

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2260
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 108
Ημερομ. Κατάθεσης: 12/12/2023



Αθήνα, 12 Δεκεμβρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ και ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Η Θεσσαλονίκη βιώνει τα αποτελέσματα μιας κυβερνητικής επιλογής για το Fly Over στην περιφερειακή οδό, που έγινε με προχειρότητα και χωρίς σχεδιασμό».

Η κυβέρνηση της Ν.Δ. αποφάσισε να εκκινήσει το έργο κατασκευής της Υπερυψωμένης Ταχείας Λεωφόρου (ΥΤΛ) Θεσσαλονίκης (Fly Over) εν απουσία μάλιστα ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των επιπτώσεων του στην πόλη, τόσο κατά το στάδιο πρόδρομων εργασιών όσο και κατά την κατασκευαστική περίοδο. Η εν λόγω αναφορά σε ελλιπή σχεδιασμό και προετοιμασία συνιστά και κοινή διαπίστωση των συμμετεχόντων πρόσφατης ανοικτής εκδήλωσης συζήτησης που διοργάνωσε ο ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ με τους παραγωγικούς και επιστημονικούς φορείς της πόλης, τη τοπική αυτοδιοίκηση (Α' και Β' βαθμού), και με συλλογικότες κατοίκων. Ήδη, και ως απόρροια της κυβερνητικής αυτής επιλογής η Θεσσαλονίκη άρχισε σταδιακά να βιώνει τις δυσμενείς επιπτώσεις οι οποίες αναμένεται να οξυνθούν.

Σημειώνεται ότι από το 2019 ο κ. Μητσοτάκης είχε εξαγγείλει στη Δ.Ε.Θ. την κατασκευή του Fly Over παρότι, επρόκειτο για έργο του οποίου η περιβαλλοντική αδειοδότηση είχε ακυρωθεί στο ΣΤΕ και δεν αποτελούσε μία εκ των προτεραιοτήτων του υποβληθέντος στην Ε.Ε. Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών. Έτσι, και ελλείψει των κριτηρίων προτεραιοτήτων του σχεδιασμού και ωριμότητας των αδειοδοτήσεων οι κίνδυνοι και τα προβλήματα που ενδέχεται να αντιμετωπίσει το έργο ήταν και είναι αυξημένοι. Επισημαίνεται ότι μέχρι την ανακοίνωση του Πρωθυπουργού, στο πλαίσιο του επίσημου προγραμματισμού εντάσσονταν ως έργο προτεραιότητας, προκειμένου για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της Θεσσαλονίκης, ο εξωτερικός δακτύλιος της πόλης. Ένα έργο που ακόμα και σήμερα έχει συγκριτικά μεγαλύτερο βαθμό μελετητικής ωριμότητας καθώς διαθέτει και την απαιτούμενη εν ισχύ και άνευ προσφυγών περιβαλλοντική αδειοδότηση. Παράλληλα, είχε σχεδιαστεί ώστε να παρακάμπτεται η σημερινή περιφερειακή στα ανατολικά και να φτάνει από το εργοστάσιο του ΤΙΤΑΝ μέχρι το αεροδρόμιο, αποφορτίζοντας σε σημαντικό βαθμό την κυκλοφορία του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Ως προς την κατασκευή του προβλεπόταν να γίνει τμηματικά, με το κάθε τμήμα του να ολοκληρώνεται αυτόνομα, δίχως να επιβαρύνεται η πόλη. Μέχρι σήμερα, δεν έχει δοθεί κάποια εξήγηση για τους λόγους που οδήγησαν στην αλλαγή του προγραμματισμού των έργων.

Συνοψίζοντας τα διαθέσιμα υφιστάμενα δεδομένα διαπιστώνουμε ότι το έργο της ΥΤΛ ξεκίνησε χωρίς να υπάρχουν κυκλοφοριακή μελέτη διαχείρισης των επιπτώσεων κατά τη φάση κατασκευής, πρωτόκολλα διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων, κέντρο ελέγχου και διοίκησης της κυκλοφορίας της πόλης και με ανεπαρκή μελετητική ωριμότητα όπου σύμφωνα με δημοσιεύματα στο τοπικό τύπο για το έργο δεν υπάρχουν οριστικές μελέτες όπως, οριστική μελέτη οδοποιίας. Παράλληλα, η χρονική συγκυρία κατά την οποία επιλέχθηκε η εκκίνηση του έργου κρίνεται άκαιρη καθώς λογικά θα περιμέναμε να έπεται της λειτουργίας του Μετρό και της ενίσχυσης του ΟΑΣΘ με νέα λεωφορεία που θα παραλάμβαναν σημαντικό μέρος του συγκοινωνιακού φορτίου της πόλης. Οι ευθύνες βέβαια για την καθυστέρηση του μετρό, την απαξίωση του ΟΑΣΘ και την αναμονή

παραλαβής λεωφορείων ήδη από το 2019 βαρύνουν αποκλειστικά τη Ν.Δ. Αντίστοιχα, η τοπική κοινωνία διεκδικεί κατ' ελάχιστον την αναστολή των εργασιών υλοποίησης του έργου κατασκευής της ΥΤΛ έως ότου τεθεί σε λειτουργία το Μετρό και παραληφθούν τα νέα λεωφορεία του ΟΑΣΘ.

Επειδή, υποστηρίζουμε τα έργα που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής όλων.

Επειδή, αναγνωρίζουμε το πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης που βιώνει ήδη η Θεσσαλονίκη και το έργο της ΥΤΛ δε φαίνεται να λύνει το πρόβλημα το οποίο καλείται να επιλύσει, απλώς το μεταθέτει σε άλλες περιοχές (Νοσοκομείο Παπαγεωργίου, Πυλαίας).

Επειδή, πέραν της αστυνόμευσης, δεν έχουν παρουσιαστεί οι κυκλοφοριακές μελέτες για τη διευκόλυνση στη μετακίνηση των πολιτών για τα επόμενα τέσσερα χρόνια και ουδεμία πρόβλεψη υπάρχει για επιπλέον θέσεις στάθμευσης ώστε οι κεντρικοί αστικοί άξονες κυκλοφορίας να παραμένουν ελεύθεροι.

Επειδή, αποτελεί κοινή ομολογία όλων των εμπλεκομένων φορέων, ότι δεν υπάρχει στρατηγική μελέτη αντιμετώπισης και μετριασμού των επιπτώσεων κατά την κατασκευή του έργου.

Επειδή, η ΜΠΕ του έργου υποεκτιμά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, αφού οι εκτιμήσεις της βασίστηκαν σε μετρήσεις εν μέσω lockdown και αυθαίρετες παραδοχές.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Με βάση ποια τεχνικοοικονομική μελέτη επιλέχθηκε η ΥΤΛ αντί του Εξωτερικού Δακτυλίου;
2. Ποια είναι η μελετητική ωριμότητα του έργου; Ποιες μελέτες εκκρεμούν και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής τους;
3. Σκοπεύει έστω και τώρα να συντάξει κυκλοφοριακή μελέτη για τη διαχείριση των επιπτώσεων κατά το στάδιο κατασκευής του έργου; Σε ποια στοιχεία βασίστηκε και προχώρησε στην ανάπτυξη τέτοιου έργου, δίχως να διασφαλίζεται η στοιχειωδώς ομαλή λειτουργία της πόλης κατά την περίοδο κατασκευής;
4. Ποιο είναι το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων συνθηκών όπως η περίπτωση μιας πλημμύρας, μιας πυρκαγιάς, ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος ή μιας συναυλίας; Έχουν μελετηθεί αυτά τα μέτρα ή προέκυψαν από κάποια συζήτηση;
5. Έως τη λειτουργία του Μετρό, την παραλαβή νέων λεωφορείων από τον ΟΑΣΘ, είναι στις προθέσεις σας η αναβολή εκκίνησης του έργου, ώστε να υπάρχει επιπλέον χρόνος για την ολοκλήρωση των απαραίτητων μελετών;

Και παρακαλούμε όπως καταθέσετε στην εθνική αντιπροσωπεία:

1. Την τεchnοοικονομική μελέτη του έργου ΥΤΛ.
2. Την κυκλοφοριακή μελέτη στην οποία τεκμηριώνεται η επιλογή του ΥΤΛ έναντι το έργου του εξωτερικού δακτυλίου της Θεσσαλονίκης.
3. Η εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη διαχείρισης των επιπτώσεων κατά την κατασκευή του έργου.
4. Τα στοιχεία και οι μελέτες βάσει των οποίων αποφασίστηκε ο αριθμός των απαιτούμενων αστυνομικών και τα οχήματα της αστυνομίας στην εσωτερική κυκλοφορία και στην περιφερειακή οδό, τα σημεία που εντοπίζεται η ανάγκη ρύθμισης και εποπτείας από την τροχαία και τα σχέδια αντιμετώπισης έκτακτων συμβάντων και συνθηκών.
5. Το σχέδιο ΣΑΥ του Έργου.

6. Την ανάλυση δυνατών σημείων και ευκαιριών (SWOT) του έργου.

Οι ερωτώντες και αιτούντες Βουλευτές

Μαμουλάκης Χάρης

Γιαννούλης Χρήστος

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα)