

ΟΜΙΛΙΑ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ - ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ "ΜΕΤΡΟ"

Αποτελεί χαρά μου η σημερινή επίσκεψη στους χώρους κατασκευής του έργου του μετρό και η ενημέρωσή μου σχετικά με την πρόοδο που ήδη έχει επιτευχθεί.

Είναι εύκολο να αναγνωρισθεί το μέγεθος και η πολυπλοκότητα του έργου. Ιδιαίτερα όταν εκτελείται σε ένα περιβάλλον τόσο δύσκολο όσο αυτό της πόλης της Αθήνας. Είναι όμως ένα έργο σταθμός που ή Αθήνα το έχει ανάγκη αλλά που και η Πολιτεία της το οφείλει.

Γιατί δεν υπάρχουν άλλες ισοδύναμες λύσεις για την πόλη...

Το αυτοκίνητο που εφευρέθηκε για την εξυπηρέτηση του ανθρώπου έχει δημιουργήσει συνθήκες κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής ασφυξίας. Είναι λοιπόν, απαραίτητο να περιορισθεί η χρήση του αλλά με τρόπο ώστε να υπάρξει αξιόπιστη εναλλακτική λύση που θα συνεχίσει να εξυπηρετεί τις μεταφορικές και οικονομικές ανάγκες των πολιτών. Αυτό το σύστημα είναι βέβαια το σύστημα του μετρό.

Το δίκτυο που σήμερα κατασκευάζουμε είναι μεν το δυσκολότερο κομμάτι του έργου, μιάς και υλοποιείται στο κέντρο της ιστορικότερης πόλης της Ευρώπης, είναι όμως μόνο η αρχή. Με την ολοκλήρωσή του η πόλη θα διαθέτει ένα δίκτυο μήκους 49 χλμ. Για την σωστή λειτουργία της όμως, η πόλη έχει ανάγκη από ένα δίκτυο μετρό μήκους 70 χλμ. σε πρώτη φάση, και πάνω από 100 χλμ. στην πλήρη του ανάπτυξη.

Με την ολοκλήρωση του υπό κατασκευή έργου όμως, ήδη θα είναι ορατή η αλλαγή του χαρακτήρα της πόλης και μάλιστα περισσότερο εκεί που εντοπίζονται και οι μεγαλύτερες ανάγκες. Δηλαδή στο ιστορικό και οικονομικό της κέντρο. Εκεί που παράλληλα με την κατασκευή πραγματοποιήθηκε και η μεγαλύτερη αρχαιολογική ανασκαφή στην ιστορία της πόλης, έκτασης 70 περίπου στρεμμάτων, η οποία έδωσε ευρήματα μοναδικής σημασίας.

Η ολοκλήρωση του έργου και η θέση του σε λειτουργία το συντομότερο είναι βασικός στόχος και ευθύνη της Πολιτείας. Όμως και οι επεκτάσεις του είναι μία διαδικασία του σήμερα. Σήμερα πρέπει να ξεκινήσουν - και θα ξεκινήσουν - οι επεκτάσεις πρώτα στα δυτικά προάστεια, που σήμερα είναι αποκομμένα από την υπόλοιπη πόλη, και αμέσως μετά στα ανατολικά. Διαδικασία του σήμερα είναι και η δημιουργία εγκαταστάσεων μετεπιβίβασης που θα προσελκύσουν τον πολίτη να έλθει και να σταθμεύσει το ΙΧ του έξω από το κέντρο της πόλης και να πάρει το μετρό μέσα σε συνθήκες άνεσης και ασφάλειας.

Αλλωστε, τα τελευταία 3 χρόνια, έχουμε αναπτύξει αξιόπιστο σχεδιασμό και αξιολογούμε τις μεγάλες πραγματικά επενδύσεις μας στο μετρό, αλλά και στα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα της πόλης, ώστε αυτές να είναι εγγυημένες

απόδοσης. Η διαδικασία αυτή παρακολουθείται και από τους συγχρηματοδότες των έργων, δηλαδή την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Παράλληλα, είναι αναγκαία η αναβάθμιση της γραμμής μετρό που σήμερα λειτουργεί, δηλαδή της γραμμής ηλεκτρικού σιδηροδρόμου των ΗΣΑΠ, ώστε να επιτευχθεί η τεχνική και λειτουργική τής συμβατότητα με τις νέες γραμμές.

Εκτός από την πρόοδο της κατασκευής, παράλληλα προχωρεί και ο προγραμματισμός της λειτουργίας του έργου, έτσι ώστε αυτή να πραγματοποιηθεί σε συνθήκες οικονομικής αποτελεσματικότητας, με Ευρωπαϊκά πρότυπα παραγωγικότητας και να σηματοδοτήσει έτσι την αλλαγή στο καθεστώς παροχής της δημόσιας συγκοινωνίας με τρόπο που να είναι άμεσα ορατός στον πολίτη.

Με το Μετρό σαν ραχοκοκαλιά των αστικών συγκοινωνιών και σε συνεργασία με τα επιφανειακά μέσα μαζικής μεταφοράς (δηλαδή το λεωφορείο, το τρόλεϋ, τον προαστιακό σιδηρόδρομο και ενδεχομένως και το τράμ) δημιουργείται ένα αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών που θα εξυπηρετεί τον πολίτη και παράλληλα θα περιορίσει την κυριαρχία του ΙΧ, προς όφελος του περιβάλλοντος και τελικά της πόλης.

Για να ανασάνει ο αστικός χώρος και η Αθήνα να γίνει πόλη λειτουργική με ανθρώπινο περιβάλλον.

Μιά πόλη που οφείλουμε στους πολίτες της, μιά πόλη που πρέπει να παραδώσουμε στα παιδιά μας.