

Κ. Καραμανλής: Προχωρούν οι διαγωνισμοί σε Θριάσιο Ι και ΙΙ, όπως και η προμήθεια νέων λεωφορείων και συρμών

2021/09/10 11:01 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

«Η κυβέρνηση οφείλει να επιταχύνει το έργο και τις μεταρρυθμίσεις της. Και προς αυτή την κατεύθυνση θα κινηθεί το νέο (κυβερνητικό) σχήμα... Οφείλουμε να συνεχίσουμε τη δουλειά μας, να υλοποιήσουμε όσα έχουμε δεσμευτεί και σχεδιάσει», δήλωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής, σε συνέντευξή του στο Αθηναϊκό και Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, σχολιάζοντας τον ανασχηματισμό.

Σε ό,τι αφορά την πορεία των μεγάλων έργων, ο υπουργός Κώστας Καραμανλής ισχυρίζεται πως τα μεγάλα έργα, το ένα μετά το άλλο, σε όλη τη χώρα ξεμπλοκάρουν και κάνει λόγο για ένα ολοκληρωμένο πλάνο έργων, συνολικού ύψους 13 δισ. ευρώ.

«Κάναμε τον κλάδο των υποδομών και των δημοσίων έργων μετά από μια δεκαετία κρίσης και απαξίωσης, να ξαναπιστέψει στον εαυτό του. Είμαστε σε θέση πλέον να πούμε ότι ο κατασκευαστικός κλάδος είναι και θα είναι ο πρωταγωνιστής στο brain gain», αναφέρει χαρακτηριστικά.

Τέλος, ο υπουργός απαντά σε ερωτήσεις με χρονοδιαγράμματα για την πορεία των έργων σε όλη την επικράτεια, για τα σιδηροδρομικά έργα, για την αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη (ανανέωση στόλου, προσλήψεις προσωπικού), για επενδύσεις σε logistics, καθώς για το αν τα μέσα μεταφοράς είναι εστίες μετάδοσης του κορωνοϊού, δηλώνοντας πως πλέον υπάρχει ένα ισχυρό εργαλείο καταπολέμησης του ιού και αυτό είναι το εμβόλιο.

Αναλυτικά η συνέντευξη του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή στο ΑΠΕ-ΜΠΕ και τους δημοσιογράφους Γιώργο Ψύλλια και Βάσω Κουτσούμπα.

-Κύριε Υπουργέ να ξεκινήσουμε από τον πρόσφατο ανασχηματισμό. Θεωρείτε ότι αποτελεί μια ευκαιρία για την κυβέρνηση να πραγματοποιήσει ένα νέο ξεκίνημα;

-Η κυβέρνηση μέχρι σήμερα έχει αντιμετωπίσει μια σειρά από μεγάλες κρίσεις. Και

χωρίς ασφαλώς να λέει κανείς πως δεν έχουν γίνει και λάθη, νομίζω ότι οι περισσότεροι Έλληνες συμφωνούν ότι έχει ανταποκριθεί στις απαιτήσεις.

Μετά από μία τόσο πυκνή διετία, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης έκρινε ως κατάλληλη τη στιγμή για να προχωρήσει σε αλλαγές στο κυβερνητικό σχήμα. Ο στόχος, δηλαδή η προώθηση του κυβερνητικού έργου, δεν παραμένει απλά ίδιος, καθώς οφείλει η Κυβέρνηση -έναντι των Ελλήνων πολιτών- να επιταχύνει το έργο και τις μεταρρυθμίσεις της.

Και προς αυτήν την κατεύθυνση θα κινηθεί το νέο σχήμα. Το μήνυμα προς όλους μας είναι ότι οφείλουμε να συνεχίσουμε τη δουλειά μας, να υλοποιήσουμε όσα έχουμε δεσμευθεί και σχεδιάσει. Και πάνω απ' όλα να τιμήσουμε την ψήφο του ελληνικού λαού που περιμένει πολλά από την κυβέρνησή μας.

Στο δικό μας Υπουργείο, είχαμε αλλαγές και σε πρόσωπα και σε δομές: στον τομέα των Μεταφορών, τον Γιάννη Κεφαλογιάννη, ως υφυπουργό διαδέχθηκε ο Μιχάλης Παπαδόπουλος. Ενισχύθηκε δε το υπουργείο, στον τομέα των υποδομών, με έναν νέο υφυπουργό, τον Γιώργο Καραγιάννη μέχρι πρότινος γενικό γραμματέα υποδομών.

Η νέα διάρθρωση, δίνει τη δυνατότητα να ενισχύσουμε τη δράση μας και να κάνουμε ακόμη πιο έντονο το αποτύπωμά μας στους τομείς που έχουμε την ευθύνη.

-Κύριε υπουργέ, θέσατε πρόσφατα σε τροχιά υλοποίησης έργα για όλη την Ελλάδα, με πιο σημαντικό την γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας. Μπορείτε να μας δώσετε ένα περίγραμμα γι' αυτό και τα χρονοδιάγραμμά του;

-Έχετε δίκιο, πράγματι ξεμπλοκάρουμε το ένα μετά το άλλο μια σειρά από μεγάλα έργα σε όλη τη χώρα. Όπως είναι το Μετρό της Θεσσαλονίκης, ο αυτοκινητόδρομος Ε65, αλλά και ο Πάτρα-Πύργος, ο ΒΟΑΚ στην Κρήτη και φυσικά το έργο για το οποίο με ρωτάτε, η νέα επέκταση του Μετρό της Αθήνας με τη Γραμμή 4.

Το Μετρό της Αθήνας μεγαλώνει λοιπόν. Αφού επί χρόνια είχε περάσει από χίλια κύματα, καταφέραμε να επιλύσουμε όλα τα πολύπλοκα ζητήματα και να υπογράψουμε τη σύμβαση του έργου. Του μεγαλύτερου δημόσιου έργου της χώρας, αφού το συμβατικό του τίμημα ανέρχεται στο 1,2 δισ. ευρώ + ΦΠΑ. Ταυτόχρονα, ξεκινήσαμε και τις πρόδρομες εργασίες.

Πλέον ο κάθε πολίτης θα αρχίσει να βλέπει σταδιακά τις εργασίες να ξεκινούν σε όλους τους σταθμούς. Ολοκληρώθηκαν όλες οι τοπογραφικές εργασίες και οι καταγραφές υφιστάμενης κατάστασης στο σύνολο των 15 σταθμών.

Στην Κατεχάκη εγκαταστάθηκε ήδη το πρώτο μεγάλο εργοτάξιο. Ξεκίνησαν οι γεωτρήσεις σε Κατεχάκη και Βεΐκου. Στους σταθμούς Ακαδημία, Κολωνάκι και Ευαγγελισμός ολοκληρώθηκαν όλες οι διερευνητικές τομές για τον ακριβή εντοπισμό

των δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας, ενώ είναι σε εξέλιξη οι αντίστοιχες

ά και οι
μηνών.



©metaforespress.gr Όταν το

έργο ολοκληρωθεί, **σε περίπου 8 χρόνια**, θα αλλάξει την καθημερινότητα του πολίτη στο Λεκανοπέδιο. 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. Θα έχουμε μια υπερσύγχρονη, ασφαλή γραμμή, με υπεραυτόματα συστήματα. Ένα έργο νέας γενιάς, σύγχρονο και φιλοπεριβαλλοντικό.

Βέβαια, η κατασκευή ενός τέτοιου έργου μετρό σε μια ήδη διαμορφωμένη πόλη, όπως είναι **η Αθήνα, θα δημιουργήσει και πρόσκαιρες δυσκολίες.**

Οι επεμβάσεις όμως και τα έργα, θα δείτε ότι θα γίνονται στον απαραίτητο χώρο και στην αναγκαία έκταση. Δεν θα κάνουμε μεγάλης κλίμακας εργοτάξια για να λέμε ότι «κάνουμε έργο», δημιουργώντας μεγαλύτερα προβλήματα στην πόλη. Θα κάνουμε έργο χωρίς μεγάλα λόγια.

-Πριν ακριβώς από ένα χρόνο μας παρουσιάσατε το σχέδιο σας - το όραμά σας - για τα έργα και τις δράσεις του Υπουργείου σας. Σε τι ποσοστό υλοποιήθηκαν αυτά που είχατε ανακοινώσει για τον χρόνο που πέρασε και πόσο εμποδίστηκαν από την πανδημία;

-Σε μια συγκυρία με αντικειμενικές δυσκολίες, προχωράμε στην υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου πλάνου έργων συνολικού ύψους 13 δισ. ευρώ που έχουν μεγάλο πολλαπλασιαστική για την οικονομία, λύνουν σοβαρά προβλήματα των τοπικών

κοινωνιών, κάνουν καλύτερη την καθημερινή μας ζωή, αλλά και δίνουν μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη. Και δεν προχωράμε στα λόγια, αλλά στην πράξη:

Ήδη, **έχουμε συμβασιοποιήσει έργα πάνω από 3,2 δισ. ευρώ** – ενώ η προηγούμενη κυβέρνηση σε 4,5 χρόνια συμβασιοποίησε έργα κάτω από 800 εκατ. πάνω από το τετραπλάσιο αποτέλεσμα σε λιγότερο από το μισό χρονικό διάστημα. Θέλετε να τα βάλουμε κάτω και να δούμε με τη σειρά ενδεικτικά κάποια από όσα έγιναν αυτόν τον χρόνο;

Όπως ήδη έχουμε συζητήσει, ξεμπλοκάρουμε έργα που ήταν για δεκαετίες στα συρτάρια, όπως ο Βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης, ο Ε-65 και η Υποθαλάσσια Ζεύξη Σαλαμίνας – Περάματος και άλλα κολλημένα σε δικαστικές διαμάχες, όπως οι διαγωνισμοί της Γραμμή 4 του Μετρό και του Άκτιο – Αμβρακία.

Ξεκινήσαμε νέα έργα, όπως το Flyover στη Θεσσαλονίκη, το Θεσσαλονίκη – Έδεσσα, το Δράμα – Αμφίπολη, την αναβάθμιση των 12 Δικαστικών Μεγάρων σε όλη τη χώρα, το ΣΔΙΤ των 17 Σχολικών Μονάδων στη Κεντρική Μακεδονία, το Φράγμα Χαβρία και το έργο ύδρευσης της Κέρκυρας -επίσης μέσω του θεσμού των ΣΔΙΤ

Οριμάζουμε με ταχύτητα έργα **προκειμένου να δημοπρατηθούν το επόμενο εξάμηνο**, όπως η σύνδεση τη Λ. Κύμης με τον ΠΑΘΕ, ενός έργου που θα εξυπηρετεί μέση ημερήσια κυκλοφορία 30.000 οχημάτων την ημέρα και θα αποσυμφορήσει τον ιδιαίτερα επιβαρυσμένο κόμβο της Μεταμόρφωσης, την Παράκαμψη Χαλκίδας και Ψαχνών και το Μπράλος – Άμφισσα.

Αλλάξαμε το νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις, το Ν. 4412 προς τη κατεύθυνση της επιτάχυνσης των έργων με διαφάνεια και ποιότητα

Κάναμε τον κλάδο των υποδομών και των δημοσίων έργων μετά από μια δεκαετία κρίσης και απαξίωσης, να ξαναπιστέψει στον εαυτό του. Είμαστε σε θέση πλέον να πούμε ότι ο κατασκευαστικός κλάδος είναι και θα είναι ο πρωταγωνιστής στο brain gain.

Σας είπα λίγο πριν, για το πλάνο έργων, συνολικού ύψους 13 δισ. Αυτό πρακτικά τι σημαίνει; Ότι λειτουργεί ως μαγνήτης προσέλκυσης και επαναπατρισμού αξιόλογου στελεχιακού δυναμικού. Ανθρώπων που είχαν φύγει τα τελευταία χρόνια από τη χώρα μας και τώρα αρχίζουν να επιστρέφουν στις νέες θέσεις δουλειάς που δημιουργούνται.



Το

βλέπω καθημερινά: πολιτικοί μηχανικοί, αρχιτέκτονες, μελετητές, αλλά και εργαζόμενοι δεκάδων άλλων ειδικοτήτων τεχνικής κατεύθυνσης ενισχύουν είτε τα εργοτάξια, είτε τα μελετητικά γραφεία, είτε τις θέσεις διοίκησης. Η μετάγγιση του «νέου αίματος» δεν θα βοηθήσει μόνο στην υλοποίηση των νέων έργων. Θα λειτουργήσει ευεργετικά και στην ανάταξη της Ελληνικής οικονομίας και της ανταγωνιστικότητάς της.

Και βέβαια, ταυτόχρονα, στο άλλο μεγάλο σκέλος του Υπουργείου μας, προσπαθούμε μέρα με τη μέρα να αναβαθμίσουμε ουσιαστικά τις αστικές συγκοινωνίες, τις οποίες παραλάβαμε υπό διάλυση. Κάναμε αναγκαίες προσλήψεις.

Εφαρμόζουμε έξυπνες λύσεις και χωρίς να χάσουν οι συγκοινωνίες το δημόσιο χαρακτήρα τους, προχωρήσαμε σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, όπως στην προμήθεια οχημάτων με μίσθωση και στην παραχώρηση έργου στα ΚΤΕΛ, τα οποία εκτελούν περιφερειακά δρομολόγια. Ήδη με αυτές τις, χωρίς ιδεοληψία κινήσεις και παρεμβάσεις, η κατάσταση γίνεται πιο ανθρώπινη.

Έτσι, έχουμε αυξήσει κατά 50% τα λεωφορεία στους δρόμους της Αθήνας και 100% στους δρόμους της Θεσσαλονίκης. Ενώ προχωράμε το διαγωνισμό για τα νέα λεωφορεία που θα λύσει οριστικά το πρόβλημα

-Ενόψει και της ανόδου σας στην ΔΕΘ θα περιμένουμε κάποιες ανακοινώσεις σας για τον Σιδηρόδρομο και τα Σιδηροδρομικά έργα;

-Ξεκινά άμεσα -και όταν λέω άμεσα εννοώ αυτές τις μέρες, μέσα στο Σεπτέμβριο- το

μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων που έχει γίνει ποτέ στη χώρα, για τη σύνδεση των κύριων λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Πιο συγκεκριμένα, μιλάμε για **τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης (στον 6ο προβλήτα), της Πάτρας, του Λαυρίου, της Ραφήνας, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης**. Ο συνολικός προϋπολογισμός των 6 έργων ανέρχεται στα 3,3 δισ. Euro.

Είναι έργα στρατηγικής σημασίας για τη χώρα μας συνολικά. Με στόχο να προχωρήσουμε γρήγορα όλα αυτά τα έργα, αλλά και να διασφαλίσουμε την άρτια τεχνικά υλοποίησή τους, έχει επιλεγεί η σύγχρονη μέθοδος δημοπράτησης του Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

Πέρα από αυτά, όμως, η ΕΡΓΟΣΕ πριν λίγες μέρες ενέκρινε και τη δημοπράτηση με



συγκεκριμένα μιλάμε για: την κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης και αντιθορυβικών ηχοπετασμάτων στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη, την κατασκευή σιδηροδρομικών σταθμών και άλλες κρίσιμες εργασίες για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο- Πάτρα στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο, τις σημαντικές εργασίες σιδηροδρομικής υποδομής, επιδομής και ηλεκτροκίνησης που υπολείπονται για το σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών και τη σύνδεσή του με το Μετρό, καθώς και τις αναγκαίες εργασίες αναβάθμισης στην υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, αλλά και την κατασκευή νέας παρακαμπτηρίου γραμμής στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Σοφάδων.

Μιλάμε, δηλαδή, για έργα που αντιλαμβάνεστε ότι αναβαθμίζουν σημαντικά το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας.

Αυτά μπορεί αποσπασματικά να μοιάζουν μικρά έργα, ή λεπτομέρειες. Όμως αποτελούν τις πρώτες κινήσεις στην υλοποίηση του νέου σχεδίου μας. Διότι πλέον, μετά από δυο χρόνια μπορούμε χωρίς έπαρση, αλλά με σιγουριά να πούμε ότι το πρόγραμμα των μεγάλων οδικών έργων και παρεμβάσεων έχει ολοκληρωθεί και μπαίνουν πια στην υλοποίησή τους.

Αρα το αμέσως προσεχές διάστημα η προσοχή μας στρέφεται στο νέο μας μεγάλο όραμα και πρόγραμμα: τη δημιουργία της επόμενης γενιάς των σιδηροδρομικών έργων.

-Κύριε Υπουργέ διαχρονικά υπήρχε ένα παράπονο από την Βόρεια Ελλάδα από την οποία κατάγεστε, αλλά και από τη Θεσσαλονίκη ειδικότερα, ότι μένει πάντα πίσω στα έργα. Τι τους απαντάτε;

-Η αλήθεια είναι ότι αρκετές φορές στο παρελθόν, η Βόρεια Ελλάδα αδικήθηκε. Και ειδικότερα στη Θεσσαλονίκη, το έχω ξαναπεί και το πιστεύω απόλυτα, χρωστάμε. Όλες οι κυβερνήσεις. Σκεφτείτε μόνο ότι το μεγαλύτερο έργο της πόλης, το Μετρό, έφτασαν τα προηγούμενα χρόνια πολλοί να αμφιβάλλουν -και με το δίκιο τους- ακόμα και για το αν θα ολοκληρωθεί ποτέ.

Σε όλα αυτά όμως πλέον έχει μπει ένα τέλος. Νομίζω η κυβέρνησή μας έχει ήδη αποδείξει με πράξεις ότι έχει όλη την Ελλάδα στο σχεδιασμό της. Αλλά και εγώ προσωπικά, θα μου επιτρέψετε να πω, ως Μακεδόνας ποτέ δεν θα επέτρεπα να μείνει πίσω στο σχεδιασμό του Υπουργείου μου η Βόρεια Ελλάδα, η Μακεδονία που είναι ο τόπος καταγωγής μου, αλλά και η πρωτεύουσά της, η Θεσσαλονίκη.

Η Θεσσαλονίκη είναι στο κέντρο των παρεμβάσεων και των αλλαγών που προωθούμε. Η Θεσσαλονίκη, δεν θα αλλάξει πρόσωπο. Η Θεσσαλονίκη, ήδη αλλάζει πρόσωπο. Μια απλή βόλτα, αν κάνει στην πόλη και ο πλέον δύσπιστος, θα διαπιστώσει π.χ. ότι σταδιακά αποδίδονται στους πολίτες και την κίνηση πλατείες και χώροι που ήταν επί σειρά ετών κλειστοί, αλλά κι ότι στους δρόμους της, κινούνται νέα λεωφορεία.

Το σχέδιό μας είναι να κάνουμε την πρωτεύουσα της Μακεδονίας, πρωτεύουσα της ΝΑ Ευρώπης. Σκεφτείτε μόνο, απολύτως ρεαλιστικά, πόσο διαφορετική θα είναι η πόλη σε λίγα χρόνια. Έχοντας πλέον σε λειτουργία έργα που αναβαθμίζουν τη θέση της στην ευρύτερη περιοχή, αλλά και βελτιώνουν θεαματικά την καθημερινότητα των πολιτών.



Με μια σειρά από

έργα που λύνουν χρόνια προβλήματα: από τον εκσυγχρονισμό του αεροδρομίου «Μακεδονία» που ήδη ολοκληρώθηκε, έως την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών, αλλά και τη σύνδεση του λιμανιού με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Αλλά και τα κρίσιμα αντιπλημμυρικά έργα στη Λαχαναγορά, τις 16 νέες σχολικές μονάδες, την ανακατασκευή του Δικαστικού Μεγάρου. Και φυσικά, με το Μετρό σε λειτουργία, με πολύ περισσότερα, σύγχρονα λεωφορεία στους δρόμους και με μια εντελώς διαφορετική Ανατολική Περιφερειακή Οδό, το flyover.

Αντίστοιχα θα μπορούσα να σας μιλήσω και συνολικά για τη Βόρεια Ελλάδα. Αναφερθήκαμε ήδη στη σύνδεση των λιμανιών της με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Μπορώ να σας αναφέρω επίσης και μια σειρά από κρίσιμα οδικά έργα, όπως Θεσσαλονίκη-Έδεσσα, Δράμα-Αμφίπολη ή ο κάθετος άξονας της Εγνατίας Θεσσαλονίκη-Μουδανιά-Ποτίδαια. Ή το Φράγμα Χαβρία στη Χαλκιδική, το πρώτο που θα φτιάξουμε μέσω ΣΔΙΤ.

Όλα αυτά σας τα αναφέρω εντελώς ενδεικτικά, για να δείτε το εύρος των έργων σε όλη την περιοχή και, κυρίως, ότι συναποτελούν ένα ενιαίο, συνεκτικό σχέδιο για τη συνολική αναβάθμισή της.

Και καταλήγοντας, θα ήθελα, ως Μακεδόνας και Βορειοελλαδίτης να πω κάτι: ας βάλουμε ένα τέλος στην εσωστρέφειά μας. Κι ας κλείσουμε την πόρτα στους μίζερους με την αδιέξοδη κριτική. Πάντα υπάρχουν περιθώρια για βελτιώσεις. Αλλά, δεν γίνεται να μην παραδεχόμαστε ότι η Βόρεια Ελλάδα και η Θεσσαλονίκη έχουν οριστικά αλλάξει σελίδα.

-Κύριε Υπουργέ, το σχέδιο σας για τα Μέσα Μεταφοράς βασίζεται σε τρία βήματα: αναδιάταξη στόλου, ενίσχυση στόλου και ανανέωση στόλου. Ποια είναι η κατάσταση τώρα στις συγκοινωνίες και ποιος ο σχεδιασμός σας;

-Να τα πάρουμε με τη σειρά, ξεκινώντας από την Αθήνα. Ήδη, έχουμε αυξήσει σημαντικά τα λεωφορεία που κυκλοφορούν στο δρόμο. Μιλάμε για **επιπλέον 50% οχήματα σε σχέση με αυτά που παραλάβαμε, που μεταφράζονται σε επιπλέον 3000 δρομολόγια την ημέρα**, σε σχέση με πέρσι τέτοια εποχή. Όμως, δεν μας αρκεί αυτό. Και καταλαβαίνω και ότι δεν αρκεί ούτε στους πολίτες.

Γι' αυτό και συνεχίζουμε, περνάμε στο επόμενο βήμα της υλοποίησης του σχεδιασμού μας. Το επόμενο διάστημα, όταν η σταδιακή ένταξη στα δρομολόγια της ΟΣΥ των οχημάτων Leasing και των νέων οδηγών θα έχουν ολοκληρωθεί, ο ΟΑΣΑ θα συνεχίσει τον διαρκή επαναπρογραμματισμό των δρομολογίων, με νέες ενισχύσεις και



Εκτιμάται ότι θα λικά στο

Πάμε και στο

Μετρό... Για τις Γραμμές 2 και 3 έχουμε ήδη ανατάξει πλήρως 13 συρμούς από τους 29 που ήταν ακινητοποιημένοι, ενώ είναι σε εξέλιξη το πρόγραμμα ανάταξης που θα

θέσει άλλους 6 σε κυκλοφορία μέσα στον επόμενο χρόνο.

Κι επιπλέον, αναμένεται να δημοπρατηθεί από την Αττικό Μετρό, **το πρώτο εξάμηνο του 2022, η αγορά 7 νέων διρευματικών συρμών** για την εξυπηρέτηση του Αεροδρομίου στη Γραμμή 3.

Όσο για τη Γραμμή 1, **θα ενισχυθεί άμεσα με 2 τράινα του Μετρό** που ανακατασκευάστηκαν και θα μπορέσουν να λειτουργήσουν με την ολοκλήρωση του συστήματος ATP στη γραμμή, ενώ τις επόμενες ημέρες θα προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για την ανακατασκευή **14 Συρμών 8ης σειράς και ετοιμάζονται οι προδιαγραφές για την ανακατασκευή 10 Συρμών 10ης σειράς.**

Τέλος, στο TRAM έχουν παραληφθεί ήδη 25 νέοι υπερσύγχρονοι συρμοί αυξάνοντας το στόλο στα 60 οχήματα, που είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν άριστα την επέκταση στο Πειραιά, και να πυκνώσουν περαιτέρω τα δρομολόγια με βάση το νέο σχεδιασμό.

Ακόμα περισσότερα είναι όσα έχουμε κάνει μέχρι σήμερα και στη Θεσσαλονίκη. Παραλάβαμε 235 λεωφορεία στο δρόμο, σήμερα είναι πάνω από 450 και σύντομα θα είναι πάνω από 500. Ήδη προχωρά η ένταξη ακόμη 80 οχημάτων, αφού ενεργοποιήθηκε η προαίρεση της σύμβασης leasing. 'Αρα φτάνουμε σε αριθμό υπερδιπλάσιο εκείνων που παραλάβαμε. Και όλα αυτά, εν μέσω πανδημίας.

-Πού βρίσκεται ο διαγωνισμός για την αγορά των νέων λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη;

-Καταφέραμε να διασφαλίσουμε τη χρηματοδότηση και να ολοκληρώσουμε τις τεχνικές μελέτες και τη μελέτη σκοπιμότητας, ώστε να μπορούμε πλέον να δημοσιεύσουμε το διαγωνισμό εντός του Σεπτεμβρίου. Και μιλάμε για έναν διαγωνισμό που όχι μόνο θα αυξήσει το πλήθος των λεωφορείων στους δρόμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης λύνοντας οριστικά τα σχετικά προβλήματα και των δύο πόλεων, αλλά ταυτόχρονα θα μειώσει εξαιρετικά και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των δύο στόλων.

Έχουμε εργαστεί εντατικά τους τελευταίους μήνες στο Υπουργείο μας, για την κατάλληλη προετοιμασία της ένταξης των νέων λεωφορείων στους υφιστάμενους στόλους. Ξέρετε, **στο νέο διαγωνισμό περιλαμβάνονται περισσότερα από 300 ηλεκτρικά λεωφορεία για τις πόλεις της Αθήνας και τις Θεσσαλονίκης,** που σημαίνει ότι τα ηλεκτρικά λεωφορεία στις δύο πόλεις, σε σχέση με τα λεωφορεία με συμβατικά καύσιμα, θα αποτελούν αρκετά μεγάλο ποσοστό στο σύνολο του στόλου. Το ποσοστό αυτό μάλιστα είναι ένα από τα υψηλότερα της Ευρώπης.

Επιπλέον, δουλέψαμε εντατικά, ώστε να διαπραγματευτούμε τη χρηματοδότηση για 300 CNG λεωφορεία, καταφέροντας να εξασφαλίσουμε επιπλέον κοινοτικούς πόρους της τάξης των 130 εκατ. ευρώ.

Σε συνδυασμό με την εξασφαλισμένη χρηματοδότηση που έχουμε για τα ηλεκτρικά λεωφορεία από ΕΣΠΑ και Ταμείο Ανάκαμψης, η συνολική χρηματοδότηση από την Κοινότητα αγγίζει τα 300 εκατ. ευρώ.

-Η λειτουργία των αεροδρομίων συνδέεται άμεσα με τις επιδόσεις του τουρισμού στη χώρα μας; Ποιο είναι το σχέδιο του Υπουργείου για την υποστήριξη της αεροναυτιλίας;

-Από την πρώτη στιγμή είχαμε θέσει ως βασικό μας στόχο στον τομέα της αεροναυτιλίας, να λειτουργήσει στη χώρα μας η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Και πράγματι, καταφέραμε μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, να εκπονήσουμε το νομοθετικό πλαίσιο για την ΑΠΑ το οποίο κάναμε πράξη με τον Νόμο 4757 του 2020, να ολοκληρώσουμε τις διαδικασίες για την επιλογή του πρώτου Διοικητή της Αρχής και του Συμβουλίου της, αλλά και -το κυριότερο- να μεταστρέψουμε το αρνητικό κλίμα που είχε δημιουργηθεί εξαιτίας της προηγούμενης κυβέρνησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και συγκεκριμένα στην EASA, η οποία και σκόπευε να υποβιβάσει τα ελληνικά αεροδρόμια, κάτι που αν συνέβαινε θα είχε τραγικές συνέπειες στον τουρισμό μας.

Σε συνέχεια των παραπάνω, το φθινόπωρο προχωράμε με την ανασύσταση του Οργανισμού της ΥΠΑ, ώστε να δημιουργηθεί ένας πιο ευέλικτος και αποτελεσματικός Οργανισμός που θα μπορεί να προσαρμόζεται στα διαρκώς μεταβαλλόμενα ευρωπαϊκά πρότυπα.



Ταυτόχρονα, ετοιμάζουμε μια σειρά από ενέργειες για την ενίσχυση των οικονομικών του Οργανισμού, τη στελέχωση με περισσότερο προσωπικό και την ουσιαστική ενίσχυση των υποδομών αεροναυτιλίας που βρίσκονται αρκετά πίσω.

Με τις παραπάνω ενέργειες, όχι μόνο διασφαλίζουμε την εύρυθμη λειτουργία του ελληνικού εναέριου χώρου και την εναρμόνιση με τις προδιαγραφές του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αλλά ταυτόχρονα αυξάνουμε τη χωρητικότητα του με αποτέλεσμα σύντομα να μπορούμε να ικανοποιήσουμε ακόμα μεγαλύτερο πλήθος πτήσεων.

-Τα μέσα μεταφοράς σύμφωνα με τους ειδικούς αποτελούν εστίες μετάδοσης του κορονοϊού... Εξετάζονται κάποιες διορθωτικές κινήσεις (αύξηση δρομολογίων, έλεγχος και επιπλέον μέτρα υγιεινής);

-Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη είναι από τις ελάχιστες -κυριολεκτικά ελάχιστες- πόλεις στον κόσμο στις οποίες αυξήθηκε ο στόλος των αστικών συγκοινωνιών εν μέσω της πανδημίας. Σας προανέφερα αναλυτικά τα σχετικά στοιχεία. Από την πρώτη στιγμή, δεν σταματήσαμε να προσαρμόζουμε και να εξελίσσουμε το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών σύμφωνα με τα δεδομένα της πανδημίας και τις οδηγίες των ειδικών επιστημόνων.

Αύξηση στόλου, μείωση πληρότητας, στοχευμένες αναμορφώσεις των δρομολογίων εστιάζοντας στις γραμμές και ώρες αιχμής, υποχρεωτική χρήση μάσκας και φυσικά καθημερινές απολυμάνσεις, αποτέλεσαν τη νέα καθημερινότητα στις αστικές συγκοινωνίες.

Πέρα όμως από τις ενέργειες που έχουν ήδη γίνει, από καιρό εξετάζουμε τη δυνατότητα να εγκαταστήσουμε μηχανήματα καθαρισμού αέρα στα ΜΜΜ, ώστε να μειώσουμε ακόμα περισσότερο την πιθανότητα διασποράς του ιού. Τις επόμενες μέρες περιμένουμε το πόρισμα της αρμόδιας επιτροπής από το Υπουργείο Υγείας, η οποία θα καθορίσει τις προδιαγραφές, ώστε να προχωρήσουμε στα επόμενα βήματα.

Θέλω, όμως, να επισημάνω, πέρα από όλα αυτά, και κάτι ακόμα: Όσα μέτρα κι αν λάβουμε, το φαινόμενο του συγχρωτισμού στις αστικές συγκοινωνίες μπορεί να μειωθεί, αλλά δεν πρόκειται ποτέ να εξαφανιστεί. Διότι έτσι λειτουργούν οι αστικές συγκοινωνίες σε όλον τον κόσμο.

Όμως δεν πρέπει να ξεχνάμε πως **ο Σεπτέμβριος του 2021 δεν είναι ίδιος με τον περσινό**. Πλέον υπάρχει στη διάθεσή μας ένα ισχυρό εργαλείο καταπολέμησης του ιού και αυτό είναι το εμβόλιο. Οι επιβάτες λοιπόν των αστικών συγκοινωνιών οφείλουν να προστατεύσουν τον εαυτό τους και τους συνεπιβάτες τους με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο - να εμβολιαστούν.

-Τον τελευταίο καιρό έχετε δώσει ιδιαίτερο βάρος σε επενδύσεις σε logistics. Τι προβλέπεται έως το τέλος του χρόνου;

-Όπως γνωρίζετε το κέντρο βάρους του σχεδιασμού για τα logistics στη χώρα μας βρίσκεται στην περιοχή του Θριάσιου. Πρόκειται για ένα project πολυετές, που επιτέλους, μετά από τους πολύ προσεκτικούς και ισορροπημένους χειρισμούς της κυβέρνησής μας, πολύ σύντομα θα μπορούμε στην υλοποίησή του.

Όσον αφορά το Θριάσιο Ι, σε συνέχεια των διαπραγματεύσεών μας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για θέματα ανταγωνισμού, **καταλήξαμε σε μια σειρά τροποποιήσεων της Σύμβασης Παραχώρησης**, ώστε αφενός να απαλειφθούν τα όποια ζητήματα κρατικών ενισχύσεων υπήρχαν στη σύμβαση που συνάφθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ, και αφετέρου να παραμείνει το project ελκυστικό και κερδοφόρο τόσο για τον ανάδοχο



είσημα το

Στη

συνέχεια η σύμβαση θα επανυποβληθεί για τυπικούς λόγους στο Ελεγκτικό Συνέδριο και μετά θα έρθει στη Βουλή, ώστε να τεθεί σε εφαρμογή.

Πέρα όμως από το Θριάσιο Ι, έχουμε προχωρήσει με ταχείς ρυθμούς και στην αναθεώρηση των τευχών δημοπράτησης για το Θριάσιο ΙΙ.

Χρειαζόταν πολλή δουλειά ώστε ο άγονος διαγωνισμός που δημοσιεύθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ, να γίνει ένα σύγχρονο, επωφελές για τον τόπο και δελεαστικό για την αγορά project. Με δεδομένο ότι έχει ήδη επανασχεδιασθεί η δομή του νέου διαγωνισμού και συνταχθεί το πρώτο draft των τευχών, μπορούμε πλέον με ασφάλεια να πούμε ότι θα έχουμε «στον αέρα» το διαγωνισμό εντός Οκτωβρίου.

Άρα, εντός του έτους θα έχουμε την έναρξη της παραχώρησης για το Θριάσιο Ι και

πιθανότατα θα έχουμε ανοίξει και τις προσφορές για το Θριάσιο II.