**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, 24 Σεπτεμβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου καθώς και του Βουλευτή-μέλους της κ. Δημητρίου Κυριαζίδη, 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 το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα, τη δημιουργία της νέας σιδηροδρομικής εταιρείας, καθώς και το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και επενδύσεων του ελληνικού σιδηροδρόμου».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, o Υφυπουργός, κ. Βασίλειος Οικονόμου, ο Υφυπουργός, κ. Νικόλαος Ταχιάος, 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, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), 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 (Στέλιος), 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), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Τσοκάνης Χρήστος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεώνιδας, Βιλιάρδος Βασίλειος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα θεοπίστη (Πέτη), Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητριάδης Πέτρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλημέρα σας.

Αρχίζει η συνεδρίαση με θέμα ημερήσιας διάταξης την 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 το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα, τη δημιουργία της νέας σιδηροδρομικής εταιρείας, καθώς και το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και επενδύσεων του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκονται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο Υφυπουργός, κ. Βασίλειος Οικονόμου, αρμόδιος για θέματα Μεταφορών, ο Υφυπουργός και κ. Νικόλαος Ταχιάος, αρμόδιος για τις Υποδομές καθώς και η Γενική Γραμματέας Μεταφορών, κυρία Δέσποινα-Λητώ Παληαρούτα.

 Θα ξεκινήσουμε με την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού, η οποία περιλαμβάνει και μια παρουσίαση, την οποία θα δούμε όλοι μαζί. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ζήτησα τη σύγκληση της Επιτροπής μας, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής προκειμένου να σας ενημερώσω, πέντε μήνες ακριβώς από τότε 24 Απριλίου που είχαμε συναντηθεί και πάλι όπως είχα δεσμευτεί σχετικά, με τις πρωτοβουλίες που έχω αναλάβει ή και δρομολογούμε για το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και για τις προτεραιότητες που έχουμε θέσει και υλοποιούμε για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα. Προφανώς, και θα το επαναλάβω και σήμερα, όπως υποστήριξα και τότε, τόσο στην Επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια, δεν είμαι εδώ για να ωραιοποιήσω καταστάσεις, ούτε να ισχυριστώ ότι έχουν λυθεί όλα τα προβλήματα. Προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί τις προηγούμενες δεκαετίες και για την επίλυση των οποίων απαιτείται συστηματική, επίμονη και πολύχρονη προσπάθεια, το επαναλαμβάνω, πολύχρονη προσπάθεια. Υποστηρίζω όμως ότι κινούμαστε με ευθύνη στη σωστή κατεύθυνση με όλο και καλύτερα αποτελέσματα. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας παρουσιάσω τις ενέργειες που έχουμε υλοποιήσει τους τελευταίους μήνες, να σας δείξω και σχετικές διαφάνειες για να έχετε πλήρη εικόνα εσείς και μέσα από εσάς η Ελληνική κοινωνία πού είμαστε και τι μπορούμε να κάνουμε.

Πρώτον, θα επαναλάβω. Παραδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 η Σύμβαση 717 για την ανάταξη της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης στον άξονα Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας. Συγκεκριμένα, ολοκληρώθηκε εντός του χρονοδιαγράμματος που είχε τεθεί από την πολιτική ηγεσία, το τμήμα που υπολειπόταν από την Οινόη μέχρι την Τιθορέα, το αναβαθμισμένο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στον Σιδηροδρομικό Κόμβο Αχαρνών που ελέγχει συνολικά το τμήμα Αχαρνές-Τιθορέα και το νέο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στη Λάρισα. Άρα, για να έχετε μια εικόνα όλων αυτών που σας ανέφερα. Αυτή είναι η υλοποίηση του Έργου το τελευταίο περίπου ένα έτος. Βλέπετε το ΚΕΚ στο ΣΚΑ που μόλις μίλησα πριν από λίγο, βλέπετε μια γενική όψη αυτού. Βλέπετε «Αχαρνές-Οινόη», τα συστήματα. Εννοείται ότι η παρουσίαση θα είναι στη διάθεσή σας. Βλέπετε στη Θεσσαλονίκη τον γενικό πίνακα και τις οθόνες του χειρισμού. Βλέπετε αντίστοιχα στη Θεσσαλονίκη κάποιες επιπλέον εικόνες και στο ΚΕΚ της Λάρισας τις αντίστοιχες διαφάνειες. Αυτό είναι στη Λάρισα, το οποίο έχω επισκεφθεί και πρόσφατα και νομίζω συνάδελφοί μου από την περιοχή, μπορούν να πάνε να το δούνε όποτε οι ίδιοι επιθυμούν.

Άρα, ουσιαστικά σας έδειξα κάποιες εικόνες από ότι έχει υλοποιηθεί. Πράγματι, οι εγκαταστάσεις από το Δομοκό μέχρι τη Λάρισα, επί των οποίων τα συστήματα είχαν μόλις εγκατασταθεί και λειτουργούσαν Αύγουστο προς Σεπτέμβριο του 2023, καταστράφηκαν ολοσχερώς από τον «Daniel» με αποτέλεσμα να τεθεί εκτός λειτουργίας η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση από τη Σήραγγα της Όθρυος μέχρι την είσοδο της Λάρισας. Για την ασφαλή κυκλοφορία, κρίσιμο ερώτημα που πολλές φορές θέτεται, στο συγκεκριμένο τμήμα, οι διασταυρώσεις των συρμών γίνονται στους Σταθμούς Λιανοκλαδίου και Λάρισας, οι οποίοι καλύπτονται από σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση και ενδιάμεσο σταθμό ελέγχου τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Παλαιοφάρσαλο.

Δεύτερον. Ολοκληρώθηκε η παράδοση τον Νοέμβριο του 2023 της Σύμβασης για την εγκατάσταση συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών, το περίφημο «ETCS LEVEL-1», επί της γραμμής. Είμαι πάντα προσεκτικός για να μπορούμε να συνεννοούμαστε. Το Τμήμα υλοποιήθηκε, η εγκατάσταση έγινε εντός του χρονοδιαγράμματος. Στα Τμήματα ΣΚΑ-«Σιδηροδρομικός Κόμβος Αχαρνών», «Οινόη», «Οινόη –Τιθορέα» και «Λάρισα- Πλατύ». Με την ολοκλήρωση αυτής της εγκατάστασης, ο Κεντρικός Άξονας «Αθήνα- Θεσσαλονίκη» πλην του Τμήματος που καταστράφηκε από τη Θεομηνία «Daniel» καλύπτεται πλήρως από το τμήμα «ETCS». Άρα, βλέπετε εδώ αντίστοιχα στο Λιανοκλάδι το σύστημα «ETCS» και έχετε μια πλήρη εικόνα για να γνωρίζει όλη η Ελληνική κοινωνία που υπάρχει σηματοδότηση, στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Θα διαπιστώσετε ότι από Αθήνα μέχρι Θεσσαλονίκη έχουμε σηματοδότηση, εκτός του τμήματος του«Daniel», το οποίο θα αποκατασταθεί το επόμενο χρονικό διάστημα. Κατά αντιστοιχία πάνε παράλληλα αυτά, σας έχω το σύστημα «ETCS» για να ξέρετε σε ποια επιμέρους τμήματα έχει γίνει, τι έχει γίνει, υπάρχει συγκεκριμένη παρουσίαση εδώ. Να υπενθυμίσω ότι υπάρχουν Τμήματα του Έργου των οποίων έχουμε εξασφαλίσει χρηματοδότηση το τελευταίο χρονικό διάστημα, από το «Πρόγραμμα CEF-2», δηλαδή «Συνδέοντας την Ευρώπη-2» έτσι ώστε να ενισχύσουμε ακόμα περισσότερο την τηλεδιοίκηση σε τμήματα τα οποία έχουν να κάνουν με παράδειγμα, «Κιάτο-Λιόσια», το οποίο δεν υπήρχε.

Άρα, έχετε και θα έχετε στην ανάλυσή σας όλοι μια πλήρη εικόνα πού βρισκόμαστε, τι έχει γίνει και τι δρομολογείται το επόμενο χρονικό διάστημα. Υπενθυμίζω ότι το τμήμα της σηματοδότησης που μόλις ανέφερα στο Κιάτο, εξασφαλίστηκε για πρώτη φορά η χρηματοδότηση αυτού, τον Ιούλιο του 2024. Στα 520 εκατομμύρια ευρώ που πήραμε από το «Πρόγραμμα CEF-2», ένα κομμάτι είναι η αναβάθμιση των υποδομών, θα το πω πιο κάτω, «Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας». Ένα κομμάτι είναι τμήμα του «Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο», συγκεκριμένα το «Πύθιο-Ορμένιο» και ένα κομμάτι είναι αυτό. Γι αυτό το τμήμα συνεπώς, για πρώτη φορά εξασφαλίσαμε χρηματοδότηση για να έχουμε σηματοδότηση και κάτω από την Αθήνα.

 Τρίτον. Σας μίλησα πριν από λίγο για το κομμάτι το οποίο αφορά το «ETCS», επί της γραμμής. Υπάρχει Σύμβαση μεταξύ ΓΕΟΣΕ και  «Hitachi Rail» για την επαναφορά σε λειτουργία του «ETCS» επί των συρμών. Δεν φτάνει να είναι μόνο επί της γραμμής, πρέπει να μπουν και στους συρμούς. Η Σύμβαση υπεγράφη στις 14 Μαρτίου του 2024. Σας είχα ενημερώσει και τον Απρίλιο. Οι εργασίες ξεκίνησαν 19 Μαρτίου. Μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος σε 44 μονάδες «ETCS» επί των συρμών. Αν δείτε την πρόοδο των εργασιών θα καταλάβετε ότι συνεχώς επισκευάζονται και άλλοι, οι οποίοι έχουν επανέλθει στην δέουσα κατάσταση.

Τέταρτον. Υπεγράφη το Δεκέμβριο του 2023 η Σύμβαση του Έργου του Δυτικού Προαστιακού Αττικής, ύψους 95,7 εκατομμυρίων ευρώ, πλήρως χρηματοδοτημένο από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Στόχος του έργου, είναι η ανάπτυξη της περιοχής και η καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης του πληθυσμού της Δυτικής Αττικής. Το έργο έχει ξεκινήσει και θα πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι τις αρχές του 2026. Υπενθυμίζω και έχετε δίκιο, όταν συζητήσαμε στην αρμόδια Επιτροπή, μαζί σας, είχατε εγείρει θέματα στην έγκαιρη υλοποίηση του έργου εξαιτίας του γεγονότος ότι χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ένα σημαντικό κομμάτι εκροής πόρων αυτού του έργου θα είναι φέτος, θα είναι το επόμενο χρονικό διάστημα.

Πέμπτο, ολοκληρώθηκαν εντός του τελευταίου έτους τα έργα που αφενός συμπληρώνουν σταδιακά βασικούς σιδηροδρομικούς άξονες και αφετέρου, συμβάλλουν σημαντικά στην ενίσχυση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου. Αναφέρομαι ενδεικτικά σε ορισμένα έργα, η κατασκευή της δίδυμης γέφυρας στον Γαλλικό Ποταμό, έχετε μια εικόνα των συγκεκριμένων έργων, η λειτουργία του συστήματος RTSMS (Real Time Structural Monitoring System), για την παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο της συμπεριφοράς υπό συνθήκες λειτουργίας και έκτακτων φορτίσεων των δεκατεσσάρων μεγάλων σεισμικά μονωμένων γεφυρών στο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, η περαίωση έργων αντιπλημμυρικής προστασίας και έχετε εδώ εικόνα, σε σιδηροδρομικά έργα της Πελοποννήσου και της Στερεάς Ελλάδος, η σύνδεση στο σύστημα ηλεκτροκίνησης της διπλής γραμμής Τιθορέα - Δομοκός και έχετε εδώ εικόνα, του Υποσταθμού έλξης Περιβολίου, ο οποίος παρέχει πλέον και υποστήριξη κατά τη διάρκεια της μη λειτουργίας λόγω καταστροφών από τον «Ντάνιελ» του όμορου Υποσταθμού Παλαιοφαρσάλων, η περάτωση ηλεκτροκίνησης και έχετε εδώ εικόνα, της μονής γραμμής στη νέα παραλλαγή, στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη, η ολοκλήρωση των υπολειπόμενων εργασιών για τα συνοδά έργα υποδομής, αντιπλημμυρικά και οδικά, στη γραμμή Κιάτο - Ροδοδάφνη και η ολοκλήρωση των εργασιών, έχετε εδώ δύο εικόνες, στη γραμμή Τιθορέα – Δομοκός, με εξαίρεση αυτές στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Δομοκού, που καταστράφηκαν από τη θεομηνία «Ντάνιελ». Βλέπετε εδώ δύο συγκεκριμένα έργα υποδομών στο συγκεκριμένο τμήμα.

Επιπλέον, βρίσκονται σε φάση υλοποίησης τα ακόλουθα έργα, η βελτίωση προσβασιμότητας των σηράγγων της σιδηροδρομικής γραμμής ΣΚΑ – Κιάτο, όπως είναι η Κακιά Σκάλα, οι Άγιοι Θεόδωροι, η Ευταξία, η Κακιά Ώρα και της σήραγγας των Τεμπών, η δρομολόγηση του έργου των έξυπνων γεφυρών, η οποία υλοποιείται με χρηματοδότηση και από Ταμείο Ανάκαμψης και αφορά στην αξιολόγηση της δομικής απόκρισης 100 επιλεγμένων σιδηροδρομικών γεφυρών σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, μέσω σύγχρονων συστημάτων και μεθοδολογιών ενόργανης δομικής παρακολούθησης. Μέχρι σήμερα έχει εγκατασταθεί εξοπλισμός παρακολούθησης σε 35 σιδηροδρομικές γέφυρες.

Έκτο, ελήφθησαν μέτρα αποκατάστασης εξοπλισμού στο δίκτυο του ΟΣΕ. Μεταξύ άλλων συγκαταλέγονται τα εξής, η αποκατάσταση φωτισμού, πυρόσβεσης και πεδιομέτρησης του GSMR. Παρεμπιπτόντως, όλα αυτά που σας λέω, ETCS level 1, GSMR και άλλα συστήματα, έχουν εγκατασταθεί, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή μελέτη, στο 14% του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη. Στο 14% του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη. Η σχετική μελέτη είναι δημόσια διαθέσιμη και είχαμε την ευκαιρία να τη συζητήσουμε σχετικά πρόσφατα. Σήραγγες τώρα, Κόρινθος – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Στρυμόνας – Προμαχώνας. Σχετικές εικόνες. Εδώ είναι ο γενικός πίνακας scada, ο οποίος υπάρχει. Εδώ είναι για έλεγχο φωτισμού στην Κόρινθο. Αντίστοιχα, για έλεγχο πυρόσβεσης στην Κόρινθο, αντίστοιχα για πυρκαγιά στην Κόρινθο, στο Λιανοκλάδι κεντρικός πίνακας χειρισμού διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών, ο έλεγχος διέλευσης τρένου στα τραίνα από σήραγγα και σενάρια εγκλωβισμού τρένου σε σήραγγα. Αυτές είναι κάποιες εικόνες, μαζί με σενάριο ενεργοποίησης αερισμού λόγω εγκλωβισμού τρένου σε σήραγγα. Εδώ είναι στη Λάρισα, ο έλεγχος διέλευσης συρμού. Για τη Λάρισα θα επανέλθω σε λίγο, αλλά προϊδεάζω με αυτή τη διαφάνεια.

Η αποκατάσταση και η ενίσχυση της ραδιοεπικοινωνίας με VHF σε όλο το μήκος του παραπάνω άξονα. Δεν το λέω τυχαία το VHF. Υπήρχε το VHF σε συγκεκριμένο συμβάν που έγινε πρόσφατα. Αν θέλετε να συζητήσουμε και επί αυτού στη δευτερολογία. Η αποκατάσταση λειτουργίας του scada των σηράγγων Πλαταμώνα και Τεμπών, το οποίο λειτουργεί στο νέο κέντρο ασφάλειας σηράγγων στη Λάρισα, βλέπετε μια εικόνα και συμπληρώνουν την επιτήρηση με συστήματα ασφάλειας στο αντίστοιχο κέντρο ελέγχου. Βλέπετε μια εικόνα εδώ του ελέγχου διέλευσης συρμών και άλλη μία του ελέγχου ποιότητας αέρα και τα δύο από τη Λάρισα. Η λειτουργία του συστήματος συναγερμού και εγκατάσταση νέου κλειστού κυκλώματος καμερών στις σήραγγες Πλαταμώνα και Τεμπών. Εδώ έχετε μια εικόνα από τα αντίστοιχα συστήματα, τα οποία υπάρχουν σήμερα στη Λάρισα. Η τοποθέτηση μέχρι το Δεκέμβρη του 2023, τριακοσίων καμερών συνεχούς παρακολούθησης των συρμών. Η τοποθέτηση έγινε στις σήραγγες του Πλαταμώνα, των Τεμπών, της Όθριως, του Καλλιδρόμου και των Αγίων Αναργύρων. Βλέπετε εδώ ορισμένες εικόνες από τα κέντρα, τα οποία υπάρχουν στις αντίστοιχες γεωγραφικές περιοχές. Έχω το Λιανοκλάδι, ας πούμε, κάποιες φωτογραφίες για να έχετε εικόνα αλλά έχω και το ΣΚΑ, τον έλεγχο σηράγγων των Αγίων Αναργύρων. Έχουμε την πλήρη λειτουργία των κέντρων ελέγχου κυκλοφορίας Κορίνθου, Σιδηροδρομικού Κόμβου Αχαρνών, Λιανοκλαδίου και Θεσσαλονίκης και ολοκλήρωση αυτής της Λάρισας. Οι αντίστοιχοι πίνακες είναι αυτοί που βλέπετε εδώ, με τις οθόνες χειρισμού. Για παράδειγμα, εγώ εδώ έχω επιλέξει δύο συγκεκριμένους πίνακες, Κόρινθο – Κιάτο - Ροδοδάφνη, πως θα παρακολουθείται και ένας γενικός πίνακας του Λιανοκλαδίου. Συνεπώς, αυτά έχουμε κάνει μέχρι τώρα.

Έβδομο, βρίσκονται σε φάση υλοποίησης ή ανάθεσης σειράς εργολαβιών για τη συντήρηση υποδομών. Έχουμε επιδομή, συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης και για το GSMR. Και VHF και GSMR ήταν στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή του συμβάντος. Έχουμε την επιτήρηση των σηράγγων και τη φύλαξη εγκαταστάσεων. Έχουμε τη συμπλήρωση της νέας εγκατάστασης GSMR σε τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα Ροδοδάφνη - Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, καθώς και στους κάθετους άξονες Λάρισα – Βόλος και Παλαιοφάρσαλα - Καλαμπάκα. Για να έχετε μια πλήρη εικόνα όχι μόνο που υπάρχει σηματοδότηση, όχι μόνο που υπάρχει TCS αλλά και που υπάρχει GSMR, σας έχω τον σχετικό πίνακα και τις πρωτοβουλίες οι οποίες έχουν αναληφθεί για να καλύψουν τα τμήματα, υπό την προϋπόθεση ότι θα βρεθεί και η αναγκαία χρηματοδότηση, εκεί που σήμερα δεν υπάρχει. Όταν λέω σήμερα δεν υπάρχει, τις προηγούμενες δεκαετίες δεν υπήρχε. Τέλος, έχουμε έργα συντήρησης και αναβάθμισης στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη – Προμαχώνας, στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, καθώς και σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, συνολικού προϋπολογισμού 70 εκατομμυρίων ευρώ. Βλέπετε εδώ κάποιες εργασίες που γίνονται στον Προμαχώνα για τη συντήρηση αυτού.

Όγδοο, εξασφαλίστηκε, τεράστιο πρόβλημα, ορθώς το αναδεικνύετε και εσείς και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, η αναγκαία χρηματοδότηση για να γίνει για πρώτη φορά η αντικατάσταση 90 αυτόματων συστημάτων ισόπεδης διάβασης παλαιάς τεχνολογίας, συνολικού προϋπολογισμού 25 εκατομμυρίων ευρώ. Πράγματι, έχουμε πάρα πολλές σε όλη την Ελλάδα διάσπαρτες, πρωτίστως στη Βόρειο Ελλάδα, ισόπεδες διαβάσεις οι οποίες είναι αφύλακτες. Κάθε φορά προσπαθούσαμε ad hoc να πάμε να κάνουμε μια παρέμβαση σε κάποιο σημείο του σιδηροδρομικού άξονα. Πρόσφατα, συνεργαστήκαμε με το Υπουργείο Οικονομικών και περάσαμε διάταξη στη Βουλή, την οποία και σχολιάσατε, αν θυμάμαι καλά, θετικά, έτσι ώστε να έχουμε 25 εκατομμύρια ευρώ, φέτος και του χρόνου, για να φτιάξουμε όλες τις ισόπεδες διαβάσεις στη χώρα με βάση τις προδιαγραφές που έθεσε η διοίκηση του ΟΣΕ. Τα σχετικά τεύχη και οι τεχνικές προδιαγραφές ολοκληρώνονται τις επόμενες εβδομάδες, προκειμένου να δημοσιευθεί ο διαγωνισμός. Προβλέπεται η συντήρηση των νέων Aυτόματων Συστημάτων Ισόπεδων Διαβάσεων, για πέντε έτη, καθώς και η συνεχής παρακολούθησή τους από τα δύο νέα κέντρα, στη Θεσσαλονίκη και στην Αλεξανδρούπολη. Αυτά θα είναι τα χαρακτηριστικά του διαγωνισμού για να αντιμετωπίσουμε ολιστικά το πρόγραμμα των ΑΣΙΔ στη χώρα.

Επόμενο πρόβλημα τεράστιο, έχει απασχολήσει και την επικαιρότητα και πρόσφατα, είναι το θέμα των δέντρων και της βλάστησης. Τεράστιο πρόβλημα. Κατά αντιστοιχία, προσπαθούσαμε να κάνουμε παρεμβάσεις ανάλογα με τα περιστατικά που γίνονται σε όλη την Ελλάδα. Εξασφαλίστηκαν οι αναγκαίοι πόροι για την αντιμετώπιση ολιστικά του προβλήματος των δένδρων και της βλάστησης κατά μήκος του σιδηροδρομικού άξονα. Ήδη υπογράφεται τις επόμενες εβδομάδες, μπορεί και μέσα σε αυτό το μήνα, η πρώτη από τις δύο συμβάσεις ενώ η δεύτερη εκτιμάται μέχρι τέλος Οκτωβρίου. Το συνολικό κόστος των δύο συμβάσεων είναι 5,8 εκατομμύρια ευρώ, για διάρκεια δύο ετών. Βλάστηση και δέντρα είναι 5,8 εκατομμύρια ευρώ.

Δέκατο. Ολοκληρώθηκε σειρά ενεργειών για την ωρίμανση και την ανάθεση νέων συμβάσεων και για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Ενδεικτικά θα σας πω για φυτοτεχνικές εργασίες που έγιναν σε κομμάτι του έργου στην Τιθορέα-Δομοκός. Έχουμε κατασκευή σιδηροδρομικής στάσης στο Κρυονέρι Αττικής. 5,8 εκατομμύρια ευρώ. Έχουμε φυτοτεχνικές εργασίες στο Κιάτο. 1,7 εκατομμύρια ευρώ. Δεν σας λέω τυχαία τα ποσά. Κάποιοι μπορεί να έχουν την αίσθηση ότι είναι κάποιες λίγες δεκάδες χιλιάδες ευρώ. Είναι σημαντικό το κόστος των πράγματι αναγκαίων παρεμβάσεων που έπρεπε να γίνουν και να γίνουν για να αντιμετωπίσουμε σοβαρά σε όλη την ελληνική επικράτεια αυτό το πρόβλημα.

Ενδέκατο. Ολοκληρώθηκε η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, τον Ιανουάριο του 2024, για το έργο της αναβάθμισης μονής γραμμής, με διπλασιασμό αυτής, στο τμήμα Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο Ολοκληρώνεται η διαδικασία κήρυξης απαλλοτριώσεων και εξελίσσεται η διαγωνιστική διαδικασία ανταγωνιστικού διαλόγου με τους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς, η ολοκλήρωση της οποίας αναμένεται το 2025. Όπως θα είδατε σχετικά πρόσφατα, υπήρχε δελτίο τύπου.

Δωδέκατο. Προκηρύχθηκε νέο έργο. Η γραμμή στο τμήμα Νέα Καρβάλη - Τοξότες για τη σύνδεση του εμπορευματικού Λιμένα Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό έργο που αφορά την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής με προϋπολογισμό 193,2 εκατομμύρια ευρώ. Ο διαγωνισμός δημοσιεύτηκε τον Ιούλιο του 2024, αλλά βλέποντας, σας λέω συχνά ημερομηνίες του τελευταίου πενταμήνου, μετά την τελευταία ενημέρωση που έκανα. Τις προηγούμενες ημέρες αποσφραγίστηκαν οι οικονομικές προσφορές που κατατέθηκαν για επιλογή αναδόχου και βαίνει ο διαγωνισμός με επιτυχία προς την ολοκλήρωσή του. Και το έργο αυτό έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» 2021-2027.

Δέκατο τρίτο. Ωριμάζουν οι μελέτες για το έργο του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης και τη σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης. Η διερεύνηση εναλλακτικών τεχνικών λύσεων προχωρά παράλληλα με τη διαγωνιστική διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, με τους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς και τη διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς. Πρόσφατα, κατά τη διάρκεια υλοποίησης της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, βρεθήκαμε ως πολιτική ηγεσία δύο φορές με την Περιφέρεια, με το Διεθνές Πανεπιστήμιο, με δημάρχους για να δούμε επί της πρόβλεψης που υπάρχει και τις εξασφαλισμένης χρηματοδότησης, τις βέλτιστες εφικτές λύσεις ώστε να ικανοποιηθεί σημαντικό τμήμα της Δυτικής Θεσσαλονίκης και ένα ακόμη περισσότερο ανερχόμενο πανεπιστήμιο. Αλλά μιλήσαμε για εφικτές ρεαλιστικές λύσεις. Αναμένεται εντός Οκτωβρίου 2024 η υποβολή προτάσεων και τεχνικών λύσεων.

Δέκατο τέταρτο. Ενισχύθηκε οικονομικά ο ΟΣΕ με στόχο την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών και των έργων συντήρησης που ανέφερα προηγουμένως. Από πέρσι, έχει υπογραφεί για πρώτη φορά στην ιστορία του, σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο. Γιατί σαν χρηματοδότηση, δεν είναι πλέον 45 εκατομμύρια, είναι 75 εκατομμύρια. Η σύμβαση καθορίζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των δύο μελών, ενώ συνοδεύεται από πενταετές επιχειρησιακό πλάνο και σχέδιο, το οποίο καθορίζει επακριβώς τους όρους χρηματοδότησης του Οργανισμού.

Δέκατο πέμπτο. Ενισχύεται το ανθρώπινο δυναμικό του ΟΣΕ. Θέλουμε περισσότερο. Αυτές είναι οι δυνατότητες του σχεδιασμού της Κυβέρνησης για να καλύψει τις δεδομένες ανάγκες και σε άλλα πεδία και χώρους όπως είναι η υγεία και η παιδεία. Ολοκληρώνεται συνεπώς η πρόσληψη 117 υπαλλήλων τακτικού προσωπικού διαφόρων ειδικοτήτων. Εδώ, καθυστερήσαμε σε σχέση με τις εκτιμήσεις που είχαμε από τον ΟΣΕ πριν από πέντε μήνες. Και έχει ολοκληρωθεί ήδη, και έχει εγκριθεί, η διαδικασία πλήρωσης 100 επιπλέον θέσεων διαφόρων ειδικοτήτων. Τρέχει η διοίκηση του ΟΣΕ να καλύψει το χαμένο έδαφος που υπήρξε, γιατί μιλάμε για διαγωνισμό ΑΣΕΠ το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Άρα εδώ, θέλω να παρουσιάζω πάντα με ρεαλισμό τα στοιχεία και να συγκρίνετε τι είχαμε πει και τι έχουμε πει έχουμε, έχουμε καθυστερήσεις τις οποίες έχω ζητήσει από τη διοίκηση του ΟΣΕ να τις καλύψει άμεσα.

Δέκατο έκτο. Προχωρά, για μένα το πιο σημαντικό από αυτά που σας έχω πει, η μεταρρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εδώ είναι όλη παρουσίαση που έχει γίνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Δημιουργείται, όπως έχουμε ενημερώσει, ένας νέος, ενιαίος, σύγχρονος δημόσιος φορέας που ενσωματώνει ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ, το τμήμα του τροχαίου υλικού βεβαίως, που είναι αναγκαίο για την εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρόμου. Αυτό το τμήμα ενσωματώνεται. Η νέα εταιρεία αναλαμβάνει πλήρως το ρόλο, τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως περιγράφονται στο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, ενώ καθίσταται μοναδικός υπεύθυνος για το σύνολο των μελετών και έργων που εκτελούνται επί του σιδηροδρομικού δικτύου. Θα σας πω κάτι. Όταν υποβάλαμε την τελευταία πρόταση για το CEF-2, τον Ιανουάριο του 2024, σε νέες σιδηροδρομικές υποδομές, οι παρεμβάσεις γίνονται και τα έργα από τον ΟΣΕ, από την ΕΡΓΟΣΕ και σε υφιστάμενες από τον ΟΣΕ. Η νέα εταιρεία θα καταστήσει σύγχρονο, στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο και θα συνάψει σύμβαση απόδοσης με το εποπτευόμενο Υπουργείο, μέσω της οποίας θα παρακολουθείται βάσει συμφωνημένων δεικτών απόδοσης και μετρήσιμων στόχων. Η συνολική αναδιοργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα, χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και θα υλοποιηθεί πλήρως μέχρι το τέλος του 2025.

Το έργο έχει ήδη ξεκινήσει και το πρώτο ορόσημο για το 2024 που αφορά την προετοιμασία του σχεδίου υλοποίησης – μεταρρύθμισης έχει ήδη υποβληθεί. Έχουν ετοιμαστεί και συζητούνται για να οριστικοποιηθούν, πρώτον, το σχέδιο των νομοθετικών ρυθμίσεων που απαιτούνται για τη δημιουργία του νέου ενιαίου φορέα διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού. Η ψήφιση του νομοσχεδίου αναμένεται εντός του 4ου τριμήνου του 2024. Δεύτερον, το σχέδιο διακήρυξης διεθνούς διαγωνισμού, για την πρόσληψη συμβούλου με αποδεδειγμένη τεχνική και διοικητική εμπειρία στη διοίκηση και λειτουργία αντίστοιχων φορέων ως Τεχνικός Σύμβουλος Διοίκησης του νέου ΟΣΕ. Ο Τεχνικός Σύμβουλος Διοίκησης, θα συνεισφέρει με τεχνογνωσία και εξειδικευμένα ανώτατα στελέχη, αναλαμβάνοντας σε καθημερινή βάση την ευθύνη λειτουργίας κρίσιμων επιχειρησιακών τομέων, για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 3 ετών, υιοθετώντας και εφαρμόζοντας τις βέλτιστες διεθνώς πρακτικές. Η διακήρυξη θα δημοσιευθεί επίσης εντός του 4ου τριμήνου του 2024. Για την ικανοποίηση του επόμενου οροσήμου, δηλαδή έως τον Ιούνιο του 2025, η νέα εταιρεία θα καταρτίσει σύγχρονο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο, που θα προετοιμαστεί μέσω δωρεάν τεχνικής βοήθειας από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και θα συνάψει τη νέα σύμβαση απόδοσης με το εποπτεύων Υπουργείο, μέσω της οποίας θα παρακολουθείται βάσει συμφωνημένων δεικτών απόδοσης και μετρήσιμων στόχων. Μέχρι την ολοκλήρωση του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, η νέα εταιρεία θα είναι πλήρως λειτουργική.

Δέκατο έβδομο. Προχωράει οριστική αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου από τις εκτεταμένες ζημιές που προέκυψαν από τον Daniel. Με προδιαγραφές σημαντικής αύξησης ανθεκτικότητας αυτού. Στις εργασίες αυτές συμπεριλαμβάνεται και η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση του κύριου άξονα, κάτι που σας έδειξα στην πρώτη διαφάνεια. Το κόστος αυτών των εργασιών είναι 463 εκατομμύρια ευρώ με ΦΠΑ. Άρα, με την ολοκλήρωση αυτών των εργασιών, το σιδηροδρομικό δίκτυο της κεντρικής Ελλάδος θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και θα ανταποκρίνεται σε προδιαγραφές αυξημένης ανθεκτικότητας.

Δέκατο όγδοο. Εξασφαλίστηκε συγχρηματοδότηση σημαντικών νέων έργων από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπως σας είπα, εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2024, κατόπιν προτάσεων που υποβάλαμε τον Ιανουάριο του 2024, η χρηματοδότηση από το πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη 2» συνολικού ύψους 520 εκατομμυρίων ευρώ. Και είναι πρώτον, η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Πύθιο - Ορμένιο. Η οποία αποτελεί τμήμα του έργου αναβάθμισης γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο.

Δεύτερον, αναβάθμιση και ανάταξη της σηματοδότησης τηλεδιοίκησης του τμήματος Άνω Λιόσια – Κιάτο -ότι σας είπα πριν- και εγκατάσταση ECTS Level 1 baseline 3 που αποτελεί την ανώτατη βαθμίδα για το συγκεκριμένο επίπεδο.

Τρίτον, ανακαίνιση και αναβάθμιση των υποδομών του τμήματος Αχαρνές – Οινόη καθώς και η κατασκευή δύο ανισόπεδων διαβάσεων στην περιοχή του Αγίου Στεφάνου Αττικής και στην Αλίαρτο.

Και τέταρτον, αναβάθμιση των υποδομών στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης. Δηλαδή, αν μπορώ να συνοψίσω μόνο τα νέα έργα που χρηματοδοτούνται από Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας σε υποδομές SEF2 και από τον Κρατικό Προϋπολογισμό για πρώτη φορά την επόμενη περίοδο και μέχρι το 2027 υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση 1,2 δισεκατομμυρίων ευρώ για νέες υποδομές στην Ελλάδα. Συνοψίζω, τα 520.000.000 ευρώ που μόλις ανέφερα, Τοξότες – Καρβάλη τα 200.000.000 που σας είπα πριν και τα 365.000.000 για την Κεντρική Ελλάδα. Αυτά που είναι εξαιτίας του Daniel που πρέπει να γίνουν. Αυτά αθροίζουν σε νέες υποδομές, που δεν υπήρχε αυτή η χρηματοδότηση μέχρι πριν από δύο μήνες, πάνω από 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Άρα, μίλησα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, για 18 συγκεκριμένες παρεμβάσεις σε συνέχεια της παρουσίας που είχαμε κάνει ακριβώς πριν από πέντε μήνες για το τι έχει υλοποιηθεί. Θα επαναλάβω ότι η κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο γενικώς γιατί μιλάμε για ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, HellenicTrain έχει τις γνωστές παθογένειες συσσωρευμένες εδώ και δεκαετίες. Είχα πει και τότε και επαναλαμβάνω και σήμερα ότι χρειάζεται επιμονή και είναι κάτι το οποίο δεν υλοποιείται σε μια μέρα, όμως νομίζω ότι εκτιμάται όπως είχε γίνει και την προηγούμενη φορά η συνολική προσπάθεια -η οποία γίνεται- για να μπορέσουμε το συντομότερο δυνατόν να έχουμε ακόμα πιο ασφαλείς σιδηροδρόμους στην Ελλάδα.

Θα κλείσω επαναλαμβάνοντας το μήνυμα προς όλους τους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα του σιδηροδρομικού έργου. Οφείλουμε όλοι μας ξεκινώντας από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καταλήγοντας στους εργαζόμενους να επιδεικνύουμε υψηλότατη ατομική και συλλογική ευθύνη ώστε συμπληρωματικά με τις νέες τεχνολογίες που πριν από λίγο ανέπτυξα να αναβαθμίζουμε την ασφάλεια των μεταφορών και να ενισχύουμε την ποιότητα των υπηρεσιών. Χρειάζεται συνεχής προσπάθεια για να φέρουμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο στο επίπεδο που οραματιζόμαστε και αξίζει στους πολίτες. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης θα λάβετε στο ηλεκτρονικό σας ταχυδρομείο την παρουσίαση που έκανε ο κύριος Υπουργός. Για τη συνέχεια της συνεδρίασης μας θα δοθεί λόγος σε συναδέλφους Βουλευτές που έχουν ζητήσει να θέσουν κάποια ερωτήματα ή να κάνουν κάποια σχόλια. Έχουμε καταρτίσει τη λίστα. Αρχικά, θα ήθελα να ρωτήσω την Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας, κυρία Κωνσταντοπούλου αν θέλει να πάρει το λόγο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ναι κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευθύς αμέσως.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Μπορώ να περιμένω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι θα ξεκινήσουμε τη διαδικασία απλά θα ήθελα να μου πείτε πόσο χρόνο θα χρειαστείτε εσείς επειδή στους Βουλευτές δίνουμε περίπου πέντε λεπτά, τόσο έχει αποφασίσει το Προεδρείο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Λίγο παραπάνω κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ένα δεκάλεπτο είμαστε εντάξει;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχετε το λόγο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Αν χρειαστεί θα επανέλθω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχετε το λόγο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ καλημέρα. Η Πλεύση Ελευθερίας, θεωρεί πολύ σημαντική τη σημερινή συνεδρίαση ως συνεδρίαση λογοδοσίας του Υπουργείου και της Κυβέρνησης για έναν τομέα, ο οποίος είναι κομβικός πολύπαθος και στον οποίο έχει σημειωθεί το μεγαλύτερο έγκλημα των τελευταίων δεκαετιών, το έγκλημα των Τεμπών. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, έχει ανοίξει ποινική διερεύνηση σε σχέση με το αντικείμενο της Σύμβασης 717, της Σύμβασης δηλαδή, για τους σιδηροδρόμους και γνωρίζετε, επίσης πολύ καλά, ότι εδώ στη Βουλή πριν από δέκα μήνες συζητήθηκε η πρόταση να συγκροτηθεί Προανακριτική Επιτροπή, για να διερευνήσει τις ποινικές ευθύνες του προκατόχου σας και Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας του κυρίου Κώστα Καραμανλή, καθώς επίσης τις ποινικές ευθύνες δύο ακόμη εν ενεργεία Υπουργών της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας του κυρίου Χατζηδάκη και του κυρίου Χρυσοχοΐδη, καθώς επίσης ενός Υπουργού της προηγούμενης Κυβέρνησης του κυρίου Σπίρτζη. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι η κοινοβουλευτική πλειοψηφία που αντανακλά την Κυβέρνηση, συμπεριλαμβανομένων και των Βουλευτών που στη συνέχεια διεγράφησαν από την Κοινοβουλευτική σας Ομάδα, προστάτευσε τον προκάτοχο σας, τον κύριο Καραμανλή. Η Ευρωπαία Εισαγγελέας, έχει δημοσίως δηλώσει ότι επιθυμεί να ερευνήσει τις ποινικές ευθύνες σε σχέση με αυτό το έγκλημα και την μπλοκάρει το ελληνικό πολιτικό σύστημα. Ουσιαστικά η Νέα Δημοκρατία, ουσιαστικά η κυβέρνησή σας, ουσιαστικά το κόμμα σας.

Η ερώτησή μου είναι ποια διαδικασία λογοδοσίας έχετε ενεργοποιήσει εντός του Υπουργείου, σε σχέση με την εφαρμογή της Σύμβασης αυτής για την οποία εκταμιεύθηκαν πακτωλοί χρημάτων; Πριν από λίγο μας αναγγείλατε την εκταμίευση νέων πακτωλών 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ, ανακοινώσατε ότι θα εκταμιευθούν για τον τομέα των σιδηροδρόμων και για αποκαταστάσεις, νέες υποδομές και ούτω καθεξής. Όμως, έχουν ήδη εκταμιευθεί υψηλότατα ποσά για τα οποία δεν έχει υπάρξει λογοδοσία. Σας ρωτώ, λοιπόν, τι διαδικασίες έχετε εσείς εφαρμόσει και ποια διαδικασία λογοδοσίας και απόδοσης συγκεκριμένου λογαριασμού, έχει εφαρμοσθεί για όσα χρήματα εκταμιεύθηκαν πριν από τη δική σας θητεία αλλά εφαρμοζομένης «Της συνέχειας του Κράτους», που ξέρω ότι είναι και μία «αξία», την οποία αγαπά ο κύριος Μητσοτάκης, θα ήθελα να μου πείτε πως βρίσκεστε σε σχέση με αυτό;

Επίσης, θα ήθελα να σας ρωτήσω με δεδομένο ότι στον τομέα επίσης των σιδηροδρόμων και των μεταφορών έχει διαπιστωθεί η πιο κραυγαλέα προσπάθεια συγκάλυψης, που είναι το μπάζωμα, η αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος στο σημείο του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη, και με δεδομένο ότι και γι αυτό εκταμιεύθηκαν χρήματα από την ίδια πηγή που τώρα μας αναγγέλλετε. Εκταμιεύθηκαν για την ακρίβεια 647.000 ευρώ για μια παράνομη πράξη, το μπάζωμα του τόπου του εγκλήματος στα Τέμπη. Αυτή η παράνομη πράξη που δεν έγινε ούτε καν σε γνώση των ανακριτικών αρχών πολύ λιγότερο βέβαια δεν έγινε ούτε με εντολή ούτε με εποπτεία τους, αλλά ενεπλάκη σε αυτήν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ο ίδιος ο κύριος Μητσοτάκης και ο κύριος Τριαντόπουλος που είναι επίσης εν ενεργεία Υφυπουργός αυτή τη στιγμή. Αυτή, λοιπόν, η παράνομη πράξη αφενός παρεμπόδισε τις έρευνες και μέχρι σήμερα, αποκαλύπτονται στοιχεία, αφετέρου δυσχέρανε την αναζήτηση της αλήθειας και από πλευράς του Ανακριτή και από πλευράς των συγγενών και εκ τρίτου, εμφανίστηκε ψευδεπίγραφα σαν κάποιο δήθεν έργο ανάπτυξης. Εκταμιεύθηκαν χρήματα από το Ταμείο Ανάκαμψης με σύμπραξη του Υπουργείου Ανάπτυξης και του Υπουργείου Οικονομικών και με ευθεία εμπλοκή του κυρίου Παπαθανάση ακόμη και το έτος 2024.

Θα ήθελα, λοιπόν, να μας πείτε, ποια έρευνα έχει γίνει σε σχέση με αυτές τις εκταμιεύσεις και ποια έρευνα έχει επίσης γίνει σε σχέση με τις εκταμιεύσεις που έγιναν για φερόμενη ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου, που λέτε, ότι καταστράφηκε από τον Daniel. Διότι η καταγραφή που κάνατε και εσείς τώρα και η κυβέρνηση γενικά, είναι ότι εκταμιεύθηκαν χρήματα, φτιάχτηκαν τα πράγματα μετά το έγκλημα των Τεμπών, αλλά δυστυχώς, ξαναχάλασαν λόγω του Daniel. Αυτή είναι η αφήγηση. Εμείς είμαστε εξαιρετικά καχύποπτοι απέναντι σε όλες αυτές τις εκταμιεύσεις. Κύριε Αθανασίου, για κάποιο λόγο, όταν μιλώ για διαδικασίες συγκάλυψης και για δικαστικές έρευνες, είστε πολύ ανήσυχος.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Καθόλου, σας ακούω με πολλή προσοχή.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Η ερώτηση, λοιπόν, είναι, τι διαδικασία έρευνας έχει γίνει από το Υπουργείο σας; Σας αφορά. Έχετε διατάξει κάποια ΕΔΕ; Έχετε διατάξει κάποια άλλη ενέργεια για τα θέματα αυτά; Διότι αντιλαμβάνεστε, βέβαια, ότι η Πλεύση Ελευθερίας και εγώ προσωπικά, αλλά συνολικά θα σας έλεγα η Αντιπολίτευση και πιο συνολικά και πιο σημαντικά η ελληνική κοινωνία, δεν είναι διατεθειμένη, ενάμιση χρόνο και πλέον μετά το έγκλημα των Τεμπών, την ώρα που η κυβέρνηση, μονή, διπλή, προσπαθεί να συγκαλύψει τις δικές της ευθύνες, να κάθεται εδώ και να ακούει για την ανακοίνωση νέων εκταμιεύσεων. Από πέρυσι το Σεπτέμβριο, από τη συνέντευξη τύπου που έδωσα στη ΔΕΘ, σας έχω ζητήσει και σε εσάς προσωπικά και συνολικά στην κυβέρνηση, λογοδοσία σε σχέση με τα χρήματα που εκταμιεύονται από το Ταμείο Ανάκαμψης. Διότι εμείς έχουμε την άποψη, τη πεποίθηση, ότι δυστυχώς, αφού κάνατε τη χώρα τη χώρα του πάμε και όπου βγει και αφαιρέθηκαν, δεν χάθηκαν, αφαιρέθηκαν 57 ανθρώπινες ζωές και στοιχειώθηκαν ακόμη εκατοντάδες ανθρώπινες ζωές των επιβατών που επέζησαν και στιγματίστηκαν και τραυματίστηκαν ανεξίτηλα εκατοντάδες οικογένειες και πληγώθηκε και λαβώθηκε η ελληνική κοινωνία ολόκληρη και είναι ένα τραύμα συλλογικό που φέρουμε και πενθούμε τους νεκρούς και δεν τους σκοτώσαμε όλοι μαζί όπως είπε μια υποψήφιά σας, μετά, λοιπόν, από τη μετατροπή της χώρας στη χώρα του πάμε και όπου βγει, έχετε επιδοθεί στη τακτική του πάμε και όσα φάμε, όσα εκταμιεύσουμε και όσα αποδώσουμε σε ημετέρους.

Οι αποδόσεις των υποτιθέμενων επενδύσεων, τα είπε και ο κύριος Καζαμίας στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων επ’ αφορμή άλλου νομοσχεδίου, δείχνουν, ότι οι εκταμιεύσεις που γίνονται και οι δήθεν επενδύσεις χρημάτων, είτε του δημοσίου είτε του ιδιωτικού τομέα, έχουν τόσο χαμηλή απόδοση ώστε καταφέρνουν να ρίξουν και τους ρυθμούς ανάπτυξης. Ποια, λοιπόν, είναι η διαδικασία λογοδοσίας που έχετε εφαρμόσει για τη προηγούμενη περίοδο, ποια είναι τα ντοκουμέντα που αποτυπώνουν το πού πήγαν τα χρήματα όλης της προηγούμενης περιόδου, πού πήγαν τα χρήματα της Σύμβασης 717, που πήγαν τα χρήματα και πως εκταμιεύθηκαν χρήματα για αλλοίωση τόπου εγκλήματος με αφαίρεση ανθρώπινων ζωών και πού πήγαν τα χρήματα που λέτε ότι αξιοποιήθηκαν για αποκατάσταση υποδομών μετά το έγκλημα των Τεμπών, αλλά καταστράφηκαν οι υποδομές αυτές λόγω του Daniel; Ξαναλέω, εμείς αντιμετωπίζουμε με πάρα πολύ μεγάλη δυσπιστία αυτό το αφήγημα. Θεωρούμε, ότι τρίβει τα χέρια της η κυβέρνηση του κυρίου Μητσοτάκη, κάθε φορά που δίδεται αφορμή εκταμίευσης χρημάτων και θέλουμε να μας πείτε, όπως επιβάλλεται σε ένα κράτος δικαίου, ποιες διαδικασίες διαφάνειας και λογοδοσίας έχετε εφαρμόσει. Διότι είναι δυστυχώς πρωτοφανής η αδιαφάνεια που υπάρχει στη χώρα σε σχέση με τα πάντα. Τρανό και μελανό παράδειγμα, η πρόσφατη επιχείρηση συγκάλυψης με την επικουρία της Εισαγγελέως και της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου στην υπόθεση των παρακολουθήσεων και των υποκλοπών, όπου και η Βουλή ενεργοποιήθηκε για να συγκαλύψει, η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας συνεδρίασε για να μην συνεδριάσει, ακριβώς όπως και για να κλείσει άρον άρον το θέμα, ακριβώς όπως είχε γίνει και με την Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών, που θα θυμίσω, ότι και αυτήν η κυβέρνησή σας την έκλεισε άρον άρον και έκλεισε και τη συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής άρον άρον, αλλά δεν έκλεισε σε καμία περίπτωση το ζήτημα στην Ελληνική κοινωνία, στη συλλογική μνήμη και στην Ελληνική δικαιοσύνη.

Είπατε, ότι έχει δίκιο η Αντιπολίτευση και τα Μέσα Ενημέρωσης, θα σας πω έχει δίκιο και η ελληνική κοινωνία, να φωνάζει και να εξανίσταται για τη κατάσταση στις αφύλακτες διαβάσεις. Είπατε, επίσης, ότι θα ληφθούν μέτρα και θα αναταχθούν καταστάσεις. Κύριε Υπουργέ, δεν είναι αρκετές αυτές οι διαβεβαιώσεις, ούτε το να λέτε ότι έχει δίκιο η κοινωνία. Πήγαν να συγκρουστούν με τον ίδιο ακριβώς τρόπο δύο τρένα, πριν από λίγες μόνο μέρες, χαίρομαι που έχετε έτοιμο το φάκελο και με κοιτάτε με νόημα, πριν από λίγες μόνο μέρες, πήγαν να συγκρουστούν δύο τρένα ξανά και είπατε έτσι επιχαίροντας, ότι είχαν VHF και λειτούργησε το VHF. Δηλαδή, τα υπόλοιπα, τα οποία θα έπρεπε να είναι στη θέση τους και να λειτουργούν, δεν λειτούργησαν; Δηλαδή και σήμερα, δεν είναι ασφαλείς οι μετακινήσεις του κοινού, των απλών ανθρώπων στο σιδηρόδρομο, των απλών ανθρώπων. Έκανε μία σπαρακτική ανάρτηση ένας συγγενής θύματος πριν από λίγες μέρες, γιατί στα σχολικά βιβλία είναι ακόμη άσκηση που λύνουν τα παιδιά ποιο είναι το πιο ασφαλές μέσο μεταφοράς και η σωστή απάντηση είναι το τρένο, με βάση αυτή την άσκηση και είπε ένας πατέρας, ότι εγώ δεν μπορώ να πω στο παιδί μου, που η μάνα του σκοτώθηκε στα Τέμπη, να απαντάει ότι το τρένο είναι το πιο ασφαλές μεταφορικό μέσο. Όλα αυτά ξέρετε δεν σβήνουν ούτε καλλωπίζοντάς τα με ιλουστρασιόν παρουσιάσεις, ούτε κουκουλώνοντάς τα με τσιμέντο, ούτε καταψηφίζοντας τις προτάσεις της Αντιπολίτευσης, που είναι οι προτάσεις της κοινωνίας, για έρευνα και δικαιοσύνη.

Κύριε Υπουργέ, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, κατέθεσε στις αρχές της χρονιάς και άλλαξε όλη τη πορεία-στις 24 Γενάρη- της διαδικασίας έρευνας για το έγκλημα των Τεμπών η Μαρία Καρυστιανού και στη θέση που κάθεστε, σηκώθηκε όρθια στη μνήμη των θυμάτων, τιμώντας τους νεκρούς, τιμώντας το σκοτωμένο της κορίτσι και είπε, δεν θα σταματήσω εάν δεν αποδοθεί δικαιοσύνη. Έτσι και εμείς, τιμώντας και αυτή τη μάνα και όλους τους γονείς και τους συγγενείς, σας διαβεβαιούμε, δεν θα σταματήσουμε αν δεν αποδοθεί δικαιοσύνη, ούτε θα μπούμε στη διαδικασία να συζητάμε εικονικά την ώρα που τα ζέοντα προβλήματα είναι ορθάνοιχτα. Κλείνω και επιφυλάσσομαι να επανέλθω, διαβεβαιώνοντάς σας, κύριε Υπουργέ, ότι εμείς θα ασκήσουμε και με αφορμή αυτή τη συνεδρίαση, Κοινοβουλευτικό Έλεγχο για όλα τα πεδία. Περιμένω τις απαντήσεις σας, περιμένω συγκεκριμένη πληροφόρηση για αυτά τα οποία οφείλετε από τη θέση σας να κάνετε και σας παρακαλώ να ενημερώσετε και τον κύριο Μητσοτάκη σχετικά, το ζήτημα του Ελληνικού Σιδηροδρόμου δεν πρόκειται να συζητηθεί ποτέ χωρίς να αναφέρεται ταυτόχρονα το έγκλημα των Τεμπών. Είναι μια λέξη που δεν είπατε στην παρουσίασή σας, είναι ένα θέμα που το αποφύγατε. Το έγκλημα των Τεμπών είναι συνυφασμένο με το θέμα του σιδηροδρόμου και σε κάθε συζήτηση που ανοίγετε εμείς θα αναφερόμαστε σε αυτό. Ευχαριστώ .

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**  Ευχαριστούμε και εμείς. Μια σειρά θεμάτων που έθεσε η Πρόεδρος της «Πλεύσης Ελευθερίας» και ο κύριος Υπουργός και είναι εδώ ακριβώς γι’ αυτό το λόγο για να ακούσει τα ερωτήματα. Θα ανακοινώσω τη λίστα των Βουλευτών που ζήτησαν το λόγο και θα παρακαλέσω, να τηρηθεί αυστηρά ο χρόνος των πέντε λεπτών για τα ερωτήματα και την τοποθέτηση, γιατί είναι αρκετοί οι συνάδελφοι που θέλουν να μιλήσουν. Ο κύριος Υπουργός και οι κύριοι Υφυπουργοί, συγκεντρώνουν τα ερωτήματα και στο τέλος θα απαντήσουν και αν χρειαστεί θα δοθούν διευκρινίσεις. Ανακοινώνω λοιπόν για να είναι γνωστό ευθύς εξαρχής και με τη σειρά που ανακοινώνω θα δοθεί ο λόγος, από το ΣΥΡΙΖΑ έχει ζητήσει το λόγο ο κύριος Μαμουλάκης, από το ΠΑΣΟΚ, ο κύριος Παρασύρης, από το ΚΚΕ, ο κύριος Καραθανασόπουλος, από την «Ελληνική Λύση», ο κύριος Βιλιάρδος, από τη «Νέα Αριστερά», η κυρία Πέρκα, από τη «ΝΙΚΗ», ο κύριος Βρεττός, από την «Πλεύση Ελευθερίας», ο κύριος Καζαμίας και η κυρία Κεφαλά, από τους «Σπαρτιάτες» ο κύριος Κόντης και στη συνέχεια από το ΣΥΡΙΖΑ, η κυρία Τζάκρη και από τη «Νέα Αριστερά» ο κύριος Ζεϊμπέκ Χουσεΐν. Και στο τέλος θα πάρει τον λόγο ο κύριος Κωνσταντινίδης από τη Νέα Δημοκρατία- όχι για κανέναν άλλο λόγο, κύριε Κωνσταντινίδη, απλά επειδή δεν είστε μέλος της Επιτροπής και έτσι επιβάλλεται από τον Κανονισμό.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Δηλαδή, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας μέλος της Επιτροπής δεν ζητάει το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κοιτάξτε, κυρία Πρόεδρε, μπορούν να ζητήσουν και στη συνέχεια είναι ήδη τέσσερις συνάδελφοι εδώ.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Προς το παρόν δεν ζητάνε. Απλά για να καταλάβουμε, να καταλάβει και ο κόσμος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**  Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Το λόγο έχει ο κύριος Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:**  Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πράγματι, πέντε μήνες μετά βρισκόμαστε εδώ στην ίδια αίθουσα προς ενημέρωση από τον κύριο Υπουργό. Πέντε μήνες μετά, όμως, όπου υπάρχουν ακόμα και τίθενται επί τάπητος σοβαρά ερωτήματα που διακαώς ζητούν απαντήσεις. Ξεκινώ, κύριε Υπουργέ, κατευθείαν από τη δική σας ουσιαστικά δέσμευση για τον νέο ΟΣΕ, το θεσμικό πλαίσιο του νέου ΟΣΕ, που μάλιστα είχατε προαναγγείλει για το δ΄ τρίμηνο του 2024, το επιβεβαιώνετε τώρα- να σας θυμίσω ότι εισήλθαμε ουσιαστικά, ήμαστε «ante portas» του δ’ τριμήνου- πότε θα συμβεί αυτό; Πότε θα δομηθεί ο νέος Οργανισμός; Η έναρξη ισχύος τροποποιήσεων του ν.4974/2022 και της δευτερογενούς νομοθεσίας για τον νέο ΟΣΕ αλλά καθώς και η προκήρυξη που σας άκουσα για τον Τεχνικό Σύμβουλο διοίκησης ούτε αυτό εν τοις πράγμασι έχει ολοκληρωθεί. Να δούμε, μέρα με τη μέρα, 100 μέρες απομένουν μέχρι το τέλος του έτους, είπατε δ΄ τρίμηνο και δράττομαι της ευκαιρίας ωστόσο, να αναφερθώ στα ζητήματα ασφαλείας του εν λόγω σιδηροδρόμου. Η ασφάλεια και του σιδηροδρόμου, κύριε Υπουργέ, συνιστά ουσιώδη ευρωπαϊκή απαίτηση και οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς.

Μία παρένθεση εδώ, ένα ολόκληρο χρόνο είμαστε μετά την καταστροφή του «Daniel» και θέτετε άμεση προτεραιότητα κάτι σε ορίζοντα μέχρι το 2026; Προφανώς, δεν συνιστά για εσάς άμεση προτεραιότητα. Θα έπρεπε αυτό το έτος, και θα ήθελα να έχουμε απολογιστικά, γιατί παρατηρώ και στην παρουσίασή σας που το φωτογράφισα- περιμένω και θα το λάβουμε φαντάζομαι και εγγράφως -όλα είναι σε εκκρεμότητα. Το κομβικό σημείο που ο αποχωρήσας Πρόεδρος προηγούμενος Προεδρεύων είπε δε, η Μαγνησία το κομμάτι, το σκέλος το κρίσιμο, είναι ακόμα χωρίς ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση, χωρίς GSMR, χωρίς τα στοιχειώδη εργαλεία- το καταγγέλλουν άλλωστε έχουν και εικοσιτετράωρη απεργία μεθαύριο Πέμπτη- οι άνθρωποι που είναι μέσα στο οικοσύστημα του Οργανισμού του ΟΣΕ και βλέπουν τα πράγματα στην πράξη. Και το ένα έτος αυτό κατ’ εμέ, είναι δομική αβελτηρία που έχει την πολιτική ευθύνη. Αν δεν μας ενημερώσετε βήμα- βήμα ακριβώς πού βρίσκεται όχι σε εκκρεμότητα, έχετε ένα ολόκληρο πίνακα που είναι σε εκκρεμότητα οι κρίσιμες περιοχές. Ο «Daniel» έλαβε χώρα πριν από ένα χρόνο και μιλάμε για την κεντρική αρτηρία που ενώνει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη και δεν έχουμε τα απαιτούμενα στοιχειώδη δίχτυ ασφαλείας;

 Τώρα. Ο διαχειριστής υποδομής ο ΟΣΕ και οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Ως Εθνική Αρχή Διαφάνειας για τους σιδηροδρόμους είχε οριστεί η ΡΑΣ. Εντάξει. Η ΡΑΣ για την έγκριση ασφαλείας στον ΟΣΕ, το πιστοποιητικό στη “HELLENIC TRAIN” κλπ.. Όμως, εδώ τι έχουμε παράλληλα, ο Εθνικός Οργανισμός Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, είναι η επίσημη Αρχή για τη διεξαγωγή ερευνών σιδηροδρομικών ατυχημάτων σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με κύριο σκοπό την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Κύριε Υπουργέ. Το τελευταίο μόλις διάστημα έχουμε δύο περιστατικά, αναφερθήκατε και εσείς ένα εξ αυτών, 13 Σεπτέμβρη παραλίγο σύγκρουση τρένων, 14 Σεπτέμβρη πρόσκρουση τρένου σε πεσμένα δέντρα. Εδώ, ειρήσθω εν παρόδω, δεν περιποιεί τιμή η τοποθέτηση του Προέδρου του ΟΣΕ για πλήρη άγνοια των ζητημάτων, το ακούσαμε στη δημόσια σφαίρα να τοποθετείται με αλλοπρόσαλλες προσεγγίσεις, και η ευθύνη της τοποθέτησης φέρει η κυβέρνηση του κυρίου Γραμματίδη, αν δεν κάνω λάθος. Εύλογα ερωτήματα, λοιπόν, ως προς την εύρυθμη λειτουργία, δέουσα επιμέλεια άσκηση αρμοδιοτήτων αλλά και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, που επωμίζονται την αρμοδιότητα λήψης προληπτικών αλλά και κατασταλτικών μέτρων, που να καθιστούν ασφαλή τη χρήση του σιδηροδρόμου. Δημιουργείται η αίσθηση, ότι η επικοινωνία το είδαμε και σε πολύ εύλογη μορφή, η δική σας η επιχειρησιακή αλλά και οργανωτική δομή, πάνω στην οποία θεμελιώνεται η ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρόμου φέρνει χαρακτηριστικά του Πύργου της Βαβέλ.

 Για να ενισχύσω την παρατήρησή μου αυτή θα αναφερθώ στην κατεπείγουσα σύσταση ασφαλείας του RODASAM της 7ης Ιουνίου του 2024, τη γνωρίζετε άλλωστε. Αυτή η 39η συνεδρίαση είχε συγκεντρώσει αρκετά στοιχεία για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών. Τι εντόπισε λοιπόν; Ότι το χρησιμοποιημένο μόνιμο μέσο επικοινωνίας του ασυρμάτου VHF δεν είναι το ενδεδειγμένο μέσο που να επιτρέπει την άμεση επαφή ένας προς έναν μεταξύ των Σταθμαρχών και των Μηχανοδηγών για όλες τις επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια. Κάλεσε, δηλαδή, όλα τα εμπλεκόμενα μέρη τη ΡΑΣ, τον ΟΣΕ, τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, τη ΓΑΙΟΣΕ και εσάς να συνεργαστείτε χωρίς καθυστέρηση, και να εφαρμόσετε στο ελληνικό σιδηροδρομικό σύστημα μια μεθοδολογία επικοινωνίας που σχετίζεται με την ασφάλεια και σέβεται τις απαιτήσεις του εκτελεστικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και ενός μέσου επικοινωνίας που να αίρει τις αδυναμίες, τις εύλογες στις δομικές αδυναμίες του VHF. Τι μεσολάβησε από τον Ιούνιο μέχρι τον Σεπτέμβριο που ως εκ του θαύματος αποφεύχθηκε η σύγκρουση των δύο συρμών; Η απάντηση έρχεται εκ νέου από την RODASAM που αποφασίζει εκτάκτως στην 62η συνεδρίασή, της 16η Σεπτεμβρίου του 2024 να επανέλθει πάλι σε εσάς στη σύσταση της 7η Ιουνίου. Καλεί εκ νέου όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεργαστούν χωρίς καθυστέρηση για την εφαρμογή στον ελληνικό σιδηρόδρομο σύστημα της ως άνω σύστασης.

Κύριε Υπουργέ, όπως θα γνωρίζετε τα Σωματεία ΣΕΠ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΠΕΠ, που αναφέρθηκα προηγουμένως, έχουν την πανελλαδική σιδηροδρομική απεργία την Πέμπτη. Στην ανακοίνωσή τους στηλιτεύουν την απουσία ενεργειών που άπτονται ζητημάτων ασφαλείας παρά τις διαβεβαιώσεις διευθυντικών στελεχών περί άμεσων μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων. Αναφορά γίνεται και σε υπόμνημα σχετικό που έχουν καταθέσει τα Σωματεία της Hellenic Train εδώ και τέσσερις μήνες. Τα αιτήματά τους, όπως για παράδειγμα, αντικατάσταση τροχαίου υλικού με σύγχρονους συρμούς εφάμιλλους των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, εκπαίδευση των μηχανοδηγών και τεχνιτών στο συνολικό τροχαίου υλικού, συνεχούς εκπαίδευσης των τεχνικών. Είναι παράλογα όλα αυτά τα ερωτήματα; Δεν «ακουμπάνε» στο ζήτημα ασφαλείας;

Τώρα, ένα σκέλος που θα εστιάσω εν κατακλείδι αλλά νομίζω ότι είναι καίριο, είναι κάποια σημεία αναφοράς από την προηγούμενη ενημέρωση που παρείχατε στο σώμα, σε εμάς. Πιο συγκεκριμένα, στο εκπονηθέν σχέδιο δράσης για τη σιδηροδρομική ασφάλεια που είχατε καταθέσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το οποίο θα δημοσιοποιήτο, που όντος έγινε. Ήδη από τα όσα έχουν δει το φως της δημοσιότητας η ομάδα αξιολόγησης του European Union Agency for Railways στο πόρισμά του 2023 είχε εντοπίσει μεταξύ άλλων την έλλειψη ετήσιων σχεδίων ασφαλείας.  Είχε εντοπίσει και είχε διαφωνήσει με την ανάθεση ευθύνης για την ασφάλεια στη Ρ.Α.Σ. σας το είπαν για τη Ρ.Α.Σ. ο ERA, καθώς αυτή η μεταβίβαση δεν ευθυγραμμίζεται με τη σχετική Οδηγία του 2016/798, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η γνωστή SCS. Επιγραμματικά, είχε διαπιστώσει ότι θα πρέπει να υφίσταται μία ελληνική οντότητα που να αναλαμβάνει τη συνολική ευθύνη και να διασφαλίζει, ότι η ασφάλεια του σιδηροδρόμου διατηρείται.

Κύριε Υπουργέ, που θα αποτυπώνεται ότι την τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της γενικής διατήρησης της ασφαλείας των σιδηροδρόμων, θα την έχει το Υπουργείο; Πλανάται στον αέρα μια σύγχυση ρόλων, μια σύγχυση που εξακολουθεί και την οποία απευχόμαστε. Θα υποστηρίξετε ότι διανύουμε μια δύσκολη μεταβατική περίοδο, όπως αναφέρατε προηγουμένως. Ωστόσο, το ζήτημα της ασφάλειας δεν μπορεί, δεν πρέπει να μπει σε μεταβατικά κουτάκια. Δεν μπορούμε να κλωτσάμε το τενεκεδάκι παρακάτω. Πρέπει οι ευθύνες να αποκρυσταλλωθούν και να είναι ξεκάθαρες. Ποιος έχει την ευθύνη και γιατί; Σήμερα που μιλάμε, έχει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών την ευθύνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων; Σας ρωτώ ευθέως. Ποιος έπρεπε και πρέπει να εκπονήσει το σχέδιο δράσης για τη σιδηροδρομική ασφάλεια;

Έρχομαι στον νέο ΟΣΕ, τον ενιαίο φορέα που θα ενσωματώσει λοιπόν τον ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ και τη ΓΑΙΑΟΣΕ. Δεν θα αναφερθώ για το μακρόχρονο ιστορικό του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της ΕΕΣΣΤΥ. Είναι όμως κρίσιμο να πάρουμε διαβεβαίωση, ότι ο σχεδιασμός συνένωσης που αναφέρατε προηγουμένως, δεν έγινε αποκλειστικά για λογιστικούς και χρηματοοικονομικούς λόγους και όρους βιωσιμότητας, ότι όντως θα προκύπτει σε αυτό τη νέα οντότητα, το νέο ΟΣΕ, μια σαφώς οριοθετημένη ευθύνη σε κρίσιμα θέματα όπως αυτό της συντήρησης και κυρίως της ασφάλειας. Σας έχουμε ξαναπεί και οι καθηγητές στο πολυτεχνείο το φωνάζουν, ότι δεν συντηρείται πεθαίνει και καμιά φορά σκοτώνει.

Έτσι λοιπόν ένα restructuring που αναφέρατε μετά το άλλο restructuring θα ευοδώσει καρπούς, ότι όντως η ουσιώδης ευρωπαϊκή απαίτηση για ασφάλεια θα αναπτύσσεται, θα διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και θα βελτιώνεται συνεχώς, ότι οι αρμοδιότητες Ρ.Α.Σ., νέου ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Υπουργείου, θα κινούνται σε ευρωπαϊκά πρότυπα. Μας διασφαλίζει ότι θα γίνει αυτό; Πρέπει να αντλήσουμε γνώση από το παρελθόν. Τα ίδια λάθη πάση θυσία δεν πρέπει με τίποτε να επαναληφθούν.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Παρασύρης.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ**: Θα συμφωνήσω με την πρόεδρο, την κυρία Κωνσταντοπούλου. Αποφύγατε την αναφορά στα Τέμπη, αλλά κάθε συζήτηση που γίνεται στους σιδηροδρόμους από εδώ και πέρα νομίζω ότι επισκιάζεται από αυτή την πολύ μεγάλη τραγωδία και κάθε συζήτηση που γίνεται για τους σιδηροδρόμους πρέπει με κάθε τρόπο να έχει μια κατεύθυνση, έτσι ώστε να αποφευχθεί μια τέτοια νέα τραγωδία. Δυστυχώς, τα περιστατικά δεν αποδεικνύουν κάτι τέτοιο. Λίγες μέρες πριν, δύο τρένα παραλίγο να συγκρουστούν. Υπήρχε το περιστατικό με το δέντρο. Δεν μας έχετε πείσει ακόμα ότι πάτε σε μία τέτοια κατεύθυνση, τόσο σε θεσμικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο επενδύσεων παρότι πριν από αρκετούς μήνες δεσμευθήκατε ότι θα υπάρξουν όντως εκταμιεύσεις 1,2 δισ. σε νέες υποδομές. Τα 450 εκατομμύρια κύριε Υπουργέ, αν δεν κάνω λάθος θα πάνε για τον Daniel. Ωστόσο πρέπει να πω ότι εδώ πέρα έχουμε μια ενημέρωση από την πλευρά τη δική σας και συνηθίζετε να το κάνετε αυτό - το κάνατε και στο προηγούμενο Υπουργείο - με έναν τρόπο συνδονιδώς και αποσπασματικά, απαριθμώντας έργα χωρίς να έχουμε μια γενική αίσθηση σχετικά με ένα συνεκτικό σχέδιο για το πού οδηγούμαστε. Τα δεδομένα είναι εντελώς διαφορετικά. Σας διαψεύδει η ίδια η πραγματικότητα, τα δημοσιεύματα από το διεθνή τύπο και όχι μόνο. Το Bloomberg μας έχει κατατάξει στους πιο επικίνδυνους σιδηροδρόμους, ακόμη και από χώρες του ανατολικού μπλοκ. Σήμερα έχουμε τις ανακοινώσεις από τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους, οι οποίοι κάνουν λόγο για μία κατάσταση χάους εντός των σιδηροδρόμων. Ζητούν περισσότερο προσωπικό, ζητούν πιο σύγχρονο εξοπλισμό, ζητούν εκπαίδευση, επιμένουν στην ασφάλεια. Ο προηγούμενος Υπουργός πριν από εσάς, ο μοιραίος κ. Καραμανλής, δυστυχώς υποτίμησε τις ανακοινώσεις των σιδηροδρομικών και θα ήθελα να τις λαμβάνετε από δω και πέρα υπόψη σας.

Σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο που αλλάζετε τώρα και ενώνεται τις εταιρείες, θα ήθελα να μας ξεκαθαρίσετε το εξής, κάποτε τις είχατε διασπάσει με το ν.4974. Τι είναι αυτό που αλλάζει και με την ίδια επιχειρηματολογία έρχεστε τώρα ξανά και ξαναενώνετε τις συγκεκριμένες εταιρείες και πώς διασφαλίζετε όρους διαφάνειας. Επιμένω σε αυτά που ακούστηκαν προηγουμένως από τους συναδέλφους. Πώς διασφαλίζετε όρους διαφάνειας στη λειτουργία αυτής της νέας εταιρείας; Γιατί ένα θέμα που προέκυψε στην εξεταστική, ήταν ότι κανένας δεν μπορούσε να αναλάβει την ευθύνη για τα προβλήματα που είχαν ήδη εντοπιστεί. Όσον αφορά τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, συγκροτήθηκε με καθυστέρηση το Σεπτέμβριο 2023, ενώ ο νόμος είχε ψηφιστεί από τον Ιανουάριο. Υπάρχει και ένα σημαντικό conflict of interest εκεί πέρα, ένα μέλος του συγκεκριμένου οργανισμού είναι συνεργάτης νομίζω σε δικηγορική εταιρεία του προέδρου του ΟΣΕ. Αυτά δεν συνιστούν σε καμία περίπτωση μία διασφάλιση λογοδοσίας και διαφάνειας μεταξύ ελεγχόμενου και ελεγκτού.

 Μας είπατε για τις ισόπεδες διαβάσεις ότι βρέθηκε χρηματοδότηση 25 εκατ. παρότι είχατε δέσμευση για 30. Σε ό, τι αφορά το Δομοκό – Λάρισα στην προηγούμενη ενημέρωση που είχαμε, είχαμε ζητήσει για το τμήμα αυτό πότε ανατέθηκαν, με τι διαδικασίες, διαγωνισμούς, απευθείας αναθέσεις, πόσες είναι οι συμβάσεις που τρέχουν, τι προϋπολογισμό έχουν και από ποια χρηματοδοτικά εργαλεία καλύπτονται τα έργα αυτά. Κάποια από αυτά τα είπατε. Δεν ξέρουμε αν αποκαταστάθηκε το τμήμα TCS στο τμήμα της Θεσσαλίας που είχε καταστραφεί ολοσχερώς από το Daniel. Νομίζω, είπατε ότι αυτό ακόμα απομένει. Στο υπόλοιπο τμήμα λοιπόν υπάρχει. Κάποια ερωτήματα σε σχέση με την προηγούμενη φορά που ακόμα δεν έχουν απαντηθεί. Ποιο είναι το ακριβές περιεχόμενο της σύμβασης με την εταιρεία ΚΟΜΠΡΑ. Το γεγονός, ότι το αναλογικό δίκτυο δεν λειτουργεί σύμφωνα με την αδειοδότηση του, τίνος είναι η εν λόγω απόφαση και σχετικά με το ταμείο ανάκαμψης παρότι από τον κύριο Γερουλάνο έχει κατατεθεί ερώτηση σχετικά με το ταμείο ανάκαμψης, δεν έχουμε απάντηση. Θα θέλαμε μία αναλυτική απάντηση, σε σχέση με τις ερωτήσεις που έχουμε κάνει. Ποια είναι τα έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί για τον σιδηρόδρομο. Μιας και είμαι από την Κρήτη, θα ήθελα να σας βάλω το θέμα του τραίνου στην Κρήτη. Υπάρχει αυτή η σκέψη και γνωρίζετε ότι υπάρχει αυτό το αίτημα. Δεν ξέρω σε ποιο βαθμό το Υπουργείο το έχει κατά νου.

Κλείνοντας θέλω να πω ότι επιμένουμε στα ζητήματα διαφάνειας, λογοδοσίας, γιατί είναι επιτακτικό μέσα από το περιστατικό που συνέβη, από το έγκλημα που συνέβη στα Τέμπη. Νομίζω κύριε Υπουργέ πρέπει να ενσκήψετε ακόμα παραπάνω έτσι ώστε να διασφαλιστεί καταρχήν η εκπαίδευση του προσωπικού, τα σύγχρονα συστήματα, η λογοδοσία και η ασφάλεια των επιβατών. Από την άλλη, υπάρχει μια σοβαρή οικονομική διάσταση προφανώς για την εξέλιξη των σιδηροδρόμων και την ανάπτυξη των υποδομών στο επίπεδο αυτό. Η γεωγραφία είναι με το μέρος μας μετά από τις συγκρούσεις στην Ουκρανία και στην Παλαιστίνη, η γεωπολιτική είναι με το μέρος μας. Αξίζει να επενδύσουμε στους σιδηροδρόμους, έτσι ώστε να γίνει και ένας σημαντικός μοχλός ανάπτυξης και κοινωνικής ανάπτυξης αλλά και οικονομικής ανάπτυξης για τον τόπο μας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σε άσχημη μέρα πραγματικά η ενημέρωση, κύριε Υπουργέ, είναι το τριήμερο που ξεκινούν οι κινητοποιήσεις των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, μετά τα αλλεπάλληλα περιστατικά που είχαμε στους σιδηροδρόμους και τα οποία ακολουθούν το έγκλημα στα Τέμπη. Επί της ουσίας, τι βάζουν οι εργαζόμενοι στον σιδηρόδρομο; Τρία μεγάλα ζητήματα. Πρώτον, άμεσες προσλήψεις προσωπικού στον σιδηρόδρομο, ΟΣΕ, Hellenic Train και στις υπόλοιπες. Δεύτερον, σύγχρονους συρμούς, με σύγχρονα μηχανοστάσια, τα οποία δεν υπάρχουν και αφορούν την Hellenic Train. Τρίτον, σύγχρονο και ασφαλές δίκτυο που αφορά τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ και το οποίο δεν υπάρχει, για αυτό είναι το αποτέλεσμα των αλλεπάλληλων συμβάντων που δεν εξελίχθηκαν και ευτυχώς, δεν είχαν σημαντικές συνέπειες. Και το λέμε αυτό, γιατί πραγματικά από την παρουσία σας, φαίνεται ότι άλλα πράγματα έχετε προτεραιότητες και όχι για αυτά. Τι είπατε βασικά; Καταρχάς, σχέση με το οργανόγραμμα είναι πάνω από το 50% του μειωμένου οργανογράμματος του ΟΣΕ, που δεν καλύπτεται από προσωπικό. Και μιλάτε για 117 προσλήψεις και αυτοί που θα συνταξιοδοτηθούν το επόμενο διάστημα μέχρι να γίνουν οι προσλήψεις, τι θα γίνει; Η υπερ-εντατικοποίηση των εργαζομένων; Εργαζόμενοι, οι οποίοι δεν έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και εκπαίδευση για να μπορέσουν να απασχοληθούν στα συγκεκριμένα αντικείμενα είτε είναι του ΟΣΕ είτε είναι της Hellenic Train, γιατί κάνουν «fast track» διαδικασίες μάθησης και το αποτέλεσμα και την επίπτωσή του το είδαμε στα Τέμπη. Και για όλα αυτά, τίποτα απολύτως, για το ανθρώπινο δυναμικό, για το πως θα αναβαθμιστεί και για το πως θα μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις σημαντικές επιπτώσεις της εντατικοποίησης. Και, βεβαίως, τίποτα για τα ζητήματα που αφορούν την Hellenic Train, παρά το γεγονός ότι παίρνει 65 εκατ. ευρώ επιδότηση κάθε χρόνο για τις λεγόμενες «άγονες γραμμές».

Τι θα γίνει με τον εκσυγχρονισμό των συρμών; Τι θα γίνει με το εκσυγχρονισμό των μηχανοστασίων, με την προμήθεια ανταλλακτικών, με τις συγκεκριμένες προδιαγραφές πυρασφάλειας που πρέπει να τηρούν και οι συρμοί και τα μηχανοστάσια; Για όλα αυτά, απολύτως τίποτα, λες και δεν είστε εποπτεύων Υπουργείο και για το συγκεκριμένο ζήτημα, γιατί είστε και Μεταφορών, όχι μόνο Υποδομών, μας μιλήσατε απλά, αποσπασματικά για ορισμένες υποδομές, οι οποίες, επί της ουσίας, είναι και αυτές εμβαλωματικές. Επανέρχομαι πάλι στο ζήτημα του ανθρώπινου δυναμικού. Είπατε ότι θα κάνετε δύο συμβάσεις το επόμενο διάστημα 5,8 εκατ. ευρώ για το ζήτημα των δέντρων, για δύο χρόνια. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει μισθοδοσία 150 εργατών γραμμής, οι οποίοι, λείπουν και οι οποίοι, θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν και τη συντήρηση και τον έλεγχο, αλλά και τα δέντρα. Επί της ουσίας, δεν υπάρχουν στην πράξη οι εργάτες γραμμής που υπήρχαν τα προηγούμενα χρόνια και είχαν ως σκοπό να παρακολουθούν την κατάσταση της γραμμής, να παρεμβαίνουν και να αντιμετωπίζονται τέτοιου είδους ζητήματα. Αυτά, όμως, τα κάνετε προς όφελος συγκεκριμένων ομίλων, μικροεργολάβων, μεγαλοεργολάβων που θα αναλάβουν.

Όσον αφορά για τις συμβάσεις. Αλήθεια, πώς μπορεί να είστε ικανοποιημένος ότι ολοκληρώνονται και δεν έχουν ολοκληρωθεί οι συμβάσεις; Φταίει τώρα ο «Daniel», που δεν λειτουργεί η σύμβαση 717, γιατί υπήρξε το πρόβλημα με τη θεομηνία; Μετά από πόσα χρόνια ολοκληρώθηκε από την αρχική της ημερομηνία; Μετά από δεκαπέντε χρόνια και ενώ είχε μεσολαβήσει το έγκλημα στα Τέμπη, με τους δεκάδες νεκρούς. Έχουν ολοκληρωθεί οι υπόλοιπες τρεις συμβάσεις για το «GSM-R» και για το «ETCS», που ήταν το 2006 και το 2007 και που δεν είναι η σύμβαση 717; Όχι, ούτε αυτές έχουν ολοκληρωθεί, ούτε αυτές είναι λειτουργικές, επί της ουσίας και θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί το πολύ. Οι συμβάσεις αυτές, ήταν για δύο χρόνια, μέχρι το 2010, και μιλάμε για το 2025 και δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη και οι οποίες, σχετίζονται με την ασφάλεια συνολικά του δικτύου. Αυτή η εικόνα, είναι η συνολικότερη εικόνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα ζητήματα της ασφάλειας.

Είπατε και εσείς για το 14%, που το ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας του δικτύου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχει η Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού τον Μάιο του 2024, που τι λέει αυτή η Έκθεση; Ότι υπάρχουν τεράστιες καθυστερήσεις στην εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας, ότι μόλις το 14% του δικτύου έχει μπει το ολοκληρωμένο σύστημα και το «ETCS», η αυτόματη πέδηση, μόλις σε τέσσερις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχει σε πάνω από 30%. Με αποτέλεσμα, τι; Να αυξάνονται τα ατυχήματα. Το 2022, κατέγραψε 1569 σημαντικά ατυχήματα στους σιδηροδρόμους και 805 νεκρούς, αυξημένος κατά 18% από το 2021. Και, μάλιστα, το μεγαλύτερο ποσοστό από τις ισόπεδες διαβάσεις, γιατί στην Ευρωπαϊκή Ένωση μόλις το 17% των ισόπεδων διαβάσεων έχει προστασία, οι υπόλοιπες δεν έχουν. Επί της ουσίας, πάνω κάτω η ίδια εικόνα. Βέβαια, εδώ θα μου επιτρέψετε μία παρένθεση. Φαίνεται ότι και στο πράσινο κόμμα της Σοσιαλδημοκρατίας ο αντικομμουνισμός είναι δεύτερη φύση. Είναι δυνατόν να μιλάει για τις χώρες του Ανατολικού Μπλοκ και το σιδηροδρομικό δίκτυο που η ανάπτυξη ήταν τεράστια, ασύλληπτη και που η υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση δεν τη βλέπει ούτε με τα κιάλια, με τα τεράστια σιδηροδρομικά έργα και να μιλάει με αυτά τα λογία; Τέλος πάντων.

Πάμε να δούμε, λοιπόν, τι σχεδιάζει η κυβέρνηση για το επόμενο διάστημα. Η κυβέρνηση δεν θέλει να αντιμετωπίσει με τα έργα που προωθεί τις σύγχρονες ανάγκες ασφαλούς μετακίνησης του λαού και των εμπορευμάτων, βεβαίως, αλλά του λαού πρώτα και κύρια, αλλά θέλει να εξυπηρετήσει τα αναθεωρημένα διευρωπαϊκά δίκτυα, υλοποιώντας ποιον σχεδιασμό; Τον Αμερικανο-νατοϊκό σχεδιασμό, τον Ευρωατλαντικό σχεδιασμό και ο σχεδιασμός αυτός δεν είναι τίποτε άλλο παρά η υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Διάδρομου Μεταφορών Βαλτική Θάλασσα – Μαύρη Θάλασσα – Αιγαίο Πέλαγος (ΒΒΑ). Αυτός είναι ο σχεδιασμός τον οποίον κάνετε και με τα έργα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, με προϋπολογισμό 700 εκατ. ευρώ και Νέα Καρβάλη –Τοξότες, αλλά και με τη Θεσσαλονίκη. Όλο το βάρος πέφτει στο πως θα εξυπηρετηθεί ο ανατολικός άξονας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πως θα ισχυροποιηθεί ο πόλος αυτός και με εμπορεύματα και με ενέργεια και μεταφορά στρατιωτικού υλικού και πολεμικού υλικού στην Ανατολική Ευρώπη, ιδιαίτερα στο σημείο όπου φλέγεται, στο μέτωπο της Ουκρανίας, εμπλέκοντας συνολικότερα την Ελλάδα σε αυτούς τους ανταγωνισμούς, σε αυτούς τους σχεδιασμούς, με πολύ σοβαρό η Αλεξανδρούπολη να αποτελέσει μαγνήτη τέτοιου είδους αντανταπάντησης από το αντίπαλο ιμπεριαλιστικό στρατόπεδο. Αυτό προωθείτε.

Δεν είπατε κουβέντα για τα υπόλοιπα μεγάλα και αναγκαία έργα. Τι θα γίνει με τον σιδηρόδρομο στη Νότια και Δυτική Ελλάδα; Θα φτάσει καμιά φορά στην Πάτρα και πώς; Η υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα, η Πελοπόννησος και το δίκτυό της; Μόλις το 1/3 του σιδηροδρομικού δικτύου του 1980 λειτουργεί σήμερα. Πενήντα χρόνια, λοιπόν, μετά, συζητάμε για σιδηρόδρομο στην Ελλάδα, ένας μόνο άξονας Αθήνα - Θεσσαλονίκη και τίποτε άλλο και τώρα θα επεκταθεί και στην Αλεξανδρούπολη, λόγω γεωστρατηγικών αναγκών. Τα υπόλοιπα;

Βεβαίως, για το μετασχηματισμό θα το συζητήσουμε πολύ πιο αναλυτικά και τι θα εξυπηρετήσει αυτή η ενοποίηση. Βεβαίως, ενοποίηση λέμε κι εμείς, γιατί η πολυδιάσπαση αντιμετώπισε αυτά τα ζητήματα, αλλά για όφελος ποιου θα είναι αυτή η ενοποίηση;

Γιατί μπορεί να οδηγήσει σε συγκέντρωση των όλων δραστηριοτήτων και άρα, στην καλύτερη εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μεγάλων πολυεθνικών που δραστηριοποιούνται στο χώρο, τόσο της υποδομής όσο και της υπέρδομης και βεβαίως στο πλαίσιο της συνολικότερης απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελεί και την κύρια αιτία των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Καραθανασόπουλε.

Το λόγο έχει ο κύριος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:**  Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, αν και δεν είμαστε μέλη της Επιτροπής, κρίνοντας από την προηγούμενη τετραετία που συμμετείχαμε, διαπιστώσαμε από τότε μια μεγάλη αδιαφορία για τον σιδηρόδρομο. Συμβάσεις έρχονταν για Κύρωση, με πολλά ερωτηματικά, ενώ πολλές από αυτές έχουν τελματώσει. Εμείς, είχαμε επισημάνει τους κινδύνους, εισπράττοντας από τότε, αδιαφορία και αλαζονεία πολλές φορές, καθώς επίσης λαμβάνοντας μη πειστικές απαντήσεις στις ερωτήσεις μας, προφορικές και γραπτές. Είναι θετικό πάντως, που μας ενημερώνετε από πριν και δεν φέρνεται ένα νομοσχέδιο για επικύρωση, όπως συνέβαινε συνήθως την προηγούμενη τετραετία. Ελπίζοντας όμως να μη γίνεται για επικοινωνιακούς λόγους και να ληφθούν υπόψιν οι παρατηρήσεις μας. Η άσχημη αυτή πρακτική της πολιτείας, αποκαλύφθηκε με τον πιο φρικτό τρόπο στο έγκλημα στα Τέμπη, όταν ο τότε Υπουργός, ο κύριος Καραμανλής, υπερηφανευόταν για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, λίγες ημέρες πριν. Δυστυχώς, η Επιτροπή στα Τέμπη, εκτός της Εξεταστικής λίγο πριν τις εκλογές του 2023, ήταν αυτή με τη μεγαλύτερη συμμετοχή. Επίσης, με τη μεγαλύτερη τηλεοπτική προβολή και γι’ αυτό είπαμε δυστυχώς, όπου είδαμε πολλούς συναδέλφους για πρώτη φορά. Το ενδιαφέρον όμως ήταν προσχηματικό, αφού κυριάρχησε η ανάγκη διατήρησης των εκλογικών ποσοστών, υπενθυμίζοντας πως λίγο αργότερα ο κύριος Γεωργιάδης ισχυρίστηκε ότι λόγω του 41% το θέμα είχε κλείσει. Εμείς, θεωρούμε πως δεν επιτρέπεται ούτε σήμερα να παρεμβαίνει ο Πρωθυπουργός και οι άλλοι κυβερνητικοί με δηλώσεις, όπως για το ότι δεν έγινε έκρηξη και πως το μπάζωμα είναι συνωμοσιολογία ή με θεωρίες όπως αυτές του κυρίου Γεραπετρίτη σχετικά με το τι είναι τηλεδιοίκηση. Έτσι, επηρεάζονται απαράδεκτα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και το έργο της δικαιοσύνης, καθώς επίσης των ειδικών και των γονιών των θυμάτων, εμποδίζοντας τον αγώνα τους για να βρεθεί η αλήθεια.

Όσον αφορά τώρα επιγραμματικά τα προβλήματα που είχαμε επισημάνει, είναι τα εξής, αναφέροντάς τα, επειδή οι πολίτες ειδικά μετά το έγκλημα στα Τέμπη, έχουν αγανακτήσει και αναρωτιούνται εύλογα, για το τι κάνει η Βουλή. Είχαμε επισημάνει: Πρώτον, τις ελλείψεις και τους κινδύνους στο σιδηροδρομικό δίκτυο, στο ακρωτηριασμένο μετά τη διάλυση του ΟΣΕ, όπως στην Πελοπόννησο, καθώς επίσης σε κάποια τμήματα της Δυτικής και Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, που βρίσκονται σε πλήρη ή μερική αδράνεια.

Δεύτερον, τις καθυστερήσεις σε πολλές εργολαβίες, όπως η ολοκλήρωση του βασικού άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη που γίνεται εδώ και 25 χρόνια, ενώ δεν έχει τελειώσει η τηλεδιοίκηση, με την αμαρτωλή Σύμβαση 717 να είναι τώρα στη δικαιοσύνη, στην καθυστέρηση της υπόγειο-ποίησης στα Σεπόλια, που δημιουργεί κινδύνους μέσα στον αστικό ιστό, όπως πρόσφατα για μετωπική σύγκρουση ή σε διαβάσεις. Επίσης, στη μεγάλη καθυστέρηση της επαναλειτουργίας της γραμμής προς Πάτρα, στη σύνδεση των λιμανιών, όπως του βόλου ή της έκτης (6ης) προβλήτας Θεσσαλονίκης και ούτω καθεξής. Πολλές άλλες συμβάσεις δε εκκρεμούν και αποθαρρύνουν τη χρήση του τρένου, όπως η αναβάθμιση του κεντρικού σταθμού Λαρίσης, η δημιουργία δεύτερου σταθμού στην Αττική, όπως συμβαίνει στο εξωτερικό για αποσυμφόρηση κλπ.. Εν προκειμένω έχουμε υποβάλει Ερωτήσεις, λαμβάνοντας σταθερά παρελκυστικές ουσιαστικά αρνητικές απαντήσεις.

Τρίτον, στις σημαντικές στρατηγικές συνδέσεις, όπως του Πειραιά - Θεσσαλονίκη Ειδομένη και σε συνέχεια Βελιγράδι – Βουδαπέστη, που αναβαθμίζεται, αφού αποτελεί μέρος «του δρόμου του μεταξιού», στον οποίο απειλεί να μας παραμονής η Τουρκία, όπως κατέθεσε στα πρακτικά, με την ανάπτυξη σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων, με στήριξη από την Κίνα. Επίσης, της γραμμής c2c που έχει ανακοινωθεί πολλές φορές, αλλά δεν βλέπουμε να προωθείται παρά μόνο στο τμήμα της ανατολικής Εγνατίας, εννοώ Θεσσαλονίκη Καβάλα Αλεξανδρούπολη, η γραμμή αυτή αποτελεί παράκαμψη των Δαρδανελίων, αναβαθμίζει τη χώρα και αναδείχθηκε η σημασία της πρόσφατα με τον πόλεμο στην Ουκρανία, όπου δυστυχώς διενεργούνται μεταφορές όπλων και πυρομαχικών, χωρίς να γνωρίζουμε τα μέτρα ασφαλείας.

Τέταρτον, τις ζημιές από τις πλημμύρες του Ντάνιελ που διέλυσαν το δίκτυο στη Θεσσαλία, όπου είχαμε ρωτήσει τον κ. Ταχιάο, που μας είχε πει ότι προγραμματίζεται επιδιόρθωση για το 2025. Αυτός είναι δυστυχώς ο λόγος που κινείται το τρένο με ταχύτητες 80 χιλιομέτρων την ώρα, χωρίς τηλεδιοίκηση, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μας έχει στηρίξει για όλα αυτά, πέραν των ήδη υπαρχόντων του Ταμείου Ανάκαμψης, που όμως ήταν για άλλα έργα που καθυστερούν.

Πέμπτο, την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προώθηση πράσινων μεταφορών και τη μείωση του CO2, που θα έπρεπε να σημαίνει μετάβαση στη χρήση σιδηροδρόμου, αντί αεροπλάνου στο ηπειρωτικό εσωτερικό της χώρας. Όπως κάνει για παράδειγμα η Γαλλία, που επιβάλει επιπλέον «carbon tax» και η Αυστρία.

Έκτο και τέλος, είχαμε επισημάνει το παράλογο σχέδιο διάλυσης του ΟΣΕ από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την διάσπαση σε τέσσερις εταιρείες και με το ξεπούλημα των δύο εξ αυτών, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΕΣΣΤΥ ​Α.Ε για ένα συμβολικό ποσό στην ιταλική κρατική Trenitalia, χωρίς αναβάθμιση υπηρεσιών ή επενδύσεις, αλλά με ένα υπερβολικό συμβόλαιο ενίσχυσης 50 εκατομμυρίων το χρόνο για 15 χρόνια. Συνολικά 750 εκατομμύρια.

Επίσης με τη μεταφορά της ΓΑΙΑΟΣΕ στο Υπερταμείο, χωρίς αποτίμηση. Ενώ η ΕΡΓΟΣΕ  και ο ΟΣΕ, παρέμειναν στο δημόσιο, με τα μεγάλα και αυξανόμενα χρέη τους. Για όλα αυτά, αναφέρετε κύριε Υπουργέ τι θα κάνετε σε ένα αναλυτικό κείμενο που διαβάσαμε στις εφημερίδες, όπου στην ουσία, πρόκειται για ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο για την ανάπτυξη του δικτύου, τόσο όσον αφορά τη βελτίωση της ασφαλείας, όσο και νέες γραμμές. Είναι ένα πρόγραμμα αξίας 12 δισεκατομμυρίων με σημερινές τιμές, βέβαια και αν δεν κάνω λάθος και διάρκειας 20 ετών. Θεωρητικά, βέβαια, αφού τα έργα του σιδηροδρόμου διαρκούν πολύ περισσότερο, όπως για παράδειγμα το μετρό της Θεσσαλονίκης. Το βασικό θέμα εδώ είναι αν υπάρχουν αυτά τα 12 δισ. για αυτά τα έργα, με πολλά από τα οποία συμφωνούμε.

Όταν δεν βλέπουμε να διατίθενται ούτε τα 3 δις για τις ζημιές στη Θεσσαλία, από τα οποία, για το δίκτυο και τους δρόμους τώρα προκηρύσσονται οι διαγωνισμοί για έργα 1,2 είπατε; Εγώ, έχω σημειώσει 1,4 δισ., ένα από τα δύο θα ισχύει, αλλά το ίδιο είναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είναι 1,4.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Σωστά, 1,4 είναι τα έργα που τώρα προκηρύχθηκαν. Τα υπόλοιπα, είναι αντιπλημμυρικά που έπρεπε να έχουν γίνει από τον Ιανό, όπου εκκρεμούν ακόμη και οι αποζημιώσεις. Εν προκειμένω θα πρέπει να κατατεθεί στη Βουλή ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα για όλα αυτά τα έργα, μαζί με τα αντίστοιχα ποσά του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, τόσο όσον αφορά το εθνικό σκέλος, όσο και το συγχρηματοδοτούμενο, χωρίς όμως να είναι εις βάρος των υπολοίπων αναγκαίων έργων.

 Όσον αφορά τώρα το αυτονόητο, δηλαδή τη συντήρηση του δικτύου και την ασφάλεια, είναι πρωτίστως θέμα κόστους, όπου όμως ο ΟΣΕ που επιβαρύνεται με τη συντήρηση, δεν λαμβάνει τα αναγκαία τέλη από την Hellenic Train. Καμία αναδιάρθρωση δεν θα λύσει το πρόβλημα, εάν δεν δοθούν χρήματα. Σημειώνουμε ότι ο ΟΣΕ είχε ζημιές 254 εκατομμύρια το 2023, κάτι που για να ισοσταθμιστεί από το τροχαίο υλικό, θα πρέπει το ενοίκιο κατά την άποψή μας να είναι πάνω από 230.000 ετησίως, ενώ εκτός αυτού ο ΟΣΕ θα πρέπει να εισπράττει και τέλη.

Σε σχέση με το θέμα της αστυνόμευσης με την ίδρυση σιδηροδρομικής αστυνομίας, θα πρέπει να είναι κάποιο επικοινωνιακό ανέκδοτο, όπως της πανεπιστημιακής αστυνομίας. Εν προκειμένω, ενώ μετατρέψατε σε κακούργημα την κλοπή υλικού, δεν αστυνομεύεται το δίκτυο και δεν αναπληρώνονται οι ελλείψεις, όπως το παράδειγμα της διαδρομής Λιόσια Κιάτο, είπατε κάτι προηγουμένως και δεν το κατάλαβα, που θα μείνει έως το 2028 χωρίς τηλεδιοίκηση, όπου εμείς εάν συμβεί, προβλέπουμε μια νέα Σύμβαση 717.

Τέλος, αφού ο κύριος Καραμανλής προέβη σε αναδιοργάνωση με την διάσπαση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, όπου αποσχίστηκε η ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ, ενώ και οι δύο υπαχθήκανε απευθείας στο δημόσιο οι ζημιογόνες, τώρα εσείς κύριε Υπουργέ, προτείνεται συγχώνευση του ΟΣΕ με την ΕΡΓΟΣΕ και με τον κλάδο του τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ. Κάθε Υπουργός που έρχεται, κάτι καινούργιο. Το τελευταίο, βέβαια, κακώς αποσχίστηκε και υπαγόταν στο Υπερταμείο, με τα βαγόνια να συντηρούνται από την ΕΕΣΣΤΥ ​Α.Ε. της Hellenic Train και με το ενοίκιο χρήσης να εισπράττεται από το Υπερταμείο και όχι από τον ΟΣΕ. Ακόμη χειρότερα, όπως έχουμε επισημάνει το δημόσιο πληρώνει επίσης, έργα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε σε σταθμούς, όπως η αναβάθμιση του Σταθμού Λαρίσης αντί να τα καλύπτει το Υπερταμείο που ανήκει στους ξένους. Θα κλείσω κύριε Πρόεδρε, απλά με κάποιες ερωτήσεις για το δίκτυο, θα αφήσω αυτές για τη Hellenic Train και το νέο ΟΣΕ, υποβάλλω γραπτά.

 Για το δίκτυο θέλουμε να ρωτήσουμε, αν θα κατατεθεί στη Βουλή ένα λεπτομερές σχέδιο, με το χρονοδιάγραμμα σιδηροδρομικών έργων σε σχέση με τις δυνατότητες και με τις άλλες δεσμεύσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων; Η δεύτερη, εάν έχετε σκεφτεί τη συνεργασία με την Κίνα, όπως η Τουρκία και τη δημιουργία γρήγορου τρένου λόγω του «Δρόμου του μεταξιού», αν το έχετε σκεφτεί; Η τρίτη, πότε θα τελειώσει η υπογειοποίηση στα Σεπόλια και η άφιξη του τρένου, έστω στο Ρίο, αν όχι, στην Πάτρα και αν μπορείτε να μας πείτε πώς θα γίνει, δηλαδή, με υπογειοποίηση ή παράκαμψη; Και, η τελευταία, πότε θα ολοκληρωθεί η βασική γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη έτσι, ώστε να καλύπτεται η απόσταση τουλάχιστον σε 3,5 ώρες. Ευχαριστώ πολύ.

 **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑZΙΔΗΣ** **(Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς. Παρακαλώ την συναδέλφισσα από την Νέα Αριστερά, την κυρία Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ. Κύριε Υπουργέ, είστε σήμερα εδώ, μας τα είπατε πολύ ωραία. Πάμε να δούμε όμως, τι έχει γίνει αυτά τα χρόνια και ποια είναι πραγματικότητα και τι έχουμε να περιμένουμε. Κατ’ αρχάς, ζητήσαμε να συγκληθεί η αρμόδια Επιτροπή και να έρθει ο ΟΣΕ και η Hellenic Train και εσείς προφανώς και το Υπουργείο, για να συζητήσουμε για τα δύο περιστατικά, αυτό δεν περιμένουμε ότι θα συμβεί, δεν ανταποκρίνεστε σε αυτές τις εκκλήσεις. Οπότε φαντάζομαι ότι σήμερα θα έχω λίγο χρόνο να πω μερικά πράγματα, γιατί δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε και αυτά τα περιστατικά, διότι σε σχέση με το πρώτο συμβάν, επιβεβαιώνεται αυτό που πολλάκις έχουμε πει, ότι συνεχίζουν να μη λειτουργούν τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας τηλεδιοίκησης σηματοδότησης της «ETCS», είμαστε πάλι, στην περίπτωση του ανθρώπινου λάθους και από εδώ βεβαίως, τίθονται και διάφορα ερωτήματα. Ξέρετε είχαμε συνάντηση με τα Σωματεία των Σιδηροδρόμων και αυτό που κατατέθηκε αν μη τι άλλο απ΄ όλους, πέρα απ’ την κατάρρευση και όλα αυτά που θα τα πούμε στη συνέχεια, είναι η κατάσταση υπέρ εργασίας του προσωπικού, χωρίς ξεκούραση με χρωστούμενες μέρες ανάπαυσης κ.τ.λ.. Δηλαδή με μια κατάσταση τέτοια, που περιγράφει έτσι ή κάνει πολύ πιθανόν να γίνει κάποιο λάθος, ενώ βεβαίως, υπήρχε έγκαιρη ανταπόκριση από το μηχανοδηγό.

 Αναφερθήκατε στο VHF. Αυτό που γενικά χρησιμοποιείται για την επικοινωνία σταθμάρχη – μηχανοδηγού, έχει το πρόβλημα - τα έχουμε πει και στην Εξεταστική για τα Τέμπη - ότι δεν πιάνει παντού, δεν έχει προτεραιότητα, αν είναι σε τούνελ, εδώ λειτούργησε. Αναφέρετε ότι το GSMR, το οποίο έχουμε πει επανειλημμένως, από το 2018, ο ΟΣΕ καλούσε την Hellenic Train να το χρησιμοποιήσει, δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ, ούτε φυσικά ακόμα. Ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Σιδηροδρόμων Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) ήδη από τον Ιούνιο και επανέλαβε τώρα, ότι υπάρχει ανάγκη ενός Μέσου Επικοινωνίας μεταξύ σταθμαρχών - μηχανοδηγών για όλες τις επικοινωνίες κ.λπ.. Θα θέλαμε - αν μη τι άλλο - είπατε κάποια χρονοδιαγράμματα, αλλά βεβαίως, δεν ξέρουμε πως θα τηρηθούν - και να σας πω και κάτι - μας είπατε ότι ολοκληρώθηκε το ένα, ολοκληρώθηκε το άλλο, γρήγορα σε έξι μήνες κ.λπ. Ο Daniel, του οποίου η ζημιά είναι σαφώς πολύ μικρότερη και τεχνικά, τα έργα δεν έχουν τελειώσει εδώ και ένα χρόνο, αλλά εδώ μπαίνει κι άλλο ερώτημα. Ας πούμε, ότι ήταν έτοιμη η Γραμμή και είχαν τελειώσει αυτά τα έργα λόγω Daniel, θα μπορούσαν να λειτουργήσουν τα τρένα; Είναι κρίσιμα ερωτήματα. Υπάρχει τροχαίο υλικό;

 Υπάρχουν εργαζόμενοι στη γραμμή; Υπάρχουν σταθμάρχες;

 Δεύτερο περιστατικό, για τον καθαρισμό - εντάξει εδώ τώρα - κράτησε μια σύγχυση για το ποιος έχει την ευθύνη, δεν ήτανε. Αναφέρθηκα για την Σιδηροδρομική Αστυνομία «διά πάσαν νόσον» η Νέα Δημοκρατία έχει μια Αστυνομία. Φοιτητική, Πανεπιστημιακή, για Covid, για όλα. Ακούστε, όμως τώρα. Θέλουμε να μάθουμε - θα το κάνουμε και ερώτηση αυτό, ελπίζω να μας απαντήσετε - πόσα χρήματα έχει δώσει τελευταία ο ΟΣΕ για καθαρισμό δέντρων; Τώρα πια γίνονται όλα με εργολάβους, έτσι μας είπαν τα Σωματεία και μάλιστα, μας είπαν ότι μέσα σε 10 χρόνια, από τα 65 άτομα που εργάζονταν στη Γραμμή και είχαν και την ευθύνη να καθαρίσουν τα δέντρα, σήμερα δεν υπάρχει ούτε ένας, και βεβαίως, είμαι σε θέση να γνωρίζω πως αυτή τη στιγμή υπάρχει εργολαβία του ΟΣΕ για καθαρισμό δέντρων, στην Πάτρα, σε μια Γραμμή που δεν κινείται τρένο. Συμβάσεις 5,8 εκατομμυρίων ευρώ για κοπή δέντρων για δύο χρόνια, είναι αυτό που σας λέω, ότι από τα 65 άτομα δεν έχει μείνει κανένα.

 Θα μείνω λίγο στο προσωπικό. Αναφερθήκατε για χρηματοδότηση και αντικατάστασης ισόπεδων διαβάσεων, σωστά 25 εκατομμύρια ευρώ. Δεν πρέπει όμως, να ασχοληθούμε και με το προσωπικό, εκεί ξέρουμε ότι υπάρχει προσωπικό με συμβάσεις που λήγουν, αυτοί έχουν εκπαιδευτεί και δεν έχετε πάρει καμία δέσμευση τι θα γίνει με τους ανθρώπους. Κάποια στιγμή πρέπει να κάνετε μόνιμες προσλήψεις, ο Σιδηρόδρομος σε όλες τις ειδικότητες έχει μια εξειδίκευση. Όταν οι άνθρωποι έρχονται και δουλεύουν, κάποια στιγμή πρέπει να γίνουν μόνιμοι, να υπάρχει ένα προσωπικό, τίποτα δεν γίνεται, χωρίς προσωπικό, όπως σας είπα τη Γραμμή, δεν θα μπορούσατε να λειτουργήσετε.

 Βεβαίως, δεν μπορώ να μην σχολιάσω αυτό που έγινε με τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Άλλαξε την αρχική του Απόφαση που δήλωσε, ότι πρέπει να καθαρίσει άμεσα ο ΟΣΕ το δίκτυο, μόλις δύο μέρες κράτησε η απόφαση και μετά είπε, ότι η προηγούμενη σχέση δεν αποτελεί μομφή προς τον ΟΣΕ, τα πήρε πίσω, δηλαδή, ο ελεγκτής έκανε δήλωση μετάνοιας στον ελεγχόμενο. Βέβαια, από αυτό τον Οργανισμό, να υπενθυμίσω ότι περιμένουμε αντικειμενικό πόρισμα για τα Τέμπη, που φυσικά αγνοείται 18 μήνες μετά το τραγικό δυστύχημα, κάτι που σας επισημάναμε με σχετική ερώτηση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, το είχε επισημάνει όμως και η Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί σε 12 μήνες, έχω στοιχεία κύριε Υπουργέ. Θα μείνω όμως, λίγο στα σιδηροδρομικά έργα, γιατί πραγματικά αυτό που συμβαίνει είναι τρελό, δηλαδή, αυτά που βλέπουμε και αυτά που ακούσαμε κυρίως, από τους προκατόχους σας τα προηγούμενα χρόνια, με 6 δισεκατομμύρια ευρώ, με 3 δισεκατομμύρια ευρώ, με 4 δισεκατομμύρια ευρώ, 1 δισεκατομμύρια ευρώ και θα δούμε τι έχει γίνει.

 Να πω λίγο και εγώ για την υπογειοποίηση των Σεπολίων. Πρόκειται για ένα μεγάλο έργο που δημοπρατήθηκε και ανατέθηκε το 2018, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2023. Από το 2021 έχουμε σημάνει συναγερμό στην κυβέρνηση, όταν βλέπουμε ότι ενώ, έχει διανυθεί περισσότερος χρόνος της Σύμβασης, έληγε το 2023 και δημοπρατήθηκε το 2018, η πρόοδος του έργου ήταν 2,5% με στοιχεία της ΕΡΓΟΣΕ. Άραγε κύριε Υπουργέ, θα τηρηθεί η νέα προθεσμία για το 2026; Σε κάθε περίπτωση, αν η Νέα Δημοκρατία δεν είχε τινάξει στον αέρα το χρονοδιάγραμμα, οι δύο αμαξοστοιχίες δεν θα κινούνταν σε αντίθετα σε μονή γραμμή και με την ευκαιρία αυτή, η δεσμευτική προθεσμία ολοκλήρωσης για το έργο της σύνδεσης του Ισθμού με το Λουτράκι που καρκινοβατεί, επρόκειτο να ολοκληρωθεί το 2020, τώρα πήγε αρχές του 2025, αλλά με 40,7 % της κύριας Σύμβασης, προοιωνίζεται μεγάλη καθυστέρηση.

 Αναφέρατε, ότι δεν μπορούμε να μοιράζουμε δισεκατομμύρια, χωρίς να έχουμε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και θα έρθω να συμφωνήσω, αλλά θέλω να σας θυμίσω ότι αυτό ακριβώς, έκαναν οι προηγούμενοι από εσάς στο Υπουργείο και την ΕΡΓΟΣΕ. Από το 2019 παρακολουθούμε βαρύγδουπες δηλώσεις για καταιγισμό νέων έργων, πολλών δισεκατομμυρίων, κάθε φορά εξαγγέλλονται λίγο πολύ τα ίδια έργα, τα οποία είχαν δρομολογηθεί σε προηγούμενη περίοδο 2015 – 2019. Έργα που ήταν σε τελική φάση δημοπράτησης από τον Ιούνιο του 2019, συμπεριλήφθηκαν στο πρόγραμμα των 100 ημερών της Κυβέρνησης. Το θυμάται άραγε κανείς; Και τελικά καθυστερούν υπερβολικά ή αναπρογραμματίστηκαν. Τα πρώτα δύο χρόνια της Διακυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας, δεν ανατέθηκε κανένα έργο κατόπιν διαγωνισμού, αποτελεί εξαίρεση η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής στάσης με προϋπολογισμό 800 χιλιάδες ευρώ. Οι απορροφήσεις είναι ενδεικτικές, 1 δισεκατομμύριο ευρώ για τα 4,5 χρόνια 2015 – 2019, 45 εκατομμύρια ευρώ χαμηλό ιστορικό για την ΕΡΓΟΣΕ για το 2020, 49 εκατομμύρια ευρώ του 2021, 87 εκατομμύρια ευρώ το 2022, για το 2023 αν θέλετε ενημερώστε μας. Δεν γίνονται έργα, βάλτωσε κατέρρευσε ο σιδηρόδρομος αποδεικνύεται με τους αριθμούς, αποδεικνύεται και από αυτά που ζούμε.

 Είναι ωραία τα λόγια, εγώ εύχομαι πραγματικά να τα εννοείτε και κάτι να γίνει σε αυτό το κομμάτι και τη στόχευση έχουμε για τον σιδηρόδρομο, τον θέλουμε; Έχει μείνει τόσα χρόνια πίσω, είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρώπη που δεν έχει σιδηροδρομική, έχει μια μικρή Γραμμή και γίνονται - τώρα να μην ξανααναφερθώ στα Τέμπη. Αυτό που έγινε όλο όμως, αυτά τα προηγούμενα χρόνια με τη Διακυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας, την παλιά και την καινούργια, είναι απελπιστικές καθυστερήσεις στα συγχρηματοδοτούμενα έργα. Ακύρωση, χωρίς καμία εξήγηση σε διαγωνισμούς που έτρεχαν κανονικά, ηλεκτροκίνηση Κιάτο - Ροδοδάφνη και Παλαιοφάρσαλα έως Καλαμπάκα και φυσικά απευθείας, αναθέσεις έργων πολλών εκατομμυρίων ως συμπληρωματικές συμβάσεις, προς μεγάλη χαρά των εργολάβων και φυσικά, από Εθνικούς κι όχι Ευρωπαϊκούς πόρους. Επίσης, μια κλίμακα πιο κάτω, κανονικό πάρτι με ανάθεση πολλών χιλιάδων ευρώ σε συμβούλους. Ποιος αλήθεια, θα εξηγήσει τα ανεξήγητα;

 Για τους συμβούλους Project Manager,σε μια εταιρεία Project Management όπως είναι η ΕΡΓΟΣΕ, είναι μια εταιρεία Project Management και πέντε συμβούλους για να κάνουν τη δουλειά και φυσικά, το πάρτι συνεχίζεται με απίθανες ιδέες, όπως να σπαταλήσει ο ΟΣΕ εκατομμύρια ευρώ για μελέτες ήδη μελετημένων έργων που δεν θα ολοκληρωθούν πριν το 2050 και αναφέρομε - τα έχω πει και με τον κ. Ταχιάο, για τη σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης – Φλώρινα που έχει ορίζοντα στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο το 2030. Στον ΟΣΕ πάρα πολλές μελέτες, εκεί έχει πέσει πολύ χρήμα και δεν χρηματοδοτούνται οι απαραίτητες που μπορούν να ξεκινήσουν σήμερα τα έργα. Τώρα πια σταματήσαμε ευτυχώς να ακούμε 3-4-6-7 δις, με τη μέθοδο του ανταγωνιστικού διαλόγου και θα πω για αυτή τη μέθοδο και εδώ θέλω και τη βοήθεια του κυρίου Ταχιάο. Αλλά και πάλι στο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, ακούσαμε τον επικεφαλής της ΕΡΓΟΣΕ να αναφέρεται σε τρία νέα σιδηροδρομικά έργα στη Βόρεια Ελλάδα ύψους ενός δις. Νέα σύνδεση «Καρβάλη-Τοξότες» προϋπολογισμού 192,3, ωραία.

 Θέλω να πω για τον ανταγωνιστικό διάλογο. Είχαμε εκφράσει την έντονη αντίθεσή μας για την εύλογη απορία μας, για το λόγο που η Κυβέρνηση επιμένει σε μια χρονοβόρα και ιδιάζουσα διαδικασία που εφαρμόζεται κυρίως σε συμβάσεις ΣΔΙΤ και χωρίς να συντρέχουν οι περιστάσεις εφαρμογής της, τεχνική και πολυπλοκότητα, περιθώρια εναλλακτικών λύσεων. Τότε χρησιμοποιείται ο ανταγωνιστικός διάλογος και ενώ δεν υπάρχει προηγούμενη εμπειρία αποτελεσματικής εφαρμογής της μεθόδου και θα θυμίσω την περίπτωση της ζεύξης «Περάματος-Σαλαμίνας». Ειδικά γι αυτό το έργο, σας λέω ότι αν τηρηθούν οι ισχύουσες ΑΕΠΟ, υπάρχει θέμα εναλλακτικών λύσεων; Γιατί δεν προχωρείτε σε ανοικτή διαδικασία;

Μάλλον, τελικά σε κάποια έργα που σας είχαμε πει, τελικά προχωρήσατε σε ανοικτή διαδικασία διαγωνισμού. Χάθηκε όμως πολύτιμος χρόνος. Για το δεύτερο έργο «Αναβάθμιση της γραμμής Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο» με προϋπολογισμό 700 εκατομμύρια ευρώ. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ μάς είπε ότι θα υποβληθεί νέος φάκελος για χρηματοδότηση του από το CEF, άρα δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, κύριε Υπουργέ, παρόλο που θα θέλατε εσείς να υπάρχει και επίσης εδώ ο ανταγωνιστικός διάλογος. Ποιο είναι το αντικείμενο αυτού του διαλόγου για την αναβάθμιση υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής σε διπλή; Δεν έχει εναλλακτική. Αυτό είναι μονόδρομος. Θα καταλήξετε σε ένα χρόνο, σε δύο χρόνια, να το κάνετε κανονικά. Θα έχει χαθεί πάλι πολύτιμος χρόνος.

 Το τρίτο έργο που είναι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος στη Θεσσαλονίκη, μήκους επίσης τριών χιλιομέτρων με αρκετές δεσμεύσεις, τα ίδια. Δεν θα αναφερθώ, ούτε εδώ έχει εναλλακτικές. Θα αναφερθώ λίγο στο Στρατόπεδο Γκόνου, το οποίο ο κ. Ματζαπετάκης από το βήμα της ΔΕΘ το 2019, ανακοίνωσε ότι αντί για διαμετακομιστικό κέντρο, αυτή ήταν η γραμμή που παρέλαβε, θα γίνει ελεύθερη ζώνη επιχειρηματικότητας. Μάλιστα. Πέρασαν πέντε χρόνια για να επιστρέψει τελικά στον αρχικό σχεδιασμό. Αυτό κάνετε. Τα ίδια έργα εξαγγέλλετε, τα καθυστερείτε δεν ακούτε, τα ξαναφέρνετε. Εντάξει, είναι πάρα πολλά τα έργα, μπορώ να τα κάνω και γραπτώς. Για τα έργα συντήρησης. Αναφερθήκατε σε 70 εκατομμύρια ευρώ για έργα συντήρησης και αναβάθμισης του άξονα. Το ποσόν παραπέμπει πάλι σε μία «πυροσβεστική» συντήρηση. Προφανώς με 70 εκατομμύρια μόνο «πυροσβεστικά» και τμηματικά μπορείς να παρέμβεις. Κάποια στιγμή είχαμε ακούσει για ένα διαγωνισμό για τη συντήρηση. Τι γίνεται με αυτό τον διαγωνισμό;

Και κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Σε ό,τι αφορά τώρα το πολυδιαφημιζόμενο έργο του μετασχηματισμού του σιδηροδρομικού τομέα της χώρας. Υποτίθεται ότι η Επιτροπή που είχε συσταθεί και είχε ολοκληρώσει τις εργασίες της, την άνοιξη του 2021. Ελπίζουμε ότι θα γίνει μια ιδιαίτερη συζήτηση γι αυτό, θα έχουμε την ευκαιρία να τα ξαναπούμε. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κύριε Υπουργέ,όσο εξαιρετικά αμπαλάρετε και εντυπωσιακά παρουσιάζετε αυτή την αμπούλα βρώμας, δυσωδίας, μπόχας και τοξικότητας που δυστυχώς και εγκληματικής με τα Τέμπη ενέργειας, δεν μπορείτε να ξεφύγετε από μία σκόπιμη πολιτική που η κυβέρνησή σας επιλέγει να ξεκοκαλίσει το ΤΑΑ, να παρατήσει τους Έλληνες πολίτες στη μοίρα τους και να πεθαίνει ή να καίγεται μέσα στα τρένα. Εσείς, με τακτικό και μεθοδικό τρόπο που σας διακρίνει στα πλαίσια της λογοδοσίας, ήρθατε να ξεχωρίσετε τη θέση σας από τους προηγούμενους συναδέλφους σας, για να πείτε ότι «Εμείς σαν κυβέρνηση επιλέγουμε ό,τι πόροι έρχονται από την Ευρώπη, να τους μοιράσουμε στους εργολάβους και στους διακινητές φτηνού λαθραίου εργατικού προσωπικού, μέσω της λαθρομετανάστευσης και στους Ευρωπαίους παραγωγούς υψηλών συστημάτων ασφαλείας, ακριβών συστημάτων ασφαλείας, αρκεί η Κυβέρνηση να δείχνει δείκτες, βάσει των οποίων δείχνουν ότι αναπτύσσεται ενώ πάμε για τη χρεοκοπία. Το καταλαβαίνουμε, το καταλαβαίνετε εσείς ως Υπουργός Εθνικής Οικονομίας. Και το πρόβλημα είναι αν τα σοβαρά στελέχη της κυβέρνησης, τα μεθοδικά, τα εργατικά, δεν μπορούν να αντιδράσουν, αλλά συναινούν συνεχώς σε αυτή την καταλήστευση των πόρων, είτε είναι εθνικών, είτε είναι πόρων χρηματοδοτούμενων, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή δικών μας πόρων που θα μπορούσαν να πάνε σε άλλες μορφές, για να κρατήσουμε την κοινωνία και όχι για να κάνουμε μια ελίτ ολιγαρχών, οι οποίοι συμπαθούν και τις εκάστοτε κυβερνήσεις, γιατί βλέπουμε ότι σε αυτό το διαφθορείο των ελληνικών σιδηροδρόμων, απλώς ανάλογα με τις κυβερνήσεις, αλλάζουν και οι ισχυρές εταιρείες που έχουν πρόσβαση, στο να παίρνουν αυτά τα έργα και η σοβαρότητα του ομιλητή κάνει πολύ πιο οδυνηρή τη συνέπεια, γιατί χάνεται η ελπίδα. Χάνεται η ελπίδα ότι κάποιος πολίτης, μπορεί να ταξιδέψει ασφαλώς, με ασφάλεια, με τους σιδηροδρόμους τους ελληνικούς, τους οποίους το ΤΑΙΠΕΔ φρόντισε να τους δώσει στους Ιταλούς, που μέλη στην Εξεταστική Επιτροπή της Κυβέρνησής σας λέγανε ότι η εταιρεία «Hellenic Train», η Ιταλική, διοικείται από Πρόεδρο, ο οποίος έχει προβλήματα με τη Μαφία και τη διαφθορά. Δικοί σας Βουλευτές τα λέγανε. Σήμερα αυτά δεν ισχύουν; Γιατί τελικά τι κάναμε; Δώσαμε από τις πολιτικές της Κυβερνήσεως και τις δικές σας και του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ λιγότερο, αλλά μαζί διαχειρίστηκαν όλη αυτή τη μνημονιακή κατάσταση, ως γνήσια Σημιτόπαιδα, επενδύετε στους σιδηροδρόμους.

Αλήθεια, δεν άκουσα το όραμά σας, ποιο είναι το όραμά σας; Δηλαδή πόσο στοιχίζουν αυτές οι επενδύσεις του ελληνικού λαού, έτσι ώστε να μεταφέρεται ένας Έλληνας πολίτης φθηνά; Δηλαδή εσείς όταν είχατε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, αν κάνατε μελέτη σκοπιμότητας, γιατί τότε δεν κάνατε, τώρα που είστε υπεύθυνος, θα εγκρίνατε ποτέ αυτή τη χρηματοδότηση. Ακούστηκε από την Πρόεδρο, κυρία Κωνσταντοπούλου, αυτός ο πακτωλός χρημάτων που πέφτει σε ένα πηγάδι χωρίς πάτο, για ποιο λόγο γίνεται; Για να έχετε 500 χιλιόμετρα σιδηρόδρομο ανασφαλούς; Ποιον κοροϊδεύουμε εδώ μέσα όταν λέμε ότι έχουμε ETCS, επί του συρμού και ελέγχουμε τώρα τα ETCS επί των συρμών και έχουμε εγκαταστήσει το ETCS επί του δικτύου του σιδηροδρομικού και τσεκάρουμε τώρα, τσεκάρουμε, γιατί αυτό έχει πληρωθεί το ETCS, έχει τοποθετηθεί απ ό,τι είπανε εδώ στην Εξεταστική στο 85% των βαγονιών των αμαξών και εσείς έχετε τσεκάρει τώρα τα 44 και τα περισσότερα από αυτά, είναι τοποθετημένα εκεί που δεν δουλεύουν, σε κάτι παλιοαποθήκες, ίσα-ίσα για τις προμήθειες; Δηλαδή πως αντέχει κάποιος ο οποίος έχει την ευθύνη πραγματικά αυτή την κατασπατάληση, με κανόνες τώρα και με όρους;

 Το δε πιο τραγικό είναι ότι είπατε ότι Το ETCS, επί των συρμών, επί του δικτύου, είχε τοποθετηθεί το 2023 και εντός χρονοδιαγράμματος και ήρθε το «Daniel» και το άλλαξε. Αλήθεια, ποιος δημόσιος λειτουργός Υπουργός, λέει ότι είναι εντός του χρονοδιαγράμματος όταν αυτά έπρεπε από το 2014 που τοποθετήθηκε ο εργολάβος, μέσα σε ένα-ενάμιση χρόνο να τελειώσει, να λέει μετά από δέκα χρόνια ότι ήταν εντός του χρονοδιαγράμματος; Ποιανού χρονοδιαγράμματος; Αυτουνού που καμία αρχή δεν μπορούσε να κάνει το αυτονόητο, ότι καμία Σύμβαση δεν μπορεί και να υπερβαίνει κατά την ολοκλήρωσή της το 50% της αρχικής προβλεπόμενης σύμβασης σε χρήμα και σε χρόνο;

Επομένως, γιατί δεν χρειάζεται να πούμε περισσότερα; Είπατε ότι βάλατε κάμερες. Οι κάμερες και τα συστήματα παρακολούθησης, είναι επιτυχημένα μόνο στο «Predator».Γιατί δυστυχώς, ο Τερεζάκης και ο κύριος Γραμματίδης που ήρθε μετά ως Πρόεδρος για να αλλάξουν ρόλους, έφυγε από Πρόεδρος Μεταβατικός ο κ. Τερεζάκης ήταν αυτός που είχε κάμερες και τις έπλυνε, τις ξέπλυνε ως πλυντήριο, γιατί κάποιος έκρυψε, απέκρυψε τα αποδεικτικά στοιχεία. Λοιπόν, ούτε ηθική έχετε, πολιτική ηθική, γιατί δεν είναι προσωπικές οι τοποθετήσεις, ούτε προοπτική έχετε να βοηθήσετε τον Έλληνα πολίτη. Αυτό που θέλετε να κάνετε είναι εργολαβίες, να απορροφήσετε τα χρήματα και να τα ρίχνετε κάπου.

Γιατί εσείς τι κάνετε; Χρηματοδοτείτε τον επενδυτή τον Ιταλό, για να του πηγαίνετε, όποτε του πηγαίνετε, άτομα μέχρι Θεσσαλονίκη, για να τα νοικιάζει θέσεις στα ΚΤΕΛ. Αυτό είναι; Καλύτερα με τόσα λεφτά που δίνετε να νοικιάζετε θέσεις στα αεροπλάνα να πηγαίνουν και γρηγορότερα και ασφαλέστερα από τον ΟΣΕ. Αν, δηλαδή, πραγματικά ενδιαφερόσασταν για τους Έλληνες πολίτες, θα χρηματοδοτούσατε να τους βάζετε αεροπλάνα για να τους πηγαίνετε στις περιοχές τους. Θέλω να κάνω μια ερώτηση, γιατί στα άλλα δε θέλω απαντήσεις, γιατί είμαι βέβαιος ότι δε θα απαντούν στην ουσία των ερωτημάτων, όχι το δικό μας αλλά των Ελλήνων πολιτών, γιατί αυτό το τρένο πρέπει να είναι ένα τρένο, το οποίο να μπορούν να το παίρνουν ο λαός, οι φτωχοί δηλαδή και οι νέοι άνθρωποι, οι φοιτητές μας.

Εσείς εγγυάστε ότι με όλα αυτά τα έργα θα μπορούν να χρησιμοποιούν το τρένο ασφαλώς; Όχι. Είμαι βέβαιος ότι δε μπορεί κανείς να εγγυηθεί, γιατί ότι σχήματα διοικητικά και να κάντε, όσο και να αλλάξετε το αμπαλάρισμα και το πακετάρισμα, το διαφθορείο που λέγεται «ελληνικός σιδηρόδρομος», ζέει από μπόχα, βρώμα, δυσωδία και τοξικότητα. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κύριος Καζαμίας, έχει το λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η συζήτηση που είχαμε τώρα θα μπορούσε να είχε στραφεί σε κάποια άλλα ζητήματα που αφορούν το μέλλον των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, όπως την επέκταση του δικτύου, για παράδειγμα, που παραμένει ένα από τα μικρότερα στον κόσμο σε σχέση με τη γεωγραφική έκταση της χώρας, τη βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου από πλευράς αναβάθμισης της ποιότητάς του, την αύξηση ταχύτητας των σιδηροδρόμων που παραμένει, για παράδειγμα, κάτω από τη μισή ταχύτητα, τη μέση ταχύτητα των σιδηροδρόμων στη Γαλλία. Ωστόσο, συζητάμε συνέχεια για τους σιδηροδρόμους, κάτω από τη σκιά του εγκλήματος των Τεμπών και το θέμα της ασφάλειας, παραμένει και στην επικαιρότητα δυστυχώς, με όσα συνέβησαν πρόσφατα, το κεντρικό ζήτημα που μονοπωλεί κάθε συζήτηση για τους σιδηροδρόμους. Γι’ αυτό το λόγο θα σας απευθύνω ερωτήσεις πάνω σε τρία ζητήματα, οι οποίες όμως αφορούν όλες στο ζήτημα της ασφάλειας.

Κατ’ αρχήν, θα ήθελα σε σχέση με το παραλίγο ατύχημα στους Αγίους Αναργύρους, να επισημάνω ότι η αποτίμηση που έγινε σε πρώτο χρόνο από την πλευρά της κυβέρνησης, δεν δίνει στους πολίτες και σε εμάς, στην Πλεύση Ελευθερίας, ένα ιδιαίτερα αυξημένο αίσθημα ασφάλειας για την ετοιμότητα της Κυβέρνησης να αντλήσει τα σωστά διδάγματα και να αρθρώσει, αν θέλετε, το σωστό λόγο που να κάνει τους πολίτες να αισθάνονται πιο ασφαλείς όταν χρησιμοποιούν τους σιδηροδρόμους και θα είμαι συγκεκριμένος. Απολύθηκε ο σταθμάρχης, ο οποίος στους Αγίους Αναργύρους έδωσε τη λάθος εντολή. Ξεκίνησε, μάλιστα και ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης προσωπικού επειδή αναγνωρίστηκε ότι υπήρχε ζήτημα εκπαίδευσης προσωπικού. Την ίδια στιγμή, ο κύριος Οικονόμου, Υφυπουργός, έκανε δηλώσεις στις οποίες είπε, διαβάζω επί λέξει «δεν πρόκειται για το αν κάποιος έκανε σωστά τη δουλειά του, αλλά για ένα σύστημα ασφάλειας που λειτούργησε σωστά» και είπε ότι ήταν στη θεωρία ένα ατύχημα όχι στην πράξη. Καταρχήν, το σύστημα ασφάλειας, που λειτούργησε σωστά σύμφωνα με τον κύριο Οικονόμου, η τηλεδιοίκηση δε λειτουργούσε. Ο ίδιος ο κύριος Οικονόμου, μάλιστα, είπε ότι δεν έγινε μέσω τηλεδιοίκησης η συνεννόηση αλλά έγινε με παλαιότερο σύστημα συνεννόησης. Άρα, το σύστημα δεν λειτούργησε, κυρίως λόγω των έργων που γίνονται στα Σεπόλια.

Επίσης, είναι προφανές ότι υπάρχει κάποιος που δεν έκανε σωστά τη δουλειά του αλλιώς δε θα έμπαινε σε αργία ο Σταθμάρχης. Η στοιχειώδης, δηλαδή, αξιολόγηση του τι δεν γίνεται σωστά από την πλευρά της ηγεσίας του Υπουργείου είναι άκρως απογοητευτική. Αν γίνεται λάθος σε αυτό το πρώτο στάδιο, θα υπάρξει και πόρισμα βεβαίως το οποίο καλώς διατάχθηκε και θα μας διαφωτίσει την υπόθεση περισσότερο, σε αυτό το στάδιο, πώς είναι δυνατό οι πολίτες να αρχίσουν να νιώθουν ξανά μια αποκατάσταση του αισθήματος ασφάλειας που έχουν όταν χρησιμοποιούν τον σιδηρόδρομο;

Το δεύτερο ερώτημα αφορά τη τηλεδιοίκηση στην γραμμή Δομοκός – Λάρισα, η οποία επηρεάστηκε σημαντικά. Είπατε στην παρουσίασή σας ότι καταστράφηκε ολοσχερώς από την κακοκαιρία «Daniel». Αν δεν κάνω λάθος, τον περασμένο Δεκέμβριο, είχατε κάνει δηλώσεις στις οποίες λέγατε ότι θα έχει ολοκληρωθεί η αποκατάσταση της τηλεδιοίκησης σε αυτή την γραμμή, που είναι περίπου 90 χιλιόμετρα, σε 16 με 18 μήνες. Τον Μάρτιο, κάνατε ξανά δηλώσεις σχετικά και είπατε ότι σε δύο χρόνια θα έχει αποκατασταθεί η τηλεδιοίκηση σε αυτή τη γραμμή. Όσο περνά χρόνος, δηλαδή, αντί να μειώνεται το χρονικό διάστημα φαίνεται πως αυξάνεται. Θα ήθελα κι εμείς, στην Πλεύση Ελευθερίας θα θέλαμε, αν γίνεται, να μας δώσετε μια σαφέστερη εικόνα για το κατά πόσο καθυστερεί η διαδικασία ή όχι, γιατί αυτό συνάγεται από κάποιες δηλώσεις που κάνατε και, εν πάση περιπτώσει, πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί η τηλεδιοίκηση σε αυτήν την γραμμή. Επίσης, στις διαφάνειες που μας δείξατε, υπήρχαν κάποια σημεία για τα οποία είπατε ότι η σιδηροδρομική γραμμή από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη έχει καλυφθεί πλήρως πλην της γραμμής Δομοκού – Λάρισας. Ωστόσο, υπήρχαν και άλλα σημεία τα οποία φαίνονταν είτε να είναι υπό κατασκευή είτε υπό μερική λειτουργία και δε μας μιλήσατε καθόλου για αυτά. Θα παρακαλούσα να μας δώσετε, επίσης, μια διευκρίνιση σχετικά.

Τέλος, το τρίτο ερώτημα αφορά τις αφύλακτες ανισόπεδος διαβάσεις. Είπατε ότι θα εξασφαλιστούν τώρα 25 εκατομμύρια ευρώ για να πάψουν οι ισόπεδες διαβάσεις να είναι αφύλακτες. Θα θέλαμε να μας πείτε με ποιο ακριβώς σύστημα θα πάψουν να είναι αφύλακτες και τι χρονοδιάγραμμα υπάρχει ως προς αυτό; Επίσης, καθώς μιλάμε για τις αφύλακτες ανισόπεδος διαβάσεις, θα πρέπει να υπογραμμιστεί και γι’ αυτό σας ρωτώ για το χρονοδιάγραμμα, ότι αυτό είναι ένα ζήτημα που χρονίζει δεκαετίες. Όταν είχατε γίνει για πρώτη φορά Βουλευτής, το 2007 – 2008, υπήρχαν μελέτες που έδειχναν ότι το 65% των ατυχημάτων στο σιδηρόδρομο οφείλονται σε αφύλακτες ανισόπεδες διαβάσεις. Από το 2016 μέχρι το 2021, σε αυτά τα πέντε χρόνια, είχαμε 28 νεκρούς από τις αφύλακτες ανισόπεδες διαβάσεις. Είναι οι μισή των νεκρών που είχαμε στα Τέμπη. Πρόκειται για πολύ μεγάλο αριθμό. Άρα, πόσο γρήγορα πρόκειται να υλοποιηθεί αυτό το σχέδιο διαφύλαξης των ανισόπεδων διαβάσεων και πόσο ικανοποιητικό πιστεύετε ότι είναι; Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω και εγώ στην αναφορά μου, σύμφωνα με όσα είπε η Πρόεδρος της «Πλεύσης ελευθερίας», που ανέφερε για την εντυπωσιακή έλλειψη αναφοράς των μελών της κυβέρνησης στο έγκλημα των Τεμπών. Πραγματικά, θα έπρεπε από εκεί να ξεκινήσουμε και να εξετάσουμε το τι δεν έχει πάει καλά όλα αυτά τα χρόνια. Είναι από τα πράγματα που δεν έχουν πάει καλά, είναι η διαπλοκή που υπάρχει από τα συστήματα που δεν λειτουργούν και φαίνεται να έχετε πετάξει κάποιους ανθρώπους ως καμικάζι, οι οποίοι αναλαμβάνουν να καλύψουν αυτή την έλλειψη λειτουργικότητας. Στο ψάξιμο που κάνουμε όλοι μας για να βρούμε πληροφορίες, για τη τωρινή κατάσταση, ας πούμε, του σιδηροδρομικού δικτύου, βλέπουμε περιπτώσεις όπως στην περίπτωση της αφύλακτης διάβασης Κάρλας, στην οποία είχε γίνει ένα ατύχημα με έναν 34χρονο που πήγε να περάσει τις γραμμές με το αυτοκίνητό του, παρασύρθηκε από αμαξοστοιχία και στη συνέχεια, όπως θα γνωρίζετε όλοι την περίπτωση αυτή, υπήρχε μια συγκάλυψη. Η όποια συγκάλυψη έγινε από πρώην προϊστάμενο επιθεώρησης του ΟΣΕ, ο οποίος είναι κατηγορούμενος και για τα Τέμπη. Και ο δεύτερος κατηγορούμενος είναι σημερινός Επιθεωρητής. Την περίοδο του τροχαίου στη διάβαση Κάρλας, ήταν Σταθμάρχης και προβιβάστηκε. Αυτά πραγματικά είναι ασύλληπτα. Και για τον πολίτη και για εμάς φυσικά. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε πώς μπορεί να λειτουργεί κάτι τέτοιο, 18 αφύλαχτες διαβάσεις από τον Βόλο μέχρι την Λάρισα, με δυστυχήματα στο Σέσκλο, στη Νέα Ιωνία, στο Μόδεστο, στο Κιλελέρ, αλλά και μέσα στην πόλη της Λάρισας, και μας λέτε κύριε Υπουργέ, και πολύ καλά κάνετε και μας τα παρουσιάζετε γιατί κάτι πρέπει να γίνει επιτέλους, ότι το σύστημα αυτόματων ισόπεδων διαβάσεων, το ΑΣΙΔ, είναι σε διαγωνισμό ανάθεσης. Τι θα γίνουν όμως μέχρι να ξεκινήσουν αυτά τα έργα; Υπάρχουν σηματοδότες οι οποίοι δεν λειτουργούν. Υπάρχουν σηματοδότες οι οποίοι δίνουν λάθος ερεθίσματα στη συγκεκριμένη διάβαση Κάρλας. Υπάρχει σχολείο ακριβώς δίπλα. Τα παιδιά περνάνε μετά φόβου θεού και πίστεως. Τι θα γίνει μέχρι τότε; Θα αφήσουμε τα παιδιά να περνάνε έτσι κι ότι τύχει; Φαντάζομαι ότι θα υπάρχει κάποιο σχέδιο πάνω σε αυτό.

Να πούμε επίσης και για την επιμόρφωση προσωπικού στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν ακούσαμε κάτι γι’ αυτό. θα έπρεπε να γίνει κάτι από τον ARA, ας πούμε για παράδειγμα, που είναι πλατφόρμα ηλεκτρονικής μάθησης. Γιατί έχουμε περιστατικά μηχανοδηγών που θα έπρεπε να είναι δύο και είναι ένας, άλλων μηχανοδηγών οι οποίοι τρώνε εν κινήσει και μας διαβεβαιώνει ο ΟΣΕ ότι είναι μεμονωμένα περιστατικά. Αλλά δεν το βλέπουμε έτσι. Να πούμε επίσης και για τους εργαζόμενους, οι οποίοι πραγματικά λειτουργούν και αυτοί σε συνθήκες ηρωικές, γιατί πρέπει με πολύ παλιά εργαλεία, με έλλειψη γνώσεων να επισκευάσουν και να κάνουν την κατάσταση να λειτουργήσει. Εδώ έχουμε ατυχήματα όπως ακρωτηριασμούς εργαζόμενων της Hellenic Train, στο μηχανοστάσιο του Ρέντη. Τα οποία επίσης θεωρούμε απαράδεκτα, όλα αυτά που βαπτίζονται εργατικά ατυχήματα και δικαιολογούνται με αυτό τον τρόπο από την κυβέρνηση. Ενώ ξέρουμε όλοι πολύ καλά ότι αυτοί οι άνθρωποι δεν προστατεύονται, δεν πληρώνονται με βαρέα και ανθυγιεινά ένσημα και γενικά είναι αφημένοι στην τύχη τους.

Και ίσως λοιπόν να μιλήσουμε επιτέλους για την κατάργηση του VHF και την εγκατάσταση του GSM-R, το οποίο δεν είναι απλά ένας πιο σύγχρονος τρόπος να επικοινωνούν μεταξύ τους οι εργαζόμενοι των τρένων αλλά είναι και μια πλατφόρμα στοιχείων με καταγραφή φωνής, και στοιχείων και δεδομένων, που θα ήταν ίσως ένας τρόπος να αποφύγουμε τη διαφθορά και τη διαπλοκή μεταξύ των διοικητικών στελεχών του ΟΣΕ και να μπορέσει να υπάρξει μια διαφάνεια χωρίς να ψάχνουμε ποιος φταίει και ποιος ευθύνεται. Και να είναι όλα καταγεγραμμένα. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Kαι εμείς ευχαριστούμε. Παρακαλώ, το λόγο έχει ο κύριος Κόντης από την Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΑΤΕΣ».

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ. Θα είμαι σύμφωνος γιατί έχει αρχίσει ήδη και η Επιτροπή των Περιφερειών και είναι ένα θέμα που πρέπει να δούμε αυτό κύριοι συνάδελφοι. Γιατί εμείς από τα μικρά κόμματα συμμετέχουμε σε πέντε Επιτροπές σήμερα. Εγώ έχω πέντε Επιτροπές και ταυτόχρονα την ίδια ώρα. Μπορούμε να βάζουμε κάπως αργότερα, να μην παρεμβαίνουμε. Εντάξει; Και ιδίως όταν είμαστε Αγορητές. Με κάλυψαν οι κύριοι συνάδελφοι πριν. Οι περισσότεροι. Οπότε δεν θα κάνω κάποια αναφορά σε τετριμμένα. Τα είπαν τα περισσότερα όλοι. Συμφωνώ απόλυτα.

Αυτό που θέλω κύριε Υπουργέ να ρωτήσω είναι, και δεν άκουσα να το θίγει κανείς, τι συμβαίνει και πώς μπορούμε να προστατευθούμε από τις συνεχόμενες και επί χρόνια κλοπές υλικού από τις γραμμές. Βλέπουμε ότι κλέβουν τις σιδηροδρομικές γραμμές, τις πουλάνε γιατί είναι ατσάλι δυσεύρετο. Και από αυτό όποιος δεν ξέρει, παρασκευάζουν από μαχαίρια μέχρι οτιδήποτε μπορεί να φανταστεί κανείς, κατσαρόλες, τα πάντα και τα αγοράζουν σε καλές τιμές. Επίσης, κλέβουν το χαλκό που υπάρχει και επειδή ξέρουμε το διαβάσαμε μάλλον και μάθαμε, ότι στα συστήματα αποφυγής συγκρούσεων ειδικά αυτά που μπαίνουν για να εντοπίζουν τη διέλευση των αμαξοστοιχιών στις γραμμές επάνω, δε ξέρω τι χρησιμοποιεί αυτό το GSM-R ή το ETCS. Αυτά τα κλέβουν και είχαμε ακούσει και στην Επιτροπή για τα Τέμπη, να λένε οι μάρτυρες ότι τα κλέβουν κατά κόρον γιατί περιέχουν μέσα διάφορα πράγματα, τα οποία τα χρησιμοποιούν. Είτε χαλκό, είτε.

Από εκεί πως προστατευόμαστε και τι πρόκειται να κάνει; Δηλαδή, είναι θέμα αστυνόμευσης μεν αλλά πως μπορεί να αποφευχθεί. Γιατί έτσι μπορούμε να αποφύγουμε ή να πάθουμε ατυχήματα. Πώς θα προστατευθούμε από τις συνεχείς αυτές κλοπές, οι οποίες δεν είναι αυτές που ακούμε μόνο. Είναι καθημερινές και σε μέρη που δεν ακούμε. Και είναι ένα σημαντικό πρόβλημα που μπορεί να εξουδετερώσει οποιοδήποτε σύστημα συναγερμού πρόληψης ατυχημάτων, εάν αφαιρεθούν από καίρια σημεία των τροχιών. Αυτό θα θέλαμε. Είναι πολύ σημαντικό να μάθουμε. Και εγώ θα δω αργότερα την απάντηση σας. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς κύριε Κόντη. Το λόγο έχει ο κύριος Ζεϊμπέκ Χουσεϊν.

**ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Στη «Νέα Αριστερά» αναλάβαμε και θα συνεχίσουμε να αναλαμβάνουμε πρωτοβουλίες μέσα και έξω από τη Βουλή, για το ζήτημα του σιδηροδρόμου, για την ασφάλεια και την ανάπτυξη του δικτύου, που η κυβέρνηση σήμερα έχει εγκαταλείψει και μαραζώνει. Και βεβαίως, για να αποδοθούν οι ευθύνες και να διαλευκανθεί το έγκλημα των Τεμπών. Χθες, ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς, όπως γνωρίζετε, συναντήθηκε με εκπροσώπους των εργαζομένων στο σιδηρόδρομο. Η εικόνα που μας μεταφέρουν οι εργαζόμενοι είναι εικόνα πλήρους εγκατάλειψης, κατάρρευσης θα λέγαμε, του σιδηροδρόμου στη χώρα. Υποστελέχωση, υποχρηματοδότηση, κρίσιμα έργα στις υποδομές και στη διοίκηση που ακόμη λείπουν. Και κάπως έτσι εξηγείται το πώς κοντέψαμε να φτάσουμε λίγες ημέρες πριν, κοντά σε νέα τραγωδία στο σιδηρόδρομο με δύο αμαξοστοιχίες να ακυρώνονται στην ίδια γραμμή με αντίθετη κατεύθυνση, στο τμήμα που η γραμμή γίνεται μονή λόγω έργων μεταξύ Σεπολίων και Αγίων Αναργύρων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε προέρχομαι από τη Θράκη, τη Θράκη που βιώνει έναν πρωτοφανή στα χρονικά σιδηροδρομικό αποκλεισμό. Που ξεκίνησε λίγες μόλις ημέρες μετά τη νίκη της Νέας Δημοκρατίας, στις εκλογές το Καλοκαίρι του 2019. Μια απόφαση, που εκτός από προσβλητική για τους Ακρίτες κατοίκους της Θράκης, υποσκάπτει και τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής. Για ποια ανάπτυξη της Περιφέρειας, για ποια αποκέντρωση, για ποια στήριξη της Θράκης μπορεί να μιλά και να περηφανεύεται η κυβέρνηση, όταν μας καταδικάζετε σε αυτόν τον πρωτοφανή σιδηροδρομικό αποκλεισμό. Τον Σεπτέμβριο του 2019 σας καταθέσαμε πρώτη ερώτηση με τίτλο «Η άνοδος του κυρίου Μητσοτάκη στη φετινή ΔΕΘ, βρήκε τη Θράκη χωρίς τρένα», 9/9/2019. Τον Ιούλιο του 2020 σας καταθέσαμε νέα ερώτηση με τίτλο «Απουσία δρομολογίων τρένων στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης» 7/7/2020. Την 5/7/2021 σας καταθέσαμε και νέα ερώτηση με τίτλο «Η κυβέρνηση αδιαφορεί για τον σιδηροδρομικό αποκλεισμό ολόκληρης της Θράκης», ενώ, τον Απρίλιο του 2022 σας καταθέσαμε Ερώτηση με τίτλο «Με όνειρα αντί για μελέτες περιμένει η κυβέρνηση να αλλάξει η εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου», 15/4/2022.

Τέλος, τον Ιανουάριο του 2023 σας καταθέσαμε Ερώτηση με τίτλο: «Προεκλογικό πυροτέχνημα η επιδότηση του σιδηροδρομικού κόστους σε Ανατολική Μακεδονία και Θράκη», 20/1/2023. Θα ήθελα λίγο να εξηγήσω στους αγαπητούς συναδέλφους τι ακριβώς έχει συμβεί. Ο κύριος Μητσοτάκης με τη Θράκη τότε χωρίς τρένο ήδη περίπου τρεισήμισι χρόνια, ήρθε στη Κομοτηνή στις 13/1/2023 και ανακοινώνει την άμεση επιδότηση των τακτικών σιδηροδρομικών μεταφορών, ώστε να μπορεί μια μονάδα στην Ορεστιάδα να εφοδιάζεται με πρώτες ύλες και να διανέμει προϊόντα στην Αθήνα με το ίδιο κόστος. Έτσι μας έλεγε. Πρόκειται στη πραγματικότητα για θηριώδη ψέματα και απίστευτο θράσος από τον Πρωθυπουργό και την κυβέρνηση, σε βάρος των κατοίκων και των επαγγελματιών της Θράκης. Το ερώτημα σήμερα παραμένει ως πού θα φτάσει αυτός ο εμπαιγμός των κατοίκων της Θράκης από την κυβέρνηση; Θα άρετε επιτέλους το συνολικό αποκλεισμό της Θράκης; Θα δείξετε ότι πραγματικά ενδιαφέρεστε για τους ακρίτες κατοίκους της περιοχής ή θα συνεχίσετε να εμπαίζετε και να τους κοροϊδεύετε;

Τέλος, να θυμίσω πως ήταν μια άλλη κυβέρνηση όχι πολλά χρόνια πριν που συζητούσαμε και είχαν πέσει οι υπογραφές -με διακρατικές συμφωνίες μάλιστα- για την υλοποίηση της σιδηροδρομικής Εγνατίας. Ενός έργου εξαιρετικά κρίσιμου για την αναβάθμιση των υποδομών και των μεταφορών σε Ανατολική Μακεδονία και Θράκη που όμως, δυστυχώς, έπεσε πάνω στον οδοστρωτήρα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Όχι άλλο εμπαιγμό, όχι άλλη υποκρισία για να τελειώνουμε με τον σιδηροδρομικό αποκλεισμό. Θέλουμε να μας πείτε ξεκάθαρα πότε θα ξαναλειτουργήσει το τραίνο στη Θράκη; Μας είπατε ότι θα γίνει η σύνδεση Τοξότες – Καρβάλη που δεν έχουμε αντίρρηση όμως όταν όλη η γραμμή είναι ανενεργή και έχει σοβαρά προβλήματα υποδομής και ρημάζει είναι δύσκολο να το πιστέψουμε. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς κύριε Ζεϊμπέκ σας ευχαριστούμε.

Το λόγο τώρα έχει η κυρία Θεοδώρα Τζάκρη για 5 λεπτά και να ετοιμάζεται ο κύριος Χαράλαμπος Αθανασίου από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ:** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, η σημερινή συνεδρίαση διεξάγεται στον απόηχο της ήδη εξαγγελθείσας 24ωρης απεργίας, πανελλαδικής μάλιστα, που κήρυξαν για την Πέμπτη 26 Σεπτεμβρίου τα σωματεία σε ΣΕΠ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΠΕΠ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο σιδηρόδρομος, προβλήματα ασφάλειας υποδομών και εγκατάλειψης. Μάλιστα, μετά το έγκλημα των Τεμπών επισημαίνοντας ότι δεν υπάρχει ανταπόκριση από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών.

Κύριε Υπουργέ στις 24 Απριλίου του τρέχοντος έτους, είχατε έρθει μάλιστα εδώ στην Επιτροπή μας με δική σας πρωτοβουλία για να μας ενημερώσετε για τις 15 παρεμβάσεις που αποσκοπούσαν στην ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου, με σκοπό τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα. Τον Μάρτιο όμως, του 2024 είχε εκδοθεί ήδη το πόρισμα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την Ασφάλεια των Τρένων στην Ελλάδα, το οποίο ανέφερε επί λέξει ότι επί του παρόντος, δεν φαίνεται να υπάρχει στην Ελλάδα φορέας που να αναλαμβάνει τη συνολική ευθύνη για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και την ώθηση του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος και των επιπέδων ασφάλειάς του με συνεχή βελτίωση σε επίπεδο κράτους μέλους και μιλούσε μάλιστα για μια θολή εικόνα των ευθυνών όλων των σιδηροδρομικών φορέων.

Κατόπιν τούτου, τον Ιούνιο ο Εθνικός Οργανισμός Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. όπως λέγεται, σας έκρουσε πάλι τον κώδωνα του κινδύνου με κατεπείγουσα σύσταση στο Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών, τον ΟΣΕ, τη ΡΑΣ και τη ΓΑΙΑΟΣΕ, για σοβαρό κίνδυνο ασφάλειας των σιδηροδρόμων αναφέροντας μάλιστα ξεχωριστά τις ευθύνες που έχουν και τις πρωτοβουλίες - μέτρα που έπρεπε να υιοθετηθούν. Προς εσάς αυτή η επιστολή. Λίγες μέρες αργότερα η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η ΡΑΣ δηλαδή, με έγγραφό της αποφάσισε το κλείσιμο συγκεκριμένων σιδηροδρομικών γραμμών για λόγους ασφαλείας απορρίπτοντας την αίτηση για την επικαιροποίηση της έγκρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής του ΟΣΕ, η οποία ζητήθηκε από τη ΡΑΣ και υποβλήθηκε από τον ΟΣΕ, λόγω ακριβώς ουσιωδών μεταβολών στα υποσυστήματα υποδομής, σηματοδότησης και ενέργειας που προκλήθηκαν από τις κακοκαιρίες Daniel και Elias. Και αυτό όταν λίγες μέρες νωρίτερα, είχε σταλεί εξώδικο από το σωματείο των μηχανοδηγών προς το Υπουργείο Υποδομών, την ΡΑΣ, τον ΟΣΕ και την Hellenic Train με το οποίο έκρουαν εκ νέου τον κώδωνα του κινδύνου για όλα αυτά τα σοβαρά κενά ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο που θα μπορούσαν να επιφέρουν νέα δυστυχήματα με ανθρώπινες απώλειες.

Τα πρώτα αποτελέσματα αυτών των μεταρρυθμίσεων σας και του σχεδίου σας εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού τομέα, τα είδαμε πριν λίγες μέρες αρχικά με το σοβαρό περιστατικό με δύο τρένα που κινούνταν αντίθετα στην ίδια γραμμή στους Αγίους Αναργύρους, όπου για μόλις 700 μέτρα δεν υπήρξαν νέα Τέμπη και για τα οποία παρενέβη βεβαίως ο Προϊστάμενος Εισαγγελίας Πρωτοδικών και στη συνέχεια με την πρόσκρουση μεταξύ των σταθμών Σφενδάλης και Αφιδνών της αμαξοστοιχίας Χαλκίδα – Αθήνα σε πεσμένα δέντρα, που προκάλεσαν μάλιστα και τον διαχωρισμό του θαλάμου της μηχανοδήγησης. Μπορείτε, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε γιατί δεν λειτούργησαν πάλι όλα αυτά τα συστήματα τα οποία υποτίθεται έχετε αποκαταστήσει; Γιατί ακόμα, κύριε Υπουργέ, όπως παραδέχτηκε ο κύριος Οικονόμου δεν λειτούργησε η τηλεδιοίκηση; Είναι τόσο δύσκολο να υλοποιήσετε ένα έργο που προάγει την ασφάλεια σιδηροδρόμου σε ένα άλλο επίπεδο και μπορείτε να εγγυηθείτε ότι επιτέλους ο ελληνικός σιδηρόδρομος θα καταστεί ασφαλής και εφάμιλλος των αντίστοιχων ευρωπαϊκών; Περιστατικά τα οποία ο Υφυπουργός Υποδομών, ο κύριος Οικονόμου -δεν είναι τώρα δίπλα σας- έσπευσε να τα χαρακτηρίσει σοβαρά μόνο στη θεωρία, αφού στην πράξη δεν υπήρξε κίνδυνος για κανέναν όπως ανέφερε χαρακτηριστικά. Μάλιστα, ο κύριος Οικονόμου για το περιστατικό στους Αγίους Αναργύρους παραδέχτηκε ότι δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση, αλλά υπάρχουν είπε δικλίδες ασφαλείας στο σύστημα, οι οποίες λειτούργησαν και πως λόγω των έργων στα Σεπόλια η συνεννόηση μεταξύ των σταθμών δεν έγινε με τηλεδιοίκηση αλλά οι Σταθμάρχες συνεννοήθηκαν μεταξύ τους με την παλιά μέθοδο, το παλιό σύστημα.

 Αναφορικά δε με το περιστατικό στις Αφίδνες, σημείωσε ότι δεν υπήρξε κανένας τραυματίας από το ατύχημα με τα πεσμένα δέντρα και ότι είναι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει καθημερινά ο σιδηρόδρομος με τα ατελείωτα χιλιόμετρα δικτύου. Όμως, η ασφάλεια των πολιτών δεν πρέπει να αφήνεται στην τύχη και να εξαρτάται από τη συγκεκριμένη αντίδραση σε καταστροφές. Η ευθύνη βαραίνει αποκλειστικά τον ΟΣΕ και την Κυβέρνηση που δεν μπορούν να ανταποκριθούν ουσιαστικά και έγκαιρα σε απρόβλεπτες και μη καταστάσεις. Με την ευκαιρία ας ελπίσουμε ότι δεν ανταποκρίνονται στην αλήθεια όλα αυτά τα δημοσιεύματα που συνδέουν την πρόσφατη πρόταση τοποθέτησης του κυρίου Τζιτζικώστα ως νέου Επιτρόπου Μεταφορών και Τουρισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ταυτόχρονα με την εκλογή της κυρίας Βόζενμπεργκ ως επικεφαλής της Επιτροπής Μεταφορών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με την επιδίωξη της Κυβέρνησης να θαφτεί έτι περισσότερο η τραγωδία των Τεμπών και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, λίγο πριν κλείσω να αναφερθώ σε ένα πολύ σημαντικό έργο όχι μόνο για την περιοχή της Πέλλας, αλλά και για όλη τη Δυτική Θεσσαλονίκη, αλλά και την Κεντρική Μακεδονία και αφορά την επέκταση της προαστιακής σύνδεσης της γραμμής Θεσσαλονίκη – Έδεσσα μέσω των Γιαννιτσών. Είναι ένα έργο που θα οδηγήσει στη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού με ιδιαίτερα αναπτυξιακό χαρακτήρα και φιλικό προς το περιβάλλον. Ένα έργο που συνιστά, κύριε Υπουργέ, πραγματική μεταρρύθμιση και για το οποίο η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιδεικνύει διαχρονικά και προκλητικά αδιαφορία επί της Κυβέρνησής σας.

Κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη ενάμιση χρόνο μετά το έγκλημα στα Τέμπη και τις διαρκείς απόπειρες να μπαζωθεί η αλήθεια, επιχειρεί όλο αυτό το διάστημα να ξεπλύνει με κάθε τρόπο τις πολιτικές ευθύνες της μέσω κυρίως της διάχυσης των ευθυνών. Ταυτόχρονα, με την όψιμη και προσχηματική προσπάθειά της να δρομολογήσει τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα γιατί αναμφίβολα οι διαχρονικές στρεβλώσεις και τα διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου είναι μια μικρογραφία των αιτιών που οδήγησαν την Ελλάδα στη χρεοκοπία. Δείγμα της στρεβλής ανάπτυξης της χώρας που πηγάζει καταρχήν από την έλλειψη οράματος για έναν διαφορετικό τρόπο λειτουργίας συνολικά της χώρας μας.

Εμείς, λοιπόν, θέλω να σας πω ότι δεν βλέπουμε κάποια ουσιαστική προσπάθεια της κυβέρνησης για τον πραγματικό εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο όπως σας είπα προηγουμένως έχει καταληφθεί και απαξιωθεί. Ταυτόχρονα, όμως, θέλω να σας πω ότι δεν θα σταματήσουμε να θέτουμε διαρκώς και τεκμηριωμένα ερωτήματα για το έγκλημα των Τεμπών και θα βρισκόμαστε με κάθε τρόπο πάντα στο πλευρό των οικογενειών που ζητούν δικαίωση και απαντήσεις για τα αίτια της τραγωδίας. Η Κυβέρνηση, ο Πρωθυπουργός, ο πρώην και νυν Υπουργοί Μεταφορών και Υποδομών οφείλουν να λογοδοτήσουν και θα αναγκαστούν στο τέλος να το πράξουν ανεξάρτητα αν τώρα κρύβονται πίσω από τις μεταρρυθμίσεις απολογητικού εξουσίας χαρακτήρα αντί για τη συνολική θα έλεγα ολοκληρωμένη πρόταση για τη δημιουργία ενός σύγχρονου ασφαλούς και ποιοτικού σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα μας. Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε κυρία Τζάκρη.

Το λόγο αμέσως τώρα ο κύριος Αθανασίου από τη Νέα Δημοκρατία και να ετοιμάζεται ο κύριος Κυριαζίδης και ο κύριος Σιμόπουλος στη συνέχεια.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κατ’ αρχάς, κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να σας συγχαρώ για την συχνότητα και πληρότητα με την οποία ενημερώνεται την Επιτροπή μας για θέματα της αρμοδιότητας του Υπουργείου σας. Επειδή, όμως, τέθηκαν μερικά θέματα για τα οποία δεν είστε αποκλειστικά αρμόδιος θα ήθελα να δώσω μερικές διευκρινίσεις – απαντήσεις. Ειπώθηκε ότι η κυβέρνηση συγκαλύπτει την τραγωδία των Τεμπών. Εγώ θα την ονομάζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τραγωδία γιατί στην Ελλάδα έχουμε κράτος δικαίου. Ο Πρωθυπουργός όμως από την πρώτη στιγμή είπε ότι η υπόθεση αυτή θα διαλευκανθεί πλήρως. Τι έγινε;

Πρώτον, συγκροτήθηκε και συνεκλήθη η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, δεύτερον, έγινε η Εξεταστική Επιτροπή και εξεδόθη πόρισμα και τρίτον, θα επιληφθεί η Δικαιοσύνη, η οποία συνεχίζει την προδικασία της με τακτική ανάκριση, η οποία γίνεται στη Λάρισα, όπου είναι και ο τόπος τελέσεως του αδικήματος. Τι αδίκημα έχουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Έχουμε ένα κακούργημα. Ποιο είναι δικαστήριο καθ’ ύλην αρμόδιο για το κακούργημα αυτό; Είναι το Τριμελές Εφετείο Κακουργημάτων. Ποιο είναι κατά τόπο αρμόδιο Δικαστήριο; Είναι η Λάρισα. Συνεπώς, δεν υπάρχει καμία πρόθεση να μεταφερθεί η δίκη σε άλλο μέρος. Στη Λάρισα θα γίνει και αυτά που ακούγονται και ειπώθηκαν, ότι μπορεί και γίνονται σκέψεις να μεταφερθεί, είναι προς τη δημιουργία εντυπώσεων.

Πάμε τώρα στην παράταση της Σύμβασης 717, που έγινε πριν την τραγωδία. Έχουμε απόφαση της Ολομέλειας του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η οποία είπε, ότι ήταν επιβεβλημένη η παράταση. Συνεπώς, να σταματήσει και αυτό το τροπάριο. Τώρα πάμε στο βασικό άλλο θέμα το οποίο ειπώθηκε εδώ προς τη δημιουργία εντυπώσεων. Ειπώθηκε, ότι η Ευρωπαία Εισαγγελέας παραπονιέται ότι παρεμποδίζεται να διαλευκανθεί η υπόθεση, παρεμποδίζεται το έργο της δικαιοσύνης. Η κυρία Εισαγγελέας, θα έπρεπε να γνωρίζει καλύτερα τους καταστατικούς χάρτες των κρατών της Ε.Ε. Δεν έχει απολύτως καμία αρμοδιότητα, επαναλαμβάνω, δεν έχει καμία αρμοδιότητα να παρεμβαίνει σε υποθέσεις όσον αφορά το ποινικό σκέλος του, έχει αρμοδιότητα μόνο για το αστικό σκέλος όταν πλήττονται τα οικονομικά συμφέροντα της Ε.Ε.. Αρμόδιος για ποινικές υποθέσεις είναι μόνο ο Έλληνας Εντεταλμένος Εισαγγελέας, του οποίου κάθε ενέργεια γίνεται ύστερα από έγκριση του Τριμελούς Συμβουλίου Εισαγγελέων που διορίζει, δηλαδή, του Κολλεγίου των Εισαγγελέων. Συνεπώς να είμαστε λίγο προσεκτικοί αν αναφερόμαστε σε ζητήματα τέτοια προς τη δημιουργία εντυπώσεων.

Ειπώθηκε και κάτι ακόμα, που πρέπει να απαντήσω και σ’ αυτό. Έγινε λόγος, ότι έγινε συγκάλυψη με το πόρισμα του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, όσον αφορά τις παρακολουθήσεις και ότι έτσι ενεπλάκη και η Βουλή. Διερωτώμαι, όμως, είπαν, ότι έπρεπε, ότι ειπώθηκε, να έρθει η δικογραφία στη Βουλή. Με ποια διάταξη του Κανονισμού; Εδώ έχουμε διάκριση εξουσιών. Δεν μπορούμε να λέμε πράγματα για να δημιουργούνται εντυπώσεις. Γιατί τα ακούει ο κόσμος ο οποίος δεν έχει και νομική παιδεία ή δεν ξέρει ότι γίνεται μία συγκάλυψη εξ αυτού του λόγου. Συνεπώς, η Βουλή δεν έχει καμία αρμοδιότητα. Αλλά ας υποθέσουμε ότι ερχόταν. Τι μπορεί να κάνει; Τίποτα απολύτως. Η αρμοδιότητά της εξαντλήθηκε με το πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής. Εάν είχαμε εμπλεκόμενο Βουλευτή στην υπόθεση αυτή, τότε βεβαίως θα μπορούσαμε να εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 62 του Συντάγματος και το 83 του Κανονισμού της Βουλής. Αλλά δεν έχουμε. Αλλά δεν έχουμε ούτε Υπουργό εμπλεκόμενο για να εφαρμοστεί ο νόμος περί ευθύνης Υπουργών. Συνεπώς, θα έλεγα, ότι πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί όταν αναφερόμαστε σε τέτοια βασικά θέματα τα οποία άπτονται του νομικού πολιτισμού μας και θα έπρεπε να υπάρχει μία καλύτερη ενημέρωση γι’ αυτούς που τα λένε, ή αν έχουν και το γνωρίζουν, να μην λέγονται ούτως ώστε να δημιουργούνται εντυπώσεις. Αυτά, κύριε Πρόεδρε, ήθελα να πω, για να βάλουμε μερικά πράγματα στη θέση τους. Σας ευχαριστώ.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Θα ήθελα να αναγνωρίσουμε την παρουσία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την έννοια της ενημέρωσης και πιέζουμε και από πλευράς μας ως κυβερνητικοί Βουλευτές και άλλοι Υπουργοί, για να έχουν αυτή τη διάθεση του χρόνου, προκειμένου να υπάρχει ενημέρωση προς όλους μας, έτσι ώστε να τίθενται και τα ερωτήματα.

Κατά τη προηγούμενη εδώ ενημέρωση από πλευράς του Υπουργού, αναφέρθηκε η αναγκαιότητα, αλλά και η εξασφάλιση συγκεκριμένων χρηματικών ποσών, για τη συντήρηση ανακατασκευή του οδικού δικτύου Θεσσαλονίκης-Δράμας. Θέλω να πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι το έργο αυτό θα συνεχιστεί. Θα παρακαλούσα να έχουμε διευκρινήσεις για το ζήτημα το συγκεκριμένο, το χρόνο περάτωσης και λειτουργίας, εν πάση περιπτώσει, αυτής της συγκοινωνίας γραμμής, γιατί η Δράμα είναι ένας παραμεθόριος νομός, έχει ανάγκη αυτής της συγκοινωνίας, μέχρις ότου υπάρχει και η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με την Δράμα και βεβαίως, να μην παραμεληθεί με την έννοια στη συνέχεια από το σχεδιασμό της σύνδεσης με την Σιδηροδρομική Εγνατία, καθότι έχουμε την γείτονα χώρα τη Βουλγαρία που έχει πολύ πίεση, εννοώ από πλευράς επιβατικών οχημάτων, ειδικότερα το καλοκαίρι, με πολλά ατυχήματα, άρα, είναι αναγκαιότητα να λάβετε υπόψη και αυτά τα γεγονότα αυτής της κατάστασης. Ευχαριστώ, περιμένουμε την απάντησή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ήθελα να θέσω και εγώ δύο σύντομα ερωτήματα ως μέλος της Επιτροπής, κύριε Υπουργέ. Καταρχάς και ως Πρόεδρος της Επιτροπής και ως μέλος της Επιτροπής, θέλω να σας ευχαριστήσω και εσάς και τους συνεργάτες σας, διότι είστε πάντα εδώ, δίνετε απαντήσεις σε κάθε αίτημα για ενημέρωση, έτοιμος να απαντήσετε σε όλα τα ερωτήματα, όπως θα κάνετε και στη συνέχεια στη τοποθέτησή σας.

Εγώ δύο τοπικού ενδιαφέροντος θέματα που θέλω να σας βάλω. Βεβαίως είχε ξεκινήσει η ηλεκτροκίνηση Βόλου-Λάρισας πριν τον Ντάνιελ, ήρθε ο Ντάνιελ και προκάλεσε τις καταστροφές, τώρα έχει ενταχθεί το έργο στις υποδομές που πρόκειται να επισκευαστούν και η καινούργια γραμμή και η ηλεκτροκίνηση, κατά συνέπεια μιλάω και στον κ. Υφυπουργό, ευελπιστούμε ότι θα τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα. Εκείνο που ήθελα να θέσω, κύριε Ταχιάο, κυρίως σε εσάς, είναι για το τρενάκι του Πηλίου. Είναι η μοναδική τουριστική υποδομή που απέμεινε μετά τις καταστροφές, είχαμε μια διακοπή γιατί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναζητούσε τροχαίο υλικό πριν τη λήξη της προγραμματισμένης περιόδου, να το δούμε λίγο αυτό και όσο μπορεί να επεκταθεί αυτή η περίοδος, γιατί πραγματικά βοηθάει πάρα πολύ και φέτος λειτούργησε και ήταν όαση μπροστά στα πλήγματα που δέχτηκε η περιοχή μου.

Ένα ζήτημα είναι αυτό και ένα δεύτερο ζήτημα είναι η επιτάχυνση των μελετών για τον εκσυγχρονισμό της γραμμής και των απολήξεών τους στο Λιμάνι του Βόλου. Έχουν προκηρυχθεί οι μελέτες αυτές, το γνωρίζουμε, η σύνδεση του Λιμένος Βόλου με το Σιδηρόδρομο, όταν το μεγάλο έργο Βόλου-Λάρισας ολοκληρωθεί, αντιλαμβάνεστε, ότι είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής μας. Γιατί πολύ καλά κάνει η πολιτεία και δίνει 193 εκατομμύρια για τη διασύνδεση της Καβάλας, του Λιμένος της Καβάλας, πολύ καλά κάνει και διορθώνει τη διασύνδεση του Λιμένος της Αλεξανδρούπολης, πολύ καλά κάνει και μέσω του Θριάσιου συνδέει το Λιμάνι του Πειραιά, ο Βόλος όμως και το Λιμάνι του Βόλου, το ταχύτερο δυνατό, δεν παραβλέπουμε τις δυσκολίες, 400 περίπου εκατομμύρια θα πέσουν στο Θεσσαλικό Σιδηρόδρομο και αυτό νομίζω τον βάζει σε ένα άλλο επίπεδο, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ και κυρία Γενική Γραμματέας, αλλά θα έλεγα, ότι πρέπει να επιταχυνθούν αυτά τα ζητήματα, ούτως ώστε με την ολοκλήρωση του έργου να έχουμε και το έργο της διασύνδεσης του Λιμένος Βόλου. Γιατί ενώ συζητάμε για τα άλλα Λιμάνια, θέλω να υπενθυμίσω, ότι ο Βόλος είχε τρένο στο Λιμάνι του εδώ και 110 χρόνια. Δεν είναι δυνατόν να μην έχει σήμερα. Αυτό δεν το δέχεται ούτε το Λιμάνι, ότι η τοπική κοινωνία και ξέρω ότι θα συμβάλλετε ώστε με την ολοκλήρωση των εργασιών να έχουμε και τη διασύνδεση ταυτοχρόνως. Έχω παρακολουθήσει και την προκήρυξη των μελετών, αν θυμάμαι καλά, 5 εκατομμυρίων ευρώ και ούτω καθεξής.

Θα ήθελα να κάνω και ένα πολιτικό σχόλιο ως μέλος της Επιτροπής, κύριε Υπουργέ, πράγματι, κάποια στιγμή πρέπει να κάνουμε έναν απολογισμό, γιατί άκουσα από διάφορους συναδέλφους, δαπανήθηκαν δεκάδες δισεκατομμύρια στο Σιδηρόδρομο, στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, σε βάθος χρόνου, μετά την ένταξή μας στην Ε.Ε., για τη βελτίωσή του. Εγώ θυμάμαι σήραγγες που εγκαταλείφθηκαν, εκσυγχρονισμός γραμμών που ουδέποτε ολοκληρώθηκε. Μήπως κάποια στιγμή, έτσι ως πολιτικό απολογισμό σε βάθος χρόνου, θα πρέπει να κάνουμε μια τέτοια έρευνα, να δούμε πότε δαπανήθηκαν δεκάδες δισεκατομμύρια με μηδενικό αποτύπωμα στη βελτίωση του σιδηροδρόμου; Αυτά είναι τα τρία σύντομα ερωτήματά μου.

Το λόγο έχει ο κύριος Κωνσταντινίδης.

**ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Έτσι κι αλλιώς, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, το ζήτημα της σημερινής συνεδρίασης αφορά στον στρατηγικό σχεδιασμό των σιδηροδρόμων, μεγάλη και μακρά ιστορία του σιδηροδρόμου και στη Δυτική Μακεδονία, στο νομό Κοζάνης ιδίως, που πλέον δεν υπάρχει σιδηροδρομική πρόσβαση και αυτό είναι ένα μείζον ζήτημα για την περιοχή ενόψει της υπόθεσης του αναπτυξιακού μετασχηματισμού και της δίκαιης μετάβασης της Δυτικής Μακεδονίας στη μεταλιγνιτική εποχή. Μας έχει απασχολήσει, αντιλαμβάνομαι ότι ο σχεδιασμός προϋποθέτει σημαντικά κονδύλια, από την άλλη όμως είναι αναγκαίος και ικανός όρος η διέλευση του τρένου από τον νομό Κοζάνης προκειμένου να αποδειχθεί πραγματικά αποτελεσματικός ο σχεδιασμός της δίκαιης μετάβασης. Το συναντούμε και γινόμαστε αποδέκτες ήδη από επιχειρηματικά ενδιαφέροντα που θέλουν να έρθουν στην περιοχή και συνδέουν την έλευση και την εγκατάστασή τους στο νομό Κοζάνης με την ολοκλήρωση ή μάλλον την τη δημιουργία της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την περιοχή δεδομένου ότι αυτή έχει διακοπεί τα τελευταία χρόνια.

 Έχουμε δύο ζητήματα εκεί, κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε. Το ένα είναι η σύνδεση με τη Φλώρινα και κατ’ επέκταση με την Θεσσαλονίκη και από την άλλη ο σχεδιασμός και η μελέτη της σύνδεσης με την Καλαμπάκα. Έχουμε λάβει γνώση του σχεδιασμού μεσομακροπρόθεσμου που υπάρχει από την άλλη όμως παρακαλώ θερμά να το δούμε με μεγαλύτερη ευαισθησία το ζήτημα. Είναι πολύ κρίσιμη η περίοδος, η εποχή τα επόμενα χρόνια είναι κρίσιμα για τη Δυτική Μακεδονία και δεδομένου ότι αυτή τη στιγμή το μοναδικό δίκτυο που προσφέρεται που υπάρχει για την περιοχή είναι το οδικό δίκτυο. Είναι πάρα πολύ σημαντικό για το παρόν και το μέλλον της περιοχής το να υπάρξει το ταχύτερο δυνατό η σύνδεση, αποκατάσταση του δικτύου με τη Φλώρινα και τη Θεσσαλονίκη και κατ’ επέκταση ο σχεδιασμός και η ωρίμανση της μελέτης με την Καλαμπάκα και σιγά σιγά και μια εναλλακτική αμεσότερη σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε πολύ κύριε Κωνσταντινίδη.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δέκα δευτερόλεπτα, επειδή αναφέρθηκα σε κάτι σε σχέση με τον Οργανισμό.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγγνώμη, έχετε ζητήσει το λόγο;

 **ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Όχι, όχι, δέκα δευτερόλεπτα να συμπληρώσω. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όμως αν κάνω εξαίρεση σε εσάς θα χρειαστεί να κάνω και στους υπόλοιπους συναδέλφους.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Αναφέρθηκα σε κάτω που έχει να κάνει σε σύγκρουση συμφερόντων και θέλω να το πω επώνυμα.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα αναλύσετε «σύγκρουση συμφερόντων» σε δέκα δευτερόλεπτα;

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Ναι, ναι, ναι. Δύο ονόματα να αναφέρω, δύο ονόματα να αναφέρω απλά. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με δημοσιεύματα για τον Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, ότι ο κ. Μπίνης, ο οποίος διορίστηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 παραιτήθηκε και ανέλαβε Πρόεδρος ο Χρήστος Παπαδημητρίου, την ίδια στιγμή που τον Απρίλιο του 2024, ο Γιάννης Γραμματίδης είναι μεταβατικός Πρόεδρος και σύμφωνα με αυτό και με αφορμή την πρόσκρουση που έγινε στο δέντρο δύο μέρες μετά, βγάζει ανακοίνωση ο κύριος Παπαδημητρίου, ο οποίος ήταν ανώτερος συνεργάτης στη δικηγορική εταιρεία του Γιάννου Γραμματίδη, νυν Προέδρου του ΟΣΕ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν μας βοηθήσατε, ειλικρινά, τουλάχιστον, εμένα να καταλάβω και πολλά πράγματα.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Κοιτάξτε, κύριε Πρόεδρε. Δεν μπορεί ο ελεγχόμενος και ο ελεγκτής να είναι..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σαν γενική αρχή το λέτε τώρα, πρέπει να διασταυρώνονται και τα στοιχεία που παρατίθενται και αν ισχύουν….

 **ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Είναι απολύτως διαθέσιμα από μένα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Παρασύρη, ευχαριστώ.

 Έχω ορίσει μια διαδικασία που νομίζω ότι είναι αποδεχτήκαμε.

 **ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Πρώτα-πρώτα πρέπει να αποκατασταθεί η κρίση εμπιστοσύνης. Η φήμη και η αξιοπιστία και των Υπουργών και των σιδηροδρόμων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Παρασύρη, αυτό που κάνετε δεν είναι σωστό. Κύριε Παρασύρη, δεν έχετε δώσει τέτοια δικαιώματα σε άλλες συνεδριάσεις. Είμαστε σε μια Επιτροπή όπου ο κάθε συνάδελφος παίρνει τον λόγο και με ανοχή ως προς το χρόνο γίνεται ένας δημοκρατικός διάλογος σε βάθος, τουλάχιστον αυτό μου λένε οι συνάδελφοι μετά τις συνεδριάσεις.

Στο σημείο αυτό γίνεται η 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), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), 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), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Αμπατιέλος Νικόλαος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Παπαδάκης Παράσχος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Παπαϊωάννου Αρετή.

Κατά συνέπεια, θα δώσουμε τον λόγο στον κύριο Υπουργό χωρίς περαιτέρω σχολιασμούς να απαντήσει σε όλα τα ερωτήματα που ετέθησαν και όπως έχω προαναγγείλει τη διαδικασία που ορίσαμε, που οργανώσαμε θα έχουμε και λίγα λεπτά για κάποιες διευκρινιστικές ερωτήσεις στη συνέχεια.

Το λόγο έχει ο κύριος Σταϊκούρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύρει Πρόεδρε. Άκουσα με προσοχή τους συναδέλφους, και προσπάθησα να συγκρατήσω κάποια από τα θέματα και τα ερωτήματα τα οποία ετέθησαν, προφανώς και Κοινοβουλευτικός Έλεγχος για να επανέλθουμε επί συγκεκριμένων. Η εικόνα η οποία παρουσιάζεται από τις τοποθετήσεις των περισσότερων συναδέλφων, είναι μία εικόνα αν θα μπορούσα να χρησιμοποιήσω μια λέξη διάλυσης του ελληνικού σιδηροδρόμου. Από τη δική μου πλευρά, παρουσιάστηκε μια εικόνα πολλών συσσωρευμένων προβλημάτων τα οποία απαιτούν συστηματική, επίμονη και πολύχρονη προσπάθεια. Για παράδειγμα. Άκουσα από συνάδελφο να λέει εδώ ότι «μα, πώς είναι δυνατόν να μην λειτουργήσει τηλεδιοίκηση στο τμήμα που είχαμε ένα περιστατικό την προηγούμενη εβδομάδα». Δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση ούτε το 2015-2019 που κάποιοι εδώ μέσα στην αίθουσα σήμερα με ευκολία λένε γιατί δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση. Και είναι αρκετοί που συμμετείχαν στην κυβέρνηση το 2015-2019. Άρα, είναι εύκολη κριτική αλλά πρώτα πρέπει να ελέγχουν τα πεπραγμένα τους όσοι συμμετείχαν και σε προηγούμενες κυβερνήσεις.

Εγώ συνεπώς δεν θα ωραιοποιήσω καταστάσεις και δεν το έχω κάνει ποτέ. Και θέλω να σας πω ότι τα προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου, είναι πολλά από αυτά τα οποία αναφέρατε και θα μπορούσα να προσθέσω και άλλα. Για παράδειγμα, ακόμη και σήμερα πολλές φορές η επικοινωνία των φορέων γίνεται με εξώδικα. Ακόμα και σήμερα προσπαθούμε να έχουμε έναν καλύτερο συγχρονισμό των φορέων που εμπλέκονται στο σιδηροδρομικό έργο είτε αυτό λέγεται Hellenic Train, είτε λέγεται ΟΣΕ, είτε λέγεται ΓΑΙΟΣΕ, είτε λέγεται ΕΡΓΟΣΕ. Ακόμα και σήμερα, και το είπα στην πρωτολογία μου, όταν υποβάλλουμε προτάσεις στην Ευρώπη για νέα σιδηροδρομικά έργα σε νέες γραμμές, οι μελέτες γίνονται από την ΕΡΓΟΣΕ και στο υφιστάμενο σύστημα γίνονται από τον ΟΣΕ. Άρα, υπήρχαν διαχρονικά προβλήματα στον φορέα του δημοσίου που ήταν ο πιο ζημιογόνος για τον κρατικό προϋπολογισμό.

 Κύριε Καραθανασόπουλε, ανατρέξατε στο παρελθόν σαν να ήταν ένας Οργανισμός «διαμάντι» που διαλύθηκε τα τελευταία χρόνια. Ήταν ένας Οργανισμός ο οποίος στοίχισε πολύ ακριβά στους Έλληνες φορολογούμενους, ελήφθησαν διάφορες αποφάσεις από διαδοχικές κυβερνήσεις τα τελευταία περίπου 15 χρόνια- διαδοχικές κυβερνήσεις- και προσπαθούμε να βάλουμε ένα λιθαράκι για να ενισχύσουμε την ασφάλεια των υποδομών.

 Δεύτερη παρατήρηση. Ακούω εύκολη κριτική και σωστή εν πολλοίς και για την ενίσχυση της ασφάλειας των υποδομών και ταυτόχρονα σήμερα. Ζητήσατε τρένο στην Κρήτη, τρένο σε όλη την Πελοπόννησο, τρένο στη Δυτική Μακεδονία, τρένο σε όλη τη Θράκη, επέκταση του Προαστιακού από την Αθήνα στην Πέλλα. Αυτά είναι δισεκατομμύρια. Δεν μπορούμε από τη μια πλευρά να λέμε κάντε κάτι για να βελτιωθεί η υφιστάμενη ασφάλεια και ταυτόχρονα εδώ να μαζεύω δισεκατομμύρια, όλη τη χώρα τρένα. Πρέπει συνεπώς να ενισχύσουμε…

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** *(Ομιλεί έκτος μικροφώνου)*

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν καταλαβαίνω, κύριε Παρασύρη. Συγγνώμη, κύριε Υπουργέ. Κύριε Παρασύρη, έχουμε ορίσει μια διαδικασία που νομίζω ότι δεν αφαιρεί από κανέναν το λόγο. Μόλις πριν ξεκινήσει ο Υπουργός διευκρίνισα ότι θα έχουμε και διευκρινιστικές ερωτήσεις. Αφήστε να εξελιχθεί η διαδικασία που έχουμε ορίσει. Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Διότι πολύ απλά δεν υπάρχουν «λεφτόδεντρα», ούτε δισεκατομμύρια.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Μόνο κλεφτόδεντρα υπάρχουν, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα έχετε το χρόνο να τα πείτε αυτά. Καταρχάς, δεν είπε αυτό ο Υπουργός.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Είπε ότι όποιος ζητάει να υπάρχει σιδηροδρομική διασύνδεση σε όλη την Ελλάδα, δε μπορεί να ζητάει ταυτόχρονα και ασφάλεια. Το 2024 είναι φοβερό να τα πούμε αυτά τα πράγματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αν επιθυμείτε να μην ολοκληρωθεί η συνεδρίαση, να μας το πείτε.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Όχι, όχι δεν επιθυμώ αυτό. Θα ζητήσω το λόγο μετά, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για να απαντήσει στα ερωτήματα των Βουλευτών, τον οποίο παρακαλώ να μην διακόψει κανείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα επανέλθω συνεπώς, δεν αλλάζω τίποτα από αυτά που είπα διότι έχω μια ευθύνη απέναντι στον ελληνικό λαό και πολύ σωστά συνάδελφος, είπε προηγουμένως ότι δεν υποσχόμαστε έργα χωρίς χρηματοδότηση και σας ευχαριστώ γι’ αυτό. Από την αντιπολίτευση προήλθε. Όλα αυτά που ορθώς συζητάμε είτε είναι βελτίωση υφιστάμενων υποδομών, τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση, η TCS, βλάστηση, αυτόματες σιδηροδρομικές διαβάσεις, είναι χρήματα, είναι πόροι και για εμάς πρώτη προτεραιότητα είναι να εξασφαλίσουμε αυτούς τους πόρους για να ενισχύσουμε την ασφάλεια των μεταφορών. Ταυτόχρονα, ναι να εξασφαλίσουμε πόρους για να επεκτείνουμε το σιδηροδρομικό δίκτυο, γι’ αυτό σας είπα προηγουμένως για 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ επενδύσεις, που εν πολλοίς είναι για νέο σιδηροδρομικό δίκτυο από την Ευρώπη και σας προϊδεάζω ότι, θα επιδιώξουμε τον Ιανουάριο 2025 στη νέα πρόταση για το CEF, να ενισχύσουμε αυτές τις υποδομές έτσι ώστε να έχουμε ένα καλύτερο, πιο ασφαλές και πιο εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο. Άρα, σε αντιδιαστολή από αυτό που θα ήθελε να πω η κυρία Κωνσταντοπούλου, εγώ είπα κάτι άλλο το οποίο και το επαναλαμβάνω. Πρέπει ταυτόχρονα να κινούμαστε στους δύο άξονες, αλλά ναι προτεραιότητα είναι η ασφάλεια. Πρέπει συνεπώς και να έχουμε πόρους και διαρκώς να ενισχύουμε τους πόρους, για να έχουμε καλύτερη ασφάλεια στις μεταφορές. Συνολικά θα σας πω μεταφορές. Ξέρετε πολύ καλά ότι οι μεταφορές είναι και άλλα κομμάτια και οδικό δίκτυο μπορεί να είναι και στην Κρήτη, μπορεί να είναι και η αεροπλοΐα και άλλα θέματα και ταυτόχρονα πρέπει να βρίσκουμε πόρους για να κάνουμε νέες επενδύσεις, να επεκτείνουμε τον σιδηρόδρομο.

Άκουσα για παράδειγμα κάποιο συνάδελφο να λέει, τον κύριο Καραθανασόπουλο, ότι τα δίνουμε όλα για να πάρει το 3Seas και ορθώς συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ είπε ότι υπάρχει ένας άλλος corridor, υπάρχει και ένας άλλος διάδρομος, που κι εκεί θέλουμε να επενδύσουμε. Από τη Θεσσαλονίκη, Ειδομένη, Σκόπια να πηγαίνουμε στο Βελιγράδι, στη Βουδαπέστη και την προηγούμενη εβδομάδα που ήμουνα στη σύνοδο Υπουργών, ακριβώς αυτό προσπαθούμε να προχωρήσουμε και σήμερα μόλις ενημερώθηκα ότι στις Ηνωμένες Πολιτείες οι συζητήσεις που γίνονται εκεί, στα πλαίσια της συνόδου του ΟΗΕ, γίνονται συζητήσεις και για αυτό το θέμα. Άρα, η Ελλάδα έχει μια ευκαιρία κατά τη δική μου εκτίμηση, να αντλήσει πόρους και να συνδέσει λιμένες και τον Βόλο και τη Θεσσαλονίκη και την Αλεξανδρούπολη και την Καβάλα, με τον ελληνικό σιδηρόδρομο και τις ΒΙΠΕ και να βγούμε στην Ευρώπη μέσω δύο διαδρόμων. Τα έχουμε συζητήσει πολύ διεξοδικά με τον κύριο Καζαμία, που έχει μια πολύ σωστή προσέγγιση αυτών των θεμάτων, έτσι ώστε κυρίως στα εμπορεύματα, να μπορέσει να είναι κερδοφόρος ο σιδηρόδρομος. Διότι η Ελλάδα σε αντιδιαστολή με την κεντρική Ευρώπη, πρέπει να κάνει κερδοφόρο το σιδηρόδρομο αφού είμαστε απόληξη της Ευρώπης, πρωτίστως με τα εμπορεύματα. Αυτό είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα και από πάνω προς τα κάτω η Βουλγαρία - Αλεξανδρούπολη, η Σερβία - Θεσσαλονίκη και από κάτω προς τα πάνω παράδειγμα η Ινδία. Άρα, οι νέες επενδύσεις πρέπει να έχουν και αυτή τη στόχευση.

Είπατε κύριε Παρασύρη, αν έχουμε ένα όραμα. Εγώ πιστεύω στα οράματα, αρκεί αυτά να έχουνε ρεαλισμό. Εγώ πιστεύω συνεπώς στα ρεαλιστικά οράματα. Σήμερα ανέπτυξα ένα σχέδιο 18 σημείων, το οποίο υλοποιείται και στο οποίο προσπαθούμε να πούμε το εξής. Έχουμε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, Hellenic Train, ευθύνη για υποδομές ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ευθύνη για το τροχαίο υλικό Hellenic Train. Δεν πρέπει κάπως να συγχρονιστούμε. Άρα, ερχόμαστε και λέμε ένα νέο φορέα, ο οποίος θα έχει αυτή την ευθύνη. Αυτό είναι όραμα, αλλά έχει ρεαλισμό και σε όσες ανακοινώσεις έχουμε κάνει αντιλαμβάνομαι σωστά πιστεύω, ότι δεν υπάρχει αντίθετη προσέγγιση επί αυτού. Τουλάχιστον σε όσες συνεδριάσεις έχουμε κάνει στο ελληνικό κοινοβούλιο και έχει παρουσιαστεί αυτό το σχέδιο στο υπουργικό συμβούλιο πριν από περίπου 6 μήνες.

Δεύτερον, ότι θα σας πω εγώ ότι το όραμα είναι να έχουμε ένα νέο φορέα, δεν σημαίνει ότι δεν αντιλαμβανόμαστε την πραγματικότητα και τα προβλήματα τα οποία καθημερινά βλέπουν το φως δημοσιότητας. Ναι, υπάρχει παρέμβαση σε μία ισόπεδη διάβαση. Υπάρχει παρέμβαση για τις κοπές δένδρων, επειδή ρωτήθηκα για αυτό τι έχει γίνει μέχρι σήμερα. Ο ΟΣΕ το 2023 ανέθεσε 12 εργολαβίες 685.963,37 και 20 εργολαβίες το 2024, 1.157.838,29. Αυτά έχουν ανακοινωθεί δημόσια. Πιστεύω ότι όλα αυτά πρέπει να συνεχίσουν να γίνονται, αλλά είναι αποσπασματικά. Πρέπει στη χώρα ταυτόχρονα να έχουμε και ένα όραμα και ένα σχεδιασμό. Τρέχουμε κάθε φορά πίσω από ένα γεγονός, για να καλύψουμε αυτό που είχε δει το φως της δημοσιότητας. Πρέπει κάποια στιγμή να πούμε ποιο είναι το κόστος για να φτιάξουμε ΑΣΙΔ στην Ελλάδα. Έχει ποσοτικοποιηθεί από τον ΟΣΕ στα 25 εκατομμύρια. Ήρθαμε στη Βουλή, περάσαμε διάταξη πριν από τρεις μήνες και βγαίνουν οι διαγωνισμοί, σας έδωσα συγκεκριμένα στοιχεία. Άρα το όραμα δεν είναι να πάω να κάνω μια παρέμβαση σε μια ισόπεδη διάβαση. Είναι να φτιάξουμε τις 100 ισόπεδες διαβάσεις στην Ελλάδα, για να υπάρχει ασφάλεια. Δεν είναι να κάνουμε κοπές δένδρων σε ένα δύο σημεία ή βλάστηση, είναι να αντιμετωπίσουμε με 5 εκατομμύρια ευρώ το συνολικό πρόβλημα.

Σηματοδότηση TCS. Δεν πρέπει να είναι όραμα να έχουμε ένα ολοκληρωμένο σύστημα, όπως συζητάμε στην Ευρώπη και σωστά λέει ο κύριος Καραθανασόπουλος. Το 14% του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου έχει όλα αυτά τα σιδηροδρομικά συστήματα. Δεν πρέπει να είναι όραμά μας να έχουμε ένα τέτοιο σύστημα αλλά με ρεαλισμό στην Ελλάδα, για να υπάρχει ακόμα μεγαλύτερη ενίσχυση της ασφάλειας των μετακινήσεων; Άρα, τα πληροφοριακά συστήματα, τις σηματοδοτήσεις, το ETCS, όλα αυτά είναι όραμα. Δεν πρέπει να είναι όραμα να βγούμε στην Ευρώπη μέσα από τους δύο corridors που υπάρχουν στο team κύριε Καζαμία; Πρέπει να είναι όραμα και προσπαθώ να σας πω πως αυτό θα υλοποιηθεί με συγκεκριμένα βήματα χρηματοδοτήσεων. Αν μου πείτε, βρες στην Ευρώπη 5 δισ., δεν υπάρχουν. Οι πόροι που θα μπορούσαμε να αντλήσουμε ήταν 520 εκατομμύρια τώρα, είναι το 80% του envelope που έχει η Ελλάδα στο εξωτερικό, είναι quota και πήγαμε και πήραμε τα 520 και τώρα θα πάμε ξανά εκεί πέρα, θα επιδιώξουμε να βάλουμε κάποια επιπλέον έργα. Αν μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε το Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, γιατί είπαμε μόνο για Πύθιο – Ορμένιο πήραμε επί του παρόντος χρηματοδότηση και να δούμε αν μπορούμε να έχουμε μια καλύτερη σιδηροδρομική γραμμή στο υφιστάμενο δίκτυο από Αθήνα μέχρι Κομοτηνή. Γιατί η σιδηροδρομική Εγνατία ήταν μαζί με ένα άλλο έργο, το Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο 2,8 δισ. και από αυτά τα 2,8 δισ. που ορθώς η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέβαλε στην Ευρώπη πριν από δύο χρόνια, πήραμε 200 εκατομμύρια για Καρβάλη – Τοξότες.

Άρα, το να έρθω εδώ και να σας πω νέα σιδηροδρομική Εγνατία 1,7 δισ., δεν υπάρχουν αυτά τα λεφτά, δεν υπάρχουν στην Ευρώπη. Το μέγιστο που μπορούμε να πάμε είναι στο quota που έχει κάθε χώρα με βάση το πρόγραμμα των μεταφορών που υπάρχει στην Ευρώπη. Άρα, πάμε και μάλιστα μονή γραμμή, με πρόβλεψη για διπλή γραμμή. Αυτά συνεπώς, νέος οργανισμός, επενδύσεις σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, TCS, ETMS δηλαδή συνολικά, ΑΣΙΔ, κοπές δένδρων και ανθρώπινο κεφάλαιο είναι ένα όραμα. Προσπάθησα σήμερα να ξεδιπλώσω μαζί σας ένα όραμα με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, με υλοποιήσιμες παρεμβάσεις που όμως δεν αλλάζουν την εικόνα του ΟΣΕ και του ελληνικού σιδηροδρόμου από τη μια μέρα στην άλλη. Είναι γεγονός και ναι, μας λείπουν εργαζόμενοι, αλλά δεν μπορώ ξαφνικά να σας υποσχεθώ 500 εργαζόμενους στον ΟΣΕ, διότι υπάρχουν και νοσηλευτές, υπάρχουν και θέματα στην παιδεία. Διεκδικούμε το καλύτερο που μπορούμε. Αυτά ως προς το ζήτημα το οποίο αναφέρατε.

Υπήρχαν περιστατικά τα οποία είδαν πρόσφατα το φως της δημοσιότητας και κατά καιρούς βρίσκουν και πολλά άλλα - τη δημοσιότητα εννοώ – περιστατικά. Είπε και το επαναλαμβάνω, η κυρία Τζάκρη, «Μα, γιατί δεν λειτούργησε η τηλεδιοίκηση». Σε αυτό το σημείο δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση ποτέ, η κυκλοφορία διεξάγεται βάσει του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και με συνεννόηση του σταθμάρχη Αθηνών και του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ) με επικοινωνία G-SMR μεταξύ των σταθμών και VHF μεταξύ τρένων και σταθμαρχών. Αυτά λειτούργησαν. Σωστά, μου λέει, ο κύριος Καζαμίας, «Δεν μας είπες τι παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν εκεί που δεν υπάρχουν κάποια συστήματα», αν και σας τα έχω δώσει, θα πω δύο, τρία σημεία. Κιάτο - Άνω Λιόσια, το έργο εντάχθηκε μόλις τον Ιούλιο του 2024, για να αποκατασταθούν 100 χιλιόμετρα. Δεν υπήρχε ποτέ στη χώρα σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση, ο κ. Καραθανασόπουλος ξέρει καλύτερα από πολλούς, μεταξύ Κιάτο- Άνω Λιόσια. Για όσους με ευκολία ασκούν κριτική, κάποιοι εξ ημών κυβέρνησαν στην αίθουσα κάποια περίοδο. Άρα, αυτό για πρώτη φορά χρηματοδότηση τον Ιούλιο του 2024.

Στο κομμάτι Ρέντη - Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών έχει αποκατασταθεί μερικώς η λειτουργία του εξοπλισμού της συμβάσης 994 και λειτουργεί τοπικό σύστημα ελέγχου και επιτήρησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, δεν λειτουργεί, όπως είπα, σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση. ΟΣΕ συντάσσει τεύχη, με σκοπό την εγκατάσταση προσωρινού συστήματος ελέγχου και επιτήρησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Το κόστος είναι 1,5 εκατ. ευρώ και ο χρόνος ολοκλήρωσης έως και 2025. Θα αναζητήσουμε τη χρηματοδότηση του 1,5 εκατ. ευρώ. Νότια Σήραγγα Όθρυος - Λάρισα αναμένεται η αποκατάσταση, όπως είπαμε, προηγουμένως, λόγω του «Daniel». Αυτά, για να έχετε μια εικόνα την οποία σας έχω δώσει, δεν είναι μόνο τι λέω στον προφορικό λόγο, σας τα έδωσα για να τα έχετε στην κατοχή σας και εσείς.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Όταν λέτε ότι έδωσα, εννοείτε αυτά που εστάλησαν, κύριε Υπουργέ, στα email.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μάλιστα, είναι η παρουσία, η οποία έχει σταλεί.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Έχουν σταλεί, κύριε Πρόεδρε, διαρκούσης της συνεδρίασης;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Νομίζω ότι εστάλησαν κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Θα μπορούσαμε να τα είχαμε και πριν τη συνεδρίαση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Πρόεδρε, κοιτάξτε, δεν είχε νόημα η ενημέρωση, αν τα έστελνε νωρίτερα. Νομίζω ότι, προκειμένου, γιατί είναι ένα πλήθος στοιχείων να τα έχουν όλοι οι συνάδελφοι, απεστάλησαν μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και έτσι μπορούν και κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, αλλά και στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου τα στοιχεία αυτά να επανασυζητηθούν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μακάρι, τέτοια παρουσία να υπήρχε και στο παρελθόν σε αυτούς που πέρασαν από διαδοχικές κυβερνήσεις. Όπως σωστά είπε, ο κύριος Καζαμίας, ευθύνη δική μας είναι να ενισχύουμε συνεχώς τα συστήματα, αλλά, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, υπάρχει και ατομική και συλλογική ευθύνη. Αναφερθήκατε στο συγκεκριμένο περιστατικό.

Πάω ένα βήμα πιο κάτω αυτό το σκεπτικό. Σε αυτό το σκεπτικό προσπαθούμε, επιδιώκουμε και ζητούμε, όχι μόνο εμείς και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ όπως άκουσα και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) από τους βασικούς φορείς δηλαδή, ΟΣΕ και Hellenic Train, να λάβουν σοβαρές πρωτοβουλίες ενίσχυσης και εκπαίδευσης του προσωπικού. Παράδειγμα, έχω αναφορά από την Hellenic Train στην οποία λένε τι έχουν κάνει από 28 Μαΐου του 2024. Πρώτον, ζήτησαν από τη διεύθυνση ασφαλείας της μητρικής εταιρείας, την Trenitalia και την FSI, συνδρομή για την αξιολόγηση του συστήματος ασφαλείας εταιρείας, η οποία και ξεκίνησε με την επίσκεψη του Διευθυντή Ασφαλείας και συνεχίστηκε με επίσκεψη κλιμακίου εμπειρογνωμόνων τόσο για την κυκλοφορία και «sms», όσο και για το τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις. Στις 7 Ιουνίου έγινε συνάντηση με τη διοίκηση του ΟΣΕ, όπου συζητήθηκε σειρά μέτρων που αφορούν τις δύο εταιρείες, όπως η αυστηρή τήρηση, αλλά και αυστηροποίηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, όπως και τακτικές συναντήσεις μεταξύ των στελεχών και των διοικήσεων των εταιρειών, για επίλυση των τρεχόντων θεμάτων. Επανεξέταση του οργανογράμματος της εταιρείας και ενδυνάμωση διεύθυνσης ασφαλείας. Ενίσχυση της μονάδας εσωτερικού ελέγχου του Διοικητικού Συμβουλίου. Εντολή Διευθύνοντος Συμβούλου, να εφαρμόζεται ένα αυστηρότερο σύστημα παρακολούθησης παραβιάσεων ταχύτητας και σηματοδοτών, αυξάνοντας το ποσοστό των στατιστικών απομαστεύσεων αμαξοστοιχιών από το 2%, που είναι η ευρωπαϊκή Οδηγία, στο 10% και κλιμακωτή αυστηροποίηση των ποινών. Σύμφωνα με την ενημέρωση της Hellenic Train, ήδη, τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, παρατηρείται μείωση των παραβιάσεων, πλέον, των 10 χιλιομέτρων την ώρα κατά 70%. Αυστηρές τιμωρίες σε περίπτωση μη δοθείσες αναγγελίες και επαλείψεις αναγγελιών των σταθμαρχών.

Τι σχεδιάζεται για το άμεσο μέλλον; Συστηματικοί, αλλά και απροειδοποίητοι έλεγχοι επί των αμαξοστοιχιών από τους επικεφαλής των διευθύνσεων υπηρεσιών μηχανοστάσιο κίνησης και άλλων. Δημιουργία μοντέλου επανεκπαίδευσης παραβατικών μηχανοδηγών, όπως και συστηματικοί έλεγχοι, αλλά και τυχαία ψυχοτεχνικά τεστ, αλκοτέστ και έλεγχοι για άλλες παραβατικές συμπεριφορές και μέχρι την οριστική λειτουργία του ETCS, εξετάζεται και θα προτείνουν την επαναφορά του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, με ειδικά καθήκοντα και εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας. Άρα, ενδεικτικά, σας δίνω μια γκάμα πρωτοβουλιών που έχει αναλάβει ή θα αναλάβει ένας από τους φορείς. Αντίστοιχα, υπάρχουν σχετικές ενημερώσεις και από τον ΟΣΕ, για να βοηθήσουμε όσο μπορούμε όλοι μαζί, ατομική και συλλογική ευθύνη, την ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών.

Μια ενότητα ουσιαστικά είχε να κάνει με αυτό που λέμε «Axion plan». Δηλαδή, κάποιες δεσμεύσεις που έχουμε αναλάβει μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA), για να μπορέσουμε να φτιάξουμε καλύτερα συστήματα και ασφάλειας, αλλά και λογοδοσίας επί της ασφάλειας. Επί αυτού του σχεδίου. Έχω μιλήσει, όπως σωστά αναφέρθηκε, πάρα πολλές φορές και εγώ τελευταία ενημέρωσα στις 4 Σεπτεμβρίου του 2024, τον εκτελών χρέη Επιτρόπου Μεταφορών, κ. Χούκστρα, επί των πρωτοβουλιών που έχουμε αναλάβει, ακριβώς, για να υλοποιήσουμε αυτό το «Axion plan», το οποίο έχει συγκεκριμένα βήματα, συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, συγκεκριμένα ορόσημα, τα οποία ξεκινούν από φέτος και ολοκληρώνονται την επόμενη περίοδο. Διακρίνονται ουσιαστικά σε πέντε βασικές ενότητες και επί αυτών λειτουργούμε. Όποτε, θέλετε μπορώ να σας ενημερώσω περαιτέρω για αυτό το σχέδιο.

Ο κύριος Βρεττός είπε, «Μα, ποιον κοροϊδεύετε, είπατε για συρμούς, είπατε για γραμμές, είναι διαφορετικό». Μάλιστα, αν ήθελα να κοροϊδέψω, δεν θα έκανα τη διάκριση, θα έλεγα ETCS, θα έλεγα ότι μπήκε παντού εκτός από εκεί που χτύπησε ο «Daniel» και θα έφευγα. Ήρθα και είπα, ξανά, άλλο επί συρμών και άλλο επί της γραμμής. Αυτό και μόνο αποδεικνύει ότι δεν θέλουμε να ξοδέψουμε. Είπε ότι είπα εγώ, ότι είναι εντός χρονοδιαγραμμάτων η σύμβαση 717. Είμαι πολύ προσεκτικός στο τι γραφώ, εντός χρονοδιαγραμμάτων που έχουν τεθεί από την πολιτική ηγεσία. Πότε; Στις προγραμματικές δηλώσεις που κάναμε το Καλοκαίρι του 2023. Άρα, έχω πλήρη εικόνα. Δεν θα συζητούσαμε για τη σύμβαση 717, αν προηγούμενες κυβερνήσεις, που κάποιοι εδώ μέσα υπηρέτησαν και σήμερα με ευκολία ασκούν κριτική, είχαν υλοποιήσει. Ερωτήθηκα για το ζήτημα των ευρωπαϊκών απαιτήσεων. Πράγματι, κύριε Καθανασόπουλου, υπάρχουν ευρωπαϊκές απαιτήσεις, συζητάμε συχνά το θέμα του ETMS, είναι μόνο στο 14%. Θα το επαναλάβω, πρέπει όλη Ευρώπη να βρει πόρους, πολύ περισσότερους, πολύ πιο σημαντικούς, για να ενισχύσουμε την ασφάλεια των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

Άκουσα για καθυστερήσεις στον «Daniel». Εντός 45 κυριολεκτικά ημερών, ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε σε κυκλοφορία τον Δεκέμβρη του 2023, η μονή γραμμή καθόδου με ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Δομοκός – Κραννώνας, στο πλαίσιο των έργων προσωρινής αποκατάστασης. Θέλω να σας κάνω πιο δύσκολη την άσκηση, αν θέλετε, για εμένα, που ξεκίνησα και σας έλεγα και ως πολιτική ηγεσία για περίπου 200 εκατομμύρια αποκαταστάσεις. Όταν, συνεπώς, είδαμε το μέγεθος της καταστροφής, γιατί αποτυπώνεται μετά από ένα χρονικό διάστημα και τις παρεμβάσεις που πρέπει να κάνουμε για να ενισχύσουμε την ανθεκτικότητα των υποδομών, τότε, καταλήξαμε στο τελικό ποσό που είναι 465 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό τι σημαίνει; Αυτό σημαίνει ότι μαζί με τους δρόμους και τις γέφυρες, δηλαδή 1,4 δισ. ευρώ, τα χρήματα δεν υπήρχαν. Έπρεπε, συνεπώς, να αφιερώσουμε έναν σημαντικό χρόνο συλλογικά ως κυβέρνηση, να βρούμε τους πόρους, για να προχωρήσουμε στις αποκαταστάσεις. Ο τελικός λογαριασμός είναι 1,4 δισ. ευρώ. Έπρεπε, συνεπώς, να βρούμε το Ταμείο Ανάκαμψης Ανθεκτικότητας 600 εκατομμύρια και να βρούμε από το Υπουργείο Οικονομικών τους άλλους πόρους, έτσι ώστε να υλοποιήσουμε αυτά τα έργα.

Τροχαίο υλικό. Βασική ευθύνη της Hellenic Train είναι να βελτιώσει την ποιότητα του τροχαίου υλικού και ναι, τους έχει ζητηθεί να φέρουν και καινούργιο τροχαίο υλικό. Εμείς από την πλευρά μας και πέρασε πρόσφατα διάταξη, οφείλουμε να πληρώσουμε τις εκκρεμότητες που έχουμε στη Hellenic Train, που αναφερθήκατε σε αυτές, αλλά δεν τις έχουμε πληρώσει από το 2022. Αυτές τις ημέρες πληρώνουμε, μετά από διάταξη που πέρασε στη Βουλή εκκρεμότητες του 2022. Η Hellenic Train οφείλει στη βασική ευθύνη που έχει στο τροχαίο υλικό να αναβαθμίσει την ποιότητα αυτού. Το action plan μόλις σας είπα ότι δεν έγινε για λογιστικούς λόγους, έγινε για ανάληψη ευθύνης, να μπορέσουμε να ξέρουμε ποιος είναι ο υπεύθυνος και αναλαμβάνει την ευθύνη σε όλο αυτό που λέγεται ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Τώρα, είναι προφανές ότι σε αυτή την αίθουσα, δεν θα μιλήσω για ζητήματα που άπτονται δικαστικών ερευνών. Άλλωστε, η δικαιοσύνη έχει επιληφθεί αυτών των θεμάτων, ούτε αποφεύγω να τοποθετηθώ επί αυτών των ζητημάτων που έχουν σχέση με το δυστύχημα των Τεμπών. Θα μου επιτρέψετε να σας πω, ούτε τρίβω τα χέρια μου και εμάς που δεν υπάρχει σύστημα τηλεδιοίκησης στην Κεντρική Ελλάδα, εξαιτίας της κακοκαιρίας «Daniel». Θα ήμουν ιδιαίτερα ευτυχής σήμερα, να έρχομαι και να σας δείχνω ένα χάρτη, ο οποίος θα έχει τηλεδιοίκηση παντού. Γιατί, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, δεν θα ήθελε από το Σεπτέμβρη 2023 να είναι αυτή η εικόνα, που ήταν το βασικό επίδικο την προηγούμενη περίοδο; Είμαστε εξαιρετικά δυστυχείς που έγινε αυτό, ο «Daniel», διότι προφανώς δεν θέλουμε να βοηθήσουμε κανέναν εργολάβο και θα θέλαμε οι πόροι να αξιοποιηθούν κάπου αλλού στη χώρα και να γίνουν άλλες υποδομές, όχι να πηγαίνουν σε κάτι που εγκαταστάθηκε μόλις πρόσφατα. Άρα, δεν τρίβουμε τα χέρια μας.

Σε ό,τι αφορά το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, δεν έχουμε κάτι να κρύψουμε. Όποιος θέλει, μπαίνει στο site του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Πριν από 2 ή 3 βδομάδες, είναι δημόσια διαθέσιμα τα έργα του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, κάναμε δημόσια παρουσίαση στη ΔΕΘ. Όποιος θέλει μπαίνει μέσα στο site και βλέπει όλα τα έργα, βλέπει πού πηγαίνουν οι πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Είναι λίγο πάνω από 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Βλέπει την πρόοδο των έργων και πολύ ευχαρίστως για όποιο έργο θέλετε να κάνουμε Κοινοβουλευτικό Έλεγχο, για όποιο έργο θέλετε. Τα έχετε όλα στη διάθεσή σας. Είναι όλα δημόσια διαθέσιμα. Είναι όλα, όλα. Παρουσίαση δημόσια έγινε στη Θεσσαλονίκη, την εβδομάδα της ΔΕΘ.

Κλείνω, με ένα σημείο. Τέμπη. Υπάρχουν δύο θέματα που σχετίζεται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όλα τα άλλα επαναλαμβάνω είναι θέματα δικαιοσύνης. Το ένα θέμα είναι, τι πρέπει να κάνουμε ως πολιτική ηγεσία για να ενισχύουμε, όχι να ενισχύσουμε, να ενισχύουμε διαρκώς την ασφάλεια των μεταφορών. Σας τα παρουσίασα σήμερα όσο πιο αναλυτικά μπορούσα, με όρους ρεαλισμού, ούτε θριαμβολογίας, ούτε όμως και κάτι που αποδεικνύει ότι δεν έχει γίνει τίποτα. Υπάρχει όμως και ένα δεύτερο θέμα που είναι ουσιώδης ευθύνη του Υπουργείου, είναι, να υπάρξει το πόρισμα του ΕΔΟΣΑΑΜ γι’ αυτό που αφορά το δυστύχημα των Τεμπών. Θέλω συνεπώς να σας διαβάσω τη χθεσινή ενημέρωση που έλαβα από τον Αντιπρόεδρο, δηλαδή τον Αναπληρωτή Πρόεδρο, Αναπληρωτής Πρόεδρος είναι, που όμως είναι Πρόεδρος του σιδηροδρομικού τομέα, για να έχουμε ακριβή ορολογία. Δεν είναι Πρόεδρος, είναι Αναπληρωτής Πρόεδρος που εκ του θεσμικού πλαισίου, ο Πρόεδρος είναι για τα αεροπορικά και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος είναι για τα σιδηροδρομικά. Όταν διερευνάται κάτι στα σιδηροδρομικά, εκτελών χρέη Προέδρου, είναι ο Αναπληρωτής Πρόεδρος. Σας διαβάζω και ότι σας πω, είναι εντός εισαγωγικών. «Με την ανάληψη των καθηκόντων του Συμβουλίου στις 18-9-2023, έγινε επίσημο….»

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Το όνομά του.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ** (**Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Χρήστος Παπαδημητρίου.

«Με την ανάληψη των καθηκόντων του Συμβουλίου στις 18-9-2023 έγινε επίσημο αίτημα από τον Πρόεδρο του Σιδηροδρομικού τομέα Χρήστο Παπαδημητρίου», Πρόεδρο του σιδηροδρομικού τομέα, στον ERA και όλες τις αντίστοιχες Αρχές των υπολοίπων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη συνδρομή τους στο τιτάνιο έργο της διερεύνησης των Τεμπών, με παράλληλη εκπαίδευση και επιμόρφωση των σιδηροδρομικών διερευνητών του Οργανισμού η οποία διεξάγεται συνεχώς, δεδομένου ότι στην Ελλάδα δεν υπήρχαν έως το 2023, σιδηροδρομικοί διερευνητές». Ως το 2023. «Οι εθνικές αρχές των υπολοίπων κρατών-μελών απάντησαν αρνητικά, αλλά ο ERA ανταποκρίθηκε άμεσα θετικά και ήδη από τον Οκτώβριο του 2023, επιφανή ανώτατα στελέχη του έχουν αποσπαστεί στην Ελλάδα και απασχολούνται αποκλειστικά με τη διερεύνηση των Τεμπών και τη συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωση όλων των διερευνητών του Οργανισμού, αλλά και παράλληλα παρέχουν οδηγίες και βοήθεια στη διερεύνηση και των υπόλοιπων ατυχημάτων, που δυστυχώς εξακολουθούν να συμβαίνουν». «Ο ΕΔΟΣΑΑΜ, είναι πλέον μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Εθνικών Αρχών Διερεύνησης, συμμετέχει ενεργά στις συναντήσεις και τις επιμορφώσεις του και υπάγεται στην εποπτεία του «ERA». «Ο ΕΔΟΣΑΑΜ, κατόρθωσε να συλλέξει, με άμεσες και συνεχείς ενέργειες αμέσως μετά τον ορισμό του Συμβουλίου του, υλικό από τον Εφέτη Ανακριτή και την Εισαγγελία Λάρισας που διενεργεί τη δικαστική έρευνα, την Αρχή Σιδηροδρομικής Ασφάλειας, δηλαδή τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τη Ρ.Α.Σ., τις εμπλεκόμενες εταιρείες και τον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, ενώ συνεχίζει ανελλιπώς να ζητά και να αποκτά πρόσβαση σε νέα στοιχεία που ανακύπτουν ή κρίνονται απαραίτητα κατά τη διερεύνηση». «Ομάδα εμπειρογνωμόνων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων με επικεφαλής τον κύριο Ακού, Γενικό Διευθυντή ασφαλείας και λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, βρίσκεται από τις 13 Φεβρουαρίου 2024 στα γραφεία του ΕΔΟΣΑΑΜ, αφού τους δόθηκε όλο το υλικό που είχε συλλεγεί από τον Οργανισμό μας τους προηγούμενους μήνες, προκειμένου να συνδράμει αποφασιστικά στη διερεύνηση του ατυχήματος, με την υψηλή τεχνογνωσία της και να καθοδηγήσει τους σιδηροδρομικούς ερευνητές του ΕΔΟΣΑΑΜ».

«Με απόφαση του Συμβουλίου του ΕΔΟΣΑΑΜ, ορίστηκε Επιτροπή Διερεύνησης των Τεμπών, που αποτελείται από τρία μέλη και δη δύο στελέχη του ERA και συγκεκριμένα τον κύριο Ακού και τον κύριο Καραμπινέλη, καθώς και τον πολιτικό μηχανικό κύριο Καπετανίδη Προϊστάμενο της Μονάδας Διερεύνησης Ατυχημάτων και σιδηροδρομικό διερευνητή του ΕΔΟΣΑΑΜ». «Παράλληλα με τη διερεύνηση των Τεμπών, η οποία βρίσκεται πλέον σε τελικό στάδιο και με το πόρισμα να εκδίδεται το συντομότερο δυνατόν και σε κάθε περίπτωση πριν τις 28/2/2025 και πιθανότατα μέχρι το τέλος του έτους, η διοίκηση του ΕΔΟΣΑΑΜ προέβη σε συστάσεις ασφαλείας αναφορικά με την ποιότητα και τη μεθοδολογία των επικοινωνιών». Αναφερθήκατε σε αυτά. Επίσης, «τον καθαρισμό του δικτύου, καθώς και την απαρέγκλιτη τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, πάντοτε σε συνεννόηση με τα στελέχη του ΕRA, ενώ στο πόρισμα θα συμπεριλαμβάνονται και νέες εξειδικευμένες και πλήρως στοιχειοθετημένες συστάσεις ασφάλειας.

«Ταυτόχρονα ο ΕΔΟΣΑΑΜ, αποτελεί πλέον μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, ενώ οι 3 σιδηροδρομικοί διερευνητές εκπαιδεύτηκαν και συνεχίζουν να εκπαιδεύονται από τον ΕRA».

«Σημειώνεται ότι η διερεύνηση των Τεμπών γίνεται, με τρόπο επιστημονικά άμεμπτο, διαυγή και πλήρη, με συνεχείς επισκέψεις στον τόπο του δυστυχήματος, επιθεώρηση σιδηροδρομικών σταθμών, συνεντεύξεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ΟΣΕ και Hellenic Train, τόσο σε επίπεδο στελεχών όσο και σε επίπεδο διοίκησης, ανάθεση σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες ειδικών γνωμοδοτήσεων, αλλά και ανοικτά, με κοινοποίηση ευρημάτων και επισημάνσεων, τόσο σε επιτροπές θυμάτων, όσο και στους εμπειρογνώμονες που θα συνδράμουν ΕΔΑΠΟ, ακολουθώντας ευρωπαϊκά επιστημονικά πρότυπα και τη διεθνή μεθοδολογία και πρακτική».

Άρα σας ενημέρωσα πλήρως, όχι μόνο μέσω της παρουσίασης, αλλά και μέσω γραπτού κειμένου και ενημέρωσης που είναι εντός εισαγωγικών και μπορείτε να το επικαλεστείτε, την ενημέρωση που έχω, για το χρέος, την οφειλή που έχουμε εμείς ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γι’ αυτό που έγινε στα Τέμπη.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ και εμείς σας ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούστε πώς θα είναι η διαδικασία αμέσως τώρα. Θα έχουν το λόγο οι Βουλευτές που πήρατε το λόγο - που ζητήσατε και κάνατε ερωτήματα και τοποθέτηση, για πιθανές διευκρινήσεις για ένα λεπτό για οποιαδήποτε διευκρίνιση. Θα μεροληπτήσω υπέρ της κυρίας Κωνσταντοπούλου, θα έχει τρία λεπτά και αμέσως μετά ο κύριος Υπουργός, θα μας κάνει τον επίλογο. Θα παρακαλέσω απλά για αυτό το τελευταίο κομμάτι, να είναι και το πιο σύντομο, ήδη συνεδριάζουμε τρεις ώρες και 30 λεπτά.

Ελάτε, κυρία Κωνσταντοπούλου, ξεκινάω από εσάς. Να μου επιτρέψετε να σημειώσω ότι δεν συνηθίζεται στις Επιτροπές που συνεδριάζουν για ενημέρωση να δίνουμε δεύτερο κύκλο, αλλά είναι επιθυμία του Προεδρείου να γίνει όσο το δυνατόν αναλυτικότερος διάλογος.

Το λόγο έχει η κυρία Κωνσταντοπούλου.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριε Πρόεδρε, το σημειώνω ότι δίνεται το λόγο για δευτερολογία και όντως δεν συνηθίζεται και είναι μια κακή πρακτική το ότι δεν συνηθίζεται. Είναι ουσιαστικά πρακτική προστασίας των Υπουργών, για να μην τίθενται προ των ευθυνών τους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο συγκεκριμένος δεν έχει καμία τέτοια ανάγκη, πιστέψτε με.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Αφήστε, καλύτερα να βγάζει ο καθένας τα συμπεράσματά του. Κύριε Υπουργέ, δεν απαντήσατε σε καμία ερώτηση που σας έθεσα. Δεν απαντήσατε στο παραμικρό από όλα όσα σας εξέθεσα. Απαντήσατε εμμέσως βέβαια, στην παρατήρησή μου, ότι καθ’ όλη τη διάρκεια της παρουσίασης που κάνατε για τους σιδηροδρόμους, δεν είπατε τη λέξη Τέμπη και δεν είπατε τη φράση «έγκλημα για τα Τέμπη». Και η έμμεση απάντηση σας τώρα, ήταν να πείτε τη φράση «δυστύχημα των Τεμπών». Σας ενημερώνω, αν και το γνωρίζετε, όπως και το γνωρίζει και ο κύριος Αθανασίου που έκανε μια αχαρακτήριστη παρέμβαση πριν από λίγο, ότι για τα Τέμπη διεξάγεται ανάκριση σε βαθμό κακουργήματος και μάλιστα, σε βαθμό πολλών κακουργημάτων με νεκρούς. Κακούργημα θα πει έγκλημα. Το να αρνείστε, λοιπόν, να κατονομάσετε το έγκλημα ως, έγκλημα και να το βαφτίζετε ατύχημα, να λέτε τη δολοφονία, ατύχημα, είναι κάτι το οποίο απλώς, αποκαλύπτει την ενοχή της Κυβέρνησής σας και πόσο υπόλογοι αισθάνεστε. Όταν διεξάγεται ανάκριση σε βαθμό κακουργήματος και μάλιστα, από Εφέτη Ειδικό Ανακριτή, υπάρχει έγκλημα και όποιος σέβεται τους Θεσμούς του Κράτους Δικαίου, δεν αμφισβητεί μία τέτοια δίωξη, ιδίως όταν το έγκλημα αυτό, αγγίζει και αφορά την Κυβέρνηση στην οποία υπηρετεί. Και, επειδή αναφερθήκατε σε προηγούμενους κυβερνήσαντες και εσείς είστε και προηγούμενοι και προ-προηγούμενοι κυβερνήσαντες, θα ήθελα να υπενθυμίσω, ότι διεξήχθη το Νοέμβριο ψηφοφορία για τον ποινικό έλεγχο και του κυρίου Καραμανλή και του κυρίου Σπίρτζη και του κυρίου Χρυσοχοΐδη και του κυρίου Χατζηδάκη και οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, ψήφισαν την προστασία και των προηγουμένων, που είναι των άλλων και των παρα-προηγούμενων που είναι δικοί σας και των άλλων, που έγιναν δικοί σας. Ψηφίσατε, δηλαδή, να μην ερευνηθούν οι ευθύνες ούτε του κυρίου Καραμανλή, ούτε του κυρίου Σπίρτζη, ούτε του κυρίου Χατζηδάκη, ούτε του κυρίου Χρυσοχοΐδη που ήταν ΠΑΣΟΚ και έγινε Νέα Δημοκρατία και είναι εν ενεργεία Υπουργός σας.

 Εμείς από την άλλη, η Πλεύση Ελευθερίας, που δεν έχει σκελετούς στην ντουλάπα της, ψηφίσαμε να διερευνηθούν οι ποινικές ευθύνες για όλους. Εσείς μπλοκάρετε αυτή τη διερεύνηση και βεβαίως είναι ερευνητέο, ποιες άλλες διαδικασίες διαπλοκής θα εφαρμοστούν αυτή τη στιγμή για τη συγκάλυψη, πέραν του μπλοκαρίσματος της έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας. Δεν απαντήσατε για το θέμα αυτό και σας αφορά και σας αγγίζει, γιατί υπάρχει συγκάλυψη στο πεδίο σας σε σχέση με τη Σύμβαση 717, που εξακολουθείτε αυτή τη στιγμή να την εφαρμόζετε, αφού έχουν εκταμιευθεί πακτωλοί χρημάτων, δισεκατομμύρια ευρώ, και δεν έχει υπάρξει λογοδοσία. Εξακολουθείτε να μην δίνετε λογοδοσία και δεν δώσατε. Αυτό το οποίο μας στείλατε, θα ήθελα να το δουν οι πολίτες. Στις 11:35 π.μ. στην Επιτροπή που ξεκινούσε στις 10:00 μ.μ. μας στείλατε αυτό - πολύ ωραίες φωτογραφίες, πολύ ωραίες φωτογραφίες εδώ, αυτή είναι η ενημέρωση που μας στείλατε και θα ήθελα επειδή εμένα δεν μου αρέσει να κοροϊδεύω, να ξέρουν οι πολίτες πια είναι η ενημέρωση που έστειλε έστω διαρκούσης της Συνεδρίασης, το Υπουργείο. Κάποιοι πίνακες εδώ και πάλι, ωραίες φωτογραφίες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Αντιπροσωπεύουν κάποια έργα, αυτές οι φωτογραφίες.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Βέβαια, αλίμονο και γι’ αυτό είμαστε ακριβώς τόσο δύσπιστοι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Θα μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε με αυτό τώρα;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Όχι, όχι το δείχνω, γιατί θέλω να είναι σαφές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Όχι, γιατί και το γενικό….

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Όχι, γιατί ξέρετε κύριε Πρόεδρε, όταν ακούγεται ότι εστάλη κάποια ενημέρωση στα email των Βουλευτών, έχει μια σημασία, να ξέρουμε τι λέμε. Και επειδή υπήρχε ένας Πρωθυπουργός που έκανε καριέρα με τα «Έργα – Μακέτες» και βγήκε και ανέκδοτο από το σαρδάμ που έκαναν, αν «είναι μακετό αυτό το έργο».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Επειδή στην ίδια Συνεδρίαση συμμετέχουμε όλοι κυρία Πρόεδρε,.....

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ναι, αλλά η Συνεδρίαση δεν γίνεται μεταξύ μας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):**  Συγγνώμη. Όχι. Μεταξύ μας γίνεται ο διάλογος για το πώς θα ολοκληρωθεί αυτή η Συνεδρίαση.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Μπορώ σας παρακαλώ κύριε Πρόεδρε, να ολοκληρώσω χωρίς να με διακόπτετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Δεν σας διακόπτω όμως, σας είπα θα σας δώσω τρία λεπτά έχουν παρέλθει 6 λεπτά.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):**  Δεν έχετε βάλει το χρόνο και τον μετράτε μόνος σας. Αν θέλετε βάλτε τον χρόνο για να με διευκολύνετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Δεν με εμπιστεύεστε;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):**  Όχι, σας εμπιστεύομαι, αλλά δεν μπορώ να το ελέγχω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):**  Αυτό μπορεί να φανεί και από τα πρακτικά, βιντεοσκοπείται η συζήτηση μας.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριε Μπουκώρε, δεν σας αμφισβητώ, αλλά εγώ δεν μπορώ να ελέγχω αυτό που μου , και έτσι, όταν παρεμβαίνετε επειδή ενοχλεί αυτό που κάνω για να μου πείτε ότι φταίει ο χρόνος, έχω μια δυσπιστία.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):**  Σας είπα, όμως. Μια χαρά ξεφυλλίσατε ολόκληρο το τεύχος. Εντάξει.

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ωραία. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να συνεχίσω….

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Να ολοκληρώσουμε μόνο, σας παρακαλώ για να προχωρήσουμε.

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Δώστε μου σας παρακαλώ λίγο χρόνο, γιατί αφιέρωσα αρκετό χρόνο για να απευθύνω ερωτήσεις στον κύριο Υπουργό, ο οποίος επιδεικτικά δεν απάντησε σε καμία και αυτό δεν μπορώ εγώ να τον αντιπαρέλθω και να πω όλα καλώς καμωμένα.

 Κύριε Υπουργέ, δεν μας δώσατε και θα αναφερθώ και εγώ τηλεγραφικά με 18 σημεία, όπως με 18 σημεία αναφερθήκατε και εσείς αυτά που κάνατε.

 Σημείο πρώτο. Δεν είπατε…….

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Κύριε Κυριαζίδη, δεν θέλω να συνεχιστεί περαιτέρω η συζήτηση θα περιμένετε να κάνετε την ερώτησή σας. Σας παρακαλώ. Θα ολοκληρώσει η κυρία Πρόεδρος και πιστεύω ότι θα έρθει και στη δική μας θέση.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ενοχλείται ο κύριος Κυριαζίδης, θέλει να κάνει αστυνομικό έλεγχο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Απάντησε ο κύριος Αθανασίου, αλλά την «κάνατε», φύγατε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ. Κύριε Κυριαζίδη, αν έχετε την καλοσύνη, μην αναγκαστούμε τώρα να διακόψουμε. Ολοκληρώστε κυρία Κωνσταντοπούλου.

 **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Να υπάρχει και ένα όριο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Αφήστε τα όρια να το βάλουν οι πολίτες κύριε Κυριαζίδη. Στο έγκλημα των Τεμπών να είστε πιο συγκρατημένοι. Και επειδή είπατε για τον κύριο Αθανασίου, ο κύριος Αθανασίου απουσιάζει.

Τέτοιου είδους εκφράσεις «την κάνατε», για εμένα δεν θα χρησιμοποιείτε. Είναι γνωστό εξάλλου, ότι εμείς μένουμε μέχρι τέλους, όποιος εύχεται ότι θα μας διώξει, απλώς ματαιοπονεί.

 Πρώτο, λοιπόν. Έγκλημα των Τεμπών δεν δώσατε λογοδοσία και η χρήση της λέξης «δυστύχημα» ουσιαστικά αποκαλύπτει την ενοχή και την συνενοχή σας.

Δεύτερον, συνεχίζω κύριε Πρόεδρε, μη με διακόπτετε…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Μην επανερχόμαστε στο πολιτικό, με εκθέτετε κυρία Πρόεδρε, ενώ πήρα μια πρωτοβουλία να κάνουμε διευκρινιστικές ερωτήσεις, θα βρεθώ υπόλογος. Αυτό επιθυμείτε;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Καθόλου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Αυτό επιθυμείτε. Κάντε κάποια συγκεκριμένη ερώτηση, το πλαίσιο το βάλατε ευκρινώς, ευρέως, με όλα τα επιχειρήματα σας.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Γιατί εξανίσταστε τώρα;

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Γιατί, γιατί πρέπει να επαναλαμβάνουμε τα ίδια;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Μα, με έχετε διακόψει και δεν με αφήνετε να τοποθετηθώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Αλήθεια λέτε ότι σας διακόπτω; Μετά από 9 λεπτά στη δευτερολογία μόνο, αλήθεια το λέτε αυτό;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ναι, γιατί υφίσταμαι μόνο διακοπές, σε αυτή την προσπάθεια…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Ωραία, ωραία κυρία Πρόεδρε.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Προέδρος της Κ.Ο. « ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ κι εγώ.

Δεύτερο. Κύριε Υπουργέ, λογιστικός έλεγχος λογοδοσία για τα εκταμιευθέντα χρήματα. Μηδέν, δεν απαντάτε.

 Τρίτον. Είπατε ότι υπήρχε η τηλεδιοίκηση και όλα ήταν καλώς καμωμένα το Σεπτέμβριο του 2023, αλλά τα κατέστρεψε ο Daniel. Δεν εκταμιεύθηκαν χρήματα μετά τον Daniel για τις αποκαταστάσεις; Δεν διαφήμισε ο κ. Μητσοτάκης και νομίζω μαζί πήγατε κιόλας, τότε στο Στρασβούργο και είπατε, ότι εξασφαλίσατε 2,25 δισεκατομμύρια ευρώ;

 Έχει περάσει μεγαλύτερο διάστημα από το Σεπτέμβριο του 2023 μέχρι τώρα, Σεπτέμβριο του 2024, από το διάστημα από τον Φλεβάρη του 2023 μέχρι το Σεπτέμβρη του 2023. Πώς δικαιολογείτε ότι αυτά που είχαν δήθεν γίνει, τώρα δεν μπόρεσαν να ξαναγίνουν;

 Τέταρτον. Ο κ. Καραμανλής, απολογούμενος εδώ, καταθέτοντας στην Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών, που ονομάστηκε Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών ευτυχώς, γιατί αυτός ήταν και ο τίτλος της πρότασης που είχε κάνει το Κ.Κ.Ε. και ψηφίσαμε πάρα πολλοί Βουλευτές και Κόμματα της Αντιπολίτευσης, όλοι νομίζω. Στην Εξεταστική αυτή Επιτροπή, λοιπόν, ο κ. Καραμανλής είπε ότι μαζί με τον κ. Μητσοτάκη, σχεδιάσανε και ζητήσανε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, πόρους για τους σιδηροδρόμους.

Και άλλα εγκρίθηκαν, άλλα δεν εγκρίθηκαν. Αυτό αποτελεί και μια ομολογία άμεσης συμμετοχής του κ. Μητσοτάκη σε αυτή τη διαδικασία εκταμίευσης χρημάτων, αλλά αποτελεί και μια ομολογία γνώσης, ότι πολλά από τα έργα δεν ήταν επιλέξιμα, δεν είχαν τις προϋποθέσεις. Τι έχει γίνει με αυτά; Δεν είπατε τίποτα, ενώ υποτίθεται κάνετε απολογισμό.

Πέμπτο, ο κύριος Τζιτζικώστας, στέλεχός σας, αυτή τη στιγμή αναλαμβάνει το χαρτοφυλάκιο μεταφορών. Είναι μια κραυγαλέα προσπάθεια σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής να συγκαλύψετε τις ευθύνες για το έγκλημα των Τεμπών και για τη σύμβαση 717. Δεν αναφερθήκατε καν στον κύριο Τζιτζικώστα. Αναφερθήκατε σε κάποιον άλλο επίτροπο και βλέπω ότι ακολουθείται μία τακτική χαμηλών τόνων παρασιώπηση μήπως και περάσει αυτή η προσπάθεια.

Έκτον, είπατε ότι με εξώδικα γίνεται η επικοινωνία των φορέων και πράγματι, έχουν σταλεί πλείστα όσα εξώδικα και διαμαρτυρίες και γίνεται νέα κινητοποίηση των εργαζομένων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πάμε σε νέα τοποθέτηση, κυρία Πρόεδρε.

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω το χρόνο των συναδέλφων μου όπου θα τοποθετούνταν.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ήδη έχουμε φτάσει τα δέκα λεπτά κυρία Πρόεδρε. Είναι ατελέσφορο αυτό που κάνουμε. Υπάρχει και η διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Λίγο σεβασμό στους υπόλοιπους συναδέλφους που περιμένουν να ρωτήσουν.

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριε Πρόεδρε, δεν πρέπον αυτό που κάνετε, είναι πρωτοφανές. Ξέρω και καταλαβαίνω ότι υπάρχει μια δυσκολία στη Νέα Δημοκρατία αυτή τη στιγμή και ο καθένας θέλει τόσο όσο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Που την είδατε τη δυσκολία. Έχετε δει πιο αναλυτική συζήτηση από την παρούσα;

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Εγώ σας είπα ότι έχω 18 σημεία. Στο 6ο με διακόπτετε. Θέλετε να διακόψετε και θέλει και ο κύριος Υπουργός έτσι να τον προστατέψετε; Πολύ ωραία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μπορεί να γίνει πιο τηλεγραφική αυτή η διαδικασία; Ολοκληρώστε, για να μη λέτε ότι σας αφαιρούμε και το λόγο, που έχουμε δώσει άπλετο χρόνο.

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Αυτό κάνω, είναι εντελώς τηλεγραφικά. Άπλετο χρόνο έχει πάρει η κυβέρνηση από τις 28 Φλεβάρη του 2023 και τον ροκανίζει αποφεύγοντας τις ποινικές της ευθύνες. Άπλετο χρόνο σε εμάς δεν δίνεται όταν παίρνουμε 5 λεπτά ή 10 λεπτά ή 15 που δικαιούμαι εγώ ως Πρόεδρος Κοινοβουλευτικού Κόμματος. Επιτρέψτε μου, όμως, σας παρακαλώ, χωρίς άλλη διακοπή να απευθυνθώ, εκτός αν ο κύριος Υπουργός θέλει έτσι να προστατευτεί και να σταματήσω εδώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν έχω πρόβλημα, έχω υπομονή.

 **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ωραία, εσείς δεν έχετε πρόβλημα. Πολύ ωραία, εσείς έχετε υπομονή κι εγώ έχω επιμονή. Οπότε θα μπορέσουμε και εγώ να θέσω τα θέματα και ενδεχομένως και εσείς ή να τα υπομείνετε ή και να μου απαντήσετε για αλλαγή.

Μίλησα για τους εργαζόμενους και εκεί ήταν η τελευταία διακοπή, στο έκτο θέμα που αφορά τους εργαζόμενους. Οι εργαζόμενοι είναι και πάλι σε κινητοποιήσεις. Οι εργαζόμενοι έχουν δημοσιοποιήσει τις καταγγελίες τους και αυτές που έκαναν πριν τα Τέμπη και αυτές που έχουν κάνει μετά τα Τέμπη. Δεν μπορεί η απάντηση στις καταγγελίες αυτές να είναι ότι δεν μπορείτε να υποσχεθείτε άλλους 500 εργαζόμενους, διότι υπάρχουν και δημοσιονομικά όρια. Είπατε, μάλιστα, δεν υπάρχουν λεφτόδεντρα και σας απάντησα και το υπογραμμίζω, φαίνεται όμως ότι υπάρχουν κλεφτόδεντρα. Διότι έχουν δαπανηθεί δισεκατομμύρια, δεκάδες δισεκατομμύρια ευρώ, έργα δεν υπάρχουν, οι τσέπες έχουν γεμίσει. Ο κύριος Παπαντωνίου κρίθηκε και αυτός αθώος. Εις δόξαν. Και οδεύετε στην πεπατημένη της διαφθοράς και της διαπλοκής, της διασπάθισης του δημοσίου χρήματος και της απόλυτης περιφρόνησης των κανόνων ασφαλείας, που οδηγεί και στην αφαίρεση ανθρώπινων ζωών.

 Έβδομον. Κύριε Υπουργέ, δεν είπατε λέξη, παρά μόνον σε ένα επίπεδο θεωρητικό και διακηρυκτικό, για το ζήτημα των μεταφορών, της ασφάλειας των μεταφορών υλικού και των ελέγχων. Ξέρετε ότι είναι μείζον θέμα στη δημόσια σφαίρα, σε σχέση με το έγκλημα των Τεμπών, το τι μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία. Και ξέρετε ότι υπάρχουν αποκαλύψεις και εκθέσεις πραγματογνωμόνων, σύμφωνα με τις οποίες μετέφερε εύφλεκτα και παράνομα υλικά, για τα οποία δεν είπατε λέξη. Έχετε κάνει κάποια έρευνα; Θέλετε να σας ρωτήσουμε στον κοινοβουλευτικό έλεγχο για τα θέματα αυτά; Θέλετε να μας πείτε εσείς ως Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών και ως προηγούμενος Υπουργός Οικονομικών, αλλά και ως ο άνθρωπος που συνοδεύσατε τον Πρωθυπουργό τον κύριο Μητσοτάκη στην κηδεία του μηχανοδηγού της εμπορικής αμαξοστοιχίας, που περιέργως ήταν εθελοντής στο γραφείο του κυρίου Μητσοτάκη.

Θέλετε να μας πείτε για το ζήτημα των μεταφορών και το εμπορικό φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας που ερευνάται, τι έρευνα έχει πραγματοποιηθεί στο Υπουργείο σας; Είναι μείζον το θέμα και μείζον το ζήτημα ότι οι αποκαλύψεις διαδέχονται η μία την άλλη και εκθέτουν την κυβέρνηση. Γιατί δεν μπορεί το Σεπτέμβριο του 2024 να μη γνωρίζουμε και να μην έχετε καταγεγραμμένη έρευνα για την εμπορική αμαξοστοιχία, ενώ λίγες μέρες μετά το έγκλημα, ο Πρωθυπουργός διαβεβαίωνε τον κ. Σταύρο Θεοδωράκη στην πρώτη του συνέντευξη, ότι γνωρίζετε ακριβώς τι μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία και προηγουμένως διαφήμιζε ότι ήταν εθελοντής στο γραφείο του ο μηχανοδηγός. Δεν μπορεί αυτά τα θέματα να τα αποφεύγετε.

Όγδοον ζήτημα, η αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος. Αν κατάλαβα καλά, η έμμεση απάντησή σας είναι να πάμε στο διαδικτυακό σημείο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, να δούμε το έργο που λέγεται έργο ανάπτυξης αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, για να δούμε τι έχει γίνει; Εκταμιεύτηκαν 647 χιλιάδες ευρώ για το μπάζωμα. Υπάρχουν ποινικές δικογραφίες και κάποιες έχουν διαβιβαστεί στη Βουλή. Η απάντησή σας είναι να πάμε στο διαδίκτυο να δούμε αν αφορά το Υπουργείο σας;

Ένατον. Τηλεδιοίκηση. Είπατε ότι είναι αβάσιμο να σας ψέγει κανείς ότι δεν λειτούργησε η τηλεδιοίκηση εντελώς προσφάτως, διότι η τηλεδιοίκηση δεν λειτουργούσε ποτέ στο συγκεκριμένο σημείο. Είναι αδιανόητα αυτά που είπατε. Να μην διαμαρτύρεται κανείς που δεν λειτούργησε τώρα, γιατί δεν λειτουργούσε ποτέ. Δεν μου λέτε, όταν μπήκε στο τρένο ο κύριος Γεραπετρίτης και μαγνητοσκοπήθηκε η μεταφορά του με τρένο, για να δείξει ότι είναι ασφαλείς οι σιδηροδρομικές μεταφορές, εννοούσε και εννοούσατε ως κυβέρνηση, η προηγούμενη κυβέρνηση, ότι ήταν ασφαλές σε κάποιο σημείο; Εννοούσατε ότι δεν έχουμε τηλεδιοίκηση και το λέμε; Αυτό είχε γίνει τότε; Γιατί εγώ θυμάμαι ότι διαφημίστηκε ότι ο Υπουργός, ο προκάτοχός σας και διάδοχος του κυρίου Καραμανλή, μπήκε στο τρένο να δείξει πόσο ασφαλές είναι. Και εσείς έρχεστε εδώ και μας λέτε ότι δεν ήταν ποτέ ασφαλές, ούτε υπήρχε ποτέ τηλεδιοίκηση.

Δέκατο θέμα, Hellenic train. Έχετε εισηγήσεις να γίνει αγωγή του ελληνικού δημοσίου; Διότι διαπιστώνουμε και διαπιστώνω από τα λεγόμενά σας και όσα υπολαμβάνετε και υπονοείτε, ότι δεν θα ασκήσετε καμία αξίωση του ελληνικού δημοσίου κατά της Hellenic train. Δηλαδή, θα καταφέρετε το ίδιο που καταφέρατε και κατάφεραν οι κυβερνήσεις σας, να ασκήσει η Hellenic train και έχει ασκήσει αγωγή, όπως έγινε στη Siemens. Είχε καταφέρει ο κύριος Βενιζέλος τότε, αντί να ασκήσει το ελληνικό δημόσιο αγωγή κατά της Siemens, να ασκήσει η Siemens κατά του ελληνικού δημοσίου και να κάνει μετά συμβιβασμό.

Κύριε Πρόεδρε, επειδή σας βλέπω ότι είστε ανήσυχος, θα διακόψω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επειδή έχετε προεδρεύσει, έχετε υπηρετήσει πολύ μεγαλύτερους θεσμούς από την Επιτροπή μας. Κυρία Πρόεδρε, μιλάτε 22 λεπτά. Και επειδή έχετε προεδρεύσει στην Ολομέλεια ως Πρόεδρος της Βουλής, ελάτε και στη θέση μου. Αυτό μόνο λέω.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριε Πρόεδρε, ήμουν έτοιμη να σας πω ότι επειδή σας βλέπω ανήσυχο και μολονότι έχω 18 σημεία, θα σταματήσω στα 10, ελπίζοντας ο κύριος Υπουργός να απαντήσει έστω στα πέντε. Ελπίζοντας, ξαναλέω, που μας είπε ότι έχει υπομονή. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ :** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, μακριά από εμάς, από το Κ.Κ.Ε., δηλαδή, κάθε προσπάθεια ότι θέλουμε να ωραιοποιήσουμε το παρελθόν στο σιδηρόδρομο. Καμία τέτοια σχέση δεν έχουμε. Άλλωστε, το πόρισμα που καταθέσαμε ως κόμμα για το έγκλημα στα Τέμπη, δείχνει τα διαχρονικά εγκλήματα όλων των τελευταίων κυβερνήσεων και Υπουργών, που οδήγησαν στο έγκλημα στα Τέμπη. Άρα, λοιπόν, υπάρχουν διαχρονικές ευθύνες για την τραγική κατάληξη του σιδηροδρόμου και σε σχέση με την ασφάλεια και σε σχέση με την έκταση του δικτύου και σε σχέση με το ανθρώπινο δυναμικό. Τι μας ανησυχεί κύριε Υπουργέ και από την παρουσίαση που κάνατε και από τις απαντήσεις που δώσατε. Ότι με βάση το σαθρό πλαίσιο στο οποίο φτάσαμε στο σημείο του εγκλήματος στα Τέμπη, με βάση αυτό το ίδιο πλαίσιο, προσπαθείτε τώρα να πείτε, ότι θα ανατάξετε το σιδηρόδρομο. Αυτό είναι το επικίνδυνο της όλης παρουσίασης. Γιατί το λέω αυτό;

Πρώτον. Τι είπατε ότι πρέπει να στραφούμε στον βόρειο άξονα; Το κέρδος, η μεταφορά εμπορευμάτων. Από αυτή την άποψη, λοιπόν, είναι το πρώτο ζήτημα. Το κυνήγι του κέρδους, το οποίο θυσιάζει την ικανοποίηση των αναγκών και της ανθρώπινης ζωής.

Δεύτερον. Να συνεχιστεί η πολιτική της απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό μας οδήγησε στο έγκλημα.

Τρίτον. Να εξυπηρετηθούν κατά προτεραιότητα τα γεωστρατηγικά συμφέροντα και οι επιλογές, δηλαδή, της πρόσδεσης της Ελλάδας στον ευρωατλαντικό άξονα. Γι’ αυτό ακριβώς, τα τελευταία χρόνια, μπήκε σε προτεραιότητα ο βορειοανατολικός άξονας Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Αλεξανδρούπολη. Και αυτές είναι οι προτεραιότητες τις οποίες υπηρετείτε.

Τέλος, το ζήτημα της επιλεξιμότητας από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ότι επιλέξιμα έργα προτεραιότητας για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών δεν χρηματοδοτούνται, αλλά χρηματοδοτούνται ακριβώς έργα, τα οποία εξυπηρετούν τους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων. Από αυτή την άποψη είναι κατανοητό, ότι έχουμε διαφορετικές προτεραιότητες. Ποιες είναι οι προτεραιότητες του Κ.Κ.Ε.; Η ασφαλής μετακίνηση και ικανοποίηση των αναγκών των λαϊκών στρωμάτων. Αυτές είναι οι προτεραιότητες μας και γι’ αυτές τις προτεραιότητες παλεύουμε.

Θα πει κάποιος, ότι ο σιδηρόδρομος δεν είναι εργαλείο, το οποίο εξυπηρετεί την οικονομία μιας χώρας; Βεβαίως. Όμως, η οικονομία μιας χώρας και στη συγκεκριμένη περίπτωση της χώρας που ζούμε, βρίσκεται στα χέρια μιας χούφτας κεφαλαιοκρατών. Και με βάση αυτή τη λογική, να γίνονται υποδομές που εξυπηρετούν τα συμφέροντα μιας χούφτας κεφαλαιοκρατών, κατά προτεραιότητα, υποβαθμίζεται η ανάγκη να κατασκευαστούν οι υποδομές, οι οποίες προστατεύουν την ανθρώπινη ζωή είτε είναι αντιπλημμυρικά είτε είναι αντιπυρικά είτε είναι αντισεισμικά έργα, τα οποία μεταφέρονται στις καλένδες.

Να γιατί λέμε, ότι με αυτά τα σαθρά υλικά που μας οδήγησαν στο έγκλημα στα Τέμπη, προσπαθείτε να ανατάξετε σήμερα το σιδηρόδρομο. Και από αυτή την άποψη, ούτε εκτεταμένο δίκτυο θα έχουμε, τουλάχιστον, όπως υπάρχουν οι ανάγκες το επόμενο διάστημα και δεύτερον και πάλι η ασφάλεια θα ζυγιάζεται σε αυτό το ζύγι του κόστους - οφέλους.

Άρα, λοιπόν - και ολοκληρώνω με αυτό κύριε Πρόεδρε - σε αυτό, ακριβώς, το βωμό που οδηγηθήκαμε στα Τέμπη, θυσιάζονται και σήμερα η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και η ασφάλεια των ανθρώπων. Αυτά είχα να πω κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κύριος Βιλιάρδος από την Ελληνική Λύση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ :**  Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Η άποψή μας είναι, ότι η ενημέρωση αυτή που στείλατε τώρα στο e – mail, θα ήταν καλύτερα να στέλνεται από πριν, όπως σε όλες τις Επιτροπές, ούτως ώστε, να είμαστε ενημερωμένοι από πριν και να έχουμε αντίστοιχη προετοιμασία.

Τώρα, από τις ερωτήσεις που δεν απαντήσατε, που ήταν πάρα πολλές, θα ήθελα μια απάντηση στις εξής , πότε θα τελειώσει η υπογειοποίηση στα Σεπόλια και η άφιξη του τρένου, έστω στο Ρίο, αν όχι στην Πάτρα. Πότε θα ολοκληρωθεί η βασική γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, έτσι ώστε να καλύπτεται η απόσταση σε τουλάχιστον τρεισήμισι ώρες. Για το νέο ΟΣΕ, θα ήθελα να μου απαντήσετε, αν θα μεταφερθεί δωρεάν στο Νέο ΟΣΕ, το τροχαίο υλικό από τη ΓΑΙΑΟΣΕ του Υπερταμείου. Το ρωτάω, λόγω της προηγούμενης περίπτωσης της ΕΥΔΑΠ με την ΕΥΑΘ, που ζητήθηκαν χρήματα, αν θα ζητηθούν κι εδώ χρήματα. Αν θα ισοσκελιστεί η λειτουργία του ΟΣΕ, που σας είπα προηγουμένως ότι λειτουργεί ζημιογόνα και με ένα τεράστιο ποσόν και αν ναι, πώς.

Αν θα δίνονται στο νέο ΟΣΕ, ούτως ώστε να υπάρξει κάποιος ισοσκελισμός των ζημιών του ΟΣΕ και ποιος θα είναι ο ρόλος της ΡΑΣ στο θεσμικό πλαίσιο του νέου ΟΣΕ. Αν θα συμπληρωθεί το πλαίσιο λειτουργίας του σιδηροδρόμου με τις ευρωπαϊκές προβλέψεις, για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επικίνδυνων υλικών. Το είχαμε επισημάνει κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου 5014/2023. Σχετικά με την Hellenic Train, αν θα δοθεί αποζημίωση στην Hellenic Train για τη διακοπή από τις πλημμύρες και εάν θα επιζητηθεί από το δημόσιο, αποζημίωση από τη Hellenic Train για τα Τέμπη, όπου δεν ανέλαβε καν τη μετακίνηση των επιζώντων.

Τέλος, όσον αφορά πάλι για το θέμα των ζημιών που έχει ο ΟΣΕ, αν θα πληρώνει, τελικά, τέλη η Hellenic Train και αν ναι, πόσο θα πληρώνει; Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς ευχαριστούμε πολύ κύριε Βιλιάρδο.

Το λόγο έχει ο κύριος Ζεϊμπέκ.

**ΧΟΥΣΕΪΝ ΖΕΪΜΠΕΚ :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, θα είμαι πολύ σύντομος. Δεν μας απαντήσατε ξεκάθαρα αν θα ξαναλειτουργήσει το τραίνο στη Θράκη. Δηλαδή, αν θα υπάρξει ξανά η γραμμή Θεσσαλονίκη- Έβρος και πότε. Πρέπει να το ξέρουν αυτό οι πολίτες της Θράκης, γιατί είναι πολύ σημαντικό για την περιοχή και την αναβάθμιση. Δεν είμαστε τυχαία η δεύτερη πιο φτωχή Περιφέρεια στην Ευρώπη και έχουμε ανάγκη αυτή τη γραμμή. Θέλω, λοιπόν, να μου πείτε ακριβώς, αν θα λειτουργήσει και πότε σκέπτεσθε να τη λειτουργήσετε. Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, ακούστε. Θα ήθελα πάρα πολύ όλο αυτό που παρουσιάσατε σήμερα να το πιστέψω και να μην έχω στο μυαλό μου όλα αυτά που έχουν συμβεί όλα τα προηγούμενα χρόνια. Εδώ είμαστε όμως και θα καταθέτουμε προτάσεις, γιατί, πραγματικά, το πρώτο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί, είναι τι σχεδιασμός υπάρχει, τι όραμα και αν θέλουμε το σιδηρόδρομο στη χώρα. Οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και οι προηγούμενες των 40 χρόνων, φάνηκε ότι δεν το θέλανε και είχαμε τραγικά αποτελέσματα.

Αναφερθήκατε στα εμπορευματικά για να είναι κερδοφόρος ο σιδηρόδρομος και θα συμφωνήσω απολύτως. Ο σιδηρόδρομος για να μπορεί να επιβιώσει, πρέπει να έχει εμπορεύματα. Πάνω σε αυτό έχει στηριχθεί και υπάρχει μια μελέτη για τη σύνδεση Θεσσαλονίκη - Φλώρινα – Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς. Μια μελέτη που έχει ίντριγκα. Έχει 800.000 παρκαρισμένες, εδώ και πέντε χρόνια, μελέτες, για να προχωρήσει και να μπει στα διευρωπαϊκά. Και η άλλη γραμμή με τη Βόρεια Μακεδονία, όπου, όπως καταλαβαίνετε, δεν είναι τοπικό και αφορά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που ως ενδοχώρα έχει τα Βαλκάνια, είναι σε δύο διευρωπαϊκούς άξονες. Απορώ, γιατί εδώ και 5 χρόνια, γι’ αυτό το έργο δεν έχει βγει προκήρυξη για τις μελέτες, ώστε να πάει στο CEF για χρηματοδότηση και ακούμε, συγχρόνως, άλλους σχεδιασμούς. Καλό είναι - εγώ θα ήθελα παντού τρένο, Καλαμπάκα κ.λπ. - αλλά αυτά έχουν ορίζοντα το 2050. Παρακαλώ εδώ θέλω μία απάντηση. Είναι τραγικό αυτό που συμβαίνει.

Αυτό που λέω ότι θα ήθελα να σας πιστέψω, το λέω - ας αφήσουμε τα πολύ παλιά- για τα 5 χρόνια αδράνειας. Σας έφερα έργα. Τα περισσότερα έργα που δημοπρατήθηκαν, είναι ή επαναδημοπρατήσεις ή ακυρώσεις διαγωνισμών έργων που έχουν προγραμματιστεί- εντάξει, αυτό είναι έτσι, τα έργα ξεπερνούν τη θητεία μιας κυβέρνησης και ενός υπουργού- αλλά και οι απορροφήσεις το δείχνουν, δεν έχουν προχωρήσει τα έργα. Έχουν κολλήσει. Και θέλω μια απάντηση. Πραγματικά, αυτός ο ανταγωνιστικός διάλογος, που αποδεικνύεται στο τέλος ότι δεν κολλάει σε σιδηροδρομικά έργα και σε έργα ειδικά - είναι δύσκολος, έχει καθυστερήσεις - και όπως κάπου τον πήρατε πίσω, γιατί επιμένετε σε αυτή τη μορφή, που δεν θα προχωρήσουν ποτέ.

Για τη συντήρηση, επίσης, που ένα πολύ σοβαρό θέμα, δεν μου απαντήσατε. Όταν έχεις 70 εκατομμύρια για να συντηρήσεις το δίκτυο, σημαίνει αποσπασματική και πυροσβεστική συντήρηση. Αυτό μας έλεγε ο κύριος Πατέρας παλιότερα. Θα κάνουμε, λέει, μια αποσπασματική συντήρηση. Υποτίθεται, ότι έχει βγει ένας διαγωνισμός κάποτε γι’ αυτό. Θα γίνει μια σοβαρή συντήρηση του δικτύου; Πάμε στα συστήματα και εδώ με συγχωρείτε πάρα πολύ. Εγώ δεν θα ήθελα να αλλάξω την κουβέντα. Για την Εξεταστική για τα Τέμπη. Δώσαμε πάρα πολλά στοιχεία, το ξέρουμε το θέμα. Τώρα δεν μπορείτε να μιλάτε εσείς για την «Σύμβαση 717». Πραγματικά δεν μπορείτε να μιλάτε για την «717». Υπογράφτηκε το 2014, η Ε.Δ.ΕΛ. και όλοι οι μηχανισμοί οι ελεγκτικοί είπαν ότι ήταν απαράδεκτη αυτή η προκήρυξη, αυτή η μελέτη έτσι όπως έγινε, η Κοινοπραξία είχε τα δικά της. Πέρασε ελέγχους, αλλάξαν, συμπληρωματικές, μια ολόκληρη διαδικασία. Όμως, το 2019 τον Ιούλιο, ειδικά τον Αύγουστο του 2019, είχε έγκριση να προχωρήσει και από κει και πέρα υπάρχει οσμή σκανδάλου, κύριε Υπουργέ, έχουμε καταθέσει στοιχεία. Πως ξηλώθηκαν συστήματα που λειτουργούσαν και παραιτήθηκε ο κύριος Κατσιούλης, πως πληρώθηκε η Κοινοπραξία, δόθηκε αμοιβή ενώ τελούσε υπό καθεστώς ειδικής πρόσκλησης. 2,3 εκατομμύρια, ο κύριος Καραμανλής, 500.000, η ΕΡΓΟΣΕ. Γιατί η Κοινοπραξία, αυτό ήταν μέρος μιας συμφωνίας άτυπης. Παραιτήθηκε ο κύριος Σταθόπουλος. Έγιναν πράγματα τότε και δεν προχώρησε καθόλου και έρχεστε τώρα και μιλάτε, πραγματικά. Ελπίζω η Δικαιοσύνη να έχει κάποιους τεχνικούς να εξηγήσουν πώς γίνονται τα έργα, τι ακριβώς έχει παιχτεί εδώ. Σκάνδαλο υπάρχει. Λοιπόν, για τα συστήματα. Το «ETCS onboard». Βεβαίως υπήρχε, το «GSM-R». Παραδόθηκαν αυτά το 2018. Βεβαίως δεν υπήρχε, δεν μπορούσες να προχωρήσεις τη γραμμή γιατί έπρεπε να ολοκληρωθεί η «717». Τώρα μας λέτε «σε έξι μήνες τα κάναμε» και εγώ ρώτησα ένα χρόνο στον «Daniel», γιατί δεν τα κάνατε; Απάντηση δεν πήρα και για τον ανταγωνιστικό διάλογο.

 Ένα άλλο πολύ-πολύ σοβαρό θέμα, δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο. Το προσωπικό. Σας έκανα αυτή την ερώτηση. Δηλαδή, αν πες ότι γίνεται η γραμμή, έχετε προσωπικό, έχετε σταθμάρχες, είναι εξειδικευμένοι οι σταθμάρχες; Είναι πολύ κρίσιμες αυτές οι θέσεις και επίσης για τις ΑΣΙΔ. Εκεί υπάρχουν άνθρωποι με μπλοκάκια, με συμβάσεις, θα ανανεωθούν αυτές οι συμβάσεις. Υπάρχει αγωνία σε αυτό τον κόσμο και υπάρχει αγωνία όχι μόνο σ’ αυτόν τον κόσμο που χάνει τη δουλειά του και σε εμάς όλους που είμαστε χρήστες. Είναι δύσκολο το έργο του σιδηροδρομικού. Η υπερεργασία και όλα αυτά δημιουργούν και συνθήκες να γίνει το ανθρώπινο λάθος. Δεν ξέρω τι να πω πραγματικά; Δύο χρόνια τίποτε, πέντε χρόνια τίποτα. Εν πάση περιπτώσει, αν μπορείτε να μου απαντήσετε σε αυτά, αλλά και για τις γραμμές αυτές που ανέφερα. Δηλαδή, χάνουμε λεφτά και δεν γίνεται ένα αναπτυξιακό έργο για όλη τη χώρα και δεν ξέρω γιατί;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κυρία Πέρκα.

Για λίγα λεπτά ο χρόνος στον Υφυπουργό, τον κύριο Ταχιάο και αμέσως μετά θα κλείσουμε με τον Υπουργό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να υπογραμμίσω ότι ο Υπουργός προέβη όχι στην ανάδειξη ενός οράματος, αλλά ενός προγράμματος. Διότι νομίζω ότι το πιο χαρακτηριστικό της σημερινής παρουσίασης ήταν ότι μιλήσαμε για έργα για τα οποία υπάρχουν δεσμευμένες πιστώσεις, εξασφαλισμένα χρήματα. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό και προφανώς αυτό έχει ένα χαρακτηριστικό οράματος, ποιο είναι αυτό; Να τελειώσουν επιτέλους κάποια έργα τα οποία χρονίζουν πάρα πολύ καιρό και είναι γνωστό ότι αυτά τα έργα χρονίζουν και να ξεπεραστούν παθογένειες. Θα μου επιτρέψετε να, έχω απομονώσει μια έκφραση την οποία χρησιμοποιήσατε, κύριε Πρόεδρε εσείς, αλλά λίγο πολύ την άκουσα να επικρατεί και στην αίθουσα ότι τόσα χρόνια ξοδεύτηκαν πάρα πολλά και το αποτύπωμα είναι μηδενικό. Χρησιμοποιήσατε τον όρο «μηδενικό αποτύπωμα στο σιδηρόδρομο». Θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη, κύριε Υφυπουργέ, λάθος καταλάβατε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν ξέρω ακριβώς πως, ειπώθηκε όμως.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είπα έναν πολιτικό απολογισμό για τα πόσα χρήματα έχουν δαπανηθεί, εννοώντας όχι τρέχουσες καταστάσεις. Την εποχή που η Ελλάδα μπήκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προσδιόρισα χρονικά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σε αυτό αναφέρομαι ακριβώς, δεν σας μιλάω για τη σημερινή κυβέρνηση. Σε αυτό σας μιλάω. Εγώ πέρασα στο Πολυτεχνείο στο Μετσόβιο πριν μπούμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έκανα Θεσσαλονίκη-Αθήνα μέχρι να κάνω τη μεταγραφή μου, δεκατέσσερις ώρες.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Περίπου τόσο είναι και τώρα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν είναι, κυρία Κωνσταντοπούλου, δεν είναι. Λοιπόν, επιτρέψτε μου να πω ότι εάν δεν είχε γίνει ο «Daniel», σήμερα θα είχαμε στο μεγαλύτερο μήκος της γραμμής μία γραμμή που με προβλήματα, προφανώς, δεν υπήρχε το «ETCS onboard». Άρα κατά συνέπεια το ίδιο το «ETCS», θα ήταν προβληματικό, αλλά θα είχαμε μια γραμμή, η οποία στο μεγαλύτερό της μέρος θα ήταν λειτουργική και εφόσον ετηρείτο ο γενικός κανονισμός του ΟΣΕ θα ήταν και ασφαλής. Τώρα, γιατί τονίζω το «εφόσον τηρείται ο γενικός κανονισμός του ΟΣΕ»; Για τον πολύ απλό λόγο, κύριε Πρόεδρε, ότι τα τρένα είναι ένα σύστημα το οποίο εκ των πραγμάτων είναι ευάλωτο, είναι εντελώς διαφορετικό, για παράδειγμα, το Μετρό. Είναι ευάλωτο. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό το οποίο συνέβη με τις γνωστές δολιοφθορές που έγιναν στα συστήματα, με τα TGV στη Γαλλία την ημέρα που άρχιζαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Είναι ότι ξηλώθηκαν συγκεκριμένα συστήματα τα οποία αυτομάτως οδήγησαν το σύστημα στο να καταρρεύσει. Η ασφάλεια θα είναι ότι όταν κατέρρευσε το σύστημα, το αναγνώρισε και δεν κίνησε τρένα, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι ευάλωτα τα συστήματα και έτσι είναι πάντα ο σιδηρόδρομος. Έτσι θα είναι και στο μέλλον. Ο γενικός κανονισμός του σιδηροδρόμου έχει πάρα πολύ μεγάλη αξία για το σιδηρόδρομο.

Άρα, λοιπόν, ποιο ήταν το επίσης πάρα πολύ σημαντικό, από όσα είπε ο κύριος Υπουργός; Ήταν ότι προχωράμε σε μια μεταρρύθμιση του σιδηροδρόμου, η οποία έχει θεσμικά χαρακτηριστικά. Η επανένωση του σιδηροδρόμου προφανώς, θα βοηθήσει, ώστε τέτοιες παθογένειες να ξεπεραστούν. Το γεγονός ότι οι υποδομές έρχονται ξανά να συνδυαστούν με την λειτουργία του σιδηροδρόμου στο βαθμό, όπως είναι διαχειριστής δικτύου, δεν κινεί ο ίδιος τρένα. Είναι μια πάρα πολύ σημαντική παρέμβαση, όπως είναι το γεγονός ότι το τροχαίο υλικό θα επιστρέψει εκεί που πρέπει να επιστρέψει. Διότι, ξέρετε πολύ καλά ότι η Σύμβαση «ETCS onboard» σήμερα την κινεί η ΓΑΙΟΣΕ, δεν την κινεί μία εταιρεία, η οποία έχει άμεση εξάρτηση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς να παρεμβαίνει ένας άλλος κύριος αυτής της Εταιρείας. Λοιπόν, αυτή η μεταρρύθμιση είναι πάρα πολύ σημαντική και δεν πρέπει να πέφτει στο κενό και επιτρέψτε μου να σας πω και τρία σημαντικά παραδείγματα από αυτά τα οποία είπατε.

Σεπόλια. Τα Σεπόλια, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι ένα πάρα πολύ δύσκολο έργο. Είναι ένα έργο το οποίο ξεκίνησε το 2019. Είναι ένα έργο το οποίο κατά το ήμισυ, δηλαδή, ο δυτικός διάδρομος θα τελειώσει μέσα στο 2025, αλλά είναι ένα έργο το οποίο σκοντάφτει σε τι; Σκοντάφτει σε αρχαιολογικά ευρήματα τα οποία κανένας δεν μπορεί να ξεπεράσει. Αρχαιολογικά ευρήματα τα οποία είναι μια καθημερινότητα σε όλα τα γραμμικά έργα στην Ελλάδα, τα οποία έχουν λειτουργήσει. Σκοντάφτει στο γεγονός ότι η μελέτη δεν είχε να αντιμετωπίσει το ότι περνάει πάνω από τη Σήραγγα του Μετρό, η οποία είναι κατασκευασμένη με την νέα Αυστριακή μέθοδο, κατά συνέπεια έχει αγκύρια, τα οποία εάν πάνε να κάνουν διαβρωματικούς τοίχους θα τραβήξουν τη Σήραγγα του Μετρό με μεγάλο πρόβλημα και αυτό λύνεται τώρα τεχνικά με μια συμπληρωματική σύμβαση, αναγκαστικά. Σκοντάφτει και στο γεγονός ότι πρέπει να λυθούν προβλήματα με τους δήμους. Πρέπει να λυθούν προβλήματα που έχουν να κάνουν με τα ΟΚΩ, με την ΕΥΔΑΠ. Λοιπόν, αυτό είναι μια πολύ μεγάλη άσκηση, δεν είναι απλή. Όταν έχουμε αχαρτογράφητο το δίκτυο των ΟΚΩ, όπως λέει ο Υπουργός. Προφανώς αυτό είναι ένα ζήτημα.

Ο δυτικός διάδρομος, όπως είναι διπλός, κατά συνέπεια θα επιτρέπει να υπάρχει η κίνηση προς τις δύο κατευθύνσεις, θα παραδοθεί μέσα στο 2025, για να ξεκινήσει μετά ο ανατολικός διάδρομος, ο οποίος και εκείνος πιθανόν, θα αντιμετωπίσει αντίστοιχα προβλήματα. Πρέπει όμως, να πούμε ότι ακόμα και τώρα όταν τελειώσουν αυτά τα έργα δεν έχει διασφαλιστεί ότι θα υπάρχει «ETCS». Δεν υπήρχε ποτέ τηλεδιοίκηση σε αυτό το τμήμα του σιδηροδρόμου, ποτέ, δεν είχε εγκατασταθεί ποτέ. Όχι γιατί γίνονται τα έργα, δεν υπήρχε και προ των έργων και φυσικά όσο διαρκούν τα έργα, δε μπορεί να υπάρξει. Αυτή είναι η πραγματικότητα για τα Σεπόλια. Είναι ένα έργο δύσκολο, αλλά είναι ένα έργο που προχωρεί.

 Ένα άλλο Έργο που αναφέρθηκε. Η κυρία Πέρκα έχει αναφερθεί στο ζήτημα του ανταγωνιστικού διαλόγου. Ξέρετε ότι στα γραμμικά έργα και επιτρέψτε μου, να ήμουνα και το 2005 στην Επιτροπή του 3316 του νόμου για τις μελέτες. Ότι για τα γραμμικά θα υπήρχε πάντοτε μια πολύ μεγάλη συζήτηση για το ποια είναι η καλύτερη μέθοδος ανάθεσης, τελικά ποια είναι η καλύτερη μέθοδος για να καταλήξεις σε μία μελέτη. Ο ανταγωνιστικός διάλογος λειτούργησε στον Προαστιακό της Θεσσαλονίκης. Στον Προαστιακό της Θεσσαλονίκης, ο ίδιος συμμετείχα στις διαβουλεύσεις με το Δήμο Θεσσαλονίκης. Ο Υπουργός συμμετείχε σε διαβουλεύσεις με την Περιφέρεια και με τους δήμους, οι οποίοι είναι δυτικά της Θεσσαλονίκης και μέσα στον Οκτώβριο, τις πρώτες μέρες, θα έχουμε το αποτέλεσμα της τελικής μελέτης, επί της οποίας θα υπάρξει η οριστική προσφορά. Αυτό είναι ένα έργο 53,5 εκατομμυρίων ευρώ. Απολύτως διασφαλισμένο έργο, απολύτως διασφαλισμένο, το οποίο έχει χρηματοδότηση και θα προχωρήσει στο αμέσως προσεχές διάστημα και τι θα διασφαλίσει; Θα διασφαλίσει με τον τρόπο που σχεδιάστηκε να φύγουν και οι γραμμές οι οποίες έρχονται από τη Δυτική Θεσσαλονίκη, από το κέντρο της Πόλης, από την περιοχή του Λιμανιού και θα λύσει πάρα πολλά προβλήματα, κυρίως την πρόσβαση στον 6ο Προβλήτα που είναι πάρα πολύ βασική για την ανάπτυξη του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Εκείνο όμως που πρέπει να πούμε είναι ότι αυτός κανονικά δεν έπρεπε να γίνει προαστιακός στα Γιαννιτσά. Δεν υπάρχει γραμμή. Δεν υπάρχουν απαλλοτριώσεις, δεν υπάρχει τίποτα. Μπορούμε να το φαντασιωθούμε ως ιδέα. Και εμένα καθημερινά, άλλοι με πιέζουν, και τον Υπουργό, για δρόμο Γιαννιτσά – Αλεξάνδρεια. Δρόμο, όχι τρένο. Δεν είναι δυνατόν να προχωράνε τα έργα μόνο και μόνο επειδή τα θέλουμε ή επειδή λέμε να κάνουμε στην Κρήτη έναν σιδηρόδρομο. Ξέρετε, όταν γινόταν η κουβέντα για το σιδηρόδρομο στην Κρήτη, πώς έγινε αυτή η κουβέντα;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** *ομιλία εκτός μικροφώνου*

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εντάξει, ας μην είναι σιδηρόδρομος, ας είναι ένα τραμ για το αεροδρόμιο. Δεν είναι αυτοσκοπός να πάμε να βάλουμε γραμμές κάτω από χάλυβα στην Κρήτη για να δείξουμε ότι κάνουμε κάτι. Πρέπει να διασφαλίσουμε αυτό που δεν αρέσει στον κύριο Καραθανασόπουλο. Είπα, είναι η λογική του κόστους - οφέλους και να διασφαλίζεις και μία χρηματοδότηση.

 Και ένα τελευταίο τώρα, κυρία Πέρκα, πάλι για εσάς, που μου διασφαλίσατε αρκετές αναφορές στην ομιλία σας αλλά θα σας πω. Αναφερθήκατε στο Λουτράκι. Το Λουτράκι δημοπρατήθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ, όπως ξέρετε. Το Λουτράκι ξεκίνησε επί ΣΥΡΙΖΑ. Σχεδιάστηκε επί ΣΥΡΙΖΑ. Το Λουτράκι είναι από τα πιο κακοσχεδιασμένα έργα τα οποία υπήρχαν. Εντελώς κακοσχεδιασμένο. Για ένα πολύ απλό λόγο. Ότι περνούσε από εντός σχεδίου περιοχές, όπου δεν είχαν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, για τις οποίες υπεύθυνος είναι ο Δήμος, ο οικείος Δήμος, ο οποίος δεν έχει καμία διάθεση να πληρώσει τις απαλλοτριώσεις και φτάνουμε στο σημείο να έχουμε κατασκευάσει τις γραμμές, να έχουμε κενό, να περνάνε φορτηγά που πρέπει να βγούνε μέσα από ιδιοκτησίες γιατί κάποιες φορές είναι ακριβώς μπροστά από τις ιδιοκτησίες και δεν υπάρχει παράπλευρος δρόμος πάνω από τις γραμμές και πάει λέγοντας. Και αυτό το πράγμα πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος να λειτουργήσει. Είναι ένα εντελώς κακοσχεδιασμένο και ανώριμο έργο. Και αναγκαστικά, θα σύρει η μία πίσω από την άλλη για να μπορέσει το τρένο να φτάνει με χαμηλή ταχύτητα στο Λουτράκι για να τελειώσει ένα έργο, το οποίο αλλιώς θα επιφέρει δημοσιονομική διόρθωση. Και αυτό δεν έγινε από κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Έγινε και σχεδιάστηκε έτσι από προηγούμενη κυβέρνηση. Λυπάμαι που το λέω και κάνω αυτή την αντιδιαστολή, αλλά ξέρετε; Προφανώς υπάρχει μια παθογένεια στο σιδηρόδρομο. Προφανώς υπάρχει. Προφανώς συμβάσεις οι οποίες βγήκαν, είναι δύσκολες. Εγώ, από τις πολλές συζητήσεις και τελειώνω εδώ, και θα ήθελα να γνωρίζετε το εξής. Ότι αυτό το οποίο έλειπε από τη σημερινή συζήτηση ήταν ο πολιτικός βολονταρισμός, ως οδηγός της παρουσίασης. Αυτό που υπήρχε ήταν ο ρεαλισμός, ήταν η πραγματικότητα, ήταν ότι κύριοι αυτό κάνουμε, αυτό μπορούμε, γιατί γι’ αυτό έχουμε διασφαλισμένες πιστώσεις, γι’ αυτό έχουμε ώριμες μελέτες, γι’ αυτό έχουμε διαδικασίες που τρέχουν, αυτό είναι που μπορούμε να παραδώσουμε στους πολίτες σε εύθετο χρόνο. Και σας διαβεβαιώνω ότι όταν αυτά παραδοθούν που είναι πρόγραμμα, θα έχουμε ένα απολύτως ασφαλές δίκτυο, στο μετρό όπως ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλές, εκεί όπου πραγματικά το χρειάζεται σήμερα ο Έλληνας πολίτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Υφυπουργέ. Έχετε το λόγο κύριε Υπουργέ, να κλείσουμε τη σημερινή μας συνεδρίαση, εσείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Να ξεκινήσω λέγοντας ότι η μεταρρύθμιση την οποία οργανώνουμε και δρομολογούμε είναι μια μεταρρύθμιση η οποία αρχίζει να υλοποιείται και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Βλέποντας ότι χρειάζεται μια ομογενοποίηση των φορέων που εμπλέκονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Δεύτερη παρατήρηση, κύριε Καραθανασόπουλε. Υπάρχει μια μικρή διαφορά μεταξύ του όρου βιωσιμότητα και κέρδος. Προφανώς, θα πρέπει οι οργανισμοί να είναι βιώσιμοι.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** *ομιλία εκτός μικροφώνου*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μίλησα συνεπώς για βιωσιμότητα. Τι σημαίνει, συνεπώς, βιωσιμότητα; Σημαίνει ότι ο οργανισμός θα πρέπει να έχει, προφανώς, θετικό πρόσημο, δηλαδή κέρδος, για να μην επιβαρύνει τα ελλείμματα της χώρας. Για να είναι αυτό, η κυρία Πέρκα ήταν απολύτως σαφής και χαίρομαι. Για να γίνει αυτό, θα πρέπει οπωσδήποτε να επενδύσουμε και στις εμπορευματικές μεταφορές. Οι εμπορευματικές μεταφορές που συνδέουν τους λιμένες, ΒΙΠΕ και εξωτερικό είναι ένα στοιχείο το οποίο η χώρα πρέπει να επενδύσει. Το επαναλαμβάνω δεύτερη φορά. Βεβαίως, μαζί και πρωτίστως με την ενίσχυση της ασφάλειας συνολικά των μεταφορών.

Τρίτη παρατήρηση. Γίνονται παρεμβάσεις στο κομμάτι που αφορά το Θεσσαλονίκη - Δράμα. Θα επιδιώξουμε να εξασφαλίσουμε χρηματοδότηση ευρωπαϊκή για τον υφιστάμενο σιδηροδρομικό άξονα από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Θα επιδιώξουμε να δούμε αν υπάρχουν δυνατότητες στους ευρωπαϊκούς σχεδιασμούς για τη χρηματοδότηση αυτού του έργου, στον υφιστάμενο σιδηροδρομικό άξονα και για επιβάτες. Όχι μόνο για εμπορεύματα μετά από κάποιο σημείο αλλά και για επιβάτες. Πάρα πολλές επιχειρήσεις, ξέρω πάρα πολύ καλά και στη Δράμα και στην Ξάνθη και αλλού, θα θέλανε να έχουν πρόσβαση στην Αλεξανδρούπολη, στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Νομίζω κοινή αγωνία διατυπώνουμε εδώ και θα πρέπει να βοηθήσουμε και το κομμάτι των επιβατών. Κάνουμε κάποιες παρεμβάσεις τώρα από Θεσσαλονίκη μέχρι Δράμα. Η Δράμα, ούτως ή άλλως, πρέπει να κάνουμε και έναν σημαντικό δρόμο που είναι στο πλαίσιο του ανταγωνιστικού διαλόγου και είναι το Δράμα - Αμφίπολη. Ξέρω την αγωνία και των συναδέλφων, κυρίως της τοπικής κοινωνίας. Είναι ένα στοιχείο το οποίο έχει προτεραιότητα τώρα. Κλείνω με δύο σύντομες σκέψεις προς την κυρία Κωνσταντοπούλου. Τα περισσότερα ερωτήματα που έθεσε στην πρωτολογία της και στη δευτερολογία της είναι πολιτικά, τα οποία έχουν απαντηθεί πολλές φορές, εντός και εκτός Βουλής, από τους αρμοδίους. Και πολλά άλλα ερωτήματα εξετάζονται από την ελληνική δικαιοσύνη. Εγώ έχω μια ευθύνη, δύο μάλλον. Η μία είναι η παρουσίαση που κάναμε, κι η οποία παρουσίαση έχει συγκεκριμένα στοιχεία ενίσχυσης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Και το δεύτερο στοιχείο έχει να κάνει με τον ΕΔΟΣΣΑΜ, που σας έδωσα πολύ αναλυτική απάντηση στην δευτερολογία μου.

Κυρία Κωνσταντοπούλου, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι η σημερινή συνάντησή μας έγινε με πρωτοβουλία δική μας. Και θα το κάνουμε συστηματικά. Άλλωστε ξέρω την αγωνία που έχετε συνολικά για την ασφάλεια των μεταφορών. Έχουμε συζητήσει και για αερομεταφορές. Και πάντα θέλω να συζητάμε γι’ αυτά τα θέματα και εμείς να ερχόμαστε στη Βουλή. Αλλά δεν ήταν μόνο η παρουσίαση. Υπάρχει και μια τοποθέτηση εδώ πέρα, μισής ώρας, την οποία θα σας δώσω γιατί μάλλον οι συνεργάτες σας, σας έδωσαν τα μισά. Δεν είναι μόνο η παρουσίαση. Είναι κι ένα κείμενο που υποστηρίζει την παρουσίαση. Επίσης, σε ένα σημείο είπα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, ήμουνα ξεκάθαρος. Τα ξέρουν οι συνάδελφοι που είναι στο κόμμα σας, γιατί τα έχουμε ξανασυζητήσει πολλές φορές. Με εξαίρεση το κομμάτι της Θεσσαλίας, από Αθήνα μέχρι Θεσσαλονίκη υπάρχει τηλεδιοίκηση. Στο τμήμα το οποίο είπα ότι δεν υπάρχει, και είπε ο κύριος Ταχιάος, είναι το κομμάτι του περιστατικού την προηγούμενη εβδομάδα. Στο οποίο δεν υπήρχε ποτέ τηλεδιοίκηση.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**: Στην Αθήνα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποτέ τηλεδιοίκηση. Ποτέ τηλεδιοίκηση. Είναι ξεκάθαρο τι σημαίνει.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ ( Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Αθήνα Θεσσαλονίκη με εξαίρεση της Θεσσαλίας και της Αθήνας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σωστά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** *Ομιλία εκτός μικροφώνου*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σωστά, σωστά. Άρα καταλάβατε, συνεπώς είπε ο κύριος Ταχιάος ότι στο Αθήνα – Πειραιάς δεν υπήρχε, άρα να ξέρουμε ακριβώς ποια είναι τα σημεία. Είναι πολύ σαφή στο διάγραμμα αυτό. Να υπενθυμίσω και θα το πω για πολλοστή φορά, ότι εκεί δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση ποτέ. Ούτε το 2015-2019, που νομίζω ότι ήσασταν μέλος ενός κόμματος και μιας κυβέρνησης.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Όχι,λάθος κάνετε. Μάλλον αγνοείτε ότι είχα συγκρουστεί με την τότε κυβέρνηση και αποχώρησα πολύ πριν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχουν καταγραφεί στην ιστορία αυτά.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Θα την ξαναγράψουμε απ’ ότι φαίνεται.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίστε κύριε Υπουργέ.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κι επίσης, πριν το 2015 κάποιος κυβέρνησε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, τώρα θα ανοίξουμε αυτά τα θέματα.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Όχι, να μην ξαναγράφουμε την ιστορία και του καθενός η ιστορία είναι δημόσια και διακριτή. Εμένα μη με μπερδεύετε με άλλους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι γνωστή πάνω απ’ όλα.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κι ένας βασικός λόγος που συγκρούστηκα ήταν και οι ιδιωτικοποιήσεις και η μπιρ παρά παράδοση του ΟΣΕ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία πρόεδρε. Συνεχίστε κύριε Υπουργέ. Παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όπως βλέπετε, δεν σας έχω διακόψει ποτέ. Θεωρώ ότι αυτό είναι θέμα σεβασμού στο συνομιλητή.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** *Ομιλία εκτός μικροφώνου*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το οποίο το κάνετε συνήθως. Άρα είναι σωστό, μάλλον αυτοκριτική το εκλαμβάνω αυτό από την πλευρά σας. Τελευταίο σημείο, ένα υπονοούμενο. Αναφερθήκατε σε μια ανθρώπινη διάσταση και την φυσική μου παρουσία σε μια κηδεία ενός νέου ανθρώπου. Θέλω να σας ενημερώσω ότι εγώ ήμουν και σε άλλη κηδεία νέου ανθρώπου, στην οποία παρών ήταν ο κύριος Τσίπρας. Συνεπώς, θα σας πρότεινα να είστε πιο προσεκτική.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Τι εννοείτε, κύριε Σταϊκούρα; Σας ρώτησα κάτι πολύ συγκεκριμένο. Για την εμπορική αμαξοστοιχία και τι μετέφερε. Είμαι πάρα πολύ προσεκτική και απαντήστε αντί να πετάτε τη μπάλα στην εξέδρα. Εμείς τον σεβασμό τον εμπνέουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ευχαριστούμε θερμά. Ευχαριστούμε και τους συνεργάτες σας. Τον κύριο Υφυπουργό και την κυρία Γενική Γραμματέας. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από μια συζήτηση 4 ωρών και 15 λεπτών, νομίζω ότι γίνονται σπανίως γίνονται συνεδριάσεις με τόσο αναλυτική ενημέρωση για ζητήματα. Ως εκ τούτου σας ευχαριστώ πολύ. Στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό έγινε η 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), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Γιαννούλης Χρήστος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 14.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ**