



Αρ Πρωτ:ΕΞΕ 240588/07-07-2026

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

Ηράκλειο

Ταχ. Δ/ση : Πλατεία Ελευθερίας
Ταχ. Κώδικας : 712 01
Πληροφορίες : Νικάκη Δέσποινα
Τηλέφωνα : 2813 400237
e-mail : tyso@crete.gov.gr

ΠΡΟΣ: - κ. Πρωθυπουργό Ελλάδος
- Υπουργείο Υποδομών και
Μεταφορών
- Βουλευτές Κρήτης

ΚΟΙΝ: - Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Ρεθύμνου
- Επικεφαλής Παρατάξεων
- Δήμο Ρεθύμνου
- Γραφείο Τύπου και Δημοσίων
Σχέσεων
- Σύλλογο Κατοίκων και Ιδιοκτητών
Ανατολικού Ρεθύμνου
- κ. Σερλή Δημήτρη Πρόεδρο Ένωσης
Προέδρων Ν. Ρεθύμνης

ΘΕΜΑ: Διαβίβαση της αριθ. **70/2026** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου.

Σας διαβιβάζουμε συνημμένα για τις δικές σας ενέργειες, αντίγραφο της αριθμ. **70/2026** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου (**πρακτικό Ν° 15/30-06-2026**), που αφορά στην Έκδοση ψηφίσματος: «Για την επιλεγείσα νέα χάραξη του **ΒΟΑΚ** στην ζώνη του ανατολικού Ρεθύμνου».

Η Προϊσταμένη του Τμήματος

Νίκη Βαρδιάμπαση

Εσωτερική Διανομή:

- Γραφείο Περιφερειάρχη
- Αναπληρωτή Περιφερειάρχη
- Εκτελεστικό Γραμματέα Π.Κ.



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
ΑΔΑ:**

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ Ν° 15/30-06-2026
Αριθμ. απόφ. 70/2026**

Στο Ηράκλειο σήμερα **Τρίτη 30 Ιουνίου 2026** και **ώρα 12:00** στο (ξενοδοχείο ΑΤΛΑΝΤΙΣ - αίθουσα ΜΙΝΩΣ - οδός Υγείας αριθμ. 2), συνήλθαν σε συνεδρίαση **δια ζώσης** τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Κρήτης που αναδείχθηκαν κατά τις εκλογές της 08ης Οκτωβρίου 2023 και ανακηρύχθηκαν με την αριθμ. 39/2023 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Ηρακλείου, ύστερα από τη με αριθμ. πρωτ. **222166/24-06-2026** πρόσκληση του Προέδρου του.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκαν ο Περιφερειάρχης Κρήτης κ. Σταύρος Αρναουτάκης, καθώς και οι περιφερειακοί σύμβουλοι κ.κ.: Αλεξάκης Γιώργος, Ανδρουλάκης Ιωάννης (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Λασιθίου), Βάμβουκας Μιχάλης (Πατάρης) (Αντιπεριφερειάρχης Επιχειρηματικότητας), Βάρδα Μαρία, Βλάσση Ελένη, Βοργιάς Στυλιανός (Στέλιος) (Αντιπεριφερειάρχης Κοινωνικής Πολιτικής και Αλληλεγγύης), Βρύσαλης Δημήτρης, Δανέλλης Σπυρίδων, Ζάχαρης Ευάγγελος (Πρόεδρος Περιφερειακού Συμβουλίου), Ιερωνυμάκης Πρίαμος, Καλογερής Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Χανίων), Καμπουράκης Εμμανουήλ, Καρτσάκης Γεώργιος, Κουτεντάκη Θεοδώρα, Κώτσογλου Κυριάκος (Αντιπεριφερειάρχης Τουρισμού), Λιονή Μαρία (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου), Μανουσάκης Νικόλαος, Μaráκη - Μπελαδάκη Ελένη (Αντιπεριφερειάρχης Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης), Μαρινάκης Αλέξανδρος, Ματαλλιωτάκης Γεώργιος, Μηλάκη Γεωργία (Γωγή) (Αντιπεριφερειάρχης Πολιτισμού και Ισότητας), Ξυλούρης Νικόλαος (Νικολάτσος) (Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος Π.Κ.), Παπαβασιλείου Νεκτάριος, Παπαδάκης Γεώργιος (πυρηνικός), Πιτσούλης Γεώργιος (αναπληρωτής Περιφερειάρχης), Σαρρής Μιχαήλ, Σκουλάς Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Συντονισμού και Υποστήριξης Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων ΠΚ), Σμπώκος Βασίλειος, Συριγωνάκης Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου), Τερζής Λεωνίδα (Δάκης) (Αντιπεριφερειάρχης στον τομέα Αθλητισμού ΠΚ), Τζεδάκης Σταύρος (Αντιπεριφερειάρχης Αγροτικής Οικονομίας ΠΚ), Φασουλάκης Κωνσταντίνος, Φλεμετάκης Ευστράτιος (Στρατής), Φραγκάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Χαιρετάκης Μιχαήλ και Χαριτάκη - Μακράκη Χρυσάνθη (Χρύσα).

Από τη συνεδρίαση απουσίαζαν οι κ.κ. Αναστασάκης Ιωάννης (Αντιπεριφερειάρχης Κλιματικής Αλλαγής και Βιώσιμης Κινητικότητας), Δερμιτζάκη-Ουρανού Ευαγγελία (Λίτσα), Κλώντζας Μιχαήλ, Λεονταράκης Ιωάννης, Μαλανδράκη-Κρασουδάκη Σοφία, Μανούσακας Ιωάννης (Βλαντάς), Μπαλαντίνος Σπυρίδων και Τσαπάκος Γεώργιος (Αντιπεριφερειάρχης Πολιτικής Προστασίας),

Από τη συνεδρίαση απουσίαζε δικαιολογημένα ο κ. Τσουδερός Ευάγγελος.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκαν ακόμα οι κ.κ.: Κουκιανάκης Χαράλαμπος Δήμαρχος Αποκορώνου, Μποκέας Μενέλαος Δημάρχος Δήμου Μαλεβιζίου, Κεγκέρογλου Βασίλης Δημάρχος Δήμου Μινώα Πεδιάδας, Θεοδωράκης Βασίλης Αντιδημάρχος Δήμου Αγίου Βασιλείου ΠΕ Ρεθύμνου, Ψαρουδάκης Μανώλης Αντιδημάρχος Δήμου Αμαρίου, Καραμανώλη Σοφία Πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου

Δήμου Αγίου Νικολάου, Βρέντζου Ειρήνη επικεφαλής των Αυτόνομων Μηχανικών Ανατολικής Κρήτης (ΑΜΑΚ), Καθήρης Σάββας Πρόεδρος Συνδέσμου Επιχειρήσεων Φοινικιάς – Μαλάδων, Παγωμένος Γεώργιος Αντιπρόεδρος Συνδέσμου Επιχειρήσεων Φοινικιάς – Μαλάδων, Μαργαρίτης Γεώργιος Πρόεδρος Συλλόγου κατοίκων και ιδιοκτητών Ανατολικού Ρεθύμνου, Μουντριανάκης Στυλιανός Αντιπρόεδρος Συλλόγου κατοίκων και ιδιοκτητών Ανατολικού Ρεθύμνου, Προϊστάκης Γεώργιος εκπρόσωπος Επιτροπής Δήμου Ιεράπετρας, Βογιατζή Χρυσάνθη υπάλληλος Δήμου Χερσονήσου, Κριτσωτάκης Μαρίνος προϊστάμενος Γενικής Διεύθυνσης Βιώσιμης Ανάπτυξης Π.Κ., Αγαπάκης Γεώργιος προϊστάμενος Γενικής Διεύθυνσης Υποδομών Π.Κ., Καγιαμπάκη Άννα προϊσταμένη Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Π.Κ., Αποστολάκη Μαρία Προϊσταμένη Τμήματος Μετριασμού και Ενεργειακής Αποδοτικότητας Αυτοτελής Διεύθυνση Κλιματικής Αλλαγής Π.Κ., Κασωτάκη Μαρία υπάλληλος Τμήματος Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Π.Κ., Καλογιαννάκης Νικόλαος υπάλληλος Τμήματος Χωρικού Σχεδιασμού Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Π.Κ., Ιγνατιάδης Παναγιώτης Ειδικός Σύμβουλος Αντιπεριφερειάρχη Επιχειρηματικότητας ΠΚ, Μαρή Αικατερίνη Ειδική Σύμβουλος Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος Π.Κ., Μαυράκη Στέλλα συνεργάτιδα Ευρωπαϊκού Έργου Transcend Π.Κ. και για την τήρηση των πρακτικών οι: Βαρδιάμπαση Νίκη, Νικάκη Δέσποινα, Γιατρομανωλάκη Ευαγγελία, Θωμά Μισέλ και Πατεράκη Μαρία υπάλληλοι του Αυτοτελούς Τμήματος Συλλογικών Οργάνων Π.Κ. και η Χατζάκη Ελευθερία υπάλληλος του Αυτοτελούς Γραφείου Ισότητας Π.Κ.

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία, ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης με τα παρακάτω θέματα ημερήσιας διάταξης:

Ψήφισμα 03: Έκδοση ψηφίσματος: «Για την επιλεγείσα νέα χάραξη του ΒΟΑΚ στην ζώνη του ανατολικού Ρεθύμνου».

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»,

γ) του άρθρου 33 του Ν. 5013/2023: «Πολυεπίπεδη διακυβέρνηση, διαχείριση κινδύνων στον δημόσιο τομέα και άλλες διατάξεις»,

δ) 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. Την αριθμ. 10650/24-11-2025 απόφαση Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης και το ΦΕΚ 6523/08-12-2025, τεύχος Β', που αφορά την «Τροποποίηση Οργανισμού Εσωτερικής Λειτουργίας Περιφέρειας Κρήτης».

3. Την αριθμ. 01/2024 (πρακτικό Νο 01/02-01-2024) απόφαση του Π.Σ. που αφορά «εκλογή Προεδρείου του Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης».

4. Την πρόταση ψηφίσματος που παρουσιάστηκε από τον περιφερειακό σύμβουλο κ. Μανουσάκη Νικόλαο από την παράταξη «ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΚΡΗΤΗΣ», των Συλλόγου Κατοίκων και Ιδιοκτητών Ανατολικού Ρεθύμνου, στο οποίο αναφέρονται τα παρακάτω:

«Σχετικά με την επιλεγείσα νέα χάραξη του ΒΟΑΚ στην ζώνη του ανατολικού Ρεθύμνου

Η κατασκευή ενός σύγχρονου, ασφαλή, λειτουργικού αυτοκινητόδρομου που θα συνδέει τις πόλεις και τους νομούς της Κρήτης από άκρο σε άκρο αποτελεί κοινά παραδεκτή προτεραιότητα για το νησί και τους κατοίκους και τους επισκέπτες του.

Η μεγάλη ανάγκη που έχει η οικονομία και η ζωή των κατοίκων της Κρήτης για ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε να παραμερίζει όλες τις άλλες σκέψεις και επιμέρους συμφέροντα.

Με έκπληξη παρατηρούμε να γίνεται ακριβώς το αντίθετο.

Στην περιοχή του ανατολικού Ρεθύμνου εγκαταλείπεται στην βάση πρόχειρων μελετών και σχεδιασμών η λογική και ως τώρα προβλεπόμενη χάραξη του νέου αυτοκινητόδρομου για να προωθηθεί μια νέα χάραξη, πολλά υποσχόμενη για τις εργοληπτικές εταιρείες που θα την υλοποιήσουν. Αντίθετα οι ίδιοι σχεδιασμοί υπόσχονται δεινά για τους κατοίκους της περιοχής, για την ανάπτυξη του Ρεθύμνου, για την οικολογική και περιβαλλοντολογική ισορροπία και τελικά για την ίδια την λειτουργικότητα, την ασφάλεια, το κόστος και την ταχύτητα εκτέλεσης του έργου.

Αναλυτικά

Η επιλογή αυτής της νέας χάραξης του ΒΟΑΚ στην περιοχή μας (και όχι μόνο) φαίνεται να έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη λογική της βιώσιμης ανάπτυξης, της οικονομικής σύνεσης και αναλογικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

1. Προτείνεται ένα πολυέξοδο και ατελές άεργο χωρίς ιδιαίτερη αιτία σε τρόπο σκανδαλώδη που ίσως στοιχειωθεί το αδίκημα της απιστίας και της διασπάθισης πόρων.

Το πρώτο και ιδιαίτερα εμφανές χαρακτηριστικό του προτεινόμενου έργου είναι το τεράστιο οικονομικό του κόστος. Η νέα χάραξη είναι αισθητά **μεγαλύτερη σε μήκος** από την υπάρχουσα εθνική οδό (ΒΟΑΚ). Η επιλογή να «μακρύνει» ο δρόμος, αντί να αξιοποιηθεί και να βελτιωθεί η ήδη υπάρχουσα υποδομή (όπου έχουν από το παρελθόν προβλεφθεί οι απαραίτητες διαπλατύνσεις και έχουν ολοκληρωθεί οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις), συνεπάγεται μια τεράστια σπατάλη δημόσιων και ευρωπαϊκών πόρων. Το πιο ανησυχητικό είναι ότι **αυτή η αύξηση του κόστους και της απόστασης γίνεται χωρίς κανέναν φανερό ή τεκμηριωμένο συγκοινωνιακό λόγο, δημιουργώντας την αίσθηση ενός «άσκοπα» ή δολίως και σκόπιμα διογκωμένου έργου, που δημιουργεί την πεποίθηση για την τέλεση του αδικήματος της απιστίας και της διασπάθισης πόρων τους Κράτους, αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς όφελος όχι του κοινωνικού συνόλου, αλλά συγκεκριμένων οικονομικών συμφερόντων.**

Πιο συγκεκριμένα:

Η προμελέτη προβλέπει τμήμα με νέα χάραξη από το σημείο προσαρμογής στον υφιστάμενο κόμβο Αμαρίου, περνάει νότια του Τσεσμέ, βόρεια του Άδελε και της Πηγής, ανάμεσα σε Σφακάκι – Παγκαλοχώρι - Χαμαλεύρι, ανάμεσα σε Σταυρωμένο και Μαγνησία, ενώ συναντά και πάλι την υφιστάμενη χάραξη στη στροφή της Σκαλέτας πριν το Λατζιμά. **Με τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ η απόσταση αυτή, σήμερα, είναι ευθεία (!) 9,9 χλμ. και διασχίζεται σε 8 λεπτά με το αυτοκίνητο. Με τη νέα χάραξη η απόσταση μεγαλώνει με φιδοειδές σχήμα στα 10,6 χλμ. !**

Τι προβλέπεται να υπάρχει στο επίπεδο του εδάφους όμως σε αυτό το τμήμα και μόνο; Συνοπτικά, θα αναφερθούμε μόνο στα πολύ βαριά τεχνικά έργα (όχι κόμβους ή άλλα):

-3 Σήραγγες με εκσκαφή και επανεπίχωση συνολικού μήκους 1010 μ.

-3 Σήραγγες Διάνοιξης με Μηχάνημα συνολικού μήκους 2000 μ.

-6 Γέφυρες συνολικού μήκους 527,5 μ.

-12 βαριά τεχνικά υπερύψωσης (πασσαλότοιχοι ή τοιχεία) συνολικού μήκους 967 μ. - και 1 τοίχος αντιστήριξης μήκους 26,6 μ.

Αν τα προσθέσουμε, σε αυτό το μήκος των 10 χλμ. περίπου **προβλέπονται πολύ βαριά τεχνικά έργα συνολικού μήκους 4531 μ.**

Με μία ματιά στον χάρτη διαπιστώνει κανείς ότι δεν βρισκόμαστε σε ανάγλυφο των Άλπεων αλλά αντίθετα τα σχεδιαζόμενα έργα χαράζουν την πιο πλούσια πεδιάδα του νομού Ρεθύμνου (Αδελιανό και Πηγιανό κάμπο).

Αυτά για να παραθέσουμε μια εικόνα του πως διαμορφώνεται... ή παραμορφώνεται η περιοχή. Η νέα χάραξη σαρώνει τα πάντα και μάλιστα κόβοντας διαμπερώς τον Αρχαιολογικό χώρο Σφακάκι-Παγκαλοχώρι και τη ζώνη Α προστασίας του Αρχαιολογικού χώρου Σταυρωμένου-Χαμαλεύρι. Η τελευταία έχει κηρυχθεί ως τέτοια εδώ και 50 χρόνια με απόλυτη απαγόρευση δόμησης.

Επιβάλλει τα παραπάνω κάποια τεχνική αναγκαιότητα; Μήπως ανάμεσα στα Μισσίρια και στη Σκαλέτα υπάρχουν βουνά, μήπως η οροσειρά της Πίνδου; Όχι βέβαια. Τα παραπάνω, επαναλαμβάνουμε, σχεδιάζονται **στο πιο πεδινό τμήμα του νομού μας.**

Τεχνικά παράλογα πράγματα... Για την εξυπηρέτηση, όμως, της περιβόητης τουριστικής ανάπτυξης στο φιλέτο του βόρειου παραλιακού μετώπου αλλά και των κερδών του κατασκευαστή όλα γίνονται εντελώς λογικά. Η τεχνική κάνει στην άκρη και κουμάντο κάνουν τα στενά συγκεκριμένα κέρδη και όχι το συνολικό όφελος για την περιοχή.

Το μόνο «πλεονέκτημα» του προτεινόμενου έργου είναι η δραματική αύξηση του «ανεκτέλεστου» των κατασκευαστικών εταιρειών, ο εκβιασμός του ελληνικού δημοσίου και της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης ώστε να καταβάλουν - από πόρους που προέρχονται από την φορολόγηση των πολιτών- ένα είδος λύτρων στις εταιρείες. Και αυτό εις το διηνεκές καθώς ούτε τα διόδια που θα εισπράτουν στον νέο αυτοκινητόδρομο φαίνεται να τους ικανοποιούν. Στο όνομα της εμφάνισης κερδών -ή προοπτικών για κέρδη- στους ισολογισμούς τους, άρα και χρηματιστηριακό κέρδος, οι εταιρείες αυτές ευχαρίστως θα κόβανε και τον Ψηλορείτη στα δύο...

Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι με μια σειρά από λεόντειες ρήτρες, το Κράτος [και άρα και ο Έλληνας φορολογούμενος] δεσμεύεται στο μέλλον να εξασφαλίζει την κερδοφορία των εταιρειών αυτών επί της εκμετάλλευσης του ΚΛΕΙΣΤΟΥ αυτοκινητόδρομου, ακόμα κι αν η εκμετάλλευση είναι ελλειμματική [που δεν μπορεί παρά στη συγκεκριμένη περίπτωση να είναι]. Αυτό σημαίνει δεδομένη υπέρογκη αύξηση των διοδίων μετά από ένα χρονικό διάστημα, όπως συνέβη στην ΕΓΝΑΤΙΑ, όπου οι πολίτες ξύπνησαν ένα πρωί με διπλασιασμό των διοδίων. Αποτελεί μια ακόμη κλασική περίπτωση ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ των κερδών και ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ κινδύνων και ζημιών.

2. Θα είναι περισσότερο ασφαλής ο προτεινόμενος στην περιοχή μας νέος ΒΟΑΚ;

Ας δούμε τώρα τα επιχειρήματα για το δικαίωμα του λαού και των επισκεπτών της Κρήτης σε ασφαλή και ταχεία οδική μετακίνηση. Συμφωνούμε άπαντες ... αλήθεια, όμως, είναι έτσι;

Στη σύγχρονη οδοποιία και στα συγκοινωνιακά έργα, στα μέτωπα των σηράγγων έχει διαπιστωθεί και θεωρούνται σημεία **αυξημένου δείκτη**

ατυχημάτων. Γι αυτό και δεν είναι η πρώτη επιλογή αλλά και όταν είναι απαραίτητα οφείλουν να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα για να μετριάσουν κάπως τον κίνδυνο όπως: αυστηρή **αστυνόμευση ταχύτητας στα 80 χλμ/ώρα (αντί των 120 χιλιομέτρων που θα ήταν στην ευθεία της νυν χάραξης)**, φωτιζόμενες πινακίδες, οριζόντια σήμανση υψηλής ανακλαστικότητας, ανάγλυφη διαγράμμιση, ανακλαστικά κατάφωτα στα στηθαία ασφαλείας και άλλα. Όπως είπαμε, μόνο στο τμήμα που εξετάζουμε τώρα κατασκευάζονται 6 σήραγγες !!! Επί δύο κατευθύνσεις, επί δύο μέτωπα εισόδου – εξόδου. Ούτε λίγο ούτε πολύ σε ένα τμήμα 10 χλμ. προβλέπονται, τουλάχιστον, **24 διακριτά σημεία αυξημένου δείκτη ατυχημάτων.** Και είμαστε και επιεικείς. Δεν λογαριάζουμε τις δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση ούτε τα σημεία προσαρμογής στις γέφυρες. Ποια ασφάλεια και ποια ταχύτητα λοιπόν; Εκτός και αν ο πήχης της ασφάλειας έχει πέσει στα δεδομένα της δεκαετίας του 70 (του υφιστάμενου ΒΟΑΚ) και όχι στο ύψος τεχνικής και επιστήμης του 21^{ου} αιώνα.

Μήπως τα παραπάνω γίνονται για την οικονομία του έργου; Μήπως μια άλλη επιλογή, η οποία θα ήταν τεχνικά και επιστημονικά άρτια, θα επέφερε κάποιο υπέρογκο ή αδικαιολόγητο κόστος απαλλοτριώσεων;

Ρίξαμε μια ματιά στις αποφάσεις κήρυξης. Η προϋπολογιζόμενη δαπάνη για όλες τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις από τα Δράμια (στην Επισκοπή) μέχρι το Πάνορμο ανέρχεται στο ποσό των 38.918.964,99 €. Το κόστος **μίας σήραγγας** της ΠΕ Ρεθύμνου θα είναι μεγαλύτερο απ' όλες τις απαλλοτριώσεις του νομού μαζί. Και αυτό με βάση συμβατικές αμοιβές κατασκευής όχι τα πανωπρόκια.

3. Πλήθος αναπάντητα ερωτήματα;

Στους αρμόδιους, διοικητικούς, πολιτικούς, τεχνικούς «αρμόδιους», στην κυβέρνηση, στην περιφερειακή διοίκηση, στις αυτοδιοικητικές αρχές έχουν τεθεί από τον Σύλλογό μας από καιρό (από το 2021) μια σειρά επιπρόσθετα ερωτήματα για τα οποία ουδέποτε πήραμε απάντηση.

Α. Στον τομέα της παραγωγής και των τοπικών οικονομικών δραστηριοτήτων.

Μόνο στο τμήμα από Τσεσμέ ως τον Λατζιμά τα κυρίως, τα δευτερεύοντα και τα συμπληρωματικά έργα - χωρίς ακόμα να είναι γνωστή η πλήρης έκτασή τους - θα καταστρέψουν περισσότερα από 13.000 ελαιόδενδρα και θα αχρηστεύουν, άμεσα μεν 700 ως 1.000 στρέμματα παραγωγικής γης και έμμεσα μέσω αποκλεισμού, υποβάθμισης άλλα τόσα. Ως προς το έμμεσα, αναφερόμαστε στην υποβάθμιση σημαντικών εκτάσεων ελαιώνων -και άλλων καλλιεργειών - που θα βρεθούν τοποθετημένοι ανάμεσα σε πλέγμα δρόμων υψηλών ταχυτήτων.

Η συρρίκνωση και η υποβάθμιση της αγροτικής παραγωγής που θα προκύψει απαξιώνει μεγάλες και πολύχρονες επενδυτικές προσπάθειες για την ανανέωση των ελαιώνων, την άρδευσή τους (χάρη στο μεγάλο έργο των ποταμών) και την επεξεργασία του καρπού – ελαιοτριβεία, μονάδες τυποποίησης.

Στην ουσία η προτεινόμενη χάραξη ανατρέπει προσπάθειες πολλών δεκαετιών για την παραγωγική γεωργική ανασυγκρότηση του πλούσιου κάμπου του ανατολικού Ρεθύμνου.

Πρόκειται για ενσυνείδητη καταστροφή μιας ζώνης υψηλής παραγωγικότητας στον βωμό συγκεκριμένων συμφερόντων που αφορούν λίγους ως ελάχιστους.

Πιθανότατα μια τέτοια εξέλιξη προσκρούει και σε συνταγματικές επιταγές που προστατεύουν την παραγωγική γη.

Επίσης η προτεινόμενη χάραξη υποβαθμίζει ή και ακυρώνει δεκάδες τουριστικές εκμεταλλεύσεις και άλλες παραγωγικές εγκαταστάσεις.

Πέρα από την ευθεία αχρήστευση σημαντικών τουριστικών επενδύσεων - κυρίως αγροτουριστικών- η αλλοίωση του τοπίου και η μετατροπή της άμεσης ενδοχώρας του παραλιακού μετώπου σε χώρο τοποθέτησης φαραωνικών έργων και κατασκευών, θα πλήξει συνολικά την τουριστική αξία της περιοχής.

Επιπλέον, η περίοδος κατασκευής του έργου -στην καλύτερη περίπτωση τρία με τέσσερα χρόνια, με βάση τα προηγούμενα ίσως και δεκαετίες- θα μετατρέψει την παραγωγική και τουριστικά δυναμική αυτή ζώνη σε τεράστιο αντι-αισθητικό εργοτάξιο που θα πλήξει ποικιλότροπα όλους τους τομείς δραστηριότητας. Μετά την οικονομική κρίση, μετά την κρίση της πανδημίας, ως αναλογιστούν οι αρμόδιοι για την λήψη αποφάσεων το τι θα σημαίνει αυτό για τους κατοίκους και τους επιχειρηματίες της περιοχής.

Β. Δημιουργία σοβαρών κινδύνων φυσικών καταστροφών.

Η προτεινόμενη νέα χάραξη τέμνει και αλλοιώνει την λεκάνη απορροής των ομβρίων υδάτων. Στην ουσία διασχίζει στο μέσον περίπου μια λοφώδη πεδιάδα με σημαντικές κλίσεις προς την θάλασσα. Καταστρέφει το φυσικό σύστημα αποχέτευσης των νερών της βροχής δημιουργώντας, στις περιπτώσεις (συχνές) ισχυρών βροχοπτώσεων το όλο έργο σε παράγοντα παραγωγής πλημμυρικών φαινομένων. Τα βυθίσματα και οι υπερυψώσεις του ΒΟΑΚ ακυρώνουν τους φυσικούς δρόμους αποστράγγισης των ομβρίων υδάτων, συγκεντρώνουν και κατευθύνουν τόσο τις ποσότητες που προκαλούνται από την ίδια την αποστράγγιση του έργου, όσο και τις ποσότητες ύδατος που δέχονται οι πάνω από αυτό λεκάνες συλλογής ομβρίων, σε κατοικημένες περιοχές, κάτω από το έργο. Ιστορικά έχει αποδειχθεί ότι η παραμικρή αλλοίωση του φυσικού συστήματος απορροής οδηγεί σε πλημμυρικές καταστάσεις. Η διατάραξη που θα προκαλέσει στο σύστημα η κατασκευή του ΒΟΑΚ προαναγγέλλει με βεβαιότητα καταστροφές.

Σε περίπτωση ισχυρών βροχοπτώσεων, όπως συμβαίνει συχνά στην περιοχή, το έργο θα λειτουργήσει ως δημιουργός έντονα καταστροφικών συνθηκών θύματα των οποίων θα είναι το σύνολο των κατοίκων της περιοχής και οι περιουσίες τους.

Γ. Πλήγμα στο μικροκλίμα της περιοχής.

Η δημιουργία μεγάλων βυθισμάτων και, κυρίως, μεγάλων αναχωμάτων στην διαδρομή του νέου ΒΟΑΚ (για παράδειγμα το τερατώδες ανάχωμα βόρεια του χωριού Άδελε) διαταράσσει την φυσική κυκλοφορία του αέρα διαμέσου των κοιλάδων της πεδιάδας. Η κατάσταση που θα δημιουργηθεί θα οδηγήσει στην αλλοίωση του κλίματος ολόκληρης της περιοχής.

Η προχειρότητα και η βιασύνη με την οποία σχεδιάστηκε η νέα χάραξη δεν επιτρέπει την ουσιαστική μελέτη των επιπτώσεων στο μικροκλίμα της παραλιακής ζώνης.

Δ. Διαδοχικοί αυτοκινητόδρομοι

Η τουριστική και κάθε άλλη δραστηριότητα στην περιοχή θα πληγεί ανεπανόρθωτα και θα υπονομευτεί καίρια καθώς η άμεση ενδοχώρα της παραλίας θα μεταβληθεί σε διαδοχικές πίστες αυτοκινητόδρομων που πλέον θα δημιουργούν οχλήσεις σε ολόκληρο τον γεωγραφικό χώρο. Είναι

αμφίβολο εάν οι πελάτες του τουριστικού προϊόντος επιθυμούν να περάσουν τις διακοπές τους ανάμεσα σε πίστες αυτοκινητιστικών αγώνων. Τα πρόσθετα έργα που υπόσχεται ο σχεδιασμός, (π.χ. αντιηχητικά προπετάσματα) μόνο θα περιορίσουν, χωρίς να εξαλείψουν, τις συνέπειες, στον τομέα της ηχορύπανσης.

Ε. Μετακίνηση κατοίκων.

Η αναστάτωση, ή και ακύρωση, του υπάρχοντος συγκοινωνιακού δικτύου θα καταστήσει την πρόσβαση των κατοίκων της ζώνης στο Ρέθυμνο ή στις γύρω περιοχές ακραία προβληματική. Δημιουργούνται εμπόδια και δυσκολίες στην μετακίνηση των μονίμων κατοίκων της περιοχής -όλων ανεξαιρέτως των χωριών και των οικισμών- από και προς την πόλη του Ρεθύμνου ή και στις γύρω περιοχές (η ανάπτυξη της ευρύτερης οικιστικής ζώνης του Ρεθύμνου είναι βασικά γραμμική -παράλληλη στο παραλιακό μέτωπο).

Οι εκτός ΒΟΑΚ διαδρομές περιορίζονται και αποκτούν δαιδαλώδη υφή ενώ οι δια του ΒΟΑΚ υπόκεινται σε διόδια και σε υποχρεωτικές άχρηστες διαδρομές καθότι οι εισοδοί και οι έξοδοι στον νέο δρόμο είναι περιορισμένες.

Έτσι οι κάτοικοι της περιοχής θα υφίστανται όλα τα δεινά που απορρέουν από την ύπαρξη τριών παράλληλων οδικών αξόνων με λίγες εκατοντάδες μέτρα απόσταση μεταξύ τους και ταυτόχρονα θα δυσκολεύονται να χρησιμοποιήσουν αυτό το κυκλοφοριακό παράλογο για την εξυπηρέτηση των άμεσων καθημερινών αναγκών τους.

ΣΤ. Ισοπέδωση χαρακτηρισμένων ζωνών.

Ο νέος δρόμος καταπατά και υποβαθμίζει περιοχές χαρακτηρισμένες φυσικού κάλλους, ΝΑΤΟΥΡΑ, αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, αλλοιώνει την φυσιογνωμία του τοπίου με φαραωνικά έργα, υποβαθμίζει παραδοσιακούς οικισμούς. Στην ουσία διακόπτει με καταστροφικό τρόπο την πολιτιστική, αισθητική και ιστορική συνέχεια της περιοχής.

Ζ. Διόδια.

Τα διόδια του προβλεπόμενου δρόμου δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι «συμβολικά». Το κόστος κατασκευής του έργου είναι τεράστιο, το κόστος της συντήρησής του επίσης. Η κίνηση σε αυτόν είναι εποχιακή. Ο δρόμος δεν υποστηρίζει (όπως σε ανάλογους δρόμους αυτών των χαρακτηριστικών στην χερσαία Ελλάδα) μεγάλο όγκο εμπορευματικών μεταφορών (νταλίκες). Για τέσσερις ή πέντε μήνες θα υποδέχεται την κίνηση που προκύπτει από τον τουρισμό που όμως δεν μπορεί να αναπληρώσει με τα έσοδα από τα διόδια ούτε την υποτονική κίνηση των υπόλοιπων μηνών (επτά -οκτώ) και την απουσία βαρέων οχημάτων.

Δεν χρειάζεται να έχει κανείς πτυχίο οικονομικών επιστημών για να καταλάβει ότι η ιδιωτική εκμετάλλευση του έργου, για να είναι αποδοτική, θα επιβάλλει δυσπρόσιτα διόδια ή θα στηριχθεί σε διαρκείς κρατικές επιδοτήσεις.

Το ερώτημα που προκύπτει είναι σε τι ακριβώς θα βοηθήσει την ανάπτυξη της Κρήτης όταν το κόστος χρήσης του ΒΟΑΚ σε μια στοιχειώδη διαδρομή Χανιά – Ηράκλειο, προσεγγίζει (με βάση τα στοιχεία της μελέτης που ανακοινώθηκε) το κόστος των καυσίμων.

Θα ήταν πρόπον οι αρμόδιοι -πολιτικοί, διοικητικοί φορείς- να δώσουν πειστικές απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα.

4. Η ανθρωπιστική παράμετρος

Οι νέες απαλλοτριώσεις πλήττουν - εκτός από εκμεταλλεύσεις αγροτικές, τουριστικές και βιοτεχνικές – και κατοικίες.

Οι προβλεπόμενες αποζημιώσεις (αυθαίρετες - χωρίς να υπάρχει καμία αξιόπιστη διαδικασία εκτίμησης) δεν έχουν καμία σχέση ούτε με την πραγματική αξία των κτισμάτων που απαλλοτριώνονται, ούτε με τις τιμές της «αγοράς». Και αυτό χωρίς να υπολογίσουμε την μακρόχρονη διαδικασία και τους διαδοχικούς δικαστικούς αγώνες στους οποίους υποχρεώνονται οι «αποζημιούμενοι».

Με τις διαδικασίες που ακολουθούνται (Fast Track, κατά την ορολογία) οι πληττόμενοι χάνουν το σπίτι τους και υποχρεώνονται σε μακρόχρονες προσπάθειες για να αποζημιωθούν με ποσό που πολύ υπολείπεται της αξίας του σπιτιού τους ή του κόστους της κάλυψης των οικιστικών αναγκών της οικογένειάς τους.

Ουδμία πρόβλεψη ή συνδρομή της Πολιτείας προβλέπεται για τους ανθρώπους αυτούς. Απλά πετιούνται στον δρόμο.

Επιπλέον οι απαλλοτριώσεις βασίζονται σε «προ-μελέτη». Ο εργολάβος – η κατασκευαστική εταιρεία- θα αναλάβουν το έργο ως «μελέτη-κατασκευή» με δικαίωμα να επιφέρουν στην χάραξη τις μεταβολές που τους συμφέρουν. Μπορούν, λόγου χάρη, να μετακινήσουν την ζώνη απαλλοτρίωσης κατά 500 μέτρα εκατέρωθεν. Ετούτο το «δικαίωμα» των εταιρειών καθιστά ομήρους όχι μόνο τους άμεσα πληττόμενους, αλλά ολόκληρο σχεδόν τον πληθυσμό της περιοχής.

5. Λύσεις υπάρχουν

Αυτονόητες λύσεις υπήρχαν πριν την ανάδειξη της κερδοφορίας των κατασκευαστικών εταιρειών σε υπέρτατο στόχο του έργου.

Θυμίζουμε, ότι στην νυν υπάρχουσα χάραξη, την ευθεία που λέγαμε, ήδη από την κατασκευή του δρόμου στα τέλη της δεκαετίας του 60 κι αρχές του 70 είχε προβλεφθεί η δυνατότητα διαπλάτυνσης του δρόμου και για αυτό είχαν συντελεστεί και **είχαν πληρωθεί** απαλλοτριώσεις εκατέρωθεν του δρόμου. Ήδη υπήρχε για την περιοχή ως βασική μελέτη και του νέου ΒΟΑΚ, έχοντας λάβει μάλιστα ΕΠΠΟ, μαζί με αυτήν την εναλλακτική πολυδάπανη που τελικά προκρίθηκε, χωρίς ουσιαστική, αλλά και μετά τα παραπάνω, πραγματική αιτιολογία για το γιατί προκρίθηκε η τελευταία.

Η χάραξη επί του νυν ΒΟΑΚ με την διαπλάτυνσή του, έχει τα εξής επιχειρήματα:

1. Χαμηλό κόστος κατασκευής
2. Μικρές απαλλοτριώσεις
3. Μικρό κόστος λειτουργίας – συντήρησης
4. Μειωμένο ρίσκο διέλευσης από χώρους αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, που δεν έχουν ακόμη αποκαλυφθεί
5. Δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης κι εξυπηρέτησης των κατοίκων της περιοχής
6. Υπηρετείται το Χωροταξικό σχέδιο Κρήτης, το οποίο προβλέπει τουριστική ανάπτυξη ευρείας κλίμακας στα παράλια, διατήρηση και ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στο εσωτερικό, παράλληλα με την ανάδειξη των στοιχείων της πολιτιστικής κληρονομιάς και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
7. Διατηρούνται οι χρήσεις γης χωρίς να παίρνει σπίτια - ξενοδοχεία –βίλες – εγκαταστάσεις.

Συνοψίζοντας η διαπλάτυνση του νυν ΒΟΑΚ, στο συγκεκριμένο σημείο, που τελικά απορρίφθηκε, είναι συντομότερη (τόσο χιλιομετρικά όσο και χρονικά), είναι ασφαλέστερη (ευθεία χωρίς σήραγγες), μπορεί να κατασκευαστεί πολύ πιο σύντομα (αφού ήδη πατάει στον νυν δρόμο), δεν είναι πολυέξοδη (αφού ούτε απαλλοτριώσεις θα χρειάζονταν να καταβληθούν, παρά ίσως ελάχιστες σημειακά και χωρίς αφανισμό ιδιοκτησιών αλλά ούτε πολυδάπανα τεχνικά έργα θα απαιτούνταν) και κυρίως δεν θα αφάνιζε την μόνη περιοχή ανάπτυξη του Ρεθύμνου, τόσο οικιστικά, τουριστικά, αλλά και παραγωγικά (ήδη οι αγροτικοί σύλλογοι Ρεθύμνου έχουν καταθέσει σχετικό ψήφισμα). Πλέον της ζημιάς που προκαλεί τόσο σε εμάς, τους κατοίκους του ανατολικού Ρεθύμνου, όσο και γενικότερα στην πόλη, στον νομό και συνολικά στην Κρήτη, η μεθόδευση αποτελεί τον ορισμό της απιστίας και διασπάθισης πόρων (κρατικών και της ΕΕ) παραβιάζοντας την βασική αρχή της οικονομικότητας που οφείλει να διέπει τα έργα.

Αυτός ο δρόμος χαράχτηκε πολιτικά και οι όποιες βαριές επιπτώσεις του θα πρέπει να αντιμετωπιστεί πολιτικά. Κάθε αρχή του τόπου και κάθε πολιτικός φορέας οφείλει να λάβει θέση πριν να είναι αργά για την περιοχή.

Η ιστορία δε θα μας κρίνει μόνο για τους δρόμους που ανοίξαμε, αλλά και για το πώς σεβαστήκαμε τα δικαιώματα των ανθρώπων και την προστασία του περιβάλλοντος όταν τους ανοίγαμε...»

5. **Τις απόψεις του κ. Μαργαρίτη Γεώργιου Προέδρου Συλλόγου κατοίκων και ιδιοκτητών Ανατολικού Ρεθύμνου και του κ. Μουντριανάκη Στυλιανού Αντιπρόεδρου Συλλόγου κατοίκων και ιδιοκτητών Ανατολικού Ρεθύμνου.**
6. **Τις απόψεις της κας Λιονή Μαρίας Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Ρεθύμνου.**
7. **Τις απόψεις του Προέδρου και των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου**
Ύστερα από διαλογική συζήτηση

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης κατά τη δια ζώσης συνεδρίαση του, που πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 30 Ιουνίου 2026 και ώρα 12:00, στο Ηράκλειο (ξενοδοχείο ΑΤΛΑΝΤΙΣ - αίθουσα ΜΙΝΩΣ - οδός Υγείας αριθμ. 2) αποφασίζει ομόφωνα την έκδοση ψηφίσματος με θέμα: «Για την επιλεγείσα νέα χάραξη του ΒΟΑΚ στην ζώνη του ανατολικού Ρεθύμνου», ως παρακάτω:

«Λαμβάνοντας υπ' όψη τα στοιχεία που τέθηκαν ενώπιον του και τις θέσεις κατοίκων και φορέων, εκτιμά ότι η προτεινόμενη νέα χάραξη του ΒΟΑΚ ανατολικά του Ρεθύμνου ενδέχεται να προκαλέσει σοβαρές και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις, ιδίως:

Στην πολιτιστική κληρονομιά και τις αρχαιολογικές ζώνες.

Στο φυσικό τοπίο, το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Στην αγροτική γη, τα ελαιόδεντρα και τις παραγωγικές εκμεταλλεύσεις.

Στην τουριστική ανάπτυξη, την τοπική οικονομία και την ποιότητα ζωής.

Στην υλοποίηση του έργου, λόγω εκτεταμένων αρχαιολογικών ερευνών και πιθανών καθυστερήσεων.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι οι επιπτώσεις αυτές δεν δικαιολογούνται, ιδίως αφού υπάρχει η υφιστάμενη χάραξη, η οποία εξυπηρετεί τον σκοπό του έργου με σαφώς μικρότερη επιβάρυνση».

Αποφασίζει ομόφωνα ως παρακάτω:

«Εκφράζει την πλήρη στήριξή του στο αίτημα των κατοίκων και των τοπικών φορέων για διατήρηση της υφιστάμενης χάραξης του ΒΟΑΚ.

Ζητά από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τους αρμόδιους φορείς την παραμονή του ΒΟΑΚ στην υπάρχουσα χάραξη, με διατήρηση το Σκαλέτα - Κόμβος Αμαρίου.

Επισημαίνει ότι η επιλογή αυτή προστατεύει αποτελεσματικότερα το δημόσιο συμφέρον, την πολιτιστική κληρονομιά, το περιβάλλον, την αγροτική παραγωγή και την τουριστική ανάπτυξη, ενώ περιορίζει τον κίνδυνο καθυστερήσεων και ταλαιπωρίας»,

σύμφωνα και με όσα αναφέρονται στο σκεπτικό της παρούσας απόφασης.

Αφού συντάχθηκε το παρόν υπογράφεται ως παρακάτω:
Ηράκλειο, **21-05-2026**

Ο Πρόεδρος του Π.Σ

Ο Γραμματέας

Τα μέλη

Ευάγγελος Ζάχαρης

Δημήτριος Βρύσαλης