



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΈΡΓΩΝ ΜΕ
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
(Ε.Υ.Δ.Ε./ Κ.Σ.Ε.Σ.Π.)

ΤΜΗΜΑ Β' : Κατασκευής Έργων Πελοποννήσου
και Νησιωτικής Ελλάδας
Πληροφορίες : Ελ. Πεφάνη
Τηλέφωνο : 210 69922080
e-mail : e.pefani@ggde.gr

Αθήνα, 30-7-2026

Αρ. πρωτ.: Ε7/Φ12/ 125894

ΠΡΟΣ: Γραφείο Γενικού Διευθυντή
Συγκοινωνιακών Υποδομών



@ΣΗΔΕ ΙΡΙΔΑ
6a5dda4eb42592aba583809a
ΑΠ:125894
Υπογραφή: 30/07/26 06:27
Διανομή: 30/07/26 12:27

ΕΡΓΟ: Σύμβαση Παραχώρησης «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», που κυρώθηκε με τον ν. 5204/2025.

ΘΕΜΑ: Απάντηση στη με αριθμό 2997/15-7-2026 Αναφορά ομάδας βουλευτών, με θέμα «Έντονη αντίδραση της τοπικής κοινωνίας στη νέα χάραξη του ΒΟΑΚ – Αίτημα κατοίκων και τοπικών φορέων για διατήρηση της υφιστάμενης χάραξης»

ΣΧΕΤ.: α) Το με αρ. 117151/16-7-2026 έγγραφο του Γραφείου Γενικού Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών
β) Το με αρ. 116633/15-7-2026 έγγραφο του Γραφείου Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων του Υπουργείου
γ) Η με αρ. πρωτ. 2997/15-7-2026 Αναφορά

Σε απάντηση του (α) σχετικού εγγράφου, με το οποίο μας διαβιβάστηκε το (β) σχετικό έγγραφο του Γραφείου Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων του Υπουργείου και η (γ) σχετική Αναφορά, σας παραθέτουμε τα παρακάτω στο πλαίσιο αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας:

Χάραξη ΒΟΑΚ στο τμήμα Αμάρι – Σκαλέτα

Αναφορικά με το έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα «Χανιά – Ηράκλειο», το κανονιστικό πλαίσιο των περιβαλλοντικών απαιτήσεων καθορίζεται από δύο αλληλένδετες Αποφάσεις Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ). Αρχικά, εκδόθηκε η με αρ. ΥΠΕΝ/ ΔΙΠΑ/ 68871/ 4536/ 20-07-2022 (ΑΔΑ: 6ΨΝ34653Π8-ΔΡΧ) Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Η εν λόγω πράξη εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους για τον βασικό κορμό του οδικού έργου, βασιζόμενη στην από 6-7-2021 Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ). Ακολούθως, προς τον σκοπό της λειτουργικής ενοποίησης του άξονα, εκδόθηκε η τροποποιητική με αρ. ΥΠΕΝ/ ΔΙΠΑ/ 27000/ 1783/ 06-04-2023 ΑΕΠΟ (Ορθή Επανάληψη, ΑΔΑ: 917Η4653Π8-ΤΛ9). Με την εν λόγω τροποποίηση, η οποία στηρίχθηκε σε συμπληρωματική ΜΠΕ, ενσωματώθηκαν στον ενιαίο σχεδιασμό τα υφιστάμενα υποτμήματα των παρακάμψεων Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, καθώς και η οδική σύνδεση με το Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου (ΠΑ.Γ.Ν.Η.) και το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (Ι.Τ.Ε.). Πριν από την

έκδοση των ως άνω δύο Αποφάσεων Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), πραγματοποιήθηκαν εκτενείς διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης, οι οποίες ξεκίνησαν τον Αύγουστο του 2021 για τον βασικό κορμό του οδικού έργου και τον Αύγουστο του 2022 για την ενσωμάτωση των υφιστάμενων παρακάμψεων. Στο πλαίσιο αυτό, πλήθος πολιτών και φορέων, όπως το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης, οι οικείοι Δήμοι και το ΤΕΕ κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις, ενστάσεις και εναλλακτικές τεχνικές προτάσεις σχετικά με τον σχεδιασμό και τις επιπτώσεις του έργου. Όλα τα ζητήματα που τέθηκαν εξετάστηκαν ενδελεχώς από τον φορέα σχεδιασμού του έργου, ο οποίος υπέβαλε αναλυτικά απαντητικά υπομνήματα με τεχνικές λύσεις και επιστημονική τεκμηρίωση για την αντιμετώπιση των θεμάτων που θίχθηκαν. Η περιβαλλοντική αρχή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι απόψεις των φορέων και του κοινού αξιολογήθηκαν και αντικρούστηκαν στο σύνολό τους με στοιχειοθετημένα επιχειρήματα, οδηγώντας στην ενσωμάτωση των απαραίτητων όρων και περιορισμών στις τελικές αποφάσεις.

Συγκεκριμένα, στο τμήμα Αμάρι - Σκαλέτα, μετά τον κόμβο Αμαρίου, η χάραξη απομακρύνεται νότια από την υφιστάμενη παραλιακή ζώνη. Έτσι επιτυγχάνεται η απελευθέρωση της περιοχής διέλευσης του υφιστάμενου άξονα, όπου υπάρχει έντονη παρόδια τουριστική δόμηση και με αυξητικές τάσεις λόγω εγγύτητας με την ακτή και λόγω κατασκευής νέων ξενοδοχειακών μονάδων, δίνοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης του πρόσθετου εύρους του υφιστάμενου ΒΟΑΚ για ήπιες χρήσεις. Με τη χάραξη της αρτηρίας του αυτοκινητοδρόμου στο υπόψη τμήμα, 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 αξία γης που διαθέτει ήδη.

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

- το μεγάλο αριθμό των οικιστικών και τουριστικών εγκαταστάσεων κατά μήκος και εκατέρωθεν 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 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 λύση αυτή προτιμήθηκε έναντι της λύσης αναβάθμισης του υπάρχοντα δρόμου, για πολλούς λειτουργικούς και αναπτυξιακούς λόγους, καθώς για την μετατροπή 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.

Η απομάκρυνση της χάραξης από την υφιστάμενη παραλιακή ζώνη και τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ, έγινε 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.

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, 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.

Απαλλοτριώσεις

Η διαδικασία των απαλλοτριώσεων για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, σε όλο το μήκος έχει υπαχθεί στο άρθρο 7Α του ν. 2882/2001 όπως ισχύει, με την με αριθ. 26/20-12-2017 Πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (ΠΥΣ) (Α'199), με σκοπό την κατάληψη και την έγκαιρη παράδοση των χώρων κατασκευής του Έργου.

Με την σχετική απόφαση του αρμόδιου δικαστηρίου, παρέχεται η άδεια προσωρινής κατάληψης, καθορίζεται η εύλογη αποζημίωση και διατάσσεται η αποβολή του ιδιοκτήτη, νομέα ή κατόχου από το ακίνητο. Το δικαστήριο, παρέχοντας την άδεια, υποχρεώνει τον βαρυνόμενο με τη δαπάνη της απαλλοτρίωσης να καταθέσει στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, πριν από την κατάληψη του ακινήτου, εύλογο τμήμα της αποζημίωσης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το 70% της κατά το οικείο σύστημα προσδιοριζόμενης αντικειμενικής αξίας του ακινήτου, άλλως της εκτιμώμενης αποζημίωσης που έχει το ακίνητο κατά την ημέρα κατάθεσης της αίτησης. Η εκτίμηση για την αιτία αυτή του ύψους της αποζημίωσης δεν δεσμεύει τον δικαστή του προσωρινού ή οριστικού προσδιορισμού της, η δε διαδικασία για τον προσδιορισμό αυτόν χωρεί αυτοτελώς.

Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί, από την επομένη της κήρυξης της απαλλοτρίωσης, να κινήσει τη διαδικασία αφενός για να αναγνωρισθεί δικαιούχος, ώστε να λάβει τη δικαστικώς καθορισθείσα αποζημίωση, αφετέρου για να αιτηθεί τη διόρθωση οποιουδήποτε σφάλματος.

Ε. Δ.:
Ε7/Φ12

Ο Αν. Προϊστάμενος
ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ

Ιωαν.-Παν. Χριστόπουλος
Πολ. Μηχανικός με Α'β.