

Ξεκινούμε με τη δεύτερη με αριθμό **1047/13-9-2021 επίκαιρη ερώτηση** δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. **Βασίλειου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών,** με θέμα: **«Ερωτήματα για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης».**

Οι χρόνοι είναι ίδιοι. Έχετε δύο λεπτά για το ξεκίνημα, κύριε Κεγκέρογλου, και στη συνέχεια ο κ. Μαμουλάκης, εφόσον διαβάσω το θέμα της ερωτήσεώς του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, επιτυχία στα καθήκοντά σας, μιας και είναι η πρώτη ερώτηση στην οποία απαντάτε, τουλάχιστον σε μένα.

Αφορά τον Βόρειο Οδικό Άξονα και η σημερινή ερώτηση. Είναι γνωστή η διαφωνία μου, η προσωπική αλλά και της παράταξής μου, για την επιλογή της Κυβέρνησης να ακολουθήσει την πεπατημένη της προηγούμενης κυβέρνησης, που τριχοτόμησε το έργο ως προς τη μέθοδο μελέτης και κατασκευής και βέβαια δεν προέβλεψε το σύνολο των απαραίτητων πόρων. Ήρθε βεβαίως το Ταμείο Ανάκαμψης λόγω πανδημίας και όταν προεκλογικά η Νέα Δημοκρατία έλεγε ότι είχε εξασφαλίσει τους πόρους, προφανώς και δεν ίσχυε, γιατί σήμερα αναζητείται λύση στα διόδια, διόδια όχι για τη συντήρηση και τη διαχείριση του οδικού άξονα, αλλά για τη χρηματοδότηση της κατασκευής τους, γεγονός που ανατρέπει όλα αυτά που έχουν ανακοινωθεί περί μερικών

λεπτών ανά χιλιόμετρο κ.λπ. Διότι τα έχουμε δει και στους άλλους οδικούς άξονες, ότι μετά από αιτήματα των εταιρειών, με νομοθετικές ρυθμίσεις τα διόδια φτάνουν τα ύψη.

Μετά τις κυβερνητικές ανακοινώσεις και τις ενημερωτικές συναντήσεις, οι οποίες έγιναν πρόσφατα, έχουν προκύψει μια σειρά ερωτήματα, τα οποία θέτουν τόσο οι τοπικές κοινωνίες όσο και τα θεσμικά όργανα, όπως η περιφέρεια, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων και το Τεχνικό Επιμελητήριο. Πρώτον, για την έλλειψη συνολικού σχεδιασμού όλου του ΒΟΑΚ εκτός από την προαίρεση για το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά. Δεν αναφέρονται συγκεκριμένα πράγματα για το τμήμα Άγιος Νικόλαος-Σητεία για το οδικό σύστημα Κρήτης συνολικά που έχει να κάνει με τη σύνδεση με το διευρωπαϊκό δίκτυο. Τα τμήματα του ΒΟΑΚ με νέα χάραξη έχουν τελικά μειωθεί στο ελάχιστο. Ξεκινήσαμε με μεγάλο ποσοστό να είναι η νέα χάραξη και καταλήγουμε σε ελάχιστες παρεμβάσεις. Πρόβλεψη για κόμβους, παρακάμψεις πόλεων. Σύνδεση του νέου αεροδρομίου με το νότο και όχι μόνο. Υπάρχουν ασαφή χρονοδιαγράμματα, έλλειψη μελετών για πολλά τμήματα και διαφωνίες τοπικές τόσο στο Ρέθυμνο όσο και στο κομμάτι από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι τη Σητεία στο θέμα της περιβαλλοντικής μελέτης για τη χάραξη και τη σκοπιμότητα που υπάρχει μέσω της συγκεκριμένης μελέτης.

Ρωτάμε λοιπόν, κύριε Υπουργέ επειδή ακριβώς τόσο η Περιφερειακή Ένωση Δήμων όσο το Περιφερειακό Συμβούλιο και το Τεχνικό Επιμελητήριο εκφράζουν διαφωνίες, προβληματισμούς και ερωτηματικά: Ποια είναι η γενικότερη πορεία εξέλιξης του όλου έργου του ΒΟΑΚ. Ποιος είναι δηλαδή αναλυτικά ο κυβερνητικός σχεδιασμός υλοποίησής του με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για όλο το μήκος από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία; Ποιες είναι αναλυτικά οι προβλέψεις σας για τα παράλληλα δίκτυα και τις απαραίτητες συνδέσεις με το διευρωπαϊκό δίκτυο, το αεροδρόμιο και τον νότιο άξονα, τους κόμβους και τις παρακάμψεις πόλεων; Και τι προτίθεστε να πράξετε για το τμήμα συγκεκριμένα Αγίου Νικολάου-Σητεία και Αγίου Νικολάου-Ιεράπετρα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Κεγκέρογλου.

Θα συζητηθεί και η πρώτη με αριθμό 7067/4-6-2021 ερώτηση του κύκλου Αναφορών-Ερωτήσεων του Βουλευτή Ηρακλείου του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Ερωτηματικά για την χρηματοδότηση και το κόστος των διοδίων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ)».

Κύριε Μαμουλάκη, καλησπέρα, καλή εβδομάδα. Έχετε δύο λεπτά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, από τις 29 Μαΐου του 2021, μετά τις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού από τα Χανιά γύρω από την αρχιτεκτονική που θα διέπει το νέο βόρειο οδικό άξονα Κρήτης ουσιαστικά επισφραγίσθηκε και πιστοποιήθηκε η υπαναχώρηση σας μετά από δύο έτη κωλυσιεργίας και αβελτηρίας στον αρχικό σχεδιασμό, όπως ανέφερε και ο συνάδελφος προηγουμένως, που η προηγούμενη κυβέρνηση είχε εκπονήσει. Μια συγκεκριμένη αρχιτεκτονική δια της τριχοτομήσεως και της διεξαγωγής τριών διακριτών διαγωνισμών, οι οποίοι ειρήσθω εν παρόδω δύο εξ αυτών βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη εδώ και τρία χρόνια.

Ουσιαστικά λοιπόν, είχαμε μια απώλεια δύο ετών και απ' ότι αντιλαμβανόμαστε από τα λεγόμενα του Πρωθυπουργού, έχουμε και μία οιονεί επιβολή διοδίων. Είναι άγνωστο ακόμα το ακριβές ύψος αυτών. Από τη ΔΕΘ ακούστηκε κάτι περί 6 λεπτών ανά χιλιόμετρο.

Πάω όμως, στην ουσία. Βλέπουμε λοιπόν, ότι προφανώς οικειοποιείστε και την «μολυβιά στον χάρτη», που έχετε αναφέρει ουκ ολίγες φορές. Προσθέσατε μια μολυβιά κι εσείς βέβαια, για το τμήμα Άγιος Νικόλαος-Σητεία.

Τώρα, πάμε στο κόστος και αυτό είναι το κομβικό σημείο, κύριε Πρόεδρε, που θέλω να εκθειάσω ιδιαίτερα. Το τελικό κόστος του ΒΟΑΚ κατά την εκτίμησή σας, κύριε Υπουργέ υπερβαίνει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν ανά τμήματα, τμηματικά και υπό κατάτμηση 180 εκατομμύρια ευρώ για Κίσαμος-Χανιά, 1,32 δισεκατομμύρια για το Χανιά-Ηράκλειο, 290 εκατομμύρια ευρώ για το Χερσόνησος-Νεάπολη και 145 εκατομμύρια ευρώ, ένα έργο που είχε προχωρήσει πολύ και είχε ωριμάσει από την πλευρά μας, για το Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος. Καμία αναφορά σε εκτιμώμενο κόστος για το Άγιος Νικόλαος-Σητεία. Το τονίζω καμία αναφορά.

Ως προς τη χρηματοδότηση τώρα, τους πόρους. Εξ όσων γνωρίζουμε 600 εκατομμύρια ευρώ από το ΕΣΠΑ και 427 εκατομμύρια ευρώ, αυτό είναι το ποσό που αναγράφεται τουλάχιστον στις λίστες της πρότασης της ελληνικής δημοκρατίας για το ταμείο ανάκαμψης. Άρα υπάρχει ένα εύλογο και μεγάλο χρηματοδοτικό κενό, ένα μεγάλο funding gap της τάξεως του 1,08 δισεκατομμυρίων ευρώ, 1.088 εκατομμυρίων. Προκύπτει λοιπόν, αυτή η διαφορά και βέβαια χωρίς να λάβουμε υπόψη μας το άγνωστο ακόμα κόστος του Αγίου Νικολάου- Σητεία.

Έτσι λοιπόν, συμπεριλαμβανομένων όλων αυτών τα οποία ελέγχθησαν θέτουμε, κύριε Υπουργέ, έξι διακριτές ερωτήσεις, οι οποίες δυστυχώς δεν απαντήθηκαν από την ερώτηση που είχαμε υποβάλει προ μερικών μηνών.

Ποιες είναι οι ακριβείς πηγές χρηματοδότησης του ΒΟΑΚ και ποιο το ακριβές ύψος τους; Ποια είναι η κατανομή των 427 εκατομμυρίων ευρώ; Αναφερόμαστε στο ταμείο ανάκαμψης. Σε ποια τμήματα δηλαδή του έργου διέπονται οι εν λόγω ενισχύσεις που θα ενταχθούν στο ταμείο ανάκαμψης για τον ΒΟΑΚ; Ποια είναι η κατανομή των 600 εκατομμυρίων ευρώ από το ΕΣΠΑ, μια γενναία κατά τα άλλα χρηματοδότηση, αλλά είναι άγνωστο πού θα δοθούν τα χρήματα αυτά για τα υποέργα του ΒΟΑΚ; Πόσο υπολογίζετε το κόστος του τμήματος ΒΟΑΚ Άγιος Νικόλαος-Σητεία, αυτό δηλαδή που δεν έχουμε καμία ούτε τεχνική γνώση προϋπολογιστική εννοώ, αλλά ούτε και οικονομική φυσικά. Και βέβαια, τότε αναμένεται να προσδιοριστεί χάραξη του τμήματος του ΒΟΑΚ Άγιος Νικόλαος-Σητεία; Διότι εδώ δεν υπάρχει ακόμα κάτι συγκεκριμένο. Τέλος, ποια είναι η σχεδιαζόμενη αρχιτεκτονική του εν λόγω σκέλους του διαγωνισμού Άγιος Νικόλαος-Σητεία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μαμουλάκη.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Γεώργιος Καραγιάννης.

Κύριε Καραγιάννη, καλησπέρα σας και καλή εβδομάδα. Σιδερένιος. Θα απαντήσετε ταυτόχρονα και στους δύο. Οπότε έχετε έξι λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμοι κύριοι Βουλευτές, ξέρετε είναι ιδιαίτερη χαρά και τιμή σήμερα που βρίσκομαι στην Ολομέλεια, απαντώντας ουσιαστικά την πρώτη μου κοινοβουλευτική ερώτηση υπό τη νέα ιδιότητά μου ως Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών και μάλιστα, σε ένα θέμα το οποίο τυγχάνει να το γνωρίζω πάρα πολύ καλά, γιατί ως Γενικός Γραμματέας Υποδομών ασχοληθήκαμε αυτούς τους είκοσι πέντε μήνες συστηματικά και μεθοδικά.

Από την πρώτη στιγμή που ανέλαβε την εξουσία η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη έθεσε ως πρώτη και άμεση προτεραιότητα την υλοποίηση αυτού του έργου. Άλλωστε, όπως σωστά αναφέρατε, κύριε Μαμουλάκη, οι εξαγγελίες που έγιναν στην Κρήτη τον περασμένο Μάιο είχαν ακριβώς αυτόν τον στόχο. Και ξέρετε ποιος ήταν αυτός; Να δείξουμε και να αντιληφθούν όλοι οι Κρητικοί ότι η Κυβέρνηση πλέον προχωράει με έργα, όχι με λόγια, για να υλοποιήσουμε τον μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο στην Ευρώπη.

Ξέρετε τι παραλάβαμε; Παραλάβαμε μια μικρή έως ανύπαρκτη μελετητική ωριμότητα, με αποσπασματικές παρεμβάσεις, διάσπαρτες κατά μήκος του άξονα, χωρίς καμία συνοχή και χωρίς τις απαιτούμενες προδιαγραφές ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου. Δεν είχαμε -και νομίζω ότι από αυτό το Βήμα ο Υπουργός Υποδομών, ο Κώστας Καραμανλής, το έχει αναφέρει πολλές φορές-, επαρκή γεωτεχνικά στοιχεία. Και επειδή από ό,τι αντιλαμβάνομαι είστε μηχανικός, μπορείτε να καταλάβετε τι σημασία έχουν όλα αυτά, προκειμένου να έχουμε ένα ασφαλές συμπέρασμα για το ποια έργα μπορούν να υλοποιηθούν και σε ποια περιοχή. Δεν είναι υπερβολή να σας πούμε ότι ουσιαστικά το έργο στήθηκε σχεδόν απ' την αρχή. Η εντολή του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη ήταν για άμεση απεμπλοκή και ωρίμανση του έργου και αυτό κάναμε. Μέσα από μια πολύ εντατική και συστηματική δουλειά, από δεκάδες μηχανικούς, καθώς και άλλους επιστήμονες, ενισχυθήκαμε σε τεχνικό επίπεδο το έργο πλέον από τον Κίσαμο έως τη Σητεία. Οριστικοποιήσαμε το χρηματοοικονομικό μοντέλο. Αναθέσαμε πάνω από δεκαέξι μελέτες. Αναβαθμίσαμε τις προβλέψεις για τα όρια ταχύτητας του δρόμου. Εντάξαμε και τη βελτίωση των υφιστάμενων παρακάμψεων των μεγάλων πόλεων στο έργο και δημοπρατήσαμε και όλο αυτό το διάστημα, το βλέπετε όλοι οι Κρητικοί, έργα αντιμετώπισης των καθοριστικών φαινομένων, προϋπολογισμού άνω των 30 εκατομμυρίων.

Κυρίες και κύριοι, αξιότιμοι κύριοι Βουλευτές, κάναμε περισσότερα από όσα έχουν γίνει ποτέ για την Κρήτη. Ολοκληρώσαμε τις μελέτες και καταθέσαμε τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας για έγκριση τόσο για το μεγάλο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο όσο και για το τμήμα της σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, το Χερσόνησος-Νεάπολη για το οποίο είμαστε όπως ξέρετε και όλοι σας στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού και ευελπιστούμε ότι έως τα τέλη του έτους θα έχουμε προσωρινό ανάδοχο.

Δεν σταματάμε όμως εδώ. Προετοιμάζουμε τα επόμενα βήματά μας. Θα ακολουθήσουν οι περιβαλλοντικές μελέτες των παρακάμψεων των μεγάλων πόλεων, η ολοκλήρωση των μελετών για το τμήμα Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος που θα δημοπρατηθεί έως τα τέλη του έτους ως δημόσιο έργο, ενώ για το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά έχουν ανατεθεί και ολοκληρώνονται ήδη οι μελέτες, ώστε να εισαχθεί ως προαίρεση στη σύμβαση παραχώρησης. Μελετάμε ακόμη και το τμήμα Σούδα-Αεροδρόμιο, ενώ μπορούμε να σας πούμε με πολύ μεγάλη περηφάνια ότι το πρόγραμμα έργων που έχουμε στην Κρήτη εξελίσσεται αυτήν τη στιγμή πέραν του δέοντος.

Αντιμετωπίζουμε χρόνια ζητήματα που παρέμεναν άλυτα, όπως το φράγμα Ταυρωνίτη στα Χανιά, το οποίο θα υλοποιήσουμε. Τις προηγούμενες μέρες ενημερώσαμε τον περιφερειάρχη και τον αρμόδιο αντιπεριφερειάρχη για

το σχέδιο μας για τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για το φράγμα Ταυρωνίτη, το φράγμα Πλατύ στο Ρέθυμνο, το φράγμα των Μπραμιανών στο Λασιθί. Το αεροδρόμιο Καστελλίου προχωράει με γοργούς ρυθμούς. Δημοπρατούμε και εκτελούμε έργα οδικής ασφάλειας στον υπάρχοντα ΒΟΑΚ έως ότου κατασκευαστεί το νέο έργο.

Θα μου δώσετε σε αυτό το σημείο τη δυνατότητα να σας πω και κάποια ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά για το νέο ΒΟΑΚ. Ο νέος ΒΟΑΚ θα έχει τριάντα ένα νέες σήραγγες μονού κλάδου μήκους περίπου σαράντα χιλιομέτρων, σχεδόν είκοσι οκτώ χιλιόμετρα νέες γέφυρες, είκοσι πέντε νέους ανισόπεδους κόμβους, καθώς και αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων δεκαοκτώ στις παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου.

Επί των ερωτήσεων σας ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Κώστας Καραμανλής προ τριμήνου απάντησε λεπτομερώς, αλλά από την πλευρά μας ως Υπουργείο δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να απαντάμε και μία και δύο και τρεις φορές, όσες χρειάζεται, ώστε να γίνει η καλύτερη δυνατή κατανόηση των θεμάτων που θέτετε.

Μας ρωτήσατε ποιες είναι οι πηγές χρηματοδότησης. Μα, νομίζω το αναφέρατε. Το Ταμείο Ανάκαμψης και το ΕΣΠΑ έχουν εξασφαλίσει ένα δισεκατομμύριο είκοσι επτά εκατομμύρια.

Το τμήμα Χανιά - Ηράκλειο, Χερσόνησος το οποίο θα υλοποιηθεί με σύμβαση παραχώρησης περιλαμβανομένης και της άσκησης προαίρεσης στο τμήμα Χανιά - Κίσαμος θα χρηματοδοτηθεί με διακόσια εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης και επιπλέον εξακόσια εκατομμύρια από τα κονδύλια του ΕΣΠΑ '21 - '27.

Για το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη, που προωθείται με σύμβαση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, έχουμε εξασφαλίσει ογδόντα εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης που είναι το σύνολο της χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου. Και για το τμήμα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, που προωθείται για υλοποίηση με σύμβαση κλασικού δημόσιου έργου, το σύνολο του προϋπολογισμού ήτοι τα εκατόν σαράντα επτά εκατομμύρια θα χρηματοδοτηθεί και αυτό από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Για το Ταμείο Ανάκαμψης τα πράγματα είναι σαφή, αφού οι εκταμιεύσεις θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί ως το τέλος του 2025. Για όλα τα υπόλοιπα η εκταμίευση γίνεται με την πρόοδο του έργου, όπως γίνεται σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης.

Συνεχίζω, λοιπόν, με το κόστος και τη χάραξη του τμήματος Άγιος Νικόλαος – Σητεία, γιατί είδα ότι και οι δύο Βουλευτές έθεσαν αυτό το ζήτημα. Αυτήν τη στιγμή γίνεται η τελειοποίηση, η ωρίμανση των μελετών και αυτήν τη στιγμή το εκτιμώμενο κόστος, γιατί δεν έχουμε οριστικό κόστος αυτήν τη στιγμή,

υπερβαίνει τα τριακόσια εκατομμύρια. Για το ίδιο τμήμα, όμως, υφίστανται εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι. Συνεπώς, η χάραξη έχει προσδιοριστεί και έχει οριστικοποιηθεί.

Για το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Σητεία και το σχεδιασμό του διαγωνισμού θα ήθελα να σας πω ότι εντός του 2022 απ' ό,τι φαίνεται θα έχουμε οριστικές μελέτες από το ΟΑΚ, ώστε εντός του ίδιου έτους να προχωρήσουμε στη δημοπράτηση του έργου και να προχωρήσουμε σε αυτό.

Για όλα τα υπόλοιπα ερωτήματά σας θα μου επιτρέψετε να σας απαντήσω στη δευτερολογία του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ και για την τήρηση του χρόνου.

Ορίστε, κύριε Κεγκέρογλου, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μας παρακολουθούν όλοι και μας κρίνουν και για το ύφος και τη σαφήνεια των απαντήσεων.

Τι διαπιστώνω από την απάντηση του κυρίου Υπουργού; Διαπιστώνω ότι επιβεβαιώνεται κατ' αρχήν αυτό που ξέρουν οι Κρητικοί ότι εξήντα

χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου, που έγιναν βεβαίως με μεγάλη καθυστέρηση στην Κρήτη, έγιναν μέχρι το 2012, που έγινε η τελευταία δημοπράτηση και από το '12 και μετά με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ροκανίστηκε ο χρόνος και δεν έχουμε δημοπράτηση ενός τμήματος, παρότι υπάρχουν έτοιμες μελέτες σε τμήματα τα οποία μάλιστα έχουν ενταχθεί στο νέο οδικό άξονα χωρίς αλλαγή χάραξης.

Δεύτερον, επιβεβαιώνεται ότι δεν υπάρχει τίποτα στα πλαίσια των αποφάσεων που ελήφθησαν στη συνέχεια για το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Σητεία και για το Άγιος Νικόλαος - Ιεράπετρα. Δεν άκουσα τίποτα για το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Ιεράπετρα, τίποτα, μα τίποτα. Ξέρετε είναι μια πόλη η Ιεράπετρα που είναι στο διευρωπαϊκό δίκτυο και οφείλει ο ΒΟΑΚ να συνδεθεί με το διευρωπαϊκό δίκτυο. Βέβαια, η Ιεράπετρα αναζητεί και τρόπο για να φτάσει στο νέο αεροδρόμιο και έπρεπε κάτι να μας πείτε για το τμήμα νέο αεροδρόμιο - Ιεράπετρα μέσω του νότιου άξονα. Κάτι έπρεπε να πείτε. Τίποτα δεν είπατε.

Μας λέτε, λοιπόν, ενώ η Νέα Δημοκρατία ως Αντιπολίτευση έλεγε ότι είχε εξασφαλίζει όλους τους πόρους, ήταν όλα έτοιμα, ότι το βασικό χρηματοδοτικό εργαλείο σας είναι το Ταμείο Ανάκαμψης που προέκυψε από την πανδημία. Προφήτες είσατε ότι θα έρθει η πανδημία; Προφήτες είσατε; Από πού προβλέπονταν τα χρήματα όταν προεκλογικά μας λέγατε ότι ήταν διασφαλισμένοι οι πόροι; Πού; Αυτοί, λοιπόν, που ήταν διασφαλισμένοι συν το

Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας δεν θα έπρεπε να υπάρχει κανένα χρηματοδοτικό κενό για όλο το έργο.

Τι κάνατε, λοιπόν; Επειδή ήρθε μετά η πανδημία και είπατε να το προτείνετε στο Ταμείο Ανάκαμψης αφαιρέσατε τους πόρους εκείνους που είχατε σκοπό να βάλετε για να γίνει το έργο. Αν δεν υπήρχε δηλαδή το Ταμείο Ανάκαμψης, δεν θα γινόταν το έργο; Ρωτάμε για να καταλάβουμε ακριβώς τι σκοπό έχετε.

Καταρχήν στα δώδεκα πρώτα έργα που ανακοινώθηκαν από το Ταμείο Ανάκαμψης δεν ήταν το 427 νομίζω. Ελπίζω στο επόμενο διάστημα να δρομολογηθεί. Πράγματι ισχύει αυτό που είπατε ότι είναι τέσσερα χρόνια η εκταμίευση του Ταμείου Ανάκαμψης, οπότε πρέπει εμπροσθοβαρώς να χρηματοδοτούν έργα που είναι ώριμα για να μην υπάρξει απώλεια.

Εδώ, όμως, έρχεται το βασικό ερώτημα. Εγώ βέβαια δεν συμφώνησα με το σύστημα που είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ. Σας κατηγορήσα ότι ενώ προεκλογικά μαζί μας τους καταγγέλλατε -όχι τον κύριο Μαμουλάκη γιατί είναι νέος Βουλευτής, τον κύριο Σπίρτζη- στη συνέχεια ακολουθήσατε ακριβώς την ίδια μέθοδο. Εκτός από το κομμάτι που βάλατε προαίρεση Κίσαμο - Χανιά κάνατε τα ίδια πράγματα, δεν υπάρχει καμία διάφορα.

Πού έχετε διαφορά; Στα διόδια; Μα, και ο κ. Σπίρτζης διόδια προέβλεπε, άλλα έλεγε κλείνοντας το μάτι πονηρά -κάτι που δεν ισχύει- ότι θα πληρώνουν μόνο οι τουρίστες όχι οι Κρητικοί. Εσείς έρχεστε και λέτε ότι θα πληρώνουν όλοι. Το λέτε ευθέως, γιατί έτσι είναι.

Το ερώτημα δεν είναι αν υπάρχουν διόδια ή όχι, είναι ψευτοδίλημμα αυτό. Το πραγματικό ερώτημα είναι πόσα χρήματα θα βάλει το δημόσιο και από ποιες πηγές συμπεριλαμβανομένων και του Ταμείου Ανάκαμψης και του ΕΣΠΑ, ούτως ώστε τα διόδια να αφορούν μόνο συντήρηση και διαχείριση του έργου. Αυτό πρέπει να γίνει για την Κρήτη. Η Κρήτη είναι νησί, κλειστό οδικό σύστημα. Δεν νοείται να βάζετε διόδια για τη χρηματοδότηση του έργου -δεν νοείται αυτό- μόνο για τη συντήρηση του έργου και τη διαχείρισή του.

Και θέλω αυτό να μας το ξεκαθαρίσετε, γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό. Είναι παραβίαση του Συντάγματος, το οποίο επιβάλλει για τα νησιά τη διαφορετική αντιμετώπιση. Αν ήταν έτσι να το ξέραμε να το κάναμε από πρωτύτερα το έργο, να το δίναμε σε ιδιώτες να πληρώναμε 15 ευρώ από το Ηράκλειο για να πάμε στο Ρέθυμνο και να γίνει. Δεν είναι, όμως, έτσι. Είναι νησί η Κρήτη και θέλει διαφορετική αντιμετώπιση ως προς το κομμάτι αυτό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή του χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε, κύριε Κεγκέρογλου.

Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω λίγο από τα τεχνικά, κύριε Υπουργέ και θα καταλήξω στα οικονομοτεχνικά.

Αναφέρατε μια ολοκληρωμένη χάραξη. Αλήθεια, σε ποια ακριβώς αναφέρεστε; Στη χάραξη που ζητήσατε από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, που είναι ο θεσμοθετημένος τεχνικός σύμβουλος της πολιτείας άλλωστε να διατυπώσει απόψεις επί της ΜΠΕ, επί της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, χωρίς ωστόσο να διαθέσετε όλα τα απαραίτητα στοιχεία; Και το τονίζω αυτό, διότι είναι αδιανόητο το Υπουργείο να ζητάει έγκριση, θετική ή αρνητική γνωμοδότηση για μια ΜΠΕ χωρίς να παρέχει -το Τεχνικό Επιμελητήριο ευδιάκριτα το τονίζει- τα απαραίτητα στοιχεία. Μάλιστα, έχω εδώ την έκθεση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, την οποία θα καταθέσω στα Πρακτικά, κύριε Πρόεδρε, η οποία αναφέρει ότι την προμελέτη αποχέτευσης, αποστράγγισης των ομβρίων υδάτων, απαραίτητο τεχνικό στοιχείο και για τις κοιλαδογέφυρες και για τα τούνελ και για όλη τη χάραξη, ειδικά για το δρόμο Ηράκλειο - Χανιά δεν την προσκομίσατε.

Όπως, επίσης, αναφέρομαι και στη δήλωση της μελετητική εταιρείας, η οποία αποποιείται των ευθυνών της ως προς την ακρίβεια των υποβάθρων, που γνωρίζουμε τεχνικά ότι παίζουν καθοριστικό ρόλο στη χάραξη και στην εκπόνηση των προϋπολογισμών.

Αποποιείται η μελετητική εταιρεία, λοιπόν, την ακρίβεια των υποβάθρων, καθώς και τις παραπομπές σε άλλες μελέτες που δεν διατέθηκαν.

Τονίζω και ξεκινάω από τα τεχνικά, κύριε Πρόεδρε, γιατί αυτά θα μας οδηγήσουν και στο οικονομικό σκέλος, στο οποίο θα καταλήξουμε.

Άραγε, το τμήμα του ΒΟΑΚ Χανιά-Ηράκλειο δεν είναι ενιαίο έργο; Φαντάζομαι πως ναι. Άκουσα και πολύ προσεκτικά τις παρατηρήσεις σας, μάλλον πως παραθέσατε τις οικονομικές ενισχύσεις ανά σκέλος του έργου, ανά τμήμα ουσιαστικά. Παρατηρώ, βέβαια, σε αυτά που άκουσα ότι ενισχύεται το funding gap, το μεγάλο χρηματοδοτικό κενό για το κομμάτι Χανιά-Ηράκλειο.

Και σε αυτό το σημείο έρχομαι και θα συνεπικουρήσω στα λόγια του προλαλήσαντα συναδέλφου μου, του κ. Κεγκέρογλου, διότι με παραδείγματα και όχι με θεωρητικές προσεγγίσεις σας αναφέρω: Σικελία, Σαρδηνία, Κορσική, Μαγιόρκα, Μινόρκα, Ιμπίθα, Κύπρος, επτά νησιωτικές περιοχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε καμία εξ αυτών δεν απαίτησαν από τους πολίτες των νησιωτικών αυτών περιοχών να υποβάλλουν, καταβάλλουν διόδια στο νησί

τους, γιατί ακριβώς υπάρχει νόρμα περί νησιωτικότητας, μια σαφέστατη ντιρεκτίβα της Κομισιόν, που προστατεύει τις νησιωτικές περιοχές αυτές. Βεβαίως, για το σκέλος της συντήρησης δεν είναι ουτοπία. Προφανώς και θα χρειαστεί η συμμετοχή μέσω συμπράξεων για να διατηρηθούν, γιατί, άλλωστε, όπως ξέρουμε, ό,τι κατασκευάζεται και δεν συντηρείται πεθαίνει και καμιά φορά σκοτώνει. Άρα, προφανώς σε αυτό το σκέλος συμφωνούμε.

Όμως, στην κατασκευή είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, να συζητάμε όταν έχει τη χρυσή ευκαιρία η χώρα, έχει ένα Ταμείο Ανάκαμψης, έστω και λόγω της πανδημικής κρίσης και υπάρχουν οι πόροι, να μη δοθούν στο κατασκευαστικό σκέλος, μια προμετωπίδα, μια ενίσχυση της Κρήτης όσον αφορά αυτό;

Για να μην καταχραστώ τον χρόνο, θα κλείσω με το εξής: Είστε η Κυβέρνηση των αποκλεισμών. Αποκλείετε τους πολίτες της Κρήτης μέσω της επιβολής των διοδίων μέσα στο ίδιο τους το νησί. Αποκλείετε τους πολίτες της Κρήτης για ένα άλλο ζήτημα, το οποίο αφορά το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης». Αποκλείετε την τοπική κοινωνία που έχει και κυριότητα στο οικόπεδο, το γνωστό «φιλέτο», το «Ελληνικό» της Κρήτης, μέσω της υπαγωγής του στο ΤΑΙΠΕΔ.

Είστε, λοιπόν, η Κυβέρνηση των αποκλεισμών και αυτό το γνωρίζουν οι πολίτες του νησιού. Έρχεται, λοιπόν, και η ώρα του δικού σας αποκλεισμού.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μαμουλάκη.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχα σκεφτεί να απαντήσω λίγο διαφορετικά, γιατί πίστευα ότι θα κάνουμε έναν πολύ ειλικρινή διάλογο με στοιχεία και επιχειρήματα., αλλά αντιλαμβάνομαι, κύριοι Βουλευτές, ότι εγκαλούμαστε αυτήν τη στιγμή γιατί έχουμε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και γιατί προχωράμε το έργο με μελέτες, γιατί έχουμε χάραξη στο έργο, καθώς μέχρι τώρα δεν υπήρχε χάραξη και δεν ξέραμε από πού περνάει, γιατί έχουμε γεωτεχνικές μελέτες, γιατί αναθέσαμε δεκαέξι μελέτες, γιατί έχουμε χρηματοοικονομικό μοντέλο και γιατί έχουμε και διόδια.

Μα, εμείς δεν είπαμε ποτέ ψέματα στους Κρητικούς. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός της χώρας, όπως και Υπουργός Υποδομών, ο Κώστας ο Καραμανλής, είπαμε εξ αρχής την αλήθεια και εμείς αυτό δεν πρόκειται να το αλλάξουμε. Δουλέψαμε συστηματικά, πάρα πολύ συστηματικά, ώστε στην Κρήτη πολύ άμεσα να γίνονται δημοπρατήσεις.

Όπως ξέρετε, τα λόγια είναι πολύ εύκολα. Και οι Κρητικοί τόσα χρόνια άκουγαν λόγια. Είναι η πρώτη φορά που βλέπουν χάραξη.

Αν μου επιτρέπτε, κύριε Μαμουλάκη, να σας πω ότι η ΔΙΠΑ, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, έχει στείλει στην περιφέρεια τη χάραξη, μπορεί ο καθένας, γιατί είναι αναρτημένη και στο διαδίκτυο, να τη δει τη χάραξη και όλες τις μελέτες που έχουν γίνει και μπορούν να γίνουν παρατηρήσεις. Και αυτή είναι η λογική και όταν γίνεται διαβούλευση. Αυτό λέμε εμείς. Όμως, πλέον τώρα όλοι σας έχετε να δείτε τι ακριβώς κάναμε.

Δεν μπορείτε να λέτε, λοιπόν, στους Κρητικούς ότι εμείς θα κάναμε ένα έργο χωρίς διόδια, γιατί αυτό δεν είναι αλήθεια.

Όπως πολύ σωστά και τον τιμά τον κ. Κεγκέρογλου αυτό που λέει: «Δεν γινόταν διόδια για τους Κρητικούς και για τους μη Κρητικούς;». Αυτά δεν γίνονται σε καμμία χώρα.

Επιτρέψτε μου να το δω, γιατί διάβασα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον την ερώτησή σας. Γράφετε ότι δεν υπάρχει σε κανένα νησί διόδια. Επιτρέψτε μου να

σας πω ότι η Σικελία έχει διόδια στους αυτοκινητόδρομους, στη Μαγιόρκα υπάρχουν διόδια σε αυτοκινητόδρομους.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Για τη συντήρηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Οπότε θα ήθελα σας παρακαλώ να είμαστε όλοι πιο προσεκτικοί.

Και εμείς δεν κρύψαμε ποτέ την πραγματικότητα σε αντίθεση με άλλους.

Θα σας διαβάσω εδώ πέρα ένα έγγραφο της 11ης Απριλίου του 2018. Είναι της υπηρεσίας και θα το καταθέσω και στα Πρακτικά να το δείτε: «Αναμενόμενες εισπράξης διοδίων 75 εκατομμύρια. Χρηματοδοτική συνδρομή του ελληνικού δημοσίου 500 εκατομμύρια».

Αυτά τα στοιχεία είναι προσωρινά γιατί δεν είναι οριστικοποιημένο το χρηματοοικονομικό μοντέλο. Ξέρετε τι λέει αυτό το χαρτί; Ότι δεν είχατε χρηματοοικονομικό μοντέλο, δεν είχατε μελέτες, δεν είχατε χάραξη και είχατε βάλει και διόδια. Παρόλα αυτά πηγαίνατε και λέγατε ότι δεν θα έχουμε διόδια.

Αυτό το χαρτί θα το καταθέσω για να το δείτε, να το διαβάσετε και με πολύ μεγάλη χαρά ελάτε στο Υπουργείο Υποδομών μαζί με τον Κώστα Καραμανλή να σας δείξουμε όλα τα απαραίτητα στοιχεία και τη δουλειά που έχει γίνει αυτούς τους είκοσι τέσσερις μήνες.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Γεώργιος Καραγιάννης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο

βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εμείς πιστεύουμε και το πιστεύει και ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, όσο και ο Κώστας ο Καραμανλής ότι τα δημόσια έργα δεν πρέπει να είναι πεδίο αντιπαράθεσης. Μπορεί να έχετε διαφορετικές προσεγγίσεις. Να τις συζητήσουμε. Όμως, σε κάποια ζητήματα επιτρέψτε μου να σας πω ότι υπάρχουν τα στοιχεία και τα στοιχεία είναι αδιαμφισβήτητα. Δεν μπορούμε να τα αμφισβητήσουμε αυτήν τη στιγμή.

Κύριε Κεγκέρογλου, είδα ότι μου κάνατε και κάποια ακόμη ερωτήματα και θα ήθελα να σας απαντήσω για ποια ακριβώς είναι τα χρονοδιαγράμματα για όλα αυτά. Νομίζω ότι στην πρωτομιλία μου σας είπα κάποια από τα χρονοδιαγράμματα.

Για το «Χανιά-Ηράκλειο» εμείς αναμένουμε εντός του 2022 να έχουμε προσωρινό ανάδοχο. Για το «Χερσόνησος-Νεάπολη» η εκτίμηση είναι ότι μέχρι τα τέλη του χρόνου θα κάνουμε έναν αγώνα δρόμου, ώστε να υπάρχει προσωρινός ανάδοχος. Αναφορικά με το παράλληλο οδικό δίκτυο που αναφέρατε, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι αυτό είναι αρμοδιότητα της περιφέρειας.

Παρόλα αυτά όλες οι μελέτες, οι προμελέτες οδοποιίας που έχουν κατατεθεί και για το τμήμα «Χανιά-Ηράκλειο» και για το «Χερσόνησος-Νεάπολη»

εξασφαλίζουν απολύτως μέσω των ανισόπεδων κόμβων που προβλέπονται τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της Κρήτης. Άρα, το έχουμε ήδη προβλέψει και προχωρούμε.

Τώρα αναφέρατε κάποια στιγμή το Καστέλι. Για το Καστέλι είναι εξασφαλισμένη η σύνδεση και με τον βόρειο οδικό άξονα και με τον νότιο άξονα. Για αυτό υπάρχουμε.

Τώρα για τα διόδια δεν χρειάζεται να πούμε κάτι περισσότερο. Τα διόδια που θα πληρώνουν οι Κρητικοί είναι τα διόδια που πληρώνουν όλοι οι Έλληνες πολίτες, το 0,063 ανά χιλιόμετρο. Και, μάλιστα, οφείλω να σας πω ότι στην Κρήτη θα υπάρχουν και ηλεκτρονικά και αναλογικά διόδια.

Τώρα για το funding gap νομίζω ότι δεν χρήζει κάποιας συζήτησης. Όταν κάνουμε έργο με σύμβαση παραχώρησης, υπάρχουν και διόδια και υπάρχει και funding gap και, μάλιστα, στην «DIGICOM», όπως το έχετε κάνει και κατά τη διάρκεια των δικών διακυβερνήσεων, στέλνεις την ενημέρωση για το funding gap και σου απαντάει η Ευρωπαϊκή Ένωση πώς ακριβώς πρέπει να είναι, αφού έτσι και αλλιώς θα γίνει προσφορά.

Αυτά ήθελα να σας πω, αξιότιμοι κύριοι Βουλευτές. Είμαι στη διάθεσή σας για οτιδήποτε άλλο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε. Καλή

συνέχεια και στους τρεις.