



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ-ΤΑΥΡΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Σύνθεση: Μέλη 33

Απόσπασμα από το 25^ο Πρακτικό

Αριθμός Απόφασης : 244
Συνεδρίαση: 11 Νοεμβρίου 2011

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ

Στο Μοσχάτο και στην αίθουσα συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου σήμερα 11 Νοεμβρίου 2011 ημέρα Παρασκευή και ώρα 17.30, συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο ύστερα από την υπ' αριθ. 30850 έγγραφη πρόσκληση του κ. Προέδρου που επιδόθηκε νόμιμα σε όλα τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου και στον κο Δήμαρχο στις 7 Νοεμβρίου 2011. Στη συνεδρίαση ήταν παρών ο Δήμαρχος κ. Ανδρέας Γ. Ευθυμίου και η ειδική γραμματέας Ευανθία Κυμίνου..

ΜΕΛΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

ΝΤΕΡΕΚΑΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (Πρόεδρος)
ΠΗΝΙΩΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ (Αντιπρόεδρος)
ΜΠΟΥΤΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΕΤΡΟΣ
ΚΑΡΑΒΙΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΚΑΡΑΒΑΣΕΛΑΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ
ΑΝΑΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
ΓΚΟΥΓΚΟΥΛΟΥΛΗ-ΠΟΛΥΜΕΡΟΥ ΣΤΑΜΑΤΙΑ
ΔΑΜΗΛΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ
ΒΙΒΛΙΟΔΕΤΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
ΦΟΥΣΤΕΡΗ ΣΟΦΙΑ
ΤΣΕΛΙΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΣΑΒΒΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΠΥΡΡΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ-ΠΕΤΡΟΣ
ΤΡΙΒΥΖΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ
ΧΑΡΜΠΑΤΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
ΚΑΖΑΝΤΖΗΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ
ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ
ΤΟΥΦΕΞΙΔΗΣ ΧΑΡΗΣ
ΜΕΛΙΣΤΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΚΟΝΤΕΚΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΣΟΥΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΣΩΠΑΚΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

ΛΟΥΚΑΚΗ-ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΥ ΝΤΕΝΙΑ
ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΚΑΖΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΛΟΥΚΗ ΜΑΡΙΑ
ΤΣΕΣΜΕΛΗ ΜΑΡΙΑ
ΒΑΛΑΒΑΝΗ ΣΤΥΛΙΑΝΗ

Παρευρίσκονται στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου κ. Απόστολος Σιώκας και ο Αντιπρόεδρος Δημοτικής Κοινότητας Ταύρου κ. Νικόλαος Ταταράκης.

Θέμα 4^ο: Έγκριση:

1) της υπ' αριθμ. 10/2011 απόφασης της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής όπως διαμορφώθηκε μετά και από την διαβούλευση, με θέμα Α) Υλοποίηση του έργου «Μικροκλιματική Αξιολόγηση και Βιοκλιματική Βελτιστοποίηση – Μερική Ανάπλαση Οδών και Λοιπών Κοινόχρηστων Χώρων του Βορειοανατολικού Τμήματος της Δ. Κ. Μοσχάτου» (Τεχνική μελέτη)
Β) Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Β.Α. τμήμα της Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου» και
2) την έκδοση κανονιστικής απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 75,76,79 και 82 του Δ.Κ.Κ., ως προς τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του Β.Α. τμήματος Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου

Ο κ. Πρόεδρος εισηγούμενος το θέμα υποβάλλει στο Δημοτικό Συμβούλιο Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου την απόφαση - εισήγηση 10/2011 της επιτροπής ποιότητας ζωής η οποία έχει ως εξής:

Κύριε Πρόεδρε,



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ-ΤΑΥΡΟΥ

ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ-ΤΑΥΡΟΥ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

Απόσπασμα από το 7^ο Πρακτικό 2011
Αριθμός Απόφασης: 10
Συνεδρίαση: 14 Οκτωβρίου 2011

Στο Μοσχάτο και στο Δημαρχείο σήμερα 14 Οκτωβρίου 2011 ημέρα Παρασκευή και ώρα 19:00 συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση, ύστερα από την υπ' αριθμό πρωτ. 29090 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και Δημάρχου κ. Ανδρέα Γ. Ευθυμίου η οποία και επιδόθηκε νομότυπα σε όλα τα μέλη της την 10^η Οκτωβρίου 2011.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑΣ(ΠΡΟΕΔΡΟΣ)
ΤΣΕΛΙΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΠΥΡΡΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΓΚΟΥΓΚΟΥΛΟΥΛΗ –ΠΟΛΥΜΕΡΟΥ ΣΤΑΜΑΤΙΑ
ΣΑΒΒΑ ΙΩΑΝΝΗ
ΤΡΙΒΥΖΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΑΠΟΝΤΕΣ

Αφού διαπιστώθηκε νόμιμη απαρτία με παρόντα τα πιο πάνω 6 μέλη, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης.

ΘΕΜΑ 1^ο : Διαμόρφωση εισήγησης από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής προς το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από δημόσια διαβούλευση σχετικά με το θέμα θέμα Α) Υλοποίηση του έργου «Μικροκλιματική Αξιολόγηση και Βιοκλιματική Βελτιστοποίηση – Μερική Ανάπλαση Οδών και Λοιπών Κοινόχρηστων Χώρων του Βορειοανατολικού Τμήματος της Δ. Κ. Μοσχάτου»
 Β) Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Β.Α. τμήμα της Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου» και

Ο κ. Δήμαρχος – Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου εισηγούμενος το θέμα υποβάλει εισήγηση των Τεχνικών Υπηρεσιών η οποία έχει ως εξής:

2.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2.4.1. ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Εισαγωγή

1.1 Αντικείμενο μελέτης

1.1.1 Η παρούσα Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων εκπονήθηκε από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου στα πλαίσια του έργου «Μικροκλιματική Αξιολόγηση και Βιοκλιματική Βελτιστοποίηση – Μερική Ανάπλαση Οδών και Λοιπών Κοινόχρηστων Χώρων του Βορειοανατολικού Τμήματος της Δ. Κ. Μοσχάτου», το οποίο πρόκειται να υποβληθεί για ένταξη στο πρόγραμμα «Βιοκλιματικές Αναβαθμίσεις Δημόσιων Ανοικτών Χώρων», που αποτελεί τμήμα του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2007 – 2013». Αποτελεί, μαζί με την αντίστοιχη Μελέτη Σήμανσης, την υποστηρικτική Κυκλοφοριακή Μελέτη του συνολικού έργου.

1.1.2 Η περιοχή που αφορά η μελέτη είναι το ανατολικότερο τμήμα της Δ.Κ. Μοσχάτου, νοτίως της γραμμής του ΗΣΑΠ, που εκτείνεται μεταξύ των οδών Θεσσαλονίκης – Χρυσοστόμου Σμύρνης (δυτικό S.R.) – Κεφαλληνίας – Ιλισού – Φορνέζης.

1.1.3 Στα πλαίσια της μελέτης έγινε ο σχεδιασμός των απαιτούμενων κυκλοφοριακών επεμβάσεων για την σκοπούμενη βιοκλιματική αναβάθμιση, σε συνδυασμό με την ορθολογική αντιμετώπιση του συνόλου των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής (οργάνωση οδικού δικτύου, αντιμετώπιση ζητήματος οδικής ασφάλειας επί της οδού Γράμμου κλπ).

1.2 Στοιχεία για την μελέτη

1.2.1 Για την μελέτη λήφθηκαν υπόψη η υφισταμένη κατάσταση, καθώς και οι σχετικές αποφάσεις του Δήμου, και δη η υπ' αρ. 73 / 4-4-11 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.

1.2.2 Για την εκπόνηση της Μελέτης χρησιμοποιήθηκε τοπογραφικό διάγραμμα που συντάχθηκε από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου για τις ανάγκες του έργου (περιοχές αναπλάσεων), συμπληρωμένο κατάλληλα για την ενδεικτική απεικόνιση των ρυθμίσεων (μονοδρομήσεις κλπ) και στα εκτός αναπλάσεων τμήματα της περιοχής.

1.3 Περιεχόμενα Μελέτης

- 1.3.1 Η παρούσα μελέτη περιλαμβάνει:
- Καταγραφή της κατάστασης στην περιοχή μελέτης και σχετική πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης (κεφ. 2)
 - Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης επί του κεντρικού άξονα της περιοχής (οδός Ελευθερίου Βενιζέλου (Γράμμου)) και των προεκτάσεών του προς το κέντρο του Δήμου (οδοί Χειμάρας & Καποδιστρίου) και πρόταση αναδιαμόρφωσής τους (κεφ. 3)
 - Περιγραφή των αναπλάσεων των υπόλοιπων ανακατασκευαζόμενων οδών (κεφ. 4)
 - Συμπεράσματα της Μελέτης (κεφ. 5).

- 1.3.2 Η παρούσα Τεχνική Έκθεση συνοδεύεται από τα ακόλουθα σχέδια:

Σχέδια εντός του τεύχους:

- ΣΧ.2.1: Υφιστάμενη Οργάνωση Κυκλοφορίας (ενημερωμένη με ρυθμίσεις Απόφασης αρ. 73/4-4-11 του Δημ. Συμβουλίου)
- ΣΧ.2.2: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Υφιστάμενη Κατάσταση)
- ΣΧ.2.3: Προτεινόμενη Οργάνωση Κυκλοφορίας
- ΣΧ.2.4: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς: Προτεινόμενη Αναμόρφωση Γραμμών σύμφωνα με την Οργάνωση της Κυκλοφορίας

Σχέδια εκτός τεύχους:

- Σχέδιο 4.2.1-1: Κυκλοφοριακή Αναδιαμόρφωση Περιοχής (κλ. 1:500)

- 1.3.3 Η παρούσα Μελέτη συνοδεύεται από την αντίστοιχη Μελέτη Σήμανσης, η οποία αντιστοιχεί στα έργα και τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο Σχ. 4.2.1-1 της παρούσας μελέτης και εντάσσονται στα έργα ανάπλασης της Αρχιτεκτονικής Μελέτης Εφαρμογής.

2. Κυκλοφοριακή οργάνωση περιοχής μελέτης

2.1 Υφιστάμενη κατάσταση

- 2.1.1 Η περιοχή μελέτης ορίζεται:
- Στα βόρεια από τις γραμμές του ΗΣΑΠ, παράλληλα στις οποίες οδεύει στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής η οδός Θεσσαλονίκης
 - Στα δυτικά από το δυτικό S.R. της οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης, που βρίσκεται στο δυτικό άκρο του διαμορφωμένου χώρου στάθμευσης κάτω από τη γέφυρα σύνδεσης του κέντρου του Δήμου με την οδό Πειραιώς
 - Στα νότια από την οδό Κεφαλληνίας, και συγκεκριμένα το τμήμα της μεταξύ της οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης και της κοίτης του Ιλισού
 - Στα νοτιοανατολικά από την κοίτη του Ιλισού, παράλληλα προς την οποία, από την πλευρά του Δήμου, οδεύει η οδός Ιλισού, που λειτουργεί σήμερα ως οδός ήπιας κυκλοφορίας
 - Στα ανατολικά από το όριο με τον Δήμο Καλλιθέας που υλοποιείται μέσω της οδού Φορνέζη.

Η όλη έκταση της περιοχής είναι της τάξης των 425 στρεμμάτων.

- 2.1.2. Η περιοχή διαιρείται σε δύο τμήματα:
- Το ανατολικό, το οποίο αναπτύσσεται περί τον κεντρικό οδικό άξονα της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου, και
 - Το νοτιοδυτικό, όπου η πολεοδόμηση ακολουθεί κατά βάση ιπποδάμειο σύστημα και οι οδοί είναι ήδη εν γένει μονοδρομημένοι.

- 2.1.3. Το ανατολικό τμήμα αναπτύσσεται γραμμικά περί την οδό Ελ. Βενιζέλου, περιοριζόμενο στα βόρεια από την γραμμή του ΗΣΑΠ (τμήμα Καλλιθέα – Μοσχάτο) και στα νοτιοανατολικά από την κοίτη του Ιλισού ποταμού. Το πλάτος της διαμορφούμενης ζώνης είναι μικρότερο των 200 μ στο όριο με τον δήμο Καλλιθέας, ενώ προς τα νοτιοδυτικά διευρύνεται, υπερβαίνοντας τα 450 μ στο δυτικό πέρας της οδού Ελ. Βενιζέλου. Το μήκος του τμήματος του κεντρικού του άξονα (οδός Ελ. Βενιζέλου) που βρίσκεται εντός του Δήμου είναι της τάξης των 850 μ.
- 2.1.4. Κατά μήκος του εν λόγω τμήματος διέρχονται 3 οδοί:
- Η οδός Θεσσαλονίκης, η οποία βρίσκεται στο βόρειο άκρο του, παράπλευρα στις γραμμές του ΗΣΑΠ. Η οδός εκτείνεται μεταξύ της οδού Άνδρου και της οδού Υψηλάντου. Ανατολικότερα της οδού Άνδρου (προς Καλλιθέα) διακόπτεται η ρυμοτόμηση της οδού, ενώ δυτικότερα της οδού Υψηλάντου και έως την οδό Μιαούλη έχει διαμορφωθεί πεζόδρομος / ποδηλατόδρομος. Για το κυκλοφορούμενο ως άνω τμήμα της οδού, η υπ' αρ. 73 / 4-4-11 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου προβλέπει την μονοδρόμησή του με κατεύθυνση προς την οδό Υψηλάντου. Η εν λόγω απόφαση προβλέπει επίσης οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης και δημιουργία αμφίδρομου ποδηλατόδρομου πλάτους 2 μ κατά μήκος της οδού.
 - Η οδός Γράμμου, η οποία αποτελεί και τον άξονα που εξυπηρετεί τον κύριο όγκο των κινήσεων που διέρχονται από την περιοχή. Είναι αμφίδρομος και έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 8-8,20 μ. Παρά την οδό υπάρχουν πλείστες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο του αυτοκινήτου (πρατήρια βενζίνης, συνεργεία, αντιπροσωπείες κλπ), ενώ υπάρχουν και πολλές θέσεις στάθμευσης εκτός οδού. Αναλυτικότερα περί της υφιστάμενης κατάστασης της οδού βλ. κεφ. 3.1.
 - Η οδός Ιλισού, η οποία στο εν λόγω τμήμα είναι διαμορφωμένη ως μονόδρομος ήπιας κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την Λ. Ποσειδώνος, και διαθέτει παραπλεύρως ποδηλατόδρομο. Σημειώνεται ότι με βάση την υπ' αρ. 73 / 4-4-11 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου προβλέπεται η πεζοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Αρτέμιδος και Κοραή.
- 2.1.5 Οι εγκάρσιες οδοί έχουν περιορισμένο μήκος και έχουν αποκλειστική λειτουργία την πρόσβαση και παραμονή. Πλείστες από τις εν λόγω οδούς συμβάλλουν ή τέμνουν υπό γωνία τους ανωτέρω διαμήκεις άξονες. Στην πλειονότητά τους οι εν λόγω οδοί, όπως και κάποιες μικρές οδοί παράλληλες προς την Ελ. Βενιζέλου, δεν έχουν μονοδρομηθεί. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι βάσει της υπ' αρ. 73 / 4-4-11 Απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου μονοδρομούνται οι ακόλουθες οδοί:
- Οδός Αρτέμιδος, από Ιλισού μέχρι Χειμάρας, με κατεύθυνση προς την Χειμάρας
 - Οδός Αρτέμιδος από Χειμάρας μέχρι Ελ. Βενιζέλου, με κατεύθυνση προς την Ελ. Βενιζέλου
 - Οδός Καμπούρη από Αρτέμιδος μέχρι Ιλισού, με κατεύθυνση προς την Ιλισού
 - Οδός Κονίτσης από Ελ. Βενιζέλου μέχρι Ιλισού, με κατεύθυνση προς την Ιλισού
- 2.1.6. Σημειώνεται επίσης ότι υπάρχουν οι ακόλουθοι πεζόδρομοι:
- Οδ. Εμμ. Καμπούρη (από Καποδιστρίου έως Ελ. Βενιζέλου)
 - Οδ. Ταξιαρχών (από Ελ. Βενιζέλου μέχρι Ρούμελης)
 - Οδός Καλύμνου
- Επίσης, εκτός της Ιλισού έχει διαμορφωθεί και λειτουργεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας και το τμήμα της οδού Φορνέζη μεταξύ της Ελ. Βενιζέλου και της Ιλισού.
- Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής, ενημερωμένη με τις τροποποιήσεις της αναρτηθείσας ως άνω Απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου, παρουσιάζεται στο Σχ. 2.1.

- 2.1.7. Επισημαίνεται επίσης ότι περί το ανατολικό άκρο της περιοχής δεν έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες ρυμοτόμησης της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα:
- Η σύνδεση των οδών Φορνέζη και Άνδρου βορειότερα της Ελ. Βενιζέλου υλοποιείται μέσω της οδού Περιβολίων αντί της οδού Θεσσαλονίκης, που δεν έχει στο τμήμα αυτό διανοιχθεί
 - Δεν έχει διανοιχθεί η σύνδεση μεταξύ των οδών Κονίτσης και Ιλισού, η οποία είναι απαραίτητη για την ως άνω (§2.1.5) αποφασισθείσα μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Κονίτσης νοτίως της Ελ. Βενιζέλου.
- 2.1.8. Από την περιοχή διέρχονται οι εξής λεωφορειακές γραμμές:
- Λεωφορειακή γραμμή ΟΑΣΑ αρ. 218 (Ηλιούπολη – Υμηττός - Πειραιάς), η οποία στην κατεύθυνση προς Λεωφ. Ποσειδώνος διέρχεται από τις οδούς Γράμμου – Χειμάρas – Πλάτωνος – Μιαούλη – Ελευθερίας και στην αντίστροφη κατεύθυνση (προς Καλλιθέα) από τις οδούς Κοραή - Καποδιστρίου – Γράμμου.
 - Λεωφορειακή γραμμή ΟΑΣΑ αρ. 232 (Βύρωνας – Υμηττός - Πειραιάς), η οποία στην περιοχή μελέτης ακολουθεί την ίδια ακριβώς διαδρομή και εξυπηρετείται από τις ίδιες ακριβώς στάσεις με την γραμμή 218, και για τις δύο κατευθύνσεις.
 - Νυχτερινή Λεωφορειακή Γραμμή ΟΑΣΑ αρ. 500 (Κηφισιά – Πειραιάς), η οποία στην περιοχή μελέτης ακολουθεί την ίδια ακριβώς διαδρομή και εξυπηρετείται από τις ίδιες ακριβώς στάσεις με τις ανωτέρω γραμμές, και για τις δύο κατευθύνσεις.
 - Γραμμή τρόλλεϋ αρ. 1 (Πλ. Αττικής – Τζιτζιφιές – Μοσχάτο), η οποία εντός της περιοχής μελέτης ακολουθεί την διαδρομή Κοραή – Αργοστολίου – Μιαούλη – Ελευθερίας
 - Δημοτική λεωφορειακή γραμμή, που ακολουθεί την κυκλική διαδρομή: Κοραή – Αργοστολίου – Χειμάρas – Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) – Πάτμου – Θεσσαλονίκης – Εμμ. Καμπούρη – Πλάτωνος.
- Οι διαδρομές και οι στάσεις των ανωτέρω γραμμών παρουσιάζονται στο Σχ. 2.2 του παρόντος τεύχους.
- Επισημαίνεται επίσης η διέλευση της γραμμής του ΗΣΑΠ στο βόρειο άκρο της περιοχής, και οι εκατέρωθεν σταθμοί Καλλιθέας και Μοσχάτου, σε περιορισμένη απόσταση από τα άκρα της περιοχής μελέτης.

2.2 Προτεινόμενες τροποποιήσεις της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής

- 2.2.1 Από την ανωτέρω καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης προκύπτει η ανάγκη επεμβάσεων στο ανατολικό τμήμα της περιοχής. Οι επεμβάσεις αυτές, πέραν των κυκλοφοριακών λόγων, είναι σκόπιμες και για την ανάπλασή της στα πλαίσια της σκοπούμενης βιοκλιματικής βελτίωσής της. Ένας επιπλέον λόγος επίσπευσής τους είναι τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που εντοπίζονται επί της οδού Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου). Η σχετική προτεινόμενη λύση (βλ ακολούθως, κεφ. 3) περιλαμβάνει, εκτός των άλλων ρυθμίσεων, και διαχωρισμό των δύο κατευθύνσεων μέσω κεντρικής νησίδας.
- 2.2.2 Ο διαχωρισμός του οδοστρώματος της οδού Ελ. Βενιζέλου, δεδομένου του περιορισμένου πλάτους της εφαρμοζόμενης ημιδιατομής, επιβάλλει την ύπαρξη εναλλακτικού διαδρόμου κυκλοφορίας και προς τις δύο κατευθύνσεις για το αντίστοιχο τμήμα. Μοναδικές εναλλακτικές δυνατότητες εντός της περιοχής που ορίζεται αναγκαστικά από την γραμμή του ΗΣΑΠ και την κοίτη του Ιλισού (βλ. ανωτέρω, §2.1.4) είναι οι οδοί Θεσσαλονίκης και Ιλισού. Δεδομένης της υφιστάμενης μονοδρόμησης της οδού Ιλισού προς την Λεωφ. Ποσειδώνος, είναι σκόπιμη η μονοδρόμηση της οδού Θεσσαλονίκης προς την αντίστροφη κατεύθυνση. Η επιλογή αυτή διευκολύνει και την λειτουργία των αντίστοιχων βρόγχων (loops) μέσω των οποίων οργανώνεται η εξυπηρέτηση της περιοχής.

2.2.3 Στο Σχ. 2.3 παρουσιάζεται η προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής, σύμφωνα με την ανωτέρω μονοδρόμηση των διαμήκων αξόνων. Οι σχετικές επεμβάσεις περιλαμβάνουν:

- Την διαμόρφωση κεντρικής νησίδας στην οδό Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) στο μεγαλύτερο τμήμα της, μέχρι την οδό Άνδρου, όπου μπορεί να λειτουργήσει η ανωτέρω αναφερόμενη εναλλακτική διαδρομή μέσω της οδού Θεσσαλονίκης
- Την μονοδρόμηση του οδικού δικτύου της περιοχής και την εξυπηρέτηση των ζωνών εκατέρωθεν της οδού Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) μέσω βρόγχων (loops)
- Την εφαρμογή των λοιπών αποφάσεων της υπ' αρ. 73/4-4-11 Απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου (πεζοδρόμηση τμήματος οδ. Ιλισού από Αρτέμιδος έως Κοραή, ποδηλατόδρομος οδού Θεσ/νίκης κλπ)
- Την μετατροπή του τμήματος της οδού Χειμάρας μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Πλάτωνος σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, με κατεύθυνση προς την οδό Πλάτωνος
- Την αμφιδρόμηση του τμήματος της οδού Καποδιστρίου μεταξύ των οδών Χειμάρας και Μιαούλη, για την εξυπηρέτηση του κύριου όγκου των προς νότον κινήσεων
- Την αντιδρόμηση του τμήματος της οδού Καποδιστρίου από Ελ. Βενιζέλου μέχρι Θεσσαλονίκης
- Την σύνδεση των οδών Κονίτσης και Ιλισού
- Την μετατροπή κάποιων οδών που έχουν αποκλειστική λειτουργία πρόσβασης στις παρόδιες ιδιοκτησίες (Αιγίνης, Λεγάκη) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, στα πλαίσια και της βιοκλιματικής αναβάθμισης
- Την διαμόρφωση ποδηλατόδρομου επί της οδού Πάτμου, που θα συνδέει τους ποδηλατόδρομους των οδών Ιλισού και Θεσσαλονίκης

2.2.4 Σημειώνεται ότι, πλην της κατεύθυνσης προς Καλλιθέα, για την οποία εξασφαλίζεται εναλλακτική διαδρομή μέσω της οδού Θεσσαλονίκης, και για την κατεύθυνση προς Λεωφ. Ποσειδώνος εξασφαλίζεται μέσω των ανωτέρω μονοδρομήσεων εναλλακτική διαδρομή, ακόμη και μετά την υλοποίηση της αποφασισθείσας πεζοδρόμησης του τμήματος της οδού Ιλισού μεταξύ των οδών Αρτέμιδος και Κοραή.

2.2.5 Οι ανωτέρω επεμβάσεις επιβάλλουν κάποιες τροποποιήσεις στις γραμμές των ΜΜΜ που εξυπηρετούν την περιοχή. Πιο συγκεκριμένα:

- Η διαδρομή των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ τροποποιείται μόνον τοπικά στο πέρας της οδού Ελ. Βενιζέλου, αποκλειστικά στην κατεύθυνση προς Λεωφ. Ποσειδώνος. Στο σημείο αυτό η διαδρομή μετατοπίζεται τοπικά από την διαδρομή Ελ. Βενιζέλου – Χειμάρας – Πλάτωνος – Μιαούλη στην διαδρομή Ελ. Βενιζέλου – Καποδιστρίου – Μιαούλη. Στην αντίθετη κατεύθυνση δεν υπάρχει καμία διαφοροποίηση στην διαδρομή.
- Η κυκλική διαδρομή της δημοτικής συγκοινωνίας μέσω των οδών Χειμάρας – Ελ. Βενιζέλου – Πάτμου – Θεσσαλονίκης – Εμ. Καμπούρη – Πλάτωνος αντιστρέφεται βάσει των αντιδρομήσεων, ακολουθώντας την διαδρομή Χειμάρας – Πλάτωνος – Εμμ. Καμπούρη – Θεσσαλονίκης – Άνδρου – Ελ. Βενιζέλου – Καποδιστρίου – Μιαούλη – Πλάτωνος.
- Η διαδρομή του τρόλλεϋ δεν διαφοροποιείται

Αναλυτικά η προτεινόμενη αναμόρφωση των γραμμών με τις αντίστοιχες στάσεις παρουσιάζονται στο Σχ. 2.4 του παρόντος τεύχους.

3. Την ανάπλαση οδού Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) και τμημάτων των συμβαλλουσών οδών Χειμάρας και Καποδιστρίου

3.1 Υφιστάμενη κατάσταση

- 3.1.1. Η οδός Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) αποτελεί τον κεντρικό οδικό άξονα της υπό ανάπτυξη περιοχής, ο οποίος εξυπηρετεί και το σύνολο πρακτικά της διερχόμενης κυκλοφορίας. Εντός του δήμου έχει μήκος της τάξης των 850 μ, ενώ προεκτείνεται για ακόμη 200 περίπου μέτρα εντός του Δήμου Καλλιθέας, όπου περατούται μπροστά στον σταθμό του ΗΣΑΠ επί του σημαντικού τοπικού άξονα Σιβιτανίδου – Δαβάκη. Στο τελευταίο της τμήμα εντός της Καλλιθέας είναι μονοδρομημένη με κατεύθυνση προς Μοσχάτο.
- 3.1.2. Το υφιστάμενο πλάτος της οδού είναι περί τα 8-8,20 μ, και διαθέτει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Η συνολική απόσταση μεταξύ των Ρυμοτομικών Γραμμών είναι 14 μ και τα εκατέρωθεν της οδού πεζοδρόμια έχουν πλάτος περί τα 3 μ.
- 3.1.3. Κατά μήκος της οδού υπάρχει σημαντική φύτευση με δέντρα και παρτέρια. Υπάρχει επίσης οδοφωτισμός στην νότια πλευρά της οδού, ενώ σε πλείστα σημεία υπάρχουν διαμορφωμένα αίθρια, ιδίως στο δυτικότερο τμήμα της οδού.
- 3.1.4. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συγκέντρωση χρήσεων σχετικών με το αυτοκίνητο κατά μήκος της οδού (πρατήρια βενζίνης, συνεργεία, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων κλπ). Άλλες χρήσεις που συναντώνται είναι αναψυχής (μεζεδοπωλεία κλπ), όπως και εμπορικά καταστήματα μικρής ή μεγαλύτερης κλίμακας. Επισημαίνεται επίσης η σημαντική συγκέντρωση ιδιωτικών χώρων στάθμευσης κατά μήκος της οδού (πιλοτές, γκαράζ κλπ).
- 3.1.5. Στο τμήμα μεταξύ των οδών Πλωμαρίου και Καποδιστρίου οι εγκάρσιες οδοί συμβάλλουν υπό γωνίαν, χωρίς διαμόρφωση καθετότητας στο σημείο συμβολής. Δύο από τις εν λόγω οδούς (Εμ. Καμπούρη και Ταξιαρχών) έχουν πεζοδρομηθεί στην συμβολή τους με την Ελ. Βενιζέλου.
- 3.1.6. Από την οδό Ελ. Βενιζέλου διέρχονται και οι τρεις γραμμές του ΟΑΣΑ (δύο ημερήσιες και μία νυκτερινή) που εξυπηρετούν την περιοχή, και προς τις δύο κατευθύνσεις. Επίσης διέρχεται μέχρι την οδό Πάτμου η δημοτική γραμμή, στην κατεύθυνση προς Καλλιθέα

3.2 Προτεινόμενη ανάπτυξη

- 3.2.1 Από τα ανωτέρω προκύπτει σαφώς η ανάγκη βελτίωσης της λειτουργίας της οδού, ιδίως από την άποψη της οδικής ασφάλειας, δεδομένης και της σοβαρότητας των ατυχημάτων που έχουν καταγραφεί. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- Διαμόρφωση κεντρικής νησίδας επί της οδού στο μεγαλύτερο τμήμα της (από οδό Άνδρου έως οδό Χειμάρας), όπως και του ακόλουθου τμήματος της οδού Καποδιστρίου (έως την οδό Μιαούλη), που αμφιδρομείται
- Αναδιαμόρφωση του κόμβου με τις οδούς Χειμάρας και Καποδιστρίου, με διαμόρφωση νησίδων και καθοδήγηση των κινήσεων
- Μετατροπή του τμήματος της οδού Χειμάρας μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Πλάτωνος, όπου υπάρχουν και οι εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας
- Μονοδρομήσεις των συμβαλλουσών και διασταυρούμενων οδών και καθετοποίηση όσων συνέβαλαν υπό γωνία
- Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και καθοδήγηση των σχετικών ροών μέσω του κατάλληλου εξοπλισμού (κιγκλιδώματα κλπ)
- Διαμόρφωση τοπικών υπερυψώσεων του οδοστρώματος (hubs) σε κρίσιμα σημεία για εξαναγκασμό των οχημάτων σε μείωση της ταχύτητας

Αναλυτικότερα, ο εν λόγω σχεδιασμός, που παρουσιάζεται στο Σχ. 1, έχει ως ακολούθως.

- 3.2.2 Η διαμορφούμενη διατομή της οδού διατηρεί κατά μήκος την θέση των υφιστάμενων κρασπέδων, εξασφαλίζοντας έτσι την υπάρχουσα φύτευση στα εκατέρωθεν πεζοδρόμια, καθώς και το υφιστάμενο πλάτος των πεζοδρομίων (περί τα 3 μ έκαστο). Το διαμορφούμενο οδόστρωμα έχει συνολικό πλάτος 8-8,2 μ, επί του οποίου διαμορφώνονται δύο διαχωρισμένοι κλάδοι πλάτους 3,5 μ έκαστος. Μεταξύ των δύο κλάδων (κατευθύνσεων) διαμορφώνεται νησίδα πλάτους περί το 1 μ (1,2 μ μεταξύ των οδών Ρούμελης και Καποδιστρίου).
- 3.2.3 Η διαμορφούμενη νησίδα προβλέπεται να διαμορφωθεί (πλην των θέσεων όπου προβλέπεται διάβαση πεζών) με χαμηλό κράσπεδο (ύψους 7 cm), για να διευκολύνει τυχόν ελιγμούς προς ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού κλπ. Στα τμήματα αυτά η επιστροφή της νησίδας θα γίνει από κυβόλιθους ανοιχτού τύπου με γκαζόν. Στις θέσεις των διαβάσεων, αντιθέτως, η νησίδα θα διαθέτει κρασπεδόρειθο ύψους 15 cm.
- 3.2.4 Η εν λόγω διαμόρφωση της οδού (με κεντρική νησίδα) θα εκταθεί προς τα ανατολικά μέχρι την οδό Άνδρου, τμήμα για το οποίο υπάρχει δυνατότητα εναλλακτικής διαδρομής και για τις δύο κατευθύνσεις, μέσω των οδών Θεσσαλονίκης και Ιλίου (βλ. ανωτέρω, §2.2.2-4), σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (ατύχημα κλπ). Προς τα δυτικά η διαμόρφωση νησίδας επεκτείνεται και επί της οδού Καποδιστρίου για το επόμενο Ο.Τ. (έως την οδό Μιαούλη). Στο τμήμα αυτό, με βάση το υφιστάμενο οδόστρωμα και τις αυξημένες απαιτήσεις για την κεντρική νησίδα (λόγω των διελεύσεων προς / από τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις), η διαμορφούμενη διατομή έχει νησίδα πλάτους 1,5 μ και πλάτος οδοστρώματος ανά κατεύθυνση περί τα 4,15 μ.
- 3.2.5 Στην περιοχή του κόμβου με τις οδούς Καποδιστρίου και Χειμάρas, που αποτελεί κεντρικό σημείο του οδικού δικτύου της περιοχής και σήμερα δεν είναι επαρκώς διαμορφωμένος, προβλέπεται κατάλληλη διαμόρφωση που:
- Καθοδηγεί αυστηρά μέσω νησίδων όλες τις επιτρεπόμενες κινήσεις, ευθείες ή στρέφουσες
 - Επιτρέπει μόνο την εκ δεξιών είσοδο στο τμήμα της οδού Χειμάρas που μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας
 - Διαμορφώνει με πολύ περιορισμένη λοξότητα την διασταύρωση των λοιπών κλάδων που συμβάλλουν στον κόμβο
 - Καθοδηγεί μέσω διαβάσεων, κιγκλιδωμάτων κλπ τις ροές πεζών
 - Αυξάνει πολύ σημαντικά τους χώρους των πεζοδρομίων, καθιστώντας ευχερέστερη την κίνηση των πεζών και επιτρέποντας φυτεύσεις κλπ
- 3.2.6 Στο τμήμα της οδού Χειμάρas που μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας προβλέπεται διαμόρφωση πλακοστρωμένου διαδρόμου πλάτους 3,75 μ για τα οχήματα. Λόγω της μετατροπής του ανωτέρω τμήματος της οδού Χειμάρas σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, το κύριο ρεύμα των κινήσεων προς την Λεωφ. Ποσειδώνος κλπ μετατοπίζεται τοπικά από την διαδρομή Ελ. Βενιζέλου – Χειμάρas – Πλάτωνος – Μιαούλη στην διαδρομή Ελ. Βενιζέλου – Καποδιστρίου – Μιαούλη. Την αντίστοιχη διαδρομή θα ακολουθούν και οι διερχόμενες λεωφορειακές γραμμές. Για την εξυπηρέτησή τους στην στροφή εισόδου προς την οδό Μιαούλη, θα απαιτηθεί περιορισμένη αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στην αντίστοιχη διασταύρωση.
- 3.2.7 Οι συμβολές των εγκάρσιων οδών επί της Ελ. Βενιζέλου από την οδό Καποδιστρίου μέχρι την οδό Πλωμαρίου είναι υπό γωνία. Οι συμβολές αυτές αναδιαμορφώνονται με βάση την προτεινόμενη (§ 2.2) μονοδρόμηση των οδών. Με την αναδιαμόρφωσή τους επιτυγχάνεται:
- καλύτερη καθοδήγηση των κινήσεων

- βελτίωση των συνθηκών ορατότητας μέσω της καθετότητας των οδών
- αύξηση των χώρων που αποδίδονται στους πεζούς και για φυτεύσεις

3.2.8 Σε όλο το μήκος της οδού διαμορφώνονται ανά διαστήματα της τάξης των 100 μ διαβάσεις πεζών, σύμφωνα και με τα προαναφερθέντα (§3.2.3). Ομοίως προβλέπονται διαβάσεις και για την διέλευση των οδών που διασταυρώνονται ή συμβάλλουν. Οι διαβάσεις διαθέτουν πλάτος 3 μ, πλην εκείνης στην αρχή του αμφιδρομούμενου τμήματος της οδού Καποδιστρίου, όπου προβλέπεται πλάτος 4,5 μ λόγω συγκέντρωσης διερχομένων κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης από τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις.

3.2.9 Πέραν των ανωτέρω ρυθμίσεων προβλέπεται και η διαμόρφωση υπερυψώσεων του οδοστρώματος σε δύο σημεία για κάθε ρεύμα της οδού. Οι υπερυψώσεις αυτές, για τις οποίες θα τοποθετηθεί προειδοποιητική σήμανση, έχουν σκοπό τον περιορισμό της ταχύτητας των οχημάτων.

3.2.10 Σημειώνεται, τέλος, ότι προβλέπεται και μετατόπιση της στάσης «Ταξιαρχών» των λεωφορείων στο ρεύμα προς Λ. Ποσειδώνος σε πιο ενδεικνυόμενο σημείο (πεζοδρομημένο τμήμα οδ. Ταξιαρχών). Προβλέπεται επίσης αλλαγή των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας λόγω αντιστροφής της ακολουθούμενης κυκλικής διαδρομής στην περιοχή.

4. Συμπεράσματα

4.1 Οι προτεινόμενες από την παρούσα μελέτη κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την βορειοανατολική περιοχή της Δ.Κ. Μοσχάτου:

- αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της συνολικής μελέτης ανάπλασης της περιοχής στα πλαίσια της βιοκλιματικής βελτιστοποίησής της
- οργανώνουν την κυκλοφορία των οχημάτων στην περιοχή κατά τρόπο ορθολογικό, συμβάλλοντας έτσι στην εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των κινήσεων
- προσφέρουν εναλλακτικούς διαδρόμους διέλευσης κατά μήκος της περιοχής και για τις δύο διευθύνσεις, εξασφαλίζοντας έτσι την δυνατότητα εξυπηρέτησης των κινήσεων και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- αναμορφώνουν την κίνηση των ΜΜΜ σύμφωνα με την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση, χωρίς ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στην κάλυψη της περιοχής.

4.2 Ειδικότερα η ανάπλαση της οδού Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου):

- αντιμετωπίζει με τον ενδεικνυόμενο τρόπο το υφιστάμενο πρόβλημα οδικής ασφάλειας
- οργανώνει κατάλληλα και καθοδηγεί τις ροές οχημάτων και πεζών
- εξασφαλίζει την ευχερή πρόσβαση σε όλες τις παρόδιες χρήσεις για τα οχήματα (πρατήρια βενζίνης, συνεργεία, ιδιωτικά γκαράζ κλπ)
- μεταθέτει στις αντίστοιχα ενδεικνυόμενες θέσεις τις στάσεις των διερχόμενων ΜΜΜ

Συντάχθηκε,
Μοσχάτο / 09 / 11
Η Προϊσταμένη Τμ. Μελετών & Εκτέλ.
Έργων
Μαρία Γιαννικουρή
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Θεωρήθηκε,
Μοσχάτο.... / 09 / 11
Ο Διευθυντής
Αθανάσιος Παπαθωμάς
Πολιτικός Μηχανικός

Η συγκεκριμένη εισήγηση τέθηκε σε διαβούλευση με την υπ' αριθμ. 8/2011 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής. Η γνωστοποίηση των θέσεων και των προτάσεων όσων επιθυμούσαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση έληγε στις 10 Οκτωβρίου 2011.

Από την διαδικασία αυτή κατατέθηκαν οι κάτωθι παρατηρήσεις και προτάσεις:

1. Κος Παπαδόπουλος Ορέστης (Σύνδεσμος Βιομηχανιών Αττικής & Πειραιώς –ΣΒΑΠ)

Κύριε Δήμαρχε,

Σχετικά με τις <Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις> των Δήμων Μοσχάτου-Ταύρου άποψη μας είναι ότι θα πρέπει να διαπνέονται από την Αρχή του Σεβασμού στους Πεζούς και ειδικά στα άτομα με ειδικές ανάγκες συμπεριλαμβανομένων των υπερηλίκων και ατόμων (μητέρες, σχολικοί συνοδοί κ.λπ.) που συνοδεύουν παιδιά.

Βάσει των ανωτέρω προτείνουμε: α) Απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα πάσης φύσεως εμπόδια και διαπλάτυνσή τους στο νόμιμο πλάτος. Κατεδάφιση μαντρότοιχων ιδιοκτησιών που επεκτείνονται εις βάρος των πεζοδρομίων β) Στα πεζοδρόμια να τοποθετηθούν κολωνάκια που θα εμποδίζουν την στάθμευση επί των πεζοδρομίων. Ταυτόχρονη αύξηση του αριθμού θέσεων επιτρεπόμενης στάθμευσης αυτοκινήτων, ενδεχομένως και από τις δύο πλευρές του δρόμου, έστω και ένα αυτό συνεπάγεται ότι θα μείνει μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων (όμως έτσι θα αποφευχθεί το διπλό παρκάρισμα).

Σε όλες τις διαβάσεις των πεζών να τοποθετηθούν οι προβλεπόμενες πινακίδες σε μεγάλο μέγεθος και εμφανές σημείο, με κατάλληλο φωτισμό, το ενδεικτικό κινδύνου κίτρινο φως που αναβοσβήνει καθώς και γραπτή πινακίδα μνημονεύουσα το άρθρο του Κ.Ο.Κ. που δίνει προτεραιότητα στους πεζούς και την υπενθύμιση ότι ο οδηγός οχήματος υποχρεούται να σταματήσει μόλις εμφανιστεί πεζός στη διάβαση. Επί της ασφάλτου οι διαγραμμίσεις θα πρέπει να είναι από έντονο κίτρινο χρώμα με εκατέρωθεν παράλληλα αντανάκλαστικά.

Τα ανωτέρω εκφράζουμε με την ελπίδα ότι προσφέρουν μία ανάσα βελτίωσης της ποιότητας ζωής των δημοτών στους δύσκολους καιρούς που ζούμε.

2. Κος Μελέτης Γιώργος (<Κίνηση Πολιτών Μοσχάτου<Μεσοποταμία>):

Οι ρυθμίσεις θα έπρεπε να φτάνουν μέχρι την Φορνέζη. Υπάρχουν βέβαια χρόνια προβλήματα. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα αστυνόμευσης κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης των έργων. Στην πράξη, αν δεν υπάρξει κατάλληλη αστυνόμευση, μπορεί να προκύψουν δυσκολίες. Δε λέμε βέβαια να μην γίνει το έργο. Απλά προτείνουμε σταθερά μέτρα αστυνόμευσης. Επίσης εφιστούμε την προσοχή να υπάρξει ευαισθησία ως προς το θέμα του παρκαρίσματος. Θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί και η Δημοτική Αστυνομία για να προστατευθεί το θέμα του παρκαρίσματος. Δεν είμαστε αντίθετοι με τη γενική φιλοσοφία του έργου. Η οδός Περιβολίων π.χ. είναι ένα στενάκι. Πρέπει να αναδείξουμε και άλλες περιοχές, ώστε να μην είναι το Βόρειο Μοσχάτο φτωχός συγγενής. Ελπίζουμε με αυτό το έργο να δοθεί μία ευκαιρία. Αρκεί να υπάρξει η διασφάλιση των ποδηλατοδρόμων, των πεζών, της στάθμευσης, του φωτισμού. Επίσης πρέπει να υπάρξει μέριμνα για το ύψος της νησίδας. Αν είναι κοντή θα την καβαλάνε τα αυτοκίνητα, αν είναι ψηλή μπορεί να προκαλεί ατυχήματα.. Δεν κάνουμε πρόταση σε αυτό, απλώς το θέτουμε ως επισημάνση. Πρέπει γενικότερα να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα.

3. Κος Τσιρώνης Σπυρίδων του Ανδρέα (Κοινότητα Ταύρου):

<Επισημαίνω πως χρειάζονται γρήγορες αποφάσεις. Μια τέτοια περιοχή σαν τη Γράμμου είναι και στον Ταύρο η Λεωφόρος Ειρήνης και η Θεσσαλονίκης, η οποία κόπηκε στη μέση και δεν διευκολύνεται η κυκλοφορία των οχημάτων. Υπάρχει πράσινο και μικρή πλατεία, αλλά δε διευκολύνονται τα αυτοκίνητα. Οι αποφάσεις έχουν καταστρατηγηθεί για διάφορα αίτια. Όταν υπάρχουν, λοιπόν, προβλήματα κα εμείς γυρνάμε γύρω γύρω, πρέπει μετά να μιλήσουμε για το έργο ...Για μένα δε θα έπρεπε εδώ γιαυτό το θέμα να βρίσκονται εκπρόσωποι παρατάξεων. Θα έπρεπε να βρίσκονται απλοί πολίτες. Υποστηρίζω αυτό το έργο όπως είναι.....>

4. Κος Λαρεντζάκης Παντελής (ΕΛΜΕ Ν. Σμύρνης –Καλλιθέας –Μοσχάτου):

<Θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το Μοσχάτο έχει περισσότερες εισόδους από ότι εξόδους.. Υπάρχουν προβλήματα στην έξοδο της Καλλιθέας. Με τα πόδια πρέπει να πηγαίνει κανείς από το σταθμό του τραίνου στον Πειραιά μέχρι την Ακρόπολη. Και η άλλη πλευρά, η Θεσσαλονίκης είναι σημαντική. Πρέπει να γίνει περίπατος που οδηγεί στου Φιλοπάππου ή το Θησείο. Όταν βγαίνουμε από Γράμμου προς την Καλλιθέα, δύο με τρεις δρόμους είναι αδιέξοδοι. Πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για μεγαλύτερο πεζοδρόμιο στη Θεσσαλονίκης. Να γίνει αμφίδρομος ποδηλατόδρομος εκεί. Να υπάρξει και υψηλή βλάστηση. Η Θεσσαλονίκης είναι αρχαιολογικός χώρος. Είναι δύσκολο σημείο η έξοδος των Καλλιθεατών. Πρέπει να γίνει ρύθμιση των σημάτων κυκλοφορίας και από την Τροχαία.. Πρέπει να υπάρξει περισσότερος χώρος εξόδου προς την Καλλιθέα και βγαίνοντας στον Ιλισό, όπου δεν μπορείς να πας δεξιά προς το Μοσχάτο. Η Θεσσαλονίκης βέβαια είναι ένα σημείο με όρια παράξενα. Εκεί θα έπρεπε να υπάρξει μία διέξοδος. Ως παρατήρηση το θέτω> .

Στην συνέχεια ο κ. Δήμαρχος – Πρόεδρος καταθέτει την με αριθμ. 72/2011 απόφαση Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου με την οποία αποφασίστηκαν ομόφωνα :1) Η έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και 2) α. Να διευκρινισθεί με ποιόν τρόπο (φωτεινός σηματοδότης, σήμα STOP;) θα δίνεται η προτεραιότητα της κατεύθυνσης των αυτοκινήτων στην οδό Μιαούλη & Καποδιστρίου καθώς σε εκείνο το σημείο η κυκλοφορία επί της Καποδιστρίου είναι αμφίδρομη. Β. Σχετικά με την διαμόρφωση της κεντρικής νησίδας να αναλυθεί η σκοπιμότητα κατασκευής της και να διευκρινισθεί- εξειδικευθεί η χρήση της από τους πολίτες και τα οχήματα.

Ακολουθούν τοποθετήσεις των Δημοτικών Συμβούλων μελών της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής όπως αυτές έχουν καταγραφεί στα επίσημα πρακτικά.

Τέλος ο κ. Δήμαρχος – Πρόεδρος καλεί τα μέλη να αποφασίσουν σχετικά.

Τα μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής αφού άκουσαν την εισήγηση του Προέδρου – Δημάρχου και έλαβαν υπόψη την άνω από 28-9-2011 εισήγηση της Τ.Υ.Δ.Μ.-Τ., τις προτάσεις των αρμοδίων κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων, ομάδων πολιτών και κατοίκων της πόλης, που περιέχονται σ' αυτήν, τα στοιχεία που υποβλήθηκαν και μετά από διαλογική συζήτηση

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Α) Υποβάλλει την απόφαση – εισήγηση αυτή στο Δημοτικό Συμβούλιο προς έγκριση και

Β) Την έκδοση, κατά τα άρθρα 75, 76, 79 και 82 Κ.Δ.Κ. , κανονιστικής απόφασης ως προς τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Β.Α. τμήματος Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ
ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ-ΤΑΥΡΟΥ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ακριβές Αντίγραφο
Μοσχάτο 17/10/2011
Η Πρ/νη Δ/σης

ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ

Παρακαλούμε για την λήψη σχετικής απόφασης.

Στη συνέχεια ο πρόεδρος ενημερώνει το σώμα ότι ύστερα από την αναβολή του θέματος κατά την συνεδρίαση της 25^{ης} Οκτωβρίου 2010 ώστε να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις των κατοίκων της περιοχής που αντιδρούσαν με τις ανωτέρω ρυθμίσεις και ύστερα από την διαδικασία της διαβούλευσης που ακολούθησε το ανωτέρω θέμα, αναδιαμορφώθηκαν οι

κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν στον κόμβο της οδού Ελ. Βενιζέλου με τις οδούς Χειμάρας και Καποδιστρίου και τα συμβάλλοντα στον εν λόγω κόμβο τμήματα των τριών αυτών οδών. Οι αλλαγές περιλαμβάνουν:

- Την διατήρηση της κυκλοφορίας επί της οδού Χειμάρας στην κατεύθυνση προς την Πλάτωνος (μονοδρόμηση αντί για μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας)
- Την διατήρηση της κατεύθυνσης στο τμήμα της οδού Καποδιστρίου από την Μισούλη προς την Χειμάρας (όπως και σήμερα)
- Την αναβάθμιση των πεζοδρομίων των δύο αυτών τμημάτων, σύμφωνα με τη νέα κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής
- Την κατάλληλη αναδιαμόρφωση των νησίδων και πεζοδρομίων στην περιοχή του κόμβου, σύμφωνα με τις ανωτέρω αλλαγές

Με βάση τις ανωτέρω αλλαγές δεν απαιτείται πλέον τροποποίηση του δρομολογίου των αστικών συγκοινωνιών που εξυπηρετούν την περιοχή.

Επιπλέον αυξήθηκε το προβλεπόμενο ύψος των κρασπέδων των νησίδων στον κόμβο και επί της οδού Ελ. Βενιζέλου από 7 σε 10 εκ.

Οι ανωτέρω αλλαγές της μελέτης ικανοποιούν πρακτικά το σύνολο των αντιρρήσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της διαβούλευσης για την υπόψη μελέτη (αντιδράσεις για αλλαγή δρομολογίου αστικών συγκοινωνιών, περιορισμένο ύψος κρασπέδου κλπ)

Σημειώνεται, τέλος, ότι η μελέτη έχει συμπληρωθεί με τις προβλεπόμενες διαμορφώσεις και στις λοιπές προς ανάπλαση οδούς, όπως και με τις απαιτούμενες επεμβάσεις στην σήμανση της συνολικής περιοχής.

Τέλος ο Πρόεδρος κάλεσε τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου να αποφασίσουν σχετικά.

Το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από διαλογική συζήτηση και αφού έλαβε υπ' όψη του τις ισχύουσες διατάξεις, την 10/14-10-2011 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, τις προτάσεις των μελών της διαβούλευσης, τις προτάσεις των κατοίκων της περιοχής, την μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, τα υποβληθέντα στοιχεία και την προαναφερομένη εισήγηση.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Εγκρίνει:

1) την άνω υπ' αριθμ. 10/14-10-2011 απόφαση - εισήγηση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, που αφορά **Α)** Υλοποίηση του έργου «Μικροκλιματική Αξιολόγηση και Βιοκλιματική Βελτιστοποίηση – Μερική Ανάπλαση Οδών και Λοιπών Κοινόχρηστων Χώρων του Βορειοανατολικού Τμήματος της Δ. Κ. Μοσχάτου» (τεχνική μελέτη) και

Β) Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Β.Α. τμήμα της Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου».

2) την έκδοση κανονιστικής απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 75,76,79 και 82 του Δ.Κ.Κ., ως προς τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του Β.Α. τμήματος Δημοτικής Κοινότητας Μοσχάτου όπως αυτές αναδιαμορφώθηκαν και ικανοποιούν πρακτικά το σύνολο των αντιρρήσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της διαβούλευσης για την ανωτέρω μελέτη, η οποία έχει συμπληρωθεί με τις προβλεπόμενες διαμορφώσεις και στις λοιπές προς ανάπλαση οδούς, όπως και με τις απαιτούμενες επεμβάσεις στην σήμανση της συνολικής περιοχής και η οποία έχει ως εξής:

1. Τροποποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής

- 1.1. Από την ανωτέρω καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης προκύπτει η ανάγκη επεμβάσεων στο ανατολικό τμήμα της περιοχής. Οι επεμβάσεις αυτές, πέραν των κυκλοφοριακών λόγων, είναι σκόπιμες και για την ανάπασή της στα πλαίσια της σκοπούμενης βιοκλιματικής βελτίωσής της. Ένας επιπλέον λόγος επίσπευσής τους είναι τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που εντοπίζονται επί της οδού Ελ. Βενιζέλου

(Γράμμου). Η σχετική προτεινόμενη λύση (βλ ακολούθως, κεφ. 3) περιλαμβάνει, εκτός των άλλων ρυθμίσεων, και διαχωρισμό των δύο κατευθύνσεων μέσω κεντρικής νησίδας.

- 1.2. Ο διαχωρισμός του οδοστρώματος της οδού Ελ. Βενιζέλου, δεδομένου του περιορισμένου πλάτους της εφαρμοζόμενης ημιδιατομής, επιβάλλει την ύπαρξη εναλλακτικού διαδρόμου κυκλοφορίας και προς τις δύο κατευθύνσεις για το αντίστοιχο τμήμα. Μοναδικές εναλλακτικές δυνατότητες εντός της περιοχής που ορίζεται αναγκαστικά από την γραμμή του ΗΣΑΠ και την κοίτη του Ιλισού (βλ. ανωτέρω, §2.1.4) είναι οι οδοί Θεσσαλονίκης και Ιλισού. Δεδομένης της υφιστάμενης μονοδρόμησης της οδού Ιλισού προς την Λεωφ. Ποσειδώνος, είναι σκόπιμη η μονοδρόμηση της οδού Θεσσαλονίκης προς την αντίστροφη κατεύθυνση. Η επιλογή αυτή διευκολύνει και την λειτουργία των αντίστοιχων βρόγχων (loops) μέσω των οποίων οργανώνεται η εξυπηρέτηση της περιοχής.

- 1.3. Στο Σχ. 2.3 παρουσιάζεται η προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής, σύμφωνα με την ανωτέρω μονοδρόμηση των διαμήκων αξόνων. Οι σχετικές επεμβάσεις περιλαμβάνουν:

- Την διαμόρφωση κεντρικής νησίδας στην οδό Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) στο μεγαλύτερο τμήμα της, μέχρι την οδό Άνδρου, όπου μπορεί να λειτουργήσει η ανωτέρω αναφερόμενη εναλλακτική διαδρομή μέσω της οδού Θεσσαλονίκης
- Την μονοδρόμηση του οδικού δικτύου της περιοχής και την εξυπηρέτηση των ζωνών εκατέρωθεν της οδού Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου) μέσω βρόγχων (loops)
- Την εφαρμογή των λοιπών αποφάσεων της υπ' αρ. 73/4-4-11 Απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου (πεζοδρόμηση τμήματος οδ. Ιλισού από Αρτέμιδος έως Κοραή, ποδηλατόδρομος οδού Θεσ/νίκης κλπ)
- Την αντιδρόμηση του τμήματος της οδού Καποδιστρίου από Ελ. Βενιζέλου μέχρι Θεσσαλονίκης
- Την μετατροπή του δυτικότερου τμήματος της οδού Κεφαλληνίας (μετά την Αργοστολίου) και του ανατολικού κλάδου της οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης σε ήπιας κυκλοφορίας
- Την μετατροπή κάποιων οδών που έχουν αποκλειστική λειτουργία πρόσβασης στις παρόδιες ιδιοκτησίες (Αιγίνης, Λεγάκη) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, στα πλαίσια και της βιοκλιματικής αναβάθμισης
- Την διαμόρφωση ποδηλατόδρομου επί της οδού Πάτμου, που θα συνδέει τους ποδηλατόδρομους των οδών Ιλισού και Θεσσαλονίκης

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περιλαμβάνουν επίσης αναμόρφωση του parking και των χώρων πρασίνου κάτω από την γέφυρα.

- 1.4. Σημειώνεται ότι, όχι μόνο στην κατεύθυνση προς Καλλιθέα, για την οποία εξασφαλίζεται εναλλακτική διαδρομή μέσω της οδού Θεσσαλονίκης, αλλά και για την κατεύθυνση προς Λεωφ. Ποσειδώνος εξασφαλίζεται μέσω των ανωτέρω μονοδρομήσεων εναλλακτική διαδρομή, ακόμη και μετά την υλοποίηση της αποφασισθείσας πεζοδρόμησης του τμήματος της οδού Ιλισού μεταξύ των οδών Αρτέμιδος και Κοραή.

- 1.5. Οι ανωτέρω επεμβάσεις δεν επιβάλλουν τροποποιήσεις στις γραμμές του ΟΑΣΑ και των ΗΛΠΑΠ που εξυπηρετούν την περιοχή. Αντίθετα, επιβάλλει λόγω των μονοδρομήσεων τροποποίηση στην διαδρομή της δημοτικής συγκοινωνίας. Πιο συγκεκριμένα, η κυκλική διαδρομή της δημοτικής συγκοινωνίας μέσω των οδών Χειμάρρας – Ελ. Βενιζέλου – Πάτμου – Θεσσαλονίκης – Εμ. Καμπούρη – Πλάτωνος αντιστρέφεται βάσει των αντιδρομήσεων, ακολουθώντας την διαδρομή Χειμάρρας – Πλάτωνος – Εμμ. Καμπούρη – Θεσσαλονίκης – Άνδρου – Ελ. Βενιζέλου – Χειμάρρας – Πλάτωνος.

Αναλυτικά η προτεινόμενη αναμόρφωση των γραμμών με τις αντίστοιχες στάσεις παρουσιάζονται στο Σχ. 2.4 του παρόντος τεύχους.

2. **Ανάπλαση οδού ΕΛ. Βενιζέλου (Γράμμου) και τμημάτων των συμβαλλουσών οδών Χειμάρας και Καποδιστρίου**

2.1. Από τα ανωτέρω προκύπτει σαφώς η ανάγκη βελτίωσης της λειτουργίας της οδού, ιδίως από την άποψη της οδικής ασφάλειας, δεδομένης και της σοβαρότητας των ατυχημάτων που έχουν καταγραφεί. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- Διαμόρφωση κεντρικής νησίδας επί της οδού στο μεγαλύτερο τμήμα της (από οδό Άνδρου έως τον κόμβο με τις οδούς Χειμάρας και Καποδιστρίου)
- Αναδιαμόρφωση του κόμβου με τις οδούς Χειμάρας και Καποδιστρίου, με διαμόρφωση νησίδων και καθοδήγηση των κινήσεων
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Χειμάρας μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Πλάτωνος, με κατεύθυνση προς την Πλάτωνος, διεύρυνση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων και διαμόρφωση παρόδιων θέσεων στάθμευσης
- Μείωση του οδοστρώματος της οδού Καποδιστρίου μεταξύ των οδών Μιαούλη και Χειμάρας, διεύρυνση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων και διαμόρφωση παρόδιων θέσεων στάθμευσης
- Μονοδρομήσεις των συμβαλλουσών και διασταυρούμενων οδών και καθετοποίηση όσων συνέβαλαν υπό γωνία
- Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών
- Καθορισμό του ορίου ταχύτητας επί της οδού στα 40 km/h στο ανατολικότερο τμήμα της και στα 30 km/h στο δυτικότερο (από το ύψος της διασταύρωσης της οδού Αρτέμιδος) και διάστρωση του οδοστρώματος με ψυχρούς κυβόλιθους περί την συμβολή του πεζοδρομημένου τμήματος της οδού Ταξιαρχών, για εξαναγκασμό των οχημάτων σε μείωση της ταχύτητας

Αναλυτικότερα, ο εν λόγω σχεδιασμός, που παρουσιάζεται στο Σχ. 2.4.1-1 μαζί με τις λοιπές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις των οποίων η εφαρμογή περιλαμβάνεται στα έργα ανάπλασης της Αρχιτεκτονικής Μελέτης Εφαρμογής, έχει ως ακολούθως.

2.2. Η διαμορφούμενη διατομή της οδού διατηρεί εν γένει κατά μήκος την θέση των υφιστάμενων κρασπέδων, εξασφαλίζοντας έτσι το υφιστάμενο πλάτος των πεζοδρομίων (περί τα 3 μ έκαστο). Το διαμορφούμενο οδόστρωμα έχει συνολικό πλάτος 8-8,2 μ, επί του οποίου διαμορφώνονται δύο διαχωρισμένοι κλάδοι πλάτους 3,5 μ έκαστος. Μεταξύ των δύο κλάδων (κατευθύνσεων) διαμορφώνεται νησίδα πλάτους περί το 1 μ (και περί το 1,2 μ μεταξύ των οδών Ρούμελης και Καποδιστρίου).

2.3. Η νησίδα προβλέπεται να διαμορφωθεί (πλην των θέσεων όπου προβλέπεται διάβαση πεζών) με κράσπεδο περιορισμένου ύψους 10 cm, για διευκόλυνση του απεγκλωβισμού σε έκτακτες περιπτώσεις (πχ σε περίπτωση ακινητοποίησης προπορευόμενου οχήματος). Το κράσπεδο της νησίδας θα βαφεί με φωσφορίζουσα βαφή χρώματος κίτρινου, για λόγους επισήμανσης και αποφυγής της πρόσκρουσης οχημάτων, ιδίως των δικύκλων. Η επίστρωση της νησίδας (εκτός από τις θέσεις των διαβάσεων) θα γίνει από διάτρητους κυβόλιθους διαστάσεων 10x10 εκ. Στις θέσεις των διαβάσεων η νησίδα θα βρίσκεται στη στάθμη του οδοστρώματος, για διευκόλυνση των ΑΜΕΑ. Οι σχετικές λεπτομέρειες, όπως και εν γένει οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες του συνολικού έργου, περιλαμβάνονται στην Αρχιτεκτονική Μελέτη Εφαρμογής.

2.4. Η εν λόγω διαμόρφωση της οδού (με κεντρική νησίδα) θα εκταθεί προς τα ανατολικά μέχρι την οδό Άνδρου, τμήμα για το οποίο υπάρχει δυνατότητα εναλλακτικής διαδρομής και για τις δύο κατευθύνσεις, μέσω των οδών Θεσσαλονίκης και Ιλισού (βλ. ανωτέρω, §2.2.2-4), σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (ατύχημα κλπ).

- 2.5 Στην περιοχή του κόμβου με τις οδούς Καποδιστρίου και Χειμάρας, που αποτελεί κεντρικό σημείο του οδικού δικτύου της περιοχής και σήμερα δεν είναι επαρκώς διαμορφωμένος, προβλέπεται κατάλληλη διαμόρφωση που:
- Καθοδηγεί αυστηρά μέσω νησίδων όλες τις επιτρεπόμενες κινήσεις, ευθείες ή στρέφουσες
 - Διαμορφώνει ως κύρια εξυπηρετούμενα ρεύματα τις κινήσεις από Ελ. Βενιζέλου προς Χειμάρας (κινήσεις προς την κεντρική περιοχή του Δήμου) και τις κινήσεις από Καποδιστρίου προς Ελ. Βενιζέλου (κινήσεις από την κεντρική περιοχή του Δήμου).
 - Περιορίζει, μέσω της μονοδρόμησης της οδού Χειμάρας και της αντιδρόμησης του βόρειου τμήματος της Καποδιστρίου, τις πλέξεις των κινήσεων
 - Συγκεντρώνει τις πλέξεις στην διασταύρωση με τον καθετοποιούμενο άξονα Καποδιστρίου (βόρειο τμήμα) - Χειμάρας (ανατολικό τμήμα)
 - Καθοδηγεί μέσω των διαβάσεων, πλακοστρώσεων κλπ τις ροές πεζών
 - Αυξάνει πολύ σημαντικά τους χώρους των πεζοδρομίων, καθιστώντας ευχερέστερη την κίνηση των πεζών και επιτρέποντας φυτεύσεις κλπ
- 2.6. Στο ανακατασκευαζόμενο τμήμα της οδού Χειμάρας (μεταξύ Καποδιστρίου και Μισούλη) το διαμορφούμενο οδόστρωμα για την εξυπηρέτηση των κινήσεων έχει πλάτος 4,5 μ. Στο τμήμα της οδού Καποδιστρίου μεταξύ των οδών Μισούλη και Χειμάρας το διαμορφούμενο οδόστρωμα για την εξυπηρέτηση των κινήσεων έχει πλάτος 5,5 μ. Στο υπόλοιπο τμήμα της Καποδιστρίου που ανακατασκευάζεται (μεταξύ των οδών Κεφαλληνίας και Μισούλη) η μεταβολή του οδοστρώματος είναι περιορισμένη.
- 2.7. Οι συμβολές των εγκάρσιων οδών επί της Ελ. Βενιζέλου από την οδό Καποδιστρίου μέχρι την οδό Πλωμαρίου είναι υπό γωνία. Οι συμβολές αυτές αναδιαμορφώνονται με βάση την προτεινόμενη (§ 2.2) μονοδρόμηση των οδών. Με την αναδιαμόρφωσή τους επιτυγχάνεται:
- καλύτερη καθοδήγηση των κινήσεων
 - βελτίωση των συνθηκών ορατότητας μέσω της καθετότητας των οδών
 - αύξηση των χώρων που αποδίδονται στους πεζούς και για φυτεύσεις
- 2.8. Σε όλο το μήκος της οδού διαμορφώνονται ανά διαστήματα της τάξης των 100 μ διαβάσεις πεζών, σύμφωνα και με τα προαναφερθέντα (§3.2.3). Ομοίως προβλέπονται διαβάσεις και για την διέλευση των οδών που διασταυρώνονται ή συμβάλλουν. Οι διαβάσεις διαθέτουν πλάτος 2,5 - 3 μ.
- 2.9. Πέραν των ανωτέρω ρυθμίσεων προβλέπεται και η διάστρωση του οδοστρώματος με ψυχρούς κυβόλιθους για ένα μήκος 45 μ, και για τα δύο ρεύματα της οδού, στην περιοχή της συμβολής του πεζοδρόμου της οδού Ταξιαρχών. Η διάστρωση αυτή θα συμβάλει στον εξαναγκασμό των κινήσεων σε μείωση της ταχύτητάς τους.
- 2.10 Σημειώνεται, τέλος, ότι προβλέπεται και μετατόπιση της στάσης «Ταξιαρχών» των λεωφορείων στο ρεύμα προς Λ. Ποσειδώνος σε πιο ενδεικνυόμενο σημείο (πεζοδρομημένο τμήμα οδ. Ταξιαρχών). Προβλέπεται επίσης αλλαγή των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας λόγω αντιστροφής της ακολουθούμενης κυκλικής διαδρομής στην περιοχή.

3. Αναπλάσεις λοιπών οδών

- 3.1. Στα πλαίσια της βιοκλιματικής αναβάθμισης της περιοχής, πέραν του άξονα Ελ Βενιζέλου (Γράμμου) – Καποδιστρίου, προβλέπεται και η ανάπλαση των ακόλουθων οδών:
- i. Οδός Θεσσαλονίκης, σε όλο το τμήμα της που οδεύει παράλληλα προς την οδό Ελ. Βενιζέλου, ήτοι από την οδό Άνδρου έως την οδό Καμπούρη, μήκους της τάξης των 700 μ. Σε όλο της αυτό το τμήμα η οδός μονοδρομείται προς την Καλλιθέα, σύμφωνα και με την προηγηθείσα θεώρηση (βλ. §2.2.2). Η παρουσιαζόμενη στα σχέδια ανακατασκευή της οδού προβλέπει οδόστρωμα πλάτους περί τα 4 μ, ποδηλατόδρομο / πεζόδρομο καθαρού πλάτους 2 μ στην πλευρά των γραμμών του ηλεκτρικού (στα αριστερά της κίνησης των οχημάτων), όπου δεν υπάρχουν

συμβολές κάθετων οδών, και διαμόρφωση παρόδιων θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά της οδού (όπου επιτρέπεται από τις υπάρχουσες συνθήκες: είσοδοι γκαράζ κλπ). Σημαντική είναι η συνολική αναβάθμιση των πεζοδρομίων της οδού. Στα πλαίσια της ανάπλασης διαμορφώνονται κατάλληλα και οι συμβολές των κάθετων οδών, με καθοδήγηση των κινήσεων (που απλοποιούνται μέσω των μονοδρομήσεων) και την διαμόρφωση νησίδων, διαβάσεων (πλάτους 3 μ για την οδό Θεσσαλονίκης και 2,5 μ για τις κάθετες οδούς) κλπ. Το αδιέξοδο μετά την οδό Καμπούρη διαμορφώνεται ως πεζόδρομος.

- ii. Οδός Πάτμου, καθ' όλο το μήκος της, από την οδό Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Ιλισού (συνολικό μήκος της τάξης των 230 μ). Σε όλο το τμήμα της η οδός μονοδρομείται με κατεύθυνση προς την οδό Θεσσαλονίκης. Η διατομή της προβλέπεται ότι θα περιλαμβάνει οδόστρωμα πλάτους 4 μ, ποδηλατόδρομο / πεζόδρομο στην ΒΑ πλευρά της οδού (στα δεξιά της κίνησης των οχημάτων) και διαμόρφωση παρόδιων θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά της οδού (όπου επιτρέπεται από τις υπάρχουσες συνθήκες: είσοδοι γκαράζ κλπ). Σημαντική είναι η συνολική αναβάθμιση των πεζοδρομίων της οδού. Οι διασταυρώσεις με τις κάθετες οδούς διαμορφώνονται κατάλληλα για την εξυπηρέτηση των επιτρεπόμενων κινήσεων, την κίνηση των πεζών (διαβάσεις στη διασταύρωση με την Ελ. Βενιζέλου) κλπ. Σημειώνεται ότι ο διαμορφούμενος ποδηλατόδρομος θα συνδέει τους δύο κύριους ποδηλατόδρομους της περιοχής, τον υφιστάμενο επί της Ιλισού και τον ως άνω προβλεπόμενο επί της οδού Θεσσαλονίκης.
- iii. Οδός Αρτέμιδος, καθ' όλο το μήκος της από την οδό Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Ιλισού (συνολικό μήκος της τάξης των 400 μ). Η οδός μονοδρομείται, με κατεύθυνση προς την οδό Ελ. Βενιζέλου και στα δύο εκατέρωθεν τμήματά της. Η διατομή της προβλέπεται ότι θα περιλαμβάνει οδόστρωμα πλάτους 4 μ και διαμόρφωση παρόδιων θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά της οδού (κατά την κίνηση των οχημάτων σε έκαστο υποτμήμα), όπου επιτρέπεται από τις υπάρχουσες συνθήκες: είσοδοι γκαράζ κλπ. Σημαντική είναι η συνολική αναβάθμιση των πεζοδρομίων της οδού. Οι συμβολές των δύο υποτμημάτων της οδού με την οδό Ελ. Βενιζέλου καθετοποιούνται.
- iv. Οδός Κεφαλληνίας, στο τμήμα της από την οδό Αργοστολίου έως την οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης (μήκους της τάξης των 140 μ). Το τμήμα αυτό της οδού μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, με κατεύθυνση των κινήσεων ίδια με την σημερινή (ήτοι προς την Χρυσ. Σμύρνης). Στην διασταύρωση με την οδό Αργοστολίου προβλέπεται η διαμόρφωση κεκλιμένου τμήματος πλάτους 4 μ για την υψομετρική προσαρμογή των εισερχόμενων οχημάτων στη στάθμη της επίστρωσης.
- v. Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης (ανατολικό τμήμα), από την οδό Κεφαλληνίας έως την οδό Θεσσαλονίκης (μήκους της τάξης των 150 μ). Το οδικό αυτό τμήμα θα συνιστά επέκταση της προαναφερθείσας οδού ήπιας κυκλοφορίας (επί της Κεφαλληνίας), διατηρώντας για την κίνηση των οχημάτων την υφιστάμενη και σήμερα κατεύθυνση. Στην συμβολή της με την οδό Θεσσαλονίκης προβλέπεται η διαμόρφωση κεκλιμένου τμήματος πλάτους 6 μ για την υψομετρική προσαρμογή των εξερχόμενων οχημάτων στη στάθμη της διερχόμενης οδού.
- vi. Οδοί Αιγίνης και Λεγάκη, συνολικού μήκους της τάξης των 95 και 80 μ αντίστοιχα, που μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, με πλακόστρωση του οδοστρώματος κλπ. Στην οδό Αιγίνης η φορά των κινήσεων θα είναι από την οδό Αργοστολίου προς την οδό Πλάτωνος, σύμφωνα με την εφαρμοζόμενη οργάνωση της κυκλοφορίας, ενώ στην οδό Λεγάκη, που το ΝΔ άκρο καταλήγει στον πεζόδρομο της οδού Μιαούλη, τόσο η είσοδος όσο και η έξοδος των κινήσεων θα γίνεται επί της οδού Χειμάρρας.

- 3.2. Προβλέπεται επίσης η αναδιαμόρφωση του δημοτικού parking κάτω από την γέφυρα της Χρυσοστόμου Σμύρνης, με αναθεώρηση των ορίων του με τους χώρους πρασίνου και βελτιστοποίηση της αξιοποίησης του διατιθέμενου χώρου.

4. Συμπεράσματα

- 4.1 Οι προτεινόμενες από την παρούσα μελέτη κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την βορειοανατολική περιοχή της Δ.Κ. Μοσχάτου:

- αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της συνολικής μελέτης ανάπλασης της περιοχής στα πλαίσια της βιοκλιματικής βελτιστοποίησής της
- οργανώνουν την κυκλοφορία των οχημάτων στην περιοχή κατά τρόπο ορθολογικό, συμβάλλοντας έτσι στην εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των κινήσεων
- προσφέρουν εναλλακτικούς διαδρόμους διέλευσης κατά μήκος της περιοχής και για τις δύο διευθύνσεις, εξασφαλίζοντας έτσι την δυνατότητα εξυπηρέτησης των κινήσεων και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- αναμορφώνουν την κίνηση των ΜΜΜ σύμφωνα με την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση, χωρίς ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στην κάλυψη της περιοχής.

4.2 Ειδικότερα η ανάπλαση της οδού Ελ. Βενιζέλου (Γράμμου):

- αντιμετωπίζει με τον ενδεικνυόμενο τρόπο το υφιστάμενο πρόβλημα οδικής ασφάλειας
- διαμορφώνει κατά τον βέλτιστο τρόπο τον κεντρικό για την συνολική περιοχή μελέτης κόμβο με τις οδούς Καποδιστρίου και Χειμάρας
- οργανώνει κατάλληλα και καθοδηγεί τις ροές οχημάτων και πεζών
- εξασφαλίζει την ευχερή πρόσβαση σε όλες τις παρόδιες χρήσεις για τα οχήματα (πρατήρια βενζίνης, συνεργεία, ιδιωτικά γκαράζ κλπ)
- μεταθέτει στις ενδεικνυόμενες νέες θέσεις τις στάσεις των διερχόμενων ΜΜΜ

4.3 Η προβλεπόμενη ανακατασκευή των άλλων οδών:

- προβλέπει την διαμόρφωση δικτύου ποδηλατοδρόμων, πέραν του υφιστάμενου επί της οδού Ιλισού
- αναβαθμίζει τα υφιστάμενα πεζοδρόμια, εφοδιάζοντάς τα κατάλληλα για την χρήση τους από ΑΜΕΑ, ενισχύοντας την υφιστάμενη φύτευση κλπ (βλ αναλυτικότερα στην Αρχιτεκτονική Μελέτη Εφαρμογής)
- προβλέπει τη διαμόρφωση παρόδιων θέσεων στάθμευσης
- παρέχει για τις κινήσεις των οχημάτων τον απαιτούμενο χώρο, βάσει της αντίστοιχης οργάνωσης της κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις κλπ)

* Κατά ψήφισαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Πηνιώτης Κων/νος, Τρυβιζάκης Μιχαήλ, Καζαντζής Σταμάτιος και Χαρμπάτσης Ελευθέριος

* Λευκό ψήφισαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι Αριστείδης Κρεμμύδας, Τουφεξίδης Χαράλαμπος, Μελίστας Αθανάσιος και Κοντεκάκης Δημήτριος

* Λευκό Ψήφισε ο Δημοτικός Σύμβουλος Γρηγόρης Σωπάκης ως προς την οδό Γράμμου.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΤΕΡΕΚΑΣ