ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 3319
Ημερομ. Κατάθεσης: 9/9/2022

Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Γνωμοδότηση για τη «ΜΠΕ υφιστάμενων τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ»»

Ο Βουλευτής του ΜέΡΑ25 Νομού Ηρακλείου, Γεώργιος Λογιάδης, καταθέτει ως αναφορά το πρακτικό 19/23.08.2022 της τακτικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου Χερσονήσου. Σε αυτό ζητείται να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές που προτείνονται για τον κόμβο Καρτερού, Ανώπολης, αλλά και της διέλευσης από το Κακό Όρος.

Επισυνάπτεται η επιστολή.

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις ενέργειές σας και να μας ενημερώσετε σχετικά.

Ηράκλειο, 5/9/2022

Ο καταθέτων Βουλευτής

Γεώργιος Λογιάδης

Ministry of Digital Governance, Hellenic Republic
Digitally signed by Ministry of Digital Governance, Hellenic Republic
Date: 2022.08.26 13:53:17 EEST
Reason:
Location: Athens

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ

(**Προσθήκη της λέξης «*Απορρίπτουμε*» στην 3η σειρά του αποφασιστικού μέρους)**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ **Αριθμ. Απόφασης 137/2022**
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ
Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό 19/23.08.2022 της τακτικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου

Θέμα: «Γνωμοδότηση για τη «ΜΠΕ υφιστάμενων τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ»»

Σήμερα την 23η Αυγούστου 2022 ημέρα Τρίτη και ώρα 18:00, το Δημοτικό Συμβούλιο συνήλθε σε τακτική Συνεδρίαση : α) διά ζώσης στην έδρα του Δήμου (αίθουσα συνεδρίων του Δ.Ε.Κ.Κ.) και β) με απομακρυσμένη σύνδεση, μέσω της υπηρεσίας τηλεδιασκέψεων, ύστερα από τη με αριθμό πρωτ. 17065/19-08-2022 πρόσκληση του Προέδρου που δημοσιεύθηκε και επιδόθηκε νόμιμα στους Δημοτικούς Συμβούλους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010 και του άρθρου 78 του Ν. 4954/2022(Φ.Ε.Κ. 136/Α'/09.07.2022), του ΦΕΚ 4088/Β'/30.07.2022.

Πριν από την έναρξη της συνεδρίασης ο Πρόεδρος διαπίστωσε ότι από τα είκοσι επτά (27) μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου και τη μία (1) Πρόεδρο Κοινοτήτων, ήταν:

α. ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥΣ

(1) Παρόντες

1 Χειρακάκης Γεώργιος, Πρόεδρος Δ.Σ.
2 Ανυφαντάκης Εμμανουήλ, Αντιδήμαρχος
3 Αναστασάκης Κωνσταντίνος, Αντιδήμαρχος
4 Ζαχαριουδάκης Κων/νος, Αντιδήμαρχος
5 Καλαϊτζάκης Εμμανουήλ, Αντιδήμαρχος
6 Μπαγουράκης Γεώργιος, Αντιδήμαρχος
7 Ματθαιάκης Εμμανουήλ, Μέλος Δ.Σ.
8 Φαζάκης Νικόλαος, Μέλος Δ.Σ.
9 Μηλάκης Ιωάννης, Γραμματέας Δ.Σ
10 Τσαντηράκης Κων/νος, Αντιπρόεδρος Δ.Σ.
11 Μουντράκης Ευθύμιος, Μέλος Δ.Σ.
12 Μαστοράκης Ιωάννης, Μέλος Δ.Σ.
13 Πλευράκης Εμμανουήλ, Μέλος Δ.Σ.
14 Μακράκης Σπυρίδων, Μέλος Δ.Σ.
15 Πλευράκη Δέσποινα, Μέλος Δ.Σ.
16 Μεραμβελιωτάκης Γεώργιος, Μέλος Δ.Σ.
17 Διαμαντάκης Εμμανουήλ, Μέλος Δ.Σ.
18 Βογιατζάκης Αλέξανδρος, Μέλος Δ.Σ
19 Ζερβάκης Εμμανουήλ, Μέλος Δ.Σ.
20 Ζερβάκη Ευρυδίκη, Μέλος Δ.Σ.

(2) **Απόντες**

1 Κατσαμποξάκης Σπυρίδων, Μέλος Δ.Σ.
2 Φραγκιαδάκης Βαρδής, Μέλος Δ.Σ
3 Σμυρνάκης Νικόλαος, Μέλος Δ.Σ.
4 Παρθενιώτης Γεώργιος, Μέλος Δ.Σ
5 Ρουσάκης Ιωάννης, Μέλος Δ.Σ.
6 Μπάτσης Δημήτριος, Μέλος Δ.Σ.
7 Βασιλείου Αντώνιος, Μέλος Δ.Σ.

Οι οποίοι δεν συμμετείχαν, αν και προσκλήθηκαν νόμιμα με την αριθμ. πρωτ. 17065/19-08-2022 πρόσκληση του Προέδρου.

Ο Δήμαρχος, κ. Σέγκος Ιωάννης, προσκλήθηκε νόμιμα με την αριθμ. Πρωτ. 17065/19-08-2022 πρόσκληση του Προέδρου και συμμετείχε στη συνεδρίαση.

Στη συνεδρίαση συμμετείχαν:

- η κ. Μπατσολάκη Αργυρώ, υπάλληλος του Δήμου, κλάδου ΠΕ1 Διοικητικών, για την τήρηση των πρακτικών,
- ο Γενικός Γραμματέας του Δήμου κος Καρακατσάνης Μιχαήλ με απομακρυσμένη σύνδεση
- η υπάλληλος της Τεχνικής Υπηρεσίας κα Μεϊντάνη Άννα για παροχή διευκρινήσεων για τα θέματα 6 &7 ημερήσιας διάταξης,
- ο Δ/ντης Συγκοινωνιακών 'Εργων ΟΑΚ Α.Ε. κος Αγαπάκης Γεώργιος με απομακρυσμένη σύνδεση, για διευκρινήσεις σε θέματα αρμοδιότητας του
- στη συζήτηση του 6ου ο θέματος της ημερήσιας διάταξης παραβρέθηκαν εκπρόσωποι φορέων, επιχειρήσεων και δημότες -κάτοικοι, από τους οποίους κάποιοι έλαβαν το λόγο και τοποθετήθηκαν σχετικά.

Κατά παρέκκλιση τα θέματα ημερήσιας διάταξης 6 και 7 και με αυτή τη σειρά συζητήθηκαν πρώτα από τα θέματα ημερήσιας διάταξης.

Οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ.

- Βογιατζάκης Αλέξανδρος δια ζώσης έως τη λήψη απόφασης για το 6ο θέμα και συνδέθηκε με απομακρυσμένη σύνδεση κατά τη διάρκεια της συζήτησης του 7ου θέματος,
- Ανυφαντάκης Εμμανουήλ, Μπαγουράκης Γεώργιος, Μηλάκης Ιωάννης, Φαζάκης Νικόλαος και Μουντράκης Ευθύμιος συνδέθηκαν με απομακρυσμένη σύνδεση και
- η Πλευράκη Δέσποινα δια ζώσης στην ενημέρωση και με απομακρυσμένη σύνδεση για τα θέματα ημερήσιας διάταξης
- Μηλάκης Ιωάννης, Μεραμβελιωτάκης Γεώργιος, Μουντράκης Ευθύμιος και Πλευράκης Εμμανουήλ αποχώρησαν μετά τη λήψη απόφασης για το 6ο ημερήσιας διάταξης θέμα.

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία – καθώς από το σύνολο είκοσι επτά (27) μελών ήταν παρόντα είκοσι (20), ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έδωσε το λόγο στον κ. Δήμαρχο προκειμένου να ενημερώσει το Σώμα για τρέχοντα θέματα τοπικού ενδιαφέροντος.

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος εισηγήθηκε ως κατωτέρω τα θέματα της ημερήσιας διάταξης:

Θέμα ΗΔ 6ο: «Γνωμοδότηση για τη «ΜΠΕ υφιστάμενων τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ»»

Για το παραπάνω θέμα, ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου έδωσε το λόγο στον Αντιδήμαρχο Στρατηγικού Χωροταξικού Σχεδιασμού, Άρδευσης Καθημερινότητας, Περιβάλλοντος, Εμπορικών Δραστηριοτήτων , Πρωτογενούς Τομέα και Δημοτικής Αστυνομίας κ. Καλαϊτζάκη Εμμανουήλ, ο οποίος εισηγήθηκε το θέμα θέτοντας υπόψη των μελών του Σώματος την εισήγηση της Υπηρεσίας , ως εξής:

{{ Με το με Α.Π. 220201/25-7-2022 έγγραφο της Περιφέρειας Κρήτης μας γνωστοποιήθηκε ο σύνδεσμος (www.crete.gov.gr/mpe-yfistamenon-tmimaton-parakampsis-chanion-rethymnoy-irakleioy-voak/) για τη "ΜΠΕ υφιστάμενων τμημάτων παράκαμψης Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου ΒΟΑΚ" προκειμένου να γνωμοδοτήσουμε, ώστε να ληφθούν υπόψη οι απόψεις του Δήμου στην Επιτροπή Περιβάλλοντος & Χωροταξίας και κατόπιν στο Περιφερειακό Συμβούλιο και την αρμόδια για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠ.ΕΝ..

Κατωτέρω γίνεται μία αποσπασματική παρουσίαση των θεμάτων που αναγράφονται στην εν λόγω ΜΠΕ και εμπίπτουν στα άμεσα ενδιαφέροντα του δήμου. Ότι αναγράφεται με μπλε γραμματοσειρά είναι προσθήκες της συντάξασας την παρούσα εισήγηση:

Από τη ΜΠΕ προκύπτουν τα εξής:

Το υπό μελέτη έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία επί μέρους τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) από Χανιά έως Ηράκλειο των Περιφερειακών Ενοτήτων (Π.Ε.) Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, τα οποία έχουν ήδη αναβαθμισθεί και λειτουργούν ως αυτοκινητόδρομος. Στα τμήματα αυτά μελετώνται επί μέρους επεμβάσεις βελτίωσης της λειτουργικότητάς τους και μελετάται στο σύνολο η λειτουργία τους από κοινού και σε συνέχεια με τα άλλα οδικά τμήματα του ΒΟΑΚ. Το υπό μελέτη έργο περιλαμβάνει τρία (3) τμήματα:

* *Την παράκαμψη Χανίων*
* *Την παράκαμψη Ρεθύμνου*
* *Την παράκαμψη Ηρακλείου*

Το τμήμα της παράκαμψης Ηρακλείου υπάγεται στην ΠΕ Ηρακλείου με μήκος περί τα 25,45 km, από το πέρας του τμήματος Σκαλέτα - Λινοπεράματα (Χ.Θ. 120+136), ενώ ***το τέλος του βρίσκεται στα δυτικά του τμήματος Γούβες-Χερσόνησος*** *(Χ.Θ. 145+584 έως τη γέφυρα ΒΟΑΚ που οδηγεί στο νεκροταφείο Γουρνών).*

Σχετικά με τα ***επιμέρους τεχνικά έργα****, προβλέπονται τα εξής:*

1. *Πλήρης αποκατάσταση της ασφάλτου και προσαρμογή βάσης-υπόβασης σε όλο το μήκος του εξεταζόμενου τμήματος του ΒΟΑΚ και κατασκευή ορθογωνικής τάφρου όπου απαιτείται σύμφωνα με τις προτεινόμενες διατομές.*
2. *Δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση (πλάτους 3.50m και για την παράκαμψη Ρεθύμνου εσωτερικές λωρίδες πλάτους 3,25m και εξωτερικές 3,5m) με διαχωρισμένη επιφάνεια κυκλοφορίας (κεντρική νησίδα τύπου New Jersey) και κατασκευή ΛΕΑ*
3. *Τοίχοι αντιστήριξης συνολικού μήκους περί τα 2km με το μέσο ύψος τους να κυμαίνεται από 0,8 έως 4,7m.*
4. *Επεμβάσεις σε 44 υφιστάμενα τεχνικά*
5. *Περί τα 21km αγωγών συλλογής όμβριων διαμέτρου 400, 600, 800 και 1.000mm.*
6. *Κατασκευή τάφρου ορθογωνικής διατομής στα όρια της οδού συνολικού μήκους περί τα 29km.*
7. *Αντικατάσταση στηθαίων ασφαλείας.*
8. *Επαναπροσδιορισμός κλίσεων πρανών*
9. *Κατάργηση ισόπεδων προσβάσεων*
10. *Κατάργηση εισόδων-εξόδων απευθείας στον ΒΟΑΚ*
11. *Θέσπιση ορίων ταχύτητας όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού δεν επαρκούν για την επιτρεπόμενη ταχύτητα των 120 km/h (Παράκαμψη Ηρακλείου) και 110 km/h (Παράκαμψη Ρεθύμνου) στα τμήματα των παρακάμψεων Ηρακλείου και Ρεθύμνου.*
12. *Προτείνεται η κατάργηση της διαμόρφωσης εισόδου-εξόδων στην περιοχή της Φοινικιάς. Η εξυπηρέτηση της κίνησης θα γίνεται από τους ήδη υφιστάμενους κόμβους (ο πλησιέστερος είναι ο ΑΚ Μεσσαράς σε απόσταση 800 μ.), ή με ταυτόχρονη δημιουργία παράπλευρου οδικού δικτύου από τον αρμόδιο ΟΤΑ, το οποίο θα γεφυρώνει τον ποταμό τόσο βόρεια όσο και νότια του ΒΟΑΚ.*
13. *Κατασκευή παράπλευρου δικτύου λαμβάνοντας υπόψιν τα επικίνδυνα σημεία που έχουν εντοπισθεί.*
14. *Κατασκευή Κόμβου ΠΑΓΝΗ περί τη Χ.Θ. 124+500 και Ανισόπεδου Κόμβου Ανώπολης περί τη Χ.Θ. 141+900 (ΑΕΠΟ Α.Π. οικ. 28479/15.06.2017)*
15. *Νέα πρόσβαση προς το Πανεπιστήμιο Κρήτης, το Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου (ΠΑ.Γ.Ν.Η.), το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (Ι.Τ.Ε.) και τους γύρω οικισμούς (Βούτες, Γιοφυράκια, Άγιοι Θεόδωροι) με μήκος κύριας οδού περί τα 1,2 km επί της οποίας προβλέπονται δύο ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι καθώς και παράπλευρο δίκτυο για την αποκατάσταση της εκατέρωθεν επικοινωνίας με τα αγροτεμάχια.*

Εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν

Εξαιτίας του γεγονότος ότι η παρούσα μελέτη αφορά κατασκευασμένα εν λειτουργία τμήματα του ΒΟΑΚ εξετάσθηκαν δύο κατηγορίες εναλλακτικών λύσεων, ήτοι η μηδενική λύση (μη υλοποίηση των προβλεπόμενων έργων αναβάθμισης) καθώς και η εναλλακτική λύση εγκατάλειψης του άξονα και εξ ολοκλήρου κατασκευής του νότια σε νέα χάραξη.

Μηδενική εναλλακτική λύση

Η μηδενική λύση, θεωρείται εύλογη, θα έχει δε τις εξής δυσμενείς επιπτώσεις:

- *Μη συμμόρφωση με τον Κανονισμό αριθ. 1315/2013 «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ).*
- *Μη συμμόρφωση με το Χωροταξικό Σχεδιασμό της Χώρας*
- *Δε θα τονωθούν οι αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής.*
- *Θα παραμείνουν οι σημερινές συνθήκες λειτουργίας του οδικού άξονα στην περιοχή με τους υψηλούς χρόνους μεταφοράς και τις χαμηλές συνθήκες ασφαλείας.*
- *Μετά από την προβλεπόμενη αναβάθμιση των τμημάτων του οδικού άξονα εκατέρωθέν των εξεταζόμενων υφιστάμενων παρακάμψεων πόλεων (Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο), η αυξημένη κυκλοφορία επί αυτών (λόγω της γειτνίασής με τις μεγαλύτερες πόλεις της Περιφέρειας Κρήτης) θα διεξάγεται επί οδού με χειρότερα χαρακτηριστικά από τα υπόλοιπα τμήματα του ΒΟΑΚ με προφανώς δυσμενείς επιπτώσεις στα επίπεδα της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των πόλεων, στην ασφάλεια των μετακινήσεων και στο σύνολο του οδικού άξονα του ΒΟΑΚ.*

Βάσει των ανωτέρω η υιοθέτηση της μηδενικής λύσης κρίνεται έντονα απευκταία και δεν μπορεί να προταθεί ως βιώσιμη λύση.

Νέα Χάραξη

Η εναλλακτική λύση παραλλαγής της υφιστάμενης χάραξης παρουσιάζει τα εξής μειονεκτήματα:

1. *Απαιτεί την κατάληψη πρόσθετων εκτάσεων*
2. *Θα πρέπει υποχρεωτικά να διέλθει από έντονα πτυχωμένο ανάγλυφο νότια του υφιστάμενου ΒΟΑΚ με σειρά γεφυρών και σηράγγων όπου τα κατά τόπους προβληματικό γεωλογικό υπόβαθρο αλλά και το κόστος του έργου θα δημιουργήσει επισφαλείς συνθήκες για ην άμεση και ασφαλή ολοκλήρωσή του*
3. *Δημιουργεί την ανάγκη πρόσθετων κάθετων συνδέσεων με την αναπτυγμένη παραλιακή ζώνη*
4. *Θα δημιουργηθούν επιπτώσεις τοπιολογικού χαρακτήρα από την παρουσία του αυτοκινητοδρόμου λόγω της ανάπτυξή τους νότια σε υψηλότερη υψόμετρα σε σχέση με τον σημερινό ΒΟΑΚ*
5. *Δημιουργούνται συνθήκες εγκλωβισμού των οικισμών μεταξύ των δύο αυτοκινητοδρόμων υφιστάμενος και νέος ΒΟΑΚ)*
6. *Η περιοχή εμφανίζει επίσης αυξημένη ευαισθησία σχετική με την ύπαρξη αρχαιοτήτων και προφανώς η νέα χάραξη θα πρέπει να διασφαλίσει την έγκριση των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.*
7. *Η υποχρεωτική διαμόρφωση νέων κόμβων σύνδεσης με τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ αλλά και ους πολυπληθείς οικισμούς θα δημιουργήσει πρόσθετες και σημαντικές επιπτώσεις και θα θίξει υφιστάμενες βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, αποθήκες και δίκτυα υποδομής.*
8. *Θα δημιουργήσει μια νέα δυναμική διασποράς της οικιστικής ανάπτυξης η οποία με τη σειρά της θα προξενήσει νέες πιέσει στο φυσικό περιβάλλον*
9. *Θα απαιτηθεί η προμήθεια σημαντικών ποσοτήτων υλικών οδοστρωσίας, ασφαλτικών και σκυροδεμάτων. Για την απόθεση των υλικών και τη δημιουργία των προσωρινών αποθεσιοθαλάμων θα απαιτηθεί η ανεύρεση κατάλληλων σημαντικών εκτάσεων δημιουργώντας πρόσθετες σημαντικές πιέσεις στους φυσικούς πόρους της περιοχής.*

Λόγω των παραπάνω συστημικών μειονεκτημάτων η επιλογή ανάπτυξης νέας χάραξης του ΒΟΑΚ στα τμήματα των παρακάμψεων δεν θεωρείται εύλογη. Τονίζεται δε, πως η ευρύτερη ζώνη διέλευσης του ΒΟΑΚ είναι είτε ήδη ανεπτυγμένη είτε βρίσκεται σε αναπτυξιακή τροχιά. Πρέπει συνεπώς να καταβληθεί προσπάθεια διατήρησης του δρόμου στην υφιστάμενη ζώνη διέλευσης για περιορισμό των απαλλοτριώσεων, μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της αλλαγής των θεσμοθετημένων χρήσεων γης. Επομένως τα εξεταζόμενα τμήματα της υφιστάμενης οδού (υφιστάμενος ΒΟΑΚ), τα οποία αφορούν στις υφιστάμενες παρακάμψεις (Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο) και εξετάζονται από την παρούσα έχουν κατασκευαστεί πρόσφατα με χρηματοδότηση της Χώρας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για αυτό αποτελούν «υποχρεωτικά» σημεία διέλευσης του νέου άξονα.

Βάσει των ανωτέρω, για τα εξεταζόμενα τμήματα (Παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου) του ΒΟΑΚ η ανάγκη αναβάθμισής τους θεωρείται ως η βέλτιστη εναλλακτική λύπη (ειδικά εφόσον μελετάται η αναβάθμιση των τμημάτων του οδικού άξονα εκατέρωθέν τους).

Περιγραφή των έργων εντός των ορίων Δ. Χερσονήσου

Ανισόπεδος Κόμβος Καρτερού περί της Χ.Θ. 137+800

Υφιστάμενη κατάσταση

Ο ΑΚ Καρτερού αναπτύσσεται στη περιοχή του ομώνυμου οικισμού, σε δύο ημικόμβους, με τη μεταξύ τους απόσταση να είναι περίπου 600 m. Αυτός εξυπηρετεί την πρόσβαση προς Καρτερό, ΠΕΟ «Αγίου Νικολάου – Ηρακλείου» και τους οικισμούς που βρίσκονται νοτίως του ΑΚ (ανισόπεδου κόμβου)

Δυτικός Ημικόμβος

Ο δυτικός ημικόμβος αναπτύσσεται στη συμβολή του ΒΟΑΚ με την επαρχιακή οδό «Καρτερού – Μονής Αγκαράθου», η οποία τον διασταυρώνει ανισόπεδα με τεχνικό ΚΔ (κάτω διάβαση). Υφίστανται δύο ισόπεδοι κόμβοι μορφής σταυρού όπου καταλήγουν οι χαράξεις των κλάδων εισόδου – εξόδου του ΒΟΑΚ (κατεύθυνση προς Ηράκλειο) για τον βόρειο ΙΚ (ισόπεδο κόμβο) και οι χαράξεις παράπλευρων οδών στον νότιο ΙΚ. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με πινακίδες STOP, η ορατότητα δεν κρίνεται επαρκής ως προς το κλάδο εξόδου του ΒΟΑΚ και την παράπλευρη οδό στη κατεύθυνση «Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος».

Ανατολικός Ημικόμβος

*Ο ανατολικός ημικόμβος εξυπηρετεί τη σύνδεση με τον ΒΟΑΚ της ΠΕΟ «Άγιο Νικόλαος – Ηράκλειο» και των οικισμών της περιοχής κατά την κατεύθυνση προς Άγιο Νικόλαο. Θέση μειωμένης ασφάλειας αποτελεί ο ΙΚ μεταξύ της κάθετης ως προς τον ΒΟΑΚ οδού και των κλάδων εισόδου – εξόδου, λόγω μη επαρκούς ορατότητας, που διατίθεται για τα οχήματα, τα οποία κινούνται στον κλάδο εξόδου, ο οποίος είναι διπλής κυκλοφορίας μέχρι τις εγκαταστάσεις παρακείμενου ΚΤΕΟ, το οποίο έχει παύσει να λειτουργεί. **Ο εν λόγω κλάδος εισόδου στον ΒΟΑΚ δεν έχει λωρίδα επιτάχυνσης**.*

Προτεινόμενες Εναλλακτικές λύσεις

Εναλλακτική Λύση Α

Δυτικός Ημικόμβος

*Προβλέπεται η υλοποίηση λωρίδων επιβράδυνσης-επιτάχυνσης μήκους 250m. Δημιουργείται κυκλικός κόμβος βόρεια του ΒΟΑΚ με εξωτερική διάμετρο δακτυλίου κυκλοφορίας 28,00μ., ενώ **δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία κυκλικού κόμβου στην παλαιά Εθνική Οδό**.*

Ανατολικός Ημικόμβος

*Οι λωρίδες επιβράδυνσης και επιτάχυνσης διαμορφώνονται με μήκος 250μ . Η μορφή του κόμβου διατηρείται ως έχει, διαμορφώνεται όμως η συμβολή με την παλαιά Εθνική Οδό. Λόγω του περιορισμένου διαθέσιμου πλάτους της Π.Ε.Ο., είναι δυσχερής η δημιουργία λωρίδας αναμονής για αριστερή στροφή, καθώς και λωρίδων επιτάχυνσης και επιβράδυνσης. Νότια του ΒΟΑΚ, **λόγω ΜΙΚΡΟΥ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ, η ρύθμιση της κυκλοφορίας μπορεί να γίνεται με πινακίδες STOP.***

Η προτεινόμενη ρύθμιση απεικονίζεται στο κατωτέρω σχέδιο.

Εικόνα 6-37 Εναλλακτική Α – ΑΚ Καρτερού

Εναλλακτική Λύση Β

Σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση «Καταγραφή Ευρημάτων και Προτάσεις Βελτίωσης» της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΝΑΜΑ, 2019), για τον ανατολικό ημικόμβο προτείνεται:

- *η κατασκευή κόμβου κυκλικής κίνησης, στη συμβολή της κάθετης οδού με τη ΠΕΟ «Άγιος Νικόλαος – Ηράκλειο»*
- *η κατασκευή κεντρικής νησίδας πλάτους 0,5 m, για την απαγόρευση των αριστερών στροφών και κατασκευή ενός Κ3 νοτιότερα*
- *η αφαίρεση των διατηρούμενων πινακίδων στον υφιστάμενο κλάδο εισόδου στον ΒΟΑΚ και η τοποθέτηση νέων με την ένδειξη της μονής κατεύθυνσης προς Αγ. Νικόλαο, καθώς έχει παύσει η λειτουργία των εγκαταστάσεων ΚΤΕΟ δεν υφίσταται ανάγκη λειτουργίας του κλάδου ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας*
- *η κατασκευή λωρίδας επιτάχυνσης, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ασφαλτικού ερείσματος*
- *η επαναδιαγράμμιση της οδού, με διάθεση πλάτους κυκλοφορίας 3,50 m σε κάθε πρόσβαση, προς βελτίωση της ορατότητας του χρήστη που κινείται στη παράπλευρη οδό, στη συμβολή του κλάδου εξόδου με τη παράπλευρη οδό.*

Για τον δυτικό ημικόμβο δεν προτείνεται κάποια επέμβαση.

Η προτεινόμενη ρύθμιση απεικονίζεται στο κατωτέρω σχέδιο.

Εικόνα 6-38 Εναλλακτική Β – ΑΚ Καρτερού

Δεν εξετάζεται από τη μελέτη η κατωτέρω εναλλακτική λύση που λύνει όλα τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης, έχει ΑΕΠΟ με Α.Π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ 64524/2077/27-9-2018 *ΑΔΑ: 69ΖΔ4653Π8-ΓΛΩ* ***και έχει εγκριθεί με το υπ. αρ. 5/2020 Πρακτικό του Δ.Σ. του ΟΑΚ - θέμα 7ο που έλαβε Α.Π. 6251/5-6-2020*** *(ΑΔΑ: Ψ0Θ8ΟΞ5Ψ-09Δ):*

Ανισόπεδος Κόμβος Ανώπολης, Χ.Θ. 141+900

Έχει εκπονηθεί Οριστική Μελέτη Οδοποιίας Α.Κ. Ανώπολης και έχει εκδοθεί ΑΕΠΟ (Δ/νση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης της Γενικής Δ/νσης Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, αρ. πρ. 28479/15.06.2017, ΑΔΑ: ΨΟΕ74653Π8-0Η7).

Ο ανισόπεδος κόμβος Ανώπολης μελετήθηκε, όπως προαναφέρθηκε στην περιοχή ανατολικά του Ηρακλείου και συγκεκριμένα περί τη Χ.Θ.0+277 (Χ.Θ.3+700 του τμήματος «Τομπρούκ – Γούρνες» μεταξύ των περιοχών "Βαθειανός κάμπος" και "Κοκκίνη Χάνι" της Δ.Ε. Γουβών του Δήμου Χερσονήσου).

Οι κινήσεις που καλείται να εξυπηρετήσει ο Α.Κ. είναι Π.Ε.Ο. (παραλία) – Ανώπολη προς Ηράκλειο ή Αγ. Νικόλαο και αντίστροφα. Οι βασικότερες από αυτές είναι από Π.Ε.Ο. (παραλία) και Ανώπολη προς Ηράκλειο και από Ηράκλειο προς παραλία και Ανώπολη.

Οι αρχές σχεδιασμού του Α/Κ είναι οι εξής:

1. *Οι βασικές κινήσεις που προαναφέρθηκαν να είναι δεξιόστροφες με συνεχόμενη και ελεύθερη ροή.*
2. *Η αποφυγή καθαιρέσεων κτισμάτων.*
3. *Ο κατά το δυνατόν περιορισμός της έκτασης των απαλλοτριώσεων.*
4. *Η τήρηση των βασικών αρχών σχεδιασμού Ανισόπεδων Κόμβων.*
5. *Η τήρηση κατά το δυνατόν της Πολεοδομικής Μελέτης για την υπό ένταξη στο σχέδιο πόλης των οικισμών.*

Η προτεινόμενη διάταξη του κόμβου προέκυψε λόγω του περιορισμένου διατιθέμενου χώρου και παρ' όλο που η βασική κίνηση από Π.Ε.Ο. – ΗΡΑΚΛΕΙΟ διαμορφώνεται αριστερόστροφα μέσω λωρίδας αναμονής αριστερών στροφών, περιορίζει σε μεγάλο βαθμό τις απαλλοτριώσεις και κατά συνέπεια το κόστος του έργου.

Ο Ανισόπεδος κόμβος είναι τετρασκελής και μερικά ανισόπεδος, μορφής ''μισού τριφυλλιού''. Ο ΒΟΑΚ αποτελεί την κύρια οδό του κόμβου ενώ η οδός προς την Π.Ε.Ο. στην παραλία και την Ανώπολη τη δευτερεύουσα οδό. Η σύνδεση του ΒΟΑΚ με την δευτερεύουσα οδό γίνεται διαμέσου των λωρίδων αλλαγής ταχύτητας (λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης) και εν συνεχεία των τεσσάρων κλάδων (ραμπών) οι οποίοι συνδέονται με την δευτερεύουσα οδό με δύο ισόπεδους κόμβους Οι τέσσερις κλάδοι είναι ράμπες εισόδου και εξόδου ομάδας ΙΙ (ανισόπεδος προς ισόπεδο) εκ των οποίων οι δύο είναι βρόχοι εισόδου και εξόδου και δύο είναι κατευθυντήριοι κλάδοι εισόδου και εξόδου από την πρωτεύουσα οδό. Αναπτύσσονται βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά της δευτερεύουσας οδού του κόμβου.

Το τεχνικό το οποίο απαιτείται για τον Ανισόπεδο κόμβο είναι μία Κάτω Διάβαση της δευτερεύουσας οδού με ορθό άνοιγμα 16,50μ.

Σημειώνεται ότι λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης που έχουν μελετηθεί έχουν μήκος 200m, ενώ σύμφωνα με το Κανονιστικό Πλαίσιο του ΒΟΑΚ απαιτείται μήκος λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης ίσο με 250m.

Η προτεινόμενη ρύθμιση απεικονίζεται στο κατωτέρω σχέδιο.

Εικόνα 6-39 Διαμόρφωση κόμβου σύμφωνα με την «Οριστική Μελέτη Οδοποιίας Α.Κ. Ανώπολης»

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ για τα ανωτέρω

Οι εν λόγω παρατηρήσεις δεν αφορούν περιβαλλοντικά θέματα αλλά τις τεχνικές λύσεις που επιλέχθηκαν προς υλοποίηση και εξετάζονται από την περιβαλλοντική μελέτη.

Σε ότι αφορά τον κόμβο Καρτερού:

Οι εναλλακτικές προτάσεις της προτεινόμενης αναβάθμισης δεν λύνουν τα προβλήματα της επαρχιακής οδού 48 "Καρτερού - Επισκοπής" που έχουν προκύψει διαχρονικά και αφορούν κυρίως:

- την έξοδο του ΒΟΑΚ από Ηράκλειο προς την Επ. οδό 48 (προς Άγιος Ρωμανό, Ελιά, Άγιο Ιωάννης, Επάνω Βάθεια, Κάτω Βάθεια, Σταμνοί, Αϊτάνια, Επισκοπή, Σγουροκεφάλι, Σκόπελα, Χοχλακιές, Καινούργιο Χωριό, Γαλίφα, Γάλιπε, και λοιπές περιοχές Δ. Μινώα)

- την είσοδο προς ΒΟΑΚ από Επ. οδό 48 προς Αγ. Νικόλαο (Βαθειανός Κάμπος, Κοκκίνη Χάνι, Γούρνες, Γούβες, Ανάληψη, Λ.Χερσονήσου, Χερσόνησος, Πισκοπιανό, Κουτουλουφάρι, Σταλίδα, Μοχός Μάλια κτλ)

Το κύριο πρόβλημα της εξόδου από το ΒΟΑΚ προς Επισκοπή κτλ είναι ότι τα οχήματα προκειμένου να εισέλθουν στην επαρχιακή οδό υποχρεούνται να κάνουν περιπορεία μήκους περίπου 1,5 χλμ από την έξοδο του ΒΟΑΚ προς ΚΤΕΟ, εκτελώντας 3 επισφαλείς αριστερές στροφές (2 εκ των οποίων επί της ΠΕΟ), επιβαρύνοντας επιπλέον τον κυκλοφορικό φόρτο της ΠΕΟ στον παραλιακό οικισμό του Καρτερού

Το κυριότερο πρόβλημα της εισόδου στο ΒΟΑΚ προς Αγ. Νικόλαο είναι η παντελής ανυπαρξία λωρίδας επιτάχυνσης (ακόμα και το έρεισμα της οδού είναι ανεπαρκές). Επιπλέον δυνητικά επικίνδυνη είναι η διασταύρωση των κινήσεων λόγω έλλειψης ορατότητας πλησίον της κάτω διάβασης (γέφυρας) Τομπρούκ πριν την είσοδο του παράλληλου του ΒΟΑΚ στο ΚΤΕΟ.

*Όλα **αυτά τα προβλήματα λύνονται αποτελεσματικά** από την προαναφερόμενη εγκεκριμένη μελέτη του κόμβου Καρτερού, η οποία έχει εγκριθεί με την Α.Π. 6251/5-6-2020 απόφαση Δ.Σ. ΟΑΚ, η οποία δεν έχει ληφθεί υπόψη στην παρούσα ΜΠΕ.*

Η πρόταση που προκρίνεται από την ΜΠΕ είναι όχι μόνο επικίνδυνη αφού δεν βελτιώνει επαρκώς την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά και δυσμενέστερη από αυτήν:

- *Μικρή βελτίωση γίνεται στο δυτικό ημικόμβο βόρεια με τη δημιουργία δακτυλίου κυκλοφορίας (roundabout - βλ. σχ. 6-37),*
- *Μικρή βελτίωση γίνεται στον ανατολικό ημικόμβο βόρεια με τη δημιουργία μεγάλης σταγόνας & 2 τριγωνικών νησίδων,*

βελτιώσεις που κάλλιστα μπορούν να ενσωματωθούν στην εγκεκριμένη μελέτη (Α.Π. 6251/5-6-2020 απόφ. Δ.Σ. ΟΑΚ)

*Ωστόσο **το πιο επικίνδυνο σημείο** της προτεινόμενης λύσης είναι η είσοδος στο ΒΟΑΚ από το ΚΤΕΟ. Η παντελής έλλειψη λωρίδας επιτάχυνσης είναι απαράδεκτη. Η εσφαλμένη παραδοχή της μελέτης είναι ότι "λόγω μικρού αναμενόμενου κυκλοφοριακού φόρτου, η ρύθμιση της κυκλοφορίας μπορεί να γίνεται με πινακίδες STOP" (σελ. 6-48 ΜΠΕ). Μια τέτοιου είδους ρύθμιση επί ενός αυτοκινητόδρομου του μεγέθους του ΒΟΑΚ ρητά απαγορεύεται και είναι απαράδεκτη ακόμα και για τον "κυκλοφοριακό φόρτο" μιας απλής κατοικίας. Είναι δυνατόν να είναι αποδεκτή για τον κυκλοφοριακό φόρτο μιας Επαρχιακής οδού;*

Επιπλέον η αναφορά ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος των εισόδων προς το ΒΟΑΚ από το ΚΤΕΟ είναι μικρός, είναι εσφαλμένη. Η Επ. οδός 48 είναι ο κυριότερος κόμβος από και προς την ενδοχώρα μεταξύ της Αλικαρνασσού (Ε.Ο. 99 προς Πεζά) και της Χερσονήσου (Ε.Ο. 92 προς Καστέλι). Εξυπηρετεί δεκάδες οικισμούς της ενδοχώρας για την πρόσβαση των κατοίκων στο παραλιακό μέτωπο ανατολικά του Ηρακλείου, αλλά και προς Αγ. Νικόλαο (π.χ. μετακίνηση για

εργασία την τουριστική περίοδο). Ο ήδη μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος αυτής της εισόδου στο ΒΟΑΚ, θα ήταν ακόμα μεγαλύτερος, αν εκατοντάδες κάτοικοι δεν απέφευγαν να την χρησιμοποιήσουν (χρησιμοποιούν εναλλακτικά την ΠΕΟ), ακριβώς λόγω της επικινδυνότητά της.

Στον κατωτέρω πίνακα καταγράφονται οι οικισμοί του δήμου Χερσονήσου και του Δήμου Μινώα που κατ' ελάχιστο εξυπηρετούνται από την Επ. οδό 48 για πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο:

ΔΗΜΟΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ	*Άγιος Ιωάννης, Άγιος Ρωμανός, Αϊτάνια, Γάλιπε, Γαλίφα, Ελια, Επάνω Βάθεια, Επισκοπή, Καινούργιο Χωριό, Κάτω Βάθεια, Σγουροκεφάλι, Σκόπελα, Σταμνοί, Χοχλακιές*
ΔΗΜΟΣ ΜΙΝΩΑ ΠΕΔΙΑΔΑΣ	*Αγία Παρασκευή, Αστρίτσι, Απόστολοι, Αρχάγγελος, Βόνη, Γαλατάς, Γαλενιανό, Ευαγγελισμός, Ζωφόροι, Θραψανό, Σμάρι*

Εξυπηρετείται επίσης και μέρος της ευρύτερης περιοχής Καστελλίου & Αρκαλοχωρίου.

Αν λάβουμε υπόψη και τον τουρισμό, αλλά και την επικείμενη κατασκευή του αεροδρομίου Καστελίου, ο εξυπηρετούμενος πληθυσμός θα είναι πολλαπλάσιος.

Άλλωστε η επικινδυνότητα της εισόδου προς ΒΟΑΚ δεν επηρεάζεται μόνο από το φόρτο της Επ. οδού 48 (εξυπηρετούμενος πληθυσμός), αλλά και από το φόρτο και την ταχύτητα των οχημάτων που διέρχονται από το ΒΟΑΚ στην εν λόγω θέση, των οποίων η κίνηση διασταυρώνεται κάθετα με την κίνηση των εισερχομένων στο ΒΟΑΚ - σαν να επρόκειτο για αστική διασταύρωση.

Βασικό κριτήριο για τον προσδιορισμό της τεχνικής λύσης ενός κόμβου αποτελεί η οδική ασφάλεια - η οποία δεν λαμβάνεται υπόψη στην εν λόγω πρόταση. Κύριο μέλημα είναι ο σχεδιασμός να μηδενίζει τον κίνδυνο πρόκλησης οδικού ατυχήματος.

Βασικές παράμετρο της οδικής ασφάλειας είναι:

1) ο κυκλοφοριακός φόρτος των οδών που καλείται να συνδέσει. "Μικρός φόρτος" σημαίνει λιγότερες πιθανότητες πρόκλησης ατυχημάτων, αλλά ο μικρός ή μεγάλος αριθμός ατυχημάτων δεν αποτελεί κρίσιμο κριτήριο επιλογής.

2) η ταχύτητα. Η μεγάλη ευθυγραμμία του ΒΟΑΚ στην κατεύθυνση προς Αγ. Νικόλαο 2 χλμ πριν την είσοδο του ΚΤΕΟ προς ΒΟΑΚ, έχει αποτέλεσμα τα διερχόμενα από το ΒΟΑΚ οχήματα να αναπτύσσουν πολύ μεγάλες ταχύτητες, συχνά μεγαλύτερες από το ισχύον όριο ταχύτητας.

Λαμβάνοντας υπόψη τον τεράστιο φόρτο του ΒΟΑΚ και την υψηλή ταχύτητα στην θέση αυτή, <u>είναι πολύ πιθανό</u> στην περίπτωση ατυχήματος, <u>να εμπλακούν παραπάνω από ένα διερχόμενα από το ΒΟΑΚ οχήματα</u> και μάλιστα να εμπλακούν και οχήματα από την έτερη (αριστερή) λωρίδα κυκλοφορίας.

Επειδή, λόγω του ανθρώπινου παράγοντα, δεν μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα ατυχήματος, στόχος μιας μελέτης οδοποιίας είναι εν τέλει, να μειώσει τη σοβαρότητα των ατυχημάτων που τελικά λαμβάνουν χώρα.

Ακόμα και αν ο φόρτος της Επ. οδού 48 ήταν "μικρός", ο φόρτος του ΒΟΑΚ είναι μεγάλος και η επικινδυνότητα του σημείου είναι τέτοια (γωνία & υψηλή ταχύτητα πρόσπτωσης), που κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές - είτε λίγες (μικρός κυκλοφοριακός φόρτος), είτε πολλές (μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος).

Επιπλέον η επιλεγόμενη λύση είναι και δυσμενέστερη για τους χρήστες, από την υφιστάμενη. Η έξοδος από την Επ. οδό 48 προς Αγ. Νικόλαο γίνεται μακρύτερη και ακόμα πιο πολύπλοκη χωρίς καμία ωφέλεια για τους χρήστες: Περίπου 100 μέτρα πριν την κάτω διάβαση Τομπρούκ, οι χρήστες υποχρεούνται να ακολουθήσουν ανηφορικά παράκαμψη προς τα νότια μήκους περίπου 400 μέτρων (η οποία μάλιστα διασχίζει ρέμα), προκειμένου να κατευθυνθούν στο ΚΤΕΟ για την είσοδό τους στο ΒΟΑΚ.

Δηλαδή: Αφενός το υφιστάμενο έργο (Επ. οδός 48) αξίας εκατομμύριων ευρώ παραμένει απαξιωμένο λόγω της κακής πρόσβασής του στο ΒΟΑΚ και αφετέρου θα επενδυθούν σε αυτό επιπλέον εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ για μία παρέμβαση που καμία ουσιαστική βελτίωση δεν θα επιφέρει, ενώ υπάρχει εγκεκριμένη μελέτη (στην οποία επίσης επενδύθηκαν χιλιάδες ευρώ) η οποία θα μπορούσε να λύσει τα προβλήματα, αλλά δεν λαμβάνεται υπόψη.

Οριζοντιογραφία στην θέση "Κακό Όρος"

Η υφιστάμενη αλλά και η προτεινόμενη χάραξη με την ΜΠΕ, της παράκαμψης Ηρακλείου στην περιοχή του «Κακού Όρους» (Χ.Θ. 138+500 – Χ.Θ. 140+500) είναι πολύ υποβαθμισμένη οριζοντιογραφικά, καθώς στην περιοχή αυτή οι ακτίνες οριζοντιογραφίας δεν υπερβαίνουν τα 200 m, με συνέπεια η ταχύτητα κυκλοφορίας να μην μπορεί να υπερβεί με ασφάλεια τα 70-80 Km/h.

Η συγκεκριμένη χάραξη έχει σοβαρά μειονεκτήματα οδικής ασφάλειας, καθώς δεν ικανοποιούνται οι οριακές τιμές των στοιχείων μελέτης της οδού που αναγράφονται στον πίνακα 6-1 της Τεχνικής Έκθεσης της ΜΠΕ α) Ακτίνα οριζοντιογραφίας R=200<470m, β) Ταχύτητα κυκλοφορίας Vκυκλ.=70 km/h< Vεπιτρ=110 - 120km/h, γ) Ελάχιστη παράμετρος κλωθοειδούς Ακλωθ.<160m, δ) όρια επικλίσεων 2,5 – 7%, κ.α.

Το συγκεκριμένο οδικό τμήμα αναβαθμίστηκε με διατομή αυτοκινητοδρόμου και παραδόθηκε σε χρήση το 2005 σε εφαρμογή παλαιάς μελέτης που δεν ικανοποιεί πλέον τις οριακές τιμές των ΟΜΟΕ και ΡΑΑ. Ο κυκλοφοριακός φόρτος (ΕΜΗΚ) του συγκεκριμένου τμήματος την θερινή περίοδο και για το μεσαίο σενάριο για τα έτη 2025 και 2055 είναι 38.861 και 50.845 αυτοκίνητα/ημέρα αντίστοιχα και είναι μακράν ο μεγαλύτερος φόρτος από όλα τα οδικά τμήματα του ΒΟΑΚ.

Επίσης το μήκος ευθυγραμμίας (L) πριν τις στροφές του «Κακού όρους» είναι ~3.000 m > Lεπιτρεπόμενο,max=2.000m, συνεπώς δεν ικανοποιείται και η οριακή τιμή του ελαχίστου επιτρεπόμενου μήκους ευθυγραμμίας. Για τους παραπάνω γεωμετρικούς λόγους η χάραξη στην συγκεκριμένη περιοχή μειονεκτεί από πλευράς οδικής ασφάλειας και παρουσιάζει ατυχήματα παρά α) τις επισημάνσεις του ορίου ταχύτητας 70 Km/h β) των οριοδεικτών επί των στηθαίων ασφαλείας και γ) της αντιολισθηρής στρώσης κυκλοφορίας, που έχουν εφαρμοσθεί στο αναφερόμενο οδικό τμήμα.

Η πρόταση της σχετικής Υπηρεσίας της Ο.Α.Κ. Α.Ε. με την οποία ταυτίζεται η άποψη μας είναι για τη συγκεκριμένη περιοχή η βελτίωση της οριζοντιογραφίας έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι οριακές τιμές των στοιχείων μελέτης της οδού που αναφέρει ο πίνακας 6-1 της Τεχνικής Έκθεσης της ΜΠΕ (βλ. εικόνες 3 & 4 συνημ. παραρτήματος) .

Συγκεκριμένα προτείνεται η παραλλαγή της χάραξης από Χ.Θ. 138+500 – Χ.Θ. 140+500 με την διάνοιξη μίας δίδυμης σήραγγας μήκους L=~600 m από την Χ.Θ. 139+000 – Χ.Θ. 139+600 ώστε να αποκατασταθεί η ομοιογένεια των χαρακτηριστικών της χάραξης στο τμήμα αυτό του ΒΟΑΚ, το οποίο έχει και τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο όλου του ΒΟΑΚ.

Σε ότι αφορά τον κόμβο Ανώπολης:

Κατ' αρχήν επισημαίνεται ότι ο εν λόγω κόμβος όπως έχει σχεδιαστεί δεν εξυπηρετεί τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με την Ανώπολη, αλλά με τον οικοδομικό συνεταιρισμό Βραχόκηπου. Ο σχεδιασμός του εν λόγω κόμβου λύνει εν μέρει τα προβλήματα σύνδεσης των περιοχών Βαθειανού Κάμπου - Κοκκίνη Χάνι, Ανώπολης & Κάτω Βάθειας με το ΒΟΑΚ αλλά όχι όλα, λόγω ελλιπούς σχεδιασμού.

Ενώ οι βόρειο κλάδοι μπορούν να λειτουργήσουν αποτελεσματικά, οι νότιοι κλάδοι στερούνται ικανοποιητικής σύνδεσης με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Η σύνδεση των νότιων κλάδων εισόδου & εξόδου από τον ΒΟΑΚ συνδέονται αποτελεσματικά με το δρόμο προς τον οικισμό Βραχόκηπου (εκεί που στα σχέδια της μελέτης αναγράφεται "προς Ανώπολη" είναι ο δρόμος που οδηγεί στο Βραχόκηπο). Ωστόσο το ζητούμενο των νότιων κλάδων είναι να εξυπηρετήσουν τη σύνδεση Ανώπολης και Κάτω Βάθειας. Η σύνδεση με αυτούς του οικισμούς σύμφωνα με τη μελέτη γίνεται από δρόμους του προτεινόμενου σχεδίου πόλης Βαθειανού Κάμπου - Κοκκίνη Χάνι το οποίο δεν είναι εγκεκριμένο και οι οποίοι εκτός από το γεγονός ότι επί του παρόντος δεν υφίστανται, δεν έχουν και τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για να εξυπηρετήσουν την κυκλοφορία. Το πρόβλημα εντοπίζεται περίπου στα 200 μ. του νότιου κλάδου και νοτιοανατολικότερα (στο τέλος της νοτιότερης "σταγόνας" του κόμβου), όπου απαιτείται τροποποίηση της μελέτης για τη σύνδεση του κόμβου με την κύρια δημοτική οδό προς Κάτω Βάθεια και στη συνέχεια με τον παράλληλο του ΒΟΑΚ, προκειμένου να εξυπηρετηθεί και η πρόσβαση προς Ανώπολη από την αντίστοιχη κύρια δημοτική οδό (Χ.Θ. 142+676).

Επιπλέον απαιτείται να γίνει μέριμνα για τα ρέματα που διέρχονται από την περιοχή παρέμβασης - βλέπε σχόλια στους πίνακες υφιστάμενων τεχνικών έργων & απαιτούμενων επεμβάσεων (Πίνακες 6-14 & 6-17).

6.1.11. Τεχνικά έργα & 6.6 Πρόταση οριοθέτησης

Στην παρ. 6.6 της ΜΠΕ αναγράφονται τα εξής:

Για την εκτέλεση νέων έργων σε ρέματα απαιτείται η προηγούμενη οριοθέτησή τους σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 3010/2002. Η πρόταση για τον καθορισμό των οριογραμμών (Πρόταση Οριοθέτησης) του υδατορέματος, σύμφωνα με τον ίδιο νόμο συνοδεύεται και από προτάσεις για τυχόν έργα διευθέτησης, απεικονίζεται σε κατάλληλο τοπογραφικό διάγραμμα και περιλαμβάνει για συγκεκριμένη περίοδο επαναφοράς:

αα) τις γραμμές πλημμύρας, χωρίς την κατασκευή έργων διευθέτησης,

ββ) τις γραμμές πλημμύρας με την κατασκευή τυχόν έργων διευθέτησης,

γγ) τις οριογραμμές του υδατορέματος χωρίς την κατασκευή έργων διευθέτησης,

δδ) τις οριογραμμές του υδατορέματος με έργα διευθέτησης, εφόσον τέτοια προτείνονται.

Σύμφωνα με το ν. 4258/2014 εξαιρούνται από τη διαδικασία οριοθέτησης τα μικρά υδατορέματα (επιφανειακές πτυχώσεις απορροής): οι επιφανειακές πτυχώσεις του εδάφους που είναι αποδέκτες των υδάτων της επιφανειακής απορροής, με έκταση λεκάνης απορροής μικρότερης ή ίσης του 1,0 km2, όταν βρίσκονται εκτός ορίων οικισμών. Ως σημείο έναρξης της μέτρησης της λεκάνης απορροής ορίζεται κάθε σημείο της βαθιάς γραμμής της επιφανειακής πτύχωσης.

Αναφορικά με τη διαχείριση των όμβριων (βλ. §6.1.12) στις προβλεπόμενες εργασίες επί των εξεταζόμενων υφιστάμενων τμημάτων του ΒΟΑΚ, προβλέπονται τα ακόλουθα:

- *Προκειμένου να μην εγκλωβίζονται τα όμβρια από το στηθαίο στην κεντρική νησίδα, στα τμήματα με μονοκλινή διατομή καθώς και για τη συλλογή και μεταφορά των ομβρίων της οδού σε υφιστάμενους αποδέκτες, προβλέπεται η κατασκευή αγωγού συλλογής όμβριων (περί τα 21km αγωγών διαμέτρου 400, 600, 800 και 1.000 mm), με φρεάτια υδροσυλλογής ανά τακτά διαστήματα.*
- *Για την απορροή των όμβριων στα όρια της οδού, προβλέπεται η κατασκευή τάφρου ορθογωνικής διατομής (περί τα 29km).*

Τα ως άνω υδραυλικά έργα προβλέπονται κατά μήκος της χάραξης των μελετώμενων, υφιστάμενων τμημάτων του ΒΟΑΚ, χωρίς να προκύπτει ανάγκη οριοθέτησης, καθώς δεν προβλέπονται επί ρεμάτων.

Επιπλέον :

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νόμου 4258/2014, δεν απαιτείται οριοθέτηση των υδατορεμάτων (μεταξύ άλλων) «… για την κατασκευή ή επισκευή ή καθαίρεση γεφυρών και οχετών, καθώς και άλλων έργων προστασίας θεμελιώσεων γεφυρών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά συνοδεύονται από υδραυλική μελέτη με την οποία καθορίζονται οι γραμμές πλημμύρας για συγκεκριμένη περίοδο επαναφοράς και εντοπίζονται οι επιπτώσεις από την κατασκευή των έργων, στην ομαλή ροή των πλημμυρικών παροχών. Στην περίπτωση αυτή η πάκτωση των ακρόβαθρων των γεφυρών, υλοποιείται έξω από τις εν λόγω γραμμές πλημμύρας…».

Σύμφωνα με την ΥΑ 170225/2014 … Σε περίπτωση έργου ή δραστηριότητας που η κατασκευή του επηρεάζει την κοίτη (στενή ή ευρεία) υδατορέματος, παρατίθεται πρόταση οριοθέτησης του υδατορέματος με βάση τα στοιχεία του φακέλου οριοθέτησης, ενώ σε περίπτωση που το έργο/δραστηριότητα περιλαμβάνει και διευθέτηση τμήματος, αυτή περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο. Εξαιρούνται έργα που διασχίζουν εγκάρσια το υδατόρεμα. Η πρόταση οριοθέτησης απεικονίζεται σε τοπογραφικό διάγραμμα (οριζοντιογραφία) με απεικόνιση: του έργου, των γραμμών πλημμύρας πριν και μετά την κατασκευή του έργου διευθέτησης, για την επιλεγείσα περίοδο επαναφοράς, και των προτεινόμενων οριογραμμών, λαμβανομένων υπόψη και τυχόν φυσικών ή τεχνητών στοιχείων που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του υδατορέματος.

Τέλος σύμφωνα με την πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ 2145/2020 … Στην περίπτωση που η οριοθέτηση ρέματος δεν έχει λάβει χώρα, είναι, τουλάχιστον, υποχρεωτική η μελέτη και η κατασκευή του έργου κατά τρόπο που να μην επηρεάζει τη φυσική λειτουργία του ρέματος. Εφόσον πληρούται αυτή η προϋπόθεση, γίνεται δεκτό ότι η παράλειψη οριοθέτησης του ρέματος πριν από την έγκριση περιβαλλοντικών όρων του έργου, για το οποίο πρόκειται, δεν συνιστά πλημμέλεια της έγκρισης.

Αναφορικά με τις προτεινόμενες επεμβάσεις επί υφιστάμενων τεχνικών (βλ. Πίνακας 6-17), σημειώνονται τα ακόλουθα: …

- *Οι επεμβάσεις επί γεφυρών (8Υ-Γ-3, 8Υ-Γ-4 και 8Υ-Γ-8) της **Παράκαμψης Ηρακλείου** αφορούν στη διατομή του οδικού έργου και δεν προβλέπεται επέμβαση επί ρέματος προκειμένου να απαιτηθεί οριοθέτηση. Σημειώνεται πως η πεδινή κοίτη του ποταμού Γιόφυρου (τεχνικό 8Υ-Γ-4) είναι οριοθετημένη με τη μελέτη «Οριοθέτηση πεδινής κοίτης Γιόφυρου» με φορέα υλοποίησης ΟΑΝΑΚ το έτος 2003 και σύμβουλο μελέτης κο Σάββα Παρίτση (αρ. 1460/22-6-2004 απόφαση Γ.Γ. Περιφέρειας Κρήτης, ΦΕΚ 780 Δ'/02-09-2004). (8Υ-Γ-4). Επιπλέον για τον π. Γαζανό (τεχνικό 8Υ-Γ-3) προκηρύχθηκε πρόσφατα από την Περιφέρεια η «Μελέτη Οριοθέτησης και Διευθέτησης Ποταμού Γαζανού», τα αποτελέσματα της οποίας, όταν ολοκληρωθεί θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. **Τέλος από την Υδραυλική Προμελέτη προτείνεται η οριοθέτηση του υδατορέματος της Υφιστάμενης Γέφυρας 8Υ-Γ-8 (αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α16= 51.50 km^2) στην παρούσα επισυνάπτεται προκαταρκτική πρόταση οριοθέτησης αυτού.***

Επισημαίνεται ότι όλα τα υδραυλικά τεχνικά, έχουν μελετηθεί σε τρόπο ώστε να μην επηρεάζεται η φυσική λειτουργία ρεμάτων.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι προτείνεται η οριοθέτηση του κεντρικού ρέματος Γουρνών (λεκάνη Α16) το οποίο είναι ήδη οριοθετημένο (ΦΕΚ 49Δ/2004). Το υφιστάμενο τεχνικό (γέφυρα) δεν έχει πρόβλημα επάρκειας και είναι εκτός περιοχής παρεμβάσεων. Δεν προκύπτει από τη Μ.Π.Ε. για ποιο λόγο επιλέχθηκε αυτό το ρέμα προς οριοθέτηση από όλα τα ρέματα που διασταυρώνουν το ΒΟΑΚ εντός των ορίων του δήμου. Επισημαίνεται ότι στη σελ 2-6 (36) της ΜΠΕ το εν λόγω ρέμα δεν αναγράφεται ως σημαντικό, παρότι έχει λεκάνη απορροής μεγαλύτερη των 50 km2.

Αντίθετα στον κόμβο της Ανώπολης εντός της ευρύτερης περιοχής παρέμβασης υπάρχουν 3 ρέματα, 1 δυτικά + 2 ανατολικά. Το ρέμα δυτικά αναφέρεται ως κάτω διάβαση για την οποία απαιτείται επέκταση Χ.Θ. 141+780,90 (Ακόμα δυτικότερα υπάρχει άλλο 1 που οι κάτοικοι γύρω πνίγονται Χ.Θ. 141+543,82)

Το πρώτο ρέμα ανατολικά αναφέρεται απλά ως οχετός Χ.Θ. 142+524

Το 2ο ανατολικά (που φαίνεται εκτός περιοχής παρέμβασης ενώ στη μελέτη αποτελεί το πέρας της παρέμβασης) είναι η γέφυρα της Ανώπολης (Χ.Θ. 143+420,72) της οποίας η πρόσβαση υποτίθεται ότι εξυπηρετείται από τον κόμβο.

Κατόπιν των ανωτέρω θεωρήθηκε σκόπιμο να ελεγχθούν όλα τα αναγραφόμενα στη ΜΠΕ τεχνικά έργα καθώς και οι προτεινόμενες επεμβάσεις επί αυτών. Κατωτέρω παρατίθενται ενοποιημένοι οι πίνακες 6-14 & 6-17 της μελέτης με τις παρατηρήσεις της εισήγησης να αναγράφονται με μπλε χρώμα:

Πιν1. Ενοποιημενος Πινακας 6-14 & 6-17 με παρατηρήσεις

Πίνακας 6-14 Υφιστάμενα Τεχνικά Έργα κατά μήκος της παράκαμψης Ηρακλείου & 6-17 Απαιτούμενες επεμβάσεις σε υφιστάμενα τεχνικά κατά μήκος των εξεταζόμενων τμημάτων

ΑΑ	Κωδ.	Χ.Θ.	Υφιστάμενο τεχνικό	Παρατηρήσεις	Περιγραφή	Απαιτούμενες επεμβάσεις σε υφιστάμενα τεχνικά
53	8Υ-ΚΔ-28	136+894	Κάτω Διάβαση οδού Αγίας Φωτεινής ανοίγματος 14.5 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey, με ΛΕΑ δεξιά και αριστερά. Το διαθέσιμο πλάτος επαρκεί για την εφαρμογή της διατομής.	
54	8Υ-ΚΔ-29	137+518	Κάτω Διάβαση Επαρχιακής Οδού Καρτερού - Μονής Αγκαράθου στην περιοχή του ΑΚ Καρτερού ανοίγματος 11.0 m	-	Στους χάρτες ΓΥΣ 5.000 εντοπίζεται μικρή μισγάγγεια με μικρής έκτασης λεκάνη απορροής Α24= 0.40 km^2, της οποίας τα όμβρια διασχίζουν το ΒΟΑΚ με επιφανειακή ροή μέσω της Κάτω Διάβασης 8Υ-ΚΔ-29 Η διατομή του ΒΟΑΚ προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey, με ΛΕΑ δεξιά και αριστερά. Το διαθέσιμο πλάτος επαρκεί για την εφαρμογή της διατομής.	
55	8Υ-ΚΔ-30	138+130	Κάτω Διάβαση στην περιοχή του ΑΚ Καρτερού ανοίγματος 9.0 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey, με ΛΕΑ αριστερά. Το διαθέσιμο πλάτος επαρκεί για την εφαρμογή της διατομής.	
56	8Υ-ΚΟχ-14	138+136	Κιβωτοειδής οχετός	(Ρέμα Τομπρούκ) Είναι ρέμα - υπάρχει οριοθέτηση ΦΕΚ 346Δ/2005 αλλά οι συντεταγμένες είναι λάθος (υπάρχει μετακίνηση & στροφή)	Αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α25= 2,13 km^2 και διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ.	
57	8Υ-ΚΟχ-15	138+873	Οχετός	(Ρέμα Συνεταιρ. Εκπαιδευτικών - Κακό Όρος) ΦΕΚ 363Δ/2011. Δεν αναφέρονται στην ΜΠΕ οι εναλλακτικές Γ & Δ που αναγράφονται στις "Απαιτούμενες επεμβάσεις"	Αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α26= 0,43 km^2. Το τμήμα του υδατορέματος στην περιοχή του ΒΟΑΚ είναι οριοθετημένο με το ΦΕΚ 363 Δ' 2011	Στη Κύρια Λύση (Μηδενική), την Εναλλακτική Β, Γ και Δ δεν απαιτείται κάποια επέμβαση στον οχετό. Σε περίπτωση εφαρμογής της Εναλλακτικής Λύσης Α απαιτείται επέκταση του οχετού στα ανάντη (νότια) στα όρια της υφιστάμενης οριοθέτησης.
58	8Υ-ΚΟχ-16	139+725	Κιβωτοειδής οχετός	(Κακό Όρος) Δεν αναφέρονται στην ΜΠΕ οι εναλλακτικές Γ & Δ που αναγράφονται στις "Απαιτούμενες επεμβάσεις"	Αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α27= 0,16 km^2	ως ανωτέρω
59	8Υ-ΚΟχ-22	139+854	Κιβωτοειδής οχετός	-	Αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α13= 5,61 km^2	
60	8Υ-ΚΟχ-23	140+608	Κιβωτοειδής οχετός	-	Αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α28= 0,71 km^2	
61	8Υ-ΚΔ-31	140+659	Κάτω Διάβαση οδού προς Παραλία Αρίνα ανοίγματος 4.5 m	(Σταυρωμένος) Δεν είναι κάτω διάβαση αλλά ρέμα - ΦΕΚ 1148Δ/2003 & 86Δ/2010. Η οριοθέτηση έχει γίνει από τους συνεταιρισμούς ΔΕΗ & Θεσσαλορουμελιωτών και δεν φτάνει μέχρι το ΒΟΑΚ. Το ρέμα έχει εκτραπεί από το ΒΟΑΚ 40 μ. δυτικότερα. Δημιουργούνται πλημμυρικά φαινόμενα στον βόρειο παράλληλο του ΒΟΑΚ λόγω μη ύπαρξης διόδευσης των ομβρίων μέχρι την ΠΕΟ και λανθασμένων κλίσεων στον παράλληλο	Η διατομή του ΒΟΑΚ προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 0.95m δεξιά και 2.1m αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 1.0m). Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	**Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση** οδού προς Παραλία Αρίνα ανοίγματος 4,5 m Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναιΟ.95m δεξιά και 2,1m αριστερά (μη συμπερ. του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 1,0m). Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.
62	8Υ-ΚΟχ-17	140+881	Οχετός	-	Διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ και αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α28=0.97 km^2.	
63	8Υ-ΚΔ-32	141+544	Κάτω Διάβαση ανοίγματος 3.0 m	(Ρέμα Αρίνα) - υπάρχει οριοθέτηση βόρεια του ΒΟΑΚ με το ΦΕΚ 49Δ/2004. Έχει γίνει εκτροπή/μεταβολή του άξονα του ρέματος από το ΒΟΑΚ προκειμένου να κατασκευαστεί το τεχνικό κάθετα στον άξονα. Η διατομή του τεχνικού δεν επαρκεί και δημιουργούνται πλημμυρικά φαινόμενα βόρεια αλλά και νότια του ΒΟΑΚ που απειλούν τις ζωές και τις περιουσίες των κατοίκων. Έχει γίνει επιστολή διαμαρτυρίας των κατοίκων που υποβληθεί στην Περιφέρεια Κρήτης. Απαιτείται άμεση διάνοιξη της οριοθετημένης κοίτης βόρεια	Η διατομή του ΒΟΑΚ προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση διαχωρισμένης κυκλοφορίας (στηθαίο τύπου New Jersey) και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 1.5m δεξιά και 4.7m αριστερά. Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση ανοίγματος 3,0 m Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερα και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 1,5m δεξιά και 4,7m αριστερά. Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.

ΑΑ	Κωδ.	Χ.Θ.	Υφιστάμενο τεχνικό	Παρατηρήσεις	Περιγραφή	Απαιτούμενες επεμβάσεις σε υφιστάμενα τεχνικά
64	8Υ-ΚΔ-33	141+760	Κάτω Διάβαση ανοίγματος 4.0 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 1.2m δεξιά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.35m) και 2.05m αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.35m). Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	**Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση** ανοίγματος 4,0 m Σύμφωνα με τη μελέτη του ΑΚ Ανώπολης, απαιτείται επέκταση του τεχνικού.
65	8Υ-ΚΔ-34	141+781	Κάτω Διάβαση ανοίγματος 6.0 m	(Ρέμα Κοκέβη) Είναι οριοθετημένο ρέμα με το ΦΕΚ 49Δ/2004 σε απόσταση μικρότερη των 80 μ. από τον Α/Κ Ανώπολης.	Τα όμβρια ύδατα υδατορέματος λεκάνης Α15= 7.68 km^2 διασχίζουν τον ΒΟΑΚ ρέοντας ισόπεδα από την Κάτω Διάβαση 8Υ-ΚΔ-34. Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 2.55 δεξιά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.35m) και 2.4m αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.35m). Το υφιστάμενο πλάτος επομένως επαρκεί για την ανάπτυξη της διατομής του ΒΟΑΚ.	**Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση** ανοίγματος 6,0 m. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΑΚ Ανώπολης, απαιτείται επέκταση του τεχνικού.
66	8Υ-ΚΔ-35	142+151	Κάτω Διάβαση οδού προς Κάτω Βάθεια ανοίγματος 6.0 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 0.65m (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.4m). δεξιά και 2.3m αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.25m). Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	**Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση** οδού προς Κάτω Βάθεια ανοίγματος 6,0 m. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΑΚ Ανώπολης, απαιτείται επέκταση του τεχνικού.
67	8Υ-ΚΔ-36	142+405	Κάτω Διάβαση οδού Μαντώ Μαυρογένους ανοίγματος 3.0 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey, με ΛΕΑ αριστερά. Το διαθέσιμο πλάτος επαρκεί για την εφαρμογή της διατομής.	
68	8Υ-ΚΟχ-18	142+524	Οχετός	(μεταξύ οδών προς Κ. Βάθεια & Ανώπολη) Είναι μη οριοθετημένο ρέμα εντός της πορείας των οχημάτων προς Ανώπολη του Α/Κ. Πλημμυρίζει ο βόρειος παράλληλος μπροστά σε κατοικίες.	Διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ και αποχετεύει λεκάνη Α29= 2,78 km^2	
69	8Υ-ΚΔ-37	142+676 Στο σχέδιο 7-39-ΒΟΑΚ PR RD 8Υ HV 25_03 αναγρά-φεται λανθα-σμένα ΧΘ 143+420,72	Κάτω Διάβαση οδού Ανώπολης ανοίγματος 10.0 m	(Γέφυρα Ανώπολης) Είναι μη οριοθετημένο ρέμα στην περιοχή του Α/Κ Ανώπολης επί του κύριου δημοτικού δρόμου προς Ανώπολη. Η διατομή του τεχνικού επαρκεί, ωστόσο λόγω της παροχής παρατηρούνται πλημμυρικά φαινόμενα παρότι υπάρχει δίκτυο ομβρίων.	Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 1.15m δεξιά και 2.8m αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.3m). Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	**Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση** οδού Ανώπολης ανοίγματος 10,0 m Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 1,15m δεξιά και 2,8m αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0,3m). Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.

		142+900	Δεν υπάρχει τεχνικό	(πλησίον δρόμου προς "Κοψά") Ρέμα μη οριοθετημένο που διέσχιζε λοξά το ΒΟΑΚ. Μέρος της παροχής πέφτει από ύψος >4μ. στη νότια τάφρο του ΒΟΑΚ και μέρος της παροχής ακολουθεί τον παράλληλο προς τα δυτικά και διέρχεται από το ανωτέρω τεχνικό με Α/Α 69		
ΑΑ	**Κωδ.**	**Χ.Θ.**	**Υφιστάμενο τεχνικό**	**Παρατηρήσεις**	**Περιγραφή**	**Απαιτούμενες επεμβάσεις σε υφιστάμενα τεχνικά**
70	8Υ-ΚΟχ-24	143+075	Οχετός	(πλησίον δρόμου προς "Κοψά") Ρέμα μη οριοθετημένο. Η παροχή πέφτει από ύψος >4μ. στη νότια τάφρο του ΒΟΑΚ	Διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ και αποχετεύει λεκάνη Α34= 0,35 km^2	
71	8Υ-ΚΟχ-25	143+275	Οχετός	Δεν είναι ρέμα	Διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ και αποχετεύει λεκάνη Α35= 0,215 km^2	
72	8Υ-ΚΔ-38	143+421	Κάτω Διάβαση ανοίγματος 4.0 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 0.8m δεξιά και 5.45 αριστερά. Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί, ενώ δεξιά δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	**Υφιστάμενη Κάτω Διάβαση** ανοίγματος 4,0 m Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 0,8m δεξιά και 5,45 αριστερά. Το υφιστάμενο πλάτος αριστερά επαρκεί ενώ δεξιά δεν επαρκεί για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.
73	8Υ-ΚΟχ-19	143+845	Οχετός	Δεν είναι ρέμα	Διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ και αποχετεύει λεκάνη Α30=0,32 km^2	
74	8Υ-ΚΔ-39	144+132	Κάτω Διάβαση ανοίγματος 4.5 m	-	Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey, με ΛΕΑ αριστερά. Το διαθέσιμο πλάτος επαρκεί για την εφαρμογή της διατομής.	
		144+600	Οχετός ανοίγματος 2 μ.	Μη οριοθετημένο ρέμα (Δυτικό - θέση Καυκάλα) εντός σχεδίου πόλης Γουρνών με λεκάνη 0,62 km^2		
75	8Υ-ΚΟχ-20	144+828	Οχετός	(Ποταμός Γουρνών δυτικός κλάδος πλησίον Δημοτικού σχολείου) Οριοθετημένο ρέμα με το ΦΕΚ 49Δ/2004 εντός σχεδίου πόλης	Διασχίζει εγκάρσια το ΒΟΑΚ και αποχετεύει λεκάνη Α31=1,31 km^2	
76	8Υ-ΚΔ-40	145+007	Κάτω Διάβαση ανοίγματος 5.5 m		Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey, με ΛΕΑ αριστερά. Το διαθέσιμο πλάτος επαρκεί για την εφαρμογή της διατομής.	
77	8Υ-Γ-8	145+044 έως 145+061	Γέφυρα	(Ποταμός Γουρνών Κεντρικός κλάδος) Οριοθετημένο ρέμα με το ΦΕΚ 49Δ/2004 εντός σχεδίου πόλης. Το ρέμα προτείνεται να οριοθετηθεί από την υδραυλική προμελέτη και τη ΜΠΕ παρότι είναι ήδη οριοθετημένο και η διατομή του τεχνικού επαρκεί.	Αποχετεύει υδατόρεμα λεκάνης Α16= 51.50 km^2. Από την Υδραυλική Προμελέτη προτείνεται η οριοθέτηση του υδατορέματος. Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 0.9m δεξιά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0.9m) και 0.2 αριστερά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 1.15m). Το υφιστάμενο πλάτος δεν επαρκεί [Επισημαίνεται ότι σε θέσεις γεφυρών, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές, η πλευρική διαμόρφωση έχει πλάτος 2.05m (0.5m μέχρι την όψη του στηθαίου, 1.3m μέχρι το κιγκλίδωμα και 0.25m μέχρι την εξωτερική παρειά του τεχνικού)] για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού.	Υφιστάμενη Γέφυρα που αποχετεύει υδατόρεμα Η διατομή του ΒΟΑΚ στο τμήμα αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωρισμό κυκλοφορίας με στηθαίο τύπου New Jersey και με ΛΕΑ αριστερά και δεξιά. Με εφαρμογή των παραπάνω λωρίδων, το διαθέσιμο πλάτος για πλευρική διαμόρφωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι 0,9m δεξιά (μη συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 0,9m) και 0,2 αριστερά (μη συμπερ. του πλάτους του τοίχου του τεχνικού 1,15m). Το υφιστάμενο πλάτος δεν επαρκεί για την εφαρμογή της τυπικής διατομής και επομένως πρέπει να εξεταστεί εναλλακτική πλευρική διαμόρφωση, ή διαπλάτυνση του τεχνικού. Σημειώνεται ότι από την Υδραυλική Προμελέτη προτείνεται η οριοθέτηση του υδατορέματος.

ΣΥΝΟΨΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣΗΓΗΣΗΣ

Σε ότι αφορά θέματα των τεχνικών μελετών:

Π1. *Οι εναλλακτικές προτάσεις βελτίωσης του* ***κόμβου Καρτερού*** *δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές, καθότι δεν άρουν την επικινδυνότητα, δεν εξυπηρετούν την λειτουργική σύνδεση της Επ. οδού 48 με το ΒΟΑΚ και η προτεινόμενη εναλλακτική Α είναι δυσμενέστερη από την υφιστάμενη κατάσταση.*

Απαιτείται να υιοθετηθεί και να υλοποιηθεί η μελέτη που έχει εκπονηθεί από την ΔΣΕ του ΟΑΚ για την αναβάθμιση του υφιστάμενου Α/Κ, η οποία αδειοδοτήθηκε περιβαλλοντικά με την απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/64524/2077/29-09-2018 και εγκρίθηκε με την με αρ. πρωτ. 6251/05-06-2020 απόφαση έγκρισης του Δ.Σ. Ο.Α.Κ.

Με την απόφαση του ΥΠΕΝ / ΔΙΠΑ/ 64524/29.09.2018 εγκρίθηκε η ανανέωση (παράταση χρονικής διάρκειας ισχύος) και τροποποίηση της υπ' αριθ. 122245/02-07-2004 ΚΥΑ έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων των α) έργων βελτίωσης ΒΟΑΚ μεταξύ Α/Κ αεροδρομίου και Α/Κ Καρτερού, β) έργων βελτίωσης Α/Κ Καρτερού και γ) παράλληλου οδικού δικτύου παραπάνω τμημάτων.

Π2. *Ο Α/Κ Ανώπολης δύναται να βελτιώσει σημαντικά την υφιστάμενη κατάσταση και να μειώσει τον κυκλοφοριακό φόρτο στην ΠΕΟ και το ΒΟΑΚ (άσκοπες περιπορείες για την πρόσβαση στους οικισμούς εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ). Ωστόσο το νότιο τμήμα του Α/Κ δεν είναι λειτουργικό.*

Απαιτείται τροποποίηση της μελέτης του Α/Κ Ανώπολης ώστε το νότιο τμήμα να αποκτήσει λειτουργική σύνδεση με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και να εξυπηρετεί την πρόσβαση στους οικισμούς Ανώπολης & Κάτω Βάθειας. *Είναι πιθανό να απαιτηθούν επιπλέον μικρές απαλλοτριώσεις.*

Επίσης απαιτούνται ενέργειες για τα ρέματα που διασχίζουν το ΒΟΑΚ στην περιοχή διέλευσης των οχημάτων που εξυπηρετούνται από τον κόμβο - τα οποία αναγράφονται στον πίνακα Πιν1 και κατωτέρω στην παρ. ***Π4***

Π3. *Προτείνεται η παραλλαγή της χάραξης από Χ.Θ. 138+500 – Χ.Θ. 140+500 (Κακό Όρος) με την διάνοιξη μίας δίδυμης σήραγγας μήκους L=~600 m από την Χ.Θ. 139+000 – Χ.Θ. 139+600 σύμφωνα με την πρόταση της σχετικής Υπηρεσίας της Ο.Α.Κ. Α.Ε., ώστε να αποκατασταθούν τα χαρακτηριστικά της χάραξης στο τμήμα αυτό, το οποίο έχει και τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο όλου του ΒΟΑΚ.*

Σε ότι αφορά Περιβαλλοντικά θέματα:

Π4. *Χρειάζεται συστηματικότερη διαχείριση των θεμάτων που αφορούν τα ρέματα.*

Το γεγονός ότι προτείνεται για οριοθέτηση το κεντρικό ρέμα Γουρνών το οποίο είναι ήδη οριοθετημένο (ΦΕΚ 49Δ/2004), το υφιστάμενο τεχνικό (γέφυρα) δεν έχει πρόβλημα επάρκειας και είναι εκτός περιοχής παρεμβάσεων, είναι ατυχές.

Απαιτείται από την υδραυλική μελέτη που θα εκπονηθεί στα πλαίσια του παρόντος έργου να εξεταστούν κατ' ελάχιστον τα ρέματα που εμπίπτουν εντός της περιοχής παρέμβασης του έργου (Α/Κ Καρτερού & Ανώπολης) και του ρέματος Εσταυρωμένου (Χ.Θ. 140+659) το οποίο έχει εκτραπεί από το ΒΟΑΚ 40 μ. δυτικότερα - *σύμφωνα με την παρ. 6.6 της ΜΠΕ και τα με Α.Π. 104592/13-4-2022 & 155469/30-5-2022 έγγραφα του τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων της Περιφέρειας Κρήτης. Επίσης να ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις του* ***Πιν1*** *της παρούσας.*

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καλείστε να γνωμοδοτήσετε σχετικά προκειμένου να αποσταλούν οι απόψεις του δήμου προς το Περιφερειακό Συμβούλιο & τη Δ/νση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠ.ΕΝ. }}

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος ανέφερε ότι η ξενοδοχειακή εταιρεία «KNOSSOS ΜΠΙΤΣ Α.Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΗΤΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ» κατέθεσε έγγραφο αντιρρήσεων το οποίο έλαβε αρ. πρωτ. εισερχ. 17278/23-8-2022 και απεστάλη στα μέλη του Σώματος με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο.

Ακολούθως ο Πρόεδρος ζήτησε από τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου να αποφασίσουν σχετικά.

Το Δ.Σ. αφού άκουσε την εισήγηση του θέματος, έλαβε υπόψη τα αναφερόμενα και συνημμένα σε αυτή, τις προτάσεις που κατατέθηκαν μέσω της διαλογικής συζήτησης, τις σχετικές διατάξεις του Ν.3463/2006, του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/Τ Α΄/2010) όπως αντικαταστάθηκε και ισχύει, του Ν.4555/2018 και έπειτα από εκτενή διαλογική συζήτηση όπως αναλυτικά καταγράφεται στα απομαγνητοφωνημένα πρακτικά της συνεδρίασης

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

Επιθυμούμε την <u>ουσιαστική</u> αναβάθμιση του ΒΟΑΚ στο Δ. Χερσονήσου.

Επειδή:

- Απορρίπτουμε τις προτάσεις της προμελέτης οδοποιίας για την αναβάθμιση του ΒΟΑΚ εντός των ορίων μας οι οποίες είναι ανεπαρκείς, είτε από άποψη οδικής ασφάλειας, είτε από άποψη λειτουργικής σύνδεσης του ΒΟΑΚ με τις οικιστικές περιοχές εκατέρωθεν (κόμβοι),

- Η υδραυλική προμελέτη και κατά συνέπεια η προμελέτη οδοποιίας & η ΜΠΕ, δεν έχουν καταγράψει τα ρέματα από τα οποία διέρχεται ο ΒΟΑΚ στην περιοχή (σε υφιστάμενα και νέα έργα), ώστε να προτείνουν τα απαιτούμενα έργα διόδευσης των ομβρίων σε κατάλληλο αποδέκτη, προκειμένου να αποφευχθούν πλημμυρικά φαινόμενα και οι επακόλουθοι κίνδυνοι για ανθρώπινες ζωές και περιουσίες

ΖΗΤΟΥΜΕ,

να συμπεριληφθούν στην ΑΕΠΟ τα κατωτέρω:

1. **Να υιοθετηθεί και να υλοποιηθεί η μελέτη που έχει εκπονηθεί από την ΔΣΕ του ΟΑΚ για την αναβάθμιση του υφιστάμενου κόμβου με την Επ. οδό 48 στον Καρτερό**, η οποία αδειοδοτήθηκε περιβαλλοντικά με την απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/64524/2077/29-09-2018 και εγκρίθηκε με την με αρ. πρωτ. 6251/05-06-2020 απόφαση έγκρισης του Δ.Σ. Ο.Α.Κ., **προκειμένου να αρθεί η επικινδυνότητα και να εξυπηρετηθεί η λειτουργική σύνδεση του ΒΟΑΚ με την πρόσφατα αναβαθμισμένη Επ. οδό 48 και το σχεδιαζόμενο αεροδρόμιο Καστελίου.**

2. Απαιτείται **βελτίωση της χάραξης του ΒΟΑΚ στο "Κακό Όρος" (Χ.Θ. 138+500 – Χ.Θ. 140+500) ώστε να αποκατασταθεί η ομοιογένεια των χαρακτηριστικών της χάραξης στο τμήμα αυτό του ΒΟΑΚ, το οποίο έχει και τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο όλου του ΒΟΑΚ. Να υιοθετηθεί η πρόταση της Ο.Α.Κ. Α.Ε.** *(με την οποία συμφωνούμε)* για την βελτίωση των ακτίνων της οριζοντιογραφίας βάσει των προδιαγραφών και διάνοιξη μίας δίδυμης σήραγγας μήκους L=~600 m από την Χ.Θ. 139+000 – Χ.Θ. 139+600, **ή άλλη κατάλληλη βελτίωση βάσει των προδιαγραφών.**

3. Η δημιουργία Α/Κ Ανώπολης δύναται να βελτιώσει την υφιστάμενη κατάσταση και να μειώσει σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο στην ΠΕΟ και το ΒΟΑΚ. Επειδή σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη (ΑΕΠΟ 28479/15-6-2017 ΔΙΠΑ ΥΠ.ΕΝ.) το νότιο τμήμα του κόμβου δεν εξυπηρετεί λειτουργικά την πρόσβαση από Ηράκλειο προς Κάτω Βάθεια, Ανώπολη, Κοκκίνη Χάνι & Βαθειανό Κάμπο, ούτε την πρόσβαση από αυτές τις περιοχές προς Αγ. Νικόλαο, **απαιτείται προκειμένου να εξυπηρετηθεί η λειτουργική σύνδεση του ΒΟΑΚ με τους οικισμούς Κάτω Βάθεια, Ανώπολη, Κοκκίνη Χάνι & Βαθειανό Κάμπο, είτε η τροποποίηση της εγκεκριμένης μελέτης κυρίως στο νότιο τμήμα, είτε η εξέταση εναλλακτικών θέσεων & λύσεων**, όπως αυτές που προτείνονται στην από 19-8-2022 "Τεχνική Έκθεση-Πραγματογνωμοσύνη" της ΤΟ.Π.Π.Ο.Σ. Α.Ε. *(Α.Π. Δ.Χερσονήσου 17278/23-8-2022)*

4. **Να γίνει μέριμνα για την κατασκευή / ανακατασκευή / βελτίωση του παράπλευρου οδικού δικτύου βόρεια και νότια του ΒΟΑΚ κατ' ελάχιστον για τις οικιστικές περιοχές: από Βαθειανό Κάμπο έως και Γούρνες**

5. **Απαιτείται συστηματικότερη διαχείριση των θεμάτων που αφορούν τα ρέματα και τα όμβρια. Να ληφθούν υπόψη τα οριοθετημένα ή μη ρέματα στις κατωτέρω θέσεις:**

Χ.Θ.	Περιγραφή
138+136	Ρέμα Τομπρούκ - ΦΕΚ 346Δ/2005 (υπάρχει μετακίνηση & στροφή συντεταγμένων)
138+873	Ρέμα Συνεταιρ. Εκπαιδευτικών - Κακό Όρος - ΦΕΚ 363Δ/2011
140+659	Σταυρωμένος - ΦΕΚ 1148Δ/2003 & 86Δ/2010 - οριοθετημένο νοτιότερα του ΒΟΑΚ από τους συνεταιρισμούς ΔΕΗ & Θεσσαλορουμελιωτών. Το ρέμα έχει εκτραπεί από το ΒΟΑΚ 40 μ. δυτικότερα - δημιουργούνται πλημμυρικά φαινόμενα.
141+544	Ρέμα Αρίνα - υπάρχει οριοθέτηση βόρεια του ΒΟΑΚ με το ΦΕΚ 49Δ/2004. Έχει γίνει εκτροπή/μεταβολή του άξονα του ρέματος από το ΒΟΑΚ προκειμένου να κατασκευαστεί το τεχνικό κάθετα στον άξονα. Η διατομή του τεχνικού δεν επαρκεί και δημιουργούνται σοβαρά πλημμυρικά φαινόμενα βόρεια αλλά και νότια του ΒΟΑΚ.

141+781	Ρέμα Κοκέβη - ΦΕΚ 49Δ/2004
142+524	μεταξύ οδών προς Κ. Βάθεια & Ανώπολη - μη οριοθετημένο ρέμα εντός της πορείας των οχημάτων από Α/Κ προς Ανώπολη. - δημιουργούνται πλημμυρικά φαινόμενα.
142+676	Γέφυρα Ανώπολης - μη οριοθετημένο ρέμα στην περιοχή του Α/Κ Ανώπολης (δρόμος προς Ανώπολη) - πλημμυρικά φαινόμενα παρότι υπάρχει δίκτυο ομβρίων.
142+900	πλησίον δρόμου προς "Κοψά" - μη οριοθετημένο ρέμα που διέσχιζε λοξά το ΒΟΑΚ. Μέρος της παροχής πέφτει από ύψος >4μ. στη νότια τάφρο του ΒΟΑΚ και μέρος της παροχής ακολουθεί τον παράλληλο προς τα δυτικά
143+075	πλησίον δρόμου προς "Κοψά" - μη οριοθετημένο ρέμα - Η παροχή πέφτει από ύψος >4μ. στη νότια τάφρο του ΒΟΑΚ
144+600	θέση Καυκάλα εντός σχεδίου πόλης Γουρνών - μη οριοθετημένο ρέμα
144+828	Ποταμός Γουρνών δυτικός κλάδος πλησίον Δημοτικού σχολείου - ΦΕΚ 49Δ/2004 εντός σχεδίου πόλης
145+044 έως+061	Ποταμός Γουρνών Κεντρικός κλάδος - ΦΕΚ 49Δ/2004 εντός σχεδίου πόλης. Το ρέμα προτείνεται να οριοθετηθεί παρότι η διατομή του τεχνικού επαρκεί.

Απαιτείται από την υδραυλική μελέτη που θα εκπονηθεί στα πλαίσια του παρόντος έργου να εξεταστούν κατ' ελάχιστον τα ρέματα που εμπίπτουν εντός της περιοχής παρέμβασης του έργου (Α/Κ Καρτερού & Ανώπολης) και του ρέματος Εσταυρωμένου (Χ.Θ. 140+659) - σύμφωνα με την παρ. 6.6 της ΜΠΕ και τα με Α.Π. 104592/13-4-2022 & 155469/30-5-2022 έγγραφα του τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων της Περιφέρειας Κρήτης - και να μελετηθούν τα απαιτούμενα αντιπλημμυρικά έργα.

6. Να συμπεριληφθούν ηχοπετάσματα και για τις εκτός σχεδίου κατοικημένες περιοχές του Δ. Χερσονήσου

7. Να εξασφαλιστούν οι απαιτούμενες πιστώσεις για την εκπόνηση των απαιτούμενων συμπληρωματικών μελετών.

προκειμένου στην επόμενη φάση των οριστικών μελετών να εκπονηθούν οι απαραίτητες συμπληρωματικές μελέτες.

✓Η απόφαση αυτή πήρε αύξοντα αριθμό 137/2022

Αφού αναγνώστηκε το πρακτικό αυτό υπογράφεται ως ακολούθως:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

ΟΙ ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

(ακολουθούνοιυπογραφέςτωνπαρόντων)

Η Γραμματέας

Μπατσολάκη Αργυρώ

Γούρνες

Ακριβές απόσπασμα

Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου

Χειρακάκης Γεώργιος