
Συνέντευξη εφ' όλης της ύλης του Κ. Καραμανλή για Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, μέσα μεταφοράς, ΒΟΑΚ, Πάτρα - Πύργος και σιδηροδρομικά έργα

2019/09/16 09:23 στην κατηγορία MMM

Συνέντευξη εφ' όλης της ύλης έδωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής στο Αθηναϊκό και Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, παραθέτοντας τις προτεραιότητες και τις επόμενες κινήσεις του υπουργείου στο Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, στις αστικές συγκοινωνίες των δυο πόλεων, στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, το Πάτρα - Πύργος και στα σιδηροδρομικά έργα.

«Οι πολίτες της Θεσσαλονίκης θέλουν και μετρό και αρχαία. Επιλέξαμε αυτή τη λύση, γιατί είναι η μόνη που συνδυάζει αρμονικά και μετρό και αρχαία. Όλες οι απόψεις είναι σεβαστές. Όμως οι πλέον έγκυροι αρχαιολόγοι συμφωνούν με την προσέγγιση που επιλέγουμε», ανέφερε για το Μετρό Θεσσαλονίκης ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

«Κεντρική θέση έχει και το μετρό της Αθήνας. Η γραμμή 4 και η ολοκλήρωση της επέκτασης προς Πειραιά. Θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για να ξεκινήσει η γραμμή 4 που σχεδιάζεται τόσα χρόνια», σημειώνει ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, τονίζοντας πως «δυστυχώς, η προηγούμενη κυβέρνηση άφησε ένα διαγωνισμό στη μέση και με πολλά προβλήματα».

«Υπάρχουν όμως και πολλά έργα που έχουμε ανακοινώσει προεκλογικά και τώρα προετοιμαζόμαστε για την υλοποίησή τους, όπως οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού, με έμφαση στην επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (ΔΠΛΥ) προς Ηλιούπολη, η σύνδεση Ελευσίνα- Θήβα (Υλίκη), η ολοκλήρωση και λειτουργία του τραμ στον Πειραιά, το Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο και η υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος- Σαλαμίνας», προσέθεσε.

Για την Πατρών-Πύργου, ανακοίνωσε ότι την ερχόμενη εβδομάδα θα μεταβεί στις Βρυξέλλες για να συζητήσει το θέμα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ για τον ΒΟΑΚ (Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης) ότι βρήκε στο υπουργείο μόνο «ένα σκίτσο και μια ιδέα. Και κάποιες εταιρείες που δήλωσαν την πρόθεσή τους να κατασκευάσουν την ιδέα με το σκίτσο».

Ο κ. Καραμανλής εξηγεί πώς βλέπει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή των δημοσίων έργων για την οποία μίλησε στις προγραμματικές δηλώσεις στη Βουλή.

«Πιστεύω, αναφέρει, πάρα πολύ στην καινοτομία, αλλά και στην προσαρμογή στην ελληνική πραγματικότητα διεθνών καλών πρακτικών, όπως η δυνατότητα δημοπράτησης με καινοτόμες προτάσεις».

«Κάπως έτσι, άλλωστε, ξεκίνησαν στην Ελλάδα και οι συμβάσεις παραχώρησης -που η Νέα Δημοκρατία θεσμοθέτησε το 2006 στα μεγάλα οδικά έργα- και στην πράξη αποδείχτηκαν πολύ πιο αποτελεσματικές», προσθέτει.

Αναφορικά με τον σιδηρόδρομο, κάνει λόγο για «προχειρότητες και απόπειρες δημιουργίας εικονικής πραγματικότητας» εκ μέρους του προκατόχου του Χρήστου Σπίρτζη, ο οποίος, όπως αναφέρει, «έκανε δηλώσεις πολλές και διάφορες, αλλά η πραγματικότητα είναι ότι η ΕΡΓΟΣΕ δεν προκήρυξε κανένα μεγάλο σιδηροδρομικό έργο στα χρονιά της θητείας του».

«Ο σιδηρόδρομος, λέει, ασφαλώς και έχει κεντρική θέση στο πρόγραμμά μας, αλλά με αναφορά σε έργα ρεαλιστικά και λειτουργικά».

Ο υπουργός Υποδομών μιλάει για κατάσταση «κρίσης» στις αστικές συγκοινωνίες και για σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Όπως αναφέρει: «Οι εισπράξεις του ΟΑΣΑ στην Αθήνα από 220 εκατ. το 2014 έπεσαν το 2018 μετά βίας στα 150 εκατ. ευρώ. Στη Θεσσαλονίκη, στην απόλυτα αποτυχημένη κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, από 58 εκατ. εισπράξεις το 2014 μετά βίας είμαστε στα 24 εκατ. το χρόνο σήμερα».

«Ούτως ή άλλως, η τραγική κατάσταση που κληροδότησε η προηγούμενη κυβέρνηση δεν θα μπορούσε να προσελκύσει ενδιαφέρον επενδυτών», σημειώνει, ενώ θεωρεί πως «η συζήτηση κρατικές ή ιδιωτικές συγκοινωνίες είναι παρωχημένη. Το βασικό είναι ο ισχυρός ρυθμιστικός ρόλος του κράτους και η σωστή διαχείριση των εταιρειών».

Ολόκληρη η συνέντευξη του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή στον Γιώργο Ψύλλια για το Αθηναϊκό - Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων έχει ως εξής:

-Κύριε υπουργέ, να ξεκινήσουμε από το μετρό Θεσσαλονίκης και τα όσα ανακοίνωσε ο πρωθυπουργός στη ΔΕΘ για τον σταθμό της Βενιζέλου και την ενιαία παράδοση του έργου στους Θεσσαλονικείς το 2023.

Γιατί επελέγη αυτή η λύση και ποια είναι τα θετικά της, γιατί διατυπώθηκαν κάποιες αντιδράσεις και από αρχαιολόγους, αλλά και φορείς της πόλης;

-Κύριε Ψύλλια, οι Θεσσαλονικείς έχουν ταλαιπωρηθεί πάρα πολύ με αυτή την ιστορία και αξίζουν επιτέλους να τους μιλήσουμε με ειλικρίνεια και να δράσουμε με αποτελεσματικότητα. Επιλέξαμε αυτή τη λύση γιατί είναι η μόνη που συνδυάζει αρμονικά και μετρό και αρχαία.

Είναι σημαντικά φτηνότερη. Είναι πιο γρήγορη και παραδίδει τον Απρίλιο του 2023 το έργο ολοκληρωμένο -ενώ στην αντίθετη περίπτωση, όχι μόνο θα καθυστερούσε ο σταθμός Βενιζέλου, αλλά θα έκλειναν και οι άλλοι σταθμοί του κέντρου για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Επίσης, η λύση μας προστατεύει και αναδεικνύει καλύτερα τις αρχαιότητες, οι οποίες θα αποσπαστούν και θα επανατοποθετηθούν στη θέση τους. Είναι πιο εύκολη στην υλοποίησή της -τόσο τεχνικά όσο και διαδικαστικά, αφού είναι η λύση που σε μεγάλο βαθμό εντάσσεται στην αρχική σύμβαση.

Κι έχει δικαιωθεί από το ΣτΕ. Με άλλα λόγια, είναι μια λύση καλύτερη από όλες τις πλευρές. Ξέρω φυσικά ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ισχυρίζεται τα αντίθετα, αλλά πόση αξιοπιστία έχει ένα κόμμα που πριν λίγο καιρό, ως κυβέρνηση, έκανε δήθεν «εγκαίνια» σε κάτι... μουσαμάδες; Ανάλογη σοβαρότητα κι αξιοπιστία έχουν και όσα λέει τώρα για το θέμα.

Όσο για τις άλλες αντιδράσεις που μου αναφέρετε, επιτρέψτε μου να σας πω το εξής: Όλες οι απόψεις είναι σεβαστές από εμάς. Όμως οι πλέον έγκυροι αρχαιολόγοι συμφωνούν με την προσέγγιση που επιλέγουμε. Όσο για τους φορείς που αναφέρετε; Μετά από χρόνια, υπάρχει επιτέλους απόλυτη σύμπνοια κυβέρνησης, περιφέρειας και δήμου, αλλά και των σημαντικότερων επαγγελματικών και επιστημονικών φορέων της πόλης, υπέρ της λύσης που επιλέγουμε.

Προχωράμε ενωμένοι για να ολοκληρώσουμε ένα έργο που έχει ανάγκη η πόλη. Τέρμα τα παραμύθια.

-Πάντως κύριε υπουργέ, ο κ. Τσίπρας στη Θεσσαλονίκη έκανε μια σκληρή δήλωση σχετικά με τις αποφάσεις σας για το μετρό Θεσσαλονίκης, τι απαντάτε;

-Όπως σας είπα, κύριε Ψύλλια, ο κ.Τσίπρας «έγραψε ιστορία» όταν έκανε εικονικά «εγκαίνια» στους μουσαμάδες. Με αυτόν τον τρόπο έχει συνδέσει μέχρι σήμερα το όνομά του με το μετρό Θεσσαλονίκης. Ας μην το συνδέσει και με νέες αχρείαστες αντιδράσεις με στόχο να εμποδιστεί η ολοκλήρωση του έργου, γιατί οι Θεσσαλονικείς

νέες μελλοντικές επεκτάσεις, δηλαδή η Βορειοδυτική (προς Αμπελόκηπους- Μενεμένη- Εύοσμο- Σταυρούπολη κ.λπ.) και η επέκταση προς το αεροδρόμιο Μακεδονία.

Η στρατηγική μας είναι οι επεκτάσεις να εξυπηρετούν πρωτίστως πυκνοκατοικημένες περιοχές της πόλης με υψηλή ζήτηση για αστικές μετακινήσεις.

Σχετικά με την Αθήνα και τη γραμμή 4, θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για να ξεκινήσει το έργο αυτό που σχεδιάζεται τόσα χρόνια. Βέβαια, δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση μας άφησε ένα διαγωνισμό στη μέση και με πολλά προβλήματα. Κι αυτά παρόλο που στις αρχές του χρόνου δήλωναν ότι δήθεν το Πάσχα του 2019 θα άρχιζαν οι πρόδρομες εργασίες -ήταν κι αυτές από τις γνωστές «αυταπάτες» του ΣΥΡΙΖΑ...

Αυτό που αναφέρετε για το σχεδιασμό της γραμμής 4 έχει ενδιαφέρον, αλλά το μόνο που μπορούμε να πούμε τώρα είναι ότι θα εξετασθούν όλες οι δυνατότητες και επιλογές. Βασική αρχή στο σχεδιασμό μας είναι να σεβόμαστε τους μελετητές και να ακολουθούμε πιστά τις μελέτες. Εμείς δε θα κάνουμε μετρό χωρίς μελέτες.

-Κύριε υπουργέ, ποια είναι τα τρία-τέσσερα νέα μεγάλα έργα που σχεδιάζετε για την περιοχή της Αττικής και ευρύτερα -δεδομένου ότι είχατε δώσει ένα στίγμα την περασμένη άνοιξη με το πρόγραμμα της ΝΔ;

-Κεντρική θέση έχει ασφαλώς το μετρό. Η γραμμή 4 για την οποία ήδη μιλήσαμε και η ολοκλήρωση της επέκτασης προς Πειραιά.

Υπάρχουν όμως και πολλά έργα που έχουμε ανακοινώσει προεκλογικά στο Πρόγραμμά μας και τώρα προετοιμαζόμαστε για την υλοποίησή τους. Ξεκινώντας από το σχεδιασμό της επόμενης μέρας για την Αττική Οδό και τις επεκτάσεις της, με έμφαση στην επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (ΔΠΛΥ) προς Ηλιούπολη. Επίσης, η σύνδεση Ελευσίνα- Θήβα (Υλίκη). Η ολοκλήρωση και λειτουργία του τραμ στον Πειραιά.

Παράλληλα, έχουμε στις προτεραιότητές μας να δρομολογήσουμε και να ξεκινήσουμε το συντομότερο δυνατόν το έργο στο Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο. Και να προχωρήσουμε τη διαγωνιστική διαδικασία αναφορικά με την υποθαλάσσια οδική ζεύξη της Σαλαμίνας με το Πέραμα.

Προφανώς θα ασχοληθούμε και με έργα μικρότερα αλλά εξίσου σημαντικά για τις υποδομές, τις μεταφορές αλλά και την ασφάλεια των πολιτών. Για παράδειγμα, να ολοκληρώσουμε την κατασκευή 6 πεζογεφυρών στο Λεκανοπέδιο καθώς και να σχεδιάσουμε νέες σεμινια που χρειάζονται. Και βέβαια, να υλοποιήσουμε

από επενδυτικά έργα εκεί που έχουμε την αρμοδιότητα, πιστεύοντας ότι το πρόβλημα που είναι καλύτερο από το θεραπεύειν.

των ευρωπαϊκών θεσμών και των αρμοδίων Υπηρεσιών της ΕΕ. Θα κάνετε ανακοινώσεις για την τελική λύση που θα δώσετε για την Πατρών-Πύργου, και υπάρχει περίπτωση να " ξαναζωντανέψετε" ολόκληρο τον οδικό άξονα μέχρι την Τσακώνα; Επίσης τι θα γίνει τελικά με τον ΒΟΑΚ, γιατί σας κατηγόρησε ο προκάτοχος σας κ.Σπίρτζης ότι στέλνετε το μεγάλο αυτό έργο "στις καλένδες";

-Θέλω να θυμίσω σε όλους ότι η «Ολυμπία» Οδός λέγεται έτσι γιατί θα είχε κατάληξη στην Αρχαία Ολυμπία. Και είναι απαράδεκτο να μη συνδέεται η Αρχαία Ολυμπία, ένας από τους ιστορικότερους πολιτιστικά τόπους του πλανήτη μας. Προφανώς λοιπόν και επιθυμώ να ολοκληρωθεί ο δρόμος μέχρι και την Αρχαία Ολυμπία και να συνδεθεί με τον άλλο μεγάλο οδικό άξονα, στην Τσακώνα. Έτσι, οι δύο μεγάλοι άξονες της Πελοποννήσου, ο Μορέας και η Ολυμπία Οδός θα λειτουργούν παράλληλα και με σύνδεση.

Όταν όμως θες να κάνεις έργο, πρέπει να συνεργάζεσαι γόνιμα και σοβαρά και με αυτόν που δίνει τα χρήματα. Εμείς δεν θα κάνουμε τους καουμπόηδες της Ευρώπης. Θα συζητήσουμε με επιχειρήματα. Την προσεχή εβδομάδα, θα μεταβώ στις Βρυξέλλες και είμαι βέβαιος ότι θα έχουμε μια πολύ ουσιαστική συζήτηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για όλα τα έργα που έχουν προβλήματα και εκκρεμότητες. Τα βήματα κύριε Ψύλλια είναι: εξετάζουμε ένα σύνθετο πρόβλημα με σοβαρότητα, συνεννοούμαστε με την Ευρώπη και μετά προχωράμε με ταχύτητα στην υλοποίηση.

Πάμε στον ΒΟΑΚ τώρα. Με την ανάληψη των καθηκόντων μου ένα από τα πρώτα θέματα που ζήτησα να πληροφορηθώ ήταν η πορεία εξέλιξης αυτού του περιβόητου διαγωνισμού. Και ξέρετε τι βρήκα; Ένα σκίτσο και μια ιδέα. Και κάποιες εταιρείες που δήλωσαν την πρόθεσή τους να κατασκευάσουν την ιδέα με το σκίτσο. Καμία μελέτη δημοπράτησης, καμία μελέτη οδοποιίας, καμία αδειοδότηση. Εμείς εξετάζουμε συνολικά την οριστική λύση για την υλοποίηση του ΒΟΑΚ.

Όχι τρεις διαφορετικούς διαγωνισμούς, με τρεις διαφορετικές μεθόδους, για τον ίδιο οδικό άξονα, όπως ήθελε η προηγούμενη κυβέρνηση. Αυτά είναι πρωτοφανή πράγματα. Και για να ξέρει ο κόσμος, με την προσέγγιση ΣΥΡΙΖΑ θα είχαμε ένα έργο που να στηρίζεται ουσιαστικά σε επιδότηση Δημοσίου μέσω σκιωδών διοδίων (στο τμήμα Χανιά Ηράκλειο) ή αμοιβών διαθεσιμότητας (για το τμήμα Ηράκλειο- Νεάπολη).

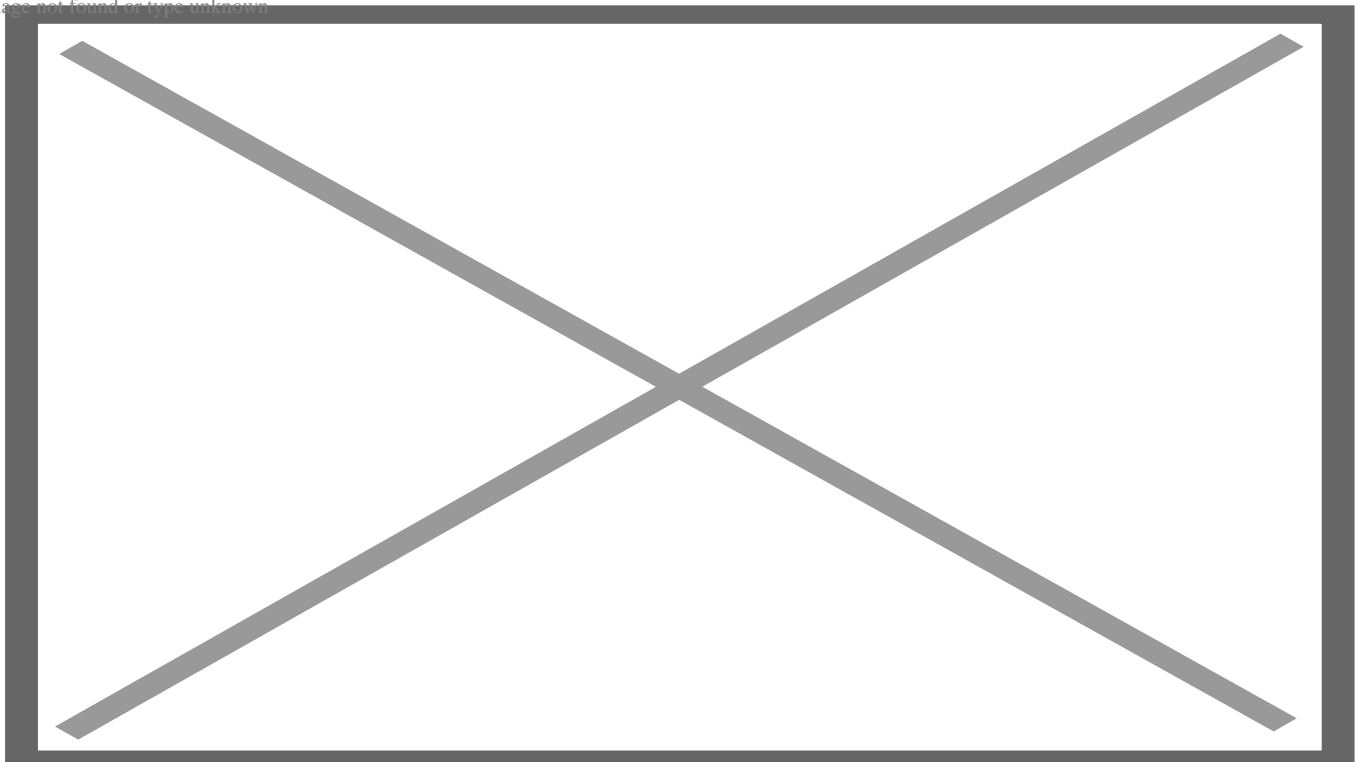
Το ύψος τους αγγίζει το ποσό των 100 εκατομμυρίων ευρώ ανά έτος και για διάρκεια 30 ετών. Σήμερα, εξετάζουμε διάφορες εναλλακτικές ώστε να περιορισθεί η επιβάρυνση του Δημοσίου κατά τη φάση λειτουργίας του έργου.

-Δεδομένου ότι τα μεγάλα έργα είναι η ατμομηχανή της ανάπτυξης ποιες είναι οι κινήσεις που σχεδιάζετε για να διευκολύνετε την παραγωγή τους; Είχατε μιλήσει στις προγραμματικές δηλώσεις για σημαντική συμβολή του ιδιωτικού τομέα.

-Έχετε δίκιο. Η συμβολή του ιδιωτικού τομέα είναι σημαντική και αναγκαία για την ανάπτυξη στη χώρα. Όχι όμως χωρίς πλαίσιο, όρια και κανόνες. Για το λόγο αυτό έχουμε συγκροτήσει ομάδα εργασίας στο υπουργείο με αποκλειστική αρμοδιότητα την αναβάθμιση και την εναρμόνιση της νομοθεσίας με την πραγματικότητα και την ανάπτυξη, στα πλαίσια του εθνικού και ευρωπαϊκού Δικαίου. Θα φέρουμε μια σειρά από αλλαγές οι οποίες θα δώσουν κίνητρα και θα κάνουν πιο εύκολη και πιο διαφανή την υλοποίηση μελετών και έργων στο δημόσιο τομέα.

Ξέρετε, πιστεύω πάρα πολύ στην καινοτομία, αλλά και στην προσαρμογή στην ελληνική πραγματικότητα διεθνών καλών πρακτικών, όπως η δυνατότητα δημοπράτησης με «καινοτόμες προτάσεις». Κάπως έτσι, άλλωστε, ξεκίνησαν στην Ελλάδα και οι συμβάσεις παραχώρησης -που η Νέα Δημοκρατία θεσμοθέτησε το 2006 στα μεγάλα οδικά έργα- και στην πράξη αποδείχτηκαν πολύ πιο αποτελεσματικές, με μικρότερο κόστος και πιο γρήγορες από τα «κλασσικά» δημόσια έργα.

Image not found or type unknown



-Κύριε υπουργέ, τι θέση έχει ο σιδηρόδρομος στο Πρόγραμμά σας; Τι θα γίνει με τις βαλκανικές συνδέσεις που είχαν εξαγγελθεί; Τη σιδηροδρομική Εγνατία; Τον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕΠ; Σας κατηγόρησε ο προκατοχός σας ότι δεν είπατε τίποτα στη Θεσσαλονίκη.

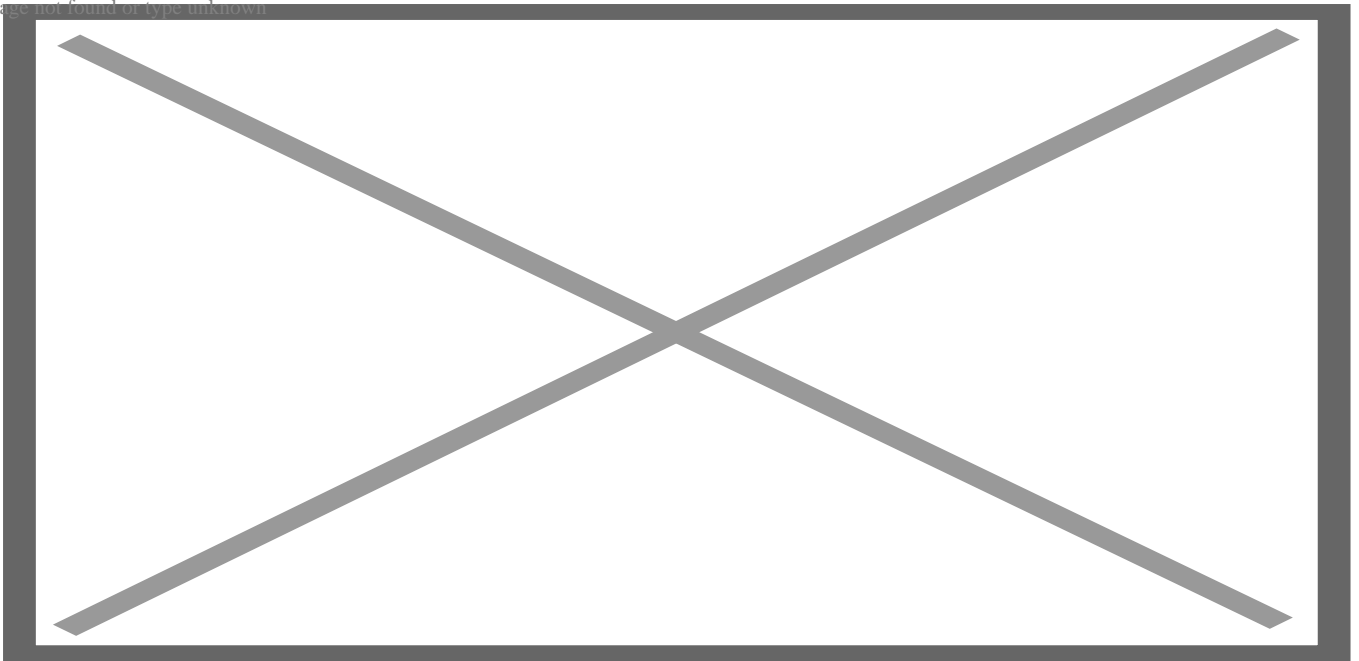
-Τι θα ήθελε να πούμε δηλαδή; Προχειρότητες και απόπειρες δημιουργίας εικονικής

πραγματικότητας, σαν αυτές που ακούγαμε τα τελευταία χρόνια; Τη μια έλεγαν ότι θα κάνουν τη σιδηροδρομική Εγνατία με 5 δισ. ... Την άλλη με 4 δισ. ... Μετά με 3 δισ. ... Τέτοιο «σχεδιασμό» από εμάς μην περιμένετε.

Και γενικότερα, δηλώσεις του προκάτοχου μου κ.Σπίρτζη για τον σιδηρόδρομο είναι γνωστό ότι υπήρξαν πολλές και διάφορες, από την Ηγουμενίτσα μέχρι τα λιμάνια του Δούναβη, αλλά η πραγματικότητα είναι ότι η ΕΡΓΟΣΕ δεν προκήρυξε κανένα μεγάλο σιδηροδρομικό έργο στα χρονιά της θητείας του. Εγκαινιάζε, βέβαια, κάθε τόσο το τελευταίο μίλι των συμβάσεων που η προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέγραψε.

Από την πλευράς μας, ο σιδηρόδρομος ασφαλώς και έχει κεντρική θέση στο πρόγραμμά μας, αλλά με αναφορά σε έργα ρεαλιστικά και λειτουργικά. Που εξυπηρετούν τον πολίτη και βελτιώνουν την παρεχόμενη υπηρεσία. Έτσι ιεραρχούμε ως έργα προτεραιότητας την ολοκλήρωση των συστημάτων στο δίκτυο, και ειδικά στον άξονα Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Ειδομένη- Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ), τη συντήρηση και αναβάθμιση της υποδομής με στόχο τη βελτίωση της χρονοαπόστασης Αθήνα- Θεσσαλονίκη, την προκήρυξη του έργου από Ρίο μέχρι Πάτρα και το σχεδιασμό της νέας πεδινής χάραξης Θεσσαλονίκη- Καβάλα. Όλα αυτά, άλλωστε, τα ανακοινώσαμε λεπτομερώς στο Πρόγραμμά μας, το οποίο οι πολίτες με την ψήφο τους ενέκριναν και εμπιστεύτηκαν.

Image not found or not visible



-Αστικές συγκοινωνίες. Μιλήσατε πρόσφατα για “τραγική οικονομική κατάσταση” και για “διαχείριση κρίσης” που αναγκαστικά κάνετε. Τι σχεδιάζετε; Και τι θα κάνετε με το διαγωνισμό για τα νέα λεωφορεία;

-Οι αστικές συγκοινωνίες είναι σε απόλυτη προτεραιότητα για εμάς, γιατί έχουν να κάνουν με την εύρυθμη λειτουργία των πόλεών μας και την καθημερινότητα του

πολίτη. Και τον πολίτη πρέπει να τον σέβεσαι. Πάντα. Η κατάσταση που συναντήσαμε είχε πράγματι όλα τα χαρακτηριστικά της παρατεταμένης κρίσης. Καθημερινή ταλαιπωρία των πολιτών από τη μια, με μεγάλες καθυστερήσεις.

Δεν χρειάζεται να σας πω λεπτομέρειες, όλοι γνωρίζουν πόσο έντονο έφτασε να είναι αυτό το πρόβλημα ιδίως στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στην Αθήνα. Ακόμα και τα δρομολόγια του μετρό έφτασαν να έχουν προβλήματα καθυστερήσεων...

Και ταυτόχρονα, σοβαρότατα οικονομικά προβλήματα. Σκεφτείτε μόνο ότι οι εισπράξεις του ΟΑΣΑ στην Αθήνα, από 220 εκατ, το 2014 έπεσαν το 2018 μετά βίας στα 150 εκατ. ευρώ. Στη Θεσσαλονίκη, στην απόλυτα αποτυχημένη κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, από 58 εκατ. εισπράξεις το 2014 μετά βίας είμαστε στα 24 εκατ. το χρόνο σήμερα. Αναφέρομαι στις εισπράξεις από επιβάτες, ανεξάρτητα από τις επιδοτήσεις ή τα χρέη των υπουργείων. Προφανώς, λοιπόν, βρισκόμαστε σε μια κατάσταση κρίσης και επιχειρούμε να την αντιμετωπίσουμε ταυτόχρονα σε οικονομικό και επιχειρησιακό επίπεδο.

Στο μετρό της Αθήνας, κάναμε ορισμένες διορθωτικές κινήσεις και μέρα με τη μέρα η κατάσταση βελτιώνεται. Πλέον στις ώρες αιχμής, οι χρονοαποστάσεις θα είναι περίπου στα 4 λεπτά ή ελάχιστα παραπάνω. Στα λεωφορεία, ήδη υπάρχει μια βελτίωση γιατί καταφέραμε να βγάλουμε περισσότερα οχήματα στους δρόμους. Και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, όπου η μεγάλη βελτίωση θα φανεί μόλις ολοκληρωθεί η ανάθεση δρομολογίων στα ΚΤΕΛ.

Έχουμε όμως πολλή προσπάθεια να κάνουμε ακόμα για να ανορθώσουμε την κατάσταση -και θα το κάνουμε. Να ξέρετε ότι προσωπικά θα παρακολουθώ στενά το θέμα. Παρά τα προβλήματα, οι συμπολίτες μας να είναι βέβαιοι ότι κάνουμε ό,τι μπορούμε για να γίνουν οι συγκοινωνίες μας αυτές που αξίζουν σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα.

Όσο για τον διαγωνισμό για τα λεωφορεία, όπως γνωρίζετε κατέπεσε με απόφαση της αρμόδιας Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών - ουσιαστικά για λόγους προχειρότητας, όπως είχαμε προβλέψει και προεκλογικά. Ασφαλώς θα τον ξαναβγάλουμε, με σοβαρότητα, στους επομένους μήνες.

-Υπάρχουν, κύριε υπουργέ, σκέψεις για μερική ή ολική ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών ή μέρους αυτών σε συνδυασμό ενδεχομένως και με επενδύσεις σ' αυτές από τους ιδιώτες επενδυτές;

-Δεν τίθεται από πλευράς μας θέμα ιδιωτικοποίησης. Και ούτως ή άλλως, η τραγική κατάσταση που κληροδότησε η προηγούμενη κυβέρνηση δεν θα μπορούσε να προσελκύσει ενδιαφέρον επενδυτών. Όμως ξέρετε κάτι; Η συζήτηση κρατικές ή ιδιωτικές συγκοινωνίες είναι παρωχημένη. Το βασικό είναι ο ισχυρός ρυθμιστικός

ρόλος του κράτους και η σωστή διαχείριση των εταιρειών.

Να σας αναφέρω απλά παραδείγματα; Με την αποκρατικοποίηση που εμείς σχεδιάσαμε και ο ΣΥΡΙΖΑ καθυστέρησε μέχρι να την αποδεχτεί τελικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βελτίωσε την υπηρεσία της ως ιδιωτική εταιρεία. Στον κρατικό ΟΑΣΘ του κ. Σπίρτζη παραλάβαμε 215 λεωφορεία σε λειτουργία -λιγότερα από τα μισά από όσα χρειάζεται η πόλη- και σήμερα στον ίδιο κρατικό ΟΑΣΘ έχουμε 100 περισσότερα και θα προσθέσουμε άλλα τόσα μέσω της συνεργασίας με τα ΚΤΕΛ.

Συνεπώς, το debate ιδιωτικό δημόσιο στις συγκοινωνίες είναι παρωχημένο. Ισχυρή ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους, καλά διοικούμενες εταιρίες δημοσιές η ιδιωτικές και συνεργασία ιδιωτικού και δημοσίου τομέα: αυτή είναι η σωστή απάντηση στις συγκοινωνίες σε όλο το κόσμο και φυσικά και στην Ελλάδα.