

---

## Πρόταση για έναν πιο διευρυμένο ΒΟΑΚ από τον Γιάννη Κουράκη

---

2017/09/21 10:36 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Τη χάραξη ενός νέου οδικού άξονα που θα διασχίζει την Κρήτη από το Ανατολικό μέχρι το Δυτικό άκρο της, προτείνει, με επιστολή του στον πρωθυπουργό Αλέξη Τσίπρα, το μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών και επικεφαλής της μείζονος αντιπολίτευσης, Γιάννης Κουράκης.

Όπως σημειώνει, οι επιχειρούμενες μέχρι σήμερα παρεμβάσεις στο Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης είναι λύσεις εμβαλωματικές που δεν επαρκούν για να τον αναβαθμίσουν στο επίπεδο ενός σύγχρονου και Ευρωπαϊκών προδιαγραφών αυτοκινητόδρομου.

Προς την κατεύθυνση αυτή, ο κ. Κουράκης προτείνει από τον σημερινό ΒΟΑΚ να **κρατηθούν τα τρία τμήματα που είναι ήδη διπλής κατεύθυνσης και αφορούν τις παρακάμψεις των πόλεων Ηρακλείου - Ρεθύμνου - Χανίων.**

Με τη νέα χάραξη που προτείνει η απόσταση Ηρακλείου - Χανίων μειώνεται κατά 20 χλμ, που σημαίνει πρακτικά ότι ο χρόνος που θα απαιτείται θα είναι κάτι λιγότερο από 1 ώρα. Επίσης, το παραλιακό μέτωπο παραμένει ανέπαφο με στόχο την ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων και λοιπών εκμεταλλεύσεων που έχει δυνατότητες μεγαλύτερης ανάπτυξης.

Σε επίπεδο χρονοδιαγράμματος, ο κ.Κουράκης σημειώνει ότι το έργο μπορεί να ολοκληρωθεί σε περίπου τέσσερα - πέντε χρόνια.

### Τι αναφέρει στην επιστολή

“Με αφορμή τις συζητήσεις που πραγματοποιούνται το τελευταίο διάστημα με αντικείμενο τη συμπλήρωση - αναβάθμιση του ΒΟΑΚ καταθέτουμε την παρακάτω πρόταση που θεωρούμε ότι αντιμετωπίζει ριζικά ένα πρόβλημα που ταλαιπωρεί διαχρονικά την Κρήτη. Έχει μεγάλο κόστος σε ανθρώπινες ζωές ενώ παράλληλα αποτελεί σοβαρό εμπόδιο στην αξιοποίηση των αναπτυξιακών της δυνατοτήτων.

Η Κρήτη αποτελεί προνομιάχα Περιφέρεια, με πολύ ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Η νησιωτικότητα, η γεωφυσική της μορφολογία, η γεωγραφική της θέση στο κέντρο της Μεσογείου, η ανάπτυξη σ'αυτήν του πρώτου Ευρωπαϊκού Πολιτισμού (Μινωικού)

και η ύπαρξη σημαντικών μνημείων, την καθιστούν μοναδική περίπτωση και πόλο έλξης μεγάλου αριθμού επισκεπτών, γεγονός που επιβάλλει, αυξημένο εθνικό, αλλά και Ευρωπαϊκό ενδιαφέρον για την ανάπτυξη και αξιοποίησή της.

Κορυφαία προτεραιότητα σε μια τέτοια Αναπτυξιακή Διαδικασία πρέπει να αποτελέσει η Σχεδίαση και Υλοποίηση ενός Νέου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ), που θα τη διασχίζει καθ'όλο της το μήκος, από το Ανατολικό μέχρι το Δυτικό άκρο. Γιατί οι επιχειρούμενες μέχρι σήμερα παρεμβάσεις στο ΒΟΑΚ - χρήσιμες

οπωσδήποτε-είναι λύσεις εμβαλωματικές, που δε μπορούν να τον αναβαθμίσουν στο επίπεδο ενός σύγχρονου και Ευρωπαϊκών προδιαγραφών αυτοκινητόδρομου.

Από τον σημερινό ΒΟΑΚ πρέπει-ενδεχομένως- να κρατηθούν τα τρία τμήματα που είναι ήδη διπλής κατεύθυνσης και αφορούν τις παρακάμψεις των πόλεων Ηρακλείου-Ρεθύμνου-Χανίων.

Η νέα χάραξη πρέπει να είναι, σε κάποιο βαθμό, πιο ορεινή και περισσότερο ευθυγραμμισμένη. Με αυτή την επιλογή λύνονται μεγάλα προβλήματα καθώς:

**Α)** Έχουμε ένα κανονικό αυτοκινητόδρομο με τα σωστά γεωμετρικά (τεχνικά) χαρακτηριστικά ώστε να έχουμε ταχύτητες από 120-130 χλμ/ώρα.

**Β)** Η απόσταση Ηρακλείου - Χανίων λιγότευει κατά 20 χλμ, που σημαίνει πρακτικά ότι ο χρόνος που θα απαιτείται θα είναι κάτι λιγότερο από 1 ώρα. Κάτι ανάλογο, θα συμβεί και με τη διαδρομή Ηράκλειο-Λασιθι.

**Γ)** Αφήνεται όλο το έτοιμο παραλιακό μέτωπο για την ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων και λοιπών εκμεταλλεύσεων που έχει δυνατότητες μεγαλύτερης ανάπτυξης.

Το έργο μπορεί και πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα σε 4-5 χρόνια, αλλιώς θα έχει την τύχη του ΠΑΘΕ, ήτοι 20-30 χρόνια. Η ολοκλήρωσή του θα περιορίσει σημαντικά τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων, που φέτος, τους καλοκαιρινούς μόνο μήνες έχουμε θρηνήσει αρκετά θύματα.

-Η λύση του νέου αυτού άξονα βοηθά:

**Α)** Να αναπτυχθεί και ο ορεινός όγκος της Κρήτης που αποτελεί ένα άλλο πολιτισμό, ένα διαφορετικό περιβάλλον που σήμερα δύσκολα και με κινδύνους έρχεται κανείς σε επαφή. Με τον άξονα αυτόν επίσης, ο Νότος καθίσταται πολύ πιο εύκολα και με ασφάλεια προσβάσιμος, γεγονός που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του. Εφ' όσον βεβαίως πλαισιωθεί από τις απαραίτητες κάθετες συνδέσεις για αξιοποίηση των παραγωγικών του δυνατοτήτων.

## **Περιβαλλοντικοί παράγοντες**

Ως προς τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις αναμένεται ότι ο αυτοκινητόδρομος θα έχει αποφασιστική συμβολή στην περιφερειακή δικαιοσύνη, στην αντιμετώπιση της πληθυσμιακής αποδυνάμωσης λόγω του περιορισμού της μετεγκατάστασης στις πόλεις, στην αύξηση της πολιτιστικής επικοινωνίας, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και στη βελτίωση των συνθηκών ζωής των πολιτών.

Θα υπάρξει επίσης σημαντική μείωση της Ατμοσφαιρικής και της ηχητικής Ρύπανσης στο ευρύτερο περιβάλλον γεγονός που θα ωφελήσει και το Τουριστικό προϊόν.

## **Χρηματοδότηση**

Ένα τέτοιο έργο όπως ο Νέος Οδικός Άξονας Κρήτης, για να μπορεί να υλοποιηθεί άμεσα και σωστά μέσα στις παρούσες συνθήκες οικονομικής κρίσης, είναι δεδομένο ότι θα πρέπει να συνδυάσει έξυπνα και αξιόπιστα τους δημόσιους πόρους με τους ιδιωτικούς. Θα πρέπει επίσης να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες χρηματοοικονομικές δράσεις όπως είναι π.χ. το πρόγραμμα Γιουνκερ και τους λοιπούς πόρους της ΕΤΕπ.

Για την αποπληρωμή της κατασκευής συντήρησης και λειτουργίας του ΝΟΑΚ, οι στοχευμένες μελέτες θα υποδείξουν εκείνο το σύστημα που εξασφαλίζει δίκαιη κατανομή των πόρων και των κινδύνων.

Το έργο μπορεί να αναπτυχθεί και να αποπληρωθεί με το σύστημα των πληρωμών διαθεσιμότητας όπου ανάλογα με τη διαθεσιμότητα και τη ζήτηση του ΝΟΑΚ, το δημόσιο θα μπορούσε να αναλάβει μεγαλύτερο μέρος πληρωμών κι ευθυνών.

Εναλλακτικά εφ' όσον υπάρχει ήδη το οδικό δίκτυο του ΒΟΑΚ, στα νέα μόνο τμήματα θα μπορούσε να εφαρμοστεί το σύστημα διοδίων που επιτρέπεται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, μιας και τα διόδια δεν είναι αποτρεπτικά, αλλά ελκυστικά για ένα δρόμο με σωστές προδιαγραφές.

Ταυτόχρονα οι δημόσιοι οικονομικοί πόροι που θα εξοικονομηθούν από τη συμμετοχή των ιδιωτών θα μπορούσαν με σχετική δέσμευση να κατευθυνθούν στην ανάπτυξη του επαρχιακού δικτύου και τη σύνδεση των απομονωμένων περιοχών της Κρήτης.

## **Οικονομικοί παράγοντες**

Συνηθίζουμε όταν μιλάμε για το κόστος της έλλειψης των κατάλληλων μεταφορικών υποδομών να μετράμε το κόστος που αποτυπώνεται λογιστικά χωρίς να μπαίνουμε στον κόπο να συνεκτιμάμε και το κοινωνικό κόστος.

Το μη χρηματικό, γνωστό και ως κοινωνικό κόστος, μεταφράζει με χρηματικούς όρους, τους περιορισμούς της μετακίνησης προσώπων και της διακίνησης αγαθών,

όπως είναι οι καθυστερήσεις, η απουσία άνεσης, η ανασφάλεια και οι οχλήσεις, των οποίων οι επιπτώσεις επιβαρύνουν χρήστες και μη.

Παρότι λοιπόν το κοινωνικό κόστος δεν απεικονίζεται ευθέως λογιστικά και ειδικότερα στο κεφάλαιο των δαπανών, συνεπάγεται ωστόσο χρηματικές απώλειες, λόγω μείωσης της παραγωγής, ή εξ αιτίας δαπανών αποκατάστασης υγείας κ.λ.π.

- Επιπλέον, πρέπει να συνεκτιμηθεί το Κόστος των ατυχημάτων το σχετικό με τις δαπάνες που καλύπτονται από την ασφάλιση καθώς και κόστη που προκύπτουν από ένα ατύχημα και δεν καλύπτονται (π.χ. “πόνος”, ταλαιπωρία κ.τ.λ.).

Θα πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη ότι με δεδομένη την αλματώδη αύξηση του τουριστικού προϊόντος τα επόμενα χρόνια σύμφωνα με επίσημες μελέτες και προβλέψεις (μετά και την κατασκευή του αεροδρομίου Καστελίου φυσικά με τα συνοδά έργα) η Κρήτη θα δέχεται περισσότερους -ίσως- από 10 εκατομμύρια επισκέπτες το χρόνο, που στην πλειοψηφία τους θα είναι πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα κυκλοφορούν στον άξονα αυτό με ασφάλεια και άνεση.

Ένα τέτοιο λοιπόν μεγάλης πνοής έργο θα καταστήσει δυνατή την αναπτυξιακή απογείωση της Κρήτης, πράγμα που δικαιούνται απολύτως οι κάτοικοι της, όχι μόνο λόγω της θετικής συνεισφοράς τους στο Εθνικό προϊόν αλλά και λόγω των αρχών της ισότητας και της ισονομίας που η κρατική εξουσία πρέπει να τηρεί με συνέπεια απέναντι στους πολίτες της”.