

Αρ. Πρωτ. Δήμου Ιλίου: 50837/06.11.2015

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ**

**από το πρακτικό της υπ' αριθμ. 27<sup>ης</sup> Τακτικής Συνεδρίασης  
του Δημοτικού Συμβουλίου Ιλίου**

**Αριθ. Απόφασης 355/2015**

**ΘΕΜΑ**

**Έγκριση Β' Φάσης της μελέτης με τίτλο «Εκπόνηση  
συγκοινωνιακής μελέτης για την αντιμετώπιση των  
προβλημάτων μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου  
Ιλίου»**

Σήμερα στις **5 Νοεμβρίου 2015** ημέρα **Πέμπτη** και ώρα 20.30 μ.μ. το Δημοτικό Συμβούλιο του **Δήμου ΙΛΙΟΥ** συνήλθε σε **Τακτική Συνεδρίαση** στο **Δημαρχιακό Μέγαρο**, ύστερα από την υπ' αριθμ. 49500/30.10.2015 πρόσκληση του Προέδρου κ. Κουκουβίνου Δημητρίου που δημοσιεύθηκε στον ειδικό χώρο του Δήμου και επιδόθηκε στον κ. Δήμαρχο και σε όλους τους Δημοτικούς Συμβούλους την 30.10.2015.

Το Δημοτικό Συμβούλιο απαρτίζεται από σαράντα ένα (41) Μέλη.

**ΠΑΡΟΝΤΕΣ**

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΖΕΝΕΤΟΣ ΝΙΚΟΣ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.:** ΚΟΥΚΟΥΒΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.:** ΚΑΚΟΥΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

**ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΑΛΕΒΙΖΟΥ ΑΝΔΡΙΑΝΑ

**ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΜΗΛΙΩΝΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ

**ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΚΟΥΜΑΡΑΔΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

**ΜΕΛΗ Δ.Σ.:** ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΟΜΠΙΡΑΚΗ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ, ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΛΙΟΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΒΕΡΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΔΕΥΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ, ΓΑΛΟΥΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΛΥΚΟΥΔΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ, ΠΑΤΣΟΥΡΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ, ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΖΕΡΒΑ ΜΑΡΙΑ, ΓΚΟΓΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΙΟΣ, ΦΡΑΓΚΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΚΟΚΟΝΑΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ, ΤΣΙΜΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ, ΓΚΟΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, ΚΑΟΥΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ, ΦΕΓΓΕΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ, ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΠΑΤΑΚΙΑΣ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ, ΔΑΛΑΜΑΓΚΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΚΑΒΟΥΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ΤΣΙΤΣΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ, ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΚΟΥΤΣΙΑΝΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, ΞΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΑΥΓΟΥΛΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ, ΜΙΧΟΣ ΠΕΤΡΟΣ

**ΑΠΟΝΤΕΣ**

**ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Δ.Σ.:** ΤΣΑΚΑΝΙΚΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΛΙΑΣΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ, ΓΡΕΤΣΙΣΤΑ ΕΛΕΝΗ, ΜΠΑΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, ΧΡΟΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Οι Δ.Σ. κ.κ. Αυγουλάς Ε. & Πατακιάς Π. αποχώρησαν κατά τη συζήτηση του 23<sup>ου</sup> θέματος της ημερήσιας διατάξεως

Αφού διαπιστώθηκε ότι υφίσταται νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος κ. Κουκουβίνος Δημήτριος κήρυξε την έναρξη της Συνεδρίασης, και το Δημοτικό Συμβούλιο εισέρχεται αμέσως στην εξέταση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης.

\*\*\*\*\*

Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου κ. Κουκουβίνος Δημήτριος εισάγει στο Συμβούλιο για συζήτηση το 6<sup>ο</sup> θέμα της ημερήσιας διάταξης που αφορά την έγκριση Β' Φάσης της μελέτης με τίτλο «Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου Ιλίου».

Αφού θέτει υπόψιν του Συμβουλίου το υπ' αριθμ. 49121/29.10.2015 έγγραφο της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, στο οποίο αναφέρεται ότι:

«Σχετικά με τη μελέτη με τίτλο «Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου» παραθέτουμε ένα σύντομο ιστορικό σχετικά με τα στοιχεία και τα έγγραφα που περιλαμβάνονται στον φάκελο του διαγωνισμού:

1. Την με αρ. πρωτ. ΦΒ1/Ε5.5/9455/416/27-4-2012 απόφαση Γ.Γ.Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής με την οποία έγινε η ένταξη της πράξης «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΙΛΙΟΥ» στο Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα & Επιχειρηματικότητα» με κωδικό MIS 373692. Υπόεργο της πράξης αποτελεί η «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ».
2. Την με αρ.πρωτ. 13/04-05/139/21/03-01-2014 απόφαση Γ.Γ.Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής που αφορά στην 1<sup>η</sup> Τροποποίηση της Πράξης «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΙΛΙΟΥ» με κωδικό MIS 373692
3. Την με αρ.πρωτ. 13/04-05/6475/574/09-04-2014 απόφαση Γ.Γ.Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής που αφορά στην 2<sup>η</sup> Τροποποίηση της Πράξης «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΙΛΙΟΥ» με κωδικό MIS 373692
4. Η χρηματοδότηση της πράξης καλύπτεται μέσω του προγράμματος «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ: 100% ΕΤΠΑ στο πλαίσιο του άξονα προτεραιότητας "03-Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας της Καινοτομίας και της Ψηφιακής Σύγκλισης" του Ε.Π. "Αττική" και Εθνικοί Πόροι
5. Την απόφαση 384/2012 (ΑΔΑ: Β4ΜΕΩΕΒ-ΞΚΣ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε ο Προϋπολογισμός και το ετήσιο πρόγραμμα δράσης του Δήμου Ιλίου για το έτος 2013.
6. Την απόφαση 356/2012 (ΑΔΑ: Β4ΜΕΩΕΒ-ΛΔΒ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Ιλίου για το έτος 2013.

7. Την απόφαση 368/2013 (ΑΔΑ: ΒΛ1ΙΩΕΒ-9ΡΣ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε ο Προϋπολογισμός του Δήμου Ιλίου για το έτος 2014.
8. Την απόφαση 416/2013 (ΑΔΑ: ΒΛΓΒΩΕΒ-Β7Δ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε η τροποποίηση του Προϋπολογισμού του Δήμου Ιλίου για το έτος 2014.
9. Την απόφαση 344/2013 (ΑΔΑ: ΒΛ1ΙΩΕΒ-ΥΕΞ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Ιλίου για το έτος 2014
10. Την απόφαση 401/2013 (ΑΔΑ: ΒΛΓΒΩΕΒ-ΧΨ4) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε η τροποποίηση του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου Ιλίου για το έτος 2014
11. Την απόφαση 369/2013 (ΑΔΑ: ΒΛ1ΙΩΕΒ-Α4Τ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε το Ολοκληρωμένο Πλαίσιο Δράσης του Δήμου Ιλίου οικονομικού έτους 2014
12. Την απόφαση 417/2013 (ΑΔΑ: ΒΛΓΒΩΕΒ-5Φ0) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε η τροποποίηση του Ολοκληρωμένου Πλαισίου Δράσης (Ο.Π.Δ.) του Δήμου Ιλίου οικονομικού έτους 2014
13. Η Τεχνική Υπηρεσία συνέταξε το σχέδιο του Φακέλου του Έργου το οποίο περιλαμβάνει την σκοπιμότητα και τους στόχους της μελέτης, το τεύχος τεχνικών δεδομένων, τη δομή και το περιεχόμενο της μελέτης και το τεύχος της προεκτιμώμενης αμοιβής.
14. Την απόφαση 144/2013 (ΑΔΑ: ΒΕ5ΠΩΕΒ-Υ7Δ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκε το σχέδιο του Φακέλου του Έργου
15. Το Τεχνικό Συμβούλιο Δημοσίων Έργων της Περιφέρειας Αττικής γνωμοδοτεί ομόφωνα υπέρ της έγκρισης της προκήρυξης της μελέτης με τίτλο «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ» σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν.3316/05 σύμφωνα με το πρακτικό της 3<sup>ης</sup> συνεδρίας την 20-6-2013 το οποίο διαβιβάστηκε στο δήμο μας με το υπ' αριθμ. πρωτ. 37501/19-07-2013 έγγραφο.
16. Το υπ' αριθμ. πρωτ. 1044/26-09-2013 έγγραφο του ΚΑΠΕ με το οποίο διατυπώθηκε η σύμφωνη γνώμη για τα σχέδια των τευχών διακήρυξης και τη διαδικασία με την οποία θα προκηρυχθεί το Υπόέργο 5 «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ» της προαναφερόμενης πράξης. Στα σχέδια αυτά έχουν ενσωματωθεί οι παρατηρήσεις του Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης επί των αρχικών σχεδίων των τευχών.
17. Την απόφαση 318/2013 (ΑΔΑ: ΒΛΞΧΩΕΒ-Ε47) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης της μελέτης «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ

ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ».

18. Την απόφαση 297/2013 (ΑΔΑ: ΒΛ1ΟΩΕΒ-224) της Οικονομικής Επιτροπής με την οποία
  - (α) εγκρίνεται η διάθεση πίστωσης ποσού 59.929,66€, εις βάρος του Κ.Α.Ε. 30.7413.0017 προϋπολογισμού οικονομικού έτους 2013,
  - (β) καθορίζονται οι όροι της προκήρυξης,
  - (γ) ορίζεται ως ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού η 17<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2013.
19. Την απόφαση 206/2014 (ΑΔΑ: ΒΙΙ9ΩΕΒ-ΦΩΟ) της Οικονομικής Επιτροπής με την οποία εγκρίνεται η διάθεση πίστωσης συνολικού ποσού 59.929,66€ σε βάρος του Κ.Α. 30.7341.0005 του προϋπολογισμού του Δήμου οικονομικού έτους 2014 για την εκπόνηση της μελέτης με τίτλο «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ».
20. Την απόφαση 249/10-7-2014 (ΑΔΑ: Ω4ΞΓΩΕΒ-ΠΙΛ) της Οικονομικής Επιτροπής με την οποία εγκρίνεται το αποτέλεσμα του διαγωνισμού για την επιλογή αναδόχου του Υποέργου 5 με τίτλο «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ» και ανακηρύσσει ανάδοχο για την εκπόνηση της μελέτης το μελετητικό σχήμα «ΤΟΠΟΑΝΑΛΥΣΗ Ο.Ε.».
21. Την απόφαση 341/9-10-2014 (ΑΔΑ: ΩΦΛΝΩΕΒ-Ε24) της Οικονομικής Επιτροπής για τον έλεγχο των επικαιροποιημένων δικαιολογητικών συμμετοχής του μελετητικού σχήματος «ΤΟΠΟΑΝΑΛΥΣΗ Ο.Ε.» ώστε να συνεχιστεί η διαδικασία υπογραφής της σύμβασης.
22. Το υπ' αριθ. πρωτ. 72343/29-12-2014 ιδιωτικό συμφωνητικό ανάθεσης εκπόνησης μελέτης μεταξύ του Δημάρχου Ιλίου και του αναδόχου «ΤΟΠΟΑΝΑΛΥΣΗ Ο.Ε.».
23. Την απόφαση 200/4-6-2015 (ΑΔΑ: 7ΦΝ0ΩΕΒ-ΛΤΣ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίνεται η Α' φάση της μελέτης
24. Την υπ' αριθ. πρωτ. 35708/29-7-2015 αίτηση δίμηνης παράτασης του αναδόχου «ΤΟΠΟΑΝΑΛΥΣΗ Ο.Ε.»
25. Το υπ' αριθ. πρωτ. 1158/31-7-2015 (αρ. πρωτ. δικός μας 36234/03-08-2015) έγγραφο του Κ.Α.Π.Ε. με το οποίο διατυπώθηκε η σύμφωνη γνώμη για την χορήγηση της δίμηνης παράτασης
26. Την απόφαση 285/31-08-2015 (ΑΔΑ: 7Χ8ΘΩΕΒ-ΖΚΚ) του Δημοτικού Συμβουλίου με την οποία εγκρίνεται η δίμηνη παράταση

27. Το υπ' αριθ. πρωτ. 44329/29-9-2015 έγγραφο του αναδόχου με το οποίο υπέβαλε τα παραδοτέα της Β' φάσης της μελέτης.

Η Β' φάση περιλαμβάνει **5 δράσεις** οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά στην Τεχνική Έκθεση που έχει υποβληθεί:

**B1) συνοδευτικές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο – αρχικός εντοπισμός**

Στην δράση αυτή παρουσιάζονται οι συνοδευτικές παρεμβάσεις που θα βελτιστοποιούν τη λειτουργία του συνολικού συστήματος συγκοινωνιών, τόσο της προτεινόμενης ενδοδημοτικής συγκοινωνίας (όπως περιγράφεται στην Α' Φάση της μελέτης), όσο και της υφιστάμενης συγκοινωνίας ΟΑΣΑ καθώς και την προτεινόμενη προς τροποποίηση. Οι παρεμβάσεις αυτές αφορούν τόσο στη διαχείριση του οδικού δικτύου όσο και στη φωτεινή σηματοδότηση όπου αυτή είναι απαραίτητη.

Σχετικά με τη **δημοτική συγκοινωνία**, προτείνονται τα εξής:

- Προτεινόμενη **γραμμή 1** που αφορά στην εξυπηρέτηση των αναγκών σε μετακινήσεις των ΑμεΑ που διαμένουν στον Δήμο Ιλίου: πρόκειται για δρομολόγια ειδικά διαμορφωμένων επιβατικών οχημάτων τύπου βαν που θα προσαρμολογούνται ανάλογα με τις απαιτήσεις των χρηστών. Τα οχήματα αυτά δεν απαιτούν ιδιαίτερες παρεμβάσεις κατά μήκος του οδικού δικτύου.
- Προτεινόμενη **γραμμή 2** (κυκλική διαδρομή που θα εκκινεί και θα τερματίζει στη συμβολή της Λεωφ. Θηβών με την οδό Ικονίου – Καππαδοκίας): πρόκειται για γραμμή που ακολουθεί δεξιόστροφη πορεία η οποία σε περίπτωση αμφίδρομης οδού και μη σηματοδοτούμενου κόμβου δεν δημιουργεί σημαντικά προβλήματα. Οι παρεμβάσεις που απαιτούνται είναι οι εξής:
  - Στον κόμβο Καππαδοκίας και Αδριανού προτείνεται η τοποθέτηση ειδικών ελαστικών πλαστικών κυλίνδρων πακτωμένων στο οδόστρωμα με σκοπό την απαγόρευση στάθμευσης των οχημάτων σε συνδυασμό με την απόδοση στα λεωφορεία του απαιτούμενου χώρου για την πραγματοποίηση στρεφουσών κινήσεων.
  - Στον κόμβο των οδών Αδριανού και Αγ. Γεωργίου προτείνεται η τοποθέτηση ειδικών ανιχνευτών επί του οδοστρώματος στην οδό Αδριανού, οι οποίοι θα ανιχνεύουν τη διέλευση των λεωφορείων και θα ενεργοποιούν σηματοδότες αναλάμποντας κίτρινου που θα τοποθετηθούν επί της οδού Αγ. Γεωργίου. Επίσης απαιτείται η επιβολή απαγόρευσης στάθμευσης τουλάχιστον από τη μία πλευρά του οδοστρώματος (προτείνεται η δεξιά πλευρά).
  - Στον κόμβο Νεφέλης και Παλατιανής απαιτείται απαγόρευση στάθμευσης επί της οδού Νεφέλης μεταξύ Αδριανού και Παλατιανής.

- Στη συμβολή των οδών Παλατιανής και Π. Ιγνατίου προτείνεται η τοποθέτηση ειδικών ελαστικών πλαστικών κυλίνδρων πακτωμένων στο οδόστρωμα με σκοπό την απαγόρευση στάθμευσης των οχημάτων.
  - Στον κόμβο των οδών Πετροπούλεως και Μεγ. Αλεξάνδρου προτείνεται η διαπλάτυνση του οδοστρώματος σε ένα εύρος από την τομή των αξόνων των συμβαλλόμενων οδών της τάξης των 20μ προκειμένου το λεωφορείο να μη διακόπτει τη λοιπή κυκλοφορία των οχημάτων.
  - Στον κόμβο Ελαιών και Ζίτσης προτείνεται η διαμόρφωση των κρασπέδων ιδιαίτερα στο Ο.Τ. 1044 ώστε να εξασφαλίζεται επάρκεια χώρου για την στρέφουσα κίνηση.
  - Στη συμβολή της οδού Ζίτσης με την οδό Αργυροκάστρου προτείνεται η τοποθέτηση ειδικών ελαστικών πλαστικών κυλίνδρων πακτωμένων στο οδόστρωμα για την εξασφάλιση της απαγόρευσης στάθμευσης των οχημάτων
  - Στη συμβολή της οδού Αργυροκάστρου με την οδό Πρεβέζης απαιτείται εξασφάλιση απαγόρευσης στάθμευσης.
  - Στον κόμβο της οδού Πρεβέζης με την οδό Αγ. Νικολάου προτείνεται η τοποθέτηση σηματοδοτών με σκοπό τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και ταυτόχρονα την εξυπηρέτηση των διερχόμενων πεζών λόγω και του παρακείμενου χώρου σχολείου.
  - Τέλος η είσοδος του λεωφορείου από τη Λεωφ. Θηβών στην οδό Καππαδοκίας δεν θα δημιουργεί προβλήματα εφόσον εξασφαλίζεται η απαγόρευση στάθμευσης βάσει των κειμένων διατάξεων του Κ.Ο.Κ.
- Προτεινόμενη **γραμμή 3**: πρόκειται για γραμμή που ακολουθεί αριστερόστροφη πορεία η οποία δημιουργεί προβλήματα σε τυχόν αριστερές στρέφουσες κινήσεις σε μη σηματοδοτούμενους κόμβους. Τα λεωφορεία κατά μήκος της προτεινόμενης χάραξης θα κληθούν να πραγματοποιούν 10 αριστερές και 7 δεξιές στρέφουσες κινήσεις. Τα όποια προβλήματα αφορούν στις αριστερές στρέφουσες κινήσεις (ειδικά σε αμφίδρομες οδούς) εκ των οποίων, οι 4 αφορούν σε μη σηματοδοτούμενους κόμβους ενώ οι 6 σε μη σηματοδοτούμενους.
- Στον κόμβο της οδού Εθν. Μακαρίου με την οδό Πετροπούλεως θα υπάρχει σημαντική καθυστέρηση λόγω του υφιστάμενου σηματοδότη για την εξυπηρέτηση των πεζών και ειδικότερα των μαθητών σχολικής εγκατάστασης σε περίπτωση κόκκινης ένδειξης και με δεδομένο ότι η οδός Πετροπούλεως είναι αμφίδρομη.
- Στο οδικό τμήμα επί της οδού Π.Π. Γερμανού μεταξύ των οδών Αν. Παπανδρέου και Ρ. Φεραίου εκτιμάται πως απαιτείται απαγόρευση στάθμευσης εκατέρωθεν προκειμένου τα λεωφορεία να διέρχονται ανεμπόδιστα.

**Σχετικά με το δίκτυο του ΟΑΣΑ** έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την Α΄ Φάση της μελέτης τροποποιήσεις των γραμμών 892 (Αγ. Βαρβάρα – Χαϊδάρι – Αγ. Ανάργυροι) και 732 (Αγ. Φανουρίου – Ακαδημία – Ζωοδήχος Πηγη).

- Σχετικά με τη **γραμμή 892** απαιτείται η μετατόπιση του χώρου αφετηρίας από τη συμβολή των οδών Μπίμπιζα και Ελευσινίων Μυστηρίων στην περιοχή των Εργατικών Κατοικιών και συγκεκριμένα επί της οδού Σ. Μουστακλή.
- Σχετικά με τη **γραμμή 732** έχει προταθεί (Α΄ Φάση Μελέτης) η επέκταση του δρομολογίου της λεωφορειακής γραμμής προς τα βόρεια και η μεταφορά της αφετηρίας / τερματισμού από την οδό Ευαγγελιστρίας στην οδό Ραδιοφωνίας. Στην προτεινόμενη χάραξη της συγκεκριμένης γραμμής χρειάζονται οι εξής παρεμβάσεις:
  - Στον κόμβο της οδού Ραδιοφωνίας με την οδό Ιπποδαμείας πρέπει να αυξηθεί το πλάτος της οδού Ιπποδαμείας για την ανεμπόδιστη στρέφουσα κίνηση των λεωφορείων.
  - Στη συμβολή των οδών Ιπποδαμείας, Αχιλλέως και Αλ. Παναγούλη , το πλάτος της οδού Παναγούλη κρίνεται περιορισμένο.
  - Στον κόμβο των οδών Αλ. Παναγούλη και Μανάκη θα πρέπει να διασφαλιστεί η απαγόρευση στάθμευσης επί της δεξιάς πλευράς της οδού Μανάκη κατά τη φορά κίνησης των οχημάτων σε όλο το μήκος της.
  - Στον κόμβο των οδών Μενελάου και Μανάκη θα απαιτηθεί η διαμόρφωση των κρασπέδων όπως επίσης και η τοποθέτηση ειδικών ελαστικών πλαστικών κυλίνδρων πακτωμένων στο οδόστρωμα για την εξασφάλιση της απαγόρευσης στάθμευσης των οχημάτων.

## **B2) Εκτίμηση επιπτώσεων του συστήματος**

Στην εν λόγω δράση εκπονείται ουσιαστικά μια ανάλυση **SWOT** για την δημοτική συγκοινωνία και για το υφιστάμενο δίκτυο ΟΑΣΑ. Η ανάλυση SWOT αποτελεί εργαλείο για τον έλεγχο ενός οργανισμού και του περιβάλλοντος του και του τρόπου οργάνωσης και ανάλυσης αναπτυξιακών δράσεων και παρεμβάσεων. Περιβαλλοντικοί παράγοντες εσωτερικοί στον οργανισμό δύνανται να ταξινομηθούν ως **Δυνατά σημεία** (= **Strengths**) ή **Αδυναμίες** (= **Weaknesses**) ενώ οι εξωτερικοί ταξινομούνται ως **Ευκαιρίες** (= **Opportunities**) και ως **Απειλές** (= **Threats**).

Τα αποτελέσματα της SWOT ανάλυσης για τις λεωφορειακές γραμμές 2 και 3 είναι όσο και για την γραμμή 1 φαίνονται στους πίνακες της μελέτης.

Για τη **γραμμή 1** προκύπτει ότι τα **πλεονεκτήματα** της έγκεινται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα (επιτέλεση κοινωνικού έργου) της προσφερόμενης υπηρεσίας ως συνάρτηση του επιβατικού κοινού που θα εξυπηρετεί (ΑμεΑ). Σε συνδυασμό με τη δυνατότητα εξασφάλισης της απαραίτητης χρηματοδότησης για την αρχική επένδυση, δίνεται στη Δημοτική Αρχή η **ευκαιρία** να αναπτύξει έναν ολοκληρωμένο σύστημα υποστήριξης και εξυπηρέτησης των αναγκών των ΑμεΑ μέσω

ευφυών συστημάτων και τηλεματικής. Από την άλλη πλευρά, οι βασικότερες **αδυναμίες** έγκεινται στην έλλειψη της απαραίτητης τεχνογνωσίας για την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και την απουσία πλήρους και διαρκώς ενημερωμένης βάσης δεδομένων με τα στοιχεία των ΑμεΑ στο Δήμο. Η κύρια **απειλή** για τη συγκεκριμένη πρόταση είναι η ανάπτυξη της Υπηρεσίας με τέτοιο τρόπο ώστε το ειδικό επιβατικό κοινό να δυσκολεύεται στη χρήση του ή στην κατανόησή του.

Για τις **λεωφορειακές γραμμές 2 και 3** σημειώνεται πως τα **πλεονεκτήματά** τους έγκειται κυρίως στην κοινωνική αποδοχή και στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών σε περιοχές όπου το υφιστάμενο μεταφορικό έργο είναι χαμηλού επιπέδου (ποσοτικά και ποιοτικά). Επίσης προσφέρει την **ευκαιρία** διασύνδεσης χρήσεων γης με ιδιαίτερο χαρακτήρα όπως το Πολιτιστικό Κέντρο του Δήμου, χώρους εκπαίδευσης αλλά και χώρους αθλοπαιδιών. Επιπρόσθετα, προσφέρεται η δυνατότητα ένταξης του Δήμου σε ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα με στόχο την απορρόφηση κονδυλίων προς όφελος των κατοίκων του, την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών ειδικά μετά την ολοκλήρωση της προς κατασκευή γραμμής Μετρό μέσω της χρήσης ευφυών συστημάτων και Τηλεματικής. Οι **αδυναμίες** της συγκεκριμένης εναλλακτικής έγκεινται στο υψηλό αρχικό κόστος επένδυσης, στην ανάγκη παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο, στην αντιμετώπιση γραφειοκρατικών προβλημάτων, στη διέλευση των οχημάτων από περιοχές αμιγούς κατοικίας, την απουσία ολοκληρωμένου Σχεδίου Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας και τέλος την απαίτηση ικανού χρόνου έως την οριστική λειτουργία της Δημοτικής Συγκοινωνίας. Παράλληλα με τις **απειλές** που αφορούν στη γενικότερη οικονομική κατάσταση, η αντιμετώπιση προβλημάτων στον Δήμο ενδεχομένως να ιεραρχείται ψηλότερα από την ανάγκη ίδρυσης και λειτουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας. Το στοιχείο αυτό σε συνδυασμό με την επιβολή αντιτίμου είναι δυνατό να οδηγήσει σε οικονομικά προβλήματα την υπηρεσία και να την καταστήσει μη βιώσιμη.

Η εφαρμογή της SWOT ανάλυσης για την προτεινόμενη **τροποποίηση της υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής 732 του ΟΑΣΑ** κατέδειξε πως τα **πλεονεκτήματα** έγκεινται στη μηδενική απαίτηση κόστους επένδυσης, στην κοινωνική της αποδοχή, στην άμεση χρονικά υλοποίησή της και στην παροχή προσφερόμενου μεταφορικού έργου, μέσω της διασύνδεσης της υπό ανάπτυξης περιοχής βορείως της οδού Ραδιοφωνίας μετά και τη διάνοιξη της Λεωφ. Θηβών προς την περιοχή του Καματερού σε περιοχές που το επίπεδό του είναι χαμηλό. Η συγκεκριμένη πρόταση παρέχει την **ευκαιρία** να αναπτυχθεί η περιοχή βορείως της οδού Ραδιοφωνίας. Οι **αδυναμίες** της εν λόγω εναλλακτικής συνίστανται στην ανάγκη παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο, στην απουσία διασύνδεσης με την υπό κατασκευή γραμμή του Μετρό και στη μη εξυπηρέτηση άλλων περιοχών που με χαμηλό επίπεδο μεταφορικού έργου. Οι κύριες **απειλές** της εναλλακτικής αυτής είναι η άρνηση αποδοχής της προτεινόμενης χάραξης από τον υπεύθυνο φορέα διαχείρισης (ΟΑΣΑ) ή τη μελλοντική τροποποίησή της εκ νέου με δεδομένη τη διάνοιξη της Λεωφ. Θηβών στο τμήμα της προς το Καματερό.

Αναφορικά με την **ενεργειακή διάσταση** των προτεινόμενων παρεμβάσεων επισημαίνονται τα εξής:

- Η τροποποίηση της υφιστάμενης γραμμής του ΟΑΣΑ 732 λόγω του μικρού μήκους της εκτιμάται ότι δεν θα επιφέρει σημαντική επιβάρυνση τους κατοίκους, επισκέπτες κι εργαζόμενους της περιοχής από την οποία διέρχεται.
- Παρόμοια είναι και η εκτίμηση σχετικά με την τροποποίηση της γραμμής 892.
- Για την προτεινόμενη **γραμμή 1 (ΑμεΑ)** δεν είναι δυνατό να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις σε φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής. Σε κάθε περίπτωση η απόκτηση ενός οχήματος με τεχνολογία κινητήρα φιλικού προς το περιβάλλον θα λειτουργήσει ευεργετικά.
- Για την προτεινόμενη **γραμμή 2** εκτιμάται για ένα τυπικό όχημα χωρητικότητας 22 θέσεων με κινητήρα εσωτερικής καύσης με καύσιμο ντίζελ, η παραγωγή CO<sub>2</sub> θα κυμαίνεται από 230 έως 260gr/km και σε ετήσια βάση θα κυμαίνεται από 8.611 έως 9.734tons CO<sub>2</sub>.
- Αντίστοιχα για την **γραμμή 3** η εκτιμώμενη ποσότητα CO<sub>2</sub> σε ετήσια βάση θα κυμαίνεται από 8.970 έως 10.140 tons.
- Σε περίπτωση που επιλεγεί όχημα εναλλακτικού τύπου καυσίμου όπως LPG τότε η παραγωγή CO<sub>2</sub> δύναται να μειωθεί ως και 40%.
- Πρέπει να σημειωθεί ότι οι νέες τεχνολογίες προσανατολίζονται σε αντικατάσταση των κινητήρων εσωτερικής καύσης με ηλεκτροκινητήρες.
- Είναι σαφές όσο νεότερης γενιάς ή τεχνολογίας είναι ο κινητήρας ενός οχήματος τόσο μικρότερες είναι οι συνέπειες προς το περιβάλλον όχι μόνο από τους εκπεμπόμενους αέριους ρύπους αλλά και από τα επίπεδα παραγόμενου θορύβου.

### **B3) Πολυκριτηριακή Αξιολόγηση και Ανάλυση Κόστους Οφέλους**

Στη συγκεκριμένη δράση παρουσιάζεται η μεθοδολογία και τα αποτελέσματα συγκριτικής πολυκριτηριακής αξιολόγησης των εναλλακτικών λύσεων του συνολικού συστήματος αστικών συγκοινωνιών βάση τόσο της εκτίμησης των επιπτώσεων όσο και των χαρακτηριστικών εκμετάλλευσης κάθε μίας εκ των εναλλακτικών λύσεων.

Η αξιολόγηση αυτή έχει ως στόχο την ανάδειξη της βέλτιστης λύσης για το σύστημα. Προκειμένου να εκτιμηθούν οι χρηματοοικονομικές διαστάσεις των προτάσεων αυτών πραγματοποιήθηκε Ανάλυση Κόστους Οφέλους για την κάθε μία εναλλακτική. Το τελικό αποτέλεσμα της συνολικής διαδικασίας αξιολόγησης - βέλτιστη λύση - προκύπτει από τον συγκερασμό τόσο των αποτελεσμάτων της Πολυκριτηριακής Αξιολόγησης όσο και των αποτελεσμάτων της Ανάλυση Κόστους Οφέλους. Αντικείμενο της συγκριτικής αξιολόγησης αποτέλεσαν οι προτεινόμενες γραμμές 2 και 3 της Δημοτικής Συγκοινωνίας καθώς και η προτεινόμενη τροποποίηση της γραμμής 732 του ΟΑΣΑ.

**Η Πολυκριτηριακή Ανάλυση** αποτελεί μαθηματικό εργαλείο υποστήριξης αποφάσεων και βασίζεται σε ένα θεμελιώδες και βασικό στοιχείο: στον ορισμό στόχων και κριτηρίων, στην

εκτίμηση σχετικών βαρών και μέχρι ενός σημείου στην εκτίμηση της συμβολής του κάθε κριτηρίου στη διαμόρφωση του τελικού αποτελέσματος. Για την επιλογή της πλέον ελκυστικής επιλογής θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος της βαρύνουσας άθροισης. Τα κριτήρια που επιλέχθηκαν για την εκπόνηση της Πολυκριτηριακής Ανάλυσης στην περίπτωση της παρούσας μελέτης είναι τα εξής:

- Οικονομικό κόστος (€) επένδυσης για τον Δήμο
- Ανάγκη παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο και γενικότερα στη μεταφορική υποδομή
- Παροχή μεταφορικού έργου σε επιλεγμένες περιοχές
- Κοινωνική Αποδοχή
- Συνδεσιμότητα με υφιστάμενες γραμμές ΟΑΣΑ
- Αύξηση προσβασιμότητας στην περιοχή του εγγύς κέντρου

Με βάση αυτήν την ανάλυση προκύπτει πως η πλέον συνετή και ελκυστική εναλλακτική επιλογή είναι η τροποποίηση της υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής 732.

Αναφορικά με τις προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας, η μεγαλύτερη δυσκολία που αντιμετωπίζουν είναι το σημαντικό κόστος επένδυσης από το Δήμο. Σε περίπτωση που η Δημοτική Αρχή εξασφαλίσει χρηματοδότηση, η διαδικασία αυτή πρέπει να επαναληφθεί. Σε περίπτωση που η Δημοτική Αρχή επέλεγε να δρομολογήσει αυστηρά μία λεωφορειακή γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας αυτή θα πρέπει να είναι η προτεινόμενη γραμμή 3.

Σχετικά με την **Ανάλυση Κόστους – Οφέλους**, είναι απαραίτητο να προσδιορισθούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των γραμμών προκειμένου να προσδιοριστεί το κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας των προτεινόμενων λεωφορειακών γραμμών. Προτείνεται η δρομολόγηση μικρολεωφορείων που μπορούν να μεταφέρουν 22 καθήμενους επιβάτες. Το ετήσιο λειτουργικό κόστος καθώς και το κόστος παγίων εγκαταστάσεων των γραμμών παρουσιάζονται στο τεύχος της μελέτης (πίνακες 3.8 και 3.9). Προκύπτει ότι το συνολικό κόστος της γραμμής 2 είναι 78.663,08€ και της γραμμής 3 είναι 79.044,50€ με χρόνο απόσβεσης τα 15 έτη. Αναφορικά με την εκτίμηση οφέλους, εξετάσθηκε το άμεσο οικονομικό όφελος που θα προκύψει από τη χρήση από το επιβατηγό κοινό. Ως εκ τούτου εξετάσθηκαν τρία σενάρια σχετικά με την πλήρωση των λεωφορείων: το σενάριο της χαμηλής πλήρωσης (50% της χωρητικότητας των λεωφορείων), το σενάριο της μέσης πλήρωσης (70%) και το σενάριο της υψηλής πλήρωσης (90%). Το αντίτιμο των εισιτηρίων υπολογίστηκε στο 1,00€ και το άμεσο οικονομικό όφελος που δύναται να προκύψει από τις γραμμές 2 και 3 φαίνεται στους πίνακες 3.10 και 3.11 της μελέτης. Συμπερασματικά προκύπτει πως προκειμένου η προτεινόμενη λεωφορειακή γραμμή 2 να είναι οικονομικά βιώσιμη, θα πρέπει η μέση πλήρωση των λεωφορείων να ξεπερνά το 70% της χωρητικότητας των λεωφορείων, ενώ για την γραμμή 3 η μέση πλήρωση θα πρέπει να ξεπερνά το 90% καθώς το σενάριο μέσης πλήρωσης καταδεικνύει οριακή βιωσιμότητα της γραμμής.

#### **B4) Συνοδευτικές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο – Αναλυτική Μελέτη**

Στη συγκεκριμένη δράση παρουσιάζονται οι παρεμβάσεις εκείνες που αφορούν στη βέλτιστη εναλλακτική επιλογή όπως αυτή εκτιμήθηκε στην προηγούμενη δράση δηλαδή στην τροποποίηση της υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής 732 «Αγ. Φανούριος – Ακαδημία – Ζωοδόχος Πηγή». Οι εν λόγω παρεμβάσεις αφορούν στη διαχείριση του χώρου του οδικού δικτύου και στη φωτεινή σηματοδότηση.

Οι παρεμβάσεις που απαιτούνται στο οδικό δίκτυο προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη διέλευση των λεωφορείων **κατά την κατεύθυνση Αγ. Φανούριος – Ζωοδόχος Πηγή** είναι οι εξής:

- Στον κόμβο Ραδιοφωνίας και Ιπποδαμείας πρέπει να αυξηθεί το πλάτος του οδοστρώματος της οδού Ιπποδαμείας. Πρέπει να σημειωθεί ότι η οδός Ιπποδαμείας στερείται πεζοδρομίων εκατέρωθεν επομένως τίθεται θέμα ασφάλειας των πεζών.
- Στη συμβολή των οδών Ιπποδαμείας, Αλ. Παναγούλη και Αχιλλέως θα πρέπει μέσω τοποθέτησης κατακόρυφης σήμανσης να προσδιοριστεί η προτεραιότητα των οχημάτων, δίνοντας προτεραιότητα στον κλάδο της Ιπποδαμείας. Εναλλακτικά η κυκλοφορία δύναται να ρυθμιστεί με την τοποθέτηση σηματοδοτών.
- Κατά μήκος της οδού Αλ. Παναγούλη υπάρχει ποδηλατόδρομος παράλληλα με το οδόστρωμα και επομένως επιβάλλεται για λόγους ασφαλείας η τοποθέτηση ειδικών σταθερών εμποδίων στο όριο του κρασπέδου με τις απαραίτητες ασυνέχειες για την εξυπηρέτηση των πεζών και των επιβατών.
- Επί της αρχής της οδού Μανάκη θα πρέπει να τοποθετηθεί κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης λόγω περιορισμένου πλάτους της οδού. Η απαγόρευση στάθμευσης επί της δεξιάς πλευράς κίνησης των οχημάτων θα πρέπει να ισχύει τόσο για τη νότια πλευρά του Ο.Τ. 186 όσο και για τα Ο.Τ. 184 και 182 (συμβολή της οδού Μανάκη με την οδό Πάριδος). Στη συμβολή των οδών Μανάκη και Ναυσικάς η στένωση του οδοστρώματος θα πρέπει να συνοδεύεται από οριζόντια διαγράμμιση που θα οριοθετεί διάβαση πεζών και από κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση (Π-21).
- Στη συμβολή των οδών Μανάκη και Μενελάου πρέπει να εξετασθεί η αναγκαιότητα εκπόνησης μελέτης για την τοποθέτηση σηματοδοτών. Επιπλέον πρέπει να διασφαλιστεί η απαγόρευση στάθμευσης οχημάτων βάσει Κ.Ο.Κ. με σκοπό να εξασφαλιστεί ο απαραίτητος χώρος για την πραγματοποίηση της αριστερής στρέφουσας κίνησης εξόδου από την οδό Μανάκη στην οδό Μενελάου.
- Επί της οδού Μενελάου και κατάντη της συμβολής της με την οδό Ιδομενέως θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση των οχημάτων στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος.
- Επί της οδού Μενελάου και κατάντη της συμβολής της με την οδό Αθηνάς καθώς και με την οδό Χρυσήϊδος θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση των οχημάτων στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος.

- Επί της οδού Μενελάου και κατάντη της συμβολής της με την οδό Κάλχου θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση των οχημάτων στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος. Επιπλέον, λόγω των εγκατεστημένων παρόδιων εμπορικών καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος κρίνεται απαραίτητη η οριοθέτηση διάβασης πεζών μέσω οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την ασφάλεια των επισκεπτών του χώρου πλατείας στο Ο.Τ. 35.
- Επί της οδού Μενελάου και κατάντη της συμβολής της με την οδό Βρισηίδος καθώς θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση των οχημάτων στην δεξιά πλευρά του οδοστρώματος.
- Επί του κόμβου των οδών Μενελάου και Θέτιδος είναι απαραίτητη η τοποθέτηση κατακόρυφης στάθμευσης Ρ-2 επί της οδού Θέτιδος.

Κατά την αντίθετη κατεύθυνση (Ζωοδόχος Πηγή – Αγ. Φανούριος) οι απαραίτητες παρεμβάσεις που αφορούν στο τμήμα του δρομολογίου από τη συμβολή των οδών Πριάμου και Ήρας έως το τέλος του δρομολογίου στην οδό Ραδιοφωνίας φαίνονται παρακάτω:

- Επί της οδού Πριάμου και κατάντη του κόμβου της οδού με την οδό Ήρας θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση εκατέρωθεν της οδού.
- Επί της οδού Πριάμου και πλησίον της συμβολής της με την οδό Βρισηίδος θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση μέσω της τοποθέτησης ειδικών ελαστικών πλαστικών κυλίνδρων πακτωμένων στο οδόστρωμα.
- Επί της οδού Πριάμου και πλησίον της συμβολής της με την οδό Κάλχου θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση μέσω της τοποθέτησης ειδικών ελαστικών πλαστικών κυλίνδρων πακτωμένων στο οδόστρωμα.
- Επί της οδού Πριάμου και στο τμήμα της μεταξύ των οδών Χρυσηίδος και Αθηνάς θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση εκατέρωθεν της οδού (Ο.Τ. 89 ανατολική πλευρά και Ο.Τ. 88 δυτική πλευρά) λόγω περιορισμένου πλάτους οδοστρώματος.
- Επί των σηματοδοτούμενων κόμβων των οδών Πριάμου και Ιδομενέως και των οδών Πριάμου και Πρωτεσιλάου προτείνεται η βελτιστοποίηση του χρόνου της πράσινης ένδειξης προς όφελος των οχημάτων που διέρχονται της οδού Πριάμου.
- Επί της οδού Πριάμου και κατάντη του κόμβου με την οδό Πρωτεσιλάου πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση εκατέρωθεν της οδού ως τη συμβολή της με την οδό Πατρόκλου.
- Επί της οδού Πριάμου και κατάντη του κόμβου με την οδό Πατρόκλου πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση εκατέρωθεν της οδού ως τη συμβολή της με την οδό Φιλοκλήτου.
- Στον κόμβο των οδών Πριάμου και Φιλοκλήτου η υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση Ρ-2 επί της οδού Πριάμου προτείνεται να μεταφερθεί επί της οδού Φιλοκλήτου παραχωρώντας προτεραιότητα στα οχήματα κινούμενα επί της οδού Πριάμου.

- Στον κόμβο των οδών Πριάμου και Μανάκη η υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση P-2 επί της οδού Πριάμου κρίνεται επαρκής εφόσον ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Μανάκη δεν δημιουργεί σημαντικές καθυστερήσεις στα οχήματα κινούμενα επί της οδού Πριάμου.
- Στον κόμβο των οδών Πριάμου και Αχιλλέως η κατακόρυφη υφιστάμενη σήμανση P-2 δεν είναι ευκρινής και επομένως δύναται να δημιουργήσει προβλήματα οδικής ασφάλειας. Επιπλέον η συμβολή επί του κόμβου της οδού Πηλέως επιβάλλει τον επανασχεδιασμό του κόμβου.
- Επί του κόμβου των οδών Πριάμου και Ανδρομάχης ενώ η υφιστάμενη σήμανση κρίνεται ως επαρκής, ο εγκατεστημένος κυρτός καθρέπτης ασφαλείας δεν λειτουργεί κατά τον βέλτιστο τρόπο λόγω της βλάστησης που τον περιβάλλει.
- Κατάντη του κόμβου της οδού Πριάμου με την οδό Ερμιόνης προτείνεται απαγόρευση στάθμευσης στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος κατά την κατεύθυνση κυκλοφορίας των οχημάτων προς την περιοχή του Αγ. Φανουρίου.
- Στον κόμβο της οδού Πριάμου με την οδό Ραδιοφωνίας προτείνεται η τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης P-2 επί της οδού Πριάμου για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας.

Όπως φαίνεται από τα ανωτέρω επιχειρείται η αναβάθμιση της οδού Πριάμου ως οδού προτεραιότητας έναντι των καθέτων σε αυτή οδών.

Επιπρόσθετα, προκειμένου να διερευνηθεί με μεγαλύτερη ακρίβεια η δυνατότητα πραγματοποίησης των στρεφουσών κινήσεων, χρησιμοποιήθηκε λογισμικό προσομοίωσης της κίνησης των οχημάτων με αποτύπωση του ίχνους που διαγράφουν τα οχήματα. Πρόκειται για λεωφορείο τύπου single body του οποίου η ταχύτητα προσδιορίστηκε στα 10km/h κατά τις στρέφουσες κινήσεις. Σύμφωνα με την εν λόγω ανάλυση προβλήματα επάρκειας χώρου προέκυψαν στις συμβολές των οδών Ραδιοφωνίας και Ιπποδαμείας, καθώς και Μενελάου και Ευαγγελιστρίας. Σημειώνεται πως η διαδικασία προσομοίωσης εξέτασε αποκλειστικά τη δυνατότητα πραγματοποίησης των στρεφουσών κινήσεων με όρους επάρκειας του διαθέσιμου χώρου και δεν αναιρεί τις προαναφερθείσες αναγκαίες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο.

### **B5) Επικαιροποίηση και βελτιστοποίηση του συστήματος**

Η παρούσα δράση εστιάζει στην οριστικοποίηση της τελικής προτεινόμενης βέλτιστης λύσης για το συνολικό σύστημα αστικών συγκοινωνιών και στην τελική περιγραφή από άποψη φυσικού και λειτουργικού σχεδιασμού.

Μετά τα ανωτέρω ως βέλτιστη λύση θεωρείται η τροποποίηση της υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής ΟΑΣΑ 732 (Αγ. Φανούριος – Ακαδημία – Ζωοδόχος Πηγή) με επέκταση του δρομολογίου της προς τα βόρεια και την περιοχή του Αγ. Φανουρίου, σε συνδυασμό με την μεταφορά του τέρματος της γραμμής 892 του ΟΑΣΑ από την οδό Ελευσινίων Μυστηρίων επί της οδού Σπ. Μουστακλή στις Εργατικές Κατοικίες. Η ίδρυση και λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας προϋποθέτει την μέση πλήρωση από 70% έως 90% της χωρητικότητας των μικρολεωφορείων που

θα δρομολογηθούν για την κάλυψη των αναγκών της. Σχετικά με την γραμμή (1) για τις ανάγκες των ΑμεΑ , προτείνεται η χρηματοδότηση του κόστους απόκτησης του απαιτούμενου τροχαίου υλικού να καλυφθεί μέσω φορέων και οργανισμών που δραστηριοποιούνται σε φιλανθρωπικές κοινωνικού χαρακτήρα.

Συνοψίζοντας, ως βέλτιστη λύση για τον Δήμο στην υφιστάμενη οικονομική συγκυρία προτείνεται η Δημοτική Αρχή να εισηγηθεί στον φορέα διαχείρισης των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (ΟΑΣΑ Α.Ε.) την τροποποίηση των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών 732 και 892.

Σχετικά με την **προτεινόμενη γραμμή express** της Δημοτικής Συγκοινωνίας κατατέθηκε συμπληρωματικό σημείωμα βάσει του οποίου προκειμένου να διασυνδεθεί το Κέντρο του Δήμου με τον Σταθμό του Μετρό ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ, προτείνεται ο Δήμος να υποβάλλει σχετικό αίτημα στον αρμόδιο διαχειριστή (ΟΑΣΑ Α.Ε.). Το εν λόγω αίτημα θα πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλο φάκελο που θα δικαιολογεί την αναγκαιότητα ίδρυσης και λειτουργίας της γραμμής με όρους κυκλοφοριακούς. Θα πρέπει δηλαδή η υφιστάμενη λεωφορειακή γραμμή ΟΑΣΑ να παρουσιάζει τιμές σε **ποιοτικούς δείκτες** που να επιβάλλουν την ίδρυση και λειτουργία της νέας λεωφορειακής γραμμής express για την βέλτιστη εξυπηρέτηση των κατοίκων του Δήμου. Τέτοιοι δείκτες αξιολόγησης είναι:

- Η ταχύτητα κίνησης των λεωφορείων της υφιστάμενης γραμμής ΟΑΣΑ
- Η πληρότητα οχημάτων – λεωφορείων της υφιστάμενης γραμμής
- Η τήρηση – αξιοπιστία των δρομολογίων
- Το ωράριο λειτουργίας
- Η έρευνα μέσω ερωτηματολογίου αναφορικά με την αποδοχή και μελλοντική χρήση της προτεινόμενης γραμμής από τους κατοίκους του Δήμου

Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο δεν κρίνονται απαραίτητες για τη δρομολόγηση της γραμμής express. Ωστόσο δεδομένου ότι τα λεωφορεία θα κινούνται επί της Λεωφ. Θηβών εκτιμάται ότι θα χρειαστεί είτε ο επαναπρογραμματισμός των χρόνων σηματοδότησης είτε ο καθορισμός του προγράμματος των λεωφορείων σε συνάρτηση με τις κυκλοφοριακές συνθήκες κατά μήκος της Λ. Θηβών.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, παρακαλούμε να εγκρίνετε την Β' φάση της μελέτης με τίτλο «Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου» όπως αυτή περιγράφεται στην αναλυτική έκθεση και στο Συμπληρωματικό Σημείωμα που κατατέθηκε στην Υπηρεσία.»

προτείνει την λήψη της σχετικής απόφασης.

**ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Έχοντας υπ' όψιν τα ανωτέρω

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ**

Εγκρίνει την Β' φάση της μελέτης με τίτλο «Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου» όπως αυτή περιγράφεται στην αναλυτική έκθεση και στο Συμπληρωματικό Σημείωμα που κατατέθηκε στην Υπηρεσία.

Οι κ.κ. Καούκης Χ., Κακούρης Α., Φεγγερός Β., Κανελλόπουλος Γ., Πατακιάς Π., Δαλαμάγκας Δ. Δ.Σ. της Δημοτικής Παράταξης «Δημοτική Ισοπολιτεία» έδωσαν αρνητική ψήφο.

Οι κ.κ. Τσίτσου Σ., & Σταματόπουλος Γ. Δ.Σ. της Δημοτικής Παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση» απέχουν.

Στη συνέχεια υπογράφεται από τα παρόντα στη συνεδρίαση Μέλη.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.**

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

**ΚΟΥΚΟΥΒΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**