

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2859
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 135
Ημερομ. Κατάθεσης: 29/1/2024



Αθήνα, 29.01.2024

Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Κυκλοφοριακό 'έμφραγμα' στη Θεσσαλονίκη από την κατασκευή του FlyOver

Το Σεπτέμβριο του 2019, στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, ο κ. Μητσοτάκης εξήγγειλε την αναβάθμιση της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, με υπερυψωμένη λεωφόρο ταχείας κυκλοφορίας (FlyOver), έργο που θα υλοποιηθεί μέσω Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Η συγκεκριμένη ανακοίνωση αιφνιδίασε πολλούς κατοίκους της πόλης, συγκοινωνιολόγους και όλους όσοι γνώριζαν για το εν λόγω έργο τα τελευταία 10 περίπου χρόνια.

Κι αυτό, διότι αυτό το «εθνικού επιπέδου», όπως χαρακτηρίστηκε από την τότε κυβέρνηση της ΝΔ, έργο, ήταν μελετητικά ανώριμο, ενώ ειδικά η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων είχε απορριφθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ). Η απουσία μελετών, αλλά και ουσιαστικής δημόσιας διαβούλευσης με τους φορείς και όλους τους εμπλεκόμενους, είχε ως αποτέλεσμα την ύπαρξη διαφορετικών απόψεων στο δημόσιο διάλογο και στον τεχνικό κόσμο σε σχέση με την κατασκευή του έργου.

Εκείνο που όμως μας προβλημάτισε ιδιαίτερα – γι' αυτό και τότε αντιδράσαμε άμεσα - ήταν ότι η ανακοίνωση του Πρωθυπουργού και η δρομολόγηση του έργου έγινε αυθαίρετα και όχι στο πλαίσιο της ολιστικής στρατηγικής που υπαγορεύει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ). Το σχέδιο αυτό ήταν η απάντηση στις αποσπασματικές πολιτικές και τον ελλιπή σχεδιασμό των έργων υποδομής στη χώρα μας. Για να έρθει τελικά ο κ. Μητσοτάκης και, με την ανάληψη εξουσίας από τη ΝΔ, να μας γυρίσει πίσω σε εποχές, όπου Υπουργοί και Πρωθυπουργοί εξαγγέλλουν έργα, τα οποία υλοποιούνται αποσπασματικά, με προχειρότητα και παντελή έλλειψη σχεδιασμού.

Και φτάνουμε στον περασμένο Νοέμβριο, όπου η κυβέρνηση ανακοίνωσε την έναρξη κατασκευής του FlyOver, χωρίς και πάλι, κατά το διάστημα που μεσολάβησε από το 2019, να λάβει χώρα οποιαδήποτε δημόσια συζήτηση ή διαβούλευση για τη σκοπιμότητα του έργου. Και φυσικά, χωρίς να γίνουν οι απαιτούμενες μελέτες κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η ΣΔΙΤ του FlyOver παρουσιάστηκε ως κάτι τετελεσμένο, ενώ λίγες μέρες μετά, τα πρώτα εργοτάξια εγκαταστάθηκαν στον Περιφερειακό της Θεσσαλονίκης.

Και όλα αυτά, ενώ η ολοκλήρωση της βασικής γραμμής του Μετρό πάει από παράταση σε παράταση - οι τελευταίες ανακοινώσεις λένε για Νοέμβριο του 2024 - και η πόλη εξυπηρετείται συγκοινωνιακά μόνο από τον ΟΑΣΘ, με τα γνωστά διαχρονικά προβλήματά του και τις κάθε άλλο παρά ποιοτικές υπηρεσίες που προσφέρει.

Τις συνέπειες των παραπάνω πολιτικών της ΝΔ υφίστανται σήμερα καθημερινά οι οδηγοί στην Περιφερειακή Οδό, αλλά και στο κέντρο της πόλης, με τους δρόμους να 'κοκκινίζουν' από το κυκλοφοριακό χάος που έχει προκληθεί με την έναρξη της κατασκευής του έργου. Μέχρι την ολοκλήρωση του έργου το 2027, η Περιφερειακή Οδός, στο μεγαλύτερο τμήμα της, θα περιορίζεται σε δύο λωρίδες, με αποτέλεσμα μεγάλες καθυστερήσεις. Ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, μια διαδρομή που διαρκούσε 15 λεπτά, πλέον

διαρκεί 45 λεπτά έως και 1,5 ώρα, με ουρές αυτοκινήτων μέχρι και 10 χιλιόμετρα. Ας μην ξεχνάμε επίσης, ότι η Περιφερειακή αποτελεί τη μοναδική οδό για πρόσβαση στο αεροδρόμιο και τη βασική οδική αρτηρία σύνδεσης με τη Χαλκιδική. Οπότε η κατάσταση τους καλοκαιρινούς μήνες θα γίνει ακόμα χειρότερη.

Εξαιρετικά σημαντικό είναι και το θέμα της ασφάλειας. Δεν υπάρχει Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ), μηχανήματα έργου εισέρχονται απροειδοποίητα στο δρόμο, ενώ εκτελούνται εργασίες δίπλα σε διερχόμενα οχήματα, ακόμα και πάνω από αυτά. Μεγάλες δυσκολίες απαντώνται και στην κίνηση των ασθενοφόρων. Ήδη γιατροί από τα νοσοκομεία Παπαγεωργίου και Παπανικολάου, που εξυπηρετούνται αποκλειστικά από τον Περιφερειακό, αναφέρουν μεγάλες καθυστερήσεις στην άφιξη των ασθενοφόρων, γεγονός πολύ ανησυχητικό, σε σχέση με τη διαχείριση έκτακτων περιστατικών. Αλλά και προβλήματα στην αποκομιδή των απορριμμάτων παρουσιάζονται λόγω της δυσκολίας μετακίνησης των απορριμματοφόρων προς τους χώρους διαλογής και απόθεσης, μέσω του Περιφερειακού.

Η απουσία μελετών που θα λάμβαναν υπόψη τις συνέπειες από την εκτεταμένη περίοδο κατασκευής του έργου αποδεικνύεται ιδιαίτερα αρνητική σε ό,τι αφορά τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις σε ολόκληρη την πόλη. Πέρα όμως από αυτό, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών δεν έχει προβεί στις – έστω και εκ των υστέρων – απαραίτητες παρεμβάσεις, για να αντισταθμιστούν οι επιπτώσεις της κατασκευής του FlyOver, ώστε κάποια στιγμή να μπορούμε να μιλάμε για ένα πλαίσιο βιώσιμων μεταφορών στη Θεσσαλονίκη.

Διαβάζουμε ότι με την έναρξη των εργασιών, η τροχαία ενισχύθηκε με 100 νέους αστυνομικούς. Όπως καταγγέλει όμως η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Θεσσαλονίκης, 60 από αυτούς προήλθαν από αστυνομικά τμήματα και λοιπές υπηρεσίες. Το έχουμε πει πολλές φορές, η κυβέρνηση της ΝΔ χρησιμοποιεί την αστυνομία ‘δια πάσαν νόσο’.

Η κατάσταση με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ επίσης, συνεχίζει να είναι τραγική. Σήμερα εκτιμάται ότι κυκλοφορούν λιγότερα από 300 λεωφορεία, αριθμός που απέχει παρασάγγας από τα 550 λεωφορεία που οραματιζόταν το 2020 ο τότε Υπουργός Κ. Καραμανλής. Ακόμα περιμένουμε τα 110 ηλεκτρικά λεωφορεία, με βάση δηλώσεις του αρμόδιου Υπουργού αναμένονται τον Απρίλιο. Αλλά και οι νέοι οδηγοί, των οποίων έχει ξεκινήσει η πρόσληψη, θα έχουν συμβάσεις διάρκειας 8 μηνών.

Περιβαλλοντικοί φορείς, παρατάξεις, συλλογικότητες, αλλά και κάτοικοι των περιοχών πλησίον του Περιφερειακού έχουν αντιδράσει από την πρώτη στιγμή, σε σχέση με την απουσία κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών μελετών. Μάλιστα έχουν κατατεθεί δύο ξεχωριστές προσφυγές στο ΣτΕ, για να σταματήσει η κατασκευή του έργου, με επιχείρημα το τεράστιο περιβαλλοντικό κόστος για το Σέιχ Σου, αλλά και το ότι για την υλοποίηση του έργου θα ‘θυσιαστούν’ τουλάχιστον 82.000 τ.μ. δασικής – αναδασωτέας έκτασης.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το έργο της αναβάθμισης της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης είναι ένα από τα πρώτα οδικά έργα που θα υλοποιηθεί μέσω ΣΔΙΤ, χωρίς όμως να έχει επικοινωνηθεί από πλευράς κυβέρνησης ο λόγος που επιλέχθηκε η συγκεκριμένη μέθοδος και όχι ένα κλασικό δημόσιο έργο. Παράλληλα, παρά τα σχετικά αιτήματα των κομμάτων της αντιπολίτευσης και των εμπλεκόμενων φορέων, δεν έχει δημοσιοποιηθεί η σύμβαση του έργου. Από ό,τι έχει γίνει γνωστό, η κατασκευή του έργου θα κοστίσει περίπου 500 εκ. ευρώ, χωρίς όμως η κυβέρνηση να έχει απαντήσει ξεκάθαρα για το πραγματικό συνολικό κόστος για το δημόσιο, το οποίο υπολογίζεται ότι θα ξεπεράσει το 1 δισ. ευρώ.

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

- 1. Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει το Υπουργείο για την αντιμετώπιση της σημερινής προβληματικής κατάστασης, με το κυκλοφοριακό χάος που επικρατεί στην πόλη;**
- 2. Ποιες είναι οι τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις που έγιναν, οι οποίες οδήγησαν στην επιλογή της μεθόδου ΣΔΙΤ ως βέλτιστη λύση για το έργο της αναβάθμισης της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης (Flyover);**

Αιτούμαστε επίσης:

- την κατάθεση αντιγράφου της σύμβασης ΣΔΙΤ για την αναβάθμιση της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης (Flyover)
- το ακριβές χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου.

**Οι ερωτώντες Βουλευτές
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτρης
Τζούφη Μερόπη
Φωτίου Θεανώ**