

ΒΟΑΚ – σχεδιασμός και ουσία!

Μετά από πολλές αναβολές, πριν λίγες ημέρες έληξε τελικώς η πολύμηνη αναμονή μας και η κυβέρνηση αναφέρθηκε επιτέλους στον Β.Ο.Α.Κ. και στον σχεδιασμό που έχει καταλήξει, αναφορικά με τον προγραμματισμό και την εκτέλεση του έργου. Ο καλοπροαίρετος παρατηρητής πάντως, σοφότερος δεν έγινε. Ακούστηκαν μεν αλήθειες για τους παρελθόντες, ερασιτεχνικούς χειρισμούς, δόθηκαν κάποια στοιχεία των μελλοντικών ενεργειών και των προσπαθειών εξεύρεσης (σαφώς ΌΧΙ εξασφάλισης) τμήματος της

χρηματοδότησης και κάπου εκεί τελείωσαν τα πραγματικά νέα. Σοφότεροι δεν γίναμε, καθώς καμία πραγματική δέσμευση δεν είχαμε, ενώ για μία ακόμα φορά απουσίασε από τη συζήτηση το ουσιαστικό ζήτημα που είναι η χάραξη, η νέα ή παλιά διατομή καθώς και οι άμεσες ενέργειες για την ωρίμανση του έργου, που θα μας έφερναν ένα βήμα πιο κοντά στην υλοποίηση.

Ελάχιστοι ασχολούνται με την ουσία, που είναι αφενός **τα κύρια λειτουργικά**

χαρακτηριστικά του έργου, όπως την πορεία της όδευσης, τις θέσεις των κόμβων σύνδεσης με τους οικισμούς και το υφιστάμενο επαρχιακό δίκτυο, την δημιουργία παράπλευρου-εναλλακτικού δικτύου,

και τα `ανά τμήμα του δρόμου` χαρακτηριστικά σχεδιασμού του (ταχύτητα μελέτης, διατομή της οδού,

ΛΕΑ κ.λ.) και αφετέρου ο σαφής προσδιορισμός του ` **στόχου**

του`, δηλαδή του κενού που έρχεται να καλύψει ένα τέτοιο έργο.

Αποψη μας είναι ότι ο τεχνικός κόσμος οφείλει να προτάξει στον δημόσιο διάλογο θέματα, που σκοπίμως αφήνονται εκτός κάδρου, όπως το `ΓΙΑΤΙ` (ανάγκες που θα εξυπηρετεί, λειτουργικά χαρακτηριστικά, αξιολόγηση εναλλακτικών -όπως η σταθερή τροχιά- κ.α.) και `ΠΟΥ` (χάραξη, γεωμετρικά χαρακτηριστικά, συνδέσεις με υφιστάμενο δίκτυο). Και να προσπαθήσει να δώσει απαντήσεις σε αυτά συνεκτιμώντας τόσο τα δεδομένα των

υφιστάμενων (εγκεκριμένων και εκπονούμενων)

τμηματικών μελετών, όσο και τα στοιχεία που προέκυψαν την τελευταία διετία από την σωρεία μελετών και υπηρεσιών παροχής συμβούλου που ανέθεσε το υπουργείο. Θα μπορούσαμε να το πράξουμε αυτό, συμμετέχοντας σε μια διαδικασία αλληλοενημέρωσης με το υπουργείο και την τοπική κοινωνία, όπου όλοι θα μάθαιναν για τις

τεχνικές λύσεις

που εξετάστηκαν (Αρχική –
αναβάθμιση υφιστάμενου

-, Νέα -

τμηματικές προτεινόμενες νέες χαράξεις

-

και Εγκεκριμένη –

που περιλαμβάνεται στην Υπ. Απόφαση

-), για την

προτιμητέα χάραξη

, την ύπαρξη

εναλλακτικῶν διαδρομῶν

στην περίπτωση επιβολής διοδίου τέλους, αλλά και τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις των μελετών

Οδικής Ασφάλειας

Και αφού καταλήξουμε ως πολίτες και πολιτεία, σε κάποιο συμπέρασμα για τα σημαντικά, τότε θα έρθει και η ώρα να ασχοληθούμε με το `ΠΩΣ` (δλδ την χρηματοδότηση τόσο της κατασκευής όσο και της διαχείρισης-συντήρησης), το `ΠΟΙΟΣ` (κύριος και φορέας εκτέλεσης του έργου... δλδ ΟΑΚ, ΕΥΔΕ, Υπουργείο, Περιφέρεια ή συνδυασμός αυτών, με σαφή βέβαια τη θέση μας ότι οι υφιστάμενες υπηρεσιακές δομές του νησιού, αξίζουν την στήριξη και την εμπιστοσύνη μας όπως έχει πολλαπλώς αποδειχθεί ως σήμερα), και το `ΠΟΤΕ` (χρονοδιάγραμμα έργων). Είναι σαφές ότι όλοι θα προτιμούσαν το έργο να κατασκευαστεί από εθνικούς πόρους, όμως δεν μπορούμε να εθελοτυφλούμε και να λαϊκίζουμε. Το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων θα αδυνατεί για πολλά χρόνια ακόμη να καλύψει το κόστος κατασκευής ακόμη και μικρότερου μεγέθους έργων. Και σαφώς δεν μπορεί να καλύπτει ανάγκες χρηματοδότησης της λειτουργίας και της συντήρησης. Ως τεχνικός κόσμος παρακολουθούμε τον τρόπο που κατασκευάζονται ανάλογες υποδομές την τελευταία 15ετία στη χώρα και βλέπουμε τη συνεργασία δημοσίου- ιδιωτικού τομέα να εισάγεται ακόμα και σε έργα κοινωνικής πρόνοιας (π.χ. σχολεία, νοσοκομεία, φοιτητικές εστίες). Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι η σημερινή 'πραγματικότητα' προκρίνει ως μέθοδο την `μερική` χρηματοδότηση από τον χρήστη, είτε οι αρμόδιοι το λένε – όπως πρόσφατα- είτε το εννοούν -όπως μέχρι πρότινος-.

Ένα είναι σίγουρο: η Κρήτη πλέον δεν μπορεί να περιμένει, δεν μπορεί να στερείται βασικών υποδομών που άλλες περιοχές με λιγότερες αστικές και τουριστικές πιέσεις έχουν ως δεδομένες.

Πρέπει λοιπόν να αποβάλλουμε ως ΤΕΕ ΤΑΚ το φοβικό σύνδρομο με το οποίο αντιμετωπίσαμε (με καθολική ευθύνη) το θέμα ως τώρα. Οφείλουμε να προσπαθήσουμε να αποκαταστήσουμε τον θεσμικό μας ρόλο, να ενημερωθούμε από τους πολιτικούς και υπηρεσιακούς παράγοντες (νυν και τέως), από τους μελετητές και συμβούλους του έργου και να παρουσιάσουμε επιτέλους την εγκεκριμένη Προτιμητέα Χάραξη Λειτουργικού Σχεδιασμού του έργου στην τοπική κοινωνία και τους αυτοδιοικητικούς φορείς. Οφείλουμε να τοποθετηθούμε επί του εκπονούμενου

Στρα

τηγικού Σχεδίου Μεταφορών

, το οποίο στην πράξη θα επηρεάσει κάθε μελλοντικό σχεδιασμό μεταφορών (και των υποδομών τους). Και πάνω από όλα, οφείλουμε να σταθούμε ως πραγματικός σύμβουλος, στην Κεντρική Διοίκηση, στην Περιφέρεια, τους Δήμους και την τοπική κοινωνία, προτείνοντας ή συνδιαμορφώνοντας λύσεις.

Για τον λόγο αυτό δεν διστάζουμε να πούμε ότι τα ερωτηματικά και οι απορίες που μας άφησαν οι πρωθυπουργικές ανακοινώσεις της 8^{ης} Φεβρουαρίου είναι ..ξανά πολλές.

- Ανακοινώθηκε μεν ένας χρονικός προγραμματισμός ολοκλήρωσης εκκρεμών μελετών, χωρίς όμως να συνδυαστεί με σαφή προσδιορισμό του τρόπου δημοπράτησης του έργου.

- Γιατί ακολουθεί και αυτή η κυβέρνηση την τακτική της προηγούμενης, αναφέροντας την προσθήκη στην

`όποια εργολαβία`

του τμήματος Καστέλι – Χανιά, αγνοώντας το τμήμα Άγιος Νικόλαος – Σητεία, που σήμερα είναι σαφώς το πλέον υποβαθμισμένο κομμάτι του ΒΟΑΚ και σίγουρα έχει τις πιο `ώριμες` επί μέρους μελέτες;

· Αδυνατούμε να καταλάβουμε πως είναι δυνατόν, ακόμη και εάν επιλεγεί η κατάτμηση του έργου σε περισσότερα (των τριών κομμάτια), να επιτευχθεί η από την νομοθεσία επιβαλλόμενη ωρίμανση του συνολικού έργου (οριστικές μελέτες, περιβαλλοντικοί όροι, απαλλοτριώσεις, χρηματοδότηση) σε τέτοιο χρονικό διάστημα ώστε να έχουμε δημοπρατήσεις στο 2021.

Οφείλουμε να καταστήσουμε σαφές, ότι το έργο κατασκευής ενός `σύγχρονου, ασφαλούς και λειτουργικού` αυτοκινητόδρομου, είναι ουσιαστικής και καθοριστικής σημασίας για την κρητική κοινωνία, την οποία επηρεάζει σε πολλά επίπεδα. Θεωρούμε ότι η λειτουργική `ολοκλήρωση` του ΒΟΑΚ, είναι το **τελευταίο μεγάλο οδικό έργο εθνικής σημασίας**, και ως τέτοιο πρέπει να αντιμετωπιστεί από την πολιτεία. Η κυβερνητική αναφορά για ολοκλήρωση της ωρίμανσης των μελετών στο διάστημα των επόμενων εννέα μηνών, δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να καταστεί άλλοθι για παραπομπή του έργου στις καλένδες και να χρησιμοποιηθούν τα όποια χρήματα εξασφαλισθούν (είτε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είτε από άλλες πηγές), σε άλλα έργα. Έτσι και αλλιώς υπάρχουν ώριμες μελέτες τμημάτων του δρόμου, που αν ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν αλλάξει χάραξη, μπορεί ήδη να ξεκινήσει η διαδικασία δημοπράτησης. Και εάν όντως είναι εφικτή η δυνατότητα έστω και μερικής χρηματοδότησης μέσω

των

SMP

και

ANFA

, δημοσίων επενδύσεων, θεωρούμε ότι στην Κρήτη υπάρχουν ώριμα έργα τόσο στον ΒΟΑΚ (Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, Καλό Χωριό-Παχειά Άμμος, Γεροπόταμος-Πάνορμος-Εξάντης και Οδική Ασφάλεια) όσο και στον ΝΟΑΚ, που θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν άμεσα, έτσι ώστε να δρομολογηθούν διαγωνιστικές διαδικασίες.

Ζητούμε λοιπόν από την πολιτεία, να αφήσει στην άκρη τις `όποιες` πολιτικές τοποθετήσεις, και να προχωρήσει σε ουσιαστικές δεσμεύσεις για την υλοποίηση του έργου.

18-2-2020

