

Νίκη Φούντα
Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας
18.11.2014

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και χρήσης επισκεπτών ή κυκλοφοριακό χάος;

Συζητήθηκε χθες η Επίκαιρη Ερώτηση που είχε καταθέσει η Βουλευτής Αιτωλ/νίας της Δημοκρατικής Αριστεράς **Νίκη Φούντα** σχετικά με την σχεδιαζόμενη πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, με αρχιτεκτονική μελέτη και διαγωνισμό που έγιναν χωρίς να υπάρχουν οριστικοποιημένες κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές μελέτες, πράγμα αδιανόητο για ένα τέτοιας κομβικής σημασίας και θέσης έργο. Η έναρξη των εργασιών έχει «αλλάξει» αρκετές φορές ημερομηνία και πλέον απαιτούνται επικαιροποιημένα χρονοδιαγράμματα αλλά και δεσμεύσεις για την έγκαιρη ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης.

Όπως τόνισε κατά την πρωτολογία της η κ. **Φούντα**, η ανάπλαση αυτή είναι ένα μεγάλο στοίχημα για το κέντρο της πρωτεύουσας, ώστε να ανακτηθεί η χαμένη του αίγλη και να ξαναγίνει σημείο αναφοράς, ιστορικότητας, τουρισμού, πολιτισμού και σίγουρα μιας άλλης αισθητικής και μιας άλλης Αθήνας, που όλοι ονειρευόμαστε, μιας πόλης να ζούμε. Εκτός από τα δεδομένα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη, η Αθήνα θα αποκτήσει και πάλι κουλτούρα χωροταξικού σχεδιασμού, συνθήκη που σαφώς έλειπε για τον δημόσιο χώρο.

Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου είναι ένα έργο που έχει φανατικούς θαυμαστές και πολέμιους στον αρχιτεκτονικό κόσμο. Από κάποιους, κυρίως συγκοινωνιολόγους, είχε προκριθεί (και συνεχίζει να προκρίνεται) το έργο της πεζοδρόμησης της Σταδίου. Σήμερα όμως, που έχουμε φτάσει στο παρά πέντε γι' αυτό το μεγάλο οραματικό έργο για την ανάπλαση και την ανάδειξη του κέντρου της Αθήνας το στοίχημα είναι να λειτουργήσουμε προληπτικά ώστε να πάρουμε τα μέγιστα δυνατά οφέλη και να ελαχιστοποιήσουμε τις πιθανές "παρενέργειες". Τα δύο μεγάλα ερωτήματα είναι: Γιατί δεν έχει παρουσιαστεί επίσημα η κυκλοφοριακή μελέτη και γιατί δεν υπήρξε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων πριν κατατεθεί η μελέτη για το διαγωνισμό; Έχουν προβλεφθεί όλες εκείνες οι ριζικές αλλαγές που θα προκύψουν στην φυσιογνωμία της πόλης από την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου; Τί θα γίνει στις κάθετες οδούς και σε περιοχές όπως είναι το Κολωνάκι και τα Εξάρχεια, τα οποία ουσιαστικά απομονώνονται;

Απαντώντας στην Βουλευτή ο Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων **Μ. Χρυσοχοϊδης** ανέφερε πως η συγκοινωνιακή και κυκλοφοριακή μελέτη που αφορά τις κυκλοφοριακές αλλαγές και ρυθμίσεις που συνοδεύουν το έργο ανάπλασης του κέντρου της Αθήνας, έχει εκπονηθεί από την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ». Αυτή παρουσιάστηκε σε όλους τους αρμόδιους εμπλεκόμενους φορείς και βάσει των στοιχείων που προέκυψαν από αυτή πραγματοποιήθηκε και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Τι προβλέπει:

- πεζοδρομήσεις στις οδούς Ρήγα Φεραίου και Αρσάκη
- η Πανεπιστημίου διαμορφώνεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (θα επιτρέπεται η διέλευση τραμ, καθώς και με περιορισμούς η πρόσβαση οχημάτων τροφοδοσίας, τουριστικών λεωφορείων ταξί κ.τ.λ.)

- ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας διαμορφώνονται τμήματα των οδών Τρικούπη, Ιπποκράτους, Πεσμαζόγλου, Βερανζέρου και στην πλατεία Κάνιγγος.

Επιπλέον, ο κ. **Χρυσοχοϊδης** ανέφερε πως σύμφωνα με το τρέχον χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, προβλέπεται η δημοπράτηση του έργου μέχρι το τέλος του έτους, ενώ η τελική σύμβαση αναμένεται να υπογραφεί το καλοκαίρι του 2015.

Κατά την δευτερολογία της η κ. **Φούντα** ζήτησε να γίνει παρουσίαση αυτής της μελέτης στην αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής και να ενημερωθούν αναλυτικά οι βουλευτές, αλλά και το ευρύ κοινό. Επισήμανε επίσης πως αν και οι επιδιώξεις του έργου είναι αναμφισβήτητης αξίας, εντούτοις ο τρόπος διασφάλισής τους έχει αμφισβητηθεί κατά καιρούς και όχι αδίκως. Σύμφωνα με πληροφορίες παραδοχές της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου, όπως π.χ. διέλευση 250 Μέσων Μαζικής Μεταφοράς την ώρα από την Σταδίου, μείωση κατά 30% της κυκλοφορίας στο κέντρο της Αθήνας ή μετατροπή των λεωφόρων Αλεξάνδρας, Χαμοστέρας και Βασ. Κωνσταντίνου σε κλειστούς αυτοκινητόδρομους, είτε δεν μπορούν να ευσταθούν, είτε αλλάζουν άρδην την εικόνα της μικροκλίμακας της πόλης και των συνηθειών των κατοίκων -και άρα απαιτείται άλλου τύπου συζήτηση. Οφείλουμε να λειτουργήσουμε όσο το δυνατόν προληπτικά ώστε να μην ανακαλύψουμε εκ των υστέρων πως το έργο δεν μπορεί να λειτουργήσει.

Κλείνοντας η Βουλευτής ζήτησε ενημέρωση για τη γραμμή του τραμ, καθώς η κατασκευή του υπολογίζεται στα 45 εκατ. ευρώ -την στιγμή που το συνολικό κόστος του έργου της πεζοδρόμησης είναι 110 εκατ-, αλλά και για την γραμμή 4 του μετρό, η οποία σύμφωνα με τα όσα έχουν ανακοινωθεί μέχρι σήμερα, θα είναι σχεδόν παράλληλη με τη χάραξη του τραμ. Ποια λοιπόν η σημασία ενός τόσο κοστοβόρου έργου; Ο Υπουργός ως απάντηση στην δευτερολογία του, αρκέστηκε σε μία γενικόλογη τοποθέτηση για την ανάπτυξη των υποδομών στη χώρα, χωρίς να απαντήσει επί της ουσίας, επισημαίνοντας μόνο πως το έργο του Μετρό θα προχωρήσει "σε πείσμα κάποιων".

Η συζήτηση έκλεισε με έκκληση της βουλευτού για περισσότερα έργα οραματικού σχεδιασμού στο νέο ΕΣΠΑ(ΣΕΣ), σε πείσμα των καιρών και μακριά από στεγνές "λογιστικές" λογικές.

Το έργο της οδού Πανεπιστημίου μπορεί να αλλάξει άρδην και προς το καλύτερο την εικόνα του κέντρου της πρωτεύουσας. Πρέπει εγκαίρως να διασφαλιστεί όμως η λειτουργικότητά του, αλλά και η χρησιμότητά του για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Ειδάλλως, φοβούμαστε πως θα αναγκαστούμε εκ των υστέρων να πληρώσουμε για τα λάθη του σχεδιασμού με νέους αναθεωρημένους προϋπολογισμούς και αφού πρώτα δυσκολέψουμε κατά πολύ την καθημερινότητά μας.

Στον ακόλουθο σύνδεσμο μπορείτε να παρακολουθήσετε ολόκληρη τη συζήτηση της Επίκαιρης Ερώτησης που κατέθεσε η κ. Φούντα:

<https://www.youtube.com/watch?v=FxaiTCOnI2E>