

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2438
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 118
Ημερομ. Κατάθεσης: 5/1/2024



**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ**

05-01-2024

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

ΠΡΟΣ τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα

ΘΕΜΑ: «Καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα κατασκευής του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης»

Κύριε Υπουργέ,

Η κατασκευή του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης το τελευταίο διάστημα βρίσκεται στο προσκήνιο της αρνητικής επικαιρότητας, καθώς παρά το γεγονός πως οι οικονομικές προσφορές για το λεγόμενο «μεγάλο τμήμα» Χανιά – Ηράκλειο έχουν κατατεθεί από το Μάιο, δεν έχουν ανοίξει ακόμα.

Πρόκειται για ένα έργο υποδομής με τεράστια σημασία για την οδική ασφάλεια και την ανάπτυξη του νησιού. Η χάραξή του περιλαμβάνει τη σύνδεση του νησιού από την Κίσσαμο Χανίων έως τη Σητεία, δημιουργώντας έναν ενιαίο αυτοκινητόδρομο μήκους 300km με συνολικό κόστος της τάξης των 2,5 δις ευρώ. Για τη χρηματοδότηση του αποφασίστηκε ένα συνδυαστικό χρηματοδοτικό μοντέλο από το ταμείο ανάκαμψης, το ΕΣΠΑ και τα χρηματοδοτικά εργαλεία των συμβάσεων παραχώρησης.

Η κατασκευή του ΒΟΑΚ έχει χωριστεί σε τέσσερα διακριτά τμήματα με γνώμονα το μοντέλο χρηματοδότησης τους ως εξής:

1. «Κίσσαμος – Χανιά – Χερσόνησος», μήκους 195km και κόστους 1,75δισ ευρώ. Η υλοποίηση θα γίνει με παραχώρηση για 30 χρόνια και θα χρησιμοποιηθούν πόροι και από το ταμείο ανάκαμψης.
2. «Χερσόνησος – Νεάπολη», μήκους 23km και κόστους 290εκ ευρώ. Η υλοποίηση θα γίνει ως Σύμπραξη Δημόσιου με Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για 25 έτη και θα χρησιμοποιηθούν και πόροι

90εκ από το ταμείο ανάκαμψης. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται και 10km κάθετης οδού προς το νέο αεροδρόμιο Καστελίου.

3. «Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος», μήκους 14km και κόστους 145εκ ευρώ. Η υλοποίηση θα γίνει ως Δημόσιο έργο με πόρους από το ταμείο ανάκαμψης και παρόλο που η μελέτη είναι ώριμη το έργο έχει σταματήσει.

4. «Άγιος Νικόλαος – Σητεία».

Το τμήμα αυτό κατά τον ΟΑΚ χωρίζεται σε Υποτμήματα: Άγιος Νικόλαος - Καλό, Καλό Χωριό - Γέφυρα Φρουζή, Γέφυρα Φρουζή - Παράκαμψη Παχειάς Άμμου, Παράκαμψη Παχειάς Άμμου - Αυχένas Αγκαθιάs και Αυχένas Αγκαθιάs – Σητεία. .

Το πρώτο τμήμα μήκους 11km (Άγιος Νικόλαος - Καλό χωριό) έχει ήδη τεθεί σε κυκλοφορία, ενώ υπολείπεται η κατασκευή των υπόλοιπων 38km. Σύμφωνα με τις δηλώσεις των αρμόδιων η υλοποίησή τους προγραμματίζεται να γίνει ως Δημόσιο έργο σε δύο υποτμήματα.

Το πρώτο μη υλοποιημένο υποτμήμα μήκους 11km (Καλό Χωριό- Γέφυρα Φρουζι- Παράκαμψη Παχειας Άμμου), φέρεται να έχει κόστος της τάξης των 140 εκ και σε μεγάλο βαθμό διαθέτει ώριμες μελέτες.

Το δεύτερο υποτμήμα (Παράκαμψη Παχειας Άμμου- Αυχένas Αγκαθιάs - Σητεία) μήκους περίπου 27km, και φερόμενου κόστους 260 εκ, βρίσκεται σε λιγότερο προχωρημένο στάδιο εκπόνησης μελετών. Για το σύνολο του μη κατασκευασμένου τμήματος δεν φέρεται να υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Εξέλιξη – Συμβασιοποίηση

Το πρώτο τμήμα «Κίσσαμος – Χανιά – Χερσόνησος» βρίσκεται στο στάδιο των οικονομικών προσφορών του διαγωνισμού παραχώρησης. Ιδιαίτερα, όμως, ερωτηματικά προκαλούνται από την πρόσφατη απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με την οποία δίδεται νέα παράταση στο άνοιγμα των οικονομικών προσφορών. Η 7η Μαρτίου 2024 που ορίστηκε ως καταληκτική ημερομηνία, αποτελεί τη δεύτερη κατά σειρά παράταση της διαδικασίας, εξέλιξη που εκ των πραγμάτων μετακυλύει χρονικά τη συνολική ωρίμανση του έργου. Τα τρία εταιρικά σχήματα που έχουν φθάσει σε αυτή τη φάση, τηρούν στάση αναμονής, καθώς στο μεσοδιάστημα μέχρι την 7η Μαρτίου θα πρέπει να ληφθούν και οι αποφάσεις επί των προσφυγών των Δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου. Προσφυγές κατά των περιβαλλοντικών όρων για την παράκαμψη του Ηρακλείου, αλλά και για την αγνόηση του πολεοδομικού σχεδιασμού του Δήμου Μαλεβιζίου και την επαπειλούμενη, όπως τονίζεται, διχοτόμηση μεγάλων οικιστικών- αστικών τμημάτων. Οι εν λόγω

Δήμοι, ζητούν να υιοθετηθούν τα αιτήματά τους για εν μέρει έστω υπογειοποίηση του νέου ΒΟΑΚ κατά μήκος της λεγόμενης παράκαμψης Ηρακλείου για να εξασφαλιστούν υπερπολύτιμοι κοινόχρηστοι χώροι πολλών στρεμμάτων, που μπορούν να αξιοποιηθούν για τη δημιουργία πάρκων, πνευμόνων πρασίνου, γηπέδων, χώρων αναψυχής κ.λπ. Η χάραξη του ΒΟΑΚ διαιρεί την πόλη του Ηρακλείου στα δύο και αν παραμείνει στη σημερινή της μορφή είναι αδύνατη η οποιαδήποτε εφαρμογή σχεδίου και πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη. Ερωτηματικό αποτελεί επίσης η χρηματοδότηση και ο φορέας υλοποίησης αναφορικά με το σχεδιασμό του παράπλευρου δικτύου στις εκτός σχεδίου περιοχές.

Σε περίπτωση ικανοποίησης των αιτημάτων των δύο Δήμων, εκ των πραγμάτων θα επηρεαστεί ο διαγωνισμός, γεγονός που σε συνάρτηση με τις καθυστερήσεις και τις παρατάσεις από πλευράς Υπουργείου, δημιουργεί κινδύνους για τη συνολική τύχη του έργου.

Αγνοείτε δε, πως μετά την ανακήρυξη του μειοδότη οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και η εξέταση τυχόν προσφυγών θα παρατείνουν για αρκετούς ακόμα μήνες το διάστημα μέχρι την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης και την έγκρισή της από το Ελεγκτικό Συνέδριο, αλλά και την κύρωσή της από τη Βουλή των Ελλήνων. Παρακολουθώντας τη μέχρι σήμερα πολιτική του Υπουργείου σας, κάθε άλλο παρά σωστό σχεδιασμό διακρίνουμε.

Το δεύτερο τμήμα «Χερσόνησος – Νεάπολη» έχει συμβασιοποιηθεί από τον Απρίλιο του 2023 και το τρίτο τμήμα «Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος» συμβασιοποιήθηκε από το Σεπτέμβριο του 2022.

Όσον αφορά το έργο του τρίτου τμήματος αυτό παρέμενε ανενεργό και στάσιμο για ένα έτος σε αντίθεση με την επικοινωνιακή πολιτική της κυβέρνησης περί ενεργού εργοταξίου. Η μεγάλη όμως καθυστέρηση στην έναρξη των εργασιών δημιουργεί νομική και ουσιαστική επισφάλεια λόγω υπέρβασης των συμβατικών χρονοδιαγραμμάτων και θέτει ερωτήματα σχετικά με το χρονικό ορίζοντα υλοποίησης του έργου και τις πιθανές υπερβάσεις στο συνολικό του κόστος.

Το τέταρτο τμήμα «Άγιος Νικόλαος – Σητεία» διαθέτει μελετητική ωριμότητα σε πολλά σημεία του (στο τμήμα Καλό Χωριό - Παράκαμψη Παχειας Άμμου), συγκριτικά με τα υπόλοιπα δημοπρατούμενα ή συμβασιοποιημένα τμήματα έχει αναλογικά χαμηλότερο κόστος κατασκευής, και δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλο κόστος απαλλοτριώσεων. Σύμφωνα με τις εξαγγελίες σας θα χρηματοδοτηθεί μέσω ΕΣΠΑ, όμως από όσο γνωρίζουμε δεν έχουν γίνει οι απαραίτητες από εσάς ενέργειες, και είναι ορατός ο κίνδυνος το έργο να μην προλάβει να ολοκληρωθεί μέσα στο χρονοδιάγραμμα που ορίζει το συγκεκριμένο χρηματοδοτικό εργαλείο. Η διαδικασία ωρίμανσης και συμβασιοποίησης του έργου εκτελείται από το υπουργείο, ενώ θα μπορούσε τεχνικά για

λόγους επιτάχυνσης της διαδικασίας ένα μέρος ή ολόκληρο το τμήμα να ανατεθεί στην Περιφέρεια Κρήτης (ή σε ήδη υφιστάμενους φορείς στους οποίους αυτή συμμετέχει) που έχει άμεση επαφή με την τοπική κοινωνία και οι υπηρεσίες της διαθέτουν την εμπειρία εκτέλεσης σημαντικών έργων.

Η επικοινωνιακή πολιτική της κυβέρνησης και του υπουργείου με δηλώσεις ενθουσιασμού για την πρόοδο του έργου, επισκιάζονται από την σημερινή πραγματικότητα των υπερβάσεων των χρονοδιαγραμμάτων, των καθυστερήσεων στην έναρξη των εργοταξίων, των αβλεψιών ως προς την κοστολόγηση των έργων και των σημαντικών ζητημάτων σχετικά με το θέμα των απαλλοτριώσεων και του τρόπου υπολογισμού τους γεγονός που εγείρει πρόσθετες καθυστερήσεις στο έργο.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάται ο κ.Υπουργός:

1. Τμήμα «Κίσσαμος – Χανιά – Χερσόνησος»

- 1.1 Η νέα παράταση που δόθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών, πόσο μεταβάλλει τα χρονοδιαγράμματα του έργου, για το κυριότερο τμήμα του, Χανιά- Ηράκλειο; Τελικά, είναι υπαρκτός ο κίνδυνος για τη πορεία εξέλιξης του έργου στο μεγαλύτερο τμήμα του και ποιό είναι το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του;**
- 1.2 Με δεδομένα τα σφιχτά χρονοδιαγράμματα απορρόφησης των πόρων από το Ταμείο Ανάκαμψης (2026) και ύστερα από τις τελευταίες εξελίξεις, υπάρχει σχεδιασμός και αν ναι ποιος είναι αυτός για την έγκαιρη απορρόφηση των πόρων του Ταμείου;**
- 1.3 Ποια είναι η θέση του Υπουργείου για την αμφισβητούμενη από τους φορείς (Περιφερειακό Συμβούλιο, Δήμοι Μαλεβιζίου & Ηρακλείου, ΤΕΕ ΤΑΚ, ΟΑΚ) λύση αναβάθμισης του ΒΟΑΚ στην περιοχή παράκαμψης Ηρακλείου;**
- 1.4 Σε περίπτωση ικανοποίησης των αιτημάτων των δύο Δήμων, πόσο θα επηρεαστεί ο διαγωνισμός και πόσο θα μεταβάλλει τόσο τη χρηματοδότηση του έργου, όσο και τα χρονοδιαγράμματά του;**
- 1.5 Σύμφωνα με την προτεινόμενη από την ΜΠΕ λύση, για το τμήμα της «παράκαμψης Ηρακλείου» στο αντικείμενο της σύμβασης δεν είναι η κατασκευή συνοδών έργων παράπλευρου οδικού δικτύου και ευρύτερης προσαρμογής των υφιστάμενων υδραυλικών έργων και τεχνικών.**
 - 1.5.1 Ως εκ τούτου, ποιος φορέας προβλέπεται να τα μελετήσει-κατασκευάσει, και με ποιόν χρονικό και οικονομικό προγραμματισμό;**

1.5.2 Πως προγραμματίζεται να εκτελεστεί η «μεταγενέστερη του κεντρικού τμήματος» κατασκευής τους, δίχως την όχληση της απρόσκοπτης λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου;

2. Τμήμα «Χερσόνησος – Νεάπολη»

- 2.1 Μετά από έξι μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, ποια είναι η πρόοδος των εργασιών στο τμήμα σε όρους απορρόφησης της χρηματοδότησης του έργου;
- 2.2 Τι σκοπεύετε να κάνετε με τον καταργούμενο παλαιό ανισόπεδο κόμβο Νεάπολης; Υπάρχει βούληση της διατήρησης και του παλαιού κόμβου ή εμμένετε στη δημιουργία καινούργιου ακυρώνοντας των παλαιό;
- 2.3 Πότε, με ποιο τρόπο και σε ποιες συμβάσεις εντάσσονται και προβλέπεται να κατασκευαστούν οι οδικές συνδέσεις του νέου αερολιμένα Καστελλίου με τον ΒΟΑΚ;

3. Τμήμα «Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος»

- 3.1 Ποιοι είναι οι λόγοι της ετήσιας καθυστέρησης όσον αφορά στην έναρξη των εργασιών;
- 3.2 Υπάρχει οικονομική επιβάρυνση του Δημοσίου από την καθυστέρηση αυτή;
- 3.3 Πόση είναι η απορρόφηση της χρηματοδότησης του έργου μέχρι σήμερα και ποιο το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του;

4. Τμήμα «Άγιος Νικόλαος – Σητεία»

- 4.1 Έχει εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση του έργου και από ποιες πηγές;
- 4.2 Υπάρχει χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης όλων των μελετών που εκκρεμούν;
- 4.3 Ποιος είναι ο πραγματικός προγραμματισμός του Υπουργείου για το τμήμα των μη κατασκευασμένων 38km; Θα ολοκληρωθεί τμηματικά ή με μια ανάθεση κατασκευής;
- 4.4 Προβλέπεται ενιαία τυπική διατομή σε όλο το μήκος του έργου, ίδια με την εφαρμοσμένη στα ήδη κατασκευασμένα πρώτα 11km;
- 4.5 Με δεδομένο ότι το τμήμα θα κατασκευαστεί ως Δημόσιο έργο, υπάρχει πρόθεση από το Υπουργείο να επανεξεταστεί η διαδικασία υλοποίησής του και να καταστεί η Περιφέρεια Κρήτης Προϊσταμένη Αρχή και Διευθύνουσα Υπηρεσία;
- 4.6 Με δεδομένο ότι το τμήμα από την Ιεράπετρα μέχρι την Παχειά Άμμο έχει αυξημένη κινητικότητα και φόρτο τόσο λόγω των μεταφορών εξυπηρέτησης του πρωτογενούς τομέα (διακινούνται 1300-1500 τόνοι καθημερινά) κατά τη διάρκεια του χειμώνα, όσο και της έντονης τουριστικής κίνησης (πολυάριθμες τουριστικές μονάδες και σημαντική αύξηση της επισκεψιμότητας της νήσου Χρυσή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες), αλλά και της καθημερινής μετακίνησης των πολιτών για την εξυπηρέτηση

τους στις δημόσιες υπηρεσίες, που βρίσκονται όλες στον Άγιο Νικόλαο, τι σκοπεύετε να κάνετε για τη διασύνδεση της Ιεράπετρας με τον ΒΟΑΚ;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πάνας Απόστολος

Βατσινά Ελένη

Παρασύρης Φραγκίσκος

Σπυριδάκη Αικατερίνη

Χνάρης Εμμανουήλ