
Γ. Καραγιάννης, γ.γ. Υποδομών: Η αλήθεια για τις μελέτες της «Βενιζέλου»

2019/09/30 00:08 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

«Και μετρό και αρχαία». Αυτό δηλώνει ο Θεσσαλονικιός γενικός γραμματέας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Γιώργος Καραγιάννης, σε συνέντευξή του στην εφημερίδα «Μακεδονία της Κυριακής».

Ο κ. Καραγιάννης ξεκαθαρίζει ότι η συγκεκριμένη πρόταση για τη Βενιζέλου είναι η μόνη λύση που εξασφαλίζει ότι «και το μετρό θα ολοκληρωθεί και μάλιστα συντομότερα και με χαμηλότερο κόστος, και τα αρχαία θα προστατευτούν και θα αναδειχτούν αποτελεσματικότερα».

Αποκαλύπτει, όπως αναφέρει η ΜτΚ, το μύθο ότι “για τη μέθοδο που απορρίψαμε δήθεν υπήρχαν έτοιμες μελέτες. Όμως η οριστική μελέτη επιπέδου 2 στατικών για το υπόγειο τμήμα της λύσης με την in situ παραμονή των αρχαίων απορρίφθηκε από την προηγούμενη διοίκηση της Αττικό Μετρό”.

Δηλαδή, η ίδια διοίκηση που ισχυριζόταν ότι υπάρχει μελέτη, η ίδια την είχε απορρίψει, όπως σημειώνει.

Ξεκαθαρίζει ότι η φιλοσοφία της κυβέρνησης είναι «να μην τάζουμε, να μη λέμε ωραία λόγια, να μην παίρνουμε στο πόδι αποφάσεις, αλλά να είμαστε μετρημένοι, σίγουροι και αποτελεσματικοί. Με βασική προτεραιότητα την προετοιμασία της νέας γενιάς έργων, που θα αλλάξουν την εικόνα της χώρας αλλά και της Θεσσαλονίκης, και θα τονώσουν την αγορά».

Ολόκληρη η συνέντευξη του κ. Καραγιάννη, στον δημοσιογράφο Νίκο Οικονόμου, στην εφημερίδα «Μακεδονία της Κυριακής», έχει ως εξής:

-Κύριε Καραγιάννη, γιατί η κυβέρνηση επέλεξε τελικά τη λύση απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαίων για τη στάση Βενιζέλου;

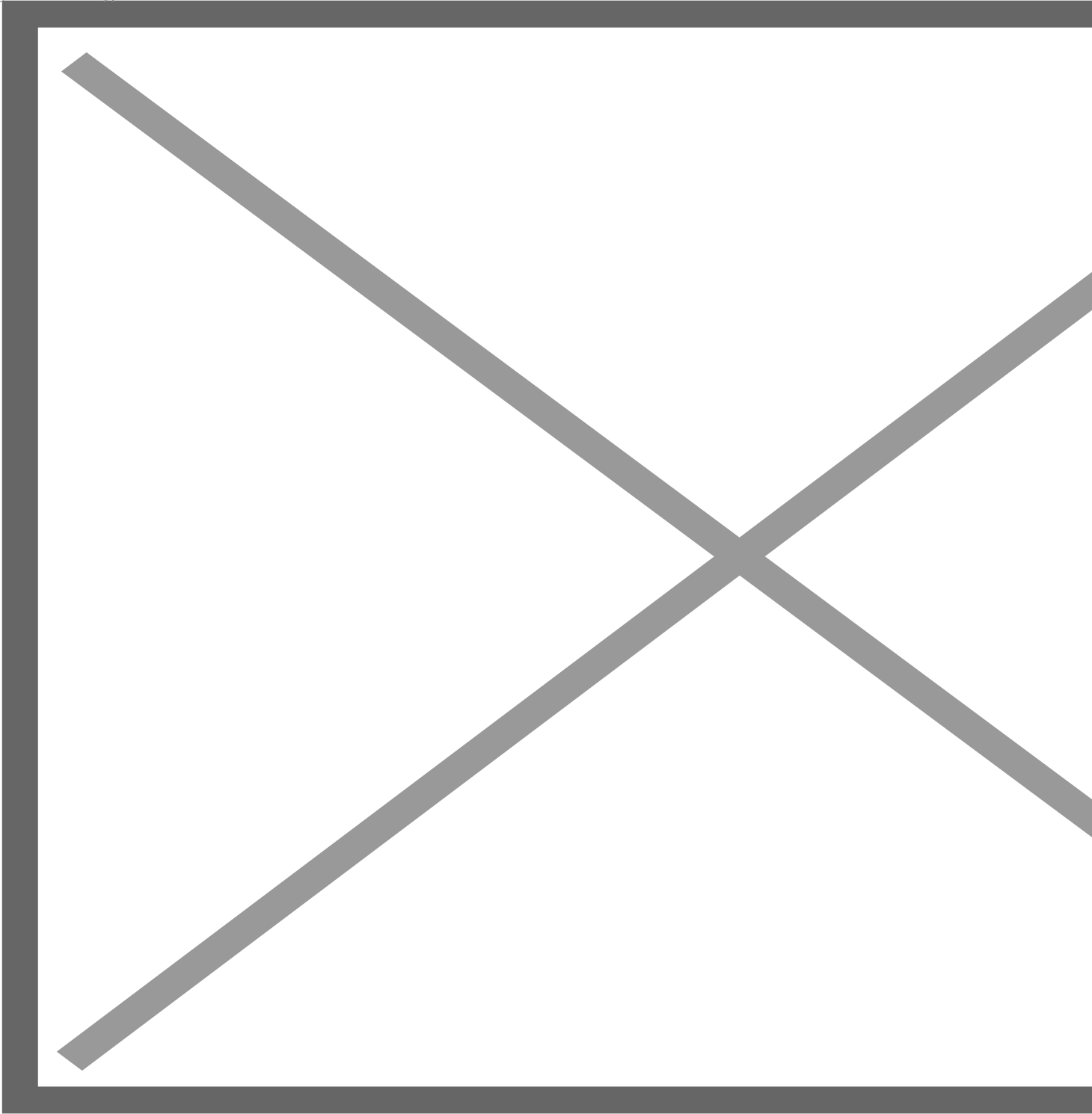
-Γιατί είναι η μόνη λύση που εξασφαλίζει ότι και το μετρό θα ολοκληρωθεί -και μάλιστα συντομότερα και με χαμηλότερο κόστος- και τα αρχαία θα προστατευτούν και θα αναδειχτούν αποτελεσματικότερα. Πετυχαίνουμε δηλαδή το «και μετρό και αρχαία».

Όσοι έχουμε δεσμούς με τη Θεσσαλονίκη, κύριε Οικονόμου, γνωρίζουμε από πρώτο

χέρι ότι οι Θεσσαλονικείς δεν αντέχουν άλλη κοροϊδία για αυτό το ζήτημα. Παιδάκι ήμουν και άκουγα ότι θα μας φτιάξουν μετρό... Λυπάμαι που το λέω, αλλά αυτό ακριβώς ήταν και όσα λέγονταν ότι δήθεν το μετρό θα ξεκινούσε το 2020: κοροϊδία

Ε, εμείς δεσμευτήκαμε να πούμε την αλήθεια. Και όπως έχει πει ο υπουργός Κώστας Καραμανλής, να εγκαινιάσουμε μετρό, όχι μουσαμάδες.

Image not found or type unknown



-Οριστικές μελέτες για τις δύο προτάσεις υπήρχαν; Και τι προβλέπουν σε σχέση με το χρονοδιάγραμμα αλλά και το κόστος του όλου έργου;

-Ανάμεσα στους μύθους που διακινούσαν όσοι θέλουν να φτιάξουν μία εικονική

πραγματικότητα, που καταδικάζει τελικά τη Θεσσαλονίκη να μην έχει μετρό, ήταν και ότι δήθεν για τη μέθοδο που απορρίψαμε υπήρχαν έτοιμες μελέτες.

Όπως αποδείχτηκε, όμως, η οριστική μελέτη επιπέδου 2 στατικών για το υπόγειο τμήμα της λύσης με την in situ παραμονή των αρχαίων απορρίφθηκε από την προηγούμενη διοίκηση της Αττικό Μετρό. Δηλαδή, η ίδια διοίκηση που ισχυριζόταν ότι υπάρχει μελέτη, η ίδια την είχε απορρίψει!

Το κόστος της συγκεκριμένης λύσης εκτιμάται σε πρώτη φάση περίπου στα 35 εκατομμύρια ευρώ επιπλέον, χωρίς τις πρόσθετες αρχαιολογικές εργασίες, με μεγάλη αβεβαιότητα για το χρόνο ολοκλήρωσης.

Αντιθέτως, στη λύση που επιλέγουμε, ο σταθμός προσαρμόζεται όσο το δυνατόν καλύτερα στο πλαίσιο της αρχικής λύσης που υπάρχει στη σύμβαση, με μικρές αποκλίσεις από την αρχική προσφορά. Η μελέτη του είναι βατή, πολύ κοντά στις μελέτες των υπολοίπων σταθμών του έργου.

Συνεπώς γρήγορα θα έχουμε την οριστική μελέτη και τη μελέτη εφαρμογής, ώστε με το πέρας της αρχαιολογικής εκσκαφής να ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής.

-Άρα τι μετρό θα έχουμε και πότε;

Με το σχέδιο μας διασφαλίζουμε ότι το έργο θα παραδοθεί ολοκληρωμένο το αργότερο τον Απρίλιο του 2023. Κι αυτό είναι σημαντικό, γιατί χωρίς το σταθμό Βενιζέλου όλοι καταλαβαίνουμε ότι το έργο θα ήταν κολοβό. Και προσέξτε: Αν το μετρό ξεκινούσε να λειτουργεί χωρίς το σταθμό Βενιζέλου, σύντομα θα έπρεπε να κλείσουν και οι σταθμοί του νέου σιδηροδρομικού σταθμού, πλατείας Δημοκρατίας και Αγίας Σοφίας για διάστημα έως 18 μήνες

Δηλαδή θα είχαμε δήθεν «μετρό» - κοροϊδία, χωρίς τους τέσσερις κεντρικότερους σταθμούς.

Image not found or type unknown



Τι καταφέρατε να βελτιώσετε μέχρι τώρα και τι βλέπετε για το μέλλον;

-Η κατάσταση στην οποία βρήκαμε τον ΟΑΣΘ, η καθημερινή ταλαιπωρία των πολιτών, ήταν ντροπιαστική. Εκπονήσαμε ένα σχέδιο διαχείρισης κρίσης, ώστε να αποφύγουμε κατάρρευση του Οργανισμού, με άμεσες ενέργειες:

Πρώτον, τοποθετήσαμε νέα διοίκηση, αξιοκρατικά και χωρίς κομματικές παρωπίδες, επιλέγοντας μάλιστα για τη θέση του διευθύνοντα συμβούλου ένα άτομο μέσα από τον Οργανισμό.

Δεύτερον, μέσα σε ενάμιση μήνα θέσαμε σε κυκλοφορία 102 επιπλέον λεωφορεία. Παραλάβαμε 215 λεωφορεία και σήμερα στους δρόμους της πόλης της Θεσσαλονίκης κινούνται 330 και η διαφορά είναι ήδη αισθητή. Βέβαια, ακόμα απέχουμε από το επίπεδο που θέλουμε.

Τρίτον, προχωράμε ώστε εντός των επομένων μηνών να υλοποιούν τα ΚΤΕΛ την εκτέλεση ενός μέρους των περιαστικών και υπεραστικών διαδρομών, και ο ΟΑΣΘ να καλύπτει επαρκέστερα τη μητροπολιτική ζώνη.

Η Εγνατία ΑΕ τι ρόλο θα παίξει στους μελλοντικούς σας σχεδιασμούς; Και με την ευκαιρία, τι θα γίνει με το περίφημα 600 μέτρα στην Ποτίδαια που ταλαιπωρούν κάθε καλοκαίρι τους Θεσσαλονικείς που ταξιδεύουν προς τη Χαλκιδική;

Σε αντίθεση με την προηγούμενη κυβέρνηση που προχώρησε σε κινήσεις απαξίωσής της, θεωρούμε ότι η Εγνατία ΑΕ πρέπει να παραμείνει εργαλείο ανάπτυξης για τη Βόρεια Ελλάδα, συνεχίζοντας να εκτελεί έργα στην ευρύτερη περιοχή.

Η παραχώρηση θα προχωρήσει, αποτελεί άλλωστε και μεταμνημονιακή υποχρέωση της χώρας, αν και είναι «προβληματική» όπως έχει σχεδιασθεί. Με δεδομένο όμως ότι βρίσκεται στη β' φάση της και έχει γίνει η προεπιλογή, θα συνεχίσουμε προσπαθώντας να κάνουμε βελτιωτικές παρεμβάσεις στο αντικείμενο.

Όσον αφορά στο τμήμα στην Ποτίδαια, μία από τις πρώτες αποφάσεις της νέας διοίκησης θα είναι η δημοπράτησή του, καθώς το έργο είναι ώριμο και έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

-Υπάρχει κάτι καινούργιο στην ατζέντα του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη;

-Ένα πολύ σημαντικό έργο που θα βοηθήσει κυκλοφοριακά τη Θεσσαλονίκη είναι η αναβάθμιση της ανατολικής εσωτερικής περιφερειακής. Με την κατασκευή υπερυψωμένης ταχείας λεωφόρου 2+2 λωρίδων κυκλοφορίας, από το νοσοκομείο «Παπαγεωργίου» έως το ύψος των Κωνσταντινουπολίτικων και αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού. Η δημοπράτηση του έργου θα γίνει με ΣΔΙΤ.

Γενικά πάντως η φιλοσοφία μας είναι να μην τάζουμε, να μη λέμε ωραία λόγια, να μην παίρνουμε αποφάσεις στο πόδι. Θέλουμε να είμαστε μετρημένοι, σίγουροι και αποτελεσματικοί.

Τα μεγάλα έργα υποδομής δεν τα βλέπουμε ως πεδίο λαϊκισμού και δημιουργίας εντυπώσεων.

Και κάτι ακόμα: βασική μας προτεραιότητα είναι η προετοιμασία της νέας γενιάς έργων, που θα αλλάξουν την εικόνα της χώρας αλλά και της Θεσσαλονίκης, και θα τονώσουν την αγορά.