

# Μοχλός για τη μελέτη και κατασκευή

Με αφορμή τις ανακοινώσεις του Υπουργού Δημήτρη Ρέππα

**Ε**ργα υποδομής που θα αλλάξουν την εικόνα της Κρήτης προγραμματίζει το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως ανακοίνωσε κατά την πρόσφατη διήμερη περιοδεία του στο νησί ο υπουργός **Δημήτρης Ρέππας**.

Τα έργα επικεντρώνονται στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), το Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και τους κάθετους άξονες, στο νέο διεθνές Αεροδρόμιο Καστελλίου και στην ολοκλήρωση του φράγματος Αποσελέμη. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, το 2016 η Κρήτη θα έχει λύσει τα παραπάνω προβλήματα, καλύπτοντας το έλλειμμα των υποδομών στο νησί.

Πρέπει να σημειωθεί ότι για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) χρειάστηκαν 20 χρόνια και πλέον και πόροι από τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης για να κατασκευαστούν λιγότερα από 50 χλμ. ενός δρόμου συνολικού μήκους 312 χλμ., που θεωρείται από τους «φονικότερους» της χώρας από πλευράς τροχαίων ατυχημάτων.

Περιμένοντας την υλοποίηση των καλών προθέσεων του υπουργού Υποδομών, Μεταφορών

και Δικτύων, Δημήτρη Ρέππα, ο πρόεδρος του ΤΕΕ - Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, **Πέτρος Ινιωτάκης**, τονίζει ότι: «Στην Κρήτη παρατηρείται σοβαρό έλλειμμα στο σχεδιασμό και την εκτέλεση ζωτικών υποδομών», ενώ ο πρόεδρος του ΤΕΕ - Τμήματος Δυτικής Κρήτης, **Αντώνης Πιταριδάκης**, σημειώνει ότι: «Οι εξαγγελίες του υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιουργούν ένα αίσθημα συγκρατημένης αισιοδοξίας».

Στο κυβερνητικό κλιμάκιο που επισκέφτηκε την Κρήτη, υπό τον υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Δημήτρη Ρέππα, το ΤΕΕ - ΤΑΚ κατέθεσε πλήρη φάκελο με τις πάγιες θέσεις και απόψεις του για την έλλειψη αναπτυξιακών υποδομών, που περιλαμβάνει τις προτάσεις του Τμήματος για τον ΒΟΑΚ, το νέο αεροδρόμιο, τις μεταφορικές υποδομές της Ανατολικής Κρήτης, αλλά και γενικότερα θέματα για το χωροταξικό σχεδιασμό και την περιβαλλοντική διάσταση που πρέπει να χαρακτηρίζουν το σχεδιασμό και τις δράσεις της ανάπτυξης του τόπου μας.

**Το ΤΕΕ - ΤΔΚ κατέθεσε τα συνοπτικά συμπεράσματα από την Αναπτυξιακή Διημερίδα για την «Πρώθηση των έργων υποδομών και περιβάλλοντος Ν. Χανίων στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013», που πραγματοποιήθηκε στα Χανιά στις 30-31/01/10.**

## Ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ

Την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ, καθώς και άλλων αναγκαίων έργων ανακοίνωσε προ ημερών ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, **Δημήτρης Ρέππας**, κατά τη διήμερη περιοδεία του στην Κρήτη, όπου επισκέφθηκε όλα τα εκτελούμενα έργα, συνοδευόμενος από τον υφυπουργό, **Γιάννη Μαγκριώτη**, και τον γενικό γραμματέα του υπουργείου, **Γιάννη Οικονομίδα**, καθώς και από τους δύο Κρήτες υφυπουργούς, κ.κ. **Αρναουτάκη** και **Καρχιμάκη**.

Ο κ. Ρέππας παρουσίασε σε συνεντεύξεις τύπου στο Ηράκλειο και στα Χανιά το σχέδιο της κυβέρνησης για την ισόρροπη ανάπτυξη της Κρήτης στον τομέα των

υποδομών, προκειμένου, όπως είπε, να καλυφθούν κενά και παραλείψεις χρόνων και να αποτελέσει το νησί πρότυπο ανάπτυξης.

Αναφέρθηκε σε 20 βασικές παρεμβάσεις που αφορούν το βόρειο οδικό άξονα του νησιού, τμήματα του νότιου οδικού άξονα, καθώς και τους κάθετους άξονες του νησιού, που αφορούν συνολικά 108 χιλιόμετρα και θα γίνουν στην πενταετία 2010-2015. Θα απορροφήσουν συνολικά το ποσό των 750 - 800 εκατομμυρίων ευρώ, με τρεις πηγές χρηματοδότησης: το ΕΣΠΑ, τις δημόσιες επενδύσεις και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από την οποία θα γίνει λήψη δανείου με ευνοϊκούς όρους.

Παράλληλα, θα ενταχθούν στο ΕΣΠΑ έργα - «γέφυρες» του Γ' ΚΠΣ για τα οποία το κόστος υπολογίζεται στα 2,9 δισ. ευρώ και αφορούν το σύνολο των υποδομών του νησιού.

## «Αναπτυξιακές Υποδομές Κρήτης ΑΕ»

Βασικός μοχλός για τη μελέτη και κατασκευή του οδικού δικτύου θα είναι η εταιρεία «Αναπτυξιακές Υποδομές Κρήτης ΑΕ». Το καταστατικό της εταιρείας θα είναι έτοιμο πριν από το καλοκαίρι, ενώ μέχρι το τέλος του χρόνου θα έχει μελετήσει τις πρώτες παρεμβάσεις.

Η εταιρεία θα λειτουργήσει στα πρότυπα της «Εγνατία Οδός ΑΕ»,

Επιμέλεια: **Β. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**

# μεγάλων έργων



από την οποία και θα αντλήσει τεχνολογία και εξειδικευμένο προσωπικό 20 ατόμων, περίπου, θα έχει ως έδρα την Περιφέρεια Κρήτης και παραρτήματα σε κάθε νομό. Δεν αποκλείεται να απορροφήσει τον Οργανισμό Ανάπτυξης Δυτικής Κρήτης (ΟΑΔΥΚ) και τον Οργανισμό Ανάπτυξης Ανατολικής Κρήτης (ΟΑΝΑΚ), εφόσον οι οργανισμοί το επιθυμούν.

Κατά τον κ. Ρέππα, οι παρεμβάσεις στον ΒΟΑΚ και στον ΝΟΑΚ υπολογίζονται σε 20, εκ των οποίων 13 στον ΒΟΑΚ και 7 στον ΝΟΑΚ. Σύμφωνα με τον υφυπουργό, **Γ. Μαγκριώτη**, οι παρεμβάσεις αυτές, θα χρηματοδοτηθούν με 1 δις. ευρώ και θα ολοκληρωθούν από το 2013 μέχρι το 2016.

## Δρόμοι χωρίς διόδους

Ο υπουργός Υποδομών ξεκαθάρισε ότι δεν τίθεται θέμα διοδίων στους εθνικούς άξονες της Κρήτης, καθώς η κυβέρνηση θέλει να διατη-

ρήσει το δημόσιο χαρακτήρα τους. Θέμα διοδίων, όπως ανέφερε, δεν τίθεται ούτε στους βασικούς άξονες που θα εξυπηρετούν το νέο αεροδρόμιο, την κατασκευή των οποίων θα αναλάβει ο ανάδοχος του έργου. Η δημοπράτηση του νέου αεροδρομίου Καστελλίου Ηρακλείου Κρήτης θα γίνει στις 19 Οκτωβρίου και ο ανάδοχος αναμένεται να αναδειχτεί εντός του 2010. Το έργο θα ολοκληρωθεί το 2015.

## Το νέο αεροδρόμιο

Ο κ. Μαγκριώτης επικαλέστηκε τρεις λόγους για την παράταση της δημοπράτησης του έργου, που, όπως είπε, είναι:

- η διασφάλιση της δημόσιας δαπάνης, για την οποία, όπως ανέφερε, δεν είχε φροντίσει η προηγούμενη κυβέρνηση,

- η ενσωμάτωση των ραδιοβηθημάτων στο φυσικό αντικείμενο του έργου και

- η εξέταση των ενστάσεων των

φορέων της περιοχής και του Δήμου.

Ο κ. Ρέππας ανέφερε ότι ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός του έργου είναι 800 εκατ. ευρώ, στα οποία δεν υπολογίζονται οι αποζημιώσεις των απαλλοτριώσεων, που δεν είναι στις επιλέξιμες δαπάνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η συμμετοχή του Δημοσίου, πρόσθεσε, θα είναι μεταξύ 220 και 250 εκατ. ευρώ, ενώ οι απαλλοτριώσεις υπολογίζονται, στα 120 εκατ. ευρώ, περίπου, καθώς η γη στην περιοχή είναι ακριβή.

## Το φράγμα Αποσελέμη

Πριν από το Καστέλλι, ο κ. Ρέππας και το κυβερνητικό κλιμάκιο, στο οποίο, εκτός από τους Γενικούς Γραμματείς και τους υπηρεσιακούς παράγοντες, συμμετείχαν και οι δύο Κρήτες υφυπουργοί, οι κ.κ. Αρναουτάκης και Καρχιμάκης, επισκέφθηκαν το φράγμα του Αποσελέμη. Η ολοκλήρωση του έργου αυτού εκτιμάται ότι θα λύσει το

πρόβλημα υδροδότησης της ευρύτερης περιοχής Ηρακλείου.

## Αεροδρόμιο Χανίων

Ο υπουργός, κατά την επίσκεψή του στα Χανιά, ανακοίνωσε ότι προχωρεί το πρόγραμμα για εκσυγχρονισμό του αεροδρομίου Χανίων, κόστους 70 εκατομμυρίων ευρώ, και μέσα στο 2010 θα δημοπρατηθούν τα έργα, καθώς ολοκληρώνεται η διαδικασία των τευχών δημοπράτησης. Στον προγραμματισμό υπάρχει και η σύνδεση του βόρειου οδικού άξονα με το αεροδρόμιο Χανίων.

Ο κ. Ρέππας ανακοίνωσε, επίσης, ότι το αεροδρόμιο Μάλεμε θα μετατραπεί σε κέντρο αεραθλητισμού για όλη την νότια Ελλάδα. Ήδη, είπε, γίνονται επαφές μεταξύ του υπουργείου Εθνικής Άμυνας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για το θέμα αυτό.

Για τις παρεμβάσεις στον βόρειο οδικό άξονα που αφορούν το νομό Χανίων, ανέφερε ότι πρόκειται για την παράκαμψη Κισσάμου, μήκους 6 χιλιομέτρων με δυο λωρίδες κυκλοφορίας, το συνδεδημένο δρόμο από τον κόμβο Μουρνιών μέχρι την οδό Αναγνώστου Γογόνη στα Χανιά, τη βελτίωση του δρόμου κόμβος Καλυβών - Άγιοι Πάντες, με τη δημιουργία ενδιαμέσου διαζώματος με 4 λωρίδες κυκλοφορίας, καθώς και τη βελτίωση του δρόμου Βρύσες - όρια νομού Ρεθύμνου, με τη δημιουργία 4 λωρίδων κυκλοφορίας.

Ο νομάρχης Χανίων, **Γρηγόρης Αρχοντάκης**, παρέδωσε στον κ. Ρέππα υπόμνημα που περιλαμβάνει μια σειρά έργων που αφορούν το κύριο οδικό δίκτυο του νομού, τη σύνδεση του βόρειου οδικού άξονα με το λιμάνι της Σούδας και το αεροδρόμιο Χανίων, τη βελτίωση του οδικού δικτύου στους περιφερειακούς δήμους της πόλης των Χανίων, την επέκταση του αεροδρομίου, έργα σχολικής στέγης, λιμενικά έργα στα λιμάνια Σούδας, Κισσάμου και Σφακιών, καθώς και την ολοκλήρωση του μνημειακού συγκροτήματος της Μάχης Κρήτης στον Γαλατά Χανίων.

## Επισημάνσεις του ΤΕΕ - ΤΑΚ

Στην Κρήτη παρατηρείται σοβαρό έλλειμμα στο σχεδιασμό και την εκτέλεση ζωτικών υποδομών. Αυτό το έλλειμμα σωρευτικά για τρεις δεκαετίες τείνει να εξελιχθεί στη μεγαλύτερη τροχοπέδη για την αναπτυξιακή πορεία της. Η Κρήτη αποτελεί μια περιφέρεια με ιδιαίτερη εξωστρέφεια και δυναμική που αντανακλά θετικά για την εικόνα της χώρας. Αυτή η δυναμική, με αιχμή τον τουρισμό και τα αγροτικά προϊόντα της, συστατικά της κρητικής διατροφής, χρειάζεται στήριξη, ιδιαίτερα σε αυτή την κρίσιμη περίοδο για τη χώρα μας.

Το ΤΕΕ/ΤΑΚ, στην τριετία που πέρασε, έθεσε ως θέμα πρώτης προτεραιότητας τα ζητήματα αυτών των ζωτικών υποδομών και του σχεδια-

σμού. Πρόσφατα, στις 03.03.2010, η Αντιπροσωπεία του ΤΕΕ/ΤΑΚ με ψήφισμά της για τον ΒΟΑΚ και το νέο αεροδρόμιο καταδεικνύει για μια ακόμη φορά την αναγκαιότητα αυτών των δύο εθνικής εμβέλειας έργων υποδομής, αναφέροντας χαρακτηριστικά:

- Για τον ΒΟΑΚ: «Δεν αποτελεί πλέον απλώς μια παγκρήτεια απαίτηση εδώ και τέσσερις δεκαετίες. Σήμερα, πλέον, κοστίζει ανθρώπινες ζωές, κοστίζει απομόνωση και περιθωριοποίηση. Κανείς, πλέον, στην Κρήτη δεν αντέχει αυτό το κόστος και κανείς δεν πιστεύει ότι μπορεί να υπάρξει πρόοδος χωρίς ένα σύγχρονο ΒΟΑΚ.

Ο ΒΟΑΚ δεν μπορεί πλέον να τεμαχίζεται κατά νομαρχία ούτε στο σχεδιασμό του, ούτε στις προδιαγραφές του, ούτε και στις προτεραιότητες υλοποίησής του. Δεν αποτελεί μια

συρραφή - άθροιση εσωνομαρχιακών αναγκών και απαιτήσεων, όπως μέχρι σήμερα αντιμετωπίστηκε, αφορά την Κρήτη ως σύνολο, ως οντότητα. Υπερβαίνει τις τοπικές επιδιώξεις και οφείλει να γεφυρώνει τις διαφορές στοχεύοντας σε μια συνολική κοινωνική, διοικητική, οικονομική και αναπτυξιακή δυναμική και συνοχή από τα Φαλάσαρνα μέχρι τη Ζάκρο».

- Για το νέο αεροδρόμιο: «Για όσους δεν το έχουν ακόμη καταλάβει, η συζήτηση αφορά την πύλη της Κρήτης στον κόσμο, αφορά στο δεύτερο αεροδρόμιο της χώρας σε διεθνείς πτήσεις. Δεν αποτελεί απλώς ένα ακόμη περιφερειακό αεροδρόμιο. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι τέτοιες κλίμακας έργα οφείλουν να εντάσσονται σε ένα πλαίσιο αναπτυξιακού σχεδιασμού τόσο για την περιοχή

που θα χωροθετηθεί και θα κατασκευαστεί, όσο και για την ευρύτερη περιοχή την οποία θα εξυπηρετεί και από την οποία θα εξυπηρετείται.

Το νέο αεροδρόμιο θα πρέπει να αποτελεί κομβικό σημείο για το δίκτυο των αερομεταφορών της χώρας, με έμφαση στη διασύνδεση της Κρήτης με τα περιφερειακά αεροδρόμια των νησιών του Αιγαίου. Έτσι θα αμβλυθθεί η νησιωτική απομόνωση και θα προβληθεί η νησιωτικότητα της χώρας μας.

Η υπόθεση του αεροδρομίου δεν μπορεί και δεν πρέπει να αφεθεί στην τύχη της, ούτε να πάρει το δρόμο της λήθης, γιατί η Κρήτη έχει ανάγκη για ένα νέο διεθνές αεροδρόμιο και η χώρα μας οφείλει, επιτέλους, να επιδείξει μια νέα δυναμική στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο».

## Ερωτήσεις του ΕΔ του ΤΕΕ

Το Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ, στην προσπάθεια αντικειμενικής παρουσίασης της πρόοδου των έργων υποδομής της Κρήτης, έθεσε τις ακόλουθες ερωτήσεις στους προέδρους των Περιφερειακών Τμημάτων του ΤΕΕ:

1. Σας ικανοποιούν οι εξαγγελίες του κ. Ρέππα;
2. Υπάρχουν έργα που θέλετε να γίνουν και δεν ανακοινώθηκαν από τον υπουργό;
3. Γιατί κατά τη γνώμη σας προχωρούν με ρυθμό χελώνας τα έργα της Κρήτης;

### Πέτρος Ινωτάκης, πρόεδρος του ΤΕΕ-ΤΑΚ

Οι εξαγγελίες του υπουργού, κ. Ρέππα, κατά την επίσκεψή του, καλύπτουν ένα σημαντικό μέρος από αυτά που έχουμε επισημάνει ως ζωτικής σημασίας υποδομές στις προτάσεις μας. Η προτεραιότητα για τα έργα του ΒΟΑΚ, η λειτουργία του χωρίς διόδια, το νέο αεροδρόμιο, οι κάθεται άξονες και η οδική σύνδεση του νέου αεροδρομίου με ορίζοντα το 2015 δίνουν το στίγμα για μια αναπτυξιακή στροφή στην κατεύθυνση των προτάσεων που έχει διατυπώσει το ΤΕΕ/ΤΑΚ.

Φυσικά, οι εξαγγελίες δεν αρκούν για την υλοποίηση αυτών των έργων και την πραγμάτωση του αναπτυξιακού οράματος για την Κρήτη. Απαιτούν κυβερνητική υπευθυνότητα, που θα κάνει τις εξαγγελίες δεσμεύσεις, και έργο που θα κάνει τις δεσμεύσεις πράξη. Το μόνο σίγουρο είναι ότι δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια για καθυστερήσεις, αποτελεί παγκρήτεια απαίτηση, η οποία θεωρούμε ότι πρέπει να δικαιωθεί.

2. Στο φάκελο που καταθέσαμε στον κ. Ρέππα, αναφέρονται με κάθε λεπτομέρεια οι προτάσεις μας για τα έργα που έχει ανάγκη η Ανατολική Κρήτη. Οι προτάσεις μας αφορούν σε ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο, προϊόν διαλόγου με τους φορείς της Ανατολικής Κρήτης. Βασικά σημεία, πέρα από τα σημαντικά έργα εθνικής εμβέλειας που ανέφερα, αποτελούν τα δίκτυα αεροδρομίων και ελικοδρομίων της Κρήτης, καθώς και το δίκτυο μαρίνων, αλιευτικών καταφυγίων και των μεγάλων λιμένων της Κρήτης, για τους οποίους θα πρέπει να δοθεί η ανάλογη προσοχή με τον ΒΟΑΚ. Εξίσου σημαντικές είναι και οι παρεμβάσεις για το σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων, καθώς και οι αστικές αναβάσεις στα μεγαλύτερα οικιστικά σύνολα, που θα συμβάλουν καθοριστικά στην περιβαλλοντική αναβάθμιση, αλλά και την εικόνα του νησιού η οποία έχει σοβαρό αντίκτυπο στον τουρισμό, από τον οποίο τόσο η Κρήτη, όσο και η χώρα μας προσδοκά πολλά για τη στήριξη της οικονομίας.

3. Η παραγωγή δημόσιων έργων στην Κρήτη, σχετικά με τους χρόνους εκτέλεσής τους, εξαρτάται από τρεις καθοριστικούς συντελεστές: την ωρίμανση των μελετών, τη διάθεση πιστώσεων και τη διαχείριση (επιβλέψη, παρακολούθηση, πληρωμές κλπ.) από τις υπηρεσίες. Για όλους αυτούς τους παράγοντες, το ΤΕΕ/ΤΑΚ σταθερά τονίζει ότι παρατηρούνται σοβαρές αδυναμίες που εδράζονται, κυρίως, στους παρακάτω λόγους:

- Παρουσιάζεται σημαντική υποστελέχωση σε μηχανικούς, αλλά και υπαλλήλους στις τεχνικές υ-

πηρεσίες όλων των βαθμίδων της Δημόσιας Διοίκησης (δήμοι, νομαρχία, Περιφέρεια). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, πολλά έργα να πρέπει να τα διαχειριστούν πολύ λίγοι άνθρωποι.

- Η χρηματοδότηση μελετών, η οποία οδηγεί σε ωρίμανση έργων προς χρηματοδότηση, είναι ιδιαίτερα προβληματική και πολλές φορές ανύπαρκτη.

- Απουσία αποκεντρωμένων αρμοδιοτήτων. Η αδειοδότηση επιμέρους τμημάτων στα έργα (π.χ. αρχαιολογία, περιβαλλοντικά κλπ.) είναι εξαιρετικά χρονοβόρα. Πλήθος από τις απαιτούμενες αδειοδοτήσεις πρέπει να γίνουν στην Αθήνα από κεντρικές υπηρεσίες, με αρκετή αλληλογραφία μεταξύ υπηρεσιών, θέτοντας πολλές φορές σε κίνδυνο και την απορρόφηση των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων.

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας, ο οποίος επιδρά στα μεγάλα έργα που έχουν περιφερειακή εμβέλεια, είναι η αποσπασματική, γεωγραφικά, αντίληψη για τα έργα. Αυτή η αντίληψη αρκετές φορές δεν επιτρέπει στους κατά τόπους φορείς να δουν τη συνολική εικόνα και τις θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις από το σύνολο του έργου. Η στενή αυτή σκοπιά του «τοπικισμού», η οποία ταλανίζει για δεκαετίες την περιφέρεια της χώρας, ευθύνεται για το πάγωμα ακόμη και αναπτυξιακών έργων.

Κλείνοντας, θέλω να τονίσω ότι η ενδυνάμωση της αποκέντρωσης και η εμπιστοσύνη στη δυναμική που μπορούν να αναπτύξουν οι τοπικές κοινωνίες, θα συμβάλει στην ταχύτερη απορρόφηση των κονδυλίων του ΕΣΠΑ. Πόροι που πάση θυσία πρέπει να απορροφηθούν ώστε να τονωθεί ο κλάδος των κατασκευών, η ατμομηχανή της οικονομίας μας.

## Προτάσεις του ΤΕΕ - ΤΔΚ

Τα συνοπτικά συμπεράσματα από την αναπτυξιακή διημερίδα για την «Προώθηση των έργων υποδομών και περιβάλλοντος Ν. Χανίων στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013», που πραγματοποιήθηκε στα Χανιά (30-31/01/10), έχει στείλει το ΤΕΕ-ΤΔΚ προς τους υπουργούς Μεταφορών, Επικοινωνιών και Δικτύων, **Δ. Ρέππα**, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας **Λ. Κατσέλη**, Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, **Τ. Μπιρμπίλη**, τον υφυπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας **Στ. Αρναουτάκη**, και το Γενικό Γραμματέα Δημόσιων Έργων, **Ι. Οικονομίδη**.

Από τα συμπεράσματα αναδεικνύεται η ανάγκη ποιοτικής και πο-

σοτικής αναθεώρησης, αλλά και αποκέντρωσης αποφάσεων και διαδικασιών για το ΕΣΠΑ 2007-2013 και σημειώνεται ότι σκοπός της αναπτυξιακής διημερίδας ήταν να αναδειχθεί η πραγματική κατάσταση από άποψη ωριμότητας των επιμέρους έργων, να επισημανθούν τα προβλήματα και οι ελλείψεις και να ενεργοποιηθούν οι αρμόδιοι φορείς, υπηρεσίες και πολιτικοί παράγοντες για την επίτευξη της επίλυσης των προβλημάτων και της κάλυψης των ελλείψεων που καθυστερούν την ωρίμανση των έργων.

Παράλληλα, παρουσιάστηκαν συγκεντρωτικοί πίνακες με το επίπεδο ωριμότητας των επιμέρους έργων υποδομής, τα οποία ζητείται να ενταχθούν στα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα των υπουργείων.

Προτείνεται:

- Σύσταση και Λειτουργία Παρατηρητηρίου Μελετών και Έργων σε επίπεδο Νομού Χανίων.

- Σύσταση αντίστοιχου Παρατηρητηρίου σε επίπεδο Περιφέρειας Κρήτης, πρόταση που έγινε πλήρως αποδεκτή από τον ΓΓ Περιφέρειας Κρήτης, κ. **Καρούντζο**.

Τέλος, σημειώνεται η πρόταση της ΚΕΔΚΕ, που έχει υιοθετήσει το ΤΕΕ, για τη σύσταση Κέντρων Μετασχηματισμού Λειτουργιών και Διαδικασιών για την αξιοποίηση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών σε κεντρικό, τομεακό και περιφερειακό επίπεδο, με διεπιστημονική υποστήριξη και η οποία θα μπορούσε να λειτουργήσει ενισχυτικά προς τη λειτουργία του Παρατηρητηρίου.

Στις προτάσεις τίθενται ζητήματα

αποτελεσματικής υλοποίησης των έργων που εντάσσονται και επισημαίνονται ως αναγκαία τα έργα:

**- Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης:** Αποτελεί το βασικότερο έργο υποδομής πολλαπλής σκοπιμότητας για την Κρήτη και το νομό μας, και είναι απολύτως αναγκαία η συνολική ολοκλήρωση – αναβάθμιση του ΒΟΑΚ, μετά από τόσα χρόνια και η σύνδεσή του με τις πόλεις, τα λιμάνια και το Α/Δ Χανίων.

**- Έργα υποδομών περιβάλλοντος:** Έργα συλλογής, μεταφοράς, επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων. Έργα διαχείρισης υδατικού δυναμικού.

Τέλος, προτείνονται συγκεκριμένες ενέργειες για την επίτευξη των αναγκαίων διαδικασιών, με στόχο την ωρίμανση έργων και μελετών.

## Αντώνης Πιταριδάκης, πρόεδρος του ΤΕΕ-ΤΔΚ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα της Κρήτης και της ελληνικής περιφέρειας, εδώ και χρόνια, όπως ανελλιπώς τονίζουμε ως ΤΕΕ, ήταν και είναι η μη ορθολογική - ανισόρροπη ανάπτυξή της, ως αποτέλεσμα της έλλειψης ορθού σχεδιασμού και της υπερσυγκεντρωτικής διάρθρωσης του κράτους μας, του πλέον συγκεντρωτικού - υδροκεφαλικού κράτους στην ΕΕ. Υπό το παραπάνω πρίσμα οι εξαγγελίες του υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στο νησί μας, δημιουργούν ένα αίσθημα συγκρατημένης αισιοδοξίας, πάντα σε επίπεδο εξαγγελιών.

Ειδικά για τον ΒΟΑΚ, το βασικότερο έργο υποδομής πολλαπλής σκοπιμότητας για την Κρήτη, η καθυστέρηση από μέρους και της σημερινής κυβέρνησης στην προώθηση της συνολικής ολοκλήρωσης - αναβάθμισής του και η σύνδεσή του με τις πόλεις, τα λιμάνια και τα Α/Δ, όπως αρμόζει σε ένα πρωτεύον διευρωπαϊκό δίκτυο, τον έχει καταστήσει ως τον πλέον επικίνδυνο οδικό άξονα της χώρας. Οι εξαγγελίες του υπουργού για χρηματοδότηση όλων των έργων, όπου υπάρχουν ώριμες μελέτες, αποτελεί πάγιο αίτημά μας και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Όπως και η εξαγγελία για ταχεία ανάθεση και ωρίμανση των υπολοίπων μελετών τμημάτων του ΒΟΑΚ (όπου για το Ν. Χανίων δεν έχουν καν ανατεθεί στα τμήματα Σούδα - Καλύβες και Βαμβακόπουλο - Κίσσαμος) που διαχρονικά και επαρκώς ζητούσαμε.

Βασικό μας μέλημα και ζητούμενο είναι η άμεση υλοποίηση των εξαγγελιών αυτών.

**2.** Όσον αφορά τα έργα στα οποία δεν αναφέρθηκε ο υπουργός:

- Είναι απαραίτητη η ολοκλήρωση της μελέτης και η υλοποίηση του σημαντικού έργου σύνδεσης του ΒΟΑΚ με το Α/Δ Χανίων και η ένταξή του στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο.

- Η ένταξη του τμήματος Πλάτανος - Καστέλλι στον ΒΟΑΚ.

- Η πρόβλεψη για τη δυνατότητα μελλοντικής διαπλάτυσης (ΛΕΑ, σύνταξη κτηματολογικών διαγραμμάτων/πινάκων και απαλλοτριώσεις, όπως είχε παλαιότερα γίνει στις παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνης και Ηρακλείου).

- Η ένταξη στο δρόμο σύνδεσης ΒΟΑΚ - Πόλης Χανίων (κόμβος Μουριών) της περιφερειακής οδού της Πόλεως Χανίων, που είναι ώριμη από μελετητική άποψη.

- Η υλοποίηση του Περιφερειακού Νοτιοδυτικού Οδικού Άξονα (Σούγια - Παλαιόχωρα - Χρυσοκαλίτσια - Κίσσαμος) για τη διασύνδεση των νοτιοδυτικών περιοχών με τον ΒΟΑΚ και η πρόβλεψη υλοποίησης Περιφερειακού Νότιου Οδικού Άξονα για τη διασύνδεση της Χώρας Σφακιών με το τμήμα του ΒΟΑΚ στο Ν. Ρεθύμνης. Να επισημανθεί ότι οι προτεινόμενοι ως άνω οδικοί άξονες θα πρέπει να εκμεταλλευτούν το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, όπου είναι δυνατό (με βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του υφιστάμενου δικτύου), ενώ οι χαράξεις νέων οδικών τμημάτων θα πρέπει να προωθηθούν με γνώμονα τις κατά το δυνατόν μικρότερες περιβαλλοντικές και αισθητικές επιπτώσεις.

- Τα απαιτούμενα έργα ύδρευσης πολλαπλής σκοπιμότητας για την αξιοποίηση του πλούσιου υ-

δατικού δυναμικού του βόρειου άξονα Ν. Χανίων (Χανιά - Κολυμβάρι).

- Η άμεση ένταξη των Απαραίτητων Έργων Συλλογής, Μεταφοράς, Επεξεργασίας και Διάθεσης Λυμάτων στο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΠΠΕΡΑΑ, λόγω μικρού προϋπολογισμού του ΠΕΠ Κρήτης.

**3.** Τα έργα στην Κρήτη, όπως πολύ εύστοχα αναφέρατε «προχωρούν με ρυθμό χελώνας» κυρίως διότι, όπως ανέφερα στην αρχή, η υπερσυγκεντρωτική δομή και λειτουργία του κράτους μας, αντιβαίνοντας και στο άρθρο 102 του Συντάγματος, για ξεκάθαρη και ουσιαστική αποκέντρωση αρμοδιοτήτων και πόρων προς την περιφερειακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση, έχει οδηγήσει σε μεγάλη αναπτυξιακή υστέρηση την περιοχή μας, αλλά και το σύνολο της ελληνικής περιφέρειας και δη της νησιωτικής. Είναι ενδεικτικό ότι μετά από τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης - και όχι μόνο - τα απαραίτητα έργα υποδομών και περιβάλλοντος για την Κρήτη δεν χρηματοδοτούνται από τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα των Υπουργείων (ούτε με βάση τη συνεισφορά της Κρήτης στο ΑΕΠ, ούτε καν με βάση πληθυσμιακά κριτήρια), με αποτέλεσμα να μην υλοποιούνται εν τέλει. Αξίζει να αναφέρω ότι γι' αυτό έχουμε πετύχει ομόφωνη απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης από το 2006, κατόπιν εισήγησής μας, δίχως, όμως, μέχρι σήμερα να είχε γίνει το παραμικρό προς την κατεύθυνση αυτή. Τέλος, ανασταλτικός παράγοντας είναι και οι χρονοβόρες διαδικασίες ωρίμανσης των απαιτούμενων μελετών.