



ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΠΟΥ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΑΡΧΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΑΛΕΞΗ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟ

Ενώπιον της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής

Για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο»

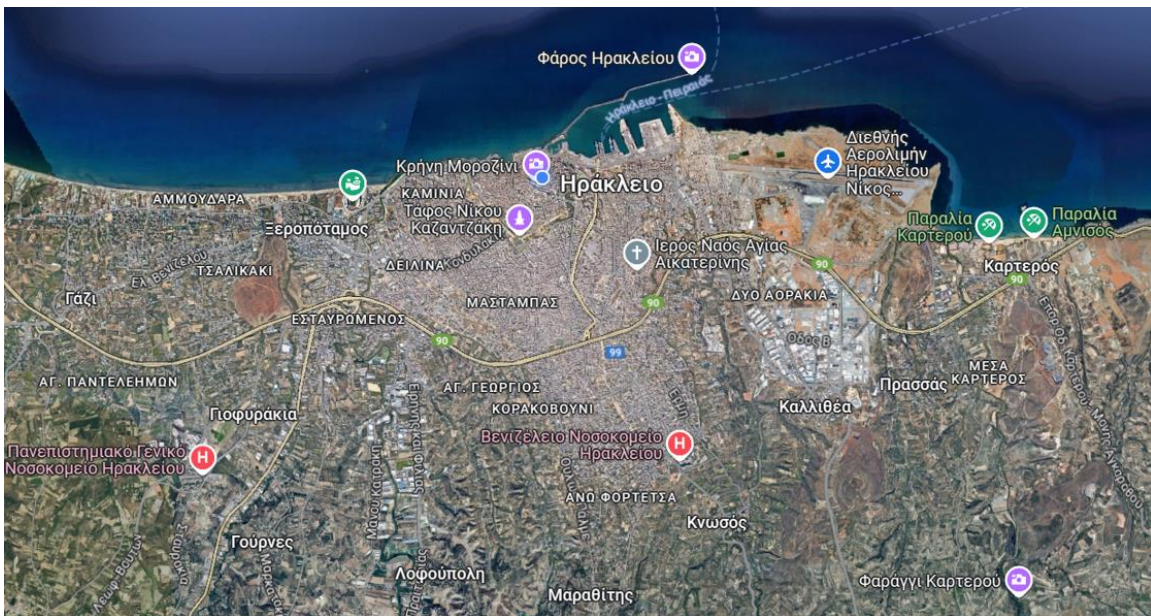
ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η έλλειψη γνώσης των δεκαεπτά (17) προσαρτημάτων της Σύμβασης Παραχώρησης (βλ. αρ. 3.3.2), τα οποία δεν προσκομίστηκαν στη Βουλή, προκαλεί αβεβαιότητα στην κρίση πλείστων χωρίων της Σύμβασης που παραπέμπουν ακριβώς σε προσαρτήματα, και ιδιαίτερα στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (ΕΣΥ, προσάρτημα 2).

Ο Δήμος Ηρακλείου αναγνωρίζει την αναγκαιότητα αναβάθμισης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ).

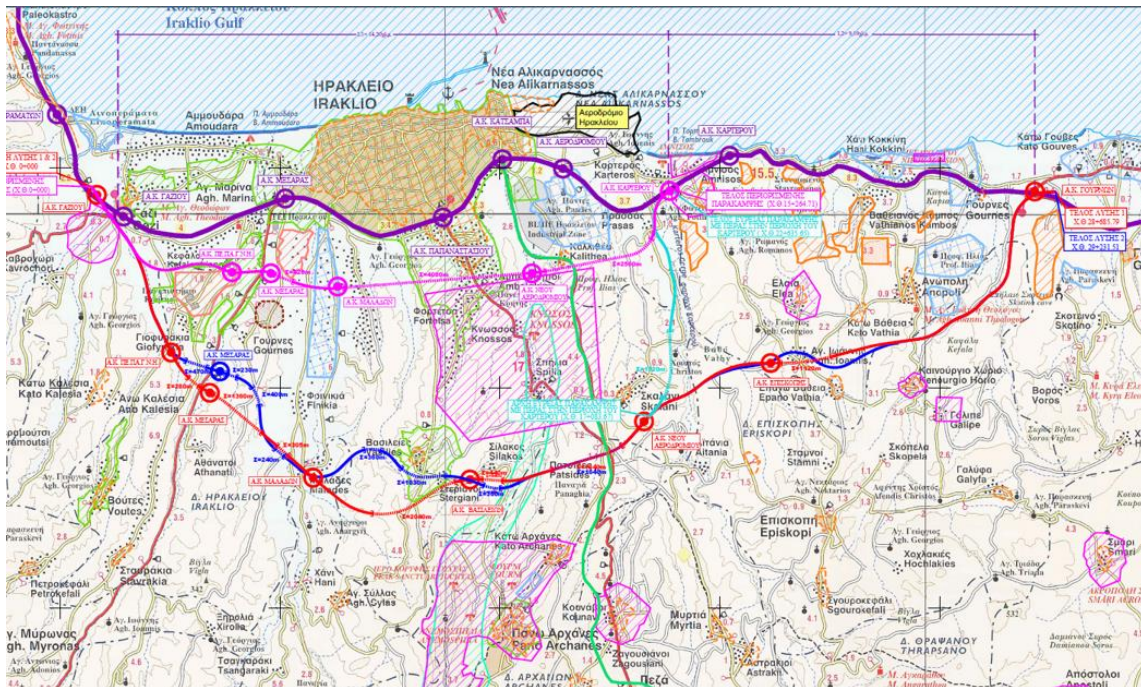
Ωστόσο, το έργο, και ειδικότερα η λεγόμενη «παράκαμψη Ηρακλείου» όπως προδιαγράφεται στην προς κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων Σύμβαση Παραχώρησης παρουσιάζει σοβαρές ατέλειες, οι οποίες, αν δεν θεραπευθούν, θα υποβαθμίσουν την ποιότητα ζωής και το αστικό περιβάλλον και θα θέσουν σε κίνδυνο ζωές, περιουσίες και υποδομές.

Οι αντιρρήσεις του Δήμου Ηρακλείου έχουν ως εξής:

1. Εξαρχής ο Δήμος Ηρακλείου διεκδικούσε και διεκδικεί την κατασκευή μιας πραγματικής παράκαμψης του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος του Ηρακλείου. Ο σημερινός δρόμος διπλού κλάδου κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 2000, ενώ ο αρχικός ένας κλάδος κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1970, όταν το Ηράκλειο είχε πληθυσμό λιγότερο από 90.000 κατοίκους και ο ΒΟΑΚ λειτουργούσε ως πραγματική παράκαμψη. Σήμερα η πόλη έχει πληθυσμό 180.000 κατοίκων και ο ΒΟΑΚ διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό της και τον διχοτομεί σε ένα μήκος επτά χιλιομέτρων.



Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είχε συμφωνήσει με την ανάγκη ευρύτερης νότια παράκαμψης και είχε μελετήσει σχετικές λύσεις από το 2010 (Αναγνωριστική συγκοινωνιακή και γεωλογική μελέτη της ευρείας παράκαμψης Ηρακλείου, ΕΥΔΕ – ΒΟΑΚ, τότε Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων). Δυστυχώς οι μελέτες εκείνες αγνοήθηκαν και επελέγη η ένταξη του σημερινού δρόμου στο Έργο Παραχώρησης διατηρώντας για τα επόμενα 40 χρόνια - τουλάχιστον- τη διχοτόμηση της πόλης χωρίς καμία ενημέρωση του Δήμου μέχρι την εκ του νόμου υποχρεωτική διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης μετά την ολοκλήρωση των μελετών, στο πλαίσιο έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων.



Σήμερα, λουπόν, δεν υπάρχει καμιά παράκαμψη Ηρακλείου. Και με το έργο παραχώρησης όπως δημοπρατήθηκε δεν θα υπάρξει καμιά παράκαμψη Ηρακλείου. Συνεπώς, την μεγαλύτερη παραχώρηση καλείται να κάνει το Ηράκλειο. Άνευ ανταλλάγματος; Το αντάλλαγμα για το άμεσο μέλλον θα είναι η κατά το δυνατόν θεραπεία, όπως θα δείξουμε αμέσως παρακάτω.

Ωστόσο, ο Δήμος Ηρακλείου, δεν παραιτείται από το αίτημα της πραγματικής νότιας παράκαμψης της πόλης σε εύλογο χρόνο και ζητούμε μια πολιτική δήλωση για την άμεση έναρξη των σχετικών μελετών.

2. Όπως είναι γνωστό, ο Δήμος Ηρακλείου έχει προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας με Αίτηση Ακυρώσεως της τροποποίησης της ΑΕΠΟ του έργου του ΒΟΑΚ, τόσο για τυπικούς, όσο κυρίως, για ουσιαστικούς λόγους (βλ. συνημμένα 1, 2 & 3). Εδώ αναφέρονται οι ουσιαστικοί λόγοι: Η ένταξη του ΒΟΑΚ σε Σύμβαση Παραχώρησης, πέραν της φυσιολογικής ετήσιας αύξησης της κυκλοφορίας, θα επιφέρει αλλαγές που θα επιβαρύνουν δραματικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου, τόσο επειδή η γενικότερη αναβάθμιση του ΒΟΑΚ από τα Χανιά μέχρι τον Άγιο Νικόλαο θα επιφέρει σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας επ' αυτού, όσο και επειδή η επιβολή διοδίων στον ΒΟΑΚ θα αποτρέψει τη χρήση του για τοπικές μετακινήσεις και θα επιβαρύνει σημαντικά το τοπικό αστικό οδικό δίκτυο του Ηρακλείου.

Για να αμβλυνθούν οι αρνητικές αυτές επιπτώσεις, είναι απαραίτητο

(α) να υποστηριχθούν οι καθημερινές αστικές μετακινήσεις ώστε να περιοριστεί το ρήγμα που προκαλεί ο ΒΟΑΚ στο πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου, και

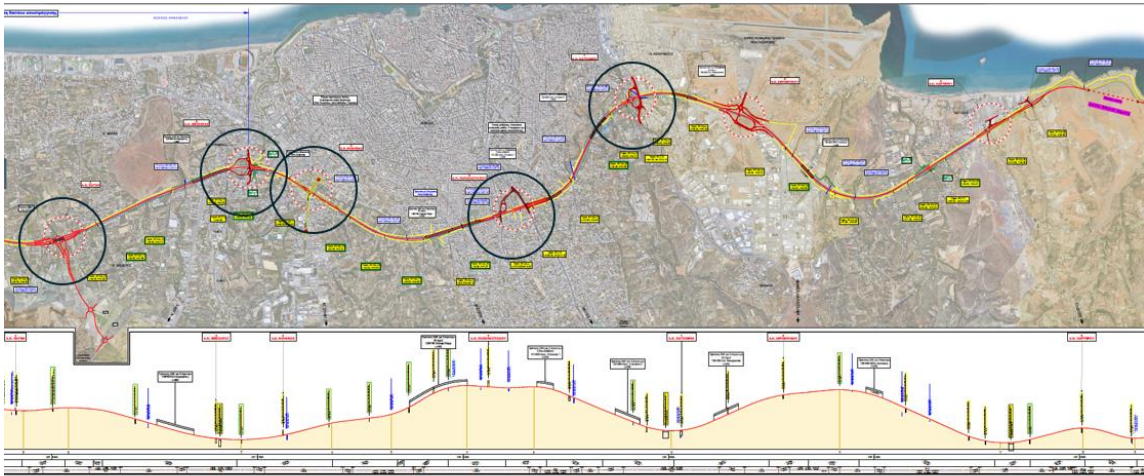
(β) να αναβαθμιστεί η κυκλοφοριακή λειτουργία του συστήματος αυτοκινητόδρομος-τοπικό οδικό δίκτυο-πόλη-λιμάνι, ώστε να αποφευχθούν χασοκές καταστάσεις στις ώρες αιχμής και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Πρόκειται για θέματα ζωτικής σημασίας για το μέλλον του Ηρακλείου και την καθημερινότητα των πολιτών και των επισκεπτών του από τα οποία δεν δικαιούμαστε να αποστούμε ούτε κατ' ελάχιστον.

Ο Δήμος Ηρακλείου έχει καταθέσει στο Υπουργείο Υποδομών και δημοσιοποιήσει δέσμη αναγκών παρεμβάσεων ώστε να ελαχιστοποιηθεί η επιβάρυνση της πόλης και η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των χρηστών της. Οι απαιτήσεις αυτές έχουν στοιχειοθετηθεί στη βάση μελετών έγκριτων ειδικών επιστημόνων και δημοσίων φορέων.

Συνοπτικά, οι αναγκαίες παρεμβάσεις που συνιστούν απαιτήσεις του Δήμου Ηρακλείου αφορούν:

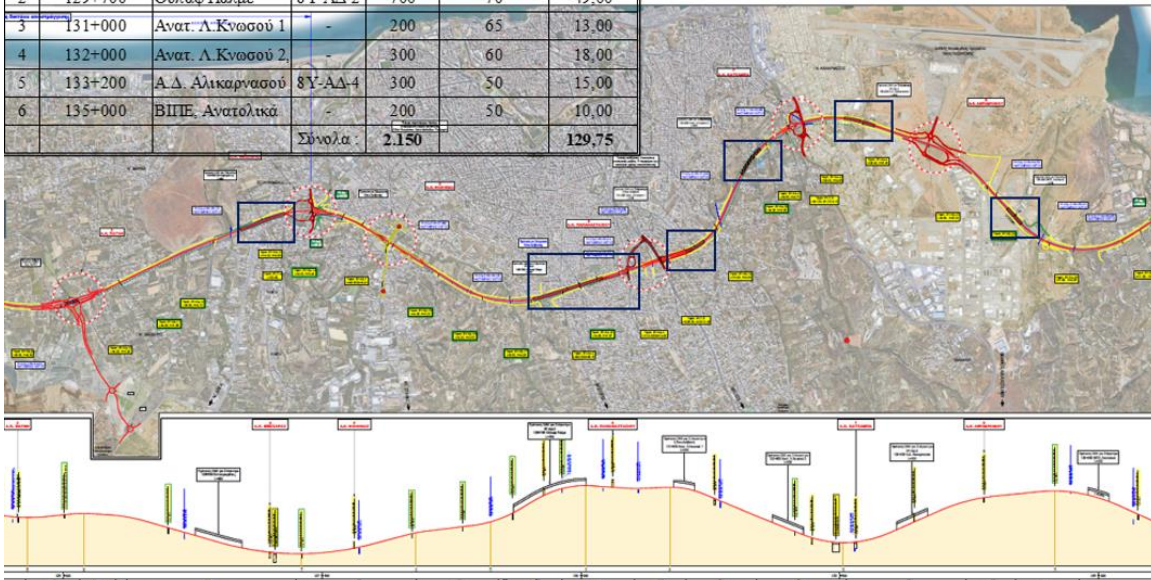
- Στον **επανασχεδιασμό και την (ανα)κατασκευή των κόμβων**, η λειτουργία των οποίων σχετίζεται με τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με την πόλη και το λιμάνι, και συνεπώς θα συμβάλει και στην καλύτερη λειτουργία του ΒΟΑΚ.



[Επισημαίνονται οι προς ανασχεδιασμό / (ανα)κατασκευή κόμβοι ΠΑΓΝΗ (Πανεπιστημίου), Μεσσαράς-Τυμπακίου, Φοινικιάς, Παπαναστασίου (Κνωσού), Κατσαμπά (Βιομηχανικής -Βιάννου)]

- Στην υπογειοποίηση τμημάτων της «παράκαμψης Ηρακλείου» στο μέρος που διέρχεται από τον αστικό ιστό και, εναλλακτικά ή συνδυαστικά, στον **σχεδιασμό και την κατασκευή στεγάστρων (Covers)**, που θα αποδώσουν παράπλευρες και εγκάρσιες κινήσεις εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ αλλά και σημαντικό κοινόχρηστο χώρο.

a/a	Χ.Θ.	Περιοχή	Τεχνικό	Μήκος (Ενδ. σε m)	Μέσο πλάτος απαίτησης (m)	Επιφάνεια (στρ.)
1	126+500	Εσταυρωμένος	-	450	55	24,75
2	129+700	Ούλαφ Πάλμε	8Υ-ΑΔ-2	700	70	49,00
3	131+000	Ανατ. Λ.Κνωσού 1	-	200	65	13,00
4	132+000	Ανατ. Λ.Κνωσού 2	-	300	60	18,00
5	133+200	Α.Δ. Αλικαρνασού	8Υ-ΑΔ-4	300	50	15,00
6	135+000	ΒΙΠΕ. Ανατολικά	-	200	50	10,00
		Σύνολο:		2.150		129,75



ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για τις θέσεις και διαστασιολογήσεις των στεγάστρων που εικονίζονται ανωτέρω, υιοθετείται από τον Δήμο Ηρακλείου η πρόταση της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Έργων του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης (Ο.Α.Κ., Α.Π. 10970, 22/8/2022), «Απόψεις – Προτάσεις για την ΜΠΕ των παρακάμψεων των πόλεων του ΒΟΑΚ».



- Στον επανασχεδιασμό και το συνακόλουθο κατασκευαστικό έργο σε κάτω διαβάσεις, των οποίων ο σχεδιασμός και οι διαστάσεις είναι σήμερα από ελλιπείς έως επικίνδυνες, πέραν των πλευρικών επεκτάσεων τους για την ομαλή κυκλοφοριακή σύνδεση της πόλης του Ηρακλείου εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ.
- Στην δημιουργία πλήρους παράπλευρου οδικού δικτύου σε όλο το μήκος της «παράκαμψης Ηρακλείου» για την εύρυθμη λειτουργία των παρόδιων χρήσεων κατοικίας, αλλά και των βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, βορείως και νοτίως του ΒΟΑΚ, με δεδομένους τους πρόσθετους φόρτους που θα προέλθουν από το έργο παραχώρησης, όσο και σε απευκταίες περιπτώσεις έκτακτων συμβάντων επί του ΒΟΑΚ, όταν η κυκλοφορία του αυτοκινητόδρομου θα πρέπει να διοχετευθεί εκτός αυτού και να εξυπηρετηθεί προσωρινά από το τοπικό δίκτυο χωρίς να προκληθούν χασομικές και επικίνδυνες καταστάσεις.

Αναγκαία αναβάθμιση και συμπλήρωση του υπάρχοντος τοπικού οδικού δικτύου:

Παράπλευρες οδοί (σε μέτρα)

	ΒΟΡΕΙΑ	ΝΟΤΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ	2.600	5.950	8.550
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ	1.370	1.050	2.420
ΣΥΝΟΛΟ	3.970	7.000	10.970

ΓΕΦΥΡΕΣ:

- Αλμυρός Χ 2 (22μ.)
- Γιόφυρος Χ 2 (35μ.)
- Καρτερός Χ 2 (35μ.)

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η διπλή γέφυρα του Αλμυρού προτείνεται με την επιφύλαξη ενδεχόμενης εναλλακτικής πρότασης του Δήμου Μαλεβιζίου, στην οποία ο Δήμος Ηρακλείου προσχωρεί κατ' αρχήν.]

- Στον σχεδιασμό και την κατασκευή των υδραυλικών έργων για απορροή και διόδευση των ομβρίων υδάτων από τον ΒΟΑΚ στους παρακείμενους φυσικούς αποδέκτες (ρέματα), με διασφάλιση της απαιτούμενης παροχετευτικότητας σύμφωνα με τις προβλέψεις του Εθνικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας, κρίσιμο ζήτημα πολιτικής προστασίας της πόλης.
ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η αντιμετώπιση του ζητήματος (ζωής ή θανάτου) απαιτεί τροποποίηση του αρ. 6.2.5, σύμφωνα με το οποίο «ο Παραχωρησιούχος δεν ευθύνεται για την τυχόν ανεπάρκεια των

αποδεκτών κατάντη του Έργου Παραχώρησης πέραν των κατάντη ορίων διευθέτησης του υδατορέματος ή του ποταμού σύμφωνα με την εγκεκριμένη υδραυλική μελέτη και τους περιβαλλοντικούς όρους του Έργου Παραχώρησης».

- Στον εξαρχής του έργου σχεδιασμό και την **εγκατάσταση ηχοπετασμάτων** για την προστασία από τον κυκλοφοριακό θόρυβο των παρόδιων κατοικιών της πόλης (βλ. αρ. 11.3)

Επιπλέον, σε απόλυτη συνάφεια με τα ανωτέρω και με δεδομένο ότι, όπως προβλέπεται στην προς κύρωση Σύμβαση Παραχώρησης, «ο γενικός στόχος του Δημοσίου μέσω της παροχής, συντήρησης και λειτουργίας Έργου Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο είναι η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών του κοινού και των επιχειρήσεων με τον βέλτιστο τρόπο» (αρ. 10.6.4.1), παρίσταται η ανάγκη **συνολικής κυκλοφοριακής μελέτης για το πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου**, χωρίς την οποία βασικές πρόνοιες του Συστήματος Διαχείρισης Αυτοκινητοδρόμου (Asset Management System, αρ. 10.6.3) δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν. Ενδεικτικά αναφέρονται «Η ικανοποίηση της τρέχουσας και μελλοντικής ζήτησης μεταφορών» (10.6.4.1.(a)), «Η εξυπηρέτηση άλλων αναγκών των τοπικών κοινωνιών που συνδέονται με το Έργο Παραχώρησης και τις συναφείς με αυτό υποδομές (10.6.4.1.(c), απ' όπου προκύπτει η ανάγκη μελέτης της κυκλοφοριακής σύνδεσης του ΒΟΑΚ με τον λιμένα Ηρακλείου), η «Βελτιστοποίηση της αλληλεπίδρασης άλλων μεταφορικών μέσων προς υποβοήθηση των πολυτροπικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων» (10.6.4.1.(e)), η «Ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων» (10.6.4.1.(j)), η «Παροχή αποδεκτού επιπέδου πρόσβασης για όλα τα είδη μεταφορών και σε όλες τις περιοχές του Έργου Παραχώρησης» (10.6.4.1.(i)).

Με δεδομένα τα ανωτέρω, οφείλεται επίσης να γίνει σαφές και ρητό ότι η οικονομική απόδοση του Έργου στον Παραχωρησιούχο δεν μπορεί να λογίζεται και να γίνεται αποδεκτή ως παράγων ανάσχεσης αναπτυξιακών έργων κατασκευής και λειτουργίας άλλων μεταφορικών υποδομών που αποδίδουν κοινή ωφέλεια. Ιδιαίτερως, ζητούμε να γίνει σαφές και ρητό, με πολιτική δήλωση, ότι **ο σχεδιασμός και η κατασκευή οδικής σύνδεσης του Ηρακλείου με το νέο αεροδρόμιο Καστελλίου με μικρότερη πραγματική χρονοαπόσταση** είναι ανεξάρτητος από το έργο παραχώρησης του ΒΟΑΚ (σύμφωνα με το αρ. 6.4.2).

3. Κρίνεται αναγκαία η καθολική εξαίρεση από τα διόδια τέλη των αστικών τμημάτων του ΒΟΑΚ, και εν προκειμένω του τμήματος της «παράκαμψης Ηρακλείου». Ο ΒΟΑΚ διατρέχει το πιο αναπτυγμένο τμήμα της Κρήτης και αποτελεί τη μοναδική επιλογή για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων και παραγωγών της. Οι μετακινήσεις διεξάγονται κυρίως σε μικρές αποστάσεις και δεν μπορούν να διεξαχθούν μέσω άλλης εναλλακτικής διαδρομής.

Η πρόβλεψη για τη μη καταβολή διοδίων εντός των ορίων του Δήμου είναι ατελής και υπό σειρά προϋποθέσεων. Ατελής, γιατί περιλαμβάνει μόνο τα επιβατικά οχήματα και συνεπώς τα βαρέα οχήματα θα επιβαρύνουν την πόλη. Είναι δε απορίας άξιο ότι στις προϋποθέσεις περιλαμβάνεται

η ολοκλήρωση του Εθνικού Συστήματος Χρέωσης Ηλεκτρονικών Διοδίων που εκφεύγει από το πλαίσιο του συγκεκριμένου έργου και της υπό συζήτηση Σύμβασης Παραχώρησης.

Ενώ ο αρμόδιος υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών έχει δηλώσει ότι «δεν θα υπάρχουν διόδια στα αστικά τμήματα του ΒΟΑΚ», στη σύμβαση ορίζεται ρητώς ότι μέχρι τότε (έναρξη λειτουργίας ΕΣΧΗΔ), ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιβάλλει διόδια σε όλους τους χρήστες με Μετωπικούς και Πλευρικούς Σταθμούς, και μάλιστα από την πρώτη περίοδο (Τ1) της παραχώρησης (αρ. 18.1.10, 18.2.1).

Επίσης, η παράλειψη του κόμβου του Αεροδρομίου από τον πίνακα (18.1.10) των κόμβων που εξυπηρετούν αστικές μετακινήσεις ακυρώνει σε μεγάλο βαθμό το μέτρο της εξαίρεσης οδηγώντας τα οχήματα μέσα στον αστικό ιστό και μάλιστα στην περιοχή στην οποία κατά τα επόμενα χρόνια θα συντελεσθεί η μέγιστη οικιστική ανάπτυξη της πόλης του Ηρακλείου. Αποτελεί αδήριτη ανάγκη η τροποποίηση του ως άνω Πίνακα ώστε να συμπεριληφθεί ο κόμβος του Αεροδρομίου.

4. Ο Δήμος Ηρακλείου εκφράζει τη διαφωνία του με την έως σήμερα παραμέληση της Σητείας και της Ιεράπετρας. Με τον ένα ή το άλλο τρόπο, ο ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο έως τον Άγιο Νικόλαο θα μετατραπεί σ' έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Συνεπώς, η αναβάθμιση του τμήματος Άγιος Νικόλαος – Παχειά Άμμος – Σητεία / Ιεράπετρα, αποτελεί όρο εκ των ων ουκ άνευ για την ενιαία κοινωνική και παραγωγική λειτουργία της Κρήτης. Γίνεται κατανοητό ότι πρόκειται για δύσκολο έργο αλλά αυτός δεν είναι λόγος για να μην έχει αναζητηθεί και υλοποιηθεί μια βιώσιμη λύση σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες.

Ηράκλειο, 27/5/2025

Ο Δήμαρχος Ηρακλείου

Αλέξης Καλοκαιρινός

Συνημμένα:

1. Αίτηση Ακύρωσης του Δήμου Ηρακλείου με αριθμ. κατάθεσης Ε1446/2023 για την ακύρωση της υπ' αριθμ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/27000/1783/6-4-2023, σε ορθή επανάληψη στις 26-4-2023, αποφάσεως του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας («Τροποποίηση της υπ' αριθ. 68871/4636/20.07.2022 (ΑΔΑ: 6ΨΝ34653Π8-ΔΡΧ) Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα Χανιά - Ηράκλειο», ως προς την ενσωμάτωση των υφιστάμενων υποτμημάτων των παρακάμψεων Χανιών – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ (ΑΔΑ: 917Η4653Π8-ΤΛ9)
2. Πρόσθετοι Λόγοι Ακύρωσης Δήμου Ηρακλείου με αριθμ. κατάθεσης ΕΛ762/2024
3. Τεχνική Έκθεση με τίτλο «Μελέτη-Κατασκευή-Χρηματοδότηση-Λειτουργία- Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) , Παράκαμψη Ηρακλείου / Επιπτώσεις στον Δήμο Ηρακλείου από τη λειτουργία του Έργου» Έκδοση Α , Κωδικός: ΤΕ01 με ημερομηνία 05.11.2024