**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 3 Φεβρουαρίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 11.15΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223), 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 Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προ της υπογραφής Σύμβαση του έργου: «Εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης καθώς και ETCS-LEVEL1 στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Ειδομένη και αντικατάσταση 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες της σηματοδότησης» (Α.Δ.713), με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., κ. Χρήστος Βίνης, 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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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 (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης,, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Καλή σας μέρα. Ξεκινάμε την ημερήσια διάταξη με θέμα 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, για την προ της υπογραφής Σύμβαση του έργου: «Εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης καθώς και ETCS-LEVEL1 στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Ειδομένη και αντικατάσταση 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες της σηματοδότησης» (Α.Δ.713), με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Θα δώσουμε τον λόγο στον Υφυπουργό, τον κ. Καραγιάννη. Κύριε Καραγιάννη, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είμαστε σήμερα εδώ για την ενημέρωση της Βουλής και των μελών της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για την επικείμενη υπογραφή της σύμβασης του έργου: «Εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης καθώς και ETCS-LEVEL1 στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, καθώς και αντικατάσταση 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες της σηματοδότησης». Όπως πολύ σωστά προανέφερε ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αναθέτουσα αρχή είναι η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Το έργο ξεκινά από τον σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης ως τον αντίστοιχο σιδηροδρομικό σταθμό στην Ειδομένη. Ιδιαίτερα για το τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη, το έργο εκτείνεται κατά μήκος της νέας παραλλαγής της γραμμής. Το έργο είναι εξαιρετικά σημαντικό, αφού με την εγκατάσταση σύγχρονων σιδηροδρομικών συστημάτων θα μεγιστοποιείται η ασφάλεια, η άνεση και η μεταφορική ικανότητα του σιδηροδρομικού δικτύου προς τη γειτονική χώρα και τα υπόλοιπα Βαλκάνια. Θα καταστεί, λοιπόν, εφάμιλλο των υπολοίπων Ευρωπαϊκών Δικτύων. Με την ολοκλήρωση του έργου επιτυγχάνεται ο πλήρης εκσυγχρονισμός της μονής ηλεκτροκίνητης, πλέον, σιδηροδρομικής γραμμής και ανοίγει ο δρόμος για τα διεθνή επιβατικά δρομολόγια που, εδώ και χρόνια, σχεδόν είναι ανύπαρκτα.

Θα μου επιτρέψετε σε αυτό το σημείο, πριν μπω σε τεχνικά χαρακτηριστικά και όλο το road map του διαγωνισμού, να κάνουμε μία ακόμη επισήμανση που νομίζω ότι έχει τη σημασία της. Η επισήμανση είναι ότι, αυτή τη στιγμή, η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όλο αυτό το διάστημα και με τη δημοπράτηση των διαγωνισμών τεσσάρων δισεκατομμυρίων για τα έργα του ανταγωνιστικού διαλόγου, καθώς και για τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς, έχει μία στρατηγική, τη σύνδεση των λιμανιών με το εξωτερικό, με τα δυτικά Βαλκάνια, με τα Βαλκάνια, με τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, ώστε να καταφέρουμε τα μεγάλα λιμάνια της Βορείου Ελλάδος, ουσιαστικά, να τα κάνουμε διαμετακομιστικούς κόμβους.

Αυτό το σχέδιο το υπηρετούμε με απόλυτη συνέπεια και αυτό το σχέδιο ουσιαστικά είναι και η παρουσίαση του σημερινού έργου, αφού συνδέουμε ουσιαστικά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με τις γειτονικές χώρες. Τώρα σε ότι αφορά τα στοιχεία του διαγωνισμού του έργου, η ημερομηνία υποβολής προσφορών ορίστηκε η 11η Φεβρουαρίου του 2021, η οποία παρατάθηκε για λίγες μέρες στις 25 του ίδιου μηνός. Η αποσφράγιση των προσφορών παρατάθηκε για λίγες μέρες εώς τις 25 του ίδιου μηνός. Η αποσφράγιση των προσφορών πραγματοποιήθηκε στις 4 Μάρτιου. Ο προϋπολογισμός δημοπράτησης του έργου ήταν 45.750.000 ευρώ χωρίς ΦΠΑ και στη δημοπρασία έλαβαν μέρος δύο κατασκευαστικές κοινοπραξίες η «ΜΥΤΙΛΙΝΑΙΟΣ ΞΑΝΘΑΚΗΣ» και η «ΑΒΑΞ» Ως προσωρινός μειοδότης αναδείχθηκε η ένωση ΑΒΑΞ με συνολική προσφορά 40 εκατομμυρίων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται όλα τα απρόβλεπτα, οι απολογιστικές εργασίες, τα ανταλλακτικά και τα παρελκόμενα του συστήματος ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης.

Στις 12 Νοεμβρίου λάβαμε την έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο και στις 30 Νοεμβρίου λάβαμε τη σύμφωνη γνώμη και από τη διαχειριστική Αρχή του ΥΜΕΠΕΡΑ που θα χρηματοδοτήσει το έργο, ένα έργο ιδιαίτερα απαιτητικό, δύσκολο, που αφορά μια σειρά από εργασίες. Θα μου επιτρέψετε να σας κάνω μια μικρή αναφορά στις εργασίες, αφορά την εγκατάσταση νέου συστήματος σηματοδότησης τηλεδιοίκησης ηλεκτρονικού τύπου που θα αντικαταστήσει το υφιστάμενο σύστημα, την σηματότεχνική εξασφάλιση της πλευρικής προστασίας της ανοικτής γραμμής του τμήματος Πολύκαστρο- Παιώνια- Ειδομένη, την αντικατάσταση ή εγκατάσταση 41 αλλαγών τροχιάς με νέες, εντοπισμένους σταθμούς του τμήματος για την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης, την κατασκευή έργων υποδομής νέας παρακαμπτήριού γραμμής μήκους περίπου 2,3 χιλιομέτρων στην περιοχή του Μικρού Δάσους, την εγκατάσταση δικτύου οπτικών ινών και δικτύου τηλεπικοινωνιών για τη μετάδοση των δεδομένων σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης και την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στην περιοχή του Μικρού Δάσους. Η συνολική προθεσμία περάτωσης όλων των κατασκευών του έργου σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε από την ΕΡΓΟΣΕ έχει οριστεί στους 36 μήνες, ενώ για επιπλέον 36 μήνες έχει οριστεί και η συνολική διάρκεια του χρόνου υποχρεωτικής συντήρησης και εγγύησης των έργων.

Πριν την τοποθέτηση του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ του κυρίου Βίνη, ο όποιος μπορεί να σας εξηγήσει με μεγαλύτερη ανάλυση τεχνικές λεπτομέρειες του έργου, θα μου επιτρέψετε να κάνω και μια εξαιρετικά σύντομη αναφορά για τη σημασία αυτού του έργου. Πρώτον μέσα από την υλοποίηση του μεγαλύτερου προγράμματος σιδηροδρομικών έργων στη χώρα μας επιβεβαιώνεται η απόφασή μας για ανάπτυξη και βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου, ενός μέσου φιλόπεριβαλλοντικού και πράσινου μέσου μεταφοράς. Τα μεγάλα έργα ανταγωνιστικού διαλόγου, όπως σας προανέφερα, ύψους 4 δισεκατομμυρίων έχουν ξεκινήσει και αποτελούν ουσιαστικά αντικείμενο ενδιαφέροντος από μεγάλες εταιρείες και της χώρας μας, αλλά και του εξωτερικού. Κατά δεύτερον, η Θεσσαλονίκη, η βόρεια Ελλάδα αποκτά ένα ακόμα συγκριτικό πλεονέκτημα ως σύγχρονος διαμετακομιστικός κόμβος στα Βαλκάνια με προφανή οικονομικά και αναπτυξιακά πλεονεκτήματα. Και τρίτον, σε μια ιδιαίτερη δύσκολη συγκυρία ενισχύεται η αξιοπιστία της πολιτείας, καθότι επιλύονται διαχρονικά προβλήματα και πραγματοποιείται ενίσχυση βασικών υποδομών που έχει ανάγκη περιοχή εδώ και δεκαετίες.

Σε κάθε περίπτωση κυρίες και κύριοι Βουλευτές, προχωράμε με συνέπεια και ευθύνη στην υλοποίηση των σχεδίων μας για όσα πραγματικά αξίζουν στη χώρα και τους πολίτες μας. Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, επειδή ακριβώς είναι να παρευρεθώ στην Ολομέλεια, που συζητείται η επίκαιρη επερώτηση του Κινήματος Αλλαγής, θα ήθελα να κάνω δυο τρεις επισημάνσεις, όχι τόσο όσον αφορά στο συγκεκριμένο έργο, δεν θα θέλαμε να πούμε κάτι ιδιαίτερο για αυτό, αλλά και ιδιαίτερα για την ΕΡΓΟΣΕ. Κύριε Πρόεδρε, έχω τη γνώμη ότι θα πρέπει να προσκαλέσουμε το Υπουργείο να γίνει μια πιο αναλυτική συζήτηση για τους σχεδιασμούς της ΕΡΓΟΣΕ όσον αφορά την επέκταση του δικτύου και ιδιαίτερα στην Πελοπόννησο. Διαβάζουμε διάφορα δημοσιεύματα, διάφορες συζητήσεις γίνονται, η υπόθεση έχει κολλήσει ουσιαστικά στο Ρίο από εκεί και κάτω υπάρχουν διάφορες αντικρουόμενες συζητήσεις, προς το παρόν τουλάχιστον.Άρα, λοιπόν, είναι ένα ενδιαφέρον θέμα το οποίο πρέπει να το συζητήσουμε. Σήμερα κάπου γραφόταν ότι ο Άξονας Κάτω Αχαΐα - Πύργου θα ξεκινήσει αλλά με το μετρικό δίκτυο με κάποιες μικροπαρεμβάσεις. Όλα αυτά επειδή ακριβώς είναι δημοσιεύματα, επειδή ακριβώς μπορεί να είναι φήμες, μπορεί να είναι το οτιδήποτε μία επίσημη συζήτηση σε αυτά τα ζητήματα είναι πολύ ενδιαφέρουσα κατά τη γνώμη μας.

Δεύτερο ζήτημα και επειδή αναφέρομαι στο συγκεκριμένο, θα ήθελα θέτοντας και το ερώτημα, το εξής πέρα από το θέμα αυτό, έχει ήδη κατασκευασθεί η νέα γραμμή, στο κομμάτι της Αιγιάλειας εγώ θα πω και στην «προκρούστεια λογική» του κόστους οφέλους έχει δημιουργηθεί με έναν τέτοιο τρόπο που έχει δημιουργήσει συνθήκες εγκλωβισμού με ελάχιστες διεξόδους διαφυγής. Στην πυρκαγιά του καλοκαιριού στην περιοχή Καμάρες τα πυροσβεστικά για να πάνε κάτω από τη γραμμή είχαν μόνο ένα δρόμο, οι υπόλοιποι ήταν πολύ χαμηλές οι γέφυρες και δεν πέρναγαν τα μεγάλα πυροσβεστικά, πέρναγαν μόνο τα πολύ μικρά. Υπάρχει περιοχή, η περιοχή ανάμεσα στο Διακοφτό και στο Αίγιο όπου υπάρχει μόνο ένας δρόμος για να μπορέσει να μετακινηθεί ο κόσμος με τα αυτοκίνητα του. Δεν υπάρχει άλλος δρόμος σε μια ακτίνα 20 χιλιομέτρων για να διασχίσει τη γέφυρα. Τα υπόλοιπα είναι για πεζούς. Καταλαβαίνετε τι θα συμβεί εκεί σε ένα φυσικό φαινόμενο; Ούτε τα σωστικά συνεργεία θα μπορούν να πάνε ούτε ο κόσμος να διαφύγει. Άρα εδώ χρειάζεται επιτακτικά μέτρα αντιμετώπισης αυτής της κατάστασης με τους κινδύνους οι οποίοι διαμορφώνονται. Για αυτό ακριβώς το λόγο υπάρχουν τέτοιου είδους θέματα, είναι πολύ σοβαρά κατά τη γνώμη μας και πρέπει να γίνει μια τέτοιου είδους συζήτηση.

Επειδή, δυστυχώς, δεν θα μπορέσω να ακούσω τις απαντήσεις, θα ήθελα όμως να γενικευθεί η συζήτηση σε μία επόμενη συνεδρίαση και με τον εκπρόσωπο.

Σας ευχαριστώ και συγνώμη γιατί θα πρέπει να αποχωρήσω.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κύριος Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Δικτύων):** Πραγματικά και εμείς θα το θέλαμε πάρα πολύ να γίνει μια αναλυτική συζήτηση για όλα τα σιδηροδρομικά έργα σε όλη τη χώρα και ότι θέματα υπάρχουν να ενημερώσουμε την εθνική αντιπροσωπεία και αναλυτικά με τεχνικά στοιχεία ώστε να λύσουμε δικές σας απορίες για το τι πραγματικά γίνεται, αλλά να δείτε και τον συνολικό σχεδιασμό που κάνει το Υπουργείο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ :** Πολύ ωραία. Και θα ήταν καλό, κύριε Υπουργέ, πριν γίνει αυτή η συζήτηση, να μας στείλετε και την εισήγηση, την παρουσίαση, για να μπορέσουμε να προετοιμαστούμε και να γίνει μια δημιουργική συζήτηση, εφόσον θέλετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών) :** Με πολύ μεγάλη μας χαρά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) :** Ευχαριστούμε και τον κ. Υπουργό και τον κ. Καραθανασόπουλο. Οπότε, το Προεδρείο δεσμεύεται, σε συνεννόηση με τον Υπουργό και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, να οργανώσει μία συζήτηση το προσεχές διάστημα.

Ο κ. Παππάς έχει το λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ :** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Χαίρομαι που είναι ο κ. Καραγιάννης εδώ, με τον οποίο κάνουμε δημιουργική συζήτηση, νομίζω, πέρα από τις πολιτικές διαφωνίες. Διότι ο τομέας των υποδομών είναι ένας τομέας στον οποίο και ο ελληνικός λαός, αλλά νομίζω και οι πολιτικές δυνάμεις οφείλουν να επιζητούν συγκλίσεις μεγάλες και κοινές συναινέσεις για να επιταχύνονται έργα, τα οποία βελτιώνουν τη ζωή των πολιτών.

Κατά τη γνώμη μας, όμως, εδώ έχουν υπάρξει καθυστερήσεις και στο συγκεκριμένο έργο, αλλά αυτό είναι αποτύπωση μιας συνολικής ακινησίας, η οποία παρατηρείται στον Οργανισμό των Σιδηροδρόμων. Δεν ξέρω αν έχουν υπογραφεί νέες συμβάσεις έργων, είναι απολύτως βέβαιο, όμως, ότι τα έργα συντήρησης της υποδομής πηγαίνουν πίσω. Και γι’ αυτό έχουμε και αλλεπάλληλα περιστατικά εκτροχιασμών, ευτυχώς χωρίς θύματα ή χωρίς πάρα πολύ σοβαρές ζημιές, αλλά πρέπει να παραδεχτείτε και εσείς, ότι η κατάσταση δεν είναι η επιθυμητή. Και βεβαίως, δεν είναι τυχαίες και οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στα δρομολόγια. Τώρα, συζητάμε ένα έργο το οποίο έχει καθυστερήσει περίπου δύο χρόνια και βεβαίως, εάν κυρωθεί η σύμβαση, θέλει 36 μήνες, αν δεν κάνω λάθος, νομίζω το αναφέρατε κύριε Καραγιάννη, για υλοποίηση. Έτσι δεν είναι;

Επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είχαμε στη συγκεκριμένη γραμμή ολοκληρώσει το κομμάτι Πολύκαστρο- Ειδομένη και είχε γίνει προετοιμασία για το έργο που συζητάμε σήμερα. Θα θέλαμε, όμως, να μας πείτε, αν υπάρχει κάτι νεότερο σε σχέση με τη μελέτη της διασύνδεσης αυτής της γραμμής με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ένα άλλο παράδειγμα κωλυσιεργίας. Πριν κάμποσο καιρό μπήκα στο τρένο και πήγα από τον σταθμό Λαρίσης μέχρι τον Πύργο. Δεν πήγα με τρένο, όπως αντιλαμβάνεστε. Δεν υπάρχει σύνδεση. Προσέξτε. Από την Αθήνα μέχρι την Κόρινθο δεν λειτουργεί η φωτο σήμανση και η τηλεδιοίκηση, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να μπει δεύτερο τρένο, εάν δεν φτάσει το πρώτο στον προορισμό του. Αυτά στην Αττική. Πάμε στην Κορινθία. Στην Κορινθία κατεβαίνουν οι επιβάτες στο Κιάτο και μπαίνουν σε πούλμαν για να πάνε στην Πάτρα. Πάμε στην Πάτρα. Στην Πάτρα ο προαστιακός λειτουργεί περιορισμένα. Και μετά την Αχαΐα πάμε στην Ηλεία, όπου έχουμε μια τεχνική βάση, η οποία είναι σε ένα σταθμό όπου δεν φτάνουν δρομολόγια. Αυτό, κύριε Καραγιάννη, να πείτε του κυρίου Καραμανλή, ότι δεν συνιστά δείγμα προτεραιοποίησης υποστήριξης του σιδηρόδρομου. Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Και δεν σας μιλώ για μια γραμμή, η οποία βρίσκεται στα αζήτητα, είναι επιδοτούμενη, είναι άγονη ή οτιδήποτε. Μιλάμε για τη δυτική πύλη της χώρας. Αυτή είναι η κατάσταση, δυστυχώς.

Έχω πει και σε άλλες δημόσιες τοποθετήσεις ότι ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. Προοδευτική Συμμαχία, σε αυτά τα θέματα επιθυμεί να βρίσκει αυτόν στη θέση της επισπεύδουσας αντιπολίτευσης. Ούτε εμείς θέλουμε να βρισκόμαστε στη θέση να επισημαίνουμε καθυστερήσεις και εγκατάλειψη, ειδικά για ένα τόσο κρίσιμο μέσο όσο ο σιδηρόδρομος. Και θέλω να πω, ότι είναι πάρα πολύ θετική και η αποδοχή από το Προεδρείο της Επιτροπής, της πρότασης, για μία ειδική συζήτηση για το σιδηρόδρομο, η οποία πρέπει να προετοιμαστεί καλά και βεβαίως, να επιδιώξουμε και συναινέσεις και η αντιπολίτευση να ασκήσει την κριτική της, ούτως ώστε, να έχουμε το βέλτιστο αποτέλεσμα και για τους επιβάτες και για την ανάπτυξη της χώρας.

Υπάρχουν προβλήματα προσωπικού στον ΟΣΕ και ακούσαμε ότι θα γίνουν 120 προσλήψεις. Προσδοκούμε να δούμε διαδικασίες διαφανείς και αξιοκρατίας.

Επίσης, κάποιες διευκρινίσεις, ενδεχομένως, για μεταφορά προσωπικού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον ΟΣΕ, αν όντως ειπώθηκε έτσι, σε ποιο νομικό πλαίσιο πιστεύετε ότι θα γίνει αυτό.

Τώρα, όσον αφορά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, φαίνεται ότι εμφανίζει καθυστερήσεις στις πληρωμές των τελών, με πρόσχημα τις αντίστοιχες καθυστερήσεις πληρωμών του δημοσίου προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Όσον αφορά στην κατάσταση τροχαίου υλικού, την γνωρίζετε και εσείς. Δεν χρειάζεται να αναφερθώ ξανά στην πασίγνωστη, πλέον, στο πανελλήνιο, ιστορία με τα μανιτάρια μέσα σε βαγόνι στη Θεσσαλονίκη.

Βεβαίως, θα θέλαμε μια ενημέρωση σε σχέση με το στάδιο της προετοιμασίας για τη σύμβαση για τις άγονες γραμμές.

Θα υπάρξει παράταση στη σύμβαση που παραλάβατε;

Καινούργια;

Διότι έχουν δοθεί παρατάσεις ήδη.

Τέλος, νομίζω ότι θα πρέπει πραγματικά -και όχι σε επίπεδο διακηρύξεων- να αλλάξει ταχύτητα η εφαρμογή πολιτικής σε σχέση με τον σιδηρόδρομο. Διότι ωραία τα καλά τα λόγια αλλά δεν είναι δυνατόν τα μέσα σταθερής τροχιάς να σταματούν να λειτουργούν μέσα σε συνθήκες προβλεπόμενης και όχι τόσο ακραίας κακοκαιρίας. Η κακοκαιρία που είχαμε ήταν μικρότερης κλίμακας από το 2008. Δεν έκλεισαν όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Κατά τη διάρκεια της εξέλιξης του φαινομένου, θα θέλαμε να μάθουμε τι έχει συμβεί;

Διότι είχαμε πέντε αμαξοστοιχίες αποκλεισμένες έξω από την Αθήνα.

Τι έγινε εκεί πέρα;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών):** Τρεις και μία βοηθητική.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Τέσσερις, τέσσερις και μία που πήγε να βοηθήσει. Είχαμε και μία βοηθητική όπου είχαμε και το ατύχημα.

Άρα, λοιπόν, κ. Καραγιάννη να μεταφέρετε στον κύριο Καραμανλή τα χαιρετίσματα μας και κυρίως το αίτημα να δούμε ποιος και γιατί έδωσε εντολή σε τραίνα να φύγουν τη στιγμή που γραμμή δεν ήταν ανοιχτή.

Διότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αν καταλάβαμε καλά ισχυρίζεται ότι της λέγανε ότι είναι ανοιχτή η γραμμή και άντε να καταλάβουμε ότι σας ξέφυγε το φαινόμενο που δεν έπρεπε να ξεφύγει κατά τη γνώμη μας.

Είναι δυνατόν να μην πέφτουν άμεσα δυνάμεις πάνω στον Προαστιακό για να πάνε οι συρμοί να απεγκλωβίσουν τον κόσμο από την Αττική Οδό;

Γιατί συνέβησαν όλα αυτά;

Άρα, εδώ χρειάζονται απαντήσεις και απαντήσεις οι οποίες νομίζω θα πρέπει να είναι διαφανείς.

Επιτρέψτε μου μία κουβέντα για τα 1000 ευρώ. Έχετε τρεις φορές δώσει τη δυνατότητα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να εξαιρεθεί από τον κανονισμό 3171. Όχι εσείς προσωπικά, προφανώς, αλλά η πρώτη εξαίρεση ήταν το 2009, δεύτερη το 2014 και η τρίτη το 2019 και πάμε μέχρι το 2024. Ο συγκεκριμένος κανονισμός -αν δεν κάνω λάθος- προβλέπει αποζημιώσεις μέχρι 21.000 ευρώ για τα περιστατικά τα οποία είδαμε.

Δεν το θεωρείτε λίγο κοροϊδία το χιλιάρικο το οποίο υποτίθεται υποχρεώσατε την εταιρεία να καταβάλλει;

Σε αυτό το ζήτημα θα θέλαμε πάρα, πάρα πολύ σοβαρές απαντήσεις.

Επιφυλασσόμεθα. Επαναλαμβάνω, ότι η δική μας κριτική δεν είναι κριτική η οποία είναι κατεδαφιστική. Θέλουμε, ειλικρινώς, να δούμε τα πράγματα να τρέχουν και να γίνονται διότι ο μόνος ωφελημένος -ειδικά από το μέσο που λέγεται σιδηρόδρομος- είναι η πατρίδα και ο πολίτης. Μάλιστα, ο πολίτης ο οποίος επιβαρύνεται πάρα πολύ από το κύμα της ακρίβειας και μπορεί να το επιλέγει το μέσο για να κάνει τη δουλειά του.

Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε και για την ανοχή.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Παππά. Ο κ. Γκόγκας έχει το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Με αφορμή το συγκεκριμένο θέμα που συζητάμε για την εγκατάσταση του σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης και του συστήματος ETCS-LEVEL1 μαζί με τις αντικαταστάσεις 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες σηματοδότησης στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Ειδομένης θα ήθελα να κάνω μια γενικότερη αναφορά στην ανάγκη βελτίωσης των σιδηροδρομικών δικτύων και της ολοκλήρωσης ενός δικτύου, το οποίο θα μπορεί αποτελεσματικά να συνδεθεί με τα αντίστοιχα Διευρωπαϊκά Σιδηροδρομικά Δίκτυα, αλλά και να αποτελέσει τον βασικό συντελεστή διασύνδεσης όλων των επιμέρους δικτύων μεταφοράς και επικοινωνιών της χώρας μας, δηλαδή λιμάνια, αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομοι, βιομηχανικές περιοχές και ούτω καθεξής.

Στην κατεύθυνση αυτή λοιπόν, είναι απαραίτητες τόσο οι εργασίες αναβάθμισης του υπάρχοντος δικτύου, όπως αυτό που συζητάμε σήμερα, όσο και οι επεκτάσεις που αφορούν στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Και εδώ πραγματικά υπάρχει η ανάγκη να δούμε ακριβώς στην πράξη τι γίνεται. Υπάρχουν πολλές και επαναλαμβανόμενες εξαγγελίες που αφορούν στο σύνολο των υποδομών και στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως ένα πρόγραμμα 4 δισ. μέσα από έργα ανταγωνιστικού διαλόγου. Το θέμα είναι να δούμε, - και βεβαίως συμφωνώ με τους συναδέλφους που μίλησαν πριν - ποιο είναι το ολοκληρωμένο σχέδιο παρεμβάσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, διότι υπάρχουν κάποια επιμέρους έργα - συμβάσεις τις οποίες έχουμε συζητήσει στην Επιτροπή στα πλαίσια της υποχρεωτικής ενημέρωσης όταν ξεπερνούν το προβλεπόμενο όριο από τη νομοθεσία, όμως θα πρέπει να δούμε τι γίνεται όσον αφορά τη συνολική αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με ηλεκτροκίνηση, με σηματοδότηση, με τηλεπικοινωνίες, με όλα τα σύγχρονα συστήματα και βεβαίως τι γίνεται με τις αναγκαίες επεκτάσεις. Θα πω δυο λόγια γι’ αυτά και στη συνέχεια.

Έτσι λοιπόν αυτό το σύστημα ασφαλείας το οποίο τοποθετείται σ αυτή τη συγκεκριμένη γραμμή, στο τμήμα Θεσσαλονίκης – Ειδομένης, το σύστημα ETCS – LEVEL1 που είπα πριν, το οποίο είναι ένα σύστημα που ελέγχει την πορεία και τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας και της γραμμής, θα πρέπει να εγκατασταθεί σε όλο το δίκτυο υψηλών ταχυτήτων. Θα ήθελα μια ενημέρωση να δούμε τι προγραμματίζετε για το υπόλοιπο δίκτυο και αν υπάρχει ήδη σε άλλα τμήματα. Νομίζω, ότι μάλλον είναι το πρώτο αν δεν κάνω λάθος για το συγκεκριμένο σύστημα. Δεν λέω για συστήματα σηματοδότησης. Άρα, λοιπόν, το ένα θέμα είναι πότε θα εγκατασταθεί στο σύνολο των γραμμών υψηλών ταχυτήτων.

Το δεύτερο που ήθελα να ρωτήσω είναι για το λεγόμενο σύστημα GSM-R. Το σύστημα δηλαδή τηλεπικοινωνιών του τρένου. Πότε επίσης προβλέπεται να εγκατασταθεί και αυτό ούτως ώστε με αυτά τα δύο συστήματα να έχουμε ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Όσον αφορά σε σχέση με τα έργα των επεκτάσεων του σιδηροδρομικού δικτύου. Επειδή και ο κ. Καραγιάννης έκανε μια αναφορά και συμφωνούμε βεβαίως και του είπα και στην αρχή ότι θα πρέπει μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου να γίνουν οι διασυνδέσεις με όλα τα άλλα δίκτυα, με όλους διαμετακομιστικούς κόμβους, με τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Στα πλαίσια αυτά, πέρα από το δίκτυο της Πελοποννήσου που αναφέρθηκε και στη δυτική Μακεδονία που επίσης θα πρέπει να υπάρξουν αντίστοιχες συνδέσεις με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, θα πρέπει να δούμε την ολοκληρωμένη σιδηροδρομική Εγνατία. Κι όταν λέω ολοκληρωμένη σιδηροδρομική Εγνατία, εννοώ από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Έβρο.

Απ’ ότι γνωρίζουμε η Ευρωπαϊκή Ένωση πρόκειται να χρηματοδοτήσει την μελέτη για την ολοκλήρωση του δυτικού τμήματος του σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή το δίκτυο Ηγουμενίτσα - Καλαμπάκα και βεβαίως είχε υπάρξει - αν δεν κάνω λάθος - και μια εισήγηση προς τη διοίκηση του ΟΣΕ από αντίστοιχες υπηρεσίες για την έγκριση αυτής της μελέτης. Επειδή δεν είναι σημαντικό μόνο για την Ήπειρο, αλλά είναι εθνικής σημασίας, υπάρχει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, η διασύνδεση των λιμανιών, η διασύνδεση και με άλλες βαλκανικές χώρες και μέσω αυτών και με την Ευρώπη, θα ήθελα να μάθω πού βρίσκεται αυτό το θέμα. Εάν θα αναπτυχθεί αυτή η μελέτη που χρηματοδοτείται από το ευρωπαϊκό ταμείο και εάν έχει υπάρξει κάποια αλλαγή σε σχέση με το σχεδιασμό αυτών. Εμείς από την πλευρά μας θέλουμε πραγματικά και η πρότασή μας είναι να προχωρήσει αυτό το θέμα. \

Βεβαίως, γνωρίζω ότι και από την πλευρά του Υπουργείου υπήρχε μια καταρχήν θετική άποψη, βγήκε απόφαση για έγκριση του ποσοστού της ελληνικής συμμετοχής, διότι αυτή η μελέτη χρηματοδοτείται κατά ένα μέρος από το ευρωπαϊκό ταμείο και κατά ένα μέρος θα είναι εθνική χρηματοδότηση. Επομένως, στις απαντήσεις θα θέλαμε κάποια διευκρίνιση για το πού βρίσκεται το συγκεκριμένο θέμα.

Επίσης, υπάρχουν ορισμένα άλλα ζητήματα. Ένα από αυτά, επειδή αναφέρθηκε και από προηγούμενο συνάδελφο, αφορά το θέμα των εργαζομένων και των αναγκών που υπάρχουν για τον ΟΣΕ, που έχει την ευθύνη της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, σε προσωπικό και ιδιαίτερα σε εξειδικευμένο προσωπικό, όπως έχουμε ξαναπεί και κυρίως, για σταθμάρχες και κλειδούχους. Πότε θα προχωρήσετε σε προσλήψεις αυτού του προσωπικού, γιατί είναι επείγουσα ανάγκη και χρειάζεται κι ένα χρόνο για την εκπαίδευση τους. Δηλαδή, χρειάζονται κάποιοι μήνες, για να μπορέσει να ανταποκριθεί στην εργασία που θα κληθεί να αναλάβει.

Όσον αφορά τα προβλήματα που υπήρξαν τελευταία, δείχνουν ότι πραγματικά υπάρχουν θέματα με το σιδηροδρομικό δίκτυο, με τις σιδηροδρομικές υποδομές και με τις ακινητοποιήσεις των αμαξοστοιχιών και τον αποκλεισμό επιβατών στα τρένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αντίστοιχα, υπήρξαν και ακινητοποιήσεις βαγονιών στο τραμ, με πολύωρη ταλαιπωρία και για τους εργαζόμενους σ’ αυτά. Το ζήτημα είναι, ότι με μια εξαγγελία ή με μια απόφαση από την πλευρά του Υπουργείου για 1.000 ευρώ αποζημίωση στον κάθε επιβάτη, δεν λύνεται το πρόβλημα. Δεν ξέρω βάσει ποιου πλαισίου υπήρξε αυτή η απόφαση, με ποια κριτήρια, με ποια δεδομένα και αν υπάρχει και κάποια δέσμευση για ανθρώπους που μπορεί να έχουν, όπως πρέπει να έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν την όποια αποζημίωση επιθυμούν στις αρμόδιες υπηρεσίες, στα αρμόδια δικαστήρια και όπου τέλος πάντων προβλέπεται.

Εδώ υπάρχει ένα ερώτημα, σχετικά με το πώς προχωράμε συνολικά με τα θέματα του σιδηροδρομικού δικτύου και με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ που ακούστηκε πριν, τι γίνεται με την επέκταση του διαγωνισμού για 15 χρόνια ακόμα με 50 εκατομμύρια το χρόνο, με απευθείας ανάθεση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία να θυμίσω ότι πουλήθηκε με 45 εκατομμύρια επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος θεωρούσε τα 400 εκατομμύρια ψίχουλα όταν ο διαγωνισμός επρόκειτο να γίνει το 2014. Υπάρχει μόνιμα ένα θέμα με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με τα δίκτυα των άγονων γραμμών και τον τρόπο που αναπτύσσονται αυτές οι εργασίες. Θα περιμένω μια απάντηση πάνω σε αυτά τα ζητήματα, γιατί δεν έχει γίνει ποτέ κάποια ενημέρωση αναλυτική είτε στην Επιτροπή είτε και στη Βουλή.

Κλείνοντας, τελικά αυτά τα προβλήματα που υπήρχαν στα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα με τις αμαξοστοιχίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με τα βαγόνια του τραμ, πώς μπορούν να δικαιολογηθούν όταν σε δυσμενέστερα φαινόμενα δεν είχαμε τέτοια προβλήματα. Μήπως τελικά, όλη αυτή η κατάσταση δημιουργήθηκε επειδή δεν υπήρχε τελικά σχέδιο, παρότι ο κ. Υπουργός είπε ότι υπήρχε ή υπήρχε κάποιο σχέδιο από το Υπουργείο, το οποίο όμως ήταν τελείως διαφορετικό από τους όποιους άλλους σχεδιασμούς έγιναν, όπου έγιναν, με δεδομένο ότι το Υπουργείο δεν έχει προσκληθεί καν στην περιβόητη σύσκεψη της Κυριακής, πριν τον χιονιά της Δευτέρας, που έφερε αυτό το χάος σε όλο το λεκανοπέδιο.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εισαγωγικά, να πω ότι συζητάμε ακόμη ένα έργο αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, όταν –με αφορμή την πρόσφατη χιονόπτωση- διαπιστώσαμε αυτό που λέμε συνεχώς. Δηλαδή, πως το δίκτυο και οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ελλάδα είναι σε άθλια κατάσταση.

Όσον αφορά στην ιδιωτικοποίηση, ήταν μόνο ένα πρόσχημα για το ξεπούλημα σε ένα μη ελεγχόμενο από την Ελλάδα μονοπώλιο, στα πλαίσια μιας δήθεν απελευθέρωσης της αγοράς, αφού ο ελληνικός κρατικός ΟΣΕ αντικαταστάθηκε πλέον από την ιταλική πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επίσης, προστέθηκε μία ακόμη Ανεξάρτητη Αρχή στις πολλές που υπάρχουν, η ΡΑΣ. Αυτό που έχει σημασία για εμάς είναι πως παρέμεινε το ίδιο ή χειρότερο το επίπεδο υπηρεσιών, εάν συμπεριλάβει κανείς την αποσύνθεση του δικτύου της Πελοποννήσου και την υπολειτουργία του δικτύου της ανατολικής Μακεδονίας. Όλα αυτά παρά το ότι το δημόσιο επιβαρύνεται με 50 εκατομμύρια ετησίως για ETCS, που δεν γνωρίζουμε καλά πώς χρησιμοποιούνται.

Ακόμη και στο κύριο δίκτυο υπάρχουν προβλήματα, παρά τη νέα διπλή γραμμή ηλεκτροκίνησης. Εν προκειμένω, η διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν έχει φτάσει ακόμη στις τρεις ή τρεισήμισι ώρες. Τα τρένα δεν φτάνουν στον προορισμό τους ορισμένες φορές, όπως φάνηκε στην κακοκαιρία που το τρένο έμεινε από ρεύμα. Αν και διαθέτουμε διπλή γραμμή με σχεδίαση ανώτατης ταχύτητας 200 χιλιομέτρων την ώρα μέχρι τη Θεσσαλονίκη και σηματοδότηση ETCS θυσίες, εκεί που φαίνεται πως ολοκληρώθηκε, η ταχύτητα είναι κυριολεκτικά απελπιστική. Είναι λίγο πάνω από 100 χιλιόμετρα, αφού το ταξίδι διαρκεί, στην καλύτερη των περιπτώσεων, 4 ώρες.

Φημολογείται, πάντως, πως το πολυδιαφημισμένο «Ασημένιο Βέλος» και όλα αυτά ήταν ανέκαθεν αναξιόπιστα, κατασκευασμένα τη δεκαετία του 1990, ενώ αποσύρθηκαν από την Ιταλία λόγω βλαβών. Εδώ θα θέλαμε μια απάντηση, αν πράγματι ισχύει.

Εκτός αυτού, σταμάτησαν τα δρομολόγια με κλινάμαξες, που μπορούν να συνδυαστούν με τη μεταφορά αυτοκινήτου, όπου δεν υπάρχουν πλέον τακτικά δρομολόγια. Επίσης, απορούμε για τη χρήση ντιζελοκίνητων αμαξοστοιχιών στον Προαστιακό. Οφείλετε, άραγε, στην ανεπάρκεια, το κόστος ή στην αναξιοπιστία της παροχής ηλεκτρισμού; Σε κάθε περίπτωση, όλα αυτά είναι προς όφελος του μονοπωλίου της AGEAN και εις βάρος της οικονομίας μας. Που είναι εδώ η περιβαλλοντική ευαισθησία, όταν υπάρχει ακριβή και ανασφαλής παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, λόγω των λαθών της Κυβέρνησης με την απολιγνιτοποίηση, με την ΑΟΖ και τις άναρχες και χωρίς ρήτρα ΑΠΕ; Είναι σωστό να εκπέμπουμε ρύπους, με ντιζελοκίνητα τρένα, με αεροπλάνα και με αυτοκίνητα, για να μετακινηθούμε;

Στην παρούσα Σύμβαση, πάντως, δεν παρουσιάζεται κάποιο θέμα που να πρέπει να επικριθεί ή να ελεγχθεί. Πρόκειται για μία θετική εξέλιξη, ακολουθώντας μια σειρά από έργα σύνδεσης λιμανιών όπως του Βόλου, της Αλεξανδρούπολης και της Θεσσαλονίκης.

Αποτελεί, βέβαια, ένα έργο που σέρνεται για πολλά χρόνια και πρέπει επιτέλους να ολοκληρωθεί, έτσι ώστε να βελτιώσει τη σύνδεση του Πειραιά με τη Θεσσαλονίκη και με την Ευρώπη, με τον δρόμο του Μεταξιού που είναι πλέον ανταγωνιστικός.

Χωρίς να επεκταθούμε σε λεπτομέρειες, να πούμε ότι δεν αποτελεί απλά ένα έργο υποδομών, αφού έχει μεγάλη γεωπολιτική και οικονομική σημασία επίσης για τον ΟΛΠ και την COSCO, οπότε πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα.

Επιγραμματικά μόνο για το τμήμα Ειδομένη-Θεσσαλονίκη, που αποτελεί μέρος της διαδρομής Αθήνα- Σκόπια –Βελιγράδι- Βουδαπέστη. Η Ειδομένη είναι πλέον σημαντική για τα Σκόπια και τη Σερβία. Πρόκειται για μία διαδρομή 1100 χιλιομέτρων, που συζητείται από το 2014, μεταξύ της Κίνας και της κεντρικής Ευρώπης, στα πλαίσια του δρόμου του Μεταξιού, στον οποίο η Κίνα, όπως γνωρίζουμε, επενδύει πάρα πολλά χρήματα. Πρόκειται για μια διαδρομή ως εναλλακτική της μεγαλύτερης διαδρομής Βουλγαρία- Ρουμανία- Βουδαπέστη, μέσω του Προμαχώνα.

Συνεχίζοντας για τη Σύμβαση για αναβάθμιση της διαδρομής Θεσσαλονίκη- Ειδομένη, είναι ένα έργο που σέρνεται από το 2007, σημειώνοντας πως το τμήμα Πολύκαστρο-Ειδομένη ξεκίνησε το 2007 και ολοκληρώθηκε το 2021, συναγωνιζόμενο προφανώς το μετρό Θεσσαλονίκης.

Στην παρούσα εργολαβία δεν θα αναφερθούμε, αφού τα είπε ήδη ο Υπουργός.

Θα ολοκληρώσουμε με τις ερωτήσεις, που αφορούν τόσο το συγκεκριμένο έργο, όσο και τη σύνδεση Αθήνας-Θεσσαλονίκης, αφού θα την εξυπηρετεί προς τα Βαλκάνια, καθιστώντας την ανταγωνιστική των αεροπορικών και οδικών μεταφορών, αυξάνοντας το εμπόριο και τον τουρισμό, μειώνοντας τους ρύπους –κάτι πολύ σημαντικό- καθώς και βελτιώνοντας τη γεωπολιτική θέση της Ελλάδας- επίσης, πολύ σημαντικό- είναι οι εξής.

Πρώτον. Το έργο αναφέρεται ότι χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020. Θα υπάρξει χρηματοδότηση από την Ε.Ε.; Και αν ναι, πόση; Μήπως η Ε.Ε. απέχει λόγω Κίνας και προώθησης της διαδρομής του Ντουίσμπουργκ- Ρότερνταμ;

Δεύτερον. Εάν δεν υπάρξει χρηματοδότηση εκ μέρους της Ε.Ε. θα μπορούσε να προωθηθεί κάποιος ΣΔΙΤ με τον ΟΛΘ και τον ΟΛΠ αφού θα εξυπηρετεί τα φορτία τους; Άλλωστε ΣΔΙΤ σχεδιάζονται και για τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, αν ποτέ γίνουν, βέβαια.

Τρίτον. Τι προτίθεται να κάνει η κυβέρνηση για να βελτιωθεί η χωρητικότητα στο δίκτυο Αθήνα -Θεσσαλονίκη και να αυξηθούν οι ταχύτητες των τρένων; Μην απαντήσετε πως είναι θέμα ΡΑΣ ή ΤΡΑΙΝΟΣΕ αφού απέτυχαν και οι δύο. Τι θα γίνει με το «Ασημένιο Βέλος»;

Τέταρτον. Θα επισπευσθούν οι επιβατικές κινήσεις σιδηροδρομικά από και προς τα Βαλκάνια;

Πέμπτον. Ποια θα είναι η αύξηση της χωρητικότητας και της μείωσης του χρόνου της διαδρομής προς Βουδαπέστη μετά την ολοκλήρωση, τόσο όσον αφορά τις κινήσεις από Πειραιά όσο και από Θεσσαλονίκη; Υπάρχει συνεργασία με τους ΟΛΠ και ΟΛΘ για το θέμα αυτό;

Έκτον. Μήπως πρέπει να γίνει διπλή η συγκεκριμένη γραμμή; Υπάρχει σχεδιασμός; Μήπως απαιτείται η γνωστή παράκαμψη της Αθήνας μέσω Θριασίου και Θήβας; Το θέμα, βέβαια, δεν είναι να συντομευθούν οι επιβατικές αμαξοστοιχίες για τα Βαλκάνια αλλά να ξεκινήσουν κάποια στιγμή, αφού έχουν διακοπεί από τις 23/2/2020.

Έβδομον. Εγγυάται η κυβέρνηση τη γρήγορη ολοκλήρωση του έργου με δεδομένες τις τεράστιες καθυστερήσεις- πραγματικά τεράστιες- έως τώρα;

Όγδοον. Θα παραμείνει η παλαιά γραμμή σε λειτουργία για την επιβατική εξυπηρέτηση του Πολυκάστρου;

Ένατον. Υπάρχει θέμα αναξιοπιστίας ή κόστους παροχής που περιορίζει την κίνηση των ηλεκτρικών τρένων;

Και τελευταίο. Σχεδιάζεται η προώθηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Προβλήτας 6, του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, τον κύριο Βιλιάρδο.

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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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 (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης,, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το ΜέΡΑ25πάντοτε στήριζε τα Μέσα Μαζικής Συγκοινωνίας όπως τα τρένα τα οποία, όμως, πρέπει να είναι υπό δημόσιο έλεγχο, υπό δημόσια διοίκηση. Είναι στρατηγικές επενδύσεις για την Ελλάδα αλλά ουσιαστικά δεν υπάρχουν.

Βλέπουμε ότι, π.χ. στο σημερινό θέμα μας ο ελληνικός λαός καλείται να πληρώσει τα έξοδα για αυτούς τους σηματοδότες και ό,τι άλλο προκύψει, και βέβαια, θα το νέμεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πρόσφατα είδαμε και τα τρένα που έφυγαν αλλά ποτέ δεν έφτασαν στο σταθμό διότι ξέμειναν από χιόνια. Αυτό, νομίζω, ότι δεν μας τιμά ως χώρα, τα αναλύσαμε, τα είπαμε είναι τεράστιο θέμα. Δεν έχουμε, δυστυχώς, στρατηγική Μέσων Μαζικής Συγκοινωνίας με τρένα.

Προηγουμένως στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και αυτό ακριβώς το θέμα συζητάγαμε. Π.χ., Αθήνα- Πάτρα ή Ρίο-Αντίρριο έγινε η γέφυρα χωρίς προδιαγραφές για σιδηροδρομική σύνδεση. Το Αθήνα- Πάτρα και μέχρι το λιμάνι της Πάτρας κομβικό σημείο ουσιαστικά έχει απαξιωθεί ως σιδηρόδρομος όπως και σε όλη την Πελοπόννησο. Είμαστε η χώρα με τις πιο πολλές νταλίκες αναλογικά με τον πληθυσμό στην Ε.Ε. λόγω έλλειψης τέτοιων Μέσων Μαζικής Συγκοινωνίας και λόγω των lobbies των εμπορευματικών μεταφορών.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, υποδομές αλλά πρέπει να είναι υπό δημόσιο έλεγχο, λεμέ εμείς, στο ΜέΡΑ25. Επί τη ευκαιρία θέλω να ξανατονίσω το θέμα της Γραμμής Νούμερο 4 του Μετρό στην Αθήνα. Ο μισός πληθυσμός της Ελλάδος ζει στην Αθήνα, θα γίνει η Γραμμή Νοούμενο 4, συμφωνούμε και μπράβο, αλλά από την άλλη μεριά λέμε, αν στο μετρό- στο κάθε μετρό- δεν έχει προδιαγραφεί να υπάρχουν πάρκινγκ σε κάποια σημεία των σταθμών, δεν πρόκειται αυτό να αποδώσει ως έργο.

Δυστυχώς, είμαστε πάρα πολύ πίσω όσον αφορά τις μεταφορές αυτές σε σχέση με όλη την υπόλοιπη Ευρώπη.

**ΒΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, τον κύριο Λογιάδη.

Το λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το θέμα της εγκατάστασης του συστήματος σηματοδότησης στο τμήμα Θεσσαλονίκη Ειδομένη -όπως καταλαβαίνετε- είναι αρκετά σημαντικό για την λειτουργία των συνδέσεων της χώρας, αλλά και της λειτουργικής -αν θέλετε- κατάστασης των σιδηρόδρομων ως αναφορά την ηλεκτροδότηση που ολοκληρώθηκε για τα θέματα αυτά του ΠΑΘΕ μέχρι την Ειδομένη, επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ είναι τότε που επιτέλους ανοίξανε και τα τούνελ και λειτούργησε και ο ΠΑΘΕ οδικώς, αλλά και ηλεκτροδοτήθηκε όλο το τμήμα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη.

Εγώ κύριε Υφυπουργέ, θα ήθελα να εκμεταλλευτώ την παρουσία σας εδώ, για να επεκτείνω μία ερώτηση -που ξεκίνησε ο κύριος Παππάς, που αφορά στο πώς αυτό το τμήμα που πρέπει να προωθηθεί σαφέστατα η λειτουργία του, όσον αφορά την ηλεκτροδότηση και τη σηματοδότηση, για να είμαι ακριβής, με τη λειτουργία της Θεσσαλονίκης και του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Γνωρίζετε, ότι ένα από τα αρνητικότερα αποτελέσματα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη στη Θεσσαλονίκη ήταν, ότι σταματήσατε μία μελέτη, η οποία είχε ανατεθεί και η οποία θα ολοκλήρωνε τη σύνδεση του λιμανιού της πόλης με το σιδηροδρομικό δίκτυο και άρα, θα συντελούσε, ώστε η Θεσσαλονίκη να αποτελέσει κόμβο εμπορικό και συγκοινωνιακό, όπως ήταν και ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, μαζί με πολλά ακόμα βέβαια επιτεύγματα που είχατε στη Θεσσαλονίκη.

Γιατί δεν μπορούμε, να μην αναφερθούμε στην πρόσφατη επίσκεψη του Πρωθυπουργού στη Θεσσαλονίκη, όπου επισκέφθηκε έργα του ΣΥΡΙΖΑ ή έργα τα οποία -σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό δεν αποτελεί και καμία φοβερή πρωτοπορία. Επιτρέψτε μου, να σας πω, ότι ούτε το Παύλου Μελά λύσατε ούτε το λιμάνι λύσατε. Μη σας πω, ότι τα καθυστερείτε κιόλας και ήταν έργα που είχαν δρομολογηθεί από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Αφού θέλει ο κύριος Πρωθυπουργός, να ανοίξουμε τη συζήτηση για το λιμάνι, εμείς δεν μπορούμε να κατανοήσουμε για ποιο λόγο η Κυβέρνησή σας σταμάτησε και στο οδικό αλλά και στο σιδηροδρομικό -που είμαστε σήμερα- τα θέματα της σύνδεσης του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο, στο οποίο βέβαια πρέπει να σημειώσουμε, ότι επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο η εμβέλεια και λειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Πρώτον, γιατί συνδέεται με το λιμάνι και καθυστερείτε και δεύτερον, γιατί έχετε ακυρώσει ως Κυβέρνηση το διαμετακομιστικό κέντρο το logistics, δηλαδή στο στρατόπεδο Γκόνου. Εδώ, λοιπόν, προκύπτει ένα ερώτημα μήπως πρέπει να σταματήσει ο Μητσοτάκης να επισκέπτεται τη Θεσσαλονίκη, γιατί όλο προς τα πίσω μας πάτε; Εκτός από τις ιδιωτικοποιήσεις γιατί και εκεί κάνετε πάρα πολλά «ανδραγαθήματα» δηλαδή οτιδήποτε ξεκινήσαμε, μαθαίνουμε τώρα τελευταία, ότι και την Έκθεση ετοιμάζεστε να την κάνετε ΣΔΙΤ. Τι να σας πω από το κακό στο χειρότερο πηγαίνετε, πήραμε και μια απόφαση πρόσφατα, μια απάντηση του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας -που βλέπουμε- ότι αντιδρά στο να παραχωρηθεί ο χώρος της Αγίας Φωτεινής στην Έκθεση, αλλά αυτό είναι μια άλλη συζήτηση, όποτε θέλετε φέρτε εδώ το θέμα της ανάπλασης της Έκθεσης, να το συζητήσουμε.

Θα επανέλθω στο σιδηρόδρομο διαμετακομιστικό κέντρο και logistics η Θεσσαλονίκη δεν θα έχει με την Κυβέρνηση Μητσοτάκη, είναι σίγουρο. Τα έχετε παγώσει όλα. Άρα, δεν θέλετε διαμετακομιστικό κέντρο τη Θεσσαλονίκη; Πώς αυτό συνδέεται με τη σύνδεση που πρέπει να υπάρχει σηματοδοτημένη και πλήρως ηλεκτροδοτημένη με την Ειδομένη και γιατί έχουν σταματήσει οι μελέτες στο λιμάνι; Γιατί ακυρώσατε τη μελέτη; Θέλετε να μείνει η Θεσσαλονίκη δηλαδή απολύτως ασύνδετη στον συγκοινωνιακό, μεταφορικό χάρτη των Βαλκανίων, ενώ μπορούσε να παίξει κεντρικό ρόλο; Το λιμάνι καθυστερεί πάρα πολύ και το ξέρετε.

Επειδή είχα την ευθύνη του Υπουργείου, όσον αφορά τις αδειοδοτήσεις, οι αδειοδοτήσεις του λιμανιού έπρεπε να τελειώσουν μέσα στο 2019 και να υπάρχουν έργα. Δεν το βλέπουμε όμως και ο προβλήτας καθυστερεί.

Εδώ, λοιπόν, βλέπουμε, κύριε Καραγιάννη, ότι δεν βοηθάτε καθόλου στο να επιταχυνθούν έργα, καλώς κάνετε και ήλθατε στην Επιτροπή σήμερα, να μας παρουσιάσετε πού βρίσκεται το συγκεκριμένο έργο, που αφορά στη σηματοδότηση, όμως θα πρέπει να απαντήσετε στην ερώτηση του κυρίου Παππά, διότι αυτή τη στιγμή σε αυτό το έργο Θεσσαλονίκη-Ειδομένη δεν συνδέεται με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δεν συνδέεται με το κέντρο.

Άρα, υπάρχουν σοβαρότατα ζητήματα, τα οποία μας απασχολούν.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Η κυρία Τζάκρη, έχει το λόγο.

**ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, με την ευκαιρία της παρουσίας σας σήμερα εδώ για την ενημέρωση που κάνατε για το σιδηροδρομικό έργο της Ειδομένης, θα ήθελα, να θέσω υπόψη σας ένα πολύ σημαντικό ζήτημα, που αφορά την κοινωνία της Πέλλας, αλλά και της δυτικής Θεσσαλονίκης.

Κοιτάξτε, τις προηγούμενες μέρες ανακοίνωσε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έργα 4 δις ευρώ σιδηροδρομικά έργα μεταξύ των οποίων και το έργο του Δυτικού Προαστιακού της Θεσσαλονίκης. Μάλιστα χαρακτηρίσατε το έργο αυτό ως το μεγαλύτερο πρόγραμμα στην ιστορία της χώρας και πράγματι έτσι μπορεί να είναι, κύριε Υφυπουργέ, με πόρους του Ταμείο Ανάκαμψης, ένα από τα έργα που θα ενταχθούν επομένως στο πρόγραμμα αυτό είναι και η κατασκευή του Προαστιακού της Δυτικής Θεσσαλονίκης.

Εγώ θέλω να σας μιλήσω για ένα έργο, το οποίο αφορά -όπως σας είπα- την κοινωνία της Πέλλας και της Δυτικής Θεσσαλονίκης, που αποτελεί επί της ουσίας προέκταση του Δυτικού Προαστιακού της Θεσσαλονίκης και αναφέρομαι στη νέα χάραξη της σιδηροδρομικής προαστιακής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την Έδεσσα μέσω Γιαννιτσών. Μιλάμε για νέα χάραξη.

Κοιτάξτε, για αυτό το έργο η προηγούμενη Κυβέρνηση μέχρι το 2008, οφείλω να σας πω, ότι υπήρχε μόνο μία μελέτη σκοπιμότητας, έδειχνε δηλαδή αν τα δρομολόγια εν πάση περιπτώσει έχουν ένα όφελος για τον οργανισμό, που θα τα εκπονήσει. Εγώ έχω φέρει το θέμα δύο φορές, επί των ημερών της δικής σας Διακυβέρνησης, αυτής της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, και το συζητήσαμε στη Βουλή με τον Υπουργό Μεταφορών, τον κ. Καραμανλή, ο οποίος είχε δώσει μια αόριστη υπόσχεση, ότι όταν θα βρεθούν οι πόροι, πριν ακόμα την ύπαρξη του Ταμείου Ανάκαμψης, η Υπηρεσία θα το εξετάσει.

Κοιτάξτε, ο Δυτικός Προαστιακός Θεσσαλονίκης είναι ένα παλιό σχέδιο του 2018. Τότε η διοίκηση του ΕΡΓΟΣΕ το παρέδωσε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών- την προμελέτη που την ονόμασε «City Train»- και ο Δυτικός Προαστιακός, σύμφωνα με την προμελέτη, θα έχει δύο κλάδους και δύο αφετηρίες και θα είχε γενική μορφή «Χ», δηλαδή δύο κύριες διασταυρωμένες γραμμές. Η μία γραμμή θα έχει δυτικό τερματικό σταθμό της Σίνδου και ανατολικό τον κεντρικό επιβατικό σταθμό της Θεσσαλονίκης και η άλλη γραμμή, κύριε Υφυπουργέ, θα είχε το δυτικό άκρο στα Διαβατά και ανατολικό άκρο την περιοχή του ΟΛΘ. Στην προκειμένη περίπτωση αυτό το έργο που εμείς σας λέμε, είναι συνέχεια και διασύνδεση, αν θέλετε, με τον Δυτικό Προαστιακό, δηλαδή, οι δύο μελέτες-προμελέτες θα πρέπει να ενωθούν.

Όπως σας είπα, μέχρι το 2007 υπήρχε μόνο μελέτη σκοπιμότητας για το συγκεκριμένο έργο, το 2016 επί Διακυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α., κλιμάκιο του ΟΣΕ έχει τότε επισκεφτεί την Πέλλα και τη Δυτική Θεσσαλονίκη και αποφασίστηκε και έγινε οίκοθεν, αναγνωριστική μελέτη χάραξης της προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την Έδεσσα μέσω Γιαννιτσών, η οποία παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στα Γιαννιτσά στις 17 Φεβρουαρίου του 2017, παρουσία όλων των δημάρχων της περιοχής, όχι μόνο της Πέλλας αλλά και της Δυτικής Θεσσαλονίκης, Κουφαλίων, αλλά και γενικά όλων των δήμων που διασχίζει εκεί ο προαστιακός. Στις 27 Μαρτίου παρουσιάστηκε στα Γιαννιτσά η επικαιροποιημένη μελέτη σκοπιμότητας-βιωσιμότητας της σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Έδεσσας μέσω Γιαννιτσών. Πρόθεση της κυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α. τότε ήταν να ενταχθεί, τόσο η οριστική μελέτη του έργου, όσο και η υλοποίησή του στο CEF- Connecting Europe Facility. Ήταν το μόνο που μέχρι τότε χρηματοδοτούσε υποδομές, το οποίο μάλιστα αναμενόταν να εκδώσει πρόσκληση ενδιαφέροντος μέσα στο 2019, δεν προλάβαμε όμως, κύριε Υπουργέ, γιατί προκηρύχθηκαν εκλογές.

Αυτό που πρέπει να γίνει τώρα, είναι στην προμελέτη του Δυτικού Προαστιακού που εκπόνησε η ΕΡΓΟΣΕ, να προσαρτηθεί και η αναγνωριστική μελέτη χάραξης και η επικαιροποιημένη μελέτη, όπως αντιλαμβάνεστε, σκοπιμότητας βιωσιμότητας της σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Έδεσσας. Είναι ένα πολύ σημαντικό έργο, όχι μόνο για την Πέλλα, αλλά και για τη Θεσσαλονίκη. Είναι ένα έργο με ιδιαίτερα αναπτυξιακό χαρακτήρα και φιλικό προς το περιβάλλον, κύριε Υπουργέ, όπως όλα τα σιδηροδρομικά έργα, με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, αλλά και με τον περιορισμό της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο. Είμαστε τόσο πολύ κοντά στην υλοποίηση αυτού του έργου και είναι κρίμα να χαθεί αυτή η ευκαιρία και να μην ενταχθεί ούτε τώρα.

Αυτό που απαιτείται από εσάς είναι πολιτική βούληση. Πρέπει η δική σας Κυβέρνηση να δείξει τώρα έμπρακτα την πολιτική της βούληση να στηρίξει αυτό το έργο, που θα δώσει, όπως είπα πολλές φορές, αμφίπλευρα οφέλη και στις δύο περιοχές- Θεσσαλονίκης και Πέλλας- με κυριότερο τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Και επειδή μιλάμε για σιδηροδρομικά έργα, κύριε Υπουργέ, και έχετε εντελώς εξαιρέσει από αυτά την Πέλλα, όχι μόνο δηλαδή την καινούργια χάραξη, όπως σας την πρότεινα τώρα, αλλά και την αναβάθμιση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής, δεν περιελήφθη στα έργα αυτά που ανακοινώσατε- που πραγματικά είναι έργα από ένα πολύ μεγάλο πρόγραμμα, 4 δισεκατομμύρια- ούτε καν η υφιστάμενη σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Έδεσσας, υπό την έννοια να γίνει ταχείας κυκλοφορίας και να αλυτρωτηθεί, κύριε Υπουργέ. Είναι ένα έργο, που όπως πολύ καλά γνωρίζετε, δεν κοστίζει πολύ, νομίζω μόλις είναι 300.000 ευρώ το χιλιόμετρο είναι το κόστος για την ηλεκτροδότηση της γραμμής, δεν συμπεριελήφθη ούτε αυτό, που νομίζω ότι στο μεταβατικό στάδιο θα μπορούσε πραγματικά να εξυπηρετήσει και να αναβαθμίσει τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, γιατί πάμε από υποβάθμιση σε υποβάθμιση. Είμαστε ουσιαστικά προάστιο της Θεσσαλονίκης και νομίζω ότι αυτά τα έργα επιτακτικά θα έπρεπε να μπουν.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Τζάκρη, το λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα έπαιρνα τον λόγο, γιατί νομίζω η ενημέρωση που πρέπει να γίνει αφορούσε ένα συγκεκριμένο έργο, αλλά κάποιοι συνάδελφοι βρήκαν την ευκαιρία να μιλήσουν για όλα τα έργα της Θεσσαλονίκης. Θέλω να τους τονίσω, ότι όποτε έρχεται ο Πρωθυπουργός, από εδώ και πέρα στη Θεσσαλονίκη, πράγματι θα πηγαίνει συνεχώς και σε περισσότερα έργα, γιατί τα περισσότερα έργα την περίοδο που ήταν ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. στην κυβέρνηση, δεν προχώρησαν ή δεν πρόλαβαν να προχωρήσουν.

Ξεκινάω από το στρατόπεδο του Παύλου Μελά, όπου πραγματικά υπήρχε μια διαχρονική υποστήριξη των κυβερνήσεων στο έργο. Το έργο αυτό και η σύμβαση της παραχώρησης ήταν έτοιμη από το 2014, απλώς παρέμεναν στο ταμείο των Ενόπλων Δυνάμεων 50 στρέμματα. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ βρήκε τη λύση και αντί να παραμείνει με αυτά τα 50 στρέμματα, δόθηκαν κάποιες κατοικίες από τον κοινωνικό συντελεστή που ήταν στην κατοχή του Δήμου Παύλου Μελά κι έτσι προχώρησε.

Η παρούσα κυβέρνηση είναι αυτή στην οποία υλοποιείται η συγκεκριμένη ανάπλαση. Είναι λοιπόν ένα έργο τριών κυβερνήσεων και μακάρι έτσι να κάνουν, από εδώ και πέρα, όχι μόνο για τη Θεσσαλονίκη, αλλά και για όλα τα έργα. Δεν συνέβη το ίδιο όμως με την οδική σύνδεση του λιμανιού με τον ΠΑΘΕ. Ήταν ένα έργο σταματημένο στο οποίο υποκαταστήσαμε τον εργολάβο το 2013 και έτσι συνέχισε εκείνη η εργολαβία. Αν η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ δεν ανέθετε νέα μελέτη, ενώ η μελέτη θα μπορούσε να προχωρήσει, είναι ένα έργο το οποίο θα το είχαμε, τώρα, ήδη έτοιμο. Αλλά εν πάση περιπτώσει είναι ένα έργο που και αυτό προχωρεί και σε λίγο καιρό θα υπάρχει αυτή η σύνδεση.

Υπάρχουν όμως και άλλα έργα τα οποία προς το παρόν έχουν το αποτύπωμα, κυρίως, της παρούσας κυβέρνησης. Τέτοιο είναι το «Fly Over» που έχει ήδη προσωρινό μειοδότη. Ένα έργο το οποίο θα ξεκινήσει μέσα στη χρονιά και είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό έργο. Ένα έργο όμως το οποίο, επίσης, έχει αναβιώσει είναι η σύνδεση της Θέρμης με τη Γαλάτιστα. Είναι κι αυτό ένα έργο σταματημένο, με πολλά προβλήματα με τους εργολάβους.

Από το Δυτικό Προαστιακό άκουσα, επίσης, ότι δεν πρόλαβε ο ΣΥΡΙΖΑ. Εν πάση περιπτώσει είναι ένα έργο το οποίο δημοπρατείται. Είναι ένα έργο το οποίο σχετικά, επειδή υπάρχουν υποδομές, είναι εύκολο. Από το στρατόπεδο Γκόνου θα συμφωνήσω, ότι τα πράγματα πήγαν πολύ αργά. Θεωρώ, ότι σιγά σιγά θα επιταχύνουμε και θα ωριμάσουμε τη συγκεκριμένη παρέμβαση.

Τελειώνοντας, ήθελα να πω ότι η Θεσσαλονίκη αλλάζει πρόσωπο. Αλλάζει πρόσωπο, είτε συνεχίζοντας έργα σταματημένα, είτε συνεχίζοντας δράσεις που είχαν ξεκινήσει από προηγούμενες κυβερνήσεις. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να συνεχίσουμε να κάνουμε στην πόλη και να μην σταματούν έργα όταν μπορούν να έρθουν πόροι στην πόλη, όπως πολλά έργα τα οποία θα ξεκινήσουν, τώρα, με την κυβέρνηση Μητσοτάκη και τα οποία υλοποιούνται. Η Θεσσαλονίκη αλλάζει πρόσωπο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σιμόπουλο. Θα δώσουμε τώρα το λόγο, στον κύριο Καραγιάννη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι βουλευτές, ήταν όντως μια πολύ εποικοδομητική συζήτηση η οποία θα έλεγα ότι, παρόλο, κ. Παππά, όπως αναφέρατε θα θέλατε να γίνει σε ένα πνεύμα και σε ένα κλίμα, έτσι, μιας εποικοδομητικής συζήτησης, ως ένα βαθμό το κομμάτι της εισήγησής σας είχε και μια προβοκατόρικη χροιά θα έλεγα. Όμως, θα μου επιτρέψετε να μην μπω σε αυτή την αντιπαράθεση. Θα μπορούσα να σας πω για τις 17 ώρες που έμεινε ο κόσμος εγκλωβισμένος, το 2017, στο τρένο, θα μπορούσα να σας πω πάρα πολλά πράγματα, όπως το τι έγινε όταν έμεινε ο κόσμος εγκλωβισμένος στην ΠΑΘΕ. Δεν έχουν ουσία όλα αυτά τα πράγματα. Ουσία αυτή τη στιγμή έχει, να σας πω και σε αυτό θα συμφωνήσω απόλυτα μαζί σας, ότι η κυβέρνηση, του Κυριάκου Μητσοτάκη, με Υπουργό τον Κώστα Καραμανλή, στο Υπουργείο Υποδομών, κάνουν αυτήν τη στιγμή το μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων που έχει γνωρίσει ποτέ η χώρα μας. Αυτό είναι μια προσωπική επιτυχία, του Κώστα Καραμανλή, ο οποίος άλλαξε όλο τον τρόπο, το πώς αντιλαμβανόμαστε τα δημόσια έργα. Και με θεσμικές παρεμβάσεις και με ουσιαστικές παρεμβάσεις, αλλά κυρίως βλέποντας κάθε πρόβλημα που υπάρχει και λύνοντάς το ουσιαστικότατα. Ξέρετε θα μπορούσα να σας πω και για τη σύμβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ποιος την υπέγραψε, πώς την υπέγραψε και τι ακριβώς λέει αυτή η σύμβαση την οποία επαναδιαπραγματευόμαστε το τελευταίο διάστημα ώστε να βελτιώσουμε το δημόσιο συμφέρον, αλλά ούτε και αυτό θα είχε σημασία.

Σημασία αυτή τη στιγμή έχει να έχουμε όλοι μια αντίληψη ότι το σιδηροδρομικό μας δίκτυο είναι κάτι τόσο ουσιαστικό για τη χώρα μας και ότι αυτή η κυβέρνηση προχωρά με ένα σχεδιασμό ώστε να ενώσει τα λιμάνια με τη νοτιοανατολική Ευρώπη, να ενώσει και να κάνει ουσιαστικά και τη βόρεια Ελλάδα αλλά και το λιμάνι της Αθήνας καθώς και της Πάτρας κόμβους διαμετακομιστικών μεταφορών, ώστε να μπορούμε να πολλαπλασιάσουμε και να έχουμε πολύ μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης.

Τώρα, θα μπω λίγο ειδικά σε όλα τα θέματα αυτά που αναφέρατε, να σας απαντήσω σε ότι αφορά τις προσλήψεις όντως προγραμματίζουμε να κάνουμε προσλήψεις και στον ΟΣΕ που δεν κάνατε επι των δικών σας κυβερνήσεων και να επιτρέψουμε να γίνουν κάποιες μετατάξεις από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον ΟΣΕ, όλα στα πλαίσια του ΑΣΕΠ, όλα με έγκρισεις του ΑΣΕΠ, γιατί η δική μας κυβέρνηση, επιτρέψτε μου να σας πω, ότι δεν κάνει κάτι, το είδατε όποτε και αν προσπαθήσαμε και κάναμε πολύ περισσότερες προσλήψεις, ήταν πάντα στα πλαίσια του ΑΣΕΠ. Επαναδιαπραγματευόμαστε τη σύμβαση, όπως σας είπα, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και σ αυτή τη σύμβαση όντως θα βελτιώσουμε τις συνθήκες και τους όρους για το ελληνικό δημόσιο, γιατί δυστυχώς βρήκαμε μια σύμβαση, η οποία ήταν, θα έλεγα, αποικιοκρατική, την οποία όμως την βελτιώνουμε και φτάσαμε σε αυτό το σημείο.

Άκουσα από κάποιον βουλευτή να μιλάει για το χιλιάρικο, ναι όντως το στη χιλιάρικο είναι μια αλλαγή αντίληψης, είναι ένας άλλος τρόπος που αντιλαμβανόμαστε τους ιδιώτες, γιατί εμείς πιστεύουμε, είμαστε μια φιλελεύθερη κυβέρνηση, η οποία πιστεύει στον ιδιωτικό τομέα, αλλά ο ιδιωτικός τομέας και ο ιδιώτης θα έχει και υποχρεώσεις και όταν δεν τηρεί τις συμβάσεις του θα παρεμβαίνει η πολιτεία και θα πληρώνει. Αυτή η κυβέρνηση το κάνει αυτό και για την Αττική Οδό και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιδιώξαμε λοιπόν και τους επιβάλαμε να αποζημιώσουν όλους αυτούς τους ανθρώπους, οι οποίοι ταλαιπωρήθηκαν και ξέρουμε και κάνουμε μεγάλη προσπάθεια, αλλά άκουσα να εγκαλούμαστε για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Μα αυτός είναι ο λόγος που ήρθαμε εδώ πέρα στη Βουλή αυτή τη στιγμή και αυτό μπορούμε να σας πούμε σε όλους σας ότι εμείς δημοπρατήσαμε έργα άνω των 4.5 δισεκατομμυρίων, είναι 515 εκατομμύρια ευρώ τα έργα που δημοπρατήσαμε σε ό τι αφορά τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς και 4 δισεκατομμύρια τα έργα που είναι μέσα από τον ανταγωνιστικό διάλογο και ξέρετε τα νούμερα πάντα λένε την αλήθεια.

Γιατί θα ήθελα να ρωτήσουμε κιόλας και να μας αναφέρουν οι κύριοι Παππάς και Φάμελλος και η κυρία Τζάκρη πόσα έργα δημοπρατήσαν τα 4,5 χρόνια αυτοί που ήταν κυβέρνηση. Αυτό τα λέει όλα, δεν χρειάζονται περισσότερα στοιχεία. Στην κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου γίνεται μια τεράστια προσπάθεια από τον ΟΣΕ και από την ΕΡΓΟΣΕ να λύσουμε το κουβάρι των συναρμοδιοτήτων τους, να προκηρύξουμε έργα ώστε να βελτιώσουμε το οδικό δίκτυο και το βελτιώνουμε και κατεβάζουμε τους χρόνους και το καταφέρνουμε. Ξέρετε, με ρωτήσατε για το πόση ώρα και πότε θα κατέβει και θα μειωθεί η διαδρομή, ήδη το κομμάτι Τιθορέα - Προμαχώνας νομίζω ότι στο επόμενο πεντάμηνο θα το παραδώσουμε. Σε ότι αφορά τη σύμβαση της 7 17 που έχουμε για τη σηματοδότηση και αυτό θα κατεβάσει κι άλλους χρόνους. Γίνεται μια διαρκή προσπάθεια να βελτιώσουμε ότι ζητήματα υπήρχαν.

Η χρηματοδότηση που αναφέρατε για το έργο είναι 95% από Ευρωπαϊκούς πόρους. Αυτή είναι η χρηματοδότηση. Ξέρετε εμείς δεν προκηρύσσουμε έργα χωρίς εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Τα έργα μας έχουν και χρονοδιάγραμμα και χρηματοδότηση. Να έρθω τώρα σ αυτό το σημείο που ανέφερε ο κύριος Σιμόπουλος. Ξέρετε αυτό που καταφέραμε με το FLY OVER και με το Καλαμάτα – Πύλος – Ριζομυλος - Μεθώνη ήταν κάτι το οποίο δεν έχει ξαναγίνει. Σε χρόνους ρεκόρ, όπως και το κομμάτι του ΒΟΑΚ στο ΣΔΙΤ που είναι σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και αυτό τελειώνει πάρα πολύ γρήγορα και θα ανακηρύξουμε πολύ σύντομα προσωρινό ανάδοχο. Δεν έχουν ξαναγίνει σε αυτούς τους χρόνους τόσα πολλά έργα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Καταλαβαίνω ότι σας λείπει, αλλά επιτρέψτε μου να σας πω κύριε Φάμελλο ότι ως Θεσσαλονικιό θα πρέπει να είστε χαρούμενος, γιατί αυτό που μεταφέρατε εδώ πέρα ήταν μια εικονική πραγματικότητα και αν θέλετε με μεγάλη μας χαρά οποιαδήποτε στιγμή θέλετε, είτε στο Υπουργείο είτε και στην Θεσσαλονίκη να περπατήσουμε και να δούμε τα εργοτάξια για της Θέρμης - Γαλάτιστα που δεν υπήρχε, εμείς το προκηρύξαμε, εμείς θα το τελειώσουμε. Παραδώσαμε τα πρώτα χιλιόμετρα και πολύ σύντομα θα παραδώσουμε και τα υπόλοιπα.

Κλείνουμε ξέρετε και μικρά έργα, η Ποτίδαια κύριε Φάμελλε γιατί φαντάζομαι ότι και εσείς πηγαίνετε στη Χαλκιδική, πόσα χρόνια ήταν αυτό το πρόβλημα; Το λύσαμε και αυτό το πρόβλημα. Θέλετε να δούμε την οδική σύνδεση για το λιμάνι; Εμείς το προκηρύξαμε το έργο, εμείς θα το τελειώσουμε. Το Φίλυρο, την οδική σύνδεση για το παιδιατρικό; Εμείς την προκηρύξαμε, θα δείτε σε λίγο καιρό. Τα αντιπλημμυρικά έργα που γίνονται για τη Θεσσαλονίκη, η ανακατασκευή του Δικαστικού Μεγάρου, οι 17 σχολικές μονάδες, είναι τόσο μεγάλα και τόσα πολλά τα έργα που γίνονται στη Θεσσαλονίκη, που θα ήθελα από τη δική σας την πλευρά να πείτε ότι όντως προχωρούν και όντως γίνεται μια τιτάνια προσπάθεια γιατί η Θεσσαλονίκη τα δικαιούται όλα αυτά τα έργα.

Επίσης, μιλάτε και για τη σιδηροδρομική σύνδεση και να έρθω να σας απαντήσω και σε αυτό το ερώτημα. Μα, το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού είναι μέσα στο μεγάλο πακέτο των τεσσάρων δισεκατομμυρίων και ανέφερε ο κ. Φάμελλος, ότι καταργήσαμε μια μελέτη. Ξέρετε πόσο καιρό έκανε το πρώτο πρακτικό; Δεκαοκτώ μήνες. Εμείς περιμέναμε, λοιπόν, το πρώτο πρακτικό, ξέρετε πόσο θα έκανε; Δυο χρόνια. Όντως πήραμε μια πολιτική πρωτοβουλία και αλλάξαμε τον τρόπο που θα δημοπρατούμε τα δημόσια έργα και ιδίως τα σιδηροδρομικά έργα τα δημοπρατήσαμε ουσιαστικά με έναν διαφορετικό τρόπο μέσα από τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου ώστε πάρα πολύ σύντομα, εντός του 2023, να έχουμε αναδόχους και να ξεκινήσουν τα έργα. Αν εσείς είχατε μια πολιτική επιλογή να κάνετε οκτώ χρόνια μελέτες και μετά να προκηρύξετε τα έργα, θα πρέπει να το πείτε στους θεσσαλονικιούς.

Εμείς επιλέξαμε τι έχουμε να κάνουμε και το λέμε και μπορούμε και τους κοιτάμε στα μάτια. Όπως σε όλα τα ζητήματα είναι ξεκάθαρες οι απόψεις μας. Εμείς δεν κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Τα θετικά τα αναγνωρίζουμε. Όντως το κομμάτι των δημοσίων έργων και των έργων υποδομής δεν πρέπει να είναι ένα κομμάτι που θα πρέπει να έχουμε πολιτικές αντιπαραθέσεις. Δεν πρέπει να το κάνουμε ένα πεδίο, όπου εκεί θα κάνουμε μικροπολιτική. Οι πολίτες γνωρίζουν πάρα πολύ καλά και μου αναφέρατε πριν από λίγο να σας πω, για τα έργα που παραδώσατε. Θα μπορούσα να σας πω και εγώ, μπαίνοντας στην ίδια λογική, μα εμείς τα προκηρύξαμε αυτά και εσείς τα παραδώσατε. Έχει ουσία; Ουσία έχει όταν τα δημόσια έργα, όταν τα έργα υποδομής παραδίδονται στους πολίτες, προσφέρουν μια υπεραξία, δουλεύει ο κόσμος, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και από εκεί και πέρα υπάρχει ένα όφελος για την κοινωνία. Αυτό θα πρέπει να είναι που μας ενδιαφέρει, όλους εσάς που είστε εκπρόσωποι στο ελληνικό κοινοβούλιο και εμείς αυτή τη στιγμή που βρισκόμαστε από θέσεις ευθύνης.

Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι έχω απαντήσει στα περισσότερα από τα ερωτήματα, δεν ξέρω αν υπάρχει κάτι άλλο που δεν έχω απαντήσει, οτιδήποτε άλλο τεχνικό θα μπορέσει να σας απαντήσει και ο κύριος Βίνης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Βίνης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ(Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.ΑΕ):** Κύριε Πρόεδρε, εν τάχει, διότι ειπώθηκαν κάποια ζητήματα, να καταγραφούν και στα Πρακτικά. Αναφέρθηκε ο κ. Καραθανασόπουλος, για την ολοκλήρωση της σύνδεσης μέχρι την Πάτρα. Να ενθυμίσω ότι υπάρχει ενεργή εργολαβία που φθάνει μέχρι την οδό Κανελλοπούλου, όπου έχει προχωρήσει περίπου στο 35% έως 40% της υλοποίησής της, επομένως αντιλαμβάνεσθε όλοι τι θα σήμαινε αν αυτό το πράγμα το καταργούσαμε. Αυτό θα σήμαινε ότι θα χάναμε χρηματοδότηση από το συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα. Δεν είναι θέμα διεξόδου, είναι θέμα του τι λένε οι μελέτες. Η μελέτη ανάλυσης - κόστους – οφέλους οριακά καταφέραμε, κατόπιν της παρότρυνσης του Υπουργού και του Υφυπουργού, να υπογειοποιήσουμε το μεγαλύτερο κομμάτι από το Ρίο μέχρι και το νέο λιμάνι της Πάτρας. Αυτές ήταν οι κατευθύνσεις που δόθηκαν και με αυτό ως προσέγγιση έχουμε μία εγκεκριμένη μελέτη ανάλυσης - κόστους – οφέλους, η οποία είχε εγκριθεί και από τους JASPERS, που είναι ενδιάμεσος φορέας, που προτείνει και χρηματοδοτεί τα έργα.

Επίσης, όσον αφορά για την δίοδο στο κομμάτι των Καμαρών που αναφέρθηκε, προφανώς, όλη αυτή η διαχείριση δεν έγινε υπό της παρούσης διοίκησης, είναι παρελθοντική, αναζήτησα τι έχει συμβεί και γιατί κατασκευάσθηκε αυτή η κάτω διέλευση του σιδηροδρόμου με μικρότερο περιτύπωμα από το να χωρά κάποιο πυροσβεστικό όχημα. Θέλω προς το Σώμα να ενημερώσω ότι ήταν κατόπιν αιτήματος της τοπικής αρχής της τότε εποχής, να μην περνάνε βαρέου τύπου οχήματα και αυξάνουν τον όγκο της κίνησης και του φόρτου εντός του αστικού ιστού, παράλληλα σε απόσταση ενός χιλιομέτρου εκατέρωθεν της συγκεκριμένης διέλευσης υπάρχουν αντίστοιχες κάτω διαβάσεις που επιτρέπουν τη διέλευση βαρέου τύπου οχημάτων.

Όσον αφορά στον κύριο Παππά, που αναφέρθηκε για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, νομίζω ότι απάντησε ο Υφυπουργός, όντως το πρώτο πρακτικό έκανε περίπου 18 μήνες, όντως με τη διαχείριση που προχωράμε αυτή τη στιγμή θεωρούμε και πιστεύουμε ότι μέσα στο 2023 θα έχουμε ανάδοχο. Επομένως, αν πραγματικά σε χρόνους αναλύσουμε προκήρυξη μελέτης, υλοποίηση μελέτης, αδειοδότηση μελέτης, οι τεχνικοί ή του κλάδου που μπορεί να είναι μηχανικοί σε αυτή την αίθουσα αντιλαμβάνονται ότι μετράμε περίπου 8 χρόνια. Με τη διαχείριση, την οποία προχωράμε, περίπου σε 2,5-3 χρόνια, θα έχουμε ανάδοχο να εγκατασταθεί, να κατασκευάσει.

Για το αν έχουμε υπογράψει νέες συμβάσεις και σε τι σημείο βρισκόμαστε, να ενημερώσω με νούμερα. Το ανεκτέλεστο της εταιρείας, όταν αναλάβαμε τη διοίκηση, ήταν περίπου 250 με 270 εκατομμύρια. Οι δημοπρατήσεις που έγιναν τα 4,5 χρόνια προσέγγιζαν τα 380 εκατομμύρια. Το έτος 2021 είναι το πρώτο έτος που στο διάγραμμα απορροφήσεων, το οποίο, αν θέλετε να το καταθέσω και στα πρακτικά, αρχίζει να παριστάνεται ανοδική πορεία απορροφήσεων.

Οι δημοπρατήσεις που προχωρήσαμε αυτό το διάστημα, πέραν της διαχείρισης του μεγάλου σιδηροδρομικού πακέτου, ύψους 515 εκατομμυρίων - και εδώ να απαντήσω και στον κ. Βιλάρδο και στον κ. Γκόκα - ουσιαστικά ολοκληρώνουν την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου, προστίθοντας ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, τηλεπικοινωνίες και ATCS.

Πιο συγκεκριμένα, ποια είναι αυτά τα έργα. Αναφερόμαστε στο έργο Λάρισα – Βόλος, το οποίο προ Χριστουγέννων το συζητήσαμε στη Βουλή και είναι η ηλεκτροκίνηση και τα συστήματα αυτής της σύνδεσης. Είναι το σημερινό έργο, Θεσσαλονίκη – Ειδομένη. Είναι η αντίστοιχη διαχείριση για το Κιάτο – Ροδοδάφνη. Είναι το αντίστοιχο έργο για το Ροδοδάφνη-Ρίο. Είναι η Β’ φάση του σταθμού Αθηνών και είναι και το έργο Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, που, ουσιαστικά, ολοκληρώνεται η ηλεκτροκίνηση, η σηματοδότηση και τα συστήματα και σε αυτό το έργο.

Κύριε Γκόκα, για το GSM-R, ορθώς και σωστά το επισημάνατε, είναι ένα από τα έργα, το οποίο στους επόμενους δύο μήνες - έχουμε πάρει την προέγκριση της χρηματοδότησης από τη διαχειριστική αρχή - θα δημοπρατηθεί, για να κλείσει στο σύνολο της υφιστάμενης ενεργής γραμμής η κάλυψή του από GSM-R.

Νομίζω ότι από τα θέματα, που αφορούν την εταιρεία, κάλυψα το σύνολο των απαντήσεων. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

Νομίζω ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία και σε συνεννόηση με τον κ. Πρόεδρο και τον κ. Υφυπουργό, θα συντονίσουμε τη συζήτηση ενημέρωσης, γενικά με τα έργα της ΕΡΓΟΣΕ. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε. Αυτό σημαίνει ότι το Προεδρείο δεσμεύεται, σε συνεννόηση με το Υπουργείο, να καθορίσει σύντομα μία ειδική συνεδρίαση με τα θέματα σιδηροδρόμου. Διότι υπήρχαν απαντήσεις, κάποια άλλα θέματα, όμως, δεν απαντήθηκαν.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) :** Βεβαίως. Σαφώς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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 (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης,, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 12.25’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**