



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

Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.:2810-342.520,2810-341.455
E-mail: teetak@tee.gr,
ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Ηράκλειο, 14/12/2022

Προς:

- Περιφερειάρχη Κρήτης
κ. Σταύρο Αρναουτάκη
arnaoutakis@crete.gov.gr
gram.pkr@crete.gov.gr
- Πρόεδρο Περιφερειακού Συμβουλίου
Κρήτης κ. Παύλο Μπαριτάκη
baritakis@crete.gov.gr
- Αντιπεριφερειάρχη στον Τομέα
Περιβάλλοντος κ. Νίκο Ξυλούρη
njyloy@crete.gov.gr

Θέμα: Απόψεις ΤΕΕΤΑΚ σχετικά με την τεχνική έκθεση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) Υφιστάμενων τμημάτων Παράκαμψης Χανίων-Ρεθύμνου-Ηρακλείου του ΒΟΑΚ.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Τμήμα Ανατολικής Κρήτης ως θεσμοθετημένος σύμβουλος της Πολιτείας ασχολήθηκε με τη ΜΠΕ του έργου «Παράκαμψη Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ» για τη συμμετοχή του στη διαβούλευση ως όριζε η προθεσμία έως τις 9.9.2022 και κατέθεσε πλήρες κείμενο τεκμηριωμένων απόψεων 14 σελίδων.

Σε αυτή τη γνωμοδότηση τόσο προς το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών όσο και προς το σύνολο των τοπικών φορέων επιχείρησε να τονίσει τη σημασία:

- Της καθυστερημένης- σύντομης- και εντός Αυγούστου - διαβούλευσης επί ζητημάτων αμιγώς περιβαλλοντικών και όχι ζητημάτων χάραξης και λειτουργικής εξυπηρέτησης των παρακάμψεων και των κόμβων, ΕΠΙ ζητημάτων που θα αφορούσαν ΔΗΛΑΔΗ την Προμελέτη Οδοποιίας.
- Το διττό ρόλο του ΒΟΑΚ τόσο ως βασικού οδικού άξονα του νησιού όσο και ως `εξ ανάγκης` δακτυλίου για την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης του Ηρακλείου και των άλλων μεγάλων πόλεων της Κρήτης.
- Τα μελλοντικά δεδομένα της πόλης του Ηρακλείου (μετακίνηση αερολιμένα Καζαντζάκη, αλλαγή χρήσης Λινοπεραμάτων, ενίσχυση ΒΠΠΕ, ενίσχυση- ανάδειξη ΒΙΟΠΑ).

Επισημαίναμε ειδικότερα, με δεδομένο ότι ο ΒΟΑΚ ως έχει σήμερα, αλλά και ως προβλέπεται να λειτουργεί με βάση την υπό διαβούλευση Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, διχοτομεί την πόλη του Ηρακλείου (στο μεγαλύτερο εξεταζόμενο μήκος του διασχίζει περιοχές που είτε έχουν εγκεκριμένη πράξη εφαρμογής του σχεδίου πόλης είτε είναι προς πολεοδόμηση). Θα έπρεπε να εξετάζεται ως πρώτη και βασική λύση σε επίπεδο προμελέτης

οδοποιίας η (έστω και κατά τμήματα) υπογειοποίηση αυτού του άξονα για το αμιγώς αστικό τμήμα (ήτοι από τον Α/Κ Γαζίου ως και τον Α/Κ Κατσαμπά) για την ελάττωση της περιβαλλοντικής και κυκλοφοριακής όχλησης και για την πολεοδομική αναβάθμιση της πόλης.

Επισημαίναμε επιπλέον ότι σε κάθε περίπτωση, η παρούσα προμελέτη οδοποιίας εφόσον δεν προχώρησε σε όλα τα ανωτέρω, θα όφειλε να αναπτύσσει έστω και σήμερα, ένα πλήρες, ασφαλές και λειτουργικό παράπλευρο οδικό δίκτυο, με ασφαλείς συνδέσεις με το χαρακτηρισμένο αστικό και περιφερειακό οδικό δίκτυο του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, για να μην μετακυλίνουν τα προβλήματα, που διαφαίνονται ξεκάθαρα ότι θα απαιτήσουν περαιτέρω μελέτες και έργα για αποκαταστάσεις συνδέσεων, στις πόλεις όπου διέρχεται ο ΒΟΑΚ ή στην Περιφέρεια.

Κρίσιμα στοιχεία, που αφορούσαν στο δίκτυο και σημειώναμε στη γνωμοδότηση αυτή τα οποία έγιναν αποδεκτά από την πλευρά του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών είναι :

- Η αναγκαία αποκατάσταση της σύνδεσης του ΒΟΑΚ με τη Φοινικιά, με τις όποιες επιφυλάξεις σε επίπεδο προδιαγραφών, που κατανοούμε τους προβληματισμούς των συναδέλφων, ωστόσο συνεχίζουμε να κρίνουμε απαραίτητη την αποκατάσταση της σύνδεσης με τις τοπικές οδούς, εδώ να σημειώσουμε ότι οι παρατηρήσεις / απαντήσεις του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών για επιπλέον κυκλοφοριακή διερεύνηση της εξυπηρέτησης δεν πρέπει να παραπέμπεται στο μέλλον αλλά να γίνει τώρα, άμεσα, στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΒΟΑΚ και των παρακάμψεών του.
- Η μετατροπή του σημερινού κόμβου του λειτουργούντος αεροδρομίου `Ν. Καζαντζάκης` σε Α/Κ που να εξυπηρετεί και την ΒΙ.ΠΕ.Η., η οποία επίσης έγινε αποδεκτή. Μάλιστα προστίθεται και κόμβος κυκλικής κίνησης στο βόρειο και νότιο τμήμα του Α/Κ που αναμένεται να συνδράμει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας της περιοχής με δεδομένες και τις νέες επενδύσεις mega επιχειρήσεων πλησίον του αεροδρομίου.
- Η νέα χάραξη του τμήματος του Κακού Όρους που φυσικά έγινε αποδεκτή και μας χαροποιεί ιδιαίτερα.

Ωστόσο μας μένουν σημαντικοί προβληματισμοί που αφορούν κυρίως τα παρακάτω:

- Την έλλειψη δημιουργίας πλήρους παράπλευρου δικτύου για την ασφαλή εξυπηρέτηση των παράπλευρων ιδιοκτησιών και χρήσεων στις περιοχές των Δήμων Ηρακλείου, Μαλεβιζίου και Χερσονήσου. Μάλιστα είναι ακατανόητη η απάντηση ότι δεν αποτελεί αντικείμενο της μελέτης η ανάπτυξη παράπλευρου δικτύου. Αν δεν μελετηθεί τώρα δεν θα μελετηθεί ποτέ!
- Την αντικατάσταση των συμβατικών κόμβων φωτεινής σηματοδότησης με νέους κόμβους κυκλικής κίνησης, όπου αυτό είναι γεωμετρικά & τεχνικά εφικτό. Δεν είναι κατανοητό γιατί προτιμώνται λύσεις κόμβων ,κυκλικής κίνησης, σε κόμβους πλησίον του αεροδρομίου και αλλού, ενώ σε μεμονωμένες περιπτώσεις απορρίπτονται για λόγους οδικής ασφάλειας. Υπάρχουν μετρήσεις που δείχνουν μεγάλη διαφορά στις επιμέρους εισόδους και θεωρείται ότι θα έχουμε καθυστερήσεις και μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας. Είναι κρίσιμο να εξεταστούν και να μελετηθούν τώρα, στα σημεία που επιτρέπεται η γεωμετρία, η διαμόρφωση κυκλικών κόμβων για λόγους μείωσης της ταχύτητας προσέγγισης. Διαφορετικά εφόσον προχωρήσει η τοποθέτηση ΦΣ να μελετηθούν και να υλοποιηθούν παράλληλα μέτρα ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, με έμφαση στο θέμα της ταχύτητας και της παραβίασης ερυθρού σηματοδότη.
- Ο κόμβος του ΠΑ.Γ.Ν.Η. πρέπει να μελετηθεί ώστε να συνδέσει τις περιοχές βόρεια του ΒΟΑΚ και να ενισχύσει τη σύνδεση Βορρά-Νότου μεταξύ Γαζίου (και μάλιστα στην ήδη πολεοδομούμενη περιοχή Μεγάλου Λάκκου) και ΠΑ.Γ.Ν.Η.-Ι.Τ.Ε., με δεδομένο μάλιστα

και το κλείσιμο των υφιστάμενων κάτω διαβάσεων που εξυπηρετούν σημαντικά, αν και όχι ικανοποιητικά, την περιοχή σήμερα. Είναι τουλάχιστον προβληματική η μη ικανοποίηση ενός τέτοιου αιτήματος, την στιγμή που οι περισσότεροι υπόλοιποι κόμβοι της μελέτης συνδέουν τον Βορρά με τον Νότο.

- Η βασική είσοδος - έξοδος σήμερα, του αμιγώς αστικού τμήματος της πόλης του Ηρακλείου, γίνεται από τις λεωφόρους Παπαναστασίου, Κνωσού και την περιοχή του Κατσαμπά. Η λύση του ζητήματος της Παπαναστασίου δεν θα πρέπει να σταματήσει να εξετάζεται μέχρι επιτυχούς αποτελέσματος, καθώς σήμερα λαμβάνει δυσανάλογα μεγάλο φόρτο και το μέλλον κρίνεται εξαιρετικά δυσίωνο. Λαμβάνοντας υπ' όψη μας και τις περιοχές που πολεοδομούνται δυτικά της Ούλωφ Πάλμε. Βλέποντας δηλαδή στο μέλλον την πληθυσμιακή αύξηση της περιοχής, είμαστε πεπεισμένοι ότι ο κόμβος αυτός θα είναι μη λειτουργικός.
- Η κατάργηση μίας εξυπηρετήσης του κόμβου (δεύτερη είσοδος στην κατεύθυνση προς Ρέθυμνο) της Μεσσαράς, χωρίς μάλιστα πλήρες παράπλευρο δίκτυο, θα δημιουργήσει δυσανάλογα μεγάλο βάρος στην ευρύτερη περιοχή και ειδικά στις περιοχές Γαζίου - Αμμουδάρας- Δειλινών κ.α. Θα επιβαρυνθεί αδικαιολόγητα ο ήδη κορεσμένος άξονας της 62 Μαρτύρων και της παραλιακής οδού της πόλης του Ηρακλείου, με δεδομένο μάλιστα ότι ούτε ο νέος κόμβος προς ΠΑ.Γ.Ν.Η. θα εξυπηρετεί την περιοχή βόρεια του ΒΟΑΚ. Μάλιστα η νέα πρόταση περί διαμόρφωσης σύνδεσης με κυκλικό κόμβο στην διασταύρωση με την οδό Αγ. Μεθοδίου, δείχνει μάλλον ελαφρότητα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων.
- Την περίεργη αντιμετώπιση, στην απάντηση που δόθηκε, στην αναφορά μας για τον έλεγχο επάρκειας αποχέτευσης πλημμυρικής παροχής στα υφιστάμενα τεχνικά (γέφυρες και οχετούς) στην περιοχή. Για να βάλουμε τα πράγματα σε σωστή βάση, ας ξεκινήσουμε με το απλό. «Σύμφωνα με τις ισχύουσες ΟΜΟΕ, οι γέφυρες και οι οχετοί ανοίγματος άνω των 6 μ. μελετώνται για πλημμυρική παροχή 100ετίας και ΟΧΙ 50ετίας που αναφέρεται στην απάντηση». Για τον λόγο αυτό αναφέραμε στο έγγραφό μας την ανάγκη μελέτης στα τέσσερα μεγάλα ποτάμια της περιοχής. Επίσης, δεν γίνεται καμία αναφορά στα μη λειτουργούντα τεχνικά (όπως αυτό του ρέματος Χρυσοβαλλάντου, το οποίο και το επισημάναμε στο έγγραφό μας). Τέλος, είναι προβληματική η απάντηση ότι «τα προβλήματα ιρλανδικών διαβάσεων και μη σωστά λειτουργούντων τεχνικών που υπάρχουν στους SR του ΒΟΑΚ, δεν μπορούν να εξεταστούν στο πλαίσιο κατασκευής του αυτοκινητόδρομου (σελ 230-231)». Και το ερώτημα που προκύπτει αβίαστα είναι πότε και από ποιόν θα εξεταστούν τέτοια προβλήματα λειτουργίας του ΒΟΑΚ? Σίγουρα πάντως όχι από τον Παραχωρησιούχο.

Για τη ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΑΚ
Ο Πρόεδρος
Γεώργιος Ταβερναράκης
Πολιτικός Μηχανικός



Κοινοποίηση:

- Βουλευτές Ανατολικής Κρήτης
- Συντονίστρια Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης κ. Μαρία Κοζυράκη
- Πρόεδρο Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κρήτης κ. Ιωάννη Κουράκη
- Δημάρχους Ανατολικής Κρήτης
- Μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- ΜΜΕ

Εσωτερική διανομή:

- Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Προεδρείο «Α» ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Πρόεδρο Πειθαρχικού Συμβουλίου
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Κλαδικοί Σύλλογοι των Μηχανικών Ανατ. Κρήτης
- Εκλεγμένοι στη Κεντρική Αντιπροσωπεία μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο Προϊσταμένης
- Γραφείο Μηχανικών
- Χρονολογικό αρχείο
- Φάκελος Δ.Ε.
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ