

**Αριθμός 574**

**23<sup>η</sup> Συνεδρίαση  
Δημοτικού Συμβουλίου Πατρέων  
της 14<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2015**

---

Στην Πάτρα και στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου, στο κτίριο ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, σήμερα την **14<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2015**, ημέρα **Τετάρτη** και ώρα **17.00**, μετά από γραπτή πρόσκληση της κας Προέδρου, με **αριθμό 23/9-10-2015**, η οποία εκδόθηκε νομότυπα και δόθηκε σε όλους τους κ.κ. Δημοτικούς Συμβούλους, ήλθαν για συνεδρίαση, για την εξέταση των (14) θεμάτων της ημερησίας διατάξεως, τα παρακάτω Μέλη του Σώματος:

1) Γεροπαναγιώτη - Θεοδωρακοπούλου Αικατερίνη- Πρόεδρος, 2) Γρηγόρης Ηλίας- Γραμματέας, 3) Αθανασόπουλος Ανδρέας- Αντ/ρχος, 4) Κορδάς Χρήστος- Αντ/ρχος, 5) Μελάς Παναγιώτης- Αντ/ρχος, 6) Πελεκούδας Δημήτριος- Αντ/ρχος, 7) Πλέσσας Διονύσιος- Αντ/ρχος, 8) Στάμος Παύλος- Αντ/ρχος, 9) Αγγελόπουλος Θεόδωρος, 10) Αξιώτη Βικτωρία, 11) Ασπρούλια Σοφία, 12) Βακάλογλου Παντελής, 13) Βουκελάτος Σπυρίδων, 14) Γεωργακόπουλος Ηλίας, 15) Γιαννιτσοπούλου Ιουλία, 16) Γκοτσόπουλος Ιωάννης, 17) Δημησιάνος Δημήτριος, 18) Δριμάλας Επαμεινώνδας, 19) Θωμόπουλος Βασίλειος, 20) Κακατσιδης Βασίλειος, 21) Λέκκα Ελένη, 22) Μουστακάς Θεοδόσιος, 23) Νικηφορίδης Γεώργιος, 24) Τουλγαρίδης Θεόδωρος, 25) Τσαλαμιδά Αναστασία, 26) Χρυσοβιτσάνος Νικόλαος, 27) Γκοτσόπουλος Ηλίας, 28) Δημαράς Ιωάννης, 29) Θεοδωρόπουλος Νικόλαος, 30) Καυκάς Γεώργιος, 31) Μανέτας Ιωάννης, 32) Μπίρμπα Ουρανία, 33) Νικολάου Ανδρέας, 34) Ντρίνιας Θεόδωρος, 35) Ξυλιάς Θεόδωρος, 36) Πατούχας Χρήστος, 37) Σαμούρη-Βαγενά Βίβιαν, 38) Τζανάκος Νικόλαος, 39) Τσιμπούκης Ιωάννης, 40) Φίλιας Ανδρέας και 41) Χριστόπουλος Κωνσταντίνος.

Οι κ.κ. Μπακαλάρης Χρήστος- Αντιπρόεδρος, Λαζαρίδης Ιωάννης, Μπιρλή Ελένη, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας και Σπαρτινός Κωνσταντίνος, δεν ήρθαν αν και κλήθηκαν.

Οι κ.κ. Καββαδία Θεοδοσία, Κανελλόπουλος Ιωάννης και Οικονομόπουλος Νικόλαος, δεν ήρθαν από την αρχή της συνεδρίασης, αλλά αργότερα, όπως φαίνεται παρακάτω στα πρακτικά.

Επίσης στη συνεδρίαση ήλθε και ο κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΛΕΤΙΔΗΣ - Δήμαρχος Πατρέων.

Αφού έγινε νόμιμη απαρτία, η κα Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

(Διευκρινίζεται ότι ήδη ήρθαν στη συνεδρίαση οι κ.κ. Κανελλόπουλος Ιωάννης, Καββαδία Θεοδοσία και Οικονομόπουλος Νικόλαος).

Στη συνέχεια, η κα Πρόεδρος, εισάγει το αριθμ. 2 θέμα της ημερησίας διατάξεως: «Μέτρα για το Συγκοινωνιακό- Κυκλοφοριακό, στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας» (σχετική η αριθμ. 229/2015 απόφαση της Ε.Π.Ζ.).

**Το Σώμα**, κατά τη διάρκεια συζήτησης του θέματος, άκουσε την κα Πρόεδρο, τον αρμόδιο εισηγητή Αντιδήμαρχο, τις τοποθετήσεις των επικεφαλής των δημοτικών παρατάξεων, των υπολοίπων μελών-δημοτικών συμβούλων, καθώς και των παριστάμενων εκπροσώπων Φορέων. Είδε επίσης την αριθμ. 229/2015 απόφαση της Ε.Π.Ζ.

Με τη διευκρίνιση ότι εν τω μεταξύ αποχώρησαν από τη συνεδρίαση οι κ.κ. Νικολάου Ανδρέας, Μουστακάς Θεοδόσιος, Νικηφορίδης Γεώργιος, Μανέτας Ιωάννης, Καυκάς Γεώργιος, Οικονομόπουλος Νικόλαος, Αγγελόπουλος Θεόδωρος και Κακατσιδης Βασίλειος, ενώ κατά την ψηφοφορία οι κ.κ. Μπίρμπα Ουρανία, Τσιμπούκης Ιωάννης, Γρηγόρης Ηλίας, Χριστόπουλος Κων/νος, Γκοτσόπουλος Ηλίας, Θεοδωρόπουλος Νικόλαος και Ξυλιάς Θεόδωρος δήλωσαν ότι ψηφίζουν «λευκό» και οι

κ.κ. Δημαράς Ιωάννης, Φίλιας Ανδρέας δήλωσαν ότι **ψηφίζουν δική τους πρόταση, το Σώμα,**

### **ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:**

**Εγκρίνει κατ' αρχήν και σαν βάση συζήτησης, την πρόταση λήψης μέτρων, για το Συγκοινωνιακό – Κυκλοφοριακό στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας, ως κάτωθι:**

Το Συγκοινωνιακό-Κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας είναι από τα σοβαρότερα ζητήματα που επηρεάζουν τη ζωή του πατραϊκού λαού. Είναι πρόβλημα χρόνιο, με πολλές παραμέτρους, και δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί αποκλειστικά στα πλαίσια του Δήμου. Δεν πρόκειται για ένα τοπικό - τεχνικό ζήτημα, είναι ζήτημα κυρίως πολιτικό. Αυτό εκφράζεται και στις τεχνικές παραμέτρους των μέχρι σήμερα Σχεδιασμών, όπου κύριο κριτήριο ήταν και είναι το κέρδος (κατασκευαστικών ομίλων, βιομηχανιών αυτοκινήτου, ελαστικών κλπ). Οι λαϊκές ανάγκες και η ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης ελάχιστα λαμβάνονται υπόψη.

Η γενικότερη ασκούμενη αντιλαϊκή πολιτική των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων, σταθερά ενίσχυε τα Ι.Χ. σε βάρος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στα οποία επίσης στηρίχθηκε η επιχειρηματική δράση, ενώ ταυτόχρονα ενίσχυε την άναρχη περιαστική δόμηση και επέκταση του Σχεδίου Πόλης, του περιορισμού του Δημοσίου Χώρου, μέσω ιδιαίτερα της μη υλοποίησης του Σχεδίου Πόλης, πράγμα που οδήγησε στην ακύρωση ουσιαστικά κάθε σχεδιασμού.

Αναφέρουμε χαρακτηριστικά τον σχεδιασμό της λειτουργίας του Αστικού Κέντρου της Πάτρας, όπως ακριβώς αποτυπώνεται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και τη χρηματοδότηση (κυρίως τη μη χρηματοδότηση) για την υλοποίηση των ρυθμίσεων του.

Η ίδια πολιτική ακολουθείται στα Δημόσια Έργα, τη χάραξη των αυτοκινητοδρόμων (που για την πόλη μας εν έτη 2015 αποτελούν ακόμη όνειρο), των εθνικών και επαρχιακών οδών, των Σιδηροδρομικών Γραμμών και στο τι εξυπηρετούν. Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη το λιμάνι η θέση του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων, του Σιδηροδρομικού Σταθμού, κατά πόσο ευνοούν την εύρυθμη λειτουργία της Κυκλοφορίας στην πόλη, ή εξυπηρετούν την κερδοφορία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτούς τους τομείς.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η κατασκευή της Μίνι – Περιμετρικής και η διάνοιξη της Κανακάρη, που για δεκαετίες καρκινοβατούν. Η ολοκλήρωση αυτών των έργων θα βοηθούσε σε ένα βαθμό στην επίλυση του κυκλοφοριακού. Ευελπιστούμε ότι, παρά τις αντιξοότητες, θα ολοκληρωθούν μέσα στο 2016.

Ο κάτοικος της Πάτρας καθημερινά βιώνει το άγχος της κυκλοφορίας είτε χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, είτε αφού αυτά δεν τον εξυπηρετούν (λόγω χάραξης των δρομολογίων, των καθυστερήσεων και της ποιότητας των λεωφορείων) αναγκάζεται να χρησιμοποιεί το Ιδιωτικό του Αυτοκίνητο, επιτείνοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Για να υπάρξει λύση λοιπόν στο πρόβλημα, πρέπει να αναβαθμιστούν και να ενισχυθούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Πατρέων. Οι πρωτοβουλίες αυτές δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να γίνουν από τον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος άλλωστε παρεμβαίνει μόνο όταν του εξασφαλιστεί ικανοποιητικό ποσοστό κέρδους.

Επιβάλλεται η δημιουργία Ενιαίου φορέα Δημοσίων Μεταφορών, σε πανελλαδικό και περιφερειακό επίπεδο που θα περιλαμβάνει Συνδυασμένα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Ο Δημόσιος Φορέας θα έχει στην ευθύνη του όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς θα σχεδιάζει και θα υλοποιεί την παροχή της Συγκοινωνιακής Εξυπηρέτησης. Αν εξαιρέσουμε την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, οι κυβερνήσεις που γνωρίσαμε δεν χρηματοδότησαν, δεν πήραν κανένα μέτρο για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στη χώρα μας, όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος, σύγχρονη

Αστική Συγκοινωνία.

Η δημιουργία Ενιαίου Φορέα Δημόσιων Μεταφορών, που θα εξασφάλιζε την μετακίνηση του λαού μας, έρχεται σε αντίθεση με τα συμφέροντα του κεφαλαίου, τις μέχρι σήμερα αστικές κυβερνήσεις. Απαιτείται άλλη κατάσταση στο επίπεδο της οικονομίας, με κοινωνικοποιημένα τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής.

### **Άμεσα μέτρα για την ασφάλεια κίνησης πεζών, ΑΜΕΑ, δικύκλων και οχημάτων.**

Στο Δήμο μας υπάρχουν διαμορφωμένες συνθήκες σε σχέση με το κυκλοφοριακό. Η Δημοτική Αρχή κατέργησε το χαράτσι της ελεγχόμενης στάθμευσης. Δεδομένη είναι η θεώρηση μας ότι οι δρόμοι, οι πλατείες και οι παραλιακοί χώροι ανήκουν στους κατοίκους της πόλης μας και δεν πρέπει να αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης. Οι λύσεις που προτείνουμε δεν είναι εισπρακτικού – επιχειρηματικού χαρακτήρα. Θα έχουν συγκεκριμένα αποτελέσματα γιατί, αντικειμενικά, δεν μπορούν να ανατρέψουν το σύνολο των γενικότερων οικιστικών – συγκοινωνιακών πολιτικών επιλογών που οξύνουν και αναπαράγουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

**Α.** Μέτρα για την ασφάλεια και ευκολία στη κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ, με διαγραμμίσεις, κορύνες, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις των οδών για την αποφυγή στάθμευσης δικύκλων και οχημάτων, μέσα στον επόμενο χρόνο. Άμεσες παρεμβάσεις στις οδούς που οδηγούν σε Σχολικά Συγκροτήματα, εξέταση δυνατότητας απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων περιμετρικά αυτών, μονοδρομήσεις, έλεγχο πεζοδρομίων για ασφαλή μετακίνηση μαθητών, σημάνσεις, έλεγχο θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ και εκσυγχρονισμός τους. Άμεσα τροποποίηση του κανονισμού παραχώρησης θέσεων Στάθμευσης ΑΜΕΑ για να συμπεριληφθούν κατηγορίες που εξαιρούνται (νεφροπαθείς που κάνουν τακτικά αιμοκάθαρση) στην επόμενη Επιτροπή Ποιότητας Ζωής. Έλεγχος όλων των θέσεων που έχουν παραχωρηθεί μέχρι σήμερα. -Στα πλαίσια αυτά, ζητούμε τη συνεργασία της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος για την κατασκευή πεζοδρομίων στα τμήματα των εθνικών και επαρχιακών οδών που διασχίζουν την πόλη (Πανεπιστημίου) και τους οικισμούς του Δήμου Αγ. Βασίλη, Αραχωβίτικα, Ακταίο, Παραλία, Ρογίτικα, Μιντιλόγλι κλπ.

**Β.** Αποτροπή της χρήσης Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης. Οργανώθηκε σύστημα πάρκινγκ που θα διευκολύνει τους οδηγούς να έχουν δωρεάν χώρο στάθμευσης, και δωρεάν μετακίνησή τους στο κέντρο της πόλης, παραλιακά, με λεωφορεία που θα παρέχει ο Δήμος. Ένα έχει παραχωρηθεί από τον ΟΛΠΑ Α.Ε. γι' αυτή την χρήση, καθώς και ένα λεωφορείο του αστικού ΚΤΕΛ. Ένα πάρκινγκ 644 θέσεων βρίσκεται στη νότια περιοχή. Ένα άλλο είναι υπό διαμόρφωση, συγκεκριμένα βόρεια και νότια του Σταθμού Επιβατών επί της Ηρώων Πολυτεχνείου που παρεχωρήθη από τον ΟΛΠΑ Α.Ε.. Ακόμη, έχει ζητηθεί ο χώρος που υπάρχει στο αμαξοστάσιο του ΟΣΕ στον Άγιο Διονύσιο, ο οποίος μέχρι σήμερα δεν μας έχει παραχωρηθεί από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ελπίζουμε να κατανοηθούν οι ανάγκες της πόλης μας και να έχουμε θετική ανταπόκριση στο νέο αίτημα που καταθέσαμε. Παρόμοιο πρόβλημα αντιμετωπίζουμε και με τη διέλευση λεωφορείων εντός της λιμενικής ζώνης στο βόρειο τομέα. Αναλυτικά στοιχεία για τους χώρους στάθμευσης, συμπεριλαμβάνονται στην "Κυκλοφοριακή Μελέτη για τους Χώρους Στάθμευσης εκτός Οδού στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας" που εκπονήθηκε από το Τμήμα Συγκοινωνιακού και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού της Διεύθυνσης Πολεοδομικού – Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού και Διοίκησης του Δήμου Πατρέων, που εισάγεται επίσης στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής.

**Γ.** Εκ περιτροπής στάθμευση στους δρόμους από Ζαΐμη έως Τσαμαδού και από την Όθωνος Αμαλίας έως Καραϊσκάκη μίας ώρας (στις πορτοκαλί πινακίδες της ελεγχόμενης στάθμευσης) και δύο ωρών (στις πράσινες πινακίδες της ελεγχόμενης στάθμευσης). Να

διατηρήσουμε τις πινακίδες με αλλαγή μόνο της τελευταίας σειράς με αυτοκόλλητο (χρόνος-αντίτιμο). Να αφαιρεθούν σταδιακά από τα πεζοδρόμια τα μηχανήματα της προηγούμενης ελεγχόμενης στάθμευσης.

Η εκ περιτροπής στάθμευση θα ελέγχεται αφενός από κάρτα-ημερήσιο ωροδείκτη όπου θα σημειώνεται με διαγραφή η ώρα στάθμευσης, με κόστος 30 λεπτών για να καλυφθεί η αμοιβή των προμηθευτών (περίπτερα, επιλεγμένα καταστήματα) και το κόστος εκτύπωσης, αφετέρου από καταγραφή από υπαλλήλους του Τμήματος Ελέγχου Κοινοχρήστων Χώρων του Δήμου για να τηρείται η αντίστοιχη ώρα στάθμευσης. Μετά το διάστημα πιλοτικής εφαρμογής του μέτρου με προειδοποίηση για επιβολή προστίμων, θα επιβάλλεται πρόστιμο 20,00 € για παραβίαση ωραρίου στάθμευσης.

Προωθείται η προμήθεια ηλεκτρονικών μπλοκ για καταγραφή και έλεγχο του ωραρίου στάθμευσης. Ηλεκτρονική καταγραφή των οχημάτων Μηχανήματα χειρός (5-8), Λογισμικό και Κεντρικός Υπολογιστής Υποστήριξης του Συστήματος.

Για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής, θα ισχύσει η ίδια ρύθμιση που ίσχυε παλιότερα.

Τα ανωτέρω περιγράφονται αναλυτικά στο Σύστημα Παρόδιας Στάθμευσης του Δήμου Πατρέων.

#### **Αποφασιστική θα είναι η συμβολή των πιο κάτω παραγόντων:**

1. Η αποπεράτωση της μίνι Περιμετρικής και της διάνοιξης της Κανακάρη.
2. Οι εργαζόμενοι στο κέντρο της πόλης Υπάλληλοι και Έμποροι να μη χρησιμοποιούν Ι.Χ., ή , εάν χρησιμοποιούν, να σταθμεύουν στα πάρκινγκ του Δήμου.
3. Το τμήμα τροχαίας και τα αστυνομικά τμήματα καθώς και τα Τμήματα Συγκοινωνιακού & Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού της Δ/νσης Πολεοδομικού - Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης και το τμήμα ελέγχου κοινοχρήστων χώρων της Δ/νσης Διαχείρισης Προσόδων και Δημοτικής Περιουσίας να βοηθήσουν αποτελεσματικά στην υλοποίηση του μέτρου της εκ περιτροπής στάθμευσης και αστυνόμευσή της.
4. Το Αστικό ΚΤΕΛ με τη βελτίωση των δρομολογίων του. Αποφασιστικά θα συνέβαλε στη μείωση της χρήσης Ι.Χ. η καθιέρωση προσιτής κάρτας απεριορίστων διαδρομών καθώς επίσης ενός εισιτηρίου για μια κατεύθυνση.  
Σε σχέση με το Αστικό ΚΤΕΛ, απαιτείται ο εκσυγχρονισμός των διαδρομών, τροποποίηση των Αφετηριών σύμφωνα με τις προτάσεις των διαμερισμάτων, του πανεπιστημίου και του ΑΤΕΙ. (σχετικός Πίνακας).  
Όσον αφορά τις αφετηρίες των Υπεραστικών Λεωφορείων στην Όθωνος Αμαλίας θα πρέπει εντός ενός έτους να απομακρυνθούν λόγω επικινδυνότητας. -Προμήθεια και εγκατάσταση στάσεων στα πολυσύχναστα σημεία (Πανεπιστήμιο κλπ). Συγκεκριμένα μεσοπρόθεσμα με ορίζοντα το 2019 και την Απελευθέρωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς θα πρέπει να προσανατολιστούμε το Κέντρο να διανύεται από mini bus, με τα αντίστοιχα δρομολόγια των λεωφορείων να τερματίζουν περιμετρικά του Ιστορικού Κέντρου με την καθιέρωση προφανώς ενός εισιτηρίου για μία διαδρομή.
5. Σε συνεργασία με τις αντίστοιχες δημοτικές κοινότητες να εξεταστούν οι σταθμοί αφετηρίας των ΤΑΞΙ, με άμεση μεταφορά του σταθμού της οδού Πανεπιστημίου επί της οδού Βόλου με αντίστοιχη μονοδρόμηση της οδού Βόλου από Ηγουμενίτσης προς Πανεπιστημίου, μεταφορά της πιάτσας της οδού Κολοκοτρώνη στην απέναντι πλευρά που είναι και αίτημα του Εργατικού Κέντρου καθώς και οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης (3-4) στους χώρους παρκινγκ δίπλα στο κολυμβητήριο του Ν.Ο.Π. Να διαγραμματισθούν οι θέσεις και να ελέγχεται η τήρησή τους.

6. Ενίσχυση της κυκλοφορίας των δικύκλων που θα περιλαμβάνει θέσεις στάθμευσης δικύκλων ανά τακτά διαστήματα, με κατάργηση θέσεων Ι.Χ.. Για τα φορτηγά πρέπει να τηρείται το ωράριο που έχει καθοριστεί και να ελέγχεται. Να καθιερωθεί ωράριο για την αποκομιδή των Κάδων Ανακύκλωσης (15:00 -17:00 και 22:00-24:00).

### **Μεσοπρόθεσμα μέτρα**

Προαστιακό Σιδηρόδρομο, που πρέπει να επεκταθεί προς βορρά μέχρι Ψαθόπυργο ή και Αίγιο, λειτουργία της Νότιας Γραμμής Πάτρα-Κάτω Αχαΐα, Μέσα Σταθερής Τροχιάς (TRAM) και σύνδεση με αναβατόριο στις σκάλες Αγίου Νικολάου με την παλιά πόλη. Λεωφορεία Αστικά και minibus.

Ολοκλήρωση ποδηλατοδρόμου από Γλαύκο (νέο λιμάνι) μέχρι Πλαζ, απαιτείται ουσιαστικά διαγράμμιση της ασφάλτου από Παπαφλέσσα έως Βόρεια Πύλη εντός της παραλιακής ζώνης. Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων εκτός της Ρήγα Φεραίου και στο υπόλοιπο ιστορικό κέντρο σύμφωνα με τις προβλεπόμενες μελέτες. Παρέμβαση μεσοπρόθεσμα για δημιουργία ποδηλατοδρόμων από Πανεπιστήμιο και ΑΤΕΙ, προβλέπονται από το Σχέδιο Πόλης, δρόμοι που μπορούν να αξιοποιηθούν.

Με την ολοκλήρωση της ηλεκτρονικής καταγραφής οριζοντίου και κατακόρυφου σήμανσης στο οδικό δίκτυο της πόλης μας στα πλαίσια της μελέτης «Ανάπτυξη Εφαρμογών Διαχείρισης Γεωπληροφοριακών Δεδομένων για την Παροχή Νέων Ολοκληρωμένων Ηλεκτρονικών Υπηρεσιών στους Πολίτες του Δήμου Πατρέων» να προχωρήσουμε στον εξορθολογισμό της σήμανσης, στα πλαίσια των προτάσεων των Δημοτικών Κοινοτήτων και των Συλλόγων σε συνεργασία με την Περιφέρεια που έχει την ευθύνη να δούμε την συμπλήρωση του δικτύου των φωτεινών σηματοδοτών.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής της οδού Κανακάρη εντός του 2016 και την αντιδρόμηση της οδού Κορίνθου σύμφωνα με την υπάρχουσα μελέτη να επανέλθουμε για επανεξέταση του ζητήματος, αφού θα παρέλθει και ένα εξάμηνο λειτουργίας του Συστήματος.

Το Τμήμα Συγκοινωνιακού & Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού της Δ/σης Πολεοδομικού-Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης συνεπικουρούμενο από το Τμήμα Ελέγχου Κοινοχρήστων Χώρων της Διεύθυνσης Διαχείρισης Προσόδων και Δημοτικής Περιουσίας επιφορτίζεται τον συντονισμό, τον έλεγχο και την υλοποίηση των προαναφερομένων. Με ιδιαίτερη μέριμνα για τα δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ.

Να εκτυπωθεί άμεσα ενημερωτικό φυλλάδιο-διακίνηση με καμπάνια-Συνέντευξη Τύπου-Συνεργεία Ενημέρωσης καταστηματαρχών και εργαζομένων στο κέντρο της πόλης.

**Διευκρινίζεται ότι** εντός δεκαημέρου θα πρέπει να κατατεθούν ενδεχόμενες παρατηρήσεις και συμπληρωματικές προτάσεις επί του θέματος.

**Η Πρόεδρος**

**Ο Γραμματέας**

**ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΕΡΟΠΑΝΑΓΙΩΤΗ  
- ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ**

**ΗΛΙΑΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ**

**Τα Μέλη**