

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ΓΕΝΙΚΑ .....	1
1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	1
1.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΥΠΟΨΗ.....	2
1.4 ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	3
1.5 ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	3
<b>2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ – ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....</b>	<b>4</b>
2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	4
ΧΑΡΤΗΣ 1: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ .....	5
2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	6
2.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ .....	7
2.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ .....	8
ΧΑΡΤΗΣ 2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ (ΙΣΧΥΟΝ ΓΠΣ) .....	9
<b>3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....</b>	<b>10</b>
3.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	10
ΧΑΡΤΗΣ 3: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	11
3.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	12
3.3 ΣΗΜΑΝΣΗ & ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	12
3.4 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ – ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	13
<b>4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....</b>	<b>14</b>
4.1 ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....	14
4.1.1 Γενικά.....	14
ΧΑΡΤΗΣ 4: ΛΕΩΦΟΡΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΑΣΑ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΡΟ.....	16
4.1.2 Στοιχεία επιβατικής κίνησης από ΟΑΣΑ.....	17
4.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ.....	21
ΧΑΡΤΗΣ 5: ΛΕΩΦΟΡΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΙΣ .....	22
4.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	23
<b>5. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ &amp; ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ .....</b>	<b>24</b>
5.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (ON-OFF).....	24
5.1.1 Γενικά.....	24
5.1.2 Παρατηρήσεις & Συμπεράσματα σχετικά με τις μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης των δημοτικών λεωφορειακών γραμμών του Δήμου Χαλανδρίου.....	30
5.2 ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ.....	36
<b>6. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....</b>	<b>55</b>
6.1 ΓΕΝΙΚΑ .....	55
6.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....	57
6.3 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (ΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ).....	60
6.4 ΜΕΤΡΑ ΕΥΝΟΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΜΜ .....	61
6.5 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ .....	62
6.6 ΤΥΠΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ .....	63
<b>7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....</b>	<b>64</b>
7.1 ΓΕΝΙΚΑ .....	64
7.2 ΣΤΟΧΟΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ – ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΓΚΩΝ .....	64

7.3	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ .....	65
7.3.1	Γενικά.....	65
7.3.2	Για τη Γραμμή Β (Πολύδροσο-Κοιμητήριο).....	67
ΧΑΡΤΗΣ 6Α: ΜΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Β ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ .....		73
ΧΑΡΤΗΣ 6Β: ΜΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Β ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ) .....		74
7.3.3	Για τη Γραμμή Γ – Κάτω Χαλάνδρι (Κυκλική).....	75
ΧΑΡΤΗΣ 7: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Γ (ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙ) ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ.....		80
7.3.4	Υφιστάμενη Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας το Σάββατο .....	81
ΧΑΡΤΗΣ 8: ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΣΑΒΒΑΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ		82
7.3.5	Επιπλέον προτάσεις σχετικά με όλες τις γραμμές .....	83
7.4	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑ – ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ .....	83
7.5	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ .....	84
7.6	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	84
ΧΑΡΤΗΣ 9: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ		85

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:** ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:** ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ:** ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΑΣΑ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV:** ΧΑΡΤΗΣ: ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ & ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

## **1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ**

### **1.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Σύμφωνα με την από 18/04/2016 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 4672) ανατέθηκε από το Δήμαρχο Χαλανδρίου **Συμεών Ρούσσο** -που εκπροσωπεί νόμιμα το Δήμο- στο γραφείο μελετών του **Κωνσταντίνου Τριανταφύλλου**, Αγρ. Τοπογράφου Μηχανικού, η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο «**ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ**». Η παρούσα Τεχνική Έκθεση αφορά στη Μελέτη Αναδιάρθρωσης Γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Χαλανδρίου.

### **1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης αφορά στην **αναδιάρθρωση των δημοτικών λεωφορειακών γραμμών**. Ο Δήμος Χαλανδρίου εντός του Οκτωβρίου 2016 θα ολοκληρώσει την προμήθεια τεσσάρων (4) νέων λεωφορείων (2 mini 7,8μ & 2 midi 10,5μ). Επιπλέον, διαθέτει ήδη ένα ακόμα νέο λεωφορείο (midi 8,5μ) από δωρεά. Συνεπώς, ο νέος στόλος λεωφορείων που θα διαθέτει ο Δήμος Χαλανδρίου περιλαμβάνει: 5 νέα λεωφορεία + 2 υφιστάμενα σε καλή κατάσταση (+ 2 υφιστάμενα σε μέτρια κατάσταση, τα οποία θα τα έχει σε εφεδρεία, π.χ. σε περίπτωση βλάβης). Η μελέτη αναδιάρθρωσης των δημοτικών γραμμών λαμβάνει υπόψη της τη λειτουργία των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (δημοτικών & ΟΑΣΑ), καθώς και την εξυπηρέτηση των επιβατών μέσω των σταθμών του ΜΕΤΡΟ/ Προαστιακού με σκοπό τον επανασχεδιασμό των δημοτικών λεωφορειακών διαδρομών και τη χωροθέτηση νέων στάσεων.

Στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργούν στο Δήμο Χαλανδρίου δύο (2) δημοτικές λεωφορειακές γραμμές, οι Γραμμές Β (Πολύδροσο-Κοιμητήριο) και Γ (Κάτω Χαλάνδρι). Η παρούσα μελέτη εξετάζει την υφιστάμενη λειτουργία αυτών των γραμμών και προτείνει πιθανά μέτρα για τη βελτίωση τους, ενώ εξετάζει και την πιθανή λειτουργία νέων δημοτικών γραμμών.

Η σκοπιμότητα εκπόνησης της παρούσας μελέτης έγκειται στην κάλυψη της ανάγκης μετακίνησης των κατοίκων και επισκεπτών (όπως ηλικιωμένοι, μαθητές, κλπ.) περιοχών εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου που δεν εξυπηρετούνται από τις υπάρχουσες διαδρομές των ΜΜΜ ή εξυπηρετούνται ανεπαρκώς, σε όρους κυρίως συχνότητας.

Η μελέτη περιλαμβάνει ειδικότερα τις κάτωθι εργασίες:

- **Συγκέντρωση και αξιολόγηση προηγούμενων σχετικών μελετών της ευρύτερης περιοχής μελέτης:** συγκέντρωση και αξιολόγηση των σχετικών μελετών που έχουν εκπονηθεί μέχρι σήμερα στην ευρύτερη περιοχή μελέτης.

- **Συλλογή στοιχείων σχετικά με τις υφιστάμενες Χρήσεις Γης – Πολεοδομικές Ενότητες – Κοινωνικοοικονομικά Χαρακτηριστικά – Δημογραφικά Στοιχεία – Χωροταξική Ένταξη:** ενημέρωση των διαθέσιμων στοιχείων και των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων σχετικά με τα εν λόγω χαρακτηριστικά του Δήμου Χαλανδρίου και τη χωροταξική του ένταξη στην ευρύτερη περιοχή, από αυτοψίες και από άλλες πηγές.
- **Συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων σχετικά με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση και τις υφιστάμενες Δημοτικές Γραμμές:** ενημέρωση των διαθέσιμων στοιχείων και χαρτογραφικών υποβάθρων σχετικά με τις υφιστάμενες Δημοτικές Γραμμές (διαδρομές, στάσεις, επιβατική κίνηση, προσδιορισμός αναγκών του χρήστη/ επιβάτη μέσω συνεντεύξεων, κλπ), το οδικό δίκτυο, την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, τη στάθμευση, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, την οδική ασφάλεια, κλπ.
- **Συμπεράσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης:** διατυπώνονται με σαφήνεια τα προβλήματα που εντοπίστηκαν.
- **Σχεδιασμός Γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Χαλανδρίου:** επανασχεδιάζονται οι υφιστάμενες Δημοτικές Γραμμές και προτείνεται η λειτουργία μίας νέας Δημοτικής Γραμμής

### 1.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΥΠΟΨΗ

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- Το Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χαλανδρίου και οι τροποποιήσεις αυτού (ΦΕΚ 4/9/1989, ΦΕΚ 376/Δ/7.4.95, ΦΕΚ 838/Δ/8.10.2001, ΦΕΚ 897/Δ/6.10.2004)
- Την Απόφαση υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. περί βασικού οδικού δικτύου (ΦΕΚ 561/Δ'/12-12-90)
- Τη “Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Χαλανδρίου – Αττικής/ Β1 ΣΤΑΔΙΟ – ΠΡΟΤΑΣΗ”/ Κείμενο προς Διαβούλευση (PLAS ΕΠΕ Planning Associates, Νοέμβριος 2011)
- Τη Μελέτη “Αστική Ανάπλαση και Συνακόλουθες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου” (ΦΑΣΗ IV, Νέλλας, 2005)
- Τη “Μελέτη Κυκλοφοριακών Αλλαγών Σε Επιλεγμένες Περιοχές Του Δήμου Χαλανδρίου Βάσει Εγκεκριμένης Κυκλοφοριακής Μελέτης” (Μαυρογεώργη Α., 2016)
- Τα Στοιχεία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) [<http://www.oasa.gr>]
- Τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), Ν. 3542/2007 – ΦΕΚ 50/Α'/2-3-2007
- Τα Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ. ΣΤΑΤ.
- Η υπάρχουσα ελληνική και ξένη βιβλιογραφία

#### 1.4 ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Κατ' αρχήν, για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης λήφθηκαν υπόψη αιτήματα και απόψεις δημοτών, τοπικών φορέων, στελεχών του Δήμου κλπ, όπως μας μεταφέρθηκαν κατά τις συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν με εκπροσώπους του Δήμου.

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις επιβατικής κίνησης (μετρήσεις ON-OFF) στις υφιστάμενες γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας, κατά τις ημερομηνίες 16/9/2016 & 19/9/2016, το χρονικό διάστημα 09:00-17:00, ενώ παράλληλα έγινε έρευνα από την ομάδα μελέτης με τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων από τους δημότες/ χρήστες των υφιστάμενων γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας, σχετικά με τα χαρακτηριστικά της λειτουργίας των δημοτικών λεωφορειακών γραμμών και τον προσδιορισμό των σχετικών αναγκών τους.

#### 1.5 ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Κωνσταντίνος Τριανταφύλλου,	Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός, <b>Υπεύθυνος Μελέτης</b>
Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin)
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος,
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

## **2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ – ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

### **2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Ο Δήμος Χαλανδρίου εντάσσεται στο πλέγμα των δήμων της βορειοανατολικής περιοχής του λεκανοπεδίου της Αττικής και ανήκει στη Νομαρχία Αθηνών.

Καταλαμβάνει έκταση 10,805 τ.χλμ., έχει πληθυσμό 74.192 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Η περιοχή του Δήμου οριοθετείται:

- βόρεια και βορειοδυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αμαρουσίου
- βορειοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Βριλησίων
- ανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αγ. Παρασκευής
- νοτιοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Χολαργού-Παπάγου
- νότια, δυτικά και νοτιοδυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Ψυχικού

Φυσικά ή τεχνικά όρια αποτελούν:

- Δυτικά η Λ. Κηφισίας
- Νοτιοανατολικά η Λ. Μεσογείων
- Βόρεια ο Δήμος διασχίζεται από την Αττική Οδό, που αποκόπτει ένα τμήμα του (Πάτημα)
- Ο Δήμος διασχίζεται δυτικά από το Ρέμα Χαλανδρίου

Ο Δήμος Χαλανδρίου χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του σαν περιοχή κατοικίας. Υπάρχουν επίσης δασικές εκτάσεις (περιοχή Ριζαρείου), εκτάσεις αστικού πρασίνου (Αττικό Πάρκο), εκτάσεις που καλύπτονται από νερά (ρέμα Χαλανδρίου και ρέμα Φιλοθέης) και άλλες χρήσεις μείζονος σημασίας.

Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος έχει σχέση κυρίως με το κέντρο της Αθήνας (υπουργεία, κλπ).

Από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και ακόμη καλύπτει τις ανάγκες μιας ευρύτερης περιοχής.

**ΧΑΡΤΗΣ 1: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ**

## 2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο πληθυσμός του Δήμου Χαλανδρίου, σύμφωνα με την απογραφή (ΕΛ. ΣΤΑΤ) του 2001, ανέρχεται σε 71.684 κατοίκους, ενώ σύμφωνα με την απογραφή (ΕΛ. ΣΤΑΤ) του 2011 ανέρχεται σε 74.192 κατοίκους, δηλαδή **κατά την τελευταία δεκαετία έχει αυξηθεί κατά 3,5%**. Ακολουθεί πίνακας με στατιστικά στοιχεία της ΕΛ. ΣΤΑΤ. για την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου τα τελευταία χρόνια.

Πίνακας 2.2-1: Πληθυσμός Δ. Χαλανδρίου – % Μεταβολές

Έτος	Πληθυσμός	Έκταση (τ.χλμ)	Πυκνότητα Δόμησης (κατ/τ.χλμ)	Ποσοστιαία Αύξηση Πληθυσμού	Αθροιστική Ποσοστιαία Αύξηση Πληθυσμού
1981	54.320	10,805	5.027	-	-
1991	65.287	10,805	6.042	20,18%	20,18%
2001	71.684	10,805	6.634	9,79%	29,97%
2011	74.192	10,805	6.866	3,5%	33,47%

(Πηγή: επίσημες απογραφές πληθυσμού-κατοικιών ΕΛ. ΣΤΑΤ, 1981-2011, Δήμος Χαλανδρίου)

Τα τελευταία 30 έτη (1981 – 2011) ο πληθυσμός του Δήμου έχει αυξηθεί εξαιτίας της τάσης μετεγκατάστασης από τις περιοχές του κέντρου προς τα βόρεια προάστια γενικότερα, (με εξαίρεση το Νέο Ψυχικό).

Η αύξηση αυτή εμφανίζει υψηλό ρυθμό από το 1981 μέχρι το 1991 (20.18%), ενώ από το 1991 ο θετικός ρυθμός μεταβολής ακολουθεί φθίνουσα πορεία. Παρ' όλη τη μείωση αυτή, ο ρυθμός εξακολουθεί να είναι αρκετά υψηλός.



### 2.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κυρίαρχη χρήση γης στο Δήμο Χαλανδρίου είναι η **κατοικία**.

**Η περιοχή παρουσιάζει σχετικά μεγάλη πολυμορφία στις χρήσεις γης.** Εκτός από τη βασική χρήση, την κατοικία, υπάρχουν πολλές χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας, με συνέπεια να προσελκύνονται καθημερινά μεγάλοι αριθμοί τακτικών και περιστασιακών επισκεπτών από άλλα μέρη του λεκανοπεδίου. Τέτοιες χρήσεις είναι οι ακόλουθες: κέντρα λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών, ιδιωτικές επιχειρήσεις, ιδιωτικά σχολεία, νοσοκομεία ιδιωτικά, ιδρύματα και κέντρα ψυχαγωγίας.

Ο Δήμος Χαλανδρίου συγκεντρώνει πληθώρα επιχειρήσεων και αποτελεί πόλο έλξης στελεχιακού δυναμικού, μαζί με το γειτονικό Μαρούσι. **Η λειτουργική εξειδίκευση του Δήμου είναι το εμπόριο και η παροχή υπηρεσιών.** Στην πόλη εδρεύουν πολλές μεγάλες εταιρείες, κυρίως σε 2 δρόμους, την Εθνικής Αντιστάσεως και τη Λ. Κηφισίας.

Η περιοχή προσφέρει και πληθώρα επιλογών στον ιδιωτικό χώρο της Υγείας με σύγχρονες κλινικές, καθώς και ιδιωτικά κολέγια και σχολεία.

**Το κέντρο του Χαλανδρίου έχει εξελιχθεί σε εμπορικό κέντρο υπερτοπικής σημασίας** που εξυπηρετεί κυρίως τα γειτονικά προάστια (βόρεια προάστια). Επίσης, έχει συγκεντρώσει μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων εστίασης-αναψυχής, που εξυπηρετεί, επίσης, τα γειτονικά -και όχι μόνο-προάστια.

Γύρω από το εμπορικό κέντρο του Δήμου εκτείνονται οι εξής συνοικίες: Αγία Βαρβάρα στα δυτικά, Πολύδροσο στα βόρεια, Άνω Χαλάνδρι στα βορειοανατολικά, Πάτημα στα ανατολικά και Κάτω Χαλάνδρι στα νότια.

Στο Άνω Χαλάνδρι έχουν αναπτυχθεί οι γειτονιές της Τούφας, της Φραγκοκλησιάς και της Μεταμόρφωσης, ενώ στο Κάτω Χαλάνδρι έχει αναπτυχθεί το Νέο Χαλάνδρι γύρω από το Νομισματοκοπείο. Το Πάτημα επεκτείνεται βόρεια, πέραν της Λεωφόρου Αναπαύσεως, προσεγγίζοντας την Πεντέλη, ενώ το Πολύδροσο αναπτύσσεται στα όρια των Δήμων Χαλανδρίου και Αμαρουσίου. Επιπλέον, επί της οδού Μικράς Ασίας οικοδομήθηκε ο μικρός συνοικισμός των προσφύγων Μικρασιατών, ενώ στο Τρίγωνο της Αγίας Βαρβάρας τοποθετείται η συνοικία Σίδερα, μια από τις παλιότερες του Χαλανδρίου, όπου διασώζονται μικρές ιστορικές κατοικίες.

## 2.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

**Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χαλανδρίου του 1989** (Υπ. Απ. 48658/2860/89, ΦΕΚ 419/Δ/16.6.1989) αντιμετωπίζει το Δήμο Χαλανδρίου ως ενιαία προς πολεοδόμηση περιοχή, καθορίζει 17 πολεοδομικές ενότητες, τις πυκνότητες και το μέσο Σ.Δ. για κάθε ενότητα, καθώς και τις θέσεις του κοινωνικού εξοπλισμού.

Σύμφωνα με το εν λόγω Γ.Π.Σ, στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου θεσμοθετείται η αμιγής κατοικία, σε μικρότερο τμήμα η γενική κατοικία, στην Π.Ε. “Κέντρο Χαλανδρίου” και στα οικόπεδα με πρόσωπο στη Λ. Κηφισίας θεσμοθετείται “Πολεοδομικό Κέντρο”.

Το 1993, με Υ.Α. (ΦΕΚ 1266/Δ/5.10.93) δημοσιεύτηκε η τροποποίηση του εν λόγω Γ.Π.Σ., σύμφωνα με την οποία στους άξονες του βασικού οδικού δικτύου (με εξαίρεση τις οδούς Διονύσου, Ήβης, Πολυδρόσου, Ακακιών και Αγ. Αντωνίου) επεκτείνονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας και προβλέπεται μια σειρά ρυθμίσεων για το οδικό δίκτυο και το μετρό.

Το 1995 με την Υπουργική Απόφαση 58038/2370/95 (ΦΕΚ 376/Δ/7.4.95) «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Χαλανδρίου (Ν. Αττικής)» αναδημοσιεύεται το Γ.Π.Σ. του 1989 (κείμενο και διαγράμματα).

Το 2001 με το Π.Δ. 24.9.2001 (ΦΕΚ 838/Δ/8.10.2001) τροποποιούνται οι χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων του ρυμοτομικού σχεδίου Χαλανδρίου που βρίσκονται στα ΟΤ επί του βασικού οδικού δικτύου στην περιοχή του τριγώνου που περικλείεται από τις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως – Παπανικολή – Κηφισίας και στη Λεωφ. Κηφισίας και στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως.

Με την Υ.Α. 11934/04 (ΦΕΚ 897/Δ/6.10.2004) τροποποιείται το ισχύον Γ.Π.Σ. του 1995 ως προς τον κοινωνικό εξοπλισμό στις Π.Ε. 5, 9, 12, 15 και 17.

Στο Χάρτη 2 παρουσιάζονται σχηματικά οι χρήσεις γης που ισχύουν μέχρι σήμερα με βάση το ισχύον Γ.Π.Σ. (σε ισχύ σήμερα βρίσκεται το ΓΠΣ του 1995).

## **ΧΑΡΤΗΣ 2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ (ΙΣΧΥΟΝ ΓΠΣ)**

### **3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

#### **3.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Σύμφωνα με τον καθορισμό του «Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής» (ΦΕΚ 561/Δ'/12-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το **βασικό οδικό δίκτυο** του Ν. Αττικής και οι οποίοι ανήκουν στο Δήμο Χαλανδρίου είναι οι: Αττική Οδός (Λεωφ. Σταυρού – Ελευσίνας), Λ. Κηφισίας, Λ. Μεσογείων, Τζαβέλλα, Δουκ. Πλακεντίας, Γαρυττού, Αγ. Παρασκευής/ Χαλανδρίου, Λ. Εθνικής Αντιστάσεως - Α. Παπανδρέου - Λ. Πεντέλης, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου - Κολοκοτρώνη, Διονύσου – Ήβης – Πολυδρόσου – Ακακιών, Παλαιολόγου - Παπανικολή - Δ. Πλακεντίας, Αγ. Αντωνίου, Αναπαύσεως.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου έχει ως εξής:

#### **Ελεύθερη Λεωφόρος:**

- Αττική Οδός

#### **Πρωτεύουσες Αρτηρίες:**

- Λ. Κηφισίας
- Λ. Μεσογείων
- Βασιλέως Γεωργίου
- Λ. Εθνικής Αντιστάσεως/ Λ. Πεντέλης
- Παλαιολόγου - Παπανικολή - Δ. Πλακεντίας
- Βάρναλη/ Αμαρουσίου-Χαλανδρίου
- Αγ. Παρασκευής από Γαρυττού έως Παλαιολόγου
- και Ηρακλείτου και Αναπαύσεως.

Με βάση το ισχύον Γ.Π.Σ. Χαλανδρίου και την κυκλοφοριακή λειτουργία, ως **Δευτερεύουσες Αρτηρίες** στο Δήμο Χαλανδρίου λειτουργούν -ενδεικτικά- οι ακόλουθοι άξονες:

- Στο Κάτω Χαλάνδρι: Τζαβέλλα, Αποστολοπούλου
- Στη Ριζάρειο: Μικράς Ασίας, Καρελλά
- Στην Τούφα: Ολύμπου, Μεταμορφώσεως
- Στο κεντρικό τμήμα: 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Αγ. Παρασκευής, Αγ. Γεωργίου, Αριστοφάνους, Αριστοτέλους, Κολοκοτρώνη, Διονύσου

Ως **συλλεκτήριες αρτηρίες** λειτουργούν ενδεικτικά οι ακόλουθες:

- Στρατάρχου Παπάγου Αλεξάνδρου, Σοφοκλή Βενιζέλου, Ψαρών, Περικλέους, Ηρώων Πολυτεχνείου

Οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο **τοπικό οδικό δίκτυο**.

Η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο Χάρτη 3 της παρούσης.

### **ΧΑΡΤΗΣ 3: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

### 3.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Όπως έχει προαναφερθεί, ο Δήμος Χαλανδρίου παρουσιάζει σχετικά μεγάλη πολυμορφία στις χρήσεις γης και επομένως η κυκλοφοριακή οργάνωση διαφοροποιείται κατά τόπους, ανάλογα και με τις συνθήκες/ ανάγκες.

Σε τμήματα της περιοχής έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο σύστημα μονοδρομήσεων, ενώ αλλού υπάρχουν πολλές αποσπασματικές μονοδρομήσεις.

Σημειώνεται ότι ο Δήμος Χαλανδρίου βρίσκεται σε διαδικασία εφαρμογής κυκλοφοριακών αλλαγών/ ρυθμίσεων (πχ μονοδρομήσεων), σύμφωνα με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου “*Αστική Ανάπλαση και Συνακόλουθες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου*” (ΦΑΣΗ IV, Νέλλας 2005), καθώς και τη “*Μελέτη Κυκλοφοριακών Αλλαγών Σε Επιλεγμένες Περιοχές Του Δήμου Χαλανδρίου Βάσει Εγκεκριμένης Κυκλοφοριακής Μελέτης*” (Μαυρογεώργη Α., 2016).

Η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Οι τοπικές οδοί είναι άλλοτε μονής και άλλοτε διπλής κατεύθυνσης. Το εύρος οδοστρώματος στην πλειοψηφία των τοπικών οδικών τμημάτων κυμαίνεται από 4,0μ – 6,0μ. Ορισμένα οδικά τμήματα έχουν ανεπαρκές πλάτος οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση αμφίδρομης κυκλοφορίας και παρόδιας στάθμευσης.

### 3.3 ΣΗΜΑΝΣΗ & ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν, προκύπτει ότι, στην περιοχή δεν έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο καθεστώς σήμανσης και πλήθος πινακίδων χρήζουν βελτίωσης και συντήρησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλή κυκλοφορία και η οδική ασφάλεια των πεζών και των οχημάτων. Επιπροσθέτως, απαιτείται εγκατάσταση οριζόντιας σήμανσης και πεζοδιαβάσεων, όπου απαιτείται.

- Σε πλήθος οδών υπάρχει ελλιπής ή αποσπασματική κατακόρυφη σήμανση (π.χ. απουσία ρυθμιστικής πινακίδας P-7 σε πλήθος διασταυρώσεων με τοπικές οδούς). Στο σύνολο της περιοχής μελέτης υπάρχει σαφής έλλειψη οριζόντιας σήμανσης.
- Σε ορισμένα οδικά τμήματα απαιτείται συντήρηση της υπάρχουσας κατακόρυφης σήμανσης καθώς οι πινακίδες είναι φθαρμένες ή δυσδιάκριτες από τους οδηγούς.

Όπως προέκυψε από την αυτοψία στην περιοχή μελέτης υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες ρύθμισης κυκλοφορίας. Παραδείγματα αποτελούν οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι επί των οδών: Παλαιολόγου / Παπανικολή, Βασ. Γεωργίου, Κολοκοτρώνη, Κ. Βάρναλη, Λ. Πεντέλης, Αγ. Παρασκευής, Εθν. Αντιστάσεως, Αποστολόπουλου, Ηρακλείτου.

### **3.4 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ – ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

Στο Δήμο του Χαλανδρίου παρουσιάζονται ιδιαίτερα αυξημένες ροές πεζών σε περιοχές όπου οι χρήσεις γης έχουν μεγάλη ζήτηση από κατοίκους και επισκέπτες (εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής), όπως οι περιοχές του Κέντρου ή της Ρεματιάς. Επίσης, ροές πεζών παρουσιάζονται και στα οδικά τμήματα πέριξ σχολικών συγκροτημάτων κατά τις ώρες λειτουργίας τους λόγω διέλευσης μαθητών.

Στο σύνολο της περιοχής μελέτης παρατηρείται έντονη παρόδια στάθμευση, στην πρασιά των εμπορικών χρήσεων είτε σε αρκετές περιπτώσεις παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου ή και παρά την οδό. Για την περιοχή του Κέντρου έχουν γίνει προσπάθειες σε προηγούμενο χρόνο να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργούνται από την έντονη παρόδια στάθμευση (εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης). Ωστόσο, στις γειτονιές κατά βάση επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση και στις δύο πλευρές των οδών, ακόμα και σε περιπτώσεις όπου η οδός εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία και το πλάτος της δεν επαρκεί.

Οι συνηθέστεροι λόγοι ατυχημάτων -βάσει μαρτυριών και αυτοψιών- αφορούν σε διάφορους τύπους συγκρούσεων τόσο σε θέσεις κόμβων, όσο και σε εκτροπές εκτός οδού, λόγω υψηλών ταχυτήτων, μέθης, απόσπαση προσοχής οδηγού (π.χ. χρήσης κινητού τηλεφώνου), παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, παραβίαση προτεραιότητας, φθαρμένα ελαστικά, κλπ σε συνδυασμό με την υφιστάμενη κατάσταση του οδοστρώματος, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τη σήμανση-ασφάλιση της οδού.

## **4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

### **4.1 ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

#### **4.1.1 Γενικά**

Σημαντική θέση στις μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής μελέτης κατέχει το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Όσον αφορά στο επίπεδο εξυπηρέτησης από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ο Δήμος Χαλανδρίου εξυπηρετείται από:

- 3 γραμμές τρόλεϊ
- 14 λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ (36 συνολικά αν συμπεριληφθούν και οι γραμμές που περνούν περιφερειακά, στα όρια του Δήμου)
- το μετρό/ σταθμοί: Δουκίσσης Πλακεντίας, Αγ. Παρασκευή, Χαλάνδρι, Νομισματοκοπείο, Χολαργός
- τον προαστιακό σιδηρόδρομο/ σταθμός: Δουκίσσης Πλακεντίας
- 2 Δημοτικές Λεωφορειακές Γραμμές

#### **Ο σταθμός μετρό “Χαλάνδρι” συνδέεται:**

- με το Κεντρικό Χαλάνδρι με 4 λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ (404,421,450,451,460,461) και 1 γραμμή τρόλεϊ (19). Η συχνότητα των δρομολογίων τις καθημερινές είναι ανά 20’ – 25’ για τις περισσότερες γραμμές.
- με το Πάτημα (γραμμές ΟΑΣΑ 405,450,451)/ συχνότητα ανά 20’ – 25’
- με το Κάτω Χαλάνδρι (γραμμή ΟΑΣΑ 404)/ συχνότητα ανά 60’.
- με το Πολύδροσο, μόνο από τις διερχόμενες από τη Λ. Πεντέλης λεωφορειακές γραμμές 450,451,460,461/ συχνότητα ανά 20’.

#### **Ο σταθμός μετρό “Αγ. Παρασκευή” συνδέεται:**

- με το Κεντρικό Χαλάνδρι: με 1 γραμμή ΟΑΣΑ: 421 (συχνότητα: 15’).

**Ο σταθμός μετρό “Νομισματοκοπείο”** δεν συνδέεται με καμία περιοχή του Χαλανδρίου μέσω των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ.

**Ο σταθμός μετρό “Χολαργός”** συνδέεται με το Κάτω Χαλάνδρι μέσω της λεωφορειακής γραμμής ΟΑΣΑ: 404 (συχνότητα ανά 60’).

**Ο σταθμός μετρό & προαστιακός “Δουκίσσης Πλακεντίας”** συνδέεται με το Πάτημα με τις γραμμές ΟΑΣΑ:405,306,411,447,450,451 (συχνότητα ανά 20’ – 25’) και με το Πολύδροσο (μέσω Βριλησίων) με τη γραμμή ΟΑΣΑ: 411, καθώς και με τη διερχόμενη από Λ. Πεντέλης γραμμή ΟΑΣΑ: 447 (συχνότητα ανά 25’ – 30’).



Επίσης, εξυπηρετούν τη σύνδεση του Κάτω Χαλανδρίου με το Κέντρο Χαλανδρίου οι γραμμές τρόλεϊ 10 και 18 (συχνότητα: 15' και 30' αντίστοιχα). Επιπλέον, η γραμμή ΟΑΣΑ 402 συνδέει το σταθμό μετρό Κατεχάκη με το Κάτω Χαλάνδρι, το Κέντρο Χαλανδρίου και το Πολύδροσο.

Στο Χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ και γραμμές τρόλεϊ που εξυπηρετούν τη σύνδεση του Χαλανδρίου με το κέντρο της Αθήνας ή τα γειτονικά προάστια, καθώς και η θέση των σταθμών μετρό, εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου.

**ΧΑΡΤΗΣ 4: ΛΕΩΦΟΡΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΑΣΑ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΡΟ**

#### 4.1.2 Στοιχεία επιβατικής κίνησης από ΟΑΣΑ

Στο πλαίσιο της παρούσας Μελέτης, δόθηκαν από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) στοιχεία επιβατικής κίνησης για τις Λεωφορειακές Γραμμές (Λεωφορεία και Τρόλεϊ) που διέρχονται εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου.

Στον Πίνακα 4.1.2-1 που ακολουθεί παρουσιάζεται συγκεντρωτικά η επιβατική κίνηση όλων των γραμμών που διέρχονται εντός του Δήμου Χαλανδρίου ή περιμετρικά αυτού.

**Πίνακας 4.1.2-1: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση Λεωφορειακών Γραμμών Δήμου Χαλανδρίου**

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
10	ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	16.120
18	ΜΟΥΣΕΙΟ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)	5.450
19	ΜΟΥΣΕΙΟ-ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΣΙΔΕΡΑ)	5.000
402	ΣΤ.ΚΑΤΕΧΑΚΗ-ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ	3.250
404	ΣΤ.ΕΘΝ.ΑΜΥΝΑ-ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ	890
405	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΜΕΛΙΣΣΙΑ	2.850
411	ΣΤ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ-ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	1.200
421	ΑΓ. ΑΝ ΑΡΓΥΡΟΙ-ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	12.250
447	ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΑΝΩ ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ	1.930
450	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Ν ΠΕΝΤΕΛΗ	2.330
451	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	2.480
460	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Π. ΠΕΝΤΕΛΗ	2.330
461	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Π.ΠΕΝΤΕΛΗ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	2.340
550	ΠΑΛ.ΦΑΛΗΡΟ-ΚΗΦΙΣΙΑ (ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	29.430
602	Ν.ΙΩΝΙΑ-ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ-ΣΤ.ΠΑΝΟΡΜΟΥ	3.040
610	ΦΙΛΟΘΕΗ-ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	2.465
A5	ΑΚΑΔΗΜΙΑ-ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ-ΑΝΘΟΥΣΑ	14.580
A7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ-ΚΗΦΙΣΙΑ (ΠΛΠΛΑΤΑΝΟΥ)	20.450
B5	ΣΤ.ΛΑΡΙ ΣΗ Σ-Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ-ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	19.080
E14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΟΑΚΑ-ΥΠ.ΠΑΙΔΕΙΑΣ(EXPRESS)	7.710
X14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ (ΝΥΧΤ.ΚΑΘ.-ΣΑΒ/ΚΥΡ.24ΩΡ)	500
X95	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΑΕΡ/ΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ(EXPRESS)	3.690

Ωστόσο, η επιβατική κίνηση των γραμμών που διέρχονται εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου παρουσιάζεται στον ακόλουθο Πίνακα 4.1.2-2 και σχολιάζεται στη συνέχεια.

**Πίνακας 4.1.2-2: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση Λεωφορειακών Γραμμών, διερχόμενες εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου**

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
10	ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	16.120
18	ΜΟΥΣΕΙΟ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)	5.450
19	ΜΟΥΣΕΙΟ-ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΣΙΔΕΡΑ)	5.000
402	ΣΤ.ΚΑΤΕΧΑΚΗ-ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ	3.250
404	ΣΤ.ΕΘΝ.ΑΜΥΝΑ-ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ	890
405	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΜΕΛΙΣΣΙΑ	2.850
411	ΣΤ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ-ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	1.200
421	ΑΓ. ΑΝ ΑΡΓΥΡΟΙ-ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	12.250
447	ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΑΝΩ ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ	1.930
450	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Ν ΠΕΝΤΕΛΗ	2.330
451	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	2.480
460	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Π. ΠΕΝΤΕΛΗ	2.330
461	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ-Π.ΠΕΝΤΕΛΗ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	2.340

Σχετικά με τον παραπάνω Πίνακα, η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση παρατηρείται στις γραμμές κορμού με μεγάλες διαδρομές, όπως η γραμμή 10 «ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ-ΧΑΛΑΝΔΡΙ» με 16.120 επιβάτες ημερησίως. Ακολουθούν οι γραμμές που ενώνουν το Κέντρο της Αθήνας με το Δήμο Χαλανδρίου, όπως οι γραμμές τρόλεϊ 18 και 19 με 5.450 και 5.000 επιβάτες ημερησίως, αντίστοιχα. Ημερήσια επιβατική κίνηση της τάξης των 2.000-3.000 επιβατών καταγράφεται στις γραμμές που συνδέουν τους όμορους Δήμους του Χαλανδρίου με τους σταθμούς του Μετρό. Τέλος, μικρότερη επιβατική κίνηση παρατηρείται στις γραμμές τοπικού χαρακτήρα, όπως η γραμμή 404 «ΣΤ.ΕΘΝ.ΑΜΥΝΑ-ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ» με 890 επιβάτες ημερησίως.

Επιπλέον, δόθηκαν από τον ΟΑΣΑ αναλυτικότερα στοιχεία επιβατικής κίνησης για τις Λεωφορειακές Γραμμές 405, 421, 447, 450, 451, 460, 461 και για τις Γραμμές Τρόλεϊ 10, 18 και 19.

Στο Παράρτημα III παρουσιάζονται αναλυτικά τα μεγέθη επιβατικής κίνησης για τις παραπάνω γραμμές, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του ΟΑΣΑ. Τα στοιχεία των Πινάκων του Παραρτήματος III αφορούν στα εξής:

**Στοιχεία Γραμμών ΟΑΣΑ για μετρήσεις επιβατικής κίνησης**

<b>Αριθμός Γραμμής</b>	<b>Ημερομηνία</b>	<b>Ώρα Μέτρησης</b>	<b>από Αφετηρία/ Τέρμα ή Κυκλική</b>
18	20/5/2013	7:00-7:59	A
18	20/5/2013	7:00-7:59	T
18	20/5/2013	8:00-8:59	A
18	20/5/2013	9:00-9:59	T
18	20/5/2013	10:00-10:59	A
18	20/5/2013	11:00-11:59	T
18	21/5/2013	12:00-12:59	A
18	21/5/2013	12:00-12:59	T
18	21/5/2013	13:00-13:59	A
18	21/5/2013	14:00-14:59	T
18	21/5/2013	15:00-15:59	A
18	21/5/2013	16:00-16:59	T
19	22/5/2013	7:00-7:59	A
19	22/5/2013	8:00-8:59	T
19	22/5/2013	9:00-9:59	A
19	22/5/2013	10:00-10:59	T
19	22/5/2013	11:00-11:59	A
19	22/5/2013	12:00-12:59	T
19	30/5/2013	12:00-12:59	A
19	30/5/2013	13:00-13:59	T
19	30/5/2013	14:00-14:59	A
19	30/5/2013	14:00-14:59	T
19	30/5/2013	15:00-15:59	A
405	29/4/2014	9:00-9:59	K
405	29/4/2014	10:00-10:59	K
405	29/4/2014	11:00-11:59	K
405	29/4/2014	12:00-12:59	K
405	29/4/2014	12:00-12:59	K
405	29/4/2014	13:00-13:59	K
405	29/4/2014	14:00-14:59	K
405	9/5/2014	8:00-8:59	K
405	9/5/2014	9:00-9:59	K
405	9/5/2014	10:00-10:59	K
405	9/5/2014	11:00-11:59	K
405	9/5/2014	12:00-12:59	K
405	9/5/2014	12:00-12:59	K
447	25/2/2014	8:00-8:59	A
447	25/2/2014	8:00-8:59	T
447	25/2/2014	9:00-9:59	A
447	25/2/2014	9:00-9:59	T
447	25/2/2014	10:00-10:59	A
447	25/2/2014	10:00-10:59	T
447	25/2/2014	11:00-11:59	A
447	25/2/2014	12:00-12:59	T

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ»  
**ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ**

447	26/2/2014	9:00-9:59	A
447	26/2/2014	10:00-10:59	A
447	26/2/2014	10:00-10:59	T
447	26/2/2014	11:00-11:59	T
447	26/2/2014	12:00-12:59	A
447	26/2/2014	12:00-12:59	T
447	26/2/2014	13:00-13:59	A
447	26/2/2014	14:00-14:59	T
451	26/2/2014	8:00-8:59	K
451	26/2/2014	9:00-9:59	K
451	26/2/2014	10:00-10:59	K
451	26/2/2014	12:00-12:59	K
451	27/2/2014	10:00-10:59	K
451	27/2/2014	11:00-11:59	K
451	27/2/2014	12:00-12:59	K
451	27/2/2014	13:00-13:59	K
461	19/2/2014	7:00-7:59	K
461	19/2/2014	8:00-8:59	K
461	19/2/2014	9:00-9:59	K
461	19/2/2014	11:00-11:59	K
461	20/2/2014	12:00-12:59	K
461	20/2/2014	13:00-13:59	K
461	20/2/2014	14:00-14:59	K
461	20/2/2014	16:00-16:59	K
10	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	A
10	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	T
421	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	A
421	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	T
450	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	A
450	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	T
460	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	A
460	2013	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	T

## 4.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Οι 2 υφιστάμενες Δημοτικές Λεωφορειακές Γραμμές εξυπηρετούν τη σύνδεση ορισμένων πολεοδομικών ενοτήτων του Δήμου Χαλανδρίου μεταξύ τους και με την Πλατεία Χαλανδρίου. Συγκεκριμένα:

- ↻ η Γραμμή Β (Β1: Πολύδροσο – Κοιμητήριο και Β2: Κοιμητήριο – Πολύδροσο) διέρχεται από τις περιοχές Πολύδροσο, Κέντρο, Τούφα και Πάτημα.
- ↻ Η Γραμμή Γ (Κάτω Χαλάνδρι – Κυκλική) διέρχεται από το Κέντρο του Χαλανδρίου και από μεγάλο τμήμα του Κάτω Χαλανδρίου.

Ωστόσο, παρατηρούνται τα εξής:

- Η **συχνότητα** των δρομολογίων είναι **μικρή** (ανά 1 ώρα η Γραμμή Γ & ανά 2 ώρες η Γραμμή Β)
- Το ωράριο λειτουργίας είναι περιορισμένο από τις ~8:00 έως τις ~17:00, επομένως **δεν υπάρχει εξυπηρέτηση κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες** (ήτοι μετά τις 17:00)
- Η δημοτική λεωφορειακή γραμμή Β συνδέεται με τον σταθμό (προαστιακό και μετρό) Δουκίσσης Πλακεντίας, ενώ η γραμμή Γ συνδέεται (διέρχεται πολύ κοντά) με τον σταθμό μετρό "Χολαργός".
- Το **Σάββατο**, η Δημοτική Συγκοινωνία λειτουργεί με τροποποιημένα δρομολόγια και ωράρια λειτουργίας, για την εξυπηρέτηση του Κοιμητηρίου.
- Τόσο η Γραμμή Β όσο και η Γ δεν λειτουργούν την Κυριακή.
- Η δημοτική συγκοινωνία διακόπτει εντελώς τη λειτουργία της για τουλάχιστον 3 εβδομάδες τον Αύγουστο, καθώς και σε μεμονωμένες μέρες αργιών.

Όπως προαναφέρθηκε, ο Δήμος Χαλανδρίου βρίσκεται σε διαδικασία ανανέωσης του στόλου των δημοτικών λεωφορείων (προμήθεια νέων λεωφορείων, 1 νέο λεωφορείο από δωρεά, υφιστάμενα σε καλή κατάσταση ή σε μέτρια κατάσταση). Η παρούσα μελέτη αναδιάρθρωσης των δημοτικών γραμμών λαμβάνει υπόψη της τη λειτουργία των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (δημοτικών & ΟΑΣΑ), καθώς και την εξυπηρέτηση των επιβατών μέσω των σταθμών του ΜΕΤΡΟ/ Προαστιακού με σκοπό τον επανασχεδιασμό των δημοτικών λεωφορειακών διαδρομών και την πιθανή χωροθέτηση νέων στάσεων, για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης.

Στο Χάρτη που ακολουθεί, αποτυπώνονται οι υφιστάμενες Διαδρομές και Στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου.

**ΧΑΡΤΗΣ 5: ΛΕΩΦΟΡΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΙΣ**



### 4.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σχετικά με το υφιστάμενο δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, διαπιστώνονται τα εξής:

- Μεγάλος αριθμός γραμμών ΟΑΣΑ διέρχεται από τις λεωφόρους Κηφισίας και Μεσογείων.
- Σχετικά μικρή συχνότητα δρομολογίων ΟΑΣΑ (ανά 20' - 30') ακόμα και κατά τις ώρες αιχμής.
- Αρκετές γειτονιές του Δήμου δεν διαθέτουν απ' ευθείας σύνδεση με σταθμό μετρό, παρά μόνο με μετεπιβίβαση από μια λεωφορειακή γραμμή σε άλλη ή μέσω άλλων Δήμων (π.χ. Βριλήσσια, Πεντέλη κλπ).
- Αρκετές λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ διέρχονται από το σταθμό μετρό «Χαλάνδρι», ενώ μόλις μία λεωφορειακή γραμμή διέρχεται από το σταθμό μετρό «Αγ. Παρασκευή».
- Μικρή συχνότητα δρομολογίων δημοτικών γραμμών, επομένως μικρή συχνότητα σύνδεσης των εξυπηρετούμενων πολεοδομικών ενοτήτων του Χαλανδρίου, τόσο με το Κέντρο του Χαλανδρίου όσο και μεταξύ τους.
- Το ωράριο λειτουργίας των δημοτικών δρομολογίων είναι περιορισμένο από ~8:00 ως ~17:00. Ωστόσο, το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων (πλην Δευτέρας και Τετάρτης) είναι μέχρι ~21:00.
- Η ώρα λήξης των δρομολογίων των λεωφορείων ΟΑΣΑ και τρόλεϊ είναι 23:00 – 23:30 τις καθημερινές και τα Σαββατοκύριακα. Επομένως, τις ημέρες Παρασκευή και Σάββατο, κατά τις οποίες ισχύει το διευρυμένο ωράριο λειτουργίας του μετρό (έως τις 2:00 μετά τα μεσάνυχτα), δεν υπάρχει σύνδεση των σταθμών μετρό π.χ. με το Κέντρο Χαλανδρίου, μέσω λεωφορείων ΟΑΣΑ (ή Δημοτικών Λεωφορείων).

## 5. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ & ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

### 5.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (ON-OFF)

#### 5.1.1 Γενικά

Όπως έχει αναφερθεί, στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις επιβατικής κίνησης (μετρήσεις ON-OFF) στις υφιστάμενες γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας κατά τις ημερομηνίες 16/9/2019 & 19/9/2016, κατά το χρονικό διάστημα 09:00-17:00.

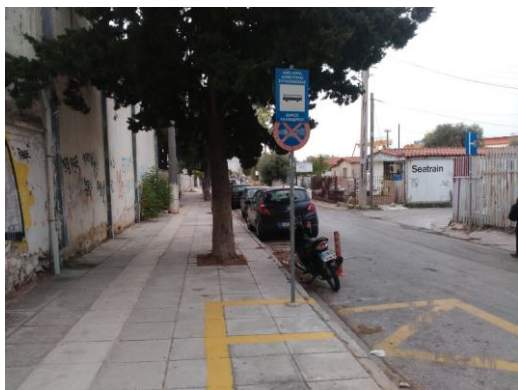
Στους Πίνακες 5.1.1-1 έως 5.1.1-3 που ακολουθούν παρουσιάζονται για κάθε δημοτική γραμμή οι στάσεις, σύμφωνα με το χάρτη των στάσεων που προμηθεύτηκε η ομάδα μελέτης από την τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, καθώς και βάσει της αυτοψίας. Επίσης, σημειώνονται κάποιες παρατηρήσεις σχετικά με τις στάσεις και τη σήμανση αυτών.

Επισημαίνεται ότι την ημέρα Παρασκευή 16/9/2016, η διαδρομή της γραμμής Γ διαφοροποιήθηκε λόγω έκτακτων έργων της ΕΥΔΑΠ στην οδό Σοφ. Βενιζέλου. Το λεωφορείο πραγματοποιούσε παράκαμψη από την Πλατεία Χίου (μέσω των οδών Χίου και Περικλέους) έως την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιεί στάση στις θέσεις/ στάσεις «ΙΚΑ» και «ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ», οι οποίες εξυπηρετούν ζήτηση τόσο για το αντίστοιχο ΙΚΑ όσο και για τον Σταθμό του μετρό «Χολαργός».

Από τις αυτοψίες/ καταγραφές παρατηρήθηκαν τα εξής σχετικά με τις στάσεις:

- Υπάρχουν 3 διαφορετικά σήματα στάσης δημοτικής συγκοινωνίας (μπλε πινακίδα χωρίς ονομασία στάσης, πινακίδα με ονομασία στάσης και χάρτη διαδρομής σε εμφανή/ μεγάλο ιστό, πράσινη πινακίδα χωρίς ονομασία στάσης).

**Εικόνα 5.1.1-1: Ενδεικτική εικόνα μπλε σήματος δημοτικής συγκοινωνίας – Αφετηρία γραμμής Β2 (Κοιμητήριο)**



**Εικόνα 5.1.1-2: Ενδεικτική εικόνα σήματος δημοτικής συγκοινωνίας με ιστό και ονομασία στάσης – Στάση 2<sup>η</sup> Σαρανταπόρου**



**Εικόνα 5.1.1-3: Ενδεικτική εικόνα πράσινου σήματος δημοτικής συγκοινωνίας – Στάση επί της οδού Διονύσου**



- Οι στάσεις που είναι κοινές με τις στάσεις του ΟΑΣΑ δεν έχουν καθόλου σήμανση στάσης δημοτικής συγκοινωνίας. Οι στάσεις αυτές στην πλειοψηφία τους έχουν στέγαστρα (του ΟΑΣΑ), σε αντίθεση με τις στάσεις αποκλειστικά δημοτικής συγκοινωνίας.
- Αρκετές από τις πινακίδες στάσης δημοτικής συγκοινωνίας χρήζουν συντήρησης.
- Υπάρχουν μεμονωμένες περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει καθόλου σήμανση στάσης, όπως στις στάσεις της γραμμής Γ επί της οδού Κρήτης. Σημειώνεται ότι η σήμανση των στάσεων δεν αφορά μόνο σε θέματα ενημέρωσης αλλά και σε θέματα οδικής ασφάλειας, καθώς για παράδειγμα, σύμφωνα με μαρτυρία οδηγού έχει συμβεί να *"προσπεράσει μηχανάκι από δεξιά την στιγμή που ανοίγουν οι πόρτες"*.
- Σύμφωνα με το χάρτη των στάσεων που προμηθεύτηκε η ομάδα μελέτης υπάρχει στάση επί της οδού Αρτεμισίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ Πέλλης και Ιωαννίνων, για τη Γραμμή Β2. Ωστόσο, σύμφωνα με τους οδηγούς δεν υπάρχει στάση και ΔΕΝ σταματούν στο εν λόγω οδικό τμήμα, ενώ δεν υπάρχει σήμα στάσης δημοτικής συγκοινωνίας.
- Τέλος, θα πρέπει να αφαιρεθεί το σήμα αφετηρίας δημοτικής συγκοινωνίας (μπλε σήμα) της Γραμμής Γ, που βρίσκεται επί της οδού Κολοκοτρώνη, στο οδικό τμήμα από Κ. Βάρναλη έως Α. Γκίνη, καθώς αφορά σε παλαιότερη αφετηρία διαδρομής και δεν ισχύει στην παρούσα κατάσταση και επομένως δημιουργεί σύγχυση.

**Εικόνα 5.1.1-4: Παλιά Αφετηρία γραμμής Γ – Κάτω Χαλάνδρι (μπλε σήμα)**



**Εικόνα 5.1.1-5: Αφετηρία γραμμής Γ – Κάτω Χαλάνδρι (σήμα με ιστό και ονομασία στάσης)**



**Πίνακας 5.1.1-1: Στάσεις Δημοτικής Γραμμής Β1 (Πολύδροσο – Κοιμητήριο)**

Στάση	Όνομασία στάσης	Επί της οδού	Οδικό Τμήμα		Παρατηρήσεις
			Από	Έως	
1	Αφετηρία (Αγ. Αθανάσιος)	Ροδοδάφνης	Χρυσανθέμων	Ανθέων	Έχει Στέγαστρο Στάσης
2	ΑΝΘΕΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ακακιών	Χρυσανθέμων	Ανθέων	*
3	ΚΡΙΝΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ακακιών	Ρόδων	Κρίνων	*
4	ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ακακιών	Ναρκισσων	Επιδαύρου	*
5	ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ (ΟΑΣΑ)	Επιδαύρου	Κοραή	Ο. Ανδρούτσου	*
6		Επιδαύρου	Κ. Βάρναλη	Γρίβα	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
7		Επικούρου	Καρπάθου	Ιθάκης	√ (μπλε σήμα)
8		Μικράς Ασίας	Δερβενακίων	Μαραθίνος	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
9	Ποτοποιά	Μικράς Ασίας	Μαυρομιχαλέων	Καστελλόριζου	√ (Ιστός διαφορετικός)
10		Μικράς Ασίας	Αιγαίου	Ζαλοκώστα	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
11	BENZINA (ΟΑΣΑ)	Βασ. Γεωργίου	Σολωμού	Σουρή/ Γρίβα	*
12	ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Βασ. Γεωργίου	Παράσχου	Κολοκοτρώνη	*
13	[ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΟΑΣΑ)]	Αγ. Παρασκευής	Θουκιδίδου	Βενιζέλου	Παλιά στάση ΟΑΣΑ που χρησιμοποιείται πλέον για τη Δημοτική Συγκοινωνία
14	[ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)]	Αγ. Παρασκευής	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους	Παλιά στάση ΟΑΣΑ που χρησιμοποιείται πλέον για τη Δημοτική Συγκοινωνία
15	[ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ (ΟΑΣΑ)]	Αγ. Παρασκευής	Αριστοτέλους	Αριστείδου	Παλιά στάση ΟΑΣΑ που χρησιμοποιείται πλέον για τη Δημοτική Συγκοινωνία
16		Αγ. Παρασκευής	Υψηλάντου	Δήμητρας	Στέγαστρο Στάσης, Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας
17	ΠΛ. ΦΛΥΑΣ (ΟΑΣΑ)	Διονύσου	Δουκ. Πλακεντίας	Αγ. Γεωργίου	*
18		Διονύσου	Καλλισπέρη	Δημοσθένους	√ (μπλε σήμα)
19		Διονύσου	Ευριπίδου	Ηρακλέους	√ (πράσινο σήμα)
20		Θρασυβούλου	Θησέως	Λευκών Ορέων	√ (πράσινο σήμα)
21	ΗΒΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ολύμπου	Θρασυβούλου	Ήβης	*
22	ΕΒΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Ολύμπου	Ροδόπης	Έβρου	*
23	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ολύμπου	Ιωαννίνων	Πέλλης	*
24	ΤΑΪΓΕΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Τυμφρηστού	Ταϊγέτου	*
25	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Κιθαιρώνος	Παρνασσού	*
26	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Αργυροκάστρου	Δουκ. Πλακεντίας	*
27	ΣΚΡΑ (ΟΑΣΑ)	Δουκίσσης Πλακεντίας	Μεταμορφώσεως	Σκρα Ιωαννίνων	*
28	ΣΤΑΘ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΓΕΦΥΡΑ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου			*

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ»  
ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

29	ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Χατζηδάκη	Μπενάκη	*
30	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ιπποκράτους	Ιόλης	*
31	ΙΚΑΡΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ικάρων	Ιερού Λόχου	*
32	ΜΟΥΣΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Κίρκης	Εκάτης	*
33	ΚΕΡΑΣΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Γλαδιόλας	Κερασιάς	*
34	ΔΑΝΑΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Δανάης	Δ. Σωτηρίου	*
35	ΛΕΥΚΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ελαΐδος	Λεύκης	*
36	Τέρμα (Κοιμητήριο)	Τήνου	Αναπαύσεως	Άνδρου	√ (μπλε σήμα)

\*Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Στάση ΟΑΣΑ

√ Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας

**Πίνακας 5.1.1-2: Στάσεις Δημοτικής Γραμμής Β2 (Κοιμητήριο – Πολύδροσο)**

Στάση	Όνομασία στάσης	Επί της οδού	Οδικό Τμήμα		Παρατηρήσεις
			Από	Έως	
1	Αφετηρία (Κοιμητήριο)	Τήνου	Αναπαύσεως	Άνδρου	√ (μπλε σήμα)
2		Γρ. Λαμπράκη	Τήνου	Ησιόδου	√ (μπλε σήμα)
3	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Γρ. Λαμπράκη	Κερασιάς	*
4	ΑΛΚΗΣΤΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Μπακογιάννη Π.	Άλκηστης	*
5	ΔΡΟΣΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Άλκηστης	Μπαχάουερ	*
6	ΜΑΥΡΟΓΕΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Δροσιάς	Μαυρογένους	*
7	ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Γεννηματά	28ης Οκτωβρίου	*
8	ΗΦΑΙΣΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ηφαίστου	Χατζηδάκη	*
9	ΣΤΑΘ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου			*
10	ΜΕΛΙΓΑΛΑ (ΟΑΣΑ)	Δουκ. Πλακεντίας	Αρκαδίας	Μεταμορφώσεως	*
11	ΣΧΟΛΕΙΟ	Μεταμορφώσεως	Δουκ. Πλακεντίας	Αργυροκάστρου	√ (Ιστός διαφορετικός)
12	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Παρνασσού	Κιθαιρώνος	*
13	ΤΑΪΓΕΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Ταυγέτου	Τυμφρηστού	*
14	ΛΕΩΝΙΔΑ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Ολύμπου	Λεωνίδα	*
15		Αρτεμισίου	Πέλλης	Ιωαννίνων	Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Σύμφωνα με οδηγούς δεν υπάρχει στάση/ ΔΕΝ σταματούν
16	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Έβρου	Αρτεμισίου	Λευκών Ορέων	*

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ»  
ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

17	ΡΟΔΟΠΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ελικώνος	Ροδόπης	Θησέως	*
18	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	Θησέως	Θρασυβούλου	Ηρακλειδών	*
19	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Θησέως	Ευριτίδου	Δημοσθένους	*
20		Θησέως	Παπάγου	Δουκ. Πλακεντίας	√ (μπλε σήμα)
21	ΠΛ. ΦΛΥΑΣ (ΟΑΣΑ)	Διονύσου	Δουκ. Πλακεντίας	Αγ. Γεωργίου	*
22	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Φιλ. Λίτσα	Αριστείδου	*
23	ΟΤΕ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Αριστοφάνους	Λ. Πεντέλης	*
24	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Κολοκοτρώνη	Μαυροκορδάτου	*
25	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Γκίνη	Αθ. Διάκου	*
26	ΠΛ. ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Κουντουριωτών	Καποδιστρίου	*
27	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Κανάρη	Πρεβέζης	*
28	1η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ (ΟΑΣΑ)	Γιασεμιών	Αμαρουσίου-Χαλανδρίου	Παλαιών Πατρών Γερμανού	*
29	2η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ (ΟΑΣΑ)	Γιασεμιών	Μπότσαρη	Κοραή	*
30		Γιασεμιών	Κριεζή	Ακακίων	Στάση ΟΑΣΑ που δεν χρησιμοποιείται, Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας
31		Γιασεμιών	Ακακίων	Ροδοδάφνης	Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Σύμφωνα με οδηγούς σταματούν για ένα άτομο.
32	Τέρμα (Αγ. Αθανάσιος)	Ροδοδάφνης	Χρυσανθέμων	Ανθέων	

\*Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Στάση ΟΑΣΑ

√ Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας

**Πίνακας 5.1.1-3: Στάσεις Δημοτικής Γραμμής Γ (Κάτω Χαλάνδρι - Κυκλική)**

Στάση	Όνομασία στάσης	Χωροθέτηση Στάσης Επί της οδού	Οδικό Τμήμα		Παρατηρήσεις
			Από	Έως	
1	Αφετηρία	Κολοκοτρώνη	Ζαλοκώστα	Βασ. Γεωργίου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
2	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Παρασκευής	Θουκιδίδου	Βενιζέλου	*
3	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Παρασκευής	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους	*
4		Αριστοτέλους	Σωκράτους	Καραολή Δημητρίου	✓ (μπλε σήμα)
5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Παπανικολή	Αριστοτέλους	Αριστείδου	*
6	ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Παπανικολή	Υψηλάντου	Νικηταρά	*
7	ΔΑΝΑΪΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	Δαναΐδων	Παπανικολή	Ψαρών	*
8		Δαναΐδων	Λυδίας	Αερ. Χαλκιά	✓ (Ιστός διαφορετικός)
9		Δαναΐδων	Αντιγόνης	Σαρανταπόρου	✓ (μπλε σήμα)
10		Σαρανταπόρου	Υψηλάντου	Γλαύκης	✓ (πράσινο σήμα)
11	2η Σαρανταπόρου	Σαρανταπόρου	Γερανίου	Παρνασσίδος	✓ (Ιστός διαφορετικός)
12	Λουτρακίου	Ζ. Πηγής	Λουτρακίου	Δυοβουνιώτη	✓ (Ιστός διαφορετικός)
13		Κρήτης	Ζ. Πηγής	Λοκρίδος	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
14		Κρήτης	Χαλκίδος	Κυδωνίας	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
15		Κρήτης	Ηλιάδος	Σοφ. Βενιζέλου	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
16	Πλατεία Χίου	Σοφ. Βενιζέλου	Χίου	Γενναδίου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
17	ΙΚΑ	Σοφ. Βενιζέλου	Άλσους	Ηπείρου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
18	ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	Σοφ. Βενιζέλου	Ευβοίας	Ηρώων Πολυτεχνείου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
19	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ηρώων Πολυτεχνείου	Περικλέους	Κεφαλληνίας	✓ (Ιστός διαφορετικός)
20		Ηρώων Πολυτεχνείου	Αρκαδίου	Αποστολόπουλου Ι.	✓ (μπλε σήμα)
21	2η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αποστολόπουλου Ι.	Επτανήσου	Χίου	*
22	3η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αποστολόπουλου Ι.	Λευκάδος	Σαρανταπόρου	*
23	ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ (ΟΑΣΑ)	Εθν. Αντιστάσεως	Φιλικής Εταιρείας	Σαχτούρη	*
24	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ (ΟΑΣΑ)	Εθν. Αντιστάσεως	Ψαρών	Παπανικολή	*
25	Σόλωνος	Α. Παπανδρέου	Μιλιτιάδου	Σόλωνος	✓ (Ιστός διαφορετικός)
26	ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Α. Παπανδρέου	Καραολή Δημητρίου	Σωκράτους	*
27	ΧΑΪΜΑΝΤΑ (ΟΑΣΑ)	Α. Παπανδρέου	Κατσιουλέρη/ Χαϊμαντά	Κολοκοτρώνη	*
28	Τέρμα/ Αφετηρία	Κολοκοτρώνη	Ζαλοκώστα	Βασ. Γεωργίου	✓ (Ιστός διαφορετικός)

\*Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Στάση ΟΑΣΑ

✓ Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας

### **5.1.2 Παρατηρήσεις & Συμπεράσματα σχετικά με τις μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης των Δημοτικών Λεωφορειακών γραμμών του Δήμου Χαλανδρίου**

Στους Πίνακες 5.1.2-1 έως 5.1.2-3, παρουσιάζονται για κάθε δημοτική γραμμή οι μετρήσεις επιβατικής κίνησης (μετρήσεις ON-OFF) που πραγματοποιήθηκαν στις υφιστάμενες γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας κατά τις ημερομηνίες 16/9/2019 & 19/9/2016, κατά το χρονικό διάστημα 09:00-17:00.

Η αιχμή για τη Γραμμή Β παρατηρείται στα δρομολόγια των 9:00 και των 10:00 (πρωινή αιχμή), ενώ για τη Γραμμή Γ στο δρομολόγιο των 13:00 (μεσημεριανή αιχμή). Συμπεραίνουμε ότι η επιβατική κίνηση της γραμμής Γ δεν σχετίζεται με σχολείο ή εργασία, σε αντίθεση με την αντίστοιχη κίνηση της Γραμμής Β.

Παρατηρούνται τα εξής:

#### **❖ Για τη Γραμμή Β**

##### *1. Γραμμή Β1 (από Πολύδροσο προς Κοιμητήριο)*

Στη διαδρομή της εν λόγω γραμμής από Πολύδροσο προς Κοιμητήριο, ήτοι Γραμμή Β1, έγιναν μετρήσεις στα δρομολόγια των 10:00, 12:00 & 14:00. Από τα παραπάνω δρομολόγια, η μεγαλύτερη συνολική επιβατική κίνηση παρατηρείται στο δρομολόγιο των 10:00 με 42 επιβάτες. Ακολουθούν τα δρομολόγια των 14:00 (36 επιβάτες) και των 12:00 (16 επιβάτες).

Στο δρομολόγιο των 10:00, οι περισσότερες επιβιβάσεις σημειώνονται σε στάση πλησίον της Ριζαρείου Σχολής (11 επιβιβάσεις) και στον σταθμό Μετρό "Δουκ. Πλακεντίας" (9 επιβιβάσεις). Ακολουθούν οι στάσεις της αφετηρίας και του κέντρου/ στάση "BENIZEΛΟΥ" με 5 επιβιβάσεις. Επίσης, στο δρομολόγιο των 10:00, οι περισσότερες αποβιβάσεις σημειώνονται στο Κοιμητήριο (12 αποβιβάσεις) και στη στάση "ΚΕΡΑΣΙΑΣ" επί της Ηρακλείου (6 αποβιβάσεις), ενώ ακολουθούν οι αποβιβάσεις στο Κέντρο του Χαλανδρίου (συνολικά 7 αποβιβάσεις από τις στάσεις "ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ" & "BENIZEΛΟΥ").

Ομοίως για το δρομολόγιο των 14:00, οι περισσότερες επιβιβάσεις σημειώνονται σε στάση πλησίον της Ριζαρείου Σχολής (14 επιβιβάσεις), στον σταθμό Μετρό "Δουκ. Πλακεντίας" (6 επιβιβάσεις) και ακολούθως οι στάσεις του κέντρου (συνολικά 8 επιβιβάσεις από τις στάσεις "ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ" & "BENIZEΛΟΥ"), ενώ οι περισσότερες αποβιβάσεις καταγράφονται στην στάση "ΤΑΪΓΕΤΟΥ" επί της οδού Μεταμορφώσεως (12 αποβιβάσεις, αφορούν σε μαθητές).

Στο δρομολόγιο των 12:00, με τη μικρότερη επιβατική κίνηση, οι περισσότερες επιβιβάσεις προέρχονται από το κέντρο (συνολικά 7 επιβιβάσεις από τις στάσεις "ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ" & "BENIZEΛΟΥ"), ενώ οι περισσότερες αποβιβάσεις αφορούν σε 3, στην στάση "ΚΕΡΑΣΙΑΣ" επί της Ηρακλείου.



## 2. Γραμμή Β2 (από Κοιμητήριο προς Πολύδροσο)

Στη διαδρομή της εν λόγω γραμμής από Κοιμητήριο προς Πολύδροσο, ήτοι Γραμμή Β2, έγιναν μετρήσεις στα δρομολόγια των 9:00 & 13:00. Από τα παραπάνω δρομολόγια, η μεγαλύτερη συνολική επιβατική κίνηση παρατηρείται στο δρομολόγιο των 9:00 με 25 επιβάτες, ενώ το δρομολόγιο των 13:00 είχε μόλις 2 επιβάτες.

Στο δρομολόγιο των 9:00, οι περισσότερες επιβιβάσεις σημειώνονται σε στάσεις επί της Ηρακλείτου (14 επιβιβάσεις συνολικά στις 4 πρώτες στάσεις επί της Ηρακλείτου), ενώ οι περισσότερες αποβιβάσεις καταγράφηκαν στον σταθμό Μετρό "Δουκ. Πλακεντίας" (10 αποβιβάσεις) και στην στάση "ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ" (9 αποβιβάσεις).

### ❖ Για τη Γραμμή Γ

Στη διαδρομή της εν λόγω γραμμής, η οποία διέρχεται από το Κάτω Χαλάνδρι (κυκλική), έγιναν μετρήσεις στα δρομολόγια των 9:00, 10:00, 11:00, 13:00 & 14:00. Από τα παραπάνω δρομολόγια, η μεγαλύτερη συνολική επιβατική κίνηση παρατηρείται στο δρομολόγιο των 13:00 με 50 επιβάτες και ακολουθεί το δρομολόγιο των 11:00 με 39 επιβάτες.

Υπενθυμίζεται ότι την ημέρα των μετρήσεων το λεωφορείο πραγματοποιούσε παράκαμψη λόγω έργων της ΕΥΔΑΠ από την Πλατεία Χίου (μέσω των οδών Χίου και Περικλέους) έως την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιεί στάση στις θέσεις/στάσεις «ΙΚΑ» και «ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ»

Στο δρομολόγιο των 13:00, οι περισσότερες επιβιβάσεις σημειώνονται στην αφετηρία (9 επιβιβάσεις) και στην Πλατεία Χίου (7 επιβιβάσεις) και ακολουθεί η στάση "ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ" επί της Εθν. Αντιστάσεως με 6 επιβιβάσεις.

Επίσης, στο δρομολόγιο των 13:00, οι περισσότερες αποβιβάσεις σημειώνονται στις τελευταίες στάσεις, στο Κέντρο του Χαλανδρίου (10 αποβιβάσεις στην στάση "ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ" & 9 αποβιβάσεις στην στάση "ΧΑΪΜΑΝΤΑ"), ενώ ακολουθούν οι αποβιβάσεις στην Πλατεία Χίου (6 αποβιβάσεις) και στην "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ" (6 αποβιβάσεις).

Συγκριτικά και με τα υπόλοιπα δρομολόγια, η στάση με τις περισσότερες επιβιβάσεις είναι η αφετηρία, όπου καταγράφονται οι μέγιστες τιμές των δρομολογίων 10:00, 11:00, 13:00 & 14:00, με 6, 18, 9, & 13 επιβιβάσεις αντίστοιχα.

Οι στάσεις με τις περισσότερες αποβιβάσεις είναι οι: "ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ", "ΧΑΪΜΑΝΤΑ" και το τέρμα. Συγκεκριμένα στην "ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ" σημειώνεται η μέγιστη τιμή (10 αποβιβάσεις) για το δρομολόγιο των 13:00, στη στάση "ΧΑΪΜΑΝΤΑ" σημειώνονται οι μέγιστες τιμές αποβιβάσεων για τα δρομολόγια των 9:00 & 11:00 (10 & 7 αποβιβάσεις αντίστοιχα) και τέλος στο τέρμα καταγράφεται η μέγιστη τιμή με 11 αποβιβάσεις για το δρομολόγιο των 10:00.

Παράλληλα, καταγράφηκαν (σχετικά) υψηλές τιμές επιβατικής κίνησης στις στάσεις;

- "Πλατεία Χίου", ως αποτέλεσμα της παράκαμψης των στάσεων "ΙΚΑ" και "ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ". Ενδεικτικά, σημειώθηκαν 7 επιβιβάσεις και 6 αποβιβάσεις στο δρομολόγιο των 13:00, ενώ καταγράφηκαν 8 αποβιβάσεις στο δρομολόγιο των 9:00 (2<sup>η</sup> μεγαλύτερη τιμή αποβιβάσεων δρομολογίου).
- 3<sup>η</sup> Δαναΐδων (καταγραφή επιβιβάσεων και αποβιβάσεων σε όλα τα δρομολόγια)
- "ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ", με 7 επιβιβάσεις στο δρομολόγιο των 14:00
- "ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ", με 6 επιβιβάσεις στο δρομολόγιο των 13:00
- "ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ", με 6 αποβιβάσεις στο δρομολόγιο των 11:00
- "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ", με 6 αποβιβάσεις στο δρομολόγιο των 13:00

### **Εκτίμηση ημερήσιας επιβατικής κίνησης Δημοτικών Γραμμών**

Από την επεξεργασία των μετρήσεων, έγινε μια προσπάθεια από την ομάδα μελέτης να εκτιμηθεί η μέση ημερήσια επιβατική κίνηση των δημοτικών λεωφορειακών γραμμών.

Για τις ημερομηνίες που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις γίνονται οι εξής παραδοχές:

- Κατά δήλωση των οδηγών, δεν έχει αποκατασταθεί η επιβατική κίνηση και παραμένει αρκετά μειωμένη σε σχέση με την πραγματική χειμερινή
- Λόγω της προαναφερόμενης παράκαμψης της διαδρομής της γραμμής Γ, η επιβατική κίνηση ήταν μειωμένη
- Οι μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στη γραμμή Β έγιναν ημέρα Δευτέρα, 19/9/2016 και (σύμφωνα με επισήμανση των οδηγών) δεν ήταν ενδεικτική της επιβατικής κίνησης

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, θεωρούμε ως μέσο πλήθος επιβατών δρομολογίου τη μέγιστη τιμή καταγραφής δρομολογίου ανά Δημοτική Γραμμή. Το μέγιστο καταγεγραμμένο πλήθος επιβατών στη Γραμμή Β ανέρχεται σε 42 επιβάτες (Πίνακας 5.1.2-1), ενώ στη Γραμμή Γ ανέρχεται σε 50 επιβάτες (Πίνακας 5.1.2-3).

Με δεδομένο ότι το ωράριο λειτουργίας είναι 7:30-17:30 και λαμβάνοντας υπόψη τη συχνότητα των δρομολογίων, προκύπτει ότι κάθε γραμμή εκτελεί 10 δρομολόγια (10 δρομολόγια η Γραμμή Γ ανά μία ώρα, 10 δρομολόγια η Γραμμή Β συνολικά) ημερησίως.

Επομένως, εκτιμάται ότι η ημερήσια επιβατική κίνηση για τη Γραμμή Β είναι (42 επιβάτες \* 10 δρομολόγια =) 420 επιβάτες και για τη Γραμμή Γ είναι (50 επιβάτες \* 10 δρομολόγια =) 500 επιβάτες.

**Πίνακας 5.1.2-1: Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης (ON-OFF) Δημοτικής Γραμμής Β1 (Πολύδροσο – Κοιμητήριο)**

Στάσεις		Ώρα έναρξης δρομολογίου					
A/A	Ονομασία στάσης	10:00		12:00		14:00	
		ON	OFF	ON	OFF	ON	OFF
1	Αφετηρία (Αγ. Αθανάσιος)	5	-	2	-	0	-
2	ΑΝΘΕΩΝ (ΟΑΣΑ)	1	0	1	0	1	0
3	ΚΡΙΝΩΝ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	1	0
4	ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	0
5	ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	1	0
6		11	0	0	0	0	0
7		0	0	0	0	14	0
8		0	0	0	0	0	0
9	Ποτοποιία	0	0	0	0	3	0
10		1	0	0	0	0	0
11	ΒΕΝΖΙΝΑ (ΟΑΣΑ)	1	0	1	0	0	0
12	ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	3	4	1	3	1
13	[ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΟΑΣΑ)]	5	4	3	0	5	0
14	[ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)]	2	2	0	2	0	0
15	[ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ (ΟΑΣΑ)]	0	0	0	0	0	0
16		0	0	0	0	0	1
17	ΠΛ. ΦΛΥΑΣ (ΟΑΣΑ)	0	2	2	1	1	0
18		0	0	0	0	0	0
19		1	0	0	0	0	0
20		0	1	0	0	0	0
21	ΗΒΗΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	3
22	ΕΒΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	1	0	0
23	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	1
24	ΤΑΪΓΕΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	2	0	0	1	0	12
25	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (ΟΑΣΑ)	2	0	0	1	0	4
26	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	1
27	ΣΚΡΑ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	0
28	ΣΤΑΘ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΓΕΦΥΡΑ (ΟΑΣΑ)	9	3	3	2	6	1
29	ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ (ΟΑΣΑ)	0	1	0	0	0	1
30	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	0	1	0	1	1	2
31	ΙΚΑΡΩΝ (ΟΑΣΑ)	2	2	0	0	0	1
32	ΜΟΥΣΩΝ (ΟΑΣΑ)	0	4	0	0	0	1
33	ΚΕΡΑΣΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	0	6	0	3	0	3
34	ΔΑΝΑΗΣ (ΟΑΣΑ)	0	1	0	1	0	2
35	ΛΕΥΚΗΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	0
36	Τέρμα (Κοιμητήριο)	-	12	-	2	-	2
Σύνολο		42	42	16	16	36	36

**Πίνακας 5.1.2-2: Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης (ON-OFF) Δημοτικής Γραμμής Β2 (Κοιμητήριο – Πολύδροσο)**

Στάσεις		Ώρα έναρξης δρομολογίου			
A/A	Όνομασία στάσης	9:00		13:00	
		ON	OFF	ON	OFF
1	Αφετηρία (Κοιμητήριο)	1	-	0	-
2		1	0	0	0
3	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	5	1	0	0
4	ΑΛΚΗΣΤΗΣ (ΟΑΣΑ)	3	0	0	0
5	ΔΡΟΣΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	4	0	0	0
6	ΜΑΥΡΟΓΕΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	2	0	0	0
7	ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
8	ΗΦΑΙΣΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	1	0	0	0
9	ΣΤΑΘ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	2	10	0	0
10	ΜΕΛΙΓΑΛΑ (ΟΑΣΑ)	1	1	0	0
11	ΣΧΟΛΕΙΟ	0	0	1	0
12	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (ΟΑΣΑ)	0	1	1	0
13	ΤΑΪΓΕΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
14	ΛΕΩΝΙΔΑ (ΟΑΣΑ)	3	1	0	0
15		0	0	0	0
16	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
17	ΡΟΔΟΠΗΣ (ΟΑΣΑ)	2	0	0	0
18	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
19	ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
20		0	1	0	0
21	Πλ. Κένεντυ Πλ. ΦΛΥΑΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
22	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΟΑΣΑ)	0	9	0	0
23	ΟΤΕ (ΟΑΣΑ)	0	1	0	1
24	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
25	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	1
26	ΠΛ. ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
27	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
28	1η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
29	2η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0
30		0	0	0	0
31		-	0	-	0
32	Τέρμα (Αγ. Αθανάσιος)	1	-	0	-
Σύνολο		25	25	2	2

**Πίνακας 5.1.2-3: Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης (ON-OFF) Δημοτικής Γραμμής Γ (Κάτω Χαλάνδρι - Κυκλική)**

Στάσεις		Ώρα έναρξης δρομολογίου									
A/A	Όνομασία στάσης	9:00		10:00		11:00		13:00		14:00	
		ON	OFF	ON	OFF	ON	OFF	ON	OFF	ON	OFF
1	Αφετηρία	4	-	6	-	18	-	9	-	13	-
2	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	2	0	1	0	1	0	7	0
3	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	1	0	4	0	4	0
4		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3
6	ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	ΔΑΝΑΪΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	1	0	0	3	1	0
8		2	1	1	0	0	0	0	1	0	2
9		4	0	1	3	3	5	0	1	0	2
10		0	0	0	0	0	0	5	1	0	0
11	2η Σαρανταπόρου	5	0	1	0	1	1	0	0	0	1
12	Λουτρακίου	5	1	2	0	1	3	5	3	0	3
13		0	0	2	1	2	0	0	0	1	3
14		1	0	2	2	2	2	0	0	1	5
15		0	1	0	0	2	1	5	2	2	0
16	Πλατεία Χίου	3	8	4	2	1	3	7	6	0	5
17	ΙΚΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	3	2	2	0	1	6	2	3	2	0
20		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
21	2η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	2	0	0	1	3	0	1	0	0	0
22	3η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	0	0	0	0	0	2	4	2	0	1
23	ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ (ΟΑΣΑ)	3	0	1	0	1	2	6	0	0	0
24	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ (ΟΑΣΑ)	0	1	0	0	0	1	0	6	0	0
25	Σόλωνος	0	0	0	3	0	4	0	1	0	0
26	ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	1	7	0	2	0	2	0	10	0	3
27	ΧΑΪΜΑΝΤΑ (ΟΑΣΑ)	0	10	0	0	0	7	0	9	0	2
28	Τέρμα/ Αφετηρία	-	3	-	11	-	0	-	2	-	1
Σύνολο		34	34	25	25	39	39	50	50	31	31

Παράκαμψη

## 5.2 ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Παράλληλα με τις μετρήσεις επιβατικής κίνησης, έγινε έρευνα από την ομάδα μελέτης με την συμπλήρωση ερωτηματολογίων από τους επιβάτες/ χρήστες σχετικά με τις ανάγκες τους και τα χαρακτηριστικά της λειτουργίας των δημοτικών λεωφορειακών γραμμών. Το ερωτηματολόγιο παρατίθεται στο Παράρτημα Ι.

Ακολούθως παρουσιάζονται αναλυτικά οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου και οι επεξεργασμένες απαντήσεις, με ένα σύντομο σχολιασμό.

ΓΡΑΜΜΗ	ΠΛΗΘΟΣ ΑΠΑΝΤΗΘΕΝΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ	Ημερομηνία συμπλήρωσης ερωτηματολογίου
B1	15	Δευτέρα 19/9/2016
B2	13	
Γ	40	Παρασκευή 16/9/2016

### 1. Ποια είναι η ηλικία σας;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
Ηλικία	10-17	2	8	7.1%	17.5%
	18-30	2	2	7.1%	5.0%
	31-40	1	2	3.6%	5.0%
	41-50	3	3	10.7%	7.5%
	51-60	8	8	28.6%	20.0%
	60+	12	17	42.9%	42.5%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>28</b>	<b>40</b>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Η πλειοψηφία των χρηστών της Δημοτικής Συγκοινωνίας που απάντησαν στα ερωτηματολόγια της παρούσας έρευνας ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα άνω των 50 ετών σε ποσοστά περίπου 60%-70%. Στην ηλικιακή αυτή ομάδα εντάσσεται προφανώς και η ευαίσθητη ηλικιακή ομάδα των ηλικιωμένων/ υπερηλικών, μεγάλο μέρος των οποίων δεν μπορεί να μετακινηθεί με άλλα μέσα. Υψηλό ποσοστό (17,5%) των ερωτηθέντων της γραμμής Γ ανήκει σε ανήλικους κάτω των 17 ετών (μαθητές), μια ακόμη ευαίσθητη χρηστών μέσων μαζικής μεταφοράς, με περιορισμένες επιλογές μέσων μετακίνησης.

## 2. Ποιο είναι το επάγγελμά σας;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
ΓΡΑΜΜΗ		Β	Γ	Β	Γ
Επάγγελμα	Μαθητής	2	7	7.1%	17.5%
	Φοιτητής	0	2	0.0%	5.0%
	Συνταξιούχος	16	18	57.1%	45.0%
	Δημοτικός υπάλληλος	0	0	0.0%	0.0%
	Δημόσιος υπάλληλος	0	3	0.0%	7.5%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	4	3	14.3%	7.5%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	3	0	10.7%	0.0%
	Άνεργος/ Άνεργη	3	2	10.7%	5.0%
	Άλλο/ Ποιο;	0	5	0.0%	12.5%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Σε αντιστοιχία με τις ηλικιακές ομάδες, η πλειοψηφία των χρηστών της Δημοτικής Συγκοινωνίας που απάντησαν στα ερωτηματολόγια της παρούσας έρευνας είναι συνταξιούχοι, σε ποσοστά περίπου 45%-57%. Υψηλό ποσοστό (17,5%) των ερωτηθέντων της γραμμής Γ ανήκει στους μαθητές, αντίστοιχο ποσοστό των ηλικιών κάτω των 17 ετών. Στη γραμμή Β τα επαγγέλματα που ακολουθούν είναι οι ιδιωτικοί υπάλληλοι (14,3%) και οι ελεύθεροι επαγγελματίες (10,7%). Οι άνεργοι που χρησιμοποιούν τη δημοτική συγκοινωνία του Δήμου ανέρχονται στο 10,7% για τη γραμμή Β και στο 5% για τη γραμμή Γ.

## 3. Είστε κάτοικος του Δήμου Χαλανδρίου;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
ΓΡΑΜΜΗ		Β	Γ	Β	Γ
Κάτοικος Δήμου	Ναι	22	38	78.6%	95.0%
	Όχι	6	2	21.4%	5.0%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Αν ναι, σε ποια περιοχή;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
ΓΡΑΜΜΗ		Β	Γ	Β	Γ
Περιοχή Κατοικίας	Κάτω Χαλάνδρι	4	36	18.2%	94.7%
	Κέντρο	2	2	9.1%	5.3%
	Πολύδροσο	6	0	27.3%	0.0%
	Πάτημα	6	0	27.3%	0.0%
	Τούφα, Άνω Νέο Χαλάνδρι	4	0	18.2%	0.0%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>22</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Η συντριπτική πλειοψηφία των χρηστών της δημοτικής συγκοινωνίας είναι κάτοικοι του Δήμου με ποσοστά 78,6% για τη γραμμή Β και 95% για τη γραμμή Γ.

Όσον αφορά στη γραμμή Β, οι χρήστες-κάτοικοι προέρχονται από όλες τις περιοχές του Δήμου, με ελαφρώς αυξημένα ποσοστά από τις περιοχές Πολύδροσο και Πάτημα, όπου έχει αφετηρία/ τέρμα η εν λόγω γραμμή. Οι χρήστες-κάτοικοι της γραμμής Γ αφορούν αποκλειστικά κατοίκους του Κάτω Χαλανδρίου (94,7%) και του Κέντρου Χαλανδρίου (5,3%).

#### 4. Γνωρίζετε τα δρομολόγια και τα ωράρια της δημοτικής συγκοινωνίας;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Γνώση Δρομολογίων</b>	<b>Ναι</b>	19	39	67.9%	97.5%
	<b>Όχι</b>	9	1	32.1%	2.5%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>28</b>	<b>40</b>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

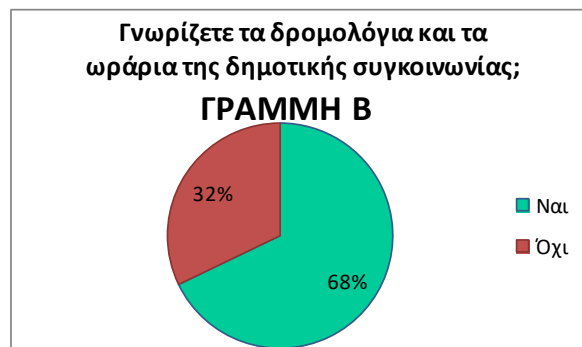
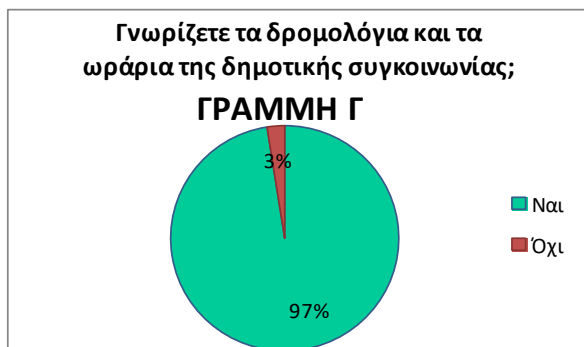
#### Αν ναι, από πού ενημερώνεστε;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Μέσο πληροφόρησης</b> (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές)	Τα γνωρίζω ήδη	6	17	31.6%	43.6%
	site	2	2	10.5%	5.1%
	δημαρχείο/ Δήμο	4	4	21.1%	10.3%
	τηλεφωνικά	2	1	10.5%	2.6%
	οδηγούς	4	3	21.1%	7.7%
	ανακοινώσεις σε στάσεις/ φυλλάδια	2	8	10.5%	20.5%
	γνωστούς/ συγγενείς/ φίλους	2	8	10.5%	20.5%
	ΚΑΠΗ	0	1	0.0%	2.6%
	γειτονιά	0	2	0.0%	5.1%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>19</b>	<b>39</b>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Περίπου τα 2/3 των χρηστών της γραμμής Β γνωρίζουν τα δρομολόγια και τα ωράρια της δημοτικής λεωφορειακής γραμμής, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των χρηστών της Γραμμής Γ ανέρχεται στο 97,5% (!).

Στην πλειοψηφία τους, οι επιβάτες που είναι ενημερωμένοι για τη λειτουργία και τα δρομολόγια/ ωράρια της δημοτικής γραμμής, τα γνωρίζουν ήδη από την χρήση της δημοτικής συγκοινωνίας. Επίσης, ενημερώνονται ρωτώντας τους οδηγούς των λεωφορείων, στο δήμο/ Δημαρχείο ή ακόμη και γνωστούς/ συγγενείς ή στη γειτονιά, ενώ -όπου αναρτώνται- από ανακοινώσεις/ φυλλάδια σε στάσεις. Λιγότερη δημοφιλής, ακόμη και σε μικρότερες ηλικίες, είναι η ενημέρωση από το site του Δήμου ή γενικά η διαδικτυακή ενημέρωση.





**5. Σε ποια στάση/ οδό επιβιβαστήκατε;**

[Η εξαγωγή της σχετικής πληροφορίας έχει υλοποιηθεί μέσω των μετρήσεων ON-OFF, βλ. Κεφάλαιο 5.1 της παρούσας μελέτης. Οι συγκεκριμένες απαντήσεις από το ερωτηματολόγιο παρατίθενται στο Παράρτημα II.

Επιπλέον, η πρόσθετη πληροφορία από την παρούσα ερώτηση σχετίζεται με τον προσδιορισμό των άκρων των μετακινήσεων (Προέλευση μετακινήσεων), η οποία πληροφορία λαμβάνεται υπόψη στις Προτάσεις της παρούσας Μελέτης.]

**6. Σε ποια στάση/ οδό θα αποβιβαστείτε;**

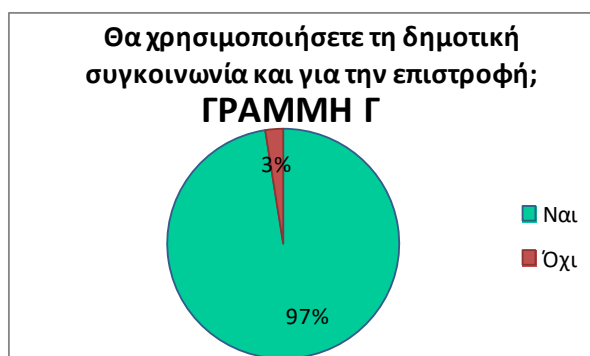
[Η εξαγωγή της σχετικής πληροφορίας έχει υλοποιηθεί μέσω των μετρήσεων ON-OFF, βλ. Κεφάλαιο 5.1 της παρούσας μελέτης. Οι συγκεκριμένες απαντήσεις από το ερωτηματολόγιο παρατίθενται στο Παράρτημα II.

Επιπλέον, η πρόσθετη πληροφορία από την παρούσα ερώτηση σχετίζεται με τον προσδιορισμό των άκρων των μετακινήσεων (Προορισμός μετακινήσεων), η οποία πληροφορία λαμβάνεται υπόψη στις Προτάσεις της παρούσας Μελέτης.]

## 7. Θα χρησιμοποιήσετε τη δημοτική συγκοινωνία και για την επιστροφή;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
ΓΡΑΜΜΗ					
Επιστροφή με την ίδια γραμμή	Ναι	18	39	64.3%	97.5%
	Όχι	10	1	35.7%	2.5%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Περίπου τα 2/3 των χρηστών της γραμμής Β χρησιμοποιούν τη δημοτική γραμμή και για την επιστροφή, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των χρηστών της Γραμμής Γ ανέρχεται στο 97,5% (!).



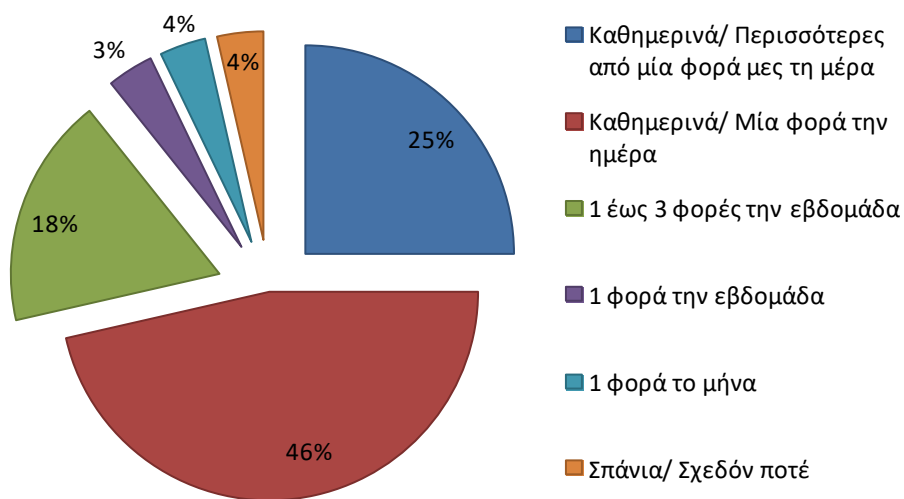
## 8. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τη συγκεκριμένη γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
ΓΡΑΜΜΗ					
Συχνότητα	Καθημερινά/ Περισσότερες από μία φορά μες τη μέρα	7	9	25.0%	22.5%
	Καθημερινά/ Μία φορά την ημέρα	13	7	46.4%	17.5%
	1 έως 3 φορές την εβδομάδα	5	20	17.9%	50.0%
	1 φορά την εβδομάδα	1	1	3.6%	2.5%
	1 φορά το μήνα	1	1	3.6%	2.5%
	Σπάνια/ Σχεδόν ποτέ	1	2	3.6%	5.0%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

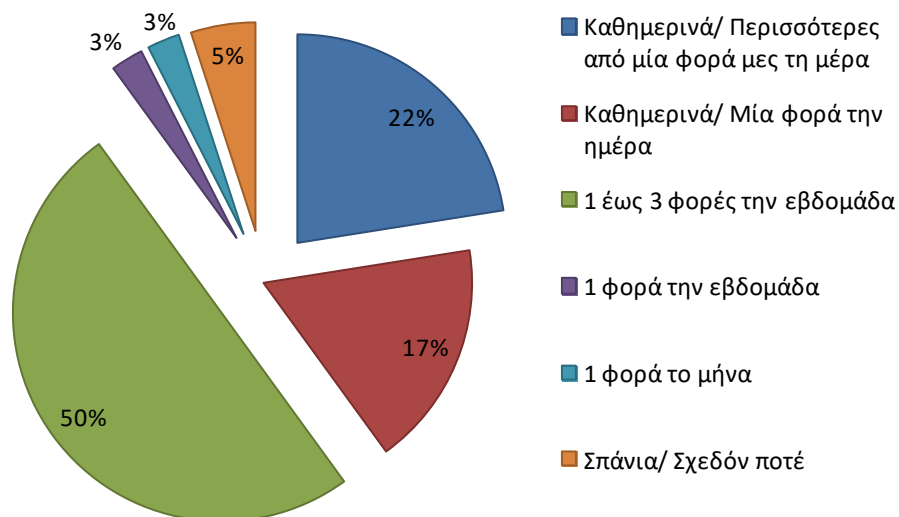
Όσον αφορά στη γραμμή Β, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν την εν λόγω γραμμή καθημερινά (71,4%) και ακολούθως σε ποσοστό 17,9% τη χρησιμοποιούν από 1 έως 3 φορές την εβδομάδα.

Σχετικά με τη γραμμή Γ, το 50% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι τη χρησιμοποιούν από 1 έως 3 φορές την εβδομάδα και ακολούθως το 38% χρησιμοποιούν την εν λόγω γραμμή καθημερινά.

### ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ Β



### ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ Γ



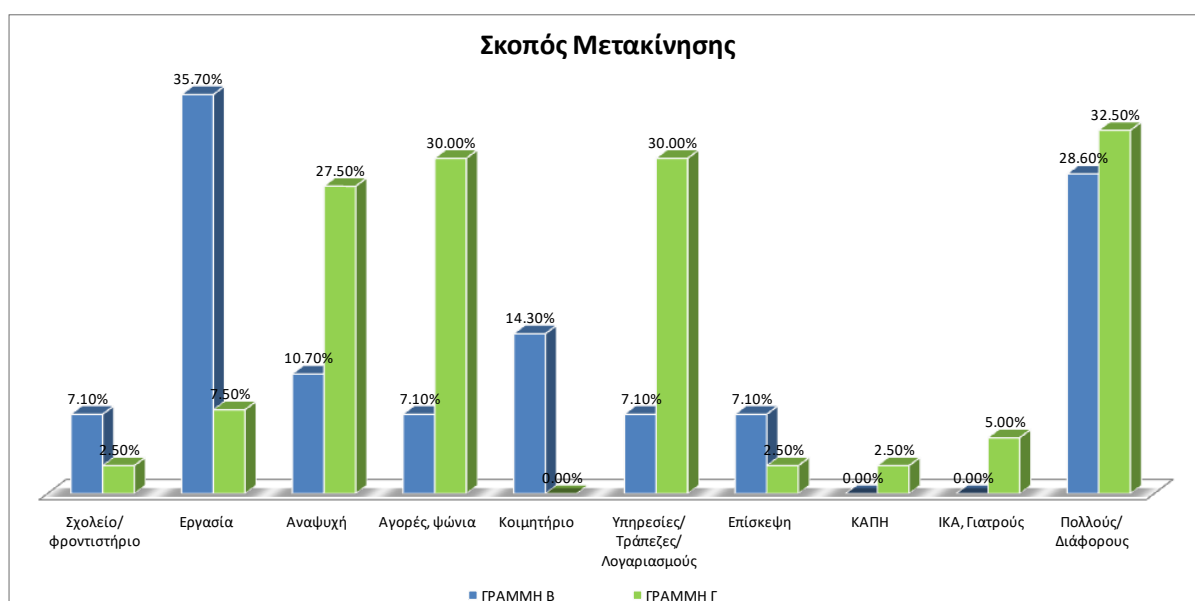
**9. Για ποιο σκοπό χρησιμοποιείτε τη συγκεκριμένη γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας;**

ΓΡΑΜΜΗ		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
Σκοπός μετακίνησης (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές)	Σχολείο/ φροντιστήριο	2	1	7.1%	2.5%
	Εργασία	10	3	35.7%	7.5%
	Αναψυχή	3	11	10.7%	27.5%
	Αγορές, ψώνια	2	12	7.1%	30.0%
	Κοιμητήριο	4	0	14.3%	0.0%
	Υπηρεσίες/ Τράπεζες/ Λογαριασμούς	2	12	7.1%	30.0%
	Επίσκεψη	2	1	7.1%	2.5%
	Πολλούς/ Διάφορους	8	13	28.6%	32.5%
	ΚΑΠΗ	0	1	0.0%	2.5%
	ΙΚΑ, Γιατρούς	0	2	0.0%	5.0%
	<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>	<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Το 1/3 περίπου των ερωτηθέντων δηλώνει ότι η χρήση της δημοτικής συγκοινωνίας επιλέγεται για πολλούς και διάφορους σκοπούς και για τις δύο γραμμές. Ωστόσο, επισημάνθηκαν και κάποιες κύριες αιτίες μετακίνησης, με διαφοροποιήσεις για τις δύο γραμμές.

Η χρήση της γραμμής Β έχει σκοπό τη μετακίνηση για εργασία σε ποσοστό 35%, την επίσκεψη στο Κοιμητήριο του Χαλανδρίου σε ποσοστό 14%, καθώς και την αναψυχή σε ποσοστό 10,7%, ενώ ακολουθούν και άλλες αιτίες με μικρότερα ποσοστά.

Σχετικά με τη γραμμή Γ, οι κυριότεροι σκοποί μετακίνησης (σε ποσοστά ~30%) αποτελούν οι αγορές/ ψώνια και οι υποχρεώσεις σε «Υπηρεσίες/ Τράπεζες/ Λογαριασμούς» στο Κέντρο του Χαλανδρίου, καθώς και η αναψυχή. Άλλοι σκοποί μετακίνησης ακολουθούν με αρκετά μικρότερα ποσοστά, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η εν λόγω γραμμή χρησιμοποιείται και για τη μετακίνηση στο ΙΚΑ του Κάτω Χαλανδρίου και στο ΚΑΠΗ.



**10. Χρησιμοποιείτε και την άλλη γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας;**

ΓΡΑΜΜΗ		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		B	Γ	B	Γ
	Ναι	6	5	21.4%	12.5%
	Όχι	22	35	78.6%	87.5%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Αν ναι, πόσο συχνά και για ποιο σκοπό;**

ΓΡΑΜΜΗ		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		B	Γ	B	Γ
Συχνότητα/ Σκοπός μετακίνησης	Καθημερινά/ Εργασία		1		20%
	1 φορά την εβδομάδα / Κοιμητήριο		3		60%
	1 έως 3 φορές την εβδομάδα/ Κοιμητήριο		1		20%
	Σπάνια/ ΙΚΑ	2		33,3%	
	Σπάνια/ «Δουλειές»	1		16,7%	
	1 φορά την εβδομάδα / Διάφορους-Πολλούς	1		16,7%	
	Καθημερινά / Διάφορους-Πολλούς	1		16,7%	
	2 φορές το μήνα/ Μετεπιβίβαση στο Μετρό	1		16,7%	
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>6</b>	<b>5</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δεν χρησιμοποιεί και τις δύο γραμμές της Δημοτικής συγκοινωνίας. Συγκεκριμένα το 21,4% των ερωτηθέντων της γραμμής Β χρησιμοποιεί και τη γραμμή Γ, ενώ το 12,5% των ερωτηθέντων της γραμμής Γ χρησιμοποιεί και τη γραμμή Β.

Η συχνότητα και ο σκοπός μετακίνησης όσων χρησιμοποιούν και τις δύο γραμμές παρουσιάζονται όπως δηλώθηκαν στον παραπάνω πίνακα.

### 11. Μπορείτε να κάνετε την ίδια μετακίνηση με λεωφορείο του ΟΑΣΑ;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
	<b>Ναι</b>	21	10	75.0%	25.0%
	<b>Όχι</b>	7	30	25.0%	75.0%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

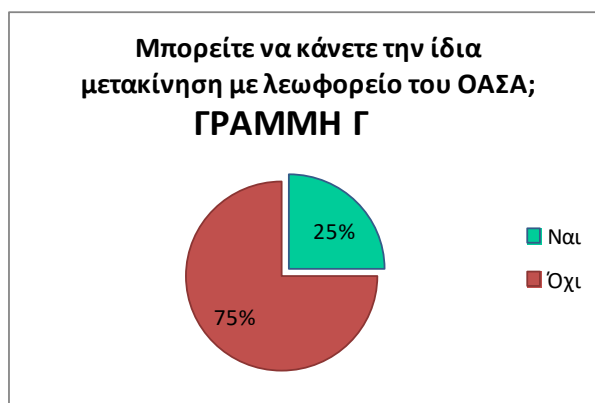
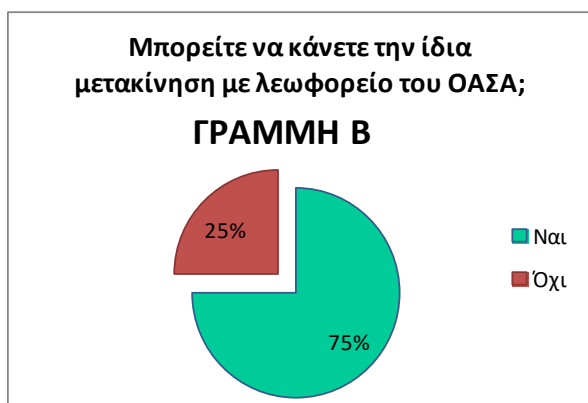
#### Αν ναι, γιατί προτιμήσατε τη δημοτική γραμμή;

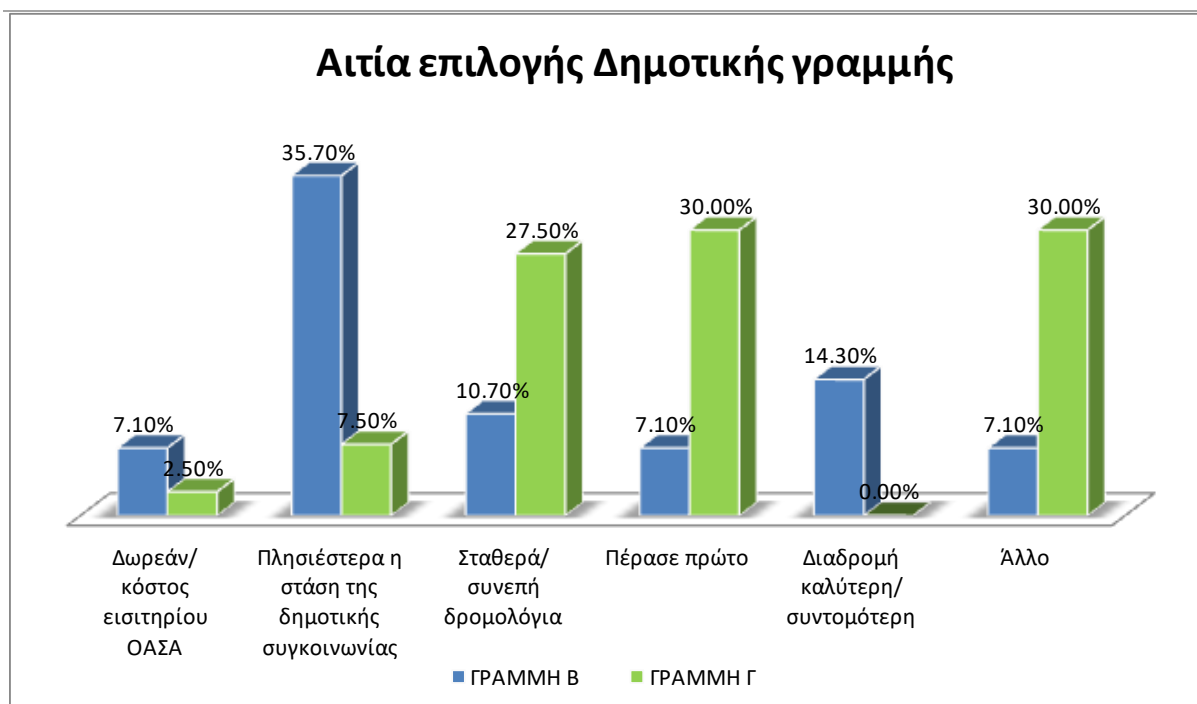
		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Αιτία επιλογής Δημοτικής γραμμής</b> (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές)	Δωρεάν/ κόστος εισιτηρίου ΟΑΣΑ	3	3	14.3%	30.0%
	Πλησιέστερα η στάση της δημοτικής συγκοινωνίας	7	5	33.3%	50.0%
	Σταθερά/ συνεπή δρομολόγια	7	1	33.3%	10.0%
	Πέρασε πρώτο	6	1	28.6%	10.0%
	Διαδρομή καλύτερη/ συντομότερη	0	2	0.0%	20.0%
	Άλλο	2	3	9.5%	30.0%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>21</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Στην ερώτηση εάν η ίδια μετακίνηση μπορεί να γίνει με λεωφορείο του ΟΑΣΑ, το 75% των χρηστών της γραμμής Β απάντησαν θετικά, ενώ το 75% των χρηστών της γραμμής Γ απάντησαν αρνητικά.

Για τους χρήστες της γραμμής Β που απάντησαν θετικά, αιτίες επιλογής της δημοτικής γραμμής (σε ποσοστά ~30%) είναι τα σταθερά/ συνεπή δρομολόγια και η πλησιέστερη θέση της στάσης καθώς και το γεγονός ότι «πέρασε πρώτο», ενώ η αιτία «Δωρεάν/ κόστος εισιτηρίου ΟΑΣΑ» ακολουθεί σε ποσοστό 14,3%.

Για το 25% των χρηστών της γραμμής Γ που απάντησε θετικά, αιτία επιλογής της δημοτικής γραμμής έναντι των λεωφορείων του ΟΑΣΑ είναι η πλησιέστερη θέση της στάσης και ακολουθεί το γεγονός ότι η μετακίνηση είναι δωρεάν.





**12. Αν δεν χρησιμοποιούσατε το λεωφορείο της δημοτικής συγκοινωνίας, θα κάνατε ούτως ή άλλως αυτή τη μετακίνηση;**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
	<b>Ναι</b>	28	35	100.0%	87.5%
	<b>Όχι</b>	0	5	0.0%	12.5%
<b>Σύνολο ερωτηθέντων</b>		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Αν ναι, με ποιο μέσο;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Μέσο μετακίνησης (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές)</b>	πεζή	2	23	7.1%	65.7%
	ποδήλατο	0	0	0.0%	0.0%
	λεωφορείο ΟΑΣΑ	22	6	78.6%	17.1%
	όχημα ΙΧ	6	6	21.4%	17.1%
	ταξί	1	5	3.6%	14.3%
	λεωφορείο ΟΑΣΑ + πεζή	0	3	0.0%	8.6%
<b>Σύνολο ερωτηθέντων</b>		<b>31</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Όσον αφορά στη γραμμή Β, το σύνολο των ερωτηθέντων θα έκανε ούτως ή άλλως την επιθυμητή μετακίνηση. Το 78,6% αυτών θα χρησιμοποιούσε λεωφορείο γραμμών του ΟΑΣΑ, το 21,4% θα επέλεγε το όχημα ΙΧ, ενώ το 7,1% θα έκανε πεζή μετακίνηση και μόλις το 3,6% δήλωσε ως επιλογή να μετακινηθεί με ταξί.

Από τους ερωτηθέντες χρήστες της γραμμής Γ, το 12,5% απάντησε ότι δεν θα πραγματοποιούσε καθόλου μετακίνηση εάν δεν υπήρχε η δημοτική γραμμή, ενώ αρκετοί από τους υπόλοιπους δήλωσαν ότι θα έκαναν την μετακίνηση «μόνο εάν ήταν αναγκαία». Το μεγαλύτερο ποσοστό όσων απάντησαν θετικά, θα έκανε την μετακίνηση πεζή, ενώ το 17,1% θα χρησιμοποιούσε το όχημα ΙΧ και το 14,3% θα επέλεγε τη μίσθωση ταξί. Το 17,1% δήλωσε ότι μπορεί και θα έκανε τη μετακίνηση με λεωφορείο του ΟΑΣΑ, ενώ το 8,6% δήλωσε ότι μόνο ένα μέρος της μετακίνησης μπορεί να γίνει με λεωφορείο του ΟΑΣΑ και η υπόλοιπη μετακίνηση θα γίνει πεζή.

**13. Θεωρείτε την ύπαρξη του δημοτικής συγκοινωνίας ως Πλεονέκτημα ή Μειονέκτημα για την πόλη;**

ΓΡΑΜΜΗ		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
	Πλεονέκτημα	28	40	100.0%	100.0%
	Μειονέκτημα	0	0	0.0%	0.0%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Για ποιους λόγους;**

Ενδεικτικές Απαντήσεις χρηστών/ επιβατών όπως διατυπώθηκαν:	Γραμμή
➤ «Μας εξυπηρετεί», «Εξυπηρετεί τον κόσμο», «Εξυπηρέτηση των δημοτών»	Γ
➤ «Δωρεάν», «Εξυπηρετεί δωρεάν»	Γ
➤ «Εξυπηρετεί ανθρώπους που δεν περπατούν σε μέρη που δεν πάει λεωφορείο»	Γ
➤ «Εξυπηρετεί πολύ, δεν υπάρχει άλλη συγκοινωνία για Κάτω Χαλάνδρι»	Γ
➤ «Εξυπηρετεί εντός του δήμου χωρίς ταλαιπωρία»	Γ
➤ «Εξυπηρετεί, ενώ ο ΟΑΣΑ όχι ή σπάνια»	Γ
➤ «Λιγότερος Χρόνος»	Γ
➤ «Συνεπή Δρομολόγια», «Μπορούμε να προγραμματίσουμε»	Γ
➤ «Διευκολύνει μετακίνηση δωρεάν»	Γ
➤ «Πρακτικό»	Γ
➤ «Κοντά»	Γ
➤ «Δωρεάν, Τοπικότητα»	
➤ «Ενίσχυση αγοράς Χαλανδρίου»	Γ
➤ «Δεν μπορούμε με τα πόδια, δεν υπάρχει άλλη πρόσβαση στο Κέντρο»	Γ
➤ «Βολεύει, Οικονομία»	Γ
➤ «Μειώνεται η χρήση ΙΧ, Σύνδεση περιφερειακά με Κέντρο Χαλανδρίου»	Γ
➤ «Μεγάλο πλεονέκτημα, για ηλικιωμένους είναι αδύνατη αλλιώς η μετακίνηση»	Γ
➤ «Δεν υπάρχει άλλο μέσο»	Γ
➤ «Βολεύει, Πλησιέστερα η στάση», «περισσότερες στάσεις»	Γ
➤ «Κερδίζεις χρόνο, όχι πεζή»	Γ



➤ «Ξεκούραστο, Γρήγορο, Χωρίς περπάτημα»	Γ
➤ «Μέγα πλεονέκτημα», «Ότι καλύτερο», «Σημαντικό»	Γ
➤ «Εναλλακτική»	Β
➤ «Συνέπεια δρομολογίων, επιπλέον συγκοινωνία»	Β
➤ «Εξυπηρετεί»	Β
➤ «Συγκεκριμένες/ σταθερές ώρες, πιο κοντά οι στάσεις»	Β
➤ «Άμεση μετακίνηση εντός του δήμου»	Β
➤ «Δωρεάν και βολεύει»	Β
➤ «Απευθείας σύνδεση, συνέπεια δρομολογίων»	Β
➤ «Διευκολύνει μετακίνηση, μειώνει χρήση ΙΧ»	Β
➤ «Οικονομία»	Β
➤ «Εξυπηρετεί κατοίκους δωρεάν»	Β
➤ «Δεν έχω το άγχος της οδήγησης ΙΧ»	Β
➤ «Τακτικό, στην ώρα του»	Β
➤ «Στην ώρα του, μας εξυπηρετεί»	Β
➤ «Εξυπηρετεί Κοιμητήριο και Πάτημα II»	Β
➤ «Ταχεία εξυπηρέτηση, δωρεάν»	Β

Άπαντες θεωρούν ως Πλεονέκτημα την ύπαρξη δημοτικής συγκοινωνίας για το Δήμο Χαλανδρίου.

**14. Τι σχόλια/ παρατηρήσεις/ παράπονα έχετε να κάνετε σχετικά με τη λειτουργία της γραμμής ή και γενικά τη Δημοτική Συγκοινωνία;**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Σχόλια/ Παράπονα</b> (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές)	Συχνότητα	14	14	50.0%	35.0%
	Καθαριότητα	6	9	21.4%	22.5%
	Συνέπεια Δρομολογίων	1	0	3.6%	0.0%
	Χωρητικότητα	0	5	0.0%	12.5%
	Ενημέρωση	1	2	3.6%	5.0%
	Επέκταση ωραρίου	0	16	0.0%	40.0%
	Κακή Κατάσταση/ Παλαιότητα λεωφορείων (χωρίς κλιματισμό)	8	21	28.6%	52.5%
	Λειτουργία Σάββατο ή/ και Κυριακή	0	15	0.0%	37.5%
<b>Σύνολο ερωτηθέντων</b>		<b>28</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Τα σχόλια των επιβατών των δημοτικών λεωφορείων εστιάστηκαν κυρίως στα ζητήματα της συχνότητας και της κακής κατάστασης των λεωφορείων (παλαιότητα, καθαριότητα), ενώ οι χρήστες της γραμμής Γ εστίασαν και στο ωράριο λειτουργίας (επέκταση ωραρίου τις απογευματινές ώρες, λειτουργία γραμμής και το Σαββατοκύριακο).

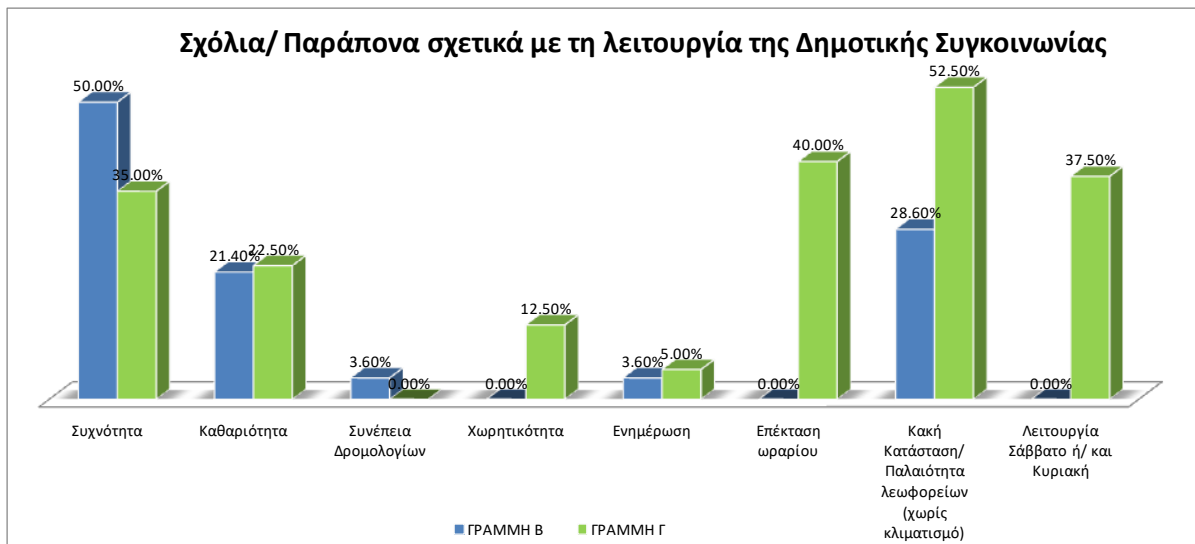
Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στη λειτουργία της **γραμμής Β**, ως κυριότερο πρόβλημα θεωρείται από τους επιβάτες η συχνότητα των δρομολογίων, η οποία είναι κάθε δύο ώρες. Από κάποιους επιβάτες (κάτοικοι Πολυδρόσου) ζητήθηκε η επαναφορά δρομολογίου στις 8:00 από Αγ. Αθανάσιο (Πολύδροσο) προς Κοιμητήριο. Επιπλέον, επισημάνθηκε η κακή κατάσταση των λεωφορείων ως προς την παλαιότητα τους, την κακή συντήρηση και την ελλιπή καθαριότητα σε αυτά. Μόνο από έναν επιβάτη ζητήθηκε συνέπεια των δρομολογίων και ένας ακόμη επισήμανε το ζήτημα της καλύτερης ενημέρωσης σχετικά με τη λειτουργία της γραμμής.

Σχετικά με τη λειτουργία της **γραμμής Γ**, τονίστηκε ιδιαίτερα το πρόβλημα της κακής κατάστασης των λεωφορείων. Χαρακτηρίστηκαν ως «σαράβαλα» και «επικίνδυνα», ειδικά για άτομα με προβλήματα κινητικότητας και αντίστοιχα θέματα υγείας. Σχετικά με τα λεωφορεία, οι επιβάτες τόνισαν την έλλειψη κλιματισμού εντός του λεωφορείου (ακόμη και τα παράθυρα είναι λίγα), καθώς και την ελλιπή καθαριότητα, ενώ κάποιοι επισήμαναν ότι η χωρητικότητα των λεωφορείων δεν επαρκεί για τη ζήτηση που έχει η γραμμή Γ. Επιπλέον, περίπου το 40% των επιβατών τόνισε την ανάγκη για επέκταση του ωραρίου τις απογευματινές ώρες, κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων, καθώς και τη λειτουργία της γραμμής τουλάχιστον το Σάββατο. Οι εν λόγω επιβάτες σημειώνουν ότι έτσι θα ενισχύουν την τοπική αγορά του Δήμου, ενώ όταν δεν υπάρχει το δημοτικό λεωφορείο αναγκάζονται να κάνουν τις αγορές τους σε γειτονικούς δήμους ή στο κέντρο της Αθήνας, όπου η πρόσβαση με τα μέσα μεταφοράς είναι ευκολότερη. Επίσης, το 35% των επιβατών/χρηστών επιθυμεί μεγαλύτερη συχνότητα (π.χ. ανά 30'), καθώς για αρκετούς η συγκεκριμένη δημοτική γραμμή αποτελεί το κύριο μέσο μεταφοράς και τη μοναδική σύνδεση του Κάτω Χαλανδρίου με το Κέντρο του Χαλανδρίου. Τέλος, κάποιοι επιβάτες αναφέρθηκαν και στη θερινή διακοπή της λειτουργίας της δημοτικής γραμμής, καθώς θεωρούν ότι είναι μεγάλο το χρονικό διάστημα των τριών εβδομάδων τον Αύγουστο χωρίς δημοτικό λεωφορείο.

Αρκετοί ήταν εκείνοι οι επιβάτες που δήλωσαν ότι είναι ευχαριστημένοι με τη λειτουργία της γραμμής παρά τα παραπάνω ζητήματα που τέθηκαν προς βελτίωση, ενώ υπήρχαν και επιβάτες που δήλωσαν ότι δεν έχουν κανένα παράπονο.

Στα θετικά της δημοτικής συγκοινωνίας τονίστηκε ιδιαίτερα η συνέπεια των δρομολογίων. Ιδιαίτερα για τη γραμμή Γ, οι χρήστες της οποίας κατά συντριπτική πλειοψηφία γνωρίζουν τα δρομολόγια και τα ωράρια, οι επιβάτες σημειώνουν ότι "μπορούμε να προγραμματίσουμε με το δημοτικό λεωφορείο" και ότι "περνά στην ώρα του". Επιπλέον, αρκετοί δήλωσαν ότι με τα δημοτικά λεωφορεία μειώνεται η χρήση ΙΧ, καθώς όταν δεν υπάρχει η δημοτική συγκοινωνία αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο, χωρίς μάλιστα να τους εξυπηρετεί ιδιαίτερα στο Κέντρο του Χαλανδρίου λόγω της προβληματικής ή επί πληρωμής στάθμευσης.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι κάποια από τα προβλήματα που αναπτύχθηκαν παραπάνω, επιβεβαιώνονται και από τους ίδιους τους οδηγούς, όπως η παλαιότητα των λεωφορείων και η κακή κατάσταση τους (δυσκολία ακόμη και στην οδήγηση, συχνές βλάβες, κλπ.), ωστόσο επισήμαναν και την έλλειψη οδηγών λεωφορείων στο Δήμο, γεγονός που σχετίζεται άμεσα με τα προβλήματα συχνότητας, συνέπειας και επέκτασης ωραρίου των δρομολογίων.



**15. Θα βρίσκατε χρήσιμη την επέκταση της γραμμής Γ («Κάτω Χαλάνδρι») έως το ΙΚΑ Χαλανδρίου επί των οδών Δημοσθένους και Φιλ. Λίτσα; (η ερώτηση απευθύνεται μόνο στους επιβάτες της Γραμμής Γ και στους επιβάτες της Γραμμής Β που δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τη Γραμμή Γ)**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
ΓΡΑΜΜΗ		Β	Γ	Β	Γ
	Ναι	1	30	20.0%	75.0%
	Όχι	4	10	80.0%	25.0%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>5</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Εάν ναι, σήμερα πραγματοποιείτε αυτή τη μετακίνηση;**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
ΓΡΑΜΜΗ		Β	Γ	Β	Γ
	Ναι	0	18	0.0%	60.0%
	Όχι	1	12	100.0%	40.0%
Σύνολο ερωτηθέντων		<b>1</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Εάν ναι, με ποιο μέσο;

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Μέσο μετακίνησης</b> (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές ανά άτομο)	πεζή	0	14	-	77.8%
	ποδήλατο	0	0	-	0.0%
	λεωφορείο ΟΑΣΑ	0	2	-	11.1%
	όχημα ΙΧ	0	3	-	16.7%
	ταξί	0	2	-	11.1%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<i>0</i>	<i>18</i>	<i>-</i>	<i>100%</i>

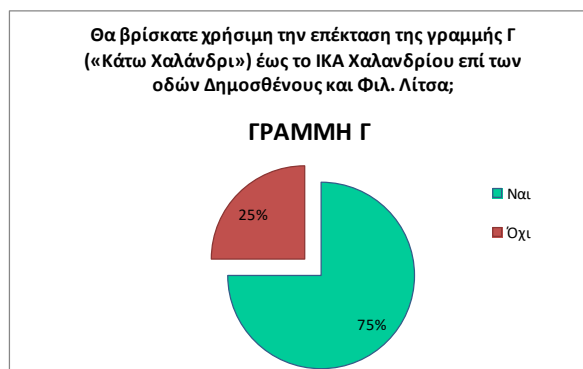
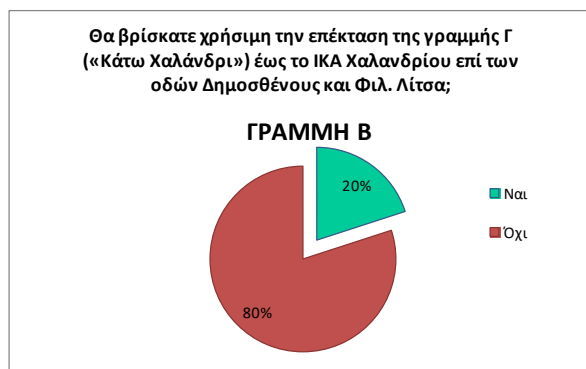
### Και πόσο συχνά;

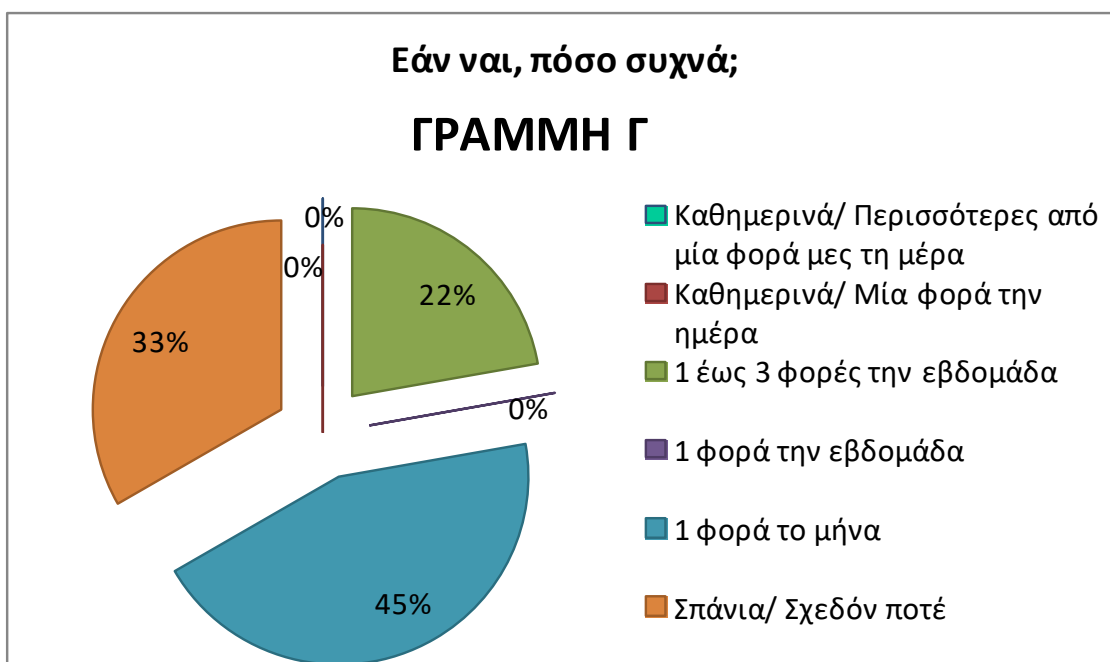
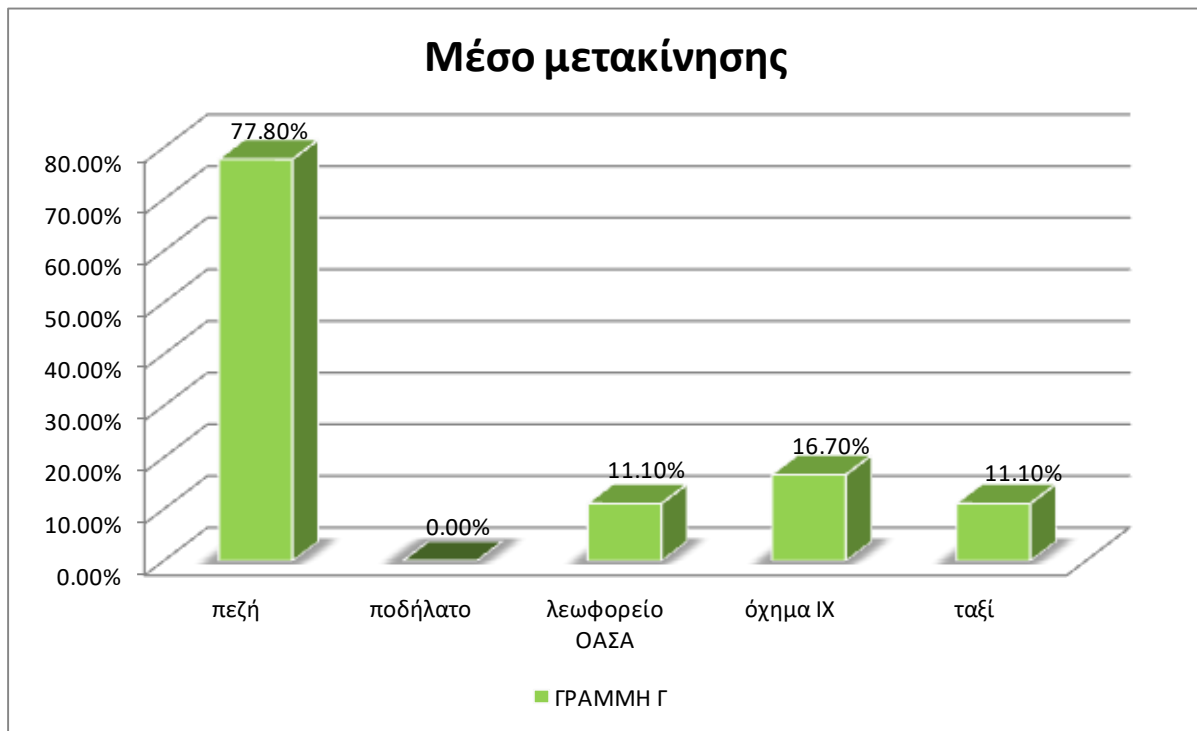
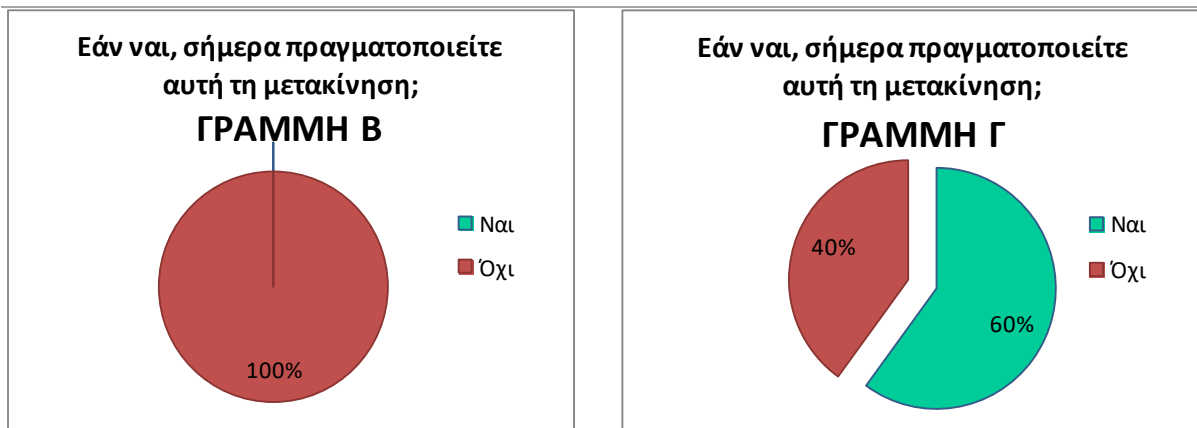
		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Συχνότητα</b>	Καθημερινά/ Περισσότερες από μία φορές μες τη μέρα	0	0	-	0.0%
	Καθημερινά/ Μία φορά την ημέρα	0	0	-	0.0%
	1 έως 3 φορές την εβδομάδα	0	4	-	22.2%
	1 φορά την εβδομάδα	0	0	-	0.0%
	1 φορά το μήνα	0	8	-	44.4%
	Σπάνια/ Σχεδόν ποτέ	0	6	-	33.3%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<i>0</i>	<i>18</i>	<i>-</i>	<i>100%</i>

Από τους χρήστες/ επιβάτες της Γραμμής Γ, το 75% θεωρεί χρήσιμη την επέκταση της γραμμής Γ («Κάτω Χαλάνδρι») έως το ΙΚΑ Χαλανδρίου επί των οδών Δημοσθένους και Φιλ. Λίτσα. Το 60% όσων απάντησαν θετικά πραγματοποιούν αυτή τη μετακίνηση και σήμερα.

Από όσους πραγματοποιούν την εν λόγω μετακίνηση σήμερα, το 77,8% μετακινείται πεζή από/ έως το ΙΚΑ και το 16,7% επιλέγει να μετακινηθεί με ΙΧ, ενώ ακολουθούν ως επιλογές μετακίνησης το λεωφορείο του ΟΑΣΑ και το ταξί.

Από όσους πραγματοποιούν την εν λόγω μετακίνηση σήμερα, το 22,2% επισκέπτεται το ΙΚΑ από 1 έως 3 φορές την εβδομάδα και ακολουθεί το 44,4% με συχνότητα 1 φορά το μήνα.





**16. Θεωρείτε χρήσιμη τη λειτουργία μιας νέας γραμμής που θα συνδέει το Κέντρο του Χαλανδρίου με το σταθμό του Μετρό «Αγ. Παρασκευή» (στην οδό Αγ. Παρασκευής-Χαλανδρίου);**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
	<b>Ναι</b>	12	22	42.9%	55.0%
	<b>Όχι</b>	16	18	57.1%	45.0%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>28</b>	<b>40</b>	100%	100%

**Αν ναι, θα τη χρησιμοποιούσατε;**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
	<b>Ναι</b>	12	19	100%	86.4%
	<b>Όχι</b>	0	3	0.0%	13.6%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>12</b>	<b>22</b>	100%	100%

**Εάν ναι, για ποιο σκοπό;**

		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Σκοπός μετακίνησης (περισσότερες από μία απαντήσεις δεκτές)</b>	Σχολείο/ φροντιστήριο	1	0	8.3%	0.0%
	Εργασία	5	0	41.7%	0.0%
	Αναψυχή	4	4	33.3%	21.1%
	Αγορές, ψώνια	0	1	0.0%	5.3%
	Κοιμητήριο	0	0	0.0%	0.0%
	Υπηρεσίες/ Τράπεζες/ Λογαριασμούς	0	0	0.0%	0.0%
	Επίσκεψη	0	2	0.0%	10.5%
	Πολλούς/ Διάφορους	3	11	25.0%	57.9%
	Μετρό/ Μετεπιβίβαση	3	4	25.0%	21.1%
	Άλλο	0	1	0.0%	5.3%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>12</b>	<b>19</b>	100%	100%

**Και πόσο συχνά;**

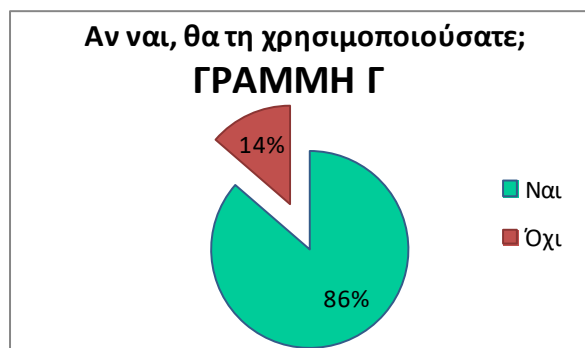
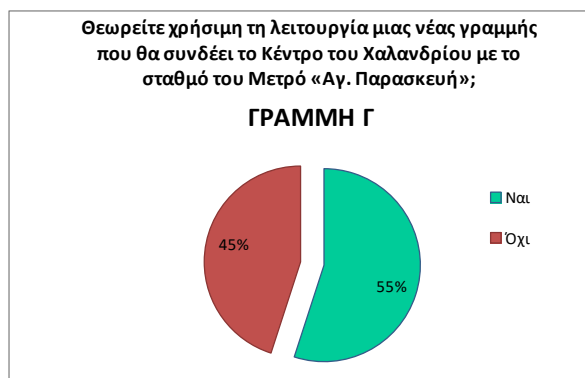
		Πλήθος απαντήσεων		Ποσοστό επί του συνόλου	
		Β	Γ	Β	Γ
<b>ΓΡΑΜΜΗ</b>					
<b>Συχνότητα</b>	Καθημερινά/ Περισσότερες από μία φορά μες τη μέρα	0	0	0.0%	0.0%
	Καθημερινά/ Μία φορά την ημέρα	5	3	41.7%	15.8%
	1 έως 3 φορές την εβδομάδα	5	11	41.7%	57.9%
	1 φορά την εβδομάδα	0	4	0.0%	21.1%
	1 φορά το μήνα	1	1	8.3%	5.3%
	Σπάνια/ Σχεδόν ποτέ	1	0	8.3%	0.0%
<i>Σύνολο ερωτηθέντων</i>		<b>12</b>	<b>19</b>	100%	100%

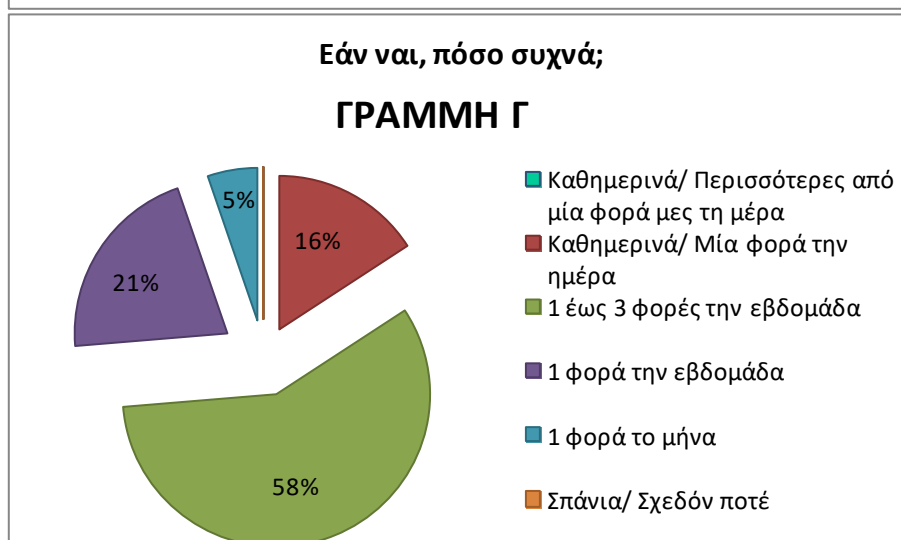
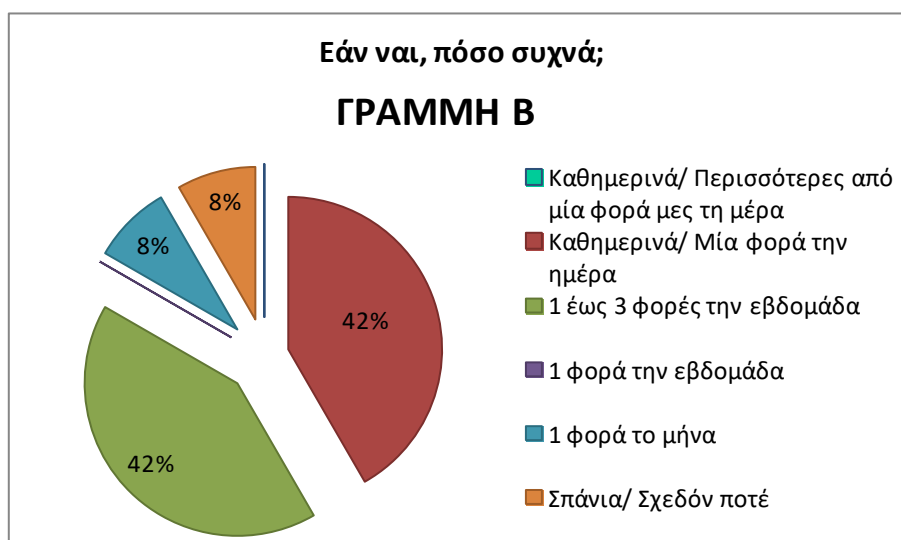
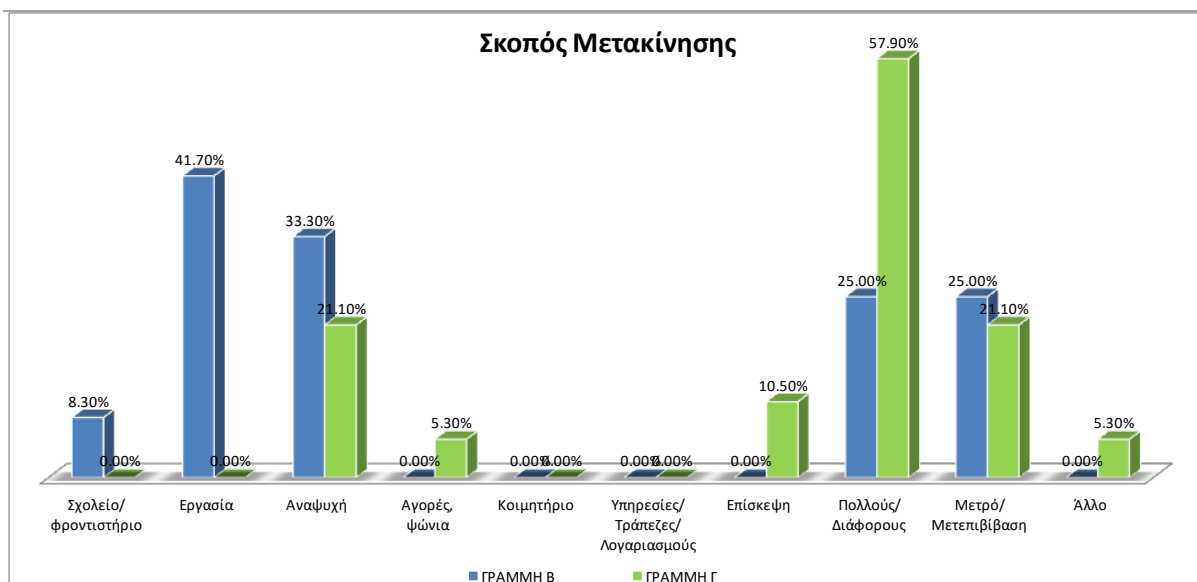
Στην ερώτηση εάν θεωρείτε χρήσιμη τη λειτουργία μιας νέας γραμμής που θα συνδέει το Κέντρο του Χαλανδρίου με το σταθμό του Μετρό «Αγ. Παρασκευή» (στην οδό Αγ. Παρασκευής-Χαλανδρίου), απάντησε θετικά το 42,9% των χρηστών της γραμμής Β και το 55% των χρηστών της γραμμής Γ.

Η πλειοψηφία όσων θεωρούν χρήσιμη τη λειτουργία της εν λόγω γραμμής θα τη χρησιμοποιούσε, σε ποσοστά 100% για τη γραμμή Β και 86,4% για τη γραμμή Γ.

Οι χρήστες της Γραμμής Β εκτιμούν ότι θα χρησιμοποιήσουν τη νέα γραμμή με σκοπό κυρίως την εργασία και την αναψυχή και ακολούθως για τη μετεπιβίβαση στο Μετρό και ποικίλους σκοπούς. Η πλειοψηφία των χρηστών της Γραμμής Γ εκτιμά ότι θα έχει πολλούς και ποικίλους σκοπούς μετακίνησης και ακολούθως θα χρησιμοποιήσει τη νέα γραμμή για μετεπιβίβαση στο Μετρό και για αναψυχή.

Από όσους θεωρούν ότι θα τη χρησιμοποιούσαν την εν λόγω γραμμή, η πλειοψηφία των χρηστών της γραμμής Β εκτιμά ότι θα τη χρησιμοποιούσε καθημερινά/ 1 φορά την ημέρα (41,7%) ή από 1 έως 3 φορές την εβδομάδα (41,7%), οι χρήστες της γραμμής Γ δήλωσαν ότι θα τη χρησιμοποιούσαν από 1 έως 3 φορές την εβδομάδα σε ποσοστό 57,9%, 1 φορά το μήνα (21,1%) ή και καθημερινά/ 1 φορά την ημέρα (15,8%), ενώ μόλις το 5,3% δήλωσε συχνότητα 1 φορά το μήνα.







## **6. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

### **6.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Η πολιτεία προκειμένου να διασφαλίσει τα δικαιώματα του πολίτη - επιβάτη θέτει στο πλαίσιο της Πολιτικής των Μεταφορών συγκεκριμένους στόχους. Οι στόχοι αυτοί αποτελούν δέσμευση για τις εποπτεύουσες αρχές και τους φορείς εκτέλεσης Δημοσίων Συγκοινωνιών και σκοπεύουν:

- στη διασφάλιση του κοινωνικού συμφέροντος, μέσω των μεταφορών,
- στην οικονομικά ισόρροπη ανάπτυξη του Εθνικού χώρου,
- στην παροχή ικανοποιητικής εξυπηρέτησης από το δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών της χώρας, σε όλους τους πολίτες που το δικαιούνται,
- στην εναρμόνιση των μέσων επιβατικής μεταφοράς, με την ανάπτυξη της συνεργασίας και της συμπληρωματικότητας τους και
- στον συνεχή συγκοινωνιακό σχεδιασμό σε όλα τα επίπεδα, από την αρμόδια εποπτεύουσα αρχή για την αστική, νομαρχιακή και εθνική μεταφορά.

Η δομή των οχημάτων και της υποδομής μεταφορών πρέπει να επιτρέπει τη χρήση τους από πολίτες όλων των κατηγοριών, περιλαμβανομένων των παιδιών, των εγκύων, των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Η μετακίνηση του πολίτη γίνεται με το ελάχιστο δυνατό κόστος, λαμβανομένων των κανόνων ασφάλειας και του επιλεγέντος επιπέδου εξυπηρέτησης. Ειδικά για κατοίκους απομακρυσμένων περιοχών ή περιοχών που δεν εξυπηρετούνται από καμία συγκοινωνιακή σύνδεση, η πολιτεία μεριμνά ώστε αυτή η απόσταση ή ο μικρός αριθμός επιβατών να μη συνεπάγεται αυξημένα κόμιστρα.

Ο πολίτης έχει συνεχή ενημέρωση για τις δυνατότητες μετακίνησης του με δημόσια μέσα μεταφοράς, σε αστικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και πληροφορείται έγκαιρα τις οποιεσδήποτε αλλαγές ή καθυστερήσεις δρομολογίων.

Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με το “Χάρτη δικαιωμάτων του πολίτη – επιβάτη”, η πολιτεία εξασφαλίζει στον πολίτη τη μεταφορά του στον αστικό, τον υπεραστικό και τον εθνικό χώρο, σύμφωνα με τα εξής δικαιώματα:

1. *Πρόσβαση στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών:* Εφόσον ο πολίτης κατοικεί και εργάζεται σε περιοχές με μόνιμο πληθυσμό που υπερβαίνει ένα όριο ή εφ’ όσον υπάρχει ειδικός λόγος εθνικής ή κοινωνικής σημασίας, δικαιούται την πρόσβαση στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, με ικανοποιητική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.

2. *Δυνατότητα μετακίνησης*: Δεν υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ πολιτών στο δικαίωμα της μετακίνησης, εκτός από αυτή που απορρέει από το επιλεγέν επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο και συνεπάγεται διαφοροποίηση κομίστρων.
3. *Ασφάλεια στη μετακίνηση*: Ο πολίτης μετακινείται με τα μέσα Δημόσιων Συγκοινωνιών με ασφάλεια, χωρίς να απαιτούνται δικές του πρωτοβουλίες και ενέργειες.
4. *Προστασία του περιβάλλοντος*: Ο πολίτης έχει την ελάχιστη δυνατή όχληση από τη λειτουργία των συστημάτων Δημόσιων Συγκοινωνιών.
5. *Οικονομία*: Ο πολίτης μετακινείται με το ελάχιστο δυνατό κόστος, χωρίς αυτό να επηρεάζεται από γεωγραφικές ιδιαιτερότητες.
6. *Πληροφόρηση*: Ο πολίτης δικαιούται να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τις δυνατότητες μετακίνησης του με Δημόσια Μέσα Μεταφοράς προς οποιαδήποτε κατεύθυνση.
7. *Ταχύτητα*: Η μετακίνηση του πολίτη με Δημόσια Μέσα Μεταφοράς γίνεται με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων ασφαλείας και του επιλεγέντος επιπέδου εξυπηρέτησης.
8. *Ευπρέπεια*: Το προσωπικό όλων των φορέων Δημόσιων Συγκοινωνιών συμπεριφέρεται ευγενικά προς το επιβατικό κοινό και είναι ντυμένο ευπρεπώς. Ευπρεπείς είναι και οι χώροι στους οποίους φιλοξενείται ο πολίτης – επιβάτης, τόσο κατά τη μετακίνησή του όσο και κατά τις περιόδους αναμονής.
9. *Συμμετοχή*: Ο πολίτης - επιβάτης, ως πελάτης - χρήστης του συστήματος Δημόσιων Συγκοινωνιών μετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του επιπέδου εξυπηρέτησης. Η ανταπόκριση των φορέων Δημόσιων Συγκοινωνιών στις προτάσεις του είναι άμεση.

## 6.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Στην παρούσα παράγραφο παρουσιάζονται τα νομοθετήματα σχετικά με τις δημόσιες/ δημοτικές συγκοινωνίες.

Σύμφωνα με το **N. 2963/2001 (ΦΕΚ Α 268/23.11.2001) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»** καθορίζονται βασικοί ορισμοί και άλλες διατάξεις σχετικά με τη λειτουργία μεταφορών με λεωφορεία.

Παρουσιάζεται αρχικά το **άρθρο 83 “Δημοτική Συγκοινωνία” του Νόμου 3463/2006 (ΦΕΚ Α 114/30.6.2006) «Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων»**, όπου πραγματοποιείται περιγραφή των κυριότερων σημείων του.

### **N. 3463/2006(ΦΕΚ Α 114/30.6.2006)**

#### **ΑΡΘΡΟ 83**

#### **Δημοτική Συγκοινωνία**

1. Οι Δήμοι και οι Κοινότητες μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων της περιφέρειάς τους, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως τούτο διαπιστώνεται από τον οικείο Νομάρχη. Για την εκτέλεση του έργου αυτού επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, η επιβολή κομίστρου, το οποίο έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και καλύπτει αποκλειστικώς λειτουργικές ανάγκες.

2. Μπορούν, επίσης, να διενεργούν μεταφορές για τη μετακίνηση:

α) κατοίκων που ανήκουν σε κοινωνικές ομάδες, όπως ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων και παιδιών, στους οποίους παρέχουν υπηρεσίες,

β) των εργαζομένων στους οικείους Δήμους και Κοινότητες και στα νομικά πρόσωπα αυτών και

γ) μαθητών στον τόπο που λειτουργεί το σχολείο, εφόσον η μετακίνησή τους δεν είναι δυνατή με μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης.

Για θέματα που προκύπτουν όταν η μεταφορά αναφέρεται σε μαθητές διαφορετικών Δήμων ή Κοινοτήτων, αποφασίζει η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

3. Η εκτέλεση του έργου του άρθρου αυτού μπορεί να γίνεται και εκτός των διοικητικών τους ορίων, πραγματοποιείται δε είτε με ιδιόκτητα μέσα είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων είτε με μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων. Η πραγματοποίηση μεταφοράς παιδιών σύμφωνα με την περίπτωση α΄ της προηγούμενης παραγράφου πραγματοποιείται με προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν για τα αντίστοιχης κατηγορίας μεταφορικά μέσα.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 7, 10, 19 και 20 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α΄) και των σχετικών διατάξεων του ν. 1566/1985 (ΦΕΚ 167 Α΄).

Στο σημείο αυτό παρουσιάζεται η Υπουργική απόφαση Αριθμ. Οικ. Β- 54871/4060/2003 **ΦΕΚ Β΄ 1364/ 23-9-2003** όπου αναφέρονται οι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία για το χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως αστικής, **μιας γραμμής ως αστικής** ή υπεραστικής, καθώς και **για τον καθορισμό αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών στάσεων σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης και εκδοτηρίων εισιτηρίων:**

#### Άρθρο 1

##### 1) Αστική περιοχή για την καθιέρωση αστικής επιβατικής συγκοινωνίας

Αστική περιοχή είναι η περιοχή, η οποία περιλαμβάνει πόλη αυτοτελή ως οικιστική μονάδα με τα προάστια της και τους οικισμούς που βρίσκονται κοντά σ' αυτή, καθώς και τα κέντρα παραθερισμού ή θαλάσσια λουτρά ή γενικά σημεία τουριστικής σημασίας, των οποίων οι μόνιμοι ή οι προσωρινοί κάτοικοι ευρίσκονται σε επαγγελματική ή και άλλη πρόσκαιρη ή μη εξάρτηση από την πόλη.

##### 2) Χαρακτηρισμός Αστικής περιοχής

Με απόφαση του οικείου Νομαρχιακού Συμβουλίου μετά από γνώμη του οικείου ΟΤΑ α΄ βαθμού, μία περιοχή χαρακτηρίζεται ως αστική, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Η περιοχή να περιλαμβάνει πόλη πραγματικού πληθυσμού κατά την τελευταία απογραφή του Κράτους, τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων, ή κατ' εξαίρεση τουλάχιστον πέντε χιλιάδων (5.000) κατοίκων, εφόσον πρόκειται για πρωτεύουσα νομού ή επαρχίας ή κέντρο τουρισμού ή παραθερισμού ή θαλασσιών λουτρών ή χειμερινών σπορ.
- Η περιοχή να έχει έκταση τουλάχιστον 5 τετραγωνικών χιλιομέτρων και οι εντός αυτής αστικές επιβατικές γραμμές να έχουν μήκος τουλάχιστον 2 χιλιομέτρων.
- Οι μετακινήσεις του πληθυσμού μέσα στην περιοχή αυτή να δικαιολογούν την ανάγκη εγκατάστασης αστικής επιβατικής συγκοινωνίας.

Η συνδρομή των παραπάνω προϋποθέσεων βεβαιώνεται από την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών & Επικοινωνιών λαμβανομένων υπόψη και σχετικών στοιχείων των αρμοδίων υπηρεσιών, (της Στατιστικής Υπηρεσίας για την περίπτωση α, της Διεύθυνσης Τεχνικών υπηρεσιών του νομού ή του οικείου Δήμου για την περίπτωση β και της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών & Επικοινωνιών για την περίπτωση γ).

##### 3) Επέκταση αστικής περιοχής

Με απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου μετά από γνώμη του οικείου ΟΤΑ α΄ βαθμού, μπορεί να επεκταθεί η αστική περιοχή εφόσον επήλθε μεταβολή στην περιοχή αυτή από τη

δημιουργία νέων οικιστικών ή άλλων συγκροτημάτων (εκπαιδευτικά, νοσηλευτικά, επαγγελματικά κ.λπ.).

#### 4) Χαρακτηρισμός αστικής επιβατικής γραμμής

- Με απόφαση του οικείου Νομάρχη μετά από γνώμη του οικείου ΟΤΑ α' βαθμού, μια γραμμή χαρακτηρίζεται ως αστική και καθορίζονται η αφετηρία, η ενδιάμεση διαδρομή, οι στάσεις και το τέρμα αυτής. Η αστική γραμμή έχει την αφετηρία και το τέρμα της μέσα στα όρια της αστικής περιοχής και εξυπηρετεί διάφορα σημεία αυτής.
- Απαραίτητη προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό μιας γραμμής ως αστικής είναι να έχει μήκος τουλάχιστον 2 χιλιόμετρα και το οδικό δίκτυο το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση αυτής, να εξασφαλίζει την απρόσκοπτη και ασφαλή διέλευση και κίνηση σε αυτό καταλλήλου τύπου και κλάσης αστικού ή ημιαστικού λεωφορείου κάτω από συνήθεις καιρικές συνθήκες.

Η συνδρομή της προϋπόθεσης αυτής βεβαιώνεται από την οικεία υπηρεσία Μεταφορών & Επικοινωνιών λαμβανομένων υπόψη και σχετικών στοιχείων από την τεχνική υπηρεσία του οικείου Δήμου ή από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του νομού.

#### 5) Επέκταση αστικής γραμμής

Με απόφαση του οικείου Νομάρχη μετά από γνώμη του οικείου ΟΤΑ α' βαθμού, μπορεί να τροποποιηθεί ή επεκταθεί υφιστάμενη αστική επιβατική γραμμή, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου.

### Άρθρο 4

#### Αφετηρίες - τέρματα - διαδρομές - στάσεις

1. Για τον καθορισμό αφετηριών, τερμάτων, στάσεων και διαδρομών επιβατικών γραμμών λαμβάνονται υπόψη:

- Η καλύτερη και απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η διευκόλυνση για τη μετεπιβίβασή του σε άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Η επιβάρυνση ή μη της ομαλής και ασφαλούς διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών, η ευχερής και ακίνδυνη πραγματοποίηση ελιγμών και στάσεων υπό των λεωφορείων.
- Η αποφυγή οχλήσεων σε σχολεία, νοσηλευτικά ιδρύματα και κλινικές.
- Οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

2. Δεν επιτρέπεται ο καθορισμός των εγκαταστάσεων αφετηρίας και τέρματος:

- Προ εκπαιδευτηρίων, νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή κλινικών.
- Σε δρόμους που διαθέτουν οδόστρωμα πλάτους μικρότερο των 6,00 μ. ή εμφανίζουν μεγάλη κατά μήκος κλίση.
- Σε μικρότερη των 30 μέτρων απόσταση από διασταυρώσεις δρόμων.

- Σε θέσεις που δεν επιτρέπουν την ασφαλή στάθμευση και κίνηση των λεωφορείων καθώς και την ασφαλή και ευχερή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών.
  - Σε απομακρυσμένα σημεία αραιοκατοικημένης περιοχής ή σε θέσεις που δεν εξυπηρετούν συμμετρικά την γύρω περιοχή, για την οποία δημιουργούνται οι γραμμές.
  - Εκτός του χώρου που περιλαμβάνει σταθμούς εκκινήσεως και αφίξεως υπεραστικών λεωφορείων μαζί με την γύρω περιοχή (για αφητηρία ή τέρμα υπεραστικών γραμμών).
3. Δεν επιτρέπεται ο καθορισμός στάσεως αστικής ή υπεραστικής γραμμής σε αποστάσεις:
- Μικρότερες των 300 (ή των 500 μέτρων, προκειμένου περί των αραιοκατοικημένων περιοχών) ή 1000 μέτρων, αντίστοιχα, από υπάρχουσες άλλες (στάσεις) προς την αυτή κατεύθυνση.
  - Μικρότερες των 50 μέτρων μετρημένες κατά μήκος του άξονα της οδού από υπάρχουσες άλλες στάσεις προς την αντίθετη κατεύθυνση και στην περίπτωση οδού με μια λωρίδα κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση.
  - Μικρότερες των 25 μέτρων, από σημασμένες διαβάσεις πεζών και από ισόπεδους οδικούς κόμβους επί των οποίων η κυκλοφορία δεν ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες ή των 50 μέτρων από ισόπεδους οδικούς κόμβους, επί των οποίων η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες και ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις γενικά.
4. Δεν επιτρέπεται ο καθορισμός γραμμής, αστικής ή υπεραστικής:
- Παράλληλα και σε μικρή απόσταση από αντίστοιχη άλλη που εξυπηρετεί την ίδια περιοχή.
  - Που χρησιμοποιεί πολύπλοκη διαδρομή.
  - Που χρησιμοποιεί μη ασφαλοστρωμένους δρόμους με κλίση μεγαλύτερη του δέκα στα εκατό (10%).
5. Δεν επιτρέπεται ο καθορισμός στάσεων σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός εάν έχουν διαμορφωθεί ειδικοί χώροι για το σκοπό αυτό και μετά από έγκριση της αρμόδιας διαχειριστικής της οδού αρχής.

### **6.3 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (Στάσεων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς)**

Η χωροθέτηση του οδικού εξοπλισμού στο αστικό περιβάλλον αποτελεί σημαντική ενέργεια για την οδική ασφάλεια όλων των χρηστών (όχημα, πεζό, κλπ) του οδικού δικτύου.

Η χωροθέτηση στάσεων ΜΜΜ σε ιεραρχημένες οδικές αρτηρίες θα πρέπει όπου αυτό είναι δυνατό να γίνεται σε εσοχές οι οποίες να έχουν κατασκευαστεί βάσει των σχετικών προδιαγραφών (π.χ. ΟΜΟΕ, κλπ).

#### 6.4 ΜΕΤΡΑ ΕΥΝΟΗΣΗΣ ΤΩΝ MMM

Για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας και αξιοπιστίας του συνόλου των MMM είναι σκόπιμο να λαμβάνονται από την πλευρά των αρμοδίων φορέων μέτρα ευνόησής τους. Η λήψη μέτρων προτεραιότητας θα βοηθήσει στην άνοδο της προσφερόμενης στάθμης εξυπηρέτησης με αποτέλεσμα τα MMM να γίνουν πιο ελκυστικά και ανταγωνιστικά σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο.

Διάφορα μέτρα ευνόησης των MMM έχουν εφαρμοστεί κατά καιρούς σε διάφορες πόλεις. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι:

- **Ειδικές Λωρίδες Λεωφορείων (ΕΛΛ)**
- **Χώροι στάθμευσης σε σταθμούς των MMM που να εξυπηρετούν τη μετεπιβίβαση (Park & Ride)**
- **Γραμμές Express.** Κύρια κριτήρια για την επιλογή λεωφορειακών γραμμών που θα λειτουργήσουν σαν γραμμές express είναι η συχνότητα των δρομολογίων και η κατανομή επιβιβαζόμενων – αποβιβαζόμενων επιβατών στις αφετηρίες και τις κύριες στάσεις.
- **Πληροφόρηση του κοινού.** Θα πρέπει να ενισχυθεί το πρόγραμμα επικοινωνίας με το κοινό. Περισσότερα περί της πληροφόρησης του κοινού αναφέρονται στο κεφάλαιο 6.6 του παρόντος.
- **Καθορισμός θέσεων επιβίβασης – αποβίβασης επιβατών Ταξί και ΙΧ.** Πρόκειται για ένα μέτρο που μπορεί να φέρει θετικά αποτελέσματα αν τηρηθούν κάποιες προϋποθέσεις όπως είναι η συστηματική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, η ενημέρωση του κοινού και η αυστηρή αστυνόμευση.
- **Αστυνόμευση.** Για την ευνόηση της κυκλοφορίας των MMM η αστυνόμευση από τα αρμόδια όργανα πρέπει να επικεντρωθεί:
  - i. Στον έλεγχο ώστε να γίνεται η επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών στις προκαθορισμένες θέσεις για Ταξί.
  - ii. Στην απομάκρυνση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων σε στάσεις λεωφορείων, στροφές και γενικότερα σε θέσεις όπου εμποδίζεται η κίνηση των λεωφορείων.
- **Ευνόηση λεωφορείων στη Σηματοδότηση.** Πρέπει να μελετηθεί η εφαρμογή του σε σηματοδοτούμενους κόμβους.

## 6.5 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

Οι διάφοροι φορείς των συγκοινωνιακών δικτύων, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος λειτουργίας και το επίπεδο εξυπηρέτησης του κοινού, οφείλουν να προσδιορίζουν:

- Το είδος της υπηρεσίας που προσφέρουν
- Την ποιότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας
- Πολιτική κομίστρου που βασίζεται στο είδος και τη διαδρομή της μετακίνησης
- Το πρόγραμμα προώθησης και προβολής του συγκοινωνιακού έργου.

Η προβολή του συγκοινωνιακού έργου και η πληροφόρηση του επιβάτη είναι πολύ σημαντικός τομέας των συγκοινωνιακών συστημάτων. Είναι αναπόσπαστο τμήμα του και όταν δεν πραγματοποιείται επαρκώς οδηγούμαστε σε φαινόμενα απαξίωσης των μέσων μεταφοράς. Η πληροφόρηση, σε συνδυασμό με άλλες οργανωτικές παρεμβάσεις, έχουν τη δυνατότητα να αναβαθμίσουν την ποιότητα των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών και να καταστήσουν τα ΜΜΜ ελκυστικότερα. Η ενημέρωση του κοινού περί του συγκοινωνιακού έργου μπορεί να επιτευχθεί με διάφορους τρόπους όπως:

- Διαφήμιση μέσω site, ραδιοφώνου, εντύπων, εφημερίδων, αφισών, φυλλαδίων.
- Πληροφόρηση του επιβατικού κοινού με χάρτες, δρομολόγια, τιμολόγια και ειδική σήμανση σε στάσεις και στέγαστρα.
- Επαφές και συνεργασίες με άλλους κοινωνικούς φορείς της κοινότητας.
- Διαρκή ενημέρωση του κοινού για το τι γίνεται στις Αστικές Συγκοινωνίες.

Ο πιο συνηθισμένος τρόπος ενημέρωσης είναι με την ανάρτηση των δρομολογίων στις στάσεις και σε κεντρικά σημεία της πόλης. Η εμπειρία από τη δημοτική συγκοινωνία του Δήμου Αμαρουσίου έδειξε ότι η σωστή πληροφόρηση του επιβάτη και η τήρηση των δρομολογίων οδηγούν σε θετικά αποτελέσματα. Στη συγκεκριμένη περίπτωση δημιουργήθηκαν στο δήμο Αμαρουσίου 50 περίπου stands σε κεντρικά σημεία ενώ κατασκευάστηκε και ένα κιόσκι παροχής πληροφοριών το οποίο λειτουργεί καθημερινά από τις 6.00 π.μ. έως τις 22.00 μ.μ.

Τα τελευταία χρόνια και χάρη στη ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας έχουν αναπτυχθεί σύγχρονα συστήματα υποστήριξης των ΜΜΜ και πληροφόρησης του κοινού τα οποία στηρίζονται στην **τηλεματική**. Με την τηλεματική ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει πληροφορίες (ώρα άφιξης, κλπ.) σε πραγματικό χρόνο. Η εφαρμογή τέτοιων συστημάτων αναμένεται να δημιουργήσει οφέλη τόσο για το χρήστη όσο και για το φορέα. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η εφαρμογή συστήματος τηλεματικής για λεωφορεία και τρόλεϊ του ΟΑΣΑ (OASA Telematics).



## 6.6 ΤΥΠΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου δέχεται καθημερινά μεγάλο αριθμό επισκεπτών με αποτέλεσμα τη συστηματική παράνομη στάθμευση. Επιπλέον, σε πλήθος οδικών τμημάτων της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται ανεπάρκεια σε γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Επομένως, καταλαβαίνει κανείς ότι πρέπει να χαραχθεί πολιτική ενίσχυσης των Δημόσιων Συγκοινωνιών και αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ επιβατικού αυτοκινήτου.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι σημαντική λύση του προβλήματος για μία τέτοια περιοχή παρέχει η **δρομολόγηση μικρών λεωφορείων (mini-buses)**. Στην αγορά διατίθεται ένα μεγάλο πλήθος μικρών λεωφορείων ευπροσάρμοστων στις εκάστοτε συνθήκες.

Τα πλεονεκτήματα των μικρών λεωφορείων έναντι των κλασικών λεωφορείων είναι προφανή για μια αστική περιοχή/ περιοχή κατοικίας, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων σε πολλές περιπτώσεις είναι προβληματική. Τα μεγάλα λεωφορεία δεν διαθέτουν την ευελιξία με αποτέλεσμα να παρατηρούνται συνεχή προβλήματα κατά την κίνησή τους, σε οδούς κυρίως στο κέντρο της πόλης με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

Η ηλεκτροκίνηση των οχημάτων παρέχει τη δυνατότητα για αποτελεσματικό περιορισμό της ρύπανσης του περιβάλλοντος τόσο από πλευράς εκπομπών όσο και από πλευράς θορύβου. Σε κεντρικές περιοχές πόλεων, οι οποίες είναι φορτισμένες περιβαλλοντικά έχει χρησιμοποιηθεί κατά κόρον το μικρό λεωφορείο με μεγάλη επιτυχία.

Οι τύποι των “μικρών” λεωφορείων είναι:

- **Μικρά (Minibus)**
- **Μεσαία (Midibus)**

## **7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

### **7.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα Δήμων οι οποίοι έχουν προχωρήσει ήδη στην υλοποίηση δικτύου τοπικής (δημοτικής) συγκοινωνίας. Παρατηρείται ότι στις περιπτώσεις που προσφέρεται υψηλού βαθμού αξιοπιστία στα δρομολόγια και υψηλή στάθμη εξυπηρέτησης του κοινού, η δημοτική συγκοινωνία προσελκύει ιδιαίτερα αυξημένη επιβατική κίνηση, που καθιστά το εγχείρημα επιτυχημένο, λειτουργικό και βιώσιμο.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να καλύπτονται από ένα δήμο για την υλοποίηση δικτύου τοπικής/ Δημοτικής συγκοινωνίας είναι οι ακόλουθες:

- Να καλύπτει μεγάλη έκταση, με σχετικά μεγάλη πυκνότητα κατοίκων.
- Να διαθέτει ποικιλία χρήσεων γης, με κυριότερες αυτές της κατοικίας, του εμπορίου (καταστήματα, εμπορικά κέντρα κλπ) και της εργασίας (γραφεία), γεγονός που συνεπάγεται την ύπαρξη ζήτησης για συχνές μετακινήσεις από/ προς τα σημεία προέλευσης/ προορισμού, που αντιστοιχούν στο σκοπό της μετακίνησης.
- Να διαθέτει ένα ευρύ οδικό δίκτυο, που να επιτρέπει το σχεδιασμό δημοτικής συγκοινωνίας με γνώμονα την κάλυψη υψηλού ποσοστού επιβατικής ζήτησης, χωρίς την απαίτηση πρόσθετης υποδομής σε συγκοινωνιακά έργα.

### **7.2 ΣΤΟΧΟΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ – ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΓΚΩΝ**

Αποτελεί, αναμφίβολα, υποχρέωση της Δημοτικής Αρχής η επέμβαση για την αντιστροφή της τάσης υποβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη και την εξασφάλιση στον πολίτη της δυνατότητας μετακίνησης, με τους πλέον φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους.

Η αναγκαιότητα ύπαρξης τοπικής συγκοινωνίας που να παρέχει υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους χρήστες της (όπως ηλικιωμένοι, μαθητές κλπ.) και να αποτελεί το συνεκτικό κρίκο μεταξύ των διαφόρων περιοχών του Δήμου και της πόλης, είναι προφανής, καθώς ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνεται και τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης γίνονται μεγαλύτερα.

Η λειτουργία του Τοπικού (Αστικού) Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Χαλανδρίου συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη και στην παροχή δυνατότητας πρόσβασης και κίνησης στο σύνολο των πολιτών και ιδιαίτερα σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες (μαθητές, ηλικιωμένοι, κλπ.).

Οι βασικοί στόχοι του Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας Χαλανδρίου είναι:

- Η σύνδεση των γειτονιών του Δήμου μεταξύ τους και με το κέντρο της πόλης ή και άλλα διοικητικά, αθλητικά κλπ κέντρα (Αθλητικοί Χώροι, Σχολεία, Κοιμητήριο, κλπ).

- Η προσφορά δυνατότητας μετεπιβίβασης στους σταθμούς του Μετρό ή τις στάσεις του ΟΑΣΑ.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για την ουσιαστική υλοποίηση των στόχων αποτελούν:

- Η αξιοπιστία των δρομολογίων
- Η ταχύτητα στη μετακίνηση
- Η άνεση και η φιλική συμπεριφορά στον επιβάτη

### 7.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

#### 7.3.1 Γενικά

Στο παρόν κεφάλαιο διατυπώνονται προτεινόμενα μέτρα που αφορούν σε άμεση εφαρμογή.

Η ομάδα μελέτης προκειμένου να διατυπώσει την πρόταση της σχετικά με τη χάραξη και λειτουργία του δικτύου Δημοτικής συγκοινωνίας, έλαβε υπόψη τα ακόλουθα:

- Τα προβλήματα του υφιστάμενου δικτύου οδικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, όπως αυτά διατυπώθηκαν στο Κεφ. 4 της παρούσας μελέτης.
- Τους στόχους του συστήματος Δημοτικής συγκοινωνίας, όπως αυτοί διατυπώθηκαν στο Κεφ. 7.2 της παρούσας μελέτης.
- Βασικούς λειτουργικούς κανόνες που αφορούν στην υλοποίηση δικτύου Δημοτικής συγκοινωνίας, όπως:
  - ✓ Χρήση του τοπικού οδικού δικτύου –όσο αυτό είναι δυνατό- και όχι του πρωτεύοντος, ώστε να υπάρχουν μικρότερες καθυστερήσεις, σταθερός χρόνος διαδρομής και άρα αυξημένη αξιοπιστία.
  - ✓ η Δημοτική Γραμμή –όσο αυτό είναι δυνατό- να μην καλύπτει διαδρομές που εξυπηρετούνται από λεωφορεία του ΟΑΣΑ (η Δημοτική Συγκοινωνία θα λειτουργεί συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά ως προς τη συγκοινωνία που παρέχεται από τον ΟΑΣΑ).
- Τα οχήματα που θα χρησιμοποιηθούν για τη Δημοτική Συγκοινωνία θα είναι 2 νέα μικρολεωφορεία (minibus των 7,8m) και 2 νέα μεσαία λεωφορεία (midibus των 10,5m), για να είναι ευέλικτα και να μπορούν να κινούνται με άνεση σε στενούς δρόμους.
- Συνεπώς, ο νέος στόλος λεωφορείων που θα διαθέτει ο Δήμος Χαλανδρίου περιλαμβάνει: **4 νέα λεωφορεία + 3 υφιστάμενα σε καλή κατάσταση** (+ 2 υφιστάμενα σε μέτρια κατάσταση, τα οποία θα τα έχει σε εφεδρεία, π.χ. σε περίπτωση βλάβης).

- Τα δύο νέα midibus λεωφορεία με 32 καθίσματα, ειδική θέση για ΑΜΕΑ και χώρο για 46 όρθιους, τηρούν όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας και έχουν όλες τις σύγχρονες διατάξεις ενός σύγχρονου λεωφορείου (προστατευμένη καμπίνα οδηγού, χαμήλωμα του αμαξώματος για παραλαβή επιβατών, προσβασιμότητα για επιβάτες ΑΜΕΑ, ηχοσύστημα, air-condition, μεγάλη ακτίνα στροφής, μικρό μεταξόνιο, θερμαινόμενα τζάμια στον οδηγό)
- Τα δύο νέα minibus λεωφορεία είναι χωρητικότητας συνολικά τριάντα (25) επιβατών. Έχουν 12 καθίσματα πλέον μίας θέσης του οδηγού και δύνανται να μεταφέρουν τουλάχιστον 13 όρθιους επιβάτες. Επίσης, υπάρχει και μία (1) θέση για αναπηρικό αμαξίδιο.
- Ενδεικτικό **Ωράριο** λειτουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας: **7<sup>30</sup> – 17<sup>30</sup>**
- Βάρδιες οδηγών: **2**
- Αποστάσεις στάσεων της τάξης των **300 μ.**
- Το **Σάββατο**, η Δημοτική Συγκοινωνία λειτουργεί με τροποποιημένα δρομολόγια και ωράρια λειτουργίας, για την εξυπηρέτηση του Κοιμητηρίου.
- Αμαξοστάσιο Δημοτικών Λεωφορείων: Εντός του αμαξοστασίου των απορριμματοφόρων του Δήμου Χαλανδρίου, οικόπεδο έκτασης 5 στρεμμάτων στη συμβολή της Αττικής Οδού με τη Λεωφόρο Πεντέλης.

Η παρούσα μελέτη αναδιάρθρωσης των δημοτικών γραμμών λαμβάνει υπόψη της τη λειτουργία των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (δημοτικών & ΟΑΣΑ), καθώς και την εξυπηρέτηση των επιβατών μέσω των σταθμών του ΜΕΤΡΟ/ Προαστιακού.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που διατυπώθηκαν από την τοπική κοινωνία και τους εκπροσώπους του Δήμου, τα όσα προέκυψαν από τις αυτοψίες, την ορθή επιστημονική πρακτική καθώς και το πλαίσιο που καθορίζεται από την πολιτική του Δήμου Χαλανδρίου για τις συγκοινωνίες, προτείνονται τα όσα ακολουθούν.

### **7.3.2 Για τη Γραμμή Β (Πολύδροσο-Κοιμητήριο)**

Στην υφιστάμενη κατάσταση η Γραμμή Β εξυπηρετείται από 1 όχημα με 2 οδηγούς (2 βάρδιες) με συχνότητα δρομολογίου ανά δύο ώρες.

Η λειτουργία της γραμμής πραγματοποιείται από Δευτέρα έως Παρασκευή, με έναρξη 1<sup>ου</sup> δρομολογίου στις 8:00, ενώ το τελευταίο δρομολόγιο έχει έναρξη στις 17:00. Αναλυτικά τα δρομολόγια έχουν ως εξής:

08:00 B2 (Κοιμητήριο-Πολύδροσο)	
09:00 B2 (Κοιμητήριο-Πολύδροσο)	09:50 B1 (Πολύδροσο-Κοιμητήριο)
11:00 B2 (Κοιμητήριο-Πολύδροσο)	11:50 B1 (Πολύδροσο-Κοιμητήριο)
13:00 B2 (Κοιμητήριο-Πολύδροσο)	13:50 B1 (Πολύδροσο-Κοιμητήριο)
15:00 B2 (Κοιμητήριο-Πολύδροσο)	15:50 B1 (Πολύδροσο-Κοιμητήριο)
17:00 B1 (Κοιμητήριο-Πολύδροσο)	

Το μήκος της διαδρομής της Γραμμής Πολύδροσο-Κοιμητήριο (B1) είναι 9,9 km, ενώ το μήκος της διαδρομής της Γραμμής Κοιμητήριο-Πολύδροσο (B2) είναι 8,9 km. Ο χρόνος διαδρομής μαζί με τις στάσεις είναι περίπου 30'-40' και για τις δύο κατευθύνσεις.

Η Γραμμή Β έχει αφετηρία/ τέρμα: (i) στο Πολύδροσο επί της οδού Ροδοδάφνης, έμπροσθεν του Ι.Ν. "Αγ. Αθανάσιος" και (ii) στο Πάτημα επί της οδού Τήνου, στην είσοδο του Κοιμητηρίου.

Οι διαδρομές που ακολουθούν οι γραμμές B1 και B2, παρουσιάζονται σχηματικά στο Χάρτη 5 της παραγράφου 4.2, καθώς και ακολούθως:

#### **ΓΡΑΜΜΗ Β1: ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ - ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ - ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΠΑΤΗΜΑ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ**

ΑΦΕΤΗΡΙΑ - ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ - ΑΝΘΕΩΝ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΚΑΚΙΩΝ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ ΕΥΘΕΙΑ - ΔΕΞΙΑ ΙΘΑΚΗΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΕΥΘΕΙΑ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΛΥΑΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΔΙΟΝΥΣΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΟΛΥΜΠΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΤΗΝΟΥ - ΤΕΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

#### **ΓΡΑΜΜΗ Β2: ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ - ΠΑΤΗΜΑ - ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ - ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ**

ΑΦΕΤΗΡΙΑ - ΤΗΝΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ - ΔΕΞΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ - ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ - ΜΕΤΡΟ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΔΕΞΙΑ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΕΒΡΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΕΛΙΚΩΝΟΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΘΗΣΕΩΣ - ΔΕΞΙΑ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΔΕΞΙΑ ΔΙΟΝΥΣΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΟΥΡΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΒΑΡΝΑΛΗ - ΕΥΘΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ - ΕΥΘΕΙΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗΣ - ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ - ΤΕΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ.

Στους Πίνακες 7.3.2-1 και 7.3.2-2 που ακολουθούν παρουσιάζονται οι στάσεις για τις γραμμές B1 και B2, σύμφωνα με το χάρτη των στάσεων που προμηθεύτηκε η ομάδα μελέτης από την τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, καθώς και βάσει της αυτοψίας. Επίσης, σημειώνονται κάποιες παρατηρήσεις σχετικά με τις στάσεις και τη σήμανση αυτών.

**Πίνακας 7.3.2-1: Στάσεις Δημοτικής Γραμμής Β1 (Πολύδροσο – Κοιμητήριο)**

Στάση	Όνομασία στάσης	Επί της οδού	Οδικό Τμήμα		Παρατηρήσεις
			Από	Έως	
1	Αφετηρία (Αγ. Αθανάσιος)	Ροδοδάφνης	Χρυσανθέμων	Ανθέων	Έχει Στέγαστρο Στάσης
2	ΑΝΘΕΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ακακιών	Χρυσανθέμων	Ανθέων	*
3	ΚΡΙΝΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ακακιών	Ρόδων	Κρίνων	*
4	ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ακακιών	Ναρκισσων	Επιδαύρου	*
5	ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ (ΟΑΣΑ)	Επιδαύρου	Κοραή	Ο. Ανδρούτσου	*
6		Επιδαύρου	Κ. Βάρναλη	Γρίβα	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
7		Επικούρου	Καρπάθου	Ιθάκης	✓ (μπλε σήμα)
8		Μικράς Ασίας	Δερβενακίων	Μαραθώνος	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
9	Ποτοποιία	Μικράς Ασίας	Μαυρομιχαλέων	Καστελλόριζου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
10		Μικράς Ασίας	Αιγαίου	Ζαλοκώστα	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
11	ΒΕΝΖΙΝΑ (ΟΑΣΑ)	Βασ. Γεωργίου	Σολωμού	Σουρή/ Γρίβα	*
12	ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Βασ. Γεωργίου	Παράσχου	Κολοκοτρώνη	*
13	[ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΟΑΣΑ)]	Αγ. Παρασκευής	Θουκιδίδου	Βενιζέλου	Παλιά στάση ΟΑΣΑ που χρησιμοποιείται πλέον για τη Δημοτική Συγκοινωνία
14	[ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)]	Αγ. Παρασκευής	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους	Παλιά στάση ΟΑΣΑ που χρησιμοποιείται πλέον για τη Δημοτική Συγκοινωνία
15	[ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ (ΟΑΣΑ)]	Αγ. Παρασκευής	Αριστοτέλους	Αριστείδου	Παλιά στάση ΟΑΣΑ που χρησιμοποιείται πλέον για τη Δημοτική Συγκοινωνία
16		Αγ. Παρασκευής	Υψηλάντου	Δήμητρας	Στέγαστρο Στάσης, Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας
17	ΠΛ. ΦΛΥΑΣ (ΟΑΣΑ)	Διονύσου	Δουκ. Πλακεντίας	Αγ. Γεωργίου	*
18		Διονύσου	Καλλισπέρη	Δημοσθένους	✓ (μπλε σήμα)
19		Διονύσου	Ευριπίδου	Ηρακλέους	✓ (πράσινο σήμα)
20		Θρασυβούλου	Θησέως	Λευκών Ορέων	✓ (πράσινο σήμα)
21	ΗΒΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ολύμπου	Θρασυβούλου	Ήβης	*
22	ΕΒΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Ολύμπου	Ροδόπης	Έβρου	*
23	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ολύμπου	Ιωαννίνων	Πέλλης	*
24	ΤΑΪΓΕΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Τυμφρηστού	Ταυγέτου	*
25	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Κιθαιρώνος	Παρνασσού	*
26	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Αργυροκάστρου	Δουκ. Πλακεντίας	*
27	ΣΚΡΑ (ΟΑΣΑ)	Δουκίσσης Πλακεντίας	Μεταμορφώσεως	Σκρα Ιωαννίνων	*
28	ΣΤΑΘ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΓΕΦΥΡΑ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου			*

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ»  
ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

29	ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Χατζηδάκη	Μπενάκη	*
30	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ιπποκράτους	Ιόλης	*
31	ΙΚΑΡΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ικάρων	Ιερού Λόχου	*
32	ΜΟΥΣΩΝ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Κίρκης	Εκάτης	*
33	ΚΕΡΑΣΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Γλαδιόλας	Κερασιάς	*
34	ΔΑΝΑΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Δανάης	Δ. Σωτηρίου	*
35	ΛΕΥΚΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ελαΐδος	Λεύκης	*
36	Τέρμα (Κοιμητήριο)	Τήνου	Αναπαύσεως	Άνδρου	√ (μπλε σήμα)

\*Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Στάση ΟΑΣΑ

√ Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας

**Πίνακας 7.3.2-2: Στάσεις Δημοτικής Γραμμής Β2 (Κοιμητήριο – Πολύδροσο)**

Στάση	Όνομασία στάσης	Επί της οδού	Οδικό Τμήμα		Παρατηρήσεις
			Από	Έως	
1	Αφετηρία (Κοιμητήριο)	Τήνου	Αναπαύσεως	Άνδρου	√ (μπλε σήμα)
2		Γρ. Λαμπράκη	Τήνου	Ησιόδου	√ (μπλε σήμα)
3	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Γρ. Λαμπράκη	Κερασιάς	*
4	ΑΛΚΗΣΤΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Μπακογιάννη Π.	Άλκηστης	*
5	ΔΡΟΣΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Άλκηστης	Μπαχάουερ	*
6	ΜΑΥΡΟΓΕΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Δροσιάς	Μαυρογένους	*
7	ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Γεννηματά	28ης Οκτωβρίου	*
8	ΗΦΑΙΣΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου	Ηφαίστου	Χατζηδάκη	*
9	ΣΤΑΘ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ (ΟΑΣΑ)	Ηρακλείτου			*
10	ΜΕΛΙΓΑΛΑ (ΟΑΣΑ)	Δουκ. Πλακεντίας	Αρκαδίας	Μεταμορφώσεως	*
11	ΣΧΟΛΕΙΟ	Μεταμορφώσεως	Δουκ. Πλακεντίας	Αργυροκάστρου	√ (Ιστός διαφορετικός)
12	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Παρνασσού	Κιθαιρώνος	*
13	ΤΑΪΓΕΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Ταυγέτου	Τυμφρηστού	*
14	ΛΕΩΝΙΔΑ (ΟΑΣΑ)	Μεταμορφώσεως	Ολύμπου	Λεωνίδα	*
15		Αρτεμισίου	Πέλλης	Ιωαννίνων	Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Σύμφωνα με οδηγούς δεν υπάρχει στάση/ ΔΕΝ σταματούν

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ»  
ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

16	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Έβρου	Αρτεμισίου	Λευκών Ορέων	*
17	ΡΟΔΟΠΗΣ (ΟΑΣΑ)	Ελικώνος	Ροδόπης	Θησέως	*
18	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	Θησέως	Θρασυβούλου	Ηρακλειδών	*
19	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Θησέως	Ευριπίδου	Δημοσθένους	*
20		Θησέως	Παπάγου	Δουκ. Πλακεντίας	√ (μπλε σήμα)
21	ΠΛ. ΦΛΥΑΣ (ΟΑΣΑ)	Διονύσου	Δουκ. Πλακεντίας	Αγ. Γεωργίου	*
22	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Φιλ. Λίτσα	Αριστείδου	*
23	ΟΤΕ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Αριστοφάνους	Λ. Πεντέλης	*
24	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Κολοκοτρώνη	Μαυροκορδάτου	*
25	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Γκίνη	Αθ. Διάκου	*
26	ΠΛ. ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Κουντουριωτών	Καποδιστρίου	*
27	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ (ΟΑΣΑ)	Κ. Βάρναλη	Κανάρη	Πρεβέζης	*
28	1η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ (ΟΑΣΑ)	Γιασεμίων	Αμαρουσίου-Χαλανδρίου	Παλαιών Πατρών Γερμανού	*
29	2η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ (ΟΑΣΑ)	Γιασεμίων	Μπότσαρη	Κοραή	*
30		Γιασεμίων	Κριεζή	Ακακίων	Στάση ΟΑΣΑ που δεν χρησιμοποιείται, Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας
31		Γιασεμίων	Ακακίων	Ροδοδάφνης	Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Σύμφωνα με οδηγούς σταματούν για ένα άτομο.
32	Τέρμα (Αγ. Αθανάσιος)	Ροδοδάφνης	Χρυσανθέμων	Ανθέων	

\*Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Στάση ΟΑΣΑ

√ Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας



**Για τη Γραμμή Β προτείνεται να αυξηθεί η συχνότητα των δρομολογίων σε μία (1) ώρα.** Συνεπώς, προτείνεται να αυξηθεί ο στόλος των λεωφορείων σε δύο (2) με απασχόληση τεσσάρων (4) οδηγών σε δύο βάρδιες. Τα λεωφορεία προτείνεται να είναι μεσαίου μεγέθους/ midibus (μήκους 10,5 m). Η διαδρομή και οι στάσεις της Γραμμής Β προτείνεται να παραμείνουν ως έχουν.

**A)** Στο πλαίσιο των προτάσεων της παρούσας μελέτης, εξετάστηκε το ενδεχόμενο της αλλαγής της διαδρομής της Γραμμής Β, έτσι ώστε να διέρχεται από τον σταθμό του Μετρό «Χαλάνδρι», καθώς διατυπώθηκαν και κάποια λίγα αιτήματα για σύνδεση της γραμμής με τον εν λόγω σταθμό.

Σε αυτό το ενδεχόμενο εξετάστηκε η εξής εναλλακτική διαδρομή:

- ❖ Διαδρομή Β1 (από Πολύδροσο προς Κοιμητήριο): [.....] → Ολύμπου → (δεξιά) Ειρήνης → (αριστερά) Τυμφρηστού → (δεξιά) Γρεβενών → (αριστερά) Δουκ. Πλακεντίας → [.....]
- ❖ Διαδρομή Β2 (από Κοιμητήριο προς Πολύδροσο): [.....] → Δουκ. Πλακεντίας → (δεξιά) Ροδόπης → (αριστερά) Ελικώνος → Θησέως → [.....]

Ωστόσο, στην περίπτωση εφαρμογής της παραπάνω αλλαγής διαδρομής, δεν θα εξυπηρετείται κεντροβαρικά η περιοχή της Τούφας, καθώς το λεωφορείο δεν θα διέρχεται από την οδό Μεταμορφώσεως. Η οδός Μεταμορφώσεως εκτός από κεντροβαρικός οδικός άξονας της Τούφας, διαθέτει και κατάλληλη υποδομή για διέλευση λεωφορείου (επαρκές πλάτος οδού, λεωφορειολωρίδα, κλπ.)

Λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι στην υφιστάμενη κατάσταση, η γραμμή Β συνδέεται ήδη με το Μετρό (Σταθμός Δουκ. Πλακεντίας), στην παρούσα μελέτη προτείνεται η διαδρομή και οι στάσεις της Γραμμής Β να παραμείνουν ως έχουν.

Η μη προτεινόμενη εναλλακτική διαδρομή της Γραμμής Β φαίνεται στους Χάρτες 6α & 6β (Μεγέθυνση) που ακολουθούν.

**B)** Στο πλαίσιο των προτάσεων της παρούσας μελέτης, εξετάστηκε επιπροσθέτως το ενδεχόμενο της μετατροπής της Γραμμής Β σε δύο κυκλικές γραμμές, με άκρο το Κέντρο Χαλανδρίου. Η μία κυκλική γραμμή που εξετάστηκε είναι η «Πολύδροσο – Κέντρο Χαλανδρίου» και η δεύτερη κυκλική γραμμή η «Κέντρο Χαλανδρίου – Κοιμητήριο».

Ωστόσο, από την επεξεργασία των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου και συγκεκριμένα με βάση τα αποτελέσματα των ερωτήσεων 5 & 6 ("Σε ποια στάση/ οδό επιβιβαστήκατε;", " Σε ποια στάση/ οδό θα αποβιβαστείτε;"), που σχετίζονται με τον προσδιορισμό των άκρων των

μετακινήσεων, ήτοι Προέλευση – Προορισμός, προκύπτει ότι οι μετακινήσεις με Προέλευση / Προορισμό εκατέρωθεν του Κέντρου του Χαλανδρίου αφορούν στο 30% των συνολικών μετακινήσεων (όσων απάντησαν στα ερωτηματολόγια). Επομένως, για μεγάλο πλήθος επιβατών/ χρηστών θα απαιτηθεί μετεπιβίβαση από τη μία γραμμή στην άλλη.

Με δεδομένο το γεγονός ότι για υψηλό ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων θα απαιτηθεί μετεπιβίβαση από τη μία γραμμή στην άλλη με τις επακόλουθες συνέπειες (καθυστερήσεις, δυσαρέσκεια, κλπ.), όπως και το γεγονός ότι η υπάρχουσα γραμμή εξυπηρετεί τη μετακίνηση των μαθητών της Ριζαρείου Σχολής (π.χ. Ριζάρειος – Σταθμός Μετρό Δουκ. Πλακεντίας), καθώς και λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν διατυπώθηκε από κανέναν σχετικό αίτημα διαχωρισμού της εν λόγω γραμμής, στην παρούσα μελέτη προτείνεται η διαδρομή και οι στάσεις της Γραμμής Β να παραμείνουν ως έχουν.

**ΧΑΡΤΗΣ 6α: ΜΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Β  
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**

**ΧΑΡΤΗΣ 6β: ΜΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Β  
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (Μεγέθυνση)**

### **7.3.3 Για τη Γραμμή Γ – Κάτω Χαλάνδρι (Κυκλική)**

Στην υφιστάμενη κατάσταση απασχολείται 1 όχημα με 2 οδηγούς (2 βάρδιες), με συχνότητα δρομολογίου ανά μία ώρα και μέσο χρόνο διαδρομής ~45'.

Η λειτουργία της γραμμής πραγματοποιείται από Δευτέρα έως Παρασκευή, με έναρξη 1<sup>ου</sup> δρομολογίου στις 8:00, ενώ το τελευταίο δρομολόγιο έχει έναρξη στις 17:00 (Αναχώρηση κάθε ΑΚΡΙΒΩΣ - από 8.00 έως 17.00).

Το συνολικό μήκος της υφιστάμενης διαδρομής της Γραμμής Γ είναι περίπου 6,8 km.

Η Γραμμή Γ έχει αφετηρία/ τέρμα στο Κέντρο του Χαλανδρίου επί της οδού Κολοκοτρώνη 8, στο οδικό τμήμα μεταξύ Ζαλοκώστα και Βασ. Γεωργίου.

Η διαδρομή που ακολουθεί η Γραμμή Γ, παρουσιάζεται σχηματικά στο Χάρτη 5 της παραγράφου 4.2, καθώς και ακολούθως:

**ΓΡΑΜΜΗ Γ:** ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 8 (ΣΤΑΣΗ ΟΑΣΑ) - ΕΥΘΕΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΕΥΘΕΙΑ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ - ΔΕΞΙΑ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - (ΠΛ. ΦΛΥΑ) ΔΕΞΙΑ ΔΑΝΑΪΔΩΝ - ΔΕΞΙΑ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΖΩΟΔΟΧΟΥ ΠΗΓΗΣ - ΔΕΞΙΑ ΚΡΗΤΗΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΟΥΡΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΤΕΛΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Στον Πίνακα 7.3.3-1 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι στάσεις της Γραμμής Γ, σύμφωνα με το χάρτη των στάσεων που προμηθεύτηκε η ομάδα μελέτης από την τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, καθώς και βάσει της αυτοψίας. Επίσης, σημειώνονται κάποιες παρατηρήσεις σχετικά με τις στάσεις και τη σήμανση αυτών.

Πίνακας 7.3.3-1: Στάσεις Δημοτικής Γραμμής Γ (Κάτω Χαλάνδρι - Κυκλική)

Στάση	Όνομασία στάσης	Χωροθέτηση Στάσης Επί της οδού	Οδικό Τμήμα		Παρατηρήσεις
			Από	Έως	
1	Αφετηρία	Κολοκοτρώνη	Ζαλοκώστα	Βασ. Γεωργίου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
2	BENIZELΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Παρασκευής	Θουκιδίδου	Βενιζέλου	*
3	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Παρασκευής	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους	*
4		Αριστοτέλους	Σωκράτους	Καραολή Δημητρίου	✓ (μπλε σήμα)
5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Παπανικολή	Αριστοτέλους	Αριστείδου	*
6	ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Παπανικολή	Υψηλάντου	Νικηταρά	*
7	ΔΑΝΑΪΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	Δαναΐδων	Παπανικολή	Ψαρών	*
8		Δαναΐδων	Λυδίας	Αερ. Χαλκιά	✓ (Ιστός διαφορετικός)
9		Δαναΐδων	Αντιγόνης	Σαρανταπόρου	✓ (μπλε σήμα)
10		Σαρανταπόρου	Υψηλάντου	Γλαύκης	✓ (πράσινο σήμα)
11	2η Σαρανταπόρου	Σαρανταπόρου	Γερανίου	Παρνασσίδος	✓ (Ιστός διαφορετικός)
12	Λουτρακίου	Ζ. Πηγής	Λουτρακίου	Δυοβουνιώτη	✓ (Ιστός διαφορετικός)
13		Κρήτης	Ζ. Πηγής	Λοκρίδος	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
14		Κρήτης	Χαλκίδος	Κυδωνίας	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
15		Κρήτης	Ηλιάδος	Σοφ. Βενιζέλου	Δεν υπάρχει καθόλου στάση/ σήμα στάσης
16	Πλατεία Χίου	Σοφ. Βενιζέλου	Χίου	Γενναδίου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
17	ΙΚΑ	Σοφ. Βενιζέλου	Άλσους	Ηπείρου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
18	ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	Σοφ. Βενιζέλου	Ευβοίας	Ηρώων Πολυτεχνείου	✓ (Ιστός διαφορετικός)
19	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ηρώων Πολυτεχνείου	Περικλέους	Κεφαλληνίας	✓ (Ιστός διαφορετικός)
20		Ηρώων Πολυτεχνείου	Αρκαδίου	Αποστολόπουλου Ι.	✓ (μπλε σήμα)
21	2η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αποστολόπουλου Ι.	Επτανήσου	Χίου	*
22	3η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αποστολόπουλου Ι.	Λευκάδος	Σαρανταπόρου	*
23	ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ (ΟΑΣΑ)	Εθν. Αντιστάσεως	Φιλικής Εταιρείας	Σαχτούρη	*
24	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ (ΟΑΣΑ)	Εθν. Αντιστάσεως	Ψαρών	Παπανικολή	*
25	Σόλωνος	Α. Παπανδρέου	Μιλτιάδου	Σόλωνος	✓ (Ιστός διαφορετικός)
26	ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Α. Παπανδρέου	Καραολή Δημητρίου	Σωκράτους	*
27	ΧΑΪΜΑΝΤΑ (ΟΑΣΑ)	Α. Παπανδρέου	Κατσιουλέρη/ Χαΐμαντά	Κολοκοτρώνη	*
28	Τέρμα/ Αφετηρία	Κολοκοτρώνη	Ζαλοκώστα	Βασ. Γεωργίου	✓ (Ιστός διαφορετικός)

\*Χωρίς σήμα ΣΤΑΣΗΣ Δημοτικής Συγκοινωνίας, Στάση ΟΑΣΑ

✓ Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας

**Για τη Γραμμή Γ προτείνεται να επεκταθεί η διαδρομή της γραμμής** ώστε να εξυπηρετηθεί η ζήτηση για το ΙΚΑ Χαλανδρίου επί των οδών Δημοσθένους & Φιλ. Λίτσα.

Προτείνεται η ακόλουθη επέκταση διαδρομής:

**Επέκταση διαδρομής:** [.....] → Α. Παπανδρέου → Λ. Πεντέλης → (δεξιά) Δημοσθένους → (δεξιά) Φ. Λίτσα → (δεξιά) Αγ. Γεωργίου → Κολοκοτρώνη → Τέρμα/ Αφετηρία

Εναλλακτική διαδρομή της επέκτασης της Γραμμής Γ για την εξυπηρέτηση του ΙΚΑ Χαλανδρίου επί των οδών Δημοσθένους & Φιλ. Λίτσα, θα μπορούσε να είναι η ακόλουθη:

**Εναλλακτική:** [.....] → Α. Παπανδρέου → Λ. Πεντέλης → (δεξιά) Αριστοτέλους → (δεξιά) Αγ. Γεωργίου → Κολοκοτρώνη → Τέρμα/ Αφετηρία

Παράλληλα, προτείνονται οι εξής πρόσθετες Στάσεις δημοτικής συγκοινωνίας: α) υφιστάμενη του ΟΑΣΑ «ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ» επί της Λ. Πεντέλης (ρεύμα ανόδου προς Πεντέλη), στο οδικό τμήμα από Παπάγου έως Αφροδίτης β) υφιστάμενη στάση του ΟΑΣΑ «ΙΚΑ» επί της Λ. Πεντέλης (ρεύμα ανόδου προς Πεντέλη), στο οδικό τμήμα από Αριστοτέλους έως Δημοσθένους, γ) νέα στάση έμπροσθεν του ΙΚΑ επί της Φιλ. Λίτσα, από Δημοσθένους έως Απόλλωνος, δ) υφιστάμενη (της Γραμμής Β και του ΟΑΣΑ) στάση επί της οδού Αγ. Γεωργίου: Στάση "ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ" και ε) υφιστάμενη (της Γραμμής Β και του ΟΑΣΑ) στάση επί της οδού Αγ. Γεωργίου: Στάση "ΟΤΕ".

**Πίνακας 7.3.3-2: Προτεινόμενες Στάσεις Επέκτασης Δημοτικής Γραμμής Γ**

Στάση	Όνομασία στάσης	Χωροθέτηση Στάσης Επί της οδού	Οδικό Τμήμα	
			Από	Έως
1	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Λ. Πεντέλης	Παπάγου	Αφροδίτης
2	ΙΚΑ (ΟΑΣΑ)	Λ. Πεντέλης	Αριστοτέλους	Δημοσθένους
3		Φιλ. Λίτσα	Δημοσθένους	Απόλλωνος
4	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Φιλ. Λίτσα	Αριστείδου
5	ΟΤΕ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Αριστοφάνους	Λ. Πεντέλης

Σε περίπτωση που υιοθετηθεί η εναλλακτική διαδρομή επέκτασης, προτείνονται τρεις πρόσθετες Στάσεις της Γραμμής Γ. Η πρώτη Στάση είναι η υφιστάμενη του ΟΑΣΑ «ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ» επί της Λ. Πεντέλης (ρεύμα ανόδου προς Πεντέλη), στο οδικό τμήμα από Παπάγου έως Αφροδίτης. Η δεύτερη Στάση προτείνεται να χωροθετηθεί επί της οδού Αριστοτέλους, στο οδικό τμήμα από Απόλλωνος έως Καλλισπέρη Σεβ. Η τρίτη Στάση είναι η υφιστάμενη (της Γραμμής Β και του ΟΑΣΑ) στάση επί της οδού Αγ. Γεωργίου (Στάση "ΟΤΕ").

**Πίνακας 7.3.3-3: Προτεινόμενες Στάσεις Εναλλακτικής Επέκτασης Δημοτικής Γραμμής Γ**

Στάση	Όνομασία στάσης	Χωροθέτηση Στάσης	Οδικό Τμήμα	
			Από	Έως
		<b>Επί της οδού</b>		
1	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Λ. Πεντέλης	Παπάγου	Αφροδίτης
2		Αριστοτέλους	Απόλλωνος	Καλλισπέρη Σεβ.
3	ΟΤΕ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Αριστοφάνους	Λ. Πεντέλης

Για την εφαρμογή της επέκτασης της δημοτικής γραμμής, θα **πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα στις οδούς απ' όπου θα διέρχεται το δημοτικό λεωφορείο**, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ασφαλής διέλευσή του (π.χ. απομάκρυνση παράνομης παρόδιας στάθμευσης, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις). Η ανεμπόδιστη διέλευση των δημοτικών λεωφορείων θα εξασφαλιστεί με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων των οδών διέλευσης.

Εκτιμάται ότι ο επιπλέον χρόνος διαδρομής, με τις νέες στάσεις, θα είναι περίπου 13'-15' (1,3 km και 5 στάσεις). Επομένως, το συνολικό μήκος διαδρομής θα ανέρχεται σε 8,1 km και ο συνολικός εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής της γραμμής Γ θα είναι περίπου 60'.

Στην περίπτωση εφαρμογής της εναλλακτικής επέκτασης, ο επιπλέον χρόνος διαδρομής, με τις νέες στάσεις, θα είναι ~10' (930 m και 4 στάσεις και μέση ταχύτητα = 10km/h). Επομένως, το συνολικό μήκος διαδρομής θα ανέρχεται σε 7,73 km και ο συνολικός εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής της γραμμής Γ θα είναι περίπου 55'.

**Για τη Γραμμή Γ προτείνεται η συχνότητα των δρομολογίων να αυξηθεί και να είναι ανά 30'**. Συνεπώς, προτείνεται η απασχόληση τεσσάρων (4) οδηγών σε δύο βάρδιες με δύο (2) οχήματα. Τα λεωφορεία προτείνεται να είναι μικρού μεγέθους/ minibus (μήκους 7,8 m).

Ο χάρτης 7 της προτεινόμενης επέκτασης της Δημοτικής Γραμμής Γ παρατίθεται στη συνέχεια.

Στον Πίνακα 7.3.3-4 που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκεντρωτικά όλες οι στάσεις της Δημοτικής Γραμμής Γ, ήτοι οι υφιστάμενες Στάσεις και οι προτεινόμενες Στάσεις της Επέκτασης της Γραμμής Γ.



**Πίνακας 7.3.3-4: Προτεινόμενες Στάσεις (Υφιστάμενες & Επέκτασης) Δημοτικής Γραμμής Γ  
 (Κάτω Χαλάνδρι - Κυκλική)**

Στάση	Όνομασία στάσης	Χωροθέτηση Στάσης	Οδικό Τμήμα	
			Από	Έως
		<b>Επί της οδού</b>		
1	Αφετηρία	Κολοκοτρώνη	Ζαλοκώστα	Βασ. Γεωργίου
2	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Παρασκευής	Θουκιδίδου	Βενιζέλου
3	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Παρασκευής	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους
4		Αριστοτέλους	Σωκράτους	Καραολή Δημητρίου
5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ (ΟΑΣΑ)	Παπανικολή	Αριστοτέλους	Αριστείδου
6	ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ (ΟΑΣΑ)	Παπανικολή	Υψηλάντου	Νικηταρά
7	ΔΑΝΑΪΔΩΝ (ΟΑΣΑ)	Δαναΐδων	Παπανικολή	Ψαρών
8		Δαναΐδων	Λυδίας	Αερ. Χαλκιά
9		Δαναΐδων	Αντιγόνης	Σαρανταπόρου
10		Σαρανταπόρου	Υψηλάντου	Γλαύκης
11	2η Σαρανταπόρου	Σαρανταπόρου	Γερανίου	Παρνασσίδος
12	Λουτρακίου	Ζ. Πηγής	Λουτρακίου	Δυοβουνιώτη
13		Κρήτης	Ζ. Πηγής	Λοκρίδος
14		Κρήτης	Χαλκίδος	Κυδωνίας
15		Κρήτης	Ηλιάδος	Σοφ. Βενιζέλου
16	Πλατεία Χίου	Σοφ. Βενιζέλου	Χίου	Γενναδίου
17	ΙΚΑ	Σοφ. Βενιζέλου	Άλσους	Ηπείρου
18	ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	Σοφ. Βενιζέλου	Ευβοίας	Ηρώων Πολυτεχνείου
19	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ηρώων Πολυτεχνείου	Περικλέους	Κεφαλληνίας
20		Ηρώων Πολυτεχνείου	Αρκαδίου	Αποστολόπουλου Ι.
21	2η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αποστολόπουλου Ι.	Επτανήσου	Χίου
22	3η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΟΑΣΑ)	Αποστολόπουλου Ι.	Λευκάδος	Σαρανταπόρου
23	ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ (ΟΑΣΑ)	Εθν. Αντιστάσεως	Φιλικής Εταιρείας	Σαχτούρη
24	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ (ΟΑΣΑ)	Εθν. Αντιστάσεως	Ψαρών	Παπανικολή
25	Σόλωνος	Α. Παπανδρέου	Μιλτιάδου	Σόλωνος
26	ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΟΑΣΑ)	Α. Παπανδρέου	Καραολή Δημητρίου	Σωκράτους
27	ΧΑΪΜΑΝΤΑ (ΟΑΣΑ)	Α. Παπανδρέου	Κατσιουλήρη/ Χαϊμαντά	Κολοκοτρώνη
28	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ (ΟΑΣΑ)	Λ. Πεντέλης	Παπάγου	Αφροδίτης
29		Αριστοτέλους	Απόλλωνος	Καλλισιπέρη Σεβ.
30	ΟΤΕ (ΟΑΣΑ)	Αγ. Γεωργίου	Αριστοφάνους	Λ. Πεντέλης
31	Τέρμα/ Αφετηρία	Κολοκοτρώνη	Ζαλοκώστα	Βασ. Γεωργίου

**ΧΑΡΤΗΣ 7: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Γ (ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙ) ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ  
ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**

### **7.3.4 Υφιστάμενη Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας το Σάββατο**

Το **Σάββατο**, η Δημοτική Συγκοινωνία λειτουργεί με τροποποιημένα δρομολόγια και ωράρια λειτουργίας, για την εξυπηρέτηση του Κοιμητηρίου.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, το Σάββατο, οι διαδρομές των δρομολογίων για την εξυπηρέτηση του Κοιμητηρίου, έχουν ως εξής:

#### **Προς το Κοιμητήριο**

⇒ **Δρομολόγιο στις 08:00 από την Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου**

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΠΛ. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ) - ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΝΔ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΔΕΞΙΑ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΔΕΞΙΑ ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΟΛΥΜΠΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΤΗΝΟΥ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ - ΤΕΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

#### **Επιστροφή από το Κοιμητήριο**

⇒ **Δρομολόγιο στις 9:30 από το Κοιμητήριο**

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ – ΤΗΝΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ - ΔΕΞΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ - ΕΥΘΕΙΑ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΔΕΞΙΑ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΕΥΘΕΙΑ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ) ΤΕΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

#### **Προς το Κοιμητήριο**

⇒ **Δρομολόγιο στις 09:00 από την Πλατεία Χίου**

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΙΟΥ - ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ - ΔΕΞΙΑ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΕΥΘΕΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΠΛ. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ) - ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΝΔ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΔΕΞΙΑ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΔΕΞΙΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΟΛΥΜΠΟΥ - ΔΕΞΙΑ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΤΗΝΟΥ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ ΤΕΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

#### **Επιστροφή από το Κοιμητήριο**

⇒ **Δρομολόγιο στις 10:30 από το Κοιμητήριο**

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ - ΤΗΝΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ - ΔΕΞΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ - ΕΥΘΕΙΑ ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΔΕΞΙΑ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΕΥΘΕΙΑ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΕΥΘΕΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ) - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ - ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΧΙΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΙΟΥ ΤΕΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Δεν προτείνεται τροποποίηση για τα δρομολόγια και τις διαδρομές των δημοτικών γραμμών για την ημέρα Σάββατο.

Οι διαδρομές των δρομολογίων της Δημοτικής Συγκοινωνίας για το Σάββατο παρουσιάζονται στο Χάρτη 8 που ακολουθεί.

**ΧΑΡΤΗΣ 8: ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΣΑΒΒΑΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ  
ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**

### 7.3.5 Επιπλέον προτάσεις σχετικά με όλες τις γραμμές

- Προτείνεται να υιοθετηθεί ένα ενιαίο σήμα στάσης δημοτικής συγκοινωνίας (**ειδική σήμανση σε στάσεις και στέγαστρα**), το οποίο θα τοποθετηθεί σε όλες τις στάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των υφιστάμενων κοινών με του ΟΑΣΑ.

Συγκεκριμένα προτείνεται να χρησιμοποιηθεί η μπλε πινακίδα, ήτοι το σήμα του ΚΟΚ Π-28 «Στάση Λεωφορείου ή Τρόλλεϋ», με την αναγραφή "Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας", καθώς και την ονομασία της Στάσης.



Π-28 «Στάση Λεωφορείου ή Τρόλλεϋ»

- Προτείνεται η αφαίρεση του σήματος αφετηρίας δημοτικής συγκοινωνίας (μπλε σήμα), που βρίσκεται επί της οδού Κολοκοτρώνη, στο οδικό τμήμα από Κ. Βάρναλη έως Α. Γκίνη, καθώς αφορά σε παλαιότερη αφετηρία διαδρομής.
- Τέλος, **προτείνεται η πληροφόρηση του επιβατικού κοινού με χάρτες και ωράρια δρομολογίων**. Η προβολή του συγκοινωνιακού έργου και η πληροφόρηση του επιβάτη εξυπηρετεί την ποιότητα των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών. Η ενημέρωση του κοινού περί του συγκοινωνιακού έργου μπορεί να επιτευχθεί με διάφορους τρόπους όπως: διαφήμιση μέσω ραδιοφώνου, εντύπων, εφημερίδων, αφισών, φυλλαδίων.

### 7.4 ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑ – ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Για τις προτεινόμενες Γραμμές της Δημοτικής Συγκοινωνίας, εξετάστηκαν οι διαδρομές σε σχέση με το υφιστάμενο καθεστώς κυκλοφοριακής οργάνωσης και δεν προέκυψε ανάγκη παρεμβάσεων ή αλλαγών (π.χ. μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, κλπ.) στο οδικό δίκτυο.

Το προτεινόμενο από την παρούσα μελέτη δίκτυο Δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Χαλανδρίου κρίνεται τεχνικά εφικτό. Ωστόσο, προτείνεται σε κρίσιμα σημεία, όπως διασταυρώσεις με παράνομη στάθμευση, να υλοποιηθούν οι απαραίτητες παρεμβάσεις για την απρόσκοπτη διέλευση των λεωφορείων (διαπλάτυνση πεζοδρομίων ή πρόσκαιρη τοποθέτηση εμποδίων – κολονάκια, κλπ.).

## 7.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Ο φορέας διαχείρισης και λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου είναι το Τμήμα Συγκοινωνιών και Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χαλανδρίου. Στην επόμενη παράγραφο παρουσιάζεται το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτείται για τη λειτουργία της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου.

## 7.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συγκεντρωτικά η πρόταση μελέτης αναδιάρθρωσης των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου, σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση.

Πίνακας 7.6-1: Απαιτήσεις Υφιστάμενου & Προτεινόμενου Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου

Δημοτικές Γραμμές	Στόλος Λεωφορείων	Τύπος Λεωφορείων	Πλήθος Οδηγών	Συχνότητα Δρομολογίων
<b>Απαιτήσεις Υφιστάμενου Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας</b>				
Γραμμή Β (B1+B2)	1		2	2 ώρες
Γραμμή Γ	1		2	1 ώρα
<b>Σύνολο</b>	<b>2</b>		<b>4</b>	
<b>Απαιτήσεις Προτεινόμενου Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας</b>				
Γραμμή Β (B1 & B2)	2	midibus (10,5 m)	4	1 ώρα
Γραμμή Γ (& Επέκταση)	2	minibus (7,8 m)	4	30'
Σε εφεδρεία	3	1 midibus (10 m) από δωρεά + 2 Υφιστάμενα Λεωφορεία σε καλή κατάσταση	2	
<b>Σύνολο</b>	<b>7</b>		<b>10</b>	

Ακολουθεί ο Χάρτης 9 με το Προτεινόμενο Δίκτυο Γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου.

Αθήνα, Νοέμβριος 2016

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ Ε. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
 ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α.Π.Θ.  
 ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. Αρ. Πρωτοκόλλ. 1285  
 Δ.ΑΡΑΧΩΝΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ  
 ΑΦΜ: 045684694 ΔΟΥ Α' ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ  
 ΤΗΛ: 210 77 15 691 - FAX: 210 77 12 055  
 e-mail: Atinaiki@otenet.gr

Κωνσταντίνος Τριανταφύλλου  
 Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός

**ΧΑΡΤΗΣ 9: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ  
ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**