

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωράμε στην τρίτη με αριθμό 381/14-1-2020 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών της ΜΕΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Επιδείνωση της κακής κατάστασης συγκοινωνιών στην Πετρούπολη τους τελευταίους μήνες».

Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η κατάσταση στην Πετρούπολη πραγματικά έχει επιδεινωθεί όσον αφορά τις συγκοινωνίες το τελευταίο διάστημα, ιδίως μετά τον Σεπτέμβρη. Έχουμε καθυστερήσεις οι οποίες ξεπερνάνε τα σαράντα πέντε λεπτά. Και μιλάμε για έναν δήμο, τον Δήμο Πετρούπολης, ο οποίος αποτελεί μια εξαίρεση σε όλη την ελληνική επικράτεια για έναν πολύ καλό λόγο: Έχει συγκλονιστικά νεανικό πληθυσμό που θα μπορούσε να συγκριθεί μόνο με μουσουλμανικές χώρες, η αναλογία, δηλαδή, νεανικού πληθυσμού με τον μέσο πληθυσμό.

Αυτό δημιουργεί αυξημένες ανάγκες, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, οι νέοι άνθρωποι είναι που εξαρτώνται απολύτως από τις συγκοινωνίες για να πάνε στα φροντιστήριά τους, σε οποιεσδήποτε δραστηριότητές τους, πολλές φορές στα σχολεία τους. Αυτοί οι άνθρωποι αυτή τη στιγμή αντιμετωπίζουν

προβλήματα που αλλάζουν και σταματάνε τον ρυθμό της ζωής τους. Δηλαδή, δεν μπορούν να φτάσουν έγκαιρα στις δουλειές τους, δεν μπορούν να φτάσουν έγκαιρα στα σχολεία τους, στα φροντιστήριά τους και σε όποια άλλη δραστηριότητα έχουν. Δεν πηγαίνουν διακοπές με τα λεωφορεία. Ζουν την καθημερινότητά τους. Και το να αργείς σαράντα πέντε λεπτά σε κάθε σου συνάντηση, κάθε σου δουλειά, είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Μιλάμε για τη γραμμή «700» που συνδέει την Πετρούπολη με το ΜΕΤΡΟ Ανθούπολης, τη βασική γραμμή που συνδέει την Πετρούπολη με τον πιο κοντινό σταθμό, τις γραμμές «B11» και «A11» που τη συνδέουν με το κέντρο της Αθήνας.

Θα ήθελα να μας πείτε τι θα κάνετε για να σταματήσει αυτό, ώστε να επανέλθει η κανονικότητα. Αυτή είναι μια λέξη που αρέσει στην Κυβέρνησή σας. Θέλουμε να επανέλθει η κανονικότητα στη ζωή των ανθρώπων της Πετρούπολης. Και θέλουμε να μας πείτε αν δεσμεύεστε για την ημερομηνία που έχει ανακοινωθεί για τον σταθμό του ΜΕΤΡΟ της Πετρούπολης , για το 2026 δηλαδή.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Αρσένη, σας ευχαριστώ πολύ για την ερώτηση σας.

Η αλήθεια είναι ότι έχουμε ξανασυζητήσει εδώ στο Κοινοβούλιο ακόμα και μαζί σας για το θέμα των αστικών συγκοινωνιών, οπότε εγώ δεν θέλω να επαναλάβω την κριτική που έχω κάνει. Θέλω, όμως, να σας πω μερικά νούμερα για να καταλάβετε ποιο είναι το δυναμικό των οχημάτων και το ανθρώπινο δυναμικό που υπάρχει σήμερα στον ΟΑΣΑ.

Αυτήν τη στιγμή έχουμε κατάρρευση εσόδων στον ΟΑΣΑ. Έχουμε κάτω από χίλια λεωφορεία που κυκλοφορούν και ο μέσος όρος ηλικίας των λεωφορείων ξεπερνάει τα δεκαπέντε χρόνια. Αυτή είναι η κατάσταση που παραλάβαμε. Μαγικό ραβδάκι δεν διαθέτουμε. Επίσης, αυτό που κάνουμε σε πρώτη φάση για να μπορέσουμε να εξυπηρετήσουμε το επιβατικό κοινό είναι να κάνουμε έναν εξορθολογισμό στο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, έχοντας στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Οι αλλαγές, λοιπόν, αυτές που κάνουμε αποσκοπούν στη σταδιακή εξάλειψη των προβλημάτων, στα οποία αναφέρεστε κι εσείς, των αστικών συγκοινωνιών και να δημιουργήσουν και μία διαλειτουργικότητα με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Τώρα, στην παρούσα φάση και στο ζήτημα που έχετε αναφερθεί, η συγκοινωνιακή σύνδεση του δήμου Πετρούπολης με το κέντρο της Αθήνας πραγματοποιείται με τη Γραμμή Α11 και Β11 που συνδέουν τον δήμο με την Πλατεία Βάθης, η οποία βρίσκεται στο ευρύτερο κέντρο των Αθηνών. Ο ΟΑΣΑ και τα επίσημα στοιχεία του ΟΑΣΑ με την τηλεματική έχουν αναφέρει ότι σε αυτές τις διαδρομές οι λεγόμενες «χρονοαποστάσεις» φτάνουν μέχρι τα δέκα λεπτά. Και μια άλλη γραμμή, όμως, που συνδέει τη συγκεκριμένη περιοχή με το κέντρο της Αθήνας είναι η Α13 Κηπούπολη-Ομόνοια με χρονοαπόσταση σε ώρες αιχμής τα εννέα και τα δέκα λεπτά.

Εκεί που, όπως κι εσείς αναφέρετε, η καθυστέρηση αγγίζει τα δεκαπέντε με είκοσι λεπτά -και αυτός είναι ο μέσος όρος, κύριε Αρσένη, διότι μπορεί να υπάρχουν καθυστερήσεις σαράντα πέντε λεπτών, αλλά αυτός δεν είναι ο μέσος όρος, εμείς παίρνουμε τον μέσο όρο- είναι στις γραμμές που συνδέουν την Πετρούπολη με περιφερειακούς σταθμούς, όπως τις γραμμές 24 για τον Άγιο Αντώνιο, 700 για Ανθούπολη.

Εκεί όμως που όντως παρατηρείται μεγάλη καθυστέρηση, όχι όμως των σαράντα πέντε λεπτών, σε κάθε περίπτωση ο στόχος μας είναι με τον υπάρχοντα στόλο που έχουμε σήμερα στη διάθεσή μας να κάνει ο ΟΑΣΑ την καλύτερη δυνατή βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών, αλλά θαύματα δεν μπορούμε να κάνουμε. Αυτό που μπορούμε να κάνουμε είναι να τρέξουμε

γρήγορα τη διαδικασία για έναν μεγάλο διεθνή διαγωνισμό, έτσι ώστε η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη να έχουν καινούργια λεωφορεία εντός δεκαοκτώ μηνών.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Σας θυμίζω ότι τεσσεράμισι χρόνια η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών δεν είχε κάνει το παραμικρό για να ξεκινήσει ένας μεγάλος διεθνής διαγωνισμός για φιλικά προς το περιβάλλον νέα οχήματα, που υπάρχει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, και όταν έκανε αυτόν τον διαγωνισμό δύο μήνες πριν τις εκλογές, ο διαγωνισμός αυτός κατέπεσε στην Ανεξάρτητη Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών.

Στη δευτερολογία μου, γιατί δεν έχω χρόνο, θα σας απαντήσω για το θέμα του μετρό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Είναι καλύτερο, το έχουμε συζητήσει ξανά στην Αίθουσα αυτή και χθες, εάν μπορείτε κι εσείς και οι συνάδελφοί σας να απαντάτε στα ερωτήματα στην πρωτολογία σας για να μπορούμε και εμείς να τοποθετούμαστε στη δικιά μας δευτερολογία, αλλιώς -αν θέλετε- δεν επιτρέπεται ο διάλογος που προβλέπει ο

Κανονισμός της Βουλής για τις επίκαιρες ερωτήσεις. Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να το αντιλαμβάνεστε κι εσείς αυτό.

Χαίρομαι που ανακοινώνετε ότι θα προχωρήσει ο διαγωνισμός και ότι θα έχουμε μάλιστα από ό,τι κατάλαβα και φιλικά προς το περιβάλλον λεωφορεία. Θα ήθελα να μας πείτε ακριβώς αν θα είναι ηλεκτρικά, ποια ακριβώς θα είναι η τεχνολογία. Οι καθυστερήσεις, όπως παραδεχθήκατε, είναι τεράστιες.

Και πάλι θα επισημάνω το γεγονός ότι μιλάμε για έναν πολύ ιδιαίτερο δήμο. Η Πετρούπολη έχει έναν στους τρεις πολίτες περίπου κάτω των τριάντα ετών, είναι ένας πληθυσμός που συγκρίνεται με μουσουλμανική χώρα. Έχει πάρα πολύ νεανικό πληθυσμό που σημαίνει δυσανάλογες ανάγκες σε δημόσιες υποδομές και γι' αυτό χρειάζεται μια ειδική στήριξη και γι' αυτό και τα προβλήματα να είναι πολύ πιο οξεία από την καθυστέρηση.

Προφανώς και εσείς ξέρετε ότι όταν μιλάμε για μέση καθυστέρηση είκοσι λεπτά στις βασικές γραμμές που συνδέει με τον κοντινό σταθμό του μετρό καταλαβαίνετε ποια είναι η ακραία καθυστέρηση. Κάποιες φορές δεν θα καθυστερεί καθόλου, κάποιες φορές θα καθυστερεί πάνω από σαράντα πέντε λεπτά. Είναι τεράστια η καθυστέρηση, αν είναι η μέση στα δεκαπέντε με είκοσι λεπτά.

Θέλω πραγματικά να δείτε πώς μπορεί να υπάρξει μια ειδική μέριμνα για την Πετρούπολη, ακριβώς και τις ειδικές τις συνθήκες και περιμένω και τη δέσμευσή της για την ημερομηνία 2026 για το μετρό Πετρούπολης. Είναι πάρα πολύ κρίσιμο. Έχουμε έναν δήμο με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά, αν θέλετε με χαρακτηριστικά που θα θέλαμε να είχαν όλοι οι δήμοι της Ελλάδας. Ας δείξουμε ότι όταν πραγματικά έχουμε τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, που κατά τα άλλα ψάχνουμε στην περίοδο της δημογραφικής κρίσης, ανταποκρινόμαστε στις αυξημένες ανάγκες, ανταποκρινόμαστε σε αυτά που χρειάζεται για να λειτουργήσει αυτή η κοινωνία και αυτός ο δήμος.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ειλικρινά τα δημογραφικά στοιχεία που μου αναφέρετε δεν τα γνώριζα και είναι πολύ ενδιαφέροντα. Θα συμφωνήσετε, όμως, μαζί μου, κύριε Αρσένη, ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς οι νέοι άνθρωποι θέλουν να τα χρησιμοποιούν περισσότερο, τα έχουμε και για όλους τους Έλληνες πολίτες.

Εγώ θα δώσω μια ιδιαίτερη έμφαση στο ζήτημα της Πετρούπολης. Είμαι στη διάθεσή σας να το συζητήσουμε αυτό και με τον ΟΑΣΑ, άμα θέλετε. Σας εξήγησα στην πρωτολογία μου ποια είναι η κατάσταση που έχουμε παραλάβει. Το μεγάλο στοίχημα για το οποίο θα κριθεί και η Κυβέρνηση και εγώ προσωπικά είναι εάν θα μπορέσουμε μέσα στο 2020 να κάνουμε αυτό που λέμε, να ανατάξουμε τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα. Απαραίτητη προϋπόθεση γι' αυτό είναι ο διαγωνισμός που σας ανέφερα. Είναι ένας διαγωνισμός, με τον οποίο πρέπει να προμηθευτούμε τουλάχιστον επτακόσια λεωφορεία, διότι μέχρι το 2023 αποσύρονται επτακόσια λεωφορεία, εκτός αν θέλουμε να κάνουμε αυτό που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ, κύριε Αρσένη, που είμαι σίγουρος ότι δεν θα συμφωνήσετε, να αυξήσουμε το νόμιμο όριο ηλικίας των λεωφορείων στην Ελλάδα, όπως το έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ επανειλημμένως, διότι δεν μπορούσε να κάνει έναν σοβαρό διαγωνισμό και να προμηθευτεί νέα λεωφορεία.

Το ένα τρίτο τουλάχιστον των λεωφορείων αυτών θα είναι ηλεκτροκίνητα, αλλά θέλει πάρα πολύ μεγάλη προσοχή, διότι θα σας θυμίσω την περίπτωση του δήμου του Σαν Φρανσίσκο όπου παρήγγειλε τριακόσια ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και παρέλαβε μόλις είκοσι. Θέλει πολύ μεγάλη προσοχή στον σχεδιασμό σε ποιες διαδρομές θα πάνε, ποιες είναι οι κλιματολογικές συνθήκες της συγκεκριμένης πόλης και αυτό είναι το οποίο θα

πρέπει να το εξετάσουμε, έτσι ώστε τα τεύχη δημοπράτησης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του διαγωνισμού να είναι συγκεκριμένα.

Γραμμή 4, μετρό Αθήνας επέκταση προς Πετρούπολη, το έργο αυτό είναι υπό δημοπράτηση, κύριε Αρσένη. Περιλαμβάνει το πρώτο τμήμα με δεκαπέντε σταθμούς από το άλσος Βεΐκου μέχρι το Γουδί με προβλεπόμενο χρόνο ολοκλήρωσης τα οκτώ έτη από την ανάθεση της σχετικής σύμβασης κατασκευής του έργου. Η περαιτέρω επέκταση δυτικά της Γραμμής 4, δηλαδή από το άλσος Βεΐκου προς την Πετρούπολη με έξι πρόσθετους σταθμούς προβλέπεται να ακολουθήσει μετά την ολοκλήρωση του πρώτου αυτού τμήματος και επί του παρόντος η «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» προχωρεί σταδιακά στην ωρίμανση των προκαταρκτικών μελετών, οπότε είμαστε σε ένα πολύ-πολύ αρχικό στάδιο.

Σας ενημερώνω πως ήδη βρίσκεται υπό δημοπράτηση ο διαγωνισμός για την ανάθεση των τοπογραφικών εργασιών. Ο χρόνος υλοποίησης του έργου αυτού, όπως πολύ σωστά είπατε, είναι τα οκτώ χρόνια. Αυτό λέει η σύμβαση, η οποία θα υπογραφεί για τη Γραμμή 4 κατά πάσα πιθανότητα, θέλω να ελπίζω, στο πρώτο εξάμηνο του 2020. Λέω κατά πάσα πιθανότητα, διότι υπάρχουν και διαδικασίες ενστάσεων σε ένα τόσο μεγάλο διαγωνισμό, οι οποίες ξεφεύγουν από τον έλεγχο της εκτελεστικής εξουσίας.

Εάν θέλετε την προσωπική μου άποψη, συνήθως τα υπόγεια σιδηροδρομικά έργα έχουν καθυστερήσεις και δεν μπορεί, νομίζω, κανένας αυτήν τη στιγμή να δεσμευτεί με απόλυτη σιγουριά ότι το έργο αυτό θα είναι έτοιμο το 2026. Η εμπειρία τόσο στη Θεσσαλονίκη όσο και στην Αθήνα, όταν κατασκευαζόταν η Γραμμή 1 και η Γραμμή 2, έδειξε ότι δυστυχώς για πολλούς λόγους που ξεφεύγουν των δυνατοτήτων της εκτελεστικής εξουσίας γίνονται καθυστερήσεις, διότι έχουμε ζητήματα με την Αρχαιολογία, διότι έχουμε τεράστια τεχνικά ζητήματα, όταν πάμε και ξεκινάμε ένα τόσο μεγάλο έργο.

Επομένως, κύριε Αρσένη, αυτό που μπορώ εγώ να σας διαβεβαιώσω είναι ότι εμείς θα συνεχίσουμε και δεν θα διακόψουμε, όπως γράφεται στον Τύπο, τον διαγωνισμό για τη Γραμμή 4 και θα συμβασιοποιήσουμε αυτό το τεράστιο έργο, τη Γραμμή 4 μέσα στο 2020, έτσι ώστε να ξεκινήσει το μεγάλο αυτό έργο της επέκτασης του μετρό Αθηνών.

Σας ευχαριστώ πολύ.