
Χρ. Σπίρτζης, υπ. Μεταφορών: Τα μεγάλα οδικά και σιδηροδρομικά έργα είτε έχουν ολοκληρωθεί, είτε ολοκληρώνονται

2018/12/31 11:13 στην κατηγορία MMM

«Τα μεγάλα έργα, όσον αφορά τα μεγάλα οδικά και τα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα, ή έχουν ολοκληρωθεί ή ολοκληρώνονται», λέει σε συνέντευξή του στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σπίρτζης, περιγράφοντας το τοπίο των υποδομών στην Ελλάδα στη δύση του 2018.

Ο υπουργός αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας E65, την επερχόμενη κύρωση της σύμβασης για το αεροδρόμιο Καστελίου, στο Ηράκλειο Κρήτης, την υπογραφή των συμβάσεων για τον οδικό άξονα Πάτρα – Πύργος, αλλά και στο σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων «για να μπορέσουμε να έχουμε κι ένα σύγχρονο σύστημα, αλλά κι ένα δικαιότερο σύστημα, που θα οδηγήσει σε μείωση των τιμών των διοδίων».

Απαριθμεί, επίσης, μια σειρά από μεγάλα έργα νέας γενιάς, με μια τελείως διαφορετική, όπως επισημαίνει, φιλοσοφία, που «ρίχνει το βάρος στα έργα που καλύπτουν τις αστικές μεταφορές» και φέρνει ως παράδειγμα τη γραμμή 4 του Μετρό στην Αθήνα, την επέκταση του Μετρό της Θεσσαλονίκης προς τις δυτικές συνοικίες και την ένταξη λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας στα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας.

Εκτιμά δε ότι, μέχρι τον Ιούνιο του 2019, «θα έχουμε μπορέσει να έχουμε συμβάσεις για περίπου 6 δισ. έργα και πάνω από 9 δισ. θα έχουμε έως το τέλος του 2019».

Ο υπουργός τονίζει ακόμα ότι αυτά τα μεγάλα έργα υποδομών θα έπρεπε να είχαν γίνει εδώ και χρόνια αλλά «δυστυχώς, κάποιιοι για τους δικούς τους λόγους, τις ελλείψεις ή τις σκοπιμότητες, τα άφηναν πολλά χρόνια να μην υλοποιούνται, να μην ολοκληρώνονται» και φέρνει ως παράδειγμα τους οδικούς άξονες και το μετρό της Θεσσαλονίκης.

Ο κ. Σπίρτζης χαρακτηρίζει, επίσης, «μεγάλο εθνικό έργο που πρέπει να γίνει και αναβαθμίζει όχι μόνο εμπορικά τη χώρα μας και τις υποδομές της, αλλά και γεωπολιτικά» τη συμφωνία που προώθησε ο πρωθυπουργός για τη διασύνδεση των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας με τα λιμάνια του Εύξεινου Πόντου.

Στη συνέντευξη που παραχώρησε ο υπουργός Μεταφορών στο ΑΠΕ-ΜΠΕ κάνει ιδιαίτερη μνεία στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, που ολοκληρώνεται, και στην ερώτηση πότε θα αποκτήσει η Ελλάδα γρήγορα τρένα, απαντά πως σε περίπτωση που δεν καλύψει την ανάγκη αυτή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ «θα πάμε σε άλλες λύσεις, είτε με δημόσιους συρμούς που θα κάνουν αυτά τα δρομολόγια, είτε με άλλον ιδιώτη» και, μάλιστα, η λύση θα αναζητηθεί μέσα στον Ιανουάριο.

Σχολιάζοντας την κριτική της αντιπολίτευσης σε σχέση με την εκδήλωση του περασμένου Σαββάτου στο μετρό της Θεσσαλονίκης, παρουσία του πρωθυπουργού, ο υπουργός σημειώνει ότι «τα ίδια έλεγαν και για τους αυτοκινητόδρομους» και ότι «έχουν πολύ μεγάλο θράσος να μιλάνε για το μετρό της Θεσσαλονίκης», επισημαίνοντας πως το 2015 η κυβέρνηση παρέλαβε ένα έργο σταματημένο επί μια τετραετία, μια πόλη μέσα στις λαμαρίνες και μια κοινωνία διαιρεμένη σε σχέση με την αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς που αναδείχθηκε μέσα από τις εργασίες για την κατασκευή του μετρό.

Χαρακτηρίζει δε «ακόμα μεγαλύτερο θράσος» την κριτική για τον ΟΑΣΘ από αυτούς που, όπως υπογραμμίζει, «έχουν δώσει δισεκατομμύρια του ελληνικού λαού τόσα χρόνια» σε μια εταιρεία που θα έπρεπε να είχε παραδώσει από το 2010 κινητή και ακίνητη περιουσία στο ελληνικό δημόσιο και επέκτεινε τη σύμβασή της χωρίς καν να περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

«Έχασαν την κύρια πηγή που χρηματοδοτούνταν ο παλαιοκομματισμός στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Καταλαβαίνουμε τον πόνο τους αλλά δεν θα επιστρέψει πίσω. Ούτε η Θεσσαλονίκη, ούτε η Βόρεια Ελλάδα, ούτε θα ξαναστήσουν τα “ μαγαζιά” που για δεκαετίες τους συντηρούσαν», λέει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο κ. Σπίρτζης.

Ακόμη, παραδέχεται ότι υπάρχουν προβλήματα στον ΟΑΣΘ, αλλά, όπως λέει, δεν μπορούσε αυτός ο οργανισμός, στην κατάσταση που παραδόθηκε «να αλλάξει με μαγικά από τη μια μέρα στην άλλη» ούτε μπορούσε να διατηρηθεί αυτή η «όαση σπατάλης και συντήρησης του παλαιοκομματικού συστήματος στη Θεσσαλονίκη» και επισημαίνει πως η οριστική λύση θα έρθει «με την προμήθεια των λεωφορείων, με την πρόσληψη των οδηγών, με τη μεταφορά τεχνιτών από άλλους φορείς προς τον ΟΑΣΘ και, βέβαια, με τη λειτουργία του μετρό μέσα στο 2020».

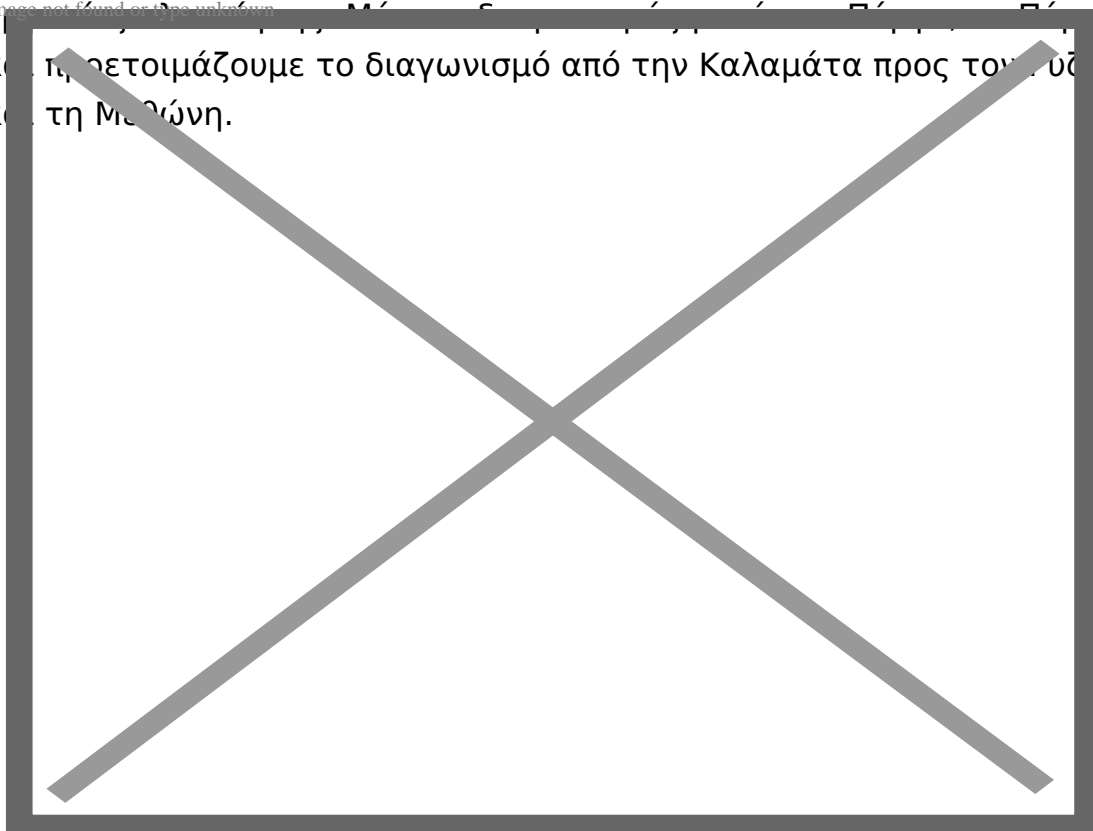
Ακολουθεί το πλήρες κείμενο της συνέντευξης του κ. Σπίρτζη στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων και τη Σοφία Παπαδοπούλου:

Ερ.: Ποιες προτεραιότητες βάζει το υπουργείο στον τομέα των υποδομών;

Απ. Έχουμε ολοκληρώσει τη δεύτερη γενιά των παραχωρήσεων, τα μεγάλα οδικά έργα. Πρέπει να συμπληρωθούν οι οδικές υποδομές της χώρας και σε αυτό το πλαίσιο κυρώθηκε, ήδη, από το Κοινοβούλιο το νότιο τμήμα του Ε65, πριν από μια εβδομάδα, στο τελείωμα του 2018 και «τρέχει» ο διαγωνισμός για τον βορειοδυτικό άξονα Κρήτης.

«Τρέχουν» δύο διαγωνιστικές διαδικασίες και μένει η τρίτη προκειμένου να ολοκληρωθεί και ο βόρειος οδικός άξονας Κρήτης, που δυστυχώς για δεκαετίες εξαγγέλλεται και δεν έχει γίνει και που συμπολίτες μας έχουν πληρώσει βαρύ φόρο αίματος.

Από εκεί και πέρα **μένουν, από οδικά έργα**, η παράκαμψη της Χαλκίδας, το Πάτρα - Πύργος που και γι' αυτό θα ενημερωθεί τον Ιανουάριο το Κοινοβούλιο για την ολοκλήρωση των έξι διαγωνιστικών διαδικασιών και θα ξεκινήσουν και εκεί οι διαδικασίες. Μένουν επίσης ο άξονας Πάτρα - Πύργος - Καλό Νερό και προετοιμάζουμε το διαγωνισμό από την Καλαμάτα προς τον Πύργο, την Πύλο και τη Μεθώνη.



Υπάρχουν

προτάσεις αυτή τη στιγμή για το στρατηγικό σχεδιασμό των οδικών υποδομών όλης της χώρας και σε αυτό το πλαίσιο εντάσσονται μια σειρά από οδικά έργα, όπως είναι

το Γιάννενα – Κακαβιά, η σύνδεση του Αγρινίου με την Ιόνια Οδό, το βόρειο τμήμα του Ε65, που είναι προτεραιότητα μέσα στο 2019 να έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες με τις διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα και, βέβαια, αρκετά οδικά έργα στην Αττική.

Το μεγάλο σιδηροδρομικό έργο, η ολοκλήρωσή του από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα. Ήδη υλοποιούνται τα περισσότερα τμήματα από αυτόν τον σιδηροδρομικό άξονα και, όπως ανακοινώσαμε πριν ένα μήνα, στην Πάτρα πήραμε την απόφαση να υπογειοποιηθεί όλο το τμήμα από το Ρίο έως τον Άγιο Διονύσιο, οπότε θα βγει και αυτός ο διαγωνισμός για την υλοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Μένουν το αεροδρόμιο στο Καστέλι, έχει εγκριθεί και από τις διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και από το Ελεγκτικό Συνέδριο, οπότε θα κυρωθεί η σύμβασή του στο Κοινοβούλιο και μια σειρά από μικρότερα έργα που έχουν δρομολογηθεί και «τρέχουν» αυτή τη στιγμή οι διαγωνιστικές διαδικασίες.

Μεγάλη σημασία δίνουμε στη γραμμή 4 του Μετρό στην Αθήνα, που προχωράει στο δεύτερο μέρος της διαγωνιστικής διαδικασίας, στο σύστημα ηλεκτρονικών αναλογικών διοδίων, που επίσης έχει περάσει στη δεύτερη φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας για να μπορέσουμε να έχουμε κι ένα σύγχρονο σύστημα αλλά κι ένα δικαιότερο σύστημα, που θα οδηγήσει σε μείωση των τιμών των διοδίων.

Αυτός είναι ο σχεδιασμός για το 2019, εκτιμούμε ότι το πρώτο εξάμηνο, μέχρι τον Ιούνιο, θα έχουμε μπορέσει να έχουμε συμβάσεις για 6 δισ. έργα περίπου και πάνω από 9 δισ. θα έχουμε έως το τέλος του 2019.

Ερ.: Θα είναι το 2019 η χρονιά ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων;

Απ.: Τα μεγάλα έργα, όσον αφορά τα μεγάλα οδικά και τα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα, ή έχουν ολοκληρωθεί ή ολοκληρώνονται. Όπως ξέρετε, έχουν ολοκληρωθεί οι οδικοί άξονες, οι παραχωρήσεις που για δεκαετίες ήταν σε εκκρεμότητα, ολοκληρώνεται τις επόμενες μέρες η διπλή σιδηροδρομική ηλεκτροδοτούμενη σύνδεση από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, που είναι ένα έργο που έπρεπε να είχε γίνει πολύ πριν ολοκληρωθεί ο αυτοκινητόδρομος.

Αν τον αυτοκινητόδρομο Αθήνας – Θεσσαλονίκης τον σχεδίαζαν και τον υλοποιούσαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις από τη δεκαετία του '60, ο σιδηρόδρομος ήταν κάτι που έπρεπε να γίνει πολλά χρόνια πριν γιατί αναβαθμίζει και δίνει λύση και στις εμπορευματικές μεταφορές και στις επιβατικές.

Ολοκληρώνεται επίσης η γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, ενώ το μεγάλο εθνικό έργο που πρέπει να γίνει και αναβαθμίζει όχι μόνο εμπορικά τη χώρα μας και τις υποδομές της αλλά και γεωπολιτικά είναι η συμφωνία που προώθησε ο πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας, της σύνδεσης των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας με τα λιμάνια του

Εύξεινου Πόντου.

Αυτά είναι μεγάλες υποδομές, έπρεπε εδώ και πολλά χρόνια να έχουν γίνει, δυστυχώς, κάποιος για τους δικούς τους λόγους, τις ελλείψεις ή τις σκοπιμότητες, τα άφηναν πολλά χρόνια να μην υλοποιούνται, να μην ολοκληρώνονται. Και οι οδικοί άξονες έκαναν πάρα πολλά χρόνια και το μετρό της Θεσσαλονίκης, που μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2019 ξεκινάει η δοκιμαστική του λειτουργία και μια σειρά από άλλες υποδομές, που θα έπρεπε πολλά, πολλά χρόνια πριν να είχαν τελειώσει και να εξυπηρετηθούν οι κοινωνικές ανάγκες, αλλά και να μην πληρώνει ο ελληνικός λαός πολλά δισεκατομμύρια σε αποζημιώσεις.

Ερ.: Οπότε με το τέλος του 2019 και την ολοκλήρωση και των έργων που αναφέρατε θα έχουμε ένα νέο τοπίο στις υποδομές στην Ελλάδα;

Απ.: Βεβαίως. Είναι η νέα γενιά μεγάλων έργων, που έχει μια τελείως διαφορετική φιλοσοφία. Ρίχνει το βάρος στα έργα που καλύπτουν κοινωνικές ανάγκες, όπως είναι τα έργα των αστικών μεταφορών.

Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η γραμμή 4 του Μετρό, εντάσσεται η επέκταση του μετρό της Θεσσαλονίκης προς τις δυτικές συνοικίες, η ένταξη λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, με ηλεκτρικά λεωφορεία και με φυσικό αέριο, σε μια άλλη λογική, όμως, όσον αφορά τη συντήρηση και τα ανταλλακτικά τους.

Θα γίνει κεντρικός διαγωνισμός, θα περιλαμβάνονται για πάνω από δέκα χρόνια η συντήρηση και η προμήθεια των ανταλλακτικών από όποιον κι αν είναι στη σύμβαση, προκειμένου να μην έχουμε και τις καθυστερήσεις αλλά και το πρόσθετο κόστος που είχαμε τα προηγούμενα χρόνια, είναι τα έργα σταθερής τροχιάς, όπως η αναβάθμιση και η επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου. Ολοκληρώθηκε ο προαστιακός από τον Πειραιά μέχρι το αεροδρόμιο, ο στόχος μας είναι να πάει μέχρι το Λαύριο.

Όπως είναι να αναβαθμιστούν -κι έχουν ξεκινήσει αυτές οι εργασίες- η σήμανση και ο αυτοματισμός στη σιδηροδρομική γραμμή από την Αθήνα μέχρι και τη Χαλκίδα και αντίστοιχα μέχρι την Πάτρα, στο τμήμα που έχει ολοκληρωθεί, προκειμένου να μας επιτρέψει να έχουμε πιο πολλά και ασφαλή δρομολόγια. Καταλαβαίνετε πώς αλλάζει ο χάρτης και των εμπορευματικών αλλά και των επιβατικών μεταφορών, όταν σε λίγες μέρες θα ολοκληρωθεί το έργο το σιδηροδρομικό από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη.

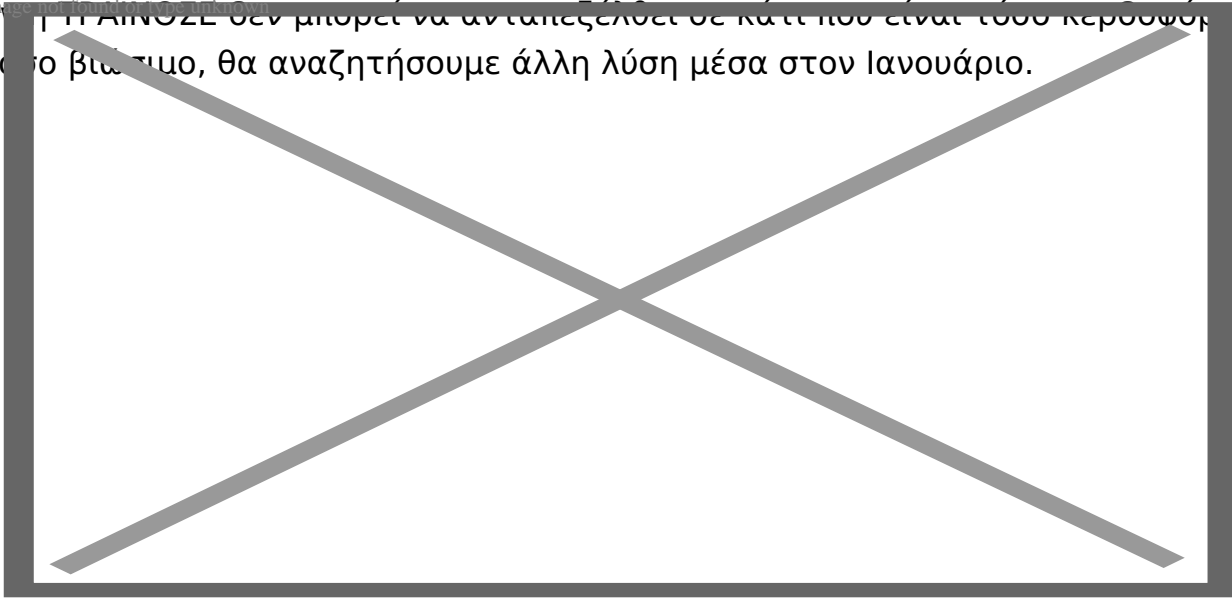
Ερ.: Μια που μιλάμε γι' αυτό, οι σιδηροδρομικές υποδομές αναβαθμίζονται, γρήγορα τρένα όμως πότε θα πάρουμε;

Απ.: Κοιτάξτε, υπάρχει μια εκφρασμένη διάθεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που δεν είναι πλέον δημόσια, για να μπει ένα γρήγορο τρένο. Μέχρι στιγμής η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει φέρει ένα

τρένο μόνο για επίδειξη που δεν κάλυπτε στοιχειωδώς κατά τη γνώμη μου τις ανάγκες επίδειξης.

Σε περίπτωση που δεν καλύψει την ανάγκη αυτή που έχει η χώρα, προφανώς θα πάμε σε άλλες λύσεις, είτε με δημόσιους συρμούς που θα κάνουν αυτά τα δρομολόγια είτε με άλλον ιδιώτη.

Είναι κάτι που το χρειάζεται η χώρα, είναι βιώσιμο, έχει πάρα πολύ κίνηση, επομένως αν η ΓΑΠΟΣΣ δεν μπορεί να ανταπεξέλθει σε κάτι που είναι τόσο κερδοφόρο και τόσο βιώσιμο, θα αναζητήσουμε άλλη λύση μέσα στον Ιανουάριο.



Η δική

μας ευθύνη είναι να ολοκληρώσουμε την υποδομή, να είναι το έργο έτοιμο. Υπήρχαν πολλές δυσκολίες στην ολοκλήρωση του έργου. Ήταν ένα έργο που είχε εγκαταλειφθεί τελείως, δεν είχε χρηματοδότηση, είχαν σταματήσει οι εργολαβίες, έχουμε μοναδικά τεχνικά έργα στη διπλή σιδηροδρομική γραμμή, ένα από αυτά, εκτός από τις πολύ μεγάλες σιδηροδρομικές σήραγγες, είναι οι γέφυρες που έχουν γίνει πάνω σε σεισμικό ρήγμα. Όπως καταλαβαίνετε, τα τεχνικά προβλήματα και οι δυσκολίες ήταν αναπόφευκτες γι' αυτό και είχαμε κάποιους μήνες καθυστέρησης για την ολοκλήρωση του έργου.

Ερ.: Μιλήσατε για έργα που αναβαθμίζουν και γεωπολιτικά τη χώρα μας. Βρεθήκατε πρόσφατα στο Βελιγράδι, όπου στο πλαίσιο της τετραμερούς είχατε συνάντηση με την ομόλογό σας την κ. Μιχαήλοβιτς. Πώς προχωρούν αυτές οι συνεργασίες;

Απ.: Όπως είπαμε, τα έργα της σιδηροδρομικής υποδομής, ενός σύγχρονου σιδηρόδρομου, είναι αναγκαιότητα. Μια δεύτερη αναγκαιότητα είναι ησιδηροδρομική σύνδεση όλων των λιμανιών της χώρας με τη σιδηροδρομική υποδομήκαι με τους οδικούς άξονες. Δυστυχώς, ο σχεδιασμός τα προηγούμενα χρόνια δενπροέβλεπε ούτε καν αυτό.

Αν διατρέξετε τη Βόρεια Ελλάδα, θα δείτε ότι κανένα λιμάνι, ούτε καν της Θεσσαλονίκης, δεν συνδέεται με την Εγνατία. Το δεύτερο που πρέπει να κάνουμε και υλοποιούμε σαν σχεδιασμό είναι σε κάθε λιμάνι μας να υπάρχει ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο.

Ξεκίνησε και κυρώθηκε και στη Βουλή η σύμβαση για το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, έχουμε ολοκληρώσει τα έργα για το διαμετακομιστικό κέντρο και τους επόμενους μήνες θα γίνει ο διαγωνισμός για το λειτουργό του διαμετακομιστικού κέντρου, «τρέχει» ο διαγωνισμός για το αντίστοιχο εμπορευματικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη, στο στρατόπεδο Γκόνου, με πολύ υψηλό ενδιαφέρον και συμμετοχές και ακολουθούν το εμπορευματικό κέντρο του λιμανιού της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, του Βόλου, της Λάρισας και της Ηγουμενίτσας.

Αυτό σημαίνει ότι η χώρα μας θα έχει ένα επαρκέστατο δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών με σύγχρονα εμπορευματικά κέντρα, που θα μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες διεθνών εταιρειών στο μεταφορικό έργο. Αυτό δίνει και δυνατότητες και στη δική μας χώρα, όμως, γιατί τα μεγάλα εμπορευματικά κέντρα δεν είναι αποθήκες και ψυγεία μόνο, διασφαλίζουν την επάρκεια σε μεταποιητικές δραστηριότητες. Άρα, μια σύγχρονη χώρα με υποδομές στις συνδυασμένες μεταφορές και με εμπορευματικά κέντρα μπορεί να προσελκύσει με μεγάλη αξιοπιστία νέες παραγωγικές επενδύσεις, μεταποιητικές δραστηριότητες. Και αυτός είναι ο δικός μας στόχος.

Ο στόχος μας δεν είναι να γίνουμε ένα κέντρο μεταφορών μόνο. Είναι, μέσα από τις υποδομές που υλοποιούμε, να προσελκύσουμε ή να οικοδομήσουμε εγχώριες παραγωγικές μεταποιητικές δραστηριότητες.

Η χώρα μας έχει μια εξέχουσα γεωπολιτική θέση. Για να την εκμεταλλευτεί θα πρέπει η συνδεσιμότητα με τις υπόλοιπες χώρες των Βαλκανίων να είναι δεδομένη, να έχει πολλές οδικές συνδέσεις, πολλές σιδηροδρομικές συνδέσεις, να απευθυνθούμε, δηλαδή, και στο μεταφορικό τομέα και στις υποδομές στους γείτονές μας, στην ενδοχώρα των Βαλκανίων.

Αυτό σημαίνει ότι μετά την ολοκλήρωση του Θεσσαλονίκη-Ειδομένη πρέπει να ολοκληρωθεί η αντίστοιχη υποδομή στη FYROM, στη Σερβία για να φτάνει αυτός ο σιδηρόδρομος στην Κεντρική Ευρώπη.

Ο Άξονας Χ ήταν εγκαταλελειμμένος, επειδή η Σερβία και η FYROM είναι εκτός ΕΕ,

από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, εντάχθηκε στα ευρωπαϊκά σχέδια, υλοποιείται, στηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως στηρίζεται και ο άλλος σιδηροδρομικός άξονας, από τη Θεσσαλονίκη προς τη Βουλγαρία και πολύ σύντομα θα στηριχθεί και η σύνδεση -το ανακοίνωσε και ο πρόεδρος Γιούνκερ- των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας με αυτά του Ευξείνου Πόντου.

Η Σερβία ενδιαφέρεται πάρα πολύ γι' αυτά, όπως και οι υπόλοιπες βαλκανικές χώρες. Το πρώτο ενδιαφέρον (εκδηλώθηκε) μετά την τετραμερή σύσκεψη των ηγετών των χωρών που έγινε στη Θεσσαλονίκη πριν από μερικούς μήνες ώστε να υπάρχει ένας βαλκανικός δακτύλιος μεταφορών από τη Θεσσαλονίκη στην Αλεξανδρούπολη, στο Μπουργκάς, στη Βάρνα, στη Ρουμανία, να εκμεταλλευτούμε το Δούναβη και τις ποτάμιες μεταφορές και να κλείνει με το σιδηρόδρομο από τη Σερβία ως τη Θεσσαλονίκη· είναι ένα πολύ μεγάλο έργο πνοής, που δημιουργεί άλλο κλίμα και στον οικονομικό και στον εμπορικό τομέα, αλλά και στις σχέσεις μεταξύ των χωρών των Βαλκανίων.

Πιστεύω ότι αυτό δείχνει και τον δρόμο πώς πρέπει να συντονίσουμε, να προσπαθήσουμε να ξεπεράσουμε προβλήματα που έρχονται από το παρελθόν και να γυρίσουμε σελίδα και στα Βαλκάνια, στη γειτονιά μας, να αποκτήσουμε τα χαρακτηριστικά που έχουν οι χώρες της Κεντρικής Ευρώπης.

Περνάς από τη μία χώρα στην άλλη, είτε εμπορεύματα είτε πολίτες για να εργαστούν καθημερινά και κανείς δεν καταλαβαίνει πού ακριβώς είναι τα σύνορα. Αυτή είναι η προσπάθεια και το όραμά μας για την ευρύτερη περιοχή.

Ερ.: Στα δικά μας, εδώ στη Θεσσαλονίκη, υπήρξε πολλή κριτική από την αντιπολίτευση σε ό,τι αφορά την εκδήλωση στο μετρό. Ειπώθηκε, μεταξύ άλλων, ότι εγκαινιάσατε σκάλες...

Απ.: Τα ίδια έλεγαν και για τους αυτοκινητόδρομους. Το '15 μας έλεγαν ότι τινάζουμε τα έργα στον αέρα γιατί είμαστε δογματικοί κομμουνιστές και δεν θέλουμε τις παραχωρήσεις -οι συμβάσεις που είχαν ήταν άθλιες- το '16 μας έλεγαν ότι δεν θα προλάβουμε, το '17 μας έλεγαν ότι εγκαινιάζουμε τα έργα που είχαν υλοποιήσει εκείνοι. Αυτά είναι πραγματικά ανέκδοτα.

Ξέρουν πιο καλά από κάθε άλλον οι πολίτες της Θεσσαλονίκης πώς ήταν η Θεσσαλονίκη το 1986, που ξεκίνησε η τρύπα του Κούβελα, ένα ανέκδοτο, που ένα τέτοιο έργο που έλεγε η Νέα Δημοκρατία και τα στελέχη της ότι θα ξεκινήσει και θα υλοποιηθεί με χρηματοδότηση από τον δημοτικό ραδιοφωνικό σταθμό Θεσσαλονίκης. Είναι να γελάει κανείς. Ξέρουμε όλοι πάρα πολύ καλά τι έδειχναν για δεκαετίες σε μακέτες και ξέρουμε όλοι πολύ καλά, όταν ξεκίνησαν οι διαγωνισμοί με το έργο να υλοποιηθεί με μετροπόντικες, με τον Γιωρίκα και τον Κωστίκα τότε της ΝΔ, τι κατάληξη είχαν.

Εμείς παραλάβαμε το '15 ένα μετρό σταματημένο για πάνω από τέσσερα χρόνια. Παραλάβαμε μια πόλη που, αντί να είναι πραγματικά το στολίδι της χώρας με τη βαριά ιστορία και την πολιτιστική κληρονομιά που είχε, να είναι μέσα στις λαμαρίνες, με απίστευτα προβλήματα και στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στην καθημερινότητα. Παραλάβαμε χιλιάδες εργαζόμενους να είναι απολυμένοι από το έργο του μετρό.

Παραλάβαμε ένα έργο που είχε υλοποιηθεί το 33%, το 1/3 του έργου, με συνολικό συμβατικό τίμημα 900 εκατ. και οι διεκδικήσεις των εργολάβων για το 33% του έργου να είναι 1 δισ. 100 εκατ., να ξεπερνούν, δηλαδή, το συνολικό τίμημα του έργου.

Και παραλάβαμε κυρίως -και αυτό είναι το σημαντικότερο- μια κοινωνία διαιρεμένη, όπου οι μισοί έλεγαν ότι πρέπει να διατηρηθούν τα αρχαία και η πολιτιστική μας κληρονομιά και οι άλλοι μισοί έλεγαν ότι πρέπει να απομακρυνθούν τα αρχαία για να γίνουν οι σταθμοί του μετρό. Εμείς δώσαμε τη λύση για τον πραγματικά σπάνιο πολιτιστικό θησαυρό που αναδείχθηκε στο σταθμό Βενιζέλου και σε άλλους σταθμούς, να συνυπάρξουν και τα αρχαία και ένα σύγχρονο έργο υποδομής πολύ υψηλής τεχνολογίας. Θα έλεγα ότι θα έχουν πολύ μεγάλο θράσος για να μιλάνε για το μετρό της Θεσσαλονίκης.

Ερ.: Εκτός από το μετρό, όμως, κριτική ασκείται και για τον ΟΑΣΘ, κύριε Σπίρτζη.

Απ.: Γι' αυτό έχουν ακόμα μεγαλύτερο θράσος, αν μιλάνε για τον ΟΑΣΘ. Αν αυτοί που έχουν δώσει δισεκατομμύρια του ελληνικού λαού τόσα χρόνια σε μια εταιρεία εντός εισαγωγικών, γιατί κανείς δεν είχε καταλάβει το νομικό μόρφωμα του ΟΑΣΘ, μια εταιρεία που θα έπρεπε να είχε παραδώσει από το 2010 κινητή και ακίνητη περιουσία στο ελληνικό δημόσιο και επέκτεινε τη σύμβασή της χωρίς καν να περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο· την έφεραν κατευθείαν στο Κοινοβούλιο, την είχαν συνδέσει την επέκταση της σύμβασης αυτής με το πότε τελειώνει όχι μόνο το έργο του μετρό, αλλά και οι επεκτάσεις του, με εκατοντάδες εκατομμύρια κάθε χρόνο να δίνονται στον ΟΑΣΘ και με τους πολίτες της Θεσσαλονίκης προφανώς να ταλαιπωρούνται, οι άνεργοι να μην μετακινούνται με αυτό, να ζητούνται κάθε χρόνο από το ελληνικό

Δημόσιο πρόσθετα δεκάδες εκατομμύρια ως αποζημίωση για το κοινωνικό έργο που δεν παρεχόταν αξιόπιστα, να χρωστάει ο οργανισμός, να μην έχει 42 εκατ. αποθεματικό για την αγορά νέου στόλου λεωφορείων αλλά 700 ευρώ.

Και μιλάει για τον ΟΑΣΘ η Νέα Δημοκρατία. Και είναι λογικό να μιλάει. Εμείς πραγματικά τους καταλαβαίνουμε. Έχασαν την κύρια πηγή που χρηματοδοτούνταν ο παλαιοκομματισμός στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης. Καταλαβαίνουμε τον πόνο τους, αλλά δεν θα επιστρέψει πίσω. Ούτε η Θεσσαλονίκη ούτε η Βόρεια Ελλάδα, ούτε θα ξαναστήσουν τα «μαγαζιά» που για δεκαετίες τους συντηρούσαν.

Ερ.: Παρ' όλα αυτά, υπουργέ, εξακολουθούν να υπάρχουν παράπονα από τους πολίτες, τόσο για την κατάσταση του στόλου των λεωφορείων όσο και για τη συχνότητα των δρομολογίων κ.ο.κ.

Απ.: Και βέβαια υπάρχουν προβλήματα. Ανακοίνωσε ο πρωθυπουργός συγκεκριμένα μέτρα. Αλλά, ξέρετε, όταν έχεις μια τέτοια κατάσταση, υπήρχαν δύο δρόμοι. Ο ένας δρόμος ήταν να συνεχίσουμε εκβιαζόμενοι από τη διοίκηση που υπήρχε στον ιδιωτικό ΟΑΣΘ να δίνουμε δισεκατομμύρια και να «αγγίζουν» μερικές εκατοντάδες ποσοστιαίες μονάδες οι αποσβέσεις των κεφαλαίων, η κερδοφορία που είχαν, ή θα έπρεπε να πάμε σε άλλη λογική.

Δεν μπορούσε αυτός ο οργανισμός, με μαγικά, από τη μία μέρα στην άλλη να αλλάξει.

Παραλάβαμε 245 λεωφορεία όλα κι όλα, όταν έπρεπε να λειτουργούν 622, υπήρχαν δυστυχώς ασυντήρητα για πάνω από μια πενταετία τα υπόλοιπα λεωφορεία, κατορθώσαμε να έχουμε εξοικονόμηση 45 εκατ. ευρώ την περσινή χρονιά και με αυτά τα λεφτά μπορούμε να κάνουμε συντήρηση, να ανανεώσουμε τον στόλο των λεωφορείων, έχουμε προγραμματίσει και οι διαγωνισμοί βγαίνουν τον Φεβρουάριο, ολοκληρώθηκε η διαβούλευση που βγήκαν οι προδιαγραφές μέσα στο Δεκέμβριο για αυτά τα νέα λεωφορεία για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, θα προσλάβουμε 150 οδηγούς για να καλυφθούν οι ανάγκες και θα αλλάξουμε και το παλαιοκομματικού τύπου εφεύρημα που είχαν κάνει να δώσουν μη συμφέρουσες γραμμές των ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ προκειμένου να πουν ότι μείωσαν το εισιτήριο ακόμα και στα δρομολόγια έξω από τη Θεσσαλονίκη.

Αυτό επί της ουσίας έκαναν.

Αυτή τη λογική εμείς δεν μπορούμε να την υπηρετήσουμε, δεν θέλουμε να την υπηρετήσουμε. Αν δεν κάναμε τις ενέργειες που κάναμε, η Θεσσαλονίκη σήμερα το πιθανότερο ήταν να μην είχε λεωφορεία, να μην υπήρχε ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Δεν μπορούσε το ελληνικό δημόσιο, με αυτά τα οικονομικά που είχε η χώρα να διατηρεί μία όαση σπατάλης, μία όαση κερδών για κάποιους και μία όαση συντήρησης του παλαιοκομματικού συστήματος στη

Θεσσαλονίκη επειδή το ήθελε η Νέα Δημοκρατία και οι φίλοι της και, προφανώς, προχωράμε και προχωρήσαμε σε μία άλλη λογική.

Εκτιμώ ότι μέσα στον Ιανουάριο ένας μεγάλος όγκος προβλημάτων που αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων θα λυθεί με τη συμφωνία που θα γίνει με τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, που έχει ήδη προχωρήσει ο ΟΑΣΘ, αλλά η οριστική επίλυση θα είναι με την προμήθεια των λεωφορείων, με την πρόσληψη των οδηγών, με τη μεταφορά τεχνιτών από άλλους φορείς προς τον ΟΑΣΘ και βέβαια με τη λειτουργία του μετρό μέσα στο 2020.