

Αθήνα, 13.2.2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα
ΘΕΜΑ: «Συγκοινωνιακό χάος στην Αθήνα και δυσμενείς προοπτικές»

Κύριε Υπουργέ,

Οι εικόνες κυκλοφοριακού χάους στην πρωτεύουσα αποτελούν πολύ συχνό φαινόμενο. Κάθε μέρα, χιλιάδες επιβάτες βρίσκονται επικίνδυνα στοιβαγμένοι πάνω σε αποβάθρες αλλά και μέσα στους συρμούς του ΜΕΤΡΟ, οι οποίοι εδώ και καιρό είναι ποσοτικά ανεπαρκείς! Δρομολόγια λεωφορείων με ανεπίτρεπτα χαμηλές συχνότητες διέλευσης, δημιουργούν ατέλειωτες σειρές/ουρές αναμονής και ταλαιπωρίας στις στάσεις. Στον Κηφισό και σε άλλες κύριες οδικές αρτηρίες του Λεκανοπεδίου (π.χ. Αττική Οδός, Λεωφόρος Καβάλας/Αθηνών), τα Ι.Χ. αυτοκίνητα και φορτηγά μοιάζουν ενίοτε ακινητοποιημένα, από τις εξαιρετικά χαμηλές μέσες ταχύτητες που επικρατούν, λόγω των κατά τόπους «μποτιλιαρισμάτων». Πολλές φορές, ενώ οι αποστάσεις είναι πολύ περιορισμένες, οι αντίστοιχες χρονοαποστάσεις είναι δυσανάλογα μεγάλες.

Τα στατιστικά στοιχεία από τη EUROSTAT και την ΕΛΣΤΑΤ αποτυπώνουν ξεκάθαρα αυτήν τη δυσμενή κατάσταση που επικρατεί στην Αθήνα και ταυτόχρονα μας δείχνουν πως ένα ακόμη ζοφερότερο συγκοινωνιακό μέλλον είναι ίσως αναπόφευκτο! Συγκεκριμένα, η Αθήνα είναι η περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την τέταρτη μεγαλύτερη αναλογία αυτοκινήτων ανά κάτοικο, ήτοι 872 ΙΧ προς 1.000 κατοίκους, με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο να είναι μόλις 550 ΙΧ/1.000 κατοίκους. Τονίζεται ότι σε αυτή την κατάταξη οι τρεις πρώτες περιφέρειες που βρίσκονται στη Βόρεια Ιταλία είναι αραιοκατοικημένες και δεν αποτελούν συμπαγή αστικά κέντρα. Εκεί καταγράφεται υψηλός δείκτης μετακινήσεων για κάλυψη μεγάλων χιλιομετρικών αποστάσεων, ενώ στο Λεκανοπέδιο η υπερβολική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων γίνεται κυρίως εντός ήδη επιβαρυσμένου, πυκνοδομημένου και πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού.

Επιπλέον, υπογραμμίζεται ότι στην Ελλάδα – με τον πιο «γερασμένο» στόλο οχημάτων στην Ευρώπη - οι νέες άδειες κυκλοφορίας οχημάτων που εκδίδονται αυξάνονται αλματωδώς την τελευταία πενταετία, με τη συντριπτική πλειονότητα αυτών να αφορά την Αττική. Παράλληλα, ένα ακόμα ποιοτικό στοιχείο που καταδεικνύει πόσο δυσοίωνη διαγράφεται η συγκοινωνιακή προοπτική για την πρωτεύουσα, είναι η επικείμενη ολοκλήρωση της μεγάλης αστικής ανάπλασης στο Ελληνικό. Η υλοποίηση του εν λόγω οικιστικού/πολεοδομικού σχεδίου θα εκτοξεύσει την πληθυσμιακή πυκνότητα στην περιοχή, αυξάνοντας σημαντικά τη ζήτηση για μετακινήσεις και τον συνακόλουθο κυκλοφοριακό φόρτο στις γύρω οδούς, κύριες και δευτερεύουσες. Εκφράζεται έντονη ανησυχία για μετατροπή της Λεωφόρου Βουλιαγμένης σε έναν... «δεύτερο Κηφισό»!

Δυστυχώς, η Κυβέρνηση, συμπληρώνοντας έξι χρόνια στην εξουσία, φαίνεται να μην έχει αντιληφθεί την κρισιμότητα και τη δυναμική της ασφυκτικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και αναλώνεται σε επικοινωνιακούς τακτικισμούς, όπως η πρόσφατη «κλειστή σύσκεψη» υπό τον Πρωθυπουργό, από την οποία τίποτα ουσιώδες και χειροπιαστό δεν προέκυψε.

Κατά τα άλλα, μια έντονη βροχόπτωση προκαλεί «αιφνίδιες αστικές πλημμύρες», μπαζωμένα ρέματα και χείμαρροι υπερχειλίζουν και το Λεκανοπέδιο παραλύει. Οι αντιπλημμυρικές υποδομές αποδεικνύονται υποδιαστασιοποιημένες/ανεπαρκείς ή ανύπαρκτες.

Επιπροσθέτως, το χρονοδιάγραμμα του έργου υπογειοποίησης του σιδηροδρόμου στα Σεπόλια έχει «εκτροχιαστεί», η μια συμπληρωματική σύμβαση διαδέχεται την άλλη και το κόστος κατασκευής εκτινάσσεται. Μάλιστα, αξίζει να γίνει ιδιαίτερη υπόμνηση στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο έργο αποτελεί θεμελιώδες προαπαιτούμενο για να εκσυγχρονίσει η Hellenic Train το τροχαίο υλικό, βάσει της νέας σύμβασης με τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους.

Στην άλλη άκρη της Αθήνας, η αστική σήραγγα της Ηλιούπολης έχει μείνει στα χαρτιά, ενώ η πολυδιαφημισμένη υπογειοποίηση της Λ. Ποσειδώνος στον Άλιμο, που επρόκειτο να παραδοθεί το 2025, έλαβε και αυτή παράταση, προκαλώντας έντονη ανησυχία στην τοπική κοινωνία.

Στο επίπεδο των πολύπαθων Οδικών Συγκοινωνιών (ΟΣΥ), ο αρμόδιος υφυπουργός κ. Κυρανάκης, εν μιά νυκτί, «αποφάσισε και διέταξε» την απόσυρση των τρόλεϊ (πρώην ΗΛΠΑΠ), χωρίς να έχει έτοιμο ένα πειστικό πρόγραμμα αντικατάστασής τους με άλλου τύπου λεωφορεία, ισοδύναμης μεταφορικής ικανότητας.

Επειδή, λόγω των ανωτέρω που παρατίθενται ενδεικτικά, είναι προφανές ότι οι συνθήκες στο ήδη κορεσμένο συγκοινωνιακό/κυκλοφοριακό οικοσύστημα της πρωτεύουσας παρουσιάζουν ήδη επιδείνωση,

ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Τι μέτρα έχετε δρομολογήσει προς επίλυση του μεγάλου και επιδεινούμενου κυκλοφοριακού προβλήματος στην πρωτεύουσα; Ποια αντιπλημμυρικά έργα, ποιες συγκοινωνιακές υποδομές (π.χ. επέκταση δικτύου ΜΕΤΡΟ) και ποιες σχετικές προμήθειες (π.χ. καινούριοι συρμοί ΜΕΤΡΟ) πρόκειται να ολοκληρωθούν τα αμέσως επόμενα χρόνια και με βάση ποια αναλυτικά χρονοδιαγράμματα υλοποίησης; Έχετε εξασφαλίσει πηγές χρηματοδότησης και ποιες είναι αυτές;
2. Πότε και βάσει ποιου χρονοδιαγράμματος θα δοθεί στην κυκλοφορία η υπογειοποίηση του σιδηροδρόμου στα Σεπόλια;
3. Με βάση ποιο αναλυτικό χρονοδιάγραμμα θα γίνει η απόσυρση των τρόλεϊ και η αντικατάστασή τους με λεωφορεία άλλου τύπου, ισοδύναμης μεταφορικής ικανότητας;

4. Με ποια επικουρικά και συμπληρωματικά μέσα/τρόπους (π.χ. εκστρατείες ενημέρωσης σε σχολεία, τιμολογιακή/εκπτωτική πολιτική) έχετε σχεδιάσει να πείσετε τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου να επιλέγουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και όχι το ΙΧ αυτοκίνητο;
5. Εξετάζεται από την κυβέρνηση η δημιουργία ενός μητροπολιτικού φορέα, που θα συντονίζει τις απαραίτητες ενέργειες για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της Αθήνας, ξεπερνώντας το υφιστάμενο πλέγμα της πολυδιάσπασης αρμοδιοτήτων για το οποίο, τελικά, κανείς δεν λογοδοτεί;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νατσιός Δημήτριος
Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης
Πρόεδρος Κοινοβουλευτικής Ομάδος ΝΙΚΗΣ