

6655
15/6

13/4

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα 13/4/2011

101 78 Αθήνα τηλ.210- 64 67 912

Αρ. Πρωτ : 767

Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα Αναφορών

ΘΕΜΑ: Μελέτη αναβάθμιση του ΒΟΑΚ στο τμήμα Νεάπολη-Αγ. Νικόλαος

ΣΧΕΤ.: Η ΠΑΒ 4655/31.3.2011 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κ. Μιχάλης Καρχιμάκης

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Αναφοράς και σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμόδιων Υπηρεσιών, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

1. Ανισόπεδος Κόμβος Νεάπολης

1.1 Ο προτεινόμενος κόμβος συνδέεται στην Π.Ε.Ο. με κυκλική πλατεία και κλάδους πλάτους διατομής μεγαλύτερου των 10 μ., που προβλέπονται στο Σ.Π. και έχουν ήδη υλοποιηθεί στην ανατολική περιοχή του γηπέδου και παρέχει ασφαλώς ευνοϊκότερες συνθήκες προσπέλασης σε περισσότερες χρήσεις (βιοτεχνικές, εμπορικές, αθλητικές κ.α.).

1.2 Η επέκταση του εν λόγω SR1 ως τον κόμβο Λιμνών προϋποθέτει την προστασία του επιχώματος που γειτνιάζει σ' αυτόν.

1.3 Η δημιουργία μεγάλου αριθμού τεχνικών θα αύξανε σημαντικά το κόστος κατασκευής. Σημειώνεται ότι ορύγματα μεγαλύτερου ύψους των 25 m γίνονται κατά περίπτωση αποδεκτά από την αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ). Εφόσον απαιτηθεί θα προβλεφθούν τα τεχνικά που χρειάζονται ή θα επιμνησθθούν τα προβλεπόμενα.

2. Ανισόπεδος Κόμβος Λιμνών

2.1 Η ανάπτυξη Α/Κ προς Λακώνια στην περιοχή της αντίστοιχης υφιστάμενης ισόπεδης σύνδεσης στην περιοχή «Ανυφαντή», είναι εξαιρετικά δυσχερής επειδή : (α) Στο βόρειο μέρος του ΒΟΑΚ και σε επαφή με αυτόν κατά μήκος της περιοχής σύνδεσης υπάρχει το ρέμα. (β) Στο νότιο μέρος του ΒΟΑΚ και σε επαφή με αυτόν κατά μήκος της περιοχής σύνδεσης υπάρχουν δύο απόκρημνοι λοφώδεις σχηματισμοί.

Σημειώνεται ότι σε ένα τέτοιο σχεδιασμό :

- Οι δεξιές στροφές Ηράκλειο – Λακώνια και Λακώνια – Αγ. Νικόλαος πρέπει λόγω ανάγλυφου να γίνουν με υπόγεια έργα.
- Η λωρίδα επιτάχυνσης της κίνησης Λακώνια – Αγ. Νικόλαος, εμπλέκεται με τη λωρίδα επιβράδυνσης εγκατάστασης πρατηρίου βενζίνης, service και εμπορικής αντιπροσωπείας αυτοκινήτων PEUGEOT, που βρίσκεται ήδη σε λειτουργία.
- Ο κλάδος της αριστερής στροφής Λακώνια – Ηράκλειο πρέπει να αναπτυχθεί σε έδαφος με εγκάρσια κλίση περίπου 70% και με δυσχερή κατάντη αντιστήριξη λόγω του ρέματος.



- Η εκτέλεση έργων στο διατηρούμενο σταθεροποιημένο επίχωμα της αρτηρίας, μπορεί να προκαλέσει λόγω της διατάραξής του, εκτεταμένες αστοχίες.

2.2 Πέραν αυτών, και αν ακόμη μπορούσε να διερευνηθεί η ανάπτυξη νέου Α/Κ Λακωνίων (π.χ. στην περιοχή 9+200), αυτό θα σήμαινε την κατάργηση του Α/Κ Λιμνών, αφού η μεταξύ τους απόσταση των 3 χλμ θεωρείται μικρή.

3 Κόμβος Αγ. Νικολάου

3.1 Η κατάληψη έκτασης είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη οποιουδήποτε κόμβου και η έκτασή της είναι ανάλογη με τη μορφή του κόμβου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της επιλογής τρισκελούς Α/Κ με όλες τις κινήσεις πλήρως κατευθυνόμενες και ανεξάρτητες (χωρίς εμπλοκές ρευμάτων ή ισόπεδες διασταυρώσεις) τύπου «τρομπέτας», καταλαμβάνεται μικρότερος χώρος από τον συνήθως απαιτούμενο για ακτίνα κλάδου αναστροφής $R = 90$. Αντίστοιχος χώρος καταλαμβάνεται από τον υφιστάμενο σήμερα Α/Κ Νεάπολης που είναι του ίδιου τύπου.

3.2 Το γεγονός της μικρής σχηματιζόμενης γωνίας θλάσης του άξονα του ΒΟΑΚ στην περιοχή με τον κάθετο υφιστάμενο άξονα, της ύπαρξης του ποταμού και της επαφής με το εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης παρέχεται δυνατότητα σχεδιασμού μόνο ενός άλλου τύπου Α/Κ, εκτός του προτεινόμενου. Αυτός ο τύπος θα ήταν «μισός ρόμβος ή διαμάντι». Επειδή όμως σε αυτήν την περίπτωση θα υπήρχε ισόπεδη εμπλοκή της αριστερής στροφής Ηράκλειο – Αγ. Νικόλαος και Ελούντα με την αριστερή στροφή Αγ. Νικόλαος και Ελούντα – Σητεία, η λύση δεν προωθήθηκε στον σχεδιασμό, καθώς θα υποβάθμιζε ουσιαστικά τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια, της σύνδεσης του ΒΟΑΚ με την πρωτεύουσα του Νομού και πολύ σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς.

3.3 Εφόσον προκριθεί, μπορεί να προβλεφθεί δυνατότητα λειτουργίας αυτών των εγκαταστάσεων, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Π.Δ. 143 / ΦΕΚ 69Α / 07.03.89 άρθρο 11 παρ. 4, αν εξαιρεθούν από την περιβαλλοντική αδειοδότηση και δεν κατασκευασθούν τα τμήματα του παράπλευρου δικτύου που εξυπηρετούν αυτές τις εγκαταστάσεις. Αυτές οι διαφοροποιήσεις θα υλοποιηθούν στο επόμενο στάδιο της οριστικής μελέτης.

4 Η Κυκλοφορία κατά την κατασκευή

Στη μελέτη της κυκλοφορίας κατά την κατασκευή θα αναζητηθούν οι λύσεις, προκειμένου να προγραμματιστούν οι αναγκαίες πρόσδρομες ενέργειες (π.χ. τοπικές βελτιώσεις και παραλλαγές Π.Ε.Ο., παρακάμψεις κλπ.).

Επισημαίνεται ότι οι κανονισμοί (Ε38 / 3434 / 15.11.2005) εντάσσουν τη «μελέτη των φάσεων κατασκευής και αποκατάστασης των υφιστάμενων λειτουργιών» στη Φάση 5 της εξέλιξης των έργων, δηλαδή τη φάση του κατασκευαστικού σχεδιασμού εφαρμογής του έργου. Τόσο αυτή, όσο και άλλες αναγκαίες κύριες και υποστηρικτικές μελέτες συντάσσονται, σύμφωνα με την Ε38, κατά κανόνα από τον ανάδοχο κατασκευής.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

**Εσωτ.Διανομή
Γρ.Κοιν.Ελέγχου**

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ
Ακριβές αντίγραφο
Ε. Σταμποπούλου

