



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
Αυτοτελές Τμήμα Συλλογικών
Οργάνων

Ταχ. Δ/ση : Πλατεία Ελευθερίας
Ταχ. Κώδικας : 712 01
Πληροφορίες : Μιχελινάκη Άννα
Τηλέφωνα : 2813 400228
e-mail : tyso@crete.gov.gr

Ηράκλειο, 08 Σεπτεμβρίου 2022
Αρ. πρωτ.: 271468

ΠΡΟΣ: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας,
Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης –
Τμήμα Γ'

ΚΟΙΝ.: - Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Δ/ση Συγκ/κων Υποδομών με Σύμβαση
Παραχώρησης
- Αντιπεριφερειάρχες Π.Ε.
- Δ/ση Περιβάλλοντος &
Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ

ΘΕΜΑ: Διαβίβαση της αριθ. **82/2022** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου

Σας διαβιβάζουμε συνημμένα, για τις δικές σας ενέργειες, αντίγραφο της αριθμ. **82/2022** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου (**απόσπασμα πρακτικού Ν° 17/30-08-2022**), που αφορά στην **αναπομπή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: «Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ**», με φορέα έργου το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών.

Η Προϊσταμένη του Τμήματος

Νίκη Βαρδιάμπαση

Εσωτερική Διανομή:

- Γραφείο Περιφερειάρχη
- Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος
- Εκτελεστικό Γραμματέα



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
ΑΔΑ:**

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ Ν° 17/30-08-2022
Αριθμ. απόφ. 82/2022**

Στο Ηράκλειο σήμερα **Τρίτη 30 Αυγούστου 2022 και ώρα 12:00** πραγματοποιήθηκε **δια ζώσης συνεδρίαση** (ξενοδοχείο ΑΤΛΑΝΤΙΣ - αίθουσα ΜΙΝΩΣ - οδός Υγείας αριθμ. 2) των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Κρήτης, που αναδείχθηκαν κατά τις εκλογές της 26^{ης} Μαΐου 2019 και ανακηρύχθηκαν με την αριθμ. 69/2019 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Ηρακλείου, (σύμφωνα με το άρθρο 10 της από 11-03-2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, τα άρθρα 14 και 15 της ΚΥΑ 32009/23-05-2020), ύστερα από τη με αριθμ. πρωτ. **251861/23-08-2022** Πρόσκληση του Προέδρου του.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκαν ο Περιφερειάρχης Κρήτης κ. Σταύρος Αρναουτάκης και οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.: Αλεξάκης Γεώργιος, Ανδρουλάκης Ιωάννης (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Λασιθίου), Βαμβακάς Λάμπρος, Γουλιδάκης Ιωάννης, Δανδουλάκης Κωνσταντίνος, Δασκαλάκη Καλλιόπη (Πόπη), Δοξαστάκης Ζαχαρίας (Αντιπεριφερειάρχης Διοίκησης και Οργάνωσης ΠΚ), Ζάχαρης Ευάγγελος, Κακογιαννάκης Νικόλαος, Καλλέργης Νικόλαος, Καλογεράκης Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Χανίων), Καμπουράκης Λάμπρος (Αντιπεριφερειάρχης Κοινωνικής Πολιτικής ΠΚ), Κονταξάκης Γεώργιος, Κοπάσης Ελευθέριος, Κουκλινός Ανδρέας, Κουρουτάκης Αναστάσιος (Τάσος), Κουτεντάκη Ευχαριστία (Έφη), Κριτωτάκης Μιχαήλ, Λεονταράκης Ιωάννης, Λιονή Μαρία (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου), Μανούσας Ιωάννης (Βλαντάς), Μανουσάκης Νικόλαος, Μαρινάκης Αλέξανδρος, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Ματαλλιωτάκης Γεώργιος, Μερωνιανάκης Γεώργιος, Μηλάκη Γεωργία (Γραμματέας Περιφερειακού Συμβουλίου), Μπαριτάκης Πάυλος (Πρόεδρος Περιφερειακού Συμβουλίου), Ξενικάκης Κωνσταντίνος, Ξυλούρης Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος ΠΚ), Παπαδεράκης Αντώνιος (Αντιπεριφερειάρχης Επιχειρηματικότητας Εμπορίου Καινοτομίας και Κυκλικής Οικονομίας ΠΚ), Πιτσούλης Γεώργιος (Αντιπεριφερειάρχης Αθλητισμού, Πρόληψης και Κινητών Μονάδων ΠΚ), Σκουλάς Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Συντονισμού και Υποστήριξης Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων ΠΚ), Συντυχάκης Εμμανουήλ, Συριγωνάκης Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου), Τζεδάκης Σταύρος, Τσιφετάκης Γεώργιος (Σερέτης), Φασουλάκης Κωνσταντίνος, Χανιωτάκη – Μυλωνάκη Μαρία, Χνάρης Εμμανουήλ, Χουδετσανάκη – Γιακουμάκη Ειρήνη (Αντιπεριφερειάρχης Πρωτογενή τομέα ΠΚ) και Χρονάκης Νικόλαος.

Από τη συνεδρίαση απουσίαζαν αν και κλήθηκαν νόμιμα οι **Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:** Αρχοντάκης Γεώργιος, Κωνσταντινίδης Ευθύμιος (Θέμης), Μαλανδράκη – Κρασουδάκη Σοφία, Παρασύρης Ιωάννης, Πιαγκαλάκης Γεώργιος και Σπυρόπουλος Γεώργιος.

Από τη συνεδρίαση απουσίαζαν δικαιολογημένα, αν και κλήθηκαν νόμιμα, οι **Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.** Γύπαρης Κωνσταντίνος, Κώτσογλου

Κυριάκος (Αντιπεριφερειάρχης Τουρισμού και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης ΠΚ) και Παπαβασιλείου Νεκτάριος (Αντιπρόεδρος Περιφερειακού Συμβουλίου).

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκαν ακόμα οι κ.κ.: Σενετάκης Μάξιμος βουλευτής Νομού Ηρακλείου Νέας Δημοκρατίας, Βαρδάκης Σωκράτης βουλευτής Νομού Ηρακλείου ΣΥΡΙΖΑ, Ηγουμενίδης Νικόλαος βουλευτής Νομού Ηρακλείου ΣΥΡΙΖΑ, Λογιάδης Γεώργιος βουλευτής Νομού Ηρακλείου ΜΕΡΑ 25, Λαμπρινός Βασίλειος Δήμαρχος Δήμου Ηρακλείου, Μαρινάκης Γεώργιος Δήμαρχος Δήμου Ρεθύμνου, Μποκέας Μενέλαος Δήμαρχος Δήμου Μαλεβιζίου, Σέγκος Ιωάννης Δήμαρχος Δήμου Χερσονήσου, Καρνέσης Ιωάννης Γενικός Διευθυντής Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Καλοφωλιά Ευγενία προϊσταμένη Διεύθυνσης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Καϊμάκη Παναγιώτα-Στυλιανή εκπρόσωπος της Μελετητικής Εταιρίας ADENS ΑΕ, Αναστασάκης Ιωάννης Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Πρασίνου και Καθημερινότητας Δήμου Ηρακλείου, Ζαχαριουδάκης Κωνσταντίνος Αντιδήμαρχος Διοικητικών Θεμάτων, Κοινωνικής Πολιτικής και Πολιτισμού Δήμου Χερσονήσου, Καλαϊτζάκης Εμμανουήλ Αντιδήμαρχος Δήμου Χερσονήσου, Στυλιανού Ευγενία Γενική Γραμματέας Δήμου Ηρακλείου, Πασπάτης Γρηγόριος πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Ηρακλείου, Ινιωτάκης Πέτρος Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Ηρακλείου, Κουκιαδάκης Ευριπίδης Δημοτικός Σύμβουλος επικεφαλής της παράταξης «ΣΥΝ. ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ» Δήμου Ηρακλείου, Βρύσαλης Δημήτριος Δημοτικός Σύμβουλος επικεφαλής παράταξης «Λαϊκής Συσπείρωσης» Δήμου Ηρακλείου, Μαστοράκης Ιωάννης Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Χερσονήσου, Διαμαντάκης Εμμανουήλ Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Χερσονήσου, Ταβερναράκης Γεώργιος πρόεδρος ΤΕΕ – Τ.Α.Κ., Σοφιανός Σπύρος πρόεδρος ΤΕΕ – Τ.Δ.Κ., Καλησπεράκης Σπύρος πρόεδρος Νομαρχιακής Επιτροπής Ρεθύμνου ΤΕΕ – Τ.Δ.Κ., Κουμαντάκης Εμμανουήλ πρόεδρος Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου, Αγαπάκης Γεώργιος Διευθυντής Συγκοινωνιακών Έργων ΟΑΚ Α.Ε., Λογιάδης Ιωάννης πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου της ξενοδοχειακής εταιρίας ΚΝΟSSOS ΜΠΙΤΣ Α.Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΗΤΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ», Κριτσωτάκης Μαρίνος Προϊστάμενος Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Καγιαμπάκη Άννα προϊσταμένη τμήματος Περιβάλλοντος Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Καργάκη Ελένη προϊσταμένη τμήματος Κλιματικής Αλλαγής και Ενεργειακού σχεδιασμού της Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Τριαματάκη Χαρά προϊσταμένη τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων Δ/σης Τεχνικών Έργων ΠΕ Ηρακλείου, Βουτσαλά Ήρα ειδική σύμβουλος Περιφερειάρχη Κρήτης, Βογιατζή Χρυσάνθη ειδική σύμβουλος Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος ΠΚ, Γιάνναρη Ιωάννα ειδική σύμβουλος Περιφερειάρχη Κρήτης, Μαραγκάκη Ελένη υπάλληλος ΠΚ, Ατσαλάκης Μιχαήλ υπάλληλος Γραφείου Τύπου ΠΚ, Αναθρεπτάκης Ευύχιος υπάλληλος ΠΚ και για την τήρηση των πρακτικών οι: Βαρδιάμπαση Νίκη, Γιατρομανωλάκη Ευαγγελία, Μιχελινάκη Άννα, Νικάκη Δέσποινα και Πατεράκη Μαρία υπάλληλοι του Αυτοτελούς Τμήματος Συλλογικών Οργάνων ΠΚ και η κ. Χατζάκη Ελευθερία υπάλληλος στο γραφείο Περιφερειάρχη.

Παρατήρηση :

Ο περιφερειακός σύμβουλος κ. **Κριτσωτάκης Μιχαήλ**, επικεφαλής της παράταξης «Ξαστεριά! Ανατροπή στην Κρήτη», αποχώρησε κατά την διάρκεια της συζήτησης του Νο1 θέματος ημερησίας διάταξης και δεν συμμετείχε στην διαδικασία της ψηφοφορίας του, καθώς και στην συζήτηση των εκτός ημερησίας διάταξης θεμάτων.

Ο Πρόεδρος ύστερα από τη διαπίστωση απαρτίας κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης με το παρακάτω θέμα ημερήσιας διάταξης:

ΘΕΜΑ 1ο: Έκφραση γνώμης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: «Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ», με φορέα έργου το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, σύμφωνα με την εισήγηση της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού Π.Κ.

Το Περιφερειακό Συμβούλιο έχοντας υπόψη:

1. **Τις διατάξεις:**
 - α) του **Ν. 2690/1999**: «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις»,
 - β) του **Ν. 3852/10**: «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»,
όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.
2. **Το Π.Δ. 149/2010**: «Οργανισμός της Περιφέρειας Κρήτης»(ΦΕΚ 242/27-12-2010, τεύχος Α'), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με την αριθμ. **1218/ΦΕΚ 762 τ. Β' 26-02-2021** Απόφαση Συντονίστριας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης.
3. Την με αριθμ. **01/2022 (πρακτ. Ν° 01/09-01-2022)** απόφαση Π.Σ. εκλογής Προεδρείου του Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης.
4. Το με αριθμ. πρωτ. οικ. **ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/70656/4812/07-07-2022** έγγραφο του **Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας** με το οποίο μας διαβιβάστηκε στο Περιφερειακό Συμβούλιο η Μ.Π.Ε. για το αναφερόμενο έργο.
5. Τη με αριθμ. πρωτ.: **217470/21-07-2022 ανακοίνωση του Περιφερειακού Συμβουλίου** στον τοπικό τύπο, προκειμένου να λάβουν γνώση οι φορείς και οι πολίτες της **Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου, Ρεθύμνου και Χανίων**, για την αναφερόμενη Μ.Π.Ε.
6. Το με αρ. πρωτ. **220201/25-07-2022** έγγραφο του Τμήματος Συλλογικών Οργάνων Π.Κ., προς τους **Δήμους Χανίων, Ρεθύμνου, Μαλεβιζίου, Ηρακλείου και Χερσονήσου** με θέμα Έκφραση άποψης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «**Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ**», για έκφραση γνώμης από τα οικεία συλλογικά όργανα.
7. Την αριθμ. **182/2022 (πρ. 22/08-08-2022)** σε ορθή επανάληψη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου **Δήμου Ηρακλείου** με θέμα «Έκφραση Γνώμης του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) που αφορά στο έργο Υφιστάμενα τμήματα παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ».
8. Την αριθμ. **137/2022 (πρ. 19/23-08-2022)** σε ορθή επανάληψη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου **Δήμου Χερσονήσου** με θέμα «Γνωμοδότηση για την ΜΠΕ υφιστάμενων τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ».
9. Το με αριθμ. πρωτ. **11338/26-08-2022** έγγραφο του **Δήμου Μαλεβιζίου** με θέμα: Αποστολή αντιγράφου της **92/2022** του Δημοτικού Συμβουλίου που αφορά Γνωμοδότηση Δημοτικού Συμβουλίου για τη Μ.Π.Ε. που αφορά την Μελέτη, Χρηματοδότηση, Λειτουργία και Συντήρηση του ΒΟΑΚ στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο – Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Υφιστάμενων Τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου.
10. Το με αριθμ. πρωτ. **29301/23-08-2022** έγγραφο του **Δήμου Ρεθύμνου** που αφορά στη διαβίβαση Μ.Π.Ε. στο Δήμο Ρεθύμνης του έργου «Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων - Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ».

11. Το από **20-08-2022 έγγραφο αντιρρήσεων** της ξενοδοχειακής εταιρίας ΚΝΟSSOS ΜΠΙΤΣ Α.Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΗΤΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ».
12. Το με αριθμ. πρωτ. οικ. **10970/22-08-2022** έγγραφο του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε. με θέμα «Απόψεις – Προτάσεις για την ΜΠΕ των παρακάμψεων των πόλεων του ΒΟΑΚ».
13. Την αριθμ. **49/2022 (πρ. 8/26-08-2022)** απόφαση της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Χωροταξίας ΠΚ, που αφορά στην **παραπομπή στο Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης** έκφρασης άποψης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «**Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ**», με φορέα έργου το **Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**.
14. Το από 29-08-2022 έγγραφο της παράταξης «**ΣΥΝ. ΕΡΓΑΣΙΑ για το ΗΡΑΚΛΕΙΟ**» του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Ηρακλείου.
15. Το με αριθμ. πρωτ. **59/29-08-2022** έγγραφο του Συλλόγου Τεχνικών Υπαλλήλων Ελλάδος Περιφερειακό Τμήμα ΣΤΥΕ ν. Ηρακλείου και το έγγραφο του Σωματείου Χειριστών Νομού Ηρακλείου.
16. Το με αριθμ. πρωτ. **1196/30-08-2022** έγγραφο του ΤΕΕ – ΤΑΚ με θέμα “Απόψεις της ΔΕ του ΤΕΕΤΑΚ για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου «Παράκαμψη Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ», η οποία είναι σε διαβούλευση με φορέα έργου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έως και 09-09-2022”.
17. Το με αριθμ. πρωτ. **257335/26-08-2022** έγγραφο της **Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ**, στο οποίο αναφέρονται τα παρακάτω:

Σχετικά:

1. Το με αρ. πρωτ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/70656/4812/7-7-2022 έγγραφό σας με θέμα «Διαβίβαση προς δημοσιοποίηση και διαβούλευση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: “Παράκαμψη Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ”».

2. Η με αρ. πρωτ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/68871/4536/20-7-2022 Απόφαση του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ για την «Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων του έργου “Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά – Ηράκλειο” στους Νομούς Χανίων, Ρεθύμνου, Ηρακλείου της Περιφέρειας Κρήτης» (ΠΕΤ έργου: 2105530311, ΑΔΑ Απόφασης: 6ΨΝ34653Π8-ΔΡΧ).

3. Το Απόσπασμα Πρακτικού Νο. 23/07-12-2021, Αριθμ. απόφ. 125/2021 του Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης (ΑΔΑ: 6ΒΘΜ7ΛΚ-ΙΣΧ), με την οποία γνωμοδότησε θετικά επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το έργο «Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του ΒΟΑΚ στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο», σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο με αρ. πρωτ. 366030/03-12-2021 έγγραφο της Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, ενσωματώνοντας επιπλέον τις ακόλουθες προτάσεις Φορέων, Δήμων & Ενδιαφερομένων, όπως διατυπώθηκαν και προκύπτουν από τις τοποθετήσεις των Μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου, της Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, τις τοποθετήσεις των Δήμων όπως εκείνοι εκφράστηκαν από τους Δημάρχους και τις απόψεις των Πολιτών και των Φορέων που πήραν μέρος στην συνεδρίαση.

4. Το έγγραφό μας με αρ. πρωτ. 366030/3-12-2021 με θέμα “Έκφραση απόψεων επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΑΝΙΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)», με φορέα

υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών”.

5. Την Υ.Α. ΔΟΥ/οικ/5776/2015 (ΑΑΠ΄ 253) «Χαρακτηρισμός και Αρίθμηση Αυτοκινητοδρόμων», βάσει της οποίας προβλέπεται η ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ με χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου κατηγορίας ΑΙ.

6. Τη με α.π. Δ16/ΒΟΑΚ/οικ.1447/27.9.2019 [ΑΔΑ: ΩΟΘΙ465ΧΘΞ-ΑΙΔ] Απόφαση χαρακτηρισμού του ΒΟΑΚ ως Έργου Εθνικού Επιπέδου.

7. Το έντυπο Δ9, συμπληρωμένο από το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, Γ΄ Κλάδος (Υποστήριξης), Διεύθυνση Γ2 (Υποδομής), Τμήμα 4 (Προστ. Περιβάλλοντος) με αρ. πρωτ. Φ.901/813/436885 Σ.5446/11-8-2022, και θέμα «Περιβαλλοντική αδειοδότηση για την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του ΒΟΑΚ, περιλαμβάνοντας τα τμήματα παράκαμψης των Ν. Χανίων-Ρεθύμνου-Ηρακλείου, Δήμων Χανίων-Ρεθύμνου-Ηρακλείου, Π.Ε. Κρήτης», με την οποία το ΓΕΕΘΑ γνωμοδοτεί θετικά για την υλοποίηση του έργου, χωρίς την απαίτηση πρόσθετων όρων – προϋποθέσεων.

8. Το με αρ. πρωτ. 29301/26-8-2022 έγγραφο του Δήμου Ρεθύμνης, Γραφείο Δημάρχου, με θέσεις και προτάσεις προς Υπουργείο Υποδομών – Διεύθυνση Δ16, στα πλαίσια διαβούλευσης της ΜΠΕ του θέματος.

9. Το απόσπασμα από το πρακτικό 19/23.08.2022 της τακτικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου Χερσονήσου με θέμα «Γνωμοδότηση για τη «ΜΠΕ υφιστάμενων τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ» (Ορθή επανάληψη – ΑΔΑ: 9668ΩΗΜ-Υ5Ζ).

10. Η Απόφαση 92/2022 του Δημοτικού Συμβουλίου Μαλεβιζίου, με την οποία γνωμοδότησε για την ΜΠΕ του θέματος.

11. Το έγγραφο της παράταξης «ΣΥΝ.ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ» με θέμα «Η άποψή μας για τη χάραξη του ΒΟΑΚ με αφορμή τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Παράκαμψης των πόλεων της Κρήτης».

12. Το με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022 έγγραφο του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε. με θέμα «Απόψεις – Προτάσεις για την ΜΠΕ των παρακάμψεων των πόλεων του ΒΟΑΚ».

13. Το με αρ. πρωτ. 254213/24-8-2022 έγγραφο της Ξενοδοχειακής Εταιρίας «ΚΝΟSSOS ΜΠΙΤΣ Α.Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΗΤΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ» με θέμα «Αντιρρήσεις».

14. Η με αρ. πρωτ. 20261/24-11-1995 (αρ. πρωτ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ 1889/08-12-1995) Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το οδικό έργο: «παράκαμψη πόλης Χανίων – Τμήμα ΙΙ από Α.Κ Βαμβακόπουλου μέχρι Χ.Θ. 5+700 και συνδετήρια οδός Μουρνιών – Χανίων».

15. Η με αρ. πρωτ. οικ. 206581/30-12-2011 (ΑΔΑ: ΒΟΝΤΟ-ΤΕ7) απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με θέμα: «Παράταση χρονικής διάρκειας ισχύος της α.π. 20261/24-11-1995 ΚΥΑ Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το οδικό έργο «παράκαμψη πόλης Χανίων – Τμήμα ΙΙ από Α.Κ Βαμβακόπουλου μέχρι Χ.Θ. 5+700 και συνδετήρια οδός Μουρνιών – Χανίων».

16. Η με αρ. πρωτ. 62612/03-06-1999 (αρ. πρωτ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ 978/14-06-1999) Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο: «Ανισόπεδος κόμβος Σούδας Ν. Χανίων».

17. Η με αρ. πρωτ. 83900/05-09-2022 (αρ. πρωτ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ 1038/12-09-2022) Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο: «Ανισόπεδος κόμβος Ατσιπόπουλου» του Β.Ο.Α.Κ. που βρίσκεται στο Ν. Ρεθύμνου.

18. Η με αρ. πρωτ. οικ. 146391/18-07-2015 (αρ. πρωτ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ 659/21-07-2005)

Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο: «Α/Κ Αμαρίου επί της Εθνικής Οδού Ρεθύμνου - Ηρακλείου» Ν. Ρεθύμνου.

19. Η με αρ. πρωτ. 122245/02-07-2004 (αρ. πρωτ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ 698/08-07-2004) Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο: «α) Βελτίωση ΒΟΑΚ μεταξύ Α/Κ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ και Α/Κ ΚΑΡΤΕΡΟΥ, β) Βελτίωση Α/Κ ΚΑΡΤΕΡΟΥ, γ) Παράλληλο οδικό δίκτυο» Ν. Ηρακλείου.

20. Η με Α.Π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/64524/2077/27-09-2018 (ΑΔΑ: 69ΖΔ4653Π8-ΓΛΩ) Ανανέωση (παράταση χρονικής διάρκειας ισχύος) και Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 122245/02-07-2004 κ.υ.α. Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων των: α) Έργων βελτίωσης ΒΟΑΚ μεταξύ Α/Κ Αεροδρομίου και Α/Κ Καρτερού, β) Έργων βελτίωσης Α/Κ Καρτερού, γ) Παράλληλου οδικού δικτύου.

21. Η με Α.Π. 84357/21-10-2002 ΚΥΑ Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για το έργο: «ΒΟΑΚ τμήμα Τομπρούκ (ΚΤΕΟ)-Γούρνες (Χ.Θ. 0+000 έως Χ.Θ. 7+827) στο Ν. Ηρακλείου».

22. Η με Α.Π. οικ. 28479/15-07-2017 (ΑΔΑ: ΨΟΕ74653Π8-0Η7) Ανανέωση και Τροποποίηση της υπ. αρ. 84357/21.10.2002 Κ.Υ.Α Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του οδικού έργου: «ΒΟΑΚ : τμήμα Τομπρούκ (ΚΤΕΟ) – Γούρνες (Χ.Θ. 0+000 έως Χ.Θ. 7+827) στο Ν. Ηρακλείου» με φορέα τη Δ/νση Οδικών Υποδομών του ΥΠΟΜΕΔΙ.

23. Το Απόσπασμα Πρακτικού Νο 7/10-08-2022, Αριθμός Απόφασης 45/2022 της Επιτροπής Περιβάλλοντος Κρήτης (ΑΔΑ: 6ΕΖΩ7ΛΚ-ΜΘ0) με θέμα «Έκφραση άποψης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: Νότια Παράκαμψη Ρεθύμνου στο Δήμο Ρεθύμνης στην Π.Ε. Ρεθύμνου, με φορέα έργου τον ΟΑΚ ΑΕ».

24. Το με αριθμ. πρωτ. 236518/05-08-2022 έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Ρεθύμνου της υπηρεσίας μας, με θετική, υπό όρους και προϋποθέσεις, γνωμοδότηση επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: Νότια Παράκαμψη Ρεθύμνου στο Δήμο Ρεθύμνης στην Π.Ε. Ρεθύμνου, με φορέα έργου τον ΟΑΚ ΑΕ.

Α. ΤΙΤΛΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:

Το έργο «Παράκαμψη Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ», με φορέα υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αφορά στην αναβάθμιση των υφιστάμενων ολοκληρωμένων τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) συνολικού μήκους 40,15 km.

Για τα τμήματα αυτά μελετώνται επιμέρους επεμβάσεις βελτίωσης της λειτουργικότητάς τους, και συνολικά η λειτουργία τους από κοινού και σε συνέχεια με τα άλλα οδικά τμήματα του ΒΟΑΚ. Πρόκειται για οδικό έργο με τετράιχνη διατομή πλάτους 21,50m και 18m (μόνο για την παράκαμψη Ρεθύμνου), χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις.

Το υπό μελέτη έργο περιλαμβάνει τρία (3) τμήματα (Πίνακας 1):

- **Το τμήμα της παράκαμψης Χανίων.** Υπάγεται στην ΠΕ Χανίων με μήκος περί τα 7,71 km, από το πέρας του τμήματος Χανιά-Κίσσαμος (Χ.Θ. 0+287), ενώ το τέλος του βρίσκεται δυτικά του τμήματος Σούδα-Βρύσες (Χ.Θ. 8+000) (Εικόνα 1).
- **Το τμήμα της παράκαμψης Ρεθύμνου.** Υπάγεται στην ΠΕ Ρεθύμνου με μήκος περί τα 6,99 km, από το πέρας του τμήματος Βρύσες-Ατσιπόπουλο (Χ.Θ. 54+857) έως το σημείο έναρξης του τμήματος Αμάρι-Σκαλέτα (Χ.Θ. Χ.Θ. 61+848) (Εικόνα 2).
- **Το τμήμα της παράκαμψης Ηρακλείου.** Υπάγεται στην ΠΕ Ηρακλείου με μήκος περί τα 25,45 km, από το πέρας του τμήματος Σκαλέτα – Λινοπεράματα (Χ.Θ. 120+136),

ενώ το τέλος του βρίσκεται στα δυτικά του τμήματος Γούβες-Χερσόνησος (Χ.Θ. 145+584) (Εικόνες 3 και 4).

| Εξεταζόμενο τμήμα | Από Χ.Θ. | Έως Χ.Θ. | Μήκος (km) |
|----------------------------|----------|----------|--------------|
| Παράκαμψη Χανίων | 0+287 | 8+000 | 7,71 |
| Παράκαμψη Ρεθύμνου | 54+857 | 61+848 | 6,99 |
| Παράκαμψη Ηρακλείου | 120+136 | 145+584 | 25.45 |
| Συνολικό Μήκος (km) | | | 40,15 |

Πίνακας 1: Τα τρία τμήματα του υπό μελέτη έργου.

Στην ΠΕ Ηρακλείου προβλέπεται επιπλέον η ανάπτυξη του Ανισόπεδου Κόμβου (ΑΚ) ΠΑ.Γ.Ν.Η., καθώς και Οδός σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η., με μήκος κύριας οδού περί τα 1,2 km, επί της οποίας προβλέπονται δύο ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι, καθώς και παράπλευρο δίκτυο για την αποκατάσταση της εκατέρωθεν επικοινωνίας με τα αγροτεμάχια.

Για το προαναφερόμενο έργο σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η. (ΑΚ και οδός) είχε εκπονηθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Περιφέρεια Κρήτης, Απρίλιος 2020) τα πορίσματα της οποίας ελήφθησαν υπόψη κατά τη σύνταξη της εξεταζόμενης ΜΠΕ, προκειμένου η αδειοδότηση των εν λόγω έργων να γίνει από κοινού με τις εργασίες επί των προαναφερόμενων παρακάμψεων Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου.

Στοιχεία μελέτης της οδού:

Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο εκπόνησης της προμελέτης του ΒΟΑΚ (τμήμα Χανιά-Νεάπολη-Νέα Τμήματα), οι προμελέτες για τα τμήματα του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, που αποτελούν τις παρακάμψεις (Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο), έχουν εκπονηθεί με εφαρμογή των Γερμανικών Οδηγιών για τον Σχεδιασμό Αυτοκινητοδρόμων (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA) Έκδοσης 2008, με επιμέρους επισημάνσεις και διαφοροποιήσεις.

Ως κατηγορία της οδού (Κλάση Σχεδιασμού) για όλες τις υφιστάμενες παρακάμψεις (Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο) λαμβάνεται η ΕΚΑ 2.

Οι οριακές τιμές των στοιχείων μελέτης της οδού, για κατηγορία ΕΚΑ 2, σύμφωνα με τον Πίνακα 26 του Κεφαλαίου 9 των RAA 2008, σε συνδυασμό με τις επισημάνσεις και διαφοροποιήσεις του κανονιστικού πλαισίου της προμελέτης οδοποιίας των εξεταζόμενων τμημάτων, παρατίθενται στον Πίνακα 2.

| Στοιχείο μελέτης | Οριακή τιμή μεγέθους |
|--|----------------------|
| ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ | |
| Μέγιστο μήκος ευθυγραμμίας, L | 2.000m |
| Ελάχιστη ακτίνα καμπύλης, R | 470m |
| Ελάχιστη παράμετρος κλωθοειδούς, A | 160m |
| Ελάχιστη ακτίνα σε περίπτωση επίκλισης προς το εξωτερικό καμπύλης, R | 4.000m |
| ΜΗΚΟΤΟΜΗ | |
| Μέγιστη κατά μήκος κλίση, s | 5% |
| Ελάχιστη ακτίνα κυρτής καμπύλης, H _k | 5.000m |
| Ελάχιστη ακτίνα κοίλης καμπύλης, H _w | 4.000m |
| ΕΠΙΚΛΙΣΕΙΣ | |
| Ελάχιστη επίκλιση q | 2.5 % |
| Μέγιστη επίκλιση σε καμπύλες q | 7.0 % |
| Μέγιστη πρόσθετη κλίση οριογραμμών για $\alpha < 4.0$ m, max Δs | 0.225 α % |
| Μέγιστη πρόσθετη κλίση οριογραμμών για $\alpha \geq 4.0$ m, max Δs | 0.9 % |
| Ελάχιστη πρόσθετη κλίση οριογραμμών, min Δs | 0.1 α % |
| ΚΟΜΒΟΙ | |
| Προτεινόμενη απόσταση διαδοχικών κόμβων | > 5000 m |

Πίνακας 2: Οριακές τιμές στοιχείων μελέτης της οδού.

Οι συντεταγμένες της αρχής, της μέσης και του πέρατος των υπό μελέτη παρακάμφσεων και της οδού σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η., τόσο στο Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς 1987 (ΕΓΣΑ 87) όσο και στο Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα 1984 (WGS 84) δίδονται στον Πίνακα 3:

| Σημείο | Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς 1987 (ΕΓΣΑ 87) | | Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα 1984 (WGS 84) | |
|--|--|-------------|---|-------------------|
| | X | Y | Long | Lat |
| Παράκαμψη Χανίων | | | | |
| Αρχή τμήματος | 498.683.18 | 3928331.99 | 23° 59' 7.731" E | 35° 29' 54.756" N |
| Μέση τμήματος | 502.095.96 | 3926429.11 | 24° 1' 23.179" E | 35° 28' 52.983" N |
| Πέρας τμήματος | 505802.69 | 3926049.67 | 24° 3' 50.271" E | 35° 28' 40.613" N |
| Παράκαμψη Ρεθύμνου | | | | |
| Αρχή τμήματος | 540.087.27 | 3913107.83 | 24° 26' 28.489" E | 35° 21' 37.675" N |
| Μέση τμήματος | 543106.27 | 3912286.19 | 24° 28' 27.960" E | 35° 21' 10.552" N |
| Πέρας τμήματος | 546551.07 | 3913330.35 | 24° 30' 44.659" E | 35° 21' 43.888" N |
| Παράκαμψη Ηρακλείου | | | | |
| Αρχή τμήματος | 595134.80 | 3911110.60 | 25° 2' 48.722" E | 35° 20' 19.424" N |
| Μέση τμήματος | 606661.84 | 3909898.95 | 25° 10' 24.711" E | 35° 19' 35.907" N |
| Πέρας τμήματος | 616648.68 | 3909443.82 | 25° 16' 59.957" E | 35° 19' 17.118" N |
| Οδός σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η. | | | | |
| Αρχή τμήματος | 598.137,9 | 3.908.510,5 | 25° 04'52.55" E | 35°19'03.33" N |
| Μέση τμήματος | 598.510,3 | 3.907.660,0 | 25°05'06.93" E | 35°18'35.60" N |
| Πέρας τμήματος | 598.687,5 | 3.907.269,2 | 25°05'13.78" E | 35°18'22.85" N |

Πίνακας 3: Οι συντεταγμένες της αρχής, της μέσης και του πέρατος των υπό μελέτη παρακάμφσεων και της οδού σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η., τόσο στο Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς 1987 (ΕΓΣΑ 87) όσο και στο Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα 1984 (WGS 84).



Εικόνα 1: Παράκαμψη Χανίων (γραμμή κόκκινου χρώματος).



Εικόνα 2: Παράκαμψη Ρεθύμνου.



Εικόνα 3: Παράκαμψη Ηρακλείου (δυτικό τμήμα).



Εικόνα 4: Παράκαμψη Ηρακλείου (ανατολικό τμήμα).

Εξέταση κυκλοφοριακών φόρτων: Η Διεύθυνση Δ16 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στα πλαίσια της διερεύνησης της βιωσιμότητας και χρηματοδοτησιμότητας του έργου παραχώρησης του ΒΟΑΚ, ανέθεσε το 2019 σε εξειδικευμένο Τεχνικό Σύμβουλο μελέτη για την πρόβλεψη των κυκλοφοριακών φόρτων του έργου. Η πρόβλεψη των κυκλοφοριακών φόρτων στα έτη - στόχους πραγματοποιήθηκε μέσω κατάλληλου κυκλοφοριακού προτύπου που προβλέπει τις

μετακινήσεις στην περιοχή. Το κυκλοφοριακό πρότυπο που αναπτύχθηκε χρησιμοποιήθηκε για την πρόβλεψη του φόρτου κυκλοφορίας και των εσόδων κατά μήκος του ΒΟΑΚ. Στα πλαίσια του έργου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις φόρτου και σύνθεσης της κυκλοφορίας σε 21 σημεία με αυτόματα καταγραφικά μηχανήματα.

Εξέταση εναλλακτικών λύσεων για το έργο:

Εξετάσθηκαν η μηδενική λύση (μη υλοποίηση των προβλεπόμενων έργων αναβάθμισης), καθώς και η εναλλακτική λύση εγκατάλειψης του άξονα και εξ ολοκλήρου κατασκευής του νότια, σε νέα χάραξη. Η επιλογή ανάπτυξης νέας χάραξης του ΒΟΑΚ στα τμήματα των παρακάμψεων δεν θεωρήθηκε εύλογη: Η ευρύτερη ζώνη διέλευσης του ΒΟΑΚ είναι είτε ήδη ανεπτυγμένη είτε βρίσκεται σε αναπτυξιακή τροχιά, άρα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια διατήρησης του δρόμου στην υφιστάμενη ζώνη διέλευσης για περιορισμό των απαλλοτριώσεων, μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αλλαγών των θεσμοθετημένων χρήσεων γης. Τα εξεταζόμενα τμήματα του ΒΟΑΚ, τα οποία αφορούν στις υφιστάμενες παρακάμψεις (Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο), έχουν κατασκευαστεί πρόσφατα με χρηματοδότηση της Χώρας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για αυτό αποτελούν «υποχρεωτικά» σημεία διέλευσης του νέου άξονα. Βάσει των ανωτέρω, η αναβάθμιση των εξεταζόμενων υφιστάμενων παρακάμψεων θεωρήθηκε ως η βέλτιστη εναλλακτική λύση.

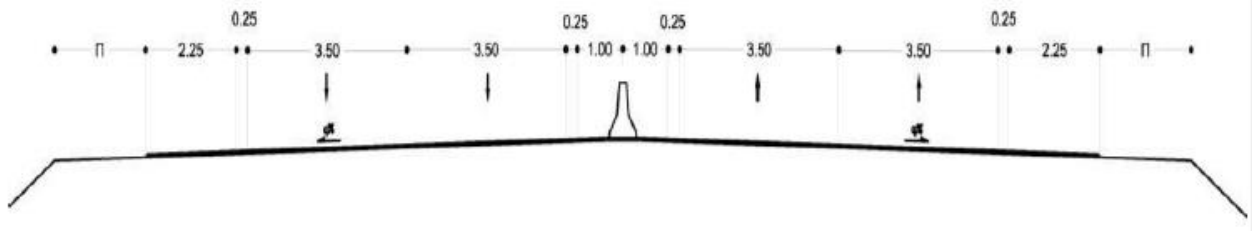
Οι επεμβάσεις για την αναβάθμιση των υφιστάμενων ολοκληρωμένων τμημάτων του ΒΟΑΚ αφορούν:

1. Αποξήλωση του υφιστάμενου ασφαλτοτάπητα, πλήρης αποκατάσταση της ασφάλτου και προσαρμογή βάσης-υπόβασης σε όλο το μήκος του εξεταζόμενου τμήματος, και κατασκευή ορθογωνικής τάφρου όπου απαιτείται, σύμφωνα με τις προτεινόμενες διατομές. Η υψομετρική διαφοροποίηση του υφιστάμενου οδοστρώματος σε σχέση με τις διατομές της μελέτης εκτιμάται από $\pm 0,00$ έως $\pm 0,50$ μ.
2. Κατασκευή δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση, πλάτους 3,50m έκαστη, με διαχωρισμένη επιφάνεια κυκλοφορίας (κεντρική νησίδα τύπου New Jersey) και κατ' αρχήν η κατασκευή ΛΕΑ (Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης) (πλάτους 2.25m + 0.25m εξωτερική λωρίδα καθοδήγησης), σύμφωνα με τη τυπική διατομή (Εικόνα 5).

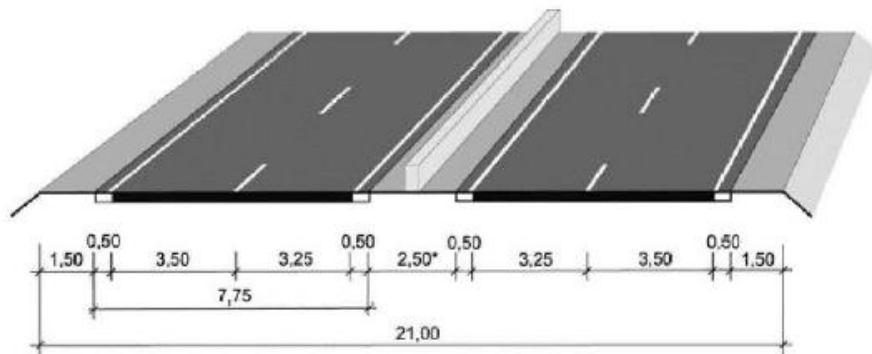
Ειδικά για το τμήμα παράκαμψης Ρεθύμνου, με το με αρ.πρ. Δ16/ΒΟΑΚ/156876/15-06-2021 έγγραφο της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ16), διαβιβάστηκε στην ομάδα μελέτης της Προμελέτης Οδοποιίας πρόταση του Τεχνικού Εμπειρογνώμονα Οδικής Ασφάλειας για αλλαγή της τυπικής διατομής της Παράκαμψης Ρεθύμνου, λόγω του περιορισμένου διαθέσιμου πλάτους της υφιστάμενης οδού.

Η πρόταση έγινε δεκτή από τη Διεύθυνση Δ16 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οπότε έγινε αλλαγή της τυπικής διατομής, ώστε να αποτελείται αυτή από διαχωρισμένο οδόστρωμα με στηθαίο ασφαλείας πλάτους 2,50m (στο πλάτος αυτό περιλαμβάνεται και η απόσταση ασφαλείας μεταξύ όψης του στηθαίου ασφαλείας της κεντρικής νησίδας και άκρου εσωτερικής λωρίδας κυκλοφορίας), το οποίο μπορεί να μειωθεί σε 1,50m, -Εσωτερική λωρίδα καθοδήγησης πλάτους 0,50m, -Εσωτερική λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,25m, -Εξωτερική λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,50m, -Εξωτερική λωρίδα καθοδήγησης πλάτους 0,50m, -Πλευρική διαμόρφωση πλάτους 1,50m. Στις θέσεις των Ανισόπεδων Κόμβων, σε όσο μήκος κατασκευάζεται λωρίδα επιτάχυνσης – επιβράδυνσης, διακόπτεται η ΛΕΑ. Στα τμήματα που δεν είναι δυνατή η εφαρμογή ΛΕΑ, προβλέπεται η κατασκευή προεξοχών (πλατυσμάτων) έκτακτης ανάγκης για στάση οχημάτων ανά 1.000m.

Στο τμήμα της παράκαμψης Ηρακλείου σε ορισμένες θέσεις -ιδίως σε θέσεις υφιστάμενων τεχνικών-, πρέπει είτε να διακόπτεται η ΛΕΑ, είτε να επεκταθεί το υφιστάμενο τεχνικό.



Εικόνα 5: Σκαρίφημα τυπικής διατομής. (Π: Πλευρικές διαμορφώσεις).



* Το εμφανιζόμενο πλάτος της διαχωριστικής νησίδας μπορεί να μειωθεί στα 1,50 m (συνολικά $1,50+2 \times 0,50=2,50\text{m}$)

Εικόνα 6: Σκαρίφημα τυπικής διατομής που εφαρμόστηκε στην Παράκαμψη Ρεθύμνου.

3. Κατασκευή τοίχων αντιστήριξης συνολικού μήκους περί τα 2km με το μέσο ύψος τους να κυμαίνεται από 0,8 έως 4,7m.
4. Επεμβάσεις σε 44 από τα συνολικά 146 κυριότερα υφιστάμενα τεχνικά έργα σύμφωνα με τον Πίνακα 4 που ακολουθεί.

| Τμήμα | Επεμβάσεις σε Υφιστάμενα Τεχνικά | | | | | Σύνολο |
|---------------------|----------------------------------|----------------|---------|--------|---------------------|--------|
| | Άνω Διαβάσεις | Κάτω Διαβάσεις | Γέφυρες | Οχετοί | Τοίχοι αντιστήριξης | |
| Παράκαμψη Χανίων | 1 | 6 | 0 | 2 | 0 | 9 |
| Παράκαμψη Ρεθύμνου | 1 | 7 | 3 | 0 | 3 | 14 |
| Παράκαμψη Ηρακλείου | 1 | 14 | 3 | 3 | 0 | 21 |
| Σύνολο | 3 | 27 | 6 | 5 | 3 | 44 |

Κατανομή των 146 κύριων υφιστάμενων τεχνικών των μελετώμενων οδικών τμημάτων:

| Τμήμα | Άνω Διαβάσεις | Κάτω Διαβάσεις | Γέφυρες | Οχετοί | Τοίχοι αντιστήριξης | Σύνολο |
|---------------------|---------------|----------------|---------|--------|---------------------|--------|
| Παράκαμψη Χανίων | 2 | 19 | 0 | 9 | 3 | 33 |
| Παράκαμψη Ρεθύμνου | 3 | 8 | 3 | 19 | 3 | 36 |
| Παράκαμψη Ηρακλείου | 4 | 40 | 8 | 25 | 0 | 77 |
| Σύνολο | 9 | 67 | 11 | 53 | 6 | 146 |

Πίνακας 4: Επεμβάσεις θα γίνουν σε 44 από τα 146 κυριότερα υφιστάμενα τεχνικά των τριών τμημάτων (άνω και κάτω διαβάσεις, γέφυρες, οχετοί και τοίχοι αντιστήριξης).

Διασταύρωση παράκαμψης Ηρακλείου με ποτάμια Υδατικά Συστήματα:

Από την περιοχή μελέτης διέρχονται επτά ποτάμια υδατικά συστήματα (1 στην περιοχή του Ρεθύμνου και 6 στην περιοχή του Ηρακλείου). Η χάραξη της παράκαμψης Ηρακλείου διασταυρώνεται με 3 εξ αυτών (Χ.Θ. 122+000, Χ.Θ. 127+000 και Χ.Θ. 136+600) (Πίνακας 5).

| A/α | Κωδικός | Όνομασία | ΤΥΣ/ ΙΤΥΣ | Μήκος (Κm) | Οικολογική Κατάσταση /Δυναμικό | Χημική Κατάσταση | Διασταύρωση με χάραξη |
|----------------------------|-------------------|------------|--------------|---------------|--------------------------------------|---------------------|--------------------------|
| Παράκαμψη Ρεθύμνου | | | | | | | |
| 1 | EL1339R001001063H | ΣΦΑΚΟΡΥΑΚΟ | ΙΤΥΣ | 1,92 | Άγνωστη | Καλή | ΟΧΙ |
| Παράκαμψη Ηρακλείου | | | | | | | |
| 2 | EL1339R001301036N | ΓΑΖΑΝΟΣ | ΟΧΙ | 3,02 | Μέτρια | Καλή | ΝΑΙ |
| 3 | EL1339R001302138N | ΓΑΖΑΝΟΣ | ΟΧΙ | 13,4 | Μέτρια | Καλή | ΟΧΙ |
| 4 | EL1339R001303037N | ΓΑΖΑΝΟΣ | ΟΧΙ | 12,3 | Ελλιπής | Καλή | ΟΧΙ |
| 5 | EL1339R001401041N | ΓΙΟΦΥΡΟΣ | ΟΧΙ | 1,70 | Μέτρια | Καλή | ΝΑΙ |
| 6 | EL1339R001401061N | ΓΙΟΦΥΡΟΣ | ΟΧΙ | 3,10 | Μέτρια | Καλή | ΟΧΙ |
| 7 | EL1339R001501044N | ΚΑΡΤΕΡΟΣ | ΟΧΙ | 13,9 | Ελλιπής | Καλή | ΝΑΙ |

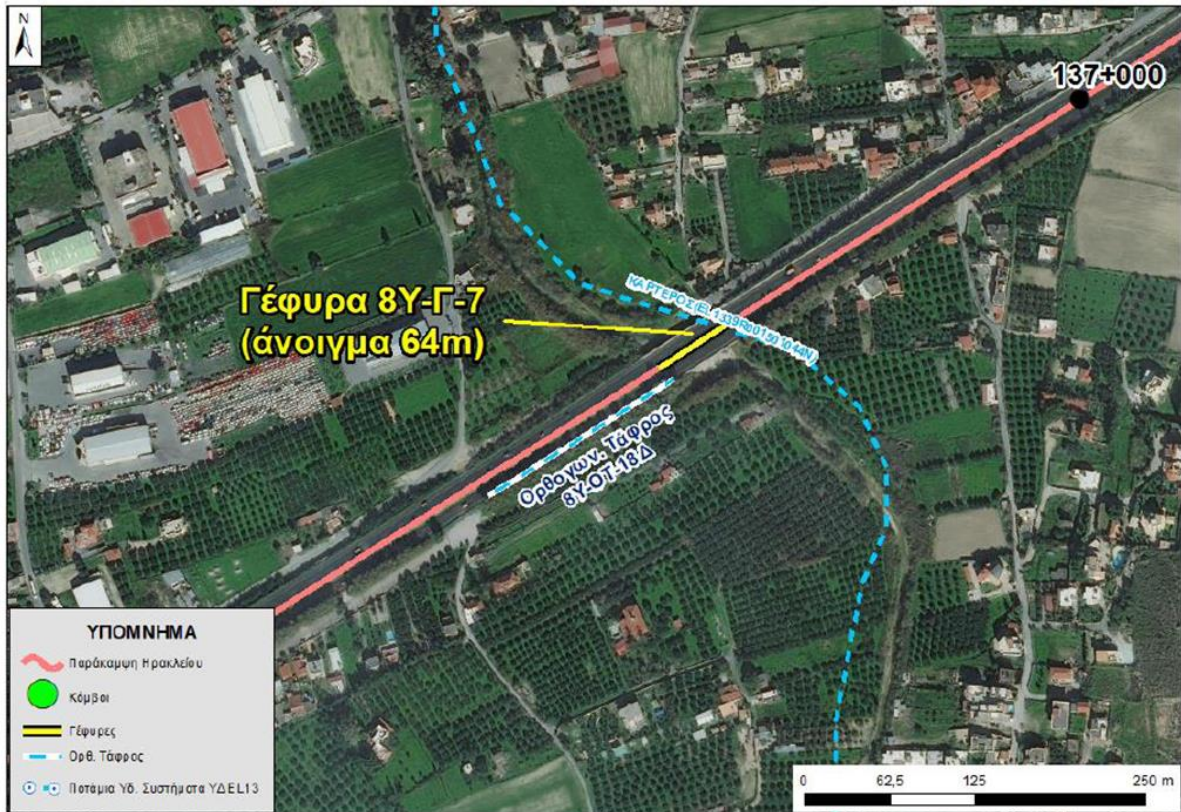
Πίνακας 5: Ποτάμια υδατικά συστήματα στην περιοχή μελέτης, με τα χαρακτηριστικά τους βάσει της 1ης Αναθεώρησης του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής της Κρήτης (ΤΥΣ: Τεχνητό Υδατικό Σύστημα, ΙΤΥΣ: Ιδιαιτέρως Τροποποιημένο Υδατικό Σύστημα).

Στο Παράρτημα VII της ΜΠΕ περιλαμβάνεται η «Αξιολόγηση των Υδρομορφολογικών Αλλοιώσεων», που ενδεχομένως να επιφέρει η κατασκευή του έργου σε επιφανειακά Υδατικά Συστήματα (ΥΣ) του Υδατικού Διαμερίσματος Κρήτης (EL13), και η διερεύνηση της αναγκαιότητας εφαρμογής του Άρθρου 4.7 της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων.

Σύμφωνα με την περιγραφή των έργων επί των εξεταζόμενων ποτάμιων Υδατικών Συστημάτων και των κριτηρίων που αφορούν στις υδρομορφολογικές αλλοιώσεις **δεν αναμένονται επιπτώσεις από το εξεταζόμενο έργο σε ό,τι αφορά τις υδρομορφολογικές αλλοιώσεις**. Αναλυτικότερα:

- Από τις υφιστάμενες **γέφυρες** επί των ποτάμιων ΥΣ, το πλάτος της Γέφυρας 8Υ-Γ-7 της Παράκαμψης Ηρακλείου επί του ποταμού Καρτερού επαρκεί για την προτεινόμενη διαμόρφωση της οδού (Εικόνα 6).
- Στις γέφυρες 8Υ-Γ-3 επί του ποταμού Γαζανού και 8Υ-Γ-4 επί του ποταμού Γιοφύρου (Εικόνες 7 και 8 αντίστοιχα), όπου το υφιστάμενο πλάτος δεν επαρκεί για την εφαρμογή της τυπικής διατομής, προτείνεται να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού. Οι εν λόγω επεμβάσεις δεν αφορούν σε πρόσθετη υδρομορφολογική αλλοίωση του ποτάμιου ΥΣ που γεφυρώνουν. Η όποια υδρομορφολογική αλλοίωση στα ποτάμια ΥΣ, έλαβε χώρα κατά την κατασκευή των γεφυρών και έχει ληφθεί υπόψη κατά την σχετική αξιολόγηση στο πλαίσιο του Σχεδίου Διαχείρισης Λεκανών Απορροής (ΣΔΛΑΠ).
- Οι προβλεπόμενοι **οχετοί και τάφροι** με αποδέκτες τα εξεταζόμενα ποτάμια ΥΣ δεν μεταβάλλουν τα χαρακτηριστικά των ΥΣ, αφού επί αυτών τοποθετείται μόνο η εκβολή τους, ενώ η όμβρια απορροή των τεχνικών προέρχεται από τη λεκάνη απορροής των ποτάμιων ΥΣ, χωρίς να αναμένεται μεταβολή της παροχής τους εξ αιτίας αυτών και σίγουρα όχι η μηνιαία.

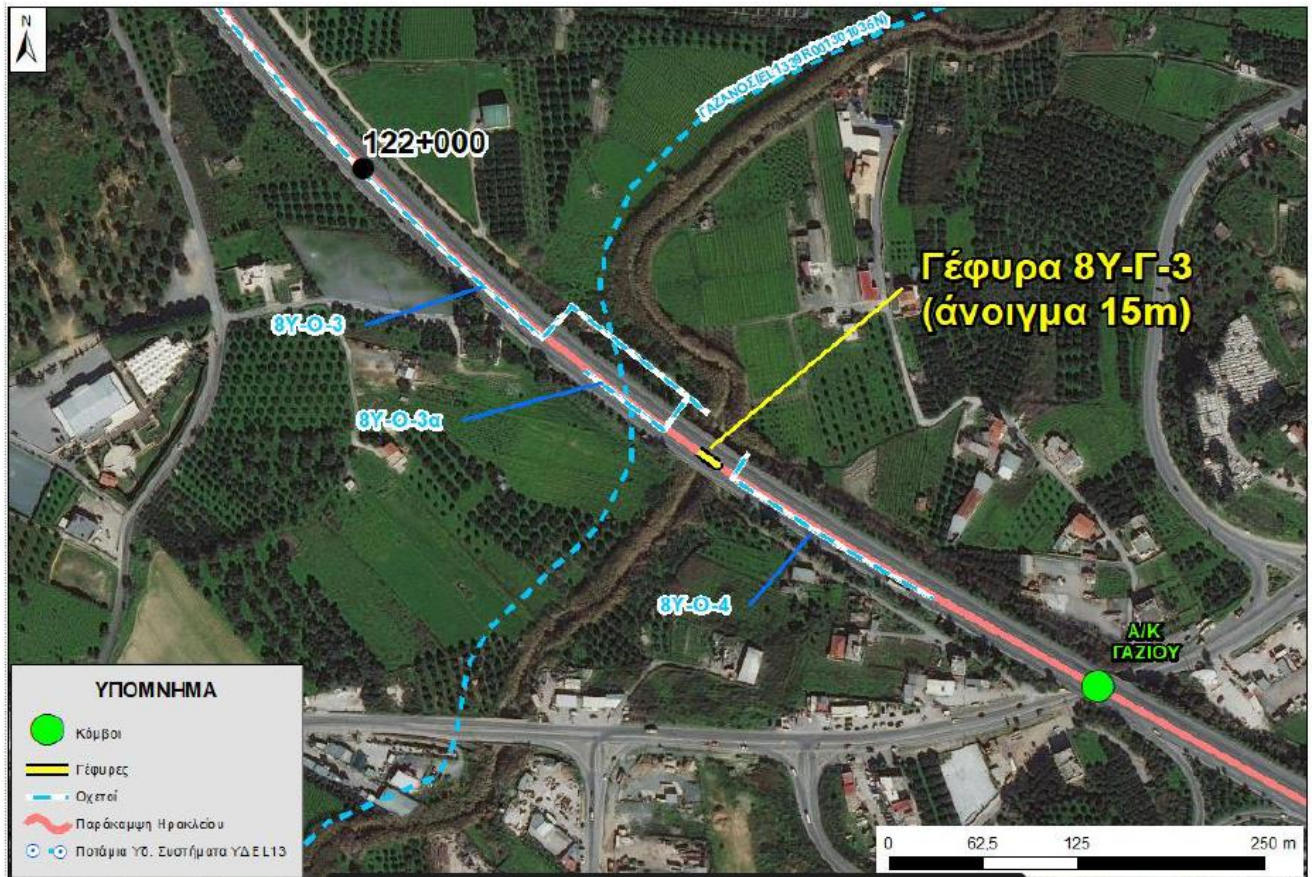
Συμπερασματικά, επειδή τα εξεταζόμενα έργα δεν επιφέρουν πρόσθετες υδρομορφολογικές αλλοιώσεις στα επιμέρους εξεταζόμενα κριτήρια για την «καλή» κατάσταση των ΥΣ, **δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία ειδικής αξιολόγησης στο πλαίσιο του Άρθρου 4.7 της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ**.



Εικόνα 6: Το πλάτος της Γέφυρας 8Υ-Γ-7 της Παράκαμψης Ηρακλείου επί του ποταμού Καρτερού επαρκεί για την προτεινόμενη διαμόρφωση της οδού.

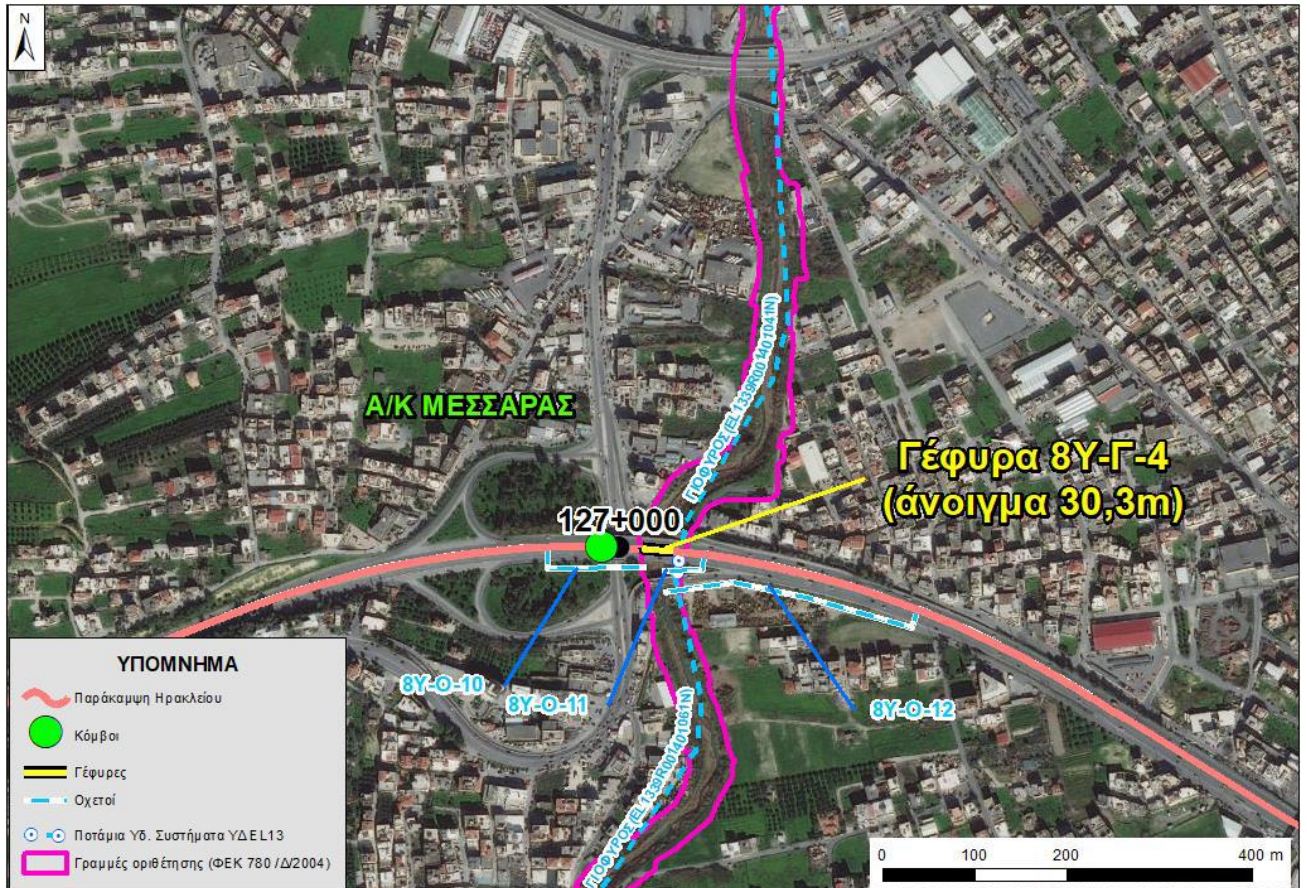
5. Στο πλαίσιο της Υδραυλικής Μελέτης του έργου έχουν ληφθεί υπόψη οι πλημμυρικές απορροές και έχουν προταθεί τα απαραίτητα τεχνικά αποχέτευσης – αποστράγγισης και αντιπλημμυρικής προστασίας (γέφυρες, σχετοί διαφόρων διαστάσεων και τάφροι) εξασφαλίζοντας τη συνέχεια στους υδάτινους αποδέκτες που διασταυρώνει το έργο, προφυλάσσοντας τόσο το ίδιο το έργο όσο και τις γειτονικές περιοχές από πλημμυρικά φαινόμενα. **Προκειμένου να μην εγκλωβίζονται τα όμβρια από το σθηαίο στην κεντρική νησίδα**, στα τμήματα με μονοκλινή διατομή καθώς και για τη συλλογή και μεταφορά των ομβρίων της οδού σε υφιστάμενους αποδέκτες, προβλέπεται η κατασκευή αγωγού συλλογής όμβριων (περί τα 21km αγωγών διαμέτρου 400, 600, 800 και 1.000 mm), με φρεάτια υδροσυλλογής ανά τακτά διαστήματα. **Για την απορροή των όμβριων στα όρια της οδού**, προβλέπεται η κατασκευή τάφρου ορθογωνικής διατομής (περί τα 29km).

6. Τα υφιστάμενα σθηαία ασφαλείας σε όλο το μήκος της οδού αντικαθίστανται και συμπληρώνονται, ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των σύγχρονων κανονισμών.



Εικόνα 7: Τεχνικό Γέφυρας επί του Γαζανού ποταμού. Προτείνεται να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.

7. Οι κλίσεις των πρανών σε θέσεις ορυγμάτων μεγάλου ύψους, πρέπει να επαναπροσδιοριστούν μετά από γεωλογική και γεωτεχνική μελέτη.
8. Σε πολλά σημεία υπάρχουν ισόπεδες διαβάσεις για την πρόσβαση σε παράδιες ιδιοκτησίες, οι οποίες επιφέρουν σημαντική μείωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας του ΒΟΑΚ, και επομένως πρέπει να καταργηθούν, ενώ θα εξεταστεί η εξασφάλιση της πρόσβασής τους μέσω παράπλευρου οδικού δικτύου.
9. Σε αρκετά σημεία υπάρχουν είσοδοι-έξοδοι απευθείας στον ΒΟΑΚ, οι οποίες επιφέρουν σημαντική μείωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας του αυτοκινητοδρόμου και δεν επιτρέπονται, επομένως πρέπει αυτές να καταργηθούν. Στα σημεία αυτά θα εξεταστεί η δυνατότητα εξασφάλισης της πρόσβασής τους μέσω παράπλευρου οδικού δικτύου.
10. Κατασκευή παράπλευρου δικτύου, λαμβάνοντας υπόψιν τα επικίνδυνα σημεία που έχουν εντοπισθεί.



Εικόνα 8: Τεχνικό Γέφυρας επί του ποταμού Γιοφύρου. Προτείνεται να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.

11. Θέσπιση ορίων ταχύτητας όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού δεν επαρκούν για την επιτρεπόμενη ταχύτητα των 120 km/h (Παράκαμψη Ηρακλείου) και 110 km/h (Παράκαμψη Ρεθύμνου) στα τμήματα των παρακάμψεων Ηρακλείου και Ρεθύμνου.

12. Προτείνεται η κατάργηση της διαμόρφωσης εισόδου-εξόδων στην περιοχή της Φοινικιάς. Η εξυπηρέτηση της κίνησης θα γίνεται από τους ήδη υφιστάμενους κόμβους (ο πλησιέστερος είναι ο ΑΚ Μεσσαράς σε απόσταση 800 μ.), ή με ταυτόχρονη δημιουργία παράπλευρου οδικού δικτύου από τον αρμόδιο ΟΤΑ, το οποίο θα γεφυρώνει τον ποταμό τόσο βόρεια όσο και νότια του ΒΟΑΚ.

13. Κατασκευή Κόμβου ΠΑΓΝΗ περί τη Χ.Θ. 124+500 και Ανισόπεδου Κόμβου Ανώπολης περί τη Χ.Θ. 141+900 (Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων Α.Π. οικ. 28479/15.06.2017) και νέα πρόσβαση προς το Πανεπιστήμιο Κρήτης, το Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου (ΠΑ.Γ.Ν.Η.), το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (Ι.Τ.Ε.) και τους γύρω οικισμούς (Βούτες, Γιοφυράκια, Άγιοι Θεόδωροι) με μήκος κύριας οδού περί τα 1,2 km επί της οποίας προβλέπονται δύο ισόπεδο κυκλικό κόμβοι καθώς και παράπλευρο δίκτυο για την αποκατάσταση της εκατέρωθεν επικοινωνίας με τα αγροτεμάχια.

14. Δημιουργία των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων για την κατασκευή του έργου, και συγκεκριμένα εργοταξίων και αποθεσιοθαλάμων.

15. Η **Ηλεκτρομηχανολογική Μελέτη** για τον ηλεκτροφωτισμό, η οποία θα καθορίσει επακριβώς τις απαιτούμενες ανάγκες σε ενέργεια, αναμένεται να εκπονηθεί σε επόμενη φάση.

Χωροθέτηση των παρακάμψεων και διαμόρφωση κόμβων:

➤ Παράκαμψη Χανίων:

Το τμήμα ξεκινά από την περιοχή του Βαμβακόπουλου, συνεχίζει βόρεια μέχρι τη Χ.Θ. 0+928, ενώ από εκεί έως τη Χ.Θ. 0+988 διέρχεται εντός των ορίων του οικισμού.

Από τη Χ.Θ. 1+000 περίπου μέχρι τη Χ.Θ. 1+300, νότια του μελετούμενου έργου, βρίσκεται το Σχέδιο Πόλης Σ.Ο.Δ.Υ. Βαμβακόπουλο.

Στο τμήμα Βαμβακόπουλο – Σούδα, από το Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Κρήτης προβλέπεται η κατασκευή νέου κόμβου για τη σύνδεση του αερολιμένα Χανίων με τον Β.Ο.Α.Κ., ο οποίος θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό σε επόμενα στάδια.

Ο άξονας διέρχεται βόρεια του οικισμού Μουρνιών και στη Χ.Θ. 3+220 βρίσκεται ο ομώνυμος κόμβος.

Στη συνέχεια, ο άξονας περνά βόρεια του οικισμού Νεροκούρου και νότια των οικισμών Κασιφαριανά και Άγιοι Σαράντα.

Από τη Χ.Θ. 3+860 μέχρι τη Χ.Θ. 6+468 βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος Νεροκούρου.

Από τη Χ.Θ. 3+860 μέχρι την Χ.Θ. 4+870 και από τη Χ.Θ. 5+530 μέχρι τη Χ.Θ. 6+468 το έργο βρίσκεται βόρεια της αρχαιολογικής ζώνης, ενώ από τη Χ.Θ. 4+870 μέχρι τη Χ.Θ. 5+530 το έργο βρίσκεται εντός της αρχαιολογικής ζώνης.

Τέλος, η χάραξη διέρχεται βόρεια του οικισμού Τσικαλαριών και νότια της Σούδας.

Στη Χ.Θ. 7+750 βρίσκεται ο ομώνυμος κόμβος, μέσω του οποίου συνδέεται με την περιοχή και το λιμάνι της Σούδας, το αεροδρόμιο Χανίων, καθώς και το Βιοτεχνικό Πάρκο Χανίων.

Το τμήμα της παράκαμψης Χανίων αναπτύσσεται στο σύνολο του σε πεδινό ανάγλυφο (πεδιάδα των Χανίων), το οποίο έχει μέσο υψόμετρο τα 33 m και κλίσεις περί τα 1,6%. Βόρεια του τμήματος αυτού και σε απόσταση περί τα 3 km εντοπίζεται ο κόλπος των Χανίων, ενώ στα νότια συναντώνται οι ΒΔ απολήξεις των Λευκών Ορέων, οι οποίες απέχουν περί τα 500 m από την υπό μελέτη χάραξη. Στο κόλπο Χανίων καταλήγει ένας αριθμός ρεμάτων, τα οποία πηγάζουν από τα Λευκά Όρη και μέσω βαθιών χαραδρών καταλήγουν στη θάλασσα.

➤ Παράκαμψη Ρεθύμνου:

Το τμήμα ξεκινά από την περιοχή Βιολί Χαράκι, βόρεια του οικισμού Ατσιπόπουλου, όπου βρίσκεται και ο ομώνυμος κόμβος, μέσω του οποίου γίνεται η σύνδεση με την πόλη του Ρεθύμνου, συνεχίζει βόρεια από την περιοχή Πανόραμα του Ρεθύμνου μέχρι τη Χ.Θ. 56+629, όπου βρίσκεται η γέφυρα που διασχίζει το Γαλλιανό Φαράγγι.

Στη Χ.Θ. 57+330 βρίσκεται ο κόμβος Τυμπακίου.

Στη συνέχεια, ο ΒΟΑΚ περνά βόρεια της περιοχής Μεγάλο Μετόχι όπου στη Χ.Θ. 58+199 και στη Χ.Θ. 58+784 βρίσκονται οι γέφυρες που διασχίζουν τα δύο φαράγγια της περιοχής.

Στη Χ.Θ. 60+018 υπάρχει ΑΔ που συνδέει το Ρέθυμνο με το Μεγάλο και το Μικρό Μετόχι.

Συνεχίζει βόρεια της περιοχής Καστελάκια και νότια της περιοχής Περβόλια Ρεθύμνου.

Τέλος, στη Χ.Θ. 61+980 στην περιοχή Μισίρια βρίσκεται ο κόμβος Αμαρίου.

Για το τμήμα Εσταυρωμένος - Πάνορμο μήκους 6,1 χλμ περίπου έχει εκδοθεί η Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) με αρ. πρωτ. 101024/12/02/2016 (ΑΔΑ:Ω5Θ54653Π8-6Κ9).

Για το τμήμα Πάνορμο - Εξάντης έχει εκδοθεί απόφαση έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (α.π 205672/30.11.2011 ΑΔΑ:456Τ0-ΙΦ6) αναβάθμισης του υφιστάμενου τμήματος του ΒΟΑΚ σε μήκος 9960 m με πλάτος οδοστρώματος 22m.

Το τμήμα της παράκαμψης Ρεθύμνου αναπτύσσεται στο παράλιο τμήμα της πόλης του Ρεθύμνου και πιο συγκεκριμένα στην ευρύτερη πεδινή περιοχή του Κόλπου του Αλμυρού. Στην περιοχή αυτή το ανάγλυφο χαρακτηρίζεται από λοφώδεις εξάρσεις, η συνέχεια των οποίων διακόπτεται από βαθιές χαράδρες, οι οποίες διατρέχονται από ρέματα που καταλήγουν στον Κόλπο του Αλμυρού και το υδρογραφικό δίκτυο, σε μεσοσκοπική κλίμακα, είναι κυρίως γραμμικό, με αραιούς σχετικά κύριους κλάδους ποταμών και πλήθος δευτερευόντων και τοπικών ρεμάτων. (ενδεικτικά αναφέρονται: ο “Δελφίνος” Ποταμός, το “Καβρού” Ρέμα, ο “Μουσελάς” Ποταμός, ο “Πετρέ” Ποταμός, το “Παγκάλου” Ρέμα, κλπ). Το μέγιστο υψόμετρο στην περιοχή μελέτης του τμήματος αυτού είναι 120 m, ενώ οι κλίσεις είναι της τάξης του 5%.

➤ **Παράκαμψη Ηρακλείου:**

Το τμήμα ξεκινά από την περιοχή των Λινοπεραμάτων, διέρχεται νότια της περιοχής του Γαζίου και βόρεια της Πανεπιστημιούπολης Ηρακλείου και του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Ηρακλείου.

Συνεχίζει εντός του αστικού ιστού της πόλης του Ηρακλείου νότια των Πολεοδομικών Ενοτήτων Θερίσσου, Μασταμπά, Ατσαλένιου, Μπεντεβή, Κατσαμπά και Νέας Αλικαρνασσού και βόρεια των Πολεοδομικών Ενοτήτων Μεσαμπελιές – Φορτέτσα και Αγίου Ιωάννη.

Από τη Χ.Θ. 134+140 μέχρι τη Χ.Θ. 135+350 νότια της οδού βρίσκεται η Βιομηχανική Περιοχή Ηρακλείου, ενώ βόρεια βρίσκεται ο Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης».

Από την Χ.Θ. 120+250 μέχρι την Χ.Θ. 121+050 το υπό μελέτη έργο διέρχεται από το Καταφύγιο Άγριας Ζωής (ΚΑΖ) Αλμυρού Ποταμού – Κέρης (Κ705).

Στη Χ.Θ. 120+425 υπάρχει ο Α/Κ Λινοπεραμάτων, ενώ στη Χ.Θ. 122+600 υπάρχει ο Α/Κ Γαζίου που συνδέει τον ΒΟΑΚ προς Βορά με την ομώνυμη περιοχή και το δυτικό παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου, προς νότο με την παλαιά Εθνική οδό Ηρακλείου – Ρεθύμνου, τα Ανώγεια και τις περιοχές της ενδοχώρας της Π.Ε. Ηρακλείου.

Ακόμη, στη Χ.Θ. 127+000 υπάρχει ο Α/Κ της Μεσσαράς (Γιόφυρου) που συνδέει τον ΒΟΑΚ με τη δυτική είσοδο της πόλης του Ηρακλείου, με τον άξονα Ηράκλειο – Μοίρες, την περιοχή του Πανεπιστημίου και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο.

Στη Χ.Θ. 127+800 υπάρχει ο Ι/Κ της Φοινικιάς που συνδέει τον ΒΟΑΚ με την βιοτεχνική περιοχή της Φοινικιάς και τις νότιες συνοικίες της πόλης του Ηρακλείου, ο οποίος συμβάλει στην εξυπηρέτηση της περιοχής και στην αποσυμφόρηση των πολύ επιβαρυσμένων κόμβων της Μεσσαράς και Κνωσού.

Στη συνέχεια, στη Χ.Θ. 130+500 υπάρχει ο α/κ Παπαναστασίου (Κνωσού) που συνδέει τον ΒΟΑΚ με το κέντρο του Ηρακλείου, την Κνωσό και το Βενιζέλιο Νοσοκομείο. Στη Χ.Θ. 132+600 υπάρχει ο Α/Κ του Κατσαμπά ενώ, στη Χ.Θ. 133+900 υπάρχει ο Α/Κ του

Αεροδρομίου που συνδέει τον ΒΟΑΚ με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης».

Προχωρώντας προς τα ανατολικά, η χάραξη συνεχίζει στη Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου, περνάει νότια από τον οικισμό Καρτερού και στη συνέχεια διασχίζει τη Δ.Ε. Γουβών.

Από την Χ.Θ. 136+870 μέχρι την Χ.Θ. 137+670 το υπό μελέτη τμήμα διέρχεται από τον αρχαιολογικό χώρο της Αμνισσού.

Στη Χ.Θ. 137+800 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος Καρτερού, που αναπτύσσεται σε δύο ημικόμβους και συνδέει τον ΒΟΑΚ νότια με την Παλαιά Εθνική Οδό και βόρεια με την παραλία του Καρτερού και την περιοχή βόρεια του ΒΟΑΚ.

Το τμήμα της παράκαμψης Ηρακλείου διασχίζει στο μεγαλύτερο τμήμα του τον οικιστικό ιστό της πόλης και αναπτύσσεται σε πεδινό ανάγλυφο. Η αρχή και το πέρας του τμήματος της χάραξης εντοπίζεται στο παράλιο τμήμα του Κόλπου Ηρακλείου, στους οικισμούς Λινοπεράματα και Γούρνες. Ένας αριθμός υδατορεμάτων διασχίζει την περιοχή και καταλήγει στον Κόλπο Ηρακλείου, δημιουργώντας μικρές χαράδρες και λοφώδεις εξάρσεις. Το μέγιστο υψόμετρο της περιοχής είναι 140 m ενώ οι κλίσεις του εδάφους κυμαίνονται μεταξύ 3,5-4%. Τρία σημαντικά υδατορέματα διασχίζουν την περιοχή μελέτης: Το ρέμα Γαζανός, το οποίο βρίσκεται στα δυτικά του οικισμού Γάζι, ο Γιόφυρος και ο Καρτερός στα δυτικά και ανατολικά, αντιστοίχως, της πόλης του Ηρακλείου.

Στον κόμβο της Αγίας Πελαγίας είχε αδειοδοτηθεί [Απόφαση του ΓΓ της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για την κατασκευή και λειτουργία του έργου: «Κατασκευή 2 ασφαλών εισόδων - εξόδων στην Εθνική οδό αρ. 90 (ΒΟΑΚ) στις περιοχές των συμβολών προς Αγία Πελαγία και προς Αχλάδα», με φορέα υλοποίησης τον ΟΑΚ Α.Ε. (ΑΔΑ: 7ΔΩΘΟΡ1Θ-Α7Δ 13-06-2016)] η κατασκευή ενός κλάδου με κατεύθυνση Αγία Πελαγία - Ρέθυμνο και ενός κλάδου με κατεύθυνση Ηράκλειο – Αγία Πελαγία. Επιπρόσθετα προβλέπεται η κατασκευή τοίχων αντιστήριξης και μικρές επεμβάσεις επί του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου για την δημιουργία λωρίδων επιτάχυνσης-επιβράδυνσης. Στον κόμβο της Αχλάδας προβλέπεται η κατασκευή ενός κλάδου με κατεύθυνση Αγία Πελαγία-Ρέθυμνο και η βελτίωση του υφιστάμενου κλάδου με κατεύθυνση Ηράκλειο – Αγία Πελαγία. Επιπρόσθετα προβλέπονται μικρές επεμβάσεις επί του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου για την δημιουργία λωρίδων επιτάχυνσης-επιβράδυνσης. Το μήκος των παρεμβάσεων είναι 800 m περίπου στην περιοχή της Αγ. Πελαγίας και 820 m περίπου στην περιοχή της Αχλάδας.

Οι κόμβοι κατά μήκος των εξεταζόμενων υφιστάμενων τμημάτων του ΒΟΑΚ παρουσιάζονται στο Παράρτημα του παρόντος.

Β. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ:

Οι μεγαλύτερες εκτάσεις στην περιοχή μελέτης αφορούν τις χρήσεις γης της διακεκομμένης αστικής δόμησης, των ελαιώνων, των σύνθετων συστημάτων καλλιέργειας και των οπωροφόρων δέντρων στην περιοχή παράκαμψης Χανίων.

Στις περιοχές διέλευσης των εξεταζόμενων οδικών τμημάτων υπάρχουν τα ακόλουθα **εγκεκριμένα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ**, με τα οποία δεν προκύπτει ασυμβατότητα του έργου:

- ΓΠΣ του Δήμου Χανίων και της κοινότητας Σούδας και τμημάτων των Δήμων Μουρνιών, Νέας Κυδωνίας και των κοινοτήτων Νεροκούρου, Περιβολίων

Βαμβακόπουλου και του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων (Ν. Χανίων) (έγκρ. ΦΕΚ 558/Δ/1988, τροπ. ΦΕΚ 620/Δ/1992, 408/Δ/1993 και 280/Δ/1994).

- ΓΠΣ Ρεθύμνου (Ν. Ρεθύμνης) (έγκρ. ΦΕΚ 453/Δ/1986).

- Επέκταση και αναθεώρηση του εγκεκριμένου ΓΠΣ Δήμου Ρεθύμνης στα όρια της ΔΕ Ρεθύμνου Δήμου Ρεθύμνου (έγκρ. ΦΕΚ 348/ΑΑΠ/2013).

- ΓΠΣ του οικισμού Ηρακλείου και του Δήμου Ηρακλείου, του οικισμού Νέας Αλικαρνασσού και των οικισμών Γαζίου και Αγίας Μαρίνας της κοινότητας Γαζίου (Ν. Ηρακλείου) (έγκρ. ΦΕΚ 458/Δ/1988 & ΦΕΚ 818/Δ/1992., τροπ. 118/Δ/2005).

- ΓΠΣ του οικισμού Γιοφυράκια (έγκρ. ΦΕΚ 268/Δ/2004).

- Επέκταση ΓΠΣ και Αναθεώρηση Εγκεκριμένου ΓΠΣ Δήμου Νέας Αλικαρνασσού Νομού Ηρακλείου (ΦΕΚ 122/ΑΑΠ/2009, τροπ. ΦΕΚ.486/ΑΑΠ/2009, διορθωτική απόφαση ΦΕΚ 371/ΑΑΠ/2010).

- Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π Δήμου Γουβών Νομού Ηρακλείου. (έγκρ. ΦΕΚ 60/ΑΑΠ/2010, τροπ. ΦΕΚ 568/ΑΑΠ/2010).

Τμήμα της χάραξης της Παράκαμψης Ηρακλείου διέρχεται εντός των ορίων των κατ' αρχήν κατάλληλων για αναζήτηση ΠΕΡΠΟ «ΖΟΑ1» (Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης, Ζώνη Οικιστικής Ανάπτυξης 1) (ΠΕΡΠΟ Νομού Ηρακλείου, ΦΕΚ 405/ΑΑΠ/2007).

Ως προς το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου

Ανάπτυξης: Στη μελέτη «Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Κρήτης», του λεγόμενου Χωροταξικού Κρήτης (ΑΑΠ 260/08.11.2021), η υλοποίηση στρατηγικού χαρακτήρα μεταφορικών υποδομών, αποτελεί μια από τις στρατηγικές επιλογές προτεραιότητας της Περιφέρειας Κρήτης.

Η ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών, οδικοί άξονες, αεροδρόμια, λιμάνια, σε διαπεριφερειακό και ενδοπεριφερειακό επίπεδο, αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ενίσχυση του διεθνούς και ευρωπαϊκού προσανατολισμού της Περιφέρειας Κρήτης και για την προώθηση πολιτικών εξωστρέφειας. Επίσης η ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών περιλαμβάνεται στις απολύτως αναγκαίες χωρικές δράσεις για την χωρική ολοκλήρωση της Περιφέρειας και την αρμονική ένταξή της στο σύνολο των χωρικών συστημάτων που την περιβάλλουν.

Ειδικότερα όπως αναφέρεται στην: «[...] 3.3-2. Υλοποίηση στρατηγικού χαρακτήρα μεταφορικών υποδομών»:

Είναι αναγκαία η συνολική προώθηση των μεταφορικών υποδομών της Κρήτης, διότι το σύστημα αποκτά διεθνή σημασία μόνον με την συλλειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων (οδικές, θαλάσσιες και αεροπορικές) και ως εκ τούτου τεκμηριώνεται ως αναγκαία η ολοκλήρωση της υλοποίησης των διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών και ο εμπλουτισμός του συστήματος με τις απαραίτητες νέες στρατηγικού χαρακτήρα υποδομές ...». (σ.7).

Συγκεκριμένα ο ΒΟΑΚ (αλλά και ο ΝΟΑΚ) αναφέρεται στις ελλείπουσες συνδέσεις του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου οι οποίες θα πρέπει να ολοκληρωθούν και να υλοποιηθούν ώστε να υπάρξει σαφής διαφοροποίηση του πρωτεύοντος οδικού δικτύου ως προς τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά από το υπόλοιπο δίκτυο της Περιφέρειας.

Το σημαντικότερο χωροταξικό χαρακτηριστικό του ΒΟΑΚ είναι ότι το βόρειο τμήμα του θεσμοθετημένου διευρωπαϊκού δικτύου χερσαίων μεταφορών συμβαδίζει με τον χερσαίο βόρειο άξονα ανάπτυξης εθνικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, με άκρα την Σητεία προς τα ανατολικά και το Καστέλι προς τα δυτικά (σ.21).

Συνεπώς, η υλοποίηση του ΒΟΑΚ θα συνεισφέρει στην βέλτιστη συμμετοχή στις εμπορευματικές μεταφορές, την λειτουργική σύνδεση της Περιφέρειας Κρήτης με τους

διεθνείς διαδρόμους θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας (σ.19).

Ειδικότερες προβλέψεις του Χωροταξικού για τον ΒΟΑΚ με τις οποίες συμβαδίζουν οι προβλέψεις της πρότασης που έχει κατατεθεί αποτελούν τα εξής :

« ... Για όλες τις νέες οδικές συνδέσεις, οποιασδήποτε λειτουργικής κατηγορίας, λαμβάνεται μέριμνα ώστε οι χαράξεις τους να βρίσκονται σε αρκετή απόσταση από τις παραλιακές ζώνες, η σύνδεση με τις οποίες προτείνεται συστηματικά να γίνεται με εγκάρσιο συλλεκτήριο δίκτυο, όπως άλλωστε προβλέπεται και στην Οδηγία για τον παράκτιο χώρο.

Ειδικότερα, όσον αφορά στη λειτουργική κατηγορία του διευρωπαϊκού και διαπεριφερειακού οδικού δικτύου, επιδιώκεται:

Επί ολοκλήρωση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) από Καστέλι Κισσάμου έως Σητεία (με την παράκαμψη της προς Πετρά), με την κατάλληλη διατομή ανά οδικό τμήμα, δηλαδή τετράιχνη διατομή με μεσαία διαχωριστική νησίδα, εκτός των ορεινών και των καταληκτικών τμημάτων που διατηρούνται με βελτιωμένη χάραξη, σε δίιχνη διατομή και με ΛΕΑ, ... » (σ. 52) και (αρ. 14) .

Η υλοποίηση του ΒΟΑΚ θα αποτελέσει μια σημαντική υποδομή που εξασφαλίζει ποιοτική πρόσβαση σε αστικά κέντρα, σε σημεία ενδιαφέροντος τουριστικά, αρχαιολογικά κλπ. και ανήκει σε εκείνες τις υποδομές που σκοπό έχουν να υποστηρίξουν τη νέα σχέση συνεργασίας πόλεων και υπαίθρου και να καταστήσουν το χώρο συνολικά ελκυστικό, με άξονες αναφοράς την έρευνα και τεχνολογία, τον πολιτισμό, την παραγωγή και την πιστοποίηση γεωργοπεριβαλλοντικών προϊόντων , το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και τον ποιοτικό τουρισμό. (σ. 22).

Στη φάση σχεδιασμού του έργου πραγματοποιήθηκε **Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης** (ΕΑΑΤ - Παράρτημα ΙΙ της ΜΠΕ). Στην εν λόγω ΕΑΑΤ επισημάνθηκαν περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κατά μήκος της προτεινόμενης χάραξης και υποδείχθηκαν οι απαραίτητες τροποποιήσεις, ενώ επίσης προτάθηκαν όροι και προϋποθέσεις για την εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών.

Για μήκος 800 m το υπό μελέτη έργο της παράκαμψης Ηρακλείου διέρχεται εντός των ορίων του Καταφυγίου Άγριας Ζωής Αλμυρού Ποταμού – Κέρης (Κ705).

Δάση, δασικές και τυχόν αναδασωτέες εκτάσεις:

- Για την ΠΕ Χανίων έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 18114/06-12-2018 απόφαση της Συντονίστριας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης απόφαση για τη «Μερική κύρωση δασικού χάρτη προ Καποδιστριακών ΟΤΑ Κουνουπιδιανών, Μουρνιών, Νέας Κυδωνίας, Νεροκούρου, Περιβολίων, Σούδας, Χανίων και Γαύδου της Περιφερειακής Ενότητας Χανίων (άρθρο 17 του ν. 3889/2010)» (ΦΕΚ 521/Δ/2018).

- Για την ΠΕ Ρεθύμνου δεν έχουν εκδοθεί κυρωμένοι δασικοί χάρτες. Αντιθέτως, είναι διαθέσιμοι οι αναρτημένοι δασικοί χάρτες του ΓΕΩΤΕΕ.

- Για την ΠΕ Ηρακλείου έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 10330/22-12-2017 απόφαση της Συντονίστριας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης απόφαση για τη «Μερική κύρωση δασικού χάρτη προ Καποδιστριακού ΟΤΑ Ηρακλείου, Δήμου Ηρακλείου, Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου (άρθρο 17 του ν. 3889/2010)» (ΦΕΚ 8/Δ/2018).

Έτσι, σύμφωνα με τα ανωτέρω οι δασικοί χάρτες για τις περιοχές ανάπτυξης των υπό μελέτη παρακάμψεων παρουσιάζονται ακολούθως.

- Η χάραξη της εξεταζόμενης παράκαμψης Χανίων διέρχεται από εκτάσεις που δεν διέπονται από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας. Παρ' όλα αυτά, εντός της περιοχής μελέτης συναντώνται δασικές εν γένει εκτάσεις των Παρ. 1,2,3,4 ΚΑΙ 5 Άρθρου 3 Ν998/79 όπως ίσχυε, σε ποσοστό 1,2%.

- Η χάραξη της εξεταζόμενης παράκαμψης Ρεθύμνου, σύμφωνα με τους αναρτημένους δασικούς χάρτες του ΓΕΩΤΕΕ, διέρχεται τόσο από δασικές εν γένει εκτάσεις των Παρ. 1, 2, 3, 4 και 5 του Άρθρου 3 Ν998/79 όπως ίσχυε, όσο και από εκτάσεις που δεν διέπονται από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας, με την περιοχή μελέτης ειδικότερα να καλύπτεται κατά 31,6% από δασικές εκτάσεις
- Η χάραξη της εξεταζόμενης παράκαμψης Ηρακλείου δεν διέρχεται από δασικές εν γένει εκτάσεις των Παρ. 1, 2, 3, 4 και 5 του Άρθρου 3 Ν. 998/79 όπως ίσχυε. Η περιοχή μελέτης καλύπτεται από εκτάσεις που δεν διέπονται από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας.

Γ. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ:

| α/α | ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ (ΦΕΚ) | ΤΙΤΛΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ |
|-----|--|--|
| 1 | Νόμος 3852/2010 (Φ.Ε.Κ. 87 Α'/7-6-2010) | «Νέα αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης». |
| 2 | Απόφαση της Συντονίστριας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης 1218/2021 (ΦΕΚ 762 Β'/26-2-2021) | «Έγκριση τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας Κρήτης». |
| 3 | ΚΥΑ 37111/2021/26-09-2003 (ΦΕΚ 1391/Β'/29-09-03) | «Περί καθορισμού τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής κοινού κατά τη διαδικασία Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων των έργων και δραστηριοτήτων...». |
| 4 | Νόμος 4685/2020 (ΦΕΚ 92/Α/2020), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. | Εκσυγχρονισμός περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις. |
| 5 | Νόμος 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α'/1986), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. | Προστασία του περιβάλλοντος. |
| 6 | Νόμος 4014/2011 (ΦΕΚ 209 Α'/2011), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. | Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος». |
| 7 | Υ.Α. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/17185/1069 (ΦΕΚ 841/Β/24-02-2022) | Τροποποίηση και κωδικοποίηση της υπό στοιχεία ΔΙΠΑ/οικ.37674/27-7-2016 υπουργικής απόφασης «Τροποποίηση και κωδικοποίηση της υπουργικής απόφασης 1958/2012 - Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4014/21.9.2011 (Α' 209), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει» |
| 8 | Νόμος 3937/2011 (ΦΕΚ 60 Α'/2011), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. | Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις. |
| 9 | Υ.Α. 170225/27-1-2014 (ΦΕΚ 135 Β'/2014) | Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων Κατηγορίας Α της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αρ. 1958/2012 (Β'21) όπως ισχύει, σύμφωνα |

| α/α | ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ (ΦΕΚ) | ΤΙΤΛΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ |
|-----|--|--|
| | | με το άρθρο 11 του ν. 4014/2011 (Α΄209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας. |
| 10 | Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΓρΕΓΥ/41397/335 (ΦΕΚ Β΄ 2687/06.07.2018). | «Έγκριση του Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας Λεκανών Απορροής ποταμών του Υδατικού Διαμερισματος Κρήτης (ΕΛ13) και της αντίστοιχης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων». |
| 11 | ΚΥΑ 211773/2012 (Β΄ 1367) | Καθορισμός Δεικτών Αξιολόγησης και Ανωτάτων Επιτρεπομένων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχεται από τη λειτουργία συγκοινωνιακών έργων. |
| 12 | ΚΥΑ 37393/2028/29-3-2003 (Β΄ 1418) | Μέτρα και όροι για τις εκπομπές θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους, όπως ισχύει. |
| 13 | (Έγκριση: ΦΕΚ 558/Δ/1988) (Τροπ.: ΦΕΚ 620/Δ/1992) (Τροπ.: ΦΕΚ 408/Δ/1993) (Τροπ.: ΦΕΚ 280/Δ/1994) | Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Χανίων και της Κοινότητας Σούδας και τμημάτων των Δήμων Μουρνιών, Νέας Κυδωνίας και των Κοινοτήτων Νεροκούρου, Περιβολίων Βαμβακόπουλου και του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων (Ν. Χανίων) |
| 14 | ΦΕΚ 453/Δ/1986 | Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ρεθύμνου (Ν. Ρεθύμνης) |
| 15 | ΦΕΚ 348/ΑΑΠ/2013 | Επέκταση και αναθεώρηση του εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Ρεθύμνης στα όρια της Δ.Ε. Ρεθύμνου Δήμου Ρεθύμνου |
| 16 | Έγκριση ΦΕΚ 458/Δ/1988 & ΦΕΚ 818/Δ/1992., τροπ. 118/Δ/2005 | ΓΠΣ του οικισμού Ηρακλείου και του Δήμου Ηρακλείου, του οικισμού Νέας Αλικαρνασσού και των οικισμών Γαζίου και Αγίας Μαρίνας της κοινότητας Γαζίου (Ν. Ηρακλείου). |
| 17 | ΦΕΚ 268/Δ/2004 | ΓΠΣ του οικισμού Γιοφυράκια. |
| 18 | ΦΕΚ 122/ΑΑΠ/2009, τροπ. ΦΕΚ.486/ΑΑΠ/2009, διορθωτική απόφαση ΦΕΚ 371/ΑΑΠ/2010. | Επέκταση ΓΠΣ και Αναθεώρηση Εγκεκριμένου ΓΠΣ Δήμου Νέας Αλικαρνασσού Νομού Ηρακλείου. |
| 19 | ΦΕΚ 60/ΑΑΠ/2010, τροπ. ΦΕΚ 568/ΑΑΠ/2010 | Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π Δήμου Γουβών Νομού Ηρακλείου. |
| 20 | Εγκύκλιος Ειδικής Γραμματείας Υδάτων με αρ. πρωτ. οικ. 101408/5-8-2015 (ΑΔΑ: 7Ν7Ε465ΦΘΗ-ΣΨΣ) | Διευκρινίσεις-επεξηγήσεις ως προς την εξέταση των προγραμματιζόμενων έργων, από τα εγκεκριμένα Σχέδια Διαχείρισης των Υδατικών Διαμερισμάτων της χώρας, για τυχόν επιπτώσεις στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων των υδατικών συστημάτων. |

Δ. ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΥ:

Για τις ανάγκες της παρούσας γνωμοδότησης πραγματοποιήθηκε αυτοψία στις 12 Αυγούστου 2022.

Ε. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ:

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της υπηρεσίας μας, όπως αυτές αναφέρθηκαν πιο πάνω (σημείο Β του παρόντος, σχετ. 2) και κατόπιν σχετικού αιτήματος της περιβαλλοντικής αρχής για το έργο του σημείου Α του παρόντος, η γνωμοδότησή μας επί του φακέλου Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων έχει ως εξής:

Ε.1 Για να διασφαλιστεί η προστασία του περιβάλλοντος κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου, λόγω των ιδιοτήτων του, της έκτασης που διασχίζει και καλύπτει, της πληθώρας και του μεγέθους των τεχνικών και υποστηρικτικών έργων που απαιτούνται, **απαιτείται η εκπόνηση Τεχνικών Περιβαλλοντικών Μελετών (ΤΕ.ΠΕ.Μ.) και ενδεχομένως επιμέρους Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τροποποίηση των αρχικών περιβαλλοντικών όρων, αλλά και άλλων υποστηρικτικών Μελετών** (γεωλογική και γεωτεχνική μελέτη για τις κλίσεις των πρανών των ορυγμάτων μεγάλου ύψους, ηλεκτρομηχανολογική μελέτη, φυτοτεχνικές μελέτες κ.ά.) οι οποίες θα βασίζονται στον τελικό σχεδιασμό του έργου κατά τμήματα και στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του, έτσι ώστε να εξειδικευτούν οι ανάγκες αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να τεθούν οι προσηκόντες όροι και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.

Η ΤΕ.ΠΕ.Μ. πρέπει να **εξειδικεύσει όλα τα στοιχεία για τις υποστηρικτικές εγκαταστάσεις κατασκευής του έργου, καθώς και επιπλέον χαρακτηριστικά του έργου με σκοπό την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος, ήτοι:**

- Τις ακριβείς θέσεις και εκτάσεις των εργοταξίων. Σε κάθε περίπτωση τα εργοτάξια πρέπει να χωροθετηθούν εκτός δασών και δασικών εκτάσεων, ρεμάτων και άλλων ευαίσθητων οικοσυστημάτων. Σε περίπτωση που απαιτηθεί κοπή δέντρων της ιθαγενούς χλωρίδας, θα πρέπει να προηγηθεί συνεννόηση με την αρμόδια Διεύθυνση Δασών, και να εξεταστεί η δυνατότητα διατήρησης, μεταφοράς και μεταφύτευσης των δέντρων αυτών σε άλλες θέσεις στο ίδιο έργο ή σε άλλα έργα της περιοχής μελέτης (ανταποδοτικό μέτρο προστασίας του περιβάλλοντος).
- Τις κατάλληλες θέσεις όπου θα αποτίθενται προσωρινά τα υλικά εκσκαφών προς αξιοποίηση στο ίδιο έργο, αποκλειστικά εντός της ζώνης κατάληψής του.
- Εάν για την επιτόπου αξιοποίηση των υλικών από τις εκσκαφές του έργου, χρησιμοποιηθεί προσωρινός μετακινούμενος σπαστήρας, αυτός θα πρέπει να διαθέτει πλήρες σύστημα συγκράτησης εκπομπών σκόνης, με εκνεφωτές ύδατος σε όλα τα κρίσιμα σημεία και κάλυψη όλων των μεταφορικών ταινιών.
- Εκτίμηση της ποσότητας υλικών εκσκαφής που δεν δύνανται να χρησιμοποιηθούν στο ίδιο έργο, καθώς και τον τρόπο διαχείρισης αυτών, βάσει της Εγκυκλίου του ΥΠΕΝ με αριθμό οικ. 4834/25-1-2013 περί «Διαχείρισης περίσσειας υλικών εκσκαφών που προέρχονται από δημόσια έργα - Διευκρινίσεις επί των απαιτήσεων της ΚΥΑ 36259/1757/Ε103/2010 (ΦΕΚ 1312 Β)».
- Εκτίμηση της ποσότητας των υλικών καθαιρέσεων, καθώς και αποξηλωθέντων ασφαλτικών, και σαφή πρόβλεψη για τη μεταφορά και παράδοσή τους σε συγκεκριμένο αδειοδοτημένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης Αποβλήτων Εκσκαφών, Κατασκευών και Κατεδαφίσεων (ΑΕΚΚ), καθώς και σε σύστημα διαχείρισης επικινδύνων αποβλήτων, αντίστοιχα.
- Στοιχεία για τη διασφάλιση και την προσωρινή απόθεση των φυτικών γαιών, που θα χρησιμοποιηθούν στην αποκατάσταση των χώρων των εργοταξίων, την πλήρωση των

επιφανειών που θα φυτευτούν κατά μήκος της οδού, καθώς και στη διαμόρφωση των πρανών των ορυγμάτων και των επιχωμάτων.

- Οι Κάτω Διαβάσεις μπορούν να χρησιμεύσουν και ως περάσματα για την πανίδα, **πλην όμως στην ΤΕ.ΠΕ.Μ. να εξεταστεί και η δημιουργία επιπλέον περασμάτων για την πανίδα**, ειδικά σε σημεία πλησίον των τεχνικών έργων, όπου αναμένεται να συγκεντρώνονται ζώα, λόγω της συγκέντρωσης νερού.

Ε.2. Ένα από τα βασικά προβλήματα προς αντιμετώπιση από την Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΤΕ.ΠΕ.Μ.) είναι η διαχείριση του πλεονάσματος υλικών προς απόθεση, που υπολογίστηκαν σε 500.000 m³. Επιπλέον, οι προκύπτουσες ποσότητες εκσκαφών ορυγμάτων και κατασκευής επιχωμάτων, σύμφωνα με στοιχεία από την Οριστική Μελέτη Οδοποιίας Κύριας οδού, Ισόπεδων/Ανισόπεδων Κόμβων και Παράπλευρου Δικτύου (Απρίλιος 2020) θα είναι:

Για επιχώσεις:

..... 84.200 m³

Από εκσκαφές:

..... 105.000 m³

Από εκσκαφές ακατάλληλων φυτικών:

.....32.800 m³

Για επενδύσεις πρανών με φυτική γη και πλήρωση νησίδων:

.....13.200 m³

Υλικά καθαιρέσεων (μάντρες, σκυροδέματα, τοίχοι, κλπ):

..... 3.400 m³

Περίσσεια υλικών προς απόθεση 105.000+32.800-84.200-13.200=
.....40.400 m³

Στην ΜΠΕ (Κεφάλαιο 6.5.2) αναφέρεται ότι περιοχές για την απόθεση των πλεοναζόντων υλικών μπορούν να αναζητηθούν κατά προτεραιότητα σε χώρους παλαιών, ανενεργών λατομείων, λαμβάνοντας υπόψη το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τους τοπικούς περιορισμούς. Επίσης, υπό προϋποθέσεις, ως αποθεσιοθάλαμοι θα μπορούσαν να λειτουργήσουν και αποκομμένα τμήματα της υφιστάμενης οδού από τη νέα χάραξη, τα οποία θα εγκαταλειφθούν.

Ενδεικτικά, στο τμήμα Σούδα – Σκαλέτα, στην ευρύτερη περιοχή του έργου, σημειώνονται ενδεικτικά, επτά πιθανές θέσεις για διερεύνηση. Όλες αυτές οι θέσεις αφορούν παλαιά ανενεργά λατομεία.

Στο τμήμα Σκαλέτα – Λινοπεράματα, στην ευρύτερη περιοχή του έργου, σημειώνονται ενδεικτικά, πέντε πιθανές θέσεις για διερεύνηση. Η πρώτη θέση (1) βόρεια του ενεργού λατομείου στον Πρίνο. Δύο θέσεις (2, 3) στην ευρύτερη περιοχή μεταξύ Σίσης – Φόδελε, όπου η πρώτη αφορά σε πιθανό αποθεσιοθάλαμο της υφιστάμενης οδού (2) και η δεύτερη (3) στο ΧΥΤΑ Πέρα Γαληνών Ηρακλείου Κρήτης, στον οποίο πιθανά να είναι εφικτή η απόθεση υλικών εκσκαφών υπό προϋποθέσεις. Δύο θέσεις (4, 5) στην ευρύτερη περιοχή της λατομικής ζώνης Δαμάστας, σε ανενεργούς χώρους παλαιότερων απολήψεων.

Όμως οι ίδιες ακριβώς θέσεις είχαν προταθεί και στην ΜΠΕ του έργου «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): Τμήμα Χανιά - Ηράκλειο» (ΜΠΕ του εν λόγω έργου, κεφάλαιο 6.2.7).

Επιπροσθέτως, στην Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του τμήματος Χανιά – Ηράκλειο του ΒΟΑΚ έχει τεθεί ως όρος *“Να μην λειτουργήσουν οι δύο αποθεσιοθάλαμοι στο τμήμα Σκαλέτα – Λινοπεράματα, στη θέση (1) βόρεια του ενεργού λατομείου στον Πρίνο και στις προτεινόμενες θέσεις στην ευρύτερη περιοχή της Δαμάστας, διότι θίγουν άμεσα τη δολίνη «Βουλισμένο Αλώνι» και το σπήλαιο*

«Αρκαλόσπηλιος», και έμμεσα, λόγω οπτικής επαφής, τα ιερά κορυφής που βρίσκονται Ν. και Δ. των ως άνω περιοχών» (όρος 7.viii, Απόφαση με αρ. πρωτ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/68871/4536/20-7-2022).

Όπως και στο με αρ. πρωτ. 366030/3-12-2021 έγγραφό μας (σχετικό 4) αναφέρεται, η θέση 2 μεταξύ Σισσών και Φόδελε αφορά παλαιό αποθεσιοθάλαμο του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, που φαίνεται να είναι ήδη κορεσμένος.

Ε.3. Οι επιφάνειες προς διαμόρφωση και αποκατάσταση με φυτεύσεις και η σχετική μελέτη για την εγκατάσταση και τη μεταφροντίδα των φυτεύσεων να συμπεριληφθούν σε ΤΕ.ΠΕ.Μ. (με τη σχετική φυτοτεχνική μελέτη).

Να επιλεγούν για όλες τις αποκαταστάσεις με φυτεύσεις κατάλληλα είδη της τοπικής χλωρίδας, τα οποία δεν θα έχουν υψηλές απαιτήσεις σε νερό άρδευσης, και θα έχουν κατά το δυνατόν και λειτουργικό ρόλο για μείωση της διάχυσης του θορύβου των οχημάτων και τη συγκράτηση της σκόνης και των αέριων ρύπων, καθώς και για τη μείωση των οχλήσεων από τα φώτα των οχημάτων.

- Η αποκατάσταση των επιφανειών με φυτεύσεις να γίνει αμέσως μετά την ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής των κυρίως έργων, έτσι ώστε σε αυτές να μην εγκατασταθούν εισβλητικά ξενικά είδη χλωρίδας, που ενοχλούν διαταραγμένες επιφάνειες «πιέζοντας» τη φυσική βλάστηση, όπως είναι τα *Ailanthus altissima* (αιιλανθος η υψηλοτάτη, βρωμόδεντρο), *Nicotiana glauca* (νικοτινιανή ή γλαυκή ή αγριοκαπνός), *Ricinus communis* (ρίκινος ο κοινός) κ.ά.

Ε.4. Πρόσθετες ΤΕ.ΠΕ.Μ. απαιτούνται για:

α) Την εξέταση της επάρκειας παροχέτευσης των υδάτων σε όλα τα μικρά ρέματα με τα οποία διασταυρώνονται οι παρακάμψεις του ΒΟΑΚ.

β) Την απορροή των ομβρίων στις Κάτω Διαβάσεις,

έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν προβλήματα πλημμυρισμού που παρατηρούνται σε σημεία των υφιστάμενων τμημάτων του ΒΟΑΚ.

και γ) Για την κατασκευή, βελτίωση και συντήρηση του παράπλευρου οδικού δικτύου στα επικίνδυνα σημεία που έχουν εντοπισθεί (σημεία διαβάσεων για την πρόσβαση σε παρόδιες ιδιοκτησίες, σημεία υφιστάμενων εισόδων – εξόδων στον ΒΟΑΚ, για τα οποία η ΜΠΕ δεν αναφέρει άλλα στοιχεία).

Ε.5. Απαγορεύεται η κίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων εκτός οδικού δικτύου, σε οικολογικά ευαίσθητες εκτάσεις, όπως ενδεικτικά, ρέματα και ρυάκια, δάση, λιβάδια, βοσκότοποι και οικότοποι προτεραιότητας της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, καθώς και σε μονοπάτια που βρίσκονται σε τέτοιες περιοχές (άρθρο 13 του Νόμου 3937/2011 περί προστασίας της βιοποικιλότητας). Για τη μετακίνηση / μεταφορά των μηχανημάτων έργων να χρησιμοποιείται αποκλειστικά το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

Ε.6. Να τεθεί και για το εξεταζόμενο όρος αντίστοιχος με τον όρο 6 της ΑΕΠΟ του ΒΟΑΚ με αρ. πρωτ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/68871/4536/20-7-2022: «Μετά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης και σε κάθε περίπτωση προ τριμήνου από ενάρξεως της φάσης/περιόδου κατασκευών, ο φορέας κατασκευής - λειτουργίας - συντήρησης του έργου (παραχωρησιούχος) οφείλει να διαθέτει “Μονάδα Περιβάλλοντος” (είτε να συστήσει οργανωτική μονάδα είτε να ορίσει στέλεχος είτε να συμβληθεί με ειδικό και κατάλληλο εξωτερικό επιστημονικό φορέα), με την απαραίτητη επιστημονική

στελέχωση και υλικοτεχνική υποδομή καθώς και τις αναγκαίες αρμοδιότητες και πόρους (για τις δύο πρώτες επιλογές), ώστε εκπληρώνονται οι κάτωθι υποχρεώσεις (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) τόσο κατά την κατασκευή όσο και τη λειτουργία του έργου [...]».

Ε.7. Για τη βελτίωση του αστικού / ανθρωπογενούς περιβάλλοντος είναι σημαντικό να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργικότητα των κόμβων, οπότε στο πλαίσιο αυτό προτείνουμε:

Για το Τμήμα παράκαμψης Χανίων:

• Ανισόπεδος Κόμβος Βαμβακόπουλου περί της Χ.Θ. 0+990:

Να εξεταστεί η δυνατότητα αντικατάστασης των τετρασκελών κόμβων (τυπικών διασταυρώσεων με νησίδες) εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ, με κυκλικούς κόμβους, ώστε να αποφευχθεί η φωτεινή σηματοδότηση (πρόταση ΟΑΚ, έγγραφο με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).

• Ανισόπεδος Κόμβος Μουρνιών περί της Χ.Θ. 3+220:

Να εξεταστεί η δυνατότητα αντικατάστασης του σχηματιζόμενου τετρασκελούς κόμβου (τυπικής διασταύρωσης με νησίδες), με κυκλικό κόμβο, ώστε να αποφευχθεί η φωτεινή σηματοδότηση (πρόταση ΟΑΚ, έγγραφο αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).

• Ανισόπεδος Κόμβος Σούδας περί της Χ.Θ. 7+750:

- Η προτεινόμενη εναλλακτική Α1 δημιουργεί ασφαλέστερες συνθήκες κυκλοφορίας μέσω της εκτροπής της νότιας οδού και της δημιουργίας κυκλικού κόμβου στη συμβολή της με το δρόμο προς ΒΙΟ.ΠΑ., σε σχέση με την εναλλακτική Α2 (πρόταση ΟΑΚ, έγγραφο με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).

- Και στο συγκεκριμένο κόμβο, προτείνουμε να εξεταστεί η αντικατάσταση των φωτεινών σηματοδοτών με κυκλικό κόμβο.

- Να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα απορροής των ομβρίων στους κλάδους και την συνδετήρια οδό του Α/Κ Σούδας, για την αποφυγή της συσσώρευσης υδάτων στο κατάστρωμα της οδού (ΟΑΚ, έγγραφο με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).

- **Να προβλεφθεί στην παρούσα φάση του σχεδιασμού, και να εφαρμοστεί η σύνδεση Σούδας – αεροδρομίου Χανίων.**

Για το Τμήμα παράκαμψης Ρεθύμνου:

• Ανισόπεδος Κόμβος Ατσιπόπουλου περί της Χ.Θ. 55+155: Συμφωνούμε με την προτεινόμενη λύση της ΜΠΕ.

• Ανισόπεδος Κόμβος Τυμπακίου (Σπηλίου) περί της Χ.Θ. 57+330: Να εξεταστεί η αντικατάσταση του υφιστάμενου κόμβου από κυκλικούς κόμβους.

• Ανισόπεδος Κόμβος Αμαρίου περί της Χ.Θ. 61+980: Να εξεταστεί εάν ο κόμβος τύπου «Τ» μπορεί να αντικατασταθεί από κυκλικό κόμβο (πρόταση ΟΑΚ, έγγραφο με αρ. πρωτ. με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).

• Με την Απόφασή της υπ' αριθμ. 45/2022, η Επιτροπή Περιβάλλοντος Κρήτης γνωμοδότησε θετικά για τους Περιβαλλοντικούς όρους της ΜΠΕ του έργου «Νότια Παράκαμψη Ρεθύμνου στο Δήμο Ρεθύμνης στην Π.Ε. Ρεθύμνου», με φορέα έργου τον ΟΑΚ ΑΕ, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο αριθμ. πρωτ. 236518/05-08-2022 έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ

Ρεθύμνου της Υπηρεσία μας, και σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο σκεπτικό της εν λόγω απόφασης.

Ο Δήμος Ρεθύμνου, με το με αρ. πρωτ. 29301/26-8-2022 έγγραφό του διατυπώνει συγκεκριμένες προτάσεις για ουσιαστική αναβάθμιση της υφιστάμενης παράκαμψης ΒΟΑΚ περιμετρικά της πόλης του Ρεθύμνου (Κόμβος Ατσιποπούλου – Αμαρίου μήκους 6,9 km), οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό των κόμβων αυτών και στη σύνδεση του ΒΟΑΚ με την προαναφερθείσα νότια παράκαμψη του Ρεθύμνου.

Για το Τμήμα παράκαμψης Ηρακλείου:

- **Ανισόπεδος Κόμβος Λινοπεραμάτων περί της Χ.Θ. 120+425:** Να εξεταστεί η δυνατότητα αντικατάστασης των ισόπεδων κόμβων (μορφής σταυρού) εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ, με κυκλικούς κόμβους ώστε να αποφευχθεί η φωτεινή σηματοδότηση (πρόταση ΟΑΚ, έγγραφο με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).
- **Ανισόπεδος Κόμβος Γαζίου περί της Χ.Θ. 122+600:** Συμφωνούμε με την προτεινόμενη λύση που αναφέρεται στην ΜΠΕ.
- **Ανισόπεδος Κόμβος ΠΑΓΝΗ Χ.Θ. 124+500:** Συμφωνούμε με τη διαμόρφωση που προτείνεται στην ΜΠΕ.
- **Ανισόπεδος Κόμβος Μεσσαράς (Γιοφύρου) περί της Χ.Θ. 127+000:** Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις της εναλλακτικής λύσης Α θεωρούνται θετικές, με την παρατήρηση της εξέτασης των νοτιότερων συμβολών της Ε.Ο. 97 με τις οδούς Ευαρέστου και Αγίου Μεθοδίου οι οποίες συνδέουν την εν λόγω περιοχή του Α/Κ Γιοφύρου με το Βιοτεχνικό Πάρκο της Φοινικιάς και την ενδοχώρα, σημειώνοντας υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και αδυναμία σύνδεσης στην προτεινόμενη λύση. Η αναμόρφωση του συνδετήριου δρόμου Μεν. Παρλαμά σε συνδυασμό με τον κυκλοφοριακό ανασχεδιασμό της εισόδου - εξόδου των δρόμων Ευαρέστου και Αγίου Μεθοδίου θα αποσυμφορήσει τη σοβαρή κυκλοφοριακή δυσλειτουργία που παρατηρείται σε ώρες αιχμής σε σχέση με την λειτουργία του Α/Κ της Μεσσαράς (πρόταση ΟΑΚ, έγγραφο με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022).
- **Κόμβος Φοινικιάς περί της Χ.Θ. 127+800:** Διαφωνούμε με την κατάργηση του κόμβου Φοινικιάς. Η κατάργηση του κόμβου αυτού θα δημιουργήσει προβλήματα προσβασιμότητας στις περιοχές που εξυπηρετεί, οπότε είναι επιβεβλημένη η εξασφάλιση κατάλληλης σύνδεσης με τον ΒΟΑΚ. Σύμφωνα με τον ΟΑΚ (έγγραφο με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022) βέλτιστη λύση μάλλον, αποτελεί ο συνδυασμός αναβάθμισης του Α/Κ Μεσσαράς, η μελέτη παράπλευρου δικτύου σύνδεσης με γεφύρωση του ποταμού Γιοφύρο προς τα ανατολικά από τον Α/Κ Μεσσαράς και κατασκευή Η/Κ στην Φοινικιά επί του ΒΟΑΚ μόνο προς τα Ανατολικά με σκοπό να αποφορτίσει την κυκλοφορία στον ήδη βεβαρυσμένο Α/Κ Μεσσαράς.

Το κόστος επίλυσης των όποιων προβλημάτων προσβασιμότητας προκύψουν από την κατάργηση του κόμβου Φοινικιάς θα πρέπει να καλυφθεί από το έργο των παρακάμψεων του ΒΟΑΚ.

- **Ανισόπεδος Κόμβος Παπαναστασίου (Κνωσσού) περί της Χ.Θ. 130+500:**

Συμφωνούμε με την πρόταση του ΟΑΚ, που αναφέρεται στο έγγραφό του με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022: Ο ανισόπεδος ημικόμβος Παπαναστασίου να αναβαθμιστεί με την προσθήκη κυκλικού -ελλειψοειδούς κόμβου στην συμβολή των οδών Σκορδαλού και Κνωσσού και την διαπλάτυνση της λεωφόρου Κνωσσού σε 3+3 λωρίδες, καθώς αποτελεί την σημαντικότερη πύλη εισόδου της πόλης και σε ώρες

αιχμής της κυκλοφορίας δημιουργούνται ουρές αναμονής κυρίως στην λεωφόρο Κνωσσού, αλλά και στην οδό Σκορδαλού.

- **Ανισόπεδος Κόμβος Κατσαμπά περί της Χ.Θ. 132+600:**

Να εξεταστεί η δυνατότητα κατασκευής κυκλικών κόμβων βόρεια και νότια στη σύνδεση με τη λεωφόρο Καζαντζίδη, έτσι ώστε να αποφευχθεί η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών.

- **Ανισόπεδος Κόμβος Αεροδρομίου περί της Χ.Θ. 133+900:**

Να σχεδιαστεί και να εφαρμοστεί σύνδεση του κόμβου αεροδρομίου με τη ΒΙ.ΠΕ. Ηρακλείου και τους γειτονικούς οικισμούς που βρίσκονται νότια – νοτιοδυτικά της ΒΙ.ΠΕ.

- **Ανισόπεδος Κόμβος Καρτερού περί της Χ.Θ. 137+800:**

Προτείνονται δύο εναλλακτικές λύσεις, χωρίς να εξετάζεται η μελέτη του ΟΑΚ για αναβάθμιση του υφιστάμενου Α/Κ, που είχε αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά ΟΑΚ μελέτη αναβάθμισης του υφιστάμενου Α/Κ με την απόφαση ΥΠΕΝ / ΔΙΠΑ/ 64524 / 2077 / 29-09-2018. Η προτεινόμενη λύση του ΟΑΚ, που αποτυπώνεται στο παρακάτω σχέδιο, εξασφαλίζει την πρόσβαση προς τους οικισμούς της ενδοχώρας, χωρίς να απαιτείται η περιπορεία ~ 1km με την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά και με τις λύσεις που αναφέρονται στην ΜΠΕ.



Η λύση του ΟΑΚ για τον Α/Κ Καρτερού διαθέτει ΑΕΠΟ με Α.Π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ 64524/2077/27-9-2018 (ΑΔΑ: 69ΖΔ4653Π8-ΓΛΩ και έχει εγκριθεί με το υπ. αρ. 5/2020 Πρακτικό του Δ.Σ. του ΟΑΚ - θέμα 7ο που έλαβε Α.Π. 6251/5-6-2020 (ΑΔΑ: Ψ0Θ80Ε5Ψ-09Δ).

- **Ανισόπεδος Κόμβος Ανώπολης:**

Να εξεταστεί νέα χωροθέτηση του ανισόπεδου κόμβου Ανώπολης, ώστε να διασφαλιστεί η βέλτιστη σύνδεση του ΒΟΑΚ με την κύρια οδό που οδηγεί στον οικισμό της Ανώπολης, αλλά και με τους οικισμούς Κάτω Βάθειας, Κοκκίνη Χάνι και Βαθειανό Κάμπο.

Σχετικά με τη χωροθέτηση του Α/Κ Ανώπολης υποβλήθηκε το με αρ. πρωτ. 254213/24-8-2022 έγγραφο της Ξενοδοχειακής Εταιρείας «ΚΝΟSSΟΣ ΜΠΙΤΣ Α.Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΗΤΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ», με το οποίο προτείνονται εναλλακτικές θέσεις χωροθέτησης του κόμβου, λόγω σχεδιαζόμενης επένδυσης από την εταιρεία στην προτεινόμενη θέση.

E.8. Με βάση τα αποτελέσματα των προσομοιώσεων θορύβου στη φάση λειτουργίας του έργου, αναμένονται υπερβάσεις των νομοθετημένων ορίων που θα επηρεάζουν την περιοχή πέριξ του αυτοκινητοδρόμου μόνο τοπικά, σε μεμονωμένες οικιστικές συγκεντρώσεις. Για την αντιμετώπιση του θορύβου αυτού η ΜΠΕ (Κεφάλαιο 10.10.2) προβλέπει ότι **σε επόμενη φάση, και μετά την οριστικοποίηση του σχεδιασμού του έργου**, θα απαιτηθεί η διερεύνηση τοποθέτησης ηχοπετασμάτων στις ακόλουθες θέσεις:

Παράκαμψη Χανίων:

Χ.Θ. 1+400 -1+500 αμφίπλευρα

Χ.Θ. 4+800-4+900 αμφίπλευρα

Χ.Θ. 7+200-7+400 δεξιά στο ρεύμα προς Ηράκλειο

Παράκαμψη Ρεθύμνου:

Χ.Θ. 55+400-55+600 αμφίπλευρα

Χ.Θ. 56+200-56+300 αριστερά στο ρεύμα προς Χανιά

Χ.Θ. 61+200-62+300 αμφίπλευρα

Παράκαμψη Ηρακλείου (αμφίπλευρα):

Χ.Θ. 122+400 έως 133+000

Χ.Θ. 136+800 έως 138+000

Χ.Θ. 140+800 -141+300

Χ.Θ. 141+200 έως 145+200

- Η οριστική διαστασιολόγηση (μήκος, ύψος, πυκνότητα) και η τελική επιλογή των υλικών και της μορφής των ηχοπετασμάτων αποτελεί αντικείμενο ειδικής οριστικής μελέτης (σύμφωνα με την ΚΥΑ οικ. 211773/2012).

- Τα ηχοπετάσματα να μην είναι διαφανή ή γυαλιστερά, καθώς αυξάνουν την πιθανότητα πρόσκρουσης πουλιών. Δεν θα πρέπει επίσης να βρίσκονται δένδρα και θάμνοι δίπλα στα ηχοπετάσματα διότι αυξάνουν την πιθανότητα πρόσκρουσης. Κατά θέσεις θα πρέπει να επιλέγεται ηχοπέτασμα ή φυτοφράκτης (Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία, http://files.ornithologiki.gr/docs/politiki/Poulia_Dromoi_final.pdf).

E.9. Ο φορέας λειτουργίας του έργου πρέπει να εφαρμόζει το Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης που αναφέρεται στη ΜΠΕ (ΜΠΕ, Κεφάλαιο 11), αφού το εξειδικεύσει και το καταρτίσει λεπτομερώς. Τονίζουμε ότι η περιβαλλοντική διαχείριση του έργου κατά τη λειτουργία του πρέπει να περιλαμβάνει και τον καθαρισμό των τάφρων ομβρίων, των τεχνικών, των Κάτω Διαβάσεων, των περασμάτων για την πανίδα και των θέσεων φύτευσης, από τα στερεά απορρίμματα.

E.10. Να εξεταστεί η πρόταση του ΟΑΚ, όπως διατυπώνεται στο έγγραφό του με αρ. πρωτ. οικ. 10970/22-8-2022 για κατασκευή άνω διαβάσεων ως Cut & Cover (C&C) διπλού κλάδου σε αντίστοιχα μήκη. Τα C&C, παρά το μεγαλύτερο κόστος τους, που σύμφωνα με τον ΟΑΚ εκτιμάται σε ~150 εκ. €, και τα κυκλοφοριακά προβλήματα κατά το στάδιο της κατασκευής τους, πλεονεκτούν ως προς τη σημαντική μείωση του θορύβου από την κυκλοφορία των οχημάτων, στη μείωση της φωτορρύπανσης κατά τη διάρκεια της νύχτας, αλλά και στην απόδοση σημαντικού δημόσιου χώρου πάνω από τα C&C σε διάφορες χρήσεις για την λειτουργία της πόλης, αλλά και του αυτοκινητοδρόμου έκτασης περί τα 130 στρέμματα. Προτεινόμενες θέσεις από τον ΟΑΚ για C&C είναι οι εξής:

| α/α | Χ.Θ. | Περιοχή | Τεχνικό | Μήκος (Ενδ. σε m) | Μέσο πλάτος απαλ/σης (m) | Επιφάνεια (στρ.) |
|-----|---------|-------------------|----------|----------------------|-----------------------------|---------------------|
| 1 | 126+500 | Εσταυρωμένος | - | 450 | 55 | 24,75 |
| 2 | 129+700 | Ούλαφ Πάλμε | 8Υ-ΑΔ-2 | 700 | 70 | 49,00 |
| 3 | 131+000 | Ανατ. Λ.Κνωσού 1 | - | 200 | 65 | 13,00 |
| 4 | 132+000 | Ανατ. Λ.Κνωσού 2, | - | 300 | 60 | 18,00 |
| 5 | 133+200 | Α.Δ. Αλικαρνασού | 8Υ-ΑΔ-4 | 300 | 50 | 15,00 |
| 6 | 135+000 | ΒΠΠΕ, Ανατολικά | - | 200 | 50 | 10,00 |
| | | | Σύνολα : | 2.150 | | 129,75 |

Οι παραπάνω θέσεις είναι σε περιοχές ορυγμάτων όπου ενδείκνυται υψομετρικά η κατασκευή C&C.

Παρόμοια πρόταση προς εξέταση έχει καταθέσει, με σχετικό έγγραφό της, και η παράταξη «ΣΥΝ.ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ» για υπογειοποίηση τμήματος ή τμημάτων της οδού από τον Γιόφυρο έως την Νέα Αλικαρνασσό, μήκους 3-4 km, και πλάτους περίπου 23 m , που θα εξασφαλίσει 70.000 – 92.000 m² στη ραχοκοκαλιά της πυκνοδομημένης πόλης του Ηρακλείου.

Ε.11. Πρόταση του ΟΑΚ και του Δήμου Χερσονήσου, με την οποία συμφωνούμε, είναι η βελτίωση της χάραξης του ΒΟΑΚ στην περιοχή του «Κακού Όρους» (Χ.Θ. 138+500 – Χ.Θ. 140+500), ώστε να αποκατασταθεί η ομοιογένεια των χαρακτηριστικών της χάραξης και στο τμήμα αυτό. Συγκεκριμένα, προτείνεται η παραλλαγή της χάραξης από Χ.Θ. 138+500 – Χ.Θ. 140+500 με την διάνοιξη μίας δίδυμης σήραγγας μήκους L≈600 m από την Χ.Θ. 139+000 – Χ.Θ. 139+600, όπως εμφανίζεται στην παρακάτω Εικόνα 9. Οι γεωλογικές συνθήκες και οι χρήσεις γης στην συγκεκριμένη περιοχή επιτρέπουν την εφαρμογή της πρότασης αυτής.

Ε.12. Η τελική χάραξη, όπως αυτή θα εγκριθεί, θα πρέπει να ενσωματωθεί στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εκπονούνται ή αναθεωρούνται ήδη σήμερα (π.χ. ΓΠΣ Μαλεβιζίου και ΓΠΣ Χανίων) και σε αυτά που θα εκπονηθούν ως Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια του Νόμου 4759/2020, όπως ισχύει (άρθρο 10, ΦΕΚ Α' 245/2020)

Επίσης στα εγκεκριμένα ΓΠΣ θα πρέπει κατά περίπτωση να προσαρμοστούν τα αναφερόμενα σε αυτά θέματα μεταφορικών υποδομών αλλά και για τις προβλεπόμενες χρήσεις.



Εικόνα 9: Η πρόταση του ΟΑΚ για δίδυμη σήραγγα στην περιοχή του «Κακού Όρους».

Στ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ:

| | |
|---|---|
| Α. Γνωμοδοτούμε θετικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας χωρίς την απαίτηση πρόσθετων όρων – προϋποθέσεων. | |
| Β. Γνωμοδοτούμε θετικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας με τους όρους – προϋποθέσεις που παρατίθενται στο σημείο Ε του παρόντος. | ✓ |
| Γ. Γνωμοδοτούμε αρνητικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας για τους συγκεκριμένους λόγους που παρατίθενται στο σημείο Δ του παρόντος. | |
| Δ. Δεν δυνάμεθα να γνωμοδοτήσουμε επί της διαβιβασθείσας Μ.Π.Ε., διότι διαπιστώνονται σε αυτήν ουσιώδεις ελλείψεις σε ό,τι αφορά το αντικείμενο αρμοδιότητας της υπηρεσίας μας, όπως αυτές (οι ελλείψεις) παρατίθενται στο σημείο 4 του παρόντος. | |
| Ε. Δεν δυνάμεθα να γνωμοδοτήσουμε επί της διαβιβασθείσας Μ.Π.Ε., διότι δεν εμπίπτει στο πεδίο των κατά Νόμο αρμοδιοτήτων της υπηρεσίας μας. | |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι κόμβοι κατά μήκος των εξεταζόμενων υφιστάμενων τμημάτων του ΒΟΑΚ είναι:

- Τμήμα παράκαμψης Χανίων:

• **Ανισόπεδος Κόμβος Βαμβακόπουλου περί της Χ.Θ. 0+990:**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|--|--|
| <p>Υφιστάμενος συμβατικός ρόμβος δύο διασταυρώσεων τύπου Ρ2Δ, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Οι κλάδοι του ΑΚ Βαμβακόπουλου συμβάλλουν στη Λεωφ. Καζαντζάκη σε 2 σημεία εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ. Η Λεωφ. Καζαντζάκη είναι 2 λωρίδων (1 λωρίδα ανά κατεύθυνση) και διασταυρώνει τον ΒΟΑΚ ανισόπεδα μέσω τεχνικού ΚΔ. Μεταξύ των 2 κόμβων υπάρχουν λωρίδες αριστερής στροφής προς τους κλάδους εισόδου στον ΒΟΑΚ.</p> | <p>Διατήρηση της υφιστάμενης μορφής του κόμβου, με δημιουργία λωρίδων επιτάχυνσης – επιβράδυνσης επί του ΒΟΑΚ, λωρίδες αναμονής για αριστερή στροφή και φωτεινή σηματοδότηση επί της Λεωφόρου Καζαντζάκη και οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.</p> <p>Η φωτεινή σηματοδότηση θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα των πολλαπλών σημείων εμπλοκής οχημάτων και θα συμβάλλει στην ασφαλέστερη κίνησή τους.</p> <p>Με τα προτεινόμενα έργα αναμορφώνονται οι λωρίδες επιβράδυνσης-επιτάχυνσης επί του ΒΟΑΚ, με πρόβλεψη μήκους λωρίδων 250m και μήκος taper 60m.</p> <p>Ο κόμβος βρίσκεται εντός πυκνοδομημένης περιοχής, άρα πρέπει να προβλεφθεί πεζοδρόμιο και στις δύο πλευρές της οδού Καζαντζάκη.</p> <p>Στάσεις λεωφορείου, εάν απαιτηθούν, μπορούν να τοποθετηθούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • για τη κατεύθυνση από Χανιά βόρεια του κόμβου, σε απόσταση περίπου 160m από τον άξονα του ΒΟΑΚ, όπου υπάρχει υφιστάμενο πλάτωμα. Σημειώνεται ότι μπορεί να χρειαστεί πρόσθετη απαλλοτρίωση. • για τη κατεύθυνση προς Χανιά βόρεια του κόμβου, σε απόσταση περίπου 130m από τον άξονα του ΒΟΑΚ, όπου υπάρχει υφιστάμενο πλάτωμα. Σημειώνεται ότι μπορεί να χρειαστεί πρόσθετη απαλλοτρίωση. |



• Ανισόπεδος Κόμβος Μουρνιών περί της Χ.Θ. 3+220:

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|--|
| <p>Ανισόπεδος κόμβος μορφής διαγώνιου μισού τετράφυλλου τριφυλλίου, τύπου Α1, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Αποτελείται από 2 ισόπεδους κόμβους (Βόρειος και Νότιος) στους οποίους καταλήγουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου από τον ΒΟΑΚ.</p> <p>Ο Βόρειος Κόμβος αναπτύσσεται επί της επαρχιακής οδού Χανίων – Μουρνιών (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα), είναι μορφής T και έχει αποκλειστική λωρίδα αριστερής στροφής στη κατεύθυνση από Χανιά προς το κλάδο εισόδου στον ΒΟΑΚ.</p> <p>Ο Νότιος κόμβος αναπτύσσεται στη συμβολή της επαρχιακής οδού Χανίων – Μουρνιών με την οδό Μεγίστης Λαύρας (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα), που συμβάλλουν στον Νότιο κόμβο υπό οξεία γωνία.</p> | <p>α) Εκτροπή του κλάδου προς τον οικισμό Μουρνιών, ώστε αυτός να διασταυρώνεται κάθετα με τον κύριο οδικό άξονα Χανιά – Νοσοκομείο. Μικρή μετατόπιση της συμβολής της τοπικής οδού ανατολικά της οδού Χανιά-Νοσοκομείου, ώστε η θέση να συμπίπτει με τη θέση συμβολής της οδού Χανιά-Νοσοκομείο και κλάδου προς οικισμό Μουρνιών. Στον σχηματιζόμενο τετρασκελή κόμβο η κίνηση να ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση.</p> <p>β) Κατάργηση του κλάδου εξόδου από Καστέλλι προς τον οικισμό Μουρνιών. Η κίνηση θα εξυπηρετείται μέσω των κόμβων που διαμορφώνονται.</p> <p>γ) Διαμόρφωση ως αδιέξοδου πεζόδρομου-οδού ήπιας κυκλοφορίας, πλάτους περί των 4m την υφιστάμενη οδό ανατολικά του νότιου κόμβου, προκειμένου να εξυπηρετείται η υφιστάμενη ιδιοκτησία.</p> <p>Βόρεια και νότια του ΒΟΑΚ, επί της οδού Χανίων -Νοσοκομείο,</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>διατηρείται η υφιστάμενη μορφή του κόμβου. Η κίνηση των οχημάτων να ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση, όπως και σήμερα.</p> <p>Προβλέπεται η αναμόρφωση των λωρίδων επιβράδυνσης και λωρίδων επιτάχυνσης επί του ΒΟΑΚ, με τη κατασκευή λωρίδων μήκους 250m και taper μήκους 60m.</p> <p>Στάσεις λεωφορείου, εάν απαιτηθούν, μπορούν να τοποθετηθούν σε απόσταση περίπου 350m βόρεια από τον άξονα του ΒΟΑΚ, επί της οδού Μουρνιών, όπου υπάρχει υφιστάμενο πλάτωμα. Σημειώνεται ότι μπορεί να χρειαστεί πρόσθετη απαλλοτρίωση.</p> |
|--|--|



AK Μουρνιών, προτεινόμενη λύση Α.

• Ανισόπεδος Κόμβος Σούδας περί της Χ.Θ. 7+750:

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|---|
| <p>Ανισόπεδος κόμβος μορφής διαγώνιου μισού τετράφυλλου τριφυλλιού, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Αποτελείται από δύο ισόπεδους κόμβους, επί της οδού Αλ. Παπαναστασίου (2 λωρίδων/κατεύθυνση), η οποία με αφετηρία τη Λεωφ. Σούδας στο βορρά, διασταυρώνει τον</p> | <p>Προτεινόμενη Εναλλακτική λύση Α1</p> <p>Οι λωρίδες επιβράδυνσης-επιτάχυνσης επί του ΒΟΑΚ αναμορφώνονται, ώστε να αποκτήσουν μήκος 250m με παράλληλη κατασκευή taper μήκους 60m.</p> <p>Προτείνεται:</p> |

| | |
|--|---|
| <p>ΒΟΑΚ ανισόπεδα με τεχνικό ΚΔ, για να καταλήξει στο Βιοτεχνικό Πάρκο Χανίων στο νότο.</p> <p>Ο Βόρειος ΙΚ είναι μορφής Τ και εξυπηρετεί τις κινήσεις «Ρέθυμνο – Βιοτεχνικό Πάρκο» και «Χανιά Κρήτη». Για την κατεύθυνση «Ρέθυμνο – Χανιά» υπάρχει ανεξάρτητος κλάδος εξόδου, ο οποίος λειτουργεί ως παρακαμπτήριος.</p> <p>Ο Νότιος ΙΚ είναι 4-σκελής, στον οποίο συμβάλλουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - η οδός Αλ. Παπαναστασίου (2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση) - οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ - η οδός πρόσβασης στο Βιοτεχνικό Πάρκο Χανίων (2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση) - η παράπλευρη οδός ΒΟΑΚ (1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση). | <p>α) Εκτροπή της νότιας οδού εξυπηρέτησής (SR), ώστε αυτή να συμβάλει στον άξονα Σούδα – ΒΙΟΠΑ περίπου 75m νοτιότερα.</p> <p>β) Διατήρηση της υφιστάμενης βασικής διάταξης του κόμβου στην σημερινή του μορφή, με εξασφάλιση λωρίδων αναμονής αριστερής στροφής.</p> <p>γ) Φωτεινή σηματοδότηση του κόμβου, η οποία θα συμβάλει στην ασφαλέστερη κίνηση οχημάτων.</p> <p>Στάσεις λεωφορείου, εάν απαιτηθούν, μπορούν να τοποθετηθούν σε απόσταση περίπου 400m βόρεια από τον άξονα του ΒΟΑΚ, επί οδών σχεδίου πόλεως (ανατολικά και δυτικά της κεντρικής οδού προς Κάτω Σούδα και λιμάνι, που λειτουργούν σαν παράπλευροι), με κατάλληλη προσαρμογή εισόδου και εξόδου προς την κεντρική οδό.</p> <p>Προτεινόμενη Εναλλακτική λύση Α2</p> <p>Οι λωρίδες επιβράδυνσης-επιτάχυνσης επί του ΒΟΑΚ αναμορφώνονται ώστε να αποκτήσουν μήκος 250m με παράλληλη κατασκευή taper μήκους 60m.</p> <p>Προτείνεται:</p> <p>α) Διατήρηση της υφιστάμενης βασικής διάταξης του κόμβου στην σημερινή του μορφή, με εξασφάλιση λωρίδων αναμονής αριστερής στροφής.</p> <p>β) Φωτεινή σηματοδότηση του κόμβου, η οποία θα συμβάλει στην ασφαλέστερη κίνηση οχημάτων.</p> |
|--|---|



ΑΚ Σούδας, Προτεινόμενη εναλλακτική λύση Α1.



ΑΚ Σούδας, Προτεινόμενη εναλλακτική λύση Α2.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις RAA 2008 (παρ. 6.2.2) η ελάχιστη αξονική απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών κόμβων εκτός κατοικημένων περιοχών για κατηγορία οδού ΕΚΑ 2 είναι 5.0 km. Εκτιμάται ότι δεν είναι εφικτή η κατάργηση κάποιου υφιστάμενου κόμβου, παρά το γεγονός ότι η μεταξύ τους απόσταση είναι μικρότερη από την προβλεπόμενη.

- **Τμήμα παράκαμψης Ρεθύμνου:**
 - **Ανισόπεδος Κόμβος Ατσιπόπουλου περί της Χ.Θ. 55+155**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|--|---|
| Συμβατικός ρόμβος 2 διασταυρώσεων, τύπου Ρ2Δ σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΑΚ. | Κατάργηση της συμβολής της βόρειας παράπλευρης οδού του ΒΟΑΚ (οδός Κ. |

| | |
|--|---|
| <p>Ο Ανισόπεδος Κόμβος Ατσιπόπουλου αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την παλαιά ΕΟ Ρεθύμνου – Χανίων, η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα μέσω τεχνικού ΑΔ. Στον κόμβο καταλήγουν οι οδοί:</p> <ul style="list-style-type: none"> - η παλαιά ΕΟ Ρεθύμνου – Χανίων (1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση) - οι 4 κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ - οδός Κωνσταντίνου Καραμανλή - οδός Αγίου Αντωνίου (1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση) - οδός προς Ατσιπόπουλο και νότια παράπλευρη οδό <p>Η λειτουργία του κόμβου ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση και παρέχει επαρκή ορατότητα.</p> <p>Λόγω της πληθώρας των οδών που συμβάλουν στο ΙΚ και της έλλειψης διαγράμμισης, προκαλείται σύγχυση ως προς την ορθή πορεία που πρέπει να επιλέξει ο χρήστης.</p> <p>Επίσης, δεδομένου ότι η οδός Καραμανλή είναι παράλληλη (σε μικρή απόσταση) του κλάδου εξόδου προς Χανιά, δημιουργείται σύγχυση στον οδηγό.</p> <p>Οι υφιστάμενοι κλάδοι εισόδων-εξόδων έχουν παράλληλη όδευση με τον ΒΟΑΚ (για μήκος περίπου 300m οι δυτικοί του ΑΚ και περίπου 350m οι ανατολικοί του ΑΚ), προκαλώντας την εντύπωση αυτόνομης οδού παράλληλης χάραξης στο χρήστη, με συνέπεια την αύξηση της ταχύτητας. Σημειώνεται ότι η μείωση του πλάτους της διατομής των συνδετήριων κλάδων μπορεί να οδηγήσει το χρήστη σε χαμηλότερες ταχύτητες.</p> | <p>Καραμανλή) στον κόμβο. Η κίνηση θα αυτή θα πραγματοποιείται μέσω της παράλληλης οδού που βρίσκεται βορειότερα.</p> <p>Ο κόμβος θα είναι κυκλικός, εξωτερικής διαμέτρου 60m, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας.</p> <p>Σημειώνεται ότι εναλλακτικά θα μπορούσε να δημιουργηθεί κυκλικός κόμβος εξωτερικής διαμέτρου 54m, μίας λωρίδας κυκλοφορίας.</p> <p>Η νότια παράπλευρη οδός ανατολικά συνδέεται στην υφιστάμενη κατάσταση με τον κλάδο εισόδου προς τον ΒΟΑΚ. Προτείνεται η κατάργηση αυτής της σύνδεσης και η σύνδεσή της στον κυκλικό κόμβο, ώστε να εξασφαλίζεται η κίνηση στη νότια παράπλευρη οδό τόσο προς τα ανατολικά, όσο και προς τα δυτικά.</p> |
|--|---|



ΑΚ Ατσιπόπουλου, προτεινόμενη λύση Α.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Τυμπακίου (Σπηλίου) περί της Χ.Θ. 57+330**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|--|---|
| <p>Συμβατικός ρόμβος 2 διασταυρώσεων, τύπου Ρ2Δ σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Ο Α/Κ αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την επαρχιακή οδό Μελάμπων – Αγίας Γαλήνης (1 λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση), η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα μέσω τεχνικού Κάτω Διάβασης. Οι υφιστάμενοι Ισόπεδοι Κόμβοι είναι δύο 4-σκελείς, στους οποίους καταλήγουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ.</p> <p>Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.</p> | <p>Διατήρηση της υφιστάμενης μορφής του κόμβου.</p> <p>Δεδομένου ότι ο ΑΚ Τυμπακίου/Σπηλίου αναπτύσσεται εντός κατοικημένης περιοχής και ο κυκλοφοριακός φόρτος της καθέτου στο ΒΟΑΚ οδού είναι σημαντικός, ενέχονται κίνδυνοι, αφενός μεν από την εμπλοκή της κίνησης των οχημάτων, αφετέρου δε από τη συχνή διέλευση πεζών.</p> <p>Η φωτεινή σηματοδότηση των διασταυρώσεων θα μπορούσε να βελτιώσει τις συνθήκες κίνησης των οχημάτων.</p> |



ΑΚ Τυμπακίου (Σπηλίου) προτεινόμενη λύση Α.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Αμαρίου περί της Χ.Θ. 61+980**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|--|--|
| <p>Συμβατικός ρόμβος 2 διασταυρώσεων, τύπου Ρ2Δ σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Ο Ανισόπεδος Κόμβος Αμαρίου αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την επαρχιακή οδό Καπετάν Γιώργη (1 λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση), η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα μέσω τεχνικού Κάτω Διάβασης. Οι υφιστάμενοι Ισόπεδοι Κόμβοι είναι δύο 4-σκελείς, στους οποίους καταλήγουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ.</p> <p>Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.</p> | <p>Διατήρηση της υφιστάμενης μορφής του κόμβου, με διαμόρφωση της συμβολής της κάθετης οδού με την Λεωφόρο Μάχης Κρήτης (ΠΕΟ).</p> <p>Δεδομένου ότι ο ΑΚ Αμαρίου αναπτύσσεται εντός κατοικημένης περιοχής και ο κυκλοφοριακός φόρτος της καθέτου στο ΒΟΑΚ οδού είναι σημαντικός, ενέχονται κίνδυνοι, αφενός μεν από την εμπλοκή της κίνησης των οχημάτων, αφετέρου δε από τη συχνή διέλευση πεζών.</p> <p>Η φωτεινή σηματοδότηση των διασταυρώσεων θα μπορούσε να βελτιώσει τις συνθήκες κίνησης των οχημάτων.</p> |



ΑΚ Αμαρίου προτεινόμενη λύση Α.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις ΡΑΑ 2008 (παρ. 6.2.2) η ελάχιστη αξονική απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών κόμβων εκτός κατοικημένων περιοχών για κατηγορία οδού ΕΚΑ 2 είναι 5.0 km. Δεν προτείνεται κατάργηση κάποιου κόμβου.

- Τμήμα παράκαμψης Ηρακλείου:

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν επτά ανισόπεδοι κόμβοι:

- **Ανισόπεδος Κόμβος Λινοπεραμάτων** περί της Χ.Θ. 120+425
- **Ανισόπεδος Κόμβος Γαζίου** περί της Χ.Θ. 122+600
- **Ανισόπεδος Κόμβος Μεσσαράς (Γιόφυρου)** περί της Χ.Θ. 127+000
- **Ανισόπεδος Κόμβος Παπαναστασίου (Κνωσσού)** περί της Χ.Θ. 130+500
- **Ανισόπεδος Κόμβος Κατσαμπά** περί της Χ.Θ. 132+600
- **Ανισόπεδος Κόμβος Αεροδρομίου** περί της Χ.Θ. 133+900
- **Ανισόπεδος Κόμβος Καρτερού** περί της Χ.Θ. 137+800

Επίσης, υπάρχει:

- **Κόμβος Φοινικιάς** περί της Χ.Θ. 127+800

Επιπλέον, έχει εκπονηθεί σε επίπεδο Οριστικής Μελέτης η «Μελέτη νέας οδού: Δρόμος ΒΟΑΚ – ΠΑΓΝΗ - ΙΤΕ», με αναθέτοντα φορέα την Δ/νση Τεχνικών Έργων της Π.Ε. Ηρακλείου, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και **Ανισόπεδος Κόμβος ΠΑΓΝΗ** στον ΒΟΑΚ, περί τη Χ.Θ. 124+500, ενώ έχει εκπονηθεί μελέτη και έχει λάβει Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ Α.Π. οικ. 28479/15.06.2017) ο **Ανισόπεδος Κόμβος Ανώπολης** περί τη Χ.Θ. 141+900.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις ΡΑΑ 2008 (παρ. 6.2.2) η ελάχιστη αξονική απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών κόμβων εκτός κατοικημένων περιοχών για κατηγορία οδού ΕΚΑ 2 είναι 5.0 km.

• Ανισόπεδος Κόμβος Λινοπεραμάτων περί της Χ.Θ. 120+425

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|---|
| Υφιστάμενος συμβατικός μισός ρόμβος μίας διασταύρωσης στο βόρειο τμήμα του και ¼ τριφυλλίου στο νότιο, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ. | Αναμορφώνονται οι λωρίδες επιβράδυνσης-επιτάχυνσης, με πρόβλεψη μήκους λωρίδων 250m με μήκος taper 60m. |

Ο ΑΚ Λινοπεραμάτων αναπτύσσεται στο ύψος της μονάδας της ΔΕΗ και εξυπηρετεί την πρόσβαση στην ίδια την μονάδα, σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις της περιοχής, στον οικισμό του Σκαφιδαρά και σε ξενοδοχειακή μονάδα της περιοχής.

Ο ΒΟΑΚ διασταυρώνεται κάθετα από ανώνυμη οδό (2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα) στην οποία καταλήγουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ και η οδός προς ΔΕΗ και λοιπές βιομηχανικές εγκαταστάσεις, δημιουργώντας δυο ισόπεδους κόμβους μορφής σταυρού.

Η ρύθμιση της κυκλοφορίας στους κόμβους γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα κρίνεται επαρκής. Σημαντικό πρόβλημα οδικής ασφάλειας παρουσιάζεται στους κλάδους εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ, κατά τη κατεύθυνση Ρέθυμνο – Ηράκλειο, όπου το μήκος της λωρίδας επιβράδυνσης είναι περί τα 90 m, ενώ υφίστανται προσβάσεις σε παρόδια επιχείρηση και εγκαταστάσεις, με μειωμένα επίπεδα ορατότητας και δυνατότητα κινήσεων, που δε συνάδουν με τις απαιτήσεις ασφαλούς εισόδου – εξόδου στον ΒΟΑΚ.

Προτείνεται φωτεινή σηματοδότηση των δύο, εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ, ισόπεδων κόμβων.

Περί την Χ.Θ. 120+273, στην δεξιά οριογραμμή (από Χανιά προς Χερσόνησο) θα απαιτηθεί η τοποθέτηση στηθαίου ασφαλείας με λειτουργικό πλάτος W1, προκειμένου να μην μειωθεί το μήκος της λωρίδας επιβράδυνσης. Κατά τα λοιπά, διατηρείται η μορφή του υφιστάμενου κόμβου.



ΑΚ Λινοπεραμάτων προτεινόμενη λύση Α.

- **Ανισόπεδος Κόμβος Γαζίου περί της Χ.Θ. 122+600**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|----------------------|---------|
|----------------------|---------|

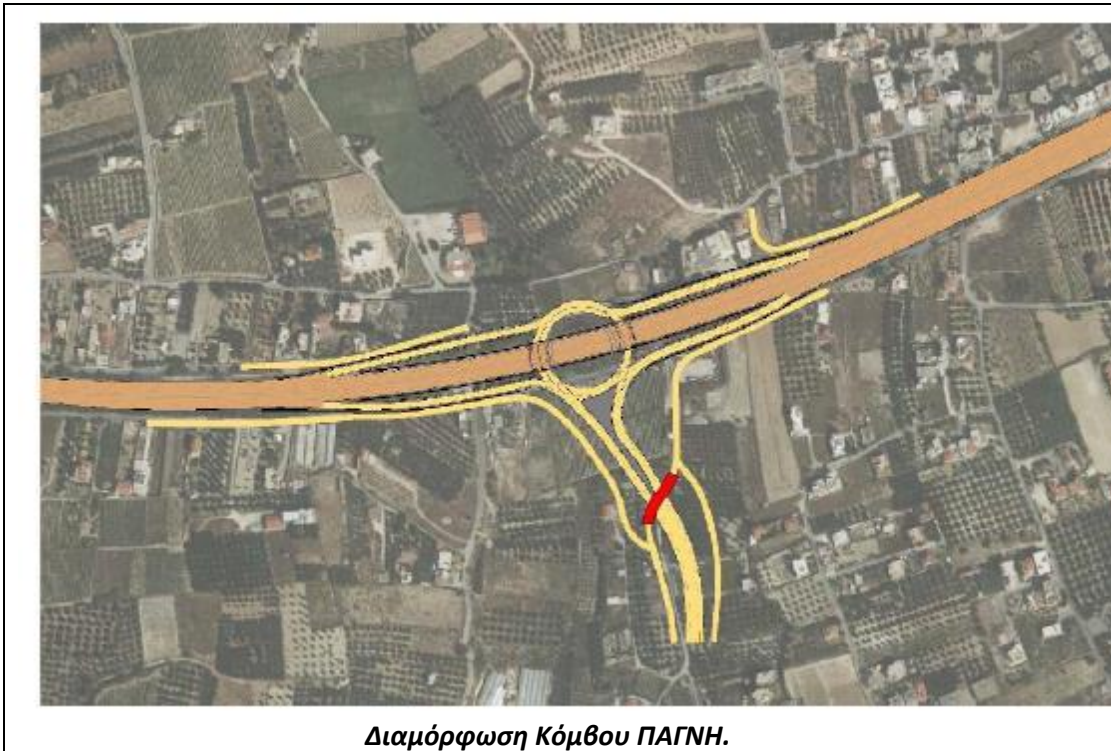
| | |
|--|---|
| <p>Υφιστάμενος ανισόπεδος κόμβος μορφής συμμετρικού τριφυλλίου, τύπου Β, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Ο ΑΚ Γαζίου αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την ΠΕΟ «Ηρακλείου – Ρεθύμνου» (1 λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση), η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα μέσω τεχνικού ΚΔ. Οι υφιστάμενοι ΙΚ είναι δύο, μορφής σταυρού ο ανατολικός και μορφής «Τ» ο δυτικός, όπου καταλήγουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ. Προς τα ανατολικά βρίσκονται οι οικισμοί Γαζίου και Αγίου Δημητρίου, ενώ προς τα δυτικά εξυπηρετείται η κίνηση προς Ανώγεια και Καβροχώρι.</p> <p>Η ρύθμιση της κυκλοφορίας στον δυτικό κόμβο γίνεται με πινακίδες STOP, ενώ στον ανατολικό με φωτεινή σηματοδότηση. Η ορατότητα και στους δύο κρίνεται επαρκής.</p> <p>Στην παρούσα μελέτη προβλέπεται η αναμόρφωση των λωρίδων επιβράδυνσης και λωρίδων επιτάχυνσης, με τη κατασκευή λωρίδων μήκους 250m με taper μήκους 60m. Επιθυμητή η φωτεινή σηματοδότηση των δύο, εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ, ισόπεδων κόμβων.</p> <p>Επισημαίνεται ότι στην δεξιά οριογραμμή (από Χανιά προς Χερσόνησο), το όριο του υφιστάμενου τεχνικού (8Υ-ΚΔ-6) στην Χ.Θ. 122+600 βρίσκεται μόλις 0,65 μ. από την οριογραμμή. Προς αντιμετώπιση του προβλήματος πρέπει είτε να διαπλατυνθεί η Κάτω Διάβαση, είτε να εφαρμοστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση σε συνδυασμό με μείωση του πλάτους της λωρίδας επιβράδυνσης</p> | <p>Σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση «Καταγραφή Ευρημάτων και Προτάσεις Βελτίωσης» της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (NAMA, 2019), προτείνεται η κατασκευή 2 κόμβων κυκλικής κίνησης, επί της ΠΕΟ «Ηρακλείου – Ρεθύμνου», ένας δυτικά 3 σκελών και ένας ανατολικά 4 σκελών. Απαιτείται πρόσθετη απαλλοτρίωση ιδιωτικής έκτασης στον δυτικό κόμβο, ενώ δεδομένου ότι ο νοτιοδυτικός κυκλικός κόμβος χωροθετείται έκκεντρα ως προς τον άξονα της κύριας κίνησης από δυσμάς προς ανατολάς, η κίνηση στην λωρίδα αυτή καθίσταται προβληματική.</p> |
|--|---|



ΑΚ Γαζίου, πρόταση διαμόρφωσης.

• Ανισόπεδος Κόμβος ΠΑΓΝΗ Χ.Θ. 124+500

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|----------------------|---|
| | <p>Βάσει στοιχείων από τη «Μελέτη νέας οδού: Δρόμος ΒΟΑΚ - ΠΑΓΝΗ - ΙΤΕ» (Στάδιο Προμελέτης), με αναθέτοντα φορέα την Δ/ση Τεχνικών Έργων της Π.Ε. Ηρακλείου, προβλέπεται η δημιουργία οδού που θα συνδέει το ΒΟΑΚ με το ΠΑΓΝΗ, και στην οποία συμπεριλαμβάνεται και Ανισόπεδος Κόμβος στον ΒΟΑΚ, ο οποίος χωροθετείται περί τη Χ.Θ. 124+500 της παρούσας μελέτης.</p> <p>Το νέο έργο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός κυκλικού κόμβου κάτωθεν του ΒΟΑΚ με δύο λωρίδες κυκλοφορίας επί του δακτυλίου και κλάδους συμβολής ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οδός ΒΟΑΚ – ΠΑΓΝΗ. Πρόκειται για την οδό που αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα από στηθαίο ασφαλείας. Η οδός αυτή θα συνδέει τον υπό μελέτη κυκλικό κόμβο με το ΠΑΓΝΗ. • Κλάδος II: Ράμπα εισόδου στον ΒΟΑΚ από ΠΑΓΝΗ προς Ηράκλειο. Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας. • Κλάδος III: Ράμπα εξόδου από τον ΒΟΑΚ από Ηράκλειο – συμβολή στον κυκλικό κόμβο - ΠΑΓΝΗ. Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας. • Κλάδος IV: Ράμπα εισόδου στον ΒΟΑΚ από ΠΑΓΝΗ – συμβολή στον κυκλικό κόμβο - Ρέθυμνο. Αποτελείται από μία λωρίδα κυκλοφορίας. • Κλάδος V: Ράμπα εξόδου από τον ΒΟΑΚ από Ρέθυμνο – συμβολή στον κυκλικό κόμβο - ΠΑΓΝΗ. Αποτελείται από μία λωρίδα κυκλοφορίας. <p>Για την κατασκευή του κόμβου απαιτείται η κατασκευή δύο κάτω διαβάσεων επί του ΒΟΑΚ στις Χ.Θ. 124+460 και Χ.Θ. 124+535.</p> <p>Σημειώνεται ότι η μελέτη προβλέπει την καθαίρεση των Κάτω Διαβάσεων 8Υ-ΚΔ-9 και 8Υ-ΚΔ-10, και συνεπώς αποκόπτεται η υφιστάμενη άμεση επικοινωνία των περιοχών βόρεια και νότια του ΒΟΑΚ. Το βόρειο και το νότιο τμήμα θα επικοινωνούν πλέον μέσω των 8Υ-ΚΔ-8 (περί των 700m δυτικά του ΑΚ - Χ.Θ. 123+772, ανοίγματος 4.5m) και 8Υ-ΚΔ-11 (περί των 500m ανατολικά του ΑΚ - Χ.Θ. 125+010, ανοίγματος 4,3m και ύψους 2,3m).</p> |



Διαμόρφωση Κόμβου ΠΑΓΝΗ.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Μεσσαράς (Γιόφυρου) περί τη Χ.Θ. 127+000**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|--|
| <p>Υφιστάμενος ανισόπεδος κόμβος μορφής συμμετρικού τριφυλλίου, τύπου Β, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ.</p> <p>Ο ΑΚ Μεσσαράς αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την ΕΟ «Ηρακλείου – Φαιστού» (2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση), η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα μέσω τεχνικού ΚΔ. Επί της ΕΟ «Ηρακλείου – Φαιστού» υφίστανται δύο ισόπεδοι κόμβοι μορφής «Τ», όπου καταλήγουν οι 4 κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ. Επιπλέον, υφίστανται άλλοι δύο κλάδοι, με λειτουργία παρακαμπτήριας λωρίδας, ένας κλάδος εισόδου στον ΒΟΑΚ, στη νότια πλευρά, με κατεύθυνση τον Άγιο Νικόλαο και ένας κλάδος εξόδου από τον ΒΟΑΚ, στη βόρεια πλευρά, με προέλευση τον Άγιο Νικόλαο και κατεύθυνση προς Ηράκλειο.</p> <p>Η ρύθμιση της κυκλοφορίας στους κόμβους γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.</p> | <p>Εναλλακτική λύση Α:</p> <p>Οι λωρίδες επιβράδυνσης-επιτάχυνσης επιμηκύνονται ώστε να αποκτήσουν μήκος 250m με παράλληλη κατασκευή taper μήκους 60m.</p> <p>Δεδομένου ότι έχουμε 2 εξόδους από ΒΟΑΚ των κινουμένων από Ανατολάς προς Δυσμάς και 2 εισόδους στον ΒΟΑΚ των κινουμένων από Δυσμάς προς Ανατολάς, δημιουργείται σύγχυση. Επισημαίνεται ότι από την 1η έξοδο η κίνηση είναι επιτρεπτή μόνο βόρεια, καθώς επίσης από την 2η είσοδο η κίνηση είναι επιτρεπτή μόνο νότια.</p> <p>Επομένως προτείνεται κατάργηση της 2ης εξόδου από ΒΟΑΚ των κινουμένων από Ανατολάς προς Δυσμάς και της 1ης εισόδου στον ΒΟΑΚ των κινουμένων από Δυσμάς προς Ανατολάς.</p> <p>Κατασκευή 2 κυκλικών κόμβων επί της επαρχιακής οδού Ηράκλειο – Φαιστός, 2 λωρίδων, με εξωτερική διάμετρο δακτυλίου κυκλοφορίας 46 μ., οι οποίοι θα χωροθετηθούν</p> |

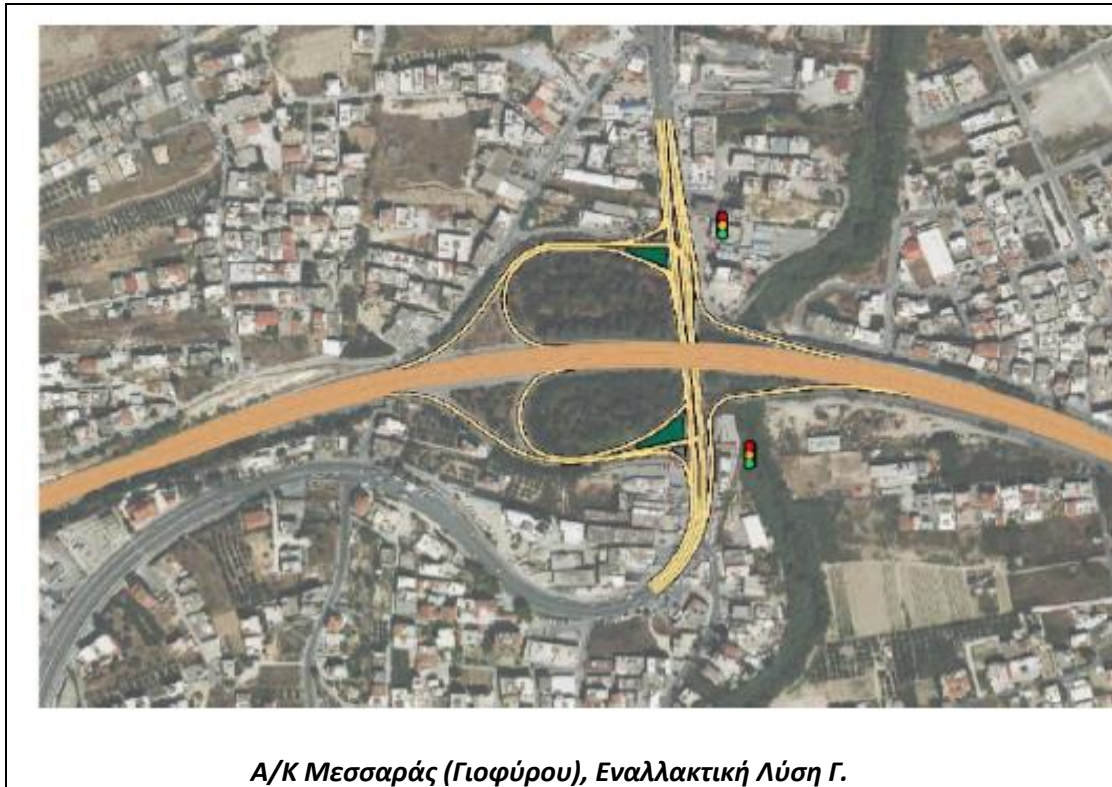
| | |
|--|---|
| | <p>περίπου κεντρικά ως προς τον άξονα της επαρχιακής οδού. Στους κόμβους αυτούς θα 'πέφτουν' και οι κλάδοι εξόδου του ΒΟΑΚ από Ανατολάς προς Δυσμάς και εισόδου στον ΒΟΑΚ από Δυσμάς προς Ανατολάς.</p> <p>Εναλλακτική Λύση Β: Σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση «Καταγραφή Ευρημάτων και Προτάσεις Βελτίωσης» της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΝΑΜΑ, 2019), προτείνεται η κατασκευή δύο τρισκελών κόμβων κυκλικής κίνησης, επί της ΕΟ «Ηρακλείου – Φαιστού».</p> <p>Με την πρόταση αυτή: α) Εξακολουθεί να υφίσταται το μικρό μήκος των υφιστάμενων λωρίδων επιβράδυνσης – επιτάχυνσης, αφού δεν υπάρχουν περιθώρια περεταίρω επιμήκυνσης. β) Εξακολουθεί να δημιουργείται σύγχυση με την ύπαρξη 2 εξόδων από ΒΟΑΚ των κινουμένων από Ανατολάς προς Δυσμάς και 2 εισόδων στον ΒΟΑΚ των κινουμένων από Δυσμάς προς Ανατολάς. γ) Η έκκεντρη χωροθέτηση των κυκλικών κόμβων ως προς τον άξονα της επαρχιακής οδού, καθιστά προβληματική την κίνηση ιδίως των κινουμένων από βορά προς νότο. δ) Η χωροθέτηση των κόμβων σε σχέση με τον άξονα της επαρχιακής οδού καθιστά επικίνδυνη την κίνηση στους κόμβους, καθώς εκτιμάται ότι τα οχήματα που θα κινούνται από νότο προς βορά, δεν θα μειώνουν την ταχύτητά τους. ε) Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας είναι 37 ή 40 μ., ενώ (για κυκλικούς κόμβους 2 λωρίδων κυκλοφορίας) κατά ΟΜΟΕ η ελάχιστη διάμετρος είναι 46 μ.</p> <p>Εναλλακτική Λύση Γ: Διατήρηση της υφιστάμενης μορφής του κόμβου. Επιθυμητή θα ήταν η φωτεινή σηματοδότηση των δύο, εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ, ισόπεδων κόμβων.</p> |
|--|---|



A/K Μεσσαράς (Γιοφύρου), Εναλλακτική Λύση Α.



A/K Μεσσαράς (Γιοφύρου), Εναλλακτική Λύση Β.



- **Κόμβος Φοινικιάς περί της Χ.Θ. 127+800**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|--|---|
| <p>Σε απόσταση περί τα 800 μ. ανατολικά του κόμβου Μεσσαράς, υπάρχει διαμόρφωση 2 εξόδων και 1 εισόδου στον ΒΟΑΚ από το παράπλευρο οδικό δίκτυο.</p> <p>Η αναγκαιότητα ύπαρξης των εξόδων – εισόδου αυτών προκύπτει από το γεγονός ότι ο ποταμός χωρίζει την αστική περιοχή, ενώ δεν υπάρχουν τεχνικά γεφύρωσης του ποταμού ικανά για την ενιαία λειτουργία των εκατέρωθεν περιοχών.</p> | <p>Δεδομένου ότι η απόσταση του κόμβου αυτού από τον κόμβο Μεσσαρών είναι πολύ μικρή, καθώς επίσης η διάταξη του κόμβου είναι προβληματική (μικρά μήκη λωρίδων επιτάχυνσης - επιβράδυνσης), προτείνεται η κατάργησή της. Για να γίνει όμως αυτή χωρίς να δημιουργηθούν προβλήματα προσβασιμότητας στις περιοχές που εξυπηρετούν, επιβάλλεται η δημιουργία παράπλευρου οδικού δικτύου το οποίο να γεφυρώνει τον ποταμό τόσο βόρεια όσο και νότια του ΒΟΑΚ.</p> |



Υφιστάμενη κατάσταση Κόμβου Φοινικιάς.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Παπαναστασίου (Κνωσού) περί της Χ.Θ. 130+500**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|---|
| <p>Υφιστάμενος ανισόπεδος κόμβος μορφής συμβατικού ρόμβου δύο διασταυρώσεων, τύπου Ρ2Δ, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ. Ο ΑΚ Παπαναστασίου αναπτύσσεται σε δυο ημικόμβους, στη διασταύρωση του ΒΟΑΚ με την οδό Θανάση Σκορδαλού που μετονομάζεται σε Λεωφ. Παπαναστασίου (1 λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, Δυτικός Ημικόμβος) και τη Λεωφ. Κνωσού (2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, Ανατολικός Ημικόμβος), οι οποίες τον διασταυρώνουν ανισόπεδα με τεχνικά ΑΔ και ΚΔ αντίστοιχα. Σε κάθε ημικόμβο υφίστανται από δύο ισόπεδοι κόμβοι μορφής «Τ».</p> <p>Δυτικός Ημικόμβος: Ο 1ος ισόπεδος κόμβος αναπτύσσεται, στο επίπεδο του ΒΟΑΚ, ως ΚΔ σε σχέση με την οδό Θανάση Σκορδαλού και καταλήγουν οι χαράξεις των οδικών αξόνων:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Λεωφ. Παπαναστασίου - κλάδος εισόδου στον ΒΟΑΚ με κατεύθυνση το Ρέθυμνο (διασταύρωση με Λεωφ. Παπαναστασίου προς ΒΟΑΚ) - κλάδος εισόδου στον ΒΟΑΚ με κατεύθυνση το Ρέθυμνο, από οδό Θανάση Σκορδαλού ως Λεωφ. Παπαναστασίου και η αντίθετη | <p>Οι λωρίδες επιτάχυνσης-επιβράδυνσης επιμηκύνονται ώστε να αποκτήσουν μήκος 250m με taper 60m. Διατηρείται η μορφή του κόμβου που υπάρχει, ενώ η φωτεινή σηματοδότηση των διασταυρώσεων θα μπορούσε να βελτιώσει τις συνθήκες κίνησης των οχημάτων.</p> <p>Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση «Καταγραφή Ευρημάτων και Προτάσεις Βελτίωσης» της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΝΑΜΑ, 2019), προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης που θα επενεργείται με τη βοήθεια αισθητήρων ανίχνευσης της παρουσίας οχημάτων, δεδομένου του εξαιρετικά περιορισμένου διαθέσιμου χώρου και της μη δυνατότητας αναβάθμισής τους με κατασκευή κόμβων κυκλικής κίνησης.</p> |

κατεύθυνση κυκλοφορίας προς οδό Θανάση Σκορδαλού

Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.

Ο 2ος ισόπεδος κόμβος αναπτύσσεται στο επίπεδο της ΑΔ, στη συμβολή του κλάδου εξόδου του ΒΟΑΚ (κατεύθυνση «Ρέθυμνο – Αγ. Νικόλαος»).

Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με φωτεινή σηματοδότηση, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.

Ανατολικός Ημικόμβος: Οι δύο ισόπεδοι κόμβοι μορφής T, αναπτύσσονται εκατέρωθεν του τεχνικού της ΚΔ της Λεωφ. Κνωσού, όπου και καταλήγουν οι χαράξεις των κλάδων εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ.

Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με φωτεινή σηματοδότηση, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.



ΑΚ Παπαναστασίου (Κνωσού), πρόταση διαμόρφωσης.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Κατσαμπά περί της Χ.Θ. 132+600**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|---|
| Υφιστάμενος ανισόπεδος κόμβος μορφής συμμετρικού μισού τριφυλλιού, τύπου Β, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ. Ο ΑΚ Κατσαμπά αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την Λεωφ. Στέλιου Καζαντζίδη (2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση), η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα | Οι λωρίδες επιβράδυνσης και επιτάχυνσης διαμορφώνονται με μήκος 250μ. με taper 60m. Διατηρείται η μορφή του κόμβου που υπάρχει. Με διαγράμμιση και μικρή υπερύψωση διαμορφώνονται λωρίδες |

μέσω τεχνικού ΚΔ. Επί της Λεωφ. Στέλιου Καζαντζίδα υφίστανται δύο ισόπεδοι κόμβοι, ο βόρειος μορφής «Τ» (συμβάλλουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ κατά τη κατεύθυνση «Άγιος Νικόλαος – Ρέθυμνο») και ο νότιος μορφής σταυρού (συμβάλλουν οι κλάδοι εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ κατά τη κατεύθυνση «Ρέθυμνο – Άγιος Νικόλαος» και η οδός Καράτζη). Η ρύθμιση της κυκλοφορίας και στους δύο κόμβους γίνεται με φωτεινή σηματοδότηση, η ορατότητα κρίνεται επαρκής.

αναμονής για αριστερή στροφή, σταγόνες και τρίγωνα καθοδήγησης. Η συντονισμένη φωτεινή σηματοδότηση των δύο, εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ, διασταυρώσεων θα βελτιώσει της συνθήκες κίνησης των οχημάτων.



ΑΚ Κατσαμπά, προτεινόμενη λύση Α.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Αεροδρομίου περί της Χ.Θ. 133+900**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση (Εικόνα 25) |
|--|---|
| <p>Υφιστάμενος συμβατικός μισός ρόμβος μίας διασταύρωσης στο βόρειο τμήμα του και ¼ τριφυλλιού στο νότιο, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ. Ο ΑΚ Αεροδρομίου αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την οδό που οδηγεί στο Αεροδρόμιο Ηρακλείου (2 λωρίδων ανά κατεύθυνση), η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα μέσω τεχνικού ΚΔ. Παράλληλα η ΠΕΟ «Αγίου Νικολάου – Ηρακλείου» διασταυρώνει ανισόπεδα την οδό προς Αεροδρόμιο με τεχνικό ΚΔ. Οι εξωτερικές λωρίδες κυκλοφορίας της οδού Αεροδρομίου, αποτελούν και αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας για τους κλάδους εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ κατά τη κατεύθυνση «Άγιος Νικόλαος –</p> | <p>Επιμήκυνση των λωρίδων επιτάχυνσης-επιβράδυνσης στα 250m. Διατηρείται η μορφή του κόμβου που υπάρχει. Σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση «Καταγραφή Ευρημάτων και Προτάσεις Βελτίωσης» της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΝΑΜΑ, 2019), δεν προκύπτει ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας.</p> |

Ηράκλειο» με τις εσωτερικές να διασταυρώνουν ανισόπεδα τον ΒΟΑΚ, αποτελώντας τους κλάδους εισόδους – εξόδους του ΒΟΑΚ για τη κατεύθυνση προς Άγιο Νικόλαο. Δεν υφίσταται ισόπεδος κόμβος, καθώς κάθε κίνηση εξυπηρετείται από αποκλειστική λωρίδα, ενώ δεν υπάρχουν εμπλοκές στη κίνηση των οχημάτων.



ΑΚ αεροδρομίου – Πρόταση διαμόρφωσης.

• **Ανισόπεδος Κόμβος Καρτερού περί της Χ.Θ. 137+800**

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|---|--|
| <p>Υφιστάμενος συμβατικός ρόμβος δύο διασταυρώσεων, τύπου Ρ2Δ, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ, που αναπτύσσεται σε δύο ημικόμβους.</p> <p>Ο ΑΚ Καρτερού αναπτύσσεται στη περιοχή του ομώνυμου οικισμού, σε δύο ημικόμβους, με τη μεταξύ τους απόσταση να είναι περίπου 600 m. Αυτός εξυπηρετεί την πρόσβαση προς Καρτερό, ΠΕΟ «Αγίου Νικολάου – Ηρακλείου» και τους οικισμούς που βρίσκονται νοτίως του ΑΚ.</p> <p>Δυτικός Ημικόμβος: Ο δυτικός ημικόμβος αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την επαρχιακή οδό «Καρτερού – Μονής Αγκαράθου», η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα με τεχνικό ΚΔ. Υφίστανται δύο ισόπεδοι κόμβοι μορφής σταυρού όπου καταλήγουν οι χαράξεις των κλάδων εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ (κατεύθυνση προς Ηράκλειο) για τον βόρειο ΙΚ και οι χαράξεις παράπλευρων οδών στον νότιο ΙΚ.</p> <p>Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα δεν κρίνεται</p> | <p>Εναλλακτική Λύση Α:</p> <p>Δυτικός Ημικόμβος: Προβλέπεται η υλοποίηση λωρίδων επιβράδυνσης- επιτάχυνσης μήκους 250m με taper μήκους 60m. Δημιουργείται κυκλικός κόμβος βόρεια του ΒΟΑΚ με εξωτερική διάμετρο δακτυλίου κυκλοφορίας 28,00μ., ενώ δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία κυκλικού κόμβου στην παλαιά Εθνική Οδό.</p> <p>Ανατολικός Ημικόμβος: Οι λωρίδες επιβράδυνσης και επιτάχυνσης διαμορφώνονται με μήκος 250μ με taper. Η μορφή του κόμβου διατηρείται ως έχει, διαμορφώνεται όμως η συμβολή με την παλαιά Εθνική Οδό. Λόγω του περιορισμένου διαθέσιμου πλάτους της Π.Ε.Ο., είναι δυσχερής η δημιουργία λωρίδας αναμονής για αριστερή στροφή, καθώς και λωρίδων επιτάχυνσης και επιβράδυνσης. Νότια του ΒΟΑΚ, λόγω μικρού αναμενόμενου κυκλοφοριακού</p> |

| | |
|---|---|
| <p>επαρκής ως προς το κλάδο εξόδου του ΒΟΑΚ και την παράπλευρη οδό στη κατεύθυνση «Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος».</p> <p><i>Ανατολικός Ημικόμβος:</i> Ο ανατολικός ημικόμβος εξυπηρετεί τη σύνδεση με τον ΒΟΑΚ της ΠΕΟ «Άγιο Νικόλαος – Ηράκλειο» και των οικισμών της περιοχής κατά την κατεύθυνση προς Άγιο Νικόλαο. Θέση μειωμένης ασφάλειας αποτελεί ο ΙΚ μεταξύ της κάθετης ως προς τον ΒΟΑΚ οδού και των κλάδων εισόδου – εξόδου, λόγω μη επαρκούς ορατότητας, που διατίθεται για τα οχήματα, τα οποία κινούνται στον κλάδο εξόδου, ο οποίος είναι διπλής κυκλοφορίας μέχρι τις εγκαταστάσεις παρακείμενου ΚΤΕΟ, το οποίο έχει παύσει να λειτουργεί.</p> <p>Ο εν λόγω κλάδος εισόδου στον ΒΟΑΚ δεν έχει λωρίδα επιτάχυνσης, και η είσοδος στον ΒΟΑΚ να ρυθμίζεται με πινακίδα P-2.</p> | <p>φόρτου, η ρύθμιση της κυκλοφορίας μπορεί να γίνεται με πινακίδες STOP.</p> <p>Εναλλακτική Λύση Β:</p> <p>Σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση «Καταγραφή Ευρημάτων και Προτάσεις Βελτίωσης» της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (NAMA, 2019), για τον ανατολικό ημικόμβο προτείνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> - η κατασκευή κόμβου κυκλικής κίνησης, στη συμβολή της κάθετης οδού με τη ΠΕΟ «Άγιος Νικόλαος – Ηράκλειο» - η κατασκευή κεντρικής νησίδας πλάτους 0,5 m, για την απαγόρευση των αριστερών στροφών και κατασκευή ενός Κ3 νοτιότερα - η αφαίρεση των διατηρούμενων πινακίδων στον υφιστάμενο κλάδο εισόδου στον ΒΟΑΚ και η τοποθέτηση νέων με την ένδειξη της μονής κατεύθυνσης προς Αγ. Νικόλαο, καθώς έχει παύσει η λειτουργία των εγκαταστάσεων ΚΤΕΟ δεν υφίσταται ανάγκη λειτουργίας του κλάδου ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας - η κατασκευή λωρίδας επιτάχυνσης, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ασφαλικού ερείσματος - η επαναδιαγράμμιση της οδού, με διάθεση πλάτους κυκλοφορίας 3,50 m σε κάθε πρόσβαση, προς βελτίωση της ορατότητας του χρήστη που κινείται στη παράπλευρη οδό, στη συμβολή του κλάδου εξόδου με τη παράπλευρη οδό. <p>Για τον δυτικό ημικόμβο δεν προτείνεται κάποια επέμβαση.</p> |
|---|---|



ΑΚ Καρτερού – Εναλλακτική λύση Α.



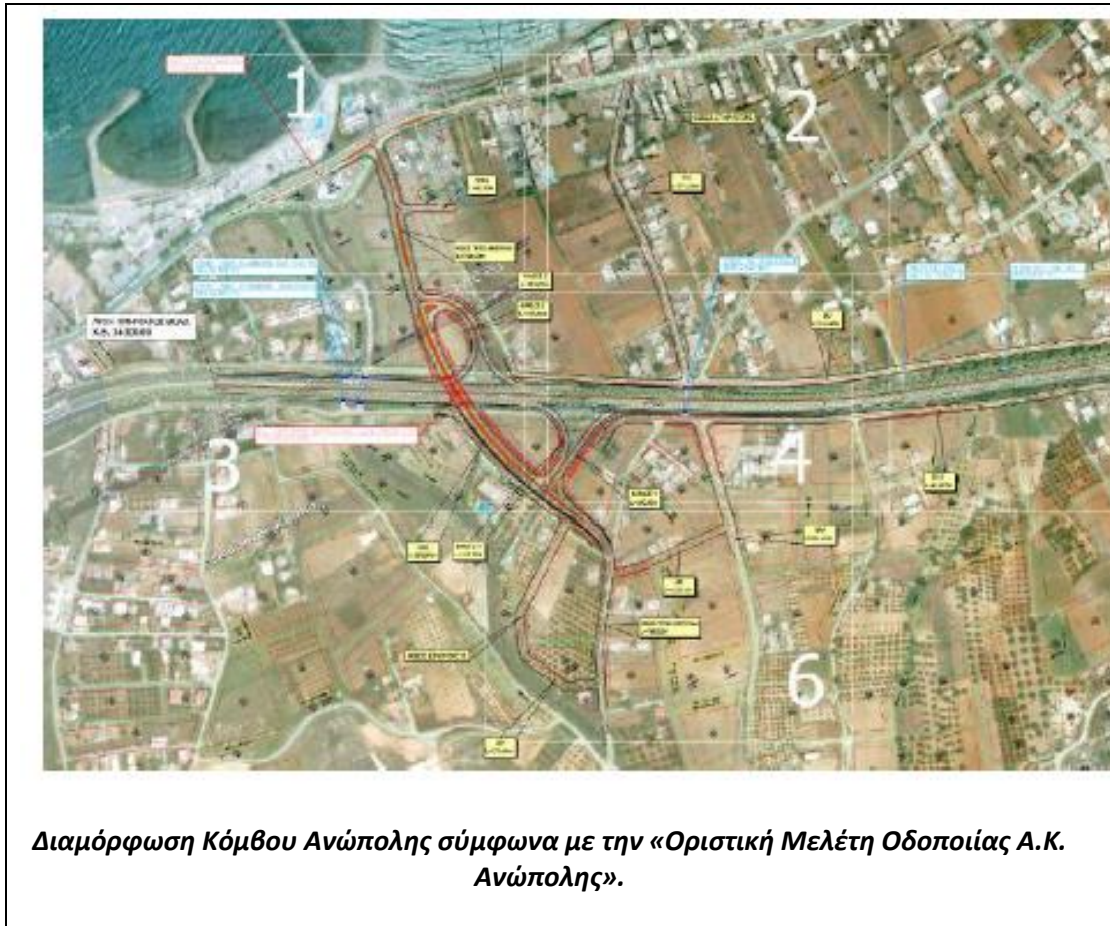
ΑΚ Καρτερού – Εναλλακτική λύση Β.

- Ανισόπεδος Κόμβος Ανώπολης, Χ.Θ. 141+900

| Υφιστάμενη κατάσταση | Πρόταση |
|--|---|
| Στην ευρύτερη περιοχή της Ανώπολης εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ υφίστανται οι οικισμοί “Κοκκίνη Χάνι” και “Βαθειανός Κάμπος”, οι οποίοι είναι σε διαδικασία | Έχει εκπονηθεί Οριστική Μελέτη Οδοποιίας Α.Κ. Ανώπολης και έχει εκδοθεί ΑΕΠΟ (Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης της Γενικής Δ/σης |

| | |
|--|---|
| <p>ένταξης στο σχέδιο πόλεως. Σε απόσταση 300m περίπου βόρεια του ΒΟΑΚ διέρχεται η παλαιά Εθνική Οδός σε μικρή απόσταση από την ακτή. Η περιοχή είναι περιαστική με έντονη παρόδια δόμηση κύριας ή παραθεριστικής κατοικίας, καθώς και έντονης τουριστικής ανάπτυξης λόγω της γειτνίασης του άξονα με την θάλασσα. Η κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση των εν λόγω περιοχών πραγματοποιείται σήμερα μέσω των ανισόπεδων κόμβων “Καρτερού” και “Γουρνών”, η οποία όμως είναι ανεπαρκής. Οι κινήσεις από την παραλιακή ζώνη και την περιοχή της Ανώπολης προς Ηράκλειο μέσω του Α.Κ. Γουρνών αναγκάζουν τους οδηγούς σε περιπορεία περί τα 8km. Αντίστοιχα η παραλιακή οδός, λόγω της αυξημένης κίνησης και της στενής διατομής, δεν επαρκεί για την εξυπηρέτηση της διερχόμενης κίνησης.</p> | <p>Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, αρ. πρ. 28479/15.06.2017, ΑΔΑ: ΨΟΕ74653Π8-0Η7).</p> <p>Σε αυτήν προβλέπεται η κατασκευή ενός νέου ανισόπεδου κόμβου (Α/Κ Ανώπολης), ο οποίος μελετήθηκε στην περιοχή ανατολικά του Ηρακλείου και συγκεκριμένα περί τη Χ.Θ.0+277 (Χ.Θ.3+700 του τμήματος «Τομπρούκ – Γούρνες» μεταξύ των περιοχών “Βαθειανός κάμπος” και “Κοκκίνη Χάνι” της Δ.Ε. Γουβών του Δήμου Χερσονήσου).</p> <p>Οι κινήσεις που καλείται να εξυπηρετήσει ο Α.Κ. είναι Π.Ε.Ο. (παραλία) – Ανώπολη προς Ηράκλειο ή Αγ. Νικόλαο και αντίστροφα. Οι βασικότερες από αυτές είναι από Π.Ε.Ο. (παραλία) και Ανώπολη προς Ηράκλειο και από Ηράκλειο προς παραλία και Ανώπολη.</p> <p>Οι αρχές σχεδιασμού του Α/Κ είναι οι εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Οι βασικές κινήσεις που προαναφέρθηκαν να είναι δεξιόστροφες με συνεχόμενη και ελεύθερη ροή. 2. Η αποφυγή καθαίρεσεων κτισμάτων. 3. Ο κατά το δυνατόν περιορισμός της έκτασης των απαλλοτριώσεων. 4. Η τήρηση των βασικών αρχών σχεδιασμού Ανισόπεδων Κόμβων. 5. Η τήρηση κατά το δυνατόν της Πολεοδομικής Μελέτης για την υπό ένταξη στο σχέδιο πόλης των οικισμών. <p>Η προτεινόμενη διάταξη του κόμβου προέκυψε λόγω του περιορισμένου διατιθέμενου χώρου και παρ’ όλο που η βασική κίνηση από Π.Ε.Ο. – ΗΡΑΚΛΕΙΟ διαμορφώνεται αριστερόστροφα μέσω λωρίδας αναμονής αριστερών στροφών, περιορίζει σε μεγάλο βαθμό τις απαλλοτριώσεις και κατά συνέπεια το κόστος του έργου.</p> <p>Ο Ανισόπεδος κόμβος είναι τετρασκελής και μερικά ανισόπεδος, μορφής “μισού τριφυλλιού”. Ο ΒΟΑΚ αποτελεί την κύρια οδό του κόμβου ενώ η οδός προς την</p> |
|--|---|

| | |
|--|--|
| | <p>Π.Ε.Ο. στην παραλία και την Ανώπολη τη δευτερεύουσα οδό. Η σύνδεση του ΒΟΑΚ με την δευτερεύουσα οδό γίνεται διαμέσου των λωρίδων αλλαγής ταχύτητας (λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης) και εν συνεχεία των τεσσάρων κλάδων (ραμπών) οι οποίοι συνδέονται με την δευτερεύουσα οδό με δύο ισόπεδους κόμβους.</p> <p>Οι τέσσερις κλάδοι είναι ράμπες εισόδου και εξόδου ομάδας II (ανισόπεδος προς ισόπεδο) εκ των οποίων οι δύο είναι βρόχοι εισόδου και εξόδου και δύο είναι κατευθυντήριοι κλάδοι εισόδου και εξόδου από την πρωτεύουσα οδό.</p> <p>Αναπτύσσονται βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά της δευτερεύουσας οδού του κόμβου.</p> <p>Το τεχνικό το οποίο απαιτείται για τον Ανισόπεδο κόμβο είναι μία Κάτω Διάβαση της δευτερεύουσας οδού με ορθό άνοιγμα 16,50μ.</p> <p>Οι λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης που έχουν μελετηθεί έχουν μήκος 200m (με taper 30m), ενώ σύμφωνα με το Κανονιστικό Πλαίσιο του ΒΟΑΚ απαιτείται μήκος λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης ίσο με 250m, με μήκος προσαρμογής του πλάτους (taper) ίσο με 60m.</p> |
|--|--|



18. Την παρουσίαση της μελέτης από την **κα Καϊμάκη Παναγιώτα - Στυλιανή** εκπρόσωπου της Μελετητικής Εταιρείας ADENS ΑΕ που εκπόνησε την ΜΠΕ για τα υφιστάμενα τμήματα παρακάμπσεων Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ.
19. Την εισήγηση της **κας Καγιαμπάκη Άννας**, προϊσταμένης τμήματος Περιβάλλοντος Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ.
20. Την παρουσίαση των απόψεων – προτάσεων του ΟΑΚ ΑΕ, από τον κ. **Αγαπάκη Γεώργιο**, Διευθυντή Συγκοινωνιακών Έργων ΟΑΚ ΑΕ.
21. Τις απόψεις των βουλευτών Ηρακλείου κ.κ.: **Βαρδάκη Σωκράτη, Ηγουμενίδη Νικολάου και Λογιάδη Γεωργίου**, καθώς και την επιστολή του κ. **Κεγκέρογλου Βασιλείου**.
22. Τις απόψεις των Δημάρχων κ.κ.: **Λαμπρινού Βασιλείου** Δημάρχου Δήμου Ηρακλείου, **Μαρινάκη Γεώργιου** Δημάρχου Δήμου Ρεθύμνου, **Μποκέα Μενέλαου** Δημάρχου Δήμου Μαλεβιζίου, **Σέγκου Ιωάννη** Δημάρχου Δήμου Χερσονήσου.
23. Τις απόψεις του κ. **Αναστασάκη Ιωάννη**, Αντιδημάρχου Δήμου Ηρακλείου.
24. Τις απόψεις του κ. **Κουκιαδάκη Ευριπίδη**, Δημοτικού Συμβούλου Δήμου Ηρακλείου.
25. Τις απόψεις του κ. **Ταβερναράκη Γεωργίου**, προέδρου ΤΕΕ Ανατολικής Κρήτης.
26. Τις απόψεις του κ. **Σοφιανού Σπύρου**, προέδρου ΤΕΕ Δυτικής Κρήτης.
27. Τις απόψεις του κ. **Καλησπεράκη Σπύρου**, προέδρου Νομαρχιακής Επιτροπής Ρεθύμνου ΤΕΕ Δυτικής Κρήτης.

28. Τις τοποθετήσεις των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου.
29. Την τοποθέτηση του κ. **Καρνέση Ιωάννη**, Γενικού Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
30. Την εισήγηση του κ. **Ξυλούρη Νικολάου**, Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος ΠΚ με την οποία μεταξύ άλλων ανέφερε:

«Η παρούσα συνεδρίαση του Περιφερειακού Συμβουλίου εκτιμάται ως ιδιαίτερα αυξημένης σπουδαιότητας, διότι η εν λόγω εξέταση της ΜΠΕ των υφιστάμενων τμημάτων παρακάμψεων Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ, αφορά στη μοναδική ευκαιρία/δυνατότητα της τοπικής κοινωνίας να τοποθετηθεί ή/και να εκφράσει άποψη επί της χάραξης, επί περιβαλλοντικών αλλά και τεχνικών θεμάτων αυτής. Οι απόψεις, παρατηρήσεις και προτάσεις που αναφέρθηκαν από τους δήμους και φορείς της τοπικής κοινωνίας, χρήζουν αυξημένης προσοχής. Εκτιμώ ότι οι εν λόγω διατυπωμένες απόψεις οφείλουν να εξεταστούν από τους μελετητές, για λόγους βιωσιμότητας του έργου.

Ως εκ τούτου, εισηγούμαι την αναπομπή της μελέτης, προκειμένου να εξεταστεί η ενσωμάτωση των διατυπωμένων απόψεων και προτάσεων της Υπηρεσίας καθώς και αυτές που εξέφρασαν οι δήμοι και οι φορείς των περιοχών μελέτης. Αναμένουμε την επανυποβολή μίας επικαιροποιημένης/τροποποιημένης μελέτης, σύμφωνα με όσα προέκυψαν από την διαβούλευση. Τονίζω, ότι έμφαση δίδεται:

- στην ένταξη (σχεδιασμός και χρηματοδότηση) της σύνδεσης της παρακαμπτήριας οδού της πόλης του Ρεθύμνου με τον ΒΟΑΚ από κόμβο Αμαρίου έως κόμβο Ατσιπόπουλου,
- στη διερεύνηση της πρότασης του Περιφερειακού Σύμβουλου κ. Λευτέρη Κοπάση περί παρακαμπτήριας οδού της πόλης των Χανίων,
- στα θέματα που προκύπτουν από την κατάργηση του υφιστάμενου ημικόμβου Φοινικιάς, την ένταξη (σχεδιασμός και χρηματοδότηση) της παράπλευρης οδού στο έργο,
- σε προτάσεις υπογειοποιήσεων της χάραξης σε θέσεις της πόλης του Ηρακλείου,
- σε προτάσεις βελτίωσης της χάραξης με διάνοιξη σήραγγας στο Κακό Όρος,
- σε παρατηρήσεις που αφορούν στις θέσεις των κόμβων των υπό εξέταση χαράξεων
- και ειδικότερα στη βελτίωση του σχεδιασμού των κόμβων Αεροδρομίου, Καρτερού και Ανώπολης,
- σε σχεδιασμό παράπλευρου οδικού δικτύου στο πλαίσιο του έργου,
- καθώς επίσης και σε θέματα οριοθέτησης ρεμάτων και απορροής ομβρίων.»

Μετά από διαλογική συζήτηση

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Αναπέμπει στο αρμόδιο Υπουργείο (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας) τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) «**Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ**», προκειμένου να εξεταστούν και να ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις της Υπηρεσίας και οι

απόψεις και προτάσεις που διατυπώθηκαν από τους Δήμους και τους Φορείς των περιοχών μελέτης, και των Περιφερειακών Συμβούλων ΠΚ, με έμφαση στις παρατηρήσεις/προτάσεις που αφορούν:

- Στην ένταξη (σχεδιασμός και χρηματοδότηση) της σύνδεσης της παρακαμπτήριας οδού της πόλης του Ρεθύμνου με τον ΒΟΑΚ από κόμβο Αμαρίου έως κόμβο Ατσιπόπουλου,
- Στη διερεύνηση της πρότασης του Περιφερειακού Συμβούλου και Λευτέρη Κοπάση περί παρακαμπτήριας οδού της πόλης των Χανίων,
- Στα θέματα που προκύπτουν από την κατάργηση του υφιστάμενου ημικόμβου Φοινικιάς, την ένταξη (σχεδιασμός και χρηματοδότηση) της παράπλευρης οδού στο έργο,
- Σε υπογειοποιήσεις της χάραξης σε θέσεις εντός του αστικού ιστού της πόλης του Ηρακλείου
- Σε βελτίωση της χάραξης στην περιοχή του Κακού Όρους και τη διερεύνηση κατασκευής σήραγγας
- Σε βελτίωση του σχεδιασμού ή/και των θέσεων των κόμβων Αεροδρομίου, Καρτερού και Ανώπολης
- Σε βελτιώσεις που έχουν προταθεί για το σύνολο των κόμβων των υπό εξέταση χαράξεων
- Σε σχεδιασμό παράπλευρου οδικού δικτύου στο πλαίσιο του έργου
- Σε εμπειριστατωμένη διερεύνηση και ικανό σχεδιασμό σε θέματα οριοθετήσεων ρεμάτων, απορροής ομβρίων και αποστράγγισης υδάτων, προς αποφυγή πλημμυρικών φαινομένων.

και **αναμένει την επανυποβολή μίας επικαιροποιημένης/τροποποιημένης μελέτης**, σύμφωνα με όσα προέκυψαν από την διαβούλευση.

Στην παρούσα απόφαση **γνωμοδοτούν αρνητικά** οι περιφερειακοί σύμβουλοι κ.κ: **Μανουσάκης Νικόλαος, Μαρινάκης Αλέξανδρος, και Συντυχάκης Εμμανουήλ**, οι οποίοι δήλωσαν «Η Λαϊκή Συσπείρωση **ΚΑΤΑΨΗΦΙΖΕΙ** τους αντιλαϊκούς κυβερνητικούς σχεδιασμούς για το έργο «Υφιστάμενα Τμήματα Παράκαμψης Χανίων - Ρεθύμνου - Ηρακλείου του ΒΟΑΚ». Επιδίωξη κυβέρνησης και κατασκευαστριών εταιρειών είναι να διοχετευτούν και να εγκλωβιστούν όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις στο ΒΟΑΚ, με κριτήριο τα διόδια και ταυτόχρονα με κίνδυνο για την Πολιτική Προστασία λόγω του εγκλωβισμού των κατοίκων, όπως στο Ρέθυμνο. Καταγγέλλει τον ελιγμό της περιφερειακής αρχής με την πρόταση που κατέθεσε, αποσκοπώντας να κρύψει τη συμφωνία της με την κυβέρνηση.

Πρόταση που εκ των προτέρων γνωρίζει ότι το υπουργείο θα την πετάξει στα σκουπίδια, όπως ο ίδιος ο Γενικός Δ/ντης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιβεβαίωσε. Η ομιλία του τελευταίου εξ ονόματος της κυβέρνησης και η αναφορά του ότι «ο ΒΟΑΚ είναι δημόσιος και όχι ιδιωτικός δρόμος» αποδεικνύει ότι στον καπιταλισμό είτε δημόσια είτε ιδιωτικά έργα πληρώνονται από τον λαό για να εξυπηρετούν τα σχέδια του κεφαλαίου.

Η θέση της Λαϊκής Συσπείρωσης είναι κρουσάλλινη :

Η Κρήτη και ο λαός της, έχει ανάγκη από έναν ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία, με συνδετήριους άξονες Βορρά – Νότο και συνολικά ένα οδικό δίκτυο σύγχρονο ασφαλές που να καλύπτει όλες τις σύγχρονες ανάγκες του.

Η χρηματοδότηση – κατασκευή – συντήρηση και λειτουργία του, να είναι στην αποκλειστική ευθύνη του κράτους, με ελεύθερη πρόσβαση, χωρίς διόδια ή άλλης μορφής εκμετάλλευση, με σεβασμό στο περιβάλλον.

Οι εργαζόμενοι που τόσα χρόνια ταλαιπωρούνται από κυβερνήσεις και δημοτικές αρχές, οφείλουν να πάρουν στα χέρια τους την υπόθεση. Να μην πληρώσουν για την κατασκευή του ΒΟΑΚ ούτε ευρώ παραπάνω από τη βαριά φορολογία που ήδη πληρώνουν. Να διεκδικήσουν σύγχρονο δημοτικό οδικό δίκτυο για την ανεμπόδιστη δωρεάν κίνηση μεταξύ όλων των περιοχών της πόλης, νότια και βόρεια της εθνικής οδού. Να μην εφησυχάζουν, να μην έχουν καμία εμπιστοσύνη σε κυβέρνηση και δημοτικές αρχές που υπηρετούν το κεφάλαιο. Να πληρώσει το κεφάλαιο που επιδιώκει να ωφεληθεί από την αναβάθμιση των υποδομών στην Κρήτη.

Προϋποθέτει, ότι οι συγκοινωνίες, οι αυτοκινητόδρομοι, το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, να υπάγονται 100%σε ένα ενιαίο κοινωνικοποιημένο τομέα – φορέα κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας σε συνεργασία με τον αντίστοιχο ενιαίο φορέα Μεταφορών. Αυτό όμως, απαιτεί άλλες κοινωνικές συνθήκες με κοινωνικοποιημένα τα μέσα παραγωγής, με κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας» και για άλλους λόγους που ανέφεραν και καταγράφηκαν στα πρακτικά.

Αφού συντάχθηκε το παρόν υπογράφεται ως παρακάτω:
Ηράκλειο, **30-08-2022**

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΠΑΥΛΟΣ ΜΠΑΡΙΤΑΚΗΣ

ΜΗΛΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ