

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Προς

ΑΝΑΠΛ. ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΚΥΡΑΝΑΚΗ

Πειραιάς, Μάιος 2025

ΥΠΟΜΝΗΜΑ Ε.Β.Ε.Π.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, ο Δήμος Πειραιά και η Περιφέρεια Αττικής, έχουν στο παρελθόν συμφωνήσει και συναποφασίσει, ώστε να δρομολογήσουν με χρονοδιάγραμμα την επίλυση των «καυτών» προβλημάτων της πόλης, που σχετίζονται με την μελλοντική εικόνα της και την περαιτέρω επενδυτική ανάπτυξη της.

Η ατζέντα της συζήτησης στις 26/2/25 στο Δημαρχείο, μεταξύ άλλων, συμπεριέλαβε συγκεκριμένα ζητήματα, όπως την αξιοποίηση της «ΟΧΕ» της περιόδου 2021-2027, το κόστος της υπογειοποίησης των γραμμών των ΗΣΑΠ, την δημιουργία της «Ιπποδάμειας αγοράς» και βεβαίως την κυκλοφοριακή μελέτη μετά και την έναρξη των εργασιών του Δικαστικού Μεγάρου, καθώς και τη διευκόλυνση μετά και την ολοκλήρωση της αξιοποίησης του «Πύργου» με μισθώσεις σημαντικών πολυεθνικών και εγχώριων επιχειρήσεων έντασης εργασίας.

Από την διαρκή ανταλλαγή απόψεων, επί των θεμάτων, διαπιστώθηκαν καθυστερήσεις σε διαδικασίες, αλλά και συναντίληψη, για την από κοινού ενεργοποίηση όλων των φορέων, ώστε να αρθούν εμπόδια, να επικαιροποιηθούν σχεδιασμοί και να δρομολογηθούν, άμεσα, οι ενδεδειγμένες παρεμβάσεις στα συναρμώδια υπουργεία.

Το Ε.Β.Ε.Π. καταθέτει σχετικό υπόμνημα στην ηγεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, **επισημαίνοντας την αναγκαιότητα επίσπευσης του συνόλου των προγραμματισμένων έργων αλλά και των δράσεων εκείνων που θα δώσουν λύση στα κυκλοφοριακά ζητήματα** του ευρύτερου Πειραιϊκού χώρου και της Δυτικής Αττικής που αντιμετωπίζουν σήμερα οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο Θριάσιο και πέριξ του Κόλπου της Ελευσίνας.

1. Το έργο του Τριπλού Κόμβου Σκαρामαγκά

Το έργο του Τριπλού Κόμβου Σκαρामαγκά είναι εξαιρετικής σημασίας υποδομή για τη Δυτική Αττική και τη Δυτική Αθήνα. Τα δύο τελευταία -τουλάχιστον- χρόνια υπήρξαν ισχυρές διαβεβαιώσεις από την κυβέρνηση και την Περιφέρεια ότι θα δημοπρατηθεί. Δυστυχώς αυτό δεν έγινε μέχρι ώρας. Το Ε.Β.Ε.Π. θεωρεί την κατασκευή του έργου, και την ολοκλήρωση των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που θα το συνοδεύσουν, μείζονος σημασίας για την ανάπτυξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου και του Κόλπου της Ελευσίνας καθώς το έργο πέραν των άλλων έχει εξ' ίσου μείζονα σημασία και για την βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών.

Η Περιφέρεια Αττικής έχει αναγνωρίσει την σκοπιμότητα του έργου αλλά και την εξαιρετική βαρύτητά του στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Ως εκ τούτου, για τη χρηματοδοτική του κάλυψη και υλοποίηση, είχε ανακοινώσει ότι θα προβεί σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες αρμοδιότητάς της για την εξεύρεση των απαραίτητων πόρων, είτε μέσα από το ΕΣΠΑ 2021 – 2027 είτε από άλλη πηγή χρηματοδότησης. Επιπλέον, η Περιφέρεια Αττικής βρίσκεται σε συνεργασία και θα συνδράμει στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της το επισπεύδον Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κατά την εκτέλεση του έργου. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι το συγκεκριμένο έργο περιλαμβάνεται στο Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της Δυτικής Αττικής

2. Η Υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ

Η λύση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Πειραιά είναι η υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ. Το θέμα του κυκλοφοριακού στη πόλη-λιμάνι του Πειραιά απασχολεί σήμερα περισσότερο από οτιδήποτε άλλο, κατοίκους, επιβάτες και επισκέπτες. Οι γενικότερες παρεμβάσεις αφορούν, όχι μόνο στην πόλη και τις παραγωγικές τάξεις, αλλά και την ΟΛΠ ΑΕ-

COSCO. Οι σχεδιασμοί για το εμπορικό και επιβατικό λιμάνι θα πρέπει να συμπεριλάβουν την υλοποίηση της επικαιροποιημένης μελέτης, της υπογειοποίησης των γραμμών, που ενδιαφέρει όλους. Το θέμα ήταν, αρχικά, η εξεύρεση κονδυλίων ύψους 70 εκατ. ευρώ και συνεχίζει και σήμερα με το πρόβλημα να έχει μεγαλώσει, αφού ο προϋπολογισμός του έργου έχει ανέλθει στα 110 εκατ., τα οποία και πάλι η ΣΤΑΣΥ δεν διαθέτει, ενώ η περιβαλλοντική μελέτη έληξε το 2022 και δεν έχει ανανεωθεί. Θέτουμε λοιπόν, επιτακτικά για μία ακόμη φορά, την ανάγκη της υπογειοποίησης των γραμμών των ΗΣΑΠ, από το Φάληρο ως τον Πειραιά, που θα συμβάλλει στην εκτόνωση του κυκλοφοριακού προβλήματος, με την ανάπτυξη οδικού άξονα, που θα ενώνει και δεν θα διαχωρίζει την είσοδο και έξοδο της πόλης και του λιμανιού.

3. Η Κυκλοφοριακή μελέτη στα Αντισταθμιστικά της ΟΛΠ

Μετά την παρέμβαση του Πρωθυπουργού Κ. Μητσοτάκη οι διαχειριστές του λιμανιού φαίνονται διατεθειμένοι να προσφέρουν αντισταθμιστικά οφέλη στην πόλη για να μπορέσουν να διεκδικήσουν τη κατασκευή του τέταρτου προβλήτα. Κατά συνέπεια μια νέα σύσκεψη Ε.Β.Ε.Π.-Δήμου και Περιφέρειας με ΟΛΠ ΑΕ, θα μπορούσε να αποτυπώσει προθέσεις και προτάσεις. Το ΕΒΕΠ έχει ήδη προγραμματίσει συνάντηση με το νέο Πρόσβη της Κίνας, στην οποία θα ζητηθεί να παραβρεθεί και ο πρόεδρος της COSCO, ενόψει και της επέκτασης του λιμανιού του Πειραιά ως «homeport» της κρουαζιέρας, όσο και με τη λειτουργία του νέου terminal που θα επιβαρύνει επιπλέον το κυκλοφοριακό της πόλης τους καλοκαιρινούς μήνες και όχι μόνο. Το Ε.Β.Ε.Π. έχει τοποθετηθεί, με αφορμή την νέα Ολοκληρωμένη Χωροταξική Επένδυση (ΟΧΕ), για το κυκλοφοριακό καθώς αυτό επηρεάζει, τόσο τις επιχειρηματικές δραστηριότητες, όσο και τις τουριστικές, δεδομένου ότι το λιμάνι του Πειραιά, κατ' έτος, φιλοξενεί μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, αλλά και ακτοπλοϊκών πλοίων, τα οποία και από-επιβιβάζουν εκατομμύρια επιβάτες και οχήματα, η μετακίνηση των οποίων γίνεται από το υφιστάμενο, ελλιπές οδικό δίκτυο.

4. Η Ανάπλαση «Αγίου Διονυσίου»

Παλαιότερη μελέτη που αφορούσε στην αξιοποίηση του Τελωνείου - Χημείου, ήθελε να είναι ως λύση τη κατεδάφιση του και τη δημιουργία θεματικού πάρκου με υπόγειο χώρος στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του λιμανιού, αλλά και όλης της περιοχής Παπαστράτου, μετά την ανάπλαση της και την ανέγερση του Μεγάρου των Δικαστηρίων. Υπενθυμίζεται πως από το 1986 υπάρχει, απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου που χαρακτηρίζει χώρο πρασίνου το Ο.Τ. 112 του Τελωνείου, η οποία επικαιροποιήθηκε από τέσσερεις δημάρχους μέχρι το 2015, με αποφάσεις δημοτικών συμβουλίων για παραχώρηση από το ΥΠΟΙΚ και με πρόταση των φορέων για δημιουργία θεματικής πλατείας- «ναυτιλιακό πάρκο». Το δίλημμα της πλατείας-πρασίνου, χωρίς επιπλέον κυκλοφοριακή επιβάρυνση στο λιμάνι ή 22.000 τ.μ. έντονης δραστηριότητας και κίνησης θα πρέπει να απασχολήσει όσους έχουν την ευθύνη να τη κοστολογήσουν και να αποφασίσουν. Πρέπει όμως η πολιτεία να ξανασκεφτεί τη μεταφορά της εν λόγω ιδιοκτησίας αντισταθμιστικά στον Δήμο Πειραιά.

5. Το νέο Δικαστικό Μέγαρο Πειραιά - Το νέο Δημαρχείο στη Ράλλειο

Η τοποθέτηση του εμβληματικού κτιρίου στη περιοχή Παπαστράτου ήταν μια εξαιρετική λύση για τη μεταφορά των Δικαστηρίων που απαιτεί προσεκτική κυκλοφοριακή μελέτη αφού η περιοχή έχει ήδη επιβαρυνθεί κυκλοφοριακά, ενώ την κυκλοφορία δυσχεραίνει η έλλειψη θέσεων parking με αποτέλεσμα να παρκάρουν ΙΧ σε κεντρικούς οδικούς άξονες περιορίζοντας τις λωρίδες κυκλοφορίας σε Αιτωλικού, Αιγάλεω, Βλαχάκου και Μαυρομιχάλη. Επίσης μετά την αποδέσμευση του κληροδοτήματος της Ραλλείου η επιθυμία μας είναι η δημιουργία στο συγκεκριμένο σημείο, ενός Δημαρχείου αντάξιου της ιστορίας της πόλης του Πειραιά, ενώ η αντιπρόταση για ξενοδοχείο δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

6. «Πύργος Πειραιά» και «Ιπποδάμειος Αγορά»

Η αξιοποίηση του Πύργου αναβαθμίζει σε μεγάλο βαθμό το κέντρο της πόλης και την γύρω αγορά με τη προϋπόθεση ότι θα πρέπει να μετεγκατασταθεί η υποτυπώδης αγορά τροφίμων γύρω από τον Πύργο. Κοινά αποδεκτή λύση είναι η δημιουργία μιας σύγχρονης στεγασμένης αγοράς στο αμαξοστάσιο του ΗΣΑΠ μέσω ΣΔΙΤ με το Υπερταμείο. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης μπορεί να λυθεί με την αξιοποίηση του οικοδομικού τετραγώνου της ΣΤΑΣΥ σε επίπεδο +1, μέχρι το μέτωπο της Ακτής Κονδύλη, μπροστά στο λιμάνι και δίπλα στο σταθμό του ηλεκτρικού και του μετρό, αλλά και σε συνάρτηση με τις στάσεις τραμ και λεωφορείων.

7. Ενίσχυση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών κι εφοδιαστικής αλυσίδας με σκοπό την αύξηση της προστιθέμενης αξίας και της ανταγωνιστικότητας

Ιδιαίτερα σημαντική για τη Γαλάζια Οικονομία στην Αττική είναι ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η υποστήριξη μηχανισμών που σχετίζονται με την προτυποποίηση και πιστοποίηση προϊόντων που μπορούν να συμβάλλουν στην διευκόλυνση των παραγωγικών διαδικασιών, αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή προϊόντων που αφορούν στο ευρύτερο φάσμα των θαλάσσιων μεταφορών ή/και των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Η αποτελεσματικότερη ανάπτυξη των Logistics προϋποθέτει την αρτιότερη και ολοκληρωμένη ψηφιοποίηση του συνόλου των εμπλεκόμενων συντελεστών, με έμφαση στις αλυσίδες αξίας στα Logistics στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ειδικότερα για τις μεταφορές και τον εφοδιασμό των νήσων της Αττικής, θα πρέπει να προωθηθούν τεχνολογικές λύσεις και μέθοδοι για την αντιμετώπιση των αυξημένων αναγκών εφοδιασμού τους κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, οι οποίες θα εστιάζουν στην έξυπνη δημιουργία αποθεματικών και διανομής, στην αυτοματοποιημένη παράδοση/παραλαβή εμπορευμάτων σε νησιωτικούς λιμένες της Αττικής, στην ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος δεικτών παρακολούθησης, και στην τεχνητή νοημοσύνη για την ανάλυση του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και των δικτύων μεταφοράς και διανομής.

8. Υποδομές και υπηρεσίες Cargo στο Ελευθέριος Βενιζέλος

Οι υποδομές και οι υπηρεσίες Cargo στο Ελευθέριος Βενιζέλος χρειάζονται πλήρη αναδιοργάνωση, δεδομένου ότι οι αποθήκες των Handlers δεν μπορούν να διαχειριστούν το υπάρχον φορτίο, ενώ οι υπηρεσίες είναι πολύ ακριβές σε σχέση με τις παροχές. Επιπροσθέτως, το κτήριο που στεγάζονται οι διαμεταφορείς δεν προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου π.χ. έχει αργό και προβληματικό internet. Τέλος, η επέκταση και η δημιουργία σύγχρονου Cargo Center κρίνεται απολύτως απαραίτητη για την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών.

9. Αναγκαία η αναβάθμιση της γραμμής Πειραιά – Ικόνιο και σύνδεσης του λιμένα Ελευσίνας

Το Θριάσιο Πεδίο, το οποίο διαθέτει, εδώ και αρκετά χρόνια, αρκετές προηγμένες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις / αποθήκες, σήμερα – ουσιαστικά – «υπολειτουργεί». Στο Θριάσιο II έχουν κατασκευαστεί και υφίστανται σιδηροδρομικές υποδομές, οδοί πρόσβασης, σιδηροδρομικός σταθμός διαλογής, χώροι εναπόθεσης φορτίων, χώροι τελωνείου και γραφείων και άλλα κτήρια υποστηρικτικών υπηρεσιών.

Όπως όλα δείχνουν, το Θριάσιο, εφόσον αναπτυχθεί σε ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο, διαθέτοντας αποθήκες και σιδηροδρομική σύνδεση / terminal δύναται να αποτελέσει έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, ο οποίος μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά ή και σε κάποια πεδία ανταγωνιστικά με το λιμάνι του Πειραιά.

Ο Ο.Σ.Ε. είχε υποβάλλει πρόταση στον Μηχανισμό Συνδέοντας την Ευρώπη, Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027 (CEF 2) για τη χρηματοδότηση της εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης στο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Λιμένας Ν. Ικονίου - Θριάσιο.

Η έκδοση νέας ΑΕΠΟ της σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λιμένα Ν. Ικονίου, είναι απαραίτητη στο πλαίσιο της υλοποίησης του σχεδιασμού της (Β) λειτουργικής φάσης του εμπορευματικού κέντρου Θριασίου Πεδίου και αποσκοπεί στην αναβάθμιση και πλήρη ηλεκτροκίνηση της γραμμής έναντι της ντιζελοκίνησης που ισχύει σήμερα.

Επιπροσθέτως, αναγκαία είναι η επίσπευση του συνόλου των διαδικασιών, προκειμένου το λιμάνι της Ελευσίνας, το οποίο θα αποκτήσει σιδηροδρομική σύνδεση, να αποτελέσει εναλλακτική επιλογή για την διακίνηση χύδην φορτίων, αλλά και για την εξυπηρέτηση των αναγκών διακίνησης σιδηροδρομικώς φορτίων επιχειρήσεων, που είναι εγκατεστημένες στο Θριάσιο Πεδίο.

10. Παρατηρήσεις επί του προσχεδίου τροποποίησης του Ν. 4302/2014 «Ρύθμιση θεμάτων εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις»

- Περίπτωση 8, ορισμός Κ.Α.Δ. (Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής): Ο περιορισμός της συνολικής έκτασης άνω των 800 τ.μ. στον ορισμό των ΚΑΔ θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα. Σε συνδυασμό με τον χωροταξικό περιορισμό των 400 τ.μ. (Γενική Κατοικία) και 500 τ.μ. (Πολυεδαφικό Κέντρο) που προβλέπει το Π.Δ. 59/18 αποκλείει την ίδρυση αποθηκών χονδρεμπορίου σε περιοχές Γενικής Κατοικίας και Πολυεδαφικού Κέντρου.
- Περίπτωση 13 επέκταση ΚΑΔ: Ο περιορισμός της επαύξησης του μηχανολογικού εξοπλισμού έως 10% δεν έχει λογική βάση και θα δημιουργήσει άνευ οφέλους προβλήματα. Π.χ. αν ένα ΚΑΔ δεν έχει μηχανολογικό εξοπλισμό και θέλει να εγκαταστήσει δεν του επιτρέπεται, γιατί το 10% του μηδέν είναι μηδέν. Γενικά ο περιορισμός αποτρέπει την ανάπτυξη Κ.Α.Δ. και είναι αντιαναπτυξιακός.
- Περίπτωση 15: Πρέπει να αναφέρεται, όπως στο Νόμο, ως αδειοδοτούσα αρχή, η των μεταποιητικών δραστηριοτήτων του Νόμου 3982/2011. Η απαλοιφή της αναφοράς δημιουργεί κενό όσον αφορά την αρχή αδειοδότησης.
- Περίπτωση ια): Η εξαίρεση πλεονασμός. Προφανώς εγκαταστάσεις μεμονωμένες με μόνη δραστηριότητα εκείνη της διαχείρισης πληροφορίας δεν είναι Κ.Α.Δ.(Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής).
- Περίπτωση ιβ): Εισάγεται η συνολική εξαίρεση από το Νόμο των αποθηκών εντός Χωρών Λιμενικής Ζώνης. Υπάρχουν αποθήκες ιδιωτών και δραστηριότητες εν γένει εντός Χωρών Λιμενικής Ζώνης, γιατί θα πρέπει να εξαιρούνται του νόμου. **Ποιος θα τις αδειοδοτήσει;**
- Άρθρο 4: Η υποβάθμιση της απόφασης από Προεδρικό Διάταγμα σε Κ.Υ.Α., συνιστά συνταγματική εκτροπή, γιατί η απόφαση περιέχει ρυθμίσεις χωροθέτησης. Σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος η χωροταξική οργάνωση της χώρας απονέμεται στην Νομοθετική Εξουσία, ενώ στο προσχέδιο μεταφέρεται στην Εκτελεστική.
- Άρθρο 6: Η αλλαγή του τίτλου του άρθρου από «Δράσεις προώθησης της Εφοδιαστικής» σε «Αρμοδιότητα οργανικών μονάδων για την Εφοδιαστική Αλυσίδα», δημιουργεί πρόβλημα καθώς στην απαρίθμηση των αρμοδιοτήτων απουσιάζει η Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση. Πρακτικά μεταφέρεται αρμοδιότητα από την Αυτοδιοίκηση στην Κεντρική Διοίκηση. **Είναι αυτό ορθό?**

- Άρθρο 7, παρ. 2: Στα μέλη του Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής Αλυσίδας να προστεθεί επιπλέον και ο **Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων (Π.Σ.Ε.Π.Ε.)** <https://www.ship-suppliers.gr>
- Άρθρο 8: Τα αναφερόμενα σε ΚΑΔ στο νόμο 4442/2016 αναφέρονται στο Κεφάλαιο Ι' «Απλούστευση Πλαισίου Άσκησης Δραστηριοτήτων εντός Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής». Να αλλάξει το Θ' σε Ι'.
- Άρθρο 9, περίπτωση 5α: Η σύμπτυξη των βαθμών όχλησης με την Περιβαλλοντική Κατηγοριοποίηση Α1, Α2, Β έχει δημιουργήσει ορισμένα προβλήματα στη μεταποίηση. Δεν αποκλείουμε να ισχύσει και για τα Κ.Α.Δ., όπου ακόμα ισχύει ο διαχωρισμός, όμως η σύμπτυξη αυτή πρέπει να τύχει ιδιαίτερης προσοχής, όσον αφορά τα αποτελέσματά της.
- Άρθρο 9, παράγραφος 7: Για την ίδρυση Κ.Α.Δ. σε περιοχές Γενικής Κατοικίας και Πολεοδομικού Κέντρου να ισχύσουν τα οριζόμενα στο Π.Δ. 59/2018, χωρίς όμως τους περιορισμούς εμβαδών, δηλαδή χωρίς τους περιορισμούς μέχρι τα 400 τ.μ. για Γενική Κατοικία και μέχρι τα 500 τ.μ. για Πολεοδομικό Κέντρο.
- Άρθρο 13 και άρθρο 16: Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις περί Μηχανημάτων Έργου και Θέσεων parking αντίστοιχα κρίνονται ως θετικές και προτείνονται.

11. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Ε.Β.Ε.Π.

- Να συσταθεί μια **ομάδα εργασίας με την Συμμετοχή του ΕΒΕΠ, του ΣΕΣ, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της Τροχαίας Αττικής και της περιφέρειας Αττικής με σκοπό την δρομολόγηση διαχειριστικών μέτρων σε κρίσιμους οδικούς άξονες και σε δίκτυα βιομηχανικών περιοχών.** Η κατάσταση σήμερα είναι οριακή και αναμένονται ακόμα μεγαλύτερες καθυστερήσεις και προβλήματα στα οδικά δίκτυα μελλοντικά. Π.χ. η δυτική Αττική αναπτύσσεται διαρκώς και κανένας δεν παρακολουθεί τις εξελίξεις και δεν μπορεί να κάνει πρόβλεψη για την έκταση των μελλοντικών προβλημάτων. Το ίδιο ισχύει και για τα κέντρα των πόλεων – τις ροές από το λιμάνι – τις εμπορευματικές μεταφορές κ.α. Οι προβλέψεις των συγκοινωνιολόγων είναι ότι εφόσον κινούμαστε με αυτούς τους ρυθμούς ανάπτυξης η κατάσταση στις μετακινήσεις κάθε χρόνο θα είναι και ... χειρότερα. Απαιτούνται άμεσα μέτρα.
- **Ίδρυση Μητροπολιτικού Φορέα Μεταφορών στην Αττική** με αρμοδιότητες στον σχεδιασμό και παρακολούθηση όλου του συστήματος μεταφορών (όπως αντίστοιχα γίνεται σε όλες τις μητροπολιτικές περιοχές στην Ευρώπη). Είναι πολύ κρίσιμος και απαραίτητος δεδομένου της πολυαρχίας και της πολυδιάσπασης αρμοδιοτήτων. Σήμερα δεν υπάρχει ενιαίος στρατηγικός σχεδιασμός μεταφορών για την Αττική !!!!! τα προβλήματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με την παρούσα οργανωτική δομή !!!
- Τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου για τις **κυκλοφοριακές συνδέσεις** εγκαταστάσεων. Είναι απαραίτητος και δεν λειτουργεί.
- **Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ΣΒΑΕΜ) για την Αττική.** Τα ΣΒΑΕΜ θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές που ευθύνονται για το 40% της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις πόλεις. Ο ΣΕΣ μπορεί να βοηθήσει στην σύνταξη των προδιαγραφών.
- **Επιχειρηματικά Πάρκα** - Προώθηση ευνοϊκότερης και ελκυστικότερης νομοθεσίας – fast track διαδικασίες.

Διαχείριση της Συμφόρησης και της Στάθμευσης

- Σε συνεργασία ΕΒΕΠ – ΟΑΣΑ να εξεταστούν **κίνητρα για την προώθηση των Μ.Μ.Μ.** και την **τόνωση της αγοράς των εμπορικών καταστημάτων.** Π.χ.

Δωρεάν ή με έκπτωση μετακινήσεις. Η πληρωμή εισιτηρίου μέσω πιστωτικής κάρτας ευνοεί την λήψη τέτοιων μέτρων.

- Ανάπτυξη συνεργασίας ΕΒΕΠ- ΣΕΣ – Υπουργείου Μεταφορών - ΟΑΣΑ για την από κοινού υλοποίηση μέτρων που θα μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για παράδειγμα **ωράριο εργασίας ή η προώθηση μέτρων για την αύξηση της πληρότητας στα ιδιωτικά ΙΧ**. Σήμερα ο συντελεστής πληρότητας είναι στα ΙΧ είναι υπερβολικά μικρός (1,1) – μπορούν να εξεταστούν κίνητρα και αντικίνητρα στις επιχειρήσεις για την αύξησή του (car sharing). Μεταβολή του συντελεστή σε 1,35 σημαίνει μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου κατά 20% και ακόμα μεγαλύτερη μείωση στις καθυστερήσεις.
- Χρηματοδότηση για την κατασκευή χώρων στάθμευσης περιμετρικά αλλά και στα κέντρα των πόλεων. Θα οδηγήσει σε περισσότερες αναπλάσεις και μειώσεις των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Θα τονώσει τα εμπορικά κέντρα των πόλεων.
- Εφαρμογή ζωνών χαμηλών εκπομπών ρύπων (περιοριστικών μέτρων για συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων) - συνδυαστικά με την ανάπτυξη των Μ.Μ.Μ.

Κρίσιμα Οδικά Έργα (με σειρά προτεραιότητας)

- Τριπλός κόμβος Σκαρμαγκά (να υπάρξει σοβαρή μελέτη για τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις του έργου κατά την διάρκεια κατασκευής και να ληφθεί υπόψη στον τελικό σχεδιασμό του έργου που θα γίνει από τον ανάδοχο)
- Κατασκευή αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Ελευσίνα – Οινόφυτα.
- Επέκταση των αυτοκινητοδρόμων Αττικής (κλάδοι προς Δυτική Περιφερειακή, Ραφήνα, Ελληνικό).
- Συνδετήριοι κλάδοι στις βιομηχανικές περιοχές της Αττικής

Σιδηροδρομικές Συνδέσεις

- Ρεαλιστικό σχέδιο για την ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών μέσω σιδηροδρόμου. Το ΕΒΕΠ μπορεί να συνδράμει.

Ανανέωση Στόλου Οχημάτων

- Κίνητρα για αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών νέας τεχνολογίας από μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Έχουμε μακριά τον παλαιότερο στόλο οχημάτων στην Ευρώπη σε όλες τις κατηγορίες.

Συνοψίζοντας, το μεγάλο πλεονέκτημα θα είναι το γεγονός να εκπονηθεί ή να επικαιροποιηθεί η απαιτούμενη ειδική περιβαλλοντική και κυκλοφοριακή μελέτη για την επενδυτική ανάπτυξη του Πειραιά **από τον Άγιο Διονύσιο μέχρι το ΣΕΦ και από την Πειραιϊκή μέχρι τη ΧΡΩΠΕΙ**, την οποία το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο θα υιοθετήσουμε και με τις επιχειρήσεις μέλη μας θα αξιοποιήσουμε επενδυτικά.

Το ΔΣ του Ε.Β.Ε.Π. δεσμεύεται για όλα τα παραπάνω θέματα να στηρίξει κάθε προσπάθεια εξεύρεσης, κοινά αποδεκτών και μόνιμων λύσεων, αλλά με σωστό σχεδιασμό και κυρίως με μακροχρόνια προοπτική.

Το Επιμελητήριο **επιθυμεί γρήγορες ενέργειες, αλλά όχι πρόχειρες** αποφάσεις και αναγνωρίζει, ότι σε μία, πόλη-λιμάνι τίποτα δεν είναι εύκολο, αλλά όλα είναι εφικτά, με συνεννόηση και συνεργασία.