
Η Κρήτη αποκτά έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, διευρύνθηκε ο ΒΟΑΚ (Κίσσαμος – Χανιά – Ρέθυμνο – Ηράκλειο – Αγ. Νικόλαος - Σητεία)

2019/03/27 10:28 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Προχωρούν οι διαδικασίες προκειμένου η Κρήτη να αποκτήσει έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, τον ΒΟΑΚ, ο οποίος θα ακολουθεί την διαδρομή Κίσσαμος – Χανιά – Ρέθυμνο – Ηράκλειο – Αγ. Νικόλαος - Σητεία, συνολικού μήκους 300 χλμ.

Από τα Χανιά, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης ανακοίνωσε ότι ολοκληρώθηκαν οι αξιολογήσεις των συμμετοχών των πέντε κοινοπρακτικών τμημάτων και θα προχωρήσει άμεσα η δεύτερη φάση του διαγωνισμού, κάνοντας γνωστό ότι ο ίδιος υπέγραψε και την απόφαση για την τελική χάραξη του έργου του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, μετά και την καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων σε 21 σημεία του οδικού δικτύου του νησιού.

«Σήμερα μπορούμε να πούμε πριν από την υποβολή και έγκριση των περιβαλλοντικών μελετών, ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι μάς επιτρέπουν την ένταξη του τμήματος του ΒΟΑΚ από το Καστέλι Χανίων έως τα Χανιά, στο έργο της παραχώρησης», τόνισε ο κ. Σπίρτζης.

Χθες ο υπουργός Μεταφορών εξήγγειλε τον νέο σχεδιασμό για τον ΒΟΑΚ, ο οποίος περιλαμβάνει και τη **δυνατότητα κατασκευής των τμημάτων Κίσσαμος - Χανιά και Αγ. Νικόλαος - Σητεία**, υποστηρίζοντας ότι δεν θα πληρώνουν διόδια οι μόνιμοι κάτοικοι, αλλά οι επισκέπτες και τα τουριστικά λεωφορεία.

Επίσης, στο τμήμα Χανιά – Αγ. Νικόλαος, από τα 181 χλμ., **τα 105 θα κατασκευαστούν εκ νέου**, σύμφωνα με τις προτάσεις που κατατέθηκαν.

Η διεύρυνση του τεχνικού αντικειμένου

Συγκεκριμένα, με δεδομένη την επιλογή της τελικής χάραξης του ΒΟΑΚ, δημοπρατείται άμεσα από την Διεύθυνση Οδικών Υποδομών, η Μελέτη Στρατηγικού Σχεδιασμού για όλο το οδικό δίκτυο της Κρήτης.

Στα πλαίσια αυτά εξετάζεται η κατασκευή **των κάτωθι αξόνων**:

- Επέκταση ΒΟΑΚ από Χανιά προς Κίσσαμο (Δυτική επέκταση)

- Επέκταση ΒΟΑΚ από Άγιο Νικόλαο προς Σητεία – Ιεράπετρα (Ανατολική επέκταση)

Κάθετοι άξονες από ΒΟΑΚ προς Νότια Κρήτη:

- Κάθετος άξονας Χανιά – Παλαιοχώρα
- Κάθετος άξονας Ρέθυμνο – Πλακιάς
- Κάθετος άξονας Χερσόνησος- Καστέλι – Βιομηχανικό Πάρκο Αρκαλοχωρίου (περιλαμβάνεται στην πρόσφατα υπογραφείσα Σύμβαση Παραχώρησης για το αεροδρόμιο Καστελίου).

Η εξέλιξη των διαγωνισμών

Ο διαγωνισμός πέρασε στη β' φάση, καθώς ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των σχημάτων που διεκδικούν τα δύο έργα.

Το κομμάτι της παραχώρησης που αποτελεί και τον κύριο κορμό του ΒΟΑΚ, δηλαδή το τμήμα Χανιά – Ηράκλειο, διεκδικούν Άκτωρ Παραχωρήσεις, ΤΕΡΝΑ, J&P Αβαξ, Vinci και η κοινοπραξία Μυτιληναίος με την Ισπανική Acciona.

Για το ΣΔΙΤ που αφορά το τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη, μήκους 20 χλμ. και συνολικού προϋπολογισμού 250 εκατ. ευρώ, ενδιαφέρον έχουν εκδηλώσει οι Άκτωρ Παραχωρήσεις, ΤΕΡΝΑ, J&P ΑΒΑΞ, σε συνεργασία με το fund Marguerite, η Μυτιληναίος με την Acciona-Intertoll και η Ισραηλινή Shikun & Binui.

Τέλος, μέχρι το καλοκαίρι προβλέπεται να δημοπρατηθεί και το τρίτο και τελευταίο κομμάτι του ΒΟΑΚ που θα κατασκευαστεί ως δημόσιο και είναι το τμήμα από Νεάπολη έως Άγιο Νικόλαο.

Για το έργο αυτό, το οποίο σχεδιάζεται να χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ (τρέχων και επόμενο), επικαιροποιούνται οι μελέτες.

Η ανακοίνωση του υπουργείου Υποδομών

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης παρουσίασε από το Ηράκλειο, την τελική χάραξη του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, η οποία συνοδεύτηκε από αναλυτική παρουσίαση οικονομοτεχνικών στοιχείων, τεκμηριώνοντας με νούμερα και κοινωνικοοικονομικούς δείκτες γιατί προκρίθηκε η επιλογή της χάραξης Κίσσαμος – Νεάπολη, ως βέλτιστη λύση, αλλά και γιατί οι τρεις διαγωνιστικές διαδικασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη, θα οδηγήσουν στην υλοποίηση, ενός σύγχρονου και ασφαλούς αυτοκινητόδρομου με υψηλές προδιαγραφές ποιότητας. Με την παράθεση των στοιχείων ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ταυτόχρονα κατέδειξε ότι το μοντέλο ενός ενιαίου διαγωνισμού, που προκρίνεται από τη ΝΔ για λόγους μικροπολιτικής σκοπιμότητας και φθηνού

εντυπωσιασμού, είναι ανεδαφικό και μη πραγματοποιήσιμο, καθώς ουδέποτε θα μπορούσε να πάρει τις σχετικές εγκρίσεις από τα αρμόδια όργανα της Ε.Ε.

«Επιδιώκουμε, κάθε πολίτης, να έχει εικόνα για το γίνεται στην Κρήτη. Για το πώς επιλέγουμε, με ποια εργαλεία, με ποιους τρόπους να κάνουμε έργα. Για να μην υπάρχει μία λαϊκίστικη προσέγγιση στην ιεράρχηση των Υποδομών που υπήρχε τόσο χρόνια», τόνισε χαρακτηριστικά ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών. Και υπογράμμισε, ότι «έχει γίνει μία αξιόπιστη δουλειά και μπορούμε με πολύ μεγάλη ασφάλεια και εμείς και όσοι χρηματοδοτήσουν αυτό το έργο, είτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, είτε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα, είτε οι ιδιώτες, να έχουμε μια σοβαρή πραγματική, ρεαλιστική προσέγγιση».

Υπογράμμισε, επίσης, ότι «είναι καλό να γίνεται μια παρουσίαση όλων των στοιχείων. Να έχουμε όλοι το ίδιο επίπεδο ενημέρωσης. Τι ισχύει, ποια είναι η δική μας δέσμευση», η οποία, στην περίπτωση των διοδίων, όπως ανακοίνωσε ο Υπουργός, αφορά «τα αυτοκίνητα των μόνιμων κατοίκων που δεν θα πληρώνουν διόδια. Είναι ένα σημαντικό θέμα που αφορά την τοπική κοινωνία. Θα πληρώνουν τα τουριστικά, τα ενοικιαζόμενα, οι επισκέπτες, τα επαγγελματικά οχήματα αλλά όχι οι Κρητικοί, οι μόνιμοι κάτοικοι με τα επιβατικά οχήματα».

Ο κ. Σπίρτζης, κατά τη διάρκεια της παρουσίας, ενημέρωσε τους δημοσιογράφους για την εξέλιξη των διαγωνιστικών διαδικασιών, οι οποίες τρέχουν, όπως είπε, με ρυθμούς ρεκόρ, με συμμετοχές κοινοπρακτικών σχημάτων υψηλών προδιαγραφών.

Όπως τόνισε, η διενέργεια του Διεθνούς Διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης Παραχώρησης του έργου Χανιά – Χερσόνησος ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2018, ενώ στις 10 Μαρτίου, υπεβλήθησαν οι πέντε φάκελοι εκδήλωσης ενδιαφέροντος, οπότε ο διαγωνισμός εισήλθε ήδη στο Β' και τελικό στάδιο του διαγωνισμού. Μάλιστα από την Κρήτη ανακοίνωσε, ότι στο διαγωνισμό της Παραχώρησης, εντάσσεται και το τμήμα Καστέλι Κισσάμου – Χανιά, για την ένταξη του οποίου, υπήρχε πάγιο αίτημα στην τοπική κοινωνία.

Στις ίδιες ημερομηνίες, όπως εξήγησε ο κ. Σπίρτζης, προχώρησαν και οι διαδικασίες που αφορούν το δεύτερο Διεθνή Διαγωνισμό και για το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη, που θα πραγματοποιηθεί με τη μέθοδο της Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Στην Β' φάση του Διαγωνισμού, πέρασαν πέντε κοινοπρακτικά σχήματα.

Με δεδομένη πια, την τελική επιλογή της χάραξης του ΒΟΑΚ, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ανακοίνωσε την άμεση δημοπράτηση της μελέτης Στρατηγικού Σχεδιασμού για όλο το οδικό δίκτυο της Κρήτης, από τη Διεύθυνση Οδικών Υποδομών.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών παρουσίασε στους πολίτες της Κρήτης,

πολυσέλιδη τεκμηρίωση, στην οποία περιλήφθηκαν δύο εξεταζόμενες εναλλακτικές χαράξεις οδικού δικτύου και τρία σενάρια κοινωνικοοικονομικών προβλέψεων, τα οποία καταδεικνύουν τα πώς και τα γιατί της τελικής επιλογής.

Όσον αφορά τα δύο σενάρια χάραξης που παρουσίασε, το πρώτο που τελικά επιλέχθηκε (Εναλλακτική Χάραξη 1), ο ΒΟΑΚ εκτείνεται από την Κίσαμο έως τη Νεάπολη και με συνολικό μήκος 192 χιλιομέτρων, στο οποίο μάλιστα μπορεί να πραγματοποιηθεί η μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση της υπάρχουσας απαλλοτρίωσης, κατά το πρότυπο του βραβευμένου αυτοκινητόδρομου Κόρινθος - Πάτρα.

Το δεύτερο σενάριο, (Εναλλακτική Χάραξη 2), το οποίο απορρίφθηκε και από την Περιφέρεια Κρήτης, προέβλεπε μια νέα (μεσογειακή) χάραξη στα τμήματα Σούδα-Βρύσες και Πάνορμος-Λινοπεράσματα, συνολικού μήκους 181 χιλιομέτρων, με τη διαφορά στο κόστος μεταξύ των δύο επιλογών, να ανέρχεται στο 1 δισεκατομμύριο ευρώ, με τη δεύτερη επιλογή (μεσογειακή χάραξη), να αναδεικνύεται ως η πλέον κοστοβόρα, λόγω των περισσότερων σηράγγων αλλά και της αναγκαιότητας κάθετων αξόνων ως την υπάρχουσα χάραξη.

Στην έρευνα που παρουσίασε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, καταγράφονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι με αυτογραφικά μηχανήματα σε 11 διατομές κατά μήκος του ΒΟΑΚ και σε 10 κάθετους άξονες του, οι οποίοι πραγματοποιήθηκαν μάλιστα, σε τέσσερις διαφορετικές χρονικές περιόδους, (Ιούλιος, Αύγουστος, Σεπτέμβριος και Νοέμβριος του 2018), προκειμένου να υπάρχει ολοκληρωμένη εικόνα.

Στην μελέτη που παρουσίασε ο Υπουργός, καταγράφονται οι μελλοντικοί φόρτοι για κάθε εναλλακτικό σενάριο χάραξης, για τα έτη 2025, 2035, 2045 και 2055. Το γεγονός, ότι «ακόμη και στις προβλέψεις για το 2055 τα περισσότερα τμήματα δεν ξεπερνούν τις 20 χιλιάδες οχήματα την ημέρα στο καλό σενάριο», όπως είπε χαρακτηριστικά, αναδεικνύει ότι η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για ενιαίο αυτοκινητόδρομο από το Καστέλι Χανίων μέχρι τη Σητεία, «τεχνοκρατικά δεν στέκει».

Και πρόσθεσε: «Δηλαδή και διόδια να βάλει η ΝΔ πάλι δεν στέκει. Δεν βγαίνει από τη νεοφιλελεύθερη άποψη, όχι από τη δική μας». Όπως είπε ο κ. Σπίρτζης, «οι δυνάμεις που κυριάρχησαν τόσα χρόνια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησαν συγκεκριμένες πολιτικές για τη χρηματοδότηση τέτοιου είδους υποδομών που δεν κοιτούν την ασφάλεια του πολίτη, δεν κοιτούν την αναπτυξιακή πλευρά μιας περιοχής. Δεν κοιτούν άλλα αναπτυξιακά και κοινωνικά θέματα και το μόνο που κοιτούν είναι αν βγαίνει τεχνοοικονομικά το έργο».

Βάσει των όρων και των προδιαγραφών που θέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δηλαδή τα 20.000 οχήματα την ημέρα, οι συγκεκριμένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι δεν θα επέτρεπαν τη δημιουργία ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου: «Ή θα πηγαίναμε σε μια λογική

μικρού δρόμου χωρίς διαχωριστικές νησίδες, χωρίς δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση, χωρίς να έχει η Κρήτη μια σύγχρονη υποδομή με τους όρους που υπάρχουν σήμερα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην αγορά, ή θα πηγαίναμε σε αυτή τη λύση, που πιστεύω ότι είναι η βέλτιστη που μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε».

Ο Υπουργός υπογράμμισε, ότι βάσει των μετρήσεων που παρουσίασε, το Υπουργείο «έτρεξε» τα καταλληλότερα διαγωνιστικά μοντέλα, για να αποκτήσει η Κρήτη ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο υψηλών προδιαγραφών: «Βλέπετε ότι οι μετρήσεις αυτές είναι πολύ χρήσιμες και για να υλοποιηθεί το έργο της παραχώρησης. Γιατί εμείς είπαμε ότι για να μπορέσουμε να διασφαλίσουμε ότι θα έχουμε διατομή αυτοκινητόδρομου, χρησιμοποιούμε όλα τα διαγωνιστικά εργαλεία, όλους τους τρόπους διαγωνισμού για να μπορεί να γίνει ένα έργο.

Εκεί που βγαίνει η παραχώρηση χρησιμοποιήσαμε τη μέθοδο της παραχώρησης. Εκεί που δεν μπορεί να προχωρήσει τεχνοοικονομικά η παραχώρηση με τους κανόνες που έχουμε, χρησιμοποιούμε τη Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα. Και μετά στο οδικό τμήμα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, χρησιμοποιούμε τη μέθοδο της δημοπρασίας σαν δημόσιο έργο».

Ο Υπουργός, υπογράμμισε, ότι για την υλοποίηση το έργου, θα «συνεχίσουμε τον αγώνα ταχύτητας. Γιατί πρέπει να υποβληθεί και να εγκριθεί η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, να έχουμε δηλαδή την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων.

Πρέπει να βγουν τα τεύχη δημοπράτησης για να έχουμε δεσμευτικές προσφορές των σχημάτων στους δυο διαγωνισμούς και να καταλήξουμε στο ανάδοχο σχήμα που θα δώσει την καλύτερη προσφορά». Στόχος μας είναι αυτές οι διαδικασίες να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το καλοκαίρι ή το φθινόπωρο του 2019».

Ο κ. Σπίρτζης ανέφερε ότι, «θα ακολουθήσει η κύρωση στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Όπως βλέπετε, παρ' ότι δε συνηθίζεται, εμείς δεν κατεβάζουμε τα μολύβια επειδή τον Οκτώβρη θα έχει εκλογές. Είμαστε βέβαιοι ότι θα κερδίσουμε και θα συνεχίσουμε την υλοποίηση του ΒΟΑΚ.

Φαντάζομαι ότι σήμερα που έχει μια συνέντευξη ο κ. Μητσοτάκης με τον κ. Χατζηδάκη και δεν ξέρω ποιον άλλον για τις υποδομές, θα εξαγγείλουν την κατασκευή του ΒΟΑΚ από το Καστέλι Χανίων μέχρι την Κάρπαθο» δήλωσε χθες από την Κρήτη ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κατά την διάρκεια της παρουσίας.