

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Κ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ: Της Δευτέρας 8 Δεκεμβρίου 2025, ώρα 11.00

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ
ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΕΠΕΡΩΤΩΝΤΕΣ

- | | |
|---|--|
| 1. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ | 18. ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ |
| 2. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ | 19. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ |
| 3. ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΜΑΡΗΣ | 20. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ |
| 4. ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ | 21. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ |
| 5. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ | 22. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ |
| 6. ΠΑΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ | 23. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ |
| 7. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ | 24. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ |
| 8. ΕΛΕΝΗ - ΜΑΡΙΑ (ΜΙΛΕΝΑ) ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ | 25. ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΠΑΣ |
| 9. ΙΛΧΑΝ ΑΧΜΕΤ | 26. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΪΔΗΣ |
| 10. ΕΛΕΝΗ ΒΑΤΣΙΝΑ | 27. ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ |
| 11. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ (ΝΑΝΤΙΑ) ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ | 28. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ |
| 12. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ΝΑΓΙΑ) ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΥ | 29. ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ |
| 13. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΟΥΔΩΝΗΣ | 30. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ |
| 14. ΟΥΡΑΝΙΑ (ΡΑΝΙΑ) ΘΡΑΣΚΙΑ | 31. ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΣΤΑΡΑΚΑ |
| 15. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΑΖΑΝΗ | 32. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΧΝΑΡΗΣ |
| 16. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ | 33. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΩΛΗΣ) ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ |
| 17. ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ (ΠΑΡΙΣ) ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ | |

Θέμα: «Καθημερινό μαρτύριο στους δρόμους της Αττικής από το κυκλοφοριακό χάος και την υποβάθμιση των ΜΜΜ, ενώ η κυθέρνηση παραμένει αδιάφορος θεατής.»

Η Αθήνα έχει μετατραπεί σε πόλη της καθημερινής α-
κινησίας, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του εικοσιτετραώ-
ρου στους δρόμους κυριαρχούν συνθήκες βαρβαρότη-
τας, με πολύ χαμηλές ταχύτητες κίνησης, κορναρίσμα-
τα, φωνές και καυγάδες. Οι οδηγοί αναγκάζονται να κοι-
τούν με αγωνία το ρολόι, ενώ βρίσκονται ακινητοποιημέ-
νοι σε κάποιον από τους δεκάδες κεντρικούς δρόμους

της Αττικής που παρουσιάζουν έντονο κυκλοφοριακό
πρόβλημα.

Οι ώρες αιχμής ολοένα και διευρύνονται και από νωρίς
το πρωί μέχρι και τις βραδινές ώρες επικρατεί κυκλοφο-
ριακό χάος στην πρωτεύουσα της χώρας, ενώ η κίνηση
των οχημάτων διεξάγεται με δυσκολία σε πλήθος σημεί-
ων στο Λεκανοπέδιο, πέρα από τις κεντρικές λεωφό-
ρους, οι οποίες είναι υπερκορεσμένες και αποτελούν πη-
γή μαρτυρίου για τους οδηγούς.

Χαμένες ώρες, μείωση παραγωγικότητας και υποβάθ-
μιση της ποιότητας ζωής είναι οι σημαντικότερες επι-
πτώσεις που επιφέρει το κυκλοφοριακό χάος στην Αττι-

κή, με τον επιβλητικό που καλούνται να βιώσουν οι πολίτες σε βασικούς οδικούς άξονες να θυμίζει πλέον εποχές προ κατασκευής Μετρό και Αττικής Οδού. Η κατάσταση είναι οριακή, δημιουργώντας έναν ασφυκτικό κλοιό για τους πολίτες, αποτελώντας κοινωνική νάρκη και προκαλώντας ιδιαίτερα κόστη σε οικονομικό επίπεδο.

Την ίδια ώρα που οι πολίτες στους δρόμους της Αθήνας και όλης της Αττικής αναγκάζονται καθημερινά να στερούνται χρόνου από βασικούς τομείς της ζωής τους, λειτουργώντας υπό ασφυκτικά χρονικά περιθώρια, σε μια απέλπιδα προσπάθεια να λειτουργήσουν με συνέπεια έναντι των υποχρεώσεών τους, η κυβέρνηση παραμένει αδιάφορος θεατής του μαρτυρίου που υφίστανται οι πολίτες στις μετακινήσεις τους. Αντί, λοιπόν, η ολοένα και διογκούμενη ταλαιπωρία των πολιτών να αποτελέσει το έναυσμα εντατικής και πολύπλευρης προσπάθειας επίλυσης του κυκλοφοριακού, η κυβέρνηση έχει επιλέξει να είναι απούσα από τα μεγάλα προβλήματα της καθημερινότητας των κατοίκων του Λεκανοπεδίου και από τις μαρτυρικές μετακινήσεις στους βασικούς οδικούς άξονες της Αττικής.

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

Τα στοιχεία έρχονται προς επίρρωση των όσων βιώνουν οι πολίτες καθημερινά και αναδεικνύουν το μέγεθος της απουσίας ενσυναίσθησης της κυβέρνησης για όσα ταλαιπωρούν τους κατοίκους της Αττικής και στέκονται ως ανυπέρβλητα εμπόδια στην ομαλή εξέλιξη της καθημερινότητάς τους.

Κάθε χρόνο χάνονται ατέλειωτες ώρες στην κίνηση στους δρόμους της Αττικής. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι για να διανυθεί μια απόσταση μόλις 10 χλμ. στο κέντρο της Αθήνας χρειάζεται σχεδόν μισή ώρα (Για την ακρίβεια 29 λεπτά και 39 δευτερόλεπτα είναι ο μέσος χρόνος που χρειάζεται ένας οδηγός για να διανύσει μόλις 10 χλμ. στο κέντρο της πόλης).

Το 2024 στην Αθήνα ένας οδηγός έχασε 111 ώρες στην κίνηση, ενώ κάθε χρόνο η κατάσταση επιδεινώνεται. Το 2023 ο αντίστοιχος αριθμός χαμένων ωρών πίσω από ένα τιμόνι ήταν 104 και το 2022 ο οδηγός στην Αθήνα έχασε κατά μέσο όρο 78 ώρες. Μάλιστα, οι εκτιμήσεις είναι δυσσώμενες και δείχνουν ότι η κατάσταση θα χειροτερέψει έτι περαιτέρω το 2025 και το 2026, καθώς ο αριθμός των οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους της Αττικής αυξάνεται κατά δεκάδες χιλιάδες ετησίως.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2022, η μέση ταχύτητα ενός οχήματος στο κέντρο της πόλης δεν ξεπέρασε τα 22,5 χλμ. την ώρα, ενώ υπολογίστηκε ότι όσοι οδηγούν σε ώρες αιχμής χάνουν επιπλέον 13'-15' ημερησίως στον δρόμο και χρειάστηκαν περίπου μια ώρα προκειμένου να διανύσουν μια απόσταση 15 χιλιομέτρων μέσα στον αστικό ιστό.

Η απώλεια εκατομμυρίων ωρών στον δρόμο έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση αντίστοιχης οικονομικής ζημιάς, η οποία υπολογίζεται ότι αγγίζει τα 200 εκ. ευρώ. Τα στοιχεία για βασικές οδικές αρτηρίες είναι χαρακτηριστικά. Στον Κηφισό κυκλοφορούν 260.000 οχήματα ανά ημέρα, ενώ στην Αττική Οδό 300.000. Μόνο στην Αττική Οδό από το 2023 έως και σήμερα έχει αυξηθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος κατά 9,5%. Ειδικά για τον Κηφισό, τα στοιχεία δείχνουν ότι χάνονται εκατ. ώρες κάθε χρόνο,

οι οποίες υπολογίζονται ότι κοστίζουν 80-90 εκ. ευρώ στην οικονομία. Το 2018 οι χαμένες ώρες στον Κηφισό υπολογίζονταν σε 3,5 εκ., με τον αριθμό, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, να έχει ανέβει στις 6,5 εκ. Είναι πλήρως αποκαλυπτικό το γεγονός ότι καταγράφεται 85% αύξηση στις καθυστερήσεις στον Κηφισό από το 2018 έως το 2023.

Το εκρηκτικό κοκτέιλ του κυκλοφοριακού προβλήματος στην Αττική ολοκληρώνεται με τη 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.

Η πιο άμεση και ρεαλιστική λύση για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού αποτελεί η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ούτως ώστε να αποτελούν θελκτική επιλογή μετακίνησης για τους πολίτες, οι οποίοι δεν θα έχουν λόγο να χρησιμοποιήσουν το ιδιωτικό όχημά τους, εφόσον θα καλύπτονται στοιχειώδεις απαιτήσεις από το δημόσιο σύστημα μεταφορών. Η στροφή στην ευρεία χρήση των ΜΜΜ, μπορεί να επέλθει μόνο εάν αυτά γίνουν ελκυστικά, μειώνοντας τις αναμονές σε αποβάθρες και στάσεις και παρέχοντας αξιοπρεπείς συνθήκες μετακίνησης, με συνέπεια και αποτελεσματικότητα.

Είναι προφανές, όμως, ότι αυτό δεν συμβαίνει και ουδείς εχέφρων μπορεί να υποστηρίξει ότι η δημόσια συγκοινωνία καλύπτει τις αυξημένες απαιτήσεις και αποτελεί μέρος της λύσης του κυκλοφοριακού και όχι βασική αιτία γιγάντωσής του. Δυστυχώς, όμως, όχι μόνο δεν έχει επιτευχθεί η αναβάθμιση των ΜΜΜ, αλλά ούτε καν έχει ξεκινήσει μια συγκροτημένη και ολιστική διαδικασία για την επίτευξη του συγκεκριμένου ζωτικής σημασίας στόχου, παρά μόνο επικοινωνιακές προσεγγίσεις, που είναι αυτονόητο ότι δεν μπορούν να επιλύσουν το μεγάλο πρόβλημα.

Αποτελεί επιτακτική ανάγκη η βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας, που μπορεί να επέλθει μέσα από την αύξηση της πυκνότητας των δρομολογίων και των συνθηκών που επικρατούν εντός των συρμών και των οχημάτων. Όμως, στους συγκεκριμένους βασικούς τομείς η κατάσταση χειροτερεύει. Το διάστημα που μεσολαβεί ανάμεσα σε δύο δρομολόγια μεγαλώνει και η μη τήρηση της προβλεπόμενης συχνότητας, υποδαυλίζει την εμπιστοσύνη των πολιτών. Στην Αττική σε βάθος πενταετίας αναμένεται αύξηση στις μετακινήσεις κατά 15-20%. Είναι αυτονόητο ότι, εάν δεν ενισχυθούν τα ΜΜΜ και ένα μέρος από αυτές τις μετακινήσεις δεν κατευθυνθεί στη δημόσια συγκοινωνία, τότε οι καθυστερήσεις θα είναι ακόμη μεγαλύτερες.

Παράλληλα, εντός συρμών και οχημάτων τα δεδομένα για τους πολίτες εύλογα προκαλούν προβληματισμό, καθώς συχνά επικρατούν καταστάσεις που δεν διασφαλίζουν στοιχειώδεις συνθήκες αξιοπρεπούς μετακίνησης, καθώς οι επιβάτες μετατρέπονται σε «σαρδέλες». Συγκεκριμένα, ο συνδυασμός των μειωμένων δρομολογίων, που σημαίνει μεγάλες καθυστερήσεις, και της ανάγκης για χρήση των ΜΜΜ επιβαρύνει την καθημερινότητα των πολιτών, οι οποίοι αναγκάζονται να σαρδελοποιούνται κατά τη διάρκεια των μετακινήσεών τους.

Ενώ οι ανάγκες των πολιτών για χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αυξάνονται κατακόρυφα, η απαξίωση της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αττική είναι μια

πραγματικότητα και η κατάσταση κάθε έτος που περνάει γίνεται ολοένα και χειρότερη. Οι ασφυκτικά γεμάτοι συρμοί και τα γεμάτα οχήματα κατά τις ώρες αιχμής, καθώς και οι εικόνες συνωστισμού λόγω της αναμονής στους σταθμούς και στις στάσεις αποτελούν βασικά στοιχεία της καθημερινότητας των πολιτών που επιλέγουν τα ΜΜΜ. Τα δρομολόγια παρουσιάζουν πτωτική πορεία και ειδικά στις στάσεις των λεωφορείων το επιβατικό κοινό χρειάζεται ιώβεια υπομονή, με τη συχνότητα διέλευσης σε ορισμένες περιπτώσεις να φτάνει ακόμη και το μισάωρο.

Παρά τις εκκλήσεις, το αρμόδιο Υπουργείο αδυνατεί να βελτιώσει την κατάσταση, παρόλο που σύμφωνα με τα στοιχεία η κατάσταση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς επιδεινώνεται.

Στις αστικές συγκοινωνίες, κατά τη διάρκεια του 2023 πραγματοποιήθηκαν 2.640.860 δρομολόγια θερμικών λεωφορείων από τα 2.983.357 προγραμματισμένα (υλοποίηση 88,5%) και 295.819 δρομολόγια ηλεκτροκίνητων οχημάτων (τρόλεϊ) από τα 361.211 προγραμματισμένα (υλοποίηση 81,9%). Τα «χαμένα» δρομολόγια για την ίδια χρονιά ανήλθαν σε 407.880 εκ των οποίων το 78,7% οφειλόταν σε έλλειψη οδηγών και το 21,3% σε άλλες αιτίες, όπως βλάβες οχημάτων, αποκλεισμοί οδών, στάσεις εργασίας κ.ά.

Επιπλέον, το 2024 χάθηκαν 504.769 δρομολόγια με την πλειονότητα (87,3%) να οφείλεται στην έλλειψη οδηγού, ενώ ένα μικρότερο ποσοστό (12,7%) αποδίδεται σε άλλες αιτίες, όπως βλάβη οχήματος, αποκλεισμός οδών, στάσεις εργασίας κ.ά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, ο συνολικός αριθμός των διαθέσιμων οδηγών το 2018 ήταν 3.421, κατέβηκε το 2019 στους 3.194, το 2020 στους 3.060, αυξήθηκε το 2021 σε 3.233, αλλά στη συνέχεια εξακολουθεί να μειώνεται, το 2022 ήταν 3.049 οδηγοί και το 2023 2.955. Το 2024 οι οδηγοί ήταν 2.707.

Στη Γραμμή 1 του Μετρό (Ηλεκτρικός) βλάβες, αραιά δρομολόγια και απουσία κλιματισμού συνθέτουν μια δύσκολη καθημερινότητα για το επιβατικό κοινό. Παρόλα αυτά η επιβατική κίνηση είναι ανοδική. Σύμφωνα με τα στοιχεία, το πρώτο εξάμηνο του 2024 σημειώθηκε άνοδος 8,38% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα το 2023, με τον αριθμό να αγγίζει τους 35.072.260 επιβάτες. Συνολικά το 2024 οι επιβιβάσεις στη γραμμή 1 ήταν 69,9 εκ. από 64,8 εκ. (+7,9%), όμως τα εκτελεσθέντα δρομολόγια σημειώνουν χρόνο με τον χρόνο πτώση. Από 102.442 το 2023 σε 96.455 το 2024 (-5,2%).

Στις Γραμμές 2 και 3 του Μετρό η επιβατική κίνηση αυξήθηκε από 156,8 εκ. επιβιβάσεις το 2023 σε 170 εκ. επιβιβάσεις το 2024 (7,2%). Ταυτόχρονα όμως μειώθηκαν τα προγραμματισμένα δρομολόγια από 272.624 το 2023 σε 256.522 δρομολόγια το 2024 (-5,9%).

Στο Τραμ η επιβατική κίνηση αυξήθηκε από 12,7 εκ. επιβιβάσεις το 2023 σε 14,1 εκ. επιβιβάσεις το 2024 (+11,1%). Τα προγραμματισμένα δρομολόγια μειώθηκαν από 156.338 σε 142.475 (-8,8%).

Στο σύνολο του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς το παραγόμενο έργο μειώθηκε από 53,3 εκ. σε 51 εκ. οχηματοχιλιόμετρα, ενώ ταυτόχρονα η επιβατική κίνηση αυξήθηκε από 236,2 εκ. σε 254,2 εκ. επιβιβάσεις.

Γενικότερα, τόσο στο Μετρό όσο και στο Τραμ σημειώθηκε αύξηση κατά 16 εκ. των επιβατών, ενώ τα δρομολόγια μειώθηκαν κατά 37.000.

Μέσα στο 2024 εκτελέστηκαν στις 3 γραμμές μετρό και στο τραμ συνολικά 488.697 δρομολόγια, ενώ το 2023 είχαν εκτελεστεί 525.759 δρομολόγια. Με άλλα λόγια χάθηκαν συνολικά 37.062 δρομολόγια μέσα σε ένα έτος. Ενώ τα δρομολόγια ήταν μειωμένα, οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν συνολικά κατά 7,6%, φτάνοντας το 2024 πάνω από τα 254 εκ., έναντι 236 εκ. το 2023

Στο μετρό, τα οχηματοχιλιόμετρα που εκτελέστηκαν το 2024 μειώθηκαν σε 51,07 εκ. από 53,54 εκ. το 2024. Στις οδικές συγκοινωνίες (λεωφορεία και τρόλεϊ) το 2024 εκτελέστηκαν 82,66 εκ. οχηματοχιλιόμετρα, έναντι 83,41 εκ. την προηγούμενη χρονιά. Ταυτόχρονα, οι επιβιβάσεις σε λεωφορεία και τρόλεϊ αυξήθηκαν κατά 8,12% και στο μετρό κατά 7,6%.

Τα στοιχεία καταδεικνύουν με σαφήνεια ότι η χρήση των ΜΜΜ αυξάνεται και εφόσον διασφαλιστούν πλήρως ομαλές συνθήκες λειτουργίας, τότε μπορούν να αποτελέσουν εναλλακτική επιλογή μετακίνησης για ακόμη μεγαλύτερο αριθμό πολιτών. Όμως, οι κάτοικοι της Αττικής αξίζουν πολλά περισσότερα από αναμονές και καθυστερήσεις. Για να αντιστραφεί, όμως, η αρνητική κατάσταση απαιτείται η εκπόνηση και εφαρμογή μιας νέας πολιτικής αστικής βιώσιμης κινητικότητας.

Υπενθυμίζεται ότι στις 16 Νοεμβρίου 2023 στον ραδιοφωνικό σταθμό ΣΚΑΙ, ο πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης μίλησε επί μακρόν για το κυκλοφοριακό και δήλωσε μεταξύ άλλων, τα εξής: «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 αυτοκίνητά τους, όταν δεν τους δίνουμε μια βιώσιμη εναλλακτική».

Παρά, λοιπόν, τη μέχρι τώρα πλήρη απουσία αντίδρασης από την κυβέρνηση και την αδικαιολόγητη έλλειψη εκπόνησης ενός σχεδίου αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού, με μέτρα που θα συνδυάζουν τόσο βραχυπρόθεσμη λογική όσο και μεσοπρόθεσμο – μακροπρόθεσμο χαρακτήρα, οι συνθήκες στους δρόμους της Αττικής και το μέγεθος του προβλήματος απαιτούν να μπει άμεσα τέλος στον εφesusχασμό και η αδράνεια να δώσει τη θέση της στη δράση.

Ειδικότερα, θα πρέπει να υπάρξει πλαίσιο μέτρων με στόχο τη μείωση των καθυστερήσεων και τη βελτίωση της αξιοπιστίας των ΜΜΜ με ορίζοντα λίγων μηνών. Επιπλέον, μια δέσμη μέτρων με μεσοπρόθεσμο χαρακτήρα και χρονικό ορίζοντα τα λίγα έτη, θα πρέπει να έχει ως στόχο τη βελτίωση της κινητικότητας, τη μείωση της συμφόρησης και των εκπομπών, και την ενίσχυση της προσβασιμότητας, μέσω βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Τέλος, τα μέτρα στρατηγικού χαρακτήρα, με μακροπρόθεσμο ορίζοντα, οφείλουν να στοχεύσουν στη ριζική αναδιάρθρωση του τρόπου μετακίνησης, του χωρικού σχεδιασμού και της οργάνωσης του συστήματος μεταφορών, περιλαμβάνοντας στρατηγικές παρεμβάσεις που θα επαναπροσδιορίσουν τη σχέση πόλης – μετακίνησης.

Για το μείζον πρόβλημα του κυκλοφοριακού η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ εγκαίρως έχει φροντίσει

να προχωρήσει στην άσκηση κοινοβουλευτικών μέσων ελέγχου, τα οποία διαπιστώνεται ότι δεν κινητοποιήσαν την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία με απάθεια συνεχίζει απλά να παρακολουθεί τον καθημερινό κυκλοφοριακό Γολγοθά, που αναγκάζεται να υποστεί ο μισός περίπου πληθυσμός της χώρας.

Σχετική ερώτηση κατατέθηκε στις 2 Φεβρουαρίου 2024, με θέμα «Το κυκλοφοριακό χάος στην Αττική». Στην ερώτηση διατυπώνονταν σειρά καίριων ερωτημάτων και φυσικά το ζήτημα του κεντρικού συντονισμού και της κατάρτισης στρατηγικού σχεδίου αντιμετώπισης του προβλήματος, δεδομένης και της σχετικής δέσμευσης του ίδιου του πρωθυπουργού της χώρας. Στην απάντησή του το αρμόδιο Υπουργείο αρκέστηκε να διαβίβασει κάποια στοιχεία που είχε αποστείλει ο ΟΑΣΑ για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ενώ η πολιτική ηγεσία δεν διατύπωσε ούτε μια δική της λέξη για τον τρόπο με τον οποίο σκοπεύει να αντιμετωπίσει τον καθημερινό κυκλοφοριακό εφιάλτη στο Λεκανοπέδιο.

Στις 19 Νοεμβρίου 2024 κατατέθηκε νέα ερώτηση, στην οποία υπογραμμίζονταν ότι «η Αθήνα και όλη η Αττική μετατρέπονται καθημερινά σε ένα απέραντο πάρκινγκ, με την κυβέρνηση αδιάφορο θεατή». Αυτή τη φορά η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου διαβίβασε υπηρεσιακό έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου μόνο και μόνο για να απεκδυθεί των ευθυνών της και να τις μεταφέρει στην Περιφέρεια και τους Δήμους της Αττικής, επειδή «η υλοποίηση των μέτρων που προτείνονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί αρμοδιότητα του φορέα εκπόνησης, ήτοι του Δήμου ή της Περιφέρειας που εκπονεί το ΣΒΑΚ». Ούτε λέξη βέβαια και πάλι από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου για τη «νέα πολιτική βιώσιμης αστικής κινητικότητας» και την «πολύ συγκεκριμένη παρουσίαση παρεμβάσεων» που είχε υποσχεθεί ο ίδιος ο πρωθυπουργός από τον Νοέμβριο του 2023.

Αντίθετα με την ηγεσία του Υπουργείου που δεν προχώρησε και πάλι σε συγκεκριμένη αναφορά σε ένα υποτυπώδες χρονοδιάγραμμα ενεργειών, στην απάντηση της διοίκησης του ΟΑΣΑ αναφέρονταν «στην παρούσα φάση έχει ξεκινήσει η εκπόνηση του νέου Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών της Αττικής». Δηλαδή, έχει ξεκινήσει η αντίστροφη μέτρηση για την ολοκλήρωση της δεύτερης θητείας της κυβέρνησης και πραγματικά είναι απογοητευτική η διαφορά φάσης μεταξύ του προβλήματος που επιδεινώνεται κάθε μήνα με γεωμετρική πρόοδο και της κυβερνητικής πολιτικής που σέρνεται.

Για τις οδικές συγκοινωνίες στην Αθήνα, κατατέθηκε ερώτηση και στις 10 Ιανουαρίου 2025, με θέμα «Η κατάσταση με τις οδικές συγκοινωνίες στην Αθήνα είναι χειρότερη από ποτέ». Σε αυτήν επισημαίνονταν ότι «ως κύρια αιτία της υποβάθμισης των οδικών συγκοινωνιών και της υπέρμετρης ταλαιπωρίας που υφίστανται οι πολίτες κατά τις μετακινήσεις τους με λεωφορεία και τρόλεϊ, είναι η αδυναμία κάλυψης όλων των βαρδιών από οδηγούς, με αποτέλεσμα να παρέχονται υποβαθμισμένες υπηρεσίες και να προκαλούνται σημαντικά προβλήματα, τα οποία αναγκάζονται να υπομένουν οι χρήστες των οδικών συγκοινωνιών».

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΑΣΑ, που περιλαμβάνονταν στην ερώτηση, «σε μία εργάσιμη ημέρα προγραμματίζεται να εκτελούνται 2.300 βάρδιες σε λεωφορεία

και τρόλεϊ. Ωστόσο, μόλις 1.600 βάρδιες επανδρώνονται κανονικά, ενώ 230 βάρδιες καλύπτονται με ρεπό δεδουλευμένων. Αυτό σημαίνει ότι συνολικά εκτελούνται 1.830 βάρδιες, μένοντας 470 βάρδιες ανεκτέλεστες. Η έλλειψη αυτή οδηγεί σε σημαντικά κενά εξυπηρέτησης, με αποτέλεσμα οι πολίτες να υφίστανται υπέρμετρες αναμονές και να περιμένουν για ώρες στις στάσεις. Παράλληλα, το σύστημα του ΟΑΣΑ υποδεικνύει ότι για την κάλυψη των δρομολογίων απαιτούνται 3.300 οδηγοί, ενώ σήμερα υπάρχουν μόλις 2.390. Δηλαδή, υπάρχει έλλειψη 910 οδηγών, γεγονός που επηρεάζει άμεσα και αρνητικά την εκτέλεση των δρομολογίων».

Ακόμη, το σοβαρό πρόβλημα της έλλειψης επαρκούς αριθμού οδηγών, αλλά και της απουσίας ενδιαφέροντος για την κάλυψη των συγκεκριμένων θέσεων, αναδείχθηκε στις 12 Ιουνίου 2025 μέσα από την ερώτηση με θέμα «Υποβάθμιση του δημόσιου χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών στην ΠΕ Αττικής». Μεταξύ άλλων, αναφέρονταν ότι «η θέση του οδηγού αστικών συγκοινωνιών καθίσταται μη ελκυστική, καθώς η προϋπηρεσία στον ιδιωτικό τομέα δεν αναγνωρίζεται μισθολογικά».

Οι όποιες προσπάθειες εκσυγχρονισμού του στόλου λεωφορείων, οι οποίες εμπεριέχουν και προβληματικά σημεία που έχουν αναδειχθεί πλήρως μέσα από τις κοινοβουλευτικές τοποθετήσεις των εκπροσώπων του ΠΑΣΟΚ, ουδόλως βελτιώνουν τη σκληρή πραγματικότητα: ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην Αθήνα δεν επιλέγονται από τους πολίτες, επειδή δεν είναι ελκυστικά και τα περισσότερα εξ αυτών δεν μπορούν να προσφέρουν λύσεις στην καθημερινότητα των πολιτών. Ως αποτέλεσμα της πλήρους κυβερνητικής απραξίας, σήμερα, δύο χρόνια μετά τις δεσμεύσεις του Πρωθυπουργού και έναν χρόνο μετά την τελευταία ερώτηση των Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ, η κατάσταση με το κυκλοφοριακό στην Αττική συνεχώς επιδεινώνεται και κάθε μέρα που περνάει γίνεται χειρότερη.

Παρά τις δεσμεύσεις του Πρωθυπουργού, δεν έχει υπάρξει καμία αντιμετώπιση του φαινομένου και το κυκλοφοριακό συνεχίζει να γιγαντώνεται ως μια κρίση που υπονομεύει τη ζωή των πολιτών, την οικονομία και την εικόνα της πρωτεύουσας της χώρας. Το επιβατικό κοινό αξίζει πολλά περισσότερα στις καθημερινές του μετακινήσεις, όμως είναι εξαιρετικά αμφίβολο αν αυτή η κυβέρνηση μπορεί να τα προσφέρει έως το τέλος της θητείας της. Εξάλλου, εδώ και έξι χρόνια δεν το κατάφερε.

Κατόπιν των ανωτέρω, επερωτάσθε κύριε Υπουργέ:

1. Για την απουσία στρατηγικού σχεδιασμού αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού στην Αττική και ανάλογων επιχειρησιακών σχεδίων για την εφαρμογή του.
2. Για την έλλειψη βούλησης εκπόνησης ενός μέσο-μακροπρόθεσμου σχεδίου με παρεμβάσεις που θα ξεπερνούν τον κυβερνητικό κύκλο και θα προέλθουν μέσα από ευρεία διαβούλευση, αποτελώντας εθνικό σχέδιο δράσης και αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού στην Αττική.
3. Για την απουσία σχεδίου για την ανάπτυξη νέων και αναβάθμιση υφιστάμενων οδικών αξόνων, ώστε να επιτευχθεί η αποσυμφόρηση βασικών οδικών αρτηριών.
4. Για την απουσία ουσιαστικής αναβάθμισης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, τα οποία αποτελούν βασική διεξοδό για τη μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών, όμως η

εμπιστοσύνη σε αυτά υπονομεύεται από τις αρνητικές συνθήκες που επικρατούν σε όλα τα επίπεδα της δημόσιας συγκοινωνίας και κυρίως από την μη ικανοποιητική συχνότητα των δρομολογίων.

5. Για τα προβλήματα που καλούνται να ξεπεράσουν οι πολίτες που χρησιμοποιούν ΜΜΜ και υφίστανται μια αφόρητη καθημερινότητα.

6. Για την έλλειψη ολοκληρωμένης πολιτικής κινήτρων για τη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

7. Για τις ελλείψεις σε προσωπικό στα ΜΜΜ και την αποτυχία της κυβέρνησης να διασφαλίσει επάρκεια σε οδηγούς, με αποτέλεσμα να υπονομεύεται το κοινωνικό έργο, καθώς προκαλούνται σοβαρά ζητήματα εξυπηρέτησης και επηρεάζεται η καθημερινότητα δεκάδων χιλιάδων πολιτών.

8. Για τη μη παρουσίαση από την κυβέρνηση της «νέας πολιτικής αστικής βιώσιμης κινητικότητας», για την οποία δεσμεύτηκε από τον Νοέμβριο του 2023 ότι θα παρουσιάσει ο ίδιος ο κ. Πρωθυπουργός «μέσα στον επόμενο μήνα».

9. Για τους λόγους καθυστέρησης παρουσίασης της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας και για την ανάληψη της πολιτικής ευθύνης για το γεγονός ότι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας απέτυχε παταγωδώς να αντιμετωπίσει το κυκλοφοριακό.

10. Για την έλλειψη αυτοκριτικής για το γεγονός ότι εδώ και έξι χρόνια δεν έχει επιτευχτεί η αναβάθμιση των ΜΜΜ και οι κυκλοφοριακές συνθήκες σήμερα είναι αδιαμφισβήτητα χειρότερες σε σχέση με το 2019.

11. Για τις παλινωδίες και την υιοθέτηση εκ διαμέτρου αντίθετων πολιτικών κατευθύνσεων ανάλογα με τα πρόσωπα που βρίσκονται στην ηγεσία του αρμόδιου Υπουργείου.

12. Για την έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδίου αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος στην Αθήνα

τα επόμενα χρόνια και τα μέτρα που θα πρέπει να υιοθετηθούν σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο.

13. Για την απουσία κεντρικού σχεδιασμού, μέσα από τη συνεργασία με επιστημονικούς φορείς, για τη δημιουργία ενός στρατηγικού σχεδίου αντιμετώπισης θεμάτων μεταφορών και συγκοινωνιών στην πόλη.

14. Για την απουσία μητροπολιτικού φορέα συντονισμού του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και των μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων στην Αττική, ώστε να υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός και αξιολόγηση των παρεμβάσεων.

15. Για την έλλειψη συγκεκριμένων παρεμβάσεων και χρονοδιαγράμματος που αυτές αναμένεται να υλοποιηθούν στους βασικούς οδικούς άξονες του Λεκανοπέδιου, στους οποίους η κατάσταση είναι εκτός ελέγχου.

16. Για τη μη ανάληψη άμεσων μέτρων, ώστε να διασφαλιστεί αφενός η άμβλυνση του κυκλοφοριακού σε όσο το δυνατόν περισσότερες βασικές αρτηρίες και αφετέρου τα ΜΜΜ να μπορούν να συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση, ειδικά στις ώρες αιχμής.

17. Για την απουσία επαρκούς και ενιαίου ρυθμιστικού πλαισίου ως προς τα ωράρια φορτοεκφόρτωσης και τροφοδοσίας των καταστημάτων σε κεντρικά σημεία της Αθήνας, με σκοπό τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά τις ώρες αιχμής.

18. Για το γεγονός ότι, αντί για την υιοθέτηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου που θα λαμβάνει υπόψη όλα τα δεδομένα με στόχο την ουσιαστική αναβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στην πρωτεύουσα, υιοθετούνται πολιτικές παρεμβάσεις επικοινωνιακού χαρακτήρα με στόχο την αποκόμιση πρόσκαιρων επικοινωνιακών οφελών.

(Αριθμ. Βιβλ. Επερ. 3, Επίκ. 2, ημερ. κατάθ. 13.11.2025)

Αθήνα, 4 Δεκεμβρίου 2025

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ