

Α

ΚΥΡΙΑΚΗ 17.11.24

Συνέντευξη

15

Συνέντευξη στην ΠΕΝΥ ΑΒΡΑΜΙΔΗ penyavramid@gmail.com

Χρήστος Σταϊκούρας «Τα μεγάλα έργα που παραδίδουμε το 2025»

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μιλά στην «Κυριακάτικη Απογευματινή» για τα projects που βρίσκονται σε εξέλιξη σε όλη τη χώρα και θα διευκολύνουν την καθημερινότητα

Για τις σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την ανάταξη και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηρόδρομου μιλά στην «Κυριακάτικη Απογευματινή» ο Χρήστος Σταϊκούρας. Ο υπουργός αναφέρεται στις πρωτοβουλίες για το κυκλοφοριακό και την ανακωφίση της Αττικής, αλλά και τις προετοιμασίες για την παράδοση του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, η αποκατάσταση της αξιοπιστίας των τρένων είχε αναδειχθεί σε προτεραιότητά σας. Πόσο, από τα τελευταία κρούσματα ζητημάτων στη λειτουργία του σιδηρόδρομου φαίνεται πως ο στόχος δεν έχει επιτευχθεί. Ποιες θα είναι οι επόμενες κινήσεις σας;

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προσβάλει και υλοποιεί μια σειρά από έργα, δράσεις και πρωτοβουλίες για την ανάταξη και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηρόδρομου. Ενδεικτικά, ολοκληρώθηκαν, εντός του τελευταίου έτους, έργα που βελτιώσαν ουσιαστικά το επίπεδο ασφάλειας του δικτύου, όπως η Σύμβαση 717 για την ανάταξη της σηματοδότησης και της τηλεδιόδοσης στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας, ενώ εξασφαλίστηκε, πρώτη φορά, χρηματοδότηση ύψους 25 εκατ. ευρώ για την αντικατάσταση 90 αυτόματων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων. Κομβικές σημασίας είναι η μεταρρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα με τη δημιουργία ενιαίου ενιαίου, σύγχρονου δημόσιου φορέα, που ενσωματώνει ΟΣΕ, ΕΡΓ ΟΣΕ και ΓΑΙΑ ΟΣΕ, στο σκέλος της διαχείρισης τροχαίου υλικού. Η μεταρρύθμιση αυτή, που πραγματοποιείται σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχει πάρει τον δρόμο της νομοθέτησης.

Διαμορφώνουμε ένα λειτουργικό μοντέλο διοίκησης, με άξονα ένα συνεκτικό στρατηγικό και επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο έχει παρήσσει, άνευ αντιστάσεων, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Πέραν, όμως, των οποιονδήποτε ενεργειών, στην ελληνική σιδηρόδρομο έχουν συσσωρευθεί προβλήματα δεκαετιών, για την αντιμετώπιση των οποίων απαιτείται από όλους μας, πολιτική ηγεσία, διοικήσεις και εργαζόμενους, η επίθεση ενός υψηλότατου αιτήματος ατομικής και συλλογικής ευθύνης, καθώς και συστημική, επίσημη και πολύχρονη προσπάθεια.

Το κυκλοφοριακό αποτελεί μεγάλο βραχνά για τους οδηγούς στην πρωτεύουσα. Ποιες άμεσες παρεμβάσεις σχεδιάζετε για την απομείωση των κεντρικών οδικών αξόνων της Αττικής;

Κατά το μέρος που αφορά το υπουργείο, εφαρμόζουμε ή/και σχεδιάζουμε ένα σύνολο δράσεων στα πεδία των μεταφορών και υποδομών, με σκοπό να βελτιωθούν οι συνθήκες των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών. Συγκεκριμένα, στις μεταφορές, πρώτη φορά από το 2009, αναβαθμίζουμε τις αστικές συγκοινωνίες, προκειμένου να αυ-



Μεταρρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα με τη δημιουργία ενός νέου, ενιαίου, σύγχρονου δημόσιου φορέα, που ενσωματώνει ΟΣΕ, ΕΡΓ ΟΣΕ και ΓΑΙΑ ΟΣΕ, στο σκέλος της διαχείρισης τροχαίου υλικού

ξηθεί η χρήση τους. Πλέον, 270 νέα λεωφορεία κυκλοφορούν στους δρόμους της Αττικής. Στόχος, αυθόρμητα επικτός, αυτά να είναι 400 μέχρι το τέλος της χρονιάς και 950 έως το τέλος καλοκαιριού του 2025. Στη Γραμμή 1 (πρώην ΗΣΑΠ) γίνεται αναβάθμιση 14 συρμών και εκκινείται ο πρώτος συρμός να είναι έτοιμος το επόμενο δίμηνο. Άλλες υποδομές, η Γραμμή 4 του Μετρό κατασκευάζεται. Οι μετροπόντικες θα έχουν ολοκληρωθεί τις εργασίες τους έως το τέλος του 2026, ενώ αναβαθμίζεται και η Πρωασιακής Διεύθυνσης Αττικής. Στην Κηφισό υψίσταται διαγωνισμός του T All In Δ, ώστε να μεταφερθεί μεγάλος όγκος επιχειρήσεων σε άλλη γεωγραφική περιοχή και να αποφορτιστεί ο οδικός άξονας ημερησίως από 20.000 μετακινήσεις φορτηγών. Τέλος, υπάρχουν αρκετές προτάσεις που έχουν καταστεί σχετικά με την κωμωκευή νέων οδικών αξόνων. Θα επιδιώξουμε, τους προσεχείς μήνες, να γίνει αξιολόγηση και πρωτοβουλίες, ώστε να καταλήξουμε ποιες από αυτές είναι εφικτές να πραγματοποιηθούν και με ποια χρηματοδοτικά εργαλεία, με δεδομένους τους υφιστάμενους δημοσιονομικούς πόρους.

Πώς προχωρούν οι προετοιμασίες για την παράδοση του έργου του

Μετρό της Θεσσαλονίκης και πότε θα είναι έτοιμο το ενιαίο εισιτήριο για Μετρό και λεωφορεία;

Οι προετοιμασίες για την παράδοση του έργου προχωρούν με βάση το χρονοδιάγραμμα. Πραγματοποιείται η ασφάλεια των συστημάτων και των τρένων, καθώς και η επάρκεια της εταιρείας που έχει αναλάβει τη διαχείριση και τη συντήρηση του έργου, με βάση τους βέλτους διεθνείς κανόνες. Αντικεινώθηκε μια εξαιρετικά ελκυστική τιμολογιακή πολιτική προκειμένου να ενθαρρύνουμε τους πολίτες να χρησιμοποιήσουν το νέο μέσο, σε συνδυασμό με τα λεωφορεία, τα οποία και στη Θεσσαλονίκη αναγνώνονται, σε ένα ποσοστό που θα φτάσει το 50% στις αρχές του 2025.

Για ένα διάστημα 6 μηνών θα καταγραφούν και θα αποτιμηθούν τα δεδομένα της επιβατικής κίνησης και συνολικού οι ελεγχος της μελλοντικής διαλειτουργικότητας, αλλά και οι ανάγκες της πολυδιάσμης λογιστικής και τεχνολογικής πληρότητας των συστημάτων για το ενιαίο εισιτήριο. Με βάση τα συμπεράσματα που θα προκύψουν, θα προχωρήσουμε στο επόμενο βήμα, το οποίο θα υλοποιηθεί με γνώμονα τη βέλτιστη αξιοποίηση του επιβατικού κοινού.

Παρά τις πρωτοβουλίες σας, η ευσταθειοδότηση συνεχίζει να αποτελεί πρόβλημα. Σχεδιάζετε κάποια νέα παρέμβαση για την αντιμετώπιση του ζητήματος;

Η ευσταθειοδότηση - παγκοσμίως - δεν εξελίσσεται, αλλά μπορεί να περιοριστεί σημαντικά. Αυτό είναι ήδη γεγονός, αποτέλεσμα συγκεκριμένων πρωτοβουλιών που έχουμε αναλάβει, όπως η σημαντική ενίσχυση του προσωπικού στον έλεγχο κομιστρου και η είσοδος από την μισθωτική πόρτα σε πλήθος λειτουργιών. Συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο, στα μέσα σταθερής τροχιάς της Αθήνας πραγματοποιήθηκαν 526.000 έλεγχοι, αυξημένοι κατά 48% συγκριτικά με το αντίστοιχο διάστημα το 2023. Η ΣΤΑΔΣΥ, ανακίνωσε μερικώς εξαιτίας στα έσοδα από τις πωλήσεις προϊόντων κομιστρου, στα 1,3,6 εκατ. ευρώ, σιδημένα κατά 10% συγκριτικά με τον Οκτώβριο του 2023. Η επίδοση αυτή σφέλεται και στην ένταση των ελεγχών. Ανάλογα αποτελέσματα υπάρχουν και στη Θεσσαλονίκη, όπου τον Οκτώβριο η συνολικός εισιτήριος του ΟΑΣΘ ημίστασης τα 2,3 εκατ. ευρώ, έπειτα από πολλά χρόνια, αυξημένα κατά 38%. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται διαρκεία και ένταση των πρωτοβουλιών.

Πώς προχωρά η υλοποίηση των μικρών και μεγάλων έργων υποδομών που έχετε προαναγγείλει σε ολόκληρη την επικράτεια; Ποια από αυτά θα παραδοθούν το επόμενο διάστημα;

Στα μεγάλα έργα, η βασική γραμμή του Μετρό της Θεσσαλονίκης παραδίδεται με κυκλοφορία στις 30 Νοεμβρίου, ενώ η επέκταση προς Καλαμαριά, έως το τέλος του 2025. Ο νέος αυτοκινητόδρομος Πάτρα - Πόρτος θα έχει ολοκληρωθεί μέσα στο 2025, με το σημαντικότερο τμήμα του να είναι έτοιμο στις αρχές καλοκαιριού. Στον F65, το τμήμα Λαμία - Καλαμαριά έχει ήδη παραδοθεί, ενώ το υπόλοιπο τμήμα, μέχρι την Εγνατία Οδό, εκκινείται ότι θα ολοκληρωθεί το 1ο τρίμηνο του 2026. Ο οδικός άξονας Μηράλης - Αμφισσα κατασκευάζεται, ενώ τις προσεχείς εβδομάδες αναμένεται να υπογραφεί η σύμβαση για τον οδικό άξονα Γιάννινα - Κακαβιά. Στην Κρήτη εκτελούνται εργασίες στα τμήματα Χερσόνησος - Νεάπολη και Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος του ΒΟΑΚ, ενώ η συμβασιοποίηση του τμήματος Χανιά - Ηράκλειο ημιοδιορίζεται για τους αμέσως προσεχείς μήνες. Στο νέο αεροδρόμιο, στο Καστέλι, η πρόοδος ξεπερνά το 40%.

Εξίσου μεγάλης σημασίας είναι και τα έργα που κατασκευάζονται ή έχουν δημιουργηθεί στο πεδίο της διαχείρισης των υδάτινων πόρων. Πρόκειται για μια σειρά από φράγματα, αντιληπτικά και αρδευτικά έργα που έχουν περάσει περιβαλλοντική αξία και καλλυπτική ζωνική ανάγκη, κυρίως στο πρωτογενές τομέα της οικονομίας. Ενδεικτικά, στην Αττική υλοποιούνται 7 αντιληπτικά έργα, συνολικής αξίας 330 εκατ. ευρώ. Υψηλή κοινωνική ανταποδοτικότητα έχουν και τα δεκάδες κτηριακά έργα που γίνονται σε όλη την Ελλάδα. Σχολικά, υφιστάμενα και δικαστικά μέγαρα, που κατασκευάζονται από τις Κτηριακές Υποδομές, βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των πολιτών, σε όλη τη χώρα.