

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 3433  
Ημερομ. Κατάθεσης: 21/7/2021



**Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων**

**ΑΝΑΦΟΡΑ**

**Για τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών**

**Θέμα: Αναβάθμιση (κατασκευή και λειτουργία) τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) από Χερσόνησο έως Νεάπολη**

Ο Βουλευτής του ΜΕΡΑ25 Νομού Ηρακλείου, Γεώργιος Λογιάδης, καταθέτει ως αναφορά επιστολή του Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης.

Η επιστολή εκφράζει τις απόψεις για τους Περιβαλλοντικούς όρους της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του ΒΟΑΚ στο τμήμα χερσόνησος - Νεάπολη με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)» με φορέα υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών.

**Επισυνάπτεται η Επιστολή.**

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

**Ηράκλειο, 18/7/2021**

**Ο καταθέτων Βουλευτής**

**Γεώργιος Λογιάδης**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
Αυτοτελές Τμήμα Συλλογικών Οργάνων

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ  
ΑΔΑ:

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ Ν° 13/07-07-2021**  
**Αριθμ. απόφ 61/2021**

Στο Ηράκλειο σήμερα **Τετάρτη 7 Ιουλίου 2021** και ώρα **13:00** πραγματοποιήθηκε **με τηλεδιάσκεψη** συνεδρίαση των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Κρήτης, (σύμφωνα με το άρθρο 10 της από 11-03-2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, τα άρθρα 14 και 15 της ΚΥΑ 32009/23-05-2020 και την αριθμ. Δ1α/Γ.Π.οικ. 39842/26 Ιουνίου 2021 (τεύχος Β' **2744**) Κοινή Υπουργική Απόφαση: «Έκτακτα μέτρα προστασίας της δημόσιας υγείας από τον κίνδυνο περαιτέρω διασποράς του κορωνοϊού COVID-19 στο σύνολο της Επικράτειας για το διάστημα από τη Δευτέρα, 28 Ιουνίου 2021 και ώρα 6:00 έως και τη Δευτέρα, 5 Ιουλίου 2021 και ώρα 6:00», ύστερα από τη με αριθμ. πρωτ. **191319/30-06-2021** Πρόσκληση σε **ορθή επανάληψη** του Προέδρου του.

**Στη συνεδρίαση συμμετείχαν ο Περιφερειάρχης Κρήτης κ. Σταύρος Αρναουτάκης, καθώς και οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:** Αλεξάκης Γεώργιος, Ανδρουλάκης Ιωάννης, Αρχοντάκης Γεώργιος, Βαμβακάς Λάμπρος, Γουλιδάκης Ιωάννης (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Λασιθίου), Γύπαρης Κωνσταντίνος, Δανδουλάκης Κωνσταντίνος, Δασκαλάκη Καλλιόπη (Πόπη), Δοξαστάκης Ζαχαρίας, Ζάχαρης Ευάγγελος, Κακογιαννάκης Νικόλαος, Καλλέργης Νικόλαος, Καλογεράς Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακή Ενότητα Χανίων), Κονταξάκης Γεώργιος, Κοπάσης Ελευθέριος, Κουκλινός Ανδρέας, Κουρουτάκης Αναστάσιος (Τάσος), Κουτεντάκη Ευχαριστία (Έφη), Κριτωτάκης Μιχαήλ, Κώτσογλου Κυριάκος, Λεονταράκης Ιωάννης, Λιονή Μαρία (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου), Μαλανδράκη – Κρασουδάκη Σοφία, Μανούσας Ιωάννης, Μανουσάκης Νικόλαος, Μαρινάκης Αλέξανδρος, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Ματαλλιωτάκης Γεώργιος, Μερωνιανάκης Γεώργιος, Μηλάκη Γεωργία, Μπαριτάκης Πάυλος (Πρόεδρος Περιφερειακού Συμβουλίου), Ξενικάκης Κωνσταντίνος, Ξυλούρης Νικόλαος, Παπαβασιλείου Νεκτάριος, Παπαδεράκης Αντώνιος, Πιαγκαλάκης Γεώργιος, Πισσούλης Γεώργιος, Σκουλάς Νικόλαος Συντυχάκης Εμμανουήλ, Συριγωνάκης Νικόλαος (Αντιπεριφερειάρχης Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου), Τζεδάκης Σταύρος, Τσιφετάκης Γεώργιος (Σερέτης), Φασουλάκης Κωνσταντίνος, Χανιωτάκη – Μυλωνάκη Μαρία, Χνάρης Εμμανουήλ, Χουδετσανάκη – Γιακουμάκη Ειρήνη και Χρονάκης Νικόλαος.

**Δεν συμμετείχαν, αν και κλήθηκαν νόμιμα οι περιφερειακοί σύμβουλοι κ.κ.:** Καμπουράκης Λάμπρος, Κωνσταντινίδης Ευθύμιος (Θέμης), Παρασύρης Ιωάννης και Σπυρόπουλος Γεώργιος.

**Στη συνεδρίαση συμμετείχαν ακόμα οι κ.κ.:** Βαρδάκης Σωκράτης-Μαμουλάκης Χάρης - Λογιάδης Γεώργιος Βουλευτές Ηρακλείου, Ζερβός Αντώνιος Δήμαρχος Αγίου Νικολάου, Σέγκος Ιωάννης Δήμαρχος Χερσονήσου, Αναστασάκης Κων/νος Αντιδήμαρχος Δήμου Χερσονήσου, Διαμαντάκης Εμμανουήλ Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Χερσονήσου, Χωραφάς Μιχαήλ Πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΑΚ, Παπαδογιάννης Άρης Διευθύνων Σύμβουλος ΟΑΚ και Αγαπάκης Γεώργιος Διευθυντής Συγκοινωνιακών Έργων ΟΑΚ, Καλοφωλιά Ευγενία Δ/ντρια Δ/σης Συγκοινωνιακών Υποδομών Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Καϊμάκη Στέλλα Μελετήτρια, Γκούφα Ελένη εκπρόσωπος Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Κριστωτάκης Μαρίνος Προϊστάμενος



Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Καγιαμπάκη Άννα Προϊσταμένη Τμήματος Περιβάλλοντος Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Στεφανάκη Μαρία υπάλληλος Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, Ρουκουνάκης Εμμανουήλ Προϊστάμενος Τμήματος περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας ΠΕ Λασιθίου και για την τήρηση των πρακτικών οι: Βαρδιάμπαση Νίκη, Νικάκη Δέσποινα, Μιχελινάκη Άννα και Γιατρομανωλάκη Ευαγγελία, υπάλληλοι του Τμήματος Συλλογικών Οργάνων ΠΚ.

**Ο Πρόεδρος** ύστερα από τη διαπίστωση απαρτίας κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης με τα παρακάτω θέματα ημερήσιας διάταξης:

**ΘΕΜΑ 1ο:** Έκφραση άποψης για τους Περιβαλλοντικούς όρους της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: **«ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ - ΝΕΑΠΟΛΗ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)»** με φορέα υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών.

Το Περιφερειακό Συμβούλιο έχοντας υπόψη:

**1. Τις διατάξεις:**

α) του **Ν. 2690/1999**: «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις»,

β) του **Ν. 3852/10**: «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»,  
**όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.**

2. Το **Π.Δ.149/2010** με θέμα: **«Οργανισμός της Περιφέρειας Κρήτης»** (Φ.Ε.Κ. 242/27-12-2010, τεύχος Α'), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με την αριθμ. 1218/ΦΕΚ 762 τ. Β'/26-02-2021 Απόφαση Συντονίστριας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης

3. Το με αρ. πρωτ. **ΔΙΠΑ 33407/2296/07-04-2021** έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών - Δ/ση περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙ.Π.Α.), με το οποίο μας διαβιβάστηκε στο Περιφερειακό Συμβούλιο η Μ.Π.Ε. για το αναφερόμενο έργο.

4. Τη με αριθμ. πρωτ.: **96272/21-04-2021** ανακοίνωση του Περιφερειακού Συμβουλίου στον τοπικό τύπο, προκειμένου να λάβουν γνώση οι φορείς και οι πολίτες των Περιφερειακών Ενοτήτων Ηρακλείου και Λασιθίου, για την αναφερόμενη Μ.Π.Ε.

5. Το με αρ. πρωτ. **115794/12-05-2021** έγγραφο του Τμήματος Συλλογικών Οργάνων Π.Κ. προς τους Δήμους Αγίου Νικολάου και Χερσονήσου, με θέμα: Διαβίβαση ΜΠΕ στο Δήμο σας που αφορά το έργο: **«ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ - ΝΕΑΠΟΛΗ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)»** με φορέα υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών», για έκφραση γνώμης από τα οικεία συλλογικά όργανα.

6. Την αριθμ. **126/2021** απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Αγίου Νικολάου με την οποία **γνωμοδοτούν Θετικά** για τους Π.Ο. της αναφερόμενης ΜΠΕ με τους όρους και τις παρατηρήσεις που αναφέρονται σ' αυτήν.

7. Την αριθμ. **70/2021** απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Χερσονήσου με την οποία **γνωμοδοτούν Αρνητικά** για τους Π.Ο. της αναφερόμενης ΜΠΕ για τους λόγους που αναφέρουν σ' αυτήν.

8. Την αριθμ. πρωτ. **106755/29-04-2021** ενσταση του κ. Δατσέρη Γεώργιου με θέμα: « τροποποίηση μελέτης επί του ΒΟΑΚ εντός οικισμού ΙΣΤΡΟΝ».

9. Το αριθμ. πρωτ. **387/22-03-2021** έγγραφο του ΤΕΕ/ΤΑΚ στο οποίο αναφέρονται οι απόψεις του για την αναφερόμενη ΜΠΕ και αναλυτικά: «Η χάραξη του ΒΟΑΚ, από την Χερσόνησο Ηρακλείου (Χ.Θ. 157+790)

έως την Νεάπολη Λασιθίου (Χ.Θ. 180+231,67) μήκους 22,441 km, στο πλαίσιο του έργου «Αναβάθμιση (κατασκευή και λειτουργία) τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) από Χερσόνησο έως Νεάπολη» ικανοποιεί γενικά τις απαιτήσεις κατά ΟΜΟΕ (τ.Χ, ΔΚΟΔ) για αυτοκινητόδρομο κατηγορίας ΑΙ. Η χάραξη αυτή είναι βελτιωμένη έκδοση στην προωθημένη αναγνωριστική μελέτη «ΑΡΧΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΛΥΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΕ ΑΥΤ/ΜΟ ΑΠΟ ΧΑΝΙΑ ΕΩΣ ΑΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟ, ΤΜΗΜΑ ΜΑΛΙΑ – ΝΕΑΠΟΛΗ» που εκπόνησε ο μελετητής «ΘΑΛΗΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Ε.» τον Ιανουάριο 2018 για τον Ο.Α.Κ. Α.Ε. με συγχρηματοδότηση και της Περιφέρειας Κρήτης. Η διαφοροποίηση της προσδιορίζεται κυρίως στην νέα χάραξη από την Χ.Θ. 176+400 – Χ.Θ. 179+600 μήκους 3,2 Km , με την διάνοιξη της νέας δίδυμης σήραγγας Βραχασίου και το εκατέρωθεν αυτής οδικό τμήμα.

Έχουμε δηλαδή αύξηση των ελάχιστων καμπυλών οριζοντιογραφίας από R=280 m σε R=470 m ,της ταχύτητας μελέτης από  $V_e=80$  σε  $V_e=100$  και ελαφρά μείωση της μέγιστης κατά μήκος κλίσης από 6,5(%) σε 5%.

Πρόκειται δηλαδή σε αναβάθμιση της χάραξης από κατηγορία ΑΙΙ σε ΑΙ. Συνεπώς ο σχεδιασμός αυτός , μας βρίσκει γενικά σύμφωνους. Από την γνώση μας όμως των τοπικών συνθηκών και ιδιαιτεροτήτων στην ζώνη διέλευσης της χάραξης , σας επισημαίνουμε τις ακόλουθες παρατηρήσεις – συμπληρώσεις :

#### **1. Θέματα οδοποιίας :**

1.1. Η σύνδεση του Α/Κ Μαλίων με το τοπικό δίκτυο δεν είναι λειτουργική για τα μεγάλα οχήματα, καθώς το τοπικό αυτό δίκτυο καταλήγει στο κέντρο του οικισμού Μαλίων, δίπλα στον Ιερό ναό του Αγίου Νεκταρίου. Ειδικά τους τουριστικούς μήνες είναι αδύνατη η διέλευση από το τοπικό αυτό δίκτυο (οδοί Μιχελιδάκη – 28ης Οκτωβρίου), ακόμα και με ΙΧ. Απαιτείται ο Α/Κ Μαλίων να συνδεθεί με την Π.Ε.Ο. μέσω νέου περιμετρικού δρόμου του σχεδίου πόλης. Η σύνδεση του Α/Κ νότια με τον δρόμο του Κρασίου απαιτεί μικρό τεχνικό γεφύρωσης καθώς τέμνει εγκάρσια το ρέμα της «Χαμόπρινας». Την υδραυλική διαχείριση του ρέματος της «Χαμόπρινας» θα την αναλύσουμε παρακάτω.

Απαιτείται η κατασκευή παράπλευρου δικτύου Βόρεια και Δυτικά του Α/Κ Μαλίων και συγκεκριμένα από την Χ.Θ. 166+ 686 , (166+769) έως Χ.Θ. 167+500, καθώς σήμερα στην περιοχή υπάρχει μόνο ο εργοταξιακός δρόμος κατασκευής του αγωγού του Αποσελέμη, ενώ στην περιοχή Βορείως και Νοτίως του ΒΟΑΚ υπάρχουν τουριστικές εγκαταστάσεις που έχουν προβληματική πρόσβαση τόσο στον ΒΟΑΚ , όσο και στην Π.Ε.Ο.

1.2. Στο τέλος του έργου περί την Χ.Θ. 180+000 στον δεξιό κλάδο καταργείται η σημερινή έξοδος προς Νεάπολη. Λαμβάνοντας υπόψη ότι α) ο Α/Κ Νεάπολης κατασκευάζεται με άλλο έργο και σε διαφορετικό χρόνο και β) για τον νέο Α/Κ Νεάπολης έχουν διατυπωθεί αντιρρήσεις για την χωροθέτηση του, λόγω του ότι η συνδετήρια οδός του με το κέντρο της πόλης διέρχεται μέσω στενής οδού του ρυμοτομικού σχεδίου ,προτείνουμε η υφιστάμενη έξοδος



προς την Νεάπολη να διατηρηθεί με αναβάθμιση της γεωμετρίας της λωρίδας επιβράδυνσης.

1.3. Ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ από Χ.Θ. 179+600 (Βουλισμένη) – 176+500 (Βραχάσι) μαζί με την υφιστάμενη σήραγγα ,πρέπει να διατηρηθεί ως δρόμος τοπικής κυκλοφορίας και παρόδιας χρήσης και προς τούτο θα πρέπει να συνδεθεί με την Π.Ε.Ο. και το τοπικό δίκτυο στην περιοχή της Βουλισμένης , ούτως ώστε να μην είναι τυφλός. Επίσης μεταξύ των Χ.Θ. 176+500 (Βραχάσι) - Χ.Θ. ~175+200 (Σεληνάρι) πρέπει να κατασκευασθεί παράπλευρη οδός που θα αποκαταστήσει την συνέχεια του υφιστάμενου ΒΟΑΚ, ως τοπικής χρήσης οδού, καθώς στο τμήμα αυτό ο υφιστάμενος δρόμος καταλαμβάνεται από το κατάστρωμα της νέας οδού.

1.4. Ο Υφιστάμενος ΒΟΑΚ στην Χ.Θ. 177+200, που πλέον παραλλάσσεται με την νέα χάραξη , θα πρέπει να αντιστηριχθεί με πασσαλότοιχο , αντί των ορυγμάτων που εμφανίζονται στην οριζοντιογραφία, προκειμένου να διατηρηθεί ως δρόμος τοπικής κυκλοφορίας.

1.5. Ο Α/Κ Σεληναρίου δεν έχει την κίνηση από Ιερά Μονή Σεληναρίου προς το Ηράκλειο. Ο παράπλευρος SR14 είναι τυφλός και θα πρέπει να υπάρξει συνέχεια για την αποκατάσταση του τοπικού δικτύου και του υφιστάμενου ΒΟΑΚ , ως δρόμοι τοπικής και παρόδιας χρήσης, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο 1.3.

1.6. Στον υφιστάμενο ΒΟΑΚ προς Σεληνάρι που πλέον παρακάμπτεται ,πρέπει να γίνει ισόπεδη διαμόρφωση (ενδεχομένως κυκλικού κόμβου) για την σύνδεση του υφιστάμενου εθνικού δρόμου με την Π.Ε.Ο. για την αποκατάσταση της πρόχειρης σημερινής ισόπεδης συμβολής.

1.7. Το εγκάρσιο τοπικό δίκτυο στην Χ.Θ. 169+200 διακόπτεται από τον ΒΟΑΚ και απαιτείται Α.Δ. γεφύρωσης για την συνέχεια του. Το δίκτυο αυτό οδηγεί στην υπό εγκατάσταση βιοτεχνική περιοχή Μαλίων. Η σύνδεση σήμερα γίνεται μέσω της Κ.Δ.10 στην Χ.Θ. 169+573, αλλά το τοπικό δίκτυο Νοτίως του ΒΟΑΚ είναι με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

1.8. Ο εγκάρσιος δημοτικός δρόμος στην Χ.Θ. 172+800 (διατομή Δ.377) αποκόπτεται από τον ΒΟΑΚ και πρέπει να αποκατασταθεί μέσω της Κ.Δ. 15 στην Χ.Θ.172+650.

1.9. Οι Α.Δ. 1 (Χ.Θ. 165+450) μήκους 42 μ. και Α.Δ. 3 (Χ.Θ. 170+061,75) μήκους 38 μ., έχουν κατασκευασθεί πριν μία 10ετία με εγκεκριμένες μελέτες του Υ.ΥΠΟ.ΜΕ. και προοπτική να αναβαθμιστεί η υφιστάμενη διατομή μονού κλάδου σε διατομή αυτοκινητοδρόμου. Θα πρέπει να εξετασθεί η δυνατότητα διατήρησης τους στο πλαίσιο πάντα της αναβάθμισης του υφιστάμενου δρόμου σε αυτοκινητόδρομο.

1.10. Η περιοχή κατασκευής της γέφυρας Γ4Α μήκους 400 μ. είναι ιδιαίτερη επισφαλής κατά την φάση κατασκευής , αλλά και της λειτουργίας , όπως είχε διαπιστωθεί κατά την διάρκεια κατασκευής της Γ4Δ μήκους 208 μ. καθώς κατάντι έχει πολλές κατοικίες , άρα περιορισμένο χώρο εργοταξίου και ανάντι έχει βραχώδεις όγκους που επικρέμονται και που για να αντιμετωπισθεί ενδεχόμενη αποκόλληση και κατολίσθηση τους έχει τοποθετηθεί στο πρηνές του λόφου μεταλλική βραχοπαγίδα. Ιδεατή λύση θα ήταν η κατασκευή ημιστεγάστρου στον Νότιο (υφιστάμενο) κλάδο μήκους περί τα 200 μ. αμέσως μετά την γέφυρα Γ4Δ, με κατάλληλη κατασκευή στην οροφή του για την ανάσχεση των βραχοπτώσεων.

1.11. Στην Χ.Θ. 169+350 (Διατ. 289) Νότια και ακριβώς δίπλα στον υφιστάμενο δρόμο είναι κατασκευασμένος πυλώνας της ΔΕΔΔΗΕ υπερυψηλής τάσης 160KV. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη για την ενδεχόμενη κατασκευή τοίχου αντιστήριξης ή υδραυλικών κατασκευών.

1.12. Οι απαλλοτριώσεις που εμφανίζονται στον Α/Κ Σταλίδος περί την Χ.Θ.163+858, θα πρέπει να συμπληρωθούν με τις συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις που έγιναν για την κατασκευή του συνδετήριου δρόμου προς την Σταλίδα και την κατασκευή του αγωγού του φράγματος Αποσελέμη. Η κατασκευή των κλάδων ΑΝ-Σ και Σ-Η απαιτεί υψηλά επιχώματα λόγω της μορφολογίας του εδάφους και της ύπαρξης του αγωγού του Αποσελέμη και προκειμένου να μην απαιτηθούν μεγάλου εύρους και ύψους επιχώματα , εκτιμούμε ότι θα απαιτηθεί συνδυασμός πασσαλότοιχων και επιχωμάτων για την αντιστήριξη τους.

1.13. Στην αρχή του οδικού τμήματος Χ.Θ. 158+000 (Κ1) έχει ακτίνα οριζοντιογραφίας  $R=425\text{ m} < R_{\min}=480\text{ m}$  (λοφώδη εδάφη) για  $V_e=100\text{ Km/h}$ . Η βελτίωση της ακτίνας σε οριζοντιογραφία απαιτεί την κατασκευή τεχνικού έργου, όπως στεγάστρου.

## **2. Υδραυλική διαχείριση ομβρίων υδάτων:**

Παρά το ότι δεν είχαμε στην διάθεση μας την Υδραυλική μελέτη του οδικού τμήματος και την Μ.Π.Ε. , από την οριζοντιογραφία της προμελέτης συνάγουμε τα παρακάτω :

2.1. Με βάση τις οριζοντιογραφίες προκύπτει ότι θα πρέπει να μεταφερθεί ο αγωγός μεταφοράς νερού Φ600 από το φράγμα Αποσελέμη προς την Χερσόνησο και τον Άγιο Νικόλαο σε μήκος  $>7\text{ km}$  του οποίου διαχειριστής είναι ο ΟΑΚ. Η μετατόπιση αυτή πρέπει να γίνει σε συνεργασία με τον ΟΑΚ και με φάσεις κατασκευής , έτσι ώστε να μην επηρεασθεί η υδροδότηση της Χερσονήσου και του Αγίου Νικολάου ειδικά την τουριστική περίοδο.

2.2. Πολύ μεγάλο πρόβλημα είναι για το υπόψη οδικό τμήμα η μη ολοκληρωμένη διαχείριση των ομβρίων , κυρίως κατάντι του αυτοκινητόδρομου στις περιοχές Χερσονήσου, Σταλίδος ,Μαλίων και Ταρμάρου , για να μην επαναλειφθούν οι πρόσφατες μεγάλες καταστροφές των πλημμυρών στις περιοχές αυτές τον Νοέμβριο του 2020. Η διαχείριση αυτή συνίσταται στην εκπόνηση συμπληρωματικών υδραυλικών και γεωτεχνικών μελετών για την



οριοθέτηση και διευθέτηση των ρεμάτων στις ευρύτερες περιοχές διέλευσης του αυτοκινητοδρόμου και μέχρι της ασφαλούς διόδευσης τους σε ασφαλείς και λειτουργικούς φυσικούς αποδέκτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των μεγάλων αυτών προβλημάτων είναι το ρέμα «Χαμόπρινα» που διέρχεται μέσα από τον Α/Κ Μαλίων περί την Χ.Θ. 167+600 και κάτω από τους κλάδους ΝΕ-ΜΑ και ΜΑ-Η, σήμερα ως ανοικτός αγωγός, αλλά καταλήγει τυφλό επί του δημοτικού δρόμου Μάλια – Κράσι! Το ρέμα αυτό ήταν η αιτία των πλημμυρών τον περασμένο Νοέμβριο 2020 στα Μάλια, με πολλές υλικές καταστροφές και που από τύχη δεν θρηνήσαμε ανθρώπινα θύματα. Τα Μάλια έχουν πλημμυρίσει από το ρέμα αυτό την τελευταία 20ετία τουλάχιστον 3 φορές. Με την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου θα επιβαρυνθούν ακόμα περισσότερο οι πλημμυρικές απορροές και γι' αυτό απαιτείται οριοθέτηση και διευθέτηση της διόδευσης των ομβρίων της «Χαμόπρινας» σε φυσικό αποδέκτη, ενδεχομένως σε συνδυασμό με την μελέτη – κατασκευή του περιμετρικού δρόμου σύνδεσης με την Π.Ε.Ο. που αναφέρθηκε στην παρ.1.1.

2.3. Παρόμοιο πρόβλημα είναι και η απορροή των ομβρίων στο ρέμα του «Πόρου» περί την Χ.Θ. 159+584,5 (Οχετός 1950, 5Χ2) ανάντι του οικισμού «Κουτουλουφάρι» Χερσονήσου. Από τις πλημμυρικές παροχές του ρέματος αυτού έγιναν πολύ μεγάλες υλικές καταστροφές καταστημάτων και οικιών τον Νοέμβριο 2020, μέσα στον οικισμό του «Κουτουλουφαρίου» και σε ξενοδοχεία και κατοικίες Ανατολικά του οικισμού. Και στην περίπτωση αυτή απαιτείται οριοθέτηση και διευθέτηση της διόδευσης των ομβρίων του «Πόρου» σε φυσικό αποδέκτη, εκτός οικισμού.

2.4. Ανάλογα προβλήματα πλημμυρικών παροχών διαπιστώθηκαν και στην περιοχή της Σταλίδος στην εκροή του τεχνικού 2020 2Χ2 (Χ.Θ. 163+495), όπου στις πρόσφατες πλημμύρες του Νοεμβρίου 2020, πλημμύρισαν οι κατοικίες κατάντι του τεχνικού.

2.5. Γνώμη μας είναι ότι η Υδραυλική μελέτη θα πρέπει να διερευνήσει και άλλες θέσεις στην ζώνη διέλευσης, με μικρότερα προβλήματα απορροής και διόδευσης των ομβρίων σε φυσικούς αποδέκτες. Χαρακτηριστικό της περιοχής διέλευσης του αυτοκινητοδρόμου είναι ότι πολλά ρέματα είτε έχουν καταπατηθεί, είτε έχουν μετατραπεί σε δρόμους πρόσβασης με συνέπεια να εμποδίζεται η φυσική απορροή των ομβρίων προς την θάλασσα.

Ανακεφαλαιώνοντας όλα τα παραπάνω, το Τμήμα Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου (ΤΕΕΤΑΚ), είναι σύμφωνο με την προτεινόμενη χάραξη του οδικού τμήματος «Χερσόνησος – Νεάπολη» του ΒΟΑΚ στην Ανατολική Κρήτη, καθώς ικανοποιεί γενικά τις απαιτήσεις για σχεδιασμό αυτοκινητοδρόμου κατηγορίας ΑΙ, παρακαλούμε όμως να λάβετε υπόψη σας σοβαρά τις παραπάνω επισημάνσεις - προτάσεις μας, ώστε να συμπληρωθούν οι συγκοινωνιακές και υδραυλικές μελέτες του έργου και η περιβαλλοντική αδειοδότηση που θα εγκριθεί (ΑΕΠΟ) να συμπεριλαμβάνει όλα τα προαναφερόμενα τεχνικά θέματα, προκειμένου ο νέος αυτοκινητοδρόμος που θα κατασκευασθεί να είναι πλήρης, λειτουργικός και ασφαλής τόσο για τους

εποχούμενους χρήστες του, όσο και για τους κατοίκους και επισκέπτες των περιοχών διέλευσης του.

10. Το με αριθμ. πρωτ. **195077/02-07-2021** έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, στο οποίο αναφέρονται τα παρακάτω:

«Σχετικά:

- 1) Το με αρ. πρωτ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/33407/2296/7-4-2021 έγγραφό σας.
- 2) Το με αρ. πρωτ. οικ. 88000/11-7-2014 έγγραφο του Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος και Χωροταξίας προς την Υπηρεσία μας, αναφορικά με την εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων για την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων υποκατηγοριών Α1 και Α2.
- 3) Το με αρ. πρωτ. 387/2021/22-3-2021 έγγραφο του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Τμήματος Ανατολικής Κρήτης με θέμα «Απόψεις του ΤΕΕ/ΤΑΚ για το τμήμα Χερσονήσος – Νεάπολη του ΒΟΑΚ στην Ανατολική Κρήτη.
- 4) Η υπ' αριθμ. 70/2021 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χερσονήσου, Απόσπασμα από το πρακτικό 11/14.06.2021 της τακτικής συνεδρίασής του, με θέμα: «Γνωμοδότηση για τη "Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: ΒΟΑΚ τμήμα Χερσονήσος - Νεάπολη, με φορέα έργου το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών"» (ΑΔΑ: Ω5ΠΣΩΗΜ-ΜΛ3).

#### **Α. ΤΙΤΛΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:**

Το υπό μελέτη έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) από Χερσονήσο έως Νεάπολη των Περιφερειακών Ενοτήτων (Π.Ε.) Ηρακλείου και Λασιθίου, ο οποίος στο τμήμα αυτό αναβαθμίζεται σε αυτοκινητόδρομο. Φορέας υλοποίησης του έργου είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Ο αυτοκινητόδρομος προβλέπεται να έχει τετράιχνη διατομή πλάτους 21,50m χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις. Η διατομή αποτελείται από:

- α) 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 7,00m (2 X 3,50m)
- β) Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.) που μαζί με την αντίστοιχη λωρίδα καθοδήγησης έχει πλάτος 2,50m.
- γ) Κεντρική νησίδα συνολικού πλάτους 2,50m, (συμπεριλαμβανομένων και των λωρίδων καθοδήγησης)

Τα κυριότερα τεχνικά έργα που προβλέπεται να κατασκευαστούν συνολικά έχουν ως εξής:

- 5 Ανισόπεδοι κόμβοι.
- 12 γέφυρες μονού κλάδου συνολικού μήκους 1,695 km.
- 7 σήραγγες μονού κλάδου συνολικού μήκους 7,186 km.
- 79 οχετοί (σωληνωτοί και κιβωτοειδούς διατομής) διαφόρων διαστάσεων συμπεριλαμβανομένων των υδραυλικών τεχνικών στους κόμβους, στους ΣΕΑ (Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών), στις παράπλευρες οδούς και στο υφιστάμενο τμήμα της εθνικής οδού.
- 23 τοίχοι αντιστήριξης συνολικού μήκους 3.765 m μέσου ύψους 5,8m και μέγιστου ύψους 14m.
- 23 ανισόπεδες διαβάσεις.

#### **Το υπό μελέτη έργο περιλαμβάνει δύο τμήματα:**

1. **Το τμήμα Χερσονήσος – Μάλια:** Βρίσκεται στην Π.Ε. Ηρακλείου και είναι μήκους 9,354km από Χ.Θ. 157+790 έως Χ.Θ. 167+144,59. Η αρχή του τμήματος βρίσκεται στο πέρας του κατασκευασμένου τμήματος Γούρνες – Χερσονήσος, και το πέρας του 600m περίπου πριν τον υφιστάμενο Ανισόπεδο Ημικόμβο Μαλίων. Προβλέπονται 2 Ανισόπεδοι Κόμβοι: Ο Ημικόμβος (Η.Κ.) Χερσονήσου και ο Α.Κ. Σταλίδας και 16 τοίχοι αντιστήριξης. Εκτιμήθηκε ότι η απαιτούμενη έκταση προς απαλλοτρίωση είναι της τάξεως των 100 στρεμμάτων.



Για το αυτό η υφιστάμενη οδός διατηρείται και βελτιώνεται, με σκοπό αφενός να περιορισθούν οι απαλλοτριώσεις, και αφετέρου να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου.

- Από τη Χ.Θ.157+790 έως τη Χ.Θ.159+710 η χάραξη ακολουθεί τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με βόρεια διαπλάτυνση αυτού.
- Από τη Χ.Θ.159+710 έως τη Χ.Θ.162+167 η χάραξη κινείται με διαχωρισμένους κλάδους, έτσι ώστε ο βόρειος κλάδος του αυτοκινητοδρόμου να διέλθει με νέα σήραγγα μήκους 416m από ορεινή μάζα της περιοχής παράλληλα από την υφιστάμενη σήραγγα του νότιου κλάδου του αυτοκινητοδρόμου η οποία διατηρείται.
- Μετά την έξοδο από την σήραγγα η χάραξη του βόρειου κλάδου διέρχεται υπεράνω βαθιάς ρεματιάς με τεχνικό γέφυρας μήκους 256m σε αντιστοιχία με τον υφιστάμενο δεξιό κλάδο, ο οποίος διέρχεται από την περιοχή αυτή με γέφυρα μήκους 266m. Στην περιοχή αυτή προβλέπεται και η προσαρμογή του υφιστάμενου Ανισόπεδου Κόμβου Χερσονήσου στον αναβαθμισμένο ΒΟΑΚ.
- Από τη Χ.Θ.162+167 έως τη Χ.Θ.165+035 η χάραξη ακολουθεί τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με βόρεια διαπλάτυνση αυτού.
- Στο τμήμα αυτό περί την Χ.Θ.163+850 προβλέπεται ο Ανισόπεδος κόμβος Σταλίδας στην θέση όπου υπάρχει σήμερα υφιστάμενος κυκλικός ισόπεδος κόμβος.
- Από τη Χ.Θ.165+035 έως τη Χ.Θ.167+050 η χάραξη κινείται με διαχωρισμένους κλάδους. Προβλέπονται κατά κανόνα μονόπλευρες διαπλατύνσεις στον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με αποτέλεσμα να γίνεται εύκολη η διευθέτηση της κυκλοφορίας κατά τη φάση κατασκευής. Στα τμήματα όπου προτείνεται νέα χάραξη (διαχωρισμένοι κλάδοι) από την υφιστάμενη οδό, η κατασκευή τους μπορεί να γίνει ανεμπόδιστα αφού δεν εμπλέκονται με την υφιστάμενη κυκλοφορία. Απαιτείται όμως ιδιαίτερη προσοχή στα σημεία διεπαφής τους με την υφιστάμενη οδό, αρχή και τέλος παραλλαγών π.χ. εφαρμογή κατάλληλης εργοταξιακής σήμανσης. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί κατά την κατασκευή, στον τρόπο σύνδεσης των εργοταξίων των μεγάλων τεχνικών, π.χ. στα στόμια των σηράγγων, με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, για την ασφαλή μεταφορά των προϊόντων εκσκαφής.

**2. Το τμήμα Μάλια-Νεάπολη:** Βρίσκεται στις Π.Ε. Ηρακλείου και Λασιθίου και είναι μήκους 13,087km, από Χ.Θ. 167+144,59 έως Χ.Θ. 180+231,67. Η αρχή του τμήματος βρίσκεται στο πέρας του τμήματος Χερσόνησος-Μάλια και το πέρας του ταυτίζεται με την αρχή του τμήματος Νεάπολη –Αγ. Νικόλαος. Προβλέπονται τρεις (3) Ανισόπεδοι Κόμβοι: (Α/Κ) Μαλίων, (Α/Κ) Σισίου και (ΑΚ) Σελιναρίου και 7 τοίχοι αντιστήριξης. Η απαιτούμενη έκταση προς απαλλοτρίωση είναι της τάξεως των 485 στρεμμάτων.



*Η μελετώμενη οδός Χερσονήσος – Νεάπολη.*

Για το τμήμα Μάλια – Νεάπολη:

- Από τη Χ.Θ. 167+050 έως τη Χ.Θ. 167+144,59, η χάραξη ακολουθεί τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ με βόρεια διαπλάτυνση αυτού.
- Στη συνέχεια η χάραξη και για 3,20km ακολουθεί τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ ο οποίος διέρχεται νότια των Μαλίων παράλληλα με την ακτογραμμή και αναβαθμίζοντας τον σε τετράριχο αυτοκινητόδρομο.
- Μετά τη Χ.Θ. 170+200 η χάραξη, στρέφεται νοτιοανατολικά εγκαταλείποντας τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ μέχρι τη Χ.Θ 171+200.
- Ακολούθως διέρχεται από ορεινό όγκο με δίδυμες σήραγγες μονού κλάδου (η αριστερή έχει μήκος 1.960m και η δεξιά 2.040m).
- Μετά την έξοδο των σιρράγγων η χάραξη διέρχεται από βαθιά ρεματιά προβλέποντας τεχνικά δύο κοιλαδογεφυρών μονού κλάδου με σκοπό να παρακαμφθεί η περιοχή του Σεληναρίου.
- Μετά την παράκαμψη του Σεληναρίου (περίπου Χ.Θ.175+200) μέχρι το πέρας του τμήματος, η χάραξη κινείται σε ορεινό ανάγλυφο επί του υφιστάμενου ΒΟΑΚ για 5,00km περίπου, βελτιώνοντας τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού για αυτοκινητόδρομο. Στο εν λόγω τμήμα η διαπλάτυνση γίνεται κυρίως αμφίπλευρα μέχρι τη Χ.Θ. 176+000.
- Η χάραξη στη συνέχεια διέρχεται από την περιοχή του Βραχασίου με σήραγγα διαχωρισμένων κλάδων μήκους 1.190m. Η σήραγγα εκτείνεται από τη Χ.Θ. 177+460 μέχρι τη Χ.Θ. 178+650.
- Περί τη Χ.Θ. 179+130 προτείνεται η κατασκευή σήραγγας μήκους περίπου 215m.
- Τέλος η χάραξη από τη Χ.Θ. 179+750 έως το τέλος Χ.Θ. 180+231 βαίνει επί του υφιστάμενου ΒΟΑΚ.

**Πλατύσματα Στάθμευσης:** Στο τμήμα Χερσονήσος -Μάλια δεν προβλέπεται η χωροθέτηση πλατυσμάτων στάθμευσης διότι δεν υπάρχει κατάλληλη θέση χωρίς την ανάγκη κατασκευής δαπανηρών έργων. Επομένως εξετάζεται η χωροθέτηση πλατύσματος στάθμευσης ή/και ΣΕΑ συνδυαστικά με το επόμενο τμήμα (Μάλια-Νεάπολη), (σελ. 6-11).

**Ορύγματα – Επιχώματα:** Κατά μήκος του έργου σχεδιάστηκαν σημαντικά ορύγματα και επιχώματα. Οι κλίσεις πρανών ορυγμάτων και οι θέσεις όπου απαιτείται κατασκευή βραχοπαγίδας θα δοθούν από την Γεωλογική Μελέτη. Έχει ληφθεί μέριμνα να μη θιγούν τα υφιστάμενα πρανή του δεξιού κλάδου. Πρέπει όμως σε επόμενο στάδιο μελέτης να διερευνηθεί η ευστάθεια των πρανών αυτών και να



προταθούν μέτρα αντιμετώπισης των καταπτώσεων. Σε κάθε περίπτωση, η μορφή και η ευστάθεια του πρανούς θα πρέπει να διερευνηθεί στην γεωτεχνική μελέτη του έργου σε επόμενη φάση, όπου θα επιλεγεί και η κατάλληλη διαμόρφωση.

**Γέφυρες:** Οι νέες γέφυρες που θα κατασκευασθούν είναι:

- Γ1Α: εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 160+390.00 και 160+610.00 του αριστερού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 220m, 8 ανοίγματα).
- Γ2Α: εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 161+510.00 και 161+766.00 του αριστερού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 256m, 9 ανοίγματα).
- Γ3Α: εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 165+525.00 και 165+654.70 του αριστερού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 129.7m, 4 ανοίγματα).
- Γ4Α: εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 166+110.00 και 166+510.00 του αριστερού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 400m, 13 ανοίγματα).
- Η γέφυρα Γ6Α εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 175+010.00 και 175+200.00 του αριστερού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 190m, 6 ανοίγματα).
- Η γέφυρα Γ6Δ εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 175+040.00 και 175+210.00 του δεξιού κλάδου της οδού. (μήκος τεχνικού 170m, 6 ανοίγματα).
- Η γέφυρα Γ7 εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 176+110.00 και 176+150.00 της οδού (μήκος τεχνικού 40m, 1 άνοιγμα).
- Η γέφυρα Γ8 εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 176+260.00 και 176+290.00 της οδού (μήκος τεχνικού 30m, 1 άνοιγμα).
- Η ημιγέφυρα Γ9Δ εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 176+575.00 και 176+605.00 του δεξιού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 30m, 1 άνοιγμα).
- Η γέφυρα Γ10Δ εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 177+300.00 και 177+410.00 του δεξιού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 110m, 4 ανοίγματα).
- Η γέφυρα Γ10Α εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 177+320.00 και 177+410.00 του αριστερού κλάδου της οδού (μήκος τεχνικού 90m, 3 ανοίγματα).

**ΣΗΡΑΓΓΕΣ:** Στο τμήμα Χερσόνησος - Μάλια προβλέπεται κατασκευή μίας (1) σήραγγας μονού κλάδου, συνολικού μήκους 416m. Σημειώνεται ότι υπάρχει ήδη μία σήραγγα κατασκευασμένη, η οποία θα αποτελεί τον δεξιό κλάδο του νέου αυτοκινητόδρομου.

Στο τμήμα Μάλια -Νεάπολη προβλέπεται η κατασκευή τριών (3) σηράγγων διπλού κλάδου.

Οι θέσεις των σηράγγων είναι:

- Σ1Α: είναι σήραγγα υπόγειας εκσκαφής μονής κατεύθυνσης. Εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 161+057.00 και 161+473.00 του αριστερού κλάδου της οδού. Το τεχνικό έχει συνολικό μήκος 416m.
- Σ2Δ: είναι σήραγγα υπόγειας εκσκαφής μονής κατεύθυνσης. Εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 172+910.00 και 174+930.00 του δεξιού κλάδου της οδού. Το τεχνικό έχει συνολικό μήκος 2,020m.
- Σ2Α είναι σήραγγα υπόγειας εκσκαφής μονής κατεύθυνσης. Εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 172+990.00 και 174+930.00 του αριστερού κλάδου της οδού. Το τεχνικό έχει συνολικό μήκος 1940m.
- Σ3Δ είναι σήραγγα υπόγειας εκσκαφής μονής κατεύθυνσης. Εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 177+460.00 και 178+650.00 του δεξιού κλάδου της οδού. Το τεχνικό έχει συνολικό μήκος 1190m.
- Σ3Α είναι σήραγγα υπόγειας εκσκαφής μονής κατεύθυνσης. Εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 177+460.00 και 178+650.00 του αριστερού κλάδου της οδού. Το τεχνικό έχει συνολικό μήκος 1190m.
- Σ4 είναι σήραγγα υπόγειας εκσκαφής διπλής κατεύθυνσης. Εκτείνεται μεταξύ των Χ.Θ. 179+130.00 και 179+345.00 του αριστερού κλάδου της οδού. Το τεχνικό έχει συνολικό μήκος 215m.

Οι σήραγγες **Σ2Α/Σ2Δ** και **Σ3Α/Σ3Δ** θα έχουν όλες τις εγκαταστάσεις (συστήματα αερισμού – εκκαπνισμού, συστήματα και μέσα ασφαλείας – έξοδοι διαφυγής – πληροφοριακή σήμανση – μεγαφωνικές εγκαταστάσεις – εγκαταστάσεις πυρόσβεσης με νερό – σύστημα πυρανίχνευσης – φωτισμό – εγκαταστάσεις επικοινωνίας - Η.Μ εγκαταστάσεις

Οι σήραγγες **Σ1Α** και **Σ4** θα έχουν μόνο τις ακόλουθες εγκαταστάσεις (Ηλεκτρική εγκατάσταση, Φωτισμό, Ασθενή Ρεύματα), σελ. 6-53 έως 6-56.

#### **ΑΝΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ**

| Ονομασία | Χ.Θ. ΒΟΑΚ | Δευτερεύουσα οδός | Πλάτος καταστρώματος (συμπεριλαμβανόμενων των πεζοδρομίων) | Ενδεικτικό Μήκος Τεχνικού (m) | Παρατηρήσεις |
|----------|-----------|-------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------|
|----------|-----------|-------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------|

|     |            |                    |       |       |                                                           |
|-----|------------|--------------------|-------|-------|-----------------------------------------------------------|
| ΠΕΖ | 163+183,50 | Πεζοδιάβαση        | 3,30  | 42    | Νέα Πεζοδιάβαση / Καθαίρεση υφιστάμενης /πρόσβαση σε Μονή |
| ΑΔ1 | 165+450    | Υφιστ. Τοπική Οδός | 13,10 | 45,20 | Νέα Α.Δ / Καθαίρεση υφιστάμενης /πρόσβαση σε υδραγωγείο   |
| ΑΔ2 | 167+765,75 | Υφιστ. Τοπική Οδός | 9,50  | 33,50 | Υφιστ. Α.Δ / Διατήρηση                                    |
| ΑΔ3 | 170+641,75 | Υφιστ. Τοπική Οδός | 13,90 | 41,20 | Καθαίρεση υφιστ. Α.Δ / Κατασκευή νέας                     |

**ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ:** Θα κατασκευαστούν 7 νέες Κάτω Διαβάσεις και θα επεκταθούν 12 Υφιστάμενες.

**ΟΧΕΤΟΙ:** Στο τμήμα Χερσόνησος - Μάλια προτείνεται η διατήρηση ή/και επέκταση δώδεκα (12) υφιστάμενων οχέτων, την ανακατασκευή ενός (1) οχετού και την κατασκευή τριών (3) νέων. Στο τμήμα Μάλια Νεάπολη προτείνεται η διατήρηση ή/και επέκταση δώδεκα (13) υφιστάμενων οχέτων, και τη κατασκευή οκτώ (8) νέων.

#### **Εξέταση Εναλλακτικών Λύσεων:**

Οι εναλλακτικές λύσεις που εξετάζονται στην εξεταζόμενη μελέτη είναι οι εξής:

- Μηδενική λύση (μη πραγματοποίηση του έργου).
- Η Εναλλακτική Λύση Ι, η οποία διαφοροποιεί την προτεινόμενη στο τμήμα Χ.Θ. 170+200 – Χ.Θ. 175+200.

**Στο τμήμα Χερσόνησος-Μάλια** δεν κρίθηκε σκόπιμη η εξέταση εναλλακτικών λύσεων, δεδομένου ότι στο τμήμα αυτό ο ΒΟΑΚ έχει κατασκευασθεί στην δεκαετία του 2000 με άνετα οριζοντιογραφικά και μηχανοκίνητα χαρακτηριστικά. Η βέλτιστη, επομένως, λύση ήταν η διατήρηση του άξονα ως νότιου κλάδου του αυτοκινητοδρόμου με κατεύθυνση προς Άγιο Νικόλαο και ταυτόχρονα η βόρεια μονόπλευρη διαπλάτυνση για τον βόρειο κλάδο του αυτοκινητοδρόμου με κατεύθυνση προς Ηράκλειο. Η εξέταση νέας προτεινόμενης χάραξης στο τμήμα αυτό κρίθηκε ασύμφορη από τεχνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής απόψεως και δεν εξετάσθηκε περαιτέρω.

**Στο τμήμα Μάλια – Νεάπολη** είχε συνταχθεί Προωθημένη Μελέτη Αναγνώρισης (ΠΜΑ), το έτος 2018, όπου εξετάστηκαν δυο εναλλακτικές λύσεις (Λύσεις 1 και 2 σύμφωνα με την ΠΜΑ). Οι δυο λύσεις ταυτίζονται αρχικά μέχρι το τέλος της περιοχής των Μαλίων, διατηρώντας και αναβαθμίζοντας τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ περί τη Χ.Θ.170+400. Στη συνέχεια η προτεινόμενη λύση στρέφεται νοτιοανατολικά, εγκαταλείποντας τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ, και κινείται σε νέα χάραξη για μήκος περίπου 5 km (από Χ.Θ 170+200 έως περίπου 175+200) ώστε να παρακαμφθεί η περιοχή του Σελιναρίου, δεδομένου ότι εκεί ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ διέρχεται από πολύ δυσμενές εδαφικό ανάγλυφο με συνεχόμενες κατολισθήσεις μέσα από το ομώνυμο φαράγγι του Σελιναρίου (ΜΠΕ, §4.2.).

Η εναλλακτική λύση (Λύση 2 σύμφωνα με την ΠΜΑ) στο τμήμα αυτό ακολουθεί και βελτιώνει την υφιστάμενη χάραξη του ΒΟΑΚ και διέρχεται μέσα από το φαράγγι του Σελιναρίου με διαχωρισμένους κλάδους. Ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ με τις απαιτούμενες βελτιώσεις αποτελεί τον νότιο κλάδο του αυτοκινητοδρόμου, ενώ ο βόρειος κλάδος διέρχεται με νέα χάραξη, βόρεια του φαραγγιού Σελιναρίου, διαμέσου τριών γεφυρών (μήκους 270, 140 και 695μ αντίστοιχα). Στην περιοχή του μοναστηριού Αγίου Γεωργίου ο νότιος κλάδος του αυτοκινητοδρόμου διέρχεται και αυτός βόρεια του φαραγγιού με γέφυρα 373μ, προκειμένου να βελτιωθεί η υφιστάμενη χάραξη του ΒΟΑΚ. Παράλληλα για τον κλάδο αυτόν προτείνεται η κατασκευή δύο στεγάστρων, μήκους 175 και 90μ για την προστασία του από τις κατολισθήσεις που σημειώνονται στην περιοχή.

Οι δύο λύσεις στη συνέχεια ακολουθούν κοινή πορεία μέχρι το πέρας του εν λόγω τμήματος.

Τελικώς προτεινόμενη είναι η Λύση 1, διότι αν και κρίνεται δυσμενέστερη από οικονομικής απόψεως, καθώς αποτελεί έργο μεγαλύτερου προϋπολογισμού, εντούτοις από θέμα ασφάλειας εμφανίζεται ευνοϊκότερη ως προς τις καταπτώσεις, λόγω της κατασκευής των σηράγγων και της εκτροπής της χάραξης από το φαράγγι του Σελιναρίου, όπου ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ διέρχεται από πολύ



δυσμενές εδαφικό ανάγλυφο και στην περιοχή της Ιεράς Μονής Αγίου Γεωργίου Σεληναρίου υπάρχει σοβαρό πρόβλημα για την ασφαλή κυκλοφορία στην υφιστάμενη Νέα Εθνική Οδό, λόγω κατολισθήσεων και αποκολλήσεων όγκων σε αρκετά τμήματα (σε μήκος περίπου 1,5 km), όπου ο δρόμος βρίσκεται σε επαφή με κατακόρυφο βραχώδες πρσανές σε συνθήκες γεωλογικής αστάθειας (ΜΠΕ, σελ. 4-10).

Τέλος, μια ακόμα εναλλακτική λύση που διερευνήθηκε είναι στην περιοχή μετά την έξοδο της σήραγγας Σεληναρίου και μέχρι τον Α.Κ. (Ανισόπεδο Κόμβο) Νεάπολης (μήκους 5km περίπου), όπου ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ λόγω δυσχερούς μορφολογίας, παρουσιάζει υποβαθμισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Στο τμήμα αυτό, προβλέπεται βελτίωση των καμπυλών. Η παραλλαγή αυτή αποκλείστηκε από περαιτέρω διερεύνηση διότι:

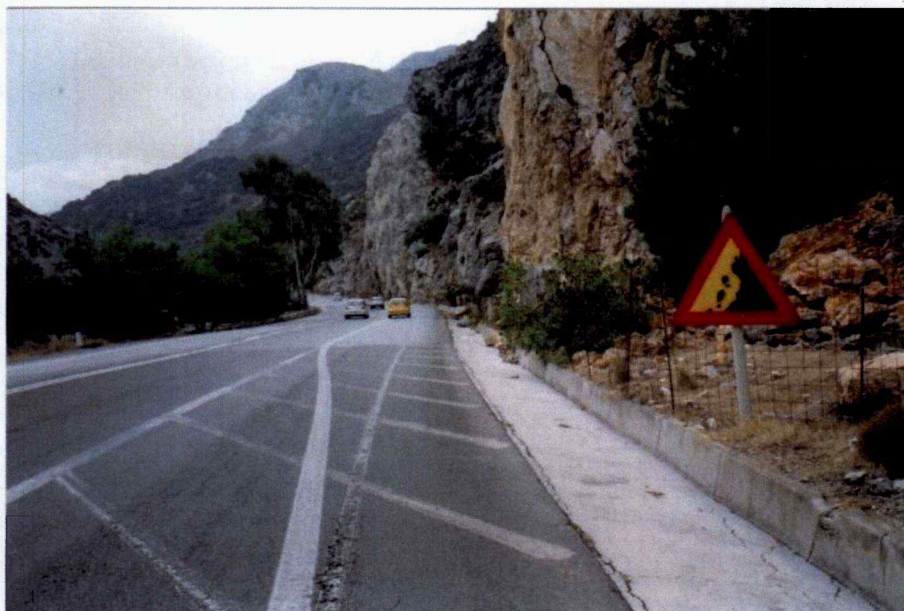
- α) εμφανίζει δυσχέρειες στην κατασκευή σε συνδυασμό με την υφιστάμενη κυκλοφορία, η οποία δεν έχει εναλλακτική διαδρομή,
- β) έχει σοβαρές επιπτώσεις στο ανάγλυφο της περιοχής,
- γ) έχει πρόβλημα ορατότητας στην υφιστάμενη αλλά και στη νέα σήραγγα Βραχασίου,
- δ) τα έργα ανακατασκευής της σήραγγας Βραχασίου, πέραν του κόστους τους, έχουν και μεγάλο βαθμό αβεβαιοτήτων.

Στη δεύτερη παραλλαγή, η οποία και προκρίνεται, η χάραξη έχει ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και με ελάχιστες επεμβάσεις στην υφιστάμενη κατάσταση. Στη χάραξη αυτή προκύπτουν 2 υπόγεια έργα με μήκη 1.190m και 215m καθώς και μία γέφυρα μήκους 90m (ΜΠΕ, Κεφ.7).

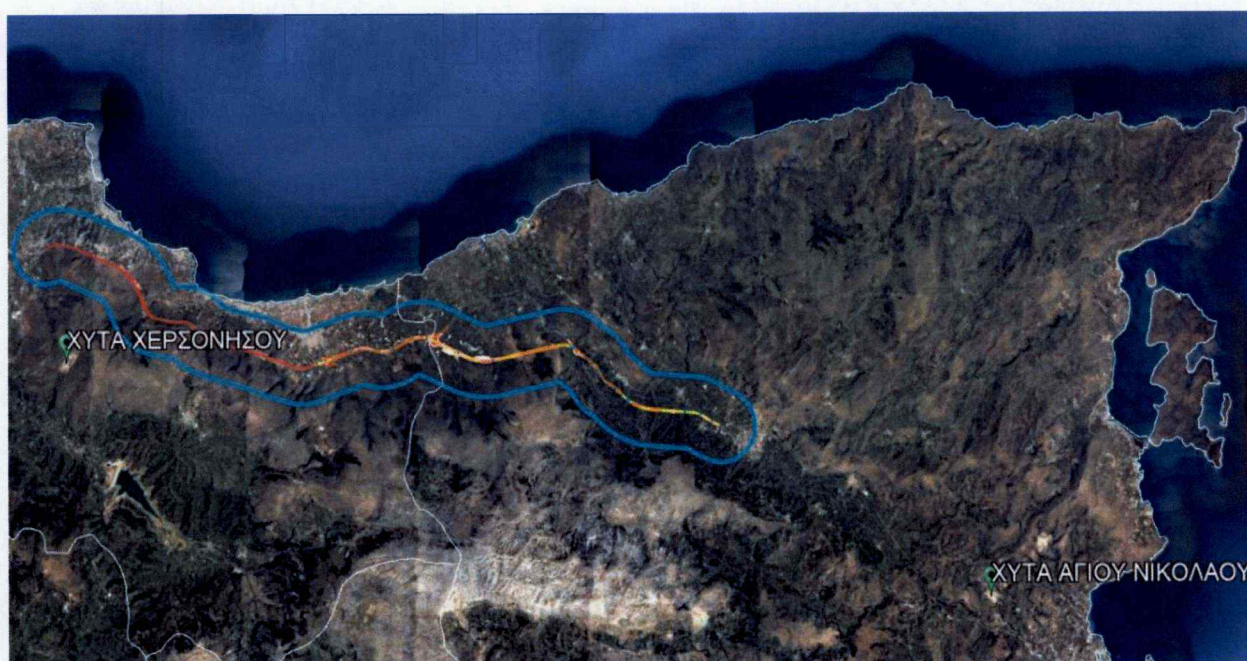


Όρια οικισμών εντός περιοχής μελέτης.





Περιοχή κατολισθήσεων στην θέση της Ιεράς Μονής Αγ. Γεωργίου Σεληναρίου



Εγκαταστάσεις διαχείρισης στερεών αποβλήτων στην ευρύτερη περιοχή του έργου.

Σε απόσταση περίπου 2,7 km ΝΔ της ΧΘ 161+600 του υπό μελέτη έργου βρίσκεται ο **ΧΥΤΑ Χερσονήσου** και σε απόσταση περίπου 9 km ΝΑ ο **ΧΥΤΑ Αγίου Νικολάου** (ΜΠΕ, σελ. 5-16).

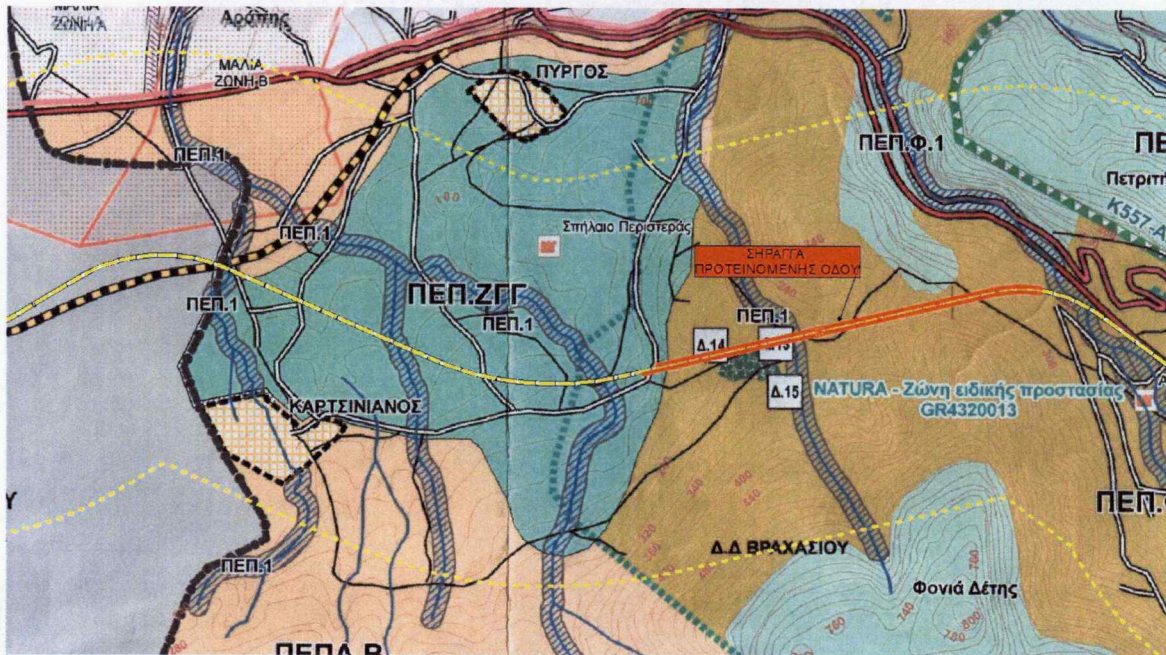
Στο τμήμα Χερσόνησος – Μάλια κατά μήκος του υφιστάμενου ΒΟΑΚ και βόρεια αυτού, έχει κατασκευασθεί ο **αγωγός ύδρευσης Αγίου Νικολάου από το φράγμα Αποσελέμη**. Ο αγωγός εκτείνεται από τον κόμβο Χερσονήσου μέχρι τη δεξαμενή (Δ6) στην περιοχή του Αγίου Νικολάου (έργα μήκους συνολικά 37.049μ). Ο κατασκευασμένος αγωγός ύδρευσης στο υπό μελέτη τμήμα κινείται ως επί το πλείστον στην παράπλευρη οδό του υφιστάμενου ΒΟΑΚ και απομακρύνεται από τον ΒΟΑΚ στην περιοχή της σήραγγας (ΧΘ 160+400 - ΧΘ 161+800).

Στο υπό μελέτη τμήμα ο αγωγός ύδρευσης θίγεται από το νέο οδικό δίκτυο, λόγω της διαπλάτυνσης του υφιστάμενου ΒΟΑΚ. Πρόκειται για συνολικό μήκος ~2,600μ κατασκευασμένου αγωγού που θα πρέπει να μετατεθεί.

Επίσης στο τμήμα Μάλια – Νεάπολη ο αγωγός ύδρευσης βρίσκεται παράλληλα και πλησίον του νέου ΒΟΑΚ στο τμήμα Μάλια – Κόμβος Σισίου. Έπειτα, στο τμήμα Κόμβος Σισίου έως Νεάπολη ο κύριος αγωγός απομακρύνεται από τη νέα χάραξη.

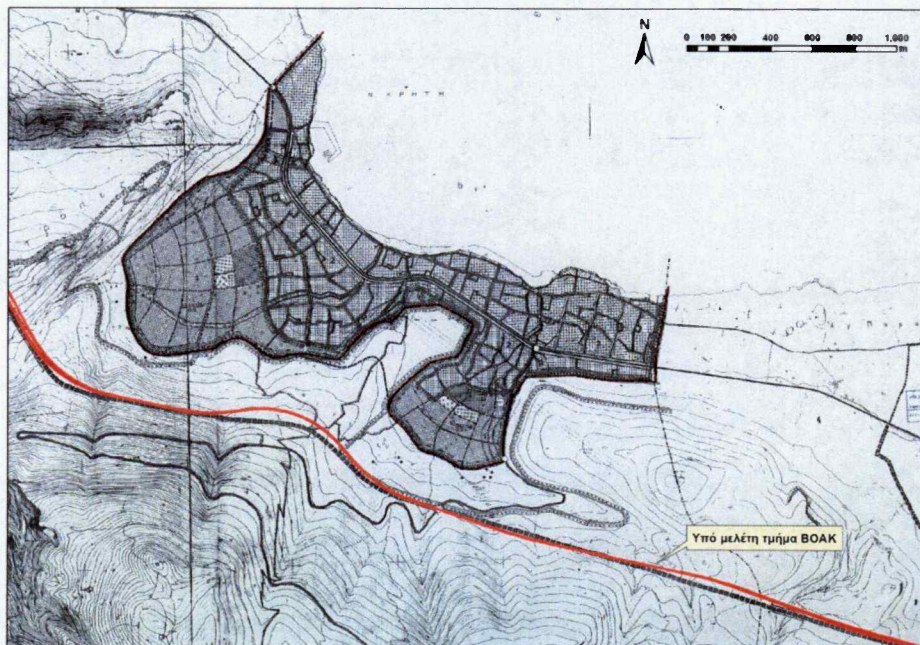


Στο δεύτερο αυτό τμήμα, αγωγοί του δικτύου ύδρευσης της ΔΕΥΑ Αγίου Νικολάου βρίσκονται πλησίον του νέου οδικού δικτύου ΒΟΑΚ ή θίγονται από αυτό. Πρόκειται για συνολικό μήκος ~5,040μ κατασκευασμένου αγωγού ύδρευσης που θα πρέπει να μετατεθεί ή να προστατευθεί κατάλληλα.



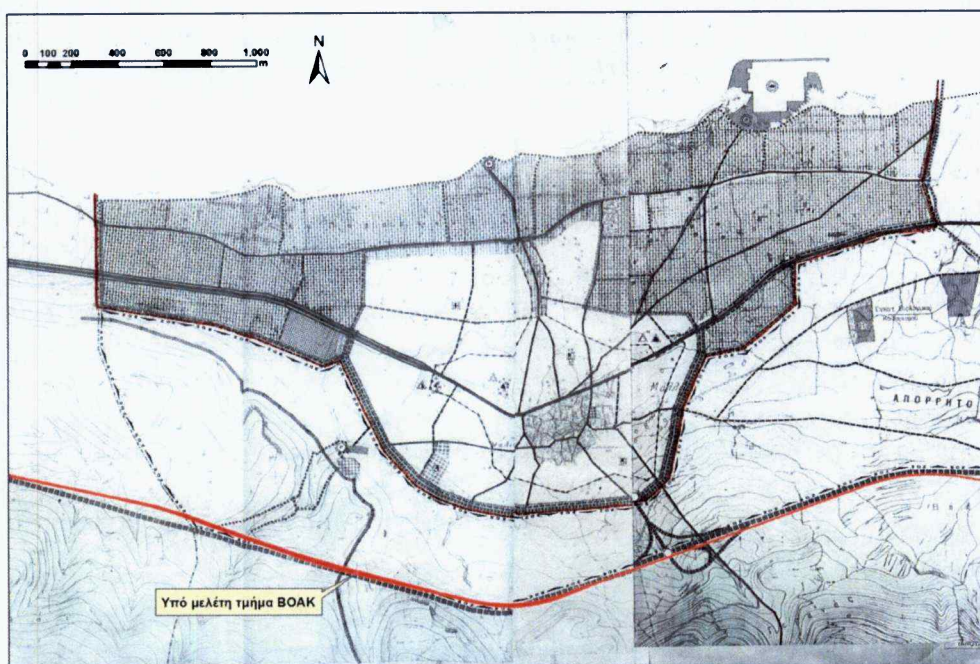
ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Νεάπολης-Βραχασίου, με σημειωμένο τον άξονα της αρτηρίας του υπό μελέτη έργου.

Το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της Δ.Ε. Νεάπολης-Βραχασίου δεν έρχεται σε αντιδιαστολή με την διαδρομή διέλευσης του ΒΟΑΚ (Απόφαση Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης 2821/2021, ΦΕΚ 383, Τεύχος ΑΑΠΘ/5-12-2012), (ΜΠΕ, σελ. 5-49).

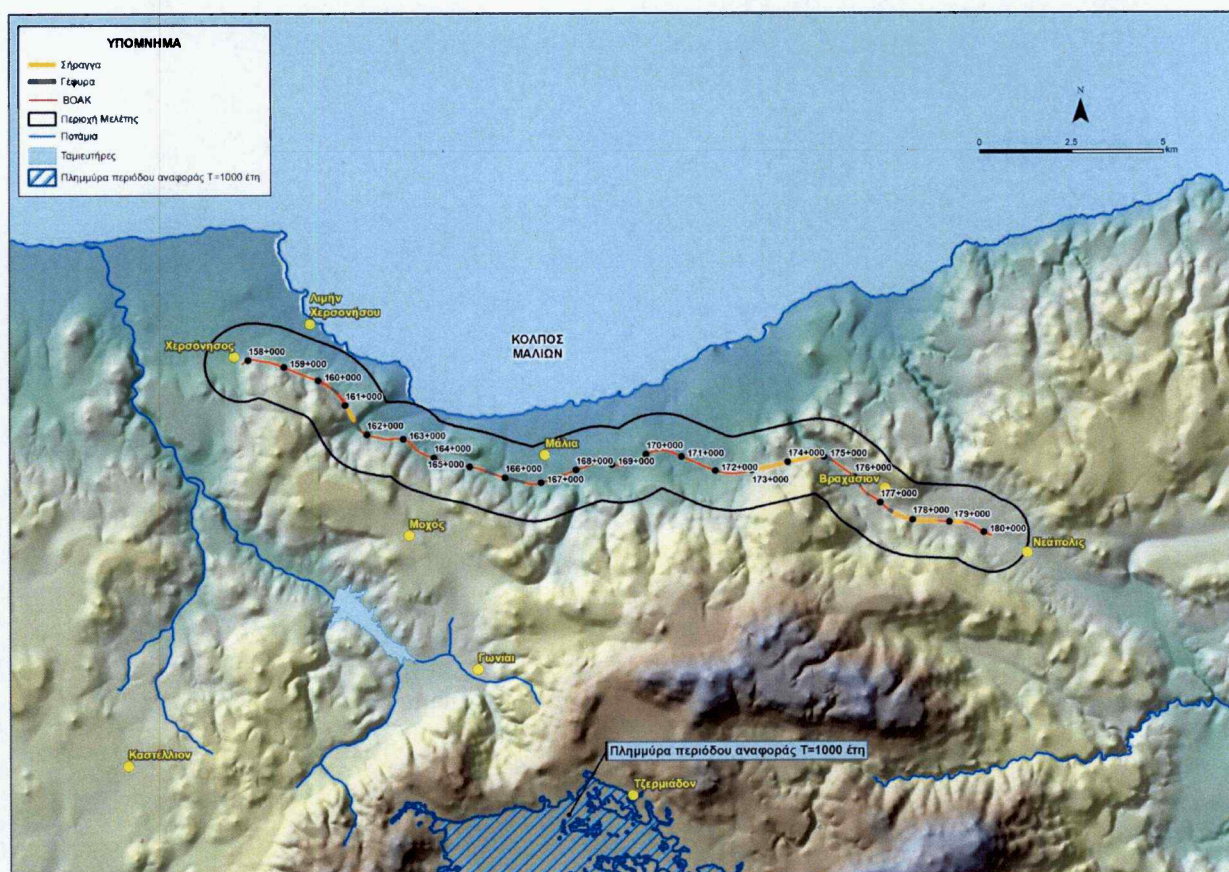


Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του οικισμού Σταλίδας, υπάρχει συμβατότητα του ΒΟΑΚ (Υπουργική Απόφαση 50281/08-05-2002, ΦΕΚ 443/Δ/28-05-2002), (ΜΠΕ, σελ. 5-50).





Στο ΓΠΣ του οικισμού **Μαλίων**, υπάρχει **συμβατότητα** του διαδρόμου διέλευσης του ΒΟΑΚ (Υ.Α. 7050/2004, ΦΕΚ 171/Δ/01-03-2004), (ΜΠΕ 5-51).



Οδικός άξονας και πλημμυρικές ζώνες για περίοδο επαναφοράς  $T=1000$  έτη

Για το δυσμενές σενάριο, η εκτιμώμενη πλημμυρική ζώνη με περίοδο επαναφοράς  $T=1000$  βρίσκεται μακριά από το υπό μελέτη έργο, στην ίδια απόσταση των 7km περίπου, όπως και στην Ζώνη Δυνητικά Κινδύνου πλημμύρας (ΖΔΥΚΠ), (ΜΠΕ, σελ. 5-68).

**Προστατευόμενες περιοχές:** Τμήμα του υπό μελέτη έργου διέρχεται από την **περιοχή του Δικτύου Natura 2000 με κωδικό GR4320013 «Φαράγγι Σεληνάρι – Βραχάσι»** και έκταση 2.376,67 ha, η οποία



έχει χαρακτηριστεί ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ). Ως ΖΕΠ ορίζονται οι τόποι που συνεισφέρουν σημαντικά στη διατήρηση των οικοτόπων των πτηνών της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ, όπως αυτή αντικαταστάθηκε από την Οδηγία 2009/147/ΕΚ «περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών».

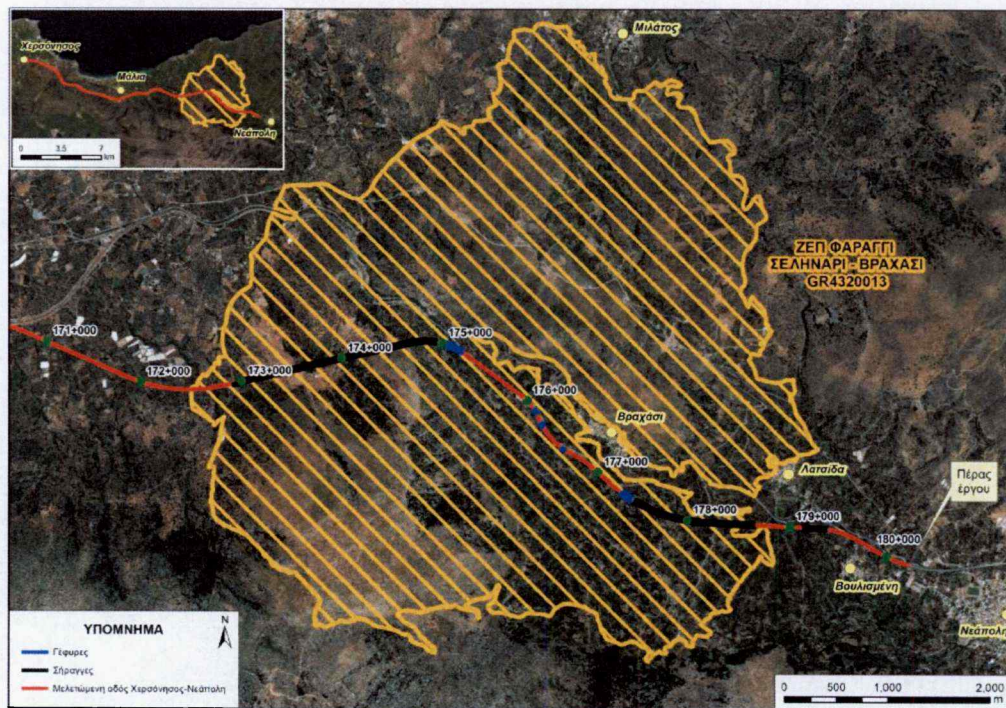
Οι κεντροβαρικές συντεταγμένες της ΖΕΠ στο παγκόσμιο σύστημα WGS84 έχουν ως κάτωθι:

- Γεωγραφικό Μήκος: 25,552778
- Γεωγραφικό Πλάτος: 35,269167.

Η προστατευόμενη αυτή περιοχή περιλαμβάνει ημιορεινό-ορεινό μέρος και έχει άμεση σύνδεση με το βορειοανατολικό τμήμα του όρους Δίκτη. Το Φαράγγι Σεληνάρι και η ημιορεινή περιοχή που εκτείνεται βόρεια και νότια του στενού αυτού ασβεστολιθικού διαύλου, παρουσιάζει μικτή φρυγανική και μακκία βλάστηση στο βόρειο τμήμα και ένα μικρό σε έκταση δάσος πρίνου στα νότια. Τα είδη χαρακτηρισμού της περιοχής ως ΖΕΠ είναι:

- το Όρνιο (*Gyps fulvus*), και
- ο Χρυσαιτός (*Aquila chrysaetos*).

Παράλληλα, τμήμα της περιοχής έχει συμπεριληφθεί στις 69 Σημαντικές Περιοχές για τα Πουλιά της Ελλάδας (ΣΠΠΕ) και καλύπτει τμήμα της ΣΠΠΕ «Όρος Δίκτη» με κωδικό GR190 και συνολική έκταση 56.828,08 ha. Μαζί με την υπόλοιπη έκταση της ΣΠΠΕ GR190, η ΖΕΠ αποτελεί σημαντική περιοχή για διαβατικά και αναπαραγόμενα είδη της ορνιθοπανίδας.



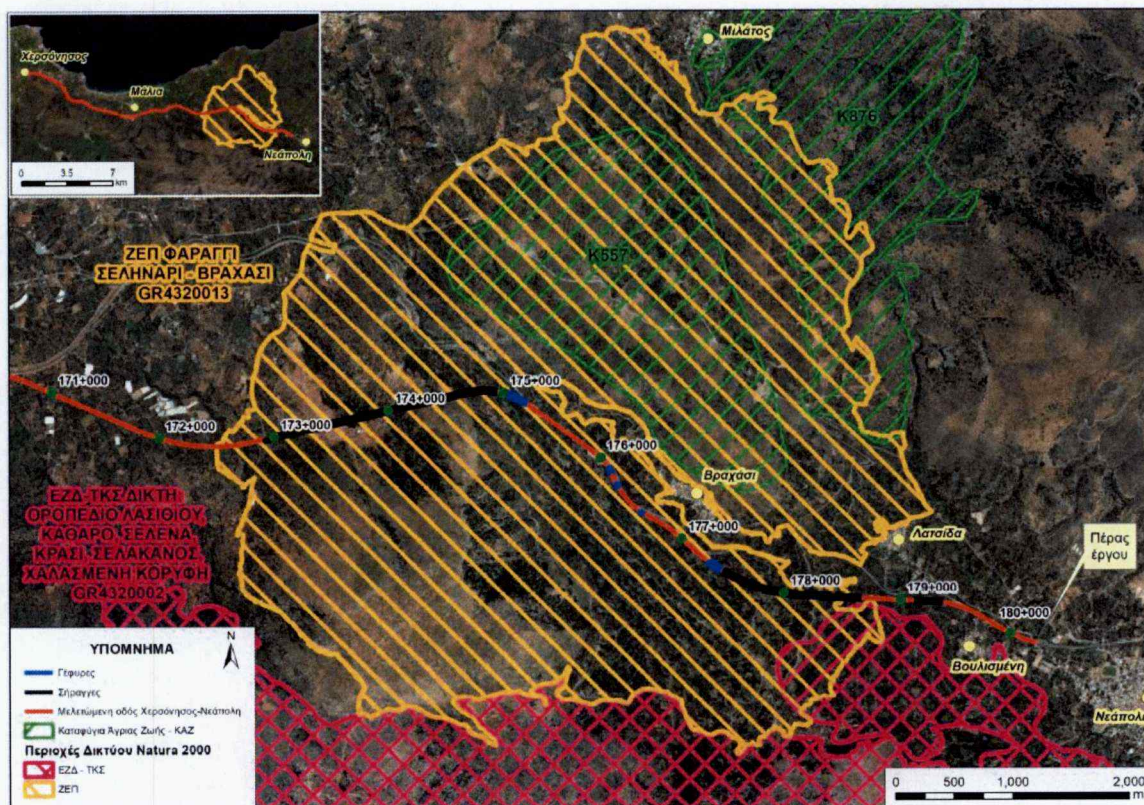
Τμήμα του υπό μελέτη έργου διέρχεται από την περιοχή του Δικτύου Natura 2000 με κωδικό GR4320013 «Φαράγγι Σεληνάρι – Βραχάσι»

Η περιοχή GR4320013 «Φαράγγι Σεληνάρι – Βραχάσι» καλύπτει:

- Εξ ολοκλήρου το Καταφύγιο Άγριας Ζωής στη θέση «Ανάβλοχο» Βραχασίου, που ιδρύθηκε με την Απόφαση του Υπουργού Γεωργίας υπ' αριθμ. 158651/1982 (ΦΕΚ 708 Β' /27-9-1982).
- Το δυτικό – νοτιοδυτικό τμήμα του Καταφυγίου Άγριας Ζωής «Λατσιδιανή Κεφάλα Δήμου Νεάπολης», που ιδρύθηκε με την Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης υπ' αριθμ. 951/2001 (ΦΕΚ 787 Β' /22-6-2001).

Το μελετώμενο τμήμα του ΒΟΑΚ δεν διέρχεται μέσα από την αλληλεπικαλυπτόμενη επιφάνεια της περιοχής NATURA 2000 και Καταφυγίων Άγριας Ζωής.





Η Περιοχή του Δικτύου Natura 2000 με κωδικό GR4320013 «Φαράγγι Σεληνάρι – Βραχάσι» και Καταφύγια Άγριας Ζωής στη θέση «Ανάβλοχο» Βραχασίου (Κωδικός ΚΑΖ: K557) και «Λατσιδιανή Κεφάλα Δήμου Νεάπολης» (Κωδικός ΚΑΖ: K876).

Οι κυριότερες πιέσεις και απειλές που δέχεται η περιοχή, βάσει του Τυποποιημένου Εντύπου Δεδομένων (2019) παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

| Πιέσεις και απειλές                                    |                                                                                | Προέλευση πιέσεων/απειλών | Ένταση |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------|
| A04.03                                                 | Εγκατάλειψη των κτηνοτροφικών συστημάτων, έλλειψη βόσκησης                     | Εντός κι εκτός            | H      |
| C03.03                                                 | Αιολικά πάρκα                                                                  | Εντός κι εκτός            | H      |
| F05.03                                                 | Χρήση δηλητηριασμένων δολωμάτων                                                | Εντός κι εκτός            | H      |
| G01                                                    | Εξωτερικές αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας | Εντός κι εκτός            | H      |
| <b>Υπόμνημα Πίνακα:</b>                                |                                                                                |                           |        |
| Ένταση πίεσης/απειλής: H: υψηλή, M: μέτρια, L: χαμηλή. |                                                                                |                           |        |

Για το τμήμα του έργου που αφορά στην περιοχή GR4320013 «Φαράγγι Σεληνάρι – Βραχάσι» εκπονήθηκε Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση (ΕΟΑ), η οποία συμπεριλαμβάνεται στη ΜΠΕ ως Παράρτημα. Στο πλαίσιο εκπόνησης της ΕΟΑ πραγματοποιήθηκαν εργασίες πεδίου για την συλλογή δεδομένων / καταγραφή των ειδών τις ορνιθοπανίδας το διάστημα Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου 2020, έτσι ώστε να συμπεριληφθούν, εκτός από επιδημητικά, και μεταναστευτικά είδη που χρησιμοποιούν την περιοχή μελέτης ως ενδιάμεσο μεταναστευτικό σταθμό κυρίως ξεκούρασης και δευτερευόντως ανεφοδιασμού, κατά τη φθινοπωρινή μετανάστευση. Οι δράσεις-εργασίες καταγραφής των ειδών άγριας ορνιθοπανίδας πραγματοποιήθηκαν σε χερσαίο χώρο πλησίον του ΒΟΑΚ (κατά βάση <2000 m), μέρος του οποίου διέρχεται εντός της ΖΕΠ GR4320013, και περιλάμβαναν διαφορετικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις

Επιπροσθέτως, εκπονήθηκε Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση για την περιοχή του δικτύου Natura 2000 με κωδικό GR4320002 «Δίκη: Οροπέδιο Λασιθίου, Καθαρό, Σελένα, Κράσι, Σελάκανος, Χαλασμένη Κορυφή» και έκταση 34.655,65 ha, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) με το Νόμο 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α/2011) και αναθεωρήθηκε ως Ειδική Ζώνη Διατήρησης –Τόπος Κοινοτικής Σημασίας (ΕΖΔ - ΤΚΣ) με την ΥΑ 50743/2017 (ΦΕΚ 4432/Β/2017). Εντός της συγκεκριμένης



περιοχής βρίσκεται το αζιλακόδασος (δάσος *Quercus ilex*, αζίλακα ή αριάς), καθώς και πλήθος διαφορετικών τύπων οικοτόπων, αλλά και το οροπέδιο Λασιθίου με τις καλλιεργούμενες εκτάσεις του.

Ο υπό μελέτη Αυτοκινητόδρομος δεν διέρχεται από την εν λόγω περιοχή, αλλά σε ελάχιστη απόσταση περί τα 70 m από αυτήν και κρίθηκε σκόπιμη η εκπόνηση της ΕΟΑ, δεδομένου ότι το προστατευτέο αντικείμενο της περιοχής συνίσταται από σημαντικά είδη χλωρίδας και πανίδας και η ΕΖΔ-ΤΚΣ βρίσκεται πολύ κοντά στο υπό μελέτη έργο.

Για τις δύο παραπάνω περιοχές του Δικτύου NATURA 2000 είναι υπό εκπόνηση η Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη και τα Σχέδια Διαχείρισης, με φορέα το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Το όρνιο συμπεριλαμβάνεται στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης που εκπονήθηκε για τρία πτωματοφάγα είδη ορνιθοπανίδας (γύπες), στο πλαίσιο του έργου LIFE-IP4 NATURA, με συντονιστή το ΥΠΕΝ και την Περιφέρεια Κρήτης στο εταιρικό σχήμα (Αναφορά: Ξηρουχάκης, Σ., (επιμ., 2019). «Σχέδιο Δράσης για τρία πτωματοφάγα είδη ορνιθοπανίδας (γύπες): Γυπαετό (*Gypaetus barbatus*), Όρνιο (*Gyps fulvus*), Μαυρόγυπα (*Aegypius monachus*)». Έργο LIFE-IP4 NATURA: Ολοκληρωμένες δράσεις για τη διατήρηση και διαχείριση των περιοχών του δικτύου Natura2000, των ειδών, των οικοτόπων, και των οικοσυστημάτων στην Ελλάδα (LIFE16 IPE/GR/000002). Παραδοτέο Δράσης Α.1. Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία, Αθήνα, 180 σελ. & 6 Παραρτήματα). Τα, συνολικά 12, Εθνικά Σχέδια Δράσης εκπονήθηκαν για οικοτόπους και είδη κοινοτικού ενδιαφέροντος των οποίων η κατάσταση διατήρησης κρίνεται μη ικανοποιητική και απαιτεί ταχεία βελτίωση. Όσον αφορά την ορνιθοπανίδα, επιλέχθηκε μία ομάδα πτηνών και συγκεκριμένα τρία είδη Γυπών, ο Μαυρόγυπας, το Όρνιο και ο Γυπαετός, καθώς και τα τρία είδη έχουν υποστεί σοβαρή μείωση τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα αναφορικά με το μέγεθος πληθυσμού και την εξάπλωσή τους (άνω του 50 %) και χαρακτηρίζονται ως «Απειλούμενα».

#### **ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ**

Προβλέπεται γενικώς αμφίπλευρη διαπλάτυνση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ και συνεπώς αναμένεται να είναι ευκολότερη η διευθέτηση της κυκλοφορίας κατά τη φάση κατασκευής. Στα τμήματα όπου προτείνεται νέα χάραξη, η κατασκευή μπορεί να γίνει ανεμπόδια. Απαιτείται όμως ιδιαίτερη προσοχή στα σημεία σύνδεσής τους με την υφιστάμενη οδό, αρχή και τέλος παραλλαγών π.χ. να γίνει εφαρμογή κατάλληλης εργοταξιακής σήμανσης. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί κατά την κατασκευή, στον τρόπο σύνδεσης των εργοταξίων των μεγάλων τεχνικών, π.χ. στα στόμια των σηράγγων, με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, για την ασφαλή μεταφορά των προϊόντων εκσκαφής.

Για τις ανάγκες του έργου θα απαιτηθούν υλικά ασφατικών, υλικά οδοστρωσίας καθώς και υλικά επένδυσης πρανών.

#### **Υποστηρικτικές εγκαταστάσεις στη φάση της κατασκευής:**

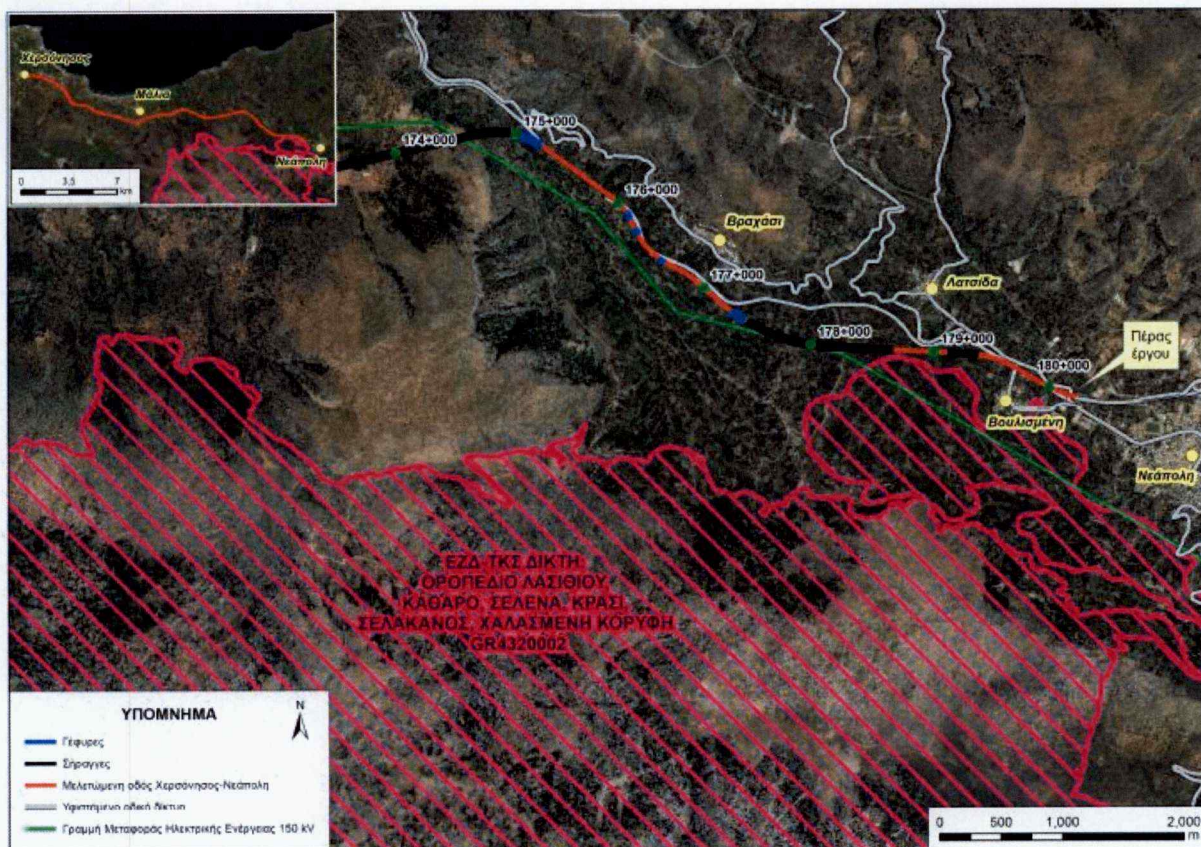
Πριν από την τελική χρήση χώρων απόθεσης υλικών και σε συνεργασία πάντα με τον φορέα λειτουργίας, ο ανάδοχος του έργου θα πρέπει να εκπονήσει Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΤΕΠΕΜ) (συνοδευόμενη από τις εγκρίσεις των αρμόδιων υπηρεσιών και τα απαραίτητα σχέδια).

**Εργοτάξια:** Κατάλληλοι χώροι χωροθέτησης εργοταξίων κρίνεται η περιοχή των στομιών των σηράγγων καθώς και η περιοχή όπου προβλέπεται η χωροθέτηση του Σταθμού Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ).

Σημειώνεται ότι οι εν λόγω προτεινόμενες θέσεις, είναι ενδεικτικές και σε κάθε περίπτωση η τελική χωροθέτηση των εργοταξιακών χώρων θα γίνει κατόπιν εκπόνησης και έγκρισης Τεχνικής Περιβαλλοντικής Μελέτης (ΤΕΠΕΜ) (ΜΠΕ, σελ. 6-86).

**Δανειοθάλαμοι και Αποθεσιοθάλαμοι:** Εφόσον απαιτηθούν δάνεια υλικά, θα χρειαστεί χωροθέτηση δανειοθαλάμων (ΜΠΕ, σελ. 6-86).





Η Περιοχή του Δικτύου Natura 2000 με κωδικό με κωδικό GR4320002 «Δίκη: Οροπέδιο Λασιθίου, Καθαρό, Σελένα, Κράσι, Σελάκανος, Χαλασμένη Κορυφή»

**Αναγκαία υλικά κατασκευής:** Με βάση τους προβλεπόμενους χωματισμούς στο τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη, οι απαιτήσεις για τα επιχώματα είναι  $1.631.000 \text{ m}^3$  και οι απαιτήσεις επίλεκτου θραυστού υλικού λατομείου για οδοστρωσία είναι  $399.640 \text{ m}^3$ . Ο συνολικός όγκος των κύριων εκσκαφών από τα ορύγματα και τις σήραγγες είναι  $2.061.500 \text{ m}^3$ , χωρίς να συμπεριλαμβάνονται σ' αυτόν οι εκσκαφές χαλαρών εδαφών, οι οποίες είναι επιπλέον  $249.000 \text{ m}^3$ .

Με βάση τα ανωτέρω και την τεχνικογεωλογική αξιολόγηση του ισοζυγίου χωματισμών, τα υλικά των εκσκαφών ταξινομούνται σε κατηγορίες καταλληλότητας ως εξής:

- Ακατάλληλα υλικά, θεωρούνται οι εκσκαφές χαλαρών εδαφών, συνολικού όγκου  **$249.000 \text{ m}^3$** . Μέρος των υλικών αυτών, της τάξης των  **$30.390 \text{ m}^3$** , μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες επένδυσης πρανών και πλήρωσης νησίδων.
- Υλικά αποδεκτά έως κατάλληλα, θεωρούνται οι εκσκαφές κορηματικών υλικών, αλλουβιακού ριπιδίου, ασβεστολιθικών λατυποπαγών και σχιστόλιθων, συνολικού όγκου  **$1.577.600 \text{ m}^3$** .
- Υλικά επίλεκτα, θεωρούνται οι εκσκαφές ασβεστόλιθων – δολομιτών, συνολικού όγκου,  **$483.900 \text{ m}^3$**
- Μέρος των επίλεκτων ασβεστολιθικών υλικών μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες οδοστρωσίας, της τάξης των  **$399.640 \text{ m}^3$** .

Θα απαιτηθεί επίσης απόθεση πλεοναζόντων υλικών της τάξεως των  **$249.470 \text{ m}^3$**  από τα οποία  **$218.610 \text{ m}^3$**  αφορούν σε ακατάλληλα υλικά και  **$30.860 \text{ m}^3$**  αφορούν σε επίλεκτα υλικά.

Στον όγκο των υλικών που αναζητούνται, πέραν των υλικών των ασφαλτικών, θα πρέπει να υπολογιστεί η απαραίτητη ποσότητα επίλεκτων υλικών για αδρανή σκυροδέματος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις για τα προβλεπόμενα τεχνικά έργα. Μπορεί να εξετασθεί, μετά από κατάλληλους εργαστηριακούς ελέγχους, η δυνατότητα χρήσης του πλεονάσματος του ασβεστολιθικού υλικού, της τάξης των  $30.860 \text{ m}^3$ , για την κάλυψη τέτοιων αναγκών. Στην περίπτωση αυτή, ο όγκος των υλικών για απομάκρυνση μειώνεται στα  **$218.610 \text{ m}^3$**  περίπου (ΜΠΕ, σελ. 6-87).



Περιοχές για την απόθεση των πλεοναζόντων υλικών (Αποθεσιοθάλαμοι) μπορούν να αναζητηθούν κατά προτεραιότητα σε χώρους παλαιών, ανενεργών λατομείων, λαμβάνοντας υπόψη το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τους τοπικούς περιορισμούς.

Ενδεικτικά, πλησίον του έργου σημειώνονται τέσσερις πιθανές θέσεις για διερεύνηση, η πρώτη (1) στην είσοδο της σήραγγας Σ1, δύο (2, 3) στην ευρύτερη περιοχή της χάραξης, ΒΔ της Νεάπολης, σε χώρους ανενεργών λατομείων μεταξύ Λασιίδα – Μίλατος και η τελευταία σε χώρο αποχαρκτηρισμένου παλαιού λατομείου (4) στο οροπέδιο Λασιθίου, Δ.Δ. Τζερμιάδου.

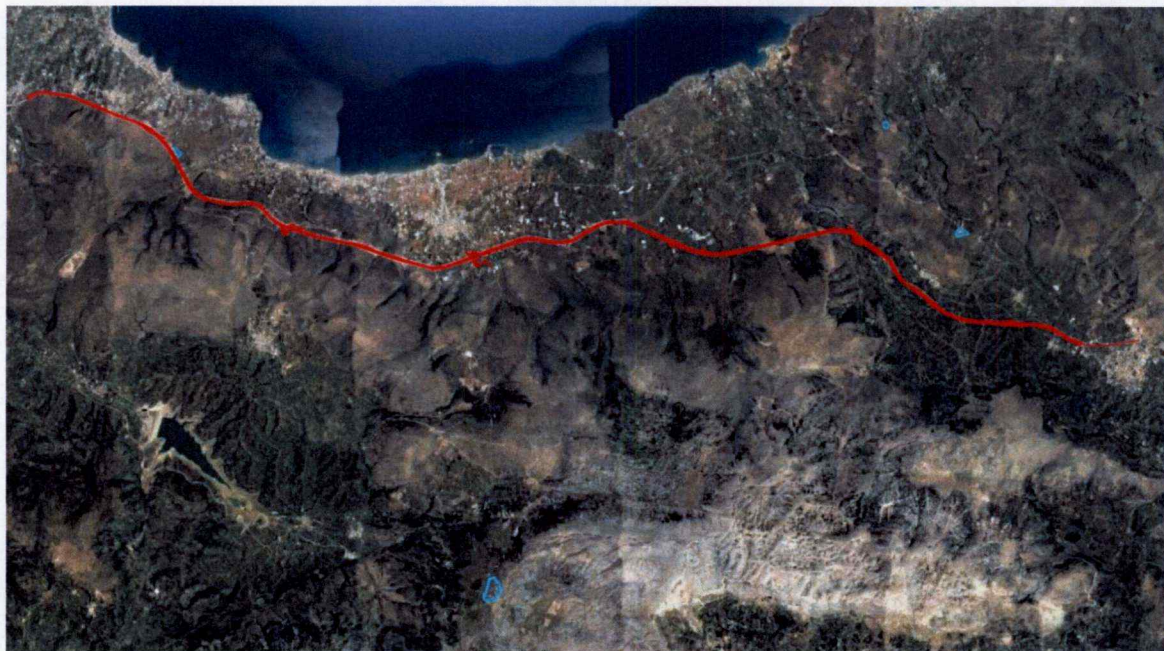
Πλεονάζοντα **υλικά εκσκαφών** που δεν δύναται να επαναχρησιμοποιηθούν για της ανάγκες των έργων:

- Υλικά **καθαιρέσεων** από οδούς και τεχνικά που ανακατασκευάζονται
- Μικρές ποσότητες **στερεών απόβλητων προσομοιάζοντα με ανάμεικτα δημοτικά απόβλητα** από τους εργαζομένους στα εργοτάξια και σε υλικά προερχόμενα από τη λειτουργία των εργοταξιακών γραφείων (χαρτιά, πλαστικά, άδεια δοχεία μελανιών εκτυπωτικών μηχανημάτων, κ.α.). (σελ. 6-93)

| Αποθεσιοθάλαμος | ΕΓΣΑ 87     |             | WGS               |                   |
|-----------------|-------------|-------------|-------------------|-------------------|
|                 | Χ           | Υ           | φ                 | λ                 |
| 1               | 627647,3724 | 3906516,864 | 35° 17' 46,608" N | 25° 24' 19,882" E |
| 4               | 633737,8456 | 3898101,149 | 35° 13' 10,645" N | 25° 28' 16,016" E |
| 2               | 642730,6195 | 3905012,367 | 35° 16' 50,441" N | 25° 34' 15,942" E |
| 3               | 641285,5551 | 3907075,242 | 35° 17' 58,119" N | 25° 33' 20,039" E |

*Συντεταγμένες θέσεων αποθεσιοθαλάμων*

**Υγρά απόβλητα:** Οι εργασίες κατασκευής του έργου δε σχετίζονται με εκπομπές υγρών αποβλήτων. Τυχαιές διαρροές καυσίμων και λιπαντικών των μηχανημάτων είναι δυνατόν να υπάρξουν, αλλά μπορούν να αποφευχθούν με την τήρηση των ενδεδειγμένων μέτρων.



*Ενδεικτικές θέσεις αποθεσιοθαλάμων.*

#### **ΦΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ (ΜΠΕ, σελ. 6-106):**

**Διόδδια:** Το έργο θα λειτουργήσει με μετωπικά διόδδια στην αρχή και το πέρας του, καθώς και με πλευρικούς σταθμούς διοδίων στους κόμβους. Το ακριβές σύστημα των διοδίων και η ακριβής θέση τους δεν έχουν προσδιορισθεί. Οι Σταθμοί Διοδίων (ΣΔ) θα συντελέσουν στην επίτευξη των ακόλουθων στόχων:



- Δημιουργία δυνητικών σημείων ελέγχου και παρακολούθησης των οχημάτων και της εν γένει οδικής κυκλοφορίας, καθώς και διακοπής της σε περίπτωση ανάγκης.
- Εξασφάλιση εσόδων, τα οποία θα διατίθενται για την εύρυθμη λειτουργία και τη συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου, όσο και των συνοδών αυτής τεχνικών έργων (γέφυρες, σήραγγες, Α/Κ, διαβάσεις, κ.α.) και λοιπών υποστηρικτικών υποδομών.

**Ενέργεια – Νερό:** Κατά τη φάση λειτουργίας αναμένονται οι συνήθεις ποσότητες σε υλικά, νερό κλπ. για εργασίες συντήρησης του οδικού έργου.

Σημαντικές εισροές ενέργειας αναμένονται για τον ηλεκτροφωτισμό του οδικού άξονα και των σηράγγων, όπως επίσης και για τη λειτουργία του ΣΕΑ. Ωστόσο, η Ηλεκτρομηχανολογική Μελέτη, η οποία θα καθορίσει επακριβώς τις απαιτούμενες ανάγκες σε ενέργεια, δεν προβλέπεται στη σύμβαση του υπό μελέτη έργου και αναμένεται να εκπονηθεί σε επόμενη φάση.

Επίσης αναμένεται η χρήση ποσοτήτων νερού για ανάγκες πυρόσβεσης όπου απαιτείται, καθώς και για τη λειτουργία του Σταθμού Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών. Περιορισμένες επίσης ποσότητες νερού θα απαιτηθούν τουλάχιστον για τα πρώτα έτη λειτουργίας του έργου, προκειμένου να εγκατασταθεί η βλάστηση που θα φυτευτεί στα πρανή των ορυγμάτων και των επιχωμάτων του.

**Υγρά απόβλητα:** Αφορούν στα όμβρια ύδατα κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου, τα πετρελαιοειδή από τα διερχόμενα οχήματα και τα απόβλητα από τυχόν ατυχήματα που μπορεί να σημειωθούν.

**Στερεά απόβλητα:** Κατά τη λειτουργία του έργου, παραγωγή στερεών αποβλήτων προκύπτει από τα διερχόμενα οχήματα και τους πεζούς (υλικά συσκευασίας, αλουμίνιο, χαρτί, πλαστικό, κ.ά.) συνήθως μικρού μεγέθους, που δύναται να διαχειριστούν από τον φορέα του έργου, καθώς ένα πολύ μεγάλο ποσοστό μπορεί να συλλεχθεί στα πλαίσια καθαρισμού της οδού και να ανακυκλωθεί. Τα στερεά απόβλητα που θα προκύπτουν από τη λειτουργία του ΣΕΑ (είδος και ποσότητες), όπως και ο τρόπος διαχείρισής τους, θα αδειοδοτηθούν στο πλαίσιο της σχετικής ΤΕΠΕΜ.

**Υδραυλικά έργα:** Στο υπό μελέτη τμήμα **Χερσόνησος – Νεάπολη** δεν συναντώνται κύριοι ποταμοί με λεκάνη απορροής άνω των 20 km<sup>2</sup>, που να διασχίζουν τον νέο ΒΟΑΚ.

Κάτω από τη γέφυρα Γ6 περνά το ρέμα Σεληνάρη. Το ρέμα χρειάζεται διευθέτηση στη θέση της γέφυρας, καθώς και ανάντη και κατόντη αυτής.

Τα υφιστάμενα υδραυλικά έργα διατηρούνται μόνο εφόσον είναι συμβατά με την τυπική διατομή, διαφορετικά θα πρέπει να γίνει η σχετική προσαρμογή.

**Αποχέτευση καταστρώματος οδού:** Τριγωνικές τάφροι από σκυρόδεμα θα είναι κατασκευασμένες στις οριογραμμές και θα παραλαμβάνουν τα όμβρια του καταστρώματος, αλλά και τα όμβρια των ορυγμάτων.

Υπάρχουν τάφροι αναχαίτισης καταπτώσεων σε θέσεις με ψηλά και απότομα ορύγματα.

Για το σύστημα αποχέτευσης ομβρίων υδάτων του καταστρώματος των γεφυρών θα προβλεφθούν διατάξεις υδροσυλλογής επί του καταστρώματος και στα άκρα των γεφυρών.

## **Β. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ:**

| α/α | ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ (ΦΕΚ)                                                               | ΤΙΤΛΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ                                                                                                          |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Νόμος 3852/2010 (Φ.Ε.Κ. 87 Α'/7-6-2010)                                                        | «Νέα αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης».                                             |
| 2   | Απόφαση της Συντονίστριας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης 1218/2021 (ΦΕΚ 762 Β'/26-2-2021) | «Έγκριση τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας Κρήτης».                                                          |
| 3   | ΚΥΑ 37111/2021/26-09-2003 (ΦΕΚ 1391/Β'/29-09-03)                                               | «Περί καθορισμού τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής κοινού κατά τη διαδικασία Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων των έργων και δραστηριοτήτων...». |



|    |                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4  | Νόμος 4685/2020 (ΦΕΚ 92/Α/2020), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.                     | Εκσυγχρονισμός περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις.                                                                                                                                    |
| 5  | Νόμος 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α΄/1986), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.                   | «Προστασία του περιβάλλοντος» και «Εναρμόνιση του Ν. 1650/86 με τις Οδηγίες 97/11 Ε.Ε. και 96/61 Ε.Ε., διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις», αντίστοιχα.                                                                                                                |
| 6  | Νόμος 4014/2011 (ΦΕΚ 209 Α΄/2011)                                                       | Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος».                                                                                                                                |
| 7  | Υ.Α. ΔΙΠΑ/οικ. 37674/2016 (ΦΕΚ 2471 Β΄/2016) , όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.       | «Τροποποίηση και κωδικοποίηση της Υ.Α. 1958/2012 Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/21.9.2011 (ΦΕΚ 209/Α/2011), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί».                                                                      |
| 8  | Νόμος 3937/2011 (ΦΕΚ 60 Α΄/2011), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.                    | Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 9  | Υ.Α. 170225/27-1-2014 (ΦΕΚ 135 Β΄/2014                                                  | Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων Κατηγορίας Α της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αρ. 1958/2012 (Β΄21) όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 4014/2011 (Α΄209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας. |
| 10 | Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΓρΕΓΥ/41397/335 (ΦΕΚ Β΄ 2687/06.07.2018).                                   | «Έγκριση του Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας Λεκανών Απορροής ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Κρήτης (ΕΛ13) και της αντίστοιχης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων».                                                                                                                              |
| 11 | Υ.Α. 50281/2002 (ΦΕΚ 443 Δ΄/28-5-2002)                                                  | Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του οικισμού Σταλίδας του Δήμου Μαλίων (Ν. Ηρακλείου).                                                                                                                                                                                                                    |
| 12 | Απόφαση Γ.Γ. Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης 2821/2021 (ΦΕΚ 383, Τεύχος ΑΑΠΘ/5-12-2012) | Έγκριση Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) του τέως Δήμου Νεάπολης & τέως κοινότητας Βραχασίου [σήμερα Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Αγ. Νικολάου].                                                                                                                                        |
| 13 | Υ.Α. 7050/2004, ΦΕΚ 171/Δ/01-03-2004                                                    | Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του οικισμού Μαλίων του Δήμου Μαλίων (Ν. Ηρακλείου).                                                                                                                                                                                                                      |
| 14 | ΚΥΑ 33318/3028/11-12-1998 (ΦΕΚ 1289/Β/28-12-98)                                         | «Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας».                                                                                                                                                                                   |
| 15 | ΚΥΑ Η.Π. 14849/853/Ε103/4-4-2008(ΦΕΚ 645/Β/11-4-08)                                     | «Τροποποίηση των υπ’ αριθμ. 33318/3028/1998 κοινών υπουργικών αποφάσεων (Β΄1289) και υπ’ αριθμ. 29459/1510/2005 κοινών υπουργικών αποφάσεων (Β΄992), σε συμμόρφωση με διατάξεις της οδηγίας 2006/105 του Συμβουλίου της 20ης Νοεμβρίου 2006 της Ευρωπαϊκής Ένωσης».                                                     |
| 16 | ΥΑ 414985/29-11-85 (ΦΕΚ Β΄757/1985)                                                     | «Μέτρα διαχείρισης της άγριας πτηνοπανίδας».                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 17 | ΚΥΑ Η.Π. 37338/1807/Ε.103/1-9-10(ΦΕΚ 1495/Β/6-9-10)                                     | «Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση της άγριας ορνιθοπανίδας και των οικοτόπων/ενδιαιτημάτων της, σε συμμόρφωση με τις                                                                                                                                                                                  |



|    |                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                       | διατάξεις της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ, «Περί διατηρήσεως των άγριων πτηνών», του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979, όπως κωδικοποιήθηκε με την οδηγία 2009/147/Ε».                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 18 | ΚΥΑ Η.Π. 8353/276/Ε103/17-2-2012(ΦΕΚ 415/Β/23-2-2012) | «Τροποποίηση και συμπλήρωση της υπ' αριθ. 37338/1807/2010 κοινής υπουργικής απόφασης «Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση της άγριας ορνιθοπανίδας και των οικοτόπων /ενδιαιτημάτων της, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 79/409/ΕΟΚ....» (Β' 1495), σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 4 της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ «Για τη διατήρηση των άγριων πτηνών» του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979, όπως κωδικοποιήθηκε με την οδηγία 2009/147/ΕΚ». |

#### **Γ. ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΥ:**

Για τις ανάγκες της παρούσας γνωμοδότησης πραγματοποιήθηκε αυτοψία στις 8 Ιουνίου 2021.

#### **Δ. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ:**

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της υπηρεσίας μας, όπως αυτές αναφέρθηκαν πιο πάνω (σημείο Β του παρόντος, σχετ. 2) και κατόπιν σχετικού αιτήματος της περιβαλλοντικής αρχής για το έργο του σημείου Α του παρόντος, η γνωμοδότησή μας επί του φακέλου Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων έχει ως εξής:

##### **Δ.1) Λαμβάνοντας υπόψη ιδιαιτέρως:**

✓ Ότι η επιλεγείσα λύση χάραξης του αυτοκινητοδρόμου εμφανίζεται ευνοϊκότερη από θέμα ασφάλειας, λόγω της κατασκευής των σηράγγων και της εκτροπής της χάραξης από το φαράγγι του Σελιναρίου, όπου ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ διέρχεται από πολύ δυσμενές εδαφικό ανάγλυφο υπάρχει σοβαρό πρόβλημα για την ασφαλή κυκλοφορία, λόγω κατολισθήσεων και αποκολλήσεων όγκων σε αρκετά τμήματα (σε μήκος περίπου 1,5 km), όπου ο δρόμος βρίσκεται σε επαφή με κατακόρυφο βραχώδες πρανές σε συνθήκες γεωλογικής αστάθειας.

✓ Ότι η κατασκευή δύο σηράγγων στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου που διέρχεται από τη Ζώνη Ειδικής Προστασίας GR4320013 «Φαράγγι Σελιναρίου – Βραχάσι» είναι ευνοϊκότερη περιβαλλοντικά σε σύγκριση με τη διάνοιξη και διαμόρφωση οδικού έργου επί του εδάφους, δεδομένου ότι για τα τμήματα που οι σήραγγες αφορούν, δεν προκαλείται κατάτμηση των οικοτόπων, της βλάστησης και του τοπίου.

✓ Τα αποτελέσματα των καταγραφών πεδίου για τα είδη χαρακτηρισμού και την ορνιθοπανίδα της Ζώνης Ειδικής Προστασίας GR4320013 «Φαράγγι Σελιναρίου – Βραχάσι», όπως αναφέρονται στην ΕΟΑ, και τα οποία συζητήσαμε σε συνάντηση - συνεργασία μας με τον Δρα. Σταύρο Ξηρουχάκη, ορνιθολόγο του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας του Πανεπιστημίου Κρήτης στις 25 Ιουνίου 2021.

✓ Την «απομάκρυνση» του ΒΟΑΚ, με τη νέα χάραξη, από το ενδιαίτημα του όρνιου, που βρίσκεται στα κάθετα βράχια του φαραγγιού Σελιναρίου.

✓ Το γεγονός ότι σύμφωνα με την ΜΠΕ δεν προβλέπεται καμία επέμβαση στο ενδιαίτημα του όρνιου, καθώς και στο ενδιαίτημα του χρυσαετού.

✓ Ότι δεν έχουν καθοριστεί ειδικοί στόχοι διατήρησης της περιοχής, καθώς εκπονούνται η Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη και το Σχέδιο Διαχείρισης,

δεν έχουμε αντίρρηση για την εφαρμογή της προτεινόμενης λύσης χάραξης, με τους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω.

##### **Δ.2) Όπως και στην ΜΠΕ προβλέπεται, κατά τον τελικό σχεδιασμό του έργου και πριν την έναρξη της κατασκευής του, να υποβληθεί Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΤΕΠΕΜ), σύμφωνα με το άρθρο**



**7 (παρ. 2) του Νόμου 4014/2011, η οποία θα εξειδικεύει όλα τα στοιχεία για τις υποστηρικτικές εγκαταστάσεις κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, καθώς και επιπλέον χαρακτηριστικά του έργου με σκοπό την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος, ήτοι:**

- Τις ακριβείς θέσεις και εκτάσεις των εργοταξίων, οι οποίες προβλέπεται στην παρούσα φάση να είναι στις θέσεις εισόδους των σηράγγων. Σε κάθε περίπτωση τα εργοτάξια πρέπει να χωροθετηθούν εκτός δασών και δασικών εκτάσεων, ρεμάτων και άλλων ευαίσθητων οικοσυστημάτων. Σε περίπτωση που απαιτηθεί κοπή δέντρων της ιθαγενούς χλωρίδας, θα πρέπει να προηγηθεί συνεννόηση με τη Διεύθυνση Δασών Ηρακλείου ή Λασιθίου – αναλόγως με τη θέση-, και να εξεταστεί η δυνατότητα διατήρησης, μεταφοράς και μεταφύτευσης των δέντρων αυτών σε άλλες θέσεις στο ίδιο έργο ή σε άλλα έργα της περιοχής μελέτης (ανταποδοτικό μέτρο προστασίας του περιβάλλοντος).

- Εκτίμηση της ποσότητας των υλικών εκσκαφής που μπορούν να αξιοποιηθούν στο ίδιο έργο και, αναλόγως, τεκμηρίωση της ανάγκης για δημιουργία ενός ή περισσότερων δανειοθαλάμων, με όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για τη θέση, την έκταση, την εκμετάλλευση και την αποκατάσταση αυτών.

- Εάν για την επιτόπου αξιοποίηση των υλικών από τις εκσκαφές του έργου, χρησιμοποιηθεί προσωρινός μετακινούμενος σπαστήρας, αυτός θα πρέπει να διαθέτει πλήρες σύστημα συγκράτησης εκπομπών σκόνης, με εκνεφωτές ύδατος σε όλα τα κρίσιμα σημεία και κάλυψη όλων των μεταφορικών ταινιών.

- Τις κατάλληλες θέσεις όπου θα αποτίθενται προσωρινά τα υλικά εκσκαφών προς αξιοποίηση στο ίδιο έργο, αποκλειστικά εντός της ζώνης κατάληψής του.

- Εκτίμηση της ποσότητας υλικών εκσκαφής που δεν δύνανται να χρησιμοποιηθούν στο ίδιο έργο, καθώς και τον τρόπο διαχείρισης αυτών, βάσει της Εγκυκλίου του ΥΠΕΝ με αριθμό οικ. 4834/25-1-2013 περί «Διαχείρισης περίσσειας υλικών εκσκαφών που προέρχονται από δημόσια έργα - Διευκρινίσεις επί των απαιτήσεων της ΚΥΑ 36259/1757/Ε103/2010 (ΦΕΚ 1312 Β)».

- Εκτίμηση της ποσότητας των υλικών καθαίρεσεων, καθώς και αποξηλωθέντων ασφαλικών, και σαφή πρόβλεψη για τη μεταφορά και παράδοσή τους σε συγκεκριμένο αδειοδοτημένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης Αποβλήτων Εκσκαφών, Κατασκευών και Κατεδαφίσεων (ΑΕΚΚ), καθώς και σε σύστημα διαχείρισης επικινδύνων αποβλήτων, αντίστοιχα.

- Στοιχεία για τη διασφάλιση και την προσωρινή απόθεση των φυτικών γαιών, που θα χρησιμοποιηθούν στην αποκατάσταση των χώρων των εργοταξίων, την πλήρωση των επιφανειών που θα φυτευτούν κατά μήκος της οδού, καθώς και στη διαμόρφωση των πρανών των ορυγμάτων και των επιχωμάτων.

- Η αναγκαιότητα για τη δημιουργία ενός ή περισσότερων αποθεσιοθαλάμων, καθώς και τα πλήρη στοιχεία αυτών, (θέση, χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, αποκατάσταση), οι θέσεις προσωρινής απόθεσης των πλεοναζόντων υλικών προς χρήση και οι θέσεις των εργοταξίων.

Στο Κεφάλαιο 6 της ΜΠΕ αναφέρονται τέσσερις (4) προτεινόμενες θέσεις, όπου θα μπορούσαν να διαμορφωθούν αποθεσιοθάλαμοι. Σχετικά με τον αποθεσιοθάλαμο 4, και αφού ζητηθήκαν από την Υπηρεσία μας οι συντεταγμένες των θέσεων, διαπιστώθηκαν τα εξής:

- Δεν βρίσκεται εντός Οροπεδίου Λασιθίου και χρειάζεται η σχετική διόρθωση στην ΜΠΕ.
- Η προτεινόμενη θέση αποτελεί φυσικό σχηματισμό, με κλίσεις, χωρίς υφιστάμενο δρόμο πρόσβασης.
- Η προτεινόμενη θέση βρίσκεται σε μεγάλο υψόμετρο (περίπου στα 1.100 μ.) σε σχέση με το υπό κατασκευή έργο (μέσο όρο 100 μ), με δύσκολη μετακίνηση των φορτηγών μεταφοράς των υλικών λόγω πολλών και συνεχόμενων στροφών στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

**Για τους παραπάνω λόγους, η συγκεκριμένη προτεινόμενη θέση δεν είναι κατάλληλη για τη δημιουργία αποθεσιοθαλάμου, και ως εκ τούτου ζητάμε να μην εξεταστεί περαιτέρω και να μην συμπεριληφθεί στην ΤΕΠΕΜ.**

**- Στην ΤΕΠΕΜ θα πρέπει να συμπεριληφθούν επίσης:**

- Η υδραυλική μελέτη, με τις νέες οριογραμμές των ρεμάτων και την προβλεπόμενη διευθέτησή τους, με την αξιολόγηση και πρόληψη ή αντιμετώπιση των σχετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (π.χ. το ρέμα Σεληνάρι, που διέρχεται κάτω από τη γέφυρα Γ6 (ΜΠΕ, 6-125).



Για τον τελικό σχεδιασμό της διαχείρισης των ομβρίων και για τις περιπτώσεις εκτροπής των ομβρίων από ένα υδρόρεμα σε άλλο, να ληφθούν υπόψη τα αναφερόμενα στην υπ' αριθμ. 70/2021 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χερσονήσου, με την οποία εκφράστηκαν οι απόψεις επί της ΜΠΕ.

- Οι επιφάνειες προς διαμόρφωση και αποκατάσταση με φυτεύσεις και η σχετική μελέτη για την εγκατάσταση και τη μεταφροντίδα των φυτεύσεων. Για τις φυτεύσεις να επιλεγούν κατάλληλα είδη της τοπικής χλωρίδας, τα οποία δεν θα έχουν υψηλές απαιτήσεις σε νερό άρδευσης, και θα έχουν κατά το δυνατόν και λειτουργικό ρόλο για μείωση της διάχυσης του θορύβου των οχημάτων και τη συγκράτηση της σκόνης και των αέριων ρύπων, καθώς και για τη μείωση των οχλήσεων από τα φώτα των οχημάτων, θα δημιουργήσουν δε μια φυσική συνέχεια των φυσικών οικοσυστημάτων της περιοχής και θα αποτελούν το προστατευτικό όριο τους από το εχθρικό περιβάλλον του αυτοκινητοδρόμου (λύση βασισμένη στη φύση, nature-based solution).

- Η αποκατάσταση των επιφανειών με φυτεύσεις να γίνει αμέσως μετά την ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής των κυρίως έργων, έτσι ώστε σε αυτές να μην εγκατασταθούν εισβλητικά ξενικά είδη χλωρίδας, που εποικίζουν διαταραγμένες επιφάνειες «πιέζοντας» τη φυσική βλάστηση, όπως είναι τα *Ailanthus altissima* (αείλανθος ή υψηλοτάτη, βρωμόδεντρο), *Nicotiana glauca* (νικοτινιανή ή γλαυκή ή αγριοκαπνός), *Ricinus communis* (ρίκινος ο κοινός) κ.ά.

**Ειδικά για τις φυτεύσεις που θα προβλεφθούν στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου που διέρχεται από την περιοχή NATURA 2000 GR4320013 «Φαράγγι Σεληνάρι – Βραχάσι», θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά είδη της τοπικής χλωρίδας, που απαντώνται στην περιοχή μελέτης.**

- Οι Κάτω Διαβάσεις μπορούν να χρησιμεύσουν και ως περάσματα για την πανίδα, **πλην όμως στην ΤΕΠΕΜ να εξεταστεί και η δημιουργία επιπλέον περασμάτων για την πανίδα**, ειδικά σε σημεία πλησίον των τεχνικών έργων, όπου αναμένεται να συγκεντρώνονται ζώα, λόγω της συγκνέτρωσης νερού.

**Δ.3) Με βάση τις πιέσεις και τις απειλές που προσδιορίζονται στο «Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τρία πτηματοφάγα είδη ορνιθοπανίδας (γύπες): Γυπαετό (*Gypaetus barbatus*), Όρνιο (*Gyps fulvus*), Μαυρόγυπα (*Aegypius monachus*)»:**

- Οι κατασκευαστικές εργασίες, και μάλιστα οι εργασίες διάνοιξης των σιράγγων, να προγραμματίζονται και να εκτελούνται κατά το δυνατόν εκτός της περιόδου αναπαραγωγής των πτηνών (1<sup>η</sup> Μαρτίου και 31<sup>η</sup> Ιουλίου) (Προβλέπεται και στα μέτρα αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ΕΟΑ, σελ. 40). Όπου αυτό δεν είναι εφικτό, θα πρέπει να γίνει έλεγχος της περιοχής από ειδικούς ορνιθολόγους για τυχόν ύπαρξη φωλιών και οι κατασκευαστικές εργασίες θα λαμβάνουν χώρα κατά προτίμηση εκτός ζώνης τουλάχιστον 25 m από την περιοχή των φωλιών, μέχρι οι νεοσσοί να έχουν αναπτυχθεί ή εγκαταλείψει τη φωλιά. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί όχληση στα είδη χαρακτηρισμού της ΖΕΠ, οι κατασκευαστικές εργασίες θα διακοπούν.

- Στο σχεδιασμό της ηλεκτροδότησης για το φωτισμό της οδού (π.χ. μετασηματοδότης) σε όποια σημεία αυτής προβλέπεται, να ληφθεί μέριμνα ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ηλεκτροπληξίας πουλιών σε περίπτωση πρόσκρουσης (Εθνικό Σχέδιο Δράσης, σελ. 29).

**Δ.4)** Απαγορεύεται η κίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων εκτός οδικού δικτύου, σε οικολογικά ευαίσθητες εκτάσεις, όπως ενδεικτικά, ρέματα και ρυάκια, δάση, λιβάδια, βοσκότοποι και οικότοποι προτεραιότητας της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, καθώς και σε μονοπάτια που βρίσκονται σε τέτοιες περιοχές (άρθρο 13 του Νόμου 3937/2011 περί προστασίας της βιοποικιλότητας). Για τη μετακίνηση / μεταφορά των μηχανημάτων έργων να χρησιμοποιείται αποκλειστικά το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

**Δ.5) Συμφωνούμε με τα υπόλοιπα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναφέρονται τόσο στην ΜΠΕ, όσο και στην ΕΟΑ (σελ. 40-42) για τη φάση της κατασκευής του έργου.**

**Δ.6) Αναφορικά με τη φάση λειτουργίας του έργου, συμφωνούμε με τα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναφέρονται τόσο στην ΜΠΕ, όσο και στην ΕΟΑ (σελ. 43-44).**

Τονίζουμε ότι η περιβαλλοντική διαχείριση του έργου κατά τη λειτουργία του πρέπει να περιλαμβάνει και τον καθαρισμό των τάφρων ομβρίων, των τεχνικών, των Κάτω Διαβάσεων, των περασμάτων για την πανίδα και των θέσεων φύτευσης από τα στερεά απορρίμματα.



**Δ.7) Ο φορέας λειτουργίας του έργου πρέπει να εφαρμόζει το Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης που αναφέρεται στη ΜΠΕ (ΜΠΕ, σελ. 11-3), αφού το εξειδικεύσει και το καταρτίσει λεπτομερώς. Στο Πρόγραμμα αυτό πρέπει να ενσωματωθούν παράμετροι παρακολούθησης των ειδών της ορνιθοπανίδας και της κατάστασης των πληθυσμών τους και των ενδιαιτημάτων τους, έτσι ώστε να λαμβάνονται όλα τα απαιτούμενα πρόσθετα απαιτούμενα μέτρα για την προστασία τους.**

**Δ.8) Στα σημεία όπου η υπό μελέτη οδός συμπίπτει με την παλιά εθνική, θα πρέπει να διατηρηθεί ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ (π.χ. από 176+500 (Βραχάσι) - 175+200 (Σεληνάρι) ως οδός τοπικής χρήσης με παράπλευρη οδό, από 179+600 (Βουλισμένη) – 176+500 (Βραχάσι) να διατηρηθεί ως δρόμος τοπικής κυκλοφορίας και παρόδιας χρήσης), για να προστατευτεί η ενδοδημοτική σύνδεση των οικισμών.**

**Δ.9) Η κατασκευή των ΣΕΑ να αποφευχθεί να χωροθετηθεί σε γεωργική γη με Υψηλή Παραγωγικότητα.**

#### **Ε. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ:**

|                                                                                                                                                                                                                                                   |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| A. Γνωμοδοτούμε θετικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας χωρίς την απαίτηση πρόσθετων όρων – προϋποθέσεων.                                                                                                                         |   |
| B. Γνωμοδοτούμε θετικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας με τους όρους – προϋποθέσεις που παρατίθενται στο σημείο Δ του παρόντος.                                                                                                  | ✓ |
| Γ. Γνωμοδοτούμε αρνητικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας για τους συγκεκριμένους λόγους που παρατίθενται στο σημείο Δ του παρόντος.                                                                                              |   |
| Δ. Δεν δυνάμεθα να γνωμοδοτήσουμε επί της διαβιβασθείσας Μ.Π.Ε., διότι διαπιστώνονται σε αυτήν ουσιώδεις ελλείψεις σε ό,τι αφορά το αντικείμενο αρμοδιότητας της υπηρεσίας μας, όπως αυτές (οι ελλείψεις) παρατίθενται στο σημείο 4 του παρόντος. |   |
| Ε. Δεν δυνάμεθα να γνωμοδοτήσουμε επί της διαβιβασθείσας Μ.Π.Ε., διότι δεν εμπίπτει στο πεδίο των κατά Νόμο αρμοδιοτήτων της υπηρεσίας μας.                                                                                                       |   |

**11.** Την παρουσίαση της αναφερόμενης ΜΠΕ από την κα Καλοφωλιά Ευγενία Δ/ντρια Δ/σης Συγκοινωνιακών Υποδομών Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και την κα Καϊμάκη Στέλλα Μελετήτρια του έργου,

**12.** Την εισήγηση των κ.κ. Καγιαμπάκη Άννας Προϊσταμένης Τμήματος Περιβάλλοντος Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ και Στεφανάκη Μαρίας υπαλλήλου Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ,

**13.** Τις απόψεις των κ.κ. Παπαδογιάννη Άρη Δ/νοντα Συμβούλος ΟΑΚ και Αγαπάκη Γεώργιου Δ/ντή Συγκοινωνιακών Έργων ΟΑΚ.

**14.** Τις απόψεις των κ.κ. Ζερβού Αντώνιου Δημάρχου Αγίου Νικολάου και Σέγκου Ιωάννης Δημάρχου Χερσονήσου, οι οποίοι αναφέρθηκαν στις αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων των Δήμων τους για το θέμα.

**15.** Τις απόψεις του κ. Χωραφά Μιχαήλ Προέδρου του ΤΕΕ/ΤΑΚ

**16.** Τις απόψεις των Βουλευτών Ηρακλείου κ.κ. Βαρδάκη Σωκράτη, Μαμουλάκη Χάρη και Λογιάδη Γεώργιου.

**17.** Τις απόψεις του Περιφερειάρχη Κρήτης κ Αρναουτάκη Σταύρου ο οποίος επισήμανε την αναγκαιότητα υλοποίησης του έργου ως ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου στην Κρήτη από την Κίσσαμο μέχρι την Σητεία και από την Σητεία μέχρι την Κίσσαμο. Παράλληλα κάλεσε το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών για ενημέρωση και συνεχή συνεργασία με την Περιφέρεια και τους τοπικούς Φορείς στις φάσεις υλοποίησης του μεγάλου αναπτυξιακού έργου του νησιού, ενώ έκανε επίσης αναφορά στην αναγκαιότητα χρηματοδότησης



και κατασκευής όλων των συνοδών έργων που απαιτούνται στο τμήμα κατασκευής Χερσονήσου - Νεάπολη.

**18.** Την εισήγηση του κ. **Ξυλούρη Νικολάου** Αντιπεριφερειάρχη στον τομέα Περιβάλλοντος, με την οποία μεταξύ άλλων ανέφερε: **εισηγούμαι** στο Συμβούλιο να γνωμοδοτήσει **Θετικά** για τους περιβαλλοντικούς όρους της ΜΠΕ του έργου: **«ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ - ΝΕΑΠΟΛΗ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)»** με φορέα υλοποίησης το **Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο με αριθμ. πρωτ.: **195077/02-07-2021** έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, .....

**19.** **Τις απόψεις του Προέδρου και των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου** σύμφωνα με τις οποίες: «Το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης είναι σύμφωνο με την προτεινόμενη χάραξη του οδικού τμήματος «Χερσονήσου – Νεάπολη» του Β.Ο.Α.Κ. στην Ανατολική Κρήτη, καθώς ικανοποιεί γενικά τις απαιτήσεις για τον σχεδιασμό αυτοκινητοδρόμου κατηγορίας Α1 με την επισήμανση να ληφθούν υπ' όψη οι προτάσεις που υποβλήθηκαν από τους Δήμους Χερσονήσου και Αγίου Νικολάου, τις προτάσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου, καθώς και τις προτάσεις που υποβλήθηκαν από την Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού της Περιφέρειας Κρήτης ώστε να συμπληρωθούν οι συγκοινωνιακές και υδραυλικές μελέτες του έργου, και η περιβαλλοντική αδειοδότηση που θα εγκριθεί να συμπεριλαμβάνει όλα τα προαναφερόμενα συνοδά, τεχνικά αντιπλημμυρικά, υδραυλικά και περιβαλλοντικά θέματα, στα οποία να εξασφαλισθεί η πλήρη χρηματοδότηση όλων αυτών για την υλοποίησή τους, προκειμένου 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.

**Ύστερα από διαλογική συζήτηση**

#### **ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ**

**Γνωμοδοτεί Θετικά** για τους Περιβαλλοντικούς όρους της ΜΠΕ του έργου: **«ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ - ΝΕΑΠΟΛΗ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)»** με φορέα υλοποίησης το **Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**», με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο με αριθμ. πρωτ.: **195077/02-07-2021** έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ, και συγκεκριμένα :

«Το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης είναι σύμφωνο με την προτεινόμενη χάραξη του οδικού τμήματος «Χερσονήσου – Νεάπολη» του Β.Ο.Α.Κ. στην Ανατολική Κρήτη, καθώς ικανοποιεί γενικά τις απαιτήσεις για τον σχεδιασμό αυτοκινητοδρόμου κατηγορίας Α1 με την επισήμανση να ληφθούν υπ' όψη οι προτάσεις που υποβλήθηκαν από τους Δήμους Χερσονήσου και Αγίου Νικολάου, τις προτάσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου, καθώς και τις προτάσεις που υποβλήθηκαν από την Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού της Περιφέρειας Κρήτης ώστε να συμπληρωθούν οι συγκοινωνιακές και υδραυλικές μελέτες του έργου, και η περιβαλλοντική αδειοδότηση που θα εγκριθεί να συμπεριλαμβάνει όλα τα προαναφερόμενα συνοδά, τεχνικά αντιπλημμυρικά, υδραυλικά και περιβαλλοντικά θέματα, στα οποία το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών οφείλει να εξασφαλισθεί, την πλήρη χρηματοδότηση που απαιτείται για την υλοποίησή τους, προκειμένου 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 διέλευσης του

, σύμφωνα και με όσα αναφέρονται στο σκεπτικό της παρούσας απόφασης.

Στην παρούσα απόφαση γνωμοδοτούν αρνητικά οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι **κ.κ.: Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανουσάκης Νικόλαος, Μαρινάκης Αλέξανδρος, Κριτσωτάκης Μιχαήλ και Πιαγκαλάκης Γεώργιος**, για τους λόγους που ανέφεραν και καταχωρήθηκαν στα πρακτικά

Αφού συντάχθηκε το παρόν υπογράφεται ως παρακάτω:  
Ηράκλειο, 07-07-2021

**Ο Πρόεδρος του Π.Σ**

**Η Γραμματέας**

**Τα μέλη**

**Παύλος Μπαριτάκης**

**Γεωργία Μηλάκη**





**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ  
Αυτοτελές Τμήμα Συλλογικών Οργάνων**

Ταχ. Δ/ση : Πλατεία Ελευθερίας  
Ταχ. Κώδικας : 712 01  
Πληροφορίες : Βαρδιάμπαση Νίκη  
Τηλέφωνα : 2813 400 233  
e-mail : [tyso@crete.gov.gr](mailto:tyso@crete.gov.gr)

**Ηράκλειο Ιουλίου 2021  
Αρ. πρωτ.:**

**ΠΡΟΣ:** 1. Υπουργείο Περιβάλλοντος  
και Ενέργειας  
- Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης  
(ΔΙ.Π.Α.)  
2. Υπουργείο Υποδομών  
και Μεταφορών  
- Δ/ση Συγκ. Υποδομών  
με σύμβαση παραχώρησης (Δ16)

**ΚΟΙΝ.:** 1. Αντιπεριφερειάρχες Π.Ε.  
2. Δ/ση Περιβάλλοντος  
& Χωρικού Σχεδιασμού ΠΚ  
3. Δήμο Αγίου Νικολάου  
4. Δήμο Χερσονήσου  
5. ΤΕΕ/ΤΑΚ  
6. ΟΑΚ

**ΘΕΜΑ:** Διαβίβαση της αριθμ. **61/2021** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου.

Σας διαβιβάζουμε συνημμένα, για τις δικές σας ενέργειες, αντίγραφο της αριθμ. **61/2021** απόφασης Περιφερειακού Συμβουλίου (**πρακτικό Ν° 13/07-073-2021**), που αφορά στην Έκφραση άποψης για τους Περιβαλλοντικούς όρους της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: **«ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΟΑΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ - ΝΕΑΠΟΛΗ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)»** με φορέα υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών.

**Η Προϊσταμένη του Τμήματος**

**Νίκη Βαρδιάμπαση**

**Εσωτερική Διανομή:**

- Γραφείο Περιφερειάρχη.
- Εκτελεστικό Γραμματέα Π.Κ.