

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Β.Ο.Α.Κ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

2012-2023:
ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΕΝΟΣ ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΡΕΘΥΜΝΟ



Γιάννης Κεφαλογιάννης, ***B.O.A.K. Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης***
2012-2023: Από τη διεκδίκηση στην υλοποίηση
ενός εμβληματικού έργου

Ρέθυμνο 2023

Τα κείμενα και τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην παρούσα έκδοση αποτελούν δεδομένα προεχόμενα από το αρχείο του Γιάννη Κεφαλογιάννη, επίσημα στοιχεία και παραπομπές με αποκλειστικά ενημερωτικό χαρακτήρα και, ως εκ τούτου, απαγορεύεται ρητά η αναδημοσίευση, η χρήση του παρόντος για άσκηση αθέμιτων πρακτικών και η προσφορά προς εκμετάλλευση τμήματος ή του συνόλου των παρεχόμενων πληροφοριών. Παράλληλα, δεν επιτρέπεται η αντιγραφή, τροποποίηση, αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, διανομή, προβολή ή μετάδοση για σκοπούς εμπορικούς, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα ή δημόσιους συνολικά ή οποιουδήποτε τμήματος του παρόντος, χωρίς την προηγούμενη έγκριση του συγγραφέα.

Αγαπητοί συμπολίτες,

Ξεκινήσαμε το 2019 μία συστηματική εργασία σε σχέση με τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, είμαστε περήφανοι που μπορούμε να παρουσιάσουμε στους Κρητικούς ένα ολιστικό και οριοθετημένο βηματισμό για την ολοκλήρωση του μεγαλύτερου οδικού έργου που έγινε ποτέ στο νησί μας.

Μπορούμε να σας κοιτάμε στα μάτια γιατί μέσα σε δυο μόλις χρόνια ωριμάσαμε όλα τα απαραίτητα βήματα για να μπορέσουμε να καταθέτουμε προς έγκριση το σύνολο των απαραίτητων μελετών, προκειμένου μέσα στο επόμενο χρονικό διάστημα να δημοπρατήσουμε ένα έργο που θα αλλάξει τις ζωές μας, διασφαλίζοντας ταχύτερες, ποιοτικότερες και κυρίως ασφαλέστερες μετακινήσεις από τη μια άκρη της Κρήτης έως την άλλη.

Με δεδομένη τη σημασία και το μέγεθος του έργου, είναι ξεκάθαρο πως, όταν ξεκινήσαμε αυτή την προσπάθεια, δεν ήταν καθόλου αυτονόητο ότι σήμερα θα είχαμε διασφαλίσει σαφές και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, πλήρη χρηματοδότηση και μελετημένη χάραξη με βάση τα διεθνή πρότυπα.

Ξεκινήσαμε με όρεξη, σκεπτόμενοι τη ρήση του **Κωνσταντίνου Μητσοτάκη** με βάση την οποία «Ο κόσμος γύρω μας αλλάζει και πρέπει να αλλάξουμε και εμείς». Έτσι, αντίθετα με τις διαχρονικές εξαγγελίες για το συγκεκριμένο έργο, η μόνη υπόσχεσή μας ήταν η σκληρή δουλειά. Αποφύγαμε κάθε προσπάθεια προβολής των ενεργειών που αναπτύχθηκαν και δυο χρόνια μετά είδαμε αυτή η σκληρή δουλειά να μετουσιώνεται σε πράξη.

Ακριβώς για αυτό τον λόγο, και επειδή επιτέλους ο Β.Ο.Α.Κ. είναι για πρώτη φορά ένα έργο σε τροχιά υλοποίησης με οριοθετημένο περιεχόμενο, θεωρώ χρέος μου να σας ενημερώσω με το ανά χείρας υπόμνημα ακριβώς για το πώς φτάσαμε εδώ και κυρίως για το τι περιλαμβάνει το έργο στο σύνολό του και ιδιαίτερα στην Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου. Τα στοιχεία και τα δεδομένα που παρουσιάζονται προέρχονται από το προσωπικό μου αρχείο, από την εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και από την παρουσίαση της χάραξης, των χρηματοδοτικών στοιχείων και του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του έργου που πραγματοποίησε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στα Χανιά στις 29.5.2021.

Γιάννης Κεφαλογιάννης
Βουλευτής Ρεθύμνου

Ευχαριστίες

Με δεδομένο ότι έχω πλήρη αντίληψη για την εξέλιξη του Β.Ο.Α.Κ. την τελευταία δεκαετία, τόσο σε επίπεδο κοινοβουλευτικής παρακολούθησης από το 2012 όσο και σε επίπεδο διαχείρισης του έργου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οφείλω πρώτα από όλα να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλλαν στην αποτελεσματική των διαδικασιών και στην ανάπτυξη όλων των απαραίτητων πρωτοβουλιών για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα, να ωριμάσει το έργο και να αναπτυχθεί μια πλήρης αρχιτεκτονική τόσο για το τεχνικό όσο και για το χρηματοοικονομικό σκέλος του.

Οφείλω να ξεκινήσω από τον Πρωθυπουργό **Κυριάκο Μητσοτάκη**, τόσο για την ήδη από την προεκλογική περίοδο στοχοθέτηση, που έθεσε τον Β.Ο.Α.Κ. για πρώτη φορά στην κορυφή της εθνικής ατζέντας σε επίπεδο υποδομών, όσο και για τη συνεχή παρακολούθηση και υποβοήθηση που παρείχε σε κάθε πτυχή του σχεδιασμού.

Παράλληλα, θέλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών **Κώστα Καραμανλή**, ο οποίος παρέλαβε και ολοκλήρωσε στο ακέραιο την ευθύνη για την απεμπλοκή του μεγαλύτερου οδικού έργου που δρομολογείται στην Ευρώπη για την επόμενη πενταετία. Θέλω να τον ευχαριστήσω για όλα όσα έκανε και συνεχίζει να κάνει με αφετηρία το ουσιαστικό του ενδιαφέρον για την Κρήτη, την οποία σε κάθε ευκαιρία τιμά, αναφέροντας πως με έναν Κρητικό Πρωθυπουργό, τον εθνάρχη Ελευθέριο Βενιζέλο, απελευθερώθηκε η Μακεδονία και πως η Κρήτη οφείλει να έχει τις υποδομές που της αξίζουν αφού μέσα στα χρόνια ήταν πάντα στην πρώτη γραμμή κάθε εθνικής προσπάθειας.

Ευχαριστίες οφείλω και στον Διευθυντή Συγκοινωνιακών Έργων του Ο.Α.Κ., κ. **Γεώργιο Αγαπάκη**, για τη σταθερή συμβολή του, τις παρατηρήσεις και τα στοιχεία που παρείχε σε όλη αυτή τη διαδρομή μετεξέλιξης του έργου από μία ουσιαστική διεκδίκηση σε ένα πλήρες πλαίσιο εφαρμογής με μελετητική ωριμότητα, χρηματοδοτική επάρκεια και σαφές χρονοδιάγραμμα και επόμενα βήματα.

Ολοκληρώνοντας τη σύντομη αυτή καταγραφή, δεν θα μπορούσα να εξαιρέσω το σύνολο των υπηρεσιακών παραγόντων του Υπουργείου, που στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους ενήργησαν με απόλυτη συνέπεια και υπευθυνότητα, προκειμένου να βρισκόμαστε σήμερα εδώ. Στο πρόσωπό τους τιμώ όλους όσους δύο χρόνια τώρα υπερέβαλλαν εαυτόν για να ολοκληρωθούν διαδικασίες που στα αντίστοιχα οδικά έργα της ηπειρωτικής Ελλάδας χρειάστηκε μια επταετία.



*Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω προσωπικά τον Περιφερειάρχη Κρήτης κ. **Σταύρο Αρναουτάκη**, τους Αντιπεριφερειάρχες και τους Δήμαρχους των περιοχών από τους οποίους διέρχεται ο Β.Ο.Α.Κ., τόσο για τις ουσιαστικές επισημάνσεις αλλά και για την θεσμική συνεργασία που αποδεικνύει ότι οι θεσμικοί φορείς της Κρήτης εμφανίστηκαν θετικοί στις εξαγγελίες που ακούστηκαν τόσο για τη νέα χάραξη όσο και για τα διόδια, δείχνοντας την ομοθυμία τους στο να υλοποιηθεί επιτέλους αυτό το έργο, το οποίο το απαιτεί η κοινωνία.*



Περιεχόμενα

Πίνακες – Γραφήματα – Σχεδιαγράμματα	8
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	9
Τα βασικά βήματα που έχουν γίνει και τι έχει δρομολογηθεί	11
Πλήρες Ιστορικό έργου 2012-2021	12
Η ιστορική εξέλιξη του Β.Ο.Α.Κ.	13
2012-2014 Συστηματική διεκδίκηση για τον Β.Ο.Α.Κ.	17
Ο Χρυσοχοϊδης στην Κρήτη	26
Διακυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ασκήσεις επί χάρτου	27
Βαρουφάκης: «Δεν θέλω να δω έναν τεράστιο αυτοκινητόδρομο στην Κρήτη»	29
2019: ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΩΝ	39
Τι έγινε την περίοδο 2019-2021	40
Τι αλλάζει σε σχέση με τον καθαρά θεωρητικό σχεδιασμό της προηγούμενης περιόδου	41
Σύνδεση Β.Ο.Α.Κ. με αερολιμένα Χανίων – ένα πάγιο αίτημα του Ρέθυμνου προχωράει	41
Η χρηματοδότηση	50
Το οικονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή του σχεδιασμού – Η ανάγκη για οικονομική σταθερότητα και ο ρόλος της Ευρώπης	51
Η Ευρώπη σηκώνει το βάρος της πανδημίας και ενωμένη προχωρά στην ανάκαμψη με την Ελλάδα πρωταγωνιστή	52
Τα επόμενα βήματα	53
Το χρονοδιάγραμμα του έργου	53
Τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου	54
Κίσσαμος – Χανιά (Προαίρεση στη Σύμβαση Παραχώρησης)	54
Χανιά – Ηράκλειο (Σύμβαση Παραχώρησης)	54
Χερσόνησος – Νεάπολη (ΣΔΙΤ)	54
Νεάπολη – ΆγιοςΝικόλαος.....	54
Άγιος Νικόλαος – Σητεία	55
Με τον νέο Β.Ο.Α.Κ το Ρέθυμνο περνάει από την αφάνεια στο επίκεντρο .	55



Ο ΝΕΟΣ Β.Ο.Α.Κ. ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ Π.Ε. ΡΕΘΥΜΝΟΥ	57
Συνοπτικά:	57
Περιγραφική ανάλυση χάραξης:	58
Κριτήρια που ελήφθησαν υπόψη κατά την αξιολόγηση και επιλογή της προτεινόμενης χάραξης	59
• Ως προς τις χρήσεις γης	59
• Ως προς την όχληση κατά τη φάση κατασκευής του έργου	59
• Ως προς την όχληση κατά τη φάση λειτουργίας του έργου	59
• Ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά	59
 ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΧΑΡΑΞΗΣ	61
 ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ	85
Μορφολογία	86
Υδροφόροι ορίζοντες	87
Απαραίτητη απόσταση από αρχαιολογικούς χώρους	87
Οι ιδιαιτερότητες του νέου Β.Ο.Α.Κ.	87
 Ο Β.Ο.Α.Κ. ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	89
Βασικά σημεία παρέμβασης	91
 ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	94
 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ	99
 ΤΡΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ Β.Ο.Α.Κ.	101
1. Περιφερειακός Δρόμος	101
2. Οι αλλαγές στον σχεδιασμό	101
3. Η ταχύτητα και η δυναμική ολοκλήρωσης των βημάτων ωρίμανσης μέσα από τη διαδικασία έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων	102

Γραφήματα – Πίνακες – Σχεδιαγράμματα

Γράφημα 1: Οδική Ασφάλεια	18
Πίνακας 1: Η θέση του Νέου Αυτοκινητόδρομου στο Ελληνικό Περιβάλλον	10
Πίνακας 2: Η χρονολογική εξέλιξη του έργου στις τέσσερις Περιφερειακές Ενότητες της Κρήτης	14
Πίνακας 3: Επιμέρους μήκη του Β.Ο.Α.Κ.	16
Πίνακας 4: Κοινοβουλευτικές ερωτήσεις του Πάννη Κεφαλογιάννη ως Βουλευτή Ρεθύμνου αναφορικά με το θέμα του Β.Ο.Α.Κ.	35
Πίνακας 5: Ενδεικτικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι Β.Ο.Α.Κ. κατά τμήματα	56
Σχεδιάγραμμα 1: Η σημασία του Β.Ο.Α.Κ. στην Κρήτη	10
Σχεδιάγραμμα 2: Οφέλη για την Κρήτη	11
Σχεδιάγραμμα 3: Νέοι ανισόπεδοι κόμβοι στην ΠΕ Ρεθύμνου	57

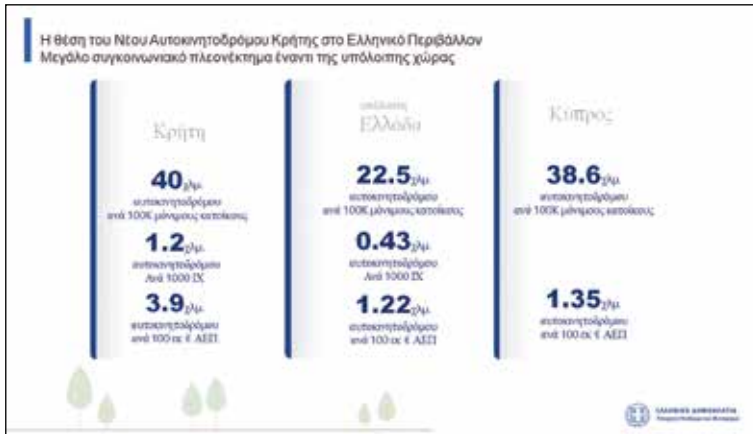
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, συνολικού μήκους σχεδόν 300 χιλιομέτρων, θα ενώνει το νησί από την Κίσαμο ως τη Σητεία. Με εκτιμώμενο προϋπολογισμό άνω των 2 δισ. Ευρώ είναι το μεγαλύτερο οδικό έργο που θα χρηματοδοτήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση τα επόμενα χρόνια. Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, σε συνδυασμό με τους κάθετους άξονες, το Νότιο Άξονα και τις πύλες εισόδου του νησιού (Λιμάνια – Αεροδρόμια), επηρεάζει κυρίαρχα και αποφασιστικά όλους τους άξονες ανάπτυξης της Κρήτης. Ανήκει στο σύνολο του, μαζί με τμήμα του Ν.Ο.Α.Κ., όπως και οι άλλοι βασικοί άξονες της χώρας στο Διευρωπαϊκό δίκτυο της Ελλάδας.

Ως εκ τούτου, το έργο εντάσσεται στο εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ/ΤΕΝ-Τ) (Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ2).

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1315/2013, όπως έχει τροποποιηθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/758 της επιτροπής και ισχύει, το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο (comprehensive network) και το κεντρικό δίκτυο corenet work), το οποίο συγκροτείται επί τη βάση του εκτεταμένου δικτύου. Σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού, κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν οδικές δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) βελτίωση και προαγωγή της οδικής ασφάλειας·
- β) χρήση των ITS, ιδίως συστημάτων ενημέρωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές και διαχείρισης της κυκλοφορίας, και ενοποιημένων συστημάτων επικοινωνιών και πληρωμής·
- γ) εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για την προώθηση μεταφορών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα·
- δ) πρόβλεψη κατάλληλου χώρου στάθμευσης για εμπορικούς χρήστες ο οποίος να προσφέρει το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·
- ε) μετριασμός της συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς.



Πίνακας 1. Η θέση του Νέου Αυτοκινητόδρομου στο Ελληνικό Περιβάλλον.

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Παρουσίαση του Β.Ο.Α.Κ. 29.05.2021.



Σχεδιάγραμμα 1. Η σημασία του Β.Ο.Α.Κ. στην Κρήτη.

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Παρουσίαση του Β.Ο.Α.Κ. 29.05.2021.

Πρόκειται για το τελευταίο και πλέον δύσκολο μεγάλο μήκους αυτοκινητόδρομο που θα κατασκευαστεί στην Ελλάδα. Ένα έργο που θα διευκολύνει τις μετακινήσεις των κατοίκων της Κρήτης, θα μειώσει το κόστος μεταφοράς των

εμπορευμάτων και θα συμβάλει στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη. Αλλά κυρίως θα αναβαθμίσει την οδική ασφάλεια.

Ενδεικτικά, σχετικά με τη χάραξη, αναφέρεται ότι το 54% του μήκους στο τμήμα Σκαλέτα – Λινοπεράματα αναμένεται να κατασκευαστεί με ενσωμάτωση του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ., ενώ το 46% χωροθετείται εκτός και ανεξάρτητα αυτού. Τα πρώτα εργοτάξια εκτιμάται ότι θα αρχίσουν να στήνονται στα τέλη του 2022 και στις αρχές του 2026 υπολογίζεται ότι εκτός απροόπτου θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα ανατολικά του Ηρακλείου.



Σχεδιάγραμμα 2. Οφέλη για την Κρήτη.

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Παρουσίαση του Β.Ο.Α.Κ. 29.05.2021.

Τα βασικά βήματα που έχουν γίνει και τι έχει δρομολογηθεί

«Ένα έργο που ήταν σχεδόν στη σφαίρα του απραγματοποιήτου, τόσα χρόνια συζητιόταν αλλά κανείς δεν πίστευε πια ότι θα πραγματοποιηθεί, με συγκεκριμένα βήματα το κάνουμε πραγματικότητα. Ουσιαστικά, αναπτύξαμε έναν εντατικό ρυθμό ωρίμανσης των τριών πυλώνων του έργου: της χρηματοδότησης, της χάραξης και της περιβαλλοντικής αδειοδότησης».

Ειδικότερα:

- ➔ Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη κατατέθηκε στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

(ΥΠΙΕΝ) και ξεκίνησε η δεύτερη φάση του διαγωνισμού και σύντομα αναμένεται η υποβολή δεσμευτικών προσφορών.

- ➔ Καταλήξαμε στην προκριθείσα χάραξη και ολοκληρώθηκε η ΜΠΕ για το τμήμα Χανιά – Ηράκλειο και πλέον αναμένεται η επόμενη φάση της δημοπράτησης του έργου.
- ➔ «Κλειδώσε» η χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και το ΕΣΠΑ.
- ➔ Από το καλοκαίρι του 2019 έχουν ανατεθεί πάνω από 16 μελέτες για τη συνολική ωρίμανση του έργου.
- ➔ Ανατέθηκαν οι μελέτες για το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά, που θα αποτελέσει προαίρεση στη σύμβαση παραχώρησης.
- ➔ Δημοπρατήθηκε το τμήμα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, μήκους 14,1 χλμ., με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης.
- ➔ Μελετήθηκε το έργο από τον Κίσσαμο ως τη Σητεία, με προδιαγραφές σύγχρονου οδικού άξονα.

Πλήρες Ιστορικό έργου 2012-2021

Είναι δεδομένο ότι ο υφιστάμενος Β.Ο.Α.Κ. είχε ήδη ξεπεράσει προ πολλού τη λειτουργική του δυνατότητα, ενώ οι ανάγκες των μετακινήσεων και των μεταφορών στην Βόρεια Κρήτη συνεχώς αυξάνονταν.

«Ο εκσυγχρονισμός του κύριου σε χρήση οδικού άξονα της Κρήτης αποτελεί ένα διαχρονικό αίτημα των φορέων του νησιού και ταυτόχρονα βασική εξαγγελία όλων των κυβερνήσεων. Παρά τις αλλεπάλληλες προσπάθειες, τις διαχρονικές εξαγγελίες και υποσχέσεις, η Κρήτη ανήκει στις ελάχιστες περιφέρειες της χώρας που δεν έχει υλοποιηθεί μια ολοκληρωμένη παρέμβαση βελτίωσης του κύριου σε χρήση οδικού άξονα. Έτσι, μια περιοχή που κάθε χρόνο αυξάνει τις απαιτησιακές της προοπτικές έχει ένα οδικό δίκτυο το οποίο στην καλύτερη περίπτωση παραπέμπει στη δεκαετία του 1970. Ο Β.Ο.Α.Κ. αποτελεί το οδικό δίκτυο με το μεγαλύτερο μ.ό. σε αριθμό ατυχημάτων σε όλη την Ευρώπη. Με βάση τα παραπάνω, αποτελεί χρέος της Πολιτείας και ύψιστη πολιτική προτεραιότητα για τη Νέα Δημοκρατία να συμβάλουμε στη διενέργεια όλων των απαιτούμενων πρωτοβουλιών που θα δρομολογήσουν μια ρεαλιστική και ολοκληρωμένη λύση για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.)». Αυτή ήταν η πρώτη μου δημόσια τοποθέτηση για το ΒΟΑΚ το **2012**. Με βάση αυτή την πεποίθηση από την ανάληψη των καθηκόντων μου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

εργαστήκαμε σκληρά και πετύχαμε μέσα σε ελάχιστο διάστημα όσα δεν είχαν γίνει για χρόνια, φυσικά σε πλήρη συνεργασία με τον αρμόδιο Υπουργό, κ. **Κώστα Καραμανλή**, και το σταθερό και αδιάκοπο ενδιαφέρον του Πρωθυπουργού **Κυριάκου Μητσοτάκη** και τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η ιστορική εξέλιξη του Β.Ο.Α.Κ.

Η ανάγκη για έναν ασφαλή δρόμο που θα ενώνει τις περιοχές της Κρήτης δεν είναι ένα αίτημα που απασχολεί τους φορείς και την κοινωνία της Κρήτης κατά την υφιστάμενη περίοδο αλλά ένα αίτημα διαχρονικό. Με βάση τα βιβλιογραφικά δεδομένα, ο πρώτος δρόμος που ένωσε τις περιοχές του νησιού ήταν ο «*βασίλικός δρόμος*», μια χωματοστρωμένη οδός που κατασκευάστηκε πριν χίλια περίπου χρόνια, με έκταση από τη Σητεία μέχρι το Καστέλι Κισσάμου. Το 1911, με τον Ελευθέριο Βενιζέλο να έχει αναλάβει Πρωθυπουργός και να συντονίζει τα τελευταία στάδια της ένωσης με την Ελλάδα, ξεκίνησε η κατασκευή της γνωστής σε εμάς «*παλαιάς Εθνικής Οδού*», η οποία αποπερατώθηκε το 1925 αρχικά ως χωματόδρομος, στη συνέχεια με χαλίκι και αρκετά αργότερα ως ασφαλτοστρωμένος δρόμος στη σημερινή του μορφή. Αμέσως μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και με δεδομένη την αναπτυξιακή ώθηση που προσέδωσαν στην ελληνική οικονομία τα δημοσία έργα της περιόδου 1950-1958, αναπτύχθηκε η συζήτηση για ένα νέο σύγχρονο δρόμο για την Κρήτη. Η πρώτη εκτεταμένη αναφορά για το έργο συναντάται στις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή κατά την επίσκεψη του στην Κρήτη. Στη συνέχεια, μετά και την εκκίνηση των μελετητικών διαδικασιών, το όραμα αυτό μετουσιώθηκε σε πράξη με πρωτοβουλίες του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη και πλήρη υποστήριξη του Πρωθυπουργού Γεωργίου Παπανδρέου. Ο υφιστάμενος Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) είναι ένα μεγάλο κοινωνικό και αναπτυξιακό έργο, το οποίο σχεδιάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του '60 και είχε σκοπό τη σύνδεση των μεγάλων αστικών κέντρων, Λιμένων, Αεροδρομίων και την οικιστική και τουριστική ανάπτυξη της Νήσου. Εκείνη την περίοδο, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων εκπόνησε σειρά μελετών για την κατασκευή ενός νέου άξονα, περίπου τον σημερινό Β.Ο.Α.Κ., αφού εξετάστηκαν διάφορες λύσεις μεταξύ των οποίων ήταν και η βελτίωση της τότε εθνικής οδού και σήμερα παλαιάς. Οι μελέτες αυτές εκπονήθηκαν τότε με ανεπαρκή κυκλοφοριακά στοιχεία, χωρίς δεσμεύσεις περιβαλλοντικών όρων και έγινε προσπάθεια να τηρηθεί μία μέση

ταχύτητα μελέτης 80 km/h και η κατά η μήκος κλίση να μην υπερβεί το 7,5%. Αυτό όμως δεν επιτεύχθηκε σε πολλά ορεινά τμήματα και για τον λόγο αυτό σε πολλά από αυτά κατασκευάστηκε εκ των υστέρων λωρίδα βραδυπορείας για τα μεγάλα οχήματα. Οι αντιλήψεις που επικρατούσαν στην τότε Δ/νση Μελετών του τ. Υ.Δ.Ε. ήταν να αποφευχθούν τα μεγάλα τεχνικά έργα, όπως σήραγγες και κοιλαδογέφυρες, κυρίως λόγω κόστους.

Η σύμβαση εκπόνησης των μελετών ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 1963 για το τμήμα Χανιά – Ρέθυμνο και συνεχίστηκε για τα τμήματα Δαφνέδες – Ηράκλειο και Ρέθυμνο – Δαφνέδες στις 23.1.1964. Η δημοπράτηση για τα τμήματα Σταυρωμένος – Μπαλί πραγματοποιήθηκε το 1967 και το τμήμα Μπαλί – Φόδελε το 1968. Το 1968 το έργο άρχισε να κατασκευάζεται στα Χανιά την ίδια στιγμή που ιδρύεται στην με έδρα το Ηράκλειο, η Υπηρεσία του τότε Υ.Δ.Ε., Γ.Ε.Κ.Ο. (Γραφείο Ελέγχου Κατασκευής Οδών), τις μετέπειτα Υ.Ε.Κ.Ε., Δ.Ε.Κ.Ε. και με διάδοχη Υπηρεσία σήμερα την ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ. Το έργο είχε διατομή πλάτους 11,10 – 12,50 μ. και γεωμετρικά χαρακτηριστικά κατηγορίας ΙΙΙ και τύπου Γ, με βάση τους ελληνικούς κανονισμούς οδών του 1962.

Πίνακας 2. Η χρονολογική εξέλιξη του έργου στις τέσσερις Περιφερειακές Ενότητες της Κρήτης.

ΝΟΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	Διατομή	Έτος Κατασκευής (παράδοση σε χρήση)
Χανιά	Σούδα – Καλύβες	12,22	2-ιχνη	1969
Χανιά	Παράκαμψη Καστελίου (Λιμάνι)	6	2-ιχνη	1970
Λασιθί	Καλό Χωριό – Γέφυρα Φρουζή	6,62	2-ιχνη	1970
Λασιθί	Παχειά Άμμος – Αυχένας Αγκαθιάς	33,56	2-ιχνη	1970
Χανιά	Καλύβες – Γεωργιούπολη	18,75	2-ιχνη	1972
Ρέθυμνο	Αμάρι – Πάνορμο (Γεροπόταμος)	14,01	2-ιχνη	1973
Ρέθυμνο	Πάνορμο (Γεροπόταμος) – Σίσες	23,2	2-ιχνη	1973
Ηράκλειο	Σίσες – Λινοπεράματα	27	2-ιχνη	1973
Χανιά	Καστέλι – Κολυμπάρι	11,72	2-ιχνη	1992
Λασιθί	Παράκαμψη Σητείας	5,5	2-ιχνη	1999
Χανιά	Βαμβακόπουλο – Σούδα (παράκαμψη Χανίων)	7,9	4-ιχνη	2002
Ρέθυμνο	Ατσιπόπουλο – Αμάρι (παράκαμψη Ρεθύμνου)	6,25	4-ιχνη	2002

Πίνακας 2. Η χρονολογική εξέλιξη του έργου στις τέσσερις Περιφερειακές Ενότητες της Κρήτης.

ΝΟΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	Διατομή	Έτος Κατασκευής (παράδοση σε χρήση)
Ηράκλειο	Χερσόνησος – Σταλίδα	3,49	2-ιχνη	2003
Λασιθί	Γέφυρα Φρουζή – Παχειά Άμμος	4,79	2-ιχνη	2003
Λασιθί	Σκοπή – Σητεια	5,68	2-ιχνη	2003
Ηράκλειο	Σταλίδα – Όρια Νομών (Σίσι)	9,06	2-ιχνη	2012
Λασιθί	Αγ. Νικόλαος – ΚαλόΧωριό	9,78	2-ιχνη	2015
Ηράκλειο	Γούρνες – Χερσόνησος	11,1	2-ιχνη	2019
Ρέθυμνο	Γεωργιούπολη – Πετρέ	8,81	2-ιχνη	1971-1976
Ρέθυμνο	Πετρέ – Ατσιπόπουλο	8,99	2-ιχνη	1971-1976
Λασιθί	Όρια Νομών (Σίσι) – Αγ. Νικόλαος	22,65	2-ιχνη	1973-1974
Χανιά	Κολυμπάρι – Βαμβακόπουλο	20,44	2-ιχνη	1992-2008
Ηράκλειο	Λινοπεράματα – Γούρνες (παρακάμψη Ηρακλείου)	26,13	4-ιχνη	2000-2008
Λασιθί	Αυχένας Αγκαθιάς – Σκοπή	3,06	2-ιχνη	2003-2019

Πηγή: ΟΑΚ Γεώργιος Αγαπάκης Δ/ΝΤΗΣ Δ.Σ.Ε. ΟΑΚ Α.Ε.

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, αν προχωρήσουμε σε μια πλήρη καταγραφή των υφιστάμενων ενεργειών από το 1968 μέχρι το 2019, μπορούμε να αντιληφθούμε τι έχει γίνει, αλλά κυρίως τι δεν έχει γίνει σε σχέση με τον Β.Ο.Α.Κ. Μέχρι την περίοδο διακυβέρνησης της ΝΔ υπό τον Κυριάκο Μητσοτάκη, αναπτύχθηκαν τμηματικές προσεγγίσεις του έργου και όχι μια ολιστική προσέγγιση που να καλύπτει τα τεχνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και αναπτυξιακά ζητήματα για τη μετατροπή του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο.

Αν εξαιρέσουμε την περίοδο 1968-1973 που υπήρξε η αρχική κατασκευαστική περίοδος για το υφιστάμενο δίκτυο, η μοναδική περίοδος που παρουσιάστηκε μια συντονισμένη προσπάθεια συστηματοποίησης των μελετών και των έργων είναι η περίοδος που ξεκίνησε με τον σχεδιασμό που αναπτύχθηκε το 2007, υπό την Κυβέρνηση **Κώστα Καραμανλή**. Την περίοδο 2007-2013 σχεδιάστηκαν, δημοπρατηθήκαν και εκτελέστηκαν συνολικά 15 έργα στον Β.Ο.Α.Κ. Στη συνέχεια, δημοπρατηθήκαν τρία οδικά τμήματα του ΒΟΑΚ (Γούρνες – Χερσό-

νησος, Πάνορμος – Εξάντης, συνδετήριος Μουρνιές – Χανιά) συνολικού μήκους 19 χλμ. και προϋπολογισμού 162 εκατ. ευρώ.

Επιπρόσθετα, σημαντικές είναι και οι παρεμβάσεις που προχωρήσαν το 2010 με τον τότε υπουργό Υποδομών, Δημήτρη Ρέππα να εξαγγέλλει τη δημιουργία του φορέα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» και να περιγράφει τις 20 αναγκαίες, μεγάλες και σημαντικές παρεμβάσεις κατά μήκος του Β.Ο.Α.Κ. από το Λασιθί έως τα Χανιά σε 108 συνολικά χιλιόμετρα οδικού δικτύου, από τα οποία τα 76 θα κατασκευάζοντουσαν με τετράιχνη διατομή. Ο προϋπολογισμός κόστους κατασκευής, όπως τον είχε παρουσιάσει ο υπουργός, ανερχόταν σε 745 εκατ. ευρώ (*Ρεθεμνιώτικα Νέα*, 12.11.2010).

Η εκμετάλλευση των κοινοτικών κονδυλίων για την αναβάθμιση του Β.Ο.Α.Κ. υπήρξε σημαντική για την τμηματική βελτίωση του δικτύου αλλά όχι επαρκής συνθήκη για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ενιαίου έργου μετατροπής του δρόμου σε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο διεθνών προδιαγραφών.

Με την υλοποίηση του Β' Κ.Π.Σ. κατασκευάστηκαν ή αναβαθμίστηκαν νέα τμήματα ενός κλάδου μήκους 47 χλμ. με διατομή 12,50 μ. και 16 χλμ. αναβάθμιση του άξονα σε διατομή διπλού κλάδου 2x2 λωρίδων (τετράιχνη οδός), πλάτους 22 μ., με διαχωριστική νησίδα new jersey στη μέση. Το σύνολο δηλαδή των παρεμβάσεων για την κατασκευή ή αναβάθμιση του Β.Ο.Α.Κ. μέσω του Γ' Κ.Π.Σ. αφορά συνολικό μήκος 47,7 χλμ. Επίσης, στην αναβάθμιση αυτή περιλαμβάνεται η κατασκευή 9 ανισόπεδων κόμβων, από τους οποίους ήδη έχουν κατασκευαστεί οι 4. Ο προϋπολογισμός των έργων του ΒΟΑΚ στο Γ' Κ.Π.Σ. (Ο.Α.Λ.Α.Α. – Π.Ε.Π. – Ε.Π.) ανέρχεται σε ~180 εκατομ. ευρώ.

Πίνακας 3. Επιμέρους μήκη του Β.Ο.Α.Κ.

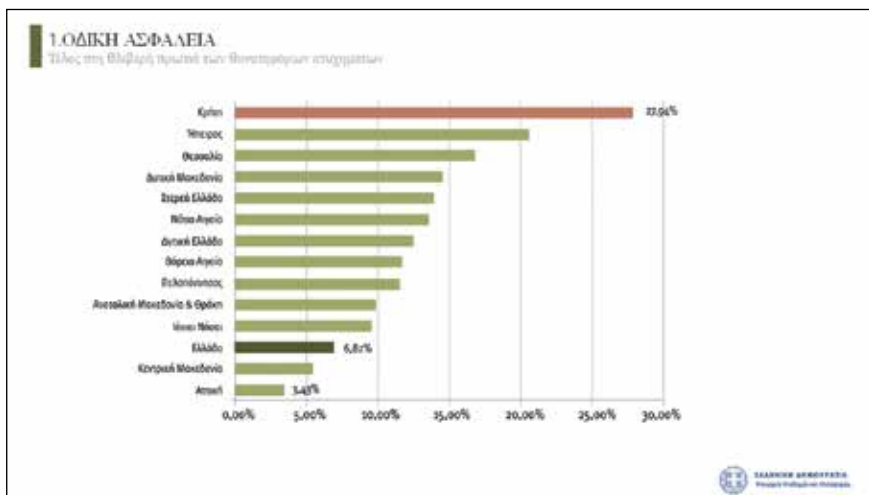
Επί μέρους μήκη του Β.Ο.Α.Κ.	Km	Μονού Κλάδου	Διπλού Κλάδου	Ποσοστό
Συνολικά μήκη που κατασκευάστηκαν από το Βο ΚΠΣ & Interreg	62,99	47,24	15,75	20%
Συνολικά μήκη παρεμβάσεων από το Γο ΚΠΣ	47,70	22,50	25,20	15%
Παλαιά κατασκευασμένα τμήματα από Εθνικούς Πόρους	154,85			50%
Υπολειπόμενα μήκη για άμεση αναβάθμιση ΒΟΑΚ	46,90			15%
Σύνολα	312,44			
Πηγή: ΟΑΚ Γεώργιος Αγαπάκης Δ/ΝΤΗΣ Δ.Σ.Ε. ΟΑΚ Α.Ε.				

Το σύνολο των δαπανών, που διατέθηκαν μέχρι το 2019 για την κατασκευή και αναβάθμιση του Β.Ο.Α.Κ. τα τελευταία 20 χρόνια, είναι μόλις 373 εκατ. ευρώ από τρία κοινοτικά προγράμματα, όταν το σύνολο της κατασκευής απαιτεί μία δαπάνη τουλάχιστον 1,5 δις ευρώ και ενώ για την «Εγνατία οδό», που έχει διπλάσιο μήκος από τον Β.Ο.Α.Κ., διατέθηκαν συνολικά περί τα 7 δις. Επισημαίνεται εδώ ότι η Κρήτη, πέραν των οδικών τμημάτων, δεν διαθέτει εναλλακτικά δίκτυα μαζικών μεταφορών, όπως ο σιδηρόδρομος, που χρηματοδοτούνται εκ παραλλήλου σε άλλες περιφέρειες της χώρας.

Με βάση και την προαναφερθείσα πορεία του οδικού δικτύου στον χρόνο είναι ξεκάθαρο ότι η συνεχιζόμενη ραγδαία ανάπτυξη της Κρήτης και ειδικά του Βόρειου τμήματός της, δημιούργησε αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους, που σε αρκετά σημερινά οδικά τμήματα η υπάρχουσα διατομή – πλάτος της οδού δεν επαρκεί πλέον. Ακόμα, η έλλειψη διαχωριστικού στηθαίου και η οριζοντιογραφία και μηκοτομή της οδού σε πολλά σημεία μειώνουν σημαντικά το επίπεδο ασφάλειας των χρηστών, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη για ένα νέο σύγχρονο δρόμο για όλο το νησί. Ανάγκη την οποία από το 2012 καταβάλλω σταθερά κάθε δυνατή προσπάθεια να μετουσιωθεί σε πράξη.

2012-2014 Συστηματική διεκδίκηση για τον Β.Ο.Α.Κ.

Το 2012 που ξεκίνησα την κοινοβουλευτική μου πορεία, όπως όλοι οι θεσμικοί φορείς του νησιού, από την πρώτη στιγμή κατέβαλα κάθε δυνατή προσπάθεια για την ανάδειξη της σημασίας του εκσυγχρονισμού του Βόρειου Οδικού Άξονα για την Κρήτη. Όχι απλά γιατί οι αναπτυξιακές δυνατότητες του έργου είναι στρατηγικής σημασίας. Ούτε γιατί το έργο αυτό θα συμβάλει όσο κανένα άλλο στην αύξηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του Ρέθυμνου. Πάνω και πέρα από όλα γιατί είναι κομβικό ζήτημα οδικής ασφάλειας. Είναι ζήτημα προστασίας των Κρητικών και των επισκεπτών του νησιού. Έχοντας γυρίσει κυριολεκτικά όλη την Ελλάδα και ένα μεγάλο μέρος της Ευρώπης, τόνιζα σε όλους τους τόνους ότι έχουμε το χειρότερο οδικό δίκτυο. Κάτι που αποτυπώνεται πλήρως στη διαφάνεια που ακολουθεί.



Γράφημα 1. Οδική Ασφάλεια.

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Παρουσίαση του Β.Ο.Α.Κ. 29.05.2021.

Θεωρούσα ότι η Πολιτεία οφείλει επιτέλους να κάνει το χρέος της. Ήδη από την προεκλογική περίοδο σε ομιλία μου για τους ετεροδημίτες Ρεθεμνιώτες της Αθήνας στις 25/4/2012, ξεκίνησα την τοποθέτησή μου για τα τοπικά θέματα, εγείροντας πρώτο το ζήτημα του ΒΟΑΚ και τονίζοντας πως στόχος είναι η εύρεση ρεαλιστικής λύσης για την ανάπτυξη ενός σύγχρονου και ασφαλούς οδικού δικτύου χωρίς ουτοπικές εξαγγελίες και πιασουργίσματα. Στις 12/2/2013 στη συζήτηση για τον χωροταξικό σχεδιασμό της Κρήτης τοποθετήθηκα εκ νέου πάλι εν αρχή για το ζήτημα αναφέροντας:

«Η υλοποίηση των βασικών οδικών αξόνων (ΒΟΑΚ – ΝΟΑΚ) είναι απόλυτη προτεραιότητα και πρέπει να στηριχθεί από όλους τους φορείς, με ειλικρίνεια, σοβαρότητα και ρεαλισμό. Ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην ολοκλήρωση του τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα που συνδέει το Ρέθυμνο με το αεροδρόμιο των Χανίων και στο ιδιαίτερα προβληματικό κομμάτι Σούδα – Αεροδρόμιο». Γνωρίζοντας τις δυσκολίες ανέλαβα πρωτοβουλία ξεκινώντας μια θεσμική συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Με τους συνεργάτες μου καταγράφουμε την ιστορική εξέλιξη του έργου, τα βήματα που απαιτούνται και τα προβλήματα που πρέπει να υπερβούμε προκειμένου να προχωρήσει ο σχεδιασμός.

Τον **Φεβρουάριο του 2013** γίνεται ένα σημαντικό βήμα αποκέντρωσης και στοχευμένης προσέγγισης για τα αναπτυξιακά ζητήματα της Κρήτης, η ίδρυση

του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε. Ειδικότερα, κατατέθηκε και ψηφίστηκε στην Βουλή η διάταξη του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης για την ίδρυση του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 3 του νομοσχεδίου και συγκεκριμένα στην σελίδα 82, ορίζεται πως οι ΟΑΝΑΚ και ΟΑΔΥΚ συγχωνεύονται στην νέα εταιρεία ΟΑΚ ΑΕ, στην οποία περιέχονται και οι αρμοδιότητες της «Υποδομές Ανάπτυξης Κρήτης ΑΕ», της ΕΥΔΕ ΒΟΑΚ και της ΕΥΔΕ Αποσελέμη. Στο νομοσχέδιο γίνεται αναλυτική αναφορά στην διαδικασία συγχώνευσης των ΟΑΔΥΚ-ΟΑΝΑΚ και στις σελίδες 86-87 αναφέρεται πως: «Στους σκοπούς της νέας εταιρείας μεταφέρονται όλα όσα αφορούν στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), καθώς επίσης και στον Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης, αλλά και γενικότερα στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών Κρήτης. Στις 25 Οκτωβρίου του ιδίου έτους (2013) με την αριθ. Δ16γ/584/7/425/Γ έγκριση και δημοσίευση του Καταστατικού «Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης (ΟΑΚ Α.Ε.)», η Κρήτη αποκτά ένα σύγχρονο αναπτυξιακό οργανισμό».

Η πρώτη κοινοβουλευτική μου παρέμβαση για τον ΒΟΑΚ δείχνει τη σοβαρότητα της κατάστασης αλλά και την έλλειψη σχεδιασμού σε σχέση με την περίοδο 2007-2013 που προαναφέραμε, κάτι που δυστυχώς αποτυπώνεται στο **Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025**. Έτσι, κατέθεσα ερώτηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. **Μ. Χρυσοχοΐδη**, για την άμεση ανάγκη εκσυγχρονισμού του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης:

«Είναι γεγονός ότι διαχρονικά η Πολιτεία έχει επιδείξει τεράστια ολιγωρία ως προς τη διενέργεια όλων των απαιτούμενων πρωτοβουλιών, προκειμένου να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί μία ολοκληρωμένη λύση για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.), που αποτελεί την κεντρική οδική αρτηρία του νησιού. Παρά τις αλλεπάλληλες προσπάθειες, παρά τις εξαγγελίες και τις υποσχέσεις, η Κρήτη έχει υποστεί τεράστιες αδικίες, αφού αποτελεί μία από τις ελάχιστες περιοχές της χώρας που δεν έχει υλοποιηθεί ο εκσυγχρονισμός του κύριου σε χρήση οδικού άξονα.

Όλα αυτά τα χρόνια, έχουν σημειωθεί αλλεπάλληλα τροχαία δυστυχήματα και χιλιάδες τραυματισμοί, ενώ ταυτόχρονα δημιουργείται μία ιδιαίτερα αρνητική εικόνα για τους χιλιάδες επισκέπτες του νησιού. Είναι άλλωστε γνωστό ότι η Κρήτη συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων περιοχών της χώρας σε τροχαία ατυχήματα, με ένα μεγάλο μέρος αυτών να σημειώνονται στον Β.Ο.Α.Κ. Αξίζει να αναφερθεί ότι από το 2000 μέχρι σήμερα έχασαν τη ζωή τους στον εν λόγω άξονα πάνω από 490 άνθρωποι. Η αναβάθμιση του βόρειου οδικού άξονα θα αποτελέσει ένα ξεκάθαρο δείγμα σεβασμού και τιμής απέναντι σε όσους έχασαν άδικα τη ζωή τους. Ως εκ τούτου, είναι χρέος όλων μας να συμβάλουμε στην άμεση εκκίνηση των διαδικασιών που θα συμβάλουν ουσιαστικά στην κοινή αυτή προσπάθεια.

Παράλληλα με τα παραπάνω, η στοιχειώδης αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου της Κρήτης πρέπει να αποτελέσει εθνική προτεραιότητα στρατηγικής σημασίας, αφού, όπως είναι γνωστό, εμπεριέχεται στον κεντρικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη του τουρισμού.

Δυστυχώς, τα πρώτα δείγματα που προκύπτουν από το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 -2025 (ΣΠΕΜ) είναι απογοητευτικά και δείχνουν για άλλη μια φορά την αδιαφορία της Πολιτείας για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα. Ειδικότερα, το σύνολο του προϋπολογισμού των προτεινόμενων επενδύσεων για τις μεταφορές ανέρχεται στα 10 δις ευρώ με τα 5,5 δις να προορίζονται για σιδηροδρομικά έργα, για έργα αστικών συγκοινωνιών και λιμενικά έργα χωρίς να περιλαμβάνεται ούτε ένα ευρώ για την περιφέρεια Κρήτης! Επιπρόσθετα, ο συνολικός εθνικός προϋπολογισμός για οδικά έργα ανέρχεται στα 4,4 δις ευρώ, με την Κρήτη να δικαιούται βάση κατανομής 251,4 εκ. ευρώ, δηλαδή 5,7% επί του συνόλου των οδικών έργων και μόλις 2,49% επί του συνολικού προϋπολογισμού για τις μεταφορές. Γίνεται, λοιπόν, ξεκάθαρα αντιληπτό ότι ο Β.Ο.Α.Κ. δεν αποτελεί προτεραιότητα όταν το σύνολο των πιστώσεων για τον άξονα δεν υπερβαίνει τα 147 εκατ. Ευρώ!

- Επειδή η Κρήτη αξίζει ένα σύγχρονο και λειτουργικό δίκτυο,
 - Επειδή χάνονται κάθε μέρα ανθρώπινες ζωές,
 - Επειδή η αναβάθμιση του Β.Ο.Α.Κ. θα έχει ουσιαστικό αναπτυξιακό πρόσημο,
- Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Υπάρχει αναλυτικό και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα μελετών και έργων για τον Β.Ο.Α.Κ.;
2. Τι προβλέπεται από το πρόγραμμα διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών για τον Β.Ο.Α.Κ.;
3. Έχει ενημερωθεί το Υπουργείο για την τεχνική έκθεση και τη μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού που έχει συνταχθεί από τον ΟΑΚ για το Βόρειο Οδικό Άξονα;»

Η απάντηση του Υπουργείου ξεκαθαρίζει πως το έργο δεν έχει μπει στις βασικές προτεραιότητες του Υπουργείου, ειδικά σε ότι αφορά το πρώτο μισό της προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Ειδικότερα, ξεκαθαρίζεται ότι το σχέδιο του επιχειρησιακού προγράμματος Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) του νέου ΕΣΠΑ 2014-2020 προβλέπει μόνο τη συγχρηματοδότηση της κατασκευής των τμημάτων Γούρνες – Χερσόνησος και Πάνορμος – Εξάντης, τα οποία έχουν πρόσφατα δημοπρατηθεί και συμβασιοποιηθεί, καθώς και τη β' φάση του τμήματος Αγία Βαρβάρα – Άγιοι Δέκα (Καστέλι) του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά.

Το θετικό που προέκυψε είναι ότι αναφέρεται με τον πλέον επίσημο τρόπο η πρόβλεψη για χρηματοδότηση δράσεων οδικής ασφάλειας, αλλά κυρίως η στρατηγική μελέτη για την ανάπτυξη του Β.Ο.Α.Κ., προϋπολογισμού 7,5 εκατ. ευρώ, με την οποία προβλέπονται:

- Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης σε όλον τον Β.Ο.Α.Κ.
- Εκπόνηση νέας κυκλοφοριακής μελέτης επί του Β.Ο.Α.Κ., η οποία θα λάβει υπόψη τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τα στατιστικά ατυχημάτων κ.τ.λ.
- Θέση σε προτεραιότητα των παρεμβάσεων στα επί μέρους τμήματα του Β.Ο.Α.Κ., βάσει των αποτελεσμάτων της συγκεκριμένης μελέτης.
- Εξέταση των εναλλακτικών λύσεων χρηματοδότησης για την υλοποίηση του συνόλου του Β.Ο.Α.Κ.
- Εκπόνηση των βασικών μελετών για το σύνολο του Β.Ο.Α.Κ., προκειμένου να εξασφαλιστεί η αδειοδότηση για τη δημοπράτηση των έργων.

Τα τεύχη δημοπράτησης της μελέτης έχουν ολοκληρωθεί και έχει ζητηθεί από το Υπουργείο Ανάπτυξης η άμεση χρηματοδότησή της από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ως εμπροσθοβαρές έργο ώστε να δημοπρατηθεί άμεσα και επομένως, με βάση τα αποτελέσματά της και ανάλογα με τη δυνατότητα ανακατανομής πόρων του νέου ΕΣΠΑ, να επιδιωχθεί η συγχρηματοδότηση των πλέον ώριμων νέων έργων επί του Β.Ο.Α.Κ. στο δεύτερο μισό της προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Είναι ένας σχεδιασμός με λογική συνέπεια βημάτων που δείχνει όμως ότι το έργο θα πάρει χρόνο, συνεχίζοντας τη διαχρονική αδικία για την Κρήτη.

Ουσιαστικά το Υπουργείο προτεραιοποιεί για την πρώτη φάση της προγραμματικής περιόδου τα ανεκπλήρωτα έργα στην ηπειρωτική χώρα και αναπτύσσει σχεδιασμό για την επιτάχυνση των διαδικασιών για τον Β.Ο.Α.Κ. κατά τη δεύτερη φάση της. Η απάντηση προφανώς και δεν μας ικανοποίησε. Παράλληλα, από την πρώτη στιγμή ο ΟΑΚ θέτει τον Β.Ο.Α.Κ. στο επίκεντρο και αναπτύσσει ένα πλαίσιο τριών βασικών προτάσεων:

1. **Επέμβαση για την οδική ασφάλεια του υφιστάμενου δικτύου** (νέα σήμανση – στηθαία – αντιολισθητικοί τάπητες –15 εκατ.).
2. **Κατασκευή 51 χλμ.** πάνω στον Β.Ο.Α.Κ. όπου υπάρχει ωριμότητα με μελέτες (540 εκατ. περίπου). Μάλιστα καταθέτουν χάρτες και στοιχεία που δείχνουν ακριβώς τα σημεία ενδιαφέροντος και τι υπάρχει και τι δεν υπάρχει μέχρι σήμερα.

3. *Ανάπτυξη της Μελέτης Στρατηγικού Σχεδιασμού* για όλο τον Β.Ο.Α.Κ. (7,5 εκατ.)

Έτσι, στις **30.9.2014**, έχοντας αναπτύξει συνεργασία με στελέχη του ΟΑΚ και αυτοδιοικητικούς φορείς, αναλαμβάνουμε για πρώτη φορά μια ολοκληρωμένη πρωτοβουλία για τη δημιουργία κοινού μετώπου διεκδίκησης για τον Β.Ο.Α.Κ. αποστέλλοντας σχετικές επιστολές στον Περιφερειάρχη και στους Βουλευτές του νησιού με στόχο να προχωρήσει η πρωτοβουλία και να ασκηθούν συντονισμένες πιέσεις:

Στο εισαγωγικό κείμενο αναδεικνύουμε τον σεβασμό σε όλες τις προσπάθειες αλλά και μια σύγχρονη θεσμική προσέγγιση σε σχέση με το έργο: «*Σεβόμενος τις προσπάθειες και τις πρωτοβουλίες που έχεις αναλάβει για το θέμα του Βόρειου Οδικού Άξονα, θα ήθελα να σε παρακαλέσω να συμβάλεις στη δημιουργία ενός κοινού, σταθερού μετώπου διεκδίκησης για το συγκεκριμένο ζήτημα, έτσι ώστε να επιτύχουμε όλοι μαζί μια ρεαλιστική και υλοποιήσιμη λύση.*»

Συνεχίζουμε αναδεικνύοντας την ουσία της πρωτοβουλίας αλλά και τα βήματα που απαιτούνται για το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα: «*Οι δύσκολες συνθήκες, μέσα στις οποίες προσπαθούμε να εκπροσωπήσουμε τους συμπολίτες μας, και οι αυξανόμενες προκλήσεις που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε, δημιουργούν ένα σύνθετο πεδίο διεκδίκησης που δεν επιτρέπει εφησυχασμούς και λάθη που στο παρελθόν στοίχησαν στον τόπο. Οφείλουμε να απομονώσουμε τις διαφορές μας και να δημιουργήσουμε ένα ενιαίο μέτωπο διεκδίκησης ρεαλιστικών λύσεων για τα μεγάλα προβλήματα του νησιού. Οφείλουμε να δημιουργήσουμε διευρυμένες συνέργειες με στόχο την αναπτυξιακή αντεπίθεση της Κρήτης. Ο κύριος στόχος της παρούσας επιστολής είναι να συμβάλει στην ενίσχυση των πρωτοβουλιών για τον εκσυγχρονισμό του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Είναι ένα ζήτημα για το οποίο έχουμε αγωνιστεί χωρίς δυστυχώς τα επιθυμητά αποτελέσματα. Είναι γνωστό ότι η Κρήτη συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων περιοχών της χώρας σε τροχαία ατυχήματα, με ένα μεγάλο μέρος αυτών να σημειώνονται στον Β.Ο.Α.Κ. Παρ' όλα αυτά, τα πρώτα δείγματα που προκύπτουν από το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (ΣΠΕΜ) είναι απογοητευτικά και δείχνουν για άλλη μια φορά την αδιαφορία της Πολιτείας για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα. Θα ήθελα να προτείνω τρία βασικά βήματα, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο και τεκμηριωμένο πλαίσιο διεκδίκησης.*

Αρχικά, προτείνω να προχωρήσουμε άμεσα στη διενέργεια διευρυμένης σύσκεψης υπό τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, στην οποία θα συμμετέχουν οι Βουλευτές της Κρήτης, ο Περιφερειάρχης και οι Αντιπεριφερειάρ-

χες του νησιού, τα μέλη του Δ.Σ. του Ο.Α.Κ., ο Διοικητής του τμήματος τροχαίας Β.Ο.Α.Κ. και αντιπρόσωποι από τα Τεχνικά, Εμπορικά και Οικονομικά Επιμελητήρια Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης. Τα δυο βασικά ζητήματα που θα τεθούν είναι αφενός τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από το επικίνδυνο και ανεπαρκές οδικό δίκτυο του νησιού και αφετέρου η παρουσίαση μελετών και στοιχείων, όπως η τεχνική έκθεση που έχει συνταχθεί από τον ΟΑΚ για το Βόρειο Οδικό Άξονα αλλά και η μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού του έργου. Παράλληλα, πρέπει να οργανωθεί η συνάντηση με τον Πρωθυπουργό κ. Αντώνη Σαμαρά, στην οποία πρέπει να καταστεί σαφές ότι ο εκσυγχρονισμός του Β.Ο.Α.Κ. είναι δείγμα σεβασμού και τιμής απέναντι σε όσους έχασαν άδικα τη ζωή τους. Ως εκ τούτου πρέπει να υπάρξουν άμεσες δεσμεύσεις, οι οποίες θα περιλαμβάνουν αναλυτικά χρονοδιαγράμματα μελετών και έργων και ένα ελάχιστο πλαίσιο άμεσων παρεμβάσεων, όπως την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου δικτύου και την κατασκευή των 51 χιλιομέτρων του Β.Ο.Α.Κ. όπου υπάρχει ωριμότητα μελετών.

Τέλος, προτείνω την καθιέρωση ενημερωτικής συνάντησης με στόχο τον συντονισμό των ενεργειών και την παρακολούθηση των εξελίξεων, προκειμένου να ολοκληρωθούν άμεσα οι απαιτούμενες διαδικασίες που θα μετατρέψουν το Β.Ο.Α.Κ. σε ένα σύγχρονο, ασφαλές και ποιοτικό οδικό δίκτυο.

Επιμένουμε σταθερά στην ανάγκη εντατικοποίησης των πρωτοβουλιών για τον Β.Ο.Α.Κ. και, από κοινού με τον Περιφερειάρχη Κρήτης, αναπτύσσουμε πρωτοβουλίες προς τον αρμόδιο Υπουργό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα την αναβάθμιση του Τμήματος του Β.Ο.Α.Κ. Πάνορμο – Εξάντης σε κλειστό αυτοκινητόδρομο. Η σύσκεψη πραγματοποιήθηκε παρουσία του Υπουργού ΥΠΟΜΕΔΙ, κ. Μιχάλη Χρυσοχοϊδη, ο οποίος και ενημέρωσε τα μέλη της επιτροπής.

Ξεκινώντας την τοποθέτησή μου, τόνισα ότι νιώθω ντροπή για τη σημερινή κατάσταση του Β.Ο.Α.Κ., αίσθημα το οποίο επισήμανα ότι θα πρέπει να εκφράζει το σύνολο του πολιτικού συστήματος και των θεσμικών φορέων απέναντι σε όλους τους Κρητικούς. Στη συνέχεια, εξέφρασα την ικανοποίησή μου για την απόφαση του Υπουργού να έρθει επιτέλους στην Κρήτη για να συζητήσει για τις υποδομές της, μετά από τις αλλεπάλληλες πρωτοβουλίες, τις συχνές παρεμβάσεις και τις ουσιαστικές προτάσεις των φορέων. Αναλυτικά, το κείμενο της παρέμβασης διαμορφώνεται ως εξής: «Θα ήθελα να ξεκινήσω επισημιάνοντας ότι αισθάνομαι πραγματικά ντροπή απέναντι σε όλους τους Κρητικούς για τη σημερινή κατάσταση του Β.Ο.Α.Κ. Όπως ντροπή θα πρέπει να αισθάνεται το σύνολο του πολιτικού συστήματος και των θεσμικών φορέων. Θα ήθελα να αναφέρω κάποια ουσιαστικά στοιχεία, έτσι ώστε να αντιληφθούμε την υφι-

στάμενη κατάσταση του Β.Ο.Α.Κ., μέρος του οποίου εκσυγχρονίζεται με την υλοποίηση της υπό συζήτησης σύμβασης.

Είναι γνωστό ότι η Κρήτη συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων περιοχών της χώρας σε τροχαία ατυχήματα, με ένα μεγάλο μέρος αυτών να σημειώνονται στον Β.Ο.Α.Κ. Επιπρόσθετα, αποτελεί μία από τις ελάχιστες περιοχές της χώρας που δεν έχει υλοποιηθεί ο εκσυγχρονισμός του κύριου σε χρήση οδικού άξονα. Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος των απωλειών που υφίσταται το νησί, αξίζει να αναφερθεί ότι από το 2000 μέχρι σήμερα έχασαν τη ζωή τους στον εν λόγω άξονα πάνω από 490 άνθρωποι, κατά μέσο όρο 60 νεκροί τον χρόνο και 100 βαριά τραυματίες. Παράλληλα, η στοιχειώδης αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου της Κρήτης εμπεριέχεται στον εθνικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη του τουρισμού, και ως εκ τούτου αποτελεί άμεση αναπτυξιακή προτεραιότητα.

Παρ' όλα αυτά, τα πρώτα δείγματα που προκύπτουν από το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (ΣΠΙΕΜ) δεν είναι ενθαρρυντικά: το σύνολο του προϋπολογισμού των προτεινόμενων επενδύσεων για τις μεταφορές ανέρχεται στα 10 δις ευρώ, με τα 5,5 δις να προορίζονται για σιδηροδρομικά έργα, για έργα αστικών συγκοινωνιών και λιμενικά έργα, χωρίς να περιλαμβάνεται ούτε ένα ευρώ για την Περιφέρεια Κρήτης! Επιπρόσθετα, ο συνολικός εθνικός προϋπολογισμός για οδικά έργα ανέρχεται στα 4,4 δις ευρώ, με την Κρήτη να δικαιούται βάσει κατανομής 251,4 εκ. ευρώ, δηλαδή 5,7% επί του συνόλου των οδικών έργων και μόλις 2,49% επί του συνολικού προϋπολογισμού για τις μεταφορές. Γίνεται, λοιπόν, ξεκάθαρα αντιληπτό ότι ο Β.Ο.Α.Κ. δεν αποτελεί προτεραιότητα, όταν το σύνολο των πιστώσεων για τον άξονα δεν υπερβαίνει τα 147 εκατ. ευρώ! Στον αντίποδα, για την ίδια περίοδο, έχει εγκριθεί χρηματοδότηση 450 εκ. ευρώ για την ολοκλήρωση του οδικού τμήματος Πάτρα – Πύργος. Οι καθυστερήσεις, τα λάθη και οι παραλείψεις των προηγούμενων ετών δεν πρέπει να αφήσουν ένα ουσιαστικό αναπτυξιακό έργο να μπει στις καλένδες. Αντιλαμβανόμαστε τα προβλήματα, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένο υπόβαθρο μελετών και ότι ο Β.Ο.Α.Κ. ανήκει στο αναλυτικό και όχι στο κύριο διευρωπαϊκό δίκτυο. Παράλληλα, θα ήθελα να αναφερθώ στη σημασία της απόφασης του Υπουργείου για τη δρομολόγηση της στρατηγικής μελέτης για την ανάπτυξη του Β.Ο.Α.Κ., με προϋπολογισμό 7,5 εκατ. ευρώ, έτσι ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να προχωρήσει άμεσα ο σχεδιασμός για τον εκσυγχρονισμό του δικτύου. Ωστόσο, σημειώνεται ότι, ενώ έχουν ολοκληρωθεί τα τεύχη δημοπράτησης της μελέτης και έχει κατατεθεί σχετικό αίτημα, δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία για την άμεση χρηματοδότησή της, έτσι ώστε να δημοπρατηθεί εντός του τρέχοντος έτους.

Διεκδικούμε ένα οδικό δίκτυο ευρωπαϊκών προδιαγραφών εφάμιλλο με τα δίκτυα που έχουν δημιουργηθεί ή ολοκληρώνονται στην υπόλοιπη χώρα. Διεκδικούμε ένα αναλυτικό και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα μελετών και έργων για τον Β.Ο.Α.Κ., το οποίο θα ξεκινάει με άμεσες παρεμβάσεις που θα περιλαμβάνουν την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου δικτύου (νέα σήμανση – στηθαία – αντιολισθητικοί τάπητες) και την κατασκευή των 51 χιλιομέτρων του Β.Ο.Α.Κ. όπου υπάρχει ωριμότητα μελετών. Διεκδικούμε έναν σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο για όλους τους Κρητικούς και για τους επισκέπτες του νησιού μας.

Ως εκ τούτου, δράττομαι της ευκαιρίας να σας απευθύνω κάποια βασικά ερωτήματα για τον Β.Ο.Α.Κ.:

ΕΡΩΤΗΣΗ 1:

Θα ήθελα να ενημερωθώ για τη διαδικασία κατανομής των κονδυλίων για τα μεγάλα έργα υποδομών της χώρας. Μου φαίνεται πραγματικά αδιανόητο πως έχει μείνει το σημαντικότερο αυτό έργο για την ανάπτυξη και την ασφάλεια των κατοίκων και των επισκεπτών του νησιού μας στις καλές εποχές. Πώς γίνεται, δηλαδή, για μία ακόμα φορά, έργα, όπως η ολοκλήρωση του οδικού τμήματος Πάτρα – Πύργος, να τυγχάνουν χρηματοπιστωτικής προτεραιότητας; Όπως ανέφερα και παραπάνω, το ύψος της χρηματοδότησης του συγκεκριμένου έργου ανέρχεται στα 450 εκ. ευρώ, ενώ για ολόκληρη την Κρήτη η επένδυση κυμαίνεται στα 145 εκ. Έχει το Υπουργείο στοιχεία για την κατανομή των έργων ανά περιφέρεια για τα τελευταία 20 χρόνια; Και αν ναι, πώς προτίθεται να καλύψει την τεράστια αδικία σε βάρος της Κρήτης;

ΕΡΩΤΗΣΗ 2:

Υπάρχει πρόβλεψη για άμεσες παρεμβάσεις που θα περιλαμβάνουν την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου δικτύου (νέα σήμανση – στηθαία – αντιολισθητικοί τάπητες) και την κατασκευή των 51 χιλιομέτρων του Β.Ο.Α.Κ. όπου υπάρχει ωριμότητα μελετών; Υπάρχουν σκέψεις για την ολοκλήρωση των προαναφερθέντων παρεμβάσεων στο πλαίσιο της υφιστάμενης περιόδου;

ΕΡΩΤΗΣΗ 3:

Υπάρχει βούληση να προχωρήσει άμεσα η δρομολόγηση της στρατηγικής μελέτης για την ανάπτυξη του Β.Ο.Α.Κ., έτσι ώστε να αποτυπωθεί πλήρως η υφιστάμενη κατάσταση και να προχωρήσει ο σχεδιασμός για τον εκσυγχρονισμό του δικτύου; Θα επιταχυνθούν οι διαδικασίες για την άμεση χρηματοδότησή της, έτσι ώστε να δημοπρατηθεί εντός του τρέχοντος έτους;

Ο Χρυσοχοΐδης στην Κρήτη

Οι πιέσεις φέρνουν αποτέλεσμα και μετά από συνεννόηση με τον Περιφερειάρχη Κρήτης, κ. **Σταύρο Αρναουτάκη** και τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης, κ. **Γρηγόρη Ροκαδάκη**, κατεβαίνει στην Κρήτη ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών κ. **Μιχάλης Χρυσοχοΐδης**:

«Τέλος στη στάσιμη και προβληματική κατάσταση του Β.Ο.Α.Κ. θα επιχειρήσουν να βάλουν οι θεσμικοί παράγοντες του νησιού στη συνάντηση που θα πραγματοποιηθεί μετά από σχετική πρόσκληση που απέστειλε ο Γενικός Γραμματέας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης κ. Γρηγόρης Ροκαδάκης και ο Περιφερειάρχης Κρήτης κ. Σταύρος Αρναουτάκης. Το θέμα της σύσκεψης αφορά τόσο την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και την κατάθεση συγκεκριμένων προτάσεων για το σοβαρό αυτό ζήτημα. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Βουλευτής Ρεθύμνου, κ. Γ. Κεφαλογιάννης, μετά από την αόριστη απάντηση του Υπουργού ΥΠΟΜΕΔΙ, κ. Μιχάλη Χρυσοχοΐδη, σε πρόσφατη κοινοβουλευτική ερώτηση, είχε προτείνει τη διενέργεια διευρυμένης σύσκεψης, έτσι ώστε να τεθούν τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από το επικίνδυνο και ανεπαρκές οδικό δίκτυο και τα δεδομένα που προκύπτουν από την τεχνική έκθεση και την επικαιροποιημένη μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού του ΟΑΚ.»

Κατά τη διάρκεια της σύσκεψης, ο Υπουργός ανέπτυξε το πλάνο της κυβέρνησης, τα βήματα που έχουν γίνει και ένα χρονοδιάγραμμα ενεργειών προκειμένου να μπει το έργο σε τροχιά υλοποίησης. Παράλληλα, ανέλυσε το σχεδιασμό για τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του έργου μέσα από την πρακτική των πληρωμών διαθεσιμότητας. Δεσμεύτηκε ότι «θα κοστίζει όσο χρειάζεται, σύμφωνα με τις μελέτες οι οποίες ξεκινάνε» και θα κατασκευαστεί, με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης, με συνδυασμό κεφαλαίων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), ιδιώτες επενδυτές και τράπεζες, που θα έρθουν να χρηματοδοτήσουν το έργο, με διάρκεια παραχώρησης τα 30 έτη, ενώ το Δημόσιο θα αναλάμβανε για αντίστοιχη περίοδο την αποπληρωμή του δανεισμού και της απόδοσης των κεφαλαίων του παραχωρησιούχου.

Ο αρμόδιος Υπουργός τόνισε μεταξύ άλλων: «Οδηγούμαστε σε ένα μοντέλο –όπως και το Καστέλι εξάλλου και το Ελευθέριος Βενιζέλος και μια σειρά άλλα μεγάλα πρότζεκτ που γίνονται στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή– με κεφάλαια μεικτά, δημόσια και ιδιωτικά, για να κατασκευάσουμε ένα δρόμο την ευθύνη του οποίου –συντήρηση, λειτουργία, οδική ασφάλεια– θα έχει η υπεύθυνη εταιρεία» Ο Υπουργός επεσήμανε ότι ασχολήθηκε προσωπικά για την ανεύρεση μιας συνολικά βιώσιμης, κοινωνικά αποδεκτής και αναπτυξιακής λύσης για

μεγάλο χρονικό διάστημα, σημειώνοντας ότι, μετά από διαβούλευση και διαπραγμάτευση που έκανε με την ΕΤΕπ και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συμφώνησαν για την κατασκευή του ΒΟΑΚ μέσω σύμβασης παραχώρησης και πληρωμών διαθεσιμότητας. Τα κεφάλαια που θα χρειαστεί να διατεθούν από το Δημόσιο στη φάση κατασκευής θα προέρχονται τόσο από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους όσο και από πόρους της ΕΤΕπ. Όλο το παραπάνω κατέληγε σε ένα άμεσο κομβικής σημασίας πρώτο βήμα για την πορεία του έργου:

«Το Ελληνικό δημόσιο να προκηρύξει άμεσα μια στρατηγική μελέτη σκοπιμότητας, η οποία έχει δύο στόχους. Ο πρώτος στόχος της μελέτης είναι η όδευση, δηλαδή από πού θα περάσει αυτός ο δρόμος, και ο δεύτερος στόχος είναι οικονομικός, δηλαδή η κυκλοφοριακή μελέτη και η σκοπιμότητα, κοινωνικοοικονομική και χρηματοοικονομική.» Παράλληλα, θα έδινε τη δυνατότητα καταγραφής των ώριμων σημείων του έργου και την ίδια στιγμή είχε δοθεί προτεραιότητα στην ολοκλήρωση των ενταγμένων τμημάτων όπως το Πάνορμο – Εξάντης.

Με απλά λόγια, παρά την καθυστέρηση και την απογοήτευση που προέκυψε από τη μικρή μόχλευση πόρων για τον Β.Ο.Α.Κ. κατά τη σχεδιαζόμενη προγραμματική περίοδο, υπήρξε η πρώτη φορά που είχαμε μια δομημένη προσπάθεια με ένα συνεκτικό πρώτο βήμα και ένα σχέδιο δράσης προκειμένου να προχωρήσει το έργο. Η παραπάνω προσέγγιση θα οδηγούσε σε μια χρονοβόρα μεν, αλλά ξεκάθαρη και χειροπιαστή προσέγγιση δε, γύρω από την ολοκλήρωση του έργου. Πόσο μάλλον αν αναλογιστούμε τις παλινωδίες, την πλήρη έλλειψη στρατηγικής και την απραξία που ακολουθήσε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

Όλη αυτή η προσπάθεια γινόταν σε μια περίοδο που σε εθνικό επίπεδο υπήρχαν σοβαρές εκκρεμότητες στα υπό εξέλιξη έργα υποδομών και μέσα σε ασφυκτικές δημοσιονομικές συνθήκες. Παρόλα αυτά δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει ότι έγιναν σημαντικά βήματα. Όταν πια η Κυβέρνηση ήταν έτοιμη να προχωρήσει το σχεδιασμό της, η χώρα σύρθηκε κυριολεκτικά σε εκλογές από την αντιπολίτευση που δεν δίστασε να χρησιμοποιήσει τη διαδικασία της εκλογής του Προέδρου της Δημοκρατίας για λόγους εκλογικής σκοπιμότητας.

Διακυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ασκήσεις επί χάρτου

Αν οριοθετήσουμε την πρώτη περίοδο της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, τα πολιτικά γεγονότα ήταν τόσο καταγιστικά, γεγονός που καθιστούσε αβέβαιη όχι την συζήτηση για τα μεγάλα έργα της χώρας αλλά ακόμα και την ίδια τη βιωσιμότητα της ελληνικής οικονομίας. Από τις εκλογές της 25ης Ιανουαρίου μέχρι τη δευ-

τερη εκλογική νίκη της 20ής Σεπτεμβρη, και από το δημοψήφισμα έως τη συμφωνία της 12ης Ιουλίου στο Τρίτο Μνημόνιο, το διακύβευμα για το σύνολο του πολιτικού συστήματος, ή τουλάχιστον για το μεγαλύτερο μέρος του, συνδεόταν με την ανάγκη σταθεροποίησης και εξεύρεσης βηματισμού προκειμένου να μην καταλήξει αυτή η νέα πορεία της χώρας σε άνευ προηγουμένου εκτροχιασμό.

Ωστόσο, με θεσμική υπευθυνότητα οι φορείς της Κρήτης ήμασταν αποφασισμένοι να συνεχιστεί η προσπάθεια για τον Β.Ο.Α.Κ. με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που ξεκίνησε κατά την προηγούμενη περίοδο. Στις **13.2.2015**, σε άρθρο μου στο τοπικό Τύπο, προσπάθησα να συνδέσω την ευρωπαϊκή προοπτική της χώρας με τον σχεδιασμό σε τοπικό επίπεδο θέτοντας ξανά τον Β.Ο.Α.Κ. στο επίκεντρο:

«Θα ήθελα να επισημάνω ότι δε θα επιτρέψουμε σε καμία περίπτωση να μπει ο αναπτυξιακός σχεδιασμός για το Ρέθυμνο και την Κρήτη σε διακινδύνευση. Η ίδρυση Σχολής Τουρισμού στο Ρέθυμνο, η υλοποίηση του σχεδιασμού για το συνολικό εκσυγχρονισμό του Β.Ο.Α.Κ., η επέκταση του Φράγματος Ποταμών, από κοινού με την ολοκλήρωση των διαδικασιών για το νέο μουσείο Ρεθύμνου, αποτελούν ουσιαστικές προτεραιότητες για το Ρέθυμνο. Όπως ήδη κάναμε τα τελευταία 2,5 χρόνια, πρέπει να εκμεταλλευτούμε τη νέα προγραμματική περίοδο και να προχωρήσουμε σε έναν ολοκληρωμένο περιφερειακό σχεδιασμό με βάση τις τρέχουσες αναπτυξιακές ευκαιρίες και τις ουσιαστικές δυνατότητες του νησιού, που θα στοχεύει στην ανάδειξη και την ενεργοποίηση των δημιουργικών δυνάμεων της κοινωνίας μας.

Με βάση το παραπάνω πλαίσιο, και με διάθεση ουσιαστικής συνεργασίας, θα συνεχίσουμε την προσπάθεια από κοινού με όλους τους φορείς, έτσι ώστε να λύσουμε προβλήματα, να βρούμε διεξόδους και να σχεδιάσουμε μακρόπνοες και ουσιαστικές πολιτικές για τον τόπο. Η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του τόπου μας και η αναπτυξιακή αντεπίθεση του Ρεθύμνου αποτελεί κοινό στόχο και επαρκή συνθήκη, προκειμένου να υπερβούμε διαφορές και να δουλέψουμε με συνέπεια και ρεαλισμό για το Ρέθυμνο και τους πολίτες του, όπως άλλωστε κάναμε μέχρι σήμερα, αφήνοντας πίσω νοοτροπίες του παρελθόντος».

Στις **17.3.2015** κατέθεσα ερώτηση προς τον αρμόδιο Υπουργό, κ. Γ. Σταθάκη, με αριθ. πρωτοκόλλου 877, από την οποία λαμβάνουμε μια πραγματικά ελπιδοφόρα απάντηση με βάση την οποία το αρμόδιο Υπουργείο τονίζει ότι η αναβάθμιση του Β.Ο.Α.Κ. έχει περιληφθεί στις αρχικές προτάσεις που απέστειλε η ελληνική κυβέρνηση το Νοέμβριο του 2014 για χρηματοδότηση από το επενδυτικό πακέτο Juncker, το οποίο προϋποθέτει να έχουν ολοκληρωθεί τα αποτελέσματα της Μελέτης Στρατηγικού Σχεδιασμού. Παράλληλα, αναφέρεται πως έχουν γίνει προκαταρκτικές συζητήσεις με την ΕΚΤ για δανειοδότηση δεδομένου το έργο είναι δυνητικά επιλέξιμο προς χρηματοδότηση. Τα παραπά-

νω, αν συνδυαστούν με το γεγονός ότι εγκρίθηκε από το Ευρωκοινοβούλιο, το επενδυτικό σχέδιο ύψους 315 δισ. ευρώ –γνωστό ως σχέδιο Γιούνκερ– το οποίο ανακοίνωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθιστούν σαφές ότι σε εκείνη την κρίσιμη περίοδο οφείλαμε να κινηθούμε με ταχύτητα και συνέπεια έτσι ώστε να βάλλουμε τις βάσεις για την ολοκλήρωση του σημαντικότερου έργου του νησιού. Κάτι που δυστυχώς δεν έγινε.

Βαρουφάκης: «Δεν θέλω να δω έναν τεράστιο αυτοκινητόδρομο στην Κρήτη»

Πέρα όμως από τα προαναφερθέντα, η κάθοδος στο Ηράκλειο του Υπουργού Οικονομικών Πάνη Βαρουφάκη δημιουργεί ανησυχία στους φορείς του νησιού. «Εγώ προσωπικά δεν θα ήθελα να δω έναν τεράστιο αυτοκινητόδρομο είτε με διόδια είτε χωρίς στο βόρειο μέρος και ιδίως στο νότιο μέρος του νησιού»!

Έτσι, με ξεκάθαρη θεσμική συναίσθηση του απαιτούμενου πολιτικού χρόνου από την επίσημη κοινοβουλευτική απάντηση του κ. Σταθάκη, επανέρχομαι στις **26.6.2015** με επιστολή προς τον αρμόδιο Υπουργό.

«Όπως έχω τονίσει επανειλημμένα, οφείλουμε να απομονώσουμε τις διαφορές μας και να δημιουργήσουμε ένα ενιαίο μέτωπο διεκδίκησης ρεαλιστικών λύσεων για τα μεγάλα προβλήματα του νησιού. Οφείλουμε να δημιουργήσουμε διευρυμένες συνέργειες με στόχο την αναπτυξιακή αντεπίθεση της Κρήτης. Σε αυτή την κατεύθυνση θα ήθελα να προτείνω τρία βασικά βήματα που θεωρώ ότι θα συμβάλουν στην ανάδειξη του ζητήματος, στο βέλτιστο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων και κυρίως στο να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο και τεκμηριωμένο πλαίσιο διεκδίκησης. Τη συγκεκριμένη πρόταση είχα καταθέσει και στην προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου, με αποτέλεσμα να υπάρξει άμεση ανταπόκριση και δέσμευση από τον κ. Χρυσοχόϊδη για Β.Ο.Α.Κ. έχοντας προχωρήσει τις επαφές με την ΕΤΕπ για τη χρηματοδότηση του έργου, και τη διαμόρφωση ενός συνεκτικού πλαισίου δράσης.»

Σε ό,τι αφορά το ζήτημα της τοποθέτησης Βαρουφάκη, στην ίδια επιστολή και σε συνέχεια σε δημόσια συζήτηση, ξεκαθαρίζουμε πως:

«Αν και δεν υπήρξε κάποια επίσημη διάψευση, νομίζω είναι προφανές ότι οι αστειότητες του κυρίου Βαρουφάκη πως δεν θέλει αυτοκινητόδρομο στην Κρήτη δεν έχουν καμία λογική βάση και δεν εκφράζουν τη βούληση της κυβέρνησης. Ωστόσο, είναι δεδομένο ότι αποτελούν δείγμα ασέβειας απέναντι σε όσους έχασαν άδικα τη ζωή τους.»

«Η προχειρότητα και η ασυνέπεια που επέδειξε η κυβέρνηση φαίνεται σε κάθε

της απόφαση. Όταν ο Υπουργός Οικονομικών έρχεται στην Κρήτη και λέει όχι στον Β.Ο.Α.Κ., που αποτελεί πρώτιστο αίτημα για όλους τους Κρητικούς, γίνεται αντιληπτό το πώς λειτουργούν».

Στις **12.2.2016** καταθέτω εκ νέου επιστολή προς το αρμόδιο Υπουργείο με θέμα την άμεση ανάγκη δημιουργίας κοινού μετώπου για τον Β.Ο.Α.Κ.:

«Στόχος της παρούσας επιστολής είναι να συμβάλει στην ενίσχυση των πρωτοβουλιών για τον εκσυγχρονισμό του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Παρά τις δυσκολίες, παρά τα τεράστια προβλήματα που αντιμετωπίζουμε ως χώρα, πρέπει να εκμεταλλευτούμε το ευρωπαϊκό πλαίσιο για να προχωρήσουμε στην αναδιαμόρφωση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) σε ένα σύγχρονο και ασφαλές οδικό δίκτυο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός ότι ως Βουλευτής Χαλκίδας γνωρίζετε από πρώτο χέρι τα προβλήματα του οδικού δικτύου του νησιού. Οφείλουμε, λοιπόν, να αφήσουμε στην άκρη πολιτικές διαφορές και να συνεργαστούμε για να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η διαχρονική και τεράστια ολιγωρία ως προς τη διενέργεια όλων των απαιτούμενων πρωτοβουλιών, προκειμένου να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί μία ολοκληρωμένη λύση.

Να οργανωθεί συνάντηση με τον Πρωθυπουργό, κ. Αλέξη Τσίπρα, στην οποία πρέπει να καταστεί σαφές ότι η αναβάθμιση του Β.Ο.Α.Κ. οφείλει να αποτελέσει εθνική προτεραιότητα στρατηγικής σημασίας και να συμφωνηθεί ένα ελάχιστο πλαίσιο άμεσων παρεμβάσεων, όπως η ολοκλήρωση της ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου δικτύου, η ένταξη και κατασκευή των 51 χιλιομέτρων του Β.Ο.Α.Κ. όπου υπάρχει σχετική ωριμότητα μελετών».

Ουσιαστικά καλούμε την κυβέρνηση να υλοποιήσει τον ήδη επεξεργασμένο από το 2014 σχεδιασμό για να μη χαθεί άλλος χρόνος. Με βάση τα παραπάνω, την περίοδο 2015-2017 υπάρχει πλήρης στασιμότητα αναφορικά με την υλοποίηση των έργων και τη μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού που είχε δρομολογηθεί από το 2014, με την οποία αρχικά συμφωνούσε η νέα Κυβέρνηση, με εξαίρεση τον κύριο Βαρουφάκη, ο οποίος δεν ήθελε Β.Ο.Α.Κ. για να μη χαλάσει το τοπίο.

Ως συνέχεια των προαναφερθέντων πρωτοβουλιών, στις **13.2.2016** προτείνω διευρυμένη σύσκεψη όλων των βουλευτών της Κρήτης στην Περιφέρεια Κρήτης υπό τον Σταύρο Αρναουτάκη, έτσι ώστε, συντονισμένα, με μία πρόταση από το σύνολο των κοινοβουλευτικών εκπροσώπων του νησιού, να διεκδικηθεί η χρηματοδότηση του Β.Ο.Α.Κ., μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, αφού το νέο ΕΣΠΑ προσανατολίζεται σε χρηματοδότηση έτερων δράσεων.

Επιπρόσθετα, στις **17.3.2016**, με αφορμή την τοποθέτησή μου στην Επιτροπή Περιφερειών για την «Ενημέρωση για τον Στρατηγικό Σχεδιασμό Ανάπτυξης της Περιφέρειας Κρήτης (Περίοδος 2015-2019)», αναδεικνύω και πάλι,

παρουσία του αρμόδιου Υπουργού και του Περιφερειάρχη Κρήτης, τη στασιμότητα και τους προβληματισμούς σε σχέση με τη δυσμενή πορεία των εξελίξεων για τον Β.Ο.Α.Κ.

«Είναι ξεκάθαρο ότι, παρόλο που το νησί προσφέρει σημαντικά στο εθνικό ΑΕΠ, υστερεί σε υποδομές συγκριτικά με άλλες περιοχές της χώρας. Είναι ένα ζήτημα που το έχουμε αναπτύξει εκτενώς και μέσα από τη διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Παρά τις δυσκολίες, παρά τα τεράστια προβλήματα που αντιμετωπίζουμε ως χώρα, πρέπει να εκμεταλλευτούμε το ευρωπαϊκό πλαίσιο προκειμένου να προχωρήσουμε στην αναδιαμόρφωση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) για ένα σύγχρονο και ασφαλές οδικό δίκτυο. Πρώτη και απαραίτητη προϋπόθεση οφείλει να αποτελέσει η ολοκλήρωση της μελέτης στρατηγικού σχεδιασμού. Προσωπικά, λαμβάνω ως αφετηρία την απάντησή σας στην υπ' αριθ. 877/17.3.2015 ερώτηση που κατέθεσα για το θέμα, με βάση την οποία το αρμόδιο Υπουργείο τονίζει ότι η αναβάθμιση του ΒΟΑΚ έχει περιληφθεί στις αρχικές προτάσεις που απέστειλε η Ελληνική κυβέρνηση το Νοέμβριο του 2014 για χρηματοδότηση από το επενδυτικό πακέτο Juncker. Το πακέτο προϋποθέτει να έχουν ολοκληρωθεί τα αποτελέσματα της Μελέτης Στρατηγικού Σχεδιασμού, κάτι που δυστυχώς δεν έγινε. Παράλληλα, αναφέρεται πως έχουν γίνει προκαταρκτικές συζητήσεις με την ΕΚΤ για δανειοδότηση, δεδομένου ότι το έργο είναι δυνητικά επιλέξιμο προς χρηματοδότηση.

Ωστόσο, ένα χρόνο μετά, δεν έχει γίνει καμία ενέργεια για το σοβαρό αυτό θέμα. Αντίθετα, δεν έχει γίνει κάποια ένταξη μέρους ή ολόκληρου του έργου στο ΣΕΣ 2014-2020 και κινδυνεύουν με απένταξη και τα τμήματα των έργων που είχαν ενταχθεί στο ΕΣΠΑ 2007-2013. Αν επιθυμούμε να μη περάσει ανεκμετάλλευτη και αυτή η χρηματοδοτική περίοδος, οφείλουμε να κινηθούμε με ταχύτητα και συνέπεια, έτσι ώστε να βάλουμε τις βάσεις για την ολοκλήρωση του σημαντικότερου έργου του νησιού. Ελπίζω ότι με τη σημερινή του παρουσία εδώ ο Υπουργός θα είναι λίγο περισσότερο αναλυτικός ως προς τις στοχεύσεις του Υπουργείου που προΐσταται για αυτό το ζήτημα».

Αντί, λοιπόν, η Κυβέρνηση να προχωρήσει το σχεδιασμό, κάνει βήματα πίσω. Αποψιλώνει από πόρους και αρμοδιότητες τον Ο.Α.Κ. Ζήτημα το οποίο αναδεικνύουμε επίσης με κοινοβουλευτική παρέμβαση στις **25.4.2017**.

Ειδικότερα, με δεδομένη την κρισιμότητα του ζητήματος για το αναπτυξιακό μέλλον της Κρήτης, πέρα από την πρόσφατη κατάθεση ως κοινοβουλευτικής αναφοράς της ανακοίνωσης των εργαζομένων του ΟΑΚ, επανερχόμαστε καταθέτοντας ερώτηση προς τον υπουργό Υποδομών κ. Χρήστο Σπίρτζη, ζητώντας του να αναθεωρήσει το σχεδιασμό του και να στηρίξει την ήδη πετυχημένη πορεία του Ο.Α.Κ. Στο κείμενο, μεταξύ άλλων, αναφέρουμε:

«Η ίδρυση του Ο.Α.Κ. αποτέλεσε μια πρώτη στοχευμένη προσπάθεια, τόσο στη λογική της εξοικονόμησης δαπανών όσο και στην άρση πολυεπίπεδων γραφειοκρατικών εμποδίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι, σε σύγκριση με το προηγούμενο καθεστώς, κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού επετεύχθη η μείωση των σχετικών λειτουργικών δαπανών, αλλά κυρίως διασφαλίστηκε η επιτάχυνση των σχετικών διαδικασιών για τα έργα ευθύνης του. Αξίζει ν' αναφερθεί ότι με την κρατική επιχορήγηση για τη λειτουργία του Οργανισμού, η οποία καθυστέρησε να καταβληθεί περίπου δύο χρόνια, καλύφθηκε και η λειτουργία των ΕΥΔΕ που πριν πληρώνονταν από το Υπουργείο. Παράλληλα, με βάση τον ιδρυτικό νόμο, ο Ο.Α.Κ. κατέστη «προϊσταμένη αρχή των έργων» που εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Φυσικά, διασφαλιζόταν πλήρως ο έλεγχος από το Υπουργείο, αφού, αφενός έξι από τα έντεκα μέλη του Δ.Σ. του Ο.Α.Κ. ορίζονται από το Υπουργείο, ενώ αφετέρου, με δεδομένο ότι τα εν λόγω έργα είναι ως επί το πλείστον συγχρηματοδοτούμενα, το Υπουργείο είναι αυτό που τα εντάσσει ή όχι στα προγράμματα των Διαρθρωτικών Ταμείων και ως εκ τούτου ελέγχει την πληρότητα και την αρτιότητα των φακέλων που κατατίθενται από τον Οργανισμό.

Αυτή η αυτονομία υπήρξε μια ουσιαστική καινοτομία, αφού πλέον δεν χρειαζόταν ν' ακολουθηθεί η κλασική διαδικασία αποστολής φακέλων για σημαντικά έργα στο Υπουργείο, προκειμένου να επιστρέψουν μετά από αρκετό διάστημα χωρίς πολλές φορές να επέλθει καμιά αλλαγή, παρά μόνο μια μακρά σειρά υπογραφών. Ως εκ τούτου διασφαλίστηκε για πρώτη φορά υψηλή γνώση των τοπικών θεμάτων, ταχύτητα στη λήψη των αποφάσεων, ευελιξία και ουσιαστική μείωση της γραφειοκρατίας. Δυστυχώς, στο πλαίσιο του προσχεδίου για την επανασύσταση της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων, ανακοινώθηκε ότι το Υπουργείο υιοθετεί τη λογική της συγκρότησης «ΕΥΔΕ Κρήτης και Δωδεκανήσων», αγνοώντας τον ιδρυτικό νόμο του ΟΑΚ (Ν.4138/2013) και προχωρώντας στην αφαίρεση βασικών και θεσμοθετημένων αρμοδιοτήτων που αφορούν την υλοποίηση των μεγάλων υδραυλικών και οδικών έργων της Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ., Ν.Ο.Α.Κ.) από τον Οργανισμό. Ουσιαστικά δρομολογείται η επιστροφή της διαχείρισης έργων σε κεντρικό επίπεδο με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε καθυστερήσεις και γραφειοκρατία.

Επειδή η ΕΥΔΕ ΒΟΑΚ, η ΕΥΔΕ Αποσελέμη και οι αρμοδιότητες του ΟΑΔΥΚ έχουν υπαχθεί στον Ο.Α.Κ. με νόμο και δεν μπορούν να μεταφερθούν με Προεδρικό Διάταγμα. Επειδή οι εργαζόμενοι του Ο.Α.Κ. που έχουν τεράστια εμπειρία, τόσο από την προηγούμενη κατάσταση όσο και από την ουσιαστική προσπάθεια που επιτελέστηκε από την ίδρυσή του, αντιδρούν καθώς βλέπουν ότι, ενώ έχει

ήδη επιτευχθεί σημαντική επιτάχυνση στην επίτευξη της αποστολής του Οργανισμού, επιχειρείται η αποψίλωσή του. Επειδή η Κρήτη είναι μια γεωγραφική ενότητα με ουσιαστικές αναπτυξιακές δυνατότητες και έχει ανάγκη από ένα ισχυρό οργανισμό που θα διασφαλίσει τη βέλτιστη αξιοποίηση των κονδυλίων και του αξιόλογου ανθρώπινου δυναμικού προκειμένου να προχωρήσει με ταχύτητα ο αναπτυξιακός σχεδιασμός του νησιού. Επειδή με βάση το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος δεν αποσαφηνίζονται ουσιώδη ζητήματα, όπως οι αρμοδιότητες, η στελέχωση, και οι επιχειρησιακοί στόχοι της υπό σύσταση Υπηρεσίας.

Ερωτάται ο κύριος υπουργός:

1. Γιατί δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υφιστάμενο σχεδιασμό τόσο το πετυχημένο παράδειγμα της Εγνατία Α.Ε. όσο και η ήδη πετυχημένη πορεία του Ο.Α.Κ., προκειμένου να μην προχωρήσει η αποψίλωση των αρμοδιοτήτων του;
2. Ποια πραγματική ανάγκη οδηγεί στη δημιουργία της νέας ΕΥΔΕ, ποιο κενό έρχεται να καλύψει, αφού οι δύο (2) ΕΥΔΕ που προϋπήρχαν στην Κρήτη (ΕΥΔΕ ΒΟΑΚ και ΕΥΔΕ ΑΠΟΣΕΛΕΜΗ) έχουν καταργηθεί και οι αρμοδιότητες, τα έργα και το προσωπικό τους έχουν μεταφερθεί στον Ο.Α.Κ. μέσω του ιδρυτικού του νόμου (Ν.4138/2013);
3. Ποια είναι η ξεκάθαρη βούληση του Υπουργείου αναφορικά με τον Ο.Α.Κ.; Υπάρχει πρόθεση να στηριχθεί εμπράκτως ο οργανισμός προκειμένου να επιτελέσει την αποστολή του και να συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της Κρήτης;».

Παράλληλα, την ίδια περίοδο χάνεται από κυβερνητική ολιγωρία ένα από δυο ενταγμένα έργα με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο. Παρότι είχαμε προβεί σε αλληπάλληλες κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις υπήρξε πλήρης ολιγωρία, κάτι που αναδεικνύεται εκτενώς στην κοινή μας δήλωση με τον Γραμματέα της Πολιτικής Επιτροπής της Νέας Δημοκρατίας, Βουλευτή Ηρακλείου **Λευτέρη Αυγενάκη**.

«Η Κυβέρνηση δυστυχώς μας έχει συνηθίσει στην ανυπαρξία της οποιασδήποτε πρωτοβουλίας για την αντιμετώπιση των μεγάλων αναπτυξιακών προβλημάτων της χώρας. Αυτή τη φορά η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ ξεπέρασε το χειρότερο της εαυτό και αποδείχτηκε για άλλη μια φορά η ανικανότητα του αρμόδιου Υπουργού κ. Σπίρτζη. Το έργο του δρόμου Πάνορμος – Εξάντης, του Β.Ο.Α.Κ. για το οποίο η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε προχωρήσει στην έγκριση διάθεσης πίστωσης ποσού 63.500.000 ευρώ για τη δημοπράτησή του, λόγω εγκληματικής ολιγωρίας της Κυβέρνησης, στην ουσία χάνεται.

Μετά την απώλεια σημαντικού χρόνου για την έναρξη εκτέλεσης του έργου, η απόφαση του Υπουργού να επαναδημοπρατήσει το ήδη ενταγμένο έργο θα καταλήξει και σε απώλεια των δεσμευμένων κοινοτικών πόρων, καθώς η εκκίνηση των διαδικασιών για την υπογραφή της νέας σύμβασης θα διαρκέσει τουλάχιστον δυο χρόνια με αποτέλεσμα να κινδυνεύει να τεθεί εκτός προγραμματικής περιόδου. Ο κ. Σπίρτζης και η κυβέρνηση παραπέμπουν στις καλένδες το έργο του δρόμου Πάνορμος – Εξάντης. Και δυστυχώς για αυτούς δεν μπορούν να επικαλεστούν άγνοια. Για το συγκεκριμένο ζήτημα έχουμε καταθέσει έγκαιρα τρεις διαδοχικές κοινοβουλευτικές ερωτήσεις (268/11.10.2016, 2784/23.1.2017 και 3064/1.2.2017) για τις οποίες ουδέποτε λάβαμε απάντηση. Παράλληλα, ο αρμόδιος Υπουργός έχει ενημερωθεί εγγράφως και προφορικά από τον Περιφερειάρχη Κρήτης κ. Σταύρο Αρναουτάκη.

Η ίδια κυβέρνηση που αδυνατεί να δρομολογήσει ένα έργο μήκους 10 χιλιομέτρων, το οποίο είχε δημοπρατηθεί στις 4 Μαρτίου του 2014, δεσμεύεται ότι μέχρι τα τέλη του 2017 θα έχει τελειώσει η διαγωνιστική διαδικασία και μέσα στο 2018 θα ξεκινήσει το έργο εκσυγχρονισμού του κύριου σε χρήση οδικού άξονα της Κρήτης για να παραδοθεί το 2023. Δεν τους πιστεύει κανείς. Είναι ξεκάθαρο και στον τελευταίο πολίτη της Κρήτης ότι η κοροϊδία του κ. Σπίρτζη και του κ. Τσίπρα έχουν ξεπεράσει κάθε όριο. Αναμένουμε την δημόσια τοποθέτηση των βουλευτών ΣΥΡΙΖΑ Κρήτης επί του θέματος, αλλιώς θα είναι συνένοχοι στο έγκλημα που συντελείται. Αναρωτιόμαστε, αν ανάδοχος του έργου ήταν ο ημέτερος κ. Καλοگریτσας, η Κυβέρνηση θα έδειχνε την ίδια αδιαφορία;».

Όλη την προηγούμενη περίοδο διεκδικούσαμε σταθερά και με κάθε τρόπο επίλυση για το ζήτημα του Β.Ο.Α.Κ. Αναπτύξαμε δραστηριότητα σε κοινοβουλευτικό και θεσμικό επίπεδο, προβήκαμε σε δημοσιές παρεμβάσεις και προσπαθήσαμε με κάθε τρόπο να συμβάλουμε στην ανάδειξη των προβλημάτων και των ευκαιριών. Χαρακτηριστικό είναι το ενδεικτικό απόσπασμα των κοινοβουλευτικών παρεμβάσεων για τον Β.Ο.Α.Κ.

Πίνακας 4. Κοινοβουλευτικές ερωτήσεις του Γιάννη Κεφαλογιάννη ως Βουλευτή Ρεθύμνου αναφορικά με το θέμα του Β.Ο.Α.Κ.

Αρ. Πρωτ.	Ημερομηνία	Τύπος	Θέμα	Απάντηση
2507	15.10.2018	Ερωτήσεις	Σχετικά με την ολοκλήρωση των κόμβων Ατσιπόπουλο και Γερανίου στον Β.Ο.Α.Κ.	✓
2819	21.6.2018	Επίκαιρες Επερωτήσεις	«Ο κ. Σπύρτζης ανακοινώνει ξανά το έργο του Β.Ο.Α.Κ. χωρίς στρατηγική μελέτη, ΜΠΕ, προϋπολογισμό και τεχνικό αντικείμενο;	
2911	25.1.2018	Ερωτήσεις	Σχετικά με τη μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης	✓
2710	18.1.2018	Ερωτήσεις	Απένταξη του έργου «Πάνορμο – Εξάντης»	
1008	7.11.2017	Ερωτήσεις	Κίνδυνος απένταξης του έργου «Πάνορμο – Εξάντης»	
2784	23.1.2017	Ερωτήσεις	Συμβασιοποίηση του έργου «Πάνορμο – Εξάντης»	✓
268	11.10.2016	Ερωτήσεις	Καθυστερήσεις στη συμβασιοποίηση του έργου «Γεροπόταμος – Πάνορμο – Εξάντης»	
1551	6.4.2015	Ερωτήσεις	Σχετικά με τη λειτουργία του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης	
877	17.3.2015	Ερωτήσεις	Αναβάθμιση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης	✓
2303	5.9.2014	Ερωτήσεις	Άμεση ανάγκη εκσυγχρονισμού του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης	✓
13149	19.7.2013	Ερωτήσεις	Ανάγκη αναθεώρησης του τρόπου αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων	✓

Πηγή: Βουλή των Ελλήνων – <https://www.hellenicparliament.gr/>

Στις **27.3.2019**, μετά από όλα τα παραπάνω, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κλήθηκα να σχολιάσω τις εξαγγελίες για τον Β.Ο.Α.Κ., τονίζοντας ότι πρέπει να σταματήσει επιτέλους ο εμπαιγμός για το σημαντικότερο έργο υποδομής της Κρήτης:

«Η προχειρότητα με την οποία λειτουργεί η Κυβέρνηση σε όλα τα επίπεδα δεν έχει προηγούμενο. Ωστόσο, αναφορικά με τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης έχουν πραγματικά ξεπεράσει κάθε όριο. Το μόνο που μένει είναι να ζωγραφίσουν σε κάποιο μουςαμά το έργο και να μας πουν ότι υλοποιήθηκε από την Κυβέρνηση! Πρέπει επιτέλους να καταλάβει ο κ. Σπίρτζης ότι ο εμπαιγμός για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα πρέπει να σταματήσει.

Όταν οι ίδιοι μας έλεγαν ότι αρχικά το 2018 και μετά το 2019 θα ξεκινούν εργασίες, το μόνο που έγινε ήταν να απενταχθούν έργα με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση όπως το Πάνορμο - Εξάντης, αφαιρέθηκαν αρμοδιότητες και ανθρωπινό δυναμικό από τον ΟΑΚ, δεν προχώρησε η μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού και ουσιαστικά υπήρξε απόλυτη στασιμότητα. Μας πήρε σχεδόν τέσσερα χρόνια, αμέτρητες επισκέψεις και διθυραμβικές δηλώσεις για να μάθουμε το περιβόητο σχέδιο της Κυβέρνησης.

Η χάραξη που ανακοινώθηκε αφορά μόνο το τμήμα Χανιά – Άγιος Νικόλαος μήκους 200 χιλιομέτρων. Για τα υπόλοιπα 100 χιλιόμετρα που αφορούν 35 Χανιά – Κίσσαμος δεν υπάρχουν μελέτες ούτε καν σε προκαταρκτικό στάδιο και 65 από Άγιο Νικόλαο μέχρι Σητεία δεν περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό. Επιπρόσθετα, η συγκεκριμένη εναλλακτική χάραξη, σύμφωνα πάντα με τον Υπουργό, θα εκμεταλλευθεί μέγιστα την υπάρχουσα απαλλοτρίωση, δηλαδή ακολουθεί κυρίως τη σημερινή χάραξη, σε αντίθεση με δηλώσεις του ίδιου (30-4-2018) ότι η νέα χάραξη θα είναι διαφορετική. «Δεν θα γκρεμίσουμε τη μισή Κρήτη για το νέο Β.Ο.Α.Κ.», έλεγε τότε χαρακτηριστικά. Τέλος, δεν υπάρχει χρονοδιάγραμμα για τη φάση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων, που δεν φαίνεται να είναι και τόσο σύντομη (καθώς τέτοια μελέτη δεν υπάρχει) όπως επίσης και κτηματολόγια με απαλλοτριώσεις. Σε ό,τι αφορά τη μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού, αυτή είχε σκοπό να εκπονήσει τις απαιτούμενες μελέτες (αναγνωριστικές, προμελέτες, γεωλογικές, κυκλοφοριακές, οικονομοτεχνικές, περιβαλλοντικές, κτηματολόγια, κ.ά.) στο σύνολο του Β.Ο.Α.Κ. από Κίσσαμο μέχρι Σητεία προκειμένου να υπάρχουν όλα τα δεδομένα για τη βέλτιστη επιλογή του μοντέλου δημοπράτησης και χρηματο-οικονομικής ανάλυσης, συνολικά και όχι τμηματικά.

Βλέπουμε, λοιπόν, μια απίστευτη προχειρότητα με αποκλειστικό γνώμονα τη δημιουργία εντυπώσεων. Ξεκαθαρίζουμε ότι η Νέα Δημοκρατία έχει αναπτύξει μια πλήρη, ολοκληρωμένη και κοστολογημένη θέση για τον Β.Ο.Α.Κ. τον οποίο έχει εντάξει στις άμεσες προτεραιότητες για τις υποδομές της χώρας μέσα από ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό που θα αξιοποιεί την εμπειρία από τις προηγούμενες παραχωρήσεις και τα χρηματοδοτικά εργαλεία που θα οδηγήσουν στη δημιουργία ενός σύγχρονου εθνικού οδικού δικτύου».

Αν συνοψίσουμε όλα τα παραπάνω και προβούμε σε μια σύντομη αναδρομή στις κυβερνητικές θέσεις για τον ΒΟΑΚ, θα αντιληφθούμε το μέγεθος του προβλήματος:

- ➔ Αρχικά, ο κ. Βαρουφάκης έλεγε ότι δεν θέλει αυτοκινητόδρομο για να μη χαλάσει το φυσικό τοπίο, σε έναν τόπο όπου έχουν χαθεί ανθρώπινες ζωές λόγω της έντονης ανεπάρκειας του οδικού άξονα.
- ➔ Στις 10/3/2015, ο ίδιος ο κ. Σπίρτζης ανέφερε ότι, προκειμένου να ιεραρχηθούν τα προς υλοποίηση έργα και να αποφασιστεί ο τρόπος χρηματοδότησης, είναι απαραίτητη η μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού, για την οποία υποτίθεται είχαν ήδη υποβάλει τεχνικό δελτίο και είχαν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.
- ➔ Τον Σεπτέμβριο του 2016 είχαν πει ότι θα διατεθεί άμεσα το ποσό των 4 εκ. ευρώ για τη μελέτη του στρατηγικού σχεδιασμού. Δεν διατέθηκε ούτε ένα ευρώ.
- ➔ Υιοθέτησαν τη λογική της συγκρότησης «ΕΥΔΕ Κρήτης και Δωδεκανήσων», προχωρώντας στην αφαίρεση βασικών και θεσμοθετημένων αρμοδιοτήτων από τον ΟΑΚ. Παρ' όλα αυτά θα ξεκινήσουν το διαγωνισμό προεπιλογής με στοιχεία και δεδομένα από τις μελέτες του Οργανισμού.
- ➔ Την ίδια στιγμή δεν μπόρεσαν να προχωρήσουν την αναβάθμιση του οδικού τμήματος «Πάνορμο – Εξάντη», ενός έργου 10 χιλιομέτρων που έχει δημοπρατηθεί από τον Μάρτιο του 2014! [Στις 5 Φεβρουαρίου του 2013 η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προχώρησε στην έγκριση διάθεσης πίστωσης ποσού εξήντα τριών εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ (63.500.000 €) για τη δημοπράτηση με ανοικτή διαδικασία του έργου. Αρχικά, ο Υφυπουργός Μεταφορών, κ. Μαυραγάνης, έλεγε στη Βουλή ότι όχι μόνο θα γίνει το έργο αλλά ετοιμάζεται επέκταση του φυσικού αντικείμενου του στο οποίο μπαίνει και το τμήμα του Γεροποτάμου, θα τελειώσουν οι μελέτες και τα περιβαλλοντικά και θα πάνε στη δημοπρασία. Πέντε χρόνια μετά, και ενώ υπό κανονικές συνθήκες θα έπρεπε ήδη να βρίσκεται προς το τέλος της υλοποίησής του, μαθαίνουμε ότι το έργο δεν θα γίνει!]
- ➔ Μίλησαν για δημοπράτηση το 2018 χωρίς εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, χωρίς να έχουν ξεκαθαρίσει το μοντέλο υλοποίησης και χωρίς μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού και περιβαλλοντικούς όρους.
- ➔ Οι ίδιοι έλεγαν ότι αρχικά το 2018 και μετά το 2019 θα ξεκινούν εργασίες κατασκευής του Β.Ο.Α.Κ.
- ➔ Μετά από χρόνια απραξίας παρουσίασαν μια πρόχειρη προμελέτη που δεν έχει κατατεθεί στους φορείς της Κρήτης για να ενημερωθούν και να διατυ-

πώσουν τις απόψεις τους για ενδεχόμενα προβλήματα. Η χάραξη που ανακοινώθηκε αφορά μόνο το τμήμα Χανιά – Άγιος Νικόλαος μήκους 200 χιλιομέτρων. Για τα υπόλοιπα 100 χιλιόμετρα που αφορούν 35 Χανιά – Κίσσαμος δεν υπάρχουν μελέτες ούτε καν σε προκαταρκτικό στάδιο και 65 χιλιόμετρα από Άγιο Νικόλαο μέχρι Σητεία δεν περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό. Επιπρόσθετα, η συγκεκριμένη εναλλακτική χάραξη σύμφωνα πάντα με τον Υπουργό, θα εκμεταλλευθεί μέγιστα την υπάρχουσα απαλλοτρίωση, δηλαδή ακολουθεί κυρίως τη σημερινή χάραξη, σε αντίθεση με δηλώσεις του ίδιου (30.4.2018) ότι η νέα χάραξη θα είναι διαφορετική.

Συμπερασματικά, κλείνοντας την ανάλυση για την υπό συζήτηση περίοδο, μπορούμε να πούμε ότι η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ όχι μόνο δεν προχώρησε τον σχεδιασμό που παρέλαβε το 2015, αλλά δημιούργησε προβλήματα και καθυστερήσεις. Αρχικά υιοθέτησαν τον σχεδιασμό και δεσμευτήκαν με κάθε τρόπο στην εξεύρεση πόρων για την υλοποίησή του. Δεν διατέθηκε ούτε ένα ευρώ. Στη συνέχεια, αντιλαμβανομένη την αντίδραση των φορέων του νησιού, η Κυβέρνηση πραγματοποίησε μια πλήρη μεταστροφή στη θέση της, αναπτύσσοντας μια πρόταση για σύμβαση παραχώρησης, με ανακοινώσεις για δημοπράτηση το 2018 χωρίς να έχει ξεκαθαριστεί το μοντέλο υλοποίησης, προκαλώντας απλά μια εκδήλωση ενδιαφέροντος, διαδικασία την οποία όμως δεν πρόλαβε να υλοποιήσει λόγω εκλογών. Ακριβώς με τη λογική που εγκαινίαζαν το μετρό της Θεσσαλονίκης με μουσαμάδες. Με απλά λόγια, το 2019 στο Υπουργείο Υποδομών δεν υπήρχε ούτε μια ολοκληρωμένη μελέτη αναφορικά με τον Β.Ο.Α.Κ., ενώ αντίθετα είχαν προχωρήσει και προς απένταξη έργα που είχαν ενταχθεί κατά την προηγούμενη περίοδο.

Είναι πραγματικά λυπηρό ότι, για ένα τόσο σημαντικό έργο, οδηγηθήκαμε σε μια προεκλογική περίοδο με την απερχομένη κυβέρνηση να πανηγυρίζει και να τάζει Β.Ο.Α.Κ. το 2023 χωρίς ούτε μία μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού με βάση το πλαίσιο της προηγούμενης περιόδου, ούτε να έχει προχωρήσει η κατάθεση της μελέτης για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του Β.Ο.Α.Κ. με βάση τις κυβερνητικές ανακοινώσεις της περιόδου, την ίδια στιγμή που δεν είχαν τη δυνατότητα να προχωρήσουν την αναβάθμιση του οδικού τμήματος «Πάνορμο – Εξάντη», ενός έργου 10 χιλιομέτρων που έχει δημοπρατηθεί από τον Μάρτιο του 2014. Μετά από τέσσερα χρόνια, και χωρίς να έχουν αναλάβει ούτε μια ουσιαστική πρωτοβουλία, ανακοίνωναν ότι θα έχουμε Β.Ο.Α.Κ. το 2023, όταν παρέδωσαν μόνο μια εκδήλωση ενδιαφέροντος. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι, όσες φορές ζήτησα δημόσια να φέρουν έστω μια από τις μελέτες που υποτίθεται ότι παρέδωσαν το 2019 στο Υπουργείο, συναντάμε την πλήρη αφωνία της αξιωματικής αντιπολίτευσης.

2019 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΜΠΕΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ ΤΡΟΧΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Αντίθετα με τα παραπάνω, ήδη από την προεκλογική περίοδο του 2019 ο Κυριάκος Μητσοτάκης ξεκαθάρισε τις προθέσεις του:

«Συζητάμε με ειδικούς, προχωράμε σε διαβούλευση με φορείς, με τις τοπικές κοινωνίες ή τις ομάδες ενδιαφέροντος, προκειμένου να καταλήξουμε στην ολοκληρωμένη πρότασή μας. Είναι απόλυτη ανάγκη να αποκτήσει η Κρήτη ένα σύγχρονο και ασφαλές οδικό δίκτυο. Όταν λέω Β.Ο.Α.Κ. θέλω να είμαι σαφής. Δεν εννοώ μόνο το κομμάτι από τα Χανιά έως το Ηράκλειο. Αλλά όλη την έκταση του Β.Ο.Α.Κ., από την Κίσαμο μέχρι και τη Σητεία και δεσμεύομαι σήμερα, με τον πιο απόλυτο, κατηγορηματικό τρόπο, ότι ο Β.Ο.Α.Κ. θα γίνει. Ο Β.Ο.Α.Κ. δεν είναι μόνο θέμα ασφάλειας, αλλά, όπως είπε, είναι και θέμα ανάπτυξης. Χωρίς ένα σύγχρονο οδικό άξονα, η Κρήτη θα οδηγηθεί σε απόλυτη συμφόρηση. Είναι το τελευταίο μεγάλο οδικό έργο στη χώρα που πρέπει να πραγματοποιηθεί».

Κατά την ανάλυση των καθηκόντων μας με τον Υπουργό, Κώστα Καραμανλή, κληθήκαμε να σχολιάσουμε τι παραλάβαμε για τον Β.Ο.Α.Κ. από την απερχόμενη Κυβέρνηση. Η απάντηση είναι απόλυτα ξεκάθαρη:

«Δυστυχώς τα τελευταία 4,5 χρόνια η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν έπραξε τίποτα πέρα από ένα διαγωνισμό εκδήλωσης ενδιαφέροντος, το οποίο πρακτικά σημαίνει ποιες είναι οι εταιρείες που θα ενδιαφερθούν όταν γίνει το έργο. Αυτό βέβαια είναι ένα αφαιρετικό κατασκεύασμα μιας και αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν μελέτες».

Στις **1.8.2019** ο Πρωθυπουργός **Κυριάκος Μητσοτάκης** επισκέπτεται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπου και έλαβε χώρα συνάντηση εργασίας με τον Υπουργό Κώστα Καραμανλή, και τους γενικούς γραμματείς, κ. Νίκο Σταθόπουλο και κ. Γιώργο Καραγιάννη. Εκεί καθορίστηκε και το πλαίσιο σε σχέση με



Επίσκεψη του Πρωθυπουργού κ. Κυριάκου Μητσοτάκη στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

τη διαχείριση του Β.Ο.Α.Κ. που από την πρώτη στιγμή αποτέλεσε δέσμευση και προσωπικό στοίχημα για τον Πρωθυπουργό.

Το πλαίσιο με το οποίο χειρίζεται το ζήτημα η Κυβέρνηση είναι απόλυτα συγκεκριμένο. Η στρατηγική που αποφασίστηκε και έχουν ακολουθήσει πλήρως τα Κυβερνητικά στελέχη προσεγγίζεται υπό **τη σταθερή προσήλωση της ταχύτερης δυνατής ολοκλήρωσης των κρίσιμων προ της δημοπράτησης φάσεων του έργου και των ελάχιστων δηλώσεων για το ζήτημα**, σε αντίθεση με τις διθυραμβικές, κενές περιεχομένου εξαγγελίες του ΣΥΡΙΖΑ. Ουσιαστικά, ο ΣΥΡΙΖΑ, για σχεδόν τρία χρόνια, παλινδρόμησε ανάμεσα στην υιοθέτηση του υπάρχοντος σχεδιασμού και στις ιδεοληψίες των στελεχών του, είτε αυτό αφορά τα έργα ΣΔΙΤ είτε ότι το έργο θα χαλάσει το τοπίο. Στη συνέχεια, ανακοίνωσαν έναν νέο σχεδιασμό με μηδενική μελετητική ωριμότητα, με πλήρη έλλειψη χρηματοοικονομικών δεδομένων και ανέφικτα χρονοδιαγράμματα απλά και μόνο γιατί αντιλήφθηκαν ότι έρχεται προεκλογική περίοδος. Και ακόμα και σήμερα λένε για Β.Ο.Α.Κ. χωρίς διόδια, χωρίς να έχουν παρουσιάσει ούτε μια ικμάδα από το χρηματοοικονομικό μοντέλο που θα ακολουθούσαν και χωρίς να δώσουν ούτε ένα αντίστοιχο παράδειγμα εφαρμογής των προτάσεών τους.

Τι έγινε την περίοδο 2019-2021

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ξεκίνησε μια συστηματική προσπάθεια για το έργο από την πρώτη κιόλας μέρα με γνώμονα την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την ταχύτερη δυνατή ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Ως προς το χρόνο υλοποίησης του έργου, η Κυβέρνηση από την πρώτη στιγμή τόνισε ότι σε κάθε περίπτωση το έργο θα μπει σε φάση δημοπράτησης και υλοποίησης το νωρίτερο το 2022, καθώς δεν υπάρχει καμία μελετητική ωριμότητα. Δύο χρόνια μετά, εκπονήθηκαν μελέτες για την κτηματογράφηση, για τα τοπογραφικά υπόβαθρα, για τα υδραυλικά έργα, για τα κατασκευασμένα τμήματα του Β.Ο.Α.Κ., για την ειδική οικολογική αξιολόγηση και για το παράπλευρο δίκτυο. Την ίδια στιγμή το ύψος της προβλεπόμενης συνολικής επένδυσης του Β.Ο.Α.Κ. αυξήθηκε από την παρούσα κυβέρνηση κατά 59% και το ποσοστό της δημόσιας συμμετοχής, από το 50% του συνόλου που προβλέπονταν, στο 54%.



Ενημέρωση του Περιφερειάρχη Κρήτης, κ. Σταύρου Αρναουτάκη, αναφορικά με τον σχεδιασμό για τον Β.Ο.Α.Κ.

Τι αλλάζει σε σχέση με τον καθαρά θεωρητικό σχεδιασμό της προηγούμενης περιόδου

Ο προηγούμενος σχεδιασμός επί ΣΥΡΙΖΑ αφορούσε στο τμήμα Χανιά – Άγιος Νικόλαος, με μια χάραξη προτιμητέα που έφτασε ως διαδικασία έως το στάδιο της εκδήλωσης ενδιαφέροντος και της επιλογής των οικονομικών φορέων. Ένα απλό και πρώιμο στάδιο, όπως γνωρίζει όλος ο τεχνικός κόσμος. Ο σημερινός σχεδιασμός περιλαμβάνει και το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά, τις τρεις παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου και φυσικά την επέκταση από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι τη Σητεία. Επιπλέον, περιλαμβάνονται και οι κάθετες συνδέσεις του Οδικού Άξονα στον νομό Λασιθίου, όπως η Παχειά Άμμος – Ιεράπετρα. Κατά συνέπεια, έχουν αλλάξει τα γεωμετρικά, κατασκευαστικά, χρηματοδοτικά δεδομένα του συμβατικού αντικειμένου και συνεπώς δεν ακολουθείται το ίδιο διαγωνιστικό πλαίσιο. Είναι, λοιπόν, προφανές ότι με τον νέο σχεδιασμό κανένα μέρος της Κρήτης δεν μένει χωρίς σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, σε αντίθεση με την προηγούμενη επιλογή που αγνοούσε το ανατολικό και δυτικό άκρο της Κρήτης.

Σύνδεση Β.Ο.Α.Κ. με αερολιμένα Χανίων – Ένα πάγιο αίτημα του Ρέθυμνου προχωράει

Επιπρόσθετα, στις **9.9.2019**, το Υπουργείο Υποδομών προχωράει σε δυο καθοριστικά βήματα για το επίπεδο του έργου και το αποτύπωμά του για τη δυτική Κρήτη και ειδικά για το Ρέθυμνο. Χαρακτηρίζεται η οδική σύνδεση του Βόρει-



*Συνάντηση εργασίας στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
με τον Περιφερειάρχη Κρήτης κ. Σταύρο Αρναουτάκη
και την Αντιπεριφερειάρχη Ρεθύμνης κα Μαίρη Λιονή.*

ου Οδικού Άξονα Κρήτης με τον Λιμένα Σούδας και τον Αερολιμένα Χανίων ως εθνικού επιπέδου και εγκρίνεται η γνωμοδότηση για τις απαιτούμενες μελέτες για το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά του Β.Ο.Α.Κ. Ειδικά για το πρώτο είναι έργο αυξημένης σημασίας για την προσβασιμότητα του Ρεθύμνου στο αεροδρόμιο και το λιμένα Χανίων, στο οποίο βρήκαμε για πρώτη φορά ένα ουσιαστικό σύμμαχο που δεν είναι άλλος από τη Βουλευτή Χανίων κ. **Ντόρα Μπακογιάννη**.

«Η απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του έργου της οδικής σύνδεσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης με το Λιμένα Σούδας και τον Αερολιμένα Χανίων, ως εθνικού επιπέδου, ειδικού και σημαντικού, είναι μια θετική εξέλιξη η οποία μας ικανοποιεί. Πρόκειται για το πρώτο βήμα στην πορεία υλοποίησης μιας προεκλογικής δέσμευσης του ίδιου του Πρωθυπουργού, η οποία αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στις κυκλοφοριακές συνθήκες σύνδεσης με τον αερολιμένα Χανίων. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι οι οποίοι αναμένεται να παραλαμβάνει το έργο από τη μετακίνηση προσώπων και αγαθών, τόσο από τα Χανιά, όσο και από το Ρέθυμνο, καθιστούν το έργο ύψιστης αναπτυξιακής σημασίας για την Δυτική Κρήτη. Επιπρόσθετα, η γνωμοδότηση για ανάθεση συμβούλων για την προωθημένη αναγνωριστική μελέτη οδοποιίας, τη συνόρθρωση του υπάρχοντος ψηφιακού μοντέλου εδάφους, την προκαταρκτική γεωλογική αξιολόγηση και την οριστική γεωλογική μελέτη για το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά του Β.Ο.Α.Κ., αποτελεί μια ιδιαίτερα θετική εξέλιξη. Προχωράμε ρεαλιστικά και μεθοδικά ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σχεδιασμό για τη δημιουργία των υποδομών που έχει ανάγκη το νησί μας».

Στις **9.2.2020** συνοδεύουμε τον Πρωθυπουργό στα Χανιά όπου και συμ-

μετέχει σε διευρυμένη σύσκεψη με τον Περιφερειάρχη Κρήτης, κ. Σταύρο Αρναουτάκη, τους δημάρχους του νομού και κυβερνητικό κλιμάκιο. Ο Πρωθυπουργός ξεκαθαρίζει: «*Η Κρήτη θα αποκτήσει επιτέλους τις υποδομές που της αξίζουν. Αποτελεί προσωπική μου δέσμευση ότι ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης θα γίνει στην ολότητά του*».

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τόσο σε επίπεδο ηγεσίας όσο και σε επίπεδο διοικητικών και υπηρεσιακών παραγόντων, ακολουθεί τη μεθοδική προσέγγιση που προαναφέραμε. Συγκέντρωση και ανάλυση των δεδομένων, πλήρης παρακολούθηση των μελετών και των χρονοδιαγραμμάτων και ελάχιστες δηλώσεις. Ωστόσο, με δεδομένη τη σημασία του ζητήματος, σεβόμενοι πλήρως τη διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου, απαντάμε σε κάθε κοινοβουλευτική παρέμβαση δίνοντας το στίγμα των ενεργειών μας.

Στις **3.9.2020** απαντώ σε επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του ΚΙΝΑΛ, κ. **Βασίλη Κεγκέρογλου**, για τον Β.Ο.Α.Κ., επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, και τα 5,5 χρόνια απραγίας της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ για τον Β.Ο.Α.Κ., που η τωρινή κυβέρνηση κατάφερε να καλύψει σε διάστημα μόλις ενός έτους. Κατά την πρωτολογία μου, ανέφερα: «*Γνωρίζετε ότι ο Πρωθυπουργός, όπως και το Υπουργείο μας, ήδη από τον Φεβρουάριο του 2020 έχει παρουσιάσει το πρόγραμμα των προς εκτέλεση έργων για τον Β.Ο.Α.Κ. Το χρονοδιάγραμμα είχε εκτιμηθεί σε 6 έως 9 μήνες για την κατάθεση των τελευταίων εκκρεμουσών μελετών. Ενόψει της κρίσης της πανδημίας του κορωνοϊού, τα χρονοδιαγράμματα επανακαθορίστηκαν. Ωστόσο, όχι σε σημείο που να αλλάζει ο γενικότερος προγραμματισμός, σύμφωνα με τον οποίο εντός του φθινοπώρου του τρέχοντος έτους θα υποβληθεί στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το έργο. Ειδικότερα, για το πρώτο σας ερώτημα σας ενημερώνω για τα εξής: Η δομή της υλοποίησης του Β.Ο.Α.Κ. η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη και προωθείται προς ολοκλήρωση (για την ανάδειξη αναδόχων και υπογραφή συμβάσεων), περιλαμβάνει τους κάτωθι δύο προκηρυχθέντες Δημόσιους Διαγωνισμούς:*

- A. Σύμβαση Παραχώρησης «*ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ (Β.Ο.Α.Κ.) ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ “ΧΑΝΙΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ”*». Στην εν λόγω παραχώρηση θα περιληφθεί και το τμήμα «*ΚΙΣΣΑΜΟΣ-ΧΑΝΙΑ*», καθώς τέτοια δυνατότητα δίνεται από τη σχετική Προκήρυξη και
- B. Σύμβαση ΣΔΙΤ «*ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ – ΝΕΑΠΟΛΗ ΜΕ ΣΔΙΤ*».

Κατά τη δευτερολογία μου αναφέρθηκα εκτενώς στη διαδικασία εκπόνησης των μελετών, καθώς και σε άλλα έργα αναβάθμισης που υλοποιούνται στο υφιστάμενο δίκτυο: «Σε ό,τι αφορά την εκπόνηση των απαραίτητων υποστηρικτικών Μελετών για τον Β.Ο.Α.Κ., προκειμένου να υποβληθεί στο ΥΠΕΝ η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, σας ενημερώνω ότι αυτές είναι σε τελικό στάδιο για την ολοκλήρωσή τους και θα συμπεριληφθούν στο Φάκελο της ΜΠΕ, η οποία θα έχει υποβληθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας εντός του τρέχοντος φθινοπώρου. Έχουμε άμεση συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία για τις υποστηρικτικές μελέτες, ήτοι το Υπουργείο Πολιτισμού, ώστε να ολοκληρωθούν οι βελτιώσεις της προτιμητέας χάραξης, σύμφωνα με τις υποδείξεις τους. Επιπλέον, να σας δώσω και μερικές πληροφορίες σχετικά με έτερα έργα οδικής ασφάλειας και αποκαταστάσεων του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ., όπως είναι αποκαταστάσεις κατολισθητικών φαινομένων σε διάφορες θέσεις, λόγω των πλημμυρικών φαινομένων του Φεβρουαρίου 2019 και δράσεις αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας σε προβληματικά τμήματα του Β.Ο.Α.Κ.

1. Πρόκειται να ανατεθούν οι εργολαβίες κατασκευής οριστικών μέτρων για την αντιμετώπιση κατολισθητικών φαινομένων στις περιοχές Νωπήγεια και Αγία Μαρίνα στις Περιφερειακές Ενότητες Χανίων και Ρεθύμνου και στο τμήμα Σίσες – Φόδελε στην Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου.
2. Προγραμματίζεται η ανάθεση των εργασιών ομοίως για την αντιμετώπιση κατολισθητικών φαινομένων στις θέσεις Κακό Όρος, Κακιά Στροφή, ΧΥΤΑ Ηρακλείου και Σταυρωμένος στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου, στο Τμήμα Σούδα – Καλύβες στην Περιφερειακή Ενότητα Χανίων, καθώς και στην Ανισόπεδη Διάβαση Καλαιτζάκη στην Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου.
3. Προωθείται προς δημοπράτηση το έργο αναβάθμισης οδικής ασφάλειας στο Τμήμα Γεωργιούπολη – Πετρές στις Περιφερειακές Ενότητες Χανίων και Ρεθύμνου.
4. Θα δημοπρατηθεί το έργο αναβάθμισης οδικής ασφάλειας στο Τμήμα Φόδελε – Λινοπεράματα στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου και θα ακολουθήσουν αντίστοιχες δημοπρατήσεις για τα Τμήματα Σούδα – Καλύβες, Σεληνάρι – Λίμνες στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου, και Σκαλέτα – Εσταυρωμένος στην Π.Ε. Ρεθύμνου. Τέλος, γνωρίζετε καλά ότι η Κυβέρνηση, το Υπουργείο μας αλλά και εγώ ο ίδιος παρακολουθούμε στενά τις εξελίξεις σε ό,τι αφορά τον Β.Ο.Α.Κ. προκειμένου όλες οι ολιγωρίες του παρελθόντος και φυσικά αναφέρομαι στα 5,5 χρόνια απραγίας της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ για τον Β.Ο.Α.Κ., σε σύντομο χρονικό διάστημα –μόλις ενός έτους– να καλυφθεί ο χαμένος χρόνος των εργασιών.»

Αντίστοιχα, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών **Κώστας Καραμανλής** απαντά στις **16.10.2020** για την πορεία των έργων υλοποίησης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης σε σχετική επίκαιρη ερώτηση του βουλευτή Χανίων της ΝΔ **Μανούσου Βολουδάκη**.

Ο κ. Καραμανλής τόνισε πως κύριο μέλημα της κυβέρνησης είναι να αποκτήσει η Κρήτη έναν σύγχρονο και κυρίως ασφαλή αυτοκινητόδρομο. Ωστόσο, σημείωσε ότι αυτό που παρέλαβε από την προηγούμενη πολιτική ηγεσία ήταν «απλά και μόνο μια μολυβιά στον χάρτη» με έναν διαγωνισμό εκδήλωσης ενδιαφέροντος χωρίς καμία απολύτως μελετητική ωριμότητα. *«Όλο το έργο θα μπορούσε να ενταχθεί στον Ταμείο Ανάκαμψης αν ο ΣΥΡΙΖΑ είχε κάνει καλά την δουλειά του, αλλά επί πέντε χρόνια ο ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε κάνει απολύτως τίποτα»* συμπλήρωσε ο Υπουργός, κάνοντας λόγο για πολιτική εξαπάτηση των κατοίκων της Κρήτης από την προηγούμενη κυβέρνηση. Παράλληλα, εξήγησε ότι *«μόλις αναλάβαμε τον Ιούλιο του 2019, προχωρήσαμε σε σειρά ενεργειών για τη μελετητική ωρίμανση του έργου. Προχωρήσαμε πρώτα απ' όλα στη δημοπράτηση και ανάθεση συμβάσεων εκτέλεσης γεωτεχνικών ερευνών και δοκιμών σε όλο το μήκος του τμήματος Χανιά – Νεάπολη και σε μια σειρά από μελέτες που είναι απαραίτητες για τη σωστή σύνταξη της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Πιο συγκεκριμένα: για την κτηματογράφηση, για τα τοπογραφικά υπόβαθρα, για τα υδραυλικά έργα στα κατασκευασμένα τμήματα του Β.Ο.Α.Κ., για την Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση, για το παράπλευρο δίκτυο για την εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών»*.

«Τα προχωράμε όλα αυτά με ταχύτητα, ώστε να μην υπάρξουν καθυστερήσεις στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου», συμπλήρωσε ο κ. Καραμανλής. Παράλληλα, σημείωσε ότι με την αναπροσαρμογή του χρηματοδοτικού μοντέλου του ΒΟΑΚ έχει εξασφαλιστεί η αποδοχή της χάραξης από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, έχει γίνει μια αρχική κοστολόγηση των παρεμβάσεων που θα πρέπει να γίνουν στις υφιστάμενες Παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, έχουν ξεκινήσει ήδη οι διαδικασίες για την εκπόνηση σειράς μελετών για την οδοποιία, τις γεωλογικές μελέτες κ.λπ.». «Η ορθή επιλογή της τεχνικής λύσης είναι καιρίας και αποφασιστικής σημασίας για τη βιωσιμότητα του Έργου αλλά και για τη χρηματοδότησή του, με δεδομένο ότι αυτό θα υλοποιηθεί, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, με Σύμβαση Παραχώρησης» τόνισε μεταξύ άλλων ο κ. Καραμανλής.

Σε κάθε ευκαιρία, ο Πρωθυπουργός κ. Κυριάκος Μητσοτάκης τονίζει πως έχει θέσει ως ύψιστη προτεραιότητα την κατασκευή του ΒΟΑΚ όπως αντίστοιχα και Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστας Καραμανλής.

Στις **18.12.2020** απαντώ εκ νέου στον Βουλευτή του ΚΙΝΑΛ κ. **Βασίλη Κεγκέρογλου**. «*Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και η κυβέρνηση έχουμε μπει σε αγώνα δρόμου για να καλύψουμε την πενταετή ολιγωρία της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ σχετικά με τον Β.Ο.Α.Κ. Θυμίζω ότι ο αρχικός σχεδιασμός ΣΥΡΙΖΑ προέβλεπε να ολοκληρώνεται το έργο στα Χανιά. Ωστόσο, κατόπιν πρωτοβουλίας του ίδιου του Πρωθυπουργού, και σε άμεση συνεργασία με τον Υπουργό, Κώστα Καραμανλή, προχωρήσαμε στην επέκταση του Β.Ο.Α.Κ. μέχρι την Κίσαμο» ανέφερε. Όπως εξήγησε, τα επιμέρους κομμάτια, όπως διαχωρίζονται από Κίσαμο έως Σητεία, έχουν ως εξής:*

1. Το τμήμα Κίσαμος – Χερσόνησος θα δημοπρατηθεί ως σύμβαση παραχώρησης.
2. Το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη θα δημοπρατηθεί ως έργο ΣΔΙΤ.
3. Το τμήμα Νεάπολη – Σητεία θα δημοπρατηθεί ως δημόσιο έργο.

Ο σχεδιασμός του Β.Ο.Α.Κ. και η επιλογή να υλοποιηθούν τμήματά του με σύμβαση παραχώρησης ή σύμβαση ΣΔΙΤ ή ως δημόσιο έργο έχει γίνει βάσει μοντέλων, τα οποία στηρίχθηκαν σε πολύ συγκεκριμένες τεχνικές παραμέτρους, οι οποίες είναι αντικειμενικές κι ανεξάρτητες από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία. Τέτοιες παράμετροι είναι το κατασκευαστικό κόστος, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, οι προσδοκώμενες διελύσεις, ούτως ώστε να εξασφαλισθούν οι αρχές του «ValueEngineering» που επιτάσσουν τον συγκερασμό όλων των τεχνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων με την αναγκαιότητα της βιωσιμότητας και της δυνατότητας χρηματοδότησης του έργου. Περαιτέρω, για τις κάθετες συνδέσεις προς Ιεράπετρα, στο Τμήμα Παχειά Άμμος – Ιεράπετρα, προβλέπεται κατά την εκπονηθείσα μελέτη τετράιχνη διατομή, δηλαδή δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμένο οδόστρωμα. Με σκοπό τη βιωσιμότητα και την εξασφάλιση της χρηματοδότησης του Β.Ο.Α.Κ., δεν μπορεί να διακηρυχθεί ως ενιαίο έργο. «*Αυτό είναι το πιο ασφαλές, υλοποιήσιμο και ρεαλιστικό σενάριο ώστε ο Β.Ο.Α.Κ. να ολοκληρωθεί και όχι να παραμείνει ένα σχέδιο επί χάρτου, όπως ήταν για 4,5 χρόνια επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Βάσει του σχεδιασμού αυτού κι όσων έχουμε ήδη εξαγγείλει, το έργο θα έχει εκκινήσει εντός του 2023, βεβαίως υπό το πρίσμα της ολοκλήρωσης της προβλεπόμενης στον νόμο διαδικασίας*».

Ως προς το πλαίσιο χρηματοδότησης του Β.Ο.Α.Κ. και τα έργα του οδικού άξονα για τον νομό Λασιθίου, σημείωσα πως «*ακόμη κι αν είχαμε έναν μαγικό τρόπο να βρούμε τα χρήματα να κατασκευασθεί ο Β.Ο.Α.Κ., μόνο για τη συντή-*

ρησή του, λόγω της έλλειψης των κυκλοφοριακών φόρτων, θα έπρεπε να υπάρξει χρηματοδότηση είτε με διόδια, είτε με άλλον τρόπο. Αυτός είναι και ο λόγος που προκρίθηκε το συγκεκριμένο χρηματοδοτικό μοντέλο». Κανένα τμήμα της Κρήτης δεν μένει εκτός σχεδιασμού. Εδώ και ενάμισι χρόνο που έχουμε αναλάβει την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχουν προχωρήσει αρκετές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την αποκατάσταση πρανών επί του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ.».

Στις **22.12.2020** ο κυβερνητικός σχεδιασμός και η βούληση για την ταχύτερη δυνατή δρομολόγηση του έργου επικυρώνονται με τον πλέον επίσημο τρόπο. Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) βρίσκεται στο επίκεντρο του κυβερνητικού σχεδιασμού όπως αποδείχτηκε από τη συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου που έλαβε χώρα, όπου το σχέδιο κατασκευής του σύγχρονου αυτοκινητόδρομου της Κρήτης έχει περιληφθεί στο «**Ενοποιημένο Σχέδιο Κυβερνητικής Πολιτικής του 2021**».

Στις **21.1.2021** πραγματοποιούμε σύσκεψη εργασίας με αντιπροσωπεία της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κρήτης για τον Β.Ο.Α.Κ.: «Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστας Καραμανλής έχει θέσει ως ύψιστη προτεραιότητα την κατασκευή του σύγχρονου Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης. Από το καλοκαίρι του 2019, με την επίβλεψη και του Γενικού Γραμματέα Υποδομών κ. Γιώργου Καραγιάννη, έχουν γίνει μέχρι σήμερα όλα τα απαιτούμενα βήματα ώστε το εθνικής σημασίας αυτό οδικό έργο να μπει επιτέλους σε τροχιά υλοποίησης. Βρισκόμαστε στο καθοριστικό στάδιο της προετοιμασίας υποβολής των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και είχαμε σήμερα την ευκαιρία να ενημερώσουμε διεξοδικά τους εκπροσώπους των τοπικών κοινωνιών και να ακούσουμε τις απόψεις τους».

Στις **4.2.2021** παρουσίασαμε το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη Βελτίωση



Σύσκεψη εργασίας με αντιπροσωπεία της ΠΕΔ Κρήτης.

της Οδικής Ασφάλειας παρουσία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη ο οποίος, πέρα από την εκτενή αναφορά στα αίτια για τα ατυχήματα στην Κρήτη, τόνισε ότι «*Πάνω απ' όλα πρέπει να σκεφτούμε πως η αλλαγή συμπεριφοράς στον δρόμο συνεπάγεται σεβασμό στους συμπολίτες μας και την οικογένειά μας*» ενώ, τόσο ο Υπουργός Υποδομών-Μεταφορών Κώστας Καραμανλής όσο και εγώ, χαρακτηρίσαμε ως κομβικό σημείο στην όλη προσπάθεια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας το ξεμπλοκάρισμα μεγάλων οδικών έργων, όπως αυτό του νέου Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης.

Στις **29.5.2021** παρουσία του Πρωθυπουργού **Κυριάκου Μητσοτάκη** παρουσιάστηκε το τεχνικό, οικονομικό και χρονικό πλαίσιο για την υλοποίηση του σημαντικότερου έργου για ολόκληρη την Κρήτη.



Εκδήλωση για την παρουσίαση του σχεδίου για τον Β.Ο.Α.Κ.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παρέλαβε μια απλή μολυβιά στο χάρτη. **Χωρίς χάραξη, χωρίς πλάνο χρηματοδότησης, και με πολύ μικρή έως ανύπαρκτη μελετητική ωριμότητα.** Με λίγες αποσπασματικές παρεμβάσεις, διάσπαρτες κατά μήκος του άξονα, χωρίς συνοχή και χωρίς τις απαιτούμενες προδιαγραφές ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου. Δεν υπήρχαν καν επαρκή γεωτεχνικά στοιχεία, για να μπορεί να εξαχθεί ένα ασφαλές συμπέρασμα ποια έργα μπορούν και ποια έργα δεν μπορούν να υλοποιηθούν στη περιοχή.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διατήρησε την επιλογή για τμηματική δημοπράτηση του έργου –με Σύμβαση Παραχώρησης, ΣΔΙΤ και Δημόσιο έργο– με σεβασμό στη συνέχεια του κράτους. Αλλά και για να μη χαθεί και άλλος χρόνος και υπάρξουν επιπλέον δικαστικές εμπλοκές με την ακύρωση των δύο διαγωνισμών που είχαν ήδη ξεκινήσει σε επίπεδο εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Η πραγματικότητα όμως είναι ότι το έργο που παρουσιάστηκε από τον Πρωθυπουργό κ. **Κυριάκο Μητσοτάκη** και το Υπουργείο Υποδομών στήθηκε σχεδόν από το μηδέν. «*Η απόσταση που διανύσαμε αυτούς τους 22 μήνες είναι τεράστια*», επισήμανε χαρακτηριστικά ο κ. Καραμανλής.

Με την ολοκλήρωση της παρουσίασης, με δεδομένη τη συγκίνηση που μετά την προαναφερθείσα διαδρομή το μεγάλο αυτό έργο προχωράει, τόνισα ότι «*Σήμερα είναι μια σημαντική μέρα για την Κρήτη, μια μέρα που αφορά το ευόμινο μέλλον του νησιού μας. Ως Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών και ως*

Κρητικός Βουλευτής αισθάνομαι ικανοποίηση και υπερηφάνεια διότι τηρούμε στο ακέραιο τις δεσμεύσεις μας απέναντι στον κρητικό λαό για την κατασκευή του νέου Β.Ο.Α.Κ. Σε αυτό το πλαίσιο, σήμερα, ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης από τα Χανιά, παρουσίασε το ολοκληρωμένο σχέδιο για το εμβληματικό έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης.

Υπό τον συντονισμό του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κώστα Καραμανλή και τον εξαιρετικό σχεδιασμό του Γενικού Γραμματέα Υποδομών Γιώργου Καραγιάννη έχουμε πετύχει κάτι που έμοιαζε ακατόρθωτο μέχρι πριν από σχεδόν 2 χρόνια και πλέον ύστερα από ένα μαραθώνιο ενεργειών έχουμε δρομολογήσει την κατασκευή του Β.Ο.Α.Κ. με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Θα ήθελα συνοπτικά να θυμίζω τις βασικές ενέργειες που έχουν γίνει και τα επόμενα βήματα μας:

- ➔ Καταθέσαμε στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη (Σ.Δ.Ι.Τ.) και ξεκίνησε η Β' Φάση του Διαγωνισμού.
- ➔ Καταθέσαμε τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας με τη προκριθείσα χάραξη του τμήματος Χανιά – Ηράκλειο (Σύμβαση Παραχώρησης)
- ➔ Οριστικοποιήσαμε το Χρηματοδοτικό Μοντέλο για το σύνολο του έργου με μικτή χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και το ΕΣΠΑ.
- ➔ Αναθέσαμε τάχιστα 16 μελέτες για τη συνολική ωρίμανση του έργου.
- ➔ Αναθέσαμε τις συμβάσεις για το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά που θα αποτελέσει προαίρεση στη Σύμβαση Παραχώρησης.
- ➔ Εντός του 2022, αναμένεται να δημοπρατήσουμε το τμήμα Νεάπολη – Αγ. Νικόλαος, μήκους 15 χλμ., ως δημόσιο έργο με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.
- ➔ Στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο περιλαμβάνεται και η αναγκαία αναβάθμιση των υφιστάμενων παρακάμψεων Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου.
- ➔ Η ενεργοποίηση του δικαιώματος προαίρεσης για την ένταξη του τμήματος Κίσσαμος – Χανιά ήδη ωριμάζει μελετητικά.
- ➔ Παράλληλα ωριμάζουμε μελετητικά και χρηματοδοτικά τη δημοπράτηση και την κατασκευή του τμήματος Σούδα – Αεροδρόμιο και άλλων κάθετων αξόνων του Β.Ο.Α.Κ. όπως το τμήμα Ανώγεια – Ηράκλειο, Ηράκλειο – Μεσσαρά και Ιεράπετρα – Παχειά Άμμος.

Παρόλο που ο νέος Β.Ο.Α.Κ. αποτελείται από διαφορετικά τμήματα τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικό στάδιο ωριμότητας, εμείς το αντιμετωπίζουμε ως ένα ενιαίο έργο-αυτοκινητόδρομο που θα διατρέχει όλη την Κρήτη από την Κίσαμα ως τη Σητεία και με προϋπολογισμό που θα ξεπεράσει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ».

Πιστοποιώντας την επάρκεια του σχεδιασμού και τη σκληρή δουλειά των δυο αυτών χρόνων, στις **7.12.2021** το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης γνωμοδότησε θετικά για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του νέου Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο. Αυτό που αποφασίστηκε με την πλειοψηφία της περιφερειακής Αρχής και της μείζονος μειοψηφίας, είναι η αποδοχή της σχετικής εισήγησης που έκανε η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος, ενώ έγινε αποδεκτό και το να ενσωματωθούν στην τελική πρόταση οι προτάσεις που έγιναν από το ΤΕΕ. Παράλληλα, οι συμμετέχοντες υπηρεσιακοί παράγοντες του Υπουργείου δια στόματος του Γενικού Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κ. Γιάννη Καρνέση, ξεκαθάρισαν με τον πλέον επίσημο τρόπο τη δέσμευση του Υπουργείου, «όλες οι προτάσεις που υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης θα μελετηθούν ενδελεχώς από το Υπουργείο Υποδομών», τονίζοντας παράλληλα πως η τελική άποψη του Υπουργείου Υποδομών θα λάβει υπόψη ό,τι εύλογο και λογικό έχει υποβληθεί από τους φορείς που έχουν γνωμοδοτήσει επί της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς και όσα προτείνονται από το Περιφερειακό Συμβούλιο για να διαμορφώσει την οριστική του πρόταση.

Η χρηματοδότηση

Ο κυριότερος λόγος για τον οποίο δεν είχε προχωρήσει ο Β.Ο.Α.Κ. μέχρι σήμερα ήταν ότι δεν υπήρχε χρηματοδότηση για ένα τόσο μεγάλο έργο. Αφέθηκαν αναξιοποίητα τρία Ευρωπαϊκά Κοινωνικά Πλαίσια Στήριξης και χάθηκαν σημαντικές ευκαιρίες χρηματοδότησης. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αφού εξέτασε όλα τα εναλλακτικά σενάρια, έχει καταλήξει σε ένα ολοκληρωμένο και ρεαλιστικό χρηματοδοτικό μοντέλο, που αξιοποιεί την ευκαιρία που προσφέρει το Ταμείο Ανάκαμψης, αλλά και πόρους του ΕΣΠΑ. Ειδικότερα, θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης τα δύο ανατολικά τμήματα του ΒΟΑΚ από το Ηράκλειο έως τον Άγιο Νικόλαο, καθώς και ένα τμήμα της παραχώρησης, με το υπόλοιπο να καλύπτεται από το ΕΣΠΑ.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν κοροϊδεύει τους πολίτες, αλλά λέει ξεκάθαρα ότι ο Β.Ο.Α.Κ., όπως και όλα τα αντίστοιχα έργα σε όλη τη χώρα, θα

έχει διόδια. Σημειωτέον, το ύψος των διοδίων έχει υπολογιστεί έως 0,063 ευρώ ανά χιλιόμετρο, όπως και στους υπόλοιπους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Αν κάτι πρέπει να μας αφήσει ως αποτύπωμα η σχεδόν δεκαετής περίοδος οικονομικής κρίσης και δημοσιονομικής πειθαρχίας για τη χώρα είναι η εφαρμογή πολιτικών οι οποίες θα δομούνται πάνω στα επιτεύγματα και στις επιτυχίες ενός μεταρρυθμιστικού προγράμματος η σχεδίου που θα υλοποιείται με δεδομένο το δημοσιονομικό του κόστος αλλά και ξεκάθαρο το αναπτυξιακό η κοινωνικό αποτύπωμα που θα αφήσει. Σε αυτή την κατεύθυνση οφείλουμε να αναδείξουμε ότι ο σχεδιασμός για το Ρέθυμνο συνδέεται άρρηκτα με την πολιτική σταθερότητα και την προσήλωση στους εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους. Η πολιτική σύνδεση ανάμεσα στον εθνικό σχεδιασμό και στη δημιουργία αναπτυξιακών προοπτικών για το Ρέθυμνο και την Κρήτη είναι άρρηκτη και συνεχής. Το 2012 εξαιτίας των οικονομικών προβλημάτων που προέκυψαν από την προηγούμενη περίοδο αγωνιζόμασταν για να μην κλείσουν δομές στο Ρέθυμνο, το 2015 θέταμε ως πρώτη προτεραιότητα να μη θιχτούν οι αναπτυξιακές πρωτοβουλίες που ξεκίνησαν όπως η σχολή τουρισμού και το 2021 βάζουμε σε τροχιά υλοποίησης το μεγαλύτερο αναπτυξιακό έργο για την Κρήτη, που δεν είναι άλλο από τον Β.Ο.Α.Κ.

Σε αυτή την κατεύθυνση είναι βασικό να αναδειχθούν δεδομένα που θα βοηθήσουν να γίνουν αντιληπτά τα αναπτυξιακά εργαλεία μέσα από τα οποία θα προχωρήσουμε τον σχεδιασμό για τον Β.Ο.Α.Κ. Το ένα σκέλος αφορά την ευρωπαϊκή προσήλωση στα αναπτυξιακά έργα και τις ευκαιρίες που προκύπτουν σε επίπεδο ευρωπαϊκής χρηματοδότησης όπως το ταμείο ανάκαμψης και το ΕΣΠΑ. Το δεύτερο σκέλος αφορά τη συνολική στρατηγική για το έργο μέσα από τη βέλτιστη αξιοποίηση πόρων αναφορικά με τη διαδικασία ωρίμανσης των μελετών και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων εργαλείων όπως οι ΣΔΙΤ και οι συμβάσεις παραχώρησης. Η συνδυαστική αξιοποίηση των παραπάνω μας δίνει για πρώτη φορά ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο χρηματοοικονομικό μοντέλο μακριά από ανεδαφικές λύσεις.

Το οικονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή του σχεδιασμού – Η ανάγκη για οικονομική σταθερότητα και ο ρόλος της Ευρώπης

Γίνεται αντιληπτό όταν η ελληνική οικονομία είναι σε αναπτυξιακή τροχιά δημιουργούνται αναπτυξιακές ευκαιρίες τόσο σε περιφερειακό όσο και σε τοπικό επίπεδο. Όταν η ελληνική οικονομία παραπαίει η προσπάθεια επικεντρώνεται στην ελαχιστοποίηση των συνέπειων από αυτή την κατάσταση. Το πιο επικίνδυνο πράγμα στην πολιτική είναι η αγνοία και η έπαρση. Κάτι που φάνηκε ξε-

κάθαρα κατά την προηγούμενη περίοδο όταν κάποιοι πίστευαν ότι θα χορεύουν θεσμούς αγορές και διεθνή ταμεία και κατέληξαν σε εμβληματικού επιπέδου αναθεωρήσεις καταλήγοντας γραφικοί και εθνικά επιζήμιοι και επικίνδυνοι.

Η Ευρώπη σηκώνει το βάρος της πανδημίας και ενωμένη προχωρά στην ανάκαμψη με την Ελλάδα πρωταγωνιστή

Η συζήτηση γύρω από τον ρόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με την πορεία της χώρας και κατά πόσο δικαιώνεται αυτή η πολιτική επιλογή του Κωνσταντίνου Καραμανλή είναι μια συζήτηση με ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Είναι μια συζήτηση που αναζωπυρώθηκε στο δημοψήφισμα που διεξήγαγε ο Αλέξης Τσίπρας ως άσκηση επαναστατικής γυμναστικής για να το πάρει ο ίδιος πίσω, φορτώνοντας τη χώρα με δημοσιονομικά προβλήματα και χρέη. Είναι όμως μια συζήτηση που ακόμα και για τον πιο κακοπροαίρετο έχει κάποιες ουσιώδεις παραδοχές.

Είναι δεδομένο ότι η ένταξη μας στην Ε.Ε προκρίθηκε ως εθνική επιλογή όχι μόνο για λόγους οικονομικής προόδου και κοινωνικής σταθερότητας αλλά κυρίως και πρωτίστως με γνώμονα για την ισχυροποίηση της διεθνούς θέσης της Ελλάδας, την ενίσχυση της ασφάλειας της λόγω της ιδιαίτερης θέσης της μέσα σε μία ασταθή γειτονιά. Είναι στο χέρι μας να φροντίσουμε να προχωρήσουμε και σε ένα εμπροσθοβαρές πρόγραμμα υποδομών που θα θέσει την Κρήτη στο επίκεντρο της εθνικής αναπτυξιακής πρωτοβουλίας.

Η χρηστή οικονομική διοίκηση είναι μια απαραίτητη προϋπόθεση ως προς την ευρύτερη αποδοτικότητα των πρωτοβουλιών για έργα αλλά και για μας ζήτημα ηθικής τάξης. Παράλληλα, είναι μια τάση που αποτυπώνεται ξεκάθαρα τόσο στις εθνικές προτεραιότητες όσο και σε διεθνές και σε ευρωπαϊκό επίπεδο (IPSAS – International Public Sector Accounting Standard, EPSAS – European Public Sector Accounting Standards). Ευρύτερα, η συνέχιση της αξιοποίησης των πόρων της περιόδου 2014-2020 και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την επόμενη προγραμματική περίοδο από κοινού με τον εθνικό σχεδιασμό για το ταμείο ανάκαμψης αποτελούν ένα ολοκληρωμένο πλέγμα ενεργειών και εργαλείων με σημαντικές δυνατότητες κάτι που η Κυβέρνησή αξιοποίησε στο έπακρο σε ότι αφορά τον Β.Ο.Α.Κ.

Το κοινοτικό και εθνικό θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης μεγάλων έργων εθνικής σημασίας και η διαχείριση των επιχειρησιακών προγραμμάτων περιλαμβάνει ένα σύνθετο νομικό πλαίσιο με βάση το οποίο απαιτείται βέλτιστος συντονισμός Υπουργείων, Αυτοδιοίκησης, και φορέων υλοποίησης.

Σήμερα περισσότερο από ποτέ χρειαζόμαστε: ουσιαστική συνεννόηση, αλλαγή των πρακτικών που δημιούργησαν κακή χρήση των ιδίων πόρων (αστοχίες μελετών – έλλειψη προγραμματισμού), ξεκάθαρο όραμα και σταθερή εφαρμογή για το υλοποιήσιμο και κοστολογημένο σχεδιασμό για την ολοκλήρωση του έργου.

Αυτό αποτυπώνεται πλήρως και στη συνεργασία που ανέπτυξε ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης στις **18.2.2021** με την Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (EBRD) Odile Renaud-Basso κατά την οποία επισημάνθηκε η εξαιρετική συνεργασία της Ελλάδας με την EBRD και η σημασία των επενδύσεων όπως ο ΒΟΑΚ για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας καθώς και η συνεισφορά της σε έργα του Ταμείου Ανάκαμψης που σχεδιάζονται, καθώς και σε ΣΔΙΤ που βρίσκονται στην τελική φάση σχεδιασμού.

Τα επόμενα βήματα

Αφού το έργο πλέον έχει χάραξη, θα ακολουθήσουν οι περιβαλλοντικές μελέτες των παρακάμψεων των μεγάλων πόλεων (και του τμήματος Χανιά – Κίσαμος) και η ολοκλήρωση των μελετών για το Τμήμα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος που θα δημοπρατηθεί εντός του επόμενου έτους ως δημόσιο έργο, με προϋπολογισμό που θα αγγίξει τα 145 εκ. ευρώ.

Για το τμήμα Κίσαμος – Χανιά έχουν ανατεθεί και εκπονούνται ήδη οι μελέτες ώστε να εισαχθεί ως προαίρεση στη Σύμβαση Παραχώρησης, ενώ τα τμήματα μετά τον Άγιο Νικόλαο ως τη Σητεία μελετώνται ήδη προκειμένου να υλοποιηθούν ως δημόσια έργα. Ταυτόχρονα, μελετάται και το κομμάτι Σούδα – Αεροδρόμιο.

Το χρονοδιάγραμμα του έργου

Ήδη από τις αρχές του 2023 έχουν στηθεί τα πρώτα εργοτάξια και ως τις αρχές του 2024 θα έχουν ανοίξει όλα τα μέτωπα. Με πρώτα τα Δημόσια έργα, ύστερα το ΣΔΙΤ και τελευταίο το μεγάλο κομμάτι της Παραχώρησης.

Με βάση αυτό το πλάνο, στις αρχές του 2026 εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα ανατολικά του Ηρακλείου και θα είναι ανοικτό μόνο το κομμάτι της Σύμβασης Παραχώρησης, στο οποίο όμως θα έχει ήδη ολοκληρωθεί σημαντικό τεχνικό αντικείμενο.

Τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου

Κίσσαμος – Χανιά (Προαίρεση στη Σύμβαση Παραχώρησης)

- ➔ Μήκος αυτοκινητοδρόμου: 37,5 χλμ.
- ➔ Η τυπική διατομή του αυτοκινητόδρομου έχει πλάτος οδοστρώματος 21,5 μ.
- ➔ 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με ΛΕΑ και κεντρική νησίδα.
- ➔ Εκτιμώμενο κόστος 180 εκατ. ευρώ.

Χανιά – Ηράκλειο (Σύμβαση Παραχώρησης)

- ➔ Μήκος αυτοκινητοδρόμου: 157,5 χλμ. και παράπλευρου / κάθετου δικτύου περίπου 150 χλμ.
- ➔ Η τυπική διατομή του αυτοκινητόδρομου έχει πλάτος οδοστρώματος 21,5 μ. από 12,50 σήμερα.
- ➔ 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με ΛΕΑ.
- ➔ 26 σήραγγες μονού κλάδου συνολικού μήκους περίπου 34 χλμ.
- ➔ 10,80 χλμ. νέες γέφυρες, 23 εκ των οποίων υπερβαίνουν τα 100 μέτρα μήκος.
- ➔ 20 νέοι ανισόπεδοι κόμβοι και αναβάθμιση των υπαρχόντων 18 ανισόπεδων κόμβων στις Παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνου, Ηρακλείου.
- ➔ Εκτιμώμενο κόστος 1,32 δισ. ευρώ.

Χερσόνησος – Νεάπολη (ΣΔΙΤ)

- ➔ Μήκος αυτοκινητοδρόμου: 22,44 χλμ. και παράπλευρου / κάθετου δικτύου 9,65 χλμ.
- ➔ Η τυπική διατομή του αυτοκινητόδρομου έχει πλάτος οδοστρώματος 21,5 μ.
- ➔ 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με ΛΕΑ.
- ➔ 12 γέφυρες μονού κλάδου (1,7 χλμ.).
- ➔ 5 σήραγγες μονού κλάδου (συνολικού μήκους 6,75 χλμ.).
- ➔ 1 cut & cover διπλού κλάδου (215 μ.).
- ➔ 5 νέους ανισόπεδους κόμβους.
- ➔ Στο ΣΔΙΤ θα ενταχθεί και η λειτουργία και συντήρηση των 14 χλμ. του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος.
- ➔ Κατατέθηκε η ΜΠΕ και ξεκίνησε η Β' Φάση του διαγωνισμού.
- ➔ Εκτιμώμενο κόστος 290 εκ. ευρώ.

Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος

- ➔ Μήκος αυτοκινητοδρόμου: 14,0 χλμ.
- ➔ Η τυπική διατομή του αυτοκινητόδρομου έχει πλάτος οδοστρώματος 21,5 μέτρα.

- ➔ 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με ΛΕΑ.
- ➔ Μελετάται και προγραμματίζεται να δημοπρατηθεί ως Δημοσίο Έργο στις αρχές του 2022.
- ➔ Εκτιμώμενο κόστος 145 εκατ. ευρώ.

Άγιος Νικόλαος – Σητεία

- ➔ Θα ολοκληρωθούν οι μελέτες και θα αναζητηθεί χρηματοδότηση σε συνεργασία με την Περιφέρεια για τα τμήματα Καλό Χωριό – Γέφυρα Φρουζή και Παράκαμψη Παχειάς Άμμου
- ➔ Το έργο είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο και η δημοπράτηση μπορεί να γίνει αρχές 2022.

Πίνακας 5. Ενδεικτικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι Β.Ο.Α.Κ. κατά τμήματα					
Μέση Ημερήσια Κίνηση Επιβατικών Αυτοκινήτων (Μ.Η.Κ.Ε.Α.)					
Έτη	Χανιά – Σούδα	Ρέθυμνο – Βρύσες	Ηράκλειο – Χερσόνησος	Νεάπολη – Αγ. Νικόλαος	Παχειά Άμμος – Σητεία
2008	19.600	14.800	24.800	11.400	3.400
2018	25.700	20.300	25.500	12.200	4.800
2028	33.300	26.400	26.700	13.600	6.400

(*) Πηγή: Προκαταρκτική μελέτη για τον Β.Ο.Α.Κ. του Σ.Δ. ΒΟΑΚ (ΣΥΣΤΑΣ)

Ο υφιστάμενος Β.Ο.Α.Κ. έχει κλείσει τον κύκλο του καθώς παρουσιάζει αυξημένα τροχαία ατυχήματα αντί μείωσης την τελευταία δεκαετία, επειδή:

- α. πρόκειται για γεωμετρικά και κατασκευαστικά «γρηρασμένο» δρόμο, που υλοποιήθηκε πριν 35 περίπου χρόνια στο μεγαλύτερο του μήκος,
- β. έχει μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, συνεχώς αυξανόμενο, λόγω του έντονου και ραγδαία αναπτυσσόμενου τουριστικού χαρακτήρα της Βόρειας Κρήτης και
- γ. η συντήρησή του μέχρι σήμερα ήταν στοιχειώδης.

Με τον νέο Β.Ο.Α.Κ. το Ρέθυμνο περνάει από την αφάνεια στο επίκεντρο

Μέχρι και το 2019 με βάση τα σημαντικότερα υλοποιημένα έργα πάνω στο υφιστάμενο δίκτυο δείχνουν ότι το Ρέθυμνο υπήρξε εκτός πλαισίου υλοποίησης με αποτέλεσμα να έχει το χειρότερο και πιο απαρχαιωμένο τμήμα του συ-

νολικού δικτύου. Ουσιαστικά, όπως βλέπουμε και από την καταγραφή των έργων που ακολουθεί, μόνο ο κόμβος Αμαρίου εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου, ενώ το σημαντικό έργο του τμήματος Πάνορμο – Εξάντης, που δημοπρατήθηκε και χρηματοδοτήθηκε από την προηγούμενη Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, οδηγήθηκε σε απένταξη από την Κυβέρνηση Τσίπρα.

Ειδικότερα τα βασικά έργα που έχουν ολοκληρωθεί και παραδοθεί σε χρήση είναι:

- Κατασκευή Α/Κ Παπαναστασίου και συνδετηρίων οδών με σύμβ. 6.589.155,59 ευρώ.
- Κατασκευή τμήματος από Μάλλια έως όρια νομών Ηρακλείου / Λασιθίου με σύμβ. 12.731.385,65 ευρώ.
- Ολοκλήρωση κατασκευής τμήματος ΝΕΟ, Άγιος Νικόλαος – Καλό Χωριό του Β.Ο.Α.Κ. με σύμβ. 38.839.401,88.
- Ολοκλήρωση κατασκευής των υπολειπομένων εργασιών του τμήματος Αυχένος Αγκαθιάς – Χαμέζι και ολοκλήρωση στο τμήμα Χαμέζι – Σητεία με σύμβ. 8.274.738,64 ευρώ.
- Κατασκευή Α/Κ Αμαρίου της παράκαμψης Ρεθύμνου του Β.Ο.Α.Κ. με σύμβ. 5.753.649,43 ευρώ.
- Ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών στο τμήμα Γαλατάς – Κολυμπάρι – Καστέλι (β' φάση) 1.928.670,92 €.
- «Γούρνες – Χερσόνησος» με σύμβαση 56.905.665,56 ευρώ.
- «Ολοκλήρωση έργων παράκαμψης Μαλίων» με σύμβ. 6.620.350,08 ευρώ. Αφορά την κατασκευή του Α/Κ Μαλίων και παράπλευρου δικτύου μήκους 6 χλμ. στην ήδη κατασκευασμένη παράκαμψη Μαλίων.
- Συνδετήρια οδός Α/Κ Μουρνιών – Χανιά με Π/Υ 6.500.000 ευρώ. Η δημοπράτηση του έργου έγινε το 2014.

Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί η αρχιτεκτονική του νέου Β.Ο.Α.Κ. σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου, με βάση την οποία καθίσταται σαφές ότι το Ρέθυμνο περνάει από την αφάνεια στο επίκεντρο του σχεδιασμού.

Ο ΝΕΟΣ Β.Ο.Α.Κ. ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ Π.Ε. ΡΕΘΥΜΝΟΥ

Συνοπτικά:

Επειδή το έργο είναι ενιαίο, για να δούμε την εικόνα σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας Ρέθυμνου, εξετάζουμε το τμήμα του έργου που ξεκινάει από τον ανισόπεδο κόμβο Επισκοπής ΧΘ44+520 έως την αρχή της περιοχής Φόδελε ΧΘ106+545.

Στην περιοχή αυτή το έργο περιλαμβάνει:

- ➔ 14 (από τις 26 συνολικά) υπόγειας εκσκαφής σήραγγες συνολικού μήκους μονού κλάδου 23.220 μέτρων.
- ➔ 11 σήραγγες ανοικτής εκσκαφής (Cut & Cover) συνολικού μήκους μονού κλάδου 5.032 μέτρων.
- ➔ 42 γέφυρες συνολικού μήκους μονού κλάδου 7.422,2 μέτρων (από τα 10,8 km συνολικά) εκ των οποίων οι 30 υπερβαίνουν τα 100 μέτρα.
- ➔ 8 νέους ανισόπεδους κόμβους (οι 4 ημικόμβοι) και συγκεκριμένα
- ➔ Και αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων κόμβων της πόλεως του Ρεθύμνου.



Σχεδιάγραμμα 3. Νέοι ανισόπεδοι κόμβοι στην Π.Ε. Ρεθύμνου.

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Παρουσίαση του Β.Ο.Α.Κ. 29.05.2021.

Περιγραφική ανάλυση χάραξης:

Μετά τον Α.Κ. Επισκοπής, η χάραξη της οδού διαμορφώνεται με σήραγγα υπό μορφή τόξου (δίδυμη σήραγγα υπόγειας εκσκαφής, μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο – ο αριστερός κλάδος με μήκος 1,430 m και ο δεξιός 1,480 m), μέγιστου απόλυτου υψομέτρου της τάξης των +295 μέτρων. Στη συνέχεια, η χάραξη κινείται σταδιακά προς Α (Ν των οικισμών Πετρέ και Γεράνι –δίδυμη σήραγγα υπόγειας εκσκαφής, μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο– ο αριστερός κλάδος με μήκος 3.150 m και ο δεξιός 3.630 m), ΒΑ, Α(Ν του αρχ. χώρου Γερανίου) και ΝΑ για να τερματίσει περί τον Α. Κ. Ατσιποπούλου.

Ακολουθεί το σκέλος Ατσιπόπουλο – Κόμβος Αμαρίου, το οποίο ήδη έχει χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου και ενσωματώνεται με την υφιστάμενή του χάραξη στο συνολικό έργο, φυσικά με τις απαραίτητες αναβαθμίσεις και παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας.

Ακολουθεί το ενιαίο σκέλος **Κόμβος Αμαρίου – Λινοπεράματα**. Το έργο χωρίζεται σε δυο υποτιμήματα: Κόμβος Αμαρίου – Σκαλέτα και Σκαλέτα – Λινοπεράματα.

Η προτεινόμενη χάραξη (ΠΕΛ) στο τμήμα Αμάρι – Σκαλέτα αποτελεί νέα χάραξη η οποία απομακρύνεται από την πορεία του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ. προς τα νότια και στη συνέχεια ελίσσεται μεταξύ Άδελε – Πηγής και Πηγιανού Κάμπου. Στη συνέχεια, μετά τον οικισμό Σκαλέτα η χάραξη στρέφεται βορειοανατολικά και μετά το ρέμα Τσαλκρή ακολουθεί την πορεία του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ. Επί του τμήματος Αμάρι – Σκαλέτα προβλέπεται η διέλευση του άξονα με σήραγγες σε περιοχή Ν-ΝΑ του παραλιακού οικισμού Πλατανιάς (1 για κάθε κλάδο – μήκος αριστερού και δεξιού κλάδου 530 m). Επίσης σήραγγες προβλέπονται και για τη διέλευση του άξονα μεταξύ των οικισμών Πηγιανός Κάμπος και Σταυρωμένος (παραλιακοί οικισμοί προς Β) και Παγκαλοχώρι και Χαμαλεύρι (προς Ν). Ειδικότερα προβλέπονται σήραγγες μεταξύ των οποίων παρεμβάλλεται τεχνικό γεφύρωσης 35 m. Στα δυτικά του τεχνικού γεφύρωσης το μήκος των σηράγγων (αριστερός και δεξιός κλάδος) θα είναι 720 m και στα ανατολικά 750 m. Στο τμήμα Σκαλέτα – μέχρι τα όρια της Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου, η χάραξη του νέου αυτοκινητόδρομου, κατά τμήματα, είτε συμπίπτει ή κινείται παράλληλα και σε εγγύτητα με τη χάραξη του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ., είτε χωροθετείται εκτός του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ.



Κριτήρια που ελήφθησαν υπόψη κατά την αξιολόγηση και επιλογή της προτεινόμενης χάραξης

Ως προς τις χρήσεις γης

- ➔ Διέλευση μέσω οικισμών.
- ➔ Ευαίσθητες χρήσεις / περιοχές τουριστικής ανάπτυξης.
- ➔ Αρχαιολογικοί χώροι.
- ➔ Προστατευόμενες περιοχές NATURA.

Ως προς την όχληση κατά τη φάση κατασκευής του έργου

- ➔ Ηχητική όχληση / δονήσεις.
- ➔ Ατμοσφαιρική ρύπανση.
- ➔ Όχληση κατοίκων και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις.

Ως προς την όχληση κατά τη φάση λειτουργίας του έργου

- ➔ Κατανάλωση φυσικών πόρων (κατανάλωση καυσίμου, λόγω μήκους).
- ➔ Ατμοσφαιρική ρύπανση.
- ➔ Περιβαλλοντικός θόρυβος.
- ➔ Οπτική όχληση.
- ➔ Επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον (μείωση τροχαίων ατυχημάτων / οδική ασφάλεια).
- ➔ Κοινωνικές οικονομικές επιπτώσεις (ανάπτυξη τουριστικών περιοχών).
- ➔ Μορφολογικά χαρακτηριστικά / αλλοίωση φυσιογνωμίας τοπίου.
- ➔ Τεχνικές υποδομές (αύξηση κόστους κατασκευής).

Ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά

- ➔ Λειτουργικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδικής αρτηρίας με όρους οδικής ασφάλειας.



ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΧΑΡΑΞΗΣ

Α.Κ. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ (Χ.Θ. 44 + 520)

Από Α.Κ. Επισκοπής (Χ.Θ. 44 + 520) μέχρι τον ποταμό Πετρέ (Χ.Θ. 47 + 258,94). Η χάραξη διαμορφώνεται ως εξής :



1. Cut & Cover (ΣΑΕ 02)

Χαρακτηριστικά Cut & Cover: Δύο σήραγγες μονής κατεύθυνσης μήκους 220 m (από Χ.Θ. 45 + 028,94 έως Χ.Θ. 45 + 248,94).

2. Δίδυμη σήραγγα (Σ1Α/Σ1Δ) υπόγειας εκσκαφής κάτω από τη λοφοειδή έξαρση «Μαδαρό». Χαρακτηριστικά σήραγγας:

- υπό μορφή τόξου με τα κυρτά προς νότο,
- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
- ο αριστερός κλάδος με μήκος 1.430 m (από Χ.Θ. 45 + 448,94 έως Χ.Θ. 46+878,94),
- ο δεξιός κλάδος με μήκος 1.480 m (από Χ.Θ. 45 + 448,94 έως Χ.Θ. 46 + 928,94),
- μέγιστου απόλυτου υψομέτρου της τάξης των +181 μέτρων.



3. Στη συνέχεια ακολουθούν **Νέες Γέφυρες (Γ4Α/Γ4Δ)**. Χαρακτηριστικά γέφυρας:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 225 m (από Χ.Θ. 47+033,94 έως Χ.Θ. 47+258,94),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.



Από τον Ποταμό Πετρέ (Χ.Θ. 47 + 258,94) μέχρι τον Α.Κ. Ατσιπόπουλου

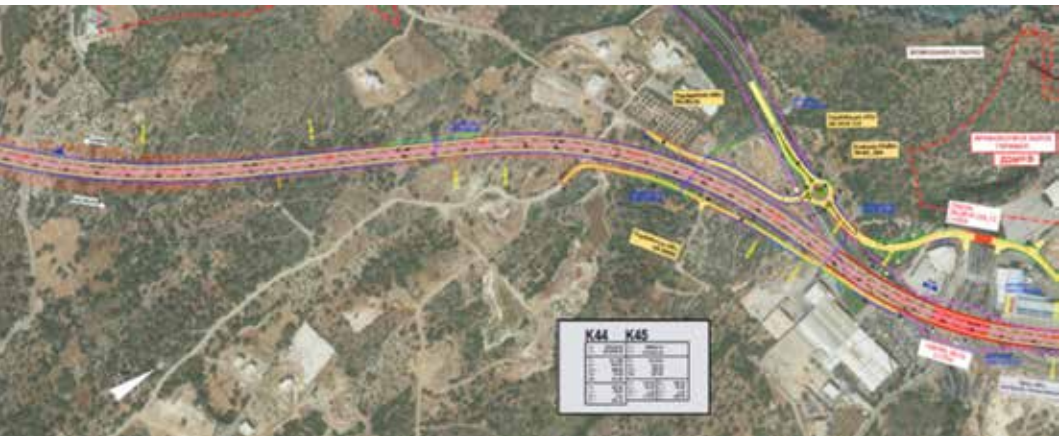
1. Στη συνέχεια προβλέπεται **Δίδυμη σήραγγα** (Σ2Δ/Σ2Α) υπόγειας εκσκαφής κάτω από τη λοφοειδή έξαρση «Αρτικιάς» προς Α (Ν των οικισμών Πετρέ και Γεράνι). Χαρακτηριστικά σήραγγας:
 - υπό μορφή τόξου με τα κυρτά προς ΝΑΚά,
 - μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
 - ο αριστερός κλάδος με μήκος 3.150 m (από Χ.Θ. 48 + 178,94 έως Χ.Θ. 51 + 328,94),
 - ο δεξιός κλάδος με μήκος 3.630 m (από Χ.Θ. 47+698,94 έως Χ.Θ. 51+328,94),
 - μέγιστου απόλυτου υψομέτρου της τάξης των +295 μέτρων.



2. Στη συνέχεια, η χάραξη κινείται μέσω **νέων γεφυρών** (Γ5Α/Γ5Δ και Γ6) σταδιακά προς ΑΚά, ΒΒΑΚά, ΒΑΚά, ΑΚά (Ν του αρχ. χώρου Γερανίου) και ΝΑΚά για να τερματίσει περί τον Α.Κ. Ατσιπόπουλου. Χαρακτηριστικά γεφυρών:
 - ➔ Γέφυρες Γ5Α/Γ5Δ:
 - κλάδος ανά κατεύθυνση,
 - δεξιός κλάδος: μήκος 232,10 m (από Χ.Θ. 51 + 387,89 έως Χ.Θ. 51 + 619,99),
 - αριστερός κλάδος: μήκος 252,10 m (από Χ.Θ. 51 + 387,89 έως Χ.Θ. 51 + 639,99),
 - οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.

➔ Γέφυρα Γ6:

- αριστερός και δεξιός κλάδος,
- μήκος 75 m (από Χ.Θ. 53 + 443,94 έως Χ.Θ. 53 + 518,94),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.





Παράκαμψη Ρεθύμνου (από Κόμβο Ατσιπόπουλου έως Κόμβο Αμαρίου)

Ακολουθεί το σκέλος Κόμβος Ατσιποπούλου – Κόμβος Αμαρίου (μήκος 7,8 km) το οποίο ήδη έχει χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου και ενσωματώνεται με την υφιστάμενη του χάραξη στο συνολικό έργο, φυσικά με τις απαραίτητες αναβαθμίσεις και παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας.

Από Κόμβο Αμαρίου μέχρι Σκαλέτα

Γενικά. Η προτεινόμενη χάραξη στο τμήμα Αμάρι – Σκαλέτα αποτελεί νέα χάραξη, η οποία απομακρύνεται από την πορεία του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ. προς τα νότια και στη συνέχεια ελίσσεται μεταξύ Άδελε – Πηγής και Πηγιανού Κάμπου. Στη συνέχεια, μετά τον οικισμό Σκαλέτα, η χάραξη στρέφεται βορειοανατολικά και μετά το ρέμα Τσαλκρή ακολουθεί την πορεία του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ. **Συγκεκριμένα προβλέπεται:**

1. **Νέα Γέφυρα** αριστερού και δεξιού κλάδου (Γ1). Χαρακτηριστικά γέφυρας:
 - μήκος 120 m (από Χ.Θ. 63 + 600 έως Χ.Θ. 63 + 720),
 - οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.



2. Στη συνέχεια σε περιοχή N-NA του παραλιακού οικισμού «Πλατανιάς» προβλέπονται Σηράγγες (Σ1Α/Σ1Δ). Χαρακτηριστικά σηράγγων:
- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
 - μήκος 530 m (από Χ.Θ. 64 + 502 έως Χ.Θ. 65 + 032).





Α.Κ. ΕΣΤΑΥΡΩΜΕΝΟΥ (Χ.Θ. 66+000)



3. Στη συνέχεια προβλέπονται **νέες Γέφυρες** (Γ2Α/Γ2Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση
- μήκος 175 m(από Χ.Θ. 67+852 έως Χ.Θ. 68+027)
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας



4. Ακολουθούν **νέες Γέφυρες (Γ3Α/Γ3Δ)**. Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- αριστερός κλάδος: μήκος 35 m (από Χ.Θ. 69 + 277 έως Χ.Θ. 69 + 312),
- δεξιός κλάδος: μήκος 35 m (από Χ.Θ. 69 + 282 έως Χ.Θ. 69 + 317),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.

5. Στη συνέχεια ο άξονας διέρχεται μεταξύ των οικισμών Πηγιανός Κάμπος και Σταυρωμένος (παραλιακοί οικισμοί προς Β) μέσω **σηράγγων (Σ2Α/Σ2Δ)**.

Χαρακτηριστικά σηράγγων:

- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
- μήκος 750 m (από Χ.Θ. 69 + 442 έως Χ.Θ. 70 + 192).



6. Ακολουθούν **νέες Γέφυρες** (Γ4Α/Γ4Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:
- κλάδος ανά κατεύθυνση,
 - μήκος 35 m (από **Χ.Θ. 70 + 242** έως **Χ.Θ. 70 + 277**),
 - οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.
7. Στη συνέχεια ο άξονας διέρχεται μεταξύ των οικισμών Παγκαλοχώρι και Χαμαλεύρι (προς Ν) μέσω **σηράγγων** (Σ3Α/Σ3Δ). Χαρακτηριστικά σηράγγων:
- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
 - μήκος 720 m (από **Χ.Θ. 70 + 382** έως **Χ.Θ. 71 + 102**).
8. Στη συνέχεια προβλέπονται **νέες Γέφυρες** (Γ5Α/Γ5Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:
- κλάδος ανά κατεύθυνση,
 - μήκος 50 m (από **Χ.Θ. 71 + 142** έως **Χ.Θ. 71 + 192**),
 - οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.



9. Τέλος, ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ1). Χαρακτηριστικά Cu t& Cover:
- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 230 m (από **Χ.Θ. 71 + 392** έως **Χ.Θ. 71 + 622**).



Από Σκαλέτα μέχρι Φόδελε

Από την αρχή του τμήματος έως την περιοχή νοτίως της ξενοδοχειακής μονάδας Λαύρις κινείται προς ΒΑ, κατόπιν στρέφεται προς Α έως την περιοχή ΝΑ του οικισμού Πάνορμος. Μετά τον οικισμό ο άξονας στρέφεται προς ΝΑ και απομακρύνεται (πάλι προς ΝΑ) από τον υφιστάμενο Β.Ο.Α.Κ., τον οποίο και ξανασυναντά βόρεια του οικισμού Σιριπιδιανά. Στη συνέχεια ο άξονας κινείται προς Α (γενική κατεύθυνση), ακολουθώντας ως επί το πλείστο την υφιστάμενη χάραξη του Β.Ο.Α.Κ. και διέρχεται Ν του οικισμού Μπαλί (τοπική εκτροπή της χάραξης σε σχέση με την υφιστάμενη, ώστε να μη διέρχεται πάνω από το σπήλαιο), ως εξής:

Α.Κ. ΛΑΤΖΙΜΑ (Χ.Θ. 75 + 590)



1. Προβλέπεται **νέα Γέφυρα (Γ1)**. Χαρακτηριστικά γέφυρας:

- αριστερός και δεξιός κλάδος,
- μήκος 217 m (από Χ.Θ. 76 + 939 έως Χ.Θ. 77 + 156),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.



Α.Κ. ΔΥΤΙΚΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΥ ΣΚΕΠΙΑΣΤΗΣ (Χ.Θ. 81 + 940)



2. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ1). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 177 m (από Χ.Θ. 82 + 824 έως Χ.Θ. 83 + 001).

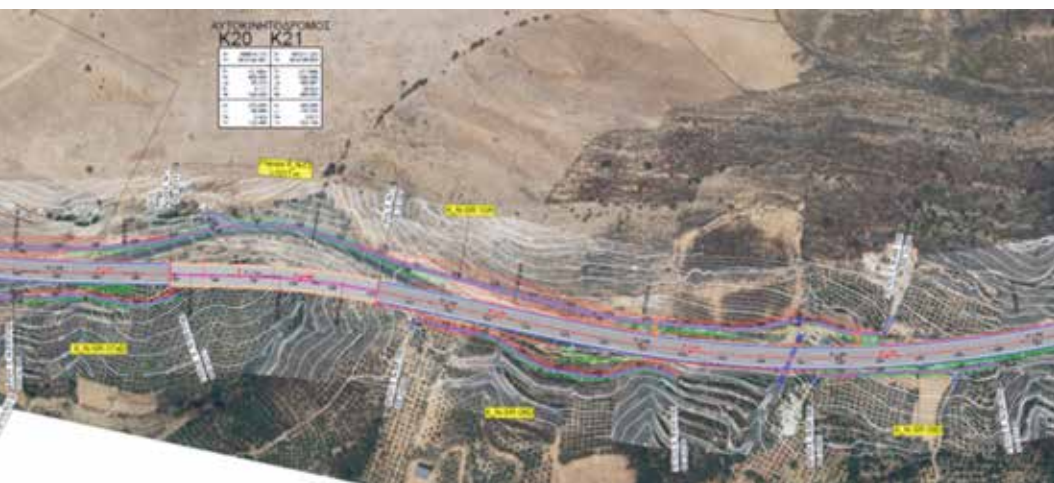


Α.Κ. ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΥ ΣΚΕΠΑΣΤΗΣ (Χ.Θ. 84 + 340)



3. Στη συνέχεια ακολουθούν **Νέες Γέφυρες (Γ2Α/Γ2Δ)**. Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 211 m (από Χ.Θ. 85 + 369 έως Χ.Θ. 85 + 580),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.





A.Κ. ΔΥΤΙΚΟΣ ΕΞΑΝΤΗ - ΜΠΑΛΙΟΥ (Χ.Θ. 87 + 240)

4. Πριν από τον οικισμό Μπαλί προβλέπεται **δίδυμη σήραγγα** (Σ1). Χαρακτηριστικά σήραγγας:
 - μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
 - μήκους 373 m (**από Χ.Θ. 87 + 289 έως Χ.Θ. 87 + 662**).

5. Στη συνέχεια προβλέπονται **Νέες Γέφυρες** (Γ4Α/Γ4Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:
 - κλάδος ανά κατεύθυνση,
 - μήκος 55 m (**από Χ.Θ. 87 + 696 έως Χ.Θ. 87 + 751**),
 - οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.



6. Ακολουθούν **Νέες Γέφυρες** (Γ5Α/Γ5Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών :
 - κλάδος ανά κατεύθυνση,
 - μήκος 123 m (**από Χ.Θ. 88 + 308 έως Χ.Θ. 88 + 431**),
 - οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.

7. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ 2). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:
 - αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 312 m (**από Χ.Θ. 88 + 457 έως Χ.Θ. 88 + 769**).



8. Ακολουθούν **Νέες Γέφυρες** (Γ6Α/Γ6Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 273 m (από Χ.Θ. 89 + 396 έως Χ.Θ. 89 + 669),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.

9. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ 3). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 378 m (από Χ.Θ. 89 + 709 έως Χ.Θ. 90 + 087).



10. Στη συνέχεια προβλέπονται **Νέες Γέφυρες** (Γ7Α/Γ7Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 390 m (από Χ.Θ. 90 + 221 έως Χ.Θ. 90 + 611),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΕΞΑΝΤΗ ΜΠΑΛΙΟΥ (Χ.Θ. 90 + 840)

11. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ 4). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 426 m (από Χ.Θ. 90 + 833 έως Χ.Θ. 91 + 259).

12. Στη συνέχεια, η χάραξη εκτρέπεται μέσω **Ημιγέφυρας** (ΗΓ1) ώστε να μη διέρχεται πάνω από το σπήλαιο. Σημειώνεται ότι ο υφιστάμενος Β.Ο.Α.Κ. διέρχεται ακριβώς πάνω από το σπήλαιο, χωρίς να έχουν παρουσιαστεί μέχρι σήμερα προβλήματα καθιζήσεων, που σημαίνει ότι το πάχος του υπερκείμενου εδάφους πάνω από τον θόλο του σπηλαίου προσφέρει επαρκή ευστάθεια. Παρόλα αυτά σε αυτή τη θέση (που γειτνιάζει με το σπήλαιο) θα πρέπει να εξεταστούν τυχόν αναγκαία μέτρα για την αποτροπή οποιασδήποτε συνέπειας. Στο σχέδιο οριζοντιογραφίας αναφέρεται η υπόδειξη για την κατασκευή του αριστερού κλάδου σε ημιγέφυρα ή την κατασκευή του επιχώματος με διογκωμένη πολυστερίνη, μετά από την απαιτούμενη γεωτεχνική έρευνα και μελέτη. Χαρακτηριστικά ημιγέφυρας:

- μήκος 65 m (από Χ.Θ. 91 + 234 έως Χ.Θ. 91 + 299),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.

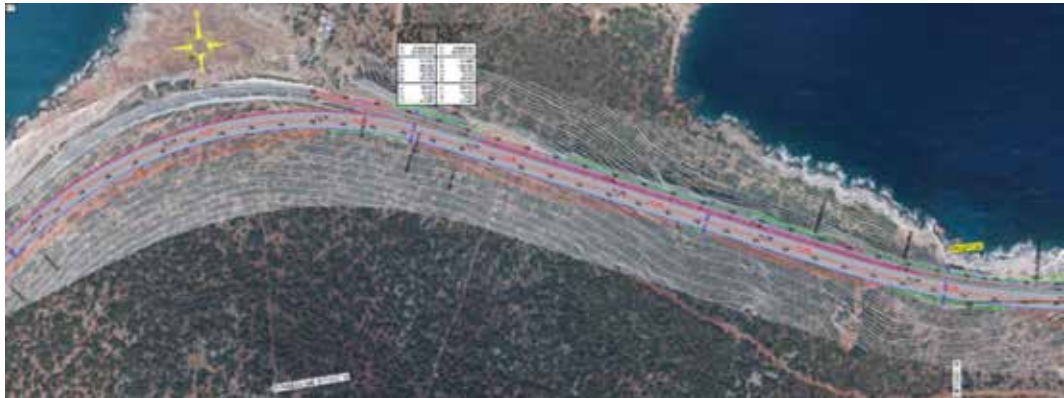




13. Στη συνέχεια προβλέπονται **Νέες Γέφυρες (Γ8Α/Γ8Δ)**. Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 435 m (από Χ.Θ. 93 + 309 έως Χ.Θ. 93 + 744),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.





14. Ακολουθούν Νέες Γέφυρες (Γ9Α/Γ9Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 338 m (από Χ.Θ. 96 + 931 έως Χ.Θ. 97 + 269),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.

15. Ακολουθεί Cut & Cover (ΣΑΕ 5). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 122 m (από Χ.Θ. 97 + 342 έως Χ.Θ. 97 + 464).

16. Ακολουθούν Νέες Γέφυρες (Γ10Α/Γ10Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 151 m (από Χ.Θ. 97 + 854 έως Χ.Θ. 98 + 005),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.



Α.Κ. ΣΙΣΣΩΝ (Χ.Θ. 99 + 340)

17. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ 6). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 304 m (από Χ.Θ. 99 + 825 έως Χ.Θ. 100 + 129).

18. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ 7). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 127 m (από Χ.Θ. 100 + 262 έως Χ.Θ. 100 + 389).



19. Στη συνέχεια προβλέπονται **Νέες Γέφυρες** (Γ11Α/Γ11Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- κλάδος ανά κατεύθυνση,
- μήκος 151 m (από Χ.Θ. 100 + 430 έως Χ.Θ. 100 + 581),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.

20. Ακολουθεί **Cut & Cover** (ΣΑΕ 8). Χαρακτηριστικά Cut & Cover:

- αριστερός και δεξιός κλάδος μήκους 220 m (από Χ.Θ. 100 + 695 έως Χ.Θ. 100 + 915).

21. Βόρεια του οικισμού Σίσις η χάραξη διαφοροποιείται, έως την περιοχή του Οικισμού Παραλία Φόδελε ως εξής: Στη συνέχεια προβλέπεται **δίδυμη σήραγγα** (Σ2). Χαρακτηριστικά σήραγγας:

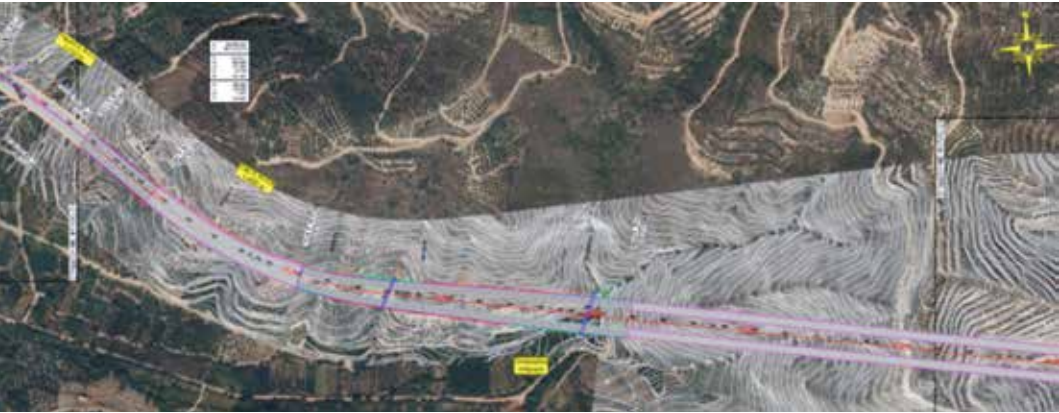
- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
- μήκους 1.183 m (από Χ.Θ. 101 + 350 έως Χ.Θ. 102 + 533).

22. Στη συνέχεια προβλέπεται **Ημιγέφυρα** (Γ12Α). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- ενός ανοίγματος,
- μήκος 45 m (από Χ.Θ. 102 + 660 έως Χ.Θ. 102 + 705),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας.

23. Στη συνέχεια προβλέπονται **Νέες Γέφυρες** (Γ12Δ/Γ12Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών:

- μήκος αριστερού κλάδου 145m (από Χ.Θ. 102 + 932 έως Χ.Θ. 103 + 077),
- μήκος δεξιού κλάδου 330 m (από Χ.Θ. 102 + 747 έως Χ.Θ. 103 + 077),
- οριζοντιογραφικά επί καμπύλης.



24. Ακολουθεί **δίδυμη σήραγγα** (Σ3). Χαρακτηριστικά σήραγγας:

- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
- μήκους 457 m (από Χ.Θ. 103 + 100 έως Χ.Θ. 103 + 557).



25. Στη συνέχεια προβλέπονται **Νέες Γέφυρες** (Γ13Δ/Γ13Δ). Χαρακτηριστικά γεφυρών :

- κλάδος ανά κατεύθυνση.
- μήκος αριστερού κλάδου 120 m, μήκος δεξιού κλάδου 111 m (από Χ.Θ. 103 + 612 έως Χ.Θ. 103 + 723),
- οριζοντιογραφικά επί ευθυγραμμίας



26. Τέλος, προβλέπεται **δίδυμη σήραγγα** (Σ4). Χαρακτηριστικά σήραγγας:

- μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο,
- μήκους 2.752 m (από Χ.Θ. 103 + 793 έως Χ.Θ. 106 + 545).





ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Για πρώτη φορά πραγματοποιείται στην Κρήτη ένα τόσο μεγάλο project, για το οποίο όπως είδαμε έχουν γίνει πολύ σημαντικά βήματα. Άρα υπάρχει ξεκάθαρη μελετητική ωριμότητα. Έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου και η περιβαλλοντική του αδειοδότηση, όπως ορίζει ο νόμος. Άρα υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις για να γίνει πράξη αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό έργο.

Σε αυτή την κατεύθυνση είναι αναμενόμενο ότι, όπως και σε κάθε μεγάλο έργο, θα υπάρξουν αντιδράσεις κυρίως για το κομμάτι της χάραξης.

Οφείλουμε όλοι όμως να αντιληφθούμε τη δυσκολία αλλά κυρίως τη σημασία του έργου και τις επιστημονικές παραμέτρους που το διέπουν.

Στην περιαστική περιοχή του Ρέθυμνου, και ειδικά στην περιοχή που ακολουθεί ως συνέχεια των τριών υφιστάμενων αστικών κόμβων που διατηρούνται, ο σχεδιασμός αναπτύχθηκε λαμβάνοντας υπόψη το ήδη διαμορφωμένο ανθρωπογενές περιβάλλον της εν λόγω περιοχής, ήτοι:

- ➔ Τον μεγάλο αριθμό των οικιστικών και τουριστικών εγκαταστάσεων κατά μήκος του υφιστάμενου δρόμου.
- ➔ Την αναμενόμενη υψηλή όχληση των ως άνω εγκαταστάσεων κατά την περίοδο της διαπλάτυνσης του οδοστρώματος από 12,5 μ. σε 22 μ. και τον ταυτόχρονο αναβιβασμό της μηκοτομής του υφιστάμενου δρόμου κατά 2,0 μ. τουλάχιστον για την κατασκευή κάτω διαβάσεων που θα εξασφαλίζουν τη σύνδεση των ανάντη και κατάντη περιοχών εκατέρωθεν του νέου αυτοκινητόδρομου.
- ➔ Την οπτική όχληση λόγω της αναπόφευκτης τοποθέτησης ηχοπετασμάτων.

Έτσι επιλέχθηκε μια ολοκληρωμένη λύση με βάση μια ολιστική προσέγγιση του έργου, η οποία σχεδιάστηκε με ταχύτητα μελέτης 100 χλμ/ώρα και προβλέπει την κατασκευή νέας χάραξης νότια του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ. με στόχευση στην απεμπλοκή από το διαμορφωμένο ανθρωπογενές περιβάλλον, ακολουθώντας τη φιλοσοφία που επιλέχθηκε στο τμήμα Βρύσες – Ατσιπόπουλο το οποίο παρουσιάζει παρόμοια χαρακτηριστικά ως προς το ανθρωπογενές περιβάλλον (ΜΠΕ, σελ. 524).

Παράλληλα, δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στη χρήση σύγχρονων κατασκευ-

αστικών μεθόδων που αποτρέπουν την περιβαλλοντική και οπτική όχληση της ανεπτυγμένης αυτής περιοχής.

Επιπρόσθετα, σε σχέση με την αμιγώς υφισταμένη χάραξη και με δεδομένο ότι το έργο έχει λειτουργική προοπτική που ξεπερνά την τρέχουσα χρονική περίοδο, λήφθηκαν κατά τον σχεδιασμό σύγχρονα περιβαλλοντικά δεδομένα καθώς αξίζει να αναφερθεί ότι ιδιαίτερα σημαντική απειλή για την Κρήτη είναι η μελλοντική άνοδος της στάθμης της θάλασσας.

Ουσιαστικά, για να εξηγηθεί με απλό τρόπο, επιλέχθηκε μια χάραξη με βάση όλες τις απαραίτητες επιστημονικές παραμέτρους που δεν θα δημιουργήσει δυσθεώρητα κόστη απαλλοτρίωσης ούτε θα απομακρύνεται σε ακραίο βαθμό από την ανεπτυγμένη δραστηριότητα, καθιστώντας τον δρόμο μη βιώσιμο.

Μορφολογία

Γενικά συναντάμε ήπιες μορφολογικά περιοχές με πιο ομαλό έως τοπικά πεδινό ανάγλυφο, οι οποίες εντοπίζονται κυρίως στο αρχικό τμήμα μεταξύ Σκαλέτα – Πάνορμος (Χ.Θ. 75.0 – 81.5) και δευτερευόντως σε ενδιάμεσες προσχωσιγενείς κοιλάδες, όπως αυτές στις Σίσες (Χ.Θ. 99.3).

Όσον αφορά την περιοχή της χάραξης του Β.Ο.Α.Κ. σύμφωνα με τον Εδαφολογικό Χάρτη της Ελλάδας, το μεγαλύτερο τμήμα της χάραξης βρίσκεται εντός εδαφικών σχηματισμών που εντάσσονται στις ασβεστολιθογενείς ρεντζίνες και ορφνά μεσογειακά. Επίσης σε σημαντικό τμήμα της χάραξης, κυρίως ανατολικά του Ρεθύμνου, εντοπίζονται εδαφολογικοί σχηματισμοί που ανήκουν στην κατηγορία μαργογενείς ρεντζίνες, ξηρορεντζίνες, ορφνά δασικά και regosols.

Η χάραξη στο τμήμα Σούδα – Σκαλέτα διέρχεται στην αρχή της βόρεια από την τεκτονική έξαρση (κέρας) της Μαλάξας και εν συνεχεία σε πεδινά-λοφώδη τμήματα που καλύπτονται κατά κανόνα από Νεογενείς σχηματισμούς. Σύμφωνα με τον Σεισμοτεκτονικό Χάρτη της Ελλάδας, δεν εντοπίζονται «πιθανά ενεργά» έως «ενεργά» (κατά ΟΑΣΠ, 1985) ρήγματα (απόδοση με πράσινο χρώμα) στο τμήμα αυτό (ΜΠΕ Σελίδα 8-49).

Η χάραξη στο τμήμα Σκαλέτα – Λινοπεράματα διέρχεται στο βόρειο τμήμα της τεκτονικής έξαρσης (κέρας) Ταλλαίων, νότια της οποίας διαμορφώνεται η τεκτονική τάφος Περάματος – Ανωγείων.

Υδροφόροι ορίζοντες

Αντίστοιχα, στο τμήμα Σκαλέτα – Λινοπεράματα, οι υδροφόροι ορίζοντες, που αναμένεται να αναπτύσσονται στους κοκκώδεις μεταλλικούς σχηματισμούς της περιοχής μελέτης, εκτιμάται ότι είναι γενικά μικρής δυναμικότητας, κυρίως λόγω της περιορισμένης έκτασης και της σχετικά χαμηλής περατότητας.

Απαραίτητη απόσταση από αρχαιολογικούς χώρους

Η απόσταση του μελετώμενου οδικού έργου οφείλει να είναι τουλάχιστον 1.000 μέτρα από κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους, καθώς και μνημεία και θέσεις ιστορικού, πολιτιστικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που εντοπίζονται κατά μήκος της περιοχής διέλευσης.

Οι ιδιαιτερότητες του νέου Β.Ο.Α.Κ.

Είναι αλήθεια ότι ο Β.Ο.Α.Κ. έχει διάφορες ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλους βασικούς οδικούς άξονες της χώρας, όπως για π.χ. ο μεγάλος αριθμός ισόπεδων και ανισόπεδων κόμβων, η διαφοροποίηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τμήμα σε τμήμα, η έλλειψη εναλλακτικής λύσης σε πολλές περιπτώσεις, κ.λπ. που καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή της διαδικασίας της παραχώρησης, συνολικά.

Παράλληλα το Υπουργείο Υποδομών έδωσε σε όλα τα μελετητικά στάδια σαφείς και ξεκάθαρες κατευθύνσεις σε ότι αφορά την προετοιμασία των κατασκευαστικών βημάτων με βάση και τη διεθνή εμπειρία:

Το 2007 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank – EIB), σε συνεργασία με το Πολυτεχνείο της Μαδρίτης δημοσίευσαν μία μελέτη που αφορούσε στις προβλέψεις του κυκλοφοριακού φόρτου στις συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων, αναδεικνύοντας τους λόγους που πολλές φορές οι προβλέψεις είναι υπερεκτιμημένες. Τα συμπεράσματα της μελέτης μπορούν να συνοψισθούν στα παρακάτω:

- ➔ Οι προβλέψεις του κυκλοφοριακού φόρτου όσων συμμετέχουν σε διαγωνισμούς αυτοκινητοδρόμων με συμβάσεις παραχώρησης συχνά παρουσιάζουν προβλέψεις που υπερεκτιμούν τον κυκλοφορικό φόρτο σε σχέση με τις προβλέψεις που προέρχονται από τους δημόσιους φορείς.

- ➔ Η αποτυχία της σωστής πρόβλεψης συχνά οδηγεί τον δημόσιο φορέα στην υιοθέτηση μηχανισμών μείωσης του ρίσκου με διπλό σκοπό: τη μείωση του ρίσκου που κάτι τέτοιο περιλαμβάνει και τη μείωση της πίεσης επαναδιαπραγμάτευσης μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού φορέα στο μέλλον.
- ➔ Τα λάθη στις προβλέψεις είναι δύο ειδών: «φυσικά λάθη» και «στρατηγικά λάθη». Τα «στρατηγικά λάθη» συνήθως παρακινούνται από την ανταγωνιστικότητα του διαγωνισμού, τις ατέλειες της σύμβασης, του μηχανισμού δημοπράτησης, την προθυμία της κυβέρνησης για επαναδιαπραγμάτευση, την έλλειψη των μηχανισμών μείωσης του ρίσκου της κυκλοφορίας.
- ➔ Το εμπειρικό παράδειγμα της Ισπανίας δείχνει ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερεκτιμήθηκε περίπου κατά 35%. Οι εκτιμήσεις φαίνονται να είναι περισσότερο λαθεμένες κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας των έργων και λιγότερα αργότερα. Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί από το γεγονός ότι η συμπεριφορά των χρηστών είναι απρόβλεπτη στην αρχή ενός καινούργιου έργου.

Ο Β.Ο.Α.Κ. ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Δεν θα μπορούσα να παραλείψω τη σημασία σύνδεσης του έργου με το εθνικό σχέδιο για την οδική ασφάλεια που είχα την τιμή να παρουσιάσω από κοινού με τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη.

Το 2019 η Ελλάδα θρήνησε 699 νεκρούς στην άσφαλτο. Οι αριθμοί δείχνουν μείωση των θυμάτων κατά 45% σε σχέση με το 2010, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης. Σε κάθε περίπτωση, κανείς δεν μπορεί να δηλώνει ευχαριστημένος με εκατοντάδες νεκρούς κάθε χρόνο σε τροχαία.

Η Ελλάδα για πρώτη φορά μετουσιώνει τη βούληση να βελτιώσουμε το επίπεδο της οδικής ασφάλειας σε συγκεκριμένες νομοθετικές πρωτοβουλίες, διοικητικές ενέργειες, δράσεις και έργα μέσα από ένα ενιαίο και συνεκτικό πλαίσιο. Και στόχος όλων μας θα πρέπει να είναι η Κρήτη να γίνει ο θετικός πρωταγωνιστής στη νέα αυτή προσπάθεια.

Η μελέτη των τροχαίων ατυχημάτων και οι συνέπειές τους σε υλικές αλλά κυρίως σε ανθρώπινες ζωές είναι ένα σύνθετο, πολυπαραμετρικό και πολυεπίπεδο κοινωνικό πρόβλημα, με κυριότερες παραμέτρους τις εξής:

- ➔ Υπερβολική ταχύτητα – χρήση ζώνης ασφαλείας.
- ➔ Κατανάλωση αλκοόλ.
- ➔ Συνεχής οδήγηση – κόπωση.
- ➔ Οδικά χαρακτηριστικά (ακτίνα καμπυλότητας – κλίσεις οδού).
- ➔ Καιρικές συνθήκες – κατάσταση οδοστρώματος.
- ➔ Επιρροή όγκου κυκλοφορίας.
- ➔ Επιρροή φωτισμού.
- ➔ Βάρος, ηλικία και συντήρηση οχήματος.

Αναλύοντας επί μέρους τις παραπάνω παραμέτρους με βάση τις στατιστικές καταγραφές των ατυχημάτων, προκύπτει ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ή κυρίαρχη αιτία πρόκλησης ατυχημάτων και μάλιστα σε ποσοστό της τάξης του 70%.

- ➔ Βελτίωση της βατότητας των οδοστρωμάτων, της σήμανσης και της ασφάλισης.
- ➔ Αυστηρή αντιμετώπιση της παραβατικότητας (εφαρμογή Κ.Ο.Κ.)

- Συστηματική αστυνόμευση των ορίων ταχύτητας, αντικανονικών προσπεράσεων, κατανάλωσης αλκοόλ, συντήρησης οχημάτων.

Η διεθνής εμπειρία υποδεικνύει ότι μια επιτυχημένη στρατηγική για την Οδική Ασφάλεια και τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, πρέπει να εστιάζει στα εξής ζητήματα:

- **Αξιόπιστα και ποιοτικά δεδομένα.**
- **Καλά μελετημένο στρατηγικό σχέδιο με συγκεκριμένους στόχους και μετρήσιμα αποτελέσματα που θα το υλοποιεί ένα σταθερό σύστημα διακυβέρνησης.**
- **Καλλιέργεια κυκλοφοριακής αγωγής μέσα από την εκπαίδευση και την επικοινωνία.**
- **Αποτελεσματικό σύστημα επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.**
- **Βελτίωση της ασφάλειας των υποδομών και των οχημάτων.**

Το τετράπτυχο της οδικής ασφάλειας θεμελιώνεται στους ασφαλείς δρόμους, την υπεύθυνη οδήγηση, την κυκλοφοριακή παιδεία και τη θέσπιση δίκαιων κανόνων. Οι σημαντικότερες παρεμβάσεις αφορούν:

- Την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. ανά βαθμό επικινδυνότητας, με έμφαση στις παραβάσεις που αυξάνουν την πιθανότητα θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος.
- Τον διαχωρισμό των κυρώσεων με βασικό κριτήριο την οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια του οχήματος.
- Τη μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στις κατοικημένες περιοχές.
- Την ενσωμάτωση νέων κατηγοριών οχημάτων, όπως αυτό της μικροκινητικότητας. Ρυθμίζουμε το πλαίσιο ασφαλούς κυκλοφορίας για τα πατινία, τα αυτοπροωθούμενα οχήματα τύπου Segway ή τα ηλεκτρικά ποδήλατα.
- Την υποχρεωτική χρήση προστατευτικού κράνους για χρήστες ποδηλάτου ηλικίας έως 12 ετών.
- Την ευθύνη για παράβαση που επιβάλλεται απουσία του οδηγού (κάμερες, ραντάρ) στον ιδιοκτήτη του οχήματος.

Βασικά σημεία παρέμβασης:

- ➔ Βεβαίωση και καταχώρηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. με ηλεκτρονικά μέσα.
- ➔ Ενημέρωση του παραβάτη-οδηγού με ηλεκτρονικά μέσα για την τέλεση της παράβασης, ιδίως εάν ο οδηγός δεν ήταν παρών (π.χ. παράβαση παράνομης στάθμευσης, υπερβολική ταχύτητα).
- ➔ Δυνατότητα ηλεκτρονικής πληρωμής της παράβασης μέσω e-banking ή ΑΤΜ.

Πρέπει λοιπόν να επισημανθεί ότι κανένας δρόμος και κανένα αυτοκίνητο δεν μπορεί να αντικαταστήσει τον καλό και συντετό οδηγό και επίσης ότι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι, εκτός από υποχρέωση της Πολιτείας με τη λήψη βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων, και ζήτημα που αφορά όχι μόνο τον διπλανό μας, αλλά και τον καθένα μας, δηλαδή όλους μας.

Η νέα εθνική προσέγγιση για την οδική ασφάλεια είναι αυτή του Ασφαλούς Συστήματος που αναγνωρίζει ότι το ανθρώπινο λάθος είναι εγγενές στοιχείο της ανθρώπινης φύσης. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα μέρη ενός οδικού συστήματος πρέπει να αναλάβουν ευθύνη ώστε το αναπόφευκτο τροχαίο ατύχημα να μην είναι θανατηφόρο. Η ευθύνη, λοιπόν, δεν μπορεί να ανήκει μόνο στον χρήστη ενός δρόμου. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος, η πολιτεία, οι διαχειριστές των δρόμων και η κοινωνία των πολιτών, πρέπει να έχουν ενεργό ρόλο στην αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Το ευρωπαϊκό όραμα για μηδενικά θύματα από τροχαία το 2050 μπορεί να μοιάζει ουτοπικό, αλλά όσο παλεύουμε να το πετύχουμε ο αριθμός των θυμάτων θα μειώνεται.

Σε αυτή την κατεύθυνση με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, κ. Κώστα Καραμανλή ο Ο.Α.Κ. ορίζεται ως επιβλέπουσα αρχή για τα έργα Οδικής Ασφάλειας στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια και επειδή το μεγάλο έργο του Β.Ο.Α.Κ., θα πάρει χρόνο για να ολοκληρωθεί, δίνεται έμφαση από πλευράς του Υπουργείου έτσι ώστε στο διάστημα που μεσολαβεί να γίνουν παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας για τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων που κάθε χρόνο «πληγώνουν» το νησί. Στο πλαίσιο αυτό, παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας θα γίνουν σε σημεία του Β.Ο.Α.Κ. καθώς και στο επαρχιακό δίκτυο και δρομολογούνται για το αμέσως επόμενο διάστημα. Με βάση το επίσημο ενημερωτικό σημείωμα της γενικής διεύθυνσης συγκοινωνιακών υποδομών της γενικής γραμματείας υποδομών γίνεται ξεκάθαρα αντιληπτή η σημασία των έργων οδικής ασφάλειας που παρέμεναν στάσιμα για χρόνια.

Τα έργα αποκατάστασης των κατολισθητικών φαινομένων, καθώς και της αναβάθμισης του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον Β.Ο.Α.Κ. αποτελούν υποχρεώσεις που έχει αναλάβει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μετά την έγγραφη αδυναμία της Περιφέρειας Κρήτης να προβεί στην εκπόνηση των μελετών και την υλοποίησή τους, με βάση το Ν. 3852/2010 (Καλλικράτης). Με βάση τον προγραμματισμό προβλέπεται η ολοκλήρωση των εργασιών αποκατάστασης των κατολισθητικών φαινομένων (που προβλέπουν επεμβάσεις στα πρανή του ΒΟΑΚ) και στη συνέχεια η ολοκλήρωση των εργασιών αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας. Είναι σαφές ότι σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να συμπεριληφθούν εργασίες αποκατάστασης των κατολισθητικών φαινομένων και εργασίες αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας στην ίδια σύμβαση.

Τα έργα αυτά αφορούν όλη την Κρήτη και οι υπηρεσιακοί παράγοντες και η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με τον ΟΑΚ και την Περιφέρεια Κρήτης **έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για κάθε ένα από τα προγραμματιζόμενα ή εκτελούμενα έργα έχει μπει σε τροχιά υλοποίησης ένας εκτεταμένος σχεδιασμός τοποθετώντας την οδική ασφάλεια στο επίκεντρο. Θα παραθέσουμε κάποια ενδεικτικά έργα και σημεία που είναι καθοριστικά σε επίπεδο Π.Ε Ρεθύμνου.**

Σε ότι αφορά στο έργο «Έργα αντιμετώπισης των κατολισθητικών φαινομένων επί του Β.Ο.Α.Κ. στην ευρύτερη περιοχή Σισσών – Φόδελε στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου προβλέπεται ολοκλήρωση εντός Ιανουαρίου 2022, σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Αντίστοιχα το έργο «Μέτρα βελτίωσης οδικής ασφάλειας στην περιοχή αυξημένης επικινδυνότητας «Πέρα Γαλήνοι (Φόδελε) – Λινοπεράματα» με προϋπολογισμό μελέτης 4.600.000,00 €, βρίσκεται σε φάση ανάθεσης. Η έναρξη εργασιών του υπόψη έργου οδικής ασφάλειας συνδέεται με την ολοκλήρωση των εργασιών αποκατάστασης πρανών στα τμήματα «Κακό Ορος», «Κακιά Στροφή» και «Χυτά Ηρακλείου». Ο ΟΑΚ ΑΕ έχει εισηγηθεί την αποκατάσταση πρανών στη θέση «Χυτά Ηρακλείου», στην οποία προβλέπεται από τη μελέτη οδικής ασφάλειας η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου, να συμπεριληφθεί στη δημοπράτηση του έργου οδικής ασφάλειας.

Για τις «Επεμβάσεις στους κόμβους **Γεωργιούπολης – Καβρός – Πετρέ**ς των Ν. Χανίων – Ρεθύμνης του Β.Ο.Α.Κ. για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας» ως αρχή του Έργου ορίζεται το τέλος της γέφυρας δυτικά της Γεωργιούπολης στην Π.Ε. Χανίων και το πέρας του μετά τον οικισμό Πετρέ στην Π.Ε. Ρεθύμνου. Περιλαμβάνει εργασίες που προέκυψαν μετά από τον εντοπισμό, την αξιολόγηση και την ιεράρχηση των σοβαρών προβλημάτων οδικής



ασφάλειας και αφορούν σε βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις. Οι εργασίες που θα εκτελεστούν αφορούν:

- ➔ Εφαρμογή ενιαίας διατομής σε όλο το μήκος του εξεταζόμενου τμήματος του Β.Ο.Α.Κ.
- ➔ Κατασκευή πέντε (5) τρισκελών ισόπεδων κόμβων και συστημάτων κόμβων με εφαρμογή λωρίδων αριστερής στροφής και διαμόρφωση διαχωριστών κυκλοφορίας.
- ➔ Αναδιαμόρφωση δέκα (10) υφιστάμενων και κατασκευή τριών (3) νέων θέσεων εισόδου-εξόδου στον Β.Ο.Α.Κ. από και προς το παράπλευρο οδικό δίκτυο με εφαρμογή σφήνας εξόδου (taper) και διαμόρφωση διαχωριστών κυκλοφορίας.
- ➔ Αναδιαμόρφωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης σε τρεις (3) ισόπεδους κόμβους επί της Π.Ε.Ο Χανίων – Ρεθύμνου.
- ➔ Κατασκευή δεκαοχτώ (18) κατάλληλα διαμορφωμένων στάσεων λεωφορείων στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας εννέα θέσεων.
- ➔ Αναδιαμόρφωση δύο (2) χώρων στάθμευσης.
- ➔ Κατασκευή 11 πεζοδιαβάσεων, εκ των οποίων οκτώ (8) πεζογέφυρες με μεταλλικό φορέα και τρεις (3) κάτω πεζοδιαβάσεις.

Έχει εγκριθεί από τον Ο.Α.Κ. η μελέτη επεμβάσεων, ενώ ο Τεχνικός Σύμβουλος υποβοηθεί στις απαραίτητες γεωτεχνικές έρευνες, στη σύνταξη των στατικών μελετών των τεχνικών έργων, των μηχανολογικών μελετών εγκατάστασης ανελκυστήρων στις πεζογέφυρες, καθώς και των μελετών ηλεκτροφωτισμού των ισόπεδων κόμβων και της οδού. Η εκπόνηση των μελετών (γεωτεχνικών και στατικών) των τεχνικών του έργου του θέματος καθυστέρησε λόγω των έκτακτων μέτρων που επιβλήθηκαν εξαιτίας της πανδημίας που προκλήθηκε από τον Covid 19 και λόγω της απαίτησης του επανασχεδιασμού της στατικής μελέτης θεμελίωσης των υποβληθέντων, προκειμένου να τηρηθεί ο κανονισμός διαστασιολόγησης φρεατοπασσάλων. Οι μελέτες έχουν ολοκληρωθεί και το έργο συμβασιοποιήθηκε και εκτελείται.

Όλα τα παραπάνω μαζί με το σύνολο των έργων θα συμβάλουν καθοριστικά στη βελτίωση της ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου.

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ο Β.Ο.Α.Κ. είναι ένα αναπτυξιακό έργο που θα δώσει στην Κρήτη την ώθηση για τη μετάβαση σε μια νέα αναπτυξιακή προοπτική. Ήδη όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η δημιουργία κοινού μετώπου και η θεσμική υποβοήθηση σε σχέση με το έργο του Β.Ο.Α.Κ. είναι μια προσέγγιση απαραίτητη για τη διασφάλιση της ομαλής και χωρίς προβλήματα εξέλιξης του έργου. Με συνεχή παρουσία, απολυτή διαφάνεια και ουσιαστική διάθεση διαλόγου από την πρώτη στιγμή της ανάληψης του χαρτοφυλακίου του Υφυπουργού Υποδομών και Με-



Εκδήλωση με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης με θέμα τις μελέτες του Β.Ο.Α.Κ.

ταφορών αναπτύξαμε συνεργασία με την Περιφέρεια Κρήτης, το Τεχνικό Επιμελητήριο και τους Δήμους από τους οποίους διέρχεται ο νέος αυτοκινητόδρομος.

Υπερβαίνοντας το τυπικό πλαίσιο της επίσημης διαβούλευσης πραγματοποιήσαμε διαδοχικές συναντήσεις τόσο με τον Περιφερειάρχη, τους Αντιπεριφερειάρχες και την ΠΕΔ Κρήτης. Παράλληλα σε συνεργασία με την αρμόδια υπηρεσία συνα-

νήσαμε και ενημερώσαμε επί του χρονοδιαγράμματος, της χάραξης και των οικονομοτεχνικών δεδομένων του έργου το σύνολο των Δημάρχων που οι περιοχές τους εμπλέκονται στον σχεδιασμό.



Ενημερωτική συνάντηση για τον Β.Ο.Α.Κ. σε συνεργασία με την Περιφέρεια Κρήτης και το ΤΕΕ Ρεθύμνης.

Με δεδομένο ότι περιθώριο αλλαγών υπάρχει, εφόσον αυτές δεν είναι κοστοβόρες και χρονοβόρες, την ίδια στιγμή που πρέπει να είναι απόλυτα ξεκάθαρο ότι το χρονοδιάγραμμα που έχει τεθεί θα τηρηθεί κατά γράμμα.

Έτσι, με προσοχή στις ανησυχίες των πολιτών και τις παρατηρήσεις του τεχνικού κόσμου, με σκοπό όλα αυτά να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο της διαβούλευσης καταγράψαμε παρατηρήσεις και προβληματισμούς και σε αυτή τη βάση αναπτύξαμε την πρωτοβουλία για δυο ενημερωτικές εκδηλώσεις για τη Δυτική Κρήτη στο Ρέθυμνο και για την Ανατολική Κρήτη στο Ηράκλειο.

Στη συνέχεια στις 28/07/2021 διαβιβάστηκε στο Περιφερειακό Συμβούλιο της Περιφέρειας Κρήτης για δημοσιοποίηση και στους αρμόδιους φορείς προς διαβούλευση ο φάκελος της ΜΠΕ του έργου «ΒΟΑΚ τμήμα Χανιά – Ηράκλειο».

Με βάση τα υπομνήματα που κατέθεσε το Τεχνικό Επιμελητήριο από τη σύνοψη των παρατηρήσεων σε ότι αφορά την Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου θεωρώ μείζον να επικεντρωθούμε σε κάποια θεμελιώδη ζητήματα:

- ➔ Κρίνεται απαραίτητη η υλοποίηση του έργου της σύνδεσης του αερολιμένα Χανίων με τον Β.Ο.Α.Κ. και το λιμένα Σούδας χρονικά παράλληλα ή και προγενέστερα με την υλοποίηση της σύμβασης παραχώρησης Χανιά – Ηράκλειο.
- ➔ Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ΜΠΕ δεν προκύπτει συμβατότητα του εξεταζόμενου έργου με το ΣΧΟΟΑΠ τ. Δήμου Γεωργιούπολης και δεν προκύπτει απόλυτη συμβατότητα με το ΣΧΟΟΑΠ τ. Δήμου Λαππαίων.
- ➔ Δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλο κενό διάστημα νοτίως του οικισμού Μεταμόρφωσης και Δραμίων και βορείως των οικισμών Μουρίου, Κουρνά, Καστέλλου, Φυλακής, κρίνεται απαραίτητο να μελετηθεί η μετατόπιση του άξονα της οδού από τη χλμ. θέση περίπου 42 + 000 ακόμα νοτιότερα για μικρότερη όχληση στην τουριστική ζώνη, αφού υπάρχει αρκετό περιθώριο συναρμογής ώστε στη συνέχεια να διέλθει ο άξονας της οδού βορείως και πλησιέστερα του οικισμού Επισκοπής (χλμ. θέση περίπου 45 + 300) και νοτιότερα της προτεινόμενης χάραξης προς Πετρέ. Η μετατόπιση της χάραξης ~600 μ. νοτιότερα των Δραμίων δημιουργεί μία νέα σχετικά μεγάλη χάραξη νοτιότερα περί τα 10 χλμ., (Χ.Θ. 42+000 – 52+000). Η προτεινόμενη παραλλαγή είναι συμβατή με την 113/24-11-2016 θετική γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος & Χωροταξίας της Περιφέρειας Κρήτης και υιοθετεί πλήρως την προσέγγιση της λύσης που ακολουθεί η ΜΠΕ, ήτοι «Η προτεινόμενη εναλλακτική λύση συνδράμει ουσιαστικά στην αιεφόρα τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης, αφενός μεν αποδεσμεύοντας από τις επιπτώσεις του αυτοκινητοδρόμου σημαντικές εκτάσεις για ανάπτυξη, αφετέρου

δε συμβάλλοντας στην αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος στη βόρεια ακτή του νησιού». Επιπλέον, διαφαίνεται ότι μπορεί να προκύψει οικονομικότερη λύση με μεγαλύτερο μήκος γεφυρών και μικρότερο μήκος σηράγγων και Cut & Cover.

- ➔ Η εγκεκριμένη μελέτη οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου ΒΟΑΚ (Γεωργιούπολη – Πετρές) προβλέπει τη δημιουργία τρισκελούς Ι/Κ στην περιοχή Πύργος Επισκοπής. Κρίνεται απαραίτητη η μετατόπιση της χωροθέτησης του νέου κόμβου Επισκοπής (χλμ. θέση 44+520) ανατολικότερα ώστε να προσαρμόζεται στον υφιστάμενο δρόμο ΒΟΑΚ – Επισκοπή περί της χλμ. θέσης 45 + 000 μέχρι 45 +500.
- ➔ Οι σήραγγες 3N-Σ2Δ και 3N-Σ2Α μήκους 3.630 και 3.150 μ. αντίστοιχα είναι πολύ μεγάλα και κοστοβόρα τεχνικά έργα, καθώς το κόστος κατασκευής τους θα υπερβαίνει τα 150 εκ. €. Τα μήκη αυτά των παραπάνω σηράγγων είναι εύλογα μόνο για μία νέα πιο τεταμένη χάραξη νοτιότερα της γέφυρας Πετρέ σε απόσταση περί το 1,5 χλμ. η οποία και περιγράφηκε συνοπτικά παραπάνω.
- ➔ Κατασκευή ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην συμβολή του συνδετήριου δρόμου με την ΠΕΟ του Α/Κ Αμαρίου για λόγους οδικής ασφάλειας κατ' αναλογία του κυκλικού κόμβου Κ2 του ΑΣΡ0 στην ΠΕΟ.
- ➔ Κρίνεται απαραίτητο να εξεταστεί η δυνατότητα μετατόπισης του άξονα της οδού από τη χλμ. θέση περίπου 42 + 000 ακόμα νοτιότερα για μικρότερη όχληση στην τουριστική ζώνη, αφού υπάρχει αρκετό περιθώριο συναρμογής ώστε στη συνέχεια να διέλθει ο άξονας της οδού βορείως και πλησιέστερα του οικισμού Επισκοπής (χλμ. θέση περίπου 45 + 300) και νοτιότερα της προτεινόμενης χάραξης προς Πετρέ. Η μετατόπιση της χάραξης ~600 μ. νοτιότερα των Δραμίων δημιουργεί μία νέα σχετικά μεγάλη χάραξη νοτιότερα περί τα 10 χλμ., (Χ.Θ. 42+000 – 52+000). Η προτεινόμενη παραλλαγή είναι συμβατή με την 113/24-11-2016 θετική γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος & Χωροταξίας της Περιφέρειας Κρήτης. Αντίστοιχα θα πρέπει σε αυτή την περίπτωση να γίνει μετατόπιση χωροθέτησης του νέου κόμβου Επισκοπής (χλμ. θέση 44+520) ανατολικότερα ώστε να προσαρμόζεται στον υφιστάμενο δρόμο ΒΟΑΚ – Επισκοπή περί της χλμ. θέσης 45 + 000 μέχρι 45 +500.
- ➔ Να εξεταστεί η νότια μετάθεση σε συνδυασμό με την υπογειοποίηση της μηκοτομής με την κατασκευή 2 C&C το ένα μεταξύ των Χ.Θ. 72+700 – Χ.Θ. 73+100 και το άλλο ανατολικά του ρέματος με νέα χάραξη. Αυτό θα συνδράμει περιβαλλοντικά σε σχέση με τις παρακείμενες τουριστικές εγκαταστάσεις τόσο από αισθητικής του τοπίου όσο και από πλευράς μείωσης της

ηχο/φωτορούπανσης. Εναλλακτικά η συναρμογή της νέας χάραξης με τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ μεταξύ των Χ.Θ. 71+600 – Χ.Θ. 74+917 μπορεί να γίνει με μικρή μετάθεση της χάραξης προς νότο μετά τη γέφυρα 5N-G5 και συμβολή με τον υφιστάμενο και προτεινόμενο άξονα στον κόμβο Λατζιμά. Η απομάκρυνση του άξονα από τον κόλπο της Σκαλέτας επιβάλλεται τόσο από περιβαλλοντικούς λόγους όσο και σε σχέση με τη λειτουργία των ήδη εγκατεστημένων τουριστικών χρήσεων. Απελευθερώνει επίσης τον υπάρχοντα ΒΟΑΚ που σήμερα εξυπηρετεί παρόδιες συνδέσεις υφισταμένων μονάδων. Υπενθυμίζεται ότι στην περιοχή του Λατζιμά υπάρχουν ακόμα οι δημόσιες εκτάσεις που απαλλοτριώθηκαν για το αεροδρόμιο που δεν προχώρησε.

- ➔ Μεταξύ των Χ.Θ. 66+100 – Χ.Θ. 66+550, βόρεια του οικισμού Άδελε (Α/Κ Εσταυρωμένου) και μεταξύ των Χ.Θ. 66+920 – Χ.Θ. 67+100, βόρεια του οικισμού Πηγή είναι επιβεβλημένη η μηχανομηκή βελτίωση της χάραξης για τη μείωση των υψών της ερυθράς, με βελτίωση της χάραξης στα συγκεκριμένα τμήματα προκειμένου να μειωθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα ύψη των επιχωμάτων και να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο το ύψος της γέφυρας 5N-G2.
- ➔ Στη Χ.Θ. 81+700 πρέπει να μελετηθεί πλήρης Α/Κ Πανόρμου σε μορφή τρομπέτας, όπως ακριβώς μελετήθηκε, εγκρίθηκε και αδειοδοτήθηκε περιβαλλοντικά στην Αρχική Τεχνική Λύση (Αρ. απόφ. Οικ. 205672/30-11-2011 Υπ. Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής). Ο πλήρης Α/Κ είναι απολύτως απαραίτητος στην περιοχή αυτή του Πανόρμου καθώς συνδέει την επαρχία του Μυλοποτάμου (Πέραμα, Π.Ε.Ο.) με τον Β.Ο.Α.Κ. από και προς το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο.

Όσο σίγουρη είναι η καταλυτικά θετική αλλαγή του νέου Β.Ο.Α.Κ. στην αναπτυξιακή τροχιά του νομού Ρεθύμνης, εξίσου δεδομένη είναι η δραματικά αρνητική επίδραση που θα έχει στην κυκλοφοριακή λειτουργία του αστικού ιστού της πόλης του Ρεθύμνου. Σήμερα ο Β.Ο.Α.Κ. λειτουργεί ημιτελώς (αφού δεν έχει αρκετούς κόμβους) σαν παρακαμπτήριος του κέντρου του, ως συνέπεια της 13+ετούς καθυστέρησης της ολοκλήρωσης των μελετών του περιφερειακού δρόμου της πόλης. Πάγια θέση του ΤΕΕ ήταν η νοτιότερη χάραξη του νέου Β.Ο.Α.Κ. περιμετρικά της πόλης του Ρεθύμνου ώστε το υφιστάμενο τμήμα 6.9 χλμ. να λειτουργήσει ως περιφερειακός της πόλης. Από τη στιγμή που αυτό δεν κρίθηκε εφικτό και για να μην οδηγηθεί η ήδη επιβαρυνόμενη συγκοινωνιακά πόλη μας, σε κυκλοφοριακό έμφραγμα είναι αναγκαία τα εξής:

- ➔ **Η προώθηση της υλοποίησης του περιφερειακού Ρεθύμνου** ενταγμένου ως service road στο νέο έργο με τη διαδικασία της σύμβασης παραχώρησης. Οι μελέτες του έργου παρά τις καθυστερήσεις είναι πλέον σε προχωρημένο στάδιο με προμελέτες στο σύνολο της χάραξης των 3.5 χλμ, ΜΠΕ, καθώς και οριστικές μελέτες στο ανατολικό της τμήμα (περίπου 2 χλμ). Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 18 εκατ. ευρώ και των απαλλοτριώσεων εκτιμάται στα 3 εκατ. Ευρώ (μεγάλο μέρος των οποίων προβλέπονται ούτως ή άλλως στο σχέδιο πόλης).
- ➔ **Αναβάθμιση υφιστάμενου τμήματος Β.Ο.Α.Κ. περιμετρικά της πόλης (ΚΟΜΒΟΣ ΑΤΣΙΠΟΠΟΥΛΟΥ – ΑΜΑΡΙΟΥ** μήκους 6,9 χλμ). Οι υπό εκπόνηση μελέτες πρέπει απαραίτητως, εκτός από τις βελτιώσεις του κυρίως καταστρώματος και των υφιστάμενων κόμβων να περιλαμβάνουν τα εξής:
- νέο κυκλικό κόμβο (roundabout) στην παλαιά εθνική οδό βόρεια του κόμβου Β.Ο.Α.Κ. Αμαρίου (υπάρχουν προκαταρκτικές μελέτες).
 - Η απαλλοτρίωση εκατέρωθεν του κατασκευασμένου 4ιχνου τμήματος Β.Ο.Α.Κ. περιμετρικά της πόλης είναι ικανού πλάτους στα περισσότερα τμήματα, με ευνοϊκό ανάγλυφο και πολύ μικρό κόστος κατασκευής. Η χρησιμότητα κατασκευής συγκεκριμένων τμημάτων σε συνδυασμό με την ευκολία κατασκευής τους τα καθιστά απαραίτητα.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι πέρα από τις προαναφερθείσες σημειακές τροποποιήσεις συμφωνά με τα Τμήματα Ανατολικής (ΤΑΚ) και Δυτικής Κρήτης (ΤΔΚ) του ΤΕΕ ως θεσμοθετημένος τεχνικός σύμβουλος της Πολιτείας γενικά ικανοποιούνται οι απαιτήσεις για τον σχεδιασμό αυτοκινητοδρόμου κατηγορίας ΑΙ και ότι γενικά υπάρχει συμφωνία με τη χάραξη του έργου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Με αίσθημα ευθύνης απέναντι στις επόμενες γενιές και με δεδομένο ότι το πλήθος των δυστυχημάτων και ατυχημάτων που σημειώθηκαν κατά μήκος του Β.Ο.Α.Κ. θέτει ως απολυτή προτεραιότητα τον εκσυγχρονισμό του Β.Ο.Α.Κ., ο οποίος είναι ο μόνος από τους έξι βασικούς οδικούς άξονες της χώρας που δεν έχει εκσυγχρονιστεί. Επισημαίνεται ότι στο σύνολο των 312 km τα τελευταία 40 χρόνια κατασκευάστηκαν μόλις 41 km. (ποσοστό 13%) με διαχωρισμένα τα οδοστρώματα ανά κατεύθυνση, ενώ η συνεισφορά της Κρήτης σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο είναι αντιστρόφως ανάλογη. Ο Β.Ο.Α.Κ. αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ανάπτυξης στην Κρήτη με στόχο:

- ➔ Μικρότερες αποστάσεις, γεωμετρικά και χρονικά
- ➔ Μεγαλύτερη ασφάλεια και
- ➔ Μεγαλύτερη ταχύτητα κυκλοφορίας.

Είναι λοιπόν ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί ότι ο σχεδιασμός του Υπουργείου βασίστηκε στη διαχρονική συστηματική προσπάθεια παρακολούθησης και συγκέντρωσης των δεδομένων για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης από τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης (Ο.Α.Κ.). Σε ότι αφορά τα χρηματοοικονομικά δεδομένα του έργου είναι απαραίτητο να τονιστεί ότι με τις καθοριστικές παρεμβάσεις του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη συντονίστηκαν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς προκειμένου για πρώτη φορά να έχουμε ένα πλήρες και βιώσιμο χρηματοοικονομικό μοντέλο για το σύνολο του έργου.

Τέλος, σε ότι αφορά τη χάραξη, επειδή η συγκέντρωση σημειακών ανθρωπογενών πιέσεων είναι μεγαλύτερη στο βόρειο τμήμα του νησιού, από όπου σήμερα διέρχεται ο Β.Ο.Α.Κ., και ακόμα μεγαλύτερη πλησίον των αστικών κέντρων των πόλεων των Χανίων, του Ρεθύμνου και του Ηρακλείου, επιλέχθηκε μια λύση που να μην απομακρύνεται σε ακραίο βαθμό από την παραγωγική δραστηριότητα χωρίς παράλληλα να επηρεάζει ανεπτυγμένες δραστηριότητες στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό και σε συνδυασμό με τα περιβαλλοντικά, γεωτεχνικά, γεωμορφολογικά, αρχαιολογικά και τεχνικά δεδομένα του έργου.

Παράλληλα, σε ένα αρκετά μεγάλο εύρος της νέας χάραξης, έχουν επιλεγεί κατασκευαστικές μέθοδοι που αξιοποιούν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες και τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές προκειμένου μέσα από σήραγγες και τε-

χνικά έργα να επιτυγχάνεται η μικρότερη δυνατή όχληση στο περιβάλλον και στις παρακείμενες περιοχές. Γίνεται αντιληπτό ότι, όταν θα δημιουργηθούν περίπου 35 χιλιόμετρα τούνελ, αυτά τα τεχνικά έργα είναι πολύ μεγάλα και δαπανηρά ωστόσο διασφαλίζουν την ποιοτική υπεροχή του έργου.

Έγινε προσπάθεια να σχεδιάσουμε, και κυρίως παραδώσουμε στη νέα γενιά της Κρήτης ένα σύγχρονο από κάθε άποψη έργο. Να παραδώσουμε στη νέα γενιά τον μεγαλύτερο νέο αυτοκινητόδρομο που θα κατασκευαστεί στην Ευρώπη διασφαλίζοντας συντομότερη, ξεκούραστη και κυρίως ασφαλέστερη μεταφορά σε όλο το νησί. Κερδίσαμε το στοιχείο και ζητάμε από τους θεσμικούς φορείς και όλους τους πολίτες να στηρίξουν στην πράξη τον σχεδιασμό που θα αλλάξει ριζικά την Κρήτη, τοποθετώντας την στο επίκεντρο της εθνικής αναπτυξιακής μας προσπάθειας. Η έγκριση της περιβαλλοντικής μελέτης για το τμήμα Χανιά – Ηράκλειο του Β.Ο.Α.Κ., αποτελεί μία ιδιαίτερα θετική εξέλιξη, η οποία έρχεται να ενισχύσει το σύνολο των κυβερνητικών προσπαθειών για να μπει το έργο σε τροχιά υλοποίησης, και την ίδια στιγμή αποτυπώνει την ξεκάθαρη βούληση των φορέων του νησιού για να αποκτήσει επιτέλους η Κρήτη τον δρόμο που της αξίζει.

Το βασικό δομικό στοιχείο αυτής της προσπάθειας, για να μετατραπεί το έργο από μια σταθερή διεκδίκηση σε ένα χειροπιαστό πλαίσιο υλοποίησης, υπήρξε η ουσιαστική θεσμική συνεργασία. Στοιχείο που αποτελεί σταθερή βάση σε κάθε βήμα της κοινοβουλευτικής μου παρουσίας. Πολιτική επιλογή, διόλου αυτονόητη και δεδομένη. Σταθερά δομημένη στην προσωπική πεποίθηση πως ο τόπος μας διαθέτει ανθρώπους άξιους και ικανούς να προσφέρουν στην προώθηση και την επίλυση καίριων ζητημάτων, ενδυναμώνοντας μέσα από τη σύνθεση, τη κοινή συλλογική μας αντίληψη, επιτυγχάνοντας εν τέλει καλύτερα αποτελέσματα για τον τόπο μας.

ΤΡΕΙΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ Β.Ο.Α.Κ. ΚΑΙ ΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ

1. Περιφερειακός Δρόμος

Θα ήθελα να αναφερθώ στο ζήτημα του περιφερειακού δρόμου που τέθηκε από όλους τους φορείς ως το σημαντικότερο για το Ρέθυμνο ζήτημα από την απαρχή της διαβούλευσης για τον νέο Β.Ο.Α.Κ. Το έργο είναι ζωτικής σημασίας για τη φυσιολογική κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης και ολόκληρης της Π.Ε. Η κυβερνητική δέσμευση εξασφάλισης χρηματοδότησης για τις μελέτες του περιφερειακού δρόμου, είναι ένα πρώτο αλλά ουσιαστικό βήμα για την υλοποίηση του έργου.

Είμαι ιδιαίτερα χαρούμενος γιατί μέσα από την τεχνική έκθεση με τις απαιτήσεις επί των θεμάτων που τέθηκαν κατά τη διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης της ΜΠΕ Παρακάμψεων Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του Β.Ο.Α.Κ. από την Περιφέρεια Κρήτης, ακολούθησε η ξεκάθαρη δέσμευση του Υπουργείου Υποδομών για ένα υψηλής σημασίας έργο για το Ρέθυμνο που δεν είναι άλλο από τον Περιφερειακό Δρόμο της πόλης. Έτσι, μετά από αντίστοιχη με τον Β.Ο.Α.Κ. δυστοκία δεκαετιών, σήμερα υπάρχει σαφής δέσμευση, για πρώτη φορά, ότι θα χρηματοδοτηθεί πλήρως το σύνολο των απαιτούμενων αντίστοιχων μελετών. Ως εκ τούτου διασφαλίζεται η απαραίτητη ολοκλήρωση των ενεργειών ωρίμανσης του έργου, προκειμένου να υλοποιηθεί και να δώσει ισχυρή κυκλοφοριακή ανάσα στο Ρέθυμνο.

2. Οι αλλαγές στον σχεδιασμό

Με το υπ' αρ. πρωτοκόλλου ΥΠΕΝ/ΔΙΠΙΑ/71961/4686/28.7.2021 έγγραφο της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου «ΒΟΑΚ τμήμα Χανιά – Ηράκλειο».

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός που δεν πρέπει να ξεχνάμε είναι ότι η νέα προτεινόμενη λύση του Β.Ο.Α.Κ. στην κατατεθειμένη ΜΠΕ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έχει σχεδιαστεί με υψηλές προδιαγραφές σε ότι αφορά την ταχύτητα κίνησης. Η προβλεπόμενη ταχύτητα κίνησης μελέτης στα εξε-

ταζόμενα τμήματα είναι 100 χλμ./ώρα. Η ταχύτητα αυτή συνεπάγεται μέγιστη πραγματική ταχύτητα 130 χλμ/ώρα (με τήρηση των ορίων ταχύτητας). Συνεπώς προκύπτει αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας σε συνθήκες υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας. Αυτό πρέπει να μπαίνει ως παράμετρος σε κάθε προτεινομένη αλλαγή που δεν θα πρέπει να αλλοιώσει τη φυσιογνωμία του έργου ως τον πλέον σύγχρονο αυτοκινητόδρομο που κατασκευάζεται στην Ευρώπη.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είναι σημαντικό ότι σε επίπεδο ΜΠΕ ενσωματώθηκε σημαντικό μέρος των παρατηρήσεων των φορέων που αναπτυχθήκαν μέσα από σταθερή και συστηματική θεσμική συνεργασία. Ειδικότερα:

- Στο πρώτο τμήμα και από τη χιλιομετρική θέση 62+700 έως 64+500 προτείνεται ο υψομετρικός καταβιβασμός της χάραξης ο οποίος θα περιορίσει το μεγάλο ύψους προτεινόμενο από την ΜΠΕ επίχωμα. Η τροποποίηση διατηρεί τη γέφυρα του Πλατανιανού ποταμού σε υψόμετρο που καλύπτει τις υδραυλικές απαιτήσεις, ενώ ταυτόχρονα η κλίση εντός της σήραγγας που έπεται, δεν ξεπερνά το 2,50%. Μειώνεται σημαντικά το εύρος κατάληψης της οδού και περιορίζεται η οπτική όχληση.
- Ακολούθως προχώρησε η πρόταση που αφορά την περιοχή στη Χ.Θ. 66+500. Η λύση της ΜΠΕ παρουσιάζει επίχωμα μέγιστου ύψους 20 μ., το οποίο κρίνεται ως ιδιαίτερα υψηλό και περιβαλλοντικά προβληματικό καθώς δημιουργεί φράγμα στην περιοχή και προχωράει η αντικατάστασή του με τεχνικό γέφυρας εκτιμώμενου μήκους 415 μέτρων.
- Έχοντας εξετάσει πλήθος εναλλακτικών λύσεων στην περιοχή της Σκαλέτας, προχώρησε ως προτιμητέα λύση η παραμονή στον υφιστάμενο σχεδιασμό, με την προσθήκη τεχνικού Cut & Cover μήκους 480 μ., με την εναλλακτική λύση αυτή να μετριάξει κατά το δυνατόν τα προβλήματα με την εμπλοκή του έργου με οικίες και τουριστικές μονάδες.

3. Η ταχύτητα και η δυναμική ολοκλήρωσης των βημάτων ωρίμανσης μέσα από τη διαδικασία έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων

Οι μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων περιλαμβάνουν τη διαδικασία προσδιορισμού των συνεπειών, από την κατασκευή και λειτουργία των έργων στο περιβάλλον. Ως εκ τούτου αποτελούν ένα θεσμικό εργαλείο για την Πολιτεία σε σχέση με την προστασία και διαχείριση του φυσικού και

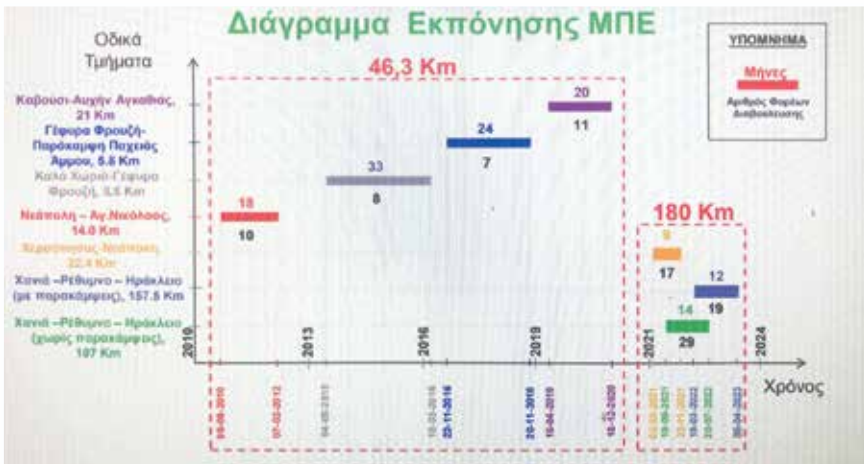
ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Την ίδια στιγμή αποτελούν και ένα σοβαρό παράγοντα καθυστέρησης όλων των μεγάλων έργων. Ο θεσμός της προαπαιτούμενης έγκρισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι επίσης υποχρεωτικός στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. με την οδηγία 85/337.

Στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνονται οι συνολικές εγκρίσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων που έχουν ολοκληρωθεί. Αποδεικνύοντας ότι άλλο είναι

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΒΟΑΚ - Α.Ε.Π.Ο.

№/Α	Όνομα Έργου	Ήλιος	Υποβλήσι ΜΠΕ	Αριθμός Φορέων Διαβουλεύσεων	Συνέλευση Π.Σ.	Απονομή απόφαση Π.Σ.	Στάθια ΜΠΕ/Π
3	Κατασκευ - Βοσνά	17,30					
2	Βοσνά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο (μεταρρύθμιση υφιστάμενου)	248,24	ΔΣ/Π/04/12/03/04/19.5.2021	20	Α.Π. Νο 23/07-12-2021 (μετ. απόφ. 125/2021 ΑΔΑ: 689ΑΥ1Μ-026)	25/01/2022-02-2022	88971/01/02/2021 ΑΔΑ: 9Υ9480209-07Κ
3	Βοσνά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο (με παρακατάμψεις υφιστάμενου)	137,50	ΚΤ/Π/18-0-2022	19	30-6-2022 (μετ. απόφ. 30/2022 ΑΔΑ: Ψ300706-702)	27/04/2022-05-2022	986 ΥΠ/Π/07/04/2022/000000702/26-04-2022 ΑΔΑ: 91704601026-708
4	Αγροτικός - Μελισσιό	22,41	ΑΔ/Π/04/19/11/19-2-2021	17	Α.Π. Νο 11/07-7-2021 (μετ. απόφ. 14/2021 ΑΔΑ: 671807146-04)	20/11/21-07-2022	ΥΠ/Π/10/07/2021/000017-9-11-2021 ΑΔΑ: Ρ166800370-0209
5	Βαρέλας - Άρτας Ναυπλίας	14,20	ΥΠ/Π/04/18/09/04-9-2018	10	12/2020 (μεταρ. μετ. απόφ. 149/2020)	41/11/12-02-2019	με 18/03/2017-09-2022
6	Άρτας Ναυπλίας - Καλή Κωστή	9,40	Δ1/Π/20/04/17-07-2021	-	με 7/20-09-13-2021/04	με 24/20-09-2021	22/01/21-05-13 (μεταρ. απόφ. ΑΔΑ: 809402010-0207
7	Καλή Κωστή - Γεωργία Φουρού	5,30	ΑΔ/Π/20/04/14-04-2021	10	Α.Π. Νο 7/05-6-2021 (μετ. απόφ. 56/2021)	08/07/20-08-2021	με 24/17/18-08-2021
8	Γεωργία Φουρού - Περιφερειακή Γεωργία Άρτας	5,40	Κ1/Π/12/11-01/18	7	Α/Π-5-2017 Α.Π. Νο 4/07-25/2017 (μετ. απόφ.)	27/03/20-6-2017 ΑΔΑ: 3327718-468	ΥΠ/Π/07/04/2016/12/02/20-11-2016
9	Καλή Κωστή - Αυγή Αρκαδικής	21,00	ΑΔ/Π/2018/18-4-2019	12	Α.Π. 1/21-5-2020 (Αποφασιστικό Έγκρισης) μετ. απόφ. 12/2020 απόφαση ΑΔΑ: 42837ΑΚ-1291	α.κ. 05/05/5-7-2020	ΥΠ/Π/20/04/2021/12/18-12-2020 ΑΔΑ: 027000013708-0004
10	Αυγή Αρκαδικής - Σαραντάκορα - Σπινιά	11,00					08/04/19/11/17-12-14/17/03/04-07/08 (μεταρ. απόφ. 112/2017-09-2021) Α. ΑΔΑ/10-09-2020
		289,79					

Πηγή: ΟΑΚ Γεώργιος Αγαπάκης Δ/ΝΤΗΣ Δ.Σ.Ε. ΟΑΚ Α.Ε.



να μιλάς για ωριμότητα ενός έργου και άλλο να την αποτυπώνεις σε εγκεκριμένες από το υφιστάμενο πλαίσιο πράξεις.

Τέλος, στο διάγραμμα, που παρατίθεται, αποτυπώνεται ο χρόνος έγκρισης ανά χιλιόμετρο και ο αριθμός φορέων διαβούλευσης που συμμετείχαν για την έγκριση των περιβαλλοντικών Μελετών του Β.Ο.Α.Κ.

Ξεκινήσαμε και, δυστυχώς, δεν υπήρχε ούτε μελετητική ωριμότητα, ούτε χρηματοδότηση, ούτε καν ενιαία χάραξη για να μπορούμε να μιλάμε για έναν ενιαίο αυτοκινητόδρομο! Σήμερα ο Β.Ο.Α.Κ. δεν είναι αντικείμενο αντιπαράθεσης, αλλά ένα έργο προς υλοποίηση.

