

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 38/9-10-2020 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Χανίων της Νέας Δημοκρατίας κ. Μανούσου Βολουδάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Χρηματοδότηση Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ)».

Στην ερώτηση θα απαντήσει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Κύριε Βολουδάκη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΜΑΝΟΥΣΟΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όταν ήρθατε στην Κρήτη στις αρχές του χρόνου θέσατε ένα χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση του ΒΟΑΚ, ένα χρονοδιάγραμμα που σε γενικές γραμμές, παρά τη μικρή καθυστέρηση που η πανδημία επιφέρει, τηρείται απ' όσο πληροφορούμαι –και παρακαλώ να το επιβεβαιώσετε-, ένα χρονοδιάγραμμα για δημοπράτηση εντός του 2021. Καθώς πλησιάζει η ώρα, πρέπει να διευκρινιστούν τα πάντα γι' αυτό το έργο, που τόσο έχει ταλαιπωρήσει την Κρήτη.

Έρχομαι πρώτα στη χρηματοδότηση που είναι και το βασικό θέμα της ερώτησής μου. Θα έχουμε από το Ταμείο Ανάκαμψης 19 δισεκατομμύρια σε επιχορηγήσεις που μπορούν να αξιοποιηθούν και σε δημόσιες επενδύσεις. Για να καταλάβει κανείς το μέγεθος αυτό, μέχρι τώρα κάθε χρόνο για δημόσιες επενδύσεις τα τελευταία χρόνια έχουμε λιγότερα από 7 δισεκατομμύρια και τώρα έχουμε 19 δισεκατομμύρια διαθέσιμα, που μπορούν να πάνε και σε δημόσιες επενδύσεις. Αυτά τα χρήματα πρέπει να κατευθυνθούν σε έργα μεγάλα, προφανώς –δεν θα τα σκορπίσουμε σε έργα και εργάκια- και έργα τα οποία μπορούν να απορροφήσουν γρήγορα και αποτελεσματικά τους πόρους.

Πιστεύω ότι ο ΒΟΑΚ είναι κατεξοχήν έργο που μπορεί να απορροφήσει τέτοια χρηματοδότηση. Σε όλες τις δημοσιευθείσες πληροφορίες για τον σχεδιασμό σας, πράγματι, ο ΒΟΑΚ συμπεριλαμβάνεται. Όμως, δεν έχουμε κάποια επίσημη ανακοίνωση από εσάς ως προς αυτό το ζήτημα, το οποίο θα σας παρακαλούσα να κάνετε, και να μας διευκρινίσετε και σε ποιο ύψος.

Η προσωπική μου άποψη, κύριε Υπουργέ, είναι ότι πλέον με αυτά τα χρήματα διαθέσιμα για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μπορεί το Δημόσιο να αναλάβει το σύνολο του κόστους της χρηματοδότησης, με την ιδιωτική χρηματοδότηση να αφορά μόνο το κόστος λειτουργίας και

συντήρησης στη συνέχεια. Θα είναι έτσι πολύ χαμηλότερο το διόδιο, το κόστος, ενώ και το όφελος για την Κρήτη θα είναι προφανές.

Όμως, πιστεύω ότι είναι σημαντικό το όφελος και για τη χώρα συνολικά, καθώς χρηματοδοτείται ένα έργο που εκκρεμεί πολλά χρόνια και το οποίο μπορεί σίγουρα να απορροφήσει τους πόρους που θα προγραμματιστούν γι' αυτό, χωρίς να δημιουργήσει προβλήματα απεντάξεων και απώλειας πόρων.

Περισσότερα θα αναφέρω στη δευτερολογία μου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Βολουδάκη, καταρχήν να σας ευχαριστώ για την ερώτησή σας, διότι πρώτα απ' όλα μας δίνεται η ευκαιρία να κάνουμε έναν ειλικρινή διάλογο για το τι παρέλαβε η σημερινή Κυβέρνηση σε επίπεδο μελετητικής ωριμότητας για τον ΒΟΑΚ και για την πρόταση που έχετε να χρησιμοποιήσουμε ως εργαλείο το Ταμείο Ανάκαμψης.

Θα σας εξηγήσω πόσο μας προβλημάτισε αυτό και για ποιους λόγους μπορούμε ή δεν μπορούμε. Νομίζω, μάλιστα, ότι θα είναι αποκαλυπτικά τα στοιχεία που θα σας δώσω, για να σταματήσει πλέον αυτός ο εμπαιγμός που υπάρχει όχι μόνο για την Κρήτη, αλλά και για άλλα ζητήματα, όταν έχουμε την προηγούμενη Κυβέρνηση να προσπαθεί πολλές φορές να ωραιοποιήσει μία κατάσταση και να δημιουργήσει μία εικόνα η οποία δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Όπως θυμάστε –το έχουμε πει πολλές φορές- αυτό που παραλάβαμε από την προηγούμενη Κυβέρνηση ήταν μία μολυβιά στον χάρτη. Το έχω πει πολλές φορές.

Ήταν ένας διαγωνισμός, κύριε Βολουδάκη, εκδήλωσης ενδιαφέροντος ο οποίος δεν είχε καμία –μα, καμία- μελετητική ωριμότητα και κανένα ενδεικτικό περιεχόμενο του έργου. Μια που μιλάμε, λοιπόν, για τη χρηματοδότηση του ΒΟΑΚ, επιτρέψτε μου να σταθώ στο χρηματοδοτικό μοντέλο που είχαν κάνει για το 2018 και το οποίο, όπως πολύ σωστά λέτε στην ερώτησή σας, αφορούσε μόνο το τμήμα Χανιά-Χερσόνησος.

Πρώτον, το Τμήμα Μελετών και Κατασκευών, με την πρόταση του 2018, λόγω των μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών πήγαινε στα 944 εκατομμύρια ευρώ για το κομμάτι που σας είπα, που σημαίνει υπολογισμός ταχύτητας στα 80 χιλιόμετρα και χωρίς καμία πρόβλεψη για την κατασκευή και

την αναβάθμιση των υφιστάμενων παρακάμφσεων Χανιά, Ρεθύμνου και Ηρακλείου.

Δεύτερον, υπήρχε τοποθέτηση πραγματικών διοδίων. Προσοχή! Τα διόδια ήταν για όλους τους χρήστες και όχι αυτά που μας έλεγαν για τους τουρίστες, γιατί θυμάστε ότι υπήρχε μία κουβέντα στην Κρήτη ότι δεν θα πλήρωναν οι Κρήτες τα διόδια, αλλά θα τα πλήρωναν οι τουρίστες τα διόδια. Ας διαβάσουμε, λοιπόν, λίγο το Κοινοτικό Δίκαιο να δούμε τι λέει πάνω σε αυτό το ζήτημα.

Τρίτον, θα υπήρχαν κυμαινόμενες πληρωμές, διότι όπως έχουμε συζητήσει πολλές φορές θα καταβάλλονταν και άλλες πληρωμές υπό τη μορφή σκιαδίων διοδίων, διότι γι' αυτό το έργο, όπως όλοι γνωρίζουμε, θέλουμε να έχουμε και κόστος λειτουργίας το οποίο δεν θα καλυπτόταν από τα διόδια.

Τέταρτον, μιλάμε για χρηματοδοτική συμβολή Δημοσίου μόνο 472 εκατομμύρια ευρώ.

Τι κάναμε εμείς; Προχωρήσαμε στη δημοπράτηση και ανάθεση συμβάσεων όλων των γεωτεχνικών ερευνών και δοκιμών, για να έχουμε, επιτέλους, μελετητική ωριμότητα και να μπορούμε να δημοπρατήσουμε τη δεύτερη φάση του έργου μέχρι το τέλος του 2021.

Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να σημειώσω ότι για το εν λόγω τμήμα υπεβλήθη στο Υπουργείο τον Μάιο του 2020 η έκθεση αρχαιολογικής τεκμηρίωσης από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Πολιτισμού. Με βάση αυτήν την έκθεση έχουν διατυπωθεί παρατηρήσεις σε θέσεις της χάραξης και είμαστε σε συνεργασία με την κυρία Μενδώνη και με τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, έτσι ώστε στο επόμενο δίμηνο να έχουμε ξεκαθαρίσει την τελική χάραξη με την έγκριση της Αρχαιολογίας και να μπορέσουμε να δώσουμε όλες αυτές τις γεωτεχνικές μελέτες στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, για να βγάλει τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

(Στο σημείο αυτό χτυπά το κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, γιατί περνά ο χρόνος και θα έχω και τη δευτερολογία μου.

Τι μελέτες κάναμε εμείς που είναι απαραίτητες, όπως σας είπα, για τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων; Πρώτον, συγκεκριμένα, κάναμε μελέτες για την κτηματογράφηση, για τα τοπογραφικά υπόβαθρα, για τα υδραυλικά έργα στα κατασκευαστικά τμήματα του ΒΟΑΚ, για την ειδική οικολογική αξιολόγηση, για το παράπλευρο δίκτυο.

Όλα αυτά, κύριε Βολουδάκη, προχωράνε με ταχύτητα. Όλα αυτά δεν έγιναν επί πέντε χρόνια. Όλα αυτά που σας αναφέρω τώρα δεν είχαν γίνει. Το μόνο που έκανε η Κυβέρνηση πριν φύγει ήταν να κάνει έναν διαγωνισμό εκδήλωσης ενδιαφέροντος που είναι η πρώτη φάση του διαγωνισμού και ο οποίος στην ουσία δεν βοήθησε και πολύ.

Δεύτερον, προχωράμε στην οριστικοποίηση της χάραξης και η προβλεπόμενη ταχύτητα από 80 χιλιόμετρα είναι 100 χιλιόμετρα.

Προχωράμε στην κοστολόγηση των παραβάσεων που θα πρέπει να γίνουν για τις υφιστάμενες παρακάμψεις τόσο στα Χανιά, όσο και στο Ρέθυμνο και στο Ηράκλειο.

Τρίτον, σχεδιάζουμε την ενεργοποίηση του δικαιώματος προαίρεσης για το κομμάτι Χανιά-Κίσσαμος.

Άρα, αυτή τη στιγμή μπαίνει το κομμάτι Χανιά-Κίσσαμος μέσα στο έργο και επί της ουσίας το τίμημα από τα νούμερα που σας είπα θα πάει σχεδόν για το κομμάτι της μελέτης κατασκευών, 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ και μαζί με τα παράπλευρα έργα θα πλησιάσει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Στη δευτερολογία μου θα σας πω τα χρηματοδοτικά εργαλεία που εξετάζουμε και για ποιο λόγο θα ήταν σχεδόν αδύνατον να ενταχθεί όλο το

έργο του ΒΟΑΚ μέσα στο Ταμείο Ανασυγκρότησης, αλλά και ποια είναι η πρόταση που εμείς θα καταθέσουμε έτσι ώστε να αυξήσουμε τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, τα λεγόμενα «grants» για τον δρόμο αυτό, έτσι ώστε και τα διόδια να είναι λογικά και το έργο αυτό επιτέλους κάποτε να ξεκινήσει. Είναι ένα έργο που έχει καθυστερήσει και έχει ταλαιπωρήσει το νησί –νομίζω- εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ορίστε, κύριε Βολουδάκη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΜΑΝΟΥΣΟΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ, για τα όσα είπατε ως τώρα. Καλά κάνετε και αναλύετε ποια είναι τα ψέματα που κυκλοφορούν στον δημόσιο διάλογο ακόμα σε σχέση με το τι έγινε τα προηγούμενα πέντε χρόνια. Εμείς στην Κρήτη τα ακούμε και περισσότερο αυτά τα ψέματα και σε πολλές εκδοχές που δεν φτάνουν εδώ στα κεντρικά σημεία του δημοσίου διαλόγου.

Παρ' όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, οι πολίτες πλέον όλα αυτά τα ακούν με πολύ μεγάλο σκεπτικισμό και τους ενδιαφέρει τι γίνεται από εδώ και πέρα.

Είναι κεντρικό ζήτημα και ο χρόνος υλοποίησης και η ακριβής χάραξη και ο τρόπος της χρηματοδότησης.

Για τη χρηματοδότηση θυμάστε ότι και πέρυσι είχα κάνει μια πρόταση για δημόσια χρηματοδότηση από τα SNPs και τα ANFAs, η οποία τώρα, εφ' όσον είναι διαθέσιμο το Ταμείο της Ανάκαμψης δεν έχει νόημα, καθώς είναι διαθέσιμα πολύ περισσότερα χρήματα από άλλη πηγή.

Ακούω αυτά που λέτε. Θα ήθελα, όμως, να μου πείτε ποιος είναι ο σχεδιασμός ή να μου πείτε πότε θα μας ανακοινώσετε σε ποιο σημείο μπορεί να φτάσει αυτή η δημόσια χρηματοδότηση.

Επιμένω στη δημόσια χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής, γιατί η Κρήτη ως νησί επιβαρύνεται με πολλούς τρόπους από το κόστος της νησιωτικότητας και εν πάση περιπτώσει, δικαιούται και μετά από όλη αυτή την καθυστέρηση τόσων χρόνων την υλοποίηση ενός αυτοκινητόδρομου και μια ειδική πρόνοια, η οποία θα διευκολύνει και την ίδια την κατασκευή. Η δημόσια χρηματοδότηση μπορεί να συντομεύσει σε έναν βαθμό τους χρόνους της υλοποίησης, γιατί τουλάχιστον βγαίνει έξω από τη διαδικασία το ζήτημα της συγκρότησης τραπεζικής κοινοπραξίας που θα χρηματοδοτήσει.

Και είναι σαφές ότι ακόμα και έτσι να γίνει, πάλι θα υπάρχει κάποιο διόδιο, αλλά θα είναι πολύ μειωμένο γιατί θα αφορά μόνο τη συντήρηση και τη

λειτουργία. Το κόστος των διοδίων στην ηπειρωτική χώρα φαντάζει πολύ υψηλό, αν το μεταφέρει κανείς στα δεδομένα της Κρήτης και αυτό πρέπει να απαντηθεί.

Σημειώνω με ικανοποίηση ότι τονίζετε ότι μπαίνει στο έργο το τμήμα Χανιά- Κίσσαμος, το οποίο ουσιαστικά ήταν εκτός. Θα ήθελα να μας πείτε αν υπήρχε οποιαδήποτε μελέτη. Ξέρω ότι για τίποτα δεν υπήρχε μελέτη, αλλά κάποια σημεία ήταν λίγο περισσότερο προχωρημένα ως προεργασία. Το κομμάτι Χανιά-Κίσσαμος το έβαλαν εκ των υστέρων σαν ένα μπάλωμα πραγματικά στην όλη διαδικασία και θα ήθελα να μας πείτε για αυτό.

Επίσης, θα ήθελα να μας πείτε ποια είναι η επιλογή για τη χάραξη σε ένα σημείο για το οποίο είχε γίνει αρκετή συζήτηση και στην Περιφέρεια Κρήτης στην αρμόδια επιτροπή με συμμετοχή και του Υπουργείου σας και των δήμων, στο τμήμα του Ανατολικού Αποκόρωνα μεταξύ Χανίων-Ρεθύμνης.

Δράττομαι της ευκαιρίας της παρουσίας της κ. Μενδώνη εδώ να παρακαλέσω ιδιαιτέρως τα σημεία των μελετών που μας είπατε ότι άπτονται των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού να τρέξουν και αυτά γρήγορα, κυρία Υπουργέ, γιατί το έργο έχει καθυστερήσει πολλά χρόνια.

Και κλείνοντας, θα ήθελα να πω μόνο αυτό: Στους πολίτες οφείλουμε πλέον να δίνουμε λόγο τακτικά και συγκροτημένα για την πορεία αυτού του έργου, για την προετοιμασία αυτού του έργου.

Επειδή το ζήτημα αρχίζει να γίνεται σύνθετο με μελέτες δικές σας, μελέτες και αδειοδοτήσεις από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, πρέπει, κύριε Υπουργέ, μέχρι την ώρα της δημοπράτησης από εδώ και στο εξής κάθε μήνα να έχουμε μία επίσημη έκθεση από τα δύο συναρμόδια Υπουργεία για το πού βρίσκεται η διαδικασία, τι γίνεται, για να σταματήσει η σπέκουλα αφ' ενός, αλλά και για να καταλάβουν οι πολίτες πώς πάνε τα πράγματα και καθένας υπεύθυνα να παίρνει θέση απέναντι σε αυτό το τόσο σημαντικό έργο για την Κρήτη και για τη χώρα ολόκληρη.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχήν, να σας διαβεβαιώσω ότι η συνεργασία μας με την κ. Μενδώνη είναι πραγματικά άψογη, όχι μόνο στο κομμάτι που αφορά τον ΒΟΑΚ, αλλά και στο ζήτημα με το Μετρό Θεσσαλονίκης και γενικά...

ΑΘΑΝΑΣΙΑ (ΣΙΑ) ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μπορείτε να διαφωνείτε. Δημοκρατία έχουμε, κυρία Αναγνωστοπούλου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ας μείνουμε ανάμεσα στους δύο, κύριε Καραμανλή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο καθένας μπορεί να συμφωνεί και να διαφωνεί. Νομίζω ότι άλλο ένα από τα μεγάλα ψεύδη και τις πολιτικές απάτες του ΣΥΡΙΖΑ, όπως ήταν ο ΒΟΑΚ, είναι και το Μετρό Θεσσαλονίκης. Και αυτό το γνωρίζουν όλοι.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ (ΣΙΑ) ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ: Δεν σας επιτρέπω, κύριε Υπουργέ, να μου λέτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Παρακαλώ, να μην αλλάξει η διαδικασία, κύριε Υπουργέ. Μην αναφέρεστε σε άλλους Βουλευτές οι οποίοι τυχαίνει να είναι αυτή τη στιγμή στην Αίθουσα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όποτε θέλει η κ. Αναγνωστοπούλου μπορεί να κάνει ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ωραία, θα σας κάνει μια ερώτηση και θα το συζητήσετε. Χάνουμε και χρόνο. Η κ. Μενδώνη περιμένει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και

Μεταφορών): Να δείτε τώρα το ψεύδος και την πολιτική απάτη.

Όλος ο ΒΟΑΚ θα έμπαινε στο Ταμείο Χρηματοδότησης, εάν ο ΣΥΡΙΖΑ είχε κάνει σωστά τη δουλειά του, δηλαδή αν είχε μελετητική ωριμότητα για να μπορεί να ενταχθεί το έργο αυτό ως δημόσιο έργο, κύριε Βολουδάκη.

Για να μπει στο Ταμείο Ανάκαμψης όλο το έργο των 2 δισεκατομμυρίων, θα γινόταν ως δημόσιο έργο. Δεν έχουμε άλλη λογική, σωστά; Και θα βάζαμε διόδια για τα 25 με 30 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο που χρειαζόμαστε για τη συντήρηση του δρόμου.

Αυτό θα μπορούσαμε να το κάνουμε, εάν είχαμε τη μελετητική ωριμότητα που απαιτείται για να προκηρύξεις δημόσιο έργο, που είναι μελετητική ωριμότητα σε τελικό στάδιο και όχι για σύμβαση παραχώρησης ή για ΣΔΙΤ που εκεί χρειάζονται προμελέτες.

Επομένως, το γεγονός ότι δεν μπορούμε να εντάξουμε όλον τον δρόμο μέσα στο ταμείο ανασυγκρότησης έχει να κάνει με την πολιτική εξαπάτηση και με το γεγονός ότι επί πέντε χρόνια κορόιδευαν τους συντοπίτες σας, κύριε Βολουδάκη. Αυτό, για να λέμε τα πράγματα σ' αυτήν την Αίθουσα με το όνομά τους. Τι κάνουμε εμείς τώρα;

Θα μου πείτε: «Μα, καλά δεν μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τα 19 δισεκατομμύρια που έχουμε, για να βοηθήσουμε ένα τόσο σημαντικό έργο που έχει καθυστερήσει -η αλήθεια είναι- τόσα πολλά χρόνια και δεν έχει προχωρήσει;».

Αυτό, λοιπόν, που εμείς προτείνουμε να κάνουμε και αυτές τις προτάσεις δίνονται και από το Υπουργείο στην Προεδρία της Κυβέρνησης, όπου θα διαχειριστούν εκεί όλες τις προτάσεις -γιατί έτσι πρέπει να γίνει, θα μπορούμε σε μια διαδικασία διαπραγμάτευσης με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, χωρίς να σημαίνει ότι οι προτάσεις μας θα γίνουν αμέσως δεκτές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή-, είναι να αυξήσουμε τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, η οποία θα φτάσει, θέλω να ελπίζω, από 800 εκατομμύρια ευρώ μέχρι 1 δισεκατομμύριο ευρώ.

Μια άλλη παρανόηση που υπάρχει και νομίζω ότι πρέπει να τη λύσουμε είναι η εξής. Χρήματα για την κατασκευή του ΒΟΑΚ έχουμε. Το πρόβλημά μας δεν είναι να πάρουμε χρήματα από το ΕΣΠΑ. Ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε αρκετά χρηματοδοτικά εργαλεία. Το πρόβλημά μας -κι αυτό πρέπει να το ακούσουν οι Κρήτες- δεν είναι πού θα βρούμε τα λεφτά να τον κατασκευάσουμε. Αυτό το έχουμε. Το πρόβλημά μας είναι ποιος θα συντηρεί αυτόν τον δρόμο και το πρόβλημά μας

είναι από τη στιγμή που θα γίνει σύμβαση παραχώρησης ποιος θα πληρώνει για τη λειτουργία του δρόμου.

Το πρόβλημα, λοιπόν, είναι αυτό και αυτή είναι η δύσκολη σπαζοκεφαλιά η οποία δεν λύθηκε για πάρα πολλά χρόνια. Πώς θα συντηρείται αυτός ο δρόμος, από τη στιγμή που οι κυκλοφοριακοί φόρτοι δεν είναι αρκετοί με τα διόδια, για να καλύψουν και το κόστος λειτουργίας και το κόστος συντήρησης;

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να αυξήσουμε τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου κι εδώ είναι ίσως μια πρόταση να μπει αυτό το κομμάτι στο Ταμείο Ανάκαμψης, έτσι ώστε και τα διόδια να είναι πιο λελογισμένα, όπως πολύ σωστά λέτε, αλλά διόδια θα μπουν.

Γιατί εδώ υπήρξε και άλλη μια πολιτική εξαπάτηση της προηγούμενης Κυβέρνησης ότι δεν θα έμπαιναν διόδια, ενώ στη σύμβαση παραχώρησης είναι δεδομένο ότι θα μπουν διόδια και μάλιστα, είχε μπει στον διαγωνισμό και το τίμημα των διοδίων και θα έμπαιναν σκιώδη διόδια, διότι η αλήθεια είναι δεν υπήρχε άλλη επιλογή.

Νομίζω ότι πρέπει να κοιτάξουμε τον λαό της Κρήτης στα μάτια και αυτό το έχει κάνει η Κυβέρνηση και πρωτίστως, ο Πρωθυπουργός ο οποίος κατάγεται από αυτό το νησί και είπε, αγνοώντας το πολιτικό κόστος, ότι όπως

σε όλη την Ευρώπη και σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν διόδεια και ο χρήστης πληρώνει, έτσι και στην Κρήτη θα πρέπει να καταλάβουμε ότι θα μπουν διόδεια.

Το ζήτημα, λοιπόν, νομίζω ότι βρίσκεται σε πολύ καλό δρόμο και θα κλείσω, συμφωνώντας μαζί σας ότι εγώ είμαι στη διάθεσή σας κάθε μήνα να ανακοινώνουμε τις φάσεις του διαγωνισμού.

Το Υπουργείο Πολιτισμού μαζί με το Υπουργείο Υποδομών νομίζω ότι θα είναι έτοιμο στο επόμενο δίμηνο να ολοκληρώσει αυτή την -ας με διορθώσει η κ. Μενδώνη, εάν δεν λέγεται έτσι- έκθεση αρχαιολογικής τεκμηρίωσης, έτσι ώστε εμείς να μπορέσουμε μετά να καταλήξουμε στη χάραξη και να δώσουμε στο Υπουργείο Περιβάλλοντος όλες τις μελέτες, για να βγάλει Μελέτη Περιβαλλοντολογικών Επιπτώσεων.

Η δεύτερη φάση της δημοπράτησης, κύριε Βολουδάκη, θα είναι μέσα στο 2021. Τη ΜΠΕ, τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, θα την καταθέσουμε εμείς στα τέλη του 2020, στα τέλη Δεκεμβρίου με αρχές Νοεμβρίου. Θα καταθέσουμε όλες τις απαραίτητες μελέτες, αφού θα έχουμε έρθει σε συνεννόηση με τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος θέλει τουλάχιστον έξι με οκτώ μήνες για να βγάλει την περιβαλλοντική αδειοδότηση.

Επομένως, όπως έχουμε δεσμευτεί, μέσα στο 2021 θα δημοπρατηθεί η δεύτερη φάση του διαγωνισμού με μελετητική ωριμότητα τέτοια, ώστε να προχωρήσουμε με πολύ μεγάλη ταχύτητα στην κατασκευή αυτού του δρόμου, η οποία αποτελεί ίσως ένα από τα τελευταία μεγάλα οδικά δίκτυα τα οποία θα ολοκληρώσει αυτή η χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.