

3^Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΠΕΙΡΑΙΑ

Προγραμματισμός Γ' φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Πειραιά

Βασικός σκοπός της τρίτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού ήταν η παρουσίαση της εξειδίκευσης του τελικού σεναρίου του ΣΒΑΚ Δήμου Πειραιά υπό μορφή μέτρων/παρεμβάσεων κινητικότητας καθώς και του προγραμματισμού υλοποίησής τους ανά εξεταζόμενο ορίζοντα. Τα μέτρα, χωροθετημένα σε χάρτη, δημοσιοποιούνται και κοινοποιούνται με στόχο ο κάθε ενδιαφερόμενος φορέας να μπορέσει να διατυπώσει την άποψή του για την αποδοχή/απόρριψή τους ή/και εναλλακτικές προτάσεις.

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ σε συμφωνία με την αναθέτουσα αρχή, με σκοπό την ανεμπόδιστη εξέλιξη της εκπόνησης του έργου, προχώρησε σε τροποποίηση του υπάρχοντος πλάνου και διαμόρφωσής του ως εξής:

- Ανάρτηση στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του υλικού προς διαβούλευση (χάρτες των προτεινόμενων παρεμβάσεων, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, στο μεταφορικό δίκτυο του Δήμου Πειραιά) προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων. Όλοι οι φορείς ενημερώθηκαν σχετικά και μέσω mail.
- Πραγματοποίηση τηλεδιάσκεψης με τους φορείς μεταφορικού έργου που συμμετείχαν στην δεύτερη διαβούλευση. Σκοπός της τηλεδιάσκεψης η παρουσία των παρεμβάσεων/μέτρων σε κατάλληλα χαρτογραφικά υπόβαθρα, η τοποθέτησή των φορέων ως προς την αποδοχή/απόρριψή τους καθώς και σχολιασμός της εναρμόνισης των μέτρων με τον σχεδιασμό του εκάστοτε φορέα.
- Πραγματοποίηση της 3^{ης} Διαβούλευσης ηλεκτρονικά μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας: Στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, μετά την παρουσίαση των χαρτών, τοποθετήθηκε σύνδεσμος ο οποίος έδινε την δυνατότητα σε όλους τους ενδιαφερόμενους να τοποθετηθούν ως προς την αποδοχή/απόρριψη των προτεινόμενων μέτρων και να παραθέσουν σχολιασμούς. Μετά την δημιουργία τους ηλεκτρονικού δελτίου τοποθέτησης και την ανάρτηση του υλικού στην σελίδα, πραγματοποιήθηκε αποστολή του συνδέσμου του δελτίου προς όλους τους φορείς, μέσω mail. Στους φορείς δόθηκε περιθώριο 15 ημερών για συμπλήρωση του σχετικού δελτίου τοποθέτησης και παράθεση των σχολιασμών τους. Τονίστηκε πως σε περίπτωση πλήρους αποδοχής των προτεινόμενων μέτρων, ο εκάστοτε φορέας δεν υποχρεούνταν να συμπληρώσει το δελτίο και πως η μη συμπλήρωσή του μετά το πέρας της προθεσμίας αποτελεί αποδοχή του σχεδιασμού.

Τηλεδιάσκεψη με τους φορείς μεταφορικού έργου στο πλαίσιο της Γ' 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 21/05/2021 και ώρα 12:00-14:45, μέσω της πλατφόρμας CISCO WEBEX. Κατά τη διάρκεια της τηλεδιάσκεψης πραγματοποιήθηκε μία αναλυτική συζήτηση αναφορικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις ανά εξεταζόμενη κατηγορία, την χωροθέτησή τους και τον προγραμματισμό υλοποίησής τους ανά χρονικό ορίζοντα.

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. καθώς και η Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Πειραιά.

Για πρακτικούς λόγους, το υλικό της διαβούλευσης είχε αποσταλεί αρκετά νωρίτερα στους φορείς έτσι ώστε να υπήρχε χρόνος να το επεξεργαστούν και να προετοιμαστούν για την συζήτηση.

➤ 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.:

Σπύρου Δημήτρης
Consultant- Strategic Planning & Marketing Department

Μακρυδάκης Χρήστος
Consultant

➤ Από ΟΣΕ Α.Ε. – Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού:

Μουρουδέλης Κωνσταντίνος
Δντης Σιδηροδρομικών Συστημάτων του ΟΣΕ

➤ Από ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.:

Κρέλιος Βασίλης
Τομεάρχης Σταθμών ΣΤΑΣΥ

➤ Από ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (Προαστιακός Σιδηρόδρομος):

Πέτρος Αρβανίτης
Επικεφαλής Στρατηγικής Σχεδιασμού Επενδύσεων

➤ Από Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Πειραιά:

Τουμαζάτου Γερασιμούλα Αλεξάνδρα
Εντεταλμένη Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Πειραιά

➤ Από Ένωση Ανάδοχων Εταιριών:

Μαυρογεώργης Θοδωρής - ΜΣΜ Μαυρογεώργης και Συνεργάτες Μελετητική ΙΚΕ

Μάρης Ιωάννης - VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

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

Κουτρομπής Νίκος - Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Πρακτικά Τηλεδιάσκεψης

Τη συζήτηση της τηλεδιάσκεψης άνοιξε ο κος Καρύδης, αντιδήμαρχος Προγραμματισμού και Ανάπτυξης Δήμου Πειραιά, ο οποίος έκανε έναν συνοπτικό σχολιασμό της πορείας εξέλιξης του έργου και έθεσε μερικά ζητήματα που χρήζουν σχολιασμού και συζήτησης μεταξύ των φορέων, όπως:

- Στην ανάγκη διευκρίνησης, από πλευράς του ΟΛΠ, των προγραμματισμένων έργων εντός της ζώνης του λιμένα, με σκοπό την ενδεχόμενη συμπερίληψή τους στον ευρύτερο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.
- Στην γνωμοδότηση από τον ΟΑΣΑ, σχετικά με την δυνατότητα επιβολής μειωμένου ορίου ταχύτητας στο δίκτυο του Πειραιά, την εφικτότητα χρήσης λεωφορειολωρίδων από ποδηλάτες, και την λειτουργία των προτεινόμενων γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας συνδυαστικά με τα δρομολόγια του ΟΑΣΑ.
- Ως προς τα μέσα σταθερής τροχιάς, στο ενδεχόμενο λειτουργίας του σταθμού του Αγίου Διονυσίου προς εξυπηρέτηση της γραμμής του ΟΣΕ αλλά και παράλληλα την κατασκευή εντός του χώρου, ενός μουσείου ρεμπέτικης τέχνης

Τον λόγο πήραν οι εκπρόσωποι των φορέων μεταφορικού έργου, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των προτεινόμενων μέτρων τόσο ανά κατηγορία όσο και σε επίπεδο συνολικού σχεδιασμού. Για λόγους ευκολίας, για κάθε εκπρόσωπο που έλαβε τον λόγο, παρουσιάζονται

αρχικά τα σχόλια του, στην συνέχεια τα ερωτήματα που έθεσε και μετά οι απαντήσεις πάνω σε αυτά από την ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

➤ Πρώτη πήρε τον λόγο η **κ. Μιχάλη από τη Διεύθυνση Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού του ΟΑΣΑ** κάνοντας μια αναφορά στο υλικό της διαβούλευσης. Συγκεκριμένα:

- Ο ΟΑΣΑ είναι θετικός ως προς τον γενικότερο προτεινόμενο σχεδιασμό και το σχέδιο δράσης
- Αναφορικά με την δημιουργία νέων γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας, αρχικά ανέφερε πως ο ΟΑΣΑ είναι θετικός στην πρόταση, ωστόσο επισήμανε την διαδικασία έγκρισης που απαιτείται για αυτές (εξειδικευμένη μελέτη τεχνικής εφικτότητας-βιωσιμότητας για κάθε γραμμή και έγκριση από ΟΑΣΑ). Επίσης, παρέθεσε τον προβληματισμό της ως προς το μικρό μήκος των προτεινόμενων γραμμών με αποτέλεσμα να απαιτείται μετεπιβίβαση, φέροντας σαν παράδειγμα τις γραμμές 3, 5.
- Ως προς τον χάρτη με την προτεινόμενη χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, έθεσε το ερώτημα αν έχουν ληφθεί υπόψη θέσεις φόρτισης για λεωφορεία, όπως προβλέπονται στους κανονισμούς εκπόνησης των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
- Σχετικά με τον χάρτη των πράσινων διαδρομών και του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμου, ζήτησε διευκρίνηση ως προς τον τρόπο υλοποίησης τους ενώ εξέφρασε τον προβληματισμό της ως προς την ένταξη του ποδηλάτου σε οδούς με υψηλό φόρτο κυκλοφορίας. Αναφορικά με την συνύπαρξη ποδηλάτου και λεωφορείου σε λεωφορειολωρίδες, τόνισε πως ενώ επιτρέπεται βάσει νόμου, δεν είναι εύκολο και απαιτεί περεταίρω τεχνική διερεύνηση κυρίως επειδή δεν προβλέπεται με τον υφιστάμενο σχεδιασμό και δεν έχει δοκιμαστεί ώστε να κρίνεται ασφαλές. Τέλος πρότεινε, παράλληλα με τα έργα που αφορούν την κυκλοφορία του ποδηλάτου, την δημιουργία ενός παρατηρητηρίου συλλογής δεδομένων και παρακολούθησης.
- Ζήτησε παραπάνω διευκρινήσεις για μέτρα όπως την ζώνη χαμηλών ρύπων, την δημιουργία superblocs και την χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και μέσων μικροκινητικότητας, το ενδεχόμενο δημιουργία γραμμών BRT, και τις ζώνες προστασίας σχολείων.
- Αναφορικά με την ανανέωση και αντικατάσταση του στόλου των λεωφορείων του ΟΑΣΑ όπως και της αναβάθμισης των στάσεων, η στάση του ΟΑΣΑ είναι θετική, απλά τονίστηκε πως απαιτείται χρόνος για την ολοκλήρωσή τους.
- Τέλος, επικρότησε την δημιουργία της πολιτιστικής διαδρομής.

Απαντώντας στα ερωτήματα και τους προβληματισμούς που έθεσε η κυρία Μιχάλη, η ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ ανέφερε τα εξής:

- Η θέση του Πειραιά και η ιδιαιτερότητα της περιοχής, τον καθιστούν τον μεγαλύτερο κόμβο MMM του λεκανοπεδίου. Κατ' επέκταση είναι πολύ σημαντικό να γίνουν παρεμβάσεις που να προωθούν την βιώσιμη κινητικότητα και την σύνδεση των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) με τα MMM. Στην βάση αυτής της θεώρησης στηρίζεται η ανάγκη για δημιουργία αυτών των πράσινων διαδρομών και των υποδομών κίνησης ποδηλάτου και μέσων μικροκινητικότητας.
 - ο Η έννοια των πράσινων διαδρομών είναι να υπάρχουν ανεμπόδιστες διαδρομές και άξονες κίνησης πεζών. Επί της ουσίας αυτό σημαίνει απομάκρυνση εμποδίων, ενδεχόμενες βελτιώσεις υποδομών εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ, κατά τόπους και αν κρίνεται απαραίτητο διαπλατύνσεις πεζοδρομίων. Σε κάθε περίπτωση, δεν σημαίνει πως σε όλες τις προτεινόμενες διαδρομές θα χρειαστεί να γίνουν κατασκευές και διαπλατύνσεις, αλλά θα γίνει προσεκτική διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης των πεζών χρηστών της οδού.
 - ο Αναφορικά με τους ποδηλατοδρόμους, θα ακολουθήσουν κατάλληλες μελέτες εφαρμογής για την διερεύνηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών όλων των προτεινόμενων διαδρομών. Επίσης αποσαφηνίστηκε πως δόθηκαν εναλλακτικές προτάσεις χωροθέτησης ποδηλατοδρόμων με σκοπό την διερεύνηση της επιλογής μιας λύσης που να μην καταργεί πολλές θέσεις στάθμευσης παρά την οδό, και αποτελούν προτάσεις στρατηγικού επιπέδου.
- Αναφορικά με την χωροθέτηση των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, οι θέσεις είναι ενδεικτικές. Επίσης, ο Δήμος Πειραιά βρίσκεται σε φάση έναρξης εκπόνησης ΣΦΗΟ με σκοπό την ακριβή χωροθέτηση θέσεων φόρτισης.
- Το μικρό μήκος των προτεινόμενων γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας λήφθηκε υπόψη με σκοπό την εξυπηρέτηση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων και την σύντομη πρόσβαση και τροφοδότηση άλλων MMM, λειτουργώντας συμπληρωματικά ως προς αυτά.
- Σχετικά με την πρόταση δημιουργίας BRT, δεν προτείνεται άμεσα μια γραμμή αλλά αποτελεί μια μακροπρόθεσμη ιδέα που χρήζει μελλοντικής διερεύνησης. Ωστόσο, αναφέρθηκε πως αποτελεί έμμεσα έναν τρόπο περιορισμού της παράνομης στάθμευσης.
- Τέλος, σχετικά με τις ζώνες προστασίας ειδικών χρήσεων γης, για τις περιοχές πλησίον των σχολικών μονάδων προβλέπεται κατάλληλη σήμανση (οριζόντια και κάθετη) και μείωση του ορίου ταχύτητας, ενώ πλησίον των νοσοκομείων της περιοχής προβλέπεται λειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, κατάλληλη σήμανση, μείωση ορίου ταχύτητας και κίνητρα χρήσης άλλων μέσων για πρόσβαση προς αυτά.

- Τον λόγο στην συνέχεια πήρε η **κ. Αναστασάκη από Διεύθυνση Στρατηγικής Ανάπτυξης Τμήμα Σχεδιασμού Μεταφορών της Αττικό Μετρό Α.Ε.**, η οποία επισήμανε τα βασικά ζητήματα να μελετηθούν σε βάθος, τουλάχιστον για τον ορίζοντα της 5ετίας:
- Υπάρχει ανάγκη περαιτέρω μελέτης για την διασφάλιση της εναρμόνισης όλων των προτεινόμενων επιμέρους σχεδιασμών-παρεμβάσεων παράλληλα, ταυτόχρονα και αποτελεσματικά.
 - Σχολιάστηκε η ανάγκη να υπάρχει ένα σχέδιο που να συσχετίζει προσβασιμότητα προς ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ συνδυαστικά με την λειτουργία των λεωφορείων και την ύπαρξη των πράσινων διαδρομών. Δηλαδή ένας περισσότερο σύνθετος χάρτης που να δείχνει συνολικά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.
 - Η επιβαρυμένη κυκλοφοριακή κατάσταση του Πειραιά και η εποχικότητα των μετακινήσεων σε συνδυασμό με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, πρέπει να διερευνηθούν ποσοτικά και με την δέουσα προσοχή, οπωσδήποτε μέσω κυκλοφοριακής μελέτης.
 - Ως προς το ζήτημα της υπογειοποίησης των γραμμών του ΗΣΑΠ, έχει προταθεί από το ΜΕΤΡΟ για την προγραμματική περίοδο 2021-2027, συνεπώς βρίσκεται προγραμματιστικά εντός δεκαετίας.

Ως προς τα παραπάνω ζητήματα, η ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ σχολίασε πως πράγματι είναι ζήτημα εξειδικευμένης κυκλοφοριακής μελέτης η λεπτομερέστερη διερεύνηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων και ο Δήμος κινείται προς αυτή την κατεύθυνση. Το ΣΒΑΚ δίνει μια στρατηγική κατεύθυνση και προτείνει παρεμβάσεις οι οποίες προφανώς και θα πρέπει να ωριμάσουν μέσω κατάλληλων μελετών.

- Στην συνέχεια της συζήτησης, τέθηκε ένα ζήτημα από τον αντιδήμαρχο, κ. Καρύδη, ως προς το κατά πόσο είναι εφικτή η ύπαρξη ειδικών δρομολογίων, ή πύκνωση των υφιστάμενων προς εξυπηρέτηση των επισκεπτών της κρουαζιέρας για μεταφορά τους στο κέντρο της Αθήνας. Συμπληρωματικά, στο παραπάνω ζήτημα, εκπρόσωποι από την ομάδα των αναδόχων οικονομικών φορέων (κ. Μαυρογεώργης και κ. Μάρης), αναφέρθηκαν στο ενδεχόμενο ανάγκης ταυτόχρονης εξυπηρέτησης άνω των 11000 επισκεπτών (στην περίπτωση λειτουργίας της κρουαζιέρας) που θέλουν να μεταβούν προς την Ακρόπολη και στην ανάγκη συντονισμού όλων των ΜΜΜ, και ιδίως των ΜΣΤ, προς αποφυγή της επιβάρυνσης του οδικού δικτύου από λεωφορεία και πούλμαν. Πάνω σε αυτό το θέμα, πήρε τον λόγο ο **κ. Κρέλιος, Τομεάρχης Σταθμών ΣΤΑ ΣΥ Α.Ε.**, ο οποίος ανέφερε τα εξής:
- Η πύκνωση των δρομολογίων δεν είναι μια απλή και εύκολη παρέμβαση. Απαιτείται κατάλληλος συντονισμός και εξαρτάται και από την δρομολόγηση των συρμών που

μεταβαίνουν από και προς το αεροδρόμιο. Η μέγιστη πύκνωση που μπορεί να επιτευχθεί είναι ένα συρμός ανά 4.30 λεπτά. Η ύπαρξη γραμμών express για απευθείας μετάβαση στο κέντρο ενδεχομένως να μην είναι πρακτικά εφαρμόσιμο διότι μπορεί να διαφοροποιήσει της χρονοαποστάσεις μεταξύ των υπολοίπων συρμών.

- Οι ανάγκες διαφοροποίησης του προγραμματισμού των δρομολογίων επιτηρούνται στην πράξη, δηλαδή με επισκόπηση της αύξησης της ζήτησης, τα δρομολόγια τροποποιούνται ανάλογα.
- Είναι σημαντική η ύπαρξη μιας μόνιμης επιτροπής που να ελέγχει την υλοποίηση και τον προγραμματισμό των παρεμβάσεων.
- Αναφορικά με την επιβίβαση ποδηλατιστών στους συρμούς, επιτρέπεται μέχρι 2 ποδήλατα στο τελευταίο βαγόνι αλλά είναι δύσκολη κατά τις περιόδους αιχμής.

Η τηλεδιάσκεψη συνεχίστηκε με το ζήτημα της επαναλειτουργίας του σταθμού του Αγίου Διονύσου προς εξυπηρέτηση των συρμών του ΟΣΕ για απευθείας σύνδεση του τρένου με το λιμάνι και παράλληλα το ενδεχόμενο ταυτόχρονης λειτουργίας μουσείου ρεμπέτικης ιστορίας στον χώρο του σταθμού. Στο πλαίσιο αυτού του θέματος, πήραν τον λόγο οι εκπρόσωποι του ΟΣΕ και της TRAINOSE:

- **Ο κ. Αρβανίτης, επικεφαλής στρατηγικού σχεδιασμού επενδύσεων της TRAINOSE,** έθεσε δύο ζητήματα στρατηγικού επιπέδου που πρέπει να ληφθούν υπόψη:
 - Η απρόσκοπτη πρόσβαση των σταθμών του ΟΣΕ από και προς το λιμάνι, τόσο στο υπάρχον σταθμό αλλά και στον σταθμό του Αγίου Διονυσίου που σχεδιάζεται να λειτουργήσει. Είναι εξέχουσας σημασίας το ζήτημα αυτό διότι δίνεται μεγάλη δυνατότητα απευθείας εξυπηρέτησης των επιβατών του πλοίου.
 - Η ανάγκη περεταίρω αξιοποίησης του σταθμού του Αγίου Διονυσίου και με άλλες δράσεις, όπως για παράδειγμα ένα μουσείο ρεμπέτικης ιστορίας.
- Από την πλευρά του **ο κ. Μουρουδέλης, διευθυντής σιδηροδρομικών συστημάτων του ΟΣΕ,** ανέφερε πως η γραμμή προς τον σταθμό είναι σχετικά καινούργια αλλά ο σταθμός του Αγίου Διονυσίου χρίζει κάποιας προσαρμογής-συντήρησης ώστε να είναι λειτουργικά κατάλληλος για τις χρήσεις που σχεδιάζεται να υποστηρίξει. Σε σχολιασμός των παραπάνω, ο κ. Καρύδης ανέφερε πως υπάρχουν μερικές επιφυλάξεις διότι δεν υπάρχει μελέτη πρόβλεψης της αναμενόμενης ζήτησης του σταθμού, παρόλα αυτά ο Δήμος είναι θετικός προς την δημιουργία κέντρου ρεμπέτικης ιστορίας στον σταθμό και παράλληλα την λειτουργία του.
- Εκπροσωπώντας τον **Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, ο κ. Μακρυδάκης,** ανέφερε μεταξύ άλλων:

- Ο ΟΛΠ είναι σύμφωνος να αποτυπωθεί ο σχεδιασμός του λιμανιού στους χάρτες και τον γενικότερο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.
 - Είναι όντως σκόπιμη η υποβοήθηση των επιβατών προς εξυπηρέτησή τους με μέσα σταθερής τροχιάς.
 - Υφίσταται ένα μικρό δίκτυο πεζών στον κεντρικό λιμένα και επιχειρείται η περεταίρω προστασία του.
 - Είναι προς συζήτηση και διερεύνηση η χωροθέτηση διαδρομών ποδηλάτου εντός του χώρου του λιμένα και διασύνδεσή τους με το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων.
 - Είναι γενικότερα θετικός ως προς τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.
 - Σε απάντηση ερώτησης της κας Πούλου, σχετικά με τα eco buses, δεν υπάρχει άμεσα πληροφορία ως προς τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό λειτουργίας τους αλλά θα συγκεντρωθεί η πληροφορία και θα δοθεί στην ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Εν συνεχεία, η **κ. Αρμένη, από το τμήμα Αστικής Κινητικότητας, Περιβάλλοντος και Σχεδιασμού του ΟΑΣΑ** επικεντρώθηκε στο σχέδιο των προτεινόμενων γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας:
- Τόνισε πως υπάρχει συνεργασία μεταξύ ΟΑΣΑ και αρμόδιας υπηρεσίας Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Πειραιά και πως ήδη υφίσταται ένα αίτημα από την δημοτική συγκοινωνία του Πειραιά αναφορικά με τροποποίηση του ωραρίου λειτουργίας των υφιστάμενων γραμμών και το οποίο βρίσκεται σε φάση εξέτασης και έγκρισης.
 - Αναφορικά με τις νέες προτεινόμενες γραμμές, θεωρεί πως η προσέγγισή τους είναι σωστή, ωστόσο επισήμανε και αυτή την ανάγκη πραγματοποίησης συγκοινωνιακής μελέτης και μελέτης βιωσιμότητας των γραμμών που προτείνονται για την δημοτική συγκοινωνία στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.
 - Σχετικά με τις on demand λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, ανέφερε πως είναι μια καινοτομία που δοκιμάζεται πιλοτικά σε άλλο Δήμο αλλά η αδειοδότηση των γραμμών αυτών απαιτεί την ύπαρξη συγκεκριμένης διαδρομής και υπόκεινται σε περιορισμούς από την νομοθεσία.
- Τελειώνοντας τον κύκλο της συζήτησης, η **κ. Τουμαζάτου, από την Δημοτική Συγκοινωνία του Δήμου Πειραιά**, ανέφερε πως η αρμόδια υπηρεσία είναι πρόθυμη στην περεταίρω εξέταση των προτεινόμενων γραμμών.

Η συζήτηση έκλεισε με αποφώνηση από τον κ. Καρύδη.

Δημοσιοποίηση υλικού και ηλεκτρονικές τοποθετήσεις φορέων στο πλαίσιο της Γ' Διαβούλευσης

Η ΟΕΔ σε συνεργασία με την ομάδα μελέτης των ανάδοχων εταιριών, αφού πραγματοποιήσει μια εξειδίκευση του τελικού σεναρίου του ΣΒΑΚ κάνοντας μια πρωταρχική χωροθέτηση των παρεμβάσεων/μέτρων σε χάρτες ανά ορίζοντα υλοποίησης, ανάρτησε το σύνολο του υλικού στην ιστοσελίδα προς ενημέρωση όλων των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.

Κατά τον τρόπο αυτό ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος μπορούσε να δει την εξειδίκευση τελικού του σεναρίου (το οποίο αποτελεί αποτέλεσμα της δεύτερης φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δήμου Πειραιά) τόσο ανά κατηγορία παρεμβάσεων όσο και ανά ορίζοντα υλοποίησης (5ετία, 10ετία, 15ετία).

Στην συνέχεια μέσω συνδέσμου ο ενδιαφερόμενος μεταφέρονταν σε ειδικά διαμορφωμένη πλατφόρμα όπου μπορούσε να τοποθετηθεί σχετικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και την χωροθέτησή τους.

Συγκεκριμένα για τους εμπλεκόμενους φορείς, η ΟΕΔ απέστειλε στις 14/4/2021 ενημερωτικό mail με το οποίο τους γνωστοποιούσε την ανάρτηση του υλικού προς διαβούλευση και τον σύνδεσμο μέσα από τον οποίο μπορούσαν να δηλώσουν την αποδοχή ή απόρριψη των προτάσεων. Επίσης οι φορείς ενημερώθηκαν πως η διαδικασία συλλογής των ηλεκτρονικών-εντύπων τοποθετήσεων θα διαρκούσε 10 μέρες και πως η μη απάντηση ενός φορέα θα ισοδυναμούσε με πλήρη αποδοχή των μέτρων/παρεμβάσεων.

Στο κάλεσμα της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Πειραιά προς τους φορείς για ενημέρωση και σχολιασμό των προτεινόμενων παρεμβάσεων μέσω ηλεκτρονικών δελτίων, απάντησαν οι κάτωθι φορείς.

| Φορέας | Εκπρόσωπος |
|--|-----------------------------------|
| Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος | Γιωργος Σπ.Αλεξανδρατος |
| Α Τμήμα Τροχαίας Πειραιώς | Αστυνομος Β' Βασιλείου Γεώργιος |
| Εφορεία Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων-ΥΠΠΟΑ | A.-M. Αναγνωστοπούλου, Β. Νταϊάκη |
| Υπουργείο Μεταφορών | - |
| Δημοτική Αστυνομία Πειραιά | Νικόλαος Τσούμας |

Παρακάτω παρατίθενται οι απαντήσεις/τοποθετήσεις των φορέων ανά κατηγορία παρεμβάσεων:

- 1) Ως προς τις παρεμβάσεις οργάνωσης της κυκλοφορίας, όλοι οι φορείς συμφώνησαν με τις προτάσεις. Μοναδικές παρατηρήσεις ήταν αφενός η

επισημάνση από τις εκπροσώπους της Εφορίας Αρχαιοτήτων Πειραιά και Νήσων σχετικά την ανάγκη ληφθούν υπ' όψιν οι κηρύξεις του Πειραιά (ΥΠΠΟΑ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 105381/ 72645/ 2066/ 866/ 03-05-2019 Υ.Α. (ΦΕΚ 217/Δ/10-05-2019 και 367/Δ'/28-06-2019) για όλες τις εργασίες και παρεμβάσεις και να δοθεί προσοχή ώστε να μην προκαλούν άμεση ή έμμεση βλάβη στις ορατές αρχαιότητες και αφετέρου η παράκληση του κυρίου Αλεξανδράτου για συμπερίληψη ενός πιο επιμεριστικού και αναλυτικού χάρτη με τις ρυθμίσεις από λιμάνι/προβλήτες προς αρτηρίες.

- 2) Ως προς τις παρεμβάσεις Διαχείριση Στάθμευσης, όλοι οι φορείς ήταν σύμφωνοι με τα προτεινόμενα.
- 3) Ως προς το προτεινόμενο δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας, οι φορείς συμφώνησαν πλήρως με τις προτάσεις.
- 4) Ως προς τις παρεμβάσεις που αφορούν κοινόχρηστα αυτοκίνητα και προώθηση Ηλεκτροκίνησης, υπήρξε πλήρη συμφωνία.
- 5) Ως προς το προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών, υπήρξε επίσης πλήρη συμφωνία.
- 6) Ως προς το προτεινόμενο δίκτυο Ποδηλάτου, οι φορείς ήταν καταρχήν σύμφωνοι με την φιλοσοφία των παρεμβάσεων. Οι εκπρόσωποι από ΝΕΕ, ΥΠΠΟΑ και Υπουργείο μεταφορών προτίμησαν την χωροθέτηση ποδηλατικής διαδρομής αμφίδρομης κατεύθυνσης, ενώ οι εκπρόσωποι δημοτικής αστυνομίας και τροχαίας τάχθηκαν υπέρ της χωροθέτησης ποδηλατικής διαδρομής μονής κατεύθυνσης κάνοντας και ορισμένα σχόλια: Ο εκπρόσωπος της τροχαίας τόνισε πως για την παρέμβαση πρέπει οι ποδηλάτες είναι πλήρως απομονωμένοι από κάθε προσβολή τους από οχήματα και ο χώρος που θα καταλάβει ο ποδηλατόδρομος να μην δυσχεραίνει την κυκλοφορία στο ήδη επιβαρυσμένο οδικό δίκτυο, ενώ ο εκπρόσωπος της δημοτικής αστυνομίας τόνισε πως δεδομένου ενός κατάλληλου πλάτους η μονόδρομη πορεία των ποδηλάτων θα είναι ασφαλέστερη.
- 7) Ως προς την Προτεινόμενη πολιτιστική διαδρομή, όλοι οι φορείς ήταν σύμφωνοι.
- 8) Τέλος, πλήρη συμφωνία υπήρχε και ως προς τις παρεμβάσεις σχετικά με τις ζώνες προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων και νοσοκομείων

Βάσει των παραπάνω, οι εκπρόσωποι δήλωσαν αποδοχή των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Λαμβάνοντας υπόψη και την οδηγία προς τους φορείς κατά την ενημέρωσή τους μέσω mail ότι η μη ανταπόκρισή τους θα σημαίνει την πλήρη αποδοχή των μέτρων, το σύνολο των προτάσεων που χωροθετήθηκαν σε χάρτες και

αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα, θεωρείται πλήρως αποδεκτό και σύμφωνο με το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων.

Σχολιασμός αποτελέσματος Γ' Διαβούλευσης

Η Ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ Πειραιά, τηρώντας πλήρως τόσο τις ευρωπαϊκές οδηγίες του παρατηρητηρίου ELTIS, όσο και την ισχύουσα Ελληνική νομοθεσία (Ν.4784/2021), προχώρησε με απόλυτη διαφάνεια στην διεξαγωγή της 3^{ης} και τελικής διαβούλευσης.

Αναλυτικότερα, κατά την 3^η αυτή φάση του Συμμετοχικού Σχεδιασμού:

- ❖ κοινοποιήθηκε στο σύνολο των φορέων αλλά και στους πολίτες μέσω της ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, όλη η πληροφορία σχετικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, δηλαδή το πρωταρχικό «Σχέδιο Δράσης»
- ❖ πραγματοποιήθηκε τηλεδιάσκεψη με φορείς μεταφορικού έργου κατά την οποία συζητήθηκε το υλικό και απαντήθηκαν ερωτήσεις των φορέων
- ❖ δόθηκε η δυνατότητα στο σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων αλλά και των πολιτών να σχολιάσουν τα μέτρα και να δηλώσουν την αποδοχή/απόρριψή τους.
- ❖ Το σύνολο των μέτρων/παρεμβάσεων κρίθηκαν αποδεκτά από το δίκτυο φορέων.