**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 8 Δεκεμβρίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 16.00΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιο Καραγιάννη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προσυμβατική διαδικασία, με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, των έργων:

α) «Οδικό τμήμα "Μπράλος - Άμφισσα" του διαγώνιου άξονα Λαμία - Ιτέα - Αντίρριο»,

β) «Ανάπτυξη και βελτίωση υποδομών του νέου αεροδρομίου Πάρου» και

γ) «Παράκαμψη Χαλκίδας και Παράκαμψη Ψαχνών».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης.

Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπούγας Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Τζάκρη Θεοδώρα, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Γεώργιο Καραγιάννη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προσυμβατική διαδικασία, με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, των έργων: α) «Οδικό τμήμα "Μπράλος - Άμφισσα" του διαγώνιου άξονα Λαμία - Ιτέα - Αντίρριο», β) «Ανάπτυξη και βελτίωση υποδομών του νέου αεροδρομίου Πάρου» και γ) «Παράκαμψη Χαλκίδας και Παράκαμψη Ψαχνών».

Τον λόγο έχει ο κ. Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, είναι παραπάνω από εμφανής η διάθεση της Κυβέρνησής μας για παρεμβάσεις στην ελληνική περιφέρεια. Παρεμβάσεις που θα βελτιώσουν την εικόνα της και συνάμα θα την ενισχύσουν τόσο στην ηπειρωτική όσο και στη νησιωτική χώρα.

Σήμερα, λοιπόν, ενώπιον της Επιτροπής θα ήθελα να ενημερώσω για τρία έργα. Προχωρούμε με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, συνολικού προϋπολογισμού 542 εκατομμυρίων ευρώ. Πρόκειται για δύο μεγάλα οδικά έργα, που αφορούν την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος και ένα έργο αναβάθμισης του αεροδρομίου της Πάρου στις Κυκλάδες.

Το πρώτο έργο αφορά τα έργα βελτίωσης οδικής σύνδεσης του διαγωνίου άξονα Λαμία–Ιτέα-Αντίρριο στο τμήμα «Μπράλος- Άμφισσα». Μιλάμε για ένα έργο προϋπολογισμού 285 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ και το οποίο χωρίζεται στα εξής δύο υποτμήματα: Από τον Μπράλο ως την αρχή της παράκαμψης Γραβιάς, μήκους 7,3 χιλιομέτρων, και από το πέρας του ισόπεδου κόμβου μεταλλείων βωξίτη έως την Άμφισσα, μήκους 16,7 χιλιομέτρων. Το τεχνικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την κατασκευή δύο σηράγγων, έξι ισόπεδων κόμβων και 7 γεφυρών. Πρόκειται για ένα από τα πλέον απαιτητικά τεχνικά δύσκολο έργο, μήκους περίπου 24 χιλιομέτρων του διαγώνιου άξονα, ο οποίος θα προσφέρει εναλλακτική διαδρομή κυρίως για τις διαδρομές μεταξύ Δυτικής και Κεντρικής Ελλάδος.

Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να αναφέρω και ενδεικτικά τα οφέλη αυτού του έργου, τα οποία είναι πολλά και μεγάλα. Πρώτον, μειώνεται ο απαιτούμενος χρόνος διαδρομής από Πάτρα και Αντίρριο έως τη Λαμία. Δεύτερον, επιτυγχάνεται η περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη των βορείων παραλίων του Κορινθιακού και του Πατραϊκού Κόλπου και τρίτον, αυξάνονται τα επίπεδα οδικής ασφάλειας.

Το ενδιάμεσο τμήμα του οδικού άξονα αυτού μήκους 2 χιλιομέτρων αντιστοιχεί στην παράκαμψη Γραβιάς, το οποίο είναι, ήδη, κατασκευασμένο. Ενώ το τμήμα μήκους 4,7 χιλιομέτρων από το τέλος της παράκαμψης Γραβιάς ως τον ανισόπεδο κόμβο των μεταλλείων του βωξίτη έχει δημοπρατηθεί από το Υπουργείο μας και αναμένεται άμεσα η υπογραφή και αυτής της σύμβασης.

Το έργο προκηρύχθηκε τον Δεκέμβριο του 2021 και προσωρινός μειοδότης αναδείχθηκε η εταιρεία ΑΒΑΞ με μέση τεκμαρτό έκπτωση 10,10% και με συνολική προσφορά ύψους 256 εκατομμυρίων ευρώ. Έχουμε λάβει, ήδη, τη σύμφωνη γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου και η συνολική προθεσμία περάτωσης εργασιών αυτού του μεγάλου έργου είναι 4,5 χρόνια.

Περνάω τώρα στο δεύτερο έργο «Ανάπτυξη και βελτίωση υποδομών του νέου αεροδρομίου Πάρου». Πρόκειται για ένα έργο προϋπολογισμού 46 εκατομμυρίων ευρώ με χρηματοδότηση από το ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020, που περιλαμβάνει ένα νέο κτίριο αεροσταθμού συνολικής έκτασης άνω των 12.000 τ.μ., με κατάλληλη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και το ανάλογο εσωτερικό υπηρεσιακό δίκτυο του αεροδρομίου. Περιλαμβάνει ακόμα την επέκταση του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών κατά 90 μέτρα προς το νότο και κατά 50 μέτρα προς το βορρά. Την επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης- απογείωσης κατά 400 μέτρα και τη διαμόρφωση ζωνών ασφαλείας, καθώς, και εργασίες διαγράμμισης, σήμανσης και ασφάλισης.

Με το έργο αυτό, κυρίες και κύριοι, στοχεύουμε στην περαιτέρω αναβάθμιση του αεροδρομίου της Πάρου, ώστε να αποκτήσει αφενός μια νέα εικόνα και αφετέρου να καταστεί δυνατή η εξυπηρέτηση πολλαπλάσιου αριθμού τουριστών λαμβάνοντας υπόψη και θέλοντας να ανταποκριθούμε στις ολοένα και αυξανόμενες επιβατικές ανάγκες του νησιού. Άλλωστε, η σημερινή εικόνα αυτού του αεροδρομίου δεν τιμά την ελληνική πολιτεία και αυτό πρέπει να το αλλάξουμε άμεσα. Στηρίζουμε έτσι έμπρακτα τη δυναμική του τουριστικού κλάδου ως ένα βασικό «πνεύμονα» της ελληνικής οικονομίας, αλλά και το ίδιο το νησί της Πάρου ως ένα διεθνώς αναγνωρισμένο τουριστικό προορισμό, που αξίζει να υποστηριχθεί. Μειοδότης του έργου είναι η εταιρεία INTRAKAT με μέση τεκμαρτή έκπτωση 10,54% και συνολική αμοιβή 33.000.000 ευρώ χωρίς ΦΠΑ. Η προθεσμία περάτωσης του έργου ορίζεται σε 30 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, έχει ολοκληρωθεί επιτυχώς ο προσυμβατικός έλεγχος στο Ελεγκτικό Συνέδριο και η Διαχειριστική Αρχή έχει εγκρίνει την υπογραφή της σύμβασης.

Το τρίτο έργο είναι αυτό της παράκαμψης Χαλκίδας- Ψαχνών. Ένα έργο, πραγματικά, πολύ ταλαιπωρημένο, ένα έργο που έχει «περάσει από σαράντα κύματα» στο παρελθόν και πλέον προχωρά. Το έργο θα βελτιώσει σημαντικά τη σύνδεση της Αθήνας και της Χαλκίδας με τη Βόρεια Εύβοια και, παράλληλα, συντελεί στην αποσυμφόρηση του αστικού ιστού της Χαλκίδας, της Νέας Αρτάκης και των Ψαχνών από τη διερχόμενη κυκλοφορία, η οποία σήμερα, αναγκαστικά, διέρχεται από τις παραπάνω αστικές περιοχές.Ο προϋπολογισμός δημοπράτησης του έργου είναι 210 εκατομμύρια ευρώ και στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται και οι προαιρέσεις που αφορούν στην κατασκευή του τμήματος Υψηλή Γέφυρα - Νέα Λάμψακος μήκους 4 χιλιομέτρων, της παράκαμψης Ψαχνών που αποτελεί συνέχεια της παράκαμψης Χαλκίδας, παρακάμπτοντας τους οικιστικούς ιστούς των Ψαχνών και της Καστέλας προς τη βόρεια Εύβοια, καθώς και της αρτηρία σύνδεσης βόρειας - νότιας Εύβοιας μήκους 2,4 χιλιομέτρων, καθώς και τα συνοδά έργα.

Θα ήθελα σε αυτό το σημείο να επισημάνω ότι και οι τρεις προαιρέσεις θα ασκηθούν άμεσα από το Ελληνικό Δημόσιο εντός του 2023, προκειμένου το έργο κατά την παράδοσή του να είναι πλήρες και λειτουργικό. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του διαγωνισμού, εγκρίθηκε η ανάθεση της σύμβασης στον οικονομικό φορέα Μυτιληναίος, ο οποίος προσέφερε την πλέον συμφέρουσα, από οικονομικής απόψεως, προσφορά, που αντιστοιχεί σε μέση έκπτωση 7,61%. Η συμβατική προθεσμία της εργολαβίας αυτής είναι 4 χρόνια από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης και, μαζί με το έργο του κάθετου άξονα 61 της Εγνατίας, που θα παρουσιάσουμε στην επόμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, είναι τέσσερα ακόμη έργα του μεγάλου προγράμματος των 13 δισεκατομμυρίων ευρώ, που έχουμε προγραμματίσει με τον Υπουργό, τον Κώστα Καραμανλή, τα οποία προχωρούμε πραγματικά σύμφωνα με τους σχεδιασμούς μας.

Αυτά είναι έργα προϋπολογισμού κοντά στα 600 εκατομμύρια ευρώ και έρχονται να κλείσουν εκκρεμότητες ετών, να θέσουν νέες βάσεις για την εκμετάλλευση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της οικονομίας μας, όπως στην Πάρο, που όλοι αντιλαμβανόμαστε τη χρησιμότητα αυτού του έργου, όπως στην Εύβοια που είχε αλλεπάλληλες καταστροφές τα τελευταία χρόνια, και να ενισχύσουν ευρύτερα τη δυναμική και της κεντρικής Ελλάδας.Ευθύνη όλων μας πλέον είναι τα έργα να κατασκευάζονται και να παραδίδονται άρτια και στην ώρα τους. Αυτό, άλλωστε, απαιτεί η κοινωνία και αυτό εμείς ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είμαστε υποχρεωμένοι, κύριε Πρόεδρε και κυρίες και κύριοι, να διασφαλίσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ**: Κύριε Υφυπουργέ, γνωρίζω την δουλειά που κάνετε μαζί με τον Υπουργό στο Υπουργείο Υποδομών και τα τρία αυτά έργα τα οποία τα γνωρίζω λόγω της θητείας μου στην Κυβέρνηση 2012 - 2014. Γνωρίζω καλά ότι είναι ταλαιπωρημένα έργα. Το πρώτο ήταν τότε σε εμβρυακή κατάσταση το 2012 - 2014, που αποτελεί ουσιαστικά τη σύνδεση της κεντρικής Ελλάδας με τη δυτική Ελλάδα και χαίρομαι πολύ που μαθαίνω ότι, επιτέλους, θα στηθούν εργοτάξια. Το δεύτερο της Πάρου, τότε είχαμε ολοκληρώσει την πρώτη φάση με την ίδια τεχνική εταιρεία και, πραγματικά, από τότε φαινόταν ότι έπρεπε άμεσα να προχωρήσει και η δεύτερη. Φαντάζομαι τώρα πια με τη δεύτερη φάση, θα έχουμε ένα αεροδρόμιο, το οποίο θα αντιστοιχεί και στην πίεση που έχει η Πάρος τουριστικά.

Για το τρίτο έργο θέλω να σημειώσω ότι ήταν τότε η εποχή που το βάλαμε στους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες, και αυτή ήταν η μεγάλη επιτυχία τότε, ώστε να μπορέσει να χρηματοδοτηθεί. Φαντάζομαι ότι χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ και φυσικά θα δώσει μεγάλη ώθηση στην περιοχή. Δεν γνωρίζω αν υπάρχει σχεδιασμός για επέκταση και μέχρι τη βόρεια Εύβοια και μέχρι ποιο σημείο ακριβώς θα είναι ο άξονας αυτός και το έργο το οποίο θα γίνει τώρα. Εν πάση περιπτώσει, η Πολιτεία έχει συνέχεια, άσχετα αν την περίοδο 2015 - 2019 αυτή η συνέχεια δεν ήταν τόσο έντονη. Χαίρομαι πολύ που παράγεται έργο και καμιά φορά αθόρυβα στο Υπουργείο Υποδομών. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αποστόλου.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, εγώ θα αναφερθώ ειδικά στο έργο που αφορά την παράκαμψη Χαλκίδας. Είναι γνωστό το πρόβλημα με το οδικό δίκτυο της Εύβοιας. Σε αυτό προσθέστε και ένα άλλο, ότι φτιάχνετε είναι μισό. Τέτοιο έργο είναι η υψηλή γέφυρα της Χαλκίδας που παραδόθηκε το 1990 με δύο λωρίδες, ενώ ήταν πασιφανές ότι έπρεπε να έχει τέσσερις ή τουλάχιστον να προστεθεί η σιδηροδρομική λωρίδα-γραμμή. Το ίδιο θα είναι και η παράκαμψη της Χαλκίδας που είναι γνωστό ότι δημοπρατήθηκε. Πρόκειται για ένα έργο που μελετάται από το 1980. Έκτοτε, ανά πενταετία μετακινούνταν που σήμαινε και αύξηση του προϋπολογισμού.

Αν ανατρέξετε στις μελέτες που έχουν χρηματοδοτηθεί μέχρι σήμερα, θα φτάσετε σε ποσό που δεν απέχει πολύ από το κόστος του έργου σας. Η πρώτη σας απόπειρα κύριε Υπουργέ δημοπράτησης του έργου, κρίθηκε άγονη γιατί δεν διέθετε τα απαραίτητα τυπικά προσόντα ο τεχνικός σύμβουλος στον οποίο είχε ανατεθεί-ακούστε και μια-ενώ απορρίφθηκε και από την ευρωπαϊκή επιτροπή, με αιτιολογικό ότι δεν είναι βιώσιμο το συνολικό έργο. Τελικά, αυτό που προέκυψε είναι η μείωση της αποτελεσματικότητας του έργου αφού στη συνολική του διαδρομή, θα είναι ένας δρόμος δύο λωρίδων κυκλοφορίας και όχι τέσσερις όπως προβλεπόταν στην προηγούμενη μελέτη, περιορίζοντας τα δύο ρεύματα σε ένα ανά κατεύθυνση.

Κύριε Υπουργέ, θέλουμε το έργο εμείς, αλλά η αντίδρασή μας έχει σχέση τόσο με το κόστος το οποίο ανέβηκε μετά την κατάργηση των δύο λωρίδων, όσο κυρίως και με την αποτελεσματικότητα. Ξέρετε τι καταφέρατε κύριε Υπουργέ και θα το βρούμε δυστυχώς μπροστά μας;

Ότι θα μονιμοποιήσετε στην είσοδο της πόλης το φαινόμενο του μπουκαλιού. Εμείς η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, βρήκαμε την παράκαμψη με πάρα πολλές ελλείψεις-σας είπα από πότε έρχεται το συγκεκριμένο έργο-δεν ήταν έτοιμες οι αναγκαίες μελέτες, δηλαδή οι περιβαλλοντικές, η ρυμοτομικού σχεδιασμού, οδικής ασφάλειας και άλλες και τους ολοκληρώσαμε.

Ταυτόχρονα βέβαια, για να μπορέσει να λειτουργήσει το έργο που αρχικά εσείς είχατε σχεδιάσει παλιότερα, έπρεπε στην παράκαμψη της Χαλκίδας να συνδεθούν και τα έργα της παράκαμψης Ψαχνών και το τμήμα υψηλής γέφυρας της Λαμψάκου. Είναι δύο προσθήκες τις οποίες εμείς κάναμε, το σημαντικότερο όμως απ’ όλα είναι ότι δεν υπήρχε η ένταξη του συγκεκριμένου έργου στα εθνικής σημασίας έργα, ούτως ώστε να μας δοθεί η δυνατότητα για να ενταχθούν στο ΕΣΠΑ. Εμείς τις κάναμε όλες αυτές τις διαδικασίες κύριε Υπουργέ, εσείς καθυστερήσαμε και φτάσατε το 2020 να έρθει η ευρωπαϊκή επιτροπή και να σας αναγκάσει, να συντάξετε νέα μελέτη στην οποία προσπαθώντας να περιορίσετε το κόστος βρήκατε την εύκολη λύση, κόψατε τις δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Αυτό κάνατε.

Εμείς τότε σας είπαμε ότι πρέπει να επανεξετάσετε την όλη όδευση του συγκεκριμένου έργου, γιατί το 2020 υπήρξαν επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή, από το γνωστό καιρικό φαινόμενο «ΘΑΛΙΑ», είχαμε πλημμύρες, είχαμε καταστροφές, και είπαμε ότι αφού έτσι κι αλλιώς γίνονται τροποποιήσεις πολλές στη διαδρομή και επικαιροποιήσεις, μήπως ήταν χρήσιμο μέσα στις συνθήκες αυτές που δημιουργήθηκαν, να προχωρήσουμε σε μια επικαιροποίηση για να λύσουμε συνολικά θα έλεγα και ευρύτερα ένα μεγάλο πρόβλημα που υπάρχει στην περιοχή, με την όδευση των αξόνων της Εύβοιας τα οποία δεν δικαιολογούν τόσο υψηλό κόστος που δημοπρατήθηκε, όσο και την σχέση με την αποτελεσματικότητα του έργου.

Θα κλείσω με δύο ερωτήσεις.

Πρώτον, έχει γίνει η καταμέτρηση στις επιπτώσεις της κυκλοφοριακής ροής, επαρκούν οι δύο λωρίδες ή θα βιώνουμε το καθημερινό μποτιλιάρισμα;

Δεύτερον, έχετε τελειώσει και ολοκληρώσει με τις απαλλοτριώσεις για 4 λωρίδες ή μόνο για 2 που σημαίνει ότι αν στο μέλλον χρειαστούν οι 4 θα αναγκαστούμε σε νέες χαράξεις;

Απλά σας ζητάμε να αναλάβετε συγκεκριμένες δεσμεύσεις και, ταυτόχρονα, βεβαίως, εδώ που φτάσαμε το έργο πρέπει να γίνει. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Αποστόλου και θα συνεχίσουμε με τον κ. Γκόκα.

Κύριε Γκόκα, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε προς συζήτηση την ενημέρωση για τρεις Συμβάσεις που αφορούν 3, όντως, σημαντικά έργα για την Ελληνική Περιφέρεια.

Μια πρώτη παρατήρηση, όπου αναφέρθηκαν, ήδη, και οι προλαλήσαντες συνάδελφοι αφορά πραγματικά στις χρονοβόρες διαδικασίες για την ωρίμανση, την προετοιμασία και την ένταξη σε κάποιο προγραμματισμό αυτών των έργων και άλλων επίσης σημαντικών παρόμοιων έργων. Είναι πολύ μεγάλες οι καθυστερήσεις. Πράγματι πέρασε πολύς χρόνος και από την προηγούμενη κυβέρνηση, αλλά και με τη σημερινή κυβέρνηση, όπου φτάνουμε στο τέλος της τετραετίας για να έχουμε το αποτέλεσμα της δημοπράτησης του έργου και να βρισκόμαστε στη διαδικασία της υπογραφής των Συμβάσεων.

Σε κάθε περίπτωση, ξεκινώντας από το πρώτο έργο το «Οδικό Τμήμα Μπράλου - Άμφισσας» που είναι τμήμα του διαγώνιο άξονα «Λαμία - Ιτέα – Αντίρριο» πράγματι είναι ένα πολύ σημαντικό έργο όχι μόνο για την Κεντρική Ελλάδα, αλλά συνολικότερα για το ενιαίο σύστημα μεταφορών, οδικών και λοιπών επικοινωνιών. Είναι ένα θέμα το οποίο θα έπρεπε να έχει προχωρήσει. Είναι θετικό το ότι προχωράμε σήμερα και, βέβαια, η σημασία του έργου είναι προφανής σε ένα δύσκολο γεωγραφικό ανάγλυφο της χώρας μας.

Τώρα όσον αφορά στο έργο της ανάπτυξης και βελτίωσης υποδομών του νέου Αεροδρομίου της Πάρου είναι μια αναγκαία αναβάθμιση, έχει επισημανθεί το πρόβλημα και έχουν γίνει προσπάθειες εδώ και χρόνια να αντιμετωπιστεί.

Φτάσαμε, λοιπόν, σε αυτή τη σημερινή διαδικασία από την πλευρά της Βουλής. Έχουν προηγηθεί όλες οι διαδικασίες δημοπράτησης και είχαμε βέβαια σε αυτό το έργο και τις εκπτώσεις δύο εταιρειών που ήταν σε απόκλιση από τις μικρότερες εκπτώσεις τεσσάρων εταιρειών. Αυτό είναι ένα θέμα όσον αφορά στο εύλογο όριο των εκπτώσεων το οποίο θα πρέπει, ενδεχομένως, να το ξαναδούμε πώς θα γίνεται, ούτως ώστε να μην υπάρχουν αμφισβητήσεις στις διαδικασίες των διαγωνισμών. Προφανώς οι μεγάλες εκπτώσεις ποτέ δεν έχουν φέρει καλά αποτελέσματα, αλλά πρέπει να ορίζεται και το εύλογο όριο της μεγάλης έκπτωσης.

Παλαιά με τον μαθηματικό τύπο - όσοι θυμούνται - υπήρχε μια προσέγγιση σε κάποιο όριο το οποίο προέκυπτε ή σε κάποιο αποτέλεσμα που αντανακλούσε έτσι σε μια – ας την πούμε - μέση έκπτωση. Βεβαίως, ήταν ένα σύστημα που ήθελε βελτιώσεις που μπορούσαν να το καταστήσουν αποτελεσματικότερο και θα ήταν ίσως ένα βήμα διαφορετικό από αυτό που έγινε και να προλαμβάνονται τέτοιου είδους διαδικασίες οι οποίες φέρνουν και καθυστερήσεις, όπως προέκυψε σε αυτό το έργο.

Σε κάθε περίπτωση είναι θετικό αυτό το βήμα που γίνεται σήμερα και, ήδη, έχουμε καθυστερήσει μιας και το τουριστικό προϊόν για τη χώρα μας, η αυξημένη τουριστική κίνηση έχει ανάγκη αντίστοιχες υποδομές εξυπηρέτησης των επιβατών και φυσικά περισσότερο ασφαλή αεροδρόμια, διότι – να μην τα επαναλάβω, τα έχουμε πει σε προηγούμενες συνεδριάσεις, έχουμε καταθέσει και ερωτήσεις - υπάρχουν πάρα πολλά ζητήματα, πάρα πολλά περιστατικά που συμβαίνουν στα περιφερειακά, ιδίως, Αεροδρόμια, αλλά και της Θεσσαλονίκης και στον Αερολιμένα «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» είχαμε θανατηφόρο εργατικό ατύχημα και στη Σκιάθο είχαμε τα γνωστά ατυχήματα με τραυματισμούς επιβατών, όπως και στην Κέρκυρα. Υπάρχει ένα θέμα το οποίο έχει να κάνει, βεβαίως, και με την απουσία των ελέγχων από απόσταση μετά την κατάργηση των περιφερειακών αρχών ελέγχου στα Αεροδρόμια.

Κλείνω με το τρίτο έργο, την παράκαμψη Χαλκίδας και Ψαχνών. Εδώ, λοιπόν, μετά από χρόνια, όπως αναφέρθηκε, μια λύση διαφαίνεται για την αποσυμφόρηση της Χαλκίδας, της Νέας Αρτάκης και των Ψαχνών. Θα υπάρχει μια ταχύτερη εξυπηρέτηση πιο ασφαλής, όμως όντως παραμένει το θέμα μεταξύ κόστους και αποτελεσματικότητας στην επίλυση των όποιων προβλημάτων. Εδώ θα ήθελα να προσθέσω σε όσα ακούστηκαν το ερώτημα εάν υπάρχει μελέτη που πιστοποιεί ότι καλύπτονται οι κυκλοφοριακές ανάγκες με τη μία λωρίδα ανά κατεύθυνση κι εάν υπάρχει πρόβλεψη για δυνατότητα μελλοντικής αναβάθμισης αυτού του δρόμου.

Ένα άλλο ερώτημα αφορά στην ολοκληρωμένη σύνδεση της Βόρειας Εύβοιας με τη Νότια Εύβοια.

Θα ήθελα να ρωτήσω εάν έχουν οριστικοποιηθεί οι χαράξεις στο σύνολό τους και ποιος είναι ο προβλεπόμενος προγραμματισμός στην υλοποίηση των υπολειπόμενων έργων.

Ένα τελευταίο ερώτημα, κύριε Υπουργέ.

Επειδή στην περιοχή αυτή είχαμε τις γνωστές πυρκαγιές και τις μεγάλες καταστροφές, εάν είναι εύκολο να μας ενημερώσετε και για τα υπόλοιπα έργα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών για τη Βόρεια Εύβοια που αφορούν είτε σε άλλους αυτοκινητόδρομους της περιοχής ή σε αντιπλημμυρικά έργα. Ποια είναι η πρόοδος, δηλαδή, των εργασιών γι’ αυτές τις ζημιές και τις ανάγκες που προέκυψαν μετά από την γνωστή καταστροφική πυρκαγιά του περσινού καλοκαιριού.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.

Στο σημείο αυτό, ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπούγας Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Τζάκρη Θεοδώρα, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Μπούγας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ**: Σας ευχαριστώ θερμά, κύριε Πρόεδρε.

Επί πολλά χρόνια οι συμπολίτες μας βίωναν αυτό που έχει πει ο Θουκυδίδης, γίνονταν θεατές των λόγων και ακροατές των έργων. Με την παρούσα κυβέρνηση και τον παρόντα Υφυπουργό και τον Υπουργό Υποδομών και Συγκοινωνιών, κ. Καραμανλή, για πρώτη φορά βλέπουμε να εκτελούνται έργα από τη μια άκρη μέχρι την άλλη της χώρας, έργα τα οποία βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής των πολιτών και δημιουργούν συνθήκες ανάπτυξης σε ολόκληρη την επικράτεια της Ελλάδας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν είμαι μέλος της Επιτροπής, παίρνω, όμως, το λόγο για να μιλήσω για ένα πολύ σημαντικό έργο, το «Μπράλος – Άμφισσα» που είναι τμήμα του διαγώνιου άξονα Θερμοπύλες – Ιτέα - Αντίρριο. Το έργο αυτό αποτέλεσε έργο όραμα για την περιοχή της Κεντρικής Στερεάς εδώ και δύο περίπου δεκαετίες. Δυστυχώς, για διάφορους λόγους, ούτε οι μελέτες είχαν προχωρήσει, πολύ δε περισσότερο δεν περίμενε κανείς ότι θα βρεθούν οι αναγκαίοι πόροι που θα χρηματοδοτήσουν την κατασκευή του. Γι’ αυτό έως το 2019 κυριαρχούσε σε ολόκληρη τη Φωκίδα, αλλά και τη Στερεά, απαισιοδοξία ότι μπορεί αυτό το μείζονος σημασίας έργο να υλοποιηθεί. Ολοκληρώθηκαν μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα οι μελέτες για την κατασκευή του, κηρύχτηκε το έργο, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, έργο εθνικής σημασίας για να μπορεί να χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ και εξασφαλίστηκε η χρηματοδότησή του με αρχικό ποσό 285 εκατομμυρίων ευρώ. Είναι ένα από τα τέσσερα μεγαλύτερα οδικά έργα τα οποία πρόκειται να κατασκευαστούν στη χώρα τα επόμενα χρόνια.

Εκείνο το οποίο θέλω ιδιαίτερα να τονίσω είναι η ακριβής τήρηση του χρονοδιαγράμματος. Πριν από ακριβώς ένα χρόνο, ο Υπουργός Υποδομών κ. Καραμανλής σε εκδήλωση στην Άμφισσα είχε προσδιορίσει με ακρίβεια ημέρας την δημοπράτηση, αλλά και την εξέλιξη στη διαδικασία συμβασιοποίησης του έργου χωρίς, επαναλαμβάνω και το τονίζω ιδιαίτερα, να παρατηρηθεί η παραμικρή καθυστέρηση. Ακούσαμε προ ολίγου από τον αρμόδιο Υφυπουργό να μιλά για την εντός των επομένων ημερών, κύριε Υπουργέ, εάν άκουσα καλά, υπογραφή της Σύμβασης.

 Επομένως, μέχρι το τέλος του έργου, με πιστή και ακριβή τήρηση του χρονοδιαγράμματος, που είχε τεθεί από τον αρμόδιο Υπουργό, ολοκληρώνουμε τη διαδικασία και ξεκινά η φάση υλοποίησης. Διότι ο χρόνος για την παράδοση, την υλοποίηση και την παράδοσή του, είναι 54 μήνες. Επομένως, προσβλέπουμε και στην ακριβή τήρηση, πλέον, των όρων της συμβάσεως, γιατί αυτά θα αποτελέσουν και όρους της σύμβασης. Θέλω να τονίσω ότι πρόκειται για το πιο σύνθετο, ίσως, τεχνικά οδικό έργο, το οποίο θα εκτελεστεί στη χώρα. Διότι, όσοι γνωρίζουν το ανάγλυφο του εδάφους ξέρουν καλά, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι πρόκειται για δύο σήραγγες, οι οποίες δημιουργούν μεγάλα και σύνθετα τεχνικά προβλήματα, τα οποία πρέπει να υπερβεί η εταιρεία η οποία θα κατασκευάσει το έργο, αφενός. Και το δεύτερο είναι ίσως το ακριβότερο, λόγω των τεχνικών ιδιαιτεροτήτων, το ακριβότερο οδικό έργο, το οποίο κατασκευάζεται στη χώρα ή πρόκειται να κατασκευαστεί στο εγγύς μέλλον.

Θέλοντας με αφορμή τον διαγώνιο άξονα Μπράλος – Άμφισσα, από και για τα υπόλοιπα έργα, ότι οι ωφέλειες κατά τον χρόνο κατασκευής και από την κατασκευή, είναι μεγάλες, ιδιαίτερα για τις τοπικές κοινωνίες όπου εκτελούνται. Όμως, κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να πω και το εξής. Θα πρέπει, τα μεγάλα αυτά έργα, να τα εντάσσουμε σε έναν μέσο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, έτσι ώστε τα οφέλη από την κατασκευή τους να μην μένουν με τον βραχύ χρονικό ορίζοντα της παράδοσής τους, αλλά να διαχέονται μέσο μακροπρόθεσμα, έτσι ώστε να μπορούμε, επαναλαμβάνω, με έναν σχεδιασμό από ειδικούς, να προσβλέπουμε στη μέγιστη δυνατή ωφέλεια των τοπικών κοινωνιών της χώρας και των πολιτών, από την εκτέλεσή τους.

Ολοκληρώνω με το εξής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Το Μπράλος - Άμφισσα είναι ένα τμήμα, όπως προανέφερα, του διαγώνιου άξονα Θερμοπύλες-Ιτέα-Αντίρριο. Τα οφέλη από την κατασκευή του αναφέρθηκαν από τον Υπουργό. Εγώ, απλώς, συμπληρώνω και τη διασύνδεση των μεγάλων λιμένων της Πάτρας και του Βόλου. Και αυτό είναι ένα από τα σημαντικά οφέλη, τα οποία προστίθενται σε όσα περιέγραψε λίγο πριν ο Υφυπουργός.

Ήθελα, λοιπόν, καταλήγοντας, να πω ότι πρόκειται για ένα τμήμα του διαγώνιου άξονα Θερμοπύλες-Ιτέα-Αντίρριο. Πριν από λίγες μέρες, στην επίσκεψή του στη Φωκίδα ο κ. Πρωθυπουργός, είπε ότι στο επόμενο χρονικό διάστημα, θα επικαιροποιηθούν οι μελέτες για ένα άλλο μικρότερο, αλλά πιο εύκολο στη διαχείρισή του την τεχνική και στη χρηματοδότηση του, τμήματος από την Άμφισσα μέχρι το Γαλαξίδι, έτσι ώστε να μπορέσουμε στη συνέχεια να ολοκληρώσουμε τις μελέτες και να χρηματοδοτήσουμε και το τελευταίο τμήμα, το οποίο φτάνει μέχρι το Αντίρριο.

Θα παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, με την συνέπεια που σας διέκρινε για την κατασκευή του τμήματος Μπράλος – Άμφισσα, να συνεχίσουμε, έτσι ώστε να ολοκληρώσουμε το, επαναλαμβάνω, μείζονος εθνικής σημασίας έργο, το οποίο δημιουργεί νέες συνθήκες για ολόκληρη την κεντρική Ελλάδα. Αναφέρομαι, κυρίως, στους νομούς Φθιώτιδας, Βοιωτίας, Φωκίδας και Αιτωλοακαρνανίας, με πάρα πολλά οφέλη για την περιοχή εκείνη και το σύνολο της χώρας.

Καταλήγοντας, θέλω και δημόσια να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και να ευχηθώ να συνεχιστεί αυτό το μεγαλόπνοο πρόγραμμα κατασκευής δημοσίων έργων στη χώρα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Μπούγα. Είναι σημαντικό, λοιπόν, να υπάρχει συνέπεια λόγων και έργων και να δώσουμε, λοιπόν, τον λόγο στον κ. Υφυπουργό. Κύριε Υφυπουργέ έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ(Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ και τους παριστάμενους βουλευτές για τις παρατηρήσεις τους και για τις τοποθετήσεις τους, οι οποίες, πραγματικά, αποτυπώνουν την ουσιαστική δουλειά που έχει γίνει όλο αυτό το διάστημα, για να λύσουμε ζητήματα ετών. Γιατί όπως αναγνωρίστηκε από όλους εδώ σ αυτή την αίθουσα, όλα αυτά τα έργα, πραγματικά, είχαν δουλευτεί εδώ και χρόνια. Βέβαια, οι συνθήκες, οφείλω να διευκρινίσω, μετά το 2015 έχουν αλλάξει. Με αυτό τον τρόπο θα απαντήσω και στα ερωτήματα που έχουν τεθεί.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αλλάξει τον τρόπο πώς, ουσιαστικά, χρηματοδοτεί τα έργα. Αυτή τη στιγμή, κύριε Αποστόλου, αν δεν περάσουν από τον τεχνικό έλεγχο των JASPERS, των τεχνικών συμβούλων που έχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα έργα δεν χρηματοδοτούνται. Άρα, στο ερώτημα το δικό σας και του κ. Γκόκα, αν υπάρχουν κυκλοφοριακές μελέτες, θεωρήστε το αυτονόητο, οι οποίες, θα έλεγα ότι, εξονυχιστικά τις είδαν οι τεχνικοί σύμβουλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γι’ αυτό καταλήξαμε να δημοπρατήσουμε αυτό το έργο. Μακάρι να μπορούσαμε να δημοπρατήσουμε ένα έργο, με πολύ μεγαλύτερο προϋπολογισμό και με πολύ μεγαλύτερες διαστάσεις. Αυτό που φαινόταν, όμως, από τις κυκλοφοριακές μελέτες, δεν μπορούσαμε να το χρηματοδοτήσουν και δεν το δεχόταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Καταλήξαμε, λοιπόν, σε μια συμφωνία, με κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Γιατί, τι έχουμε κάνει; Έχουμε δημοπρατήσει αυτό το έργο, αλλά στην πραγματικότητα, έχουμε δώσει τη δυνατότητα - και γι’ αυτό έχουμε κρατήσει και τις απαλλοτριώσεις, όπως λέτε - για τετράιχνη διατομή, ώστε όταν οι φόρτοι αυξηθούν - γιατί αυτή τη στιγμή, φαίνεται, ότι δεν υπάρχουν μεγάλοι φόρτοι σε αυτό το έργο- να μπορούμε να κάνουμε ένα τετράιχνο. Και γι’ αυτό σε κομμάτια αυτού του έργου, ο σχεδιασμός των κόμβων, είναι για ανισόπεδους κόμβους, ώστε να έχουμε, λοιπόν, τη δυνατότητα μελλοντικά, να προχωρήσουμε.

Όσον αφορά στην Εύβοια, πραγματικά, θέλω να αναγνωρίσετε, ότι υπάρχει ένας συνολικός σχεδιασμός. Ένας σχεδιασμός που έχει το πρώτο κομμάτι, γιατί αυτό ήταν ζητούμενο εδώ και δύο δεκαετίες περίπου και από κει και πέρα, υπάρχει και το δεύτερο κομμάτι, η μεγάλη εκκρεμότητα που υπήρχε, σε ό, τι αφορά την οδική σύνδεση προς τη Βόρεια Εύβοια. Και εκεί, μέσα στις επόμενες ημέρες, θα βγει η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη μελέτη, ώστε να προχωρήσουμε και τη μελέτη προς τα Ψαχνά και στον Προκόπη.

Όσον αφορά, τώρα, για το κόστος δημοπράτησης, επειδή το έχω ακούσει πολλές φορές, κύριε Γκόκα, το κόστος δημοπράτησης δεν το βγάζουν οι πολιτικές ηγεσίες. Το βγάζουν οι μελετητές και το βγάζουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και αυτό το κόστος δημοπράτησης, βασίζεται πάνω σε επιστημονικά δεδομένα. Δεν είναι δουλειά, ούτε του Υπουργού, ούτε του Υφυπουργού, ούτε κανενός να πει, αν αυτό το έργο κάνει 200 ή 300. Αυτό βγαίνει βάσει των μελετών. Και επειδή είστε μηχανικός, το αντιλαμβάνεστε, ότι οι μελέτες μας προσδίδουν και μας δίνουν το νούμερο του προϋπολογισμού. Άρα, αυτή την παρατήρηση, επειδή την έχω ακούσει πολλές φορές κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων των Επιτροπών, θα ήθελα όλοι να έχουμε μια συναντίληψη σε αυτό το θέμα.

Άκουσα, επίσης, κάτι, για καθυστερήσεις. Αν σε αυτούς τους χρόνους που έχουμε καταφέρει να ωριμάσουμε αυτά τα έργα, να τα τροποποιήσουμε σε μεγάλο βαθμό, να τα δημοπρατήσουμε, να έχουν αναδόχους και σε κάποια να έχουν ξεκινήσει, ήδη, να υπάρχουν και εργοτάξια, αν μπορούμε να τα βρούμε και άλλες φορές, με μεγάλη μου χαρά να μου τα αναφέρετε. Αλλά, πραγματικά, οι χρόνοι αυτοί που έχουμε δουλέψει για ένα τεράστιο πρόγραμμα υποδομών, ο οποίος θα αναβαθμίσει τις υποδομές της χώρας μας για τα επόμενα χρόνια, πραγματικά, είναι χρόνοι ρεκόρ.

Οφείλει, λοιπόν, η Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά και συνολικά όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης, να αντιληφθούν ότι τα έργα υποδομής, δεν πρέπει να είναι πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Αντιλαμβάνομαι τεχνικές παρατηρήσεις, αντιλαμβάνομαι να μας εγκαλείτε να κάνουμε μεγαλύτερα έργα, περισσότερα έργα, αλλά όλοι θα πρέπει να συνομολογήσουμε ότι γίνεται μια πολύ σημαντική, πολύ ουσιαστική δουλειά, η οποία είναι σε τελική ανάλυση, για το καλό της χώρας και των πολιτών.

Τα έργα δεν έχουν ονοματεπώνυμο, να ξέρετε. Οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι, όλοι ξέρουμε, ότι οι περισσότεροι σε αυτή τη χώρα, έχουν γίνει επί των ημερών της Νέας Δημοκρατίας, αλλά αυτό δεν το γράφει πουθενά, σε κανέναν αυτοκινητόδρομο. Οι Έλληνες πολίτες τους χρησιμοποιούν και γι’ αυτούς τους κάνουμε. Άρα, ας αφήσουμε αυτή την πολιτική αντιπαράθεση και ας πάμε να δούμε τι ακριβώς χρειάζεται να κάνουμε άλλο γι’ αυτόν τον τόπο, ώστε να προχωρήσουν όλα αυτά τα έργα.

Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω να διευκρινίσω κάτι άλλο. Να προσθέσω, όμως, ότι χαίρομαι πάρα πολύ, που τρία μεγάλα οδικά έργα, αυτή τη στιγμή, έχουν φτάσει, ουσιαστικά, στο στάδιο της κατασκευής και θα λύσουν ουσιαστικά προβλήματα. Και τα έργα που θα παρουσιάσουμε στην επόμενη Επιτροπή και αυτά είναι πάρα πολύ ουσιαστικά και είναι έργα, τα οποία λύνουν εκκρεμότητες δεκαετιών.

Επίσης - όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Μπούγας - τα έργα δεν είναι μόνο ότι δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας. Θα πρέπει όλα τα έργα - και αυτό έχουμε κάνει από την πρώτη στιγμή, να ξέρετε - να υπηρετούν ένα συνολικό σχέδιο. Κι εδώ υπάρχει ένα συνολικό σχέδιο, που έχουμε καταρτίσει από την πρώτη στιγμή, το πώς θα συνδέσουμε τα λιμάνια μας και οδικά και με καλύτερες οδικές συνδέσεις και με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις, αλλά και πώς να γίνουν κομμάτι ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών, το οποίο να καταστήσει τη χώρα μας, ως έναν εμπορευματικό κόμβο για τις επόμενες δεκαετίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό. Ήταν ο κ. Αποστόλου θετικός στα έργα κύριε Καραγιάννη. Τον λόγο έχει ο κύριος Αποστόλου.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, επειδή κάνατε αναφορά στην επόμενη κίνηση σας προς τη Βόρεια Εύβοια θα σας έλεγα να επανεξετάσετε τη συγκεκριμένη περίπτωση. Γιατί;

Γιατί ουσιαστικά έχουμε αυτή την ώρα έναν Εθνικό Οδικό Άξονα, ο οποίος φτάνει μέχρι τη Βόρεια Εύβοια, Ψαχνά, Χαλκίδα, αλλά ιδιαίτερα Ψαχνά θα συνδεθεί με την παράκαμψη. Πάμε, λοιπόν, στη Βόρειο Εύβοια με ένα εθνικό δρόμο, στον οποίο γίνονται προσπάθειες και από εμάς και από εσάς να έχουμε τρεις λωρίδες.

Εκεί, σ’ αυτή τη διαδικασία, έρχεται ο κ. Μπένος με τους μελετητές του και λέει θα φτιάξουμε άλλη μία δίπλα ακριβώς, η οποία θα πάει πού;

Στο ίδιο μέρος. Εμείς λέμε πάρα πολύ απλά όταν ειδικά η Βόρειος Εύβοιας έχει χρόνων απομόνωση, για την Αιδηψό αυτή την ώρα -μάλιστα υπάρχει ένα πρόβλημα με τα Ferry Boats, που σταμάτησαν- υπάρχει ένας δρόμος ο οποίος με το παραμικρό χιόνι απομονώνει μια περιοχή εντελώς. Είχαμε καταθέσει και το έχουμε συζητήσει, από το 1996, ήμουν Βουλευτής εγώ τότε και βάλαμε αυτό το θέμα αλλά δεν πέρασε. Η Καμβύλια Οδός είναι μια χάραξη, η οποία αυτή την απομονωμένη περιοχή τη φέρνει και αυτή να συνδεθεί με τη Χαλκίδα. Δέστε το.

Θα σας έλεγα αν μπορείτε να μου υποσχεθείτε να φέρω κι εγώ τους ανθρώπους -που δεν τα πολυγνωρίζω και τα ξέρω αυτά- να κάνουμε μια συνάντηση στο Υπουργείο για να γίνει αυτή η συζήτηση;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Βεβαίως όποτε θέλετε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Αποστόλου.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Άρα, λοιπόν, επικοινωνούμε σχετικά με μια συνάντηση και με ανθρώπους, οι οποίοι έχουν μια άλλη άποψη σε σχέση με αυτό που φέρνει αυτή την ώρα ο κύριος Μπένος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Αποστόλου, με μεγάλη μου χαρά όποτε θέλετε να έρθετε στο Υπουργείο και να κάνουμε μια συνάντηση και σε τεχνικό επίπεδο. Βέβαια, γνωρίζετε πολύ καλά, ότι σας έχω απαντήσει και σε ερώτηση στη Βουλή για το θέμα της Καμβυλίου οδού.

Ξέρετε η δική μας άποψη είναι διαφορετική και νομίζω ότι την απάντηση τη δώσατε μόνος σας από την τοποθέτηση σας. Πραγματικά, αυτή τη στιγμή στη Βόρεια Εύβοια υπάρχει ένα θέμα, το οποίο δεν προέκυψε τώρα. Είναι εδώ και χρόνια. Ο δρόμος, η οδική σύνδεση, κλείνει με το παραμικρό χιόνι είναι εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Άρα, θα πρέπει να βρούμε τον δρόμο. Γιατί ξέρετε το να σχεδιάζεις ένα δρόμο είναι μια πολύ δημιουργική διαδικασία. Αυτό που σχεδιάζουμε, θα πρέπει να μπορούμε να το κατασκευάσουμε. Ξέρετε, στη χώρα μας, πολλές φορές είχαμε κάνει –γιατί, βέβαια, ήταν διαφορετικές οι πηγές χρηματοδότησης, διαφορετικά χρηματοδοτούσε τα έργα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή- σχέδια για ωραία, μεγάλα, φαραωνικά έργα, τα οποία ερχόταν μετά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έλεγε δεν μπορούμε να χρηματοδοτήσουμε, λυπούμαστε γιατί έχετε κάνει χρήση τριών Κοινοτικών Πλαισίων ουσιαστικά και δεν μπορούμε να το χρηματοδοτήσουμε. Αυτό που χρειάζεται να κάνουμε αυτή τη στιγμή, είναι να υπηρετήσουμε ένα σχέδιο ώστε να φέρουμε κοντά τη Βόρεια Εύβοια.

Πώς θα το κάνουμε αυτό;

Με ένα έργο, το οποίο θα πραγματοποιήσιμο, υλοποιήσιμο. Γι’ αυτό, λοιπόν, εμείς ξεκινούμε μια διαδικασία να δημοπρατήσουμε τη μελέτη ώστε από εκεί και πέρα να βρούμε τον ιδανικό τρόπο, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Γιατί πλέον, δυστυχώς, μέσω των μελετών -που θα καταθέσουμε- κόστους-οφέλους θα πρέπει να βρούμε τον τρόπο πώς θα είναι πραγματοποιήσιμο και υλοποιήσιμο αυτό το έργο που θα εξαγγείλουμε. Είμαστε πολύ προσεκτικοί και προχωρούμε βήμα-βήμα γιατί όντως είναι μια ιδιαίτερη συνθήκη. Ξέρετε στο Υπουργείο -μπορεί να σας το επιβεβαιώσει και ο κ. Σιμόπουλος, ο οποίος είχε δουλέψει πάνω σε αυτή την κατάσταση σε πολύ σημαντικό βαθμό- υπήρχε μελέτη, η οποία όμως έρχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σου λέει αυτή η μελέτη με 2,2, αν δεν κάνω λάθος, χιλιόμετρα σήραγγας κάτω από τον Άγιο Ιωάννη τον Ρώσο δεν μπορεί να την δεχτούμε εμείς γιατί θα έχει ζητήματα συντήρησης, λειτουργίας και όλα αυτά.

Άρα, ψάχνουμε να βρούμε τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε να υλοποιήσουμε αυτό το έργο και να πραγματοποιηθεί η εξαγγελία του Πρωθυπουργού για την οδό, με την οποία θα φτάσουμε στη Βόρεια Εύβοια. Είναι ζητούμενο. Με μεγάλη μου χαρά σας επαναλαμβάνω, ότι και σε τεχνικό επίπεδο θέλω να έρθετε για να το δείτε. Γιατί για την Καμβύλια Οδό υπάρχει -θα έλεγα όχι από την πλευρά σας, προς Θεού- μια παραφιλολογία, η οποία δεν ανταποκρίνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα πραγματικά γεγονότα και στο τι πραγματικά έχουμε στα συρτάρια του Υπουργείου μας. Με μεγάλη μου χαρά όμως σας περιμένω για να τα δείτε και από κοντά. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Αποστόλου.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, είναι μια περιοχή, η οποία το ξέρετε ότι έχει ολοκληρωτική καταστροφή και όπως καταλαβαίνετε η σύνδεση ειδικά απομονωμένων περιοχών είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το δούμε και να ακουστεί και η δική μας άποψη. Ας μπουν και οι μελέτες που υπάρχουν, η μια ή η άλλη, σε μια λογική σύγκρισης για να δούμε τι θα γίνει την επόμενη μέρα. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Προφανώς, είναι σημαντικό το έργο της παράκαμψης Χαλκίδας και της παράκαμψης Ψαχνών, αυτό, όμως, που αντιλαμβανόμαστε όλοι και όπως ακούσαμε και από τον κ. Καραγιάννη, τον κ. Υπουργό, υπάρχει ένα θέμα ως προς τον προγραμματισμό, δεν έχει ολοκληρωθεί και, προφανώς, και η αναζήτηση χρηματοδοτήσεων, άρα, είναι κάτι που πρέπει και, βεβαίως, το αντιλαμβανόμαστε όλοι πόσο σημαντικό είναι να προχωρήσει. Όχι, δεν εννοώ για τα τρία έργα αυτά, εννοώ για το υπόλοιπο του βόρειου άξονα της Εύβοιας, ότι δεν είναι δεδομένες και ολοκληρωμένες ούτε οι τεχνικές λύσεις ούτε οι χρηματοδοτήσεις. Αυτό είναι μια παρατήρηση, όπως επίσης είναι αναγκαίο να ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των περσινών πυρκαγιών, αναφέρθηκα και πριν, αντιπλημμυρικά έργα και άλλες αρμοδιότητες του Υπουργείου Υποδομών.

Το δεύτερο που ήθελα να πω, κύριε Καραγιάννη, γνωρίζω, πράγματι, τα κοστολόγια δεν τα βγάζουν τα Υπουργεία, τα βγάζουν οι υπηρεσίες. Δεν εννοούσα αυτό, δεν είπα αυτό, ίσως, κάποιος άλλος συνάδελφος να αναφέρθηκε σε αυτό. Εγώ αυτό που είπα είναι ότι έχουμε ένα κόστος, αντικειμενικά μεγάλο κόστος, να μην ακυρώνεται το αποτέλεσμα ενός τέτοιου κόστους σε σχέση με αυτό που θα προκύψει στην κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση μέσα από τις δύο λωρίδες.

Αυτό είπα, ότι έχουμε αυτό το ζήτημα, το οποίο είπατε, αφήσατε ανοιχτό το ενδεχόμενο στο μέλλον, εάν προκύψουν κυκλοφοριακές ανάγκες, ότι υπάρχει δυνατότητα να πάμε σε τέσσερις λωρίδες. Το κρατάμε αυτό.

Κλείνω, λέγοντας το εξής, επειδή έγινε μια αναφορά πάλι από τον κ. Καραγιάννη, εμείς το έχουμε πει και αυτή είναι η πραγματικότητα, ότι τα έργα, όλα τα μεγάλα έργα, προφανώς ανήκουν στον ελληνικό λαό και πολλές φορές χρειάζεται πολλές κυβερνήσεις να δουλέψουν για αυτά τα έργα. Ωστόσο, αυτό δεν αναιρεί την πραγματικότητα ότι επί των Κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ έγιναν τα περισσότερα μεγάλα έργα, για να θυμίσω, Εγνατία Οδό, Αττική Οδό, Ρίο Αντίρριο κλπ. Καλό είναι να αποκαθίσταται και η αλήθεια καμιά φορά. Μέσω προγραμμάτων κοινοτικών πλαισίων στήριξης δεν γίνονται όλα; Τώρα, με τι πόρους γίνονται τα έργα, δεν κατάλαβα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε η διαδικασία ενημέρωσης και τοποθετήσεων.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπούγας Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Τζάκρη Θεοδώρα, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**