ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

**ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ**

**3/11/2026**

# ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

## Νίκος Χαρδαλιάς: «Αναγκαίος ο ενιαίος μητροπολιτικός σχεδιασμός για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού – Η Περιφέρεια Αττικής διεκδικεί την ευθύνη του συντονισμού, με ξεκάθαρες αρμοδιότητες και επαρκείς πόρους»

**Ο Περιφερειάρχης Αττικής μιλώντας στο συνέδριο «Green Deal Greece 2026» ανέδειξε τις σοβαρές επιπτώσεις από την πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων - Στο πλευρό του η επιστημονική κοινότητα και το ΤΕΕ**

Την ανάγκη να αποκτήσει επιτέλους η Αττική έναν ενιαίο μητροπολιτικό σχεδιασμό για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος, με σαφώς καθορισμένες αρμοδιότητες, εξασφαλισμένους πόρους και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των αναγκαίων παρεμβάσεων, ανέδειξε ο Περιφερειάρχης Αττικής Νίκος Χαρδαλιάς, δηλώνοντας την ετοιμότητα της Περιφέρειας να αναλάβει αυτόν τον κεντρικό συντονιστικό ρόλο.

Μιλώντας στη θεματική ενότητα «Κυκλοφοριακό Αττικής: Προκλήσεις και Προοπτικές», στο πλαίσιο του 6ου συνεδρίου Green Deal Greece 2026, που διοργανώθηκε από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και το economix.gr στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, ο κ. Χαρδαλιάς επισήμανε ότι η σημερινή πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων και η απουσία ενιαίου στρατηγικού σχεδιασμού δεν επιτρέπουν την αποτελεσματική αντιμετώπιση του τόσο σοβαρού προβλήματος που ταλανίζει καθημερινά περίπου 4,5 εκατομμύρια πολίτες του Λεκανοπεδίου. Όπως υπογράμμισε, παρά τις σημαντικές προσπάθειες που καταβάλλονται από την Κυβέρνηση, τα αρμόδια Υπουργεία και τους εμπλεκόμενους φορείς, εξακολουθεί να απουσιάζει ένας μητροπολιτικός μηχανισμός που θα συντονίζει τις επιμέρους δράσεις και θα προγραμματίζει τις αναγκαίες υποδομές με ορίζοντα δεκαετίας.

«Η Περιφέρεια Αττικής μπορεί αυτή τη στιγμή να μην έχει την ευθύνη αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού, ζητά όμως να την αποκτήσει. Εμείς δεν κρυβόμαστε και δεν αναζητούμε αξιώματα. Θέλουμε απλώς να είμαστε χρήσιμοι», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Χαρδαλιάς, ξεκαθαρίζοντας ότι η διεκδίκηση αυτή συνοδεύεται από τη βούληση για ουσιαστική συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, τους συγκοινωνιακούς οργανισμούς, την Τοπική

Αυτοδιοίκηση και την επιστημονική κοινότητα, υπογραμμίζοντας παράλληλα πως η ανάληψη μιας τόσο κρίσιμης ευθύνης προϋποθέτει και την αντίστοιχη θεσμική και χρηματοδοτική θωράκιση.

**«Σε δέκα χρόνια θα είμαστε όλοι κολλημένοι στα αυτοκίνητά μας»**

Ιδιαίτερη αίσθηση προκάλεσε η προειδοποίηση του Περιφερειάρχη για την εξέλιξη της κυκλοφοριακής συμφόρησης τα επόμενα χρόνια, εφόσον δεν υπάρξει άμεσα ολοκληρωμένος σχεδιασμός. «Σε δέκα χρόνια από τώρα θα είμαστε όλοι κολλημένοι μέσα στα αυτοκίνητά μας, δεν θα κινείται κανείς, θα έχει διπλασιαστεί ο χρόνος κίνησης αν δεν ληφθούν δραστικά μέτρα», ανέφερε, θέλοντας να καταδείξει το μέγεθος της πρόκλησης που καλείται να αντιμετωπίσει η Αττική.

Ακολούθως πρόσθεσε πως το Λεκανοπέδιο βρίσκεται σε μια περίοδο έντονης οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης, συνεισφέροντας το 48% του ΑΕΠ της χώρας, με μεγάλες παρεμβάσεις και επενδύσεις να αλλάζουν σταδιακά τον αστικό χάρτη. Στο πλαίσιο αυτό, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην ανάπλαση του Ελληνικού, στη μεταφορά κυβερνητικών υπηρεσιών στις εγκαταστάσεις της ΠΥΡΚΑΛ, στο Μητροπολιτικό Πάρκο «ΑΕΝΑΟΝ» στον Φαληρικό Όρμο, καθώς και σε πλήθος άλλων έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Όπως επισήμανε, όλες αυτές οι παρεμβάσεις δημιουργούν νέες ανάγκες μετακίνησης και πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο, χωρίς να υπάρχει σήμερα ένας κεντρικός φορέας που να εξετάζει συνδυαστικά τις μελλοντικές επιπτώσεις και να συντονίζει εγκαίρως τις απαιτούμενες επεκτάσεις π.χ. του μετρό, του τραμ, του προαστιακού σιδηροδρόμου και των λεωφορειακών γραμμών. «Ποιος μητροπολιτικά σχεδιάζει την απάντηση στον κυκλοφοριακό φόρτο που θα έχουμε να αντιμετωπίσουμε σε δέκα χρόνια; Η απάντηση είναι κανείς», όπως είπε, διευκρινίζοντας ότι αναγνωρίζει τις παρεμβάσεις που ήδη πραγματοποιούνται, αλλά θεωρεί πως αυτές δεν επαρκούν χωρίς έναν σταθερό μηχανισμό συνολικού σχεδιασμού.

Ο Περιφερειάρχης δεν παρέλειψε, πάντως, να αναγνωρίσει τις σημαντικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί τα τελευταία χρόνια για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών και την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Ενδεικτικά, αναφέρθηκε στις παρεμβάσεις που δρομολογήθηκαν κατά το διάστημα από τον Μάρτιο έως τον Ιούνιο του 2025, όπου μεταξύ άλλων «είχαμε την ένταξη 125 νέων ηλεκτρικών αστικών λεωφορείων, 15 πρότυπων λεωφορειακών γραμμών, 14 συρμών της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ, την πιλοτική εφαρμογή της 24ωρης λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και την αυστηροποίηση των ελέγχων παραβίασης του Κ.Ο.Κ. και της επιβολής ποινών».
Υπογράμμισε ότι πρόκειται για «εξαιρετικά βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση», τα οποία, ωστόσο, δεν επαρκούν από μόνα τους για να αντιμετωπίσουν τις αυξημένες κυκλοφοριακές ανάγκες που θα δημιουργηθούν την επόμενη δεκαετία. Το κρίσιμο ζήτημα, όπως επισήμανε, είναι ποιος θα προβλέπει εγκαίρως τις μελλοντικές επιβαρύνσεις, θα σχεδιάζει τις αναγκαίες παρεμβάσεις και θα συντονίζει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ώστε οι σημερινές προσπάθειες να ενταχθούν σε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό με μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

**«Δεν μπορεί ο κάθε δήμος να σχεδιάζει μόνος του την αστική κινητικότητα»**

Αναφερόμενος στον σημερινό κατακερματισμό των αρμοδιοτήτων, υποστήριξε ότι το κυκλοφοριακό δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται με μεμονωμένες αποφάσεις υπουργείων, δήμων και συγκοινωνιακών οργανισμών, χωρίς κοινό σχεδιασμό και συντονισμό. «Δεν μπορεί ο κάθε δήμος από τους 66, μέσω των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να σχεδιάζει μόνος του την αστική κινητικότητα σε κάθε περιοχή. Όταν κάθε δήμος επιχειρεί να αντιμετωπίσει αυτοτελώς την κυκλοφοριακή επιβάρυνση της περιοχής του, συχνά το

αποτέλεσμα είναι η μεταφορά του προβλήματος στους γειτονικούς δήμους. Το οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο της Αττικής αποτελεί ένα ενιαίο σύστημα που απαιτεί υπερτοπική διαχείριση. Εάν μπουκώσει κυκλοφοριακά η Μεσογείων, θα το βρούμε ως επίπτωση μέχρι την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος», σημείωσε χαρακτηριστικά. Ως παραδείγματα μητροπολιτικής οργάνωσης ανέφερε τις ευρύτερες περιοχές του Παρισιού και του Λονδίνου, όπου ο περιφερειακός σχεδιασμός συνδέει τις μεταφορές με ευρύτερες πολιτικές αστικής ανάπτυξης.

**Οι μεγάλες ευθύνες της Περιφέρειας και η ανάγκη επαρκούς χρηματοδότησης**

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέθεσε ο κ. Χαρδαλιάς, η Περιφέρεια Αττικής αυτή τη στιγμή είναι αρμόδια για την οδική ασφάλεια ενός δικτύου συνολικά 1.623 χιλιομέτρων δηλαδή μια απόσταση ανάλογη αντίστοιχη αυτής μεταξύ Αθήνας και Βιέννης, για τη συντήρηση 157 γεφυρών, 12.780 φωτεινών σηματοδοτών, 3.592 διαβάσεων πεζών, 14 υπόγειων διαβάσεων, 38.291 στύλων ηλεκτροφωτισμού και 610 χιλιομέτρων στηθαίων ασφαλείας, δηλαδή μιας απόστασης π.χ. από την Αθήνα έως τη Σόφια. Την ίδια στιγμή, στάθηκε ιδιαίτερα στο δυσανάλογο οικονομικό βάρος που συνεπάγεται η συντήρηση όλων αυτών των υφιστάμενων υποδομών, επισημαίνοντας ότι το 73% του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της Περιφέρειας κατευθύνεται σε ανελαστικές δαπάνες, που συνδέονται κυρίως με τις ανάγκες συντήρησης του οδικού δικτύου.
Ο κ. Χαρδαλιάς προανήγγειλε τέλος ότι το προσεχές διάστημα η Περιφέρεια Αττικής θα παρουσιάσει επισήμως τις θέσεις και τις προτάσεις της για την αντιμετώπιση των θεσμικών και λειτουργικών προβλημάτων που εμποδίζουν την αποτελεσματική διαχείριση του κυκλοφοριακού.

**Στήριξη από το ΤΕΕ και τους συγκοινωνιολόγους στην πρόταση Χαρδαλιά**

Την πρόταση του Περιφερειάρχη για ανάληψη του μητροπολιτικού συντονισμού από την Περιφέρεια Αττικής υποστήριξε και ο Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Γιώργος Στασινός, επισημαίνοντας ότι η ύπαρξη ενός ενιαίου φορέα αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ιεράρχηση των παρεμβάσεων και την αποτελεσματική αξιοποίηση των διαθέσιμων χρηματοδοτήσεων. «Εγώ συμφωνώ με τον Περιφερειάρχη να είναι η Περιφέρεια ο φορέας που θα συντονίσει το κυκλοφοριακό και θα έχει τη βοήθεια όλων μας», τόνισε, ξεκαθαρίζοντας παράλληλα ότι το ΤΕΕ με την τεχνική και επιστημονική του επάρκεια, θα σταθεί αρωγός σε όποιον αναλάβει τη συγκεκριμένη ευθύνη.

Στην ίδια κατεύθυνση, ο Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Θανάσης Τσιάνος, υπενθύμισε ότι η δημιουργία μητροπολιτικού φορέα αποτελεί πάγια θέση του Συλλόγου εδώ και τουλάχιστον 25 χρόνια. Εξέφρασε, μάλιστα, την ικανοποίησή του για τη δημόσια τοποθέτηση του Περιφερειάρχη, ο οποίος, παρότι δεν διαθέτει σήμερα τις σχετικές αρμοδιότητες, δηλώνει πρόθυμος να αναλάβει πρωτοβουλία για τον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων και τη δρομολόγηση συγκεκριμένων λύσεων.

Από την πλευρά του, ο Εντεταλμένος Σύμβουλος της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, Πέτρος Σουρέτης, αναφέρθηκε στην ανάγκη άμεσων παρεμβάσεων και στρατηγικού προγραμματισμού των μεγάλων οδικών έργων, εκτιμώντας ότι η ύπαρξη ενός αποτελεσματικού σχεδιασμού μπορεί να διευκολύνει ουσιαστικά και την εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων. «Αν γίνει σωστός σχεδιασμός, λεφτά υπάρχουν. Υπάρχουν και για συντηρήσεις, υπάρχουν και για έργα, για νέα έργα και κατασκευές», όπως είπε.

Τη θεματική ενότητα του συνεδρίου συντόνισε ο δημοσιογράφος Τάσος Τέλλογλου.

**Green Deal Greece 2026 - Φωτογραφικό υλικό σε υψηλή ανάλυση***

https://swisstransfer.infomaniak.com/dl/01a19d95-c7bc-72e4-888c-15ca156bd94f

**Γραφείο Τύπου**