**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 16.55΄, στηνΑίθουσα «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: 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 των εξής έργων:

α) «Προμήθεια τροχαίου υλικού για το Μετρό Θεσσαλονίκης και την επέκτασή του προς Καλαμαριά» (RFP 406/21, Α.Σ. 134864), με Αναθέτουσα Αρχή την «Αττικό Μετρό Α.Ε.» και β) «Κάθετος άξονας 61 της Εγνατίας Οδού: Τμήμα «Δράμα – Καβάλα» (61.5) και Υποτμήμα Α/Κ Κρηνίδων – Ι/Κ Σταυρού» (κωδ. 6015), με Αναθέτουσα Αρχή την «Εγνατία Οδός Α.Ε.».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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, 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 Επιτροπής με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιο Καραγιάννη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προσυμβατική διαδικασία των εξής έργων: α) «Προμήθεια τροχαίου υλικού για το Μετρό Θεσσαλονίκης και την επέκτασή του προς Καλαμαριά» (RFP 406/21, Α.Σ. 134864), με Αναθέτουσα Αρχή την «Αττικό Μετρό Α.Ε.» και β) «Κάθετος άξονας 61 της Εγνατίας Οδού: Τμήμα «Δράμα – Καβάλα» (61.5) και Υποτμήμα Α/Κ Κρηνίδων – Ι/Κ Σταυρού» (κωδ. 6015), με Αναθέτουσα Αρχή την «Εγνατία Οδός Α.Ε.».

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Μετά τα τρία έργα αποκλειστικής αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που σας παρουσίασα, περνάμε τώρα στην ενημέρωση της Επιτροπής για δύο εξίσου πολύ σημαντικά έργα, αρμοδιότητας δύο εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου μας, την «Εγνατία Οδό Α.Ε.» Και την «Αττικό Μετρό Α.Ε.».

Θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω πρώτα από την Εγνατία οδό. Πρόκειται για το έργο του κάθετου άξονα 61, στο Τμήμα «Δράμα – Καβάλα» και συγκεκριμένα στο τμήμα ανάμεσα στον Α/Κ Κρηνίδων και στον Ι/Κ Σταυρού, με προϋπολογισμό δημοπράτησης στα 49 εκατομμύρια ευρώ πλέον ΦΠΑ.

Σε αυτό το έργο κατατέθηκαν έξι προσφορές, οι οποίες έγιναν όλες αποδεκτές. Μειοδότης είναι ο οικονομικός φορέας «Ένωση Οικονομικών Φορέων INTERKAT – ΕΚΑΛ», με τίμημα 42.282.372 ευρώ πλέον ΦΠΑ.

Μετά από τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας στο Ελεγκτικό Συνέδριο, το εργολαβικό συμφωνητικό υπογράφηκε στις 14 Νοεμβρίου. Το έργο αποτελεί το τελευταίο υποτμήμα του Κάθετου Άξονα 61, αποτελεί τμήμα του ελληνικού ουσιαστικά, διευρωπαϊκού δικτύου και συνδέει τον κάθετο άξονα «Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας», με τις Σέρρες, τη Δράμα, την Καβάλα και το λιμάνι της, καταλήγοντας ουσιαστικά στον ανισόπεδο κόμβο του Αγίου Σύλλα, στην Εγνατία Οδό.

Το έργο αποτελεί στο μεγαλύτερο μήκος του νέα τετράιχνη οδό ταχείας κυκλοφορίας, με διατομή 17 μέτρων και στο αντικείμενό του περιλαμβάνονται: η κατασκευή της αρτηρίας του κάθετου άξονα, μήκους 8,5 περίπου χιλιομέτρων, των κλάδων 2, 3, 4 του Α/Κ Κρηνίδων, της αποκατάστασης της «Εθνικής Οδού Δράμας – Καβάλας» και … (δεν ακούγεται) Ελευθερούπολης, σε μήκος 600 και 900 μέτρων αντίστοιχα, των κλάδων 1, 2 του Α/Κ Σταυρού, πέντε κυκλικών ισόπεδων κόμβων, του παράπλευρου και κάθετου οδικού δικτύου για την αποκατάσταση της τοπικής κυκλοφορίας, μιας γέφυρας μήκους περίπου, κάτι λιγότερο από 100 μέτρα, δύο οχετών και τεσσάρων κάτω διαβάσεων.

Η ολοκλήρωση του άξονα, κυρίες και κύριοι, θα εξυπηρετήσει, τόσο τις τοπικές, όσο και τις περιφερειακές ανάγκες, καθώς αποσκοπεί στην τόνωση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των περιοχών που βρίσκονται μεταξύ των δύο μεγάλων πόλεων, δηλαδή της Δράμας και της Καβάλας, διευκολύνοντας παράλληλα την πρόσβαση στην Εγνατία οδό.

Θα πρέπει να σημειώσουμε σ’ αυτό το σημείο ότι εκτός των άλλων, συμβάλλει και στην καλύτερη πρόσβαση στον αρχαιολογικό χώρο των Φιλίππων, όπου η Κυβέρνησή μας, θέλει και έχει προτείνει να ενταχθεί στον κατάλογο των μνημείων παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO. Επίσης, όλοι γνωρίζουμε ότι το τελευταίο διάστημα, παρουσιάζει πολύ μα πολύ μεγάλη επισκεψιμότητα. Αυτά τα λόγια θα ήθελα να πω γι’ αυτό το έργο.

Θέλω να περάσω κατόπιν στο έργο της Αττικό Μετρό, δηλαδή, στην προμήθεια τροχαίου υλικού για το μετρό της Θεσσαλονίκης και την επέκτασή του προς Καλαμαριά, με την προμήθεια ουσιαστικά 15 νέων συρμών, τα 6 εκ των οποίων θα κατευθυνθούν στο βασικό έργο και τα 9 στην επέκταση της Καλαμαριάς.

Σε ότι αφορά τις τεχνικές ερωτήσεις, για το ένα και για το άλλο έργο, θα αναλυθούν και από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Αττικό Μετρό και της Εγνατία Οδού, για το προηγούμενο έργο σε ότι αφορά την Καβάλα - Δράμα.

Ο προϋπολογισμός της δημοπράτησης για την προμήθεια αυτή, ήταν 142 εκατομμύρια ευρώ και η κατακύρωση έγινε σε 129,5 εκατομμύρια ευρώ. Ανάδοχος χρίστηκε η κοινοπραξία «ΑΚΤΩΡ HITACHI ΡΑΥL», με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας στις 7 Ιουλίου.

Οι τελικές εγκρίσεις από το Ελεγκτικό Συνέδριο και την ειδική υπηρεσία διαχείρισης του επιχειρησιακού προγράμματος ΥΜΕΠΕΡΑΑ, εξασφαλίστηκαν στις 30 Οκτωβρίου.

Με την προμήθεια αυτή, λοιπόν, γίνεται άλλο ένα ουσιαστικό -θα έλεγα- βήμα για την πραγματοποίηση του μεγάλου έργου του μετρό Θεσσαλονίκης, αφού με τους συρμούς που αποκτούμε αυτή τη στιγμή, θα εξυπηρετούμε πολύ καλύτερα και την επέκταση προς Καλαμαριά και το βασικό έργο, μειώνοντας ουσιαστικά τις χρόνο-αποστάσεις από τις αρχικές προδιαγραφές τους.

Έχουμε κατ’ επανάληψη ως Κυβέρνηση και ως ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλώσει, την πρόθεσή μας για την ολοκλήρωση του έργου στα τέλη του 2023 και αμέσως το επόμενο εξάμηνο την επέκταση προς την Καλαμαριά.

Έχουμε πει και τις τελευταίες μέρες πολλές φορές ό,τι το μετρό της Θεσσαλονίκης, θα είναι ένα από τα πιο σύγχρονα μετρό σε όλη την Ευρώπη, με συρμούς που θα κατασκευάζονται με πάνω από το 90% με ανακυκλώσιμα υλικά, με συρμούς χωρίς οδηγούς, δηλαδή τρένα χωρίς οδηγούς και με την ιστορία των σταθμών να χαρίζετε απλόχερα στους επιβάτες, με μια μοναδική αισθητική.

Είχαν άλλωστε αυτή την ευκαιρία 5,5 χιλιάδες θεσσαλονικείς να το διαπιστώσουν τις προηγούμενες μέρες στο «open house», όπου εκεί είδαν τον σταθμό Παπάφη που άνοιξε για το κοινό. Και ξέρετε, έχουμε αποδείξει μαζί με τον Κώστα Καραμανλή, πως ό,τι λέμε το εννοούμε, κάνουμε πραγματικότητα τη δέσμευσή μας για τη Θεσσαλονίκη, τη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και ολόκληρη τη χώρα, με σχέδιο, με όραμα και με πολλή δουλειά, αναβαθμίζουμε τις δημόσιες υποδομές και κάνουμε τη ζωή των πολιτών, μέρα με τη μέρα καλύτερη. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υφυπουργέ. Το λόγο έχει ο κύριος Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι διευθύνοντες σύμβουλοι της «Αττικό Μετρό» και της «Εγνατίας», όσον αφορά το έργο Δράμα - Καβάλα, θέλω να συμπληρώσω ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό και τουριστικά, γιατί είναι ο άξονας από τον οποίο περνούν οι περισσότεροι από τη Βουλγαρία και πηγαίνουν στα παράλια, κυρίως της Καβάλας. Είναι ένας δρόμος, ο οποίος εδώ και πάρα-πάρα-πάρα πολλά χρόνια, ήταν απαίτηση της τοπικής κοινωνίας να γίνει και θεωρώ ότι πραγματικά σε σύντομο χρονικό διάστημα, θα τον έχουμε.

Όσον αφορά για το μετρό, έχω μιλήσει επανειλημμένως και είμαι πάρα πολύ χαρούμενος που βλέπω ότι μπαίνουν οι τελευταίες «πινελιές» στο έργο, ένα έργο «ταλαιπωρημένο» που λόγω της παρούσας κυβέρνησης έπαψε να είναι ανέκδοτο και έχει ξεπεράσει το μεγάλο και το κύριο πρόβλημα το οποίο ήταν ο σταθμός Βενιζέλου. Και το έχει ξεπεράσει με έναν τρόπο που όταν θα επισκεπτόμαστε το σταθμό Βενιζέλου, όσοι παλέψαμε για τη λύση της προσωρινής απόσπασης και της επανατοποθέτησης, θα είμαστε περήφανοι.

Γιατί, πραγματικά, θα αναδεικνύεται η ιστορία της πόλης μέσα στους αιώνες χωρίς ταυτόχρονα να έχει χαθεί κατά ούτε το ελάχιστο η αξία των ευρημάτων. Και θα αποδεικνύεται έτσι στους κακοποιούς ή τους καλόπιστους που είχαν παρασυρθεί από ορισμένες ψευτοπροοδευτικές φωνές, ότι υπάρχει λύση, και μετρό, και αρχαία. Σε ένα χρόνο θεωρώ ότι όλοι οι συντελεστές του έργου που πάλεψαν χωρίς αγκυλώσεις θα είμαστε περήφανοι. Ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε προς ενημέρωση από την πλευρά του κυρίου Υφυπουργού δύο έργα. Είναι θετικό όταν συζητούμε, να επαναλάβω για μια ακόμη φορά, για πρόοδο σε έργα που κλείνουν και εκκρεμότητες ή λύνουν μέρος των εκκρεμοτήτων.

Όσον αφορά στο πρώτο έργο το οποίο αφορά στο μετρό Θεσσαλονίκης. Κατ’ αρχάς, αυτό που έχω να παρατηρήσω ως προς τις διαδικασίες, δεδομένου ότι υπάρχουν όλες οι εγκρίσεις και από το Ελεγκτικό Συνέδριο και έχουν ολοκληρωθεί και από τις αρμόδιες επιτροπές οι εισήγησης, απλά η παρατήρηση αφορά στο γεγονός ότι είχαμε μόνο μία προσφορά ενώ επρόκειτο για έναν διεθνή ηλεκτρονικό διαγωνισμό. Μια ερώτηση: Εαν μπορεί η εκπρόσωπος της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» ή κύριος Υφυπουργός να μας απαντήσει, κατά τη γνώμη τους, σε τι οφείλεται η υποβολή μιας μόνο προσφοράς.

Τώρα, έχουμε μια προμήθεια τροχαίου υλικού. Δεκαπέντε επιπλέον συρμοί για το έργο αυτό, έξι για το βασικό έργο εννέα για την επέκταση της Καλαμαριάς. Βλέπουμε ότι η προθεσμία είναι 30 μήνες. Με δεδομένο ότι η προθεσμία είναι 30 μήνες οι εξαγγελίες από την πλευρά της κυβέρνησης αφορούν σε λειτουργία για το τέλος του ’23- για το βασικό έργο και έξι μήνες μετά για την Καλαμαριά- θα θέλαμε να απαντηθεί το ερώτημα: αν όντως θα λειτουργήσει στο τέλος του ‘23 αλλά και σε ποιο επίπεδο λειτουργίας θα είναι ή απλά στο τέλος του ‘23 θα πάμε έχοντας ξεπεράσει ο χρονικός ορίζοντας των εκλογών που θα γίνουν μέχρι το καλοκαίρι;

Και επίσης θα ήθελα να σχολιάσω ποια είναι, τελικά, αυτή η σκοπιμότητα επαναλαμβάνοντας τις φωτογραφήσεις από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ μπροστά από μουσαμάδες; Τώρα έχουμε ε εξυπηρέτηση επικοινωνιακών αναγκών της κυβέρνησης σε με φωτογραφίες σε άδεια βαγόνια. Εμείς, να τελειώσει το έργο θέλουμε και πολύ περισσότερο το θέλουν οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης και πραγματικά αν τελειώσει στο τέλος του ‘23 και λειτουργεί σε πλήρη ανάπτυξη αυτό το προβλεπόμενο τμήμα, δεν θα έχουμε λόγους να μην είμαστε ικανοποιημένοι αλλά έχουμε τις πολύ σοβαρές επιφυλάξεις μας. Και θέλω να κλείσω για αυτό το έργο με μια άλλη ερώτηση: σε ποια φάση κατασκευαστική αλλά και λειτουργική βρίσκεται σήμερα ο σταθμός Βενιζέλου, για τον οποίο έχει γίνει τόσο πολλή συζήτηση; Έχει προχωρήσει η λύση που προχώρησε αλλά και σε ποια φάση βρίσκεται σήμερα το συγκεκριμένο τμήμα;

Τώρα όσον αφορά στο δεύτερο έργο. Πραγματικά είναι ένα πολύ σοβαρό έργο ο κάθετος άξονας Σέρρες- Δράμα-Καβάλα, αποτελεί τμήμα του ελληνικού διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, κατασκευάζεται βέβαια το τελευταίο κομμάτι των 8,5 χιλιομέτρων από τα 30 που είναι τουλάχιστον το τμήμα Δράμα μέχρι Καβάλα.

Ενώ για τη συνέχιση του έργου από τη Δράμα μέχρι τις Σέρρες, ούτως ώστε να έρθει και να συνδεθεί αυτή αυτό το τμήμα με τον κάθετο άξονα Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνα, δεν υπάρχει κάποιος προγραμματισμός ή αν υπάρχει, να ενημερωθούμε για το σχετικό χρονοδιάγραμμα που προβλέπεται. Είναι θετικό, όμως, ότι σε αυτή την περίπτωση μιλάμε για μια τετράιχνη κατασκευή δρόμου.

Επομένως, εδώ έχουμε επίσης να παρατηρήσουμε ότι φτάνουμε μόλις στο τέλος και της δικής σας θητείας, κύριε Υπουργέ, για να έχουμε μια δημοπράτηση ενός τμήματος από τον κάθετο αυτόν άξονα, ο οποίος είναι αναγκαίος και, βεβαίως, μια περιοχή που είναι απομονωμένη και είναι χωρίς σύνδεση με την Εγνατία Οδό, σε αναμονή πολλών χρόνων. Πολλές φορές η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, έχετε βρεθεί σε αυτή την περιοχή και την έχει επισκεφτεί.

Έχουν εξαγγελθεί, έχουν δοθεί υποσχέσεις, αλλά μέχρι στιγμής και πριν από αυτό το τμήμα το συγκεκριμένο, το οποίο δεν αμφιβάλλω ότι είναι θετικό, αλλά είναι ένα πολύ μικρό μέρος για τη λύση του προβλήματος, δεν υπήρχε κάποια εξέλιξη. Μιλάμε για ένα έργο που ελπίζουμε να είναι διασφαλισμένοι οι πόροι από το επιχειρησιακό πρόγραμμα, από ό,τι βλέπουμε, Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, και χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Ελπίζουμε να κυλήσουν όλα ομαλά και, βεβαίως, επιβάλλεται να υπάρξει συνέχεια και για τα υπολειπόμενα ζητήματα. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Έχετε το λόγο, κύριε Βιλιάρδο, με τη δυνατότητα να πείτε και για τα προηγούμενα θέματα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα χρειαστώ περίπου 10 λεπτά γιατί θα μιλήσω για όλα τα έργα. Ό,τι ερωτήσεις κάνω, κύριε Υπουργέ, που συνήθως δεν απαντάτε, ίσως γιατί είναι πολλές, δεν πειράζει, απλά δείτε τις από τα πρακτικά και απάντησε γραπτά, όπως συνήθως κάνει ο κ. Καραμανλής. Όπως φαίνεται, κ. Υπουργέ, η Κυβέρνηση δρομολογεί έργα εντυπωσιασμού στα πλαίσια της προεκλογικής περιόδου, ειδικά σε περιοχές που έχει δημοσκοπικό πρόβλημα, σύμφωνα τουλάχιστον με άρθρο της «Καθημερινής», που μεταξύ άλλων αναφέρει τα εξής. «Χαρακτηριστικό είναι πως η τελευταία φορά που η Νέα Δημοκρατία είχε φτάσει στην Α΄ Θεσσαλονίκης τον πήχη του ποσοστού της στην επικράτεια ήταν το 2004. Για αυτό το λόγο σχεδιάζεται να δοθεί βάρος στη Θεσσαλονίκη, με έμφαση στα έργα, όπως το μετρό της πόλης, που αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2023, η επικείμενη έναρξη του fly-over, που είναι η νέα περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, καθώς επίσης η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα. Αυτά γράφει η «Καθημερινή» μεταξύ πολλών άλλων. Άρα κάτι ξέρει.

Αυτός είναι, προφανώς, ο λόγος που συζητούνται εδώ έργα για Δράμα - Καβάλα, για το μετρό Θεσσαλονίκης, για την παράκαμψη Χαλκίδας, που έχει υποφέρει τα πάνδεινα από τις πυρκαγιές με δική σας ευθύνη, ή για το Μπράλος - Άμφισσα στην περιφέρεια του κυρίου Σταϊκούρα, προφανώς λόγω του προβλήματος με τη ΛΑΡΚΟ, ενώ είχε προηγηθεί το Πτολεμαΐδα - Καστοριά και η σήραγγα Κλεισούρας. Συνεχίζετε πάντως να καταθέτετε τα έργα υπογεγραμμένα στην Επιτροπή. Θυμάστε, το είχα πει και την προηγούμενη φορά και μου είπατε ότι δεν θα επαναληφθεί, όπως το Πτολεμαΐδα - Καστοριά και το Δράμα - Καβάλα στο τέλος που θα αναφερθώ. Τι νόημα έχουν έτσι οι επιτροπές; Πρόκειται για έργα που λιμνάζουν με θολή, μάλλον προεκλογική προτεραιοποίηση και με αβέβαιη χρηματοδότηση, ενώ κάποια από αυτά είναι πανάκριβα, όπως το Μπράλος - Άμφισσα, για το οποίο είχε ενδιαφερθεί, επίσης, ο κ. Σταϊκούρας, ενώ αναφέρεται και στην έκθεση Πισσαρίδη.

Φαίνεται λοιπόν, ότι το «λεφτόδεντρο» ευδοκιμεί πριν τις εκλογές αυτό τουλάχιστον διαπιστώνουμε, αλλά όχι για τη μείωση του ΦΠΑ στην παραγωγή και στα είδη πρώτης ανάγκης. Οι ερωτήσεις μας τώρα για το Μπράλος-Άμφισσα είναι οι εξής, πρώτον, γιατί δεν δόθηκε πλήρης φάκελος για την εργολαβία ο οποίος να περιλαμβάνει και τα αποτελέσματα του διαγωνισμού; Δεύτερον, ποια είναι η διατομή του έργου και η ταχύτητα κυκλοφορίας, ποια θα είναι τα χαρακτηριστικά του τελικά για όλο το τμήμα; Τρίτον, το κόστος είναι περίπου 10,69 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο, πρόκειται δηλαδή για έναν σχετικά ακριβό δρόμο, ποιος ο λόγος;

Πρόσφατα στην εργολαβία για το τμήμα της εθνικής οδού Πτολεμαΐδα- Καστόρια σήραγγα Κλεισούρας-με μία λωρίδα-το κόστος ήταν περίπου 5 εκατομμύρια το χιλιόμετρο ενώ για το βόρειο τμήμα της Ε65 είναι περίπου 6,3 εκατομμύρια, οπότε λογικά είναι πολύ ακριβή. Τέταρτο, τι θα γίνει σε περίπτωση που αυξηθεί το κόστος, υπάρχουν περιθώρια στον προϋπολογισμό του έργου; Μετά πώς θα χρηματοδοτηθεί, από το ΕΣΠΑ ή από το Ταμείο Ανάκαμψης αφού αναφέρεται στη μελέτη Πισσαρίδη-και λογικά θα έπρεπε από εκεί- εάν όχι αφού αναφερόταν στον τύπο, πως θα χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ και γιατί; Γιατί δεν δρομολογείται ολόκληρος ο άξονας ο ΣΔΙΤ που προτιμά η κυβέρνηση όπως τουλάχιστον φαίνεται από τον ΒΟΑΚ;

Επομένη, πως θα δρομολογηθεί το υπόλοιπο τμήμα της Άμφισσα-Αντίρριο, πότε και με τι κόστος; Συνεχίζοντας τώρα με το αεροδρόμιο της Πάρου, στην ουσία μεγαλώνει περισσότερο ο αεροσταθμός από τον αεροδιάδρομο, εννοώ ως προς τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων αεροπλάνων ποια είναι εν προκειμένω η λογική, να παραμένουν για μεγαλύτερο διάστημα στον αεροσταθμό οι επιβάτες; Υπάρχουν πάντως ήδη επιφυλάξεις για το αν αντέχει το νησί. Ειδικά τώρα με τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών και με το κόστος ενέργειας. Οι ερωτήσεις μας στο συγκεκριμένο έργο είναι οι εξής, πρώτον, γιατί δεν δόθηκε πλήρης πληροφόρηση για το έργο όπως η έκπτωση που έδωσαν οι συμμετέχοντες. Πώς γίνεται να αποκλείονται δύο μειοδότες και να δίνονται τα έργα στην τρίτη στην ΙΝΤΡΑΚΑΤ όπως στο παρόν; Έχει ξανασυμβεί πρόσφατα θυμίζουμε, στο ρέμα Ραφήνας συμπτώσεις;

Σημειώνουμε ότι η ΙΝΤΡΑΚΑΤ καθυστερεί τις εργολαβίες στο Αίγιο-Ψαθόπυργος το γνωρίζετε. Επίσης, κάτι πολύ σημαντικό, στην υπογειοποίηση στα Σεπόλια που επιβαρύνει τον αστικό ιστό. Δεύτερη ερώτηση, ποια είναι η διάρκεια κατασκευής του έργου. Τρίτη, πώς θα χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ εάν ναι σε τι ποσοστό. Τέταρτη, ποια θα είναι η αύξηση της κίνησης με το νέο αεροδρόμιο, αντέχουν οι υποδομές στο νησί για μια τέτοια αύξηση, μπορεί να μετατραπεί σε διεθνές;

Πέμπτη ερώτηση. Θα μπορεί να εξυπηρετεί αεροσκάφη μεγέθους A320 όπως τα περισσότερα της AEGGEAN; Επόμενη, τι θα περιλαμβάνει ο αεροσταθμός των 12 χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, δεν είναι σχετικά μεγάλος σε σχέση με τον αεροδιάδρομο και με τον τύπο των αεροσκαφών τα ATR εννοούμε. Νομίζουμε πως είναι κοντά σε αυτόν της Μυκόνου, που έχει τετραπλάσια κίνηση. Επόμενη, υπάρχουν σκέψεις για ξεπούλημά του είτε μαζί με τα άλλα 23 του Υπερταμείου που είχαν μείνει εκτός των δεκατεσσάρων της FRAPORT, και ανακινήθηκε ξανά πέρυσι ή χωρίς όπως του αεροδρομίου της Καλαμάτας, που είχε ενδεχομένως πιο ενδιαφέρον; Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να ανακτηθεί βέβαια και το λέμε από τώρα, το κόστος αναβάθμισης του δημοσίου. Όγδοη ερώτηση. Τι σχεδιάζετε για το αεροδρόμιο της Νάξου που μπορεί επίσης να εξυπηρετήσει τα γειτονικά νησιά.

Τέλος, για την παράκαμψη Χαλκίδας, προφανώς είναι ένα έργο που χρειάζεται η Εύβοια, είναι απαραίτητο ενώ εκκρεμεί από πολλά χρόνια. Εντούτοις, ανακοινώνεται προεκλογικά σε μία περιοχή που έχει υποφέρει από την κυβερνητική ανεπάρκεια στις πυρκαγιές, καθώς επίσης από την οικονομική καταστροφή του βόρειου τμήματος της. Ενώ το έγκλημα συνεχίστηκε με τις ανεμογεννήτριες στο νότιο τμήμα και τη μετατροπή του σε ανοιχτό βιομηχανικό τοπίο-στην κυριολεξία-παρά τις συνεχείς αντιδράσεις των κατοίκων.

Σε κάθε περίπτωση, είναι μεν ένα χρήσιμο έργο αλλά το θέμα είναι το κατά πόσον είναι σωστή η χάραξη, καθώς επίσης γιατί δίνεται τμηματικά με προαίρεση στον ανάδοχο. Οι ερωτήσεις μας εδώ είναι οι εξής:

Πρώτον, το κόστος είναι περίπου 5,5 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο. Πάντα μας ενδιαφέρει το κόστος αυτό είναι το πρώτο που κοιτάζουμε. Πρόκειται λοιπόν, για ένα σχετικά ακριβό δρόμο, αν και πεδινό στα επίπεδα του Πτολεμαΐδα-Καστοριά-Κλεισούρα, που είναι περίπου 5 εκατομμύρια το χιλιόμετρο.

Για ποιο λόγο; Ο ένας είναι πεδινός δρόμος και ο άλλος ορεινός. Δεν θα έπρεπε να είναι πολύ πιο φθηνό;

Δεύτερον, θα γίνουν απαλλοτριώσεις; Ποιο θα είναι το επιπλέον κόστος τους; Φανταζόμαστε ότι δεν υπάρχει στο συγκεκριμένο ποσόν που δίνεται εδώ.

Τρίτον, γιατί δόθηκε με προαίρεση στον ανάδοχο; Ποια είναι η πιθανότητα να ασκηθεί η προαίρεση;

Τέταρτον, μήπως το μήκος της προαίρεσης λειτούργησε θετικά ή αρνητικά στην έκπτωση για το παρόν τμήμα; Μήπως, δηλαδή, η έκπτωση θα ήταν χαμηλότερη αν δεν υπήρχε η προαίρεση;

Πέμπτον, τι θα γίνει αν αυξηθεί το κόστος των υλικών τόσο για το παρόν τμήμα όσο και για την προαίρεση με δεδομένο το ότι έχει ανώτατο όριο; Αυτό, τουλάχιστον, είδαμε.

Έκτον, γιατί καθυστέρησε τόσο πολύ η δημοπράτηση;

Έβδομον, γιατί δεν δρομολογήθηκε με ΕΣΠΑ, αλλά με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων; Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων πρέπει να είναι για άλλου είδους επενδύσεις.

Όγδοον, ποια είναι η προοπτική να κατασκευαστεί το υπόλοιπο βόρειο τμήμα; Υπάρχει η χρηματοδότηση;

Τέλος, υπάρχει μέριμνα να απασχοληθούν, τουλάχιστον, κάτοικοι της περιοχής και ειδικά της Βόρειας Εύβοιας που έχουν χάσει τις δουλειές τους από τις πυρκαγιές;

Συνεχίζοντας με τη διαδρομή «Δράμα - Καβάλα», κύριε Υπουργέ, εκκρεμεί εν πρώτοις το τμήμα «Άγιος Αθανάσιος – Κρηνίδες» μήκους 5,88 χιλιομέτρων που είπε ο κ. Καραμανλής να επιταχυνθεί και το έχουμε σε δήλωσή του.

Οι ερωτήσεις μας είναι οι εξής.

Γιατί γίνεται τμηματικά το έργο; Εσείς ως Υπουργείο δεν ήσασταν υπέρ της κατασκευής εξολοκλήρου από ανάδοχο όπως το «Πάτρα – Πύργος»;

Γιατί σε αυτή την περίπτωση έχετε αλλάξει τελείως άποψη;

Δεύτερον, το κόστος είναι περίπου 5,2 εκατομμύρια το χιλιόμετρο, δηλαδή, σχετικά όσο η πρόσφατη εργολαβία για το ορεινό τμήμα της «Πτολεμαΐδα – Καστοριά - Σήραγγα Κλεισούρας» με μία λωρίδα το κόστος του οποίου ήταν περίπου πέντε εκατομμύρια το χιλιόμετρο, ενώ το παρόν είναι πεδινό. Δεν είναι και εδώ πολλά;

Τρίτον, υπάρχουν και εδώ απαλλοτριώσεις και εάν υπάρχουν με τι κόστος;

Τέταρτον, τι θα γίνει σε περίπτωση που αυξηθεί το κόστος; Υπάρχουν περιθώρια στον προϋπολογισμό του έργου;

Όπως φαίνεται δεν θα χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ;

Γιατί να μη χρηματοδοτήσει η ΤΕΡΝΑ ως μέρος του ΣΔΙΤ της Εγνατίας, αφού προτιμάτε τα ΣΔΙΤ;

θα μπορούσε η ΤΕΡΝΑ αντί το Δημόσιο.

Πώς θα προχωρήσει το υπόλοιπο τμήμα «Κρηνίδες - Άγιος Βασίλειος» έως τη Δράμα, πότε και με τι κόστος;

Τέλος, ποια είναι η πορεία των άλλων οδικών έργων της περιοχής, όπως του «Δράμα – Εξοχή» που χρειάζεται βελτίωση, του «Ξάνθη – Εχίνος» που έχει καθυστερήσει, του «Σέρρες - Δράμα – Αμφίπολη» και της βελτίωσης της σύνδεσης της Δράμας με τις Σέρρες; Αυτό ενδιαφέρει πάρα πολύ τους κατοίκους της περιοχής.

Συνεχίζοντας με τα βαγόνια του Μετρό της Θεσσαλονίκης οι ερωτήσεις μας είναι οι εξής.

Πρώτον, γιατί έπρεπε να αυξηθούν οι προδιαγραφές για συχνότερη κίνηση, οπότε να παραληφθούν περισσότερα τρένα;

Τέτοια συχνότητα του ενάμισι λεπτού δεν έχουμε ούτε καν στην Αθήνα. Δεν είναι υπερβολικό;

Δεύτερον, γιατί γίνεται τώρα η προμήθεια της Καλαμαριάς που σχεδιάζεται για το 2024, ενώ ακόμη και η κύρια γραμμή έχει την εκκρεμότητα του Σταθμού Βενιζέλου που θα ολοκληρωθεί ίσως έως το τέλος του 2023;

Τρίτον, πότε θα παραδοθούν τα βαγόνια;

Τέταρτον, πού θα κατασκευαστούν τα βαγόνια; Στην Ιταλία;

Στο παρελθόν κατασκευάζονταν βαγόνια στα Ελληνικά Ναυπηγεία. Δεν θα μπορούσαν να αναλάβουν, τουλάχιστον, κάποια εξαρτήματα;

Πέμπτον, πόσο ήταν το κόστος των 18 υπαρχόντων συρμών που έχουν, ήδη, παραληφθεί από την Κοινοπραξία της Ιταλίας «ΑΚΤΩΡ»;

Πραγματικά εδώ το κόστος της αρχικής προμήθειας των 18 βαγονιών που ήταν αρκετά για την κύρια γραμμή, τουλάχιστον, δεν το βρήκαμε πουθενά, αν και ψάξαμε πραγματικά πάρα πολύ ακόμη και σε οικονομικές καταστάσεις, για αυτό ακριβώς μας έκανε εντύπωση. Ίσως δεν τα καταφέραμε.

Τέλος, γιατί δρομολογείται ΣΔΙΤ για τη συντήρηση του Μετρό Θεσσαλονίκης με προϋπολογισμό 292 εκατομμύρια για 12 χρόνια;

Δεν μπορεί να διενεργεί τη συντήρηση κάποιος δημόσιος φορέας;

Με τί κόστος εισιτηρίου;

Σε αυτή την περίπτωση πάντως θα πρέπει να πληρώσει το κόστος ο ανάδοχος.

Σημειώνεται πως τώρα το «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» στο οποίο ανήκει το Μετρό Θεσσαλονίκης και είναι ο κατασκευαστής ανήκει στο Δημόσιο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κύριο Βιλιάρδο για τα ερωτήματά του που είναι πάντα πολλά και εύστοχα.

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, 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.

Δεν υπάρχει άλλος να τοποθετηθεί, οπότε θα δώσω το λόγο στον κύριο Υφυπουργό.

Κύριε Καραγιάννη έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Είναι όντως πολλά τα ερωτήματα, αλλά με μεγάλη μου χαρά να απαντήσω σε όλα τα ερωτήματα, σε όσα τουλάχιστον υπάρχουν κάποιες απαντήσεις που μπορούμε να δώσουμε.

Κύριε Γκόκα, όντως το σκεφτήκαμε πάρα πολύ για το πώς έπρεπε να προχωρήσει η όλη διαδικασία για την προμήθεια του τροχαίου υλικού στη Θεσσαλονίκη. Αυτό, βέβαια, που σταθμίσαμε ήταν ότι πρώτον, ήταν αναγκαία όσο ποτέ άλλοτε θα έλεγα, γιατί το ΜΕΤΡΟ στην Θεσσαλονίκη θα είχε τεράστιο πρόβλημα να λειτουργήσει χωρίς αυτούς τους συρμούς.

Άρα υπήρχε το πρώτο δεδομένο ότι έπρεπε να τους προμηθευτούμε όσο πιο γρήγορα γινόταν. Το δεύτερο δεδομένο που υπήρχε ήταν ότι ψάξαμε να δούμε ποιο ήταν το κόστος, να δούμε τι ακριβώς γινόταν.

Εδώ μου έχει δώσει την πληροφορία ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΜΕΤΡΟ ότι όταν μελετήθηκε το έργο το 2004 το κόστος ανά συρμό ήταν 6,2 εκατομμύρια, ενώ σ’ αυτό τον διαγωνισμό είναι 8,6 εκατομμύρια. Φανταστείτε από το 2004 έως το 2022!

Όπως αντιλαμβάνεστε και με τον πληθωρισμό που υπήρξε όλα αυτά τα χρόνια, αλλά και μην ξεχνάτε σας παρακαλώ ότι αυτό το έργο ουσιαστικά προκηρύχθηκε μέσα στην εκτίναξη των τιμών που προήλθαν από τον πόλεμο στην Ουκρανία.

Άρα ήταν πιο αναγκαίο από ποτέ! Αυτά τα κόστη κρίθηκαν από τις αρμόδιες Επιτροπές, γιατί αυτά δεν τα κρίνει ούτε ο Υπουργός, ούτε ο Υφυπουργός, αλλά ούτε και το Διοικητικό Συμβούλιο. Υπάρχουν Επιτροπές από ανθρώπους οι οποίοι γνωρίζουν και ξέρουν τα κόστη αυτή τη στιγμή σε όλο τον κόσμο και κρίθηκε ότι ήταν συμφέρουσα για το ελληνικό δημόσιο.

Γι’ αυτό, λοιπόν, προχωρήσαμε στην προμήθεια των συρμών, γιατί θεωρούμε ότι αύριο στη Θεσσαλονίκη θα πρέπει να μπορούμε να εξυπηρετήσουμε αυτό το έργο. Η πόλη έχει ταλαιπωρηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια και θα ήταν, επιτρέψτε μου τη φράση, μη σοβαρό από την πλευρά μας να μην έχουμε και τους αναγκαίους συρμούς ώστε να εξυπηρετήσουμε τους Θεσσαλονικείς.

Τώρα, επειδή κάνατε μία σύγκριση, η αλήθεια είναι ότι, όντως, εμείς δεν κάνουμε εγκαίνια με μουσαμάδες και, όπως είδατε, δεν υπήρξε κανένα στέλεχος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν άνοιξε το Open House και το κάναμε για τους Θεσσαλονικείς, δεν το κάναμε για να το εκμεταλλευτούμε πολιτικά.

Δεν συνηθίζουμε εμείς να το κάνουμε αυτό το πράγμα. Είμαστε πάρα πολύ σοβαροί στο πώς χειριζόμαστε όλα τα ζητήματα. Άλλωστε, αυτή τη στιγμή οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης είναι τρομερά ταλαιπωρημένοι.

Είναι εδώ ο κ. Σιμόπουλος και το αντιλαμβάνεται, ο οποίος έχει δώσει μάχες πραγματικά για να προχωρήσει το ΜΕΤΡΟ και από τη θέση του τότε ως Γενικός Γραμματέας πραγματικά έδωσε πολύ μεγάλο κομμάτι του εαυτού του, ώστε αυτό το έργο να προχωρήσει όσο πιο γρήγορα γίνεται και ήρθε σε αντιπαράθεση και με τα συμφέροντα της πόλης, τα οποία εμπόδισαν αυτό το έργο να προχωρήσει.

Ξέρετε, δεν θα μας συγχωρήσουν οι Θεσσαλονικείς εάν πάμε και κάνουμε σπέκουλα σ’ αυτό το έργο. Αυτό που θέλουν είναι να μπορέσουν να το χρησιμοποιήσουν την περίοδο που τους έχουμε πει. Αυτό μετράει σ’ αυτό το έργο. Ούτε ο Κώστας Καραμανλής, ούτε εγώ, αλλά ούτε και κανείς νομίζω από το Υπουργείο δεν προσπαθούμε να πάρουμε πρόσκαιρα πολιτικά οφέλη από ένα έργο που έχει ταλαιπωρήσει τόσο πολύ την πόλη. Οπότε, μακριά από εμάς όλα αυτά.

Τώρα, σε ό,τι αφορά το σταθμό της Βενιζέλου να είστε σίγουροι ότι προχωράει σύμφωνα με τον σχεδιασμό μας, προχωράει γρηγορότερα από το χρονοδιάγραμμα που έχει τεθεί και εκτιμούμε ότι όλοι αυτοί οι λόγοι συντελούν στο να πετύχουμε τους στόχους που έχουμε βάλει ως Υπουργείο.

Θα έρθω τώρα στα ερωτήματα του κ. Βιλιάρδου.

Κύριε Βιλιάρδο, θέλω να επαναλάβω για μία ακόμη φορά ότι όλα τα έργα δεν είναι το ίδιο. Αλλιώς είναι να φτιάχνεις ένα έργο που έχει σήραγγες 4 χιλιομέτρων, αλλιώς είναι να φτιάχνεις ένα έργο που δεν έχει σήραγγες και αλλιώς είναι να έχεις μεγάλες κοιλαδογέφυρες. Κάθε έργο έχει μια διαφορετική κοστολόγηση. Δεν κόβουμε χαλβά να ξέρουμε εάν είναι 5€ ή 6€ το κιλό. Δεν γίνεται αυτό το πράγμα!

Δεύτερον, τις μελέτες δεν τις κάνει ούτε ο Υπουργός, ούτε ο Γενικός, ούτε ο Υφυπουργός. Τις κάνουν οι υπηρεσίες και μελετητές. Αυτοί τις φέρνουν, τις βλέπουν οι υπηρεσίες μας, είναι δημόσιοι υπάλληλοι οι οποίοι έχουν μια συνέχεια και αυτοί κάνουν την κοστολόγηση των έργων. Δεν έρχεται κανένας Καραμανλής και κανένας Καραγιάννης να πει εάν αυτό το έργο θα κάνει 104 ή 106. Δεν είναι δική μας δουλειά αυτό! Θέλω να μας έχετε και εμπιστοσύνη σ’ αυτό το κομμάτι, γιατί πραγματικά αυτό που έχει σημασία είναι τα έργα να προχωρούν, να γίνονται.

Βέβαια, δεχόμαστε από την πλευρά σας μια κριτική, η οποία πώς είστε σίγουροι αν θα προχωρήσουν αυτά τα έργα, από τη μία είναι ακριβά αυτά τα έργα. Κάποια στιγμή, θα πρέπει να δούμε από ποια πλευρά θα μας κάνετε κριτική. Δεν γίνεται και από τη μία πλευρά και από την άλλη να γίνεται κριτική. Κριτική θα πρέπει να υπάρχει.

Η κοστολόγηση, λοιπόν, επαναλαμβάνω, των έργων, γίνονται από τους επιστήμονες, από τους μελετητές και από τις υπηρεσίες. Αυτοί καταθέτουν τους προϋπολογισμούς. Η δική μας δουλειά είναι να είμαστε πάνω από τις υπηρεσίες, ώστε να προχωρούν οι δημοπρατήσεις και να προχωράει ο πολιτικός σχεδιασμός που έχει αυτή η κυβέρνηση σε ένα ευρύτατο, σ ένα πολύ μεγάλο πρόγραμμα έργων υποδομής.

Τώρα, αυτό που ξεκινήσατε σε ό τι αφορά τα «έργα εντυπωσιασμού, εκεί που έχουμε δημοσκοπικό πρόβλημα».

Μα η κυβέρνηση δεν έχει δημοσκοπικό πρόβλημα. Προηγούμαστε οκτώ με δέκα μονάδες. Αυτό να ήταν το πρόβλημά μας αυτή τη στιγμή.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**: Η «Καθημερινή» το γράφει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ(Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για να το επικαλείστε, φαντάζομαι ότι το υιοθετείτε, αλλιώς δεν θα το επικαλούσασταν. Δεν είναι, λοιπόν, ο σχεδιασμός μας αυτός.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**: Συγχωρήστε μου μόνο, όσο για τα οδικά έργα, ξέρουμε ότι στην Ελλάδα ήταν πάντοτε πολύ πιο ακριβά. Άρα, αυτά που λέτε δεν πείθουν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ(Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ σας λέω τι γίνεται αυτή τη στιγμή. Αν θέλετε να κάνουμε μια ιστορική αναδρομή, να δούμε γιατί ήταν πιο ακριβά, είναι ένα άλλο θέμα. Αλλά και γι’ αυτό να σας απαντήσω, γιατί και αυτό θα πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε κάποια στιγμή. Το ότι κάποιο έργο γίνεται πιο ακριβό, έχει σημασία από το χρόνο εκτέλεσης του έργου, από το αν έχουν συντελεστεί οι απαλλοτριώσεις, από το πόσο χρόνο είναι η αρχαιολογική έρευνα, αν γίνεται σωστά και στην ώρα της η μεταφορά των δικτύων.

Αυτό δεν έχει σχέση με τον προϋπολογισμό του έργου. Έχει με τις συμπληρωματικές εργασίες και το πόσο καθυστερεί ένα έργο. Και γι’ αυτό οφείλει, σύσσωμο, το πολιτικό σύστημα, να είναι συντεταγμένο σε αυτά τα ζητήματα και να μην εξυπηρετεί μικροπολιτικές και μικροτοπικά ζητήματα, τα οποία βοηθούν στο να καθυστερούν τα έργα.

Άρα, αυτή είναι η απάντηση σε αυτό. Δεν υπάρχει θέμα δημοσκοπικό ζήτημα. Η κυβέρνηση αυτή μόνο δημοσκοπικό πρόβλημα δεν έχει και ευτυχώς πάει πάρα πολύ καλά. Ευτυχώς οι Έλληνες πολίτες επιβραβεύουν τη συνέπειά μας και τη σταθερότητά μας και σε ότι αφορά το πρόγραμμα των υποδομών, το οποίο προχωρά, σε ένα γιγαντιαίο πρόγραμμα που είχαμε χρόνια, δεκαετίες, θα έλεγα, να προχωρήσει κάποια κυβέρνηση.

Άλλο ζήτημα. Μας εγκαλείτε ότι υπογράφηκε το Δράμα- Καβάλα.

Κατ’ αρχήν, τον Κανονισμό της Βουλής τον γνωρίζετε. Σήμερα σας παρουσιάσαμε πέντε έργα. Θέλω να μου πείτε, τα Ψαχνά - Χαλκίδα τα υπογράψαμε;

Το Μπράλος – Άμφισσα το υπογράψαμε;

Την προμήθεια του Μετρό την υπογράψαμε;

Το αεροδρόμιο της Πάρου το υπογράψαμε;

Εκεί υπήρχε, λοιπόν, ειδικό θέμα σε ό τι αφορά το ΠΕΠ και τη διοίκηση της Εγνατίας οδού και γι’ αυτό, λοιπόν, προχωρήσαμε στην υπογραφή. Δεν νομίζω, όμως, ότι έχει γίνει κάτι. Σας είπαμε ότι εμάς, αυτό που μας ενδιαφέρει, είναι να ενημερώνουμε πρώτα την αρμόδια Επιτροπή, να παίρνουμε την έγκριση και μετά, κατόπιν να προχωρούμε στις υπογραφές. Συνέβη. Θα προσπαθήσουμε να υπάρχει μια συνέπεια.

Τώρα, γιατί δεν κάνουμε ΣΔΙΤ στον ΒΟΑΚ.

ΣΔΙΤ μάλλον κάνουμε στον ΒΟΑΚ, ένα μικρό κομμάτι, για να μην ανατρέψουμε το σχεδιασμό και τη συνέχεια του ελληνικού κράτους. Το Άμφισσα – Μπράλος και το κομμάτι από το Άμφισσα – Αντίρριο, δεν έχει τα χαρακτηριστικά να γίνει. Δεν έχουμε μελέτες από το κομμάτι. Χρειαζόμαστε επικαιροποιήσεις. Άρα, ένα έργο που είχαμε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, δεν μπορούσαμε να το πετάξουμε στις καλένδες, για να κάνουμε έναν άλλο σχεδιασμό. Αυτό κρίναμε αυτή τη στιγμή.

Οι χρηματοοικονομικοί μας σύμβουλοι αυτό ενέκριναν και δεν μπορούμε να λειτουργούμε, θα έλεγα, με έναν τρόπο μονοδιάστατο. Αυτό που κάνουμε στο Υπουργείο και αυτό που έχουμε πει πολλές φορές και με τον Υπουργό, είναι ότι χρησιμοποιούμε όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία. Δεν σημαίνει ότι χρησιμοποιούμε ένα χρηματοδοτικό εργαλείο. Χρησιμοποιούμε και συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Χρησιμοποιούμε τους πόρους που έχουμε από το ΕΣΠΑ, τους πόρους που έχουμε από το Ταμείο ανάκαμψης. Χρησιμοποιούμε έργα παραχωρήσεων, κάνουμε δημόσια έργα. Δεν είμαστε μονοδιάστατοι, δεν είμαστε δογματικοί. Το κάθε έργο έχει τα δικά του χαρακτηριστικά και βάση των δικών του χαρακτηριστικών, το χρηματοοικονομικό μοντέλο, τι χρηματοδοτήσεις μπορούμε να εξασφαλίσουμε, εκεί επιλέγουμε το πώς θα το χρηματοδοτήσουμε αυτό το έργο και πώς θα το πραγματοποιήσουμε. Επαναλαμβάνω, χωρίς να υπηρετούμε δογματισμούς.

Πάμε στην Πάρο τώρα. Στην Πάρο, η δουλειά του Υπουργείου δεν είναι το αν θα προσφύγει κάποιος στην ελληνική δικαιοσύνη ή δεν θα προσφύγει. Ο κάθε οικονομικός φορέας έχει δικαίωμα να προσφύγει και ο κάθε οικονομικός φορέας επιλέγει αν η αναθέτουσα αρχή έχει κάνει κάτι. Γι’ αυτό υπάρχει ελληνική δικαιοσύνη, η οποία δίνει τις απαντήσεις. Αυτό δεν είναι δική μας δουλειά να το κάνουμε. Εμείς, αυτή τη στιγμή, ερχόμαστε εδώ πέρα και ενημερώνουμε την αρμόδια Επιτροπή, για το πώς προχωρούν τα έργα. Για να πάμε στο πιο ουσιαστικό ζήτημα, έχετε πάει στον αεροσταθμό, στο κτίριο της Πάρου; Εγώ έτυχε και πήγα φέτος, κύριε Βιλιάρδο και πραγματικά σας λέω, ως Έλληνας πολίτης και όχι από τη θέση του Υφυπουργού Υποδομών, δεν μας τιμά αυτό που υπάρχει στην Πάρο.

Σε ένα νησί που έχει τεράστια ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, αν δείτε το κτίριο που περνούν εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι από εκεί, δεν τιμά την Ελληνική Δημοκρατία. Αυτό, λοιπόν, ήταν μια προτεραιότητα για εμάς και η Πάρος και η Νάξος και η Σύρος και η Χίος, εκεί που μπορούσαμε να δημοπρατήσουμε αεροδρόμια, σε νησιά τα οποία έχουν μεγάλη τουριστική ανάπτυξη, να τα βάλουμε.

Θέλω, επίσης, να ξέρετε, ότι στην Πάρο δεν κάνουμε μόνο το κτιριακό. Ανέφερα πριν, στην ενημέρωση της Επιτροπής, ότι μεγαλώνουμε και τον αεροδιάδρομο κατά 400 μέτρα –το χώρο που έχουμε να χρησιμοποιήσουμε - μεγαλώνουμε και το χώρο που κάνουν τη στάθμευση τα αεροπλάνα. Κάνουμε μια συνολική παρέμβαση βάσει του χωρικού σχεδιασμού που υπάρχει εκεί πέρα. Γιατί ένα αεροδρόμιο βρίσκεται σε μια περιοχή. Δεν μπορούμε να το μεγαλώσουμε κατά 10 χιλιόμετρα, γιατί όπως βλέπετε, σε πολλές περιπτώσεις είναι χτισμένες οι περιοχές πέριξ του αεροδρομίου. Και ναι, είναι εξασφαλισμένη η χρηματοδότηση και από το ΕΣΠΑ.

Επίσης, όσον αφορά στις προδιαγραφές των αεροδρομίων, θα ήθελα να γνωρίζετε, ότι μας τις δίνει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν τις επιλέγουμε εμείς. Δεν λέμε εμείς, πώς θα γίνει. Επιλέγονται βάσει μελετών που γίνονται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Άρα, κατ’ αυτόν τον τρόπο, γίνεται ο σχεδιασμός και οι δημοπρατήσεις των αεροδρομίων.

Για το κομμάτι της Νάξου, σας απάντησα. Για τις προδιαγραφές, σας απάντησα.

Όσον αφορά στην Χαλκίδα, οι προαιρέσεις έγιναν - και ενημέρωσα την αρμόδια Επιτροπή - ότι θα ενεργοποιηθούν όλες οι προαιρέσεις, εντός του 2023. Εμείς θα παραδώσουμε, κ. Βιλιάρδο, ένα πλήρες και λειτουργικό έργο στο τελείωμά του. Για λόγους ότι δεν υπήρχαν κάποιες αδειοδοτήσεις, επιλέξαμε να δημοπρατήσουμε αυτό το έργο, ώστε να προχωρήσει η όλη διαδικασία. Εκμεταλλευτήκαμε αυτόν τον κενό χρόνο που υπήρχε, ώστε εντός του 2023, σχεδόν, θα έλεγα, με το ξεκίνημα του έργου, να μπορέσουμε να ενεργοποιήσουμε και τις προαιρέσεις, ώστε το έργο να παραδοθεί στο χρόνο περαίωσής του, πλήρες και λειτουργικό.

Τώρα για τη χαμηλή έκπτωση, σας είπα, θα πρέπει να αποφασίσουμε, αν υπάρχουν μεγάλες ανατιμήσεις και αυξήσεις, πώς θα το αντιμετωπίσουμε αυτό και γιατί δίνουν οι εταιρείες χαμηλές εκπτώσεις. Δεν το γνωρίζω. Καταλαβαίνετε, όμως, ότι το διεθνές περιβάλλον, το τελευταίο διάστημα λέει, ότι υπάρχει μια αύξηση του κόστους των υλικών και αυτό επηρεάζει τα έργα υποδομής.

Έχουμε φροντίσει, ως Υπουργείο, να κάνουμε ό,τι ήταν δυνατόν, ώστε να μην σταματήσουν τα εργοτάξια και οι δημοπρατήσεις των έργων σε όλη τη χώρα και αυτό το έχουμε καταφέρει. Όπως έχουμε και προνοήσει - και θα ήθελα να μας το αναγνωρίσετε από την πλευρά σας - ότι με το νέο θεσμικό πλαίσιο, με τον ν. 4782, ουσιαστικά, περιορίσαμε αυτό για το οποίο μας εγκαλούσατε και εσείς, όλα τα κόμματα, αλλά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να μην έχουμε μεγάλες υπερβολικές εκπτώσεις. Γιατί εκεί σταματάνε τα έργα. Όταν υπάρχουν μεγάλες και υπερβολικές εκπτώσεις. Οπότε φτιάξαμε έναν τρόπο αιτιολόγησης, όπου όλες οι αναθέτουσες αρχές μπορούν αυτή τη στιγμή να προφυλάσσονται, για να μην παίρνει κάποιος ένα έργο, το οποίο μετά δεν μπορεί να το πραγματοποιήσει. Γιατί αυτό είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίστηκε τα προηγούμενα χρόνια και κανείς, δυστυχώς, δεν το είχε αντιμετωπίσει.

Το έργο Δράμα - Καβάλα σε ότι αφορά τις απαλλοτριώσεις και σε ότι αφορά τα κομμάτια που αναφέρατε, αυτά ετοιμάζονται. Υπάρχουν οι μελέτες για το κομμάτι Δράμα- Άγιος Αθανάσιος, οι οποίες δεν είναι ακόμη έτοιμες. Μόλις ετοιμαστούν, θα το δημοπρατήσουμε κι αυτό το έργο. Ξέρετε, τα έργα δημοπρατούνται όταν είναι έτοιμα, μελετημένα σωστά.

Τώρα, όσον αφορά στο πότε θα παραδοθούν τα πρώτα τρένα, οι πρώτοι συρμοί από τη HITACHI και τον ΑΚΤΩΡ, η πληροφόρηση που έχουμε είναι - και αυτό γράφει μέσα η σύμβαση - ότι θα παραδοθούν, ο πρώτος συρμός, εντός 18 μηνών και ο τελευταίος, εντός 30 μηνών. Οπότε αυτό, υπηρετεί, ουσιαστικά, το σχέδιό μας, ώστε οι Θεσσαλονικείς να έχουν ένα σύγχρονο μετρό, ένα λειτουργικό μετρό και ένα μετρό, όντως, που θα έχει καλύτερους χρόνους, από αυτούς που έχουμε αυτή τη στιγμή, στο μετρό της Αθήνας.

Βέβαια, αυτό είναι η δική μας η δουλειά. Εγώ θα ήθελα από τη δική σας θέση, να πείτε ότι, σωστά πράττουμε αυτή τη στιγμή, γιατί πραγματικά προσπαθούμε να βελτιώσουμε την εξυπηρέτηση των πολιτών της Θεσσαλονίκης που τόσα χρόνια ταλαιπωρήθηκαν. Γιατί αυτή η υπόθεση είναι από το 2006 και όπως καταλαβαίνετε, αυτή τη στιγμή, θα πρέπει να έχουν ένα σύγχρονο, ένα λειτουργικό μετρό και να είμαστε όλοι υπερήφανοι για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό. Τον λόγο έχει ο κύριος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Κύριε Υφυπουργέ μόνο για την ΙΝΤΡΑΚΑΤ δεν μου απαντήσατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Για ποιο θέμα της ΙΝΤΡΑΚΑΤ;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Υπήρξαν δύο μειοδότες και τελικά καταχωρήθηκε στην ΙΝΤΡΑΚΑΤ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Νομίζω ότι είχαν προσφύγει στην ΑΑΕΠ. Δεν ξέρω ποιο ήταν το αποτέλεσμα της ΑΑΕΠ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Δεν το ξέρετε. Πάντως δεν σας εγκαλούμε ποτέ. Προσπαθούμε να πληροφορηθούμε όσο καλύτερα μπορούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Με μεγάλη μου χαρά, όπως βλέπετε, σας απαντούμε όλες οι ερωτήσεις.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Δεν έχουμε καμία διάθεση να εγκαλέσουμε κανέναν γι’ αυτό να είστε σίγουρος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Προς Θεού.Αυτό που λέω είναι το εξής και θα ήθελα να το ξεκαθαρίσουμε στην Επιτροπή. Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι ο δικός σας ρόλος είναι να μας ρωτάτε και η δική μας υποχρέωση είναι να απαντούμε στα ερωτήματα. Γι’ αυτό έχουμε τοποθετηθεί εδώ πέρα, για να διευκρινίζουμε και να σας δίνουμε τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε και εσείς να κάνετε σωστά το κοινοβουλευτικό σας έργο. Να ξέρετε, ότι εγώ ιδιαίτερα επειδή δεν πολιτεύομαι και δεν είμαι Βουλευτής το τιμώ δύο φορές και δείχνω ιδιαίτερο σεβασμό σε όλους τους εκπροσώπους του Ελληνικού Κοινοβουλίου γιατί αντιλαμβάνομαι τον ρόλο σας. Επιτρέψετε μου να πω ότι τον τιμώ ιδιαίτερα. Θέλω, όμως, να ξέρετε ότι εμείς θα σας απαντούμε βάσει πραγματικών γεγονότων, πραγματικών συμβάντων και των στοιχείων που έχουμε.

Με συγχωρείτε πάρα πολύ -και δεν αναφέρομαι σε εσάς προσωπικά- δεν μπορούμε να απαντούμε βάσει παραφιλολογίας και βάσει όλων αυτών των ζητημάτων που υπάρχουν. Ότι θέλετε πραγματικά γεγονότα είμαστε εδώ και σε επίπεδο επιτροπής και σε επίπεδο ανεπίσημο, μου ζήτησε κ. Αποστόλου -που ανήκει στην αξιωματική αντιπολίτευση- να έχουμε μια συνάντηση και θα την έχουμε. Πραγματικά, είναι δουλειά μας, το εκλαμβάνουμε ως κομμάτι της πραγματικής δουλειάς που κάνουμε κάθε μέρα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Αυτή είναι η κατεύθυνση που έχουμε και από τον Πρωθυπουργό και από την Υπουργό να παρέχουμε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε να προχωρά το έργο μας με απόλυτη διαφάνεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Το μόνο που μας λείπει, κύριε Υπουργέ, να γνωρίζουμε καλύτερα τις διαφορές του κόστους αυτές που αναφέρουμε. Τουλάχιστον, να μην λέτε ότι έτσι είπαν οι μελετητές. Αυτό το χρειαζόμαστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Σας είπα το εξής -για να το ξεκαθαρίσω αυτό και θα σας δώσει και μια απάντηση ο κ. Κουτσούκος- και το επαναλαμβάνω το κάθε έργο έχει τα δικά του τεχνικά χαρακτηριστικά. Δεν είναι το ίδιο ο Μπράλος που είναι πάνω στο βουνό, που έχει τη μεγάλη γέφυρα, που έχει δύσκολους κόμβους, που έχει σήραγγες. Αυτό έχει μια τεχνική δυσκολία. Ο Μπράλος έχει 2,2 χιλιόμετρα σήραγγα. Όπως αντιλαμβάνεστε με ένα έργο πεδινό δεν είναι το ίδιο. Όταν έχεις μια μεγάλη κοιλαδογέφυρα όπως έχουν μεγάλα κομμάτια της Εγνατίας Οδού, έχετε δει την περιοχή των Ιωαννίνων τι μεγάλες κοιλαδογέφυρες υπάρχουν, δεν μπορούμε να συγκρίνουμε το κόστος με ένα πεδινό έργο το οποίο δεν έχει. Αλλιώς είναι ένα έργο ακόμη και πεδινό να ξέρετε που έχει μεγάλα επιχώματα, αλλιώς είναι ένα έργο που δεν έχει μεγάλα επιχώματα. Το κάθε έργο έχει τα δικά του τεχνικά χαρακτηριστικά και γι’ αυτό υπάρχει μια συγκεκριμένη κοστολόγηση, η οποία προκύπτει με επιστημονικό τρόπο. Δεν προκύπτει με πολιτικό τρόπο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υφυπουργέ ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κύριος Κουτσούκος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.):** Απλώς μια διευκρίνιση σε συνέχεια αυτών που είπε ο κύριος Υφυπουργός. Στην Κλεισούρα, επειδή αναφερθήκατε, η διατομή του έργου εκεί ήταν 8 μέτρα.Στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα που συζητάμε για το Σταυρό-Κρηνίδες είναι αυτοκινητόδρομος χωρίς ΛΕΑ, είναι 17 μέτρα η διατομή του, οπότε υπάρχει μεγάλη διαφορά. Απλώς να κάνω αυτή τη διευκρίνιση. Και επίσης, το δεύτερο, που ήθελα να πω είναι, ότι για το Άγιος Αθανάσιος-Κρηνίδες είμαστε έτοιμοι να το δημοπρατήσουμε. Εκκρεμεί το Κτηματολόγιο, δηλαδή μόλις ολοκληρωθεί το κτηματολόγιο θα το κάνουμε. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κουτσούκο με την τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώθηκε η ενημέρωση από τον Υφυπουργό και απαντήθηκαν οι οι ερωτήσεις. Καλό σας βράδυ.

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, 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 17.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**