



5034

1.6

31 MAI. 2011

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 31/05/2011

Αριθ. Πρωτ. Β - 1451

ΤΑΧ.Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 155 10 ΠΑΠΑΓΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ιωαννίδης Παύλος
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210-6508315
FAX : 210-6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Αναφορών

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Αναφορά
ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας ΠΑΒ - 5034/15-04-2011

Σε απάντηση της Αναφοράς με αριθμό ΠΑΒ - 5034/15-04-2011, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Κόλλιας, σύμφωνα με το υπ' αριθ. 199879/02-05-2011 έγγραφο της ΕΡΓΑ ΟΣΕ θέτουμε υπόψη σας ότι:

Στην υπόψη περιοχή κατασκευάζεται από την ΕΡΓΟΣΕ η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Κιάτου - Πάτρας. Για τη διατήρηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας κατά τη φάση κατασκευής προβλέπεται η κατασκευή της προσωρινής παραλλαγής της μετρικής γραμμής Π5, η υποδομή της οποίας έχει σχεδόν ολοκληρωθεί.

Στην ίδια θέση μεταγενέστερα προβλέπεται η αποξήλωση της προσωρινής παραλλαγής Π5 και τμήματος της υφιστάμενης μετρικής γραμμής προκειμένου να κατασκευαστεί η παράπλευρη οδός ΔSR 29. Τα ανωτέρω θα είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν μόνον όταν θα έχει καταργηθεί οριστικά η κυκλοφορία της υφιστάμενης μετρικής γραμμής ΠΑΠ, θέμα για το οποίο δεν έχουμε αρμοδιότητα αποφαινομένου.

Για το αίτημα του Δ. Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης περί παραχώρησης τμήματος της μετρικής γραμμής Π.Α.Π. στην περιοχή του Δερβενίου για την υλοποίηση της παράπλευρης οδού ΔSR 29, η ΕΡΓΑ ΟΣΕ έχει ενημερώσει ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ με σχετικές επιστολές της.

Για την πληρέστερη ενημέρωσή σας επισυνάπτουμε τα παρακάτω έγγραφα:

- Το υπ' αριθ. 199312/14-04-2011 έγγραφο της ΕΡΓΑ ΟΣΕ
- Το υπ' αριθ. 198150/23-03-2011 έγγραφο της ΕΡΓΑ ΟΣΕ
- Απόσπασμα πρακτικών Συνεδρίασης Ολομέλειας, 23/5/2011

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ



Ακριβές Αντίγραφο
Ιωαννίδης Παύλος

Κοινοποίηση:

Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Κωνσταντίνο Κόλλια

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού

Δευτέρα 23 Μαΐου 2011

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 871/16-5-2011 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αικατερίνης Φαρμάκη-Γκέκη προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την ολοκλήρωση των έργων της σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτου-Ροδοδάφνης.

Κυρία Φαρμάκη, έχετε το λόγο για να μας παρουσιάσετε σύντομα την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ: Κύριε Υπουργέ, η ερώτησή μου αφορά την εξέλιξη των έργων της σιδηροδρομικής γραμμής μετά το Κιάτο. Την κατέθεσα γιατί πραγματικά πιστεύω ότι ένας σύγχρονος σιδηρόδρομος αποτελεί το μοναδικό αναπτυξιακό, περιβαλλοντικό και ασφαλές μέσο μεταφοράς για τους πολίτες, αλλά είναι και ένας μοχλός ανάπτυξης και προόδου για όλες τις περιοχές από τις οποίες διέρχεται.

Στο Νομό Κορινθίας μέχρι τώρα καταφέραμε και με τη βοήθεια της πολιτείας και έχουμε τον Προαστιακό μέχρι το Κιάτο. Μετά το Κιάτο, βεβαίως, εκτελούνται εργασίες, οι οποίες ενώ προγραμματίζονταν να έχουν τελειώσει, εν τούτοις όμως υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις.

Μόλις πριν από λίγες μέρες, όμως, πληροφορήθηκα ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της «ΕΡΓΟΣΕ» ενέκρινε τη δημοπράτηση τμήματος του έργου κατασκευής της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτου-Ροδοδάφνης, προϋπολογισμού ύψους 94.000.000 ευρώ στις 7 Ιουνίου. Το έργο αυτό περιλαμβάνει, εκτός από κάποια απαραίτητα έργα υποδομής που υπολείπονται –φαντάζομαι- και την κατασκευή των σταθμών του Ξυλοκάστρου και της Ακράτας και των στάσεων στο Διμηνιό, στη Λυκοποριά και στη Λυγιά μέσα στο Νομό Κορινθίας.

Η παραπάνω εξέλιξη για εμάς είναι πάρα πολύ θετική, καθώς δίνεται τέλος σε καθυστερήσεις ετών, οι οποίες λειτουργούσαν ανασταλτικά στην ομαλή εξέλιξη του έργου.

Εκείνο το οποίο θέλω με την ερώτησή μου, κύριε Υπουργέ, είναι πραγματικά να με πληροφορήσετε και μέσω εμού και όλο τον ελληνικό λαό και το λαό της Κορινθίας, ποιο είναι το ποσοστό ολοκλήρωσης των έργων που έχουν ήδη δημοπρατηθεί και κατασκευάζονται στη σιδηροδρομική γραμμή Κιάτου-Ροδοδάφνης;

Ποιες εργασίες απομένουν να δημοπρατηθούν ακόμα για να ολοκληρωθεί η διπλή αυτή σιδηροδρομική γραμμή;

Και βεβαίως, τελευταίο, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα του έργου συνολικά;

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Φαρμάκη στην ερώτηση της οποίας θα απαντήσει ο Υφυπουργός κ. Σπυρίδων Βούγιας.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία συνάδελφε, πραγματικά είναι μια πολύ χρήσιμη ερώτηση, γιατί μας δίνει τη δυνατότητα να επιβεβαιώσουμε πως πάρα τη μεγάλη οικονομική κρίση δημοπρατούνται

έργα, ειδικά στο σιδηρόδρομο, ο οποίος αυτήν τη στιγμή περνάει στη φάση της ανάπτυξής του, ταυτόχρονα με τη μεγάλη προσπάθεια εξυγίανσης των οικονομικών του στοιχείων.

Το τμήμα το οποίο έχει ήδη κατασκευαστεί βοηθάει πάρα πολύ τους πολίτες όλου του Λεκανοπεδίου να ταξιδέψουν μέχρι εκεί γρήγορα και ικανοποιητικά ως προς τον τρόπο της μετακίνησης και το κόστος. Τα οικονομικά αποτελέσματα είναι πολύ καλά. Ωστόσο, η γραμμή πρέπει να ολοκληρωθεί.

Γι' αυτό στο χρόνο της πρωτολογίας μου θα απαντήσω στα γενικά στοιχεία της ερώτησής σας, σχετικά με το ποιοι ήταν οι λόγοι των καθυστερήσεων μέχρι τώρα. Στη δευτερολογία μου θα συμπληρώσω τις απαντήσεις για τις τρεις επιμέρους συγκεκριμένες ερωτήσεις που κάνετε.

Το έργο αυτό, λοιπόν, χρηματοδοτείται από το Β' Ταμείο Συνοχής και έχει προϋπολογισμό 480 εκατομμύρια ευρώ. Έχει προταθεί στις υπηρεσίες παράταση επιλεξιμότητας μέχρι τις 31-12-2012 και τροποποίηση του φυσικού του αντικειμένου.

Η δεύτερη φάση των εργασιών, έχει προϋπολογισμό 243 εκατομμύρια ευρώ και εξετάζεται η δυνατότητα χρηματοδότησης από το ΕΣΠΑ 2007-2013. Επιπλέον, υπάρχει ποσό 250 εκατομμυρίων ευρώ για απαλλοτριώσεις, που καλύπτεται από αμιγώς εθνική χρηματοδότηση.

Ο αρχικός προϋπολογισμός του έργου ήταν 534 εκατομμύρια, αλλά το 2006 με μια πρώτη τροποποίηση της απόφασης καθορίστηκε στα 480 εκατομμύρια ευρώ, που παραμένει μέχρι σήμερα. Η μείωση στον προϋπολογισμό έγινε σε συνεργασία με την κεντρική αρχή του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών τότε, για την ορθολογικότερη διαχείριση των συνολικών διαθεσίμων της χώρας στο Ταμείο Συνοχής 2000-2006, για να κλειδώσει η ελληνική μερίδα το 2006.

Πραγματικά υπάρχουν υπερβάσεις για το χρόνο και το κόστος του έργου μέχρι σήμερα και οφείλονται κατά κύριο λόγο, στο γεγονός πως δεν είχαν ολοκληρωθεί στο σύνολό τους οι απαιτούμενες μελέτες στην αρχική φάση εκτίμησης. Έγιναν διορθώσεις πολλές και επαναδημοπρατήσεις του έργου. Τελικά, το Φεβρουάριο του 2006 δημοπρατήθηκε το έργο αυτό και η σύμβαση υπογράφηκε στις 28 Σεπτεμβρίου 2006. Πρόκειται για ένα έργο που εξελίσσεται μέχρι σήμερα.

Ύστερα, υπήρξαν τροποποιήσεις στο σχεδιασμό των ήδη εγκεκριμένων έργων, που προέκυψαν από παρεμβάσεις και απαιτήσεις των τοπικών κοινωνιών. Επειδή εκλέγεστε εκεί, είμαι βέβαιος ότι αναζητήσατε και εσείς μαζί με τους πολίτες κάποιες διορθωτικές χαράξεις και λύσεις φιλικότερες προς το περιβάλλον.

Υπήρχαν απαιτήσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΣΕ για αλλαγές της χάραξης σε ορισμένα τμήματα της γραμμής. Το γεγονός αυτό υποχρέωσε την ΕΡΓΟΣΕ να προκηρύξει νέα μελέτη στο τμήμα Κιάτο-Ξυλόκαστρο, καθώς και στην περιοχή Διακοφτού-Ελαιώνα, με υπογειοποίηση της γραμμής στο Διακοφτό, χάραξη εκτός οικισμού στον Ελαιώνα κ.λπ..

Η τροποποίηση, λοιπόν, των περιβαλλοντικών όρων, που χρειάστηκε για την περιοχή του Διακοφτού, εκδόθηκε το Δεκέμβριο του 2006, ενώ για την περιοχή του Ελαιώνα τον Ιούνιο του 2009.

Η δημοπράτηση, όμως, των έργων υποδομής στην περιοχή του Διακοφτού καθυστέρησε περισσότερο, καθώς στην περιοχή αυτή συνεχίστηκαν οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας και έγινε παραπέρα διερεύνηση των καλύτερων εναλλακτικών λύσεων. Τελικά δρομολογήθηκε η προκήρυξη του έργου, όπως έχει σήμερα, και κατασκευάζεται με βάση την εγκεκριμένη οριστική μελέτη.

Υπάρχει ακόμη μια απόφαση εκδίκασης που εκκρεμεί στο Συμβούλιο Επικρατείας του Δήμου Διακοφτού για τη χάραξη του έργου στην περιοχή της Ροδιάς. Υπήρξαν μεγάλες υπερβάσεις στο τελικό κόστος των απαλλοτριώσεων που αυξήθηκε σημαντικά, λόγω των μη αναμενόμενων υψηλών τιμών αποζημίωσης που επιδίκασαν τα αρμόδια δικαστήρια και λόγω μη επάρκειας των εγκεκριμένων πιστώσεων για τις απαλλοτριώσεις μετά τις αυξήσεις αυτές και τις υψηλές τιμές.

Τέλος, στις ανασκαφές αποκαλύφθηκαν σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, που, έπειτα από απαίτηση της αρχαιολογικής υπηρεσίας να διατηρηθούν κάποια απ' αυτά, δημιούργησαν καθυστέρηση στην πορεία των εν εξελίξει εργολαβιών.

Πάντως μετά τις προσπάθειες να υπερβεί κάποιος τις καθυστερήσεις αυτές, στις οποίες προσθέτω την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Πατρών, ο οποίος, κινούμενος παράλληλα και πάρα πολύ κοντά στη γραμμή, δημιουργεί δυσκολίες στην παράλληλη κατασκευή και προβλήματα εμπλοκής ή διασταύρωσης των δύο έργων. Αυτές ήταν βασικές αιτίες.

Στη δευτερολογία μου θα απαντήσω πιο συγκεκριμένα στις τρεις ερωτήσεις που θέσατε στην επίκαιρη ερώτησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει η ερωτώσα Βουλευτής κ. Φαρμάκη.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΑΡΜΑΚΗ – ΓΚΕΚΗ: Κύριε Υπουργέ, πραγματικά το ότι δημοπρατήθηκε ένα έργο 94 εκατομμυρίων ευρώ είναι μία πάρα πολύ θετική εξέλιξη, καθώς είπατε και εσείς, σε μια δύσκολη οικονομική συγκυρία για την Ελλάδα.

Θεωρώ ότι σε αυτήν τη δύσκολη οικονομική συγκυρία πραγματικά πρέπει να γίνονται όσο το δυνατόν περισσότερες προσπάθειες, έτσι ώστε να εκμεταλλευτούμε όλα τα εργαλεία τα οποία έχουμε στα χέρια μας και να μπορέσουμε να κάνουμε τέτοια έργα τα οποία όλοι αναγνωρίζουμε ότι είναι προς την πλευρά της ανάπτυξης και της προόδου.

Όμως, κύριε Υπουργέ, όπως και εσείς είπατε, το έργο αυτό έχει καθυστερήσει κατά πολύ και, βεβαίως, έχει βγει εκτός προϋπολογισμού. Ο αρχικός προϋπολογισμός, καθώς είπατε και εσείς, ήταν γύρω στα 480 εκατομμύρια και η απόφαση στο Ταμείο Συνοχής για πενήντα – πενήντα συγχρηματοδότηση ουσιαστικά νομίζω ότι τελειώνει με αυτό το έργο. Το πραγματικό κόστος του έργου είναι –σαφώς το είπατε- πολύ παραπάνω συν ένα μεγάλο ποσό από τις απαλλοτριώσεις.

Θέλω να ξέρω το εξής: Έχουμε κάνει κάποια προσπάθεια από το Υπουργείο και ποια είναι η δική μας πρόταση, για να μπορέσει να χρηματοδοτηθεί παραπάνω αυτό το έργο; Διότι αφού από το Ταμείο Συνοχής δεν μπορούμε να πάρουμε άλλα χρήματα, θα πρέπει η πολιτεία σήμερα να έρθει -πραγματικά αναγνωρίζοντας ότι είναι δύσκολες οι συνθήκες, αλλά δίνοντας και προτεραιότητα σε αυτό το έργο- να πληρώσει τις απαλλοτριώσεις, ώστε να μπορέσει αυτό το έργο να φθάσει τουλάχιστον μέχρι τη Ροδοδάφνη.

Για τα χρήματα από τις απαλλοτριώσεις, τα οποία είναι γύρω στα 200 εκατομμύρια ευρώ, καθώς είπατε, θεωρώ ότι πρέπει να γίνει προσπάθεια και από τον κρατικό προϋπολογισμό. Από την άλλη μεριά για το παραπάνω κόστος του έργου, το οποίο είναι στα 160 εκατομμύρια ευρώ, απ' ό,τι κατάλαβα, θα πρέπει να γίνει μια προσπάθεια να μπορέσει να μπει στο ΕΣΠΑ.

Επίσης, θέλω να μου πείτε, κύριε Υπουργέ, το εξής: Αυτό το παραπάνω ποσό που υπολογίζουμε τώρα, δηλαδή τα 400 εκατομμύρια, θα δώσει μια ολοκλήρωση στο έργο; Με αυτά τα χρήματα θα ολοκληρωθεί και η ηλεκτροκίνηση, ώστε το τρένο επιτυχημένα να φθάσει με υψηλές ταχύτητες μέχρι τη Ροδοδάφνη; Γιατί καταλαβαίνετε πως αν δεν δημοπρατηθεί και η ηλεκτροκίνηση του έργου, το έργο θα έχει γίνει μισό και, βεβαίως, σε μια σύγχρονη γραμμή θα κινούνται πετρελαιοκίνητοι συρμοί.

Θέλω να σας ευχαριστήσω για την προσπάθειά σας και το Υπουργείο όλο για τη δημοπράτηση αυτού του έργου στο Νομό Κορινθίας. Πιστεύω, όμως, ότι πρέπει να γίνει προσπάθεια, ώστε το έργο πραγματικά να εξελιχθεί σωστά, να φθάσει στον προορισμό του και να συνεχίσει ακόμη και μέχρι την Πάτρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Φαρμάκη.

Πριν δώσω το λόγο στον Υφυπουργό, για να δευτερολογήσει, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής τριάντα δύο μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Βουτών Ηρακλείου Κρήτης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και ιδιαίτερα η Βουλευτής του Νομού σας κ. Σκραφνάκη.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ: Είναι το χωριό μου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σας ευχαριστώ και πάλι, κυρία συνάδελφε.

Μπαίνω τώρα στις πιο συγκεκριμένες απαντήσεις σε τρία ερωτήματα που θέσατε.

Το πρώτο αφορά τα έργα που κατασκευάζονται σήμερα και είναι τα εξής:

Είναι σε εξέλιξη αυτήν τη στιγμή τέσσερις συμβάσεις κατασκευής υποδομής σιδηροδρομικής γραμμής συνολικού ποσού 313,5 εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες καλύπτουν όλο το τμήμα στο οποίο αναφερόμαστε, εκτός από την περιοχή Διακοφτού – Ελαιώνα, ένα μήκος έξι χιλιομέτρων.

Επίσης, υπάρχουν δευτερεύουσες συμβάσεις προμηθειών υλικών για τη δόμηση γραμμής, δηλαδή σιδηροτροχιές, σκύρα, στρωτήρες κ.λπ., συνολικού ποσού επιπλέον 55 εκατομμυρίων ευρώ.

Ο διαγωνισμός στον οποίο αναφερθήκατε προκηρύχθηκε με ημερομηνία 7 Ιουνίου 2011. Δημοσιεύτηκε η εργολαβία για την κατασκευή έργων υποδομής νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα των έξι χιλιομέτρων στο οποίο αναφέρθηκα, δηλαδή στο τμήμα Διακοφτό – Ελαιώνας, και σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων -κτήρια, αποβάθρες, στέγαστρα, περιβάλλον χώρος και ηλεκτρομηχανολογικά έργα οδικών έργων- στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη 94 εκατομμυρίων ευρώ.

Επίσης, μέσα στον επόμενο μήνα θα δημοπρατηθεί η εργολαβία «φυτοτεχνικές εργασίες» του τμήματος Κιάτο-Ροδοδάφνη σε πρώτη φάση με 1 εκατομμύριο ευρώ για τη διαμόρφωση και τον καλλωπισμό του περιβάλλοντος χώρου.

Με ρωτάτε τι θα γίνει με τις επόμενες εργολαβίες και πώς θα ολοκληρωθεί όλο το τμήμα το οποίο μας ενδιαφέρει. Να σας απαντήσω ότι θα κατασκευαστούν με δυο μελλοντικές εργολαβίες, τα υπολειπόμενα έργα υποδομής στο τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη και οι εργασίες υποδομής σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, ηλεκτρομηχανικού ελέγχου των σηράγγων και ηλεκτροκίνησης στο τμήμα αυτό. Εννοείται πως δεν μπορεί κανείς να αντιληφθεί σιδηρόδρομο του μέλλοντος, ειδικά σε τμήματα που θεωρούνται περιιαστικά της πρωτεύουσας και απαιτούν γρήγορες και τακτικές κινήσεις, χωρίς ηλεκτροκίνηση, η οποία άλλωστε φέρνει και μεγαλύτερη οικονομία και επιβατική κίνηση.

Τέλος, ρωτάτε ποια είναι η προβλεπόμενη περίοδος ολοκλήρωσης του έργου. Το χρονοδιάγραμμα τοποθετείται στο τέλος του 2015, αλλά έχει τη δυνατότητα τμηματικής απόδοσης σε λειτουργία με προϋπόθεση επίλυσης των προαναφερθέντων προβλημάτων. Πιο συγκεκριμένα: Κιάτο-Διακοφτό τον Ιούνιο του 2014 και Διακοφτό-Ροδοδάφνη τον Δεκέμβριο του 2015.

Προϋπόθεση επίτευξης των ανωτέρω στόχων είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων από το ΕΣΠΑ και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων προκειμένου να μην υπάρξουν παραπάνω προβλήματα στην ομαλή υλοποίηση του έργου. Πρέπει να ληφθούν εγκαίρως αποφάσεις σε σχέση με τις προσφυγές των κατοίκων στην περιοχή της Αιγείρας και για το τμήμα Διακοφτό-Ροδοδάφνη και να ολοκληρωθούν οι αρχαιολογικές ανασκαφές κατά μήκος του έργου. Τα χρονοδιαγράμματα που σας έδωσα περιλαμβάνουν τις εύλογες καθυστερήσεις και αναμονές γι' αυτές τις δύο περιπτώσεις: αρχαιολογικά ευρήματα και προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Το έργο αυτό θα φθάσει μέχρι το Ρίο -αυτή είναι η προοπτική του- το 2016 με την προϋπόθεση πάντοτε έγκαιρης αντιμετώπισης των προβλημάτων που προαναφέρθηκαν.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε.