

Οι ομιλίες του υπουργού Υποδομών - Μεταφορών και του Γ.Γ. Υποδομών για τη γραμμή 4

2021/06/23 09:36 στην κατηγορία MMM

Στη σημασία της γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας, όσο και στην εξέλιξη της διαγωνιστικής διαδικασίας έως την υπογραφή της σύμβασης αναφέρθηκαν χθες, στις ομιλίες τους, τόσο ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, όσο και ο Γ.Γ. Υποδομών, Γιώργος Καραγιάννης, στο πλαίσιο της σχετικής εκδήλωσης για την υπογραφή της σύμβασης κατασκευής του έργου.

Η ομιλία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή

Σήμερα βάζουμε κι επίσημα μπρος ένα σπουδαίο έργο. Το μεγαλύτερο που θα γίνει στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια. Η γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας, είναι από εκείνα τα έργα που αλλάζουν την καθημερινότητα του πολίτη στο Λεκανοπέδιο. Αλλά και σε μια τόσο κρίσιμη συγκυρία δίνουν στην οικονομία μας μεγάλη ώθηση για ανάπτυξη.

Γνωρίζουμε όλοι καλά ότι δεν ήταν καθόλου εύκολο να φτάσουμε ως εδώ. Η διαγωνιστική διαδικασία πέρασε από χίλια κύματα. Όταν ήρθαμε στην κυβέρνηση, το έργο μετρούσε ήδη πολλά χρόνια καθυστερήσεων και αντιμετώπιζε σύνθετα προβλήματα. Τότε, πολλοί σκέφτονταν ότι πρέπει να ακυρωθεί ο διαγωνισμός και να ξεκινήσουν όλα από την αρχή.

Η δική μας θέση ήταν ξεκάθαρη. Δεν θέλαμε να αφήσουμε να πάνε χαμένα όλα αυτά τα χρόνια.

Πήραμε την απόφαση να προχωρήσουμε. Και με συντονισμένη και συστηματική δουλειά καταφέραμε να ξεμπλοκάρουμε ένα τόσο σημαντικό έργο και τώρα να βρισκόμαστε στην αρχή μιας νέας προσπάθειας, για να το κάνουμε επιτέλους πραγματικότητα.

Υπογράφουμε, λοιπόν, σήμερα τη σύμβαση με τον ανάδοχο για την εκπόνηση της Οριστικής Μελέτης, της Μελέτης Εφαρμογής, της κατασκευής και θέσης σε λειτουργία της Γραμμής 4.

Ανάδοχος αναδείχθηκε από την Αττικό Μετρό Α.Ε. η ένωση εταιρειών «ΑΒΑΞ -

GHELLA – ALSTOM». Το συμβατικό τίμημα του έργου ανέρχεται στο 1 δισ. 200 εκατ. ευρώ + ΦΠΑ, με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ.

Κι αυτό είναι άλλη μια ευκαιρία να σκεφτούμε πόσα πράγματα έχει κερδίσει η πατρίδα μας, από τη συμμετοχή της αυτά τα 40 χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ένα μόνο νούμερο θα σας πω:

180 δισ. ευρώ εκτιμάται ότι εισήλθαν στην ελληνική οικονομία από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή σχεδόν ένα ολόκληρο ΑΕΠ. Χρήματα με τα οποία έγιναν πράξη κυριολεκτικά χιλιάδες μικρά και μεγάλα έργα σε όλη την Επικράτεια.

Ας αναλογιστούμε, λοιπόν, πως θα ήταν η Ελλάδα σήμερα, αν δεν είχε «μπει» στην Ευρώπη, αλλά και πόσο κινδυνεύσαμε – πριν λίγα χρόνια – να βρεθούμε στο περιθώριο της Ευρώπης.

Επιστρέφοντας στο σημαντικό έργο της Γραμμής 4, και πριν αναφερθώ στο μέλλον, για να δούμε τα πολύπλευρα οφέλη του, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια πολύ σύντομη αναδρομή στο παρελθόν.

Γιατί η γραμμή 4, με τα όποια προβλήματα έχει αντιμετωπίσει μέχρι σήμερα, αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού που πάντα λέμε, ότι τα μεγάλα έργα δεν ανήκουν σε καμία κυβέρνηση, αλλά στον ελληνικό λαό.

Η καπηλεία των μεγάλων έργων για μικροπολιτική εκμετάλλευση αποτελεί ύβρι. Η πορεία για την ολοκλήρωσή τους συχνά αποτελεί άθροισμα προσπαθειών πολλών διαφορετικών κυβερνήσεων, αφού μπορεί άλλος να συλλαμβάνει την ιδέα ενός έργου, άλλος να το ωριμάζει, άλλος να το δημοπρατεί, άλλος να το συμβασιοποιεί και άλλος να το ολοκληρώνει.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα – όπως είδατε και στο video που προβλήθηκε – είναι το μετρό της Αθήνας.

Τα έργα του οποίου ξεκίνησαν την περίοδο 1990-1993, από την τότε κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, ενώ τα εγκαίνια της γραμμής έγιναν το 2000, επί κυβέρνησης Κώστα Σημίτη.

Αναφορικά με την Γραμμή 4, η αρχική Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό –στα τέλη της δεκαετίας του '90 – προέβλεπε την κατασκευή όχι μιας νέας γραμμής, αλλά 2 επεκτάσεων της γραμμής 2 και της γραμμής 3.

Το 2004 επελέγη η δημιουργία νέας γραμμής 4 σε σχήμα U. Η πρώτη εξαγγελία για την εκκίνηση του διαγωνισμού έγινε το 2005. Οι μελέτες συγκοινωνιακού επιπέδου ολοκληρώθηκαν το 2006 και είχαμε πλέον το σχεδιασμό της γραμμής. Και οι μελέτες

σε επίπεδο engineering ξεκίνησαν το 2008, επί κυβερνήσεως Κώστα Καραμανλή και Νέας Δημοκρατίας.

Από τότε έγιναν πολλά, αλλά και πολλά που τράβηξαν το έργο αρκετά «πίσω».

Από τα μνημόνια του 2010, μέχρι την περήφανη διαπραγμάτευση του 2015.

Φτάνουμε, όμως, αισίως στο 2017, είχαμε την έναρξη του διαγωνισμού, δηλαδή τη δημοπράτηση του έργου. Αλλά και την αρχή του «χορού» των δικαστικών προσφυγών στο ΣτΕ, που έβαλε πάλι «φρένο» στην υλοποίηση του έργου.

Εμείς, λοιπόν, όπως σας είπα, παραλάβαμε ένα έργο σχεδόν σταματημένο, που αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα.

Κι ο στόχος μας ήταν ένας και μοναδικός:

Να το ξεμπλοκάρουμε, ώστε μετά από 15 και πλέον χρόνια να μπει σε τροχιά υλοποίησης.

Πράγματι, τον Δεκέμβριο του 2019 επανεκκινήσαμε τη διαδικασία ελέγχου των υποφακέλων Δικαιολογητικών συμμετοχής και Τεχνικής Προσφοράς, που είχε σταματήσει.

Μετά από νέες προσφυγές, πετύχαμε τελικά τη δικαίωση της επιχειρηματολογίας της Αττικό Μετρό σύμφωνα με το ΣτΕ κι έτσι προχωρήσαμε στο άνοιγμα των οικονομικών προσφορών.

Μπήκε ένα τέλος στο «γαϊτανάκι» των προσφυγών, που αποτελεί κύρια αιτία καθυστέρησης των έργων στη χώρα μας.

Μετά από μια πυκνή σε γεγονότα διαδικασία, φτάσαμε μέχρι την κατακύρωση του έργου.

Ταυτόχρονα, επιλύσαμε και όλα τα νομικά ζητήματα που τέθηκαν για την εργολαβία των Πρόδρομων Εργασιών και υπογράψαμε σύμβαση στα τέλη Μαρτίου. Έχουν ήδη ξεκινήσει οι διαδικασίες και μέσα στο καλοκαίρι εγκαθίστανται τα πρώτα εργοτάξια. Το έργο μπαίνει στις ράγες και ξεκινάει.

Όλες αυτές οι ενέργειες έγιναν μέσα σε 23 μήνες και εν μέσω πανδημίας.

Και οφείλω να ευχαριστήσω και να συγχαρώ ιδίως τη διοίκηση και τους εργαζόμενους της Αττικό Μετρό.

Σήμερα, όμως, κάνουμε το πιο σημαντικό βήμα.

Συμβασιопоιούμε τη Γραμμή 4, που πρακτικά σημαίνει ότι σήμερα ξεκινά ουσιαστικά

η κατασκευή του έργου.

Η στάση της κυβέρνησής μας σε αυτό το έργο, αποδεικνύει πως όλα τα έργα υποδομών τα αντιμετωπίζουμε πάντα με θετική προσέγγιση και ανοιχτό μυαλό.

Αποτελεί κοινό μυστικό ότι παραλάβαμε μια σειρά από μεγάλα έργα τα οποία αντιμετωπίζαν σύνθετα προβλήματα.

Τα είδαμε όλα, ένα προς ένα.

Με όλους μου τους συνεργάτες στο Υπουργείο, αλλά και με τον ίδιο τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη, ο οποίος όπως έχω πει πολλές φορές επιδεικνύει μεγάλο και προσωπικό ενδιαφέρον για τα έργα υποδομών.

Και παρεμβαίνει δίνοντας λύσεις, όπως χαρακτηριστικά στην περίπτωση του βόρειου τμήματος του E-65, αλλά και του Πάτρα-Πύργος.

Το πρώτο που κάναμε σε κάθε περίπτωση, λοιπόν, ήταν να εξετάσουμε αν τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το κάθε έργο μπορούσαν να επιλυθούν.

Σε όποιες περιπτώσεις μπορούσαν τελικά να αντιμετωπιστούν στην πράξη –όπως για παράδειγμα στη Γραμμή 4- το καταφέραμε και συνεχίσαμε τη διαγωνιστική διαδικασία.

Νομίζω όλοι μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε για πόσο σπουδαίο κατασκευαστικό έργο μιλάμε:

Το πρώτο τμήμα του, έχει μήκος περίπου 13 χλμ και περιλαμβάνει 15 νέους σταθμούς, οι οποίοι εκτείνονται κατά μήκος 4 Δήμων.

Θα ξεκινά από εδώ που βρισκόμαστε σήμερα, στο Άλσος Βεΐκου στο Γαλάτσι, από εκεί στα Εξάρχεια, το Κολωνάκι και τον Ευαγγελισμό, στη συνέχεια στην Καισαριανή και την Πανεπιστημιούπολη του Ζωγράφου, για να καταλήξει στο Γουδή.

Το έργο περιλαμβάνει επίσης ένα νέο Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας για τη Γραμμή 4, με προοπτική ενσωμάτωσης και του ελέγχου λειτουργίας των Γραμμών 1, 2 και 3, αλλά και μελλοντικών αυτόματων νέων γραμμών του Τραμ.

Η γραμμή 4 είναι ένα έργο, εκτός των άλλων, που έχει και ιδιαίτερα έντονο το στοιχείο της καινοτομίας.

Πρώτα απ' όλα, από αυτό σκοπεύουμε να ξεκινήσουμε και την εφαρμογή του μοντέλου Building Information Modeling –το λεγόμενο BIM. Μια καινοτόμα πλατφόρμα, που ενισχύεται από την Κομισιόν, αλλά αποτελεί και μέρος των μεταρρυθμίσεων του Ταμείου Ανάκαμψης, συνεισφέροντας στην εξοικονόμηση πόρων

και χρόνου.

Και βέβαια, όταν ολοκληρωθεί, θα έχουμε μια υπεσύγχρονη, ασφαλή γραμμή, με τραίνα χωρίς οδηγό και υπεραυτόματα συστήματα για τη λειτουργία τους. Είναι αυτονόητο ότι ένα τέτοιο έργο, συνεισφέρει καθοριστικά στην ανάπτυξη και δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας.

Και μεσο-μακροπρόθεσμα, ανεβάζει την αξία των περιοχών από τις οποίες περνάει και ενισχύει την τοπική οικονομία.

Το πιο σημαντικό, όμως, είναι ότι η γραμμή 4 θα αλλάξει την καθημερινότητα σε όλη την Αθήνα και ιδίως σε ορισμένες από τις πιο επιβαρυμένες και πυκνοκατοικημένες περιοχές της.

Θα αλλάξει το συγκοινωνιακό χάρτη της πόλης και τις μετακινήσεις χιλιάδων συμπολιτών μας. Διευκολύνει την πρόσβαση σε σημαντικά κτήρια όπως Δικαστήρια, Νοσοκομεία και Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, ενώ αναμένεται να αποσυμφορήσει κεντρικούς σταθμούς-όπως το Σύνταγμα- από τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση του επιβατικού κοινού.

Και βέβαια, είναι ένα έργο νέας γενιάς, σύγχρονο, φιλο-περιβαλλοντικό, το οποίο επεκτείνει το υπόγειο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πρωτεύουσας.

Ενδεικτικά αναφέρω 4 νούμερα:

-340.000 επιβάτες την ημέρα.

-Άρα 53.000 λιγότερα αυτοκίνητα στο δρόμο.

-Κι αυτό με τη σειρά του σημαίνει κάθε μέρα 1.216 μεγαβατώρες εξοικονόμηση ενέργειας

-και 318 τόνοι λιγότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Ενώ ακόμα και τα ίδια τα τραίνα, θα είναι κατασκευασμένα από φιλικά προς το περιβάλλον και σχεδόν πλήρως ανακυκλώσιμα υλικά.

Κι εδώ θα ήθελα να κάνω μια παρένθεση για να πω τα εξής:

Τα σιδηροδρομικά έργα στη χώρα μας, υπόγεια και επίγεια, είναι τα έργα της επόμενης 15ετίας. Είναι έργα σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον, που προσφέρουν ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις.

Η αλήθεια είναι ότι ιδίως το επίγειο σιδηροδρομικό δίκτυο, που ενώνει τις πόλεις της χώρας μας, έχει μείνει πίσω. Τα προηγούμενα χρόνια δόθηκε έμφαση στο οδικόδίκτυο, το οποίο όμως πλέον – με τα έργα που δρομολογούμε – ολοκληρώνεται.

Σύντομα, θα ανακοινώσουμε ένα πολύ φιλόδοξο αλλά ρεαλιστικό πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων, το οποίο όταν υλοποιηθεί θα αλλάξει τον χάρτη των μεταφορών στη χώρα. Επιτέλους μπαίνουμε στην εποχή της ηλεκτροκίνησης.

Ενώ, βέβαια, στις μεγάλες πόλεις της χώρας καταφέραμε να ξεμπλοκάρουμε, τόσο το μετρό της Θεσσαλονίκης, όσο και τη Γραμμή 4 στην Αθήνα.

Βέβαια, επειδή πάντα είμαστε απολύτως ειλικρινείς, οφείλουμε να πούμε και κάτι ακόμα στους πολίτες:

Ένα έργο τόσο μεγάλης κλίμακας, εντός του αστικού ιστού της πρωτεύουσας, είναι αναμενόμενο σε συγκεκριμένα σημεία να επιφέρει και ορισμένες παροδικές δυσκολίες στην καθημερινότητα των πολιτών.

Νομίζω όμως ότι όλοι θα συμφωνήσουμε ότι τα οφέλη είναι τόσο σπουδαία, που αξίζει τον κόπο. Κι εδώ θα ήθελα να σταθώ στο ζήτημα των Εξαρχείων.

Θέλω να επισημάνω 3 πράγματα:

Πρώτα απ' όλα, και για να βάζουμε τα πράγματα στη θέση τους, εμείς κανένα σχεδιασμό δεν αλλάξαμε. Ο σταθμός ήταν στην Πλατεία από το σχεδιασμό που μας παρέδωσε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Δεύτερον, για εμάς δεν υπάρχουν γειτονιές της Αθήνας, που θα αφήσουμε στο ημίφως και σίγουρα δεν υπάρχουν άβατα.

Και τρίτον, κι απευθύνομαι προς όλους τους σκεπτόμενους πολίτες. Στο παρελθόν, και σε άλλες περιοχές υπήρχαν αντιδράσεις και τώρα αυτοί που τότε αντιδρούσαν έχουν μείνει χωρίς μετρό και χτυπάνε το κεφάλι τους στον τοίχο.

Διαβεβαιώνουμε σήμερα εδώ τους πάντες, ότι εμείς δεν θα αφήσουμε να συμβεί αυτό σε καμία άλλη γειτονιά της Αθήνας. Ο σχεδιασμός της γραμμής 4 είναι δεδομένος, δεν αλλάζει είναι αυτός που παραλάβαμε και από την προηγούμενη κυβέρνηση και είναι δεδομένο ότι έτσι θα προχωρήσουμε στην υλοποίησή του.

Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός μας έχει δώσει την οδηγία να προχωρήσουμε, αγνοώντας το όποιο πολιτικό κόστος.

Συνεχίζουμε εντατικά, λοιπόν. Το μετρό της Αθήνας παίρνει και πάλι μπρος.

Σήμερα, ήδη, πάνω από τους μισούς κατοίκους της Αττικής και το 70% των θέσεων

εργασίας, έχουν άμεση πρόσβαση στα μέσα σταθερής τροχιάς.

Με τη γραμμή 4, αλλά και τον υπόλοιπο σχεδιασμό μας –όπως η επέκταση προς Πειραιά που ολοκληρώνουμε, ή οι επεκτάσεις προς τη Δυτική Αττική και προς τα Νότια προάστια που προετοιμάζουμε, αλλάζει η μορφή αυτής της πόλης.

Το μετρό της Αθήνας συνεχίζει να πηγαίνει πιο μακριά, για να μας φέρνει όλους πιο κοντά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Η ομιλία του Γενικού Γραμματέα Υποδομών Γιώργου Καραγιάννη

Σήμερα, είναι μια σπουδαία ημέρα για τη χώρα μας. Μια σπουδαία μέρα για την Αθήνα, για τις υποδομές της. Αλλά και για το Μετρό. Μια νέα εποχή ουσιαστικά, ξεκινά. Η σημερινή ημέρα είναι από εκείνες που θα θυμόμαστε όλοι για τα επόμενα χρόνια.



Νέα Γραμμή, περιοχές βγαίνουν από την συγκοινωνιακή απομόνωση, περιουσίες

αναβαθμίζονται, οι άνθρωποι έρχονται πιο κοντά με ταχύτητα, ασφάλεια, αλλά και τη μικρότερη δυνατή περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Το μεγαλύτερο δημόσιο έργο υποδομής που υλοποιείται στην Ευρώπη, ύψους 1,2 δισεκατομμυρίων ευρώ ξεκινά, για να αλλάξει όσα ξέραμε και να κάνει τη ζωή μας καλύτερη.

Επιτρέψτε μου όμως να σας πω το πως φτάσαμε ως εδώ σήμερα.

Είναι κάποιες ημερομηνίες – ορόσημα κατά τη διάρκεια των χρόνων, που όσα χρόνια και αν περάσουν, ότι και αν γίνει, θα πρέπει να παραμένουν χαραγμένες στη μνήμη και τη συνείδηση όλων μας.

Είδατε και στο βίντεο προηγουμένως, σημαντικές στιγμές στη πορεία κατασκευής του Μετρό της Αθήνας. Θέλω να σταθώ μόνο σε 3 στιγμές ορόσημα στη μεγάλη αυτή πορεία.

Το 1977, η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή, ύστερα από διεθνή διαγωνισμό, ανέθεσε σε γαλλοελληνική κοινοπραξία τις προμελέτες ενός δικτύου 5 νέων γραμμών μετρό, πάνω στην οποία εν πολλοίς βασίστηκε η υλοποίηση του δικτύου, εν τέλει.

Το 1991, η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη υπέγραψε τη σύμβαση για την κατασκευή 2 γραμμών μετρό, των γνωστών πλέον Γραμμών 2 και 3 του μετρό, οι οποίες εν τέλει παραδόθηκαν τμηματικά από το 2000 και μετά, ενώ ίδρυσε και την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Το 2004 μπήκαν τα θεμέλια του σχεδιασμού της νέας γραμμής με τη μορφή U που υλοποιείται σήμερα.

Από τότε, σχεδιάστηκαν και ολοκληρώθηκαν επεκτάσεις, όπως εκείνη της Γραμμής 3 προς το Αεροδρόμιο και τον Πειραιά, καθώς και οι αμφίπλευρες διευρύνσεις της Γραμμής 2.

Σήμερα, είναι μια ημέρα αντάξια των παραπάνω, αφού ξεκινούν και επίσημα οι εργασίες για τη νέα Γραμμή του Μετρό.

Το πρώτο τμήμα της θα εκτείνεται από εδώ, το Άλσος Βείκου στο Γαλάτσι, ως το Γουδή, θα διαπερνά τη καρδιά του αστικού ιστού της Αθήνας με μια γραμμή μήκους 13 χιλιομέτρων και 15 νέων σταθμών, που μαζί με την επέκταση στον Πειραιά, που ολοκληρώνεται το καλοκαίρι του 2022, καθώς και τις νέες επεκτάσεις που προγραμματίζονται, θα αλλάξουν για πάντα τις κυκλοφοριακές συνθήκες στη πρωτεύουσα.

Με το νέο έργο, εξυπηρετούνται πολλές πυκνοκατοικημένες περιοχές του κέντρου

της Αθήνας, σημαντικά κτίρια και εγκαταστάσεις όπως το ΕΜΠ, η Πανεπιστημιούπολη, το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, το Υπουργείο Πολιτισμού, η Νομική Σχολή, το Μουσείο Μπενάκη.

Στη πραγματικότητα δίνει τη δυνατότητα σε πάνω από 300.000 συμπολίτες μας να αφήσουν το αυτοκίνητο και να αποσυμφορήσουν τους δρόμους, να βελτιώσουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μετακινήσεων και τη ποιότητα της ζωής μας συνολικά.

Το έργο ξεκινά με πρωθυπουργό τον Κυριάκο Μητσοτάκη και Υπουργό Υποδομών τον Κώστα Καραμανλή.

Και αυτό θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι δεν είναι τυχαίο, αφού τα τελευταία 2 έτη δώσαμε μεγάλη μάχη προκειμένου να σωθεί ο διαγωνισμός και να προχωρήσει το έργο.

Δεν υπάρχει από πλευράς μας καμία διάθεση μηδενισμού της προσφοράς των υπολοίπων κυβερνήσεων και κομμάτων.

Άλλωστε, τα δημόσια έργα υπερβαίνουν το χρόνο ζωής των κυβερνητικών θητειών και είναι το χαρακτηριστικό πεδίο όπου απαιτούνται διακομματικές συναινέσεις και δεν χωρούν μικροκομματικά παιχνίδια.

Τα έργα, λοιπόν, δεν ανήκουν σε κανέναν άλλο, παρά μόνο στην ελληνική κοινωνία που τα πληρώνει.

Αν πρέπει όμως να μνημονεύσουμε και κάποιον ακόμα, αυτός είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το έργο αυτό όπως και ολόκληρο το μετρό, χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ και δίχως τη παρουσία μας στο σκληρό πυρήνα της Ένωσης, θέλω να σας διαβεβαιώσω πως ούτε ράγα μετρό, δε θα υπήρχε σήμερα στη χώρα.

Το μετρό δεν είναι τυχαία το μέσο μαζικής μεταφοράς που χαίρει καθολικής εκτίμησης από τους πολίτες, αφού έχει όλα τα χαρακτηριστικά που ζητούν, δηλαδή συνδυάζει λειτουργικότητα, καθαριότητα, ευπρέπεια και αποτελεί πυξίδα για το μέλλον των δημόσιων μεταφορών στη χώρα.

Είναι αναμφίβολα μια σημαντική στιγμή στη ζωή όλων όσων ασχολούνται με τα έργα υποδομής στη χώρα και είμαι εξαιρετικά υπερήφανος, που ως Γενικός Γραμματέας Υποδομών είμαι μέρος αυτής.

Είναι βέβαιο πως από αύριο ξεκινά ένα νέο ταξίδι με δυσκολίες και προκλήσεις ως τη μέρα που το έργο θα δοθεί σε λειτουργία.

Είναι υποχρέωση όλων μας, πολιτικών, υπηρεσιακών και κατασκευαστών, να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων και να δώσουμε το καλύτερο εαυτό μας προκειμένου να παραδοθεί ένα έργο στολίδι για την Αθήνα, εγκαίρως και χωρίς προβλήματα.

Παραμένουμε σταθερά αισιόδοξοι και έτοιμοι για τη νέα πρόκληση. Και είμαι βέβαιος πως θα τα καταφέρουμε.