

Αριθμ. Πρωτ. ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 1087
Ημερομ. Κατάθεσης: 24/9/2021
Ωρα κατάθεσης: 11:15'



Αθήνα, 24 Σεπτεμβρίου 2021

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Η Ν.Δ. “πάγωσε” τα μεγάλα έργα στη Θεσσαλονίκη και σήμερα τα επανεξαγγέλλει. Μεγάλες καθυστερήσεις και υψηλό κόστος για τους φορολογούμενους πολίτες»

Η κυβέρνηση Μητσοτάκη έχει «παγώσει» τα δύο τελευταία χρόνια όλα τα μεγάλα έργα υποδομών στη χώρα. Έργα που υλοποιούνταν ή βρίσκονταν στη φάση της συμβασιοποίησης επί της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία. Οι επαναλαμβανόμενες εξαγγελίες, απουσία έργου και πειστικού απολογισμού, όχι μόνο υποτιμούν τη νοημοσύνη των πολιτών, αλλά και στοιχίζουν στη χώρα. Η επανεκκίνηση των μεγάλων έργων μπορεί να συμβάλει στην αύξηση του ΑΕΠ, τη δημιουργία εσόδων για τα δημόσια ταμεία και θέσεων εργασίας για την κοινωνία.

Πριν από λίγες ημέρες στη ΔΕΘ, ο κ. Μητσοτάκης επανεξήγγειλε σειρά έργων που αφορούν τη Θεσσαλονίκη και τη Βόρεια Ελλάδα. Σε κάθε μία από τις περιπτώσεις, η Ν.Δ. πρόσθεσε καθυστέρηση στην ολοκλήρωση, δυσμενείς όρους και υψηλό κόστος για χρήστες και φορολογούμενους.

Χαρακτηριστικά, αναφέρθηκε: **α. Στο μετρό Θεσσαλονίκης**, το οποίο θα έπρεπε να λειτουργεί από τα τέλη του 2020, και η ολοκλήρωσή του έχει ήδη μετατεθεί για την εκπνοή του 2023, αφού μεσολαβήσει ο βίαιος τεμαχισμός και η απόσπαση των αρχαιοτήτων από τον σταθμό Βενιζέλου **β. Στην επέκταση του μετρό προς τα βορειοδυτικά**, για την οποία υπήρχε μειοδότης από το φθινόπωρο του 2019, πριν η κυβέρνηση «παγώσει» το έργο ως τον Μάρτιο του 2021 όταν και ολοκληρώθηκε η κατακύρωσή του **γ. Στον προαστιακό της δυτικής πλευράς**, του οποίου η σύμβαση εκπόνησης των αναγκαίων τεχνικών μελετών δημοπρατήθηκε τον Νοέμβριο του 2018 και η Ν.Δ. την ακύρωσε, ανακοινώνοντας εκ νέου το έργο τον Φεβρουάριο του 2021 και από τότε ουδέν **δ. Στην οδική σύνδεση 6^{ου} προβλήτα με τις ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό**, για την οποία οι μελέτες είχαν ολοκληρωθεί στις αρχές του 2019, η Ν.Δ. ενέταξε το έργο στο ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ τον Δεκέμβριο του 2019 και η υπογραφή με τον ανάδοχο έγινε με δύο χρόνια καθυστέρηση, τον Ιούνιο του 2021 **ε. Στην Ανατολική Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης (Flyover)**, η οποία εξαγγέλθηκε από τον κ. Μητσοτάκη στη ΔΕΘ του 2019, με προβληματικούς περιβαλλοντικούς όρους και την επιμονή της κυβέρνησης να αποχαρακτηρίσει -όπως και πέτυχε- αναδασωτέες εκτάσεις 70 στρεμμάτων στο δάσος του Σείχ Σου, ώστε να παρακαμφθεί η απόφαση του ΣτΕ για ακύρωση της ΜΠΕ του έργου **στ. Στα αντιπλημμυρικά έργα της Θεσσαλονίκης**, όπως η αποχέτευση όμβριων υδάτων στην περιοχή της Λαχαναγοράς, έργο που ήταν υπερώριμο μελετητικά, με έτοιμα τεύχη και απαλλοτριώσεις και παρόλα αυτά η έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας άρχισε δύο χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 2021. Για τη δε ανάπτυξη του **εμπορευματικού κέντρου στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου**, ο κ. Μητσοτάκης απέφυγε να αναφέρει κάτι, καθώς το έργο, που είχε φτάσει στη β' φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, «πάγωσε» μετά τις εκλογές.

Ερωτάται ο Υπουργός:

- Ποια είναι τα -λόγω της κωλυσισεργίας σας- αναθεωρημένα χρονικά ορόσημα έναρξης και αποπεράτωσης των παραπάνω έργων, που θα συμβάλουν στη βελτίωση της καθημερινότητας πολιτών και επιχειρήσεων;
- Για ποιους λόγους καθυστέρησαν όλα τα μεγάλα έργα υποδομής της Βόρειας Ελλάδας, αλλά και της χώρας συνολικά, τα δύο τελευταία χρόνια; Έχετε εκτιμήσει την επίδραση των καθυστερήσεων στην απασχόληση, το ΑΕΠ, την παραγωγικότητα της οικονομίας και τον διεθνή ρόλο της περιοχής;

Ο ερωτών βουλευτής
Νικόλαος Παππάς