**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 08 Ιουνίου 2021, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.25΄, στην **Αίθουσα Προέδρου «Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, 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 τη σύμβαση για το έργο: «ΓΡΑΜΜΗ 4 – ΤΜΗΜΑ Α΄ "ΑΛΣΟΣ ΒΕΪΚΟΥ - ΓΟΥΔΗ"» [RFP- 308/17].

 Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κ. Νικόλαος Κουρέτας.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίσουμε τη συνεδρίασή μας. Είναι, λοιπόν, μαζί μας, σήμερα, στη συνεδρίαση, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κ. Νικόλαος Κουρέτας.

Σας καλωσορίζουμε όλους, όπως καλωσορίζουμε και όλους τους συναδέλφους που είναι εδώ. Σήμερα, θα έχουμε ενημέρωση των μελών της Επιτροπής μας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση για το έργο: «ΓΡΑΜΜΗ 4 - ΤΜΗΜΑ Α΄ "ΑΛΣΟΣ ΒΕΪΚΟΥ - ΓΟΥΔΗ"».

Η διαδικασία θα έχει ως εξής: Θα μιλήσει ο Υπουργός, για να κάνει μια ενημέρωση, στη συνέχεια θα τοποθετηθούν συνάδελφοι, που τυχόν έχουν ερωτήσεις ή κάτι θέλουν να πουν, και θα κλείσουν, αν θέλουν κάτι να διευκρινίσουν, οι συνεργάτες του Υπουργού και θα δώσουμε τον τελευταίο λόγο στον Υπουργό, για να λήξει τη συνεδρίασή μας. Με αυτό, ως δεδομένο, περνάμε σε εσάς, κύριε Υπουργέ. Σας δίνουμε τον λόγο, για όσο χρόνο χρειάζεται, να μας πείτε τα ευχάριστα νέα για τη νέα γραμμή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προ δύο μηνών, περίπου, είχα τη χαρά να ενημερώσω την παρούσα Επιτροπή αναφορικά με την εκκίνηση των πρόδρομων εργασιών για τη Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας. Αυτό αποτέλεσε, αν θέλετε, το πρώτο βήμα, για να ξεκινήσει, επιτέλους, μετά από, η αλήθεια είναι, καθυστερήσεις πολλών ετών, το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που θα γίνει στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια. Ένα σπουδαίο έργο που νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουν, είναι φιλοπεριβαλλοντικό, κυρίως, θα αλλάξει την καθημερινότητα του πολίτη στο λεκανοπέδιο και θα δώσει μεγάλη αναπτυξιακή ώθηση στην οικονομία μας. Ένα έργο που, μετά από αρκετά χρόνια καθυστερήσεων και σύνθετων προβλημάτων, που είχαν κάνει πολλούς να σκέφτονται ότι δεν θα γίνει ποτέ, η σημερινή Κυβέρνηση κατάφερε με συστηματική δουλειά να το ξεμπλοκάρει.

Θυμίζω ότι σε συνέχεια της προηγούμενης ενημέρωσης, που είχα κάνει στην Επιτροπή σας, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και η ανάδοχος εταιρεία ΕΡΕΤΒΟ Α.Ε., υπέγραψαν τη σύμβαση για την υλοποίηση των πρόδρομων εργασιών του Τμήματος Α΄ της Γραμμής 4 και το αμέσως επόμενο διάστημα θα αρχίσουν να εγκαθίστανται τα εργοτάξια στους χώρους που θα γίνουν οι νέοι σταθμοί. Σήμερα, όμως, μιλάμε γι’ αυτό καθ’ εαυτό το έργο, δηλαδή τη σύναψη σύμβασης με τον ανάδοχο για την εκπόνηση της οριστικής μελέτης, της μελέτης εφαρμογής, της κατασκευής και θέσης σε λειτουργία της Γραμμής 4.

Σε αυτό το σημείο νομίζω ότι είναι χρήσιμο, κύριε Πρόεδρε, να δούμε και ένα σύντομο ιστορικό του έργου, που αποδεικνύει στην πράξη αυτό που, νομίζω, πάντα πρέπει να λέμε ότι τα μεγάλα έργα δεν ανήκουν σε καμία παράταξη, σε καμία Κυβέρνηση, αλλά στον ελληνικό λαό, και η πορεία για την ολοκλήρωσή τους αποτελεί άθροισμα προσπαθειών πολλών διαφορετικών Κυβερνήσεων, αφού μπορεί άλλος να συλλαμβάνει την ιδέα ενός έργου, άλλος να το ωριμάζει, άλλος να το δημοπρατεί, άλλος να το συμβασιοποιεί και άλλος να το ολοκληρώνει, πόσο μάλλον σε υπόγεια σιδηροδρομικά έργα, τα οποία, όπως όλοι γνωρίζουμε, είναι πολύ δύσκολα και πολύ σύνθετα τεχνικά έργα.

Να θυμίσω, λοιπόν, πως η αρχική Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, στα τέλη της δεκαετίας του 1990, προέβλεπε την κατασκευή, όχι μιας νέας γραμμής, αλλά δύο επεκτάσεων των υπαρχόντων γραμμών. Επέκταση της Γραμμής 2, από το Πανεπιστήμιο προς το Άλσος Βεΐκου, επέκταση της Γραμμής 3, από την Πανόρμου στο Μαρούσι. Ο εν λόγω σχεδιασμός απορρίφθηκε λόγω των σημαντικών κατασκευαστικών και λειτουργικών αδυναμιών που εμφάνιζε. Ως εκ τούτου, το 2004, επιλέγει τη δημιουργία μιας νέας γραμμής, της Γραμμής 4, τότε σε σχήμα «U», με συνένωση σε κάποια σημεία με το υπάρχον δίκτυο και η πρώτη εξαγγελία για εκκίνηση του διαγωνισμού γίνεται το 2005. Το 2006 συμπληρώνονται και ολοκληρώνονται οι μελέτες συγκοινωνιακού επιπέδου και είχαμε, πλέον, τον σχεδιασμό της Γραμμής. Οι μελέτες, λοιπόν, επιπέδου engineering, ξεκινάνε το 2008.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ, Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών)

Από τότε έγιναν πολλά και το έργο πήγε, όμως, αρκετά πίσω σε μερικά σημεία, από τα μνημόνια του 2010 μέχρι την περήφανη διαπραγμάτευση του 2015. Φτάνουμε αισίως στο 2017, γιατί οφείλουμε να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους και να αναγνωρίζουμε και τις ορθές ενέργειες, που έκαναν και οι πολιτικοί μας αντίπαλοι. Στα μέσα, λοιπόν, του 2017, έχουμε την έναρξη του διαγωνισμού, αλλά και την αρχή του «χορού» των δικαστικών προσφυγών στο ΣτΕ, που βάζει φρένο στην υλοποίηση του έργου. Εμείς, λοιπόν, παραλαμβάνουμε ένα έργο, στην ουσία, σταματημένο, που αντιμετωπίζει, λόγω των δικαστικών αυτών προσφυγών, πάρα πολλά προβλήματα. Καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια να το ξεμπλοκάρουμε, ώστε μετά από 15 και πλέον χρόνια έχει μπει σε τροχιά υλοποίησης. Τι κάνουμε, λοιπόν; Το Δεκέμβριο του 2019 επανεκκινήσαμε τη διαδικασία ελέγχου των υποφακέλων δικαιολογητικών συμμετοχής και τεχνικής προσφοράς, που είχε σταματήσει. Μετά από νέες προσφυγές, πετύχαμε, τελικά, τη δικαίωση της επιχειρηματολογίας της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στο ΣτΕ και έτσι προχωρήσαμε στο άνοιγμα των οικονομικών προσφορών, όπου αναδείχθηκε προσωρινός ανάδοχος η Ένωση των εταιρειών ΑΒΑΞ, Alstom και Ghella.

Κατόπιν, διαπιστώθηκε από τον έλεγχο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ότι τα δικαιολογητικά κατακύρωσης ήταν ορθά. Κατοχυρώθηκε, λοιπόν, το έργο, υπό την προϋπόθεση ότι θα εγκρίνει την όλη διαδικασία, όπως σε όλα τα έργα, το Ελεγκτικό Συνέδριο. Τούτο με τις άμεσες ενέργειες της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ολοκληρώνεται. Όλες αυτές οι ενέργειες, που σας περιγράφω, παίρνουν σχεδόν δύο χρόνια και, ταυτόχρονα, επιλύουμε και τα νομικά ζητήματα των λεγόμενων «πρόδρομων εργασιών», γιατί και εκεί είχε κολλήσει το ζήτημα στο ΣτΕ. Ξεμπλέξαμε, λοιπόν, άμεσα τα ζητήματα, που είχαν τεθεί, και υπογράφουμε έτσι τη σύμβαση του κυρίως αυτού έργου, που ερχόμαστε, σήμερα, εδώ, να σας παρουσιάσουμε, στις 29 Μαρτίου του 2021.

Όπως σας είπα, ο διαγωνισμός διενεργήθηκε με αυτό που λέμε «κλειστή διαδικασία», σύμφωνα με τα οριζόμενα του ν. 4412. Κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης ήταν η πλέον συμφέρουσα, από οικονομική άποψη, προσφορά. Η προβλεπόμενη δαπάνη του έργου κυμαίνεται στα 1 δισεκατομμύριο 647 εκατομμύρια ευρώ και χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Επίσης, στο πλαίσιο του έργου αυτού, σκοπεύουμε να χρησιμοποιήσουμε, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, την εφαρμογή του μοντέλου bim, του λεγόμενου Building Information Modelling, που είναι μια καινούρια πλατφόρμα, που λειτουργεί και εφαρμόζεται σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, στην ουσία, συνεισφέρει και στην εξοικονόμηση πόρων και στην εξοικονόμηση χρόνων.

Κυρίες και κύριοι, από την πρώτη ημέρα ανάληψης των καθηκόντων μας πιστέψαμε σε αυτό το έργο, γιατί η Γραμμή 4 θα συνεισφέρει καθοριστικά, τόσο αναπτυξιακά όσο και προσφέροντας και πολλές χιλιάδες θέσεων εργασίας. Γι’ αυτό, όλο το προηγούμενο διάστημα, δουλέψαμε εντατικά, να ξεμπλοκάρουμε τον διαγωνισμό, να ξεπεράσουμε δυσκολίες και το έργο να γίνει πραγματικότητα. Το έργο, όπως σας είπα, δημοπρατήθηκε το 2018 και αυτό είναι κάτι το οποίο, προσωπικά εγώ, το αναγνωρίζω, αλλά η αλήθεια ήταν ότι υπήρχαν πολλά δικαστικά εμπόδια, που έπρεπε να ξεπεράσουμε και ξεπεράστηκαν. Είναι ένα έργο που, όταν ολοκληρωθεί, θα αλλάξει την καθημερινότητα στην Αθήνα και, όπως έχω, ήδη, σημειώσει, μιλάμε για 25, συνολικά, θέσεις του έργου, σταθμούς, φρεάτια, επίσταθμους, από τη Βεΐκου και την Κατεχάκη. Αν θέλετε λεπτομέρειες, θα σας δώσει και ο Διευθύνων Σύμβουλος, για το πού θα περάσει, ακριβώς, το Μετρό. Αναμένεται, λοιπόν, να αποσυμφορηθούν υφιστάμενοι κεντρικοί σταθμοί του Μετρό. Θα αποσυμφορήσουμε, με λίγα λόγια, επιβαρυμένους σταθμούς, όπως αυτούς στο Σύνταγμα, οι οποίοι έχουν αυξανόμενη ζήτηση του επιβατικού κοινού. Διευκολύνουμε την πρόσβαση των πολιτών σε πολλά σημεία, όπως τα δικαστήρια, σε νοσοκομεία, σε εκπαιδευτικά ιδρύματα και, ταυτόχρονα, αυξάνεται η δικτύωση των υφιστάμενων γραμμών Μετρό, με δύο σταθμούς ανταπόκρισης, στο Πανεπιστήμιο και στον Ευαγγελισμό.

Σημαντικό θα είναι το θετικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, που θα αφήσει αυτό το έργο. Εκτιμάται ότι με τη Γραμμή 4 θα μετακινούνται, συνολικά, περίπου, 340.000 επιβάτες ημερησίως, ενώ οι μετακινήσεις με ΙΧ αναμένεται να μειωθούν κατά 60.000 ημερησίως. Αυτό σημαίνει ότι η μέση εξοικονομούμενη ημερήσια ενέργεια υπολογίζεται σε 1216 μεγαβατώρες και η μέση ημερήσια μείωση του διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζεται σε 318 τόνους. Νομίζω, λοιπόν, ότι όλοι αντιλαμβανόμαστε τη σπουδαιότητα του έργου αυτού και αναγνωρίζονται οι προσπάθειες που έχει καταβάλει και η παρούσα Κυβέρνηση, πολύ σημαντικές προσπάθειες, όπως σας εξήγησα, για το ξεμπλοκάρισμά της.

Κλείνοντας, θέλω να τονίσω το εξής: Το έργο αυτό θα σας έλεγα ότι είναι το σημαντικότερο έργο της τελευταίας εικοσαετίας. Μετά την Αττική Οδό, που ήταν μία σύμβαση παραχώρησης, είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο στη χώρα. Αυτό, λοιπόν, το έργο, μετά από αρκετές δυσκολίες, μετά από πολλές εμπλοκές - και σας ανέφερα, νομίζω, αρκετά αναλυτικά όλο το ιστορικό του έργου - μπαίνει στη σωστή του διάσταση και, πλέον, συμβασιοποιείται, δηλαδή, πλέον, ξεκινάει. Οι πρόδρομες εργασίες θα ξεκινήσουν μέσα στο καλοκαίρι. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Κατ’ αρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Υπουργό και να του αναγνωρίσω στα θετικά ότι αποκτούμε τη δυνατότητα να μιλήσουμε με λογική, σε σχέση με τη συνέχεια κάποιων διαδικασιών σε έργα πολύ μεγάλης οικονομικής και κοινωνικής σημασίας, όπως είναι η Γραμμή 4 του Μετρό και τον τιμά η αναφορά του στις διαδικασίες που προηγήθηκαν, για να φτάσουμε στη σημερινή συμβασιοποίηση της συγκεκριμένης Γραμμής.

Θα ήθελα να ρωτήσω και να απαντηθεί στη συνέχεια, εάν αυτό το, πραγματικά, σημαντικό και πολυποίκιλα χρήσιμο έργο για την Πρωτεύουσα της χώρας, για την Αθήνα, έχει διαφοροποιήσει τις παραμέτρους του Νοεμβρίου του 2020, όπου υπήρχε η αίσθηση και η αγωνία αποτυπωμένη και στον τύπο, αλλά και σε δηλώσεις της τότε πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε ό,τι αφορά τη δυναμικότητα, το μέγεθος στις αποβάθρες και τη διασύνδεση με τις, ήδη, υφιστάμενες Γραμμές 2 και 3.

Θα θυμάστε ότι στην προηγούμενη συζήτηση είχε τεθεί το ενδεχόμενο αδυναμίας σύνδεσης ή συμβατότητας των συρμών των υφιστάμενων γραμμών με τις νέες προδιαγραφές, που λογικό είναι, εφόσον μπαίνουμε, σχεδόν, στον πυρήνα του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας. Εκεί είχε διατυπωθεί και ένα ερωτηματικό, μια απορία, για το γεγονός ότι το μικρότερο μέγεθος, ακόμη και των 25 σταθμών, παρήγαγε μεγαλύτερο κόστος. Φαντάζομαι ότι, ίσως, και αυτό έχει θεραπευθεί με τη νέα συμβασιοποίηση, την οποία παρουσιάζετε σήμερα.

Γενικά, πάντως, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να κλείσω λέγοντας ότι αυτό που πρέπει να κατακτήσουμε με την κατασκευή αυτής της φάσης του Μετρό, πέρα από την πολύ εύκολη διαπίστωση ότι θα ήταν αυτονόητο, μετά από τόσα χρόνια, μετά από την αρχική ιδέα της Κυβέρνησης, του τότε Υπουργού, κ. Στέφανου Μάνου, αν δεν κάνω λάθος, με Κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή ή Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, ότι, μετά από τόσα χρόνια, θα έπρεπε να θεωρούμε για τους πολίτες αυτονόητη τη λειτουργία αυτών των υποδομών, σε σχέση με τον ευρωπαϊκό προσδιορισμό της χώρας μας. Εν πάση περιπτώσει, «ο γέγονε, γέγονε».

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ)

Σε αυτήν την περίπτωση, δεν μπορώ να μη σημειώσω ότι είναι πραγματική αγωνία να επουλωθεί η πληγή της αξιοπιστίας της Κυβέρνησης - δεν θέλω να ανοίξω, εδώ, πληγές ούτε να παρεκκλίνουμε από το θέμα -, αλλά υπάρχει πολύ μεγάλη ανάγκη να επουλωθεί και να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη της Κυβέρνησης και του αρμόδιου Υπουργείου, γιατί είναι δίπλα μας και η διαχείριση της εκτέλεσης του Μετρό της Θεσσαλονίκης. Δεν το λέω λόγω εντοπιότητας ούτε πολιτικής ιδιοτέλειας. Οι μεγάλες παρεμβάσεις αυτές, θα κοστίσουν στους πολίτες. Θα θυμηθώ το παλιό σύνθημα του κ. Λαλιώτη «η ταλαιπωρία είναι προσωρινή, τα έργα είναι μόνιμα». Αυτό ισχύει ως συνθήκη, αλλά υπολογίζω ότι για, περίπου, 7-8 χρόνια ή λιγότερο, το κέντρο της Αθήνας και οι κάτοικοί της θα υποστούν μια μεγάλη δοκιμασία. Για να αξίζει τον κόπο, εκτός από τη δημοσιονομική διαφάνεια, που είναι εκ των ων ουκ άνευ, δεδομένο στην πολιτική και στη διαχείριση των δημοσίων οικονομικών, καλό θα ήταν να υπάρχει και η αξιοπιστία και η εμπιστοσύνη ότι απρόβλεπτα ή τεχνητά εμπόδια ή και κάποιες πολιτικές σκοπιμότητες - μου έρχεται ως σκέψη με το παράδειγμα του Μετρό της Θεσσαλονίκης - δεν θα προκαλέσουν καθυστερήσεις ή περαιτέρω ταλαιπωρίες. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, πραγματικά, πρέπει να εμπεδωθεί στη χώρα η άποψη ότι τα έργα ξεκινούν, δημοπρατούνται, υλοποιούνται και εγκαινιάζονται από διαφορετικές Κυβερνήσεις. Φυσικά, αναφέρομαι στα μεγάλα έργα. Είχα τη χαρά να συμμετέχω και εγώ, ως ένα μικρό βαθμό, στην ωρίμανση του συγκεκριμένου έργου. Φυσικά, μετά το 2015 δεν είχαμε τη χαρά από την προηγούμενη Κυβέρνηση, όσοι συμβάλλαμε με τον ένα ή με τον άλλον τρόπο στην ολοκλήρωση έργων, να προσκληθούμε καν στα εγκαίνια. Ελπίζω αυτό από την παρούσα Κυβέρνηση να σταματήσει να γίνεται και είμαι σίγουρος ότι θα σταματήσει.

Είναι ένα έργο πολύ σημαντικό για την Αθήνα, όπως είναι πολύ σημαντικό και το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης, όπου χαίρομαι για τους ιδιαίτερα χαμηλούς τόνους, που επέλεξε ο συνάδελφός μου από τη Θεσσαλονίκη, γιατί είμαι σίγουρος ότι και ο ίδιος έχει την ίδια αγωνία, που έχω και εγώ, για την εξέλιξη του έργου. Εύχομαι - και αυτό το απευθύνω και στον ίδιο -, να είμαστε καλά και υγιείς και να είμαστε και οι δύο στα εγκαίνια και εκεί θα φανεί ποιος από τους δυο μας είχε δίκιο.

Όσον αφορά το θέμα της αντιπαράθεσης του σταθμού «Βενιζέλου», όλα θα φανούν στην πράξη, αρκεί να είμαστε υγιείς και σε ένα ικανό χρονικό διάστημα να είμαστε και οι δύο εκεί. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συζητώντας, σήμερα, στα πλαίσια της ενημέρωσης από τον κ. Υπουργό για τον φάκελο της προσυμβατικής διαδικασίας για τη Γραμμή 4 του Τμήματος Άλσος Βεΐκου – Γουδή, δεν μπορούμε παρά να επισημάνουμε ότι πρόκειται για μια ακόμη θετική εξέλιξη, ένα ακόμη βήμα, για το πολύ μεγάλο αυτό έργο του Μετρό. Κορυφαίας σημασίας έργο για το λεκανοπέδιο της Αττικής, που συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, για πιο άνετη και ευκολότερη μετακίνηση, για μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου και, φυσικά, θετικές συνέπειες στις δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις, που συνεπάγεται ο κυκλοφοριακός φόρτος, όπως τον γνωρίζαμε ή τον γνωρίζουμε ακόμη και μέχρι σήμερα.

Όπως είπαν και οι συνάδελφοι πριν, αυτά τα έργα είναι έργα που ανήκουν στο λαό, είναι έργα που γίνονται για το λαό. Βεβαίως, οι Κυβερνήσεις συμμετέχουν η κάθε μια με τη δική της συμβολή στις εξελίξεις αυτών των έργων. Το συγκεκριμένο είναι ένα έργο που ξεκίνησε από τις Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, αλλά στη συνέχεια όλες οι Κυβερνήσεις είχαν τη δική τους συμμετοχή. Βέβαια, οι χιλιάδες εργαζόμενοι, τεχνικοί, επιστήμονες συνέβαλαν να ξεπεραστούν πάρα πολλά προβλήματα και δυσκολίες τεχνικές, για να προχωρήσει το έργο. Φυσικά, ένα μεγάλο θέμα είναι και η εξασφάλιση των χρηματοδοτήσεων. Το ζήτημα είναι ότι θα πρέπει αυτό το έργο να ολοκληρωθεί. Να μπορέσουν να το χρησιμοποιούν όσο γίνεται περισσότεροι, αν όχι όλοι οι κάτοικοι στο λεκανοπέδιο, και πρέπει να δούμε τις απαραίτητες και αναγκαίες επεκτάσεις, ούτως ώστε να έχουν και οι υπόλοιπες περιοχές της Αττικής αυτή τη δυνατότητα.

Στα πλαίσια της συζήτησης, θα ήθελα και εγώ, από την πλευρά μου, να επισημάνω ότι και οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης περιμένουν ένα αντίστοιχο έργο. Το πρόβλημα είναι γνωστό, το γνωρίζετε, εξάλλου, καλύτερα και εσείς, κύριε Υπουργέ, και οι άλλοι συνάδελφοι, που είναι από τη Βόρεια Ελλάδα και, ιδιαίτερα, από τη Θεσσαλονίκη. Θα ήθελα, με αφορμή τη συζήτηση που κάνουμε σήμερα, να μας πει ο κ. Υπουργός ποιος είναι ο ορίζοντας, πλέον, για την ολοκλήρωση και τη χρήση αυτού του έργου, πώς προχωρούν οι εργασίες, ιδιαίτερα στον σταθμό «Βενιζέλου», αν υπάρχουν εκκρεμότητες από προσφυγές και, βέβαια, πώς προχωρούν οι εργασίες σε σχέση με τα αρχαία. Είδαμε όλοι τα προβλήματα που υπήρξαν και πόσο σημαντικό είναι να έχουμε περισσότερους τρόπους μετακίνησης, και μέσα στην πανδημία, όπου με τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν καταφέραμε να αποφύγουμε τους συνωστισμούς και, βέβαια, και τη μετάδοση του κορωνοϊού.

Για το έργο που συζητάμε σήμερα θα ήθελα να θέσω 2-3 ερωτήματα, αν μπορεί ο κ. Υπουργός ή οι υπόλοιποι που παρευρίσκονται να μας απαντήσουν, σχετικά με την αρχική μελέτη, αν έχουν γίνει τροποποιήσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τους σταθμούς, τους υπόγειους και τους άλλους, μια εκτίμηση για τον χρόνο ολοκλήρωσης του έργου. Επειδή πριν από τρεις μήνες συζητήσαμε το έργο των πρόδρομων εργασιών, πώς προχωρούν οι εργασίες για τα αρχαιολογικά ευρήματα και τη μετατόπιση δικτύων, που, προφανώς, θα σημαίνουν πάρα πολλά για την εξέλιξη του έργου.

Πριν κλείσω, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να αναφερθώ σε δύο άλλες εκκρεμότητες. Η μία αφορά την υπογειοποίηση του ΗΣΑΠ στοΤμήμα Νέο Φάληρο – Πειραιάς, το οποίο, φυσικά, είναι σημαντικό για την αναβάθμιση και ανάπτυξη της περιοχής αυτής, διότι απελευθερώνει εκτάσεις, μειώνει και εκεί την κυκλοφοριακή συμφόρηση και διευκολύνει προσβάσεις προς το λιμάνι του Πειραιά. Υπάρχει ένα θέμα, σε σχέση με τις μελέτες που υπάρχουν, οι οποίες, από ό,τι φαίνεται και από μια απάντηση που είχαμε, θα πρέπει να επικαιροποιηθούν και να παραταθεί η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, και, γενικά, θα θέλαμε μια ενημέρωση, ποιος είναι ο σχεδιασμός και για χρηματοδότηση, αλλά και ποια η πρόβλεψη για την έναρξη και ολοκλήρωση της υλοποίησης αυτού του σημαντικού έργου.

Κλείνω με την επέκταση της Γραμμής 3 προς τον Πειραιά. Είχαμε πριν κάποιους μήνες την παράδοση σε λειτουργία των τριών πρώτων σταθμών, Αγίας Βαρβάρας, Κορυδαλλού και Νίκαιας, υπάρχουν οι τρεις σταθμοί που ακολουθούν, Μανιάτικα, Πειραιάς μέχρι Δημοτικό θέατρο, πώς προχωράμε εκεί; Υπάρχουν καθυστερήσεις. Είναι σημαντικό έργο, διότι διασυνδέει το μεγαλύτερο λιμάνι, του Πειραιά, με το μεγαλύτερο αεροδρόμιο, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» για τη χώρα μας. Υπήρχε μια συμβατική υποχρέωση παράδοσης για το 2021. Είχατε αναφέρει σε δήλωσή σας, κύριε Υπουργέ, ότι θα γίνει προσπάθεια να ολοκληρωθεί το 2022. Θα θέλαμε κάποιες πληροφορίες, αν είναι εύκολο, πώς εξελίσσεται το συγκεκριμένο έργο και, παράλληλα, τι γίνεται με το έργο της εγκατάστασης του αυτόματου συστήματος ηλεκτρονικών εισιτηρίων στους σταθμούς, και αυτούς που παραδόθηκαν, αλλά και σε αυτούς που πρόκειται να παραδοθούν. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον συνάδελφο, κ. Γκόκα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να θέσω μια ερώτηση διαδικαστικού χαρακτήρα, μπορούμε να επεκταθούμε σε ευρύ φάσμα της αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γιατί είναι πάρα πολλές οι απορίες;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ας μην γενικεύσουμε, σήμερα, τα θέματα, διότι το αντικείμενο του συγκεκριμένου Υπουργείου είναι τεράστιο. Ο Υπουργός έρχεται να κάνει μια ενημέρωση για μια συγκεκριμένη Γραμμή, παράλληλα υπάρχει σε εξέλιξη και άλλο νομοσχέδιο που συζητείται και κάποιοι θέλουμε να το παρακολουθήσουμε και δεν υπάρχει λόγος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ** (**Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχετε και τον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο, κύριε Γιαννούλη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, υπάρχει και ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος, όπως λέει και ο κ. Υπουργός.

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Σήμεραμιλάμε για το Μετρό συνολικά και όχι μόνο για τη Γραμμή 4. Το Μετρό θα έπρεπε, βεβαίως, να υπάρχει πριν δεκαετίες, όπως υπήρχε και στις άλλες χώρες της Ευρώπης. Το λέω αυτό, γιατί ευθύνες έχουν όλες οι Κυβερνήσεις οι προηγούμενες γι’ αυτές τις μεγάλες καθυστερήσεις. Είναι φιλοπεριβαλλοντικό, όπως είπε ο κ. Υπουργός, αναμφίβολα, αλλά είναι και πολύ γρήγορο και εξυπηρετεί μεταφορά λαϊκών μαζών και, μάλιστα, αν υπήρχε ολοκληρωμένα και με πιο συχνά δρομολόγια, πιθανώς, και τα θύματα από την πανδημία να ήταν πολύ λιγότερα, όπως και η αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου είναι από τα θετικά με την ανάπτυξη, ευρύτερα. Όμως, ας δούμε, αν και η επανεκκίνηση και της νέας Γραμμής 4 έχει σχεδιασθεί, για να εξυπηρετήσει κύρια ποιους;

Εμείς βλέπουμε ότι πάει «αγκαλιά» με τις αστικές αναπλάσεις στο ευρύτερο κέντρο της Αθήνας, για να κερδοφορίσει το τουριστικό κεφάλαιο και μαζί, βεβαίως, και το κατασκευαστικό. Μάλιστα, διώχνονται από το κέντρο της Αθήνας, όχι μόνο κάτοικοι, αλλά φεύγουν και μετακινούνται Υπουργεία, αλλά ακόμα και τα πανεπιστήμια ζητείται και σχεδιάζεται να μετατραπούν σε συνεδριακά κέντρα, για να εξευρεθούν οι μεγάλοι χώροι για την τουριστική βιομηχανία και για πολύ μεγάλα ξενοδοχεία. Μάλιστα, ως παράδειγμα, αναφέρω αυτή τη συζήτηση που έχει ανοίξει στα Εξάρχεια για το πού θα γίνει ο σταθμός του Μετρό, ζητώντας μερικοί να μην γίνει στην πλατεία, αλλά στην οδό Τοσίτσα, γιατί θέλουν την πλατεία ελεύθερη, να μη δεσμευθεί, για να αξιοποιείται από τους κατοίκους. Συνεπώς, στις προτεραιότητες του σχεδιασμού δεν είναι η επέκταση σε λαϊκές γειτονιές. Παραδείγματος χάρη, στη Δυτική Αθήνα δεν έχει αναγγελθεί προέκταση ή σχεδιασμός άμεσα, ούτε στη Δραπετσώνα ή το Πέραμα, που είναι αρκετά απομακρυσμένες και θα ήθελαν να έχουν μια γρήγορη σύνδεση με το κέντρο.

Ωστόσο, θέλω να θέσω και ένα άλλο ζήτημα - ερώτημα, μπορεί να υπάρξουν και άλλες καθυστερήσεις από τον προγραμματισμό που έχετε; Εμείς λέμε μπορεί, ανάλογα και με τα αρχαιολογικά ευρήματα, τίποτε κανείς δεν αποκλείει, όμως, υπάρχουν και περιπτώσεις που οι μεγάλες καθυστερήσεις κάνουν και υπολειτουργούν τα γύρω εμπορικά καταστήματα, κυρίως αυτοαπασχολούμενων. Παράδειγμα είναι τα Μανιάτικα του Πειραιά, που δεχθήκατε, κύριε Υπουργέ, και μία αναφορά με πολλές υπογραφές κατοίκων. Εκεί τι ήταν ο σχεδιασμός της Γραμμής 3; Άρχισε το 2014 κλείνοντας πολλούς δρόμους, με απαγόρευση κυκλοφορίας, γιατί το έργο είχε έναν προγραμματισμό μέχρι το 2017. Είπαν εκεί οι μαγαζάτορες αυτοαπασχολούμενοι θα κάνουμε υπομονή, γιατί θα έρθουν καλύτερες μέρες, «θα σφίξουμε τα δόντια». Είμαστε στο 2021, όχι μόνο δεν έχει τελειώσει, ούτε ο κεντρικός δρόμος δεν έχει ανοίξει, η περιοχή έχει ερημώσει, πολλές μικρές επιχειρήσεις και εμπορικά καταστήματα έχουν κλείσει, έχει υποβαθμισθεί συνολικά, φυτοζωούν όσοι έχουν απομείνει και τι συσσωρεύουν; Μόνο χρέη. Γι’ αυτούς τους ανθρώπους δεν πρέπει να υπάρξουν μέτρα στήριξης, όπως τον έναν χρόνο πανδημίας, που πήρατε μέτρα; Αυτοί οι άνθρωποι βρίσκονται σε lockdown 8 χρόνια με την ελπίδα ότι το Μετρό θα βελτίωνε τη θέση τους και το μόνο που αυξήθηκε ήταν τα χρέη τους. Ζητάμε να ληφθούν υπόψη και να υπάρξει μία μέριμνα και για αυτούς τους αυτοαπασχολούμενους.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς την κυρία Μανωλάκου.

Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να θέσω δύο ερωτήσεις. Είμαστε, ασφαλώς, υπέρ τέτοιων υποδομών, όπως είναι η Γραμμή 4, αλλά θέλω να ρωτήσω αν προβλέπετε χώρους πάρκινγκ στους σταθμούς του Μετρό αυτού, διότι θα βοηθηθεί πάρα πολύ η κυκλοφορία και το περιβάλλον και η κίνηση των πολιτών, αν σε κάθε σταθμό υπάρχει και ένα πολύ μεγάλο πάρκινγκ, που σε πολλούς σταθμούς σήμερα, δυστυχώς, δεν υπάρχει. Η δεύτερη ερώτηση είναι, αν, τώρα, με το νέο σχεδιασμό ΒΟΑΚ, επειδή είμαι Βουλευτής από το Ηράκλειο της Κρήτης, αν με το νέο σχεδιασμό του ΒΟΑΚ, προβλέπεται για το Καστέλι, για το καινούριο αεροδρόμιο στο Ηράκλειο να υπάρξει και μέσο σταθερής τροχιάς, τρένο, τραμ ή κάτι τέτοιο για το Καστέλι.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, να ευχαριστήσουμε και τον Υπουργό για την ενημέρωση σε ό,τι αφορά την επέκταση του Μετρό. Σαφώς και είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό, ένα έργο πνοής, για να βελτιώσει και την ποιότητα ζωής, αλλά και για τον εξωραϊσμό, γενικότερα, της Αθήνας. Βέβαια, με πόνο ψυχής, αφού και ο κ. Υπουργός είναι συντοπίτης μου, είναι Μακεδόνας, είναι Σερραίος, είναι Βορειοελλαδίτης, όπως και οι προλαλήσαντες, οι δύο Βορειοελλαδίτες Μακεδόνες Βουλευτές, έχουμε αυτή την αγωνία, αυτή την πικρία, από τότε που ήταν Δήμαρχος ο Σωτήρης Κούβελας για το Μετρό της Θεσσαλονίκης και ό,τι αυτό συνεπάγεται. Δεν μπορεί η συμπρωτεύουσα, η δεύτερη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της Ελλάδος, εδώ και δεκαετίες να υποφέρει από το συγκοινωνιακό και να μην υπάρχει Μετρό στη «νύμφη του Θερμαϊκού».

Από εκεί και πέρα εγώ, απλά, αν και μίλησε με λεπτομέρειες και για τον τρόπο χρηματοδότησης του έργου, απλά, ήθελα να ρωτήσω τον Υπουργό, αν είναι ικανοποιημένος από το αρχιτεκτονικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα του έργου, διότι φαντάζομαι ότι αυτή η επέκταση του Μετρό θα είναι διαφορετική, για να συνάδει περισσότερο με το περιβάλλον κάτω από αυστηρούς περιβαλλοντικούς όρους, όπως προστάζει και η λεγόμενη «πράσινη ανάπτυξη – οικονομία». Αν είναι ικανοποιημένος ή αν χωρά βελτιώσεις κατά τη διαδικασία ολοκλήρωσης του έργου, προκειμένου να έχουμε έναν ακόμη καλύτερο εξωραϊσμό του Μετρό, μια καλύτερη εικόνα του Μετρό, πιο ανθρώπινη, θα λέγαμε, πιο συμβατή και να συνάδει με το όλο περιβάλλον. Να μην έχουμε, δηλαδή, αυτή την άχαρη Αθήνα, κυρίως στα κεντρικά της σημεία, λόγω μιας άναρχης δόμησης του παρελθόντος, που δεν είναι επί της παρούσης να αναλύσουμε, αλλά εκεί καταλήξαμε.

Βεβαίως, δεν ξέρω, διαβάζω ότι το εθνικό στρατηγικό πλαίσιο ανάπτυξης, κύριε Υπουργέ, περισσότερο δίνει βαρύτητα από εδώ με χρονικό ορίζοντα το 2027 σε άλλες δράσεις, που αφορά, βέβαια, την «πράσινη οικονομία», αφορά την αγροδιατροφή και δεν δίνει βαρύτητα σε έργα πνοής, κυρίως οδοποιίας. Είστε ικανοποιημένος από αυτό το ποσό χρηματοδότησης του ΕΣΠΑ; Υπάρχουν περιθώρια για άλλα έργα πνοής, γιατί πριν από λίγες μέρες ανακοινώσατε και το μεγάλο αυτοκινητόδρομο στη Μεγαλόνησο, για την Κρήτη, που, σίγουρα, το έχει ανάγκη αυτό, βέβαια με λυπεί το γεγονός ότι - και κατά δικές σας δηλώσεις- τα διόδια θα υπάρχουν, αυξάνονται, δυστυχώς, και πληθύνονται - αυτό είναι ένα μεγάλο θέμα - για το πόσο πρέπει να πληρώσουμε αυτά τα έργα. Βέβαια, πρέπει να πληρωθούν, για να βελτιώνονται και να εκσυγχρονίζονται, να εξωραΐζονται και να συνάδουν με τις απαιτήσεις των καιρών, από την άλλη, όμως, και ο λαός δεν μπορεί να βάζει συνέχεια «το χέρι στην τσέπη», γιατί έχει πολλαπλές υποχρεώσεις, εκτός από τα τέλη κυκλοφορίας, που είναι υπέρογκα, έχει και τα πάρα πολλά διόδια. Αν είναι από το ΕΣΠΑ ικανοποιημένος, διότι στενεύουν τα περιθώρια, σύμφωνα με αυτά που ακούμε και διαβάζουμε, με βάση και το πρόγραμμα το «Horizon Europe», που θα δώσουν αλλού βαρύτητα οι Ευρωπαίοι με χρονικό ορίζοντα τα επόμενα χρόνια σε ό,τι αφορά το ΕΣΠΑ.

**(Συνέχεια ομιλίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΠΟΥΜΠΑ)**

Πάντως, σίγουρα, αδιαμφισβήτητα, είναι ακόμη ένα έργο, το οποίο συνδράμει στο να μπορεί να εξυπηρετείται ο κόσμος, ο λαός της Αθήνας, και όχι μόνο. Συνδράμει στην ποιότητα ζωής, γιατί τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ούτως ή άλλως είναι το μέλλον, λόγω της μεγάλης κίνησης οχημάτων, λόγω της αστυφιλίας που υπάρχει στην Αθήνα. Είναι η πόλη που κατέχει πάνω από το μισό πληθυσμό εν Ελλάδι και γι’ αυτό θα πρέπει τα βήματα τα επόμενα να είναι προσεκτικά, για να μπορέσει η Αθήνα να γίνει όσο το δυνατόν πιο ανθρώπινη και πιο συμβατή.

Σας ευχαριστώ.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης από το ΜέΡΑ25.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ :** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι σχετικά σοκαριστικό αυτό που συζητάμε, καθώς στη Δυτική Αθήνα δεν φτάνει, σε αυτή τη φάση τουλάχιστον, το Μετρό. Θα θέλαμε μια δέσμευση, για να καταλάβουμε πότε θα φτάσει το Μετρό στην Πετρούπολη. Επίσης, πόσος χρόνος θα χρειάζεται για να φτάσει κανείς στην Πετρούπολη, γιατί βλέπουμε ότι είναι 15 σταθμοί, αυτήν τη στιγμή. Κι αναρωτιόμαστε αν, τελικά, θα είναι πιο γρήγορο να περπατάει κάποιος από το κέντρο της Αθήνας για να φτάσει στην Πετρούπολη, αντί να παίρνει το μετρό.

Αυτό που είναι αυτονόητο, ως αίτημα, είναι να γίνει, επιτέλους, αυτή η επέκταση ενός, δύο, τριών σταθμών - ένα πολύ οικονομικό έργο - από την Ανθούπολη στην Πετρούπολη, το Ίλιον και το Καματερό. Αυτό θα έλυνε άμεσα το πρόβλημα. Θα έδινε πρόσβαση στο Μετρό σε 250.000 κατοίκους της Αθήνας και σύντομη πρόσβαση, με ελάχιστους σταθμούς, μέχρι το κέντρο.

Το μόνο που φτάνει, αυτή τη στιγμή, στη Δυτική Αθήνα, είναι τα σκουπίδια, καθώς η μελέτη προβλέπει ότι όλα τα μπάζα, τα σκουπίδια, θα πάνε στον ΧΥΤΑ Φυλής. Αν είναι δυνατόν. Στον ΧΥΤΑ Φυλής, που η Κυβέρνηση, κατά τα άλλα, λέει, ότι θα τον σταματήσει από ταφή. Πώς θα πάνε τα σκουπίδια, αφού θα τον σταματήσετε από την ταφή; Αδιανόητα πράγματα.

Σε σχέση με τους 15 σταθμούς που γίνονται, κάθε ένας από τους 15 σταθμούς γίνεται στην πράξη υπερδιαστασιολογημένος και πάνω στα ελάχιστα πάρκα, χώρους πρασίνου. Θα τους ονομάσω έναν - έναν.

Έχουμε επτά πλατείες με υψηλό πράσινο, που θα ισοπεδωθούν. Πλατεία Κυψέλης, Εξαρχείων, Κολωνακίου, Ζωγράφου, Βεΐκου, Γαλάτσι, Ελικώνος. Έξι πάρκα. Ευαγγελισμός, Γουδί, Δικαστήρια, Ακαδημίας, Ιλίσια, Πανεπιστημιούπολη, θα έχουν ουσιαστική μείωση του πρασίνου. Δύο λωρίδες πρασίνου, αλσύλλια. Καισαριανή και Αλεξάνδρας. Λες και έχουν, πραγματικά, εστιαστεί και επικεντρωθεί, πού υπάρχει πράσινο. Πού έχει μείνει, σε αυτή την πόλη, το πράσινο.

Οι δε σταθμοί σχεδιάζονται πέρα από τη διεθνή πρακτική. Είναι υπερμεγέθεις. Δεν υπάρχει κανένας λόγος για τις γειτονιές που θα εξυπηρετήσουν, οι οποίες έχουν ανάγκη για πρόσβαση στο Μετρό, αλλά δεν έχουν ανάγκη να είναι όλα τα Μετρό σαν το Μετρό του Συντάγματος. Υπάρχει κλιμάκωση. Εδώ μεγιστοποιείτε το εργολαβικό έργο και μεγιστοποιείτε τη ζημιά στο πράσινο. Και, βέβαια, πάνω από αυτά τα ισοπεδωμένα πάρκα, πάνω από τους σταθμούς, δεν θα μπορεί να υπάρχουν δέντρα ξανά. Θα υπάρχει γρασιδάκι. Αναρωτιέμαι, πόσα δέντρα, συνολικά, κόβονται. Θα πρέπει να είναι ένα μικρό δάσος, που θα καταστρέψουμε, αν τα μαζέψουμε όλα μαζί.

Απουσιάζουν δε, πλήρως, μελέτες για τις νέες ρυθμίσεις για την κυκλοφορία των οχημάτων, πεζοδρομήσεις δρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, νέοι χώροι πρασίνου και, γενικά, μελέτες που να δώσουν μια προοπτική σε αυτές τις περιοχές και να εξυπηρετήσουν την πολεοδομική χρήση των περιοχών, που είναι αμιγώς κατοικία.

Όσον αφορά τον σταθμό των Εξαρχείων, εδώ, πραγματικά, βλέπουμε την ιδεοληψία της Κυβέρνησης, όπου παίρνει το σταθμό από την Τοσίτσα και τον πάει στην καρδιά της πλατείας Εξαρχείων και την διαλύει όλη, κόβει όλα τα δέντρα. Μαζί με τους αεραγωγούς, θα είναι μια πλατεία μόνο σταθμός Μετρό, προφανώς ιδεοληπτικό, αντί να πάει στην Τοσίτσα, σε άμεση σχέση με το Αρχαιολογικό Μουσείο και το Πολυτεχνείο. Χωρίς, βέβαια, καμία διαβούλευση, χωρίς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων κ.ο.κ.

Εμείς σας καλούμε να δείτε, ουσιαστικά, τη χάραξη. Δεν είναι δυνατόν να βρήκατε οπουδήποτε υπήρχε πράσινο και εκεί πέρα να βάλατε τους σταθμούς τον αιώνα της κλιματικής αλλαγής, με τις αυξήσεις θερμοκρασίας. Δεν είναι δυνατόν τα απορρίμματα να πηγαίνουν στον ΧΥΤΑ Φυλής. Δεν είναι ούτε η Δυτική Αθήνα ούτε η Δυτική Αττική ο σκουπιδότοπός σας. Και, βέβαια, να σταματήσουν οι ιδεοληψίες με τον σταθμό Εξαρχείων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις - ερωτήσεις. Το θέμα, σήμερα, είναι η επέκταση μιας συγκεκριμένης Γραμμής του Μετρό, που, όπως φάνηκε κι από τις απαντήσεις των συναδέλφων, υπάρχει μια θετική προσέγγιση, αφού την αναγκαιότητα της Γραμμής αυτής υιοθετούν οι πάντες και η αγωνία όλων είναι πότε θα τελειώσει και πότε θα μπορέσει να μπει σε κυκλοφορία. Γι’ αυτό ακούσαμε και την ενημέρωση από τον κ. Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, θέλει κάποιος από τους συνεργάτες σας, από αυτά που ελέχθησαν, κάτι να διευκρινίσει, κάτι να πει;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να δώσω τον λόγο στον κ. Κουρέτα, να κάνει κι αυτός μια πολύ σύντομη παρουσίαση και να απαντήσει σε μερικές τεχνικές λεπτομέρειες και να κλείσω εγώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία.

Ο κ. Νίκος Κουρέτας, Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. έχει τον λόγο, σε σχέση και με όσα ακούστηκαν από τους συναδέλφους, και θα κλείσει ο κ. Υπουργός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΤΑΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καλησπέρα και από εμένα. Θα προσπαθήσω να απαντήσω συνοπτικά στις ερωτήσεις, που ακούσαμε.

Κύριε Γιαννούλη, όσον αφορά τη δυναμικότητα, που είπατε, και το μέγεθος των αποβάθρων, καθώς και των τρένων, θα ήθελα να σας πω ότι, τεχνικά και νομικά, δεν μπορούμε να αλλάξουμε το αντικείμενο της σύμβασης και της μελέτης δημοπράτησης. Εμείς θα πρέπει να ακολουθήσουμε, ακριβώς, ό,τι λέει η μελέτη. Άρα, η απάντηση είναι ότι, προφανώς, δεν αλλάζει οτιδήποτε από αυτά που έχουν δημοπρατηθεί και έχουν αδειοδοτηθεί. Αυτό που έχει δημοπρατηθεί, αυτό θα υλοποιήσουμε. Ούτε μικρότερο ούτε μεγαλύτερο.

Όσον αφορά τον κ. Γκόκα, σχετικά με το αν έχουν γίνει τροποποιήσεις από τη μελέτη. Όχι, δεν έχουν γίνει. Είναι η ίδια απάντηση που έδωσα και στον κ. Γιαννούλη.

Όσον αφορά την ερώτηση της κυρίας Μανωλάκου, εάν θα υπάρξουν μεγάλες καθυστερήσεις. Ο σχεδιασμός της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. είναι τέτοιος, ούτως ώστε να επιλύει τα προβλήματα που παρουσιάζονται. Τώρα, υπάρχουν και αστάθμητοι και απρόβλεπτοι παράγοντες, όπως η Αρχαιολογία. Ευελπιστούμε ότι δεν θα υπάρξουν τέτοιοι παράγοντες και ότι θα τους επιλύσουμε με οργάνωση και με όποιον καλύτερο τρόπο μπορούμε.

Όσον αφορά τα πάρκινγκ, που ρώτησε ο κ. Λογιάδης, εκεί έχω να πω ότι το έργο δεν προβλέπει τη δημιουργία πάρκινγκ, ειδικά για τον χώρο του μετρό. Εμείς, αυτή τη στιγμή, μελετούμε την οργάνωση park and ride, δηλαδή για μια σύντομη στάθμευση και την προσαρμογή των λεωφορειακών γραμμών και άλλων μέσων για τις μετεπιβιβάσεις. Οι σταθμοί, κατά βάση, σχεδιάζονται και κατασκευάζονται υπόγειοι. Αυτό σημαίνει ότι στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι υπόγειοι, δεν φαίνεται από πάνω τι θα γίνεται κάτω. Άρα, δεν υπάρχουν ελεύθεροι χώροι και ανοιχτά ορύγματα που θα μπορούσαν να γίνουν χώροι στάθμευσης.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΟΥΡΕΤΑ, Διευθύνοντος Συμβούλου της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.)

Όσον αφορά την τοποθέτηση του κ. Αρσένη, από αυτά που μπορώ να απαντήσω είναι ότι για τα περιβαλλοντικά που είπατε, δεν κατάλαβα καλά τι εννοούσατε, πάντως οι σταθμοί γίνονται υπόγειοι, δεν κόβουμε εμείς δέντρα ή κάτι τέτοιο. Εμείς, απλά, όπου χρειαστεί να γίνει με όρυγμα, γιατί συνήθως δεν είναι με όρυγμα οι σταθμοί, δεν πάμε από πάνω προς τα κάτω, γίνεται υπόγεια η διάνοιξη. Όπου θα χρειαστεί να πάμε από πάνω, θα αποδώσουμε τον χώρο ακριβώς, όπως τον βρήκαμε.

Τώρα, όσον αφορά, αν εννοείτε αυτά, τα περιβαλλοντικά απόβλητα, δηλαδή τα προϊόντα εκσκαφών και τα λοιπά, που γίνονται από τα ΣΔΑ, τα Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων, καταρχήν, υπάρχει μια περιβαλλοντική μελέτη και μία ΕΠΟ, την οποία ακολουθούμε πιστά και κατά γράμμα και ελεγχόμαστε σε αυτό καθημερινά και σε κάθε στάδιο του έργου. Άρα, θα είμαστε σύμφωνοι με τους όρους που υποδεικνύονται από την περιβαλλοντική μελέτη και, κατά δεύτερον, συνεργαζόμαστε, ήδη έχουμε ξεκινήσει εργασία και με το δασαρχείο, αλλά και με άλλους φορείς, ούτως ώστε να μπορέσουμε η περιβαλλοντική αποτύπωση του έργου να είναι, όσο το δυνατόν, πιο φιλική προς το περιβάλλον και προς τον άνθρωπο.

Ο Υπουργός θα σας πει περισσότερα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Κουρέτα. Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ πολύ, έχετε τον λόγο για να κλείσετε με την τοποθέτησή σας τη σημερινή συνεδρίαση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να σας ευχαριστήσω, κύριε Πρόεδρε, και να ευχαριστήσω και τους συναδέλφους για τις ερωτήσεις και τις παρατηρήσεις τους. Νομίζω ότι θα είχε αρκετό ενδιαφέρον, πριν προσπαθήσω και εγώ να απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις, να τονίσουμε αυτό που είπε και ο κ. Γιαννούλης. Η συμβασιοποίηση του έργου έγινε ακριβώς έτσι, όπως δημοπρατήθηκε το έργο το 2018. Δεν είθισται, σχεδόν ποτέ, να αλλάζεις τη δημοπράτηση αφού συμβασιοποιείς. Όπως σας εξήγησα, το έργο αυτό έχει μελετηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Δεν είναι κάτι το οποίο είναι τα τελευταία δύο χρόνια. Επομένως, αυτές οι αλλαγές, σχεδόν πάντα, είναι λίγο δύσκολο να γίνουν.

Τώρα, για το Μετρό Θεσσαλονίκης, μία ενημέρωση, γιατί δύο συνάδελφοι αναφερθήκατε. Όπως γνωρίζετε, κύριε Γιαννούλη, έχει γίνει μια προσφυγή στο ΣτΕ. Να περιμένουμε να δούμε την εξέλιξη; Εμείς σεβόμαστε τον διαχωρισμό των εξουσιών, είμαι σίγουρος ότι όλα τα κόμματα το σεβόμαστε, να δούμε τι θα πει. Το αν υπάρχουν καθυστερήσεις, θα μου επιτρέψετε να πω ότι υπάρχουν και λόγω της προσφυγής σε αυτήν τη φάση, δηλαδή η προσφυγή μας πήγε αρκετά πίσω. Αλλά είμαι στη διάθεσή σας, στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο να δούμε και τα χρονοδιαγράμματα, τα οποία θα υπάρξουν, και να δούμε και επί της ουσίας, γιατί ακούω για το Μετρό Θεσσαλονίκης αρκετά πράγματα και θέλω, απλά, να κάνω μια ερώτηση ρητορική, αν θέλετε. Η απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, έχει γίνει σε πάρα πολλές χώρες της Ευρώπης. Έχει γίνει στην Ακρόπολη, την έκανε και ο ίδιος ο ΣΥΡΙΖΑ και, κατά την άποψή μου, πολύ σωστά, στο σταθμό της Αγίας Σοφίας, που, κατά πολλούς αρχαιολόγους, έχει πιο σημαντικά αρχαία από τον σταθμό Βενιζέλου. Επομένως, είναι μία πρακτική και μία μέθοδος, που δεν γίνεται για πρώτη φορά, ούτε στην Ελλάδα ούτε στο εξωτερικό. Εγώ σέβομαι τις επιστημονικές απόψεις των αρχαιολόγων, αλλά νομίζω ότι ο κοινός νους υπαγορεύει ότι, πολλές φορές, μπορείς να αποσπάσεις, δηλαδή να βγάλεις μερικά αρχαία και να τα βάλεις πίσω. Και, εν πάση περιπτώσει, αν καταφέραμε αυτό να το κάνουμε στην Ακρόπολη, κατάφεραν οι Ιταλοί να το κάνουμε στη Ρώμη, θεωρώ ότι μπορούμε, τεχνικά, να το κάνουμε και στη Θεσσαλονίκη. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, να δούμε την απόφαση του ΣτΕ και εδώ είμαστε να κάνουμε τον διάλογο που θέλετε.

Κύριε Γκόκα, αναφερθήκατε στον Πειραιά. Ο χρόνος ολοκλήρωσης της Γραμμής 4 είναι 8 χρόνια. Νομίζω ότι όλοι γνωρίζουμε ότι πολλές φορές υπάρχουν καθυστερήσεις, λόγω αρχαιολογίας, λόγω προδικαστικών προσφυγών. Εδώ έχουμε ξεπεράσει το ζήτημα όλων των προσφυγών. Δεν έχουμε άλλες προσφυγές. Αυτό είναι τεράστια επιτυχία και νομίζω ότι αυτήν την επιτυχία πρέπει να την αναγνωρίσουμε στη σημερινή Κυβέρνηση. Τώρα, έχουμε, βεβαίως, πολύ σωστά λέτε, το μεγάλο ερωτηματικό των αρχαιοτήτων, αλλά γι’ αυτό κάνουμε τις πρόδρομες εργασίες, κάνουμε αρχαιολογικές τομές, έτσι ώστε να δούμε και να αποφύγουμε προβλήματα, που έχουν σχέση με τις αρχαιότητες.

Τώρα, ο Πειραιάς, όπως έχουμε πει, Μανιάτικα, Πειραιάς και Δημοτικό Θέατρο, το έργο θα είναι έτοιμο μέσα στο 2022. Υπάρχει μία μικρή καθυστέρηση, για πολλούς και διαφόρους λόγους, η οποία οφείλεται και στο γεγονός ότι τα τελευταία δέκα χρόνια η χώρα πέρασε αυτά που πέρασε. Νομίζω ότι όλοι το καταλαβαίνουμε αυτό. Επίσης, οφείλεται και στο γεγονός ότι και τεχνικά ο σταθμός, ειδικά στον Πειραιά, είναι κάτω από τη θάλασσα. Επομένως, είναι τεχνικά ένα πολύ δύσκολο έργο και η καθυστέρηση αυτή είναι μια καθυστέρηση, η οποία νομίζω ότι δεν είναι πολύ μεγάλη για τη συνθετότητα ενός τόσο μεγάλου έργου.

Στο ΚΚΕ άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή την τοποθέτησή σας. Μιλήσατε για καθυστερήσεις και αν είναι ευθύνες προηγούμενων Κυβερνήσεων. Ναι, σε ένα βαθμό νομίζω ότι δεν είναι μόνο ευθύνες των προηγούμενων Κυβερνήσεων. Σας είπα ότι υπάρχουν και απρόβλεπτοι παράγοντες, η αρχαιολογία, οι προσφυγές που γίνονται, πολλές φορές, είτε στο ΣτΕ, είτε από τις εταιρείες, είτε από άλλες συλλογικότητες και άλλους φορείς. Επομένως, καθυστερήσεις υπάρχουν και μερίδιο ευθύνης δεν έχουν μόνο οι Κυβερνήσεις γι’ αυτό. Μιλάμε για πολύ δύσκολα τεχνικά έργα, τα υπόγεια σιδηροδρομικά έργα. Δεν είναι κάτι πρωτοφανές, όχι μόνο στη χώρα μας, αλλά και αλλού να υπάρχουν καθυστερήσεις.

Τώρα, νομίζω ότι θα αναφερθώ στον κ. Μπούμπα, που έχει απόλυτο δίκαιο. Μιλάμε για ένα πραγματικά φιλοπεριβαλλοντικό έργο, το οποίο εντάσσεται μέσα σε ένα γενικότερο πλαίσιο έξυπνων υποδομών. Εδώ, νομίζω ότι πρέπει όλοι να καταλάβουμε, όσοι παρακολουθούμε τα ευρωπαϊκά, ότι, πλέον, κλείνει ο κύκλος των οδικών έργων στην Ευρώπη. Μας αρέσει, δεν μας αρέσει, αυτή είναι μια πραγματικότητα, που σημαίνει ότι από εδώ και στο εξής, ειδικά στο επόμενο χρηματοδοτικό από το 2027 και μετά, θα δούμε πολύ λίγα οδικά έργα, για λόγους πρασινίσματος, να εγκρίνονται. Η Ευρώπη έχει μια πολύ φιλόδοξη ατζέντα, αναφορικά με πολύ συγκεκριμένους στόχους που έχει μέχρι το 2050. Επομένως, θα βλέπουμε από εδώ και πέρα και νομίζω ότι και η Ελλάδα - και αυτό πρέπει να κάνει το Υπουργείο και αυτό κάνει το Υπουργείο - θα πρέπει να κινείται στα έργα της επόμενης δεκαπενταετίας, που είναι σιδηροδρομικά, αντιπλημμυρικά έργα. Γιατί, νομίζω ότι αυτά είναι τα έργα του μέλλοντος και πρέπει και εμείς να κινηθούμε σε αυτό το πλαίσιο, να μην αποκλίνουμε από την Ευρώπη. Να είμαστε και εμείς συμβατοί με αυτά που συμβαίνουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Να κλείσω με αυτά που είπε ο κ. Αρσένης. Πραγματικά, εκπλήσσομαι και «σηκώνω τα χέρια ψηλά». Δεν κατάλαβα, το Μετρό και τα έργα Μετρό, νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε, κύριε συνάδελφε, ότι είναι φιλοπεριβαλλοντικά έργα. Σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή. Αυτή είναι η δημοκρατία και ο κοινοβουλευτικός διάλογος, λέτε την άποψή σας, θα ακούσετε, όμως, και την απάντηση. Θα έλεγα ότι, καμιά φορά, ξέρετε, σας έχω για σοβαρό συνάδελφο, ο λαϊκισμός έχει και ένα μέτρο. Διότι εσείς που έχετε την ευαισθησία, που έχετε επιδείξει σε όλη σας τη ζωή, σε θέματα περιβάλλοντος και θα έλεγα ότι ήσασταν και ένας ακτιβιστής σε αυτό το κίνημα, δεν μπορώ να καταλάβω για ποιο λόγο είστε, δεν θα έλεγα εναντίον, αλλά δημιουργούνται μερικά ερωτήματα για το θέμα των Μετρό. Όπως σας είπε ο κ. Κουρέτας, σκάβουμε από κάτω προς τα πάνω, για να το καταλάβουμε απλά, όχι από πάνω προς τα κάτω. Επομένως, οι πλατείες και το πρασίνισμα, δεν θα έχουν προβλήματα εκεί, διότι θα δώσουμε πίσω στους πολίτες τις πλατείες, όπως ήτανε και, μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις κάνουμε και αναπλάσεις.

Επομένως, νομίζω ότι είναι λίγο υπερβολικό, αν θέλετε, κατά την άποψή μου, το επιχείρημα ότι αυτά τα έργα δεν είναι έργα φιλοπεριβαλλοντικά. Το αντίθετο θα έλεγα και, μάλιστα, κοινή πρακτική σε όλη την Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο είναι να ενισχύονται αυτά τα έργα, για να αποφεύγεται η μεγάλη ρύπανση, που οφείλεται στις οδικές μεταφορές. Δηλαδή, αυτή τη στιγμή, τα στατιστικά μάς λένε ότι το 21% με 30% της ρύπανσης στις μεταφορές οφείλεται στις οδικές μεταφορές, δηλαδή στα ΙΧ μέσα στις πόλεις. Επομένως, γι’ αυτό κάνουμε Μετρό, γι’ αυτό κάνουμε σιδηρόδρομο, όχι μόνο εμείς, παντού, για να αποφεύγουν οι πολίτες να χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητά τους. Επομένως, νομίζω ότι είναι λίγο υπερβολικό να δίνουμε μία αίσθηση ότι δεν είναι φιλοπεριβαλλοντικό έργο και ότι θα καταστραφούν οι πλατείες. Θα έλεγα, μάλιστα, το αντίθετο, ότι είναι εξόχως φιλοπεριβαλλοντικά έργα και, όπως σας εξήγησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., δεν πρόκειται να δημιουργήσουμε καταστροφή στις πλατείες. Καταλαβαίνω, το είπε και ο κ. Γιαννούλης και έχει απόλυτο δίκιο, θα συμφωνήσω μαζί του, ότι αυτά τα έργα είναι μια πολύ μεγάλη ταλαιπωρία μέχρι να γίνουν. Αλλά αφού ολοκληρωθούν τα έργα αυτά, νομίζω ότι αξίζει τον κόπο αυτή η ταλαιπωρία. Διότι είναι έργα απίστευτης πνοής και, στην ουσία, έργα, τα οποία δημιουργούν τεράστιες προοπτικές, για να βγούνε περιοχές από την απομόνωση.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ, Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών)

Όσον αφορά στο σταθμό Εξαρχείων, εμείς ακολουθούμε πιστά αυτά που δημοπρατήθηκαν το 2018. Δεν μπορούμε να αλλάξουμε και θεωρώ ότι αυτή η κουβέντα – η ιδεοληψία θα έλεγα, κύριε Αρσένη - μπορεί να είναι και στην άλλη πλευρά, όχι στην πλευρά αυτών που θέλουν να κάνουν το Μετρό, αλλά αυτών που δεν θέλουν να κάνουν το Μετρό. Επομένως, ξέρετε, δεν είναι μονόδρομος η ιδεοληψία. Οπότε εγώ, κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι έχω απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Για την επέκταση στην Δυτική Αττική, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ** **(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για την επέκταση στη Δυτική Αττική, πολύ σωστά, χίλια συγγνώμη, αυτό που μπορώ να σας πω με βεβαιότητα είναι ότι θα προκηρύξουμε τις μελέτες το 2022. Άρα, ξεκινάει αυτό το έργο και μιλάμε τώρα για τις επεκτάσεις στο Ίλιον, στον Άγιο Νικόλαο και στην Παλατιανή, σε αυτήν την περιοχή. Άρα, το 2022 ξεκινάνε οι μελέτες. Επίσης, αυτό που θα ήθελα να πω και να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι εμείς – και, μάλιστα, δεν το ανέφερα και ίσως είναι παράλειψή μου - εμείς είχαμε πει, εξαρχής, ότι θέλουμε να επεκτείνουμε και τη Γραμμή 4 και αυτό κάνουμε, τις επεκτάσεις της Γραμμής 4 και αυτό είναι, ίσως, λίγο πιο επίκαιρο το θέμα, για να γίνει η Γραμμή τελικά - αυτό το μεγάλο «U», που λέμε - να επεκταθεί από το Άλσος Βεΐκου προς Πετρούπολη με έξι σταθμούς.

Αυτό είναι ένα έργο που είναι σχετικά ώριμο, μετά από Ευαγγελισμό προς Ηλιούπολη με τρεις σταθμούς και από Γουδή προς Μαρούσι και Εθνικό Οδό με έντεκα σταθμούς. Έργα που δεν ακόμα μελετητικά ώριμα, αλλά το πρώτο κομμάτι των έργων που έχει να κάνει, αν θέλετε, μέχρι τον Περισσό και την Πετρούπολη, το οποίο κοστολογείται, αν δεν με απατά η μνήμη μου, γύρω στα 300 εκατομμύρια, είναι ένα έργο σχετικά ώριμο και είναι η επέκταση της Γραμμής 4, η οποία νομίζω ότι θα πρέπει να ξεκινήσει και θα ξεκινήσει σχετικά σύντομα, αφού εξασφαλίσουμε, βεβαίως, την απαιτούμενη χρηματοδότηση.

Κλείνοντας, να πω ότι νομίζω ότι καλό είναι αυτοί που κατέχουν τις θέσεις των Υπουργών να αποφεύγουν να λένε μεγάλα λόγια, όταν δεν έχουν εξασφαλίσει για συγκεκριμένα έργα χρηματοδότηση και χρονοδιάγραμμα. Αυτό νομίζω είναι πολύ σημαντικό και νομίζω ότι πρέπει να είναι μια κατάκτηση και του πολιτικού μας κόσμου και του πολιτικού μας πολιτισμού. Διότι είναι πάρα πολύ εύκολο για έναν πολιτικό, για έναν Υπουργό, να εξαγγέλλει πράγματα, χωρίς να έχει εξασφαλίσει χρήματα. Επομένως, εμείς τι λέμε; Εμείς λέμε ότι θα τα μελετήσουμε και μετά θα προσπαθήσουμε να εξασφαλίσουμε τις χρηματοδοτήσεις. Πριν το κάνουμε, όμως, αυτό θα ήταν ανεύθυνο εκ μέρους μας να εξαγγέλλουμε έργα χωρίς χρηματοδότηση και χωρίς χρονοδιάγραμμα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έτσι είναι, κύριε Υπουργέ. Γι’ αυτό και δεν σας ρώτησα από μικροφώνου τι γίνεται με την επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο. Κρατήθηκα, είδατε, για να το πούμε σε κάποια άλλη στιγμή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Μία πολύ σύντομη ερώτηση δευτερολέπτων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, θέλετε μια διευκρίνιση. Παρακαλώ, την έχετε. Όλοι θα μιλήσετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πολύ σύντομα. Βασίζεται πάνω στον προβληματισμό τον τελευταίο, που ανέπτυξε ο κ. Καραμανλής, ακριβώς αυτό. Εγώ σέβομαι αυτό που είπατε. Εντάξει, τώρα, έχει διαρρεύσει, έχει δημοσιοποιηθεί, αλλά έχετε δίκιο, μέχρι να καθαρογραφεί η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας υποκρινόμεθα ότι κανείς μας δεν γνωρίζει τίποτα και δεν πρέπει να γνωρίζουμε τίποτα, φυσιολογικά.

Εξηγήστε μου, όμως, με βάση τον προγραμματισμό τον πολιτικό, που θέσατε στο τέλος, πώς ο Πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ δίνει χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης το 2023 σε δημόσιες δηλώσεις του;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ** **(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Γιαννούλη, δεν είμαι ο Πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, είμαι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών. Έχουμε εδώ τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Δεν πρόκειται να κάνω σχολιασμό σε δηλώσεις, που δεν έχω δει. Εν πάση περιπτώσει, σας είπα, επειδή σήμερα νομίζω ότι όλοι, πάνω κάτω, συμφωνήσαμε σε γενικές γραμμές. Καταλαβαίνω ότι υπάρχει μια διαφορετική προσέγγιση του κόμματός σας στο θέμα του σταθμού Βενιζέλου την έχουμε πει, την έχουμε συζητήσει.

Εδώ είμαστε, όποτε θέλετε, σας παρακαλώ και σας προκαλώ, αν θέλετε, με ευγενικό τρόπο, κάντε ένα αίτημα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, να έρθουμε εδώ και να συζητήσουμε δημόσια για το έργο αυτό στο Μετρό Θεσσαλονίκης, τα προβλήματα που υπήρχαν. Εγώ ακούω, και με τον κ. Αρσένη έχουμε κάνει στη Βουλή, νομίζω αρκετές φορές, αυτή την αντιπαράθεση. Καλό είναι να ακούγονται διαφορετικές απόψεις. Θα σας πω, όμως, ότι, πολλές φορές, πρέπει λίγο να προσγειωθούμε στην πραγματικότητα κατά την προσωπική μου και ταπεινή εκτίμηση και να καταλάβουμε ότι σε μια χώρα, σαν την Ελλάδα, μπορεί να έχουμε και αρχαία και Μετρό. Και αυτή είναι η χρυσή τομή.

Επομένως, το χρονοδιάγραμμα εννοείται ότι εμείς θα προσπαθήσουμε να το καλύψουμε, αλλά πρέπει να δούμε την απόφαση, να δούμε ότι έχουμε τελειώσει με τις προσφυγές, διότι, όταν σας δώσαμε τα χρονοδιαγράμματα, δεν ξέραμε ότι θα έρθει κάποιος να κάνει προσφυγή στο ΣτΕ. Δεν ξέραμε ότι θα έχουμε πανδημία, που σημαίνει ότι τα δικαστήρια ήταν κλειστά και η προσφυγή αυτή, ενώ περιμέναμε το αποτέλεσμα της απόφασης το Δεκέμβριο, αν θυμάμαι καλά, ήρθε το Μάιο, και τώρα περιμένουμε να καθαρογραφούν οι θέσεις της Πλειοψηφίας και οι θέσεις της Μειοψηφίας. Όλοι ξέρουμε, έχετε δίκιο, το αποτέλεσμα, αλλά, εάν δεν δούμε την απόφαση αυτή καθ’ εαυτή, τουλάχιστον εγώ με τη θεσμική ιδιότητα που έχω δεν μπορώ να κάνω σχόλιο και νομίζω το σέβεστε αυτό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ακούστηκε. Κανείς δεν μπορεί να το απαντήσει. Ο κ. Γκόκας έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ήθελα να ρωτήσω τον κ. Υπουργό, αν μπορεί να απαντήσει σε μια ερώτηση, που δεν απάντησε και αφορά στην υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ. Αν υπάρχει κάποιος προγραμματισμός για την υλοποίηση του έργου, γιατί από απάντηση που έχω πάρει, στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, απαντά, στην ουσία, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, η οποία παραπέμπει στο Υπουργείο για τον προγραμματισμό και την επικαιροποίηση των μελετών, αλλά και την εξασφάλιση χρηματοδότησης στη νέα Προγραμματική Περίοδο 2021-2027.

Μια κουβέντα μόνο για το Μετρό Θεσσαλονίκης, επειδή κι εγώ έκανα αυτή την ερώτηση. Προφανώς, η προσφυγή ήταν αναμενόμενη. Υπήρχαν κι άλλες λύσεις, θα μπορούσε μια μικτή κοινής αποδοχής Επιτροπή, επιστημονική, τεχνικών και τα λοιπά να έχει δώσει ένα αποτέλεσμα, όπου θα είχαμε δεσμευθεί όλοι ότι θα αποδεχθούμε και θα υλοποιήσουμε, για να μην καθυστερεί αυτό το έργο. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, με κατηγορήσατε, στην ουσία, για λαϊκισμό. Μου κάνει εντύπωση, γιατί, για να με κατηγορήσετε για λαϊκισμό, επειδή σας ρώτησα για το πράσινο που χάνεται - αυτή ήταν η ερώτησή μου που, προφανώς, ενόχλησε - μου είπατε ότι είμαι εναντίον του Μετρό, όταν σας ζήτησα εγώ επέκταση του Μετρό. Μιλάτε για σταθμούς, οι οποίοι θα γίνουν από κάτω προς τα πάνω και, άρα, δεν θα κοπούν δέντρα. Ταυτόχρονα, μιλάτε για ταλαιπωρία του κόσμου, που σημαίνει επιφανειακά έργα. Πώς θα γίνουν οι είσοδοι; Πώς θα γίνουν οι εξαερισμοί;

Πείτε μας ένα παράδειγμα, όπου έγινε τέτοιο και δεν κόπηκαν δέντρα. Γιατί εγώ στους σταθμούς, που έχω υπόψη μου, κόπηκαν δέντρα. Θυμάμαι στην περίπτωση της Αγίας Παρασκευής, όπου αρνήθηκαν να δώσουν την πλατεία τους και πήγε σε ένα άλλο μέρος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ** **(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για ρωτήστε τους στην Αγία Παρασκευή, τώρα, που όλοι κατηγορούν τον τότε Δήμαρχο.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Πάντως, Τοσίτσα - Πλατεία Εξαρχείων η απόσταση δεν είναι το παράδειγμα της Αγίας Παρασκευής. Όμως, θα ήθελα μια ρητή απάντηση. Πόσα δέντρα θα κοπούν; Τα έχετε τα στοιχεία αυτά; Σας ενδιαφέρει αρκετά, για να τα μελετήσετε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν χρειάζεται να μπούμε σε αυτή τη συζήτηση τώρα.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Πόσα δέντρα θα κοπούν;

Επίσης, όσον αφορά το ΧΥΤΑ Φυλής, όπου λέει η Περιβαλλοντική Μελέτη ότι όλα τα απόβλητα…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην τα μπερδεύουμε όλα αυτά, κύριε Αρσένη.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Όχι είναι κομμάτι της συζήτησης. Η Περιβαλλοντική Μελέτη λέει ότι όλα τα απόβλητα θα πάνε στο ΧΥΤΑ Φυλής. Πραγματικά, αυτό είναι αδιανόητο. Εσείς οι ίδιοι λέτε ότι, επειδή θα φέρετε την εξαιρετική καύση, η οποία θα φέρει χιλιάδες μύρια άλλα προβλήματα, θα σταματήσετε, κάποια στιγμή, να θάβετε.

Για τα επόμενα οκτώ χρόνια, με βάση αυτή τη μελέτη, θα θάβετε σκουπίδια και απόβλητα στο ΧΥΤΑ Φυλής;

Είναι αδιανόητο, θα υπάρξει προσφυγή γι’ αυτό, αν δεν αλλάξει. Επίσης, να μην γελιόμαστε, δεν φταίει η προσφυγή για την καθυστέρηση στα έργα στη Θεσσαλονίκη. Αυτό που φταίει είναι ότι υπήρχε ένα έργο που προχωρούσε και ήρθε ο κ. Μητσοτάκης με δικιά του απόφαση και ανακοίνωσε ότι ανατρέπεται. Αυτό πήγε τα χρονοδιαγράμματα πίσω και τώρα κινδυνεύει το έργο, όχι μόνο να μη γίνει, όχι να χαθούν οι αρχαιότητες, αλλά να μην υπάρχει χρηματοδότηση γι’ αυτό το έργο. Να απενταχθεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι έτσι, προφανώς δεν είναι έτσι, λέτε ότι θα κοπούν δέντρα. Όπου γίνονται έργα, κόβονται και δέντρα και φυτεύονται δέντρα. Αυτό ελέχθη προηγουμένως, ότι η ευθύνη της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ είναι να αποδίδει το τοπίο, όπως ήταν πριν.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Είναι σαθρό, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορούν εκεί να φυτευτούν δέντρα, θάμνοι και γκαζόν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι ακριβώς έτσι, μην μπαίνουμε σε τεχνικές λεπτομέρειες, όλοι τα ξέρουμε όλα, ας αφήσουμε τους ειδικούς να μιλήσουν, εμείς πολιτικά, εδώ, καταγράφουμε - για λογαριασμό όλων το λέω αυτό. Ξέρουμε τι γίνεται, δυστυχώς, δεν έχει εφευρεθεί τρόπος να γίνονται τα έργα χωρίς ενόχληση, χωρίς κάποιες προσωρινές αλλοιώσεις, δεν έχει εφευρεθεί τρόπος. Εμείς τα θέλουμε όλα να γίνουν ως διά μαγείας. Δεν γίνεται.

Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση προς τον κ. Υπουργό, τεχνικής μορφής. Θα ήθελα να μου πείτε, εάν έχουμε σκεφτεί αξιοποίηση εναλλακτική του Μετρό, κάποια στιγμή, ο μη γένοιτο, αν γίνει μια μεγάλη καταστροφή, ένας σεισμός, ένα νέφος, ένα «Κοζλοντούι», θα μπορεί ο κόσμος να πάει εκεί πέρα, όπως γίνεται σε άλλα κράτη, για να προστατευθεί ή να μείνει; Υπάρχει πρόβλεψη γι’ αυτό το θέμα;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Λογιάδη,θα μας επιτρέψετε να το κλείσουμε αισιόδοξα και όχι με σεισμούς, καταποντισμούς. Ελπίζω ότι δεν θα συμβούν αυτά τα κακά στον τόπο μας και, εν πάση περιπτώσει, εγώ δεν λέω ότι και αυτές τις παραμέτρους δεν πρέπει να τις εξετάζουν οι ειδικοί, αλλά δεν χρειάζεται να τις βάζουμε στην καθημερινή μας συζήτηση τρομάζοντας τον κόσμο. Οι ειδικοί, προφανώς, πρέπει να τα προσέχουν και να τα προβλέπουν.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα ξεκινήσω από το δυσάρεστο, για να πω ότι έχει δίκιο ο κ. Λογιάδης, για όλα τα έργα υπάρχουν σχεδιασμοί, τα έχει η Πολιτική Προστασία. Κύριε Λογιάδη, ειδικά και για το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ υπάρχουν συγκεκριμένες λύσεις και συγκεκριμένα πράγματα, τα οποία θα γίνουν σε περιπτώσεις αυτών των έκτακτων συνθηκών.

Ξέχασα την υπογειοποίηση της υπάρχουσας γραμμής στο τμήμα Φάληρο-Πειραιάς. Επικαιροποιούνται οι μελέτες, προσπαθούμε να «τρέξουν» οι διαδικασίες όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Μιλάμε για έναν σταθμό, μιλάμε για ένα έργο 130 εκατομμυρίων και μήκους 1,4 χιλιομέτρων. Ένα έργο, το οποίο, πραγματικά, θα δώσει πίσω την πόλη στον Πειραιά, ένα έργο, το οποίο θα βοηθήσει πολύ την ανάπλαση και μαζί με το Τραμ, το οποίο θα ξεκινήσει άμεσα και μαζί και με τους τρεις σταθμούς, που θα δοθούν στη λειτουργία και θα δοθούν στο επιβατικό κοινό μέσα στο 2022, έχω την εντύπωση ότι, πλέον, το λιμάνι του Πειραιά θα μπορεί να είναι ένα από τα πιο σύγχρονα λιμάνια στην Ευρώπη και θα μπορεί να συνδέεται και με το αεροδρόμιο και θα μπορεί να συνδέεται με έναν τρόπο και με το κέντρο της Αθήνας, με μέσο μεταφοράς, υπόγειο σιδηρόδρομο και σιδηρόδρομο, πράγμα το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό, κατά την άποψή μου.

Δεν θα απαντήσω στον κ. Αρσένη, νομίζω ότι απάντησε ο κ. Πρόεδρος.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Υπάρχει χρονοδιάγραμμα για την υπογειοποίηση;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, πρέπει να επικαιροποιήσουμε τη μελέτη και όταν είμαστε έτοιμοι να πούμε για τα ζητήματα της χρηματοδότησης, θα είμαστε πολύ σύντομα έτοιμοι να δώσουμε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Καταλαβαίνουμε ότι είναι ένα πολύ σημαντικό έργο, το οποίο είχε αρκετά προβλήματα και αρκετά ζητήματα, δεν θέλω να επεκταθώ σε αυτό, είχε περιβαλλοντική αδειοδότηση ένα κομμάτι του, είχε πολλά ζητήματα.

Να κλείσω λέγοντας ότι είμαι στη διάθεση της Επιτροπής για οποιοδήποτε θέμα. Εδώ είμαστε, για να τα συζητάμε και κατά τη διαδικασία του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, αλλά και να χρησιμοποιήσω τη δική σας Επιτροπή, ως ένα φόρουμ για να τα συζητάμε όλα αυτά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ομιλία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή, ολοκληρώθηκε η ενημέρωση των μελών της Επιτροπής μας, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση για το έργο «ΓΡΑΜΜΗ 4 – ΤΜΗΜΑ Α΄ "ΑΛΣΟΣ ΒΕΪΚΟΥ - ΓΟΥΔΗ"».

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γκίκας Στέφανος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Φόρτωμας Φίλιππος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14:35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**