
«Ο ΒΟΑΚ αντιμετωπιζόταν σαν ένα παζλ που παίζει παιδάκι 5 ετών»

2017/09/25 01:14 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Η Κρήτη στερείται ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου, ο ΒΟΑΚ εξαγγέλλεται εδώ και τριάντα χρόνια, χωρίς να έχει υλοποιηθεί.

Ποιος φταίει; Τη δική του εξήγηση έδωσε στο Περιφερειακό Αναπτυξιακό Συνέδριο Κρήτης ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Ο υπουργός Μεταφορών επισήμανε ότι, τα τελευταία χρόνια, γίνονταν τμηματικές παρεμβάσεις, χωρίς ποτέ να προσεγγιστεί το θέμα στο σύνολό του, υπογραμμίζοντας ότι, εξαιτίας της συρρίκνωσης του ΠΔΕ, η οποιαδήποτε χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Παγκόσμια Τράπεζα Επενδύσεων θα πρέπει να συνοδευτεί από αποδεκτή μελέτη βιωσιμότητας.

Στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποφάσισαν να μην προχωρήσουν σε σποραδικές επεμβάσεις 4 - 5 χλμ., που δεν δίνουν συνολική απάντηση στο συγκοινωνιακό πρόβλημα της Κρήτης.

Στο πλαίσιο αυτό, διεξάγονται συζητήσεις, με την ΕΤΕπ και ιδιώτες, για τη χρηματοδότηση ενός μεγάλου τμήματος, όχι όλου του έργου, **το οποίο - σε πρώτη φάση - είναι το Χανιά - Ηράκλειο και, υπό προϋποθέσεις, ο Αγ. Νικόλαος.**

Το έργο θα κατασκευαστεί, είτε με σύμβαση παραχώρησης, είτε με ΣΔΙΤ, **είτε με πληρωμές διαθεσιμότητας** για περίοδο 30-35 ετών.

Οι χρόνιες παθογένειες του ΒΟΑΚ

«Πρέπει να εγκαταλείψουμε αυτή την λογική, αυτή την πρακτική. Θα σας πω στην συνέχεια ποια είναι η κατάσταση που βρήκαμε στον ΒΟΑΚ, που δείχνει ακριβώς τι γινόταν. Ακριβώς τι γινόταν.

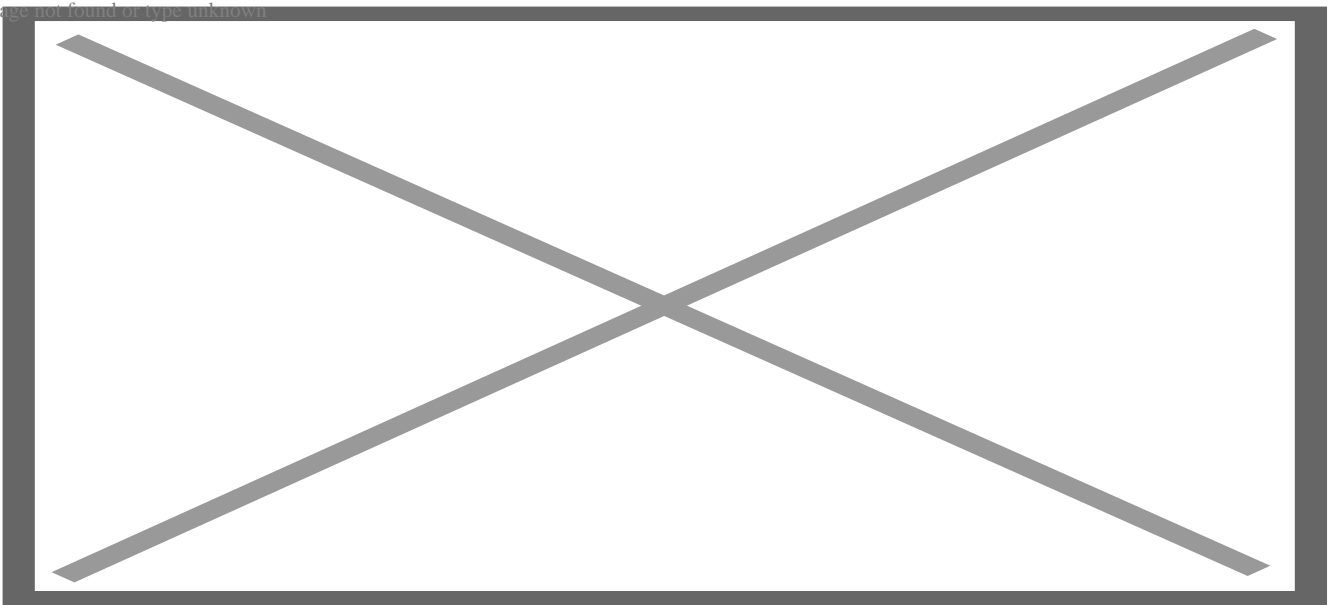
Αν δείτε τα σημειώματα της υπηρεσίας και αν τα δημοσιεύσουμε αυτά οπουδήποτε θα γελάει όλος ο κόσμος. Έχει η υπηρεσία ένα σημείωμα, έχει πολλά σημειώματά, αλλά αυτό είναι πολύ ωραίο για τον ΒΟΑΚ και τον ΝΟΑΚ.

Ποιο είναι το ποσοστό υλοποίησης συνολικά του έργου, λέει: 300 χιλιόμετρα από το Καστέλι Χανίων ως τη Σητεία.

Έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή νέων οδικών τμημάτων αυτοκινητόδρομου σε μήκος 42 χιλιόμετρα, έχει ολοκληρωθεί κατασκευή νέων οδικών τμημάτων δίχνης διατομής, δηλαδή σαν να μην υπάρχει επί της ουσίας 48,5 χιλιόμετρα, είναι υπό κατασκευή τα 9 χιλιόμετρα, μπορούμε με πλήρη ωριμότητα να δημοπρατήσουμε άλλα 10 χιλιόμετρα.

Έχουν μέση ωριμότητα - ο Θεός ξέρει τι θα πει μέση ωριμότητα, ο κύριος Αλεξάκης μπορεί να το λέει κάπως, ο Σπίρτζης κάπως αλλιώς και ο Αποστόλης κάπως διαφορετικά - στα 21 χιλιόμετρα και σε 11,5 μέση ωριμότητα δίχνης διατομής.

Image not found or type unknown



Έχουμε χαμηλή ωριμότητα και αυτό σε 52 χιλιόμετρα και σε άλλα 40 δίχνης διατομής και έχουμε και 66 χιλιόμετρα που δεν έχουμε κάνει τίποτα.

Αυτό είναι μετά από 40 χρόνια τα συνολικά στοιχεία για τον ΒΟΑΚ. Λες και ο ΒΟΑΚ είναι παζλ που παίζει παιδάκι 5 ετών.

Δεν έχει συνδεθεί με κανένα σχέδιο, για το τι εξυπηρετεί ο ΒΟΑΚ, όχι ποιες περιοχές μόνο για τον τουρισμό και ποιες παραγωγικές δραστηριότητες και πού. Αυτό προφανώς πρέπει να το εγκαταλείψουμε.

Αλλά αυτό που εμείς δεσμευόμαστε είναι ότι η μελέτη του ΒΟΑΚ, την έχουμε ξεκινήσει την διαδικασία, γιατί δεν είναι ανάγκη να συζητήσουμε, ούτε για την ιεράρχηση ούτε για την προτεραιότητα, που πρέπει να έχουμε για τον ΒΟΑΚ, δεν έπρεπε να κάνουμε κάποιο συνέδριο για να βγάλουμε αυτό το συμπέρασμα. Είναι ότι θα υπάρχει στρατηγικό σχέδιο και συνολικός σχεδιασμός για τον ΒΟΑΚ .

Καλά κάνατε και βγάλατε αυτοκολλητάκια, γιατί είναι σε αυτή την λογική. Ότι θα

έχουμε σχέδιο και ιεράρχηση. Βλέπω και ακούω ότι θα υπάρχει ένας ανταγωνισμός, αν θα μπει αυτό το τμήμα, το άλλο τμήμα του ΒΟΑΚ, το τέταρτο, το πέμπτο.

Η χρηματοδότηση

Η χώρα μας είναι σε κρίση. Οι οικονομικοί πόροι, που έχουμε να διαχειριστούμε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι πολύ περιορισμένοι. Μακάρι να μην ήταν έτσι.

Άρα για να κάνουμε τόσο μεγάλα έργα υποδομής πρέπει να δανειστούμε και αυτοί που μας δανείζουν, δεν κάθονται να σκεφτούν τις ανάγκες, όπως έχετε δει όλα αυτά τα χρόνια. Αυτοί είναι με χαρτί και με μολύβι και βλέπουν την μελέτη βιωσιμότητας, ενός έργου. Και οι ιδιώτες και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και η Παγκόσμια Τράπεζα Επενδύσεων.

Αν τα τμήματα αυτά στον στρατηγικό σχεδιασμό που έχουμε για όλο το ΒΟΑΚ είναι βιώσιμα, θα χρηματοδοτηθούν. Αν δεν είναι, πρέπει να βρούμε εθνικούς πόρους, για να τα χρηματοδοτήσουμε σε δεύτερη φάση.

Όποιος έρχεται στη λογική να πει αφήνετε τον δρόμο Σητεία - Κάτω Ραχούλα εκτός, στην παλιά λογική, γιατί θέλουμε στην Κάτω Ραχούλα να κάνουμε ανάπτυξη, μαζί του είμαι κι εγώ, αλλά πρέπει να ανατρέψουμε το διεθνές καπιταλιστικό τραπεζικό κράτος και να το πείσουμε ότι πρέπει να δει τις κοινωνικές ανάγκες και όχι τους νόμους και τους κανόνες της αγοράς και του διεθνούς τραπεζικού συστήματος», ανέφερε ο Χρ. Σπίρτζης.