

Београд -- Министар финансија и члан Председништва СНС Синиша Мали констатовао је да је, како се приближава почетак изградње метроа, Драган Ђилас све нервознији.

Како наводи, то је зато што Ђилас схвата да ће ова власт још једном показати да је способнија од њега да изведе велике пројекте које грађани чекају деценијама уназад.

Мали у саопштењу наводи да је Ђилас способен само за једно, а то је да задужи Београђане и "стави паре у свој џеп".



"Да смо затекли пуну касу у граду, каква је данас, прва линија метроа би се већ одавно градила. Ипак, због бахатости и неспособности Драгана Ђиласа, ми смо морали најпре да се бавимо враћањем његових скувих кредита и консолидацијом финансија. Данас, када смо напунили и градску и државну касу и повратили углед међу страним инвеститорима, имамо могућности да започнемо овај пројекат", истиче Мали, реагујући на саопштење Странке слободе и правде о цени београдског метроа.

Када је реч о финансијама, Мали каже да се Ђилас у њих разуме једино када се ради о

његовом џепу.

"Наиме, он прича о неким својим имагинарним линијама метроа из 2012, за које тврди да су коштале мање, али не зна да израчуна да лаки метро, који иде већим делом изнад земље, а који је тада био у плану, кошта мање него прави метро, који иде под земљом, а какав ћемо ми градити", казао је Мали.

Он је истакао да се граде прве две линије правог метроа, који иде испод земље, и који има станице у размаку од једног километра, а не онако, како указује, бесмислено, на сваких 400 метара, како је тада било предвиђено.

"Размак између Ђиласових станица је за пет минута могао да се пређе пешице - толико времена треба на пример од Вуковог споменика до Правног факултета, где су тада била предвиђена стајалишта. На таквим раздаљинама су иначе трамвајске станице, а не станице метроа, И зато је то потпуно бесмислено. Да не говорим о томе да том путањом Ђиласовог имагинарног метроа већ иду трамваји, И да је потпуно погрешно да се те линије поклапају", додаје Мали.

Он је нагласио да су овакве грешке су произашле из тога што нису постојали добри улазни подаци, односно из нереалног предвиђања броја путника.

"Ми смо урадили неколико студија, које између осталог подразумевају и бројење путника, и на основу тога је урађена претходна студија оправданости", навео је Мали и казао да зато метро који иде испод земље кошта више него метро који већим делом иде изнад земље, а који личи на трамвај.

Констатујући да "трамваји ипак коштају мало мање", Мали је навео да се нада да ће Ђилас "задржати бар мало достојанства и да до почетка изградње метроа неће више изводити нетачне и смешне рачунице, пошто му нико више не верује".

(Танјуг)

