**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, 25 Νοεμβρίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.20΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Γιάννη Νικ. Αλευρά» (151)** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με:

α) «Υπογραφή της 4ης Συμπληρωματικής Σύμβασης-Εκτέλεσης Συμπληρωματικών Εργασιών για τη Σύμβαση CON-06/004 - “Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης”» με αναθέτουσα Αρχή την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.,

β) «Κατασκευή Ανατολικής Περιφερειακής Οδού Αλεξανδρούπολης» με αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και

γ) «Κατασκευή Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Συστήματος ETCS L1 στην υφιστάμενη μονή Σιδηροδρομική Γραμμή Λάρισα-Βόλος με αναβάθμιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής στο Τμήμα Σ.Σ. Λατομείου-ΒΙΠΕ-Βόλος» (Α.Δ.736) με αναθέτουσα Αρχή την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., κ. Χρήστος Βίνης, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κ. Νικόλαος Κουρέτας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Κούβελας Δημήτριος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, 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, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων – Ηλίας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα σας. Να καλωσορίσουμε τον Υπουργό, τον κύριο Καραμανλή και τον Υφυπουργό, τον κ. Καραγιάννη, όπως επίσης και τα στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ και της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., προκειμένου να γίνει η ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κύριο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής σχετικά με

α) «Υπογραφή της 4ης Συμπληρωματικής Σύμβασης-Εκτέλεσης Συμπληρωματικών Εργασιών για τη Σύμβαση CON-06/004 - “Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης”» με αναθέτουσα Αρχή την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., β) «Κατασκευή Ανατολικής Περιφερειακής Οδού Αλεξανδρούπολης» με αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και γ) «Κατασκευή Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Συστήματος ETCS L1 στην υφιστάμενη μονή Σιδηροδρομική Γραμμή Λάρισα-Βόλος με αναβάθμιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής στο Τμήμα Σ.Σ. Λατομείου-ΒΙΠΕ-Βόλος» (Α.Δ.736) με αναθέτουσα Αρχή την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Θα δώσω τώρα το λόγο, στον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή για την αρχική του εισήγηση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή ενημέρωση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου αφορά σε τρία εξαιρετικά σημαντικά έργα του Υπουργείου μας. Την υπογραφή της τέταρτης συμπληρωματικής σύμβασης για το πολύπαθο έργο του μετρό Θεσσαλονίκης, την κατασκευή της ανατολικής περιφερειακής οδού Αλεξανδρούπολης και την ευρύτερη αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισα - Βόλος. Θα κάνω μια σύντομη εισαγωγή και μετά, αν έχετε την καλοσύνη, θα δώσει συμπληρωματικά στοιχεία ο Υφυπουργός και οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι που βρίσκονται εδώ για να απαντήσουν σε όποιες ερωτήσεις υπάρξουν από τους συναδέλφους.

Να ξεκινήσουμε λοιπόν από το Μετρό Θεσσαλονίκης. Ένα έργο που όλοι γνωρίζουμε ότι βρήκαμε εγκλωβισμένο. Ένα έργο που με πρόσχημα τα σπουδαία αρχαιολογικά ευρήματα στον σταθμό Βενιζέλου, τελικά είχε κολλήσει και είχε τελματωθεί. Ευρήματα για τα οποία θα σας θυμίσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι δεν υπήρχε καμία εγκεκριμένη λύση για την κατασκευή του σταθμού. Θα σας πω μάλιστα εδώ, για να τελειώνει αν θέλετε κι αυτό το γαϊτανάκι των ευθυνών που νομίζω ότι έχει κουράσει όλους τους Θεσσαλονικείς, ότι η απραξία της προηγούμενης Κυβέρνησης αποδεικνύεται στο εξής χαρακτηριστικό που θα σας πω. Τον Μάιο του 2019, δηλαδή δύο μήνες πριν τις εκλογές, η τότε διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. έδωσε εντολή στον ανάδοχο τότε να ξεκινήσει τις μελέτες του σταθμού Βενιζέλου, που θα αποδείκνυαν εάν μπορεί ως σταθμός να κατασκευαστεί ή όχι.

Το ερώτημα είναι το εξής. Ρητορικό, θα μου πείτε. Επί 4 χρόνια και 3 μήνες, τι κάνανε; Περίμεναν δύο μήνες πριν τις εκλογές να δώσουν εντολή στον ανάδοχο για να δουν, αν θα μπορούσε η μελέτη αυτή να αποδείξει την κατασκευασιμότητα, όπως λένε οι τεχνικοί, του σταθμού; Η προηγούμενη, λοιπόν, Κυβέρνηση δυστυχώς προτίμησε αντί να βρει λύσεις, να εγκαινιάζει μουσαμάδες και να υπόσχεται τη δήθεν λειτουργία του Μετρό, χωρίς φορέα λειτουργίας. Δεν είχε γίνει διαγωνισμός για τον φορέα λειτουργίας. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει, ότι τελικά ο φορέας λειτουργίας θα πήγαινε νομοτελειακά στον ανάδοχο, δηλαδή στον εργολάβο, χωρίς ούτε καν ράγες στο μεγαλύτερο μέρος του έργου και έχουμε συγκεκριμένα στοιχεία, που μπορούμε να σας παραθέσουμε.

Εμείς από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε είπαμε ότι κεντρική πολιτική της Κυβέρνησης, όπως άλλωστε τόνισε και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, ήταν από την πρώτη στιγμή ξεκάθαρη, θέλουμε και Μετρό και αρχαία. Όλο αυτό το χρόνο, λοιπόν, έχουμε δουλέψει εντατικά και μεθοδικά σε στενή συνεργασία με τους ανθρώπους της Αττικό Μετρό και στην προσπάθεια αυτής της πορείας, όπως γνωρίζετε, έχουμε να αντιμετωπίσουμε και νέες προσφυγές, οι οποίες το μόνο που κάνουν επί της ουσίας, είναι να καθυστερούν το έργο. Κάνουν όμως και κάτι άλλο. Ποιον συμφέρουν σε όλα τα μεγάλα έργα υποδομών οι καθυστερήσεις; Συμφέρουν - να τα λέμε τα πράγματα με το όνομά τους - τους εργολάβους και τους αναδόχους. Διότι όταν ένα έργο κολλάει με υπαιτιότητα του ελληνικού δημοσίου, δηλαδή γίνεται μια προσφυγή, ο ανάδοχος βάσει του νόμου και βάσει της σύμβασης, πηγαίνει σε μια διαιτησία και εκεί πιστέψτε με, αποζημιώνεται πλουσιοπάροχα. Καλό είναι, λοιπόν, να σκεφτούν οι Θεσσαλονικείς, ποιους τελικά συμφέρουν αυτές οι προσφυγές. Επειδή εδώ βρισκόμαστε στο σημείο, όπου κάθε διοικητική πράξη έρχονται και την προσβάλλουν ακόμα και σήμερα, διάφοροι άνθρωποι και διάφορα συμφέροντα, τελικά καλό είναι να αναρωτηθούμε, εάν αυτό δουλεύει υπέρ του ελληνικού δημοσίου.

Έχουμε μια απόφαση του ΣτΕ για το Μετρό Θεσσαλονίκης, η οποία επιβεβαιώνει την έγκριση του ΚΑΣ για τη λεγόμενη απόσπαση και επανατοποθέτηση στο σταθμό Βενιζέλου. Να σας θυμίσω εδώ, κύριοι συνάδελφοι, ότι η απόσπαση και η επανατοποθέτηση που έγινε στο σταθμό Αγίας Σοφίας, έγινε μέσα σε ένα τρίμηνο, χωρίς να τηρηθούν όλες οι αυστηρές προδιαγραφές που έχει ο αρχαιολογικός νόμος.

Εμείς, λοιπόν, κάνουμε αυτήν τη διαδικασία, με μία εξαντλητική διαδικασία, βάζοντας στον πρώτο ρόλο την διασφάλιση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των αρχαιοτήτων. Έχουμε πάρει έγκριση, από το Κ.Α.Σ. και από το ΣτΕ. Η δέσμευσή μας, είναι, μία: Να τρέξουμε και να καλύψουμε το χρόνο που έκλεψαν από τη Θεσσαλονίκη, βασικά οι πρόσφυγες και το γεγονός, ότι επί 4,5 χρόνια γίνανε -αλήθεια είναι- πολύ λίγα πράγματα, με στόχο να ολοκληρωθεί το μετρό μέσα στο 2023. Και αυτό ακριβώς πράττουμε σήμερα με τη Συμπληρωματική Σύμβαση, που αφορά τις αρχαιολογικές ανασκαφές.

Συνεπώς, η Σύμβαση αυτή, περιλαμβάνει τις υπολειπόμενες αρχαιολογικές ανασκαφικές εργασίες του Σταθμού Βενιζέλου, καθώς και εργασίες που έχουν να κάνουν με την ανάδειξη των αρχαιοτήτων, μελέτες και εργασίες για την ανάδειξη των υπό διατήρηση κατά χώραν αρχαιοτήτων στην περιοχή της βόρειας πρόσβασης του Σταθμού Αγία Σοφία, επανατοποθετήσεις αρχαιολογικών ευρημάτων στο Σταθμό Αγίας Σοφίας, όπως είναι η επανατοποθέτηση μεγάλου τμήματος του κρηναίου μιας πλατείας, ενός και ενός ψηφιδωτού εντός του σταθμού. Μιλάμε, δηλαδή, για αρχαιότητες στο σταθμό Αγία Σοφία, αντίστοιχης αξίας αν όχι μεγαλύτερης -αν θέλετε- κατά μερικούς αρχαιολόγους από αυτούς στο Σταθμό Βενιζέλου. Επομένως, αυτή η Συμπληρωματική Σύμβαση είναι αναγκαία, για να τελειώνουμε επιτέλους, με αυτή «το γαϊτανάκι» των αρχαιολογικών ανασκαφών που, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει στοιχίσει στο ελληνικό δημόσιο εκατόν εξήντα τέσσερα (164) εκατομμύρια ευρώ. Να το επαναλάβω το νούμερο;

Εκατόν εξήντα τέσσερα εκατομμύρια ευρώ, θα είναι το σύνολο των ανασκαφών που έχει γίνει. Να σας θυμίσω ότι το Μουσείο της Ακρόπολης στην Αθήνα, γιατί βλέπω και αρκετούς συναδέλφους από τη Θεσσαλονίκη, στοίχισε 125 εκατομμύρια ευρώ. Το λέω αυτό, για να έχουμε ένα σημείο σύγκρισης και για να δούμε τελικά που οδηγούνε, αυτές οι προσφυγές.

Επίσης, για περισσότερες πληροφορίες και πιο αναλυτικά για το έργο αυτό και γι’ αυτή τη Συμπληρωματική Σύμβαση, είναι τόσο ο Υφυπουργός, όσο και ο κ. Κουρέτας, ο Διευθύνων Σύμβουλος.

Έρχομαι πολύ γρήγορα στο δεύτερο θέμα, που αφορά ένα δεύτερο έργο πολύ σημαντικό και αφορά την Ανατολική Περιφερειακή Οδό της Αλεξανδρούπολης, ένα έργο που έχει ως στόχο να αναδείξει το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, να το αναδείξει ως κεντρικό λιμένα και να καταστήσουμε το λιμάνι αυτό -αν θέλετε- και όλη την περιοχή, έναν οικονομικό και ενεργειακό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Θυμίζω τον Ιούλιο του 2020 και σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, κάναμε κάτι που δεν είχε γίνει επί τουλάχιστον μια δεκαετία, λύσαμε το χρόνιο ζήτημα που ταλαιπωρούσε το λιμένα και αφορούσε στα ακίνητα κυριότητας του Ο.Σ.Ε. και διαχείρισης της ΓΑΙΑΟΣΕ. Εάν δεν λυνόταν αυτό το πρόβλημα, δεν θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στην παραχώρηση του λιμανιού. Προωθήσαμε τότε νομοθετική ρύθμιση, ώστε η διαχείριση και εκμετάλλευση των εν λόγω εκτάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης, να μην κατακερματίζεται. Έτσι, το δικαίωμα αυτό περιήλθε στον οικείο Οργανισμό Λιμένος, χωρίς, όμως, να θίγουμε και το ιδιοκτησιακό καθεστώς του Ο.Σ.Ε.. Αυτό αποτέλεσε το πρώτο βήμα.

Το δεύτερο βήμα, ήταν η προτεραιότητα στο διαγωνισμό για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, ο οποίος θα ξεκινήσει τις επόμενες μέρες με ένα πακέτο σιδηροδρομικών έργων που ανακοινώσαμε χθες και είναι, το μεγαλύτερο πακέτο σιδηροδρομικών έργων με τη διαδικασία της μελετοκατασκευής, ύψους τεσσάρων δις ευρώ.

Αυτά τα σιδηροδρομικά έργα, στην ουσία εξυπηρετούν δύο στόχους. Ο ένας, είναι, επιτέλους να γίνουν τα λιμάνια μας ανταγωνιστικά και να μπορούν να συνδεθούν με ένα σιδηρόδρομο, για να παίξουν το ρόλο που μπορεί να παίξουν στην ευρύτερη πολιτική και στρατηγική που έχει η Κυβέρνηση και να ενισχύσουμε τη βιομηχανία των logistics. Από την άλλη, όμως, καλύπτουν και έναν άλλο στόχο, αν θέλετε, αυτόν της ενίσχυσης των πράσινων μεταφορών, μία πολιτική, η οποία είναι σύμφωνη με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας το 2050.

Σήμερα, λοιπόν προχωράμε στο τρίτο σημαντικό βήμα για την περιοχή αυτή και αυτό έχει να κάνει με την κατασκευή της ανατολικής περιφερειακής οδού που θα συνδέει επιτέλους το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με την Εγνατία.

Μιλάμε, λοιπόν, για έργα πνοής, για έργα αυτονόητα που επί χρόνια ήταν αδιανόητα, διότι, η σύνδεση οδικών και σιδηροδρομικών αρτηριών με ένα λιμάνι είναι απαραίτητη, αν θέλουμε αυτά τα λιμάνια να παίξουν ένα ευρύτερο ρόλο.

Το τρίτο έργο αυτό, της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισα - Βόλος, ένα έργο που εντάσσεται στην ευρύτερη στρατηγική του Υπουργείου και της ΕΡΓΟΣΕ για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Γιατί, με δυο κουβέντες, τα σιδηροδρομικά έργα ενισχύουν τη διεθνή θέση της χώρας, δίνουν ώθηση στην τοπική ανάπτυξη, δίνουν νέες θέσεις εργασίας, συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά δίνουν και μια νέα αξιόπιστη επιλογή μετακίνησης για τους πολίτες.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, προχωράμε σε αυτή τη σύμβαση. Είναι μία σύμβαση που αφενός έχει να κάνει με την κατασκευή της ηλεκτροκίνησης, της σηματοδότησης, της τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών και του λεγόμενου συστήματος ETCSL1 στην υφιστάμενη γραμμή Λάρισα - Βόλος και αφετέρου, στην αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής.

Ο χρονικός ορίζοντας του έργου αυτού που θα χρηματοδοτηθεί από το ΥΜΕΠΕΡΑ είναι 36 μήνες. Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, κ. Βίνης, θα σας δώσει πιο αναλυτικές πληροφορίες. Εγώ, το μόνο που έχω να πω για αυτό το έργο είναι ότι είχε εξαγγελθεί επανειλημμένως και είναι η πρώτη φορά που η ΕΡΓΟΣΕ, εδώ και δεκαετίες θα έλεγα, δημοπράτησε ένα έργο πριν οκτώ μήνες και σήμερα το συμβασιοποιεί.

Αυτό που θέλω να επισημάνω είναι ότι πλέον, τα σιδηροδρομικά έργα στην Ελλάδα αλλάζουν σελίδα, διότι, πλέον, θα κάνουμε έργα με τη διαδικασία του λεγόμενου «turn key» που σημαίνει ότι θα γλιτώσουμε χρόνο, διότι, όπως γνωρίζετε, τα σιδηροδρομικά έργα ήταν κατακερματισμένα. Θέλαμε τουλάχιστον τέσσερα χρόνια μελετητική περίοδο. Θέλαμε άλλα τρία - τέσσερα χρόνια να δημοπρατηθούν και θέλαμε και άλλα τόσα χρόνια να τα κατασκευάσουμε. Με αυτή τη διαδικασία της μελετοκατασκευής που εγκρίθηκε και αυτό είναι το πιο βασικό, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έχουμε χρηματοδότηση πλέον 4 δισεκατομμύρια για αυτά τα έργα, θα ξεκινήσει.

Αυτό σημαίνει ότι τα έργα αυτά των 4 δισεκατομμυρίων που ανακοινώθηκαν χθες, θα συμβασιοποιηθούν, όχι σε 8 χρόνια, αλλά στους επόμενους 16 με 24 μήνες, που σημαίνει ότι αυτό που κάνουμε σήμερα, ως κυβέρνηση, είναι να διασφαλίζουμε το δημόσιο συμφέρον και στην ουσία να διασφαλίζουμε ότι τα έργα αυτά θα γίνουν γρήγορα, θα γίνουν αποτελεσματικά και θα γίνουν με απόλυτη διαφάνεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με μεγάλη χαρά βρισκόμαστε σήμερα στην Επιτροπή της Βουλής για να σας ενημερώσουμε για τρία πολύ σημαντικά έργα που προχωρούν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με τους εποπτευόμενους φορείς μας, την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και την ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και τη Γενική Γραμματεία Υποδομών, γιατί είναι τρία έργα που ουσιαστικά υπηρετούν μια μεγάλη γεωγραφική διασπορά.

Αφορούν τη Θεσσαλονίκη, για να τελειώσουμε πλέον το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, την Αλεξανδρούπολη και τη Θεσσαλία. Τρεις περιοχές, οι οποίες, δυστυχώς, τα προηγούμενα χρόνια είχαν μείνει χωρίς μεγάλα έργα υποδομής, τα οποία ερχόμαστε αυτή τη στιγμή να απαντήσουμε όλα αυτά τα ζητήματα και να τα προχωρήσουμε.

Για το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης και για τα σιδηροδρομικά σας μίλησε πάρα πολύ αναλυτικά ο κ. Υπουργός. Θα ήθελα να κάνω μόνο δύο επισημάνσεις. Σε ότι αφορά το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, ουσιαστικά προχωράμε, ώστε η πόλη να έχει και ΜΕΤΡΟ και Αρχαία. Με αυτή τη συμπληρωματική σύμβαση εξασφαλίζουμε να τελειώσει το ΜΕΤΡΟ το 2023, να υπηρετήσουμε την πολιτιστική μας κληρονομιά και να είναι λειτουργικό, ώστε οι Θεσσαλονικείς, μετά από τόσα χρόνια ταλαιπωρίας, να έχουν και ΜΕΤΡΟ.

Δεν πρέπει να είναι πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης το ΜΕΤΡΟ. Δυστυχώς, κάποιοι στη Θεσσαλονίκη έχουν επιλέξει να υποκινούν ανθρώπους, ώστε να δημιουργήσουν όλες αυτές οι συνθήκες, το οποίο, τελικά οι πολίτες θα το πληρώσουν. Δεν θα την πληρώσει κανένας Υπουργός, καμία Κοινοβουλευτική Ομάδα.

Δεν θα πληρώσει κανένας Υπουργός, καμία Κοινοβουλευτική Ομάδα η πόλη που ταλαιπωρείται τόσα χρόνια. Άρα, σε αυτό θα πρέπει να προχωρήσουμε.

Αν κάνουμε αναδρομή στο παρελθόν, θα δούμε ποια ήταν η κατάσταση το 2019. Παραλάβαμε μία κατασκευή του Μετρό της Θεσσαλονίκης με το μεγαλύτερο ποσοστό χωρίς ράγες, χωρίς επιδομή, χωρίς συρμούς, χωρίς φορέα λειτουργίας και χωρίς δύο ή μάλλον -θα έλεγα- τρεις σταθμούς. Αυτή την κατάσταση παραλάβαμε.

Για όλους αυτούς που λέγανε, ότι το μετρό το τέλος του 2020, τι να πω τα σχολια νομίζω, ότι είναι περιττά.

Σε ό,τι αφορά το σιδηρόδρομο νομίζω, αναλυτικά είπε ο Υπουργός, ότι είναι ένα έργο, που για τη Θεσσαλία ουσιαστικά θα την αναβαθμίσει, θα λειτουργήσει ουσιαστικά ως ένας προαστιακός ανάμεσα στη Λάρισα και στον Βόλο. Ένα έργο που θα δώσει άλλη πνοή, θα συνδεθεί και με το λιμάνι μελλοντικά, φτάνουμε 200 μέτρα από το λιμάνι, θα το συνδέσουμε μελλοντικά με το λιμάνι, οπότε θα αλλάξει ουσιαστικά όλη την οικονομία τη μικροοικονομία της περιοχής, ώστε πλέον ο Βόλος μαζί με τη Λάρισα, να συνδέονται πάρα πολύ γρήγορα.

Πάμε τώρα στο έργο της Αλεξανδρούπολης. Εκεί μιλάμε για ένα έργο, που ουσιαστικά μαζί με τις συνολικές παρεμβάσεις που κάνει το Υπουργείο μας -άλλωστε φαντάζομαι- ότι όλοι γνωρίζετε, ότι χθες ο Υπουργός ανακοίνωσε έργα τεσσάρων δις, το οποίο ένα πολύ μεγάλο αφορά την Αλεξανδρούπολη Ορμένιο και το οποίο ουσιαστικά θα αλλάξει όλη την τοποθέτηση της Αλεξανδρούπολης και της Θράκης στην ευρύτερη περιοχή. Μαζί με την Ανατολική Περιφερειακή την Οδό η οποία αυτή τη στιγμή περνάμε και ενημερώνουμε την Επιτροπή, η οποία είναι τα τρεισήμισι χιλιόμετρα μαζί με τη λειτουργία του προαστιακού καθώς και την αναβάθμιση του λιμένα, όλη η Αλεξανδρούπολη, θα αλλάξει τοποθέτηση σε όλο το χάρτη στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Εδώ μιλάμε βέβαια για ένα δρόμο, να σας πω πιο εξειδικευμένα και πιο τεχνικά στοιχεία, ο οποίος έχει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας με αφετηρία τη διασταύρωση της Περιφερειακής Οδού με την Εγνατία Οδό και θα τελειώνει στα όρια του λιμένα της Αλεξανδρούπολης.

Εκτός βέβαια από εργασίες οδοποιίας εκεί περιλαμβάνονται και μικρά τεχνικά έργα εργασίες αποχέτευσης ομβρίων και αποστράγγισης εργασίες σήμανσης και ασφάλισης καθώς και εργασίες ηλεκτροφωτισμού των κόμβων των γεφυρών καθώς και ο χρόνος κατασκευής αυτού του έργου είναι στα 2 χρόνια. Το κόστος του είναι 26 εκατομμύρια με ΦΠΑ και θα ήθελα σε αυτό το σημείο, να τονίσω και κάτι άλλο. Όλη αυτή η δουλειά που γίνεται όλο αυτό το διάστημα τους 26 μήνες στο χώρο των υποδομών φαίνεται και από τον τρόπο, πως λειτουργεί και ιδιωτικός τομέας. Γιατί το αναφέρω αυτό; Γιατί μόλις στις 25 Ιουνίου δημοπρατήθηκε το έργο και αυτή τη στιγμή το συμβασιοποιούμε. Από αυτό φαίνεται, ότι η αγορά αντιλαμβάνεται αυτή τη στιγμή, ότι τα έργα προχωρούν υπάρχει ένα πολύ μεγάλο έργο, το οποίο όλοι τρέχουμε να προλάβουμε, ώστε να μπορέσουν τα έργα υποδομής να είναι ο πολλαπλασιαστής της οικονομίας για την ανάπτυξη που έρχεται όλα αυτά τα χρόνια. Αυτά θα ήθελα να τονίσω.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, τον κύριο Καραγιάννη.

Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, δεν παραγνωρίζω την εθνική σημασία των έργων του Μετρό της Θεσσαλονίκης και της Περιφερειακής Οδού της Αλεξανδρούπολης, όμως υπάρχουν πολλοί καλοί ικανοί συνάδελφοι, που θα καλύψουν τα δύο αυτά σημαντικά έργα. Θα ήθελα προσωπικά, να αναφερθώ αποκλειστικά στο έργο της ηλεκτροκίνησης Βόλου-Λάρισας, ένα έργο με υπέρ τοπική και όχι μόνο τοπική σημασία, ένα έργο το οποίο ήταν ώριμο από το 2014 και ένα έργο το οποίο θα συμβασιοποιηθεί τις επόμενες μέρες, αφού περιήλθε κι αυτό στη μέγγενη των καθυστερήσεων.

Για να κάνω μια σύντομη αναδρομή, θα πω ότι η προηγούμενη Κυβέρνηση δεν κατόρθωσε, να δημοπρατήσει αυτό το έργο, γινόμαστε μάρτυρες στη Μαγνησία τον τελευταίο καιρό, ότι είναι ένα έργο της προηγούμενης Κυβέρνησης και επειδή -θα ήθελα- κύριε Πρόεδρε, να καταγραφούν τα πρακτικά, θα ήθελα, να μου δώσετε 4-5 λεπτά, γιατί είναι ένα σημαντικό έργο αυτό της ηλεκτροκίνησης -όπως προανέφερα- ενώ το έργο ήταν ώριμο προς ένταξη η προηγούμενη Κυβέρνηση αποφάσισε να τροποποιήσει τη μελέτη. Ορθώς για αυτό και υιοθετήθηκε και από τη σημερινή ηγεσία. Από κει και πέρα όμως δεν έκανε απολύτως τίποτα. Το μόνο στο οποίο περιορίστηκε να κάνει η προηγούμενη Κυβέρνηση ήταν οι αρμόδιοι Υπουργοί, να ανακοινώνουν τη δημοπράτηση του έργου. Το ανακοίνωσαν τρεις φορές επισήμως σε τεσσεράμισι χρόνια.

Εκείνο που μας κληρονόμησαν, δεν ήταν όχι η δημοπράτηση, δεν ήταν όχι οι οριστικές μελέτες, δεν ήταν ούτε καν τα οριστικά τεύχη δημοπράτησης. Έκαναν σε τεσσεράμισι χρόνια μια τροποποίηση της μελέτης του έργου. Ας δούμε λοιπόν, τι έγινε τα δύο τελευταία χρόνια. Οριστικοποιήθηκαν οι μελέτες, τα τεύχη δημοπράτησης και στη συνέχεια έγιναν οι αναγκαίοι αποχαρακτηρισμοί πέριξ της βιομηχανικής περιοχής βόλου. Έγινε η δημοπράτηση του έργου πριν οκτώ μήνες ,η ανάδειξη του αναδόχου, χωρίς ενστάσεις και προσφυγές και μέσα σε οχτώ μήνες, χρόνος που αποτελεί ρεκόρ πάμε για τη συμβασιοποίηση του έργου.

Δεν ήταν όμως μόνο αυτά. Υπήρξε, η αναγκαιότητα της τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου για την διευθέτηση της κοίτης ενός χειμάρρου που διατρέχει τη βιομηχανική περιοχή βόλου. Και εκεί κύριε Υπουργέ, ήρθαν τα αντικρουόμενα συμφέροντα της ΕΤΒΑ και πρέπει να το πω αυτό κύριε Βίνη και θα με συγχωρέσετε εδώ κύριε Διευθύνοντα Σύμβουλε της ΕΡΓΟΣΕ Τα αντικρουόμενα συμφέροντα της ΕΤΒΑ και του φορέα αυτοδιαχείρισης της βιομηχανικής περιοχής που έθεσαν αυτό το σπουδαίο αναπτυξιακό έργο σε κίνδυνο.

Κύριε Υπουργέ, αν δεν υπήρχε η δική σας σταθερή προσήλωση από την ανάληψη των καθηκόντων σας στο Υπουργείο, για την υλοποίηση αυτού του έργου, αν δεν υπήρχε η μεθοδικότητα του κυρίου Βίνη αυτά τα δύο τελευταία χρόνια που πραγματικά χρειάστηκε να έχει τεράστια ψυχικά αποθέματα για να ξεπεράσει όλα αυτά τα εμπόδια αλλά και η παρέμβαση της τελευταίας στιγμής του Υπουργού ανάπτυξης του κυρίου Άδωνη Γεωργιάδη ώστε να συγκεράσει αυτά τα αντικρουόμενα συμφέροντα ενδεχομένως, σήμερα να μην μιλούσαμε για ενημέρωση της αρμόδιας Επιτροπής και σύμβασιοποίηση του έργου. Αυτά τα λέω για να καταγραφούν για να δούμε τι έγινε τα τεσσεράμισι χρόνια και τι έγινε τα δύο τελευταία χρόνια. Ο αριθμός των ενεργειών που έγιναν τα δύο τελευταία χρόνια και οι αποφάσεις και οι ενέργειες και τα αποτελέσματα μπορούν να απαριθμηθούν σε δεκάδες διότι, τα προηγούμενα τεσσεράμισι χρόνια το μόνο που έγινε είναι μια τροποποίηση μελέτης.

Τα ξεχνάμε όμως όλα αυτά γιατί βρισκόμαστε, ενόψει της δημοπράτησης αυτού του σπουδαίου έργου που λέγεται ηλεκτροκίνηση Βόλου Λάρισας συμβασιοποίηση με διορθώνει ο κ. Σιμόπουλος ο οποίος προ του 2015 είχε εργαστεί και αυτός για την ωρίμανση του έργου. Το έργο παραδόθηκε ώριμο το 2014. Ποια είναι η σημασία τώρα αυτού του έργου κύριε Πρόεδρε, για να έχουμε και μια πλήρη αντίληψη του τι σημαίνει. Ο Βόλος και η Θεσσαλία η Λάρισα τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα είναι συνδεδεμένη ιστορικά και πολιτιστικά με το σιδηρόδρομο. Ο θεσσαλικός σιδηρόδρομος προ εκατό τριάντα ετών ήταν το πρώτο αυτοχρηματοδοτούμενο πετυχημένο έργο, που τελείωσε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα με κεφάλαια Ελλήνων του εξωτερικού και έκανε πολύ γρήγορα απόσβεση της αξίας του.

Έκτοτε στο σιδηρόδρομο βασίστηκε ολόκληρη η ανάπτυξη της Θεσσαλίας με οικονομικό πνεύμονα το λιμάνι του Βόλου και σε μια λογική αναπτυξιακού διπόλου μεταξύ Λάρισας και Βόλου αλλά και δυτικής Θεσσαλίας. Ήταν το μόνο μέσο μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών. Κάποια στιγμή, με τα κύματα αποβιομηχάνισης μαράζωσε και ο σιδηρόδρομος ο θεσσαλικός ενώ πριν 120 χρόνια είχαμε τις γραμμές του τρένου στις ξύλινες αποβάθρες του λιμανιού του Βόλου τώρα, την εποχή του εικοστού πρώτου αιώνα να μην έχουμε σιδηρόδρομο στο λιμάνι του βόλου. Πρόκειται λοιπόν, για μια σπουδαία υποδομή η σημασία της οποίας αγγίζει τόσο την περιφερειακή ανάπτυξη όσο και τις συνδυασμένες μεταφορές και εξυπηρετεί το αναπτυξιακό δίπολο Βόλου Λάρισας αξιοποιώντας, τόσο την τοπική παραγωγή αλλά ανοίγοντας μία ακόμα πύλη εισόδου της χώρας, από το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Γιατί δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι ο Βόλος μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη είναι το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι.

Μέσα, λοιπόν, από τις συνδυασμένες μεταφορές και από τη σύνδεση, και γι’ αυτό θα παρακαλέσω και εσάς και τον κύριο Υφυπουργό και τον κύριο Βίνη, αλλά και τη διοίκηση του ΟΣΕ τον κ. Πατέρα, να πάμε πολύ γρήγορα στην διόρθωση και την ολοκλήρωση των συνδέσεων της κεντρικής σιδηροδρομικής γραμμής με το λιμάνι του Βόλου και με τη β’ Βιομηχανική Περιοχή Βόλου. Πρόκειται για συνοδά έργα απολύτως αναγκαία που δεν αντιπροσωπεύουν σε χρηματική αξία, γιατί σε οικονομική αξία και σε υπεραξία πραγματικά συμπληρώνουν το κυρίως έργο, ούτε το 10% του κυρίως έργου.

Θα έλεγα εν κατακλείδι, κύριε Υπουργέ, ότι συμβασιοποιεί σήμερα μέσω του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών η κυβέρνηση της ΝΔ το πρώτο, έχουν ωριμάσει και άλλα μεγάλα αναπτυξιακά έργα, μεγάλο αναπτυξιακό έργο της περιοχής μας, που σε συνδυασμό με την αξιοποίηση του λιμένος Βόλου μπορεί να φέρει νέες προοπτικές για ολόκληρη τη Θεσσαλία. Είναι ένα έργο ανάπτυξης που η περιοχή μας το περίμενε δεκαετίες. Θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους εργάστηκαν σ’ αυτό. Χαίρομαι και εκφράζω την ικανοποίησή μου που ως βουλευτής Μαγνησίας είχα την ευκαιρία να συνδράμω με τη βουλευτική μου ιδιότητα στην απεμπλοκή αυτού του έργου και να βρισκόμαστε σήμερα προ των υπογραφών της σύμβασης. Σας ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, δεν περίμενα κάτι διαφορετικό από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, γιατί στην περίπτωση του μετρό της Θεσσαλονίκης σας στοιχειώνει η αλήθεια και οι ίδιες οι δηλώσεις σας. Καταλαβαίνω ότι είναι απόρροια αυτής της πρωτοφανούς σπασμωδικής αντίδρασης, του επικεφαλής της Kυβέρνησης του κυρίου Μητσοτάκη, ο οποίος όταν βρίσκεται σε πανικό προφανώς δεν ξέρει τι εννοεί με αυτά που λέει.

Είναι η περίπτωση που λίγες μέρες πριν έβαλε τις βάσεις για την επικοινωνία του ψέματος, του μύθου και της παραχάραξης ιστορικών δεδομένων, με τη φράση ότι ο Αλέξης Τσίπρας έφερε τα μνημόνια στην Ελλάδα. Κατά την ίδια λογική και ο κύριος Καραμανλής επιχειρεί σήμερα να μας πείσει ότι έτσι είναι, αν έτσι νομίζει ο ίδιος για το μετρό της Θεσσαλονίκης.

To Σεπτέμβριο του 2021, έλεγε ο Κώστας Καραμανλής, «εμείς πρέπει να σκεφθούμε με πρακτικούς τρόπους τι να κάνουμε, θέλουμε και τα αρχαία να αναδείξουμε και να έχουμε ένα μετρό λειτουργικό, ένα έργο το οποίο θα είναι ενιαίο και θα λειτουργήσει στις αρχές του 2023». Πριν προχωρήσω, ήδη έχει μετατεθεί η ημερομηνία για το τέλος του 2023, συμπληρώνει, και εδώ είναι η μεγάλη πολιτική εξαπάτηση, «με αυτόν τον τρόπο, με την απόσπαση δηλαδή των αρχαίων στο σταθμό της Βενιζέλου, το κόστος μειώνεται αισθητά, αφού με τη λύση που είχε επιλέξει ο ΣΥΡΙΖΑ θα εκτοξευόταν». Και ποια είναι η αλήθεια; Η εκτόξευση με μία μετριοπαθή εκτίμηση που ήταν τα 25 εκατομμύρια της μελέτης που υπήρχε, της μελέτης που κατατέθηκε, της μελέτης με την εταιρεία η οποία τη συνέταξε είχε επικοινωνία η Αττικό Μετρό και μετά την αλλαγή της κυβέρνησης Σεπτέμβρη και Οκτώβριο του ‘19 όταν έκανε δεκτές τις παρατηρήσεις σε μία μελέτη που υπήρχε. Σας παραπέμπω και στην αποκαλυπτική δημοσίευση της Εφημερίδας των Συντακτών, πέρα από όλα τα υπόλοιπα που λέμε, ότι μελέτη για την μη απόσπαση των αρχαίων της Βενιζέλου υπήρχε, την πετάξατε στο καλάθι των αχρήστων, γιατί έτσι υπέδειξε το μαξιλάρι του κυρίου Μητσοτάκη εκείνο το βράδυ στη Θεσσαλονίκη μετά τη Διεθνή Έκθεση.

Επισημαίνει ο κ. Καραμανλής ότι θα είναι πιο οικονομικό. Και τι έρχεται σήμερα; Αντί για την αύξηση των 25 εκατομμυρίων που προέβλεπε η αρχική μελέτη για να μείνουν τα αρχαία, με ότι αυτό έχει ως υπεραξία πολιτική και πολιτισμική, συμπληρωματική σύμβαση 45,3 εκατομμύρια ευρώ.

Τι αφορούν αυτά τα χρήματα; Για να ξέρουμε τι λέμε. Για ποιο λόγο θα καταβληθούν; Αφού, βέβαια, παραδεχτούμε ότι οι αριθμοί σχεδόν ποτέ δεν λένε μισές αλήθειες ή παρελκυστικά ψέματα. Μόνο το ‘19 –‘20 ο πρώτος χρόνος αδράνειας και καθυστερήσεων για την εξέλιξη του Μετρό που παρέλαβαν σε ωριμότητα πάνω από το 75% εξωδίκως 19 εκατομμύρια καταβλήθηκαν σε αποζημιώσεις, για ένα χρόνο αδράνειας! Και έρχεται ο Καραμανλής, στρεψοδικώντας με χρηστομάθειες, ότι οι υποκινούμενοι, κατά τον κύριο Καράγιαννη, πολίτες ή οι ανυπόληπτοι Έλληνες αρχαιολόγοι- που κι αυτοί υποκινούνται και κάνουν λόγο για υπερβολικά μεγάλα συμφέροντα που ωφελούνται από τις πολυετείς καθυστερήσεις- είναι άνθρωποι που δεν πρέπει να απασχολήσουν την δημόσια σφαίρα. Αποζημιώσεις 19,5 εκατομμύρια σε ένα χρόνο αδράνειας της κυβέρνησης Μητσοτάκη με υπουργεία Καραμανλή!

Ξεκίνησα να σας λέω, τι αφορούν αυτά τα χρήματα. Γιατί αυτό που δεν λέγεται και είναι πραγματικά μισή προσβλητική αλήθεια και πολιτική εξαπάτηση, είναι ότι στην ίδια τη Σύμβαση αυτή που για την οποία μας ενημερώνετε αναφέρεται ο κύριος λόγος της υπέρβασης και της αναγκαιότητας είναι η αλλαγή σχεδίων με την απόσπαση των Αρχείων της Βενιζέλου. Είναι η βασική αιτία για απαιτήσεις περίπου 50 εκατομμυρίων ευρώ από την κατασκευαστική εταιρεία όπου σε κάθε Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται: «Μετά την αναθεώρηση των σχεδίων». «Μετά τις νέες αποφάσεις», μετά την αλλαγή των σχεδίων και αρχίζουν πλέον να εξελίσσονται στο μέλλον και νέες αιτήσεις αποζημιώσεων οι οποίες, κυρίως, έχουν αιτία αυτήν την αλλαγή σχεδίων.

Μιλήσατε για το δείγμα της επανατοποθέτησης των αρχαίων και ως υπόδειγμα στην πλατεία Αγίας Σοφίας. Ανοίγω μια παρένθεση με την Βενιζέλου. Αυτό εδώ που σας δείχνω, εννοείται ότι είναι υπόδειγμα αποκατάστασης αρχαιολογικών μνημείων σε μία σύγχρονη πλατεία στη Θεσσαλονίκη; Αυτό εδώ, που ακόμα και οι πλέον συμπαθείς και επίμονοι οπαδοί του κιτς θα το απέρριπταν. Αυτό εδώ είναι σήμερα στη Θεσσαλονίκη! Και αυτό είναι δείγμα αποκατάστασης ανάπλασης και ενσωμάτωσης του πολιτισμού μας στη λειτουργία μιας πόλης.

Τι συμβαίνει, όμως, και γιατί συμβαίνουν όλα αυτά. Όσοι μας παρακολουθούν θα συμφωνήσουν ότι αυτά τα έργα και το έχουμε ξαναπεί, δεν έχουν κυβερνητική θητεία. Έχουν μια εθνική διάσταση στην οποία πρέπει να υπηρετούμε όλοι αλλά πρέπει να υπηρετούμε την αλήθεια με γενναιότητα. Γιατί θέλω να σας θυμίσω, ότι η Ν.Δ. έχει μια ιδιαίτερη σπουδή και πολύ καλές επιδόσεις να διακόπτει έργα! Να διακόπτει έργα και να καταβάλει αποζημιώσεις το Ελληνικό Δημόσιο στους εργολάβους. Το 2012- 2015 και για να μην μπερδεύουμε δεν είναι πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας, μη σας γίνει συνήθεια και εμμονή- 2012-2015 το πιστοποιεί και η ελληνική ιστορία για τα εκλογικά αποτελέσματα. Τι έχει κάνει η Ν.Δ; Με την αδράνεια και την πλήρη εγκατάλειψη του έργου έχει προκαλέσει την καταβολή αποζημιώσεων 200 εκατομμυρίων ευρώ στους κατασκευαστές. Στους ίδιους κατασκευαστές όμως, που δυστυχώς, μία ακόμα δήλωσή τους σας στοιχειώνει και έχει γίνει το Φεβρουάριο του ’19- επίσης τον Φεβρουάριο του ‘19 δεν κυβερνά ο Κυριάκος Μητσοτάκης ούτε κυβερνά η Ν.Δ.- είναι σε εξέλιξη η πραγματική ανανέωση και επαναλειτουργία ενός βαλτωμένου έργου μετά το ‘16. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Άκτωρ Α.Ε., αν σας θυμίζει κάτι, δηλώνει δημόσια ότι «με τους ρυθμούς που ακολουθούμε τώρα στα τέλη του 2020 μπορεί να είναι σε λειτουργία το Μετρό της Θεσσαλονίκης χωρίς τον Σταθμό της Βενιζέλου». Δεν ξέρω αν ως Διευθύνων Σύμβουλος της Άκτωρ Α.Ε. είναι κομματικό μέλος του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν το ξέρω αυτό και εξυπηρετεί τα συμφέροντα του ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτή τη στιγμή, η αλήθεια είναι ότι η σύμβαση, η οποία έρχεται σήμερα προς ενημέρωση, είναι το χαρακτηριστικό παράδειγμα της πολιτικής αλαζονείας, που, αντί να απολογηθεί στους Έλληνες πολίτες η παράταξη που υπηρετεί ο κ. Μητσοτάκης και ο κ. Καραμανλής, με τις όποιες εκφάνσεις και τάσεις παρουσιάζεται, έχει σαφέστατα μεγάλες ευθύνες, τρομακτικές ευθύνες, για το γεγονός ότι αυτό το έργο, που έπρεπε να παραδοθεί από το 2012, έφτασε ακόμα να είναι σε εξέλιξη.

Έχει σαφέστατα μεγάλες ευθύνες για το γεγονός ότι το 2015 παρελήφθη σχεδόν ερειπωμένο, εγκαταλειμμένο και στο 30% της ανάπτυξής του και παραδόθηκε πέραν του 75%, με ολοκλήρωση και επιτάχυνση των εργασιών.

Άρα, όλα αυτά το μόνο που αντιπροσωπεύουν είναι μια προσπάθεια η πραγματικότητα να είναι αυτή που έτσι νομίζει η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών ότι είναι, αλλά η πόλη, σε συντριπτική πλειοψηφία 62%, μιλά για δύο πράγματα, για την επαναφορά της υπόθεσης με το μετρό σε μορφή ανεκδότου, σε μορφή ανεκδότου, με ανεκδιήγητες πολιτικές αποφάσεις και η δεύτερη φράση, που στοιχειώνει αυτήν την Κυβέρνηση, είναι ότι πρόκειται για ένα πολιτιστικό έγκλημα.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Καιρίδης, έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δύο πράγματα θέλω να πω, πρώτον, για τα σιδηροδρομικά και δεύτερον, για το μετρό.

Ξεκινώ με το πρώτο.

Προχθές, κύριε Υπουργέ, ολοκλήρωσε τις εργασίες της και ψηφίστηκε το πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής για τη Θράκη. Μια δουλειά δεκατεσσάρων μηνών, που έγινε όλο το προηγούμενο διάστημα και περιλαμβάνει μια σειρά από πράγματα.

Το πόρισμα θα το παραδώσει η Πρόεδρος της Επιτροπής, κ. Μπακογιάννη, στον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Τασούλα, για να έρθει για συζήτηση στην Ολομέλεια.

Με ιδιαίτερη χαρά, μεγάλη και ευχάριστη έκπληξη, την επομένη της κατάθεσης του πορίσματος, προχωρήσατε εσείς σε συγκεκριμένες εξαγγελίες που υλοποιούν βασικές παραμέτρους του πορίσματος, όπως για τα σιδηροδρομικά, τη γραμμή Θεσσαλονίκης – Τοξότες και Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και σήμερα με το Λιμάνι Αλεξανδρούπολης και την σύνδεσή του με την Εγνατία.

Βασική αρχή του πορίσματος είναι η επένδυση στη διασυνδεσιμότητα των μεταφορών και στην διασυνοριακότητα της Θράκης.

Με ιδιαίτερη χαρά, χαιρετίζω και εγώ, ως μέλος της Επιτροπής και υπεύθυνος συντονιστής για τα οικονομικά - αναπτυξιακά θέματα της Διακομματικής Επιτροπής για τη Θράκη, ότι εσείς, ως Υπουργείο, πρώτοι, ήδη προχωρήσατε στις συγκεκριμένες εξαγγελίες.

Με αφορμή το συγκεκριμένο, να πω κάτι το οποίο στον κόσμο των κατασκευαστών είναι γνωστό, τα σιδηροδρομικά έργα στη χώρα μας έχουν αποδειχθεί πολύπαθα και πολύ περισσότερο από άλλης μορφής έργα.

Έχετε, λοιπόν, μπροστά σας μια πολύ μεγάλη πρόκληση, να τα βγάλουμε από την παθογένεια και την κακοδαιμονία τους, με το νέο τρόπο κατασκευής τους, ώστε να τρέξουμε γρήγορα μπροστά, διότι δεν μπορούμε να έχουμε τα λιμάνια και τα logistics χωρίς σιδηρόδρομο. Επίσης, όπως έχει πει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε ταξίδια κάτω των 500 χιλιομέτρων δε θα πρέπει να χρησιμοποιούμε αεροπλάνο, δηλαδή στην ηπειρωτική χώρα λίγο πολύ, ευκταίο και κάτω των 700 χιλιομέτρων, που συμπεριλαμβάνει όλη την ηπειρωτική χώρα, αλλά, εν πάση περιπτώσει, σίγουρα στα κάτω των πεντακοσίων, για να τρέξουμε γρήγορα μπροστά, στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα του Μετρό Θεσσαλονίκης. Εδώ τα πράγματα είναι απολύτως ξεκάθαρα. Επί τέσσερα χρόνια, την περίοδο 2015 – 2019, δεν έγινε απολύτως τίποτα στο Σταθμό Βενιζέλου, πέρα από την κάλυψη των αρχαιοτήτων, για να μην βάλλονται από τα φυσικά στοιχεία.

Δεν έγινε απολύτως τίποτα επί τεσσεράμισι χρόνια, σε όλο το διάστημα της διακυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

Εγώ δεν είμαι ούτε αρχαιολόγος ούτε δικαστής. Ακούω τι έχει να πει το ΚΑΣ, το ανώτατο συμβούλιο της πολιτείας για την προστασία των αρχαιοτήτων και τι έχει να μου πει και το ΣτΕ, όταν αποφασίζει περί νομιμότητας.

Το ΚΑΣ, λοιπόν, έχει αποφανθεί ότι δεν υπάρχει μελέτη, πέρα από κάποια αρχιτεκτονικά προσχέδια αλλά χωρίς στατικά και χωρίς μηχανολογικά για κατασκευή του σταθμού με τα αρχαία εκεί, χωρίς απόσπαση, δεν υπάρχει τίποτα τέτοιο.

Ευχολόγια υπάρχουν, παραπληροφόρηση υπάρχει, όπως αυτό το 62%. Δεν άκουσε δεν ξέρει ο κύριος συνάδελφος ότι η τοπική αυτοδιοίκηση στη Θεσσαλονίκης, ο Δήμαρχος της Θεσσαλονίκης, ο Περιφερειάρχης της Κεντρικής Μακεδονίας, όλοι οι φορείς της πόλης που έχουν δημοκρατική νομιμοποίηση έχουν ταχθεί υπέρ της λύσης την οποία προκρίνει το ΚΑΣ και την οποία ενέκριναν ως απολύτως νόμιμη το ΣτΕ. 164 εκατομμύρια η πιο ακριβή αρχαιολογική ανασκαφή στην Ευρώπη εδώ και δεκαετίες, για να μην ξεχνάμε τα νούμερα.

Εγώ κύριε Υπουργέ θέλω να σας είμαι ειλικρινής, θα καταθέσω ερώτηση όπου θα ζητώ από το Υπουργείο να μας δώσει μία λίστα, των ποσών που έχουν επιδικαστεί στους αναδόχους και στους εργολάβους από τις καθυστερήσεις που έχουν προκαλέσει οι προσφυγές που δεν τελεσφορήσουν. Για να δούμε ποιοι συμμετέχουν σε αυτήν την βιομηχανία και ποιων συμφέροντα εξυπηρετούν. Και βεβαίως, είναι ένα θέμα ευρύτερο το οποίο πρέπει να θέσουμε και στο Υπουργείο Δικαιοσύνης - εγώ δεν μασώ τα λόγια μου - διότι αυτή η συστηματική προσπάθεια υπονόμευσης, θα πρέπει να έχει κόστος για τον υπονομευτή και αν δεν τελεσφορήσει η προσφυγή όταν είναι επαναλαμβανόμενη και συστηματική και άρα κακόπιστη, θα πρέπει να έχει κόστος για τον προσφεύγοντα.

Δεν μπορεί το κράτος δικαίου, να καταλήγει σε αυτού του τύπου την κατάχρηση που οδηγεί σε αυτά τα εκτρωματικά. Και επειδή στη Θεσσαλονίκη την οποία τυγχάνει να ξέρω πάρα πολύ καλά, έχει δημιουργηθεί μια δεν θα πω «μαφία», αλλά μια ομάδα συγκεκριμένων, οι οποίοι αφού σαμποτάρισαν το έργο της υποθαλάσσιας που κόστισε εκατομμύρια στο ελληνικό δημόσιο και πλούτισαν κάποιοι εργολάβοι χωρίς να βάλουν μία πρόκα, έρχονται τώρα να κάνουν τα ίδια με το Μετρό, την ίδια ώρα που τριακόσια 300 μέτρα ανατολικότερα στο σταθμό της Αγίας Σοφίας, όπως πολύ παραστατικά εξηγήσατε, δεν συνέβη τίποτα αντίστοιχο ούτε βεβαίως το Μετρό των Αθηνών. Ωσάν η Αθήνα να μην είχε αρχαία.

Μας λέει το ΚΑΣ συγκεκριμένα, ότι το in situ θέτει σε κίνδυνο τις αρχαιότητες, διότι in situ σημαίνει ότι θα περάσουν τρυπάνια, για να μπορέσει να διανοιχθεί το φρεάτιο και να συνδεθεί η αποβάθρα με την επιφάνεια μέσα από τις αρχαιότητες, θα δημιουργηθούν κραδασμοί, διαβάζω τώρα εδώ τις εκθέσεις που έχει βγάλει το ΚΑΣ για να μην υπάρχει καμία παρανόηση. Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες. Επαναλαμβάνω δεν είμαι αρχαιολόγος και γιατί όλοι έχουνε γίνει αρχαιολόγοι αυτή τη στιγμή στη Θεσσαλονίκη, πάρα πολλοί έχουν ζηλέψει και αρχιτέκτονες και μηχανικοί και πολεοδόμοι και στατικοί και νομικοί. Θα μείνω στα επίσημα έγγραφα των επίσημων φορέων της πολιτείας με ανθρώπους επιστήμονες εγνωσμένου κύρους.

Θέλω να σας συγχαρώ, για την προσπάθεια που κάνετε στο να ξεκολλήσουν τα έργα, στο να προχωρήσει η χώρα μπροστά. Και ως Βουλευτής όχι βέβαια ούτε Θεσσαλονίκης ούτε Θράκης αλλά με ενδιαφέρον για όλη τη χώρα, να σας πω ως Βουλευτής της Βόρειας Αθήνας, τα συγχαρητήρια για την έναρξη των εργασιών που επίκειται. Ενός πολύ μεγάλου έργου του μεγαλύτερου έργου δημοσίου υποδομών στην Ευρώπη σήμερα που είναι η γραμμή 4 της Αθήνας.

Εύχομαι πραγματικά, ότι την ώρα που η Αθήνα θα έχει τέσσερις γραμμές η πόλη όπου μεγάλωσα και αγαπώ η Θεσσαλονίκη, επιτέλους θα αποκτήσει την μία γραμμή μετά από τόσες δεκαετίες και τόσες καθυστερήσεις και τόση κακοπιστία από μέρους συγκεκριμένων συμφερόντων, που δεν θέλουν την πόλη και τη χώρα να προχωρήσει μπροστά.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι δεδομένο και λογικό οι Θεσσαλονικείς, προφανώς, να επιθυμούν και να περιμένουν και την ολοκλήρωση του έργου, αλλά και την παράδοσή του σε χρήση, διότι κατανοούμε όλοι το τεράστιο πρόβλημα που υπάρχει σε αυτήν την πόλη και ιδιαίτερα αυτές τις εποχές, όπου, μέσα στην πανδημία, είναι ένας επιπλέον λόγος να συνεχίζεται ο συνωστισμός στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Αυτό που προκύπτει, από όσα ακούσαμε πριν, είναι ότι δεν είχαμε κάποια λύση ως το 2019. Οι Θεσσαλονικείς, προφανώς, περιμένουν το έργο ολοκληρωμένο, εκτιμώ, και με το σταθμό Βενιζέλου σε λειτουργία. Άρα, λοιπόν, το έργο έπρεπε θα πρέπει πλέον να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί, όχι μόνο με αυτό το τμήμα, αλλά και με τα τμήματα και τις επεκτάσεις προς τα ανατολικά και δυτικά, για τα οποία θα ήθελα να κάνω και τη σχετική ερώτηση. Ποιες είναι οι προβλέψεις για την ολοκλήρωσή τους; Εμείς σε σχέση με το πρόβλημα του σταθμού Βενιζέλου εκτιμούμε ότι έπρεπε και είχαμε προτείνει να συγκροτηθεί μια επιστημονική επιτροπή κοινής αποδοχής από όλους τους φορείς και τα κόμματα, να έχουμε μια έγκυρη κοινά αποδεκτή λύση, ώστε να αποφύγουμε τις προσφυγές, γιατί δημιουργούν, όπως ειπώθηκε, καθυστερήσεις και όλες τις άλλες παρενέργειες, οι οποίες αφορούν και στο κόστος, αλλά και στην καθυστέρηση του ίδιου του έργου.

Από την άλλη πλευρά, προφανώς, έχει γίνει ένα βήμα. Θα θέλαμε να προχωρήσουμε και να έχουμε μια εξέλιξη. Δεν μπορούμε να δεχθούμε, από τη μια μεριά, ούτε τις καθυστερήσεις και τα εγκαίνια σε μουσαμάδες από την προηγούμενη Κυβέρνηση, αλλά θα πρέπει να φύγει και η αβεβαιότητα και η ανησυχία για το χρόνο ολοκλήρωσης και παράδοσης του έργου, στο οποίο και επιμένουμε και θα προχωρήσω σε ορισμένες ερωτήσεις.

Πώς προχωρούν οι εργασίες ιδιαίτερα σε σχέση με το σταθμό Βενιζέλου, αν έχουν αποκαλυφθεί όλα τα αρχαία, αν έχουν αρχίσει εργασίες ανασκαφών κάτω από τα αρχαία, αν θα τελειώσουν το 2021, όπως είχε ανακοινωθεί ή πότε, τέλος πάντων, θα τελειώσουν και ποια είναι η τελική πρόβλεψη ολοκλήρωσης του έργου; Είχατε πει και εσείς, κύριε Υπουργέ, και νομίζω και ο Διευθύνων Σύμβουλος, ότι η κατασκευή θα πραγματοποιηθεί το 2022-2023 και η δοκιμή των συστημάτων το 2024-2025. Άρα ο σταθμός θέλει 2 χρόνια να ολοκληρωθεί και 18 τουλάχιστον μήνες για δοκιμές, οπότε πάμε στο 2025. Δεν μπορεί να λειτουργήσει το 2023, σύμφωνα με αυτά που μπορώ να υπολογίσω. Δεν είναι αληθές ότι τελειώνει το 2023. Εν πάση περιπτώσει, αν αυτό λέγεται για εντυπώσεις, δεν έχουν ανάγκη από εντυπώσεις οι Θεσσαλονικείς. Να πούμε και να προβλέψουμε να πληροφορήσουμε τον κόσμο σωστά, εκτός εάν υπάρχουν άλλα στοιχεία, τα οποία περιμένω να ακούσω.

Επίσης, θα θέλαμε να γνωρίζουμε τι προβλέπει το επίσημο χρονοδιάγραμμα της κατασκευάστριας κοινοπραξίας για αυτό το έργο. Κλείνοντας με αυτό το έργο, θέλω να ρωτήσω αν είναι εξασφαλισμένες οι χρηματοδοτήσεις, αν υπάρχει κάποιος κίνδυνος και σε ποια περίπτωση. Οι 4 συμπληρωματικές συμβάσεις, τα 15 εκατομμύρια από την αρχική σύμβαση που επίσης είναι για αρχαιολογικές εργασίες και 33 εκατομμύρια από απρόβλεπτα του έργου, ανεβάζουν το κόστος στα 130 εκατομμύρια για συμπληρωματικές συμβάσεις και στα 165 περίπου εκατομμύρια στο σύνολο, που αφορούν και σχετίζονται με τις αρχαιολογικές ανασκαφές και τα αρχαιολογικά ευρήματα. Βέβαια, είναι πολύ κάτω από το 50% της αρχικής Σύμβασης που ήταν 945 εκατομμύρια και ξεκίνησε, δυστυχώς, το μακρινό 2006 και έχουμε φτάσει στο 2021.

Δυο λόγια για το έργο της κατασκευής της Ανατολικής Περιφερειακής Οδού Αλεξανδρούπολης. Πράγματι, σημαντικό αναπτυξιακό έργο για μια περιοχή με ιδιαίτερης στρατηγικής και γεωπολιτικής σημασίας για τη χώρα μας και από πλευράς ανάπτυξης και από πλευράς επίλυσης προβλημάτων που σχετίζονται και με την πόλη της Αλεξανδρούπολης, αλλά και με την ευρύτερη περιοχή για την ανάπτυξη, το εμπόριο, τις μεταφορές, τον τουρισμό, αλλά σχετίζεται και με την προοπτική της Αλεξανδρούπολης ως ένας ενεργειακός κόμβος για την χώρα μας. Μένει από ό,τι είδα από την περίληψη που έχουμε στα χέρια μας η εσωτερική οδοποιία του λιμένα Αλεξανδρούπολης για να κατασκευαστεί από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης με μελλοντική εργολαβία. Θα μπορούσαμε να έχουμε μια ένδειξη για το χρόνο αυτόν; Όπως επίσης ένα άλλο ερώτημα αφορά στο πότε θα γίνει η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την σιδηροδρομική Εγνατία; Τι υποδομές υπάρχουν; Υπάρχει κάποιο τμήμα προς κατασκευή και είναι στο λιμάνι; Θα το κατασκευάσει και αυτό ο φορέας διαχείρισης ή η ΕΡΓΟΣΕ; Θέλω να αναγνωρίσω, δεν ξέρω για την ωρίμανση του έργου τι χρόνος χρειάστηκε, αλλά τουλάχιστον στη φάση τη διαγωνιστική δεν είχε καθυστερήσεις.

Κλείνω με το έργο της μονής Σιδηροδρομικής Γραμμής Λάρισα – Βόλος, το οποίο πράγματι είναι ένα σημαντικό έργο για την αναβάθμιση γενικά του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας το οποίο πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα, με έργα για τις υποδομές, την ηλεκτροκίνηση που πέραν του ότι ο σιδηρόδρομος είναι ένα φιλικό προς το περιβάλλον μέσον με την ηλεκτροκίνηση γίνεται ακόμα πιο φιλικό το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των σιδηροδρομικών δικτύων, όπως επίσης και συστήματα τηλεματικής, επικοινωνιών, βελτίωση σηματοδότησης.

Όσο απαραίτητες είναι οι επεκτάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου τόσο απαραίτητα είναι και τα έργα της αναβάθμισης και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης για την οποία θα θέλαμε να ακούσουμε ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ή ο σχεδιασμός για να έχουμε μια ολοκληρωμένη ηλεκτροκίνηση σε όλο το δίκτυο της χώρας, γιατί τα πλεονεκτήματά της είναι προφανή και τα ανέφερα πριν.

Επίσης είναι σημαντικό να συνδέονται και τα λιμάνια και τα παραγωγικά κέντρα, οι βιομηχανικές περιοχές, τα αεροδρόμια μεταξύ τους και ιδιαίτερα με το σιδηροδρομικό δίκτυο και οι αυτοκινητόδρομοι και σε σχέση και με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Αναφερθήκατε πολλές φορές, κύριε Υπουργέ, στις εξαγγελίες για το πακέτο των έργων του σιδηροδρομικού δικτύου στα 4 δις. Βέβαια, ακόμη είμαστε στις εξαγγελίες, είστε και στον τρίτο χρόνο κυβερνητικής θητείας, πλέον, άρα θα πρέπει να δούμε κάποια στιγμή και έργα να υλοποιούνται, αλλά όμως υπάρχουν κάποια κενά σε αυτά που ακούσαμε και διαβάσαμε που αφορούν στην μη ολοκληρωμένη σιδηροδρομική Εγνατία που για εμάς ξεκινά από την Ηγουμενίτσα και πρέπει να φτάνει μέχρι τον Έβρο, στο δίκτυο της Πελοποννήσου μετά την Πάτρα δεν ανακοινώθηκε κάτι, στη σύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας και βέβαια οι συνδέσεις με τα διευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα.

Κλείνω με μια αναφορά, βέβαια, θα έχουμε την ευκαιρία να το συζητήσουμε φαντάζομαι σε άλλη συνεδρίαση, αλλά αναφερθήκατε ότι όλα αυτά τα έργα θα προχωρήσουν με το σύστημα μελέτη - κατασκευή. Θεωρώ, ότι αυτό το σύστημα έχει και πλεονεκτήματα έχει, όμως, και κάποια σημεία που πρέπει να προσέξουμε. Δεν μπορεί να γίνει κανόνας, διότι υπάρχουν διάφορες επιπτώσεις είτε στον ανταγωνισμό είτε στο κόστος του έργου. Θα πρέπει να το ξανασυζητήσουμε. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Γκόκα. Η σιδηροδρομική Εγνατία είναι κάτι που είναι όνειρο πιστεύω όμως επειδή επανέρχονται πάλι οι δημοπρατήσεις μελετών να γίνει κάποια στιγμή πράξη, κύριε Καραγιάννη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Να ενώσουμε τις δυνάμεις για να το πετύχουμε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ενώσουμε τις δυνάμεις μας και θα το παλέψουμε σίγουρα.

Στο σημείο αυτό, ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Κούβελας Δημήτριος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, 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, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων – Ηλίας.

Τον λόγο έχει ο κύριος Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ και τους συναδέλφους. Μέχρι το 2019 από το 2012 συμμετείχα και εγώ σε υψηλούς τόνους στην αντιπαράθεση για το μετρό Θεσσαλονίκης κυρίως για το σταθμό Βενιζέλου. Θυμίζω ότι το 2012 παραλάβαμε ένα έργο ουσιαστικά χωρίς εργολάβο με πάρα πολλά προβλήματα οικονομικά και βέβαια με πάρα πολλά προβλήματα σε διάφορους σταθμούς, δεν ήταν μόνο η Βενιζέλου, στην Νέα Ελβετία, στο αμαξοστάσιο ενδεικτικά, προβλήματα τα οποία λύσαμε και βέβαια τα έργα πολιτικού μηχανικού προχώρησαν κατά 50%. Κύριο μας πρόβλημα ήταν η Βενιζέλου. Όταν όμως ο Πρωθυπουργός, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, από το βήμα της ΔΕΘ εξήγγειλε ότι θα προχωρήσει η Βενιζέλου με τη μέθοδο της απόσπασης και της επανατοποθέτησης, σταμάτησα να συμμετέχω σε αυτή την αντιπαράθεση σε υψηλούς τόνους γιατί ήμουν σίγουρος ότι θα προχωρήσει έτσι το έργο, ένα έργο που για τη Βενιζέλου ήμουν σίγουρος ότι αυτή αποτελούσε τη μοναδική λύση.

Στα πλαίσια της καλής μου διάθεσης, πιστεύω απόλυτα ότι στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ και Bουλευτές ακόμη και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός εγκλωβίστηκαν στην προσωπική πολιτική της προηγούμενης διοίκησης της Αττικό Μετρό ή στην προσπάθεια κάποιων στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ αρχαιολόγων να στήσουν καριέρες. Θεωρώ ότι αυτή είναι η βάση του προβλήματος, όπως παράλληλα και η προσπάθεια μιας ομάδας ανθρώπων της πόλης που έχει συνηθίσει να αντιμάχεται όταν έρχονται κονδύλια στην πόλη. Σήμερα το βλέπουμε με μια άλλη μορφή, το βλέπουμε με τη ΔΕΘ, έχει γίνει προσφυγή για το χωρικό σχέδιο της ΔΕΘ, ένα χωρικό σχέδιο το οποίο ξεκίνησε από την προηγούμενη διοίκηση, από την προηγούμενη Kυβέρνηση για την ανάπλαση του χώρου της ΔΕΘ, εκεί που βρίσκεται σήμερα. Άρα είμαστε στο ίδιο έργο θεατές.

Πιστεύω απόλυτα ότι ήρθε η ώρα επιτέλους σε αυτή την πόλη να ρίξουμε τους τόνους. Πρέπει να προχωρήσει το έργο, δεν χρειάζονται επιπλέον προσφυγές. Είναι ένα έργο, το οποίο όλοι θα το χαιρόμαστε. Προσωπικά θα αισθάνομαι ότι έχω δικαιωθεί όταν θα μπω στο σταθμό Βενιζέλου μαζί με άλλους, θα ανέβω από εκεί ή θα κατέβω και πραγματικά θα έχουμε ένα σταθμό μουσείο κάτι για το οποίο είμαι σίγουρος. Τονίζω στους συναδέλφους ότι επιχειρηματολογούν υπέρ μιας μελέτης φαντάσματος, μιας μελέτης που δεν υπήρχε ποτέ, γιατί τα 4 χρόνια από το 2015 τον Σεπτέμβριο, όταν με Υπουργό την κυρία Πλάκα πέρασε από το ΚΑΣ η λύση της παραμονής μέχρι το 2019 που παρέδωσαν την εξουσία, δεν υπήρχαν απορροφήσει στο σταθμό Βενιζέλου δεν είχαν γίνει έργα. Είναι κάτι σημαντικό, ας πάρουμε τους λογαριασμούς στην Βενιζέλου από το 2015 έως το 2019.

Η προηγούμενη διοίκηση της Αττικό Μετρό χρησιμοποίησε το έργο για προσωπικούς λόγους, στόλιζε τους γερανούς, ανάγκασε, κατά τη γνώμη μου, εγκλώβισε, ακόμη και τον Πρωθυπουργό να πάει, γιατί πιστεύω ότι ο κ. Τσίπρας εγκλωβίστηκε σ αυτήν την ιστορία, δεν θα πήγαινε σε καμία περίπτωση να εγκαινιάσει μουσαμάδες. Όσον αφορά γενικά το θέμα της Αλεξανδρούπολης, ήθελα να πω, θεωρώ ότι πραγματικά από τη δεκαετία του 90 όλες οι κυβερνήσεις με τον έναν ή με τον άλλον τρόπο, άλλες πιο γρήγορα, άλλες πιο αργά υιοθέτησαν έναν σχεδιασμό, ο οποίος θέλει την βόρειο Ελλάδα, αλλά και όλη την Ελλάδα να είναι κέντρο διεθνών μεταφορών. Μπορεί η βόρεια Ελλάδα, κυρίως, να παίξει για την νοτιοανατολική Ευρώπη το ρόλο τον οποίο παίζει το Ρότερνταμ στην βορειοδυτική. Και αυτό ακριβώς κάνει η παρούσα Kυβέρνηση με τα έργα τα οποία εξαγγέλλει, είτε είναι σιδηροδρομικά είτε είναι οι περιφερειακοί της Αλεξανδρούπολης.

Ας προσπαθήσουμε στην πόλη να προχωρήσουμε ενωμένοι και τονίζω ότι όταν ήμουν Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων δεν άλλαξα κανένα σχεδιασμό για κανένα έργο που βρήκα ώριμο από τους προηγούμενους. Eπειδή οι εποχές αλλάζουν, οι κυβερνήσεις αλλάζουν, ας μάθουμε στην πόλη να μην αλλάζουμε σχεδιασμούς. Ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ :** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Καταρχάς θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση. Νομίζω πως θα πρέπει και στις Κοινοβουλευτικές Επιτροπές να εφαρμόζεται ο κοινοβουλευτικός κανόνας για το λόγο των Βουλευτών. Δεν είστε εσείς κ. Σιμόπουλε η βασική αιτία, πριν από εσάς αυτός ο κανόνας παραβιάστηκε. Νομίζω είναι πιο λειτουργικό και πιο χρήσιμο τελικά και για την Επιτροπή, αλλά ας σταματήσω να γκρινιάζω.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σεβαστό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Θα ξεκινήσω από την ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας – Βόλου. Έργο ώριμο, απαραίτητο, αναγκαίο, ναι, δεν καταλαβαίνουμε όμως γιατί αυτή η γραμμή θα πρέπει να είναι μονή. Πόσο σύγχρονο είναι σήμερα μία σιδηροδρομική γραμμή να είναι μονή; Δεν θα έπρεπε να είναι διπλή; Δεν θα εξασφαλίζαμε μεγαλύτερες ταχύτητες; Είναι ένα ερώτημα που φαντάζομαι είναι στα χείλη πολλών ανθρώπων που ακούνε γι’ αυτό το έργο.

Πάμε τώρα στο μετρό της Θεσσαλονίκης. Θέλω να κάνω ένα πολύ σύντομο ιστορικό.

Για όσους γνωρίζουν και τυχαίνει να γνωρίζω καλά αυτήν την πόλη, το έργο αυτό ξεκίνησε το 2006. Από τότε συμπληρώθηκαν ήδη 15 χρόνια κατασκευής του μετρό, είμαστε στον 16ο χρόνο, με προοπτική να φτάσουμε τα 20; Δεν ξέρω. Είναι άγνωστο το πότε ακριβώς θα ολοκληρωθεί το έργο. Το να γίνονται αυτοί οι καυγάδες, να ξαναγίνονται και να ξαναγίνονται αυτοί οι καυγάδες από δύο κυβερνήσεις, τρεις, όλες τις προηγούμενες, που έχουν τεράστιες ευθύνες για το ότι το έργο βρίσκεται στη φάση που βρίσκεται και δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, είναι το λιγότερο εξοργιστικό για τους κατοίκους της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Δεύτερη παρατήρηση η μέθοδος κατασκευής του έργου επιλέχτηκε να είναι η λεγόμενη μελετοκατασκευή, δηλαδή, βλέποντας και κάνοντας. Ο κύριος Υπουργός είπε ότι με αυτήν τη μέθοδο εξασφαλίζεται η ταχύτητα των έργων. Όπως βλέπετε στο μετρό της Θεσσαλονίκης δεν επιβεβαιώθηκε αυτή η αρχή, αυτή η ιδιότητα της μελετοκατασκευής. Το αντίθετο, καθυστέρησε. Γιατί; Γιατί η μελετοκατασκευή έχει και μία άλλη πλευρά που θα μπορούσε να ονομαστεί, η χαρά του εργολάβου, όπου μέσα από καθυστερήσεις, μέσα από διάφορες μεθόδους και μεθοδεύσεις, τελικά αυξάνει υπέρογκα το κόστος κατασκευής ενός έργου, όπως έγινε με το μετρό της Θεσσαλονίκης και βέβαια κερδίζουν πάρα πολλά εκατομμύρια οι κατασκευαστικές εταιρείες, οι μεγάλες τεχνικές εταιρείες.

Τρίτη παρατήρηση. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς αρχαιολόγος, όσοι ζουν στη Θεσσαλονίκη ή και ένας μαθητή που έχει κάνει βυζαντινή ιστορία στο δημοτικό γνωρίζει ότι αν σκάψει 6μ., 10μ. κάτω από την Εγνατία Οδό, όπου ήταν και η χάραξη του μετρό, θα βρει βυζαντινές αρχαιότητες. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς αρχαιολόγος για να το σκεφτεί αυτό. Αυτό συνέβη λοιπόν και βρέθηκαν τα βυζαντινά και στο Συντριβάνι και στο Σταθμό Βενιζέλου και στο Σταθμό Αγίας Σοφίας. Εάν ανασκαφεί κατά μήκος της η Εγνατία Οδός, η οποία παραμένει η ίδια, με την ίδια χρήση εννοώ, από εκείνους τους βυζαντινούς αιώνες, τα ίδια θα βρει.

Συνεπώς, δεν καταλαβαίνω γιατί εδώ επισείετε και μάλιστα το νούμερο των 164 εκατομμυρίων ευρώ αρχαιολογικών ερευνών. Καταρχήν δεν ξέρω αν αυτό το νούμερο πραγματικά, αλλά οι αρχαιολογικές έρευνες πιθανόν να κοστίσουν ίσως και περισσότερο κάποιες φορές. Δεν πάει έτσι, δεν τα ζυγίζουμε. Εν πάση περιπτώσει η ουσία είναι ότι έχει καθυστερήσει πάρα πολύ το έργο. Οι ευθύνες είναι τεράστιες. Η βασική ευθύνη είναι η ίδια η μέθοδος κατασκευής του, μέσα από την οποία βλέπουμε ότι καθυστερεί εξαιρετικά επικίνδυνα θα έλεγα η κατασκευή ενός έργου. Θα μπορούσε κανείς να πει χαριτολογώντας, ότι εάν αυτό το έργο προβλεπόταν ως επέκταση του μετρό της Αθήνας, πιθανόν να έφτανε και νωρίτερα απ’ αυτά τα 15-16 πιθανών χρόνια που μένουν ακόμα μέχρι να ολοκληρωθεί.

Πάω τώρα στο τρίτο έργο, στην Αλεξανδρούπολη. Στην κατασκευή της ανατολικής περιφερειακής οδού της Αλεξανδρούπολης. 3,5 χιλιόμετρα είναι απ’ ότι είδαμε στο φάκελο. Τελικός προϋπολογισμός 26 εκατομμύρια. Συνδέει το λιμάνι με την Εγνατία οδό. Ως εδώ καλά.

Και παρεμπιπτόντως, λέμε εμείς, συνδέει αυτή η περιφερειακή οδός το λιμάνι με την Εγνατία οδό και ενδιάμεσα βρίσκεται το στρατόπεδο «Γιαννούλη» στην Αλεξανδρούπολη. Για όσους δεν γνωρίζουν τι είναι το στρατόπεδο «Γιαννούλη», είναι το στρατόπεδο που επέλεξαν οι Αμερικανοί προκειμένου να εγκαταστήσουν εκεί τη νέα τους χερσαία βάση ως υποστηρικτική βάση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Αυτή είναι η βασική αιτία της προτεραιότητας και της επιτάχυνσης του έργου. Αυτή είναι και η βασική αιτία της προτεραιότητας και επιτάχυνσης του άλλου έργου που ανακοινώθηκε εδώ, καθώς και χτες από τον Υπουργό, και μιλώ για την ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου, έτσι ώστε τα Αμερικανό - Νατοϊκά στρατεύματα και όλος ο πολεμικός εξοπλισμός, τα στρατεύματα και ο στρατός που θα κατευθύνεται στη συνοριογραμμή με την Ρωσία, να έχει γρήγορη πρόσβαση.

Βεβαίως πρέπει να πούμε εδώ, ότι αυτή η ανατολική περιφερειακή της Αλεξανδρούπολης είναι απαραίτητη για τους κατοίκους. Είναι και άλλα έργα όμως είναι απαραίτητα. Απαραίτητα άρα δεν είναι τα αντιπλημμυρικά έργα; Γιατί ακριβώς δίπλα από το αεροδρόμιο και δίπλα από το λιμάνι στον Απαλό, τα αντιπλημμυρικά έργα φωνάζουν και πέρσι το χειμώνα είχαμε νεκρό πυροσβέστη. Γιατί η σχολική στέγη στην πόλη πραγματικά είναι σε πολύ άσχημη κατάσταση, Υπάρχει ένα ολόκληρο δημοτικό σχολείο το 13ο, το οποίο δεν υφίσταται και τα παιδιά που είναι γραμμένα σ αυτό είναι διάσπαρτα στα υπόλοιπα σχολεία. Γιατί το τελευταίο σχολείο που χτίστηκε στην πόλη ήταν πριν από 20 χρόνια, το 2ο ΕΠΑΛ και πριν από 10 χρόνια ένα νηπιαγωγείο στην Καλλιθέα. Γιατί χάνονται οικόπεδα που αποχαρακτηρίζονται από σχολεία σε οικόπεδα, τα οποία γίνονται πολυκατοικίες όπως αυτό πρόσφατα που έγινε στην οδό Κωνσταντινουπόλεως στην Αλεξανδρούπολη. Γιατί το Κέντρο Υγείας της Αλεξανδρούπολης το οποίο έχει επιβαρυνθεί και λόγω της πανδημίας αντιμετωπίζει ένα έντονο στεγαστικό πρόβλημα και νοικιάζει ισόγειους χώρους διπλανής οικοδομής. Και αυτά είναι προτεραιότητες για τον λαό της Αλεξανδρούπολης. Βλέπουμε όμως, ότι αυτά μένουν πίσω, προκειμένου να γίνουν αυτά τα έργα.

Δεν έχουμε κάτι άλλο να προσθέσουμε. Θα επιμείνουμε και θα επιμένουμε να φέρνουμε στη Βουλή συνολικά τις ανάγκες του λαού της περιοχής. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει, ο κύριος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Για το Μετρό αρκετά ακούστηκαν και ρωτήθηκαν. Ας ελπίσουμε ότι θα δοθούν τεκμηριωμένες απαντήσεις. Το σίγουρο είναι ότι οι ευθύνες αφορούν και τα δύο μεγάλα κόμματα, οπότε δεν νομίζω ότι πρέπει να αναφερθεί κανείς παραπάνω, τα είπαμε όλα.

Όσον αφορά τώρα την περιφερειακή Αλεξανδρούπολης. Είναι ένα έργο που για μας αποτελεί έκπληξη, αφού δεν συζητείται έντονα τα τελευταία χρόνια, αλλά δρομολογήθηκε με πάρα πολύ γρήγορους ρυθμούς. Μας έκανε μεγάλη εντύπωση. Προφανώς συμβαίνει λόγω της χρήσης του λιμανιού από τους Αμερικανούς. Λογικό φαίνεται πάντως, αφού διακινείται αρκετό στρατιωτικό τροχαίο υλικό από εκεί. Γι’ αυτό το έργο θα κατασκευαστούν συνολικά 3,03 χιλιόμετρα αστικής αρτηρίας και 0,5 χιλιόμετρα που θα συνδέεται με το λιμάνι, με δύο λωρίδες 325 μέτρα ανά κατεύθυνση και πλάτος διαχωριστικής νησίδας 2,2 μέτρα και αυτό, είναι κάτι που δεν βλέπουμε συχνά και μας έκανε εντύπωση. Δεν γνωρίζουμε, όμως, εάν θα επηρεάζεται στο μέλλον από τη στρατιωτική χρήση του.

Επίσης, μας έκανε εντύπωση ότι αποκλείστηκε η Τέρνα , «ο εθνικός κατασκευαστής μας». Επίσης, η άλλη μεγάλη εταιρεία, η Άκτωρ και η Ίντρακατ, που επίσης συμμετείχαν. Αυτό που δεν είναι καθαρό, είναι, το πώς καλύπτεται η χρηματοδότηση, δηλαδή, εάν θα είναι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Φανταζόμαστε στο εθνικό σκέλος, όπου είχε συμπεριληφθεί το 2019, αν και έχει γίνει αίτηση να ενταχθεί στο Ε.Σ.Π.Α. 2014 - 2020. Οι ερωτήσεις μας, είναι, οι εξής. Γιατί αποκλείστηκε η Τέρνα και οι υπόλοιποι μεγάλοι από το διαγωνισμό; Είναι πραγματικά εντυπωσιακό.

Η δεύτερη ερώτηση. Θα ενταχθεί το έργο στα συγχρηματοδοτούμενα Ε.Σ.Π.Α. της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Έχει γίνει αίτηση;

Όπως είδαμε στον απολογισμό και προϋπολογισμό, υπάρχει μία σοβαρή υποπραγματοποίηση στο σκέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οπότε θα μπορούσε να καλύψει περισσότερα έργα.

Επόμενη ερώτηση. Εάν δεν χρηματοδοτηθεί από το Ε.Σ.Π.Α. και για να μη μειώνετε το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, στερώντας χρήματα από τα άλλα έργα στην επαρχία, θα μπορούσε ίσως να το καλύψει η αμερικανική πλευρά;

Ο προϋπολογισμός είναι πάρα πολύ μικρός για τα αμερικανικά μεγέθη, ενώ θυμίζουμε ότι το 2019 είχαν αναλάβει την ανέλκυση μιας φορτηγίδας, η οποία μπλόκαρε την προβλήτα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, με κόστος 2,3 εκατομμύρια ευρώ και τελικά καλύφθηκε από τον αμερικανικό στρατό. Οπότε, δεν νομίζουμε ότι είναι, κάτι παράλογο.

Όσον αφορά τώρα την ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος – Λάρισα. Θεωρούμε ότι είναι μια πάρα πολύ καλή κίνηση, που εξυπηρετεί τη βιομηχανία και ιδιαίτερα εάν συνδεθεί με το λιμάνι, ενώ συντομεύει σημαντικά τη διαδρομή της σύνδεσης με τη Λάρισα και το υπόλοιπο δίκτυο. Αυτό, συζητείτε πάρα πολύ καιρό. Η δημοπρασία έγινε τελικά στις 31/1/2021. Το συμβατικό τίμημα διαμορφώθηκε στα 43,3 εκατομμύρια ευρώ χωρίς Φ.Π.Α., δηλαδή με έκπτωση 37,19%, στην οποία -και είναι σωστό- συμπεριλαμβάνονται απρόοπτα 8%, ύψους 3,2 εκατομμύρια και από λογιστικές εργασίες ύψους περίπου 1 εκατομμύριο ευρώ.

Οι ερωτήσεις μας εδώ, είναι οι εξής. Βλέπουμε ότι στα έγγραφα, εμφανίζεται η «ΤΙΦ». Ποιος ο ρόλος της και με τι κόστος;

Μας έκανε εντύπωση.

Η δεύτερη ερώτηση. Έχει πράγματι ενταχθεί στο εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων;

Έχει ενταχθεί στο Ε.Σ.Π.Α.;

Η τρίτη ερώτηση. Θα παραμείνει η παλαιά γραμμή με τη διαδρομή μέσω Νέας Ιωνίας σε λειτουργία για αστική χρήση;

Και η τελευταία ερώτηση. Νομίζω, ότι ακούσαμε την απάντηση, αλλά θα ρωτήσω. Είναι εύκολη και επιβεβλημένη η σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι του Βόλου, για την οποία πιέζουν και οι επιχειρήσεις της περιοχής;

Καταλάβαμε σωστά ότι θα συνδεθεί;

Μάλλον, έτσι. Σε ποιο χρονικό διάστημα και πότε θα συνδεθεί;

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, τον κύριο Βιλιάρδο και θα δώσω το λόγο στον κύριο Αρσένη.

Το λόγο έχει ο κύριος Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα αναφερθώ πιο αναλυτικά στο έργο του μετρό Θεσσαλονίκης. Αυτή τη στιγμή στερείτε από την πόλη το μετρό, στερείται από τα παιδιά αυτής της πόλης την ιστορία της και στερείται από την οικονομία της, ένα πολύ σημαντικό τουριστικό προορισμό. Τα στερείτε όλα αυτά.

Πραγματικά, όταν λέμε ότι στερείται το μέτρο, δεν θα γίνει το μέτρο τουλάχιστον σε αυτά τα χρονοδιαγράμματα.

Ακούσαμε σήμερα και το αδιανόητο, ότι θα προχωρήστε σε μηνύσεις, εναντίον αυτών που προσφεύγουν;

Κατηγορήσατε πριν από λίγο ότι αυτοί οι άνθρωποι καθυστερούν το έργο. Αλήθεια; Η προσφυγή στο ΣτΕ έχει κάνει την παραμικρή καθυστέρηση;

Σοβαρά το λέτε αυτό, μέσα σε αυτή την αίθουσα;

Πείτε μας: Έχει σταματήσει τώρα το έργο που τρέχει η προσφυγή στο ΣτΕ;

Έχουν σταματήσει τα έργα;

Πείτε μας, πως σταμάτησαν;

Θέλουμε να μας πείτε και κάποιες απλές λεπτομέρειες. Η σύμβαση που μας φέρνετε, προβλέπει ότι ο εργολάβος -θα μπει και το έχει δηλώσει εργολάβος- που θα μπει, θα προλάβει να τελειώσει το μετρό στα τέλη του 2023, αν μπει στο σταθμό Βενιζέλου Μάρτιο - με Απρίλιο. Θα μπει στο σταθμό Βενιζέλου Μάρτη με Απρίλη; Έχετε βγάλει μόνο τα χοντρά κομμάτια, πλάκες και μάρμαρα. Σας πήρε έξι μήνες να τα βγάλετε. Σας μένει το πιο δύσκολο κομμάτι και θα το ολοκληρώσετε σε τρεις μήνες και θα κάνετε και τις ανασκαφές από κάτω σε τρεις μήνες; Αυτή τη Σύμβαση μας τη φέρνετε εδώ πέρα; Το κίνημα σας παρουσίασε χρονοδιάγραμμα μήνα με μήνα. Δώστε μας το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των έργων μήνα με μήνα, για να ξέρουμε για τι μιλάμε. Λόγια του αέρα ακούγονται εδώ μέσα.

Έχετε μπροστά σας να συνεχίσετε το έγκλημα της απόσπασης, το δύσκολο κομμάτι και θα σας πάρει αυτό τουλάχιστον οκτώ μήνες και άλλο ένα χρόνο τουλάχιστον η ανασκαφή. Αυτό το έργο ούτε το 2025 δεν θα τελειώσει, αλλά δώστε μας το χρονοδιάγραμμα. Δώστε μας μήνα - μήνα πώς θα προχωρήσουν οι εργασίες σας.

Μας μιλάτε για το ότι έγιναν όλα αυτά με επιστημονικά κριτήρια και ότι σέβεστε το Συμβούλιο της Επικρατείας. Αλήθεια, είναι ο Σλήμαν ή τι άλλο είναι, ο κ. Μητσοτάκης, όταν βγήκε μόνος του, χωρίς να το ζητήσει κανένα όργανο, στην Έκθεση και ανακοίνωσε ότι θα αποσπαστούν τα Αρχαία. Ότι θα φύγουν τα Αρχαία δεν θα μείνουν στο χώρο του ΜΕΤΡΟ, αλλάζοντας το σχεδιασμό. Μετά ήρθατε εσείς, μετά ήρθε η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, μετά ήρθε το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο για να επικυρώσουν αυτά που ανακοίνωσε ο κ. Μητσοτάκης. Ως αρχαιολόγος ή ως μηχανικός; Με ποια ιδιότητα; Πολιτική είναι η απόφαση για το αν τεχνικά υλοποιείται το έργο ή όχι; Αν πρέπει να μείνουν τα Αρχαία στον τόπο τους ή όχι; Τι χώρα είμαστε;

Αυτή η επιλογή έχει κοστίσει πάρα πολύ στην κοινωνία. Πιθανότατα να μην ολοκληρωθεί ποτέ αυτό το ΜΕΤΡΟ. Σίγουρα, δεν θα φτάσει και θα πρέπει να μπει εθνική χρηματοδότηση μετά το 2023, έχει κοστίσει πολύ παραπάνω ήδη με δύο Συμβάσεις και αποζημιώσεις 65 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ είχαν δαπανηθεί ήδη 5 εκατομμύρια ευρώ για να υλοποιηθεί η Σύμβαση για τη διατήρηση στο χώρο των αρχαιοτήτων. Έχουμε διασυρθεί παγκοσμίως, αντί να γίνουμε παγκοσμίως τουριστικός προορισμός, με όλους τους ακαδημαϊκούς, που αντίθετα με τον κ. Μητσοτάκη έχουν σπουδάσει αρχαιολογία, όλους να λένε ότι πρέπει να κρατήσουμε αυτά τα Αρχαία στον τόπο τους και μας λέτε ότι θα γίνει σαν την Αγίας Σοφίας.

Αλήθεια, για το δρόμο που δεν χώρεσε στο μετρό της Αγίας Σοφίας θα μας πείτε κάτι; Γι’ αυτόν που είχε πει τότε η κυρία Μενδώνη ότι θα μπει θα μπει στο ΚΑΣ και τελικά, όταν έφτασε η ώρα να μπει είπαν από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ότι δεν χωράει δεν θα μπει. Γι’ αυτό έχετε να πείτε κάτι;

Όσον αφορά για τα άλλα δύο έργα, δεν γνωρίζω όλες τις λεπτομέρειες του έργου, αλλά αυτό που μπορώ να σας πω είναι ότι πρέπει να πάμε σαν χώρα σε ένα πλήρες σιδηροδρομικό δίκτυο, με υπερταχείες. Θα πρέπει ο σιδηρόδρομος να αντικαταστήσει και την Ιώνια και την Εγνατία. Θα πρέπει στον αιώνα της κλιματικής αλλαγής ο σιδηρόδρομος να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο και το αεροπλάνο για ταξίδια τουλάχιστον στην ηπειρωτική χώρα.

Όσον αφορά για το άλλο έργο, για την περιφερειακή της Αλεξανδρούπολης, είναι προφανές ότι δεν το κάνετε για τους κατοίκους της Αλεξανδρούπολης. Το κάνετε για τη συμφωνία σας με την Αμερική και τους σχεδιασμούς για βάσεις και ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης.

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

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, λόγω της φονικής καταστροφής στη Βόρεια Εύβοια γίνεται μια συζήτηση για τους οδικούς άξονες της Εύβοιας. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση που αποτελεί την παράκαμψη Χαλκίδας. Επί χρόνια έγινε δημοπράτηση και ακόμα δεν έχει τεκμηριωθεί η μεθόδευσή της. Μήπως πρέπει να ενημερώσετε όχι μόνο την Επιτροπή μας, αλλά και τους φορείς της Εύβοιας, δεδομένου ότι πολλά πράγματα ήδη έχουν αλλάξει από το κόστος της παράκαμψης μέχρι τη σύνδεσή της; Είναι ένα θέμα που μας απασχολεί και από αυτή την άποψη θεωρώ, ότι θα ήταν χρήσιμο να συνεδριάσει η Επιτροπή.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Αποστόλου. Το λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

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

Καταρχήν κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, οφείλω, να πω ότι ο λόγος που φοράω αυτό το σύμβολο στο πέτο μου είναι, ότι σήμερα η μέρα είναι αφιερωμένη στην Παγκόσμια Ημέρα Εξάλειψης της Βίας κατά των Γυναικών. Οφείλω να κάνω αυτήν την αναφορά, γιατί η βία υπάρχει σε πολλά επίπεδα κατά των γυναικών δίπλα μας, αλλά και γιατί υπάρχει το επίσημο αίτημα του ΣΥΡΙΖΑ για την αναγνώριση γυναικοκτονίας. Είναι ένα θέμα το οποίο θεσμικά, δεν πρέπει να το υποτιμούμε.

Θα περάσω όμως στα θέματα της Επιτροπής, κύριε Πρόεδρε, ελπίζω δεν έφαγα πολύ χρόνο για αυτό παρότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και ήθελα, να πω, ότι που έκανε κύριε Υπουργέ ιδιαίτερη εντύπωση η ανεξήγητη ένταση που είχατε στην αρχή και η προκλητικότητα των χαρακτηρισμών σας, που από ότι γνώριζα στο παρελθόν, δεν ήταν χαρακτηριστικό σας.

Στη συνέχεια άκουσα το παραλήρημα του κυρίου Καιρίδη, και του το είπα πριν φύγει ότι θα αναφερθώ σε αυτόν, κύριε Πρόεδρε, για να το δει στα πρακτικά και κατάλαβα την πολύ δύσκολη θέση στην οποία βρίσκεστε.

Κύριε Υπουργέ, μάλλον αισθάνεστε πολύ ένοχος και έχετε αυτή την απίστευτη ένταση και την προκλητικότητα. Ήταν προκλητική η τοποθέτησή σας και μάλιστα και η δική σας η τοποθέτηση και του κ. Καιρίδη, κάποια στιγμή και ο κ. Σιμόπουλος, πήγε προς αυτή την κατεύθυνση. Αμφισβητούν συνταγματικές και δημοκρατικές λειτουργίες της χώρας μας, αλλά και την θέση που έχει το Υπουργείο Πολιτισμού και η προστασία των αρχαίων στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο και στη ζωή των Ελλήνων.

Οι χαρακτηρισμοί που χρησιμοποιήσατε, κύριε Υπουργέ, στους οποίους θα αναφερθώ ακριβώς, γιατί τους έχω καταγράψει τραυματίζουν τη συζήτηση και υποδεικνύουν τα αδιέξοδά σας.

Θυμίζουν όμως σε όλους αυτό που γράφει η μάσκα μου. Το έγκλημα στη Βενιζέλου για το οποίο είναι υπεύθυνη η Κυβέρνηση και εσείς προσωπικά, κύριε Καραμανλή. Θα χρησιμοποιήσω τις φράσεις σας, για να μην θεωρηθεί ότι τροποποιεί οτιδήποτε. Αυτό όμως που είναι γνωστό στη Θεσσαλονίκη, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι σήμερα η Θεσσαλονίκη δεν έχει Μετρό και κινδυνεύει, να μην έχει και τα αρχαία στη θέση τους, γιατί έχουν αρχίσει ήδη οι καταστροφικές επεμβάσεις εις βάρος τους.

Και είστε προσωπικά υπεύθυνος, κύριε Καραμανλή. Προφανώς και ο πρώην Γενικός και νυν Υφυπουργός, έχει την ευθύνη του και ο κύριος Μητσοτάκης πάνω από όλα, αλλά είστε προσωπικά υπεύθυνος, γιατί η πόλη μας -βλέπω κι άλλους από τη Θεσσαλονίκη- δεν έχει Μετρό. Γιατί σήμερα η Θεσσαλονίκη δεν θα είχε μόνο Μετρό στην κεντρική γραμμή, αλλά θα είχε και Μετρό μέχρι την Καλαμαριά.

Και είστε κατηγορούμενος, γιατί δεν έχει η πόλη μας Μετρό. Πολιτικά είστε κατηγορούμενος, δεν είστε κατήγορος, κύριε Υπουργέ, και πλέον είστε σε σημαντικό βαθμό υπεύθυνος και για το έγκλημα στη Βενιζέλου.

Η Θεσσαλονίκη πληρώνει και δυστυχώς θα συνεχίσει να πληρώνει τις ιδεοληψίες και τις δεσμεύσεις με συμφέροντα που έχει η Κυβέρνησή σας. Τολμήσατε να πείτε, ότι κρύβονται συμφέροντα πίσω από τις προσφυγές και για το ό,τι δυόμισι χρόνια τώρα δεν εκτελείται έργο. Ποιος έχει συμφέρον; Δεν φταίνε οι προσφυγές για αυτό, εσείς φταίτε με τις αποφάσεις που ανακοινώσαμε στην Έκθεση του 2019. Η Θεσσαλονίκη δεν έχει ούτε Μετρό, ούτε αρχαία και αυτό δεν είναι πρόσχημα. Είπατε ξεκινώντας την τοποθέτησή σας, ότι τα σημαντικά μεν -το είπατε έτσι- αξιόλογα τα χαρακτηρίσατε, τα αρχαία είναι πρόσχημα.

Είναι δυνατόν Υπουργός, να θέτει στη δημόσια συζήτηση ως πρόσχημα χρησιμοποίησε αυτή τη λέξη. Τα αρχαία της Βενιζέλου είναι πρόσχημα; Τα αρχαία που έχουν χαρακτηριστεί από διεθνούς φήμης αξιόπιστους βυζαντινολόγους ως η βυζαντινή Πομπηία είναι πρόσχημα κύριε Καραμανλή; Είναι πρόσχημα στα μικροπολιτικά σας παιχνίδια και πιθανά σε συμφέροντα. Εγώ δεν ξέρω αν υπάρχουν συμφέροντα. Εσείς πρέπει να το αποδείξετε, γιατί είπατε ότι πίσω τις προσφυγές υπάρχουν συμφέροντα.

Το Δημοτικό Συμβούλιο κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι βουλευτές το 2015 πήρε μια απόφαση η Θεσσαλονίκη να έχει και Μετρό και αρχαία. Η απόφαση αυτή πάρθηκε τις πρώτες τρεις μέρες του Απριλίου του 2015 για ποιο λόγο; Γιατί η κυβέρνηση Σαμαρά -Βενιζέλου την οποία στήριζε συμμετείχε και ο κύριος Καραμανλής είχε σταματήσει τα έργα στο Μετρό Θεσσαλονίκης και νομίζω Γενικός Γραμματέας ήταν ο κ. Σιμόπουλος που στήριζε τότε το Υπουργικό Συμβούλιο.

Προσέξτε λοιπόν, ενώ η Θεσσαλονίκη αποφάσισε να έχει Μετρό και αρχαία κι ενώ η Κυβέρνηση Σαμαρά- Βενιζέλου μας παρέδωσε σταματημένο το Μετρό από το 2014 γραμμένο με τις λαμαρίνες στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, η πόλη αναλαμβάνει πρωτοβουλίες μαζί με την κυβέρνηση, γιατί ο Δήμος το αιτήθηκε στην κυβέρνηση και συμμετείχα τότε σε αυτές στις συζητήσεις να επιταχυνθεί και να κατασκευαστεί το έργο. Και το έργο προχωράει από το 30% στο 75%. Και έρχεται η κυβέρνηση Μητσοτάκη με πολιτική εξαγγελία και όχι με επιστημονική και όχι με τεχνική να παρέμβει στο έργο, διαψεύδοντας τον Υφυπουργό ο οποίος είπε να μην κάνουμε πολιτικά παιχνίδια. Είπατε να μη γίνει το Μετρό πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Μα η δική σας κυβέρνηση το έκανε πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης, δεν το έκανε η Πόλη.

Η πόλη έχει έργο που προχωρούσε. Το είχε λύσει πολιτικά η πόλη το τι πρέπει να γίνει. Είχε απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου και κυβέρνηση που προχωρούσε και σύμφωνη γνώμη του ΕΚΑΣ και όλες τις μελέτες και τους επιστήμονες και τους αρχαιολόγους και τους τεχνικούς στην ίδια πλευρά. Και έρχεται και δημιουργεί πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης η κυβέρνηση με εξαγγελία Μητσοτάκη.

Προσέξτε, ο Πρωθυπουργός από το βήμα της έκθεσης εξαγγέλλει ότι το έργο θα σταματήσει η υλοποίησή του θα τροποποιηθεί τεχνικά χωρίς τεχνική εισήγηση με πολιτική πρωτοβουλία και κατηγορεί τους άλλους για πολιτικά παιχνίδια. Με εξαγγελία λοιπόν στην οποία υποχρεώθηκαν στη συνέχεια όλοι οι θεσμοί να υποκύψουν να υποταχθούν στην εξαγγελία του κυρίου Μητσοτάκη και το αποτέλεσμα; Δυόμισι χρόνια πληρώνουμε μόνο αποζημιώσεις. Αυτό είναι αποτέλεσμα της δικής σας κυβέρνησης. Η προηγούμενη είχε έργα. Εσείς έχετε μόνο αποζημιώσεις και τις λαμαρίνες στην πόλη και είστε υπεύθυνοι γι αυτό. Γιατί η πόλη δεν έχει Μετρό και θα είχε μέχρι και τη γραμμή της Καλαμαριάς φέτος. Και αυτό το επαναλαμβάνω το είχαμε πει από το 2019 ότι θα ήταν πρόβλημα και για το εμπόριο της πόλης που πληρώνει το κόστος των δικών σας επιλογών και για τον τουρισμό της πόλης και για τους πολίτες της πόλης.

Γιατί όλοι δεν εξυπηρετούνται και όλοι παρεμποδίζονται και προφανώς, εσείς δημιουργείτε και ένα ακόμα μεγάλο ερώτημα να το πούμε τώρα γιατί θα έρθει η ιστορία και γι’ αυτό τον κίνδυνο περαιτέρω καθυστέρησης γιατί ποιος ξέρει τι θα βρεθεί κάτω από τα αρχαία της Βενιζέλου και πόσο θα καθυστερήσει και άλλο. Και ορθώς θα καθυστερήσει τότε αν γίνει η αρχαιολογική έρευνα για να δούμε τι έχει από κάτω. Δεν θα καταστρέψουμε και το από κάτω επειδή θέλετε να καταστρέψετε τα πιο πάνω. Άρα, λοιπόν, φέρνετε στην πόλη ένα ντόμινο καθυστερήσεων και την καταστροφή της βυζαντινής Πομπηίας μιας παγκόσμιας σημασίας βυζαντινό εύρημα. Θέλετε να το καταστρέψετε. Μάλιστα. Και τώρα κατηγορείτε τους πολίτες γιατί κλέβουν χρόνο και δημιουργούν καθυστερήσεις.

Και ακούσαμε από τον κύριο Καιρίδη αν δεν κάνω λάθος, σ αυτό το παραλήρημα κυριολεκτικά και την πρόταση, να πληρώνουν και ποινές και πρόστιμα οι πολίτες που κάνουν προσφυγές στο Συμβούλιο Επικρατείας. Έτσι σέβεστε το Σύνταγμα; θέλω τη θέση της Νέας Δημοκρατίας για αυτό. Είναι θέση της Νέας Δημοκρατίας να πληρώνουν ποινές και πρόστιμα οι πολίτες που προσφεύγουν στη δικαιοσύνη. Είναι δυνατόν να είπε Βουλευτής του Ελληνικού Κοινοβουλίου την πρόταση να πληρώνουν πρόστιμα οι πολίτες όταν κάνουν προσφυγές; Και κλέβετε εσείς αυτή τη στιγμή όχι μόνο χρόνο από την πόλη, όχι μόνο από το εμπόριο όχι μόνο ιστορική γνώση και παρακαταθήκη αλλά και το Δημοκρατικό Συνταγματικό Δικαίωμα των πολιτών να προσφεύγουνε.

Μάλιστα, όταν η ΝΔ έπαιξε παιχνίδια με την ιστορία της Θεσσαλονίκης και χάιδευε και προκαλούσε επεισόδια και δημιουργούσε ένταση στην πόλη τάχατες γιατί υποστήριζε την ιστορία της Μακεδονίας, τώρα έχουμε τη ΝΔ να καταστρέφει τη βυζαντινή ιστορία της Θεσσαλονίκης και να μην φέρνει ούτε καν τις συμβάσεις στην Ελληνική Βουλή, να μην τολμάει, για πράγματα που στηρίζουνε τα δικαιώματα της πατρίδας μας. Ναι, είστε κατηγορούμενοι για όλα αυτά, κύριε Καραμανλή.

Και καταλαβαίνω την ένταση σας. Δεν έχετε χάσει μόνο την μπάλα, έχετε χάσει και την ψυχραιμία. Δυστυχώς, η Ελλάδα χάνει και την ιστορία της και πολλά λεφτά και η πόλη χάνει και εμπόριο και τουρισμό. Δυστυχώς, θα αμφισβητηθεί και η ιστορία της πόλης και μια παρακαταθήκη αιώνων, όταν το ίδιο το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης έχει τοποθετηθεί σε ανώτατο επίπεδο για τη δυνατότητα να έχουμε και μετρό και αρχαία. Άρα, είναι και αντιεπιστημονικό, αλλά είναι και αντίθετο με την ιστορία της πατρίδας μας και τους αρχαιολογικούς νόμους, αυτό που κάνετε.

Βέβαια, το ερώτημα που προκύπτει σε όλους μας, κύριε Καραμανλή, είναι για ποιο λόγο τα κάνατε όλα αυτά. Ποια συμφέροντα υπάρχουν πίσω από την επιλογή σας. Γιατί οι πολίτες στηρίζουν την απόφαση του δημοτικού συμβουλίου και το έργο 16 19 που γινόταν στην πόλη. Εσείς τι ακριβώς θέλετε να στηρίξετε; Την αναβολή και την καθυστέρηση; Πιθανά κάποια μικρά ή μεγάλα συμφέροντα στην καθυστέρηση των συμβάσεων; Δεν μπορώ να το κατανοήσω. Εκτός, αν θέλετε να στηρίξετε την ιδεοληψία και την εμμονή κάποιων στελεχών της ΝΔ που είχανε κυβερνητικές θέσεις και δεν μπορούν να δεχτούν ότι κάνανε λάθος. Γιατί έχετε και αυτό το πρόβλημα, δεν μπορείτε να δεχτείτε τα λάθη σας. Η πόλη τα κατανόησε και πήγε μπροστά. Εσείς έχετε μείνει πίσω. Γυρίζετε προς τα πίσω. Είστε τόσο πολύ οπισθοδρομικοί.

Μάλιστα λέτε, κι εγώ κύριε Πρόεδρε το ζητώ επίσημα, να μας πει αν πιστεύει ότι είναι γαϊτανάκι οι αρχαιολογικές ανασκαφές. Είπε, ο κύριος Καραμανλής, να τελειώσουμε με το γαϊτανάκι των αρχαιολογικών ανασκαφών. Έχω γράψει όλες τις ακραίες εκφράσεις που χρησιμοποιήσατε. Πιστεύετε ότι είναι γαϊτανάκι οι αρχαιολογικές ανασκαφές; Πιστεύετε ότι ο αρχαιολογικός νόμος στην πατρίδα μας είναι γαϊτανάκι; Και κόστισε 164 εκατομμύρια ευρώ; Μάλιστα, τόσο μικρή αξία έχει για σας η Θεσσαλονίκη και η ιστορία του Βυζαντίου. Είναι γαϊτανάκι, λοιπόν, οι αρχαιολογικές ανασκαφές. Εγώ, θα ντρεπόμουν αν είχα πει τέτοιες λέξεις, κύριε Καραμανλή. Εσείς, δεν ξέρω ποιο είναι το ηθικό υπόβαθρο, αλλά νομίζω ότι μοιράζεστε την ίδια πορεία μέσα στη ελληνική κοινωνία. Γαϊτανάκι οι αρχαιολογικές ανασκαφές στην Ελλάδα και ο αρχαιολογικός νόμος.

Εδώ, λοιπόν, βλέπουμε ότι έρχεται η ΝΔ να καθυστερήσει και άλλο το Μετρό, γιατί δυστυχώς αυτή η επιλογή η οποία ακολουθεί μέχρι στιγμής θα καταστρέψει και την ιστορία και την πρόοδο του Μετρό. Και προφανώς, αυτό προστίθεται, αγαπητοί κυρίες και κύριοι βουλευτές, σε αποφάσεις που δυστυχώς καθυστερούν και καταστρέφουν και άλλα έργα στη Θεσσαλονίκη. Ήρθε να μας πει ο Υφυπουργός ότι αυτό είναι ένα έργο που προσθέτει έργα στη Θεσσαλονίκη. Μάλιστα, για να θυμηθώ λιγάκι. Πώς πάει η προβλήτα του λιμανιού, πάει καλά; Προχωράει σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, γιατί νομίζω ότι υπάρχει καθυστέρηση στο έργο αυτό. Πώς πάει η σύνδεση του τρένου του λιμανιού με τη σιδηροδρομική γραμμή; Μήπως και εκεί ακυρώσατε τη μελέτη, την οποία είχε αναθέσει η προηγούμενη κυβέρνηση; Πώς πάει το διαμετακομιστικό κέντρο στρατόπεδο Γκόνου, πάει καλά; Γιατί και αυτό μάλλον το έχετε σταματήσει. Και έρχεται εδώ ο κ. Σιμόπουλος προηγουμένως να μας ότι θα κάνουμε τη Θεσσαλονίκη κέντρο μεταφορών της βορείου Ελλάδος και της χώρας μας. Πώς θα γίνει ακριβώς αυτό; Αυτό θα γίνει δηλαδή όταν έχετε σταματήσει, ακυρώσει το διαμετακομιστικό κέντρο, το logistics, της Θεσσαλονίκης που προχωράει στο Θριάσιο και η πόλη μας δεν θα είναι το κέντρο μεταφορών και εμπορίου των βαλκάνιων; Μπράβο σας θέλετε και συγχαρητήρια γι’ αυτό; Και στο λιμάνι και στη σύνδεση με το τραίνο και στα logistics. Να σας πω μήπως για την καθυστέρηση του γηπέδου του ΠΑΟΚ; Για την ακύρωση του φορέα του Θερμαϊκού; Για την καθυστέρηση του Μουσείου Ολοκαυτώματος; Γιατί ιδιωτικοποιείτε τη διαχείριση απορριμμάτων; Γιατί ιδιωτικοποιείτε την διαχείριση του Κόδρα και του Καρατάσου; Άκουσα κάτι απίστευτες προτάσεις ή θέλετε να σας πω για το μεσοπρόθεσμο που έχετε μέσα μέχρι και έσοδα από την πώληση της ΕΥΑΒ. Αυτό κάνετε στη Θεσσαλονίκη. Ιδιωτικοποιήσεις και καθυστερήσεις. Ακύρωση έργων κάνετε στην πόλη μας.

Το μεγάλο πρόβλημα, όμως, είναι το έγκλημα στο σταθμό Βενιζέλου. Ευτυχώς, είχα τη μάσκα αυτή μαζί μου. Θα σας θυμίζει για πολύ καιρό το έγκλημα. Όμως, αυτό που θα σας θυμίσει περισσότερο είναι η τοποθέτηση του λαού της Θεσσαλονίκης. Σχεδόν τα δύο τρίτα των πολιτών της Θεσσαλονίκης είναι κατά της απόσπασης των αρχαίων της Βενιζέλου.

Μην κάνετε ειρωνικές κινήσεις, κύριε Καραμανλή. Καταλαβαίνω τα αδιέξοδά σας, το θυμό σας, την ένταση σας. Δεν θα ξεκίναγε Υπουργός με τέτοιες προκλητικές εκφράσεις, να μιλάει δηλαδή για πρόσχημα τα αρχαία, να μιλάει ότι οι πρόσφυγες έχουν πίσω συμφέροντα, να μιλάει ότι είναι γαϊτανάκι οι αρχαιολογικές ανασκαφές. Είναι προφανές το αδιέξοδο σας.

Εμείς, ακόμα και τώρα λέμε, υπάρχει λύση και μετρό και αρχαία στη Θεσσαλονίκη και παρακαλούμε πολύ, αυτή τη λύση να ακολουθήσουμε όλοι.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κάτι επί της διαδικασίας σας παρακαλώ.

Σε συνέχεια αυτού που είπε, ο κ. Φάμελλος. Θέλω να διευκρινιστεί εάν στα πρακτικά έχει καταγραφεί έκφραση του κυρίου Καιρίδη, ότι αυτοί που αντιδρούν είναι ένα είδος «μαφίας».

Θα ήθελα μια επιβεβαίωση, γιατί έχει πολύ μεγάλη σημασία. Όποτε μπορέσουμε….

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι, όχι, δεν είναι θέμα δικό μας. Τα «προσωρινά», δηλαδή τα αδιόρθωτα πρακτικά, θα κυκλοφορήσουν σε λίγες ώρες, μόλις τελειώσει η συνεδρίαση και τα «επίσημα» όταν ολοκληρωθεί η διόρθωση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** …ή τουλάχιστον αν το υιοθετεί κάποιος από τη πολιτική ηγεσία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όταν λέμε «προσωρινά», να το διευκρινίσουμε, για να γνωρίζετε. Ό,τι ακούγεται, διανέμεται στα προσωρινά πρακτικά. Εκεί ξέρετε από την Ολομέλεια ότι όλοι όσοι έχουν μιλήσει παίρνουν σε ένα φάκελο την ομιλία τους και κάνουν κάποιες μικρές διορθώσεις. Καμιά φορά γραμματικές, καμιά φορά συντακτικές, καμιά φορά και λίγο ουσιαστικές, γιατί αυτό βοηθάει τη διαδικασία για να είμαστε ειλικρινείς. Αφού γίνουν αυτές οι διορθώσεις, τότε πια έχουμε τα τελικά πρακτικά τα οποία και εκτυπώνονται.

Τώρα, εμείς σαν Προεδρείο και σαν Επιτροπή, δεν κάνουμε τίποτα. Αναζητάτε την ομιλία, το βλέπετε και διαβάζετε ποια ήταν και η τελική διατύπωση του συναδέλφου. Επομένως, το απαντήσαμε και αυτό.

Επανερχόμαστε στη διαδικασία.

Με τον κύριο Φάμελλο, ολοκληρώθηκε η λίστα των συναδέλφων που ζήτησαν το λόγο. Συνεχίζουμε με την πολιτική ηγεσία δίνοντας το λόγο στον κύριο Καραγιάννη και στη συνέχεια ο Υπουργός θα κλείσει τη συνεδρίαση μας.

Το λόγο έχει ο κ. Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Φάμελλε και κύριε Γιαννούλη, τόση ώρα που σας άκουγα πάρα πολύ προσεκτικά…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην απαντάτε προσωπικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αν αποκτήσει προσωπική διάσταση θα ζητήσουμε χρόνο να απαντήσουμε. Καθαρές κουβέντες.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** [……..]

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** [……..]

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην τα λέτεκαθόλου αυτά. Παρακαλώ να μην καταγραφούν οι χαρακτηρισμοί.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΥΝΕΤΑΚΗΣ:** [……..]

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** [……..]

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΥΝΕΤΑΚΗΣ:** [……..]

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** [……..]

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** [……..]

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να το σταματήσουμε εδώ παρακαλώ και να επιστρέψουμε στη διαδικασία. Παρακαλώ όχι προσωπικές αντιπαραθέσεις. Θα δώσουμε τον λόγο στον Υφυπουργό Υποδομών, τον κ. Kαραγιάννη, με την παράκληση να μη δημιουργούμε προσωπικά και να μη δημιουργούμε ανταπαντήσεις. Παρακαλώ κ. Υπουργέ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δέχομαι τι νουθεσίες από εσάς κύριε Πρόεδρε, γιατί είστε έμπειρος.

Επιτρέψτε μου να πάμε στην ουσία των πραγμάτων. Ακούγοντας λοιπόν κάποιους Βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, μού δημιουργήθηκε η αίσθηση ότι το 2019 ήμασταν έτοιμοι να βάλουμε ένα εισιτήριο και να ξεκινήσει το Μετρό. Αυτή την αίσθηση είχα και σκέφτηκα παράλληλα και ένα ρητό που μάλλον δεν φαντάζομαι ότι εσείς το υιοθετείτε ότι, «όσο πιο μεγάλο ψέμα πεις τόσο πιο πιστευτό θα γίνει».

Ας βάλουμε λοιπόν όλα τα ζητήματα που έχουμε κάτω και να τα δούμε ένα-ένα, να αντιμετωπίσουμε τα επιχειρήματα που άκουσα.

Περί Δήμου καταρχήν. Το 2015 ήταν ο Δήμος, μα επιτρέψτε μου να σας πω αυτή τη στιγμή είναι ο Δήμος, η Περιφέρεια, το ΤΕΕ που υπηρέτησε ο κύριος Φάμελλος, όλοι οι φορείς της πόλης υπέρ της λύσης που έχει αποφασίσει η Κυβέρνηση. Άκουσα ακόμη μια άλλη αναφορά να λέτε και πραγματικά μου κάνει τρομερή εντύπωση, για τις μελέτες.

Μα μελέτες με τη λύση του 2016 δεν υπήρχαν και ήταν και ανυπόγραφες. Επιτρέψτε μου να σας πω και επειδή έχετε ασκήσει διοίκηση, ξέρετε τι σημαίνει ανυπόγραφες μελέτες. Το Μετρό είναι ο μοναδικός φορέας στην Ελλάδα, που ξέρει και κατασκευάζει υπόγεια έργα σε αστικό περιβάλλον. Αν υπήρχε και προκαλούμε τον οποιοδήποτε να απαντήσει και ο Υπουργός και ο οποιοσδήποτε, μία μελέτη της υπηρεσίας του Μετρό υπογεγραμμένη παρακαλώ να μας την καταθέσετε. Δεν υπήρχε καμία απολύτως.

Όταν πήγαμε με τον Υπουργό με τον Κώστα τον Καραμανλή του 2019 στο Υπουργείο, παραλάβαμε επιτρέψτε μου να σας πω την επιδομή. Όλοι αντιλαμβανόμαστε τι σημαίνει επιδομή, δεν υπήρχαν ράγες στο 40% του έργου. Και αυτή τη στιγμή είναι στο 92%. Δεν είχαμε συρμούς, είχαμε δύο συρμούς. Για να λειτουργήσει το Μετρό της Θεσσαλονίκης, χρειάζονται 19 και οι συρμοί που βγάζατε στη ΔΕΘ και κάνατε σόου στη ΔΕΘ, δεν είχαν μέσα συστήματα, δεν υπήρχε σηματοδότηση στο Μετρό, δεν υπήρχαν σταθμοί στο Μετρό. Τώρα αν λέτε ότι το Μετρό το είχατε έτοιμο, τι να σας πω μπορεί να απευθύνεστε μάλλον σε κόσμο ο οποίος δεν αντιλαμβάνεται. Εμείς μπορούμε να συζητήσουμε οποιαδήποτε στιγμή, με στοιχεία.

Μιλήσατε για εκτόξευση του κόστους για συμπληρωματικές συμβάσεις και για διαιτησίες. Μα επιτρέψτε μου να σας πω, τα 200 εκατομμύρια δόθηκαν από το 2015 έως το 2019 δεν δόθηκαν μετά το 2019, άρα, να εγκαλείται τον Υπουργό και τη διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ γι’ αυτό το πράγμα πραγματικά πάλι δεν το καταλαβαίνω. Για τις αποζημιώσεις που δώσατε εσείς, για τις διαιτησίες που κάνατε εσείς και εγκαλείτε τη διοίκηση του Υπουργείου; Λέτε για τη λύση ότι ήταν φθηνότερη, μα δεν ήταν φθηνότερη. Μπορεί να σας καταθέσει στα πρακτικά ο Διευθύνων του Μετρό ότι η λύση ήταν πολύ ακριβότερη και ανεφάρμοστη. Αυτό είναι το χειρότερο ότι ήταν ανεφάρμοστο. Γι’ αυτό δεν προχώρησε η διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ από το 2016 που πήρατε μια πολιτική απόφαση χωρίς να την υπηρετεί η υπηρεσία του ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ως το 2019 δεν δώσατε καμία εντολή ολοκλήρωσης μελετών. Για ποιο λόγο; Γιατί ξέραν και οι τεχνικοί και η διοίκηση του ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ότι ήταν μια ανεφάρμοστη μελέτη και δεν μπορούσαμε να ολοκληρώσουμε. Και γι’ αυτό την αγωνία τότε βλέπαμε της διοίκησης, η οποία έκανε εγκαίνια με μουσαμάδες.

Αυτό το παραμύθι πήγατε να πουλήσετε στους Θεσσαλονίκης. Επιτρέψτε μου να σας πω, όμως, ότι αυτό δεν μπορούμε να το αφήσουμε και εγκαλείτε αυτή τη στιγμή τη διοίκηση του Υπουργείου για μια συμπληρωματική σύμβαση η οποία προστατεύει τα αρχαία. Θέλετε να δούμε και ποια αρχαία προστατεύει; Τα αρχαία από αποσπάσατε από την Αγία Σοφία, τα αρχαία που αποσπάσατε από το Σιντριβάνι και δεν είχατε μελέτη επανατοποθέτησης, γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα. Γιατί, όπως σωστά έθεσε ένα ερώτημα ο κύριος Αρσένης, είχατε μελετήσει αν μπορείτε να τα επανατοποθετήσετε τα αρχαία στην Αγία Σοφία; Δεν είχατε μελετήσει, δυστυχώς. Αυτά είναι πραγματικότητα, αυτά είναι γεγονότα. Όλα αυτά τα στοιχεία υπάρχουν. Αυτές τις μέρες γίνονται δικαστικές διαμάχες, οι οποίες εκεί έχουν κατατεθεί όλες οι μελέτες. Μπορείτε να τις ζητήσετε και να τις δείτε.

Εγώ αυτά θα ήθελα να προσθέσω και να δώσω τον λόγο στον Υπουργό, γιατί, στην πραγματικότητα, δεν μπορούμε, αυτή τη στιγμή, να υπηρετούμε ένα θέατρο του παραλόγου και να φτιάχνουμε μια εικονική πραγματικότητα. Είμαστε πάρα πολύ ανοιχτοί στο Υπουργείο να συζητήσουμε και να δούμε το οτιδήποτε, αλλά, επιτρέψτε μου, δεν μπορείτε να έρχεστε στη Βουλή και να λέτε πράγματα τα οποία δεν έχουν καμία βάση. Δυστυχώς, αυτή είναι η πραγματικότητα. Σας διαψεύδουν τα στοιχεία σας, σας διαψεύδουν οι μελέτες, σας διαψεύδει η πραγματικότητα. Δύο συρμούς είχατε χωρίς συστήματα. Τους πηγαίνατε στη ΔΕΘ, κάνατε και λέγατε ότι ήρθαν οι συρμοί και από τους 19 είχαν έρθει 2. Αυτή είναι η πραγματικότητα για το μετρό. Το μετρό πρέπει να ολοκληρωθεί στη Θεσσαλονίκη και με αρχαία και να έχουμε και φορέα λειτουργίας και να το υπηρετεί και να το έχει όλη η πόλη ως καμάρι. Θα είναι το πιο σύγχρονο μετρό. Αυτά ήθελα να προσθέσω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κύριε Πρόεδρε, εγώ θα ήθελα να προσθέσω, σε αυτά που είπε ο Υφυπουργός, τα ακόλουθα. Καταρχήν, δεν υπήρξε κανένας εκνευρισμός από την πλευρά μου. Εμείς δεν φοράμε εδώ μάσκες γράφοντας τη λέξη «έγκλημα». Εμείς είπαμε τα πράγματα όπως έχουν και αυτή είναι η διαδικασία μιας κοινοβουλευτικής επιτροπής. Λέμε τα επιχειρήματά μας, η μία παράταξη που σήμερα είναι στην Κυβέρνηση, λέτε εσείς τα δικά σας και υπερασπίζεστε το έργο σας και με αυτό τον τρόπο μας κρίνει ο ελληνικός λαός. Τα ψέματα που ακούστηκαν, κύριε Πρόεδρε, από τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ είναι ανερυθρίαστα. Προσβάλλετε την αλήθεια με αυτά που λέτε. Λέτε πράγματα που δεν έχουν καμία μα καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Συγκεκριμένα, προκαλώ τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ να μας κάνουν, κύριε Πρόεδρε, επίκαιρη ερώτηση, για να δούμε στη βασική γραμμή πόσο είχε ολοκληρωθεί το έργο. Εμείς υποστηρίζουμε και αυτό μπορούμε να το υιοθετήσουμε με έγγραφα της Αττικό Μετρό, ότι είχαμε ολοκληρώσει το 40%. Πού βρισκόμαστε σήμερα; Στο 92%. Για να φανταστείτε το ψέμα και την ευκολία με την οποία λένε πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα, μας είπαν ότι θα ήταν έτοιμο το μετρό στην Καλαμαριά. Στην Καλαμαριά, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, είχαν ολοκληρώσει το 0% της επιδομής και σήμερα είμαστε στο 75%. Εάν, λοιπόν, έχετε το πολιτικό θάρρος, σας προκαλούμε σε διαδικασία κοινοβουλευτικού ελέγχου, όλοι οι βουλευτές Θεσσαλονίκης, να κάνετε επίκαιρη επερώτηση.

Πάμε τώρα να απαντήσουμε τι έχει γίνει στην περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ το 2015 - 2019. Δεν υπήρχαν μελέτες, καμία μελέτη και κανένα χρονοδιάγραμμα, που είχε κατατεθεί στο Αττικό Μετρό και στο ΚΑΣ. Οι μελέτες που είχαν κατατεθεί στο ΚΑΣ, και το ξέρετε αυτό πολύ καλά, δεν ήταν οριστικές μελέτες. Δεν είχαν υπογραφεί. Δεν είχαν χρονοδιαγράμματα. Καταθέσατε μελέτες στο ΚΑΣ χωρίς την υπογραφή μηχανικών. Αυτό δεν έχει γίνει ποτέ. Στο ΚΑΣ δεν βρέθηκε ούτε ένα επικαιροποιημένο σχέδιο.

Άρα το ζήτημα εδώ, για να τα πούμε τα πράγματα με το όνομά τους και να σταματήσει αυτό το θέατρο του παραλόγου που προσπαθεί ο ΣΥΡΙΖΑ να κάνει, είναι ένα. Το ζήτημα δεν ήταν αν θα γινόταν το Μετρό, δεν θα γινόταν ποτέ το Μετρό με τους ρυθμούς αυτούς.

Και επαναλαμβάνω για να το ακούσουν όσοι μας παρακολουθούν το εξής το οποίο νομίζω είναι απάντηση σε όλα. Η απραξία της προηγούμενης Διοίκησης του ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και της προηγούμενης Kυβέρνησης έχει ως εξής. Δύο μήνες πριν χάσετε τις εκλογές, τι κάνατε;

Δώσατε εντολή να γίνει μια μελέτη για να δείτε αν μπορεί να κατασκευαστεί το Μετρό. Έλεος πια. Έλεος στην υποκρισία και στο ψέμα.

Σας προκαλώ να κάνετε μία επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή και με ηρεμία και ψυχραιμία να κάνουμε μία πολιτική αντιπαράθεση.

Πάμε τώρα να δούμε και τα υπόλοιπα ζητήματα τα οποία έχουν τεθεί.

Όσον αφορά τι κάνουμε τώρα.

Το θέαμα να περιφέρουμε φωτογραφίες είναι κωμικό και ναι, σας κατηγορούμε ως Κυβέρνηση ότι τα επιχειρήματά σας είναι κωμικά και αυτό φαίνεται.

Θέλω να καταθέσω στα πρακτικά φωτογραφίες, πώς έκανε την απόσπαση στην Αγία Σοφία ο ΣΥΡΙΖΑ και πώς γίνεται σήμερα.

Να σας πω ένα πράγμα μόνο. Μέσα σε τρεις μήνες ο ΣΥΡΙΖΑ έβγαλε όλες τις αρχαιότητες της Αγίας Σοφίας, οι οποίες, αν τουλάχιστον δεν έχουν μεγαλύτερη αξία από αυτές του Σταθμού Βενιζέλου, έχουν την ίδια αξία. Θέλω να δείτε τις φωτογραφίες από το πώς γίνεται η απόσπαση σήμερα.

Ξέρετε πώς γίνεται η απόσπαση στη Βενιζέλου σήμερα;

Με μία διαδικασία εξαντλητική, με μία διαδικασία η οποία σέβεται απόλυτα τον αρχαιολογικό χώρο.

Στη μία λοιπόν φωτογραφία που θα λάβετε όλοι, γιατί εδώ η διαφορά μεταξύ της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ είναι ότι εμείς μιλάμε με στοιχεία και εσείς μιλάτε με κραυγές και με συνθήματα. Έχετε θυμηθεί φαίνεται το παλιό ακτιβιστιστικό παρελθόν σας της περιόδου 2012 -2015.

Οι φωτογραφίες αυτές, λοιπόν, αποδεικνύουν με ποιο τρόπο κάνετε εσείς την απόσπαση και με ποιο τρόπο κάνουμε εμείς την απόσπαση.

Υπάρχει και ένα άλλο ερώτημα, γιατί εδώ λέτε ότι είστε υπέρμαχοι της πολιτιστικής κληρονομιάς. Το 18% των αποσπάσεων στο Σταθμό Βενιζέλου ποιος τις απόσπασε;

Εσείς τις αποσπάσατε.

Στην Αγία Σοφία εσείς αποσπάσατε τα αρχαία.

Επομένως, αυτή τη στιγμή το μόνο που κάνατε είναι έναν επικίνδυνο ακτιβισμό.

Θέλω να κλείσω με αυτό, κύριε Πρόεδρε. Δόθηκαν 200 εκατομμύρια επί Κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ ως αποζημίωση στους εργολάβους - να το ξαναπώ - γιατί κάτι είπατε για συμφέροντα.

Ποιος πλήρωσε τους εργολάβους 200 εκατομμύρια για τις καθυστερήσεις;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Είναι ψέματα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Σας διέκοψα;

Λοιπόν, σας προκαλώ, κύριε συνάδελφε να κάνετε ερώτηση στη Βουλή. Πάντα έρχομαι στη Βουλή. Θέλετε να σας δώσουμε τα στατιστικά στοιχεία, πόσες φορές έρχονται οι Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας να απαντήσουν στη Βουλή και πόσες φορές ερχόντουσαν οι Υπουργοί του ΣΥΡΙΖΑ;

Για άλλη μια φορά λέτε ψέματα.

Σας προκαλώ να κάνετε ερώτηση, να έρθετε στη Βουλή να πάρετε τις απαντήσεις σας, γιατί αυτό που σας πληγώνει και αυτό που σας εξοργίζει είναι ότι για πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη γίνονται πράγματα, όπως το Fly over, όπως η σύνδεση του έκτου προβλήτα με το λιμάνι, πράγμα το οποίο δεν είχε γίνει ποτέ. Αλήθεια ποιος το συμβασιοποίησε αυτό το έργο;

Εμείς βλέπετε, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ δεν θα κάνουμε τη γελοιότητα να φέρνουμε συρμούς στη Διεθνή Έκθεση. Δεν θα κάνουμε τη γελοιότητα να εγκαινιάζουμε μουσαμάδες. Η γελοιότητα στην πολιτική ζωή του τόπου πρέπει κάποτε να σταματήσει. Σας προκαλώ λοιπόν αν μπορείτε και έχετε το πολιτικό θάρρος και αν μπορείτε να αντέξετε τα πραγματικά γεγονότα, να καταθέσετε επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή, μάλιστα με τη συμμετοχή όλων των κομμάτων, για να γίνει εξονυχιστική συζήτηση.

Εμείς θα είμαστε εκεί, κύριε Πρόεδρε, να δώσουμε όλες τις απαντήσεις, διότι η κοροϊδία πρέπει κάποτε να σταματήσει. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εγώ σαςευχαριστώ. Προφανώς μιλάτε για επερώτηση με την συμμετοχή των κομμάτων και από την στιγμή που το λέει ο Υπουργός προφανώς δεσμεύεται η Κυβέρνηση να παραβρεθεί και να ανταποκριθεί σε μια τέτοια κοινοβουλευτική διαδικασία.

Λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου σήμερα είχαμε ενημέρωση των μελών μας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με α) «Υπογραφή της 4ης Συμπληρωματικής Σύμβασης-Εκτέλεσης Συμπληρωματικών Εργασιών για τη Σύμβαση CON-06/004 -Μελέτη Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» με αναθέτουσα Αρχή την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε, β) «Κατασκευή Ανατολικής Περιφερειακής Οδού Αλεξανδρούπολης» με αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και γ)»Κατασκευή Ηλεκτροκίνησης Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Συστήματος ETCS L1 στην υφιστάμενη μονή Σιδηροδρομική Γραμμή Λάρισα- Βόλος με αναβάθμιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής στο Τμήμα Σ.Σ. Λατομείου- ΒΙΠΕ- Βόλος» με αναθέτουσα Αρχή την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Κούβελας Δημήτριος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, 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, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων – Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 15.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**