

Ξεκινάμε με την τέταρτη με αριθμό 313/10-12-2019 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Μανώλη Συντυχάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Κατασκευή του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ)».

Ορίστε, κύριε Συντυχάκη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά να αναπτύξετε την ερώτησή σας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης παραμένει σήμερα, στο μεγαλύτερο μέρος του, όπως φτιάχτηκε πριν από πενήντα χρόνια. Φυσικά, ακόμα χειρότερη είναι η κατάσταση στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Το απαράδεκτο οδόστρωμα, οι φθαρμένες γέφυρες, τα απαρχαιωμένα όρια ταχύτητας που επικρατούν σε όλο το μήκος του Βόρειου Οδικού Άξονα, οι κατολισθήσεις λόγω καιρικών φαινομένων, με ελλείψεις μέτρων αντιστήριξης, είναι οι βασικοί παράγοντες πρόκλησης δεκάδων ατυχημάτων με μεγάλο ποσοστό νεκρών και βαριά τραυματιών.

Τα οποία έργα-ημίμετρα και βελτιώσεις έχουν γίνει μέχρι σήμερα περιορίζονται μόνο στο ύψος τουριστικών περιοχών, Γούβες-Μάλια και από ό,τι φαίνεται γίνεται για να ικανοποιηθούν απαιτήσεις μεγαλοξενοδόχων του μεγάλου τουριστικού κεφαλαίου.

Κύριε Υπουργέ, τα τελευταία είκοσι χρόνια όλες οι κυβερνήσεις διαχρονικά, ΠΑΣΟΚ, Νέας Δημοκρατίας παλαιότερα, Νέας Δημοκρατίας-ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ, τώρα ξανά η Νέα Δημοκρατία, δίνουν συνεχώς υποσχέσεις κατασκευής και φυσικά συνεχείς αναβολές από χρόνο σε χρόνο. Υπάρχουν κόντρες μεταξύ κατασκευαστικών ομίλων, κάτι που νομίζω ότι είναι ένα κοινό μυστικό όλων, και διαμάχες μεταξύ κυβερνήσεων. Εν τω μεταξύ, ο κόσμος συνεχίζει να σκοτώνεται και λύση δεν έχει βρεθεί.

Η αναβλητικότητα, κατά την άποψή μας, σχετίζεται κύρια με το ότι αναζητείται λύση ούτως ώστε αφενός, η κατασκευή να γίνει από ιδιώτες και να εξασφαλιστούν τα κέρδη των κατασκευαστικών ομίλων και από την άλλη, το κράτος να βάλει τη μικρότερη δυνατή χρηματοδότηση και το κόστος να μεταφερθεί στους χρήστες με την επιβολή διοδίων. Θα είναι με σύμβαση παραχώρησης; Θα είναι με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα; Θα συμπεριλαμβάνει κρατικό δανεισμό; Θα είναι μέσω ΕΣΠΑ; Θα είναι λίγο απ' όλα; Τι θα είναι;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Από αυτό και μόνο αποδεικνύεται ότι βασική επιδίωξη των κυβερνήσεων διαχρονικά δεν είναι η οδική ασφάλεια και η εξυπηρέτηση του λαού, αλλά αντίθετα η εξασφάλιση σίγουρου και άμεσου κέρδους για το ένα ή για το άλλο

τμήμα των κατασκευαστικών ομίλων που ενδιαφέρονται για το έργο. Το ζήτημα, βέβαια, είναι ότι οι λαϊκές ανάγκες πληρώνουν ήδη δυσβάσταχτους φόρους και τέλη κυκλοφορίας, τα οποία καταλήγουν στις τσέπες των επιχειρηματικών ομίλων και δεν αξιοποιούνται για την κάλυψη των λαϊκών αναγκών, όπως είναι ένας σύγχρονος, ασφαλής, ελεύθερης πρόσβασης αυτοκινητόδρομος.

Σας ρωτάμε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, τι μέτρα προτίθεστε να πάρετε εσείς, η Κυβέρνηση, προκειμένου να κατασκευαστεί άμεσα και χωρίς άλλη καθυστέρηση στην Κρήτη ο Βόρειος Οδικός Άξονας, από την Κίσαμο έως τη Σητεία, και συνολικά ένα σύγχρονο ασφαλές οδικό δίκτυο στη Κρήτη, με ελεύθερη πρόσβαση, χωρίς διόδια ή άλλης μορφή εκμετάλλευση και δανεισμού, με αποκλειστική χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, έχει τον λόγο για την απάντησή του, για τρία λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αγαπητέ, κύριε συνάδελφε, θα ξεκινήσω λέγοντας ότι εμείς στη Νέα Δημοκρατία δεν έχουμε δώσει καμμία, μα καμμία απολύτως υπόσχεση. Και έχετε απόλυτο δίκιο όταν λέτε ότι για πάνω από δύο δεκαετίες, πάρα πολλές

κυβερνήσεις, τοπικοί άρχοντες, Υπουργοί, πολιτικά πρόσωπα υποσχόντουσαν τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, χωρίς όμως να έχουν απαντήσει σε ένα βασικό ερώτημα: πού θα βρουν τα χρήματα. Το επαναλαμβάνω. Πώς θα βρεθεί χρηματοδότηση γι' αυτό το έργο.

Εδώ, βέβαια, εμείς με το Κομμουνιστικό Κόμμα έχουμε μία πολύ μεγάλη ιδεολογική διαφορά. Σέβομαι την άποψη του Κομμουνιστικού Κόμματος ότι πρέπει τα πάντα να γίνονται υπό τη μορφή δημοσίων έργων, αλλά η πραγματικότητα, η ευρωπαϊκή πραγματικότητα, επιτάσσει να προχωρήσουμε σε καινούργια χρηματοδοτικά εργαλεία, όπως τις συμβάσεις παραχώρησης.

Και να σας πω και κάτι άλλο, αγαπητέ κύριε συνάδελφε. Η Νέα Δημοκρατία από το 2008 είχε πει την απόλυτη αλήθεια στον ελληνικό λαό. Όταν γινόντουσαν οι άλλοι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι με το σύστημα των συμβάσεων παραχώρησης, ο τότε Υπουργός Υποδομών είχε πει ξεκάθαρα ότι αυτό το έργο, μόνο του ως σύμβαση παραχώρησης, δεν μπορεί να βγει. Αυτή ήταν μία πραγματικότητα την οποία τότε αφήσαμε και τη ξεχάσαμε.

Ποια είναι, λοιπόν, η κατάσταση σήμερα; Η κατάσταση σήμερα είναι ότι παραλάβαμε τον Ιούλιο έναν διαγωνισμό για εκδήλωση ενδιαφέροντος. Ήταν μια μολυβιά στον χάρτη, χωρίς χάραξη, με τον βαρύγδουπο τίτλο «έγκριση χάραξης», για την οποία δεν υφίσταται καμμία, μα καμμία μελετητική ωριμότητα. Πού είμαστε τώρα δηλαδή; Δεν έχουμε ούτε μελέτη, δεν έχουμε ούτε

χάραξη, δεν μιλάω για μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Ας δούμε, λοιπόν, τι θα κάνουμε εμείς. Να σημειώσω εδώ, κύριε συνάδελφε, ότι έχουμε μία κατάτμηση ενός έργου σε τρία κομμάτια, όπως πολύ σωστά είπατε, το ένα ως δημόσιο έργο, το άλλο ως ΣΔΙΤ, το άλλο ως σύμβαση παραχώρησης. Αυτό που απέκρυψε ο ΣΥΡΙΖΑ, διότι βλέπετε ο ΣΥΡΙΖΑ είχε μία τεράστια ικανότητα να κάνει το άσπρο μαύρο και να παρουσιάζει μία εικονική πραγματικότητα- ήταν ότι στις συμβάσεις παραχώρησης μπαίνουν διόδια.

Και όχι απλά είχε διόδια ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά είχε και κρυφά διόδια, είχε κρυφή επιδότηση, η οποία έφτανε από 108 μέχρι 120 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, δηλαδή το έργο αυτό θα στοίχιζε 4,5 δις σε διάρκεια τριάντα πέντε ετών. Όπως καταλαβαίνετε, αυτοί οι πόροι δεν υπάρχουν. Αν μπορούμε να είμαστε για μία φορά ειλικρινείς, είναι να δούμε αν έχουμε ή δεν έχουμε τους πόρους.

Εμείς λοιπόν τι προσπαθούμε να κάνουμε; Πρώτον, προσπαθούμε και ήδη έχουμε ετοιμάσει μια οικονομοτεχνική μελέτη, να βρούμε έναν τρόπο να χρηματοδοτηθεί αυτό το έργο. Έχουμε δύο επιλογές. Η πρώτη επιλογή είναι να χρησιμοποιήσουμε έσοδα από μια άλλη παραχώρηση για να το χρηματοδοτήσουμε. Αυτό όμως θέλει την έγκριση των δανειστών, αυτή είναι η

πραγματικότητα, και βρισκόμαστε σε συνεχείς διαπραγματεύσεις μαζί τους. Εάν δεν μπορούμε να αξιοποιήσουμε αυτό το εργαλείο, θα πρέπει να δούμε αν με επιστροφές κάποιων χρημάτων από τις κεντρικές τράπεζες, τις λεγόμενες «επιστροφές των κεντρικών τραπεζών», μπορούμε να χρηματοδοτήσουμε ένα τέτοιο έργο, το οποίο είναι πάνω από 1,5 δις. Είναι ένα δύσκολο τεχνικά το έργο, το οποίο θα αρχίσει να κατασκευάζεται, το νωρίτερο το 2022, διότι δεν υπάρχει καμμία μελετητική ωριμότητα.

Εμείς λοιπόν θα σας παρουσιάσουμε πολύ σύντομα ένα σχέδιο για την ανάταση και την ανασυγκρότηση της Κρήτης. Η κατασκευαστική στασιμότητα, που έπληξε το νησί τα τελευταία τέσσερα χρόνια, θα σταματήσει. Θα βρούμε χρήματα να κατασκευάσουμε τον δρόμο. Σας είπα δύο περιπτώσεις. Δυστυχώς, εδώ η διαφωνία μας είναι ότι εμείς θέλουμε τους ιδιώτες μέσα στον δρόμο. Και θα σας ανακοινώσω κιόλας ότι άμεσα θα ξεκινήσουν και οι πρόδρομες εργασίες στο αεροδρόμιο του Καστελίου, οι οποίες κι αυτές είχαν κολλήσει για δύο χρόνια και είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε, που κι αυτό, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, είναι ένα έργο με σύμβαση παραχώρησης. Αυτή είναι η διαδικασία στην Ευρώπη, να έχουμε τους ιδιώτες, μαζί με το κράτος, να συμμετέχουν στη δημιουργία μεγάλων έργων υποδομής. Δυστυχώς, η λύση που εσείς προκρίνετε, θα μου επιτρέψετε να πω, σήμερα δεν είναι εφικτή και δεν εφαρμόζεται πουθενά σχεδόν στον κόσμο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης για τρία λεπτά για τη δευτερολογία του.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, προφανώς στις ιδεολογικές μας διαφορές μάς χωρίζει άβυσσος, αλλά νομίζω ότι δεν έχουμε ούτε κοντή μνήμη και μπορούμε να βγάλουμε και συμπεράσματα από την πολιτική που εφαρμόζουν διαχρονικά οι κυβερνήσεις στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα σας έλεγα ότι μόλις χθες ψηφίστηκε ένα νομοσχέδιο, που αφορούσε τις κρατικές εγγυήσεις στις τράπεζες, όπου δίδεται ένα πρωτοχρονιάτικο «δωράκι» 12 δισεκατομμυρίων ευρώ για τιτλοποιήσεις μη εξυπηρετούμενων δανείων. Δηλαδή, ουσιαστικά, είναι μια καραμπινάτη, νέα ανακεφαλαιοποίηση τραπεζών, μπροστά σε όλες τις άλλες που άγγιξαν γύρω στα 120 δισεκατομμύρια, για να μην πω όλα τα υπόλοιπα μέτρα στήριξης του μεγάλου κεφαλαίου διαχρονικά από όλες τις κυβερνήσεις. Εκεί πού βρήκατε τα χρήματα; Πώς τα βρήκατε και έτσι, με την «απαλάδα» του χεριού, που λέμε στην Κρήτη, δίδετε αφειδώς πακτωλό δισεκατομμυρίων για την ενίσχυση του μεγάλου κεφαλαίου, στα πλαίσια αυτής της βιώσιμης ανάπτυξης, και δεν βρίσκετε να χρηματοδοτήσετε με 1,5-2 δισεκατομμύρια ένα έργο πνοής, ένα έργο ζωής, και να σταματήσουν τα τροχαία ατυχήματα και οι θάνατοι στην Κρήτη; Άρα λοιπόν υπάρχει τρόπος, έτσι ώστε να φτιαχτεί ένα σύγχρονο,

ασφαλές οδικό δίκτυο, με την αποκλειστική ευθύνη του κράτους, με δημόσιο δηλαδή χαρακτήρα, χωρίς να υπάρξει καμμία απολύτως επιβάρυνση στα λαϊκά στρώματα.

Εγώ θα περίμενα ένα είδος αυτοκριτικής από την πλευρά σας, εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας. Διότι η Νέα Δημοκρατία ούτε από παρθενογένεση είναι ούτε προέκυψε τώρα ως Κυβέρνηση. Η Νέα Δημοκρατία, διαχρονικά, κυβέρνησε στον τόπο πάρα πολλά χρόνια, πάρα πολλές δεκαετίες. Αυτό το έργο είναι σε εκκρεμότητα πάνω από είκοσι χρόνια. Ποια ήταν λοιπόν η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας όλα τα προηγούμενα χρόνια, έτσι ώστε να επιλυθεί αυτό το πρόβλημα; Η μέχρι σήμερα στάση, όλων των κυβερνήσεων - όχι μόνο εσάς τώρα που είστε, αλλά και των προηγούμενων- μας δίνει το δικαίωμα να πούμε ότι η λύση για ανάθεση της κατασκευής και λειτουργίας του νέου αυτοκινητοδρόμου σε ιδιώτες, άρα διόδια, χρειάζεται και την κατάλληλη δικαιολογία για να την αποδεχτεί η κοινή γνώμη.

Κατά την άποψή μας, όσο πιο εξαθλιωμένος είναι ο Βόρειος Οδικός Άξονας, όσο περισσότεροι θάνατοι υπάρχουν, τόσο θα ασκείται μια πίεση προς την κοινή γνώμη ότι η μοναδική σανίδα σωτηρίας είναι η παραχώρησή του σε ιδιωτικά συμφέροντα και γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά τις πληρωμένες, στημένες μελέτες, που έχουν γίνει από διάφορους ιδιώτες, προκειμένου να δείξουν ότι οι Κρητικοί αποδέχονται τη λογική των διοδίων. Ε βέβαια, άμα

σκοτώνονται κατά δεκάδες, κατά εκατοντάδες, και τους βάζεις το μαχαίρι στο λαιμό, κάποια στιγμή θα αποδεχτούν και τέτοιες επιλογές.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κατά την άποψή μας, και χθες και σήμερα, και ο ΣΥΡΙΖΑ και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, παίζετε παιχνίδια γύρω από αυτό το ζήτημα. Δεν θα σας πω για το γεγονός ότι έχουν απαξιωθεί έργα με ώριμες μελέτες που υπάρχουν στον Οργανισμό Ανάπτυξης, περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ, και αφορούν έργα πνοής, σε σχέση με τα πρηνή του Βόρειου Οδικού Άξονα, αναβαθμίσεις υφιστάμενων δρόμων, δρόμων δηλαδή που είναι πραγματικά καρμανιόλες στον Βόρειο Οδικό Άξονα, και υπάρχουν ώριμες μελέτες. Γιατί δεν έχουν προχωρήσει μέχρι σήμερα όλα αυτά τα ζητήματα;

Άρα, λοιπόν, οι καθυστερήσεις που γίνονται είναι κατά τη γνώμη μας το αποτέλεσμα της διαμάχης για το αν η χάραξη θα είναι στα όρια του υφιστάμενου παραλιακού δρόμου ή αν θα μετατοπίζεται εσωτερικά του Βόρειου Οδικού Άξονα, με περισσότερες σήραγγες κ.λπ.. Έχει να κάνει με το κόστος κατασκευής και το τι συμφέρει τους ιδιώτες, τη μία ή την άλλη κατασκευαστική εταιρεία. Θα είναι η κατάρρευση στον υφιστάμενο δρόμο ή πιο νότια, εσωτερικά του υφιστάμενου; Θα γκρεμίσουμε ξενοδοχεία; Πόσες σήραγγες θα υπάρχουν; Πόσο κοστίζει η μία ή η άλλη λύση; Ποια λύση συμφέρει τη μία ή την άλλη

εταιρεία; Είναι έτσι ή δεν είναι; Είναι κοινό μυστικό κάτω. Αυτά λέγονται, αυτά ακούγονται, δεν είναι δικά μας λόγια. Είναι όπως αυτό που είπατε, ότι πλέον η ζωή και η ασφάλεια των κατοίκων έχει μπει στον Προκρούστη των απαιτήσεων του μεγάλου κεφαλαίου, της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την οποία υπηρετείτε προφανώς πιστά, στα πλαίσια της ιδεολογικής καθαρότητας υπεράσπισης των συμφερόντων του μεγάλου κεφαλαίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Συντυχάκη, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Γι' αυτό λοιπόν σας λέμε ξανά ότι η Κρήτη, οι κάτοικοι, χρειάζονται έναν τέτοιο Βόρειο Οδικό Άξονα, ασφαλή, σύγχρονο, με την αποκλειστική ευθύνη του κράτους. Και εδώ βρίσκεται -και ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε- να το πω έτσι, το «μεγαλείο» της θέσης της πρότασης του ΚΚΕ, ότι μόνο στα πλαίσια μιας άλλης εξουσίας, με κοινωνικοποιημένα τα μέσα παραγωγής και απαλλαγμένη από τα βαρίδια τέτοιου είδους ιμπεριαλιστικών οργανισμών, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, ο ΟΟΣΑ και πάει λέγοντας, θα μπορούσε πραγματικά να υπάρξει ένας τέτοιος Βόρειος Οδικός Άξονας, όχι μόνο για την Κρήτη, συνολικά αυτοκινητόδρομοι, συνολικά στον τομέα των μεταφορών.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Έτσι που πάμε, με διπλάσιους χρόνους, δεν πρόκειται να τελειώσουμε ούτε το απόγευμα. Γι' αυτό θα παρακαλέσω θερμά να γίνει πράξη αυτό που είπα στην αρχή.

Ο Υπουργός κ. Καραμανλής έχει τον λόγο για τρία λεπτά για να απαντήσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι πολύ σύντομος.

Κατ' αρχάς, πολύ γρήγορα, όσον αφορά στο επιχείρημά σας σχετικά με το γιατί δίνουμε 12 δις κάπου αλλού και όχι στα δημόσια έργα, νομίζω ότι αυτό είναι ένα πολύ απλοϊκό επιχείρημα και γίνεται για λόγους εντυπωσιασμού. Γνωρίζετε πολύ καλύτερα από μένα ότι κάθε μοντέρνα χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση χρειάζεται ένα εύρωστο τραπεζικό σύστημα. Αυτή είναι μια πραγματικότητα. Μη λέμε λοιπόν γιατί δίνουμε λεφτά εδώ και δεν δίνουμε λεφτά εκεί. Διότι υπάρχουν συγκεκριμένες διαδικασίες και κανονισμοί, οι οποίοι επιβάλλονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ξέρω ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα είστε εναντίον της ένταξής μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά δυστυχώς δεν ζούμε στον κόσμο του Κομμουνιστικού Κόμματος, αλλά ζούμε σε έναν κόσμο, στον οποίο η Ελλάδα είναι κράτος μέλος της Ευρώπης. Οπότε καλό είναι να μη λέμε τα πράγματα όπως θέλουμε. Γιατί, ξέρετε, ο βολонταρισμός της Αριστεράς

καμμία φορά φτάνει εκτός ορίων. Ναι, η επιθυμία όλων μας θα ήταν να είχαμε σήμερα 2 δις να ξεκινήσουμε το Βόρειο Οδικό Άξονα.

Δεν έχουμε. Άρα τι θα κάνουμε τώρα; Θα λέμε την επιθυμία μας; Όχι βέβαια. Υποχρέωση της πολιτείας και της Κυβέρνησης είναι να βρίσκει λύσεις. Οι λύσεις που παρουσιάστηκαν επί τεσσεράμισι χρόνια ήταν να ρίχνουμε στάχτη στα μάτια του κρητικού λαού και να του λέμε παραμύθια. Διότι, με τον τρόπο που ήθελε να κάνει το έργο ο ΣΥΡΙΖΑ χωρίς να έχει κάνει καμμία μελέτη, χωρίς να έχει καμμία χάραξη, ήταν να επιδοτήσει το έργο με 600 εκατομμύρια -που ο ελληνικός λαός δεν είχε να πληρώσει, δηλαδή, ο κρατικός προϋπολογισμός- να βάλει διόδια και να βάλει και τα λεγόμενα κρυφά διόδια, δηλαδή να επιδοτεί κάθε χρόνο το έργο με 120 εκατομμύρια. Αυτά τα χρήματα, λοιπόν, δεν υπάρχουν.

Και ναι, είμαστε περήφανοι ως κεντροδεξιά πατριωτική παράταξη, που εμείς πρώτοι το 2007 και το 2008 φέραμε -ενώ όλο το άλλο Κοινοβούλιο και τα άλλα πολιτικά κόμματα ήταν εναντίον- τους ιδιώτες με τις συμβάσεις παραχώρησης, να ρισκάρουν, να επενδύσουν και να βάλουν και αυτοί χρήματα για να δημιουργηθούν σήμερα οι οδικοί άξονες που έχουμε, οι πέντε αυτοκινητόδρομοι.

Θέλω να πω και κάτι άλλο. Είστε υπέρμαχος της άποψης ότι δεν πρέπει να μπουνέ διόδια στην Κρήτη. Να καταλάβετε ότι εμείς είμαστε μία παράταξη

που δεν λέμε ψέματα. Εμείς έχουμε πει εξ αρχής και από στόματος του Πρωθυπουργού ότι εμείς θα εξετάσουμε το ενδεχόμενο να μπουν διόδια στην Κρήτη. Και αυτό είναι κάτι το οποίο το λέμε. Καταλαβαίνουμε ότι έχει πολιτικό κόστος. Ποιος θέλει να πληρώνει διόδια; Ζούμε, όμως, σε μία εποχή που αυτός που είναι χρήστης, πληρώνει. Αυτή είναι, δυστυχώς ή ευτυχώς, η πρακτική που υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Τι έχουμε κάνει εμείς μέχρι τώρα και τι θα κάνουμε; Κατ' αρχήν μιλάμε για όλο το έργο. Θα κατασκευαστεί το έργο ολόκληρο. Δεν θα σπάει σε κομμάτια. Και θα σας πούμε -και θα σας το καταθέσω άμα θέλετε και στα Πρακτικά- ότι αυτή τη στιγμή έχουν δημοπρατηθεί συγκεκριμένες μελέτες. Προκηρύχθηκαν με ανοιχτή διαδικασία τέσσερις διαγωνισμοί για την ανάθεση διενέργειας γεωτεχνικών ερευνών -είναι η πρώτη διαδικασία που πρέπει να κάνουμε- για το τμήμα Σούδα-Εξάντης με προϋπολογισμό 1,3 εκατομμύρια ευρώ, επίσης, για το τμήμα Εξάντης-Λινοπεράματα με προϋπολογισμό 1,2 εκατομμύρια ευρώ και για το τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη με προϋπολογισμό 0,5 εκατομμυρίου ευρώ, καθώς και ένας ανοιχτός διαγωνισμός για την ανάθεση σύμβασης επίβλεψης και αξιολόγησης αυτών των γεωτεχνικών ερευνών, που

είναι απαραίτητη για να ξεκινήσει η διαδικασία. Διότι, δυστυχώς, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, ούτε αυτό δεν είχε κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση.

Εμείς, λοιπόν, έχουμε δεσμευτεί. Ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης ως Αρχηγός Αξιωματικής Αντιπολίτευσης είχε κατέβει στην Κρήτη και είχε αναδείξει τα ζητήματα οδικής ασφάλειας. Και είχε πει ότι αυτός ο δρόμος, όπως και ο δρόμος Πάτρα-Πύργος, είναι ντροπή να μην έχουν ολοκληρωθεί. Και θα βρούμε τα χρήματα με τη συνδρομή των ιδιωτών για να γίνει επιτέλους αυτός ο δρόμος. Διότι, έχω την αίσθηση ότι η πλειοψηφία του ελληνικού λαού θα συμφωνήσει με την άποψη ότι είναι καλύτερο να πληρώνουμε ένα λελογισμένο κόστος για τη χρήση ενός αυτοκινητόδρομου, παρά να χάνονται άδικα τόσες ζωές όλα αυτά τα χρόνια.

Επομένως η λύση θα υπάρξει. Και θα πρέπει, όμως, πρώτα αφού οι διαδικασίες τρέξουν και τρέχουν -όπως, μελέτες, γεωτεχνικές μελέτες περιβαλλοντικές μελέτες, να δούμε πού θα πάει η χάραξη- να βρούμε το πιο σημαντικό από όλα, δηλαδή τη χρηματοδότηση. Και αυτό είμαστε έτοιμοι και θα είμαστε έτοιμοι να το ανακοινώσουμε πολύ σύντομα.

Διότι -όπως καταλαβαίνετε- τα λεφτά δεν φυτρώνουν στα δέντρα. Και πρέπει να είμαστε κάποτε ειλικρινείς και να μην ανακοινώνουμε έργα χωρίς να έχουμε χρηματοδότηση. Γιατί πολύ σωστά είπατε -και κλείνω με αυτό- ότι επί

τριάντα χρόνια συζητάμε γι' αυτό το μεγάλο έργο υποδομής. Εάν υπήρχαν λεφτά, θα είχε γίνει αγαπητέ συνάδελφε.

Και με όλο τον σεβασμό, νομίζω ότι είναι άδικο να κουνάτε το δάχτυλο σε μία νέα Κυβέρνηση που είναι πέντε μήνες και προσπαθεί αυτή τη στιγμή να πει την αλήθεια και να βρει χρήματα για να μπορέσει να θέσει ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για το πότε θα ξεκινήσει η διαδικασία της κατασκευής αυτού του δρόμου. Και θα συμφωνήσω μαζί σας ότι είναι απολύτως απαραίτητος και θα πρέπει κάποτε να μην το συζητάμε, αλλά να τον ξεκινήσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)