

## **2<sup>Η</sup> ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΠΕΙΡΑΙΑ**

### ***Τηλεδιάσκεψη με τους φορείς μεταφορικού έργου στο πλαίσιο της Β' Διαβούλευσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πειραιά***

Ο Δήμος, σε συνεργασία με την ένωση αναδόχων εταιρειών (Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε., ΜΣΜ – Μαυρογεώργης και Συνεργάτες Μελετητική ΙΚΕ και VMC Τεχνική Ε.Ε.) και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, προέβη στη διεξαγωγή τηλεδιάσκεψης με τους φορείς μεταφορικού έργου, η οποία έλαβε χώρα την Τετάρτη 21/10/2020 και ώρα 11:00-13:30, μέσω της πλατφόρμας CISCO WEBEX. Κατά τη διάρκεια της τηλεδιάσκεψης πραγματοποιήθηκε μία πιο εξειδικευμένη συζήτηση αναφορικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, αλλά και αναφορικά με τον προγραμματισμό του μελλοντικού σχεδιασμού του κάθε φορέα σε σχέση με τα εναλλακτικά σενάρια του ΣΒΑΚ.

Στην τηλεδιάσκεψη συμμετείχαν όλοι οι άμεσοι και σημαντικότεροι φορείς μεταφορικού έργου στον Δήμο Πειραιά, όπως ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής (ΟΑΣΑ Α.Ε.), η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., ο ΟΛΠ Α.Ε., ο ΟΣΕ Α.Ε., οι Σταθερές Συγκοινωνίες (ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η ατζέντα των θεμάτων προς ανάπτυξη περιλάμβανε τα ακόλουθα:

- Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων και των προτεινόμενων παρεμβάσεων
- Παρουσίαση του κυκλοφοριακού μοντέλου και των αναμενόμενων αποτελεσμάτων αυτού
- Τοποθέτηση των φορέων επί των εναλλακτικών σεναρίων.

### **Παρόντες στην τηλεδιάσκεψη**

➤ Από τον Δήμο Πειραιά:

Καρύδης Δημήτριος

*Αντιδήμαρχος Προγραμματισμού και Ανάπτυξης Δήμου Πειραιά*

Μήλιας Αντώνιος

*Δ/ντής Προγραμματισμού και Ανάπτυξης Δήμου Πειραιά*

Πούλου Μαρία

*Επόπτρια ΣΒΑΚ Πειραιά*

*Προϊσταμένη Τμήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού, Προγρ/σμού και Μελετών*

➤ Από ΟΑΣΑ Α.Ε.:

Μάρλεν Μιχάλη

*Διεύθυνση Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού*

Αρμένη Μπέτυ

*Τμήμα Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος*

➤ Από ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.:

Αναστασάκη Άννα

*Διεύθυνση Στρατηγικής Ανάπτυξης Τμήμα Σχεδιασμού Μεταφορών*

➤ Από ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.:

Γερακαράκης Χρήστος  
*Manager – Project Department*

Σπύρου Δημήτρης  
*Consultant- Strategic Planning & Marketing Department*

➤ Από ΟΣΕ Α.Ε. – Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού:  
Κοτταράς Αθανάσιος  
*Αναπληρωτής Δ/νων Σύμβουλος ΟΣΕ*

Γρηγόρης Σαμπατακάκης  
*Διευθυντής ΔΙΣΣΑ*

Γεώργιος Παντελάς  
*Προϊστάμενος ΔΙΣΣΑ/ΑΕΣ*

Μαίρη Λεφάκη  
*ΔΙΣΣΑ*

➤ Από ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.:  
Κρέλιος Βασίλης  
*Τομέαρχης Σταθμών ΣΤΑΣΥ*

➤ Από ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (Προαστιακός Σιδηρόδρομος):  
Τόλιας Θεόδωρος  
*Γεν. Διεύθυνση Προαστιακών Γραμμών*

➤ Από Ένωση Ανάδοχων Εταιριών:  
Μαυρογεώργης Θοδωρής  
*ΜΣΜ - Μαυρογεώργης και Συνεργάτες Μελετητική ΙΚΕ*

Μάρης Ιωάννης  
*VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.*

Κεπαπτσόγλου Κώστας  
*Αναπληρωτής Καθηγητής Τομέα Έργων Υποδομής και Αγροτικής Ανάπτυξης, ΣΑΤΜ Ε.Μ.Π.*

Καρολεμέας Χρήστος  
*Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.*

Κουτρομπής Νίκος  
*Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.*

Τριανταφυλλοπούλου Ελένη  
*Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.*

### **Σημαντικά πορίσματα τηλεδιάσκεψης**

- ❖ Υπάρχει συντονισμός προς την κατεύθυνση της ανανέωσης του στόλου λεωφορείων του ΟΑΣΑ.
- ❖ Ο ΟΑΣΑ εξετάζει την προώθηση των on demand γραμμών στη λογική της εξυπηρέτησης μετακινήσεων σε απομακρυσμένες αστικές περιοχές
- ❖ Ο ΟΑΣΑ προωθεί σε εφαρμογή το ISO 13816 για την αξιολόγηση της ποιότητας των συγκοινωνιακών υπηρεσιών.
- ❖ Προβλέπεται η προμήθεια 410 τεμαχίων προεξοχών πεζοδρομίου για 158 στάσεις, προς βελτίωση πρόσβασης σε στάσεις και σε λεωφορεία αντίστοιχα για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας.
- ❖ Προβλέπεται επέκταση του συστήματος τηλεματικής σε 1000 στάσεις.
- ❖ Προβλέπεται η δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης επιβατών μέσω του οποίου θα διασυνδεθούν οι πληροφορίες που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στον ΟΑΣΑ
- ❖ Ο ΟΑΣΑ προγραμματίζει δράσεις αναβάθμισης των ηλεκτρονικών υπηρεσιών του μέσα από τον σχεδιασμό ενός διαφορετικού συστήματος προμήθειας και πληρωμής καρτών μέσω της ιστοσελίδας.
- ❖ Έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα σε σχέση με την εκπόνηση μίας κυκλοφοριακής μελέτης για την εξέταση και αξιολόγηση όλων των συστημάτων μεταφοράς στον Δήμο Πειραιά και η οποία θα εστιάζει στην επέκταση της γραμμής 3 του Μετρό και στη συντονισμένη λειτουργία του Λιμανιού με τα ΜΜΜ. Μία τέτοια προσπάθεια θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στον Σχεδιασμό και να συντονιστεί με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ
- ❖ Ως προς τις παρεμβάσεις που σχετίζονται με τον ΟΛΠ, έχει ήδη προκριθεί η επιλογή χρήσης eco-bus για τη σύνδεση των περιοχών του λιμένα και των εσωτερικών μετακινήσεων μέσα στην περιοχή του ΟΛΠ έναντι άλλων λύσεων όπως monorail ή LRT-ελαφρύ τραμ.
- ❖ Η υπογειοποίηση της Ρετσίνα ότι έχει ενταχθεί στον προγραμματισμό του ΟΣΕ, είναι σε ώριμη φάση και υπάρχουν μελέτες σε τελική φάση και γίνεται προσπάθεια για να προχωρήσει η χρηματοδότηση και η υλοποίηση του έργου.
- ❖ Αναφορά για την παλιά γραμμή του ΟΣΕ που καταλήγει στον Άγιο Διονύσιο. Αναμένονται προτάσεις από Operators για να οριστικοποιηθεί η προαστιακού χαρακτήρα χρήση αυτής της γραμμής.
- ❖ Σχετικά με την πρόταση ενίσχυσης της συχνότητας των δρομολογίων του προαστιακού, η βελτίωση των συχνοτήτων για 2 τρένα την ώρα ορίστηκε ως ένας εφικτός στόχος. Συχνότητες δεκαλέπτου όπως περιγράφονται σαν κατεύθυνση είναι δύσκολο να επιτευχθούν.
- ❖ Σύμφωνα με τον Σχεδιασμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στον σταθμό ΟΣΕ του Αγίου Διονυσίου προβλέπεται απευθείας διασύνδεση της επιβατικής & εμπορευματικής κίνησης των

πλοίων (κυρίως των κρητικών) με γραμμή τρένου (Διασύνδεση των πλοίων με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο).

- ❖ Ιδιαίτερη σημασία η ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και η δημιουργία γραμμών bike and ride και σύνδεσή τους με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

## Πραγματοποίηση Β' Διαβούλευσης – έντυπες τοποθετήσεις φορέων

Η ΟΕΔ σε συνεργασία με την ομάδα μελέτης των ανάδοχων εταιριών συνέταξε ένα ενημερωτικό δελτίο στο οποίο παρουσιάζονται υπό απλή μορφή συνοπτικού πίνακα τα 2 εναλλακτικά σενάρια βιώσιμης κινητικότητας.

Στη Β' Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Πειραιά, ανταποκρίθηκαν συνολικά 30 φορείς. Από τις 30 τοποθετήσεις μέσω εντύπου που εστάλησαν στη δημοτική αρχή, οι 28 συμπεριλήφθηκαν στην τελική επιλογή σεναρίου, καθώς σε δύο από αυτές τις τοποθετήσεις οι φορείς δεν επιθυμούσαν να ταχθούν υπέρ κάποιου σεναρίου.

Ο κατάλογος των 28 φορέων που τοποθετήθηκαν ως προς την επιλογή επιθυμητού σεναρίου εμφανίζεται παρακάτω:

Πίνακας 1: Φορείς που τοποθετήθηκαν ως προς την επιλογή επιθυμητού σεναρίου

Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.
Ελληνογαλλική Σχολή "Saint-Paul" Πειραιά
ΠοδηλαΤΤΙΚΗ Κοινότητα
Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο Πειραιά «Τζάνειο»
Μαρίνα Ζέας Α.Ε.
Εφορία Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων (Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά)
Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος
Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά
Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά
Εμπορικός Σύλλογος Πειραιώς
Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ
METROPOLITAN
Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας – Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος
Διεύθυνση Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης Πειραιά
Πανεπιστήμιο Πειραιώς
ΟΑΣΑ
Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Πειραιά
ΟΣΕ
Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων
ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ (Ε.Σ.Α.μεΑ.)
Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων & Φορέων Ναυτιλίας
Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.

A ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
B ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Γ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Δ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Ε ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Συνολικά από τις τοποθετήσεις των 28 φορέων το σενάριο βιώσιμης κινητικότητας που αναδείχθηκε ήταν το Ριζοσπαστικό Σενάριο σε ποσοστό 72%.

Πέραν της μεγάλης αποδοχής που είχε το ριζοσπαστικό σενάριο έναντι του ήπιου, τόσο στο σύνολό του, όσο και ως προς τις επιμέρους παρεμβάσεις του, είναι σημαντικό να σχολιαστεί η σύγκριση της αντιληπτής εφικτότητας των δύο σεναρίων όπως αυτή αποτυπώθηκε μέσα από τις σχετικές ερωτήσεις του εντύπου. Σε μια κλίμακα από το 1 ως το 5 (στην οποία ο αριθμός 1 αντιστοιχεί σε «μεγάλη δυσκολία εφαρμογής» και ο 5 σε «μεγάλη ευκολία εφαρμογής»), οι φορείς αντιλαμβάνονται ότι, το ριζοσπαστικό σενάριο συγκεντρώνει κατά μέσο όρο για όλες τις παρεμβάσεις τον βαθμό 3,3 που αντιστοιχεί σε μέτρια προς εύκολη εφαρμογή, ενώ το ήπιο σενάριο τον βαθμό 3,7. Συνεπώς οι φορείς αντιλαμβάνονται κατά την επιλογή τους ότι και τα δύο σενάρια είναι ρεαλιστικά και εφαρμόσιμα, γεγονός που καθιστά τις απαντήσεις του περισσότερο αντικειμενικές και σίγουρες.

Ως προς τους σχολιασμούς που έγιναν, επισημαίνονται ορισμένες στοχευμένες προτάσεις που λήφθηκαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού πίνακα του επιλεχθέντος σεναρίου:

- ⇒ Είναι πολύ σημαντική η ανάγκη εκπόνησης μια γενικής κυκλοφοριακής μελέτης που να αποτιμά πλήρως και με συγκεκριμένο τρόπο τα αποτελέσματα της εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων.
- ⇒ Η δημιουργία δικτύου TRAM-LRT εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα του κυρίου λιμένα δεν κρίνεται εφικτή, και αντί αυτής έχει δρομολογηθεί από τον ΟΛΠ η υλοποίηση δικτύου eco-buses.
- ⇒ Στην κατηγορία ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ και συγκεκριμένα στην «Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα Σχολεία», σημειώνεται ότι κεντρικά σχολεία με οργανωμένους αθλητικούς χώρους, θα μπορούσαν να αποτελέσουν κέντρα άθλησης και αναψυχής σε ώρες μη λειτουργίας του σχολείου, ώστε να μην επιβαρύνεται η κίνηση προς μεγάλους αθλητικούς χώρους (π.χ. ΣΕΦ).