**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 26 Ιουλίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 16.50΄, 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 της, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προ της υπογραφής της Σύμβασης του έργου: «Μετατροπή σε αυτοκινητόδρομο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης τμήμα: Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής και ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης.

 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.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Ξανθός Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πολάκης Παύλος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προ της υπογραφής της Σύμβασης του έργου: «Μετατροπή σε αυτοκινητόδρομο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης τμήμα: Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου». Αρχίζουμε δίνοντας το λόγο στον Υπουργό Υποδομών, τον κύριο Καραμανλή, για τη δικιά του ενημέρωση. Θα ακολουθήσουν παρεμβάσεις, ερωτήσεις των συναδέλφων και θα κλείσει ο κ. Υπουργός. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Τον περασμένο Νοέμβριο είχαμε υποστηρίξει, ως Κυβέρνηση και ως Υπουργείο Υποδομών, πως στις αρχές του 2022 το Υπουργείο θα προχωρήσει στη δημοπράτηση της οδικής σύνδεσης Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος. Για όσους μας ακούνε και δεν ξέρουν το έργο του ΒΟΑΚ, να κάνω, κύριε Πρόεδρε, μια μικρή παρένθεση και να πω ότι μιλάμε για ένα έργο το οποίο, το πρώτο του κομμάτι και το οποίο δεν συζητάμε σήμερα, αλλά είμαι στη διάθεση όλων να το συζητήσω, είναι το Χανιά-Ηράκλειο, ένα έργο 157,5 χιλιομέτρων, προϋπολογισμού 1,5 δις, το οποίο είναι με σύμβαση παραχώρησης, το Χερσόνησος-Νεάπολη, το οποίο είναι 22,5 χιλιόμετρα και είναι ένα έργο με ΣΔΙΤ και το έργο το οποίο συζητάμε σήμερα, το Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, 14 χιλιόμετρα, προϋπολογισμός 186 εκατομμύρια, το οποίο έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης. Όταν το είπαμε λοιπόν αυτό, αρκετοί θεώρησαν ότι επρόκειτο για μια υπόσχεση χωρίς αντίκρισμα. Όμως, κάτι τέτοιο γινόταν στο παρελθόν. Δε γίνεται σήμερα. Παραλάβαμε λοιπόν, όπως όλοι γνωρίζουν, ένα έργο το οποίο ήταν προβληματικό, σχεδιασμένο στο πόδι, και μέσα σε, πραγματικά, πάρα πολύ μικρό χρονικό διάστημα, το κάναμε πράξη και αυτό σηματοδοτείται αν θέλετε και μέσα από τη δημοπράτηση του συγκεκριμένου τμήματος για το οποίο σας ενημερώνουμε σήμερα.

Η δημοπράτηση βγήκε στον αέρα στις 30 Δεκεμβρίου. Αφορά τη βελτίωση και τη διαπλάτυνση του υφιστάμενου τμήματος Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος. Με απλά λόγια, μετατρέπουμε τον υπάρχοντα δρόμο σε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, ο οποίος θα πληροί όλες τις προδιαγραφές της οδικής ασφάλειας. Μιλάμε, όπως είπα και πριν, για έναν αυτοκινητόδρομο μήκους 14 χιλιομέτρων, με προϋπολογισμό 186 εκατομμύρια ευρώ. Και σε αυτό το σημείο πρέπει να πούμε, ότι αυτό το έργο δημοπρατείται με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, διότι η κυβέρνηση αυτή και προσωπικά ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης κατάφερε να είναι ένα από τα δύο οδικά έργα, τα οποία εντάχθηκαν στο RRF.

Παράλληλα, στο έργο αυτό έχει προβλεφθεί, ως δικαίωμα προαίρεσης του δημοσίου, η βελτίωση της διατομής και της γεωμετρίας της παλιάς εθνικής οδού Νεαπόλεως-Αγίου Νικολάου, για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου και των συνοδών έργων. Στον εν λόγω διαγωνισμό συμμετείχαν τέσσερις εταιρείες, εκ των οποίων, προσωπικός ανάδοχος ορίστηκε ο ΑΚΤΩΡΑΣ με ποσοστό έκπτωσης 7,10%. Δε σημειώθηκε καμία προδικαστική προσφυγή. Στις 10 Ιουνίου λάβαμε την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ότι δε κωλύεται η υπογραφή της σχετικής Σύμβασης. Επομένως, μαζί με την έκπτωση, η συνολική δαπάνη του έργου διαμορφώνεται στα 157 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η διάρκεια του έργου, η κατασκευαστική περίοδος δηλαδή, είναι στους 36 μήνες.

Και δεν σταματάμε εδώ. Και για το συγκεκριμένο κομμάτι, εμείς έχουμε δεσμευτεί και θα το δείτε και αυτό, ότι τα εργοτάξια θα μπουν επιτέλους σε αυτό το δρόμο μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου. Άρα τα πρώτα εργοτάξια θα στηθούν μέσα στο επόμενο δίμηνο.

Πάμε λοιπόν στο τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη, στο οποίο αναφέρθηκα και πριν. Εδώ μιλάμε για ένα έργο το οποίο έχει προϋπολογισμό γύρω στα 380 εκατομμύρια ευρώ. Θα είναι ΣΔΙΤ. Το ΣΔΙΤ είναι γύρω στα 300 εκατομμύρια. Θα σας πω το ακριβές ποσό. Το ΣΔΙΤ είναι 22,5 χιλιόμετρα. Εδώ τι έχουμε κάνει; Έχουμε ήδη προσωρινό ανάδοχο σε αυτό το έργο. Και αυτό το έχουμε εντάξει στο Ταμείο Ανάκαμψης, δηλαδή, τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, τις πληρωμές διαθεσιμότητας και εκεί ο στόχος μας είναι να έχουμε εργοτάξια στο τέλος του χρόνου, στις αρχές Ιανουαρίου. Ενώ για το μεγάλο κομμάτι, τα 157 χιλιόμετρα, όπου ο διαγωνισμός είναι σε εξέλιξη, έχουμε πάρει, και αυτό είναι πολύ σημαντικό πράγμα, νομίζω, την Περιβαλλοντική Αδειοδότηση (ΑΕΠΟ) πριν από λίγες μέρες προκειμένου να περάσουμε στη φάση της υποβολής των προσφορών.

Στόχος μας είναι αυτό το κομμάτι, στις αρχές του 2023, να έχει και αυτό ανάδοχο και στη συνέχεια θα προχωρήσουμε στη σύμβαση παραχώρησης. Τι γίνεται, λοιπόν, σαφές από όλα αυτά τα παραπάνω, κύριε Πρόεδρε, που σας είπα;

Ότι, πλέον, το έργο του ΒΟΑΚ δεν είναι απλά μια σκέψη, δε βρίσκεται στη θεωρία των εξαγγελιών, δε βρίσκεται στη θεωρία της προκήρυξης ενός διαγωνισμού για εκδήλωση ενδιαφέροντος, απλά, χωρίς τεχνικό δελτίο, χωρίς ωριμότητα μελετών, αλλά είναι ένα έργο το οποίο έχει ξεκινήσει και υλοποιείται.

Έχουμε, λοιπόν, ήδη αρχίσει να υλοποιούμε το μεγαλύτερο νέο αυτοκινητόδρομο που κατασκευάζεται αυτή τη στιγμή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό οφείλεται στις προσπάθειες τις συντονισμένες που έγιναν από την Κυβέρνηση και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, ο οποίος εξασφάλισε και τη χρηματοδότηση γι’ αυτό το έργο.

Εδώ, μια παρένθεση, κύριε Πρόεδρε, είναι πολύ ωραίο για τους πολιτικούς να βγαίνουμε και να εξαγγέλλουμε και να δημοπρατούμε έργα χωρίς να έχουμε χάραξη, που δεν είχαμε στον ΒΟΑΚ, χωρίς να έχουμε χρηματοδότηση, που δεν είχαμε στον ΒΟΑΚ και χωρίς να έχουμε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Δημοπρατήσεις με ένα ενάριθμο στο ΠΔΕ είναι, νομίζω, μια πρακτική που πρέπει όλος ο πολιτικός κόσμος να συμφωνήσει ότι πρέπει να την αφήσουμε πίσω μας.

Με αυτό τον τρόπο, λοιπόν, καταφέραμε να εξασφαλίσουμε χρηματοδότηση για ένα τόσο μεγάλο και σύνθετο έργο, τόσο από τους πόρους του ΕΣΠΑ, όσο και από τους πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και διαμορφώσαμε, όπως σας είπα και την τελική χάραξη και μάλιστα προχωρήσαμε πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε, στην ωριμότητα του έργου αυτού.

Θα σας πω και ένα στοιχείο, το οποίο νομίζω ότι έχει αρκετό ενδιαφέρον. Να σας πω ότι μέσα σε δύο χρόνια, στην ουσία, ωριμάσαμε το κομμάτι της σύμβασης παραχώρησης των 156 χιλιομέτρων, με ένα κόστος 2,5 εκατομμύρια ευρώ, όταν το αντίστοιχο κομμάτι της Ολυμπίας Οδού είχε πάρει πάνω από εφτά χρόνια και πάνω από 15 εκατομμύρια ευρώ για να ωριμάσει.

Επομένως, νομίζω ότι αυτά τα παραδείγματα είναι αρκετά για να καταλάβουμε και να αποδεχθούμε ότι έγινε μια συστηματική δουλειά.

Επομένως, είναι ένα έργο το οποίο αρχίζει και υλοποιείται πλέον στα τέλη Σεπτεμβρίου τα εργοτάξια μπαίνουν στο κομμάτι το οποίο συζητάμε σήμερα, το οποίο έχει να κάνει με το Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος. Όπως, δε, σας είπα, κύριε Πρόεδρε, έχουμε πάρει την Περιβαλλοντική Αδειοδότηση για το Χανιά-Ηράκλειο, δηλαδή για το μεγαλύτερο και πιο προβληματικό κομμάτι, το οποίο είναι ένα έργο το οποίο θα γίνει με σύμβαση παραχώρησης, όπως, άλλωστε, είχε δεσμευτεί και η προηγούμενη κυβέρνηση.

Εμείς έχουμε πει ότι στην πολιτική των διοδίων δεν πρόκειται να λαϊκίσουμε, δεν πρόκειται να πούμε ότι δε θα βάλουμε διόδια, διότι σύμβαση παραχώρησης χωρίς διόδια δεν υπάρχει σε καμία άλλη περίπτωση στην Ελλάδα. Οπότε, από τη στιγμή που βάζουμε διόδια και λέμε ότι είναι σύμβαση παραχώρησης, είναι κάτι το οποίο πρέπει να το αποδεχθούμε και να μη λέμε πράγματα τα οποία δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω ότι το έργο αυτό, στην ουσία, μαζί με το Αεροδρόμιο Καστελλίου, θα δώσει μια απίστευτη προοπτική ανάπτυξης, για ένα νησί που έχει ακόμα τεράστιες δυνατότητες. Θα δώσουμε ταχύτητα στις μετακινήσεις, θα λύσουμε το μεγάλο ζήτημα της οδικής ασφάλειας, που μαζί με το Πάτρα-Πύργος ήταν οι δυο αυτοκινητόδρομοι που θρηνούσαμε κάθε χρόνο πάρα πολλά θύματα, κάτι το οποίο δεν ήταν τιμητικό για τη χώρα μας, θα ενισχύσουμε τον τουρισμό, θα αυξήσουμε τις θέσεις εργασίας και θα σας έλεγα, μάλιστα, ότι θα έχουμε πλέον ταχύτητα στις μετακινήσεις.

Επομένως, όλα αυτά τα έργα για τα οποία συζητάμε και τα οποία πλέον βλέπουμε να υλοποιούνται, πριν από λίγες μέρες είχαμε πάει στην Αμφιλοχία και δώσαμε 150 ημέρες πριν τη συμβατική υποχρέωση του έργου, την παράκαμψη της Αμφιλοχίας, είναι έργα που δε βρίσκονται πλέον στη σφαίρα των εξαγγελιών ή στη σφαίρα της φαντασίας, υλοποιούνται και αυτό, πλέον, το βλέπουμε όλοι.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Πράγματι, σαν Λευκαδίτης στην καταγωγή, μπορώ να σας πω ότι ξεκόλλησε ένα έργο, το Αμφιλοχία-Λευκάδα λέμε εμείς και, πραγματικά, περίπου τα μισά χιλιόμετρα έχουν δοθεί, απ’ ότι είδα, στην κυκλοφορία, ίσως και το πιο δύσκολο κομμάτι και το πιο επικίνδυνο.

Όλα αυτά είναι καλά νέα, νομίζω, για όλους τους συμπολίτες μας και σας ευχαριστούμε για όσα ακούσαμε.

Ο κ. Μαμουλάακης, έχει το λόγο.

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

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να παραθέσω κάποια ερωτήματα που αφορούν το συγκεκριμένο έργο. Εγώ θα επικεντρωθώ στο συγκεκριμένο κομμάτι που συζητάμε σήμερα, το Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, αυτό που είναι ένα τυπικό δημόσιο έργο. Είναι ένα δημόσιο έργο που συνολικά αφορά μια αρτηρία αναπτύγματος 14 χιλιομέτρων και που τελικό προϋπολογισμό πριν από την έκπτωση, την πολύ χαμηλή έκθεση που θα συζητήσουμε περαιτέρω, ανέρχεται στα 186 εκατομμύρια ευρώ.

Για την ιστορία, να πούμε ότι το έργο αυτό και ο προϋπολογισμός εκπονήθηκε πάνω σε μια χάραξη και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εκπονηθείσα από το 2012, κύριοι συνάδελφοι.

Δεν είναι, λοιπόν, κάτι καινούργιο και αποδεικνύει στην πράξη ότι υπήρχε μελετητική ωρίμανση. Αυτό, όμως, που προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση και με ενδιαφέρει και το τονίζουμε, είναι ότι αρχικός προϋπολογισμός του έργου ήταν στο ήμισυ αυτού, στα 72 εκατομμύρια συν ΦΠΑ και έχουμε φτάσει στα 186 εκατομμύρια ευρώ.

Άρα, είναι νομίζω εύλογο το ερώτημα και θα ήθελα μια απάντηση, τι ήταν αυτό που δημιούργησε αυτές τις συνθήκες, όταν μιλάμε για την ίδια χάραξη, ο δρόμος μένει ως έχει. Απλά, υπάρχει μεγαλύτερο πλάτος στο κατάστρωμα, ανακατασκευή κάποιων εύλογων τμημάτων, αλλά ο διπλασιασμός και πλέον του κόστους, είναι νομίζω ένα εύλογο ερώτημα, που χρήζει, αν μη τι άλλο, απαντήσεως.

Μπορεί οι πόροι να έρχονται από το RFF, αλλά είναι πόροι οι οποίοι είναι υπέρ του ελληνικού δημοσίου και πρέπει να γνωρίζουμε ακριβώς τι συνέβη και έχει φτάσει ο προϋπολογισμός σε αυτά τα επίπεδα. Ακόμα και αν δεχτούμε ότι υπάρχουν ανατιμήσεις, πληθωριστικές τάσεις, που είναι εύλογο, ειδικά τον τελευταίο χρόνο, ο διπλασιασμός χρήζει σίγουρα, απάντησης από το αρμόδιο Υπουργείο.

Πάω τώρα στη μειωμένη έκπτωση. Όσοι έχουν εμπειρία από δημόσια έργα και δη οδοποιίας, γνωρίζουν, ότι εκπτώσεις οι οποίες απολαμβάνει το ελληνικό δημόσιο, διαχρονικά, είναι σίγουρα διψήφιες και φλερτάρουν με το 40 και 50% πολλές φορές, πολλώ δε μάλλον τώρα, που έχουμε και ένα προϋπολογισμό, όπως είπα, της τάξεως των 186 εκατομμυρίων ευρώ. Τι έκπτωση είχε το συγκεκριμένο έργο; 7,10%, ήτοι, 126.649.209,68; Αυτή η έκπτωση, θα μπορούσε να πει κάποιος, ότι ήταν ένα προϊόν και απότοκο της έλλειψης ανταγωνισμού. Δεν υπήρξε, όμως, έλλειψη ανταγωνισμού, το αντίθετο, υπήρξαν πολλές εταιρείες, μεγάλες πολύ μεγάλες και μεσαίες, θα έλεγα, οι οποίες συμμετείχαν στο διαγωνισμό.

Επειδή ανέφερε ο κ. Υπουργός προηγουμένως, ότι δεν είχαμε εμπλοκή με προδικαστικές προσφυγές, σε αυτό το σημείο θα πω και θα το τονίσω αυτό, ότι δεν είναι αληθές, διότι η ΑΕΕΠ, η Ανεξάρτητη Αρχή Δικαστικών Προσφυγών, απεδέχθη την αίτηση αναστολής εταιρειών, μάλιστα απεδέχθη η ΑΕΕΠ, ότι υπήρχαν αντιφατικοί όροι διακήρυξης, υπήρχε παραβίαση αρχών αναλογικότητας και ελεύθερου ανταγωνισμού, υπήρχαν πρόσθετοι όροι χωρίς αιτιολογία, εξ ου και η αποδοχή εκ μέρους της ΑΕΕΠ της αναστολής. Βέβαια, η εκδίκαση στις 2 Μαρτίου του 2022, δεν έγινε ποτέ, όπερ και έχουμε σήμερα τη δυνατότητα να συζητούμε την υπογραφή της σύμβασης. Αυτό είναι ένα εύλογο ερώτημα, αλλά αυτό που σίγουρα μας προξενεί αλγεινή εντύπωση, είναι τα επιχειρήματα που απεδέχθη η Ανεξάρτητη Αρχή και δικαιώνει ουσιαστικά αυτούς οι οποίοι κυνήγησαν τη διαδικασία και δικαιώθηκαν εν τέλει, όσον αφορά τους αντιφατικούς όρους διακήρυξης και ειδικά τη παραβίαση των αρχών αναλογικότητας.

Τώρα, ένα άλλο σημείο, που νομίζω ότι είναι λίγο καινοφανές, δεν ξέρω αν έχετε παράδειγμα να μας πείτε σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, είναι ο γειτονικός, ο διπλανός σχεδιασμός, του έργου ΣΔΙΤ Χερσόνησος-Νεάπολη. Ακούσαμε τώρα, ότι προχωράει η διαδικασία, μάλιστα έχουν εξασφαλιστεί, απ’ ότι μάθαμε, οι πόροι εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου μέσω του RFF, για να συμπράξει με τον ιδιώτη.

Προσέξτε τώρα εδώ τι συμβαίνει. Υπάρχει μια ξεκάθαρη διάταξη που λέει, ότι ο οιονεί παραχωρησιούχος του Χερσόνησος-Νεάπολη θα έχει τη δυνατότητα να συντηρεί το δίπλα, το εν επαφή έργο, που είναι δημόσιο έργο. Πείτε μου, κύριε Καραμανλή, πού αλλού στο κόσμο έχετε δει, να δίδεται τέτοια δυνατότητα σε παραχωρησιούχο, να επεκτείνεται πέραν των τεχνικών ορίων του έργου; Δηλαδή, το Χερσόνησος-Νεάπολη, είναι μια Σύμπραξη Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα. Πάρα πολύ ωραία. Πώς δίδει τη δυνατότητα σε αυτόν να συντηρήσει το νεόδμητο πλέον έργο που θα υπάρχει στον Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος και για ποιο λόγο συμβαίνει αυτό; Μήπως γιατί είναι η οιονεί επιβολή διοδίων ακόμα και σε ένα καθαρό δημόσιο έργο; Ερώτημα, μαιευτικό και ρητορικό συνάμα.

Τώρα, νομίζω ότι υπήρχε μια καθυστέρηση. Αυτή η καθυστέρηση, οφείλω να πω, ότι δεν επιβαρύνει ούτε το Υπουργείο σε πολιτικό επίπεδο, οφείλω, όμως, να το εκθειάσω, υπήρχε μια διελκυστίνδα μεταξύ αιτημάτων τοπικών παραγόντων στην ευρύτερη περιοχή του Αγίου Νικολάου και του Λασιθίου εν γένει παρεμβάσεων, επί των οριστικών μελετών. Φαντάζομαι, κύριε Καραγιάννη, ήσασταν κοινωνός αυτής της προσπάθειας. Το λέω, θέλω να είμαι δίκαιος, δεν έχει να κάνει με το Υπουργείο αυτό καθαυτό, αλλά ήταν κάτι το οποίο συνετέλεσε στην καθυστέρησή του, διότι είμαστε τρία χρόνια μετά την ανάληψη των καθηκόντων της παρούσας κυβέρνησης και τώρα προχωράει, ποιο, το δημόσιο έργο, αυτό το οποίο επέδειξα προηγουμένως με τα λεγόμενά μου, ότι η χάραξη, αν μη τι άλλο, ήταν ακριβώς η ίδια, κύριε Καραμανλή, ούτε μολυβιά στο χαρτί, η χάραξη ακριβώς η ίδια. Υπήρχαν διαφορές όσον αφορά τα πλάτη, το κατάστρωμα, τα γεωμετρικά στοιχεία που διέπουν το εν λόγω έργο. Και κάτι εν τέλει, γιατί θέλω να δώσω και το λόγο και σε άλλους συναδέλφους. Υπάρχει μια Οδηγία και το λέω, διότι πραγματικά το θέμα των διοδίων απασχολεί τη δημόσια σφαίρα και αντιλαμβανόμαστε τους λόγους που η παρούσα κυβέρνηση, με ιδεοληπτικά, κατά την άποψή μας, αλλά εν πάση περιπτώσει, εμμένει σε αυτή της την άποψη, παρόλα αυτά, υπάρχει μια δυνατότητα, μια πραγματικά χρυσή ευκαιρία θα έλεγα και για την Κρήτη, αλλά και για τα επόμενα δημόσια έργα που θα λάβουν χώρα στην Ελλάδα. Ποια είναι αυτή; Η Ευρωπαϊκή Οδηγία του Μαρτίου του 2022, που δίδει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη, εφόσον το επιθυμούν και εφόσον έχουν την πολιτική βούληση, να παρέχουν εύλογες και διακριτές εκπτώσεις στους κατοίκους των περιοχών, στους μόνιμους κατοίκους των περιοχών, που διέρχονται και χρησιμοποιούν αυτούς τους αυτοκινητόδρομους.

Θα ήθελα, σήμερα, ευκαιρίας δοθείσης της παρούσας συνεδρίασης, να υπάρξει μια δέσμευση σε πολιτικό επίπεδο, ότι θα αξιοποιηθεί αυτό το εργαλείο της Κομισιόν, που προσφέρεται και για τη χώρα μας και για την Κρήτη πιο συγκεκριμένα και για τον ΒΟΑΚ.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Πολάκης.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ κύριε Υφυπουργέ, επειδή δεν έχουμε πιεί όλης της λήθης το νερό, θέλω να ξεκινήσω τη σημερινή μου τοποθέτηση, υπενθυμίζοντας μερικά πράγματα.

Πρώτον, σήμερα είμαστε στις 26 Ιουλίου του 2022. Αν δεν με απατά η μνήμη μου, αναλάβατε τη διακυβέρνηση της χώρας στις 9 Ιουλίου του 2019. Να ξεκινήσουμε απ’ αυτό, ότι τρία χρόνια τώρα, δεν έχει παιχτεί μια σκαπετιά, μια σκαλιδέ, όπως λέμε στην Κρήτη, στο μεγάλο αυτό τεράστιο έργο του βόρειου οδικού άξονα Κρήτης. Να θυμίσω τι λέγατε για δύο χρόνια; Δεν μας έδωσε τίποτα ο Σπίρτζης, όταν σας έδωσε ένα ολόκληρο έτοιμο σχέδιο και με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και με χάραξη.

Δεύτερον, θα το κάνουμε ενιαίο έργο. Δικά σας λόγια και της κυρίας Μπακογιάννη δεν ήταν αυτά; Θα το κάνουμε ενιαίο έργο, ενιαία δημοπράτηση. Δεν είναι σχέδια αυτά που έκανε ο Σπίρτζης, ήταν γονατογραφήματα. Δικές σας λέξεις είναι αυτές. Να θυμίσω τις άλλες, του άλλου μερακλή, του Βολουδάκη του Μανούσου, ότι θα βρούμε χρηματοδότηση από τα ανφάς τα μ’ ανφάς, την επιστροφή των κερδών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας; Να τα υπενθυμίσω όλα αυτά; Σας θυμάμαι και σε ερώτηση που είχε γίνει κάτω, να λέτε, γονατογραφήματα είναι αυτά που μας παραδώσατε και τίποτα δεν κάνατε, απολύτως.

Τι κάνετε σήμερα, μετά από τρία χρόνια, κύριοι Υπουργοί; Έρχεστε να μας ανακοινώσετε, μετά από τρία χρόνια, όταν δεν έχετε κουνήσει μισή πέτρα πάνω σε άλλη πέτρα, ότι υλοποιείται και θα το κάνατε πριν λίγο καιρό, όχι τώρα, και εσείς και ο κ. Μητσοτάκης, ακριβώς μα ακριβώς το σχεδιασμό του Σπίρτζη, δηλαδή, τα τρία κομμάτια, το μεγάλο έργο των 150 χιλιομέτρων το Χανιά-Ηράκλειο, που υπολογίζω ότι έχει και την επέκταση προς το Καστέλι της Κισάμου, που είχε ανακοινώσει ο Σπίρτζης, ότι το έχει σαν οψιόν αυτό, το είχε ανακοινώσει τότε, συγκεκριμένα, το δεύτερο κομμάτι με τη σύμβαση παραχώρησης και το τρίτο κομμάτι με το δημόσιο έργο. Δηλαδή, πρέπει να ζητήσετε μια πολύ μεγάλη συγνώμη και από τον ΣΥΡΙΖΑ και από τον Χρήστο Σπίρτζη, διότι όλες σας οι καταγγελίες περί του ότι δεν σας παρέδωσε τίποτα, συνεχίζετε αυτό ακριβώς που σχεδίασε ο Χρήστος Σπίρτζης. Και τι κάνετε; Λειτουργείτε ως η κλασική ΝΔ και η κλασική δεξιά του παρελθόντος.

Και επειδή εγώ, κύριε Καραμανλή, έχω κάνει Δήμαρχος, πως είναι δυνατόν να προκηρύσσει και να έχει προϋπολογισμό ο Σπίρτζης, που είναι μηχανικός, 72 εκατομμύρια ευρώ τα 14 χιλιόμετρα και εσείς να προκηρύσσεται γι’ αυτό το δημόσιο έργο, το κομμάτι αυτό που σήμερα κουβεντιάζουμε, με 186 εκατομμύρια ευρώ; Τι έγινε, τόσο πολύ αυξήθηκε η πίσσα, το τσιμέντο κλπ.; Άλλωστε, ο διαγωνισμός, αν δεν απατώμαι, έγινε πριν τον πόλεμο στην Ουκρανία, η προκήρυξη, έτσι δεν είναι, έγινε πριν. Εγώ να δεχτώ ένα 20% κλπ. αύξηση του κόστους και δε συμμαζεύεται, αλλά από τα 72 στα 180; Και να δώσουν και έκπτωση σε οδικό έργο 7%, όταν σε όλα τα οδικά έργα που έχουν δημοπρατηθεί σε αυτή τη χώρα, από τη μεταπολίτευση και δώθε, το ποσοστό της έκπτωσης είναι 40 και 50%;

Αυτό είναι λάθος βέβαια. Έτσι; Είναι λάθος και αυτό. Γιατί είναι λάθος όμως; Διορθώσατε το λάθος του κ. Καραμανλή. Εγώ σαν Δήμαρχος, εκεί που έφτανε η χέρα μου το διόρθωνα και το έκανα και σαν Υπουργός και εσείς μπορείτε να το κάνετε, διότι ξέρετε τις τιμές της πιάτσας. Εσείς ξέρετε, αλλά όλοι κρύβονται πίσω από τις τιμές το ΑΤΟΕ, αυτό το πράγμα που είχε φτιάξει Λαλιώτης το μακρινό εκείνο 1995-1996. Δηλαδή, έχουμε εύρος τιμής μονάδας τεράστιο, προϋπολογίζουμε με αυτό και μετά έρχεται και μας το παίζει οικονόμος ο κάθε εργολάβος. Έτσι βγαίνουν -κι εγώ θα χρησιμοποιήσω την έκφραση- και τα «κολόκουρα».

Ξέρετε, κύριε Καραμανλή, τι είναι αυτά; Είναι αυτά που μάλλον κρύβονται από πίσω. Δόθηκε ένα έργο με 186 εκατομμύρια ευρώ και 7% μόνο έκπτωση. Το πήρε ο ΑΚΤΩΡΑΣ. Προσέφυγαν μικρές εργολαβικές εταιρείες προς την Ανεξάρτητη Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών και ξαφνικά αποσύρθηκαν. Κοιμήθηκαν το βράδυ, τους ήρθε η Θεία Φώτιση και αποσύρθηκαν. Πώς αποσύρθηκαν;

Θα το πω εγώ ευθέως, διότι έπεσε «κολόκουρο», δηλαδή μαύρη αμοιβή από την εταιρεία η οποία μειοψήφησε στο έργο για να αποσυρθούν. Διότι, όταν για ένα έργο, το οποίο, στη χειρότερη των περιπτώσεων, κοστίζει αντί για 72 -εγώ σου λέω είμαι και κουβαρντάς- 100 εκατομμύρια ευρώ η κατασκευή του και με το λογικό κέρδος του εργολάβου, το δίνεις με 160, περισσεύουν μερικά εκατομμύρια να δώσεις στους μικρότερους εργολάβους για να τραβηχτούν πίσω και όπου αλλού. Λοιπόν, αυτό είναι που εννοώ κλασική δεξιά και κλασική Νέα Δημοκρατία σε σχέση με τα έργα.

Ένα τελευταίο και κλείνω με αυτό -μπορώ να μιλάω πολλή ώρα- είναι το εξής: εγώ έχω πει ότι τα έργα αυτά και θα γίνουν και θα εγκαινιαστούν με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Εσείς για τρία χρόνια παζαρεύατε, δεν ξέρω αν έχετε βρει, αυτούς που θα πάρουν τα διόδια. Εγώ το λέω από τώρα, ότι εμείς ως κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ διόδια σε αυτό το έργο, ό,τι και να υπογράψετε, ό,τι και να προβλέψετε, δε θα μπουν. Θα μπει αυτό που είχε πει ο Χρήστος Σπίρτζης, η βινιέτα στους επισκέπτες και τέλος.

Γιατί είναι ανταπόδοση στην Κρήτη και στην καθυστέρηση δεκαετιών του να έχει έναν αξιοπρεπή αυτοκινητόδρομο αυτό το έργο που γίνεται. Εάν δε μεσολαβούσε η τετραετία του ΣΥΡΙΖΑ, ακόμα θα ήμασταν εκεί που ήμασταν τριάντα χρόνια πριν, όπως ήμασταν και στο Πάτρα-Πύργος που ήμουν νιος και γέρασα και που είδαμε με ποιον τελείωσε.

Όπως ήταν και με την Ιόνια Οδό, όπως ήτανε και με αυτό που εγκαινιάσατε προχθές. Ποιος έβαλε τις βάσεις και σε όλα τα υπόλοιπα τα οποία γίνονται σε όλη την Ελλάδα και τα οποία σπρώχτηκαν με ένα φανταστικό ρυθμό επί ΣΥΡΙΖΑ και επί Σπίρτζη. Εσείς τρία χρόνια, αφού μας είπατε ότι θα το φτιάξετε ως ενιαίο έργο, ότι θα βρείτε λεφτά από τον Άρη, ότι δεν ξέρω και εγώ τι, εντέλει ακολουθείτε αυτό που σχεδίασε ο ΣΥΡΙΖΑ και ο Σπίρτζης, κάνοντας μια τεράστια υπερτιμολόγηση ήδη στο πρώτο έργο που δημοπρατείται. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ. Συνεχίζουμε, το λόγο τώρα έχει ο συνάδελφος κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επικείμενη υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή του τμήματος του ΒΟΑΚ Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος σημαίνει ότι επιτέλους, κύριε Πολάκη, οι Κρητικοί βλέπουν εργοτάξια του ΒΟΑΚ. Πρόκειται για ένα ακόμα βήμα προς την πραγματοποίηση ενός ονείρου που έχουμε όλοι να ενωθεί από άκρη σε άκρη η Κρήτη με ένα σύγχρονο και ασφαλή δρόμο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Στις Μοίρες, ο δρόμος ξέρεις.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ανοίγει γρήγορα, όπου να ‘ναι ανοίγει και σας καλώ να πάμε βόλτα. Να πάμε βόλτα κάτω στις Μοίρες παρέα. Παρέα να πάμε βόλτα κύριε Πολάκη. Να ενωθεί από άκρη σε άκρη η Κρήτη με ένα σύγχρονο και ασφαλή δρόμο.

Άλλο ένα βήμα έγινε και την περασμένη εβδομάδα με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του ΒΟΑΚ για το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο. Φυσικά έχουν πολλά βήματα να γίνουν ακόμα. Όμως, το σημαντικό ήταν να γίνει η αρχή, γιατί για χρόνια οι συμπολίτες μου άκουγαν λόγια και υποσχέσεις. Όμως, η Κρήτη παρέμενε η μοναδική περιφέρεια της χώρας χωρίς σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Αυτό άλλαξε πριν τρία χρόνια. Μία κυβέρνηση εθισμένη να κάνει τα λόγια έργα και αποφασισμένη να δώσει στο νησί μας κάτι που δικαιούνταν από καιρό, ανέλαβε ένα δύσκολο έργο, να βρει τα χρήματα και να ξεπεράσει τις όποιες τεχνικές δυσκολίες και γραφειοκρατικές αγκυλώσεις, ώστε ο δρόμος να βρει τον δρόμο του και το έργο να προχωρήσει.

Τα χρήματα βρέθηκαν. Το έργο εντάχθηκε στο Ταμείο Ανάπτυξης και Ανθεκτικότητας, τοποθετήθηκε στα λεγόμενα εμβληματικά έργα και μπήκε σε φάση υλοποίησης. Με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων μπαίνουμε στη Β΄ φάση του διαγωνισμού για το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο. Σε αυτήν προβλέπεται κατάθεση δεσμευτικών προσφορών των υποψηφίων για έναν προϋπολογισμό έργου που αγγίζει το 1,5 δις ευρώ και είναι εξαιρετικά πιθανό μέσα στο 2023 να στηθούν νέα εργοτάξια. Νωρίτερα εργοτάξια του ΒΟΑΚ θα στηθούν στο τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη, το οποίο υλοποιείται με ΣΔΙΤ και έχει ήδη βρεθεί ανάδοχος, ενώ σήμερα εγκρίνεται η σύμβαση και ξεκινούν οι εργασίες όπως είπαμε για το έργο από τη Νεάπολη έως τον Άγιο Νικόλαο. Ταυτόχρονα, θα υποβληθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά.

Όλα αυτά δεν είναι απλές γραμμές πάνω σε χαρτί. Δεν είναι λόγια που τα πήρε ο αέρας, υποσχέσεις που δεν πραγματοποιήθηκαν. Είναι χειροπιαστά αποτελέσματα επίμονης, επίπονης και μελετημένης δουλειάς. Είναι αποτελέσματα της μεθόδου Κυριάκου Μητσοτάκη, της μεθόδου Καραμανλή και της μεθόδου Καραγιάννη που ο Πρωθυπουργός τους εμπιστεύτηκε αυτό το δύσκολο έργο. Αυτή είναι η μέθοδος που οδηγεί την Ελλάδα στη νέα εποχή και την Κρήτη σε μία φάση ταχείας ανάπτυξης, την οποία πυροδοτεί ο ΒΟΑΚ, το νέο αεροδρόμιο και πολλά άλλα συμπληρωματικά έργα υποδομής και νέας πνοής.

Έτσι, η Κρήτη δεν αποκτά μόνο έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, όπου οι Κρητικοί και οι ξένοι επισκέπτες θα μετακινούνται με ταχύτητα και ασφάλεια. Αποκτά κάτι περισσότερο. Αποκτά έναν επιταχυντή για να μετατραπεί σε χώρο ανάπτυξης και καινοτομίας, καθιστώντας τη ταυτόχρονα πόλο γεωπολιτικής σταθερότητας και ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτό είναι το όραμα που υπηρετείται και πραγματοποιείται από την κατασκευή αυτού του έργου. Είναι έργο στρατηγικής σημασίας για τον τόπο. Έχουμε υποχρέωση να το υπηρετήσουμε χωρίς κομματικές αντιπαλότητες και καθήκον να το περιφρουρήσουμε από μικροπολιτικές σκοπιμότητες.

Λυπάμαι που ο ΣΥΡΙΖΑ, για άλλη μια φορά, επιδίδεται στη γνωστή τακτική υπονόμευσης και απαξίωσης μιας συλλογικής προσπάθειας με καταλυτικό αναπτυξιακό αποτύπωμα.

Λυπάμαι που δε διαθέτουν το πολιτικό σθένος να συμπαραταχθούν σε μία προσπάθεια που δεν ωφελεί την κυβέρνηση ή τη Νέα Δημοκρατία μόνο, αλλά τον τόπο μας.

Λυπάμαι που αναγκάζονται, αντί να απολογηθούν για τη δική τους αδράνεια, να εξαντλούν την κριτική τους στο ζήτημα των διοδίων, που όπως έχει απαντηθεί και στο δικό τους σχεδιασμό υπήρχαν και πάλι επιχειρούν να ψαρέψουν στα θολά.

Λυπάμαι που αναγκάζονται να παραπλανούν και να δημιουργούν εσφαλμένες εντυπώσεις, όταν γνωρίζουν ότι ένα τόσο πολύπλοκο έργο είναι οριακά βιώσιμο ακόμα και με διόδια, όταν παραγνωρίζουν εσκεμμένα ότι διόδια υπάρχουν σε όλους τους σύγχρονους αυτοκινητόδρομους που γίνονται με παραχώρηση σε Ελλάδα και Ευρώπη και ο ΒΟΑΚ δε θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση. Το σημαντικό για μας είναι η Κρήτη να μην αποτελεί εξαίρεση, αλλά να αποκτήσει όλα εκείνα τα αναπτυξιακά εργαλεία που θα της επιτρέψουν να πρωταγωνιστήσει.

Ένα σχόλιο να πω μόνο για το θέμα των εκπτώσεων, που αναφέρθηκε, το οποίο όντως είναι μια μικρή έκπτωση, αλλά να θυμίσω στους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ ότι οι ίδιοι με έγγραφό τους σε αυτήν εδώ την Επιτροπή ζήτησαν άμεσα να μαζευτούν οι εκπρόσωποι των εργολάβων διότι με το θέμα των ανατιμήσεων -θυμίζω ότι η έκπτωση δόθηκε αφού είχαμε τις υψηλές τιμές- οι ίδιοι συνάδελφοι που επικαλούνται αυτή τη στιγμή τη μικρή έκπτωση ζητάνε να δοθούν παραπάνω χρήματα για να μπορέσουν να οριστικοποιηθούν τα έργα. Αυτό κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ συνέχεια, από τη μία κατακρίνει και από την άλλη υλοποιεί αυτό το οποίο κατακρίνει. Είναι πραγματικά μια στο καρφί και μια στο πέταλο, είναι μια αντιπολίτευση χωρίς συνέχεια, χωρίς καμία λογική.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Συνεχίζουμε με τον συνάδελφο κ. Χρήστο Γκόκα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ :** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι, δεν μπορεί να αμφισβητήσει κανείς, ότι αυτή η σύμβαση της κατασκευής του τμήματος Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος του ΒΟΑΚ, είναι ένα καταρχήν θετικό βήμα. Είναι το πρώτο βήμα, αν και πολύ καθυστερημένο, δεδομένου ότι τελευταία δημοπράτηση σε αυτόν τον οδικό άξονα, είχαμε το 2012, σε ένα τμήμα Γούβες- Χερσόνησος.

Η αλήθεια είναι, ότι και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μετά από τρία χρόνια, προχωρά με τη λογική και το σχεδιασμό του ΣΥΡΙΖΑ. Δηλαδή, σε τριχοτόμηση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, με το τμήμα Χανιά-Χερσόνησος με σύμβαση παραχώρησης, όπως ειπώθηκε, το τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη με Σύμπραξη Δημόσιου & Ιδιωτικού τομέα, με ΣΔΙΤ και το τμήμα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, ένα δημόσιο έργο που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Βέβαια, έχουν γραφεί πολλά για το οδικό δίκτυο της Κρήτης και ιδιαίτερα, στα τμήματα της βόρειας πλευράς της Κρήτης. Δυστυχώς, έχουν συμβεί πολλά δυστυχήματα και έχουν χαθεί και χάνονται, δυστυχώς, ακόμη και αυτό το καλοκαίρι, πολλές ανθρώπινες ζωές. Επομένως, πρέπει να προχωρήσουμε ακόμη πιο γρήγορα, γιατί έχουμε καθυστερήσει.

Βέβαια, θεωρητικά, μιλάμε για έναν αυτοκινητόδρομο 300 χιλιομέτρων, από Κίσσαμο μέχρι Σητεία. Πλην, όμως, το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά είναι στην προαίρεση της σύμβασης παραχώρησης και το τελευταίο κομμάτι για τη Σητεία, δεν ξέρουμε ακόμη τι προβλέπεται, αν υπάρχει προοπτική χρηματοδότησης, σε τι στάδιο βρίσκεται. Στην απάντηση του κυρίου Υπουργού, ίσως, θα μπορούσαμε να πληροφορηθούμε αν εξελίσσεται και τι γύρω από αυτό το τμήμα του αυτοκινητόδρομου. Για τα υπόλοιπα τμήματα αναφέρθηκαν ορισμένα στοιχεία. Η αλήθεια είναι, ότι και τα τρία αυτά χρόνια, αλλά και τα 4,5 χρόνια της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, δεν είχαμε εργασίες, δεν είχαμε μπουλντόζες σε αυτό το τμήμα. Αισιοδοξούμε, σύμφωνα με τα λεγόμενα του κυρίου Υπουργού, ότι θα αρχίσουν από το Σεπτέμβριο. Να το δούμε. Πάντως, όταν λέγαμε μέχρι τώρα, ότι δεν γίνονται εργασίες, δε βλέπουμε έργα σε αυτόν τον αυτοκινητόδρομο, η απάντηση ήταν ότι γίνονται έργα. Βέβαια, αν εννοούμε τις προετοιμασίες, εντάξει. Αλλά δέκα χρόνια για προετοιμασία, νομίζω, ότι είναι πάρα πολλά.

Από ‘κει και πέρα, η Κρήτη, πιστεύω, ότι περιμένει να μάθει ποιος είναι ο σχεδιασμός και για άλλες εκκρεμότητες που αφορούν στο οδικό δίκτυο. Και εννοώ τις κάθετες συνδέσεις και τον Νότιο Άξονα της Κρήτης. Όπως, ας πούμε, η κάθετη σύνδεση από Άγιο Νικόλαο μέχρι Ιεράπετρα, που είναι ενταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα, όπως και ο Νότιος Οδικός Άξονας Κρήτης. Και βεβαίως, αυτό αφορά σε ένα τμήμα, το οποίο ξεκινά από το Τυμπάκι-Μοίρες-Βιάννος, μέχρι Ιεράπετρα.

Συνεπώς, αυτές οι συνδέσεις και αυτό το δίκτυο της Κρήτης είναι εξίσου σημαντικά, διότι οι ανάγκες και η ανάπτυξη της Κρήτης απαιτούν να υπάρξει σχεδιασμός και προγραμματισμός και για το σύνολο των αναγκών του οδικού της δικτύου. Επομένως, θα θέλαμε να ξέρουμε, τι σχεδιασμός υπάρχει, όσον αφορά και σε αυτά τα τμήματα και σε αυτές τις εκκρεμότητες, ούτως ώστε, να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο το νησί της Κρήτης.

Βέβαια, υπάρχει και μια άλλη εκκρεμότητα, όσον αφορά στην Κρήτη. Είναι δεδομένο, ότι για ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να προχωρήσει και η κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου, δεδομένου ότι υπάρχουν μικρότερα νησιά που έχουν ολοκληρωμένα σιδηροδρομικά δίκτυα. Ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ είχε ασχοληθεί με αυτό το θέμα. Και βέβαια ο ΣΥΡΙΖΑ -επειδή άκουσα πολλά πριν σε σχέση με το έργο αυτό- δεν έχει παρουσιάσει ποτέ αναλυτικά ποιο ήταν το δικό του έργο στην εξέλιξη της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, πέραν της τριχοτόμησης που σχεδίασε και ακολουθεί και η Νέα Δημοκρατία.

Τώρα, από εκεί και πέρα, γίνεται πολλή συζήτηση και σε ότι αφορά στο παρελθόν. Να θυμίσω, ότι ο πρώτος σχεδιασμός παρουσιάστηκε το 2011 από την τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και από ‘κει και πέρα, όπως είπα, το 2012 έγινε η πρώτη δημοπράτηση και πέρασαν δέκα χρόνια για να φτάσουμε μέχρι εδώ, που συζητάμε σήμερα το συγκεκριμένο τμήμα Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος.

Η συζήτηση, όμως, για τα διόδια, κράτησε όλα αυτά τα χρόνια. Βέβαια, υπάρχουν κάποια ζητήματα και μάλιστα, πολύ σοβαρά, όσον αφορά στα διόδια, δεδομένου ότι ένα τμήμα του αυτοκινητόδρομου αυτού, κατασκευάζεται με δημόσια δαπάνη. Τα διόδια θα έπρεπε να αφορούν μόνο στη συντήρηση και στα θέματα ασφάλειας και λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου και όχι στην κατασκευή, εκεί όπου οι δαπάνες είναι δημόσιες.

Συνεπώς, το υψηλό κόστος των διοδίων -διότι, απ’ ότι αντιλαμβανόμαστε, θα είναι αυτή η ενιαία τιμή των διοδίων που ισχύει για όλους τους αυτοκινητόδρομους όλης της Ελλάδος- νομίζω ότι είναι ένα θέμα που πρέπει να συζητηθεί, ειδικά για την Κρήτη, γιατί μιλάμε για ένα κλειστό οδικό δίκτυο. Η Κρήτη είναι ένα νησί με αποκλειστική χρήση ενός δικτύου, που δε συνδέεται με άλλα δίκτυα, όπως συμβαίνει στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Επομένως, λοιπόν, το ύψος θα έπρεπε να ορίζεται σε σχέση και με τη συμμετοχή του δημοσίου στην κατασκευή του έργου, μιας και το δημόσιο, όπως ειπώθηκε και πριν, κατασκευάζει το έργο και η συντήρηση παραδίδεται στον ιδιώτη, που είναι δίπλα στην κατασκευή της παραχώρησης. Θα έπρεπε, λοιπόν, το ύψος των διοδίων, να έχει σχέση και με τη συμμετοχή στην κατασκευή, από την πλευρά του ιδιώτη. Αυτό είναι κάτι το οποίο, δικαιολογημένα, σηκώνει πολλή συζήτηση και δικαιολογημένα, υπάρχουν οι αντιδράσεις.

Τώρα, ελπίζω να έχουν καμφθεί και άλλες αντιδράσεις που υπήρχαν, σε σχέση με την τελική λύση των χαράξεων, δεδομένου ότι δεν υπήρξε ικανοποιητική διαβούλευση και διαμαρτύρονται οι τοπικοί φορείς της Κρήτης, σε σχέση με τις λύσεις που, τελικά, επιλέχθηκαν.

Ανέφερε ο κ. Υπουργός για προαίρεση, από την πλευρά του δημοσίου, στο τμήμα Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, στο παράλληλο υφιστάμενο εθνικό δίκτυο. Απλά, ήθελα να ρωτήσω γι’ αυτό, αν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση σε σχέση με αυτήν την κατασκευή, με την προαίρεση του δημοσίου αυτού του τμήματος.

Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς ευχαριστούμε κύριε Γκόκα.

Το λόγο έχει κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, στο μεγαλύτερο μέρος του, εδώ και 50 χρόνια μένει ο ίδιος. Δε μιλάμε, βέβαια, για το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, που είναι δραματική η κατάσταση. Οι ευθύνες γι’ αυτό το χάλι βαραίνουν το ίδιο, συνολικά, όλες τις κυβερνήσεις, μέχρι σήμερα. Μιλάμε τώρα για δεκάδες νεκρούς.

Η καθυστέρηση, όμως, της κατασκευής του Βόρειου Οδικού Άξονα, δεν οφείλεται σε λόγους ανικανότητας ή έλλειψης αποφασιστικότητας της μιας ή της άλλης κυβέρνησης, αλλά, κυρίως και πρωτίστως, για το γεγονός, ότι ο Βόρειος Οδικός Άξονας δε χωρούσε στις προτεραιότητες της καπιταλιστικής ανάπτυξης των προηγούμενων δεκαετιών. Δηλαδή, η Ευρωπαϊκή Ένωση δε χρειαζόταν μια τέτοια οδική σύνδεση, λόγω αποκοπής του νησιού από τα χερσαία δίκτυα.

Σήμερα, όμως, τα πράγματα άλλαξαν και ο ΒΟΑΚ είναι μέρος του συνολικού σχεδιασμού. Αποτυπώνεται στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, για να πραγματοποιηθούν επενδύσεις, για να βρουν διέξοδο λιμνάζοντα κεφάλαια σε συνθήκες κρίσης και να εξασφαλιστεί ακόμα μεγαλύτερη κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων που θα προέλθει από τη ληστρική εκμετάλλευση του λαού της Κρήτης, αφαιμάζοντάς τον ακόμη περισσότερο.

Άρα, κύριε Υπουργέ, δεν είμαστε της άποψης ότι πρόκειται για μία υπόσχεση χωρίς αντίκρισμα. Εμείς θεωρούμε ότι έχει αντίκρισμα. Το ζήτημα είναι για λογαριασμό ποιανού; Διότι και αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος επιδιώκει το μεγάλο κεφάλαιο και μεγάλες επενδύσεις στις Γούρνες και στην Αλικαρνασσό. Είναι το Αεροδρόμιο Καστελλίου, είναι το γεγονός ότι η Κρήτη θέλει το κεφάλαιο να μετατραπεί σε ένα εμπορικό διαμετακομιστικό κόμβο Μεσογείου. Έχει εξαγωγικά χαρακτηριστικά στην αγροτική και κτηνοτροφική παραγωγή. Είναι τα ενεργειακά δίκτυα που είναι σε εξέλιξη. Μιλάμε για τα επίγεια, όπως είναι οι ανανεώσιμες πηγές, θαλάσσια, υποθαλάσσια για τη σύνδεση της Κρήτης με την υπόλοιπη Ελλάδα και την Ευρώπη. Όλα αυτά μαζί, συνιστούν ένα νέο βόρειο οδικό άξονα, προκειμένου να ξεπεραστούν οι χαμηλές επιδόσεις στην προσβασιμότητα, στην εγγύτητα και στην απόδοση των μεταφορών. Γιατί; Για να σιγουρευτούν, χωρίς πολλά ρίσκα, οι επενδυτικές ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας τους. Είτε πρόκειται για τους κατασκευαστικούς ομίλους, που θα κάνουν το έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα, είτε ενεργειακούς, είτε εμπορικούς, είτε μεταφορικούς, οδικές, θαλάσσιες, εναέριες μεταφορές και πάει λέγοντας.

Άρα, η ανάγκη για να προχωρήσει η κατασκευή και η λειτουργία του Βόρειου Οδικού Άξονα, δεν είναι γιατί σας έπιασε για τα δεκάδες θύματα της ασφάλτου, για ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις του λαού της Κρήτης. Γιατί, αν πράγματι, επιθυμούσαμε κάτι τέτοιο, όχι μόνο εσείς, όλες οι κυβερνήσεις, διαχρονικά, θα το είχατε κάνει σώζοντας ζωές και όχι να τον κοροϊδεύετε τον κόσμο, κατ’ εξακολούθηση. Αυτό που σας παρακινεί για να φτιάξετε τώρα τον Βόρειο Οδικό Άξονα είναι γιατί πρέπει να επισπευσθούν οι σημερινές και μελλοντικές απαιτήσεις της ανάπτυξης που ευαγγελίζεστε, της καπιταλιστικής ανάπτυξης και στην Κρήτη.

Η αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ είναι όντως άσφαιρη, ότι αυτός θα είχε τον Βόρειο Οδικό Άξονα χωρίς διόδια, το ακούσαμε και σήμερα εδώ, για τους Κρητικούς, παρά μόνο για τους τουρίστες. Πρόκειται για εμπαιγμό. Πρόκειται για παραπλανητική τοποθέτηση, αβάσιμη, υποτιμά τη νοημοσύνη των Κρητικών και οφείλει να απαντήσει, γιατί δεν ίσχυσε το ίδιο στους νέους οδικούς άξονες που εγκαινίασε ο ίδιος ο ΣΥΡΙΖΑ, όπως τον άξονα Κόρινθος-Πάτρα, όταν ήταν κυβέρνηση. Το επιχείρημα ότι από αυτή την κερδοφορία έχουν να κερδίσουν όλοι, είναι ψεύτικο και παραπλανητικό. Αυτές οι χιλιάδες θέσεις εργασίας που έχετε ανακοινώσει, κύριε Υπουργέ, είναι το τυράκι στη φάκα, επιτρέψτε μου. Γιατί είναι ένας τρόπος, είναι συνήθης τρόπος αυτός, προσφιλής τρόπος για να πείσει κάποιον κάποιος, για να αποδεχτεί αυτή την αναγκαστική λύση. Δηλαδή, ένα ιδιωτικοποιημένο, εμπορευματοποιημένο αυτοκινητόδρομο, που κάθε φορά που διανύει, θα πρέπει να βάζει βαθιά το χέρι στην τσέπη. Δηλαδή, να πληρώσει την κατασκευή, να πληρώσει και τη λειτουργία, να πληρώσει τη συντήρηση ενός τέτοιου αυτοκινητόδρομου.

Λέτε ότι θα μειωθεί το κόστος μεταφοράς των αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων. Ξέρετε, με τα κηπευτικά Ιεράπετρα, Τυμπάκι, Κουντούρα και πάει λέγοντας. Ναι, αν ενδιαφέρεστε όμως γι’ αυτό, τότε γιατί θα επιβάλλετε διόδια; Εμπαιγμός. Αν προσθέσετε δε καύσιμα, ειδικούς φόρους πετρελαίου, το υψηλό κόστος παραγωγής, καλλιεργητικά εφόδια, φάρμακα, ζωοτροφές, ε τότε με συγχωρείτε πάρα πολύ, μιλάμε για πλήρη καταστροφή της αγροτικής και κτηνοτροφικής παραγωγής και των εισοδημάτων τους. Δεν συζητάω για τους 50 και πλέον φόρους που έχετε απαλλάξει τους εφοπλιστές, όλες οι κυβερνήσεις και μάλιστα με πιο χαρακτηριστική τώρα τελευταία, που συμφωνήσατε όλοι μαζί Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ, να δοθούν στους εφοπλιστές και άλλα προνόμια και χρήμα, για να μην αυξάνουν, τάχα, τις τιμές των εισιτηρίων, ενώ ήδη από τον περασμένο Αύγουστο μέχρι σήμερα έχουν αυξηθεί τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια τέσσερις φορές πάνω. Ποιόν κοροϊδεύετε, λοιπόν;

Ο νέος, λοιπόν, αυτοκινητόδρομος δε θα εξυπηρετεί μόνο τα Ι.Χ. του κρητικού λαού, που θα πληρώσει τα δυσβάστακτα διόδια για να έχει το αυτονόητο, γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση. Που ούτε αυτό είναι εξασφαλισμένο. Όπως έδειξε η περσινή εμπειρία της Αττικής Οδού με την χιονόπτωση, αλλά και με τους σχεδιασμούς που κάνουν οι μεγάλοι μονοπωλιακοί όμιλοι που έχουν στην ατζέντα τους για μπόλικη, κακοπληρωμένη μισθωτή εργασία, χωρίς δικαιώματα. Και πάει λέγοντας. Θα εξυπηρετεί το σχεδιασμό των μεγάλων ομίλων, που έρχονται να εκτοπίσουν τον μικρομεσαίο αγρότη και κτηνοτρόφο, τον μικρό επιχειρηματία στον τουρισμό. Θα βρεθεί, ίσως, κάποιος έξυπνος προβοκάτορας, να μας πει καλά το ΚΚΕ δεν θέλει ένα Βόρειο Οδικό Άξονα; Θέλει να σκοτώνονται οι άνθρωποι στους δρόμους; Προφανώς και χρειάζεται ένας τέτοιος δρόμος. Χθες, προχθές, παρά προχθές, δεκαετίες πριν. Ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος. Με ποιους, όμως, θα φτιαχτεί; Από ποιον και επ’ ωφελεία ποιανού θα πραγματοποιηθεί αυτό το έργο;

Εδώ να το ξεκαθαρίσουμε, η θέση του ΚΚΕ είναι κρυστάλλινη. Ο λαός της Κρήτης έχει ανάγκη από ένα ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο μέχρι και τη Σητεία. Το ξεχνάτε. Κίσσαμο έως και τη Σητεία. Με συνδετήριους άξονες βορρά-νότο και συνολικά ένα οδικό δίκτυο σύγχρονο, ασφαλές, που να καλύπτει, πραγματικά, σύγχρονες ανάγκες. Η χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του, να είναι στην αποκλειστική ευθύνη του κράτους. Ελεύθερη πρόσβαση, χωρίς διόδια ή άλλης μορφής εκμετάλλευση και με σεβασμό στο περιβάλλον.

Τα κόμματά σας είναι στην εντελώς αντίθετη κατεύθυνση, από αυτήν την πρόταση που έχουμε, ήδη, καταθέσει ως ΚΚΕ. Ο τσακωμός σας είναι το ποιος θα έχει την πατρότητα. Δηλαδή, εννοώ Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, μπαίνει σφήνα πολλές φορές και το ΠΑΣΟΚ. Ποιος θα έχει την πατρότητα ενός ιδιωτικοποιημένου αυτοκινητόδρομου, ποιος μπορεί να είναι καλύτερος διαχειριστής και εκφραστής των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων.

Τώρα, για αυτό καθαυτό έργο, τμήμα, κομμάτι Νεάπολη- Άγιος Νικόλαος, γιατί γίνεται με δημόσια δαπάνη και όχι με παραχώρηση; Γιατί δεν είναι ελκυστική η παραχώρηση. Δεν είναι ελκυστική για τον ιδιώτη, για τον παραχωρησιούχο. Πολύ απλά, θα φτιαχτεί ως δημόσιο έργο, αλλά θα μπει στην παραχώρηση, στον παραχωρησιούχο του τμήματος Χερσόνησος-Νεάπολη. Δηλαδή, θα δοθεί χάρισμα στους ιδιώτες, όπως δόθηκε και το αεροδρόμιο των Χανίων. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Σε σχέση με τη χάραξη. Το πρώτο που έχει σημασία, εννοώ τη χάραξη συνολικά του Βόρειου Οδικού Άξονα, αυτό το πρώτο που έχει σημασία, είναι ότι παρά την τμηματική ολοκλήρωση μελετών, των κρίσεων, των αναθέσεων, των κατασκευών, η χάραξη, το έργο και η παραχώρηση, αντιμετωπίζεται ως ενιαίο σύνολο. Όχι γιατί θέλουν να αντιμετωπίσουν τον «τοπικισμό», όπως έχει ακουστεί, αλλά επειδή δε θέλουν αποσπασματική παραχώρηση, αλλά συνολική και μεγάλη, για να προσελκύσει μεγάλους ομίλους, με προσβάσεις σε τράπεζες και χρηματιστήρια.

Και το δεύτερο που έχει σημασία και συνδέεται με την επιδίωξη να διοχετευτούν και να εγκλωβιστούν όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις στο Βόρειο Οδικό Άξονα και ταυτόχρονα, να αποκλειστεί κάθε δυνατότητα να χρησιμοποιεί ο κόσμος και εναλλακτικά κάποιους άλλους δρόμους, για όσους θέλουν να αποφύγουν τα διόδια. Αυτό σημαίνει και κλειστός αυτοκινητόδρομος. Γι’ αυτό θα είναι κλειστός αυτοκινητόδρομος, διότι πρέπει πάση θυσία να εγκλωβιστεί η μετακίνηση στο νέο αυτοκινητόδρομο, για να μπορούν να πληρώνουν τα διόδια. Πρόκειται για πολιτικό ζήτημα, όχι για τεχνικό ζήτημα. Γιατί προβάλλεται ως τεχνικό πρόβλημα αυτό, αλλά είναι πολιτικό, καθαρά πολιτικό ζήτημα.

Για όσα δε ακούστηκαν για τα «κολόκουρα», να πούμε ότι το καθεστώς των «κολοκούρων» και των συμφωνιών που γίνονται κάτω από το τραπέζι, δεν είναι καινούργιο. Δεν είναι καινούργιο ζήτημα. Ο κόσμος το έχει τούμπανο και αυτοί κρυφό καμάρι. Διαχρονικά την ευθύνη τη φέρουν όλες οι κυβερνήσεις που ανέχτηκαν και ανέχονται τέτοιου είδους φαινόμενα.

Και τέλος, για να κλείσω, τι θα γίνει Άγιο Νικόλαο-Σητεία; Γιατί δεν έχουμε εκεί πέρα επέκταση του Βόρειου Οδικού Άξονα; Προφανώς, γιατί δεν είναι μία κερδοφόρα επένδυση. Δεν έχει την απαιτούμενη κυκλοφορία που έχει ο άλλος αυτοκινητόδρομος, από Χανιά μέχρι Ηράκλειο και Άγιο Νικόλαο.

Να, λοιπόν, γιατί λέμε εξαρχής ότι η υπόσχεση είναι χωρίς αντίκρισμα, ότι πρόκειται για μια υπόσχεση με αντίκρισμα για τους μεγάλους. Εδώ δε δεσμεύεται η Κυβέρνηση, γιατί και εδώ έχεις ατυχήματα και θανάτους και προβλήματα, αλλά, παρόλα αυτά, δεν επισπεύδει η Κυβέρνηση να προχωρήσει στην κατασκευή του Βόρειου Οδικού Άξονα μέχρι και τη Σητεία.

Θα κλείσω με το εξής, κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν διαφωνίες. Για παράδειγμα, υπάρχουν οι διαφωνίες των κατοίκων του Καλού Χωριού, δηλαδή, υπάρχει αντίθεση των κατοίκων να περνάει πάνω από το χωριό μία γέφυρα που θα χωρίζει τον οικισμό στη μέση.

Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ότι πρόκειται όχι απλώς για μια καταστροφή του περιβάλλοντος αλλά μιλάμε για σοβαρά προβλήματα που αφορούν την ίδια την ύπαρξη και τη ζωή των κατοίκων του Καλού Χωρίου.

Επίσης, όπως και του Καβουσίου, που ο νέος δρόμος θα αποκόψει το χωριό από το παραλιακό μέτωπο και θα έχει σοβαρές επιπτώσεις για το περιβάλλον, τη ζωή και την οικονομική δραστηριότητα των κατοίκων, όπως και τα χωριά της βόρειας Σητείας του δήμου Σητείας, από τη Λάστρο, τη Σφάκα, την Τουρλωτή, την Μυρσίνη μέχρι την Σητεία, που είναι άθλιο το οδικό δίκτυο, ενώ και εκεί υπάρχει τουρισμός, όπως είναι στο Μόχλο.

Πώς θα εξυπηρετηθεί και η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής γύρω από τη Σητεία, εάν δεν υπάρξει ένας τέτοιος αυτοκινητόδρομος, αλλά με τα χαρακτηριστικά και την πρόταση που έχει κάνει το ΚΚΕ;

Από αυτή την άποψη, λοιπόν, νομίζω ότι η θέση του ΚΚΕ είναι καθαρή και κρυστάλλινη και ως τέτοια την απευθύνουμε στον λαό, προκειμένου να δώσει τη μάχη για να τη διεκδικήσει με ένα τέτοιο τρόπο.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Συντυχάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

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

Θα αναφερθώ γενικότερα στο έργο, επειδή θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό, όπου υπάρχει λάθος, βέβαια, το διορθώνει Υπουργός. Θα ξεκινήσω με μερικές ερωτήσεις.

Εισαγωγικά, το σημερινό έργο περιλαμβάνει διαπλάτυνση της υφιστάμενης εθνικής οδού σε μήκος 14 χιλιομέτρων και τη μετατροπή της σε αυτοκινητόδρομο, με τέσσερις λωρίδες διαχωρισμένης κυκλοφορίας και με τη βελτίωση της γεωμετρίας της υφιστάμενης σήμερα Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος. Αποτελεί μέρος του συνολικού έργου του ΒΟΑΚ, που αναπτύσσεται δυνητικά κατά το μέγιστο σε μήκος περίπου 300 χιλιομέτρων. Πράγματι, από τον Κίσαμο έως τη Σητεία.

Ο προϋπολογισμός του σημερινού έργου είναι 186 εκατομμύρια, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ 24% και προαίρεσης 17 εκατομμύρια.

Η χρηματοδότησή του θα προέλθει, πρώτον από το Ταμείο Ανάκαμψης και δεύτερον, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Σύμφωνα με αυτά που έχουν γραφεί, το Ταμείο Ανάκαμψης θα δώσει 137 εκατομμύρια, οπότε η Ευρωπαϊκή Ένωση θα καλύψει το 70% -διαιρώ το 186 με το 137- και το δημόσιο, μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, το 30%. Η ερώτησή μας εδώ, ισχύει; Το καταλάβαμε, δηλαδή, σωστά;

Η διάρκεια κατασκευής του θα είναι 36 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, με κύριο ανάδοχο, όπως ειπώθηκε, την ΑΚΤΩΡ και η προσφορά της ήταν 126 εκατομμύρια 649 χιλιάδες και λοιπά χωρίς ΦΠΑ, μέχρι που πήγε 157 εκατομμύρια, με έκπτωση 7,1%.

Επίσης, εάν δεν κάνουμε λάθος, συμμετείχαν η ΤΕΡΝΑ, με έκπτωση 4,5%, η ΑΒΑΞ, με 4% και η Μυτιληναίος, με 3,94%, όπως συνήθως συμβαίνει σε όλα αυτά τα έργα.

Το σημερινό έργο αποτελεί μέρος του ΒΟΑΚ, που διαχωρίζεται σε τρία αρχικά έως πέντε τμήματα, τα οποία είναι τα εξής.

Πρώτον, το τμήμα Χανιά-Χερσόνησος, μήκους 157 χιλιομέτρων, που πρόκειται να παραχωρηθεί με την κατασκευή αυτοκινητόδρομου και με τη λειτουργία του για 25 χρόνια. Ο αυτοκινητόδρομος θα είναι με διατομή 21,5 μέτρα από 12,5 μέχρι σήμερα, με τέσσερις λωρίδες, με ΛΕΑ και με παράπλευρο δίκτυο. Έχει χρηματοδότηση, εξ όσων γνωρίζουμε, 200 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Δεύτερον, το δυτικό υποτμήμα Κίσσαμος-Χανιά, μήκους 37,5 χιλιομέτρων και εκτιμώμενο κόστος 180 εκατομμύρια, ως προαίρεση της κύριας παραχώρησης Χανιά-Χερσόνησος και με τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά.

Τρίτον, το τμήμα ΣΔΙΤ Χερσόνησος-Νεάπολη, μήκους 22,4 χιλιομέτρων, με ανάδοχους την ΤΕΡΝΑ και την ΑΚΤΩΡ και με εκτιμώμενο κόστος 300 εκατομμύρια, με τα 90 εκατ. ευρώ χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Τέταρτον, το παρόν, Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, που κατασκευάζεται ως δημόσιο έργο, εάν δεν κάνουμε λάθος. Ενδεχομένως, ως προέκταση, επίσης, το ανατολικότερο τμήμα Άγιος Νικόλαος-Σητεία, μήκους 32 χιλιομέτρων, το οποίο είναι διαφορετικών χαρακτηριστικών αυτή τη στιγμή και βέβαια, όχι αντικείμενο της παρούσας.

Συνεχίζοντας, φαίνεται πως η διαφορά των τμημάτων είναι στη χρηματοδότηση του δημοσίου, αφού το τελευταίο είναι πλήρως δημόσιο ενώ στα άλλα υπάρχει συμμετοχή του ιδιώτη σε διαφορετικά ποσοστά. Είναι, δε, σε εξέλιξη τώρα διαγωνισμός παραχώρησης του ΒΟΑΚ, δηλαδή των ανωτέρω 3+1 τμημάτων.

Ακούγεται πως θα απαιτηθεί και νομίζω προηγουμένως το είπε και ο κύριος Υπουργός, ότι θα απαιτηθούν 1,5 δισεκατομμύριο για το πακέτο κατασκευής παραχώρησης, όπου ναι μεν ο ιδιώτης πληρώνει το κόστος αλλά το καλύπτει από τα μελλοντικά του έσοδα.

Το θέμα είναι η διαφανής ανταγωνιστική κατασκευή, αφού συνδυάζεται με τη λειτουργία. Δηλαδή, μπορεί το κόστος να είναι αδικαιολόγητα υψηλό, αφού δε γίνεται διαγωνισμός και καλύπτεται από μία 25ετή παραχώρηση.

Όπως φαίνεται, θα υπάρχουν διόδια σε όλο το τμήμα του ΒΟΑΚ, με κόστος 0,063 ανά χιλιόμετρο, όπως σε άλλους αυτοκινητόδρομους. Ως εκ τούτου, υπολογίζεται πως τα διόδια στα Χανιά-Ηράκλειο θα κοστίζουν περίπου 10 ευρώ, συν ακόμη 3 ευρώ για τη διαδρομή Ηράκλειο-Άγιος Νικόλαος.

Ισχύουν όλα αυτά;

Οι υπόλοιπες ερωτήσεις μας, είναι οι εξής.

Πρώτον, γιατί χρειάζεται ο προαιρετικός προϋπολογισμός των 17 εκατομμυρίων ευρώ, ο οποίος είναι κάτω από το όριο των 20 εκατομμυρίων, που απαιτεί την ενημέρωση της Βουλής, έτσι ώστε να μη χρειαστεί συμπληρωματική σύμβαση, πού, όπως βλέπουμε, συνεχώς δίνει η Κυβέρνηση;

Δεύτερον, τα 17 αυτά εκατομμύρια είναι ακόμη 9% στον προϋπολογισμό, όπως συμπεραίνεται από την διαίρεση του 186 με το 17;

Τρίτον, θα καλύψει συμπληρωματικά έργα εάν χρειαστούν; Αν χρειαστούν, πώς θα αποφασισθεί η υπέρβαση του κόστους, η οποία είναι πιθανή, εξαιρετικά πιθανή σήμερα λόγω του πληθωρισμού;

Σημειώνεται ότι αυτό το προαιρετικό κόστος θυμίζει, τουλάχιστον σε εμάς, το έργο Άκτιο -Αμβρακία, του οποίου το τμήμα της παράκαμψης της Αμφιλοχίας εγκαινιάστηκε πρόσφατα. Εν προκειμένω, υπήρχε προαίρεση για έργα 10,5 εκατομμυρίων ευρώ σε προϋπολογισμό 150 εκατομμυρίων του συνολικού έργου.

Επομένως, ακόμη 7%, όλα με ΦΠΑ, για ένα τμήμα 400-500 μέτρων στη σύνδεση με την Ιόνια Οδό, στον ανισόπεδο κόμβο Ριβίου, αν δεν κάνω λάθος. Είναι κάτι που είχαμε αναρωτηθεί και διαμαρτυρηθεί στη σχετική επιτροπή, ενώ τελικά διαβάσαμε πως δόθηκε για 6,35 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή με την ίδια έκπτωση 39,6% που είχε δώσει για το έργο. Πρόκειται για σύμπτωση;

Τέταρτον, τι θα συμβεί εάν αυξηθεί το κόστος των υλικών κατασκευής;

Πέμπτον, περιλαμβάνονται απαλλοτριώσεις στο κόστος κατασκευής;

Έκτο και τελευταίο, το κόστος ανά χιλιόμετρο είναι 11,2 εκατομμύρια, δηλαδή, 157 εκατομμύρια για 14 χιλιόμετρα. Δε θεωρείτε ότι είναι ψηλό;

Κατά την άποψή μας, είναι εξαιρετικά υψηλό. Για παράδειγμα, το κόστος ανά χιλιόμετρο στο βόρειο τμήμα του Ε65, που είναι δύσκολο ανάγλυφο και που υπεγράφη και αυτό από τη σημερινή κυβέρνηση, έχουμε την άποψη πως είναι 6,3 έως 6,8 εκατομμύρια ανά χιλιόμετρο. Συνολικά ήταν 442 ή 480 εκατομμύρια για τα 70 χιλιόμετρα. Είναι σωστό εδώ ή κάνουμε λάθος; Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βιλιάρδο.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Χιονίδης Σάββας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Ξανθός Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πολάκης Παύλος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

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

Θα ξεκινήσω από εκεί που έκλεισε ο κ. Υπουργός. Όντως, ευχόμαστε όλοι αυτό το έργο να τελειώσει κάποια στιγμή, έχει τεράστιες δυνατότητες η Κρήτη, όπως είπε ο κ. Υπουργός.

Αυτή τη στιγμή, πρέπει να ξέρουμε ότι ο νυν ΒΟΑΚ, όποιος είναι αυτός, ό,τι είναι αυτός, ίσα-ίσα δεν καλύπτει τις ανάγκες του νησιού. Όταν τελειώσει αυτό το καινούργιο κομμάτι το οποίο σχεδιάζουμε να κάνουμε, να φτιάξουμε, θα ανταποκρίνεται ίσα-ίσα στις σημερινές ανάγκες, όχι στις τότε, οι ανάγκες θα μεγαλώσουν.

Θα διαπλατύνουμε συνέχεια τους δρόμους; Θα κάνουμε συνέχεια δρόμους, θα κάνουμε συνέχεια αυτοκινητόδρομους; Δεν είναι έτσι. Θεωρούμε ότι η λύση είναι το μέσο μαζικής συγκοινωνίας, το τρένο, που συζητείται εδώ και χρόνια, από εποχής Βενιζέλου, με το Ίδρυμα Ροκφέλερ της Αμερικής, το οποίο θα περικύκλωνε την Κρήτη, γύρω γύρω. Το κομμάτι αυτό για το οποίο συζητάμε σήμερα, Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, είναι το εύκολο κομμάτι και είναι ένα επίπεδο κομμάτι. Εγώ από την Κρήτη είμαι, από εδώ πέρα είμαι, πολύ κοντά. Είναι ένα εύκολο κομμάτι και θα γίνει μία διαπλάτυνση 14 χιλιομέτρων, που θα κοστίσει τα χρήματα τα οποία λέμε. Τί θα κοστίσει, δηλαδή, όλος ο ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο Χανίων, όχι μέχρι τη Σητεία, μέχρι το Παλαιόκαστρο Σητείας, ακόμη πιο ανατολικά, μέχρι εκεί πρέπει να πάει ο ΒΟΑΚ. Το θέμα, πόσα χρόνια θα γίνει αυτό το έργο, τα 14 χιλιόμετρα, η διαπλάτυνση, που δεν έχει νέα χάραξη, τρία χρόνια. Είναι πάρα πολύ μεγάλο το διάστημα, θεωρούμε. Όπως, επίσης, το κόστος δεν είναι εύλογο, είναι πολύ μεγάλο το κόστος ανά χιλιόμετρο, αν διαιρέσουμε το κόστος, τα χρήματα, δια τα χιλιόμετρα που θα γίνει. Δεν το βλέπετε;

Εμείς, ως ΜέΡΑ25, ως Κρητικοί, θεωρούμε ότι δεν πρέπει να μπουν διόδια, διότι, ξέρετε, σε τέτοιο δρόμο δεν είναι ο χρήστης μόνο, ο χρήστης του ΒΟΑΚ, που θα κερδίζει από τον ΒΟΑΚ, είναι όλη η Κρήτη, είναι όλοι οι άνθρωποι που ζουν στην Κρήτη, ντόπιοι και μη ντόπιοι. Όλοι αυτοί θα κερδίζουν από ένα καινούργιο, σωστό οδικό δίκτυο ΒΟΑΚ, ΝΟΑΚ και των κάθετων οδών. Θεωρούμε, λοιπόν, ως ΜέΡΑ25 ότι δεν πρέπει να μπουν διόδια. Αυτά τα έργα πρέπει να γίνονται, όχι με ΣΔΙΤ, τα οποία στο τέλος θα καταλήξουν να γίνονται ιδιωτικά έργα, αλλά μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Θα ήθελα να τονίσω κάποια άλλα θέματα, όπως είναι οι παράπλευροι δρόμοι, κύριε Υπουργέ. Η διαδημοτική ή η ενδοδημοτική επικοινωνία. Τι θα γίνει με τον ΒΟΑΚ στα τμήματα τα οποία δεν υπάρχουν παράπλευροι δρόμοι; Έχετε βρει λύσεις για αυτά τα τμήματα; Ένα άλλο θέμα είναι το θέμα των ομβρίων. Βλέπετε, εδώ πέρα, με τις ακραίες καιρικές, με την κλιματική κρίση, ότι έχουμε ακραία καιρικά φαινόμενα και πριν από δύο χρόνια πλημμυρίσαμε και που θα πλημμυρίζουμε συνέχεια. Αυτά τα έργα έχουν διαστασιοποιηθεί σωστά ή θα πλημμυρίζουμε ξανά; Πολύ φοβάμαι ότι θα έχουμε πάλι τα ίδια θέματα.

Αναφέρατε, κύριε Υπουργέ, για την ανάπτυξη της Κρήτης, και πολύ σωστά, για το καινούργιο αεροδρόμιο στο Καστέλλι. Δεν είναι το μοναδικό, όμως, αεροδρόμιο το οποίο δεν θα έχει μέσο σταθερής τροχιάς που να συνδέει το Καστέλλι, το νέο αεροδρόμιο, με το Ηράκλειο ή ακόμη και με τα Μάλια της χερσονήσου. Αυτό είναι μια τεράστια έλλειψη και για την καλύτερη αποτελεσματικότητα του αεροδρομίου. Ένα άλλο θέμα, το οποίο δεν έχουμε καν ακούσει τι γίνεται, είναι η μεταφορά καυσίμων από το Ηράκλειο, πριν το Πέραμα, που είναι αυτή τη στιγμή οι δεξαμενές, μέχρι το καινούργιο αεροδρόμιο. Πώς θα γίνεται αυτή η μεταφορά καυσίμων; Αυτά είναι πάρα πολύ επικίνδυνα υλικά. Δεν έχουμε ακούσει ως τοπική κοινωνία τίποτε και θα ήθελα να το αναδείξω.

Το Καστέλλι είναι όντως ένα προάστιο του Ηρακλείου ή και της χερσονήσου και των Μαλίων. Τα έργα αυτά θεωρούμε ότι πρέπει να τα μελετάει και να τα εκτελεί η Περιφέρεια και όχι κεντρική διοίκηση. Η Κρήτη έχει τις δυνατότητες να κάνει αυτά τα έργα, να τα μελετήσει και να τα εκτελέσει. Αλλιώς έχουμε ένα ανθρωποκεντρικό σύστημα, ένα σύστημα «αθηνοκεντρικό», να το πω καλύτερα, και δεν δίνουμε δυνατότητες στην Περιφέρεια και σε κάθε Περιφέρεια με τον τρόπο αυτό.

Θα ήθελα να κλείσω με τον δρόμο που έχει υποστεί καθίζηση, λόγω κακής κατασκευής και ούτω καθεξής, Ηρακλείου-Μοιρών. Ένα τεράστιο πρόβλημα για τη Νότιο Κρήτη, ένα τεράστιο πρόβλημα για τα πρωτογενή προϊόντα που μεταφέρονται μέσω του παλιού δρόμου, ένα τεράστιο θέμα για τον τουρισμό, το οποίο, δυστυχώς, δε βλέπουμε λύση. Να προσθέσω, επίσης ότι, το πιο απλό πράγμα, στον ΒΟΑΚ όλο δεν υπάρχει μία δημόσια τουαλέτα. Θέλουμε τουρισμό. Έχουμε ψηφίσει νομοσχέδια για ανάπτυξη καλού τουρισμού και με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα πρόσφατα, με την Σαουδική Αραβία και ούτω καθεξής. Για φανταστείτε ένας τουρίστας από την Ελούντα να μπει σε ένα ταξί, σε ένα αυτοκίνητο, στο αυτοκίνητό του και να πάει, να θέλει να δει τα Χανιά, το Ηράκλειο, το Ρέθυμνο και μια στιγμή να πει τη μαγική λέξη «τουαλέτα». Τι θα δει; Πού θα πάει; Ή αυτή η κυρία με τις κελεμπίες και με τις χρυσές τις τσάντες; Όλα αυτά τα θέματα είναι θέματα τα οποία πρέπει να απαντηθούν. Σας ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε με τον συνάδελφο, τον κύριο Ανδρέα Ξανθό. Έχετε το λόγο παρακαλώ.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι το θέμα του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης είναι μια εκκρεμότητα δεκαετιών και είναι μια εκκρεμότητα, η οποία είναι ντροπιαστική για το πολιτικό σύστημα, συνολικά, της χώρας, αλλά και για τις τοπικές εξουσίες, για την αυτοδιοίκηση, για την κοινωνία του τόπου μας και, προφανώς, δεν είναι μια υπόθεση χειρισμών της τελευταίας δεκαετίας.

Το σίγουρο είναι ότι σε ένα περιβάλλον ουσιαστικής απραξίας δεκαετιών και τμηματικών και αποσπασματικών παρεμβάσεων, για πρώτη φορά αρχίζει να προσεγγίζεται η υπόθεση του ΒΟΑΚ, ως ένα ενιαίο έργο κατά την προηγούμενη κυβερνητική περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτή είναι η αλήθεια. Για πρώτη φορά μπήκε η λογική ενός ενιαίου έργου, για το οποίο μάλιστα βρέθηκε και μια συγκεκριμένη μεθοδολογία χρηματοδότησης και όχι βεβαίως αυτό το οποίο διακινούνταν από την τότε αντιπολίτευση της Νέας Δημοκρατίας, ότι θα πάμε σε μια ενιαία δημοπράτηση. Η μεθοδολογία, λοιπόν, την οποία κατάφερε να δρομολογήσει η προηγούμενη κυβέρνηση, είναι αυτή η οποία επιλέχθηκε και τώρα. Δηλαδή, τρεις διαφορετικοί τρόποι χρηματοδότησης, παραχώρηση, ΣΔΙΤ και δημόσιο έργο.

Υπήρξαν σημαντικά βήματα, λοιπόν. Θέλετε να συζητήσουμε αν μπορούσαν να γίνουν περισσότερα; Να το συζητήσουμε, αλλά τα βήματα στη λογική ενός ενιαίου έργου που υπάρχει συγκεκριμένο χρηματοδοτικό εργαλείο για να προωθηθεί, έγιναν την προηγούμενη περίοδο. Η κριτική ασκήθηκε από τους προηγούμενους συναδέλφους και για το θέμα των διοδίων και για την ρητορική της κυβέρνησης κλπ. Εγώ θέλω να εντοπίσω ένα επιπλέον πρόβλημα, που είναι το μεγάλο έλλειμμα στην κοινωνική διαβούλευση και στη διασφάλιση ευρύτερων συναινέσεων από τις τοπικές κοινωνίες, σε κρίσιμα σημεία εκτέλεσης του έργου. Αυτό είναι μεγάλο θέμα, κύριε Υπουργέ και το έχετε υποτιμήσει.

Υπάρχει, λοιπόν, μία σαφέστατη επιλογή, επειδή αναφερθήκατε στην έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του τμήματος Χανιά-Ηράκλειο. Υπάρχει μια σαφέστατη αγνόηση όλων των υποδείξεων και των παρεμβάσεων και των διορθωτικών κινήσεων που έπρεπε να γίνουν, που ανέδειξε και το τεχνικό επιμελητήριο και Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης και η Περιφέρεια Κρήτης και ο δήμος Ρεθύμνου.

Αυτό το οποίο γίνεται, κύριε Υπουργέ, είναι στην πραγματικότητα με την εμμονή σας να μην αποδεχτείτε τις υποδείξεις αυτές και να μην πάμε σε μια νοτιότερη χάραξη -αυτό είναι η ουσία των προτάσεων- και στο κομμάτι δυτικότερα του Ρεθύμνου, περιοχή δηλαδή Γεωργιούπολη, Επισκοπή μέχρι το Γεράνι περίπου, αλλά και στην ανατολικότερη πλευρά, περιοχή δηλαδή Σταυρωμένου, Πηγιανού Κάμπου, Λατζιμά κλπ.

Ουσιαστικά, αυτό το οποίο γίνεται, είναι ένας ακρωτηριασμός της οικονομικής και κοινωνικής ζωής και υπάρχουν σοβαρότατες ενστάσεις από τους κατοίκους της περιοχής, τις οποίες εσείς παραγνωρίσατε τελείως και δεν καταλαβαίνετε, ότι τέτοια έργα εθνικής και στρατηγικής σημασίας -συμφωνούμε σε αυτό- για την ανάπτυξη και την προκοπή ενός τόπου, δεν μπορούν να γίνονται χωρίς τη διασφάλιση, όχι της μίνιμουμ, αλλά της μάξιμουμ δυνατής κοινωνικής συναίνεσης. Νομίζω, λοιπόν, ότι αυτό είναι τεράστιο πρόβλημα και έτσι θα υπάρξουν προβλήματα, το καταλαβαίνετε πάρα πολύ καλά. Αυτό είναι ένα ειδικό θέμα ευαισθησίας για τον τόπο μας, για την περιοχή του Ρεθύμνου. Υπάρχει και το θέμα της διασύνδεσης με το αεροδρόμιο Χανίων, το οποίο επίσης πρέπει να προβλεφθεί. Για εμάς είναι πολύ κομβικό ο Βόρειος Οδικός Άξονας να διασφαλίσει και αυτή τη δυνατότητα, διότι για μια περιοχή όπως το Ρέθυμνο που δεν έχει καμία πύλη εισόδου και εξαρτάται αποκλειστικά από τα αεροδρόμια των όμορων νομών και από τα λιμάνια των όμορων νομών, έχει τεράστια σημασία η ευχερής πρόσβαση.

Νομίζω, λοιπόν, ότι πρέπει να γίνουν διορθωτικές κινήσεις, για να έχουμε και το θέμα, βεβαίως, της συναίνεσης και το θέμα, φυσικά, της λειτουργίας και της ασφάλειας των μετακινήσεων και του ευρύτερου δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος. Νομίζω, ότι αυτό είναι το κομβικό. Θεωρώ, ότι η τοπική κοινωνία περιμένει, έστω και τώρα, να δείξετε πραγματικό ενδιαφέρον και να κάνετε μια ουσιαστική και όχι προσχηματική διαβούλευση. Είναι πολύ σημαντικό αυτό, αν θέλουμε πραγματικά, να έχουμε ένα έργο, το οποίο θα συμβάλει στην ανάπτυξη και στην ευημερία του τόπου και θα αντιμετωπίσει και ένα σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας, γιατί έτσι είχε εξελιχθεί, δυστυχώς, με τον αυξημένο αριθμό των τροχαίων δυστυχημάτων, έτσι είχε εξελιχθεί η υπόθεση του ΒΟΑΚ. Είχε γίνει και ένα σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας για τον τόπο μας. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Ξανθό. Το λόγο έχει ο κ. Βολουδάκης.

**ΜΑΝΟΥΣΟΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι πολίτες της Κρήτης, σήμερα, για πρώτη φορά, διαπιστώνουν πραγματική πρόοδο στην προετοιμασία της κατασκευής του μεγάλου έργου του ΒΟΑΚ. Αυτού του έργου που περιμένουν επί δεκαετίες. Με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του κυρίως κομματιού Χανιά-Ηράκλειο, σύμβαση παραχώρησης, αλλά και με τη σύμβαση, για την οποία ενημερωθήκαμε σήμερα από τον Υπουργό για το τμήμα Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, το έργο αρχίζουν οι Κρητικοί να το βλέπουν μπροστά τους και βλέπουν τη δουλειά που έχει γίνει. Και είναι καιρός να σταματήσουν οι προσπάθειες εξαπάτησης του κοινού της Κρήτης. Αναφέρομαι στην προσπάθεια του ΣΥΡΙΖΑ, που είναι διαχρονική, θα έλεγα, να παρουσιάσει τη θεωρία, ότι θα έκανε το έργο με διόδια μόνο για τους επισκέπτες.

Είναι γνωστό, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι προσωπικά πρότεινα εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης για τη δημόσια χρηματοδότηση. Πρότεινα μεγαλύτερη δημόσια χρηματοδότηση. Αυτό δεν σημαίνει, ότι δε χαιρετίζω, μαζί με όλους τους πολίτες της Κρήτης, αυτό που συμβαίνει σήμερα. Όμως, αυτοί οι οποίοι σήμερα λένε ότι θα χρηματοδοτούσαν την κατασκευή από διόδια μόνο των επισκεπτών, εξαπατούν την κοινωνία, γιατί αποκρύπτουν το γεγονός, ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία, η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ίδια, απαγορεύει τη διάκριση μονίμων και επισκεπτών, ή στη διάκριση στη βάση εθνικότητας. Αυτό είναι κάτι πάρα πολύ σαφές, το οποίο, πιστεύω, ότι θα πρέπει να καταλάβουν, ότι οι πολίτες σήμερα είναι περισσότερο ενημερωμένοι από ό,τι τα παλιότερα χρόνια.

Το μόνο που μπορεί να υπάρχει και πρέπει να υπάρχει, είναι εκπτώσεις για τους τακτικούς χρήστες. Αυτό το προβλέπει και νεότερη Ευρωπαϊκή Οδηγία. Έχω ήδη αναφερθεί σε αυτό και στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου, κύριε Υπουργέ και είναι μια άλλη υπόθεση, τελείως διαφορετική από τα παραμύθια τα οποία ακούμε στην αίθουσα αυτή και ευκαίρως ακαίρως παντού, από το ΣΥΡΙΖΑ. Αναρωτιέμαι, αν είχαν πραγματικά ένα τέτοιο μοντέλο χρηματοδότησης, γιατί δεν το παρουσίασαν ποτέ; Πόσοι επισκέπτες θα πλήρωναν; Ας πούμε ότι το θέμα το νομικό, με κάποιο μαγικό τρόπο το προσπερνούσαν. Αλλά, δε μας εξήγησαν ποτέ, πόσοι επισκέπτες θα πλήρωναν; Πόσο θα πλήρωναν; Πόσες χιλιάδες είναι αυτοί οι επισκέπτες; Τι θα πλήρωνε ο καθένας, για να βγει το κόστος; Γιατί τόση εχεμύθεια, αφού τα ήξεραν όλα και δεν τα λένε; Καλά όταν ήταν κυβέρνηση. Τώρα γιατί δε μας λένε, να, αυτούς τους υπολογισμούς είχαμε κάνει.

Αρκετά και ως εδώ, δεν πρέπει να συνεχίσει αυτή η κοροϊδία και δεν πρέπει να συνεχίσει η μεμψιμοιρία, όταν έχουν γίνει αυτά τα μεγάλα βήματα που έχουν γίνει το τελευταίο διάστημα. Θα ήθελα κι εγώ να επισημάνω ένα σημείο.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει οπωσδήποτε να επισπευστεί για να μας ενημερώσετε, δεν αφορά βέβαια τη σύμβαση Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, αλλά, ευκαιρίας δοθείσης, θέτω το ζήτημα του τμήματος Χανιά-Κίσσαμος. Εκεί είναι το δικαίωμα προαίρεσης, πρέπει να τρέξουν και εκεί οι διαδικασίες και να μας ενημερώσετε το συντομότερο.

Βέβαια, υπάρχει και το παράλληλο έργο της παράκαμψης της Κισσάμου, που απαιτεί έναν καλό συντονισμό με τα έργα του ΒΟΑΚ. Αυτό θα πρέπει να δοθεί στη δημοσιότητα το συντομότερο δυνατόν. Θα επαναλάβω, για μία ακόμη φορά, το σχόλιο που έχω κάνει ήδη στο παρελθόν, για την ανάγκη να μετακινηθεί προς νότον η χάραξη στα Δράμια του Αποκόρωνα. Θα το ακούσω αυτό που έχετε απαντήσει στο παρελθόν, ότι δεν πρέπει να υπάρξει καθυστέρηση.

Σύμφωνοι, αλλά θα χρειαστεί να πείσουμε την τοπική κοινωνία ότι μια τέτοιου είδους διαδικασία θα είχε καθυστέρηση και γι’ αυτό δεν προχωρά. Κατά τα άλλα, δημιουργούμε σοβαρή αλλαγή στα δεδομένα της περιοχής και πρέπει να το δούμε, ιδίως αν η χάραξη περιλαμβάνει άλλες αλλαγές, οι οποίες δεν έχουν ζητηθεί από τις τοπικές κοινωνίες.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, αυτά είναι ελάσσονα θέματα, το μείζον, το οποίο δεν πρέπει να το ξεχνάμε, είναι ότι, όπως είπα και στην αρχή, για πρώτη φορά, σήμερα, το έργο προχωρά. Για πρώτη φορά, σήμερα, οι πολίτες βλέπουν τις διαδικασίες να έχουν μπει σε ένα τέτοιο δρόμο, ώστε να μπορούμε να μιλάμε για έργα πραγματικά, μπουλντόζες, τους επόμενους μήνες. Αυτό το χαιρετίζουν όλοι οι καλοπροαίρετοι άνθρωποι στην Κρήτη και βέβαια μαζί τους και εμείς. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Καραγιάννης, έχει το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούστηκαν διάφορα, θα προσπαθήσω να απαντήσω τα τεχνικά ζητήματα που τέθηκαν, αλλά θα μου επιτρέψετε, πρώτα απ’ όλα, κύριε Πρόεδρε, να πω ότι σήμερα είναι μια πολύ σημαντική μέρα για την Κρήτη. Είναι μια πολύ σημαντική μέρα για την Κρήτη γιατί, πραγματικά, ξεκινάει ουσιαστικά, βάζουμε τις βάσεις για να ξεκινήσει ένα πολύ μεγάλο έργο, που οφείλω να πω ότι, πέρα από τη συμφωνία με τον κ. Σενετάκη και τον κ. Βολουδάκη, ως ένα βαθμό και ο κ. Ξανθός είχε απόλυτο δίκιο, ότι εδώ υπήρχαν ευθύνες διαχρονικές για αυτό το μεγάλο έργο.

Βέβαια, σε αυτές τις ευθύνες, γιατί δε μπορούμε να τα σβήνουμε όλα με το σφουγγάρι, θα πρέπει να δούμε και το τι έκανε η κάθε κυβέρνηση. Θα μου επιτρέψετε μετά να σας διαβάσω έναν κατάλογο για τη διακήρυξη του έργου, να σας πω πότε εγκρίθηκε η κάθε μελέτη. Εκεί θα φανεί, δε χρειάζεται, είναι μελέτες εγκεκριμένες στη Διαύγεια και ο καθένας μπορεί να τις δει, το πότε εγκρίθηκαν και το τι ακριβώς έχουν γίνει.

Αυτό γιατί, πολλές φορές, λέγονται και πράγματα τα οποία φαίνονται αληθοφανή αλλά, στην πραγματικότητα, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Η δουλειά που έχει γίνει τα τελευταία δυόμισι χρόνια για τον ΒΟΑΚ, για την ενοποίηση αυτού του έργου, δυστυχώς, δεν είχε γίνει ποτέ ξανά.

Αυτή η δουλειά έχει γίνει και έχει ονοματεπώνυμο, ονομάζεται Κυριάκος Μητσοτάκης, μαζί, σε συνεργασία, με τον Κώστα Καραμανλή. Ήταν μία από τις πρώτες προτεραιότητες που βάλαμε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και προχώρησε αυτό το μεγάλο έργο.

Αυτή είναι μια πραγματικότητα, γιατί όλα αυτά που σας λέμε, πλέον, αντικατοπτρίζονται ότι σε δύο μήνες θα έχουμε εργοτάξια, έχουμε διαγωνισμούς, έχουμε αναδόχους και έχουμε έργα.

Δυστυχώς, έφυγε ο κ. Πολάκης, που θα μπορούσαμε να του αναφέρουμε ποια εργοτάξια υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην Κρήτη, γιατί εμείς μπορούμε να πούμε ποια εργοτάξια είναι ενεργά αυτή τη στιγμή στην Κρήτη. Δυστυχώς, όμως, δεν το άντεξε να το ακούσει αυτό το πράγμα και έφυγε.

Πολύ επιγραμματικά, να πούμε τι ακριβώς γίνεται με τον ΒΟΑΚ. Τις επόμενες μέρες θα υπογράψουμε τη σύμβαση σε ότι αφορά το δημόσιο έργο. Το αμέσως επόμενο διάστημα, αρχές φθινοπώρου, θα υπογράψουμε τη Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα για το έργο ΣΔΙΤ, οπότε θα ξεκινήσουν και εκεί εργασίες μέχρι το τέλος του χρόνου.

Παράλληλα, έχουμε πάρει την Περιβαλλοντική Αδειοδότηση, ώστε να προχωρήσουμε το μεγάλο έργο της παραχώρησης.

Δυστυχώς, μακάρι να το κάνατε, η εντολή για το Κίσσαμος-Χανιά δόθηκε από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό της χώρας, για να προχωρήσουμε και να συνδέσουμε και να το βάλουμε στην προαίρεση της σύμβασης παραχώρησης.

Η αλήθεια είναι, γιατί θα πρέπει να λέμε όλες τις πραγματικότητες, υπήρχε στη σύμβαση παραχώρησης μέσα η δυνατότητα να ενταχθεί μια προαίρεση, χωρίς να ονομάζεται. Η προαίρεση ονομάστηκε κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού, του κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή και είπε, ότι θα κάνουμε το έργο Κίσσαμος-Χανιά, ένα έργο 32 χιλιόμετρα. Αυτή είναι η πραγματικότητα που υπάρχει και αυτά όλα αποδεικνύονται.

Πάμε τώρα να απαντήσουμε σε όλα τα υπόλοιπα ζητήματα που τέθηκαν από τους Βουλευτές. Άκουσα το πρώτο επιχείρημα, γιατί αυξήθηκε ο προϋπολογισμός. Θέλω να σας πω, κύριε Μαμουλάκη, αν δεν κάνω λάθος, ο πρώτος που το θέσατε ήσασταν εσείς. Υπήρχαν προκαταρκτικές μελέτες τεχνικών, υπήρχαν γεωτεχνικές μελέτες, υπήρχαν μελέτες οδοποιίας οριστικές, υπήρχαν μελέτες στον ανισόπεδο κόμβο Νεάπολης και του ανισόπεδου κόμβου του Αγίου Νικολάου, υπήρχε μελέτη οδοποιίας στην παλιά εθνική οδό, υπήρχε μελέτη αποχέτευσης και αποστράγγισης, υπήρχαν υδραυλικές μελέτες, υπήρχαν τοπογραφικές μελέτες, υπήρχαν μελέτες οδοποιίας και στατικών; Μια είναι η απάντηση, καμία. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Επειδή είστε και μηχανικός, θα σας πω τι υπήρχε. Απαντώ, λοιπόν, προωθημένη αναγνωριστική μελέτη, εγκεκριμένη 2009. Το γράφουν τα τεύχη της διακήρυξης. Προκαταρκτική μελέτη κόμβου, προκαταρκτική 2009, προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων 2009, κυβέρνηση της ΝΔ, τοπογραφική αποτύπωση 2013, κυβέρνηση της ΝΔ, προμελέτη οδικών έργων 2012, κυβέρνηση της ΝΔ. Όλος ο κατάλογος υπάρχει αναρτημένος στο διαδίκτυο και μπορώ να σας αναθέσω και όλες τις υπόλοιπες μελέτες που σας αναφέρω. Πότε έγιναν οι προκαταρκτικές μελέτες τεχνικών έργων; 5/4/2021. Πότε έγιναν οι μελέτες γεωτεχνικών, οριστικές γεωλογικές μελέτες και γεωτεχνικές; 7/10/2021. Πότε έγινε οριστική μελέτη οδοποιίας, αρτηρίας και των παράλληλων έργων; 15/10/2021. Πότε έγιναν οι οριστικές μελέτες στον ανισόπεδο κόμβο που σας προανέφερα; 15/10/2021 παραδόθηκαν. Πότε έγιναν οι οριστικές μελέτες αποχέτευσης, αποστράγγισης και των υδραυλικών; Τον 10ο του 2021.

Απαντώ λοιπόν και λέω, προϋπολογισμός δεν μπορεί να υπάρξει σε ένα έργο χωρίς μελέτες. Όσοι είναι μηχανικοί το αντιλαμβάνονται. Αφού τελείωσαν, λοιπόν, οι μελέτες μας, κατόπιν βγήκε ο προϋπολογισμός του έργου και ήταν όντως στα 186 εκατομμύρια μαζί με το ΦΠΑ. Απαντώ ένα ακόμη ερώτημα. Τα 186 εκατομμύρια έχουν μέσα και το ΦΠΑ. Το Ταμείο Ανάκαμψης δε χρηματοδοτεί το ΦΠΑ, οπότε αυτό μπαίνει από εθνικούς πόρους.

Ακούσαμε μια κριτική, γιατί βάλατε πρόσθετους όρους. Μα φυσικά βάλαμε πρόσθετους όρους. Στα μεγάλα έργα υποδομής, μπορούν να τα φτιάξουν οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες. Αυτή είναι μια πραγματικότητα. Αν πιστεύετε, ότι δεν πρέπει να μπουν ειδικοί όροι, θα πρέπει να το πείτε.

Αλλά πραγματικά, εγώ διαπίστωσα μια αγωνία, γιατί προχώρησε τόσο γρήγορα το έργο, γιατί έχουμε ανάδοχο και γιατί θα ξεκινήσουν τα εργοτάξια. Μα σήμερα, ιδίως εσείς οι Βουλευτές που εκλέγεσθαι στην Κρήτη, θα πρέπει να είστε χαρούμενοι. Όποια κυβέρνηση και αν το ξεκίνησε, ξεκινά ένα μεγάλο έργο για το τόπο μας, ξεκινάει το δημόσιο έργο, κατόπιν θα ξεκινήσει η Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα και κατόπιν θα περάσετε και στη παραχώρηση, το οποίο θα ξεκινήσει και αυτό. Αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Τώρα, άκουσα, η αλήθεια είναι, σοβαρή κριτική από τον κ. Ξανθό, η οποία όμως έχει ένα πρόβλημα. Όντως, ακολουθήσαμε την αρχιτεκτονική του διαγωνισμού, αλλά δεν είχατε εξασφαλίσει χρηματοδοτήσεις. Ξέρετε, ο Κώστας ο Καραμανλής και ο Κυριάκος ο Μητσοτάκης εξασφάλισαν 600 εκατομμύρια από το ΕΣΠΑ και 207 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης για το διαγωνισμό της παραχώρησης. Δεν το έχει εξασφαλίσει κανένας άλλος. Τα 186 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης εξασφαλίστηκαν για το δημόσιο έργο επί των ημερών αυτής της κυβέρνησης.Τα 80 εκατομμύρια, η χρηματοδοτική συμβολή του ΣΔΙΤ, δεν υπήρχε, δεν το είχατε εξασφαλίσει από κάπου. Εμείς το εξασφαλίσαμε από το Ταμείο Ανάκαμψης. Αυτή λοιπόν είναι μια πραγματικότητα. Και αυτή την πραγματικότητα πρέπει να την αποδεχτούμε όλοι μας. Ότι αυτή τη στιγμή εξασφαλίσαμε χρηματοδοτήσεις, ολοκληρώσαμε τις μελέτες, στο κομμάτι της παραχώρησης αναθέσαμε τουλάχιστον 16 μελέτες ώστε να μπορέσουμε να πάμε στην Περιβαλλοντική Αδειοδότηση, στο Κίσσαμος-Χανιά προχωρούν οι μελέτες αυτή τη στιγμή, ώστε να πάμε για περιβαλλοντική αδειοδότηση. Όπως προχωρούν οι μελέτες και για το Σούδα-Αεροδρόμιο. Δεν υπήρχαν μελέτες. Μακάρι να βρίσκαμε πραγματικά μελέτες και μακάρι κατευθείαν να προκηρύσσαμε έργα και να κάναμε διαγωνισμούς. Δε βρήκαμε. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Ξέρετε, είναι πάρα πολύ απλό. Μπορείτε να μπείτε στο διαδίκτυο, στη Διαύγεια και να δείτε τι μελέτες υπήρχαν. Δεν υπήρχαν.

Θα ήθελα παρακαλώ κάποιος να μου αναφέρει, έστω και ιδιωτικά, τι ανατέθηκε το ’15-‘19; Ποια μελέτη ολοκληρώσατε; Πείτε μας. Καμία. Η μόνη μελέτη που αναθέσατε ήταν της κυκλοφοριακής μελέτης. Αυτή είναι μια πραγματικότητα και σε αυτή την πραγματικότητα κανείς μας δεν μπορεί να ξεφύγει. Θα σας καταθέσει και ο Υπουργός και τις απαντήσεις για τα διόδια και για όλα τα υπόλοιπα ζητήματα.

Εγώ, αυτό που θα ήθελα να πω τελειώνοντας, είναι ότι ο προγραμματισμός μας για το ΒΟΑΚ προχωράει σε μια περίοδο πάρα πολύ δύσκολη. Σε μια περίοδο τρομερών παγκόσμιων ανακατατάξεων, με μεγάλες ανατιμήσεις υλικών, με μεγάλα προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα. Αυτή τη στιγμή προχωρούμε βάσει όσων έχουμε ανακοινώσει όλο το προηγούμενο διάστημα και προχωρούμε και στο κομμάτι το ανατολικότερο. Που και εκεί δυστυχώς, δεν υπήρχε τίποτα. Ολοκληρώνονται οι μελέτες για το Καλό χωριό-Γέφυρα-Φρουζή μέχρι τα τέλη του χρόνου. Ολοκληρώνονται οι μελέτες για το Γέφυρα Φρουζή-παράκαμψη Παχιάς Άμμου μέχρι τα τέλη του χρόνου, ώστε να μπορέσουμε και εκεί, αρχές του 2023, να προχωρήσουμε σε δημοπρατήσεις.

Ο σχεδιασμός, ό,τι έχουμε ανακοινώσει, πηγαίνει βάσει των χρονοδιαγραμμάτων. Δεν έχουμε πέσει πουθενά έξω σε μια περίοδο πάρα πολύ δύσκολη, αλλά δεν πρόκειται να πούμε ποτέ ψέματα στους Κρητικούς. Θα λέμε πάντα την αλήθεια και με βάση την αλήθεια θα προχωρούμε όλο το σχεδιασμό μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Κύριε Υπουργέ έχετε το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Νομίζω ότι σήμερα, όσοι είχαν την υπομονή να μας ακούσουν, θα διαπίστωσαν ένα πράγμα, ότι οι μάσκες έπεσαν. Και εγώ θέλω να είμαι απόλυτα ειλικρινής.

Εδώ, είδαμε δύο ΣΥΡΙΖΑ. Είδαμε το ΣΥΡΙΖΑ που εκφράζεται μέσω του κ. Πολάκη, ο οποίος έλεγε πράγματα τα οποία δεν μπαίνω καν στη διαδικασία να απαντήσω. Ήταν τόσο εξωφρενικός ο λόγος του, τόσο εριστικός και τόσο διχαστικός, που θα ήμουνα τουλάχιστον αφελής να απαντήσω σε πράγματα που δεν σηκώνουν απάντηση. Και είδαμε το ΣΥΡΙΖΑ του κ. Ξανθού, που έκανε μια σοβαρή κριτική και σοβαρές ερωτήσεις.

Πάμε λοιπόν να τις απαντήσουμε και εμείς στα πολιτικά κομμάτια όλα. Κύριε Μαμουλάκη. Να σας πω κάτι; Κατάλαβα, ότι το πρόβλημά σας είναι η χαμηλή έκπτωση.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Όχι μόνο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Μαμουλάκη, άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και ο ομιλών και ο Υφυπουργός, και εδώ δείχνει τη διαφορά του κοινοβουλευτικού ήθους, χωρίς να διακόψουμε κανένα. Μα κανέναν. Παρότι ακούστηκαν οι ύβρεις από τον κ. Πολάκη. Δε διακόψαμε κανέναν. Θα μου επιτρέψετε λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να μη με διακόψουν όταν μιλάω. Το καταλαβαίνω ότι σας ενοχλούν οι απαντήσεις. Έτσι γίνεται κοινοβουλευτικός διάλογος σοβαρός.

Συνεχίζετε και εκτίθεστε, διότι εκτίθεστε με αυτά που είπατε ως μηχανικός σε όσους μας ακούνε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Αγχώνεστε κ. Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εσείς αγχώνεστε. Λοιπόν, ακούσατε και είπατε, σας απάντησε ο κ. Υφυπουργός ότι δεν υπήρξε καμία μελετητική ωριμότητα και ο προϋπολογισμός αυτός ήταν στον αέρα. Ας μας κρίνουν λοιπόν, ας μπουν στη Διαύγεια όσοι ενδιαφέρονται για να δουν πόσες μελέτες έγιναν την περίοδο 2015-2019 και πόσες την περίοδο 2019-2021. Εντάξει;

Δεύτερον, λέτε γιατί υπήρξε χαμηλή έκπτωση και συνήθως οι εκπτώσεις είναι 30-40%. Ποιες εκπτώσεις κ. Μαμουλάκη; Του κ. Καλογρίτσα; Οι εκπτώσεις, δηλαδή, οι οποίες τελικά όταν είναι 40% δε γίνεται ποτέ το έργο; Είστε μηχανικός και τα λέτε αυτά τα πράγματα; Το μεγαλύτερο πρόβλημα που είχαμε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν -δεν κάνω προσωπική αναφορά, απαντάω σε αυτά που λέτε, δεν κάνω ερωτήσεις…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να μην γίνονται αναφορές σε πρόσωπα γιατί προκαλούμε ερωταπαντήσεις.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Απαντάω και λέω γιατί δεν υπάρχουν μεγάλες εκπτώσεις. Θέλετε μεγάλες εκπτώσεις; Εγώ αυτό καταλαβαίνω, ότι θέλουμε μεγάλες εκπτώσεις -δεν κάνουμε διάλογο αφήστε με να απαντήσω. Όποιος έχει μεγάλες εκπτώσεις σε ένα έργο, συνήθως, το έργο εκτροχιάζεται σε χρονοδιαγράμματα και σε προϋπολογισμούς. Πολύ ευχαρίστως στη διάρκεια του κοινοβουλευτικού ελέγχου να σας δώσω όλη την αλληλογραφία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και να δείτε ακριβώς αυτό το πρόβλημα. Δηλαδή, θέλουμε να έχουμε μεγάλη έκπτωση για να μη γίνει το έργο. Αυτά δεν στέκουν σε καμία λογική.

Πάλι κατά τη διάρκεια κοινοβουλευτικού ελέγχου, για να μην ξοδεύουμε τον χρόνο όλων μας, ελάτε να μου ζητήσετε, οποιοσδήποτε Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ ή της αντιπολίτευσης, κάντε μια ερώτηση να σας φέρω χαρτί αν είχατε εντάξει κάποιο από τα κομμάτια του ΒΟΑΚ ή στο ΕΣΠΑ ή το ΣΔΙΤ. Αν είχατε εγκεκριμένη χρηματοδότηση σε ένα έργο. Δεν είχατε. Αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Ο κ. Ξανθός έχει σε κάτι δίκιο. Κοιτάξτε τι λέει: δεν αλλάξατε το σχεδιασμό του έργου και πρώτη φορά ο ΣΥΡΙΖΑ αντιμετώπισε το έργο ενιαία. Έχει δίκιο. Αυτό είναι κάτι το οποίο όντως έγινε πρώτη φορά από το ΣΥΡΙΖΑ και πάντα το είχαμε πει εμείς αυτό. Ξέρετε, όμως, τι λέγαμε και ως αντιπολίτευση και ως κυβέρνηση; Ωραίος ο σχεδιασμός, τα λεφτά, όμως, που θα τα βρείτε;

Και η αλήθεια είναι ότι αυτό το έργο, κ. Ξανθέ, κατά την προσωπική μου άποψη δεν έγινε επί τόσα πολλά χρόνια για ένα λόγο, διότι δεν είχε χρηματοδότηση. Μάλιστα σας καταθέτω στα πρακτικά κάτι το οποίο έχουμε ξανακαταθέσει, το οποίο είναι έγγραφο της υπηρεσίας επί υπουργίας του κ. Σπίρτζη που μιλάει για διόδια. «Σε σχέση με τα αναμενόμενα έσοδα διοδίων», σε έγγραφο του Υπουργείου του 2018.

Το έχουμε ξανακαταθέσει. Επομένως και εσείς και πολύ σωστά είχατε προβλέψει ότι πρέπει να μπουν διόδια. Μετά κάνατε τον πολιτικό εμπαιγμό και λέγατε ότι τα διόδια δε θα τα πληρώνουν οι ντόπιοι, δηλαδή οι μόνιμοι κάτοικοι, θα τα βλέπουν μόνο οι τουρίστες. Σας απάντησε ο κ. Βολουδάκης ότι αυτό είναι αντί-Κοινοτικό. Μην κρυβόμαστε, λοιπόν, πίσω από το δάχτυλό μας. Μη λέμε πράγματα, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα. Αν δεν υπήρχε, κ. Ξανθέ, το RRF το έργο δε θα γινόταν. Θα γινόταν ενιαίο, θα γινόταν μόνο το κομμάτι της παραχώρησης, διότι δε θα μπορούσαμε να βρούμε χρηματοδότηση ούτε για το δημόσιο έργο και θα δυσκολευόμασταν να καλύψουμε από το ΠΔΕ τις πληρωμές διαθεσιμότητας του ΣΔΙΤ.

Αυτό είναι μια πραγματικότητα, ότι ο μόνος τρόπος και ο μόνος λόγος που κρατήσαμε και εμείς αυτή την αρχιτεκτονική, ενώ στην αρχή μας προβλημάτισε αυτή η αρχιτεκτονική, ήταν ότι ήρθε ως θείο δώρο το RRF. Αν δεν υπήρχαν αυτά τα 600 εκατομμύρια, δε θα ήμασταν εδώ. Αυτό είναι μια πραγματικότητα και εσείς το ίδιο θα κάνατε αν ήσασταν στην κυβέρνηση, θα βλέπατε ότι δεν έχετε τη δυνατότητα να το χρηματοδοτήσετε, θα προχωρούσατε μόνο στη σύμβαση παραχώρησης. Έχουμε πει επανειλημμένως και στη διάρκεια κοινοβουλευτικού ελέγχου ότι στη σύμβαση παραχώρησης θα υπάρχουν και σκιώδη διόδια, διότι το έργο δεν βγαίνει χρηματοοικονομικά. Δεν υπάρχουν οι φόρτοι. Γι’ αυτό μπαίνουν διόδια. Δεν μπαίνουν διόδια, επειδή -άκουσα τον αγαπητό εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος- θέλουμε να δώσουμε υπερκέρδη στους κατασκευαστές. Δεν βγαίνει το έργο.

Όσον αφορά επίσης και την ερώτηση, κύριε Μαμουλάκη, γιατί στο ΣΔΙΤ μπορεί να γίνει, αυτό θα έπρεπε να το χειροκροτήσετε κατά την άποψή μου. Να σας πω γιατί;

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Συμβαίνει στην Ευρώπη;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Βέβαια, και σε πολλές περιπτώσεις συμβαίνει στην Ευρώπη. Ξέρετε γιατί; Γιατί με αυτό τον τρόπο συντηρούμε το έργο, ενώ είναι γνωστό και η εμπειρία μας έχει διδάξει, ότι όταν γίνεται ένα δημόσιο έργο στην Ελλάδα, δείτε την Εγνατία, είναι ελλιπής η συντήρησή του.

Επομένως, αυτό το κάνουμε διότι έχουμε μάθει από τα λάθη του παρελθόντος και τώρα στην Εγνατία Οδό, που πετύχαμε και ένα τίμημα ρεκόρ 1,5 δις, το μεγάλο πρόβλημα που θα έχει ο παραχωρησιούχος είναι ότι θα πρέπει να ρίξει πάρα πολλά χρήματα για να συντηρήσει το δρόμο. Γι’ αυτό και εκεί βάλαμε διόδια. Επομένως, δεν είστε εσείς μόνο αυτοί που θα θέλατε να μην μπουν διόδια πουθενά και πολύ σωστά σας είπε ο κ. Σενετάκης, γιατί να βάζαμε διόδια στην Ολυμπία Οδό και γιατί κάνατε όλο το reset όλων των αυτοκινητοδρόμων για την επαναδιαπραγμάτευση και δεν τα βγάλατε τα διόδια.

Γιατί και εσείς ξέρετε ότι δε γίνεται στην Ελλάδα δυστυχώς, να γίνουν αυτά τα μεγάλα έργα χωρίς να μπουν διόδια. Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι αυτή τη στιγμή γίνεται πραγματικότητα ένα όνειρο πολλών ετών. Υπήρξαν καθυστερήσεις, υπήρξαν λάθη και εμείς μπορεί να κάναμε λάθη και εδώ είμαστε να το αναγνωρίσουμε. Ο ΣΥΡΙΖΑ αντιμετώπισε αυτό το έργο με κάποια σοβαρότητα έστω και σε ένα βαθμό; Ναι, αλλά πέρα από αυτό έκανε μόνο το πρώτο βήμα κ. Ξανθέ. Δηλαδή ήρθε και είπε ότι αυτή είναι αρχιτεκτονική του έργου. Αναγνωρίζω ότι μετά από 30 χρόνια έχει σημασία το πρώτο βήμα, αλλά αναγνωρίστε και εσείς, όπως εγώ αναγνωρίζω ότι κάνατε το πρώτο βήμα, έστω και με τον τρόπο που το κάνατε, δηλαδή χωρίς ωριμότητα, αναγνωρίστε ότι δεν είχατε ούτε χάραξη -γιατί αυτό πλέον είναι πασιφανές από όλα τα έγγραφα- δεν είχατε ούτε χρηματοδότηση, ούτε χρονοδιάγραμμα.

Αυτά τα βρήκε αυτή η Κυβέρνηση και επειδή τα δημόσια έργα είναι έργα τα οποία, ειδικά ο ΒΟΑΚ είναι ένα έργο νομίζω πάρα πολύ μεγάλο και πάρα πολύ σημαντικό, ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος που κατασκευάζεται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πάρει κάποια χρόνια να ολοκληρωθεί, ειδικά το κομμάτι της σύμβασης παραχώρησης και κατά πάσα πιθανότητα μπορεί να είναι και όντως άλλη κυβέρνηση εδώ, γιατί έτσι είναι τα μεγάλα έργα. Άλλος τα ξεκινάει, άλλος τα ωριμάζει, άλλος τα δημοπρατεί, άλλος τα συμβασιοποιεί και άλλος τα ολοκληρώνει. Μιλάμε για ένα έργο, η σύμβαση Παραχώρησης 155 χιλιόμετρα. Θα είμαστε αφελείς να πιστεύουμε ότι αυτό το έργο θα γίνει σε 2-3 χρόνια.

Επομένως, εδώ, ας αφήσουμε τις πολιτικές αντιπαραθέσεις. Ας μη λέμε πράγματα τα οποία δεν στέκουν στη λογική. Ας μη λέμε για ποιο λόγο δόθηκαν μικρές ή μεγάλες εκπτώσεις. Κύριε Μαμουλάκη άποψη δική μου και μπορεί να διαφωνείτε. Ξέρετε ποια είναι; Ότι οι εκπτώσεις πρέπει να είναι αναλογισμένες, γιατί αν είναι μεγάλες οι εκπτώσεις κινδυνεύουν τα έργα. Αυτή είναι η άποψή μου. Μπορεί να διαφωνείτε και να λέτε ότι αυτό είναι διαφορετικό. Αυτό που μου κάνει εντύπωση όμως και το ξαναλέω είναι ότι συνεννοηθείτε στο κόμμα σας, γιατί είδαμε δύο εντελώς διαφορετικές προσεγγίσεις σήμερα.

Εγώ ακούω την κριτική, ακούω τα ερωτήματα, τα απαντάω χωρίς καμία διάθεση αντιπαράθεσης, αλλά, συγγνώμη, αυτά που ακούστηκαν από τον κ. Πολάκη ήταν -για να το πω πολύ ευγενικά- απίστευτες υπερβολές στα όρια της ύβρης και λυπάμαι. Χαίρομαι που τουλάχιστον εσείς κ. Ξανθέ και κ. Μαμουλάκη, θέσατε ερωτήματα, είχαμε μια πολιτική αντιπαράθεση, αλλά από εκεί και πέρα συζητήσαμε ανθρώπινα, χωρίς εξάρσεις και χωρίς να λέμε πράγματα τα οποία δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, όταν τίθεται κάποιο ερώτημα σε ένα πρόσωπο είναι λογικό να δημιουργείται κάποια εντύπωση, επειδή λέγατε «ο κ. Καραγιάννης στον κ. Μαμουλάκη».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Γιαννούλη, ξέρετε, ότι αυτή η κυβέρνηση κάθε φορά που γίνεται ερώτηση στη Βουλή, σε σχέση με άλλες κυβερνήσεις, ερχόμαστε κάθε εβδομάδα και απαντάμε. Μπορεί να διαφωνούμε, μπορεί να έχουμε μεγάλη αντιπαράθεση, μπορεί να επαναλαμβάνεται το ερώτημα πολλές φορές και δύο και τρεις και πέντε φορές, εδώ είμαστε να τα απαντάμε όλα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, να ολοκληρώσω τη σκέψη μου και θα δείτε ότι δεν υπάρχει λόγος αντιπαράθεσης. Θα ήθελα, όμως, όταν προσπαθούμε να αναζητήσουμε την ουσία για ένα τόσο μεγάλο έργο, για μία από τις μεγαλύτερες Περιφέρειες της χώρας, καλό, θα είναι να αποφεύγουμε τις τεχνητές υποβολιμαίες παγίδες με τα εσωτερικά των κομμάτων, θεωρώ ότι συμβάλλει καλύτερα στον διάλογο. Εκείνη είναι η μόνη μου διαφωνία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το ότι ο κ. Υπουργός, σχολίασε κάτι που ακούστηκε…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Εν πάση περιπτώσει, καλό απόγευμα. Ξέρει τι κάνει ο κ. Καραμανλής, ήταν πολύ έντονος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη,όλοι ακούσαμε και όλοι το καταλάβαμε. Ο κ. Υπουργός, απλώς, το επισήμανε, δεν έκανε τίποτα παραπάνω.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση που ως αντικείμενο είχε την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή και τον Υφυπουργό, κ. Γεώργιο Καραγιάννη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προ της υπογραφής της Σύμβασης του έργου: «Μετατροπή σε αυτοκινητόδρομο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης τμήμα: Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου».

Κύριε Υπουργέ, εμείς θα σας πούμε καλό ξεκίνημα και μακάρι, τα πράγματα να προχωρήσουν γρήγορα, όπως τα έχετε προβλέψει για το καλό της τοπικής κοινωνίας και όχι μόνο.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές, κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Χιονίδης Σάββας, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Ταραντίλης Χρήστος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Ξανθός Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 18.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**