



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 2 Φεβρουαρίου 2024

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα

Θέμα: Το κυκλοφοριακό χάος στην Αττική

Στην Αττική ο κυκλοφοριακός εφιάλτης σε βασικούς οδικούς άξονες θυμίζει πλέον εποχές προ κατασκευής μετρό και Αττικής Οδού, εποχές που νομίζαμε ότι έχουμε αφήσει οριστικά πίσω. Το πρόβλημα κραυγάζει ότι χρήζει συνολικού σχεδιασμού που ξεκινάει από την εφαρμογή του νόμου, τις υποδομές και την αστική κινητικότητα και φτάνει μέχρι το τι μοντέλο ανάπτυξης πόλεων θέλουμε. Δυστυχώς το εύρος των απαιτούμενων δράσεων ξεπερνάει κατά πολύ και τις δυνατότητες, και την ικανότητα και τη βούληση παρέμβασης της σημερινής κυβέρνησης, η οποία παραμένει εξαιρετική στο ρόλο του θεατή της ταλαιπωρίας των κατοίκων του Λεκανοπεδίου. Τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα για όλους, όχι μόνο για τους οδηγούς: από την παντελή έλλειψη οποιουδήποτε σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε κεντρικό, μητροπολιτικό, επίπεδο υποφέρουν οι πάντες, οδηγοί, πεζοί, άτομα με κινητικά προβλήματα, ποδηλάτες, όλοι. Οι επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και την υγεία των Αθηναίων είναι δραματικές καθιστώντας την πρωτεύουσα μια από τις χειρότερες πόλεις στην Ευρώπη για να μετακινηθεί κανείς. Και το ακόμα χειρότερο είναι ότι κανείς αυτή τη στιγμή δεν πιστεύει ότι η κατάσταση θα βελτιωθεί. Το αντίθετο. Αυτή τη στιγμή είτε έχουν ήδη δρομολογηθεί, είτε προγραμματίζονται μείζονες παρεμβάσεις στον αστικό ιστό του λεκανοπεδίου (για παράδειγμα το Ελληνικό και το “κυβερνητικό πάρκο” στην ΠΥΡΚΑΛ, αντίστοιχα) για τα οποία όλοι παραδέχονται ότι θα δημιουργήσουν νέα κυκλοφοριακά δεδομένα σε ήδη επιβαρυσμένα σημεία της Αττικής, αλλά κανείς δεν φαίνεται να ασχολείται σοβαρά με το θέμα. Αν σήμερα η κυκλοφορία είναι εφιάλτης, τι θα γίνει όταν αυτά ολοκληρωθούν χωρίς μείζονες παρεμβάσεις;

Σύμφωνα με γνωστά και δημοσιοποιημένα στοιχεία από έρευνα της εταιρείας INRIX, που παρακολουθεί τις εξελίξεις στους δρόμους σε παγκόσμιο επίπεδο, το 2022 ο οδηγός στην Αθήνα έχασε κατά μέσο όρο πάνω από 3 μέρες (συγκεκριμένα 78 ώρες) ακινητοποιημένος μέσα σε ένα αυτοκίνητο. Η δε Αθήνα ανέβηκε την ίδια χρόνια στη λίστα με τις πόλεις που εμφανίζουν τη χειρότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και βρέθηκε στη 15η θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων, από την 23η όπου ήταν το 2021. Παράλληλα, σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, η μέση ταχύτητα ενός οχήματος στο κέντρο της πόλης δεν ξεπέρασε τα 22,5 χλμ. την ώρα. Υπολογίζεται μάλιστα ότι όσοι οδηγούν σε ώρες αιχμής χάνουν επιπλέον 13-15' ημερησίως στο δρόμο και χρειάζονται περίπου μια ώρα προκειμένου να διανύσουν μια απόσταση 15 χιλιομέτρων μέσα στον αστικό ιστό. Δρόμοι όπως ο Κηφισός, η Λ. Κηφισίας, η Λ. Αλεξάνδρας, η Κατεχάκη, η Λ. Βουλιαγμένης, η Μεσογείων κ.α. αποτελούν κάποιους από τους «δρόμους της υπομονής», που περνούν καθημερινά οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου προσπαθώντας είτε να πάνε στη δουλειά τους ή να επιστρέψουν από αυτή. Η ένταση και το στρες, που αυτές οι συνθήκες δημιουργούν, έχουν φτάσει στα όρια του απάνθρωπου, συμβάλλοντας σε μια ήδη φορτισμένη εμπειρία για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Ταυτόχρονα λόγω της μεγάλης αύξησης της χρήσης αυτοκινήτου, ειδικά μετά την πανδημία, υπάρχει αντίστοιχη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, υπάρχει αύξηση 10,8% στα τροχαία ατυχήματα, με τον αριθμό να φτάνει στα 7.500, μεταξύ του πρώτου οκταμήνου 2023 έναντι του πρώτου οκταμήνου 2022.

Το εκρηκτικό κοκτέιλ του κυκλοφοριακού προβλήματος στην Αττική ολοκληρώνεται με την συνολική απαξίωση του δημόσιου συστήματος μεταφορών, με επαναλαμβανόμενες εικόνες καθημερινής τρέλας που προκαλούνται από την υποστελέχωση σε οδηγούς και προσωπικό, την καταφανή έλλειψη λογικής στο δίκτυο, τις καθυστερήσεις, τον απάνθρωπο πολλές φορές συνωστισμό, τον απαρχαιωμένο στόλο λεωφορείων. Ακόμα και η εμπιστοσύνη των πολιτών στην κορωνίδα των αστικών μεταφορών στο Λεκανοπέδιο, το μετρό, δέχεται καθημερινά ισχυρά πλήγματα με επαναλαμβανόμενα περιστατικά ακραίου συνωστισμού στις αποβάθρες και εκτίναξη των χρονοαποστάσεων.

Η κατάσταση με το συγκοινωνιακό φορτίο που καλούνται να διαχειριστούν στην Αττική δημόσιο και ιδιώτες έχει φτάσει πλέον στα όρια της απόγνωσης και σε αυτό το πλαίσιο δεν είναι καθόλου τυχαίες αποκαρδιωτικές εξελίξεις όπως το γεγονός ότι πρόσφατος διαγωνισμός του ΟΑΣΑ για την παραχώρηση του έργου 65 λεωφορειακών γραμμών στην Ανατολική και Δυτική Αττική, έληξε χωρίς να καταφέρει να αποσπάσει ούτε μία προσφορά από ενδιαφερόμενο σχήμα.

Και σε όλα αυτά έρχονται να προστεθούν οι απαράδεκτες καθυστερήσεις σε έργα ήδη ανακοινωμένα από την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου, όπως η επέκταση του Προαστιακού προς το Λαύριο και την Ραφήνα, η οποία μετατίθεται χρονικά μέχρι και μια δεκαετία στην περίπτωση της Ραφήνας και χωρίς να έχει εξασφαλιστεί η σχετική χρηματοδότηση.

Σε συνέντευξή του στο ραδιόφωνο του ΣΚΑΙ στις 16 Νοεμβρίου 2023, τέσσερα και πλέον χρόνια από την εκλογή του, διάστημα κατά το οποίο δεν έγινε απολύτως τίποτα για το κυκλοφοριακό στην Αττική, **ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης δήλωσε μεταξύ άλλων «αυτή τη στιγμή πρέπει να σας πω ότι εστιάζω την προσοχή μου σε μια νέα πολιτική αστικής βιώσιμης κινητικότητας...πιστεύω ότι θα μπορέσουμε να κάνουμε μία πολύ συγκεκριμένη παρουσίαση των παρεμβάσεων που θέλουμε να υλοποιήσουμε, ειδικά για το κέντρο της Αθήνας, μέσα στον επόμενο μήνα»** και συμπλήρωσε «η πολιτική μας, η μακροχρόνια, θα πρέπει να είναι μια σταδιακή αποθάρρυνση της χρήσης του αυτοκινήτου με περισσότερα, όμως, και ποιοτικότερα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Γιατί δεν μπορούμε να ζητήσουμε από τους πολίτες να μην παίρνουν τα αυτοκίνητα τους όταν δεν τους δίνουμε μια βιώσιμη εναλλακτική».

Έκτοτε ουδέν. Οι μέρες, οι μήνες, τα χρόνια παρέρχονται, το κυκλοφοριακό χάος είναι εδώ, η ταλαιπωρία και η αγανάκτηση των κατοίκων της Αττικής συνεχίζονται, η κυβερνητική πολιτική αγνοείται.

Επειδή η σοβαρή αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού στην Αττική δεν σηκώνει την παραμικρή πλέον καθυστέρηση,

Επειδή το ζήτημα δεν πρόκειται να επιλυθεί ούτε κατά διάνοια απλά με καλύτερη τροχονόμηση, όσο επιβοηθητική κι αν είναι,

Επειδή η Αττική έχει να δει ουσιαστικό οδικό έργο εδώ και σχεδόν 20 χρόνια με τις τελευταίες σημαντικές παρεμβάσεις να χρονολογούνται από την εποχή των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004,

Επειδή σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις όπου αντιμετώπισαν με σοβαρότητα ανάλογα προβλήματα, χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία για τη βιώσιμη διαχείριση της κυκλοφορίας με συνεργασία επιστημόνων, συγκοινωνιολόγων, πολεοδόμων, τοπογράφων, αρχιτεκτόνων,

ερωτάται ο υπουργός υποδομών και μεταφορών:

1) Ενόψει της συνεχιζόμενης αύξησης του τουρισμού, της πρόθεσης δημιουργίας του κυβερνητικού πάρκου στο χώρο της ΠΥΡΚΑΛ και της επικείμενης ανάπτυξης του Ελληνικού, έχουν γίνει σχετικές μελέτες για το πώς και πόσο επηρεάζουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αθήνα;

2) Θα προχωρήσετε σε έναν κεντρικό συντονισμό με τη συνεργασία επιστημόνων για τη δημιουργία ενός στρατηγικού σχεδίου αντιμετώπισης θεμάτων μεταφορών και συγκοινωνιών στην πόλη, λαβαίνοντας υπόψη ιδιαιτερότητες της πόλης όπως η λειτουργία των δεκατριών νοσοκομείων στο κέντρο της, τα οποία στερούνται γρήγορη πρόσβαση και στάθμευση για τους ασθενείς τους;

3) Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) αποτελούν τη βασική διέξοδο από τη συμφόρηση, αφού μπορούν να μεταφέρουν γρήγορα τους πολλούς, όμως για να τα πιστέψουν οι Αθηναίοι, πρέπει πρώτα να πιστέψουν ειλικρινά σε αυτά οι Αρχές, υπάρχει επομένως σχέδιο για την άμεση αναβάθμισή τους τόσο στο κέντρο της Αθήνας όσο και στο σύνολο της Αττικής;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Γερουλάνος Παύλος

Αποστολάκη Μιλένα

Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα (Νάντια)

Πάνας Απόστολος

Χρηστίδης Παύλος

Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ