**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 12 Δεκεμβρίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.05΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150)** του **Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτής, κ. Χαράλαμπου Αθανασίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προς υπογραφή σύμβαση του έργου «Αναβάθμιση υφιστάμενης ΣΓ Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Αττικής, τμήμα: Άνω Λιόσια – Νέος Σ.Σ. Μεγάρων – Π.Σ. Μεγάρων (ΑΔ. 247/22)», με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε.».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΣΕ Α.Ε., κ. Παναγιώτης Τερεζάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Προεδρεύων 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. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Κωτσός Γεώργιος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπασωτηρίου Σταύρος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Νατσιός Δημήτριος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Καλησπέρα σε όλους. Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Επιτροπής μας, με θέμα ημερήσιας διάταξης ««Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ.9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προς υπογραφή σύμβαση του έργου με τίτλο «Αναβάθμιση υφιστάμενης ΣΓ Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Αττικής, τμήμα: Άνω Λιόσια – Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Μεγάρων – Προαστιακός Σταθμός Μεγάρων (Αριθμός Άδειας 247/22)», με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε.».».

Ως προς τη διαδικασία, θα δώσω αρχικά τον λόγο στον κύριο Υπουργό και μετά στην κυρία Υφυπουργό, εφόσον το επιθυμεί. Στη συνέχεια θα κάνετε ερωτήσεις, ένας από κάθε κόμμα. Όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να λάβει τον λόγο παρακαλώ να ενημερώσει τη Γραμματεία της Επιτροπής

Ο Υπουργός, η Υφυπουργός καθώς και ο παριστάμενος Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, κ. Τερεζάκης, θα απαντήσουν στις ερωτήσεις σας, συνολικά, ώστε να κερδίσουμε χρόνο και να απαλειφθεί το φαινόμενο της αλληλοκάλυψης των ερωτημάτων, όπως έχει παρατηρηθεί κατά το παρελθόν, και να μην χρειάζεται να απαντηθεί δυο φορές.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δέκα λεπτά. Ο χρόνος είναι συμβολικός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Παρουσιάζουμε σήμερα στη Βουλή, γιατί είχαμε πει από την πρώτη στιγμή ότι θα το κάνουμε, αν και δεν είναι υποχρέωση, τη δρομολόγηση της υλοποίησης του έργου της αναβάθμισης του υφιστάμενου Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου της Δυτικής Αττικής και συγκεκριμένα το τμήμα από τα Άνω Λιόσια, μέχρι τα Μέγαρα.

Το συνολικό μήκος του νέου κλάδου του Προαστιακού θα είναι 34,6 χιλιόμετρα και κατά τη λειτουργία του θα εξυπηρετεί μεταξύ άλλων τον Ασπρόπυργο, την Ελευσίνα, τη Νέα Πέραμο και τα Μέγαρα, διασφαλίζοντας τη διασύνδεση οικισμών της Δυτικής Αττικής. Το τελικό έργο θα περιλαμβάνει ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση, ενώ θα συνδέει τη Δυτική Αττική με την Αθήνα, το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», τον Πειραιά και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Με αφορμή τη σημερινή μας επικοινωνία, προσπάθησα να δω τι ερωτήματα θα ήθελαν να θέσουν οι συνάδελφοι -και αντιλαμβάνομαι και η ελληνική κοινωνία- και προσπαθώ να θέσω ο ίδιος στον εαυτό μου πέντε ερωτήματα και επί αυτών να δώσω συγκεκριμένες απαντήσεις.

Πρώτα απ’ όλα ποιο είναι το αντικείμενο του έργου; Τι περιλαμβάνεται στο έργο;

Στο έργο περιλαμβάνονται αρκετά στοιχεία και ενδεικτικά σταχυολογώ τα πιο σημαντικά. Κατασκευή της επιδομής γραμμής κανονικού εύρους, με νέα υλικά, κατασκευή υδραυλικών έργων, για την αποστράγγιση της γραμμής, κατασκευή νέων γεφυρών, κατασκευή αποβαθρών και στεγάστρων στους σταθμούς, αναπροσαρμογή εξωτερικών χώρων στις απαιτήσεις ΑμεΑ, κατασκευές για σήμανση και ασφάλεια των παγίων εγκαταστάσεων, εγκατάσταση συστήματος σηματοδότησης με ATCS και τηλεδιοίκηση, εργασίες εγκατάστασης πληροφοριακών συστημάτων σταθμών και οι πάσης φύσεως υποδομές για την εξυπηρέτηση των σιδηροδρομικών συστημάτων. Άρα ουσιαστικά το σύνολο του έργου περιλαμβάνεται στο αντικείμενο αυτό.

Δεύτερον. Ποια είναι η χρησιμότητα του έργου, γιατί να το κάνουμε;

Νομίζω ότι το έργο είναι χρήσιμο γιατί επιτυγχάνονται οι εξής στόχοι. Εξοικονόμηση κόστους μετακίνησης των επιβατών του Προαστιακού. Οικονομία χρόνου στις μετακινήσεις των επιβατών. Αξιοπιστία της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφοράς και αποφυγή καθυστερήσεων λόγω μη ανάμιξης με την υπόλοιπη κυκλοφοριακή κίνηση. Άνεση και ασφάλεια μετακινούμενων, λόγω καλύτερων συνθηκών κίνησης και στάθμευσης. Καλύτερες συνθήκες αναμονής στις στάσεις. Εξοικονόμηση χρόνου όσων μετακινούνται με ΙΧ και λεωφορεία, λόγω μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης που θα συνεπάγεται ο Προαστιακός. Μείωση ατυχημάτων. Εξυπηρέτηση ΑμΕΑ. Μείωση ρύπων και επιπέδου θορύβου. Βελτίωση των όρων εκμετάλλευσης συνολικά της περιοχής.

Το τρίτο ερώτημα έχει να κάνει με την περιβαλλοντική διάσταση. Το έργο αυτό θα έχει περιβαλλοντικά ωφέλιμες επιπτώσεις;

Να ξεκαθαρίσουμε πως το έργο διαθέτει εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και πληροί τους όρους της Κοινοτικής Οδηγίας, έχω τα επισυναπτόμενα έγγραφα μαζί μου. Μεταξύ άλλων, το έργο αναμένεται να οδηγήσει σε μετριασμό της κλιματικής αλλαγής, με μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Δεν επιβαρύνει σημαντικά την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, καθώς δεν οδηγεί σε αυξημένο αρνητικό αντίκτυπο των πραγματικών και των αναμενόμενων κλιματικών συνθηκών, στο ίδιο το έργο ή σε ανθρώπους, φυσικούς πόρους ή περιουσιακά στοιχεία. Δεν επιβαρύνει σημαντικά τη βιώσιμη χρήση και προστασία των υδάτινων και των θαλασσίων πόρων. Δεν επιβαρύνει σημαντικά την κυκλική οικονομία, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων και της ανακύκλωσης, λόγω της φύσης του έργου. Αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών ρύπων στην ατμόσφαιρα, λόγω της ηλεκτροκίνησης που ανέφερα προηγουμένως της σιδηροδρομικής γραμμής.

Τέταρτο ερώτημα. Ποιο το κόστος και ποιος το πληρώνει, ποιος το χρηματοδοτεί;

Η προβλεπόμενη δαπάνη του έργου είναι 98,4 εκατομμύρια ευρώ, περιλαμβανομένων των απρόβλεπτων δαπανών όσο και των απολογιστικών εργασιών. Μετά την ολοκλήρωση της δημοπράτησης το συμβατικό τίμημα διαμορφώθηκε, με μικρή έκπτωση, στα 95,7 εκατομμύρια ευρώ. Το έργο εντάχθηκε στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Το Υπουργείο ευθύνης είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ο φορέας υλοποίησης ο ΟΣΕ και για τον λόγο αυτό είναι μαζί μας ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλός του.

Αποδεικνύεται έτσι για ακόμα μία φορά -σε ένα συγκεκριμένο έργο, αλλά με αφορμή αυτό το έργο- πως, τελικά, τα έργα που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας αφορούν τους πολλούς και κυρίως τους οικονομικά πιο ευάλωτους.

Τελευταίο ερώτημα. Πότε θα ολοκληρωθεί η κατασκευή του έργου;

Ούτως ή άλλως, αφού είναι έργο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας οφείλει να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2025, περίπου. Προθεσμία περάτωσης όλων των κατασκευών του έργου, δηλαδή των κατασκευών της περιόδου ερευνών, μελετών, κατασκευών και παράδοσης, ορίζεται από την υπηρεσία στους 28 μήνες, με αφετηρία την ημερομηνία που θα υπογραφεί η Σύμβαση -και η Σύμβαση αναμένεται να υπογραφεί το αμέσως προσεχές χρονικό διάστημα, όπως έχουμε ενημερωθεί από την διοίκηση του ΟΣΕ.

Συμπερασματικά, απαντώντας, σε πέντε, νομίζω, κομβικά, χρήσιμα και σημαντικά ερωτήματα, αποδεικνύεται ότι πρόκειται για ένα σημαντικό έργο, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση που θα βελτιώσει σημαντικά την καθημερινότητα των πολιτών.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Η κυρία Υφυπουργός θα μιλήσει στο τέλος.

Τον λόγο έχει ο κ. Χαράλαμπος Μαμουλάκης**.**

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς, επιτρέψτε μου να πω ότι, μια σταθερή άποψη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης είναι πως οποιοδήποτε έργο σταθερής τροχιάς που νομοτελειακά είναι και φιλοπεριβαλλοντικό -πολλώ δε μάλλον όταν ενισχύεται και με την ηλεκτροκίνηση, είναι ακόμα πιο Eco-Friendly, ακόμα πιο φιλοπεριβαλλοντικό- είναι η σωστή κατεύθυνση. Επιπροσθέτως να πω ότι η εξυπηρέτηση μιας κοινωνικά και οικονομικά ευπαθούς περιοχής της χώρας μας, εν προκειμένω της Δυτικής Αττικής, είναι, επίσης, κάτι πολύ σημαντικό, για να προσφέρει στους πολίτες μια οικονομικά ανεκτή δυνατότητα μετακινήσεως.

Επιπρόσθετα θα έλεγα ότι ήταν αναμενόμενο από την πλευρά μας ότι ένα τέτοιο έργο -που το έχουμε πει πολλές φορές, παρακινώντας την Κυβέρνηση τόσο στην προηγούμενη Κοινοβουλευτική θητεία όσο και στην παρούσα- να ενισχύσει και με μια γενναιότητα, αν μου επιτρέπεται η έκφραση, στην κατασκευή, ανάπτυξη υποδομών, με μέσα σταθερής τροχιάς. Έχουμε συζητήσει και με τον προκάτοχό σας, τον κ. Καραμανλή, για την Κρήτη, επίσης για ένα μέσο σταθερής τροχιάς, οπουδήποτε είναι δυνατό. Νομίζω ότι είναι η βασική ντιρεκτίβα και της ΕΕ, διότι έτσι δημιουργεί συνθήκες απρόσκοπτης μετακίνησης, με χαμηλό κόστος, με περιβαλλοντικά φιλικούς όρους, άρα διέπει και ικανοποιεί το σύνολο, τις νόρμες που ήδη έχει δημιουργήσει η ΕΕ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Όμως, έχω να θέσω κάποια ερωτήματα, αφού άκουσα προσεκτικά τον Υπουργό στην τοποθέτησή του, για το ζήτημα αυτό. Όπως πολύ καλά γνωρίζουμε το RRF, το Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης, έχει πολύ αυστηρά χρονοδιαγράμματα. Άλλωστε εξαρτάται ακραιφνώς η εύρυθμη χρηματοδότησή του, με τα ορόσημα, τα κατασκευαστικά και τα παραδοτέα. Σας άκουσα, λοιπόν, κύριε Σταϊκούρα, να αναφέρετε ότι η διάρκεια του εν λόγω έργου, του οποίου η Σύμβαση αναμένουμε να υπογραφεί εντός του μήνα, απ’ ότι καταλαβαίνω ή ελπίζω, διαρκεί 28 μήνες. Την ίδια χρονική στιγμή έχουμε μια καταληκτική ημερομηνία, από την ΕΕ και από το Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης, την 31/12/2025, δηλαδή σε 24 μήνες από τώρα. Άρα έχουμε μια de facto υπέρβαση του χρόνου, κατά τέσσερις μήνες, τουλάχιστον, αν όλα πάνε κατ’ ευχήν -και μακάρι, φυσικά, να πάνε καλά και να μην έχουμε απρόβλεπτες εργασίες ή οιονεί καθυστερήσεις ή οτιδήποτε άλλο.

Πρώτη ερώτηση, λοιπόν. Ποια πρόβλεψη υπάρχει από πλευράς του Υπουργείου, για να μην έχουμε ζητήματα τυχόν απεντάξεως, εφόσον δεν θα έχουμε εκτελέσει το έργο, εν συνόλω, μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 31/12/2025, γνωρίζοντας ότι είναι ένα αυστηρό deadline, από ότι φαίνεται, δεν θα έχουμε, μάλλον, «ν+2» από πλευράς του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης.

Εφόσον κατασκευάζεται ένα τέτοιο έργο σταθερής τροχιάς με ένα αρκετά σημαντικό ανάπτυγμα, συνολικού κόστους χρηματοδότησης 98,4 εκατομμυρίων ευρώ όπως είπατε, αν δεν κάνω λάθος, και με έναν άξονα που περίπου ικανοποιεί και εξυπηρετεί 32 χιλιόμετρα εν συνόλω του δυτικού κλάδου, θέτω το δεύτερο ερώτημα. Υπάρχει πρόβλεψη για επέκταση, δηλαδή, ουσιαστικά ένα upgrade της ίδιας υφιστάμενης γραμμής χάραξης, όχι άμεσα αλλά στο εγγύς μέλλον; Έχει προβλεφθεί εν είδει προνόησης από την πλευρά σας μια τέτοια κίνηση;

Καταλήγω με ένα τρίτο ζήτημα, που αναφερθήκατε και εσείς νωρίτερα αλλά δεν νομίζω ότι έγινε με αναλυτικό τρόπο. Ποιο είναι αυτό; Τα στερεά και υγρά απόβλητα. Αυτό είναι ένα ζήτημα πολύ σημαντικό και όταν μιλάμε με όρους κυκλικής οικονομίας, εν έτι 2023, πρέπει να το αποτυπώνουμε και στις πράξεις μας, όπου πράξεις μας εν προκειμένου είναι το ίδιο το έργο. Ποια είναι η πρόβλεψη για τη διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων σε μια γραμμή, η οποία εκ των πραγμάτων θα επιβαρύνεται λόγω της χρήσεως της γραμμής αυτής; Και αν τυχόν έχει υπάρξει, εφόσον έχει υπάρξει πρόβλεψη, με ποιο τρόπο θα διαχειριστείτε το σύνολο των τιμών των αποβλήτων αυτών;

Αυτά είναι τα τρία διακριτά ερωτήματα που θέτω και κλείνοντας, κ. Πρόεδρε, να πω ότι συμπαριστάμεθα και εμείς ως Αξιωματική Αντιπολίτευση σε όλους αυτούς τους ανθρώπους, σε όλες αυτές τις οικογένειες που βρίσκονται στην Πλατεία Συντάγματος, 282 ημέρες μετά την τραγωδία των Τεμπών όπου 57 συμπολίτες μας, 57 ψυχές, ζητούν ακόμα και τώρα δικαίωση. Ερχόμενος και εγώ τώρα από εκεί, νομίζω πως οφείλουμε τόσο η Κυβέρνηση όσο και το σύνολο του πολιτικού συστήματος, να πράξει τα δέοντα και να «χυθεί άπλετο φως», πραγματικά, σε μια υπόθεση, η οποία ταλανίζει τη γενιά μας. Οφείλουμε να μην υπάρχει καμία, μα καμία, σκοτεινή πλευρά σε αυτή την υπόθεση, για να έχουμε ένα υγιές πολιτικό σύστημα και την επόμενη μέρα. Οφείλουμε να καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια εις τρόπον ώστε να δικαιωθούν αυτές οι ψυχές μέσω της αποκάλυψης όλων των πτυχών που συναρτώνται με αυτή την τραγωδία.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Εγώ σας ευχαριστώ, κ. Μαμουλάκη.

Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ».

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ:** Ξεκινώντας θέλω να πω ότι και εμείς από την πλευρά μας, ως ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ, είμαστε θετικοί σε ότι αφορά το συγκεκριμένο έργο. Είναι πολύ σημαντικό να «τρέξουν» τέτοιες ενέργειες σε μια περιοχή, της οποίας τα κοινωνικά κριτήρια επιβάλλουν και πρέπει να «τρέξουν». Τα οφέλη τα οποία βλέπουμε, κατά το πλείστων στις κατοικημένες περιοχές, είναι ότι επεκτείνεται ο αστικός ιστός, η σύνδεση του αστικού κέντρου με πόλεις που έχουν αυθύπαρκτη υπόσταση ως τα αστικά κέντρα και φυσικά τη μεταφορά προϊόντων και εμπορευμάτων ως προς τους εργαζόμενους και προς την εργασία τους.

Σε ότι αφορά τις εκπομπές ρύπων, νομίζω ότι ήταν ξεκάθαρα αυτά τα οποία έχουμε και τις έμμεσες θετικές επιπτώσεις στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον. Η ερώτηση, η οποία θα ήθελα να κάνω, έχει σχέση με αυτό που είπε και ο κ. Μαμουλάκης σε ότι αφορά το χρονοδιάγραμμα, καθώς έχουμε εδώ μία τετράμηνη απόκλιση την οποία πρέπει να εξηγήσουμε, καθώς το Ταμείο Ανάκαμψης έχει συγκεκριμένες χρονικές αρμοδιότητες.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να αναφερθώ και στην ένσταση που έχει εκφράσει η Δημοτικής Αρχής της Ελευσίνας, να μη διέρχονται αγωγοί λευκών προϊόντων κάτω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, γιατί διέρχονται μέσα από τον αστικό ιστό. Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να έχω μια διευκρίνιση ως προς αυτό το θέμα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εγώ σας ευχαριστώ κ. Πάνα.

Τον λόγο έχει ο κ. Τσοκάνης, από την Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΟΚΑΝΗΣ:** Καλησπέρα κύριοι συνάδελφοι.

Ξεκινώντας θα ήθελα, με δυο κουβέντες, να πούμε για τις εξελίξεις αυτή τη στιγμή, έξω από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, και τον μεγάλο αγώνα που πρέπει να κάνει ο λαός μας ούτως ώστε να διαλευκανθεί η υπόθεση του «εγκλήματος των Τεμπών» και να δημιουργηθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για φθηνές και ασφαλείς μετακινήσεις για όλο το λαό και τη νεολαία.

Και για να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους. Αυτό το έργο γίνεται για να εξυπηρετήσει τα μονοπώλια και τις πολυεθνικές και όποιος δεν το γνωρίζει, γιατί είμαι μεγαλωμένος στον Ασπρόπυργο, ας έρθει να δει ακριβώς τι γίνεται στην περιοχή του Θριασίου. Μονοπώλια, πολυεθνικές, Logistic, κέντρα ανακύκλωσης, χωματερές και μια σειρά άλλες μικρές και μεγάλες βιομηχανίες, από βιομηχανίες τοξικών αποβλήτων μέχρι βιομηχανίες ανακύκλωσης των πάντων που επιβαρύνουν τη ζωή των κατοίκων. Που υποχρεώνουν τους εργαζόμενους να δουλεύουν σε άθλιες και απαράδεκτες συνθήκες. Σήμερα, προκειμένου να κερδίσει χρόνο και χρήμα το κεφάλαιο χρησιμοποιεί το εργαλείο του κρατικού μηχανισμού προκειμένου να υλοποιήσει αυτό το έργο.

Σίγουρα, «κοντά στον βασιλικό ποτίζεται και η γλάστρα» και μπορεί κανείς να αναρωτηθεί αν θα μετακινούνται οι εργαζόμενοι από και προς τον χώρο της δουλειάς τους. Είναι γεγονός. Το θέμα είναι με τι κόστος θα μετακινούνται; Πόσο θα επιβαρυνθεί ο ελληνικός λαός από τα «ματωμένα» πλεονάσματα έτσι ώστε τα προαπαιτούμενα του Ταμείου Ανάκαμψης να οδηγήσουν στην εκταμίευση ποσών που θέλει η Κυβέρνηση; Πόσο θα επιβαρυνθεί ο ελληνικός λαός με την έμμεση και την άμεση φορολογία το επόμενο διάστημα; Πόσο θα πληρώσει ο λαός του Θριασίου, με την άναρχη ανάπτυξη βιομηχανικών, βιοτεχνικών και άλλων Logistics Πάρκων και χώρων αποθήκευσης στην περιοχή;

Καταρχάς, είναι γεγονός ότι κάτω από τις γραμμές του τρένου, ανεξάρτητα που το κατήγγειλε ο Δήμος Ελευσίνας ομόφωνα, κατά πάσα πιθανότητα θα διέρχονται αγωγοί νάφθας, βενζίνης, πετρελαίου και άλλων προϊόντων, γιατί έτσι πρόκειται να μειωθεί το κόστος μεταφοράς μεταξύ των διυλιστηρίων, κάτι το οποίο είναι απαράδεκτο. Αυτό, δεν πρόκειται να το επιτρέψουμε. Ούτε εμείς ως ΚΚΕ, ούτε ο λαός της Δυτικής Αττικής και του Θριασίου.

Δεύτερον, είναι λίγο ειρωνικό -και δεν ενέχει προσωπική επίθεση- να μιλάμε για περιοχές NATURA. Θα σας πω για την περιοχή NATURA στην περιοχή της Νέας Περάμου που δίπλα είναι τα ΕΛΠΕ, που δίπλα μεταφέρεται ανεξέλεγκτο και χωρίς αστυνόμευση το LNG από το λιμάνι της Νέας Περάμου, που δίπλα είναι μικρές και μεγάλες βιομηχανίες και οικισμοί, χωρίς καμία πρόβλεψη, χωρίς καμία μελέτη. Η περιοχή του Θριασίου καίγεται κάθε χρόνο, έχουμε μετρήσει 500 φωτιές μέχρι σήμερα και οι κάτοικοι υποφέρουν. Περιμένουμε στη συνέχεια την καινούργια συμφωνία που έχει κάνει το Υπουργείο Ανάπτυξης και τη νέα επένδυση που θα γίνει στην περιοχή. Νέα κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία οδηγεί που; Όλα αυτά τα χρόνια αν αρρωστήσεις ή τραυματιστείς ο χρόνος που χρειάζεται για να φτάσεις μέχρι το νοσοκομείο είναι πολύ μεγαλύτερος από αυτόν για το νεκροταφείο. Πιο κοντά και πιο σύντομα το νεκροταφείο, δεν προλαβαίνεις να πας στο νοσοκομείο αλλά ούτε και μπορείς να κυκλοφορήσει σε αυτή τη συγκεκριμένη περιοχή.

Με αυτή την έννοια, θεωρούμε ότι είναι ένα μέτρο εξυπηρέτησης των συμφερόντων που επενδύουν -και έχουν επενδύσει όλα αυτά τα χρόνια- στην περιοχή. Θεωρούμε ότι και αυτό πρόκειται να «φορτωθεί» στις πλάτες του ελληνικού λαού. Εμείς θα ξεσηκώσουμε το λαό της περιοχής του Θριασίου, του Ασπροπύργου, της Δυτικής Αττικής προκειμένου να ζει με αξιοπρέπεια, σύμφωνα με την ικανοποίηση των σύγχρονων λαϊκών αναγκών.

Αυτά είναι τα θέματα που θέλαμε να βάλουμε για προβληματισμό στη συζήτηση. Δεν νομίζουμε ότι το Υπουργείο να αλλάξει γνώμη, θέση, στάση στο ζήτημα ή σε όλα τα άλλα μέτρα, γιατί δυστυχώς πάνω από τις ζωές των ανθρώπων σήμερα, στην καπιταλιστική οργάνωση της οικονομίας, μπαίνει το κέρδος.

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει η κυρία Αθανασίου, εκ μέρους της Κ.Ο. Ελληνική Λύση.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ μας είπατε ότι θα χρειαστούν 98,4 εκατομμύρια, τα οποία θα πάρουμε από το Ταμείο Ανάκαμψης με την προϋπόθεση να τελειώσει το έργο μέχρι το 2025. Θα θέλαμε να μάθουμε πόσο επί της εκατό είναι η χρηματοδότηση αυτού του έργου από το Ταμείο; Αν κάποια από αυτά πρέπει να επιστραφούν και πότε;

Επίσης, θα ήθελα να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις, διότι μιλάμε για μια πολύ σημαντική περιοχή όπως είναι η Δυτική Αττική. Η σιδηροδρομική γραμμή Πελοποννήσου εξυπηρετεί εκατοντάδες επιβάτες, καθημερινά. Κατοίκους είτε των προαστίων της Αθήνας, είτε περιαστικών περιοχών όπως η Δυτική Αττική, είτε κατοίκους του Νομού Κορινθίας, οι οποίοι μετακινούνται καθημερινώς, από και προς την Αθήνα. Πολλοί μάλιστα λόγω της κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων είτε εντός των Αθηνών, όπως η Αττική Οδός, η Περιφερειακή Οδός Αιγάλεω, είτε Εθνικών Οδών, όπως η Αθηνών-Κορίνθου, ακόμα και η Κορίνθου-Πατρών, παρότι εργάζονται στην Αθήνα έχουν επιλέξει να μένουν μόνιμα εκτός Αθηνών, εντός ή εκτός Αττικής, και να χρησιμοποιούν στις καθημερινές τους μετακινήσεις το αυτοκίνητό τους.

Ωστόσο, υπάρχει και η εναλλακτική μετακίνηση με το σιδηρόδρομο, η οποία σε όλες τις προηγμένες και μη χώρες είναι πολύ δημοφιλής, με δεκάδες χιλιάδες επιβατών να μετακινούνται καθημερινά σε κοντινές αλλά και σε μακρινές διαδρομές. Αυτό όμως δεν ισχύει για την Ελλάδα, στην οποία ο σιδηρόδρομος, σε αντίθεση με παλαιότερες εποχές, όταν οι οδικές μεταφορές δεν ήταν εύκολες, σήμερα δεν αποτελεί δημοφιλή τρόπο μετακίνησης.

Ερωτάσθε, ποιος ο σχεδιασμός του Υπουργείου σας ώστε οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις επιβατών να γίνουν ανταγωνιστικές και να λάβουν τη θέση, την οποία έχουν σε όλες τις άλλες χώρες; Ποιο το χρονοδιάγραμμα, το οποίο έχετε, ούτως ώστε ο κύριος τρόπος μετακίνησης να είναι ο σιδηρόδρομος και η μετακίνηση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο πλέον να γίνει η εναλλακτική λύση;

Δεύτερον, εμφανίζεται το πολύ δυσάρεστο -και συνάμα επικίνδυνο- φαινόμενο του να υπόκεινται οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, ιδίως οι σιδηροδρομικές γραμμές, σε κλοπές υλικού, κυρίως χαλκού και άλλων μετάλλων είτε από μεμονωμένα πρόσωπα, είτε από συμμορίες που λυμαίνονται τις γραμμές, ιδίως της Δυτικής Αττικής και μάλιστα του εν θέματος σιδηροδρομικού τμήματος, το οποίο βρίσκεται υπό αναβάθμιση. Δηλαδή, του τμήματος Άνω Λιοσίων-Μεγάρων. Το φαινόμενο αυτό, των εκτεταμένων κλοπών υλικού, δημιουργεί πολλαπλά προβλήματα με καθυστερήσεις συρμών, ματαιώσεις δρομολογίων, με το να θέτει ολόκληρο το δίκτυο εκτός λειτουργίας, αλλά και με υψηλό κόστος αποκατάστασης.

Ερωτάσθε, λοιπόν, στα πλαίσια της αναβάθμισης αν έχετε λάβει υπόψη σας, αν έχετε συμπεριλάβει, το ζήτημα της ασφάλειας του δικτύου από κλοπές και φθορές τέτοιου είδους; Επίσης, ποια συγκεκριμένα μέτρα αντιμετώπισης έχετε προβλέψει και σε ποιο χρονοδιάγραμμα;

Τέλος, πέραν του σιδηροδρομικού δικτύου, η περιφέρεια Β2 Δυτικής Αθήνας αντιμετωπίζει το εξής ζήτημα. Οι γραμμές 2 και 3 του δικτύου Μετρό εξυπηρετούν μεν περιοχές του Δήμου Περιστερίου και του Δήμου Αιγάλεω, μέσω των σταθμών της Ιεράς Οδού, Πλατεία Εσταυρωμένου, Αιγάλεω και Αγία Μαρίνα Δήμου Αγίας Βαρβάρας -γιατίακούμε Χαϊδάρι, αλλά μόνο Χαϊδάρι δεν είναι- καθώς και την πρόσφατη προέκταση της γραμμής προς την περιφέρεια Β΄ και Α΄ Πειραιά. Ωστόσο έχουν αφήσει εκτός εξυπηρέτησης το σύνολο του Δήμου Χαϊδαρίου και εν γένει τις περιοχές πέριξ της Λεωφόρου Αθηνών. Ας σημειωθεί εδώ, ότι το Αττικό Νοσοκομείο, με την τεράστια καθημερινή του κίνηση, δεν εξυπηρετείται από καμία διαδρομή δικτύου Μετρό, παρά μόνο από λεωφορειακές γραμμές, που ξεκινούν από τον πλησιέστερο σταθμό Μετρό -συνήθως της Αγίας Μαρίνας- πλην όμως η εξυπηρέτηση είναι ελλιπής, ελλιπέστατη θα έλεγα για τις ανάγκες μιας τέτοιας μετακίνησης, διότι τα δρομολόγια των λεωφορείων είναι αραιά και σε άτακτο χρόνο, έτσι ώστε η μετακίνηση με τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας από και προς το Αττικό Νοσοκομείο να μην είναι αξιόπιστα και προβλέψιμα.

Κατ’ αυτόν τον τρόπο, ουσιαστικά, καθίσταται αδύνατη η εξυπηρέτηση των επιβατών, με αποτέλεσμα αυτοί να προτιμούν ίδια μεταφορικά μέσα. Ερωτάσθε, προτίθεστε να επεκτείνετε τις υπάρχουσες γραμμές στο δίκτυο Μετρό είτε να μελετήσετε και να κατασκευάσετε νέα γραμμή, η οποία να εξυπηρετήσει και τις περιοχές αυτές της Δυτικής Αθήνας, οι οποίες έχουν εξαιρεθεί μέχρι στιγμής από το δίκτυο του Μετρό; Επιπλέον, μέχρι πότε προτίθεστε να αναβαθμίσετε τις λεωφορειακές διασυνδέσεις, ιδίως του Αττικού Νοσοκομείου, με σταθμούς Μετρό ούτως ώστε να καταστούν οι συγκοινωνίες αξιόπιστες και αξιοπρεπείς;

Ακόμα ένα τελευταίο θέμα, είναι ο δρόμος από Πετρούπολη προς το Αττικό Νοσοκομείο, ο οποίος και αυτός με λίγες παρεμβάσεις θα μπορούσε άνετα να προσφέρεται, ώστε οι κάτοικοι της Πετρούπολης να έχουν άμεση πρόσβαση στο Νοσοκομείο και όχι να κάνουν όλο το γύρο, αν ξέρετε την περιοχή, να φτάσουν στη Θηβών και να ξανανέβουν τη Λεωφόρο Αθηνών. Αυτό, θυμάμαι, το είχαμε συζητήσει τότε με το Δήμαρχο, και είναι ένα τεράστιο πρόβλημα. Αυτοί οι άνθρωποι, αν κάτι τους συμβεί, θα κάνουν τριπλάσιο γύρω δρομολογίου για να φτάσουν στο Αττικό Νοσοκομείο, ενώ είναι δίπλα.

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ, κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρία Αθανασίου, το κακό είναι ότι αυτά που λέτε, δεν καταγράφονται, διότι το μικρόφωνό σας είναι κλειστό. Θα σας απαντήσει ο κ. Υπουργός σε λίγο και εκείνη την ώρα μπορείτε να παρέμβετε διευκρινιστικά.

Από την Κ.Ο. ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ, ο κ. Διονύσης Βαλτογιάννης, έχει τον λόγο.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σήμερα που μιλάμε για επέκταση των σιδηροδρομικών γραμμών, έξω από τη Βουλή 57 ψυχές ζητούν δικαίωση. Εύχομαι να δικαιωθούν κάποια στιγμή.

Η πρώτη ερώτηση, κύριε Υπουργέ, είναι αν έχουν προβλεφθεί πρόσθετες στάσεις για την εξυπηρέτηση των πολιτών, ανάλογα με την επιβατική ζήτηση. Επίσης, σχετικά με αυτή την επέκταση, για πόσα άτομα υπάρχει στόχος;

Τέλος, η δεύτερη ερώτησή μου. Ισχύει ότι θα γίνει ταυτόχρονα η μελέτη και η κατασκευή αγωγών μεταφοράς καυσίμων μεταξύ των δύο διυλιστηρίων, Ασπροπύργου και Ελευσίνας; Αν ναι, θα μπορεί να δοθεί αδειοδότηση και για τα 2 έργα;

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ και τον κ. Βαλτογιάννη.

Ο κ. Βρεττός από την Κ.Ο. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ʺΝΙΚΗʺ έχει τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

Πάντα όταν μας δίνεται η ευκαιρία να συμμετέχουμε στις Επιτροπές ή στην Ολομέλεια, είναι και μια ευκαιρία να αναφερόμαστε σε ιστορικές στιγμές ή σε ιστορικά πρόσωπα. Δεν θα μιλήσω για τα Τέμπη, γιατί η Κυβέρνηση θέλησε να διερευνήσει τα αίτια αυτού του «εγκλήματος», με έναν τρόπο που δεν οδηγεί στη διερεύνηση. Επομένως, δεν μπορείς να μιλάς για δικαίωση νεκρών, ούτε για την ανάγκη των συγγενών να μάθουν την αλήθεια. Όμως, σήμερα είναι 12 του μηνός Δεκεμβρίου, είναι ημέρα κοιμήσεώς του Σεβαστιανού, Επισκόπου Κονίτσης και Πωγωνιανής και μέρα κοιμήσεως του Τάσσου Παπαδόπουλου. Και στις 2 αυτές «πονεμένες» ελληνικές περιοχές, καταστρατηγείται κάθε δημοκρατικό δικαίωμα. Καταστρατηγούνται θέματα νομιμότητας αλλά και εθνικής συνειδήσεως. Μιλάμε για τον Μπελέρη στην Αλβανία, όπου η Κυβέρνηση φαίνεται να μην είναι αποτελεσματική να προστατεύσει την ελληνική εθνική μειονότητα και μιλάμε για την Κύπρο, όταν ο αείμνηστος Τάσσος Παπαδόπουλος είπε «Παρέλαβα κράτος, δεν θα παραδώσω κοινότητα». Παρ όλα αυτά, η Ελληνική Κυβέρνηση που εκπροσωπείτε, κύριε Υπουργέ, τα έχει ξεχάσει αυτά και δέχεται με μυστικές διπλωματικές συμφωνίες, με πολύ «σκύψιμο» αυτόν που είναι ο βιαστής, ο καταπιεστής και ο κατακτητής της ελληνικής Κύπρου.

Ας έρθουμε όμως τώρα στο θέμα της συνεδρίασης. Όντως -και αυτό σας κάνει να ξεχωρίζετε από τους συναδέλφους σας- είστε από τους λίγους Υπουργούς, αν όχι ο μοναδικός και οφείλω να το αναγνωρίσω προς τιμή σας, που ενώ δεν υποχρεούστε, έρχεστε και ενημερώνετε την Επιτροπή. Ελπίζω, επειδή είπατε σε ένα σχολιασμό ότι δεν υπάρχουν δις και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός είπε πως δεν έχουμε το «λεφτόδεντρο», θα ήθελα -εμείς θα το ζητήσουμε και αυτό είναι στη δική σας πολιτική πρακτική- να μπορέσετε, επειδή ακριβώς δεν υπάρχουν απεριόριστα δις και αυτά τα χρήματα είναι του ελληνικού λαού, να τα χειριστείτε, ως Υπουργείο, ακριβώς με αυτή την εντιμότητα και με αυτή την υπευθυνότητα που έχετε να διαχειρίζεστε το χρήμα από το δημόσιο, το χρήμα του φτωχού πολίτη προς όφελός του και όχι για να εξυπηρετεί -η οποιαδήποτε απόφαση του Υπουργείου σας- τα μεγάλα συμφέροντα.

Γιατί το λέω αυτό; Γιατί από την αναφορά σχετικά με αυτό το έργο σήμερα που μας παρουσιάζετε, τα 34,6 χιλιόμετρα από τα Άνω Λιόσια μέχρι τα Μέγαρα με όλα τα υδραυλικά, γέφυρες, σταθμούς, αποβάθρες, σκέπαστρα, σήμανση, όλα αυτά που δεν θα επιτρέψουν να γίνει κανένα ατύχημα, στοιχίζουν 98,4 εκατομμύρια ήταν ο προϋπολογισμός και με μία έκπτωση γύρω στο 2,3%, αν είναι πραγματικά τα στοιχεία -σίγουρα είναι πραγματικά- θα κοστίσει 95,7 εκατομμύρια, δηλαδή, δημόσιο έργο τέτοιας εμβέλειας με έκπτωση 2,3%, νομίζω ότι δεν τιμά κανέναν που με χρηστή διαχείριση αναλαμβάνει την απόφαση να δώσει στην εταιρεία.

Γιατί το λέω αυτό; Όχι γιατί η αντιπολίτευση διαμαρτύρεται στείρα και αντιπολιτευτικά, αλλά γιατί παράλληλα, σε αυτή την έντεχνη μοιρασιά, αυτό το έργο δεν ξέρω ποια εταιρεία γιατί δεν το παρακολούθησα, αλλά το έργο του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών το παίρνει η ΙΝΤΡΑΚΑΤ. Τα έργα των Παλαιοφαρσάλων-Καλαμπάκας και Θεσσαλονίκης-Ειδομένης τα παίρνει η ΑΒΑΞ. Σε αυτά εδώ τα fast-track που αποδίδεται, η ΤΕΡΝΑ παίρνει το Κιάτο-Ροδοδάφνη. Δηλαδή, βλέπω, ότι κάθε εταιρεία έχει και έναν σταθμό.

Ποια είναι η διαφορά; Ότι η ΙΝΤΡΑΚΑΤ στο σταθμό δίνει 7,5% έκπτωση. Η ΑΒΑΞ στην Καλαμπάκα-Παλαιοφάρσαλα δίνει 11% έκπτωση. Γιατί οι προϋπολογισμοί, φαντάζομαι από τη στιγμή που γίνονται από το Υπουργείο, είναι προϋπολογισμοί που γίνονται στις υπηρεσίες ή από τους εξωτερικούς συνεργάτες με σταθμισμένα τα κοστολόγια και τις πραγματικές τιμές, που ξέρετε πως υπάρχουνε από τους καταλόγους. Πως, αντίστοιχης ή μην πω όμοιας παρέμβασης έχουν τόσο μεγάλες εκπτωτικές διαφοροποιήσεις; Δηλαδή, αυτό είναι απευθείας ανάθεσης, είναι κλειστό ηλεκτρονικό, βρήκαμε τη χρηματοδότηση -η χρηματοδότησή του ΤΑΑ είναι χρήματα του Ελληνικού λαού. Δηλαδή, αν εσείς, επειδή βρίσκεται πρόχειρα κάποιον να το τελειώσετε για να μην τα χάσετε -και αυτό γίνεται κατ’ επιταγή των εταιρειών που μεταξύ τους φαίνεται εδώ ότι έχουν κάνει μια δίκαιη μοιρασιά- τότε δεν προστατεύετε το δημόσιο χρήμα, γιατί αυτός είναι ο ρόλος σας να το προστατεύσετε. Είναι μια αναγκαστική πολιτική, υποτελή όμως, σε μια μοιρασιά που γίνεται πριν φτάσουν να πάρουν τα έργα. Αυτό γίνεται και στους μικρούς δήμους. Και, φυσικά, αν αυτό γίνεται σε ένα «μίνι πρόγραμμα» όπως αυτό που συζητάμε, στα υπόλοιπα που έχετε να κάνετε, όπως το Ορμένιο-Αλεξανδρούπολη-Θεσσαλονίκη που είναι πολλά τα χρήματα, κοντά στα 345 δις, οι ίδιες μοναδικές εταιρείες, που παίρνουν τα μικρά έργα -υποθέτω και τα μεγάλα- φαντάζομαι και ποιες είναι οι εκπτώσεις.

Επομένως, το να κάνετε το καθήκον σας, ως Υπουργός, είναι υποχρέωση σας. Το να γίνεται με την καλύτερη δυνατή τιμή και να μην υποχωρείτε την τελευταία στιγμή γιατί τα έργα ΤΑΑ δεν είναι για τώρα, με τις ασφυκτικές ημερομηνίες. Τρέχουν εδώ και τουλάχιστον δύο χρόνια. Σε αυτά τα δύο χρόνια είστε Κυβέρνηση και είστε υπεύθυνος για τη διαχείριση.

Για ποιο λόγο, αφού ξέρατε ότι θα έρθει αυτό το «ταμείο» δεν τα κάνατε νωρίς; Μου θυμίζετε ότι λειτουργείτε σαν την Ολυμπιάδα. Που κάναμε τα έργα πανάκριβα, τα αφήσαμε να αραχνιάζουν και τα πιο πολλά να καταστρέφονται -όπως τώρα που καλούμαστε να πληρώσουμε το σκέπαστρο Καλατράβα. Τα έργα αυτά, επειδή ήταν χρηματοδοτούμενα και επιδοτούμενα δεν σημαίνει ότι ήταν και τσάμπα. Έχετε υπάρξει Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και αυτά τα λεφτά θα μπορούσε να τα δώσετε, στους ανθρώπους που ο αντίστοιχος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας σήμερα, θεωρεί ότι είναι οι μπαταχτσήδες. Αυτά τα λεφτά είναι του λαού και ας έρχονται από την Ευρώπη. Δεν είναι δωρεάν. Είναι με ανταποδοτικότητα. Έχουν φύγει από εισφορές από το Ελληνικό κράτος, έχουν πάει εκεί κι έχουν επιστρέψει. Και εσείς όταν παίρνετε δανεισμό -γιατί κάποια απ’ αυτά είναι με δανεισμό- να μας πείτε ποια είναι ακριβώς η χρηματοδότηση, μιας και δεν το γνωρίζω. Πείτε μας αν αυτά εδώ είναι καθαρά επιδοτούμενα, είναι στο Υπουργείο, θα επιδοτηθούν αυτές οι εταιρίες με 1% με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου; Κι αν μεθαύριο αλλάξει η μετοχική σύνθεση της εταιρίας και ο ένας γαμπρός το πουλήσει στον κουμπάρο του ή στον πεθερό του -μπορεί να είναι καλός οσφυοκάμπτης και ευγενικός- αλλά εδώ δεν μας ενδιαφέρουν τα έργα, μας ενδιαφέρουν τι απόδοση έχουνε. Γιατί πρέπει να απολογηθείτε εσείς ως συνεχιστής του Υπουργείου Υποδομών, γιατί αυτή η «μαφία» του χαλκού, που είναι όχι εθνικού ενδιαφέροντος, αλλά υπερτοπικού βαλκανικού προσκλητηρίου, το έχουνε μαζέψει εδώ και δεν προχωρεί κανένα έργο;

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εγώ ευχαριστώ κ. Βρεττέ.

Θα συνεχίσουμε δίνοντας τον λόγο θα δώσω τώρα, στην κυρία Κεφαλά Γεωργία, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα «Πλεύσης Ελευθερίας».

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω και εγώ αναφερόμενη στη στιγμή αυτή, που έξω από τη Βουλή οι άνθρωποι διαμαρτύρονται θέλοντας να μάθουν την αλήθεια για το «έγκλημα στα Τέμπη». Να πούμε, ότι μόνο αυτό θα μπορούσα να πω ως περιγραφή, γιατί η δικαίωση είναι μεγάλη λέξη και νομίζω ότι δεν έρχεται ποτέ η δικαίωση αν έχεις χάσει ανθρώπους κοντινούς ή μακρινούς. Να ευχηθούμε και εμείς λοιπόν, ότι θα υπάρχει απρόσκοπτη αναζήτηση των προβλημάτων που οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση.

Για το συγκεκριμένο θέμα που συζητάμε σήμερα, θα πω ότι είναι μάλλον καλό να γίνονται τόσο μεγάλα έργα. Το θέμα είναι ότι κουβαλάνε μαζί τους διάφορα ερωτηματικά και -ας πούμε- «κρυφά δωμάτια», τα οποία δεν ξέρουμε κατά πόσο μπορούν να έρθουν στο φως και να εξυγιανθούν οι καταστάσεις αυτές.

Θα επικεντρωθώ περισσότερο στο θέμα του περιβάλλοντος. Η ανακύκλωση υλικών και τα απόβλητα είναι πάρα πολύ σημαντικά θέματα, γιατί πέρα από τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό πρέπει να σκεφτούμε και την επέμβαση που έχουν αυτά τα έργα, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, στις ζωές των κατοίκων των συγκεκριμένων περιοχών που ήδη είναι αρκετά υποβαθμισμένες. Και τι θα γίνει μέχρι την υλοποίηση του έργου και πόσο θα επηρεάσει όλη αυτή τη διαδικασία τους ανθρώπους στην καθημερινότητά τους;

Να επισημαίνω ότι δεν αναφέρονται χώροι στάθμευσης. Θα ήθελα να ρωτήσω αν έχουν προβλεφθεί.

Επίσης, στο κριτήριο ανάθεσης του έργου, αναφέρεται μόνο η μικρότερη οικονομική προσφορά και θα θέλαμε να μάθουμε εάν αυτό ήταν που οδήγησε τη ΜΕΤΚΑ να αναλάβει σε σχέση με τις άλλες δύο εταιρείες το έργο τελικά.

Να πω, ότι ίσως θα έπρεπε να αναφέρονται και εγγυήσεις για αναβάθμιση του περιβάλλοντος κατά μήκος όλης αυτής της διαδρομής. Στη διακήρυξη δημοπρασίας, στο σημείο 22.Ε, αναφέρεται ότι πρέπει οι οικονομικοί φορείς να διαθέτουν πιστοποιητικά περιβαλλοντικής διαχείρισης, αλλά στο 23.7, λέει πως κάνει δεκτά άλλα αποδεικτικά στοιχεία για ισοδύναμα μέτρα διασφάλισης ποιότητας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος οικονομικός φορέας δεν είχε τη δυνατότητα να αποκτήσει τα εν λόγω πιστοποιητικά εντός των σχετικών προθεσμιών για λόγους τους οποίους δεν ευθύνεται ο ίδιος. Υπό την προϋπόθεση ότι ο οικονομικός φορέας αποδεικνύει ότι τα προτεινόμενα μέτρα διασφάλισης ποιότητας ή περιβαλλοντικής διαχείρισης πληρούν τα απαραίτητα πρότυπα. Νομίζω, ότι αυτομάτως με αυτή την προϋπόθεση που αναφέραμε πριν από λίγο, ανοίγει μια παράπλευρη πόρτα, όχι απλά παράθυρο, για να εισβάλουν εύκολα παρατυπίες και παραλείψεις.

Να πούμε, ότι αυτή η διαδρομή έχει σταθμούς, που όπως ειπώθηκε και από άλλους συναδέλφους, μπορούν να αποδειχτούν ευάλωτοι σε συμμορίες που δρουν στην περιοχή και να παρεμποδίσουν την εξέλιξη του έργου ή ακόμα και να οδηγήσουν σε απώλειες υλικών, σε μεγαλύτερα κόστη και καθυστερήσεις. Πώς θα διασφαλιστεί η πορεία των έργων και η διαχείριση αυτών των κινδύνων αν υπάρξουν; Και αν έχει προηγηθεί κάποια συζήτηση-ενημέρωση με τους κατοίκους για όλο αυτό.

Υπάρχουν από ότι γνωρίζω όροι εγγύησης καλής εκτέλεσης του έργου από τον ανάδοχο, αλλά δεν προβλέπεται εγγύηση καλής λειτουργίας του έργου. Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να μας ενημερώσετε εάν αυτό είναι σωστό.

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ κυρία Κεφαλά.

Πριν δώσω τον λόγο στους Υπουργούς για να απαντήσουν στις παρατηρήσεις και τις ερωτήσεις σας, θα δώσω τον λόγο στον Πρόεδρο του ΟΣΕ, τον κ. Τερεζάκη, προκειμένου να απαντήσει για τα τεχνικά θέματα που θέσατε. Κύριε Τερεζάκη, έχετε τον λόγο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Ο.Σ.Ε. Α.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι, το έργο αυτό το οποίο περιγράψαμε πριν από λίγο, αφορά ένα από τα σημαντικότερα έργα εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού στην περιοχή της Δυτικής Αττικής. Η υφιστάμενη καινούργια γραμμή ΣΓΥΤ η οποία υπάρχει και συνδέει αυτή τη στιγμή την Αθήνα με την Κόρινθο, το Κιάτο, το Αίγιο και προσεχώς την Πάτρα, περνάει αρκετά μακριά από αυτές τις περιοχές όπως είναι η Ελευσίνα, ο Ασπρόπυργος, τα Μέγαρα, ο Λουτρόπυργος, τα οποία γενικά είναι όχι μόνο κέντρα εργατικού πληθυσμού, αλλά αποτελούν και πόλο έλξης τους καλοκαιρινούς μήνες για κατοίκους οι οποίοι πηγαίνουν να απολαύσουν στις περιοχές αυτές τη θάλασσα και το μπάνιο.

Επομένως, η κατασκευή αυτού του έργου πάνω στον άξονα της «μητρικής γραμμής» που υπήρχε παλιά στον σιδηρόδρομο Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου, τον γνωστό ΣΠΑΠ, εξυπηρετεί τα μέγιστα περιοχές με χαμηλό γενικά εισόδημα, τις λεγόμενες εργατουπόλεις.

Υπάρχουν πάρα πολλές βιομηχανίες στην περιοχή, όπως είναι τα ΕΛΠΕ, οι χαλυβουργίες, οι εταιρείες μεταφορών μεγάλης εμβέλειας, για παράδειγμα η Orphee Beinoglou, υπάρχουν ναυπηγεία και όλα αυτά εξυπηρετούνται σε πάρα πολύ κοντινή απόσταση από τη σιδηροδρομική γραμμή.

Από τις μελέτες προέλευσης και προορισμού επιβατών που έχουν γίνει, προβλέπετε ότι ημερήσια θα εξυπηρετούν πάνω από 20.000 με 25.000 κόσμο. Επίσης προβλέπετε η γραμμή με τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση που θα εγκατασταθεί, να μπορεί να έχει μέχρι και εξυπηρέτηση ανά 15 λεπτά. Αυτή είναι η μέγιστη χωρητικότητα του σιδηροδρομικού διαδρόμου, ανάλογα με τη ζήτηση θα προσαρμόζετε και η χωρητικότητα του διαδρόμου.

Επομένως, θεωρώ, ότι αυτή η γραμμή η οποία θα επεκταθεί -γιατί υπάρχει προαίρεση στο διαγωνισμό να επεκταθεί και να φτάσει μέχρι το εσωτερικό της πόλεως των Μεγάρων που είναι ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός και ήδη, έχει δοθεί εντολή στις υπηρεσίες του ΟΣΕ να προχωρήσουν στην προαίρεση αυτή- ότι θα είναι ένα σημαντικό βήμα για την ακόμη καλύτερη εξυπηρέτηση μιας περιοχής όπως είναι τα Μέγαρα. Και αυτό, γιατί ίσως να γνωρίζετε, ότι ο υφιστάμενος σιδηροδρομικός σταθμός της γραμμής υψηλών ταχυτήτων που υπάρχει αυτή τη στιγμή, είναι μακριά από την πόλη των Μεγάρων και οι κάτοικοι αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν είτε ΙΧ, είτε ΤΑΞΙ, είτε κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο. Ο υφιστάμενος σιδηροδρομικός σταθμός δεν εφάπτεται της αστικής ζώνης των Μεγάρων, είναι περίπου στα 2,5 χιλιόμετρα από το κέντρο των Μεγάρων. Ενώ, ο παλιός σταθμός, αυτός που θα οδηγήσουμε το Δυτικό Προαστιακό, είναι μέσα στην καρδιά της πόλης, στο κέντρο της πόλης των Μεγάρων. Το ίδιο συμβαίνει με την Ελευσίνα, το ίδιο συμβαίνει και με τον Ασπρόπυργο.

Η γραμμή αυτή, προς την ανατολική πλευρά θα πέφτει πάνω στη γραμμή που έχουμε υπό λειτουργία αυτή τη στιγμή και πηγαίνει μέχρι το Αεροδρόμιο. Επίσης, θα μπορεί να κατεβαίνει μέχρι την Αθήνα και τον Πειραιά ή να ανεβαίνει από την περιοχή του σταθμού ΣΚΑ (Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών), στη Χαλκίδα ή ακόμη και χωρίς να χρειάζεται να κατέβει στην Αθήνα μέσω του σταθμού του ΣΚΑ, να παίρνει υπεραστικό τρένο και να πηγαίνει προς τη Βόρειο Ελλάδα, σε προορισμούς βόρεια πάνω από την Χαλκίδα, Θήβα, Λιβαδειά, Λιανοκλάδι, Τιθορέα, κ.λπ..

Είναι ένα έργο πολύπλοκο. Ταυτόχρονα με την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, θα γίνει από την Περιφέρεια Δυτικής Αττικής και η διευθέτηση του ρέματος της Λούτσας που υπάρχει στην περιοχή της Ελευσίνας, το Πυριτιδοποιείο Καλυκοποιείο, όπου είναι ένα ευαίσθητο σημείο και όσοι χρησιμοποιούν την Παλιά Εθνική Οδό σε εκείνο το σημείο θα έχουν διαπιστώσει, ότι με κάποια βροχόπτωση αμέσως, πλημμυρίζει ο δρόμος.

Άρα, ταυτόχρονα με την κατασκευή αυτής της γραμμής θα γίνει και υδραυλικό έργο παροχέτευσης και απορροής των βροχοπτώσεων στην περιοχή αυτή, που είναι ένα μόνιμο αίτημα των κατοίκων της περιοχής αυτής.

Όπως, σωστά αναφέρθηκε, στο όριο απαλλοτρίωσης, το οποίο έχει ικανοποιητικό πλάτος, όχι όμως κάτω από τη σιδηροδρομική γραμμή, θα τοποθετηθούν δύο αγωγοί διασύνδεσης, των ΕΛΠΕ του Ασπροπύργου, με τα ΕΛΠΕ της Ελευσίνας. Είναι παρόμοιοι με αυτούς τους αγωγούς οι οποίοι υπάρχουν ήδη κάτω από την Παλαιά Εθνική Οδό. Η Παλιά Εθνική Οδό έχει τέτοιους αγωγούς και μάλιστα αγωγούς που διοχετεύουν φυσικό αέριο προς κατανάλωση σε περιοχές του Λεκανοπεδίου Αττικής.

Οι προδιαγραφές οι οποίες έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να χρηματοδοτηθεί το έργο, αποτελούν μέρος των προδιαγραφών της διαλειτουργικότητας που το έργο είναι υποχρεωμένο να ακολουθήσει. Βάσει των ίδιων αρχών της διαλειτουργικότητας, είναι και κομμάτι των περιβαλλοντικών όρων που θα πρέπει να πληροί η μελέτη αυτή. Είναι μια χρήση Προαστιακού Σιδηροδρόμου, μέσα από πυκνές αστικές περιοχές, χωρίς να αποκλείετε και κάποια εμπορική ή εμπορικού τύπου διασύνδεση με τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, που τέτοιες βιομηχανίες έχουν τέτοιες ανάγκες.

Αυτό είναι το πρόγραμμα. Η διάρκεια των 28 μηνών που αναφέρατε, έναντι των 24 μηνών, περιλαμβάνει και τα παράλληλα έργα όπου αυτά αν μπουν στο χρονοδιάγραμμα του κυρίως έργου, μπορούν να δώσουν τη δυνατότητα στο έργο να πάρει παράταση για ένα χρονικό διάστημα όσο θα επενδυθούν από αυτά τα παράλληλα έργα. Αυτό είναι κάτι, το οποίο έχει λεχθεί στην Επιτροπή και καλύπτεται και από την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων, το συγκεκριμένο, αλλά πρέπει να γίνετε επαρκής αιτιολόγηση.

Να υπενθυμίσω, ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία χρηματοδοτεί το έργο, έχει αρκετά έως υπερβολικά αυστηρούς ελέγχους, ανά τακτά χρονικά διαστήματα όπου πιστοποιείται, τόσο η υλοποίηση του έργου ανάλογα με τις φάσεις κατασκευής, όσο και οι πληρωμές. Δεν είναι, ότι η πληρωμή γίνεται εφάπαξ με το τέλος ή την αρχή του έργου, γίνεται με τις φάσεις κατασκευής και ενδιάμεσα στάδια.

Τέλος, να πω ότι ο ανάδοχος είναι, υποχρεωμένος να καταθέσει εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης, περίπου στο ύψος των τεσσάρων εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ. Το έργο περιλαμβάνει και 36 μήνες συντήρηση, όπου εκεί θα πιστοποιηθεί η καλή λειτουργία του αλλά και ότι το έργο έχει εκτελεστεί καλώς, βάσει της κείμενης νομοθεσίας του ν.4412/2016.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Βρεττέ, οι διευκρινήσεις αφορούν στην τοποθέτηση του Προέδρου της ΟΣΕ; Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Αναφέρατε, κ. Τερεζάκη, ότι προβλέπεται και η χρήση ακόμα, για εξυπηρέτηση των ναυπηγείων, του δικτύου αυτού που αφορά τον Προαστιακό και για εμπορική χρήση.

Επειδή η περίοδος -αυτό που συζητάμε- είναι από μόνο του προκλητικό και δημιουργεί συνειρμούς αρνητικούς, πώς είναι δυνατόν σε ένα δίκτυο που έχει να κάνει με την εξυπηρέτηση καθαρά του επιβατικού κοινού, εκτός αν κάνω λάθος, εσείς προβλέπεται να υπάρχουν και τρένα που θα εξυπηρετούν εμπορικούς σκοπούς, δηλαδή, τα ναυπηγεία. Εξηγήστε το λιγάκι αυτό, γιατί άλλες είναι οι προδιαγραφές για τρένα, ας μου επιτραπεί ο όρος «επιβατικές αμαξοστοιχίες Προαστιακού τύπου», και τελείως διαφορετικές για εμπορικό σκοπό. Εκτός αν τις διαφοροποιείται.

Το εμπορικό έχει περιορισμούς; Μπορούν να μεταφερθούν καύσιμα; Μπορούν να μεταφέρουν ξυλόλη, μιας και μιλάμε για τους παράλληλους αγωγούς ΕΛΠΕ, που θα είναι στο σιδηροδρομικό δίκτυο; Δηλαδή, η εμπορική αμαξοστοιχία μπορεί να μεταφέρει τόσο επικίνδυνα υλικά ειδικού χειρισμού; Γιατί το εμπορικό δίκτυο, έχει αυτό που πληρώνουν στα Τέμπη. Πως εσείς προβλέπετε κάτι τέτοιο που είχε να κάνει με την ασφάλεια, όπως περιγράψατε.

Ποιοι είναι οι περιορισμοί και ποια είναι η ασφάλεια και πώς μπορείτε να τα ελέγξετε, γιατί εσείς είστε στις υποδομές στο κατασκευαστικό, δεν έχετε ευθύνη στο χειριστικό αλλά αν δίνετε εσείς το «διαβατήριο» από τώρα στη μελέτη να χρησιμοποιούνται και εμπορικές αμαξοστοιχίες, η κοινή πείρα που χρησιμοποιείται αποδεικνύει ότι τα «εγκλήματα των Τεμπών» γίνονται γιατί καταστρατηγείται ο κατασκευαστικός ρόλος. Αυτός που θα χρησιμοποιήσει το δίκτυο, που δεν θα είναι το Υπουργείο σας αλλά αυτός που έχει τόσους αθώους νεκρούς, και εμείς το προβλέπουμε για να εξυπηρετήσουμε τα ναυπηγεία; Ωραία επένδυση. Να το ξέρουμε και εμείς.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Κωτσός Γεώργιος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπασωτηρίου Σταύρος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Νατσιός Δημήτριος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Άκουσα προσεκτικά την τοποθέτηση του εκπροσώπου του ΟΣΕ και προέκυψαν κάποια επιπρόσθετα ερωτήματα.

Αναφέρατε για την κατάθεση εγγυητικής καλής εκτελέσεως, φαντάζομαι θα προκύψουν μετά και εγγυητικές δεκάτων και ούτω καθεξής, κατά την πρόοδο εργασιών του έργου. Δεν ξέρω αν υπάρχει πρόβλεψη, εφόσον έχετε τη βούληση να ενεργοποιήσετε την προαίρεση ανάπτυξης μέχρι και τον αστικό ιστό της Ελευσίνας, γιατί δεν ενσωματώθηκε στον αρχικό κεντρικό πυρήνα της Συμβάσεως. Συνήθως, η προαίρεση όπως ξέρετε ενεργοποιείται κατά την πρόοδο του έργου και ανάλογα με τα χρηματοοικονομικά και τα τεχνικά δεδομένα από τα οποία υφίσταται. Εδώ προκαλείτε το ερώτημα γιατί δεν ενσωματώθηκε αρχικώς και να διέπετε η διαγωνιστική διαδικασία, δηλαδή με αυτή την ενσωμάτωση, εξ ολοκλήρου και όχι τμηματικά.

Δεύτερο, πράγματι η έκπτωση είναι ιδιαίτερα χαμηλή. Προφανώς πρόκειται για Ευρωπαϊκούς Πόρους, συγχρόνως και για Εθνικούς Πόρους, διασταλτικά με αυτή την έννοια, αλλά παραμένει μια χαμηλή έκπτωση. Θα ήθελα να γνωρίζουμε ποιο ήταν το απότοκο αυτής της εκπτώσεως, γιατί από ότι γνωρίζουμε υπήρχε ανταγωνισμός, κατατέθηκαν προσφορές. Γιατί δεν ζητήθηκε κάτι επιπρόσθετο, που έχετε το δικαίωμα να ζητήσετε ως κύριος του έργου. Θα συμφωνήσω μαζί σας, ότι οι πολύ μεγάλες διψήφιες εκπτώσεις εμφιλοχωρούν τον κίνδυνο μη έντεχνης κατασκευής ενός έργου. Αλλά το 2,3%, κύριε Υπουργέ, δεν το λες ούτε καν έκπτωση. Και δεν μιλάμε για πολύ υψηλές εκπτώσεις που θα θέσουν σε κίνδυνο τη τεχνητή ολοκλήρωση του έργου, αλλά το 2,3% ως κύριος του έργου, συνήθως είθισται. Το έχω ζήσει και εγώ από την πλευρά μου και είθισται να καλείς τον οιονεί ανάδοχο ή τους ενδιαφερόμενους για να κερδίσεις υπέρ του δημοσίου κάτι καλύτερο. Θα ήθελα να μου πείτε το αποτύπωμα της διαγωνιστικής διαδικασίας και πώς προέκυψε το 2,3%. Φαντάζομαι ότι έχουν ολοκληρωθεί, έχουν συντελεστεί οι απαλλοτριώσεις και για το τμήμα της προαίρεσης.

Τέλος, θέλω να θέσω ένα θέμα που αναφέρθηκε για την εξυπηρέτηση των ΕΛΠΕ. Τα Ελληνικά Πετρέλαια, παραμένουν ένα μεγάλο και σημαντικό asset της χώρας, όσο υφίσταται ο δημόσιος έλεγχός τους. Χάσαμε το μάνατζμεντ, απομειώθηκε η συμμετοχή μας ως Έλληνες φορολογουμένους, ως ελληνικό δημόσιο, αλλά παραμένουμε ισχυροί συνεργάτες σε αυτή την προσπάθεια που έχει έντονα εθνικά χαρακτηριστικά.

Άρα, η εξυπηρέτηση των Ελληνικών Πετρελαίων μέσω αυτής της αρτηρίας, μέσω αυτής της χάραξης, μέσω αυτής της όδευσης, είναι προφανώς σε μια σωστή κατεύθυνση. Όμως, έχει προβλεφθεί τίμημα που θα πληρώνει η εταιρεία, η εισηγμένη εταιρεία, για την συγκεκριμένη παροχή υπηρεσίας μεταφοράς;

Επίσης, σχετικά με τη μεταφορά ξηρού φορτίου, δεν θα συμφωνήσω με τον προλαλήσαντα. Ως μηχανικός και ως τεχνικός, γνωρίζω ότι υπάρχουν μελέτες, και ECVET και SEVESO και όλες οι συναφείς μελέτες, που θωρακίζουν το πλαίσιο του μεταφορικού μας έργου. Υπάρχει πρόβλεψη για να μπορέσει να δοθεί ώθηση στον κλάδο, που πράγματι είναι βαριάς όχλησης η περιοχή της Ελευσίνας και γενικότερα της Δυτικής Αττικής, αλλά είναι και ένα αναπτυξιακό στοίχημα για τη χώρα. Να θυμίσω, ότι ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, «βάλαμε πλάτη» σε μια πολύ δύσκολη άσκηση που ονομάζεται «εξυγίανση των ναυπηγείων Ελευσίνας», οπότε σαφέστατα μας ενδιαφέρει να πάρουν ζωή και να βοηθηθούν με όρους, νόρμες και κανόνες υπέρ του δημοσίου. Και σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ρωτήσω αν υπάρχει πρόβλεψη καταβολής τιμήματος από τον επενδυτή στα ναυπηγεία Ελευσίνας για την εξυπηρέτηση και μεταφορά του έργου.

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ο κ. Τσοκάνης έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΟΚΑΝΗΣ:** Κατ’ αρχάς, δεν ξέρω πόσοι διαβάσατε το Ενημερωτικό Σημείωμα που λέει ξεκάθαρα, «Η γραμμή αυτή θα εξυπηρετεί για εμπορευματικό έργο τις εγκαταστάσεις των ΕΛΠΕ Ασπροπύργου και Ελευσίνας, ενώ θα υπάρχει πρόβλεψη μετεπιβίβασης επιβατών από τον κλάδο αυτό του Προαστιακού στις γραμμές του υφιστάμενου δικτύου Προαστιακού σιδηροδρόμου (ΣΚΑ-Κιάτο Σταθμός Ν. Λιόσια και Στ. Μεγάρων)», και συνεχίζει με την αναφορά της πρόβλεψης στάσεων μετεπιβίβασης επιβατών από τον κλάδο αυτό του προαστιακού στις γραμμές τάδε, τάδε, τάδε.

Η πρώτη προτεραιότητα, είναι ξεκάθαρη. Η ικανοποίηση, όπως είπαμε και πριν, βιομηχανιών, κέντρο ανακύκλωσης, Logistic και πολλών άλλων μονοπωλιακών Ομίλων που υπάρχουν σε αυτή την ήδη επιβαρυμένη περιοχή. Και είναι ξεκάθαρο πως αυτό γίνεται για να εξυπηρετηθούν τα κέρδη των λίγων, δηλαδή, του κεφαλαίου.

Δεύτερο στοιχείο. Αν παρατηρήσει κανείς τον χάρτη που μας είχε στείλει το Υπουργείο, θα δει πως υπάρχει μια περιοχή που το τρένο περνάει μέσα από τον Ασπρόπυργο. Πρόκειται για μια περιοχή που είναι γύρω στα 70 με 80 μέτρα, κάτω από μία πλατεία του σιντριβανιού, που για να μπεις και για να βγεις, μεταξύ 7.00 το πρωί μέχρι 4.00 το απόγευμα, θες ένα τέταρτο με μισή ώρα. Εάν το τρένο περάσει από αυτή την περιοχή, θα γίνει ο Ασπρόπυργος απροσπέλαστος παντού, θα φρακάρουν όλοι οι δρόμοι, με ότι συνέπειες θα υπάρχουν για την ασφαλή μετακίνηση των εργαζομένων στην περιοχή, για την ασφαλή και γρήγορη μετακίνηση τους σε Κέντρα Υγείας ή νοσοκομεία, αν υπάρχει λόγος ανάγκης. Σε μία περιοχή που είναι «καζάνι που βράζει», σε μια περιοχή με υψηλό κίνδυνο ενός μεγάλου βιομηχανικού ατυχήματος, το να την επιβαρύνουμε ακόμη περισσότερο, να φρακάρουμε τις εισόδους και τις εξόδους της πόλης, καταλαβαίνετε, ότι είναι σαν να καταδικάζουμε το λαό της σε ένα αργό, επικίνδυνο και απρόσμενο θάνατο.

Εμείς, ως ΚΚΕ, είμαστε κάθετα αντίθετοι για την πραγματοποίηση του έργου με τους όρους, τις προϋποθέσεις και στο χώρο που θα πραγματοποιηθεί. Δεν θέλω να διαβάσω την ομόφωνη ανακοίνωση του δήμου Ελευσίνας που βάζει όλους εκείνους τους κινδύνους και συμφωνεί όλος ο λαός του Θριασίου για την κατασκευή αγωγών νάφθας, που είναι σαν να βγάζουμε το πρώτο τσίπουρο που είναι γεμάτο οινόπνευμα. Το πρώτο υλικό που βγαίνει από τη διύλιση είναι η νάφθα, το πιο εκρηκτικό. Αυτό λοιπόν θα περνάει κάτω από αγωγούς τρένου μέσα σε κατοικημένες περιοχές, με όλο αυτό το παρελθόν εγκληματικών ατυχημάτων που βαρύνει τις Κυβερνήσεις που έχουν διαχειριστεί τον καπιταλιστικό τρόπο ανάπτυξης στην κοινωνία μας.

Εμείς λέμε δεν πάει άλλο. Δεν μπορεί να προχωρήσει ένα τέτοιο έργο. Μπορεί να τιμάει τον Υπουργό το γεγονός ότι το φέρνει ως ενημέρωση και συζήτηση στην Επιτροπή, αλλά σε καμία περίπτωση δεν τιμάει τον λαό του Ασπροπύργου, της Ελευσίνας και του Θριασίου μια τέτοια κατασκευή που θα επιβαρύνει, θα δυσκολέψει τη ζωή και τη λειτουργία της καθημερινότητάς του και θα βάλει σε κίνδυνο τις ίδιες τους τις ζωές.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Τερεζάκη, θέλετε να δώσετε τις διευκρινίσεις; Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος της ΟΣΕ.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΣΕ Α.Ε.):** Αρχίζοντας από την ερώτηση που διατυπώθηκε για τα εμπορικά τρένα, όταν μιλάμε για εμπορικά τρένα στα ναυπηγεία, επειδή τα ναυπηγεία είναι εγκαταστάσεις που φτιάχνουν ή και συντηρούν συρμούς τρένων, κυρίως μιλάμε για τέτοιες μεταφορές. Αυτό είναι το ενδιαφέρον που έχει εκδηλωθεί αυτή τη στιγμή. Ως γνωστόν, πολλά από τα τρένα που κυκλοφορούν αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα, κατασκευάστηκαν ή στα ναυπηγεία του Ασπροπύργου ή στα ναυπηγεία της Ελευσίνας. Δυστυχώς, ο Σκαραμαγκάς δεν διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση. Τα ναυπηγεία της Ελευσίνας διαθέτουν κι έχουν ένα apriori πλεονέκτημα για τέτοιου είδους υπηρεσίες.

Άρα, λοιπόν, συζητάμε για τέτοιου είδους εμπορευματικές μεταφορές. Όταν έρθει η στιγμή για να μπορέσουμε να ορίσουμε τα δρομολόγια και τις χωρητικότητες, τότε θα εξεταστεί και θα παρθούν άδειες. Όλα αυτά τα δρομολόγια να ξέρετε δεν γίνονται ερήμην της πολιτείας. Υπάρχει η ΡΑΣ, η οποία εκδίδει άδειες για την πραγματοποίηση δρομολογίων. Τα δε δρομολόγια αυτά, ελέγχονται από το διευρωπαϊκό δίκτυο βάσει της δήλωσης δικτύου την οποία κοινοποιεί κάθε χρόνο ο ΟΣΕ στην ΕΕ.

Επιπλέον, όταν πρόκειται για μεταφορά φορτίων, όπως είναι πετρελαιοειδή ή άλλα εύφλεκτα υλικά, χαρακτηρίζονται ως ειδικές μεταφορές και έχουν ειδικό καθεστώς. Δεν μπαίνουν στην κυκλοφορία όταν κυκλοφορούν τα επιβατικά τρένα. Στα κανονικά τρένα που κυκλοφορούν, να σας δώσω ένα παράδειγμα, αν αυτή τη στιγμή έχω ένα φορτίο με ντίζελ -το οποίο δεν είναι άκρως εύφλεκτο- ή βιολογικό ντίζελ ή άλλα εύφλεκτα υλικά, και θέλω να το μετακινήσω από το Θριάσιο μέχρι τη Θεσσαλονίκη και από εκεί να βγει στο εξωτερικό, πρόκειται για ειδική μεταφορά. Το τραίνο βγαίνει με ειδικούς όρους, έχει ειδικές ταχύτητες, ελέγχεται από ειδικούς ανθρώπους οι οποίοι δίνουν έγκριση και στην πορεία του κιόλας ελέγχεται το τρένο. Δεν είναι όλα τόσο εύκολα ή τόσο ελεύθερα να κάνεις τέτοιου είδους μετακινήσεις. Το ίδιο ισχύει και για στρατιωτικές μεταφορές, άρματα, ειδικού τύπου φορτία και εκεί υπάρχει έλεγχος.

Αυτό που ήθελα να σας πω, παρόλο που δεν θέλω να υπεισέλθω στο θέμα των Τεμπών, θίγει κάποια ευαίσθητα σημεία του εαυτού μου. Το έχω πει πολλές φορές και παλαιότερα το δήλωσα, είμαι επιζών από σιδηροδρομικό δυστύχημα σε ηλικία των 9 ετών. Έχω περάσει από αυτόν τον Γολγοθά και τον ζω και σήμερα, αλλά αυτό δεν αφορά τη σεβαστή σας Επιτροπή.

Όσον αφορά το δυστύχημα των Τεμπών, θα πω ένα πράγμα. Το τρένο μετέφερε φορτία, τα οποία επιτρέπονται από τις ευρωπαϊκές μεταφορές. Συγκεκριμένα, τα 3 πρώτα βαγόνια μετέφεραν ελάσματα και τα υπόλοιπα που είχαν κοντέινερ μετέφεραν κιβώτια κοκακόλα, αναψυκτικά και είδη σνακ. Αυτό είναι το επίσημο φορτίο το οποίο είναι δηλωμένο και υπάρχει καταγεγραμμένο στα φορτία και στις καταστάσεις του τρένου που αναχώρησε από τη Θεσσαλονίκη. Αν ο οποιοσδήποτε έχει και μπορεί να παραθέσει στοιχεία που αποδεικνύουν κάτι διαφορετικό, προφανώς, θα είναι πολύτιμο υλικό για τον κύριο Ανακριτή και τον κύριο Εισαγγελέα. Να μου επιτρέψετε, να κλείσω εδώ αυτή την παρένθεση.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε μιας και ο κ. Τερεζάκης είναι υπέρ του διαλόγου -αλλιώς δεν θα παρέμβαινα- αλλά τοποθετήθηκε με απόλυτο τρόπο.

Αποδεικνύεται, τελικά, ότι τα αναψυκτικά κοκακόλα καίγονται εύκολα και είναι εξαιρετικά εύφλεκτα. Όμως, το θέμα δεν είναι ποιες είναι οι προδιαγραφές, γιατί ποτέ αυτό που είναι καταστροφικό δεν γίνεται με επίσημο τρόπο. Μας φτάνει που οι γονείς και οι οικείοι μας είπαν ότι στον εμπορικό σταθμό μεταφόρτωσης της Θεσσαλονίκης τα καταγραφικά δεν λειτουργούσαν. Στο μαγαζί μου έχω καταγραφικό που κρατάει 20 μέρες και στη συνέχεια το αρχειοθετών. Αν επίσημα ως εκπρόσωπος και άνθρωπος που έχει αυτή την εμπειρία μας λέτε ότι τα στοιχεία είναι αυτά και οποιοσδήποτε μπορεί να καταθέσει, τότε λυπάμαι πραγματικά που αυτή τη μέρα και με τους συγκεκριμένους ανθρώπους εκεί έξω, να γνωρίζουν ότι στον ΟΣΕ, στον κύριο εμπορευματικό σταθμό της Θεσσαλονίκης, δεν λειτούργησαν τα καταγράφηκαν, τότε δεν εμπιστεύονται αυτοί τίποτα και κυρίως εμείς που τους εκπροσωπούμε. Δεν θα έπαιρνα θέση, αλλά είσαστε τόσο απόλυτος. Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα με κοκακόλα.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Προέδρος και Διευθύνων Συμβούλου της ΟΣΕ Α.Ε.):** Καταρχάς, τα καταγραφικά στους σταθμούς λειτουργούν. Όμως, ο Εισαγγελέας και ο Ανακριτής -και υπάρχει το σχετικό έγγραφο της ανακριτικής αρχής- μας τα ζήτησε ενάμιση μήνα μετά. Βάσει της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, η εταιρεία που κρατάει τις καταγραφές είναι υποχρεωμένη στις 15 μέρες να τα σβήνει. Αυτή είναι η αλήθεια και μπορείτε να τη διαπιστώσετε όποτε θέλετε. Μάλιστα, μας ζήτησε ο Ανακριτής και δώσαμε στην ΕΥΠ τις κασέτες και τους σκληρούς δίσκους, οι οποίοι είχαν σβηστεί, μήπως μπορέσουν με ειδική επεξεργασία να αναπαράγουν το υλικό. Αυτό είναι το γεγονός. Από εκεί και πέρα, δεν έχω κάτι άλλο να πω.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος, συνήθως, απαντά σε τεχνικά θέματα και στις απορίες που έχετε. Δεν κάνουμε τώρα διάλογο. Είναι τεχνικά θέματα, τα οποία χρειάζονται διευκρινίσεις, αλλά νομίζω ότι ο κ. Πρόεδρος είναι σαφής.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ**: (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Προέδρος και Διευθύνων Συμβούλου της ΟΣΕ Α.Ε.):** Κύριε Μαμουλάκη, να ξεκινήσω από το τελευταίο που με ρωτήσατε. Η χρήση αγωγών είναι υποχρέωση συμβολαίων τα οποία υπογράφει η ΓΑΙΑΟΣΕ, την κατασκευή τους την εγκρίνει ο ΟΣΕ, αλλά τα τέλη διέλευσης τέτοιων αγωγών από τη σιδηροδρομική γραμμή και τη ζώνη κατάληψης γενικά του ΟΣΕ, είναι χρήματα τα οποία τα εισπράττει η ΓΑΙΑΟΣΕ. Έτσι είναι η κείμενη νομοθεσία. Προφανώς έχουν προβλεφθεί γιατί είναι μέσα τη ζώνη διέλευσης του ΟΣΕ. Άρα, η ΓΑΙΑΟΣΕ θα εισπράξει κάποια χρήματα από αυτά.

Όσον αφορά την έκπτωση, επειδή ακούστηκαν αρκετές απόψεις -παρόλο που δεν έχω διαχειριστεί προσωπικά τη σύμβαση, αλλά δεν έχει καμία σημασία- η Διοίκηση έχει συνέχεια και πρέπει να έχει συνέχεια. Υπάρχουν έργα, τα οποία μπορούν να σηκώσουν «μεγαλύτερες» εκπτώσεις και κάποια τα οποία σηκώνουν «μικρότερες» εκπτώσεις. Θα μου πείτε από τι; Καταρχάς, να ξεκινήσουμε ότι ο Προϋπολογισμός του έργου βγαίνει βάσει άρθρου ΝΑΤΕΟ, και νομίζω ότι το γνωρίζετε αυτό γιατί είσαστε μηχανικός. Άρα, βγαίνει με συγκεκριμένα άρθρα της ελληνικής νομοθεσίας, με προ μετρημένες ποσότητες. Αυτά οδηγούν σε ένα σύνολο «α», όπου επ’ αυτού του συνόλου κάθε ανάδοχος, ανάλογα με τα περιθώρια κέρδους ή τον τρόπο που θα δουλέψει το εργοτάξιο του, προσφέρει και το ανάλογο τίμημα με κάποια έκπτωση.

Αυτό που είχε παρατηρηθεί τον τελευταίο καιρό, ιδίως τα τελευταία δύο χρόνια περίπου, είναι πως υπάρχει μια κατακόρυφη αύξηση υλικών τα οποία σχετίζονται με το μέταλλο. Θα σας πω δύο παραδείγματα για να κατανοήσετε την τάξη του μεγέθους για το οποίο μιλώ. Η σιδηροτροχιά που χρησιμοποιούμε, η οποία έρχεται σε 18μετρα κομμάτια και ζυγίζουν περίπου 1 τόνο, πριν από δύο χρόνια σύμφωνα με τα επίσημα τιμολόγια που παίρναμε από τη «ΛΟΥΤΣΙΝΙ», τον Iσπανοιταλικό κολοσσό παρασκευής τέτοιων υλικών, μας χρέωνε 650 ευρώ τον τόνο παραδοτέο στις αποθήκες μας. Σήμερα, ο ίδιος κατασκευαστής χρεώνει 1.480 ευρώ τον τόνο παραδοτέο στο λιμάνι. Σε αυτά προσθέστε και άλλα περίπου 100 ευρώ τον τόνο για να μεταφερθούν στις αποθήκες, στα στοκαρίσματά μας, συνεπώς καταλαβαίνετε για τη διαφορά τάξης μεγέθους μιλάμε. Τα ελαστομερή που βάζουμε κάτω από τη σιδηροδρομική γραμμή για να κάνουμε απομόνωση των κραδασμών και των θορύβων, είχαν 0,5 ευρώ η τετράδα και αυτή τη στιγμή έχουν 2,80 η τετράδα τα οποία χρησιμοποιούνται κατά εκατοντάδες χιλιάδες. Για τον δε χαλκό, τι να σας πω; Η τιμή του χαλκού που χρησιμοποιούμε στην ηλεκτροκίνηση, έχει τετραπλασιάσει την τιμή του.

Επιπλέον, να μου επιτρέψετε να απαντήσω στο ερώτημα που τέθηκε για το πώς θα προστατευτούν οι κλοπές σιδηροδρομικού υλικού κατά τη φάση κατασκευής. Εδώ και δύο χρόνια ο ΟΣΕ έχει επενδύσει πολλά σε ένα πρόγραμμα φύλαξης ευαίσθητων κομματιών των εγκαταστάσεών τους, ιδίως εκεί που είναι οι περιοχές που εκδηλώνονται τέτοιου είδους κλοπές που συνήθως, δυστυχώς, είναι περιοχές Ρομά. Έχουμε ενεργοποιήσει τη φύλαξη με Drones τα οποία έχουν αποδειχθεί ικανότατα εργαλεία που μπορούν να λειτουργήσουν αποτρεπτικά -και έχουμε αποτρέψει δεκάδες τέτοιου είδους ενέργειες. Αυτοί οι άνθρωποι έχουν προστατευθεί από παραβατικότητα, αλλά και εμείς έχουμε προστατεύσει τις εγκαταστάσεις μας. Με τον ίδιο τρόπο, στη φάση της κατασκευής, ο ανάδοχος θα είναι υποχρεωμένος, με Drones ή με άλλα μέσα, να φυλάει το έργο που θα κατασκευαστεί. Όταν αυτό παραδοθεί, τότε θα αναλάβει την υποχρέωση να το φυλάσσει ο ΟΣΕ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε μια σύντομη επισήμανση. Πιο φθηνά θα ήταν για τον ΟΣΕ να στείλουν μια Security σε αυτούς που παραλαμβάνουν τα υλικά, παρά να δίνουμε τόσα χρήματα για Drones και τελικά να παίρνουν και τις γέφυρες. Σκεφτείτε το, το λέω σαν μια οπτική. Κάποιοι παραλαμβάνουν τα υλικά που δεν είναι εργαλεία να χωράνε σε σακούλες. Κατά τόπους οι παραλήπτες είναι τρεις. Νομίζω ότι θα ήταν καλύτερα να απαντήσετε και εκεί.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Τερεζάκη, για να προχωρήσουμε στη συζήτηση, αν θέλετε να απαντήσετε σε κάποιες ερωτήσεις του κ. Τσοκάνη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΟΚΑΝΗΣ:** Σας έδειξα τον χάρτη, για την απόσταση που είναι 70 - 80 μέτρα σας έκανα και μία ολόκληρη τοποθέτηση. Υπάρχει κάποια μελέτη, κάποια μέριμνα;

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Προέδρος και Διευθύνων Συμβούλου της ΟΣΕ Α.Ε.):** Κύριε Τσοκάνη, **ε**πειδή ως νεαρότερος μηχανικός είχα ασχοληθεί με την ένταξη του Πολεοδομικού Σχεδίου του Ασπροπύργου, ήταν η λεγόμενη «ΕΠΑ Ελευσίνας – Ασπροπύργου», γνωρίζω αρκετά καλά την περιοχή, παρόλο που δεν μένω εκεί. Έχετε δίκιο, όντως, αυτή είναι η περιοχή που συγκεντρώνει μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους και βρίσκετε σχεδόν στο κέντρο της πόλης. Η διάταξη που έχουμε υπολογίσει και έχουμε μελετήσει, η διέλευση των συρμών των επιβατικών δεν θα κλείνει τη διάβαση παραπάνω από ενάμισι με δύο λεπτά την ώρα. Αυτή θα είναι η επιβάρυνση ανά συρμό.

Να διευκρινίσω ότι οι εμπορικοί συρμοί, αν χρειαστεί κάποτε να τρέξουν σε αυτή τη γραμμή, πάντα τρέχουν νύχτες όπως συμβαίνει και σε όλη την Ευρώπη που οι εμπορευματικοί συρμοί δεν κυκλοφορούν ποτέ την ημέρα. Το ίδιο ισχύει και στην Ελλάδα πλην γραμμών, οι οποίες είναι αποκλειστικά για εμπορευματική χρήση, όπως είναι Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας-Στρυμόνας, δηλαδή, οι εμπορευματικές γραμμές που οδηγούν στην Ευρώπη.

Όσον αφορά αυτό που είπατε για το χαλκό και τις εταιρείες. Έχει νομοθετηθεί, για πρώτη φορά, και οι κλεπταποδόχοι να κατηγορούνται για κακούργημα. Βέβαια, το να βρεθούν οι κλεπταποδόχοι είναι δουλειά της Ελληνικής Αστυνομίας. Εμείς, ως ΟΣΕ, κάνουμε τις καταγγελίες, πηγαίνουμε τα δεδομένα και τα αποτελέσματα που έχουμε από τις καταγραφές από τις κάμερες, κατόπιν εισαγγελικής παραγγελίας, και η Αστυνομία και η ΕΥΠ είναι οι αρμόδιοι που θα ενεργήσουν περεταίρω.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Θα συνεχίσουμε, δίνοντας τον λόγο στην κυρία Αντωνίου για ερωτήσεις, η καθυστέρηση της οποίας οφείλεται στην παράλληλη υποχρέωσή της σε άλλη Επιτροπή.

**ΜΑΡΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ**: Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Θα κάνω μία μικρή τοποθέτηση ως μέλος της Επιτροπής. Να καλωσορίσω τον Υπουργό, την αρμόδια Υφυπουργό, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και να τους ευχαριστήσουμε πολύ για την πολύ σημαντική ενημέρωση που έχουμε για ένα έργο το οποίο δημοπρατήθηκε και ένα ακόμα έργο που έχει ενταχθεί -από τα πολύ μεγάλα έργα της Ελλάδας- στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας με προϋπολογισμό 100 εκατομμυρίων ευρώ, περίπου. Ένα σημαντικό έργο που θα προσδώσει στη Δυτική Αττική νομίζω πολλά θετικά. Πρέπει να κοιτάμε μόνο τα θετικά και να μην μπαίνουμε μόνο στις λογικές της μικροπολιτικής.

Κοιτάζοντας λίγο τα περιβαλλοντικά θέλω να πω, ως δασολόγος-περιβαλλοντολόγος, πως όντως το έργο δεν φαίνεται να επιβαρύνει σημαντικά, με τις μεθόδους με τις οποίες έχει ήδη μελετηθεί και έχει δημοπρατηθεί, το κομμάτι της περιβαλλοντικής του αδειοδότησης. Από εκεί και πέρα, το ερώτημα θα είναι λίγο πιο γενικό. Αυτή την περίοδο έχουμε τη συνεδρίαση της δράσης για τον Μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», τον CEF2, η οποία νομίζω είναι Νοέμβριο- Δεκέμβριο και στο οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προγραμματίζει την έκδοση πρόσκλησης. Πρόκειται, επίσης, για ένα πολύ σημαντικό χρηματοδοτικό εργαλείο.

Θα κάνω μια αναφορά μετά από ένα έγγραφο που έλαβα από τον Περιφερειάρχη της Δυτικής Μακεδονίας για ένα σημαντικό επίσης έργο. Θα ήθελα, λοιπόν, να ζητήσω από τον Υπουργό, από τον κ. Τερεζάκη και από την αρμόδια Υφυπουργό, την κυρία Αλεξοπούλου να έχουμε μια ενημέρωση πάνω στα διευρωπαϊκά δίκτυα και για το τι μπορούμε να κάνουμε για τις σιδηροδρομικές γραμμές και της υπόλοιπης ενδοχώρας και για πράγματα που θα θέλαμε να δώσουμε μια εναλλακτική. Σίγουρα γίνονται πολύ μεγάλα έργα στις υποδομές. Γνωρίζουμε τόσο εγώ, όσο και ο κ. Σταϊκούρας, τον Ε65, που είναι ένα έργο το οποίο επίσης χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης. Ένα σημαντικό έργο που ουσιαστικά ενώνει την Αθήνα με την Βόρεια Ελλάδα και είναι ο άξονας που ολοκληρώνει τις υποδομές μας σε επίπεδο οδικής συμπεριφοράς. Θα ήθελα όμως να δούμε και τι θα γίνει στο κομμάτι των σιδηροδρόμων.

Ζητάω, λοιπόν, πέρα από τη σημερινή μας συνεδρίαση, που είναι πολύ σημαντική, για ένα έργο που θα δώσει πνοή στη Δυτική Αττική -και πρέπει να το λέμε γιατί η Δυτική Αττική βάλλεται. Νομίζω ότι αυτό το έργο θα δώσει μια ανάπτυξη στην περιοχή και γι’ αυτό είμαστε εδώ. Για να ψηφίζουμε έργα, τα οποία θα αναπτύξουν τις περιοχές που χρειάζονται περαιτέρω ανάπτυξη.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ και περιμένω την επόμενη συνεδρίαση για το ζήτημα του CEF2.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Ευχαριστώ κυρία Αντωνίου.

Τον λόγο έχει η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Αλεξοπούλου.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να είμαι πολύ σύντομη, γιατί τα περισσότερα τα είπε ο Υπουργός και ο Πρόεδρος και Διευθύνων του ΟΣΕ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις προτεραιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, είναι η μεταρρύθμιση και η συνεχής αναβάθμιση του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Όταν ο Κυριάκος Μητσοτάκης τον Ιούλιο του 2023 επισκεπτόταν τον Ασπρόπυργο, δεσμευόταν ότι το έργο για το οποίο μιλάμε σήμερα, η κατασκευή του νέου κλάδου Προαστιακού Σιδηροδρόμου από τα Άνω Λιόσια έως τα Μέγαρα, θα γίνει πράξη. Αντίθετα με όσα ισχυριζόταν η Αντιπολίτευση τότε του ΣΥΡΙΖΑ το 2022, ότι σήμερα δεν υπάρχει τίποτα για το συγκεκριμένο έργο, η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, παρουσιάζουν ένα έργο, όπως είχε πει ο Πρωθυπουργός, που θα δώσει τη δυνατότητα σε όλους τους πολίτες της Δυτικής Αττικής να μετακινούνται από και προς το κέντρο της Αθήνας με πιο εύκολο, γρήγορο και ασφαλή τρόπο. Μόλις λίγους μήνες μετά τις εκλογές και προχωράμε σταθερά για να βελτιώσουμε όχι μόνο την αποτελεσματικότητα, αλλά και την ασφάλεια των μετακινήσεων, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους χρήστες.

Μία από τις πλέον αξιοσημείωτες πρωτοβουλίες, που θα αφήσει το αποτύπωμά της στην ελληνική κοινωνία και δη στη Δυτική Αττική, είναι η κατασκευή του νέου κλάδου Προαστιακού Σιδηροδρόμου από τα Άνω Λιόσια έως τα Μέγαρα, εντός του υφιστάμενου σιδηροδρομικού διαδρόμου της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής προς Πελοπόννησο, σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής, η οποία έχει μπει σε ράγες. Το συνολικό μήκος του νέου κλάδου του Προαστιακού είναι 34,6 χιλιόμετρα και κατά τη λειτουργία του θα εξυπηρετεί τους οικισμούς Ασπροπύργου, Ελευσίνας, μέχρι τη Νέα Πέραμο και τα Μέγαρα. Ουσιαστικά θα δώσει μια μεγάλη ανάσα στους κατοίκους των συγκεκριμένων περιοχών, αλλάζοντας τον σιδηροδρομικό χάρτη της Δυτικής Αττικής.

Βασική μας πλέον επιδίωξη στο Υπουργείο Υποδομών, είναι το οποιοδήποτε έργο να έχει το λιγότερο δυνατό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Γι’ αυτό φροντίσαμε ώστε να επιβληθούν οι σύμφωνα με τον νόμο περιβαλλοντικοί όροι. Ως εκ τούτου, με βάση τις προδιαγραφές του, θα οδηγήσει σε μετριασμό της κλιματικής αλλαγής με μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων του θερμοκηπίου, δεν θα επιβαρύνει σημαντικά την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, καθώς δεν οδηγεί σε αυξημένο αρνητικό αντίκτυπο των πραγματικών και των αναμενόμενων κλιματικών συνθηκών στο ίδιο το έργο ή σε ανθρώπους, φυσικούς πόρους, ή περιουσιακά στοιχεία.

Κλείνοντας, να πω, ότι το Υπουργείο, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εργαζόμαστε σκληρά και μεθοδικά, με ποιότητα και πάντα με το βλέμμα στον πολίτη. Είναι χαρακτηριστικό, ότι πλέον αποκαθίσταται η σιδηροδρομική σύνδεση στον κεντρικό άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης που διακόπηκε από τις καταστροφές που προκάλεσαν οι κακοκαιρίες Daniel και Elias. Ήδη αφίχθη η πρώτη εμπορική αμαξοστοιχία και από τις 16 Δεκεμβρίου θα δρομολογηθούν και τα επιβατικά τρένα, προκειμένου να αποκατασταθεί πλήρως η σιδηροδρομική εξυπηρέτηση. Είμαστε προσηλωμένοι στο έργο μας, ώστε οι μετακινήσεις να γίνονται με ασφάλεια, αλλά και με τις καλύτερες συνθήκες για τους επιβάτες. Αυτό θα συνεχίσουμε να κάνουμε.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε την Υφυπουργό. Θα ολοκληρώσουμε την συνεδρίαση δίνοντας τον λόγο στον Υπουργό, κ. Σταϊκούρα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή τη συζήτηση που προηγήθηκε και νομίζω, ότι κοινή συνισταμένη όλων των συναδέλφων, εκτός ενός εκπροσώπου ενός πολιτικού κόμματος, είναι, ότι το έργο είναι χρήσιμο. Είναι χρήσιμο και ωφέλιμο, με ένα συγκεκριμένο, σημαντικό, κοινωνικό αντίκτυπο και θεωρώ πως αυτό αποδεικνύει, ότι το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας έχει πόρους που πηγαίνουν για τους πολλούς και τους φτωχούς, γιατί πολλές φορές η κριτική που ασκείται προς την Κυβέρνηση είναι ακριβώς η αντίθετη.

Τρείς σύντομες παρατηρήσεις. Το σύνολο της χρηματοδότησης είναι από το Ταμείο Ανάκαμψης. Από ποιο κομμάτι; Από το κομμάτι των επιχορηγήσεων, και τα χρήματα αυτά είναι δανεισμός της ΕΕ με χαμηλότοκο ομόλογο, το οποίο μοιράστηκε στη συνέχεια στα κράτη-μέλη, είτε ως Grants είτε ως Loans. Στα Grants δεν έχεις κάποιο θέμα, στις επιχορηγήσεις, στα δάνεια, είναι χαμηλότοκα. Η χώρα πήρε τα δάνεια, εξασφάλισε από τα δάνεια, για να καλύψουμε ένα σημαντικό επενδυτικό κενό το οποίο είχαμε και εξακολουθούμε να έχουμε τα τελευταία χρόνια, με πολύ χαμηλό κόστος. Άρα, ουσιαστικά, προέρχεται από το κομμάτι των επιχορηγήσεων.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι ότι σε περιοχές NATURA, επειδή είπατε ότι είχε το σημείωμα το ενημερωτικό του ΟΣΕ νομίζω υπάρχει σαφής αναφορά ότι διέρχεται εκτός ευαίσθητων από άποψη βιοποικιλότητας περιοχών ή κοντά σε αυτές που υπάρχουν κληρονομιές UNESCO ή NATURA 2000. Άρα, και αυτό το ερώτημα σας απαντάται.

Όσον αφορά τις εκπτώσεις, ήταν 2.75, 1.85 και 1 και νομίζω πως σας έδωσε απάντηση ο Πρόεδρος του ΟΣΕ και εκεί μέσα περιλαμβάνονται και έκτακτα, απρόβλεπτα 9%. Σε κάθε περίπτωση όμως αυτό που οφείλει να κάνει η πολιτική ηγεσία -και αντιλαμβάνομαι τον προβληματισμό σας- είναι να τηρήσει όλα τα βήματα που καθιστούν μια οποιαδήποτε σύμβαση νόμιμη. Άρα, το Ελεγκτικό Συνέδριο το οποίο έχουμε εδώ και το Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρικών Δημοσίων Συμβάσεων, έτσι ώστε, να είμαστε βέβαιοι ότι τηρείται η νομιμότητα.

Ο Πρόεδρος του ΟΣΕ νομίζω πως έδωσε περισσότερες λεπτομέρειες, αλλά θέλω να σας εκμυστηρευτώ, ότι πράγματι εξαιτίας των εξωγενών παραγόντων και κινδύνων που διατρέχουν και την ελληνική οικονομία τα τελευταία χρόνια, έργα τα οποία είχαν πολύ μεγάλες εκπτώσεις κατά το παρελθόν παρουσιάζουν σημαντικές δυσκολίες στην υλοποίησή τους. Άρα, θα πρέπει να συνεκτιμηθούν τα ρίσκα τα οποία υπάρχουν και το ότι πολλές φορές ένα έργο έχει μικρή έκπτωση μπορεί να είναι και ανάγνωση ότι το έργο αυτό θα υλοποιηθεί έγκαιρα. Θα φανεί, θα το δούμε, αλλά είμαι αισιόδοξος ότι αυτό θα γίνει εντός των χρονοδιαγραμμάτων.

Ένα άλλο θέμα το οποίο ετέθη από αρκετούς συναδέλφους, και καταληκτικά και από την αγαπητή μου συνάδελφο της κυβερνητικής πλειοψηφίας, είναι το θέμα του σχεδιασμού για το Σιδηρόδρομο. Και εσείς θέσατε με αρκετά αναλυτικό τρόπο αυτό το θέμα. Αυτό το θέμα δεν εξαντλείται σε μια μικρή τοποθέτηση δική μου αλλά μπορώ να σας δώσω τον σχεδιασμό.

Ο σχεδιασμός έχει τρία βήματα. Το πρώτο βήμα είναι να λειτουργήσει ο Σιδηρόδρομος σήμερα. Μέχρι χθες δεν είχαμε Σιδηρόδρομο, δεν είχαμε το Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Γι’ αυτό και βρήκαμε πόρους της τάξεως των 14 εκατομμυρίων ευρώ για να υπάρξει μια προσωρινή αποκατάσταση μονής γραμμής στην κάθοδο από Θεσσαλονίκη προς Αθήνα. Και γι’ αυτό, όπως είπε η κυρία Αλεξοπούλου και ο κ. Τερεζάκης, από χθες υπάρχει η εμπορευματική γραμμή και όσον αφορά τους επιβάτες, ευελπιστούμε ότι από τις 16 του μήνα θα ξεκινήσουν κανονικά και οι επιβατικές κινήσεις προς Θεσσαλονίκη. Η μόνιμη αποκατάσταση των ζημιών στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Λάρισα-Βόλο και στα Παλαιοφάρσαλα, θα στοιχίσει περίπου μαζί με την αποκατάσταση ηλεκτροκίνησης 200 εκατομμύρια ευρώ και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2025. Οι σχετικοί διαγωνισμοί θα ξεκινήσουν στους πρώτους μήνες του 2024 και θα ολοκληρωθούν το 2025.

Άρα, αντιλαμβάνεστε από τις φυσικές καταστροφές τίτλος-Daniel, ποιο ήταν το κόστος. Μιλάμε για 200 εκατομμύρια αποκατάσταση όπου εκεί περιλαμβάνεται και η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα της 717 που παραδόθηκε πλήρως το Σεπτέμβριο του 2003 και το οποίο καταστράφηκε ολοσχερώς.

Αυτή είναι η πρώτη προτεραιότητα αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι θα περιμένουμε το 2025 για να πάμε στη δεύτερη προτεραιότητα την οποία θέσατε. Και η δεύτερη προτεραιότητα είναι τι; Να προσπαθήσουμε να δούμε ευρωπαϊκούς πόρους από το CEF, το υφιστάμενο CEF2 και αυτό που θα ακολουθήσει, το CEF3 για να ξεκινήσουμε την υλοποίηση κάποιων έργων. Είναι αλήθεια ότι και λόγω του δυστυχήματος των Τεμπών, προηγούμενες προτάσεις χρηματοδότησης από το CEF2 δεν είχαν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Mε εξαίρεση το τμήμα Καβάλα-Τοξότες, που ήταν γύρω στα 220 εκατομμύρια ευρώ, όλα τα άλλα έργα, δηλαδή, το Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο και το Θεσσαλονίκη-Καβάλα το οποίο συνέχιζε προς τα πάνω, δεν έτυχαν χρηματοδότησης, όπως προείπα, και λόγω του του δυστυχήματος των Τεμπών.

Γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια -τη Δευτέρα ήμουν πάλι στις Βρυξέλλες- έτσι ώστε στην επόμενη πρόταση που θα καταθέσουμε, τον Ιανουάριο του 2024, να περιλάβουμε πέντε έργα, ως προτεραιότητες, όλα σιδηροδρομικά, τα οποία εκτός του χαρακτήρα της ενδυνάμωσης του σιδηροδρομικού δικτύου, συνδέουν τον σιδηρόδρομο με τα έξι λιμάνια της χώρας. Τα έξι που εμείς έχουμε βάλει ως προτεραιότητες, την Αλεξανδρούπολη, την Καβάλα, τη Θεσσαλονίκη, το Σούνιο, τη Ραφήνα και την Πάτρα.

Άρα, επιδιώκουμε με ώριμες προτάσεις και με καλύτερη διαπραγματευτική θέση, να αντλήσουμε το μέγιστο δυνατό των υφιστάμενων πόρων από το CEF2, με δεδομένο ότι η Ελλάδα έχει και ένα court στο CEF που υπερβαίνει το 1 δις και δεν έχει αξιοποιηθεί. Αλλά οι συνολικοί πόροι στην Ευρώπη, στο CEF -2, δεν υπερβαίνουν αυτή τη στιγμή τα 7 δισεκατομμύρια ευρώ. Άρα, δεν είναι εύκολη η «άσκηση», θα προσπαθούμε να εξαντλήσουμε όλες τις δυνατότητες που έχουμε, κυρία Αντωνίου, για να εντάξουμε κάποια έργα εκεί.

Φτάνουν οι πόροι για να υλοποιηθούν τα έργα; Η απάντηση είναι, γι’ αυτό που μπορεί να έχουμε στο μυαλό μας όλοι, ότι θα χρειαστούν πρόσθετοι πόροι. Θα χρειαστούν πρόσθετοι πόροι, αφού όμως πρώτα προτεραιοποιήσουμε τα έργα, αξιολογήσουμε την ωριμότητα αυτών και βρούμε και τους πόρους, διότι η λογική να λέει ο καθένας μας, μια σειρά από έργα, δημόσια έργα στην Ελλάδα, χωρίς χρηματοδότηση, δεν μπορεί να συνεχιστεί. Τουλάχιστον, αυτή η πολιτική ηγεσία, έχοντας και μια εμπειρία από το Υπουργείο Οικονομικών θα αναφέρεται σε έργα όταν είναι εξασφαλισμένη η χρηματοδότηση. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει, σε ένα τρίτο βήμα που όμως θα ξεκινήσει το 2024 -όπως βλέπετε όλα πάνε και παράλληλα, αλλά προσπαθώ να τα είναι και διακριτά στο μυαλό μας- θα επιδιώξουμε να βρούμε επιπρόσθετους πόρους από το ΕΣΠΑ της νέας Προγραμματικής Περιόδου, πιθανόν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων -ανάλογα και με τις δημοσιονομικές δυνατότητες της χώρας και έχουμε την δυνατότητα να χρηματοδοτηθούμε με καλούς όρους από αυτήν- φυσικά από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, όσο υπάρχουν περιθώρια, γιατί αποδεικνύεται τα τελευταία χρόνια ότι έχουμε πάντα υπέρβαση των δημοσιονομικών στόχων, άρα, δημιουργείται δημοσιονομικό περιθώριο που μπορεί να εξαντληθεί από την πολιτική ηγεσία σε έργα τα οποία προτεραιοποιούνται. Επιπρόσθετοι πόροι θα επιδιώξουμε να βρεθούν και από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, όπως και τοCEF ή κάποιοι άλλοι πρόσθετοι ευρωπαϊκοί πόροι που έχουν να κάνουν αποκλειστικά με την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών του οποίους και προσπαθούμε να τους χρησιμοποιήσουμε και να τους εξαντλήσουμε αποκλειστικά σε έργα που έχουν να κάνουν με φυσικές καταστροφές.

Να σας πω, δε, ότι προσπαθώντας να βρούμε και το τελευταίο ευρώ που είναι διαθέσιμο στην Ευρώπη, προσπαθούμε από κοινού με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, να χρησιμοποιήσουμε πόρους και από το Ταμείο το οποίο έχει να κάνει με την Άμυνα της Ευρώπης. Ακόμα και military funds προσπαθούμε να χρησιμοποιήσουμε στη Βόρειο Ελλάδα.

Επομένως, σας έδωσα έναν σχεδιασμό που, όμως, πρέπει να έχει προτεραιοποιήσεις έργων και ώριμες μελέτες έτσι ώστε το υφιστάμενο δίκτυο, να λειτουργήσει με ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια. Και αυτό, διότι είναι προφανές πως οι γραμμές που θα φτιάξουμε θα είναι καλύτερες από αυτές που υπήρχαν, δεν θα σταθούμε μόνο στην τηλεδιοίκηση και τη σηματοδότηση και είναι απόλυτα συνεννοημένη προς αυτή την κατεύθυνση και η Διοίκηση του ΟΣΕ.

Δεύτερον, να εξασφαλίσουμε τώρα πόρους που δεν υπήρχαν, για διάφορους λόγους και συγκυρίες που είχαν να κάνουν το 2023, για να «τρέξουν» κάποια έργα, πέντε συγκεκριμένα έργα στην Ελλάδα, αν τα καταφέρουμε, και ταυτόχρονα να κοιτάξουμε το οραματικό στοιχείο. Εννοείται ότι όλα αυτά θα τα κάνουμε όχι μόνο ως χώρα, αλλά και από κοινού, με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, διότι, υπενθυμίζω ότι με βάση τον καινούργιο κανόνα που θα υπάρχει στην Ευρώπη, από το 2024, δημιουργούνται δύο νέα Corridors, δύο νέοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι στην Ευρώπη. Ο ένας είναι ο «Δυτικά Βαλκάνια-Ανατολική Μεσόγειος» και άλλος είναι ο ονομαζόμενος «Three Seas», τρεις θάλασσες, και είναι από Ελλάδα, Αλεξανδρούπολη, Βουλγαρία, Ρουμανία και πάει μέχρι την Ουκρανία.

Για να εκμεταλλευτούμε αυτήν την κατάσταση και για να αποδείξουμε ότι μπορούμε να υλοποιήσουμε έργα, έχουμε συνεννοηθεί με τον ΟΣΕ και έχω αποστείλει σχετική επιστολή στην Ευρωπαία Επίτροπο και στους συναρμόδιους Υπουργούς, έτσι ώστε σε αυτό που λέγεται «γραμμές αλληλεγγύης», solidarity lanes, για μεταφορά σιτηρών από την Ουκρανία, η μία εναλλακτική γραμμή να είναι προς Ελλάδα, αξιοποιώντας την Αλεξανδρούπολη, ώστε με αυτό τον τρόπο, να βρούμε επιπρόσθετους πόρους, να αξιοποιήσουμε και το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και τη σιδηροδρομική γραμμή για την Αλεξανδρούπολη, εκ των οποίων 20 εκατομμύρια είναι ήδη στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Άρα, προσπαθώ να σας παρουσιάσω έναν ολιστικό σχεδιασμό τετραετίας που έχει συγκεκριμένα βήματα και τα οποία έχουν ήδη ξεκινήσει να υλοποιούνται. Θα ήθελα σε τακτά χρονικά διαστήματα αυτά να τα συζητάμε και εντός Βουλής αλλά και στο γραφείο μου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, που η πόρτα μου είναι ανοικτή και ήδη συνάδελφοι Τομεάρχες με έχουν επισκεφθεί προκειμένου να υπάρχει μια πολύ αναλυτική συζήτηση.

Τελευταία παρατήρηση για να κλείσω. Τραγωδία των Τεμπών. Προφανώς γνωρίζετε και αναφέρθηκε προηγουμένως ότι υπάρχουν δικαστικές και κοινοβουλευτικές διαδικασίες οι οποίες τρέχουν. Υπάρχει όμως μια ευθύνη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, πράγματι να χρησιμοποιήσω τους όρους τους οποίους αναφέρατε, να υπάρξει άπλετο φως τουλάχιστον σε ότι αφορά τις υποχρεώσεις που έχει το Υπουργείο. Ποιες είναι οι υποχρεώσεις; Υποχρεώσεις που έχει, με βάση τους Ευρωπαϊκούς Κανόνες, είναι σε 12 μήνες από το δυστύχημα ο «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, δηλαδή ο Ανεξάρτητος φορέας που υπάρχει για τη διερεύνηση των Σιδηροδρομικών και Αεροπορικών Ατυχημάτων-Δυστυχημάτων να έχει αντικειμενικό πόρισμα. Δρομολογήσαμε τις διαδικασίες, ζητήσαμε γραπτώς με επιστολή προς την Ευρώπη να υπάρξει συμβολή της ERA, δηλαδή του ευρωπαϊκού φορέα, για να μην θεωρήσει κανένας και εδώ στην Αίθουσα αλλά και έξω από την Αίθουσα, στην ελληνική κοινωνία ότι προσπαθούμε να κάνουμε την οποιαδήποτε συγκάλυψη. Θα υπάρχουν απ’ ότι φαίνεται τρεις διερευνητές από την Ευρώπη και προσπαθούμε εντός 12 μηνών να υλοποιηθεί το αντικειμενικό πόρισμα. Άρα και εμείς ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να συμβάλλουμε σε αυτό που είναι υποχρέωσή μας και είναι υποχρέωσή μας πρώτα από όλα στις οικογένειες των θυμάτων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κι εγώ σας ευχαριστώ κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ και κύριε Πρόεδρε και τους συναδέλφους.

Λύεται η συνεδρίαση. Καλή σας νύχτα.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Κωτσός Γεώργιος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπασωτηρίου Σταύρος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Νατσιός Δημήτριος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 19.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**