

Προτάσεις Αναδιάταξης Κορμών 10^{ος} 2013:

Κορμός 1 (Πειραιάς – Παραλιακή)

A1: Πειραιάς – Βούλα

Παραμένει με ίδια αφετηρία και τέρμα, απλά δεν θα μπαίνει, όπως και το A2 στα στενά της Βούλας. Αντ' αυτού θα διέρχονται τα 114, 115, 116 και 120 από τη Βασ. Παύλου για την εξυπηρέτηση του Νοσοκομείου.

102: Άνω Γλυφάδα – Καλαμάκι (μέσω Λ. Αλίμου) Τροποποίηση του B1 ως τοπικό – τροφοδοτικό σε A1 και TRAM. Αναστροφή μαζί με το 142 μετά τη Λ. Καλαμακίου. 35' ανά κατεύθυνση με 4 οχήματα και συχνότητα 20' και 1 όχημα θα μπει στο 142

Το 101, τέως ξαδερφάκι του B1 ως Πειραιάς – Ελληνικό, θα φύγει εντελώς από την Λ. Αλίμου. Η αρχική μου σκέψη ήταν απλά να επιστέφει μέσα από το Καλαμάκι, βγαίνοντας εντελώς από τη Λ. Αλίμου, μετά από δεύτερη σκέψη, προτείνω να ανεβαίνει μέσω της Σοφ. Βενιζέλου μέχρι την Αγ. Μαύρα. Νέα Ονομασία 216: Άλιμος – στ. Ηλιούπολη – Άνω Ηλιούπολη

Κορμός 2 (Αθήνα – Παραλιακή)

A2: Ακαδημία – Βούλα

B2: Ακαδημία – Αγ. Κοσμάς

Ενιαίο συγκρότημα A2/B2 με εναλλάξ αναχωρήσεις από την Ακαδημία ανά 16' (8' στο κοινό τμήμα). Με 15 οχήματα στο συγκρότημα μπορούν να συγχρονιστούν και στην επιστροφή για να έχουν το ίδιο αποτέλεσμα. Το A2 βγαίνει εκτός του κέντρου της Βούλας.

Κορμός 3 (Λ. Βουλιαγμένης)

A3: Ακαδημία - Γλυφάδα

Ένα ενιαίο A3 Ακαδημία – Γλυφάδα, χωρίς την Ευρυάλη. Η Λαμπράκη πάει στα 205 και 207 που θα κάνουν στάση απέναντι από την πλ. Γλυφάδας, και θα ανεβοκατεβαίνουν την Λαμπράκη. Η Καραχάλιου θα εξυπηρετείται από το 205. Η Νέα Ευρυάλη θα εξυπηρετείται από τη νέα γραμμή 155 Γκόλφ Γλυφάδας – Α/Σ Ελληνικού, 2 οχήματα ανά 15'-20'.

Κορμός 4 (Άνω Γλυφάδα)

Το A4 δεν έχει ιδιέταιρο λόγο ύπαρξης λόγω και των νέων σταθμών. Ένα καλό A3 μπορεί να καλύψει την Βουλιαγμένης. Μπορεί να σπάσει σε 150 Τερψιθέα – Στ. Αλίμου (κυκλική). Το κομμάτι του παλιού 208 θα εξυπηρετείται από το 109 Κάτω Ηλιούπολη – Στ. Ηλιούπολη – Καλαμάκι.

Κορμός 5 (Μεσογείων)

A5: Ακαδημία – Αγία Παρασκευή

B5: Στ. Λαρίσης – Αγία Παρασκευή

Τέρμα και τα δύο στην ΕΡΤ. Συγχρονισμένες αναχωρήσεις και των δύο ανά 10' (δηλαδή ανά 5' στη Μεσογείων). 25 οχήματα με χρόνο 120' στο A5 και 130' στο B5. Αν δρομολογούνταν πλήρως σήμερα, θα είχαν 28 οχήματα.

Η Ανθούσα εξυπηρετείται σήμερα από την 301 και την 306. Η Λ. Μαραθώνος έχει το 305 για Νομισματοκοπείο και 301, 306 και 319 για Πλακεντία.

Ο Τσάκος θα εξυπηρετείται από την υπάρχουσα συγκοινωνία (406-407).

Κορμός 6 (Λ. Πειραιώς)

A6: Ομόνοια - Πειραιάς

Ήταν ο Κορμός του Χαλανδρίου. Από τη στιγμή που καταργήθηκε σαν αριθμός μπορεί να δωθεί στη Λ. Πειραιώς (Παναγή Τσαλδάρη). Οπότε A6 γίνεται το 049 με την ίδια διαδρομή. Θα

μπορούσε να μετονομαστεί και το 914 σε Β6 αφού διέρχεται μεγάλο μέρος της Πειραιώς, αλλά με τέτοια συχνότητα (50') δεν δικαιούται να λέγεται κορμός.

Κορμός 7 (Λ. Κηφισίας)

A7: Στουρνάρη – Κηφισιά

με μόνη τροποποίηση να πιάνει την Αλεξάνδρας από την αρχή.

E7: Σύνταγμα – Κηφισιά (Express) – Ν7 Σύνταγμα – Κηφισιά (Νυχτερινή)

θα γίνει το Express της Λ. Κηφισίας. Αφετηρία στην πλ. Συντάγματος στη θέση του Ε/Χ14 και Τέρμα στην πλ. Πλατάνου. Συχνότητα ανά 20', 7 οχήματα και λειτουργία τις ώρες αιχμής (7:00 – 20:00).

Τα βράδυ αναλαμβάνει τη γραμμή το Ν7 που θα αντικαταστήσει το Χ14 για μια ενιαία αρίθμηση. Όπως καταλαβαίνετε σαν καλός φοιτητής που είμαι :D , αγαπάω πολύ τους εργαζόμενους στο Υπ. Παιδείας και τους στέλνω με τη γραμμή 1 του μετρό. Αλλιώς ας πάρουν Προαστιακό.

Κορμός 8 (Λ. Πατησίων – Ηρακλείου)

A8 Πολυτεχνείο – Ν. Ιωνία – Μαρούσι

Το Α8 μένει ως έχει. Το Β8 τοπικό στα Άνω Πατήσια με αφετηρία πίσω από το τρόλεϊ 11 και νέα αρίθμηση 618. Ανά 15' με 4 οχήματα.

Α8, 3, 13 και 11 είναι ικανά να μαζέουν την ομολογουμένως μεγάλη κίνηση της Πατησίων.

Συνδράμει και η νταλικά του 14 μέχρι την Αλεξάνδρας, όπως και το 608 από τη Γαλατσίου και κάτω.

Κορμός 9 (Αχαρνών – Δεκελείας)

Το Β9 σπάει σε:

A9: Χαλκοκονδύλη – Μεταμόρφωση και παραμένει ο κορμός 9 (τέρμα στο παρκάκι της οδού Παπαδιαμάντη, όπου υπάρχει ικανός χώρος στάθμευσης για 3 νταλίκες)

Μεταφορά του 541 στο τέρμα της Κηφισίας πίσω από το 543 και ενίσχυση με δρομολόγια αιχμής στα 15-20'. Το κομμάτι της Λ. Αμαρουσίου καλύπτεται από το Α8. Το 541 θα καλύπτει την Γ. Παπανδρέου και τη Σ. Βενιζέλου. Το κομμάτι της Νέας Κηφισίας θα δωθεί στο 543 που θα έχει βελτιωμένη συχνότητα στα 15-20'

Αναλυτικά το Α9 θα δρομολογείται με 10 οχήματα και συχνότητα 10-12', το 541 με 3 midi αντί για 1 που έχει σήμερα και το 543 με 3 οχήματα midi από 1 σήμερα.

Το Γ9 γίνεται τοπικό στο στ. Αγ. Ελευθερίου. Θα κατεβαίνει από Αχαρνών -> αριστερά Αγ.

Αναργύρων -> δεξιά Χαλκίδος -> δεξιά Πατησίων -> δεξιά Σαρανταπόρου – Αφετηρία (ανάμεσα σε Πατησίων και Τσίλλερ) -> συνέχεια Σαρανταπόρου, Τσουντα -> δεξιά Αχαρνών. Τα διαλείμματα θα γίνονται στις Αχαρνές που έχει περισσότερο χώρο. Η Αφετηρία της Σαρανταπόρου έχει χώρο περίπου 60 μέτρα.

Νέα Ονομασία 739: Αγ. Ελευθέριος – Κόκκινος Μύλος – Αχαρναί

Κορμός 10 (Λιοσίων – Λ. Δημοκρατίας)

A10: Στ. Λαρίσης - Αχαρναί

Α/Β10, Εννοποίηση σε μία γραμμή με όνομα Α10: Στ. Λαρίσης – Αχαρναί με τη διαδρομή του Β10. Συχνότητα στα 9' και δρομολόγηση αποκλειστικά με νταλίκες.

Κορμός 11 (Πετρούπολη)

Ενίσχυση του 25 και του 700 και κατάργηση του κορμού 11. Η 25^{ης} Μαρτίου αναλαμβάνεται εξ' ολοκλήρου από το 700, το Ίλιον έχει το τρόλεϊ. Επίσης τα 24-25 θα αλλάξουν φορά, δηλαδή το 24 θα κατεβαίνει από Θηβών – Μπουρνάζι – Αγ. Αντώνιο και το 25 θα κάνει την αντίθετη

διαδρομή για να έχει κοινή στάση με το 892 προς Ίλιον. Η πλ. Ιλίου που μένει χωρίς το Α/Β11 εξυπηρετείται από το 719.

Κορμός 12 (Λιοσίων – Χασιάς)

A12: Μάρνη – Άνω Λιόσια

Γ12: Κατάργηση: Οι κάτοικοι του Καματερού θα χρησιμοποιούν το αναβαθμισμένο 25 ή το συνδιασμό 25/703 προς Πατησίων / Αχαρνών. Το 703 θα κάνει έναν κύκλο για να εξυπηρετεί τους σταθμούς Άνω Πατήσια και Αγ. Ελευθέριο.

Β12: Μετονομασία σε Α12 και κατα τ' άλλα ως έχει.

Κορμός 13 (Λένορμαν – Περιστέρι)

A13: Ζάπειο - Περιστέρι

Το Α13 θα πάει στο τρόλεϊ 12 που θα αναλάβει καθήκοντα κορμού. Συχνότητα στα 6' νέα ονομασία Α13 Ζάπειο – Περιστέρι. Η Κηπούπολη που ομολογουμένως έχει έντονη κίνηση θα έχει το 743 Κηπούπολη – Αγ. Αντώνιος. (δεν το κόβω στην Ανθούπολη, για να μαζεύει τον κόσμο από το κέντρο του Περιστερίου, χωρίς μετεπιβίβαση στο μετρό, ώστε να εκτελεί και χρέη ενδοδημοτικής συγκοινωνίας)

Το 12 θα βγαίνει με 16 οχήματα (από 12 σήμερα) και το 743 θα έχει 7 οχήματα (από 12 σήμερα)

Κορμός 15: (Λ. Αθηνών - Χαϊδάρη)

A15: Στ. Λαρίσης – Δάσος Χαϊδαρίου

E15: Στ. Λαρίσης - Γεωπονικό - ΑΤΕΙ Αθήνας

Ένωση Α/Β15 στη διαδρομή του Α15. 18 οχήματα και δρομολόγια ανά 5-6'

Το Ε15 θα κάνει μια παράκαμψη από Πειραιώς -> Ιερά Οδό, στάση στην είσοδο του Γεωπονικού, στάση Ελαιώνας -> δεξιά ΠΑΘΕ -> αριστερά Λ. Αθηνών. Η παράκαμψη αποσκοπεί στην καλύτερη εξυπηρέτηση των φοιτητών του Γεωπονικού Πανεπιστημίου και στην σύνδεση ΑΤΕΙ με μετρό Express.

Κορμός 16: (Ιερά Οδός – Ελευσίνα)

A16: Ελευσίνα – Στ. Αιγάλεω – Πλ. Κουμουνδούρου

Ένωση σε μία διαδρομή, αυτή του Α16. Όσοι θέλουν να πάνε από Ελευσίνα στη Λ. Αθηνών έχουν του 845. Δρομολόγια ανά 15-20'.

Κορμός 17: (Πέτρου Ράλλη – Πέραμα).

A17: Ομόνοια – Πέραμα (μέσω Π. Ράλλη)

Μετονομασία του Β18 σε Α17

Κορμός 18 (Λαμπράκη – Πέραμα)

A18: Ομόνοια – Πέραμα (μέσω Γρ. Λαμπράκη)

Μετονομασία του Γ18 σε Α18. Τα Α17 - Α18 θα αποτελούν συγκρότημα όπως σήμερα.

Χ63:

Χ63: Μάνδρα - Στ. Αιγάλεω (Κυκλική) (μελλοντικά Στ. Αγ. Μαρίνα)

Θα ξαναγίνει το Express της Ελευσίνας - Μάνδρας. Η περιοχή της Αγ. Σωτήρας θα πάει στα ΚΤΕΛ που έτσι κι αλλιώς περνάνε από εκεί. Δεν υπάρχει λόγος να ανεβαίνει Express για 3-4 άτομα ανά δρομολόγιο. Η περιοχή της Άνω Ελευσίνας μένει στο 862. Η νέα διαδρομή του Χ63, θα του ξαναδίνει τον παλιό του χαρακτήρα της ταχείας σύνδεσης Μάνδρας, Μαγούλας και Ελευσίνας με το μετρό.

Αεροδρομιακά:

Χ93: Στ. ΚΤΕΛ Κηφισού - Αεροδρόμιο

Χ95: Σύνταγμα - Αεροδρόμιο

Χ96: Πειραιάς - Αεροδρόμιο

Χ97: Στ. Ελληνικό - Αεροδρόμιο (το βράδυ επεκτείνεται μέχρι Στ. Δάφνη)

Στα Χ93 και Χ97 δεν επέρχεται καμία αλλαγή. Τα Χ95 και Χ96 θα επιβιβάζουν - αποβιβάζουν κανονικά σε όλες τις προβλεπόμενες στάσεις τους εντός της Αθήνας. Δεν γίνεται η παραλιακή και η Μεσογείων να μην έχουν νυχτερινή συγκοινωνία.

No	ΟΧΗΜΑΤΑ		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΑΙΧΜΗΣ		
	ΠΡΙΝ	ΜΕΤΑ	ΠΡΙΝ	ΜΕΤΑ	ΠΡΙΝ
A1	A1	9	9	15'	15'
B1	102	6	4	25-30'	20'
142	142	1	2	40'	20'
101	216	2	3	25'	20'
155	155	3	2	25'	20'
A2	A2	9	10	15'	14'
B2	B2	7	8	15'	14'
A3-B3	A3	11	11	12,5'	12,5'
A4	150	9	6	10'	10
109	109	5	6	10'	10'
A5	A5	13	12	10-12'	10'
B5	B5	15	13	9-10'	10'
049	A6	8	8	12'	12'
A7	A7	14	14	9'	9'
E14	E7	8	7	10-15'	20'
X14	N7	4	4	25'	25'

A8	A8	16	16	10'	10'
B8	618	4	4	25-30'	15'
B9	A9	13	10	10-12'	10-12'
Γ9	739	10	9	10-15'	10'
541	541	1	3	55'	15-20'
543	543	2	4	30'	15'
A10-B10	A10	13	13	9'	9'
A11-B11	-	14	-	8'	-
700	700	5	9	10-15'	7,5'
25	25	4	8	15'	8'
B12	A12	12	12	10'	10'
Γ12	-	7	-	15'	-
719	719	6	10	15'	10'
12	A13	12	16	8'	6'
A13	743	12	7	6'	9'
A15-B15	A15	18	18	5-6'	5-6'
E15	E15	από το A/B15	από το A15	20'	20'
A16-B16	A16	7	7	16'	16'
B18	A17	15 (μαζί με Γ18)	15 (μαζί με A18)	9'	9'
Γ18	A18				
X63	X63	3	4	60'	20'
X93	X93	7	7	20-25'	20'-25
X95	X95	9	9	15'	15'

X96	X96	10	10	20'	20'
X97	X97	2	2	55'	55'
Σύνολο Οχημάτων		316	283		

Συνολικά μειώνονται τα λεωφορεία από 316 σε 283 (-33 οχήματα) και αυξάνονται τα τρόλεϊ από 16 σε 24 (+8). Για την επάδρωση των 8 επιπλέον τρόλεϊ μπορεί να χρησιμοποιηθούν οδηγοί από λεωφορεία, αφού λάβουν την κατάλληλη εκπαίδευση.