



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ
ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦ. 53/2021 ΔΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ
Από το πρακτικό της με αριθμό
6/24-5-2021 τακτικής δια περιφοράς,
συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου
Μαραθώνος
ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Περί λήψης απόφασης για Περιοδική πεζοδρόμηση τμήματος παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) Κοινότητας Νέας Μάκρης Δήμου Μαραθώνος. (16/2021 απόφαση Ε.Π.Ζ)

Την Δευτέρα 24 Μαΐου 2021 και ώρα 11:00 π.μ., διεξήχθη η με περιφορά 6η τακτική Συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Μαραθώνος σύμφωνα με το άρθρο 67 του Ν. 3852/2010, και την από 11-3-2020 Π.Ν.Π "Κατεπείγοντα μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του Κορωνοϊού Covid-19 και της ανάγκης περιορισμού της διάδοσής του" (ΦΕΚ Α'55), την από 30-3-2020 Π.Ν.Π- ΦΕΚ75/Α/30-3-2020, την με αρ. πρωτ. 18318/13-03-2020 (ΑΔΑ 9ΑΠΧ46ΜΤΛ6-1ΑΕ) εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών, **καθώς και** την 31η ΕΓΚΥΚΛΙΟ, (ΔΙΔΑΔ/Φ.69/143/οικ.2343/8-2-2021), «Μέτρα και ρυθμίσεις στο πλαίσιο της ανάγκης περιορισμού της διασποράς του κορωνοϊού», και κατόπιν της υπ' αριθμ 8931/20-5-2021 πρόσκλησης του Προέδρου Δ.Σ κ. Κωνσταντίνου Τσίρκα (στην οποία αναφέρονται όλες οι νόμιμες διατάξεις). Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι σε σύνολο τριάντα τριών (33) μελών βρέθηκαν παρόντα τριάντα (30) μέλη, ήλθε η Συνεδρίαση

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. ΤΣΙΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Πρόεδρος 2. ΛΑΣΚΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ Αντιδήμαρχος 3. ΣΩΤΗΡΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος 4. ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 5. ΜΑΚΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Αντιδήμαρχος 6. ΜΠΟΥΣΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος 7. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 8. ΤΣΑΚΙΡΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 9. ΚΥΠΑΡΙΣΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος 10. ΑΝΔΡΩΝΗ-ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΕΛΕΝΗ Δημοτικός Σύμβουλος 11. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 12. ΡΕΡΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 13. ΣΤΑΜΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ Αντιδήμαρχος 14. ΜΠΑΤΖΕΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 15. ΖΟΡΜΠΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Αντιδήμαρχος 16. ΠΑΤΕΡΑΚΗ ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δημοτικός Σύμβουλος 17. ΓΕΩΡΓΑΤΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ δημοτικός Σύμβουλος 18. ΑΛΙΚΙΩΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 19. ΜΠΟΥΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 20. ΓΚΙΝΟΣΑΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Δημοτικός Σύμβουλος 21. ΓΕΡΑΜΑΝΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 22. ΤΣΑΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 23. ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔΑΜ Δημοτικός Σύμβουλος 24. ΛΙΒΑΘΙΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Δημοτικός Σύμβουλος 25. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 26. ΝΗΣΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 27. ΛΑΜΠΑΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ Δημοτικός Σύμβουλος 28. ΖΟΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 29. ΤΣΙΜΗΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος 30. ΖΟΥΜΠΟΥΡΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος | <ol style="list-style-type: none"> 31. ΦΑΡΜΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 32. ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος 33. ΜΠΑΙΡΑΚΤΑΡΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος |
|--|---|

Παρών ο Δήμαρχος Στέργιος Τσίρκας, ο οποίος προσκλήθηκε με τις νόμιμες διατάξεις.

Ο Πρόεδρος Δ.Σ, διαπιστωμένης της απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της τακτικής συνεδρίασης .

Παρόντες και οι Πρόεδροι των κοινοτήτων Νέας Μάκρης και Μαραθώνα, οι οποίοι στα θέματα που αφορούσαν τις κοινότητες τους, είχαν δικαίωμα συμμετοχής στην ψηφοφορία.

Ο Πρόεδρος της Κοινότητας Νέας Μάκρης, κ. Κωνσταντίνος Κουλούκουσας, δήλωσε ότι ψηφίζει την εισήγηση του θέματος.

Η «**Λαϊκή Συσπείρωση Μαραθώνα**» σε ένδειξη διαμαρτυρίας ενάντια σε ακόμη ένα «δια περιφοράς» Δημοτικό Συμβούλιο, δήλωσε ότι δεν θα συμμετάσχει στην σημερινή συνεδρίαση.

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος κ. Κωνσταντίνος Τσίρκας, με χρήση ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, έδωσε το λόγο στον Αντιδήμαρχο κ. Δ. Παπαιωάννου, ο οποίος εισηγήθηκε το 2^ο **τακτικό θέμα**., ως εξής:

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, με την 16/2021 απόφαση της, **αποφάσισε ομόφωνα:**

Συμφωνούν με την τεχνική έκθεση (όπως ως κάτω αναφέρεται), που συντάχθηκε με σκοπό την περιοδική πεζοδρόμηση τμήματος της παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) Δημοτικής Κοινότητας Νέας Μάκρης Δήμου Μαραθώνος.

Εξυπηρετεί τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες που σήμερα είναι σχεδόν απαγορευτική η κίνησή τους στην Λ. Ποσειδώνος, ενώ οι νέες υγειονομικές ανάγκες που δημιουργήθηκαν λόγω της επιδημίας του Covid-19, επιβάλλουν την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων από τα παραλιακά καταστήματα σε μεγαλύτερη έκταση από τη σημερινή εξασφαλίζοντας έτσι και την υγειονομική ασφάλεια των πελατών τους αλλά και την επιβίωση των καταστημάτων που τόσο έχουν πληγεί σήμερα.

Η εισήγηση του θέματος, έχει ως εξής:

Περιοδική πεζοδρόμηση τμήματος παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) Νέας Μάκρης.

Σας αποστέλλουμε την τεχνική έκθεση που συντάχθηκε με σκοπό την περιοδική πεζοδρόμηση τμήματος της παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) Δημοτικής Κοινότητας Νέας Μάκρης Δήμου Μαραθώνος.

Οι υπάρχουσες σημερινές δομές σε συνδυασμό με την αυξητική τάση μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών, αδυνατούν πλέον να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες που δημιουργούνται τους θερινούς μήνες και ειδικότερα τα Σαββατοκύριακα.

Αποτέλεσμα αυθαίρετη κίνηση οχημάτων (και με μεγάλες ταχύτητες πολλές φορές) με κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων με πεζούς και ποδηλάτες που κινούνται στην παραλιακή οδό.

Επίσης για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι σήμερα σχεδόν απαγορευτική η κίνησή τους στην Λ. Ποσειδώνος ενώ οι νέες υγειονομικές ανάγκες που δημιουργήθηκαν λόγω της επιδημίας του Covid-19, επιβάλλουν την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων από τα παραλιακά καταστήματα σε μεγαλύτερη έκταση από τη σημερινή εξασφαλίζοντας έτσι και την υγειονομική ασφάλεια των πελατών τους αλλά και την επιβίωση των καταστημάτων που τόσο έχουν πληγεί σήμερα.

Προκειμένου να δοθεί λύση σε όλα αυτά τα προβλήματα καταθέτουμε την τεχνική έκθεση περιοδική πεζοδρόμηση τμήματος της παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) Νέας Μάκρης προς έγκριση από εσάς.

Ο υπεύθυνος για την πεζοδρόμηση
Αντιδήμαρχος Αθλητισμού & Τουρισμού

Δημήτρης Παπαϊωάννου



**ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ
ΝΕΑΣ ΜΑΚΡΗΣ (Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ)**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
<u>1 ΠΕΡΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ</u>	<u>5</u>
<u>2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ</u>	<u>5</u>
<u>3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΜΑΤΟΣ</u>	<u>6</u>
<u>4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ</u>	<u>7</u>
<u>5 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ</u>	<u>8</u>
<u>6 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ</u>	<u>9</u>
<u>7 ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ.....</u>	<u>13</u>
<u>8 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</u>	<u>14</u>

1 Περί Συμβάσεων

Για την βελτίωση 2 οδικών κόμβων, την δημιουργία νέας οδού, και την διαμόρφωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις περιοχές τού Μαραθώνα και της Νέας Μάκρης, συγγράφηκε η από 15/12/2020 Τεχνική Έκθεση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών τού Δήμου, βάση της οποίας κι έπειτα από την διενέργεια των απαιτούμενων διαδικασιών, ανατέθηκε με την υπ' αριθμό 07/2021 Απόφαση Δημάρχου η εκπόνηση των σχετικών μελετών στην κα. Γεωργία Προμπονά, Πολιτικό-Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό.

Στα πλαίσια τού εν λόγω πακέτου μελέτων εντάσσεται και το αντικείμενο της παρούσας, ήτοι η εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης και η διαμόρφωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την εποχιακή (περιοδική) πεζοδρόμηση τμήματος της παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) στην Νέα Μάκρη.

2 Διοικητικό Πλαίσιο - Προδιαγραφές

Το αντικείμενο τού θέματος εντάσσεται σε αυτό που η από 1998 Οδηγία τού τότε Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) ορίζει ως “Περιοδική Πεζοδρόμηση”, δηλαδή «τον αποκλεισμό της οδού ή τμήματος αυτής από την κυκλοφορία οχημάτων ο οποίος ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα λόγω ειδικών αναγκών.

Για την ομοιόμορφη αντιμετώπιση της έγκρισης και της εφαρμογής τέτοιων πεζοδρομήσεων ανά την Ελλάδα, η Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ13) της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών τού Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών εξέδωσε προτεινόμενες γενικές κατευθύνσεις για τις περιπτώσεις μικρών παρεμβάσεων, με το από 16.7.2018 κι Αρ, Πρωτ. ΔΥΟ/οικ/3715/Φ253.

Για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης ακολουθήθηκαν τόσο οι προαναφερόμενες γενικές κατευθύνσεις, όσο και οι γενικότερες προδιαγραφές και επικρατούσες επιστημονικές θεωρήσεις, για την επίτευξη αποτελέσματος που θα επιφέρει τα κατά το δυνατόν μέγιστα συγκοινωνιακά & άλλα οφέλη, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ασφάλεια οδηγών, επιβατών, και πεζών.

3 Περιοχή Θέματος

Η περιοχή της Νέας Μάκρης μέχρι το 2011 αποτελούσε τον ομώνυμο Δήμο της Ανατολικής Αττικής, όμως με την εφαρμογή του Σχεδίου “Καλλικράτης” ο δήμος αυτός συνενώθηκε με τον Δήμο Μαραθώνα και τις κοινότητες Γραμματικού και Βαρνάβα, οδηγώντας στη συγκρότηση του νέου Δήμου Μαραθώνος,

Η Νέα Μάκρη συνδυάζει αστικά χαρακτηριστικά και παραθεριστικό χαρακτήρα. Ο μόνιμος πληθυσμός της είναι περίπου 15000 κάτοικοι σύμφωνα με τις πρόσφατες απογραφές, ενώ κατά τους θερινούς μήνες αυτός εκτιμάται σε περίπου 60000 κατοίκους, εξαιτίας τού μεγάλου αριθμού εξοχικών κατοικιών. Ο μόνιμος πληθυσμός φαίνεται να έχει αυξηθεί αρκετά μετά το 2011 (τελευταία απογραφή), οπότε κι αρκετοί από τους παραθεριστές αποφάσισαν να έχουν πλέον ως κύρια κατοικία την παραθεριστική.

Λόγω της μικρής απόστασης από την Αθήνα, είναι σημαντική η επισκεψιμότητα για ψυχαγωγία, ιδίως κατά τα Σαββατοκύριακα, τις αργίες, και τους θερινούς μήνες.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση πραγματοποιείται κύρια από την Λεωφόρο Μαραθώνος, που συνδέει την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, και την Λ. Διονύσου, χάρη στην οποία γίνεται σύνδεση με τα βόρεια προάστια της πρωτεύουσας. Οι δυο κεντρικοί οδικοί άξονες διασταυρώνονται πάνω από το κέντρο της πόλης, λίγο νότια από το Αθλητικό Πάρκο - πρώην Αμερικάνικη Βάση.

Το κέντρο της πόλης είναι καθαρά αστική περιοχή με έντονη κίνηση όλο τον χρόνο. Στην παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος βρίσκεται μεγάλος αριθμός καταστημάτων καφέ κι εστίασης, ενώ εσωτερικά, κυρίως κοντά στην κεντρική πλατεία και κατά μήκος της Λ. Μαραθώνος, υπάρχουν επιπλέον καταστήματα γενικότερου εμπορίου, λιγότερο συνδεδεμένα με τον παραθεριστικό χαρακτήρα.

Η άμεση περιοχή μελέτης είναι τμήμα της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος, και πιο συγκεκριμένα αυτό που ορίζεται από τις κάθετες οδούς Ελ. Βενιζέλου και Αφροδίτης. Στο τμήμα αυτό λαμβάνουν χώρα κατά κύριο λόγο οι δραστηριότητες που συμπεριλαμβάνουν την κίνηση πεζών, ποδηλάτων, αμαξιδίων, κτλ.

4 Υφιστάμενη Κατάσταση

Το μήκος τού τμήματος άμεσου ενδιαφέροντος είναι περίπου 950-1000m, με μεταβαλλόμενο πλάτος. Πέρα των καταστημάτων, ξενοδοχείων, και κατοικιών, αξιοσημείωτη είναι η ύπαρξη της μικρής μαρίνας με τον ιστιοπλοϊκό όμιλο, και δύο μικρών «παιδικών χαρών».

Πηγαίνοντας από τον Νότια-Νοτιανατολικά, προς τα Βόρεια-Βορειοδυτικά, η Λεωφόρος Ποσειδώνος αρχικά είναι διπλής κατεύθυνσης, πλάτους περίπου 11m, πρακτικά με 1+1 λωρίδες, παράλληλη στάθμευση από την πλευρά της θάλασσας (παρά την κάθετη διαγράμμιση), πλαστικά κολωνάκια αποτροπής της στάθμευσης στην άλλη πλευρά, κι εκατέρωθεν πεζοδρόμια μικρού πλάτους.

Μετά την οδό Ελ. Βενιζέλου, η οποία είναι μονόδρομος με κατεύθυνση απομάκρυνσης από την παραλία, η Λ. Ποσειδώνος συνεχίζει με ίδια χαρακτηριστικά, με την προσθήκη νησίδας με φοίνικες μεταξύ τού καταστρώματος και τού προς την θάλασσα πεζοδρομίου.

Μετά την οδό Ι. Παπόγλου, η οποία είναι ιδιαίτερα στενή κι έχει κι αυτή κατεύθυνση απομάκρυνσης, η παραλιακή οδός στενεύει στα περίπου 8m πλάτους για τα οχήματα & με απαγόρευση της στάθμευσης τρέιλερς, μέχρι την περιοχή της μαρίνας, όπου δημιουργούνται χώροι μορφής πλατείας και υπάρχει σύνδεση με την οδό Σίμου Παλτίρη, με πλάτωμα στο οποίο συμβαίνει αυθαίρετη στάθμευση. Η Λεωφόρος αποκτά πλέον κάγκελο στην δεξιά πλευρά, και μετά την μικρή οδό 'Φοίβου κι Αθηνάς', η οποία έχει φορά προς την παραλία, το πλάτος κυκλοφορίας οχημάτων μειώνεται στα περίπου 6m, με πλαστικά κολωνάκια εκατέρωθεν.

Έπειτα από περίπου 85m υπάρχει διασταύρωση με την οδό Αγίου Κωνσταντίνου, η οποία είναι διπλής κατεύθυνσης και σημαντικού πλάτους, που συνδέει την παραλία άμεσα με το κέντρο της πόλης και την Λ. Μαραθώνος.

Στη συνέχεια, η Λεωφόρος Ποσειδώνος αποκτά πλάτος περίπου 8m, με επιπλέον χώρο κάθετης στάθμευσης από την πλευρά της παραλίας, ενώ υπάρχουν και μικρά τμήματα στα οποία πρακτικά συμβαίνει κάθετη στάθμευση εκτός οδού και στην άλλη πλευρά. Κατά το μήκος αυτό των περίπου 230m, υπάρχει διαμόρφωση πεζοδρόμου και πρασίνου από την πλευρά της θάλασσας, όπου εντάσσονται και οι δύο μικρές «παιδικές χαρές». Οι κάθετες οδοί είναι κατά σειρά οι Μωσαίου, η οποία έχει μορφή κυκλικού τεταρτημορίου, είναι μονόδρομος και καταλήγει στην οδό

Αγίου Κωνσταντίνου, η Νικ. Παλτίρη, μικρού πλάτους και διπλής κατεύθυνσης, που εξυπηρετεί απλά την πρόσβαση σε κάποιες ιδιοκτησίες, και η οδός Χαράς, η οποία είναι κι αυτή ιδιαίτερα μικρού πλάτους, με φορά απομάκρυνσης.

Στη συνέχεια, η Λ. Ποσειδώνος μερίζεται, με την ύπαρξη σφηνοειδούς σχήματος ενδιάμεσου χώρου στον οποίο υπάρχουν τραπεζοκαθίσματα. Το παραλιακό τμήμα εξυπηρετεί την κατεύθυνση προς Βορρά, διατηρώντας ίδια χαρακτηριστικά με το προηγούμενο, αλλά με εξαφάνιση τού χώρου πρασίνου και μείωση τού πλάτους πεζοδρομίου. Ας σημειωθεί πως στην αρχή τού σφηνοειδούς χώρου παρατηρείται έντονη αυθαίρετη στάθμευση. Το εσωτερικό τμήμα έχει αντίθετη φορά, πλάτος οδοστρώματος περίπου 6.5m, και ιδιαίτερα στενά, πρακτικά ανύπαρκτα πεζοδρόμια. Σε αυτό το τμήμα συμβάλει η μονής κατεύθυνσης οδός Ικάρων.

Στο τέλος τού σφηνοειδούς χώρου (μήκος περίπου 85m) υπάρχει μικρό τμήμα που συνδέει το ένα τμήμα της Λ. Ποσειδώνος με το άλλο, επιτρέποντας την αναστροφή προς νότο. Λίγο πριν το τμήμα αυτό ο χώρος κάθετης στάθμευσης προς την πλευρά της παραλίας έχει μετατραπεί σε παράλληλης στάθμευσης, ενώ περίπου 20m μετά, παύει να υφίσταται. Μετά το τμήμα αναστροφής, ο εσωτερικός κλάδος συνδέεται με τις οδούς Αφροδίτης, Ελπίδας, κι Ολύμπου, ενώ ο παραλιακός κλάδος συνεχίζει για 230m μέχρι την οδό Αφροδίτης, μονής κατεύθυνσης, και πλάτους περίπου 3m, στην οποία παραδίδει τον φόρτο του, καθώς παραλιακά πλεόν υφίστασται μόνο ο πεζόδρομος.

5 Αναγκαιότητα

Η περιοχή εξέτασης αποτελεί τον πυρήνα των παραθεριστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, με υπάρχουσες υποδομές που αποσκοπούν στο να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες αυτές, με παράλληλη δυνατότητα για μικρό περίπατο, παιχνίδι των παιδιών, κίνηση με ποδήλατο, η απλά την ανάπαυση και την δημιουργία παρεών.

Οι εν λόγω υποδομές όμως, π.χ. ο πεζόδρομος της παραλίας, δεν επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες που δημιουργούνται κατά τους θερινούς μήνες, και ιδίως τα

Σαββατοκύριακα. Έτσι, παρατηρούνται προβλήματα έλλειψης χώρου και κακής συνύπαρξης με τα αυτοκίνητα, τα οποία σταθμεύουν και κινούνται αρκετά αυθαίρετα, με σχετικά μεγάλες ταχύτητες, και πραγματοποιούν κινήσεις οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο τους επιβαίνοντες και τους πεζούς.

Υπάρχει συνεπώς η ανάγκη περιοδικής διακοπής ή περιορισμού της κυκλοφορίας, η οποία εκτός από το ότι θα επιτρέψει την απόδοση μεγαλύτερου χώρου στους πεζούς, διαμένοντες, ποδηλάτες, κτλ, θα προσφέρει την καλύτερη κι ασφαλέστερη κυκλοφορία των οχημάτων, θα κάνει πιο άνετη την άσκηση όλων των δραστηριοτήτων, π.χ. με μειωμένο θόρυβο, ενώ παράλληλα θα δώσει την δυνατότητα καλύτερης ανάπτυξης των χώρων λειτουργίας των καταστημάτων.

Όλα τα προηγούμενα θα πρέπει μάλιστα πλέον να ειπωθούν και υπό το πρίσμα των υγειονομικών αναγκών που έχουν προκύψει κατά το τελευταίο έτος εξαιτίας τού ιού SARS-COV-2. Έτσι, η προτεινόμενη περιοδική πεζοδρόμηση θα διευκολύνει την αποφυγή τού όποιου συνωστισμού, τόσο για τους πελάτες των καταστημάτων, λόγω της μεγαλύτερης απόστασης των τραπεζοκαθισμάτων χωρίς επιπτώσεις στην κάλυψη της ζήτησης και απώλειες για τους επαγγελματίες, όσο και για τους λοιπούς που θα κάνουν κάποια δραστηριότητα, π.χ. μεγαλύτερη απόσταση μεταξύ των περιπατητών.

Η περιοδική πεζοδρόμηση, πέρα από την βελτίωση που θα προσφέρει γενικά για τον πληθυσμό, κατοίκους και επισκέπτες, θα συμβάλει ιδιαίτερα στην βελτίωση των συνθηκών για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, τα οποία θα αποκτήσουν ένα ασφαλέστερο και ανετότερο περιβάλλον.

6 Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

Για την κάλυψη της αναγκαιότητας που έχει αναλυθεί, προτείνονται η περιοδική πεζοδρόμηση και μονοδρόμηση τού τμήματος της Λ. Ποσειδώνος μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου και Αφροδίτης. Πρόκειται για παρεμβάσεις μικρής κλίμακας, σχετικά εύκολα υλοποιούμενες, και με μικρό κόστος. Οι αρνητικές επιπτώσεις τους σε κάποιους χρήστες των οδών θα είναι ελάχιστες ως μηδενικές, αφού θα

δημιουργήσουν αμελητέες περιπορίες, χωρίς περιορισμούς πρόσβασης. Αντιθέτως, τα οφέλη θα είναι πολλά και για μεγάλο αριθμό διαφορετικών μερών, όπως π.χ. οι κάτοικοι, οι επισκέπτες, οι επαγγελματίες της περιοχής, κλπ. Δεν θα δοθεί μόνο η δυνατότητα για καλύτερη διαβίωση, ψυχαγωγία, κτλ., αλλά επιπλέον η δυνατότητα για γενικότερη ανάπτυξη, και την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

Στην συνέχεια γίνεται αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων ρυθμίσεων, όπως φαίνονται αυτές και στα συνοδευτικά της παρούσας διαγράμματα.

Η κύρια ρύθμιση είναι η πλήρης διακοπή της κυκλοφορίας των οχημάτων στο τμήμα της Λ. Ποσειδώνος μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου και Μωσαίου, με μονοδρόμηση προς τα Βόρεια κατά το επόμενο τμήμα, μεταξύ των οδών Μωσαίου και Χαράς. Μετά κι από αυτό το τμήμα, η Λ. Ποσειδώνος είναι ήδη μονόδρομος, με κατεύθυνση προς την οδό Αφροδίτης από την πλευρά της παραλίας.

Στο τμήμα πλήρους διακοπής δεν υπάρχουν χρήσεις που θα επηρεαστούν. Δεν υφίστανται ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης, και τα λίγα σχετικά καταστήματα δεν πρόκειται να αντιμετωπίσουν προβλήματα με την τροφοδοσία, αφού βρίσκονται κοντά στις κάθετες οδούς πρόσβασης. Θα γίνει απώλεια περίπου 50 θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο.

Μετά την οδό Μωσαίου προτείνεται να μην συμβεί πλήρη διακοπή, αλλά μονοδρόμηση, με την οποία θα περιοριστεί ο απαιτούμενος χώρος κίνησης οχημάτων, θα γίνει ασφαλέστερη η κυκλοφορία, αλλά ταυτόχρονα θα διατηρηθεί η δυνατότητα πρόσβασης, τόσο στην ίδια την Λ. Ποσειδώνος αλλά και στις κάθετες οδούς, θα μπορεί να γίνεται η εξυπηρέτηση των καταστημάτων, και θα συνεχίσουν να υφίστανται οι νόμιμες θέσεις στάθμευσεις, οι οποίες είναι περίπου 110.

Ξεκινώντας από τον Νότο, τα οχήματα που κινούνται επί της Λ. Ποσειδώνος θα εκτρέπονται προς την Ελ. Βενιζέλου, έτσι ώστε να κινηθούν προς την Λ. Μαραθώνος, εναλλακτικά αντί της χρησιμοποίησης αργότερα της οδού Αγ. Κωνσταντίνου ή της οδού Αφροδίτης. Σε περίπτωση που κάποιο όχημα θα θέλει να συνεχίσει στην παραλία, αυτό θα μπορεί να γίνει ακολουθώντας την διαδρομή Ελ. Βενιζέλου, Σιτέ, και Μωσαίου, η οποία θα αλλάξει φορά.

Η οδός Παπόγλου είναι ιδιαίτερα στενή, με ικανότητα για ένα μόνο όχημα. Όμως πρακτικά δεν εξυπηρετεί παρόδιους χώρους, και μπορεί να παραμείνει αποκλεισμένη, ως μονής κατεύθυνσης κατά την κίνηση που ούτως ή άλλως προέρχεται από την πεζοδρομημένη παραλιακή οδό.

Η οδός Σίμου Παλτίρη προτείνεται να παραμείνει διπλής κυκλοφορίας, αφού εξυπηρετεί σημαντικό αριθμό παρόδιων ιδιοκτησιών. Στην συνάντησή της με την Λ. Ποσειδώνος υπάρχει αρκετός χώρος ώστε να μπορεί να γίνεται ελιγμός αναστροφής αν απαιτείται. Εν τούτοις, κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθεί καταλληλη πινακίδα ενημέρωσης για την κλειστή παραλιακή λεωφόρο, στην είσοδο από την οδό Παπόγλου.

Η οδός Φοίβου κι Αθηνάς θα πρέπει κι αυτή να διατηρηθεί ανοιχτή, καθώς εξυπηρετεί πολλές παρόδιες ιδιοκτησίες. Επειδή όμως δεν υπάρχει χώρος αναστροφής, θα πρέπει όπως και στην περίπτωση της οδού Παπόγλου, εκτός από το να γίνει διπλής κατεύθυνσης, να τοποθετηθεί κατάλληλη πινακίδα επί της διασταύρωσης με την οδό Σιτέ, που θα ενημερώνει για την κλειστή Λ. Ποσειδώνος και θα επιτρέπει την διέλευση μόνο σε κατόχους χώρων στάθμευσης. Το πλάτος της οδού είναι ικανοποιητικό για κίνηση διπλής φοράς, με μόνη εξαίρεση μικρό τμήμα κοντά στην διασταύρωση με την οδό Σιτέ. Δεν αναμένεται να υπάρξει ιδιαίτερο πρόβλημα εξαιτίας τού μικρού αυτού τμήματος, αφού η σχετικά σπάνια συνάντηση 2 οχημάτων θα μπορεί να αντιμετωπιστεί εύκολα με αναμονή ή πολύ μικρή οπισθοπορία.

Η οδός Αγίου Κωνσταντίνου προτείνεται να κλείσει στο μικρό τμήμα της μεταξύ της οδού Μωσαίου και της Λ. Ποσειδώνος. Κατά αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα διατήρησης της διακοπής κυκλοφορίας στο αντίστοιχο τμήμα επί της παραλίας, μήκους περίπου 110m, όπου ούτως ή άλλως δεν επηρεάζονται ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης. Θα υπάρξει απώλεια περίπου 35 θέσεων στάθμευσης. Για την κίνηση από την Αγίου Κωνσταντίνου προς το μονοδρομούμενο τμήμα της Λ. Ποσειδώνος, θα πρέπει να αλλάξει η φορά κίνησης της οδού Μωσαίου. Το πλάτος της είναι αρκετό για να καλύψει την κίνηση, ενώ και η γενικότερη επιβάρυνση τού παρόδιο περιβάλλοντος δεν αναμένεται σημαντική. Στο αποκλεισμένο τμήμα της Αγίου Κωνσταντίνου προτείνεται να επιτρέπεται η είσοδος για τους μόνιμους κατοίκους, είτε έχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης (καταμετρήθηκαν 12), είτε χρησιμοποιούν θέσεις παρά το κράσπεδο (~45). Ο έλεγχος της διέλευσης θα μπορεί να γίνεται από κατάλληλο προσωπικό (π.χ. της Δημοτικής Αστυνομίας, το οποίο κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει ούτως ή άλλως για την παροχή πληροφόρησης στους ενδιαφερόμενους οδηγούς οχημάτων. Σημειώνεται πως στην διασταύρωση Αγ. Κωνσταντίνου και Μωσαίου υπάρχει ιδιωτικός υπαίθριος χώρος στάθμευσης επί πληρωμή, χωρητικότητας περίπου 50 οχημάτων.

Στη συνέχεια, και μέχρι την οδό Χαράς, προτείνεται όπως ειπώθηκε η μονοδρόμηση της Λ. Ποσειδώνος. Κατά αυτόν τον τρόπο δεν υπάρχουν ιδιαίτερες παρεμβάσεις, ενώ η οδός Χαράς θα αποτελέσει την συνέχεια της Λ. Ποσειδώνος κατά την φορά από Βορά προς Νότο. Το τμήμα μεταξύ Ικάρων και Χαράς δεν προτείνεται να πεζοδρομηθεί, και να αξιοποιηθεί μονοδρομημένη η οδός Ικάρων, καθώς υπάρχουν παρόδιες θέσεις στάθμευσης σε αυτό, ενώ θα μπορούσε να παραχωρηθεί εύκολα το τμήμα αυτό για διευκόλυνση των επιχειρήσεων.

Αν κάποιο όχημα θέλει να βρεθεί στην Λ. Ποσειδώνος, θα μπορεί να ακολουθήσει την αλληλουχία Χαράς, Αργοστολίου, Αγ. Κωνσταντίνου, κι έπειτα, ανάλογα με την επιθυμητή κατεύθυνση, είτε την οδό Μωσαίων, είτε την αλληλουχία Μωσαίων, Σιτέ, Νικ. Πλαστήρα.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα μέτρα:

- Υπάρχουν σε όλες τις περιπτώσεις εναλλακτικές διαδρομές, οι οποίες δεν προσθέτουν σημαντικό μήκος, κι επιβαρύνουν ελάχιστα τον παρόδιο χώρο. Είναι εύκολα κατανοητές, και σε αυτό θα βοηθήσει η κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση.
- Ο επιπλέον φόρτος που καλούνται να εξυπηρετήσουν οι οδοί των διαδρομών αυτών είναι σχετικά μικρός, και μπορεί να ικανοποιηθεί εύκολα και με ασφάλεια. Η οδός άμεσης παρέμβασης λειτουργεί ως 1+1 λωρίδων, ενώ κατά το τμήμα μεταξύ των οδών Χαράς και Αφροδίτης είναι ήδη μονόδρομος, με την κυκλοφορία τού αμέσως προηγούμενου τμήματος, μεταξύ Αγ. Κωνσταντίνου και Χαράς, να προορίζεται κατά κανόνα Βόρεια. Ας σημειωθεί πως δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν έγκυρες κυκλοφοριακές μετρήσεις, αφού οι ρυθμίσεις που προτείνονται αφορούν την θερινή περίοδο, κατά την οποία υπάρχουν σημαντικές αυξήσεις των φόρτων στην περιοχή. Εξάλλου, λόγω των περιορισμών κυκλοφορίας σε σχέση με τον SARS-COV-2, οι όποιες μετρήσεις δεν θα είναι αντιπροσωπευτικές ούτε για την αδιάφορη εν προκειμένω χειμερινή περίοδο.
- Οι κάτοικοι της περιοχής δεν επηρεάζονται ουσιαστικά καθόλου από τις παρεμβάσεις. Τόσο για τις κατοικίες, όσο και τα καταστήματα και τις λοιπές επιχειρήσεις, διατηρείται η δυνατότητα πρόσβασης με αυτοκίνητο, χωρίς να αποκλείεται κανένας ιδιωτικός χώρος στάθμευσης. Κατά αυτόν τον τρόπο

δεν υπάρχει καμμία αρνητική επίπτωση στην κινητικότητα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

- Οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο που χάνονται είναι σχετικά ελάχιστες, περίπου 85. Αυτές μπορεί να καλυφθούν εύκολα από τις αντίστοιχες ελεύθερες σε μικρές αποστάσεις. Ας σημειωθεί πως ο Δήμος προσφέρει 4 υπαίθριους χώρους δωρεάν στάθμευσης στην περιοχή, ενώ κατά την θερινή περίοδο 2020 προσέφερε έναν ακόμη, με συνολική χωρητικότητα περίπου 300 θέσεων, οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται πλήρως.
- Εξασφαλίζεται για όλους τους πεζούς, και ιδίως για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, ένα πιο άνετο και ασφαλές περιβάλλον, χωρίς σε κανένα σημείο να προκαλείται επιδείνωση της κατάστασης.
- Δεν επηρεάζονται κατά κανόνα τρόπο ΜΜΜ.

Η υλοποίηση των ρυθμίσεων μπορεί να γίνει με χρήση απλών αλλά κατάλληλων υλικών, όπως π.χ. πλαστικοί κώνοι, πλαστικά στηθαία, κτλ, με την προσθήκη κατάλληλης πληροφοριακής σήμανσης, και την σχετική τροποποίηση της υφιστάμενης σήμανσης στα σημεία όπου επέρχονται αλλαγές. Η επιτόπια πληροφόρηση των πολιτών θα μπορεί να γίνεται με την χρησιμοποίηση εταιρείας προσωπικού ασφαλείας και την συνεισφορά της Δημοτικής Αστυνομίας, η οποία θα μπορεί να φροντίζει για την τήρηση των όποιων κανόνων λειτουργίας.

7 Πληροφόρηση

Η ενημέρωση των κατοίκων για τις ρυθμίσεις θα πραγματοποιηθεί μέσω κατάλληλης ανάρτησης πληροφοριακού υλικού στον ιστοχώρο τού Δήμου Μαραθώνα, και με αναρτήσεις σε έντυπη μορφή σε διάφορους προσφερόμενους δημοτικούς χώρους.

Το υλικό θα δοθεί και για δημοσίευση από τα όποια ενδιαφερόμενα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, μαζί με το σχετικό Δελτίο Τύπου.

8 Παράρτημα

ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ

Για τις ανάγκες της Περιοδικής Πεζοδρόμησης, αλλά και της κάλυψης αναγκών ασφαλείας που παρατηρήθηκαν κατά την εκπόνηση της παρούσας μελέτης, απαιτούνται επιπρόσθετα των υπαρχόντων οι ακόλουθες:

Πινακίδα	Τεμάχια
Απλές	
P2	5
P7	2
ΔΜ	4
Μερικό ΣΥΝΟΛΟ:	11
Σύνθετες	
ΔΜ	23 Σε συνδυασμό με τις ακόλουθες:
P47	1
P48	1
P50	1
P50α	2
Π25	1
Π4α	2
Π4δ	3
P2	1
P28	1
P40	10 Πρ4α: 2 Πρ4β: 6 Πρ4γ: 2
Μερικό ΣΥΝΟΛΟ:	23 + 10 πρόσθετες

Εκτιμάται ότι θα αφαιρεθούν περίπου 3 πινακίδες, έτσι ώστε να καλυφθεί η μόνιμη αντιδρόμηση της οδού Μωσσαίου στο τμήμα μεταξύ Αγ. Κωνσταντίνου & Ποσειδώνος.

Οι πινακίδες θα πρέπει να ακολουθούν την εγκύλιο 1/92 της ΔΜΕΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ σε μικρό μέγεθος, και η αντανάκλαστικότητά τους προτείνεται να είναι με μεμβράνες Τύπου ΙΙ σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες του ΦΕΚ 953/1997.

Κατόπιν ο Πρόεδρος κάλεσε τα μέλη του Δ.Σ. να αποφασίσουν.

Τα μέλη του Δ.Σ., έπειτα από διαλογική συζήτηση, , με χρήση ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, και αφού έλαβαν υπόψη την εισήγηση του Αντιδημάρχου

αποφασίζουν ομόφωνα:

Εγκρίνουν την 16/2021 Απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, για την περιοδική πεζοδρόμηση τμήματος παραλιακής οδού (Λ. Ποσειδώνος) Κοινότητας Νέας Μάκρης Δήμου Μαραθώνος, ως αναγράφεται πλήρως στο εισηγητικό μέρος της παρούσας απόφασης.

Αυτή η απόφαση έλαβε αύξοντα αριθμό **53/2021**

Αφού εξαντλήθηκαν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, λύεται η συνεδρίαση.

Γι' αυτό συντάχθηκε το παρόν πρακτικό και υπογράφεται όπως παρακάτω.

Ακριβές απόσπασμα

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΡΚΑΣ

1. ΛΑΣΚΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ Αντιδήμαρχος
2. ΣΩΤΗΡΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος
3. ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Αντιδήμαρχος
4. ΜΑΚΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
5. ΜΠΟΥΣΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος
6. ΣΤΑΜΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ Αντιδήμαρχος
7. ΤΣΑΚΙΡΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
8. ΚΥΠΑΡΙΣΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος
9. ΑΝΔΡΩΝΗ-ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΕΛΕΝΗ Δημοτικός Σύμβουλος
10. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
11. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
12. ΡΕΡΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
13. ΜΠΑΤΖΕΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
14. ΠΑΤΕΡΑΚΗ ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δημοτικός Σύμβουλος
15. ΖΟΡΜΠΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
16. ΑΛΙΚΙΩΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
17. ΓΕΩΡΓΑΤΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Δημοτικός Σύμβουλος
18. ΛΙΒΑΘΙΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Δημοτικός Σύμβουλος
19. ΓΕΡΑΜΑΝΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
20. ΓΚΙΝΟΣΑΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Δημοτικός Σύμβουλος
21. ΖΟΥΜΠΟΥΡΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
22. ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔΑΜ Δημοτικός Σύμβουλος
23. ΜΠΟΥΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
24. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
25. ΤΣΙΜΙΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος
26. ΛΑΜΠΑΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ Δημοτικός Σύμβουλος
27. ΖΟΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
28. ΝΗΣΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
29. ΜΠΟΥΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος

