**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, 24 Ιουνίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 19.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής**, συνήλθεσε 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, προ της υπογραφής της 3ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για το έργο «Κατασκευή Υπολειπόμενων Έργων Υποδομής, Επιδομής, Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων  Σηράγγων για τη νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη».

 Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης και ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, κ. Χρήστος Βίνης.

 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, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα.

Αρχίζει 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. Κωνσταντίνο Καραμανλή,  σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της 3ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για το έργο «Κατασκευή Υπολειπόμενων Έργων Υποδομής, Επιδομής, Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων  Σηράγγων για τη νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη».

Είναι μαζί με τον Υπουργό, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, κ. Γιώργος Καραγιάννης, καθώς και ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, κ. Χρήστος Βίνης.

Θα δώσουμε τον λόγο στον κ. Υπουργό να μας κάνει μια αρχική τοποθέτηση/ενημέρωση, στη συνέχεια να πάρουν το λόγο όσοι συνάδελφοι θέλουν να ρωτήσουν, να σχολιάσουν, να παρατηρήσουν και θα παρέμβει στη συζήτηση και ο κ. Βίνης. Η συνεδρίαση θα κλείσει με την ομιλία του κ. Υπουργού.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τέτοιες μέρες, πέρυσι, είχα την ιδιαίτερη χαρά και τιμή να εγκαινιάσω ένα πολύ σημαντικό Έργο για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, τη νέα Σιδηροδρομική Γραμμή «Κιάτο – Ροδοδάφνη», ένα Έργο, το οποίο είχε ξεκινήσει το 2006 και μετά από δεκατέσσερα χρόνια, μετά από πάρα πολλές διαφορετικές συμβάσεις, μετά από πολλά προβλήματα, έφτασε αισίως στην ολοκλήρωσή του.

Ένα Έργο που επιβεβαιώνει, αυτό, που νομίζω όλοι θα συμφωνήσουμε σε αυτή την αίθουσα, πως τα μεγάλα Έργα δεν ανήκουν σε καμία παράταξη, σε καμία Κυβέρνηση, ανήκουν στην ελληνική κοινωνία, διότι η πραγματικότητα είναι, με τις δικές του θυσίες, με τα χρήματα των Ελλήνων, αλλά και των ευρωπαίων φορολογουμένων, γίνονται πραγματικότητα και η κάθε κυβέρνηση έχει την υποχρέωση να βάζει το δικό της «λιθαράκι» για να υπηρετήσει αυτό τον σκοπό.

Η αλήθεια είναι ότι στα μεγάλα Έργα, άλλη Κυβέρνηση μπορεί να τα οραματιστεί, άλλη κυβέρνηση μπορεί να είναι αυτή που θα τα σχεδιάσει, άλλη κυβέρνηση να τα προκηρύξει, άλλη κυβέρνηση να τα βάζει μπρος, προς υλοποίηση και να τα συμβασιοποιεί, άλλη να τα ολοκληρώνει και όλα, άλλη να τα εγκαινιάζει.

Γι’ αυτό, όπως έχουμε πει πολλές φορές, στην Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, θεωρούμε ότι «καπηλεία» για μικροκομματική εκμετάλλευση μεγάλων Έργων, αποτελεί ύβρη και αποτελεί μια πολιτική πρακτική, που θυμίζει άλλες εποχές.

Το συγκεκριμένο Έργο, για το οποίο συζητάμε σήμερα, ήταν ένα από τα πρώτα μεγάλα προβλήματα και ζητήματα τα οποία κληθήκαμε να αντιμετωπίσουμε στο Υπουργείο. Το παραλάβαμε, όπως και πολλά σιδηροδρομικά έργα, η αλήθεια είναι, με πολλά προβλήματα, με μεγάλες καθυστερήσεις και γνωρίζαμε ότι τυχόν περαιτέρω καθυστέρηση στην υλοποίηση αυτού του Έργου θα σήμαινε κίνδυνο, αυτό που λέμε «δημοσιονομικής διόρθωσης», δηλαδή επιστροφής ευρωπαϊκών κονδυλίων από τη χώρα μας.

Γι’ αυτόν ακριβώς το λόγο έχει αποτελέσει αυτό το Έργο μια από τις προτεραιότητες της διοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ, για να μπορέσουμε να βρούμε λύσεις, έτσι, ώστε να μην έχουμε τον κίνδυνο της «δημοσιονομικής διόρθωσης».

Αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας ήταν το Έργο αυτό να ολοκληρωθεί αισίως, αλλά και να αποτραπεί, όπως σας είπα και πριν, το ενδεχόμενο προστίμων και «δημοσιονομικών διορθώσεων» από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Με απλά λόγια, με τις ενέργειές μας, το Υπουργείο και η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, διασφαλίσαμε ότι η χώρα μας δεν θα χρειαστεί να επιστρέψει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρηματοδότηση, κοντά στο ύψος των διακοσίων σαράντα εκατομμυρίων ευρώ (240.000.000 Εuro) και ολοκληρώσαμε το Έργο, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, για το οποίο είχαμε δεσμευτεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Για να καταλάβουμε το μέγεθος σε αυτό το Έργο, επιτρέψτε μου να χρησιμοποιήσω κάποια στοιχεία. Μιλάμε για μια διπλή σιδηροδρομική γραμμή, υψηλής ταχύτητας και ασφάλειας, συνολικού μήκους 71 χιλιομέτρων. Το Έργο εξυπηρετεί τρεις νέους σύγχρονους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς, του Ξυλοκάστρου, της Ακράτας και του Αιγίου, όπως, επίσης και έξι Στάσεις. Έχει έξι Σήραγγες, συνολικού μήκους 11, περίπου, χιλιομέτρων, οκτώ Σήραγγες Διαφυγής, συνολικού μήκους πάνω από 2 χιλιόμετρα, 13 Cut & Cover, 18 Σιδηροδρομικές Γέφυρες και 60 Ανισόπεδες Διαβάσεις. Παρέχει τη δυνατότητα, οι συρμοί να φτάνουν σε ταχύτητα που προσεγγίζουν τα 200 χιλιόμετρα την ώρα.

Διαθέτει τα πιο σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών, που εκτός των άλλων, εξασφαλίζουν και το πιο σημαντικό από όλα, δηλαδή, τη λειτουργία αυτής της σιδηροδρομικής γραμμής με απόλυτη ασφάλεια για όλους. Όλα αυτά σας τα ανέφερα για να έχουμε όλοι όσοι είμαστε μέσα σε αυτή την αίθουσα, μια πλήρη εικόνα, για ποιο έργο μιλάμε και ποια είναι τα τεχνικά του χαρακτηριστικά.

Τώρα έρχομαι στο θέμα της σημερινής μας συζήτησης, την 3η Συμπληρωματική Σύμβαση. Οι λόγοι που απαιτούν αυτή τη συμπληρωματική σύμβαση, μπορούν να συμπτυχθούν, αν θέλετε, σε δύο κύριες κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία, αφορά, σε συμπληρωματικά έργα αντιπλημμυρικής προστασίας. Σημειώνεται πως κατά την κατασκευή των υδραυλικών έργων της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων, διαπιστώθηκαν, σημαντικές ανακολουθίες και ασυμβατότητες με τα αντίστοιχα υδραυλικά έργα του αυτοκινητόδρομου. Αυτό είχε ως συνέπεια, να προκαλούνται πολλά προβλήματα, να υπάρχουν πολλές ζημιές από την ανεξέλεγκτη διοχέτευση ομβρίων υδάτων, ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες.

Έτσι και παρά το γεγονός ότι έχουν ολοκληρωθεί όλα τα προβλεπόμενα στην αρχική Σύμβαση αντιπλημμυρικά έργα, αυτά κρίθηκαν ανεπαρκή και χρήζουν αναπροσαρμογής και η ΕΡΓΟΣΕ, έχει προβεί, στον οριστικό προσδιορισμό των προβληματικών αυτών θέσεων και έχουμε έρθει σε συμφωνία με τους δύο αναδόχους, ώστε να αποφευχθούν τυχόν επικαλύψεις.

Η δεύτερη κατηγορία έχει μία πιο τεχνική διάσταση, αν θέλετε και είμαστε στη διάθεσή σας και ο ομιλών και ο Διευθύνων Σύμβουλος για να σας απαντήσουμε, γι’ αυτό το ζήτημα. Το ζήτημα αυτό έχει να κάνει, με την καταγραφή φθορών και λείανσης σιδηροτροχιών. Κατά τις δοκιμαστικές διελεύσεις που έγιναν, παρατηρήθηκαν, επιφανειακές φθορές στις σιδηροτροχιές. Αυτό ήταν αποτέλεσμα, βασικά, της μακρόχρονης αποθήκευσης όσο και των κλιματικών αλλαγών και ιδίως, της έντονης υγρασίας.

Σκεφτείτε ότι το έργο αυτό και τα υλικά αυτά, είχαν αποθηκευτεί από το 2007. Σήμερα, έχουμε 2021. Αυτά τα έργα, δυστυχώς, είναι έργα, τα οποία έχουν καθυστερήσει για πολλά χρόνια και γι’ αυτό το λόγο αυτές οι φθορές ήταν πρακτικά αδύνατον να προβλεφθούν από την ανάθεση της αρχής πριν τη δημοπράτηση του έργου, διότι αυτό το έργο δημοπρατήθηκε πριν πάρα πολλά χρόνια.

Για να προβούμε στην επιδιόρθωση αυτών των φόρων, κρίνεται απαραίτητο, η λεπτομερή καταγραφή και ο προσδιορισμός της σημαντικότητας αυτών των αλλαγών που πρέπει να γίνουνε και αφετέρου η λείανση των προβληματικών επιφανειών, με ειδικό σιδηροδρομικό εξοπλισμό.

Δεδομένου ότι η εργασία καταγραφής φθορών και λείανσης σιδηροτροχιών, δεν περιλαμβάνεται στο αρχικό ανατεθέν αντικείμενο, αλλά ούτε και στις δύο Συμπληρωματικές Συμβάσεις που είχαν ακολουθήσει, προέκυψε η ανάγκη να γίνει αυτή η 3η Συμπληρωματική Σύμβαση εργασιών.

Σημειώνω σε αυτό το σημείο ότι ο εκτιμώμενος χρόνος όλων των εργασιών που σας ανέφερα σε αυτή την 3η Συμπληρωματική Σύμβαση, είναι 12 μήνες από την ημερομηνία της υπογραφής της.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω και σε συνέχεια και με την προχθεσινή ανακοίνωση της συμβασιοποίησης του πιο μεγάλου δημοσίου έργου που γίνεται αυτή τη στιγμή στη χώρα μας, δηλαδή της γραμμής 4, το εξής. Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο επίγεια όσο και υπόγεια, αποτελεί, αν θέλετε, κεντρικό στόχο της χώρας και είμαστε αποφασισμένοι να κάνουμε τα πάντα για να πετύχουμε αυτόν τον στόχο, δηλαδή, για να περάσει η χώρα μας στα -λεγόμενα- σιδηροδρομικά φιλοπεριβαλλοντολογικά και πράσινα έργα, τα έργα της επομένης 15ετίας, έργα της επόμενης γενιάς, έργα τα οποία πλέον τυγχάνουν πολύ μεγάλης χρηματοδότησης από τα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γιατί, όπως σας είπα, είναι έργα φιλικά προς το περιβάλλον και προσφέρουνε, ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις.

Και η αλήθεια είναι ότι η χώρα μας, έχει μείνει αρκετά πίσω σε αυτά τα έργα. Σύντομα, θα ανακοινώσει η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αναλυτικά όλο το πρόγραμμα των σιδηροδρομικών έργων. Είναι το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό έργο που έχει γίνει ποτέ στη χώρα μας, ύψους 3,3 δισεκατομμυρίων ευρώ και θα το ανακοινώσουμε, όπως ανακοινώνουμε όλα τα έργα, δηλαδή, με τη σοβαρότητα που πρέπει να ανακοινώνονται τα έργα, με συγκεκριμένο σχέδιο, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Όταν αυτά υλοποιηθούν - έργα μακροπρόθεσμα διότι αυτά τα έργα δεν θα υλοποιηθούν από τη μια μέρα στην άλλη - πραγματικά πιστεύουμε ότι θα αλλάξουν το συγκοινωνιακό χάρτη της χώρας αλλά και τον χάρτη των μεταφορών. Πρέπει, λοιπόν, ως Ελληνική Δημοκρατία να προχωρήσουμε σε αυτά τα έργα, χωρίς προκαταλήψεις, χωρίς δεύτερες σκέψεις, χωρίς κομματικές αντιπαραθέσεις με κριτήριο το συμφέρον του τόπου.

Σε αυτό το σημείο, κύριε Πρόεδρε, να σας ευχαριστήσω για το χρόνο που μου διαθέσετε και είμαι στη διάθεσή σας τόσο εγώ όσο και ο κ. Βίνης για όποιες ερωτήσεις έχουν οι αγαπητοί συνάδελφοι. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ για την τοποθέτηση. Το λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, αν δεν θα άνοιγε τη συζήτηση ο κύριος Υπουργός σε σχέση με μια γενικότερη πολιτική προσέγγιση για τα μεγάλα δημόσια έργα, ίσως και δεν χρειαζόταν να παρέμβω, γιατί για το συγκεκριμένο του Κιάτου – Αιγίου, φαντάζομαι κανείς δεν μπορεί να έχει ένσταση ότι θα συμβάλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής. Εγώ θα συνυπογράψω για μία ακόμη φορά την σε ήπιους τόνους προσέγγιση του κ. Καραμανλή στην εθνική σημασία των υποδομών και των μεγάλων δημόσιων έργων. Αλλά αυτό θα πρέπει να είναι και η πρώτη και η δεύτερη ανάγνωση του μυαλού μας.

Εγώ θα περίμενα εκτός από τη γενικότερη πολιτική προσέγγιση που έκανε ο ίδιος - και πολύ καλά έκανε - περιγράφοντας και το πολιτικό πλαίσιο των παρεμβάσεων της Κυβέρνησης, να έκανε την τιμή στην Επιτροπή - ξέρω ότι δεν είναι μέσα στη διαδικασία - να είχε ο ίδιος την ευαισθησία ή την πρωτοβουλία να απαντήσει σε θέματα που συνθέτουν την επικαιρότητα γύρω από τις υποδομές, τις μεταφορές, τα έργα υποδομών, τις συγκοινωνίες και τις μεταφορές.

Έχω δύο τρεις απορίες στο μυαλό μου. Αν θέλει τις λύνει. Δεν είναι υποχρεωμένος. Εικάζω την απάντηση για τον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Είναι στη διακριτική του ευχέρεια να ανταποκριθεί ή όχι και δεν δικαιούμαι να το ζητήσω ή να το επιβάλλω. Θα είχα πολύ μεγάλη απορία να διευκρινιστεί τι ακριβώς εγκαινιάστηκε προχθές το Σάββατο στη Θεσσαλονίκη για το λιμάνι και την ΠΑΘΕ. Κάτι που ήταν ήδη σε φάση ολοκλήρωσης, γιατί η μεγαθυμία στην πολιτική και η εθνική διάσταση των έργων τεκμαίρεται από την πολιτική μας συμπεριφορά. Δεν το απευθύνω στον κύριο Καραμανλή, γενικά μιλάω. Όταν δεν υπάρχει μικρότητα, αποδεικνύεται και η εθνική διάσταση των μεγάλων έργων και το ότι ανήκουν σε όλους τους Έλληνες ανεξαιρέτως τι ψηφίζουν, τι επιλέγουν, σε ποιον πολιτικό χώρο βρίσκονται.

Ταυτόχρονα, επικουρικά με την προηγούμενη απορία μου, είναι το γιατί ακυρώθηκε η προσπάθεια σύνδεσης του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Επίσης, απορία μου που είναι ψηφίδα του ίδιου ψηφιδωτού είναι γιατί βρίσκεται ο Νομός Πέλλας ανάστατος για την κατάργηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με το δίκτυο του ΟΣΕ. Μια επίσης απορία μου - εδώ ίσως δυναμιτίσω λίγο την κατάσταση - είναι αν υπάρχει απάντηση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τη σημερινή ντροπιαστική εξέλιξη με την απόσυρση των 50 πολυδιαφημισμένων λεωφορείων της Λειψίας από το δήμο Θεσσαλονίκης προς τον ΟΑΣΘ. Όπως είχαμε προβλέψει και εκτιμήσει - και το λέω με οδύνη και όχι με χαρά - ήταν μια ατυχέστατη επιλογή που έχει και άλλες αναγνώσεις που δεν είναι της παρούσης.

Αυτό ξαναλέω και κλείνω είναι στη διακριτική ευχέρεια του Υπουργού που θα ακολουθήσει κοινοβουλευτικός έλεγχος αλλά είναι ευκαιρία εφόσον συζητάμε να απαντήσει.

Να ζητήσω μία διευκρίνηση. Αν κατάλαβα καλά σήμερα στο «ΣΚΑΙ» υποστηρίξατε – μπορεί να κάνω λάθος - ότι η διαδικασία του διαγωνισμού για τα λεωφορεία θα χρειαστεί άλλους 18 μήνες ή το εντάσσετε …..

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Όχι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Εντάξει το αποσύρω. Δεν το καταλαβαίνω εγώ καλά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Δεν είναι στη διακριτική ευχέρεια του Υπουργού να απαντήσει, είναι και στην τήρηση της διαδικασίας, της λειτουργίας της Επιτροπής. Ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος είναι Κοινοβουλευτικός Έλεγχος. Εδώ είναι παρουσίαση ενός συγκεκριμένου έργου, γι’ αυτό συνέρχεται η Επιτροπή, γι’ αυτό είμαστε προετοιμασμένοι όλοι και αυτό κάνουμε.

Αν σε όλα αυτά που θίξατε, ο Υπουργός είναι έτοιμος και θέλει κάτι να σχολιάσει, προφανώς είναι δικαίωμά του.

Το λόγο έχει η κυρία Σούκουλη.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε, θα επικεντρωθώ στο θέμα. Άλλωστε, η γραμμή αφορά και ένα κομμάτι της Κορινθίας μας, το Δήμο Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης, οπότε, θέλω να συγχαρώ τον Υπουργό και για την πρωτοβουλία και εσάς κύριε Πρόεδρε, για τη σημερινή συνεδρίαση.

Θέλω να υπερθεματίσω την αναγκαιότητα αυτής της Σύμβασης, δεδομένου ότι τα προβλήματα που έχουν προκληθεί μετά το έργο, σε συνεργασία με την εθνική οδό, έχουν δημιουργήσει την αναγκαιότητα νέων αντιπλημμυρικών έργων.

Και δράττοντας την ευκαιρία της παρουσίας του κυρίου Βίνη εδώ - όπου θέλω και δημόσια να τον συγχαρώ για τη συνεργασία όλο αυτόν τον καιρό, για έργα που αφορούν και την Κορινθία μας - θα ήθελα να πω μερικά πράγματα, μιας και θα μπορέσετε κι εσείς να κρατήσετε τώρα σημειώσεις κύριε Βίνη, αλλά και από τα πρακτικά μπορείτε να πάρετε, που αφορούν κομμάτια του Δήμου Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης, μετά και από επιτόπιους ελέγχους που έχω κάνει και εγώ στην περιοχή, αλλά και σε συνεργασία με έγγραφα που έχουμε λάβει και από τον Δήμο Ξυλοκάστρου- Ευρωστίνης και τον δήμαρχο εκεί.

Οι περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα στο Δήμο Ξυλοκάστρου, είναι στην περιοχή του Στομίου, στην περιοχή των Σαρανταπηχιώτικων, στη Λυκοποριά, στο Καμάρι και στο Λουτρό. Θέλω να δείτε και την αναγκαιότητα σε κάποια σημεία παράλληλα της γραμμής ασφαλτόστρωσης. Ενδεχομένως να μην είχαν γίνει, να μην προβλέπονταν. Θέλω να το δείτε κι αυτό, γιατί υπάρχουν τμήματα παράλληλα της γραμμής, που δεν έχουν ασφαλτοστρωθεί στην περιοχή του Λουτρού, του Καμαρίου, της Λυκοποριάς, των Σαρανταπηχιώτικων και του Στομίου, με μεγάλα προβλήματα να δημιουργούνται στις καλλιέργειες, λόγω της σκόνης. Ξέρετε ότι εκεί έχουμε και φυτώρια και μεγάλες καλλιέργειες εσπεριδοειδών, που πραγματικά, η σκόνη δημιουργεί τεράστιες ζημιές.

Θα σας αναφέρω, ότι στην περιοχή του Στομίου, τα νερά οδηγούνται σε συγκεκριμένες περιοχές. Θέλω να το κρατήσετε σαν περιοχή το Στόμιο, όπως και το Καμάρι, όπου η ΜΕΤΚΑ μέσω της ΕΡΓΟΣΕ φτιάχνει ένα ρέμα εκεί, για να πηγαίνουν τα νερά στον ποταμό της Φόνισσας. Και επειδή αυτή τη στιγμή κάτι έχει γίνει λάθος και καταλήγουν στην περιοχή Σούρι, που έχουμε καλλιέργειες και στην περιοχή Ταράτσα, θέλω να τα δείτε με πάρα πολύ προσοχή.

Αυτό και μόνο με κάνει, πραγματικά, να χαίρομαι ιδιαίτερα για τα σημερινά νέα του Υπουργού μας, γιατί αντιλαμβάνεστε τα προβλήματα που υπάρχουν και πραγματικά, δεν πρέπει να επιτρέψουμε, σε καμία περίπτωση, τα παράπλευρα έργα, να μετατραπούν σε παράπλευρα προβλήματα, ιδιαίτερα ενός τόσο τεράστιου, πραγματικά, αναπτυξιακού έργου για τον τόπο μας και για την ελληνική κοινωνία και για την τοπική κοινωνία και οικονομία. Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Οικονόμου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ :** Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά, τέτοιας εμβέλειας και τέτοιας σημασίας έργα, δεν είναι τοπικής εμβέλειας. Γι’ αυτό άλλωστε εγώ, ένας βουλευτής της Ανατολικής Αττικής, μιλάω για ένα ζήτημα, το οποίο δεν αφορά την Περιφέρειά μου, αλλά δεν είναι η προσέγγιση μόνο τοπική. Είναι σημαντικό το ότι υπάρχει μέσα στην προσέγγιση της Κυβέρνησης και του Υπουργείου, τα μέσα σταθερής τροχιάς. Για μένα είναι κρίσιμη παράμετρος, η οποία διαμορφώνει το προφίλ του αναπτυξιακού σχεδίου της Κυβέρνησης, της χώρας μας, γι’ αυτήν την τετραετία.

Από την εποχή του Χαριλάου Τρικούπη, παραδείγματος χάρη για την Πελοπόννησο που συζητάμε, για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Πελοποννήσου, να ερχόμαστε στο 2021 για να πούμε επιτέλους μπαίνει σε μια αναπτυξιακή τροχιά ή σταθερή τροχιά, αυτό είναι το ζητούμενο για όλη τη χώρα. Αν μπορέσει και πετύχει η Κυβέρνηση αυτή και το Υπουργείο αυτό και ο Υπουργός με τους συνεργάτες του αυτό το στοίχημα, για μένα είναι το μεγάλο στοίχημα για τη χώρα για το αναπτυξιακό της όραμα, το αναπτυξιακό της σχέδιο.

Χαίρομαι πάρα πολύ που διαβάζοντας τα πεπραγμένα, αλλά και τους σχεδιασμούς της Κυβέρνησης και του Υπουργείου, κ. Υπουργέ, ότι έχετε τα μέσα σταθερής τροχιάς σε υψηλή προτεραιότητα. Είναι κρίσιμο, το περιμένω και για την Αττική. Αναμένουμε νομίζω όλοι και εκεί να υπάρξουν οι εξαγγελίες και οι σχεδιασμοί να αρχίσουν να υλοποιούνται. Αλλά θεωρώ ότι και αυτό πρέπει να μείνει νομίζω από τη σημερινή συζήτηση πέρα της αξίας για το χώρο που γίνεται η συγκεκριμένη γραμμή, ότι επιτέλους σε αυτή τη χώρα το τραίνο αναδεικνύεται ως βασική παράμετρος στη μεταφορά, στη συγκοινωνία, στη λειτουργία του πολίτη. Και γι’ αυτό, θεωρώ ότι πρέπει να είμαστε όλοι αισιόδοξοι και όλοι θετικοί απέναντι σε τέτοιες πρωτοβουλίες. Ευχαριστώ.

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

Τον λόγο έχει, ο κ. Σταμενίτης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Θα ήθελα κι εγώ με τη σειρά μου να δώσω τα συγχαρητήρια στην ηγεσία του Υπουργείου, στον κ. Καραμανλή, στους συνεργάτες του, στο κ. Γενικό Γραμματέα για τον τρόπο που αντιμετωπίζουν και λύνουν ένα-ένα τα προβλήματα που έχουμε στη χώρα μας όσον αφορά τις υποδομές είτε μιλάμε για τις οδικές είτε μιλάμε για υποδομές σιδηροδρόμων είτε για μετρό. Βλέπουμε να ανακοινώνονται λύσεις οι οποίες είναι εμπεριστατωμένες, έχουν κοστολογηθεί, έχουν μελετηθεί και έχει βρεθεί και η χρηματοδότηση υλοποίησής τους. Αυτό είναι κάτι εξαιρετικά σημαντικό στην εποχή που ζούμε και νομίζω ότι τα προηγούμενα χρόνια δεν το είχαμε αντιμετωπίσει αυτό.

Και εγώ να συμφωνήσω με τον συνάδελφό μου, τον κ. Οικονόμου, ότι είναι πολύ καλό που το Υπουργείο δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στο σιδηρόδρομο που αποτελεί μια σοβαρή οικολογική προσέγγιση και άποψη μεταφορών. Θα ήθελα μόνο να σχολιάσω την τοποθέτηση του συναδέλφου του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. σχετικά με το πυρηνικό σταθμό της Έδεσσας. Θα είναι καλό να ακολουθούμε τον τρόπο που πολιτεύεται η ηγεσία του Υπουργείου και να μην κάνουμε πολιτική με fake news. Προφανώς και δεν υπάρχει περίπτωση να καταργηθεί ο σιδηροδρομικός σταθμός της Έδεσσας, προφανώς δεν πρόκειται να καταργηθούν οι γραμμές. Η υπηρεσία συντήρησης γραμμής και υπηρεσία λειτουργία της γραμμής παραμένουν ως έχει, μια προσωρινή κάλυψη κάποιων βαρδιών υπηρεσίας σε άλλους σταθμούς στο Πλατύ συμβαίνει. Και αυτό έχει και την αξία του και στην Αντιπολίτευση.

Θα πρέπει λίγο να είστε πιο προσεκτικοί με αυτά που λέτε και ειδικά για την Πέλλα που το Υπουργείο Υποδομών έχει συμπεριφερθεί εξαιρετικά. Να θυμίσω ότι πριν από δύο μήνες ένα τεράστιο πρόβλημα που είχε η Πέλλα 20 χρόνια ανακοινώθηκε η επίλυση του. Και μιλάω για τον καινούργιο αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκη- Χαλκηδόνα- Γιαννιτσά- Έδεσσα, ο οποίος αυτοκινητόδρομος αυτός θα προχωρήσει με τη μέθοδο την κατασκευή των ΣΔΙΤ και όχι μόνο θα κατασκευαστεί αλλά θα αναλάβει και η εταιρεία που θα το κατασκευάσει τη συντήρηση και τη λειτουργία. Και πραγματικά οι άνθρωποι της Πέλλας θα έχουν την ευκαιρία να αντιμετωπίζονται με σοβαρές προσεγγίσεις όσον αφορά τους οδικούς άξονες.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η Κυβέρνηση αυτή και η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών έλυσε και το πρόβλημα των μελετών γι’ αυτό το έργο. Γι’ αυτό και τονίζω ότι προσεγγίζουν τα ζητήματα με ιδιαίτερη σοβαρότητα, οργάνωση και μεθοδικότητα. Ολοκληρώθηκε μια μελέτη του δρόμου Χαλκηδόνας- Έδεσσας που ήταν πεταμένη 5 χρόνια στα ράφια. Προσεγγίστηκε το θέμα με την χαρακτηρισμό του δρόμου «εθνικής σημασίας» για να μπορούν γρήγορα να ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις και βρέθηκε το καλύτερο χρηματοδοτικό εργαλείο για να υλοποιηθεί ο δρόμος.

Αυτό πραγματικά δείχνει και αποδεικνύει τον τρόπο που συμπεριφέρεται αυτή η Κυβέρνηση, λύνοντας ένα - ένα τα ζητήματα. Θα ήθελα να ζητήσω μόνο από την ηγεσία του Υπουργείου να ενισχύσει, μια που μιλάμε για μέσα σταθερής τροχιάς, το σταθμό στο Πλατύ, που αποτελεί για την Κεντρική και τη Δυτική Μακεδονία ένα σταθμό κομβικό, που εκεί συνδέεται συνδέονται όλοι αυτοί οι νομοί με την Αθήνα και θα έπρεπε και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να μπορεί να έχει στάσεις σε όλα τα δρομολόγια που έχει στο Θεσσαλονίκη – Αθήνα.

Να κλείσω και να πω ότι μας εκπλήσσουν ευχάριστα οι ανακοινώσεις και οι τοποθετήσεις της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, με αφορμή τη συζήτηση για την τρίτη συμπληρωματική σύμβαση του έργου νέα σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη, θα ήθελα να κάνω ορισμένα σχόλια.

Καταρχήν είναι δεδομένο και αυτονόητο ότι για τη χώρα μας αποτελεί, και πρέπει να αποτελεί, υψηλή προτεραιότητα η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου και με την αναβάθμιση του υπάρχοντος, αλλά και με την επέκταση, που είναι απαραίτητη. Φυσικά τα πλεονεκτήματα είναι πάρα πολλά. Το συγκριτικό πλεονέκτημα, το μειωμένο κόστος μεταφοράς, αλλά και το ότι το τρένο είναι ένα μέσο πολύ πιο φιλικό προς το περιβάλλον.

Πράγματι, τα μεγάλα έργα έχουν συνήθως διάρκεια πέραν του ορίζοντα μιας ή και δύο κυβερνήσεων, σκοπός είναι να υλοποιούνται. Εδώ έχουμε ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα από τη μελέτη του έργου μέχρι την υλοποίηση και βέβαια υπάρχει ένας προβληματισμός, γιατί χρειάστηκαν τρεις συμπληρωματικές συμβάσεις.

Έδωσε κάποια στοιχεία ο κύριος Υπουργός για την Κρήτη, αλλά φαίνεται ότι υπάρχει ένα γενικότερο θέμα. Ή είναι θέμα αρχικής μελέτης, αυτό θα πρέπει να το δούμε ενόψει των νέων έργων και των προγραμματισμών που έχουμε μπροστά μας, όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός, και βεβαίως δεν ξέρω ως πρακτική, αν είναι αυτό το οποίο πρέπει να ακολουθούμε, τις συμπληρωματικές συμβάσεις, ή αν κάποια στιγμή, αν πραγματικά προκύπτουν πάρα πολλές εργασίες, να πηγαίνουμε σε μια νέα εργολαβία. Καταλαβαίνω τα προβλήματα μιας νέας εργολαβίας, αλλά από την άλλη μεριά θα πρέπει να διασφαλίζεται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και να διασφαλίζονται και οι συνθήκες του ανταγωνισμού και της διαφάνειας. Δεν υπονοώ κάτι για τη συγκεκριμένη σύμβαση, απλώς εκφράζω ένα γενικότερο προβληματισμό στον τρόπο με τον οποίο προχωρούμε στην υλοποίηση των μεγάλων δημοσίων έργων.

Με αφορμή τη συζήτηση αυτή για το συγκεκριμένο έργο, για τη γραμμή Κιάτο – Αίγιο – Ροδοδάφνη, θα ήθελα να ρωτήσω σε τι στάδιο βρίσκεται η προετοιμασία για την ηλεκτροκίνηση αυτής της γραμμής, όπως και για την τηλεδιαχείριση. Προφανώς, θα είναι ένα καινούργιο έργο δεν ξέρω σε τι φάση βρίσκεται, αν έχετε κάποια στοιχεία, τι προγραμματισμός υπάρχει και τι προβλέπεται για αυτό το τμήμα. Βέβαια, υπάρχει και το μετά από τη Ροδοδάφνη τμήμα, το τμήμα Ροδοδάφνη -Ψαθόπυργος - Πάτρα μέχρι το νέο λιμάνι. Είναι γνωστή η συζήτηση, ο κύριος Υπουργός πριν από λίγο καιρό είχε βρεθεί από ό,τι είδαμε στην Πάτρα, όπου συμμετείχε σε μια σύσκεψη. Υπάρχει ένα μεγάλο ζήτημα για το έργο από τη βόρεια είσοδο της Πάτρας μέχρι το λιμάνι και συζητήσεις πολλών χρόνων. Υπάρχει μια άποψη για την μερική υπογειοποίηση, η οποία νομίζω ότι είχε τύχει και περιβαλλοντικής αδειοδότησης από πολύ παλιότερα.

Θα θέλαμε μια ενημέρωση, αν έχει υπάρξει κάποια τελική απόφαση και κάποια τελική πρόταση για την ολοκλήρωση αυτού του έργου, διότι αυτό το έργο, εφόσον προχωρήσει και στην υλοποίησή του, θα πρέπει να ολοκληρωθεί, γιατί αλλιώς θα έχουμε κίνδυνο απένταξης και το ίδιο πρόβλημα που είχαμε και με το έργο που συζητάμε, αν δεν είναι ολοκληρωμένο, να επιστραφούν πόροι.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε μια ενημέρωση για το πώς προχωρά και πού βρισκόμαστε σήμερα, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση αυτού του έργου, όπως και για τη συνέχεια που αφορά στην σύνδεση των άλλων περιοχών της Πελοποννήσου μέχρι Πύργο και Καλαμάτα. Απ’ ότι γνωρίζω, εάν κάνω λάθος διορθώστε με, έχουν αναρτηθεί σχετικές μελέτες, σε ποιο στάδιο βρίσκονται και ποιος είναι ο επόμενος προγραμματισμός. Διότι, πράγματι, συμφωνούμε, όπως είπα και στην αρχή, ότι πρέπει να αναπτυχθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι προτεραιότητα. Ένας τομέας είναι η Πελοπόννησος.

Ο γενικότερος στόχος αφορά στη διασύνδεση όλων των δικτύων μεταφορών της χώρας, αλλά και με τα μεγάλα αντίστοιχα διευρωπαϊκά δίκτυα. Ιδιαίτερα, ο σιδηρόδρομος θα πρέπει να φτάνει στα λιμάνια, να φτάνει στα αεροδρόμια, να φτάνει στα διευρωπαϊκά δίκτυα που επεκτείνονται έξω από τα όρια της χώρας. Και στο πλαίσιο αυτό, εγώ θα κάνω την ερώτηση, ο κύριος Υπουργός θα δει τι μπορεί να απαντήσει από όλα αυτά, και για το δίκτυο της βορείου Ελλάδος που είναι πολύ σημαντικό. Έχουμε μεγάλα λιμάνια, από την Ηγουμενίτσα, τη Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, αλλά και ένα δίκτυο το οποίο θα πρέπει να αναπτυχθεί, η λεγόμενη «Σιδηροδρομική Εγνατία». Στον σχεδιασμό που υπάρχει, στα χρονοδιαγράμματα και στις προβλεπόμενες χρηματοδοτήσεις, θα θέλαμε μια ενημέρωση και για αυτό το κομμάτι που είναι πολύ σημαντικό επίσης για την χώρα μας.

Κλείνοντας κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, απ’ ότι κατάλαβα θα δώσετε κάποια απάντηση κύριε Υπουργέ σχετικά με τα λεωφορεία που ο συνάδελφος, ο κ. Γιαννούλης ανέφερε πριν, θα ήθελα με την ευκαιρία να μας πείτε, αν μπορείτε, σε ποιο στάδιο βρίσκεται η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την προμήθεια των 300 λεωφορείων με leasing και αν αυτά πλέον παραδίδονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές της προκήρυξης και αν έχουν συμμορφωθεί με την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου στις παραδόσεις, ώστε να κυκλοφορούν με την απαραίτητη ασφάλεια για τους πολίτες. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα. Συνεχίζουμε με τον κ. Βιλιάρδο και ακολουθεί ο κ. Ανδριανός.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Ξεκινάω με μια άλλη ερώτηση καταρχήν. Επειδή προχθές εγκαινιάσατε τη «Γραμμή 4» και γνωρίζουμε ότι έχει κόστος περίπου 1,8 δισ. Συν ΦΠΑ, ενώ στο ΕΣΠΑ βλέπουμε ότι είναι διαθέσιμα 2.2 δις., θα ήθελα να ρωτήσω αν υπάρχουν τα χρήματα και πως θα τα βρούμε. Δεν είδαμε ούτε στο «Ελλάδα2.0» κάτι συγκεκριμένο για τα μεταφορικά έργα.

Τώρα, όσον αφορά το σημερινό θέμα. Θα ξεκινήσω από τη λείανση των σιδηροτροχιών, όπου η ανάγκη λείανσής τους οφείλεται σε φθορές του υλικού, λόγω της μακρόχρονης αποθήκευσης στην ύπαιθρο για μία δεκαετία, όπως αναφέρετε, οπότε υπήρξε οξείδωση. Η ερώτηση μας είναι, γιατί συνέβη αυτό και ποιος ευθύνεται; Πάντως, είναι αλήθεια πως έχουμε και εμείς κάποιες μαρτυρίες σχετικά με το ότι παρατηρούνται ταλαντώσεις στο τρένο, ενώ έχει γίνει ένας εκτροχιασμός κοντά στο Ξυλόκαστρο. Το είχαμε αναφέρει αν θυμάστε σε ερώτησή μας από τις 12/10/2020, διερωτώμενοι αν έχει σχέση με τα συμπληρωματικά αντιπλημμυρικά έργα που είχαν αρχίσει να διακινούνται σχεδόν με την έναρξη της λειτουργίας. Τότε μας είχατε δώσει μια γενικόλογη απάντηση, ότι δεν οφείλεται σε αστοχία υποδομής. Άρα είναι ευθύνη της ιταλικής κρατικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Αυτή είναι η ερώτησή μας. Ενώ διαπιστώνουμε πως εκτός του ότι οι καθυστερήσεις συνοδεύονται από ταλαιπωρία και κακοδιαχείριση, τελικά τα έργα παραδίδονται απαρχαιωμένα όπως με την παραπάνω φθορά. Νομίζουμε, ότι δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο.

Το επόμενο θέμα, έχει σχέση με το υδρογόνο. Θεωρούμε ότι είναι σημαντικό θέμα η αλλαγή της τεχνολογίας στο μεσοδιάστημα. Πλέον, αντί για ηλεκτροκίνηση, η λύση σε τέτοιες αποστάσεις είναι το υδρογόνο, το οποίο ήδη δοκιμάζετε στην Ευρώπη όπως στη Γερμανία, ενώ προγραμματίζεται για την Ελλάδα.

Εντούτοις, συνεχίζουν να δρομολογούνται έργα ηλεκτροκίνησης και αλλού όπως το Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλα με κόστος με ΦΠΑ 54 εκατομμύρια, ενώ λογικά δεν θα χρειαστεί με τα τρένα υδρογόνου. Θα θέλαμε εδώ την θέση σας.

Το άλλο πρόβλημα -πηγαίνω στα πιο σημαντικά- είναι πως όταν υπάρχουν συμπληρωματικές συμβάσεις δεν καλύπτονται όπως φαίνεται από τα ΕΣΠΑ. Τουλάχιστον αυτό συνέβη στις δύο συμπληρωματικές του Κιάτο - Ροδοδάφνη οπότε δεσμεύεται το εθνικό σκέλος.

Ισχύει;

Αν ναι, γιατί συμβαίνει;

Γιατί γίνονται, δηλαδή, αυτές οι συμπληρωματικές συμβάσεις και κοστίζουν δικά μας χρήματα;

Η ερώτησή μας, η επόμενη, είναι πώς θα καλυφθεί η χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου;

Η δεύτερη: πότε θα τελειώσει η υπόλοιπη σιδηροδρομική γραμμή μέχρι το Ρίο, τουλάχιστον, όσον αφορά την υποδομή;

Θα έπρεπε εξ’ όσων γνωρίζουμε να έχει ήδη τελειώσει το τμήμα έως τον Ψαθόπυργο.

Η Τρίτη: πως θα δρομολογηθεί η κίνηση στο υπόλοιπο τμήμα -με υδρογόνο ή με ηλεκτροκίνηση- όπου εκκρεμεί η δημοπρασία;

Το ίδιο και για το Παλαιοφάρσαλο - Καλαμπάκα και το Λάρισα - Βόλος.

Πώς εξελίσσεται η ολοκλήρωση ως το τελείωμα στην Πάτρα;

Μας ενδιαφέρει αρκετά, δηλαδή το τμήμα Ρίο – Πάτρα.

Θα βρεθεί μια λύση για τη διέλευση μέσα από την πόλη τελικά;

Επόμενη ερώτηση η ανάγκη των αντιπλημμυρικών οφείλεται σε κακή μελέτη, κακή εκτέλεση ή αλλαγή των υδρολογικών δεδομένων στην περιοχή;

Και τέλος, αν θέλετε απαντάτε, για το αν εξελίσσονται κάποια άλλα έργα επειδή έχουμε αρκετές ερωτήσεις. Το πρώτο είναι η εργολαβία υπογειοποίησης στα Σεπόλια, το δεύτερο η διακλάδωση Ισθμός - Λουτράκι και τελευταίο η προώθηση της εργολαβίας αναβάθμισης του τμήματος Σκα – Οινόη με τον πολύ σημαντικό για τα βόρεια προάστια -όπως νομίζουμε- σταθμό στο Κρυονέρι.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε τη 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, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Προχωρούμε και ολοκληρώνουμε τις τοποθετήσεις των συναδέλφων με τον κύριο Ανδριανό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ:** Καταρχήν, συγχαρητήρια για την πρωτοβουλία σας να ενημερωθούμε από τον Υπουργό και να τον ευχαριστήσουμε για την παρουσία του καθώς και τους συνεργάτες του. Να πω και εγώ από την πλευρά μου ότι πράγματι καταβάλλει τεράστιες προσπάθειες και πλέον έχει δρομολογήσει ένα τεράστιο έργο υποδομών σε όλη τη χώρα. Βεβαίως, λύνει προβλήματα πολλών ετών και πραγματικά πλέον βλέπουμε την τεράστια αυτή προσπάθεια να πιάνει τόπο δρομολογώντας έργα, τα οποία θα δώσουν την αναπτυξιακή ώθηση που χρειάζεται ο τόπος. Πραγματικά, κύριε Υπουργέ, αξίζουν θερμά συγχαρητήρια γιατί η προσπάθεια που καταβάλλετε -και εσείς και οι συνεργάτες σας- είναι αξιέπαινη. Εκ του αποτελέσματος βλέπουμε ότι δίνετε λύσεις και η χώρα αποκτά έργα και υποδομές, οι οποίες είχαν κολλήσει από διάφορες αφορμές ή προβλήματα και ήδη έχουν βρει και βρίσκουν το δρόμο για την υλοποίησή τους.

Επειδή το σημερινό θέμα αφορά την Πελοπόννησο και το σιδηροδρομικό δίκτυο και την επέκταση τη συγκριμένη θέλω ως Βουλευτής Αργολίδος να θέσω και εγώ το θέμα -το γνωρίζω, έχω ασχοληθεί, έχουμε μιλήσει και μαζί και με τον περιφερειάρχη τον κ. Νίκα ο οποίος ασχολείται πάρα πολύ και το έχει πάρει πολύ ζεστά το ζήτημα αυτό- με το τρένο στην Αργολίδα. Ξέρω πού βρισκόμαστε. Η ενημέρωση που είχα -και έχω και από εσάς πριν από καιρό- είναι ότι έχουν δρομολογηθεί όλες οι διαδικασίες ώστε να προχωρήσουν τα απαιτούμενα έργα ώστε το τρένο να έρθει στην Αργολίδα, στο Άργος, στο Ναύπλιο και να αξιοποιήσουμε και εμείς αυτό το μέσο, το οποίο είναι πραγματικά ένα εργαλείο ανάπτυξης.

Ευχαριστούμε για την παρουσία σας και θα ήθελα μια ενημέρωση. Βεβαίως, είμαι σε θέση να γνωρίζω ότι είναι σε καλό δρόμο και πρόκειται να υπογραφεί η σύμβαση για τη σύνδεση από τα Δερβενάκια μέχρι τα Εκκλησιαστικά, γιατί όπως έχουμε συζητήσει πολλές φορές ο νομός Αργολίδας είναι ο μόνος νομός που δεν συνδέεται με το νέο εθνικό δίκτυο και αυτή η πύλη εισόδου και το συγκεκριμένο οδικό τμήμα είναι απαραίτητο για την ανάπτυξη και την ασφαλή διέλευση των επισκεπτών και των κατοίκων της Αργολίδας και βεβαίως της αναπτυξιακής διάστασης, που έχει και αυτό το έργο.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Για να διευκολύνουμε τη διαδικασία, για να υπάρξουν συνολικές απαντήσεις, υπάρχουν μια δυο διευκρινιστικές ερωτήσεις στον εκπρόσωπο της ΕΡΓΟΣΕ. Ήθελα να ρωτήσω, αν είναι ακριβές το γεγονός ότι η αλλαγή μηχανής ντίζελ στο Κιάτο με συνέχεια Ροδοδάφνης, είναι ακριβές ότι υπάρχει ζήτημα με την ηλεκτροκίνηση και μία γενικότερη ερώτηση, σε σχέση με το αν σας ανησυχεί το γεγονός των νομικών επιπλοκών για την ανάδοχο εταιρεία Μυτιληναίος, η επόμενη εταιρεία, σε σχέση και με την προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, αλλά και την αναγκαιότητα στη συνέχεια να καταφύγετε σε διυπουργική επιτροπή ή σε άλλου είδους διαδικασίες, σε σχέση με την πορεία αυτού του έργου.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ(Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ)**: Κύριε Γιαννούλη, αν δεν απατώμαι, αναφέρεστε στον διαγωνισμό ηλεκτροκίνησης Κιάτο - Ροδοδάφνη. Ο διαγωνισμός αυτός θα κηρυχθεί άγονος, διότι δεν έχει ανανεωθεί η οικονομική προσφορά του προσωρινού μειοδότη, οπότε μέχρι τα τέλη Ιούλη θεωρούμε, αν δεν υπάρξει κάποια απρόβλεπτη περίσταση, να γίνει επαναδημοπράτηση του.

Σε σχέση με τον 6ο προβλήτα και την ακύρωση της μελέτης, έχουμε απαντήσει και σε σχετικό ερώτημα που έχετε καταθέσει προς την ΕΡΓΟΣΕ και το Υπουργείο. Είναι μέσα στο νέο σχεδιασμό των νέων σιδηροδρομικών έργων. Κάποια στιγμή θα απαντήσει συγκεντρωτικά σε όλο αυτό ο Υπουργός.

Για την κυρία Σούκουλη και τις περιοχές στις οποίες αναφέρθηκε για ασφαλτοστρώσεις, δίνοντας έμφαση στο Καμάρι και σε κάποια αντιπλημμυρικά και σε παράπλευρες οδοποιίες, ευτυχώς όλες οι περιοχές που αναφέρετε είναι εντός των προβλημάτων που λύνει αυτή η συμπληρωματική σύμβαση, οπότε με την υπογραφή της θα καλύψουμε όλες αυτές τις ανάγκες, που έχουν προκληθεί.

Στα θέματα του κυρίου Γκόκα, γιατί 3η συμπληρωματική σύμβαση, προφανώς και μετά τον έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, όλες τις εργασίες παρουσιάζουν δεδομένη και αναγκαία συνάφεια με το έργο και δεν προβλέπονταν στην αρχική σύμβαση. Συμπληρωματικές εργασίες αφορούν είτε εργασίες οι οποίες δεν μπορούν τεχνικά ή οικονομικά να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση είτε εργασίες, οι οποίες μολονότι μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση, είναι απόλυτα αναγκαίες για την ολοκλήρωση και τελειοποίηση αυτής. Κατέστησαν αναγκαίες κατά την τεχνική εκτέλεση του έργου, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων. Η σημαντικότερη και ουσιαστικότερη απρόβλεπτη περίσταση που προέκυψε στο συγκεκριμένο έργο, ήταν η παράλληλη κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου και οι διασταυρώσεις του με τα έργα σιδηροδρόμου, οπότε σε αυτήν την περίπτωση όπως ανέφερε και στην πρώτη ομιλία του ο Υπουργός, στα τμήματα στα οποία ο σιδηρόδρομος είναι κατάντη από τον αυτοκινητόδρομο και προς την πλευρά της θάλασσας, είναι οι παρεμβάσεις που καλύπτουν τα αντιπλημμυρικά έργα αυτής της συμπληρωματικής συμβάσεως και το αναγκαίο και απρόβλεπτο απεδείχθη και με τα φαινόμενα πλημμυρών το 2018, με το φαινόμενο Ζορμπάς, που προκάλεσαν αρκετά προβλήματα τόσο στη σιδηροδρομική γραμμή όσο και στην ευρύτερη περιοχή.

Στα θέματα του κ. Βιλιάρδου, κατέγραψα για ποιο λόγο αυτές οι σιδηροτροχιές ήταν προμήθεια του ΟΣΕ. Οι σιδηροτροχιές δεν ήταν μέρος της αρχικής συμβάσεως, ήταν αποθηκευμένες, οπότε όλο αυτό το διάστημα μέχρι και την τοποθέτησή τους, ως φυσικό υλικό από το 2007 έως το 2017 που τοποθετήθηκαν, αντιλαμβάνεστε ότι το αρχικό προϊόν με το προϊόν του 2017 είχε μία σημαντική απόκλιση στην ποιότητά του.

Τα τρένα υδρογόνου είναι μια νέα τεχνολογία, πιλοτικά εφαρμόζεται στην Ευρώπη. Έως ότου οριστικοποιηθούν οι προδιαγραφές και τα θέματα ασφαλείας ολοκληρωθούν, θα είμαστε έτοιμοι και στη χώρα μας, γιατί όχι, αλλά μέχρι τότε θα πρέπει να ολοκληρωθεί και το σιδηροδρομικό δίκτυο και να γίνεται χρήση του σιδηροδρόμου. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να κάνουμε χρήση με ντίζελ, φιλικό προς το περιβάλλον, ηλεκτροκίνηση προφανώς ναι.

Σεπόλια. Υπήρχαν τεχνικά θέματα, αλλαγή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας για τις δονήσεις εντός αστικού περιβάλλοντος, δόθηκε λύση, βρέθηκαν τα μηχανικά μέσα, προχωράμε και το έργο θα προχωρήσει. Ο ένας από τους δύο διαδρόμους ευελπιστούμε να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με τη νέα τεχνική λύση και εντός του τέλους του 2023 να είναι απόλυτα λειτουργικός.

Ισθμός – Λουτράκι. Μία από τις προβληματικές εργολαβίες που διαχειρίζεται η ΕΡΓΟΣΕ. Υπήρξαν θέματα καταπατήσεων της παλιάς απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ. Είναι σε συντονισμό το Υπουργείο μας με τον Γενικό Γραμματέα Χωροταξίας και με πολλούς άλλους φορείς κι ευελπιστούμε ότι μέχρι το Σεπτέμβρη θα έχει δοθεί η τελική λύση και σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και το Δήμο, ούτως ώστε να ολοκληρωθούν και οι εργασίες στο συγκεκριμένο έργο.

Για το ΣΚΑ – Οινόη οι μελέτες θα παραδοθούν στην ΕΡΓΟΣΕ μέχρι τέλος του χρόνου. Είναι ένα από τα έργα που ίσως εντάξουμε - είναι μία από τις διαβουλεύσεις που έχουμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή - στα έργα της συντήρησης και ανάταξης του σιδηροδρόμου στο πρόγραμμα του ΟΣΕ ή θα προχωρήσει άμεσα από την ΕΡΓΟΣΕ. Η στάση, βέβαια, του Κρυονερίου είναι στον προγραμματισμό μας μέχρι το Σεπτέμβρη. Είμαστε σε συνεργασία με την τοπική πολεοδομία να ολοκληρώσουμε το κομμάτι της οδικής σύνδεσης της στάσης, οπότε φανταζόμαστε το αργότερο μέχρι τον Αύγουστο να μπορέσουμε να το δημοπρατήσουμε.

Δεν έχω κρατήσει άλλα θέματα τεχνικής επίλυσης Υπουργείου.

Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο Υπουργός κ. Κώστας Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**:Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να ξεκινήσω με ένα γενικότερο σχόλιο για την προβληματική φύση των σιδηροδρομικών έργων στη χώρα μας τα τελευταία 30 χρόνια.

Ποιο ήταν το πρόβλημα και ποιο είναι το πρόβλημα, για να είμαστε ειλικρινείς με τον εαυτό μας ως Ελληνική Δημοκρατία και θα σας ενημερώσω και τι κάνουμε για να βρούμε λύσεις. Τι γινόταν στα σιδηροδρομικά έργα τα τελευταία τριάντα χρόνια στην Ελλάδα; Γιατί είχαμε τόσο μεγάλες καθυστερήσεις, γιατί είχαμε τόσο μεγάλες υπερβάσεις χρονοδιαγραμμάτων και τόσο μεγάλες υπερβάσεις προϋπολογισμών; Γιατί τα έργα ήταν κατακερματισμένα! Πολύ απλά, άλλος αναλάμβανε την υποδομή, άλλος την επιδομή και άλλος τα συστήματα, συστήματα τηλεδιοίκησης, συστήματα τηλεπικοινωνίας, συστήματα σηματοδότησης. Αυτά συνήθως δεν κούμπωναν, με αποτέλεσμα να έχουμε δύο και τρεις και τέσσερις και πέντε συμπληρωματικές συμβάσεις. Τι κάναμε, δηλαδή; Ενώ δείχναμε ότι συμβασιοποιούμε έργα στα σιδηροδρομικά, υπογράφαμε και αντλούσαμε πόρους, τα έργα αυτά δεν τελείωναν ποτέ στο χρόνο τους και υπερέβαιναν κατά πολύ τους αρχικούς προϋπολογισμούς.

Εμείς, λοιπόν, τους τελευταίους 23 μήνες, πάντα σε συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχοντας πάρει και ειδικά τον ΔΙΑ από την DG REFORM, είπαμε ότι ναι, υπάρχει αυτό το πρόβλημα. Ίσως να είναι από τις λίγες φορές που το Υπουργείο παραδέχεται ότι υπάρχει ένα πρόβλημα στην απορρόφηση των κονδυλίων των σιδηροδρομικών έργων, γιατί τα νούμερα είναι αμείλικτα. Αυτή είναι η πραγματικότητα! Εάν δείτε τι έχουμε απορροφήσει τα τελευταία 20 - 30 χρόνια σιδηροδρομικά και οδικά, τα νούμερα μιλάνε από μόνα τους και είπαμε ότι πρέπει να εκσυγχρονίσουμε το προβληματικό σύστημα ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ.

Άρα, παίρνουμε λεφτά από την DG REFORM για να προσλάβουμε συμβούλους και να δούμε πώς μπορούμε αυτό το σύστημα να το διορθώσουμε, από την άλλη, όμως, και μέσα στο επόμενο δίμηνο βρίσκουμε λύσεις εκτός πλαισίου, με τη διαδικασία και της μελετοκατασκευής και του ανταγωνιστικού διαλόγου, για να προχωρήσουν τα έργα που έχουμε τώρα πιο γρήγορα, διότι, όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούμε να περιμένουμε τον μεγάλο εκσυγχρονισμό που μπορεί να πάρει και 18 και 20 και 24 μήνες της αναδιοργάνωσης όλου αυτού του συστήματος ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ και να περιμένουμε με σταυρωμένα τα χέρια και να μην κάνουμε έργα.

Βρισκόμαστε, λοιπόν, πάντα σε συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να βρούμε τη «χρυσή τομή» και να διαμορφώσουμε αυτό το σύστημα, έτσι ώστε στο μέλλον να μην έχουμε αυτά τα προβλήματα που είχαμε- μία εξαιρετικά δύσκολη άσκηση, εξαιρετικά δύσκολη άσκηση- και από την άλλη να μπορέσουμε τώρα, την κρίσιμη αυτή περίοδο, να απορροφήσουμε κονδύλια- το πιο σημαντικό όμως είναι- και να γίνουν τα έργα. Διότι όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Βιλιάρδος, αυτή είναι η τρίτη συμπληρωματική σύμβαση κι άμα σας φέρω μια λίστα τα τελευταία 30 χρόνια- και αυτό δεν είναι πολιτική κριτική, είναι μια πραγματικότητα- έχουμε το «γαϊτανάκι» και έχουμε αν θέλετε ένα πλεονασμό συμπληρωματικών συμβάσεων στα σιδηροδρομικά, η οποία δεν νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο πρέπει να συνεχίσουμε.

Πάμε τώρα στις συγκεκριμένες ερωτήσεις. Ο κ. Γιαννούλης ξεκίνησε και μας είπε, τι εγκαινιάσαμε στη Θεσσαλονίκη; Δεν εγκαινιάσαμε τίποτα, συμβασιοποιήσαμε κύριε Γιαννούλη, συμβασιοποιήσαμε τη μεγάλη ντροπή της Θεσσαλονίκης. Από το 2012- επειδή εκλέγεσθαι, απ` ότι θυμάμαι και στην Περιφέρεια αυτή- υπάρχει μια γέφυρα στον αέρα, από το 2012 υπάρχει αυτή. Αυτό που κάναμε λοιπόν είναι, ότι υπογράψαμε τη σύνδεση του 6ου προβλήτα με ΠΑΘΕ και Εγνατία- 75 εκατομμύρια- με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και χρηματοδότηση, αλλά το έργο αυτό θα γίνει, άρα το φαινόμενο, το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας να μην έχει οδική σύνδεση, την ώρα που θέλουμε να λέμε ότι η Θεσσαλονίκη μπορεί να παίξει ένα ρόλο πρωτεύουσας της ευρύτερης περιοχής των Βαλκανίων, λύνεται, επομένως αδυνατώ να καταλάβω αν υπήρξε μια μομφή- ίσως το κατάλαβα λάθος- αλλά ναι, υπογράψαμε τη συμβασιοποιήση, που σημαίνει το ξεκίνημα του έργου για να τελειώσει αυτό το ντροπιαστικό φαινόμενο, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να μην έχει οδική σύνδεση με την Εγνατία. Διότι όποιος έχει εικόνα της περιοχής, τα προβλήματα που υπάρχουν με τις μεταφορές των εμπορικών-εμπορευματικών κιβωτίων και με τα φορτηγά στην περιοχή εκεί, είναι στα όρια της κωμωδίας, διότι υπάρχει μία λωρίδα και γίνεται ο κακός χαμός, με αποτέλεσμα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να μειονεκτεί.

Επίσης, το δεύτερο ζήτημα για τον 6ο προβλήτα και τη σύνδεσή του με το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο και αυτό θα γίνει μέσω ανταγωνιστικού διαλόγου και θα ανακοινωθεί στο επόμενο δίμηνο, στο ευρύτερο πλαίσιο όλων των σιδηροδρομικών έργων που θα ανακοινώσουμε.

Θα απαντήσω για τη Θεσσαλονίκη και τα λεωφορεία με το δήμο Λειψίας. Ειλικρινά εγώ καταλαβαίνω την κριτική που κάνετε, αλλά να σας πω και την άλλη άποψη. Όταν ήρθαμε στην Κυβέρνηση και παραλάβαμε τη διοίκηση του ΟΑΣΘ, είχαμε 235 λεωφορεία, εκ των οποίων στα περισσότερα ο μέσος όρος ηλικίας ήταν 19 έτη.

Είχαμε μια μικρή σύμβαση που είχε κάνει η προηγούμενη Κυβέρνηση- και σωστά την είχε κάνει- γύρω στα 20 λεωφορεία με τα ΚΤΕΛ, στην ουσία επιβεβαιώνοντας την αποτυχία της κρατικοποίησης, διότι ενώ «κρατικοποιήσαμε τον ΟΑΣΘ και είδαμε τα προβλήματα που υπήρχαν ως ελληνική Δημοκρατία», έρχεται το Υπουργείο και η Κυβέρνηση που κρατικοποίησε τον Οργανισμό και δίνει συγκοινωνιακό έργο σε ιδιώτη με νομοθετική ρύθμιση, με απευθείας ανάθεση. Αυτή τη νομοθετική ρύθμιση δεν την έκανε η Νέα Δημοκρατία, την έκανε η Κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Εμείς τι είπαμε; Είπαμε ότι ο ΟΑΣΘ βρίσκεται σε κρίση και θέλουμε βοήθεια από όλους τους Φορείς. Ο Δήμος, λοιπόν, έβαλε το χέρι στην τσέπη και έφερε, με ένα εκατομμύριο ευρώ αν θυμάμαι καλά, πενήντα λεωφορεία από τη Λειψία, εκ των οποίων, επειδή ήταν από μία χώρα της Βόρειας Ευρώπης, αυτά τα λεωφορεία όντως δεν ήταν τα πλέον κατάλληλα και χρειαζόντουσαν να γίνουν μερικές αναπροσαρμογές, έτσι ώστε να μπορούν να κυκλοφορούν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης.

Η άποψη η δική μου είναι- όχι μόνο η δική μου αλλά, νομίζω, και πολλών συμπολιτών σας στην Θεσσαλονίκη- ότι τα λεωφορεία της Λειψίας σε σχέση με το παλιό στόλο του ΟΑΣΘ είναι πολύ καλύτερα. Κυκλοφορούν όλα στους δρόμους; Όχι, κύριε Γιαννούλη, δεν κυκλοφορούν στους δρόμους, διότι πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες αναπροσαρμογές. Αλλά το να μιλάμε για σαπάκια, το να μιλάμε ότι αυτά τα λεωφορεία δημιουργούν θέμα ασφάλειας, θεωρώ, ότι είναι πολύ λανθασμένη προσέγγιση, διότι δεν μπορείτε να συγκρίνετε τα λεωφορεία των 10 ετών με τα πραγματικά σαπάκια του ΟΑΘ των 20 ετών τα οποία τώρα ανανεώνουμε και έχουμε παραλάβει στη Θεσσαλονίκη, όπως σας είπα, 230 λεωφορεία και σήμερα κυκλοφορούν 420. Ενίσχυση του στόλου κατά 90%. Θα μου πείτε «είναι αρκετό αυτό;». Όχι, δεν είναι. Εννοείται ότι πρέπει να προβούμε και στο καινούριο διαγωνισμό για τον οποίο έχει βγει σε διαβούλευση.

Επίσης, δεν είπα ότι θα βγει ο διαγωνισμός σε 18 μήνες, που διαγωνισμούς είναι, κ. Γιαννούλη, είναι ήδη στον αέρα, είπα ότι ένας τόσο μεγάλος διεθνής διαγωνισμός για την προμήθεια χιλίων και πλέον λεωφορείων- γιατί με ρώτησαν σήμερα, πότε θα έρθουν τα λεωφορεία στους δρόμους- είπα ότι θέλουμε τουλάχιστον 18 μήνες, γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα. Άρα, ο διαγωνισμός είναι σε διαβούλευση, έχουμε εξασφαλίσει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από το Ταμείο Ανάκαμψης. Εσείς, είχατε κάνει ένα διαγωνισμό - όχι εσείς προσωπικά η προηγούμενη κυβέρνηση- λίγους μήνες πριν τις εκλογές του ‘19 ο οποίος δεν ακυρώθηκε από το Υπουργείο. Και βλέπω αυτές τις ανακρίβειες, τις λέει, δυστυχώς, και Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης επειδή δεν έχει σωστή πληροφόρηση. Ο διαγωνισμός αυτός ακυρώθηκε από την Ανεξάρτητη Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών. Επομένως καλό είναι, ειδικά όταν μιλάμε σε αυτή την αίθουσα, να είμαστε ακριβείς.

Τώρα πάμε σε κάτι άλλο που είπατε το οποίο και εδώ δεν είναι ακριβείς οι πληροφορίες σας. Και αν εξηγούμαι. «Κλείνει» λέτε « ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Έδεσσας». Δεν είπαμε ότι κλείνει. Επειδή, αυτό κατάλαβα. Τι κάνουμε στο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Έδεσσας; Παίρνουμε κάποιους σταθμάρχες, επειδή, έχουμε ελλείψεις στις βάρδιες στο Πλατύ και τους μεταφέρουμε. Καταλαβαίνω ότι αυτό ενοχλεί τους συνδικαλιστές που πρόσκεινται στην παράταξή σας. Αλλά ξέρετε, εδώ πέρα υπάρχει μια ειδοποιός διαφορά με το πώς αντιλαμβανόμαστε την πολιτική: οι μεν της Ν.Δ. και οι δε του ΣΥΡΙΖΑ. Εμάς μας απασχολεί να έχουμε σταθμάρχες παντού για να εξυπηρετούμε το επιβατικό κοινό. Εσάς, προφανώς, σας απασχολεί να «χαϊδεύετε τα αφτιά» συγκεκριμένων συνδικαλιστών. Αυτό ας το κρίνουν οι πολίτες.

Πάμε, τώρα, να απαντήσω πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε, και στις άλλες ερωτήσεις. Νομίζω, για τον κ. Γκόκα, έχει απαντήσει στον αγαπητό συνάδελφό του ΚΙΝΑΛ, ο κύριος Βίνης.

Ένα πράγμα θέλω να πω για την υπογειοποίηση της Πάτρας, επειδή, κάτι μιλήσατε για απένταξη χρημάτων. Κυρία Γκόκα, δεν υπάρχει κίνδυνος απένταξης κονδυλίων, διότι, απλούστατα η υπογειοποίηση της Πάτρας δεν είχε ενταχθεί ποτέ στο ΕΣΠΑ. Αυτή η είναι η πραγματικότητα. Δεν είχαμε ποτέ δημοπρατήσει αυτό το έργο εδώ και τόσα χρόνια, το οποίο συζητιέται επί χρόνια αυτό το έργο η αλήθεια είναι, αλλά δεν υπάρχει κίνδυνος απένταξης ή δημοσιονομικής διόρθωσης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Θα ήθελα, να διευκρινίσω την ερώτηση. Εφόσον προχωρήσουμε στην κατασκευή του δικτύου μετά τη Ροδοδάφνη και εφόσον έχουμε ένα έργο που θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένο, η όποια χρηματοδότηση αν δεν ολοκληρωθεί το έργο μέχρι το νέο λιμάνι, θα κινδυνέψει με απένταξη. Δηλαδή, κάποια στιγμή, θα πρέπει να ενταχθεί σε κάποιο χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Θέλω να πω, ότι η καθυστέρηση αυτή, ή θα καθυστερήσει συνολικά το έργο ή θα προχωρήσουν το έργο και δεν θα μπορούμε να βρούμε χρηματοδότηση για να μην απενταχτούμε. Με αυτή την έννοια τέθηκε το ερώτημα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να σας απαντήσω. Το μεγάλο ζήτημα με την υπογειοποίηση της Πάτρας, είναι ότι στο παρελθόν προτάθηκαν πολλές ανεφάρμοστες λύσεις για πλήρη υπογειοποίηση, χωρίς αυτό να έχει την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των jaspers και χωρίς να υπάρχουν οι μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας.

Έβγαιναν, λοιπόν, οι διάφοροι υπουργοί και διάφοροι πολιτικοί και λέγανε τι θέλει η Πάτρα, πλήρη υπογειοποίηση;

Υπογειοποίηση πλήρης.

Δεν εξετάζαμε όμως αν έχουμε τα χρήματα και αν έχουμε πάρει το πράσινο φως. Διότι μετά την περήφανη διαπραγμάτευση του 2015, κάτι που εγώ το λέω πολλές φορές αλλά θέλω να το επαναλαμβάνω, για να πάρουμε ένα ευρώ από το ΕΣΠΑ χρειαζόμαστε έγκριση. Χρειαζόμαστε έγκριση από τους τεχνικούς συμβούλους της Ευρώπης, χρειαζόμαστε μελέτη σκοπιμότητας και χρειαζόμαστε μια διαδικασία η οποία είναι εξαντλητική.

Επομένως, οι ευρωπαίοι ξέρετε τι λέγανε;

Πώς θα υλοποιήσετε ολόκληρο αυτό το κομμάτι χωρίς να έχετε ζητήσει την έγκρισή μας;

Πού θα βρείτε τα λεφτά;

Αν θέλετε να βρείτε τα λεφτά χρηματοδοτείστε τα από εθνικούς πόρους.

Όμως, εμείς τι είπαμε;

Ότι θα υπογειοποιήσουμε αυτό το κομμάτι, το οποίο είναι αρκετό για να λύσει το πρόβλημα έτσι ώστε να παραδοθεί η Πάτρα πίσω στους πολίτες της Πάτρας, δηλαδή να απελευθερωθεί ο αστικός ιστός από τα προβλήματα που υπάρχουν και είμαστε σε συνεννόηση με την Ευρώπη για να πετύχουμε την έγκριση της χρηματοδότησης. Είμαστε σε συνεννόηση και με τους φορείς, υπάρχει μια διαφωνία και συζητάμε με το Δήμαρχο Πάτρας.

Ο Δήμαρχος Πάτρας θέλει να υπογειοποιήσουμε άλλα 3 χιλιόμετρα. Του είπαμε ότι θα το δούμε και θα το εξετάσουμε, αλλά ποτέ εμείς δεν ήρθαμε και δεν υποσχεθήκαμε κάτι το οποίο δεν μπορούμε να κάνουμε τώρα.

Αναφορικά με τη Γραμμή 4, που είπε ο κ. Βιλιάρδος, δεν είναι 1,8 δις, είναι 1,2 δις μετά από την έκπτωση συν ΦΠΑ και το έργο αυτό χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ και χρηματοδοτείται από την EIB.

Γιατί δεν μπήκε στο Ταμείο Ανάκαμψης;

Δεν υπήρχε λόγος να μπει γιατί είχαμε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Για το θέμα της οξείδωσης και των προβλημάτων, νομίζω ότι σας απάντησε ο κ. Βίνης. Έχετε δίκιο, οι συμπληρωματικές συμβάσεις σχεδόν 9 στις 10 καλύπτονται από εθνικούς πόρους και όχι από ευρωπαϊκά κονδύλια/

Για τα Σεπόλια, νομίζω σας απάντησε ο κ. Βίνης.

Αναφέρθηκε ο κ. Ανδριανός, για το θέμα της Αργολίδας και για το θέμα του τραίνου στο Ναύπλιο. Είχαμε μια πολύ καλή συνεργασία με τον Περιφερειάρχη, κ. Νίκα. Εμείς δε βλέπουμε στα υπουργεία τα έργα κτητικά. Θεωρούμε, δηλαδή, ότι το Υπουργείο δε μπορεί να κάνει τα πάντα. Γι’ αυτό έχουμε περιφέρειες γι’ αυτό πιστεύουμε στην αποκέντρωση και βοηθήσαμε τον κ. Νίκα, έτσι ώστε να κάνει κάποιες μελέτες ο ΟΣΕ, να παραδώσει κάποιες μελέτες για τον προαστιακό σιδηρόδρομο και ο κ. Νίκας εντάσσει αυτό το έργο στο ΠΕΠ του.

Τι κάνει, δηλαδή, το Υπουργείο;

Αυτό που γίνεται συνήθως σε όλην την υπόλοιπη Ευρώπη, βοηθάει τις περιφέρειες να ωριμάσουν τα έργα, οι περιφέρειες παίρνουν χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, από το δικό τους ΠΕΠ δηλαδή και κάνουν το έργο.

Οπότε, είμαστε σε πολύ καλό δρόμο και αυτό το έργο, πραγματικά, δρομολογείται και θεωρώ ότι είναι ένα πολύ σημαντικό έργο, το οποίο θα αναδείξει και τουριστικά, γιατί μιλάμε για τον μετρικό σιδηρόδρομο, μια περιοχή η οποία πραγματικά είναι μία από τις πιο όμορφες περιοχές της Ελλάδος και μπορεί, πραγματικά, αυτό το κομμάτι του προαστιακού σιδηροδρόμου να φέρει αυτά που όλοι περιμένουμε στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Είπατε, κύριε Βιλιάρδο, για το θέμα, αλλά για τα Σεπόλια νομίζω ότι απάντησε ο κ. Βίνης. Όπως πάντα έχω πει όταν είμαι με τους αγαπητούς συναδέλφους από άλλες παρατάξεις, είμαι διατεθειμένος πάντα να έρχομαι στη Βουλή. Όχι διατεθειμένος, υποχρέωσή μου είναι να έρχομαι στη Βουλή και να σας ενημερώνω, δεν είναι θέμα διάθεσης, αυτή είναι η πραγματικότητα.

Επίσης, δεν υπάρχει νομίζω φορά που, σε αντίθεση με άλλες περιόδους, να γίνει κοινοβουλευτικός έλεγχος για ζητήματα του Υπουργείου και να μην απαντήσουμε, νομίζω, σχεδόν πάντα.

Οπότε, εγώ είμαι στη διάθεση όλων των συναδέλφων, για όποια ζητήματα θέλουν, είτε με γραπτές είτε με επίκαιρες ερωτήσεις, να απαντάμε στις ερωτήσεις που έχετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Κατρίνης, έχει το λόγο.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Δεν ξέρω αν έγινε, Υπουργέ, κάποια αναφορά, πέρα από το έργο το συγκεκριμένο, το οποίο νομίζω ότι όλοι κατανοούμε τη σημασία και την αξία, στην επέκταση του σιδηροδρόμου στο κομμάτι Πάτρα-Πύργος, στο κομμάτι της γραμμής Κατάκολο-Πύργος-Αρχαία Ολυμπία.

Το λέω γιατί ο Πρόεδρος του ΟΣΕ, κ. Κοταράς, πρόσφατα, σε ένα συνέδριο, αναφέρθηκε σε αναβάθμιση της γραμμής της μητρικής. Ότι έχει στόχο να προχωρήσει σε αξιοποίηση του υπάρχοντος δικτύου και ξέρετε πολύ καλά ότι για μας, στην Ηλεία, όλες οι μεταφορές και οι σιδηροδρομικές και οι οδικές, είναι ένα μόνιμο παράπονο που έχουμε από την πολιτεία. Δεν ξέρετε εάν έχετε κάποιο σχεδιασμό, για αυτό και το λέω, γιατί ο κ. Κοταράς, ένα μήνα πριν είπε συγκεκριμένα πράγματα. θα ήθελα να τα ακούσω και από εσάς.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Συμμερίζομαι κύριε Υπουργέ όσο δεν μπορείτε να φανταστείτε την αντίληψή σας να είναι τεκμηριωμένα τα πράγματα, ακριβή και αδιαμφισβήτητα. Γι’ αυτό λοιπόν θέλω να διορθώσω ίσως παρερμηνεύτηκε η τοποθέτηση μου για τα σαπάκια-γενικά είναι αποκρουστικός ο όρος- ότι η προμήθεια τους κόστισε πέρα από την ευγενική δωρεά του δήμου Θεσσαλονίκης, το τετραπλάσιο του αρχικού ποσού κόστος τους στον ΟΑΣΘ. Αν θέλετε θα σας καταθέσω και τις αποφάσεις που αναρτήθηκαν στη διαύγεια για την φύλαξη στη Γερμανία, για την μεταφορά από τη Γερμανία, για την φύλαξη στην Ελλάδα, για τις αλλαγές τις τεχνικές, υπολογίστε το αρχικό κόστος των επτά χιλιάδων διακοσίων ευρώ ανά όχημα επί πέντε ανά όχημα. Καταλαβαίνετε άρα ότι σε σχέση με την είδηση της ημέρας ότι δεν είναι ποιοτική επιλογή αν τα χρησιμοποιούμε όχι, αποσύρθηκαν από την κυκλοφορία κύριε Υπουργέ αυτό είναι το ακριβές, δεν μπορούν να μπουν στην κυκλοφορία και κόστισαν στο ελληνικό δημόσιο διαμέσου του ΟΑΣΘ το πενταπλάσιο του κόστους κτήσης και δωρεάς από το δήμο Θεσσαλονίκης.

Και κάτι τελευταίο, που δεν το λέω σαν αντιπαράθεση. Επειδή ακριβώς με ενδιαφέρει να είμαστε ακριβείς, έχω μπροστά μου τα επίσημα στοιχεία από το Σταθμαρχείο του ΟΑΣΘ. Σας μεταφέρω λοιπόν, την εικόνα από 1/ έως 15/6. Με βάση τη συμβατική υποχρέωση της εταιρείας που προμηθεύει με leasing λεωφορεία που είναι 180 το μήνα, το μεγαλύτερο που διέθεσε ανά ημέρα είναι 124 έναντι της συμβατικής υποχρέωσης των 180. Της Λειψίας κυκλοφορούν προκλητικά λίγα 11,12, 6,4 αλλά δεν είναι το θέμα αυτό είναι το σύνολο της ημέρας. Από την 1/6 μέχρι τις 15/6, δεν έχει υπερβεί ο μεγαλύτερος αριθμός οχημάτων που κυκλοφόρησαν είναι 309. Για να είμαστε ακριβείς.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αμφισβητώ πλήρως αυτά τα στοιχεία. Να σας καταθέσω στα πρακτικά της Βουλής. Θα τα δω σας προκαλώ και σας προσκαλώ. Μιλάτε για το κόστος των λεωφορείων της Λειψίας. Σας πληροφορώ αγαπητέ κύριε συνάδελφε, ότι το κόστος της κρατικοποίησης που κάνατε εσείς, έχει κοστίσει στον Έλληνα φορολογούμενο απίστευτα χρήματα. Το κόστος της κρατικοποίησης, ήσασταν η μόνη κυβέρνηση στην Ε.Ε. που κάνατε κρατικοποίηση με αποτέλεσμα να την πληρώνουμε τώρα πολύ ακριβά διότι, και το κόστος της μεταφοράς αυξήθηκε διότι ερχόταν το ελληνικό δημόσιο και επιδοτούσε για άλλη μια φορά την κρατική εταιρεία, και οι υπηρεσίες που παρείχατε ως κρατικοποιημένος ΟΑΣΘ, ήταν τόσο απαράδεκτες που είχατε αφήσει την πόλη της Θεσσαλονίκης-η προηγούμενη διοίκηση εννοώ- με 230 λεωφορεία. Σήμερα λοιπόν κυκλοφορούν πάνω από 400.

Επομένως, η δική μας κυβέρνηση είναι η κυβέρνηση η οποία αύξησε το στόλο των λεωφορείων στη Θεσσαλονίκη κατά 90%. Είναι η κυβέρνηση που έριξε το κόστος του εισιτηρίου 1,40 στο 1,20. Είναι η κυβέρνηση που βρήκε λύσεις με το leasing με το οποίο και τότε μας κάνατε κριτική. Είναι η κυβέρνηση που βρήκε λύση διότι στην ουσία δίνουμε συγκοινωνιακό έργο με τη σύμπραξη των ΚΤΕΛ και των ιδιωτών. Είναι η κυβέρνηση που θα κάνει και τον μεγάλο διαγωνισμό για να έρθουν τα λεωφορεία.

Και είναι και η Κυβέρνηση, κύριε Γιαννούλη – το ξέρω ότι αυτό δεν σας αρέσει να το ακούτε – που έκανε προσλήψεις εργαζομένων, που εσείς δεν κάνατε ποτέ. Εσείς τη χρεοκοπήσατε. Καταλαβαίνω ότι σας αρέσει έχετε μια τάση να έρχεστε σε αντιπαράθεση. Δεν κάνω αυτή τη στιγμή αντιπαράθεση μαζί σας.

Σας αναφέρω. Σας προκαλώ και σας προσκαλώ να κάνετε επίκαιρη ερώτηση αύριο. Να την κάνετε και να έρθουμε στη Βουλή και να απαντήσουμε με στοιχεία. Γιατί εσείς μας δίνετε στοιχεία αυτήν τη στιγμή τα οποία εμείς αμφισβητούμε. Επομένως, εδώ είμαστε να καταθέσετε εσείς τα στοιχεία σας, εμείς τα στοιχεία μας, να κάνουμε διάλογο και να αποφασίσουν οι πολίτες ποιος έχει δίκιο και ποιος έχει άδικο. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο κύριο Κατρίνη, πολύ γρήγορα, επιβεβαιώνουμε όλα αυτά τα οποία έχει πει ο κύριος Κοταράς. Είναι στην προτεραιότητά μας να συνδεθεί σιδηροδρομικά η Πάτρα με τον Πύργο. Έχουν γίνει μελέτες και βρίσκουμε τεχνικές λύσεις, έτσι ώστε πολύ γρήγορα να μπορούμε να δημοπρατήσουμε και αυτό το έργο και να είμαστε σε θέση να το προχωρήσουμε. Οπότε, ο κύριος Κοτάρας που νομίζω στο συνέδριο για το οποίο αναφέρεστε, είχε κάνει αυτές τις ανακοινώσεις, είναι ανακοινώσεις οι οποίες επιβεβαιώνουμε πλήρως και είναι στις άμεσες προτεραιότητες. Οι μελέτες βρίσκονται σε πολύ προχωρημένο στάδιο. Βρισκόμαστε στη φάση της εξεύρεσης τεχνικών λύσεων, έτσι ώστε πολύ γρήγορα να μπορέσουμε να βρούμε τελικές λύσεις και να δημοπρατήσουμε αυτό το έργο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Και εμείς ευχαριστούμε. Στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής, που αφορούσε 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, προ της υπογραφής της 3ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για το έργο «Κατασκευή Υπολειπόμενων Έργων Υποδομής, Επιδομής, Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων  Σηράγγων για τη νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη». Στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση. Καλή συνέχεια. Ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ 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, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 20.25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**