**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ B΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 9 Απριλίου 2025, ημέρα Τετάρτη και ώρα 15.40΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας** του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Φωτεινής Αραμπατζή, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της Σύμβασης των έργων που αφορούν στην αποκατάσταση βλαβών των σιδηροδρομικών υποδομών σε περιοχές της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας μετά τις θεομηνίες «Daniel» και «Elias».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστος Δήμας, ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηδάκης Διονύσιος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου,με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της Σύμβασης των έργων που αφορούν στην αποκατάσταση βλαβών των σιδηροδρομικών υποδομών σε περιοχές της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας μετά τις θεομηνίες «Daniel» και «Elias».

Στη συνεδρίαση παρίσταται, εκτός από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα και ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης.

Ως προς τη διαδικασία της συζήτησης, θα είναι οργανωμένη σε κύκλους ομιλητών, όπως η συνεδρίαση που προηγήθηκε. Αμέσως μετά την ενημέρωση του Υπουργού, θα τοποθετηθούν οι συνάδελφοι που επιθυμούν να μιλήσουν για 3 λεπτά ο καθένας, ξεκινώντας από τους ομιλητές του κατά προτεραιότητα κύκλου και θα συνεχίσουμε με τους εγγεγραμμένους, όπως και στην προηγούμενη συνεδρίαση. Επομένως, όποιος συνάδελφος επιθυμεί να τοποθετηθεί παρακαλώ να το δηλώσει στη γραμματεία της Επιτροπής, ώστε να συνταχθεί ο σχετικός κατάλογος των ομιλητών και οι απαντήσεις βεβαίως σε τυχόν ερωτήματα θα δοθούν στο τέλος συνολικά.

Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι η αίθουσα είναι διαθέσιμη μέχρι τις 17.00 η ώρα, οπότε θα παρακαλούσα τους κυρίους συναδέλφους, μιας και στη συνεδρίαση που προηγήθηκε υπήρχε μεγάλη ευχέρεια χρόνου, να είναι κατά το δυνατόν σύντομοι στις παρεμβάσεις τους με βάση τον χρόνο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για 10 λεπτά και να ευχηθώ καλή επιτυχία από το βήμα αυτό στα νέα σας καθήκοντα.

Παρακαλώ, κ. Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ας ξεκινήσουμε με τη σκοπιμότητα υλοποίησης των έργων παρά το γεγονός ότι νομίζω πως όλοι την καταλαβαίνουμε αλλά πρέπει να το επαναλάβουμε. Σκοπός των έργων είναι η αποκατάσταση της λειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου που καταστράφηκε λόγω των έντονων καιρικών φαινομένων που εκδηλώθηκαν στις 4, 5, 6 και 7 Σεπτεμβρίου του 2023 και στις 25, 26, 27 και 28 Σεπτεμβρίου 2023 η κακοκαιρία Daniel και Elias αντίστοιχα στις Περιφέρειες Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας, σε περιοχές που κηρύχθηκαν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Με την ολοκλήρωση των έργων θα αποδοθεί στην κυκλοφορία το σύνολο του αποκατεστημένου σιδηροδρομικού δικτύου εξασφαλίζοντας την ασφαλή μετακίνηση των πολιτών, αλλά και την ομαλή μεταφορά αγαθών από και προς τις πληγείσες περιοχές, καθώς και στην ευρύτερη περιοχή.

Το αντικείμενο των 4 εργολαβιών αφορά στην εκτέλεση επειγουσών εργασιών αποκατάστασης βλαβών. Πιο συγκεκριμένα πρώτη είναι η σιδηροδρομική γραμμή από την έξοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Δομοκού έως την είσοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Κραννώνα από τη χιλιομετρική θέση 288 συν 610 έως τη Χιλιομετρική Θέση 328 συν 600. Οι εργασίες περιλαμβάνουν την αποκατάσταση της υποδομής και επιδομής της γραμμής, τη σταθεροποίηση πρανών, ορυγμάτων και επιχωμάτων, καθώς και την ενίσχυση της αντοχής του δικτύου έναντι μελλοντικών ακραίων καιρικών φαινομένων.

Δεύτερη, είναι η εκτέλεση επειγουσών εργασιών αποκατάστασης της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας, σε εντοπισμένα τμήματα της γραμμής. Οι εργασίες περιλαμβάνουν την κατασκευή των απαιτούμενων έργων για την αποκατάσταση και βελτίωση, από υδραυλικής πλευράς, των επίμαχων τμημάτων γραμμής, ώστε η γραμμή να τεθεί σε ασφαλή και απρόσκοπτη λειτουργία και να αποκτήσει στα τμήματα αυτά ανθεκτικότητα ως προς τα καιρικά φαινόμενα που πλήττουν την περιοχή ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Τρίτη, είναι η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας - Βόλου στα κάτωθι τμήματα. Πρώτο τμήμα, από την έξοδο του σιδηροδρομικού σταθμού Λάρισας έως τον σιδηροδρομικό σταθμό Λατομείου. Αποκατάσταση μονής σιδηροδρομικής γραμμής με ανακατασκευή της υποδομής και της επιδομής με χρήση νέων «βαρέως τύπου» υλικών που αυξάνουν τη σταθερότητα της σιδηροδρομικής γραμμής έναντι παράσυρσης. Περιλαμβάνονται, επίσης, έργα θωράκισης της σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής σε τμήματα της γραμμής που εμφανίζουν αυξημένη τρωτότητα έναντι πλημμυρικών φαινομένων, όπως εντοπίστηκαν από τις υπηρεσίες του ΟΣΕ, καθώς και αντικατάσταση των υφιστάμενων ανεπαρκών τεχνικών γεφύρωσης ρεμάτων με νέα μεγαλύτερου ανοίγματος. Σημειώνεται ότι σε όλο το μήκος του υπόψη τμήματος θα εξεταστεί η περιορισμένη ανύψωση της ερυθράς σιδηροδρομικής γραμμής και θα εφαρμοστεί εγκεκριμένη τυπική διατομή μονής σιδηροδρομικής γραμμής του ΟΣΕ σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας.

Δεύτερο τμήμα, από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Λατομείου έως την είσοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Βόλου, νέα όδευση, προβλέπεται η αντικατάσταση των δύο παλαιών μεταλλικών γεφυρών του ρέματος Ξηριά και του ποταμού Κραυσίδωνα, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα και τρίτο τμήμα, ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου στη Χιλιομετρική Θέση 60+600 έως τη Χιλιομετρική Θέση 61 ως 360, δηλαδή, περίπου 1,5 χιλιόμετρα για την αποκατάσταση 2 κύριων σιδηροδρομικών γραμμών και δύο σιδηροδρομικές γραμμές υπέρβασης με ανακατασκευή της υποδομής και της επιδομής με χρήση νέων «βαρέως τύπου» υλικών που αυξάνουν και εδώ τη σταθερότητα της σιδηροδρομικής γραμμής έναντι παράσυρσης ή με εφαρμογή σταθερής επιδρομής.

Η τέταρτη είναι οι εργασίες αποκατάστασης των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων Σηματοδότησης, Τηλεδιοίκησης, ETCS L1, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Παλαιοφαρσάλου έως τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Κραννώνα. Επισημαίνεται ότι τα όρια του έργου είναι από τη Χιλιομετρική Θέση 296+245 έως την 336+330 θέση οι οποίες αποτελούν τα όρια της περιοχής ελέγχου του συστήματος αλληλασφάλισης των Σιδηροδρομικών Σταθμών Παλαιοφαρσάλου και Κραννώνα. Αναλυτικότερα, οι εργασίες είναι η αποξήλωση σε όλους τους Σταθμούς του υπό αποκατάσταση τμήματος του εσωτερικού εξοπλισμού (ZLC, CLC, RRI), σηματοδότησης και παράδοσή του στον ΟΣΕ, σε όλους Σταθμούς του υπό αποκατάσταση τμήματος. Η αποξήλωση του εξοπλισμού γραμμής σηματοδότησης, τα φωτοσήματα, ηλεκτρονικά χειριστήρια αλλαγών τροχιάς, κυκλώματα γραμμής, ερμάρια σηματοδότησης, εξοπλισμός

ETCS σε όλους τους σταθμούς του υπό αποκατάσταση τμήματος, εκτός του Σιδηροδρομικού Σταθμού Παλαιοφαρσάλου. Επίσης, εργασίες αποκατάστασης συστημάτων Σηματοδότησης, ETCS L1, Τηλεδιοίκησης. Οι εργασίες αυτές θα υλοποιηθούν σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση είναι η Προσωρινή Αποκατάσταση Μερικής Λειτουργίας του Σιδηροδρομικού Σταθμού Παλαιοφάρσαλος. Η δεύτερη φάση είναι η εγκατάσταση των νέων συστημάτων Σηματοδότησης, Τηλεδιοίκησης, ETCS L1 στο τμήμα ΣΣ Παλαιοφάρσαλος – ΣΣ Κραννώνα.

Το ιστορικό ανάθεσης των εργολαβιών και η διάρκεια κατασκευής, όπως εξήγησα πριν για τα οδικά, με το ΦΕΚ 152/Α/14.9.2023 δημοσιεύθηκε, όπως ανέφερα, ο ν.5049/2023. Ειδικότερα το άρθρο 25, το οποίο αφορά «διαδικασίες κατεπείγουσας εκτέλεσης έργων σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης πολιτικής προστασίας».

Μετά την ολοκλήρωση των αυτοψιών στις πληγείσες περιοχές, από Τεχνικούς Συμβούλους του ΟΣΕ για τον καθορισμό των θέσεων που χρήζουν αποκατάστασης στις υπόψη περιοχές και του προσδιορισμού και της εξειδίκευσης του φυσικού αντικειμένου των κατεπειγόντων έργων αποκατάστασης βλαβών του σιδηροδρομικού δικτύου, οριστικοποιήθηκαν τα Τεύχη Δημοπράτησης για τα συγκεκριμένα έργα, τα οποία εξαιρέθηκαν από τη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίθηκε ο προσδιορισμός και η εξειδίκευση φυσικού αντικειμένου και ο καθορισμός των κατ’ επειγόντων έργων αποκατάστασης βλαβών τους σιδηροδρομικών υποδομών σε περιοχές που κηρύχθηκαν ή παρέμειναν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Καθορίστηκαν τα 5 προς εκτέλεση έργα. Η αποκατάσταση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης από Δομοκό ως Κραννώνα. Η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας. Η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας - Βόλου.

Όσον αφορά τα ποσά, η αποκατάσταση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης από Δομοκό ως Κραννώνα είναι 173.600.000 ευρώ, η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας είναι προϋπολογισμού 57.660.000 ευρώ, η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας-Βόλου προϋπολογισμός 181.660.000 ευρώ, η αποκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Μηλεών από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Άνω Λεχωνίων έως τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Μηλεών είναι προϋπολογισμός 1,8 εκατομμύρια ευρώ, για την ακρίβεια 1.860.000 ευρώ και η αποκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης είναι προϋπολογισμού 37.200.000 ευρώ.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα Αναθέτουσας Αρχής, Προϊσταμένης Αρχής και Διευθύνουσας Υπηρεσίας για τα 4 έργα από τον ΟΣΕ στην ΕΥΔΕ ΚΣΣΥ της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τα 4 αυτά έργα που ανέφερα, δηλαδή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Δομοκός-Κραννώνα και η Γραμμή Παλαιοφαρσάλων-Καλαμπάκας, Λάρισας-Βόλου και η Σηματοδότηση, η Τηλεδιοίκηση Παλαιοφαρσάλου-Κράννων, τον Δεκέμβριο του 2024 το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ολοκλήρωσε τις διαδικασίες ένταξης των έργων σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα προκειμένου να ξεκινήσει η διαδικασία δημοπράτησης με το άρθρο 32, του ν.4412/2016.

Στις 10 Δεκεμβρίου, με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εγκρίθηκε η διαδικασία διαπραγμάτευσης με τις εταιρίες για την ανάθεση των 4 έργων. Οι εταιρίες προσκλήθηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε διαδικασίες διαπραγμάτευσης. Στις 10 Δεκεμβρίου 2024 απεστάλησαν από την ΕΥΔΕ ΚΣΣΥ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τη νομοθεσία, οι σχετικές προσκλήσεις ανά εργολαβία με τα κατάλληλα προσόντα προφανώς για τη συμμετοχή στη διαδικασία επιλογής αναδόχου σύμφωνα με την παράγραφο 9, του άρθρου 25, του ν.5049/2023. Αφότου ολοκληρώθηκε και η διαδικασία με τις προδικαστικές προσφυγές από την ΕΑΑΔΗΣΥ, οι οποίες προφανώς απορρίφθηκαν, φτάσαμε στις 22 Ιανουαρίου 2025 όπου εκδόθηκαν οι Αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την ανάθεση των 3 συμβάσεων των εργολαβιών.

Η πρώτη είναι η Αθήνα-Θεσσαλονίκη από την έξοδο Σιδηροδρομικού Σταθμού Δομοκού έως την είσοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Κραννώνα με ανάδοχο την εταιρεία ΜΕΤΚΑ ΑΤΕ, με έκπτωση 4% και συμβατική αμοιβή 166.656.000 ευρώ. Η δεύτερη είναι η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας, σε εντοπισμένα τμήματα της γραμμής με ανάδοχο την εταιρεία ΑΒΑΞ ΑΕ, με έκπτωση 4,10% και συμβατική αμοιβή 55.295.940 ευρώ. Η τρίτη είναι η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας-Βόλου με ανάδοχο την εταιρεία ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ, με έκπτωση 4% και αμοιβή 174.393.600 ευρώ.

Στις 28 Ιανουαρίου του 2025 απεστάλησαν από την Αναθέτουσα Αρχή τα Σχέδια Συμβάσεων των ανωτέρω εργολαβιών στο Ελεγκτικό Συνέδριο για τον προβλεπόμενο Προσυμβατικό Έλεγχο. Ο έλεγχος αυτός, όπως δήλωσα και πιο πριν, ολοκληρώθηκε την περασμένη εβδομάδα -μέσα στον Απρίλιο δηλαδή- και κατευθείαν φέραμε τα σχέδια των συμβάσεων για να ενημερώσουμε τη Βουλή ώστε να μπορέσουμε να προχωρήσουμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα στις συμβασιοποιήσεις. Εδώ, σε αντίθεση με τα οδικά δίκτυα, ο χρόνος που έχουν για την ολοκλήρωση των εργασιών οι ανάδοχοι είναι 15 μήνες.

Κλείνοντας, αυτό το οποίο θέλω να πω είναι ότι υπάρχει και η 4η εργολαβία. Στις 19/02/2025 εκδόθηκε η Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την ανάθεση σύμβασης για την αποκατάσταση των συστημάτων Σηματοδότησης, ETCS L1, Τηλεδιοίκησης και Ηλεκτροκίνησης στο τμήμα της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Παλαιοφάρσαλο ως τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Κράννων με ανάδοχο την εταιρεία ALSTROM TRANSPORT SA, με έκπτωση 4,2% και συμβατική αμοιβή 35.637.600 ευρώ. Και αυτή η σύμβαση πέρασε προφανώς τον Προσυμβατικό Έλεγχο και το Ελεγκτικό Συνέδριο και είναι έτοιμη για συμβασιοποίηση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ.

Εισερχόμαστε στον κύκλο των κατά προτεραιότητα ομιλητών δίνοντας τον λόγο στον κ. Σταϊκούρα για 3 λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Πολύ συνοπτικά, το χρονοδιάγραμμα των ενεργειών, που νομίζω πως παρουσιάστηκε αναλυτικά από τον Υπουργό, καταδεικνύει και αυτό τη δυσκολία εύρεσης πόρων, αλλά, πρωτίστως της υλοποίησης όλων των αναγκαίων βημάτων, προκειμένου να βρεθούμε στη σημερινή ημέρα.

Προσωπικά, με τη σειρά μου, θα κάνω ορισμένες συνοπτικές παρατηρήσεις. Πρώτα απ’ όλα αξίζει να σημειώσουμε πως μιλάμε για πολύ κοστοβόρα έργα. Τα σιδηροδρομικά έργα είναι πολύ πιο δαπανηρά από τα οδικά. Αν ανατρέξετε στις πρώτες δημόσιες δηλώσεις που είχαν γίνει, η αρχική εκτίμηση αποκατάστασης των σιδηροδρομικών έργων, ήταν περίπου οι μισές από το τελικό κόστος. Γιατί όσο γινόταν καλύτερος έλεγχος της υποδομής, της επιδομής και των συστημάτων, το κόστος αυξανόταν. Γιατί εκτός των άλλων, για να το συνδυάσω και με την προηγούμενη συζήτηση, έπρεπε να εξασφαλίσουμε και όρους υψηλότερης ανθεκτικότητας. Έτσι προέκυψαν τα 452 εκατομμύρια ευρώ σε σχέση, πιθανόν, από ενστάσεις που έχετε για το τι είχατε διαβάσει ή το τι είχε λεχθεί στην αρχή της όλης διαδικασίας.

Το δεύτερο στοιχείο έχει να κάνει με αυτά καθ’ αυτά τα έργα. Παρατηρήστε ότι ανάμεσα σε αυτά, υπάρχει και ένα έργο που αφορά Σηματοδότηση και Τηλεδιοίκηση. Αυτό

το λες και λίγο ατυχία. Το Σεπτέμβριο του 2023, θα επαναλάβω, ότι η σύμβαση 717 παραδόθηκε πλήρως. Ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε. Δηλαδή, λίγο πριν τον Daniel η χώρα είχε Σηματοδότηση και Τηλεδιοίκηση πλήρως στο σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας και εξαιτίας του Daniel, λίγες μέρες μετά, αν και ήταν εγκατεστημένη και λειτουργική στο 100%, χρειάζεται να γίνονται όλες αυτές οι αποκαταστάσεις.

Στο μεταξύ, επειδή τίθεται και αυτό στο δημόσιο διάλογο ως ένα στοιχείο προβληματισμού, εύλογου προβληματισμού, γιατί μιλάμε και για μονή γραμμή, υπενθυμίζω, στο τμήμα αυτό, για να είναι ασφαλής η κυκλοφορία, οι διασταυρώσεις των συρμών γίνονται στους σταθμούς Λιανοκλαδίου και Λάρισας, οι οποίοι καλύπτονται από Σηματοδότηση και Τηλεδιοίκηση και πλέον, καλύπτονται και από κέντρα ελέγχου και κυκλοφορίας και σηράγγων. Να πω, επίσης, ότι το Δεκέμβριο του 2024 τελείωσε και κάτι ακόμα, το τμήμα Τιθορέα-Δομοκός και Σηματοδότηση και Τηλεδιοίκηση με άλλη σύμβαση, τη σύμβαση 635.

Το τρίτο, το είπε ο κύριος Υπουργός και είναι πάρα πολύ σημαντικό, οι 15 μήνες. Εδώ δεν έχει περισσότερο χρόνο, έχει 15 μήνες για την ολοκλήρωση όλων αυτών των εργολαβιών στις οποίες αναφέρθηκε.

Για να απαντήσω, επίσης και σε κάποια ερωτήματα που άκουσα στην προηγούμενη συζήτηση, ορθώς απάντησε ο Υπουργός, ότι τα περισσότερα σχολεία έχουν τελειώσει, αλλά θα πρέπει να κάνουμε και μια διάκριση μεταξύ των σχολείων που ήταν σε λειτουργία και των σχολείων τα οποία είχαν αναστολή λειτουργίας. Πιο εύκολα κάνεις εργασίες στα σχολεία που έχουν αναστολή λειτουργίας, το καταλαβαίνετε. Σε αυτά τα σχολεία έχουμε τελειώσει ήδη τα 10 και μένουν πολύ λίγα – 4 ή 5 αν δεν με απατάει η μνήμη μου - κι αυτά θα ολοκληρωθούν τον επόμενο μήνα.

Απάντηση σε συναδέλφους για την αναφορά περί ευθύνης αναδόχων. Προφανώς, οι ανάδοχοι έχουν ευθύνη για την υλοποίηση των έργων. Αυτό δε σημαίνει ότι δεν υπάρχουν αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου ή των φορέων του Υπουργείου, που εποπτεύουν την υλοποίηση του έργου. Άλλωστε αναλαμβάνουν και παραλαμβάνουν τα έργα στο τέλος. Είναι πρόδηλο, συνεπώς, ότι υπάρχει ευθύνη των υπηρεσιών του Υπουργείου ή και των φορέων αυτού σε κάθε δημόσιο έργο. Αλλά, αυτό το οποίο θέλω να επαναλάβω, είναι ότι έχουμε φτάσει στο σημείο που οι εργολάβοι είναι να ξεκινήσουν την υλοποίηση των έργων και να δουν οι πολίτες την ανταποδοτικότητα αυτών.

Δύο τελευταίες σκέψεις. Υπάρχει προτεραιοποίηση των έργων, νομίζω το είπε και ο Υφυπουργός προηγουμένως. Προφανώς, όταν έχεις χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης, τα έργα τα οποία συνδέονται με το Ταμείο Ανάκαμψης έχουν χρονικό ορίζοντα υλοποίησης τούς 15 μήνες. Άρα, είναι αυτονόητο ότι αυτά τα έργα, πρωτίστως τα οδικά -γιατί εδώ είπαμε ότι όλα είναι 15 μήνες- τα οποία θα εκτελούνται στους 15 μήνες, είναι αυτά που θα έχουν χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και αυτά θα προτεραιοποιηθούν και από τους εργολάβους και στις 4 εργολαβίες.

Επίσης, επειδή είπατε για εκκρεμότητες του Υπουργείου σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση, θέλω να σας θυμίσω ότι το 2024 η εκροή πόρων από το Υπουργείο προς τον ιδιωτικό τομέα, όλες τις εταιρείες, όλων των μεγεθών, ανήλθε στο ιστορικό ρεκόρ του 1,88 δις ευρώ. Άρα, το Υπουργείο προς αυτούς που είχε οφειλές, πλήρωσε ένα μεγάλο κομμάτι εκκρεμοτήτων και πάρα πολλά καινούργια έργα.

Τέλος, όπως προανέφερα ο Υφυπουργός, τα έργα αυτά πέρασαν από τον ΕΑΔΗΣΥ, πέρασαν από το Ελεγκτικό Συνέδριο, άρα κρίθηκαν για τις ενστάσεις τις οποίες αναφέρατε, απαιτούν επάρκεια πόρων, επάρκεια και δυνατότητα εκτέλεσης πολλών ταυτόχρονα έργων,

σε πολλά διαφορετικά πεδία, σε πολλά διαφορετικά μέτωπα, σε πολλά διαφορετικά σημεία και αυτό μόνο ορισμένες εταιρείες μπορούν να το υλοποιήσουν.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Αναστάσιο Νικολαΐδη.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα συνεδρίαση αφορά την ενημέρωση της Επιτροπής μας για τα έργα σχετικά με την αποκατάσταση των βλαβών στις σιδηροδρομικές υποδομές στις περιοχές της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας, που επλήγησαν από τις θεομηνίες Daniel και Elias.

Λίγους μήνες μετά τον Φεβρουάριο του 2023 και την τραγωδία των Τεμπών, τον Σεπτέμβριο του 2023, έχουμε πρωτοφανή πλημμυρικά φαινόμενα σε Θεσσαλία και Στερεά Ελλάδα, τα οποία προκάλεσαν σημαντικά προβλήματα στο ήδη προβληματικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Είναι προφανές, ότι έχει περάσει σημαντικό χρονικό διάστημα από τότε χωρίς να έχουν γίνει σημαντικά βήματα προόδου. Ας ελπίσουμε, ότι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των 15 μηνών που αφορά τα σιδηροδρομικά έργα, θα τηρηθεί αυστηρά και δεν θα υπάρχει χαμένος χρόνος.

Τα έργα αφορούν τη βασική σιδηροδρομική γραμμή της χώρας, που συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη, καθώς και τις γραμμές Παλιοφάρσαλα-Καλαμπάκα και Λάρισα-Βόλος. Πέρα από την αποκατάσταση της λειτουργικότητας του οδικού δικτύου, είναι πολύ σημαντική η εμπέδωση του αισθήματος ασφάλειας για όσους επιλέγουν το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς, όπως επίσης είναι σημαντικό για τις τοπικές κοινωνίες και η επαναφορά σιδηροδρομικών δρομολογίων σε περιοχές που εξυπηρετούνταν για δεκαετίες με το τρένο, όπως η Πάτρα, η Φλώρινα και η Δράμα.

Επιπλέον, επειδή αναφερόμαστε σε έργα που έγιναν απαραίτητα για την αποκατάσταση ζημιών από θεομηνίες είναι σαφές ότι για όλες τις γραμμές, τις συγκεκριμένες αλλά και για όσες προβλέπονται να γίνουν ή να συντηρηθούν στο μέλλον, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα αποφυγής ή περιορισμού ανάλογων επιπτώσεων από πλημμύρες που μπορεί να επαναληφθούν στο μέλλον. Ακριβώς, επειδή τα φαινόμενα από την κλιματική αλλαγή γίνονται όλο και πιο έντονα, θα πρέπει να φροντίσουμε για τη θωράκιση των υποδομών μας, ειδικά για όσες κατασκευάζονται από εδώ και πέρα είτε πρόκειται για νέες γραμμές- γέφυρες ή σήραγγες- είτε για αποκαταστάσεις υφιστάμενων.

Πιστεύω ότι θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι νέες συνθήκες, ειδικά σε περιοχές όπως η Θεσσαλία και η Στερεά Ελλάδα, που βρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο της συζήτησης, αλλά και γενικότερα σε σημεία όπου το ανάγλυφο του εδάφους δημιουργεί κινδύνους για τη λειτουργία της γραμμής σε ακραίες συνθήκες. Αυτό που για παράδειγμα θα μπορούσε να γίνει είναι να υπάρχει ανάλογη μέριμνα για αποχέτευση, απορροή των υδάτων, λαμβάνοντας υπόψιν βροχοπτώσεις, πολύ μεγαλύτερες από τις συνηθισμένες, καθώς και για κατάλληλη ανύψωση βάθρων, γεφυρών και γραμμών. Πρόκειται για σημαντικές προβλέψεις που θα συμβάλλουν, τόσο στην αποφυγή αντίστοιχων δυσάρεστων καταστάσεων στο μέλλον, όσο και στο να μην πάνε χαμένα τα εκατομμύρια ευρώ που διατίθενται για την αποκατάσταση του δικτύου.

Επίσης θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα, ώστε να μην επαναληφθούν φαινόμενα με φερτά υλικά που θα κλείσουν εξόδους σηράγγων. Ειδικά με τις σήραγγες, θα πρέπει να διασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση, η συνεχής λειτουργία του συστήματος απορροής των υδάτων.

Κύριοι Υπουργοί, ο σιδηρόδρομος θα έπρεπε να είναι ένα οικονομικό, ασφαλές και αποτελεσματικό Μέσο Μαζικής Μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών. Στη χώρα μας, εδώ και χρόνια, η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβατών και εμπορευμάτων, ολοένα και υποβαθμίζεται. Ο χρονικός ορίζοντας του 2027, όπως είχε τεθεί από τον Πρωθυπουργό, είναι πολύ μακριά και ήδη θα έπρεπε να έχουν γίνει πολλά. Δεν υπάρχει περιθώριο για άλλο χαμένο χρόνο, όσον αφορά τις ασφαλείς σιδηροδρομικές μετακινήσεις στη χώρα μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε για συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σε σχέση με την τροπολογία 349 και το άρθρο 1 που φέρνετε σήμερα στην Ολομέλεια, θεωρώ πως είναι μια σωστή διάταξη προς θετική κατεύθυνση. Παρόλα αυτά να ξέρετε πως μας δυσκολεύετε πάρα πολύ για το φέρνετε μαζί με άλλες διατάξεις, για τις οποίες υπάρχει αντίρρηση.

Σχετικά με την ενημέρωση που κάνετε σήμερα στην Επιτροπή για τα έργα που ανακοινώθηκαν για την αποκατάσταση του σιδηροδρόμου στο Βόλο, να τονίσω πως υπάρχει μια προϊστορία για την οποία πρέπει να ξέρετε, κύριε Δήμα και κύριε Κυρανάκη, πως εκτείνεται πολύ πριν τις καταστροφές του Daniel και Elias. Γιατί το 2019 ενώ η χώρα, αλλά και η Νέα Δημοκρατία, απολάμβανε μια νέα δημοσιονομική συνθήκη και είχε ανοίξει μια κουβέντα πάρα πολύ ενδιαφέρουσα για το πώς ο Βόλος θα γίνει το κέντρο των συνδυασμένων μεταφορών της Θεσσαλίας, πώς θα συνδέσουμε τον σιδηρόδρομο με το λιμάνι του Βόλου, πώς θα συνδέσουμε το σιδηρόδρομο με το Προκεχωρημένο Εργοστάσιο Βάσης, το 304 ΠΕΒ, ούτως ώστε να μεταφέρονται και άρματα μάχης αν παραστεί ανάγκη, το 2021 πάρθηκε μια ακατανόητη απόφαση από τον ΟΣΕ, την οποία επικρότησε και επιβεβαίωσε το Υπουργείο Μεταφορών. Να μεταφερθεί όλο το προσωπικό του ΟΣΕ Βόλου προς τη Λάρισα και μάλιστα να καταργηθεί η Επιθεώρηση του Βόλου και πλέον οι σταθμάρχες να υπάγονται διοικητικά στην επιθεώρηση της Λάρισας. Αυτό σήμαινε επί της ουσίας, ότι εκεί που λέγαμε για Βόλο και των συνδυασμένων μεταφορών, αρχίσαμε να συζητάμε για το πώς θα λειτουργήσει ο σιδηροδρομικός σταθμός στο Βόλο, χωρίς σταθμάρχη, με ασφάλεια. Προβλέφθηκε μόνο μια πρωινή βάρδια, κυρίως για μεταφορικές υπηρεσίες και προσπαθούσαμε να πείσουμε την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών για το ότι ο Βόλος δεν είναι κωμόπολη. Δηλαδή, αρχίσαμε να συζητάμε τα αυτονόητα.

Ήρθε λοιπόν το 2023 και οι καταστροφές από τον Daniel και τον Elias, οπότε η συζήτηση πλέον δεν υπήρχε γιατί απλούστατα δεν υπήρχε καν σιδηροδρομική γραμμή. Άρα, νομίζω ότι σήμερα, πέρα από τις ανακοινώσεις για τα έργα και τα χρονοδιαγράμματα, θα πρέπει να υπάρξει και μία γνώμη, αρχικά από το Υπουργείο, για το αν θα ολοκληρωθούν τα έργα, αν ο σιδηροδρομικός σταθμός στο Βόλο θα έχει πλέον και το απαραίτητο προσωπικό προκειμένου να λειτουργεί όπως προηγουμένως, σταθμάρχες, κλειδούχους, εργάτες γραμμής. Στα 61 χιλιόμετρα, π.χ. Βόλου και Λάρισας, πρέπει να γνωρίζετε ότι τα 15 μέχρι τις καταστροφές ήταν μη προσπελάσιμα. Δεν υπήρχε άνθρωπος να συντηρήσει τα σιδηροδρομικά χιλιόμετρα. Να σας το πω τόσο απλά.

Τώρα, σε σχέση με τις ανακοινώσεις που έγιναν. Θέλω να σας παραθέσω ορισμένες κουβέντες που έχω κάνει θεσμικά τόσο με τους εκπροσώπους των εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ όσο και με τον Σύλλογο Διπλωματούχων Μηχανικών του ΟΣΕ, δηλαδή ανθρώπους στελέχη που έχουν το know how των μεγάλων αυτών έργων σιδηροδρομικής υποδομής. Δεν σας κρύβω πως ήταν εξαιρετικά απαισιόδοξοι για το κατά πόσον έργα τέτοιας κλίμακας που σήμερα δεν έχουν καν ξεκινήσει θα είναι έτοιμα στις αρχές του 2026, όπως δεσμευτήκατε άλλωστε, για να παρέχουν ασφαλείς και ποιοτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Τα περιγράψατε. Είπατε τι χρειάζεται να γίνει για να υπάρξει πλήρης λειτουργικότητα της γραμμής, να υπάρξει αποκατάσταση σε 2 γέφυρες, στον Κραυσίδωνα και την γέφυρα μετά τον σταθμό της Χάλκης, να γίνουν νέα υδραυλικά γεφύρια με μεγαλύτερες διανοίξεις για αντιπλημμυρική προστασία. Χαρήκαμε όμως σε αυτό το σημείο, γιατί ανακοινώσατε και την ένταξη της σιδηροδρομικής γραμμής που γίνεται από τα Άνω Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές, το περίφημο τρενάκι του Πηλίου. Η γενικότερη όμως αίσθηση που υπάρχει αυτή τη στιγμή για τον κόσμο της Μαγνησίας είναι ότι υπάρχει μια συνεχιζόμενη σιδηροδρομική απομόνωση του νομού.

Εδώ και 2,5 χρόνια, η μόνη λύση για το επιβατικό κοινό που μετακινούνταν καθημερινά με τρένο μεταξύ Βόλου και Λάρισας και στα ενδιάμεσα χωριά είναι τα λεωφορεία της Hellenic Train. Από τον περασμένο Νοέμβριο σας επισημάναμε ότι στα δρομολόγια αυτά παρατηρούνται προβλήματα και φοβερές καθυστερήσεις. Σας ζητήσαμε μάλιστα να εξαιρέσετε την πληγείσα Θεσσαλία και από την αύξηση των διοδίων που έγινε στα διόδια που υπάρχουν μεταξύ Βόλου και Λάρισας. Δεν έχει γίνει. Σήμερα λοιπόν, οι πολίτες και οι επαγγελματίες που εκτελούν μεταφορές και μετακινούνται καθημερινά μεταξύ των 2 πόλεων για να γλιτώσουν από τα αυξημένα διόδια, χρησιμοποιούν πάλι τα περιφερειακά οδικά δίκτυα, δηλαδή την ΠΕΟ Βόλου- Λάρισας. Αυτό ξέρετε, επειδή υπάρχουν τραγικά περιστατικά κατά το παρελθόν, ενέχει μεγάλη επικινδυνότητα λόγω και της στενότητας αλλά και έλλειψης φωτισμού που υπάρχει εκεί. Έχουν καταγραφεί επανειλημμένα, και τώρα πρόσφατα, σοβαρά τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα.

Αυτή λοιπόν, κύριε Δήμα, είναι η πραγματικότητα των πολιτών της Θεσσαλίας και σας ζητάω θεσμικά να απαντήσετε, όχι μόνο για το αν θα τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα αποκατάστασης που παρουσιάσατε αλλά και αν ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου θα είναι πλήρως λειτουργικός, όχι μόνο στο επίπεδο της υποδομής αλλά και σε επίπεδο στελέχωσης, και άρα παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Κωνσταντίνο Μεταξά, για 3 λεπτά κύριε συνάδελφε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Συνεχίζοντας την προηγούμενη συζήτηση και την προηγούμενη τοποθέτησή μου, νομίζω και εδώ, κύριοι της Κυβέρνησης, με τα ίδια ακριβώς υλικά που οδήγησαν σε σοβαρά ατυχήματα στο οδικό δίκτυο, αλλά και στο έγκλημα στα Τέμπη, με αυτά συνεχίζετε το έργο σας.

Δεν μπορεί να χαρακτηριστεί διαφορετικά το γεγονός αυτό, που είπε ο κ. Ταχιάος και υπάρχει μέσα στα κείμενα, δηλαδή, η τεχνική περιγραφή είναι στη διακριτική ευχέρεια του αναδόχου, δηλαδή, της κατασκευαστικής εταιρείας, αν θα την αποδεχτεί ή όχι. Βέβαια, συμπλήρωσε λέγοντας πως οι μελέτες θα υποβληθούν και θα εγκριθούν από το Δημόσιο, και όλοι γνωρίζουμε τι σημαίνει αυτό το πράγμα. Όπως είπα κατά την προηγούμενη τοποθέτησή μου, μετά το έγκλημα στα Τέμπη, ο κόσμος πλέον έχει αντιληφθεί πως λειτουργεί το σύστημα της ανάθεσης των έργων και της έγκρισης αυτών των μελετών. Ποια είναι τα βασικά κριτήρια που η κάθε Κυβέρνηση, όλες οι Κυβερνήσεις που πέρασαν, με τα οποία αντιμετωπίζουν τέτοια έργα. Δηλαδή, την εξασφάλιση της κερδοφορίας των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί διαφορετικά.

Να το θέσω και ως ερώτηση. Για ποιο λόγο προχωράτε πρώτα σε αποκατάσταση της μερικής λειτουργίας, σε πρώτη φάση όπως λέτε, της γραμμής στο Παλαιοφάρσαλο και σε δεύτερη φάση βάζετε τα ολοκληρωμένα συστήματα ασφάλειας στο συγκεκριμένο τμήμα; Αυτή τη στιγμή υπάρχει μονή γραμμή και δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας;

Δεύτερον. Να πω ένα πολύ μικρό απόσπασμα από αυτή την τεχνική περιγραφή, που είναι στην ευχέρεια της εταιρείας, αν θα την ακολουθήσει ή όχι σε ένα από τα πολλά τμήματα του έργου ανάμεσα στη σιδηροδρομική γραμμή Βόλου - Λάρισα, «περιλαμβάνεται η πλήρης κατασκευή κατ’ ελάχιστον 18 σιδηροδρομικών γεφυρών στο εν λόγω τμήμα». Τι σημαίνει κατ’ ελάχιστον; Δεν υπάρχει μελέτη; Επίσης, «περιλαμβάνεται η πλήρης κατασκευή κατ’ ελάχιστον τριών οδικών γεφυρών, μία στην περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού Χάλκης και δύο στην περιοχή πριν από το σιδηροδρομικό σταθμό στο Στεφανοβίκειο» και συνεχίζει «το άνοιγμα των γεφυρών θα καθοριστεί από την υδραυλική μελέτη» -μία μελέτη- «οι εργασίες κατασκευής θα εκτελεστούν σύμφωνα με τη μελέτη τεχνικών έργων». Ποιοι θα συντάξουν αυτές τις μελέτες; Η ίδια η εταιρεία θα τις συντάξει. «Στο αντικείμενο της μελέτης τεχνικών έργων, θα περιλαμβάνεται ο καθορισμός του τύπου, φορέας, από οπλισμένο ή προεντεταμένο σκυρόδεμα, με ή χωρίς προκατασκευασμένα στοιχεία, σύμμικτη κατασκευή κ.λπ. και του στατιστικού συστήματος κάθε σιδηροδρομικής γέφυρας προς κατασκευή». Δηλαδή, ακόμα και τα υλικά -για να καταλάβει και ο κόσμος- το ένα είναι το φτηνό και το άλλο είναι το ακριβό. Το ένα είναι το φτηνό και το μη ασφαλές ή το επισφαλές και το άλλο είναι το ακριβό και το ασφαλές. Αλήθεια, η εταιρεία με ποιο κριτήριο θα επιλέξει το αν θα φτιάξει κατ’ ελάχιστον 18 γέφυρες; Με ποιο κριτήριο θα επιλέξει το ποια υλικά θα χρησιμοποιήσει για να φτιάξει τις γέφυρες;

Επί της ουσίας, με τη συγκεκριμένη σύμβαση και την περιγραφή και το νομικό πλαίσιο, που έχετε διαμορφώσει όλες οι κυβερνήσεις, θα δημιουργήσετε νέα Τέμπη αυτή τη στιγμή και στην υποδομή, με αυτά τα οποία κάνετε. Γιατί, επαναλαμβάνω, προχωράτε ακριβώς με τα ίδια σάπια υλικά της νομοθεσίας σας, των κατευθύνσεων σας, των Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, τα ζητήματα της ασφάλειας, ιδιαίτερα στις περιφερειακές σιδηροδρομικές γραμμές όπως είναι για παράδειγμα η γραμμή Βόλου-Λάρισας, όπως είναι για παράδειγμα μέχρι την Καλαμπάκα, αφορούν κι άλλες πλευρές όπως τις διαβάσεις. 5 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου, 10 χιλιόμετρα μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας, με ανύπαρκτη φύλαξη, ανύπαρκτα, επί της ουσίας, μέτρα προστασίας των κατοίκων. Στο νομό Λάρισας έχουμε θανατηφόρα ατυχήματα, το 2021, 36χρονος βοσκός στην Μελία, το 2017, στη Νέα Σμύρνη παρασύρθηκε 10χρονο παιδί. Στη σιδηροδρομική γραμμή Βόλου-Λάρισας, υπάρχουν 35 ισόπεδες διαβάσεις και στο παρών κείμενο δεν αναφέρονται μέτρα ασφάλειας. Προφανώς, δεν υπάρχουν και στις κατευθύνσεις της κάθε εταιρείας, που της δίνετε το «πράσινο φως» για να μπορέσει να κερδοσκοπήσει και από αυτά τα έργα.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε τον κατάλογο των ομιλητών δίνοντας τον λόγο στην κυρία Αθανασίου Μαρία από την ΚΟ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ».

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, ως προς το σιδηροδρομικό δίκτυο στη χώρα μας, 1,5 χρόνο μετά τις δύο θεομηνίες η εικόνα παραμένει ζοφερή με τις υποδομές και την οργανωτική δομή να υπολειτουργεί.

Πρώτον, διαλυμένες γραμμές. Το δίκτυο παρουσιάζει σοβαρές ελλείψεις και φθορές με αποτέλεσμα τα τρένα να κινούνται με χαμηλές ταχύτητες και συχνές καθυστερήσεις.

Δεύτερον, ελλιπής ηλεκτροκίνηση. Σε πολλά τμήματα του δικτύου η ηλεκτροκίνηση δεν λειτουργεί με αποτέλεσμα τα τρένα να στηρίζονται στο ντίζελ, αυξάνοντας και το κόστος και τη ρύπανση.

Τρίτον, απαρχαιωμένα συστήματα ασφαλείας. Η έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας θέτει σε κίνδυνο τη ζωή των επιβατών. Για εμάς, στην Ελληνική Λύση, η Τηλεδιοίκηση, η Ηλεκτροκίνηση -που εσείς έχετε σαν τέταρτο στη σειρά- θεωρώ ότι πρέπει να είναι προτεραιότητα.

Τέταρτον, ανεπαρκής οργάνωση, γραφειοκρατία. Η έλλειψη συντονισμού και η ελλιπής εκπαίδευση του προσωπικού, δυσχεραίνουν την ομαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπροσθέτως, η αποκατάσταση των ζημιών από τον Daniel προχωρά με αργούς ρυθμούς και με προσωρινές λύσεις. Παράλληλα, η έλλειψη χρηματοδότησης δεν επιτρέπει την υλοποίηση ουσιαστικών και μόνιμων λύσεων.

Τέλος, ας λάβετε υπόψη σας ότι σε αντίθεση με όλες τις χώρες του υπόλοιπου κόσμου, στις οποίες ο σιδηρόδρομος αποτελεί βασικό, καθημερινό κομμάτι μετακινήσεων και εξελισσόμενο τομέα ανάπτυξης, αντίθετα στην Ελλάδα έχει αβέβαιο μέλλον. Αυτή η αβεβαιότητα για το μέλλον του σιδηροδρομικού δικτύου, αποθαρρύνει επενδύσεις και ανάπτυξη.

Οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων με τρένα στον κάθετο άξονα της χώρας, γίνονται μετ΄ εμποδίων. Η δε αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά και η ανασύνθεση της οργανωτικής δομής που ανήγγειλε η Κυβέρνηση θα ολοκληρωθεί, σύμφωνα με το πλέον αισιόδοξο σενάριο, στο τέλος του 2025. Τα οφέλη που θα μπορούσε να έχει η ελληνική οικονομία από την αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, επί της ουσίας είναι μηδενικά. Αποκαλυπτικά της απογοητευτικής κατάστασης, την οποία παρουσιάζει ο ελληνικός σιδηρόδρομος είναι τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της Eurostat και αφορούν στη μετακίνηση επιβατών και τη μεταφορά εμπορευμάτων με τρένα. Φανερώνουν επίσης, το πόσο πίσω έχει μείνει ο ελληνικός σιδηρόδρομος σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη που η ανάπτυξη των δικτύων είναι ραγδαία.

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, ενώ οι Σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα μετέφεραν 4.366.000 επιβάτες το τελευταίο τρίμηνο του 2022, από όταν έγινε το δυστύχημα στα Τέμπη, το πρώτο τρίμηνο του 2023, ο αριθμός αυτός υποχώρησε στα 3.150.000, για να φτάσει στα 3.370.000 το τρίτο τρίμηνο του ίδιου έτους. Εμπειρογνώμονες ανέφεραν ότι για να αποκατασταθούν οι ζημιές που προκάλεσε ο Daniel στο σιδηροδρομικό δίκτυο θα χρειαζόταν τουλάχιστον 2 χρόνια για να ξαναφτιαχθεί η διπλή γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης, να αποκατασταθεί η ηλεκτροκίνηση, αλλά και να αναβαθμιστούν οι υποδομές ασφαλείας, όπως η σήμανση κ.λπ..

Τα προβλήματα που προέκυψαν είναι τεράστια αφού εκτός από τις τραγικές απώλειες ζωών, τις μετέπειτα προκλήσεις, τις μετακινήσεις επιβατών και το μεγάλο πλήγμα στην εμπιστοσύνη του κοινού για τους σιδηροδρόμους, έχουν δημιουργηθεί σημαντικές προκλήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Τα στοιχεία της Eurostat είναι και πάλι αποκαλυπτικά. Το τρίτο τρίμηνο του 2023, μεταφέρθηκαν από τα τρένα στην Ελλάδα 158.000 τόνοι εμπορευμάτων από 169.000 τόνους το δεύτερο τρίμηνο του ίδιου έτους και 142.000 τόνους το πρώτο τρίμηνο όταν έγινε και η τραγωδία στα Τέμπη, για την οποία αναζητούνται τώρα ευθύνες. Πρόκειται για φορτία μειωμένα κατά 50% σε σύγκριση με προηγούμενα χρόνια αφού ενδεικτικά, το τρίτο τρίμηνο του 2021 οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα μετέφεραν 390.000 τόνους εμπορευμάτων.

Την ίδια ώρα η Ευρώπη, κινείται διαμετρικά αντίθετα με την Ελλάδα, με τις εταιρείες και τις κυβερνήσεις να αναγνωρίζουν τη συμβολή των σιδηροδρόμων στην κάλυψη αναγκών μετακίνησης επιβατών, αλλά και φορτίων. Την ώρα που στη χώρα μας ο αριθμός των επιβατών παραμένει ουσιαστικά στάσιμος, η Ιταλία αύξησε την επιβατική κίνηση από 127.300.000 επιβάτες το τρίτο τρίμηνο του 2021, σε 190.600.000 επιβάτες το τρίτο τρίμηνο του 2023. Μπορεί η χώρα να έχει μεγαλύτερο πληθυσμό από την Ελλάδα, σχεδόν 60 εκατομμύρια έναντι των 10, αλλά η ποσοστιαία αύξηση είναι μεγάλη και φτάνει σχεδόν το 50%. Η Γερμανία, μια χώρα που εδώ και δεκαετίες έχει πολύ ανεπτυγμένο δίκτυο σιδηροδρόμων -το καλύτερο ίσως δίκτυο στην Ευρώπη- επίσης κατάφερε να αυξήσει τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρθηκαν το ίδιο διάστημα από 524 εκατομμύρια σε 730 εκατομμύρια, καταγράφοντας αύξηση σχεδόν 40%. Η Βουλγαρία ακόμα ως χώρα, πέτυχε αύξηση 20% στον αριθμό των επιβατών που μεταφέρθηκαν, από 4.880.000 επιβάτες το τρίτο τρίμηνο του 2021, σε 5.870.000 επιβάτες το τρίτο τρίμηνο του 2023 και όλα αυτά σε πληθυσμό 6.900.00 εκατομμυρίων.

Μένει τώρα να φανεί τι αποτέλεσμα θα έχουν όλες αυτές οι προσπάθειες για τη φερόμενη αναδιοργάνωση των εταιρειών που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη συντήρηση και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών και του τροχαίου υλικού της χώρας, προς διασφάλιση ενός σύγχρονου, γρήγορου, άνετου και απολύτως ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου σε πλήρη διαλειτουργικότητα με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα όπως υποστηρίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ κυρία Αθανασίου.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο, στον κ. Βρεττό για 3 λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, στην πρώτη παρουσίαση για την αποκατάσταση των οδικών έργων μετά από τις κακοκαιρίες Daniel και Elias, τοποθετήθηκα σχετικά με τον τρόπο που βαφτίζονται ως «έκτακτες» συνθήκες αποκατάστασης αυτών των έργων με αποτέλεσμα να γίνεται το «πάρτι της διαφθοράς».

Κανείς δεν μου εξήγησε προηγουμένως, ούτε ο Υπουργός αλλά ούτε και ο Υφυπουργός κ. Ταχιάος αρμόδιος για τα οδικά έργα, σχετικά με τον τρόπο που γίνεται η κατανομή των έργων αυτών. Δηλαδή, να γίνεται με τα ίδια ποσά, σαν να έχεις βάλει ζάχαρη να την έχεις ζυγίσει και να υπάρχει η προσωποποίηση της εναρμονισμένης πρακτικής, δηλαδή, του «καρτέλ» των 4 συγκεκριμένων εταιρειών, οι οποίες προσκλήθηκαν έχοντας απορριφθεί ενστάσεις που είχαν γίνει σχετικά με το να «ανοίξει» η διαδικασία και να συμμετάσχουν κάποιοι άλλοι. Η ομηρία πλέον του πολιτικού συστήματος, εμφανώς απέναντι στους εργολάβους, δεν μπορεί να βαφτίζεται ως «έκτακτη» συνθήκη, αλλά ως μια εφαρμοσμένη πρακτική της Κυβέρνησης ενίσχυσης της διαφθοράς.

Βέβαια, εδώ τώρα που μιλάμε για το σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν θα μπορούσε κανείς να έχει διαφορετική εκτίμηση. Το ίδιο Υπουργείο, οι ίδιοι χειρισμοί, οι ίδιοι εργολάβοι, ίδια κατανομή των έργων κατά αντιστοιχία. Ακούσαμε -και τώρα ποιος θα μας σώσει από τους Υπουργούς- ότι η ασφάλεια πλέον των τρένων, θα βασίζεται σε ένα σύστημα τοποθέτησης GPS, όπως έχουν οι ντελιβεράδες, για να βλέπουμε τα τρένα που τρέχουν με 100 και 150 χιλιόμετρα την ώρα. Πέρα από το γεγονός ότι αυτό δεν είναι καινούργια καινοτομία, μιας και η Hellenic Train το είχε ανακοινώσει το 2024, λένε πως, εμείς το σύστημα εντοπισμού το είχαμε στήσει από την Vodafone, το είχαμε πάρει και θέλουμε να πληρώσουμε λεφτά γιατί η μεγάλη πλοηγική ανακοίνωση είναι τι; Ότι θα βάλουμε GPS στα τρένα; Τότε, γιατί έρχεται η Κυβέρνηση αυτή, τώρα εδώ, και κάνει ολόκληρο διαγωνισμό να δώσει, πόσα εκατομμύρια; 35 εκατομμύρια ευρώ για να εγκαταστήσει ETCS και άλλα συστήματα.

Αλλά, εγώ θέλω να καταθέσω ότι, η εναρμονισμένη πρακτική που ενισχύει τη διαφθορά -και αδιαφορεί η Εθνική Αρχή Διαφάνειας να τα παρακολουθήσει, που είναι η αποστολή της- τα λέω εδώ γιατί καταγράφονται στα πρακτικά, αλλά θα μου πείτε πως δεν έχει αλλάξει εδώ και 3 χρόνια Διοικητή η Εθνική Αρχή Διαφάνειας θα ασχοληθεί τώρα με τη ΜΕΤΚΑ; Γιατί άνοιξα λίγο το «Διαύγεια» μέχρι να έρθει η σειρά μου και στις 4 προσκλήσεις που έστειλε το Υπουργείο, η υπηρεσία ήτανε για την κατανομή αυτών των έργων των 3 που έχουν να κάνουν με επιδομή, υποδομή, υδραυλικά και όλα αυτά περί σταθεροποίησης των γραμμών του τρένου, ήταν η ΑΚΤΩΡ, η ΑΒΑΞ, η ΤΕΡΝΑ, και ΜΕΤΚΑ.

Εδώ η ΤΕΡΝΑ δεν ενεπλάκη, παντού σταθερά και στα 3 κομμάτια αυτά κατέθεσε την έκπτωση για να μην το πάρει 3%. Σε αυτό το έργο, την ενότητα έργου που η ΑΚΤΩΡ έδωσε προσφορά 140.640.000 ευρώ.

Στο επόμενο έργο, ήταν η ΑΒΑΞ, που έδωσε 4,10% σε προηγούμενα, για να είμαι σαφής έδωσε 3,80%. Στην επόμενη ενότητα έργου η ΑΒΑΞ έδωσε 4,10% και η ΑΚΤΩΡ 3,50%, άλλαξαν, ένας πάνω, ένας κάτω. Στο επόμενο που έπρεπε ο ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ να πάρει κι αυτός το κάτι τίς του, έδωσε 4% έκπτωση 3,80%.

Μου έκανε εντύπωση το πως γίνεται αυτό. Ας το δούμε. Ωραία, μεταξύ τους οι εργολάβοι είναι γνωστοί, όσα χρόνια είναι οι σιδηρόδρομοι οι πολιτικοί οι Υπουργοί αλλάζουνε, τα κάνουνε νόμιμα να φαίνονται, οι εργολάβοι παραμένουν ίδιοι ο κόσμος σκοτώνεται, όλοι ικανοποιημένοι. Εδώ που αναφέρει η πρόσκληση και ενημέρωση του Υπουργού -του καινούργιου Υπουργού- που λέει ότι, η υπηρεσία, η διοίκηση απέστειλε σχετικές προσκλήσεις τις 4 εργοληπτικές επιχειρήσεις ανά εργολαβία.

Και στο σύστημα που είδα μια ειδική εργολαβία για την αποκατάσταση των συστημάτων Σηματοδότησης, ETCS L1, Τηλεδιοίκηση, Ηλεκτροκίνηση -αυτά είναι που δίνουν ασφάλεια στον σιδηρόδρομο και όχι το GPS του ντελιβερά- εκεί έστειλε πρόσκληση σε 6 εταιρείες και λέω, μα είναι δυνατόν ένα τόσο τεχνικό έργο που είναι συγκεκριμένο, γιατί αυτά τα συστήματα μόνο κάποιες εταιρείες 1 ή 2, ήταν και η BOMBARDIER αλλά αυτή αγοράστηκε από την ALSTOM. Σε ποιους 6 έστειλε το Υπουργείο πρόσκληση και πάω να το δω από το «Διαύγεια».

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Σας πειράζει; Δώσατε χρόνο σε όλους συναδέλφους, έχω τον λιγότερο χρόνο.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν έχετε τον λιγότερο χρόνο. Έκανα πως δεν άκουσα αυτό που είπατε. Μιλήσατε παραπάνω από 4 λεπτά από τον χρόνο που είχατε στην πρώτη συνεδρίαση, γιατί έχω καταγεγραμμένους τους χρόνους, παρακαλώ, ολοκληρώστε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Είναι άλλη συνεδρίαση η πρώτη, άλλη τώρα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το γνωρίζω, αλλά όπως έχω ήδη ανακοινώσει από την αρχή της συνεδρίασης, έχουμε χρονικό περιορισμό στην χρήση της αίθουσας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, θα τελειώσω.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ακούστε κύριε συνάδελφε, έχετε 30 δεύτερα για να ολοκληρώσετε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Η διαφθορά είναι παρούσα, όσο και αν με διακόπτετε. Η ALSTOM TRANSPORT SA, ήταν η μόνη που κατέθεσε προσφορά. Άρα ποιος Υπουργός έστειλε, ποια υπηρεσία του Υπουργείου, έστειλε προσκλήσεις σε 6 εταιρείες; Δηλαδή αυτή την στιγμή, είναι ντροπή να ονοματίζονται αυτά ως «νομιμοφάνεια». Που είναι οι 6 εταιρείες που στάλθηκε η πρόσκληση για να μπορέσουν να δώσουν προσφορά για τα συστήματα Σηματοδότησης, αποκατάστασης ETCS L1, Τηλεδιοίκησης, Ηλεκτροκίνησης; Ενώ στέλνει την πρόσκληση στις 6 εταιρείες ανταποκρίνεται μόνο η μια και αυτή, επειδή είναι συγκεκριμένη, δίνει 20% έκπτωση, όσο δίνουν και οι κατασκευαστικές εταιρείες.

Αυτή η χώρα δε σώζεται, όταν αυτές οι πολιτικές νομιμοποιούνται από τη Βουλή. Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Αλέξανδρο Καζαμίας».

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κατ’ αρχήν να εξηγήσω σε όσους μας παρακολουθούν, πως τώρα συζητάμε 4 ακόμη συμβάσεις -μετά την προηγούμενη συνεδρίαση- οι οποίες αφορούν την αποκατάσταση ζημιών στο σιδηρόδρομο, κυρίως στην περιοχή της Θεσσαλίας και γύρω από αυτήν, μετά τις καταστροφές που προκάλεσαν οι πλημμύρεςDaniel και Elias**.**

Το πρώτο σημείο το οποίο θέλω να θέσω είναι το εξής. Η Πλεύση Ελευθέριας έχει κατ’ επανάληψη ρωτήσει την Κυβέρνηση και δεν έχει πάρει απάντηση. Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η σύμβαση 717, η οποία «έπαιξε» κεντρικό ρόλο στη δημόσια συζήτηση γύρω από το «Έγκλημα των Τεμπών», ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο και από τις 4 και 5 Σεπτεμβρίου και μετά είχαμε την καταστροφική πλημμύρα. Μπορείτε να μας παραπέμψετε σε κάποια συγκεκριμένα στοιχεία που να λένε ότι υπήρξε όντως ολοκλήρωση της σύμβασης 717, ελάχιστες μέρες πριν αυτό το έργο καταστραφεί ξανά από την πλημμύρα Daniel όπως ισχυρίζεστε; Το ακούμε συνέχεια αλλά δεν έχουμε δει κάτι χειροπιαστό και θα θέλαμε να το γνωρίζουμε ακριβώς, διότι η σύμβαση 717, υπεγράφη για πρώτη φορά το 2014. Έπρεπε να ολοκληρωθεί το 2016 αλλά μέχρι και τα «Τέμπη» τον Φλεβάρη του 2023, δεν είχε ολοκληρωθεί και τώρα ξαφνικά φαίνεται να έχει ολοκληρωθεί, 2-3 μέρες προτού καταστραφεί ένα σημαντικό τμήμα της.

Το δεύτερο αφορά τα χρονοδιαγράμματα και την ταχύτητα λήψης αποφάσεων. Ακούσαμε από τον κ. Δήμα, σε σχέση με τα θέματα που θίξαμε προηγουμένως, ότι έχουμε φτάσει 19 μήνες για να εγκριθούν αυτά τα έργα και να έρθουν στη Βουλή προς συζήτηση και θέλω να υπενθυμίσω εδώ αυτό που είπε ότι υπάρχει θέμα διαδικασιών, οι οποίες συνδέονται και με τον απολογισμό και με τη δημοκρατική λειτουργία των θεσμών. Στα χρονοδιαγράμματα αναφορικά με τα οδικά έργα, υπάρχουν διάφορα στάδια, τα οποία έχουν «εξαφανιστεί» από τα χρονοδιαγράμματα για τα σιδηροδρομικά έργα. Ας πούμε, δεν έχει υπάρξει απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, δεν έχουν υπάρξει διάφορες άλλες αποφάσεις, συνεπώς υπάρχει δυνατότητα σύντμησης και γιατί υπάρχει αναντιστοιχία εδώ και εκεί;

Μάλιστα, παρατηρώ ότι από τον Σεπτέμβριο, που μπήκε ο νόμος για να επιτρέψει την έναρξη των έργων μέχρι και το επόμενο βήμα, πέρασαν 5 μήνες και δεν έχει μεσολαβήσει τίποτα. Τι κάνατε 5 μήνες και περιμένετε εδώ; Έπειτα η απόφαση λέει η αύξηση του προϋπολογισμού έλαβε χώρα τον Ιούλιο του 2024. Τα χρήματα δεν πέφτουν από τον ουρανό, στα χέρια σας είναι. Μπορείτε να πάρετε αποφάσεις πιο γρήγορα αν προτεραιοποιείτε πράγματι τα έργα.

Τέλος πρέπει να πω σχετικά με το τελευταίο έργο για την Τηλεδιοίκησης και το ETCS και την αποκατάσταση των έργων, που είχαν υποτίθεται ενταχθεί στη σύμβαση 717 της χρηματοδότησης και της ηλεκτροδότησης επίσης, έχει ανατεθεί η δημοπρασία στην ίδια εταιρεία που καθυστερούσε τη σύμβαση 717 από το 2014 μέχρι το 2023. Γιατί; Ο προϋπολογισμός, περιλαμβανομένου και του ΦΠΑ, είναι περίπου λίγο πιο κάτω από τον προϋπολογισμό που είχε πάρει η ίδια εταιρεία το 2014 για να κατασκευάσει την ηλεκτροδότηση και την σηματοδότηση σε ένα μήκος περίπου 500 χιλιομέτρων. Τώρα το κομμάτι που έχει καταστραφεί είναι 100 χιλιόμετρα λέτε και παίρνει λίγο πιο κάτω από τον προϋπολογισμό που είχε πάρει για να φτιάξει ένα έργο το οποίο ήταν πενταπλάσιο σε μήκος. Αν λάβουμε υπόψη μας τον πληθωρισμό, πάλι είναι τεράστιο το ποσό, γιατί πάτε στην ίδια εταιρεία η οποία απέδειξε ιστορικά ότι έκανε εγκληματικές καθυστερήσεις και γιατί δεν εξηγείται αυτός ο προϋπολογισμός πώς αιτιολογείται, δεδομένου ότι το έργο αυτό είναι πολύ πιο μικρό από την αρχική σύμβαση 717.

Η Πλεύση Ελευθερίας, έχει κατ’ επανάληψη θέσει αυτά τα ζητήματα. Νομίζουμε ότι υπάρχουν σοβαρά θέματα διαφάνειας εδώ και θα πρέπει να τα εξηγήσει η Κυβέρνηση πιο ξεκάθαρα. Δεν θεωρούμε ότι λαμβάνουμε τις επαρκείς εξηγήσεις.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Κόντη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ίδια θα πούμε και σε αυτή τη συνεδρίαση για τα σιδηροδρομικά έργα, να ευχηθούμε να γίνουν τα έργα όπως πρέπει και σίγουρα δεν αρκεί μόνο η τοποθέτηση της ράγας. Πρέπει να τοποθετηθούν όλα τα συστήματα όπως πρέπει, γιατί ακριβώς εκεί ήταν και το μεγάλο πρόβλημα που προκάλεσε και το μεγάλο αυτό συμβάν. Θα πρέπει η Ελλάδα να μην ξαναδεί, όχι μόνο ατύχημα με θύματα, αλλά ούτε καν ατύχημα στα τρένα μας. Δυστυχώς, έχουμε αφήσει και μεγάλη συμμετοχή στους υποτίθεται επενδυτές, στους Ιταλούς, αλλά νομίζουμε ότι το κράτος θα πρέπει να είναι παρόν από την αρχή μέχρι το τέλος και στη λειτουργία και στην κατασκευή και στη δημιουργία συστημάτων ασφαλείας. Δεν ξέρουμε αν όλη αυτή η κατασκευή προϋποθέτει να συμπεριλαμβάνονται όλα ή αν στο τέλος και μετά από αυτά θα γίνουν άλλες εργασίες και διαγωνισμοί και δεν ξέρω τι άλλο μπορεί να προκύπτει σε αυτές τις περιπτώσεις.

Το θέμα είναι ότι τα τρένα είναι μια «πονεμένη ιστορία» πλέον για την Ελλάδα. Ταλαιπωρεί όλους τους Έλληνες, έχει γίνει εφιάλτης και πολλοί μάλιστα φοβούνται να ταξιδέψουν. Ακόμα και στο μέλλον όποιος και να τους διαβεβαιώσει ότι έχουν τοποθετηθεί τα καλύτερα μέτρα ασφαλείας, έχουν εισαχθεί πλέον τα πιο μοντέρνα συστήματα, νομίζω το ETCS έχει πάει στο 3 ή στο 4 και οτιδήποτε άλλο υπάρχει, ο κόσμος θα φοβάται να ταξιδέψει. Είναι ένα «τραύμα» μεγάλο και θα πρέπει να γίνουν πολλά «βήματα», να γίνουν πολλά πράγματα, αλλά κυρίως να καταπολεμήσουμε και αυτούς οι οποίοι κατά καιρούς συνέβαλαν στην αφαίρεση διαφόρων […] που υπήρχαν στις γραμμές, των στοιχειωδών, υποτυπωδών, άλλα που ίσως μπορούσαν να βοηθήσουν. Να πούμε ξεκάθαρα ότι υπάρχουν κάποιες μειονότητες οι οποίες κλέβουν χαλκό και οπουδήποτε βρουν κλέβουν ό,τι υπάρχει στις γραμμές και τα πουλάνε για παλιοσίδερα. Ακόμα και τις ίδιες γραμμές έχουμε δει κατά καιρούς να κλέβουν. Θα πρέπει να φυλάσσονται όλες οι περιοχές που υφίστανται αυτά, οι διαβάσεις και τα σημεία που έχουν αναμεταδότες. Θα πρέπει να υπάρχει καλή συντήρηση.

Γενικά, το να πω εγώ, να λέμε όλοι πως «θα πρέπει» και «θα πρέπει», το καταλαβαίνετε ότι είναι αυτονόητο, δεν χρειάζεται να κάνω τον «Μυαλοπώλη» σε αυτό το θέμα. Εγώ ευχή κάνω κι εύχομαι να γίνουν όλα ως πρέπει να γίνουν για να μην ξαναζήσουμε καμία τραγωδία και να ψάχνουμε μετά ποιος φταίει και τι μετέφερε το τρένο κτλ. Δεν θέλω να πω κάτι άλλο να μην καταχραστώ στο χρόνο και την κόπωση των συναδέλφων.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε,

Τον λόγο έχει η κυρία Πούλου.

**ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ.

Θα έλεγα ότι τελικά η Κυβέρνηση διακρίνεται από την πολιτική του «πάμε και όπου βγει». Διότι πώς αλλιώς να εξηγήσει κανείς επί 16-18 μήνες υποτίθεται ότι με αυτοψίες- αυτά μας είπε ο πρώην Υπουργός αλλά και ο νυν Υπουργός Υποδομών- οι αυτοψίες, οι μελέτες των υπηρεσιακών παραγόντων και λοιπά, έγιναν έτσι ώστε να υπάρχει πλήρης καταγραφή αλλά και αξιολόγηση των βλαβών και αυτών που θα όφειλε τελικά η Πολιτεία να επισκευάσει και να τα θέσει ξανά σε λειτουργία.

Όμως, κυρία Πρόεδρε, είναι αδύνατον σε ένα τεχνικό έργο να λέμε «περίπου»; Δεν υπάρχει αυτή η έννοια του «περίπου». «Περίπου» που θα κατασκευαστούν κάποιες γέφυρες, «περίπου» με αυτά τα υλικά, ξέρετε τι σημαίνει αυτό στη γλώσσα της μηχανικής; Σημαίνει ότι μη προβλέποντας εξαρχής πολύ συγκεκριμένα τόσο το φυσικό αντικείμενο όσο και τα υλικά του έργου πως είναι έρμαιο σε ανακοστολογήσεις οι οποίες θα δείτε ότι θα ξεπεράσουν τον προβλεπόμενο προϋπολογισμό. Γιατί υπάρχει μια μαγική λέξη στα τεχνικά έργα «τα απρόβλεπτα», τα οποία «απρόβλεπτα» μπορούν σε κάθε έργο, με ανεξέλεγκτες εργασίες αλλά και θα έλεγα η υπερκοστολόγηση τελικά αυτών των εργασιών, να ανεβάσουν τον προϋπολογισμό του έργου πολύ περισσότερο.

Κύριε Υπουργέ, οι απευθείας αναθέσεις των Κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας με Πρωθυπουργό τον κ. Μητσοτάκη, νομίζω, ότι διασπάθισε τελικά πάρα πολλά δις από την από τον εθνικό προϋπολογισμό, και βέβαια, είναι χρήματα των φορολογούμενων Ελλήνων πολιτών αλλά και το Ταμείο Ανάπτυξης Ανθεκτικότητας που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί πράγματι για να αλλάξει το παραγωγικό μοντέλο στη χώρα και να μπουν σαφείς βάσεις γι’ αυτή την ανάπτυξη. Νομίζω, ότι με όλα αυτά τα δις των απευθείας αναθέσεων αυτού του τύπου των διαγωνισμών που κάνετε πάλι οι εθνικοί εργολάβοι θησαύρισαν και πάλι πτωχεύσατε με αυτή την πολιτική την ελληνική κοινωνία η οποία διεκδικεί και σήμερα ημέρα πανελλαδικής απεργίας την επιβίωσή της.

Τέλος θα ήθελα να πω ότι βλέπω και συζητάμε κάθε φορά όχι το τι έχει γίνει ή τι γίνεται αυτή τη στιγμή αλλά το τι θα γίνει σε ένα νεφελώδες αόριστο μέλλον. Και εδώ είμαστε, φυσικά από την θέση μας ως Αντιπολίτευση, να βλέπουμε και να ελέγχουμε το δικό σας έργο. Αλλά, κύριε Υπουργέ, κλείνοντας θα ήθελα, επειδή νομίζω ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι εποπτευόμενους από το Υπουργείο σας φορέας, τι λέτε για αυτό το πόρισμα τελικά; Διότι το πόρισμα είναι «φιάσκο» θα πούμε όλοι μας, διότι ισχύουν οι άλλες 16 διατάξεις π.χ. που υπέδειξε όσον αφορά στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων; Γιατί το να κρίνουμε αυτό που ο κ. Μητσοτάκης δεσμεύτηκε για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στη Βουλή- το ξέρετε το ακούσαμε όλοι μας αλλά το ακούσει κι ο ελληνικός λαός- ότι από το 2027 και μετά θα μιλάμε για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, αυτό δημιουργεί μεγαλύτερη σύγχυση στον ελληνικό λαό. Άρα, θα ήθελα να μας πείτε αν έχετε υιοθετήσει τα υπόλοιπα 16, πλην της επίμαχης διάταξης, σημεία αν τα έχετε αποδεχτεί και τι κάνετε σε αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηδάκης Διονύσιος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Με την τοποθέτηση της κυρίας Πούλου ολοκληρώσαμε με τον κύκλο των ομιλητών κατά προτεραιότητα. Κλείνουμε με τον κύκλο των παρεμβάσεων των συναδέλφων Βουλευτών δίνοντας τον λόγο στον κ. Γεώργιο Λαμπρούλη για 3 λεπτά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Θα κάνω μια σύντομη αναφορά σε 2-3 ζητήματα.

Το ένα έχει να κάνει -ενδεχομένως είναι και επανάληψη της προηγούμενης τοποθέτησης- σε ό,τι αφορά ακριβώς στη βάση των έργων υποδομής και επιδομής των συγκεκριμένων σιδηροδρομικών γραμμών που προτείνονται ή προβλέπονται στις συμβάσεις. Είναι ποιο; Η αναγκαιότητα δημιουργίας των αντίστοιχων αντιπλημμυρικών έργων. Και δεν λέω τώρα δίπλα από τη γραμμή ή επί της γραμμής κτλ.. Μιλάμε στη γενικότερη περιφέρεια. Από εκεί δηλαδή που θα περνάει τώρα η γραμμή, για παράδειγμα Λάρισα-Βόλος, όπου εκεί -αναφέρθηκε προηγουμένως από τον Βασίλη Μεταξά- αναφέρεται πως τα έργα είναι τουλάχιστον 18, εννοώ γέφυρες κλπ.. «Τουλάχιστον». Το «τουλάχιστον» παραπέμπει στο ότι, χρειάζονται ή και περισσότερα ή και λιγότερα και αυτό είναι η επιλογή της εταιρείας. Γιατί το λέω αυτό. Τι λέει η πείρα, η τραγική εμπειρία που βιώσαμε και στην περιοχή της του νομού Λάρισας και όχι μόνο, στη Θεσσαλία, αλλά εν προκειμένω για το νομό Λάρισας λέω, γιατί τα περισσότερα δίκτια αφορούν αυτή τη διαδρομή της σιδηροδρομικής γραμμής. Σιδηροδρομική γραμμή Παλαιοφάρσαλο – Κρανών. Το κομμάτι αυτό είναι ευθεία, άντε και με λίγες στροφές αλλά στην ουσία είναι μια ευθεία. Πώς λειτούργησε κατά τον Daniel; Εννοώ οι σιδηροδρομικές γραμμές, το ανάχωμα επί του οποίου βρίσκονται ως ανάχωμα; Πλημμύρισε ο Σταύρος, τα Παλαιοφάρσαλα, δηλαδή όλο το χωριό και ο κάμπος πέριξ του χωριού. Και αυτό δεν συνέβη μόνο με τον Daniel που έπεσαν μεγάλες ποσότητες νερού. Έγινε και με τον Ιανό, έγινε και με μια απλή και μικρότερης κλίμακας μπόρα λόγω των λεκανών απορροής που πέφτουν εκεί πριν τον Σταυρό να το πω έτσι στον Ενιπέα. Τι φταίει για αυτό; Τι έφταιγε; Τι αποδείχθηκε;

Πρώτον, Ενιπέας, Σκήτη, καθαρισμοί όλα αυτά. Δεύτερον, αντιπλημμυρικά έργα στις πηγές ή αν θέλετε από τις πηγές του Ενιπέα, από το βουνό δηλαδή προς τον κάμπο για να αναχαιτίσει νερά. Το λέω λίγο πιο απλοϊκά. Φτάσαμε λοιπόν στο σημείο να λειτουργήσει η σιδηροδρομική γραμμή ως ανάχωμα. Και ειρήσθω εν παρόδω και ο Ε-65 έτσι λειτουργεί σε πάρα πολλά σημεία. Δεν μιλάμε για αστοχίες εδώ, είναι συνειδητές επιλογές κατασκευαστικών εταιρειών προκειμένου να γλιτώσουμε κόστος. Και δεν ξέρω από πού ελέγχονται και πώς ελέγχονται και εδώ υπάρχουν ευθύνες. Μάλιστα σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο παράδειγμα που σας είπα για τον Σταυρό, έχω κάνει εδώ και 2 περίπου χρόνια ερώτηση. Απάντηση απ’ το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν πήρα, έστω και γραπτή.

Συνεχίζω. Άρα, λοιπόν, έχουμε ένα δεδομένο. Οι υδραυλικές παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν, δεν θα πρέπει να υπάρξουν; Και με τα νέα δεδομένα. Ακόμα και με τα δεδομένα ενός Daniel και ενός όγκου νερού από τη στιγμή που δεν υπάρχουν αντιπλημμυρικά έργα. Το ίδιο μπορώ να σας πω και την γραμμή Λάρισα – Βόλος, όπου εκεί λέμε γι’ αυτά για τα «τουλάχιστον» 18 έργα κλπ.. Εκεί μπορεί να χρειαστούν και περισσότερα. Όλος ο κάμπος έως τη Κάρλα από εκεί που πλημμύρισε, γιατί δεν το ξέρουν οι περισσότεροι συνάδελφοι -και δεν είναι απαραίτητο να το ξέρουν- όλο το κομμάτι εκείνο από την καινούργια Εθνική Οδό να το πω έτσι, την ΠΑΘΕ έως την Κάρλα - φέρτε το ως εικόνα στο μυαλό σας- έφερε τεράστιους όγκους νερού ομολογουμένως προς την κατεύθυνση της σιδηροδρομικής γραμμής. Υπερχείλισε βέβαια, κατέστρεψε τη σιδηροδρομική γραμμή και συνέχισε σε όλα τα χωριά του κάμπου μέχρι να καταλήξει το νερό στην Κάρλα. Πνίγηκαν τα χωριά; Πνίγηκαν φυσικά. Γίνανε τεράστιες καταστροφές; Δεν χρειάζεται το ερώτημα. Τα ξέρετε, τα έχετε δει, τα έχετε ακούσει, τα έχετε διαβάσει.

Άρα, εδώ μπαίνει πρώτο σε προτεραιότητα, κατά τη γνώμη μας, τα αντιπλημμυρικά έργα.

Δεύτερον, έργα αποκατάστασης των υφιστάμενων ρεμάτων, παραποτάμιων τμημάτων του Πηνειού, διανοίξεις κ.ο.κ.. Θα μου πείτε δεν είναι αρμοδιότητα ή είναι αρμοδιότητα της Περιφέρειας, των Δήμων. Αναχώματα, εκεί που χρειάζεται ενίσχυση. Άρα, τι χρειάζεται σε ότι αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο; Κοντά στο νου και η γνώση.

Το τρίτο είναι το ζήτημα της ασφάλειας, ειπώθηκε και από άλλους συναδέλφους. Τίθεται το ζήτημα της ασφαλούς διέλευσης των σιδηροδρομικών γραμμών. Εδώ θα σας πω ότι δεν είναι μόνο για το δίκτυο εκτός των αστικών ιστών. Αυτό εν προκειμένω που πάει να γίνει τώρα -και που θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα - μέσα από τα αστικά κέντρα, δεν αφορά τη σύμβαση θα μου πείτε. Δικαιολογημένη η ένστασή σας. Όμως, κάποια στιγμή αυτό το κράτος θα πρέπει να πάρει μια απόφαση, για παράδειγμα για τη Λάρισα, να ικανοποιήσει το διαχρονικό αίτημα της υπογειοποίησης των σιδηροδρομικών γραμμών. 8,5 χιλιόμετρα σιδηροδρομική γραμμή που πριν από 50-60 χρόνια ήταν εκτός ιστού της πόλης, πλέον είναι μέσα στον ιστό της πόλης με 6 διαβάσεις που υπήρχαν τότε, υπάρχουν και τώρα και οι οποίες είναι «καρμανιόλα». Η Λάρισα έχει καταθέσει τεράστιο φόρο αίματος με ατυχήματα είτε τροχαία, είτε πεζών. Πέρασαν ειρήσθω εν παρόδω και πρωθυπουργοί και έκαναν τη διαδρομή Λάρισα-Τέμπη. Πέρασαν και υπουργοί μεταφορών. Έταζαν και τελικά είπαν ότι κοστίζει και δεν μπορεί να γίνει. Συγχρόνως με την υπογειοποίηση απελευθερώνονται χιλιάδες στρέμματα ελεύθερου χώρου που μπορούν να αξιοποιηθούν για τις ανάγκες της πόλης.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Σταϊκούρα έχετε ζητήσει τον λόγο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ**: Σύντομα κυρία Πρόεδρε, επειδή ο κύριος συνάδελφος ρώτησε για την σύμβαση 717, να πω ότι την έχω καταθέσει στη Βουλή και την καταθέτω και πάλι, για την περαίωση των εργασιών και ολοκλήρωση της 717.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ολοκληρώνουμε την συνεδρίαση δίνοντας τον λόγο στον Αναπληρωτή Υπουργό και στον Υπουργό για να δώσουν τις απαντήσεις στα ερωτήματα που διατυπώθηκαν.

Τον λόγο έχει ο κ. Κυρανάκης για 10 λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Ευχαριστώ πολύ.

Θα ξεκινήσω από τον κ. Λαμπρούλη και τις τελευταίες επισημάνσεις αν και δεν είναι στα θέματα που εμπίπτουν της σημερινής συνεδρίασης. Κύριε Λαμπρούλη, το θέμα της διέλευσης τρένων μέσα ή έξω από αστικά κέντρα, ξέρετε πολύ καλά ότι αναλόγως την περίοδο και αναλόγως τα αιτήματα τοπικών κοινωνιών, αλλάζει. Παραδείγματος χάριν, ο κ. Μεϊκόπουλος νωρίτερα είπε για ποιο λόγο δεν έχει έρθει το τρένο μέχρι μέσα στο Λιμάνι του Βόλου, που όπως όλοι ξέρουμε, όσοι έχουμε πάει στον όμορφο Βόλο, είναι μέσα στο αστικό κέντρο. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η Δυτική Αττική πέριξ της οποίας περνά ο Προαστιακός εδώ και αρκετά χρόνια. Παρόλα αυτά, η Δυτική Αττική, τα αστικά της κέντρα, οι πόλεις της, ήθελε να συνδεθούν με διέλευση μέσα από τον αστικό ιστό για να μπορεί ο κόσμος ο οποίος ζει μέσα στις πόλεις να συνδέεται από πόλη σε πόλη, όπως συμβαίνει σε πάρα πολλές περιπτώσεις στο εξωτερικό. Άρα, δεν σημαίνει ότι είναι θέσφατο η μία επιλογή ή η άλλη.

Προφανώς έχετε απόλυτο δίκιο ότι πρέπει να ληφθούν και θα ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα, ώστε ισόπεδες διαβάσεις, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από τον προηγούμενο Υπουργό κ. Σταϊκούρα, να έχουν αυτόματες μπάρες, οι οποίες θα συνδέονται σε κεντρικό σύστημα για να μπορούν να λειτουργούν με περισσότερη ασφάλεια από ότι σήμερα.

Θα συνεχίσω με τα σχόλια του κ. Νικολαΐδη από το ΠΑΣΟΚ. Φυσικά και είναι προτεραιότητα η ανθεκτικότητα, η θωράκιση, η αποχέτευση, η ανύψωση. Χρησιμοποιώ όρους τους οποίους αναφέρατε και εσείς στην τοποθέτησή σας. Γι’ αυτό και θα διαβάσετε μέσα στις συμβάσεις ότι ο στόχος δεν είναι απλά η αποκατάσταση της γραμμής στο σημείο στο οποίο βρισκόταν πριν την καταστροφή του Daniel και του Elias, αλλά η αποκατάσταση με αναβάθμιση και ανύψωση γραμμής όπου χρειάζεται, ώστε τα ύδατα να περνούν χωρίς να λειτουργούν ως ανάχωμα, όπως είπε ο κ. Λαμπρούλης.

Άρα, λοιπόν, στο πνεύμα και του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας η συμφωνία που υπάρχει είναι ότι αυτές οι δαπάνες, οι αυξημένες δαπάνες, θα βοηθήσουν στο να έχουμε πιο ανθεκτικά έργα σε όλη τη γραμμή, σ’ αυτά τα 40 χλμ., ειδικά στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη που καλύπτουν την απόσταση μεταξύ σιδηροδρομικού σταθμού Δομοκού και Κραννώνα, όπου θα έχουμε αρκετά γεφυρίδια τα οποία θα επιτρέπουν στα νερά να περνούν από κάτω. Νομίζω, λοιπόν, ότι συμφωνούμε επί της ουσίας.

Ο κ. Μεϊκόπουλος ανέφερε κάποια πράγματα σχετικά με τη σύνδεση με το Λιμάνι του Βόλου. Το αναφέρατε στο γενικότερο πλαίσιο της ιστορίας της γραμμής Λάρισας – Βόλου, το παρακολούθησα, το θεωρούμε σημαντικό, δεν είναι αντικείμενο της συνεδρίασης, με χαρά, όμως, στα πλαίσια Κοινοβουλευτικού Ελέγχου ή οποιασδήποτε άλλης διαδικασίας να έρθουμε σε αυτό το ζήτημα. Δεσμεύομαι να επανέλθω γι’ αυτό το οποίο θέσατε, τη μετακίνηση υπαλλήλων από το Σταθμαρχείο του Βόλου στη Λάρισα και να δούμε τη σκοπιμότητα αυτής της απόφασης. Υπενθυμίζω ότι η τηλεδιοίκηση της Λάρισας ολοκληρώθηκε με τη σύμβαση 717 την οποία κατέθεσε ο πρώην Υπουργός κ. Σταϊκούρας. Άρα, να δούμε τη σωστή κατανομή των υπαλλήλων και σε κάθε περίπτωση τις λειτουργικές ανάγκες του Σταθμαρχείου Βόλου με βάση τα νέα συστήματα τεχνολογίας.

Ο κ. Μεταξάς από το ΚΚΕ αναφέρθηκε σε φθηνά υλικά. Δε νομίζω ότι προκύπτει αυτό από την σύμβαση την οποία έχετε στα χέρια σας σήμερα. Επαναλαμβάνω αυτό το οποίο είπα και στον κ. Νικολαΐδη για το πνεύμα της σύμβασης που αποτυπώνεται σε όλα τα έργα τα οποία περιγράφονται και τα οποία είναι πιο ανθεκτικά, οι υποδομές είναι πιο ανθεκτικές, έχουμε ανυψώσεις, έχουμε καλύτερα υλικά, σε καμία περίπτωση δε θα φτάσουμε στο σημείο στο οποίο βρισκόμασταν πριν τον Daniel, θα έχουμε μία πολύ καλύτερη γραμμή.

Σε μία αναφορά του κ. Καζαμία, της Πλεύσης Ελευθερίας, απάντησε ο κ. Σταϊκούρας σε σχέση με την 717. Δεν ξέρω εάν την έχετε και διαθέσιμη στα πρακτικά για να τη μελετήσετε. Πάντως έχει παραληφθεί η σύμβαση το Σεπτέμβριο του 2023. Επίσης αναφέρατε κάτι άλλο για μία σύμβαση αντικειμένου 500χλμ., η οποία, όμως, λέτε έχει το ίδιο κόστος με αυτή τη σύμβαση των 40χλμ. Θα θέλαμε να μας την καταθέσετε αυτή τη Σύμβαση, να μας υποδείξετε, εν πάση περιπτώσει, σε ποια σύμβαση αναφέρεστε, να δούμε τι περιλαμβάνει.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ**: Στην 717 του 2014, 41 εκατομμύρια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Μα, η 717 έχει πολύ διαφορετικό αντικείμενο σε σχέση με αυτά τα οποία συζητάμε σήμερα. Εάν θέλετε να πάμε στα συστήματα ασφαλείας, δηλαδή Τηλεδιοίκηση,

Σηματοδότηση, ETCS, θα δούμε ότι για την αποκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας η ALSTOM έχει συμβατικό τίμημα εδώ 27 εκατομμύρια, 35 εκατομμύρια με τον ΦΠΑ. Εσείς ισχυρίζεστε, λοιπόν, ότι για τα ίδια χιλιόμετρα χρεώνει περισσότερο τώρα απ’ ό,τι πριν.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Με ΦΠΑ είναι 35 εκατομμύρια. Η σύμβαση του 2014 ήταν για 487 χλμ. για την ακρίβεια και το ύψος της ήταν 41 εκατομμύρια. Είναι πολύ κοντινά τα ποσά, ενώ η παρούσα σύμβαση αφορά μόνο τα σημεία που έχουν καταστραφεί με τον Daniel, που είναι το 1/5 της γραμμής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Έχω την αίσθηση ότι αναφέρεστε σε τμήμα της σύμβασης 717 και όχι ολόκληρη, αλλά θα επανέλθω. Αυτό είναι σοβαρό το οποίο καταγγέλλετε και θα επανέλθω.

Επίσης, θέλω να πω ότι για όσους κατηγορείτε την Κυβέρνηση ότι επί 2 χρόνια μετά τον Daniel και επί 2 χρόνια μετά τα Τέμπη δεν έγινε τίποτα, να αναφέρω ότι 3 μήνες μετά την καταστροφή του Daniel η γραμμή προσωρινά αποκαταστάθηκε με ενέργειες του Υπουργείου τότε. Η γραμμή αυτή τη στιγμή, αν κάνετε το ταξίδι, είναι διπλή. Μπορεί να λειτουργεί σε μονή γραμμή για να ξεκινά το ένα τρένο μόλις έχει φύγει από το σταθμό και μετά να ξεκινήσει το άλλο, ακριβώς επειδή δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση, αλλά η γραμμή είναι διπλή και αυτό θα βοηθήσει να μπορέσουμε να εκτελέσουμε τα έργα εντός 15 μηνών χωρίς να διακόψουμε για μεγάλο χρονικό διάστημα την κυκλοφορία. Ίσως κάποιες μέρες να χρειαστεί, ώστε να γίνουν κάποιες παρακάμψεις, παραλλαγές. Αυτό θα το κρίνουν οι ανάδοχοι και θα το κρίνουν φυσικά και οι Επιτροπές που θα παρακολουθούν και θα παραλαμβάνουν τα έργα. Αλλά είναι πάρα πολύ σημαντικό να γνωρίζει ο κόσμος ότι ως το τέλος του 2023 αποκαταστάθηκε με πρωτοβουλίες και έργα του Υπουργού, του κυρίου Σταϊκούρα, η γραμμή και γι’ αυτό, λειτουργούσε και λειτουργεί.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κ. Κυρανάκη. Τον λόγο έχει τώρα ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Δήμας.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ όλους τους συναδέλφους για την σημερινή συνεδρίαση.

Αυτό που θέλω να πω είναι ότι η Κυβέρνηση προσπαθεί με τα μέσα που διαθέτει, και όχι μόνο, να υλοποιήσει πολύ σημαντικά έργα απαντώντας σε κάποια ακραία καιρικά φαινόμενα τα οποία, πράγματι, δημιούργησαν τεράστια προβλήματα στη χώρα μας και στο σιδηροδρομικό δίκτυο ειδικότερα. Όπως ανέφερα και πιο πριν, ο στόχος δεν είναι απλώς η προσωρινή αποκατάσταση. Είναι η μόνιμη αποκατάσταση με έργα υποδομών βιώσιμα και ανθεκτικά που θα μπορέσουν και αυτά να συμβάλλουν στις ασφαλείς μετακινήσεις που προφανώς όλοι, ανεξαιρέτως, επιθυμούμε.

Θέλω να πω -και είναι παράλειψη μου που δεν το έκανα πιο πριν, γιατί πολλές φορές θεωρούμε ως δεδομένη τη χρηματοδότηση αυτών των έργων- ότι τα 233.120.000 ευρώ είναι από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ειδικότερα, είναι η αποκατάσταση της διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης από την έξοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Δομοκού έως την είσοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Κραννώνα, αλλά και η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλιοφαρσάλου - Καλαμπάκας, τα οποία, χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Επιπρόσθετα έχουμε 218.660.000 ευρώ από το Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, τα έργα αποκατάστασης της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας - Βόλου και η αποκατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης ETCS L1, Τηλεδιοίκησης και Ηλεκτροκίνησης. Τα χρήματα αυτά, αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι είναι πάρα πολλά. Όμως είναι χρήματα που χρειάζονται και που εξασφάλισε η Κυβέρνηση ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν.

Με το που υπεγράφη η σύμβαση, η Κυβέρνηση αυτό που κάνει είναι να ολοκληρωθούν εντός των χρονοδιαγραμμάτων και θέλω να διαβεβαιώσω όλους σας ότι προφανώς όλες οι υπηρεσίες μαζί συνεργαζόμαστε παρακολουθώντας τις εργασίες που γίνονται, επεμβαίνοντας εκεί που πρέπει, εάν και εφόσον αυτό απαιτείται, διότι δεν υπάρχει διαχωρισμός, κ. Μεταξά, μεταξύ φτηνών και ακριβών υλικών. Υπάρχει η υποχρέωση που έχουν οι ανάδοχοι να υλοποιήσουν έργα πολύ υψηλής ανθεκτικότητας, βιώσιμες υποδομές για το σύνολο της χώρας.

Πολύ σύντομα θα κάνω κάποια σχόλια, αν και απουσιάζει ο κ. Βρεττός που αναφέρθηκε κατά την τοποθέτησή του. Θέλω να υπενθυμίσω ότι, για όλες τις συμβάσεις ακολουθήθηκε κανονικά η νόμιμη διαδικασία. Προφανώς και θέλουμε όσο πιο γρήγορα μπορούμε να έχουμε ανάδοχο ο οποίος θα ξεκινήσει να υλοποιεί τα έργα. Σε πολλές από τις περιπτώσεις, δεν ήταν πολλές οι εταιρείες που πληρούσαν όλες τις πολύ συγκεκριμένες υψηλές τεχνικές προδιαγραφές, για να μπορούν να συμμετέχουν.

Ένα δεύτερο σχόλιο για τον κ. Μεϊκόπουλο, που είπε ότι ανακοίνωσα το θέμα των Άνω Λεχωνίων – Μηλεών. Ναι, πράγματι, είναι ένα έργο το οποίο μέσα στο πλαίσιο της αποκατάστασης των ζημιών από τον Daniel θα υλοποιηθεί από τον ΟΣΕ. Ο λόγος για τον οποίο η σύμβαση δεν συζητείται στη Βουλή σήμερα είναι επειδή είναι χαμηλότερο το ποσό. Είναι στα 1,8 εκατομμύρια ευρώ. Άρα και για αυτό έχουν ξεκινήσει οι πρόδρομες εργασίες. Προφανώς θέλουμε και αυτό να αποκατασταθεί.

Επομένως, και ολοκληρώνω την ομιλία μου, το τελευταίο χρονικό διάστημα η Κυβέρνηση πραγματοποιεί ένα πολύ συγκεκριμένο σχέδιο υλοποίησης όλων των έργων αποκατάστασης λόγω καταστροφών του Daniel, τόσο στο οδικό κομμάτι όσο και στο σιδηροδρομικό. Είναι μια πάρα πολύ δύσκολη άσκηση. Μια άσκηση που απαιτεί υψηλών προδιαγραφών τεχνικό έλεγχο από τις υπηρεσίες του δημοσίου, αλλά φυσικά και μια άσκηση η οποία απαιτούσε ένα πολύ υψηλό χρηματικό ποσό. Το γεγονός ότι εξασφαλίστηκε αυτή η χρηματοδότηση, νομίζω πως είναι ένα πολύ σημαντικό επίτευγμα, το οποίο δεν μπορεί να προσπεράσει κανείς τόσο εύκολα. Από εδώ και πέρα όμως, ναι, ευθύνη όλων μας είναι να «τρέξουν» τα έργα όσο το δυνατόν γρηγορότερα, ώστε να μπορεί η κοινωνία να απολαύσει βιώσιμα έργα και ασφαλείς μετακινήσεις που είναι απαίτηση όλων μας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ και για τη συνέπεια στο χρόνο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής υπό τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της Σύμβασης των έργων που αφορούν στην αποκατάσταση βλαβών των σιδηροδρομικών υποδομών σε περιοχές της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας, μετά τις θεομηνίες «Daniel» και «Elias».

Σας ευχαριστώ.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηδάκης Διονύσιος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 17.10’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**