



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ  
ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ  
Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ  
ΤΜΗΜΑ Υποστήριξης Πολιτικών  
Οργάνων**

Ταχ. Δ/νση: Αγ. Τίτου 1  
Ταχ. Κώδικας: 712 02  
Πληροφορίες: Κεφάλης Εμμ.,  
Σμυρνάκη Αγγ.  
Τηλ.: 2813 409119, 117  
E-mail: [dsymvoulio@heraklion.gr](mailto:dsymvoulio@heraklion.gr)

**Ηράκλειο 12 - 12 - 2022  
Αρ. Πρωτ. : 126.332**

**ΠΡΟΣ:**

**τον κ. Δήμαρχο  
τους κ.κ. Δημοτικούς Συμβούλους  
τους κ.κ. Προέδρους των  
Δημοτικών Κοινοτήτων**

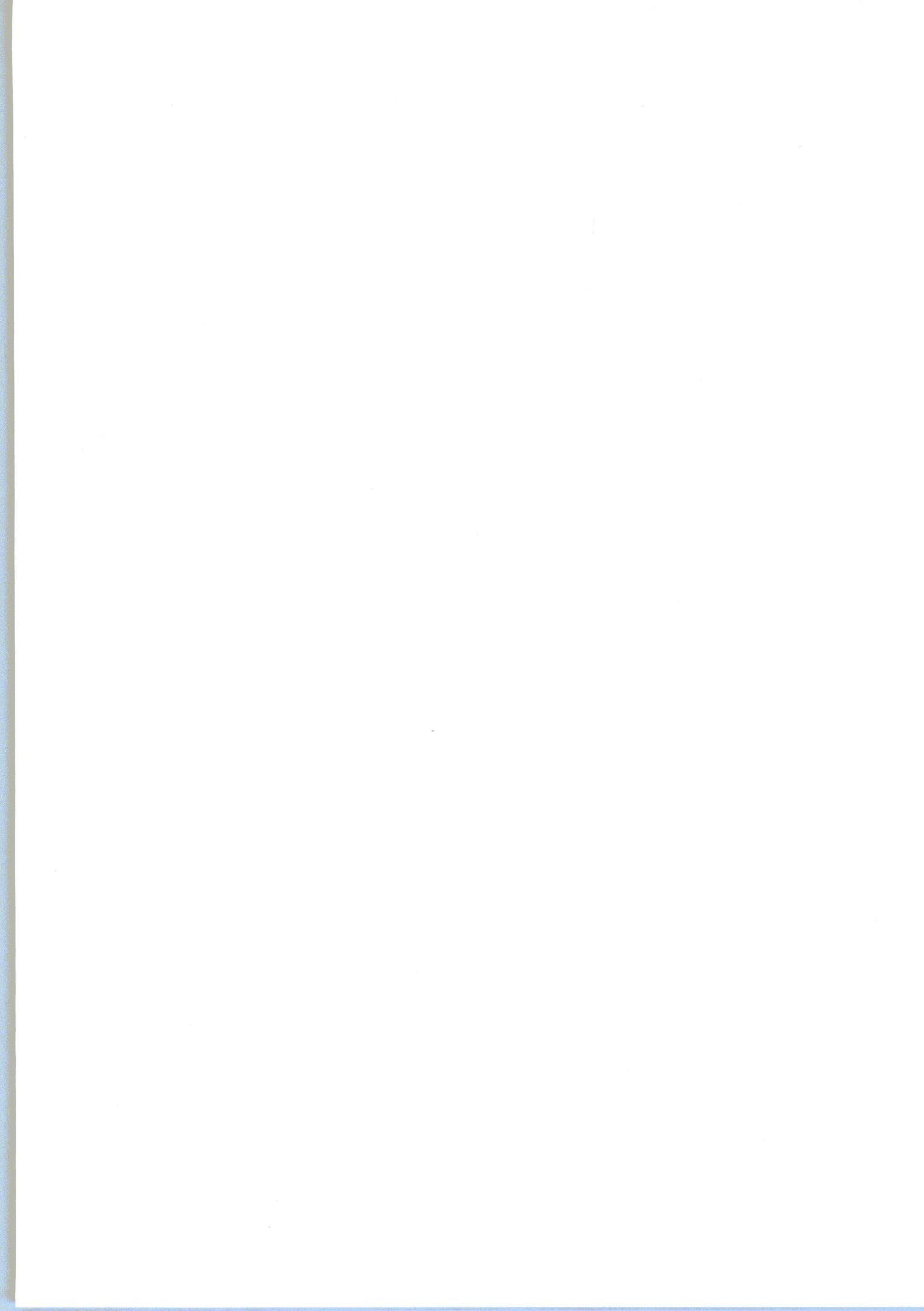
Σας προσκαλούμε σε έκτακτη δια ζώσης συνεδρίαση στο **Δημοτικό Κατάστημα Ηρακλείου (αίθ. Ελευθ. Βενιζέλου)** τη Τρίτη 13 Δεκεμβρίου 2022 και ώρα 17:55 σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 74 του Ν. 4555/2018, των άρθρων 41, 74 και 78 του Ν. 4954/2022 (Α'136), την αριθμ. 375 Εγκύλιο με αρ. πρωτ. 39.167/2-6-2022, ΑΔΑ: Ψ42Π46ΜΤΛ6-4ΙΓ, καθώς και το Φ.Ε.Κ. 6135/02-12-2022 τεύχος Β', για συζήτηση του ακόλουθου θέματος:

- Συζήτηση για το Β.Ο.Α.Κ

Το επείγον της σύγκλησης οφείλεται στο γεγονός ότι συνεδριάζει το Περιφερειακό Συμβούλιο την Τετάρτη 14-12-2022 για το συγκεκριμένο θέμα.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΛ. ΠΑΣΠΑΤΗΣ**



P. Δημόπουλος  
P.C.  
Δ.Σ.  
Πρόεδρος Δ.Σ.

(a)

## ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΑΞΗ

## ΣΥΝ. ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΡΑΛΕΙΟ

## ΘΕΜΑ: ΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΣΥΓΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ BOAK.

κ. Πρόεδρε,

Η πολυσέλιδη «Τεχνική Έκθεση/Υπόμνημα Τεκμηρίωσης» ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ &ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» για τα θέματα που τέθηκαν κατά τη συζήτηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του BOAK με τον φευδεπίγραφο και παραπλανητικό τίτλο «ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΧΑΝΙΩΝ – ΡΕΘΥΜΝΟΥ –ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ», δυστυχώς επιβεβαιώνει τις ανησυχίες που εκφράσαμε κατά τη συζήτηση του θέματος στο Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου και εντελώς συνοπτικά στο Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης, για τον κίνδυνο MONIMOPOIHSΗΣ ΤΗΣ ΔΙΧΟΤΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ σε νότιο και βόρειο Ηράκλειο, περίληψη των οποίων αποτυπώνεται στη στις σελ. 243 -246 του παραπάνω υπομνήματος, απλά για να τηρηθεί το τυπικό της «διαθούλευσης» και να οργανωθεί η άμυνα του Υπουργείου για την αντίκρουση ενδεχόμενων αιτήσεων ακυρώσεως ενώπιον των Διοικητικών Δικαστηρίων.

Πριν σχολιάσουμε τις κυνικές απαντήσεις του Υπουργείου με τις οποίες απορρίφθηκαν όλες οι εναλλακτικές προτάσεις ουσιαστικής παράκαμψης με ενδεικτικές αναφορές στις αντιφατικές προσεγγίσεις της τεχνικής εκθέσεως, θεωρούμε αναγκαίο να επαναλάβουμε αυτολεξεί την εισαγωγή της πρότασης μας και την «ΠΡΟΒΛΕΨΗ» μας για το τι θα γίνει δεκτό ώστε να δοθούν επιχειρήματα στους «ευχαριστημένους».

«Ι. Η προτεινόμενη απλή αναβάθμιση του BOAK, στο εντός της ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ τμήμα αυτού, μονιμοποιεί και νομιμοποιεί την οριστική διχοτόμηση της πόλης και υπονομεύει την λειτουργία και την ορθολογική ανάπτυξη της στο μέλλον.

Η άποψη ότι ότι η διατήρηση της παλαιάς, (ξεπερασμένης και αναχρονιστικής) χάραξης του BOAK από τα Λινοπεράματα ως τις Γούρνες, είναι «ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΑ ΜΟΝΟΣΗΜΑΝΤΗ» αυτή την περίοδο, στην πραγματικότητα και ανεξάρτητα από τις προθέσεις :

α) Ικανοποιεί απόλυτα την επιθυμία της Κυβέρνησης να τελειώνει (να ξεμπερδεύει όπως - όπως) μαζί μας .

β). Διευκολύνει τον όποιο επενδυτή να επενδύσει ψίχουλα στο πλέον βεβαρημένο τμήμα του αυτοκινητόδρομου, διατηρώντας ακόμη και τους σπανίως λειτουργούντες φωτεινούς σηματοδότες στους ανισόπεδους κόμβους ενός δήθεν ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ.

γ)Υπονομεύει το μέλλον της πόλης και αδυνατίζει πλήρως την νέα χάραξη νοτιότερα της υφιστάμενης ή όποια άλλη εναλλακτική σκέψη, προβληματισμό ή πρόταση.

δ). Η «ΔΕΣΜΕΥΣΗ» για την άμεση ανάθεση της μελέτης εναλλακτικών λύσεων για τη «ΕΥΡΕΙΑ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ» του Ηρακλείου νοτιότερα και ανεξάρτητα από το κατασκευαστικό κόστος και το

μήκος αυτής, απλά ρίχνει στάχτη στα μάτια των πολιτών εν όψει των επικείμενων εθνικών και δημοτικών εκλογών.

ε). Οι εναλλακτικές λύσεις δεν σκοντάφτουν μόνο στο οικονομικό κόστος και το μήκος της νέας χάραξης, αλλά κυρίως στην ύπαρξη σημαντικών αρχαιολογικών χώρων, που δυσχεραίνουν τη νέα χάραξη, βορειότερα του Γιούχτα και στην ανάγκη διεύρυνσης του αριθμού των χρηστών - πελατών -του όποιου επενδυτή, με την υπερβολική επιβάρυνση των μονίμων κατοίκων και των σταθερών επισκεπτών της πόλης.

Χωρίς να υποτιμούμε την επιβολή διοδίων για τις καθημερινές μας μετακινήσεις, θεωρούμε τη ΜΟΝΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΧΟΤΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ, μεγαλύτερο πρόβλημα και μάλιστα χωρίς ορατή λύση το οποίο έχουμε χρέος να αποτρέψουμε.

II. Είναι γνωστό σε όλους (μας) ότι δεν υπάρχουν ΝΟΝΟΣΗΜΑΝΤΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ή άλιτα κατασκευαστικά προβλήματα, στη ζυγαριά τοποθετούνται το κόστος και το όφελος των προτεινομένων λύσεων για τη λήψη των τελικών αποφάσεων.

Η προτεινόμενη, οικονομικά ωφελεί προδήλως τον όποιο κατασκευαστή, διευκολύνει την ανάθεση και υλοποίηση του έργου, αλλά βλάπτει τους δημότες και κυρίως την ανάπτυξη και την ομαλή λειτουργία της πόλης.

Η διατήρηση της υφιστάμενης χάραξης, συμπληρώμένη απλώς με ανώδυνες παραπτηρίσεις και προσθήκες αναβάλει, αν δεν ματαιώνει την υλοποίηση των οφειλόμενων στην Κρήτη μεγάλων έργων, τα οποία εκτιμούμε ότι θα κοστίσουν πολύ περισσότερα αργότερα, χωρίς να υπολογίζεται στο κόστος αυτό, το κόστος της έλλειψης τους.

III. Ορθώς, κατά την άποψη μας, δεν ακολουθήθηκε παντού η παλαιά χάραξη του BOAK, αλλά υιοθετήθηκαν και ακολουθούνται ακριβότερες λύσεις, με την κατασκευή μεγάλων τεχνικών έργων (σήραγγες τριάντα τεσσάρων περίπου χιλιομέτρων, σκεπαστά τμήματα δέκα χιλιομέτρων και εκατοντάδες κοιλαδογέφυρες) για την ομαλή και ασφαλή διέλευση από δύσβατους ορεινούς όγκους.

Με δεδομένο ότι διατίθενται ήδη πεντακόσια και πλέον εκατομμύρια για το σκοπό αυτό, θεωρούμε αυτονόητο ότι η ίδια πρακτική πρέπει να ακολουθηθεί κατά μείζονα λόγο. για την παράκαμψη των πόλεων της Κρήτης, όπου αυτό είναι εφικτό και αναγκαίο, όπως στην περίπτωση του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, όπου η λύση αυτή είναι πραγματικά μονοσήμαντη για την πόλη και τους πολίτες.

Έχοντας υπόψη ότι τα μεγάλα έργα σχεδιάζονται και μελετώνται ενιαία και ενδεχομένως εκτελούνται τμηματικά, είπαμε και λέμε ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΧΟΤΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ αντιτροπεύοντας ως λύση την ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΥΤΙΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΑ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΥ.

Η λύση αυτή δεν είναι εύκολη, ιδίως αν ληφθεί υπόψη ότι οι εργασίες θα εκτελούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα, σε πυκνοκατοικημένη περιοχή, με τον υφιστάμενο αυτοκινητόδρομο αναγκαστικά σε λειτουργία, γιατί όπως είναι λογικό δεν μπορεί να διακοπεί πλήρως η κυκλοφορία επ' αυτού. Αυτό κατά την άποψη μας, αποτελεί το μεγαλύτερο αλλά όχι άλιτο πρόβλημα της πρότασης αυτής.

IV. Το οικονομικό κόστος του έργου, συγκρινόμενο με το εξ ίσου υψηλό κόστος των προβλεπόμενων μεγάλων τεχνικών έργων, μπορεί να αποδειχθεί χαμηλό, ρεαλιστικό και αντιμετωπίσιμο, αν ληφθεί υπόψη όχι μόνο το κοινωνικό όφελος που θα προκύψει από την επανένωση της πόλης, την ασφαλή διέλευση των οχημάτων χωρίς περιβαλλοντική και οικονομική επιβάρυνση, για την πόλη και τους περιοίκους, και κυρίως την προστιθέμενη αξία

για την πόλη από τους ελεύθερους δημόσιους χώρους που εξασφαλίζονται πάνω στις σημερινές πληγές της, από τη λύση αυτή. Από το κόστος του έργου πρέπει να αφαιρεθεί η αξία των ελεύθερων δημοτικών χώρων που δημιουργούνται και μπορούν να αναβαθμίσουν την πόλη αλλά και το εξ ίσου υψηλό κόστος κατασκευής των μη αναγκαίων ανισόπεδων κόμβων μετά την ολοκλήρωση του έργου.

Η υπογειοποίηση τμήματος ή τμημάτων της οδού από το Γιόφυρο έως τη Νέα Αλικαρνασσό μήκους τριών έως τεσσάρων χιλιομέτρων και πλάτους 23 περίπου μέτρων, εξασφαλίζει 70.000- 92.000 τμ. ελεύθερων δημοτικών χώρων στη ραχοκοκαλιά της πυκνοδόμημένης πόλης μας αξίας εβδομήντα έως ενενήντα περίπου εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς να υφίσταται πλέον ανάγκη κατασκευής πολλών ανισόπεδων κόμβων και παράπλευρων οδών με δαπάνες του Δήμου, ούτε και κίνδυνος επιβολής διοδίων για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων της πόλης, χρήστες (πελάτες) του «αυτοκινητόδρομου».

**V.Η τροποποιημένη και αναμορφωμένη μελέτη θα επανέλθει για συζήτηση στο Περιφερειακό Συμβούλιο, όπως εκτιμούμε βάσιμα λαμβάνοντας υπόψη μας και τις πληροφορίες που έχουμε στη διάθεση μας, τον επόμενο μήνα.**

Η «ΦΤΗΝΗ», βολική αυτή χάραξη για τους ενδιαφερόμενους επενδυτές, αποτελεί ισχυρό οικονομικό κίνητρο για τη βιωσιμότητα της επένδυσης και τη συμμετοχή στη διαγωνιστική διαδικασία. Η Κυβέρνηση για να δώσει επιχειρήματα στους «πρόθυμους» να συμφωνήσουν, εκτιμούμε ότι θα αποδεχθεί όλες τις ανώδυνες προτάσεις μας ( για παράδειγμα τους κόμβους φοινικιάς και Καρτερού, τους Κυκλικούς κόμβους στην Αλικαρνασσό, τον εξωραϊσμό των λοιπών κόμβων με μικρό διευθετήσεις, την αυτονότητη κατασκευή κάποιων ασήμαντων παράπλευρων , χωρίς να αποκλείεται , ως «κερασάκι στην τούρτα», ακόμη και η κατασκευή της διπλής σήραγγας στο «Κακό Όρος» και φυσικά με βεβαιότητα οι ανέξοδες δεσμεύσεις για την ανάθεση μελέτης για την αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων στο μακρινό μέλλον. Χωρίς καμία σοβαρή πρόβλεψη για την γρήγορη, ασφαλή και χαμηλό κόστος πρόσβαση των πολιτών του Ηρακλείου στο Νέο Αεροδρόμιο» της Κρήτης.

**ΟΙ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ. ( Όπως αποτυπώνονται στην ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ του ).**

**1. ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΗΡΑΓΓΩΝ ΕΚΣΚΑΦΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΩΣΗΣ (Cut&Cover), της μερικής δηλαδή υπογειοποίησης, η οποία υποστηρίχθηκε από τον ΟΑΚ, Το Τεχνικό επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης, τη δημοτική παράταξη «ΣΥΝ . ΕΡΓΑΣΙΑ» και αποδέχτηκαν ο Δήμος Ηρακλείου και η Περιφέρεια Κρήτης.**

**1.α). Οι «διαβάσεις» που προτείνονται εντάσσονται στο γενικότερο σχεδιασμό της κυκλοφορίας της πόλης Ηρακλείου, αντικείμενο που ξεφεύγει από τη μελέτη του ΒΟΑΚ !!!!**

**1. β). Το κόστος κατασκευής των σηράγγων εκσκαφής και επανεπίχωσης (C&C) ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΕΚΕΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΝΕΝΗΣ ΟΔΟΥ !!!!**

**1.γ).Τα έργα των παρακάμψεων των πόλεων της Κρήτης είναι κατασκευασμένα στα πλαίσια αναβάθμισης του ΒΟΑΚ σε ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ, σχετικά πρόσφατα, σε σχέση με το λοιπό δίκτυο της Κρήτης.**

**1.δ).Η υπογειοποίηση των ήδη κατασκευασμένων παρακάμψεων (ακόμη και τμήματος αυτών) είναι έργο εξαιρετικά δυσχερές και θα διαταράξει τη λειτουργία των πόλεων για πολλά χρόνια.**

**1. ε). Η αποκατάσταση της συνέχειας της πόλης θα πρέπει να μελετηθεί στο πλαίσιο ειδικών συγκοινωνιακών μελετών , στις οποίες θα περιλαμβάνονται εξειδικευμένες προτάσεις αναδιοργάνωσης των συγκοινωνιακών λειτουργιών των πόλεων (βλ. προτάσεις ΣΒΑΚ).**

Οι αιτιάσεις αυτές αγνοούν πλήρως ότι η επιβολή διοδίων ιδίως για εσωτερικές μετακινήσεις θα δημιουργήσει κυκλοφοριακή συμφόρηση στην πόλη.

2.Προφανώς και αναγνωρίζουμε το γεγονός ότι επί τέλους θα έχουμε ένα αναβαθμισμένο «Αυτοκινητόδρομο» και το «Κερασάκι στην τούρτα» του «Κακού Όρους» είναι εξαιρετικό «ΚΑΛΑΘΙ με κεράσια» για την αναβάθμιση του αλλά και η αιτιολόγηση της αποδοχής του ακόμη καλύτερη αλλά και άκρως αποκαλυπτική, δεδομένου ότι με την επίκληση ανάλογων επιχειρημάτων απορρίφθηκε η μερική υπογειοποίηση με την κατασκευή Cut & Covers , στις προτεινόμενες από τον ΟΑΚ περιοχές.

Προς απόδειξη αυτών παραθέτω αυτούσια τα επιχειρήματα της ΤΕΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΣ για την αιτιολόγηση της αποδεκτής αυτής λύσης.

2.α) «Στο οδικό τμήμα από Χ.Θ. 138+200 μέχρι Χ.Θ. 140+500 στη φάση της ΜΠΕ επιλέχθηκε η λύση της διατήρησης και αναβάθμισης του οδικού άξονα στην θέση που αυτός κινείται σήμερα.

Στο εν λόγω οδικό τμήμα τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού απέχουν κατά πολύ από εκείνα των λοιπών τμημάτων. Η επιτρεπόμενη ταχύτητα των 70 km/h, που προκύπτει από τα γεωμετρικά στοιχεία της υφιστάμενης οδού σε αυτό το τμήμα, αποκλίνει από τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα των 120km/h (σύμφωνα με το με αρ.πρ. Δ16/ΒΟΑΚ/178332/06-07-2021 έγγραφο της Δ/νσης Συγκοινωνιακών. Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης).

Έτσι με βάση και την παραπάνω παρατήρηση έγινε διερεύνηση των παρακάτω εναλλακτικών λύσεων, με βάση τις οποίες αντικαθίστανται οι 5 διαδοχικές αντίρροπες καμπύλες με ακτίνα 200 μ. με 3 διαδοχικές αντίρροπες καμπύλες με ακτίνα 500 μ. Η διατομή διαμορφώνεται με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και ΛΕΑ εκατέρωθεν. Για την υλοποίηση οποιασδήποτε από τις εναλλακτικές λύσεις, απαιτείται συμπληρωματική απαλλοτρίωση».

2.α) «Εναλλακτική Β (η λύση που προτείνεται για το «ΚΑΚΟ ΟΡΟΣ».

Η χάραξη καταλαμβάνει μέρος του Οικοδομικού Συν/σμού (που αναπτύσσεται στην περιοχή της 1ης καμπύλης). Συγκεκριμένα καταλαμβάνει το ήμισυ περίπου του ΒΔ οικοδομικού τετραγώνου.

Στο τέλος της 1ης καμπύλης, προς την πλευρά της θάλασσας, προβλέπεται τοίχος αντιστήριξης ύψους περίπου 10 μ., προκειμένου να παραμείνει λειτουργική η Παλαιά Εθνική Οδός.

Μεταξύ 1ης και 2ης καμπύλης κατασκευάζεται δίδυμη σήραγγα μήκους 586 μ.

Στην περιοχή της 3ης καμπύλης, κατασκευάζεται όρυγμα ύψους 19 μ. στον άξονα (εναλλακτικά κατασκευάζεται cut and cover).

Μετά από την 3η καμπύλη, η χάραξη δεν τροποποιείται, παρά το γεγονός ότι οι ακτίνες καμπυλότητας υπολείπονται των απαιτούμενων.

Στην περιοχή της 3ης καμπύλης, νότια του αυτοκινητόδρομου, απαιτείται τροποποίηση της υφιστάμενης τοπικής οδού».

3. Με εφαρμογή της λύσης αυτής, εκτός από την βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού, επέρχεται μείωση του μήκους της οδού κατά 170 μ. Επίσης, λόγω της εξαιρετικής ποιότητας των υλικών που θα προέλθουν τόσο από την διάνοιξη της σήραγγας όσο και από το μεγάλο όρυγμα που ακολουθεί (καθαρός ασβεστόλιθος), θα είναι ευχερής η χρησιμοποίηση τους για την κατασκευή του οδοστρώματος του BOAK και συνεπώς, η επιπλέον δαπάνη για την κατασκευή της σήραγγας θα απορροφηθεί -σε μεγάλο βαθμό- από το μειωμένο κόστος προμήθειας αδρανών για την κατασκευή του οδοστρώματος.

**VI. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ –ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΔΟΧΩΝ ΑΥΤΩΝ.**  
(ενισχυτικές των απόψεων που καταθέσαμε)

-Η αποκατάσταση της συνέχειας της πόλης αποτελεί υποχρέωση εκείνου που προκάλεσε τη διχοτόμηση αυτής με αποσπασματικές, χωρίς επαρκή μελέτη λύσεις, ενώ η ομολογημένη έλλειψη ειδικής συγκοινωνιακής μελέτης αποτελεί βάσιμο λόγο ακυρότητας της ΜΠΕ.

-Οι προτεινόμενες από τον ΟΑΚ «άνω διαβάσεις» αποτελούν υποχρέωση του κυρίου του έργου, ο οποίος προκάλεσε το πρόβλημα και όχι του Δήμου που καλείται ως μη έδει να το αντιμετωπίσει.

- Παρά την πρόσφατη εκτέλεση των έργων παράκαμψης του Ηρακλείου η ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ- ΥΠΟΜΝΗΜΑ επιβεβαιώνει ότι: α). «Στα πλαίσια της εκπόνησης τόσο της Προμελέτης Οδοποιίας όσο και της Υδραυλικής Προμελέτης της Παράκαμψης Ηρακλείου, διαπιστώθηκαν: Εκτεταμένες φυδορές και ρηγματώσεις της οδοστρωσίας, τοπικές διαφορικές καθιζήσεις, ανάγκη διόρθωσης των επικλίσεων, προσαρμογής της ερυθράς της οδού, κατασκευής νέων τάφρων, κατασκευής αγωγών συλλογής ομβρίων, αντικατάστασης παλαιών ή κατασκευής νέων διαχωριστικών στηθαίων New Jersey.

Και κατόπιν τούτου έχει προταθεί: Η διατήρηση της βάσης-υπόβασης, όπου είναι εφικτό, η ανακατασκευή ή συμπλήρωση όπου απαιτείται και η ολική ανακατασκευή των ασφαλτικών!!!, ΔΗΛΑΔΗ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΔΙΑΤΗΡΕΙΤΑΙ ΟΥΣΙΑΣΤΗΚΑ Η ΕΣΦΑΛΜΕΝΗ ΧΑΡΑΞΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ.

8) Προκειμένου να αντικρούσει τις εξειδικευμένες προτάσεις του ΟΑΚ και του Τεχνικού Επιμελητήριου Ανατολικής Κρήτης για την κατασκευή C&C (επιχωμένων σηράγγων -ΣΤΕΓΑΣΤΡΩΝ ) επικαλείται την ύπαρξη μεγάλων κλίσεων, την ανάγκη αλλαγής της ερυθράς της υφιστάμενης οδού, την επιτρεπόμενη ταχύτητα, τον επανασχεδιασμό των ανισόπεδων κόμβων κλπ. Χωρίς να δίδει απάντηση γιατί απέκρυπταν τον σχεδιασμό αυτό.

γ).Το πιο σημαντικό όμως, αποκλείει οριστικά και αμετάκλητα !: -Την προταθείσα ΕΥΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ της πόλης του Ηρακλείου μετά τη διαπίστωση του ΑΥΤΟΝΟΗΤΟΥ, ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος(ΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ ) του BOAK στο τμήμα παράκαμψης του Ηρακλείου, προέρχεται από κινήσεις εντός της πόλης, από κινήσεις σύνδεσης της πόλης του Ηρακλείου με τις λοιπές πόλης της Κρήτης και την ύπαιθρο του Νομού. -αλλά και την ανάπτυξη πλήρους, ασφαλούς και λειτουργικού παράπλευρου οδικού δικτύου, γιατί κατά την άποψη τους ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η ειλικρινής αυτή διατύπωση επιβεβαιώνει την διαχρονική διαπίστωση ότι για τον Τρωικό πόλεμο δεν ευθύνονται τα «κάλλη» της ωραίας Ελένης αλλά τα Διόδια και τα αντίστοιχα έσοδα του ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ (της εποχής του Ομήρου), τα οποία δεν θίγονται από κανένα στάδιο αυτό, ίσως για να μη διαταραχθούν οι υφιστάμενες εκλογικές ισορροπίες και προσδοκίες. Το πρόβλημα ιδίως για τις εσωτερικές – εντός του πολεοδομικού ιστού μετακινήσεις – είναι υπαρκτό, ανοικτό, επείγον και εξαιρετικά σημαντικό για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης.

Αν και δεν είχα το χρόνο να μελετήσω την ΜΠΕ στο σύνολο της, εκτιμώ βάσιμα ότι με κάποιες «δημιουργικές» διατυπώσεις των έμπειρων και εξοικειωμένων συντακτών της θα εξασφαλίζεται η απρόσκοπη επιβολή τους, αλλά όταν θα γίνει αντιληπτό η κατάσταση θα είναι μη αναστρέψιμη, για την πόλη, τους κατοίκους και τους καθημερινούς χρήστες του δρόμου.

Αν ανατρέξει δε κανείς έστω και επιδερμικά στην πρόσφατη νομολογία του Συμβουλίου Επικρατείας, θα διαπιστώσει ότι το υφιστάμενο ηθελημένο κενό θα καλυφθεί με τροποποίηση ή συμπλήρωση της Εγκεκριμένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, με πρωτοβουλία του παραχωσηριούχου. Πλην όμως μετά την απομάκρυνση από το ταμείο ΟΥΔΕΝ ΛΑΘΟΣ(ΘΑ) ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ.

δ) Ορθώς ελήφθη υπόψη η εξουκονόμηση πόρων από την χρήση των άριστων υλικών οδοστρωσίας που θα προκύψουν από τη διανοίξεις του κακού όρους, αλλά κάκιστα αγνοήθηκε το κοινωνικό και οικονομικό όφελος που θα προκύψει από την επανένωση της πόλης και την αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων που θα προκύψουν εξ αυτού του λόγου.

Με αυτές τις σκέψεις θεωρούμε αναγκαία την άμεση συζήτηση του θέματος στο Δημοτικό Συμβούλιο, ώστε να προσδιορίσουμε την παραπέρα στάση μας, σε κάθε δε περίπτωση πριν από τη ΕΚΡΑΣΗ ΓΝΩΜΗΣ από το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης.

ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝ . ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Ευριπίδης Κουκιαδάκης