
Κ. Καραμανλής: Έχουμε 3.000 περισσότερα δρομολόγια λεωφορείων στους δρόμους της Αθήνας

2021/03/06 10:12 στην κατηγορία MMM

Για την ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών και την κατάσταση που επικρατεί στα MMM και τα μεγάλα έργα σε όλη την Ελλάδα, μιλά ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Αχ. Καραμανλής, σε συνέντευξή του στο Αθηναϊκό και Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων.

Χαρακτηρίζει το 2021 ως έτος των υποδομών, καθώς, όπως εξηγεί ο ίδιος, ένα - ένα ξεμπλοκάρουν τα μεγάλα έργα μέσα στο 2021, ενώ δεν παρέλειψε να αναφερθεί στα σιδηροδρομικά έργα και τις πρωτοβουλίες του υπουργείου για την Οδική Ασφάλεια που είναι «εθνικός μας στόχος».

Ο υπουργός, απαντώντας στις καταγγελίες της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης περί «διάλυσης» των συγκοινωνιών, δηλώνει: «Ο ΣΥΡΙΖΑ μας κατηγορεί που μέσα σε 1,5 χρόνο δεν προλάβουμε να διορθώσουμε όσα διέλυσε σε 4,5 χρόνια».

«Η πραγματικότητα, συνεχίζει, είναι ότι εκείνοι δεν έκαναν ούτε μία πρόσληψη, δεν πήραν ούτε ένα λεωφορείο, είχαν μειώσει ακόμα και τις προμήθειες ανταλλακτικών... Τώρα όλα αυτά τα αλλάζουμε. Το μόνο που είχαν αυξήσει ήταν η τιμή του εισιτηρίου! Κι εμείς τη μειώσαμε ξανά», τονίζει ο υπουργός, αφήνοντας ταυτόχρονα ανοιχτό το ενδεχόμενο να διατηρηθεί μειωμένο το εισιτήριο στις αστικές συγκοινωνίες εφόσον «τα οικονομικά μας το επιτρέπουν».

Τονίζει πως «σήμερα, έχουμε κάθε μέρα 3.000 περισσότερα δρομολόγια λεωφορείων στους δρόμους της Αθήνας και οι χρονοαποστάσεις στο μετρό έχουν μειωθεί κατά 2,5'-3'. Δεν είναι όλα ρόδινα... αλλά έχουν γίνει βήματα βελτίωσης. Σίγουρα χρειάζονται και άλλα, γι' αυτά εργαζόμαστε».

Σε ό,τι αφορά τα μεγάλα έργα υποδομών, ο υπουργός Κώστας Καραμανλής δηλώνει: «Βρήκαμε μεγάλα εμβληματικά έργα μπλοκαρισμένα... Ξεμπλοκάρουμε το ένα έργο μετά το άλλο... Δεν βρήκαμε ούτε μια ώριμη μελέτη για να γίνουν νέα έργα- Το 2021 θα είναι το έτος των υποδομών».

Ο κ. Καραμανλής μιλά για το μεγάλο έργο της γραμμής 4 του Μετρό, προϋπολογισμού

1,2 δισ., που ξεμπλοκάρει μετά από πολλά χρόνια και σε σύντομο διάστημα θα δούμε να ξεκινούν οι πρόδρομες εργασίες.

«Ένα σπουδαίο έργο που θα αλλάξει το Λεκανοπέδιο και θα δώσει μεγάλη αναπτυξιακή ώθηση στην οικονομία μας».

Για το έργο Thessaloniki Flyover επισημαίνει πως ο σχεδιασμός για την υλοποίησή του με ΣΔΙΤ προχωρά σε χρόνο ρεκόρ και πρόκειται για τη μεγαλύτερη εναέρια οδό στην Ελλάδα.

Τέλος, για τα σιδηροδρομικά έργα, ο υπουργός Υποδομών, αναφέρει πως το πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων μας είναι το μεγαλύτερο που έχει σχεδιαστεί στη χώρα, ύψους 3,3 δισ., δίνοντας έμφαση ιδίως στην εμπορική μεταφορά, με συνδέσεις σε λιμάνια και αεροδρόμια και στην ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας στον άξονα της ΠΑΘΕ.

Ολόκληρη η συνέντευξη του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Αχ. Καραμανλή στο ΑΠΕ-ΜΠΕ και τους δημοσιογράφους Γιώργο Ψύλλια και Βάσω Κουτσούμπα έχει ως εξής:

-Κύριε Καραμανλή, η Αντιπολίτευση σάς ασκεί έντονη κριτική για την κατάσταση στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τι απαντάτε;

Απαντώ με τα πραγματικά δεδομένα: Σε σχέση με τον περασμένο Σεπτέμβριο, πλέον έχουμε κάθε μέρα 3.000 περισσότερα δρομολόγια λεωφορείων στους δρόμους της Αθήνας. Το 2020 τριπλασιάσαμε τις δαπάνες συντήρησης του στόλου σε σχέση με το 2019. Παραλάβαμε από την προηγούμενη κυβέρνηση 850 λεωφορεία στο δρόμο και τώρα έχουμε 1.300. Είχαμε να δούμε τόσα από το 2015...

Και σύντομα θα φτάσουμε στα 1.400 τουλάχιστον. Ακόμα μεγαλύτερη αύξηση στη Θεσσαλονίκη: παραλάβαμε 235 λεωφορεία, σήμερα έχουμε φτάσει τα 454 -σχεδόν διπλάσια.

Κι επίσης στο μετρό, οι μέσες χρονοαποστάσεις έχουν μειωθεί κατά 2,5'-3', οι συρμοί έχουν αυξηθεί σχεδόν κατά 20%, ενώ δώσαμε και τρεις νέους σταθμούς της επέκτασης προς Πειραιά σε κυκλοφορία. Στο τραμ, άρχισε ξανά η κυκλοφορία στο Σύνταγμα και στο Φάληρο.

Ο ΣΥΡΙΖΑ μας κατηγορεί που μέσα σε 1,5 χρόνο δεν έχουμε προλάβει να διορθώσουμε όλα όσα διέλυσε σε 4,5 χρόνια... Η πραγματικότητα είναι ότι εκείνοι δεν έκαναν ούτε μία πρόσληψη, δεν πήραν ούτε ένα λεωφορείο, είχαν μειώσει ακόμα και τις προμήθειες ανταλλακτικών... Τώρα όλα αυτά τα αλλάζουμε. Το μόνο που είχαν αυξήσει ήταν η τιμή του εισιτηρίου! Κι εμείς τη μειώσαμε ξανά.

Δεν λέω ότι είναι όλα ρόδινα. Όχι φυσικά. Όσοι χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ξέρουν ότι υπάρχουν προβλήματα, αλλά έχουν γίνει και βήματα βελτίωσης. Σίγουρα χρειάζονται κι άλλα. Για αυτά εργαζόμαστε. Εδώ και ενάμιση χρόνο κάνουμε καθημερινή διαχείριση κρίσης.

Εφαρμόζουμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο με 3 φάσεις: ανάταξη – ενίσχυση – ανανέωση. Προσπαθούμε. Μέρα με τη μέρα η κατάσταση γίνεται έστω και λίγο καλύτερη. Κι ευχαριστούμε όσους εργάζονται με φιλότιμο και τους πολίτες για την κατανόησή τους.

-Πριν λίγες μέρες είχαμε την μη έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της σύμβασης για την προμήθεια 300 λεωφορείων με leasing. Τελικά πότε θα μπουν στο δίκτυο και αυτά τα λεωφορεία;

Όπως ξέρετε, η ΟΣΥ Α.Ε. έχει ήδη κάνει αίτηση ανάκλησης αυτής της πράξης. Η εικόνα που έχω είναι πως έχει γίνει μια παρανόηση. Το ΣΤ' Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ασχολήθηκε με το θέμα, έμεινε με την εντύπωση ότι στα λεωφορεία που θα έρθουν με leasing δεν θα ανοίγουν τα παράθυρα.

Η ΟΣΥ Α.Ε. που διενεργεί το διαγωνισμό, όμως, έχει δεσμεύσει τις εταιρείες για το αντίθετο, ώστε όταν παραληφθούν τα λεωφορεία τα παράθυρα να ανοίγουν κανονικά. Όπως ακριβώς έγινε και στη Θεσσαλονίκη, όπου επίσης πήραμε λεωφορεία με leasing.

Πιστεύω ότι σύντομα θα ξεκαθαρίσει το θέμα από πλευράς Ελεγκτικού Συνεδρίου, ώστε να τεθούν και αυτά τα νέα λεωφορεία στη διάθεση των πολιτών που τα περιμένουν για να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο ο στόλος μας.

-Ο ΣΥΡΙΖΑ καταγγέλλει «σκιές» στις προσλήψεις προσωπικού στους διαγωνισμούς ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ. Το σχόλιο σας.

Απαντώ και πάλι με γεγονότα: Η κυβέρνησή μας μετά από 1,5 χρόνο ολοκληρώνει 609 προσλήψεις στις αστικές συγκοινωνίες, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ επί 4,5 χρόνια δεν έκανε ούτε μία! Και αυτές τις προσλήψεις τις κάνουμε με τη μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα και με απόλυτη διαφάνεια και αξιοκρατία.

Για να γίνει απολύτως κατανοητό το πόσο εκτός πραγματικότητας είναι οι δήθεν «καταγγελίες» του ΣΥΡΙΖΑ, να πω μόνο το εξής: Ενώ μπορούσαν να διεξάγουν τη διαδικασία μόνες τους η ΟΣΥ και η ΣΤΑΣΥ, εμείς αποφασίσαμε το ΑΣΕΠ να έχει ρόλο εγγυητή σε όλα τα στάδια, από την έκδοση των προκηρύξεων έως τον έλεγχο των ενστάσεων αλλά και των προσωρινών πινάκων.

Μεταξύ προσωρινών και τελικών πινάκων, λοιπόν, κάποιες ενστάσεις δικαιώνονται από το ΑΣΕΠ -όπως γίνεται πάντα, ακόμα και σε διαγωνισμούς που κάνει το ίδιο το

ΑΣΕΠ, πόσο μάλλον οι εταιρείες των αστικών συγκοινωνιών που δεν έχουν σχετική εμπειρία. Για τι ακριβώς μας κατηγορούν λοιπόν; Για το ότι αποδίδει αποτελέσματα η διαδικασία που εμείς οι ίδιοι αποφασίσαμε;

-Θα διατηρηθεί η μειωμένη τιμή εισιτηρίων στο πλαίσιο των ευρύτερων μέτρων στήριξης λόγω κορονοϊού;

Η πρόθεσή μας είναι η μειωμένη τιμή να διατηρηθεί εφόσον το επιτρέπουν τα οικονομικά μας.

-Πρόσφατα παρουσιάσατε το Εθνικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο ήταν και προεκλογική δέσμευση της ΝΔ. Τι φέρνει το εν λόγω Σχέδιο και πότε θα αρχίσει να υλοποιείται;

Το θέμα είναι πολύ ψηλά στις προτεραιότητες όχι μόνο του υπουργείου, αλλά και του ίδιου του πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη. Η οδική ασφάλεια πρέπει να γίνει εθνικός μας στόχος. Για πρώτη φορά διαθέτουμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, με δράσεις βήμα-βήμα σε κάθε επίπεδο. Βασίζεται στο τετράπτυχο: ασφαείς δρόμοι – υπεύθυνοι οδηγοί – κυκλοφοριακή παιδεία – δίκαιοι κανόνες για όλους.

Και το υλοποιούμε σε όλα τα επίπεδα. Δείτε τις πρώτες μας δράσεις. Από τη μία, ξεκινήσαμε από το πιο φλέγον: τους δρόμους μας. Με ένα πρόγραμμα 7.000 παρεμβάσεων σε επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου σε όλη τη χώρα. Και από την άλλη, ταυτόχρονα, φροντίζουμε να βγάζουμε καλύτερους οδηγούς.

Θεσπίζοντας ένα νέο σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης, με διαφάνεια και αδιάβλητο. Οι εξετάσεις πλέον θα καταγράφονται με κάμερα, ο εξεταστής θα κάθεται στη θέση του συνοδηγού και ο εκπαιδευτής στο πίσω κάθισμα. Η οδική ασφάλεια δεν θέλει ωραία λόγια, αλλά συγκεκριμένες πράξεις.

-Περνάμε στα έργα. Κύριε υπουργέ, από πέρυσι τέτοιες μέρες είχατε μιλήσει για ένα τεράστιο πακέτο έργων ύψους 13 δισ. που θα δρομολογήσετε για να βοηθηθεί η ελληνική οικονομία . Τι έχει γίνει μέχρι σήμερα;

Το 2021 θα είναι το έτος των υποδομών. Δείτε τι παραλάβαμε και πού βρισκόμαστε σήμερα: Από τη μία μεριά, βρήκαμε μια σειρά από μεγάλα, εμβληματικά έργα, μπλοκαρισμένα. Τα ξεμπλοκάρουμε ένα προς ένα, Ε-65, Γραμμή 4, Μετρό Θεσσαλονίκης, Πατρών-Πύργου, ΒΟΑΚ, 'Ακτιο-Αμβρακία.

Κι από την άλλη, δεν βρήκαμε ούτε μία ώριμη μελέτη για να γίνουν νέα έργα. Και σε αυτό το επίπεδο, δουλεύουμε συστηματικά επί 19 μήνες και ήδη βλέπετε ότι προχωρά μια σειρά έργων, από την επέκταση της Λεωφόρου Κύμης στην Αθήνα, έως το flyover στη Θεσσαλονίκη.

Συνολικά, μιλάμε για το μεγαλύτερο πρόγραμμα έργων μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες και την περίοδο 2004-2009 που ξεκίνησαν οι νέοι αυτοκινητόδρομοι.

Ταυτόχρονα, όμως, κάναμε και κάτι άλλο. Μια σπουδαία θεσμική μεταρρύθμιση. Τροποποιώντας τον Ν.4412 για τις δημόσιες συμβάσεις -έναν νόμο που ο ίδιος ο ΣΥΡΙΖΑ που τον ψήφισε αναγκάστηκε στη συνέχεια να τον τροποποιήσει... 385 φορές- δημιουργήσαμε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο, ώστε τα έργα να προχωρούν με ταχύτητα, διαφάνεια, αποτελεσματικότητα.

-Το μεγαλύτερο από τα μπλοκαρισμένα έργα ήταν η Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας. Πού βρισκόμαστε σήμερα; Και τι σχεδιάζετε για τις επεκτάσεις του Μετρό;

Μιλάμε για ένα σπουδαίο έργο που θα αλλάξει το Λεκανοπέδιο και θα δώσει μεγάλη αναπτυξιακή ώθηση στην οικονομία μας. Το μεγαλύτερο έργο υποδομής που πρόκειται να κατασκευαστεί τα επόμενα χρόνια στη χώρα μας, με προϋπολογισμό 1,2 δισ. ευρώ.

Μετά από παλινωδίες και καθυστερήσεις ετών, βάλαμε επιτέλους στην τελική φάση το διαγωνισμό. Ενώ μέσα στους επόμενους μήνες ξεκινάμε τις πρόδρομες εργασίες, δηλαδή τα πρώτα εργοτάξια. Μιλάμε για το α΄ τμήμα της Γραμμής, με μήκος 13 χλμ. περίπου και 15 νέους σταθμούς: 'Αλσος Βεΐκου, Γαλάτσι, Ελικώνος, Κυψέλη, Δικαστήρια, Αλεξάνδρας, Εξάρχεια, Ακαδημία, Κολωνάκι, Ευαγγελισμός, Καισαριανή, Πανεπιστημιούπολη, Ζωγράφου, Ιλίσια, Γουδή.

Παράλληλα, όμως, έχουμε κάνει το πρώτο βήμα και για την επέκταση της Γραμμής 4 από το άλσος Βεΐκου μέχρι τα Πευκάκια, ώστε να ενώνεται με τη Γραμμή 1, του ΗΣΑΠ. Μιλάμε δηλαδή για την επέκταση του Μετρό από την Κατεχάκη κατά μήκος της Κηφισίας, που θα περνά από το Φάρο Φιλοθέης, το Χαλάνδρι, το ΟΑΚΑ και θα φτάνει στην Πεύκη.

Έχουν ολοκληρωθεί γεωτεχνικές μελέτες, ξεκίνησαν οι τοπογραφικές και τώρα έπεται να γίνουν οι προωθημένες αναγνωριστικές μελέτες και φυσικά να βρεθεί χρηματοδότηση.

Στόχος είναι να ενταχθεί στο επόμενο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο, δηλαδή μετά το 2027.

Και βέβαια, περί τα τέλη του έτους θα προκηρυχθεί η επέκταση της Γραμμής 2 στη Δυτική Αττική, ενώ εργαζόμαστε και για τις επεκτάσεις προς Γλυφάδα και Καλλιθέα. Για να αναφέρω μόνο τα σημαντικότερα σημεία του σχεδιασμού μας.

-Το δεύτερο πολύ μεγάλο έργο κ. υπουργέ είναι ο πολύπαθος Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ). Τι παραλάβατε; Τι κάνατε εσείς για να απεμπλακεί το έργο και ποιος είναι όλος ο σχεδιασμός;

Αυτούς τους 19 μήνες έγιναν τα μεγαλύτερα βήματα που έχουν γίνει ποτέ για το έργο: Αναθέσαμε 14 μελέτες, κατατέθηκε ήδη για έγκριση η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη και μέχρι το καλοκαίρι θα κατατεθούν αντίστοιχα για το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο και τη βελτίωση των παρακάμψεων των μεγάλων πόλεων.

Παράλληλα, αναπροσαρμόσαμε το χρηματοδοτικό μοντέλο. Με άλλα λόγια, πήραμε ένα πρακτικά ανύπαρκτο έργο και με ταχύτατους ρυθμούς το ωριμάζουμε μελετητικά. Και είμαστε αποφασισμένοι να φτιάξουμε έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο που θα επιτρέψει στην Κρήτη να μπει σε μια νέα εποχή.

-Έργα Θεσσαλονίκης. Πού βρισκόμαστε σήμερα με την Νέα Ανατολική Περιφερειακή οδό το εμβληματικό σας έργο Thessaloniki Flyover; Επίσης τι γίνεται με το Μετρό Θεσσαλονίκης;

Το Flyover είναι το πιο εμβληματικό ίσως από αυτή τη νέα γενιά έργων μας. Και ο σχεδιασμός για την υλοποίησή του με ΣΔΙΤ προχωρά σε χρόνο ρεκόρ. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη εναέρια οδό στην Ελλάδα.

Ένα έργο το οποίο βάζει οριστικά τέλος στη συμφόρηση της Περιφερειακής Οδού. Διασφαλίζει πιο γρήγορες και κυρίως ασφαλείς μετακινήσεις και προσφέρει πιο εύκολη πρόσβαση από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη, αλλά και από και προς γειτονικές πόλεις και κρίσιμους προορισμούς.

Όσο για το Μετρό Θεσσαλονίκης, μετά από 4,5 χρόνια πολιτικών αντιπαραθέσεων, δώσαμε λύση. Επιλέξαμε και Μετρό και Αρχαία. Ενώσαμε τις δυνάμεις της πόλης κι έτσι σήμερα, για πρώτη φορά κυβέρνηση, Περιφέρεια, Δήμος, παραγωγικοί φορείς, και βέβαια η μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών, είμαστε όλοι μαζί. Το ΚΑΣ μάς δικαίωσε.

Σύντομα θα έχουμε και την απόφαση του ΣτΕ και πιστεύω ακράδαντα ότι θα μας δικαιώσει και αυτό. Για να παραδώσουμε το 2023 ολόκληρο το έργο, με όλους του σταθμούς σε λειτουργία.

Σκεφτείτε σε λίγα χρόνια, αυτά τα δύο έργα μαζί, πόσο θα αλλάξουν την καθημερινότητα στην πόλη.

-Σιδηροδρομικά Έργα. Υπάρχει μια κριτική από τους σιδηροδρομικούς ότι τα έργα αυτά έχουν μείνει πίσω...

Η αλήθεια είναι ότι τα σιδηροδρομικά έργα, μέχρι σήμερα, περνούσαν σε δεύτερη μοίρα στη χώρα μας.

Όμως, η ύπαρξη ενός αξιόπιστου σιδηροδρομικού δικτύου είναι αναγκαία για να κερδίσει η Ελλάδα τον διεθνή ρόλο που της αξίζει. Γι' αυτό και στο δικό μας σχεδιασμό, έχουν κεντρική θέση. Γιατί σημαίνουν ασφάλεια, ανάπτυξη, ταχύτητα, σεβασμό στο περιβάλλον, ποιότητα ζωής.

Το πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων μας είναι το μεγαλύτερο που έχει σχεδιαστεί στη χώρα, ύψους 3,3 δισ. Δίνουμε έμφαση ιδίως στην εμπορική μεταφορά, με συνδέσεις σε λιμάνια και αεροδρόμια και στην ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας στον άξονα της ΠΑΘΕ.

Το σιδηροδρομικό μας δίκτυο μπορεί να επεκτείνει το θαλάσσιο διάδρομο που ενώνει τις ασιατικές αγορές με τον Πειραιά, σε ένα χερσαίο διάδρομο μεταφοράς προϊόντων στην Κεντρική Ευρώπη.