

1η Τηλεδιάσκεψη Β΄ Κύκλου Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Φιλοθέης - Ψυχικού 27/11/2020

Στην **πρώτη θεματική τηλεδιάσκεψη**, η οποία έλαβε χώρα την Παρασκευή 27/11/2020, ώρα 12:00-14:30, συμμετείχαν εκπρόσωποι από τους βασικούς φορείς μεταφορικού έργου, από σχολεία του Δήμου, από το Α΄ Τμήμα Τροχαίας ΒΑ Αττικής και από τον όμορο Δήμο Αθηναίων. Στον παρακάτω πίνακα (του Β΄ Κύκλου Διαβούλευσης).

Πίνακας 1) σημειώνονται όλοι οι φορείς που έλαβαν μέρος στην πρώτη τηλεδιάσκεψη του Β΄ Κύκλου Διαβούλευσης.

Πίνακας 1: Φορείς που συμμετείχαν στην 1^η Τηλεδιάσκεψη του Β΄ Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	Δήμος Φιλοθέης - Ψυχικού – Μέλη της Ομάδας ΣΒΑΚ Φιλοθέης - Ψυχικού
2	Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.
3	Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
4	Εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε.
5	Εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ, Τμήμα Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος
6	Εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ, Διεύθυνση Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού
7	Εκπρόσωπος του Α΄ Τμήματος Τροχαίας ΒΑ Αττικής
8	Δ/ντης 1ου Γενικού Λυκείου Νέου Ψυχικού
9	Δ/ντρια Γενικού Λυκείου Παλαιού Ψυχικού
10	Δ/ντρια 3ου Δημοτικού Σχολείου Νέου Ψυχικού
11	Εκπρόσωπος του Δήμου Αθηναίων

Κατά τη συζήτηση, αρχικά ο λόγος εδόθη στην εκπρόσωπο της Αττικό Μετρό Α.Ε., η οποία ενημέρωσε για τον προγραμματισμό της εταιρείας, επισημαίνοντας ότι δεν προβλέπονται νέοι σταθμοί επί της Λεωφόρου Κηφισίας σε ορίζοντα 10ετίας. Βρίσκεται, ωστόσο, σε εξέλιξη η δημοπράτηση για το Τμήμα Α΄ (Άλσος Βεϊκου-Γουδή) της Γραμμής 4 του μετρό, η οποία θα λειτουργεί σε ορίζοντα 10ετίας. Υπογραμμίστηκε η σημασία του να δοθεί προτεραιότητα στη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, το οποίο θα μπορεί να λειτουργεί

συνδυαστικά με τους υφιστάμενους σταθμούς μετρό, επιτυγχάνοντας κατά το δυνατόν καλύτερα επίπεδα εξυπηρέτησης.

Επιπρόσθετα, για τις περιοχές του Παλαιού Ψυχικού και της Φιλοθέης, αξιολογείται ως ιδιαίτερα σημαντική η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των Λεωφορειακών Γραμμών, δεδομένου ότι δεν γειτνιάζουν με την υφιστάμενη Γραμμή 3, όπως η περιοχή του Νέου Ψυχικού. Συγκεκριμένα, προκρίθηκε η αναβάθμιση της συχνότητας εξυπηρέτησης σε 15' (τουλάχιστον), αντί 25', σύμφωνα με τις αρχές λειτουργίας της δημόσιας συγκοινωνίας.

Επιπλέον, επισημάνθηκε ότι το Ήπιο (βραχυπρόθεσμο) Σενάριο δεν θα πρέπει να λειτουργεί ως στόχος, αλλά ως ένα πρώτο βήμα για την επίτευξη των μέτρων του Ριζοσπαστικού (μακροπρόθεσμο) Σεναρίου, ενώ η σταδιακή υλοποίηση των έργων και των επεμβάσεων σε βάθος 10ετίας είναι αυτή που θα καταστήσει το Ριζοσπαστικό Σενάριο αποδεκτό από την κοινωνία των πολιτών. Στην κατεύθυνση αυτή, είναι σημαντικό τα μέτρα των υποψηφίων Σεναρίων να αναλυθούν με τρόπο εύκολα αντιληπτό από τους πολίτες (π.χ. οπτικοποίησή τους με τη βοήθεια χαρτών), εστιάζοντας στη μετεξέλιξη της σημερινής εικόνας της πόλης.

Από την ομάδα εργασίας επισημάνθηκε η αναγκαιότητα για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των σταθμών του μετρό μέσα από τη δημιουργία διαδρομών προς/από αυτούς και τη βελτίωση των υποδομών για την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο. Από τη συζήτηση αναδείχθηκε το κοινό όφελος μιας τέτοιας συνεργασίας προς εξυπηρέτηση και των μέτρων του ΣΒΑΚ, ενώ η εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό ενημέρωσε ότι ήδη διεξάγεται μία τέτοια συζήτηση σε επίπεδο σχεδιασμού νέων σταθμών μετρό σε συνεργασία με τον εκάστοτε Δήμο, συμπληρώνοντας τις αρμοδιότητες που ήδη φέρει όσον αφορά στον σχεδιασμό υποδομής park'n ride, αλλά και στον σχεδιασμό των εξόδων (exits) των σταθμών. Τέλος, υπογραμμίστηκε η ανάγκη για συνεργασία με τον ΟΑΣΑ, ο οποίος αναλαμβάνει την οργανωμένη μετεπιβίβαση με λεωφορεία στους σταθμούς.

Η εκπρόσωπος της Δ/σης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού του ΟΑΣΑ, δήλωσε σύμφωνη επί της αρχής με το σύνολο των προτάσεων του Δήμου, διατυπώνοντας, ωστόσο, τον προβληματισμό της για τη χωροθέτηση και την υλοποίηση ορισμένων εξ αυτών. Εξετάζοντας επιμέρους τα μέτρα, ανέδειξε το ζήτημα της αντικατάστασης των φθαρμένων πεζοδρομίων και της βελτίωσης των προσβάσεων κατά προτεραιότητα σε θέσεις στάσεων του ΟΑΣΑ. Παράλληλα, υπογράμμισε τη σημαντική κυκλοφοριακή, και κατ' επέκταση περιβαλλοντική, επιβάρυνση από τον στόλο των ιδιωτικών σχολικών λεωφορείων. Επεσήμανε ότι, μόνο οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν το Κολλέγιο Ψυχικού είναι περισσότερες από τριάντα (30) και φορτίζουν το δίκτυο σε τρεις (3) περιόδους στη διάρκεια της ημέρας: πρωί, μεσημέρι, απόγευμα. Μάλιστα, το σύνολο ημερησίων διελεύσεων (των ιδιωτικών σχολικών λεωφορείων) υπερβαίνει το αντίστοιχο σύνολο των λεωφορείων του ΟΑΣΑ σε όλον τον Δήμο. Ως εκ τούτου, προτάθηκε να ιεραρχηθούν μέτρα, τα οποία θα ελαφρύνουν την παρούσα κατάσταση και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι τα ιδιωτικά σχολικά λεωφορεία εξυπηρετούν υπερτοπικές μετακινήσεις (ενδ. το 80% των μαθητών έρχονται από άλλον Δήμο) να διερευνηθούν περαιτέρω μέτρα περιορισμού της διαμπερούς κυκλοφορίας εντός των ορίων

του Δήμου. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Ν.4710/2020 για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, έχει τεθεί ως ελάχιστος στόχος προμηθειών καθαρών οχημάτων για το 2025 το 33% και για το 2030 το 47%. Τα μεγέθη αυτά αφορούν λεωφορεία (δημόσια και ιδιωτικά) και θα είχε ενδιαφέρον να ληφθεί υπόψη για την ιδιαίτερη περίπτωση των σχολικών συγκροτημάτων, που προαναφέρθηκε.

Παράλληλα, υπογραμμίστηκε ότι η λειτουργία γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων on-demand γραμμών, συμβαδίζει ως στόχος με τις δυνατότητες του ΟΑΣΑ.

Αναφορικά με τους σχολικούς δακτυλίους, τη δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας, αλλά και superblocks, προτάθηκε η πιο λεπτομερής παρουσίαση σε χάρτη της επιρροής των εν λόγω μέτρων σε σχέση με τις υφιστάμενες στάσεις και λεωφορειακές γραμμές, ώστε να αποσαφηνιστεί του αν επηρεάζονται στάσεις και λεωφορειακές γραμμές από επικείμενες αλλαγές σε γεωμετρικά χαρακτηριστικά των αξόνων. Συγκεκριμένη αναφορά έγινε και στη διερεύνηση πιθανών προβλημάτων από τη δημιουργία υπερυψωμένων διαβάσεων για τη μείωση των ταχυτήτων, στον βαθμό που διέρχονται από τους προτεινόμενους άξονες λεωφορειακές γραμμές.

Σχολιάζοντας τα παραπάνω, οι εκπρόσωποι της δημοτικής αρχής διευκρίνισαν ότι στον Δήμο Ψυχικού είχαν κατασκευαστεί κατά το παρελθόν υπερυψωμένες διαβάσεις, οι οποίες, λόγω μη συμβατότητάς τους με τις σύγχρονες προδιαγραφές, καθαιρέθηκαν προ τριετίας κατόπιν δικαστικών αποφάσεων. Ως εκ τούτου, δεν θα προκριθούν ως μέσο ηπιοποίησης των οδών, αλλά έμφαση θα δοθεί στην κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, ή σε τεχνικές που αφορούν στην αλλαγή χρώματος του οδοστρώματος.

Από την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ αποσαφηνίστηκε ακόμη πως στο πλαίσιο του Σχεδίου έχει ληφθεί διεξοδικά υπ' όψιν η κυκλοφοριακή επιβάρυνση που προκύπτει από τα σχολικά συγκροτήματα, η οποία αποτυπώνεται και σε σχετικές μετρήσεις στη δυσμενέστερη μάλιστα εκδοχή της, ήτοι κατά την περίοδο μετά την καραντίνα, όπου οι γονείς μετέφεραν με ίδια οχήματα τους μαθητές προς/ από το σχολείο. Από τη δημοτική αρχή ενημέρωσαν ότι ήδη έχει επιδιωχθεί λύση με τα σχολικά συγκροτήματα του Αρσακείου και του Κολλεγίου, ούτως ώστε οι μαθητές να επιβιβάζονται/ αποβιβάζονται στον χώρο που διατίθεται εντός των συγκροτημάτων αυτών, με δυνατότητα παραμονής 5 λεπτών σε αυτόν και αναχώρησης από διαφορετική πύλη, ωστόσο πρόκειται για ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα, το οποίο το ΣΒΑΚ θα επιχειρήσει να αντιμετωπίσει μέσα από μία σειρά προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Στη συνέχεια, ο λόγος εδόθη στον εκπρόσωπο του Τμήματος Τροχαίας ΒΑ Αττικής, ο οποίος από πλευράς του έθιξε ζητήματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, όπως είναι η έλλειψη ορατότητας των διαβάσεων, λόγω εξασθένησης του λευκού χρώματος, με συνέπεια την πρόκληση τροχαίων συμβάντων, αλλά και την ανάγκη περιφρούρησης της τήρησης των αρχών του ΚΟΚ και των μέτρων που θα εφαρμοστούν με φυσική παρουσία προσώπων (βλ. δημοτική αστυνομία). Επεσήμανε ότι η χρήση καμερών δεν δύναται πολλές φορές να αναστείλει τη δράση των παραβατών και να λειτουργήσει ως μέσο για την ασφάλεια των

ποδηλάτων. Εναλλακτικά, προέκρινε έργα υποδομών με έμφαση σε κατάλληλα υλικά, ώστε να μην προκαλούνται φθορές.

Από τη συζήτηση αναδείχθηκε η αναγκαιότητα ενίσχυσης της δημοτικής αστυνομίας με προσωπικό, όμως διευκρινίστηκε ότι το συγκεκριμένο μέτρο συνιστά καθαρά κυβερνητική απόφαση. Σε σχέση με το ζήτημα των διαβάσεων, σημειώθηκε πως η διατήρησή τους σε καλή κατάσταση, σύμφωνη με τις προδιαγραφές, συνοδεύεται από αυξημένο κόστος, δεδομένης της σύντομης διάρκειας ζωής τους (η εξασθένηση μπορεί να επέλθει σχετικά γρήγορα λόγω κακής συντήρησης είτε του οδοστρώματος, είτε των ελαστικών των αυτοκινήτων). Στο πλαίσιο αυτό, ο Δήμος κατευθύνεται πρώτα στην ενίσχυση της κατακόρυφης σήμανσης πριν τις διαβάσεις, και ακολούθως στη συντήρησή τους. Σε επόμενο χρόνο, θα εξεταστεί και η δημιουργία χρωματιστών διαβάσεων.

Ως σημαντικό πρόβλημα υπογραμμίστηκε και το γεγονός ότι οι διαβάσεις τείνουν να μη χρησιμοποιούνται από τους πεζούς, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να βρίσκονται πρόσθετα εκτεθειμένοι και ευάλωτοι ως χρήστες της οδού. Ως εκ τούτου, προκρίθηκε η αναγκαιότητα τοποθέτησης διαβάσεων και σε θέσεις πέραν των διασταυρώσεων, καταλήγοντας πως πρόκειται για ένα αρκετά πολυσύνθετο ζήτημα.

Η συζήτηση συνεχίστηκε με την παρέμβαση των διευθυντών των σχολείων του Δήμου. Ο διευθυντής του 1ου Γενικού Λυκείου Νέου Ψυχικού επιβεβαίωσε τη δυσκολία πρόσβασης των μαθητών στο Λύκειο (σημ. μαθητές από τη γειτονιά) και δήλωσε σύμφωνος με τη δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας στο πλαίσιο των μέτρων του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, ανέφερε πως η υπογειοποίηση της Κηφισίας στο ύψος της οδού Εθνικής Αντιστάσεως μπορεί να αποτελέσει μέτρο στην κατεύθυνση της βελτίωσης της κινητικότητας.

Η Δ/ντρια του Γενικού Λυκείου Παλαιού Ψυχικού ανέδειξε επίσης το πρόβλημα συμφόρησης που εντοπίζεται στην οδό Στεφάνου Δέλτα κατά την πρωινή και μεσημεριανή αιχμή από τη συγκέντρωση των σχολικών συγκροτημάτων, αλλά και του ζητήματος της έλλειψης χώρων στάσης/στάθμευσης για τους καθηγητές και γονείς του Γυμνασίου/ Λυκείου Παλαιού Ψυχικού επί της οδού Ροΐδη, πρόβλημα που είχε αναδειχθεί και στον Α΄ Κύκλο διαβούλευσης.

Αποσαφηνίστηκε ότι ο Δήμος έχει επιληφθεί του τελευταίου θέματος και συντόμως θα τοποθετηθεί ειδική πινακίδα σήμανσης που θα ορίζει με σαφήνεια το δικαίωμα στάθμευσης στον χώρο επί της Ροΐδη, ενώ από την συζήτηση δόθηκε έμφαση στη συνεισφορά των σχολείων για τη δημιουργία μίας νέας νοοτροπίας σεβασμού προς το περιβάλλον, τον δημόσιο χώρο και την πόλη συνολικά

2η Τηλεδιάσκεψη Β' Κύκλου Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Φιλοθέης - Ψυχικού

08/12/2020

Στη δεύτερη θεματική τηλεδιάσκεψη συμμετείχαν φορείς πολιτών που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Φιλοθέης-Ψυχικού, εκπρόσωποι ενώσεων ποδηλατιστών και πεζών, εκπρόσωποι φορέων εκπαίδευσης, αλλά και εκπρόσωποι από τους τοπικούς Συλλόγους Γονέων και Κηδεμόνων. Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται αναλυτικά οι φορείς που έλαβαν μέρος.

Πίνακας 2: Φορείς που συμμετείχαν στη 2η Τηλεδιάσκεψη του Β' Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	Δήμος Φιλοθέης Ψυχικού - Μέλη της Ομάδας ΣΒΑΚ Φιλοθέης-Ψυχικού
2	Μέλη της ομάδας ΠΕΔΑ Δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού
3	Lever A.E.
4	Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
5	Αντιδήμαρχος Θεμάτων Πρασίνου και Φυσικού Περιβάλλοντος
6	Πρόεδρος του Κοινοτικού Συμβουλίου Ψυχικού
7	Εκλεγμένοι κοινοτικοί σύμβουλοι του Δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού
8	Εκπρόσωπος του ΟΚΑΠΑ
9	Εκπρόσωπος του Συλλόγου Αστικών Ποδηλατών Αττικής "ΠοδηλαΤΤΙΚΗ Κοινότητα"
10	Εκπρόσωπος του Συλλόγου Ροή- Πολίτες υπέρ των ρεμάτων
11	Εκπρόσωπος του Συλλόγου γονέων και κηδεμόνων του Πρότυπου Βαρβακειού Λυκείου
12	Διευθυντής του Γυμνασίου Ψυχικού «Κωνσταντίνος Καραθεοδωρή»
13	Πολίτες – κάτοικοι του Δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού

Στη συζήτηση που ακολούθησε οι παρευρισκόμενοι διατύπωσαν τη γενική συμφωνία τους με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σχεδίου.

Η Αντιδήμαρχος Θεμάτων Πρασίνου και Φυσικού Περιβάλλοντος πρότεινε να συμπληρωθούν οι περιοχές ελεγχόμενες στάθμευσης, δίνοντας έμφαση στην περιοχή της Παλιάς Αγοράς του Ψυχικού, στην οποία βρίσκεται και το αστυνομικό τμήμα με μεγάλο αριθμό εργαζομένων που κυρίως έρχονται με το αυτοκίνητο στην εργασία τους, αλλά και στην περιοχή όπου βρίσκεται το Α.Τ. Φιλοθέης, καθώς και το Δημαρχείο, αφού και εκεί

εντοπίζεται αυξημένη ζήτηση λόγω των λειτουργιών των επιχειρήσεων και των τραπεζών στην απέναντι πλευρά της Κηφισίας.

Επιπρόσθετα, δόθηκε έμφαση στον σχεδιασμό των ποδηλατοδρόμων, ώστε να μην γίνουν επί των πεζοδρομίων, αλλά επί του οδοστρώματος.

Από αρκετούς συμμετέχοντες έγινε αναφορά στο πρόβλημα της λειτουργίας των μεγάλων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων εντός του Δήμου, ιδιαίτερα στην περιοχή του Ψυχικού, και προτάθηκε η λύση του να αποβιβάζονται τα μεγαλύτερα παιδιά του Γυμνασίου και του Λυκείου σε προβλεπόμενο χώρο, ενδεχομένως στον παράδρομο της Λεωφόρου Κηφισίας και να μπορούν να προσεγγίζουν μέσω ασφαλών διαδρομών τα σχολεία.

Η πρόεδρος του Κοινοτικού Συμβουλίου Ψυχικού, επεσήμανε στην τοποθέτησή της την σοβαρότητα της κατάστασης στην οδό Δάφνης και στην οδό 28ης Οκτωβρίου, λόγω των αυξημένων κυκλοφοριακών φόρτων και της συμφόρησης που επικρατεί καθημερινά εξαιτίας διαμπερών κινήσεων. Επισημάνθηκε ότι οι κάτοικοι της εν λόγω περιοχής προκρίνουν ως λύση τη μονοδρόμηση της 28ης Οκτωβρίου και την πεζοδρόμηση στην περιοχή των καταστημάτων – από τη οδό Δάφνης μέχρι το σημείο όπου βρίσκεται το κατάστημα «Απολλώνιο». Παράλληλα, δόθηκε έμφαση και σε ζητήματα που σχετίζονται με την στάθμευση στην περιοχή κοντά στο «Λητώ» και στις κάθετες οδούς στην οδό Μαραθωνοδρόμου, ενώ υπογραμμίστηκε η σημασία του να ιεραρχηθούν αυτές οι επιβαρυμένες περιοχές από το ΣΒΑΚ, ώστε να ανακουφιστούν οι δημότες αυτών όσο το δυνατόν πιο άμεσα.

Η εκπρόσωπος του ΟΚΑΠΑ, υπογράμμισε ότι χρειάζεται περισσότερος χρόνος στους δημότες για να συμμετέχουν πιο ενεργά και να διατυπώσουν τα προβλήματα που βιώνουν στην καθημερινότητά τους, ώστε να καταστεί εφικτό ένα εμπεριστατωμένο Σχέδιο και να γίνει μία σωστή στόχευση σε ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας. Ιεράρχησε το θέμα των σχολείων, αλλά και την επίλυση των προβλημάτων στην περιοχή της νέας αγοράς, ενώ συμφώνησε ότι θα πρέπει να υπάρξει ήδη από τώρα μέριμνα για την αναμενόμενη λειτουργία της παλιάς αγοράς στο Ψυχικό.

Η εκπρόσωπος του συλλόγου Ροή για την προστασία των ρεμάτων και κάτοικος της Δημοτικής ενότητας Φιλοθέης, εξέφρασε προβληματισμό σε σχέση με τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν τα μέτρα αντιμετώπισης της διαμπερούς κίνησης και για τους ίδιους τους δημότες, καθώς θα αναγκάζονται να επιλέξουν πιο χρονοβόρες διαδρομές μέσω της οδού Κηφισίας για την μετακίνησή τους από το ένα προάστιο στο άλλο. Επιπρόσθετα, εστίασε στη σημασία της προστασίας του ρέματος, καθώς έχει αντιπλημμυρικό ρόλο, λειτουργεί ως ένας φυσικός αεραγωγός, βοηθάει στο μικροκλίμα της περιοχής και στην αντιμετώπιση των αερίων ρύπων, ενώ εμφανίζει πλούσια βιοποικιλότητα με σημαντικά είδη πανίδας και ορνιθοπανίδας. Ως εκ τούτου, πρότεινε να αποκαλυφθεί και το κλειστό κομμάτι του ρέματος, καθώς το λεγόμενο daylighting είναι μία λογική που την ακολουθούν σε όλον τον κόσμο. Επεσήμανε ότι ο εγκιβωτισμός ενέχει μία σειρά από κινδύνους, καθώς πρόσφατη αυτοψία αποκάλυψε λύματα πετρελαίου στο κλειστό κομμάτι στη μεριά του Χαλανδρίου. Επίσης,

υπογραμμίστηκε ότι μία τέτοια μελέτη για την αποκάλυψη του ρέματος, μήκους 1,5 χλμ., είναι εφικτή λύση - καθώς δεν χρειάζονται απαλλοτριώσεις - αλλά και μακροπρόθεσμα βέλτιστη οικονομικά. Για την ανάδειξη του ήδη ανοιχτού τμήματος, προτάθηκε να φύγουν άμεσα τα σαρζανέτ και να ακολουθηθούν λύσεις οικο-μηχανικής.

Οι εκπρόσωποι των Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων έδωσαν στις τοποθετήσεις τους έμφαση στο να δοθεί προτεραιότητα για τη δημιουργία ασφαλών διαδρομών από και προς τα σχολεία σε άμεσο χρονικό ορίζοντα. Η πρόεδρος του Συλλόγου Γονέων του Γυμνασίου Ψυχικού επεσήμανε τη σημασία του να επισπευθεί και η δημοτική συγκοινωνία που να εξυπηρετεί τους μαθητές στις καθημερινές τους μετακινήσεις και ιδιαίτερα τα παιδιά που μένουν πιο μακριά - σε μη περπατήσιμη απόσταση από το σχολείο τους.

Οι εκπρόσωποι της δημοτικής αρχής ανέφεραν ότι το ζήτημα της δημοτικής συγκοινωνίας έχει υψηλή προτεραιότητα για το ΣΒΑΚ, ωστόσο χρειάζεται δύο με τρία χρόνια για να μπορέσει να ολοκληρωθεί σωστά μέσα από κάποια βήματα, όπως είναι η εκπόνηση οικονομοτεχνικής - συγκοινωνιακής μελέτης, η αγορά των κατάλληλων ηλεκτρικών οχημάτων κλπ.

Ακολούθως, ο λόγος δόθηκε στους πολίτες – κατοίκους του Δήμου, οι οποίοι ανέπτυξαν μία σειρά από κρίσιμα ζητήματα. Οι κάτοικοι της Νέας Αγοράς Ψυχικού συμφώνησαν επί της αρχής με τα προτεινόμενα μέτρα για την μετατροπή της 28^{ης} Οκτωβρίου από δευτερεύουσα που είναι σήμερα σε συλλεκτήρια οδό, ενώ έθεσαν ερωτήματα σχετικά με την τεχνική αντιμετώπιση των ζητημάτων της μονοδρόμησης, αλλά και αναφορικά με το πώς θα επηρεαστούν οι γειτονικές οδοί. Παράλληλα, επεσήμαναν ότι στην περιοχή τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος έχουν επεκταθεί παραβιάζοντας το καθεστώς της αποκλειστικής κατοικίας και πως θα πρέπει άμεσα να λειτουργήσει η παλαιά αγορά του Ψυχικού, στην οποία προβλέπονται εμπορικές χρήσεις, ώστε να αποσυμφορηθεί η κυκλοφορία, αλλά και να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα διαχείρισης της στάθμευσης. Επιπρόσθετα, τόνισαν την αναγκαιότητα της άμεσης αντιμετώπισης όλων αυτών των προβλημάτων, σε χρονικό ορίζοντα μικρότερο της πενταετίας. Ως σημαντικό ζήτημα αναδείχθηκε από τις τοποθετήσεις και η ανάγκη επανεξέτασης των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς αρκετά από αυτά αλληλεπικαλύπτονται, ενώ ορισμένα δεν εξυπηρετούν παρά ελάχιστους κατοίκους του Δήμου. Παράλληλα, έμφαση δόθηκε και στο να εξετασθούν από το Σχέδιο και οι περιπτώσεις αδιάνοικτων οδών, όπως η οδός Μελετοπούλου, η οδός Ελ. Αθανασιάδου, αλλά και η οδός Ρούπελ.

Κάτοικος της Φιλοθέης πρότεινε την αντιδρόμηση της οδού Νιόβης, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αυξημένη ροή αυτοκινήτων. Επιπλέον, έγινε πρόταση στο να δοθεί έμφαση αναφορικά με τα κατάλληλα υλικά ασφαλτόστρωσης, ενώ οι κάτοικοι έκριναν ως αρνητική τη μέχρι τώρα χρήση των κυβολίθων, ως ένα υλικό που είναι ακατάλληλο για το ποδήλατο.

Επιπρόσθετα, από τους κατοίκους προκρίθηκε η εκπόνηση μελετών τεκμηρίωσης, όπως για παράδειγμα μίας μελέτης θορύβου ή μίας μελέτης αερίων ρύπων, ώστε να καταγράφονται τα προβλήματα και να ιεραρχούνται οι περιοχές που χρήζουν ειδικής αντιμετώπισης και

προστασίας. Στην ίδια κατεύθυνση προτάθηκε η εκπόνηση μίας μελέτης πρασίνου για το προάστιο, ώστε να καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση και να βελτιωθεί το πράσινο τόσο κατά μήκος των οδών, όσο και στους κοινόχρηστους χώρους.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης έμφαση δόθηκε και σε ζητήματα μείωσης των ταχυτήτων διέλευσης των οχημάτων και αύξησης της ασφάλειας, καθώς και στην αναγκαιότητα λήψης μέτρων ευαισθητοποίησης και ενεργού συμμετοχή των πολιτών και κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Τέτοια μέτρα θα μπορούσαν να συμπεριλαμβάνουν αντικίνητρα για τη χρήση του ΙΧ, π.χ. με την επιβολή ειδικού τέλους στάθμευσης για όσους δεν χρησιμοποιούν το γκαράζ τους και σταθμεύουν παρά την οδό.

Παράλληλα, προτάθηκε η χρήση έξυπνων εφαρμογών για να ενημερώνονται οι πολίτες σε θέματα που άπτονται διαβούλευσης άμεσα και χωρίς τη διαμεσολάβηση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Επίσης, προτάθηκε κάποιες από τις παρεμβάσεις να γίνουν πιλοτικά ή δοκιμαστικά, ώστε να διαπιστωθούν τυχόν προβλήματα ή δυσκολίες και να ληφθεί υπόψη και η γνώμη των κατοίκων.

Επιπρόσθετα, αναδείχθηκε η σημασία της ηλεκτροκίνησης και της άμεσης χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων εντός του Δήμου, ως μία λύση για την στροφή σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον οχήματα.

Η ομάδα εργασίας απάντησε στις ερωτήσεις των συμμετεχόντων αναφορικά με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των προτεινόμενων μέτρων, επισημαίνοντας τη σημασία της απεξάρτησης από το αυτοκίνητο και της στροφής σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, ως προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων. Επισημάνθηκε ότι η μείωση των ταχυτήτων όπου υπάρχουν στενοί δρόμοι και στενά πεζοδρόμια εξασφαλίζει τις κατάλληλες συνθήκες για να συνυπάρχουν οι πεζοί και τα ποδήλατα με ασφάλεια, ενώ έμφαση δόθηκε και στη δημιουργία νέων χώρων συνάντησης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων, ειδικά σε περιοχές υψηλής αισθητικής αξίας, όπως είναι το ρέμα της Φιλοθέης. Παράλληλα, παρουσιάστηκαν λεπτομερώς από τους μελετητές οι δυνατότητες και τα οφέλη από τη δημιουργία των superblocks με βάση και τα μέχρι τώρα παραδείγματα εφαρμογής τους στην πόλη της Βαρκελώνης. Τέλος, υπογραμμίστηκαν μία σειρά από προτάσεις αναφορικά με την αύξηση της ασφάλειας γύρω από τα σχολεία και τη δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών, ενώ αποσαφηνίστηκαν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μείωσης της διαμπερούς κίνησης των οχημάτων, εστιάζοντας σε λύσεις συνολικής ανάπλασης των επιβαρυσμένων αξόνων, όπως είναι η 28ης Οκτωβρίου, αλλά και στην ενοποίηση του άξονα της Λ. Διαμαντίδου με την πλατεία Αγίας Σοφίας στο Νέο Ψυχικό μέσα από τη μονοδρόμηση της Δημ. Βασιλείου και την αναδιαμόρφωση του κόμβου του Φάρου.

Το ΣΒΑΚ οφείλει να λάβει υπόψη και τα ρυμοτομικά στοιχεία του Δήμου και να επιδιώξει μία παράλληλη και συντονισμένη θεώρηση του κυκλοφοριακού και του πολεοδομικού σχεδιασμού. Μέσα από μία τέτοια στρατηγική για τη βιώσιμη κινητικότητα μπορεί να εξυπηρετηθεί με ολοκληρωμένο τρόπο το προτεινόμενο όραμα και να επιτευχθεί ταυτόχρονα η ανάδειξη της ιστορικής και πολεοδομικής ταυτότητας της κηπούπολης.

Τέλος, τα μέλη της συζήτησης ενημερώθηκαν για τη δυνατότητα συμμετοχής τους στην εξειδίκευση των προτεινόμενων μέτρων στο πλαίσιο της Γ΄ Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού, μέσα από την ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού.