

Προχωράμε στη δεύτερη με αριθμό 977/24.8.2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασίλη Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Ούτε έργο, αλλά ούτε ανακοίνωση επιπλέον για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, που από το 2012 έχει να δημοπρατηθεί τμήμα του». Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Για άλλη μια φορά θα συζητήσουμε για τον ΒΟΑΚ. Βεβαίως, αιτία είναι οι παλινωδίες των κυβερνήσεων και των αρμόδιων Υπουργών πολλές φορές της ίδιας κυβέρνησης να αναιρεί ο ένας στον άλλο.

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας έχει περάσει από περιπέτεια. Ροκανίζεται ο χρόνος. Από χρόνο σε χρόνο αλλάζει ο σχεδιασμός, από πενταετία σε πενταετία. Είναι χαρακτηριστικό ότι οκτώ χρόνια τώρα έχει να δημοπρατηθεί τμήμα του. Το 2012 ήταν οι τελευταίες δημοπρατήσεις. Το ένα τμήμα είναι Γούβες-Χερσόνησος, που τελείωσε πριν από δύο-τρία χρόνια. Και το άλλο τμήμα ήταν στο Πάνορμο- Εξάντης, που μάλιστα ακυρώθηκε το συγκεκριμένο έργο, παρότι ήταν ώριμο και είχε χρηματοδότηση και μεταφέρθηκαν τα χρήματα του έργου αυτού σε άλλο έργο πέρα από την Κρήτη.

Η προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ροκάνισε αρκετά τον χρόνο και ασχολήθηκε περισσότερο με το σύστημα με το οποίο θα γίνει η ανάθεση και με το σύστημα με το οποίο θα γίνει η επιλογή του αναδόχου και λιγότερο με την ουσία, που ήταν ο σχεδιασμός του έργου, που είχε να κάνει κυρίως με τις μελέτες και τη βασική όδυσή του.

Προφανώς, θα γνωρίζετε ότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ μετέφερε την αρμοδιότητα από τον ΟΑΚ στο Υπουργείο. Ήρθε η δική σας Κυβέρνηση και από τον Ιούλιο ανακοίνωσε ότι μέσα σε δύο-τρεις μήνες θα έχει έτοιμο τον σχεδιασμό -ήταν ήδη προετοιμασμένη- και το αργότερο τον Δεκέμβριο ο Πρωθυπουργός θα ανακοίνωνε το τι θα γίνει με τον ΒΟΑΚ.

Βεβαίως, έχει παρέλθει πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς να συμβεί αυτό το οποίο δεσμευθήκαμε, αυτό το οποίο εξαγγείλατε. Αυτό που κάνατε μόνο, τουλάχιστον με νομοθετική πρωτοβουλία, ήταν να επαναφέρετε την αρμοδιότητα του ΒΟΑΚ από το Υπουργείο Υποδομών στον ΟΑΚ.

Αυτό, μάλιστα, είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση παλινωδίας, διότι στις 5 Αυγούστου του 2019, σε απάντηση ερώτησής μου, κύριε Κεφαλογιάννη, ο Υπουργός μου λέει ότι «ο ΟΑΚ δεν διαθέτει την απαραίτητη τεχνογνωσία, εξειδίκευση και εμπειρία στη σύναψη προγραμματικών συμβάσεων,

συμβάσεων παραχώρησης και επιπλέον, το τμήμα συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα της Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης του ΟΑΚ δεν μπορεί να έχει αρμοδιότητα για τη συγκεκριμένη Σύμβαση, της οποίας η προεκτιμώμενη αξία υπερβαίνει τα 200 εκατομμύρια». Αυτό είναι απάντηση από την Κυβέρνησή σας τον Αύγουστο του 2019. Μέσα σε λίγους μήνες μεταφέρατε στον ΟΑΚ, που λέτε ότι έχει αυτή την αρμοδιότητα.

Τα ερωτήματα είναι συγκεκριμένα και συνοπτικά. Τα καταθέτω. Θα τιμήσετε, κατ' αρχάς, την επιλογή σας να στελεχώσετε τον ΟΑΚ με το προσωπικό που χρειάζεται, που να έχει την τεχνογνωσία, να έχει την εμπειρία, για να μπορέσει να ασχοληθεί με αυτές τις συμβάσεις, αφού το ίδιο το Υπουργείο με τη δική σας πολιτική ηγεσία είπε ότι δεν έχει ο ΟΑΚ αυτή την αρμοδιότητα και αυτή την εμπειρία;

Δεύτερον, ποια τελικά κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του ΒΟΑΚ προκρίνετε, πότε θα γίνουν οι ανακοινώσεις του σχεδίου σας. Τις αναμένουμε εδώ και καιρό. Επίσης, σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι μελέτες που είχαν ανατεθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση. Διότι είχε γίνει μια στοιχειώδης προετοιμασία και είχαν ανατεθεί κάποιες μελέτες. Σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτές οι μελέτες.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, προτού μπούμε στην ουσία και της ερώτησης, καλό είναι σε αυτή την Αίθουσα να ακουστούν κάποιες αλήθειες. Πράγματι, το έργο του ΒΟΑΚ είναι ένα έργο το οποίο είναι πρωτίστης σημασίας για το νησί μας και δυστυχώς, διαχρονικά όλες οι κυβερνήσεις δεν το αντιμετώπισαν με την πρέπει σημασία και αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς, δύο είναι οι βασικοί λόγοι για τους οποίους αυτό το έργο τελικά δεν προχώρησε. Πρώτον, ότι ο καθένας, δυστυχώς στον Νομό του κοιτούσε μόνο το δικό του κομμάτι. Για παράδειγμα, εσείς -όχι προσωπικά εσείς- οι Βουλευτές Ηρακλείου το Ηράκλειο, οι Βουλευτές Χανίων το ίδιο, εμείς στο Ρέθυμνο το ίδιο.

Να σας θυμίσω ότι το 2014 είχα στείλει μια επιστολή στον κ. Αρναουτάκη, όπου για πρώτη φορά τον είχα προσκαλέσει, αν θέλετε, να κάνουμε μια γενικότερη σύσκεψη όλοι οι Βουλευτές της Κρήτης και μάλιστα, τότε ο Υπουργός, ο κ. Χρυσοχοϊδης, είχε κατέβει και είχε προχωρήσει αυτός ο σχεδιασμός.

Ένας δεύτερος βασικός λόγος που, επίσης, πρέπει να ειπωθεί είναι ότι δυστυχώς δεν υπάρχουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι αυτή τη στιγμή στο νησί, προκειμένου να μπορέσει να είναι το συγκεκριμένο έργο από μόνο του οικονομικά βιώσιμο. Αυτές είναι οι αλήθειες που πρέπει να ακουστούν.

Ως προς αυτό στο οποίο αναφερθήκατε, κατ' αρχάς, δεν είναι αληθές ότι μεταφέρουμε τις αρμοδιότητες για την κατασκευή του ΒΟΑΚ στον ΟΑΚ. Συγκεκριμένες αρμοδιότητες μεταφέρθηκαν και αυτό κυρίως όσον αφορά τις αρμοδιότητες της οδικής ασφάλειας και αυτό το οποίο είχε πει και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, πέρυσι εξακολουθεί να ισχύει και τώρα, ότι ο ΟΑΚ στην ουσία δεν θα έχει εμπλοκή όσον αφορά τον διαγωνισμό για τον Βόρειο Οδικό Άξονα, δηλαδή για την κατασκευή και για τη συντήρηση, αλλά θα έχει συγκεκριμένη αρμοδιότητα όσον αφορά το κομμάτι της οδικής ασφάλειας και βεβαίως, προτιθέμεθα να το ενισχύσουμε και σε προσωπικό και σε ό,τι άλλο χρειαστεί προκειμένου να επιτελέσει το συγκεκριμένο έργο.

Να σας πω, επίσης, διότι ίσως να το έχετε ξεχάσει, ότι ο Πρωθυπουργός, ο κ. Μητσοτάκης κατέβηκε στα Χανιά τον Φεβρουάριο του 2020, δηλαδή πριν από περίπου επτά μήνες. Εκεί πέρα σε μια σύσκεψη που έγινε στην Αντιπεριφέρεια Χανίων, παρουσία και του Περιφερειάρχη και των τοπικών Βουλευτών, αλλά βεβαίως και των Δημάρχων του Νομού, είχε πει συγκεκριμένα το σχέδιο της Κυβέρνησης για τον Βόρειο Οδικό Άξονα.

Σε αυτό, λοιπόν, το σχέδιο είχαμε πει ότι εντός των επόμενων έξι με εννέα μηνών θα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι μελέτες προκειμένου να προχωρήσουμε στα επόμενα στάδια και οφείλω να σας πω, κύριε συνάδελφε, ότι παρά το γεγονός ότι στο ενδιάμεσο ξέσπασε η κρίση του κορωνοϊού, αυτό το χρονοδιάγραμμα έχει τηρηθεί με πάρα πολύ μικρές παρεκκλίσεις.

Είχαμε πει συγκεκριμένα ότι εντός του φθινοπώρου θα έχουν ολοκληρωθεί και υποβληθεί στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας η μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κάτι το οποίο για άλλη μια φορά θέλω να διαβεβαιώσω την Εθνική Αντιπροσωπεία ότι ισχύει. Δηλαδή, μέχρι το τέλος του φθινοπώρου θα έχουμε ολοκληρώσει όλες τις μελέτες και θα τις έχουμε προωθήσει στο συναρμόδιο Υπουργείο.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω -και θα αναφερθώ περαιτέρω στη δευτερολογία μου, για να μην καταχραστώ τον χρόνο- ότι η δομή της υλοποίησης για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης βρίσκεται σε μια εξέλιξη και προωθείται προς ολοκλήρωση και περιλαμβάνει τους δύο προκηρυχθέντες δημόσιους διεθνείς διαγωνισμούς, πρώτον δηλαδή τη σύμβαση παραχώρησης που αφορά τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης για το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο και το οποίο, όπως εξήγγειλε και ο Πρωθυπουργός, περιλαμβάνει πλέον και το

τμήμα Κίσσαμος-Χανιά, το οποίο δεν περιλάμβανε ο προηγούμενος σχεδιασμός της προηγούμενης κυβέρνησης.

Επίσης, το δεύτερο αφορά τη σύμβαση ΣΔΙΤ, που αφορά τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση στο τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη. Επίσης, να σας πω ότι προχωρούν και οι ενέργειες όσον αφορά στο κομμάτι της σύνδεσης αεροδρομίου Χανίων με τον Βόρειο Οδικό Άξονα στο σημείο της Σούδας, κάτι το οποίο αποτελεί για τους Νομούς Χανίων και Ρεθύμνης ένα πολύ μεγάλο, σημαντικό έργο, το οποίο επίσης δεν περιλάμβανε ο προηγούμενος σχεδιασμός.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, είναι μια ανακοίνωση σημαντική αυτή που κάνετε, ότι το Υπουργείο θα έχει την ευθύνη για τις συμβάσεις παραχώρησης, για τη δημοπράτηση και υλοποίηση του έργου και από ό,τι κατάλαβα από τα συμφραζόμενα, συνεχίζεται το σχέδιο της προηγούμενης κυβέρνησης. Προσθέσατε, όπως είπατε, το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά, γιατί βεβαίως και η δική μας άποψη και κριτική ήταν ότι η προηγούμενη

κυβέρνηση τριχοτόμησε το έργο χωρίς αυτό να απαιτείται. Είχε προχωρήσει στο Χανιά-Χερσόνησος, Χερσόνησος-Νεάπολη και από εκεί και πέρα, μέχρι από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι τη Σητεία ως δημόσιο έργο, το δεύτερο τμήμα ως ΣΔΙΤ και το πρώτο με παραχώρηση.

Το ίδιο περίπου άκουσα και από σας. Προστέθηκε το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά. Ο ΒΟΑΚ είναι ενιαίος, από τον Κίσσαμο έως τη Σητεία και μάλιστα, θα έλεγα όχι μόνο ο ΒΟΑΚ, αλλά και με τις συνδέσεις του με τους κάθετους άξονες, γιατί το πρόβλημα είναι όλο το οδικό σύστημα Κρήτης.

Πιστεύουμε ότι το πρώτο πράγμα που θα δείτε να είναι η χρηματοδότηση όσο το δυνατόν μεγαλύτερη από την πλευρά του δημοσίου, ούτως ώστε να κληθεί ο ιδιώτης να βάλει όσο το δυνατόν λιγότερα. Το είπατε αυτό και εσείς: Δεν υπάρχουν κυκλοφοριακοί φόρτοι για να δικαιολογηθεί η ανταπόδοση από διόδια. Θα πρέπει τα διόδια να είναι υπέρογκα για να γίνει αυτό/

Άρα, λοιπόν, η πρόταση που είχε ακουστεί και την οποία πρώτος έσπευσα να χαιρετίσω από τον κ. Βολουδάκη από τα Χανιά, ήταν να δοθεί η χρηματοδότηση από τα κέρδη των ομολόγων, προκειμένου αυτό το έργο να γίνει κατά το μεγαλύτερο μέρος του με χρηματοδότηση του Δημοσίου και αν υπάρχουν διόδια, να αφορούν τη συντήρηση και τη λειτουργία του και όχι την κατασκευή του. Δεν γίνεται ένα κλειστό σύστημα σε ένα νησί να γίνει με διόδια. Δεν θα μπορέσει να γίνει, διότι δεν θα υπάρξουν ανάδοχοι για αυτό το έργο.

Γι' αυτό, λοιπόν, θα πρέπει να δούμε το θέμα της χρηματοδότησης. Δεν είπατε κάτι πάνω σε αυτό, ποια θα είναι η χρηματοδότηση του Δημοσίου, αφού υπάρχει σε εξέλιξη όλη αυτή η διαδικασία. Και βέβαια, να δούμε τα ζητήματα που έχουν να κάνουν, όπως είπατε, με τα τμήματα. Την τριχοτόμηση τη συνεχίζετε.

Εδώ έχω, θα σας το καταθέσω, την ενημέρωση που μου δώσατε τον Αύγουστο του 2019, η οποία μιλάει για τα τρία τμήματα και τη δουλειά που είχε γίνει μέχρι τότε. Στις 15 Μαρτίου του 2019 είχαν κληθεί πέντε εταιρείες: Η ΤΕΡΝΑ, η Ένωση Εκπροσώπων Αυτοκινητόδρομος Αριάδνη, ΑΚΤΩΡ Παραχωρήσεις, μια Ένωση εκπροσώπων, κοινοπραξία κ.λπ., πέντε εταιρείες, σε ανταγωνιστική διαδικασία διαλόγου προκειμένου να προχωρήσει το κομμάτι ΣΔΙΤ από Χερσόνησο μέχρι Νεάπολη. Είναι σε εξέλιξη. Ακυρώθηκε αυτή διαδικασία ή συνεχίζεται;

Οι μελέτες, οι οποίες είπατε αφορούν αυτές τις προμελέτες τεχνικού συμβούλου που είχε αναθέσει η προηγούμενη Κυβέρνηση ή αφορούν μελέτες ουσίας, πέρα από την περιβαλλοντική στην οποία αναφερθήκατε;

Έχουμε, λοιπόν, την ίδια λογική. Παραχώρηση για το τμήμα που υποτίθεται ότι έχουμε μεγαλύτερο φόρτο και μπορεί να σηκώσει διόδους και μάλιστα υψηλά, σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για ένα άλλο τμήμα. Μα, σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού είναι στο προηγούμενο, αλλά εδώ θα

πρέπει η κυβέρνηση -αυτό είχαμε συμφωνήσει σε ένα ευρύτερο πλαίσιο αντιπολιτευόμενοι την επιλογή του ΣΥΡΙΖΑ- ότι αυτό που χρειάζεται είναι να δούμε από εξ αρχής το σχέδιο με τη μεγαλύτερη δυνατή χρηματοδότηση από το δημόσιο, για να μην υποχρεωθούμε να βάλουμε υπέρογκα διόδια που δεν μπορεί να πληρώνει ο πολίτης στην Κρήτη. Και βέβαια προηγούμενη Κυβέρνηση έλεγε ότι ξέρεις δεν θα πληρώνετε εσείς οι Κρητικοί, λαϊκίζοντας - δεν υπάρχει αυτό- θα πληρώνουν οι τουρίστες λέει. Ότι μάλλον θα θεωρήσει η κυβέρνηση τους τουρίστες κορόιδα, ενώ θα θεωρήσει εμάς, ως δίκαιη, την αντιμετώπιση του να μην πληρώνουμε. Αυτά δεν υπάρχουν στο χάρτη. Υπάρχουν βεβαίως οι τοπικές εξαιρέσεις όπου προβλέπεται από το νόμο, αλλά συνολικά θα πρέπει να ξεκαθαρίσουν τα πράγματα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Θεωρώ ότι ακόμα είναι θολό το οποίο. Βεβαίως προχωράτε τις προμελέτες της προηγούμενης Κυβέρνησης, αλλά αυτές δεν λύνουν το πρόβλημα. Δεν δίνουν προοπτική και δυναμική στο έργο που χρειάζεται ριζικές αποφάσεις.

Και κυρίως, πείτε μας τι γίνεται με τη χρηματοδότηση. Η πρόταση του κ. Βολουδάκη, την οποία χαιρέτησα και εγώ, ισχύει ή δεν ισχύει; Υπάρχουν τα λεφτά ή δεν υπάρχουν; Με ποια χρηματοδότηση η Κυβέρνηση ελπίζει ότι το έργο θα δημοπρατηθεί;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ελάτε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε συνάδελφε, θα ξεκινήσω το τελευταίο θα στο πω για άλλη μία φορά, όταν λέμε ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην ουσία δεν είναι επαρκής για τη βιωσιμότητα του έργου δεν αναφερόμαστε μόνο στην κατασκευή του έργου, αναφερόμαστε ακόμα και στη συντήρηση. Ακόμα δηλαδή κι αν υπάρχουνε διόδδια -και μάλιστα τα διόδδια θα κοιτάξουμε να είναι το μικρότερο δυνατά όσον αφορά το κόστος για τους χρήστες- πάλι δεν φτάνει για να καλυφθεί το κόστος της συντήρησης. Δηλαδή, ακόμα και αν βρεθεί ένας μαγικός τρόπος προκειμένου να υπάρξει μία σηματοδότηση ας πούμε που δεν θα ενδεχόμενος δεν θα χρειάζονταν τα διόδδια, πάλι για το κομμάτι συντήρηση θα χρειαζόμασταν τα διόδδια, γιατί δυστυχώς οι μελέτες έχουν δείξει ότι η κυκλοφοριακή φόρτοι δεν είναι τέτοιοι που μπορούν να έχουμε το έργο ως βιώσιμο.

Θα αναφερθώ όμως και κάτι άλλο το οποίο είπατε και πράγματι, δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση επί πεντέμισι χρόνια σπαταλήσετε το χρόνο και έκανε κάτι μοναδικό: Όχι μόνο δεν προχώρησε κάτι στην ουσία, αλλά μας πήγε και πίσω. Το αναφέρατε και εσείς στην πρωτολογία σας. Δηλαδή ένα έργο το οποίο υπήρχε, για παράδειγμα, στο ΠΑΝΟΡΜΟΣ-ΕΞΑΝΤΙ, δώδεκα χιλιόμετρα, έργο περίπου 75 εκατομμυρίων, στην ουσία απεντάχθηκε λόγω μιας ιδεοληψίας του Υπουργού και στην ουσία αυτή τη στιγμή το συγκεκριμένο έργο αυτή τη στιγμή βρίσκεται στον αέρα, διότι ακριβώς δεν είχε προχωρήσει από την προηγούμενη Κυβέρνηση.

Αυτό το οποίο σας είπα προηγουμένως όσον αφορά την αρχιτεκτονική του έργου είναι τα δύο αυτά κομμάτια με τα πρόσθετα στοιχεία βεβαίως, τα οποία σας περιέγραψα, αλλά θέλω επίσης, να είμαι σαφής: Όταν λέμε ότι το σύνολο των μελετών θα προωθηθεί προς το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος προκειμένου να πάρουμε τους περιβαλλοντικούς όρους σημαίνει ότι το έργο θα είναι ώριμο, άρα δεν μιλάμε μόνο για τις προμελέτες, αλλά μιλάμε για το σύνολο των μελετών.

Και αν θέλετε να σας δώσω και ένα χρονοδιάγραμμα, κύριε συνάδελφε, από τη στιγμή που θα πάνε όλες οι μελέτες, προκειμένου να πάρουμε την περίφημη ΑΕΠΟ από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, θα χρειαστούν περίπου ακόμα έξι με εννέα μήνες προκειμένου να ολοκληρωθεί

αυτή η διαδικασία, που σημαίνει ότι μέχρι το 2021 το έργο θα είναι έτοιμο για δημοπράτηση, το οποίο επίσης σημαίνει ότι σε ένα χρόνο από τότε, έχουμε και τον προσωρινό ανάδοχο. Δηλαδή, ο προσωρινός ανάδοχος εντός του 2022 για το έργο, στην ουσία θα έχει αναδειχθεί.

Αυτό τι σημαίνει, κύριε συνάδελφε; Ότι τους τελευταίους δεκατέσσερις μήνες ωριμάσαμε μελέτες που δυστυχώς εκκρεμούσαν για δεκαετίες θα έλεγα. Δηλαδή έγινε μια πολύ συνοπτική, γρήγορη δουλειά όμως, από το Υπουργείο. Και νομίζω ότι αυτή τη στιγμή είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας πούμε ότι εντός του επόμενου τριμήνου, όπως σας είπα και προηγουμένως όλες αυτές οι μελέτες θα προωθηθούν.

Υπάρχει όμως και άλλο ένα στοιχείο το οποίο αφορά την ουσία του θέματος. Επειδή όλη αυτή η διαδικασία αντιλαμβάνεστε ότι ακόμα και αν δεν έχουμε κάποιες καθυστερήσεις νομικές κυρίως μέχρι να ολοκληρωθεί το έργο θα περάσει τουλάχιστον, εγώ υπολογίζω μαζί με την κατασκευή, μία επταετία με οκταετία ενδεχομένως, ξέρετε πολύ καλά ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να γίνουν και κάποιες παρεμβάσεις και ήδη εκπονούνται όσον αφορά την οδική ασφάλεια σε πάρα πολλά κομμάτια του υπάρχοντος δικτύου. Έτσι θέλω να σας ενημερώσω ότι για παράδειγμα εντός του 2020 θα γίνουν κάποιες εργολαβίες κατασκευής και για την αντιμετώπιση των κατολισθητικών φαινομένων στις περιοχές Νωπήγεια και Αγία Μαρίνα στις Περιφερειακές Ενότητες Χανίων και

Ρεθύμνου, όπως και στο τμήμα της Σίσες-Φόδελε στην Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου.

Τον Οκτώβριο προγραμματίζεται επίσης η ανάθεση εργασιών για την αντιμετώπιση κατολισθητικών φαινομένων στις περιοχές Κακό Όρος, Κακιά Στροφή, ΧΥΤΑ Ηρακλείου και Εσταυρωμένος, όσον αφορά την Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου, στο τμήμα Σούδα-Καλύβες στην Περιφερειακή Ενότητα Χανίων και στην Ανισόπεδη Διάβαση Καζαντζάκη στην Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου.

Μέχρι τέλος του υπάρχοντος έτους προωθείται προς δημοπράτηση το έργο αναβάθμισης οδικής ασφάλειας στο τμήμα Γεωργιούπολη-Πετριές στις Περιφερειακές Ενότητες Χανίων και Ρεθύμνου.

Και επίσης, στο τέλος του τρέχοντος έτους δημοπρατείται για αναβάθμιση, για έργα πάλι οδικής ασφάλειας στο τμήμα Φόδελε-Λινοπεράματα της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου και θα ακολουθήσουν και αντίστοιχες δημοπράτησης για τα τμήματα Σούδα-Καλύβες, Σεληνάρι-Λίμνες στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου και Σκαλέτα-Εσταυρωμένος της Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου.

Τα λέω αυτά, κύριε συνάδελφε, γιατί η ουσία είναι ότι πράγματι είναι ένας δρόμος ο οποίος πέρα από το κομμάτι το αναπτυξιακό είναι και ένας δρόμος ο

οποίος δυστυχώς είναι και ένας δρόμος πρόκλησης πολλών θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, άρα θα πρέπει να δούμε ενιαία μία στρατηγική βεβαίως, στην κατασκευή του έργου, αλλά τι κάνουμε και τα επόμενα χρόνια μέχρι να κατασκευαστεί ο κλειστός αυτοκινητόδρομος. Και νομίζω οι παρεμβάσεις, τις οποίες σας περιέγραψα και βασίζονται και πάνω στις μελέτες που έχει εκπονήσει ο ΟΑΚ, έχει κάνει μια σημαντική δουλειά πάνω σε αυτό το κομμάτι, στην ουσία τα επόμενα χρόνια θα δούμε αναβάθμιση και του υπάρχοντος δικτύου και βεβαίως σε μερικά χρόνια και την ολοκλήρωση ενός σημαντικού έργου όπως είναι ο Βόρειος Οδικός Άξονας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.