
ΠΑΣΟΚ: «Η Κυβέρνηση δεν έχει ολοκληρωμένο σχεδιασμό για το συγκοινωνιακό της Θεσσαλονίκης»

2023/08/01 13:53 στην κατηγορία MMM

Με αφορμή την ευρεία σύσκεψη του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε προ ημερών στη Θεσσαλονίκη με θέμα τα ζητήματα των συγκοινωνιών της πόλης, το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ, σε ανακοίνωσή του, αναφέρει τα εξής:

Σχετικά με τον ΟΑΣΘ:

Συνεχίζοντας τις παλινωδίες της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ (που υποσχέθηκε κρατικοποίηση που δεν υλοποίησε ποτέ), η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αντιπρότεινε τη διατήρηση λειτουργίας του ΟΑΣΘ υπό το καθεστώς οικονομικής εκκαθάρισης, αρχικά μέχρι το τέλος του 2022 και πρόσφατα έως τέλος του 2023.

Συνεπώς, το συγκοινωνιακό έργο της πόλης για δύο τετραετίες διεξάγεται από έναν οργανισμό με ημερομηνία λήξης, με αποτέλεσμα να μη μπορεί να κάνει σχεδιασμό για το μέλλον και φυσικά προσλήψεις προσωπικού. Είναι φανερό ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας απαξιώνει τον Οργανισμό και απόρροια της στοχευμένης διαχρονικής εγκατάλειψής του, είναι μέρος των δρομολογίων να ανατίθενται σε ιδιωτικές εταιρείες και οι ανάγκες σε λεωφορεία να καλύπτονται μέσω διεθνούς διαγωνισμού από εξωτερικό ανάδοχο ("leasing").

Σχετικά με τη λειτουργία ΟΑΣΘ / ΜΕΤΡΟ:

Όπως μαθαίνουμε από τον τύπο έχει αναδειχθεί προσωρινός ανάδοχος για τη λειτουργία του μετρό Θεσσαλονίκης, ως έργο σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) για τα επόμενα έντεκα χρόνια χωρίς περαιτέρω λεπτομέρειες για τους όρους και τα οφέλη του Δημοσίου από την Σύμβαση αυτή.

Η επικείμενη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ θα πρέπει να είναι συμπληρωματική με το έργο των λεωφορειακών γραμμών και θα πρέπει να υποστηριχθεί και από συνοδά έργα υποδομής (χώρους στάθμευσης κλπ).

Θα μας απαντήσει ο αρμόδιος Υπουργός αν υπάρχει πρόταση ολιστικής προσέγγισης της «συγκοινωνιακής ταυτότητας» της συμπρωτεύουσας με ένταξη των Μ.Μ.Μ (Ο.Α.Σ.Θ-ΜΕΤΡΟ) σε ενοποίηση της διαχείρισης και του σχεδιασμού τους;

Θέση του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής είναι ότι η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ πρέπει να συνδυαστεί με την οριστική επίλυση του θέματος του ΟΑΣΘ και του οργανισμού που θα αναλάβει τη διαχείριση και το σχεδιασμό των Μ.Μ.Μ., όπως γίνεται στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις.

Σχετικά με το FLYOVER:

Το έργο είχε ενταχθεί επί Κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ την περίοδο 2010 - 2011, σε ένα ευρύτερο σχέδιο υποδομών σε πλέγμα απαραίτητων και αλληλεξαρτώμενων συγκοινωνιακών έργων γνωστό ως «Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών των Μεταφορών», μέρος του οποίου είναι το Flyover και το έργο του εξωτερικού δακτυλίου που συνδέει τον αυτοκινητόδρομο ΕΓΝΑΤΙΑ/ΠΑΘΕ με το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης.

Τα δύο αυτά μεγάλα συγκοινωνιακά έργα είναι συμπληρωματικά μεταξύ τους με τον εξωτερικό δακτύλιο να παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι προσελκύει ένα ποσοστό της κυκλοφορίας από την υφιστάμενη περιφερειακή οδό και συγχρόνως εξυπηρετεί τους οικισμούς Πεύκων, Ασβεστοχωρίου, Εξοχής και Τριαδίου.

Η προηγούμενη διοίκηση του υπουργείου αγνόησε τις προτεραιότητες και την ιεράρχηση των έργων του συγκεκριμένου σχεδίου και δημοπράτησε το FLYOVER ως μεμονωμένο έργο χωρίς αναφορά ή συμβατική πρόβλεψη για το έργο του εξωτερικού δακτυλίου.

Η δημοπράτηση του έγινε με ΣΔΙΤ και όχι ως δημόσιο έργο, γεγονός που σε συνδυασμό και με την τεχνική και περιβαλλοντική πολυπλοκότητα του έργου το κόστος αναμένεται να αυξηθεί εκρηκτικά επιβαρύνοντας μελλοντικά το δημόσιο χρέος.

Είναι φανερό ότι μέχρι τώρα η Κυβέρνηση δεν έχει ολοκληρωμένο σχεδιασμό για το συγκοινωνιακό της Θεσσαλονίκης και επιλέγει συστηματικά να πειραματίζεται με αυτή και τους πολίτες της.