



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Ηράκλειο 21-02-2020

Ταχ. Δ/ση: Πρεβελάκη & Γρεβενών
Ταχ. Κώδικας: 71202 ΗΡΑΚΛΕΙΟ
Τηλέφωνο : (+30) 2810 342520
Fax: (+30) 2810 281128
Ηλ. Δ/ση: teetak@tee.gr
Ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Προς:

Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών
κ. Κώστα Αχ. Καραμανλή
gram-dypourgou@yme.gov.gr,
gram-ypourgou@yme.gov.gr,
protokollo-ypourgou@yme.gov.gr

ΘΕΜΑ: Πρόταση για την κατασκευή του ΒΟΑΚ

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Η Κρήτη παρουσιάζει σοβαρό έλλειμμα υποδομών κυρίως σε συγκοινωνιακά, αλλά και άλλα έργα. Το Αεροδρόμιο στο Καστέλλι επιτέλους ξεκίνησε , θα πρέπει όμως και οι βασικοί οδικοί άξονες (ΒΟΑΚ και πρωτεύοντες επαρχιακοί δρόμοι) να προχωρήσουν το ταχύτερο δυνατόν με εύλογα και ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα και φυσικά αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις. Το σημαντικότερο όμως έργο, το οποίο έχει απόλυτη και άμεση ανάγκη η Κρήτη είναι ο ΒΟΑΚ.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός των μεγάλων οδικών αξόνων (αυτοκινητόδρομος ΒΟΑΚ) είναι το υπόβαθρο και προαπαιτούμενο για ενιαία χωρική και διαχρονική χωροθέτηση που θα δώσει πειστικές απαντήσεις σε εναλλακτικές τεχνικο-οικονομικές λύσεις, με ιεράρχηση των τεχνικών προτάσεων και εν τέλει την επιλογή του βέλτιστου χρηματοοικονομικού μοντέλου κόστους-ωφέλειας και με βασική επιδίωξη την μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του χρήστη. Η θέση μας εστιάζεται στην ένταξη και κατασκευή όσο περισσότερων μεγάλων (& μικρών) έργων ως Δημόσια Έργα, αλλά γνωρίζουμε καλά ότι στο σημερινό οικονομικό γίνεσθαι θα πρέπει να αναζητηθούν και εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης. Το ΕΣΠΑ 2014-2020 μπορεί να είναι ένα καλό χρηματοδοτικό εργαλείο , αλλά δυστυχώς δεν αντιστοιχεί στο οικονομικό άπειρο και το χειρότερο είναι ότι δυστυχώς έχει κατανεμηθεί ήδη σε συγκεκριμένους άξονες προτεραιότητας και εξειδικευμένες δράσεις.

Δυνατότητα χρηματοδότησης μεγάλων έργων όπως του ΒΟΑΚ φαίνεται να προκύπτει από τα SMPs και ANFAs, αλλά και από την ενδεχόμενη διαχείριση – επέκταση άλλων συμβάσεων παραχώρησης που έχουν υψηλές αποδόσεις. Η πιθανότητα αυτή έχει ήδη αναφερθεί από τον πρωθυπουργό, κατά τη συζήτηση του

προϋπολογισμού στη Βουλή και αποτελεί μια ιστορική ευκαιρία χρηματοδότησης έργων δημοσίου ενδιαφέροντος με μη αναμενόμενους πόρους. Από τα SMPs και ANFAs εκτιμάται επιστροφή στην Ελλάδα των κερδών που κατέγραψαν η ΕΚΤ και Κεντρικές Τράπεζες κρατών-μελών της ζώνης του ευρώ, διακρατώντας ομόλογα του ελληνικού δημοσίου που αγοράστηκαν σε πολύ χαμηλές τιμές και εξαιρέθηκαν από το PSI. Αναμένεται ως το 2023 να προέλθει το ποσό των 4,2 δισ. € περίπου από την πηγή αυτή, υπό τον όρο πάντα της τελικής έγκρισης από το Eurogroup του Ιουνίου 2020. Την προηγούμενη εβδομάδα, ο επίτροπος Οικονομίας της Κομισιόν κ. Τζεντιλόνι προεξόφλησε ότι η έγκριση της Κομισιόν θα δοθεί τον Ιούνιο, με σκοπό το ποσό αυτό να χρησιμοποιηθεί σε επενδύσεις δημόσιες ή ιδιωτικές. Όμως οι "Θεσμοί" θέτουν προϋπόθεση για την έγκριση των επενδύσεων αυτών, η εκταμίευση να είναι δημοσιονομικά ουδέτερη, δηλαδή οι επενδυτικές δαπάνες να αποπληρώνονται μέσα στο ίδιο έτος που εισρέουν τα SMPs και ANFAs.

Σήμερα στον ΒΟΑΚ της Ανατολικής Κρήτης, από την Νεάπολη έως την Σητεία εκπονούνται μελέτες συνολικού μήκους περί τα 46 km με προεκτιμ. αμοιβές περί τα 7 εκατ. € και κόστος κατασκευής των αντίστοιχων έργων περί τα 450 εκατ. €. Από αυτά τα 46 km τα 25 Km (Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος & Καλό Χωριό – Παχειά Άμμος - Καβούσι) έχουν ήδη Α.Ε.Π.Ο., δηλ. περιβαλλοντικούς όρους και μελετητικά βρίσκονται στο στάδιο του κατασκευαστικού σχεδιασμού, δηλ. στην εκπόνηση της οριστικής μελέτης, ενώ για τα υπόλοιπα 21 Km (Καβούσι – Αυχήν Αγκαθιάς) έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της περιβαλλοντικής διαβούλευσης και είναι στο στάδιο έκδοσης της Α.Ε.Π.Ο.

Επίσης, ενημερωτικά σας αναφέρουμε ότι για τον ΝΟΑΚ εκπονούνται μελέτες συνολικού μήκους περί τα 60 km με προεκτιμώμενες αμοιβές περί τα 6 εκατ. Ευρώ και κόστος κατασκευής των έργων περί τα 230 εκατ. Ευρώ. Από αυτές τα 14 km (Παχειά Άμμος – Ιεράπετρα) είναι πλήρως ώριμη μελέτη και τα 23,5 km (Αγ.Δέκα-Προτόρια) έχει εκδοθεί ΑΕΠΟ και εκπονείται η οριστική μελέτη.

Παρόλο που δεν είναι στη χωρική αρμοδιότητα του ΤΕΕ/ΤΑΚ και λαμβάνοντας υπόψη την προτιμητέα χάραξη λειτουργικού σχεδιασμού του ΒΟΑΚ, υπάρχουν οδικά τμήματα όπως το τμήμα «Γεροπόταμος - Πάνορμο – Εξάντης», μήκους ~10,8 χλμ το οποίο έχει εκπονηθεί και εγκριθεί με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου είναι σε πλήρη μελετητική ωριμότητα, άρα θα μπορούσε να ενταχθεί άμεσα στο ΕΣΠΑ 2014-20 και να δημοπρατηθεί εντός του 2020.

Δεδομένου ότι τα παραπάνω έχουν μεσο-μακροπρόθεσμο χρόνο ολοκλήρωσης, θεωρούμε άμεση την ανάγκη υλοποίησης του προγράμματος Οδικής Ασφάλειας του ΒΟΑΚ, με βάση τις εγκεκριμένες μελέτες που έχει εκπονήσει ο ΟΑΚ σε μήκος 48 km.

Το νομικό περιβαλλοντικό πλαίσιο που αναπτύσσεται περί τον Ν.4014/2011, πρέπει να κωδικοποιηθεί – συστηματοποιηθεί σε ένα νόμο κωδικοποίησης με την προσθήκη συγκεκριμένων διατάξεων για αυτοδίκαιες εγκρίσεις σε υπερκαθυστερημένες γνωμοδοτήσεις φορέων. Στόχος η επιτάχυνση των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων σε ένα περιβάλλον μεγάλων χρονοκαθυστερήσεων, που ξεπερνούν πολλαπλάσια τις θεσμοθετημένες προθεσμίες. Επίσης το νέο νομικό πλαίσιο του Ν.4412/16 για τις δημόσιες συμβάσεις μελετών, έργων και προμηθειών θα πρέπει

γρήγορα να συμπληρωθεί με τις απαραίτητες κ.υ.α. - διατάγματα , αλλά και να διορθωθεί στα απαραίτητα σημεία – παραπομπές του, προκειμένου να είναι παραγωγικό και αποτελεσματικό έτσι ώστε να «τρέξουν» γρηγορότερα οι διαδικασίες ανάθεσης των έργων και μελετών. Επίσης ο στρατηγικός σχεδιασμός των δημόσιων υποδομών , πρέπει να εξορθολογιστεί με γνώμονα τον ουσιαστικό ρόλο των δημόσιων τεχνικών υπηρεσιών, την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε κατασκευή, χρηματοδοτήσεις και σε έργα καινοτομίας, αλλά και τον ρόλο του ΤΕΕ στον πραγματικό ρόλο του τεχνικού συμβούλου της Πολιτείας.

Συνοψίζοντας και επειδή :

1. Ο πρωθυπουργός έθεσε τον ΒΟΑΚ ως προσωπική του προτεραιότητα και ανακοίνωσε ότι θα εκτελεστεί στην ολότητά του, δηλαδή από την Κίσαμο έως την Σητεία , που ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (Απόφαση ΔΜΕΟ 5529/ε/ο/825/ε/2008).
2. Η Κομισιόν προεξόφλησε την επιστροφή των κερδών των ομολόγων
3. Τα παραπάνω κέρδη πρέπει να απορροφώνται σε ετήσια βάση
4. Με τις ώριμες μελέτες που προαναφέρθηκαν, ολοκληρώνεται το τμήμα Νεάπολη – Σητεία, που λόγω μεγέθους (66 km στην νέα του χάραξη), δεν δύναται να θεωρηθεί αποσπασματικό ή μικρό έργο, ενώ ταυτόχρονα συνδέει τρεις θεσμοθετημένες στρατηγικές επενδύσεις
5. Από την υλοποίηση των παραπάνω τμημάτων δεν παρεμποδίζεται ο συνολικός σχεδιασμός

το ΤΕΕ – ΤΑΚ ζητά :

- Άμεση και ικανοποιητική χρηματοδότηση για την προώθηση και πλήρη ολοκλήρωση των υπολειπομένων σταδίων των εκπονούμενων μελετών στην Ανατολική Κρήτη στο ρεαλιστικό χρονικό πλαίσιο 10 – 15 μηνών, δεδομένου ότι ο ΒΟΑΚ αποτελεί πρώτη προτεραιότητα.
- Χρηματοδότηση από τα χρηματοοικονομικά εργαλεία των SMPs και ANFAs , εφόσον εγκριθούν τελικά από το Eurogroup του Ιουνίου, για την κατασκευή όλων των έργων – οδικών τμημάτων για τα οποία θα έχουν σύντομα εκπονηθεί πλήρεις και ώριμες μελέτες. Αν παρ' ελπίδα και για οποιοδήποτε λόγο δεν επιτευχθεί, να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση από άλλους πόρους.
- Ενίσχυση των δυνητικών τελικών δικαιούχων, δηλαδή των υπηρεσιών αιχμής στην Κρήτη , που πρέπει να έχουν το κύριο βάρος της υλοποίησης, τόσο σε στελεχιακό δυναμικό όσο και σε αρμοδιότητες.
- Άμεση υλοποίηση του προγράμματος Οδικής Ασφάλειας του ΒΟΑΚ
- Επιτάχυνση και συντόμευση των απαιτούμενων αδειοδοτήσεων (περιβαλλοντικές, αρχαιολογικές, κ.λπ. εγκρίσεις) των εκπονούμενων μελετών, με κωδικοποίηση και τροποποίηση του Ν.4014/2011 και του Ν.4412/2016, κ.α.

Σχετικά με τα υπόλοιπα τμήματα του ΒΟΑΚ, για τα οποία βρίσκονται διαγωνισμοί σε εξέλιξη , προτείνουμε τα εξής :

- Οι προμελέτες που εκπονούνται από τεχνικούς συμβούλους, να ολοκληρωθούν άμεσα εντός του 2020 , να προϋπολογιστεί το κόστος με ακρίβεια και να χωροθετηθεί οριστικά ο άξονας με την έκδοση ΑΕΠΟ.
- Στη συνέχεια να διαμορφωθεί η οριστική αρχιτεκτονική δομή δημοπράτησης του έργου, με σκοπό την ολοκλήρωση στην ολότητά του.
- Παράλληλα, σε σχέση με το συνολικό κόστος κατασκευής του ΒΟΑΚ και την απαίτηση ύπαρξης διοδίων, την απάντηση δείχνει η συντριπτική πλειοψηφία των υπολοίπων ελληνικών αυτοκινητοδρόμων. Το κόστος είναι πολύ μεγάλο και με τα παρόντα δεδομένα φαντάζει ανέφικτη η κατασκευή του με δημόσιους πόρους. Όμως δεδομένης της μοναδικής ευκαιρίας αξιοποίησης των κερδών των ομολόγων, αλλά και τη δυνατότητα επέκτασης - αναπροσαρμογής υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης άλλου έργου, πιστεύουμε ότι δύναται να χρηματοδοτηθεί το σύνολο του κατασκευαστικού έργου. Προφανώς, ακολουθεί ένα σημαντικό κόστος λειτουργίας και συντήρησης, μέρος του οποίου, λογικό είναι να καλυφθεί από τους χρήστες, μετά την κατασκευή του έργου στην ολότητά του. Εύλογο όμως είναι να υπάρχουν διευκολύνσεις για τοπικές κινήσεις ή μακράς διάρκειας χρήση.

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Επειδή είμαστε βέβαιοι για την ευαισθησία σας επί του θέματος, θα παρακαλούσαμε να λάβετε υπόψη σας τις παραπάνω προτάσεις μας και για την ενημέρωσή μας, στο συντομότερο δυνατό χρόνο.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση,
Για τη Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΑΚ

Ο Πρόεδρος
Μιχαήλ Χωραφάς
Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ.

Κοινοποίηση:

1. Πρωθυπουργό, primeminister@primeminister.gr
2. Υφυπουργό Υποδομών & Μεταφορών, yfyp@yme.gov.gr , yfyp@yme.gov.gr
3. Γενικό Γραμματέα Υποδομών, protokollo-ggy@yme.gov.gr , ggy@yme.gov.gr , protokollo-ggy@yme.gov.gr
4. Περιφερειάρχη Κρήτης, arnaoutakis@crete.gov.gr , gram.pkr@crete.gov.gr
5. Αντιπεριφερειάρχη Λασιθίου, g.goulidakis@yahoo.gr , goulidakis@crete.gov.gr
6. Πρόεδρο ΤΕΕ, president@central.tee.gr , gramproedrou@central.tee.gr
7. Βουλευτές Κρήτης,
8. Δημάρχους Ανατολικής Κρήτης,
9. ΤΕΕ/ΤΔΚ & Λοιπά Π.Τ. ΤΕΕ
10. ΜΜΕ Ανατολικής Κρήτης

Εσωτερική διανομή

- Δ.Ε. ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Μέλη Αντιπροσωπείας ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Πειθαρχικό Συμβούλιο ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου
- Εκπρόσωποι παρατάξεων ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο μηχανικών
- Σύλλογοι Μηχανικών
- Φάκελος Δ.Ε.
- Χρονολογικό Αρχείο
- Μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ