

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ.**

ΕΚΤΑΚΤΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 7^η ΣΤΙΣ 11 - 06 - 2008

**Δ.Ε.Π.Α.Ν.Α.Λ.
ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΗΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ
ΖΕΦΥΡΕΙΑΣ 17 - Τ.Κ. 71601
Ν. ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΤΗΛ.: 2810-244725 FAX: 2810-247568**

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

Έκτακτη

Συνεδρίαση 7^η
Της Αντιπροσωπείας του Τμήματος
Της 11^{ης} Ιουνίου 2008
Ημέρα Τετάρτη και Ώρα 20:00

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΠΟΒΑΣΚΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΝΙΑΔΗ

Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΑ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΔΟΣ, ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΕΝΤΖΟΥ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ, ΤΖΑΝΙΝΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΝΙΑΔΗ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΑΠΑΚΗΣ, ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ, ΜΙΧΑΗΛ ΓΟΛΟΒΑΝΗΣ, ΜΗΝΑΣ ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ, ΣΤΑΜΑΤΙΑ ΚΥΠΡΙΩΤΑΚΗ, ΛΥΔΑΚΗ ΜΑΡΙΑ, ΜΙΧΑΗΛ ΧΩΡΑΦΑΣ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ, ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ, ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΠΟΒΑΣΚΗ, ΠΕΤΡΟΣ ΙΝΙΩΤΑΚΗΣ, ΙΟΥΛΙΑ ΜΠΑΡΤΟΛΟΤΣΙ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΛΑΚΗΣ, ΘΕΟΔΟΥΛΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΡΛΕΤΑΚΗΣ, ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ ΤΣΑΓΚΑΡΑΚΗ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΔΟΛΑΨΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΑΒΕΡΝΑΡΑΚΗΣ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΡΙΛΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΝΕΛΛΟΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΡΑΣΑΝΑΚΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ.

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΠΑΤΡΙΚΑΛΑΚΗ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ, ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΑΣΣΑΡΙΩΤΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ, ΜΥΡΩΝ ΜΟΝΙΑΚΗΣ, ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΤΖΑΒΛΑΚΗ, ΕΛΕΝΗ ΜΑΣΤΟΡΑΚΗ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΧΛΗΣ, ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΤΡΙΑΜΑΤΑΚΗ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ, ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΑ ΚΕΝΔΡΙΣΤΑΚΗ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ, ΜΑΙΡΗ ΑΛΕΞΑΚΗ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΦΕΤΖΑΚΗΣ.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

1. Ανακοινώσεις Προεδρείου.
2. Έλεγχος – ερωτήσεις – επερωτήσεις προς τη Δ.Ε..
3. Προτάσεις – τοποθετήσεις – παρατηρήσεις επί θεμάτων σχετικών με τη δραστηριότητα και λειτουργία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.
4. Ολοκλήρωση του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης.
5. Ενημέρωση δραστηριότητας μόνιμης επιτροπής χωροταξίας, πολεοδομίας, αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αρχίζει η έκτακτη συνεδρίαση. Είναι παρόντα 28 μέλη και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του κανονισμού λειτουργίας της Αντιπροσωπείας περιφερειακού τμήματος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, σε συνδυασμό με το άρθρο 7§9 του Ν.1486/1984 έχομε απαρτία.

Τα θέματα της ημερησίας διάταξης είναι:

1. Ανακοινώσεις Προεδρείου.
2. Έλεγχος – ερωτήσεις – επερωτήσεις προς τη Δ.Ε..
3. Προτάσεις – τοποθετήσεις – παρατηρήσεις επί θεμάτων σχετικών με τη δραστηριότητα και λειτουργία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.
4. Ολοκλήρωση του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης.
5. Ενημέρωση δραστηριότητας Μ.Ε. χωροταξίας, πολεοδομίας, αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στο Προεδρείο της Αντιπροσωπείας έχει κατατεθεί πρόταση προς συζήτηση εκτός Η.Δ. από την παράταξη Πανεπιστημονική με θέμα Παιδεία. Η σχετική εισήγηση σας έχει αποσταλεί με mail και υπάρχουν στο πάνελ ορισμένα αντίγραφα σε έντυπη μορφή.

Επειδή η πρόταση έχει υποβληθεί νόμιμα, σύμφωνα με το άρθρο 4§5 του κανονισμού λειτουργίας εισάγεται προς συζήτηση. Επειδή όμως το θέμα είναι εκτός Η.Δ., ζητείται η έγκριση του Σώματος.

Η απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 4§4 του κανονισμού λειτουργίας λαμβάνεται με πλειοψηφία των 3/5^{ωv} των παρόντων μελών και χωρίς συζήτηση. Εάν εγκριθεί θα συζητηθεί ως 6^ο θέμα, δηλαδή μετά την ενημέρωση δραστηριότητας Μ.Ε. χωροταξίας, πολεοδομίας, αρχιτεκτονικής και πολιτικής κληρονομιάς.

Εγκρίνει το Σώμα; Εγκρίνει ομόφωνα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αυτό αν δεν προλάβουμε θα πάει στην επόμενη, τελευταίο θέμα το βάζουμε, τελευταίο, 6^ο αφού το είπα.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

ΘΕΜΑ 1^ο

Ανακοινώσεις Προεδρείου

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν προχωρούμε στα θέματα της ημερησίας διάταξης, θέμα 1^ο ανακοινώσεις Προεδρείου.

Ενημερώνομε το Σώμα ότι τα πρακτικά των συνεδριάσεων της 09.04.2008 και της 05.05.2008 έχουν καταχωρηθεί στην ιστοσελίδα του τμήματος.

Στον Πρόεδρο της Αντιπροσωπείας υπεβλήθη η παραίτηση του κ. Γεωργίου Τρουλλινού με το από 05.05.2008 έγγραφο το οποίο και σας διαβάζω.

Προς τον Πρόεδρο της Αντιπροσωπείας Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ.. Παρακαλώ να δεχτείτε την παραίτηση μου από το Σώμα της Αντιπροσωπείας και να προχωρήσετε στην αντικατάστασή μου. Η απόφαση μου αυτή είναι συνέχεια και συνέπεια της άποψής μου ότι το ίδιο άτομο δεν πρέπει να ασχολείται με παραπάνω από ένα όργανο για τα κοινά, γιατί έτσι γίνεται αναποτελεσματικός. Με τιμή, Γεώργιος Τρουλλινός.

Ως εκ τούτου υπεγράφη την 07.05.2008 από το Προεδρείο της Αντιπροσωπείας η πράξη αντικατάστασης του από τον κ. Εμμανουήλ Τζανίνη πολιτικό μηχανικό που είναι ο αμέσως επόμενος κατά σειρά εκλογής του ιδίου ψηφοδελτίου, του συνδυασμού Αυτόνομοι Μηχανικοί Ανατολικής Κρήτης με το οποίο εκλέχτηκε ο κ. Γεώργιος Τρουλλινός.

Ο συνάδελφος Τζανίνης για όσους δεν τον γνωρίζετε...

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Να σηκωθεί ο κύριος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: ...είναι εδώ μπροστά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε καλωσόρισες και καλή δουλειά.

Με τα έγγραφα της 28.05.2008 και 30.05.2008 ο κ. Γεώργιος Κολυβάκης υπέβαλε την παραίτηση του από μέλος της Δ.Ε. του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ. και της Αντιπροσωπείας, σας διαβάζω τα έγγραφα.

Προς τη Δ.Ε. του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ..

Συνάδελφοι, επαγγελματικές υποχρεώσεις και όχι μόνο με υποχρεώνουν να υποβάλω την παραίτηση μου από μέλος της Δ.Ε. αλλά και της Αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ..

Μετά από 18 χρόνια συνεχούς παρουσίας στη Δ.Ε. και 25 και πλέον χρόνια στην Αντιπροσωπεία, αποχωρώ και τερματίζω τη συνδικαλιστική μου πορεία με την πεποίθηση ότι προσέφερα στο Τ.Ε.Ε. ό,τι μπόρεσα και ό,τι είχα να δώσω, στην προσπάθεια για ένα καλύτερο αύριο του κλάδου μας, για ένα βιώσιμο περιβάλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

Με λύπη μου αποχωρίζομαι το Τ.Ε.Ε. αφού έχει ταυτίσει το μεγαλύτερο κομμάτι της επαγγελματικής μου διαδρομής με εκείνη του συνδικαλισμού, όμως πρέπει κάποτε να παίρνουμε αποφάσεις πάνω από τις όποιες επιθυμίες μας και να αφήνουμε τους νεότερους με τον ενθουσιασμό που τους διακρίνει να συνεχίσουν την προσπάθεια για την επίλυση των προβλημάτων που δυστυχώς ταλανίζουν τους μηχανικούς.

Ο δρόμος είναι δύσκολος και ανηφορικός, αλλά η ελπίδα πάντα υπάρχει. Εγώ θέλω να είμαι αισιόδοξος ότι τελικά με την προσπάθεια όλων των συναδέλφων, ο κλάδος των διπλωματούχων μηχανικών και το Τ.Ε.Ε. που μας εκπροσωπεί στο σύνολο μας, θα αποκτήσει τη θέση που του αξίζει στην αναπτυξιακή διαδικασία της χώρας μας.

Ας μου επιτραπεί με την παρούσα επιστολή να ευχαριστήσω από καρδιάς όλα εκείνα τα μέλη της Δ.Ε. που στη μακρόχρονη πορεία μου στη Δ.Ε. συνεργάστηκαν εποικοδομητικά μαζί μου, όπως επίσης εκείνων των συναδέλφων που με εμπιστεύτηκαν, με τίμησαν με τη φιλία τους και με στήριξαν στη θητεία μου ως Πρόεδρος του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ..

Με συναδελφικούς χαιρετισμούς Γεώργιος Κολυβάκης, αρχιτέκτων μηχανικός.

Το επόμενο έγγραφο της 30.05.2008.

Προς τον Πρόεδρο της Αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ..

Με την παρούσα επιστολή σας ανακοινώνω την παραίτηση μου από μέλος της Αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ., το μέλος της Αντιπροσωπείας τάδε.

Θα ήθελα εδώ να κάνω μια επισήμανση συνάδελφοι, για να την έχετε υπόψη σας στο μέλλον. Παραιτείσαι από κάπου που σε έχει εκλέξει, τα μέλη της Διοικούσας εκλέγονται από την Αντιπροσωπεία, αν

κάποιος θελήσει να παραιτηθεί από τη Διοικούσα, πρέπει να παραιτηθεί στην Αντιπροσωπεία.

Και το δεύτερο έγγραφο που αναφέρει μας ανακοινώνει, η πρωτότυπη που έχει πάει; Δεν ξέρω που υπεβλήθη η παραίτηση και ανακοινώθηκε σ' εμάς; Δεν την κατάλαβα αυτή την παραίτηση.

Ως εκ τούτου υπεγράφη την 03.06.2008 από το Προεδρείο της Αντιπροσωπείας η πράξη αντικατάστασης του από την κ. Μαρία Λυδάκη πολιτικό μηχανικό, που είναι η αμέσως επόμενη κατά σειρά εκλογής του ιδίου ψηφοδελτίου του συνδυασμού Δημοκρατική Κίνηση Μηχανικών με το οποίο εκλέχτηκε ο κ. Γεώργιος Κολυβάκης στην Αντιπροσωπεία.

Υπεγράφη επίσης η 03.06.2008 από το Προεδρείο της Αντιπροσωπείας η πράξη αντικατάστασης του από τον κ. Μιχάλη Γολοβάνη πολιτικό μηχανικό, που είναι ο αμέσως επόμενος κατά σειρά εκλογής του ιδίου ψηφοδελτίου νούμερο 4 με το οποίο εκλέχτηκε ο κ. Γιώργος Κολυβάκης στη Δ.Ε..

Η συνάδελφος Λυδάκη είναι η ξανθιά που κάθετα εκεί αριστερά, αν δεν την γνωρίζετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο Μιχάλης Γολοβάνης σας είναι γνωστός, δεν τίθεται θέμα.

Συνάδελφοι τελείωσε το θέμα των ανακοινώσεων. Ο Πρόεδρος της ΔΚΜ μου ζήτησε να πει δυο λόγια για τον αποχωρούντα συνάδελφο και βεβαίως έχει το δικαίωμα όπως και ο συνάδελφος Βαϊλάκης θέλει; Και ο συνάδελφος Βαϊλάκης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ ησυχία να ακούμε.

ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ: Λοιπόν η παραίτηση του συναδέλφου του Γιώργου του Κολυβάκη από τη Δ.Ε. και την Αντιπροσωπεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου αφήνει σίγουρα ένα μεγάλο κενό τόσο στην παράταξη μας όσο και στο Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ.. Έπειτα από 25 χρόνια συνεχούς παρουσίας και προσφοράς, αποφάσισε δυστυχώς να μη συμμετέχει πλέον στα όργανα διοίκησης του Τεχνικού Επιμελητηρίου.

Θα θέλαμε να τον ευχαριστήσουμε για την προσφορά του, τη μετάδοση της εμπειρίας του σ' εμάς τους νεότερους σαν υποθήκη για το μέλλον.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Βαϊλάκης. Βαϊλάκη εδώ είναι το μικρόφωνο, ναι ζήτησε το λόγο.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Εγώ θέλω να πω δυο λόγια τα οποία αφορούνε εμένα και μόνο ας πούμε και όχι την παράταξη, για την παράταξη ίσως μιλήσει κάποιος άλλος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Εγώ ευχαριστώ το Γιώργο τον Κολυβάκη που με τίμησε τόσα χρόνια με τη φιλία του, θεωρώ ότι πρόσφερε στο Επιμελητήριο και σαν μέλος της Αντιπροσωπείας, και σαν μέλος της Διοικούσας, και τον ευχαριστώ γι' αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Ινιωτάκης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΣ: Συνάδελφοι καλησπέρα, νομίζω οφείλω σαν Πρόεδρος και εγώ να πω, παρ' όλο που δεν είναι ο συνάδελφος ο Γιώργος ο Κολουβάκης εδώ, δυο κουβέντες, όπως έκανα άλλωστε για όλους τους συναδέλφους οι οποίοι έχουν μακρόχρονη θητεία και προσφορά. Ο Θεόφιλος ο Τρουλλινός, ο Αντώνης ο Ανηψητάκης, και τώρα ο Γιώργος ο Κολουβάκης έχει μια προσφορά καταγεγραμμένη 25 χρόνια στην Αντιπροσωπεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου, εκ των οποίων τα 18 – αν δεν με απατά η μνήμη μου – στη Δ.Ε., Αντιπρόεδρος επί σειρά ετών και Πρόεδρος την τελευταία τριετία.

Οπωσδήποτε μέσα, αν θέλετε, και από παραλείψεις, αν θέλετε μέσα και από αστοχίες ενδεχομένως της διαδρομής του Γιώργου του Κολουβάκη, δεν μπορεί παρά να αναγνωρίσει κανείς στο συνάδελφο τον αρχιτέκτονα μια συνέπεια για όλα αυτά τα χρόνια που υπηρέτησε το Τεχνικό Επιμελητήριο μέσα από τις θέσεις, είτε των διακεκριμένων ρόλων και θέσεων που είχε, είτε της προσφοράς του από άλλες θέσεις, και γι' αυτό το λόγο έκρινα σκόπιμο και κρίνω σκόπιμο σήμερα να πω αυτά τα λόγια σαν αποχαιρετιστήριο στον Γιώργο τον Κολουβάκη.

Και νομίζω ότι η συνάδελφος η Μαρία η Λυδάκη που θα τον διαδεχτεί, με τη διάθεση που τη διακρίνει θα συνεχίσει αυτή την προσφορά από την πλευρά της παράταξης, αλλά και με την προσωπική της διάθεση σε ότι αφορά τα ζητήματα του Τεχνικού Επιμελητηρίου, αλλά αν θέλετε και της παράταξης της, γιατί εμείς έχουμε πει κατ' επανάληψη ότι πρώτα απ' όλα θα πρέπει να δούμε τα ζητήματα της εσωτερικής λειτουργίας των παρατάξεων μας, να έχουμε ισχυρές, να έχουμε δυνατές, να έχουμε παρατάξεις που λειτουργούν, ώστε πραγματικά και το Επιμελητήριο να μπορέσει να έχει ένα πιο καθοριστικό και πιο σημαντικό ρόλο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άλλος συνάδελφος θέλει να τοποθετηθεί; Όχι.

ΘΕΜΑ 2^ο

Έλεγχος – ερωτήσεις – επερωτήσεις προς τη Δ.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Προχωρούμε στο επόμενο θέμα, έλεγχος – ερωτήσεις – επερωτήσεις προς τη Δ.Ε..

Επειδή σύμφωνα με το άρθρο 8§4 του κανονισμού λειτουργίας της Αντιπροσωπείας περιφερειακού τμήματος του Τ.Ε.Ε. κανένα σχετικό έγκυρο αίτημα δεν έχει κατατεθεί στο Προεδρείο, το 2^ο θέμα θεωρείται ως μη αναγραφόμενο στην ημερήσια διάταξη.

ΘΕΜΑ 3^ο

Προτάσεις – τοποθετήσεις – παρατηρήσεις επί θεμάτων σχετικών με τη δραστηριότητα και λειτουργία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Προχωρούμε στο επόμενο θέμα, το οποίο είναι προτάσεις – τοποθετήσεις – παρατηρήσεις επί θεμάτων σχετικών με τη δραστηριότητα και λειτουργία του Τ.Ε.Ε...

Υπάρχει μια πρόταση από τον επιμελητή συνάδελφο Αντώνη Κρασανάκη της Μ.Ε. αντισεισμικού σχεδιασμού και πολιτιστικής προστασίας του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ.. Έλα, να τη διαβάσω εγώ;

Λοιπόν αναφέρεται στη στελέχωση της Μ.Ε. αντισεισμικού σχεδιασμού και πολιτιστικής προστασίας του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ..

Στο πλαίσιο του 3^{ου} θέματος της Η.Δ. στη συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας του τμήματος προτεινόμe, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1§2 του κανονισμού λειτουργίας των Μ.Ε. του Τ.Ε.Ε. και περιφερειακών τμημάτων του Τ.Ε.Ε., όπως ψηφίστηκε από τη συνεδρίαση της 10.02.1990, να εγκριθεί η συμμετοχή της Μαρίας Λυδάκη πολιτικού μηχανικού στη Μ.Ε..

Το άρθρο αυτό λέει ότι, το πλήθος των ατόμων που συμμετέχουν σε οποιαδήποτε Μ.Ε. εγκρίνεται από την Αντιπροσωπεία.

Εγώ θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση, πριν μπούμε επί του θέματος, πόσα άτομα στελεχώνουν αυτή την επιτροπή;

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εγώ δεν αμφιβάλω ότι χρειάζεται.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Κανονικά έπρεπε να τα πεις αυτά στο μικρόφωνο να καταγραφούν, θα τα επαναλάβω.

Η επιτροπή στελεχώνεται από 12 άτομα, εκ των οποίων τα 6 είναι ενεργά, άρα τα 6 είναι ανενεργά. Η λειτουργία των Μ.Ε. Πρόεδρε ανήκει στη Δ.Ε.. Σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας, όταν υπάρχουν από τρεις συνεχείς τακτικές συνεδριάσεις της επιτροπής απουσιάζουν τα μέλη της, αντικαθίστανται ή διαγράφονται, διότι εσείς αποφασίσατε να ικανοποιήσετε όλους τους αιτούντες.

Λοιπόν η Δ.Ε. κατ' εμέ φέρει ευθύνη και όταν εγώ διαφωνώ με το πλήθος, δεν ξέρω αν έχετε υπόψη σας ότι δικαιωματικά έχουν δικαίωμα να πληρώνονται αυτοί οι άνθρωποι, να το έχετε υπόψη σας αυτό. Το Θεσμικό Πλαίσιο προβλέπει την πληρωμή αυτών των ανθρώπων και εάν κάποιος ζητήσει να πληρωθεί, οφείλει το τμήμα να τον πληρώσει, γι' αυτό διαφωνώ με το υπέρμετρο πλήθος.

Εγώ καταψηφίζω την πρόταση διότι θεωρώ ότι τα 12 άτομα είναι πολλά, εκτός αν διαγραφούν, από 'κει και πέρα η πρόταση τίθεται σε ψηφοφορία. Ποιοι είναι υπέρ της ένταξης της συναδέλφου στη Μ.Ε.;

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Η Μαρία δεν είχε κάνει αίτηση τότε, διότι δεν ήταν μέλος.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα λεπτό, πως μπήκαν από το παράθυρο;

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: Πόσοι άλλοι έχουνε μπει και ποιοι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι. ποιον να ρωτήσω; Τη Διοικούσα ρωτώ, είσαι μέλος της Διοικούσας, Πρόεδρε έχουν μπει και άλλοι στις Μ.Ε.; Απευθύνομαι στη Διοικούσα. Αυτή είναι παράνομη πράξη.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Γιατί είναι παράνομη, διότι συνάδελφε σύμφωνα με το μνημονευόμενο άρθρο, να σας το διαβάσω και ακριβώς τι λέει, κανονισμός λειτουργίας.

Με την ίδια απόφαση της Αντιπροσωπείας ή Αντιπροσωπείας του περιφερειακού τμήματος καθορίζεται το πλήθος των επιτροπών, την αρμοδιότητα και το πλήθος των μελών της κάθε μιας.

Τα μέλη των Μ.Ε. εντάσσονται στην απόφαση της Αντιπροσωπείας και όχι της Διοικούσας. Τώρα αν όποιος κάνει αίτηση εσείς τον βάζετε, κανονικά δεν είναι μέλος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Έλα στο βήμα.

ΚΡΑΣΑΝΑΚΗΣ: Ήθελα να πω ότι για τη συμμετοχή των μελών των μονίμων επιτροπών, έτσι όπως την έχω δει εγώ μέχρι τώρα και έτσι πρέπει να είναι, είναι μια εθελοντική συμμετοχή, προσφέρουν έργο και ποτέ απ' ότι γνωρίζω δεν έχουνε ζητήσει αντάλλαγμα χρηματικό.

Όταν βλέπεις λοιπόν κάποιο συνάδελφο ο οποίος έχει την όρεξη να έρθει να προσφέρει και βλέπεις άλλους έξι και δεν έχουν την όρεξη, το πρώτο πράγμα που θα κάνεις είναι να του πεις αυτού του συναδέλφου έλα να βοηθήσεις και αν οι άλλοι έξι, που μάλλον δεν θα συνεχίσουν να προσφέρουν βοήθεια, δεν έρθουν να αντικατασταθούνε.

Νομίζω ότι να απορρίψουμε μια πρόταση κάποιου συναδέλφου που θέλει να προσφέρει εθελοντικά, χωρίς καμιά αμοιβή θα ήταν άστοχο. Νομίζω να μπει σε ψηφοφορία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Είναι θέμα του Σώματος, εγώ θα το θέσω σε ψηφοφορία, συμφωνείτε συνάδελφοι να..., η συνάδελφος Σφακιανάκη.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: Ανεξάρτητα αν αυτό που είπε ο συνάδελφος είναι η ουσία, εγώ νομίζω ότι τυπικά δεν μπορούμε να ψηφίσουμε για τη Μαρία. Αυτό που ψήφισε η Αντιπροσωπεία μαζί με το πρόγραμμα δράσης ήταν το πλήθος των ατόμων των επιτροπών.

Αυτή τη στιγμή θέτω ένα θέμα ότι, πριν από τη Μαρία υπάρχουν και σε άλλες επιτροπές και άλλα άτομα, άρα έχει διαφοροποιηθεί το πλήθος των επιτροπών.

Αν κάτι πρέπει να μπει σε ψηφοφορία και μπορεί να γίνει στην επόμενη, είναι να έρθει συνολική τροποποιητική του πλήθους των ατόμων των επιτροπών για να είμαστε εντάξει και όχι να ψηφίσουμε για τα πρόσωπα χωριστά, και πόσο μάλλον να μην ψηφίσουμε τώρα μόνο

για τη Μαρία. Δεν είναι θέμα προσώπου, είναι θέμα μόνο πλήθους των επιτροπών.

Τώρα επί της ουσίας υπάρχει ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα που το αντιμετωπίσαμε και χθες βράδυ στη Μ.Ε. χωροταξίας, όπου είπε ο επιμελητής ότι δεν μπορούμε να πάρουμε απόφαση, γιατί είμαστε λίγοι σε σχέση με το πόσοι είναι μέσα στην επιτροπή. Και είπαμε ότι πρέπει, για να φέρουμε μια απόφαση στη Διοικούσα, να αρχίσουμε να τηλεφωνούμε σε έναν – έναν.

Μπορεί να πει κανείς ότι έγκειται στον επιμελητή, στο πως ενεργοποιεί τον κόσμο, όμως ήδη άρχισαν τα πρώτα προβλήματα, γιατί εγώ πιστεύω ότι όπως στη Διοικούσα και στην Αντιπροσωπεία αν δεν έχουμε απαρτία δεν μπορούμε να πάρουμε απόφαση...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ συνάδελφοι.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: ...το ίδιο ισχύει και για τις Μ.Ε. και θα έπρεπε να κοιτάμε λίγο και το τυπικό, να διευκολύνουμε ουσιαστικά τον κόσμο να συμμετέχει, αλλά να βρούμε και τις διαδικασίες, να κρατάμε και τα τυπικά, γιατί διαφορετικά κάποια στιγμή μπορεί να έχουμε προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν, θέλει άλλος να τοποθετηθεί; Κλείνει, εγώ θα κλείσω.

Αυτή τη στιγμή συνάδελφε μου έδωσες ένα περισσότερο όπλο γιατί διαφωνώ με αυτό το υπέρμετρο πλήθος που στελεχώνουν τις Μ.Ε... Η άποψη της Διοικούσας και όλων των Διοικουσών μέχρι σήμερα ήταν, όσοι κάνουν αιτήσεις να μπαίνουν. Ορίστε τώρα, είδες που δημιουργείται πραγματικά ένα πρόβλημα. Όταν η μόνιμη επιτροπή έχει Χ και αποφασίζει, το 10% δεν μπορεί να τη δεσμεύει. Ή θα πρέπει να διαγράφονται, σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του οποίου την τήρηση την έχει ο επιμελητής, ο αναπληρωτής και τη μεγαλύτερη ευθύνη την έχει η Διοικούσα. Όσες πράξεις έχουν γίνει από τη Διοικούσα, διότι η Αντιπροσωπεία δεν το γνωρίζει, εγώ αυτή τη στιγμή πληροφορούμαι ότι έχουν αυξηθεί τα μέλη των Μ.Ε., δεν ξέρω αν το γνωρίζετε εσείς, εγώ δεν το γνώριζα, που ζω..., έτσι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν, ένα λεπτό, από τη στιγμή που αποφασίζει η Αντιπροσωπεία και κλείνει ο αριθμός, τόσες Μ.Ε., τόσα μέλη, από 'κει και πέρα όταν η Διοικούσα τα τόσα μέλη τα αυξάνει, η Αντιπροσωπεία από που το γνωρίζει αυτό συνάδελφε Μπριλάκι; Από πουθενά αν δεν ενημερωθεί από κάποιον, όπως έγινε αυτή τη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όχι, εγώ είπα όποιος θέλει να τοποθετηθεί, εγώ δεν το γνωρίζω συνάδελφε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εδώ είναι ο Πρόεδρος, Πρόεδρε παρακαλώ έχεις στείλει έγγραφο στο Προεδρείο της Αντιπροσωπείας όπου να λες ότι διαφοροποιείται το πλήθος αυτών που συμμετέχουν στις μόνιμες επιτροπές; Όχι, άρα δεν το γνωρίζει το Προεδρείο για να το θέσει θέμα του Σώματος.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Πρόεδρε επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ποιας διαδικασίας;

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Επί της τοποθετήσεως σου...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Δεν μπορείς να κάνεις τοποθέτηση, εγώ κλείνω, δεν τοποθετούμαι, κλείνω.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Δημιουργήθηκε θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όχι, δεν υπάρχουν θέματα, εγώ ρώτησα αν θέλει κάποιος να μιλήσει. Εδώ είναι ο Πρόεδρος, ο Πρόεδρος εκπροσωπεί τη Διοικούσα, εγώ ζω σε άλλο κόσμο, εντάξει..

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει, λοιπόν συνάδελφοι θέλετε να κρατηθεί το θέμα να ολοκληρωθεί, να έρθουν προς έγκριση και όλες οι άλλες τοποθετήσεις; Εντάξει; Διότι αυτοί οι άνθρωποι δεν είναι μέλη των Μ.Ε., να έρθουν όλοι μαζί.

Συνάδελφε Κρασανάκη να σου πω κάτι, μου έχει τύχει κάτω όταν ήταν ο Μανόλης Κατσιδονιώτης, μετά από 15 χρόνια, να έρθει συνάδελφος και να κάνει αίτηση και ζητάει βεβαίωση ότι ήταν στην τάδε Μ.Ε. το 1900 τόσο, γιατί το κάνει αυτό; Και ποιος είναι εις θέση να γνωρίζει αύριο εάν αυτοί ήταν μέλη, επειδή κάνανε μια αίτηση; Συμμετείχαν, δεν συμμετείχαν, διαγράψατε κανέναν; Την περασμένη θητεία υπήρχε πρόταση από επιμελητή Μ.Ε. να διαγραφούν και δεν υλοποιήθηκε ποτέ, η Διοικούσα δεν το έκανε.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εγώ το θέτω σε ψηφοφορία, αλλά υπάρχει άλλη πρόταση η οποία στέκει και αυτή η πρόταση. Στην επόμενη συνεδρίαση να το θέσει θέμα η Διοικούσα. Λοιπόν συνάδελφοι έκλεισε το θέμα.

Προχωρούμε στο επόμενο το οποίο είναι η ολοκλήρωση του Βορείου...

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Είπαμε θα έρθει στην ολότητα του, όλοι μαζί, θέλετε..., ένα λεπτό, ένα λεπτό συνάδελφοι, καμία αντίρρηση δεν έχω, Πρόεδρε συμφωνείς και φέρνετε μετά τα άλλα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει, άρα έκλεισε το θέμα.

ΘΕΜΑ 4^ο

Ολοκλήρωση του Βορείου
Οδικού Άξονα Κρήτης

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν προχωρούμε στο..., τι να την κάνεις; Α, έπ' αυτού, πουν' το; Μου το έφερες γραπτά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι παρακαλώ μπορείτε να καθίσετε;

Το 4^ο θέμα είναι ολοκλήρωση του βορείου..., συνάδελφοι θα με αναγκάσετε να διακόψω και να φύγω. Παρακαλώ έρχεστε, καθίστε δύο ώρες, ακούστε, δεν θέλετε να ακούσετε; Θέλετε να συζητήσετε; Περάστε έξω, αφήστε τους άλλους να ακούνε.

Ολοκλήρωση του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ). Πριν μπούμε στο θέμα θέλω να σας ενημερώσω ότι 30 Ιανουαρίου 2008 αν θυμάστε, το είχαμε αναφέρει, τότε που συζητούσαμε αν θα έπρεπε να γίνει μια κοινή συνεδρίαση των δύο τμημάτων, του Τμήματος Δυτικής Κρήτης και του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης. Λοιπόν εδώ έχω την απόφαση που έλαβε το Περιφερειακό Συμβούλιο.

Έχετε υπόψη σας ποιοι απαρτίζουνε το Περιφερειακό Συμβούλιο; Το Περιφερειακό Συμβούλιο..., λοιπόν τα παρόντα μέλη ήτανε Σεραφείμ Τσόκας, Σχοιναράκη Βαγγελιώ, Αρχοντάκης Γρηγόρης, Παπαδάκης Γεώργιος, Στρατάκης Αντώνιος, οι τέσσερις τελευταίοι είναι Νομάρχες της νήσου Κρήτης, ο Κουράκης Γιάννης Δήμαρχος Ηρακλείου, Βιρβιδάκης Κυριάκος Δήμαρχος Χανίων, Σπανουδάκης Ευάγγελος Πρόεδρος ΕΒΕΧ, εκπρόσωπος παραγωγικών τάξεων, κάτι τέτοιο γράφει, αναπληρωματικό μέλος, Πιταριδάκης Αντώνης Πρόεδρος Τ.Ε.Ε. Τμήματος Δυτικής Κρήτης εκπρόσωπος του Τ.Ε.Ε., Καμπιτάκης Κωνσταντίνος του ΓΕΩ/Τ.Ε.Ε., Λενταράκης Βασίλειος από το Οικονομικό Επιμελητήριο Δυτικής Κρήτης, Τσατσάκης Αριστείδης Γενικός Σύμβουλος ΑΔΕΔΥ, Βλαχάκης Πέτρος μέλος της ΠΑΣΕΓΕΣ, του Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΑΣΕΓΕΣ, Φραγκονικολάκης Νικόλαος προϊστάμενος τμήματος τεχνικών και υγειονομικών επιθεωρήσεων Χανίων, εκπρόσωπος ΣΕΠΕ, Κοτζάκη – Περικάκη Αγγελική προϊσταμένη περιφερειακής Διεύθυνσης, εκπρόσωπος του ΟΑΕΔ.

Ο μόνος Βουλευτής ο οποίος ήταν παρών ήτανε ο Αυγενάκης ο Λευτέρης και υπήρχαν και εκπρόσωποι φορέων οι οποίοι ορισμένοι ταυτίζονται, δηλαδή ο Καστρινάκης Νικόλαος Πρόεδρος του Συνδέσμου ΤΕΔΚ Κρήτης, ο Αρχοντάκης Γρηγόρης που σας είπα εκπρόσωπος της ΕΝΑΕ, Βιρβιδάκης Κυριάκος εκπρόσωπος ΚΕΔΚΕ, Κουράκης Γιάννης εκπρόσωπος ΕΣΔΑΚ, Γρυσποράκης Ιωακείμ Πρύτανης Πολυτεχνείου Κρήτης, Χατζηιωσήφ εκπρόσωπος ΤΕΙ, Αγαπάκης Γεώργιος Διευθυντής ΒΟΑΚ.

Και παρέστησαν ο Καπετανάκος Νικόλαος σύμβουλος Γενικού Γραμματέα επί τεχνικών θεμάτων, οι Δήμαρχοι της Κρήτης, υπηρεσιακοί παράγοντες.

Λοιπόν, το θέμα της ημερησίας διάταξης ήταν το οδικό δίκτυο της Κρήτης, κατέληξαν στην εξής απόφαση. Η Κρήτη αποτελεί μια ευρωπαϊκή περιφέρεια με ιδιαίτερα νησιωτικό γεωγραφικό ανάγλυφο. Έχει ανάγκη από σύγχρονες υποδομές για να διασφαλίσει τα βασικά σημαντικά σημεία σύγχρονης ανάπτυξης μέσα στην ευρωπαϊκή και παγκόσμια κοινότητα, ταυτόχρονα είναι αναγκαίο να πετύχουμε την ισόρροπη ανάπτυξη της.

Για τους λόγους αυτούς είναι αναγκαίο η Κρήτη να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, που δημιουργεί προϋποθέσεις και προοπτικές ώθησης της ανάπτυξης. Αυτό όμως προϋποθέτει την εμπλοκή του ΥΠΕΧΩΔΕ και την πολιτική βούληση της κεντρικής διοίκησης.

Το σημερινό θέμα οδικό δίκτυο της Κρήτης επιβάλλει να περιλαμβάνει, την επαρκή, σύγχρονη, και ασφαλή σύνδεση του δυτικότερου με το ανατολικότερο άκρο της Κρήτης με την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ ως αυτοκινητοδρόμου ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Δεύτερο, ένα νότιο οδικό άξονα με ολοκληρωμένο πλέγμα καθέτων συνδέσεων με το βορρά, με τους απαραίτητους κόμβους και τις συνδέσεις με τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και τα νοσοκομεία, φράση που αναφέρεται και στο προηγούμενο. Δηλαδή ο Βόρειος Οδικός Άξονας και ο νότιος θα πρέπει να ενώνονται με τις βασικές πύλες εισόδου, αλλά και με τα νοσοκομεία.

Τρίτον, αναβάθμιση του επαρχιακού οδικού δικτύου σε κάθε νομό, αφού το δίκτυο αυτό αποτελεί το βασικό οδικό δίκτυο που χρησιμοποιούν οι απλοί πολίτες και μάλιστα της ενδοχώρας.

Για το λόγο αυτό επιβάλλεται:

Πρώτον, η εκπόνηση μελέτης από το ΥΠΕΧΩΔΕ προκειμένου να διερευνηθούν οι τρόποι χρηματοδότησης, ούτως ώστε να υλοποιηθεί το συντομότερο δυνατό διάστημα και με το λιγότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

Δεύτερον, η αντίστοιχη στήριξη της περιφέρειας και των αυτοδιοικητικών οργάνων, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της τελευταίας νομοθεσίας για τη συντήρηση του οδικού δικτύου. Αναφέρεται και η νομοθεσία.

Τρίτον, συμφωνήσαμε εδώ με τους Νομάρχες και τους Δημάρχους να δημιουργηθεί και μια ομάδα η οποία θα παρακολουθεί το όλο θέμα. Η πρόταση είναι η βασική να συμμετέχουν οι Νομάρχες, οι Πρόεδροι των ΤΕΔΚ με τους εκπροσώπους τους και όπου χρειάζεται πολιτική παρουσία να υπάρχει πολιτική παρουσία.

Και φυσικά μπήκε στη μέση ο Καμπιτάκης, και βέβαια θα πρέπει να μπει και ο τεχνικός σύμβουλος που είναι το Τεχνικό Επιμελητήριο, αυτό ήτανε πρόταση του Προέδρου.

Ένα λεπτό να δούμε τι είπε ο Πιταριδάκης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι.

Λοιπόν κάνει μια παρέμβαση ο Πιταριδάκης και είπε το εξής, συμφωνώ σε όλα, δηλαδή στο εισαγωγικό κ.λ.π., αλλά ξεχάσαμε για μένα τουλάχιστον κ. Πρόεδρε, κ. Γενικέ, ότι εκτός από τη μελέτη που ζητάμε από το ΥΠΕΧΩΔΕ κ.λ.π. για να δεσμευτεί και όλα τα υπόλοιπα που λέτε, δεν μπορούμε να μην ζητήσουμε και το ανέλυσμα επαρκώς νομίζω και τη μέγιστη συμμετοχή και ένταξη του για το ΒΟΑΚ, τώρα μιλάω στο τομεακό επιχειρησιακό πρόγραμμα προσπελασιμότητας, δεν αναιρεί...

Αυτή τη διεκδίκηση επανέλαβα και την ανέλυσμα όσο μπορούσα, σήμερα δεν πρέπει να την υποστείουμε, δεν έχει τελειώσει.

Λοιπόν, βασικά η πρόταση τους ήτανε αυτή που σας διάβασα και όπου τίθεται θέμα ότι πρέπει στην υλοποίηση αυτής της απόφασης να είναι και εκπρόσωπος του Τ.Ε.Ε..

Τώρα πως θα εκλεγεί αυτός ο εκπρόσωπος του Τ.Ε.Ε. είναι άγνωστο, γιατί ο ΒΟΑΚ ξεκινάει από τη μια άκρη της Κρήτης και φτάνει στην άλλη. Υπάρχει ήδη ειλημμένη απόφαση το πώς θα γίνει αυτό, ένας εκπρόσωπος. Έτσι το λέει μέσα τουλάχιστον να είναι και ο εκπρόσωπος του Τ.Ε.Ε..

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Απόφαση είναι, απόφαση είναι αυτή, απόφαση που πήρε το Περιφερειακό Συμβούλιο. Τώρα αν είναι υλοποιήσιμη ή όχι, αν την υλοποιήσει ή όχι είναι άλλο θέμα, είναι θέμα δικό τους.

Λοιπόν εγώ αυτά είχα να σας ενημερώσω εκ μέρους της πολιτείας τι έχει γίνει, από 'κει και πέρα τώρα το θέμα έχει μπει κατόπιν αιτήματος των συναδέλφων της ΔΚΜ, έχετε πάρει πριν κάτι μήνες όλοι την εισήγηση την οποία είχαν στείλει οι συνάδελφοι της ΔΚΜ, από 'κει και πέρα περισσότερα θα μας πει επί του θέματος ο συνάδελφος Αγαπάκης.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Τι χρόνο έχω Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Πόσο σου χρειάζεται;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Περίπου 15 λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τον έχεις.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ωραία, ευχαριστώ πολύ.

Λοιπόν συνάδελφοι θα κάνω έτσι μια γενική εισαγωγή, κατ' αρχήν να πω...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Δεν ξέρω ακούγομαι τώρα;

Λοιπόν κατ' αρχήν να πω το εξής, ότι η εισήγηση που είχε μοιραστεί πριν από κάμποσο καιρό έχει αλλάξει σε κάποια σημεία, διότι τελικά η ιστορία του ΒΟΑΚ είναι μια δυναμική διαδικασία και πολλά πράγματα αλλάζουν.

Μάλιστα θα έλεγα ότι και με την επίσκεψη του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ εδώ προκύψανε κάποια καινούργια δεδομένα τα οποία θα τα αναλύσουμε στην πορεία, επομένως μην απορησετε εάν δείτε κάποια καινούργια και διαφορετικά στοιχεία απ' αυτά τα οποία ήδη ενδεχομένως έχουν διανεμηθεί.

Λοιπόν, κατ' αρχήν μια γενική τοποθέτηση περί ΒΟΑΚ, λίγο – πολύ τα ξέρουμε, αλλά απλώς να επαναλάβουμε κάποια πράγματα. Ο ΒΟΑΚ όπως ξέρουμε όλοι ξεκινάει από το Καστέλλι Κισσάμου, σταματάει στη Σητεία, είναι μέρος του λεγόμενου διευρωπαϊκού δικτύου, έχει συνολικό μήκος περίπου 312 χιλιόμετρα. Με την ολοκλήρωση του 3^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου θα έχουν κατασκευαστεί στον ΒΟΑΚ οδικά τμήματα συνολικού μήκους 47,7 χιλιόμετρα. Από αυτά τα 25,2 αφορούν οδό με διατομή διπλού κλάδου, δηλαδή τετράιχνη οδός με διαχωριστικό στηθαίο στη μέση, ενώ 22,5 χιλιόμετρα αφορούν οδό με διατομή μονού κλάδου, δηλαδή δίιχνη οδό.

Με το 2^ο Κοινοτικό Πλαίσιο κατασκευάστηκαν οδικά τμήματα διπλού κλάδου συνολικού μήκους 15,75 χιλιόμετρα, που μαζί με αυτά

που υλοποιούνται με το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο, θα έχουν συνολικό μήκος οδού, με διατομή διπλού κλάδου περίπου 41 χιλιόμετρα.

Τα τμήματα αυτά είναι η παράκαμψη Ηρακλείου 27 χιλιόμετρα, η παράκαμψη Ρεθύμνου 6 χιλιόμετρα και η παράκαμψη Χανίων 8 χιλιόμετρα. Το τελευταίο κομμάτι του διπλού κλάδου που κατασκευάζεται τώρα είναι το γνωστό αεροδρόμιο – ΚΤΕΟ, και για το οποίο σήμερα ίσως ενδεχομένως να ακούσατε και στις ειδήσεις ότι είχαμε ένα πρόβλημα με τις απαλλοτριώσεις, που είναι ένα άλλο μεγάλο θέμα που αφορά τα έργα και κάποια άλλη στιγμή θα το συζητήσουμε γενικότερα πιστεύω.

Λοιπόν, στο 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο επίσης έχουν ενταχθεί οι μελέτες οδικών τμημάτων του ΒΟΑΚ από το μέτρο 3.6 του επιχειρησιακού προγράμματος ΟΑΛΑΑ, Οδικοί Άξονες Λιμένες Αστική Ανάπτυξη, συνολικής δαπάνης μέχρι σήμερα περίπου 23 εκατομμύρια ευρώ, που μαζί με δαπάνη άλλων 3,5 εκατομμυρίων ευρώ από άλλους πόρους εκπονούνται μελέτες οδικών τμημάτων συνολικού μήκους περί τα 135 χιλιόμετρα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε κάτι το οποίο πάρα πολλοί συνάδελφοι είτε εργαζόμενες υπηρεσίες, είτε μελετητές το γνωρίζουν. Επισημαίνουμε το εξής, ότι υπάρχει ένα πρόβλημα και πρέπει να επιταχυνθούν και να συντομευτούν οι απαιτούμενες διαδικασίες περιβαλλοντικών, αρχαιολογικών και άλλων αδειοδοτήσεων, που πολλές φορές δημιουργούν υπερβολικές και ανυπέρβλητες θα έλεγα μερικές φορές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση και έγκριση των μελετών, με άμεση συνέπεια φυσικά στην αντίστοιχη εκταμίευση κοινοτικών πόρων, ωρίμανση έργων και δημοπράτηση των αντίστοιχων έργων. Αυτό είναι ένα σοβαρό και κρίσιμο σημείο στην όλη υπόθεση.

Άλλωστε, ένα σχόλιο μόνο να κάνω, το οποίο το ζούμε και εμείς, και πολλοί μελετητές το ζουν, υπάρχουν αδειοδοτήσεις που καθυστερούν ένα – ενάμισι χρόνο, τρεις μήνες σε κάθε Υπουργείο, τέσσερα Υπουργεία για να υπογράψουν τριάντα υπογραφές μια απόφαση περιβαλλοντικών όρων, σοβαρό και κρίσιμο θέμα.

Λοιπόν με βάση τώρα τις εκτιμήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων της προκαταρκτικής μελέτης του ΒΟΑΚ, υπάρχει μια προκαταρκτική μελέτη από τη μια άκρια έως την άλλη. Το οδικό τμήμα από Χανιά έως Άγιο Νικόλαο Λασιθίου θα πρέπει να μελετηθεί και να κατασκευαστεί με διατομή διπλού κλάδου, δηλαδή η γνωστή διατομή Α4 ΝΣ για τους μελετητές, της εγκυκλίου 41, πλάτους 22,25. 22,25 το συνολικό πλάτος, 10,70 ο κάθε κλάδος, δύο λωρίδες, μία ΛΕΑ σε κάθε κατεύθυνση και μία διαχωριστική νησίδα στο μέσον.

Τα υπόλοιπα οδικά τμήματα Άγιος Νικόλαος, Σητεία και Χανιά, Κολυμπάρι, Καστέλλι Χανίων, θα πρέπει να μελετηθούν και αυτά με διατομή διπλού κλάδου, και αν οι πόροι που θα διατεθούν, όταν και αν διατεθούν επαρκούν, σε πρώτη φάση να κατασκευαστεί ο ένας κλάδος. Εάν επαρκούν, τότε υπάρχει η δυνατότητα εκτελέσεως και του δεύτερου κλάδου.

Τώρα μετά την ολοκλήρωση του 3^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου, δηλαδή αφού τελειώσουν όλα τα έργα του Γ΄ ΚΠΣ, για να ολοκληρωθεί ο ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο Χανίων έως και τη Σητεία Λασιθίου, θα απαιτηθούν επιπλέον δαπάνες για μελέτες, απαλλοτριώσεις και κατασκευές περίπου 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ, όπως έχει προκύψει από μία ανάλυση που τελείως επιγραμματικά θα σας αναφέρω ότι, για να ολοκληρωθεί το

τμήμα Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος πέραν των τμημάτων τα οποία έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται απαιτούνται 310 εκατομμύρια, το Ηράκλειο – Ρέθυμνο 335, το Ρέθυμνο – Χανιά 240 είναι πιο εύκολο αυτό το κομμάτι και τα υπόλοιπα οδικά τμήματα τόσο στα Χανιά όσο και στο Λασιίθι, 540.

Το Λασιίθι βέβαια έχει ιδιαίτερες δυσκολίες λόγω του εδάφους και των κατασκευών που απαιτούνται σήραγγες κοιλαδογέφυρες κ.λ.π.

Εάν δούμε την ετήσια μέση ημερήσια κίνηση αυτοκινήτων, όπως έχουν καταγραφεί και υπολογιστεί, το Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος έχει μέση ετήσια ημερήσια κίνηση αυτοκινήτων 18.500 περίπου αυτοκίνητα σε ετήσια βάση. Το καλοκαίρι έχει μέχρι και 35.000, το χειμώνα έχει πολύ λιγότερα. Το Ηράκλειο – Ρέθυμνο 16.400, το Ρέθυμνο – Χανιά και αυτό πολύ ψηλά και μάλιστα συνεχώς ανεβαίνει αυτή η κίνηση και τα υπόλοιπα οδικά τμήματα με ένα μέσο όρο περίπου...

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Πήγαινε – έλα είναι αυτοί οι αριθμοί;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Κινήσεις, καταγραφόμενες κινήσεις, διελεύσεις,

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Συγγνώμη πήγαινε – έλα ή...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Οποιοσδήποτε κινήσεις το εικοσιτετράωρο, μπορείς να πας και να γυρίσεις, καταγράφεται δύο φορές.

Λοιπόν η μικρότερη κίνηση που έχει παρατηρηθεί είναι στο τμήμα Παχιά Άμμος – Σητεία με 4.300 για το 2008 και περίπου 5.000 για το 2018.

Λοιπόν, όπως προκύπτει λοιπόν από την ανάλυση αυτή που έχει γίνει, το σύνολο της δαπάνης για να κατασκευαστούν αυτά τα τμήματα είναι της τάξης του 1,5 δις, δηλαδή περίπου 500 δις δραχμές σε παλιό νόμισμα.

Τώρα θα ήθελα λίγο να δούμε τι έχει προταθεί μέχρι τώρα μέσω του ΕΣΠΑ, το καινούργιο πρόγραμμα. Το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο τελειώνει σε ένα χρόνο, κάποια βέβαια έργα πάνε γέφυρες, αυτό είναι μια άλλη υπόθεση. Να δούμε το ΕΣΠΑ τι περιλαμβάνει, και από 'κει και πέρα να αξιολογήσουμε τι μπορεί να γίνει και τι δεν μπορεί να γίνει.

Το επιχειρησιακό πρόγραμμα ενίσχυση της προσπελασιμότητας, το γνωστό ΕΠΕΠ, σιγά – σιγά θα γίνει πιο γνωστό, το οποίο αντικαθιστά ουσιαστικά το ΕΠΟΑΛΑ έχει προϋπολογισμό 7,4 δις, ένα νούμερο που φαντάζει μεγάλο αλλά που μέσα εκεί θα δούμε πόσα άλλα πράγματα περιέχονται και δεν είναι μόνο τομεακό το ΥΠΕΧΩΔΕ, είναι τομεακό δύο Υπουργείων ΥΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών.

Η συνολική δημόσια δαπάνη λοιπόν είναι 7,4 με 13 άξονες προτεραιότητας, όπου στους άξονες αυτούς περιλαμβάνονται οδικές μεταβολές διευρωπαϊκό και διαπεριφερειακό δίκτυο, σιδηροδρομικά δίκτυα, λιμάνια, αεροδρόμια κ.λ.π.

Τώρα θα επικεντρώσω την προσοχή μου σε δύο απ' αυτούς τους άξονες επειδή οι άξονες αυτοί, δηλαδή ενώ έχει 13 άξονες που περιλαμβάνουν μέσα διάφορα έργα, οι δύο απ' αυτούς περιλαμβάνουν οδικά έργα.

Λοιπόν, ο άξονας Α' οδικές μεταφορές διευρωπαϊκό και διαπεριφερειακό δίκτυο χρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ, Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Έχει συνολική χρηματοδότηση 1,45

δισ, θέλω να προσέξουμε λίγο τα νούμερα, 1,45 δισ και ποσοστό κοινοτικής συνδρομής 75%, δηλαδή από αυτά τα λεφτά το 75% είναι κοινοτικά χρήματα.

Στον άξονα αυτό περιλαμβάνονται έργα οδικών αξόνων όπως, προσέξτε τώρα εδώ, τι περιλαμβάνονται; Ελευσίνα, Κόρινθος, Πάτρα, Πύργος, Τσακώνα, είναι η συμμετοχή, η δημόσια συμμετοχή, δηλαδή κρατική και κοινοτική, για το έργο παραχώρησης. Ήδη ένα μέρος των χρημάτων έχει πληρωθεί από το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο, πάει γέφυρα το έργο αυτό, και ένα άλλο σημαντικό μέρος πληρώνεται απ' αυτό το πρόγραμμα.

Να θυμίσω μόνο ότι, η δημόσια δαπάνη συμμετοχής σ' αυτό το έργο παραχώρησης ήταν 550 εκατομμύρια. Αυτή τη στιγμή δεν γνωρίζω πόσα θα πληρωθούν από το 3^ο πακέτο και πόσα θα πάνε στο ΕΣΠΑ μέσα στο 1,45.

Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα – Σπάρτη, επόμενο έργο παραχώρησης, 330 εκατομμύρια ήτανε συνολικά η δημόσια δαπάνη για το έργο, εκτός δηλαδή απ' αυτά τα οποία θα βάλουν οι τράπεζες και οι παραχωρισιούχοι και αυτό ένα μέρος από το 3^ο πακέτο και το υπόλοιπο μέσα από 'δω. Ιονία οδός τα ίδια 330, όχι όλα από 'δω, ένα μέρος.

Τέταρτο έργο που προτείνεται ήδη στον άξονα αυτό προτεραιότητας των οδικών μεταφορών, κατασκευή και αναβάθμιση του ΒΟΑΚ κατά τμήματα και ενδεικτικά λέει μέσα, παράκαμψη Καστελλίου, Βρύσες Γεωργιούπολης, Φόδελε Λινοπεράματα, Παχιά Άμμος, Καβούσι, Αυχήν Αγκαθιάς, είναι κάποια έργα ενδεικτικά με βάση τις μελέτες που είχαν προκηρυχτεί από το μέτρο 3.6 που λέγαμε πριν.

Επόμενο έργο που είναι πάλι σ' αυτό τον άξονα, ΝΟΑΚ, ολοκλήρωση της κατασκευής του..., εδώ δεν αναφέρεται δαπάνη, ο ΝΟΑΚ, ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος Αγία Βαρβάρα – Άγιοι Δέκα, κατασκευή κατά τμήματα του οδικού τμήματος Άγιοι Δέκα – Βιάννος – Ιεράπετρα – Παχιά Άμμος.

Επόμενο έργο πάλι στο ίδιο πρόγραμμα, στον ίδιο άξονα, συνδετήριοι οδοί της Ιονίας Οδού με την Πρέβεζα και τη Λευκάδα. Σας διαβάζω για να δούμε πόσα έργα..... **(αλλαγή κασέτας)**

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...βελτίωση της εθνικής οδού, συνδέσεις παράκαμψης Πάτρας με την πόλη και το λιμάνι, αποπεράτωση του κάθετου άξονα Κομοτηνή – Νυμφαία. Αυτά τα έργα, θα παρακαλούσα μόνο λίγο προσοχή, αυτά τα έργα είναι όλα ενταγμένα στον άξονα προτεραιότητας...

Λοιπόν αυτά τα έργα που σας διάβασα τελείως επιγραμματικά, χωρίς να αναφέρεται επιμέρους το καθένα πια θα είναι η χρηματοδότηση του, είναι ενταγμένα στον άξονα προτεραιότητας Α' οδικές μεταφορές διευρωπαϊκό δίκτυο και διαπεριφερειακό δίκτυο. Είπαμε με χρηματοδότηση συνολική 1,45 δισ.

Πάμε στον άξονα Ζ' οδικές μεταφορές, διευρωπαϊκό δίκτυο, χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής. Δηλαδή το επιχειρησιακό πρόγραμμα ΕΠΕΠ, Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας, έχει 13 άξονες από τους οποίους μας ενδιαφέρουν οι δύο. Δεν μας ενδιαφέρουν τα σιδηροδρομικά δίκτυα που είναι μέσα, δεν μας ενδιαφέρουν τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, τα σιδηροδρομικά δίκτυα, κάποιες παρεμβάσεις για περιβαλλοντικές ενέργειες κ.λ.π.

Λοιπόν πάμε στον άξονα Ζ΄ τώρα, οδικές μεταφορές, διευρωπαϊκό δίκτυο, έχει ένα παρόμοιο τίτλο, απλώς αυτός ο άξονας χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής και όχι από το ΕΤΠΑ.

Να θυμίσω το εξής, ότι και μέχρι τώρα τα έργα που γινόντανε ήτανε από το ΕΤΠΑ, το φράγμα Αποσελέμη παράδειγμα από το Ταμείο Συνοχής, συνήθως το Ταμείο Συνοχής χρηματοδοτεί περιβαλλοντικά έργα, αλλά δεν δεσμεύει να χρηματοδοτήσει και έργα υποδομών. Απ' ότι παρατήρησα σε ένα πίνακα που υπάρχει μέσα στο ΕΠΕΠ, τα έργα του Ταμείου Συνοχής είναι κυρίως έργα της βόρειας Ελλάδας απ' ότι κατάλαβα.

Λοιπόν αναφέρω τώρα εδώ, η συνολική χρηματοδότηση του άξονα προτεραιότητας Ζ΄, δηλαδή που είναι ενταγμένο στο Ταμείο Συνοχής, είναι 1,46 δις, περίπου το ίδιο με το άλλο, με πάλι κοινοτική χρηματοδότηση 75%.

Και εδώ περιλαμβάνονται τα εξής έργα, έτσι για να έχουμε μια εικόνα, αποπεράτωση του ΠΑΘΕ στο τμήμα Στυλίδα – Ράχες Ημαθίας, σας θυμίζει τίποτα αυτό; Έργο παραχώρησης κύριοι, η συμμετοχή η δημόσια. Αποπεράτωση Μαλλιακός – Κλειδί, Σχηματάρι – Χαλκίδα, το Σχηματάρι – Χαλκίδα για όσους ξέρουν έχει μπει ουρά στο έργο παραχώρησης της Ιονίας Οδού.

Αναβάθμιση αυτοκινητοδρόμου Κλειδί – Πολύκαστρο – Εύζωνοι, αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού έχει κάποια υπόλοιπα, κάτι δρόμους προς τις Σέρρες και κάτι άλλα.

Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης, άλλο έργο παραχώρησης που πληρώνεται ένα μέρος της δημόσιας δαπάνης από 'δω, και αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδος, Ε65.

Βλέπουμε ότι φιγουράρουν πάρα πολλά έργα παραχωρήσεων μέσα εδώ, από τα οποία πληρώνεται η δημόσια δαπάνη τους από 'δω μέσα, από το 1,45 δις.

Εδώ δεν περιλαμβάνεται έργο δικό μας στην Κρήτη, οδικό έργο, έτσι; Οι υπόλοιποι άξονες προτεραιότητας όπως είπαμε πριν αφορούν σιδηροδρομικά έργα, λιμάνια, αεροδρόμια, περιβαλλοντική διαχείριση δικτύων μεταφορών κ.λ.π., κ.λ.π., έχω ένα πίνακα εδώ που κάνει αυτή την κατανομή. Και αν θυμάστε συνάδελφοι και Πρόεδρε είχα κάνει μια ερώτηση όταν είχαμε πάει εκεί στην αίθουσα, γιατί θυμόμουνα..., είχαμε πάει έξω, θυμόμουνα τα νούμερα, αυτά τα ποσά το 1,5 κ.λ.π. αν αυτά είναι τελεσίδικα, διότι απ' ότι βλέπουμε στοιβάζονται αρκετά έργα μέσα σ' αυτή την ιστορία και πετάχτηκε μια κυρία εκεί, στέλεχος του ευρωπαϊκού φόρουμ εκεί πέρα α, ναι, τι είναι αυτά που λέτε λέει; Εμείς θέλουμε..., πάτε να μειώσετε τα έργα περιβάλλοντος; Το θυμάστε συνάδελφοι που ήσασταν εκεί; Και χειρότερα, και χειρότερα, πάτε να μειώσετε το αντικείμενο του περιβάλλοντος;

Εγώ το είπα με την εξής απλή έννοια, γνωρίζοντας ότι όλα αυτά τα έργα στοιβάζονται σ' αυτά τα ποσά, δηλαδή για οδικά έργα από το ΕΣΠΑ θα δοθούν 3 δις, αυτά θα δοθούν και περιμένουν όλοι αυτοί να πάρουν.

Λοιπόν αυτά έτσι σαν μια ενημέρωση με τα μέχρι τώρα δεδομένα του ΕΣΠΑ, πιθανόν αυτά τα νούμερα να αλλάξουν ενδεχομένως, αλλά όλα αυτά όπως ξέρετε καθορίζονται από το Υπουργείο Οικονομίας. Έχω εδώ μια κατανομή, εν πάση περιπτώσει αν κρίνετε σκόπιμο να πούμε κάτι περισσότερο και για τους άλλους άξονες μετά.

Τώρα ερχόμαστε στις επίσημες ανακοινώσεις του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ ο οποίος ήρθε στις 26 Μαΐου στο Ηράκλειο και αναφέρθηκε για

το ΒΟΑΚ, αναφέρθηκε επίσης και για άλλα έργα, αεροδρόμιο κ.λ.π., εγώ θα σταθώ μόνο στο σκέλος που αφορά το ΒΟΑΚ. Ανέφερε λοιπόν τότε ότι το τμήμα Χανιά – Άγιος Νικόλαος είναι γνωστό ότι έχει τη μεγαλύτερη κίνηση και έχει μήκος περίπου 200 χιλιόμετρα, από τα οποία τα 41 χιλιόμετρα θα είναι ολοκληρωμένα με διατομή αυτοκινητοδρόμου δύο λωρίδες συν ΛΕΑ 22,25 που λέγαμε πριν με τη λήξη του Γ΄ Κ.Π.Σ., το είπαμε πριν.

Αυτή την περίοδο στο ΒΟΑΚ μελετούνται οδικά τμήματα 135 χιλιόμετρα, ενώ σύντομα ανέφερε ότι θα προστεθούν άλλα 15, δηλαδή συνολικά 150 χιλιόμετρα θα μελετηθούν στο Βόρειο Οδικό Άξονα από χρηματοδότηση του 3^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου, το οποίο δεν λήγει 31/12/08, λήγει το '09 και κάποια απ' αυτά πάνε και γέφυρες, όλα τα μεγάλα έργα του 3^{ου} πακέτου πάνε γέφυρες στο 4^ο.

Λοιπόν, στην 4^η προγραμματική περίοδο ανέφερε πάλι στην ανακοίνωση του ο Υπουργός έχουν ενταχθεί 80 χιλιόμετρα, τα οποία θα κοστίσουν πάνω από 400 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς να συνυπολογίζεται το κόστος των απαλλοτριώσεων. Για άλλα 30 χιλιόμετρα, δηλαδή συνολικά 110, θα καταβληθεί προσπάθεια να χρηματοδοτηθούν και αυτά και να ολοκληρωθούν μέχρι το 2013. Παράλληλα στο ΝΟΑΚ προωθούνται έργα συνολικού προϋπολογισμού άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ συν το κόστος των απαλλοτριώσεων.

Αυτό είναι ένα μέρος της ανακοίνωσης του Υπουργού που είπε το τι προγραμματίζει για τα τομεακά αυτά που διαβάσαμε πριν και τα οποία, χωρίς να θέλω να πω πολλά λόγια, διαβάζοντας τη στοίβα αυτή των έργων δεν μπορώ να πω ότι είναι το ποσό πάρα πολύ μεγάλο, αλλά αν συγκρίνουμε το τι είχαμε πάρει στο 2^ο Κοινοτικό Πλαίσιο, το τι είχαμε πάρει στο 3^ο, 120 στο δεύτερο, 177 στο τρίτο, είναι μια καλύτερη εξέλιξη αλλά δεν λύνει βέβαια και τελείως το πρόβλημα.

Με βάσει λοιπόν όλα τα προαναφερόμενα είναι προφανές ότι στα πλαίσια της επόμενης χρηματοδοτικής περιόδου, δηλαδή αυτής που ήδη έχει αρχίσει 2007 – 2013 του ΕΣΠΑ, ότι είναι δύσκολο να καλυφτεί το σύνολο της δαπάνης των 1,5 δις ευρώ που απαιτεί ο ΒΟΑΚ για να ολοκληρωθεί.

Αυτό οδηγεί στον προβληματισμό, απλώς προβληματισμό ότι ενδεχομένως θα πρέπει να εξεταστούν, λέω ενδεχομένως, και άλλοι τρόποι κατασκευής των οδικών τμημάτων του ΒΟΑΚ όπως π.χ. παραχώρηση, ύστερα από σχετική οικονομοτεχνική μελέτη. Εδώ να τονίσω κάτι, η παραχώρηση ούτε στόχος είναι, ούτε αυτοσκοπός είναι, ούτε απαραίτητη είναι και ούτε έχει κανείς καμιά πρεμούρα για να πει αυτό θέλουμε, προσωπικά σκασίλα μου μεγάλη, συγγνώμη για την έκφραση. Όμως πρέπει να δούμε που φτάνει το χέρι μας και τι μπορεί να γίνει.

Το ζητούμενο λοιπόν είναι ότι καμιά παραχώρηση δεν θέλουμε αν εξασφαλιστούν με άλλο τρόπο οι απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις, είναι απλό το θέμα. Όπως ανέγνωσε και προηγουμένως ο Πρόεδρος της Αντιπροσωπείας ήδη το Περιφερειακό Συμβούλιο, ήδη το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Κρήτης μας πρόλαβε συνάδελφοι, είμαστε σε υστέρηση και το λέω καλόπιστα, εσωτερικά το λέω. Το Περιφερειακό Συμβούλιο σε πρόσφατη συνεδρίαση νομίζω αρχές Μαρτίου, τέλος Φεβρουαρίου, ομόφωνα πρότεινε στο ΥΠΕΧΩΔΕ τη διερεύνηση και άλλων χρηματοδοτικών τρόπων, το διάβαζα προχθές, προκειμένου ο

ΒΟΑΚ να ολοκληρωθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα συντάσσοντας μία σχετική μελέτη, οικονομοτεχνική μελέτη.

Είναι δηλαδή σαν να λέμε..., κατ' αρχήν να..., επειδή ήμουν παρών στη συνεδρίαση αυτή αλλά και σε άλλες συνεδριάσεις, το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Κρήτης τι είπε; Ακούστε, είπε κάτι πολύ λογικό, το οποίο θα δείτε τι προτείνω και εγώ και τι κρίνετε και εσείς, αφού κάνουμε 135 χιλιόμετρα γιατί δεν χρηματοδοτούνται όλα αυτά τα χιλιόμετρα με ένα μέσο κόστος περίπου 5 – 6 εκατομμύρια, 135 επί 5 – 6 είναι γύρω στα 800 – 900 εκατομμύρια. Το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης αυτό λέει, χρηματοδοτήστε μας με 900 εκατομμύρια και από 'κει και πέρα τα υπόλοιπα ελάτε κάτω να κάτσουμε να κάνουμε μια μελέτη να δούμε τι θα γίνει, τίποτα δεν αποκλείουμε, λέει το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης. Προς αυτή την κατεύθυνση και το Περιφερειακό Συμβούλιο, διάβασε ο Πρόεδρος ποιοι ήτανε εκεί, είπανε το ίδιο πράγμα με λίγο διαφορετικά λόγια.

Λοιπόν, είναι βέβαια αλήθεια εδώ, γιατί πρέπει να προβληματιστούμε, ειλικρινά συνάδελφοι εγώ το θέμα το πρότεινα στην παράταξη τη δικιά μου, αλλά το θέτω και με τη διπλή ιδιότητα που έχω, με την έννοια να προβληματιστούμε. Τίποτα δεν είναι δεδομένο στη σημερινή κατάσταση, σαν Τ.Ε.Ε. Ανατολικής Κρήτης να προβληματιστούμε πάνω σ' αυτό και να δούμε τι είναι πιο πρόσφορο.

Λοιπόν, ο ΒΟΑΚ έχει δυσκολίες, ακούστε με λίγο, έχει δυσκολίες, δεν είναι απλή υπόθεση. Οι ιδιαιτερότητες που έχει σε σχέση με τους άλλους βασικούς οδικούς άξονες, όπως λέγαμε Ιονία Οδός και διάφορα άλλα, είναι ότι έχει πολύ μεγάλο αριθμό ισόπεδων και ανισόπεδων κόμβων, έχει περίπου 50 κόμβους και κάποιος μπορεί να πει βρε παιδιά αυτό είναι τρύπιο, είναι κόσκινο, τι μιλάτε για παραχωρήσεις και τέτοια;

Λοιπόν, επίσης έχει άλλες ιδιαιτερότητες, όπως η διαφοροποίηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τμήμα σε τμήμα, μικρό φόρτο στο Λασίθι, μεγάλο φόρτο στο Ηράκλειο – Άγιο Νικόλαο, μικρό φόρτο Κολυμπάρι – Καστέλλι.

Επίσης υπάρχουν και κάποια άλλα προβληματάκια, όπως είναι η έλλειψη εναλλακτικής λύσης της κυκλοφορίας σε κάποιες περιπτώσεις. Η παραχώρηση δεν λειτουργεί πατάμε το κουμπί και τελειώσαμε, πρέπει να υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις.

Η ενδεχόμενη τώρα αδυναμία χρηματοοικονομικής απόσβεσης, γιατί όλη η ιστορία στην παραχώρηση είναι η χρηματοοικονομική απόσβεση, πως θα αποσβεστούν τα έξοδα. Σε εύλογο βάθος χρόνου ενδεχομένως να καθιστούν και δύσκολη την εφαρμογή της διαδικασίας της παραχώρησης συνολικά, είναι κάτι που δεν το έχουμε ψάξει.

Και εδώ θα σας πω ανοιχτά το εξής, εγώ πρότεινα στον Υπουργό τη διαδικασία της παραχώρησης, και αιτιολογώντας του την εξής σκέψη, με το δεύτερο πακέτο τι κάναμε; Κάναμε κάποια κομμάτια που σήμερα ερχόμαστε, τα ξαναμελετάμε, προκειμένου να τα αναβαθμίσουμε να πάνε διπλού κλάδου. Γούρνες – Χερσονήσος, σήμερα μελετάται αυτό το κομμάτι να μπει στο ΕΣΠΑ για να γίνει διπλού κλάδου. Τι κάναμε δηλαδή; Λύσαμε ένα πρόβλημα της Χερσονήσου για κάποιο διάστημα και ξαναρχόμαστε να λύσουμε ένα πρόβλημα με δυσκολότερη μορφή, διότι όπως ξέρετε έχει άνω διαβάσεις και άλλα δεσμευτικά προβλήματα. Δηλαδή όπως έλεγα και πριν, η έλλειψη προγραμματισμού διαχρονικά και διακομματικά οδήγησε την κατάσταση εκεί που την οδήγησε.

Λοιπόν, οφείλω να σας εκμυστηρευτώ και το εξής, ο Υπουργός ήτανε πολύ προβληματισμένος, μου λέει δεν είμαι σύμφωνος με την

παραχώρηση, μου το είπε προσωπικά, όμως προβληματίζομαι. Και όταν ήρθε εδώ και έκανε την ανακοίνωση το είπε αυτό, προβληματίζομαι και δεν είμαι έτοιμος να σας απαντήσω, θα έρθω άλλη φορά να σας πω για το θέμα αυτό εάν χρειάζεται. Λοιπόν ούτε εγώ αυτή τη στιγμή προτείνω ότι σώνει και καλά αυτό είναι.

Λοιπόν, ενδεχόμενα βέβαια, γιατί είπαμε πριν για κάποια προβλήματα, να υπάρχουν ή να προκύψουν επιμέρους ενιαία οδικά τμήματα, στα οποία υφίστανται οι παράμετροι εκείνες που μπορούν να καταστήσουν ικανά από οικονομοτεχνική άποψη, μπορούν να τα καταστήσουν ικανά, ώστε να αποτελέσουν αντικείμενο παραχώρησης είτε με διόδια, είτε με άλλα ανταλλάγματα, είτε με εκμετάλλευση παροδίων χρήσεων, είτε με αξιοποίηση δημοσίων εκτάσεων κ.λ.π., κ.λ.π., ενδεχόμενα είπα.

Επίσης ο ΒΟΑΚ παρουσιάζει αυξημένα τροχαία ατυχήματα, καθώς παρουσιάζει τάση αύξησης αντί μείωσης της τελευταία δεκαετία, επειδή:

- ▲ Πρώτον, πρόκειται για γεωμετρικά και κατασκευαστικά γερασμένο δρόμο που υλοποιήθηκε πριν 35 – 40 χρόνια περίπου.
- ▲ Έχει μεγάλο και συνεχώς αυξανόμενο κυκλοφοριακό φόρτο, λόγω του έντονα και ραγδαία αναπτυσσόμενου τουριστικού χαρακτήρα της βόρειας Κρήτης.
- ▲ Και τρίτον, η συντήρηση του μέχρι σήμερα, ως μην κρυβόμαστε, ήταν υποτυπώδης έως στοιχειώδης για να μην πω ανύπαρκτη. Και είναι ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα το θέμα της συντήρησης, το οποίο είναι γενικότερο πρόβλημα, όχι μόνο στο εθνικό δίκτυο αλλά και στο επαρχιακό δίκτυο και ορθά ο Πρόεδρος προηγουμένως ανέγνωσε ένα σημείο της ανακοίνωσης του Περιφερειακού Συμβουλίου το οποίο έλεγε, μας δώσατε κάποιες αρμοδιότητες και δεν μπορούμε να ανταποκριθούμε. Βέβαια οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις τις είχαν αυτές τις αρμοδιότητες και πριν.

Λοιπόν, για τους παραπάνω λοιπόν λόγους και με την προοπτική ο ΒΟΑΚ να ολοκληρωθεί σαν ενιαίος αυτοκινητόδρομος σε εύλογο ορατό μέλλον, δηλαδή τέλος της προγραμματικής περιόδου 2013 – 2015, κατά τα πρότυπα και των άλλων βασικών αξόνων της χώρας όπως είναι η Ιόνια Οδός, Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και άλλοι, πιστεύω ότι θα πρέπει να διερευνηθεί με τεχνικοοικονομική ανάλυση. Αν οδικά τμήματα όπως το Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος, το Ηράκλειο – Ρέθυμνο, το Ρέθυμνο – Χανιά επιμέρους ή συνολικά, σήμερα δεν έχουμε απάντηση γι' αυτό το πράγμα, κανείς δεν έχει απάντηση γι' αυτό το πράγμα, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο παραχώρησης, αν μπορούν.

Αυτό για να το εξετάσουμε έπρεπε να γίνει οικονομοτεχνική μελέτη, αυτό αποφάσισε το Περιφερειακό Συμβούλιο. ΥΠΕΧΩΔΕ κάλεσε μας μια μελέτη, που δεν κοστίζει πάνω από 150.000, άντε 200, να δούμε αυτό που συζητείται βγαίνει βρε παιδιά; Μπορεί να μη βγαίνει τίποτα ή μπορεί να βγαίνει μόνο το Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος, άρα αφήστε το στην άκρη.

Η τεχνική αυτή διερεύνηση είπαμε ότι μπορεί να γίνει από το ΥΠΕΧΩΔΕ με βάση στοιχεία που διαθέτει η ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ, προκαταρκτικές μελέτες, κυκλοφοριακούς φόρτους κ.λ.π., κ.λ.π.

Με βάση τις παραπάνω σκέψεις και προβληματισμούς εκτιμώ ότι η Αντιπροσωπεία του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ., και το Τ.Ε.Ε. ως θεσμικό όργανο και σύμβουλος της πολιτείας θα πρέπει να ζητήσει από το ΥΠΕΧΩΔΕ, τη

χρηματοδότηση των έργων όλων των μελετών που θα συνταχθούν για το ΒΟΑΚ, δηλαδή για τα 150 χιλιόμετρα μέσω του ΕΣΠΑ ή ακόμα και από εθνικούς πόρους. Λέμε θα μελετήσουμε τόσα κομμάτια, χρηματοδοτήστε όλα αυτά τα κομμάτια.

Επιτάχυνση και συντόμευση των απαιτούμενων διαδικασιών περιβαλλοντικών, αρχαιολογικών και άλλων αδειοδοτήσεων. Κρίσιμο σημείο, το είπαμε και πριν. Λέμε για 150 χιλιόμετρα αλλά είναι ένα λεπτό σημείο, το ξέρουν οι μελετητές, υπάρχουν διαδικασίες που κολλάνε σε αρχαιολογικές υπηρεσίες ή και σε περιβαλλοντικές υπηρεσίες, δεν αναφέρομαι σε τοπικό επίπεδο, ένα – ενάμισι και δυο χρόνια. Έχουμε αυτή τη στιγμή μελέτη σε εξέλιξη που είναι κολλημένη στο ΚΑΣ ενάμισι χρόνο.

Συνάδελφε Γιάννη Βαϊλάκη συμφωνείς νομίζω, ενάμισι χρόνο και δεν σας το κρύβω, βάζω πολιτικό μέσον να τη ξεμπλοκάρει και ακόμα δεν τα έχω καταφέρει, είναι μεγάλο πρόβλημα αυτό.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Πιθανόν.

Λοιπόν ενίσχυση..., ένα άλλο θέμα, είναι σημαντικό το θέμα αυτό, δηλαδή δεν μπορούμε να μιλάμε για μελέτες, δεν μπορούμε να μιλάμε για χρηματοδοτήσεις και στο τέλος να μείνουμε ξεροί, πρέπει να λυθούν αυτές οι διαδικασίες, πιο γρήγορα.

Οι περιβαλλοντικοί όροι σήμερα, στα δικά μας έργα θέλουνε 30 – 40 υπογραφές, τέσσερα Υπουργεία, το κάθε Υπουργείο θέλει τρεις μήνες και να τους παίρνεις και τηλέφωνο.

Λοιπόν, ενίσχυση των αντίστοιχων υπηρεσιών φορέων υλοποίησης τόσο των μελετών όσο και των κατασκευών με αντίστοιχο προσωπικό. Αυτά τα πράγματα θέλουνε και αντίστοιχη υποστήριξη.

Εκπόνηση της μελέτης τεχνικοοικονομικής διερεύνησης με προοπτική ο ΒΟΑΚ να ολοκληρωθεί συνολικά μέχρι το 2015. Αυτό που λέει το Περιφερειακό Συμβούλιο και αυτό που αναλύσαμε πριν, τίποτα παραπάνω.

Οργάνωση από κοινού με το Τ.Ε.Ε. Τμήμα Δυτικής Κρήτης ημερίδας, σε κάποια πόλη της Κρήτης, αυτό είναι ένα θέμα..., όπου θα αναπτυχθούν όλοι οι προβληματισμοί και οι προτάσεις των Τ.Ε.Ε. ούτως ώστε να προκύψει ένα συνολικό συμπέρασμα, όπου θα κληθεί και η πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ. Η ατζέντα έχει ανοίξει τώρα, έχει ασχοληθεί ο ίδιος ο Υπουργός, ο Υφυπουργός κ.λ.π., έχει δεσμευτεί ότι θα επανέλθει στο θέμα αυτό σύντομα και νομίζω ότι είναι κατάλληλο το timing το Τ.Ε.Ε. να τοποθετηθεί πάνω σ' αυτά τα θέματα και να γίνει και ταυτόχρονα μία κοινή οργάνωση με το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης, όπου θα αναπτυχθούν συμπεράσματα και τα οποία θα διαβιβαστούν στο ΥΠΕΧΩΔΕ.

Δεν σας κρύβω συνάδελφοι το εξής απλό, όλα αυτά εγώ τα έχω εισηγηθεί σαν υπηρεσία, αλλά η υπηρεσία έχει μια συγκεκριμένη δυνατότητα, υπηρεσιακή, εντάξει αυτά είναι, το Τ.Ε.Ε. έχει μια άλλη δυνατότητα σαν θεσμικό όργανο.

Άλλωστε είχε γίνει και μια κοινή ομάδα εργασίας, υπό την αιγίδα της Περιφέρειας, από το Τ.Ε.Ε. Ανατολικής Κρήτης, το Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ., δεν ξέρω αν το θυμούνται κάποιοι. Το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης, τα Οικονομικά Επιμελητήρια και το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο, πέντε Τ.Ε.Ε. συμπράξανε και κάνανε μια ομάδα εργασίας, όπου αναφερότανε λίγο – πολύ αυτά αλλά πιο γενικά.

Με βάση αυτές τις σκέψεις συνάδελφοι, εγώ προσωπικά είμαι στη διάθεση σας για περαιτέρω διευκρινίσεις και οι προτάσεις αυτές που κατέθεσα ζητώ να τύχουν της στήριξης σας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Μια ερώτηση συνάδελφε πριν καθίσεις.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ευχαρίστως.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Θα πάμε στις ερωτήσεις, αλλά πριν καθίσεις, γιατί θέλω να το βγάλω φωτοαντίγραφο να τα μοιράσω. Στην εισήγηση που μας κάνατε τότε και ζητούσατε να μπει το θέμα, στις 14.02.2008, Καπετανάκη ακούς και εσύ τώρα; Λοιπόν μας είχατε κάνει ένα γραπτό αίτημα να μπει σε συζήτηση η ολοκλήρωση του Βορείου Οδικού Άξονα στις 14.02.2008. Στο τέλος αυτό που έχει μοιραστεί, αλλά επειδή δεν πιστεύω να τα κρατάει κανένας μαζί του, έχετε ένα σχέδιο απόφασης, το οποίο όμως δεν είναι ακριβώς όπως τα είπες εσύ.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Συμφωνώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Δηλαδή η πρόταση προς ψήφιση ποια θα είναι, αυτή ή την έχεις γραμμένη να τη βγάλουμε αντίγραφο;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Αυτή που έχω γράψει εδώ, την οποία θα την καταθέσω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Θα μου τη δώσεις να τη βγάλω ένα φωτοαντίγραφο, να τη μοιράσουμε μέσα να την έχουν μπροστά τους.

Μπορείς να καθίσεις, θα ξεκινήσουμε με ερωτήσεις από όλους, θα ξεκινήσουμε τώρα το στάδιο των ερωτήσεων και ανοίγει κατάλογος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν ανοίγει κατάλογος, Σφακιανάκη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ορίστε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ερωτήσεις, όχι τοποθετήσεις, ερωτήσεις. Βαϊλάκης, Κασαπάκης, άλλος ερώτηση θέλει να κάνει κανείς; Χωραφάς, Καραβελάκης, άλλος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τον είδα, άλλος; Λοιπόν σας διαβάζω αυτούς που θέλουν να ρωτήσουν. Σφακιανάκη, Βαϊλάκης, Κασαπάκης, Χωραφάς, Ινιωτάκης, Καραβελάκης, κλείνει ο κατάλογος, μη μου ζητήσετε μετά, Μαυρογιάννης. Λοιπόν, συνάδελφε Σφακιανάκη έχεις το λόγο.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: Συνάδελφοι είχα ζητήσει ήδη από προηγούμενη συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας να γίνει περισσότερη ανάλυση σ' αυτό το 1,5 δις που χρειάζεται ο δρόμος και απλά πρακτικά να εξηγηθεί πως γίνεται ο δρόμος με αυτά τα λεφτά, τι σημαίνει, σημαίνει τις σημερινές χαράξεις; Σημαίνει διαφοροποιημένες χαράξεις σε κάποια σημεία; Σημαίνει κόστος απαλλοτριώσεων; Θέλω μια περιγραφή πολύ πιο

αναλυτική και πρακτική που να λέει πως βγαίνουν αυτά τα κόστη και σε τι εικόνα αντιστοιχούνε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Βαϊλάκης.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Να ευχαριστήσω κατ' αρχάς το Γιώργο για την τόσο εμπειριστατωμένη του ανάλυση. Εμένα το δικό μου το ερώτημα είναι κάτι σχετικό με την παραχώρηση, αν μπορεί ο Γιώργος να μας εξηγήσει τη διοικητική της μορφή πως ακριβώς γίνεται, από ποιον παίρνεται η απόφαση και πως υλοποιείται; Όχι οικονομικά, αυτό το ξέρουμε, το καταλάβαμε, αλλά ποιος, και τι, και πως..., όλες αυτές δηλαδή οι παραχωρήσεις που ακούμε ότι έχουνε γίνει στην Ελλάδα επάνω παίρνονται από τη Βουλή ας πούμε; Είναι κάποια απόφαση της Βουλής; Πως γίνεται ας πούμε; Αυτό είναι το ένα θέμα.

Και όσον αφορά το 1,5 δις, η ερώτηση μου είναι η ίδια περίπου με τη Βάννα, αλλά ήθελα να την ολοκληρώσω. Απ' ότι κατάλαβα μάλλον η όλη ιστορία είναι μέχρι τον Άγιο Νικόλαο, από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι την άκρη της Κρήτης της υπόλοιπης τι προβλέπεται να γίνει; Και οι μελέτες που γίνονται τώρα είναι τετράιχνες με 22 – 25 ή παραμένει η παλιά διατομή όπως ήταν η βλακεία που κάναμε στο Γούρνες – Χερσόνησο και τώρα το ξανακάνουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Κασαπάκης.

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Εγώ θα κάνω μια απλή ερώτηση όσον αφορά τον υπό κατασκευή κόμβο τώρα της Παπαναστασίου, πως θα λειτουργήσει; Διότι στα απλά ελληνικά ξέρουμε, τώρα ερχόμαστε από τον Άγιο Νικόλαο, κατεβαίνουμε, μπαίνουμε στην Κνωσού ή από την Κνωσού μπαίνουμε και πάμε στον Άγιο Νικόλαο.

Στο υπό κατασκευή τώρα έργο, στην Παπαναστασίου στα φανάρια πως θα λειτουργήσει; Έτσι απλά για να καταλάβουμε..., γιατί έχει πολλές φορές ρωτηθεί και δεν ξέρω και εγώ τι να πω. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Χωραφάς.

ΧΩΡΑΦΑΣ: Δύο ερωτήματα θα ήθελα να θέσω εγώ, το πρώτο είναι αν γνωρίζουμε, αν γνωρίζει κάποιος, είτε ο συνάδελφος ο Αγαπάκης είτε ο Πρόεδρος, τι έχει γίνει μέχρι τώρα με την επιτροπή η οποία υποτίθεται ότι συστήθηκε από το Περιφερειακό Συμβούλιο, αν έχει ξεκινήσει το έργο, αν το έχει προχωρήσει σε ποιο στάδιο βρίσκεται, αν υπάρχει κάποια ενημέρωση;

Και το δεύτερο είναι για το κομμάτι του έργου που γνωρίζουμε ότι έχει πρόβλημα Άγιο Νικόλαο – Καλό Χωριό που έχει φύγει ο εργολάβος, τι γίνεται με τη χρηματοδότηση του; Θα ολοκληρωθεί από το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο; Χάθηκαν αυτά τα λεφτά από το 3^ο και θα μεταφερθεί στο 4^ο να πάρει από 'κει τα χρήματα; Τι ακριβώς συμβαίνει;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Ινιωτάκης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΣ: Συνάδελφοι, εγώ ήθελα να ρωτήσω το Γιώργο, γιατί δεν εξετάζεται καθόλου το ενδεχόμενο νέας χάραξης; Ήδη έχει ακουστεί από πολλούς συναδέλφους ότι ο ΒΟΑΚ έχει κλείσει σαν δρόμος, ό,τι ήτανε να προσφέρει το έχει προσφέρει, και όσα χρήματα και αν του ρίξουμε θα είναι ένας μέτριος δρόμος για να μην πω κακός δρόμος, θα είναι ένας μέτριος δρόμος. Μάλιστα προσθέτουν ότι με 1,5 – 2 δις μπορεί να έχουμε ένα καινούργιο δρόμο, νέα χάραξη, πιο μέσα, όχι στη βόρεια ακριβώς πλευρά, λίγο πιο μέσα προς την ενδοχώρα, που πραγματικά ενδεχομένως θα εξυπηρετήσει και άλλες ανάγκες αναπτυξιακές ολόκληρης της Κρήτης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Καραβελάκης.

ΚΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ: Η ερώτηση η δική μου ίσως να ακουστεί λίγο αφελής, απλά έχω παρατηρήσει ότι από τον κόμβο της Παπαναστασίου και δυτικά, το ενδιάμεσο, δεν ξέρω πως ακριβώς τώρα το λέτε εσείς, το ενδιάμεσο αυτό διάζωμα είναι διπλό, προφανώς κάποια στιγμή θα φυτευτεί κιόλας, ενώ από το αεροδρόμιο και ανατολικά είναι μονό. Το βράδυ τουλάχιστον όταν γυρίζω εγώ πίσω μετά τις Αντιπροσωπείες έχω παρατηρήσει ότι, επειδή πρέπει να υπάρχει και μία διαφορά ύψους ανάμεσα στους δύο κλάδους, τα φώτα ειδικά αυτών που έρχονται από Άγιο Νικόλαο τυφλώνουν αυτούς που πηγαίνουνε, υπάρχει κάποια προοπτική να μπει κάποιο φωτοπέτασμα; Το έχει υπόψη της η υπηρεσία ή όχι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Μαυρογιάννης.

ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εγώ θέλω μια διευκρίνιση, αν στα 133 χιλιόμετρα και σ' αυτά που θα κατασκευαστούν τώρα περιλαμβάνεται το Άγιος Νικόλαος – Σητεία και Χανιά – Κολυμπάρι, και μετά απ' αυτό θα ήθελα να ρωτήσω αν περιλαμβάνεται..., μήπως πραγματικά σήμερα ανοίξαμε τη συζήτηση παραχώρησης για να το οδηγήσουμε εκεί; Μήπως ανοίξαμε τη συζήτηση παραχώρησης σιγά – σιγά για να το οδηγήσουμε έντεχνα εκεί; Γιατί και το άλλο, πολιτικά θα ήθελα να μας πείτε γιατί πρέπει να υπάρξει και πολιτική θέση, ποια είναι η θέση τους αυτή τη στιγμή με τη μέχρι σήμερα στάση των Κυβερνήσεων απέναντι στο ΒΟΑΚ; Ήταν ικανοποιητικό ή θεωρούμε ότι φτάσαμε πλέον πάλι στο σημείο, παιδιά εκεί που φτάσαμε άντε παραχώρηση και τελειώσαμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όχι κόντρα, εγώ ρώτησα δυο φορές, εσείς, η παράταξη της ΠΑΣΚ ζήτησε αυστηρούς κανόνες. Λοιπόν τι είπες;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε Αγαπάκη μπορείς να απαντήσεις στις ερωτήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Το τελευταίο..., δεν έχουν γίνει τοποθετήσεις ακόμα, αυτές είναι ερωτήσεις και μετά θα πάμε στις τοποθετήσεις.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Μάλιστα.

Συνάδελφοι μόλις τώρα αρχίζει η ζύμωση και ο προβληματισμός, αυτό φαίνεται από τη διαδικασία, πρέπει να ασχοληθούμε με το θέμα αυτό και άλλες φορές όχι απλώς για να συζητάμε, αλλά γιατί υπάρχουν πολλά θέματα ποικίλης μορφής.

Θα σταθώ στις επισημάνσεις που κάνατε και να δώσω τις εξηγήσεις που μπορώ να δώσω. Για τη συνάδελφο τη Βάννα, ανάλυση σε ότι αφορά το κόστος. Προφανώς το κόστος δεν έγινε με αναλυτικό προϋπολογισμό, έγινε με μία εκτίμηση δαπάνης των οδικών τμημάτων ανά χιλιόμετρο. Ανέφερα τελείως ενδεικτικά τμήματα όπως το Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος, το 310 δεν βγήκε έτσι, βρήκαμε τα υποτμήματα τα οποία εκκρεμούν και κάναμε μια κοστολόγηση η οποία θεωρώ ότι είναι στο συν – πλην 10 – 15%.

Τώρα το ίδιο έγινε και με τα υπόλοιπα υποτμήματα. Εγώ ανέφερα ενδεικτικά, υπάρχει όμως μια ανάλυση με 5 – 6 πίνακες, ευχαρίστως..., τι;

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Περιλαμβάνει τα πάντα αυτή η ανάλυση δηλαδή και απαλλοτριώσεις και μελέτες...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ναι η δαπάνη που ανέφερα έχει μέσα και τις απαλλοτριώσεις, όμως οι απαλλοτριώσεις είναι μια μεγάλη υπόθεση. Η υπόθεση των απαλλοτριώσεων είναι κάτι απρόβλεπτο, υπάρχουν σήμερα έργα, θέλω να το συζητήσουμε μια άλλη φορά και θα το φέρω για συζήτηση γιατί είναι ένα θέμα που δεν το γνωρίζει πολύς κόσμος και είναι ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα για τα έργα, όταν λέω δεν το γνωρίζει πολύς κόσμος εννοώ τεχνικός αλλά και νομικός κόσμος.

Υπάρχει έργο Σταλίδα – Μάλια του οποίου οι απαλλοτριώσεις κοστίζουν περισσότερο από την κατασκευή του έργου, περισσότερο, το έργο έχει σύμβαση 13 εκατομμύρια ευρώ, το δεύτερο υποέργο και οι απαλλοτριώσεις στοιχίζουν 15 εκατομμύρια ευρώ.

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Τα κατσάβραχα;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Τα κατσάβραχα, δεν είναι όλα κατσάβραχα, περνάνε και μέσα από τον κάμπο, έτσι;

Λοιπόν, κοιτάξτε οι απαλλοτριώσεις είναι κάτι απρόβλεπτο, δεν ξέρεις που πάει η υπόθεση, και στην Κρήτη γενικά έχουμε υψηλές απαλλοτριώσεις, υψηλά κόστη λόγω του ότι είμαστε σε περιοχές τουριστικές ή κοντά σε τουριστικές περιοχές. Τα κόστη αυτά συμπεριλαμβάνονται και στις απαλλοτριώσεις, αλλά έχουν και το απρόβλεπτο. Είπα 10 – 15% συν – πλην, μπορεί αυτό να πάει όπως είπαμε συν 200 εκατομμύρια πάνω, έτσι; Δεν μπορείς να προβλέψεις τι θα επιδικάσει το δικαστήριο μετά από δυο χρόνια.

Τώρα κάτι άλλο να πω για το θέμα της αναβάθμισης, πάλι στο ερώτημα της Βάννας. Όταν λέμε αναβάθμιση δεν εννοούμε ότι θα κολλήσουμε ένα δεύτερο κλάδο, όπως έγινε παράδειγμα στην παράκαμψη Ηρακλείου. Στην παράκαμψη Ηρακλείου ήταν μονόδρομος αυτό, τι θα κάναμε, θα ρίχναμε σπίτια; Υπάρχει και μια άλλη ιστορία με το Ηράκλειο η οποία θα αρχίσει να συζητείται μετά από κάμποσο καιρό, η λεγόμενη ευρεία παράκαμψη Ηρακλείου, που κάποιοι πολιτικοί

σπεύδουν να την ανακοινώσουν προφανώς για να θεωρήσουν ότι ήταν οι πατέρες ή οι μητέρες αυτής της διαδικασίας. Λοιπόν, άλλη υπόθεση αυτή, δεν την ακουμπώ τώρα.

Αναβάθμιση δεν σημαίνει αναγκαστικά δεύτερος κλάδος σε μορφή διαπλάτυνσης, υπάρχουν αυτή τη στιγμή μελέτες που εξελίσσονται όπως παράδειγμα η μελέτη Παχιά Άμμος – Σητεία η οποία είναι τελείως καινούργια χάραξη, όλο νέα χάραξη. Και υπήρξε και μια παρανόηση εκεί με το Νομαρχιακό Συμβούλιο, όχι τώρα, παλαιότερα, ότι δεν θέλουμε εμείς δρόμο μεσογειακό, εμείς θέλουμε παραλιακό, άσχετα ότι είναι παραλιακός. Όσοι ξέρετε από Μαλάβρα, εκεί ούτε κατσίκες δεν περνάνε, στη Μαλάβρα από κάτω.

Επομένως άλλα πράγματα τώρα να σας πω, αυτή τη στιγμή εκπονείται μια άλλη μελέτη, η μελέτη Άγιος Νικόλαος – Νεάπολη, η οποία και αυτή η τάση η δική μας σαν υπηρεσία αλλά και η προσπάθεια μας είναι όσο γίνεται να πάμε σε νέες χαράξεις. Αυτά σε ότι αφορά την ερώτηση της Βάννας.

Σε ότι αφορά τη διατομή και τη διαδικασία της παραχώρησης, του συναδέλφου του κ. Βαϊλάκη. Η παραχώρηση δεν είναι μια απλή ιστορία και εγώ απλώς την έχω μελετήσει, δεν την έχω βιώσει, δεν έχει καμία σχέση με το ΣΔΙΤ, να το ξεκαθαρίσουμε, άλλο ΣΔΙΤ και άλλο παραχώρηση. Η διαδικασία ΣΔΙΤ είναι για έργα μέχρι 200 εκατομμύρια που κινείται από το Υπουργείο Οικονομίας, υπάρχει Ειδική Γενική Γραμματεία συγχρηματοδοτούμενων δημόσιων και ιδιωτικών έργων. Αφορά κυρίως έργα να κάνουμε κανένα πυροσβεστικό σταθμό, να κάνουμε το δικαστικό μέγαρο όπως εδώ στο Ηράκλειο, να κάνουμε κανένα άλλο κτίριο να το εκμεταλλευόμαστε και να το παραχωρούμε και σε χρήση, δικαστήρια, πυροσβεστικοί σταθμοί, σχολεία και τέτοια.

Η παραχώρηση όπως λειτουργεί στους οδικούς άξονες από τη μέχρι τώρα διαδικασία έχει ουσιαστικά πέντε στάδια, τελείως επιγραμματικά απ' ότι θυμάμαι να αναφέρω ότι αυτά τα στάδια δεν είναι υπόθεση ξυπνάμε ένα πρωί και πατάμε κουμπί όπως είπα και πριν, θέλει το λιγότερο μία διετία η προετοιμασία αυτών των σταδίων. Πρέπει να φτάσουμε σε ένα τέτοιο επίπεδο που να έχουμε προμελέτη, να έχουμε περιβαλλοντικούς όρους και να έχουμε και εξασφαλισμένη γη. Όταν είναι ξεκαθαρισμένη η ζώνη διέλευσης, οι περιβαλλοντικοί όροι και συγκεκριμένο γεωμετρικό έργο αυτό παραχωρείται, δεν παραχωρείται πάρε και ό,τι θες κάνε. Να ξεκαθαρίσουμε τα πράγματα. Οι μελέτες γίνονται μέχρι προμελέτη, είναι κάτι..., συνάδελφε Γιάννη είναι κάτι σαν αυτό που λέμε μελέτη – κατασκευή, έργο – μελέτη – κατασκευή, δεν είναι πάρε και ό,τι θες κάνε, έτσι;

Τώρα οι διαδικασίες αυτές είναι είπαμε χρονοβόρες, απαιτούν όλες αυτές τις ιστορίες, παρακαλώ αν θέλετε προσέξτε, όλες αυτές τις ιστορίες, και επιπλέον αυτά τίθενται αφού τελειώσουν οι διαδικασίες, γίνουν οι διαγωνισμοί..., ξέρετε οι διαγωνισμοί δεν γίνονται με συμπλήρωση τιμολογίου, οι διαγωνισμοί γίνονται με προσκλήσεις σε εταιρείες που έχουν το ανάλογο δυναμικό φαντάζομαι, στη συνέχεια γίνεται προεπιλογή, ακολουθεί το επόμενο στάδιο κ.λ.π., κ.λ.π., αφού γίνουν οι προμελέτες, οι περιβαλλοντικοί όροι και η γη.

Τώρα, ακολούθως μετά την κατακύρωση του αποτελέσματος από τις αρμόδιες επιτροπές, πηγαίνει το θέμα στη Βουλή και η Βουλή με σχετικό νόμο κατακυρώνει το οποίο αποτέλεσμα. Πρόσφατα ο τελευταίος νόμος που ψηφίστηκε το 2008 το Μάρτιο ήταν για το έργο

Ελευσίνα – Πάτρα – Κόρινθος, όπου εκεί μέσα περάσανε και κάποιες διατάξεις για τα δημόσια έργα εμβόλιμες, έτσι αν το θυμάστε.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ωραία, εντάξει.

Λοιπόν, το επόμενο, για τη διατομή τώρα. Η διατομή, αυτή τη στιγμή αγαπητέ συνάδελφε Γιάννη Βαϊλάκη, έχουμε καταλήξει πλέον, αφού πάθαμε, μάθαμε. Λοιπόν, όταν λέω πάθαμε όλοι, δεν εννοώ ο άλφα, ο βήτα ή ο γάμα. Υπήρχαν μελέτες του 1997, δεν αναφέρομαι σε χρωματικές ημερομηνίες, υπήρξαν μελέτες οι οποίες γίνανε χωρίς..., δεν επιτρέπεται, το λέω και εγώ σήμερα και μου το έχουν θέσει πολλές φορές και δημοσιογράφοι αυτό, δεν επιτρέπεται να γίνονται μελέτες, κατασκευές έργων στα Μάλια σήμερα με μονό κλάδο, αλλά αυτές τις μελέτες είχαμε, αυτή την απαλλοτρίωση είχαμε συνάδελφε, ή τίποτα ή αυτό, αυτό ήταν το δίδυμο. Όταν έλεγα ότι δεν υπήρχε διαχρονικός προγραμματισμός αυτό ήτανε.

Σήμερα όλες οι μελέτες που συζητάμε είναι με διατομή –τετράιχνο, με New Jersey ακόμα και στη Σητεία, ακόμα και στη Σητεία, απλώς η Σητεία είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση η οποία έχει δύσβατα εδάφη και απαιτεί μεγάλα τεχνικά έργα. Λοιπόν, μόνο ο ΝΟΑΚ δεν πάει σ' αυτή τη λογική, όταν λέω ο ΝΟΑΚ εννοώ Άγιοι Δέκα, Βιάννος, Μύρτος, Ιεράπετρα, Παχιά Άμμος, που και αυτά μελετούνται.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Προσαρμόζεται με διατομή 8,5 μέτρα συν ερείσματα, σ' αυτή τη διατομή πάει ο ΝΟΑΚ, εκεί.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Μια και το θέτετε το θέμα, να σας πω εγώ τώρα κάτι, ο Νομάρχης Ρεθύμνου και γενικά και το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης οι άνθρωποι κάνουν μια προσπάθεια και σου λέει, διευρωπαϊκό δίκτυο σήμερα στην Κρήτη ποιο είναι; Είναι ο ΒΟΑΚ από το Καστέλλι Κισσάμου μέχρι τη Σητεία, και είναι και ο κάθετος άξονας Ηράκλειο – Μοίρες – Βιάννος – Μύρτος – Ιεράπετρα – Παχιά Άμμος.

Αυτό έχει την εξής συνέπεια, αυτά τα έργα χρηματοδοτούνται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και οι αντίστοιχες μελέτες χρηματοδοτούνται από το ΕΠΟΑΑ, το νυν ΕΠΕΠ που λέμε. Αυτό το είδανε το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Κρήτης και καλά κάνανε οι άνθρωποι και εκεί οι παράγοντες του νομού, και του Ρεθύμνου και των Χανίων, και ζητάνε τώρα – και καλά κάνουνε – βάλτε και εμάς το ΝΟΑΚ το δικό μας στο διευρωπαϊκό για να έχει μια χρηματοδότηση και να μην είναι 15 χρόνια σε κάποια συρτάρια οι προμελέτες και οι αναγνωριστικές κ.λ.π.

Λοιπόν ετέθη μια άλλη ερώτηση από το συνάδελφο τον Κασαπάκη για τον κόμβο Παπαναστασίου για τη λειτουργία, παρά το ότι είναι ένα μέρος του όλου θέματος. Ο κόμβος Παπαναστασίου αγαπητέ συνάδελφε Γιάννη Κασαπάκη έπρεπε να έχει γίνει πριν 30 χρόνια και όχι στη μορφή που κατασκευάζεται σήμερα, αλλά στη μορφή διαμαντιού. Δυστυχώς επειδή πολλά πράγματα μένουνε πίσω, εκ των υστέρων προσπαθούμε να κάνουμε αυτά που μπορούμε να κάνουμε και με δυσκολίες, και με προβλήματα που τα ζούμε όλοι οι Ηρακλειώτες.

Ο κόμβος Παπαναστασίου είναι ημικόμβος, έρχεται να κουμπώσει στον ανατολικό ημικόμβο της λεωφόρου Κνωσού, μέσω του ανατολικού ημικόμβου της λεωφόρου Κνωσού γίνεται η είσοδος – έξοδος από και προς το Ηράκλειο ανατολικά με Άγιο Νικόλαο.

Ο κόμβος Παπαναστασίου θα κάνει δύο δουλειές, την εγκάρσια κίνηση μεταξύ βόρειας και νότιας πλευράς του Ηρακλείου αντί φαναριών που έχει σήμερα, μέσω γέφυρας η οποία ήδη στήνεται η γέφυρα αν την έχετε δει, το βόρειο τμήμα της. Και επίσης έχει να κάνει με τη λειτουργία από και προς Ρέθυμνο δυτικά, δηλαδή είσοδος – έξοδος από και προς Ρέθυμνο, είναι ημικόμβος. Εκεί λοιπόν είχαμε ένα πλέγμα τριών έργων, κόμβος Παπαναστασίου που είναι η τρίτη φάση των έργων, μάλλον να τα πάρουμε από την αρχή πρώτη φάση ήταν η κατασκευή της γέφυρας Μπεντεβή το 2004 παραδόθηκε, δεύτερη φάση η κατασκευή του κόμβου Κνωσού ανατολικό τμήμα, και τρίτη φάση η κατασκευή του κόμβου Παπαναστασίου, γίνανε σε διαφορετικές φάσεις για να μπορούν να κατασκευαστούν τα έργα. Τώρα είμαστε στο τελευταίο στάδιο και δεν ξέρω τι θέλεις να ρωτήσεις, αυτός που μένει νότια της εθνικής οδού θα πηγαينوέρχεται μέσω της γέφυρας, μέσω της οδού Σκορδαλού που θα είναι διπλής κατευθύνσεως, θα κατεβαίνει και θα ανεβοκατεβαίνει δηλαδή μέχρι τη Σκορδαλού στη Λεωφόρο Κνωσού χωρίς την παρέμβαση φαναριών.

Επίσης αυτός που έρχεται από Ρέθυμνο θα ανεβαίνει πάνω στη γέφυρα, μέσα από ένα κλάδο που θα γίνει νότια, θα ανεβαίνει στη γέφυρα και θα κατεβαίνει προς το κέντρο του Ηρακλείου μέσω της γέφυρας. Αυτός που θέλει να φύγει από το κέντρο της πόλης για να πάει στα Χανιά θα ανεβαίνει τη Σκορδαλού, θα περνάει από ένα παράπλευρο κάτω από τη γέφυρα και θα βγαίνει με δεξιά στροφή, χωρίς δηλαδή διασταύρωση στην εθνική οδό. Η οδός Παπαναστασίου θα πάψει να είναι έξοδος του Ηρακλείου, θα είναι τοπική οδός, συνοικιακή οδός.

Και επειδή διαμαρτυρηθήκανε κάποιοι μαγαζάτορες και κάποιοι ιδιοκτήτες, το Δημοτικό Συμβούλιο επί Δημαρχίας Ασλάνη πήρε μία απόφαση η οποία έγινε δεκτή από το ΥΠΕΧΩΔΕ, θα συνδεθεί η οδός Παπαναστασίου με την οδό Σκορδαλού μέσω ενός παράπλευρου δρόμου, όχι αυτόν που είναι σήμερα ο οποίος είναι της πλάκας, με ένα άλλο δρόμο λίγο παρακάτω, εκεί που είναι τα τζάκια αν έχετε προσέξει, ένα οικόπεδο που έχει τζάκια, από 'κει θα γίνει μια σύνδεση για να επικοινωνεί η Σκορδαλού με την Παπαναστασίου, και για να μπορεί αυτός που κινείται στην Παπαναστασίου να πάει τουλάχιστον Χανιά. Λοιπόν, δεν ξέρω αν σε κάλυψα γι' αυτό, αν θέλεις κάτι άλλο...

Τώρα πάμε στο επόμενο θέμα, κατ' αρχήν να ξεκινήσουμε από το έργο Άγιος Νικόλαος – Καλό Χωριό που επεσήμανε ο κ. Χωραφάς. Έπ' ευκαιρία συνάδελφοι να καταγγείλω τη στημένη δημοσιογραφία που γίνεται από κάποιους δημοσιογράφους που εξυπηρετούν διάφορα συμφέροντα. Δεν θέλω να σχολιάσω περαιτέρω το τι συμφέροντα εξυπηρετούν, εγώ ξέρω, γιατί τους έχω νοιώσει και στο πετσί μου άλλη φορά. Στημένα δημοσιεύματα του τύπου σκάνδαλο στο ΒΟΑΚ νομού Λασιθίου είναι περίεργα και το μόνο επιχείρημα που έχω να πω, γιατί υπάρχουν δεκάδες επιχειρήματα που δεν είναι ώρα να τα θίξουμε αυτή τη στιγμή, είναι το εξής, δεν ξέρω υπηρεσίες στην Κρήτη, δεν ξέρω υπηρεσία στην Ελλάδα, το επαναλαμβάνω στην Ελλάδα, να έχει κηρύξει έκπτωτο εργολάβο με 50 εκατομμύρια σύμβαση, δεν ξέρω, αν ξέρετε εσείς να μου το πείτε, και δεν ξέρω υπηρεσία που να κηρύσσει έκπτωτο εργολάβο και να κάνει σκάνδαλο.

Βέβαια οι στόχοι του δημοσιεύματος ήταν άλλοι, ήταν το ΥΠΕΧΩΔΕ και ειδικότερα ο Γενικός του Γραμματέας ο οποίος..., εν πάση περιπτώσει έχει δημιουργηθεί ένα θέμα με τον συγκεκριμένο

επιθεωρητή, θυμηθείτε λίγο την περίπτωση ενός άλλου επιθεωρητή οικονομικών, αρπάχτηκε ο επιθεωρητής με κάποιους άλλους και προσπαθεί τώρα δήθεν να κάνει εντυπώσεις.

Το έργο στον Άγιο Νικόλαο – Καλό Χωριό, όπως ξέρετε κηρύχτηκε έκπτωτος, είναι σε διαδικασία εκκαθάρισης τώρα η εργολαβία. Αυτός ο εργολάβος, δεν θέλω να κρίνω, ήταν μη ικανός να ολοκληρώσει αυτό το έργο γι' αυτό και κηρύχτηκε έκπτωτος.

Συνάδελφε Χωραφά ήδη έχουν συνταχθεί τα συμβατικά τεύχη, το έργο επαναδημοπρατείται, αν όχι τέλος Ιουλίου τουλάχιστον μέχρι τέλος Αυγούστου θα επαναδημοπρατηθεί. Τώρα που θα μπει; Το τομεακό του ΥΠΕΧΩΔΕ έχει ισχύ μέχρι τέλος του '09, εμείς θα προτείνουμε να μπει στο 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο με τα υπόλοιπα χρήματα που υπάρχουν και να περάσει ως γέφυρα στο 4^ο, άλλωστε πάρα πολλά μεγάλα έργα πάνε ως γέφυρα στο 4^ο. Μην ανησυχείτε στον Άγιο Νικόλαο καθόλου για την πορεία του έργου. Μην ξεχνάμε και κάτι άλλο, τα τιμολόγια του ΥΠΕΧΩΔΕ αναμορφώθηκαν τώρα τελευταία, αναμορφώθηκαν συνάδελφε, δεν τα είδες;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Εντάξει, εντάξει τώρα.

Λοιπόν, όσες προκηρύξεις φύγουν μετά την 1/7/2008 έχουν αναμορφωμένα τιμολόγια που έχουν καλύτερες τιμές, το έργο αυτό θα το πάμε με τα νέα τιμολόγια για να υπάρχει μια καλύτερη δυνατότητα, να υπάρχει.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Δεν τα έχεις δει συνάδελφε; Θα σου αναφέρω τρεις τιμές, υπάρχει όρυξη βράχων με 6,60, ασφαλικά 4,30, δεν λέω ότι είναι στο κόστος, είναι εν πάση περιπτώσει κοντά στο κόστος, ο οπλισμός έχει πάει στο 1 ευρώ. Θα μου πεις σήμερα η αγορά είναι 0,85...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Σήμερα; Λιανική, όχι χοντρική.

Λοιπόν, και τα μπετά γενικώς απ' ότι έχω δει το τιμολόγιο το καινούργιο έχει αυξηθεί...

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Χρηματιστήριο κάνετε εδώ;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...συνάδελφε Σταματάκη απ' ότι έχω δει είναι γύρω στο 30% πάνω, πάντως είναι μια θετική εξέλιξη.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Εντάξει το ξέρω. Εμείς πρώτοι λέμε, προτείνουμε...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ωραία, εμείς πρώτοι για το έργο του Αγίου Νικολάου προτείνουμε στην προϊσταμένη μας αρχή στο ΥΠΕΧΩΔΕ να δημοπρατήσει με τις νέες τιμές, να έχει καλύτερες συνθήκες και καλύτερες τιμές ο εργολάβος, το λέμε. Ο προηγούμενος η αλήθεια είναι ότι είχε τιμές σφαγιαστικές, 1,60 και το βράχο και είχε να βγάλει 1,5 εκατομμύριο κυβικά, τι να βγάλει; Και μάλιστα κοντά σε σπίτια και...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Κοίταξε, είχε και αδυναμίες, είχε και αδυναμίες, λοιπόν.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Αυτό εξετάζεται, αλλά εμάς μας ενδιαφέρει η επαναδημοπράτηση. Τώρα εάν πάει με άλλη διαδικασία, αυτό δεν αφορά εμένα, αφορά το Υπουργείο.

Λοιπόν, τώρα μια και αναφέραμε το συγκεκριμένο έργο, η ικανότητα του εργολάβου είχε να κάνει κυρίως όχι μόνο στην εξόρυξη του βράχου, αλλά και στην κατασκευή των γεφυρών. Όταν το έργο είχε τέσσερις γέφυρες και δεν είχε ξεκινήσει ούτε μία και προσπαθούσε να μην κάνει καμία, υπήρχε ανικανότητα.

Να προχωρήσουμε λίγο αν θέλετε, εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα όση ώρα θέλετε να συζητάμε. Τώρα για την επιτροπή του Περιφερειακού Συμβουλίου, πράγματι ανακοινώθηκε αυτή η επιτροπή, δεν είμαι σε θέση να γνωρίζω..., ανέφερε αν θυμάμαι καλά τότε ο Περιφερειάρχης για μια ομάδα εργασίας, τώρα ποια θα ήταν αυτή η ομάδα εργασίας και εγώ δεν γνωρίζω, θα ήταν χρήσιμη πάντως με τη συμμετοχή και των δύο Τεχνικών Επιμελητηρίων και όποιων άλλων φορέων, δεν ξέρω περαιτέρω πάντως για το θέμα αυτό.

Στην επόμενη ερώτηση που έκανε ο Πρόεδρος...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Συνάδελφοι έχω και εγώ μια ιδιορρυθμία, όταν μιλάω θέλω να με ακούνε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αυτή δεν είναι ιδιορρυθμία, αυτή είναι η λογική, σ' αυτούς που μιλάνε.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Λοιπόν, ο Πρόεδρος έκανε μια επισήμανση για τη νέα χάραξη, έχουν ακουστεί Πρόεδρε διάφορες απόψεις και διάφορες σκέψεις, σκέψεις περί νέων χαράξεων, περί κεντρικού οδικού άξονα και διάφορα άλλα τέτοια. Είναι απόψεις που κατ' αρχήν μπορεί κανείς να τις χαρακτηρίσει ενδιαφέρουσες, αλλά είναι γενικές και αόριστες, μη συγκεκριμένες και τίποτα περισσότερο. Μάλιστα υπάρχει και μια ειδική μελέτη ΡΑΣΑ που κυκλοφορεί κατά καιρούς κ.λ.π. Δεν μπορεί κανείς να πει δεν διαβάζω τι λένε αυτοί οι άνθρωποι, όμως αυτή τη στιγμή τα Μάλια δεν έχουν εθνική οδό, το Λασιθί δεν έχει εθνική οδό, αυτή τη στιγμή δεν μιλάμε διαπλάτυνση του υφιστάμενου δρόμου, μιλάμε και αναβάθμιση και με νέες χαράξεις σε μεγάλο ποσοστό.

Όταν λοιπόν δεν έχουν λυθεί θέματα όπως τα Μάλια, όπως το Λασιθί, όπως τη Γεωργιούπολη, όπως στην περιοχή Ρεθύμνου, συν το γεγονός, επειδή έχουμε μελετήσει λίγο αυτή την πρόταση του κ. Νάθενα αν θυμάμαι καλά, είναι μια πρόταση θα έλεγα σε επίπεδο ονείρου. Και εγώ τη θέλω, και εσείς θα τη θέλετε είμαι σίγουρος, μιλάει για ένα φαροκόκαλο στο κέντρο του νησιού, με σήραγγες και διάφορα ωραία άλλα πράγματα, με ένα μαγνητικό τραίνο στη μέση, που να σας πω συνάδελφοι όλο το ΕΣΠΑ να βάλεις δεν φτάνει. Λοιπόν, πέραν όμως τούτου, σε πολλά σημεία είναι τα ίδια πράγματα, όταν δηλαδή φανταστείτε η μελέτη... (αλλαγή κασέτας)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...είναι νέα χάραξη, διότι η Γεωργιούπολη δεν περνιέται πλέον, ο Καβρός και η Γεωργιούπολη δεν περνιούνται, πρέπει να γίνει

νέα χάραξη, που θα πάει η νέα χάραξη, θα τρυπήσει τα Λευκά Όρη; Θα πάει στις παρυφές των Λευκών Ορέων, το ίδιο κάνουμε και εμείς τώρα.

Στο Ρέθυμνο που θα πάει δηλαδή η χάραξη, θα τρυπήσει τον Ψηλορείτη; Είναι η ίδια πρόταση, είναι λόγια τώρα τα υπόλοιπα.

Τώρα η μόνη διαφορά αγαπητέ συνάδελφε Γιάννη Βαϊλάκη είναι ότι στο Λασιθί πάει τη χάραξη νοτίως, μα αυτό άμα ρωτήσετε τους Λασιθιώτες και είναι εδώ, δηλαδή η Σητεία θα δεχτεί να γίνει η χάραξη από την Ιεράπετρα; Εμείς δεν έχουμε καμία αντίρρηση, αλλά δεν το δέχεται κανένας Λασιθιώτης αυτό και πολύ περισσότερο τώρα. Επομένως συνάδελφοι όλα αυτά είναι ωραία λόγια, ωραία λόγια, αλλά είναι γενικότητες και αοριστίες

Ο ΒΟΑΚ πρέπει να τελειώσει και πρέπει να τελειώσει με νέες χαράξεις και όσο γίνεται πιο γρήγορα, πριν είναι αργά. Ακούστε, στο Ρέθυμνο, είπαμε τώρα για το δυτικό Ρέθυμνο, στο ανατολικό Ρέθυμνο αν δεν τελειώσει πολύ σύντομα σε λίγο δεν θα γίνεται με τα ξενοδοχεία, με το ένα, με το άλλο κ.λ.π.

Λοιπόν, επομένως μην επηρεαζόμαστε, α! νέα χάραξη, μα και τώρα για νέες χαράξεις μιλάμε, και καλό θα είναι κάποια στιγμή να παρουσιάσουμε όλες αυτές τις μελέτες με ένα καλύτερο τρόπο σε ένα φόντο, έχει γίνει αυτό παλαιότερα, έχει γίνει σε ημερίδες, πριν ακόμα προκηρυχτούν να δούμε τι γίνεται.

Τώρα, ο συνάδελφος ο Μανόλης ο Καραβελάκης έθεσε δύο θέματα για τα New Jersey, δηλαδή τα διαχωριστικά στηθαία. Τα διαχωριστικά στηθαία είναι τριών ειδών, είναι τα μεταλλικά, τα διπλά μεταλλικά, είναι τα στηθαία από σκυρόδεμα διπλής όψεως, είναι και οι νησίδες New Jersey αμφίπλευρες που έχουνε μία νησίδα στη μέση που φυτεύονται διάφορα.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Διαχωριστικό στηθαίο, το διαχωριστικό στηθαίο που το εφαρμόσανε πρώτα οι αμερικάνοι στο New Jersey και γι' αυτό πήρε το όνομα αυτό.

Τώρα όπου εφαρμόζεται διπλό New Jersey έχουμε συν δύο μέτρα παραπάνω, δηλαδή αντί 22 – 25 πάμε στα 24 – 25. Αυτό έχει ένα καλό, ότι μπορείς να φυτέψεις θάμνους στη μέση. Έπ' ευκαιρία το αεροδρόμιο – ΚΤΕΟ είναι έτσι, με διπλό New Jersey μέχρι τον κόμβο του Καρτερού, όπως και όλη η παράκαμψη Ηρακλείου. Βοηθάει λίγο όταν φυτευτεί με θάμνους στο τέτοιο... Τώρα στα μονά New Jersey προβλέπονται κάποια πλαστικά αντικείμενα τα οποία τα ονόμασες εσύ Μανόλη φωτοπετάσματα, ήδη έχουμε κάνει την προεργασία για να τα βάλουμε στο Κακό Όρος που υπάρχει ένα τέτοιο πρόβλημα.

Έπ' ευκαιρία βέβαια να πούμε ότι, δεν σας κρύβω ότι και εγώ που τα ζω αυτά τα πράγματα από πολύ κοντά διαπιστώνω ότι είμαστε πίσω σε θέματα κατασκευών, είμαστε πίσω σε θέματα δυνατότητας εργοληπτικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Κρήτη, είμαστε πίσω αν θέλετε ακόμα και σε επίπεδα κάποιων υπηρεσιών, νομίζω ότι σιγά – σιγά αρχίζουμε να μπαίνουμε λίγο στα δρώμενα το τι γίνεται και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Όλα όμως αυτά, να ξεκαθαρίσουμε κάτι, είναι θέματα πόρων. Όταν παράδειγμα το τμήμα από ΚΤΕΟ έως Γούρνες κόστισε για μας 8 εκατομμύρια ευρώ με 8 χιλιόμετρα, τι να κάνεις; Αυτά είχες, αυτά έκανες. Και όταν η Εγνατία, το 1 χιλιόμετρο της Εγνατίας στοιχίζει 10 εκατομμύρια με στατιστικά στοιχεία, ανάλογα τους πόρους πάνε και αυτά. Λοιπόν τώρα τα τιμολόγια είναι τα ίδια, συνάδελφοι είναι

θέματα πόρων, είναι θέματα πόρων, καθαρές δουλειές. Τα νέα έργα ελπίζω ότι θα είναι σ' αυτό το πλαίσιο, έτσι;

Τώρα ο συνάδελφος ο Μαυρογιάννης ανέφερε για 135 χιλιόμετρα, δεν κατάλαβα τι..., ναι τι ακριβώς ήτανε;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Κοίταξε, ό,τι μελετάται σήμερα είναι διπλού κλάδου, εκτός από την παράκαμψη Καστελλίου – Κισσάμου που είναι 6 χιλιόμετρα, όλα τα άλλα είναι με πρόβλεψη διπλού κλάδου, λέω πρόβλεψη ειδικά για το Λασίθι, δηλαδή στο Λασίθι η κυκλοφοριακή φόρτιση σήμερα δεν ενδείκνυται για διπλού κλάδου. Όμως μελετάς ένα οδικό έργο σήμερα για να το έχεις και μετά από 20 χρόνια, ταχύτητα μελέτης 90 χιλιόμετρα το λιγότερο για εκεί, και επίσης διπλού κλάδου πρόβλεψη, εξασφάλιση της γης.

Εάν οι πόροι δεν φτάνουν που είναι..., ξέρετε στο Λασίθι...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Διπλού κλάδου, διπλού κλάδου.

ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Τώρα...

ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Να σου πω στο Ηράκλειο για παράδειγμα;

ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ποια δύο;

ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Κοίταξε το θέτεις λίγο γενικά, οι μελέτες δεν καλύπτουν όλο το φάσμα, έχουν και κάποια κενά μέσα. Να σας αναφέρω ένα κενό, στο Ηράκλειο για παράδειγμα, για να καταλάβετε, αυτή τη στιγμή υπογράφουμε σύμβαση, είναι μάλιστα από τις τελευταίες μελέτες, Λινοπεράματα – Φόδελε, άκουσε με συνάδελφε, Λινοπεράματα – Φόδελε, διπλού κλάδου και εκεί συζητάμε για νέα χάραξη γιατί είναι πολύ δύσκολα τα πράγματα στην περιοχή Λινοπεραμάτων και προς τα πάνω. Ένα λεπτό, στο Ρέθυμνο..., σπίτια, αρχαία κ.λ.π.

Στο Ρέθυμνο ξεκινάμε από τη διασταύρωση Μελιδονίου – Εξάντη, όσοι ξέρετε την περιοχή, και φτάνουμε μέχρι Βρύσες, το ενδιαμέσο κομμάτι Φόδελε – διασταύρωση Εξάντη δεν περιλαμβάνεται σε μελέτη, είναι κενό.

Δηλαδή τα μεγαλύτερα τμήματα..., αυτό, η απάντηση η πιο καλή που μπορείς να έχεις είναι άμα δεις αυτό το χάρτη που δείχνουμε ποια κομμάτια μελετούνται και ποια είναι κενά, έτσι;

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Ο Υπουργός προχθές ανέφερε ότι η προτεραιότητα είναι μέχρι τον Άγιο Νικόλαο, αυτό ανέφερε.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Όχι, όχι, ένα λεπτό συνάδελφε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Κάποτε θα γίνει. Συνάδελφε Βαϊλάκη τελείωσες.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Όλο, όλο, είπα όλο.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Α, όλο.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Όλο, όλο, είπαμε Σητεία – Καστέλλι, το είπαμε.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα, κανένα πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Να μιλάτε στο μικρόφωνο.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Συνάδελφε Χωραφά εγώ έχω τη δήλωση εδώ του Υπουργού και δεν έχω μόνο τη δήλωση. Λοιπόν είπε ότι, το τμήμα Χανιά – Άγιος Νικόλαος έχει τη μεγαλύτερη κίνηση, άρα πρέπει να κλείσουν μεγάλες ενότητες εκεί. Και ανέφερε..., δεν το ανέφερε ρητά, αλλά θα μου επιτρέψετε να το ξέρω από κοντά πλέον, ότι από Φόδελε έως Άγιο Νικόλαο πρέπει να κλείσει αυτό, διότι έχει πολύ μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο.

Ανέφερα και κάτι άλλο, ότι θα προστεθούν 15 χιλιόμετρα τα οποία 15 χιλιόμετρα είναι το Νεάπολη – Σίσες, συν κάποια άλλα κενά.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Σίσες, Σίσες, ναι, ναι. Και επίσης επισήμανε μια άλλη μεγάλη ενότητα δυτικά, από διασταύρωση Μελιδονίου έως και Καλύβες. Με ακούς συνάδελφε Χωραφά; Από διασταύρωση Μελιδονίου έως και Καλύβες, μεγάλα κομμάτια, 70 χιλιόμετρα περίπου, ότι θα πρέπει επιτέλους να γίνουν ενιαία με τα έργα τα οποία θα εκτελεστούν.

Ανέφερε όμως και κάτι άλλο ότι μελετάται το τμήμα Αυχήν Αγκαθιάς – Καλού Χωριού, δεν είπε κανείς ότι δεν θα μπει μέσα στο πρόγραμμα, τώρα με τι χρήματα; Δεν το γνωρίζω έτσι;

Τώρα, επομένως συνάδελφε Μαυρογιάννη συζητάμε για διπλού κλάδου παντού εκτός από την παράκαμψη του Καστελλίου, οι μελέτες έχουν προκηρυχτεί ήδη. Ωραία, ωραία.

Τώρα δεν ξέρω αν υπάρχει κάποιο άλλο θέμα, εγώ όπως σας είπα, κλείνοντας έτσι μια κατ' αρχήν συζήτηση πρότεινα κάποια πράγματα...

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Με τη σήμανση...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ένα λεπτό, αυτό είναι μια άλλη υπόθεση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Οι ερωτήσεις έγιναν, να τελειώνουμε τις απαντήσεις συνάδελφε για να πάμε στις τοποθετήσεις.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Εγώ σας πρότεινα κάποια πράγματα με την εξής έννοια, ότι κατ' αρχήν δεν ξεκινάμε με το σκεπτικό ότι σώνει και καλά πρέπει να γίνει παραχώρηση, ούτε κανείς ξεκίνησε, απλώς σκεφτήκαμε εμείς ότι μέχρι τώρα τι έχει γίνει; 40 χρόνια παλεύουμε και τελικά δεν προλαβαίνουμε την ανάπτυξη, είναι τόσο ραγδαία η ανάπτυξη,

τουριστική, εμπορική, δεν ξέρω τι, που δεν προλαβαίνουμε την αντίστοιχη ανάπτυξη, είμαστε πίσω σε σχέση με την ιδιωτική ανάπτυξη. Συνεπώς έτσι που πάμε θα είμαστε μια ζωή πίσω, και μετά λέμε γιατί γίνονται ατυχήματα, είναι και άλλοι παράγοντες βέβαια στα ατυχήματα.

Πρότεινα λοιπόν ότι, αφού θα μελετηθούνε 150 χιλιόμετρα με τις όποιες ιδιαιτερότητες και προβλήματα που είπαμε, αδειοδοτήσεις κ.λ.π., να ζητήσουμε χρηματοδότηση για τα 150 χιλιόμετρα. Ο Υπουργός αυτή τη στιγμή είπε 400 εκατομμύρια συν τις απαλλοτριώσεις, δηλαδή υπολογίζω εγώ περίπου 550, δεν πρέπει το Τ.Ε.Ε. να ζητήσει 900; Και από 'κει και πέρα τα υπόλοιπα που μένουν ας εξεταστούν με ποιο τρόπο θα γίνουν. Εγκρίνεται ο τρόπος της παραχώρησης; Εγκρίνεται τρόπος δημοσίων επενδύσεων; Ας εξεταστεί, δεν ξέρουμε ποιος, τα ίδια είπε και το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης.

Επίσης επισήμανα το θέμα των αδειοδοτήσεων που είναι μεγάλο πρόβλημα, για μένα είναι κρίσιμο σημείο. Δηλαδή αν σε δύο – σε δύομισι χρόνια δεν έχουνε τελειώσει αυτές οι μελέτες το τραίνο το χάνουμε, δεν πάμε να λέμε 200 χιλιόμετρα, όποιος είναι πιο ώριμος και πιο γρήγορος αυτός θα μπει στο ΕΣΠΑ, είναι απλό. Τι έγινε με το ΠΕΠ Κρήτης; Ξέρετε πόσα έργα θα μείνουνε στην άκρη; Εμείς ξεκινήσαμε με 28 εκατομμύρια στο ΒΟΑΚ και αυτή τη στιγμή είμαστε με 50, δεν πάμε πάνω από 50 γιατί υπάρχουν κάποια όρια, ότι πρέπει να κάνεις ειδικές αιτήσεις στην Ευρώπη κ.λ.π., κ.λ.π.

Λοιπόν στο τομεακό του ΥΠΕΧΩΔΕ δεν είχαμε κάποια αύξηση, διότι οι μελέτες που είχαμε ήτανε πάρα πολύ πίσω. Αυτό είναι το κρίσιμο συνάδελφοι.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Διότι αγαπητέ συνάδελφε Γιάννη Βαϊλάκη υπάρχει μια μελέτη του 1984 που ξέρεις καλά, δεν θέλω να αναφέρω το όνομα, η οποία είχε χρηματοδότηση – όπως ξέρεις πολύ καλά – από εθνικούς πόρους. Αυτές οι μελέτες που σας ανέφερα η συγκυρία είναι ότι είναι από συγχρηματοδοτούμενες δαπάνες, είναι ενταγμένα ως έργα στο μέτρο 3.6 του ΕΠΟΑΛΑ, έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, αλλά το κρίσιμο σημείο όμως είπαμε είναι εκεί, τι θα γίνει με την ΕΥΠΕ, τι θα γίνει με το Υπουργείο Γεωργίας, τι θα γίνει με το Υπουργείο Πολιτισμού.

Να πω και ένα παράδειγμα μου επιτρέπετε; Κάνουμε ένα έργο στο Παλαίκαстро τώρα εδώ, μπορεί να έχετε ακούσει και να έχετε διαβάσει διάφορα. Ακούστε τώρα για να μην τρελαθούμε, δηλαδή είναι προβλήματα αυτά που πρέπει να κάνουμε κάποιες νύξεις, δεν ξέρω αν μπορούμε να τα λύσουμε αλλά τουλάχιστον να μη μείνουμε απαθείς. Η μελέτη είχε γίνει από μια εταιρεία η οποία δεν είχε προβλέψει το θέμα της απορροής των ομβρίων, γενικά στον οικισμό του Παλαίκαστρου και στο δρόμο όπως κατέβαινε προς (...).

Λοιπόν κάναμε μία μελέτη αποχέτευσης των ομβρίων, τα όμβρια που θα πάνε, δεν θα πάνε στη θάλασσα; Λοιπόν, στείλαμε λοιπόν τη μελέτη στην Κτηματική Υπηρεσία, και η Κτηματική Υπηρεσία μας λέει πρέπει να πάρετε αδειοδότηση αιγιαλού, ο οχετός που βγαίνει στη θάλασσα δημόσιου έργου πρέπει να πάρει αδειοδότηση, τυπικά ναι. Παλεύουμε τώρα 8 μήνες και ακόμα δεν έχουμε πάρει την αδειοδότηση του αιγιαλού και το έργο πρέπει να τελειώσει 31/12/08.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ακούστε τώρα, ακούστε, ακούστε, επειδή δεν είχε προβλέψει την κατασκευή του αγωγού, ένας αγωγός 3 επί 1,5, να

πηγαίνει στη θάλασσα που θα πήγαινε; Λοιπόν μας ζητήσανε, ακούστε, μας ζητήσανε έγκριση ότι θα γίνει η εργασία μες στον αιγιαλό, όχι να μπαζώσουμε, στον αιγιαλό. Πήγε το θέμα στον ΕΥΠΕ, αλλαγή περιβαλλοντικών όρων, ακούνε αιγιαλό και ζαλίζονται, δεν πάνε να δούνε το τι γίνεται με τα διάφορα ξενοδοχεία που άμα πας στον Ανισσαρά δεν μπορείς να πας να κολυμπήσεις. Λοιπόν, μας ζητήσανε έγκριση αιγιαλού, εντάξει εμείς θέλουμε να είμαστε νομοταγείς για να μη φάμε και καμία μήνυση από κανένα τρελό, έτσι;

Αυτή η υπόθεση είναι από το Δεκέμβριο του '07 και βολοδέρνει από την ΕΥΠΕ στο Υπουργείο Γεωργίας με 50 τηλέφωνα μέχρι τώρα, έχουμε ένα σύμβουλο ο οποίος ασχολείται μόνο μ' αυτά, όχι τον Πρατικάκη κάποιον άλλο, και παίρνει κάθε μέρα τηλέφωνο που είναι; Τι κάνουν όλοι αυτοί; Η εισήγηση της ΕΥΠΕ απλώς υπογράφουν σε κάθε Υπουργείο πέντε – έξι, από τον υπάλληλο, στον τμηματάρχη, στον προϊστάμενο, στο Διευθυντή, στο Γενικό Διευθυντή και στο Γενικό Γραμματέα, αυτή είναι η δουλειά.

Υπουργείο Γεωργίας, Υπουργείο Πολιτισμού, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αν έχεις κανένα γνωστό κάτι θα κάνεις και...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Τώρα βάζουμε μέσον τον ΟΛΗ, τον ΟΛΗ βάζουμε για να πιάσει το Βλάχο να μας υπογράψει, γιατί; Για ένα οχετό 10 μέτρα μες στον αιγιαλό.

Αυτά είναι τα προβλήματα συνάδελφοι, αν κωλύσουμε θα κωλύσουμε σ' αυτά, και το λέω από τώρα. Δηλαδή όπως ξέρουμε πολύ καλά μια μελέτη έχει διάφορες φάσεις, έχει προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχει μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχει έγκριση περιβαλλοντικών όρων, έχει Αρχαιολογίες, έχει διάφορα, αν κάθε φορά θέλουμε 30 υπογραφές από τέσσερα Υπουργεία καληνύχτα μας, εκεί είναι ο κίνδυνος.

Επίσης έθεσα ένα άλλο θέμα για την ενίσχυση των αντίστοιχων υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες πρέπει να ενισχυθούν, δεν μπορεί ένας μηχανικός να επιβλέπει εφτά μελέτες, ή ένας μηχανικός να επιβλέπει πέντε έργα.

Επίσης, συνάδελφοι θέλω να προσέξετε λίγο αυτό, τι είπαμε; Να κάνουμε μία τεχνικοοικονομική μελέτη η οποία να λέει τι; Βρε παιδιά από το ΕΣΠΑ θα πάρετε 700 εκατομμύρια για παράδειγμα, ο Υπουργός ανακοίνωσε 400 συν τις απαλλοτριώσεις και με τη δέσμευση για άλλα 30 χιλιόμετρα, αν όλα πάνε καλά εκτιμώ ότι θα είναι γύρω στα 700 εκατομμύρια για πρώτη φορά. Λοιπόν, όμως στα υπόλοιπα τι γίνεται; Δεν πρέπει λοιπόν να γίνει μια τεχνικοοικονομική διερεύνηση αυτά μπορούν να πάνε από εθνικούς πόρους και από ποιους; Προσωπική άποψη, δεν βλέπω φως στους εθνικούς πόρους.

Μπορούν, ακούστε με τώρα κάτι, μπορούν τα άλλα κομμάτια που θα κατασκευαστούν να αποτελέσουν βάση και προϋποθέσεις για να γίνει παραχώρηση στο υπόλοιπο; Προσέξτε, ανέφερα κάτι, μπορούν αυτά που θα κατασκευαστούν με το ΕΣΠΑ να αποτελέσουν βάσεις και προϋπόθεση για να ολοκληρωθεί το υπόλοιπο με παραχώρηση; Η παραχώρηση πρέπει να έχει απόσβεση, από πού θα την έχει την απόσβεση; Αν έχεις δημόσια γη θα την εκμεταλλευτείς, αν έχεις παρόδια χρήση ναι, κάτι γίνεται με το ΒΟΑΚ, αλλά δεν ξέρουμε αν αποσβένεται.

Λοιπόν η τεχνικοοικονομική διερεύνηση δεν είναι κακή, δεν είναι άσχημη, θα βγουν συμπεράσματα χρηματοοικονομικά και τεχνικά, όλοι

το ζητάνε, το Περιφερειακό Συμβούλιο, το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης, εμείς γιατί να μην το ζητήσουμε τι θα χάσουμε δηλαδή; Δεν κατάλαβα, μας δεσμεύει κανείς;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Και τέλος, τέλος...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Σταματήστε συνάδελφοι, θα τοποθετηθείτε.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...συνάδελφοι το τέλος...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αγαπάκη συνάδελφε, τέλειωνε σε παρακαλώ τις απαντήσεις.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ναι θα τελειώσω. Το τελευταίο, όλα αυτά που συζητάμε εδώ και τα συζητάμε σήμερα κάπως αναλυτικά, αλλά υπάρχουν και περισσότερες λεπτομέρειες θα μπορούσαν να αναλυθούν σε μια ημερίδα σε συνεργασία με το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης. Εγώ έχω κληθεί πολλές φορές σε ημερίδες, άσχετες, άσχετες ημερίδες για θέματα τέτοια με παρουσιάσεις, με ιστορίες. Καλό θα είναι, όχι για να δείξω εγώ αν κάνει κάτι ή δεν κάνει ο ΒΟΑΚ, δεν με ενδιαφέρει αυτό, αν θέλω να το δείξω έχω τρόπους να το δείξω άλλους, δεν με ενδιαφέρει αυτό.

Να κληθούν οι τοπικοί παράγοντες, η πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ αφού η ατζέντα έχει ανοίξει τώρα, δεν σας κρύβω ότι μέχρι πριν από ένα ορισμένο διάστημα δεν ήταν ανοιχτή η ατζέντα, τώρα είναι ανοιχτή. Θεωρώ ότι είναι πολύ χρήσιμη αυτή η ιστορία της ημερίδας για να εξαχθούν συμπεράσματα και προτάσεις.

Συνάδελφοι εγώ αυτά είχα να σας πω, δεν ξέρω αν θέλετε κάτι άλλο, στη διάθεση σας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν, ολοκληρωθήκαν και οι απαντήσεις. Προς ενημέρωσή σας συνάδελφοι 27 λεπτά ήταν η εισήγηση και 45 ήταν οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις, χρόνος ρεκόρ.

Ανοίγει κατάλογος τοποθετήσεων, ο κατάλογος θα είναι αυστηρός συνάδελφε Κρασανάκη, τοποθετήσεις. Κλάδος.

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Κλάδος, Βαϊλάκης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι στις τοποθετήσεις είμαστε, δεν θέλει να τοποθετηθεί κανείς;

Άλλος συνάδελφος; Σε έγγραφα, λοιπόν διαβάζω τον κατάλογο, υπάρχει κανένας άλλος;

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Φραγκιαδάκης, μα ένας – ένας το θυμάται;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι σηκώστε τα χέρια σας όλοι, όποτε το θυμηθείτε.

Λοιπόν σας διαβάζω, Κλάδος, Βαϊλάκης, Ορφανός, Βρέντζου, Χωραφάς, Σφακιανάκη, Φανουράκης, Μπριλάκης, Φραγκιαδάκης και Ποβάσκη, έκλεισε ο κατάλογος.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Πόση ώρα θα έχουμε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τουλάχιστον έξι λεπτά, επί δέκα εξήντα λεπτά.

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Μια ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Μία ώρα. Λοιπόν τώρα συνάδελφοι θα σας μοιραστεί, έχει πάρει ο Παναγιώτης την εισήγηση για να βγάλει το σχέδιο της απόφασης, αυτό που θα τεθεί σε ψηφοφορία, να το διαβάσετε για να μη γίνεται μια συζήτηση έτσι σε στυλ ημερίδας.

Λοιπόν, ο συνάδελφος Κλάδος έχει το λόγο.

ΚΛΑΔΟΣ: Ήτανε πάρα πολύ ενδιαφέροντα αυτά που μας είπε ο συνάδελφος ο Αγαπάκης, δηλαδή πράγματι πάντα είναι ενδιαφέροντα γι' αυτό κράτησαν και τόση ώρα και είναι άξιοι επαίνων οι συνάδελφοι και πρώτος ο συνάδελφος ο Αγαπάκης και οι άλλοι αξιόλογοι που δουλεύουν όλοι στο ΒΟΑΚ, κάνανε μια εξαιρετική δουλειά.

Εγώ θα αναφερθώ σε ένα θέμα μόνο, δεν θα αμφισβητήσω ούτε νούμερα, ούτε στοιχεία, σε ένα θέμα, στην παραχώρηση, στο οποίο εγώ δεν έχω κανένα προβληματισμό και πρέπει να είμαστε κάθετοι. Πιστεύω ότι το Τ.Ε.Ε. δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να είναι υπέρ των συμβάσεων παραχώρησης ΣΔΙΤ ή κάτι τέτοιο, γιατί για μένα το ίδιο είναι.

Ο ΒΟΑΚ κατασκευάζεται εδώ και 40 χρόνια συνάδελφοι και δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, ποτέ δεν ήταν στα έργα πρώτης προτεραιότητας για την εκάστοτε Κυβέρνηση και γι' αυτό η χρηματοδότηση του ήταν δυσανάλογη με παρόμοια έργα στην Ηπειρωτική χώρα. Εξάλλου κατά κοινή ομολογία πιστεύω όλων μας η Κρήτη είναι και ήταν μονίμως παραμελημένη σε σχέση με την άλλη Ελλάδα.

Σε μια περιοχή με τεράστιες ιδιωτικές επενδύσεις, οι δημόσιες επενδύσεις της τελευταίας πενταετίας φαντάζουν σαν σταγόνα στον ωκεανό.

Επομένως σήμερα πρέπει όλοι να τονίσουμε και να υπογραμμίσουμε τις ευθύνες όλων των Κυβερνήσεων μέχρι σήμερα ότι μετά από τόσα χρόνια, μετά από τρία ευρωπαϊκά πακέτα, δεν ολοκληρώθηκαν βασικά έργα υποδομής όπως ο ΒΟΑΚ ή όπως οι κάθετοι άξονες εξίσου σημαντικά έργα.

Θεωρούμε ότι είναι υποκριτικό να ερχόμαστε εμείς σήμερα και να λέμε, να εξετάσουμε ως Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ. το ενδεχόμενο να ολοκληρωθεί ο ΒΟΑΚ με αυτοχρηματοδότηση με σύμβαση παραχώρησης ή ΣΔΙΤ. Όλα περίπου το ίδιο είναι για μένα, δηλαδή η σύμβαση παραχώρησης συνήθως δίνεται σε οδικά έργα και τα ΣΔΙΤ δίνονται σε ομάδες κτιρίων, 15 πυροσβεστικοί σταθμοί, 50 βιολογικοί, 10 διοικητήρια κ.ο.κ.

Επειδή λοιπόν το προτεινόμενο κόστος του ΒΟΑΚ για την ολοκλήρωση του είναι 1,5 δις, ποσό που είναι δύσκολο να εκταμιευτεί στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2007 – 2013. Δηλαδή εδώ μπαίνει το ερώτημα, εμείς ως Τ.Ε.Ε. τι πρέπει να πούμε; Όταν σταματήσουν τα ευρωπαϊκά πακέτα όλα τα σημαντικά έργα θα πρέπει να κατασκευάζονται με συμβάσεις παραχώρησης ή ΣΔΙΤ; Δηλαδή μέχρι το 2013 ότι προλάβουμε; Το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων θα σταματήσει; Δεν είναι υποχρέωση της πολιτείας προς την κοινωνία να παράγει δημόσια έργα; Πως μπορεί συνάδελφοι να συνηγορήσουμε για μια ακόμα

πώληση ή μακροχρόνια ενοικίαση εθνικού πλούτου; Εθνικός πλούτος είναι οι αυτοκινητόδρομοι και οι διάφορες εκτάσεις του δημοσίου που θα παραχωρηθούν ως αντάλλαγμα.

Πως μπορούμε να φανταστούμε ένα ΒΟΑΚ, κλειστό αυτοκινητόδρομο, στη βόρεια αναπτυγμένη ζώνη του νησιού μέσα από οικισμούς με διόδους; Εδώ πρέπει να σας θυμίσω τις τελευταίες αυξήσεις των διοδίων στην άλλη Ελλάδα 37,5 έως 180%. Δυο μόνο παραδείγματα, ένα Ι.Χ. για τη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη δίνει 15,4 ευρώ, αύξηση 54%, ένα μεγάλο φορτηγό για την ίδια διαδρομή θα δίνει πλέον 51,9 ευρώ, αύξηση 107%.

Οι νέες τιμές επιβλήθηκαν με βάσει τις συμβάσεις που υπογράφηκαν ανάμεσα στο ΥΠΕΧΩΔΕ και στους κατασκευαστικούς ομίλους, οι οποίοι ανέλαβαν τα έργα στο εθνικό οδικό δίκτυο. Σε μία διετία με τις ίδιες συμβάσεις προβλέπεται νέα αύξηση, αποτέλεσμα είναι να θησαυρίζουν 5 – 10 κατασκευαστικοί όμιλοι, ενώ οι μικρές και μεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις να εκτελούν τα έργα με τα τιμολόγια Σουφλιά και να οδηγούνται στην οικονομική εξαθλίωση και τη μόνιμη ομηρία από τις τράπεζες.

Όπως ξέρετε πολύ καλά, το έχω πει εκατό φορές, το 90% των εργοληπτικών επιχειρήσεων εκτελεί σήμερα το 5% των έργων, ενώ το 10% των εργοληπτικών επιχειρήσεων εκτελεί το 95% των έργων. Αν δεν υπάρχει ριζική αλλαγή πολιτικής σε μερικά χρόνια το 95 – το 99%, όλα θα κατασκευάζονται από μία ή δύο δεκάδες κατασκευαστικών ομίλων.

Μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον λοιπόν που οδηγεί στον αφανισμό των μικρών εταιρειών και των μεσαίων και μικρών εργοληπτικών επιχειρήσεων και τη συγκέντρωση κατασκευής των έργων σε πέντε – δέκα ομίλους, θα έρθουμε εμείς ως Τ.Ε.Ε. να συνηγορήσουμε ενδεχομένως για την κατασκευή του υπ' αριθμόν ένα έργου της Κρήτης με σύμβαση παραχώρησης.

Για μας η θέση του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ συνάδελφοι.

ΚΛΑΔΟΣ: ...τελειώνω, μισό λεπτό ακόμα, που πρέπει να μεταφέρουμε στους πολιτικούς μας εκπροσώπους και στους πολίτες οι οποίοι θα πληρώσουν τελικά το μάρμαρο είναι:

- ✓ Πρώτον, ο ΒΟΑΚ πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2007 – 2013 και αν αυτό είναι δύσκολο να υποστηριχτεί από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.
- ✓ Δεύτερον, τα έργα με σύμβαση παραχώρησης ή ΣΔΙΤ δεν είναι δημόσια έργα, δεν είναι δημόσια αγαθά που αποδίδονται στους πολίτες, αλλά ξεπούλημα εθνικού πλούτου.
- ✓ Τρίτον, τα έργα με συμβάσεις παραχώρησης ή ΣΔΙΤ είναι πολλαπλάσιου κόστους, το οποίο κόστος αποκλειστικά μετακινείται στον πολίτη άμεσα ή έμμεσα, αύξηση του κόστους μεταφορών κ.λ.π.
- ✓ Τέταρτον, τα λάθη, οι παραλείψεις, η έλλειψη βασικών έργων υποδομών στην Κρήτη, η μη ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ τόσα χρόνια με τα αυξημένα τροχαία ατυχήματα, είναι ευθύνη όλων των κυβερνήσεων μέχρι σήμερα και δεν πρέπει να αποσιωπάται.
- ✓ Πέμπτον, και τέλος τα δημόσια έργα είναι υποχρέωση της πολιτείας προς την κοινωνία που δεν πρέπει να εκχωρηθεί στο τραπεζικό σύστημα, να θυμηθούμε και το συνέδριο μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Βαϊλάκης.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Λοιπόν, να ευχαριστήσω κατ' αρχάς το συνάδελφο το Γιώργο τον Αγαπάκη ο οποίος μας έκανε τόσο εμπειριστατωμένη..., τον είχα ευχαριστήσει και προηγουμένως, αλλά πραγματικά με άφησε έκπληκτο η τόσο εμπειριστατωμένη ανάλυση που μας έκανε και έδειξε ότι..., πρώτη φορά βλέπω πράγματι ένα συνάδελφο να ξέρει τόσο πολύ καλά το αντικείμενο του ας πούμε, χωρίς να θέλω να προσβάλω κανένα.

Ο ΒΟΑΚ είναι ένα έργο το οποίο έχει ξεκινήσει από το '65, θα σας θυμίσω..., εγώ είμαι λίγο παλιός στην ηλικία, λίγο μεγάλος, θα σας θυμίσω τη σύμβαση της ΛΙΠΤΟΝ που λέγαμε τότε, λίγο πριν πέσει η κυβέρνηση Παπανδρέου, που ήταν τότε μάλλον να δοθεί αν θυμάμαι καλά με παραχώρηση όλο το έργο, σε μια εταιρεία ΛΙΠΤΟΝ λεγότανε, κάτι τέτοιο ας πούμε, το οποίο δεν έγινε. Τελικά το έργο το έκανε, τον τότε ΒΟΑΚ τον έκανε η χούντα, ό,τι έκανε δηλαδή, και θυμάμαι ας πούμε όταν ήμουνα φοιτητής που λέγαμε τότε διάφορα. Μας φαινότανε τεράστιο το..., ιστορικά τώρα είναι αυτά που λέω αλλά ίσως να είναι και λίγο ενδιαφέροντα, λέγαμε τότε τι τεράστια διατομή είναι αυτή, φαινότανε στα μάτια μας κάτι τεράστιο αυτά τα 10 μέτρα, 12 πόσο ήτανε, διότι μέχρι τότε κινούμασταν σε 5 μέτρα ας πούμε.

Εσείς πιθανόν οι νεότεροι δεν τα θυμάστε αυτά, εγώ θυμάμαι ότι πήγαινα Άγιο Νικόλαο, έκανα 3,5 ώρες με το αυτοκίνητο, 3,5 ώρες κάναμε περίπου, ήταν όλος ο δρόμος όπως είναι τώρα από το Βραχάσι ας πούμε και πιο στενός, και σταματούσαμε να περάσει ο άλλος. Στα δε Χανιά πηγαίναμε με πλοίο πολλές φορές, συνέφερε πιο πολύ με πλοίο να πηγαίνουμε, υπήρχε συγκοινωνία Ηράκλειο – Χανιά με πλοίο.

Αυτός ο ΒΟΑΚ που έγινε από τη χούντα, τότε εθεωρείτο έργο το οποίο λέγανε ότι το χρηματοδότησε το ΝΑΤΟ λέει, γιατί είχε τεράστια συμφέροντα να κάνει αυτόν τον τεράστιο δρόμο και μας φαινόταν ακατάληπτο πως ήταν τόσο μεγάλο το πλάτος.

Τα χρόνια περάσανε και η ανάπτυξη τελικώς είναι γεωμετρική πρόοδος, δεν θυμάμαι τώρα ακριβώς, δεν τα θυμάμαι και πολύ καλά αυτά, δηλαδή η ανάπτυξη είναι πολύ περισσότερη από το χρονικό περιθώριο. Ας πούμε η ανάπτυξη από το 1900 μέχρι το 1960 δεν είναι τίποτα μπροστά στη σημερινή καπιταλιστική ανάπτυξη, να κάνω το χατίρι των παιδιών εκεί, όπως θέλουμε τη λέμε.

Εν πάση περιπτώσει, φτάσαμε τώρα στο σημείο αυτό που έχουμε φτάσει να συζητάμε ότι πρέπει οπωσδήποτε να γίνει 22 μέτρα, αλλά εγώ βλέπω ότι πολύ γρήγορα δεν θα φτάνουν ούτε τα 22 μέτρα και θα θέλουμε διατομές 3 λωρίδες και άλλες 3 και δεν ξέρω τι, όπως είναι τώρα ας πούμε τώρα πάνω στην υπόλοιπη Ελλάδα το κομμάτι της Εγνατίας αν θυμάμαι καλά, αν και αυτό δεν πρέπει να είναι έτσι ακριβώς μέχρι το Κατερίνη – Θεσσαλονίκη.

Τέλος πάντων εγώ βλέπω ότι, γιατί θέλω και να ολοκληρώσω σχετικά με την παραχώρηση, δεν νομίζω ότι το θέμα μας είναι αυτό, ούτε και το έθεσε ο συνάδελφος Αγαπάκης, απ' ότι βλέπω δεν πολυφαίνεται να υπάρχει σαν θέμα, ούτε και πάνω να εξετάστηκε και πολύ από το Υπουργείο, και αυτό δεν εξετάζεται διότι μάλλον δεν φαίνεται να είναι εύκολη η παραχώρηση, δεν φαίνεται. Σαν τρόπος λειτουργίας κατ' αρχάς είναι πάρα πολύ δύσκολο, θέλει προετοιμασία πολύ. Μου θύμισε ο Γιώργος διότι κάπου θυμάμαι ότι πολλά γραφεία είχαν ασχοληθεί με

όλες αυτές τις προετοιμασίες που γίνανε για την πάνω Ελλάδα, θέλει πολλά χρόνια για να γίνει κάτι τέτοιο.

Έπειτα συνήθως οι παραχωρήσεις γίνονται για μεγάλα μήκη, εδώ πέρα πολλά κομμάτια έχουν κατασκευαστεί είναι κομμάτια από 'δω, κομμάτια εκεί, είναι λίγο δύσκολο τώρα, πραγματικά δύσκολο και ίσως γι' αυτό και δεν πρέπει να το συζητάμε ότι μπορεί να δοθεί κομμάτι με παραχώρηση και αν μπορεί να δοθεί κανένα πενήντα χιλιόμετρα και πολύ λέω, διότι έτσι που έχουν προχωρήσει τα έργα... Δεν νομίζω δηλαδή ότι είναι και θέμα πια να το συζητάμε.

Εγώ, η άποψη μου είναι ίδια με του Γιώργου του Αγαπάκη, ότι αυτό είναι ένα θέμα το οποίο λίγο – πολύ να πάρουμε ότι λεφτά μπορούμε, να προχωρήσουμε τα έργα και ότι παραμένει το βλέπουμε αργότερα. Να επιμένουμε δηλαδή να πάρουμε πιστώσεις και να προχωρήσουμε με την ισχύουσα διαδικασία, η οποία έχει ξεκινήσει και προχωρεί ας πούμε νομίζω σχετικά γρήγορα.

Όσον αφορά τώρα τις αδειοδοτήσεις πραγματικά εκεί ήθελα να πω το εξής ότι, το ίδιο το κράτος, το ίδιο το ελληνικό κράτος δημιουργεί τα προβλήματα με τις αδειοδοτήσεις και όχι τόσο πολύ οι υπηρεσίες. Δηλαδή αυτή τη στιγμή εγώ έχω μια μελέτη η οποία έχει εγκριθεί από την ΕΥΠΕ, και έχει βγει η περιβαλλοντική και είναι για συνυπογραφές Υπουργών, πέντε μήνες είναι να υπογράψουν οι Υπουργοί βρε παιδιά, μην τρελαθούμε δηλαδή. Δεν φταίνε οι υπηρεσίες, κάνανε τη δουλειά τους και πρέπει να υπογράψουνε κάποιοι Υπουργοί, τώρα είναι από το Φλεβάρη, από την ΕΥΠΕ έχει γραφεί η απόφαση, έχει γραφτεί η απόφαση κανονικά και δεν έχει έρθει και είναι τώρα Ιούνιος και ακόμα την περιμένω, δεν φταίει η υπηρεσία η ΕΥΠΕ τώρα εκεί. Τι διάλογο δηλαδή οι ίδιοι οι Υπουργοί καθυστερούν τα έργα τους; Δεν μπορώ να καταλάβω τι γίνεται.

Με αυτό το θέμα να επανέλθω, νομίζω ότι πρέπει να..., ίσως, δεν ξέρω, εγώ δεν έχω παράπονο από την ίδια την υπηρεσία και δεν λέω για την Ειρήνη τώρα ή και την ΕΥΠΕ, κυρίως το πρόβλημα είναι από όταν φεύγει η μελέτη ας πούμε και πάει για έκφραση γνώμης, εκεί είναι η καθυστέρηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα λεπτό έχεις συνάδελφε.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Τελειώνω, εκεί είναι η καθυστέρηση. Εκεί τώρα θα μπορούσαν ίσως να βρεθούν ορισμένες υπηρεσίες που πραγματικά ίσως δεν χρειάζεται να εκφράσουνε γνώμη, έχουν εκφράσει άλλες, δεν θα πω εγώ ποιες είναι, και ίσως θα πρέπει να υπάρχει μια νομοθετική ρύθμιση και θα πρέπει να απαντάνε σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Να βγει νόμος δηλαδή, όχι από 'δω και από 'κει, διότι φεύγει η μελέτη κανονικά από τις υπηρεσίες οι οποίες έχουνε κάνει τη δουλειά, πραγματικά η δουλειά γίνεται μεταξύ μελετητή, υπηρεσίας...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Αυτό εννοούσα και εγώ.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Ναι, για όνομα του Θεού δηλαδή. Λοιπόν νομίζω τέλειωσα, δεν έχω τίποτα άλλο να πω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Ορφανός, είσαι ειδικός ομιλητής ή ο Φανουράκης είναι;

ΟΡΦΑΝΟΣ: Το σοβαρό θέμα του ΒΟΑΚ ήρθε με εισήγηση του συνάδελφου Αγαπάκη που είναι Διευθυντής της υπηρεσίας του ΒΟΑΚ και αυτό έχει θετικά και αρνητικά, να ξεκινήσω έτσι.

Το θετικό, το ότι είναι εισηγητής ο Αγαπάκης είναι ότι μας έφερε εδώ και τη γνώση που έχει από την υπηρεσία, που αποδείχτηκε ότι είναι πλούσια γνώση και οπωσδήποτε βοήθησε και να φωτιστεί το θέμα με τεχνικοοικονομικά στοιχεία και με ορισμένα πολιτικά στοιχεία και να ωριμάσει κατά κάποιο τρόπο στη σκέψη και στη συνείδηση μας.

Το αρνητικό είναι το ότι, όντας φορτισμένος με αυτή του την ιδιότητα την υπηρεσιακή, κατά κάποιο τρόπο φορτώθηκε πάνω του προσωπικά τη ευθύνη της υποστήριξης ετούτης ή της άλλης άποψης, σε σχέση με ζητήματα όμως τα οποία δεν τα χειρίζεται η υπηρεσία του. Σε σχέση με ζητήματα, ιδιαίτερα και τα τεχνικά και τα οικονομικά, αλλά προπαντός τα πολιτικά ζητήματα τα οποία τα χειρίζεται όχι απλά το Υπουργείο και η ελληνική κυβέρνηση ή τα διάφορα πολιτικά κόμματα, αλλά με ζητήματα ακόμα που τα χειρίζεται και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Και κατά συνέπεια δεν μπορούμε να περιοριστούμε στις αγαθές προθέσεις ως προς την πληρότητα της ενημέρωσης με στοιχεία ή τα πολιτικά συμπεράσματα τα προσωπικά, αλλά πρέπει να δούμε και τις άλλες διαστάσεις που ξεφεύγουν από την προσωπική ευθύνη και τους προσωπικούς χειρισμούς ή τις διαβεβαιώσεις του συναδέλφου Αγαπάκη, δεν μπορούμε αυτά σε μια συζήτηση ως Τεχνικό Επιμελητήριο να τα αγνοήσουμε.

Να πω επίσης ότι, κατά τη γνώμη μου βοηθάει η σημερινή συζήτηση στην ωρίμανση, στη γνώση μας και στη συνείδηση μας όλων των πλευρών του ζητήματος, δηλαδή και των τεχνικών, και των οικονομικών και των πολιτικών. Μπορούμε να πούμε, για παράδειγμα, και να συμφωνήσουμε ότι πραγματικά η ανάγκη για την ολοκλήρωση του Βόρειου Οδικού Άξονα και νέων χαράξεων, και εκσυγχρονισμού ως προς τα δεδομένα δηλαδή που θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα, και σε σχέση με τα τεχνικά εννοώ στοιχεία αλλά και σε σχέση με τα οικονομικά στοιχεία, και η αντιμετώπιση του προβλήματος των πόρων όπως τέθηκε, όλα αυτά βοηθούνε να ωριμάσει στη συνείδηση μας.

Έχω την εντύπωση ότι ως Τεχνικό Επιμελητήριο κάνοντας μια τέτοια συζήτηση δεν πρέπει να θεωρούμε ότι ο κόσμος είναι ενημερωμένος, δηλαδή ο κόσμος στην Κρήτη μπορεί να βρίζει για την κατάσταση του οδικού άξονα, του Βόρειου Οδικού Άξονα, μπορεί να ταιπρωρείται, μπορεί να λέει ότι ξέρεις ταξίδεψα, πήγα αλλού και είδα άλλα πράγματα και εδώ δεν τα βλέπουμε, αλλά δεν έχει συνειδητοποιήσει και ότι το έργο έπρεπε να έχει γίνει, πολύ ανάγλυφα το είπε ο συνάδελφος ο Αγαπάκης, πριν από 30 χρόνια και κατά συνέπεια υπάρχουν και κάποιες ευθύνες που δεν είναι μόνο το ζήτημα να πούμε..., αλλά και αυτό να το πούμε το που είναι οι ευθύνες, δεν το έχει καταλάβει ο κόσμος, και κατά συνέπεια δηλαδή επείγει η αντιμετώπιση του προβλήματος. Έτσι, κατανοώντας το, να βοηθήσουμε και εμείς ως Τεχνικό Επιμελητήριο να κατανοηθεί και από άλλους φορείς.

Δεν θα σταθώ τόσο πολύ στα τεχνικά και στα οικονομικά όσο περισσότερο θέλω να σταθώ στο πολιτικό κομμάτι, παρά το ότι είπα τη γνώμη μου ότι και το τεχνικό είναι πάρα πολύ σημαντικό, δεν είχε

κατανοηθεί, πρέπει να συμβάλλουμε να κατανοηθεί, ότι είναι δηλαδή επείγον το ζήτημα.

Πάντως το πολιτικό κομμάτι, για να μη στεκόμαστε σε μια περιγραφή ως τεχνικοί των τεχνικών ή των οικονομικών πλευρών του ζητήματος, το πολιτικό κομμάτι είναι πάρα πολύ σοβαρό, όχι μόνο όπως είπα πριν από την άποψη του καταλογισμού των ευθυνών, αλλά και από την άποψη του τι θα σκεφτούμε ότι πρέπει να γίνει από 'δω και μπρος.

Δηλαδή, ποιος φταίει ότι δεν έγινε ο οδικός άξονας, έτσι όπως τον περιγράψαμε, έτσι όπως περιγράφηκε από την εισήγηση την ίδια, πριν από 30 χρόνια; Εδώ νομίζω ότι οι απαντήσεις του στυλ ότι ο σχεδιασμός δεν ήταν πλήρης, δεν ήταν επιστημονικός, δεν ήταν επαρκής από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ή από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, δεν θα ήταν πλήρης μια τέτοια απάντηση, δηλαδή που θα δώσει σε ελλείψεις των υπηρεσιών, των τεχνοκρατών, των Υπουργείων κ.λ.π., θα αποδώσει εκεί πέρα τις ευθύνες.

Εγώ νομίζω συνάδελφοι και αυτό είναι ένα στοιχείο προβληματισμού που θα μας χρησιμεύσει από 'δω και μπρος, πρέπει να πούμε ότι στην ανάπτυξη αυτή την καπιταλιστική, που πήγε να το πει χιουμοριστικά ο Βαϊλάκης, που είχαμε, πάρα πολλοί πόροι δόθηκαν στο ιδιωτικό κεφάλαιο όλα τα προηγούμενα χρόνια, δεν δόθηκαν για έργα τα οποία θα τα χρησιμοποιούσε ο λαός. Θα μου πείτε τα οδικά δίκτυα δεν τα θέλει το κεφάλαιο; Είναι μια από τις τέσσερις ελευθερίες του ΜΑΑΣΤΡΙΧ ότι θέλει την ελευθερία και μάλιστα την ταχύτητα διακίνησης εμπορευμάτων, ανθρώπων, εργατικού δυναμικού, κεφαλαίου, υπηρεσιών, και τα οδικά δίκτυα σαφώς συμβάλλουν και υπήρχε ολόκληρη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σαφώς. Όμως προτεραιότητα ήταν στην επιδότηση με κίνητρα των ιδίων των ταμείων των επιχειρήσεων.

Ο συνάδελφος Αγαπάκης σε κάποια αποστροφή της ομιλίας του μίλησε με το εξής, είπε χαρακτηριστικά, δεν προλαβαίνουμε την ιδιωτική ανάπτυξη από άποψη ταχύτητας, έτσι δεν το είπες; Δεν προλαβαίνουμε την ιδιωτική ανάπτυξη, γιατί τάχα μου δεν την προλαβαίνουμε; Επειδή είναι πιο έξυπνη και πιο καταφερτζού; Γιατί όλα αυτά τα χρόνια οι πολιτικές των Κυβερνήσεων οι κρατικές, και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εφαρμόστηκαν ήταν τέτοιες που τροφοδοτούσαν αποκλειστικά την ιδιωτική ανάπτυξη.

Ακόμα έχω διαβάσει και σε ντοκουμέντα του Περιφερειακού Συμβουλίου...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε Μπριλάκι σε παρακαλώ πολύ.

ΟΡΦΑΝΟΣ: ...όταν συζητιόταν πέρυσι, πρόπερι το χωροταξικό της Κρήτης ότι ο δημόσιος τομέας λέει, αυτό το ανέφερε σαν μια αρνητική κριτική προς το δημόσιο τομέα, δεν ήταν επαρκώς προσανατολισμένος στην επιδότηση των ιδιωτικών επενδύσεων, των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Να γιατί είχε τέτοια ταχύτητα ανάπτυξης ο ιδιωτικός τομέας, να γιατί μείνανε δημόσια έργα πίσω, ακόμα και τέτοια που θα χρειαζότανε και στο κεφάλαιο να έχουν γίνει και όχι μόνο στο λαό, (...) στο κεφάλαιο, αλλά να γιατί μείνανε πίσω.

Δηλαδή εδώ πραγματικά το πρόβλημα της εξεύρεσης των πόρων έχει άλλες διαστάσεις, έχει πολιτικές διαστάσεις, πως θα βρεθούν οι

πόροι; Γιατί τώρα θα πω για το θέμα της παραχώρησης, αλλά το να συζητάμε αν θα γίνει από το δημόσιο προϋπολογισμό ή από τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από την παραχώρηση σε ιδιώτες, δεν ξέρω τι, σε τελευταία ανάλυση όλα αυτά τα ζητήματα πέρα από τη νομική και τη διαδικαστική πλευρά καταλήγουνε στο ερώτημα, θα φορτωθεί επιπλέον έξοδα και επιπλέον βάρη ο κοσμάκης; Θα τα πληρώσει δηλαδή από την τσέπη του ή απ' αυτά που ήδη έχει συσσωρεύσει το κεφάλαιο θα υποχρεωθεί να δώσει κάτι; Εκεί καταλήγουν όλα αυτά τα ερωτήματα, αυτό είναι..., εκεί θα δοθεί η απάντηση σε σχέση με τους πόρους ή δεν ξέρω τι άλλο, και πρέπει να το πούμε καθαρά.

Εδώ να πω κάτι, αναφέρθηκε στις απαντήσεις ο συνάδελφος ο Αγαπάκης για δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις δυσκολιών ολοκλήρωσης τμημάτων των έργων, είπε για την περίπτωση του αιγιαλού με τον οχετό στο Παλιόκαστρο κ.λ.π. των ομβρίων που οι υπηρεσίες κωλυσιεργούνε κ.λ.π., και είπε και ο ίδιος και γι' αυτό το επισημαίνω, δεν πάνε να δούνε και στα ξενοδοχεία τι αυθαιρεσία γίνεται. Ε, μα με συγχωρείτε, να αυτό που είπα στην αρχή ότι δεν είναι..., το αρνητικό ότι εισηγητής ήταν ο Αγαπάκης είναι ότι είναι Διευθυντής στο ΒΟΑΚ ενώ τους νόμους και τις πολιτικές προτεραιότητες για το ποιος θα εξυπηρετείται σ' αυτό τον κόσμο, σ' αυτή τη χώρα, οι ιδιώτες δηλαδή επενδυτές ή το δημόσιο συμφέρον, άλλοι το καθορίζουν και όχι ο Αγαπάκης. Αλλά το είπε, ανάγλυφα, έτσι είναι τα πράγματα από τη μια μεριά...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΟΡΦΑΝΟΣ: Τι ανοιχτά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει, ναι.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ανοιχτά.

ΟΡΦΑΝΟΣ: Τι θα πει ανοιχτά; Γιατί ποιος δίνει τις πολιτικές κατευθύνσεις στην Κτηματική Υπηρεσία; Μίλησε για μια γραφειοκρατία 30 υπογραφών, ποιος τα έχει ορίσει αυτά και ποιος δεν τα παρακάμπτει; Χρειάζονται αυτά τα πράγματα, διότι τα παρακάμπτουνε με τα μέσα τα πολιτικά και τα οικονομικά, είναι γνωστό αυτό, και σε ποιους απευθύνομαι επίσης είναι γνωστό, έτσι; Τα ξέρετε αυτά καλύτερα από μένα.

Λοιπόν, πως λοιπόν ευνοείται ο ιδιωτικός τομέας, ο ιδιώτης επιχειρηματίας επενδυτής, και το ίδιο το δημόσιο πως βάζει τροχοπέδη στη δικιά του τη δραστηριότητα αν είναι να κάνει ένα δημόσιο έργο; Γνωστό είναι γι' αυτό το αναφέρω. Και το δεύτερο παράδειγμα, που αναφέρεται και στο ψήφισμα, ενίσχυση των υπηρεσιών είπε ο συνάδελφος Αγαπάκης, ενίσχυση των υπηρεσιών με προσωπικό, δεν επαρκεί αυτό το προσωπικό. Ναι, αλλά εδώ πάλι δεν καθορίζει την πολιτική ο Αγαπάκης, την καθορίζει η Κυβέρνηση, την καθορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και είναι γνωστό και το έχουμε συζητήσει σ' αυτή την αίθουσα ότι δηλαδή σήμερα η κατεύθυνση είναι οι δημόσιες υπηρεσίες να στελεχώνονται με προσωπικό μερικής απασχόλησης. Αυτή είναι η πολιτική κατεύθυνση, διότι η κατεύθυνση είναι να απαξιώνονται οι

δημόσιες υπηρεσίες, όχι μόνο δηλαδή τα έργα να παραχωρούνται με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, με ΣΔΙΤ ή με συμβάσεις παραχώρησης σε ιδιώτες, αλλά και οι υπηρεσίες οι δημόσιες να απαξιωθούν και στην ουσία να δοθούνε ακόμα και το..., όχι απλά όπως το ξέρουμε το θέμα της μελετοκατασκευής σε ιδιώτες, όλα να δοθούν σε ιδιώτες. Αυτοί θα τα κάνουνε, αυτοί τα ελέγχουνε, και θα έχουνε και μια υπηρεσία από πάνω που θα βάζει και μια τυπική έγκριση. Αυτή είναι η πολιτική κατεύθυνση.

Δηλαδή μπορούμε εμείς τώρα με αυτό το πλαίσιο των πολιτικών κατευθύνσεων από την πλευρά της Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης να πούμε ότι θα γίνουνε κάποιες επενδύσεις στο ΒΟΑΚ και θα εξευρεθούνε πόροι προς το δημόσιο συμφέρον;

Θέλω να πω ότι η απάντηση σ' αυτό το ερώτημα για την εξεύρεση των πόρων, μπορεί να είναι πολιτική και δεν μπορεί να είναι συνδεδεμένη με τις ευθύνες των προηγούμενων 30 χρόνων των καθυστερήσεων, δεν μπορεί να είναι παρά το ότι αυτές οι πολιτικές που έχουμε γνωρίσει, αυτό που χιουμοριστικά είπε για καπιταλιστική ανάπτυξη ο συνάδελφος ο Βαϊλάκης, έχει φτάσει σε αδιέξοδο. Δεν μπορεί δηλαδή να περιμένουμε..., θα έρθουνε εδώ μετά οι επόμενοι, όχι εμείς, μετά από 30 χρόνια και θα λένε τα προηγούμενα 30 χρόνια δεν κάνανε τίποτα, γιατί; Γιατί θα έχουνε ακόμα περισσότερο τα ιδιωτικά συμφέροντα θεριέψει και οι υπηρεσίες ή οι υποδομές που έχουν να κάνουν με το λαϊκό συμφέρον θα είναι πίσω.

Άρα είναι επείγον το ζήτημα, να απαντηθεί και πολιτικά το ζήτημα ότι αυτές οι πολιτικές πρέπει να σταματήσουνε, ότι πρέπει να σταματήσουνε οι πολιτικές ενίσχυσης και ανάθεσης όλης της ανάπτυξης στο ιδιωτικό κεφάλαιο, πρέπει άλλες πολιτικές, κοινωνικές και ταξικές δυνάμεις να βγούνε στην εξουσία και όχι αυτές που κυβερνάνε σήμερα, όχι από άποψη κομμάτων μόνο, εννοώ κοινωνικές δυνάμεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα λεπτό έχεις συνάδελφε ακόμα.

ΟΡΦΑΝΟΣ: Το ένα λεπτό θα το διαθέσω στο εξής, κοιτάξτε να δείτε, εδώ υπήρξε μια αντίφαση και μ' αυτό θέλω να κλείσω, από το συνάδελφο τον Αγαπάκη όχι σήμερα, αλλά σε σχέση με το πώς πρωτοέφερε το θέμα. Όταν πρωτοεισηγήθηκε το θέμα είπε σύμβαση παραχώρησης, και σήμερα δεν είπε σύμβαση παραχώρησης.

Δεν θέλω να πω ότι μεσολάβησε ο Σουφλιάς ο οποίος είπε δεν συμφωνώ με την παραχώρηση, διότι υπάρχουνε πολλές εισοδοι και έξοδοι, πολλές παρόδιες διακοπές στο δρόμο, δεν είναι κλειστός δρόμος για να τον παραχωρήσουμε. Δεν νομίζω ότι ήταν αυτή η αντίφαση ανάμεσα στην αρχική, πριν από ένα μήνα, και τη σημερινή εισήγηση του συνάδελφου του Αγαπάκη.

Εγώ νομίζω ότι εδώ ωριμάζοντας όλοι και δεν το λέω σκωπτικά ούτε θέλω να υποτιμήσω κανένα, αλλά εν πάση περιπτώσει από άποψη τακτικής όλοι μαθαίνουμε να χρησιμοποιούμε καλύτερα την τακτική του μαστίγιου και του καρότου. Δηλαδή άμα δεν μπορούμε να περάσουμε μια θέση με κατά μέτωπο επίθεση, διαλέγουμε να πούμε ότι ξέρεις να αρχίσουμε τη ζύμωση, να αρχίσουμε τη ζύμωση. Είναι μια τακτική που κατά κόρον έχει χρησιμοποιήσει και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ, έχει χρησιμοποιήσει και ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. τον τελευταίο καιρό και ιδιαίτερα με τα θέματα των ιδιωτικοποιήσεων.

Κοιτάξτε να δείτε, εγώ θεωρώ ότι αυτό που είπε ο Σουφλιάς, εδώ στο Ηράκλειο δηλαδή και διαβάστηκε και ένα απόσπασμα, οι εφημερίδες την άλλη μέρα γράψανε, οι δημοσιογράφοι τόσα ξέρουν – τόσα λένε, ή αυτά τα συμφέροντα αν θέλετε εκπροσωπούνε, γράψανε ότι απέκλεισε τη σύμβαση παραχώρησης σε ιδιώτες ο Σουφλιάς. Έτυχε και δώσαμε ως ΚΚΕ μια συνέντευξη την άλλη μέρα, σε τρεις μέρες, μετά από τρεις μέρες σχολιάζοντας τις δηλώσεις του Σουφλιά και η δική μας τοποθέτηση ήτανε ότι, θεωρούμε ότι άνοιξε ο Σουφλιάς τη συζήτηση για την παραχώρηση, γιατί είναι ένας τρόπος να την ανοίξεις αυτή τη συζήτηση να πεις ότι έχει δυσκολίες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τελείωνε συνάδελφε.

ΟΡΦΑΝΟΣ: Και τότε δεν θα πει ο ίδιος ή οι υπηρεσίες πως θα τις απαντήσουνε αυτές τις δυσκολίες, αλλά θα σε βάλει εσένα να σκέφτεσαι πως θα τις αντιμετωπίσεις τις δυσκολίες, θα βάλει το Μπριλάκη που έχει κάνει εισήγηση και μας τη μοίρασε να επιχειρηματολογεί υπέρ των διοδίων, αυτά για το Σουφλιά. Ή θα μας βάλει όλους να σκεφτόμαστε, μα είναι καλό που υπάρχουνε τρεις κόμβοι στο Ηράκλειο για τον εθνικό; Είναι καλό που έχουμε στη Φόδελε, στα Λινοπεράματα, στις Σίτες, στις Αλόιδες σε 500..., μήπως πρέπει να τους κλείσουμε, μήπως ας πούμε είναι αντίθετο τεχνικά με την ταχύτητα που πρέπει να έχει ο κόμβος; Και να αρχίσουμε μόνοι μας τώρα να λέμε μα μήπως ξέρεις δεν υπάρχει άλλη λύση; Τα 150 χιλιόμετρα που είναι 300; Δηλαδή στην ουσία έχει ανοίξει η συζήτηση για την παραχώρηση μόνο που έξυπνα, εγώ λέω είναι έξυπνη τακτική αλλά προϋποθέτει βλάβες αντιπάλους και ελπίζω ότι δεν είμαστε, έξυπνα λοιπόν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε έληξε ο χρόνος σου, τελείωνε.

ΟΡΦΑΝΟΣ: ...ελπίζω ότι δεν είμαστε χαζοί, ελπίζω ότι δεν είμαστε βλάβες, έχει ανοίξει αυτή η συζήτηση. Και η αναδίπλωση του συνάδελφου Αγαπάκη απόψε τέτοια είναι.

Θέλω να πω κάτι για το ΠΑΣΟΚ. Κοιτάξτε, στο άνοιγμα αυτής της συζήτησης είναι γνωστό και το έχουμε συζητήσει εδώ μέσα, 7 Βουλευτές από το ΠΑΣΟΚ στην Κρήτη πρόπερσι το καλοκαίρι υποβάλανε πρόταση στη Βουλή για να εκτελεστεί ο ΒΟΑΚ με παραχώρηση, μη μας έρθει κανείς απόψε δηλαδή και μας πει τώρα ότι εμάς μας απασχολεί.

Και να πω κάτι και για το ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. καιροσκοπικά αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα, δηλαδή ανάλογα με το τι ακροατήριο έχει, αν το ακροατήριο αρχίζει και φωνάζει κατά της παραχώρησης, κατά των ΣΔΙΤ λέει είμαστε κατά των ΣΔΙΤ, αν αρχίζει και λέει εντάξει να το συζητήσουμε, λέει το συζητάμε.

Εδώ πρόσφατα τώρα ο Αλαβάνος στο αεροδρόμιο του Καστελλίου που εκδήλωσε και ενδιαφέρον, όταν ανακοίνωσε ο Σουφλιάς πεντακάθαρα ότι αναζητεί την κατασκευή του με ιδιωτική χρηματοδότηση μίλησε, απάντησε, σχολίασε ο Αλαβάνος με το εξής καταπληκτικό, ότι ο κ. Σουφλιάς μίλησε με γενικότητες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε σε παρακαλώ τελείωσε.

ΟΡΦΑΝΟΣ: Μίλησε με γενικότητες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε Ορφανέ τελείωσες.

ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν είπα για την ιδιωτικοποίηση, μίλησε λέει με γενικότητες.
Δηλαδή όταν είναι να συζητάμε τεχνοκρατικά, οικονομικά κ.λ.π. είμαστε λαλίστατοι, και άμα φτάσουμε στο...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε σε παρακαλώ τελείωσε.

ΟΡΦΑΝΟΣ: ...θέμα, άλλα λόγια να αγαπιόμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τελείωσες. (αλλαγή κασέτας)

ΒΡΕΝΤΖΟΥ: Το θέμα του ΒΟΑΚ κατ' αρχήν δεν είναι ξεκομμένο από το συνολικό σχεδιασμό που υπάρχει και για την Κρήτη αλλά γενικότερα για την Ελλάδα. Ερχόμαστε και λέμε για το ΒΟΑΚ και βάζουμε και άλλες παραμέτρους, όπως είναι οι υπηρεσίες, όπως είναι η καθυστέρηση στην περιβαλλοντική αδειοδότηση, όμως όλα αυτά είναι ενωμένα, δεν μπορούμε να τα δούμε ξεχωριστά.

Έχει βγει από το 2000..., ας μη μιλήσω για τον εθνικό σχεδιασμό που δεν υπάρχει, για το χωροταξικό που τώρα ψηφίζεται, η περιβαλλοντική αδειοδότηση γίνεται για έργα για τα οποία δεν έχει υπάρξει καμία απόφαση, κανένας νόμος και δεν έχουν χωροθετηθεί με οποιαδήποτε άλλη απόφαση.

Έχει βγει από το '04 ΚΥΑ για τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και προγραμμάτων και μέτρων συνολικά. Αν λοιπόν υπήρχε ένας σχεδιασμός για το ΒΟΑΚ, ο οποίος θα ήταν ενιαίος από τη μία άκρη της Κρήτης μέχρι την άλλη, θα μπορούσε κατ' αρχήν να είχε πάρει αυτή τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων συνολικά. Να μην υπάρχουνε λοιπόν κενά ανάμεσα όπως πολύ σωστά ανεφέρθη ότι υπήρχαν, και άρα να μην έχουμε κάθε φορά όλη αυτή τη διαδικασία για κάθε κομματάκι να πηγαίνουμε στην υπηρεσία και να ζητάμε τις υπογραφές.

Δεν είναι λοιπόν κάτι που ξαφνικά το βλέπουμε, ξεκινάει από την αρχή το πρόβλημα, από την αρχή του σχεδιασμού του. Και βέβαια και οι αξίες αυξάνουν στην πορεία, και βέβαια η ιδιωτική πρωτοβουλία έρχεται από την αρχή και χτίζει παρόδια και μάλιστα έχει προκύψει και πολύ μεγάλο πρόβλημα με τη γραμμική ανάπτυξη ως προς το περιβαλλοντικό της κομμάτι, πως έρχονται μετά και χτίζονται οι δρόμοι όλοι.

Και ερχόμαστε εκ των υστέρων να πούμε δεν μπορούμε να υλοποιήσουμε. Βέβαια δεν μπορούμε να υλοποιήσουμε όταν ο σχεδιασμός μας είναι από την αρχή λάθος, όταν στην ουσία δεν θέλουμε να κάνουμε σχεδιασμό, γιατί ποιος θεσμοθετεί τους νόμους; Ερχόμαστε και έχουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση και κάνουμε εναρμόνιση, η οποία γίνεται κουτσά – στραβά, όπως γίνεται, και στο τέλος ούτε αυτή εφαρμόζουμε, ούτε καν αυτή την εναρμόνιση ερχόμαστε να υλοποιήσουμε. Και τρέχουμε μετά και λέμε η νομοθεσία, ποιος την κάνει τη νομοθεσία; Όλες οι υπηρεσίες οι δημόσιες έχουνε κάνει έγγραφα για τη νομοθεσία, και όμως πάει από το κακό στο χειρότερο.

Αυτό που είπαμε προηγουμένως, ερχόμαστε να υπερασπίσουμε..., έχουν βγει τα τελευταία χρόνια από το 2004 και μετά τρεις ΚΥΑ που έρχονται να νομιμοποιήσουν αυθαίρετες κατασκευές στον αιγιαλό, όταν δεν έχει βγει καμία ΚΥΑ που να λέει ότι για τα δημόσια έργα, όπως είναι αυτό το έργο, εάν περάσει ο αγωγός των ομβρίων δεν χρειάζεται αδειοδότηση. Και προφανώς χρειάζεται βέβαια αδειοδότηση, και προφανώς τρέχουμε μετά και λέμε δεν μπορούμε να οργανωθούμε, τα βάζουμε δηλαδή με ποιον; Όταν οι ίδιοι σχεδιάζουν έτσι, η ίδια η πολιτική έρχεται και σχεδιάζει με αυτό τον τρόπο και κωδικοποιεί τη νομοθεσία της και τη θεσμοθετεί, ακριβώς για να μη γίνονται όλα αυτά, ακριβώς για να μπορεί μετά να επιλέξει και να πει αυτό το βάζω ή αυτό δεν το βάζω και να είναι στο χέρι της να το κάνει ή όχι.

Πάνω λοιπόν σ' αυτό ήθελα να πω, γιατί το θέμα εδώ με τις υπηρεσίες επειδή μπαίνει και στο σχέδιο δράσης, επανέρχομαι, το έχουμε πει πολλές φορές και θα το ξαναπούμε, το ζητούμενο είναι τι υπηρεσίες θέλουμε, και προφανώς δεν θέλουμε υπηρεσίες οι οποίες να είναι σωστές και να δουλεύουν. Όταν δεν τις έχουμε στελεχώσει, όταν δεν έχουμε εξειδικευμένο προσωπικό, όταν τόσα χρόνια δεν υπάρχει ακόμα και με τους παλιούς οργανισμούς καμία υπηρεσία που να είναι στελεχωμένη πλήρως στις οργανικές της θέσεις, ερχόμαστε και ζητάμε χρόνους. Προφανώς δεν μπορούν να γίνουν αυτοί οι χρόνοι.

Το ζητούμενο λοιπόν είναι τι σχεδιασμό θέλουμε, τι σχεδιασμό κάνει η πολιτεία και πως υλοποιεί αυτόν το σχεδιασμό. Και εγώ λοιπόν καταλήγω στο συμπέρασμα ότι προφανώς δεν θέλει σχεδιασμό.

Ερχόμαστε λοιπόν και συζητάμε για το ΒΟΑΚ τόσα χρόνια και εγώ τουλάχιστον, όσα είμαι στην Αντιπροσωπεία, από τα πρώτα θέματα είναι ο ΒΟΑΚ. Ακόμα και τώρα δεν υπάρχει, αυτή τη στιγμή που μιλάμε, ένας σχεδιασμός συνολικός που να λέει ότι απ' αυτό το κομμάτι μέχρι αυτό υπάρχει..., ακόμα και τώρα δεν έχουμε τις μελέτες, και βέβαια προφανώς δεν θα μπορούν να υλοποιηθούν, διότι τα κόστη ανεβαίνουνε διαρκώς.

Άρα λοιπόν είναι θέμα πολιτικής κατεύθυνσης, είναι θέμα τι θέλουμε και τι ανάπτυξη βέβαια θέλουμε, ένα ΒΟΑΚ που να εξυπηρετεί ποιον; Ένα ΒΟΑΚ σε ποια κατεύθυνση; Γιατί όταν φτάνουμε να μπαίνουμε στις κατοικημένες περιοχές και να έχουμε ΒΟΑΚ, όταν φτάνουμε να χτίζεται παντού όλη η βόρεια Κρήτη και ακόμα και τα κομμάτια που πάνε νότια οδηγούμαστε πάλι σε ανάπτυξη, και άρα αλλοιώνουμε διαρκώς το τοπίο. Πηγαίνοντας δηλαδή αυτή τη στιγμή προς Χανιά, δεν υπάρχει κανένα κομμάτι το οποίο να είναι γη, να είναι τόπος, να είναι βοσκότοπος, να είναι κάτι, εκτός από κατοικία.

Όταν αναπτύσσεται ραγδαία λοιπόν όλη αυτή η περιοχή, δεν έχουμε μόνο το θέμα λοιπόν του ΒΟΑΚ που δεν υπάρχει, αλλά παράλληλα αυτός ο κακός ΒΟΑΚ ο οποίος υπάρχει παραποιεί, αλλάζει, αλλοιώνει και το περιβάλλον της Κρήτης και πάμε πλέον σε μια Κρήτη η οποία δεν ξέρουμε τι θέλουμε έτσι όπως καταλήγει.

Το δεύτερο θέμα που θέλω να πω είναι ότι πραγματικά συμφωνώ με την εισήγηση που έκανε ο Αλέκος, ότι κάποια στιγμή πρέπει να πιστέψουμε όλοι μας ότι αυτό το κράτος οφείλει στους πολίτες του να παρέχει κάποια πράγματα δημόσια, δηλαδή οφείλει κάποια αγαθά να τα δίνει. Δεν μπορούν όλα να εκχωρούνται, δεν μπορούν όλα να δίνονται, δεν μπορούμε να πληρώνουμε για όλα, και ένα απ' αυτά είναι οι προσβάσεις και η οδοποιία, και θα πρέπει να απαιτήσουμε ως Επιμελητήριο να υλοποιηθεί, να ενταχθεί στους πόρους στους εθνικούς,

στο ΕΣΠΑ, δεν ξέρω σε ποιους θα ενταχθεί, εφόσον υπάρχει πολιτική βούληση και να παρθούν αυτά τα χρήματα να υλοποιηθεί με δημόσιες επενδύσεις, όχι συμβάσεις παραχώρησης, όχι ΣΔΙΤ.

Δεν το λέω γενικά κατηγορηματικά, αλλά κάποιες υπηρεσίες όπως είναι αυτό, όπως είναι η παιδεία, όπως είναι κάποια άλλα πράγματα πρέπει επιτέλους να καταλάβουμε και να το πιστέψουμε όλοι μας, και να μην αρχίζουμε να το αμφισβητούμε όπως σωστά είπε ο Στέλιος, ότι πρέπει και οφείλει το κράτος να είναι δημόσια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Χωραφάς.

ΧΩΡΑΦΑΣ: Μπορώ να ξεκινήσω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι.

ΧΩΡΑΦΑΣ: Κατ' αρχήν πριν μπω στο θέμα, το σοβαρότατο θέμα του ΒΟΑΚ, να κρίνουμε λίγο τα του οίκου μας. Θεωρώ ότι όταν έχουμε ένα τέτοιο θέμα, της σοβαρότητας αυτής, είναι πραγματικά λυπηρό να είμαστε τόσο λίγοι σ' αυτή την αίθουσα. Και θα ξεκινήσω και από τα δικά μου ή τα δικά μας τέλος πάντων για τους συντοπίτες μου, γιατί είναι ακόμα περισσότερο κρίμα στο νομό μου που η κατάσταση του ΒΟΑΚ είναι τραγική, να υπάρχουν μόνο δύο εκπρόσωποι σε αυτή την αίθουσα σήμερα.

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Και ο Αγαπάκης είναι και αυτός από το Λασιθί.

ΧΩΡΑΦΑΣ: Δυόμισι να πούμε δηλαδή; Εντάξει.

Από 'κει και πέρα θα ήθελα να δώσω ένα – δυο στοιχεία για να εξηγήσω γιατί αναφέρω ως τραγική την κατάσταση στο νομό Λασιθίου. Όπως αναφέρονε και οι προηγούμενοι συνάδελφοι πολλά χρόνια συζητιέται και ξανασυζητιέται το θέμα στην Αντιπροσωπεία, 40 ή 30 χρόνια είπαμε κατασκευάζεται τώρα ο ΒΟΑΚ και έχουμε..., ας με διορθώσει ο συνάδελφος Αγαπάκης, 3 ή 4 χιλιόμετρα στο νομό Λασιθίου κατασκευασμένα. Αυτό είναι το μεγάλο έργο του ΒΟΑΚ στο νομό μας.

Και θα θέσω ένα – δυο πρόσφατα παραδείγματα να καταλάβετε λίγο τι συμβαίνει, από το 2003 θα έπρεπε να έχει προκηρυχτεί και το 2005 περίπου να έχει τελειώσει αυτό το έργο το οποίο ανέφερα και προ ολίγου το Άγιος Νικόλαος – Καλό Χωριό, και ερχόμαστε σήμερα το 2008 να το επαναδημοπρατούμε. Επίσης ένα άλλο τραγικό πραγματικά σημείο το οποίο αναφέρθηκε χωρίς να ονομαστεί, είναι ότι δυο χρόνια τώρα περιμένουμε το Υπουργείο Πολιτισμού να δώσει μια λύση στο θέμα της χάραξης του τμήματος Μουρνιά – Παχιάς Άμμου – Καβούσι, όπου από το ΥΠΕΧΩΔΕ το καλοκαίρι του 2006 προτάθηκαν δύο λύσεις.

Μετά από τέσσερις μήνες αν θυμάμαι καλά η μία προκρίθηκε από το...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε Κρασανάκη.

ΧΩΡΑΦΑΣ: ...από το Υπουργείο Πολιτισμού και τώρα πριν λίγους μήνες έκανε καινούργια εισήγηση το Υπουργείο Πολιτισμού όπου θεωρεί ότι

πρέπει να ξανασυζητηθεί το θέμα. Πραγματικά δεν μπορώ να τα καταλάβω αυτά, δεν ξέρω τι κρύβεται πίσω απ' αυτά.

Στο νομό Λασιθίου αυτή τη στιγμή δεν έχουμε ολοκληρωμένες μελέτες, και όταν λέω δεν έχουμε για να καταλάβετε τι εννοώ, πρέπει να είναι γύρω στα 3 – 4 χιλιόμετρα ολοκληρωμένη μελέτη, άρα πώς να πάμε να ζητήσουμε χρήματα και από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και πώς να διεκδικήσουμε ένα δρόμο;

Βέβαια οπωσδήποτε ευθύνες υπάρχουν και στην τοπική κοινωνία, θα αναφέρω ένα παράδειγμα εδώ για τα του νομού μας, του νομού Λασιθίου, που είχαν προ ημερών οι Δήμαρχοι μια συνάντηση με τον Περιφερειάρχη για το θέμα του ΒΟΑΚ και αντί να εστιάσουν και να ορίσουν και οι τρεις..., συγνώμη όλοι οι Δήμαρχοι, κάποια κομμάτια στα οποία πρέπει να δοθεί προτεραιότητα και να τα μεταφέρει ο Περιφερειάρχης, ο καθένας έλεγε τα δικά του. Ο Δήμαρχος Σητείας έλεγε ότι οπωσδήποτε πρέπει να φτάσει μέχρι τη Σητεία, ο Δήμαρχος Αγίου Νικολάου έλεγε ότι το τμήμα που τώρα κηρύχτηκε έκπτωτος ο εργολάβος πρέπει οπωσδήποτε να συνεχιστεί άμεσα και ο Δήμαρχος Ιεράπετρας ότι πρέπει να κατεβάσουμε και τον άξονα προς τα κάτω. Άρα βλέπουμε ότι είναι πολλοί οι λόγοι που δεν προχωρά το έργο.

Να αναφέρω τώρα τη δική μου άποψη, η οποία πραγματικά άλλαξε από τη στιγμή που άκουσα την εισήγηση του κ. Αγαπάκη, γιατί με βάσει τα στοιχεία που είχα μέχρι σήμερα και είχαν αναφερθεί και στο Συνέδριο των Νησιωτικών Επιμελητηρίων το Νοέμβρη, περιμέναμε μια χρηματοδότηση της τάξης των 300 εκατομμυρίων ευρώ περίπου για το ΒΟΑΚ και ήτανε τρομερά ευχάριστη για μένα προσωπικά η έκπληξη από την επίσκεψη του κ. Σουφλιά, που δεν το ήξερα, από αυτά που άκουσα τώρα από τον κ. Αγαπάκη κατάλαβα ότι πρόκειται για μια χρηματοδότηση 700 εκατομμυρίων περίπου, η οποία σημαίνει ουσιαστικά το μισό ΒΟΑΚ αν το δούμε λίγο χοντρικά το θέμα, αφού είπαμε ότι 1,5 δις περίπου θα χρειαστεί τα 700 εκατομμύρια είναι ο μισός ΒΟΑΚ.

Έτσι ενώ σήμερα ήρθαμε με την άποψη ότι θα πρέπει κατ' αρχήν εμείς εδώ σαν Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ. να συμφωνήσουμε στο ποια κομμάτια έχουν προτεραιότητα για να προταθούν και μετά στη συνέχεια σε μια κοινή συνδιάσκεψη με το Δυτικής Κρήτης να συμφωνήσουμε αυτά που πρέπει να μπουνε σε προτεραιότητα για να ζητήσουμε τη χρηματοδότηση τους, αυτή τη στιγμή καταλαβαίνω ότι με τα κονδύλια τα οποία διατίθενται όλες οι μελέτες οι οποίες άμεσα θα προταθούν θα υλοποιηθούν, και ας με διαψεύσει ο κ. Αγαπάκης ο οποίος τα γνωρίζει καλύτερα τα θέματα. 700 εκατομμύρια είναι ένα μεγάλο ποσό για το οποίο είμαι βέβαιος ότι σήμερα δεν έχουμε μελέτες.

Άρα να προωθηθούν όσο γίνεται οι μελέτες γρηγορότερα και οπωσδήποτε όλοι, ο καθένας από το κομμάτι το οποίο μπορεί να βοηθήσει, είτε σαν Τεχνικό Επιμελητήριο με το θεσμικό του ρόλο, είτε Δήμαρχοι, Νομάρχες, Βουλευτές, Περιφερειάρχης, να πιέσουν στις υπηρεσίες που καταλαβαίνουμε σήμερα ότι είναι το μεγάλο αγκάθι με τα όποια προβλήματα τους από άποψη στελέχωσης ή δυσλειτουργιών ή άλλων πιθανών σημείων πιο ύποπτων που να κρύβονται πίσω από τις αθώες σκέψεις που κάνουμε σήμερα, ώστε γρήγορα οι μελέτες αυτές να προωθηθούν. Παρουσιάζεται μια μεγάλη ευκαιρία με αυτά τα 700 εκατομμύρια.

Άρα ενώ σήμερα ήρθαμε με το σκεπτικό ότι πρέπει να συζητήσουμε τη σύμβαση παραχώρησης ως η μόνη λύση, από τη στιγμή που δεν

υπάρχει αυτή τη στιγμή δρόμος, τουλάχιστον για το Λασιθί και η εξαγγελία ήταν ότι πρέπει να δούμε ως προτεραιότητα το δρόμο μέχρι τον Άγιο Νικόλαο, απογοητευμένος λοιπόν απ' αυτά είπα ότι πρέπει να εξετάσουμε οπωσδήποτε τη σύμβαση παραχώρησης. Δεν ξέρω κατά πόσον επείγει αυτό το θέμα ύστερα από τα σημερινά δεδομένα, όσο το θέμα το να προωθήσουμε γρήγορα τις μελέτες και να αξιοποιήσουμε αυτά τα 700 εκατομμύρια που υπάρχουν.

Από 'κει και πέρα θα ακολουθήσει μια εισήγηση που διάβασα στο κείμενο που μοιράστηκε του συναδέλφου Μπριλάκη, που θέτει μια άλλη διάσταση σχετικά με διόδους σε άλλες περιοχές της Ελλάδας, με πολύ μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους, οι οποίες θα μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν την κατασκευή του τμήματος εδώ στην Κρήτη και ειδικά των τμημάτων που δεν έχουν κυκλοφοριακούς φόρτους, και πιστεύω ότι είναι ένα θέμα το οποίο θα έπρεπε να δώσουμε βάση και να το κυνηγήσουμε.

Και το σημαντικό είναι σήμερα να πάρει κάποιες αποφάσεις το τμήμα, οι οποίες στη συνέχεια να συζητηθούν και με το Δυτικής Κρήτης και με μια ενιαία πολιτική να το κυνηγήσουμε το θέμα του ΒΟΑΚ πολύπλευρα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Η συνάδελφος Σφακιανάκη.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: Συνάδελφοι άκουσα πολύ προσεκτικά την εισήγηση και τις απαντήσεις. Με ένα πράγμα έχω μείνει κυριολεκτικά έκπληκτη, νομίζω ήτανε άτοπο συνάδελφε Γιώργο αυτό που είπες, ότι έχουμε μείνει πίσω σε σχέση με το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης. Άμα ρωτήσεις τους συναδέλφους έξω, γκρινιάζουνε ότι αυτό το τμήμα χρόνια τώρα ασχολείται όλο με το ΒΟΑΚ και δεν ασχολείται με τις πολεοδομίες. Άπειρες φορές έχουμε μιλήσει, άπειρες φορές το έχουμε προτάξει και την περασμένη τριετία γίνανε πάρα πολλές παρεμβάσεις, έστω σημειακές σε σχέση με το ΒΟΑΚ, άσχετα αν ισχύει αυτό που είπε ο Στέλιος ότι δεν έχουμε εμβαθύνει στις αιτίες και στο πολιτικό ζήτημα.

Όμως και η τελευταία απόφαση της Αντιπροσωπείας που έχουμε, που απόψε μπήκε θέμα συζήτησης με την προοπτική να την αναθεωρήσουμε απ' ότι εγώ κατάλαβα, έλεγε ακριβώς ότι το κράτος οφείλει να ολοκληρώσει κατά προτεραιότητα το ΒΟΑΚ, το οφείλει στην Κρήτη και αυτό πρέπει να κάνει.

Το μόνο θέμα που έβαλε το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης και στο οποίο επίσης συμφωνήσαμε και βγάλαμε από κοινού ανακοίνωση, ήτανε αυτό που εντόπισε και είπε ότι επειδή τελικά..., δεν το είπε ακριβώς έτσι, θα το πω εγώ πιο χοντρά για να γίνει κατανοητό. Επειδή λες Κυβέρνηση ότι το 80% των πόρων θα πάει στην περιφέρεια, αλλά στα περιφερειακά προγράμματα έχεις δώσει πάρα πολύ λίγα χρήματα, υπολογίσαμε και είδαμε ότι στην Κρήτη αντιστοιχούνε 2 δις από τομεακά προγράμματα.

Άρα απαιτούμε να συζητήσουμε με βάση τη δουλειά της ομάδας εργασίας των πολλών Επιμελητηρίων που πρέπει να πάνε αυτά τα χρήματα και να γίνει σχεδιασμός τοπικά για το που πρέπει να πάνε. Θέλετε να πούμε να πάνε όλα στο ΒΟΑΚ; Και αυτό θα μπορούσε να συζητηθεί.

Άρα θέλω να πω πρώτα απ' όλα και για να γίνει απόλυτα κατανοητό ότι, από όλα τα σημεία της απόφασης που προτείνονται

απόψε, εκτός απ' αυτό της μελέτης της οικονομοτεχνικής για την παραχώρηση, έχουν ειπωθεί επανειλημμένα και καμιά αντίρρηση, καμιά αντίρρηση, να επικαιροποιήσουμε την απόφαση μας και να τα ξαναπούμε απόψε.

Επίσης έχει ειπωθεί πάρα πολλές φορές ότι θα έπρεπε αυτό το νησί να αποκτήσει ένα μέτωπο φορέων που να διεκδικούν από κοινού. Άρα αν αυτή τη στιγμή είναι εφικτό να γίνει και αν ωρίμασε, γιατί αυτό το πράγμα στην Κρήτη φαινόταν πάντα ιδιαίτερα δύσκολο να μπορεί να γίνει, να διεκδικήσουμε από κοινού με ομάδες εργασίας, με επιτροπές, με οτιδήποτε..., και ούτως ή άλλως άμα κάνει μια ομάδα το Περιφερειακό Συμβούλιο μετέχουμε μέσα, άρα έχουμε εκπροσώπους, αυτό το πράγμα επίσης να γίνει.

Το τρίτο θέμα που..., με συγχωρείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ συνάδελφε.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: Με συγχωρείτε είχα ένα μικρό black out. Θα περάσω στο δεύτερο θέμα γιατί τώρα αυτό μου έφυγε.

Το δεύτερο θέμα που ρώτησα και που απαντήθηκε δεν έγινε ιδιαίτερα ξεκάθαρο. Δηλαδή ρώτησα και άκουσα με ευχαρίστηση ότι, όταν μιλάμε γι' αυτό τον προϋπολογισμό, μιλάμε και για νέες χαράξεις. Αυτό σημαίνει κατ' αρχήν ότι θα ξεφύγουμε από τις περιοχές αυτές όπου έχουμε και τα ατυχήματα και το συνωστισμό.

Ευνόητο είναι ότι υπάρχουνε φοβερές ευθύνες που αφέθηκε αυτός ο δρόμος ο ΒΟΑΚ να γεμίσει κυκλοφοριακές συνδέσεις, όχι με κόμβους, αλλά με τον καθένα που φτιάχνει το σπίτι του και το μαγαζί του. Και θα ήταν πάρα πολύ ενδιαφέρον να κάνουμε μια βόλτα όλοι μαζί, να βλέπουμε και να φωτογραφίζουμε ποιοι είναι αυτοί που με άδειες ή χωρίς άδειες έχουν αφεθεί να ανοίγουνε δρόμους για να ανεβαίνουν στο βουνό σε ένα περίεργο μέρος όπου έχουνε χτίσει και να ξαναβγαίνουνε, και βέβαια δεν φεύγουνε μόνο με δεξιές στροφές, φεύγουν και με αριστερές.

Άρα υπάρχει μια ερώτηση κρίσιμη, αυτή τη στιγμή αυτές οι νέες χαράξεις, αυτή η αναβάθμιση, θα διασφαλίσει κλειστό αυτοκινητόδρομο και παρόδιους δρόμους ώστε να σταματήσει αυτή η ποιότητα και να μην ανανεώσουμε το πρόβλημα; Αυτό θέλει μια απάντηση.

Επίσης θα μπορούσαμε και θα έπρεπε να συζητήσουμε αυτό που ειπώθηκε ότι ζητάει το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης για κάτι πολύ πιο αυτονόητο. Είναι πάνω από 10 χρόνια που έχει πει το Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ. ότι ο δρόμος Ηράκλειο – Μεσσαρά που γίνεται τώρα καινούργιος, θα έπρεπε να μην καταντήσει έτσι όπως έχουνε καταντήσει οι προηγούμενοι δρόμοι και όπως ανέφερα μόλις πριν, ότι θα έπρεπε από την αρχή να γίνει κλειστός. Δεν είναι διευρωπαϊκό δίκτυο, δεν θα έπρεπε να ζητήσουμε να είναι ώστε να φαίνεται και μέσα στο Εθνικό Χωροταξικό; Δεν θα έπρεπε να δούμε αυτό που πάνω από 10 χρόνια έχει ειπωθεί να κλείσει ο βρόγχος μέχρι το Ρέθυμνο, που είναι ένας δρόμος περίπου χαραγμένος, που δεν ξέρω αν πρέπει να πάει πάνω στο χαραγμένο επαρχιακό ή να πάει εναλλακτικά; Το λέω γιατί ο νότιος άξονας για τα Χανιά, που δεν είναι ώρα να τον συζητήσουμε εδώ αλλά που έχω κάποια ενημέρωση, είναι μια πολύ περίεργη ιστορία λόγω και του φυσικού ανάγλυφου, αλλά και των απόψεων των τοπικών φορέων, όταν λέω τοπικών φορέων εννοώ και των Δημάρχων εκεί και πως βλέπουνε να αναπτύσσεται η περιοχή

τους και αν θα τους κάνει καλό ή κακό ένας τέτοιος άξονας. Δεν θέλω να βάλω αυτό το θέμα τώρα.

Όμως όπως μιλάμε για τη Βιάννο που περνάει από Ιεράπετρα και γυρίζει Σητείας, υπάρχει άλλος ένας βρόγχος που κατασκευάζεται, που έχει πάρει χρηματοδοτήσεις, που θέλει και άλλα πράγματα και που είναι η Μεσσαρά και να γυρίσει Ρέθυμνο. Εγώ νομίζω ότι αυτό επίσης πρέπει να μας απασχολήσει.

Περνάω τώρα στο κρίσιμο θέμα της σύμβασης παραχώρησης. Θα συμφωνήσω με όσα είπε ο Στέλιος ότι τελικά δεν πρέπει σε καμιά – καμιά περίπτωση αυτή τη στιγμή να μπορούμε σ' αυτό το δίλημμα και να δέσουμε αυτό το θέμα με τα υπόλοιπα και για το λόγο που είπε ο Χωραφάς.

Αν αυτή τη στιγμή έχουμε μια εξαγγελία για σοβαρά κονδύλια και αν έχουμε και ένα αίτημα από παλιά που λέει να δοθούν αυτά τα κονδύλια, υπάρχει το αντικείμενο για να επικεντρώσουμε τις δυνάμεις μας και τις διεκδικήσεις μας για το επόμενο διάστημα, χωρίς να αρχίσουμε οι ίδιοι να προωθούμε τα διλήμματα. Επίσης πάρα πολύ καλό θα ήταν, όπως έχει ξαναγίνει εδώ, να γίνει αυτή η ημερίδα γιατί έχει πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον να ολοκληρώσουμε την εικόνα την αποψινή με τις νέες μελέτες, ακόμα και αν υπάρχουν προκαταρκτικές, που είναι αυτές οι νέες χαράξεις, τι εικόνα παίρνει ο ΒΟΑΚ; Να μας γίνει ακόμα περισσότερο κατανοητό και να μπορέσουμε να εξειδικεύσουμε και τις διεκδικήσεις μας.

Αυτό που δεν πρέπει να κάνουμε είναι να δεχτούμε όλη αυτή τη λογική της παραχώρησης η οποία σημαίνει συγκεκριμένα πράγματα, σημαίνει αυτό που είπε ο Στέλιος, και σημαίνει όχι μόνο αυτό αλλά σημαίνει επέκταση αυτού που είπε. Δηλαδή τι θέλω να πω; Δεν είναι που τόσα χρόνια τώρα ενώ η Κρήτη είναι περιζήτητη και όποια εφημερίδα και να διαβάσεις όλοι αγοράζουν και σχεδιάζουν business, δημιουργείται μια εικόνα ότι πρέπει να προσελκύσουμε επενδύσεις και πάντα από τα λεφτά αυτού του κράτους και αυτού του λαού να πρέπει να επιδοτούνται αυτές οι επενδύσεις, είναι ψέματα. Η Κρήτη είναι περιζήτητη, θέλουνε να κάνουνε επενδύσεις, άρα θα έπρεπε να περάσουμε σε μια αντίθετη λογική.

Σε άλλες χώρες θυμάμαι πολύ συγκεκριμένα, ακόμα και σε τοπικό επίπεδο, στην Κύπρο όταν πήγαμε μας λέγανε ότι στην Πάφο λέει γέμισε ξενοδοχεία, ο Δήμος δεν είχε λεφτά να κάνει την αποχέτευση και τους είπε βάλτε να κάνουμε την αποχέτευση. Το κόστος δεν μπορεί να μετακυληθεί αυτή τη στιγμή και πάλι στην καθημερινότητα, και δεν είναι μόνο τι θα πληρώσω εγώ ή εσείς, είναι ότι ανεβαίνει όλο το κόστος της ζωής, των προϊόντων, και ότι χρεώνουμε παιδιά, εγγόνια, επόμενες γενιές με όλα αυτά τα πράγματα και πληρώνουμε τρεις φορές. Πληρώνουμε αυτόν που θα αναλάβει να κάνει το έργο, έχουμε ήδη πληρώσει αυτούς που εξυπηρετούνται και θα πληρώσουμε και καινούργιους που θα έρθουνε για να ενταθεί η συγκέντρωση, για να κλείσουνε και άλλοι μικροί και μεσαίοι, για να χειροτερέψουμε αυτό το πρότυπο ανάπτυξης που αναπτύσσεται. Αυτό θέλετε να κάνουμε;

Πρέπει να το συζητήσουμε πάρα πολύ αναλυτικά αυτό, αυτό καθ' αυτό γιατί παίζει και με το αεροδρόμιο, παίζει και με άλλα έργα. Αν αυτή τη στιγμή υπάρχει ένα μισοφτιαγμένο αεροδρόμιο, που όπως λέει ο κόσμος θα μπορούσε ακόμα και με πέντε σιλό να λειτουργήσει για να αποσυμφορήσει την Αλικαρνασσό, γιατί πρέπει να γίνει...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα λεπτό έχεις συνάδελφε.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: ...ένα τόσο μεγάλο έργο που πρέπει να πληρωθεί τριπλά; Πόσο πρέπει να πληρώσουμε τελικά για να απαλλάξουμε το πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου από το αεροδρόμιο; Δεν θέλω να γυρίσω στο αεροδρόμιο, όμως για να γίνει κατανοητό, πόσα λεφτά πρέπει να πληρώσει αυτός ο τόπος αυτούς που τον εκμεταλλεύονται; Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Φανουράκης.

ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ: Συνάδελφοι εγώ θα πω λίγα γιατί οι προηγούμενοι συνάδελφοι τα είπανε, απλώς ήθελα να πω δυο σημεία, το ένα είναι ότι σήμερα διαπιστώνουμε την κατάσταση και ομολογούμε την κατάσταση του οδικού δικτύου της Κρήτης. Ομολογούμε τη γραφειοκρατία, την καθυστέρηση στις μελέτες, τον παραλογισμό ότι δεν μπορεί το δημόσιο σε ένα έργο το οποίο είναι εγκεκριμένο εκατό λογιών, να μην μπορεί να κάνει ένα αγώνα να περάσει τη μια αμμουδιά και πρέπει όλοι και να σταματήσουμε οι πάντες μπροστά σ' αυτό τον παραλογισμό, βέβαια σε εισαγωγικά είναι ο παραλογισμός αυτός.

Το βασικό ερώτημα είναι, οι πόροι που διατίθενται; Αυτό είναι το βασικό ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί, και πρέπει να θυμηθούμε ότι προηγήθηκαν τα ολυμπιακά έργα τα οποία απορρόφησαν πολλούς πόρους και ήρθε η υπόσχεση της Νέας Δημοκρατίας συγκεκριμένα, ότι τα καινούργια προγράμματα θα κατευθύνονται προς την Περιφέρεια. Απαιτούμε λοιπόν την υλοποίηση αυτής της δέσμευσης.

Τώρα ήθελα να πω ακόμα ότι, τουλάχιστον εγώ..., έτσι πλανιέται η αναγκαιότητα του νέου δρόμου, όμως παρά κάποιες μελέτες με κυκλοφοριακούς φόρτους, εγώ νομίζω ότι σ' αυτό υστερούμε ακόμα. Δηλαδή η τεκμηρίωση της αναγκαιότητας των έργων και σε κάθε περιοχή σε σχέση με τις ανάγκες κ.λ.π., δηλαδή νομίζω ότι πάσχουμε λίγο σε μια πιο ουσιαστική και πιο εμπειριστατωμένη μελέτη του δικτύου, συγκεκριμένα του Βόρειου Οδικού Άξονα και σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες ανάγκες του νησιού, μεταφορικές, λιμάνια και αεροδρόμια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Μπριλάκης.

ΜΠΡΙΛΑΚΗΣ: Το θέμα που τέθηκε σήμερα δεν είναι παραχώρηση ναι ή όχι, διόδια ναι ή όχι. Εμένα το έγγραφο αυτό είναι παλιό όπως είδατε, που κατέθεσα εκεί φωτοαντίγραφο. Εάν όμως θέλει ο συνάδελφος ο Στέλιος ο Ορφανός ας το βάλει θέμα, αν θέλει ας το βάλει και γενικά γιατί υπάρχει και το αεροδρόμιο του Καστελλίου που είναι και αυτό μεγάλο έργο και να το κουβεντιάσουμε, ειδικά όμως, ειδικά να το κουβεντιάσουμε, γιατί το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει και μια υποχρέωση, εκτός από πολιτικό όργανο, πρέπει και να τεκμηριώνει κάποια πράγματα και να δίνει τις τεκμηριώσεις αυτές στον πολιτικό κόσμο για να κάνει τη δουλειά του πιο σωστά και να τους προσγειώνει και στην πραγματικότητα. Εμείς τους προσγειώνουμε δηλαδή με τα νούμερα, τόσο κάνει από 'δω, τόσο από 'κει, εκεί βγαίνει το μαλλί και εδώ δεν βγαίνει. Ας αφήσουμε λοιπόν αυτό το θέμα.

Εγώ ήθελα να πω το εξής, ο ΒΟΑΚ είναι ένα μεγάλο έργο, πολύ μεγάλο έργο για τα μεγέθη της Κρήτης, άρα θα πάει στα τομεικά του Υπουργείου, δεν μπορεί να πάει στα περιφερειακά προγράμματα.

Ας δούμε λοιπόν τι έργα γίνονται στην Ελλάδα, 900 εκατομμύρια ευρώ το πέταλο του Μαλλιακού, κατασκευάζεται σε λίγους μήνες, σχεδόν θα δοθεί όλο στην κυκλοφορία. 23 χιλιόμετρα η σήραγγα των Τεμπών, η Εγνατία Οδός κοντεύει να τελειώσει, έχει ακόμα ξέρω 'γω το 20%, 30% απορρόφηση. Οι 9 κάθετοι της Εγνατίας, σύνδεση δηλαδή της Ελλάδας με όλες τις χώρες τις γειτονικές, Αλβανία, Σκόπια, Βουλγαρία. Κρυσταλλοπηγή, Κακαβιά, Νίκη, Ευζώνοι, Προμαχώνας, Εχίνος, Ορμένιο ξέρω 'γω, έχω ξεχάσει και κάποιο ακόμα, 9 καθέτους. Οι κάθετοι αυτοί κύριοι είναι με στηθαίο στη μέση και 24 μέτρα πλάτος και γίνονται αυτή τη στιγμή, εμείς που ζούμε; Πρέπει λοιπόν να απαιτήσουμε και εμείς από τον κορβανά να πάρουμε το μερίδιο μας, το έργο είναι μεγάλο. Μόνο μέσα σ' αυτή την κλίμακα πρέπει να συζητάμε όταν λέμε ΒΟΑΚ, δεν θα συζητάμε με τα υπόλοιπα εργάκια που κάνουμε εδώ στην Κρήτη με Περιφερειακά Προγράμματα και με ΣΔΙΤ. Εδώ μιλάμε ή παραχώρηση ή πλήρωσε το, αλλά ότι έκανες στην άλλη Ελλάδα θα το κάνεις και εδώ, δεν θα μας αφήσεις εμάς μπουκάλα.

Λοιπόν, ο τρόπος τώρα της χρηματοδότησης είναι ένα άλλο θέμα, ας το αφήσουμε άλλη φορά. Εγώ βέβαια κατέθεσα την άποψη μου, δεν μπορώ και να την αλλάξω, άρα δεν είναι φυγομαχία, απλώς δεν μου αρέσει να συζητάω εκ του πλαγίου. Και κακώς το έβγαλα φωτοαντίγραφο εκεί, δεν είναι σήμερα γι' αυτό, ας το πούμε άλλη μέρα.

Όμως ο συνάδελφος ο Αγαπάκης είπε ότι μας πρόλαβε το Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης όχι για όλα αυτά που φαντάζεται ο καθένας, αλλά γιατί να ο..., Πέτρο έχεις ένα δημοσίευμα ΡΕΘΥΜΝΙΩΤΙΚΑ ΝΕΑ πριν από τρεις μέρες του Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης, μετά από την έλευση του Σουφλιά και λέει για το ΒΟΑΚ. Δεν αναφέρεται βέβαια σε παραχώρηση ή διόδια, ή τέτοια, αναφέρεται ότι Υπουργέ και εμείς εδώ είμαστε και θέλουμε το έργο.

ΜΠΡΙΛΑΚΙΣ: Αυτοί ξέρουν τι ζητάνε, λοιπόν αυτό θέλουμε αυτή τη στιγμή να βγει από 'δω, το άλλο θέμα θέλετε να το βάλετε; Βάλτε το, εδώ είμαστε.

ΜΠΡΙΛΑΚΙΣ: Βρήκανε την ευκαιρία να βάλουνε τη σφήνα τους. Και κάτι άλλο, η αδικία που ξεκίνησε λόγω Μητσοτάκη ο ΒΟΑΚ από τα Χανιά και έγινε επί αποστατών και επί χούντας το κομμάτι από Χανιά μέχρι Ρέθυμνο και μετά προς τα δω, και ακόμα δεν έχει γίνει αυτό το πράγμα στο Λασιίθι, πρέπει κάποτε να το απαιτήσουμε. Ανατολική Κρήτη είναι παιδιά και το Λασιίθι και πρέπει να το απαιτήσουμε.

Αυτά είναι τα θέματα που πρέπει να απαντήσουμε σήμερα, δεν μπορεί το Λασιίθι να μην έχει τα 12 μέτρα πλάτος δρόμου που έχει το Καστέλλι τώρα 20 χρόνια. Τώρα 20 χρόνια το Καστέλλι έχει γίνει ο δρόμος, ο μονός κλάδος, και στο Λασιίθι ακόμα ψάχνονται για προμελέτες με Αρχαιολογία, να δώσει την έγκριση για να γίνει.

Το δε κομμάτι Παχιά Άμμο – Αυχήν Αγκαθιά που είναι το χειρότερο, που ο σημερινός δρόμος πηγαίνει μέσα – έξω, δηλαδή πηγαίνει προς τη θάλασσα και μετά πάει προς τα μέσα, και ξανά προς τη θάλασσα και πάει προς τα μέσα. Είναι μια απόσταση άμα γίνει με σήραγγα 15 χιλιόμετρα και τελικά είναι 30 χιλιόμετρα, το οποίο κομμάτι αυτό είναι το

χειρότερο στην Κρήτη, η χειρότερη χάραξη. Λοιπόν θέλει 200 εκατομμύρια αυτό το κομμάτι για να γίνει με σήραγγες, αλλιώς ανθρωπινός δρόμος δεν πρόκειται να γίνει ποτέ, το κομμάτι Παχιά Άμμο – Αυχήν Αγκαθιά.

Λοιπόν αυτά τα θέματα πρέπει να θέσουμε σήμερα και άμα θέλετε μετά να συζητήσουμε πολιτικά. Εγώ θα προτιμούσα να το αποσυνδέσουμε και λίγο με το ΒΟΑΚ για να το πάμε και πιο γενικά, μια που είναι και το Καστέλλι μπροστά, αλλά όπως θέλετε βάλτε το, βάλτε το και εδώ είμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Φραγκιαδάκης.

ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ: Συνάδελφοι από την εξαιρετική εισήγηση του συναδέλφου Αγαπάκη σημείωσα χαρακτηριστικά...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Πιο κοντά στο μικρόφωνο, δεν ακούγεσαι.

ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ: ...μία παράγραφος, όπως αυτό τελευταία που είπε για παράδειγμα ο συνάδελφος ο Μπριλάκις...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ κάντε ησυχία, δεν τον ακούω.

ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ: ...ότι είναι δύσκολο το κομμάτι αυτό να γίνει και θέλει 200 εκατομμύρια, ωραία δεν μπορεί να πάει από την από κάτω πλευρά, από την Ιεράπετρα και να πάει Σητεία; Για ποιο λόγο δεν μπορεί να πάει; Γιατί δεν θέλουν οι τοπικοί παράγοντες και κάποια μικροσυμφέροντα και μεγαλοσυμφέροντα της περιοχής που έρχονται σε αντίθεση με το γενικότερο.

Αν θυμηθούμε λίγο την εποχή που σχεδιαζότανε η Εγνατία, υπήρχανε περιοχές που δεν θέλανε την..., το Μέτσοβο ας πούμε δεν ήθελε την κατασκευή της Εγνατίας γιατί θα έχανε τους πελάτες που περνούσαν από μέσα. Δηλαδή αν έχουμε τέτοια θέματα δεν μπορεί να τα λύσει καμιά παράταξη, που λένε και κάποιοι συνάδελφοι ότι είναι θέματα πολιτικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ συνάδελφοι.

ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ: Επίσης σημείωσα το χαρακτηριστικό που λέει, Φόδελε – Λινοπεράματα νέα χάραξη. Παράκαμψη Ηρακλείου 27 χιλιόμετρα, νέες χαράξεις 27 χιλιόμετρα παράκαμψη Ηρακλείου νομίζω είπες συνάδελφε Αγαπάκη, άλλα 27 άμα βάλουμε πάμε Βιάννο, γιατί λοιπόν να μην κάνουμε ένα γενικό πλάνο να δεχτούμε το κεντρικό άξονα Κρήτης και να κάνουμε τμήματα – τμήματα; Δηλαδή γιατί το κομμάτι από Φόδελε να πάει Βιάννο να μην το κάνουμε στη χάραξη που προβλέπει και με τις προδιαγραφές που προβλέπει ο κεντρικός άξονας Κρήτης, να γίνει στη μέση αυτό που λες για το τραίνο, δηλαδή να μείνει το κενό 15 μέτρα και ας το κάνουνε οι επόμενοι, αλλά να γίνει μια με βάθος χρόνου μελέτη και να μην κάνουμε τώρα μπαλώματα ας πούμε στο Βόρειο Οδικό Άξονα.

Και επίσης ένα τμήμα, ένα κομμάτι που είπες ότι ένα κομμάτι στα Μάλια στοίχισε 15 εκατομμύρια απαλλοτριώσεις και 13 εκατομμύρια κατασκευή, αν πήγαινε δηλαδή λίγο νοτιότερα πόσο θα στοιχίζανε οι απαλλοτριώσεις; Αυτό δεν μας το είπε κανείς.

ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ: Το έργο δεν ξέρω, το έργο είναι..., εγώ πιστεύω εδώ ότι πρέπει να βρίσκεται πάντα η χρυσή τομή ανάμεσα στα τοπικά και στα γενικά συμφέροντα, αλλιώς δεν μπορεί να προχωρήσει τίποτα.

Εδώ βέβαια και η θέση η δική μας έχει μεγάλη σημασία το αν μπορούμε να βοηθήσουμε σ' αυτή τη λύση των τοπικών προβλημάτων για να ξεμπλοκάρουν, για να προχωράνε τα έργα σε ένα συμβιβασμό της γενικής με την τοπική θέση ας πούμε για το συγκεκριμένο θέμα.

Αυτό ήθελα να πω συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι τελευταίος ομιλητής σε τοποθέτηση, δεν μιλάω ως Πρόεδρος, μετά θα τα συνοψίσω, είμαι εγώ.

Κατ' αρχάς θα ήθελα να πω το εξής, σ' αυτούς που είπαν ότι είμαστε πίσω, έχουμε εκδώσει στις 16 Μαΐου του 2005 ψήφισμα για την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ από δημόσιους πόρους. Σας έστειλα πρόσφατα όλα τα θέματα που έχουμε κουβεντιάσει την περασμένη τριετία. Εκεί είναι γραμμένο και αν θέλετε μπορείτε να πάτε κάτω να τα δείτε αυτά τα πράγματα, άρα έχουμε πάρει θέσεις πριν πάρει θέση η δυτική Κρήτη.

Όσον αφορά τα διόδια που είπε κάποιος, δεν υπάρχουν άλλα διόδια, κάποιος είπε, όχι ο Μπριλάκις, δεν υπάρχουν άλλα διόδια, τα διόδια της ΠΑΘΕ έχουν εκχωρηθεί δεν ξέρω η χώρα αν έχει άλλα διόδια, η Εγνατία δεν μπορεί να τα δώσει γιατί εισπράττει, δεν υπάρχουν άλλα διόδια.

Όσον αφορά τώρα την απρόσκοπτη μετακίνηση των επιβατών, δεν είναι θέμα ούτε πολιτείας, ούτε Κυβέρνησης είναι συνταγματική επιταγή. Το Σύνταγμα προβλέπει ότι ο έλληνας πολίτης έχει το δικαίωμα να μετακινείται από τόπο σε τόπο δωρεάν, από 'κει και πέρα εάν θα γίνει..., οι προτάσεις αυτές που γίνονται για ορισμένα τμήματα..., γιατί κάθισα και διάβασα συνάδελφοι, μπορεί να σας διάβασα τη σελίδα αυτή, κάθισα και το διάβασα όλο, ακούστηκαν απίστευτες προτάσεις, δηλαδή θα βάλεις διόδια να βελτιώσεις το Βόρειο Οδικό Άξονα, να βάλεις διόδια που; Να τα εισπράττει ποιος; Στα έτοιμα κομμάτια που τυχόν υπάρχουν, δεν υπάρχουν ορισμένα έτοιμα κομμάτια; Θα βάλεις διόδια για ποιο λόγο;

Λοιπόν εγώ είμαι κάθετα αντίθετος στο να μην ολοκληρωθεί αυτός ο δρόμος, αλλά είμαι και υπέρ της παραχώρησης. Δηλαδή θα πρέπει να γίνει ένας κεντρικός άξονας στην Κρήτη, αυτό το ΡΑΣΑ που λέτε, ό,τι λέτε, όπως θέλετε χαρακτηρίστε το, ο οποίος θα γίνει με παραχώρηση. Όσον αφορά δε την παραχώρηση, η παραχώρηση προέρχεται από τη λέξη Β.Ο.Τ. που σημαίνει Build Own Transfer, κατασκευάζεται, είμαι ιδιοκτήτης και μια δεδομένη στιγμή το μεταφέρω.

Πάνω σ' αυτή τη βάση υπάρχουν διάφορα θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Υπάρχει μία μέθοδος παραχώρησης συνάδελφε Αγαπάκη όπου προβλέπεται ότι χορηγεί το δημόσιο τη δυνατότητα σε κάποιον να επιλέξει τι θέλει να κάνει και επιλέγει και το που θα το κάνει, και από 'κει και πέρα το δημόσιο συμφωνεί ή διαφωνεί.

Άρα υπάρχει η δυνατότητα να έρθει μια εταιρεία, αν αποφασίσει η ελληνική Κυβέρνηση, η εκάστοτε ελληνική Κυβέρνηση και να πει κύριοι ενδιαφέρομαι να κάνω ένα κεντρικό οδικό άξονα. Αυτή είναι η Κρήτη ελάτε, μελετήστε το εάν σας συμφέρει ή δεν σας συμφέρει, και η κατασκευή της θα βασιστεί στις εισπράξεις που θα κάνει αυτή η εταιρεία, ούτε παραχώρηση..., ορίστε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τι δουλειά έχει η τοπική κοινωνία; Αυτή θα περάσει μέσα από τον κεντρικό οδικό άξονα, εγώ μιλάω ότι θα ολοκληρωθεί ο βόρειος, ο υπάρχον Βόρειος Οδικός Άξονας, ο νότιος είναι στα σπάργανα, διότι μην ξεχνάτε ότι όταν θα ολοκληρωθεί ο βόρειος θα ζητάει και ο νότος άξονα, ήδη ζητάει. Και αν βάλουμε την κουβέντα που είπες συνάδελφε ότι στη Σταλίδα έχουμε 13 εκατομμύρια κατασκευή και 15 εκατομμύρια κόστος, ο κεντρικός οδικός άξονας εκεί στοχεύει να...

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όποια μελέτη, μα τη μελέτη δεν θα την κάνεις ούτε εσύ – ούτε εγώ, μπορεί να τρυπήσει..., όπως είπα εδώ την άλλη φορά που είχε γίνει η συζήτηση, είχε γίνει μια συζήτηση εδώ πέρα και σας είχαμε καλέσει τότε, δεν ήσOUNA μέλος, είπα στο συνάδελφο Πατεράκη διότι ήρθατε εσείς οι υπηρεσιακοί παράγοντες και λέγατε ότι είναι ασκήσεις επί χάρτου, όνειρα θερινής νυκτός.

Επειδή τύγχανε, και ο Μπριλάκις πρέπει να το θυμάται αυτό, την εποχή εκείνη πηγαίναμε με λεωφορείο από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη και σταματούσαμε στο Λεβέντη, όποιος έλεγε τότε για ζεύξη Μαλλιακού ή να γίνει αυτό που γίνεται θα τον περνούσαν για τρελό. Αλλά αυτό πότε γινόταν; Μπορεί να το θυμάται και ο Βαϊλάκης.

Λοιπόν, ορίστε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι, τότε εάν συζητούσες ορισμένα πράγματα, μην ξεχνάτε ότι από την εποχή του Τρικούπη συζητάν το Ρίο – Αντίρριο, από την εποχή του Τρικούπη και έλεγαν ότι είναι τρέλα, ότι είναι αδύνατον, σήμερα έγινε.

Άρα αυτή τη στιγμή, μα αυτή είναι η απάντηση μου, είπες και προηγουμένως τη λέξη timing, εξαρτάται από το timing αν θα αποφασίσεις και τι θα αποφασίσεις, και αν το δεχτεί η κοινωνία, είναι έτοιμη ή δεν είναι έτοιμη να το δεχτεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ποιον δεν εξυπηρετεί; Εξυπηρετεί τον εποχούμενο σε ταχύτητα την οποία θα την πληρώσεις, εάν δεν την θέλεις, δεν την επιθυμείς θα πας στον άξονα, όπως γίνεται αυτή τη στιγμή.

Υπάρχει η Αττική Οδός όπου πρέπει να πληρώσεις, άμα δεν θες να πληρώσεις υπάρχει η κλασική, πήγαινε στο αεροδρόμιο χωρίς να πληρώσεις, έχεις αυτή τη δυνατότητα, αλλά δεν θέλει να πάει κανένας. Μη φτάσουμε στο σημείο να θέλουμε το καλό και τσάμπα.

Λοιπόν, εγώ είμαι υπέρ του να γίνει αυτή η καινούργια χάραξη, όπως είπε και ο Ινιωτάκης ότι να μελετηθεί κάτι το άλλο, αλλά αυτό να ολοκληρωθεί.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν τελείωσαν οι τοποθετήσεις. Συνάδελφε Βαϊλάκη επειδή προηγουμένως..., παρακαλώ συνάδελφοι, παρακαλώ.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφε Βαϊλάκη, ποια μελέτη να γίνει;

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει, εντάξει, ναι εντάξει. Είπαμε, εσύ όπως είπες την άλλη φορά είσαι ο μόνος μελετητής μέσα εδώ στο Ηράκλειο, δεν υπάρχει άλλος μελετητής και εγώ σέβομαι την άποψη σου αλλά δεν την ασπάζομαι.

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι να προχωρήσουμε τώρα, συνάδελφε Βαϊλάκη να σε ενημερώσω επειδή διαμαρτυρόσουνα, στο σύνολο μιλήσαμε 62 λεπτά και 15 δευτερόλεπτα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Δεν σε έκοψα, σε ενημέρωσα, και δεν δήλωσες τι είσαι. Λοιπόν, από 'κει και πέρα να έχετε υπόψη σας ότι με τους ομιλητές, με τους ειδικούς ομιλητές και αυτούς που ήταν να μιλήσουμε είχαμε στη διάθεση μας 76 λεπτά να μιλήσουμε. Για να μη γίνονται παρεξηγήσεις.

Ο εισηγητής έχει τη δυνατότητα αν θέλει να δευτερολογήσει και στη συνέχεια θα μπούμε στη συζήτηση των προτάσεων. Βεβαίως όπως είπε και ο Ορφανός προηγουμένως οι προτάσεις άλλαξαν, το τόνισε και ο συνάδελφος Χωραφάς ότι άλλαξαν τα στοιχεία, άλλες ήταν οι προτάσεις που είχαν έρθει τότε με το αίτημα να γίνει η συζήτηση και άλλες είναι οι προτάσεις τώρα. Σας τις μοίρασα, δεν έχουν καμία σχέση, καμία απολύτως σχέση με τις προηγούμενες, άλλαξε στην πορεία το θέμα.

Συνάδελφε Αγαπάκηθες να δευτερολογήσεις; Έχεις το λόγο.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Να την κάνει τι;

ΜΠΡΙΛΑΚΙΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι να την κάνει τι το Προεδρείο, να την καταχωρήσει στα πρακτικά, τι να την κάνει;

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άρα μου λες να το διαβάσω στους συναδέλφους, όταν μου λες να κατατεθεί να την κάνω τι; Να το διαβάσουμε, μόλις τελειώσει ο συνάδελφος Αγαπάκης.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Πολύ σύντομα για να μην κουράζω, γιατί έχει περάσει ήδη η ώρα. Κοιτάξτε, στην αρχική μου τοποθέτηση είχα πει το εξής, ότι όλη η ιστορία του ΒΟΑΚ είναι μια δυναμική διαδικασία, υπάρχουν νέα δεδομένα, υπάρχουν νέα στοιχεία. Όταν κατατέθηκε η αρχική πρόταση εδώ, τότε δεν είχαν γίνει γνωστά τα περί ΕΣΠΑ, τι τέλος πάντων είναι αυτό το ΕΣΠΑ; Μπήκαν νέα δεδομένα γι' αυτό και στην αρχική εισήγηση δεν αναφέρεται τίποτα περί ΕΣΠΑ, αυτά προκύψανε εκ των υστέρων.

Δεν σας κρύβω ότι και το ΥΠΕΧΩΔΕ πλέον...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Παρακαλώ συνάδελφοι.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Το ΥΠΕΧΩΔΕ πλέον επίσημα τοποθετήθηκε για το θέμα των πόρων, μέχρι πριν τις 26, 25 τέλος πάντων του Μάη δεν γνωρίζαμε ποιες είναι οι χρηματοδοτήσεις μας ούτε ο ΕΣΠΑ. Υπήρχε μια εκτίμηση για 200 εκατομμύρια, για 250, για 260, κανείς δεν ήξερε, και ο Υπουργός ανακοίνωσε τα νούμερα που είπαμε πριν τα οποία είναι θα έλεγα γενναιόδωρα, δεν λύνουν βέβαια όλο το πρόβλημα, αλλά είναι αρκετά γενναιόδωρα. Είναι ένα νέο δεδομένο αυτό.

Τώρα δεν έχει αλλάξει σε τίποτα η αρχική πρόταση με τις σημερινές προτάσεις, απλώς οι σημερινές προτάσεις είναι διανθισμένες με κάποια πράγματα περισσότερα. Δηλαδή, δώστε μας από το ΕΣΠΑ ή από εθνικούς πόρους ό,τι χρήματα αντιστοιχούν στις μελέτες που θα εκπονηθούν, να βοηθηθούν οι διαδικασίες οι περιβαλλοντικές ή οι υπηρεσίες κ.λ.π. και να κάνουμε την τεχνικοοικονομική διερεύνηση. Συνάδελφοι αυτό ήταν το κύριο θέμα της αρχικής εισήγησης που μοιράστηκε, το αναφέρει και πάλι.

Το να γίνει μια μελέτη τεχνικοοικονομικής διερεύνησης η οποία να σας πω κάτι; Και προωθημένα μπορεί να κάνει και μια ανάλυση περί αυτού του λεγόμενου ΚΟΑΚ, που και εγώ είμαι αυτή τη στιγμή κάθετα αντίθετος, διότι είναι μια αιθεροβάμωνας θεωρία, συμφωνώ σε γενικές γραμμές με το Γιάννη το Βαϊλάκη. Σαν ιδέα είναι ωραία, σαν πράξη όμως είναι φοβερά αδύνατη, άσε που συμπίπτει σε πολλά σημεία με τις νέες μελέτες που γίνονται.

Όμως μια οικονομοτεχνική μελέτη μπορεί να το δει και αυτό το θέμα, ότι βρε παιδιά αυτό κοστίζει τόσο ή θέλει αυτά, ή αυτά συμπίπτουν με εκείνα.

Λοιπόν επειδή αυτή η ιστορία σε κάθε σχετικό θέμα ακούγεται, είναι μεν ωραία, αλλά κατά την άποψη μου στην παρούσα φάση είναι καθόλου ρεαλιστική.

Λοιπόν συνοψίζοντας..... (αλλαγή κασέτας)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...τεχνικοοικονομική μελέτη, και τώρα μιλάμε. Απλώς διανθίζεται αυτό το πράγμα δίνοντας μια βαρύτητα στους εθνικούς πόρους.

Ξανάλεω κάτι, όλη αυτή η ιστορία είναι ένα θέμα που μας απασχολεί και βέβαια εμάς σαν υπηρεσία, αλλά και γενικότερα μας απασχολεί ότι αν αύριο το ΥΠΕΧΩΔΕ πει ξέρετε, πάρτε 1 δις, βεβαίως

και αλλάζουν τα πράγματα, αλλάζουν πώς να το κάνουμε; Μέχρι πρότινος δεν ξέραμε τι θα παίρναμε, τώρα ξέρουμε ότι είναι 400 συν απαλλοτριώσεις δηλαδή 550 συν ενδεχόμενα άλλα 150 και πιθανότατα πάμε κοντά στα 700, είναι ένα δεδομένο που δεν ήταν γνωστό αυτό.

Τώρα να μην μπούμε σε μια διαδικασία ερωτοαπαντήσεων, γιατί εντάξει ακούστηκαν διάφορα πράγματα τα οποία..., τι έγινε στο Λασιθί, συνάδελφε Μιχάλη Χωραφά δεν είναι 3 χιλιόμετρα μόνο, είναι 11 χιλιόμετρα που γίνανε στο Λασιθί, 2,5 στο Φρουζί, 3,5 στο Χαμέζι, 5 στην παράκαμψη Σητείας, απλώς έτσι για... Όχι ότι λύσαμε το πρόβλημα, το πρόβλημα βέβαια είναι ανοιχτό και μεγάλο και συμφωνώ ότι έχει μείνει πίσω το Λασιθί, και να σας πω και κάτι...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει έληξε, έληξε, προχώρα συνάδελφε.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Λοιπόν, είπα 2,5 στο Φρουζί, 3,5 στη Σκοπή – Σητεία, 5 στη...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Βεβαίως, και 5 στην παράκαμψη Σητείας...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Βέβαια δεν είναι εθνική οδός; Βέβαια, έλυσε το πρόβλημα της;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Βεβαίως, εθνική οδός με πλάτος 12,5 μέτρα συνάδελφοι.

Αυτό, ακούστε, το αναφέρω έτσι για να μην αισθανόμαστε..., δεν λύσαμε το πρόβλημα, δεν λύθηκε το θέμα, αλλά έλυσε το πρόβλημα του το λιμάνι της Σητείας και το αεροδρόμιο της Σητείας.

Λοιπόν δεν λύσαμε το θέμα είναι μια...

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Ανακούφιση.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ωραία, βεβαίως. Λοιπόν, επομένως καμία οπισθοδρόμηση, καμία αναδίπλωση, η ίδια η κεντρική θεωρία είναι..., δεν έχουμε στο βάθος του μυαλού μας την παραχώρηση συνάδελφοι μην..., δεν προσπαθούμε να πείσουμε ότι σώνει και καλά πρέπει να κάνουμε αυτό, αν το ΥΠΕΧΩΔΕ αύριο μας δώσει 1 δις θα πούμε, ωραία, μας μένουνε κάτι λίγα, σε μια επόμενη χρηματοδοτική περίοδο μέσω εθνικών πόρων ή δεν ξέρω τι, να το δούμε.

Όμως το να συντάξει κανείς μια τεχνικοοικονομική διερεύνηση δεν είναι κακό, ένας μπούσουλας είναι που θα μας δείξει κάποια πράγματα, και μέσα από 'κει μπορεί ενδεχομένως να κάνει και μια ανάλυση περί του λεγόμενου ΚΟΑΚ, που είναι μια ωραία είπαμε θεωρία.

Λοιπόν συμπερασματικά ξανάλεω ότι, όλα αυτά είναι σε εξέλιξη, τίποτα δεν είναι στατικό, άλλα ήταν τα δεδομένα το Φεβρουάριο, άλλα είναι τα δεδομένα το Μάιο, άλλα, κανείς μας δεν γνώριζε ποια είναι η χρηματοδότηση του ΕΣΠΑ το Φεβρουάριο, το Μάιο ξέραμε πέντε πράγματα.

Τώρα σε ότι αφορά περί το αργήσαμε ή όχι, συνάδελφοι καλόπιστα είπα το εξής, επειδή αναγκαστικά έχω κληθεί αρκετές φορές και στο Επιμελητήριο Δυτικής Κρήτης, δεν θέλω να υποβαθμίσω και να υποτιμήσω τίποτα, όμως αυτά που είπε ο Υπουργός ουσιαστικά ήταν

πολύ κοντά στις προτάσεις του Επιμελητηρίου Δυτικής Κρήτης, εκ των πραγμάτων. Το Επιμελητήριο Δυτικής Κρήτης είπε εδώ και οκτώ μήνες κάντε αυτές τις μελέτες, χρηματοδοτήστε αυτές τις μελέτες, δώστε μας 900 εκατομμύρια, αυτό είπαμε. Εκεί μείναμε πίσω, είτε θέλουμε – είτε δεν θέλουμε.

Σε ότι αφορά τη συζήτηση του Μαΐου του 2005, παρών ήμουνα Πρόεδρε τότε, κάναμε μια παρόμοια συζήτηση, παρόμοια εν πάση περιπτώσει, με το να λέμε δεν θέλουμε παραχώρηση δεν σημαίνει τίποτα, ωραία και τι έγινε;

Συγκεκριμένες προτάσεις, δηλαδή σήμερα έχουμε ένα..., ξέραμε παράδειγμα πριν ένα μήνα για 150 χιλιόμετρα; Ξέραμε για 135, τώρα ξέρουμε 150, είναι δέσμευση αυτό, τι λέμε; Θέλουμε χρηματοδότηση και για τα 150, δεν θέλουμε μόνο όμως χρηματοδότηση, θέλουμε και υποβοήθηση στις διαδικασίες γιατί στο τέλος θα λέμε 150 και θα είναι 50.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Δεν είναι βλέποντας και κάνοντας συνάδελφε, συνάδελφε δεν είναι έτσι.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Ούτε προγραμματισμός ούτε τίποτα.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Έτσι κατάλαβες συνάδελφε; Όχι, είπαμε σε ότι αφορά..., ένα λεπτό, επειδή ακούστηκε και αυτό περί ελλείψεως προγραμματισμού κ.λ.π. Αυτή τη στιγμή υπάρχει ένας στόχος, ο στόχος είναι διπλού κλάδου παντού είτε με νέες χαράξεις, είτε με αναβαθμίσεις όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα νέας χάραξης και χρηματοδότηση παντού.

Όμως διαβάσαμε πριν ότι το ΕΤΠΑ δίνει για αυτοκινητόδρομους στην Ελλάδα 1,5 δις, αν νομίζετε ότι θα πάρουμε από το 1,5 δις εμείς το 1, τότε είμαστε αιθεροβάμονες. Σας το λέω και το δηλώνω, αν νομίζουμε ότι εμείς, δεν ξέρω, όποια πίεση θα ασκήσουμε θα πάρουμε από το 1,5 το 1, μάλλον δεν ξέρουμε τι λέμε, γιατί σας διάβασα επίτηδες τα έργα τα οποία έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα ΕΤΠΑ, στο δε πρόγραμμα συνοχής είναι άλλα έργα.

Η αλήθεια είναι ότι οι ανάγκες είναι πολύ μεγάλες, η αλήθεια επίσης είναι ότι σε ότι αφορά το ΒΟΑΚ οικονομικά έχει ριχτεί η Κρήτη, αυτό είναι αλήθεια.

Συμπερασματικά για να μην πολυπλαταιάζουμε, νομίζω ότι και οι πέντε προτάσεις που υποβάλουμε είναι προς τη θετική κατεύθυνση, δεν δεσμεύει τίποτα, καλό είναι να έχουμε κάποιο μπούσουλα, από 'κει και πέρα ο καθένας κρίνει ανάλογα με τη γνώση και την κρίση που διαμόρφωσε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι έχει κατατεθεί στο Προεδρείο ένα δελτίο τύπου του Τμήματος Δυτικής Κρήτης, για να σας το διαβάσω απαιτείται τουλάχιστον ένα δεκάλεπτο, να το έχετε υπόψη σας, μην αρχίσετε να φεύγετε. Εκτός αν δεν θέλετε να σας το διαβάσω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει, ναι θα παραιτήσω ορισμένα, θα πω ιδιαίτερα για το ΒΟΑΚ, αυτά που λέει ιδιαίτερα για το ΒΟΑΚ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Είναι Τετάρτη 4/6^{ου}.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Το τελευταίο, το παλαιότερα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφοι σας το διαβάζω, να μην το διαβάσω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Βάννα το έχεις διαβάσει; Να το διαβάσω ή να μην το διαβάσω; Αποφασίστε εσείς, εγώ δεν θέλω..., μη φύγετε.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)..., αν πάρουμε κάτι τέτοιο θα πάρουμε το τελευταίο, δεν θα πάρουμε το προηγούμενο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άρα θα το διαβάσω.

Λοιπόν, παρακαλώ ακούτε. Ιδιαίτερα για το ΒΟΑΚ με ένα ακόμη έγγραφο αριθμός πρωτοκόλλου 1997/07.08.2007 προς το ΥΠΕΧΩΔΕ, άρα του 2007 είναι αυτό. Αυτό είναι 30 Ιανουαρίου του 2008, έγινε το Περιφερειακό Συμβούλιο και το έγγραφο τους αυτό είναι του 2007.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: Όχι, όχι, βγάλανε προχθές ένα έγγραφο, εάν το έχετε να το διαβάσετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Να το, αυτό είναι, αυτό μου έδωσαν εμένα, το ίδιο είναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εδώ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν και συναρμόδια Υπουργεία..., αυτό είναι το ίδιο Μανόλη έτσι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Α, το κατέβασες, εντάξει.

Λοιπόν, και συναρμόδια Υπουργεία με κοινοποίηση στο Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης, Βουλευτές, Νομάρχες, ΤΕΔΚ και Επιμελητήρια κ.α., μετά από εμπειριστατωμένη τεκμηρίωση καταλήγαμε επί λέξει:

Ζητούμε και περιμένουμε άμεσα τις δεσμεύσεις και το πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ σε συνεργασία όπου απαιτείται με το ΥΠΟΙΟ και Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για:

1. Τη μέγιστη συμμετοχή και ένταξη του σε Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, π.χ. προσπελασιμότητα. Σημειώνουμε ότι αυτή τη στιγμή εκτελούνται μελέτες στο ΒΟΑΚ από το ΥΠΕΧΩΔΕ για 135 χιλιόμετρα που αντιστοιχούν σε έργα τουλάχιστον 1 δις και τα οποία δεν μπορεί παρά να μην ενταχθούν και δεσμευτούν στα παραπάνω προγράμματα αυτής της περιόδου.
2. Την άμεση ανάθεση εκπόνησης μελετών για τα υπόλοιπα τμήματα του ΒΟΑΚ, που δεν έχουν ακόμα ανατεθεί και άρα εκπονηθεί, και
3. Την άμεση εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης σκοπιμότητας και των λοιπών αναγκαίων συνοδευτικών μελετών που λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες του ΒΟΑΚ θα αναδείξει τον καλύτερο τρόπο και μέθοδο για ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό εκτέλεσης και

λειτουργίας, ώστε να επιτευχθεί επιτέλους η συνολική και ριζική αντιμετώπιση του θέματος αποτελεσματικά και άμεσα, προς όφελος του έργου αλλά και των πολιτών και δίχως μετακίνηση του κόστους σε αυτούς.

Τα παραπάνω προτάθηκαν και αναλύθηκαν από τον Πρόεδρο του Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Κ. και στο Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης 30.01.2008 και έγιναν αποδεκτά από πολλά μέλη του, σε αντίθεση με την έγγραφη εισήγηση του Νομάρχη Χανίων για υλοποίηση του έργου μέσω σύμβασης παραχώρησης.

Και όλα αυτά ήταν πριν από τις δηλώσεις του Υπουργού στο Τομεακό Πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ – ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ, προβλέπονταν μόνο μικρά έργα συνδέσεως για το ΒΟΑΚ, ενώ η ολοκλήρωση και η αναβάθμισή του αναφερότανε στο πρόγραμμα «Δρόμοι Ανάπτυξης» του ΥΠΕΧΩΔΕ ως έργο τρίτης γενιάς, που μετά από σειρά μελετών θα προγραμματίζονταν να υλοποιηθεί πιθανά με τη μέθοδο παραχώρησης αλλά μετά το 2013.

Θεωρούμε λοιπόν ότι οι προχθεσινές δηλώσεις – δεσμεύσεις του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που αναμέναμε και εντόνως επιδιώκαμε εδώ και καιρό, επιβραβεύουν την επιμονή και εμπειριστατωμένη επιδίωξη μας και ξεκαθαρίζουν ότι, δεν μπορεί να γίνει ο ΒΟΑΚ με τη μέθοδο παραχώρησης ΣΔΙΤ λόγω και των ιδιαιτεροτήτων που αυτός έχει.

Σε συμφωνία με τη λογική του εγγράφου του Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Κ. 1997, αυτό που σας διάβασα προηγουμένως, θα εκπονηθούν άμεσα οι περισσότερες μελέτες αναβάθμισης του ΒΟΑΚ, βάσει των οποίων τελικά θα ενταχθούν προς υλοποίηση, μέρος από τα αντίστοιχα έργα εντός του ΕΣΠΑ 2007 – 2013.

Συγκεκριμένα μελετώνται 150 χιλιόμετρα και για τα 80 χιλιόμετρα απ' αυτά με προοπτική για 110 χιλιόμετρα, έχουν δεσμευτεί πόροι για την ολοκλήρωση τους στο ΕΣΠΑ 2007 – 2013. Σημειωτέων ότι μετά από 3 κοινοτικά προγράμματα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα μόνο 50 χιλιόμετρα περίπου.

Στην ευνοϊκή λοιπόν από άποψη λογικής Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. συγκυρία, οφείλουμε να ενισχύσουμε και να προωθήσουμε αυτή τη λογική επιδιώκοντας την ανάθεση και ολοκλήρωση και των υπόλοιπων μελετών και να πιέσουμε συντονισμένα, αντί να περιμένουμε τις τελικές προτάσεις του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με βάσει και τις πάγιες θέσεις του τμήματος, για την ένταξη και ολοκλήρωση όσο το δυνατόν περισσότερων έργων που αντιστοιχούν σε αυτές εντός του ΕΣΠΑ 2007 – 2013.

Πιο συγκεκριμένα για το νομό Χανίων που έχει μείνει χαρακτηριστικά πίσω στον προγραμματισμό και τις δεσμεύσεις σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς της Κρήτης, επιδιώκουμε από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., όπως επίσης πρέπει να ζητήσει και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Χανίων και όλοι οι φορείς του τόπου μας, την άμεση εκπόνηση της μελέτης αναβάθμισης σε αυτοκινητόδρομο του τμήματος Σούδα – Καλύβες η οποία δεν έχει ακόμα προκηρυχθεί.

Την εκπόνηση της μελέτης αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του τμήματος Βαμβακόπουλο – Κίσσαμος, η οποία διαπερνά μία από τις πλέον τουριστικές περιοχές της Ευρώπης και στην οποία έχουν σημειωθεί πολλά θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα και η οποία επίσης δεν έχει ακόμα προκηρυχθεί.

Την εκπόνηση της τελικής μελέτης για τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με το λιμάνι Σούδας και το αεροδρόμιο Χανίων.

Την ένταξη των τμημάτων του ΝΟΑΚ στη δυτική Κρήτη στο διευρωπαϊκό δίκτυο.

Ταυτόχρονα βέβαια με τις θέσεις μας για τη βελτίωση, ολοκλήρωση και συστηματική συντήρηση των εγκάρσιων κάθετων αξόνων και του επαρχιακού και δημοτικού οδικού δικτύου που επανειλημμένα επιδιώκουμε ως τμήμα.

Εκτός από το μεγάλο θέμα του οδικού δικτύου, δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε το γεγονός ότι, έστω και σε μια τόσο σύντομη επίσκεψη του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στην Κρήτη, ο καθ' ύλην αρμόδιος και υπεύθυνος για το περιβάλλον Υπουργός δεν προέβη σε καμία αναφορά για τα μεγάλα και ακανθώδη προβλήματα για το φυσικό και δομημένο περιβάλλον της Κρήτης. Προβλήματα που έχουμε αναδείξει και γνωστοποιήσει στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στα πλαίσια και της εν εξελίξει διαδικασίας του Γενικού Χωροταξικού Πλαισίου τόσο ως τμήμα, όσο και ως Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης, αλλά και διάφοροι φορείς του νησιού.

Προς τούτο θα προχωρήσουμε με νέα μας παρέμβαση προς τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την αποδοχή και των παραπάνω αναγκαίων προσθηκών διεκδικήσεων, δεδομένου ότι μόνο με τεκμηριωμένη και συνεχή επιδίωξη μπορούν να επιτευχθούν οι στόχοι μας.

Κλείνοντας επισημαίνουμε για πολλοστή φορά ότι, είναι ιδιαίτερα χρήσιμη η συντονισμένη δράση των φορέων και των θεσμοθετημένων οργάνων της περιοχής μας, για να μπορέσει επιτέλους να γίνει εφικτή η επίτευξη των στόχων μας για την αναγκαία άρση της αναπτυξιακής στέρησης του τόπου μας.

Ο Πρόεδρος του Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Κ., Αντώνης Πιταριδάκης.

Σας διάβασα και τη θέση της δυτικής Κρήτης.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ένα σχόλιο μπορώ να κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ο συνάδελφος Αγαπάκης, στο βήμα.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Διαβάζοντας το κείμενο του Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης ουσιαστικά είναι αυτά που λέγαμε πριν, δηλαδή όταν είδαν ότι εξασφαλίστηκε το τμήμα Καλύβες – Ρέθυμνο σου λέει τώρα έχουμε και το Καλύβες – Σούδα, άρα να έρθουμε να ζητήσουμε και αυτό αφού εξασφαλίστηκαν τα άλλα.

Και επιπλέον η αλήθεια..., τώρα να πούμε τα πράγματα με το όνομα τους, να βάλουμε και το τμήμα Βαμβακόπουλο, είναι μετά το διπλό κλάδο των Χανίων – Καστέλλι το οποίο είναι μονού κλάδου κατασκευασμένο πριν πέντε, έξι, επτά χρόνια διάφορα κομμάτια, για να κλείσουμε όλη την ενότητα του ΒΟΑΚ στα Χανιά. Δηλαδή εξασφαλίσουμε αυτά, θέλουμε και τα άλλα, περί αυτού πρόκειται.

Και επίσης θέτουν και μια σειρά ζητημάτων όπως το δρόμο προς Χανιά, προς το αεροδρόμιο Χανίων, Σούδα – Αεροδρόμιο Χανίων, το οποίο συνάδελφοι παρεμπιπτόντως να σας αναφέρω εδώ γιατί μπορεί να μην είναι γνωστό, ότι έχουν εξασφαλίσει και μία χρηματοδότηση 2.800.000 ευρώ για αναβάθμιση του δρόμου αυτού, του υφιστάμενου, με τη λογική των βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, πέρα από την καινούργια χάραξη που ζητάνε.

Λοιπόν επομένως βλέπω πολύ εύστοχες τις τοποθετήσεις του Τ.Ε.Ε. Δυτικής Κρήτης στη λογική της διεκδίκησης, αυτό είναι, περί

αυτού πρόκειται. Άρα επιβεβαιώνεται ότι μας προλάβανε Κα συνάδελφε Βάννα έγκαιρα και έγκυρα διεκδικήσανε και ήδη έχουν εξασφαλίσει κάποια πράγματα. Καλά κάνουν και θέτουν και το θέμα του διευρωπαϊκού δικτύου, γιατί σου λέει το Ηράκλειο πέτυχε το νότιο άξονα να είναι στο διευρωπαϊκό δίκτυο και το Λασιίθι, άρα να μπω και εγώ, παρά τις ιδιαιτερότητες και τις δυσκολίες του εδάφους και της μορφολογίας.

Εγώ θεωρώ εύστοχη την επισήμανση για την πλευρά της δυτικής Κρήτης, τις επισημάνσεις αυτές, και κοιτάζουν εν πάση περιπτώσει να τακτοποιηθούν και οι υπόλοιπες εκκρεμότητες που κατά την ταπεινή μου γνώμη η πιο σοβαρή εκκρεμότητα που παραμένει στα Χανιά είναι το τμήμα Σούδα – Καλάμι – Καλύβες. Ναι είναι ένα κομμάτι που πρέπει να γίνει, αλλά δεν πρέπει να γίνουν και τα άλλα κομμάτια Φόδελε – διασταύρωση Μελιδονίου ή το Λασιίθι που έχει μείνει πραγματικά πίσω; Αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι, ένα λεπτό, ένα λεπτό, να επισημάνω όμως κάτι συνάδελφε, εδώ φέρατε μία πρόταση όπου όμως δεν γράφετε πουθενά θέλουμε αυτό να ενταχθεί εκείνο, να ενταχθεί το άλλο.

Δηλαδή η πρόταση που έφερε η ΔΚΜ, αυτή είναι πρόταση της ΔΚΜ δεν είναι του Αγαπάκη, έτσι; Λοιπόν η πρόταση της ΔΚΜ είναι αυτά τα πέντε σημεία..., ενώ η πρόταση που έχει κάνει το Τμήμα Δυτικής Κρήτης είναι ξεκαθαρισμένο, θέλω αυτό το κομμάτι να μπει, θέλω εκείνο το κομμάτι να μπει, θέλω εκείνο το κομμάτι. Ενώ το δικό μας, αυτό που ζητάτε να το απευθύνουμε μάλιστα ως απόφαση της Αντιπροσωπείας στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. είναι γενικά. Εγώ αυτό βλέπω, αυτό μοίρασα. Ναι, να μιλήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι, αλλά η διαφορά τώρα είναι ότι εδώ είναι πολύ πιο συγκεκριμένη.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Πρόεδρε εντάξει, όπως διαβάζετε εσείς το κείμενο, επειδή δεν γνωρίζετε τα άλλα θέματα τα οποία δεν αναλύθηκαν, είναι λογικό να το λέτε αυτό, το καταλαβαίνω, και εν πάση περιπτώσει μπορεί να συμπληρωθεί στο σημείο αυτό.

Τα 150 χιλιόμετρα συνάδελφοι είναι συγκεκριμένα, για μεν την ανατολική Κρήτη να σας τα πω, έχουν αποτυπωθεί..., εντάξει να τα βάλουμε άμα θέλετε αλλά θα γράφουμε πέντε σειρές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Είναι τα 150..., μια ερώτηση, γιατί εγώ θα το συντάξω το έγγραφο.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τα 150 χιλιόμετρα είναι σε όλο το Βόρειο Οδικό Άξονα ή στο τμήμα ανατολικής Κρήτης;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Σε όλο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Σε όλο, άρα...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Να μιλήσουμε λοιπόν ποια είναι στην ανατολική Κρήτη;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: ...θα πρέπει να γράψουμε αυτά που είναι στην ανατολική Κρήτη, διότι εδώ θα πούμε το εξής...

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Να συνεργαστείτε να το διατυπώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όχι, οι αποφάσεις πρέπει να έρχονται διατυπωμένες, το έχω δηλώσει από την αρχή.

Εδώ έπρεπε να γραφτεί, η χρηματοδότηση των έργων και των μελετών που θα συνταχθούν για το ΒΟΑΚ, τα οποία είναι συγκεκριμένα, μέσω του ΕΣΠΑ ή ακόμα και από εθνικούς πόρους...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ειδικά, αυτή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ποια είναι στα 150 που αναφέρονται στην ανατολική Κρήτη.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Να τα πούμε και τώρα; Είναι συγκεκριμένα συνάδελφοι αυτά, έχουν αποτυπωθεί και σε ένα χάρτη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...και σε πίνακες κ.λ.π. Αυτά είναι γνωστά στο Υπουργείο, δεν είναι γνωστά στο Επιμελητήριο, ευχαρίστως...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Δεν τα ανέλυσα..., ακούστε, στην αρχική μου εισήγηση ανέφερα τέσσερα τμήματα συγκεκριμένα τα οποία είναι στο μέτρο 3.6, αλλά εκτός απ' αυτά υπάρχουν και άλλα, να τα πούμε όμως, να τα ξέρουμε.

Για την ανατολική Κρήτη, Φόδελε – Λινοπεράματα, υπάρχει και πίνακας που λέει πόσα χιλιόμετρα είναι, τι κόστος είναι η μελέτη και όλα τα σχετικά.

Μετά υπάρχει το τμήμα από Χερσόνησο έως Γούρνες, αναβάθμιση από μονού κλάδου σε διπλό, όταν λέμε Χερσόνησο εννοούμε πέρα, κοντά στη σήραγγα.

Υπάρχει το τμήμα Χερσόνησος – Σταλίδα, η σήραγγα αυτή να αναβαθμιστεί.

Στην εισήγηση και στην ανακοίνωση του Υπουργού αναφέρεται και ένα κομμάτι 8,2 χιλιόμετρα το Μάλια – Όρια νομού.

Λοιπόν, επίσης στα 15 χιλιόμετρα που ανακοινώθηκαν είναι Μάλια – Νεάπολη, Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος και ακολουθούν Καλό Χωριό – Φρουζί, Παχιά Άμμος μέχρι Αυχήν Αγκαθιάς. Αυτά είναι τα κομμάτια, είναι συγκεκριμένα ευχαρίστως να σας λέω ένα πίνακα που να λέει με τη χιλιομέτρηση τους...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συγκεκριμένα...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα λεπτό να ξεκαθαρίσουμε και κάτι άλλο.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Με τη χιλιομέτρηση τους και με τις αμοιβές μελετών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εδώ λέτε το εξής, η χρηματοδότηση των έργων όλων των μελετών, δηλαδή τη χρηματοδότηση των έργων...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Των 150 χιλιομέτρων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: ...και όλων των μελετών;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Που αντιστοιχούν στα 150 χιλιόμετρα.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Είναι Καλό Χωριό μέχρι Φρουζί και Γουρνιά – Παχιά Άμμος – Καβούσι – Αυχήν Αγκαθιάς, είναι όλος ο νομός Λασιθίου μέσα.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Αυτό δεν λέμε; Αυτό είναι Φρουζί – Παχιά Άμμος – Καβούσι αυτό είναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα λεπτό, καλά αυτά μπορεί να σας τα στείλω εγώ άμα θέλετε, άμα μας στείλετε με ΦΑΞ αύριο...

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Εγώ ευχαρίστως να σας τα στείλω σε ένα πίνακα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ένα πίνακα, να δείτε.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...όπου Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Το θέμα όμως είναι το εξής, ένα λεπτό, τη χρηματοδότηση των έργων όλων των μελετών, δηλαδή εγώ δεν το πιάνω, τη χρηματοδότηση κατασκευής υλοποίησης όλων των μελετών; Της κατασκευής των μελετών;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Χρηματοδότηση των έργων...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Οι μελέτες έχουν γίνει;

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: ...των έργων που αντιστοιχούν στις μελέτες των 150 χιλιομέτρων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Που αντιστοιχούν.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: 150 χιλιόμετρα ανακοίνωσε ο Υπουργός ότι θα μελετηθούν, αυτά αντιστοιχούν σε κάποια έργα, η χρηματοδότηση των έργων όχι των μελετών, οι μελέτες θα γίνουνε, δεν μιλάμε για μελέτες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Έχουν χρηματοδοτηθεί και θα γίνουν.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Βέβαια, από το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άρα εμείς θέλουμε τη χρηματοδότηση του έργου που αντιστοιχούν σ' αυτά τα κομμάτια.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Έτσι, εντάξει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Τα οποία θα τα γράψουμε από κάτω, άρα δεν θα μπει μελετών και τέτοια, μέσω του ΕΣΠΑ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εγώ λέω το εξής, εδώ θα ξεκινήσουμε ως εξής, ακούτε τώρα γιατί θα ψηφίσετε και θα αποφασίσετε. Η Αντιπροσωπεία αποφασίζει κ.λ.π., κ.λ.π. έτσι; Και λέμε, τη χρηματοδότηση των έργων που αντιστοιχούν στα τμήματα που θα μελετηθούν μέσω του ΕΣΠΑ ή ακόμα και εθνικούς πόρους τα οποία είναι ένα, δύο, τρία, τέσσερα κ.λ.π., εντάξει; Με ακούσατε; Συμφωνείτε; Συμφωνείτε, θα μου στείλει τον πίνακα αύριο.

Επιτάχυνση και συντόμευση των απαιτούμενων διαδικασιών περιβαλλοντικών, αρχαιολογικών και άλλων αδειοδοτήσεων, συμφωνείτε έτσι; Υπάρχει καμιά αντίρρηση; Ομόφωνα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άρα να λέμε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Δηλαδή θα το ξεκαθαρίσουμε αυτό, να λέμε ότι..., τι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Να την κάνουμε χειρότερη;

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Σωστό αυτό.

Ένα λεπτό, συνάδελφοι δεν καταγράφονται αυτά στα πρακτικά. Λοιπόν Βάννα σήκω να το πεις, είναι πολύ σωστό αυτό που είπες, να το πεις στο μικρόφωνο, δεν το έγραψε. Ένα λεπτό, ένα λεπτό.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ: (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Α, ο συνάδελφος Αγαπάκης.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Εγώ προτείνω το εξής, να οριστεί, με κάποια διάταξη, ένας συγκεκριμένος χρόνος εντός του οποίου θα πρέπει από κάθε Υπουργείο να υπογράφονται αυτές οι αδειοδοτήσεις, και εάν εντός του συγκεκριμένου χρόνου δεν υπογράφονται, δεν ξέρω αν είναι 30 μέρες ή αν είναι 40, αυτό θα το κρίνει εν πάση περιπτώσει το Υπουργείο ή τα Υπουργεία, θα θεωρείται εγκεκριμένο.

Αντίστοιχη διάταξη συνάδελφοι υπάρχει στη διαδικασία των απαλλοτριώσεων που λέει, στο άρθρο 3 που αναφέρει για τις προϋποθέσεις κηρύξεως μιας απαλλοτρίωσης, λέει ότι πρέπει πριν κηρυχθεί μια απαλλοτρίωση να υπάρχει η σύμφωνη γνώμη της

Διεύθυνσης Γεωργίας, η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Δασών. Και μετά λέει, από τη στιγμή που θα πάρεις ένα χαρτί εάν εντός τριών μηνών δεν απαντήσεις, τότε δεν χρειάζεται αυτή η έγκριση, αυτό λέει.

Λοιπόν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι, αλλά μπορεί να γίνει και το αντίστοιχο, εσκεμμένα να μην απαντάνε για να περνάει μόνο του.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Δεν αναφέρομαι συνάδελφε στην (...), αναφέρομαι στο Υπουργείο Πολιτισμού, αναφέρομαι στο Υπουργείο Γεωργίας, αναφέρομαι στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έτσι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι αλλά πρέπει να τελειώνουμε, συνάδελφοι σε εφτά λεπτά θα πρέπει να τελειώσουμε. Η συνάδελφος Βρέντζου.

ΒΡΕΝΤΖΟΥ: Λοιπόν πάνω σ' αυτό, κατ' αρχήν ήδη καταργήθηκε η διάταξη η προηγούμενη των προηγούμενων αδειοδοτήσεων, όπου εάν το Νομαρχιακό Συμβούλιο μέσα στην προθεσμία των 35 ημερών δεν απαντούσε η γνωμοδότηση ήταν θετική. Αυτό πλέον καταργήθηκε με τον 3010 ήδη από το 2002 και υπάρχει και νομολογία του ΣτΕ όπου, εάν δεν δοθούν περιβαλλοντικοί όροι στο συγκεκριμένο διάστημα που ήδη υπάρχει και έχει οριστεί από τη νομοθεσία, δεν σημαίνει ότι το έργο έχει περιβαλλοντική αδειοδότηση, υπάρχει ήδη αυτό.

Θέλει πάρα πολύ δουλειά το να μπούμε αυτή τη στιγμή σ' αυτή τη διαδικασία και να πούμε να βγει αυτό ή εκείνο. Εγώ θεωρώ αυτή τη στιγμή, γιατί ήδη κινδυνεύουμε και να πούμε ότι θέλουμε να τις παρακάμψουμε αυτές τις διαδικασίες, με τα επείγοντα πολλά έχουνε γίνει. Βγάζουνε νόμους με τα επείγοντα, και με τα Ολυμπιακά, και με πολλά και έχουνε προκύψει πολλά προβλήματα.

Εγώ θεωρώ ότι αυτή τη στιγμή, σήμερα, μπορεί να βγει από 'δω αυτό το απλό που λέμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Επιτάχυνση.

ΒΡΕΝΤΖΟΥ: Επιτάχυνση, και τελείωσε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ας δώσουν οδηγίες στους υπαλλήλους, στις υπηρεσίες.

ΒΡΕΝΤΖΟΥ: Ναι, και το δεύτερο το οποίο το συμπληρώνει, αναβάθμιση των τεχνικών υπηρεσιών, προσωπικό κ.λ.π. Δηλαδή θέλει δουλειά αυτό το πράγμα για να μπούμε και να πούμε να γίνει αυτό, δεν είναι τόσο απλό. Ακόμα και αν γίνει αυτό υπάρχει ο αρχαιολογικός νόμος, ο οποίος είναι πάνω από όλα τα άλλα, πάνω από τις ΚΥΑ και ήδη αν δεν σου απαντήσει μπορεί να σου ακυρώσει εκ των υστέρων τους περιβαλλοντικούς όρους και να βρεθείς να δίνεις χρήματα στον εργολάβο όσο κοστίζει το έργο. Δεν έχει νόημα δηλαδή, είναι διαδικασία μεγάλη και θεωρώ ότι δεν πρέπει να μπούμε σ' αυτό. Να αφήσουμε αυτό που είναι ήδη εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εντάξει, άρα θα παραμείνει ως έχει και η δεύτερη πρόταση, έτσι; Συμφωνείτε; Συμφωνείτε.

Πάμε στην τρίτη, ενίσχυση των αντίστοιχων υπηρεσιών, φορέων υλοποίησης τόσο των μελετών, όσο και των κατασκευών με αντίστοιχο προσωπικό. Η ενίσχυση μπορεί να πάει και στο τετράωρο που είπε ο συνάδελφος ο Ορφανός, εκεί θα πρέπει να πούμε στελέχωση, αύξηση των υπαλλήλων, δηλαδή να ξεκαθαρίζουμε ότι ζητάμε να προσληφθούν υπάλληλοι.....Εντάξει.....Γράψε την και φέρε την, εγώ σας έχω πει ότι οι τροποποιήσεις εδώ πέρα θα έρχονται γραπτές συνάδελφοι. Τώρα αυτή τη στιγμή τι αποφασίστηκε συνάδελφοι που είσαστε όλοι από κάτω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Η στελέχωση μπορεί να σου βάλει τετράωρο, όπως είπε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Πως δεν είναι θέμα; Είναι θέμα, διότι εμείς το έχουμε καταδικάσει αυτό το πράγμα. Λοιπόν, στελέχωση με μόνιμο...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι.

Λοιπόν συνάδελφοι με ακούτε; Παρακαλώ, στελέχωση με μόνιμο εξειδικευμένο προσωπικό των αντίστοιχων υπηρεσιών, φορέων υλοποίησης τόσο των μελετών όσο των κατασκευών. Εντάξει;

Τώρα προχωρούμε, αφήνω το επόμενο και πάω στο μεθεπόμενο, και μετά θα γυρίσω. Λοιπόν το τελευταίο είναι, την οργάνωση από κοινού με το Τμήμα Δυτικής Κρήτης ημερίδας με κάποια...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Το τέταρτο θα το κουβεντιάσουμε μετά, θα επανέλθουμε, πάω στο τελευταίο. Μάλιστα, η πρόταση η γραμμένη της ΔΚΜ λέει το εξής, την οργάνωση από κοινού με το Τ.Ε.Ε. Τμήμα Δυτικής Κρήτης ημερίδας σε κάποια πόλη της Κρήτης όπου θα αναπτυχθούν όλοι οι προβληματισμοί και οι προτάσεις των Τ.Ε.Ε. και θα κληθεί και η πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Υπάρχει γραπτή πρόταση από το συνάδελφο τον Καραβελάκη η οποία λέει το εξής, την οργάνωση από κοινού με το Τ.Ε.Ε. Τμήμα Δυτικής Κρήτης ημερίδας στις πρωτεύουσες των νομών της Κρήτης όπου θα αναπτυχθούν όλοι οι προβληματισμοί και οι προτάσεις του Τ.Ε.Ε. και θα κληθεί η πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Όχι σε μία πόλη, δηλαδή εμείς δεσμευόμαστε παράδειγμα ως τμήμα να κάνουμε μία στον Άγιο Νικόλαο ή στη Νεάπολη, ποια είναι η πρωτεύουσα του Λασιθίου, ποια είναι η πρωτεύουσα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν, αυτό θα είναι απόφαση της Διοικούσας, έτσι; Θα το υλοποιήσει η Διοικούσα ακούσατε συνάδελφοι; Συμφωνείτε; Συμφωνείτε.

Και τώρα πάμε στην παράγραφο 4 που λέει ο συνάδελφος, την εκπόνηση μελέτης τεχνοοικονομικής διερεύνησης με προοπτική ο ΒΟΑΚ να ολοκληρωθεί συνολικά μέχρι το 2015.

Εγώ θα πρότεινα, επειδή η τεχνοοικονομική διερεύνηση είναι ξεκάθαρο ότι υπονοεί να γίνει με σύμβαση παραχώρησης αλλιώς δεν έχει νόημα, τι θα πει τεχνοοικονομική; Λοιπόν εγώ θα πρότεινα το εξής, τη

δέσμευση της πολιτείας όσον αφορά την οικονομική κατανομή κ.λ.π. αν θέλουμε να γράψουμε κάτι. Αλλά διαφωνώ με την τεχνοοικονομική διερεύνηση, διότι η λέξη τεχνοοικονομική διερεύνηση αυτομάτως..., που πάει; Τεχνοοικονομική διερεύνηση μόνο σε σύμβαση παραχώρησης πάει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άμα πω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Δεν δεσμεύει και τίποτα, ναι, δεν μπορούμε να πούμε ότι δεσμεύει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Α, εδώ υπάρχει μια..., περίμενε Χωραφά, μη φεύγεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι, Μιχάλη, υπάρχει πρόταση έγγραφη να διαγραφεί αυτή και να γραφτεί, «τη χρηματοδότηση για ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ μέχρι το 2015».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν τη χρηματοδότηση των μελετών για ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ μέχρι το 2015;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όχι εγώ λέω να το καταργήσουμε τελείως, αφού διαφωνούμε, οι μισοί έχουν αυτή την άποψη και οι μισοί έχουν την άλλη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άμα θα πάει σε ψηφοφορία συνάδελφε θα πρέπει να καταμετρηθούμε, για μέτρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Εκτός εάν θέλετε να βγει κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άρα λοιπόν το διαγράφουμε και τελείωσε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Να βρούμε μια..., συνάδελφοι να βρούμε μια ομόφωνη πρόταση, ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Συνάδελφοι.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Αν συνάδελφοι κολλάμε..., Μιχάλη κάτσε ένα λεπτό, αν συνάδελφοι κολλάμε στην έκφραση «τεχνικοοικονομική διερεύνηση» και ότι κάποιος φοβούνται μήπως πάμε εκεί κ.λ.π. ας χρησιμοποιήσουμε την έκφραση του Περιφερειακού Συμβουλίου που λέει να διερευνηθούν ενδεχόμενοι άλλοι τρόποι χρηματοδότησης, να ερευνηθούν ενδεχόμενοι άλλοι τρόποι χρηματοδότησης.

ΑΓΑΠΑΚΗΣ: Χειρότερο είναι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι...

ΒΑΪΛΑΚΗΣ: Να πάει κατά πλειοψηφία;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αυτό λέω και εγώ, εάν συμφωνήσετε θα πάει κατά πλειοψηφία, δεν θα τεθεί θέμα από κανένα, συμφωνείτε;

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Συνάδελφοι, συνάδελφοι, συγνώμη, είπα εγώ αφήστε το θέμα της παραχώρησης σήμερα, ας το βάλουμε θέμα να το κουβεντιάσουμε σκέτο. Τώρα αν θέλουμε να χαλάσουμε την υπόθεση του ΒΟΑΚ θα αρχίσουμε να λέμε τρόποι χρηματοδότησης, σβήσε το βρε Γιώργο, σβήσε το.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Να πω και κάτι ούτε...

ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ: Θα χάσουμε και τα υπόλοιπα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: ...η δυτική Κρήτη το αναφέρει πουθενά αν πρόσεξες, και αυτοί κάνουν τα κορόιδα, δεν μιλάνε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άλλο, εδώ στο τελευταίο δελτίο τύπου κ.λ.π., αυτό που σας διάβασα, δεν αναφέρουν τίποτα. Λοιπόν συμφωνείτε να τη σβήσουμε αλλά..., τέλος πάντων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αφού δεν συμφωνούν, θα κάνει κάποιος ένσταση και ακυρώνεται όλη η απόφαση. Ας φροντίζατε να μείνετε μέσα, να μη φεύγατε παιδιά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αυτή τη στιγμή γίνεται συζήτηση με τη ΔΚΜ η οποία λέει ότι δεν έχει νόημα όλο το άλλο, το ουσιαστικό της πρότασης τους ήταν αυτό, καμία αντίρρηση, αλλά δεν μπορεί να είναι λιγότερη από το 50% η ΔΚΜ όταν θέλει..., ας ήταν εδώ. Υπάρχει πρόβλημα, μα αυτό λέω, αν ήταν όμως σύσσωμη η ΔΚΜ δεν θα υπήρχε πρόβλημα.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Όλοι είμαστε εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Πόσοι είσαστε; Μέτρα τους.

ΛΥΔΑΚΗ: Έξι είμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Στους 11, σχεδόν το 50% είσαστε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Ναι, δεν αναφέρουν τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Αφού καταψηφίζεται κοπέλα μου, τι θες να σου πω εγώ; Οι συνάδελφοι είναι ελεύθεροι να ψηφίζουν κατά συνείδηση, υπόδειξη θα τους κάνουμε τι θα ψηφίσουν; Άλλα λόγια να αγαπιόμαστε Μαρία, δεν καταλαβαίνεις τι γίνεται.

ΛΥΔΑΚΗ: Καταλαβαίνω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Άρα λοιπόν θέλετε να ψηφίσουμε;

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Αφού δεν έχουμε απαρτία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Μα δεν το καταλαβαίνει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν οπότε συνάδελφοι, συνάδελφοι είναι απλό το θέμα υπάρχει και άλλη, όπως λένε η δημοκρατία δεν έχει αδιέξοδα και η νομική δεν έχει, πάντα έχει. Λοιπόν θα λυθεί η συνεδρίαση ελλείψει απαρτίας που όντως δεν έχουμε, και θα ξαναγίνει να συνεχίσει η συζήτηση, δεν υπάρχει άλλη λύση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Λοιπόν συνάδελφοι τελείωσε, παζάρια δεν θα κάνουμε, παζάρια δεν κάνουμε, καμία απόφαση δεν λαμβάνεται και οι προηγούμενες όλες..., γιατί θα πρέπει..., δεν μπορεί να φεύγει..., ακούτε συνάδελφοι; Συνάδελφοι η ώρα είναι 23:40, ελλείψει απαρτίας λύεται η συνεδρίαση, το θέμα δεν ολοκληρώθηκε. Ορίστε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ: Όποτε μπει, δεν έχει συνέχεια, επόμενο είναι, θα ξαναμπεί στα θέματα ημερήσιας διάταξης.

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΠΟΒΑΣΚΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΝΙΑΔΗ

Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ