

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης  
Βουλευτής Νομού Ιωαννίνων  
Νέας Δημοκρατίας

|                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ                  |         |
| ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ |         |
| Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ             | 3481    |
| Ημερ. Κατάθεσης                    | 9.10.14 |

#### ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους Υπουργούς:      3) Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας  
                                         4) Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων

**Θέμα: Να ενταχθεί το έργο Ιωάννινα – Καλπάκι – Κακαβιά στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ώστε να δημοπρατηθεί και, παράλληλα, να επισπευστεί η ένταξή του στο Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (2014 – 2020), όπως έγινε και για τον άξονα Πάτρα – Πύργος**

Ανακοινώθηκε πρόσφατα από τον Υπουργό Υποδομών η έναρξη της διαδικασίας δημοπράτησης του οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος. Το τμήμα αυτό αποτελεί συνέχεια της Ολυμπίας οδού και τέθηκε εκτός σύμβασης παραχώρησης με τον ν. 4219/2013. Με Υπουργική Απόφαση εγκρίθηκε η υλοποίησή του ως δημόσιο έργο και θα χρηματοδοτηθεί από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση, η δημοπράτηση αφορά στην ολοκλήρωση του κλειστού αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος, μήκους 75 χλμ., με προϋπολογισμό κατασκευής 443 εκατομμύρια ευρώ και συνολική δημόσια δαπάνη 475 εκατομμύρια ευρώ (οι επί πλέον δαπάνες αφορούν απαλλοτριώσεις και αρχαιολογικές έρευνες). Το έργο που αρχικώς είχε προϋπολογιστεί στα 340 εκατομμύρια ευρώ «έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) γεγονός που επιτρέπει την άμεση δημοπράτησή του, ενώ προχωρούν οι διαδικασίες για την ένταξή του στο Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) 2014 – 2020».

Από την άλλη πλευρά, ο οδικός άξονας Ιωάννινα – Καλπάκι – Κακαβιά, με προϋπολογισμό κατασκευής 230 εκατομμύρια ευρώ, αποτελεί συνέχεια της Ιόνιας οδού (Αντίρριο – Ιωάννινα) η οποία κατασκευάζεται.

Η χάραξή του οριστικοποιήθηκε προ πενταετίας και παράλληλα εγκρίθηκε η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του (ΚΥΑ ΕΥΠΕ/οικ. 145059/2009).

Ακολούθησαν 2 ½ χρόνια (2010-2012) αδράνειας για την προώθηση του έργου, χωρίς καμία ουσιαστική ενέργεια από πλευράς συναρμόδιων Υπουργείων.

Το 2013 ετοιμάστηκε και υποβλήθηκε το τεχνικό δελτίο του έργου. Αν και είχε γίνει, τότε, κάθε δυνατή ενέργεια για ένταξη του έργου στο ΕΣΠΑ και χρηματοδότησή του, αυτό δεν κατέστη εφικτό, καθώς το σχετικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ήταν πλέον υπέρ-δεσμευμένο και η προγραμματική περίοδος 2007 – 2013 όδευε προς το τέλος της.

Δεδομένου ότι ο οδικός άξονας Ιωάννινα – Κακαβιά είναι το μοναδικό τμήμα του βασικού κορμού του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που βρίσκεται ακόμα εκτός χρηματοδότησης, αν και έχει πλήρη ωριμότητα και παράλληλα εμπίπτει στην στρατηγική και τους ειδικούς στόχους του νέου Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) 2014 – 2020,

**Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:**

1. Γιατί δεν ακολουθείται η ίδια διαδικασία με το έργο «Πάτρα – Πύργος» και για το έργο «Ιωάννινα – Καλπάκι – Κακαβιά», δηλαδή ένταξή του στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ώστε να προχωρήσουν οι διαδικασίες δημοπράτησης με παράλληλη επίσπευση της ένταξής του στο υπό έγκριση Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (2014 – 2020);
2. Γιατί τα Υπουργεία ακολουθούν δύο μέτρα και δύο σταθμά στην υλοποίηση αυτών των έργων υποδομής πρώτης προτεραιότητας, που αποτελούν και τα δύο τη συνέχεια αυτοκινητοδρόμων που υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης, αδικώντας το έργο Ιωάννινα – Κακαβιά, που είναι μείζονος σημασίας όχι μόνο για την Ήπειρο αλλά για ολόκληρη την Δυτική Ελλάδα και την προώθηση της διασυνοριακής συνεργασίας;
3. Δεδομένου ότι για την ολοκλήρωση του άξονα Πάτρα – Πύργος θα αξιοποιηθούν κονδύλια του ΣΕΣ (2014 – 2020), όπως και για τα αναβαλλόμενα τμήματα του άξονα Κεντρικής Ελλάδας (Ε 65), ποιοι είναι οι εκτιμώμενοι υπολειπόμενοι διαθέσιμοι πόροι του ΣΕΣ που αφορούν τις οδικές μεταφορές, και ποιά ώριμα έργα υποδομής της χώρας θα ενταχθούν τελικώς σ' αυτό;
4. Προτίθενται εν τέλει τα συναρμόδια Υπουργεία να εντάξουν το έργο Ιωάννινα – Κακαβιά στο ΠΔΕ ώστε να κινηθεί αμέσως η διαδικασία δημοπράτησής του, όταν μάλιστα ο προϋπολογισμός του ανέρχεται στο ήμισυ του προϋπολογισμού του έργου Πάτρα – Πύργος;

Ο ερωτών Βουλευτής

Αθήνα, 09.10.2014

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης