**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, 16 Ιουλίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.05΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κυρίου Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 36§5 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την πορεία υλοποίησης των έργων υποδομών και μεταφορών απολογιστικά από τον Ιούλιο του 2023.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κύριος Χρήστος Σταϊκούρας, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κύριος Βασίλειος Οικονόμου, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κύριος Νικόλαος Ταχιάος, ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, κύριος Ιωάννης Ξιφαράς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος 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.: Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα σας. Θέμα ημερήσιας διάταξης της σημερινής συνεδρίασης της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου είναι η ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κύριο Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 36 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την πορεία υλοποίησης των έργων υποδομών και μεταφορών απολογιστικά από τον Ιούλιο του 2023 μέχρι και σήμερα.

Θα ξεκινήσει η συνεδρίαση μας, αφού πω ότι μαζί μας, εκτός από τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, κύριο Χρήστο Σταϊκούρα, βρίσκεται και ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κύριος Νικόλαος Ταχιάος και ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, κύριος Ιωάννης Ξιφαράς. Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την ενημερωτική εισήγησή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ο λόγος που προκαλέσαμε σήμερα, ως πολιτική ηγεσία τη σημερινή συζήτηση, είναι περισσότερο για να απαντήσουμε και σε εύλογα, πολλές φορές, ερωτήματα που εγείρονται στον δημόσιο διάλογο για την πορεία υλοποίησης των έργων υποδομών, αλλά και για την καθημερινή λειτουργία των μεταφορών. Θα προσπαθήσω, συνεπώς, στην αρκετά εκτεταμένη παρουσίασή μου, η οποία και θα διανεμηθεί σε όλους σας μαζί με τα πρακτικά, να δώσουμε και απαντήσεις στις ανακοινώσεις που βλέπω από αγαπητούς συναδέλφους από όλα τα κόμματα για διάφορα ζητήματα.

Να υπενθυμίσω, ξεκινώντας, ότι πριν από ένα χρόνο είχαμε θέσει ως πολιτική ηγεσία με τον κύριο Ταχιάο, που συνεχίζουμε να υπηρετούμε στο ίδιο Υπουργείο, κάποιους στόχους. Κάποιους στόχους, που έχουν να κάνουν με την αποτελεσματική προώθηση κάποιων συγκεκριμένων έργων, τον ρεαλιστικό σχεδιασμό νέας δέσμης έργων, ξεκαθαρίσαμε από την αρχή ότι δεν θα πούμε για κανένα νέο έργο αν δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση μαζί με το έργο, την ενίσχυση της ασφάλειας πράσινων υποδομών και μεταφορών, κορυφαίο ζήτημα που εγείρεται από όλες τις πτέρυγες, τη βελτίωση της ποιότητας των έργων και των υπηρεσιών, την ορθολογική αξιοποίηση των υδάτινων πόρων, υπενθυμίζω ότι στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχουν περιέλθει και αρκετά έργα από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, όχι σε πολύ καλή κατάσταση τα περισσότερα εξ αυτών, τη διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ένα θέμα που εγείρεται πολλές φορές από αγαπητούς συναδέλφους και, σε τελική ανάλυση, τη βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη, είτε μιλάμε για μεταφορές είτε μιλάμε για υποδομές.

Άρα, θα μοιραστώ μαζί σας δέκα συγκεκριμένους άξονες προτεραιοτήτων με χρονοδιαγράμματα, για να έχουμε μια αποτύπωση της πραγματικότητας. Ξεκινάω από ένα εμβληματικό έργο το οποίο παραδόθηκε και παραδόθηκε τον Μάιο του 2024, όπως είχαμε δεσμευτεί, ενιαία μέχρι την Καλαμπάκα, συνολικού μήκους 135 χιλιομέτρων εδώ. Πράγματι εκκρεμεί ένα τμήμα του έργου, εκκρεμεί το τμήμα του έργου από την Καλαμπάκα μέχρι την Εγνατία Οδό, μήκους 46 χιλιομέτρων. Αποκλειστικά χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Έχει ήδη εκτελεστεί το 56% του βόρειου τμήματος του έργου και το έργο αυτό θα ολοκληρωθεί με την ολοκλήρωση και του Ταμείου Ανάκαμψης Ανθεκτικότητας. Άρα θα παραδώσουμε, εντός χρονοδιαγραμμάτων που έχουμε θέσει, αυτό το σημαντικό, κατά τη δική μας εκτίμηση, περιουσιακό στοιχείο.

Το δεύτερο έργο, το οποίο είχαμε δεσμευτεί ότι θα ολοκληρωθεί και ολοκληρώθηκε στην ώρα του, είναι η οδική σύνδεση Άκτιο - Αμβρακία. Τον Ιανουάριο του 2024 παραδόθηκε στο σύνολό του το έργο, μήκους 49 χιλιομέτρων. Μέσα στο 2024, θα ολοκληρωθεί και ο οδικός άξονας Άκτιο - Λευκάδα. ‘Ήδη έχει παραδοθεί το Άκτιο - Άγιος Νικόλαος και εκτιμούμε ότι, μάλλον, στις αρχές του 2025 θα έχουμε έτοιμο και το Βόνιτσα - Άγιος Νικόλαος, ώστε να παραδώσουμε και το Βόνιτσα - Λευκάδα στις αρχές του 2025. Υπάρχουν κάποια ζητήματα απαλλοτριώσεων τα οποία έχουν τεθεί και τα οποία θα επιδιώξουμε να αντιμετωπίσουμε.

Το τρίτο μεγάλο εμβληματικό έργο έχει να κάνει με το μετρό στη Θεσσαλονίκη. Η δέσμευσή μας ισχύει στο ακέραιο. Αυτή δώσαμε στις προγραμματικές δηλώσεις πριν από ένα χρόνο. Η βασική γραμμή θα δοθεί τον Νοέμβριο του 2024. Συγχρόνως, ολοκληρώνεται το έργο της επέκτασης προς την Καλαμαριά, το οποίο προβλέπεται να παραδοθεί το δεύτερο εξάμηνο του 2025.

Στο μεταξύ, όμως, αυτό το έτος κάναμε και πολλά άλλα πράγματα τα οποία βοήθησαν την τοπική κοινωνία και, νομίζω, ότι μπορούν να το ομολογήσουν συνάδελφοί μας από τη Βόρεια Ελλάδα. Υπεγράφη σύμβαση για τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου, απελευθερώθηκαν δρόμοι που παρέμειναν κλειστοί για πολλά έτη. Θυμάμαι ότι σε μια απελευθέρωση ενός οδικού άξονα κάποιοι μου είπαν ότι για 15 χρόνια αυτός ο δρόμος ήταν κλειστός. Υπεγράφη συμπληρωματική σύμβαση για την υλοποίηση έργων προσβασιμότητας και μετεπιβίβασης στον σταθμό Νέα Ελβετία και ολοκληρώθηκε η μελέτη ανάπτυξης του μετρό στη Θεσσαλονίκη, η οποία αποτελεί τη γενική συγκοινωνιακή μελέτη του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Εδώ είναι κάποιες φωτογραφίες από το μετρό.

Το επόμενο σημαντικό έργο που έχουμε δεσμευτεί είναι ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Πύργος. Είχαμε πει από την αρχή της θητείας μας ότι θα παραδοθεί πλήρως, 75 χιλιόμετρα, το καλοκαίρι του 2025. Ισχύει απολύτως η δέσμευσή μας. Μάλιστα, σε επίσκεψη που κάναμε στο τέλος του 2023 είχαμε πει ότι τέλος Ιουνίου το έργο θα είναι στο 50%. Την Πέμπτη θα πάμε στο έργο με τον κύριο Ταχιάο. Το έργο έχει υπερβεί το 50%, άρα ισχύει απολύτως η υλοποίηση των δεσμεύσεων μας για πλήρη ολοκλήρωση του έργου και ενιαία απόδοση αυτού το καλοκαίρι το 2025.

Έχουμε τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης. Σημαντική πρόοδος, παρά τις δυσκολίες και τα εμπόδια. Τα τμήματα Νεάπολη, Άγιος Νικόλαος και Χερσόνησος – Νεάπολη, έχουν συμβασιοποιηθεί και έχουν ήδη εγκατασταθεί τα πρώτα εργοτάξια στο τμήμα από την Χερσόνησο στον Άγιο Νικόλαο. Προφανώς, πρέπει να επιταχύνουμε και το θέμα των απαλλοτριώσεων. Δύσκολο θέμα στην περιοχή, το οποίο πάντα θέτει κάποια εμπόδια και ταυτόχρονα, προχωρά και θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2024 η συμβασιοποίηση της παραχώρησης για το τμήμα Χανιά- Ηράκλειο. Υπενθυμίζω ότι και στα τρία τμήματα υπάρχει σημαντικό ποσοστό χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, άρα, θα πρέπει να υπάρχει πρόοδος και σε αυτά τα τμήματα.

Το επόμενο έργο το οποίο και πρόσφατα επισκεφθήκαμε στη Θεσσαλονίκη και κάναμε τη συστηματική ενημέρωση των συμπατριωτών μας, είναι το κομμάτι του Περιφερειακού Οδικού Άξονα Θεσσαλονίκης. Χαίρομαι, γιατί πριν ξεκινήσει η συνεδρίαση είχα την ευκαιρία με κάποιους συναδέλφους από την ευρύτερη Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης να επιβεβαιώσουν αυτό που είπε δημόσια η ανάδοχος εταιρεία την προηγούμενη εβδομάδα στη Θεσσαλονίκη παρουσία της τοπικής αυτοδιοίκησης και όλων των φορέων της πόλης, ότι πλέον το έργο δουλεύει σε πολύ καλύτερους και υψηλότερους ρυθμούς. Και αυτό είναι κάτι το οποίο εκτιμώ ότι βλέπουν οι συμπατριώτες μας στη Θεσσαλονίκη. Το έργο αυτό θα παραδοθεί όπως έχουμε πει το 2027, και επαναλαμβάνω, προφανώς σε ότι αφορά την αναμενόμενη επιβάρυνση της καθημερινότητας του πολίτη ήδη έχουν αναληφθεί πρωτοβουλίες από επισπεύδοντα Υπουργεία ή και φορείς- να ξεκαθαρίσουμε ότι το συγκοινωνιακό δεν είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η τροχαία έχει αναλάβει πρωτοβουλίες, η Περιφέρεια έχει αναλάβει πρωτοβουλίες, εμείς έχουμε αναλάβει κάποιες πρωτοβουλίες, άρα, είναι ένα θέμα το οποίο επιδιώκουμε κάθε φορά να βελτιώνουμε την καθημερινότητα του πολίτη από κάτι που θα υπάρχει σίγουρα επιβάρυνση το επόμενο χρονικό διάστημα.

Το επόμενο έργο το οποίο είχαμε πει και έχει ξεκινήσει είναι ο οδικός άξονας Μπράλος- Άμφισσα. Είναι 24 χιλιόμετρα, είμαστε στο στάδιο της ολοκλήρωσης της εκπόνησης των μελετών, έχει ολοκληρωθεί το 90% των προγραμμάτων γεωτεχνικών εργασιών. Δυστυχώς, και εδώ, νομίζω ότι είστε πολύ έμπειροι σε αυτά, έχουμε θέματα με απαλλοτριώσεις διαδοχικές αναβολές λόγω της απεργίας των δικηγόρων τελικά, δικαστήριο 9 Απριλίου 2024 έχει εκδοθεί σχετική δικαστική απόφαση, αντίστοιχη αναγνώριση δαπάνης, αναμένεται η υπογραφή των αποφάσεων δεσμεύσεων του ποσού. Υπενθυμίζω ότι η υπογραφή του έργου έγινε 23 Νοεμβρίου του 2023 και η ημερομηνία παράδοσης του έργου παραμένει η 15η Αύγουστου 2027.

Ιωάννινα- Κακαβιά. Το συζητήσαμε δεν θα αναφερθώ διεξοδικά σε αυτό. Πρόσφατα είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε επί του έργου, έχει εκδοθεί η απόφαση έγκρισης των δικαιολογητικών του προσωρινού αναδόχου, έχει προχωρήσει απόφαση κατακύρωσης και ανάθεσης της σύμβασης, έχει ολοκληρωθεί προσυμβατικός έλεγχος στο Ελεγκτικό Συνέδριο, έχετε ενημερωθεί όπως όφειλα στη Βουλή των Ελλήνων και εκτιμούμε ότι η υπογραφή της σύμβασης θα γίνει περίπου το Σεπτέμβριο. Εκτιμούμε ότι το Σεπτέμβριο θα είμαστε έτοιμοι για υπογραφή σύμβασης με ολοκλήρωση και παράδοση του έργου 54 μήνες από τότε με απολύτως εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Οδικός άξονας νοτιοδυτικής Πελοποννήσου τμήμα Καλαμάτα-Ριζόμυλος- Πύλος- Μεθώνη, προχωρά η εκπόνηση μελετών σύμφωνα με τη σύμβαση ΣΔΙΤ έχει γίνει εγκατάσταση δύο εργοταξίων, υλοποιούνται πρόδρομες εργασίες.

Γραμμή 4. Οι μετροπόντικες θα ολοκληρώσουν την εργασία τους μέχρι το τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2026.

Στον Διεθνή Αερολιμένα του Ηρακλείου έχει τελειώσει το έργο σε ποσοστό 35%. Πράγματι, η εταιρεία βρίσκεται σε αναζήτηση ανθρώπινου κεφαλαίου για να «τρέξει» με υψηλότερες ταχύτητες και πράγματι υπάρχουν ανοικτά ζητήματα τα οποία συντονίζουμε ως Υπουργείο και ο κ. Ταχιάος πήγε πρόσφατα κάτω, με το Υπουργείο Πολιτισμού για την προσβασιμότητα στο αεροδρόμιο και για μια σειρά από άλλα θέματα που έχουν προκύψει μετά από αρχαιολογικά ευρήματα. Κάποια μοναδικής υφής και μοναδικών στοιχείων.

Και, τέλος, χθες είχαμε μια σύσκεψη επί αυτού του θέματος αναβάθμιση του δικτύου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Αττικής. Η σύμβαση υπεγράφη το Δεκέμβριο 2023 την παρουσιάσαμε στην Βουλή, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τα 2 έτη. Θέλω να είμαι πολύ ειλικρινής μαζί σας ένας εκ των Δημάρχων θέτει θέμα προσβασιμότητας στους πολίτες από τον προαστιακό σιδηρόδρομο- αυτόν τον προαστιακό σιδηρόδρομο- προσπαθούμε να δούμε τις βέλτιστες εφικτές λύσεις έτσι ώστε, να μην υπάρχουν προβλήματα στην προσβασιμότητα των πολιτών όταν προφανώς θα υπάρχουν ισόπεδες διαβάσεις για να λειτουργήσει το έργο.

Ήθελα αυτά να μοιραστώ μαζί σας για τα μεγάλα έργα υποδομών.

Πρόσφατα υπήρχε μια δήλωση αγαπητού συναδέλφου για το θέμα των χρηματοδοτήσεων. Άρα, προσπάθησα να απαντήσω σε κάποια θέματα που θέτετε στον δημόσιο διάλογο, θέσατε κύριε Μαμουλάκη, και χαίρομαι γι’ αυτό, θέματα χρηματοδοτήσεων. Το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, το παραλάβαμε στα 334 εκατ. ευρώ όσο ήταν περίπου και το 2023. Εξαιτίας της καλής εκτέλεσης του κρατικού προϋπολογισμού μέσα στον Ιούλιο εκτιμώ ότι θα υπάρχουν κάποιες διατάξεις από το Υπουργείο Οικονομικών, με τις οποίες με μόνιμο τρόπο αυξάνει το Εθνικό Σκέλος Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου στα 550 εκατ. ευρώ το 2024 και υψηλότερα τα επόμενα χρόνια. Άρα, το 334 από φέτος θα γίνει 550 οπότε, κύριε Μαμουλάκη, αντιλαμβάνεστε και ορθώς, ότι μέχρι τώρα πληρώναμε με βάση τα 12ετημόρια του 334 όταν γίνει 550, τους επόμενους μήνες θα αυξήσουμε σημαντικά τη χρηματοδότηση για να καλύψουμε τα 12ετημόρια του πρώτου εξαμήνου. Άρα, το πρώτο στοιχείο είναι σημαντική αύξηση του εθνικού ΠΔΕ.

Το δεύτερο στοιχείο είναι ότι έχουμε 2,2 δισ. ευρώ ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών από Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Τα περισσότερα έργα σας τα παρουσίασα, είναι κι άλλα πιο κάτω, που αφορούν τις μεταφορές, είμαστε εντός χρονοδιαγραμμάτων και εκτιμούμε ότι φέτος θα έχουμε και ακόμα σημαντικότερη πραγματική εκταμίευση πόρων. Να σας πω, πέρα και πάνω από το Ταμείο Ανάκαμψης Ανθεκτικότητας ότι μέχρι τώρα μέχρι 12 Ιουλίου αυτά είναι τα τελευταία στοιχεία, έχουμε δώσει 216 εκατομμύρια από το εθνικό σκέλος χρηματοδοτήσεις, δηλαδή, το 75% όλου του 2023 έχει δοθεί ήδη μέχρι 12 Ιουλίου. Σε σύγκριση με το πρώτο εξάμηνο του 2023, κύριε Μαμουλάκη, οι πληρωμές είναι αυξημένες κατά 15%. Στο συγχρηματοδοτούμενο, έχουμε δώσει 595 εκατομμύρια, δηλαδή, ποσοστό 73% του 2023. Σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2023 συν 42%.

 Άρα, έχουμε εξασφαλίσει αυξημένη χρηματοδότηση το δεύτερο εξάμηνο και έχουμε αξιοποιήσει υψηλότερη διαθέσιμη χρηματοδότηση το πρώτο εξάμηνο, μέχρι σήμερα, μέχρι 12 Ιουλίου, έχω πληρώσει 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ που είναι το 83% του 2023 αυξημένο κατά 47% σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2023. Αυτή είναι μια πολύ αναλυτική παρουσίαση του τι έχουμε πληρώσει και τι μπορεί να προσδοκά ο ιδιωτικός τομέας από εμάς, για έργα τα οποία έχουμε συμβασιοποιήσει στο παρελθόν και πρέπει και η πολιτεία να είναι συνεπής απέναντι σε ιδιωτικό τομέα. Αυτονόητο. Και ο ιδιωτικός τομέας απέναντι στην πολιτεία σε ό,τι αφορά προϋπολογισμούς και έγκαιρη εκτέλεση, ποιοτική των δημοσίων έργων.

Πολλές φορές στο δημόσιο διάλογο μιλάμε μόνο για τα δημόσια έργα. Βλέπω απέναντί μου αρκετούς συναδέλφους οι οποίοι πολιτεύονται στην επαρχία. Ξέρετε πολύ καλά ότι πολλά έργα στην επαρχία έχουν την ίδια ή και μεγαλύτερη σημασία αλλά είναι χαμηλότερου προϋπολογισμού. Θα διατρέξω απλώς τι υλοποιείται το τελευταίο έτος στη δικαιοσύνη. Αποκατάσταση του κτιρίου του Συμβουλίου της Επικρατείας το «Αρσάκειο Μέγαρο». Ενεργειακή αναβάθμιση του κτιρίου της κεντρικής υπηρεσίας του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Νέο Δικαστικό Μέγαρο στην Κω, νέα Δικαστικά Μέγαρα στο Ηράκλειο, Λαμία, Βόλος, νέα πτέρυγα στο Δικαστικό Μέγαρο Καρδίτσας, ανακατασκευή Δικαστικών Μεγάρων στο Ρέθυμνο και στα Τρίκαλα. Εργασίες που ολοκληρώθηκαν στο Δικαστικό Μέγαρο Καβάλας το οποίο και πρόσφατα επισκεφθήκαμε. Ανακατασκευάσαμε ένα εξαιρετικό σχολείο στις Βρυξέλλες το «Κεστεκίδειο». Παραδόθηκαν σύγχρονες σχολικές δομές στη Λυκόβρυση, στο Περιστέρι, τη Νέα Μάκρη, τη Φιλαδέλφεια. Πήγαμε και θεμελιώσαμε σχολείο στο Άστρος Κυνουρίας, πήγαμε στο Κάτω Νευροκόπι, με αγαπητό συνάδελφο που είναι στην αίθουσα.

Στον Τομέα της Ασφάλειας, αναδείχθηκε προσωρινός ανάδοχος για 5 αστυνομικά μέγαρα, σε Πάτρα, Καρδίτσα, Βέροια, Λευκάδα, Αλεξανδρούπολη. Ολοκληρώσαμε τον οδικό άξονα Καλλονή-Σίγρι στη Λέσβο, υπογράψαμε και ενημερώσαμε την Εθνική Αντιπροσωπεία για την Παράκαμψη της Γιάλοβας. Πήγαμε στη Γέφυρα των Φύλλων, η οποία είχε πέσει μετά τις καταστροφές το 2020 και την παραδώσαμε στην τοπική κοινωνία, στην οποία δεν υπήρχε πρόσβαση στο χωριό. Πήγαμε και δώσαμε τη γέφυρα στον Εύηνο στην Αιτωλοακαρνανία - ομοίως, από φυσικές καταστροφές - εξαιρετικά σημαντικό έργο για μικρές τοπικές κοινωνίες. Δώσαμε μια πεζογέφυρα, 5 έχουμε δώσει, αλλά το τελευταίο διάστημα παραδώσαμε στο Παλατάκι Χαϊδαρίου μια ακόμα γέφυρα. Ελικοδρόμιο στη Σαμοθράκη. Εξασφαλίσαμε πόρους.

Εμπορικός λιμένας στο Σίγρι, αεροδρόμια στη Νάξο, Σύρο και Χίο, πρέπει να βελτιωθούν. Υπάρχει σημαντικό ζήτημα σε αυτά. Θα επανέλθω, πρωτίστως, στο Ηράκλειο της Κρήτης, όπου υπάρχει το μεγαλύτερο πρόβλημα. Την προηγούμενη εβδομάδα με τον κ. Ταχιάο επισκεφθήκαμε σταθμούς ασφαλούς και προστατευόμενης στάθμευσης φορτηγών κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων της χώρας. Σε 2 σημεία έχουν γίνει και στα Γιάννενα αντίστοιχες παρεμβάσεις χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, ιδέας της προηγούμενης Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών του κυρίου Κώστα Καραμανλή.

Τρίτος άξονας - πάμε λίγο τώρα στις αστικές συγκοινωνίες – είναι, προφανώς, η αναβάθμιση του παρεχόμενου έργου εκεί. Το πρώτο σημείο έχει να κάνει με το πώς βελτιώνουμε τον υφιστάμενο στόλο. Ξέρω και θα μου πείτε ότι «δε φτάνει μόνο η αναβάθμιση του υφιστάμενου στόλου, πρέπει να ενισχύσετε και το στόλο ώστε να γίνονται πιο συχνά δρομολόγια», αλλά προσπαθούμε να ισορροπήσουμε μεταξύ της ανανέωσης και της ενίσχυσης. Πάμε να δούμε πού είμαστε. Τα 250 ηλεκτρικά λεωφορεία είναι στους δρόμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Προφανώς, το αποτέλεσμα είναι πιο ορατό στη Θεσσαλονίκη, γιατί έχουμε ανανεώσει το 1/3 του συνολικού στόλου. Εδώ τα 140 είναι μικρότερο ποσοστό του συνολικό στόλου. Πράγματι, στη Θεσσαλονίκη δώσαμε και εγκαινιάσαμε την προηγούμενη εβδομάδα το σταθμό φόρτισης. Ήταν κάποιοι συνάδελφοί μου στη Θεσσαλονίκη. Στην Αθήνα εκτιμούμε ότι αυτό θα γίνει, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν σταθμοί φόρτισης και για αυτό είναι τα λεωφορεία στους δρόμους, αλλά η προμήθεια και η εγκατάσταση του σταθμού φόρτισης εκτιμούμε ότι θα γίνει τις επόμενες εβδομάδες, μέχρι τέλος Ιουλίου. Στη Θεσσαλονίκη ήταν χωράφι. Ξέρουν πολύ καλά οι συνάδελφοί μου εδώ και προφανώς και ο Νίκος ο Ταχιάος ότι παραλάβαμε χωράφι και από το χωράφι κάναμε τη σταθμό φόρτισης. Εδώ, είμαστε σε υφιστάμενες δομές.

Άρα, 250 νέα λεωφορεία ήρθαν. Το δεύτερο είναι ότι έχουμε 300 λεωφορεία συμπιεσμένου φυσικού αερίου. Δύο διαγωνισμοί, ένας για 100 λεωφορεία 18 μέτρων και ένας 200 λεωφορεία 12 μέτρα, ανάδοχοι και οι 2 εταιρείες από το εξωτερικό. Είμαστε στη διαδικασία, στην οποία προσπαθούμε να ολοκληρώσουμε υπογραφή σύμβασης, για να αρχίσουν να έρχονται τα λεωφορεία. Έχουμε και έχω δεσμευτεί ότι το σύνολο αυτού του στόλου θα είναι στους δρόμους της Αθήνας μόνο μέχρι το τέλος στα 2025.

Τρίτη βασική παράμετρος, είναι οι διαγωνισμοί που έχει τρέξει ο ΟΑΣΑ και ο ΣΕΘ - πρωτίστως ο ΟΑΣΑ. Πέρασε από το Ελεγκτικό Συνέδριο η προκήρυξη για 211 λεωφορεία σε Ανατολική και Δυτική Αττική. Εκτιμούμε ότι μέχρι το τέλος του 2024 θα έχουμε 211 νέα λεωφορεία για πρώτη φορά στους δρόμους της Ανατολικής και της Δυτικής Αττικής. Ανάδοχος είναι 6 εταιρείες ΚΤΕΛ και δύο τουριστικά γραφεία. Άρα, 250 και 300 και 211 στην Αττική και παράλληλα τρέχει ένας διαγωνισμός leasing 300 λεωφορείων στην Αττική. Ο μοναδικός ενδιαφερόμενος ήταν η Εθνική Leasing. Αξιοποιείται και αξιολογείται η συγκεκριμένη προμήθεια από τους φορείς. 200 και 100 ντίζελ και ηλεκτρικά.

Την προηγούμενη εβδομάδα, όπως είχαμε δεσμευτεί, στις 10 Ιουλίου, βγήκε στη διαβούλευση ο νέος διαγωνισμός για την προμήθεια 700 επιπλέον λεωφορείων στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη βραδείας και ταχείας φόρτισης, αλλά και 200 τρόλεϊ σε αυτά στην Αθήνα. Και για πρώτη φορά θα προσπαθήσουμε, να μπούμε και στο πεδίο του υδρογόνου για προμήθεια 50-100 λεωφορείων κυψελών υδρογόνου. Μέχρι 4 Αυγούστου του 2024, θα υπάρχει ανάρτηση στον ιστότοπο του ΕΣΗΔΗΣ ο σχετικός διαγωνισμός για παρατηρήσεις από τους αναδόχους. Άρα, 250 και 300 και 211 και 300 και 700 νέος διαγωνισμός μέχρι το 2027.

Αυτά μπορούμε να κάνουμε επί του παρόντος με τη χρηματοδότηση, η οποία είναι διαθέσιμη. Δεν απαντάω στο ερώτημα, αλλά μπορώ, αν θέλετε, στο τέλος της συζήτησης να επανέλθω. Υπάρχουν και τα θέματα της καθημερινότητας του πολίτη. Π.χ. πολλές φορές ακούω στο δημόσιο διάλογο εύλογα και εύστοχα από τους πολίτες κι από εσάς για θέματα κλιματισμού. Να ξέρουμε γιατί μιλάμε. Στους 52 συρμούς των γραμμών 2 και 3 του μετρό, οι 20 παρελήφθησαν πριν από 25 χρόνια χωρίς κλιματισμό και στους 19 συρμούς της Γραμμής 1 οι 4 δε διαθέτουν κλιματισμό και οι άλλοι έχουν αλλά ξέρετε ότι οι πόρτες ανοίγουν πολύ συχνά όπως και τα παράθυρα. Για να κάνουμε προμήθεια και να βάλουμε κλιματισμό σε αυτούς τους 24 συρμούς, το κόστος έχει ποσοτικοποιηθεί στα 39.000.000 € και η παρέμβαση θα χρειαστεί περίπου 1 έτος για να υλοποιηθεί. Είναι προτεραιότητα της Ελληνικής Κυβέρνησης η συγκεκριμένη παρέμβαση, όπως και 20.000.000 για ανελκυστήρες, αλλά και για διάφορες άλλες παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν στους σταθμούς. Δεν υπάρχουν αυτοί οι πόροι αυτή τη στιγμή, αλλά, ναι, είναι προτεραιότητά μας. Εδώ δείχνω τους σταθμούς. Το προσπερνάω.

Τροποποιήθηκε ο Κανονισμός για τα Δικαιώματα των Επιβατών. Δεν το αναλύω. Το έχουμε αναπτύξει συχνά μέσα στην αίθουσα. Ουσιαστικά, θέλουμε να ενισχύσουμε τα δικαιώματα των επιβατών στα οδικά μέσα δημόσιας μεταφοράς – λεωφορεία, τρόλεϊ - και στα μέσα σταθερής τροχιάς και υποστηρίζουμε τις ανέπαφες πληρωμές. Προς αυτή την κατεύθυνση ήδη λειτουργεί πιλοτική εφαρμογή μέχρι το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Θέλουμε αυτό να το επεκτείνουμε μέχρι το τέλος του έτους σε όλες οι συγκοινωνίες στην Αττική.

Σιδηρόδρομος. Μεγάλο θέμα και πάντα θα λέω ότι εύστοχα, πολλές φορές, μου θέτετε αυτά τα θέματα προς ενημέρωση του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Τα αυτονόητα τα περνάω γρήγορα. Σύμβαση 717 γνωστό. Ολοκληρώθηκε εκτός του τμήματος που υπάρχει ολική καταστροφή στη Θεσσαλία. Επί αυτών θα γίνουν παρεμβάσεις το συντομότερο δυνατόν. ETCS-Level 1 επί της γραμμής έχει ολοκληρωθεί.

Πάω λίγο στο 4ο σημείο, γιατί κουμπώνει με τα προηγούμενα. 14 Μαρτίου του 2024 υπεγράφη η σύμβαση για το ETCS όχι επί της γραμμής, επί των συρμών και σήμερα θέλω να σας ενημερώσω - το κάνω κάθε φορά που με ρωτάτε - ότι 35 μονάδες μέχρι χθες το βράδυ, έχουν επανέλθει σε λειτουργική κατάσταση. Άρα, δεν έχουμε μόνο την 717, δεν έχουμε μόνο την ETCS επί της γραμμής, έχουμε και επί των συρμών να έχει ήδη εγκατασταθεί.

Το δεύτερο εξάμηνο του 2023 έγιναν έργα για ενίσχυση ασφάλειας σε διάφορα περιουσιακά στοιχεία. Ελήφθησαν μέτρα αποκατάστασης εξοπλισμού σε δίκτυα του ΟΣΕ. Τα έχουμε αναφέρει αυτά, τα επαναλαμβάνω. Μπήκαν Δεκέμβριο του 2023 μια σειρά από 300 κάμερες συνεχούς παρακολούθησης των συρμών. Βρίσκονται σε φάση υλοποίηση-ανάθεση σειρά εργολαβιών για τη συντήρηση υποδομών.

Εφιστώ την προσοχή εδώ σε ένα σημείο. Πράγματι, σε διάφορα μέρη της Ελλάδος, πρωτίστως, στη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και στην Αχαΐα, είχαμε και έχουμε σημαντικά προβλήματα με τα αυτόματα συστήματα ισόπεδων διαβάσεων. Δεν προέκυψαν σήμερα, ήταν επί χρόνια. Για πρώτη φορά εξασφαλίσαμε και πέρασε διάταξη στη Βουλή, με την οποία δίνουμε 25.000.000 € στον ΟΣΕ one off από το Υπουργείο Οικονομικών, για να φτιάξουμε ασφαλείς ισόπεδες διαβάσεις σε όλη την Ελλάδα τους επόμενους 12 με 18 μήνες. Τόσο είναι η εργολαβία. Μαγικές συνταγές για να φτιάξουμε σωστά ισόπεδες διαβάσεις σε 20 μέρες και ένα μήνα, δεν γίνονται. Πασαλείμματα είναι. Άρα, εδώ, προσθέτω κάτι, γιατί πάντα μου αρέσει η καλόπιστη κριτική. Υπήρχε και υπάρχει θέμα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπίσουμε.

Ενισχύσαμε τον προϋπολογισμό του ΟΣΕ σημαντικά, από τα 45 στα 75 εκατομμύρια ευρώ. Θέλω να σας πω, επειδή και εδώ ακούω προβληματισμούς και πολλές φορές από τον τύπο και από εσάς, ότι ένα κομμάτι αυτών των χρημάτων πάει σε εργασίες καθαρισμού βλάστησης και κοπής δένδρων. Υφιστάμενο πρόβλημα. Δεν το κρύβουμε κάτω από το χαλί.

Βρήκαμε χρηματοδότηση και γίνεται δέσμευση πιστώσεων 5 εκατομμύρια για τα επόμενα τρία χρόνια, γι’ αυτό ακριβώς το έργο, με δύο συμβάσεις πλαίσιο. Συγκροτήθηκε το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ. Προχωρά η μεταρρύθμιση χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Χαίρομαι, γιατί το τελευταίο 6μηνο και το έχουμε παρουσιαστεί δημόσια αυτό, βλέπω ότι υπάρχει μια σύγκλιση όλων μας ότι πρέπει να υπάρχει ένας συντονισμός, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ. Άρα, είναι μία επιλογή, προς τη σωστή κατεύθυνση και εδώ θα χρειαστούμε και τις δικές σας παρατηρήσεις. Συνεχίζονται οι εργασίες για εξασφάλιση συγχρηματοδότησης έργων, από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ανοίγω και κλίνω μια παρένθεση, δίνω ιδιαίτερη έμφαση σε αυτή τη διαφάνεια, σε ένα έργο - σε ένα συγκεκριμένο έργο, που είναι Τοξότες - Νέα Καρβάλη, 211 εκατομμύρια. Στην προηγούμενη προκήρυξη του ΣΕΒ2 τον Ιανουάριο του 2023, η Ελληνική Κυβέρνηση επιδίωξε να βρει μια σημαντική χρηματοδότηση για αρκετά έργα, μεταξύ άλλων, της περίφημης σιδηροδρομικής Εγνατίας και του Αλεξανδρούπολη Ορμένιο. Τα δύο αυτά έργα, άθροιζαν στα 2,8 δισ. Η χρηματοδότηση που εξασφαλίσαμε τότε, για λόγους που έχουν να κάνουν και με το δυστύχημα, ήταν 211 εκατομμύρια ευρώ. Για ποιο έργο; Για Τοξότες - Νέα Καρβάλη. Τρέχουμε για να μην χάσουμε μια σημαντική χρηματοδότηση για ένα πολύ σημαντικό έργο, που συνδέει, σιδηρόδρομο με λιμάνι.

Αποφασίστηκε το Φεβρουάριο του 2024, η εκ νέου δημοπράτησή του με ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό. Γιατί; Γιατί έπρεπε να βγει από το συνολικό έργο της σιδηροδρομικής Εγνατίας. Άρα, έπρεπε να τρέξει καινούργιος διαγωνισμός. Έγιναν οι απαλλοτριώσεις. Δεν ήταν τυχαίες οι διατάξεις που περάσαμε στη Βουλή τον Μάρτιο και τον Ιούλιο του 2024, προϋπολογισμός 193 εκατομμύρια ευρώ. Η δημοσίευση είναι προγραμματισμένη γι’ αυτές τις ημέρες, ίσως και αυτή την εβδομάδα. Η υποβολή οικονομικών προσφορών, την πρώτη εβδομάδα του Σεπτεμβρίου. Η υπογραφή της Σύμβασης, το πρώτο 3μηνο του 2025. Άρα, σας μίλησα, για το ΣΕΒ2 της προηγούμενης χρονιάς. Τα 211, εκτιμώ, ότι θα προχωρήσουμε στην υλοποίησή τους.

Για τι σας έχω ενημερώσει; Σας έχω ενημερώσει για τον Ιανουάριο 2024. Υποβάλαμε καινούργια πρόταση, για ένα σημαντικό αριθμό έργων, με αρκετή ασφάλεια. Μπορώ να σας προϊδεάσω, ότι αύριο θα υπάρχουν θετικές ανακοινώσεις για σημαντικό κομμάτι αυτών των έργων, πολλαπλάσιου ύψους αυτού που σας ανέφερα για την προηγούμενη χρονιά. Θα μου επιτρέψετε, επειδή πρέπει να υπάρχει μια ενημέρωση πανευρωπαϊκά των αποφάσεων αυτών, να επανέλθουμε αύριο με ανακοίνωση, αλλά εδώ, εξασφαλίζουμε πρόσθετους πόρους για επενδύσεις στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Θα επανέλθουμε, αύριο επί αυτών. Τα έργα τα οποία είχαμε υποβάλει, τα ξέρετε. Είχαμε υποβάλει για Αλεξανδρούπολη Ορμένιο, για αναβάθμιση και ανάταξη Άνω Λιόσια – Κιάτο, για το τμήμα Αχαρνές – Οινόη, για την αναβάθμιση υποδομών Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, για εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης. Επί αυτών, θα υπάρχουν θετικές εξελίξεις, όχι για το σύνολο του ποσού που έχουμε υποβάλει, γιατί σε πανευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρώπη επειδή δεν έχει χρηματοδότηση, κόβει από το quotas της κάθε χώρας, αλλά το ποσό είναι πολύ ικανοποιητικό για τη χώρα μας.

Θεσσαλία. Δεν θα πω πολλά πράγματα, σε μία διαφάνεια νομίζω μπορούμε να τα αποτυπώσουμε όλα. Είναι όλα δημόσια διαθέσιμα και επί αυτών ίσως να τοποθετηθεί λίγο πιο αναλυτικά, εάν το επιθυμεί ο κύριος Ταχιάος, αργότερα και ανάλογα με τις ερωτήσεις σας. Ως προς τα οδικά έργα. Νομίζω τα έχουμε πει, 900 εκατομμύρια πολλές παρεμβάσεις και οι σχετικοί διαγωνισμοί, βγαίνουν άμεσα, μέσα στο καλοκαίρι. Για τα σιδηροδρομικά έργα. Τεράστιο κόστος, 463 εκατομμύρια, κεντρικός άξονας 2 κάθετοι, Λάρισα - Βόλος και Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλο. Πολύ μεγαλύτερης και υψηλότερης ανθεκτικότητας, αντίστοιχα διαγωνισμοί θα τρέξουν. Για τις σχολικές μονάδες. Χρηματοδότηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Όλες οι εργολαβίες είναι στο πεδίο και τα σχολεία θα είναι έτοιμα, από το Σεπτέμβριο του 2024 μέχρι το Δεκέμβριο του 2024.

Έκτος άξονας, αεροναυτιλία και αερολιμένες. Μου έχουν γίνει, αρκετές ερωτήσεις και έχω απαντήσει, νομίζω, κατά διαστήματα σε πολλούς συναδέλφους, για εύλογες αγωνίες που διατυπώνουν, αλλά και για επιστολές που έχουν έρθει από το παρελθόν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δεν έχουμε κρυφτεί γι’ αυτό. Άρα, χρειάζεται πάντα να κάνουμε το καλύτερο που μπορούμε για να ενισχύουμε, πάντα θα επαναλάβω τη λέξη πάντα, την ασφάλεια των μεταφορών. Σε αυτό το πεδίο, υλοποιούμε προγράμματα εκσυγχρονισμού των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνιών, πλοήγηση και επιτήρηση. Όχι πάντα εύκολη διαδικασία, γιατί και οι προσφορές των ιδιωτών, πολλές φορές η μία αντιμάχεται της άλλης. Έχουμε ολοκληρώσει προγράμματα πιστοποίησης αεροδρομίων κατά EASA, με συστηματική αναβάθμιση των υποδομών. Επίσης, έχουμε προσλήψεις. Δεν θα μιλήσω εκτενώς, γιατί έχω απαντήσει σε συνάδελφό μου από το Κ.Κ.Ε. την προηγούμενη εβδομάδα και έχω δώσει συγκεκριμένη λίστα με προσλήψεις στην Υ.Π.Α., που έγιναν και γίνονται ή προγραμματίζονται.

Εγκρίθηκε ο Νέος Κώδικας Δεοντολογίας της ΑΠΑ και προωθείτε ο Εθνικός Κανονισμός Ασφαλείας και το συμπέρασμα όλων αυτών, είναι, ότι έχει έρθει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας και έχει αυξήσει το επίπεδο αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας από το 69,1% στο 74,9%, πάνω από τον παγκόσμιο μέσο όρο που είναι 69,3. Αυτό, δεν είναι αντικείμενο πανηγυρισμού. Επαναλαμβάνω, πρέπει να κάνουμε ακόμα περισσότερα πράγματα και προς αυτή την κατεύθυνση, κινούμαστε.

Ανοίγω μία παρένθεση σύντομη, επειδή και αυτά τα θέματα απασχολούν την καθημερινότητα των πολιτών και εγείρονται θέματα από την πλευρά σας, είναι οι καθυστερήσεις στις πτήσεις. Υφίσταται το πρόβλημα. Υφίσταται, παγκοσμίως και πανευρωπαϊκά. Πάλι δεν το λέω ως συμπέρασμα πανηγυρισμού, αλλά με βάση τα επίσημα στοιχεία του Eurocontrol, οι καθυστερήσεις του Ιουνίου του 2024 σε σχέση με τον Ιούνιο του 2023, είναι μειωμένες κατά 31,1%, ενώ η αύξηση των κινήσεων είναι συν 6,37%. Έχουμε τα ημερήσια στοιχεία του Eurocontrol. Όμως, υφίσταται πρόβλημα και έχει γίνει συνάντηση στο Υπουργείο με όλους τους Stakeholders αυτού του project, δηλαδή την ΥΠΑ, την ΑΠΑ, τον ΔΑΑ, τη Fraport, τις τρεις εταιρείες «Handling», τις δύο αεροπορικές εταιρείες, έτσι ώστε ο καθένας στο δικό του πεδίο ευθύνης, να κάνει ότι μπορεί, για να περιοριστούν αυτές οι καθυστερήσεις. Γνωρίζεται πολύ καλά ότι οι εταιρείες «Handling», έχουν πρόβλημα ανθρώπινου κεφαλαίου και έχουν φέρει προσωπικό, ήδη από το εξωτερικό.

Δεύτερη παρένθεση σημαντική και κύριε Μαμουλάκη, ξέρω το ενδιαφέρον σας, αλλά κοιτάω γύρω μου και νομίζω ότι είναι και ο κύριος Σενετάκης και αν λησμονώ κάποιον, συγγνώμη. Ηράκλειο Κρήτης, μεγάλο πρόβλημα. Πέρσι είχαμε 8,7 εκατομμύρια επιβάτες. Για να έχουμε μια αίσθηση των μεγεθών, η Θεσσαλονίκη ήταν λίγο πάνω από τα 5 εκατομμύρια. Τα 8,7 εκατ. στην Κρήτη. Φέτος είναι αυξημένο κατά 16,7%. Πάμε για 9,2 εκατομμύρια. Μαγικές συνταγές, δεν υπάρχουν. Δεν μπορούμε ξαφνικά να κάνουμε δεύτερο αεροδρόμιο στο «Καζαντζάκης». Ήμουν κύριε Μαμουλάκη και το ξέρετε. Πήγα ειδικά τέσσερις φορές στο αεροδρόμιο. Έχουμε βάλει τον ιδιωτικό τομέα, την ΤΕΡΝΑ, να φτιάξει τον αεροδιάδρομο. Έκανε σε δύο χρονιές 1,4 χιλιόμετρα. Βάλαμε καινούργια κλιματιστικά, 24 καινούργια κλιματιστικά. Προσπαθούμε να δούμε το θέμα της καθαριότητας. Η Περιφέρεια ανέλαβε τον εξωτερικό καθαρισμό. Ενισχύουμε τον εσωτερικό καθαρισμό. Είναι δύσκολο, ακόμα και τα μηχανήματα να περάσουν να καθαρίσουν, όταν είναι γεμάτο το αεροδρόμιο. Δηλαδή, υπάρχει και πρακτικό θέμα. Εξασφαλίζουμε πιστώσεις, ώστε τουλάχιστον σε θέματα υγιεινής να γίνει ριζική αλλαγή μόλις ολοκληρωθεί η αυξημένη κίνηση, τον Οκτώβριο, για να είμαστε έτοιμοι τον Ιανουάριο του 2025. Άρα σε όλα αυτά, είχαν γίνει ενέργειες, γιατί πολλές φορές βλέπω στις ανακοινώσεις σας «τώρα πήγαμε και ασχολούμαστε;» Δόθηκε αναλυτική απάντηση από την ΥΠΑ για το τι έχει γίνει τα δύο τελευταία χρόνια. Αναλυτική απάντηση, την οποία και έχω στη διάθεσή μου. Πήγαμε, όμως, να κάνουμε το κάτι παραπάνω, για να διευκολύνουμε όσο μπορούμε την αγωνία που εκφράζετε. Ξέρουμε, όμως, ότι κάποια πράγματα γίναν, κάποια πράγματα μπορούν να γίνουν και κάποια πράγματα δε μπορούν να γίνουν, όταν έχεις 9,2 εκατομμύρια επιβάτες στο Αεροδρόμιο Ηρακλείου και φτιάχνεις το Καστέλι για το 2027.

Κάτι ακόμα που έπρεπε να γίνει και έχει γίνει, δώσαμε στο ΤΑΙΠΕΔ την ευθύνη, προκειμένου να προχωρήσουμε στη σύνταξη μελέτης για την αξιοποίηση του «Καζαντζάκης». Σωστά, κύριε Μαμουλάκη, φέτος, τώρα πρέπει να εργαστούμε για το τι θα γίνει το 2027. Σωστά, κύριε Σενετάκη, γιατί μου το έχετε θέσει και εσείς. Στις 11 Ιουνίου 2024, κοινοποίησε την πρόσκληση υποβολής προσφορών, στις 26 Ιουνίου οι προσφορές κατατέθηκαν και είναι σε διαδικασία αξιολόγησης, με χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τους τρεις μήνες.

Οδική ασφάλεια. Θα έρθει ο νέος ΚΟΚ, θα το συντονίσει ο κύριος Οικονόμου, το επόμενο χρονικό διάστημα. Έχουμε προτάσεις για νέο Κώδικα Οδικής Ασφάλειας και μια σειρά από άλλα στοιχεία.

Ηλεκτροκίνηση. Την παραλάβαμε ως Υπουργείο από άλλο Υπουργείο, το καλοκαίρι του 2023. Τότε ήταν προσφιλές αντικείμενο ανακοινώσεων από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, και ορθώς, οι καθυστερήσεις στην πληρωμή των πολιτών που είχαν γίνει δεκτοί. Σήμερα, έχουμε πληρώσει 35,2 εκατομμύρια, μαζί με αυτά που θα πληρώσουμε την άλλη βδομάδα, σε δέκα χιλιάδες συμπατριώτες μας. Προσέξτε, 35 εκατομμύρια από τα 40 που έχουν πληρωθεί συνολικά στο «Κινούμαι Ηλεκτρικά ΙΙ». Τους τελευταίους έξι μήνες έχουμε πληρώσει τα 35 από τα 40. Το Πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά ΙΙ» έχει ήδη δύο χρόνια ζωή, που σημαίνει ότι έχουμε επιταχύνει πολύ και κάθε μήνα, σας διαβεβαιώ ότι θα πληρώνουμε 4 με 5 εκατομμύρια. Οπότε, ο προϋπολογισμός του προγράμματος θα εξαντληθεί μέχρι το τέλος του έτους. Έχουμε βάλει όμως σε λειτουργία και το Πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά ΙΙΙ». Αλλάξαμε την επιδότηση στα φυσικά πρόσωπα, την ενισχύσαμε και τη μειώσαμε στα νομικά πρόσωπα και οι αιτήσεις ξεκίνησαν 7 Ιουνίου. Θέλω να σας ενημερώσω ότι τις επόμενες ημέρες πληρώνονται, σε δύο μήνες, το «Κινούμαι Ηλεκτρικά ΙΙ» έφαγε έτος, σε δύο μήνες οι πρώτοι 30 δικαιούχοι. Άρα, ο νέος μηχανισμός επιδότησης πέτυχε.

Τα ταξί. Στα ταξί έχουμε πολύ υψηλότερη επιδότηση, δεν έχουμε ικανοποιητικούς ρυθμούς. Είναι και χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης, 40 εκατομμύρια. Δεν υπάρχει το ενδιαφέρον παρά το γεγονός ότι η επιδότηση είναι 22,5 χιλιάδες. Ποια ήταν η τελευταία πρωτοβουλία που αναλάβαμε; Ήρθε ο ιδιωτικός τομέας, έχει δημοσιοποιηθεί αυτό και λέει τι; Εταιρεία leasing, Εθνική και δύο εταιρείες παροχής πληροφοριακών συστημάτων και εγκατάστασης σταθμών φόρτισης, και έχει πει ότι «εμείς θα εγκαταστήσουμε», είναι δημόσια διαθέσιμα αυτό που σας λέω αν θέλετε μπορείτε να το βρείτε. Το έχω κι εγώ στα σημειώματά μου να σας το δώσω, «συγκεκριμένους σταθμούς φόρτισης ως πιάτσες φόρτισης σε όλη την Αττική, ανά 3 χιλιόμετρα». Έρχονται οι εταιρείες και λένε, η Εθνική προφανώς, «θα σε βοηθήσω να κάνεις την αίτηση επιδότησης για 22.500, θα σου δώσω και παραπάνω ρευστότητα αν χρειάζεται, leasing και θα σου δώσω και τους σταθμούς φόρτισης, που θα φορτίζει σε 20 λεπτά, όπου εκεί θα έχεις προνομιακή πρόσβαση αν πάρεις όλο αυτό το πακέτο». Προσπαθούμε, συνεπώς, να οδηγήσουμε τα ταξί να αξιοποιήσουν αυτό το εργαλείο, γιατί υπάρχει ευρωπαϊκή νομοθεσία που επιβάλλει στα ταξί τα επόμενα χρόνια να αλλάξουν τα καύσιμα και δεν θα υπάρχουν εργαλεία επιδότησης των ταξί. Εφιστούμε την προσοχή σε αυτό.

Σταθμοί φόρτισης. Έχουμε δύο προγράμματα, Ταμείο Ανάκαμψης, να μας πιέζετε να πετυχαίνουμε τους στόχους, 80 εκατομμύρια ιδιώτες και Δήμοι. Οι δήμοι, σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών, πιέζουμε στην παράταση που δόθηκε μέχρι τέλος Ιουλίου να υποβάλλουν αιτήματα. Σας καλώ, Δήμους και Δημάρχους που γνωρίζετε, να υποβάλλουν αίτηση μέχρι τέλος Ιουλίου, για να φτιάξουν σταθμούς φόρτισης στους Δήμους τους με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης Ανθεκτικότητας. Πάμε καλύτερα στους σταθμούς φόρτισης. Αναλογικά με τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων, είμαστε σε καλό ύψος. Όμως έχουμε πόρους και πρέπει να κινηθούμε πολύ ταχύτερα, τα σημεία φόρτισης είναι 6.310.

Αντιπλημμυρικά και εγγειοβελτιωτικά- αντιπλημμυρικά έργα. Έχω κι έναν συνάδελφο που δείχνει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον να δει τη συγκεκριμένη διαφάνεια, εύλογα. Την άλλη Δευτέρα θα πάμε στη Λέσβο πάλι. Έχουμε τον Σχισνιά. Ό,τι είχαμε δεσμευτεί στην Επιτροπή το υλοποιούμε, υπογράφεται 22 Ιουλίου. Στις 18 Ιουλίου, Πέμπτη, μεθαύριο, πάμε στην Αιτωλοακαρνανία, Αμβρακία, Αμφιλοχία, Βάλτος. Είχαμε δεσμευτεί στην Επιτροπή, για Πρέβεζα, Άρτα, Αιτωλοακαρνανία, Λευκάδα, πήγαμε, υπεγράφη η σύμβαση στις 5 Ιουλίου. Κατά πάσα πιθανότητα, το έργο εκεί θα τελειώσει νωρίτερα και από τις καταληκτικές ημερομηνίες. Τρία πράγματα είχαμε δεσμευτεί απέναντι στην Επιτροπή μας, πριν από ένα μήνα και τα τρία πράγματα τα υλοποιήσαμε ή τα δρομολογούμε γι’ αυτή και την επόμενη εβδομάδα. Κύριε συνάδελφε, που έχετε δείξει ένα πολύ μεγάλο εύλογο ενδιαφέρον για τη Λέσβο, αλλά νομίζω ότι κάπου εκεί μπορούμε να τελειώνουμε με τη Λέσβο. Έχουμε κάνει το δρόμο, κάνουμε και το φράγμα, προσπαθούμε να ισορροπήσουμε σε όλη την Ελλάδα.

Έχουμε υπογράψει συμβάσεις για το Ρέθυμνο, το Πλατύ, για άλλα αρδευτικά δίκτυα στην Κρήτη, έχουμε υπογράψει στην Καστοριά με συναδέλφους που καλέσαμε στο Υπουργείο. Ομοίως στη Λάρισα, πήγαμε στα Τρίκαλα με τους συναδέλφους της Περιφερειακής Ενότητας Τρικάλων, έχουμε τη Νιγρίτα, υπογράψαμε την Ηλεία, υπογράψαμε την Κόρινθο, υπογράψαμε τη Νέα Μάκρη, παραδώσαμε και ένα έργο στην Ηράκλεια Φθιώτιδας, που παραλάβαμε από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Λειτουργεί ο Κανονισμός Ασφαλείας Φραγμάτων, όπως και το εγχειρίδιο αξιολόγησης γεφυρών. Εννοείται ότι χρηματοδότηση γι’ αυτά δεν έχουμε. Αυτό είναι τεράστιο θέμα, που πρέπει να συζητήσουμε μελλοντικά, γιατί σας αναπτύσσω συνεχώς πρωτοβουλίες ή μου ζητάτε πρωτοβουλίες, σε μένα και σε όλη την πολιτική ηγεσία, για νέα έργα, για νέους δρόμους, αλλά δεν έχουμε μιλήσει σοβαρά για την έννοια της συντήρησης. Συντήρηση υφιστάμενων έργων, φραγμάτων, γεφυρών. Η χώρα όλα τα χρόνια δεν έχει βάλει ούτε ένα ευρώ στην άκρη για συντήρηση. Άρα, εδώ, πρέπει να κινηθούμε πιο μεθοδικά, πιο συστηματικά.

Τέλος, ψηφιοποίηση εργασιών, σε τίτλους μόνο. Σας έχω μια σειρά ψηφιοποιημένων εργασιών από το my auto, gov.gr, gov.gr.wallet, θέματα που αφορούν τους ελέγχους οχημάτων και τα ΚΤΕΟ, θέματα που αφορούν τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, θέματα που αφορούν, κάτι που οι μηχανικοί το ξέρουν πάρα πολύ καλά, την εφαρμογή του beam στην Ελλάδα, με σκοπό τον ψηφιακό μετασχηματισμό του κλάδου των κατασκευών. Όπως σας είπα, όλα αυτά θα τα αποστείλουμε, μαζί με τα πρακτικά, για να τα έχετε στην κατοχή σας. Είναι μια πλήρης, αρκετά διεξοδική αποτύπωση του τι έχουμε κάνει και το ποιες είναι οι προτεραιότητές μας το επόμενο χρονικό διάστημα. Λειτουργούμε συλλογικά και συνεκτικά. Εκτιμώ, με τρόπο ειλικρινή, ότι έχουμε κάνει σημαντικές παρεμβάσεις, αυτές και πολλές άλλες. Κάποιες από τις οποίες εγείρονται από όλους εσάς ως προτεραιότητες, πρέπει να τις τρέξουμε με την ίδια και μεγαλύτερη ταχύτητα. Μπροστά μας υπάρχουν πολλές και μεγάλες προκλήσεις. Θέλω να διαβεβαιώσω ότι θα συνεχίσουμε τη σκληρή δουλειά, για να βελτιώσουμε την καθημερινότητα των πολιτών και να παραδώσουμε σύγχρονα και ανθεκτικά έργα στην κοινωνία, στην ώρα τους και με σεβασμό στο υστέρημα του φορολογουμένου. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, για την ενημέρωση.

Η διαδικασία θα εξελιχθεί ως εξής. Όποιοι συνάδελφοι θέλουν να πάρουν το λόγο θα το ζητήσουν από την Γραμματεία της Επιτροπής μας και βλέπω ότι είναι αρκετοί. Θα ακολουθήσουμε και μια διαδικασία σύμφωνα με την κοινοβουλευτική δύναμη των κομμάτων. Θα καταρτιστεί ο κατάλογος, ο Υπουργός και οι Υφυπουργοί, κύριοι Ταχιάος και Οικονόμου, που είναι μαζί μας, αν χρειαστεί θα επανέλθουν να απαντήσουν σε ορισμένα ερωτήματα. Θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, να κάνω χρήση κι εγώ του ρόλου μου ως μέλος της Επιτροπής, πριν δώσω το λόγο στον κύριο Μαμουλάκη και εν συνεχεία στον κύριο Κυριαζίδη αλλά και σε πολλούς ακόμη συναδέλφους.

Βέβαια, στη Θεσσαλία, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών έχει ενσκήψει μετά την καταστροφή, εγώ θα σας μιλήσω για τη Μαγνησία, ως Βουλευτής Μαγνησίας. Περιμένουμε τις συμβασιοποιήσεις των έργων. Είπε ο Υπουργός, κατά την τοποθέτησή του, εντός του θέρους, μέσα στο καλοκαίρι. Ελπίζουμε ότι θα είναι έτσι και δεν θα έχουμε καθυστερήσεις, καθότι το ζήτημα, όπως γνωρίζει πολύ καλά ο κύριος Ταχιάος, επικεντρώνεται σε δύο τρεις γέφυρες του νομού Μαγνησίας. Ξεκινάω από τη γέφυρα της Ζαγοράς, όπου τις τελευταίες μέρες είχαμε και αντιδράσεις από τον αγροτικό κόσμο ενόψει της συγκομιδής των μήλων της Ζαγοράς στο Γαλανόρεμα, που εκφράζουν φοβίες για το αν θα μπορέσουν να προχωρήσουν απρόσκοπτα στη συγκομιδή των προϊόντων τους. Η δεύτερη γέφυρα είναι στον Ξηριά του Αλμυρού, κύριε Υπουργέ, όπου έχουμε μια πρόχειρη αποκατάσταση από την Περιφέρεια Θεσσαλίας και η κυκλοφορία διεξάγεται στο ένα ρεύμα κυκλοφορίας. Χρειάζεται και εκεί ταχεία αποκατάσταση. Και βέβαια, η γέφυρα στο νότιο Πήλιο, στην περιοχή Πελεγκρίνο, όπου είχαμε και εκεί πρόχειρη αποκατάσταση από την Περιφέρεια Θεσσαλίας και διεξάγεται κανονικά η κυκλοφορία.

 Ωστόσο, εξ όσων θυμάμαι, το Υπουργείο θέλει να προχωρήσει και στην οριστική αποκατάσταση της γέφυρας. Είναι τρεις γέφυρες που θα αλλάξουν την εικόνα μετά τις καταστροφές που έχει υποστεί η Μαγνησία και θα παρακαλούσα μιας και είναι όλη η ηγεσία εδώ του Υπουργείου να έχουν μια σχετική προτεραιότητα. Βεβαίως, τα 900 εκατομμύρια για οδικά έργα στη Θεσσαλία είναι ένα πολύ μεγάλο ποσό. Είναι ένα πρωτόγνωρο ποσό. Ελπίζω ότι ταχύτατα θα πάμε σε συμβασιοποιήσεις και η υλοποίηση των έργων για να επανέλθουμε στην κανονικότητα. Δύο ακόμα ζητήματα, κύριε Υπουργέ, είναι να έχουμε ένα σαφέστερο χρονοδιάγραμμα για τα σιδηροδρομικά έργα με υψηλά ποσά χρηματοδοτούμενα, να ξέρουμε ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα. Ο Βόλος έχει μείνει χωρίς τρένο μετά την καταστροφή. Ενώ ήταν σε εξέλιξη το έργο της ηλεκτροκίνησης ήρθε η καταστροφή. Πότε θα αποκτήσει σιδηροδρομική σύνδεση ο Βόλος και τι γίνεται με τις μελέτες για τη σύνδεση του σιδηρόδρομου με το λιμάνι του Βόλου. Κεφαλαιώδους σημασίας για την τοπική οικονομία και για την τοπική κοινωνία.

Μετά από αυτά τα τρία ζητήματα, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα προσωπικά να θέσω ένα ζήτημα. Για το πολιτικό αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον από την πολιτεία. Θέλω να το πω αυτό εδώ, είναι κρατικός αερολιμένας, θα μπορούσε να παίξει ένα ρόλο στην αναδιάταξη αν θέλετε και στην ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος προς τη Θεσσαλία, αλλά και προς τη Φθιώτιδα και τη βόρειο Εύβοια, την οποία εξυπηρετεί ο πολιτικός αερολιμένας της Νέας Αγχιάλου. Δεν υπάρχει πουθενά στα ραντάρ μια σπουδαία υποδομή για ολόκληρη την Κεντρική Ελλάδα. Έχω κάνει αίτημα στην κυβέρνηση για επιδότηση επιβατών για μια πενταετία μετά την καταστροφή Daniel, ώστε να ενισχυθούν οι τουριστικοί προορισμοί της Θεσσαλίας, της Φθιώτιδας και της Εύβοιας. Δεν υπάρχει δυστυχώς καμία απάντηση και οφείλω να το επισημάνω αυτό. Όπως και υπάρχει κατόπιν μελέτης του ΕΟΤ Θεσσαλίας, αίτημα για ένταξη στις δευτερογενείς επιδοτούμενες γραμμές του αερολιμένα της Αγχιάλου. Επίσης, δεν υπάρχει κανένα ζήτημα, καμία απάντηση για τα θέματα αυτά.

Άρα ανακεφαλαιώνω ξεκινώντας αντίστροφα. Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου, σιδηρόδρομος στο Βόλο και διασύνδεση με το λιμάνι και οι τρεις γέφυρες, όσον αφορά το μέρος εκείνο το κρίσιμο των οδικών έργων για τη Μαγνησία, Γαλανόρεμα – Ζαγοράς, Ξηριάς - Αλμυρού και οριστική αποκατάσταση Πελεγκρίνου νοτίου Πήλιου. Νομίζω είναι αυτά που επείγουν για την περιοχή μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο έχει ο κύριος Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ξεκινάω τη σύντομη τοποθέτησή μου από αυτό που κατέληξε ο κύριος Υπουργός προηγουμένως. Αναφέρθηκε ο όρος της συντήρησης, που είναι κεφαλαιώδους σημασίας και νομίζω ότι αυτά που βιώσαμε και ως χώρα και με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, αλλά και γενικότερα τα ζητήματα αστοχιών που παρατηρούνται σε επίπεδο υποδομών, χρίζεται αναγκαίο. Και επειδή άκουσα την εκτίμησή σας ότι θα αυξηθεί ευδιάκριτα το ποσοστό του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, όχι λόγω της καλής εκτέλεσης του προϋπολογισμού, αλλά λόγω της συσσώρευσης υπέρ εσόδων του κράτους. Η καλή εκτέλεση έχει μια διττή ίσως ερμηνεία, αλλά όπως και να έχει το ζήτημα είναι ότι έχουμε από τα 335, 337 στα 500 εκατομμύρια και πλέον ΠΔΕ, αυτό νομίζω θα πρέπει μάλλον να αναμορφώσει και αυτή είναι η δική μου εκτίμηση, γιατί πράγματι στη χώρα μας δεν διεπόμεθα από τη λογική και την κουλτούρα της συντήρησης. Και επειδή έχει στοιχίσει και όπως καλά γνωρίζετε και οι μηχανικοί συνάδελφοι ό τι κατασκευάζεται και δεν συντηρείται πεθαίνει και καμιά φορά σκοτώνει. Άρα, λοιπόν, είναι καθοριστικής σημασίας να εμφυσήσει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, αυτή είναι η εκτίμηση και της αξιωματικής αντιπολίτευσης και να επενδύσει σε πόρους, από ότι διαφαίνεται θα υπάρξουν στο μέλλον και να δώσει ειδική έμφαση στο ζήτημα της συντήρησης, με μια ιεράρχηση προφανώς των υποδομών. Το παράδειγμα των γεφυρών είναι χαρακτηριστικό νομίζω αυτής της δαμόκλειους σπάθης που επικρατεί όσον αφορά το έλλειμμα συντήρησης που είναι διαχρονικό σαφέστατα.

Κύριε Υπουργέ, στις προγραμματικές σας δηλώσεις, πριν από ένα χρόνο περίπου, είχατε θέσει δέκα βασικές προτεραιότητες και νομίζω το καλύτερο για να αξιολογηθεί η πορεία και τα τεκταινόμενα, άλλωστε επιτομή του λόγου είναι οι πράξεις μας. Ξεκινάω, λοιπόν, από τις από τα λεγόμενά σας. Παραθέσατε έξι εμβληματικές παρεμβάσεις, σε επίπεδο δημόσιου έργου προφανώς, και δεν είναι άλλο από το μετρό της Θεσσαλονίκης. Σας άκουσα να επιμένετε στην εκτίμησή σας ότι το Νοέμβριο του 2024 θα έχουμε ολοκλήρωση. Δεν μπορώ παρά να μην παραθέσω τις εύλογες καθυστερήσεις που έλαβαν χώρα, όχι επί τη δικής σας ηγεσίας, για άλλους λόγους, απλά οφείλω να το πω. Στον Ε65, το τμήμα που παραδόθηκε, η τετραετία του 2023 ήταν η εκτίμηση την καθ’ ολοκληρίαν κατασκευή του έργου αν αυτό παραμένει ως δέσμευση. Το αφήσατε λίγο ασαφές για την πλήρη ολοκλήρωση του εμβληματικού έργου, αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος Ε65.

Στο δρόμο Πάτρα-Πύργος υπάρχει το εξής παράδοξο. Κατά τα λεγόμενά σας αναφέρατε ότι έχουμε φτάσει ήδη στο 50%, ήτοι το έτος που διανύσαμε και με τη δική σας ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών έχει κατασκευαστεί, έχει εκτελέσει το 35%, δεδομένου ότι το 2015 ήταν ήδη από τα λεγόμενα τα δικά σας άνω του 15%. Ήταν τότε η φωτογραφία της στιγμής τον Ιούλιο του 2023. Άρα, έχουμε μια αύξηση του 35%, άρα πως προκύπτει η αισιόδοξη, για να μην πω υπερφίαλη εκτίμηση, ότι σε ένα έτος θα έχει ολοκληρωθεί το 50% και πλέον. Είναι μια αναγωγή στο χρόνο και που είναι πολύ καλό και να το να ακούσω την εκτίμηση. Εδώ είμαστε και εδώ θα είμαστε, καλώς εχόντων των πραγμάτων σε ένα χρόνο από σήμερα.

Για το Άκτιο Αμβρακία είχαμε και ειδική ενημέρωση από εσάς. Σε αυτό το σημείο θέλω να ευχαριστήσω, γιατί η δική σας προσέγγιση γύρω από τα κοινοβουλευτικά ήθη απέχει παρασάγγας από τον προκάτοχό σας. Και το λέω αυτό εν πλήρη γνώση των λεγομένων μου. Η ενημέρωση και η διαφάνεια στο Κοινοβούλιο είναι θεσμική υποχρέωση όλων, πολλώ δε μάλλον της εκτελεστικής εξουσίας.

Στο πέμπτο ζήτημα, έχουμε κάποια σοβαρά θέματα, κύριε Υπουργέ. Μιλάω για τον βόρειο οδικό άξονα Κρήτης, το μεγαλύτερο έργο το οποίο ωριμάζει δυστυχώς σε επίπεδο δομικής αβελτηρίας 5 χρόνια και άλλα τόσα από την προ προηγούμενη του ΣΥΡΙΖΑ. Λοιπόν, εδώ έχουμε το εξής. Έχετε την εκτίμηση ότι τα πρώτα εργοτάξια εγκαταστάθηκαν μέσα στο 2022, θα πω ότι υπεγράφησαν οι συμβάσεις, όχι ακριβώς εγκαταστάθηκαν, αλλά ότι το Νεάπολη- Άγιος Νικόλαος έχουν συμβασιοποιηθεί και εντός της τετραετίας αναμένεται να ολοκληρωθεί η κατασκευή τους. Φαντάζομαι, ότι έχετε αντιληφθεί πλέον ότι αυτό δεν ευσταθεί, διότι έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος. Αναφέρατε βέβαια το θέμα των απαλλοτριώσεων, εν είδει μιας δικαιολόγησης της καθυστέρησης, αλλά εδώ έχουμε σπάσει κάθε ρεκόρ. Σε λίγο κλείνουμε δύο χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος και δεν έχει κατασκευαστεί, ούτε καν η εγκατάσταση δεν είναι καθ’ ολοκληρίαν. Άρα εδώ υπάρχουν σοβαρά ζητήματα, σοβαρότατα ζητήματα, δύο έτη χαμένα μετά τη σύμβαση. Δεν θα πούμε πόσα έχουν ήδη χαθεί. Στο άλλο σκέλος που αφορά ΣΔΙΤ, γιατί αυτό που ανέφερα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος είναι καθαρά δημόσιο έργο με δυο χρόνια χαμένα, με έναν εργολάβο να έχει εγκατασταθεί τύποις, αλλά εν τοις πράγμασι δεν έχει κατασκευαστεί έργο. Στο δεύτερο κομμάτι Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, που είναι σημαντικό, είναι έργο ΣΔΙΤ, όπως είπατε και εσείς και τα τρία έχουν RRF μέσα, δηλαδή έχουν Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης και πιέζουν οι ημερομηνίες, σας κρούω τον κώδωνα του κινδύνου καλή τη πίστη, διότι η αβελτηρία, η καθυστέρηση ειδικά του πρώτου σκέλους, με μεγάλο κομμάτι και από ΠΠΔΕ απ’ ότι γνωρίζω αλλά και RRF, υπάρχει πρόβλημα. Στο κομμάτι του Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, εκεί πάλι έχουμε συμβασιοποίηση, Χερσόνησος - Νεάπολη έχουμε ΣΔΙΤ αυτό έχουμε συμβασιοποίηση, δεν έχουμε πάλι έργο και είναι και λίγο ασαφές ότι θα προκύψει.

Πάμε τώρα στο μεγάλο κομμάτι. Εκεί κι αν υπάρχει πρόβλημα, διότι χάθηκαν 5 χρόνια, η β΄ φάση ολοκληρώθηκε επί των ημερών σας. Η α΄ φάση είχε ολοκληρωθεί επί ημερών υπουργίας Χρήστου Σπίρτζη το 2018. Εν πάση περιπτώσει πέρασαν 6 χρόνια και φτάσαμε σ’ αυτό το σημείο. Υπάρχουν ακόμα δομικές ελλειμματικές καταστάσεις. Για παράδειγμα, υπάρχουν δύο Δήμοι ο Δήμος Ηρακλείου και ο Δήμος Μαλεβιζίου, οι οποίοι έχουν ουσιαστικά ασκήσει ένδικα μέσα απέναντι στο Υπουργείο και κατ’ επέκταση στην κυβέρνηση, με την έννοια ότι δεν έχουν αποσαφηνιστεί κομβικά σημεία, είτε αυτά που άπτονται της αλλαγής χάραξης είτε θέματα που άπτονται της εφαρμογής και της χωρικής εφαρμογής των διοδίων. Είναι λεπτά ζητήματα, καθοριστικής όμως σημασίας. Ήρθε ο κύριος Ταχιάος, επισκέφτηκε φαντάζομαι προς χάριν της λείανσης αυτών των ακμών που δημιουργήθηκαν, αλλά στην πράξη δεν έχουμε κάποια εξέλιξη. Φτάσαμε Ιούλιο. Το δικαστήριο είναι το φθινόπωρο. Τι θα συμβεί; Το έργο παραμένει σε μια κατάσταση στασιμότητας και είναι κορυφαίο έργο, είναι κομβικό ζήτημα. Θα μπορούσα να μιλήσω για τα θέματα σιδηροδρόμων αργότερα, απλά μένω ακόμα στις δικές σας δεσμεύσεις, στα έξι εμβληματικά έργα. Νομίζω, ότι στο πέμπτο παίρνετε κάτω από τη βάση που είναι ο ΒΟΑΚ το εξήγησα. Όπως αξιολογώ θετικά τα υπόλοιπα, νομίζω ότι σε αυτό το σημείο δεν χρεώνω και πολλές αντιρρήσεις.

Το έκτο και τελευταίο εμβληματικό έργο, προφανώς είναι το Μετρό Αθηνών, το οποίο σας είχα πει και σε προηγούμενη συνεδρίαση, να δούμε λίγο το ζήτημα. Πληροφορούμαι, δεν ξέρω αν αυτό ισχύει, ότι υπάρχουν ζητήματα κατασκευαστικού χαρακτήρα, πολλές δυσκολίες στην εκτέλεση αυτού του έργου, δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την διάρκεια αυτών των εργασιών. Αν αυτό όντως ισχύει, είναι καλό να το γνωρίζουμε γιατί αν μη τι άλλο το μετρό, όπως η προέκταση του προαστιακού, όπως η ενίσχυση των μέσων σταθερής και μαζικής μεταφοράς πολιτών, όλα αυτά μαζί συνδυάζονται για να μπορέσουν να αποφορτίσουν το κορυφαίο θέμα που έχει η ποιότητα ζωής του Έλληνα πολίτη στην Αθήνα, στο Λεκανοπέδιο, που είναι το κυκλοφοριακό. Άρα, η γραμμή 4 επηρεάζει πάρα πολύ τον όλο σχεδιασμό που φαντάζομαι ότι υπάρχει σε επίπεδο Υπουργείου και υπάρχει άλλωστε διαχρονικά. Έκλεισα με τις έξι παρεμβάσεις εν συγκρίσει και εν συναρτήσει των λεγομένων σας.

Σχετικά με την οδική ασφάλεια, ξεκινάω από τα πολύ ευλόγως αδύναμα σημεία. Άκουσα ότι ο κύριος Οικονόμου θα επωμιστεί της προσπάθειας αυτής. Έχω τις περυσινές δεσμεύσεις σας για την οδική ασφάλεια. Θέλετε να σας τις αναφέρω, να δούμε τι συντελέστηκε, τι εκτελέστηκε και τι όχι ή να τις αφήσω δεχόμενος εσείς ότι πράγματι εδώ υπάρχει ένα ζήτημα και δεν ενέσκηψε ως όφειλε το υπουργείο στα ζητήματα αυτά; Μπορώ να τις διαβάσω αν θέλετε και να μου απαντήσετε αν προχωρήσατε σε αυτό το σχεδιασμό που είχατε εκπονήσει εκείνη τη στιγμή, τον Ιούλιο του 2023. Θα το κάνω, γιατί είναι η οδική ασφάλεια και είναι οι ζωές των πολιτών και δυστυχώς στην Κρήτη - όχι βέβαια μόνο - υπάρχει τεράστιο πρόβλημα, χάνουμε ένα χωριό κάθε χρόνο συμπολίτες μας, λόγω του προβλήματος στην κουλτούρα, ισχύει για την οδική ασφάλεια, στον υποκρύπτοντα αλκοολισμό, σε πολλά ζητήματα, αλλά νομίζω ότι η οδική ασφάλεια θα πρέπει λίγο να ενισχυθεί. Προσέξτε, το ίδιο το SDG του ΟΗΕ έχουν συγκεκριμένους στόχους, τους οποίους δυστυχώς δεν έχουμε επιτύχει. Πρέπει να έχουμε βελτίωση 30% το 2025 και 50% το 2030, μείωση των ατυχημάτων. Δυστυχώς δεν συμβαίνει αυτό. Εδώ ακριβώς είναι το πρόβλημα. Με διαχωριστικό στηθαίο και Νιου Τζέρσεϋ στη μέση και να θέλεις να σκοτωθείς δεν μπορείς και βεβαίως και υπάρχει, για να πάμε και στην Περιφέρεια.

Σύσταση εθνικού παρατηρητηρίου. Υλοποίηση επικοινωνιακής πολιτικής. Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης παραβάσεων για την ψηφιοποίηση καταγραφών των οδικών παραβάσεων και το κυριότερο για μένα τουλάχιστον, την ανάπτυξη ψηφιακής υποδομής ταυτοποίησης οχημάτων και αντιλαμβάνεστε τους λόγους. Έχετε μείνει πολύ πίσω σε θέματα οδικής ασφάλειας. Πρέπει να επιταχυνθούν οι ρυθμοί και το λέω με πλήρη γνώση αυτό που λέω.

Άκουσα για το Ηράκλειο που πρέπει να δώσω μια έμφαση, 8,7 εκατομμύρια, 9,2 στο μέλλον, ανεβαίνουν και 40 εκατομμύρια ευρώ συνεισφέρει στον ετήσιο κρατικό προϋπολογισμό ο λιμένας του Ηρακλείου. Τι παίρνει πίσω ποια είναι η ανταποδοτικότητα; Τα κλιματιστικά ή η πρωτοβουλία ιδιωτικής εταιρείας για την επέκταση ενός τμήματος στο κατάστρωμα του αερολιμένα; Δεν νομίζω ότι είναι δίκαια προσέγγιση απέναντι στο Ηράκλειο και σε αυτά που συνεισφέρει. Επίσης, σας έχω καταθέσει μια πρόταση και στον προκάτοχό σας. Πέντε χρόνια έχουμε πετύχει μια πλατιά κοινωνική συμμαχία, όχι μόνο στην Κρήτη, για ένα μέσο σταθερής τροχιάς, για ένα σιδηρόδρομο που είναι ένα έργο την εποχή του Ελευθέριου Βενιζέλου, ένα σιδηρόδρομο για την Κρήτη. Δεν γίνεται η Κορσική, η Σαρδηνία, όλα τα μεγάλα νησιωτικά συμπλέγματα στην Μεσόγειο να έχουν αεροδρόμιο με τέτοια επισκεψιμότητα. Και προσέξτε, υπάρχει και το μεγάλο ζήτημα για το αεροδρόμιο Καστελίου που έχει να κάνει με τη μεταφορά των καυσίμων σε ένα τόσο μεγάλο έργο. Άρα, μπορεί να συνδυαστεί αυτό, ο σιδηρόδρομος με μια υπογειοποίηση του αγωγού. Το έχουμε επιτύχει άλλωστε στον προαστιακό Δυτικής Αττικής 100 εκατ. ευρώ, άρα RRF είναι οι πόροι, η γνωστή εταιρεία το ανέλαβε με 1% έκπτωση και σας έδινε τη δυνατότητα ο ν.4412 να πάρετε παραπάνω έκπτωση υπέρ του δημοσίου. Δεν έγινε, το είχα πει στην παρουσίαση του κυρίου Σταϊκούρα. Εν πάση περιπτώσει, τρένο στην Κρήτη. Δείτε τι μπορείτε να κάνετε πραγματικά. Τώρα είναι η ευκαιρία, τώρα είναι το momentum για τον τόπο. Άλλωστε και ο πρωθυπουργός κρητικής καταγωγής είναι. Θέλω να πιστεύω ότι δίνει το εύλογο ενδιαφέρον για το ζήτημα αυτό. Επειδή είναι πάρα πολλά και φοβάμαι ότι θα έχω ενστάσεις από την πλευρά σας, σταματάω για την ώρα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Κυριαζίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ**: Θα φύγουμε από το νότο, ας πάμε και στο βορρά, ας πάμε στη Μακεδονία και θα μου επιτρέψετε να περιοριστώ στα του οίκου μου, και βεβαίως αναφέρομαι για την Δράμα. Είναι από τους ελάχιστους νομούς της χώρας που δεν είναι συνδεδεμένος με κάποιον άξονα ή την Εγνατία, όπως είναι όλοι οι υπόλοιποι νομοί της βόρειας Ελλάδας. Βεβαίως, οφείλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό, όπως έκανε και ο προηγούμενος συνάδελφος, διότι είναι από τους μόνους Υπουργούς που προβαίνει διαρκώς σε ενημερώσεις και αυτό είναι σημαντικό και πάρα πολύ θετικό, έτσι ώστε και οι ίδιοι να μπορούμε να σταθούμε στον τόπο μας. Ο ίδιος, βεβαίως, δεν μπορώ να σταθώ στον τόπο μου καθότι εισερχόμαστε στη δεύτερη γενιά, με την έννοια ότι ο νομός είναι απομονωμένος. Δεν έχει μία σύνδεση και οδική και σιδηροδρομική, με αποτέλεσμα, επειδή είδα ότι και στην εισαγωγική τοποθέτησή σας δεν υπήρξε η αναφορά για το συγκεκριμένο οδικό άξονα, τη συγκεκριμένη σύνδεση, κύριε Υπουργέ, μολονότι από ερωτήσεις και επερωτήσεις που ήρθαν έχετε πάρει μία θέση.

Πρόσφατα, εννοώ μόλις τρεις μέρες πριν, από τον κύριο Υφυπουργό, τον κ. Ταχιάος, σε ένα φόρουμ αναπτυξιακού περιεχομένου στην Αρχαία Αμφίπολη που πραγματοποιήθηκε από τους τρεις νομούς, Δράμας, Καβάλας, Σερρών, υπήρξε μια αναφορά σχετικά με τον οδικό αυτό άξονα, τη συγκεκριμένη αυτή σύνδεση. Επειδή θα δημοσιοποιηθεί η συζήτηση και η τοποθέτησή σας κύριε Υπουργέ και δεν έγινε αναφορά για το συγκεκριμένο δίκτυο, τη συγκεκριμένη σύνδεση, θα παρακαλούσα να υπάρξει μία εκ νέου ενημέρωση, πού ακριβώς βρισκόμαστε για το συγκεκριμένο δίκτυο, για τη συγκεκριμένη σύνδεση.

Το ήδη υφιστάμενο δίκτυο είναι επικίνδυνο συνάδελφοι. Συμβαίνουν τροχαία ατυχήματα κάθε βδομάδα. Πρόκειται περί καρμανιόλας. Αυτό οφείλεται στο ότι ο δρόμος αυτός, η σύνδεση με την Εγνατία, διέρχεται από δύο Περιφέρειες, Ανατολικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας και το μεγαλύτερο κομμάτι ανήκει στην Κεντρική Μακεδονία στις Σέρρες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ένα ενδιαφέρον, διότι διέρχεται ακρογωνιαία του νομού Σερρών, με αποτέλεσμα ούτε διαγραμμίσεις να υπάρχουν και ειδικότερα το χειμώνα τα πράγματα είναι πάρα πολύ επικίνδυνα. Πρόκειται περί δρόμου, θα έλεγα, καρμανιόλα. Με τρακτέρ μπορεί να είσαι ασφαλής.

Το δεύτερο που θέλω να αναφέρω έχει να κάνει με τη σιδηροδρομική γραμμή. Έχει πλέον πάψει να λειτουργεί. Βεβαίως οι συνάδελφοι και από το Κιλκίς και από τις Σέρρες κατόρθωσαν να φτάνει ο σιδηρόδρομος και να υπάρχει μια κίνηση σε αυτούς τους νομούς. Βεβαίως δεν έχει φτάσει στην Δράμα. Έχει σταθμεύσει θα έλεγα και η όποια κίνηση γίνεται με κάποια λεωφορεία κατά διαστήματα. Είναι τεράστιο το ζήτημα. Θεωρώ θετικό το ότι ο Υπουργός προχώρησε σε μία, θα έλεγα, επιδιόρθωση-ανακατασκευή του δικτύου. Περιμένουμε όμως να υπάρχει η κίνηση, εννοώ τα τρένα να φτάνουν και στη Δράμα. Μπορεί να θεωρηθεί αρνητικό ότι η σιδηροδρομική Εγνατία «στάθμευσε», δεν υπάρχει η συνέχειά της. Το λέω υπό την έννοια ότι και πάλι ήταν εκτός η Δράμα από αυτή τη σύνδεση, από αυτή την σιδηροδρομική Εγνατία. Θέλω να πιστεύω στη συνέχεια, εφόσον θα υπάρχει βελτίωση των συνθηκών δημιουργίας, να συμπεριληφθεί και η Δράμα. Αυτά ήθελα να πω κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ για τον χρόνο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς κύριε Κυριαζίδη.

Το λόγο έχει ο κύριος Πάνας από το ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ :**  Καλησπέρα σας. Ξέρετε επειδή η αίθουσα αυτή γίνεται συχνά αντικείμενο αντιπαραθέσεων, θα πρέπει κάποιες στιγμές στο πλαίσιο όχι του πολιτικού διαλόγου αλλά της πολιτικής αντικειμενικότητας, να αναγνωρίσουμε ότι συνολικά η ηγεσία του Υπουργείου όλο αυτό το χρονικό διάστημα και σε επίπεδο ενημερώσεων και σε επίπεδο θεσμικού διαλόγου, έχει προβεί στα άκρως απαραίτητα προκειμένου να έχουμε μία αντικειμενικότητα και εμείς ως προς το έργο και το τι γίνεται. Αυτό το θέτω ως παρατήρηση γιατί οι καιροί είναι περίεργοι και πρέπει καθ΄ όλα, εμείς τουλάχιστον σε κοινοβουλευτικό επίπεδο, να αντιμετωπίζουμε τα πράγματα με την πραγματική τους διάσταση.

Τώρα ερχόμενος σε συγκεκριμένα θέματα θέλω να σας πω ότι όταν ενημερώθηκαν οι συνάδελφοί μου ότι θα γίνει αυτού του είδους η ενημέρωση, είχα αρκετά ερωτήματα που ήθελαν να σας θέσω. Άρα, θα μου επιτρέψετε, πέρα από τη μεγάλη εικόνα να υπάρχουν και κάποια θέματα που ίσως θα ήταν ένα ζήτημα κοινοβουλευτικού ελέγχου αλλά θα σας τα αναφέρω σε επίπεδο συναδέλφων, γιατί μου τα έθεσαν και εν πάση περιπτώσει είναι μία καλή ευκαιρία στο επίπεδο που μπορείτε να μας απαντήσετε. Σε ό,τι αφορά, λοιπόν, τη μεγάλη εικόνα νομίζω ότι πήρα απαντήσεις και στο κομμάτι το σιδηροδρομικό και στο κομμάτι του Flyover και του Μετρό Θεσσαλονίκης. Μία ερώτηση θα ήθελα μόνο να κάνω. Σε τι καθεστώς εκκαθάρισης βρίσκεται ο ΟΑΣΘ. Ο Οργανισμός είναι σε καθεστώς εκκαθάρισης από το 2017. Τι ακριβώς γίνεται με τον Οργανισμό; Αν μπορούμε να έχουμε μία απάντηση.

Σε ό,τι αφορά την περιοχή μου ξέρετε καλά ότι υπάρχει το θέμα της Χαλκιδικής με το Φράγμα του Χαβρία. Το έργο θεωρείται αυξημένης σημασίας για την περιοχή ώστε να δώσει λύση στο πρόβλημα της λειψυδρίας, ιδιαίτερα, το γνωρίζετε, τους καλοκαιρινούς μήνες που η ζήτηση αυξάνεται κατακόρυφα. Υπενθυμίζεται ότι η διάρκεια του έργου ήταν ΣΔΙΤ για 30 χρόνια, εκ των οποίων τα τρία χρόνια θα αφορούσαν την κατασκευή φράγματος. Το έργο φιλοδοξούσε να καλύψει το 33% του συνόλου των υδατικών αναγκών της Χαλκιδικής, να αντιμετωπίσει ένα μεγάλο πρόβλημα λειψυδρίας στην ευρύτερη περιοχή και να εξασφαλίσει την άρδευση 24.000 στρεμμάτων. Την ώρα αυτή όμως μένει δίχως ιδιώτη φορέα επένδυσης. Η δημοπράτηση κατέστη άγονη και εκκρεμεί ακόμα η επαναδημοπράτησή του. Νομίζω ότι είναι σημαντικό και είναι και μια προτεραιότητα κυβερνητική που έχετε βάλει. Τι ακριβώς γίνεται και σε ποια φάση βρισκόμαστε, καθώς, αντιλαμβάνεστε, θα το δείτε και περαιτέρω ότι το θέμα του νερού πλέον και η διαχείρισή του αποτελεί ένα εθνικό πρόβλημα και εμείς στη Χαλκιδική το βιώνουμε ακόμη περισσότερο.

Παρόμοια ζητήματα υπάρχουν και στην Αργολίδα, τα οποία μου έθεσε η συνάδελφος. Δηλαδή, ποια είναι η πραγματική εικόνα στη βελτίωση των έργων μεταφοράς και διανομής άρδευσης από τα δίκτυα Αναβάλου σε Κουτσοπόδι και ποιοι οι λόγοι καθυστέρησης υλοποίησης για το καθένα από τα έργα αυτά.

Σε ό,τι αφορά την Αιτωλοακαρνανία θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση που αφορά τον οδικό άξονα Αγρίνιο - Καρπενήσι. Αν υπάρχει χρονοδιάγραμμα και αν προβλέπεται να ολοκληρωθεί. Για τα θέματα του νερού και γενικότερα τα ζητήματα των φραγμάτων, να ξέρετε υπάρχουν και ερωτηματικά σε περιοχές όπως η Κέρκυρα, όπου υπάρχουν ζητήματα λειψυδρίας. Σε ό, τι αφορά τον ΒΟΑΚ, έχουμε κάνει πάρα πολλές παρεμβάσεις και έχουμε και εμείς πει την άποψή μας για τις καθυστερήσεις οι οποίες υπάρχουν.

Φυσικά θα ήθελα να θέσω και ένα θέμα το οποίο προκύπτει για τον κρατικό αερολιμένα της Χίου, όπου όπως καταλαβαίνετε υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση στην αναβάθμιση του αερολιμένα της Χίου και υπάρχει μια τροποποίηση και υποβάθμιση του αρχικού master plan του αεροδρομίου, καθυστέρηση στην επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης – απογείωσης, καθυστέρηση στην αναβάθμιση της αίθουσας αναμονής και υπάρχει και ένα ζήτημα στο θέμα των απαλλοτριώσεων. Αν γίνεται εδώ να έχουμε μια εικόνα γιατί είναι ένα κομβικό εθνικά αεροδρόμιο και είναι πολύ σημαντικό.

Τέλος, υπάρχουν κάποια ερωτήματα σε ό,τι αφορά το κομμάτι της Περιφέρειας Ηπείρου, για τον κόμβο Καμπής - Ιόνιας Οδού μέχρι τον κόμβο Ζεφύρου της περιφερειακής ενότητας Πρέβεζας. Εκεί η μελέτη έχει ολοκληρωθεί, πήρε 15 χρόνια σχεδόν, έχει παραδοθεί στην Περιφέρεια Ηπείρου ένα μέρος της μελέτης προς ωρίμανση. Δεν γνωρίζουμε την πρόβλεψη του Υπουργείου για την υλοποίηση του έργου. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Πάνα.

Το λόγο έχει ο κύριος Θεόδωρος Καράογλου.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ :** Καταρχάς, θα ξεκινήσω λέγοντας ένα μεγάλο ευχαριστώ στον αρμόδιο και παριστάμενο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, το κ. Σταϊκούρα, για την σοβαρή, έγκυρη και τακτική ενημέρωση την οποία μας κάνει και βεβαίως, να του πω ένα μπράβο γιατί η ενημέρωση αυτή δεν έμεινε απλώς στα λόγια, αλλά είχαμε και το power point και παρακολουθούσαμε και από εκεί αναλυτικά την παρουσίαση του και θα έχουμε και γραπτή την ενημέρωση, κάτι που είναι πολύ σημαντικό, γιατί scripta manent verba volant.

Να πω δυο κουβέντες τώρα για τα έργα της Θεσσαλονίκης. Είναι κάτι το οποίο εμείς, ειδικά το μετρό, βλέπουμε ότι στην ουσία έχει τελειώσει και περιμένουμε με αγωνία το τετράμηνο που ακολουθεί έτσι ώστε από το Νοέμβριο και μετά να υπάρχει πλέον και να μπει σε εμπορική χρήση. Επίσης βλέπουμε να προχωράει με πολύ εντατικούς ρυθμούς και χαιρόμαστε γι΄ αυτό όλοι οι Θεσσαλονικείς το έργο του Flyover. Το έργο του Flyover μπορεί να ξεκίνησε με πολύ μεγάλη γκρίνια. Τώρα έχουμε καταλάβει όλοι ότι είναι κάτι που εκ των πραγμάτων, μια που είναι ένα κολοσσιαίο έργο, θα δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, αλλά όλα αυτά με καλή θέληση και με προσπάθειες που γίνονται από όλους τους φορείς μπορούν να αντιμετωπιστούν. Αυτό όμως που είναι σημαντικό είναι ότι το βλέπει καθημερινά ο Θεσσαλονικιός ο οποίος διασχίζει τον περιφερειακό ότι προχωράει με πάρα πολύ καλούς ρυθμούς.

Θα ήθελα να σταθώ σε κάτι που, ήδη, έχει γίνει, μια ενημέρωση από τον αρμόδιο Υφυπουργό, τον κύριο Ταχιάο, στις 20 Μαΐου στη Θεσσαλονίκη φέτος, για την επέκταση. Να ακουστούν δυο - τρεις κουβέντες για την επέκταση του μετρό και προς το αεροδρόμιο και προς τις δυτικές συνοικίες. Όπως, επίσης, είναι πάρα πολύ σημαντικό να ξεκαθαρίσει το πότε επιτέλους θα μετατραπεί σε αυτοκινητόδρομο το κομμάτι Εύζωνοι – Χαλάστρα. Είναι ένα κομμάτι που όταν αφήνεις την ελληνική πλευρά και μπαίνεις στο κρατίδιο των Σκοπίων αναρωτιέσαι τελικά, αφήνεις την Ευρώπη και μπαίνεις σε άλλη χώρα ή μήπως γίνεται το αντίστροφο, μπαίνεις τότε στην Ευρώπη. Γιατί από την πλευρά του κρατιδίου των Σκοπίων, όλο το δίκτυο είναι αυτοκινητόδρομος και μπαίνοντας στη δική μας πλευρά είναι η κατάσταση τραγική.

Να πω, επίσης, ότι πρέπει να γίνει μια αναφορά, ο Δημήτρης Κυριαζίδης ανέφερε για τον δρόμο Εγνατία Οδός, από την Αμφίπολη έως τη Δράμα, αλλά και για τον δρόμο Θεσσαλονίκη – Έδεσσα. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται και τι μπορεί να γίνει με αυτόν. Και να θυμίσω ακόμη ότι ένα από τα σχέδια, τα οποία υπήρχε και είχε ανακοινωθεί στο παρελθόν και πιστεύω ότι κάποτε πρέπει να γίνει πράξη, είναι η περίφημη σιδηροδρομική Εγνατία. Σήμερα ο σιδηρόδρομος στη Βόρεια Ελλάδα είναι σε τραγική κατάσταση και για να πάει κάποιος από τη Θεσσαλονίκη στην Αλεξανδρούπολη ή στον Έβρο γενικότερα, πρέπει να κάνει πολλά ζικ ζακ σαν φίδι.

Κλείνοντας, να πω ότι χρησιμοποιώντας καθημερινά, σχεδόν, το Μετρό της Αθήνας, να πω υπάρχει ένα τεράστιο πρόβλημα σε ότι αφορά την επικοινωνία, τη συγκοινωνία από το αεροδρόμιο ως το κέντρο της Αθήνας. Οι συρμοί φεύγουν ανά μισάωρο. Υπάρχουν σχεδόν πάντα καθυστερήσεις και πάντοτε ξεκινάνε γεμάτοι, πάρα πολύ γεμάτοι. Ακόμη και 7 η ώρα το πρωί να πάρεις το μετρό από το αεροδρόμιου, είναι πάντοτε γεμάτοι και οι τουρίστες οι οποίοι έρχονται πάνε όρθιοι. Έχω κουβεντιάσει με τον Υπουργό για το θέμα αυτό, ξέρω ότι δεν υπάρχουν άλλοι συρμοί, αλλά εν ανάγκη ίσως θα πρέπει από κάπου να βρεθούν και να προστεθούν. Είναι αδιανόητο, ειδικά την περίοδο αιχμής, να μην υπάρχουν ανά τέταρτο, εικοσάλεπτο συρμοί και να είναι ανά μισάωρο και σας είπα να φεύγουν πάντα γεμάτοι από το αεροδρόμιο. Είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το αντιμετωπίσετε. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Καράογλου. Ανακοινώνω τη σειρά των συναδέλφων που θα ακολουθήσουν. Θα ακολουθήσει η κυρία Πέρκα. Αμέσως μετά ο κύριος Καραθανασόπουλος. Μετά η κυρία Αθανασίου Μαρία. Στη συνέχεια η κυρία Σούκουλη. Θα ακολουθήσει ο κύριος Χαράλαμπος Αθανασίου.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ**: Γιατί τόσο μακριά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τι έγινε κύριε Βρεττέ; Σας είπα ότι δεν υπάρχουν Εισηγητές. Βουλευτές σύμφωνα με τη σειρά που έχουν ζητήσει το λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ**: Το αμφισβητώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πως το αμφισβητείτε κύριε Βρεττέ; Δεν αφήσατε να ολοκληρώσω, γι΄ αυτό το αμφισβητείτε. Σχετικό είναι αυτό που λέτε. Με τη σειρά την κοινοβουλευτική και με τη σειρά που κάνανε συνδυασμό, ώστε να μπορέσω να φέρω σε ισορροπία τόσο την κοινοβουλευτική δύναμη των κομμάτων όσο και τη σειρά με την οποία ζήτησαν τον λόγο οι συνάδελφοι. Μπορείτε να έρθετε να δείτε τη λίστα, δεν επιτρέπω αμφισβητήσεις.

Η κυρία Σούκουλη, αμέσως μετά ο κύριος Χαράλαμπος Αθανασίου. Θα ακολουθήσει ο κύριος Βρεττός που διαμαρτύρεται. Αμέσως μετά ο κύριος Καζαμίας και θα κλείσουμε με τον κύριο Παρασύρη μέσω webex. Παρακαλώ, τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα για πέντε λεπτά.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, ήταν πολύ αναλυτική η παρουσίαση. Προφανώς θα απαντήσουμε και με υπόμνημα, δηλαδή σημείο -σημείο. Έχω σημειώσει, ήδη, πάρα πολλά. Θα προσπαθήσω να μείνω στα πιο βασικά. Καταρχάς για την οδική ασφάλεια το 2023 - και έχω καταθέσει αντίστοιχη ερώτηση- είχαμε 621 νεκρούς, δηλαδή περίπου 52 νεκρούς το μήνα. Η Ελλάδα έρχεται 23η στις 27 χώρες. Δηλαδή είμαστε χειρότεροι μόνο από τη Βουλγαρία, Ρουμανία, Λετονία, Κροατία. Η ΕΛΣΤΑΤ μιλάει για 11.201 τροχαία ατυχήματα το 2023, 6,8 περισσότερα από τα αντίστοιχα του 2022. Δηλαδή, έχει πάει χάλια το θέμα της οδικής ασφάλειας και δεν έχει γίνει ούτε κεντρικός φορέας οδικής ασφάλειας, ούτε εθνικό ταμείο οδικής ασφάλειας, ούτε εθνικό παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας. Δεν γνωρίζουμε την πρόοδο του εθνικού στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας. Αυτό παρεμπιπτόντως αναφέρθηκε, δεν γίνεται να τα περνάμε έτσι.

Θα πω για τα γενικά και μετά θα επικεντρωθώ στη Φλώρινα. Fly over. Μετράει λίγους μόνο μόλις μήνες. Ήδη, έχει δοθεί η πρώτη παράταση, που συνιστά γεγονός αποζημίωσης, άρα ζεστό χρήμα, πριν ξεκινήσει καλά-καλά και προσωρινή διαταγή του Συμβουλίου Επικρατείας για αναστολή προόδου εργασιών. Ξεκίνησε ξέρω, αλλά περιμένουμε την εκδίκαση της κύριας αίτησης. Κύριε Ταχιάο, το παρακολουθούμε πάρα πολύ σοβαρά το έργο. 22 Μαΐου επρόκειτο να συζητηθεί, το δημόσιο ζήτησε παράταση, γιατί - ακούστε και αυτό είναι το τρομερό- για να γίνει λέει διαβούλευση. Να γίνει, δηλαδή, διαβούλευση για ένα έργο, εφόσον έχει ξεκινήσει, όχι όταν σχεδιάζετε. Είπατε, κύριε Υπουργέ, πριν, δεν είναι το Υπουργείο αρμόδιο για όλα. Σωστό. Για το σχεδιασμό όμως και για το πώς θα γίνουν τα πράγματα, είναι το Υπουργείο, είναι πολιτική ευθύνη. Έγινε ένα έργο, αναστατώθηκε μια πόλη και αρχίζει να γίνεται τώρα η διαβούλευση. Έπεσε το ζεστό χρήμα όπως είπα. Είπατε τα έργα να έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, σωστό επίσης. Να έχουν και μελέτες, όμως, να έχουν γίνει και οι διαβουλεύσεις, να μην έχεις όλη την κοινωνία και να προκαλείς συμφόρηση σε μια πόλη σαν τη Θεσσαλονίκη. Εκ των υστέρων διαβούλευση. Μετρό Θεσσαλονίκης.

Μας είπατε κάτι για τον Έβρο του 2024. Δεν πρόκειται να λειτουργήσει πριν την άνοιξη του 2025. Εδώ θα είμαστε και θα το δούμε. Ακόμη υπάρχει σχετικό κείμενο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στο υπουργικό συμβούλιο, το οποίο ανέφερε ότι, η προπαρασκευαστική περίοδος εκπλήρωσης εκατέρωθεν υποχρεώσεων, θα διαρκέσει 12 με 18 μήνες. Προφανώς δεν θέλετε να μιλήσετε τώρα για Μετρό το 2025. Θυμίζουμε ότι η Νέα Δημοκρατία έχει κάνει άνω κάτω το σχεδιασμό. Αν είχαν μείνει τα αρχεία στη θέση τους, in situ, θα κόστιζε και λιγότερo, 20 με 25 εκατομμύρια. Θα θέλαμε να μάθουμε πόσο, γιατί ήδη έχουν δοθεί αποζημιώσεις, με όλη αυτή την αλλαγή του σχεδιασμού και θα δούμε και τον χρόνο της κατασκευής. Μιλήσατε για τις αεροπορικές. Έχω κάνει πάρα πολλές ερωτήσεις. Για την κατάργηση των αεροπορικών αρχών, όπου τα αεροδρόμια μας λειτουργούν κάπου στον αυτόματο, με μια ιδιότυπη αυτορρύθμιση. Και αυτό, βεβαίως, το έχει δει και η Commission, η οποία έχει ξεκινήσει διαδικασία επί παραβάσει με την αποστολή προειδοποιητικής επιστολής. Έχω καταθέσει ερωτήσεις για όλα αυτά. Οι απαντήσεις, βέβαια, ήταν αρκετά ασαφείς. Καλά για τα ΣΒΑΚ να μη μιλήσουμε. Στο μόνο που έγινε ήταν ένας μεγάλος περίπατος. Αυτά τα είχα ξεκινήσει, είχα και μια εμπλοκή ως Γενική Γραμματέας τότε.

Για το Πάτρα - Πύργος θέλουμε και κάποια στοιχεία, θα επανέλθουμε με ερώτηση. Η παράταση αυτής της σύμβασης που είναι σαν απευθείας ανάθεση, πόσο στοίχισε; Κανένα δις περίπου. Πού βρίσκεται, γιατί δεν συνδέονται οι πόλεις. Και τα λεωφορεία που ακυρώθηκε ο διαγωνισμός ακόμα να λειτουργήσουν. Κινούνται ηλεκτρικά. Έχουμε πάρει στοιχεία τα περσινά. Κάτι 6 ταξί θυμάμαι, ένα απίστευτο νούμερο και ήταν τα περισσότερα ποδήλατα. Εύχομαι να πάει καλά το 3. Αλλά οι σταθμοί φόρτισης επίσης δεν πάνε καλά. Εδώ στη Βουλή παίρνουμε ηλεκτρικά αυτοκίνητα και δεν έχουμε να τα φορτίσουμε, δεν φτάνουν οι σταθμοί.

Πάμε, όμως, λίγο στην περιοχή μου. Καλά είπε ένας συνάδελφος, δεν υπάρχει ακόμα ό κάθετος άξονας για τη Φλώρινα. Αγνοείται. Κύριε Ταχιάο, πρέπει να επιληφθείτε γι αυτό. Κάτι πρέπει να γίνει. Είναι η μόνη. Δεν είναι η Δράμα, είναι η Φλώρινα που γύρω γύρω έχει Εγνατία και λείπει ένας κάθετος άξονας. Πάμε, όμως, στο μεγάλο θέμα, που είναι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις. Η Φλώρινα, λοιπόν, είναι στο τριεθνές. Συνδέεται με δύο κράτη. Καταλαβαίνετε το εμπορευματικό κομμάτι, ειδικά του σιδηροδρόμου, τι αναπτυξιακό θα είναι, όχι μόνο για την Φλώρινα, αλλά για όλη την όλη την Ελλάδα, θα έλεγα. Είχα μια εμπλοκή όταν ήμουν Γενική Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και μία διάθεση η βόρεια Μακεδονία να συνδεθεί με τη Φλώρινα. Να θυμίσω ότι υπήρχε τρένο που συνέδεε αυτά τα κράτη, 1930 έχω δει, κάτι τέτοιο. Είχε πάντα τρένο. Τώρα δεν έχει τρένο. Θα το πούμε και αυτό. Και ενώ έδειξαν οι γείτονες ενδιαφέρον και πραγματικά φτιάξανε τη γραμμή τους, μένει να γίνει ο τελωνειακός σταθμός και κάποιες εργασίες πολύ μικρές, περίπου 200.000. Εδώ και 5 χρόνια κάνω συνεχώς ερωτήσεις, γιατί δεν προχωράει αυτή η σύνδεση. Καταλαβαίνω -να με διαψεύσετε- ότι έχει να κάνει ότι επειδή είναι νέα σιδηροδρομική γραμμή και χρειάζεται διακρατική συμφωνία και επειδή το έχετε στείλει στο Υπουργείο Εξωτερικών, προφανώς αυτά τα πρωτόκολλα που για πολιτικές ιδεοληψίες δεν φέρνετε στη Βουλή, μπορεί να καθυστερούν αυτή τη γραμμή. Αυτό είναι μεγάλο πρόβλημα για την περιοχή, αλλά και για τη χώρα, επιμένω.

Συνεχίζω. Η Φλώρινα δεν έχει τρένο, έτσι, μετά τα Τέμπη. Μάλιστα είχα κάνει την ερώτησή και μου είχε απαντήσει ο κ. Ταχιάος, γιατί υπήρχαν κάποιες φήμες ότι υπήρχε θέμα στατικότητας στο Ξινό Νερό. Μου είπατε δεν είναι αυτό, αλλά ήταν θέμα σηματοδότησης. Βγαίνει ο ΟΣΕ και λέει δεν είναι θέμα σηματοδότησης, είναι θέμα του VHF και θα το αναθέσουμε σε τεχνικό σύμβουλο και θα γίνει. Δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα. Η μόνη πόλη που είχε ίχνος σιδηροδρομικής γραμμής πάντα, ήταν η Φλώρινα και τώρα πια πηγαίνουν μόνο λεωφορεία, διότι η Hellenic Train αρνείται να βάλει τα τρένα, ζήτημα για το οποίο έχω κάνει ερωτήσεις, βεβαίως και γι’ αυτό.

Το άλλο που είναι, επίσης, πάρα πολύ σοβαρό, είναι η σύνδεση με την Αλβανία. Αυτό είναι ένα έργο, το οποίο το είχαμε τρέξει πάρα πολύ, διότι είναι στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο, δηλαδή, αυτό που έχει ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2030. Είναι μια γραμμή Θεσσαλονίκη- Φλώρινα – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς και συνέχιζε μετά. Φανταστείτε τώρα, να είναι η Ελλάδα σε δύο νέους σιδηροδρομικούς άξονες και τέσσερις πύλες εισόδου κι ένας νομός μικρός, ο οποίος ζει μια βίαιη απολιγνιτοποίηση και καταστρέφεται πλήρως, αλλά εγώ το λέω για τη χώρα γενικότερα. Δόθηκαν 800.000 για να γίνουν οι μελέτες, ώστε μετά να πάει το έργο στο ΣΕΒ, να χρηματοδοτηθεί η υλοποίησή του και πέντε χρόνια δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα. Το μόνο που γίνεται, είναι να ακούμε να προωθείται ένα έργο Κοζάνη- Καλαμπάκα, το οποίο ανήκει στο εκτεταμένο δίκτυο, δηλαδή, αυτό που τελειώνει το 2050, για το οποίο υπάρχουν πάρα πολλές μελέτες που βρήκαμε στα συρτάρια. Δηλαδή τι γινόταν; Λεφτά πεταμένα σε μελέτες, οι οποίες έχουν απορριφθεί από την Ευρώπη, κάποιες από αυτές. Ίσως πρέπει να κάνουμε μια ειδική συνεδρίαση, για να δούμε πώς σχεδιάζουμε επιτέλους. Αν σχεδιάζουμε σε αυτή τη χώρα ή τα κάνουμε με το «μάτι», ο Υπουργός με έναν ανάδοχο.

Δίνουμε δωράκια, λοιπόν, δίνουμε μελέτες και μένει κολλημένο ένα έργο που έχει χρηματοδότηση για μελέτες και μπορεί μετά, επειδή είναι στο κεντρικό, στο διευρωπαϊκό, μπορεί να προχωρήσει η υλοποίησή του και να συνδέσει τη χώρα μας με την Αλβανία, να λειτουργήσει και με τη Βόρεια Μακεδονία. Επίσης, με αυτούς τους σχεδιασμούς που γίνονται εκτίθενται οι τοπικοί άρχοντες που το κάνουν, να σας πω την αλήθεια και ξέρω ότι ο προηγούμενος περιφερειάρχης το πάλευε. Ο καθένας θέλει ένα τρένο στην περιοχή του. Άκουσα και για την Κρήτη. Εντάξει. Εδώ μιλάμε για εκεί που έχει κι ένα νόημα. Μακάρι να έχει παντού τρένο. Εμείς είμαστε υπέρ του τρένου. Αλλάζει επίσης και η πολιτική μεταφορών των τελευταίων 30 χρόνων, που θεωρεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ότι έχει ενδοχώρα τα Βαλκάνια. Δύο, λοιπόν, συνδέσεις σιδηροδρομικές, που θα ενίσχυαν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Εγώ θα ήθελα να ρωτήσω και το Δήμαρχο Θεσσαλονίκης και τον Περιφερειάρχη Θεσσαλονίκης, αν συμφωνούν να αλλάξει αυτός ο σχεδιασμός ή αν πρέπει να προχωρήσει αυτό το έργο. Ειδικά στο κομμάτι το εμπορευματικό είναι μια ανάσα για όλη τη Βόρεια Ελλάδα - όπως είπα - και για όλη τη χώρα και βεβαίως, οι κάτοικοι των περιοχών μας, περιμένουν μια απάντηση.

Κατά τα άλλα, πολλά έχω να πω, αλλά νομίζω ότι δεν έχουμε πολύ χρόνο. Θα επανέλθουμε εγγράφως. Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κι εγώ σας ευχαριστώ κυρία συνάδελφε.

Ο κύριος Καραθανασόπουλος από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, έχει το λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ :** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Βεβαίως, η ενημέρωση καλή είναι, αλλά όλο αυτό δεν μπορεί να συγκαλύψει το γεγονός, ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών κινείται με βάση τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνολικότερα, για τη διαμόρφωση των διευρωπαϊκών δικτύων, με κάθε φορά αλλαγές, στα οποία υπεισέρχονται, λόγω και των γεωπολιτικών εξελίξεων, με την προκρούστεια κλίνη κόστους – οφέλους. Άρα, ένα έργο που μπορεί να είναι απαραίτητο για την ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών, δεν κατασκευάζεται, γιατί δεν παρέχει το απαραίτητο όφελος, δηλαδή, τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα για να μπορεί να χρηματοδοτηθεί κι απ’ αυτήν την άποψη, μια σειρά έργα, τα οποία, βεβαίως, δεν είναι ευθύνη μόνο του Υπουργείου Μεταφορών, αλλά συνολικότερα της Κυβέρνησης και της σημερινής και όλων των προηγούμενων, έργα αντισεισμικής προστασίας ολοκληρωμένης, ολοκληρωμένη αντιπλημμυρική διαχείριση, αντιπυρική προστασία, δεν υλοποιούνται.

Πάμε, όμως, λίγο στα συγκεκριμένα. Βεβαίως, είναι φανερό ότι, πλέον, αλλάζουν οι προτεραιότητες και για το σιδηροδρομικό άξονα. Φαίνεται ότι αποκτά πολύ μεγαλύτερη σημασία η Εγνατία του λιμανιού, η Εγνατία των σιδηροδρόμων και ουσιαστικά, πολύ πιο κομβικό ρόλο το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και όλα αυτά, στα πλαίσια του ευρωατλαντικού σχεδιασμού. Ήδη, μια σειρά έργα, προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται και όχι μόνο σιδηροδρομικά, μεταφορικά, αλλά και ενεργειακά και στρατιωτικών υποδομών. Απ’ αυτή την άποψη, υπάρχει ένα σημαντικό ζήτημα. Δεν ξέρω κατά πόσο πρέπει, κύριε Υπουργέ, όχι μόνο εσείς, αλλά και οι προηγούμενοι, να πανηγυρίζετε για κάτι το οποίο δεν έχει ολοκληρωθεί εδώ και 20 χρόνια. Μάλλον θα χρειαστούν 20 χρόνια για να ολοκληρωθούν τελικά και οι δύο συμβάσεις του ATCS και η σύμβαση GSM-R, για να μπορούν να γίνουν λειτουργικές, αλλά και η Σύμβαση 717, τουλάχιστον στο κομμάτι της Θεσσαλίας, το οποίο και λόγω του Daniel πήγε πίσω.

Από την άλλη μεριά, υπάρχουν τα ζητήματα που καρκινοβατούν εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Η σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας. Ακούμε για άλλες συνδέσεις κι εδώ δεν υπάρχει η σύνδεση της Πάτρας. Δεν προβλέπεται κάτι. Υπάρχουν σχέδια, τα οποία είναι αντιφατικά. Ήδη, δεν είναι διασφαλισμένη η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου σε όλη την Πελοπόννησο. Δεν μπορεί να είχε η Πελοπόννησος σιδηροδρομικό δίκτυο - κι όχι μόνο η Πελοπόννησος - στις αρχές του προηγούμενου αιώνα και να μην έχει τώρα, το οποίο είναι πιο ασφαλές, πιο φθηνό, πιο φιλικό προς το περιβάλλον.

Στα πλαίσια αυτά, όμως, του σιδηροδρόμου, υπάρχουν ζητήματα και με βάση τη χάραξη. Έχουμε αναφερθεί πάρα πολλές φορές και στην προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, για τα ζητήματα της πολιτικής προστασίας, όπως χαράσσεται η γραμμή, όπου κινδυνεύουν να εγκλωβιστούν, να γίνουν «Μάτι», μια σειρά περιοχές. Αναφέρομαι ιδιαίτερα στη Βόρεια Πελοπόννησο και στο κομμάτι από το Διακοπτό μέχρι τη Ροδοδάφνη, όπου δεν υπάρχουν δυνατότητες πρόσβασης πυροσβεστικών οχημάτων, σε περίπτωση πυρκαγιάς ή απεγκλωβισμού του κόσμου, δεδομένου ότι είναι παραθεριστική περιοχή, ιδιαίτερα το καλοκαίρι. Κι αυτά λόγω της χάραξης, για να μειωθεί το κόστος κατασκευής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, που αποτελεί σημαντικό πολύ μεγάλο πρόβλημα, κατά τη γνώμη μας.

Επίσης, τα απαραίτητα αντιπλημμυρικά έργα, τα οποία πρέπει να είναι συνοδευτικά και στη σιδηροδρομική γραμμή και στους οδικούς άξονες. Τέτοια έργα δεν είχαν προβλεφθεί στις παλαιότερες συμβάσεις και υπήρχαν σημαντικά προβλήματα έντονων πλημμυρικών φαινομένων. Αυτό μας δημιουργεί ανησυχία και για το νέο έργο Πάτρα-Πύργος, το οποίο κατασκευάζεται, κατά πόσο υπάρχει η μελέτη και ο σχεδιασμός κατασκευής απαραίτητων αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή αυτή. Επίσης, παραμένει κενό το ζήτημα Πύργος-Τσακώνα, για την ολοκλήρωση της αρχικής σύμβασης της Ολυμπίας Οδού, όπως ονομαζόταν.

Άρα, λοιπόν, υπάρχουν μια σειρά σημαντικά ζητήματα, τα οποία έρχονται, επανέρχονται και για τα οποία, βεβαίως, δεν φαίνεται κάποια απάντηση στην πορεία υλοποίησης αυτών των έργων, τα οποία είναι αναγκαία στο να ικανοποιήσουν μια σειρά ζητήματα.

Τέλος, δύο ακόμη ζητήματα, τα οποία θέλουμε να θέσουμε, είναι το ζήτημα, κύριε Υπουργέ, της ασφάλειας των πτήσεων. Κι εσείς αναφερθήκατε στην εισήγησή σας, προσπαθώντας να καθησυχάσετε την κατάσταση, όμως τα ζητήματα είναι πάρα πολύ σοβαρά και λόγω του όγκου του μεταφορικού έργου, αλλά και της έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού. Και λύσεις, απλά και μόνο, απομακρυσμένων πύργων ελέγχου, οι οποίοι θα λειτουργούν με τηλεδιοίκηση, καταλαβαίνετε πάρα πολύ καλά, ότι δεν διασκεδάζουν τις ανησυχίες, οι οποίες υπάρχουν γι’ αυτό το κομμάτι.

Τέλος, είπατε για τις νέες παραγγελίες των λεωφορείων για την Αττική και τη Θεσσαλονίκη, όμως καταγράφονται τεράστιες ελλείψεις ανθρώπινου δυναμικού, ιδιαίτερα οδηγών. Άρα η εντατικοποίηση των οδηγών και ο κίνδυνος που υπάρχει, λόγω της εντατικοποίησης, για την ασφάλεια των συγκοινωνιακών μεταφορών, είναι πάρα πολύ συγκεκριμένος. Κι εδώ πέρα, δεν παρουσιάζεται κάποιο χρονοδιάγραμμα, ούτως ώστε, να καλυφθούν οι ανάγκες στο ανθρώπινο δυναμικό, κυρίως στους οδηγούς για τον ΟΑΣ, αλλά και ενδεχομένως, για τη Θεσσαλονίκη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Ευχαριστούμε κύριε Καραθανασόπουλε.

Το λόγο έχει η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστούμε για την ενημέρωση. Πολύ σημαντική, όπως και σημαντική η παρουσία μας εδώ για τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις μας, να μην μένουμε στάσιμοι. Τώρα, ως προς το σκέλος των υποδομών, επιτρέψτε μου να επισημάνω ότι πολλοί συρμοί του Προαστιακού Σιδηροδρόμου ιδίως προς το Κιάτο, αλλά και συρμοί από Κιάτο προς Αίγιο στερούνται κλιματισμού. Ιδιαίτερα στη γραμμή Κιάτο – Αίγιο, όπου και χρησιμοποιούνται συρμοί δύο μόλις μικρών βαγονιών και δεν ανοίγουν τα παράθυρα τους, δημιουργούν συνθήκες ασφυξίας και αυτό πρέπει να λυθεί άμεσα. Επίσης πολλές παλαιές εθνικές οδοί που, ενώ χρησιμοποιούνται ευρέως, πολλές εξ αυτών είναι ασυντήρητες και επικίνδυνες. Επειδή, κύριε Υπουργέ, μας μιλήσατε για τα δικαιώματα των επιβατών έχω να κάνω μία δήλωση, που μου έγινε καταγγελία, που δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία ή μάλλον δεν υπάρχει συγκοινωνία με τη μέριμνα του κράτους και την επίβλεψη στην Ανατολική Αττική, προς Μαραθώνα, προς Νέα Μάκρη. Γίνεται με ιδιωτικά πούλμαν, οπότε τί έχουμε εδώ πέρα; Έχουμε ανθρώπους που ενώ δικαιούνται, είναι άνθρωποι ΑμεΑ ή πολύτεκνοι και υπερήλικες που δεν έχουν τις εκπτώσεις που δικαιούνται, αν είχαμε κρατικά πούλμαν. Σίγουρα, το ξέρω.

Μας είπατε, επίσης, ότι οι ταξιτζήδες δεν δέχονται ή δεν προθυμοποιούνται να λάβουν την επιδότηση για τα ηλεκτρικά ταξί. Θα θέλαμε μια εικόνα από σας πιο πλήρη, για να καταλάβουμε γιατί αυτοί οι άνθρωποι έχουν αυτή την άποψη. Μήπως πρέπει να βάλουν πολύ βαθιά το χέρι στην τσέπη, δηλαδή ναι, μεν, επιδοτούνται, αλλά πρέπει να έχουν και κάτι άλλο;

Τέλος, επειδή ακούσαμε από εσάς πολλές φορές να έχουμε τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης. Καλό θα ήταν να δρομολογηθεί και αυτό το «ευλογημένο» μέτρο στην περιοχή της Δυτικής Αττικής κατά μήκος της Λεωφόρου Αθηνών, με σημαντικούς σταθμούς, που θα εξυπηρετούσε το Νοσοκομείο Αττικό, όπως επίσης και το Πανεπιστήμιο, όπως επίσης και το Πολιτιστικό Κέντρο, το «Παλατάκι». Σίγουρα, όπως μας έχετε πει άλλες φορές, στοιχίζει εκατομμύρια ευρώ, αλλά είναι ένα έργο πολύ σημαντικό για τους κατοίκους που είναι σε μια περιοχή που υποβαθμίζεται συνεχώς.

Τέλος, θα κλείσω με αυτό που πάνε οι συνάδελφοι για το πρόβλημα της υδροληψίας, στα νησιά μας ιδίως, που και εκεί μου καταγγέλλεται. Στη Λήμνο έχουμε το νησί το οποίο πολλοί τουρίστες δεν έχουν ούτε καν να πλυθούν. Έχουμε τεράστιο πρόβλημα στην πόλη της Μύρινας με το νερό. Δεν νοείται να υπάρξει τουρισμός χωρίς να έχουμε κέντρα υγείας, χωρίς να έχουμε νοσοκομεία και χωρίς να έχουμε νερό. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία Αθανασίου. Το λόγο τώρα η κυρία Σούκουλη.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πολύ σημαντικά όλα αυτά που ακούσαμε από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κύριο Σταϊκούρα, για τα πεπραγμένα της κυβέρνησής μας και ιδιαίτερα για τα μεγάλα έργα που έχουν ολοκληρωθεί ή δρομολογούνται σε ολοκλήρωση στη χώρα. Αλλά επειδή πάντα ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο, κύριε Υπουργέ, εγώ θα ήθελα να ακούσω και συγκεκριμένες απαντήσεις σε θέματα που «καίνε» και ταλανίζουν και τη δική μας περιοχή και ιδιαίτερα τον αγροτικό κόσμο της Κορινθίας, όπως είναι το φράγμα του Ασωπού. Ένα πραγματικά σύγχρονο γεφύρι της Άρτας, που ολημερίς το κτίζαμε και δεν τελειώνει ποτέ. Αυτό λένε οι κάτοικοι της Κορινθίας. Για τα δίκτυα αναφέρατε μέσα στην συζήτηση σας, για τα όποια δίκτυα, ευτυχώς, ενημερωθήκαμε από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, όταν υπογράψατε τη σύμβαση για την μελέτη των δικτύων και, βεβαίως, εμείς και εγώ προσωπικά και οι πολίτες της Κορινθίας χαιρόμαστε να υλοποιούνται τα έργα. Δεν μένω σε οποιοδήποτε θεσμικό ατόπημα, ενδεχομένως, κάνατε, αλλά, τέλος πάντων, ούτε με ενδιαφέρει η πατρότητα και η μητρότητα των έργων. Αφορά μια συλλογική προσπάθεια όχι μόνο της κυβέρνησης μας, αλλά πολλών κυβερνήσεων πίσω.

Το φράγμα, όμως, Ασωπού πραγματικά είναι ένα ακόμα έργο πολύ σημαντικό για εμάς. Όχι απλά ένα ακόμα έργο. Επιτρέψτε μου να πω είναι υπαρξιακό ζήτημα για την Κορινθία μας και τους αγρότες της Κορινθίας μας, με την κλιματική κρίση, δυστυχώς, να είναι εδώ και επιβάλλονται αποτελεσματικές λύσεις και καμία κωλυσιεργία δεν μπορεί να είναι αποδεκτή. Θα ήθελα, λοιπόν, να μας ενημερώσετε για το φράγμα. Περιμένουμε έναν αναθεωρητικό πίνακα να περάσει το τεχνικό συμβούλιο του Υπουργείου σας. Ελπίζω να μην φύγει ο Ιούλιος και ο Αύγουστος και πάει Σεπτέμβριο. Θα ήθελα να το δείτε εσείς προσωπικά, γιατί πραγματικά αυτό το θέμα, επειδή πραγματικά είναι ζωτικής σημασίας για την Κορινθία και για τους ανθρώπους του τόπου μου, περιμένω απαντήσεις σήμερα. Αύριο θα είναι πάρα πολύ αργά και για την Κορινθία και για τους ανθρώπους της και γι’ αυτό και επιμένω να λέω ότι η ευθύνη που έχετε αναλάβει είναι πάρα πολύ μεγάλη. Το τεχνικό συμβούλιο περιμένουμε, τον αναθεωρητικό πίνακα για έγκριση και είναι ήδη εκεί. Δεν έχει μπει στα θέματα αυτού του μήνα. Θεωρώ ότι θα πρέπει να μπει για να μην το αφήσουμε για Σεπτέμβριο.

Αν έχετε την καλοσύνη και θέλετε μπορείτε να μας πείτε και κάποια πράγματα που αφορούν το Καλαμάκι, μετά από το ατύχημα που είχαμε την προηγούμενη μέρα των ευρωεκλογών και δεν έχουμε καθόλου τμήμα δρόμου στον Ισθμό. Εξυπηρετούνται, κάπως, οι κάτοικοι του Καλαμακίου τώρα πια, αλλά θέλω να δω αν έχετε κάτι πιο μακροπρόθεσμο στο μυαλό σας. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς την κυρία Σούκουλη. Ο κύριος Βρεττός έχει το λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ο κύριος Υπουργός μας έχει συνηθίσει σε μια καλή πρακτική και όχι εναρμονισμένη με τους συναδέλφους του. Δηλαδή να ακολουθεί τη διαδικασία της λογοδοσίας, κάτι που θα έπρεπε να είναι υποχρεωτικό στα πλαίσια του εκδημοκρατισμού, του περαιτέρω εκδημοκρατισμού του πολιτικού μας συστήματος και όχι προαιρετική πρωτοβουλία. Δεν έχω κανένα λόγο να αντιλέγω ότι όντως μας έκανε μια πλήρη αναλυτική αποτύπωση για σύγχρονα ανθεκτικά έργα που σέβονται τον οβολό του πολίτη. Εμείς όμως δεν μπορούμε να αντιτάξουμε τίποτα σε όλα αυτά τα στοιχεία που μας κατέθεσε, γιατί δεν είχε φροντίσει να μας έχει δώσει νωρίτερα αυτά τα στοιχεία που ο ίδιος ανέφερε για να μπορούμε να κρίνουμε την αξιοπιστία τους. Κάτι που πραγματικά το αμφισβητούμε, για το μείζον θέμα, το πολιτικό, είναι ακριβώς η εμπιστοσύνη των πολιτών προς τους πολιτικούς και, κυρίως, προς τους κυβερνητικούς, τη διοίκηση. Και αυτό το απέδειξε με τον καλύτερο τρόπο απέχοντας κατά 60% από τις πρόσφατες εκλογές.

Όμως θα κάνω κάποια ρητορικά ερωτήματα, γιατί δεν περιμένω απάντηση. Γιατί ακούστηκε, ας πούμε, πόσο καταπληκτικό είναι το έργο κατά τη συγκεκριμένη θητεία του, λες και ο κάθε Υπουργός του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών είναι ανεξάρτητη προσωπικότητα και δεν υπηρετείται ένα κυβερνητικό έργο. Θα ήθελα να μας εξηγήσει για ποιο λόγο η χρηματοδότηση, εκταμίευση μάλλον, των έργων ήταν αυξημένη, όσον αφορά τους ιδίους πόρους, κατά 75%, αν έκανα κάτι λάθος διορθώστε με, για το 2023. Ήταν αυξημένο για το συγκεκριμένο εξάμηνο κατά 73%, όσον αφορά τα συγχρηματοδοτούμενα και, μάλιστα, αναφερόμενος έλεγε ότι και κατά 83% για άλλα έργα τα οποία οι πόροι τους ήταν μικτοί ή καθαρά από προγράμματα ευρωπαϊκά.

Μάλιστα έκανε το συγκριτικό τεστ με τον προηγούμενο Υπουργό που είχε θητεία στο peak της απόδοσης και ωρίμανσης των έργων, δηλαδή το 2023 που ήταν η καλύτερη περίοδος, γιατί κάθε κυβέρνηση στο τέλος της τετραετίας ωριμάζουν και αποδίδουν έργα, ειδικά τέτοιας εμβέλειας. Συγκρίνοντας με το πρώτο τρίμηνο του 2023 το αντίστοιχο του 2024, το πρώτο εξάμηνο, αν δεν κάνω λάθος, λέγοντας ότι στις αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις κατ’ έτος, που τώρα είναι εκταμιεύσεις χρηματοδοτήσεων, ήταν κατά 15% στον έναν τομέα, κατά 42% επιπλέον κατά της δικής του θητείας και κατά 47% στον άλλο τομέα. Και ρωτώ, αυτό έχει να κάνει με την ωρίμανση του έργου; Έχει να κάνει με την ανικανότητα του προηγούμενου, της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας; Έχει να κάνει με το ότι υπήρχε έγγραφο, κατά τον Αύγουστο, των ρυθμιστικών αρχών να μην εκταμιευτεί κανένα άλλο έργο έτσι ώστε να μαζευτούν τα μετρητά, επομένως η σύγκριση γίνεται στα πλαίσια της δημιουργικής λογιστικής, μαζεύουμε δηλαδή τις εκταμιεύσεις, τις παραχωρούμε μετά για να αποδείξουμε ότι υπάρχει έργο;

Εγώ θα ήθελα όμως να σταθώ περισσότερο και να κλείσω, σε ένα μείζον θέμα που για εμένα είναι οι σιδηρόδρομοι και θέλω να ρωτήσω αν άλλαξε κάτι, γιατί κατά την περίοδο της εξεταστικής επιτροπής τότε που ετέθη και το θέμα, οι αρμόδιοι υπάλληλοι του ΟΣΕ διαβεβαίωναν αλλά και ο εκπρόσωπος της κοινοπραξίας, διαβεβαίωνε ότι είχε εκτελεστεί το έργο τοποθέτησης επί των συρμών- και μάλιστα είχε κάνει αναφορά για 80 συρμούς- της τοποθέτησης του συστήματος ATCS επί των γραμμών. Και ρωτάω, επειδή είπατε ότι έχει τελειώσει, έχει τελειώσει φαντάζομαι εκτός του σημείου που ο Daniel δεν έχει επιτρέψει να υπάρχει δίκτυο. Μάλιστα, ανέφερε σε κάποιο σημείο ο κύριος Υπουργός και με θετικό τρόπο, ότι υπάρχει πλήρης κάλυψη από κάμερες παρακολούθησης του μεταφορικού και επιβατικού έργου. Και αυτό είναι σημαντικό, γιατί εάν τελικά είχαμε αυτή την πλήρη κάλυψη θα είχαν φανεί οι υπεύθυνοι, ξέρουμε τι έχει συμβεί όσοι μελέτησαν και σπούδασαν. Αλλά θα ήθελα να το πω με την επόμενη ανακοίνωσή του την έκανε και την έδειξε και την έκανε και στο ηλεκτρονικό πινακάκι, ότι θεώρησε ότι θεσμικά πηγαίνει πολύ καλά η θητεία του γιατί συγκροτήθηκε το διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕ και ότι η επιλογή των προσώπων πληροί τις αρχές της εταιρικής διακυβέρνησης. Αλήθεια, με μεταβατικούς προέδρους και μεταβατικούς διευθύνοντες συμβούλους εσείς πιστεύετε ότι υπηρετείτε τη χρηστή διακυβέρνηση και τη χρηστή διαχείριση; Ένας χρόνος Υπουργός, δεν σας δόθηκε δυνατότητα να προκηρύσσεται διαγωνισμός σύμφωνα με τα πρότυπα και τη νομοθεσία και τον κανονισμό που επιβάλλει η Βουλή μας; Θεωρείτε, δηλαδή, ο διορισμός του Διευθύνοντος Συμβούλου και του Προέδρου υπηρετεί τη διαφάνεια; Όταν μάλιστα δίπλα σας ήταν ο διευθύνοντας πρόεδρος ο μεταβατικός, ο κύριος Τερεζάκης, που εσείς τον κάνετε Διευθύνοντα με δική σας απόφαση μεταβατικό Διευθύνοντα Σύμβουλο, ο οποίος μπροστά σας έλεγε ότι «καλώς τα καταγράφηκα σβήστηκαν» που ήταν και ψευδές και εγκληματικό γιατί απέκρυψε στοιχεία που θα βοηθούσαν στη διαφάνεια.

Τελειώνοντας και συντόμως εγώ, θα ήθελα να πω, προτού το κλασικό «όπου ακούς πολλά κεράσια» όπως ο λαός «κράτα και μικρό καλάθι», Θα σας ρωτήσω ρητορικά πάντα, γιατί μπορείτε να απαντήσετε, αν όντως τα ηλεκτρικά λεωφορεία αυτά τα αρκετά που πήρατε από την Κίνα, μπορούν να με προϋποθέσεις καύσωνα σε αυτή την περίοδο. Ποιο είναι το μεταφορικό τους έργο. Ποια είναι η αυτονομία τους. Αν έχει σχεδιαστεί στη Γουάν που έγινε ο σχεδιασμός τους να αντέχουν αυτές τις θερμοκρασίες. Και επίσης, για τη χρηματοδότηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Είναι προσβολή και αντιπεριβαλλοντικό- αλλά προσβολή στον κάθε πολίτη- να χρηματοδοτείται η αγορά κάθε αυτοκινήτου με υψηλό ποσοστό για να είναι να έχει τη δυνατότητα ένας πλούσιος και αργόσχολος να πάρει ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

Εγώ θα σας κάνω μια περιγραφή και αν θέλετε τη μεταφέρετε. Αναγκάστηκα να περάσω την εκλογική σας Περιφέρεια, γιατί δεν μπορούσα να πάρω ένα αυτοκίνητο που μου παρέχει η Βουλή ηλεκτρικό να πάω στο Καρπενήσι. Γιατί στο Καρπενήσι δεν λειτουργούσε κανένας φορτιστής, γιατί κανείς δεν μπορεί να μπορεί να πάει, δε λειτουργούσε γιατί οι εταιρείες μεταξύ τους ανταγωνιστικά χρηματοδοτούνται με διαφορετικό τρόπο και δεν έχουν κοινή εφαρμογή. Για να πας ένα ταξίδι εκτός πόλεως, θα πρέπει να έχεις εφαρμογές αν είσαι τυχερός και αυτό θα τακτοποιηθεί με τον εμπλουτισμό των φορτιστών, αλλά είναι δυνατόν να υπάρχει η κάθε εταιρεία και η δικά της εφαρμογή; Αν δεν υπάρχει το ενιαίο του συστήματος να μπορείς να μπαίνεις τότε για ποιο λόγο δίνετε τόσα λεφτά για κάποιες εταιρείες να τις κάνετε πλούσιες.

Επίσης, θα είχε ενδιαφέρον αν θέλετε και να ακούσετε την πρότασή μας, αντί να χρηματοδοτείτε των Σωματείων των Ταξί και την αντικατάσταση- που είναι μια πολιτική σας επιλογή- εμείς καταθέτουμε ότι θα έχει ενδιαφέρον να κάνετε αυτήν την πολιτική στα νησιά. Στα νησιά στα δημόσια αυτοκίνητα σε όλα τα νησιά. Όχι εγώ να έχω εμπόδιο με ένα αυτοκίνητο που δίνει η Βουλή να πάω στην Τζια, γιατί αυτός που έχει το καράβι τηρεί μια οδηγία κατ’ αποκλειστικότητα που μου αποκλείει να πάω με πάνω από 40% μπαταρία σε ένα νησί που δεν έχει καμία μπαταρία. Αλλά βέβαια εκείνος έχει την πολυτέλεια να έχει αυτοκίνητο να νηολογεί στην ακτοπλοΐα πλοίο 52 ετών ενώ το όριο είναι 35. Επομένως, αν θέλετε να υπηρετήσετε αυτή την πολιτική που για εμάς είναι εντελώς αντιπεριβαλλοντική και να το πούμε σε άλλη ώρα, υπηρετήστε τη σωστά και όχι να δίνεται δωρεάν με τις χρηματοδοτήσεις.

Κλείνοντας, τελικά, κατάφερα να πάω στο Καρπενήσι και ευλογήθηκα να φτάσω στα Άγραφα, γιατί δε μπορούσα να πάω με τις παροχές που, εσείς, προβάλλετε και χρηματοδοτείτε, γιατί μπήκα σε ένα αγροτικό και κινδύνευσαν να φτάσω. Ξέρετε γιατί κινδύνευσα; Γιατί τόσα χρόνια δε μπορεί να γίνει ένας δρόμος στα Άγραφα. Αλλάζουν οι Βουλευτές, αλλάζουν οι Περιφερειάρχες, πεθαίνουν, δε μπορούν να ανέβουν. Αν, τελικά, η διαδικασία είναι να χρηματοδοτούμε τις Περιφέρειές μας. Δεν εννοώ εσάς προσωπικά, το λέω, το διευκρινίζω για να μη γίνεται. Απλώς, έτυχε να περάσω από τη Λαμία, για να φτάσω μέχρι το Καρπενήσι. Ειδάλλως, θα έμενα μόνο στη Λαμία, ίσως να πήγαινα στην Αταλάντη. Δε θα ήταν καλό, γιατί αλλού είχα προορισμό κι αυτό είναι σημαντικό, να πηγαίνουμε όχι όπου τύχει, αλλά όπου θέλουμε. Επειδή, εσείς, θέλετε, πραγματικά, να μας ακούτε, θέλω να σημειώσετε πως, ακριβώς, την πολιτική που, εσείς, πιστεύετε ότι μπορεί να υλοποιείται, γιατί τα λεφτά που, εσείς, επιχορηγείτε, αυτή την άρση της πολιτικής είναι των πολιτών και τότε, πραγματικά, όσο κι αν το θέλετε ή το δηλώνετε, δε θα έχετε σεβαστεί τα χρήματα του πολίτη. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Βρεττέ. Να πάμε αμέσως τώρα στον κύριο Αθανασίου. Κύριε Αθανασίου, έχετε το λόγο.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καταρχάς, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα κι εγώ να σας ευχαριστήσω για την ενημέρωση που κάνατε. Όχι μόνο για την πληρότητα της ενημέρωσης, αλλά, κυρίως, για τη συχνότητα της ενημέρωσης στο αντικείμενο του Υπουργείου σας, πράγμα το οποίο δεν είχαμε συνηθίσει, γενικά. Τόσα χρόνια που είμαι στο Κοινοβούλιο, γενικότερα, δε γίνεται από κυβερνητικούς παράγοντες - ανεξαρτήτως Κυβερνήσεων - αυτή η συχνότητα της ενημέρωσης.

Είναι γεγονός ότι είναι μια γενική παραδοχή ότι η χώρα σήμερα βρίσκεται ή έχει μετατραπεί σε ένα μεγάλο εργοτάξιο και ειδικότερα η επαρχία, αυτό το οποίο είχαμε ανάγκη. Αναφέρομαι, ειδικότερα, στην πατρίδα μου τη Λέσβο, η οποία επί 40 χρόνια θα έλεγα ότι τα έργα που γίνονται τώρα επί των ημερών των Κυβερνήσεών μας δεν έχουν γίνει ποτέ και μπορώ, βεβαίως, αν χρειαστεί να σας αναφέρω πολλά παραδείγματα, ξέρετε εσείς, αλλά για την ενημέρωση των συναδέλφων. Υπήρχε μία εγκατάλειψη των νησιών κι αυτό επί των ημερών σας, κύριε Υπουργέ, έχει αλλάξει. Οφείλω να το παραδεχτώ πως δώσατε μία ταχύτητα σε έργα, τα οποία είχαν τελματώσει, αν και είχαν αρχίσει έγκαιρα με την προηγούμενη Κυβέρνησή μας. Αναφέρομαι ειδικότερα. Κάνατε μία γρήγορη αναφορά στο δρόμο, τη μεγάλη αρτηρία Καλλονής-Σιγρίου και το λιμάνι του Σιγρίου που είχε τελματώσει λόγω της εμπλοκής που είχε η ανάδοχος εταιρεία με την προηγούμενη Κυβέρνηση. Αυτό, όμως, δημιούργησε προσδοκίες σε εσάς ειδικότερα για την πατρίδα μου. Το λέω αυτό, γιατί ενώ ήταν και το μεγάλο έργο, το Φράγμα Τσικνιά που ήταν μέσα στα μεγαλύτερα 10 έργα που γίνονται αυτή τη στιγμή στη χώρα, ανακοινώσατε ότι «η σύμβαση με την ανάδοχο εταιρεία θα υπογραφεί το Καλοκαίρι» και το προσδιορίζουμε γύρω στο Σεπτέμβριο και θα άρχιζε η εταιρεία τα έργα τον Οκτώβριο. Ήδη μας ξαφνιάσατε όλους με την ανακοίνωση ότι «θα γίνει την επόμενη εβδομάδα, 22 του μηνός». Αυτό, λοιπόν, δημιούργησε τις προσδοκίες για το πόσο ενδιαφέρον υπάρχει για την επαρχία και ειδικότερα για τα μέρη, τα οποία έχουν εγκαταλειφθεί, όπως ήταν η πατρίδα μου.

Όμως, δε θα γλιτώσετε, κύριε Υπουργέ, τώρα που θα έρθετε, γιατί μετά από την υπογραφή της σύμβασης θα έχετε άλλες πιέσεις για την ανάπτυξη του νησιού και ειδικότερα για το μεγάλο έργο, το οποίο το ξέρω ότι το ξέρετε, δεν έχετε δεσμευτεί ακόμα για τη νότια παράκαμψη της Πόλεως μας. Λοιπόν, δε θα γλιτώσετε εύκολα, όταν έρθετε. Θα ήθελα μόνο, να μας πείτε - αν μπορείτε - πού βρίσκεται το θέμα των υδροπλάνων. Έχουμε κάνει μία επαφή με μία ελληνοκυπριακή εταιρεία, για το «αν μπορούν να έρθουν υδροπλάνα και στη Μυτιλήνη». Αν θέλετε, μπορείτε να μας πείτε μόνο για αυτό το θέμα. Εγώ, κ. Πρόεδρε, ήμουν σύντομος, όπως βλέπετε και δεν τήρησα το χρόνο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σύντομος, κύριε Αθανασίου, και πολύ περιεκτικός. Και την ικανοποίησή σας εκφράσατε και τα αιτήματά σας τα μελλοντικά Και διεκδικητικός πολύ για τη Λέσβο. Πολύ διεκδικητικός, δεν ξέρω πως μπορεί να σας πει όχι ο Υπουργός.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Και ο κύριος Μαμουλάκης έχει συμπυκνωμένο λόγο, αλλά έχει περισσότερα θέματα. Μην το παρεξηγούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εσείς ζητάτε πολύ συγκεκριμένα πράγματα, κύριε Αθανασίου. Αυτό, αν θέλετε, είναι και το δυνατό σας σημείο. «Ένα και ένα κάνουν δύο».

Να συνεχίσουμε όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τον κ. Καζαμίας. Αμέσως μετά με τον κ. Παρασύρη και με την κυρία Κοντοτόλη θα κλείσουμε. Παρακαλώ, κ. Καζαμία, έχετε το λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ξεκινήσω καλωσορίζοντας το γεγονός ότι έχουμε τακτική ενημέρωση από τον κύριο Σταϊκούρα για τα ζητήματα του Υπουργείου του και αυτό δυστυχώς δεν είναι ένας κανόνας όσον αφορά τους υπουργούς της Κυβέρνησης. Αλλά στην περίπτωση αυτή έχουμε μια θετική εξαίρεση που πρέπει να την αναγνωρίσουμε.

Ως Βουλευτής επικρατείας, θα πρέπει νομίζω να μιλήσω περισσότερο στρατηγικά. Ένα μεγάλο μέρος της προηγούμενης συζήτησης αφορούσε σχόλια, παρατηρήσεις και διεκδικήσεις, όπως ακούσαμε λίγο πριν, όσον αφορά κάποια από τα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων ή κάποια ζητήματα που αφορούν το σιδηροδρομικό δίκτυο σε συγκεκριμένες περιοχές της χώρας. Η δική μου παρέμβαση θα περιέχει και ερωτήσεις και παρατηρήσεις κυρίως στρατηγικού χαρακτήρα. Θα ήθελα να ξεκινήσω με την έμφαση που δίνει ο κύριος Υπουργός στους αυτοκινητόδρομους. Αυτό είναι κάτι το οποίο υπήρχε και στην κατά τα άλλα αναλυτική ομιλία του σήμερα, αλλά και στις προγραμματικές δηλώσεις πέρσι τέτοιον καιρό. Έχω μπροστά μου το κείμενο των προγραμματικών δηλώσεων. Και μου έκανε πραγματικά εντύπωση ότι, στη σελιδοποίηση αυτή που έχω μπροστά μου, μιάμιση σελίδα από αυτές από την ομιλία του πέρσι τέτοιον καιρό, ήταν αφιερωμένη στους αυτοκινητόδρομους και μόνο δυόμισι γραμμές ήταν αφιερωμένες στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Μάλιστα, αναφέρει ως τρίτη προτεραιότητα την αναβάθμιση και αναδιάταξη του συστήματος των υποδομών και οργάνωσης του σιδηροδρομικού δικτύου με τον βέλτιστο συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Αυτή ήταν η μόνη δήλωση που είχατε κάνει τότε, κ. Υπουργέ, για το σιδηροδρομικό δίκτυο. Σήμερα, είχατε να μας πείτε λίγο πιο πολλά.

Αλλά γενικά, νομίζω ότι υπάρχει μία υπερβολική έμφαση στο οδικό δίκτυο σε όσα λέτε και κυρίως στο κατασκευαστικό τμήμα αυτού. Το παρατηρώ αυτό, και θα ήθελα να ρωτήσω ως προς αυτό, τι ποσοστό της χρηματοδότησης των κονδυλίων που αναφέρατε κατευθύνεται στο οδικό δίκτυο; Θα ήθελα να αφαιρέσουμε τον προϋπολογισμό που αφορά την αποκατάσταση των καταστροφών στη Θεσσαλία, γιατί εδώ πρόκειται για μια έκτακτη περίπτωση. Έχω την αίσθηση ότι είναι πολύ μεγάλο το μέρος στο τμήμα του προϋπολογισμού και συνεπώς, η έμφαση που δίνεται δεν είναι καθόλου τυχαία. Ωστόσο, αναρωτιόμαστε από την πλευρά της «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» κατά πόσο αυτό συμβάλλει σε μία σύγχρονη στρατηγική στο πεδίο των συγκοινωνιών για τον 21ο αιώνα. Συνεχίζει, δηλαδή, πάρα πολύ έντονα η προτεραιότητα της Κυβέρνησης να κατευθύνεται προς το αυτοκίνητο.

Αντιλαμβανόμαστε, βεβαίως, ότι υπάρχει μια προσπάθεια από πλευράς του Υπουργείου με καθυστερήσεις αλλά και με χαμηλή ανταπόκριση. Νομίζω, αυτό φάνηκε στις αναφορές που κάνατε για το πρόγραμμα χρηματοδότησης ηλεκτρικών οχημάτων στις περιπτώσεις των ταξί. Καθυστέρηση και από την πλευρά των αιτούντων. Αλλά εν πάση περιπτώσει, η έμφαση συνεχίζει να είναι στους αυτοκινητόδρομους και αυτό μας προβληματίζει. Υπάρχει στρατηγικός λόγος γι’ αυτό, είναι συνειδητή επιλογή ή συνεχίζεται μία πολιτική που παραλάβατε. Αυτό θα μας ενδιέφερε ιδιαιτέρως.

Το δεύτερο αφορά το ζήτημα της Θεσσαλίας. Ως προς αυτό, θυμάμαι ότι ανακοινώθηκε ένας προϋπολογισμός αρχικά για την αποκατάσταση των καταστροφών της τάξης των δύο δισεκατομμυρίων ευρώ. Και επίσης, είχατε πει, αν δεν κάνω λάθος και σε προηγούμενη ενημέρωση που μας κάνατε εδώ στην Επιτροπή, ότι η ολοκλήρωση της αποκατάστασης των αρδευτικών και αντιπλημμυρικών έργων στη Θεσσαλία, για τα οποία μας μιλήσατε και σήμερα, ότι θα ολοκληρωθεί - διορθώστε με να κάνω λάθος - νομίζω στο τέλος του 2025. Ότι δεν γίνεται να ολοκληρωθεί πιο νωρίς.

Εν πάση περιπτώσει, έχουμε ακόμη μπροστά μας κάποιο διάστημα αν δεν είναι ακριβώς αυτή η ημερομηνία και είναι κάποια άλλη θα ήθελα να ακούσω πότε είναι. Η ερώτηση μας εδώ, είναι η εξής: Μέχρι να ολοκληρωθούν τα αντιπλημμυρικά έργα είναι απροστάτευτη η Θεσσαλία σε περίπτωση μιας νέας θεομηνίας, μιας νέας πλημμύρας ή προσπαθεί το Υπουργείο να δώσει άμεση προτεραιότητα στην τάχιστη κατασκευή των αντιπλημμυρικών έργων ούτως ώστε να αποφευχθεί μία νέα καταστροφή του είδους που είχαμε το 2023;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μια παρατήρηση να κάνω μόνο κύριε συνάδελφε. Όπως θα έχετε δει ότι έχουμε κάνει και με τον Πρωθυπουργό και είναι η παρουσίαση δημόσια διαθέσιμη, η ευθύνη που έχει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι 900 εκατομμύρια δρόμους και γέφυρες, σιδηροδρομικά 463 και τα σχολεία μέσω της ΚΤΥΠ. Θα μιλήσει και ο κ. Ταχιάος. Δεν έχουμε άλλη ευθύνη για υλοποίηση έργων εκεί παρά μόνο όταν κάτι χαρακτηριστεί στρατηγικής σημασίας, αντιπλημμυρικό έργο στρατηγικής σημασίας, εκεί παρεμβαίνει το Υπουργείο. Άρα, όλες οι αναφορές που κάναμε και θα επιβεβαιωθούν σε λίγο, αφορούν την υλοποίηση έργων οπωσδήποτε μέχρι το τέλος του 2025 και σίγουρα στο ποσό που αφορά τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, που είναι τα 600 εκατομμύρια από τα 1,4 δις. Σας ευχαριστώ πολύ και συγγνώμη.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Καθόλου. Ευχαριστώ για τη διευκρίνιση. Πρέπει να πω όμως, ότι ενώ ξεκαθαρίζετε κάτι ταυτόχρονα, μας δημιουργείτε μια σύγχυση γιατί μιλήσατε νωρίτερα για αντιπλημμυρικά έργα στη δική σας παρουσίαση. Άρα, προφανώς έχετε κάποια ευθύνη γι’ αυτά στρατηγικής σημασίας. Ευχαριστώ για την επιβεβαίωση του ότι η προθεσμία είναι μέχρι το τέλος του 2025. Η ερώτηση μου παραμένει. Καταλαβαίνω ότι εμπλέκονται και άλλα Υπουργεία, αλλά είναι η εξής: Η Θεσσαλία μέχρι τότε θα είναι ευάλωτη, απροστάτευτη σε περίπτωση μιας νέας θεομηνίας; Και κατά πόσο υπάρχει στρατηγική επιλογή εκ μέρους της κυβέρνησης συνολικά όχι μόνο του υπουργείου σας, αλλά και της κυβέρνησης συνολικά να δοθεί άμεση προτεραιότητα στα αντιπλημμυρικά έργα σε περίπτωση που έχουμε μία επανάληψη έστω και μέρους αυτού που συνέβη το περασμένο καλοκαίρι.

Έρχομαι τώρα στο τελευταίο ζήτημα κύριε Πρόεδρε αν μου επιτρέπετε, που αφορά την συντήρηση. Αναφερθήκατε και το άκουσα με πολύ ενδιαφέρον, στο ερώτημα του πώς συντηρούμε τα έργα και μάλιστα είπατε ότι αυτό είναι ένα θέμα στο οποίο θα μπορούσαμε να ανταλλάξουμε και απόψεις. Αν κατάλαβα καλά. Η συντήρηση του οδικού δικτύου δεν ήταν αυτό στο οποίο αναφερθήκατε. Αναφερθήκατε στη συντήρηση άλλων έργων, αλλά και στη συντήρηση του οδικού δικτύου θα πρέπει να αναφερθούμε εμείς με τη σειρά μας. Η συντήρηση του οδικού δικτύου στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνήθως πραγματοποιείται με έσοδα που προέρχονται από δύο πόρους· τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων και τα διόδια. Εδώ, έχουμε πολύ μεγάλο ζήτημα στη χώρα μας όσον αφορά τη χρηματοδότηση έργων συντήρησης του οδικού δικτύου και η συντήρηση του οδικού δικτύου είναι πάρα πολύ προβληματική. Επίσης, ανέφεραν και άλλοι συνάδελφοι και εσείς ο ίδιος το ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Η συντήρηση είναι άμεσα συνδεδεμένη με την οδική ασφάλεια και έχουμε πολύ μεγάλο αριθμό θανάτων από τροχαία και πολύ μεγάλο αριθμό τροχαίων αυτοκινήτων και συνεπώς, θέλω να ρωτήσω, ποια είναι η πολιτική του Υπουργείου όσον αφορά τη χρηματοδότηση της συντήρησης από τους δύο αυτούς πόρους.

Το λέω και θα κλείσω με αυτό κύριε Πρόεδρε. Την 1η Δεκεμβρίου του 2023 υπήρχε ένα ρεπορτάζ στην «Καθημερινή» για αυτό το ζήτημα και για το πού πάει η χρηματοδότηση από τα διόδια. Αυτή η όπως γνωρίζουμε πηγαίνει στους παραχωρησιούχους κατά κύριο λόγο αν όχι αποκλειστικά και αυτό λέει και το ρεπορτάζ και το γνωρίζουμε ήδη. Ζήτησαν από το Υπουργείο σας ένα σχόλιο επ’ αυτού και η «Καθημερινή» λέει ότι το Υπουργείο αρνήθηκε να σχολιάσει το ερώτημά τους γι’ αυτό το ζήτημα και σας ρωτώ εδώ· δεν βλέπετε ότι πρέπει να υπάρχει σημαντική προοπτική ούτως ώστε τα έσοδα από τα διόδια τα οποία είναι πάρα πολύ υψηλά στην περίπτωση της χώρας μας να δρομολογούνται τουλάχιστον σε έναν εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου οδικού δικτύου και στη συντήρηση των δρόμων. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, 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, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητριάδης Πέτρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

 Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Καζαμία. Το λόγο έχει η κυρία Κοντοτόλη.

**ΜΑΡΙΝΑ ΚΟΝΤΟΤΟΛΗ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς, δεν ήμουν εξ’ αρχής να ακούσω την τοποθέτησή σας, αλλά ενημερώθηκα από το συνάδελφο κύριο Μαμουλάκη. Οφείλω, όμως, να πω ότι τέτοιες τοποθετήσεις, μονάχα θετικά μπορεί να τις δει κάποιος, αρκεί να υπάρχουν σαφείς απαντήσεις. Κατ’ αρχάς, θα είμαι πολύ σύντομη και δεν θα σας καθυστερήσω, δηλαδή δεν θα χρειαστώ όλο το χρόνο που έχω στη διάθεσή μου, κύριε Πρόεδρε.

Στην τοποθέτησή σας, αναφερθήκατε, στο οδικό δίκτυο και στην αποκατάσταση των γεφυρών, χωρίς να δώσετε επί της ουσίας κάποια σαφή ενημέρωση. Ο συνάδελφος κύριος Καζαμίας, προηγουμένως έθεσε κάποια ερωτήματα για τη Θεσσαλία. Εγώ, όμως, θα είμαι πιο συγκεκριμένη και θα σταθώ στο νομό Τρικάλων, όπου οι κάτοικοι είναι σε απόγνωση, κύριε Υπουργέ, νιώθουν την πλήρη εγκατάλειψη. Σχεδόν 70 χωριά είναι αποκλεισμένα. Ρωτάνε το εύλογο, δηλαδή κάνουν το εύλογο ερώτημα και λένε, πότε θα αποκατασταθούν αυτές οι ζημιές, οι οποίες έχουν φέρει επιπλέον προβλήματα; Θα αναφερθώ πρώτα στην αποκατάσταση της γέφυρας της Διάβας, την οποία έχετε επισκεφθεί. Η γέφυρα αυτή, είναι μια γέφυρα ζωτικής σημασίας για τους κατοίκους της Διάβας και των υπολοίπων χωριών. Πραγματικά, οι άνθρωποι είναι εξοργισμένοι και όπως είπε και ο συνάδελφος προηγουμένως, «όταν θα έρθετε, δεν θα σας περιμένουν ευχάριστα». «Πραγματικά, είναι εξοργισμένοι και απελπισμένοι».

Θα συνεχίσω με την αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, γραμμή Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας. Επίσης, για την αποκατάσταση της αντιπλημμυρικής προστασίας οικισμών και καλλιεργειών, την ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο και ιδιαίτερα στα ορεινά χωριά, για την αποκατάσταση της ασφαλούς πρόσβασης επιδιόρθωση γεφυρών, προστασία πρανών από κατολισθήσεις, διάνοιξη και καθαρισμός ασφαλτοστρώσεις. Θα επανέλθω στις γέφυρες και θα σας πω, για την αποκατάσταση της γέφυρας του Κλοκοτού Φαρκαδόνας. Θα σας πω και την επισκευή δικτύου ύδρευσης - αποχέτευσης Χρυσομηλιάς, λόγω καθίζησης. Αυτό είναι ένα νέο πρόβλημα που προέκυψε, αυτό δεν το γνωρίζετε και είναι προς Ερώτηση, έτσι και αλλιώς.

Θα κλείσω με ένα έργο που εκτός από την αντιπλημμυρική προστασία, θα προσφέρει πολλαπλά στην τοπική οικονομία και στο περιβάλλον και μιλάω, για το φράγμα της Πύλης. Επίσης, θα σας πω για το πρόβλημα και για την ανεπάρκεια για τους σεισμοπαθείς στο Ζάκρο, που ζουν ακόμα σε κοντέινερ από το 2021 και κάποιοι ακόμα περιμένουν την αποζημίωση της πρώτης αρωγής. Εγώ, σας είπα, λοιπόν, όλα αυτά και σας επαναλαμβάνω ότι οι κάτοικοι είναι απελπισμένοι. Ήταν 4 Σεπτέμβρη, το Σεπτέμβρη κλείνουμε ένα χρόνο. Αυτοί οι άνθρωποι ζητάνε απαντήσεις.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κυρία Κοντοτόλη.

Το λόγο έχει ο κύριος Παρασύρης.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, θα επανέλθω ως πολίτης της Κρήτης σε δύο-τρία θέματα σχετικά με δύο μεγάλα έργα τα οποία υλοποιούνται αυτή τη στιγμή στην Κρήτη. Το ένα θέμα, είναι ο βόρειος οδικός άξονας ΒΟΑΚ. Σας έχει κατατεθεί μία Ερώτηση ήδη από 5/1/2024, ωστόσο δεν έχουμε λάβει καμία απάντηση σχετικά με το πιο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα που αφορά το βόρειο οδικό άξονα και πιο συγκεκριμένα στο τμήμα Κίσσαμος – Χερσόνησος, σε σχέση με την υπογραφή της συγκεκριμένης Σύμβασης. Συνέχεια, τα χρονοδιαγράμματα αλλάζουν και μεταβάλλονται, δεδομένου, ότι υπάρχει και το ζήτημα της απορρόφησης των πόρων από το Ταμείο Ανάκαμψης. Θα θέλαμε να ξέρουμε, πότε τελικά οδηγούμαστε στην περιβόητη υπογραφή της Σύμβασης της συγκεκριμένης. Προφανώς, επειδή υπάρχει και το ζήτημα των προσφυγών και των ενστάσεων που έχουν κάνει οι Δήμοι Ηρακλείου και Μαλεβιζίου σχετικά με την αναβάθμιση του ΒΟΑΚ στην περιοχή που πρέπει να παρακαμφθεί στην πόλη του Ηρακλείου αλλά και στο Δήμο Μαλεβιζίου, πράγμα για το οποίο ο Υφυπουργός σας δεν ήταν καθόλου ενημερωμένος προεκλογικά λίγο πριν τις Ευρωεκλογές όταν επισκέφθηκε και τους δύο Δημάρχους, θα ήθελα να μας πείτε, σε ποιο στάδιο βρισκόμαστε σε σχέση με την εξέλιξη για τις παρακάμψεις Ηρακλείου και Γαζίου.

Ένα κομμάτι είναι αυτό, που αφορά το βόρειο άξονα, ένα δεύτερο ερώτημα έχει να κάνει με το ΑεροδρόμιοΚαστελίου και τον συνδετήριο άξονα μεταξύ Αεροδρομίου Καστελίου και Κόμβο Χερσονήσου. Γνωρίζετε το θέμα, ξέρω ότι το γνωρίζετε, έχετε επισκεφθεί την περιοχή, υπάρχει εκεί το ζήτημα των τούνελ και δεν υπάρχει συγκεκριμένη απάντηση για το τι προτίθεται να κάνει τελικά το Υπουργείο και πώς να αντιμετωπίσει το ζήτημα των αρχαιοτήτων που έχουν βρεθεί εκεί και τις παρακάμψεις όπου θα πρέπει να γίνουν. Εκεί, όμως, προκύπτει και ένα επιπλέον ζήτημα, πάλι με ερώτηση που σας έχω καταθέσει και δεν έχει απαντηθεί, σε σχέση με τα αντιπλημμυρικά έργα της περιοχής. Γίνεται ένα τεράστιο έργο στο αεροδρόμιο Καστελλίου, υπήρχε μια προκαταρκτική μελέτη, η οποία με εντολή του Υπουργείου Υποδομών έχει εκπονηθεί και μέσα από έναν πρόχειρο σχεδιασμό, περιγράφονται αντιπλημμυρικά έργα ύψους 61 εκατομμυρίων ευρώ. Για αυτά τα αντιπλημμυρικά έργα, δεν έχει ακόμα δοθεί η εντολή από το Υπουργείο το δικό σας να προχωρήσουν οι μελέτες, συνεπώς, είναι ένα πολύ μεγάλο ζήτημα, διότι η περιοχή έχει δοκιμαστεί πέρα από το σεισμό το Σεπτέμβρη του 2021 και από πλημμυρικά φαινόμενα τον Νοέμβριο του 2020, συνεπώς, επείγουν πάρα πολύ, δεδομένου, ότι το αεροδρόμιο θα πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργία το 2027, οι συγκεκριμένες μελέτες για την αντιπλημμυρική θωράκιση της περιοχής.

Κλείνω με κάτι το οποίο αναφέρατε και εσείς και αναφέρθηκε και προηγουμένως, σε σχέση με το Αεροδρόμιο Ηρακλείου. Η κατάσταση έχει υπερβεί τις δυνατότητες του Αεροδρομίου Νίκος Καζαντζάκης, προσφέρει και εισφέρει στα δημόσια ταμεία 40 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Νομίζω, ότι η απάντηση ότι θα κάνουμε μια αναβάθμιση με δύο επιπλέον Air Condition, δεν είναι για τις συνθήκες τις οποίες επικρατούν. Nα πω μόνο, ότι το Αεροδρόμιο Ηρακλείου Νίκος Καζαντζάκης, αυτή τη στιγμή είναι δεύτερο από το τέλος σε αξιολογήσεις σε όλη την Ευρώπη, ένα αεροδρόμιο, το οποίο, όπως είπατε και εσείς, κάθε χρόνο παρουσιάζει αύξηση επισκεπτών και πάνω από 9 εκατομμύρια επισκέπτες. Νομίζω, ότι και για την εικόνα της χώρας, αλλά και ειδικά της Κρήτης και των επισκεπτών, θα πρέπει να γίνει μια επιπλέον επιχορήγηση, έτσι ώστε τα δέοντα, τα επείγοντα, να μπορούν να διευθετηθούν. Εμείς που το επισκεπτόμαστε σε εβδομαδιαία βάση, να μην πω μέρα παρά μέρα, ακόμα και οι πόρτες, ας πούμε, δεν μπορούν να ανοίξουν ακόμα και τα Air Condition δεν λειτουργούν, βασικές δηλαδή υποδομές και ανάγκες για να λειτουργήσει ένα Αεροδρόμιο.

Τέλος, υπάρχει ένα ζήτημα σχετικά με την οδική ασφάλεια. Τα κονδύλια τα οποία πρέπει να δώσετε, άκουσα ότι υπάρχει το σχετικό κονδύλι, νομίζω ότι πρέπει να το προχωρήσετε με μία μεγαλύτερη ταχύτητα, έτσι ώστε εντός του θέρους να γίνουν οι εργασίες με ένα πολύ πιο εύκολο τρόπο, παρά να μπούμε στο φθινόπωρο, το χειμώνα, που θα δυσκολέψει τις εκκαθαρίσεις τέλος πάντων για την οδική ασφάλεια στους δρόμους της Κρήτης. Ευχαριστώ θερμά, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Ταχιάος. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Καλησπέρα και από εμένα. Θα μου επιτρέψετε να πω ξεκινώντας ότι ο Χρήστος Σταϊκούρας δεν διακρίνεται μόνο για το γεγονός ότι έχει υιοθετήσει την λογοδοσία απέναντι στη Βουλή και απέναντι στον κόσμο ως μία προσωπική πρακτική και μια πρακτική του Υπουργείου, αλλά και από το γεγονός ότι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχουμε μια συλλογική δραστηριότητα, η οποία νομίζω είναι εμφανής στους πόλους. Η συλλογική δράση του Υπουργού και των δύο Υφυπουργών είναι διαρκής και νομίζω ότι αυτή αντανακλάται και στο αποτέλεσμα για το οποίο ο ίδιος εμφανίστηκε στην Βουλή να το παρουσιάσει.

Επιτρέψτε μου να ανταποδώσω τα καλά λόγια που ακούστηκαν για την πρωτοβουλία του Χρήστου Σταϊκούρα να έρθουμε στη Βουλή και να συζητήσουμε. Με την τοποθέτηση - και είναι πραγματική αυτή η άποψη, δεν είναι μια φιλοφρόνηση - ότι ακούστηκαν πολύ σοβαρές απόψεις, οι οποίες θέτουν πολύ σημαντικά ζητήματα πάνω στο τραπέζι, οι οποίες θα μας επιτρέψουν παρά το γεγονός ότι πολλές φορές φαινόταν να έχουν κάποια τοπικά χαρακτηριστικά, στην πραγματικότητα θα μας επιτρέψουν να κάνουμε μία κουβέντα πάνω στη μεγάλη εικόνα των έργων στη χώρα. Εγώ δεν θέλω να αναφερθώ τόσο στα οικονομικά του Υπουργείου μας. Νομίζω ότι ο Χρήστος Σταϊκούρας ξέρει καλύτερα από όλους να διαβάζει τα οικονομικά του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ξέρει καλύτερα από όλους να μεταφέρει και σε τρίτους και σε όσους δεν είναι εξοικειωμένοι με αυτά την πραγματικότητα. Την πραγματικότητα κυρίως γύρω από τους διαθέσιμους πόρους, οι οποίοι δεν είναι ανεξάντλητοι. Αυτό όμως το οποίο μπορώ να πω εγώ είναι ότι οι πόροι δεν είναι ανεξάντλητοι. Αυτό σε κάθε περίπτωση επηρεάζει και τις συζητήσεις που κάνουμε στο σύνολό τους σε ότι αφορά την μεγάλη εικόνα.

Από εκεί και πέρα, όταν λέω ακούστηκαν πολύ σοβαρά θέματα που έχουν στρατηγικό χαρακτήρα, θα ξεκινήσω από τις παρατηρήσεις της κυρίας Πέρκα και του κυρίου Καζαμίας, γιατί έθεσαν δύο πολύ σημαντικά ζητήματα. Το ζήτημα του αυτοκινητόδρομου και το ζήτημα του σιδηροδρόμου. Αυτά είναι δύο πολύ σημαντικά ζητήματα. Πραγματικά έχουν στρατηγικά χαρακτηριστικά. Της κυρίας Πέρκα με ευαισθητοποιεί περισσότερο, γιατί πρέπει να ξέρουμε ότι επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ο κόμβος ο σιδηροδρομικός της Ελλάδος, ήταν το Αμύνταιο. Ήταν δηλαδή στην περιοχή της Φλώρινας όπως μπορούμε να ξέρουμε πολύ καλά. Σε κάθε περίπτωση, έχει πάρα πολύ μεγάλη αξία αυτή η κουβέντα που κάνει για το σιδηρόδρομο. Όπως επίσης και η άποψή του κυρίου Καζαμία για τους αυτοκινητοδρόμους έχει ενδιαφέρον, αλλά θέλω να σκεφτούμε το εξής. Όταν έγιναν οι πρώτοι σχεδιασμοί για τους δρόμους στην Ελλάδα και μιλάμε για τη δεκαετία του ’80, κανένας δεν περίμενε ότι οι μετακινήσεις μεταξύ Ελλάδος και της υπόλοιπης Ευρώπης, θα είχαν τα χαρακτηριστικά που έχουν σήμερα. Αν θυμάστε καλά, μιλάμε για σύνορα τα οποία ήταν ελεγχόμενα τότε. Δεν μιλάμε καν για συμφωνίες εν γένει ή οτιδήποτε άλλο. Μιλάμε για σύνορα, το οποία ήταν ελεγχόμενα. Μιλάμε για δύο κομμουνιστικές χώρες με τις οποίες συνορεύαμε.

Τα σύνορα δεν ήταν ανοιχτά. Είναι σαφές ότι τότε οι μετακινήσεις ήταν κυρίως οδικές και αφορούσαν κυρίως στο εσωτερικό της χώρας και πολύ δύσκολα το διαμετακομιστικό εμπόριο. Αυτό πρέπει να το πούμε. Κυρίως βασίζεται στο τρένο. Και αυτό έχει την αξία του. Αυτό άλλαξε στην πορεία. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι δεν υπήρχε η δυναμική των αυτοκινητοδρόμων, η οποία εκ των πραγμάτων, ακολούθησε τις επόμενες δεκαετίες. Δεν κάνει να υποτιμούμε το αυτοκίνητο, είναι για τους πολίτες. Είναι ένα στοιχείο ελευθερίας. Το ότι έχουμε ο καθένας ένα αυτοκίνητο και μπορούμε να μετακινηθούμε οπουδήποτε, είναι ένα στοιχείο ατομικής ελευθερίας, το οποίο δεν μπορούμε να το αγνοήσουμε. Δεν είναι μόνο οι δημόσιες συγκοινωνίες. Αλλά, υπήρχε η δυναμική των πραγμάτων. Δεν ήταν εύκολο να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος πριν συνειδητοποιήσουμε ότι είναι πάρα πολύ απαραίτητος για το διαμετακομιστικό εμπόριο και ειδικά με την Ευρώπη. Στρατηγικά αυτή ήταν η αντίληψη που επικρατούσε και περίπου σε αυτήν την κατεύθυνση βασίστηκαν όλες οι ελληνικές κυβερνήσεις τα επόμενα χρόνια.

Δυστυχώς, το γεγονός ότι η ελληνική σιδηροδρομική οικογένεια δεν λειτουργούσε κατά τον καλύτερο τρόπο, φάνηκε με πάρα πολύ οδυνηρό τρόπο εκείνο τον μήνα που όλοι θέλουμε να ξεχάσουμε. Δυστυχώς, αυτό πλήγωσε τους πάντες και συνεχίζει να πληγώνει τους πάντες. Όμως, σε κάθε περίπτωση, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορούμε να ανατάξουμε τα πράγματα σε ότι αφορά το υπάρχον δίκτυο, αλλά και ότι δεν είναι ανάγκη να συζητήσουμε στη βάση του στρατηγικού σχεδιασμού που θα ακολουθήσει τη μεταρρύθμιση του ΟΣΕ.

Όπως ξέρετε, ο Υπουργός, σε συνεργασία με τον αρμόδιο Υφυπουργό πλέον τον κύριο Οικονόμου, συζητούν το θέμα και με τη συμμετοχή και της δικής μας Γενικής Γραμματείας Υποδομών-μάλιστα, το συντονισμό τον έχει ο δικός μας Γενικός Γραμματέας κύριος Μαγουλάς-συζητούν το θέμα της μεταρρύθμισης του ΟΣΕ και γενικώς του σιδηροδρόμου. Έχουν υποβάλει -και νομίζω έχει συζητηθεί και στη Βουλή- ένα στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, τα επόμενα χρόνια. Δεν είναι καθόλου άσχημο να το συζητήσουμε –αν θέλετε- διακομματικά. Να έρθετε στο Υπουργείο και να το συζητήσουμε. Νομίζω ότι και ο Υπουργός θα το ήθελε αυτό. Γιατί; Διότι εκεί θα μπορούμε όλοι να δούμε και ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι ακριβώς, τους οποίους μπορούμε να κινητοποιήσουμε και που μπορούμε να κινητοποιήσουμε.

Κυρία Πέρκα, εγώ απάντησα, στη Βουλή, σε ερώτηση για το Κοζάνη-Καλαμπάκα, σαν να επρόκειτο για ένα ώριμο έργο, το οποίο πρέπει να γίνει χθες. Εσείς, που είστε από την περιοχή, ξέρετε ότι δεν πρόκειται για κάτι τέτοιο. Και ξέρετε πολύ καλά ότι επείγει, προφανώς, να αναταχθεί το λειτουργούν δίκτυο και να κυκλοφορούν εκεί οι συρμοί με ασφάλεια και οι επιβάτες με ασφάλεια και ο κόσμος, ο οποίος διασταυρώνεται με τα τρένα, να νιώθει και αυτός ασφάλεια. Διότι δεν είναι δυνατόν τα τρένα να φρενάρουν, σε κάθε ανισόπεδη διάβαση, και να χτυπάνε την κόρνα τους.

Λοιπόν, νομίζω ότι μπορούμε να τα συζητήσουμε. Ο Υπουργός είναι σίγουρα πολύ ανοικτός για μια τέτοια συζήτηση και μπορούμε να την κάνουμε με όλα τα κόμματα και με όποιους ενδιαφέρονται. Διότι καλό είναι να συμφωνήσουμε ότι αυτό, που εσείς εντοπίσατε προηγουμένως, ότι στη χάραξη των μεταφορών, στην Ελλάδα, δεν υπήρχε στρατηγική -ουσιαστικά το είπε πολύ ανοιχτά ο κύριος Καζαμίας - με μια άλλη λογική για τους αυτοκινητόδρομους, είναι κάτι το οποίο θα μπορούμε, τα επόμενα χρόνια, να το επανορθώσουμε. Σάς ξαναλέω, ως απόρροια ενός πολύ δραματικού γεγονότος.

Τώρα, βεβαίως, εκεί, έχουμε κάποιες πραγματικότητες. Ποιες είναι οι πραγματικότητες; Παραχωρήσεις-διόδια στους αυτοκινητόδρομους. Τα διόδια είναι συνδεδεμένα με κάθε παραχώρηση. Αναγκαστικά, τα διόδια ανήκουν σε κάθε παραχώρηση, προκύπτουν από τις συμβάσεις παραχώρησης. Δεν υπάρχουν πλέον τα παλαιά ΤΕΟ, δεν υπάρχουν διόδια, τα οποία να έρχονται στο δημόσιο. Αυτό είναι κάτι που είναι εντελώς ξεκάθαρο και δεν μπορούμε να το συζητήσουμε διαφορετικά. Και επιτρέψτε μου να πω ότι ακόμα και τα έσοδα από τις νέες παραχωρήσεις -και αυτό δεν είναι επιλογή κυβέρνησης με το δικό μας χρωματισμό, δυστυχώς είναι μια απόρροια του τρίτου μνημονίου- ακόμη και τα έσοδα από τις νέες παραχωρήσεις, που θα τρέξουν και που είναι η παραχώρηση της Εγνατίας Οδού και η παραχώρηση της Αττικής Οδού, θα καταλήξουν στην αποπληρωμή του χρέους. Δηλαδή, τα έσοδα που θα έρθουν, όχι για τα διόδια που αφορούν στη λειτουργία, αλλά τα χρήματα, που θα δώσει ως τίμημα για την Οδό ο παραχωρησιούχος, θα μείνουν 10 μέρες στα ελληνικά ταμεία, στο Υπερταμείο. Θα κρατήσει το ΤΑΙΠΕΔ το ποσοστό του και τα υπόλοιπα λεφτά θα φύγουν για την αποπληρωμή, την απομείωση του χρέους. Αυτό δεν είναι επιλογή δική μας και είναι πρόβλημα. Είναι πρόβλημα, γιατί οι αυτοκινητόδρομοι δεν έχουν ολοκληρώσει τον σκοπό τους. Διότι και οι αυτοκινητόδρομοι έχουν μία φάση ανάπτυξης. Για παράδειγμα, ο κάθετος άξονας Φλώρινας. Ο κάθετος άξονας της Φλώρινας θα μπορούσε να συνδεθεί με την Εγνατία Οδό. Πρέπει να το συζητήσουμε και πρέπει να το δουλέψουμε αυτό και με την DIGICOM και να το δουλέψουμε και με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να συνδεθεί πλέον με την παραχώρηση ο κάθετος άξονας. Ειδικά το Τμήμα Πτολεμαΐδα-Νίκη είναι ένα σημείο προβληματικό και το ξέρουμε αυτό. Στην ίδια λογική, μπορούμε να συζητήσουμε με όλες τις παραχωρήσεις για τους βασικούς αυτοκινητόδρομους της χώρας. Τι καλό έχει, όμως, αυτή η πρακτική; Το καλό που έχει είναι ότι εξασφαλίζει τη συντήρηση των αυτοκινητοδρόμων. Πραγματικά, έχουμε πάρα πολύ καλούς αυτοκινητόδρομους. Πολλές φορές, ακούω γκρίνιες.

Το τελευταίο τμήμα αυτοκινητόδρομου, το οποίο δεν είχε καλά χαρακτηριστικά και γεωμετρικά είχε κάποια προβλήματα και δεν είχε και καλή συντήρηση, είναι μεταξύ Κατερίνης-Θεσσαλονίκης. Ήταν ο πρώτος αυτοκινητόδρομος, οποίος έγινε. Όπως ξέρετε, κάνουμε τώρα ένα έργο στη Σήραγγα της Κατερίνης, ώστε να πιστοποιηθεί σε Κατηγορία Ε’ η Σήραγγα. Έχει προχωρήσει ήδη ο ένας κλάδος και τώρα προχωράει ο άλλος. Και εκεί προχωρούν έργα στις γέφυρες, στη Γέφυρα του Αξιού. Και υπάρχουν και άλλα έργα που θα γίνουν στο πλαίσιο της παραχώρησης της Εγνατίας. Ο δρόμος Χαλάστρα-Εύζωνοι, ο οποίος αναφέρθηκε προηγουμένως. Είναι ένας δρόμος, κύριε Καράογλου, ο οποίος θα ολοκληρωθεί από τον παραχωρησιούχο της Εγνατίας Οδού. Εμείς έχουμε την υποχρέωση, εντός 2 ετών, να προχωρήσουμε στις απαλλοτριώσεις. Μέσα στην 5ετία, ο παραχωρησιούχος της Εγνατίας Οδού θα κατασκευάσει και το δεύτερο κλάδο του δρόμου. Εκεί, υπάρχει ένα ζήτημα οδικής ασφάλειας.

Αυτό, κύριε Μαμουλάκη, νομίζω εσείς το είπατε, δεν είναι δυνατόν να βάλουμε σε όλους τους δρόμους της χώρας στηθαία. Προφανώς, δεν είναι δυνατόν, ούτε είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου μας αλλά αφήστε την αρμοδιότητα. Πρέπει να καταλάβουμε ότι θα υπάρχει πάντα ένα δίκτυο το οποίο είναι δευτερεύον, δεν είναι όλο το δίκτυο πρωτεύον, δεν είναι όλο το δίκτυο ελεγχόμενο, δεν είναι παντού αυτοκινητόδρομοι, δεν έχουν όλοι τα ίδια χαρακτηριστικά. Σίγουρα υπάρχουν και άλλες πολύ light παρεμβάσεις που μπορεί να γίνουν, όπως αυτές που έγιναν στο Πάτρα-Πύργος. Εκείνες έχουν κάποια χαρακτηριστικά κατασκευαστικά αλλά πάντα στα θέματα οδικής ασφάλειας, για τα οποία μπορεί να σας μιλήσει πολύ καλύτερα ο κύριος Οικονόμου και ο κύριος Υπουργός, η οδική συμπεριφορά αλλά και η αστυνόμευση είναι αυτές οι οποίες παίζουν το δικό τους ρόλο. Το Υπουργείο μας όμως μπορεί και μιλάει κυρίως για τις παραχωρήσεις και μιλάει για το πρωτεύον δίκτυο. Για τις παραχωρήσεις, πρέπει να σας πω ότι στις 5 Οκτωβρίου, η Αττική Οδός περιέρχεται στο δημόσιο, λήγει η σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού. Μελετάμε τη μεταβατική περίοδο ώστε να λειτουργήσει αμέσως μετά, μέχρι να τελειώσει και η παράδοση στον παραχωρησιούχο.

Για την Εγνατία Οδό, θα περιμένετε ότι μέσα στο Καλοκαίρι, στις αμέσως προσεχείς εβδομάδες, το Υπουργείο Οικονομικών, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θα φέρουμε στη Βουλή προς ψήφιση την κύρωση του νόμου που αφορά στην παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, ώστε να προχωρήσει πολύ γρήγορα η παράδοση, η οποία έπεται της κύρωσης του νόμου της κυρωτικής διαδικασίας.

Από εκεί και πέρα, στα μεγάλα έργα του ΒΟΑΚ. Ο ΒΟΑΚ είναι πραγματικά ένα τεράστιο έργο. Είναι, όπως ξέρετε, τρεις διαφορετικές εργολαβίες, με τρία διαφορετικά χαρακτηριστικά, δημόσιο έργο, ΣΔΙΤ και παραχώρηση. Κοιτάξτε, δεν ξεκίνησε το Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, έχετε δίκιο, δεν ξεκίνησε. Πραγματικά το τρέχουμε, γιατί αφορά και μη απορρόφηση της τάξης των 137 εκατομμυρίων, αν θυμάμαι καλά, από το Ταμείο Ανάκαμψης. Θα σας εξηγήσω γιατί δεν ξεκίνησε. Δεν ξεκίνησε γιατί δεν είχαμε μέτωπα δώσουμε και δεν είχαμε μέτωπα να δώσουμε, διότι καθυστέρησαν πολύ τα δικαστήρια στην Κρήτη. Αναγκαστήκαμε να προχωρήσουμε σε παρεμβάσεις για να προχωρήσουν τα δικαστήρια του 7α και προέκυψε το εξής παράδοξο, βγήκαν ταυτόχρονα αποφάσεις 7α και προσωρινής τιμής μονάδος, με αποτέλεσμα οι κτηματολογικοί πίνακες που αφορούν τις προσωρινές τιμές μονάδος να είναι διαφορετικοί από τους κτηματολογικούς πίνακες του 7α, τους οποίους είχαμε έτοιμους, ώστε να παρακαταθέσουμε τα λεφτά, ώστε να προχωρήσει η απόδοση των εκτάσεων. Αυτό δημιούργησε μια καθυστέρηση, προχωράμε πολύ γρήγορα στη σύνταξη των νέων πινάκων και στις παρακαταθέσεις, είμαστε σε συνεννόηση και με τον δικηγόρο των ενδιαφερομένων. Πραγματικά, δε θέλουμε να κοροϊδέψουμε τους ανθρώπους. Το πρόβλημα δεν είναι ότι δεν υπάρχουν λεφτά, τα λεφτά υπάρχουν στην προκειμένη περίπτωση. Το πρόβλημα είναι ότι υπάρχει μια διαδικασία, η οποία πρέπει να ακολουθηθεί.

Το ίδιο πρόβλημα είχαμε και στο ΣΔΙΤ. Τώρα ξαναυπάρχουν εργοτάξια, έχουν ξεκινήσει, έχουν παραδοθεί χώροι. Εγώ, ο ίδιος, επισκέφτηκα εργοτάξια όπου γίνονταν ανατινάξεις για να ανοίξουν εκεί διάφορα μέτωπα. Νομίζω ότι πλέον το έργο θα πάρει το ρυθμό του και είμαστε πάρα πολύ αισιόδοξοι ότι σε αυτό το τμήμα του έργου θα προχωρήσουμε πολύ ζωηρά με τις απορροφήσεις του του Ταμείου Ανάκαμψης. Επιτρέψτε μου να πω ότι σε ό,τι αφορά τον ΒΟΑΚ – Παραχώρηση, μιλάμε για ένα πολύ περίπλοκο έργο, πάρα πολύ περίπλοκο. Είναι μια παραχώρηση, είναι μια πολύ περίπλοκη διαδικασία και οι διαγωνισμοί είναι πολύ δύσκολοι. Θα παρακαλούσα, όμως, να εκτιμήσετε το γεγονός ότι, υπό την παρούσα πολιτική ηγεσία, δεν υπάρχει καμία προσφυγή στη διαδικασία, καμία. Είναι μια διαδικασία, η οποία προχώρησε, και έχουμε φτάσει στον παραχωρησιούχο. Αυτή τη στιγμή τρέχει ο διαγωνισμός και στις 5 Αυγούστου θα υπάρξουν οι προσφορές των ενδιαφερομένων για τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος θα παρακολουθεί το έργο σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης. Την ίδια ώρα τρέχουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες για να διασφαλιστούν οι χρηματοδοτήσεις του έργου.

Το δικό μας χρονοδιάγραμμα, επειδή σωστά εσείς και ο κύριος Παρασύρης, κύριε Μαμουλάκη, είπατε τη λέξη «χρονοδιάγραμμα», μιλάει για τέλη Νοεμβρίου, για τη συμβασιοποίηση της παραχώρησης του ΒΟΑΚ. Θα σας έλεγα ότι είναι μια πολύ φιλόδοξη ημερομηνία, γιατί αυτά είναι έργα τα οποία είναι δύσκολα έργα. Αυτή τη στιγμή αυτό είναι το χρονοδιάγραμμα, ελπίζω, γιατί δεν εξαρτάται μόνο από εμάς. Σε αυτές τις συμβάσεις, όπως ξέρετε, υπάρχει πάντα ο παράγοντας τράπεζες, δάνεια, δανειακές συμβάσεις, που πρέπει να τρέξουν και ακόμα και μια μικρή λεπτομέρεια μπορεί να φέρει μια καθυστέρηση. Πιστεύουμε ότι θα προκύψει πολύ σύντομα η φάση της τελικής υπογραφής της σχετικής σύμβασης παραχώρησης, διότι, όλες οι δανειακές συμβάσεις είναι παραρτήματα της σύμβασης παραχώρησης.

Η πολιτική απόφαση είναι ότι θα επιμείνουμε και συζητάμε με τον Υπουργό και τον Πρωθυπουργό τον ίδιο, στην χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης. Εκεί υπάρχει ένα budget της τάξης των 200 εκατομμυρίων για το έργο αυτό. Θα επιμείνουμε και συζητάμε για έναν μηχανισμό που θα μας επιτρέψει να το διασφαλίσουμε αυτό και να διασφαλίσουμε τις σχετικές απορροφήσεις. Είναι δύσκολες ασκήσεις, είναι φιλόδοξα έργα, ήταν φιλόδοξο ότι έμειναν στο Ταμείο Ανάκαμψης αυτά τα έργα. Όταν ξεκίνησε το Ταμείο Ανάκαμψης, υπήρχε η αίσθηση σε όλους όσοι ήταν εμπλεκόμενοι ότι το Ταμείο θα είναι μία πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα έχει τα χαρακτηριστικά των προγραμματικών περιόδων, κατά την έννοια ότι θα ακολουθήσει και προγραμματική περίοδος και Τρίτη. Είναι σαφές από τη στιγμή ότι υπάρχουν πάρα πολύ μεγάλες αντιστάσεις από τις βόρειες χώρες για να συνεχιστεί το Ταμείο Ανάκαμψης. Αντιθέτως, μάλλον υπάρχουν πιέσεις για να διακοπεί. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο έργα που δεν μπορούσαμε να κινήσουμε ή να ολοκληρώσουμε όπως έπρεπε να γίνει από τα ορόσημα μέσα στα όρια της προγραμματικής περιόδου του Ταμείου Ανάκαμψης τα εξαιρέσαμε, αυτό είναι πολιτική απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Αυτά είναι πολύ συγκεκριμένα το Φράγμα του Τσικνιά, είναι τα αρδευτικά του Βάλτου, η Άρτα, Πρέβεζα, Λευκάδα, η ύδρευση. Είναι έργα για τα οποία διασφαλίσαμε πιστώσεις από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό.

 Υπήρχε, λοιπόν, αυτή η αίσθηση ότι θα μπορέσουν να ολοκληρωθούν έργα. Δε μπορούν να ολοκληρωθούν, έπρεπε να ληφθεί μια πολιτική απόφαση και ‘ήταν γενναία πολιτική απόφαση. Με αυτό τον τρόπο, καταφέραμε να διασφαλίσουμε λεφτά που θα μπορέσουμε να απορροφήσουμε και είναι τα λεφτά της Θεσσαλίας, γιατί οι διαγωνιστικές διαδικασίες που ακολουθούμε εκεί είναι οι έκτακτες διαγωνιστικές διαδικασίες του ν.5049 του άρθρου 25 που επιτρέπουν να προχωρήσουμε πολύ γρήγορα. Πρέπει, λοιπόν, να σας δώσω την είδηση ότι πριν από μία ώρα υπογράφηκε από τον κύριο Πετραλιά η αύξηση του ορίου πιστώσεων ώστε να μπορέσει το Υπουργείο μας και πλέον πηγαίνει στον κύριο Παπαθανάση ώστε να υπάρξει μια ανάρτηση 15 ημερών. Αυτό σημαίνει ότι μετά από 17 - 18 μέρες θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε τους διαγωνισμούς της Θεσσαλίας στις πρώτες μέρες του Αυγούστου, κάτι που για μας είναι πάρα πολύ κρίσιμο. Διότι, ξέρετε, για να γίνουν αυτοί οι διαγωνισμοί δεν αρκούσαν τα 600 εκατομμύρια του Ταμείο Ανάκαμψης που είχαμε διασφαλίσει εξαιρώντας τα έργα στα οποία βρήκαμε χρηματοδοτήσεις για να ολοκληρωθούν. Έπρεπε να βρούμε και αντίστοιχες πιστώσεις από τον Εθνικό Προϋπολογισμό και φυσικά, επειδή σας άκουσα κυρία Κοντοτόλη που μιλούσατε για τη γέφυρα της Γιάβας, όπως και ο κύριος Μπουκώρος που μίλησε για τα έργα του Πελεγρίνου και πάει λέγοντας, το να δημοπρατήσεις ένα έργο δεν είναι απλή υπόθεση. Έπρεπε να γίνουν μελέτες και κάποιες τεχνικές περιγραφές. Όταν δεν μπορείς να τα επισκεφθείς αυτά τα μέρη, οι τεχνικές λύσεις που έπρεπε να δώσεις είναι μια ιδιαίτερα περίπλοκη διαδικασία που έπρεπε να γίνει για το σύνολο της Θεσσαλίας. Μιλάμε για περίπου 2.000 σημεία στα οποία θα γίνουν παρεμβάσεις. Μιλάμε για δρόμους στους οποίους δεν είχαμε πρόσβαση και για τους οποίους έπρεπε να συνταχθούν μελέτες.

Στην περιοχή των Τρικάλων, υπάρχει δρόμος που συνδέει χωριά που οι περισσότεροι στην αίθουσα και στη Βουλή να πάμε δεν τα έχουν ακούσει, αλλά στο δρόμο αυτό θα ρίξουμε σαράντα εκατομμύρια. Ο κύριος Κόκκαλης με ρώτησε τι γίνεται με το δρόμο Φαρσάλων – Λάρισας, ένας πολύ βασικός δρόμος της περιοχής που πρέπει να γίνει κάποια στιγμή και χρειάζεται 200 εκατομμύρια. Δυστυχώς, πρέπει να βάλουμε προτεραιότητες και στη Θεσσαλία το κάναμε για αυτά τα έργα, που εκ των πραγμάτων πρέπει να γίνουν και δε μπορούμε να τα αποφύγουμε. Αυτά τα έργα το οφείλουμε αν θέλουμε να κρατήσουμε τον κόσμο στην επαρχία εκτός των αθηναϊκών τειχών πρέπει να κάνουμε αυτά τα έργα, δεν γίνεται διαφορετικά. Ακόμα και αν η ανταποδοτικότητα τους δεν είναι αυτή που κανείς θα περίμενε και αυτό απαντάει και στη συλλογιστική του κυρίου Καραθανασόπουλου για το κόστος - όφελος. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να κρατήσουμε τον κόσμο εκεί.

Έτσι, προκρίναμε αυτά τα έργα και η κυβέρνησή μας πέτυχε και βρήκε τις απαραίτητες πιστώσεις, που είναι πάρα πολλά λεφτά, 1,4 δισ., για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε αυτά τα έργα και την ίδια ώρα να κρατήσουμε ζωντανά άλλα έργα που επίσης είναι πάρα πολύ απαραίτητα, για να κρατήσουμε τα νησιά για παράδειγμα. Νομίζω ότι η εξίσωση αυτή δεν είναι εύκολη. Είναι δύσκολη εξίσωση. Πρέπει να πούμε το εξής ότι δεν ζούμε στην περίοδο που οι υποδομές είναι στις προτεραιότητες της Ε.Ε.. Αγαπητή, κυρία Πέρκα, θα θυμάστε ότι στη προγραμματική περίοδο που και εσείς ήσασταν Γενική Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το πρόγραμμα μεταφορές

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, είναι πολύ ενδιαφέροντα αυτά που λέτε αλλά πρέπει να συντομεύσετε. Εγώ, πάντως, κρατάω για τη Θεσσαλία ότι σε 18 μέρες θα έχουμε διαγωνίστηκες διαδικασίες.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είπα 18 μπορεί να είναι και 20. Κυρία Πέρκα, επιτρέψτε μου να πω ότι στη δική σας περίοδο οι υποδομές ήταν 2,74 δισ. για μεταφορές και πληρώνει 2,2 δισ. με το ζόρι. Θέλω να πω ότι έχει γίνει μια πολύ μεγάλη προσπάθεια. Κατ’ ιδίαν μπορώ να απαντήσω στα συγκεκριμένα θέματα. Θα κρατήσουμε και εμείς, θα κρατήσετε και εσείς ότι μπορούμε να συνδιαλλαχτούμε γιατί πρέπει να πάρουμε στρατηγικές αποφάσεις για τη χώρα, στην οποία δεν χρειάζεται ούτε να μαλώνουμε ούτε να σκοτωνόμαστε ούτε να υπάρχει ένα κλίμα πόλωσης ή τοξικότητας, όπως πολλές φορές επικρατεί στο δημόσιο λόγο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Οικονόμου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Όλοι ομολογήσαμε και είπαμε ότι πραγματικά είναι καλή κοινοβουλευτική πρακτική η συνεχής ενημέρωση, γιατί βοηθάει και την Επιτροπή μας και τους Βουλευτές να έχουνε και την ενημέρωση, αλλά και τον έλεγχο. Από τη μεριά της κυβέρνησης αυτή η συνεχής επιλογή, όπως την έχω διαπιστώσει και εγώ πολλά χρόνια μέλος της Επιτροπής, από τον Υπουργό τον κύριο Σταϊκούρα, δημιουργεί μία ευθύνη. Η λογοδοσία αυτή είναι και ένας αυτοπροσδιορισμός και μια λογοδοσία η οποία σου δίνει και την ευθύνη να τα υλοποιήσεις αυτά και να είσαι μέσα στα χρονοδιαγράμματα. Άρα, λοιπόν, εκ των πραγμάτων από τη στιγμή που έχουμε τώρα από τη μεριά της κυβέρνησης να σας ενημερώσω, θα έλεγα ότι είναι πλήρης η ενημέρωση του Υπουργού και εγώ θα βάλω πινελιές και συμπληρωματικά θα κινηθώ, να μην επαναλάβω νούμερα και τοποθέτηση η οποία θα καταντήσει και βαρετή.

Όμως, επειδή είπε ο Υπουργός μας εδώ προηγουμένως, ειδικά για την αστική συγκοινωνία και την προσπάθεια που κάνουμε τα τελευταία χρόνια, είπε πόσα λεωφορεία, αν τα συγκρατήσατε τα νούμερα των νέων παραγγελιών και αυτών που ήδη κυκλοφορούν τα 250, από μόνα τους δεν λένε τίποτα αυτά. Αν τα βάλετε κάτω για πόσα χρήματα είναι αυτό το τεράστιο πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου Αθήνας, Θεσσαλονίκης, τα ποσά είναι δυσθεώρητα. Μιλάμε για δύο δισεκατομμύρια. Δηλαδή, όλο αυτό το πακέτο των 250 που ήδη έχουμε πάρει ηλεκτρικών λεωφορείων, 211 που θα κάνουμε ανανέωση για την ανατολική και τη δυτική Αττική. Των 300 του φυσικού αερίου, των 300 που θα πάρουμε μέχρι το 2025 και των 700 καινούργιων ηλεκτρικών και υδρογόνου, είναι 2 δισεκατομμύρια. Ένα τεράστιο πρόγραμμα υπέρ της δημόσιας συγκοινωνίας, που είχε να σημειωθεί τα τελευταία 20 χρόνια. Θα μου πείτε κάποιοι ότι είχαμε μνημόνιο κλπ., παρά ταύτα οι τελευταίες αγορές λεωφορείων χρονολογούνται 2008 και πίσω. Άρα, λοιπόν, καταλαβαίνετε ότι γίνεται σε οικονομικό επίπεδο μία συστηματική και τεράστια προσπάθεια στήριξης της δημόσιας συγκοινωνίας. Το νέο λεωφορείο είναι αυτό, το οποίο θα δώσει απαντήσεις σε όλα αυτά τα ρεπορτάζ και σε όλες αυτές τις διαμαρτυρίες και τις κριτικές που έχουμε τον τελευταίο καιρό και τα τελευταία χρόνια με έναν πεπαλαιωμένο στόλο με λεωφορεία 25 ετών. Πραγματικά, ότι και να κάνεις εκεί, δεν θα είναι η καλύτερη υπηρεσία που θα προσφέρεις στον πολίτη.

Διάβασα το σχόλιο του κυρίου Μαμουλάκη για την 550, και πραγματικά, τα σχόλιά σας θα τα χρησιμοποιώ γιατί σας θεωρώ συμμάχους σε αυτή την προσπάθεια να στηρίξουμε και να αναβαθμίσουμε τη δημόσια συγκοινωνία. Δεν σας κρύβω, ότι το πήρα την επόμενη μέρα. Πήγα στην Κηφισίας και πήρα το 550, Κηφισιά - Παλαιό Φάληρο. Μπήκα μέσα, το λεωφορείο παλιό, η φυσαρμόνικα, 25 χρονών λεωφορείο. Πάρα ταύτα λειτουργούσε το aircondition, δηλαδή ο κλιματισμός λειτουργούσε, δεν ήταν δραματική κατάσταση, αλλά θα σας έλεγα ότι σε σχέση με ένα νέο λεωφορείο που θα έχουμε σε λίγο καιρό, αυτά του φυσικού αερίου τα 18μετρα, η κατάσταση θα είναι πολύ καλύτερη, και αυτό το επιβεβαιώνει όποιος έχει την τύχη και σας καλώ αν μπορέσετε κι αν τύχει, να μπείτε σε αυτά τα 250 τα καινούργια ηλεκτρικά λεωφορεία. Πραγματικά, είναι τελείως διαφορετική εικόνα. Εκεί πραγματικά χαίρεσαι να πας στη δουλειά σου, να πας βόλτες, να πας στο σχολείο, όπου ο καθένας έχει δουλειά του να πάει.

Κάθε μέρα κυρία Αθανασίου, χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία στην Αττική, στην Αθήνα, πάνω από ένα εκατομμύριο άνθρωποι. Για να πούμε την αλήθεια, αυτός που έχει χρήμα στην τσέπη δεν θα πάρει το λεωφορείο. Ο λαός το παίρνει, τα χαμηλά εισοδήματα, η μεσαία τάξη χρησιμοποιεί τη δημόσια συγκοινωνία, ο καθημερινός άνθρωπος. Αυτόν όμως δεν θα τον υποτιμήσουμε και θα τον σεβαστούμε πάρα πολύ, είτε είναι στη Νέα Μάκρη που είπατε, που εκεί είναι το ΚΤΕΛ βέβαια κι αν θέλετε τη γνώμη μου - αλλά είναι και μία κεντρική επιλογή πλέον - δεν μπορεί να είναι η Νέα Μάκρη υπεραστικό λεωφορείο. Δεν είμαστε Αττική του 1950. Ακόμα έχουμε υπεραστικό λεωφορείο στο Λαύριο και στη Νέα Μάκρη. Η Αττική είναι μια ενότητα και έτσι στους νέους συγκοινωνιακούς χάρτες που θα σας παρουσιάσουμε το επόμενο διάστημα, τώρα είναι σε εξέλιξη μελέτη που γίνεται για την Αθήνα και την Αττική που θα ολοκληρωθεί το δειγματοληπτικό της τον Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και θα παρουσιαστεί η μελέτη αρχές 2025.

Άρα, μέχρι τα μέσα του 2025 θα σας παρουσιάσουμε ποιο είναι το σχέδιο και το όραμα για ένα συγκοινωνιακό χάρτη της Αττικής, ο οποίος δεν μπορεί να έχει ξεχασμένες περιοχές. Για παράδειγμα, τα Μέγαρα που είναι δίπλα από την Αθήνα. Είναι μια ολότητα. Αυτή την ολότητα την αντιμετωπίζουμε με νέο πνεύμα. Ποιο είναι αυτό; Έχουμε νέα μέσα στα χέρια μας και για τη Θεσσαλονίκη που θα κάνουμε και τον νέο συγκοινωνιακό χάρτη της και της Αθήνας. Δεν μπορούν να είναι το παλιό παραδοσιακό. Παίρνω το λεωφορείο από τη Λούτσα και πάω στην Αθήνα. Τελείωσαν αυτά. Τότε γιατί έφτιαξαν τον προαστιακό, γιατί έφτιαξαν το μετρό, γιατί έφτιαξαν τα μέσα σταθερής τροχιάς και συμφωνώ απόλυτα, ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς είναι η εξέλιξη και το μέλλον. Τι να συζητάμε τώρα; Γύρω από τα αυτοκίνητα, η συζήτηση είναι παλαιολιθική. Τα μέσα σταθερής τροχιάς, εδώ το μετρό, ο ηλεκτρικός που λέγαμε, ο προαστιακός, το τρένο για να πας Θεσσαλονίκη και να συνδέσουμε ξεχασμένες περιοχές ή υποβαθμισμένες περιοχές. Άρα, λοιπόν, αυτό μπορώ εγώ να σας πω είναι ότι θα ρίξουμε μεγάλο βάρος για να εξελιχθεί η καθημερινότητα πιο θετικά για τους πολίτες. Αυτό που λέμε να έχει κλιματισμό. Παλιά το λέγαμε και λίγο πολυτέλεια. Υπήρχαν 24 συρμοί στους 51 που δεν είχαν κλιματισμό. Τι να κάνουμε δηλαδή; Να στήσουμε ειδικό δικαστήριο σ΄ αυτούς που πριν από 25 χρόνια πήραν τρένα χωρίς κλιματισμό; Αυτό πρέπει να κάνεις τώρα. Όχι για να πεις το κατιτίς σου στο πολιτικό κομμάτι, αλλά για τους πεις ότι δεν ήταν λογικοί άνθρωποι. Κι όμως πήραν τρένα που δεν είχαν κλιματισμό.

Ερχόμαστε σήμερα, με τον Υπουργός -και ο Πρωθυπουργός, το πρώτο πράγμα που μας είπε είναι αυτό- μαζί με εμάς το επιτελείο όλο και πάμε και ψάχνουμε να βρούμε πόσο κοστίζει τώρα να βάλεις κλιματισμό σε αυτούς τους 24 συρμούς. Ξέρετε τι νούμερα είναι; 39 εκατομμύρια μας είπαν να βάλεις κλιματισμό. Πόσες κυλιόμενες σκάλες δεν λειτουργούν στο μετρό και πόσα ασανσέρ; Έχει νόημα να λες, έχω μετρό, όταν δεν δουλεύει η κυλιόμενη σκάλα; Αυτά ξέρετε τι νούμερα μας βγάζουν; Αυτά που δεν είναι συρμοί, γιατί είναι 20 - 25 χρόνια τώρα και αυτά; Άλλα 20 εκατομμύρια. Δηλαδή μιλάμε για 60 εκατομμύρια για να κάνεις το αυτονόητο. Ότι στο μετρό που θα πας θα έχεις κλιματισμό στο βαγόνι και θα πας με το ασανσέρ αν είσαι ΑμεΑ ή έχεις πρόβλημα ή θα ανέβεις με την κυλιόμενη σκάλα. Για τα αυτονόητα θέλουμε σήμερα 60 εκατομμύρια. Τα ψάχνουμε. Είναι πρώτης ιεράρχησης θέμα να τα βρούμε. Ψάχνουμε, αναμοχλεύουμε και κοιτάμε να δούμε τι θα κάνουμε. Όμως δεν το περνάμε έτσι αδιάφορα, γιατί μας ενδιαφέρει αυτή η καθημερινότητα του μέσου πολίτη, ο οποίος χρησιμοποιεί τη δημόσια συγκοινωνία.

Τώρα, κάνουμε διορισμούς οδηγών. Βρείτε μας οδηγούς να τους βρούμε κι εμείς. Ψάχνουμε οδηγούς. Το ξέρουμε ότι το πρόβλημα δεν είναι ούτε για τον ΟΣΕ ούτε για το ΟΑΣΘ Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Ο οδηγός τώρα είναι το πιο ωραίο επάγγελμα. Αν τον βρεις τον χρυσοπληρώνεις. Εμείς έχουμε τις δεσμεύσεις του ενιαίου μισθολογίου, όταν θα τον πάρεις πρέπει να του δώσεις ένα συγκεκριμένο ποσό όταν ξεκινάει την πορεία του. Αυτό είναι disadvantage ουσιαστικά.

Τέλος πάντων, αν θέλετε τα νούμερα, έχουμε πάρει 529 και 103 τεχνικούς στην Αθήνα και 150 πάνω στη Θεσσαλονίκη, που έχει το πρόβλημα της εκκαθαρίσεως, το είπε και ένας συνάδελφος. Εκ των πραγμάτων, όμως, εκεί τρέχουμε πίσω από το πρόβλημα, διότι οι απαιτήσεις είναι πολύ μεγαλύτερες. Φοβούμαι πολύ, να σας πω την αλήθεια, ότι σε λίγο θα έχουμε λεωφορεία και δεν θα έχουμε οδηγούς, θα τα κοιτάμε. Θα έχουμε πάρει ωραιότατα ηλεκτρικά λεωφορεία πολυτελή.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Αυξήστε τον κατώτατο μισθό.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εντάξει είναι μία άλλη κουβέντα αυτό. Πραγματικά είναι μία άλλη συζήτηση αυτό ευρύτερη, αλλά τώρα σας μιλάω με τα δεδομένα που έχουμε τώρα τα μισθολογικά κ.λπ.. Συγκροτήσαμε ένα σώμα, όχι ότι δεν υπήρχε, 130 ελεγκτών στον ΟΣΕ. Προσπαθούμε να μαζέψουμε την εισιτηριοδιαφυγή. Είναι τεράστια. Εγώ προχθές που μπήκα στο 550 στους 10 που μπήκαν στο λεωφορείο οι 3 χτύπησαν το εισιτήριο, οι 7 δεν το χτύπησαν. Δεν έκανα τον ελεγκτή βέβαια, απλά κοίταζα. Θα μου πεις οι 7 που δεν χτύπησαν δεν πλήρωσαν; Μπορεί να είχαν και την κάρτα τους, όμως, στατιστικά πόσοι να είχαν την κάρτα; Οι περισσότεροι, νομίζω ένα 40% για να μην πω 50% δεν χτύπησε το εισιτήριο.

Θέλουμε να αλλάξουμε τη νοοτροπία στον κόσμο. Δεν θα βάλουμε τους ελεγκτές να κυνηγάνε τον κόσμο. Θα βάλουμε τους ελεγκτές να πουν στον κόσμο ότι πρέπει πλέον να πληρώνουν. Όλοι μαζί, αναβαθμίζοντας την δημόσια συγκοινωνία, νομίζω ότι μπορούμε σιγά σιγά να το μαζέψουμε λίγο. Την οδική βοήθεια, επειδή το θέσατε. Θα έχουμε την κυβερνητική επιτροπή, η οποία θα έχει την πρώτη σύσκεψη τις επόμενες μέρες, την Πέμπτη. Είναι πολλά υπουργεία, γιατί είναι πολυπαραγοντικό το θέμα. Θέλουμε να βάλουμε την οδική ασφάλεια ως μάθημα στην εκπαίδευση. Αυτό θα το κάνουμε εισήγηση, να μπει σιγά – σιγά από το δημοτικό, να αλλάξει η νοοτροπία των παιδιών και να αφήσουν αυτές τις κακές συνήθειες που έχουν οι πιο μεγάλοι. Αυτό θα είναι ένα πρώτο μεγάλο θέμα. Δεύτερο μεγάλο θέμα, είναι ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας, για τον οποίο έχουμε κάνει πολλές σκέψεις αυτές τις τελευταίες ημέρες. Είμαστε στην τελική ευθεία. Θα το βγάλουμε σε δημόσια διαβούλευση. Έχει κάποιες πολύ ωραίες καινοτομίες πιστεύω ή έναν εξορθολογισμό του κώδικα για να το καταλάβει ο κόσμος τι θέλουμε να κάνουμε. Πιστεύω ότι με τη νέα σεζόν, από το φθινόπωρο, από τον Σεπτέμβριο – Οκτώβριο μπορούμε να έρθουμε στη Βουλή και να το ψηφίσουμε. Το εγχειρίδιο για τους υποψήφιους οδηγούς ολοκληρώθηκε. Κάποιες παρατηρήσεις γίνονται. Πρέπει να βγάλουμε και ένα εγχειρίδιο για ειδικές κατηγορίες. Αυτό είναι 560 σελίδες. Είναι υψηλού επιπέδου, βαρύ εγχειρίδιο. Πρέπει να το κάνουμε και πιο ελαφρύ και πιο κατανοητό, για τον αναλφάβητο ίσως, για τον Ρομά, ο οποίος και αυτός καλείται να μάθει πέντε πράγματα να πάει να οδηγήσει το αυτοκίνητο.

Η ηλεκτροκίνηση που είπατε, το πρόγραμμα είναι όπως το λέμε. Προχωράει το «Ηλεκτροκίνηση 3». Δώσαμε μια παράταση μήπως μπει κάποιος Δήμος. Πείτε στους Δημάρχους που ξέρετε και έχετε επαφή, να κάνουν αίτηση να μπούνε στο πρόγραμμα αυτό, για να έχουν τους φορτιστές. Έφυγε ο κύριος Βρεττός. Θα του έλεγα ότι μέχρι το Καρπενήσι υπάρχουν αρκετοί φορτιστές, πάνω από 50. Υπάρχει ένα πρόγραμμα που πρέπει να το ξέρεις, να μπεις μέσα να σου δείξει που έχει φορτιστή.

Ολοκληρώνω. Δεν θα πω για το σιδηρόδρομο, γιατί πραγματικά είναι μια μεγάλη υπόθεση, να μην το αδικήσω μέσα σε αυτή την κουβέντα. Σήμερα, για να καταλάβετε, κάναμε συνεδρίαση του εθνικού συντονιστικού κέντρου EuroVelo. Είναι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τους ποδηλατοδρόμους. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Μεταφορών, Τουρισμού, θα φτιάξουμε αυτό το πρόγραμμα για το ποδήλατο. Είναι μεγάλη υπόθεση, θα έχουμε ειδική συνεδρίαση. Κάναμε μια ειδική συνεδρίαση στην Επιτροπή Περιβάλλοντος, θα το πούμε. Έχουμε την επιθυμία και την αποφασιστικότητα να αναπτύξουμε τους ποδηλατοδρόμους και να αναπτύξουμε το ποδήλατο ως ένα εναλλακτικό τρόπο ζωής και να αφήσουμε το αυτοκίνητο, να πάρουμε τη δημόσια συγκοινωνία ή το ποδήλατο ή να περπατήσουμε κιόλας. Εχθές, όπως είδατε, ο αστικός περίπατος, δηλαδή η Αθηναϊκή Ριβιέρα, αυτά τα 18 χιλιόμετρα περιπάτου, αλλά και ποδηλάτου, που εγκαινιάστηκε από τον Πρωθυπουργό και από την Περιφέρεια Αττικής, στον Άλιμο, Φάληρο και ούτω καθεξής, είναι πραγματικά μία ανάσα για το αστικό τρόπο ζωής. Εμείς θέλουμε ένα βιώσιμο αστικό τρόπο κινητικότητας και λειτουργίας, που να εμπεριέχει όχι μόνο το αυτοκίνητο ή μάλλον να αρχίσει να το αφήνει στην άκρη. Να χρησιμοποιούμε τα μέσα σταθερής τροχιάς, το ποδήλατο, να κινούμαστε σαν άνθρωποι. Όλο αυτό το πλέγμα είναι για εμάς μια σημαντική προοπτική. Αυτό το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δίνει δυνατότητες. Έχουμε τρεις μεγάλους ποδηλατοδρόμους που διαπερνούν την Δυτική Ελλάδα, την Κεντρική Ελλάδα και τη Θράκη. Και βέβαια ένα πλέγμα ποδηλατοδρόμων που θα είναι μέσα στην Αττική. Θα τα πούμε ειδικότερα το επόμενο διάστημα. Αυτές είναι κάποιες πληροφορίες που ήθελα να σας δώσω. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Οικονόμου. Κύριε Υπουργέ θα κλείσετε τη σημερινή ενημερωτική συνεδρίαση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν νομίζω να χρειαστώ πάνω από δύο λεπτά. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πρώτα απ’ όλα να σας ευχαριστήσω για τον εξαιρετικό διάλογο. Είμαι απολύτως βέβαιος ότι και οι δύο συνεργάτες θα είχαν να πουν πολύ περισσότερο αν είχαμε χρόνο. Ειδικά για κάποια έργα που ακούστηκαν, ο κύριος Ταχιάος είχαμε συνεννοηθεί να απαντήσει, αλλά υπάρχει πάντα ο κοινοβουλευτικός έλεγχος και νομίζω ότι και οι δύο συνάδελφοι και εγώ όσο μπορώ, σε εβδομαδιαία βάση είμαστε εδώ.

Τρεις σκέψεις. Πρώτον, αξιοπιστία και αποκλίσεις σε σχέση με αυτά που έχουμε υποσχεθεί. Ποτέ δεν υποστήριξα ότι τα έχουμε κάνει όλα. Και ναι, υπάρχουν αποκλίσεις. Υπάρχουν αποκλίσεις, γιατί πάντα υπάρχουν και εκπλήξεις. Όταν κάνεις προγραμματικές δηλώσεις τον Ιούλιο και τον Σεπτέμβριο πρέπει να βρεις 1,4 δις για τον Daniel, αυτό αλλάζει προτεραιότητες. Όταν έχεις μια καινούργια διοίκηση στην ΥΠΑ, η οποία, ορθώς, θέλει να έχει άποψη για το μέλλον του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, πρέπει να δώσουμε τον χρόνο να κατατεθεί η άποψη. Άρα, σας βάζω και άλλη παράμετρο που δεν ήμασταν συνεπείς σε αυτά που είχαμε υποσχεθεί, αλλά νομίζω, ότι, γενικώς, είμαστε αρκετά συνεπείς σε αυτά που δεσμευτήκαμε.

Δεύτερη παρατήρηση. Ο διάλογος είχε ένα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, γιατί με την καλή έννοια του όρου, ακούστηκαν δύο αντιφατικά θέματα. Το ένα ήταν, την ίδια ώρα που πολλοί από εσάς θέλετε συντήρηση έργων, ζητούσατε και νέα έργα. Άρα, δεν μπορούμε να θέλουμε και νέα έργα και συντήρηση έργων, γιατί όπως πολύ σωστά είπε και ο κ. Ταχιάος, υπάρχουν απεριόριστες ανάγκες και περιορισμένοι πόροι, δεν είναι ανεξάντλητοι. Και ταυτόχρονα, οι περισσότεροι από εσάς ζητούσατε οδικά έργα, αλλά, ορθώς, συνάδελφοί μου, ζητούσαν σιδηροδρομικά έργα. Αντιλαμβάνεστε ότι και εκεί χρειάζεται μια προτεραιοποίηση. Αυτό δείχνει πόσο δύσκολη είναι η άσκηση.

Υπενθυμίζω, θα ήθελα, όποτε και εσείς θέλετε, να συντονιστούμε με τους συναδέλφους. Η παρουσίαση του στρατηγικού σχεδίου για το σιδηρόδρομο έχει γίνει στις 9 Ιανουαρίου του 2024, είναι δημόσια διαθέσιμη – προφανώς, δεν είναι γραμμένο στην πέτρα- και μπορούμε να συζητήσουμε, όπως και η παρουσίαση που έκανα σήμερα, εν πολλοίς, είναι δημόσια διαθέσιμη, 1η Ιουλίου του 2024. Άρα, υπήρχε πρότερη ενημέρωση στο τι περίπου θα λέγαμε.

Κλείνω με μια τελευταία παρατήρηση. Ο κύριος Καζαμίας σταθερά και η κυρία Πέρκα, εν πολλοίς, θέτει το θέμα της στρατηγικής για το σιδηρόδρομο, ως προς την εύρεση πόρων. Προς τα εκεί θα κινηθούμε. Οφείλουμε να κλείσουμε κεφάλαιο του παρελθόντος με χρηματοδότηση αυτών. Οφείλουμε να δούμε νέα έργα, όπως αυτά που ανέπτυξα σήμερα με τον κύριο Ταχιάου και τον κύριο Οικονόμου, για πρόσθετη χρηματοδότηση για τη ηλεκτροκίνηση, για να υπάρχει καλύτερη καθημερινότητα του πολίτη στα μέσα μαζικής μεταφοράς, για νέα έργα αρδευτικά και αντιπλημμυρικά. Αυτή είναι η μία ενότητα που πρέπει να κινηθούμε και υπάρχει η δεύτερη ενότητα, που αφορά τις επενδύσεις στο σιδηρόδρομο. Κινούμαστε προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά αντιλαμβάνεστε ότι οι περισσότεροι πόροι θα έρθουν από την Ευρώπη.

Σήμερα, συνεπώς, έχουμε Τοξότες – Καρβάλη, 200 εκατομμύρια ευρώ. Προχωράμε. Θα υπάρχει μια ανακοίνωση αύριο, εκτιμώ ότι θα είναι περίπου 500 εκατομμύρια, ΣΕΒ2. Είναι νέες επενδύσεις. Έχουμε τον προαστιακό Δυτικής Αττικής, 100 εκατομμύρια. Άρα, αμέσως άθροισα 800 εκατομμύρια, τα οποία είναι των τελευταίων ημερών, εβδομάδων μηνών. Προφανώς, με μια εργασία που έχει προηγηθεί το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Αυτό δείχνει και την τάση.

Προς τα εκεί θέλουμε να κινηθούμε, γιατί όπως πολύ σωστά άκουσα και από την κυρία Πέρκα, υπάρχουν τα νέα corridors στην Ευρώπη, τα οποία και θα πρέπει να αξιοποιήσουμε, τα οποία συνδέουν λιμένες, πρωτίστως Θεσσαλονίκη – Καβάλα- Αλεξανδρούπολη, μέσα, πράγματι, όπως άκουσα, που φτάνουμε μέχρι την Βουδαπέστη, από τη μια πλευρά και από την άλλη πλευρά, περνάμε Βουλγαρία, Ρουμανία και φτάνουμε μέχρι Ουκρανία. Εκεί πάμε να κινηθούμε, εκεί αναζητούμε τις χρηματοδοτήσεις, αλλά αντιλαμβάνεστε, ότι δεν είμαστε μόνοι μας και δεν μπορούμε να εξαντλήσουμε όλους τους πόρους. Αλλά, ορθώς, η στρατηγική μας θα είναι να ολοκληρώσουμε έργα, να υλοποιήσουμε μια νέα γενιά έργων που είχαμε δεσμευτεί, να εξασφαλίσουμε χρηματοδότηση αυτών και όσο μπορούμε, να τείνουμε προς το σιδηρόδρομο. Οκτακόσια εκατομμύρια ευρώ χρηματοδοτήσεις εξασφαλισμένες περίπου το 2024, δεν είναι μικρό χρηματικό ποσό. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Ευχαριστούμε πολύ κύριε Υπουργέ. Το λόγο έχει ο κύριος Ταχιάος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών) :** Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να μιλήσω επί της ουσίας. Θέλω να ζητήσω δημόσια μια συγγνώμη από την κυρία Σούκουλη, γιατί κάναμε σε double score μία απρέπεια απέναντι της, ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Πραγματικά, έπρεπε να την έχουμε καλέσει στην υπογραφή για τα δίκτυα του φράγματος του Ασωπού και φυσικά και σε μία επίσκεψη που είχα κάνει εγώ στον Ισθμό. Νομίζω ότι πρέπει να της ζητήσω δημόσια μια συγγνώμη, γιατί κατάλαβα ότι την έχει ενοχλήσει και δικαίως, κατά την άποψή μου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Ευχαριστούμε κύριε Ταχιάο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Αθανασίου Μαρία, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητριάδης Πέτρος, Κόντης Ιωάννης.

Τέλος και περί ώρα 16.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**