



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
**ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**  
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 457**  
**ΑΠΟ ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 14/2005 ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ**  
**ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**

**ΘΕΜΑ: Συνδιοργάνωση με Δήμο Βόλου και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας διημερίδας για το «Σύγχρονο Τραμ».**

Στην Λάρισα σήμερα την 7 Ιουνίου του έτους 2005 ημέρα της εβδομάδας Τρίτη και ώρα 21.30 μ.μ. και στο Δημοτικό Κατάστημα, το Δημοτικό Συμβούλιο συνήλθε σε συνεδρίαση, ύστερα από την 8958/1-6-2005 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτού, η οποία έγινε σύμφωνα με τους ορισμούς των άρθρων 84 & 119 του Π.Δ 410/95.

Ήταν δε παρόντες από τα μέλη του οι κ.κ : 1) Κων/νος Μέγας ως Πρόεδρος, 2) Ζωή Ακριβούλη, 3) Γεώργιος Βαγενάς, 4) Δημήτριος Γεωργάκης, 5) Κων/νος Γιαννούλας, 6) Ελένη Γκολφίνοπούλου-Καρακίτσιου, 7) Βασίλειος Δημητρίου, 8) Κων/νος Καλαμπαλίκης, 9) Βάιος Καραϊσκος, 10) Κων/νος Καραμπάτσας, 11) Χριστόδουλος Καφφές, 12) Ροδόπη Κουρσούμη, 13) Γρηγόριος Κουτσομάρκος, 14) Γεώργιος Κρομμύδας, 15) Βάιος Κυριτσάκας, 16) Γεώργιος Λαμπρούλης, 17) Ιωάννης Λάτσιος, 18) Χρήστος Μίχος, 19) Αργυρώ Μουκίου, 20) Μάρκος Μπανιός, 21) Σπυρίδων Μπαρμπούτης, 22) Κων/νος Νότας, 23) Ιωάννης Οικονόμου, 24) Χρίστος Οικονόμου, 25) Άγις Παπαστεργίου, 26) Κων/νος Σαμαρίνας, 27) Παναγιώτης Σάπκας, 28) Μάνθος Τζιαστούδης, 29) Μιχαήλ Τσακίρης, 30) Αστέριος Τσεκούρας, 31) Ιωάννης Τσιτσιανούδης και 32) Ιωαν. Φλώρος

και δεν προσήλθαν οι κ.κ 1) Κων/νος Αγοραστός, 2) Αικατερίνη Ζιαζιά-Σουφλιά, 3) Κων/νος Κακαδιάρης, 4) Αθανάσιος Μητσιός και 5) Ειρήνη Κατσίγρα.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού βρέθηκε σε νόμιμη απαρτία (σε σύνολο αριθμού συμβούλων 37 παρευρίσκονταν οι 32, αποτελούντες την απόλυτη πλειοψηφία αυτού, άρθρο 95 παράγραφος 2 του Π.Δ 410/95 " περί κύρωσης του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικος", δηλαδή τον αμέσως μεγαλύτερο ακέραιο του μισού του νομίμου αριθμού των μελών του Συμβουλίου), εισέρχεται στην συζήτηση των θεμάτων, παρόντος και του Δημάρχου κ. Κωνσταντίνου Τζανακούλη.

Κατά τη συζήτηση του θέματος απουσίαζαν οι δημοτικοί σύμβουλοι κ.κ. Ακριβούλη Ζωή, Γεωργιάκης Δημ., Καραμπάτσας Κων/νος, Κουρσούμη Ροδόπη, Κρομμύδας Γεώργιος, Μουκίου Αργυρώ, Νότας Κων/νος, Σάπκας Παν., Τσιτσιανούδης Ιωαν., Φλώρος Ιωαν., Βαγενάς Γεωργ., Γκολφινόπουλου Ελ., Καφφές Χρ., Κουρσομάρκος Γρηγ., Παπαστεργίου Αγίς και Γεωργ. Λαμπρούλης.

Το Δημοτικό Συμβούλιο Λαρισαίων μετά από συζήτηση σχετικά με την **Συνδιοργάνωση με Δήμο Βόλου και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας διημερίδας για το «Σύγχρονο Τραμ»** και αφού έλαβε υπόψη:

1.-Το άρθρο 106 του Π.Δ. 410/95

2.-Την από 2-6-2005 εισήγηση του Δημάρχου κ. Κων/νου Τζανακούλη, η οποία έχει ως εξής:

Κατόπιν συνεννοήσεων και σχετικών συναντήσεων προετοιμασίας με τον Δήμο Βόλου και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας προτείνουμε να εγκριθεί η συμμετοχή μας ως συνδιοργανωτές στην διημερίδα που πραγματοποιείται στον Βόλο 23-24 Ιουνίου 2005.

Η διημερίδα έχει σαν σκοπό την ανάδειξη των πλεονεκτημάτων των σύγχρονων ελαφρών μέσων σταθερής τροχιάς σε πόλεις μεσαίου μεγέθους και τις δυνατότητες και τις προοπτικές για την ανάπτυξή τους σε Λάρισα και Βόλο αλλά και τον συνδυασμό της λειτουργίας τους με την ύπαρξη και λειτουργία του δικτύου του ΟΣΕ που σήμερα συνδέει τις δύο πόλεις.

Στα πλαίσια αυτής της διημερίδας πρόκειται να παρουσιαστεί πρόταση του Δήμου μας που αφορά την λειτουργία «αστικού δικτύου κυκλοφορίας railbus στην Λάρισα με αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής γραμμής του ΟΣΕ συνδυαζόμενη με προαστιακή σύνδεση Λάρισας- Βόλου».

Αντίστοιχη πρόταση θα παρουσιάσει και ο Δήμος Βόλου, ενώ οι παρουσιάσεις θα γίνουν με την συνεργασία των υπηρεσιών των δύο Δήμων.

Η πρόταση αυτή βρίσκεται σε άμεση συνάφεια και αλληλοσυμπλήρωση με την επίσης προτεινόμενη από τις δύο πόλεις προαστιακή σύνδεση Λάρισας – Βόλου.

Εντελώς συνοπτικά η πρότασή μας αφορά τον διπλασιασμό της συχνότητας των δρομολογίων μεταξύ Λάρισας και Βόλου (από την σημερινή κατά μέσο όρο ένα δρομολόγιο ανά 90 λεπτά σε ένα δρομολόγιο ανά 45 λεπτά περίπου) και ταυτόχρονα την περαιτέρω είσοδο των σιδηροδρομικών οχημάτων στο εσωτερικό της πόλης έως τα άκρα της όπου ούτως ή άλλως εκτείνονται οι γραμμές του ΟΣΕ.

Στο σχέδιο που συνοδεύει το παρόν εμφανίζονται αφ' ενός το σύνολο της πόλης με τις γραμμές που την διατρέχουν, και αφ' ετέρου μεμονωμένο το δίκτυο των γραμμών με ενδεικτική τοποθέτηση των προτεινόμενων στάσεων με μπλε χρώμα και των σήμερα υπάρχοντων σταθμών (κεντρικός σταθμός ΟΣΕ και σταθμός ΜΕΖΟΥΡΛΟΥ) με κόκκινο χρώμα. Σημειώνονται επίσης με μπλε χρώμα οι αποστάσεις σε μέτρα μεταξύ όλων των στάσεων.

Για λόγους ολοκληρωμένης προβολής της πρότασης στην διημερίδα έχουν χαρακτηριστεί ήδη οι προτεινόμενες στάσεις με ονομασίες σχετιζόμενες με ονόματα οδών ή χαρακτηριστικών σημείων της άμεσης περιοχής τους.

Κατά τον τρόπο αυτόν οι ήδη υπάρχουσες γραμμές που εκτείνονται σε ολικό μήκος 12,2 χιλιομέτρων κατά τον άξονα βορράς-νότος μπορούν με την δημιουργία 14 νέων στάσεων να δημιουργήσουν ένα άμεσα λειτουργικό δίκτυο ουσιαστικότερης εξυπηρέτησης των εσωτερικών αστικών μετακινήσεων της πόλης της Λάρισας.

Ανάλογη δημιουργία στάσεων μπορεί να προσφέρει αντίστοιχη εξυπηρέτηση καθ' όλο το μήκος των γραμμών του ΟΣΕ εντός της πόλης του Βόλου τον οποίο επίσης διατρέχουν σε μήκος 6 χιλιομέτρων περίπου.

Η προτεινόμενη εσωτερική των πόλεων συγκοινωνία, πάντα σε αμοιβαία ενίσχυση με την προαστιακή κυκλοφορία συρμών, εκτιμάται ότι συν τω χρόνω θα αποτελέσει τον βασικό κυκλοφοριακό κορμό των αστικών μαζικών μεταφορών, με κατάλληλες προσαρμογές των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών αλλά και εφόσον αυτό κριθεί τεχνικοοικονομικά εφικτό την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και σε άλλα σημεία της πόλης με βάση την υπάρχουσα μελέτη και θα εξυπηρετεί όλο και καλύτερα τους πολίτες.

Ταυτόχρονα θα συμβάλει προφανώς στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και στην άμβλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος ενισχύοντας την χρήση των μαζικών μέσων

μεταφοράς έναντι του Ι.Χ. Σημειώνουμε δε ότι η λειτουργία στις δύο πόλεις των αντίστοιχων τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου, της επιλογής του β' πυρήνα της Νεάπολης ως χώρου για την ανέγερση του νέου γηπέδου ποδοσφαίρου της μελλοντικής ανέγερσης στο χώρο του Μεζούρλου, του Εκθεσιακού Κέντρου αλλά και άλλων σημείων δημιουργούν ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοσίων μέσων μεταφορών σταθερής τροχιάς.

Παράλληλα δε, θα ενσωματώσει λειτουργικά στον ιστό και την ζωή της πόλης, και θα κάνει περισσότερο ελκυστικό και φιλικό ένα μέσον που έως τώρα αυτό και το σύνολο των υποδομών του αντιμετωπίζονται από την πόλη ως ένα πρόβλημα που επιβαρύνει και δημιουργεί κινδύνους. Έχοντας δε απόλυτα εξασφαλισμένο αποκλειστικό διάδρομο κυκλοφορίας λόγω της συνύπαρξής του με τα υπεραστικά δρομολόγια του σιδηροδρόμου, είναι πλήρως απαλλαγμένο από τις αρνητικές συνθήκες λειτουργίας των αστικών ελαφρών μέσων σταθερής τροχιάς (βλ. τραμ Αθηνών).

Οι απαιτούμενες υποδομές είναι μόνον οι στάσεις με τις απαραίτητες υπέργειες διαβάσεις τους για επικοινωνία των δύο πλευρών και τα στοιχειώδη στέγαστρα.

Οι όποιες αρνητικές επιδράσεις που μπορεί να υπάρξουν αφορούν στα τέσσερα σημεία (Αγιάς, Βόλου, Καραγάτση, Εχεκρατίδα) όπου συναντώνται οι γραμμές με οδικές αρτηρίες και που κατά την γνώμη μας είναι ελάχιστες, ενώ ήδη αντιμετωπίζεται από τον ΟΣΕ η υπογείωση των οδικών αρτηριών σε αυτά τα σημεία.

Το θέμα του τροχαίου υλικού δεν μπορεί να εκτιμηθεί από εμάς αλλά υποθέτουμε ότι είναι σχετικά εύκολα αντιμετωπίσιμο από τον ΟΣΕ εφ' όσον αφορά την δρομολόγηση ενός αριθμού οχημάτων της τάξεως των 5 έως 8. Ενημερωτικά δε αναφέρουμε ότι λόγω της δρομολόγησης ηλεκτροκίνητων συρμών στο Ελ. Βενιζέλος υπάρχει η δυνατότητα δρομολόγησης των συρμών που σήμερα καλύπτουν αυτήν την διαδρομή.

Όσον αφορά την συνύπαρξη των εσωτερικών προτεινόμενων δρομολογίων με τις διερχόμενες αμαξοστοιχίες σημειώνουμε ότι ο αριθμός των υπεραστικών δρομολογίων του σταθμού της Λάρισας (60 επιβατικά δρομολόγια το 24ωρο συνολικά για τους τρεις κλάδους γραμμών) δεν καθιστά το δίκτυο κορεσμένο αλλά με μάλλον αρκετό περίσσειμα χωρητικότητας, ακόμα και αν συνυπολογιστούν οι αμαξοστοιχίες φορτίων).

Σημειώνουμε εδώ την ύπαρξη πέραν των δύο κυρίων γραμμών και τρίτης γραμμής σε μήκος 4760 μέτρων από τα 7450 της κύριας κατεύθυνσης Αθηνών - Θεσσαλονίκης από τον νότιο άκρο του προτεινόμενου δικτύου (πρώτη στάση «ΖΩΗ» έως την όγδοη στάση «ΙΩΝΙΑΣ») πράγμα εξαιρετικά διευκολυντικό των κινήσεων, ελιγμών και διασταυρώσεων.

Η οργάνωση βέβαια και λειτουργική υποστήριξη του προτεινόμενου συστήματος είναι κατανοητό ότι δεν είναι κάτι άμεσα εφαρμόσιμο με την σημερινή και μόνον κατάσταση των υποδομών και του υπηρετούντος προσωπικού, αλλά χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο σύστημα σηματοδοτήσεων και ελέγχου κυκλοφορίας καθώς και την ανάληψη της λειτουργίας από πρόσθετη υπηρεσιακή δομή του ΟΣΕ σε συνεργασία πιθανώς ή και κατά εκχώρηση στην εταιρεία του Προαστιακού σιδηροδρόμου Αθηνών. Ωστόσο οι απαιτήσεις αυτές βρίσκονται σε άκρως δελεαστικά και προσεγγίσιμα οικονομικά μεγέθη που καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστική υπό τεχνικοοικονομικούς αλλά και κοινωνικούς όρους την επένδυση αφ' ενός και προϋποθέτουν κυρίως και βεβαίως την πολιτική και επιχειρηματική βούληση εκ μέρους του ΟΣΕ αφ' ετέρου.

Όλα τα παραπάνω εκτιθέμενα αποτελούν βεβαίως τις πρώτες εκτιμήσεις μας στο ζήτημα που σκοπό έχουν να προσεγγίσουν κατ' αρχάς την τεχνική εφικτότητα της πρότασης, και που βεβαίως στην συνέχεια θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ειδικών αναλυτικών μελετών.

Θεωρούμε ωστόσο ότι πρόκειται για ρεαλιστικό σχεδιασμό με δεδομένα τα εξής:

Ήδη στην Καλαμάτα - σε μικρότερη προφανώς κλίμακα - έχουν δρομολογηθεί, πέραν των υπεραστικών, επτά επιπλέον δρομολόγια μετ' επιστροφής (οι αμαξοστοιχίες railbus 1480 έως 1493) από Καλαμάτα έως ΤΕΙ σε μια διαδρομή 9 λεπτών και με μία ενδιάμεση στάση στο Ασπρόχωμα.

Σε πολλές πόλεις του εξωτερικού με πρώτο και παγκοσμίως προβαλλόμενο παράδειγμα την Karlsruhe αλλά και με πλήθος άλλων που ακολούθησαν, (Mulhouse, Strasburg κλπ)

χρησιμοποιούνται υπάρχοντα μη κορεσμένα τμήματα των σιδηροδρομικών δικτύων για κυκλοφορία οχημάτων σταθερής τροχιάς ελαφρού ή και υπερελαφρού τύπου ή/και συνήθη τραμ προκειμένου να εκτελούνται δρομολόγια αστικών επιβατικών μεταφορών. Εκεί μάλιστα έχουν επιλυθεί και ιδιαίτερα προβλήματα συμβατότητας τροχαίου υλικού με τις υφιστάμενες γραμμές, θέματα περιτυπώματος οχημάτων, ζητήματα διπλής τάσης τροφοδοσίας (π.χ. 25KV και 750V) και άλλα ανάλογα θέματα που στην προτεινόμενη ως άνω λύση δεν πρόκειται να μας απασχολήσουν αφού πρόκειται για εξ αρχής χρήση ενός μοναδικού τύπου τροχαίου υλικού και υποδομής.

Για την συνδιοργάνωση της διημερίδας είναι απαραίτητο να εγκρίνουμε έξοδα που ανέρχονται κατ' εκτίμηση στα 4.300 ευρώ. Αφορούν δε την ανάληψη εκ μέρους μας των εξόδων δημιουργίας και λειτουργίας σχετικής έκθεσης στον χώρο της διημερίδας, η οποία θα κοστίσει 3.200 ευρώ συν ΦΠΑ καθώς και κάποιων μικροεξόδων που υπολογίζονται να ανέλθουν στα 500 ευρώ. Η έκθεση προτείνεται να ανατεθεί στην «Ευώνυμο Οικολογική Βιβλιοθήκη» σύμφωνα με το άρθρο 266 παρ. 3<sup>α</sup> του Ν. 410/1995 λόγω της αποκλειστικότητας της κατοχής των υλικών της έκθεσης και της διοργάνωσης παρομοίων εκθέσεων.

### **ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ**

1. Εγκρίνει την συνδιοργάνωση με Δήμο Βόλου και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας διημερίδας για το «Σύγχρονο Τραμ» που θα πραγματοποιηθεί στον Βόλο 23-24 Ιουνίου 2005.
2. Ψηφίζει πίστωση ποσού 4.300 € για την ανάληψη εκ μέρους του Δήμου μας των εξόδων δημιουργίας και λειτουργίας σχετικής έκθεσης στον χώρο της διημερίδας, η οποία θα κοστίσει 3.200 € συν ΦΠΑ καθώς και κάποια μικροεξοδα που υπολογίζονται να ανέλθουν στα 500 €.

Η δαπάνη θα βαρύνει την οικεία πίστωση του προϋπολογισμού του Δήμου οικονομικού έτους 2005.

.....

Στον κ. Δήμαρχο αναθέτει την κατά νόμο τοιχοκόλληση του παρόντος πρακτικού και υποβολή αποσπασμάτων εις την Περιφέρεια Θεσσαλίας Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού και την εκτέλεση των διαλαμβανομένων στην παρούσα απόφαση.

Το παρόν συντάχθηκε αναγνώστηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

### **ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.**

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ  
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΖΙΑΖΙΑ-ΣΟΥΦΛΙΑ**

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΕΓΑΣ**