

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 3758
Ημερομ. Κατάθεσης: 6/9/2021



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Κ.Ο.

Βασίλης Κεγκέρογλου - Βουλευτής Ν. Ηρακλείου

Αθήνα 31/08/2021

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τους Υπουργούς:

- Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κ. Καραμανλή
- Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Κ. Σκρέκα

Ο Βουλευτής Βασίλης Κεγκέρογλου, καταθέτει στη Βουλή αναφορά την κοινή επιστολή των Τμημάτων Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, με θέμα «Απόψεις ΤΕΕ για τον ΒΟΑΚ, τμήμα Χανιά - Ηράκλειο» με την οποία εκφράζουν τις παρατηρήσεις τους, προκειμένου να καταστεί ο νέος αυτοκινητόδρομος που θα κατασκευαστεί πλήρης, λειτουργικός και ασφαλής.

Παρακαλούμε για τις ενέργειες σας και για την ενημέρωσή της Βουλής.

Ο Αναφέρων Βουλευτής

Βασίλης Κεγκέρογλου



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02 Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.: 2810 – 342520,
E-mail: teetak@tee.gr
Ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Αρ. Πρωτ.: 1291/30.08.21

Σχετ. : 1060/2.08.2021



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Νεάρχου 23 – Χανιά, 73134
τηλ. 2821027900-01-02
e-mail : teetdk@tee.gr
<http://www.teetdk.gr>

Αρ. Πρωτ.: 802/30.08.21

Σχετ. : 744/2.8.2021

30/08/2021

Προς:

- Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας
Γενική Δ/ση Περιβαλλοντικής Πολιτικής
Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης
(ΔΙ.Π.Α.)
k.nika@prv.ypeka.gr
- Πρόεδρο Περιφερειακού Συμβουλίου
Κρήτης
κ. Παύλο Μπαριτάκη
baritakis@crete.gov.gr

Θέμα : Απόψεις ΤΕΕ για τον ΒΟΑΚ, τμήμα Χανιά - Ηράκλειο

Σχετ.: α) Το με ημερ. 20-5-2021 email της Δ16 του ΥΠΥΜΕ για την αποστολή των σχεδίων οδοποιίας της προμελέτης.

β) Τα με αριθ. πρωτ. 1060/2-8-2021 και 744/2-8-2021 έγγραφά μας

γ) Το με αρ.πρ. 216742/9-8-2021 έγγραφο της Δ16 του Υπουργείου Υποδομών.

Τα Τμήματα Ανατολικής (ΤΑΚ) και Δυτικής Κρήτης (ΤΔΚ) του ΤΕΕ ως θεσμοθετημένος τεχνικός σύμβουλος της Πολιτείας ασχολήθηκαν από την πρώτη στιγμή, που τους κοινοποιήθηκαν σε μορφή οριζοντιογραφιών - μηκοτόμων, με τα σχέδια της χάραξης που συνοδεύουν τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το τμήμα Σούδα - Λινοπεράματα του Β.Ο.Α. Κρήτης.

Στις 28-07-2021 διαβιβάστηκε στο Περιφερειακό Συμβούλιο της Περιφέρειας Κρήτης για δημοσιοποίηση και στους αρμόδιους φορείς προς διαβούλευση ο φάκελος της ΜΠΕ του έργου «ΒΟΑΚ τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Με το σχετ. (α) email διαβιβάστηκαν στο ΤΕΕ/ΤΑΚ& ΤΔΚ οι οριζοντιογραφίες και οι μηκοτομές που συνένταξαν τα μελετητικά γραφεία Δοξιάδη και ΝΑΜΑ για λογαριασμό του ΥΠΟΜΕ σε αρχεία pdf, κλίμακα 1/2.000 και ημερομηνία σύνταξης 6-4-2021, της προμελέτης του οδικού τμήματος «Χανιά – Ηράκλειο» του ΒΟΑΚ από την Δ/ση Παραχωρήσεων (Δ16) του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών.

Με τα σχετικά (β) έγγραφά μας το ΤΕΕ ζήτησε συμπληρωματικά από την Δ/ση παραχώρησης (Δ16) τις τεχνικές εκθέσεις των συγκοινωνιακών μελετών, Π/Υ κατασκευής του έργου, έλεγχο οδικής ασφάλειας, την προμελέτη αποχέτευσης – αποστράγγισης των ομβρίων, την προμελέτη των τεχνικών με τον έλεγχο της υδραυλικής επάρκειας τους, την οριστική γεωλογική μελέτη, τις γεωτεχνικές μελέτες με την αξιολόγηση των γεωτεχνικών ερευνών, την εκπόνηση του κυκλοφοριακού μοντέλου και τις προμελέτες των Η/Μ έργων, καθώς όλα αυτά δεν έχουν αναρτηθεί στο Περιβαλλοντικό Μητρώο του Υ.Π.Ε.Ν, προκειμένου να έχει γνώση των δεδομένων εκείνων που απαιτούνται και να διατυπώσει την άποψή του επί της ΜΠΕ ως θεσμοθετημένος Τεχνικός Σύμβουλος της Πολιτείας. Τα παραπάνω αποτελούν τα ελάχιστα παραδοτέα μελετών οδικών έργων στο στάδιο της προμελέτης όπως αναφέρει η Απόφαση ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466 (ΦΕΚ τ.Β', 1047/29-3-2019) του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και η εγκύκλιος 11 ΔΝΣβ/854/ΦΝ 466/27-11-2018 «Οδηγός εκπόνησης Δημοσίων Έργων του Ν.4412/2016». Με το σχετ. (γ) έγγραφό της η Δ/ση παραχώρησης (Δ16) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών απάντησε ότι έχει διαθέσει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για να διατυπώσει το ΤΕΕ την άποψή του επί της ΜΠΕ σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και με τους όρους της διαβούλευσης, χωρίς όμως να αποστέλλει τα αιτούμενα συμπληρωματικά στοιχεία, τα οποία είναι και τα ελάχιστα παραδοτέα για την πληρότητα της προμελέτης. Ενδεικτικά αναφέρεται η προμελέτη αποχέτευσης – αποστράγγισης των ομβρίων και η προμελέτη των τεχνικών με τον έλεγχο της υδραυλικής επάρκειας τους. Ο έλεγχος της υδραυλικής επάρκειας των τεχνικών – γεφυρών αποτελεί ουσιώδη λόγο περιβαλλοντικών επιπτώσεων τόσο ανάντη όσο και κατάντη των τεχνικών έργων.

Ενδεικτική της πληρότητας των στοιχείων που μας διατέθηκαν είναι η δήλωση της μελετητικής εταιρείας του Γραφείου Δοξιάδη ότι δεν φέρει ευθύνη για την ακρίβεια των υποβάθρων, ότι τα υδραυλικά και τεχνικά έργα παρουσιάζονται για λόγους πληρότητας και ότι θα πρέπει για την αξιολόγησή τους να ανατρέξει κανείς σε μελέτες άλλων γραφείων που δεν διατέθηκαν. Δηλώνεται επίσης ότι και για το τοπικό οδικό δίκτυο (παράπλευρο και κάθετο) θα πρέπει να ανατρέξει κανείς σε άλλη μελέτη. Τέλος δηλώνεται ότι η μελέτη των κόμβων είναι σε επίπεδο προκαταρκτικής.

Η επιλογή αυτή της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου (Δ16), να μην αποστέλλει το συμπληρωματικό υλικό των τεχνικο-οικονομικών θεμάτων που άπτονται της ΜΠΕ υποβαθμίζει τη διαδικασία της προβλεπόμενης από την κείμενη νομοθεσία γνωμοδότησης εκ μέρους του Τεχνικού Συμβούλου της Πολιτείας.

Σε κάθε περίπτωση ακολουθούν οι θέσεις των δύο Τμημάτων Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης του ΤΕΕ όπως διαμορφώθηκαν κατόπιν της αναλυτικής επεξεργασίας, τεκμηρίωσης και εξειδίκευσης επί του υλικού που περιλαμβάνεται στον φάκελο της ΜΠΕ που τέθηκε υπό διαβούλευση και τα οποία δεν είναι πλήρη:

1. Γενικά

1.1. Η αναφερόμενη προμελέτη και η ΜΠΕ αναφέρεται σε τμήμα 107 χλμ. (Χανιά – Ηράκλειο) από το συνολικό οδικό τμήμα από Α/Κ Βαμβακόπουλου (Χανιά) – Α/Κ Καστελλίου (Χερσόνησος) μήκους 157,5 χλμ. Δηλαδή δεν περιλαμβάνονται οι παρακάμψεις των πόλεων Ηρακλείου, Ρεθύμνου και Χανίων, μήκους 51 χλμ., οι οποίες έχουν διατομή αυτοκινητοδρόμου και μελετώνται με ανεξάρτητη μελέτη αναβάθμισης η οποία αναμένεται

να υποβληθεί το επόμενο διάστημα. Επειδή το έργο του ΒΟΑΚ Χανιά – Ηράκλειο είναι ενιαίο, θα έπρεπε στην υποβληθείσα ΜΠΕ να συμπεριλαμβάνεται και η προμελέτη των 3 οδικών τμημάτων των παρακάμφσεων των πόλεων Χανιά, Ρέθυμνο και Ηράκλειο συνολικού μήκους 51 χλμ.

1.2. Το οδικό αυτό τμήμα Ηράκλειο – Χανιά, μελετήθηκε στο πλαίσιο της συνολικής μελέτης του ΒΟΑΚ σε επίπεδο προωθημένης αναγνωριστικής και ΠΠΠΑ και από τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε.- ΟΑΚ Α.Ε. (μελετητής: ADT-ΩΜΕΓΑ), σε συνέργεια χρηματοδότησης με προγραμματική σύμβαση με την Περιφέρεια Κρήτης από το τέλος του 2017 και αρχή του 2018, οπότε και παρουσιάστηκε στην αίθουσα του Περιφερειακού Συμβουλίου την 14-3-2018 και ακολούθως απεστάλη στο ΥΠΟΜΕ.

1.3. Στην συνέχεια το ΥΠΟΜΕ μέσω των τεχνικών συμβούλων του (NAMA και Γραφείο Δοξιάδη) εκπόνησε αναγνωριστική μελέτη το Δεκέμβριο 2018 στο αναφερόμενο τμήμα, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη αναγνωριστική μελέτη του ΟΑΚ. Ακολούθως τον Μάρτιο του 2019 με την με αρ. Δ16/ΒΟΑΚ/οικ.434/22-3-2019 απόφασή του, το ΥΠΟΜΕ ενέκρινε την «προτιμητέα χάραξη» σε χάρτες με κλίμακα 1/5.000.

2. Τμήμα Σούδα – Βρύσες

2.1. Κρίνεται απαραίτητη η υλοποίηση του έργου της σύνδεσης του αερολιμένα Χανίων με τον Β.Ο.Α.Κ. και το λιμένα Σούδας χρονικά παράλληλα ή και προγενέστερα με την υλοποίηση της σύμβασης παραχώρησης Χανιά – Ηράκλειο. Το έργο της οδικής Σύνδεσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης με το Λιμένα Σούδας και τον Αερολιμένα Χανίων «Ιωάννης Δασκαλογιάννης» θα βελτιώσει σημαντικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες σύνδεσης του Αερολιμένα Χανίων ενώ η νέα οδός εκτός από την προφανή εξυπηρέτηση του αερολιμένα, θα συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμένα της Σούδας, ιδιαίτερα στον τομέα της κρουαζιέρας, καθώς και στη βελτιστοποίηση της διακίνησης επιβατών γενικότερα, αφού το νέο οδικό τμήμα θα παραλαμβάνει κυκλοφοριακούς φόρτους από την μετακίνηση προσώπων και αγαθών μεταξύ Χανίων, Σούδας και Ακρωτηρίου, καθώς και της Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου. Καθίσταται σαφές ότι το έργο θα συμβάλλει ουσιαστικά στα αναφερόμενα από την ΜΠΕ οφέλη, και συγκεκριμένα «...στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και στην ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών, η οποία εστιάζει στη διασύνδεση των υποδομών με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών». Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται όπως η υπό εκπόνηση από το ΥΠΟΜΕ μελέτη σύνδεσης του αερολιμένα Χανίων με τον Β.Ο.Α.Κ. και το λιμένα Σούδας να μελετήσει περαιτέρω για το σκοπό αυτό την αξιοποίηση του Α/Κ Σούδας.

2.2. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο Α/Κ Πλατανίου (χλμ. θέση 10 + 650) είναι μεν λειτουργικός με όλες τις κινήσεις, αλλά με μεγάλης έκτασης χωματουργικά (μεγάλες επιχώσεις και εκσκαφές ανάντη), λόγω του έντονου εδαφικού ανάγλυφου. Επιπλέον χρειάζεται έλεγχος για την απαιτούμενη ορατότητα λόγω στροφής κατά την είσοδο από τον κόμβο στο ρεύμα προς Ρέθυμνο (κατάντη). Επίσης πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι τα έργα οδικής ασφάλειας που δρομολογούνται στην παρούσα φάση μεταξύ των Χ.Θ. 9+500 – 10+500 (περιοχή Σούδας) για την αποκατάσταση και σταθεροποίηση των πρανών δεν θα διατηρηθούν και καταστρέφονται.

2.3. Στον Α/Κ Δυτικό Απτέρων (χλμ. θέση 14 + 800) έχει σχεδιαστεί μόνο ο κλάδος εξόδου προς Απτέρα. Πρέπει να μελετηθεί και ο κλάδος εισόδου προς Ρέθυμνο με ειδικές αντιστηρίξεις τύπου πασσαλότοιχων, όπως προβλέπεται στην Αρχική Τεχνική Λύση. Η περιοχή έχει έντονη

υπόγεια υδροφορία και απαιτεί ειδική μελέτη διευθέτησης και απορροής των υπόγειων νερών, καθώς η επίδραση των υπόγειων νερών αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ευστάθεια των πρανών (στην περιοχή έχουν παρουσιαστεί κατολισθήσεις λόγω των νερών αυτών). Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η κίνηση προς Χανιά από την περιοχή Απτέρων προβλέπεται με περιπορεία 800 μ. ανατολικότερα λίγο πριν την δίδυμη σήραγγα των Απτέρων. Η κίνηση από Ρέθυμνο προς Απτέρα γίνεται μόνο μέσω της Π.Ε.Ο. που στην περιοχή αυτή γίνεται παράπλευρος.

- 2.4. Ο Α/Κ Ανατολικός Απτέρων (Η/Κ Κοιλιάρη, χλμ. θέση 17 + 000) εξυπηρετεί την κίνηση από και προς το Ρέθυμνο. Δεν έχει σχεδιαστεί η δυνατότητα στον Η/Κ αυτό για κίνηση από και προς το Ρέθυμνο με την Π.Ε.Ο. προς Καλύβες, με συνέπεια να γίνεται περιπορεία προς Καλύβες μέσω του Ι/Κ Καλαμίου.
- 2.5. Απαιτείται να διερευνηθεί η δυνατότητα δημιουργίας σήραγγας στη χλμ. θέση 17+260 μέχρι 18+070 στο τμήμα Κοιλιάρης - Δυτ. Καλύβες κατά τα προβλεπόμενα στην προτιμητέα χάραξη του 2019 και η προσαρμογή της στη συνέχεια στην πορεία της Αρχικής Τεχνικής Λύσης (με βελτίωση της ΑΤΛ για ταχύτητα μελέτης 100χλμ/ώρα). Η σήραγγα δεν έχει συμπεριληφθεί στη συγκριτική αξιολόγηση των 4 εναλλακτικών λύσεων που αναφέρονται στην ΜΠΕ και δεν προκύπτουν οι λόγοι αποκλεισμού της από την προτεινόμενη εναλλακτική λύση (ΠΕΛ) που προκρίνει η ΜΠΕ.
- 2.6. Κρίνεται απαραίτητη η διερεύνηση της δυνατότητας διέλευσης του ΒΟΑΚ στην πορεία της Αρχικής Τεχνικής Λύσης (με βελτίωση της ΑΤΛ για ταχύτητα μελέτης 100χλμ/ώρα) στο τμήμα Αν. Καλύβες – Αρμένιοι και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην από 206582/30-11-2011 Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου «Αναβάθμιση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, τμήμα: ΚΑΛΥΒΕΣ – ΑΓ. ΠΑΝΤΕΣ» ώστε να αξιοποιηθεί η υφιστάμενη χάραξη και να αποφευχθεί η νέα χάραξη σε περιοχές με δενδρώδη βλάστηση, εύφορες καλλιεργήσιμες εκτάσεις και αξιόλογο φυσικό τοπίο. Από τη συγκριτική αξιολόγηση των 4 εναλλακτικών λύσεων που αναφέρονται στην ΜΠΕ δεν προκύπτουν οι λόγοι αποκλεισμού της από την προτεινόμενη εναλλακτική λύση (ΠΕΛ) που προκρίνει η ΜΠΕ. Αντιθέτως βάσει των αναφερόμενων κριτηρίων η συμπερίληψη της προτεινόμενης χάραξης στην ΠΕΛ την καθιστά ισχυρότερη έναντι των εναλλακτικών λύσεων.
- 2.7. Πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα επέκτασης του παράπλευρου 2_N-SR14 με τεχνικό για την πρόσβαση στον Ι.Ν. Αγίου Φανουρίου, παρόδιες χρήσεις και σύνδεση με το τοπικό δίκτυο.

3. Τμήμα Βρύσες – Ατσιπόπουλο(3N) (Χ.Θ. 33+718 - Χ.Θ. 55+589)

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ΜΠΕ δεν προκύπτει συμβατότητα του εξεταζόμενου έργου με το ΣΧΟΟΑΠ τ. Δήμου Γεωργιούπολης και δεν προκύπτει απόλυτη συμβατότητα με το ΣΧΟΟΑΠ τ. Δήμου Λαπαίων.

- 3.1. Κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ημικόμβου στην χλμ. θέση 36+500 (δυτική είσοδος Γεωργιούπολης) που θα εξυπηρετεί την είσοδο – έξοδο από και προς Χανιά όπως προβλέπεται στην Αρχική Τεχνική Λύση (ΟΑΚ 2018). Είναι αδήριτη ανάγκη η κυκλοφορία, όχι μόνο τα ΙΧ αλλά και τα λεωφορεία, τα οχήματα μεταφοράς προμηθειών, τα φορτηγά κ.λπ., να εισέρχονται και να εξέρχονται από την παραλιακή ζώνη με τη μικρότερη δυνατή περιπορεία και ασφάλεια για τα ίδια και τους κατοίκους -εργαζόμενους - επισκέπτες.

- 3.2. Δεν προκρίνεται η δημιουργία του Α/Κ Γεωργιούπολης στην χλμ. θέση 38+800. Εφόσον υλοποιηθεί ο ημικόμβος δυτικά της Γεωργιούπολης (βλ.σημείο 3.1) αυτός θα παραλαμβάνει το σύνολο του κυκλοφοριακού φόρτου από και προς τα Χανιά. Ο κύριος φόρτος από και προς το Ρέθυμνο θα εισέρχεται από τον κόμβο της Επισκοπής. Επιπλέον και προκειμένου κυρίως να εξυπηρετηθεί η αυξημένη κίνηση των από ανατολικά ερχόμενων οχημάτων προς την ευρύτερη περιοχή της λίμνης Κουρνά (BirdsDirectiveSites (SPA) στο δίκτυο Natura 2000) κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ημικόμβου στο ύψος της χλμ. θέσης περίπου 39 + 500 (θέση που προέβλεπε η ΑΤΛ) που θα εξυπηρετεί μόνο την είσοδο – έξοδο από και προς το Ρέθυμνο. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η βέλτιστη αλλά και ισορροπημένη εξυπηρέτηση των από δυτικά αλλά και ανατολικά ερχόμενων οχημάτων που επιθυμούν να κατευθυνθούν προς τη Λίμνη Κουρνά μέσω της υφιστάμενης επαρχιακής οδού. Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει πρόβλημα συναρμογής της 23316/11-5-2017 εγκεκριμένης μελέτης οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου ΒΟΑΚ (Τμήμα Γεωργιούπολη – Πετρές) με τους δύο νέους προτεινόμενους ημικόμβους στην περιοχή της Γεωργιούπολης.
- 3.3. Πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα της διέλευσης του ΒΟΑΚ στην πορεία της Αρχικής Τεχνικής Λύσης (με βελτίωση της ΑΤΛ για ταχύτητα μελέτης 100χλμ/ώρα), χλμ. θέση 37 + 500 μέχρι 40 + 000, με τις δύο μικρές σήραγγες στην περιοχή των Ασπρουλιάνων για να απομακρυνθεί από την τουριστική περιοχή (στην οποία θα επιφέρει σημαντική οικονομική επιβάρυνση) και να προκαλέσει τις λιγότερες δυνατές επιπτώσεις στην ζώνη Natura 2000, στους περιοίκους και στο τοπίο (συνεχές επίχωμα μεγάλου ύψους, ηχορύπανση – φωτορύπανση κλπ.).
- 3.4. Δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλο κενό διάστημα νοτίως του οικισμού Μεταμόρφωσης και Δραμίων και βορείως των οικισμών Μουρίου, Κουρνά, Καστέλλου, Φυλακής, κρίνεται απαραίτητο να μελετηθεί η μετατόπιση του άξονα της οδού από τη χλμ. θέση περίπου 42 + 000 ακόμα νοτιότερα για μικρότερη όχληση στην τουριστική ζώνη, αφού υπάρχει αρκετό περιθώριο συναρμογής ώστε στη συνέχεια να διέλθει ο άξονας της οδού βορείως και πλησιέστερα του οικισμού Επισκοπής (χλμ. θέση περίπου 45 + 300) και νοτιότερα της προτεινόμενης χάραξης προς Πετρέ. Η μετατόπιση της χάραξης ~600 μ. νοτιότερα των Δραμίων δημιουργεί μία νέα σχετικά μεγάλη χάραξη νοτιότερα περί τα 10 χλμ., (Χ.Θ. 42+000 – 52+000). Η προτεινόμενη παραλλαγή είναι συμβατή με την 113/24-11-2016 θετική γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος & Χωροταξίας της Περιφέρειας Κρήτης και υιοθετεί πλήρως την προσέγγιση της λύσης που ακολουθεί η ΜΠΕ, ήτοι «...Η προτεινόμενη εναλλακτική λύση συνδράμει ουσιαστικά στην αειφόρα τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης, αφενός μεν αποδεσμεύοντας από τις επιπτώσεις του αυτοκινητοδρόμου σημαντικές εκτάσεις για ανάπτυξη, αφετέρου δε συμβάλλοντας στην αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος στη βόρεια ακτή του νησιού». Επιπλέον, διαφαίνεται ότι μπορεί να προκύψει οικονομικότερη λύση με μεγαλύτερο μήκος γεφυρών και μικρότερο μήκος σιράγγων και Cut&Cover.
- 3.5. Η εγκεκριμένη μελέτη οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου ΒΟΑΚ (Γεωργιούπολη – Πετρές) προβλέπει τη δημιουργία τρισκελούς Ι/Κ στην περιοχή Πύργος Επισκοπής. Κρίνεται απαραίτητη η μετατόπιση της χωροθέτησης του νέου κόμβου Επισκοπής (χλμ. θέση 44+520) ανατολικότερα ώστε να προσαρμόζεται στον υφιστάμενο δρόμο ΒΟΑΚ – Επισκοπή περί της χλμ. θέσης 45 + 000 μέχρι 45 +500.
- 3.6. Οι σήραγγες 3N-Σ2Δ και 3N-Σ2Α μήκους 3.630 και 3.150 μ. αντίστοιχα είναι πολύ μεγάλα και κοστοβόρα τεχνικά έργα, καθώς το κόστος κατασκευής τους θα υπερβαίνει τα 150 εκ.€. Η χάραξη θα μπορούσε να είναι παραλιακή όπως η αρχική τεχνική λύση με γεωμετρικά

στοιχεία αυτοκινητόδρομου ΑΙ, μικρότερα τεχνικά έργα και χωρίς περιβαλλοντική επιβάρυνση, καθώς το υφιστάμενο τμήμα του ΒΟΑΚ Πετρέες – Γεράνι δεν έχει παρόδιες χρήσεις. Τα μήκη αυτά των παραπάνω σηράγγων είναι εύλογα μόνογια μία νέα πιο τεταμένη χάραξη νοτιότερα της γέφυρας Πετρέεσε απόσταση περί το 1,5 χλμ.η οποία και περιγράφηκε συνοπτικά στην παραπάνω παρ. 3.4.

- 3.7. Αποκατάσταση του δημοτικού δρόμου που τέμνεται εγκάρσια από τον αυτοκινητόδρομο στην Χ.Θ. 52+200 με κατασκευή Α.Δ.
- 3.8. Η συμπερίληψη των προτεινόμενων αλλαγών στην προτεινόμενη εναλλακτική λύση ΠΕΛ που προκρίνεται από την ΜΠΕ την καθιστά ισχυρότερη βάσει των κριτηρίων συγκριτικής αξιολόγησης έναντι των άλλων εναλλακτικών λύσεων. Για την εφικτότητα αυτών μπορεί να σας παρασχεθεί σε γενική οριζοντιογραφία επεξεργασμένη τεχνική παραλλαγή με γεωμετρικά χαρακτηριστικά αντίστοιχα της λύσης της ΜΠΕ από τη χλμ. θέση 34 + 217.96 μέχρι την χλμ. θέση 52 + 127.

4. Τμήμα Α/Κ Αμαρίου- Σκαλέτα Ρεθύμνου (5N) (Χ.Θ. 62+800 - Χ.Θ. 75+000)

- 4.1. Κατασκευή ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην συμβολή του συνδετήριου δρόμου με την ΠΕΟ του Α/Κ Αμαρίου για λόγους οδικής ασφάλειας κατ' αναλογία του κυκλικού κόμβου K2 του ASR0 στην ΠΕΟ.
- 4.2. Η παράπλευρη οδός ASR8 θα πρέπει να επεκταθεί ανατολικά και να συνδεθεί με τον κυκλικό κόμβο του συνδετήριου δρόμου του Α/Κ Εσταυρωμένου.
- 4.3. Αποκατάσταση σύνδεσης του δημοτικού δρόμου που τέμνεται από τον αυτοκινητόδρομο στην Χ.Θ. 67+100, με επέκταση της παράπλευρης οδού DSR6.
- 4.4. Να εξεταστεί η νότια μετάθεση σε συνδυασμό με την υπογειοποίηση της μηκοτομής με την κατασκευή 2 C&C το ένα μεταξύ των Χ.Θ. 72+700 - Χ.Θ. 73+100 και το άλλο ανατολικά του ρέματος με νέα χάραξη. Αυτό θα συνδράμει περιβαλλοντικά σε σχέση με τις παρακείμενες τουριστικές εγκαταστάσεις τόσο από αισθητικής του τοπίου , όσο και από πλευράς μείωσης της ηχο/φωτορύπανσης. Εναλλακτικά η συναρμογή της νέας χάραξης με τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ μεταξύ των Χ.Θ. 71+600 - Χ.Θ. 74+917 μπορεί να γίνει με μικρή μετάθεση της χάραξης προς νότο μετά την γέφυρα 5N-Γ5 και συμβολή με τον υφιστάμενο και προτεινόμενο άξονα στον κόμβο Λατζιμά. Η απομάκρυνση του άξονα από τον κόλπο της Σκαλέτας επιβάλλεται τόσο από περιβαλλοντικούς λόγους όσο και σε σχέση με τη λειτουργία των ήδη εγκατεστημένων τουριστικών χρήσεων. Απελευθερώνει επίσης τον υπάρχοντα ΒΟΑΚ που σήμερα εξυπηρετεί παρόδιες συνδέσεις υφισταμένων μονάδων. Υπενθυμίζεται ότι στην περιοχή του Λατζιμά υπάρχουν ακόμα οι δημόσιες εκτάσεις που απαλλοτριώθηκαν για το αεροδρόμιο που δεν προχώρησε.

4.5. Στα τμήματα:

- α. μεταξύ των Χ.Θ.66+100 – Χ.Θ.66+550, βόρεια του οικισμού Άδελε (Α/Κ Εσταυρωμένου),
β. μεταξύ των Χ.Θ.66+920 – Χ.Θ.67+100, βόρεια του οικισμού Πηγή,

προβλέπονται μεγάλοι ύψους επιχώματα, τα οποία λόγω της ύπαρξης των οικισμών νότια της χάραξης σε χαμηλά υψόμετρα και το γενικότερο ανάγλυφο της περιοχής, θα έχουν ως αποτέλεσμα υψηλής έντασης άμεσες επιπτώσεις και στην κατηγορία των κλιματικών – βιοκλιματικών χαρακτηριστικών (μικροκλίμα) των οικιστικών περιοχών και στην κατηγορία των μορφολογικών – τοπιολογικών χαρακτηριστικών (αισθητική του τοπίου) και κατά συνέπεια αρνητικές έμμεσες επιπτώσεις και στις λοιπές υπό αξιολόγηση κατηγορίες

περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ανθρωπογενές περιβάλλον, κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις κλπ). Είναι επιβεβλημένη η μηκοτομική βελτίωση της χάραξης για τη μείωση των υψών της ερυθράς, με βελτίωση της χάραξης στα συγκεκριμένα τμήματα (πχ οι κάτω διαβάσεις 5N-KΔ3 και 5N-KΔ4 να γίνουν άνω διαβάσεις) προκειμένου:

A. να μειωθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα ύψη των επιχωμάτων,

B. να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο το ύψος της γέφυρας 5N-Γ2.

- 4.6. Ομοίως στο τμήμα Χ.Θ.72+520 – Χ.Θ.72+630 προβλέπεται ένα πολύ μεγάλου μεγέθους επίχωμα και κάλυψη του ρέματος στη συγκεκριμένη θέση, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα υψηλής έντασης επιπτώσεις στο ευρύτερο περιβάλλον. Είναι επιβεβλημένη η αντικατάσταση του επιχώματος με γέφυρα, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι συγκεκριμένες αρνητικές επιπτώσεις.

5. Τμήμα από Σκαλέτα έως Λινοπεράματα (Χ.Θ. 75+000 - Χ.Θ. 121+660)

5.1. Υποτμήμα από Σκαλέτα Ρεθύμνου έως Όρια Νομού Ηρακλείου (6N).

- 5.1.1. Οι ελλειψοειδείς ισόπεδοι του Α/Κ Λατζιμά στην Χ.Θ. 75+300 δημιουργούν άσκοπες περιπορείες για τους κινούμενους στο παράπλευρο δίκτυο. Δηλαδή οι κινούμενοι στον 6_N-SR 02D παράπλευρο δυτικά για να συνεχίσουν στον Νότιο παράπλευρο θα πρέπει να περάσουν από την 6_N-KΔ1 να πάνε στην Βορεινή έλλειψη και να ξαναγυρίσουν στην Νότια έλλειψη για να συνεχίσουν στον Νότιο παράπλευρο δυτικά. Οι ελλείψεις αυτές πρέπει να αντικατασταθούν με κυκλικούς κόμβους ανάλογης διαμέτρου έτσι ώστε να μην δημιουργούν περιττές περιπορείες. Και αυτός ο Α/Κ έχει μελετηθεί σε μορφή τρομπέτας, έχει εγκριθεί και αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά στην Αρχική Τεχνική Λύση.
- 5.1.2. Μεταξύ των Χ.Θ. 77+400 – Χ.Θ. 78+400 λειτουργούν πολύ μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίες σήμερα έχουν κυκλοφοριακές συνδέσεις με τον ΒΟΑΚ. Επειδή ο παράπλευρος 6_N-SR 03Α διέρχεται μέσα από τον οικισμό του Πανόρμου προκειμένου να καταλήξει στον Α/Κ του Πανόρμου και η κυκλοφορία μέσα από τον οικισμό του Πανόρμου μεγάλων οχημάτων και λεωφορείων είναι αδύνατη, η Αρχική Τεχνική Λύση του ΒΟΑΚ είχε μελετήσει 2 ημικόμβους από και προς το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο για την κυκλοφοριακή λειτουργία των μονάδων αυτών. Επίσης η προτεινόμενη κίνηση από και προς το Ρέθυμνο μέσω του Α/Κ Λατζιμά και του παραπλεύρου 6_N-SR 02D με περιπορεία 1.200 μ. προς τα Νότια, δεν ενδείκνυται λειτουργικά σε σχέση με την δυναμικότητα αυτών των μεγάλων τουριστικών μονάδων. Συνεπώς προτείνουμε την μελέτη και κατασκευή των 2 ημικόμβων όπως πρότεινε και η Αρχική Τεχνική Λύση.
- 5.1.3. Στην Χ.Θ. 81+700 πρέπει να μελετηθεί πλήρης Α/Κ Πανόρμου σε μορφή τρομπέτας, όπως ακριβώς μελετήθηκε, εγκρίθηκε και αδειοδοτήθηκε περιβαλλοντικά στην Αρχική Τεχνική Λύση (Αρ. απόφ. Οικ.205672/30-11-2011 Υπ.Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής). Ο πλήρης Α/Κ είναι απολύτως απαραίτητος στην περιοχή αυτή του Πανόρμου καθώς συνδέει την επαρχία του Μυλοποτάμου (Πέραμα, Π.Ε.Ο.) με τον ΒΟΑΚ από και προς το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο. Ο ημικόμβος στην Χ.Θ. 84+400 (Σκεπαστή, Σιριπιδιανά) μπορεί να παραμείνει για τοπική χρήση και τη λειτουργία του παράπλευρου δικτύου που έχει σχεδιαστεί, χωρίς να είναι όμως και απολύτως απαραίτητος, ενώ παρουσιάζει και σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία του για την

είσοδο στον αυτοκινητόδρομο προς Ηράκλειο λόγω της μεγάλης κατά μήκος κλίσης ανωφέρειας 5,5%.

5.1.4. Οριοθέτηση και διευθέτηση του ρέματος στην περιοχή του Α/Κ Σισσών με έλεγχο των γραμμών πλημμύρας και εξυγίανση του εδάφους λόγω της αυξημένης υδροφορίας της περιοχής.

5.1.5. Αποκατάσταση του δημοτικού δρόμου που τέμνεται από τον αυτοκινητόδρομο στην Χ.Θ. 99+700.

5.1.6. Η χάραξη από τις Σίσσες έως Λινοπεράματα συνολικού μήκους 22,467 χλμ. είναι κατά 50% νέα και κατά 50% αναβάθμιση του υφιστάμενου. Η ταχύτητα μελέτης είναι 100 χλμ., η $V_{85} = 120 - 130$ χλμ., R_{min} (οριζοντιογραφία) = 470 m, η μέγιστη κατά μήκος κλίση 5% (6%) και η διατομή είναι η α4νσ με πλάτος 21,50 μ. Γενικά η χάραξη κρίνεται καλή και αποδεκτή, αποτελεί συνέχεια και εξέλιξη, άλλων προγενέστερων τεχνικών προτάσεων - λύσεων σε βελτιωμένη έκδοση, καθώς η όδευση έχει δεσμεύσεις, είτε κατασκευαστικές, είτε περιβαλλοντικές και ειδικά λόγω του πολύ δυσμενούς εδαφικού ανάγλυφου σε συνδυασμό με τις απαιτούμενες προδιαγραφές του αυτοκινητόδρομου (ΑΙ).

5.1.7. Η χάραξη στο τμήμα Σίσσες - Φόδελε μήκους 8,2 χλμ. είναι πλήρως νέα χάραξη σε αντικατάσταση του σημερινού που έχει πολύ μέτρια γεωμετρικά χαρακτηριστικά εθνικού δρόμου, μήκους περί τα 10 χλμ. Η χάραξη αυτή περιλαμβάνει στο υποτμήμα Σίσσες-Φόδελε 3 δίδυμες σήραγγες συν. μήκους 4.392 μ. και 7 γέφυρες συν. μήκους 1.053 μ.

5.2. Υποτμήμα Όρια Νομού Ρεθύμνου, Ηρακλείου - Λινοπεράματα - (7Ν).

5.2.1. Η χάραξη στο τμήμα αυτό εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 102+800 (Όρια Ν. Ρεθύμνου) και Χ.Θ. 121+807 (Λινοπεράματα). Στην ουσία όμως η χάραξη έχει ενιαία οντότητα σχεδιασμού από την Χ.Θ. 99+340 (Α/Κ Σισσών) μέχρι και τα Λινοπεράματα συνολικού μήκους 22,467 χλμ. Συγκεκριμένα από τον Α/Κ Σισσών σχεδιάζεται νέα χάραξη μέχρι τη διασταύρωση για Φόδελε μήκους 8,2 χλμ.. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό αυτό ο ΒΟΑΚ εισέρχεται στο Νομό Ηρακλείου με την δίδυμη γέφυρα (6_N-Γ12Δ) μήκους 145 μ. στον αριστερό και 330 μ. στον δεξιό κλάδο. Ακολουθεί μία καμπύλη δίδυμη σήραγγα μήκους 2.752 μ. και αμέσως μετά από αυτήν σχεδιάζεται ο Α/Κ Φόδελε. Το τμήμα Φόδελε - Λινοπεράματα έχει μήκος 14,267 χλμ., όπου προβλέπονται η κατασκευή α) 3 δίδυμων σιράγγων 425+1117+606=2.148 μ. β) 5 C&C συνολικού μήκους 1.117 μ. και γ) 9 γεφυρών συνολικού μήκους 1.585 μ. (Σύνολο τεχνικών 4.850 μ.). Το οδικό τμήμα από Φόδελε έως και Α/Κ Αγίας Πελαγίας ανακατασκευάζεται με την κατασκευή 3 C&C συνολικού μήκους 723 μ., δύο γεφυρών μήκους 176 μ. και μίας δίδυμης σήραγγας μήκους 425 μ. Μετά τον Α/Κ Αγίας Πελαγίας ο οποίος αναβαθμίζεται γεωμετρικά λόγω διατομής αυτοκινητόδρομου, η χάραξη είναι εντελώς νέα με την κατασκευή δύο δίδυμων σιράγγων 1117+606=1.723 μ., 2 C&C συνολικού μήκους 394 μ. και 7 δίδυμων γεφυρών συνολικού μήκους 1.411 μ. Η όδευση της νέας χάραξης, μετά τον Α/Κ Αγίας Πελαγίας στρίβει Ν-Α με διάνοιξη δίδυμης σήραγγας 1.117 μ., μετά από 4 δίδυμες κοιλαδογέφυρες διέρχεται Ν του οικισμού Παλαιοκάστρου, όπου μετά από δίδυμη σήραγγα μήκους 606 μ. και κοιλαδογέφυρα 108 μ. βγαίνει επί του υφιστάμενου εθνικού δρόμου στο ύψος της Παντάνασσας την οποία παρακάμπτει ξανά με παραλλαγή Ν-Δ με μία δίδυμη γέφυρα 108 μ. και 2 C&C μήκους 394 μ. για να βγει στην ευθυγραμμία πριν τον Α/Κ Λινοπεράματων.

- 5.2.2. Αποκατάσταση του τοπικού δημοτικού δρόμου (δημοτική οδός βάσει της 5671/06 Απόφ. Νομάρχη Ηρακλείου (ΦΕΚ 57/ΑΑΠ/06) περί την Χ.Θ. 106+450 εγκάρσια με τον αυτοκινητόδρομο. Ο συγκεκριμένος δρόμος αποτελεί δευτερεύουσα συνδετήρια οδό του οικισμού Φόδελε με το ΒΟΑΚ και εξυπηρετεί τη σύνδεση με το Μουσείο ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ. Από το συγκεκριμένο δρόμο προβλέπεται βάσει μελέτης και η διέλευση του καλωδίου για τη μεγάλη διασύνδεση της ηλεκτρικής ενέργειας ΑΤΤΙΚΗΣ - ΚΡΗΤΗΣ του ΑΔΜΗΕ.
- 5.2.3. Απαιτείται συμπληρωματική υδραυλική μελέτη για την οριοθέτηση και διευθέτηση της εκτροπής του ρέματος στην περιοχή κατασκευής του Α/Κ Φόδελε, με έλεγχο υδραυλικής επάρκειας για πλημμυρικές ροές από Χ.Θ.106+500 – Χ.Θ. 107+600.
- 5.2.4. Ανεξάρτητη τοπική λειτουργία του υφιστάμενου εθνικού δρόμου, όπου αυτός εγκαταλείπεται για τοπικές και παρόδιες χρήσεις, όπως αναφέρεται και στην επόμενη παράγραφο στην περιοχή Ανατολικά του Α/Κ Φόδελε και του υφιστάμενου πρατηρίου καυσίμων, προκειμένου να έχουν πρόσβαση οι ιδιοκτησίες και τα κτίσματα στην περιοχή (6N-SR16D).
- 5.2.5. Με την πλήρη κατάργηση του σημερινού Α/Κ της Αχλάδας (περί την Χ.Θ. 111+400), ο οποίος κατασκευάστηκε πρόσφατα για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να μελετηθεί παράπλευρος ή συνδετήρια οδός από την Δυτική περιοχή της Αγίας Πελαγίας με τον κεντρικό Α/Κ της Αγίας Πελαγίας στην Χ.Θ. 114+350, προκειμένου να γίνεται η κίνηση από την Αχλάδα και Δυτική Αγία Πελαγία από και προς Ηράκλειο και Ρέθυμνο. Παράλληλα η περιοχή της Δυτικής Αγίας Πελαγίας θα μπορούσε να συνδεθεί μέσω του υφιστάμενου δρόμου Αγία Πελαγία – Αχλάδα μέσω παράπλευρου (επέκταση του 7N-SR01A) χρησιμοποιώντας και τα τμήματα του υφιστάμενου ΒΟΑΚ που εγκαταλείπονται στο τμήμα Αχλάδα - Α/Κ Φόδελε, με τον Α/Κ Φόδελε για την κίνηση από και προς το Ρέθυμνο.
- 5.2.6. Ο νέος Α/Κ Αγίας Πελαγίας έχει δαιδαλώδη σχεδιασμό, παρουσιάζει πολλά τεχνικά θέματα και δυσκολίες κατασκευής και αντικαθίσταται ο μόλις πρόσφατα κατασκευασμένος, για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας, Α/Κ της Αγίας Πελαγίας. Στο ΒΔ τμήμα του Α/Κ απαιτείται σχεδίαση παράπλευρου δρόμου για την πρόσβαση των παρόδιων ακινήτων και τη σύνδεση του υπό εγκατάλειψη υφιστάμενου τμήματος του ΒΟΑΚ.
- 5.2.7. Αποκατάσταση του τοπικού δημοτικού δικτύου περί την Χ.Θ. 115+250 σε επαφή με τον αυτοκινητόδρομο.
- 5.2.8. Αποκατάσταση του τοπικού δημοτικού δικτύου που τέμνεται εγκάρσια από τον αυτοκινητόδρομο περί την Χ.Θ. 118+400 για ομαλή πρόσβαση κατοικιών και την Χ.Θ. 116+450 για πρόσβαση των ακινήτων.
- 5.2.9. Σύνδεση και λειτουργία του υφιστάμενου τμήματος του ΒΟΑΚ ως τοπική οδός, από Χ.Θ. 120+500 – Χ.Θ. 119+600, ώστε να μην είναι τυφλό, καθώς στο τμήμα αυτό έχει πρόσβαση η Ι.Μ. Παντάνασσας και άλλες παρόδιες χρήσεις.
- 5.2.10. Αποκατάσταση του επαρχιακού δρόμου προς Ρογδιά περί την Χ.Θ. 120+400, λόγω της κατασκευής του C&C7_N-CC5.
- 5.2.11. Να εξεταστούν θέματα ασφάλειας λόγω εφαρμογής του Ειδικού Σχεδίου Αντιμετώπισης Τεχνολογικών Ατυχημάτων Μεγάλης Έκτασης στην Περιφέρεια Κρήτης (Οδηγία 2012/18/ΕΕ, SEVESOIII) που ανακύπτουν από την επίδραση των Ζωνών Domino, Ι, ΙΙ, ΙΙΙ στην χάραξη του νέου ΒΟΑΚ στην περιοχή των Λινοπεραμάτων.

6. Αναγκαία Υλικά Κατασκευής

6.1. Δάνεια Υλικά.

Σύμφωνα με τον συγκεντρωτικό πίνακα χρωματισμών (6-30) της ΜΠΕ δημιουργείται πλεονασματικός όγκος υλικών προς απόθεση 3.194.650κμ. και έλλειμμα υλικών 68.650 κμ. Το έλλειμμα υλικών μπορεί να καλυφθεί από απαλλοτριωμένους χώρους με ασβεστολιθικά υλικά επί του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, όπως έχουν καταγραφεί από σχετική μελέτη του ΟΑΚ και ενδεικτικά είναι η περιοχή «Κατεβατή» περί την Χ.Θ. 94+200 με επιφάνεια περί τα 25 στρ., η περιοχή στον Ι/Κ Εξάντη περί την Χ.Θ. 87+600 περί τα 20 στρ. (εφόσον η εκσκαφή δεν εμποδίζει την διάνοιξη της σήραγγας 6_N-Σ1), στην περιοχή του Ι/Κ Σισσών με Αλόιδες στον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με επιφάνεια ~17 στρ., κ.α.

7. Αποθεσιοθάλαμοι

- 7.1. Οι θέσεις για την απόθεση των υλικών όγκου 3.194.650κμ. που προτείνονται είναι τελείως ενδεικτικές, χωρίς συντεταγμένες ΕΓΣΑ, ακόμα και αν γίνει κατορθωτό κάποιες από αυτές να αδειοδοτηθούν, δεν μπορούν να καλύψουν την αναφερόμενη ποσότητα των 3,2 εκ. κμ. Ενδεικτικά οι δύο θέσεις (2, 3) που προτείνονται στην ευρύτερη περιοχή μεταξύ Σίσσης – Φόδελε, κατ' αρχήν εμφανίζονται στον συνημμένο χάρτη της ΜΠΕ 6-260 στο περίπου και σε λάθος θέση, όπου η πρώτη αφορά πράγματι παλιό αποθεσιοθάλαμο της υφισταμένης οδού του ΒΟΑΚ ο οποίος φαίνεται να είναι ήδη κορεσμένος και η δεύτερη (3) στο ΧΥΤΑ Πέρα Γαληνών Ηρακλείου Κρήτης όπου είναι εξαιρετικά αμφίβολο ότι μπορεί να δεχθεί αποθέσεις του νέου ΒΟΑΚ λόγω της συγκεκριμένης χρήσης που έχει, δηλαδή της υγειονομικής ταφής των απορριμμάτων του πολεοδομικού συγκροτήματος του Ηρακλείου. Επίσης οι δύο θέσεις (4, 5) στην ευρύτερη περιοχή της λατομικής ζώνης Δαμάστας, σε ανενεργούς χώρους παλαιότερων απολήψεων, ακόμα και αν αδειοδοτηθούν περιβαλλοντικά, είναι αμφίβολη η οικονομοτεχνική τους λειτουργικότητα, κυρίως λόγω απόστασης και προβληματικής πρόσβασης από το έργο.
- 7.2. Γνώμη μας είναι ότι θα πρέπει να προταθούν συγκεκριμένες θέσεις με συντεταγμένες ΕΓΣΑ, ανά οδικό τμήμα με δυνατότητα χώρου αποθέσεων ανάλογου, των πλεοναζόντων ποσοτήτων ανά τμήμα, σύμφωνα με συγκεκριμένο διάγραμμα κίνησης των γαιών (διάγραμμα Bruckner). Οι κινήσεις αυτές των γαιών δεν διευκρινίζονται στον πίνακα χρωματισμών (6-30) της ΜΠΕ. Αφού προσδιορισθούν: α) η γενική εκτίμηση των επιπτώσεων και η πρόβλεψη γενικών ή και ειδικών όρων και περιορισμών για τις εργασίες των αποθέσεων στην ΑΕΠΟ και β) με ρητή πρόβλεψη στην ΑΕΠΟ του έργου της δυνατότητας υποβολής και έγκρισης των σχετικών Τεχνικών Περιβαλλοντικών Μελετών (ΤΕ.ΠΕ.Μ.), ακολούθως θα πρέπει να εκπονηθούν οι Μελέτες αυτές (ΤΕ.ΠΕ.Μ.) για την σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Υπηρεσιών και εν τέλει την αδειοδότησή τους.

Ανακεφαλαιώνοντας όλα τα παραπάνω, τα Τμήματά μας της Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου (ΤΕΕ/ΤΑΚ& ΤΕΕ/ΤΔΚ) διαπιστώνουμε ότι γενικά ικανοποιούνται οι απαιτήσεις για τον σχεδιασμό αυτοκινητοδρόμου κατηγορίας ΑΙ και ότι γενικά συμφωνούμε με την χάραξη. Προκειμένου όμως ο νέος αυτοκινητόδρομος που θα κατασκευασθεί να είναι πλήρης, λειτουργικός και ασφαλής, τόσο για τους εποχούμενους χρήστες του, όσο και για τους κατοίκους και επισκέπτες των περιοχών διέλευσής του με τις μικρότερες δυνατές κοινωνικο - οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, προτείνουμε για όλα τα τεχνικά θέματα και παρατηρήσεις που αναλύθηκαν στην παρούσα επιστολή, την εκπόνηση συμπληρωματικών και διορθωτικών μελετών

από τους τεχνικούς συμβούλους στους οποίους έχει ανατεθεί η εκπόνηση των μελετών αυτών ή άλλους τεχνικούς συμβούλους, εφόσον οι υφιστάμενες συμβάσεις τους δεν καλύπτουν το αντικείμενο αυτό. Στο ίδιο πλαίσιο επισημαίνεται ότι ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία θα έχει η αποκατάσταση και ανάπλαση στην νέα τους χρήση των παραλιακών τμημάτων του ΒΟΑΚ που παρακάμπτονται. Υπάρχει δυνατότητα ευρείας ανάπλασης των απαλλοτριωμένων τμημάτων, ενσωμάτωσής τους ως δημόσιων χώρων στις αντίστοιχες περιοχές, και εν τέλει αποκατάστασης της συνέχειας του τοπίου. Οι συμπληρωματικές – διορθωτικές αυτές μελέτες, που προαναφέρθηκαν, μετά την υποβολή τους στην ΔΙΠΑ του ΥΠΕΝ θα πρέπει να αποσταλούν εκ νέου στο Περιφερειακό Συμβούλιο και τα τμήματά μας, για ενημέρωση και γνωμοδότηση, προκειμένου απρόσκοπτα να εκδοθεί η ΑΕΠΟ και να προχωρήσει άμεσα η διαδικασία του διαγωνισμού.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων και δηλώνουμε τη διάθεσή μας ώστε να συνδράμουμε στο έργο σας.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση,

Για την Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΑΚ



Πολιτικός Μηχανικός ΑΠΘ

Για την Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΑΚ
Ο Πρόεδρος



Σπυρίδων Σοφιανός
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός

Κοινοποίηση:

- Πρωθυπουργό, κ. Κυριάκο Μητσοτάκη
primeminister@primeminister.gr
- Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή
gram-ypourgou@yme.gov.gr
- Υπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας, κ. Κώστας Σκρέκας
secmin@ypen.gr
- Υφυπουργό Υποδομών & Μεταφορών, κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη
yfyp@yme.gov.gr
- Γενικό Γραμματέα Υποδομών, κ. Γιώργο Καραγιάννη
protokollo-ggy@yme.gov.gr
ggy@yme.gov.gr
- Γενικό Δ/ντή Συγκοινωνιακών Υποδομών Υπ.Υποδομών & Μεταφορών
gdsy@yme.gov.gr κ. Γιάννης Καρνέσης
- Δ/νση Συγκ. Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ16)
Ταχ. Δ/νση: Καρύστου 5, dpysp@ggde.gr
- Βουλευτές Κρήτης,
- Περιφερειάρχη Κρήτης, κ. Σταύρο Αρναουτάκη
- Πρόεδρο ΠΕΔ Κρήτης, κ. Γιάννη Κουράκη, (με την παράκληση να κοινοποιηθεί αρμοδίως στους Δήμους της Κρήτης),
- Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε.
- Γεωτεχνικό Επιμελητήριο
- Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο
- Οικονομικό Επιμελητήριο

Εσωτερική Διανομή:

- ΔΕ ΤΕΕ/ΤΑΚ& ΤΔΚ