

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΡΗΤΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ .

Ερωτήματα προς απάντηση κατά την Συζήτηση

- Υπάρχει εκτίμηση του συνολικού κόστους κατασκευής του Οδικού δικτύου της Κρήτης (συμπεριλαμβανομένου ΒΟΑΚ, ΝΟΑΚ και των καθέτων αξόνων);
- Σύμφωνα με την υπάρχουσα Στρατηγική Μελέτη ποια από τα Τμήματα του Οδικού Δικτύου έχουν πρώτη προτεραιότητα κατασκευής;
- Έχουμε αξιόπιστα στοιχεία για την Ωριμότητα των μελετών; Είναι ικανή αυτή για την ασφαλή δημοπράτηση των έργων;
- Υπάρχουν επικαιροποιημένες κυκλοφοριακές μελέτες; Που συγκεντρώνονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι σύμφωνα με τις μελέτες των προτιμητέων διαδρομών; Οι μελέτες αυτές αποτελούν κυρίαρχο δεδομένο στον σχεδιασμό των επομένων βημάτων για την ολοκλήρωση το δικτύου;
- Υπάρχουν εκπονημένες μελέτες κόστους οφέλους;
- Υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι από το τρέχον χρηματοδοτικό Πρόγραμμα ΕΣΠΑ;
- Ποια ήταν η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου (αρχική συν κόστος αποζημιώσεων) των λοιπών αυτοκινητοδρόμων στην ηπειρωτική χώρα;

Δεδομένα Μετά τις απαντήσεις

1. Αποτελεί μονόδρομο η υιοθέτηση της υφιστάμενης χάραξης των τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου. Η επένδυση που έχει γίνει μέχρι σήμερα δεν μπορεί να αγνοηθεί.
2. Τμήματα αυτοκινητοδρόμου από δω και στο έξης θα να κατασκευάζονται μόνον εκεί που ο κυκλοφοριακός φόρτος το επιβάλει.
3. Οι μεγάλοι κυκλοφοριακοί φόρτοι από τις μελέτες εντοπίζονται γύρω από τα κέντρα (Χανιά, Ρέθυμνο, Ηράκλειο), ενώ καταγράφονται σαφώς μειωμένα νούμερα στις υπεραστικές διαδρομές.

Διανομαρχιακές μετακινήσεις μόνον το 25% του συνόλου των μετακινήσεων στον άξονα.

4. Στα Τμήματα αυτοκινητοδρόμων που θα μπορούσαν να μπουν διόδια εκτιμάται ότι τα προβλεπόμενα έσοδα με 0,03/χλμ. να είναι περίπου 7-8εκατ/έτος με max συλλογής 12 εκατ. Πόσο ιδιαίτερα χαμηλό για την βιωσιμότητα μιας επένδυσης Παραχώρησης.

Στρατηγική για τον ΒΟΑΚ

1. Το πεδίο εφαρμογής του σχεδιασμού αναβάθμισης θα πρέπει περιλαμβάνει το σύνολο του οδικού δικτύου της Κρήτης (ΒΟΑΚ, ΝΟΑΚ, Νομαρχιακό και δημοτικό δίκτυο)
2. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις θα αναφέρονται σε:
 - Κατασκευή νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου
 - Επεμβάσεις Οδικής ασφάλειας στο λοιπό οδικό δίκτυο
3. Το χρηματοδοτικό εργαλείο που αποτελεί μονόδρομο είναι αυτό της Παραχώρησης/ΣΔΙΤ.
4. Τα διόδια στα τμήματα που θα μπορούσαν να επιβληθούν πρέπει να είναι δίκαια. Μιλάμε κατ' αρχήν για αναλογικά.
5. Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου θα πρέπει να είναι ανάλογη του ύψους της χρηματοδοτικής συμβολής (συμπεριλαμβανομένων και των υπερβάσεων που αφορούσαν σε αποζημιώσεις) που δόθηκε στους λοιπούς αυτοκινητοδρόμους της ηπειρωτικής χώρας.
6. Στο χρηματοδοτικό μοντέλο θα πρέπει να συμπληρώνεται με πόρους ως ποσοστό επί του κόστους του καυσίμου και ταυτόχρονα την υιοθέτηση του θεσμού της βινιέτας για τους τουρίστες, ενώ η βινιέτα θα εφαρμόζεται υποχρεωτικά και για τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα. Τα έσοδα αυτά θα μπαίνουν σε ειδικό ταμείο της Περιφέρειας και θα αναλώνονται στην συνεχή βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου της Κρήτης
7. Οι πόροι της χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου να εξευρεθούν από δάνειο της Τράπεζας Ευρωπαϊκών Επενδύσεων