



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚ/ΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Δ/νση: Καρύστου 5

Τ.Κ.: 11523 Αθήνα

Πληροφορίες : Ελένη Γκούφα

Τηλέφωνο: 210 6992251

E-mail: dpysp@ggde.gr

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην με αρ. 6993/01-06-2021 Ερώτηση του Βουλευτή κου Κυριάκου Βελόπουλου με θέμα: «*Διαμαρτυρίες των κατοίκων του Ρεθύμνου για την χάραξη του τμήματος "Βρύσες - Ατσιπόπουλο", στον νέο "ΒΟΑΚ"*».

Σχετ. : Το με αρ. πρωτ.143209/02-06-2021 έγγραφο του Τμήματος Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, το οποίο μας διαβιβάστηκε με το με αρ. πρωτ. 143562/02-06-2021 έγγραφό σας (αρ. πρωτ. εισερχομένου στη Δ16: 143566/02-06-2021).

Επί των θεμάτων που αναφέρονται στην εν θέματι Ερώτηση και σε ό,τι αφορά στις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Στο πλαίσιο των διαδικασιών που προωθούνται από την Υπηρεσία μας για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης: «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΑΝΙΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ», έχει εκπονηθεί και έχει υποβληθεί η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για τα νέα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου, στην αρμόδια Διεύθυνση Περιβάλλοντος για έλεγχο και έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων.

Ο οριστικός και τελικός σχεδιασμός του οδικού έργου όμως, θα είναι αυτός που θα προκύψει μετά την έγκριση της ΜΠΕ και αφού ενσωματωθούν σε αυτόν όλα τα μέτρα, οι όροι και οι προϋποθέσεις που θα τεθούν από την αρμόδια αρχή για την κατασκευή και λειτουργία του.

Όπως προβλέπεται από την περιβαλλοντική διαδικασία, ο φάκελος της ΜΠΕ αποστέλεται από την αρμόδια Περιβαλλοντική Αρχή στους αρμόδιους δημόσιους φορείς και υπηρεσίες προς γνωμοδότηση και γίνεται δημοσιοποίηση της ΜΠΕ για τη διενέργεια δημόσιας διαβούλευσης.

Μέσω αυτής της διαδικασίας, οι γνωμοδοτήσεις και οι απόψεις που θα υποβληθούν (από τους αρμόδιους δημόσιους φορείς και υπηρεσίες), με επαρκή και νόμιμη αιτιολογία, θα ληφθούν υπόψη

για την αξιολόγηση της ΜΠΕ και την διαμόρφωση των Περιβαλλοντικών όρων που θα πρέπει να τηρηθούν για την υλοποίηση του έργου.

Για την εξέταση λοιπόν της δυνατότητας αποδοχής των όποιων αιτημάτων κατατεθούν για την τροποποίηση της χάραξης της υποβληθείσας ΜΠΕ, είναι απαραίτητο να τηρηθεί η ως άνω διαδικασία, η οποία είναι ήδη σε εξέλιξη.

Τα αιτήματα τροποποίησης της χάραξης, θα ληφθούν υπόψη και θα εξεταστούν στον ίδιο χρόνο για ολόκληρο το μήκος του έργου, προκειμένου να αξιολογηθεί αν και ποιά μπορούν να γίνουν αποδεκτά ή να απορριφθούν.

2. Σε ό,τι αφορά στο σχεδιασμό του οδικού άξονα του ΒΟΑΚ στο υπόψη τμήμα Βρύσες - Ατσιπόπουλο, σημειώνονται τα εξής:

Παρά τη γενική αρχή σχεδιασμού του νέου ΒΟΑΚ, σύμφωνα με την οποία καταβάλεται προσπάθεια διατήρησης του δρόμου στην υφιστάμενη ζώνη διέλευσης για περιορισμό των απαλλοτριώσεων, μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της αλλαγής των θεσμοθετημένων χρήσεων γης, επειδή η χωροθέτηση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ στο υπόψη τμήμα Βρύσες - Ατσιπόπουλο διέρχεται εντός οικιστικών περιοχών με σχέδια τουριστικής ανάπτυξης (δηλαδή, διαιρεί ομοιογενείς χρήσεις γης, κυρίως τουριστικών δραστηριοτήτων, υφισταμένων αλλά και μελλοντικών, σύμφωνα με τα σχέδια τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής), η νέα χάραξη οδεύει κατά το δυνατό νοτιότερα και εκτός της ήδη θεσμοθετημένης ζώνης τουριστικής ανάπτυξης.

Με τη χάραξη αυτή θεωρείται ότι θα είναι εφικτή η λειτουργία ενός σύγχρονου συστήματος παροχής υπηρεσιών οδικής μεταφοράς, που θα αναδεικνύει το εθνικό δίκτυο σε ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου και θα συμβάλει έτσι στην ευρύτερη οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη.

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

Ο επιμέρους γεωμετρικός σχεδιασμός του οδικού άξονα και στο υπόψη τμήμα, λήφθηκε έτσι ώστε να τηρούνται όλες οι σύγχρονες προδιαγραφές κατασκευής αυτοκινητοδρόμου, προκειμένου να προκύψει μία ασφαλής και γρήγορη σύνδεση των αστικών κέντρων και των παραγωγικών περιοχών του ΒΟΑΚ, με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, άνεσης και ασφάλειας των χρηστών.

3. Αναφορικά με τα 9 ερωτήματα της επιστολής των μελών της συντονιστικής επιτροπής της Δημοτικής Ενότητας Αρκαδίου, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 60c9bcaa5059be93e78ccc58 στις 16/06/21 14:00

3.1 Στην παράκαμψη Ρεθύμνου, μετά τον κόμβο Αμαρίου, η χάραξη απομακρύνθηκε νότια από την υφιστάμενη παραλιακή ζώνη. Η λύση αυτή προτιμήθηκε από την λύση αναβάθμισης του υπάρχοντα δρόμου, για πολλούς λειτουργικούς και αναπτυξιακούς λόγους, καθώς σήμερα έχουν αναπτυχθεί πολλές τουριστικές εγκαταστάσεις εκατέρωθεν αυτού. Για την μετατροπή δε της υπάρχουσας οδού σε αυτοκινητόδρομο, θα απαιτηθούν σημαντικότερες παρεμβάσεις, όπως μεταξύ άλλων η “ανύψωση” της κατά 1.5 -2.0m, η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων (ύψους 3.0-3.5m) κλπ, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένας μεγάλος τοίχος μπροστά (και πίσω) από τις υπάρχουσες τουριστικές εγκαταστάσεις. Σημαντικά όμως θα είναι και τα προβλήματα κατά την περίοδο της κατασκευής, όπου η όχληση θα είναι πολύ μεγάλη και αναπόφευκτη.

Στην περιοχή της παράκαμψης Γεωργιούπολης – Πετρέ, ο νέος αυτοκινητόδρομος απομακρύνθηκε νότια του υφιστάμενου ΒΟΑΚ και σε απόσταση μεγαλύτερη σε σχέση με την περιοχή του Αμαρίου της παράκαμψης Ρεθύμνου, καθώς εκεί υπήρχε ήδη και θεσμοθετημένη τουριστική περιοχή και όρια υφιστάμενων οικισμών, για τα οποία καταβλήθηκε προσπάθεια να μην επηρεαστούν. Η ανάγκη διέλευσης του οδικού άξονα με βάση τις παραπάνω δεσμεύσεις, σε συνδυασμό με τις βασικές αρχές και κανόνες οδικής ασφάλειας, οδήγησε στην χάραξη που τελικά μελετήθηκε και προτάθηκε για περιβαλλοντική αδειοδότηση.

3.2 Στην παράκαμψη Ρεθύμνου, μετά τον κόμβο Αμαρίου, για να επιτευχθεί τόσο η απομάκρυνση της χάραξης από την υφιστάμενη παραλιακή ζώνη, όσο και η όσο το δυνατό καλύτερη εξυπηρέτηση μετακινήσεων των χρηστών της ευρύτερης περιοχής, ο προτεινόμενος άξονας υλοποιείται με απομάκρυνση του από την υφιστάμενη οδό προς το νότο. Έτσι επιτυγχάνεται η απελευθέρωση της περιοχής διέλευσης του υφιστάμενου άξονα, όπου υπάρχει έντονη παρόδια τουριστική δόμηση και με αυξητικές τάσεις λόγω εγγύτητας στην ακτή και λόγω κατασκευής νέων ξενοδοχειακών μονάδων. Με τον τρόπο αυτό δίδεται η δυνατότητα αξιοποίησης του πρόσθετου εύρους του υφιστάμενου ΒΟΑΚ για ήπιες χρήσεις.

Η χάραξη του ΒΟΑΚ η οποία ικανοποιεί τα παραπάνω κριτήρια, σε συνδυασμό με την προσπάθεια εφαρμογής όσο το δυνατό μίας τεχνικά εφικτής και οικονομικά βιώσιμης λύσης, διέρχεται από τους κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους «Παλαιοχωρίου-Σφακακίου» (Α60) και «Σταυρωμένου» (Α61). Η λύση της περιλαμβάνει την κατασκευή σειράς υπογείων έργων (σήραγγες με υπόγεια εκσκαφή, είτε με εκσκαφή και επανεπίχωση) ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας.

Συμπερασματικά, η προτεινόμενη χάραξη στο υπόψη τμήμα έχει ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά ($V_e > 100 \text{ km/h}$), απομακρύνεται από την υφιστάμενη οδό και τις τουριστικές εγκαταστάσεις που έχουν ήδη αναπτυχθεί εκεί, επιτρέπει την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής ένθεν και ένθεν του υφιστάμενου ΒΟΑΚ και διέρχεται με σήραγγες από τους δύο προαναφερόμενους Αρχαιολογικούς χώρους, ώστε να ικανοποιηθούν οι σχετικές απαιτήσεις της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας.

3.3 Με βάση όσα αναφέρθηκαν ήδη στην ανωτέρω παρ. 3.1 του παρόντος, προκειμένου να εξασφαλιστεί η όσο το δυνατό μικρότερη όχληση στη φάση κατασκευής του έργου, με την απομάκρυνση της χάραξης από την υφιστάμενη παραλιακή ζώνη όπου υπάρχει ήδη έντονη παρόδια τουριστική δόμηση και με αυξητική τάση, επιλέχθηκε η νοτιότερη χάραξη, προσφέροντας δυνατότητα αξιοποίησης του πρόσθετου εύρους του υφιστάμενου ΒΟΑΚ για ήπιες χρήσεις.

Λαμβανομένου λοιπόν υπόψη του ήδη διαμορφωμένου ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της εν λόγω περιοχής, ήτοι:

- Το μεγάλο αριθμό των οικιστικών και τουριστικών εγκαταστάσεων κατά μήκος του υφιστάμενου δρόμου,
- Την αναμενόμενη υψηλή όχληση των ως άνω εγκαταστάσεων κατά την περίοδο της διαπλάτυνσης του οδοστρώματος από 12,5 μ σε 22 μ. και τον ταυτόχρονο αναβιβασμό της μηκοτομής του υφιστάμενου δρόμου κατά 2,0 μ. τουλάχιστον για την κατασκευή κάτω διαβάσεων που θα εξασφαλίζουν τις σύνδεση των ανάντη και κατόντη περιοχών εκατέρωθεν του νέου αυτοκινητοδρόμου,
- Την οπτική όχληση λόγω της αναπόφευκτης τοποθέτησης ηχοπετασμάτων,

επιλέχθηκε η προτεινόμενη λύση, η οποία σχεδιάστηκε με ταχύτητα μελέτης 100 χλμ/ώρα και προβλέπει την κατασκευή νέας χάραξης νότια του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, με στόχευση στην απεμπλοκή από το διαμορφωμένο ανθρωπογενές περιβάλλον.

Η λειτουργία του έργου στο σύνολό του, άρα και στην υπόψη περιοχή, αναμένεται να επιδράσει έμμεσα και θετικά στον τομέα παροχής υπηρεσιών και θα βελτιώσει την εικόνα της περιοχής, αλλά και της χώρας συνολικά. Θετικές επιπτώσεις αναμένονται και στον τομέα Εμπόριο – Υπηρεσίες – Τουρισμός.

Το έργο θα έχει, ως αναμένεται, θετικές επιπτώσεις στους υφιστάμενους κυκλοφοριακούς φόρτους του οδικού δικτύου της άμεσης, αλλά και ευρύτερης περιοχής ανάπτυξής του. Η συμβολή του επίσης στο επίπεδο περιφερειακής και εθνικής οικονομίας, αναμένεται να είναι ιδιαίτερος σημαντική.

3.4 Για τη χάραξη της αρτηρίας του αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Αμάρι – Σκαλέτα (στο οποίο μάλλον αναφέρεται επιπλέον η εν θέματι Κοινοβουλευτική Ερώτηση, καθώς σε αυτό το τμήμα περιλαμβάνονται και οι δύο ζώνες Αρχαιολογίας στο Χαμαλεύρι και ο οικισμός Πλατανιά και η περιοχή της Σκαλέτα), τέθηκαν ειδικότερα και οι κάτωθι στόχοι (πλέον δηλαδή όσων ισχύουν και για όλο το έργο αναφορικά με την άνεση και ασφάλεια ενός σύγχρονου αυτ/μου):

- Απομάκρυνση της χάραξης από την υφιστάμενη παραλιακή ζώνη και τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ, τόσο νοτιότερα ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση μετακινήσεων των χρηστών της περιοχής, λαμβανομένων υπόψη και των παράπλευρων δρόμων και των

Ανισόπεδων Κόμβων που θα συνόδευαν την αρτηρία, σε συνδυασμό με μία εφικτή και εύλογη τεχνική λύση.

- Ο σχεδιασμός της χάραξης να μην διέρχεται μέσα από τα όρια υφιστάμενων οικισμών (όπως ο Πλατανιάς από τον οποίο πράγματι ο άξονας βρίσκεται σε απόσταση περί τα 220m). Επισημαίνεται ότι, η αναφορά στο «ΦΕΚ 1076/31/12/1998 τεύχος 48» στο ερώτημα 4 της εν θέματι Ερώτησης, θα πρέπει να ελεγχθεί, καθώς δεν είναι ορθή.

3.5 Με την προτεινόμενη χάραξη της αρτηρίας του αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Αμάρι – Σκαλέτα, θεωρείται ότι το βόρειο τουριστικό μέτωπο της περιοχής δεν υποβαθμίζεται, καθώς ο υφιστάμενος σήμερα εκεί άξονας θα εγκαταλειφθεί και συνεπώς με κατάλληλη αξιοποίηση του χώρου του, η περιοχή θα μπορούσε να αναβαθμιστεί, διατηρώντας τουλάχιστον, την υψηλή αξίας γη που διαθέτει ήδη.

3.6 Το έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) εντάσσεται στο εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-M/TEN-T) (Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ2).

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1315/2013 τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το κεντρικό δίκτυο να αναπτυχθεί ώστε να αποκτήσει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) παρόλο που ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T), έχει ιδιαίτερα βαρύ ιστορικό ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού άξονα στο μεγαλύτερο τμήμα του, σε συνδυασμό με την έλλειψη κόμβων και επαρκούς παραπλεύρου δικτύου, έχουν δημιουργήσει σοβαρά θέματα οδικής ασφάλειας. Η ανάγκη λήψης μέτρων για την βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας του ΒΟΑΚ κρίνεται επιτακτική λόγω:

- α) του υψηλού αριθμού ατυχημάτων που έχουν καταγραφεί τα τελευταία χρόνια,
- β) των ιδιαίτερα δυσμενών επιπτώσεων των ατυχημάτων αυτών (μεγάλο ποσοστό νεκρών και βαριά τραυματιών) και
- γ) της εν γένει κακής κατάστασης του ΒΟΑΚ κατά τμήματα.

Συνολικά, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του ΒΟΑΚ, λόγω των κυκλοφοριακών απαιτήσεων, της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας των χρηστών του οδικού άξονα και της ενίσχυσης και υποστήριξης της αναπτυξιακής προοπτικής σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Το υπό μελέτη έργο ως τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και συμβάλει στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, ο οποίος είναι αποτελεσματικός και βιώσιμος, αυξάνει τα οφέλη για τους χρήστες του και στηρίζει την χωρίς αποκλεισμούς μεγέθυνση.

Το έργο με την ολοκλήρωσή του έχει ως στόχο κατά κύριο λόγο να εξυπηρετήσει τα ακόλουθα:

- Να επιτύχει ουσιαστική μείωση των ατυχημάτων, που βαρύνουν τον σημερινό άξονα, ιδίως σε θανατηφόρα ατυχήματα και σοβαρούς τραυματισμούς.
- Να μειώσει σημαντικά τη χρονοαπόσταση των μετακινήσεων μεταξύ των κύριων πόλων του βόρειου μετώπου της Κρήτης στο επιθυμητό επίπεδο, αλλά και να βελτιώσει την άνεση των μετακινήσεων, προσφέροντας καλύτερο και ελκυστικότερο επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στους χρήστες.
- Να επιτύχει την μείωση κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων και προϊόντων στο συνολικό οδικό δίκτυο της Κρήτης, του οποίου αποτελεί τον κορμό.
- Να υποστηρίξει την ανοδική πορεία της ανάπτυξης της Κρήτης μέσω της αυξημένης κινητικότητας και δυνατοτήτων αξιοπιστης προσπέλασης των τουριστικών και λοιπών οικονομικών πόλων, σύμφωνα με τις προβλέψεις των σχετικών προγραμμάτων.
- Να συνδράμει ουσιαστικά στην αειφόρο τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης, μειώνοντας τις πιέσεις που προκαλούνται από τον υφιστάμενο οδικό άξονα στην ποιότητα του περιβάλλοντος στην βόρεια ακτή του νησιού η οποία είναι αναπτυγμένη τουριστικά.
- Να αποτελεί ένα περιβαλλοντικά φιλικό έργο στην ανάπτυξη και λειτουργία του προσφέροντας στο χρόνο ζωής του έργου την συνολικά συμφερότερη συγκοινωνιακή λύση.

Σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, η κατασκευή και λειτουργία του νέου ΒΟΑΚ αναμένεται να προσφέρει τα ακόλουθα:

- Σημαντική μείωση, αλλά και αξιοπιστία του χρόνου διαδρομής διότι η κυκλοφοριακή χωρητικότητα του αναβαθμιζόμενου αυτοκινητόδρομου θα είναι επαρκής, ακόμα και για τις εποχιακές αιχμές.
- Σημαντική βελτίωση στην οδική ασφάλεια και άνεση - ποιότητα κυκλοφορίας των χρηστών, αφού θα αποφεύγονται επικίνδυνα προσπεράσματα και η όχληση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- Βελτίωση της οδικής προσπελασιμότητας και πρόσβασης στα Αεροδρόμια και στα λιμάνια της Κρήτης, καθώς και τις τουριστικές περιοχές των Περιφερειακών Ενοτήτων.
- Ενίσχυση των προοπτικών ανάπτυξης των μεγάλων αστικών κέντρων, αλλά και των υπολοίπων οικιστικών κέντρων.
- Μείωση του χρόνου των επιβατικών μετακινήσεων, μείωση του χρόνου και του κόστους μετακίνησης των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, προς τις πύλες εισόδου - εξόδου,

δημιουργώντας προϋποθέσεις για περαιτέρω βελτίωση των εξαγωγών και της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα.

Συνοψίζοντας, η κατασκευή και λειτουργία του έργου θα συμβάλλει σημαντικά στην περαιτέρω ανάπτυξη της Κρήτης λόγω της αναμενόμενης αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου στον άξονα που θα ενισχύσει την οικονομική, την τουριστική και την κοινωνική ευημερία της νήσου, ενώ παράλληλα θα μειώσει σημαντικά τα σοβαρά ζητήματα οδικής ασφάλειας, τα οποία υπάρχουν στην υφιστάμενη οδό.

Η ανάγκη υλοποίησης του ΒΟΑΚ (ο οποίος με την υπ' αριθμ. Δ16/ΒΟΑΚ/1447/27-09-2019, ΑΔΑ: ΩΟΘΙ465ΧΘΞ-ΑΙΔ, Υπουργική Απόφαση έχει χαρακτηριστεί ως Έργο Εθνικής Σημασίας και Εθνικού Επιπέδου) με βάση τους παραπάνω λόγους, σε συνδυασμό με τα οφέλη που θα προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία του, θεωρείται ότι αιτιολογούν σε σημαντικό βαθμό την μεγάλη κλίμακα του έργου του.

3.7 Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην §9.10 «*Επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα*» της ΜΠΕ, από την λειτουργία του νέου οδικού άξονα, δεν αναμένονται υπερβάσεις των νομοθετημένων ορίων σε κανένα σημείο της προτεινόμενης χάραξης.

Σε κάθε περίπτωση (βλ. Κεφάλαιο 11 «Περιβαλλοντική διαχείριση και παρακολούθηση» της ΜΠΕ) προτείνεται η εφαρμογή Σχεδίου Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ) κατά τη λειτουργία σημαντικών τεχνικών έργων, το οποίο είναι προαπαιτούμενο για την παρακολούθηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων αυτών και την άμεση αντιμετώπισή τους, με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων.

Αναπόσπαστο τμήμα του εφαρμοζόμενου Σχεδίου Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ) συνιστά το Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης (ΠΠΠ), το οποίο και αποτελεί την ασφαλιστική δικλείδα για τυχόν επανεξέταση και τροποποίηση των εφαρμοζόμενων μέτρων πρόληψης και προστασίας του περιβάλλοντος, σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Λαμβάνοντας υπόψη και όσα ήδη αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παρ. 3.6 του παρόντος, θεωρείται ότι δεν θα υπάρξει αρνητική επίδραση στο τουριστικό και επενδυτικό ενδιαφέρον από την προτεινόμενη χάραξη.

3.8 Για την επιλογή της χάραξης τόσο στο υπόψη τμήμα Αμάρι – Σκαλέτα, όσο και σε όλο τον ΒΟΑΚ (βλ. Κεφάλαιο 7 «Εναλλακτικές Λύσεις» της ΜΠΕ), ερευνήθηκαν σαφώς και άλλες εναλλακτικές λύσεις, από τη συγκριτική αξιολόγηση των οποίων προέκυψε να υπερτερεί η προτεινόμενη χάραξη.

3.9 Η επιλογή της χάραξης, αλλά και της διατομής της οδού σε όλο το μήκος του ΒΟΑΚ έγινε με στόχο να είναι εφικτή η λειτουργία ενός σύγχρονου συστήματος παροχής υπηρεσιών οδικής μεταφοράς, ώστε να τηρούνται όλες οι σύγχρονες προδιαγραφές κατασκευής ενός κλειστού αυτοκινητοδρόμου, με τους κατάλληλους ανισόπεδους κόμβους και σύστημα παραπλεύρων, Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 60c9bcaa5059be93e78ccc58 στις 16/06/21 14:00

προκειμένου να προκύψει μία ασφαλής και γρήγορη σύνδεση των αστικών κέντρων και των παραγωγικών περιοχών του ΒΟΑΚ, με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, άνεσης και ασφάλειας των χρηστών. Το σύνολο των ως άνω χαρακτηριστικών δεν υπάρχει στο υφιστάμενο δίκτυο και αυτός αποτελεί έναν σημαντικό λόγο της ανάγκης αναβάθμισης του.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

1. Χρονολογικό αρχείο
2. Τμήματα Α, Β, Γ
3. Φάκελος ΚΟΙΝΟΒ.
4. Φάκελος Αν. Δ/ντριας

Η Αν. Προϊστάμενη Δ/νσης Δ16

Ευγενία Καλοφωλιά
ΠΕ Μηχανικός με Α' βαθμό