

Καραμανλής: Συγκεκριμένο σχέδιο για την ανάταξη των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη

Συνέντευξη παραχώρησε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κώστας Καραμανλής στον ραδιοφωνικό σταθμό ALPHA 98,9 και την δημοσιογράφο κ. Κάτια Μακρή, σχολιάζοντας μία σειρά θεμάτων, από τον ΚΟΚ μέχρι τις αστικές συγκοινωνίες και τα μεγάλα οδικά έργα.

Διαβάστε παρακάτω σημεία της συνέντευξης του κου Καραμανλή:

Για τις αλλαγές στον Κ.Ο.Κ.

«Έχει ξεκινήσει ένας ουσιαστικός διάλογος, έτσι ώστε ν' αλλάξουμε – οι Ελληνίδες και οι Έλληνες – τον τρόπο με τον οποίο παίρνουμε τα διπλώματά μας. Όταν ήρθε η κυβέρνηση της ΝΔ στην εξουσία 100.000 συμπολίτες μας ήταν εγκλωβισμένοι και δε μπορούσαν καν να δώσουν εξετάσεις. Αυτό το πρόβλημα το λύσαμε στον πρώτο μήνα.

Στο επόμενο τρίμηνο θα είμαστε έτοιμοι, με τον Υφυπουργό κ. Κεφαλογιάννη, να νομοθετήσουμε, έτσι ώστε ν' αντιμετωπίσουμε και το τεράστιο πρόβλημα της διαφθοράς που υπάρχει στο σύστημα των εξετάσεων. Επειδή, καλό είναι, κάποτε, οι πολιτικοί να μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας, κι όταν καθόμαστε στις υπουργικές καρέκλες να μην κάνουμε πως δεν βλέπουμε τα στραβά, εμείς, τα στραβά τα έχουμε δει και προσπαθούμε να τ' αντιμετωπίσουμε. Το πώς θα τ' αντιμετωπίσουμε, θα το δούμε πολύ σύντομα. Και θα κριθούμε από το αποτέλεσμα».

Για τις Λ.Ε.Α. και τις λεωφορειολωρίδες

«Πρέπει σιγά σιγά να καταλάβουμε ότι δε μπορούμε να οδηγούμε όπως θέλουμε. Σε μερικές περιπτώσεις θα αυστηροποιήσουμε τις

ποινές, όχι όμως σε όλες. Διότι θεωρούμε ότι δε μπορούμε αυστηροποιώντας μόνο τις ποινές ν' αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα. Το ζήτημα είναι να εφαρμόζονται οι ποινές.

Αυτή τη στιγμή, σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ, επειδή σε πολύ λίγες περιπτώσεις λειτουργούν οι κάμερες, θ' αρχίσουμε να βάζουμε κάμερες στις λεωφορειολωρίδες, έτσι ώστε ν' αποθαρρύνουμε τους οδηγούς Ι.Χ. να μπαίνουν σε αυτές. Δεν το κάνουμε από τιμωρητική διάθεση, αλλά, δυστυχώς, σήμερα στην Αθήνα κυκλοφορούν κάτω από 1.100 λεωφορεία – ενώ είχαμε παραλάβει 850 – και ο μέσος όρος του χρόνου (χρονοαπόσταση) που περιμένει ο πολίτης για να πάρει ένα λεωφορείο είναι 20 λεπτά.

Πράγμα το οποίο είναι απαράδεκτο για μία σύγχρονη πρωτεύουσα της Ε.Ε. Εμείς: Αυξήσαμε τα λεωφορεία στην Αθήνα και – λόγω γερασμένου στόλου – είμαστε στη διαδικασία να κάνουμε έναν ανοιχτό διαγωνισμό, για να προμηθευτούμε νέα λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη».

Για τις αστικές συγκοινωνίες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη

«Έχουμε ήδη ψηφίσει τροπολογία, όπου επιτρέπουμε στους οργανισμούς, στον ΟΑΣΘ και στην ΟΣΥ, να κάνουμε και leasing λεωφορείων, έτσι ώστε μέχρι να έρθουν τα νέα λεωφορεία, που πολλά από αυτά θα είναι και ηλεκτροκίνητα, να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το τεράστιο πρόβλημα.

Δυστυχώς μέσα σε έξι μήνες δεν μπορούμε να αλλάξουμε και να κάνουμε θαύματα. Πολύ σύντομα – θέλω να ελπίζω – αν απεγκλωβίσουμε και βρούμε κονδύλια από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, για να μπορέσουμε να απεγκλωβίσουμε τα απαιτούμενα κεφάλια, μπορούμε με διαδικασίες σχετικά γρήγορες, να έχουμε κάποιο μεταχειρισμένο τροχαίο υλικό, όχι καινούργια λεωφορεία, αλλά πολύ πιο νέα από αυτά που βλέπουμε σήμερα να κυκλοφορούν. Ο στόχος είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, να αλλάξουμε συνολικά και καθολικά το προφίλ του στόλου τους.

Στη Θεσσαλονίκη προσθέτουμε περίπου 100 λεωφορεία και φτάνουμε στα 300. Με το “πράσινο φως” του Ελεγκτικού Συνεδρίου αμέσως θα δούμε τα 100 νέα λεωφορεία να κυκλοφορούν στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Καταλαβαίνετε ότι μια πόλη που σήμερα δεν κυκλοφορούν πάνω από 300 λεωφορεία, πόσο μεγάλη διαφορά θα δουν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης όταν θα κυκλοφορούν ακόμη 100 λεωφορεία.

θαύματα δε μπορούμε να κάνουμε. Μέσα σε 4 χρόνια διαλύθηκαν οι αστικές συγκοινωνίες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Στη Θεσσαλονίκη ζούμε δυστυχώς το δράμα της κρατικοποίησης. Στην Αθήνα, τα έσοδα του ΟΑΣΑ από 220 εκατομμύρια ευρώ το 2014 γκρεμίστηκαν το 2018 σε κάτω από 140 εκατομμύρια ευρώ. Όμως εμείς έχουμε έναν πολύ συγκεκριμένο πλάνο και σχέδιο για την ανάταξη των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη».

Για τον αυτοκινητόδρομο Πατρών-Πύργου

«Εμείς κάνουμε κάτι το οποίο είναι πάρα πολύ απλό. Λέμε ότι τέσσερα χρόνια τώρα, ενώ το έργο θα είχε τελειώσει ως ενιαίο, έγινε μια κατάτμηση για να ευνοηθεί ένας συγκεκριμένος εργολάβος. Εμείς δε μπαίνουμε στη λογική να ευνοήσουμε κανέναν συγκεκριμένο εργολάβο.

Αυτό που λέμε είναι ότι οι κατατμήσεις, δηλαδή το να σπας ένα έργο σε 8 ή 10 κομμάτια, πάντα, με μαθηματική βεβαιότητα, λειτουργούν εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος, διότι ξεφεύγουν και τα χρονοδιαγράμματα και το κόστος. Αυτή τη στιγμή κάνουμε αυτό που νομίζω ότι είναι η πιο λογική λύση.

Κάνουμε μια προσπάθεια έτσι ώστε το τμήμα αυτό να επανέλθει στην Ολυμπία Οδό, στον παραχωρησιούχο. Έχουμε ήδη βρει συμφωνία με τον παραχωρησιούχο – το οποίο δεν ήταν εύκολη υπόθεση – και τώρα περιμένουμε την τελική έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διότι από τη στιγμή που ζητάμε χρήματα από την Ευρώπη, πρέπει πάντα να είμαστε προσεκτικοί και να ζητάμε τις εγκρίσεις της Ευρώπης. Αν η έγκριση της Ευρώπης είναι γρήγορη – που θέλω να ελπίζω ότι θα είναι γρήγορη – ο δρόμος αυτός θα είναι έτοιμος μέσα στο 2023.

Επίσης, θέλω να σας πω ότι επειδή αυτή τη στιγμή ο δρόμος και το κομμάτι αυτό του έργου δεν είχε πάρει ‘‘γέφυρα’’ για την περίοδο 2021 – 2027, καταφέραμε και το εντάξαμε στη ‘‘γέφυρα’’.

Όμως, απαραίτητη προϋπόθεση που μας ζητούσε η Ε.Ε. για να μπει στην καινούργια προγραμματική περίοδο, ήταν να μην κάνουμε έργα κατατμήσεις. Επομένως, εμείς προσπαθούμε και πάλι να διορθώσουμε ένα λάθος που είχε γίνει, ένα λάθος που ήταν ηλίου φαινότερο ότι έγινε για να εξυπηρετήσει έναν εργολάβο. Και αυτή την στιγμή κάνουμε τα αδύνατα δυνατά για να προχωρήσουμε.

Γιατί είναι ένας δρόμος στον οποίο θρηνούμε κάθε χρόνο δεκάδες θανατηφόρων ατυχημάτων και είναι κάτι το οποίο έχουμε θέσει υπόψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της κ. Μ. Βερστάγκερ, διότι αυτό αποτελεί άμεση προτεραιότητα για την ελληνική Κυβέρνηση».