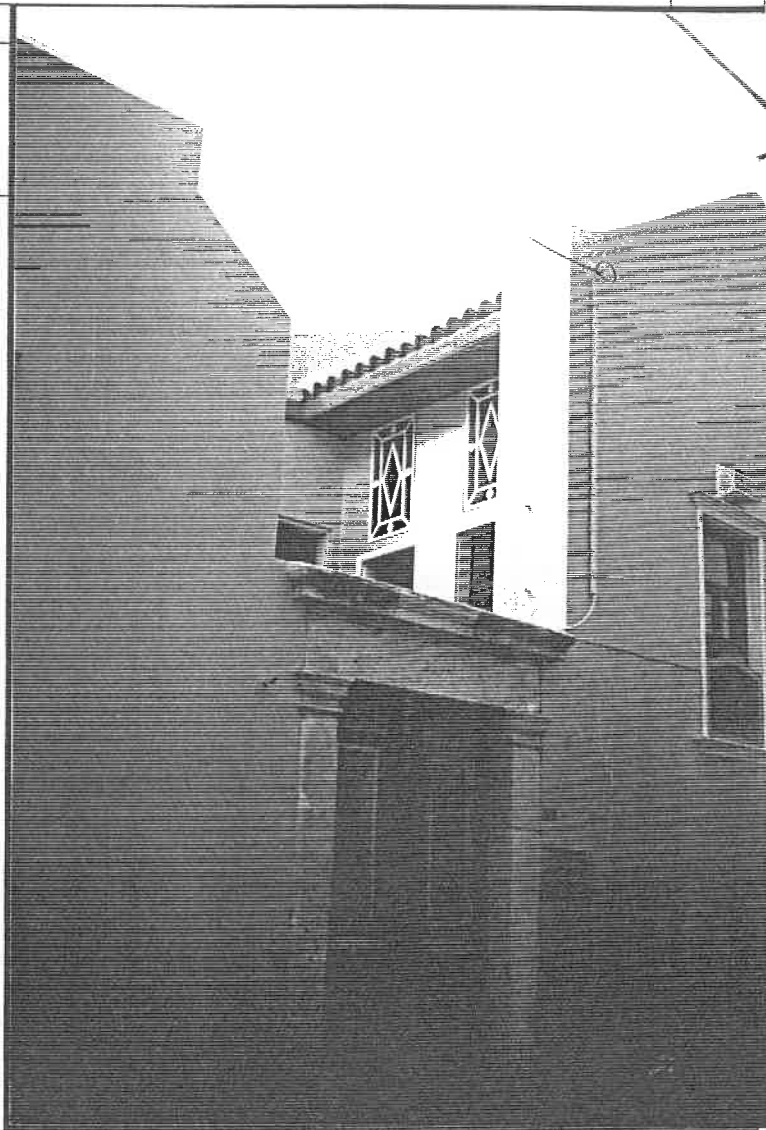
24

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Κων/νου
Παλαιολόγου.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για πολύ αξιόλογο
κτίριο Βαλκανικής αρχιτεκτο-
νικής με νεοκλασικές επιδρά-
σεις και με πολύ ενδιαφέρον
ζωγραφικό εσωτερικό διάκο-
σμο. Η διάταξη των επιμέρους
όγκων του είναι περίπλοκη
και γίνεται γύρω από υπαίθρι-
ους ή ημιυπαίθριους εσωτερι-
κούς χώρους καλυμμένους με
βοτσαλωτά δάπεδα. Το ισό-
γειο είναι κτισμένο με πέτρα
όπως και τμήμα του ορόφου,
ενώ το υπόλοιπο είναι ξυλό-
πηκτο. Το ξύλο γίνεται το κυ-
ρίαρχο δομικό και μορφολογι-
κό στοιχείο της όλης κατα-
σκευής.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΥΑ/27702ΠΕ/25-1-1969
ΦΕΚ 84/5-2-1969

25 Κτίριο ιδιοκτησίας Γριβάκη

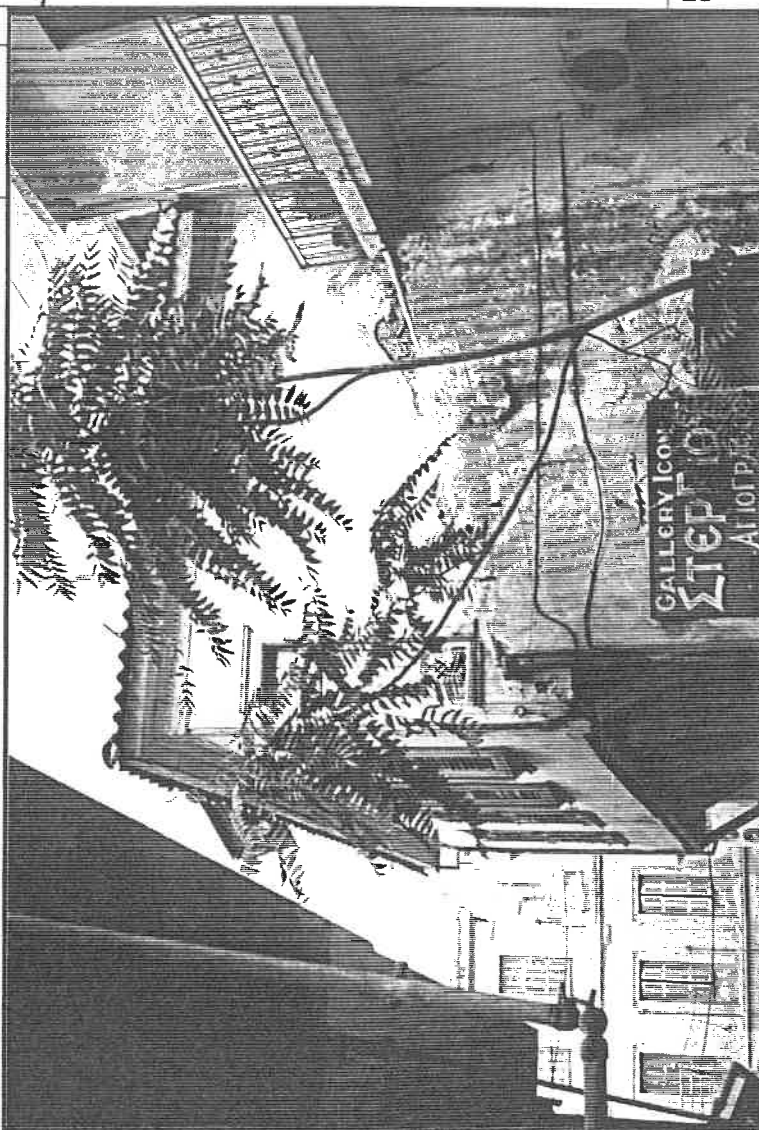
25

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Ευγενικού 7.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Ενδιαφέρον δείγμα αστικής κατοικίας Βαλκανικής αρχιτεκτονικής με μείξη στοιχείων του νεοκλασικισμού. Η κάτοψη του έχει σχήμα Γ. Το ισόγειο είναι λιθόκτιστο, ενώ στον όροφο δημιουργείται το χαρακτηριστικό σαχνισί. Τα διακοσμητικά στοιχεία είναι ξύλινα και μιμούνται μορφές του νεοκλασικισμού.



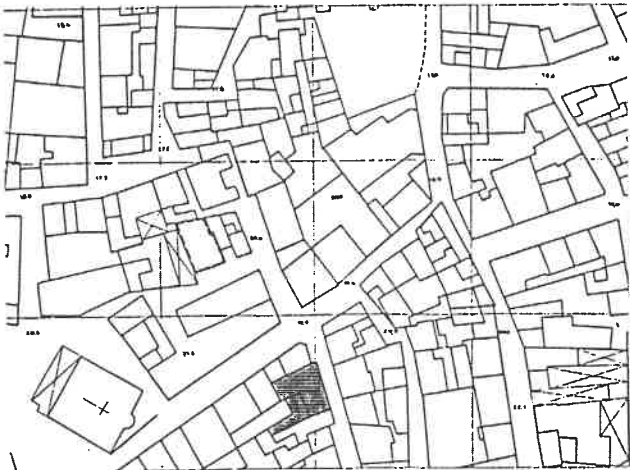
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

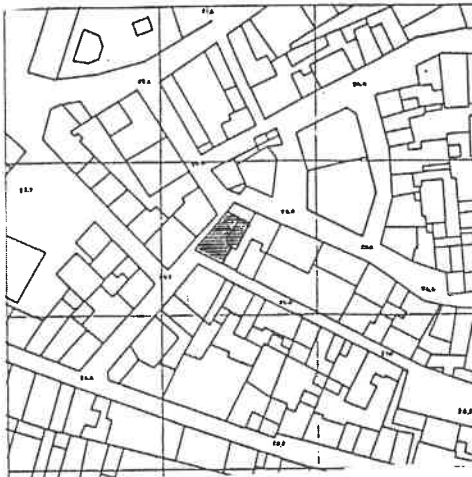
**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

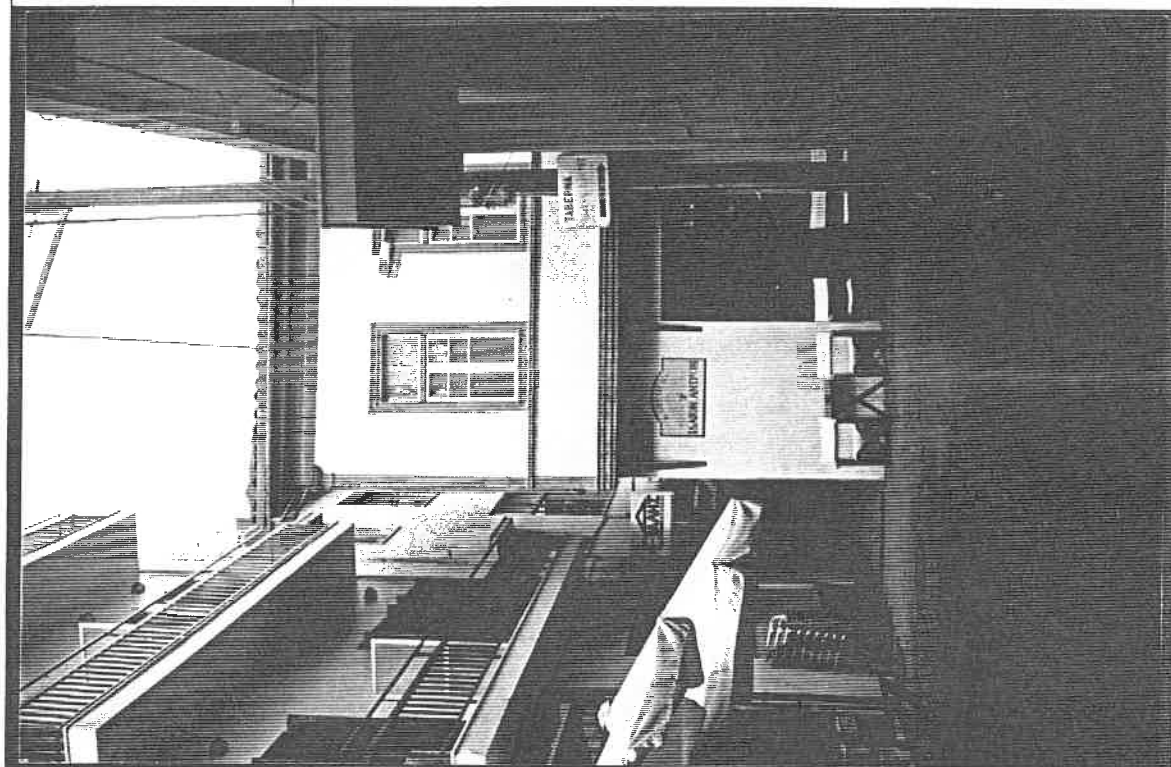
ΥΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/215/8752/24-1-1995

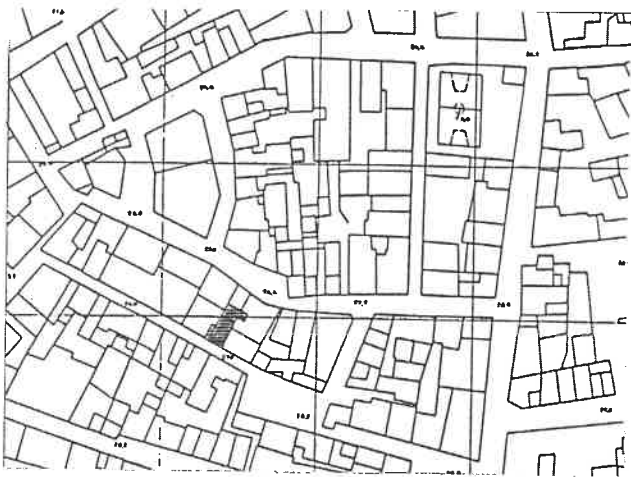
ΦΕΚ 36/1-3-1995

26 Μικρό Σεράγι	26	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Πολύ σημαντικό κτίσμα της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Είναι τριώροφο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Έχει σε κάτοψη σχήμα Γ και οι δύο πτέρυγες σχηματίζουν μεταξύ τους μικρή αυλή. Το ισόγειο είναι κατασκευασμένο από πέτρα, ενώ οι όροφοι είναι ξυλόπηκτοι. Η ευρεία χρήση του ξύλου χαρακτηρίζει το κτίριο. Στις όψεις με το ξύλο δημιουργούνται μορφολογικές λύσεις μοναδικές στην πόλη, όπως παράθυρα, υπέρθυρα, εξώστες, γείσα, ψευδοπαραστάδες στις γωνίες, κιγκλιδώματα στους εξώστες. Στο κτίριο αυτό κατέλυαν οι απεσταλμένοι του σουλτάνου στο Χάνδακα.	
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Ευρώπης 26.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
ΥΠ-ΠΕ/Β/Φ38/49016/18 45/10-10-1979 ΦΕΚ 195/Β/26-2-1980		



27 Κτίριο ιδιοκτησίας Βαρούχα		27
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Το κτίριο βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, ανάμεσα σε κτίρια των αρχών του αιώνα. Χτίστηκε μετά το μεγάλο σεισμό του 1856. Είναι λιθόκτιστο, διώροφο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Οι ωφέλιμοι χώροι του διατάσσονται σε σχήμα Π ενώ μεγάλη εσωτερική αυλή με ψηλό μαντρότοιχο λειτουργούσε σαν ενδιάμεσος χώρος ανάμεσα στο σπίτι και στο δρόμο σαν ενδιάμεσος χώρος. Ο όροφος χαρακτηρίζεται από τα σαχνισιά που έχουν κατασκευαστεί από μπαγδατί.	
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Κοραή και Περδικάρη.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ-ΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/205/19854/21-4-1992 ΦΕΚ 313/Β/30-6-1992		



28 Κτίριο ιδιοκτησίας Πετράκη	28
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Χαρακτηριστικό Δείγμα της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Είναι διώροφο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Το ισόγειο είναι λιθόκτιστο και ο όροφος χαρακτηρίζεται από το σαχνισί. Στον όροφο υπάρχουν αρκετά στοιχεία που μιμούνται μορφές της νεοκλασικής αρχιτεκτονικής, όπως παραστάδες, ταινίες και γείσο.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Κοραή 7.	
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ	
ΥΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3206/57154/18-11-1994 ΦΕΚ 922/Β/14-12-1994	



29 Κτίριο Ιδιοκτησίας Πετράκη

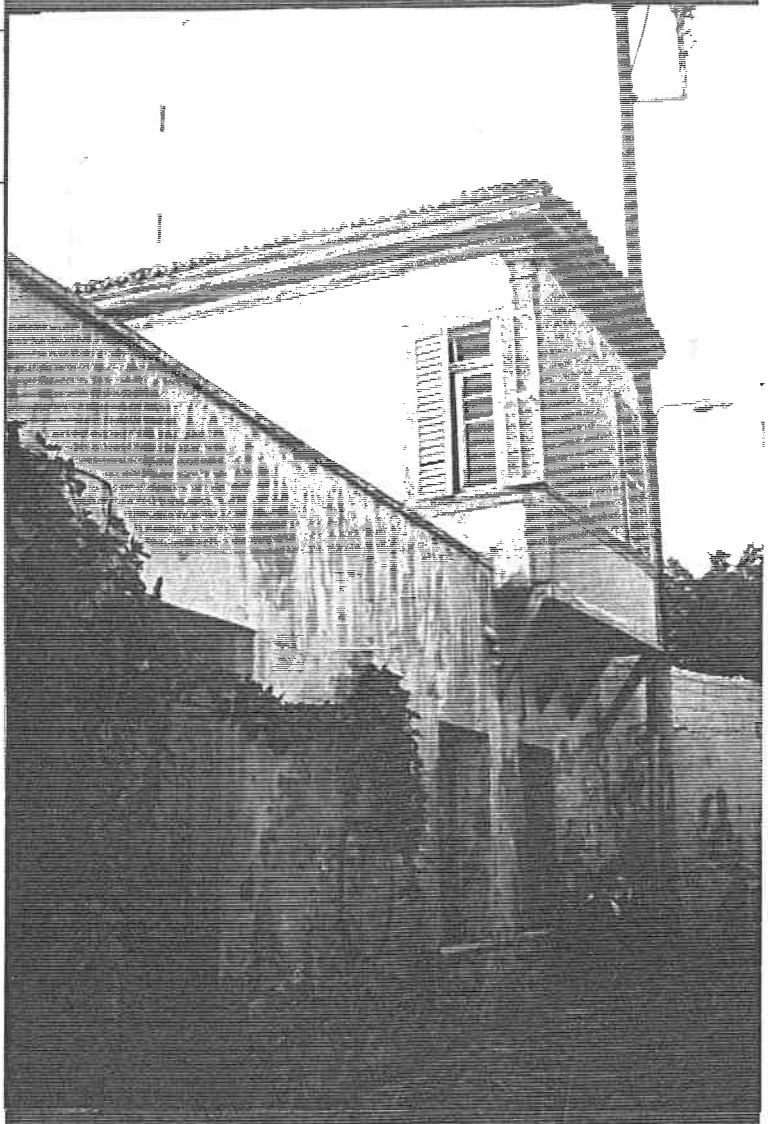
29

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Κοραή 9.

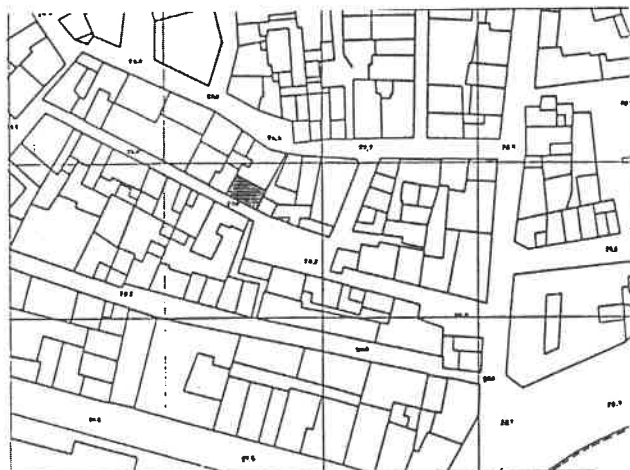
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Χαρακτηριστικό δείγμα της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής, αποτελεί συνέχεια του κτιρίου αρ. 7. Είναι διώροφο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Το σχήμα της κάτοψης είναι ορθογώνιο Παραλληλόγραμμο. Το ένα τμήμα του κτιρίου είναι ισόγειο και ένα τμήμα διώροφο. Τον όροφο χαρακτηρίζει το σαχνισί, η ξύλινη κατασκευή ενώ το ισόγειο είναι διώροφο. Γενικά χαρακτηρίζεται από λιτότητα στη μορφή του.



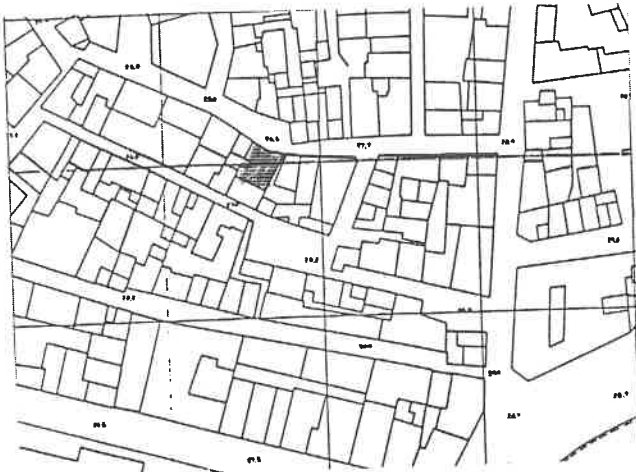
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΥΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3206/57154/18-11-1994

ΦΕΚ 922/Β/14-12-1994

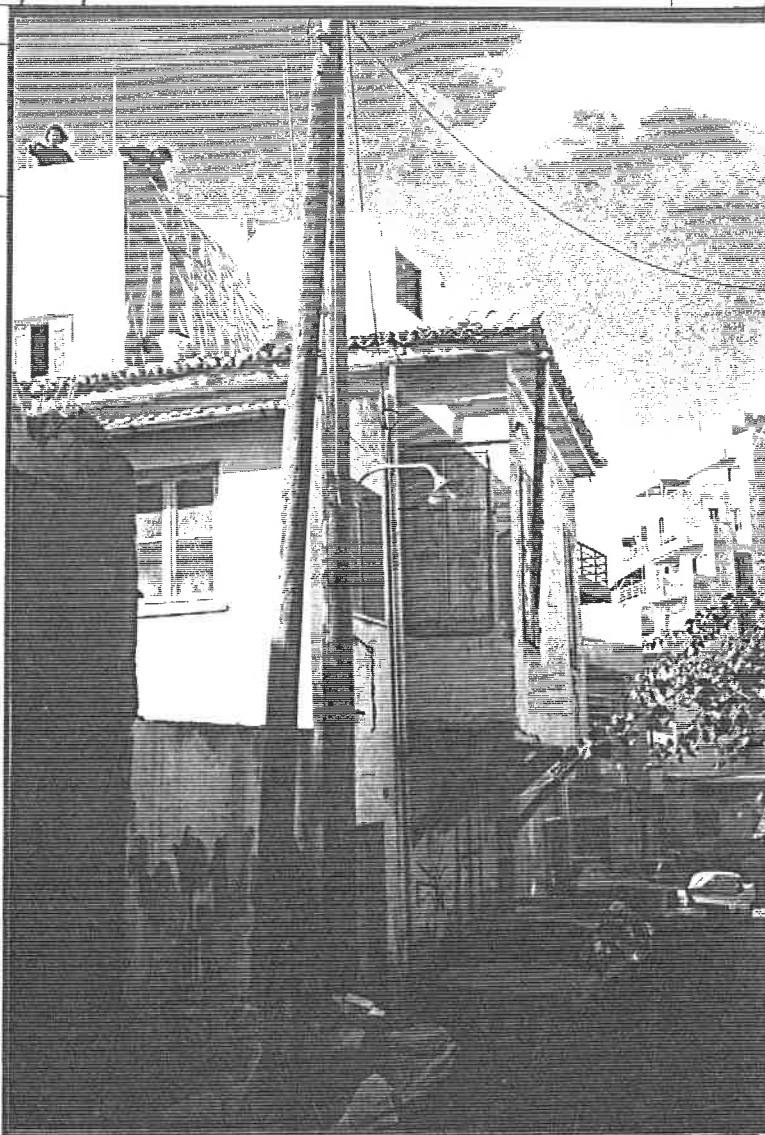
30 Κτίριο ιδιοκτησίας Πετράκη		30
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Απλό κτίριο της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Η κάτοψη έχει σχήμα Γ και δημιουργεί μια μικρή αυλή στο υπόλοιπο του οικοπέδου. Στον όροφο υπάρχει η χαρακτηριστική ξύλινη κατασκευή, το σαχνισί. Το ισόγειο είναι λιθόκτιστο.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Μιλάτου 10.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
ΥΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3206/57154/18-11-1994 ΦΕΚ 922/Β/14-12-1994		
		

31 Κτίριο ιδιοκτησίας Γρηγοράκη**31****ΘΕΣΗ:**

Βρίσκεται στην οδό Ψαρομη-
λίγκων 23.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για κτίριο που ακο-
λουθεί τις επιταγές της Βαλ-
κανικής αρχιτεκτονικής. Είναι
διώροφο κτίσμα με ξύλινη κε-
ραμοσκεπή στέγη. Ο όροφος
είναι διαμορφωμένος με σα-
χνισί, το οποίο στηρίζεται σε
ξύλινα φουρούσια. Η κατα-
σκευή του είναι από μπαγδατί.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ//886/23

454/11-4-1995

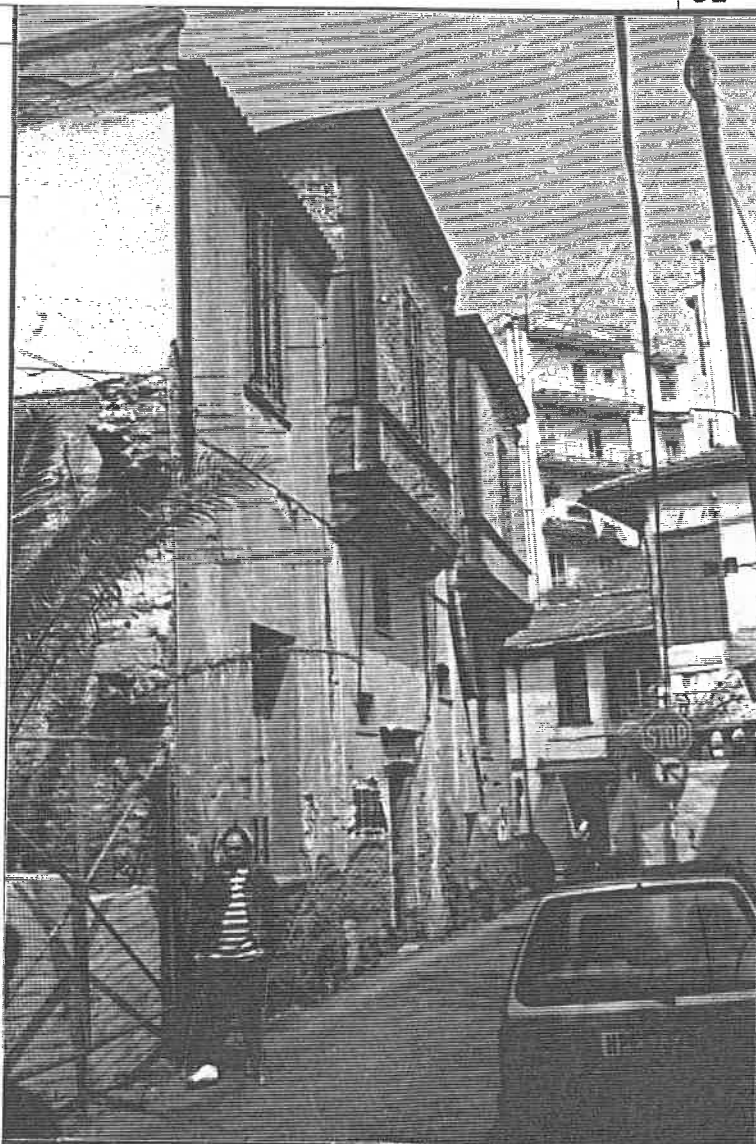
ΦΕΚ 462/Β/24-5-1995

32 Κτίριο ιδιοκτησίας Διαλυνά**32****ΘΕΣΗ:**

Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγίου Τίτου και Ιδομενέως.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Χαρακτηριστικό κτίριο της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής με ορισμένα νεοκλασικά στοιχεία όπως είναι οι ξύλινες παραστάδες, και η διαμόρφωση της εξώθυρας. Η κατασκευή του ορόφου είναι ξυλόπηκτη και δεσπόζουν τα σαχνισιά.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/62321/2417/14
-11-1980

ΦΕΚ 1226/Β/25-11-1980

Νεοκλασικισμός¹

Ο κλασικισμός σαν αρχιτεκτονικό ρεύμα, ξεκίνησε στις αρχές του 18^{ου} αιώνα από την Δυτική Ευρώπη ως ένα κίνημα ανανέωσης, βασισμένο στη θεωρία του Διαφωτισμού που κυριαρχούσε τότε. Χαρακτηριζόταν από την επιστροφή και τη μελέτη του παρελθόντος και πιο συγκεκριμένα της αρχαιότητας.

Στην Ελλάδα, ο κλασικισμός ή νεοκλασικισμός όπως επικράτησε τελικά να λέγεται στη χώρα μας, έφθασε μετά το 1830, πιθανότατα με την παρουσία Βαυαρών μηχανικών και αρχιτεκτόνων που ήρθαν μαζί με τον Όθωνα. Τα κτίρια και τα μνημεία που κατασκευάστηκαν από του Βαυαρούς, λειτούργησαν ως πρότυπα για τους ντόπιους αρχιτέκτονες, οι οποίοι σε συνδυασμό με επιδράσεις βαλκανικές ιταλικές και ανατολίτικες, οδήγησαν στη δημιουργία πολλών τοπικών παραλλαγών Αρχιτεκτονικής.



Νεοκλασικό κτίριο στην οδό 25^{ης} Αυγούστου

Ενώ το Ελληνικό κράτος προσπαθεί να αναπτυχθεί η Κρήτη βρίσκεται ακόμα υπό την τουρκική κατοχή.

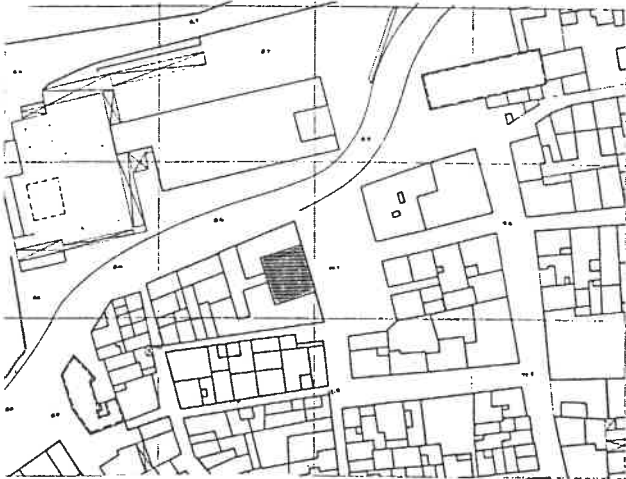
Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα τα κτίσματα στο νησί, αλλά και στο Ηράκλειο όπως είδαμε, υπακούουν τις κατευθύνσεις της βαλκανικής αρχιτεκτονικής. Σιγά σιγά όμως η αρχιτεκτονική αυτή αρχίζει να υποχωρεί στα νεοκλασικά ρεύματα. Οι διοικητικές παραχωρήσεις και οι λιγοστές ελευθερίες που κέρδισαν οι Κρητικοί προς τα τέλη του αιώνα τους επιτρέπουν να εκφράζουν και να προβάλλουν την κοινωνική τους καταξίωση και την ελληνικότητά τους. Έτσι όσον αφορά τον περιβάλλοντα χώρο που ζούσαν, δηλαδή την πόλη και το σπίτι, προσπαθούν να τον διαμορφώσουν σύμφωνα με το ρυθμό που επικρατούσε στην ελεύθερη Ελλάδα,

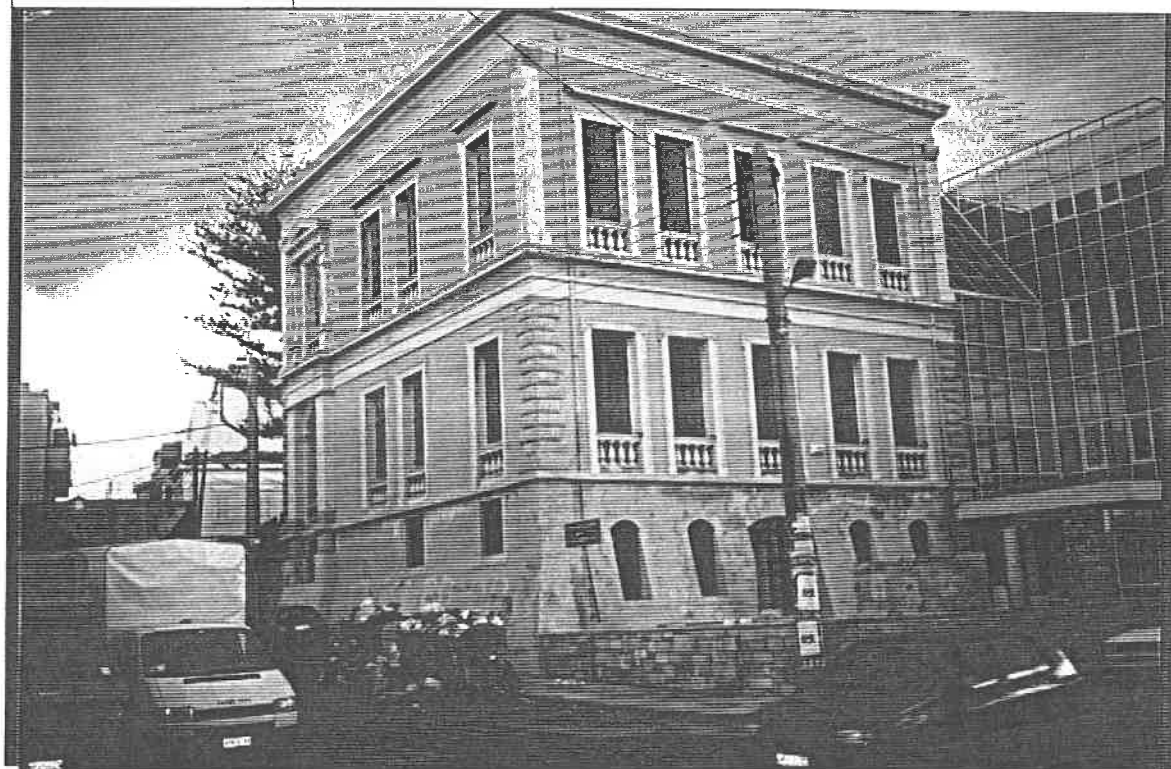
¹ -Το Ηράκλειο στο 19^ο και 20ο αιώνα. Η πόλη και η αρχιτεκτονική της, Έκθεση, Ηράκλειο 1994

τον νεοκλασικό ρυθμό. Και το ίδιο όμως το Ελληνικό κράτος ενισχύει αυτή την προσπάθεια για να τονώσει το εθνικό φρόνημα στις υπόδουλες περιοχές. Πρέπει όμως να αναφερθεί ότι και το επίσημο Τουρκικό κράτος δεν αντιτίθεται στην εφαρμογή του νεοκλασικισμού στα υπόδουλα αστικά κέντρα. Ο σημαντικότερος βέβαια λόγος γι' αυτό το γεγονός ήταν η προσπάθεια της τουρκικής διπλωματίας να αποδείξει στη Δύση και στις Μεγάλες Δυνάμεις, ότι η Οθωμανική αυτοκρατορία εκσυγχρονίζεται και ακολουθεί τα ευρωπαϊκά ρεύματα.

Τα πρώτα γνωστά κτίσματα του νεοκλασικισμού στο Ηράκλειο ήταν δύο δημόσια τουρκικά κτίρια: το κτίριο της υπηρεσίας Εφκαφίων που βρίσκεται στην οδό Έβανς και το σημερινό κτίριο της Νομαρχίας και των Δικαστηρίων που κατασκευάστηκε για να στεγάσει τους τουρκικούς στρατώνες.

Εκτεταμένη ανέγερση νεοκλασικών κτισμάτων έχει γίνει στην οδό 25^{ης} Αυγούστου, γι' αυτό και είχε ονομαστεί οδός Πλάνης γιατί πίσω από την επιβλητική όψη της οδού βρισκόταν χαμόσπιτα και παράγκες.

33 <i>Ιστορικό Μουσείο</i>		33
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Το κτίριο κατασκευάστηκε το 1903 με σχέδια του αρχιτέκτονα Τσαντηράκη και ακολουθήθηκε το περίγραμμα παλαιότερου οικοδομήματος που καταστράφηκε κατά τη διάρκεια των γεγονότων του 1898. Στο πρώτο οικοδόμημα λειτουργούσε το Αγγλικό προξενείο. Πρόκειται για διώροφο λιθόκτιστο κτίριο, δείγμα νεοκλασικής αστικής αρχιτεκτονικής. Διακρίνεται έντονα η μεγαλοπρέπεια και η κομψότητα των όψεων του, αλλά και το εσωτερικό παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον με τοιχογραφίες και άλλα διακοσμητικά στοιχεία.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Γρεβενών και Λ. Καλοκαιρινού απέναντι από το Ξενία.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ ΔΙΛΑΠ/931/15502/ 22-5-1987 ΦΕΚ 313/Β/22-6-1987		



34 Κτίριο Μαυράκη

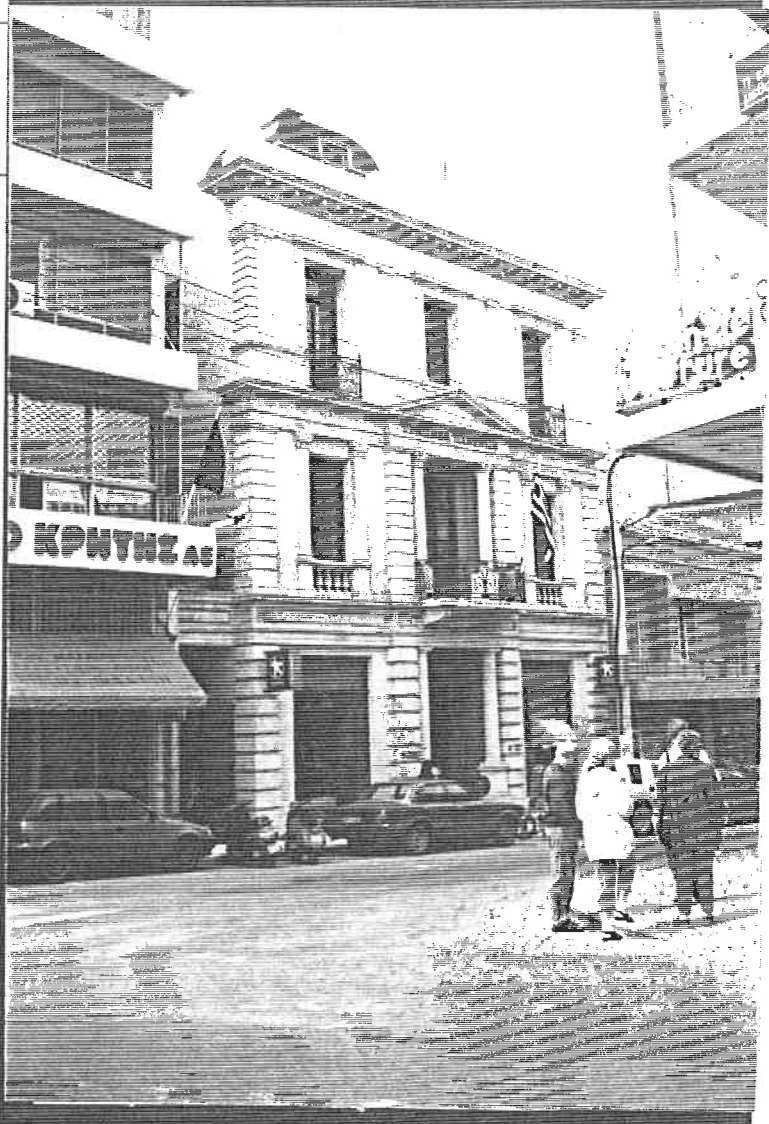
34

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Γιαμαλάκη 7 στο καμαράκι.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Λαμπρό δείγμα του ύστερου νεοκλασικισμού. Κατασκευάστηκε πιθανόν τη δεύτερη δεκαετία του 20ου αιώνα. Η διάρθρωση της όψης υπάκουει σε αυστηρούς άξονες συμμετρίας. Η κύρια είσοδος διαμορφώνεται σε εσοχή. Οι γωνίες του κτιρίου τονίζονται με λαξευμένους πωρόλιθους κτισμένους κατά το ισόδομο σύστημα. Ψευδοπαραστάδες και μικροί κίονες που στέφονται με κορινθιακά επίκρανα, ορίζουν τα διάφορα επί μέρους τμήματα της πρόσοψης. Η όλη σύνθεση χαρακτηρίζεται ακόμη από τα σύνθετα γείσα, την αετωματική απόληξη του κεντρικού τμήματος, τις λεπτοδουλεμένες μπαλούστρες κάτω από τα υψίκορμα παράθυρα και τις λεπτοδουλεμένες σιδεριές. Σήμερα ανήκει στην τράπεζα Πίστωσης και λειτουργεί σαν κατάστημα της.



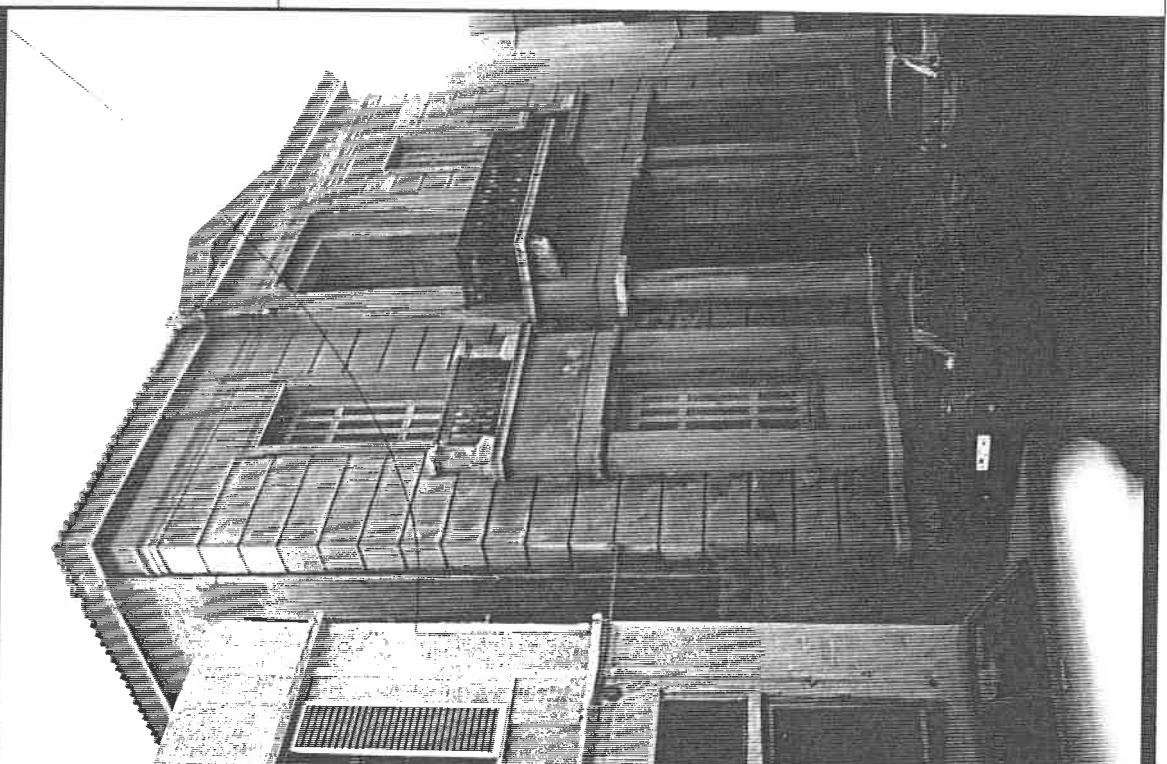
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/ΥΑΠΑ/ΓΔΠΑ/Γ/2
4937/1118
ΦΕΚ 750/Β/6-9-1979

35 Κτίριο ιδιοκτησίας Σουριαδάκη		35
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Αξιόλογο δείγμα του ύστερου νεοκλασικισμού. Η κύρια όψη έχει οργανωθεί με αυστηρούς άξονες συμμετρίας. Το κεντρικό τμήμα της πρόσοψης προεξέχει. Οι δωρικοί κίονες, στο υπερυψωμένο ισόγειο, οι κορινθιακές παραστάδες στον όροφο και η αετωματική απόληξη του δημιουργούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό αισθητικά σύνολο.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Γιαμαλάκη 35.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Α./ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ /Γ/62321/2417/14- 11-1980 ΦΕΚ 1226/β/25- 11-1980		


--

36 Κτίριο ιδιοκτησίας Μπλαβάκη

36

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Αποκορώνου 15.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Αξιόλογο δείγμα του όψιμου νεοκλασικισμού. Παλιό αρχοντικό του Μπέη Σεκεριά. Έχει στοιχεία τόσο νεοκλασικά όσο και της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής, όπως ο στεγασμένος εξώστης πάνω από την κύρια είσοδο. Διώροφο κτίσμα του οποίου ο όροφος έχει αετωματική απόληξη και στέφεται με γείσο. Διαθέτει κήπο με βοηθητικό κτίσμα. Σήμερα στεγάζει ένα ιδιωτικό ωδείο.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000



ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ

ΥΠΠΟ/Β/Φ38/49016/1845/0-10-1979

ΦΕΚ 195/Β/26-2-1980

37 Κτίριο ιδιοκτησίας Καλιωράκη		37
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Πρόκειται για διώροφο πετρόκτιστο κτίριο του πρώτου τετάρτου του 20ου αιώνα, κτισμένο σύμφωνα με τις επιταγές του νεοκλασικισμού. Η κάτοψη του έχει σχήμα ορθογώνιου παραλληλόγραμμου. Η βορεινή του όψη είναι ιδιαίτερα επιμελημένη ενώ οι υπόλοιπες είναι εντελώς απλές. Στη βόρεια όψη ο κύριος κατακόρυφος άξονας τονίζεται με προώθηση προς τα έξω του κεντρικού τμήματος με εξώστες που διαμορφώνονται σε εσοχή, με κίονες ιωνικού και δωρικού ρυθμού.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Βενιζέλου και Θεοτοκοπούλου.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./Υ/24937/1118/ 16-7-1979 ΦΕΚ 750/Β/6-9-1979		



38 Κτίριο Καστέλλα

38

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Το κτίριο σήμερα έχει σχεδόν κατεδαφιστεί. Μόνο τμήματα του σώζονται στη βόρεια και ανατολική πλευρά. Βέβαια έχει ξεκινήσει η αναστήλωση του μαζί με του Αγίου Πέτρου.

ΘΕΣΗ

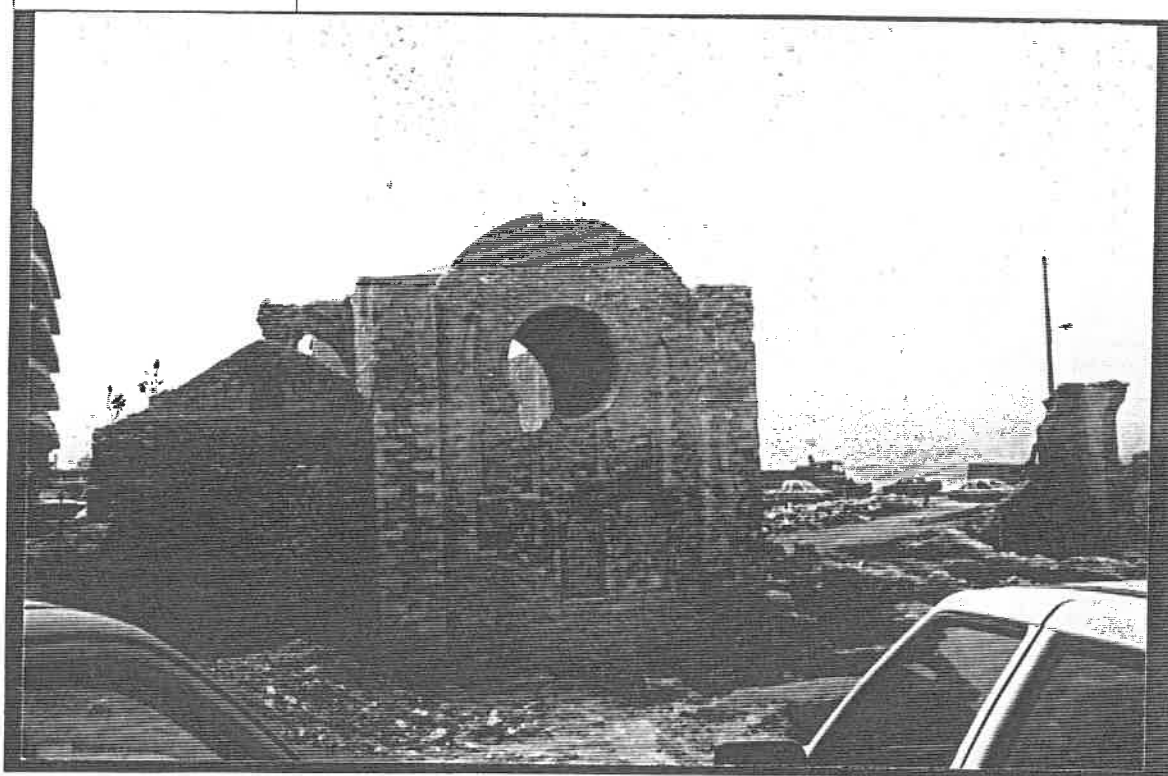
Βρίσκεται στην παραλιακή, δίπλα από τον Άγιο Πέτρο.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

ΑΠΟΦΑΣΗ
ΧΑΡ/ΣΜΟΥ

ΠΟ/ΔΙΔΑΠ/Γ/296/
9185/23-2-1990
ΦΕΚ 191/Β/7-3-
1990



39 Κτίριο ιδιοκτησίας Μαθιουνδάκη

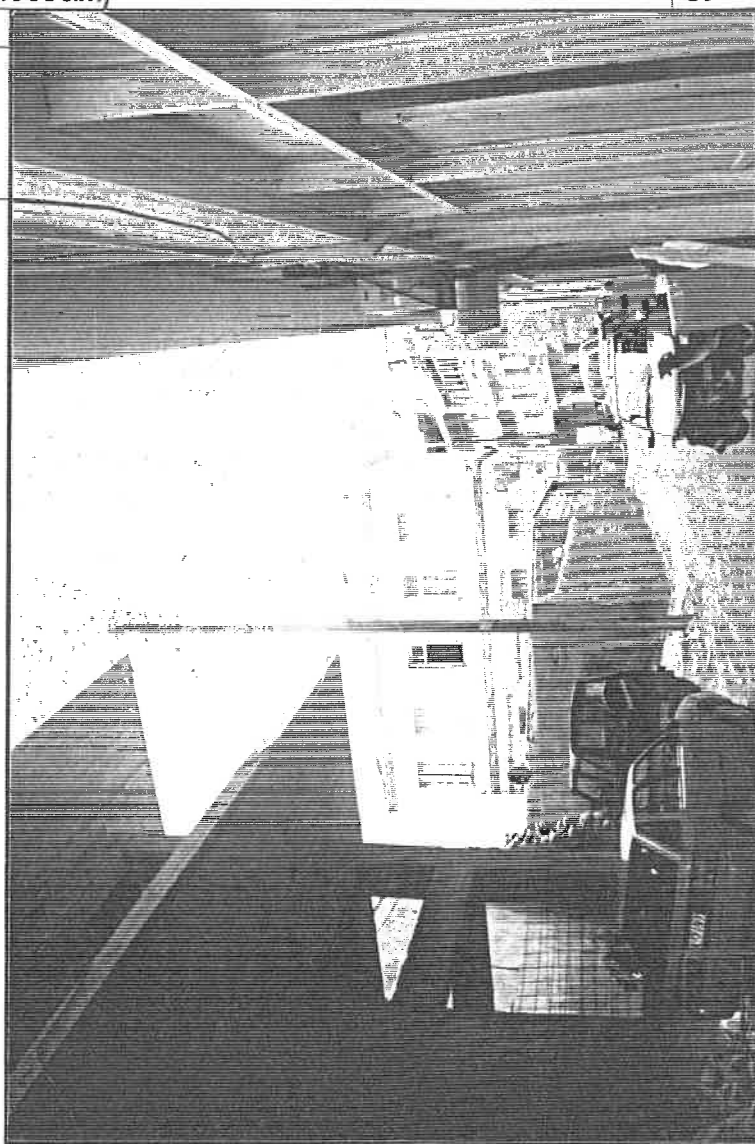
39

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Χορτα-
τσών και Πρεβελάκη.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για ενδιαφέρον κτί-
σμα αστικού κτιρίου της δεύ-
τερης δεκαετίας του 20ου αι-
ώνα, όπου υπάρχουν σχημα-
τοποιημένα και απλουστευμέ-
να αρχιτεκτονικά και μορφο-
λογικά στοιχεία του ύστερου
νεοκλασικισμού. Το κτίριο
είναι διώροφο με υπόγειο, πε-
τρόκτιστο και στεγάζεται με
ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Ο
όροφος διαχωρίζεται μορφο-
λογικά από το ισόγειο με γεί-
σο. Το κτήριο σήμερα είναι
ακατοίκητο.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΥΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2499/62662/18-
11-1993

ΦΕΚ 996/Β/1-12-1993

40 Κλινική «Ευαγγελισμός»**40****ΘΕΣΗ:**

Βρίσκεται στην οδό Θεοτοκοπούλου 18.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για λαμπρό κτίριο που κατασκευάστηκε στις αρχές του αιώνα. Δυστυχώς έχει υποστεί μορφολογικές αλλοιώσεις εξαιτίας της αλλαγής χρήσης που έχει υποστεί κατά το Παρελθόν, ενώ σήμερα Παραμένει ανεκμετάλλευτο και εγκαταλειμμένο. Κατασκευάστηκε για να λειτουργήσει ως γαλλική Σχολή Καλογραιών με σχέδια του αρχιτέκτονα Τσαντηράκη. Λειτουργήσε σαν Σχολή συνεχώς μέχρι το 1940. Αρχικά ήταν διώροφο, λιθόκτιστο με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Η γενικότερη διάρθρωση του κτιρίου καθώς και επί μέρους στοιχεία όπως γείσα, ψευδοπαραστάδες, ακολουθούσαν σαφώς το ρεύμα του νεοκλασικισμού. Κατά τη διάρκεια της Γερμανικής κατοχής επιτάχθηκε και χρησιμοποιήθηκε σαν στρατιωτικό νοσοκομείο. Το 1953 χρησιμοποιήθηκε από ομάδα γιατρών σαν κλινική μέχρι το 1969.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

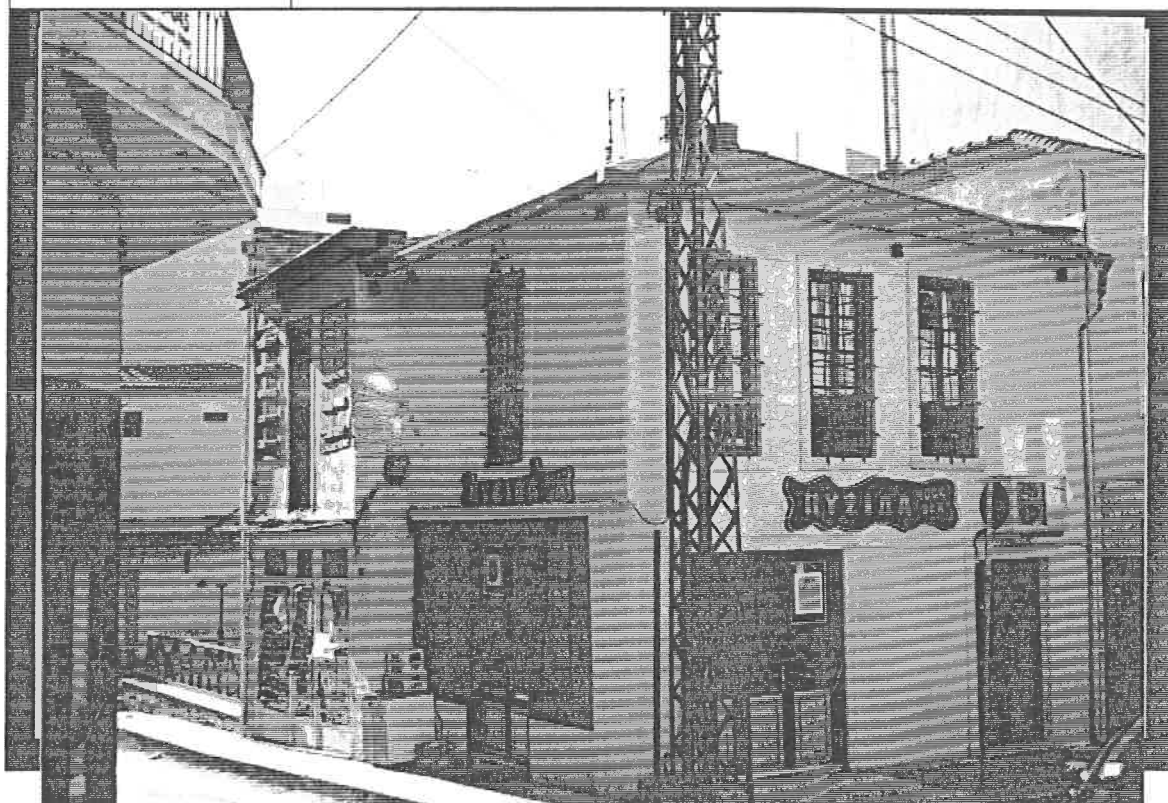
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/480/11296/6-2-1996

ΦΕΚ 190/Β/21-3-1996

41 Κτίριο ιδιοκτησίας Οικονόμου		41
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Πρόκειται για αξιόλογο δείγμα νεοκλασικού κτιρίου κτισμένο τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Προορισμένο για κατοικία σε μια από τις καλύτερες συνοικίες τότε της πόλης.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Ευγενικού 4.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Τ/2015 /29368/10-6-1996		



42 Κτίριο ιδιοκτησίας Καστρινάκη

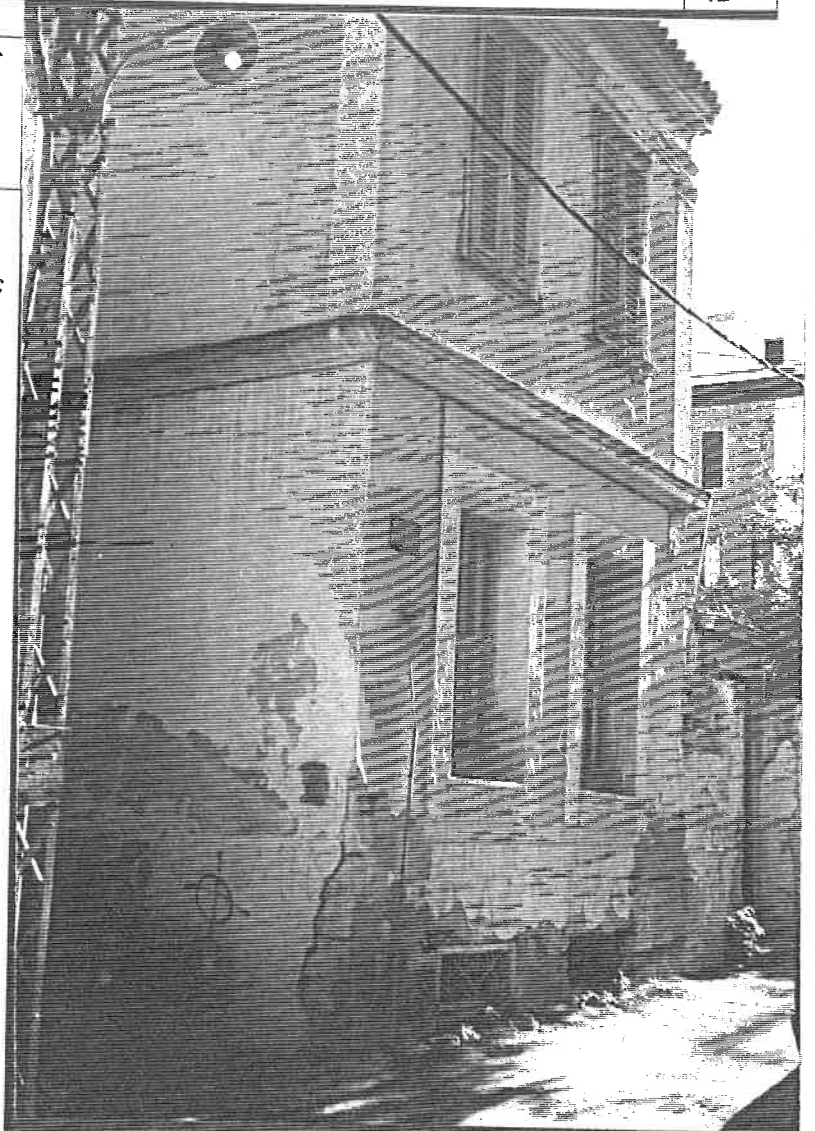
42

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Κυδωνίας
και Καπ. Χαλαλάμη.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για χαρακτηριστικό
δείγμα νεοκλασικού κτιρίου με
ενδιαφέροντα διακοσμητικά
στοιχεία. Είναι διώροφο, έχει
σχήμα κάτοψης Γ και διαθέτει
μεγάλο κήπο. Στις γωνίες του
ορόφου φέρει ψευδοπαραστά-
δες. Ήταν κτίριο κατοικίας.
Σήμερα είναι εγκαταλειμμένο.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Τ/2278/35599/1-
7-1996

ΦΕΚ 666/Β/1-8-1996

43 Κτίριο ιδιοκτησίας Παπαδάκη

43

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Βουρβάχων και Ευγενικού.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Είναι τριώροφο πετρόκτιστο κτίριο που στεγάζεται με ξύλινη τετράριχτη κεραμοσκεπή στέγη. Στο ισόγειο υπάρχουν καταστήματα και στους ορόφους κατοικίες. Η πρόσοψη έχει νεοκλασική διάρθρωση με άξονα συμμετρίας την απόσχιση της γωνίας που σχηματίζουν οι δύο οδοί. Στις τέσσερις γωνίες σχηματίζονται παραστάδες με βάσεις και επίκρανα. Οι εξώστες στηρίζονται σε μαρμάρινα φουρούσια με λιτή πλαστική επεξεργασία.



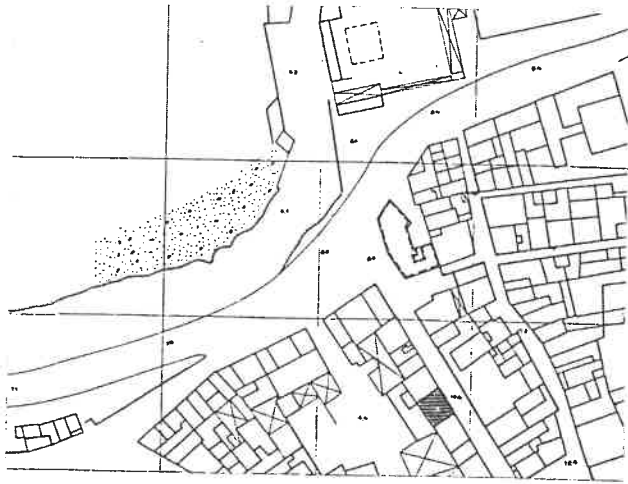
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

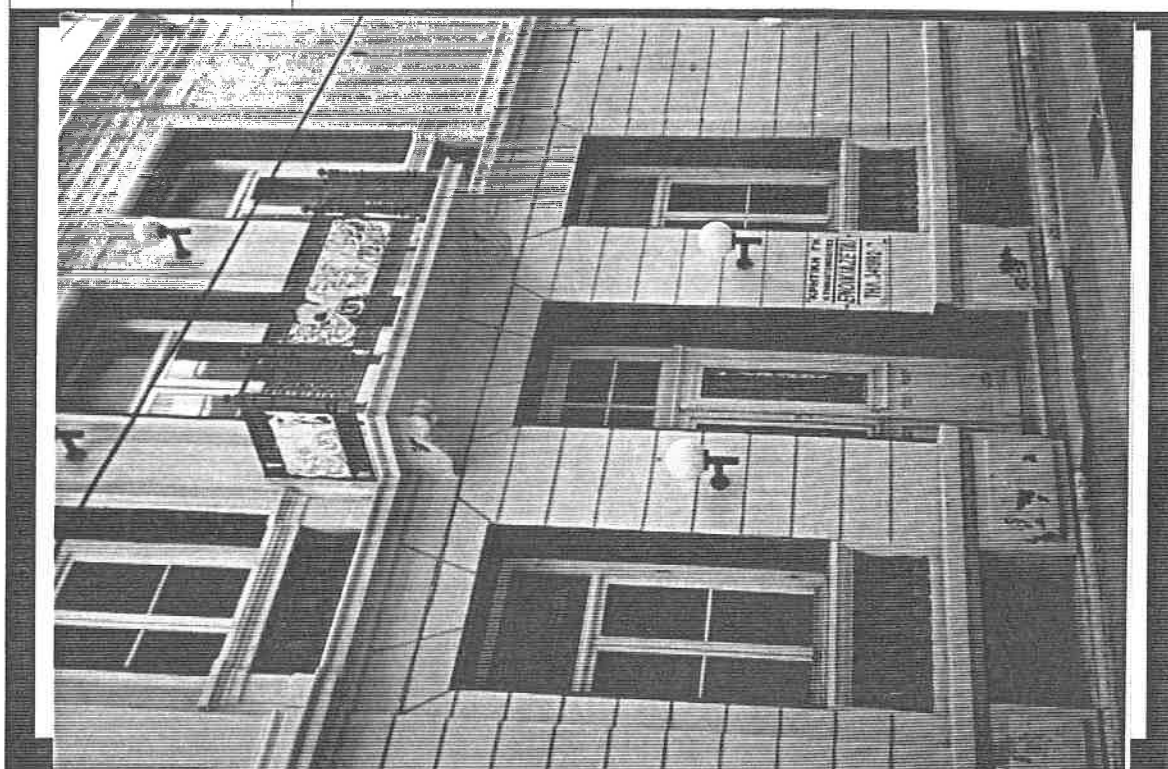
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

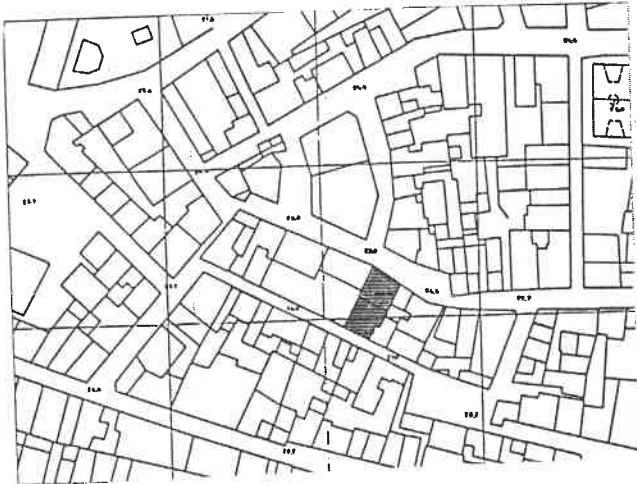
**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΔΑΠ/Γ/2691/1949/27-11-1995

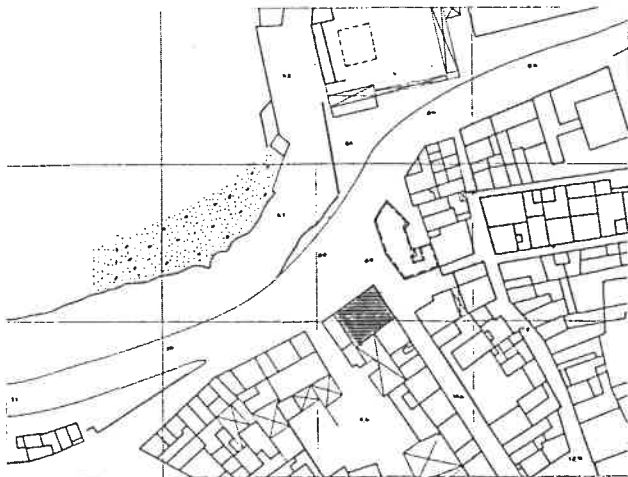
ΦΕΚ 68/Β/31-1-1996

44 Κτίριο ιδιοκτησίας Περδικάκη		44
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Χαρακτηριστικό δείγμα αστικού κτιρίου των αρχών του αιώνα, με μορφολογικά στοιχεία του όψιμου νεοκλασικισμού, όπως αυτά εφαρμόστηκαν στο Ηράκλειο. Πρόκειται για διώροφο, πετρόκτιστο, κεραμοσκεπές κτίσμα, όπου αρχικά στέγαζε κατοικία.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Χάνδακος 71.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/2104 /34567/18-6-1996		



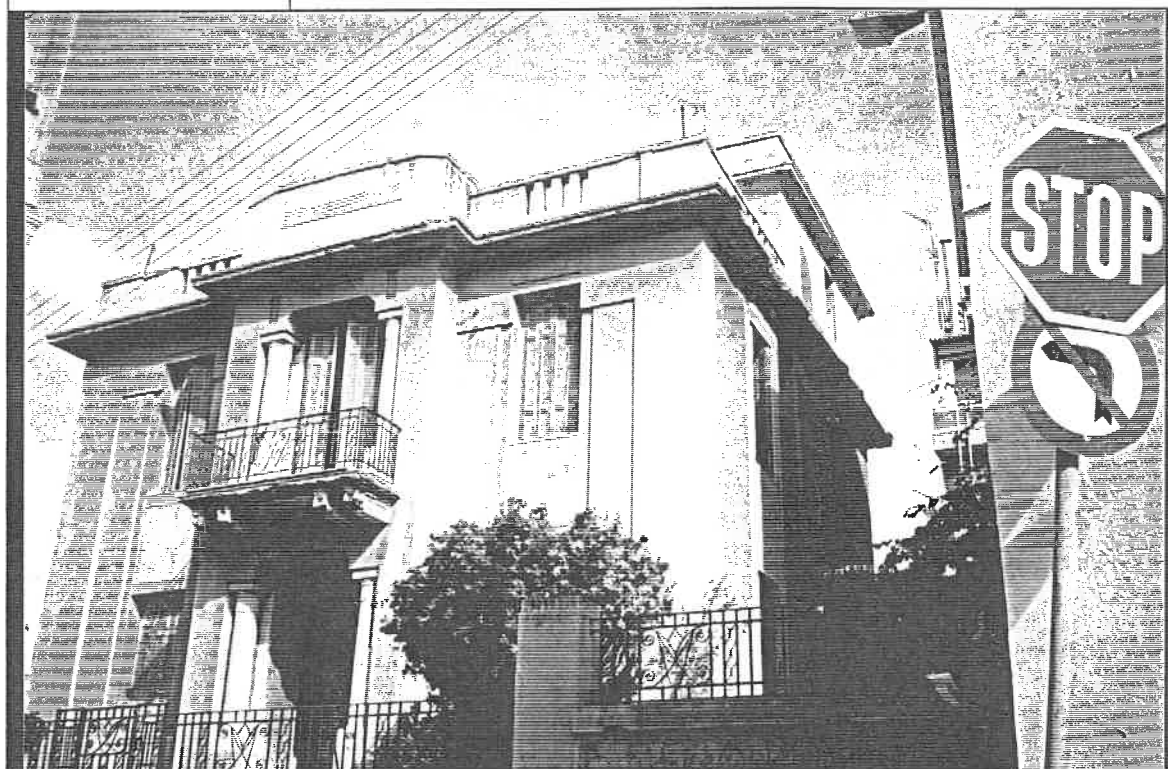
45 Κτίριο ιδιοκτησίας Μπαρνιά	45
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Το κτίριο είναι διώροφο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Το σχήμα της κάτοψης είναι ορθογώνιο παραλληλόγραμμο, τοποθετημένο στο οικόπεδο έτσι ώστε να δημιουργεί αυλή προς την οδό Κοραή. Ο όροφος τονίζεται από τον εξώστη που βρίσκεται στο κέντρο του. Τα ανοίγματα των παραθύρων είναι υψίκορμα με χαμηλωμένα τοξωτά υπέρθυρα.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ
Βρίσκεται στην οδό Κοραή 5 και Μιλάτου 8.	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ	
ΥΠ ΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Τ/ 1849/39127/3-6- 1994 ΦΕΚ 620/Β/11-8- 1994	



46 Κτίριο ιδιοκτησίας Περίδου		46
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ <i>Χαρακτηριστικό δείγμα του νεοκλασικισμού. Πρόκειται για διώροφο κτίσμα, λιθόκτιστο, κεραμοσκεπές με υπόγειο. Οι όψεις του κτιρίου οργανώνονται με αυστηρούς άξονες συμμετρίας, τα ανοίγματα είναι υψίκορμα και στις όψεις υπάρχουν μικροί εξώστες τοποθετημένοι κατά το κεντρικό κατακόρυφο άξονα. Η είσοδος διαμορφώνεται από την ανατολική πλευρά όπου υπάρχει μικρή αυλή. Το κτίριο στεγάζει σήμερα λειτουργίες αναψυχής (εστιατόριο, μπάρ).</i>		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
<i>Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Χάνδακος και Βενιζέλου.</i>		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./Β/Φ38/49016/ 1845/10-10-1989 ΦΕΚ 195/26-2-1980		



47 Κτίριο ιδιοκτησίας Βλαστού	47
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Το κτίριο ακολουθεί το ρεύμα του νεοκλασικισμού. Έχει ανεγερθεί στις αρχές του αιώνα. Είναι τριώροφο, με μεγάλο κήπο. Έχει λιτή και συμμετρική πρόσοψη, της οποίας προεξέχει το κεντρικό τμήμα τονίζοντας την είσοδο. Λιτές κυλινδρικές κολόνες με γεωμετρικά κιονόκρανα πλαισιώνουν τα κεντρικά ανοίγματα, ενώ η διακόσμηση της υπόλοιπης πρόσοψης περιορίζεται σε κατακόρυφα και γεωμετρικά στοιχεία.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Χάνδακος 38.	
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ	
Υ.Α./Γ/720/26816/2 3-4-1981 ΦΕΚ 276/Β/13-5-1981	



48 Λύκειο «Κοραής»

48

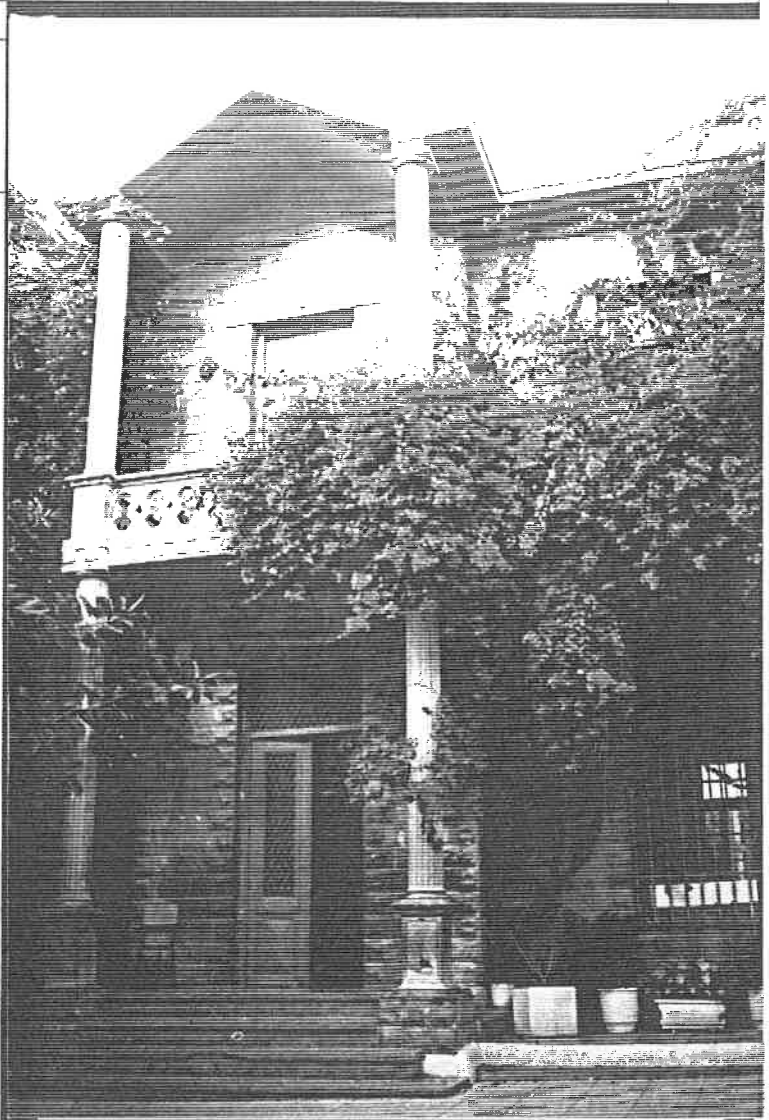
ΘΕΣΗ:*Βρίσκεται στην οδό Κοραή 3.***ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:**

Το λύκειο ο «Κοραής» άρχισε να λειτουργεί το 1905, αρχικά σε άλλο κτίριο και από το 1911 στεγάστηκε στο υπάρχον. Είναι λιθόκτιστο, διώροφο και στεγάζεται με δίκλινη κεραμοσκεπή στέγη. Έχει τονιστεί η κεντρική είσοδος με την προβολή προς τα έξω του κεντρικού τμήματος της πρόσοψης και έχει κατασκευαστεί εξώστης, ο οποίος στεγάζεται με αετωματική απόληξη της στέγης. Η στέγη στηρίζεται σε δύο ζεύγη κιόνων, απομίμηση δωρικών κιόνων. Η μορφολόγηση του κτίσματος έγινε κατά τα πρότυπα του δυτικού τύπου βίλας που τότε κατασκευάζονταν σε προάστια της Αθήνας. Αυστηροί άξονες συμμετρίας διέπουν το οικοδόμημα, τα ανοίγματα είναι υψίκορμα και οι γωνίες και τα περιθωρώματα τονίζονται με ισόδομη Πελεκημένη λιθοδομή. Τα μορφολογικά στοιχεία του κτιρίου μαρτυρούν την προσπάθεια συντήρησης των ρευμάτων του ρομαντικού νεοκλασικισμού.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ

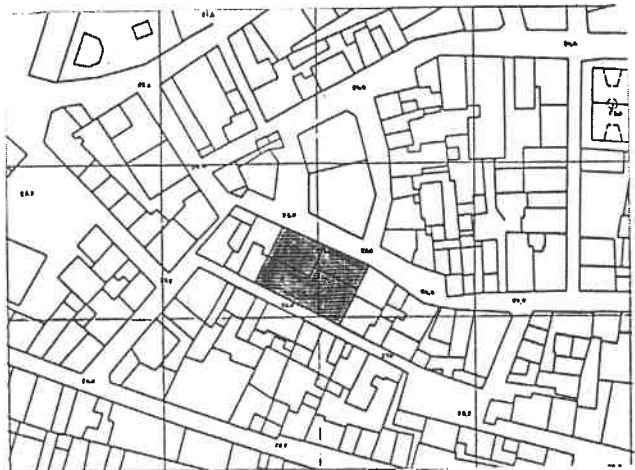
Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/1838/39225/30
-6-1994

ΦΕΚ 625/Β/16-8-1994



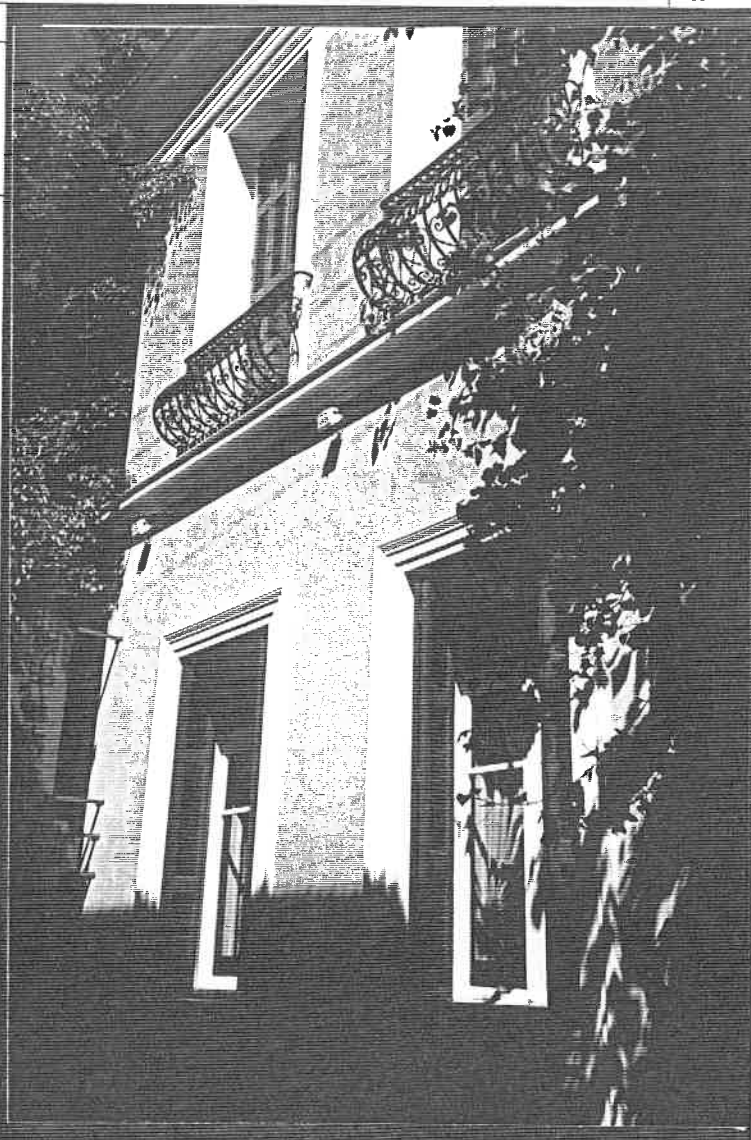
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000



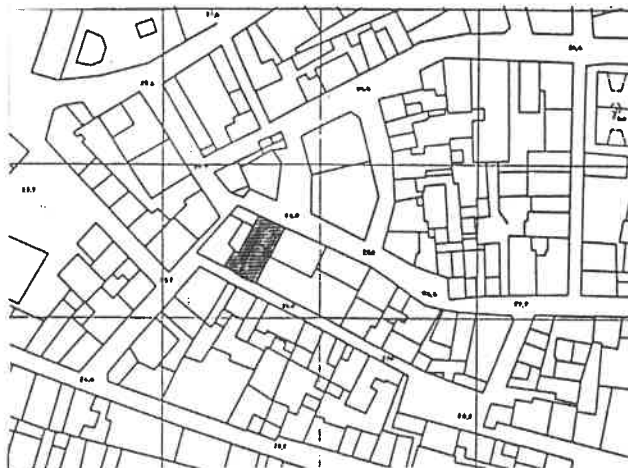
49 Κτίριο ιδιοκτησίας Ορφανού

49

ΘΕΣΗ:*Βρίσκεται στην οδό Κοραή 1.***ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:***Το κτίριο είναι διώροφο κεραμοσκεπές και έχει κατασκευαστεί στις αρχές του αιώνα για χρήση κατοικίας.**Το σχήμα της κάτοψης είναι Γ, το σκέλος με το μεγαλύτερο μήκος είναι κεραμοσκεπές και το άλλο μονώροφο πλακοσκεπές.**Στην κύρια όψη διακρίνονται νεοκλασικίζοντα διακοσμητικά στοιχεία τόσο στην αυλόθυρα και το μαντρότοιχο όσο και στην επιφάνεια του διώροφου ορόφου.*

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/1840/39121/30
-6-1994

ΦΕΚ 603/Β/4-8-1994

50 Κτίριο ιδιοκτησίας Ξηρουδάκη

50

ΘΕΣΗ:

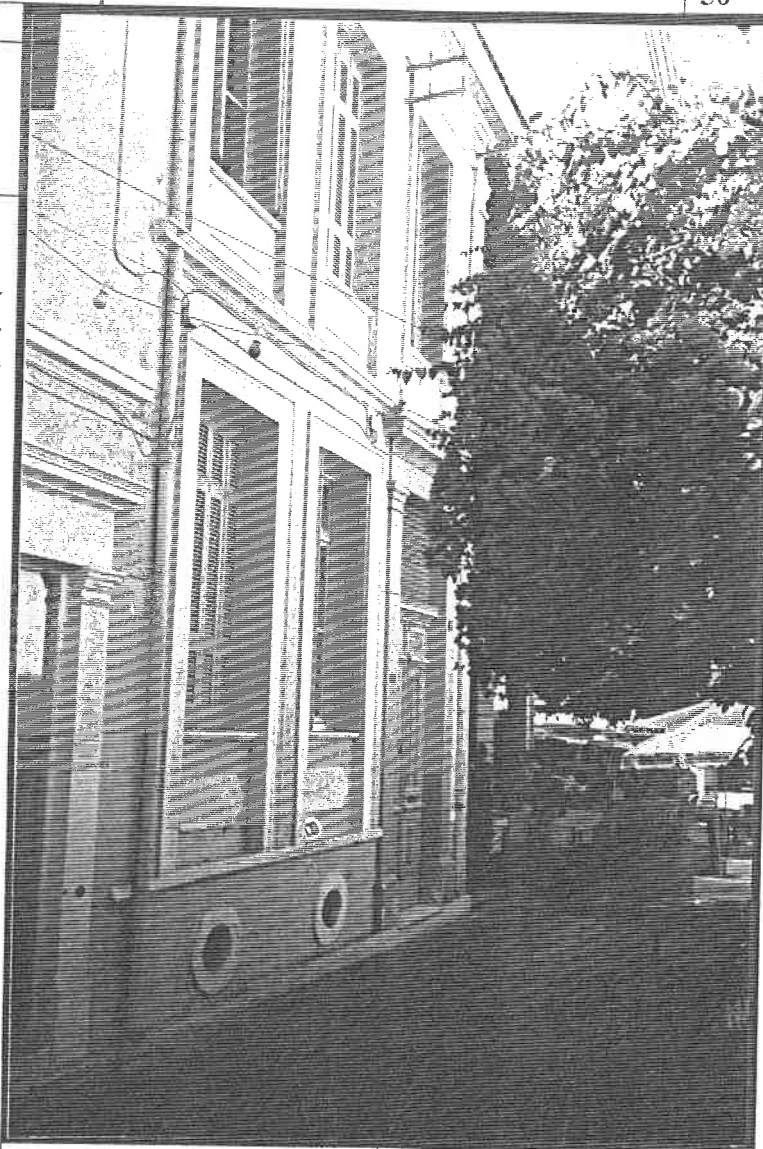
Βρίσκεται στην οδό Κοραή 2.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Το κτίριο είναι λιθόκτιστη κεραμοσκεπής κατοικία με υπερψωμένο υπόγειο που κτίστηκε στις αρχές του αιώνα.

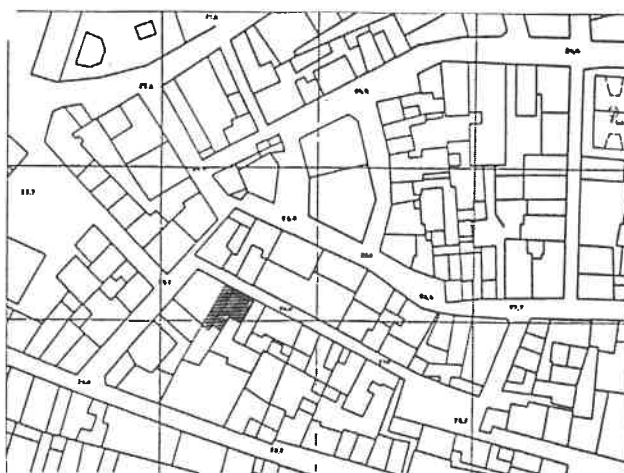
Η αρχιτεκτονική σύνθεση υπακούει στις αρχές του νεοκλασικισμού. Τα ανοίγματα είναι υψίκορμα με περιθρώματα και χαρακτηριστικούς σχηματοποιημένους ταμπλάδες που βρίσκονται σε εσοχή κάτω από τις ποδιές.

Η είσοδος με την ενδιαφέρουσα ταμπλαδωτή πόρτα τονίζεται με πλαίσιο που αποτελείται από παραστάδες με δωρικά επίκρανα και υπέρθυρο με ταινιωτό γείσο.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Π./ΔΙΔΑΠ/Γ/1850/39227/30
-6-1994

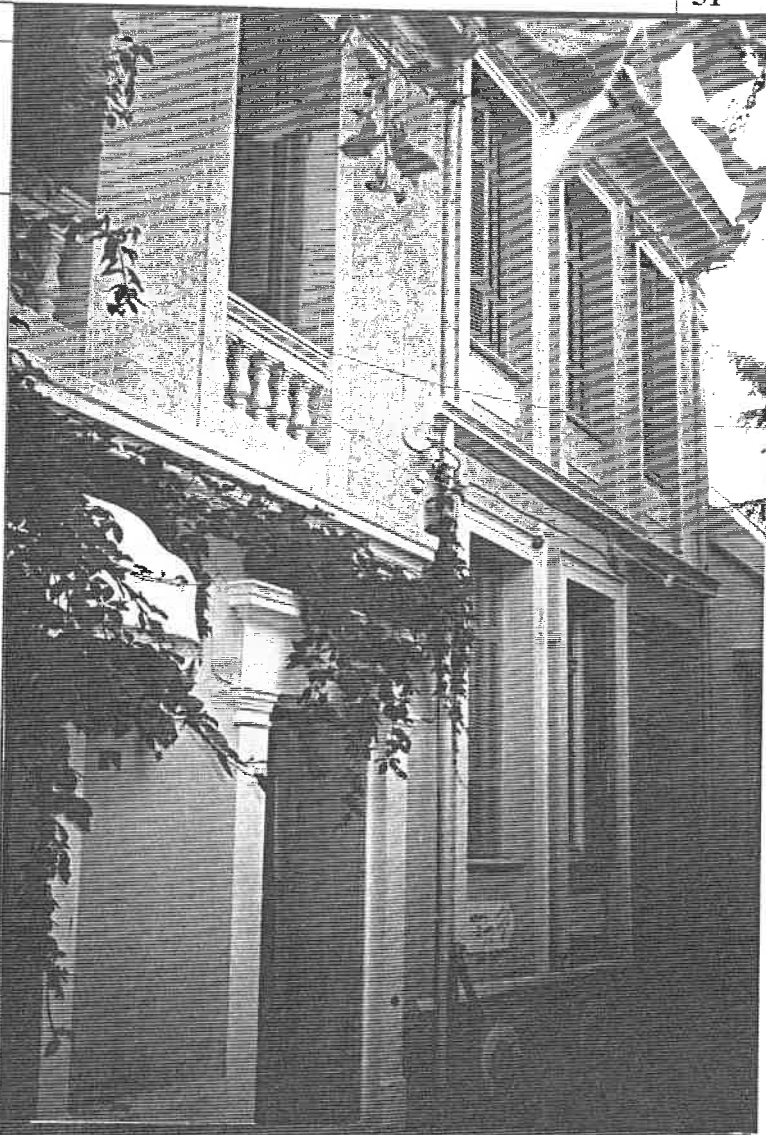
ΦΕΚ 626/Β/16-8-1994

51 Κτίριο ιδιοκτησίας Ανδρονά**51****ΘΕΣΗ:***Βρίσκεται στην οδό Κοραή 4.***ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:**

Διώροφο λιθόκτιστο κεραμοσκεπές κτίσμα που κατασκευάστηκε τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα.

Η μορφολογία και η διάρθρωση της όψης υπακούει στις αρχές του όψιμου νεοκλασικισμού. Τα ανοίγματα έχουν περιθυρώματα και στην ποδιά των παραθύρων του ορόφου υπάρχει διακοσμητική συστοιχία από μπαλούστρα.

Η ζώνη του ισογείου διαχωρίζεται από τον όροφο με χαρακτηριστική διακοσμητική ταινία. Η όψη στέφεται με απλό ταινιωτό γείσο.

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ****ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000****ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/182/39124/

30-6-1994

ΦΕΚ 622/Β/11-8-1994

52 Κτίριο ιδιοκτησίας Ιντζέ

52

ΘΕΣΗ:

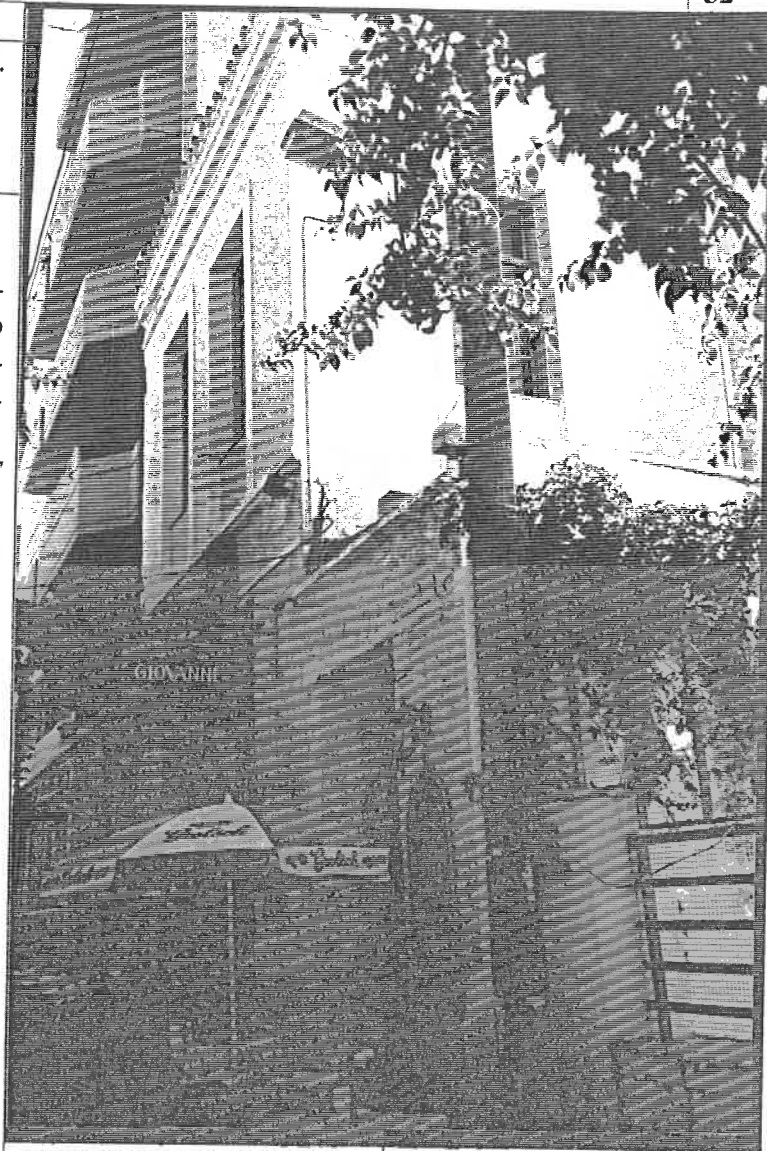
Βρίσκεται στην οδό Κοραή 12.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Το κτίριο που κατασκευάστηκε τη τρίτη Δεκαετία του 20ου αιώνα είναι λιθόκτιστο, κεραμοσκεπές, διώροφο με υπερωψωμένο ισόγειο.

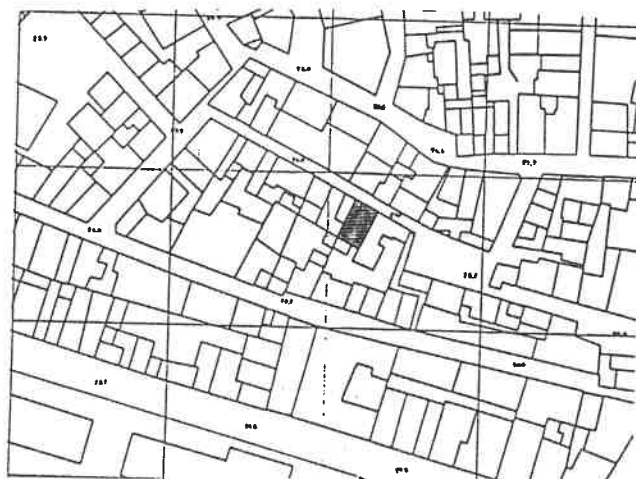
Το σχήμα της κάτοψης είναι Γ τοποθετημένο έτσι ώστε στο οικοπέδο να σχηματίζει στην είσοδο μια μικρή αυλή.

Η διάρθρωση της όψης υπακούει στις αρχές του νεοκλασικισμού και χαρακτηρίζεται από αυστηρούς οριζόντιους και κατακόρυφους άξονες συμμετρίας.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/1851/39215/30
-6-1994

ΦΕΚ 620/Β/11-8-1994

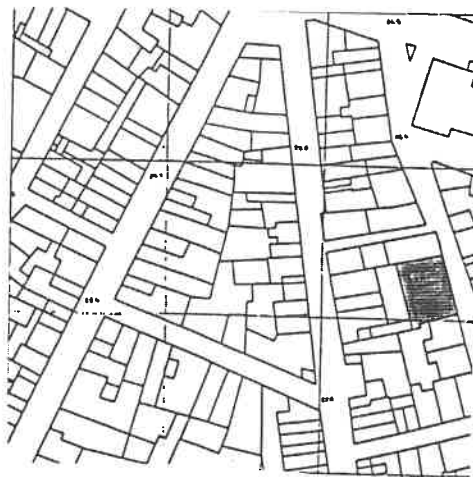
53 Κτίριο ιδιοκτησίας κληρ. Μηλιαρά**53****ΘΕΣΗ:***Βρίσκεται στην οδό Έβανς 24.***ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:**

Το κτίριο είναι γνωστό και ως «Εφκάφι», είναι ένα από τα πρώτα δημόσια τουρκικά κτίρια που κατασκευάστηκαν με τις επιταγές του νεοκλασικισμού στο Ηράκλειο.

Χτίστηκε γύρω στο 1878 για να στεγάσει την τουρκική υπηρεσία των Εφκαφίων που είχε στη δικαιοδοσία της όλα τα αφιερωμένα σε φιλανθρωπικά Ιδρύματα κτίρια.

Η νεοκλασική διάρθρωση της πρόσοψης είναι σαφής. Η κεντρική είσοδος τονίζεται, τα ανοίγματα είναι υψίκορμα, γείσα, πεσσοί και επίκρανα χαρακτηρίζουν το σύνολο.

Ενδιαφέρον μορφολογικό στοιχείο είναι οι ποδιές των παραθύρων του ορόφου, όπου το επίχρισμα παίρνει τη μορφή του καφασωτού, χαρακτηριστικό της Βαλκανικής αρχιτεκτονικής.

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ****ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000****ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

A/Φ 31/30803/2403/24-11-1975

ΦΕΚ 1436/Β/5-12-1975

54 Κτίριο ιδιοκτησίας Πετράκη

54

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Έβανς 26.

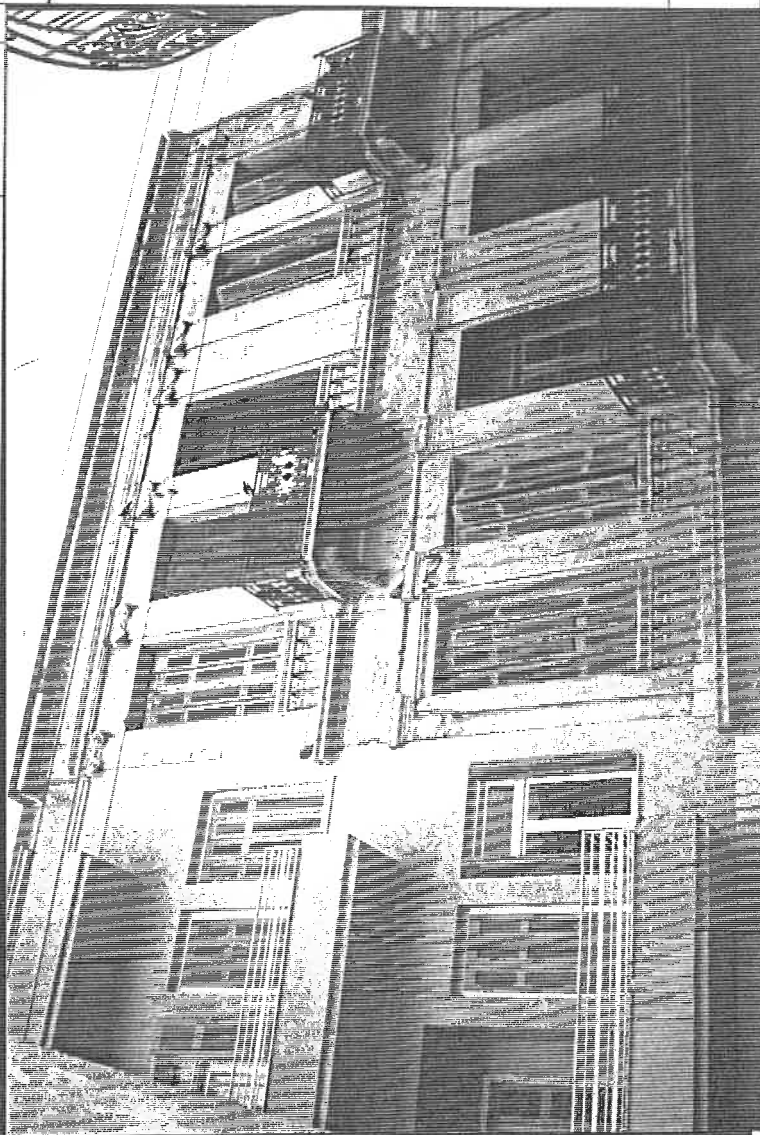
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Τριώροφο αξιόλογο κτίσμα, δείγμα αστικού κτιρίου της πρώτης εικοσαετίας του 20ου αιώνα με μορφολογικά στοιχεία του όψιμου νεοκλασικισμού.

Η επιφάνεια της όψης διαρθρώνεται με αυστηρούς άξονες συμμετρίας και ελαφρά τονισμένο το κεντρικό τμήμα της όψης. Η όψη χαρακτηρίζεται από την επανάληψη των υψίκορμων ανοιγμάτων που διαχωρίζονται μεταξύ τους με ψευδοπεσσούς, ιωνικούς στον όροφο και δωρικούς στο ισόγειο.

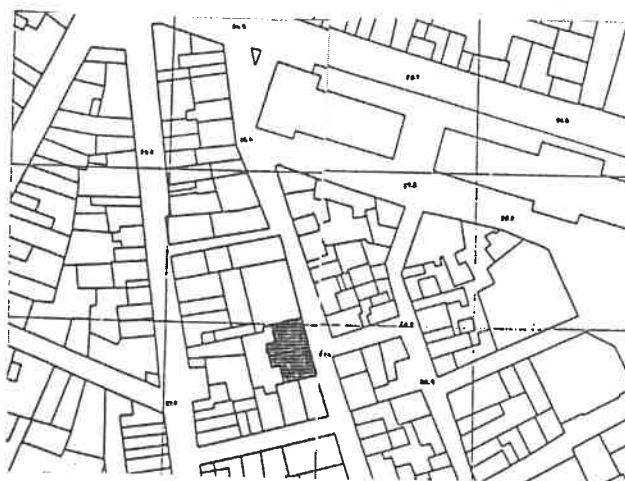
Στο κέντρο του 1^{ου} ορόφου τοποθετείται κεντρικός μεγάλος εξώστης, ενώ στο 2^ο όροφο συμμετρικά διατάσσονται άλλοι δύο μικρότεροι.

Όλοι οι εξώστες κοσμούνται με χυτοσιδηρά κγκλιδώματα και στηρίζονται σε φουρούσια. Στα ανοίγματα των παραθύρων η ποδιά τονίζεται με ταινιωτό γείσο το οποίο εδράζεται σε ψευδοστηθαίο.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

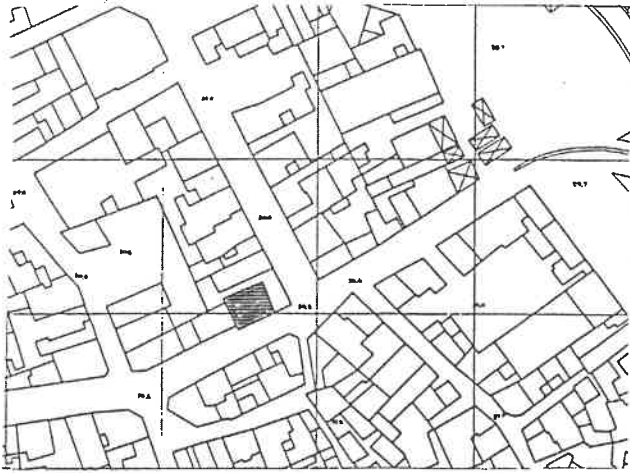
**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

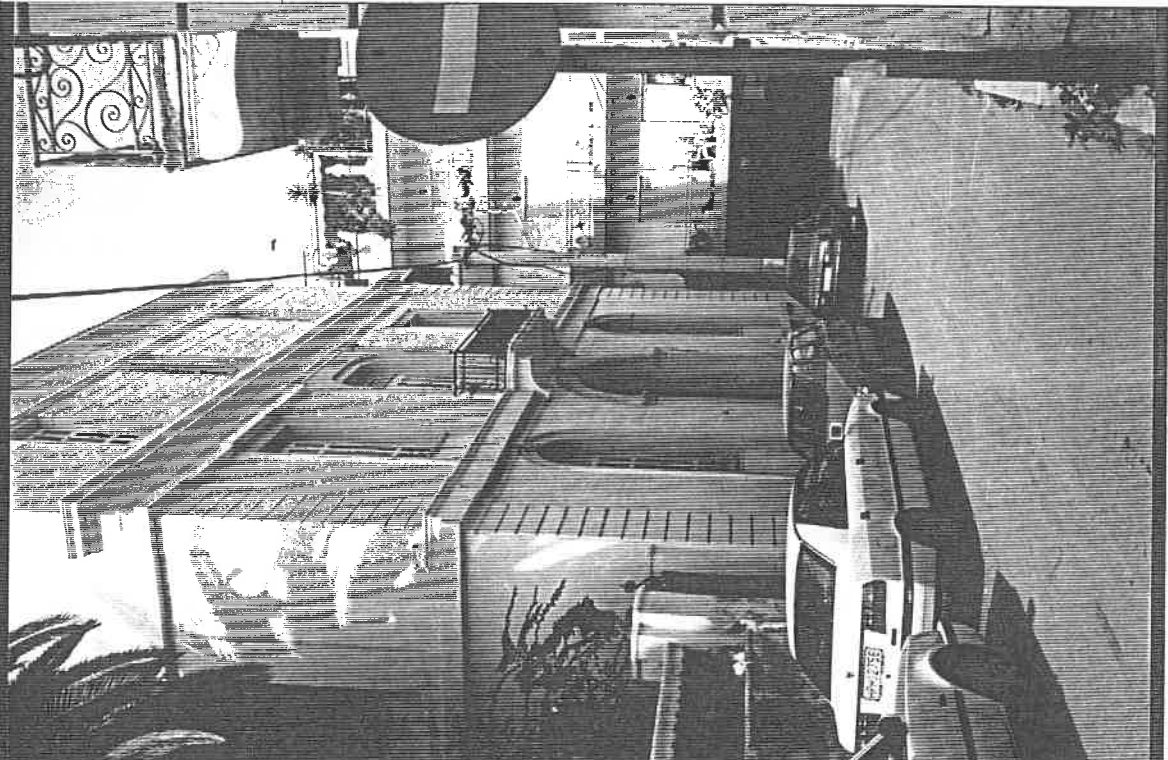
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/1947/31796/16
-6-1995

ΦΕΚ 610/Β/12-7-1995

55 Κτίριο ιδιοκτησίας Μπραγάκη	55
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Πρόκειται για διώροφο, λιθόκτιστο κεραμοσκεπές κτίριο της εκλεκτικιστικής περιόδου που η κύρια όψη του χαρακτηρίζεται από οριζόντιους και κατακόρυφους άξονες συμμετρίας. Οι οριζόντιες σκοτίες που έχουν δημιουργηθεί στο επίχρυσμα είναι συνηθέστατο στοιχείο στα κτίρια της δεύτερης και τρίτης δεκαετίας του 20ου αιώνα. Τα τοξωτά ανοίγματα του ορόφου είναι υψίκορμα με περιθωρώματα και συστοιχίες πύλινων κιονίσκων, «μπαλούστρες», μπροστά από το τυφλό στοιχείο της ποδιάς του. Σήμερα στεγάζει κατάστημα δώρων.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Έβανς και Πεδιάδος.	
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ	
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/1942 /31786/16-6-12995 ΦΕΚ 613/Β/1995	



56 Κτίριο ιδιοκτησίας Χατζάκη (Γαλλικό Ινστιτούτο)		56
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Αξιόλογο νεοκλασικό κτίριο με ενδιαφέροντα επιμέρους μορφολογικά στοιχεία, όπως τα πλαίσια των ανοιγμάτων που φέρουν γείσα, οι ποδιές των παραθύρων που είναι διακοσμημένες με ρόδακα, η τύπου Art Nounveau σιδεριά της πόρτας της εισόδου και η οδοντωτή ταινία του θριγκού που διατρέχει την όψη. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η διαμόρφωση του μεσαίου τμήματος της κύριας όψης, όπου στο ισόγειο και τον όροφο σχηματίζεται επιστήλιο με δωρικές και ιωνικές κολόνες αντίστοιχα.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Ζωγράφου και Αβέρωφ.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/442/9512/14-6-1983 ΦΕΚ 427/Β/25-7-1983		
		

57 Κτίριο ιδιοκτησίας Διαλυνά		57
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Πρόκειται για τριώροφο πετρόκτιστο κτίριο κεραμοσκεπές με υπερυψωμένο ισόγειο, το οποίο κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '30. Τα μορφολογικά του στοιχεία, απόρροια των στοιχείων του ύστερου νεοκλασικισμού, συνθέτουν ένα πολύ ενδιαφέρον κτίσμα. Η μορφολόγηση των όψεων και κυρίως της πρόσοψης γίνεται με αυστηρούς άξονες συμμετρίας, τόσο οριζόντια όσο και κατακόρυφα. Η κεντρική είσοδος βρίσκεται σε εσοχή.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Αριάδνης 32.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/315 1/62640/18-1-1993 ΦΕΚ 916/Β/21-12-1993		
		

58 Κτίριο ιδιοκτησίας Βουκυκλάρη**58****ΘΕΣΗ:**

Βρίσκεται στην οδό Αριάδνης 39.

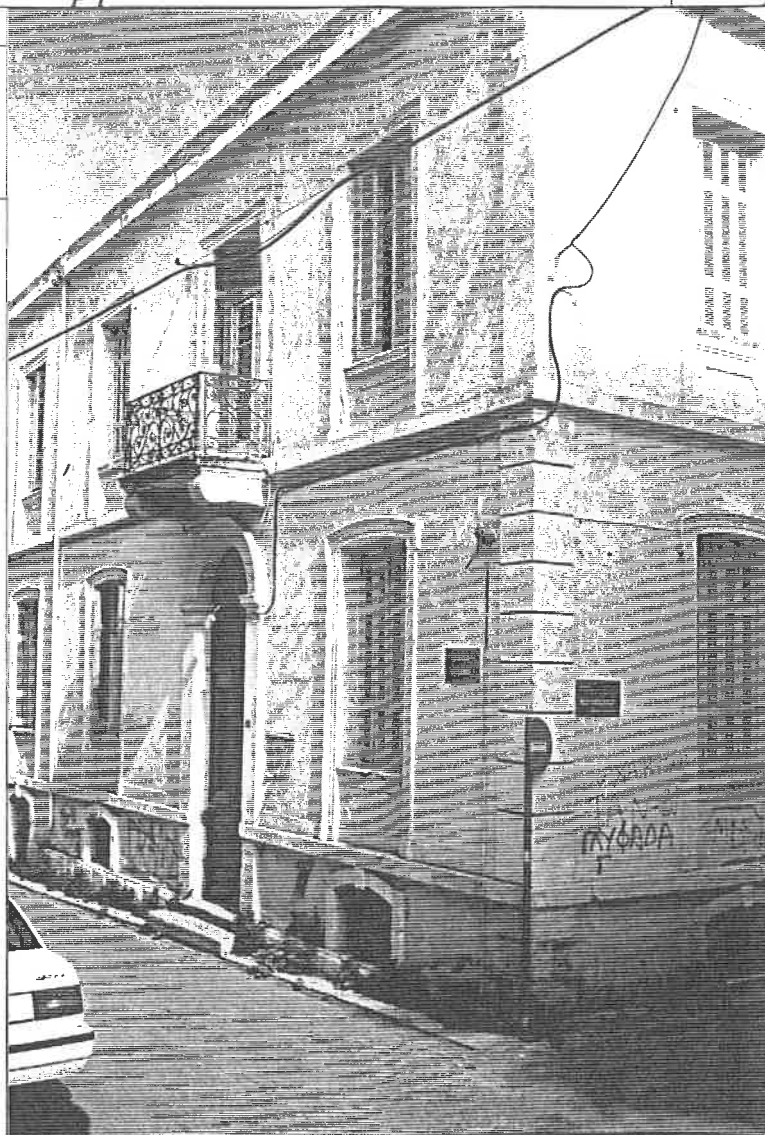
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Διώροφο κτίριο με ημιυπόγειο, του όψιμου νεοκλασικισμού με εκλεκτικιστικές επιρροές. Χαρακτηριστική είναι η διαμόρφωση της κύριας όψης με την τοποθέτηση του κεντρικού θυρώματος όχι στο κέντρο της αλλά στον άξονα της «χρυσής τομής».

Πάνω από το κεντρικό θύρωμα έχει κατασκευαστεί μικρός εξώστης με ενδιαφέρουσα σιδεριά η οποία στηρίζεται σε λίθινα λαξευμένα φουρούσια.

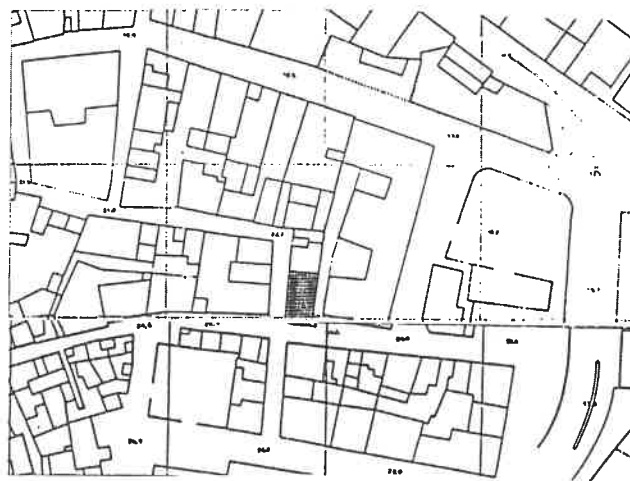
Τα ανοίγματα είναι υψίκορμα και έχουν τα μεν του ισόγειου υπέρθυρα με μορφή χαμηλωμένου τόξου, τα δε του ορόφου ευθύγραμμα υπέρθυρα.

Σήμερα το κτίριο στεγάζει το ωδείο Απόλλων.



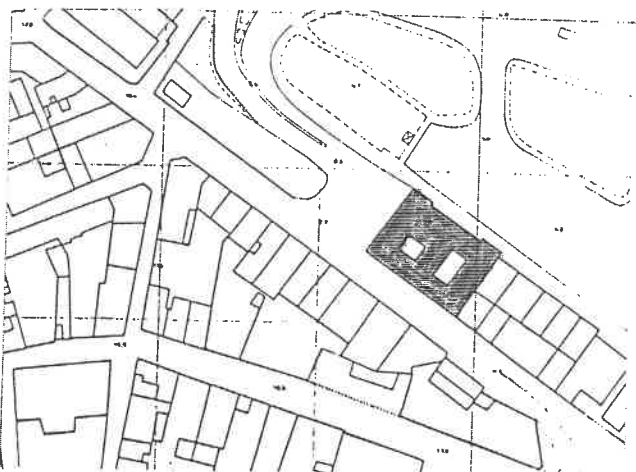
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/1847/39299/30
-6-1994

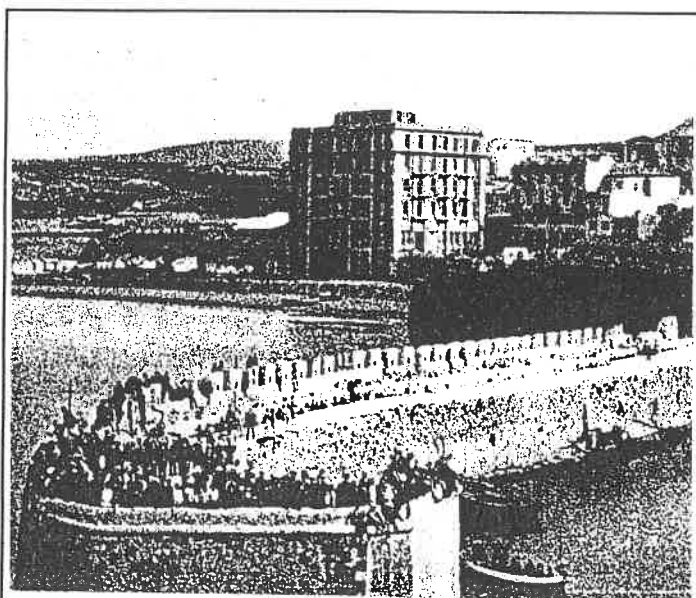
ΦΕΚ 626/Β/11-8-1994

59 Μέγαρο Φυτάκη		59
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Κτίστηκε γύρω στα 1926-1930. Ουσιαστικά πρόκειται για την πρώτη πολυκατοικία στην πόλη, όπου χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά ανελκυστήρας. Αποτελείται από ισόγειο και τέσσερις ορόφους. Η φέρουσα κατασκευή του κτιρίου είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα. Έχει αξιόλογα νεοκλασικά στοιχεία στις όψεις. Στο εσωτερικό υπάρχουν δύο μεγάλοι φωταγωγοί.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Δουκός Μποφώρ και Επιμενίδου.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ /Γ/3389/57228/ 3-1-1986 ΦΕΚ 47/Β/9-2- 1986		



Μέγαρο Φυτάκη¹

Στην οδό Δουκός Μποφώρ και λίγο βορειότερα της περιοχής "Επτά Μπαλτάδες" υψώνεται επιβλητικό μα εγκαταλειμμένο, αφημένο στη φθορά του χρόνου, το μέγαρο Φυτάκη. Είναι το πρώτο πολυώροφο κτίριο της πόλης του Ηρακλείου κτισμένο το 1926-1930. Η απόφαση του Τοπικού Συμβουλίου Μνημείων Ανατολικής Κρήτης για το χαρακτηρισμό του ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο αναφέρει μεταξύ άλλων ότι είναι το πρώτο πολυώροφο κτίριο της πόλης με διαμερίσματα κατοικιών με αξιόλογα νεο-



Το μέγαρο Φυτάκη στις αρχές του αιώνα

κλασικά στοιχεία στις όψεις. Αποτελεί αντιπροσωπευτικό παράδειγμα πολυκατοικίας της περιόδου του μεσοπολέμου και σημείο αναφοράς για την πολεοδομική εξέλιξη του Ηρακλείου. Αποτελείται από ισόγειο και τέσσερις ορόφους. Η φέρουσα κατασκευή του κτιρίου είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα. Τα νεοκλασικίζοντα εξωτερικά μορφολογικά στοιχεία (αρχιτεκτονικές προεξοχές, γείσα, πεσσοί, κιγκλιδώματα εισόδων και εξωστών) και η σχέση των ανοιγμάτων στις όψεις συνθέτουν ένα μοναδικό στην πόλη αρχιτεκτόνημα.

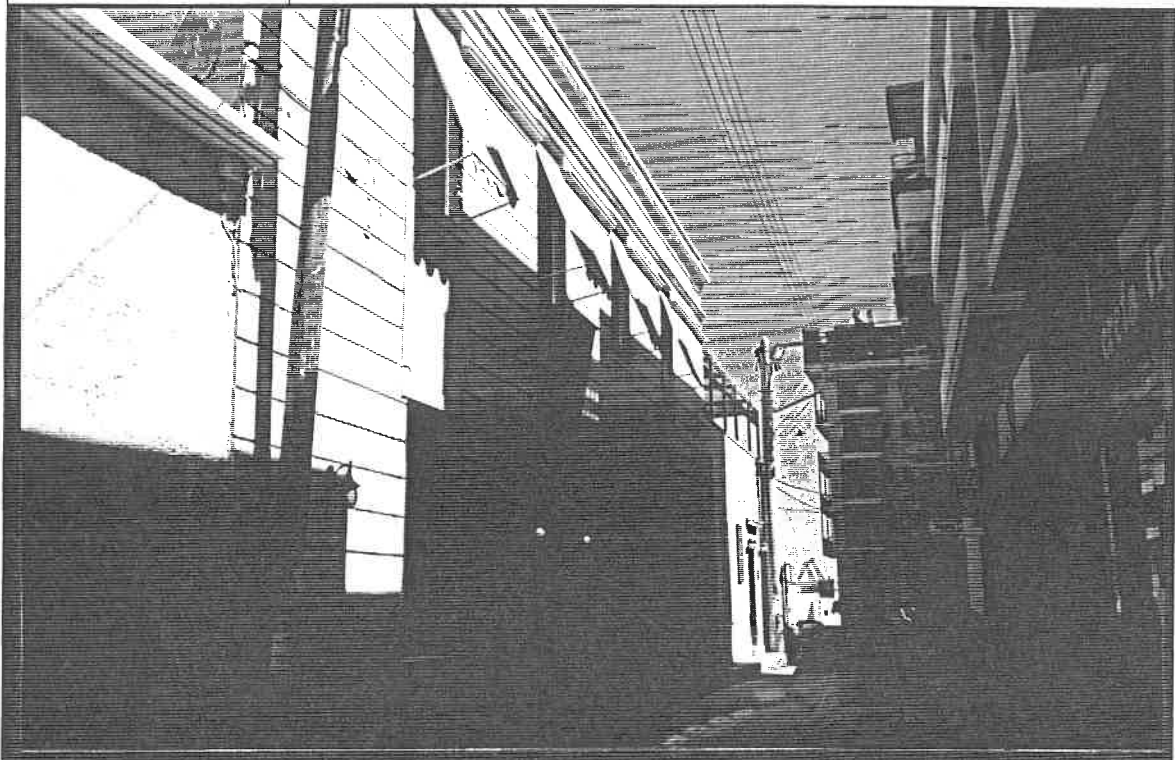
Στόχος των ιδιοκτητών του κτιρίου, Γεωργίου Φυτάκη και του συνεταίρου του Ιωάννη Κασαπάκη ήταν να κτίσουν ένα πολυτελές μέγαρο στην είσοδο του τότε λιμανιού, αφού η θάλασσα εκείνα τα χρόνια έφτανε μερικές δεκάδες μέτρα πιο κάτω. Το κτίριο θεμελιώθηκε κυριολεκτικά πάνω στην άμμο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να δαπανηθούν αρκετά χρήματα. Λέγεται ότι μόνο τα θεμέλια στοίχισαν γύρω στα 4 εκατομμύρια δραχμές. Ο Γεώργιος Φυτάκης έμπορος και με μεγάλη οικονομική επιφάνεια μέχρι τότε αναγκάζεται να πουλήσει μεγάλο μέρος της περιουσίας του. Αυτό είναι και η αρχή της κατάρρευσης, που επιτείνεται με την πτώση του χρηματιστηρίου, στο οποίο ο Φυτάκης είχε επενδύσει τεράστια ποσά και από την οφειλή φόρων προς το Δημόσιο. Έτσι το τέλος της αυτοκρατορίας που πήγε να δημιουργήσει ο Φυτάκης έρχεται, όταν το Μάιο του 1929 γίνεται αναγκαστικός πλειστηριασμός του Μεγάρου για οφειλές του ιδιοκτήτη προς το Δημόσιο. Χωρίς να έχει δει ποτέ το Μέγαρο τελειωμένο ο Φυτάκης πάμπτωχος εγκαταλείπει το Ηράκλειο και εγκαθίσταται στην Αθήνα, όπου κάτω από το βάρος της πίεσης των οφειλών προς το Δημόσιο, αυτοκτονεί μερικά χρόνια αργότερα.

Οι νέοι ιδιοκτήτες ολοκληρώνουν την κατασκευή του με την δημιουργία αποθηκών προς την μεριά του λιμανιού και καταστημάτων από την οδό Δουκός Μποφώρ. Οι νέοι όροφοι μετατρέπονται σε πολυτελή διαμερίσματα και ενοικιά-

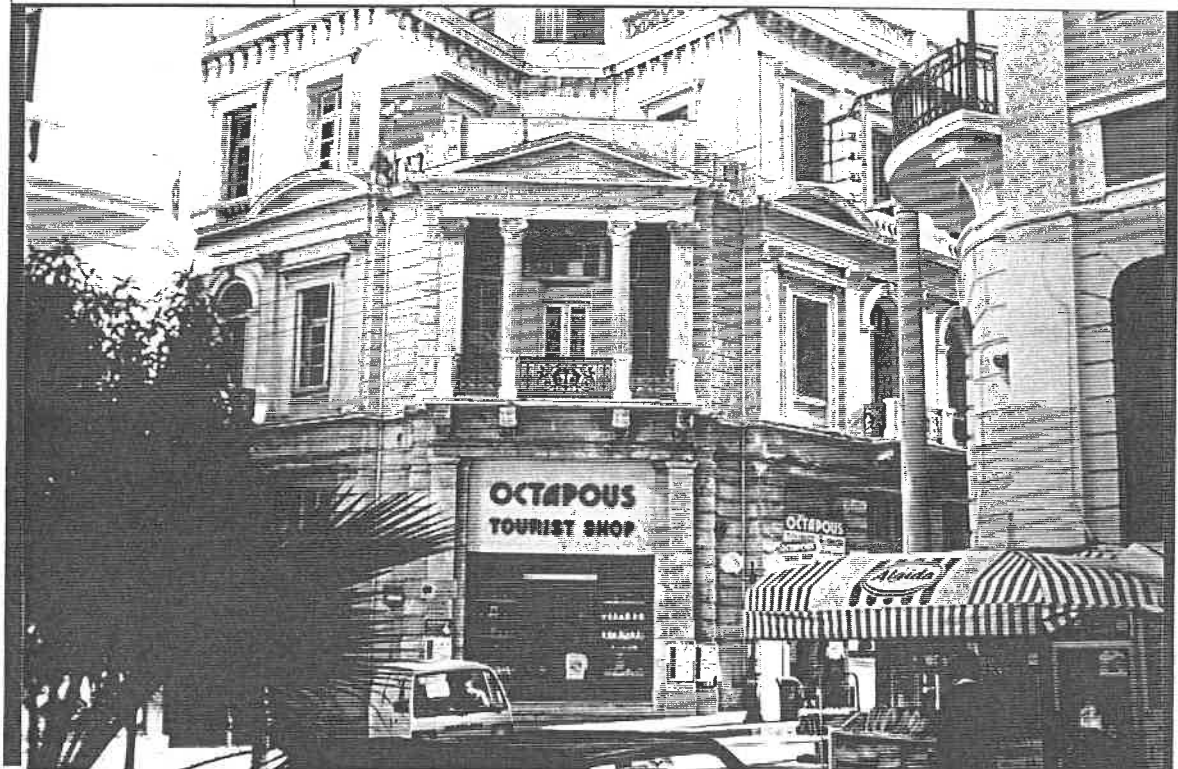
¹ Μιχελάκης Γ., Το μέγαρο Φυτάκη, εφ. Τόλη, 14 -16 / 2 /1995

ζονται σε επιφανείς τότε Ηρακλειώτες. Στο ισόγειο σε μια μεγάλη αίθουσα εγκαθίσταται η νεοιδρυθείσα "Λέσχη Ηρακλείου" που γίνεται το επίκεντρο για πολλά χρόνια των σημαντικότερων εκδηλώσεων της πόλης. Την κατοχή επιτάσσεται από τους Γερμανούς και εγκαταλείπεται οριστικά από τις οικογένειες που έμεναν εκεί.

Μετά την απελευθέρωση, οι ιδιοκτήτες το παραμελούν και η ανάμειξη ξανά του Δημοσίου περιπλέκει τα πράγματα για το κτίριο. Βγαίνει ξανά σε πλειστηριασμό και μεταβιβάζεται σε μια Ξενοδοχειακή Εταιρεία με σκοπό να γίνει ξενοδοχείο. Από τότε έχουν περάσει πολλά χρόνια χωρίς να έχει γίνει τίποτα. Το Μέγαρο στέκει πάντα στο λιμάνι τραυματισμένο από την εγκατάλειψη και την αδιαφορία, σημαδεμένο από την τραγική ιστορία που κουβαλάει και που έχει γίνει θρύλος για την πόλη.

60 Κτίριο ιδιοκτησίας Περδικογιάννη		60
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Το κτίριο είχε χρησιμοποιηθεί για πολλά χρόνια κατά το παρελθόν ως Αγγλικό Τηλεγραφείο και κατοικία του διευθυντή του Μουσά Μπέη. Κατοικήθηκε συνεχώς ως τις μέρες μας. Είναι λιθόκτιστο, διώροφο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Επιμενίδου 9.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/1619 /27233/14-6-1989 ΦΕΚ 503/Β/26-6-1989		
		

61 <i>Μέγαρο Κοθρή-Τζωρτζάκη</i>	61
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Το σύμπλεγμα των δύο κτιρίων αποτελεί αναμφισβήτητα το κορυφαίο παράδειγμα του ρομαντικού νεοκλασικισμού της πόλης. Τα δύο κτίρια αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο με όμοια μορφολογικά στοιχεία στις όψεις, όμοια τυπολογία στη διάρθρωση των χώρων και ίδιου τύπου εσωτερική διακόσμηση. Κτίστηκε την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα από τον αρχιτέκτονα Κυριακό. Το τριώροφο κεραμοσκεπές κτίσμα στέγαζε καταστήματα στο ισόγειο και κατοικίες στους ορόφους.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στη συμβολή των οδών 25^{ης} Αυγούστου και Επιμενίδου.	
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./Φ31/21276/27-7-1976 ΦΕΚ 1033/Β/19-8-1976	



62 Κτίριο ιδρύματος Καλοκαιρινού

62

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό 25^{ης} Αυγούστου και Κορωναίου.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Το κτίριο παρουσιάζει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό και μορφολογικό ενδιαφέρον, αποτελεί δε αξιόλογο εκλεκτικιστικό οικοδόμημα των αρχών του αιώνα.

Έργο του αρχιτέκτονα Κυριακού, αποτελείται από ισόγειο και δύο ορόφους.

Εγγράφεται σε σχήμα κυλίνδρου στη γωνία των δύο οδών και με τον όγκο του και τη μορφολογική του διάρθρωση δεσπόζει σε κεντρικότατο σημείο της πόλης.

Ο κορμός του χαρακτηρίζεται από τις ψευδοπαραστάδες και τις αετωματικές απολήξεις στη στέψη του.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/1155/51614/17
-7-1981

ΦΕΚ 548/Β/15-9-1981

63 Κτίριο ιδιοκτησίας Σακελλαρίδη

63

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Βύρωνος 13.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για ιδιαίτερα ενδιαφέρον κτίριο που κατασκευάστηκε γύρω στο 1920 και είναι χαρακτηριστικό δείγμα αστικής αρχιτεκτονικής της εποχής του.

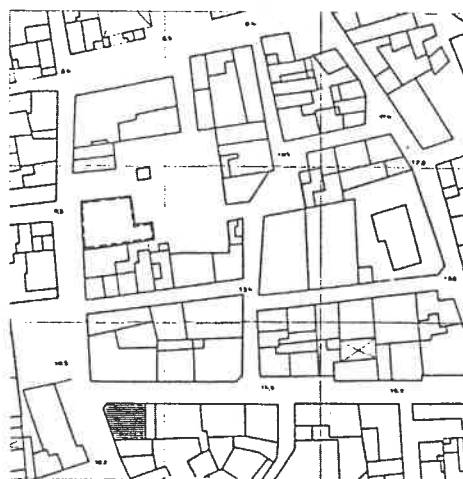
Είναι λιθόκτιστο, γωνιακό, τριώροφο με υπόγειο. Στεγάζεται κατά ένα μέρος του με κεραμοσκεπή στέγη και το υπόλοιπο με δώμα.

Στο ισόγειο στεγάστηκαν καταστήματα και στους ορόφους κατοικίες.



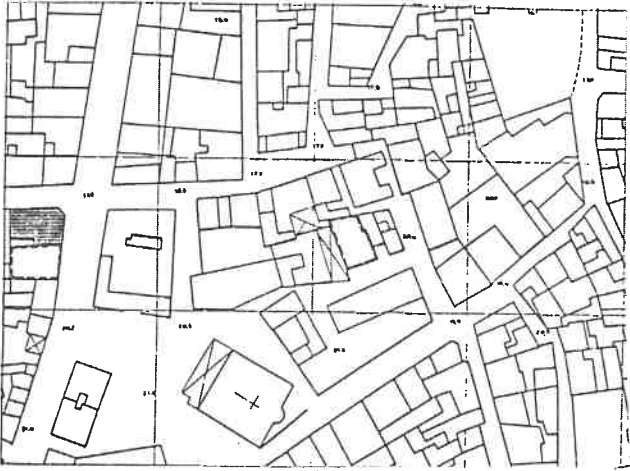
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΔΑΠ/Γ/1768/27705/19-8-1988

ΦΕΚ 661/Β/9-9-1988

64 Κτίριο ιδιοκτησίας Ε.Τ.Β.Α.	64
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Τριώροφο, γωνιαίο, λιθόκτιστο κτίριο, το οποίο κτίστηκε το 1911 και ανήκε στο Μοναστηριακό Ταμείο. Έργο του αρχιτέκτονα Κυριακού. Οι όψεις του έχουν διαρθρωθεί σύμφωνα με τα πρότυπα του όψιμου νεοκλασικισμού, ενώ τα επιμέρους αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία προσδίδουν στο κτίσμα λιτότητα και υψηλή αισθητική.
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό 25^{ης} Αυγούστου και Κορωναίου.	
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ	
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Τ/2722 /42558/16-10-1990 ΦΕΚ 757/Β/30-11-1991	



65 Κτίριο ιδιοκτησίας Μανασάκη**65****ΘΕΣΗ:**

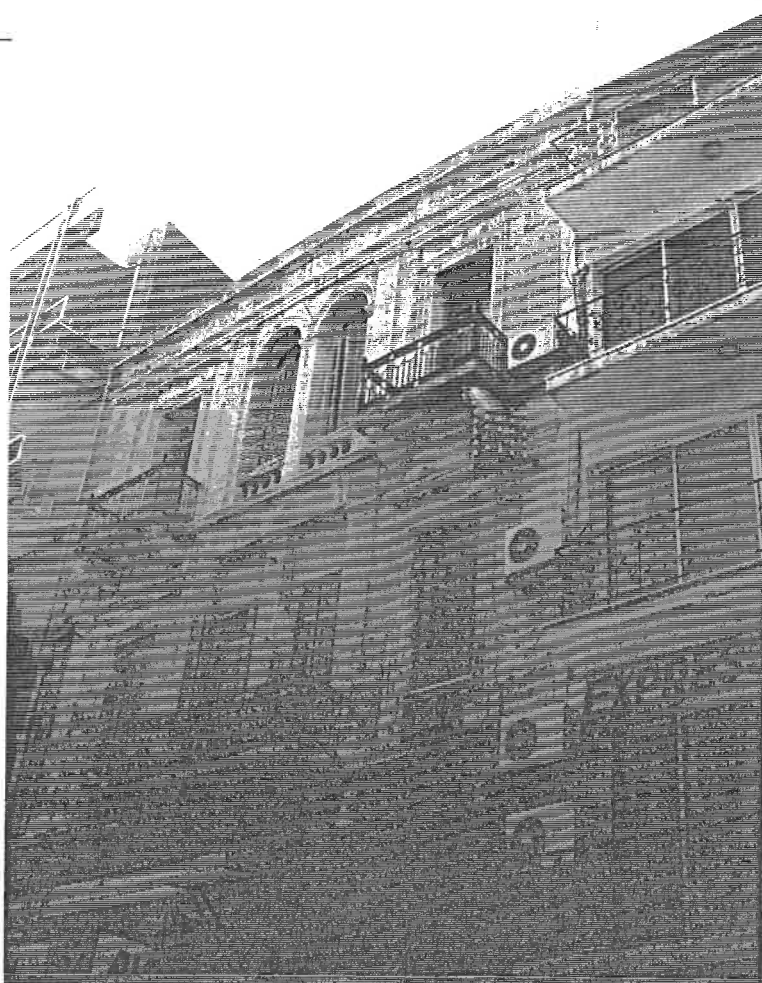
Βρίσκεται στην οδό 25^{ης} Αυγούστου 40.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για επιβλητικό κτίριο, τριώροφο, κτισμένο σύμφωνα με τις αρχές του νεοκλασικισμού.

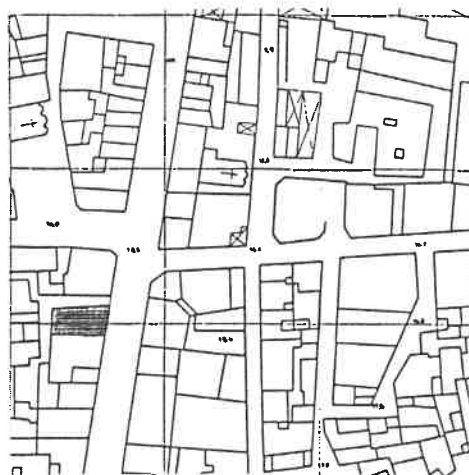
Στη μέση του πρώτου ορόφου υπάρχει εξώστης, ο οποίος στηρίζεται σε μαρμάρινα φουρούσια, ενώ στο δεύτερο όροφο υπάρχουν δύο μικρότεροι συμμετρικά τοποθετημένοι οι οποίοι στηρίζονται επίσης σε μαρμάρινα φουρούσια.

Στους ορόφους κυριαρχούν ψευδοπαραστιάδες και στέφονται με ταινιωτό γείσο. Τα παράθυρα είναι υψίκورμα με ψευδοστηθαίο (μπαλούστρες).



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΦΕΚ 727 /Β/24-8-1995

66 Κτίριο ιδιοκτησίας κληρ. Καλιωράκη

66

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό 25^{ης} Αυγούστου 12 και Μαρινέλη.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πρόκειται για το πρώην ξενοδοχείο «Φλώρινα», στην αρχή της 25^{ης} Αυγούστου από το λιμάνι.

Τριώροφο, λιθόκτιστο κτίριο χαρακτηριστικό Δείγμα του εκλεκτικισμού. Αποτελεί μοναδικό παράδειγμα κτιρίου στην πόλη που μορφολογήθηκε με στοιχεία της Αραβικής αρχιτεκτονικής.

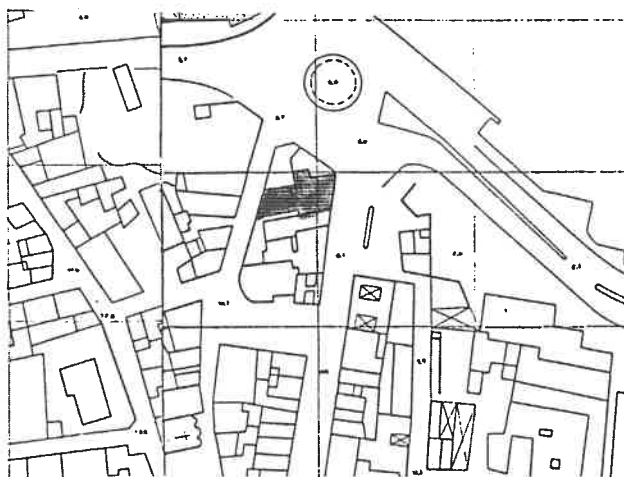
Η πρόσοψη του κτιρίου διαρθρώνεται ακολουθώντας άξονες συμμετρίας με τρεις καθ' ύψος ζώνες, από τις οποίες οι κεντρική είναι η πλατύτερη.

Στην κεντρική ζώνη στους δύο ορόφους δημιουργούνται τρίλοβα ανοίγματα στα υπέρθυρα των οποίων σχηματίζονται σύμφωνα με αραβικά μορφολογικά πρότυπα.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/1633/34808/12
-7-1995
ΦΕΚ -

67 Κτίριο ιδιοκτησίας κληρ. Ρασιδάκη

67

ΘΕΣΗ:

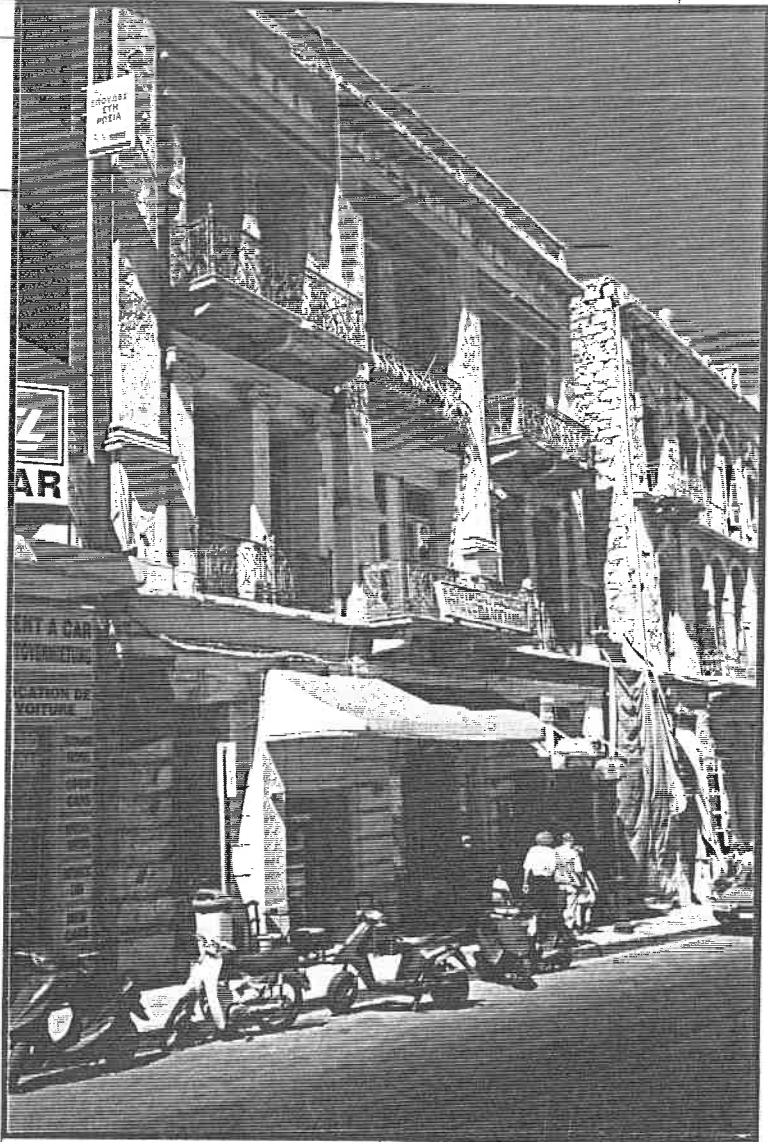
Βρίσκεται στην οδό 25^{ης} Αυγούστου 14.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Τριώροφο, λιθόκτιστο κτίσμα, χαρακτηριστικό δείγμα του εκλεκτικισμού με στοιχεία του όψιμου νεοκλασικισμού.

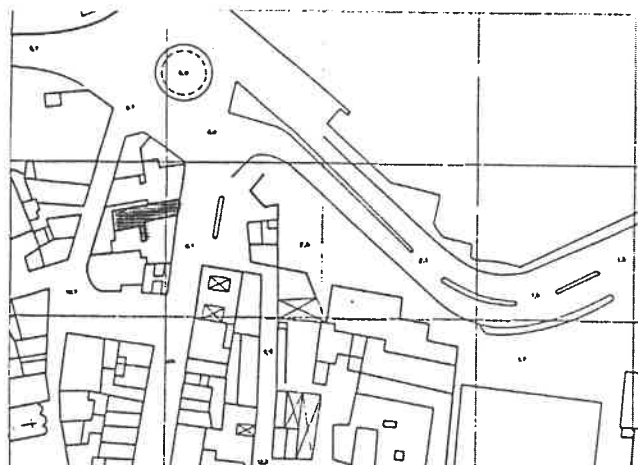
Η πρόσοψη έχει χωριστεί σε τρία διαρθρωμένα τμήματα ακολουθώντας πάντα αυστηρούς κανόνες συμμετρίας.

Υπάρχει μεγάλη ποικιλία στη χρήση των επιμέρους μορφολογικών στοιχείων, τα οποία συνθέτουν ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον αποτέλεσμα. Η τοποθέτηση των εξωστών παρουσιάζει πρωτοπορία καθώς είναι αντιδιαμετρικά τοποθετημένοι αυτοί του πρώτου ορόφου με το δεύτερο.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000



ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ

Υ.Α./ΔΙ.Α.Π./Γ/1630/38126/27
-6-1995

ΦΕΚ 748/Β/30-8-1995

Το καζίνο του Ροΐδη¹

Το οίκημα βρισκόταν στην πρώην συνοικία Αγά Μπαλτά. Τον καιρό των Ενετών η συνοικία ονομαζόταν συνοικία του Αγίου Ιωάννη του Χρυσοστόμου. Η εκκλησία του Αγίου Ιωάννη ήταν στο σημερινό σχολείο Μποδοσάκειο. Οι Τούρκοι μετέτρεψαν την εκκλησία σε τζαμί, το Αγά Μπαλτά τζαμί και έτσι άλλαξε όνομα και η συνοικία.

Ο δρόμος που βρίσκεται το καζίνο του Ροΐδη, την εποχή των Ενετών ονομαζόταν Quartieri d' Italiani, δηλαδή στρατώνες των Ιταλών. Οι στρατώνες ήταν θολωτές σπηλιές σκαμμένες μέσα σε βράχο και η είσοδος τους έβλεπε προς την τάφρο των παλαιών τειχών. Οι θόλοι αυτοί σώζονται ακόμα και σήμερα ενσωματωμένοι μέσα σε καταστήματα κατά μήκος της οδού Χάνδακος. Επί τουρκοκρατίας ο δρόμος ονομαζόταν στα Καρτέρια, παραφρασμένη η Ιταλική λέξη Quartieri.



Ότι απομένει από το καζίνο του Ροΐδη

Κατά την Τουρκοκρατία, αυτή η συνοικία ήταν από τις πιο προνομιακές της πόλης αφού ήταν κοντά στη θάλασσα, τα λιγοστά σπίτια που υπήρχαν ήταν περιτριγυρισμένα με ανθοβόλιστους κήπους, ήταν κοντά το θέατρο, ονομαστά καφέ Shantat, το Αγγλικό προξενείο που δημιουργούσε αισθήματα ασφάλειας στους Χριστιανούς. Ακόμα στην περιοχή έμεναν εύποροι Τούρκοι όπως ο Μουσταφά Πασάς που διετέλεσε γενικός διοικητής της Κρήτης και είχε αγοράσει ακριβώς απέναντι από το καζίνο του Ροΐδη ένα παλιό σπίτι με μεγάλο κήπο και το μετέτρεψε σε πολυτελές κονάκι για να εγκατασταθεί ο γιος του Βελή Πασάς με το χαρέμι του. Ο Βελή Πασάς αργότερα διορίστηκε πρέσβης στο Παρίσι.

¹ Σταυρινίδης Ν., Το καζίνο του Ροΐδη, Ηράκλειο 1983

Μα ας δούμε ποιος ήταν ο Ροίδης που είχε το περίφημο για την εποχή καζίνο. Ο Αντώνιος Ροίδης ήταν από την Χίο, ήρθε στο Μεγάλο Κάστρο πριν το 1848 και ήταν Έλληνας υπήκοος. Μεγάλη ατυχία για κάποιον να έχει την Ελληνική υπηκοότητα την εποχή εκείνη στην Κρήτη. Οι τουρκικές αρχές τον αντιμετώπιζαν καχύποπτα και ο τουρκικός όχλος τον θεωρούσε φανερά εχθρό του.

Ο Ροίδης ήταν έμπορος στο επάγγελμα και είχε οικονομική επιφάνεια αφού στα 1864 δάνεισε 40.000 γρόσια την επιτροπή ανεγέρσεως του Αγίου Μηνά για να συνεχιστούν οι εργασίες που κινδύνευαν να διακοπούν λόγω έλλειψης χρημάτων. Παντρεύτηκε μια Κρητικοπούλα και έκαναν μαζί τρία παιδιά. Η οικογένεια Ροίδη έμενε στο οίκημα που αργότερα μετατράπηκε σε καζίνο.

Κατά την διάρκεια του Κριμαϊκού πολέμου (1853-1854) μεταξύ της Ρωσίας και της Τουρκίας και τις προστριβές που υπήρχαν μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας στα σύνορα στην Θεσσαλία, πολλοί Έλληνες υπήκοοι αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την Οθωμανική Κρήτη έπειτα από πιέσεις των Τούρκων. Ορισμένοι για να μείνουν προτίμησαν να αλλάξουν την υπηκοότητα τους και να πάρουν την Τουρκική.

Ο Ροίδης εκείνη την περίοδο βρισκόταν εκτός Κρήτης σαν έμπορος που ήταν και δεν μπορούσε να μεταβεί στο νησί εξαιτίας των γεγονότων, εκτός και αν άλλαζε την υπηκοότητα του, πράγμα το οποίο φαίνεται ότι δεν έκανε. Η γυναίκα και τα τρία παιδιά του έμειναν στο Μεγάλο Κάστρο.

Ο φανατισμός και το μίσος που είχαν οι Τούρκοι εναντίων των Χριστιανών και ιδιαίτερα εναντίων των Ελλήνων υπηκόων ήταν μεγάλος. Μέσα σε αυτό το βαρύ κλίμα συνέβηκε ένα περιστατικό που συντάραξε όλους τους Χριστιανούς της Κρήτης και τους γέμισε με αγανάκτηση για την βαρβαρότητα των κατακτητών. Άγνωστοι Τούρκοι μπήκαν στο σπίτι του Αντώνιου Ροίδη και έσφαξαν χωρίς οίκτο τα δυο μικρά του παιδιά και τη μικρή υπηρέτρια. Το πρωτοφανές αυτό περιστατικό που μόνο κίνητρο είχε το φυλετικό μίσος έγινε στις 7 Μαρτίου 1854. Αργότερα βρήκαν τους δολοφόνους και τους τιμώρησαν.

Τον επόμενο χρόνο όπου η ένταση είχε σταματήσει επιστρέφει στο Κάστρο ο Ροίδης. Το 1856 γίνεται ο φοβερός και καταστρεπτικός σεισμός που ισοπέδωσε σχεδόν το Ηράκλειο. Τότε έπεσε και το σπίτι του Ροίδη. Το Μεγάλο Κάστρο ξανακτίζεται σύμφωνα με τον νέο αντισεισμικό κανονισμό που θεσπίστηκε από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, βάση του οποίου στον όροφο επιτρέπονται μόνο ελαφριές κατασκευές, τα "μπαγδαντί", δηλαδή πέτρες και λάσπη αναμεμειγμένα μα ξύλα.

Ο Ροίδης ξανακτίζει το σπίτι του, αλλά για να λειτουργήσει ως καφενείο. Η θέα που είχε προς τη θάλασσα, η αριστοκρατική γειτονιά, τα καλά έπιπλα και ο εξοπλισμός που διέθετε, κάνουν το χώρο από τους πιο πολυσύχναστους στην πόλη. Ιδιαίτερα μετά το 1870 που ενώθηκε το καφενείο με το διπλανό κτίσμα που ανήκε στον αδελφό της γυναίκας του Ροίδη, απέκτησε μεγάλη φήμη.

Ήταν το αριστοκρατικό κέντρο, όπου σύχναζαν οι πλούσιοι Χριστιανοί αλλά και οι Τούρκοι μπέηδες. Στο καζίνο επιτρεπόταν το χαρτοπαίγνιο, τα ζάρια, ενώ είχε το πρώτο μπιλιάρδο που υπήρχε στην πόλη. Οι ξένοι επισκέπτες αλλά και οι Ιταλοί αξιωματικοί που οργάνωναν την Κρητική χωροφυλακή συχνάζουν εδώ, δίνοντας ένα ευρωπαϊκό τόνο στην λέσχη.

Το καζίνο πέρασε από την τουρκοκρατία, στην περίοδο της Κρητικής Πολιτείας και λειτουργούσε μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Οι κληρονόμοι του Ροίδη το ενοικίασαν μετά το 1922 για να γίνει ξενοδοχείο. Κατά το 1936 στα-

μάτησε να λειτουργεί ως ξενοδοχείο και πωλήθηκε. Σήμερα τόσα χρόνια μετά, η γειτονιά όπου βρισκόταν το περίφημο καζίνο έχει αλλάξει εντελώς. Καινούργιες οικοδομές έχουν υψωθεί στις θέσεις όπου υπήρχαν κήποι, ενώ από το ίδιο καζίνο σώζεται ακόμα το μισό, αφού το υπόλοιπο κατεδαφίστηκε για να ανεγερθεί πολυκατοικία.

68 Κτίριο ιδιοκτησίας Ζέη		68
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Αξιόλογο διώροφο, πλακοσκεπές κτίσμα του όψιμου νεοκλασικισμού με χαρακτηριστική απόληξη κλιμακοστασίου. Η όψη χαρακτηρίζεται από την έκκεντρη τοποθέτηση του άξονα είσοδος - εξώστης ορόφου. Στο ισόγειο η είσοδος τονίζεται με παραστάδες που φέρουν δωρικά επίκρανα, ενώ τα άκρα της ζώνης του ορόφου και η μπαλκονόθυρα τονίζονται με ελαφρά προεξέχοντες γωνιόλιθους. Ο εξώστης εδράζεται σε περίτεχνα φουρούσια και στολίζεται με λιτή σιδεριά.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Καντανολέοντος 11.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/435 99/1843/27-4-1994 ΦΕΚ 713/Β/22-9-1994		

	
--	--

69 Κτίριο Ηλεκτρικής

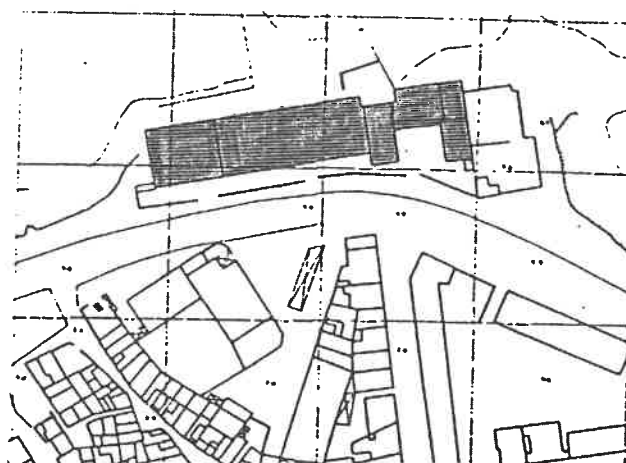
69

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

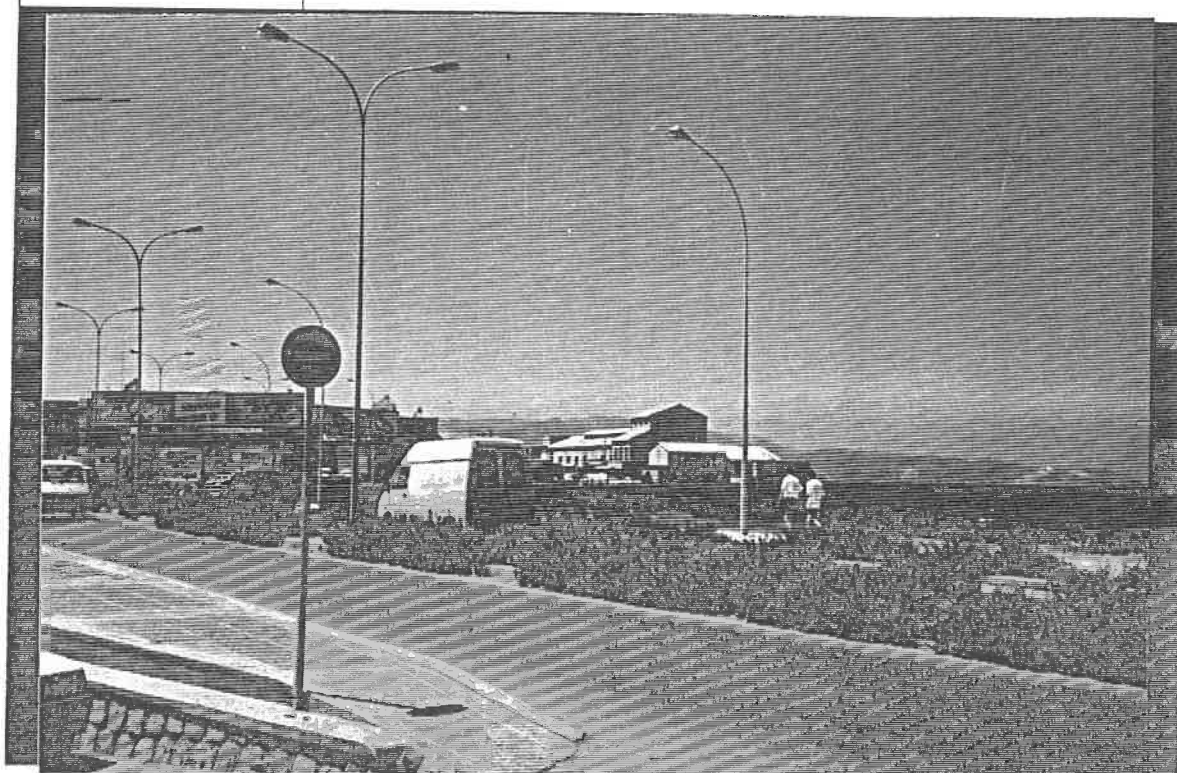
Αξιόλογο βιομηχανικό κτίριο, κτισμένο γύρω στο 1920. Αποτελείται από Τρία κτίρια κτισμένα σε διαφορετικές χρονικές Περιόδους. Το κεντρικό παλαιότερο κτίριο, είναι λιθόκτιστο, μονώροφο με μεγάλο ύψος στεγασμένο με δίριχτη μεταλλική στέγη και με κάτοψη ορθογωνίου παραλληλογράμμου. Τα μορφολογικά στοιχεία της όψης είναι της όψιμης νεοκλασικής περιόδου. Οι γωνίες του κτίσματος τονίζονται από λαξευμένους γωνιόλιθους. Χρησιμοποιήθηκε ως κέντρο διανομής της Δ.Ε.Η.

ΘΕΣΗ

Βρίσκεται στην Πα-
ραλιακή λεωφόρο,
πάνω από τον κόλ-
πο του Δερματά.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ**ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000****ΑΠΟΦΑΣΗ
ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

ΥΠΠΟ/ΔΙΔΑΠ/Γ/
1825//39579/21-7-
1994
ΦΕΚ 624/Β/26-8-
1994



70 Κτίσματα ιδιοκτησίας Μονής Σινά

70

ΘΕΣΗ:

Βρίσκονται στην οδό Μαρκοπούλου 44, δίπλα στον Άγιο Ματθαίο.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Τα δυο κτίρια αποτελούν χαρακτηριστικό δείγμα αστικής νεοκλασικής αρχιτεκτονικής του τέλους του Περσμένου αιώνα.

Είναι διώροφα, λιθόκτιστα με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Οι όψεις τους χαρακτηρίζονται από λιτότητα και συμμετρία στη διάταξη των ανοιγμάτων. Στα μεσαία ανοίγματα υπάρχουν μπαλκόνια με ενδιαφέροντα σιδερένια κιγκλιδώματα.

Τα κτίρια κατασκευάστηκαν σίγουρα σε αντικατάσταση παλαιότερων κατασκευών που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των μοναχών της Μονής Σινά οι οποίοι έμεναν στο μετόχι.

Ετσι συνεχίστηκε η παρουσία της Μονής Σινά στην πόλη του Ηρακλείου, της οποίας ο ρόλος από την εποχή της Ενετοκρατίας ήταν πολύ σπουδαίος.



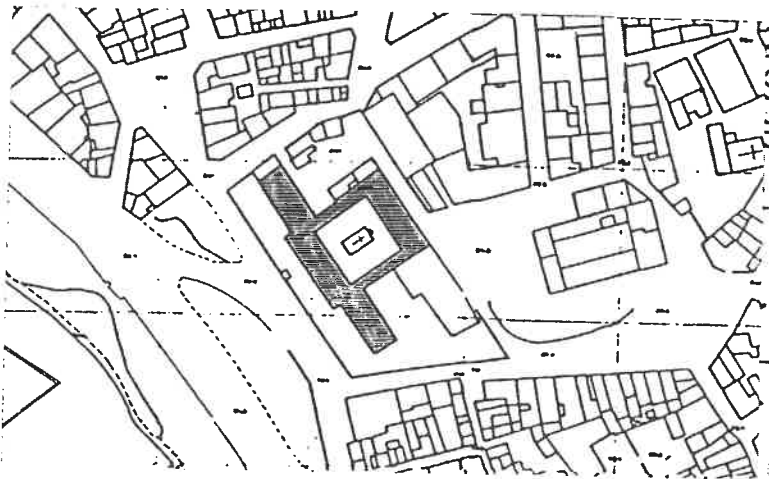
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

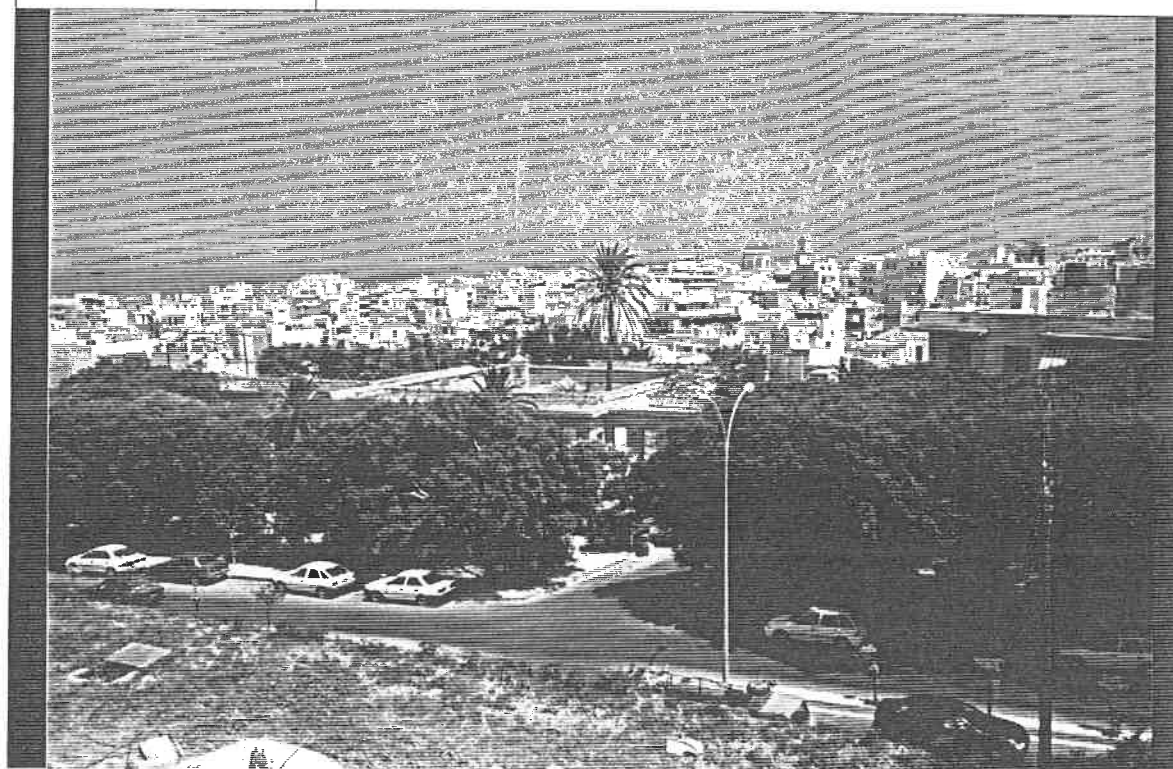
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/19127/1335/9-6-1986

ΦΕΚ 582/28/17-9-1986

71 Πανάνειο Νοσοκομείο		71
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Αρχισε να κτίζεται το 1895 και τα εγκαίνια του έγιναν το 1902. Λειτουργήσε πάντα ως νοσοκομείο και η θέση όπου χτίστηκε επιλέχθηκε ύστερα από έρευνα ως η πιο υγιεινή μέσα στην περίμετρο των τειχών. Σήμερα σώζονται μόνο οι δυτικές πτέρυγες και το κεντρικό τμήμα. Οι όψεις είναι διαμορφωμένες με νεοκλασική νοοτροπία με άξονες συμμετρίας, εμφανή ισόδομη λιθοδομή, ψευδο-παραστάδες κ.α.		
ΘΕΣΗ Βρίσκεται στην οδό Νικ. Πλαστήρα, κοντά στο κομμένο μπεντένι.	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Α./ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/573/10471/3-3-1988 ΦΕΚ 61/Β/3-2-1988		



Πανάνειο Γενικό Νοσοκομείο¹

Ο θεμέλιος λίθος του φιλανθρωπικού αυτού νοσοκομείου τέθηκε το 1895 και ανεγέρθη με δαπάνη των ιδρυτών Παναού και Αθηνάς Θεοδουλάκη. Από το όνομα του ιδρυτού ονομάστηκε Πανάνειο.

Μέχρι τότε λειτουργούσαν στο Ηράκλειο, κάτω από άσχημες συνθήκες δυο νοσοκομεία. Το λεγόμενο Χριστιανικό Νοσοκομείο και το Τουρκικό που είχε κτιστεί στην θέση που βρίσκεται σήμερα το Αρχαιολογικό Μουσείο. Η πόλη χρειαζόταν άμεσα ένα ίδρυμα που να λειτουργεί κάτω από υποφερτές συνθήκες και να παρέχει την απαραίτητη περίθαλψη ιδιαίτερα στα αδύναμα κοινωνικά στρώματα.



Το Πανάνειο όταν λειτουργούσε

Η επανάσταση του 1896 διέκοψε τις εργασίες, οι οποίες άρχισαν πάλι το 1900. Τα εγκαίνια έγιναν το 1902 και από τότε λειτούργησε σαν Νοσοκομείο. Δωρίθηκε στην λειτουργούσα κοινότητα το Αγίου Μηνά αλλά επειδή αδυνατούσε να αντεπεξέλθει στα έξοδα του, η ενοριακή επιτροπή το μεταβίβασε στον Δήμο. Μετά την λειτουργία του Πανανείου τα άλλα δυο Νοσοκομεία έκλεισαν και σε αυτό νοσηλευόταν τόσο Χριστιανοί όσο και Τούρκοι.

Η θέση που χτίστηκε επιλέχτηκε μετά από έρευνα ως η πιο υγιεινή μέσα στον περίβολο των τειχών. Το κτίριο είχε πολύ ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική. Η κάτοψη του κεντρικού τμήματος είχε μορφή κλειστού ορθογωνίου παραλληλογράμμου με μεγάλο αίθριο στην μέση, στο οποίο χτίστηκε η εκκλησία του νοσοκομείου. Δυο πτέρυγες ανατολικά και δυτικά συμπλήρωναν το οικοδόμημα. Το κτίριο είναι λιθόκτιστο και ήταν στεγασμένο με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Σήμερα έχει καταφιστεί η ανατολική πτέρυγα και έχει γκρεμιστεί η στέγη. Παραμένει έτσι αναξιοποίητο και εντελώς εγκαταλειμμένο.

¹ Καβρός Στ., Το Πανάνειον Νοσοκομείον, εφ. Κρητικά Νέα, 18 /10 - 19 /10 / 1935

72 Κτίριο ιδιοκτησίας Τσαχάκη

72

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Θεσσαλονίκης 11.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Το σπίτι αυτό είναι από τα κομψότερα δείγματα του όψιμου ρομαντικού νεοκλασικισμού. Κτίστηκε την πρώτη δεκαετία του αιώνα μας από τον αρχιτέκτονα Κυριακό.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η αρχιτεκτονική λύση με την οποία διαμορφώθηκαν οι όψεις του κτιρίου, οι οποίες εγγράφονται, με ημικυκλική απότμηση, στη γωνία που δημιουργούν οι δρόμοι.

Αξιόλογος επίσης είναι και ο κυκλικός εξώστης ο οποίος υποβαστάζεται από δωρικούς κίονες. Οι όψεις ορίζονται με πεσσούς και παραστάδες, αετώματα, κόγχες και πήλινα διακοσμητικά στοιχεία, τα οποία συνθέτουν ένα άρτιο αισθητικά αποτέλεσμα.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000



ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ

Υ.Α./24937/1118/16-7-1979

ΦΕΚ 750/Β/6-9-1979

73 Κτίριο ιδιοκτησίας Θεοδωράκη

73

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Καλοκαιρινού 170.

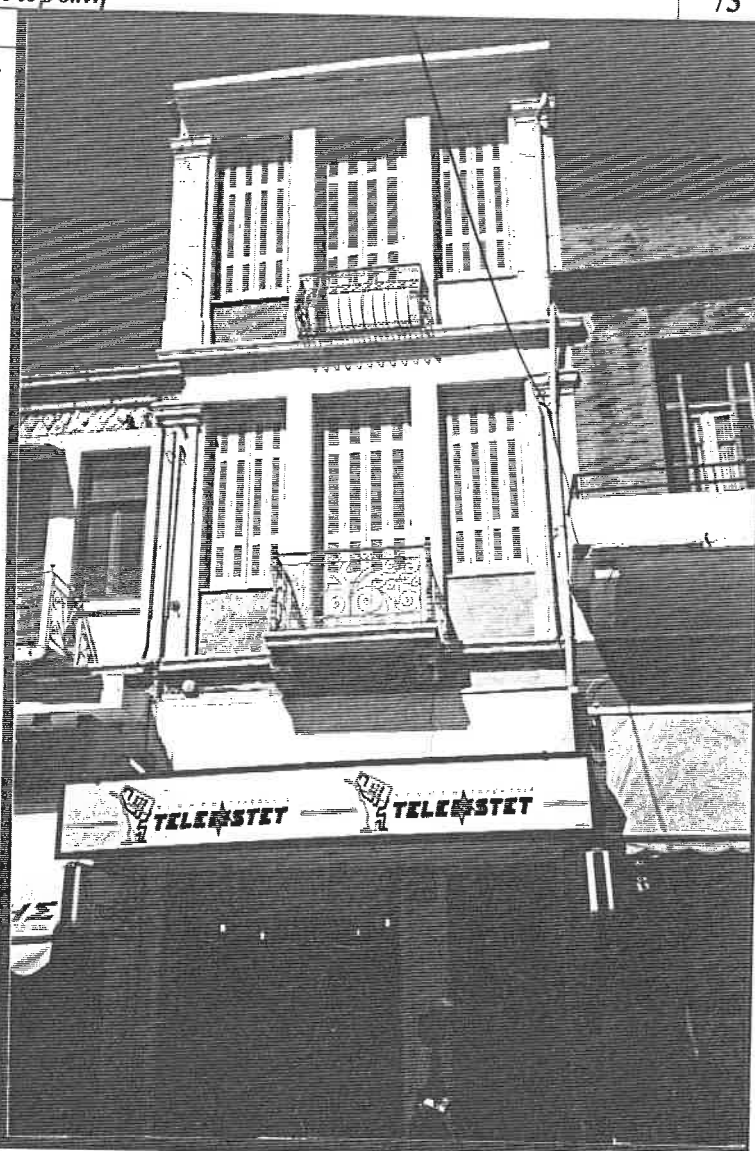
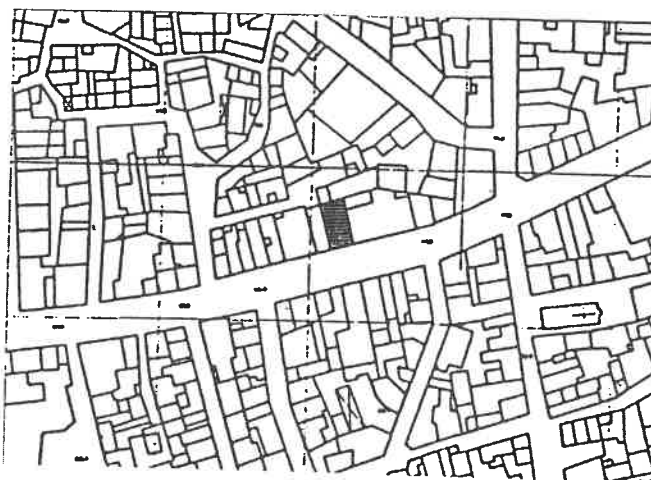
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πετρόχτιστο, τριώροφο κτίριο στεγασμένο με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη το οποίο κατασκευάστηκε την εποχή του μεσοπολέμου. Η όψη του κτιρίου διαρθρώνεται με λιτά μορφολογικά στοιχεία του ύστερου νεοκλασικισμού και διέπεται από οριζόντιους και κατακόρυφους άξονες συμμετρίας.

Οι όροφοι διαχωρίζονται με μικρό γείσο, ενώ στις γωνίες του κτιρίου σχηματίζονται παραστάδες.

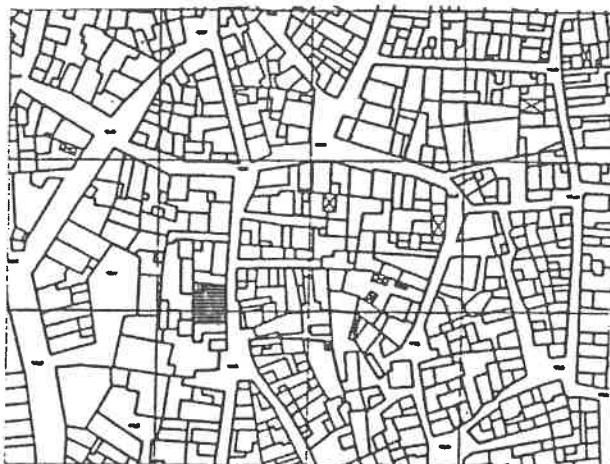
Τα ανοίγματα είναι υψίκορμα και οι ποδιές των παραθύρων είναι κατασκευασμένες με μικρή υποχώρηση.

Ο εξώστης του πρώτου ορόφου στηρίζεται σε φουρούσια με φυτικό διάκοσμο και φέρει σιδεριά με έλικες. Στο δεύτερο όροφο διαμορφώνεται μικρός εξώστης όπου έχει τοποθετηθεί κυγκλίδωμα.

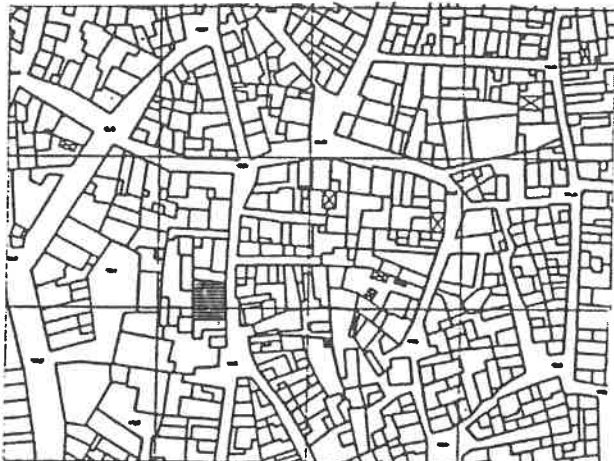
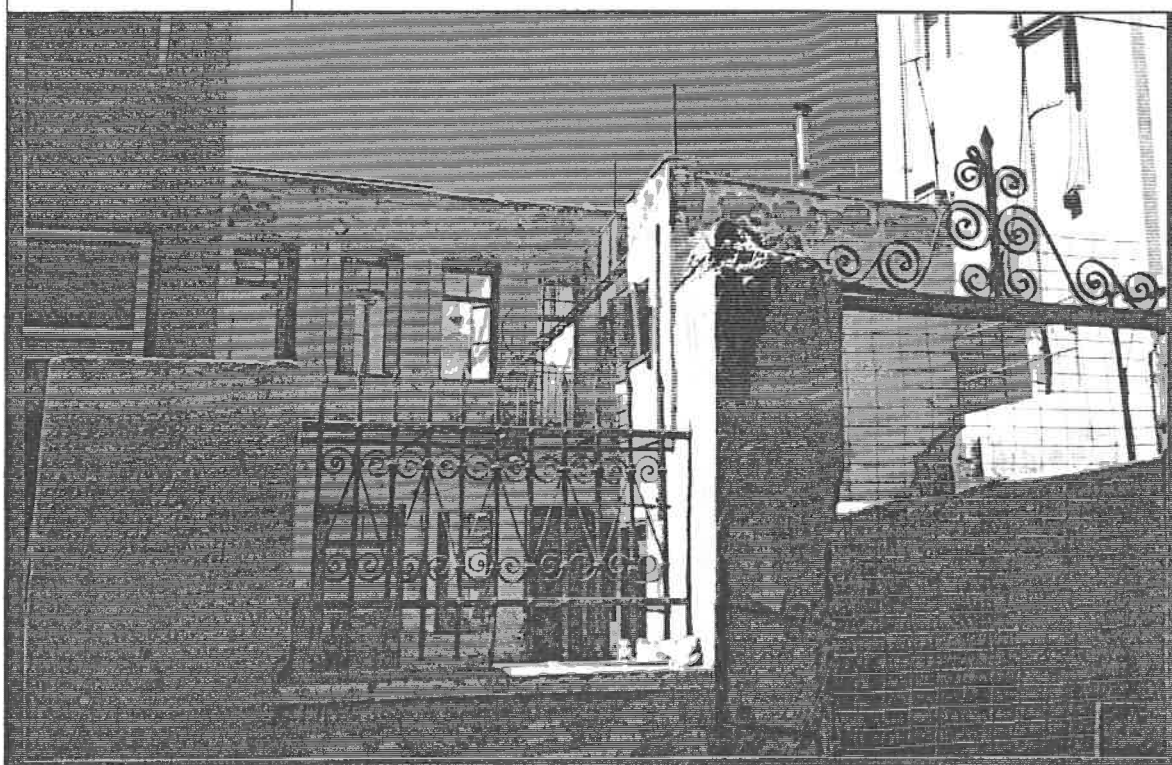
**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ****ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000****ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

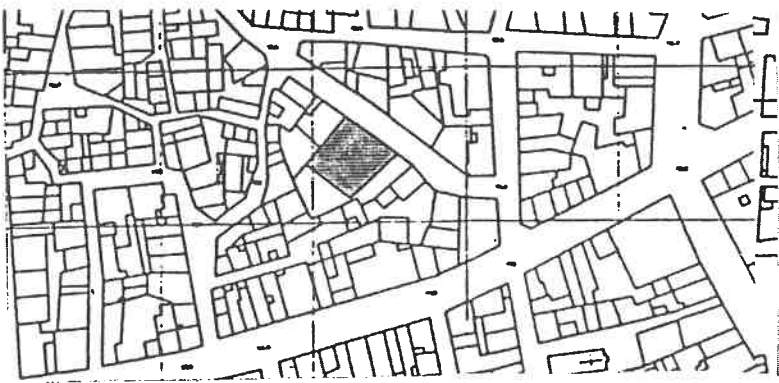
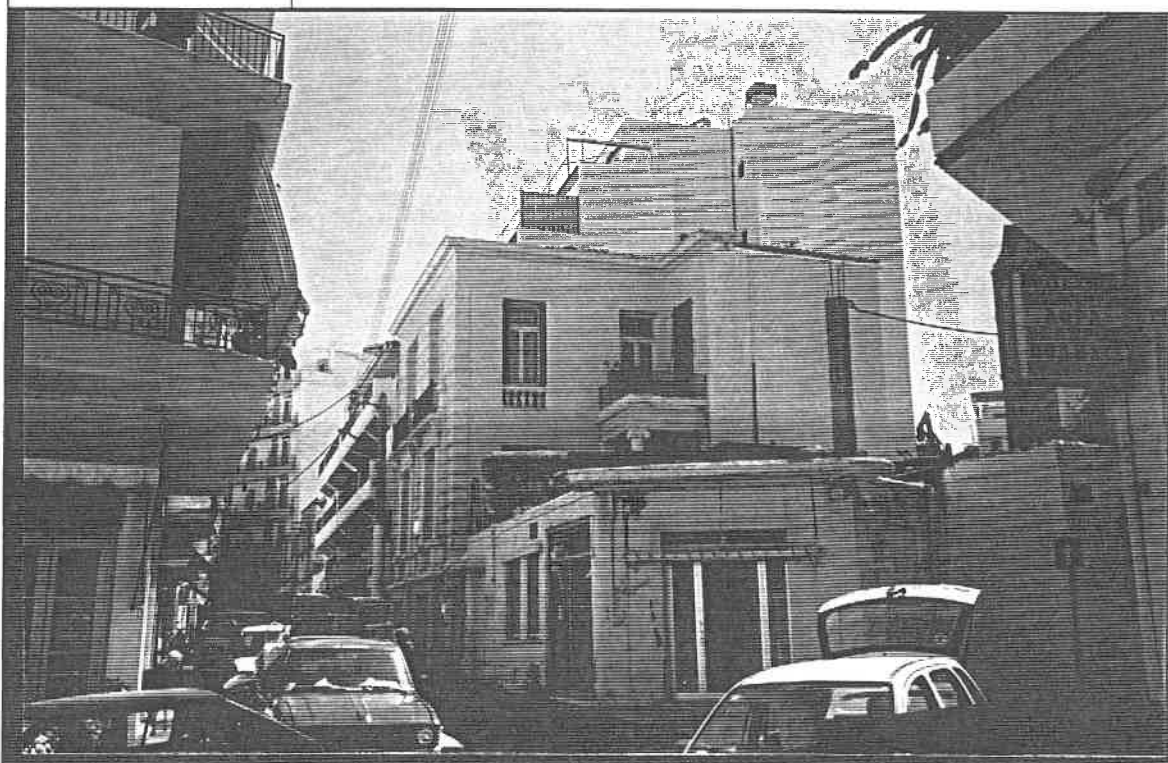
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/1752/27844/17
-5-1996

ΦΕΚ: -

74 Κτίριο ιδιοκτησίας Τσουδή		74
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Ενδιαφέρον κτίριο των αρχών του αιώνα, με λιτά μορφολογικά στοιχεία της νεοκλασικής περιόδου. Κτισμένο τη δεύτερη δεκαετία του 20ου αιώνα στην εργατική συνοικία της Αγίας Τριάδας. Πρόκειται για διώροφο κτίριο, πετρόκτιστο, με μεγάλη αυλή στην πλευρά που συνορεύει με την οδό Βαλέστρα.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Βαλέστρα 19 στην Αγία Τριάδα.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/3235 /59370/3-11-1995 ΦΕΚ 1038/Β/1995		

	
--	--

74 Κτίριο ιδιοκτησίας Τσουδή		74
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Ενδιαφέρον κτίριο των αρχών του αιώνα, με λιτά μορφολογικά στοιχεία της νεοκλασικής περιόδου. Κτισμένο τη δεύτερη δεκαετία του 20ου αιώνα στην εργατική συνοικία της Αγίας Τριάδας. Πρόκειται για διώροφο κτίριο, πετρόκτιστο, με μεγάλη αυλή στην πλευρά που συνορεύει με την οδό Βαλέστρα.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Βαλέστρα 19 στην Αγία Τριάδα.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/3235 /59370/3-11-1995 ΦΕΚ 1038/Β/1995		

75 Κτίριο ιδιοκτησίας Κουτρούλη		75
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Κομψό και πολύ ενδιαφέρον κτίσμα, δείγμα του όψιμου νεοκλασικισμού. Πρόκειται για κτίριο λιθόκτιστο, κεραμοσκεπές, σε σχήμα Γ, με την κύρια είσοδο διαμορφωμένη στην πλάγια όψη. Οι οριζόντιες ραβδώσεις που έχουν δημιουργηθεί στο επίχρισμα και υπάρχουν μόνο στην πρόσοψη είναι στοιχείο συνηθέστατο στα κτίρια της 2^{ης} και 3^{ης} δεκαετίας του αιώνα. Πολύ ενδιαφέρουσα είναι η μορφολόγηση των δύο υψίκορμων ανοιγμάτων της πρόσοψης με παραστάδες, γείσα, μπαλούστρες, θριγκό και μικρούς εξώστες.		
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Μαστραχά 11.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/184 6/39229/30-6-1994 ΦΕΚ 626/Β/16-8-1994		
		

76 Κτίριο ιδιοκτησίας Τζουλιαδάκη

76

ΘΕΣΗ:

Βρίσκεται στην οδό Καλοκαιρινού 188 και Ματίου 4

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Πολύ αξιόλογο κτίριο με επιρροές του όψιμου νεοκλασικισμού. Το κτίριο είναι λιθόκτιστο, τριώροφο, με υπόγειο και στεγάζεται με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Οι γωνίες του κτιρίου τονίζονται από πεσσούς που στέφονται με σχηματοποιημένα δωρικά κιονόκρανα. Το κτίριο είχε την τυπική κατανομή χώρων που χαρακτήριζε ένα από τους πιο εμπορικούς δρόμους της πόλης, δηλαδή κατάστημα στο ισόγειο και κατοικίες στον όροφο.

Η όλη σύνθεση χαρακτηρίζεται από τα γείσα των ορόφων, τις οριζόντιες γραμμώσεις πάνω στο επίχρισμα, τα υψίκορμα ανοίγματα και τις λεπτοδουλεμένες σιδεριές του εξώστη.

Το μπαλκόνι είναι από μάρμαρο και εδράζεται πάνω σε τρία λαξευτά μαρμάρινα φουρούσια που έχουν διάφορα φυτικά κοσμήματα και χαρακτηριστικές έλικες. Η σιδεριά του μπαλκονιού έχει την τυποποιημένη θεματολογία του νεοκλασικισμού με φυτικά κοσμήματα και γρόπες.



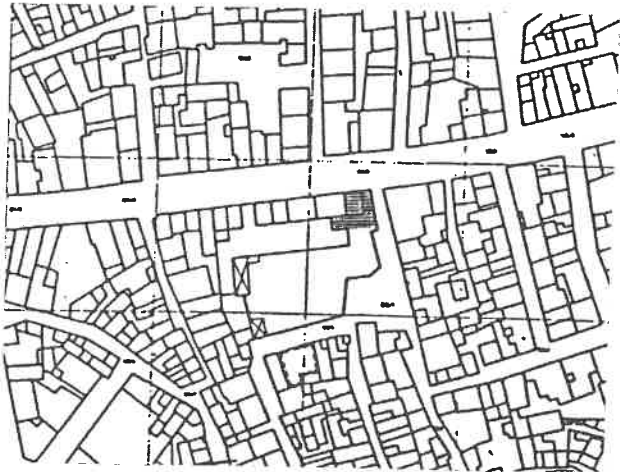
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ

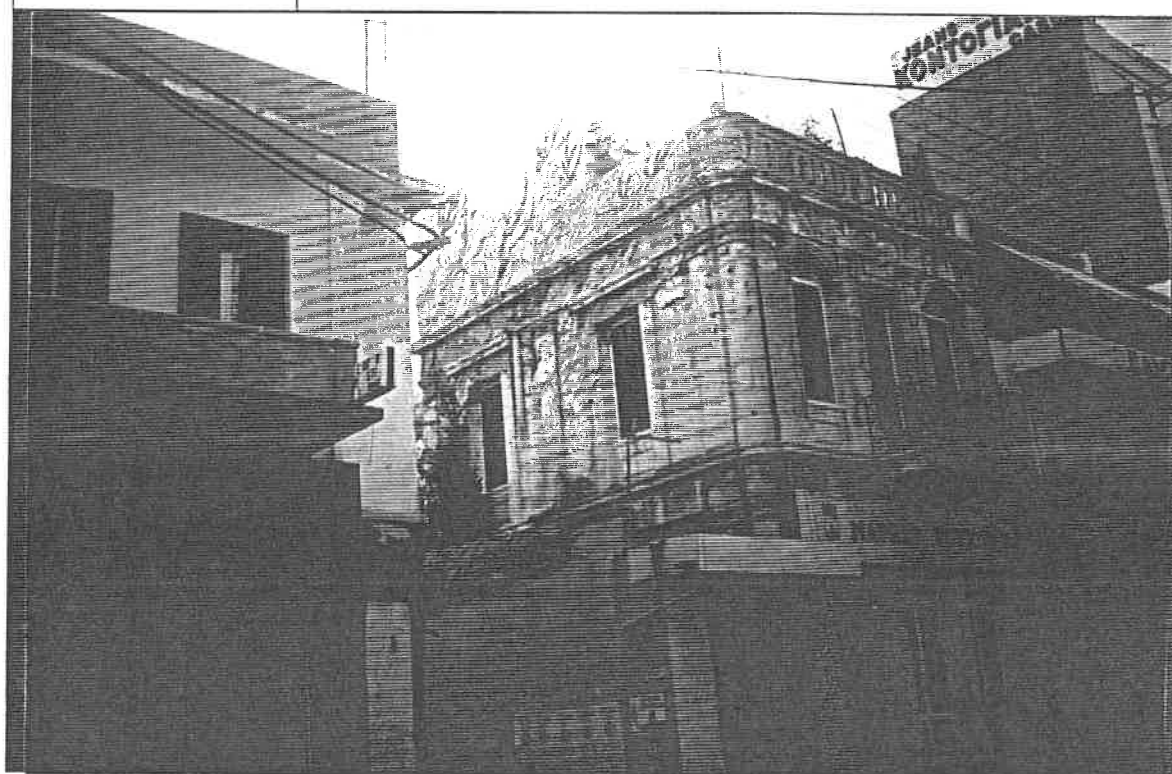
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2000

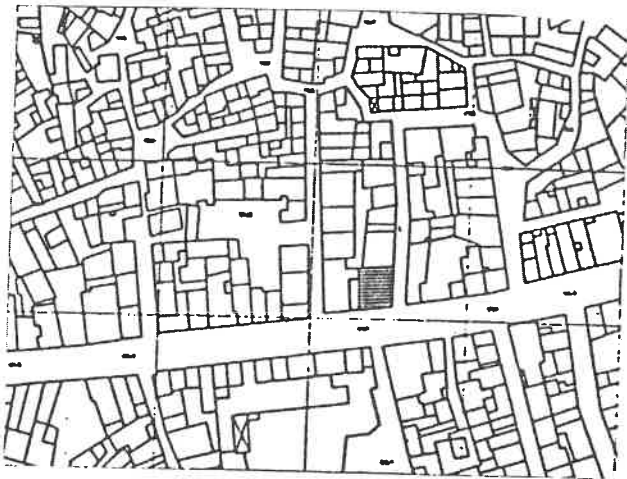
**ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ**

Υ.Α./ΔΙΛΑΠ/Γ/708/19121 23-3-1994

ΦΕΚ 332/Β/1994

77 Κτίριο ιδιοκτησίας Λογιάδη		77
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Πρόκειται για λιθόκτιστο κτίριο, διώροφο και έχει υπόγειο. Στο ισόγειο στεγαζόταν κατάστημα, ενώ στον όροφο ιατρείο. Το κτίριο χαρακτηρίζεται από στοιχεία του όψιμου νεοκλασικισμού. Η κατασκευή του έγινε κατά τη δεύτερη δεκαετία του 20ου αιώνα. Μεταγενέστερη προσθήκη στο δώμα έχει αλλοιώσει τη μορφή του κτίσματος. Η πρόσοψη έχει κατασκευαστεί από λαξευμένους πορόλιθους κατά το ισόδομο σύστημα. Τέσσερις ψευδοπαραστάδες χωρίζουν την πρόσοψη σε τέσσερα μέρη. Υπάρχει μαρμάρινος εξώστης που στηρίζεται σε σχηματοποιημένα φουρούσια.	
ΘΕΣΗ	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
Βρίσκεται στην οδό Καλοκαιρινού 191 και Σαθά.		
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ		
Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/182 7/39578/21-7-1994 ΦΕΚ 629/Β/22-8-1994		



78 Κτίριο ιδιοκτησίας κοινότητας Φόδελε	78
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ Πρόκειται για πετρόκτιστο κτίσμα, τριώροφο στεγασμένο με τετράριχτη ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Το κτίριο έχει επισκευαστεί σε διάφορες χρονικές περιόδους με αποτέλεσμα να μην παρουσιάζει μορφολογική ομοιογένεια στις όψεις. Στο βόρειο τμήμα του κτίσματος, το ισόγειο έχει τοξωτά ανοίγματα και διαχωρίζεται από τον όροφο με σύνθετο γείσο που διατρέχει το κτίριο. Ο εξώστης στηρίζεται σε σχηματοποιημένα φουρούσια με φυτικό διάκοσμο.	
ΘΕΣΗ Βρίσκεται στην οδό Καλοκαιρινοί 190 και Ματίου 1.	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΗ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000
ΑΠΟΦΑΣΗ ΧΑΡ/ΣΜΟΥ Υ.Π./ΔΙΛΑΠ/Γ/182 2/39128/30-6-1994 ΦΕΚ 622/Β/11-8-1994	
	

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

A. ΒΙΒΛΙΑ

1. Gerola G., Βενετικά Μνημεία της Κρήτης (εκκλησίες), Κρήτη 1993
2. Δερμιτζάκης Μ., Το παλιό Κάστρο, Ηράκλειο 1962
3. Δήμος Ηρακλείου, Η οικία Χρονάκη. Μια περιήγηση στο παλιό αρχοντικό του Ηρακλείου, Ηράκλειο 1994
4. Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ - Ηράκλειον, Ηράκλειο 1927
5. Πατεράκης Ε., Κρήνες και Κάστρα της Κρήτης, τ. Α, Β, Ηράκλειο 1990
6. Πρακτικίδης Ζ., Χωρογραφία της Κρήτης συνταχθείσα τω 1818, Ηράκλειο 1983
7. Σπανάκης Στ., Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, Ηράκλειο 1990
8. Σπανάκης Στ., Η ύδρευση του Ηρακλείου 828 - 1939. Ηράκλειο 1981
9. Σταυρινίδης Ν., Το καζίνο του Ροΐδη, Ηράκλειο 1983
10. ΤΕΕ - ΤΑΚ, Το κτίριο Γερωνυμάκη - Στεργιάδη στη συνοικία Σουλτάν Ιμπραήμ, Ηράκλειο 1987
11. Τζομπανάκη Χρ., Χάνδακας. Η πόλη και τα τείχη, Ηράκλειο 1996
12. Φραγκούλη Α., Η Σιναία Σχολή Αγίας Αικατερίνης στο Χάνδακα, Αθήνα 1981
13. Φραγκάκη Ε., Χάνδαξ - Κάστρο - το Ηράκλειο μου, Αθήνα 1978

B. ΑΡΘΡΑ

1. Αλεξάκης Ι., Η πόρτα του Λαζαρέτου και οι τρεις Καμάρες, περ., Κνωσός, έτος 3^ο, αρ. 17-18, Οκτ. - Δεκ. 1956
2. Δρανδάκης Λ., Το κτίριο της Ηλεκτρικής, Πατρίς 9 - 9 - 1996
3. Ζευγαδάκης Ν., Αι Συντεχνίαι του Ηρακλείου, Μεσόγειος 23- 7 - 1963
4. Ζουρίδης Γ. Ν., Ο ναός της Παναγίας των Σταυροφόρων, Δράσις 25 - 2- 1953
5. Θαλασσινός Ο., Η πόρτα του Λαζαρέτου, περ. Κνωσός, έτος 3^ο, αρ. 16, Μάρτ. - Απρ. 1956
6. Καβρός Στ., Το Πανάνειον Νοσοκομείον, Κρητικά Νέα, 18 /10 - 19 /10 /1935
7. Μαρκίδης Θρ., Η οδός Μαρτύρων (Βεζύρ Τσαρσί), περ. Κνωσός, έτος 5^ο, αρ. 31
8. Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ - ΤΑΚ, Το Ηράκλειο στο 19^ο και 20^ο αιώνα. Η πόλη και η αρχιτεκτονική της, Έκθεση, Ηράκλειο 1994
9. Πυργού Ι., Η απόκρυφη και φανερή ζωή του Κάστρου, Νέα Εφημερίς, 11 /10 - 15 /11 /1925
10. Σταυρινίδης Ν., Τα σπίτια του Οσμάν Τσαμί, Πατρίς, 10 /4 - 18 /4/ 1964
11. Σταυρινίδης Ν., Πως άλλαξε η όψη της πόλης μας, Πατρίς, 29 /4 - 16 /5 /1951
12. Σταυρινίδης Ν., Οι φιλανθρωπικές κρήνες του Μ. Κάστρου, Πατρίς 2 /11 - 13 /11 /1969
13. Σταυρινίδης Ν., Το Ξώπορτο εχάλασε, Πατρίς, 5 /5 - 19 / 5 /1960

14. Σταυρινίδης Ν., Η εκκλησία του Αγίου Ανδρόνικου (Ντιζντάρ Χαμάμ), Πατρίς, 11 - 13 / 5 /1955
15. Σταυρινίδης Ν., Τα πλατάνια του Μ. Κάστρου, Πατρίς, 8 /6 - 16 /6 /1975
16. Σταυρινίδης Ν., Η εκκλησία του Αγίου Πέτρου, Πατρίς, 27 /6 - 7 /7 /1968
17. Σταυρινίδης Ν., Το Μ. Κάστρο μετά την άλωση, Πατρίς, 4 - 8 /7 /1956
18. Στυλιανάκη Α., Bon Marche. Το παραδοσιακό με τη δική του ιστορία, Πατρίς, 5 / 4 /1995
19. Τζομπανάκη Χρ., Η αρχιτεκτονική στην Κρήτη το δεύτερο μισό του 19^{ου} και το πρώτο μισό του 20ου αιώνα, Ταύ, τεύχος 18 - 19, σελ. 38
20. Τσουγκαράκης Ι., Βυζαντινή - Αραβική περίοδος, Διάλεξη στην αίθουσα Ανδρόγεω, 14 /12 /1996
21. Ψιλάκης Ν., Άγιος Μηνάς, Δημοκράτης, 10 /11 /1985

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ

ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

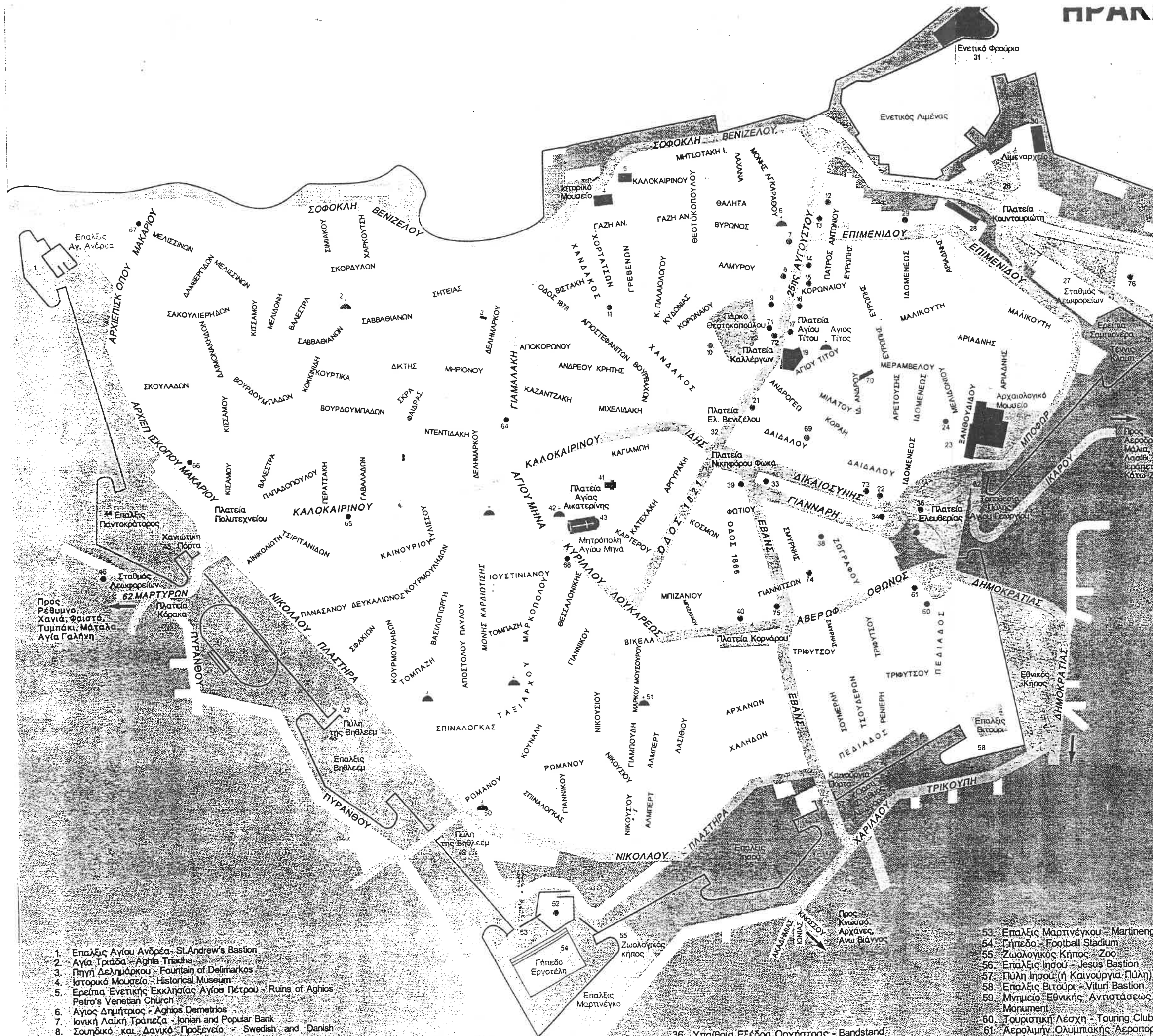
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ Γ' - ΣΧΕΔΙΑ

ΣΤΡΙΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

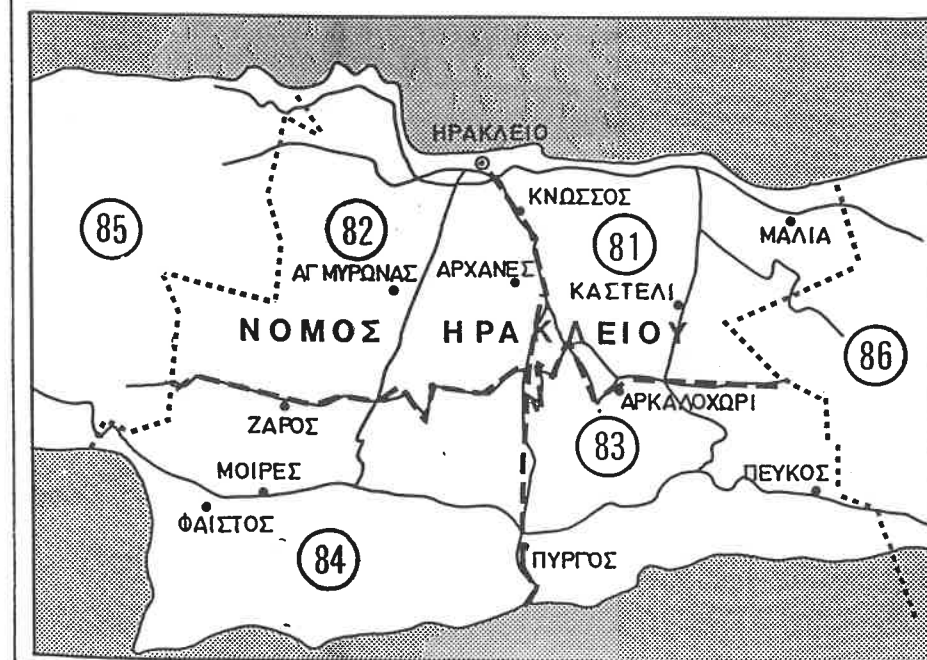
ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1997



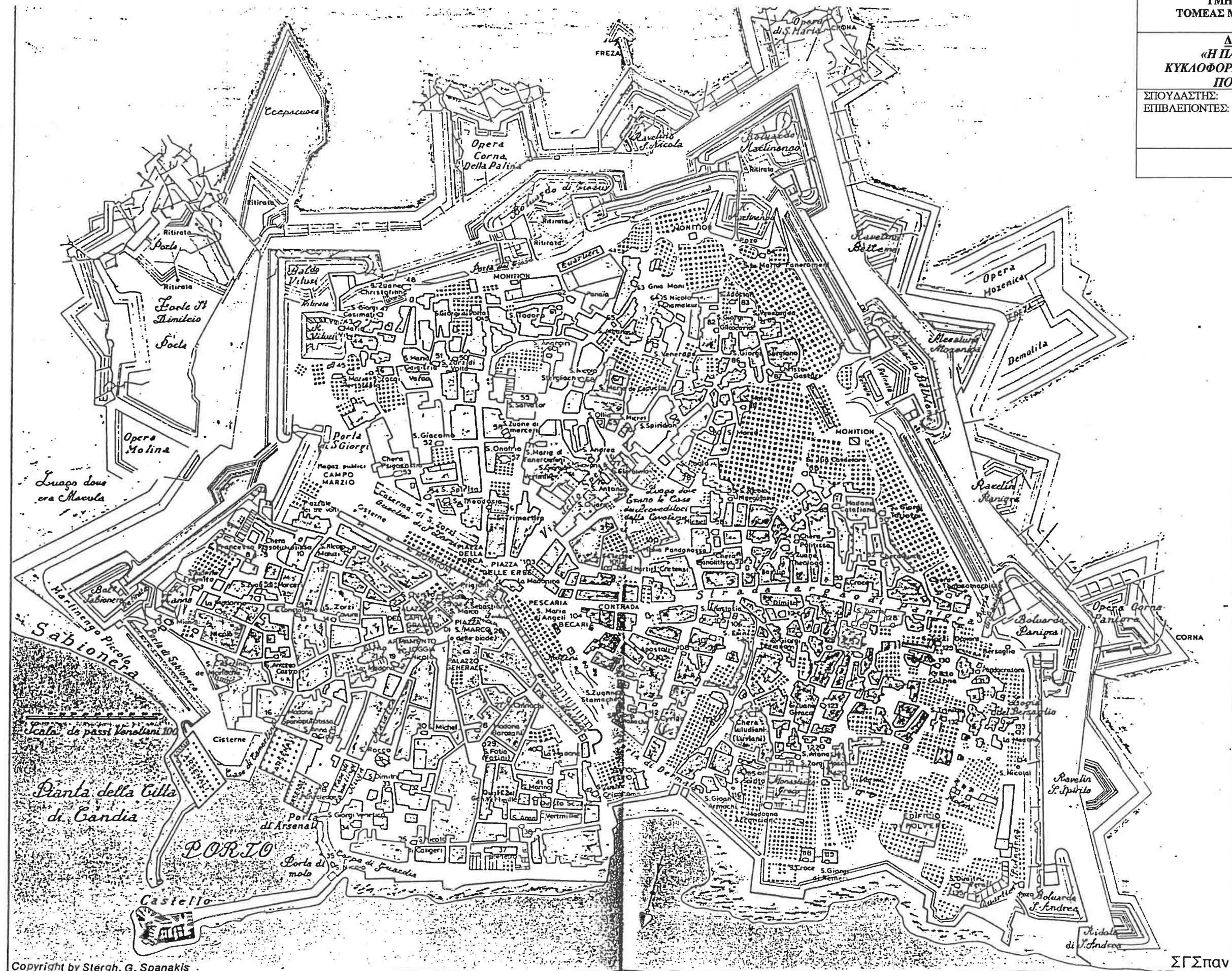
1. Επαλξ Αγίου Ανδρέα - St Andrew's Bastion
2. Αγία Τριάδα - Aghia Triadha
3. Πηγή Δελφάρκου - Fountain of Delmarkos
4. Ιστορικό Μουσείο - Historical Museum
5. Ερείπια Ενετικής Εκκλησίας Αγίου Πέτρου - Ruins of Aghios Petro's Venetian Church
6. Άγιος Δημήτριος - Aghios Demetrios
7. Ιονική Λαϊκή Τράπεζα - Ionian and Popular Bank
8. Σουηδικό και Δανικό Προξενείο - Swedish and Danish Consulate
9. Εμπορική Τράπεζα - Commercial Bank
10. Ο.Τ.Ε. Τηλεγραφικό και Τηλεφωνικό Κέντρο - Telephone

36. Υπαίθρια Εξέδρα Ορχήστρας - Bandstand
37. Αγαλμα Ελευθερίου Βενιζέλου - Statue of Eleftherios Venizelos
38. Ταχυδρομείο - Post Office

53. Επαλξ Μαρτινέγκου - Martingeng
54. Γήπεδο - Football Stadium
55. Ζωολογικός Κήπος - Zoo
56. Επαλξ Ιησού - Jesus Bastion
57. Πύλη Ιησού (ή Καινούργια Πύλη)
58. Επαλξ Βιτούρι - Vituri Bastion
59. Μνημείο Εθνικής Αντιστάσεως Monument
60. Τουριστική Λέσχη - Touring Club
61. Αερολιμήν Ολυμπιακής Αεροπορίας Terminal
62. Πύλη Αγίου Γεωργίου - St. George
63. Μνημείο Νικηφόρου Φωκά - Nikifo



Όριο Περιοχής Μελέτης



ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:20.000

-  395 - 1200
-  1200 - 1462
-  1462 - 1562
-  1562 - 1922
-  1922 - 1947
-  1947 - 1961
-  1961 - 1965
-  1965 - 1987
-  Πρωτεύουσα Αρτηρία
-  Δευτερεύουσα Αρτηρία

Πηγή: Ρ.Σ.Η. '67 - Κυκλοφοριακή Μελέτη

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:

ΣΤΡΙΑΠΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ

ΣΧΕΔΙΟ: 5

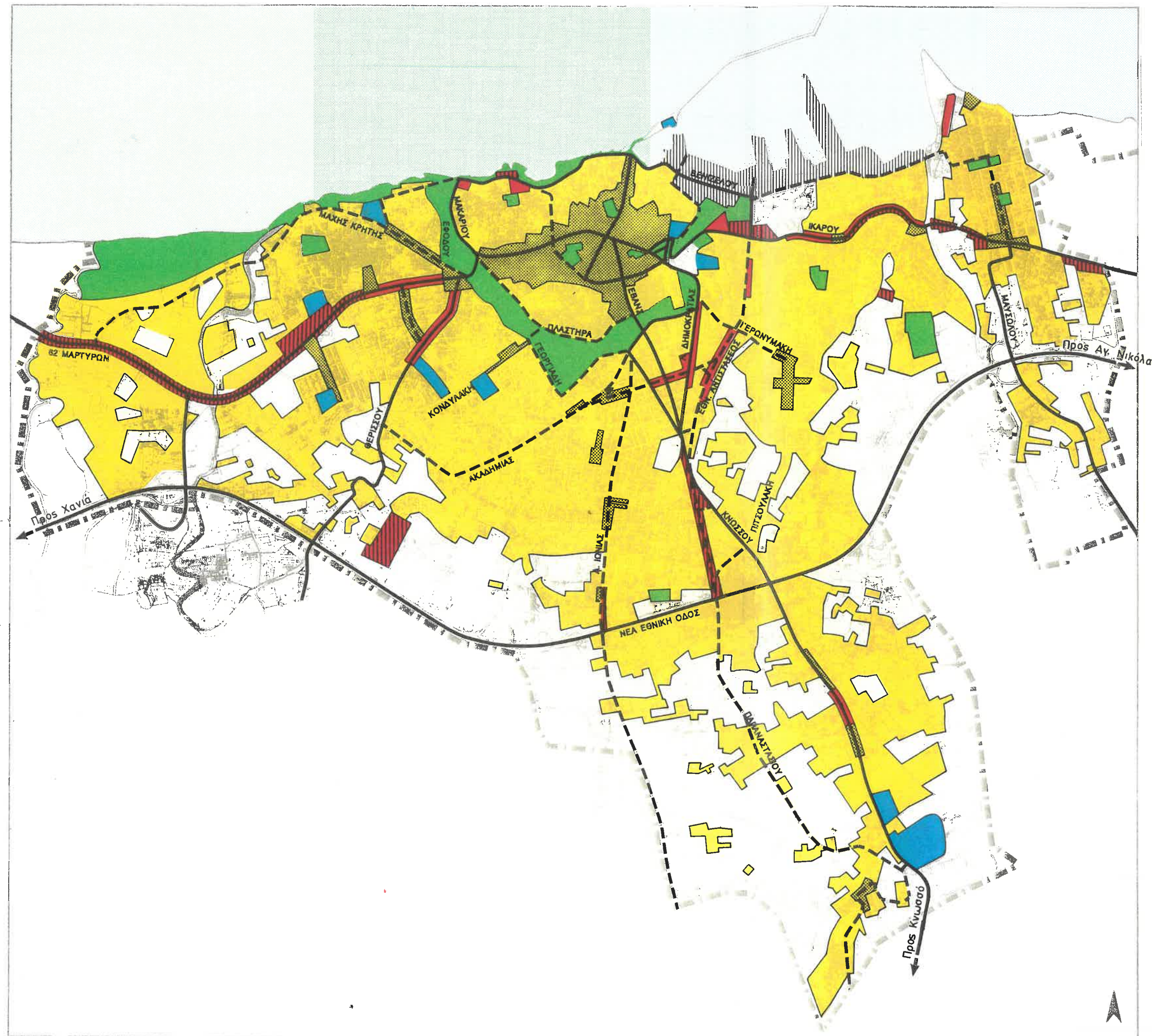
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΥΘΑΙΡΕΤΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:20000

-  Περιοχές Αυθαιρέτων 1976
-  Περιοχές Αυθαιρέτων 1984
-  Όρια σχεδίου πόλης 1987
-  Όρια εγκεκριμένου σχεδίου πόλης 1982

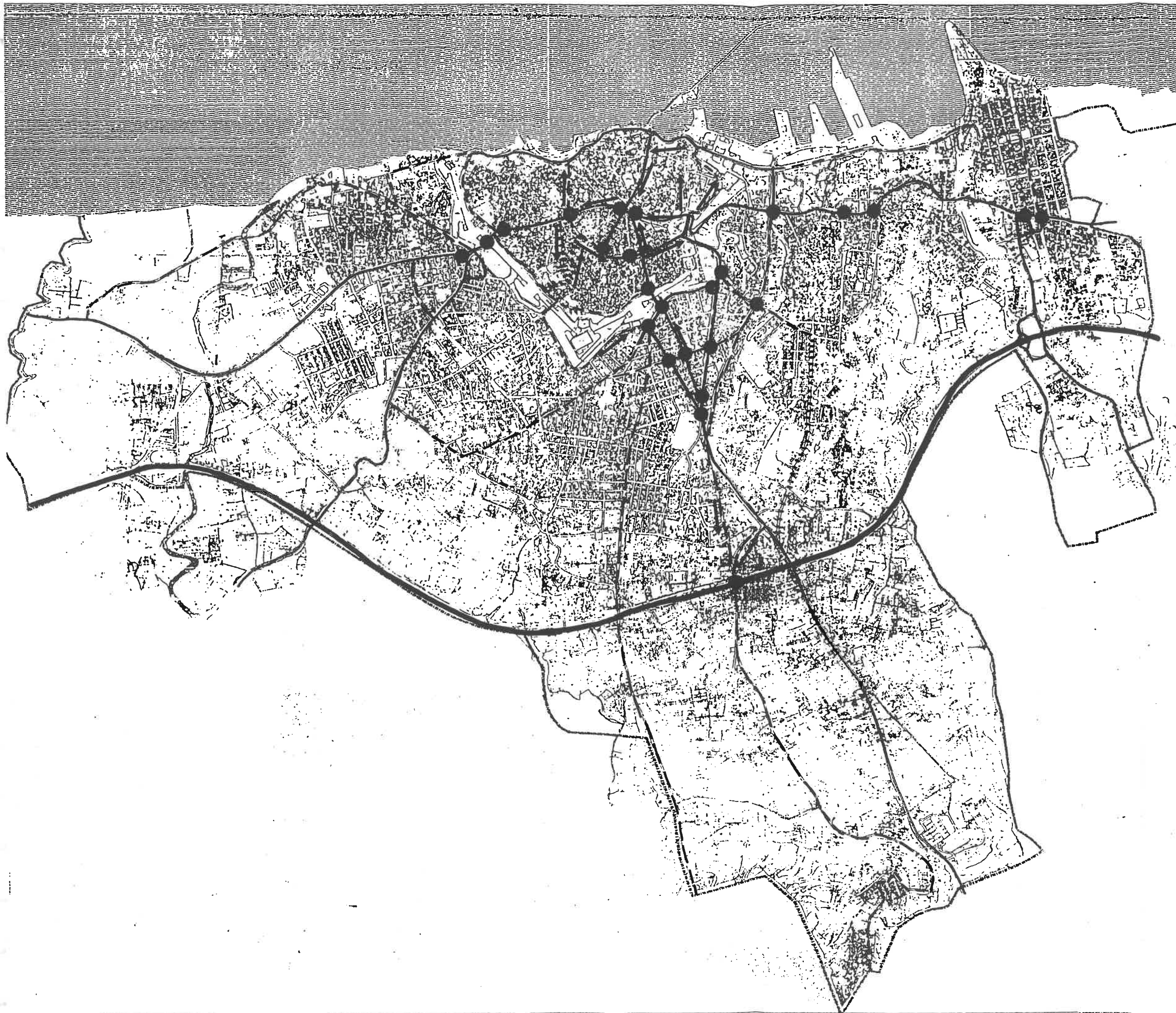
Πηγή: Τα αυθαίρετα του Δ.Η. (1984)

Γ.Π.Σ.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΡΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»	
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:	ΣΤΡΙΑΠΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:	ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΑΟΥ ΜΑΡΙΑ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΣΧΕΔΙΟ: 6	

- Κεντρικές Λειτουργίες
- Κατοικία
- Εκπαίδευση - Περιβαλψη - Πολιτιστικές Λειτουργίες
- Αθλητισμός - Αναψυχή - Τουρισμός
- Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών
- Βιομηχανία - Βιοτεχνία
- Χονδρεμπόριο
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΤΡΙΑΠΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΤΙΑΝΝΗ ANNA

ΣΧΕΔΙΟ: 7

ΠΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ Π.Σ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

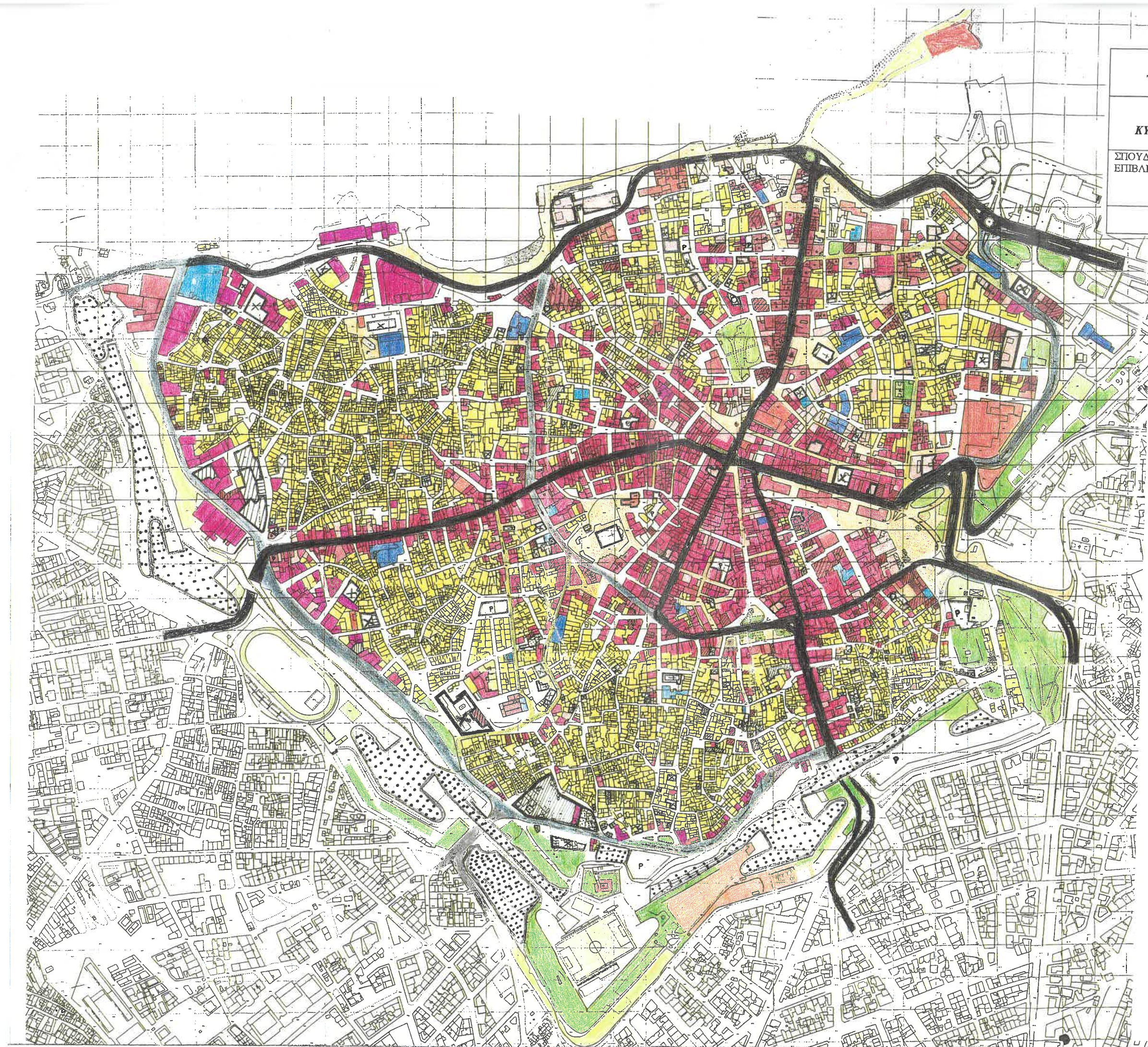
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:20000

- ← Κατεύθυνση Μονόδρομου
- Εθνική Οδός
- Πρωτεύουσες Αρτηρίες
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες
- Συλεκτήριοι Οδοί
- Σηματοδοτούμενη Διασταύρωση

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

-  Κατοικία
-  Βιοτεχνία - Βιομηχανία
-  Χονδρικό Εμπόριο
-  Λιανικό Εμπόριο
-  Υγεία - Πρόνοια
-  Εκπαίδευση
-  Δημόσια Διοίκηση
-  Γραφεία Επιχειρήσεων
-  Τουριστικές Επιχειρήσεις
-  Κέντρα Αναψυχής
-  Ξενοδοχεία
-  Πολιτιστικές Δραστηριότητες
-  Εκκλησίες
-  Πάρκα - Εκτάσεις Πρασίνου
-  Αθλητικές Εγκαταστάσεις
-  Αδόμητοι Χώροι
-  Εγκαταλειμμένα Κτίρια
-  Αδιαμόρφωτοι Δημόσιοι Χώροι
-  Πεζόδρομοι - Πλατείες
-  Ανοιχτός Χώρος Στάθμευσης
-  Στεγασμένος Χώρος Στάθμευσης
-  Πρωτεύουσες Αρτηρίες
-  Δευτερεύουσες Αρτηρίες
-  Συλλεκτήριοι





Διατηρητέα Μνημεία

α



Περιοχές που διατηρούν τον
παραδοσιακό πολεοδομικό ιστό

ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΜΝΗΜΕΙΑ

1. Ενετικά τείχη, Προμαχόνες, Πύλες
2. Φρούριο Κούλες
3. Νεώρια
4. Άγιος Πέτρος
5. Άγιος Τίτος
6. Λότζια
7. Άγιος Μάρκος
8. Κρήνη Μοροζίνη
9. Στρατώνες (Νομαρχία)
10. Παναγία των Σταυροφόρων
11. Αγία Αικατερίνη των Σιναϊτών
12. Αγία Αναστασία
13. Κρήνη Bebo και Σεμπλχανές
14. Κρήνη Priuli
15. Άγιος Μηνάς
16. Bon Marche
17. Κτίριο Μηλιαρά
18. Ιταλική Αρχαιολογική Σχολή
19. Κτίριο Χανιωτάκη
20. Καπνοκοπήτριο
21. Ξενοδοχείο Creta
22. Κτίριο Τρανταλλίδη
23. Εργαστήριο Καστρινογιάννη
24. Οικία Χρονάκη
25. Κτίριο Γριβάκη
26. Μικρό Σεράγι
27. Κτίριο Βαρούχα
28. Κτίριο Πετράκη
29. Κτίριο Πετράκη
30. Κτίριο Πετράκη
31. Κτίριο Γρηγοράκη
32. Κτίριο Διαλυνά
33. Ιστορικό Μουσείο
34. Κτίριο Μαυράκη
35. Κτίριο Σουριαδάκη
36. Κτίριο Μπαλαβάκη
37. Κτίριο Καλωράκη
38. Κτίριο Κασέλλα
39. Κτίριο Μαθιουδάκη
40. Κλινική "Ευαγγελισμός"
41. Κτίριο Οικονόμου
42. Κτίριο Καστρινάκη
43. Κτίριο Παπαδάκη
44. Κτίριο Πετρίδακη
45. Κτίριο Μπαρνιά
46. Κτίριο Περίδη
47. Κτίριο Βλαστόυ
48. Λύκειο "Κορσής"
49. Κτίριο Ορφανού
50. Κτίριο Ξηρουδάκη
51. Κτίριο Ανδρονά
52. Κτίριο Ιντζέ
53. Κτίριο Μηλιαρά
54. Κτίριο Πετράκη
55. Κτίριο Μπαργάκη
56. Κτίριο Χατζάκη
57. Κτίριο Διαλυνά
58. Κτίριο Βουκουλάκη
59. Μέγαρο Φιντάκη
60. Κτίριο Πετροκογιάννη
61. Μέγαρο Κοθρή - Τζωρτζάκη
62. Κτίριο Ιδρύματος Καλοκαιρινού
63. Κτίριο Σακελλαρίδη
64. Κτίριο E.T.B.A.
65. Κτίριο Μανασσάκη
66. Κτίριο Καλωράκη
67. Κτίριο Ρασιδάκη
68. Κτίριο Ζήη
69. Ηλεκτρική
70. Κτίσματα Μονής Σινά
71. Πανάνειο Νοσοκομείο
72. Κτίριο Τσαχάκη
73. Κτίριο Θεοδωράκη
74. Κτίριο Τσουδή
75. Κτίριο Κουτρούλη
76. Κτίριο Τζουλιαδάκη
77. Κτίριο Λογάκη
78. Κτίριο Κοινότητας Φόδελε

ΤΟΠΟΣΗΜΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

1. Κούλες
2. Μπεντενάκι
3. Πύλη του Δερματά
4. 25η Αυγούστου
5. Βαρελατζίδικα
6. Μέγαρο Φυτάκη
7. Λότζια
8. Λιοντάρια (κρήνη Μοροζίνι)
9. Στον Αραστά
10. Μείντάνι
11. Μπιτσαξίδικα (Μαχαιράδικα)
12. Ντερμιτζίδικα (Σιδεράδικα)
13. Κοραή
14. Τρεις Καμάρες (πλ. Ελευθερίας)
15. Στη Βίγλα
16. Βαλτέ Τζαμί (πλ. Κορνάρου)
17. Καινούργια Πόρτα
18. Κομμένο Μπεντένι
19. Στα χεντέκια
20. Μαρτινέγκο
21. Πανάνειο
22. Καμαράκι
23. Άγιος Μηνάς
24. Χανιώπορτα

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΤΡΙΑΠΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ

ΣΧΕΔΙΟ: **12**

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

- Διασταυρώσεις
- Υψηλοί Φόρτοι
- - - Στενά Πεζοδρόμια
- ▨ Έλλειψη Θέσεων Στάθμευσης
- Χρήσεις Γης

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- ← Κατεύθυνση Μονόδρομου
- Πρωτεύουσες Αρτηρίες
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες
- Συλλεκτήριοι Οδοί
- Πεζόδρομοι
- Στεγασμένος Χώρος Στάθμευσης
- Ανοικτός Χώρος Στάθμευσης
- Σηματοδοτούμενη Διασταύρωση

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:

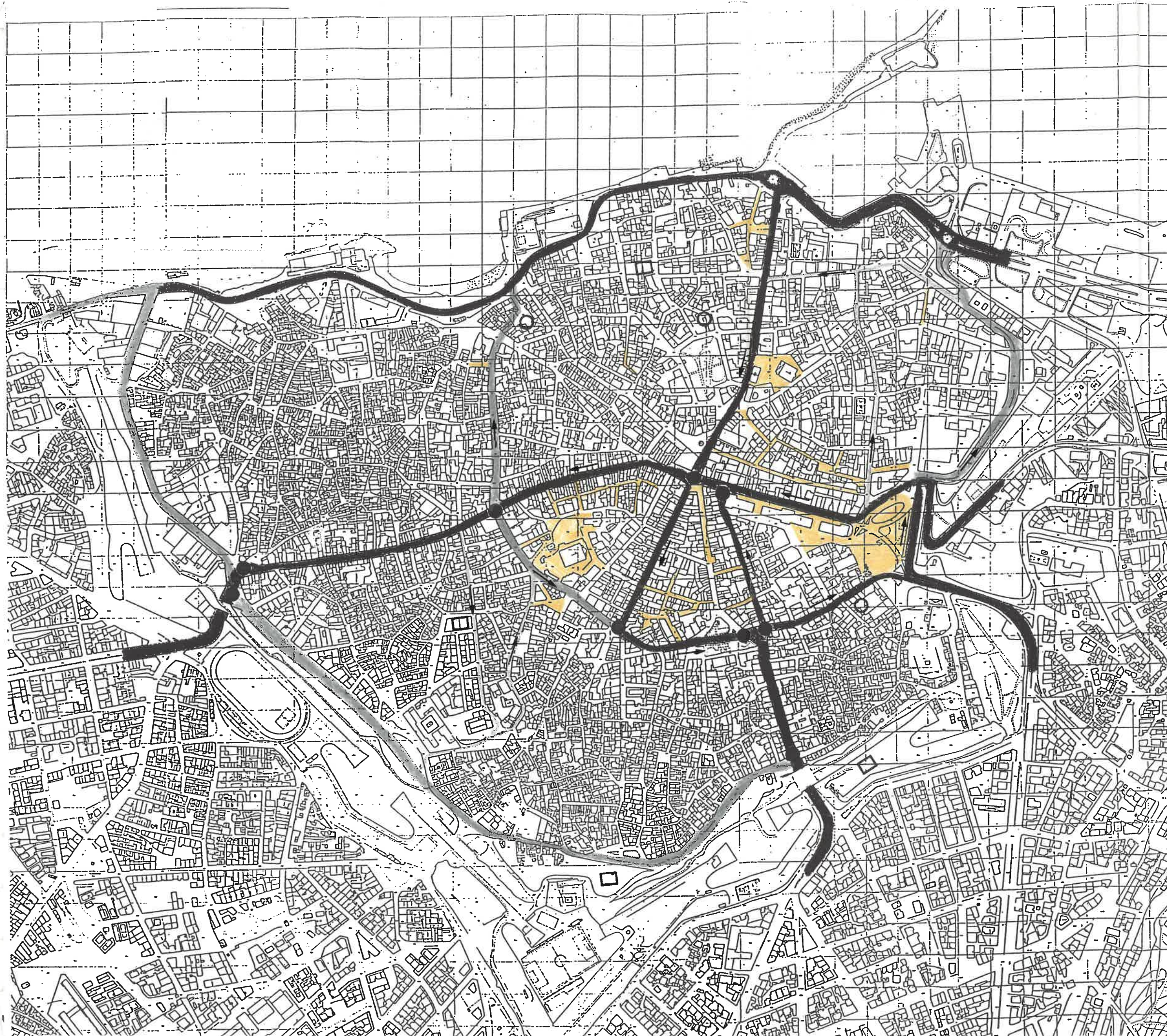
ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ

ΣΧΕΔΙΟ: 13

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

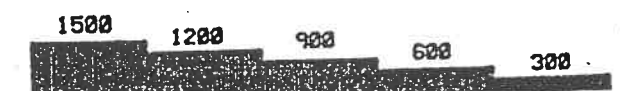
- ← Κατεύθυνση Μονόδρομου
- Πρωτεύουσες Αρτηρίες
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες
- Συλλεκτήριοι Οδοί
- Πεζόδρομοι
- Στεγασμένος Χώρος Στάθμευσης
- Ανοικτός Χώρος Στάθμευσης
- Σηματοδοτούμενη Διασταύρωση



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΧΕΔΙΟ: 14

ΥΠΟΜΝΗΜΑ



KLIMAKA ΦΟΡΤΩΝ (OXHMATA)

ΣΥΜΒΟΛΑ: Α ΑΝΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΗΝ ΑΕ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ
ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

--- Όριο Τομέα

① Αρίθμηση Τομέα

234 Αρίθμηση Σταθμού Εισόδου - Εξόδου

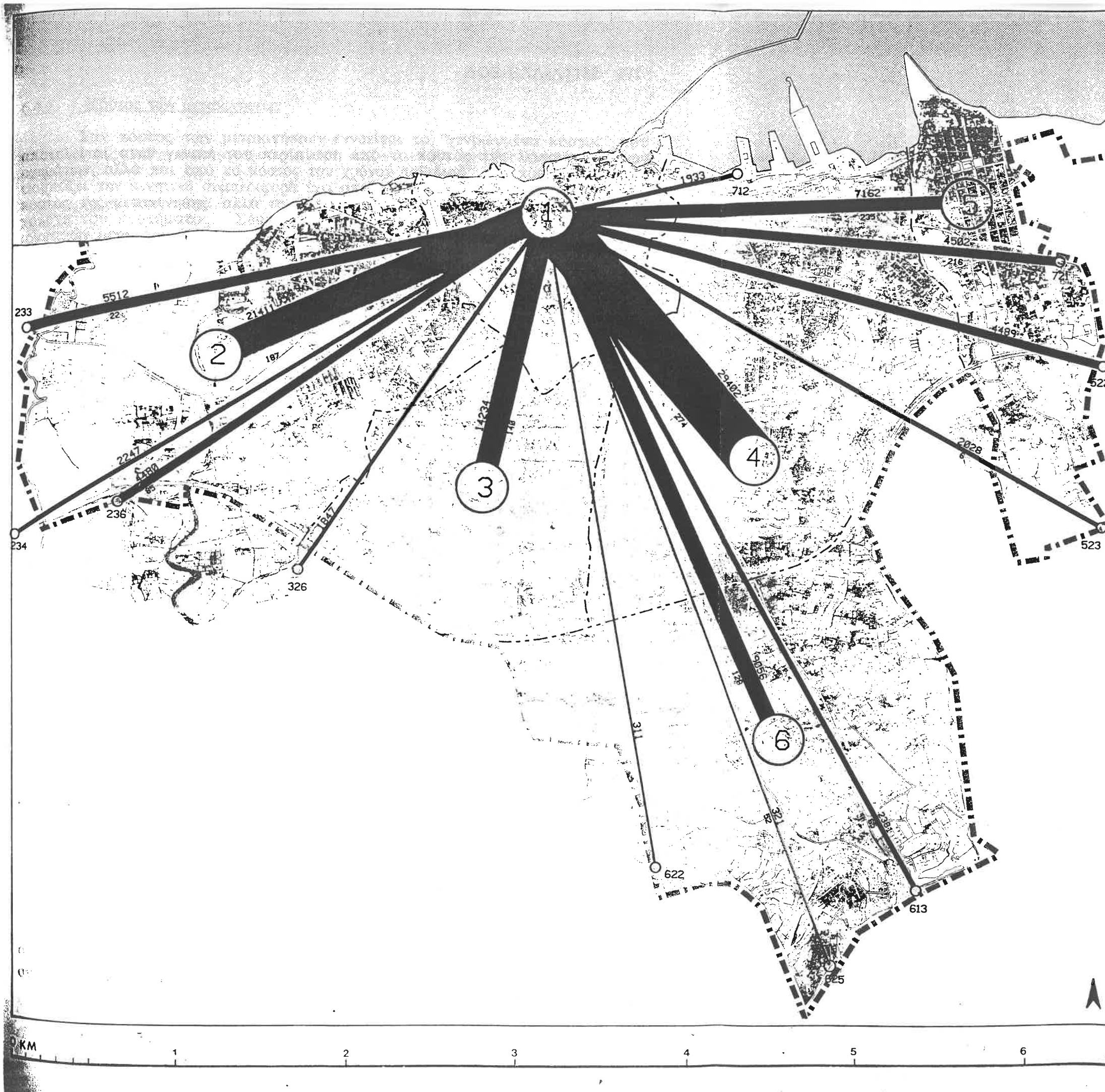
7162/235 ⑤ Ανταλλαγή Μετακινήσεων (Οχήματα/Ημέρα)
Τομέα 5 με Τομέα 1 (Κέντρο)

7162 Μετακινήσεις με Όλα τα Μέσα Πλὴν Λεωφορείου

235 Μετακινήσεις με Λεωφορείο

30000 20000 10000 5000 1000
ΚΑΙΜΑΚΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ/ΗΜΕΡΑ)

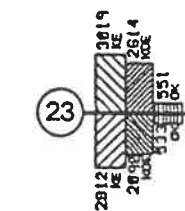
--- Όριο Περιοχής Μελέτης



ΓΕΝΝΕΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Ζώνης
- ⑪ Αρίθμηση Ζώνης
- Αρίθμηση Σταθμού Εισόδου - Εξόδου



ΖΩΝΗ 23

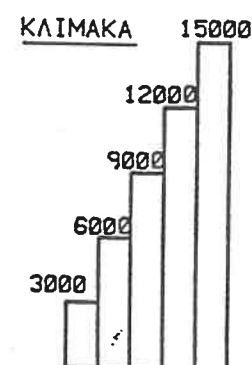
ΠΑΡΑΓΩΓΕΣ ΟΧΗΜΑΤΟΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

- 3019 Κατοικία - Εργασία (ΚΕ)
- 2614 Κατοικία - Όχι Εργασία (ΚΟΕ)
- 551 Όχι Κατοικία (ΟΚ)

ΕΛΞΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΟΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

- 2812 Κατοικία - Εργασία (ΚΕ)
- 2090 Κατοικία - Όχι Εργασία (ΚΟΕ)
- 533 Όχι Κατοικία (ΟΚ)

--- Όριο Περιοχής Μελέτης



0 KM

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ

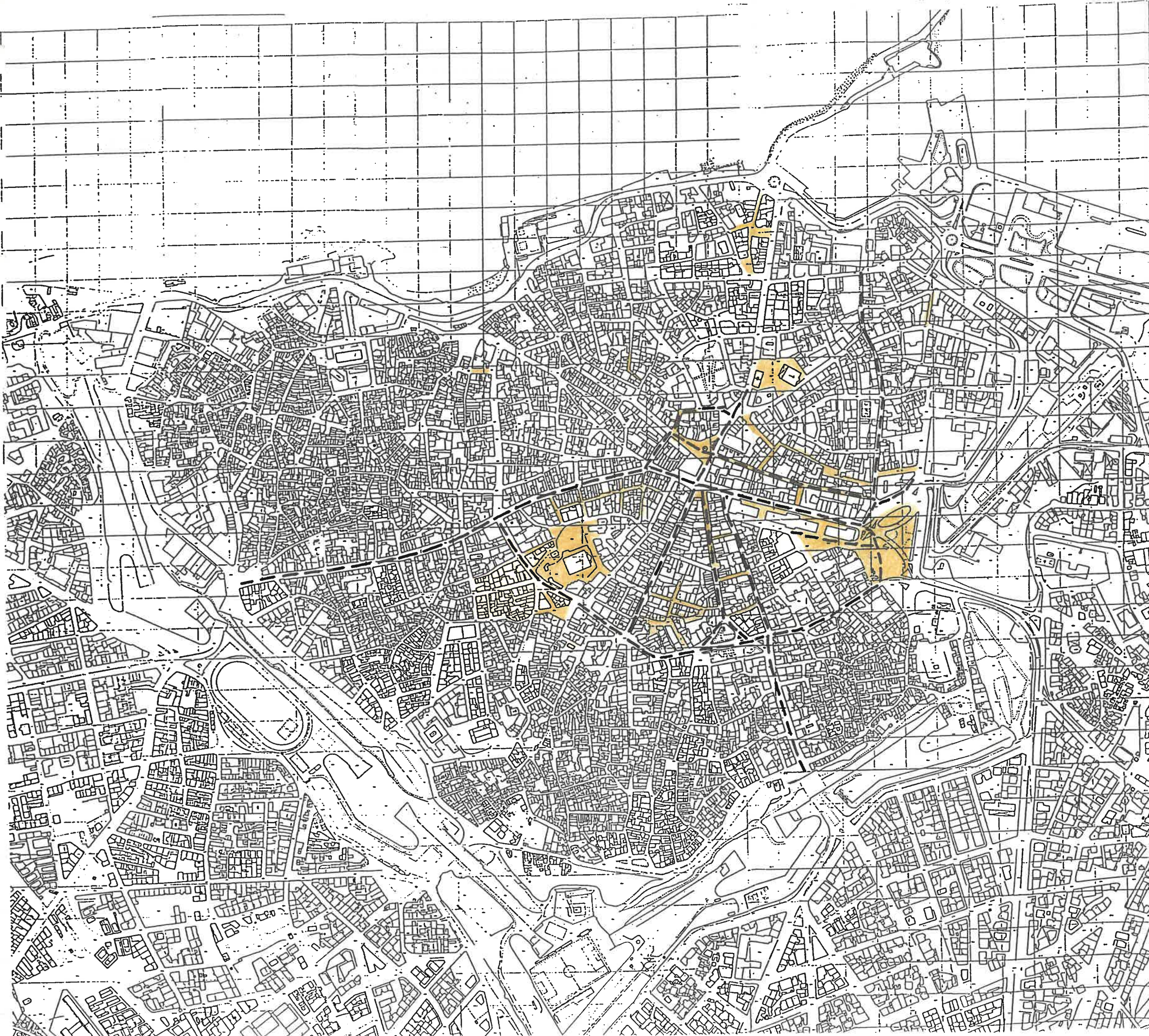
ΣΧΕΔΙΟ: 17

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΠΕΖΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

 Πεζόδρομοι

 Κύριοι Άξονες Κυκλοφορίας Πεζών



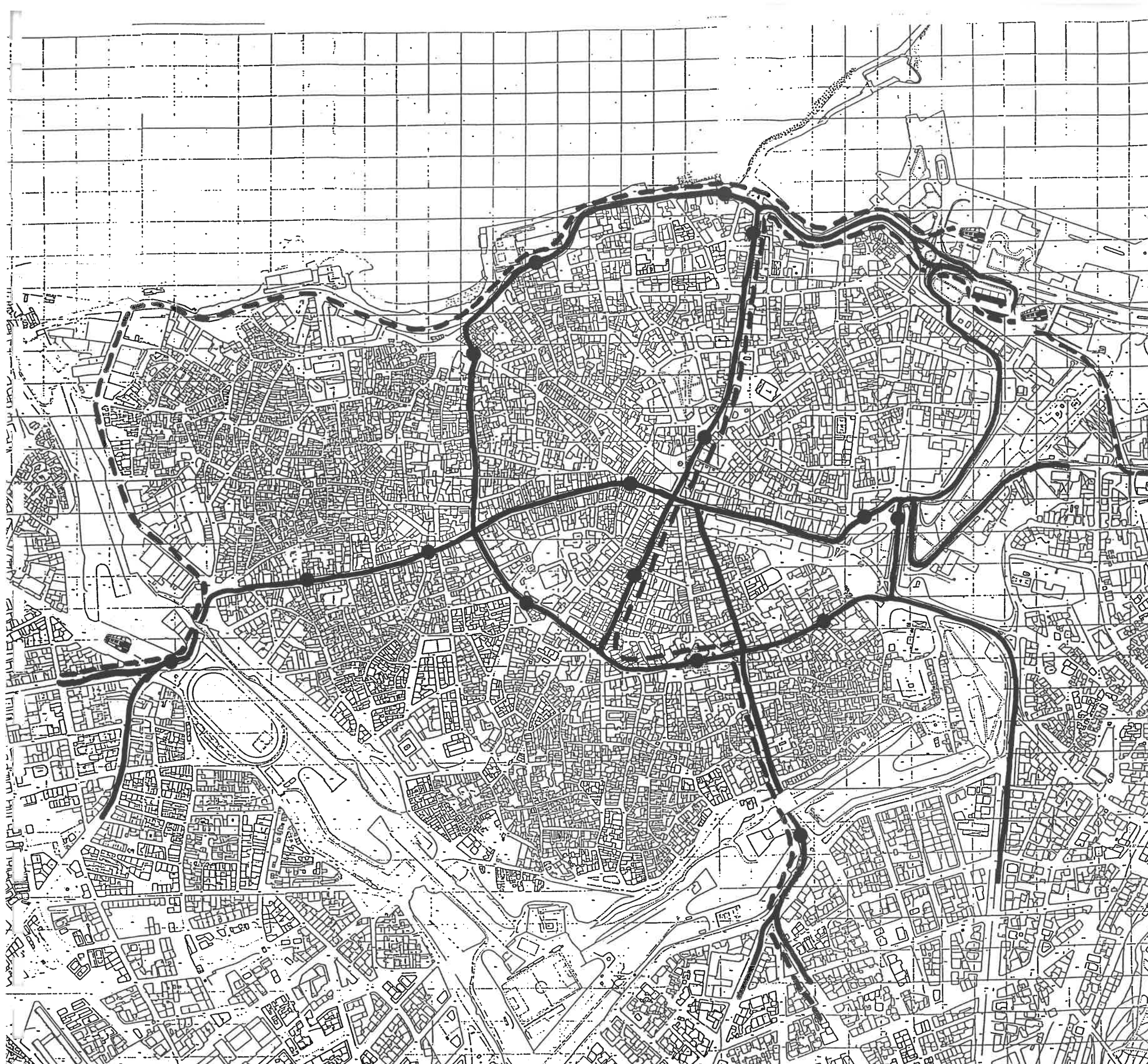


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»	
ΣΤΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:	ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΣΧΕΔΙΟ: 18	

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

- Απαγόρευση Στάθμευσης
- - - Στάθμευση εκ Περιστροφής ανά Μήνα
- Στάθμευση σε Παρκόμετρα (κάρτες στάθμευσης)
- Πεζόδρομος
- Στεγασμένος Σταθμός Αυτοκινήτων
- Ανοικτός Σταθμός Αυτοκινήτων

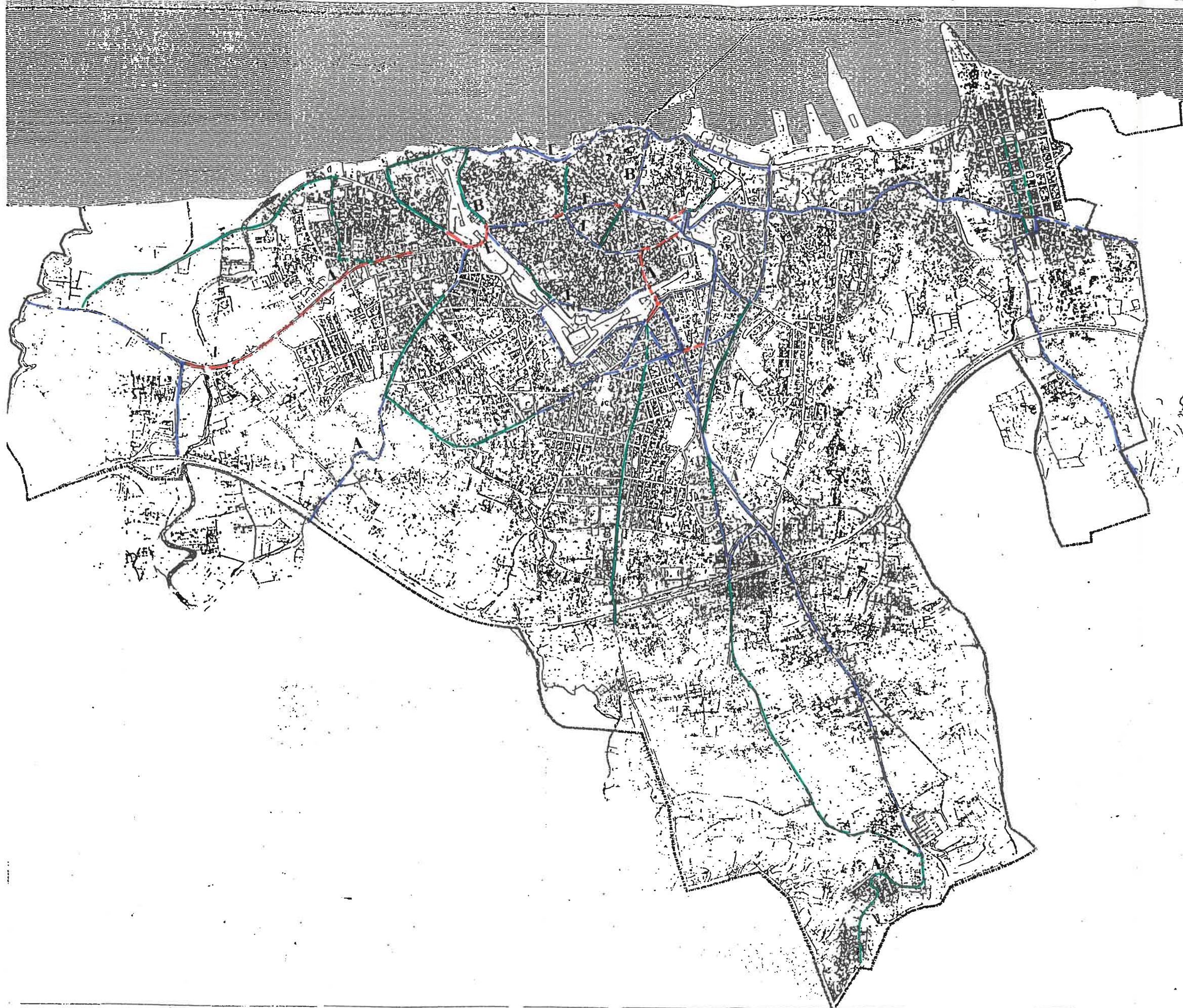


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»	
ΣΤΟΥΔΑΣΤΗΣ:	ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:	ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΑΟΥ ΜΑΡΙΑ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΣΧΕΔΙΟ: 19	

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

-  Αφεταιρία Αστικών Συγκοινωνιών
-  Διαδρομή Αστικών Συγκοινωνιών
-  Στάση Αστικών Συγκοινωνιών
-  Αφεταιρία Υπεραστικών Συγκοινωνιών
-  Διαδρομή Υπεραστικών Συγκοινωνιών



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»	
ΣΤΟΥΔΑΣΤΗΣ:	ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:	ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΑΟΥ ΜΑΡΙΑ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΣΧΕΔΙΟ: 20	

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

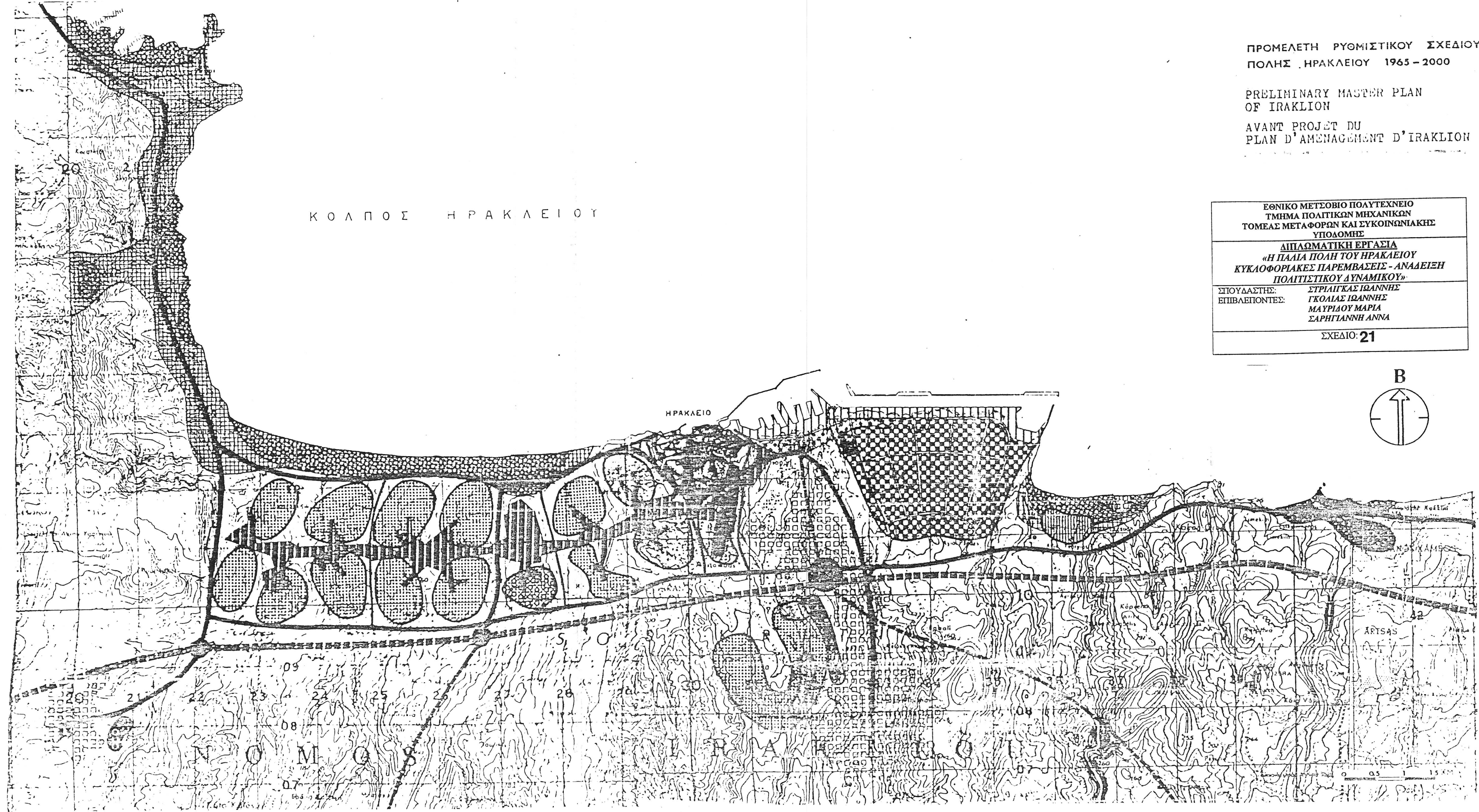
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

1. Κατηγορίες Θορύβου L10 (dB)

- 65,00 - 68,00
- 68,01 - 71,00
- 71,01 - 74,00
- 74,01 - 77,00
- 77,01 - 80,00
- > 80

2. Κατηγορίες CO (p.p.m)

- A 3,00 - 5,00
- B 5,01 - 10,00
- Γ 10,01 - 15,00
- Δ 15,01 - 20,00
- Ε > 20

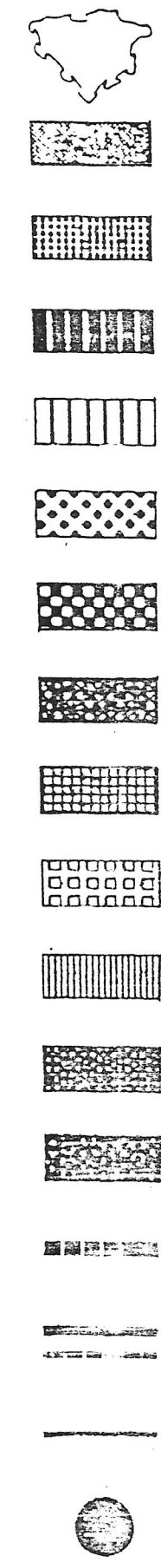


ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΠΟΛΗΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 1965 - 2000

PRELIMINARY MASTER PLAN
OF IRAKLION
AVANT PROJET DU
PLAN D'AMENAGEMENT D'IRAKLION

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΡΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»	
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:	ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΣΧΕΔΙΟ: 21	

- παλιά πόλη
- κατοικημένη περιοχή
υπό αναμόρφωση
- νέοι τομέες κατοικίας
- ζώνη εμπορίου και
κοινωνικών λειτουργιών
- περιοχή λιμενικών
εγκαταστάσεων
- οικονομικό κέντρο
- βιομηχανική περιοχή
- ζώνη τουριστικών
εγκαταστάσεων
- ζώνη τουριστικής
έποπτείας
- αρχαιολογικοί χώροι
αρχαιολογικά πάρκα
- έθνικο στάδιο
- κέντρο ανωτάτων σχολών
- ανώτατοι σχολαί
- οδική αρτηρία Α'
κατηγορίας
- οδική αρτηρία Β'
κατηγορίας
- οδική αρτηρία Γ'
κατηγορίας
- άνισόπεδος διασταύρωση



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:

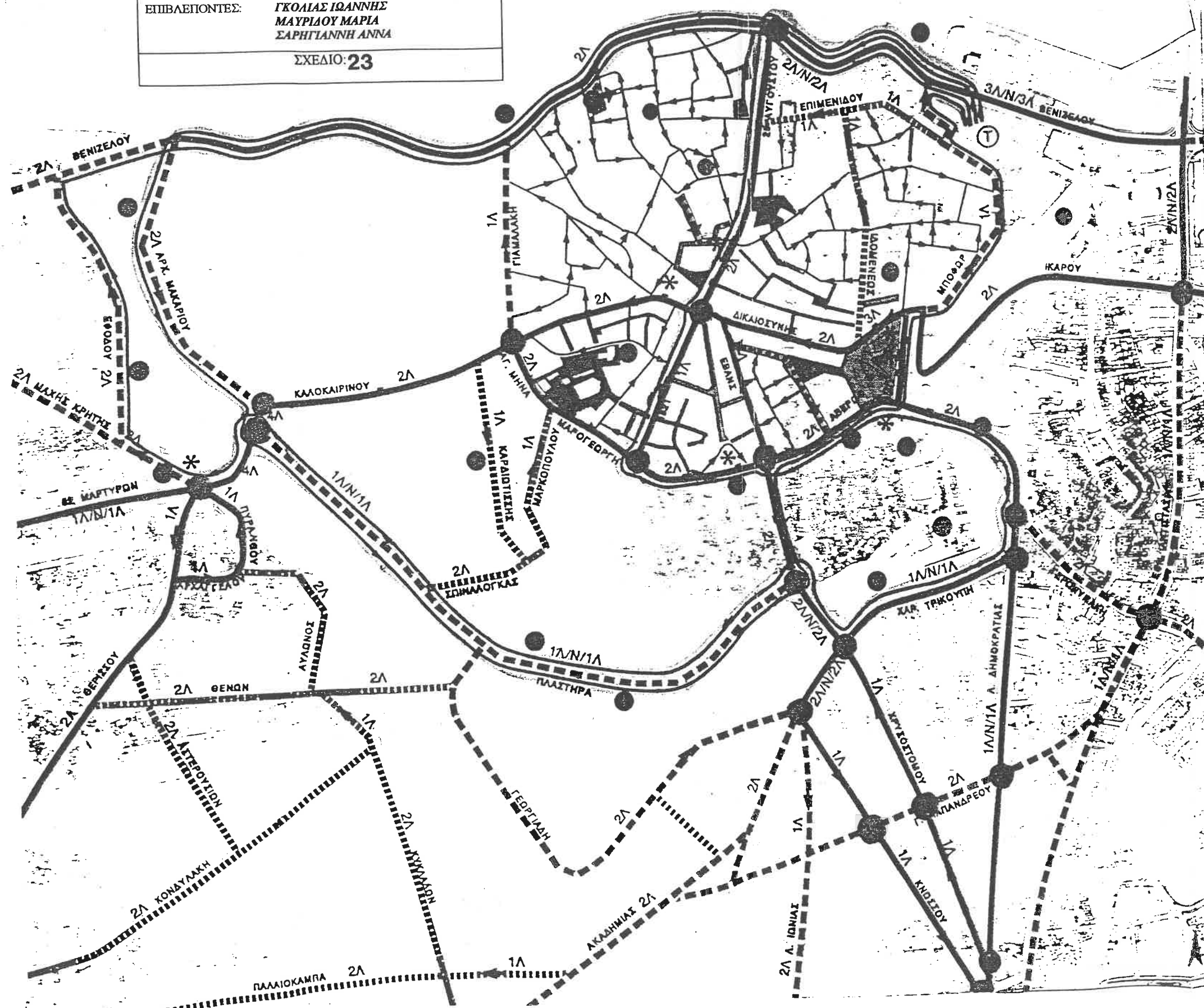
ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΑΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ

ΣΧΕΔΙΟ: 25

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ - ΠΡΟΤΑΣΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

-  Πολεοδομικό κέντρο
-  Τοπικό Κέντρο
-  Εκπαίδευση
-  Δημόσια Διοίκηση
-  Γραφεία Επιχειρήσεων
-  Κέντρα Αναψυχής
-  Πολιτιστικές Δραστηριότητες
-  Πάρκα - Εκτάσεις Πρασίνου
-  Αθλητικές Εγκαταστάσεις
-  Πεζόδρομοι - Πλατείες
-  Κύριο Οδικό Δίκτυο
-  Ανοικτός Χώρος Στάθμευσης
-  Στεγασμένος Χώρος Στάθμευσης
-  Σημείο Εισόδου στα Τείχη



 Πρωτεύουσες Αρτηρίες
 Δευτερεύουσες Αρτηρίες
 Συλλεκτήριοι
 Κατεύθυνση Μονοδρόμου
 Τοπικοί Μονόδρομοι
 Τοπικοί Δρόμοι Διπλής Κατεύθυνσης

2Λ Αριθμός Λωρίδων Κυκλοφορίας
2Λ/Ν/2Λ Αριθμός Λωρίδων Κυκλοφορίας ανά Κατεύθυνση
και Κεντρική Νησίδα

 Σηματοδοτούμενη Διασταύρωση
 Γραμμή Μικρών Λεωφορείων (Minibus)
 Τερματικός Σταθμός Λεωφορείων
 Χώρος Στάθμευσης εκτός Οδού
 Υφιστάμενοι Πεζόδρομοι
 Προτεινόμενοι Πεζόδρομοι
 Προτεινόμενοι Πεζόδρομοι Τύπου Woonef

* Σταθμοί Ταξί

= Διάβαση Πεζών

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

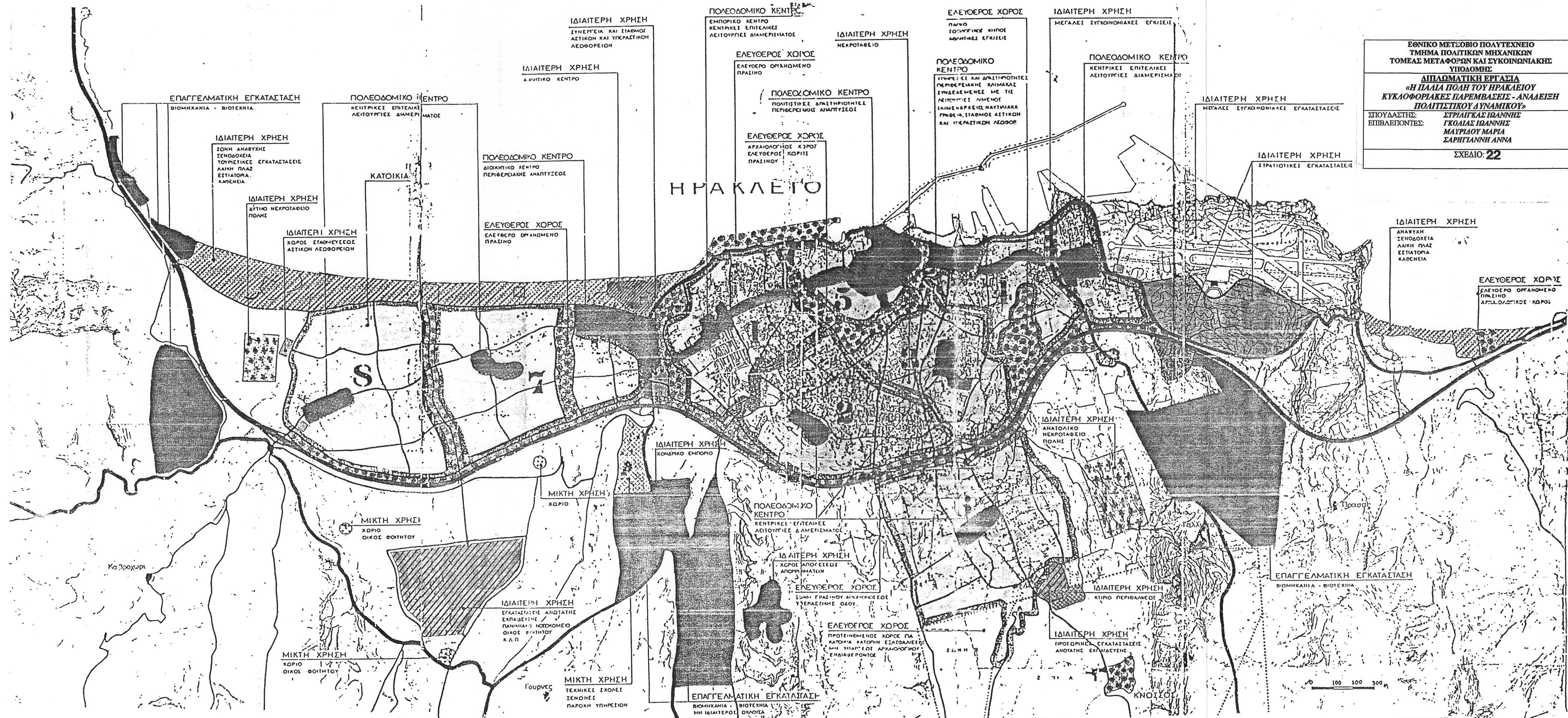
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»	
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:	ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:	ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΑΟΥ ΜΑΡΙΑ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ANNA
ΣΧΕΔΙΟ: 24	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Πρωτεύουσες Αρτηρίες
- - - Δευτερεύουσες Αρτηρίες
- Συλλεκτήρια
- ➔ Κατεύθυνση Μονοδρόμου
- 2Λ Αριθμός Λωρίδων Κυκλοφορίας
- 2Λ/Ν/2Λ Αριθμός Λωρίδων Κυκλοφορίας ανά Κατεύθυνση και Κεντρική Νησίδα
- Ανισόπεδη Διάβαση
- Ανισόπεδη Διασταύρωση
- Χώρος Στάθμευσης εκτός Οδού
- * Χώρος Στάθμευσης Φορτηγών
- 567 Κυκλοφοριακός Φόρτος Ώρας Αιχμής (8-9 π.μ.) σε Οχήματα
- Όριο Περιοχής Μελέτης



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΡΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Η ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ»
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΤΡΙΑΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΓΚΟΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΥΡΙΑΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΝΑ
ΣΧΕΔΙΟ: 22

Υ Π Ο Μ Ν Η Μ

- ΟΡΙΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ
- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
- ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΓΚΛΙΣΗ
- ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ
- ΕΓΚΛΙΣΗ ΑΝΟΤΑΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
- ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΛΙΣΗ
- ΚΤΙΡΙΑ - ΓΗΠΕΔΑ ΣΤΑΘΜ/ΣΕΩΣ
- ΣΤΡΑΤ. ΕΓΚΛΙΣΗ
- ΜΕΓΑΛΕΣ ΣΥΓΚ. ΕΓΚΛΙΣΗ
- ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ
- ΧΩΡΟΙ ΑΠΟΘΕΩΣ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ
- ΑΝΑΒΥΧΗ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
- ΚΤΙΡΙΑ ΠΕΡΙΘΑΛΕΩΣ
- ΕΓΚΛΙΣΗ ΧΩΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
- ΜΙΚΤΕΣ
- ΛΟΙΠΕΣ ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΧΩΡΙΑ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Υ.Χ.Ο.Π. ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ
ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΟΡΙΑΝΟΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΘΕΩΡΗΣΗΣ(1)	
ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	
ΟΕΜΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΚΑ. 1:00.000 ΗΜΕΡ. 26 - 4 - 1980

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ
Δ' ΚΟΝΤΑΡΓΥΡΗΣ - Α ΔΑΜΠΑΚΙΣ ΚΑΙ ΣΙΑ ΟΕ
ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΠΑΟΥΚΑΚΗΣ - ΔΡ. ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ