



Αθήνα, 18 Οκτωβρίου 2021

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Ακραία επιδείνωση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Πρωτεύουσας»

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας έχει τους τελευταίους μήνες επιδεινωθεί δραματικά. Σήμερα αποτελεί το πρώτο λειτουργικό πρόβλημα του Κέντρου της Αθήνας, αλλά και των συνοικιών της, πρόβλημα που διαχέεται, επιπλέον, μέσω των κύριων οδικών αξόνων, σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα της μείζονος Αθήνας.

Η ρίζα του κυκλοφοριακού προβλήματος ανάγεται ιστορικά, αφενός μεν στην πολεοδομική συγκρότηση της Αθήνας αφετέρου δε στην ανισομέρεια της συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων, στις στρεβλώσεις του παραγωγικού μοντέλου, καθώς και στην άναρχη και άνευ σχεδίου επέκταση τους οικιστικού ιστού κατά την μεταπολεμική κυρίως περίοδο.

Σήμερα, το πρόβλημα εκδηλώνεται με την καθημερινή συμφόρηση των κύριων οδικών αξόνων της πόλης, τα μπουτιλιαρίσματα και την τλαιπωρία χιλιάδων κατοίκων της πρωτεύουσας, την απώλεια ωρών εργασίας, την έκπτωση των λειτουργιών της πόλης, την περιβαλλοντική και οικονομική επιβάρυνση. Το κυκλοφοριακό έχει αναχθεί σε ενδημική μάστιγα της καθημερινότητας των Αθηναίων που επισκέπτονται το κέντρο ή απασχολούνται σε αυτό.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών εξήγγειλε κάποια μέτρα για την επίλυση του διαρκώς οξυνόμενου κυκλοφοριακού προβλήματος της πρωτεύουσας. Μάλιστα, για να προσδώσει κύρος στα μέτρα που ανακοίνωσε, επικαλέστηκε πρόταση του **Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων** (ΣΕΣ)

και ισχυριζόμενος ότι την υιοθέτησε, ανακοίνωσε την ίδρυση **Παρατηρητηρίου Μεταφορών**. Σε αυτό το Παρατηρητήριο το Υπουργείο θα έχει πρωτεύοντα ρόλο και θα συνεργάζεται με την Περιφέρεια, τον Δήμο Αθηναίων, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τον ΣΕΣ κλπ.

Η πρόταση του ΣΕΣ ωστόσο κινείται σε διαφορετική κατεύθυνση. Αναφέρεται στη **θεσμοθέτηση ενός Ενιαίου Φορέα Συντονισμού όλων των μεταφορών στην Αττική** που θα αναλύει και θα αποτιμά τα συγκοινωνιακά δεδομένα και θα δίνει κατευθύνσεις δεσμευτικού χαρακτήρα. Αυτός ο *Ενιαίος Φορέας Συντονισμού* θα συμπεριλάβει όλα τα τοπικά, υπερτοπικά και μητροπολιτικά συστήματα μεταφορών και θα τα συντονίζει ως ένα σώμα.

Κεντρικό στοιχείο της φιλοσοφίας των μέτρων του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ, είναι η σταδιακή δημιουργία και επιβολή ενός «Πράσινου Δακτυλίου», όπου:

– Κατά το αρχικό στάδιο, θα βασίζεται στο γνωστό *σύστημα των μονών - ζυγών*, αυστηροποιημένο με «*ελαχιστοποίηση των εξαιρέσεων*». Αυτό από μόνο του συνιστά ομολογία αποτυχίας των μέχρι τώρα ακολουθούμενων πολιτικών της εκ περιτροπής κυκλοφορίας αυτοκινήτων, με την εξαίρεση τελικά να αποτελεί τον κανόνα.

– Στην εφαρμογή μιας *μεσοπρόθεσμης δέσμης μέτρων αποκλεισμού* με ελεγχόμενη είσοδο για οχήματα ιδιωτικής χρήσης, αλλά και για ταξί και φορτηγά. Θα εφαρμόζονται αυστηρά περιβαλλοντικά κριτήρια, όπως επί παραδείγματι να ευνοείται η είσοδος σε υβριδικά αυτοκίνητα. Η εφαρμογή των μέτρων θα επιτυγχάνεται με αυστηρή αστυνόμευση.

– Κατά το τελικό στάδιο επιδιώκεται να επικρατήσει η *πλήρης ηλεκτροκίνηση εντός του Πράσινου Δακτυλίου*, η απελευθέρωση της πεζοδρόμησης και της ελεύθερης κυκλοφορίας ποδηλάτων.

Τα προτεινόμενα από το υπουργείο ΥΠΟΜΕ δεν είναι παρά μια επανάληψη των ήδη κατά καιρούς εφαρμοσθέντων και κατά κοινή ομολογία αποτυχημένων μέτρων, με νέο επικοινωνιακό περιτύλιγμα. Και τούτο γιατί παρά τις εκπονηθείσες μελέτες και τις κατά καιρούς διακηρύξεις, ελάχιστα υλοποιήθηκαν όσον αφορά έργα βιώσιμης κινητικότητας για δημόσια συγκοινωνία, ανοιχτούς χώρους και προβλέψεις για ποδήλατο και περπάτημα. Το κυκλοφοριακό

σύμφωνα με πληθώρα επιστημονικών μελετών πανεπιστημίων και ειδικών Συγκοινωνιολόγων, με μελέτες του *Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής*, καθώς και σοβαρών δημοσιευμάτων στον τύπο, είναι ένα πολυσύνθετο και πολυπαραγοντικό πρόβλημα πολεοδομικής, χωροταξικής, παραγωγικής και οικονομικής τάξης, με ιστορικό βάθος και διαρκείς διαρθρωτικές συνέπειες. Είναι πρόβλημα οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης, συγκέντρωσης παραγωγικών δραστηριοτήτων στον χώρο και αντανάκλαση σε ένα βαθμό της ταξικής διαστρωμάτωσης του πληθυσμού στον χώρο.

Βάσει των ανωτέρω και,

Επειδή, το συνολικό κυκλοφοριακό δίκτυο είναι ξεπερασμένο, οι οδικές υποδομές της πρωτεύουσας είναι πεπερασμένης δυναμικότητας (τόσο οι κεντρικές οδικές αρτηρίες όσο και οι δευτερεύοντες οδικοί άξονες και τα τοπικά δίκτυα),

Επειδή, παρατηρείται διεύρυνση των ωρών αιχμής, οι οποίες από 8 με 10 το πρωί και 3 με 5 το απόγευμα έχουν μετατραπεί σε τρίωρα και τετράωρα,

Επειδή, παρατηρείται ανεπαρκής αριθμός Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και ανθρώπινου δυναμικού για την στελέχωση και τη συντήρησή τους. Αυτό ισχύει και για το δίκτυο του Ηλεκτρικού και του ΜΕΤΡΟ. Παράλληλα η πανδημία Covid-19 μείωσε τον αριθμό των επιβατών στα λεωφορεία και στα μέσα σταθερής τροχιάς και αύξησε τον αριθμό των ΙΧ που μπαίνουν στο κέντρο. Η τάση αυτή δεν αντιστράφηκε μετά το τέλος των lockdown,

Επειδή, παρατηρείται μεταφορά των προβλημάτων στο σύνολο του δικτύου πέρα από το κέντρο λόγω της ύπαρξης εξαιρετικά στενών δρόμων, που πολλές φορές δεν επικοινωνούν και είναι δύσκολα προσπελάσιμοι.

Επειδή, με τη σημερινή τάση ιδιωτικοποιήσεων ο δημόσιος χώρος συρρικνώνεται εις βάρος της ποιότητας ζωής των πολιτών,

Επειδή, τα έργα που υλοποιούνται στο κέντρο και σε πυκνοκατοικημένες περιοχές, συνεπάγονται μείωση διαθέσιμων λωρίδων και χώρων και πρωτοφανή επιβάρυνση της κυκλοφορίας. Σε αυτό θα πρέπει να προστεθούν ο «Μεγάλος Περίπατος», καθώς και άλλες παρεμβάσεις του Δήμου Αθηναίων, αυθαίρετες και άστοχες από χωροταξική και αισθητική άποψη, όπως πχ στην Πλατεία Συντάγματος. τα έργα αυτά υλοποιήθηκαν ή προγραμματίζεται να

υλοποιηθούν βεβιασμένα και όπως φάνηκε χωρίς κάποια πολεοδομική, αρχιτεκτονική και κυκλοφοριακή μελέτη και συνιστούν εν πολλοίς βάνανυση παρέμβαση στη μορφή του περιβάλλοντος χώρου εμβληματικών τοπόσημων του κέντρου της Αθήνας,

Επειδή, οι φορτοεκφορτώσεις σε ώρες μεγάλης αιχμής και το ασαφές πλαίσιο εισόδου στο κέντρο και του χρονικού ορίου παραμονής τους, επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο την κίνηση. Εξίσου επιβαρυντικό αποτέλεσμα έχουν οι αυθαίρετες «καταλήψεις» τμημάτων του οδοστρώματος από τα αυτοκίνητα που εξυπηρετούν τα ξενοδοχεία του κέντρου,

Επειδή, η έλλειψη χώρων στάθμευσης επιβαρύνει το σύστημα των κυκλοφοριακών ροών, αφού σύμφωνα με έρευνες η κίνηση μπορεί να αυξηθεί έως και 20% κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, από οχήματα που προσπαθούν να βρουν θέση στάθμευσης παράνομη ή επιτρεπόμενη,

Επειδή, η ηλεκτροκίνηση αυτή καθ' εαυτή και από μόνη της δεν δίνει λύσεις στο πρόβλημα της έλλειψης χώρου, δεδομένου ότι ηλεκτρικά και συμβατικά αυτοκίνητα καταλαμβάνουν εξίσου χώρο,

Επειδή, βρίσκονται σε τροχιά ανόδου οι πωλήσεις ΙΧ στην Ελλάδα. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, οι νέες κυκλοφορίες οχημάτων έφτασαν το 8μηνο Ιανουαρίου – Αυγούστου, τις 140.273 αυτοκίνητα έναντι 111.649 που είχαν κυκλοφορήσει την αντίστοιχη περίοδο του 2020, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 25,6%,

Επειδή, η αυθαίρετη κατάληψη λωρίδων κυκλοφορίας από τα μεγάλα ξενοδοχεία του Κέντρου της Αθήνας για την εξυπηρέτηση των πελατών τους συνεχίζεται και επεκτείνεται,

Επειδή, σύμφωνα με τις προβλέψεις των ειδικών, το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πρωτεύουσας πρόκειται κατά πάσα πιθανότητα να οξυνθεί μέχρι την κατάρρευση του ήδη κορεσμένου κυκλοφοριακού συστήματος,

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός

1. Σε τι συγκεκριμένες παρεμβάσεις προτίθεται να προβεί για τον εκσυγχρονισμό του συνολικού οδικού δικτύου και των υποδομών σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο;
2. Τι μέτρα προτίθεται να λάβει σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς, για την προώθηση κυλιόμενων ωραρίων προσέλευσης στην εργασία στο κέντρο της πόλης, για την αποσυμφόρηση των ΜΜΜ;
3. Τι μέτρα προτίθεται να λάβει σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς για την πρόσληψη οδηγών και τεχνικών συντήρησης για τα λεωφορεία, τα ηλεκτρικά λεωφορεία, τους συρμούς του ΜΕΤΡΟ και του Ηλεκτρικού; Θα προβεί στις αναγκαίες αγορές οχημάτων των ανωτέρω τύπων και ανταλλακτικών για την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών;
4. Σε τι συγκεκριμένες παρεμβάσεις προτίθεται να προβεί για την άμβλυνση της επέκτασης των κυκλοφοριακών προβλημάτων από το κέντρο στο περιφερειακό δίκτυο και αντιστρόφως;
5. Θα ληφθούν σαφή, λειτουργικά και αποτελεσματικά μέτρα για τη ρύθμιση των φορτοεκφορτώσεων και της παράνομης κατάληψης χώρων από τα μεγάλα ξενοδοχεία του κέντρου;
6. Τι μέτρα θα λάβει για την αντιμετώπιση της έλλειψης χώρων στάθμευσης, και τη μείωση του χρόνου αναζήτησης θέσεων στάθμευσης; Πώς θα αντιμετωπίσει την παράνομη στάθμευση ειδικά σε βασικούς οδικούς άξονες και σε συλλεκτηρίους, χωρίς να προσφύγει αποκλειστικά σε κατασταλτικά μέτρα τα οποία εξάλλου δεν απέδωσαν;
7. Πώς σκοπεύει να αντιμετωπίσει τον κοινωνικό αντίκτυπο και τις δυσμενείς επιπτώσεις στην λαϊκή μετακίνηση, με την εφαρμογή ηλεκτροκίνησης και τον αποκλεισμό της πρόσβασης στο κέντρο ειδικών κατηγοριών οχημάτων (ντηζελοκίνητα, παλιότερα αυτοκίνητα κλπ);
8. Κατόπιν ποίων μελετών, σχεδίων και εισηγήσεων ειδικών έγιναν οι παρεμβάσεις του Δήμου Αθηναίων στο κυκλοφοριακό πεδίο και στις αντίστοιχες υποδομές; Οι παρεμβάσεις αυτές όπως και οι

προγραμματιζόμενες, εντάσσονται στον σχεδιασμό του Υπουργείου Υποδομών, γίνονται σε συνεργασία με αυτό κι έχουν την έγκρισή του;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Βερναρδάκης Χριστόφορος

Αλεξιάδης Τρύφων

Αναγνωστοπούλου Αθανασία

Βαρδάκης Σωκράτης

Γκιόλας Ιωάννης

Δρίτσας Θεόδωρος

Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Ζουράρις Κωνσταντίνος

Κασιμάτη Ειρήνη

Κατρούγκαλος Γεώργιος

Καφαντάρη Χαρούλα

Λάππας Σπυρίδων

Μάλαμα Κυριακή

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

Μάρκου Κωνσταντίνος

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μουζάλας Ιωάννης

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Παππάς Νικόλαος

Πούλου Παναγιού

Ραγκούσης Ιωάννης

Σκουρλέτης Παναγιώτης

Σκουρολιάκος Παναγιώτης

Τελιγορίδου Ολυμπία

Τσίπρας Γεώργιος

Φωτίου Θεανώ

Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης

Χρηστίδου Ραλλία

Ψυχογιός Γεώργιος