



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
Αυτοτελές Τμήμα
Συλλογικών Οργάνων**

Ταχ. Δ/ση : Πλατεία Ελευθερίας
Ταχ. Κώδικας : 712 01
Πληροφορίες : Βαρδιάμπαση Νίκη
Τηλέφωνο : 2813 400233
e-mail : tyso@crete.gov.gr

Ηράκλειο 25 Σεπτεμβρίου 2025
Αρ. πρωτ.: 325604

ΠΡΟΣ: - Υπουργείο Περιβάλλοντος και
Ενέργειας,
Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής
Πολιτικής,
Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης
(ΔΙ.Π.Α.) Τμήμα Γ'

ΚΟΙΝ: - Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
- Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Χανίων
- Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος ΠΚ
- Δ/ση Περιβάλλοντος & Χωρικού
Σχεδιασμού ΠΚ
- Τμήμα Περιβάλλοντος και
Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων
- Δήμοι: Χανίων, Πλατανιά, Κισσάμου

ΘΕΜΑ: Διαβίβαση της αριθμ. **39/2025** απόφασης της Επιτροπής
Περιβάλλοντος και Χωροταξίας.

Σας διαβιβάζουμε για τις δικές σας ενέργειες, αντίγραφο της αριθμ. **39/2025**
απόφασης της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Χωροταξίας (**πρακτικό Ν° 08/28-08-
2025**) που αφορά στην έκφραση άποψης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών
Επιπτώσεων (ΜΠΕ), του έργου: «**Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα
Χανιά – Κίσσαμος**».

Η Προϊσταμένη του Τμήματος

Βαρδιάμπαση Νίκη

Εσωτερική Διανομή:

- Γραφείο Περιφερειάρχη
- Αναπληρωτή Περιφερειάρχη ΠΚ
- Εκτελεστικό Γραμματέα ΠΚ



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
ΑΔΑ:**

**Απόσπασμα Πρακτικού Νο 08/28-08-2025
Αριθμός Απόφασης 39/2025**

Στο Ηράκλειο σήμερα **Πέμπτη 28 Αυγούστου 2025** και ώρα **11:00** συνήλθε σε **δια ζώσης** συνεδρίαση η **Επιτροπή Περιβάλλοντος και Χωροταξίας**, (Περιφερειακό Κατάστημα, Πλατεία Ελευθερίας 01), ύστερα από τη με αριθ. πρωτ.: **275719/13-08-2025** πρόσκληση του Προέδρου της.

Στη συνεδρίαση, στην οποία κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά και τα αναπληρωματικά μέλη παραβρέθηκαν:

1	Ξυλούρης Νικόλαος	Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος	Πρόεδρος της Επιτροπής
2	Αλεξάκης Γεώργιος	περιφερειακός σύμβουλος	τακτικό μέλος
3	Ιερωνυμάκης Πρίαμος	» »	» »
4	Βοργιάς Στυλιανός (Στέλιος)	» »	» »
5	Φραγκάκης Εμμανουήλ	» »	» »
6	Χαριτάκη Μακράκη Χρυσάνθη	» »	» »
7	Παπαβασιλείου Νεκτάριος	» »	» »
8	Τσουδερός Ευάγγελος	» »	» »
9	Χαιρετάκης Μιχαήλ	» »	» »
10	Καρτσάκης Γεώργιος	» »	ως τακτικό μέλος
11	Ματαλλιωτάκης Γεώργιος	» »	» »
12	Δανέλλης Σπυρίδων	» »	» »
13	Μαρινάκης Αλέξανδρος	» »	» »

Από τη συνεδρίαση απουσίαζαν οι κ.κ.: Σκουλάς Νικόλαος, Κουτεντάκη Θεοδώρα, Μανούσας Ιωάννης, Τερζής Λεωνίδας και Βάρδα Μαρία.

Α. Στη συνεδρίαση παραβρέθηκαν οι κ.κ.: Καλογεράς Νικόλαος Αντιπεριφερειάρχης Π.Ε. Χανίων, Βρύσαλης Δημήτριος Περιφερειακός Σύμβουλος (συμμετείχε ως παρατηρητής), Αρχοντάκη – Καλογεράκη **Στυλιανή** Αντιδήμαρχος Χωροταξικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας και Δημοτικής Περιουσίας Δήμου Ηρακλείου, Χαζιράκης Νικόλαος Αντιδήμαρχος Πολεοδομίας και Κυκλοφορίας Δήμου Χανίων, Νικηφοράκης Ιωάννης Αντιδήμαρχος Τοπικής Οικονομίας και Ανάπτυξης Δήμου Χανίων, Φουρναράκης Γιώργος Ειδικός Σύμβουλος Δημάρχου Ηρακλείου, Κουμάκης Νεκτάριος Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Κισσάμου Σύμβουλος Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Χανίων (θέμα Β1), Αγαπάκης Γεώργιος προϊστάμενος Γενικής Διεύθυνσης Υποδομών ΠΚ, Κριτωτάκης Μάρινος προϊστάμενος Γενικής Διεύθυνσης Βιώσιμης Ανάπτυξης ΠΚ, Καγιαμπάκη Άννα προϊσταμένη Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Δαφνομήλη

Δήμητρα προϊσταμένη τμήματος Περιβάλλοντος Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Καλογιαννάκης Νίκος Προϊστάμενος τμήματος Χωρικού Σχεδιασμού Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, Γρηγορίου Μαρία υπάλληλος τμήματος Χωρικού Σχεδιασμού Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Κασωτάκη Μαρία υπάλληλος τμήματος Περιβάλλοντος Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Κουμαντάκης Εμμανουήλ Πρόεδρος Ομοσπονδίας Εμπορικών Συλλόγων Κρήτης (θέμα Α1), Καρτάκης Χρήστος, Καρτάκης Σωκράτης και Μπικάκης Μιχαήλ (ενιστάμενοι για το θέμα Β1), Καλαϊτζάκης Νεκτάριος, Σαρτζετάκης Γεώργιος και Σολανάκη-Σφακιωτάκη Μαριάνθη δικηγόρος (ενιστάμενοι για το θέμα Β3), Ζέππος Παναγιώτης, Ζέππος Χαράλαμπος και Ζέππος Αναστάσιος επενδυτές (θέμα εκτός η/δ 01), Μαυράκη Στέλλα υπάλληλος ΠΚ και για την τήρηση των πρακτικών οι: Βαρδιάμπαση Νίκη και Θωμά Μισέλ υπάλληλοι Αυτοτελούς Τμήματος Συλλογικών Οργάνων ΠΚ.

Β. Συμμετείχαν μέσω τηλεδιάσκεψης οι κ.κ.: Μαλανδράκης Ιωάννης Δήμαρχος Πλατανιά, Μυλωνάκης Γιώργος Δήμαρχος Κισσάμου, Καλοφωλιά Ευγενία εκπρόσωπος Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (θέμα Β1), Καϊμάκη Στέλλα μελετήτρια (θέμα Β1), Φουρναράκη Μαρία Προϊσταμένη Αυτοτελούς Τμήματος Νομικής Υπηρεσίας, Νικολουδάκης Εμμανουήλ προϊστάμενος τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Ρεθύμνου, Αγγελογιαννάκη Ελένη υπάλληλος τμήματος περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, Μεραμβελιωτάκης Ιωάννης υπάλληλος τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, Μαρή Αικατερίνη ειδική σύμβουλος Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος ΠΚ, Σημαντηράκη Μαρίνα υπάλληλος της Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Πλατανιά, Παρασύρης Γιάννης μελετητής (θέμα Β6) και Κακαβελάκη Άννα από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Πλατανιά.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής ύστερα από τη διαπίστωση απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης με τα παρακάτω θέματα ημερήσιας διάταξης:

ΘΕΜΑ Β1°: Έκφραση άποψης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), του έργου: **«Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά – Κίσσαμος»**

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος και Χωροταξίας έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

- α) Του Ν. 1650/1986:** «Για την προστασία του περιβάλλοντος»,
- β) Του Ν. 2690/1999:** «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις»,
- γ) Του Ν. 3852/2010:** «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»,
- δ) Του Ν. 4014/2011:** «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος»,
- ε) της αριθμ. 1649/45-15-1-2014 ΚΥΑ,** η οποία αφορά στην «εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α΄ της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθμ. 1958/2012 (ΦΕΚ Α΄ 21),
- στ) του Ν 5056/2023:** «Αναμόρφωση του συστήματος διακυβέρνησης Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού, κατάργηση νομικών προσώπων δημοσίου

δικαίου δήμων, παρακολούθηση επιδόσεων τοπικής αυτοδιοίκησης οικονομική και διοικητική διαχείριση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, ευζωία των ζώων συντροφιάς, κατασκευή και αναβάθμιση λειτουργούντων χερσαίων συνοριακών σταθμών και λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Εσωτερικών»,
όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

2. Το Π.Δ. **149/2010** με θέμα: «**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 αριθμ. **4/2024** απόφαση σε **2^η ορθή επανάληψη** Περιφερειακού Συμβουλίου (πρακτικό Ν° 02/16-01-2022), που αφορά: **α)** στη Σύσταση Επιτροπής Περιβάλλοντος και Χωροταξίας Περιφέρειας Κρήτης, **β)** στον Καθορισμό αριθμού των μελών της και **γ)** στη Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων του Περιφερειακού Συμβουλίου προς την Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 164 του Ν. 3852/10: «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν. 5056/2023, **από τη δημοσίευση της απόφασης στο ΦΕΚ 09-02-2024 έως 30/06/2026.**
4. Το ΦΕΚ **949 τ. Β/09-02-2024** που αφορά τη δημοσίευση της αρ. **4/2024** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου ΠΚ.
5. Την αριθμ. πρωτ. **1730/03-01-2025** απόφαση Περιφερειάρχη, που αφορά στον ορισμό προέδρου Επιτροπής Περιβάλλοντος & Χωροταξίας Π.Κ. έως **31-12-2025.**
6. Το με αριθμ. πρωτ.: **ΔΙΠΑ/80502/5090/18-7-2025** έγγραφο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής, Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙ.Π.Α.) Τμήμα Γ΄, με το οποίο μας διαβιβάστηκε στο Περιφερειακό Συμβούλιο η Μ.Π.Ε. για το αναφερόμενο έργο.
7. Τη με αριθμ. πρωτ. **256578/30-07-2025 ανακοίνωση του Περιφερειακού Συμβουλίου** στον τοπικό τύπο, προκειμένου να λάβουν γνώση οι φορείς και οι πολίτες της **Περιφερειακής Ενότητας Χανίων**, για την αναφερόμενη Μ.Π.Ε.
8. Το με αριθμ. πρωτ. **260814/01-08-2025** έγγραφο του **Τμήματος Συλλογικών Οργάνων Π.Κ.** προς τους **Δήμους Χανίων, Πλατανιά και Κισσάμου** με θέμα: Διαβίβαση ΜΠΕ στο Δήμο σας που αφορά το έργο: «**Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά – Κίσσαμος**», για έκφραση γνώμης από τα οικεία συλλογικά όργανα.
9. Την αριθμ **194/2025** απόφαση (πρακτικό **30/26-08-2025**) του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Πλατανιά, με την οποία γνωμοδοτεί θετικά επί της αναφερόμενης ΜΠΕ με την προϋπόθεση την πρόβλεψη των αναφερόμενων σ αυτήν αναγκών προτάσεων.
10. Την αριθμ **190/2025** απόφαση (πρακτικό **33/19-08-2025**) της Δημοτικής Επιτροπής Δήμου Κισσάμου, με την οποία γνωμοδοτεί θετικά επί της αναφερόμενης ΜΠΕ με τους αναφερόμενους σ΄αυτήν όρους – προτάσεις και παρατηρήσεις.
11. Την αριθμ **70/2025** απόφαση (πρακτικό **12/25-08-2025**) του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Κισσάμου, με την οποία γνωμοδοτεί θετικά επί της αναφερόμενης ΜΠΕ με τους αναφερόμενους σ΄αυτήν όρους και προτάσεις.
12. **Τις ενστάσεις – προτάσεις- αιτήσεις:**
 - α. Την αίτηση των ιδιοκτητών & Οικιστών Ζώνης Επαφής ΒΟΑΚ – Κουλιζάκης Μιχαήλ με θέμα: «Αίτημα που αφορά τη διαβούλευση ΜΠΕ ΒΟΑΚ/Οικισμός Νωπηγείων».
 - β. Τη 18-08-2025 ένσταση των ιδιοκτητών Καρτάκης Χρήστος και λοιπών εννέα με θέμα: «Ένσταση επί του σχεδιασμού του Νέου Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) και Αίτημα για διασφάλιση Πρόσβασης σε Ιδιοκτησίες στην Περιοχή

Νωπηγείων ΔΕ Κισσάμου και Πλατανιά», καθώς και τη με αρ πρωτ 277696/18-08-25 συμπληρωματική ένσταση με συμπληρωματικά στοιχεία .

γ. Το με ημερομηνία 19-08-2025 αίτημα της κας Σοφίας Εξαπηχίδου για μετακίνηση του συνδετήριου δρόμου 12N-SR01Δ1 ο οποίος τεμαχίζει την ιδιοκτησία της, καθώς και προσκομιζόμενα συνημμένα έγγραφα.

δ. Τις απόψεις με ημερομηνία 05-08-2025 του κ. Παπαδόπουλου Κων/νου στην Ανοιχτή διαβούλευση επί της ΜΠΕ του έργου: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά – Κίσσαμος»

ε. Τις με ημερομηνία 25-08-2025 και 26-08-2025 ενστάσεις των κ.κ. Ανεζάκη Εμμανουήλ και Ανεζάκη Γεωργίου με συνημμένα έγγραφα, κατά της προμελέτης Οδοποιίας Τμήματος Κίσσαμος – Χανιά, με την οποία ζητούν την εξεύρεση εναλλακτικής λύσης για την προστασία της ιδιοκτησίας τους.

στ. Τη με ημερομηνία 28-08-2025 ένσταση του κ. Λεβάκη Εμμανουήλ για την προστασία της οικίας και της επιχείρησής του.

ζ. Το με ημερομηνία 27-08-2025 έγγραφο του κ. Αγαπάκη Γεωργίου Προϊσταμένου Γενικής Δ/σης Υποδομών ΠΚ με θέμα: «Επισημάνσεις επί της ΜΠΕ του Τμήματος Χανιά – Κίσσαμος»

η. Τη με ημερομηνία 27-08-2025 ένσταση του Νικάκη Κων/νου διευθύνοντα Συμβούλου της «ΠΡΑΞΙΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ», για την προστασία της επιχείρησής τους στη θέση Χ.Θ.15+923,86 με τη δημιουργία τοιχίου αντιστήριξης.

θ. Την από 26-08-2025 πρόταση του κ. Φίλιππου Ζωφάκη για τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης των θορύβων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο Σταλό κατά την κατασκευή του ΒΟΑΚ.

13. Το με αρ. πρωτ. 289199/27-08-2025 έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων, στο οποίο αναφέρονται τα παρακάτω:

1. ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ Ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ:	
Γνωμοδότηση επί της του Φακέλου της ΜΠΕ του έργου: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά - Κίσσαμος».	
2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	
A/A	ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ (ΦΕΚ) και ΤΙΤΛΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ
1.	Ο Ν.1650/1986(ΦΕΚ 160/Α/86) Για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
2.	Ο Ν. 4014/20.9.2011 (ΦΕΚ 209/Α) «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
3.	Το Π.Δ 149/2010(ΦΕΚ 242/Α/27.12.2010) Οργανισμός της Περιφέρειας Κρήτης και η με αριθμ. 1218/16-2-2021 (ΦΕΚ 762/Β'/26-2-2021) Έγκριση τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας Κρήτης από τη Συντονίστρια της ΑΔΚ.
4.	Η ΚΥΑ οικ.1649/45/2014 (ΦΕΚ 45/Β'/15-1-2014) Εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της κατηγορίας Α' της ΥΑ του Υπουργού ΠΕΚΑ με αριθμ. 1958/2012 (ΦΕΚ Α'21) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 19 παρ. 9 του Ν. 4014/2011 καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.

5.	Η Κ.Υ.Α. 170225/2014 (ΦΕΚ 135/Β/2014) «Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αρ. πρωτ. 1958/2012 (Β' 21) όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 4014/2011 (Α' 209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.» όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 1915/2018 (ΦΕΚ 304/Β/2-02-2018)
6.	Η αριθμ. Υ.Α. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/17185/1069/2022 (ΦΕΚ 841/Β'/24-2-2022) Τροποποίηση και κωδικοποίηση της 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» (Β' 2471).
7.	Η με αριθμ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/8052/5090/18-7-2025 διαβίβαση προς δημοσιοποίηση του Φακέλου της ΜΠΕ του έργου «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά - Κίσσαμος» από το Τμήμα Γ της ΔΙΠΑ του ΥΠΕΝ
8.	Η με αριθμ. πρωτ. 260028/1-8-2025 διαβίβαση του φακέλου της ΜΠΕ του έργου «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά - Κίσσαμος» στην υπηρεσία μας για έκφραση απόψεων από τη Γραμματεία του Περιφερειακού Συμβουλίου.
9.	Η με αριθμ. πρωτ. 34300/14-4-2022 Σύνταξη Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ) επί της χάραξης του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο Τμήμα Κίσσαμος – Χανιά από την Εφορεία Παλαιοανθρωπολογίας και Σπηλαιολογίας
10.	Η με αριθμ. πρωτ. 262760/3-6-2022 έκθεση αναλυτικής Αρχαιολογικής τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ.) που αφορά τη χάραξη του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο Τμήμα Κίσσαμος Χανιά από τη Δνση Προϊστορικών Κλασικών Αρχαιοτήτων του ΥΠΠΟ, καθώς και η με αριθμ. πρωτ. 379791/4-8-2022 συμπληρωματική έκθεση.
11.	Η από με αριθμ.190/2025 (αρ. πρωτ. Π.Κ. 281692/21-8-2025) απόφαση Δημοτικής Επιτροπής Κισσάμου επι της ΜΠΕ του έργου και η με αριθμ. 70/2025 Απόφαση (αρ. πρωτ. 287730 Περ. Κρήτης) του ΔΣ Κισσάμου με την γνωμοδότηση επι της ΜΠΕ.
12.	Οι υποβληθείσες απόψεις κατά τη διαδικασία διαβούλευσης: α) με αριθμ. πρωτ. 275882/13-8-2025 Κωνσταντίνου Παπαδόπουλου, β) με αριθμ. πρωτ. 277696/18-8-2025 Καρτάκη Σωκράτη, Καρτάκη Χρήστου κλπ, γ) η με αριθμ. πρωτ. 281692/21-8-2025 διαβίβαση ενστάσεων από τον Δήμο Κισσάμου των ιδιοκτητών ζώνης επαφής ΒΟΑΚ περιοχής Νωπήγεια Κισσάμου, της κας Σοφίας Εξαπηχίδου, δ) η με αριθμ. πρωτ. 286025/25-8-2025 του Νικολάου Κρασαδάκη του Γεωργίου (Σταλός).
13.	Η με αριθμ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/27000/1783/6-4-2023 Τροποποίηση της υπ' αριθ. 68871/4636/20.7.2022 [ΑΔΑ: 6ΨΝ34653Π8-ΔΡΧ] Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά - Ηράκλειο», ως προς την ενσωμάτωση των υφιστάμενων υποτμημάτων των παρακάμψεων Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ

3. ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΥ

Πραγματοποιήθηκε αυτοψία στην περιοχή του έργου στις 25-8-2025.	ΝΑΙ	Χ
	ΟΧΙ	

4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΜΠΕ**4.1.Σύντομη περιγραφή του έργου**

Το έργο αφορά στην αναβάθμιση (κατασκευή και λειτουργία) τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) από Κίσσαμος έως Χανιά σε μήκος 30,4 km με συνοδό παράπλευρο οδικό δίκτυο εξυπηρέτησης, κατασκευή γεφυρών, σηράγγων, ανισόπεδων κόμβων, Κέντρων Ελέγχου Σηράγγων (ΚΕΣ), Κέντρου Λειτουργίας και Συντήρησης και κατασκευή Σταθμού Εξυπηρέτησης επιβατών (ΣΕΑ).

Το συνολικό έργο κατατάσσεται με βάση τη σχετ. (6) Α. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/17185/1069/2022 στην 1η Ομάδα έργων και δραστηριοτήτων – «ΕΡΓΑ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» (Έργα οδοποιίας) και συγκεκριμένα αποτελεί την περίπτωση με α/α 3 «Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών με $\Lambda \geq 4$ ». Το έργο, σύμφωνα με την κατάταξη ΟΜΟΕ/ΛΚΟΔ, είναι κατηγορίας Α1.

Τμήμα του οδικού έργου διασχίζει την προστατευόμενη περιοχή NATURA 2000 “ΕΖΔ-ΤΚΣ GR4340006 ΛΙΜΝΗ ΑΓΙΑΣ – ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ ΡΕΜΑ ΚΑΙ ΕΚΒΟΛΗ ΚΕΡΙΤΗ ΚΟΙΛΑΔΑ ΦΑΣΑ” για περίπου 1,3 χλμ., ενώ δεν διέρχεται από υγρότοπο του ΠΔ από 19/06/2012 (ΦΕΚ 229, Τεύχος ΑΑΠΘ/2012). Το έργο διέρχεται πλησίον (σε απόσταση μικρότερη των 1.000m) από 47 συνολικά οικισμούς, ενώ διέρχεται εντός των οικισμών ΝΩΠΗΓΕΙΑ και ΚΑΛΥΔΩΝΙΑ.

Ο αυτοκινητόδρομος προβλέπεται να έχει τετράιχνη διατομή πλάτους 21,50 m χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις.

Η διατομή αποτελείται από:

- α) 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 7,00m (2 X 3,50m)
- β) λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.) που μαζί με την αντίστοιχη λωρίδα καθοδήγησης έχει πλάτος 2,50m.
- γ) κεντρική νησίδα συνολικού πλάτους 2,50m, (συμπεριλαμβανομένων και των λωρίδων καθοδήγησης) με αμφίπλευρο στηθαίο ΣΑΟ τύπου New Jersey.

Σχετικά με τα επιμέρους τεχνικά έργα, προβλέπονται τα εξής (σελ. 30 ΜΠΕ):

6 Ανισόπεδοι κόμβοι

1 Ισόπεδος Κόμβος

10 γέφυρες μέγιστου μήκους 214,2 m

2 σήραγγες συνολικού μήκους (2 κλάδων) περί τα 1430 m ένα ημιστέγαστρο μήκους 80 m

41 Ανισόπεδες Διαβάσεις (34 Κάτω Διαβάσεις και 7 Άνω)

71 οχετοί (σωληνωτοί και κιβωτοειδούς διατομής) διαφόρων διαστάσεων

36 έργα αντιστήριξης (τοίχοι/ πασσαλότοιχοι) συνολικού μήκους περί τα 8km μέγιστους ύψους 17.5 m

4.2. Περιγραφή της χάραξης (Κεφ. 6.3.1 ΜΠΕ, σελ 121)

Η μελέτη αρχίζει στη ΧΘ 1+200 με την κατασκευή του ισόπεδου κόμβου κυκλικής κίνησης Καλουδιανών. Πέρας του είναι το πέρας του τμήματος του ΒΟΑΚ Βαμβακόπουλο – Σούδα (Παράκαμψη Χανίων).

Σύμφωνα με την προτεινόμενη λύση, η χάραξη του νέου αυτοκινητόδρομου, κατά τμήματα είτε συμπίπτει ή κινείται παράλληλα και σε εγγύτητα με τη χάραξη του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, είτε χωροθετείται εκτός του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, με σκοπό αφενός να περιορισθούν οι απαλλοτριώσεις και αφετέρου να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου. Η εν λόγω χάραξη του νέου αυτοκινητόδρομου προκύπτει από την ανάγκη εφαρμογής γεωμετρίας χάραξης για ταχύτητα μελέτης 100 km/h. Συγκεκριμένα, περίπου το 69% του μήκους του νέου οδικού άξονα κατασκευάζεται με ενσωμάτωση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, ενώ το υπόλοιπο 31% χωροθετείται εκτός και ανεξάρτητα αυτού. Αυτό σημαίνει ότι κατά την κατασκευή των έργων θα απαιτηθούν μέτρα αποκατάστασης της κυκλοφορίας στον υφιστάμενο ΒΟΑΚ (ΜΠΕ σελ.167)

Η χάραξη του αυτοκινητοδρόμου Χανιά- Κίσσαμος ακολουθεί τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με νότια διαπλάτυνση αυτού έως τη ΧΘ 3+000. Στη συνέχεια η χάραξη ακολουθεί βόρεια διαπλάτυνση με σκοπό την αποφυγή του αρχαιολογικού χώρου Νωπηγείων έως τη ΧΘ 4+500 περίπου.

- Στη θέση όπου προτείνεται η κατασκευή του Ανισόπεδου Κόμβου Νωπηγείων έχει επιλεγεί η διατήρηση της μηκοτομής του αυτοκινητοδρόμου, ώστε να μην χρειαστούν υψηλοί τοίχοι αντιστήριξης στη θέση της Άνω Διάβασης του Ανισόπεδου Κόμβου.
- Κατόπιν ο αυτοκινητόδρομος οδεύει με νέα χάραξη νότια του υφιστάμενου ΒΟΑΚ έως τη ΧΘ 8+800, ώστε αφενός να ικανοποιηθούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου και αφετέρου να παρακαμφθεί η προβληματική, από γεωλογικής και περιβαλλοντικής άποψης, περιοχή του Μαυρομούστακου.
- Μετά τον νέο Α/Κ Καλυδωνίας, που χωροθετείται περί τη ΧΘ 9+450 προτείνεται νέα χάραξη του ΒΟΑΚ μέχρι τον Α/Κ Κολυμβαρίου περί τη ΧΘ 12+200. Η ανάγκη αλλαγής τη όδευσης σε σχέση με αυτή του υφιστάμενου ΒΟΑΚ προέρχεται από την παρουσία οριζόντιων καμπυλών ακτίνας 300 m.
- Από τον Α/Κ Κολυμβαρίου (ΧΘ 12+200) έως τη ΧΘ 16+500 μετά τον Α/Κ Ταυρωνίτη προτείνεται νότια διαπλάτυνση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ.
- Από τη ΧΘ 16+500 έως τη ΧΘ 20+500, ο αυτοκινητόδρομος ακολουθεί νέα χάραξη, καθώς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της υφιστάμενης οδού είναι ανεπαρκή. Στο τμήμα αυτό προβλέπεται η κατασκευή σήραγγας διπλού κλάδου, διατηρώντας τους δύο κλάδους σε επαφή, αντί της συνήθους απομακρυσμένης χωροθέτησής τους, με αποτέλεσμα την αποφυγή υψηλών πρανών ορυγμάτων. Η εν επαφή κατασκευή των δύο κλάδων επιτυγχάνει την αποφυγή απαλλοτρίωσης των υφιστάμενων παρακείμενων τουριστικών εγκαταστάσεων.
- Από τη ΧΘ 20+500 έως τη ΧΘ 25+000, ο αυτοκινητόδρομος ακολουθεί τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με νότια διαπλάτυνση αυτού.

- Στο τμήμα ΧΘ 25+000 έως 26+000 βελτιώνεται η υφιστάμενη αλληλουχία καμπυλών με μία νέα αλληλουχία καμπυλών με ακτίνες 900 m και 1000 m αντίστοιχα. Η ακτίνα των 1.000 m της οριζοντιογραφικής καμπύλης επιβάλλεται εκτός των άλλων για λόγους ασφαλείας, καθώς στη συνέχεια υπάρχει μεγάλου μήκους ευθυγραμμία.
- Στα επόμενα τμήματα από τη ΧΘ 20+000 έως τον Α/Κ Γαλατά προτείνεται νότια διαπλάτυνση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ με στόχο την απεμπλοκή από το υφιστάμενο καλώδιο μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας 150 kV, έχει εγκατασταθεί στο άκρο του υφιστάμενου ΒΟΑΚ (κατεύθυνση προς Κίσσαμο).
- Μέχρι το τέλος (Α/Κ Βαμβακόπουλου) προτείνεται αμφίπλευρη διαπλάτυνση εξαιτίας των πολεοδομικών δεσμεύσεων εκατέρωθεν της υφιστάμενης οδού. Επιπλέον, σημειώνεται η ανάγκη τροποποίησης της υψομετρικής χάραξης σε τμήματα όπου η τιμή της κατά μήκος κλίσης βρίσκεται εκτός των προδιαγραφών.

4.2.1. Αιτιολόγηση του Σχεδιασμού

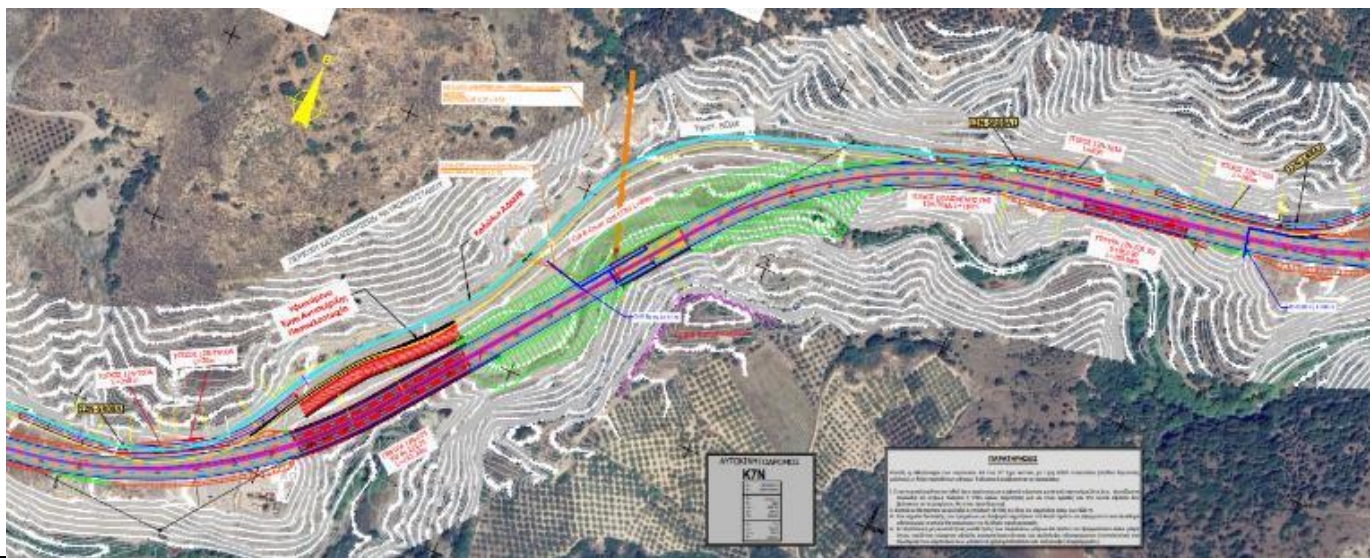
Η βασική αρχή του σχεδιασμού της νέας Χάραξης είναι η διαπλάτυνση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ. Η διαπλάτυνση, όπως περιγράφεται στη ΜΠΕ (σελ. 121-122), γίνεται αμφίπλευρα ή σε μεγάλο τμήμα νότια. Η επιλογή αυτή οδήγησε στη διατήρηση πλήθους υφιστάμενων κάτω διαβάσεων, οι οποίες φαίνεται να βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Σε ορισμένες θέσεις χρειάστηκε να μελετηθεί νέα χάραξη, όπως στην περιοχή του Μαυρομούστακου ή σε θέσεις όπου βελτιώνεται η χάραξη. Όπως έχει αναφερθεί, αρχικά η διαπλάτυνση γίνεται νότια, με αποτέλεσμα να προστατευτεί ο Ναός της Αναλήψεως Καλουδιανών (περί τη ΧΘ 1+750 στην κατεύθυνση προς Κίσσαμο). Στη συνέχεια η διαπλάτυνση γίνεται βόρεια ώστε να μην θιγεί ο κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος Νωπηγείων και Κολενίου. Επιπλέον προβλέπεται στη θέση αυτή πλήρης ανισόπεδος κόμβος. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις νέες χαράξεις:

ι) Διέλευση περιοχής ρέματος Μαυρομούστακου

Η επιλογή της όδευσης του ΒΟΑΚ στην περιοχή του ρέματος Μαυρομούστακου, όπως αναφέρεται στη ΜΠΕ (σελ. 122-127), έγινε κατόπιν έρευνας των στοιχείων και αποτελεσμάτων της Γεωλογικής μελέτης, αλλά και της προκαταρκτικής έρευνας των υδραυλικών δεδομένων και επιπτώσεων μιας ενδεχόμενης διευθέτησης του ρέματος σε μεγάλο μήκος. Το τμήμα της οδού από ΧΘ 5+800 έως 6+650 διέρχεται από ένα ιδιαίτερα δυσμενές τεχνικο-γεωλογικό περιβάλλον, το οποίο χαρακτηρίζεται από αστοχίες, που περιλαμβάνουν ευρείες και βαθιές περιστροφικές ολισθήσεις και εκτεταμένες βραχοκαταπτώσεις. Στον υφιστάμενο ΒΟΑΚ, ο οποίος διέρχεται από τις ΒΔ/κές φυσικές κλιτύες ανάντη του ρέματος, έχουν λάβει χώρα μεγάλου εύρους και βάθους εδαφικές ολισθήσεις και βραχοκαταπτώσεις στο τμήμα αυτό. Στην περιοχή έχουν αναπτυχθεί εκτεταμένες περιστροφικές ολισθήσεις των κλιτύων εκατέρωθεν του ρέματος με χαρακτηριστικότερες:

(α) την ολίσθηση του επιχώματος του υφιστάμενου ΒΟΑΚ στη ΧΘ 6+100, η οποία έχει αποκατασταθεί με την κατασκευή διπλού πασσαλότοιχου και συνοδών έργων επιχωμάτων και από την οποία η χάραξη προβλέπεται να διέλθει με γέφυρα, και

(β) την πολύ μεγάλη περιστροφική ολίσθηση του ΝΑ/κού αντερείσματος του ρέματος (Εικόνα 6-5), στη ΧΘ 6+550, από όπου η χάραξη διέρχεται με σταθεροποιητικό επίχωμα.



Εικ.1: Οριζοντιογραφία μηκοτομή, σχέδιο 12N της ΜΠΕ, από ΧΘ 5+840 έως ΧΘ 7+080 της διέλευσης του νέου ΒΟΑΚ από το Μαυρομούστακο με επιχώσεις και κατασκευή γέφυρας.

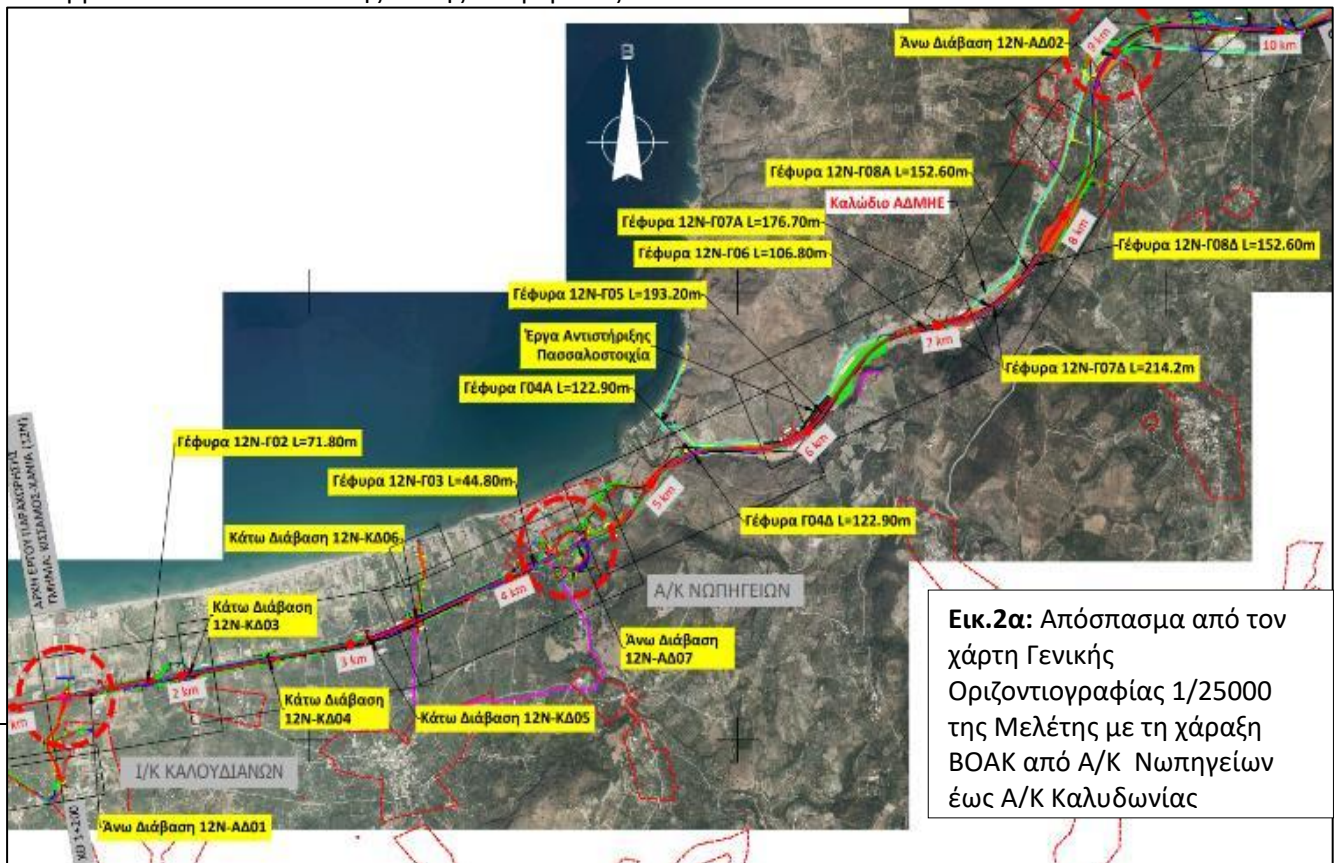
Η εξεταζόμενη ως εναλλακτική λύση για τη διέλευση της οδού στις ΒΔ/κές κλιτύες ανάντη του ρέματος από όπου διέρχεται ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ, αλλά και στις απέναντι ΝΑ/κές απότομες κλιτύες, καθίσταται ιδιαίτερως δυσχερής, δεδομένου ότι θα απαιτηθούν χωματουργικά έργα μικτής διατομής (ορυγμάτων και επιχωμάτων), τα οποία αναμένεται να διαταράξουν την οριακή ισορροπία των φυσικών πρανών. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Γεωλογικής Μελέτης, στα πρανή εκατέρωθεν του ρέματος έχουν λάβει χώρα εκτεταμένες εδαφικές αστάθειες υπό μορφή παλαιών και σύγχρονων ενεργών βαθιών περιστροφικών ολισθήσεων και βραχοκαταπτώσεων μεγάλου όγκου.

Στη συνέχεια εξετάστηκε προκαταρκτική εναλλακτική λύση της διέλευσης της οδού με επιχώματα και γέφυρα, διερχόμενα κατά μήκος του κατάντη ρέματος και σε όλο το μήκος της προβληματικής περιοχής, αποφεύγοντας τις εκσκαφές στις προβληματικές κλιτύες εκατέρωθεν του ρέματος. Η γέφυρα προβλέπεται στη ΧΘ 6+125.25 και θα έχει μήκος 193.20m. Η εν λόγω γέφυρα διέρχεται από την περιοχή αστοχίας του υφιστάμενου ΒΟΑΚ με βαθιά περιστροφική ολίσθηση, η οποία έχει αποκατασταθεί με κατασκευή δύο σειρών βαθιών φρεατοपासάων και σταθεροποιητικών επιχωμάτων στη βάση της κλιτύος.

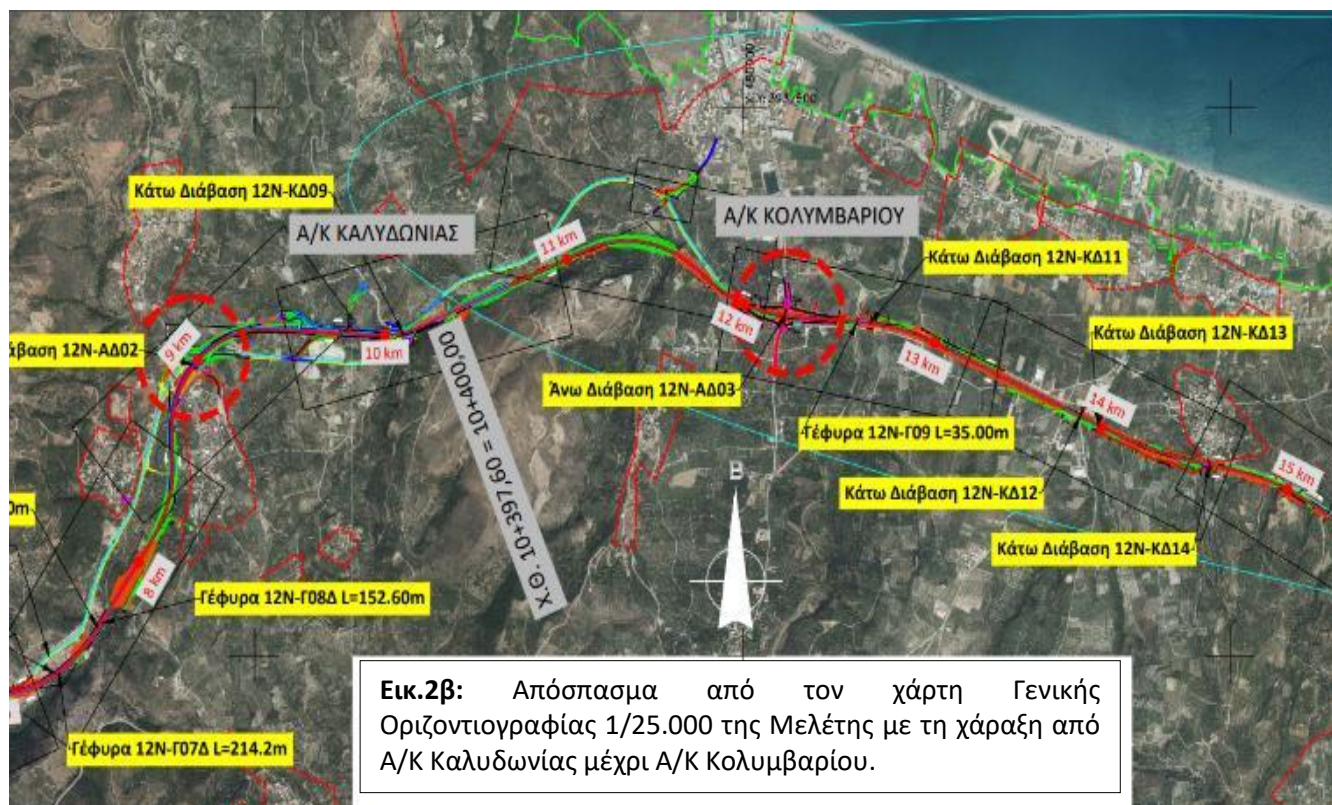
Τα επιχώματα προβλέπονται από το τέλος της γέφυρας στη Χ.Θ.6+220 έως τη ΧΘ 6+680 (μήκος επιχωμάτων σε περίπου 460m). Τα επιχώματα διέρχονται από δύο θέσεις που παρουσιάζονται κατά καιρούς κατολισθήσεις:

Η πρώτη περιοχή εντοπίζεται στη ΧΘ 6+425. Στην εξέταση λύσης για κατασκευή γέφυρας στη θέση αυτή, με κατασκευή βάθρων θα απαιτούνταν εκσκαφές για την κατασκευή της θεμελίωσης με επισφάλεια στην ευστάθεια της πλαγιάς και θα απαιτούνταν πολύ ισχυρά προσωρινά και στη συνέχεια μόνιμα μέτρα υποστήριξης με μεγάλο κίνδυνο βραχοκαταπτώσεων στη φάση κατασκευής, όσο και στη φάση λειτουργίας. Κατά τη φάση λειτουργίας οι βραχοκαταπτώσεις θα μπορούσαν να πλήξουν τα μεσόβαθρα της γέφυρας και το κατάστρωμά της, καθώς διέρχεται σε κοντινή απόσταση στα απότομα φυσικά πρανή. Για τους ανωτέρω λόγους προτείνεται στη θέση αυτή η διέλευση της οδού να πραγματοποιηθεί με επίχωμα και η προστασία του καταστρώματος της οδού να πραγματοποιηθεί με την κατασκευή ημί-στεγάστρου, επιχωμένου καταλλήλως και με κλίση επίχωσης τέτοια ώστε να διευκολύνει τη ροή των βράχων προς τα κατάντη και εντός του ρέματος, που συνιστά τον φυσικό αποδέκτη.

Η δεύτερη περιοχή εντοπίζεται στη ΧΘ 6+550. Στη θέση αυτή η κατολίσθηση είναι ενεργή σε απότομο μορφολογικό ανάγλυφο με υπόβαθρο γραφιτικούς σχιστόλιθους, έχοντας προκαλέσει την πλήρη κατάρρευση της πλαγιάς και την καταστροφή της διερχόμενης τραπεζοειδούς αποστραγγιστικής τάφρου στη βάση του πρανούς η οποία βρίσκεται στο επίπεδο της κοίτης του ρέματος.



Εικ.2α: Απόσπασμα από τον χάρτη Γενικής Οριζοντιογραφίας 1/25000 της Μελέτης με τη χάραξη ΒΟΑΚ από Α/Κ Νωπηγείων έως Α/Κ Καλυδωνίας



Η σταθεροποίηση της κατολισθημένης μάζας, λόγω της έκτασης της κατολίσθησης, του αναγλύφου και του βάθους της, καθίσταται δύσκολη και κοστοβόρα, με συνήθη τεχνικά έργα πασσάλων κ.ο.κ., και για τους λόγους αυτούς στη μελέτη προτείνεται η διέλευση της οδού με επίχωμα το οποίο λειτουργεί σταθεροποιητικά ως αντίβαρο στη βάση της κατολίσθησης. Σύμφωνα με τη ΜΠΕ, η λύση αυτή κρίνεται με γεωτεχνικά κριτήρια ως η πλέον αποτελεσματική, απλή και οικονομική κατασκευαστικά για τη σταθεροποίηση των πρανών και την διέλευση της οδού και η κατασκευή της γέφυρας **μήκους 193,20m** στη ΧΘ 6+125,25 είναι γενικώς εφικτή. Επίσης συνακόλουθα προτείνεται ο εγκιβωτισμός του υφιστάμενου ρέματος στο μήκος της επίχωσης.

Στη συνέχεια γίνεται νέα χάραξη Νοτιοανατολικά του υφιστάμενου δρόμου, που διέρχεται του ανισόπεδου κόμβου της Καλυδωνίας και συνεχίζει βόρεια της υφιστάμενης μονάδας παραγωγής σκυροδέματος.

ii) Επιμέρους σημεία με προβλήματα καταπτώσεων του υφιστάμενου δρόμου και προτεινόμενες λύσεις στη ΜΠΕ της νέας χάραξης

Σε διάφορες θέσεις [ενδεικτικά περί τη Χ.Θ. 19+700 σε εναλλαγές μαργών – μαργαϊκών ασβεστόλιθων (mk), Χ.Θ. 25+600, Χ.Θ. 27+400 σε λεπτοστρωματώδεις μάργες]] τα μεγάλοι μήκους επίπεδα της στρώσης των σχηματισμών του Νεογενούς, εμφανίζονται ομόρροπα προς τα σχεδιαζόμενα τεχνητά πρανή. Στις θέσεις αυτές αναμένεται ότι θα απαιτηθούν μέτρα ενίσχυσης και αντιστήριξης των τεχνητών πρανών.

Στις θέσεις των ορυγμάτων της υφιστάμενης οδού των Χ.Θ. 27+450 [λεπτοστρωματώδεις μάργες (ml)] και Χ.Θ. 28+200 (λατυποπαγής μάργα) έχουν εκδηλωθεί εκτεταμένες αστοχίες και καταπτώσεις. Σύμφωνα με τη ΜΠΕ (σελ 307-308) θα απαιτηθεί αμφίπλευρη αναδιαμόρφωση – σταθεροποίηση, με νέες κλίσεις διαμόρφωσης έως 3:2 (υ:β), ύψος αναβαθμού 10m και κατάλληλα μέτρα προστασίας με αγκυρωμένο πλέγμα, μετά από λεπτομερή γεωλογική - γεωτεχνική έρευνα και μελέτη. Επίσης στην περιοχή που έχουν ήδη τοποθετηθεί προστατευτικά για τις καταπτώσεις από σκυρόδεμα με τις οικίες στη στέψη του ορύγματος της Χ.Θ. 27+450, θα μπορούσε επιπρόσθετα για μεγαλύτερη ασφάλεια να κατασκευαστεί πασσαλότοιχος στη βάση του δεξιού πρανούς.

4.2.2. Κόμβοι Αυτοκινητόδρομου (σελ. 132-134 ΜΠΕ)

- Ισόπεδος Κόμβος (Ι/Κ) Καλουδιανών

Περί τη ΧΘ 1+200 προβλέπεται η κατασκευή του Ι/Κ Καλουδιανών, ο οποίος εξυπηρετεί τους οικισμούς Κορφαλώνας, Καλουδιανά, Ποταμίδα, Περιβολάκια, Βουλγάρω και άλλους νοτιότερους των Καλουδιανών, με κύριο προορισμό το Ελαφονήσι.

- Ανισόπεδος Κόμβος (Α/Κ) Νωπηγείων

Περί τη ΧΘ 4+460, προβλέπεται η κατασκευή του πλήρους Α/Κ πλησίον της θέσης του ισόπεδου κόμβου που υπάρχει σήμερα. Η επιλογή της θέσης του κόμβου υπαγορεύεται από τη θέση του θεσμοθετημένου αρχαιολογικού χώρου Νωπηγείων-Κολενίου.



Εικ.3: Απεικόνιση του υφιστάμενου ορύγματος της Χ.Θ. 28+200 με τις δύο κατοικίες εκατέρωθεν, με καταπτώσεις και έργα συγκράτησης των πρανών. (Εικόνα Β22, σελ. 307 ΜΠΕ).

- Ανισόπεδος Κόμβος (Α/Κ) Καλυδωνίας

Περί τη ΧΘ 9+440 προβλέπεται η κατασκευή του Α/Κ Καλυδωνίας, ο οποίος θα εξυπηρετήσει τον οικισμό της Καλυδωνίας και μία σειρά άλλων μικρότερων οικισμών πέριξ αυτού (Νοχιά, Ραβδούχα, Ροδωπός κ.λπ.). Η επιλογή της θέσης του κόμβου υπαγορεύεται από την αλλαγή της χάραξης του ΒΟΑΚ στο προηγούμενο τμήμα, λόγω της απεμπλοκής από το ρέμα Μαυρομούστακο. Επομένως, δεν ήταν εφικτή η χωροθέτηση του Α/Κ στην παλαιά του θέση (περί τη ΧΘ 8+900).

- Ανισόπεδος Κόμβος (Α/Κ) Κολυμβαρίου

Περί τη ΧΘ 12+400, προβλέπεται η κατασκευή του Α/Κ Καλυμβαρίου, ο οποίος θα εξυπηρετήσει τον οικισμό του Κολυμβαρίου και μία σειρά άλλων μικρότερων οικισμών πέριξ αυτού (Βαγί, Σπηλιά κ.λπ.). Ο Α/Κ χωροθετείται στη θέση του υφιστάμενου ανισόπεδου κόμβου και κατά το δυνατόν διατηρούνται οι υφιστάμενοι κλάδοι.

- Ανισόπεδος Κόμβος (Α/Κ) Ταυρωνίτη

Περί τη ΧΘ 15+700, προβλέπεται η κατασκευή του Α/Κ Ταυρωνίτη, ο οποίος θα εξυπηρετήσει τον οικισμό του Ταυρωνίτη και μία σειρά άλλων μικρότερων οικισμών πέριξ αυτού (Πολεμάρχι, Νερατζιά, Σιρίλι κ.λπ.). Ο Α/Κ χωροθετείται στη θέση του υφιστάμενου ανισόπεδου κόμβου και κατά το δυνατόν διατηρούνται οι υφιστάμενοι κλάδοι.

- Ανισόπεδος Κόμβος (Α/Κ) Πλατανιά

Περί τη ΧΘ 22+475 προβλέπεται η κατασκευή του Α/Κ Πλατανιά, ο οποίος θα εξυπηρετήσει τον οικισμό του Πλατανιά και μία σειρά άλλων οικισμών πέριξ αυτού (Γεράνι, Παλιό Γεράνι, Βρύσες, Πατελάρι κ.λπ.). Ο Α/Κ χωροθετείται στη θέση του υφιστάμενου ανισόπεδου κόμβου, ώστε κατά το δυνατόν να διατηρούνται οι υφιστάμενοι κλάδοι στο βόρειο τμήμα του κόμβου. Στο νότιο τμήμα του κόμβου προβλέπεται ο κλάδος εξόδου από Κίσσαμο προς Πλατανιά με χωροθέτησή του έτσι ώστε να γίνει εκμετάλλευση του υφιστάμενου αντίστοιχου κλάδου.

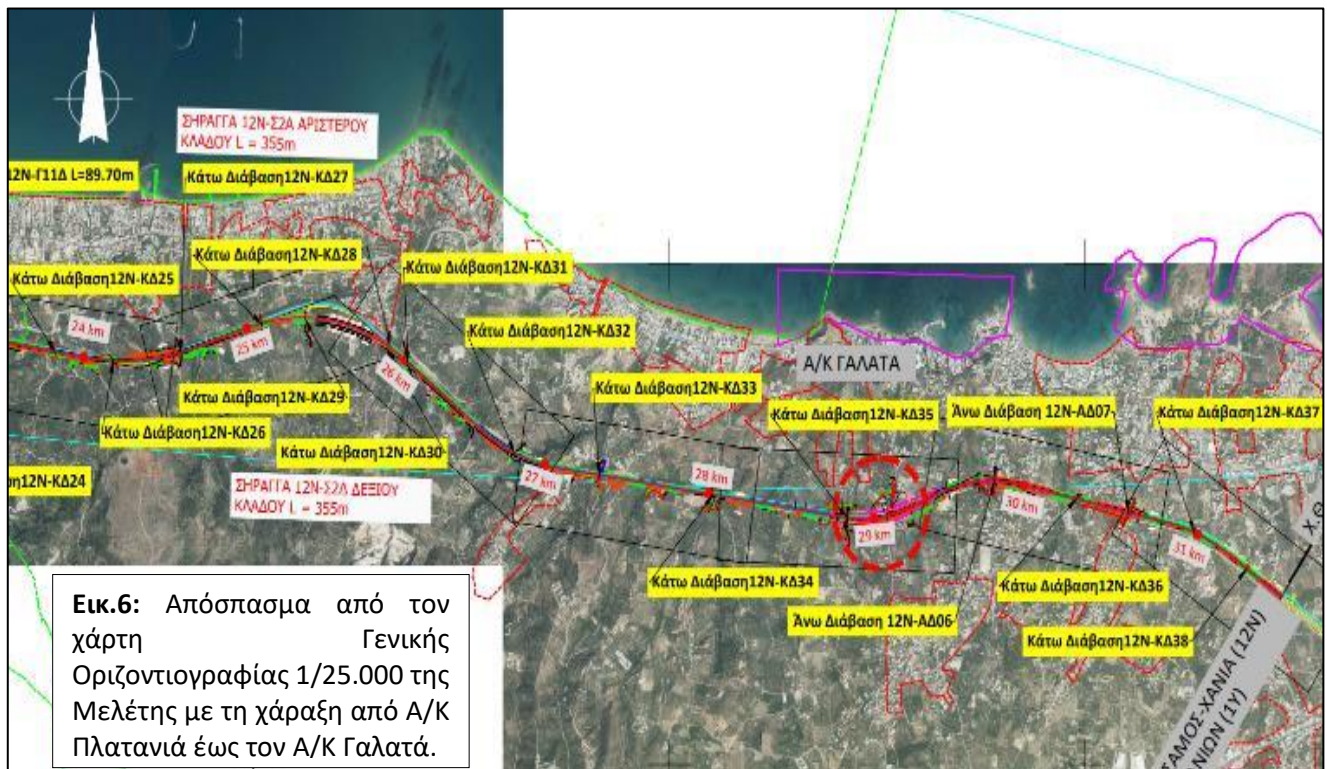
- Ανισόπεδος Κόμβος (Α/Κ) Γαλατά

Περί τη ΧΘ 29+090, προβλέπεται η κατασκευή του Α/Κ Γαλατά, ο οποίος θα εξυπηρετήσει τον οικισμό του Γαλατά και μία σειρά άλλων οικισμών πέριξ αυτού (Κάτω Γαλατάς, Δαράτσος κ.λπ.). Ο Α/Κ χωροθετείται στη θέση του

υφιστάμενου ανισόπεδου κόμβου, με διατήρηση της μορφής του και σε μεγάλο βαθμό διατηρούνται οι υφιστάμενοι κλάδοι του κόμβου.



Εικ.5: Απόσπασμα από τον χάρτη Γενικής Οριζοντιογραφίας 1/25.000 της Μελέτης με τη χάραξη από Α/Κ Ταυρωνίτη μέχρι Α/Κ Πλατανιά.



Εικ.6: Απόσπασμα από τον χάρτη Γενικής Οριζοντιογραφίας 1/25.000 της Μελέτης με τη χάραξη από Α/Κ Πλατανιά έως τον Α/Κ Γαλατά.

4.2.3 Υπόγεια Έργα, Σήραγγες, Cut & Cover

Σύμφωνα με τη ΜΠΕ (σελ. 161-162), στο τμήμα Χανιά-Κίσσαμος προβλέπεται η κατασκευή ενός ημι-ανοικτού στεγάστρου προστασίας βραχοπτώσεων και δύο σηράγγων διπλού κλάδου, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα 1 (Πίνακας 6-11 της ΜΠΕ). Το τεχνικό CC01 είναι ουσιαστικά ένα στέγαστρο προστασίας βραχοπτώσεων. Από τη γεωλογική μελέτη προκύπτει σημαντικός κίνδυνος καταπτώσεων βράχων στα δεξιά του ΒΟΑΚ (Νοτιοανατολικά), με αποτέλεσμα να απαιτείται αποτελεσματική προστασία της οδού.

Πίνακας 1: Υπόγεια έργα σήραγγες Cut and Cover

Α/Α	Ονομασία Σήραγγας	Χιλιόμετρηση Μελέτης	Θέση	Πλάτος καταστρώματος με πεζοδρόμια ανά κλάδο	Ενδεικτικό Μήκος Σήραγγας (m)	Παρατηρήσεις
		ΧΘ Αυτ/μου αρχής/τέλους Σήραγγας		(m)		
1	CC01	6+400	Αριστερός & Δεξιός κλάδος ΒΟΑΚ	11,75 (*)	80	Ημι-ανοικτό στέγαστρο προστασίας βραχοπτώσεων
		6+480				
2	Σ01Α	16+780	Αριστερός Κλάδος ΒΟΑΚ	12,00	380	Σήραγγα αριστερού κλάδου
		17+160				
	Σ01Δ	16+790	Δεξιός Κλάδος ΒΟΑΚ	12,00	365	Σήραγγα δεξιού κλάδου
		17+155				
3	Σ02	25+425	Αριστερός & Δεξιός κλάδος ΒΟΑΚ	12,00	355	Σήραγγες αρ. και δεξ. κλάδου ΒΟΑΚ
		25+780				

Το στέγαστρο θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο της εκσκαφής και επικάλυψης (Cut & Cover) και η τυπική διατομή της οδοποιίας περιλαμβάνει 2 λωρίδες ανά κλάδο και ΛΕΑ.

Οι σήραγγες Σ01 & Σ02 είναι δίδυμες σήραγγες υπόγειας εκσκαφής, μονής κατεύθυνσης ανά κλάδο. Ο αριστερός κλάδος της Σ1 έχει μήκος 380 m και ο δεξιός 365 m, ενώ και οι δυο κλάδοι της Σ2 σχεδιάζονται με μήκος 355 m. Η τυπική διατομή της οδοποιίας περιλαμβάνει 2 λωρίδες ανά κλάδο και ΛΕΑ, ενώ εκατέρωθεν διαμορφώνονται πεζοδρόμια ελάχιστου ωφέλιμου πλάτους 1,00 m.

4.2.4. Εκσκαφές, Επιχώσεις και υλικά κατασκευής

Με βάση τους προβλεπόμενους χωματισμούς (ΜΠΕ, σελ. 170) στο τμήμα Κίσσαμος – Χανιά, από τις σχετικές μελέτες της οδοποιίας οι απαιτήσεις για τα επιχώματα είναι 2.650.000m³ και οι απαιτήσεις επίλεκτου θραυστού υλικού λατομείου για οδοστρώση είναι 1.084.000m³. Ο συνολικός όγκος των κύριων εκσκαφών είναι 2.500.000m³, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται σε αυτόν οι εκσκαφές χαλαρών εδαφών, οι οποίες είναι επιπλέον 685.000m³. Με βάση τα ανωτέρω και την τεχνικογεωλογική αξιολόγηση του ισοζυγίου χωματισμών, τα υλικά των εκσκαφών ταξινομούνται σε κατηγορίες καταλληλότητας ως εξής:

- Ακατάλληλα υλικά (Ε0) θεωρούνται οι εκσκαφές χαλαρών εδαφών (Α1), συνολικού όγκου 685.000m³ και ένα μικρό κατ' εκτίμηση μέρος της τάξης του 10% (175.000m³) των εκσκαφών γαιοημίβραχου (Α2). Μέρος των υλικών αυτών, της τάξης των 90.000m³ (Α5), μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες επένδυσης πρανών και πλήρωσης νησίδων.
- Υλικά αποδεκτά έως κατάλληλα (Ε1 και Ε2), θεωρούνται το σύνολο των υπόλοιπων εκσκαφών γαιοημίβραχου (Α2) και βράχου (Α3), συνολικού όγκου 2.325.000m³.
- Υλικά επίλεκτα (Ε3/4) δεν προκύπτουν από εκσκαφές κατά μήκος του έργου. Επομένως, εάν χρησιμοποιηθούν τα υλικά εκσκαφής των κατηγοριών Ε1 και Ε2, της τάξης των 2.325.000m³, υπολείπονται ακόμα 325.000m³ περίπου, για την κατασκευή συνήθων επιχωμάτων, τα οποία θα πρέπει να αναζητηθούν σε δανειοθαλάμους. Επίσης, το σύνολο των επίλεκτων, ασβεστολιθικών κατά βάση, υλικών για τις ανάγκες οδοστρώσης, της τάξης των

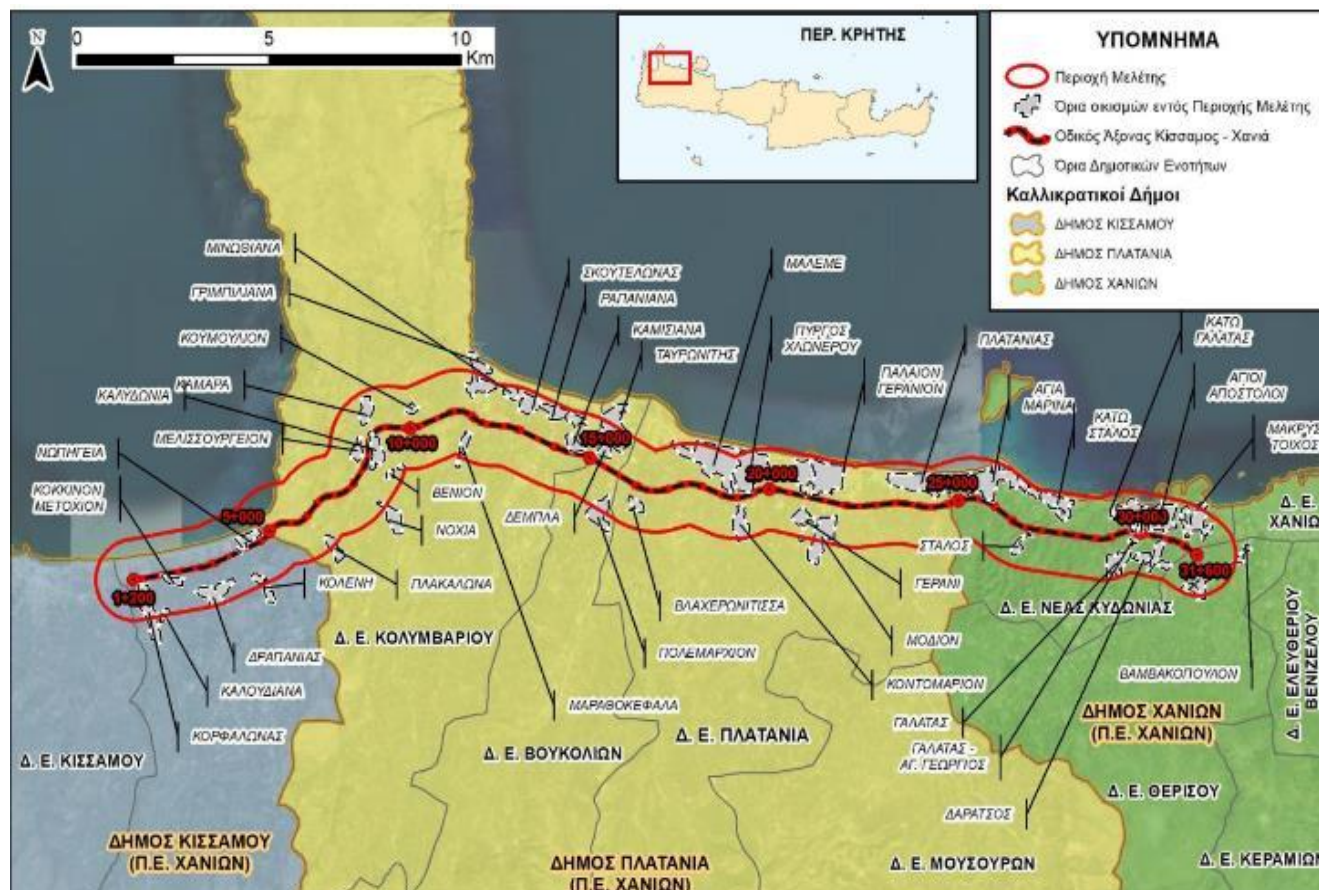
1.084.000m³, θα πρέπει να αναζητηθεί σε ενεργά λατομεία της ευρύτερης περιοχής. Σημειώνεται ότι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένα λατομεία στην Π.Ε. Χανίων είναι:

I) το λατομείο αδρανών υλικών της ΛΑΧΩΡ Α.Ε. στο Χορδάκι Δ.Ε. Ακρωτηρίου του Δήμου Χανίων.

II) Το λατομείο της ΑΚΜΟΝ Ο.Ε. στη θέση Παπαδιανά Δ.Ε. Κεραμειών του Δήμου Χανίων.

III) Το Λατομείο «ΜΠΕΤΟΝ ΚΥΔΩΝ Α.Ε.» στην περιοχή Ασκύφου του Δήμου Σφακιών.

Το ισοζύγιο είναι υπολειμματικό, όπου ένα σύνολο της τάξης των 1.409.000m³ (αποδεκτά / κατάλληλα και επίλεκτα) αναζητούνται, και 770.000m³ περίπου αφορούν σε πλεονάζοντα ακατάλληλα και απομακρύνονται.



Εικ. 7: Απόσπασμα από την Εικόνα 5-1 της ΜΠΕ (σελ.73): Όρια οικισμών εντός της περιοχής Μελέτης

4.2.5. Εργοταξιακοί χώροι-αποθεσιοθάλαμοι

Πριν από την τελική χρήση χώρων απόθεσης υλικών και σε συνεργασία πάντα με τον φορέα λειτουργίας, ο ανάδοχος του έργου θα πρέπει να εκπονήσει Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΤΕΠΕΜ) (συνοδευόμενη από τις εγκρίσεις των αρμόδιων υπηρεσιών και τα απαραίτητα σχέδια). Ενδεικτικά, στη ΜΠΕ πλησίον του έργου σημειώνονται δύο πιθανές θέσεις (σελ. 177 της ΜΠΕ) για διερεύνηση σε περιοχές ανενεργών λατομείων. Η πρώτη (1) πλησίον της χάραξης, νότια της ΧΘ 26+000 στη θέση Αγιά Μαρίνα (παλαιός λατομικός χώρος Νικάκη-θέση Γεροσπήλιος) και η δεύτερη (2) ανατολικά της χάραξης, στη θέση Καλάμι (παλαιό λατομείο Νικάκη). Στη φάση της ΤΕΠΕΜ θα πρέπει να αναζητηθούν και να αδειοδοτηθούν για τις ανάγκες του έργου αποθεσιοθάλαμοι, για την εναπόθεση της περίσσειας των προϊόντων εκσκαφών που θα προκύψουν, σε κατάλληλες θέσεις πλησίον του έργου και σε κατάλληλη απόσταση από κατοικημένες περιοχές για περιορισμό της όχλησης.

Ως κατ' αρχήν κατάλληλοι χώροι χωροθέτησης εργοταξίων κρίνονται η περιοχή των στομιών των σιράγγων καθώς και η περιοχή όπου προβλέπεται η χωροθέτηση του ΣΕΑ-ΚΛΣ. Επιπλέον, η τελική χωροθέτηση των εργοταξιακών χώρων θα γίνει κατόπιν εκπόνησης και έγκρισης Τεχνικής Περιβαλλοντικής Μελέτης (ΤΕΠΕΜ).

4.2.6. Έργα κατασκευής γεφυρών της χάραξης και επεμβάσεις στα υφιστάμενα ποτάμια και ρέματα

Στο πλαίσιο της ΜΠΕ πραγματοποιήθηκαν προκαταρκτικές προτάσεις οριοθέτησης, οι οποίες αφορούν σε ρέματα/ ποταμούς από τους οποίους το οδικό έργο διέρχεται με τεχνικά γέφυρας. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νόμου 4258/2014, δεν απαιτείται οριοθέτηση των υδατορεμάτων (μεταξύ άλλων) «... για την κατασκευή ή επισκευή ή καθαίρεση γεφυρών και οχετών, καθώς και άλλων έργων προστασίας θεμελιώσεων γεφυρών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά συνοδεύονται από υδραυλική μελέτη με την οποία καθορίζονται οι γραμμές πλημμύρας για συγκεκριμένη περίοδο επαναφοράς και εντοπίζονται οι επιπτώσεις από την κατασκευή των έργων, στην ομαλή ροή των πλημμυρικών παροχών. Στην περίπτωση αυτή η πάκτωση των ακρόβαθρων των γεφυρών, υλοποιείται έξω από τις εν λόγω γραμμές πλημμύρας...».

Επίσης, σύμφωνα με την ΥΑ 170225/2014 «... Σε περίπτωση έργου ή δραστηριότητας που η κατασκευή του επηρεάζει την κοίτη (στενή ή ευρεία) υδατορέματος, παρατίθεται πρόταση οριοθέτησης του υδατορέματος με βάση τα στοιχεία του φακέλου οριοθέτησης, ενώ σε περίπτωση που το έργο/δραστηριότητα περιλαμβάνει και διευθέτηση τμήματος, αυτή περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο. Εξαιρούνται έργα που διασχίζουν εγκάρσια το υδατόρεμα. Η πρόταση οριοθέτησης απεικονίζεται σε τοπογραφικό διάγραμμα (οριζοντιογραφία) με απεικόνιση: του έργου, των γραμμών πλημμύρας πριν και μετά την κατασκευή του έργου διευθέτησης, για την επιλεγείσα περίοδο επαναφοράς, και των προτεινόμενων οριογραμμών, λαμβανομένων υπόψη και τυχόν φυσικών ή τεχνητών στοιχείων που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του υδατορέματος».

Από το σύνολο των εγκάρσιων υδραυλικών τεχνικών που προτείνονται (60 τεχνικά) τα υδραυλικά τεχνικά τα οποία πρόκειται να κατασκευασθούν επί ρεμάτων η μικρών μισογαγγειών με έκταση λεκάνης απορροής >1Km² ανέρχονται σε 54.



Εικ.8: (Εικόνα 6-12 της ΜΠΕ) Θέσεις Γεφυρών ρεμάτων που διασταυρώνουν τον Οδικό Άξονα και για τα οποία γίνεται προκαταρκτική πρόταση οριοθέτησης (Εξεταζόμενη χάραξη ΧΘ 1+200 έως ΧΘ 31+600).

4.2.7. Ανθρωπογενείς δραστηριότητες ή / και εγκαταστάσεις οι οποίες θίγονται / επηρεάζονται και γειτνιάζουν με τη χάραξη του οδικού έργου

Σύμφωνα με τη ΜΠΕ (σελ.538) οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες, οι οποίες περιλαμβάνουν δόμηση, επιχειρήσεις, κοινόχρηστους χώρους που γειτνιάζουν ή θίγονται από τη χάραξη του οδικού έργου αναφέρονται οι παρακάτω:

- Μεταξύ ΧΘ 1+500 και 1+600 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-SR03Δ (νότια του άξονα) διέρχεται από τα βόρεια όρια 3 ιδιοκτησιών (εντός περιφράξης), χωρίς να θίγεται υφιστάμενο κτίριο.
- Περί τη ΧΘ 2+000 ο άξονας διέρχεται από τα νότια όρια ιδιοκτησίας (οικίας), χωρίς να θίγεται υφιστάμενο κτίριο.
- Περί τη ΧΘ 3+200 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-SR07Δ (νότια του άξονα) διέρχεται από τα βόρεια όρια ξενοδοχειακής εγκατάστασης.
- Περί τη ΧΘ 3+000 ο άξονας διέρχεται από τα νότια όρια 2 ιδιοκτησιών (οικίες), ενώ προκύπτει ότι θίγεται τμήμα κατασκευής (πέργκολα) που αφορά στη δυτική ιδιοκτησία.

- Περί τη ΧΘ 3+600 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-SR05A (βόρεια του άξονα) διέρχεται από τα νότια όρια ιδιοκτησίας (οικίας), χωρίς να θίγεται υφιστάμενο κτίριο.
- Περί τη ΧΘ 4+000 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-SR05A (βόρεια του άξονα) διέρχεται από υφιστάμενο θερμκήπιο.
- Περί τη ΧΘ 4+200 ο άξονας θίγει υφιστάμενο κτίριο (βόρεια).
- Περί τη ΧΘ 4+000 του κυρίως άξονα (περιοχή ΑΚ Νωπηγείων), ο Κλάδος ΝΟ-ΚΙ (βόρεια του άξονα) διέρχεται από γήπεδο επιχείρησης.
- Περί τη ΧΘ 4+600 ο άξονας (περιοχή ΑΚ Νωπηγείων) διέρχεται από τα νότια όρια 2 ιδιοκτησιών (οικίες), ενώ προκύπτει ότι θίγεται τμήμα που αφορά στη δυτική ιδιοκτησία.
- Μεταξύ ΧΘ 5+800 και 6+000 ο άξονας διέρχεται από τα βόρεια όρια 3 ιδιοκτησιών (από τα δυτικά στα ανατολικά οικία, πρατήριο καυσίμων και επιχείρηση), ενώ προκύπτει ότι θίγονται υφιστάμενα κτίρια στις 2 ιδιοκτησίες προς τα δυτικά.
- Περί τη ΧΘ 8+800 ο άξονας διέρχεται από υφιστάμενο κτίριο (περιοχή ΑΚ Καλυδωνίας).
- Περί τη ΧΘ 15+800 (δυτικά π. Ταυρωνίτη) ο άξονας διέρχεται από γήπεδο στο οποίο δραστηριοποιείται επιχείρηση θίγοντας υφιστάμενα κτίρια / εγκαταστάσεις.
- Περί τη ΧΘ 18+000 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-ΚΟδ16 (νότια του άξονα) διέρχεται από τα ανατολικά όρια κοιμητηρίου (εντός του περιβόλου).
- Περί τη ΧΘ 19+800 ο άξονας διέρχεται από υφιστάμενο κτιρίου.
- Περί τη ΧΘ 22+000 ο άξονας διέρχεται από τα βόρεια όρια 2 ιδιοκτησιών (οικίες), ενώ προκύπτει ότι θίγονται οι κολυμβητικές δεξαμενές βόρεια των εν λόγω οικιών.
- Περί τη ΧΘ 24+600 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-SR27Δ (νότια του άξονα) διέρχεται από τα ΒΑ όρια ιδιοκτησίας (οικίας) χωρίς να θίγεται υφιστάμενο κτίριο.
- Μεταξύ ΧΘ 24+800 και 25+000 ο άξονας διέρχεται από τα βόρεια όρια 3 ιδιοκτησιών (οικίες) χωρίς να θίγονται υφιστάμενα κτίρια.
- Περί τη ΧΘ 25+300 ο άξονας διέρχεται από τα βόρεια όρια ιδιοκτησίας, ενώ προκύπτει ότι θίγεται υφιστάμενη κατασκευή (πιθανώς δεξαμενή).
- Περί τη ΧΘ 25+400 ο άξονας διέρχεται από τα βόρεια όρια ιδιοκτησίας, ενώ προκύπτει ότι θίγεται υφιστάμενη κατασκευή (παράπηγμα).
- Περί τη ΧΘ 30+400 του κυρίως άξονα, ο παράπλευρος 12N-SR37Δ (νότια του άξονα) γειτνιάζει με τα βόρεια όρια ιδιοκτησίας (οικίας) χωρίς να θίγεται υφιστάμενο κτίριο.
- Περί τη ΧΘ 30+600 ο άξονας διέρχεται από τα νότια όρια ξενοδοχειακής εγκατάστασης, ενώ προκύπτει ότι θίγονται υφιστάμενες κατασκευές.

4.2.8. Εναλλακτική διαδρομή χωρίς διόδους

Σύμφωνα με τη μελέτη (σελ. 134-135) η στρατηγική των διοδίων του ΒΟΑΚ θα καθοριστεί σε επόμενο στάδιο. Επισημαίνεται ότι στα σχέδια οριζοντιογραφίας σημειώνεται η εναλλακτική διαδρομή Κίσσαμος-Χανιά, δια μέσου του υφιστάμενου τοπικού οδικού δικτύου χωρίς διόδους.

Αναλυτικότερα η πορεία της εναλλακτικής διαδρομής είναι:

- Στο πρώτο υπομήμα, ξεκινώντας από Χανιά, η εναλλακτική διαδρομή ακολουθεί την παλαιά Εθνική Οδό Κισσάμου-Χανίων (ΠΕΟ), η όδευση της οποίας είναι σχετικά παραλιακή.
- Περί τη ΧΘ 10+800 αριστερά ανακατασκευάζεται τμήμα της ΠΕΟ μήκους περίπου 275 m.
- Όμοια χρειάζεται ανακατασκευή τμήματος της ΠΕΟ περί τη ΧΘ 10+250 μήκους 473 m περίπου.
- Στη συνέχεια η εναλλακτική διαδρομή ακολουθεί την οδό 12N-ΚΟΑΔ02 – Άνω Διάβαση 12N-ΑΔ02 (ΧΘ 8+966,35) – Υφιστάμενο ΒΟΑΚ μέχρι τον SR 12N-SR07A (~ ΧΘ 5+250). Σημειώνεται ότι στο προαναφερόμενο τμήμα θα χρειαστεί ανακατασκευή στα τμήματα που θίγονται από την κατασκευή του ΒΟΑΚ (ΧΘ 5+850, ΧΘ 7+050).
- Στη συνέχεια θα ακολουθηθεί η διαδρομή: παράπλευρη οδός 12N-SR07A - βόρειος κόμβος κυκλικής κίνησης του Α/Κ Νωπηγείων (12N-ΝΟ_ΒΒ3) - παράπλευρη οδός 12N-SR06Α - παράπλευρη οδός 12N-SR05Α – υφιστάμενη βόρεια παράπλευρη οδός - 12N-04Α – 12N-ΚΟδ03 – κόμβος κυκλικής κίνησης Καλουδιανών – υφιστάμενη οδός, που οδηγεί στο νότιο τμήμα της πόλης του Κισσάμου.

4.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας, έπειτα από το σχετ. (7) έγγραφο της ΔΙΠΑ ΥΠΕΝ και το σχετ. (8) διαβιβαστικό του Περιφερειακού Συμβουλίου, με το οποίο διαβιβάστηκε η ΜΠΕ του έργου του θέματος, και ύστερα από την αυτοψία που πραγματοποιήθηκε στις 25-8-2025, η υπηρεσία μας είναι σύμφωνη με τους όρους που προτείνονται στη ΜΠΕ (Σελ. 40-52). Επιπλέον η υπηρεσία μας διατυπώνει τις παρακάτω παρατηρήσεις:

4.3.1. Αποθεσιοθάλαμοι για το έργο στη διαδικασία της ΤΕΠΕΜ

Για την εναπόθεση της περίσσειας των προϊόντων εκσκαφών στη ΜΠΕ προτείνονται ενδεικτικά δύο θέσεις παλαιών λατομικών χώρων στην περιοχή της Αγίας Μαρίνας και στην περιοχή Καλάμι πλησίον οικισμού Καλυβών. Στην περίπτωση που επιλεγούν οι εν λόγω χώροι, θα πρέπει να αδειοδοτηθούν περιβαλλοντικά μέσω της διαδικασίας της ΤΕΠΕΜ, εφαρμόζοντας τα αναφερόμενα στο άρθρο 7, παρ.4 με την υποβολή, αξιολόγηση και έγκριση μελέτης περιβαλλοντικής αποκατάστασης για τους πρώην λατομικούς χώρους. Σημειώνεται ότι για τον πρώην λατομικό χώρο στη θέση «Γεροσπήλιος» Τ.Κ. Αγίας Μαρίνας Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας Π.Ε. Χανίων έχει κατατεθεί Ειδική Μελέτη Αποκατάστασης στη Διεύθυνση ΠΕΧΩΣ της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης, η οποία δεν έχει μέχρι σήμερα εγκριθεί.

4.3.2 Διαχείριση αποβλήτων εκσκαφών

Γενικά για τη διαχείριση τυχόν πλεοναζόντων προϊόντων εκσκαφών και καθαίρεσεων θα πρέπει να τηρούνται τα οριζόμενα στο άρθρο 30 του Ν. 4819/2021 (ΦΕΚ 129 Α), όπως ισχύει.

Στην περίπτωση που απαιτηθούν προσωρινοί χώροι απόθεσης υλικών, αυτοί να οριοθετηθούν και να περιφραχτούν ώστε να μην γίνονται παράνομες απορρίψεις υλικών, και επίσης να υπάρχει μέριμνα για την τακτική διαβροχή του αποθεμένου υλικού, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και για την αποφυγή παράσυσρής του από τις βροχές. Από τα εν γένει υλικά εκσκαφής θα πρέπει να διαχωριστεί το γόνιμο ανώτερο εδαφικό στρώμα (φυτική γη), το οποίο θα πρέπει να αποτεθεί σε σωρούς (σε καθορισμένους ελεγχόμενους χώρους) ξεχωριστά από τα υπόλοιπα υλικά εκσκαφής των υποκείμενων στρωμάτων και μέχρι την επαναχρησιμοποίησή του. Η διάθεση της ποσότητας της φυτικής γης κατά την κατασκευή του έργου θα γίνει για την επένδυση των πρανών των επιχωμάτων.

4.3.3 Μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος κατά τα χωματουργικά έργα και έργα εκβραχισμών

Κατά τις χωματουργικές εργασίες να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή οποιουδήποτε είδους φαινομένων αποσταθεροποίησης εδαφών ή διασκορπισμού χωματουργικών και αδρανών υλικών του έργου, όπως κατολισθήσεις ή διάβρωση πρανών, απόπλυση σωρών αδρανών υλικών κ.λπ. Στις περιπτώσεις που η πιθανότητα εμφάνισης των ως άνω φαινομένων παρουσιάζεται αυξημένη, (π.χ. σε περίοδο υψηλών βροχοπτώσεων), να διακόπτονται οι χωματουργικές εργασίες έως ότου αποκατασταθούν ευνοϊκές συνθήκες για την εκτέλεσή τους, με εξαίρεση τις εργασίες που είναι απαραίτητο να εκτελεστούν άμεσα για λόγους ασφαλείας ή προστασίας του περιβάλλοντος (πχ σταθεροποίηση πρανών εκσκαφών, απομάκρυνση υλικών προς αποφυγή παράσυσρής τους).

Να γίνει προσωρινή περίφραξη της ζώνης κατάληψης και των εργοταξίων, ώστε να είναι σαφή τα όρια των επεμβάσεων κατά την κατασκευή και διατήρηση ζωνών βλάστησης στα όρια του έργου, οι οποίες μπορούν να συμβάλουν σημαντικά την προστασία από τη διάβρωση.

Οι εκσκαφές να γίνονται περιορισμένα κατά τις ημέρες της βροχής και να αποκλείονται εντελώς σε παρατεταμένες βροχοπτώσεις, για την αποφυγή παράσυσρής μεγάλων σχετικά ποσοτήτων χωμάτων από τα όμβρια και τα ρέματα.

4.3.4 Τήρηση των ορίων απαλλοτρίωσης του έργου

Οι κατασκευαστικές δραστηριότητες και οι λοιπές παρεμβάσεις να περιοριστούν στο ελάχιστο και εντός των ορίων απαλλοτρίωσης του έργου. Για τη μεταφορά των υλικών θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της περιοχής και να αποφευχθεί η διαπλάτυνσή του, καθώς και η διάνοιξη εργοταξιακών οδών. Η αναγκαιότητα διαπλάτυνσης υφιστάμενων οδών καθώς και διάνοιξης εργοταξιακών οδών να εξειδικευτούν σε Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΤΕΠΕΜ) που θα εκπονηθεί και θα υποβληθεί σύμφωνα με τον Ν.4014/2011, όπως ισχύει.

4.3.5 Λήψη μέτρων για την κυκλοφορία των οχημάτων στα υφιστάμενα τμήματα κατά την φάση κατασκευής

Θα πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην δημιουργηθούν προβλήματα στην κυκλοφορία των οχημάτων επί της υφιστάμενης οδού κατά τις εργασίες οδοποιίας. Να συνταχθεί κυκλοφοριακή μελέτη με

προτάσεις για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (κατά την κατασκευή). Εφόσον απαιτηθεί για τις ανάγκες κατασκευής του έργου η προσωρινή εκτροπή της κυκλοφορίας από την υφιστάμενη εθνική οδό, αυτή να γίνει μέσω κατάλληλων παρακάμψεων και επαρκούς οδικής σήμανσης.

4.3.6 Γνωμοδότηση της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων

Αναφορικά με τα έργα που θα πραγματοποιηθούν στην περιοχή του ρέματος Μαυρομούστακου, και ιδιαίτερα για τη θέση Χ.Θ. 6+500 της διέλευσης της χάραξης σε επίχωμα, καθώς και για το ζήτημα του εγκιβωτισμού του υφιστάμενου ρέματος στο μήκος της επίχωσης, η άποψη της υπηρεσίας μας είναι ότι θα πρέπει να ζητηθεί η γνώμη της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων, που έχει την αρμοδιότητα της προστασίας των ρεμάτων. Επίσης να ζητηθεί η άποψη της υπηρεσίας και για το ζήτημα των αποστραγγιστικών έργων και της απορροής των ομβρίων του νέου οδικού έργου και για τους αποδέκτες τους.

4.3.7 Λήψη μέτρων προστασίας από τον κυκλοφοριακό θόρυβο των οικισμών πλησίον της χάραξης

Μετά την ολοκλήρωση των έργων, να εκπονηθεί ακουστική τεχνική μελέτη, για την οριστική διαστασιολόγηση των ηχοπετασμάτων που προτείνεται να τοποθετηθούν στις περιοχές όπου ο οδικός άξονας διέρχεται πλησίον των ορίων οικισμών στις ακόλουθες θέσεις:

από τη ΧΘ 1+800 μέχρι τη ΧΘ 2+100 προς την πλευρά του οικισμού Κόκκινο Μετόχι.

από τη ΧΘ 4+000 μέχρι τη ΧΘ 4+350 προς την πλευρά του οικισμού Νωπήγεια.

από τη ΧΘ 8+200 μέχρι τη ΧΘ 9+100 προς την πλευρά του οικισμού Καλυδωνία.

από τη ΧΘ 14+100 μέχρι τη ΧΘ 14+550 προς την πλευρά του οικισμού Καμισιανά.

από τη ΧΘ 19+450 μέχρι τη ΧΘ 19+800 προς την πλευρά του οικισμού Πύργος Χλωνερού.

από τη ΧΘ 25+765 μέχρι τη ΧΘ 26+000 αμέσως μετά την έξοδο της σήραγγας προς την πλευρά του οικισμού Αγίας Μαρίας.

Σημαντική συμβολή στη μείωση του θορύβου από τη λειτουργία του έργου θα έχει και η διατήρηση φυσικής βλάστησης στις πλευρές του, αλλά και φυτεύσεις, όπου κριθεί απαραίτητο.

Επίσης, μπορεί να εξεταστεί η εφαρμογή αντιθορυβικής επίστρωσης («σιωπηλού οδοστρώματος») σε τμήματα της οδού όπου είναι επιβεβλημένη η μείωση του θορύβου, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι θόρυβοι από επαφή και την κίνηση των τροχών των οχημάτων πάνω στο οδόστρωμα.

4.3.8 Διαπλάτυνση δικτύου χωρίς διόδους παράλληλου του ΒΟΑΚ Χανίων Κισσάμου

Για την εξυπηρέτηση των αστικών περιοχών, τουριστικών και αγροτικών δραστηριοτήτων, ιδιοκτησιών κλπ., που βρίσκονται ανάμεσα στους κόμβους του νέου ΒΟΑΚ, και καθώς στη ΜΠΕ αναφέρεται (κεφ. 6.7.3, σελ.134-135) να υπάρχει η εναλλακτική διαδρομή Χανιά-Κίσσαμος χωρίς διόδους. Η υπηρεσία μας προτείνει τη διαπλάτυνση των υφιστάμενων παράλληλων οδών, οδών που οδηγούν σε κόμβους του ΒΟΑΚ και οδών πλησίον του ΒΟΑΚ σε πλάτος 6m, όπου αυτό είναι εφικτό.

4.3.9 Αξιολόγηση της κατάστασης της υφιστάμενης γέφυρας Ιάρδανου στον υφιστάμενο ΒΟΑΚ

Όπως προκύπτει από τα σχέδια (ΟΡΙΖΟΝΤΙΓΡΑΦΙΑ Σχέδιο αρ.19) στον νέο ΒΟΑΚ διατηρείται η υφιστάμενη γέφυρα του ποταμού Ιάρδανου στα ανατολικά του Α/Κ Πλατανιά στο ένα ρεύμα κυκλοφορίας. Η άποψη της Υπηρεσίας μας είναι ότι θα πρέπει να αξιολογηθεί η στατική της επάρκεια και η γενικότερη κατάστασή της από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και δικτύων, λόγω της παλαιότητάς της (30 έτη περίπου).

4.3.10 Τα προβλεπόμενα τεχνικά έργα (οχετοί, γέφυρες) δύναται να χρησιμοποιηθούν και ως περάσματα πανίδας. Η διασφάλιση διαδρόμων επικοινωνίας αναμένεται να δράσει θετικά, κυρίως, στους πληθυσμούς των θηλαστικών, των ερπετών και των αμφιβίων της περιοχής, ενώ έμμεσα αναμένεται να επηρεαστούν θετικά και τα είδη ορνιθοπανίδας. 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. Επίσης, να εξεταστεί η δυνατότητα διαφοροποιημένου σχεδιασμού ορισμένων τεχνικών, έτσι ώστε να διευκολύνεται η διέλευση των ζωικών ειδών.

4.3.11 Εντός της προστατευόμενης περιοχής NATURA 2000 να ΜΗΝ χωροθετηθούν αποθεσιοθάλαμοι και να αποφευχθεί η δημιουργία εργοταξιακών χώρων.

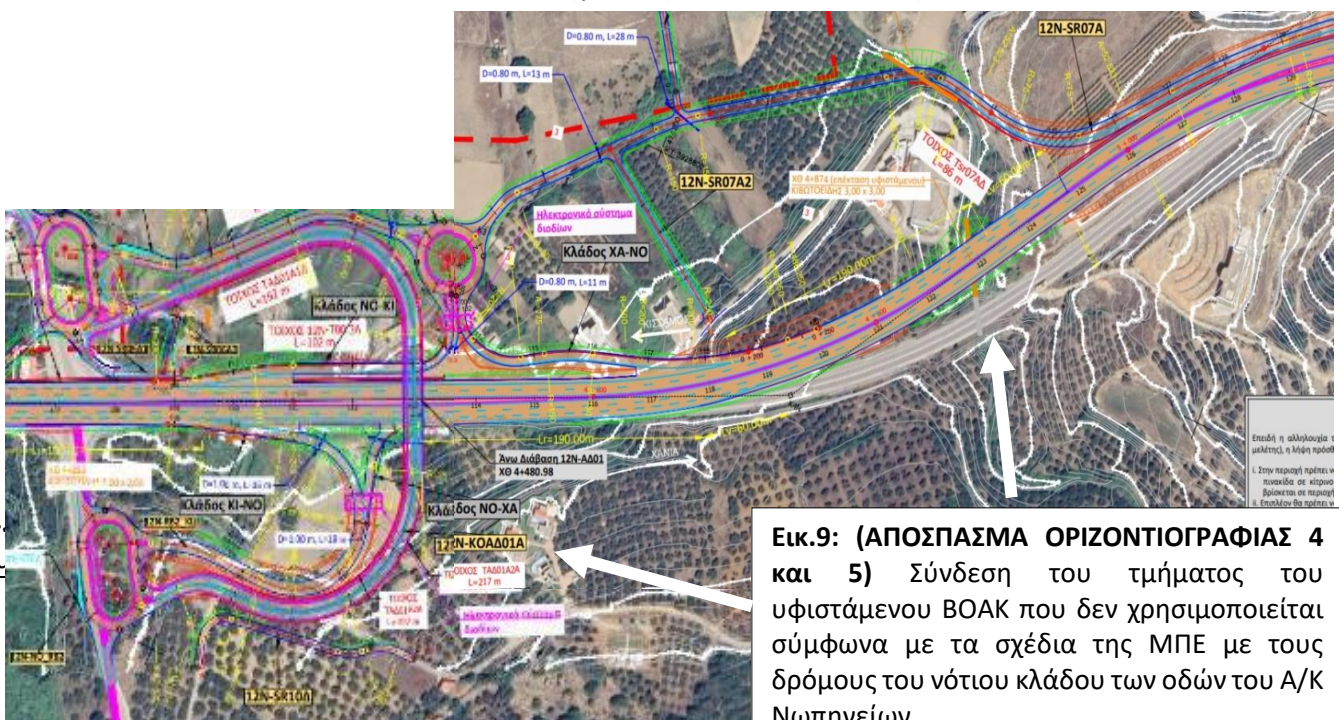
4.4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ/ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

4.4.1. Στο κεφ.6.7.3 σελ.134-135 της ΜΠΕ αναφέρεται η εναλλακτική διαδρομή Χανίων - Κισσάμου χωρίς διόδια.

Ειδικότερα, όσον αφορά το προτεινόμενο στη ΜΠΕ παράπλευρο δίκτυο εντός του Δήμου Κισσάμου και έχοντας υπόψη τα αναφερόμενα στη σχετ. (11) Γνωμοδότηση του ΔΣ του Δήμου Κισσάμου, προτείνεται να ζητηθεί η αλλαγή στις προβλέψεις για το πλάτος και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των παράπλευρων δρόμων αυτών, τα οποία κρίνεται ότι δεν είναι επαρκή και δεν καλύπτουν τις ανάγκες αυξανόμενης κίνησης ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο, με τη συνεχόμενη αύξηση του τουρισμού στην περιοχή του κόλπου Κισσάμου. Συγκεκριμένα, οι προτάσεις βελτίωσης που προτείνονται είναι:

- Ο βόρειος παράπλευρος δρόμος όπως αναφέρεται στη ΜΠΕ, αποτελεί τμήμα της εναλλακτικής διαδρομής, δηλαδή του υποχρεωτικά προβλεπόμενου «οδικού άξονα που θα δίνει τη δυνατότητα μετακίνησης μεταξύ των βασικών πόλεων του υπό μελέτη τμήματος από τα Χανιά μέχρι την Κίσσαμο Χανίων χωρίς διόδια, με βασικό χαρακτήρα τη σύνδεση. Από τα Χανιά μέχρι τα Νωπήγεια αυτή η εναλλακτική διαδρομή είναι σχεδόν στο σύνολό της επιπέδου υφιστάμενου ΒΟΑΚ και αναβαθμισμένης Παλαιάς Εθνικής Οδού.
- Μεταξύ των νέων κόμβων Νωπηγείων και Καλουδιανών, σε μήκος περίπου 3,7 km στα 2,5 km από αυτά, προβλέπεται η κατασκευή νέων οδικών τμημάτων με μέσο πλάτος οδοστρώματος τα 6 m ή τα 6,5 m (και εκατέρωθεν έρεισμα 1 m).
- Στα υπόλοιπα τμήματα συνολικού μήκους 1,2 km, (οριζοντιογραφία σχέδια αρ.2,3,4 και 5) προβλέπεται η χρήση του υφιστάμενου βόρειου παράλληλου, ο οποίος είναι κατώτερου επιπέδου με μέσο πλάτος οδοστρώματος τα 5m και συνολικά με τα όποια ερείσματα δεν ξεπερνά τα 6,5 m. Για να επιτελέσει τον ρόλο της «εναλλακτικής διαδρομής» ο βόρειος παράπλευρος (από το τμήμα 12N-SR07A (ΧΘ 5.200) έως το τμήμα 12N-KO003 (ΧΘ 1.500)) απαιτείται να έχει πλάτος οδοστρώματος 7 m (δύο πλήρεις λωρίδες κυκλοφορίας) συν εκατέρωθεν έρεισμα 1 m και κυρίως να διαπλατυνθούν και να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων τμημάτων που η μελέτη προβλέπει να μείνουν ως έχουν (μεταξύ των ΧΘ 2.100 και ΧΘ 2.350).
- Επίσης, να προβλεφθεί η επιπλέον απαλλοτρίωση ζώνης πλάτους δύο (2) μέτρων στον βόρειο παράπλευρο δρόμο για πεζοδρόμια που θα υλοποιηθούν μελλοντικά από τους τοπικούς φορείς.
- Ο νότιος παράπλευρος δρόμος μεταξύ των ΧΘ 1.500 και ΧΘ 3.400, δεν συνδέει μόνο ιδιοκτησίες όπως αναφέρει η ΜΠΕ αλλά και οικισμούς. Οπότε, είναι προφανές ότι το μέσο πλάτος οδοστρώματος 4 m (και εκατέρωθεν έρεισμα 1 m) δεν είναι επαρκές. Προτείνεται η πρόβλεψη πλάτους οδοστρώματος τα 6m (και εκατέρωθεν έρεισμα 1 m).

4.4.2. Έχοντας υπόψη τη σχετ. (13) ένσταση των κ.κ. Καρτάκη Χρήστου, Σωκράτη κλπ., η οποία αναφέρεται σε έλλειψη προσβάσεων από τον νέο ΒΟΑΚ και νότια του Α/Κ Νωπηγείων (ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ Σχέδια 4 και 5), η υπηρεσία μας προτείνει τη σύνδεση του τμήματος του υφιστάμενου ΒΟΑΚ νότια της νέας χάραξης από ΧΘ 4+600 έως 5+100, ο οποίος δεν φαίνεται ότι χρησιμοποιείται (όπως φαίνεται από την οριζοντιογραφία 4 και 5), με το δίκτυο του κλάδου των νότιων οδών του Α/Κ Νωπηγείων ((12NSR10Δ ΕΙΚΟΝΑ 7).



Εικ.9: (ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑΣ 4 και 5) Σύνδεση του τμήματος του υφιστάμενου ΒΟΑΚ που δεν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τα σχέδια της ΜΠΕ με τους δρόμους του νότιου κλάδου των οδών του Α/Κ Νωπηγείων.

4.4.4. Στη ΧΘ 17+000 έως 17+800 (δυτικά του τούνελ του ΒΟΑΚ στη Βλαχερνίτισσα) να συνδεθεί το τμήμα του υφιστάμενου ΒΟΑΚ που δεν εντάσσεται στη νέα οδό με το παράλληλο οδικό δίκτυο της περιοχής.

4.4.5. Στην περιοχή από Α/Κ Γαλατά έως Α/Κ Πλατανιά, δηλαδή στο τμήμα που είναι πιο επιβαρυνμένο από οδική κίνηση του οδικού δικτύου, λόγω της έντονης τουριστικής ανάπτυξης, και ιδιαίτερα της παραλιακής Π.Ε.Ο. Χανίων - Κισσάμου, θα πρέπει κατά την άποψή μας, παράλληλα με τον νέο ΒΟΑΚ να διαμορφωθεί εναλλακτική διαδρομή με ικανοποιητικό πλάτος για την κίνηση των τουριστικών λεωφορείων, που να συνδέει τις περιοχές αυτές και θα βρίσκεται νότια της Π.Ε.Ο. και βόρεια του νέου ΒΟΑΚ.



Εικ.9: (ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑΣ 15) ΧΘ 17+000 έως 17+800 δυτικά του τούνελ του ΒΟΑΚ στη Βλαχερνίτισσα) και ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ που δεν χρησιμοποιείται στη νέα χάραξη.

Α. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΘΕΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Η΄ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΟΡΩΝ – ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	
Β. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΘΕΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Η΄ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ – ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4.3 ΚΑΙ 4.4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ	Χ
Γ. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Η΄ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ	
Δ. ΔΕΝ ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΙΒΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΠΕ ΔΙΟΤΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΗ ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΣΕ ΟΤΙ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ, ΟΠΩΣ ΑΥΤΕΣ (ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ	
Ε. ΔΕΝ ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΙΒΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΠΕ ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΕΜΠΙΠΤΕΙ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ	

- 14.** Την εισήγηση του κου **Μεραμβελιωτάκη Ιωάννη**, υπαλλήλου τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων
- 15. Τις απόψεις του κ. Καλογερή Νικολάου** Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Χανίων , συνοψίζονται ως εξής: Για το τμήμα από τον κόμβο Καλυδωνίας έως τα Νωπήγεια (περιοχή Μαυρομούστακου) επισημαίνει την αναγκαιότητα εκπόνησης γεωτεχνικών μελετών, οι οποίες θα έπρεπε να έχουν προηγηθεί, προκειμένου να τεκμηριωθεί η τεχνική εφικτότητα των παρεμβάσεων στην περιοχή. Όσον αφορά τον κόμβο Αγίας Μαρίας, προτείνει τη διαμόρφωση ημικόμβου με κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου προς και από Χανιά και αεροδρόμιο.
- 16. Τις απόψεις της κας Καλοφωλιά Ευγενίας** Εκπροσώπου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, **ότι υφίσταται σύμβαση παραχώρησης για το έργο,**

ωστόσο η διαδικασία δεν έχει εισέλθει ακόμη στη φάση έναρξης της παραχώρησης, καθώς απαιτείται προηγουμένως η έγκριση των Περιβαλλοντικών Όρων. Σχετικά με την περιοχή Μαυρομούστακου, ανέφερε ότι έχουν πραγματοποιηθεί γεωτεχνικές έρευνες σε επίπεδο προμελέτης, χωρίς ωστόσο να έχουν εκπονηθεί οι οριστικές μελέτες. Όσον αφορά τον κόμβο της Αγίας Μαρίνας, δήλωσε ότι δεν υπάρχει αντίρρηση επί της αρχής και θα εξετάσουν την εν λόγω πρόταση.

17. Τις απόψεις της κας **Καϊμάκη Στέλλας**, μελετήτριας του εν λόγω έργου, σύμφωνα με τις οποίες έχει ήδη εκπονηθεί ακουστικό μοντέλο προσομοίωσης θορύβου, βάσει του οποίου προσδιορίστηκαν οι θέσεις τοποθέτησης των ηχοπετασμάτων. Ωστόσο, ανέφερε ότι η μελετητική ομάδα θα επανεξετάσει τα δεδομένα, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν απαιτείται η προσθήκη επιπλέον θέσεων ηχοπροστασίας.
18. Τις απόψεις του κου **Μαλανδράκη Ιωάννη** Δημάρχου Δήμου Πλατανιά, οι οποίες συνοψίζονται στα εξής σημεία: Επισημαίνει την αναγκαιότητα κατασκευής κόμβου στην περιοχή της Αγίας Μαρίνας, δεδομένου ότι ο Δήμος Πλατανιά έχει ήδη αναθέσει μελέτη για την ανάπτυξη παρακαμπτήριας οδού στην ευρύτερη περιοχή. Τονίζει, επίσης, την ανάγκη διαμόρφωσης παράλληλου οδικού δικτύου στην κατεύθυνση Καλυδωνίας – Χανίων, προκειμένου να αρθούν τα σημεία ασυνέχειας του παλαιού ΒΟΑΚ. Στην περιοχή της Καλυδωνίας, όπου υφίσταται διακοπή του οδικού άξονα, είχε προταθεί η κατασκευή δύο σηράγγων, οι οποίες όμως απορρίφθηκαν. Ζητούμε να παρακαμφθεί ο ΒΟΑΚ νοτίως της Καλυδωνίας. Παράλληλα, στο τμήμα Μαυρομούστακο εντοπίζονται συχνά φαινόμενα πλημμυρών, με σοβαρό κίνδυνο να επηρεαστεί αρνητικά και ο οικισμός του Κολυμβαρίου. Επιπροσθέτως, τίθεται ερώτημα ως προς το πώς είναι δυνατόν να υφίστανται δίκτυα ύδρευσης και άρδευσης εντός της Ζώνης Κατάληψης του έργου. Τέλος, προτείνεται η απαλλαγή από την καταβολή διοδίων όχι μόνο για τους τρεις κόμβους που βρίσκονται νοτίως της πόλης των Χανίων, αλλά να επεκταθεί έως τον κόμβο του Πλατανιά, (θα προβλεφθεί και για τον κόμβο του Γαλατά).
19. Τις απόψεις του κ. **Χαζιράκη Νικολάου** Αντιδημάρχου Πολεοδομίας και Κυκλοφορίας Δήμου Χανίων οι οποίες εστιάζονται στην αναγκαιότητα δημιουργίας κόμβου στην περιοχή της Αγίας Μαρίνας. Η συγκεκριμένη πρόταση κατατίθεται με στόχο την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στην περιοχή.
20. Τις απόψεις του κ. **Κουμάκη Νεκταρίου** Δημοτικού Συμβούλου Δήμου Κισσάμου οι οποίες διατυπώθηκαν και υπό την ιδιότητά του ως συμβούλου του κ. Καλογερή, Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Χανίων, συνοψίζονται ως εξής: Τονίζει την ανάγκη, η παράκαμψη της πόλης της Κισσάμου να υλοποιηθεί ταυτόχρονα με το έργο κατασκευής του νέου οδικού άξονα Χανίων – Κισσάμου. Αναφορικά με το εναλλακτικό δίκτυο χωρίς διόδια, υπογραμμίζει ότι θα αξιοποιηθεί ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ, ωστόσο μετά τα Νωπήγεια προβλέπεται η χρήση του βόρειου παράπλευρου δρόμου, ο οποίος θα πρέπει να πληροί τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές του εναλλακτικού οδικού δικτύου, ενώ επιπλέον απαιτείται και η διαπλάτυνση του νότιου παράπλευρου στον κόλπο Κισσάμου. Τέλος, προτείνει την τοποθέτηση επιπλέον ηχοπετασμάτων.
21. Τις απόψεις του κ. **Αγαπάκη Γεωργίου** Προϊσταμένου Γενικής Δ/σης Υποδομών ΠΚ ο οποίος αναφέρει ότι: Στην περιοχή Μαυρομούστακου, ενώ στη μελέτη προβλέπεται η κατασκευή επιχώματος, ο ίδιος εισηγείται την υλοποίηση γέφυρας μήκους 438 μέτρων. Στις περιοχές Σταλού και Γαλατά, λόγω της ύπαρξης μαργαϊκών πρηνών και εγγύτητας κατοικιών, προτείνεται η αποφυγή ανοιχτών ορυγμάτων και η εφαρμογή της μεθόδου cut & cover, τοπικά, για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων. Αναφορικά με τον κόμβο της Αγίας Μαρίνας, σημειώνει ότι αμέσως μετά τη διασταύρωση προβλέπεται σήραγγα, και ως εκ

τούτου κρίνεται σκόπιμη η κατασκευή ημικόμβου. Τέλος, υπογραμμίζει την αναγκαιότητα πρόβλεψης πλήρους παράπλευρου οδικού δικτύου.

22. Τις απόψεις του ενιστάμενου κ. **Καρτάκη Σωκράτη**, ο οποίος αναφέρθηκε στην από 18-08-2025 ένσταση των ιδιοκτητών Καρτάκη Χρήστου και λοιπών εννέα, με Αίτημα τη διασφάλιση Πρόσβασης σε Ιδιοκτησίες τους στην Περιοχή Νωπηγείων ΔΕ Κισσάμου και Πλατανιά.
23. Τις απόψεις του κ. **Μπικάκη Μιχαήλ**, ο οποίος αναφέρθηκε στο με ημερομηνία 19-08-2025 αίτημα της κας Σοφίας Εξαπηχίδου για μετακίνηση του συνδετήριου δρόμου 12N-SR01Δ1 ο οποίος τεμαχίζει την ιδιοκτησία τους.
24. Την εισήγηση του Προέδρου της Επιτροπής Περιβάλλοντος & Χωροταξίας κ. **Ξυλούρη Νικόλαου**, με την οποία μεταξύ άλλων ανέφερε: «**εισηγούμαι στην Επιτροπή να γνωμοδοτήσει θετικά επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά – Κίσσαμος**», με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο με αριθμ. πρωτ. **289199/27-08-2025** έγγραφο του **Τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων** και να εξεταστούν από το αρμόδιο Υπουργείο οι προτάσεις:

 1. Η ολοκλήρωση της μελέτης της Παράκαμψης Κισσάμου με την αντίστοιχη περιβαλλοντική αδειοδότηση, προκειμένου να υλοποιηθεί ο ΒΟΑΚ μέχρι το λιμάνι της Κισσάμου που αποτελεί πύλη εισόδου
 2. Η υλοποίηση στην περιοχή Μαυρομούστακου κοιλαδογέφυρας μήκους περίπου 438 μέτρων.
 3. Στις περιοχές Σταλού και Γαλατά, λόγω της γεωλογίας της περιοχής και της εγγύτητας κατοικιών, και έπειτα από γεωτεχνική έρευνα η αποφυγή ανοιχτών ορυγμάτων και η εφαρμογή της μεθόδου cut & cover, τοπικά, για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων.
 4. Η κατασκευή ημικόμβου στην περιοχή της Αγ. Μαρίας με κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου για την πόλη των Χανιά.
 5. Η εναλλακτική διαδρομή Χανιά-Κίσσαμος που είναι χωρίς διόδια να αποκτήσει επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά στην περιοχή του κόλπου Κισσάμου (διαπλάτυνση βόρειου παράπλευρου δρόμου)
 6. Η κατασκευή παράπλευρων στον ΒΟΑΚ οδών όπου το ανάγλυφο το επιτρέπει
 7. Να εξεταστούν οι περιπτώσεις των ιδιωτών που οι νομίμως υφιστάμενες ιδιοκτησίες επηρεάζονται – τέμνονται από την κατασκευή του ΒΟΑΚ.
 8. Να επανεξεταστούν οι θέσεις των ηχοπετασμάτων και να προστεθούν επιπλέον θέσεις όπου κριθεί απαραίτητο από τη σχετική μελέτη.

25. Τις απόψεις των μελών της Επιτροπής.
Ύστερα από διαλογική συζήτηση

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Γνωμοδοτεί θετικά επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά – Κίσσαμος», με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο με αριθμ. πρωτ. 289199/27-08-2025 έγγραφο του **Τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Χανίων**, καθώς και να εξεταστούν από το αρμόδιο Υπουργείο οι προτάσεις:

1. Η ολοκλήρωση της μελέτης της Παράκαμψης Κισσάμου με την αντίστοιχη περιβαλλοντική αδειοδότηση, προκειμένου να υλοποιηθεί ο ΒΟΑΚ μέχρι το λιμάνι της Κισσάμου που αποτελεί πύλη εισόδου
2. Η υλοποίηση στην περιοχή Μαυρομούστακου κοιλαδογέφυρας μήκους περίπου 438 μέτρων.
3. Στις περιοχές Σταλού και Γαλατά, λόγω της γεωλογίας της περιοχής και της εγγύτητας κατοικιών, και έπειτα από γεωτεχνική έρευνα η αποφυγή ανοιχτών ορυγμάτων και η εφαρμογή της μεθόδου cut & cover, τοπικά, για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων.
4. Η κατασκευή ημικόμβου στην περιοχή της Αγ. Μαρίνας με κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου για την πόλη των Χανιά.
5. Η εναλλακτική διαδρομή Χανιά-Κίσσαμος που είναι χωρίς διόδια να αποκτήσει επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά στην περιοχή του κόλπου Κισσάμου (διαπλάτυνση βόρειου παράπλευρου δρόμου)
6. Η κατασκευή παράπλευρων στον ΒΟΑΚ οδών όπου το ανάγλυφο το επιτρέπει
7. Να εξεταστούν οι περιπτώσεις των ιδιωτών που οι νομίμως υφιστάμενες ιδιοκτησίες επηρεάζονται – τέμνονται από την κατασκευή του ΒΟΑΚ.
8. Να επανεξεταστούν οι θέσεις των ηχοπετασμάτων και να προστεθούν επιπλέον θέσεις όπου κριθεί απαραίτητο από τη σχετική μελέτη,

σύμφωνα και με όσα αναφέρονται στο σκεπτικό της παρούσας απόφασης,

Στην παρούσα απόφαση **γνωμοδοτεί αρνητικά** το μέλος της επιτροπής κ. Μαρινάκης Αλέξανδρος, διότι όπως μεταξύ άλλων ανέφερε: «Η Λαϊκή Συσπείρωση καταψηφίζει τη ΜΠΕ, στηρίζει τα δίκαια αιτήματα κατοίκων και φορέων και θα συνεχίσει να βρίσκεται δίπλα στον λαό της περιοχής, για να δυναμώσει ο αγώνας για την ολοκλήρωση ΒΟΑΚ ενιαίου μέχρι τη Σητεία, εξασφαλίζοντας ότι θα είναι αποκλειστικά δημόσιος, σύγχρονος, ασφαλής και δωρεάν. Να είναι στην αποκλειστική ευθύνη του κράτους, χωρίς καμία επιχειρηματική δράση, καταργώντας κάθε είδους διόδια και επιβαρύνσεις, ώστε να μην ξαναπληρώσει ο λαός για δημόσια έργα για τα οποία έχει ήδη φορολογηθεί και ακριβοπληρώσει.

- Στη διαδρομή Χανιά – Κολυμπάρι δεν υπάρχει πρόβλεψη παράλληλου οδικού δικτύου, ενώ είναι γνωστό πως η υφιστάμενη Παλαιά Εθνική Οδός (ΠΕΟ) είναι ήδη κορεσμένη κυκλοφοριακά και δεν μπορεί να λειτουργήσει ως εναλλακτικό οδικό δίκτυο και θα επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο, αφού δεν προβλέπεται ούτε κόμβος στην Αγία Μαρίνα.

- Επιπλέον, δεν υπάρχουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις για την παράκαμψη Κισσάμου, που αφορά στη σύνδεση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ με το λιμάνι της Κισσάμου. Παράκαμψη που, αν δεν υλοποιηθεί ταυτόχρονα με τον ΒΟΑΚ, θα υπάρξουν σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας στο Καστέλλι Κισσάμου, περαιτέρω επιβάρυνση με κυκλοφοριακό χάος και ταλαιπωρία χιλιάδων εργαζόμενων και οδηγών. Ίδια είναι η κατάσταση και για τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με το λιμάνι της Σούδας και το Αεροδρόμιο Χανίων, που αφορά τους κατοίκους τόσο των Χανίων όσο και του Ρεθύμνου, για την οποία δεν υπάρχει καμία συγκεκριμένη δέσμευση.

- Για το τμήμα Χανιά – Κίσσαμος, είναι δίκαιες οι ενστάσεις και σοβαρά τα ζητήματα που επισημαίνονται από τους κατοίκους, όπως και τα Δημοτικά

Συμβούλια, που αντιδρούν στις σοβαρές επιπτώσεις που έχει η χάραξη του ΒΟΑΚ για το περιβάλλον, τη ζωή και την οικονομική δραστηριότητα. Αντιδράσεις για τη μη παράκαμψη του οικισμού της Καλυδωνίας που διχοτομείται, αλλά και από άλλες περιπτώσεις πχ Νωπήγεια και Μαυρομούστακο. Για την έλλειψη ηλεκτροφωτισμού και ηχοπετασμάτων, κτλ, για όλα τα απαραίτητα συνοδά έργα που διεκδικεί ο λαός της περιοχής. Για την έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων, που σχετίζονται με την κατασκευή του δρόμου, όπως πχ στο Κολυμπάρι, με απρόβλεπτες συνέπειες».

Αφού συντάχθηκε το παρόν υπογράφεται ως παρακάτω:
Ηράκλειο **28-08-2025**

**Ο Πρόεδρος της Επιτροπής
Περιβάλλοντος και Χωροταξίας**

Τα Μέλη

**Νίκος Ξυλούρης
Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος ΠΚ**