



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης

Υφιστάμενη κατάσταση, προτάσεις



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. (Ο.Α.Κ. Α.Ε.)
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΕΡΓΩΝ ΑΜΑΘΑΝΩΣΗΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:350.000
ΙΟΥΛΙΟΣ 2014

Στοιχ. Γραφείο Αρχιτέκτονα: Δ/νση Συγκοινωνιακών Έργων Ο.Α.Κ. Α.Ε.

Ι ο ύ λ ι ο ς
2014

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης

Υφιστάμενη Κατάσταση – Προτάσεις

α. Υφιστάμενη Κατάσταση

- Λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης της Βόρειας Κρήτης, η οποία δημιουργεί συνεχώς αυξανόμενους κυκλοφοριακούς φόρτους, προκύπτει η ανάγκη αναβάθμισης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Λέγοντας αναβάθμιση, εννοούμε την βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε οριζοντιογραφία, μηκοτομή και της διατομής, είτε με βελτίωση της σημερινής του μορφής (διαπλάτυνση), είτε με νέα χάραξη, έτσι ώστε η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας να είναι περί τα 90 km/h.
- Με την υλοποίηση του Β' Κ.Π.Σ κατασκευάστηκαν νέα οδικά τμήματα ενός κλάδου μήκους ~40 km με διατομή 12,50 m και οδικά τμήματα 16 km με αναβάθμιση της διατομής από απλό σε διπλό κλάδο 2 x 2 λωρίδων (τετράιχνη οδός), πλάτους 22 m, με διαχωριστική νησίδα new jersey στην μέση. Η δαπάνη των έργων αυτών ήταν της τάξης των 40 δις δρχ. ή ~120 εκατ. Ευρώ σε τρέχουσες τιμές.
- Στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ. κατασκευάσθηκαν 27,5 km ,από τα οποία 3 Km μονού κλάδου και 24,50 Km διπλού κλάδου. Επίσης στην αναβάθμιση αυτή περιλαμβάνεται η κατασκευή 7 ανισόπεδων κόμβων. Ο προϋπολογισμός των έργων του ΒΟΑΚ στο Γ' Κ.Π.Σ. (Ο.Α.Λ.Α.Α. – Π.Ε.Π. – Ε.Π.) ανέρχεται σε ~150 εκατομ. Ευρώ.

Χρηματοδοτήσεις ΒΟΑΚ ανά πρόγραμμα

Επί μέρους μήκη του Β.Ο.Α.Κ.	Μήκη (Km)	Μονού Κλάδου (Km)	Διπλού Κλάδου (Km)	Ποσοστό	Δαπάνη (εκ. Ευρώ)
Βο Κ.Π.Σ. & Intereg	55,94 (46,94)	40,19 (31,19)	15,75	19%	120
Γ^ο Κ.Π.Σ.	27,50	3,00	24,50	9%	150
Επεμβάσεις Ε.Σ.Π.Α.	22,50	19,50	3,0	7%	103
Σ.Ε.Σ.	19	0	19	6%	162
Υπολειπόμενα για κατασκευή τμήματα	184,75	46	138,75	61%	
Σύνολα	300,69	108,69	201		535

- Με την υλοποίηση του τομεακού προγράμματος ΕΠΕΠ του ΥΠΥΜΕΔΙ και μετά την τροποποίηση του τον Σεπτέμβριο 2013, κατασκευάσθηκαν ή κατασκευάζονται στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 22,50 km ,από τα οποία 19,5 Km μονού κλάδου και 3,0 Km διπλού κλάδου. Στο ΣΕΣ προωθούνται για ένταξη μόνο 3 έργα για κατασκευή οδικών τμημάτων μήκους 19 Km και συνολικό Π/Υ πράξεων 162 εκατ. Ευρώ.
- Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι το σύνολο των δαπανών που διατέθηκαν μέχρι σήμερα για την κατασκευή και αναβάθμιση του ΒΟΑΚ τα τελευταία 20 χρόνια ,είναι μόλις 373 εκατ. Ευρώ από 3 κοινοτικά προγράμματα, όταν το σύνολο της κατασκευής απαιτεί μία δαπάνη πάνω από 1,5 δις Ευρώ και ενώ για την «Εγνατία οδό» που έχει διπλάσιο μήκος από τον ΒΟΑΚ , διατέθηκαν συνολικά περί τα 7 δις Ευρώ. Επισημαίνεται εδώ ότι η Κρήτη , πέραν των οδικών τμημάτων ,δεν διαθέτει εναλλακτικά δίκτυα μαζικών μεταφορών όπως ο σιδηρόδρομος και το μετρό που χρηματοδοτούνται εκ παραλλήλου σε άλλες περιφέρειες της χώρας.
- Με βάση τον συνημμένο πίνακα των επί μέρους οδικών τμημάτων του ΒΟΑΚ (Στοιχείο παραρτήματος 5) προκύπτουν τα παραπάνω μήκη οδικών τμημάτων που έχουν κατασκευασθεί μέχρι σήμερα, αλλά και τα υπολειπόμενα τμήματα για την ολοκλήρωση του. Συγκεκριμένα υπολείπονται τμήματα συνολικού μήκους 138,75 Km με διατομή αυτοκινητοδρόμου στον άξονα Χανιά – Άγιος Νικόλαος και 46,00 km με διατομή απλού κλάδου στο τμήμα Καλό Χωριό – Σητεία & Καστέλλι Κισσάμου, δηλαδή ένα συνολικό μήκος 184,75 Km του οποίου η δαπάνη εκτιμάται πάνω από 1,5 δις μαζί με τις απαλλοτριώσεις.

β. Προτάσεις υλοποίησης

1. Ορίμανση μελετών – Ένταξη έργων στο Σ.Ε.Σ.

1.1. Σήμερα στον ΒΟΑΚ εκπονούνται μελέτες συνολικού μήκους περί τα 135 Km. Από αυτές 9 μελέτες στον ΒΟΑΚ και 1 μελέτη στον ΝΟΑΚ (βλ. συνημμένο πίνακα μελετών, στοιχεία 7 & 8 του παραρτήματος) βρίσκονται κυρίως σε μεσαία ωριμότητα και εφόσον χρηματοδοτηθούν το 2014 με 5.000.000 Ευρώ και 3.000.000 Ευρώ για το 2015, τότε θα αποκτήσουν υψηλή ωριμότητα και σε ένα έτος περίπου ,θα μπορούν να ενταχθούν έργα συνολικού μήκους 65 Km και δαπάνης 643,5 εκατομμύρια Ευρώ. Συγκεκριμένα θα ενταχθούν για δημοπράτηση 51 Km για τον ΒΟΑΚ με Π/Υ 553,5 εκατομμύρια Ευρώ και 14 Km διπλού κλάδου με Π/Υ 90 εκατομμύρια Ευρώ για τον ΝΟΑΚ. Τα 51 Km του ΒΟΑΚ

αναλύονται στον συνημμένο πίνακα μελετών , σε 34 Km διπλού κλάδου και 17 Km μονού κλάδου. Οι επιλογές κατασκευής διπλού ή μονού κλάδου γίνονται με βάση τους εκτιμώμενους κυκλοφοριακούς φόρτους.

- 1.2. Μέχρι σήμερα έχουν δημοπρατηθεί και είναι υπό ένταξη στο ΣΕΣ 3 οδικά τμήματα του ΒΟΑΚ (Γούρνες – Χερσόνησος, Πάνορμος – Εξάντης, συνδετήριος Μουρνιές – Χανιά) συνολικού μήκους 19 Km και με προϋπολογισμό 162 εκατ. Ευρώ.
- 1.3. Εφόσον οι παραπάνω μελέτες γίνουν «ώριμες στρατηγικές» και ενταχθούν τα αντίστοιχα έργα τότε, ο οδικός άξονας Χανιά – Άγιος Νικόλαος συνολικού μήκους 201 km θα αναβαθμιστεί σε διατομή αυτοκινητοδρόμου (διπλού κλάδου) συνολικό μήκος 96,25 Km (62,25+34), ενώ άλλα 17 km μονού κλάδου θα αναβαθμίσουν το υφιστάμενο εθνικό δίκτυο προς Σητεία και Καστέλλι Κισσάμου που παρουσιάζουν χαμηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους.
- 1.4. Με την υλοποίηση των παραπάνω απομένουν για αναβάθμιση του ΒΟΑΚ, άλλα 134 Km, από τα οποία τα 105 Km αφορούν διατομή αυτοκινητοδρόμου και 29 Km διατομή μονού κλάδου.

2. Εκπόνηση μελέτης στρατηγικού σχεδιασμού του ΒΟΑΚ.

- 2.1. Μέσα από την μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού του ΒΟΑΚ, θα προκύψουν ο ενιαίος σχεδιασμός, οι βασικές προτεραιότητες , με τις αντίστοιχες δαπάνες τους και οι εναλλακτικοί τρόποι κατασκευής και χρηματοδότησης για τα οδικά τμήματα που δεν θα ενταχθούν να κατασκευασθούν ως δημόσια έργα στο ΣΕΣ.
- 2.2. Η μελέτη αυτή , θα χωροθετήσει τον όλο άξονα γεωγραφικά, θα ιεραρχήσει την σκοπιμότητα και αναγκαιότητα των επί μέρους τμημάτων όχι με τοπικιστικά κριτήρια , αλλά με βάση αντικειμενικές παραμέτρους όπως ο τωρινός αλλά και αναμενόμενος μελλοντικά κυκλοφοριακός φόρτος, στατιστικά ατυχημάτων, επιδιωκόμενη χρονο-απόσταση μεταξύ βασικών προορισμών, όπως αεροδρόμια, λιμάνια, κ.λ.π., ταχύτητες κυκλοφορίας, κ.α. Επίσης θα εξετάσει οικονομοτεχνικά, με μελέτες κόστους οφέλους και απόσβεσης την δυνατότητα κατασκευής ολοκληρωμένου τμήματος ή ενιαίων λειτουργικών τμημάτων (π.χ. μεταξύ πρωτευουσών νομών) με την μέθοδο της παραχώρησης – αυτοχρηματοδότησης κατά την διαδικασία που εφαρμόζεται και στους άλλους βασικούς οδικούς άξονες της χώρας (Κόρινθος – Πάτρα, ΠΑΘΕ, Ε65, κ.α.).

2.3. Η μελέτη αυτή είναι στο στάδιο της προκήρυξης σε συνεργασία με κεντρικές υπηρεσίες (ΔΜΕΟ-ΕΠΕΠ) του ΥΠΥΜΕΔΙ.

3. Υλοποίηση προγράμματος οδικής ασφάλειας.

3.1. Η υλοποίηση των παραπάνω έργων είτε ως δημόσια έργα , είτε ως έργα παραχώρησης, έχουν μακροπρόθεσμο ορίζοντα τουλάχιστον 10ετίας. Για τον λόγο αυτό και προκειμένου τα τροχαία ατυχήματα να μειωθούν και το οδικό περιβάλλον στον ΒΟΑΚ να βελτιωθεί μεσο-βραχυπρόθεσμα με χρονικό ορίζοντα 3ετίας θα πρέπει άμεσα να υλοποιηθεί ένα πρόγραμμα οδικής ασφάλειας. Οι βελτιώσεις θα αφορούν ασφαλτικά οδοστρώματα, στηθαία ασφαλείας, κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, ευστάθεια πρανών, απορροή ομβρίων υδάτων και των λοιπών στοιχείων της οδού.

3.2. Ο Ο.Α.Κ. Α.Ε. έχει προτείνει στις κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΥΜΕΔΙ την συνεργασία με την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Α.Ε., προκειμένου να εκπονήσει περί τις 2-4 βραχυπρόθεσμες μελέτες στον ΒΟΑΚ και ΝΟΑΚ με συνολική δαπάνη αμοιβής περί τις 500.000 Ευρώ, προκειμένου να ενταχθούν και δημοπρατηθούν έργα οδικής ασφάλειας στον ΒΟΑΚ με προϋπολογισμό περί τα 15 εκατ. Ευρώ και αναλόγου προϋπολογισμού στον ΝΟΑΚ.

3.3. Το πρόγραμμα αυτό είναι υπό την αιγίδα του ΥΠΥΜΕΔΙ και τελεί υπό έγκριση (ορισμός αποφαινομένων οργάνων).

3.4. Όπως προκύπτει από τον συνημμένο πίνακα (στοιχείο 3 του παραρτήματος) των καθηγητών του Πολυτεχνείου Κρήτης Ζοπουνίδη – Νικολαράκη οι νεκροί επί του ΒΟΑΚ είναι περί τους 60, ενώ οι σοβαρά τραυματίες περί τους 100, με βασικό κριτήριο τον ανθρώπινο παράγοντα, θα πρέπει να υλοποιηθούν συστηματικές κοινωνικές δράσεις , όπως η δημιουργία «κοινωνικής ενημέρωσης - συμφωνίας» για τις «εντολές - κανόνες οδικής συμπεριφοράς στον ΒΟΑΚ», σε συνεργασία με τους μελετητές, την Τροχαία , το ΕΚΑΒ, τους εκπροσώπους των επαγγελματικών αυτοκινήτων (φορτηγά, ταξί, rent cars), των ξενοδόχων, των δήμων και της περιφέρειας. Οι κανόνες αυτοί θα τυπωθούν σε ενημερωτικό φυλλάδιο σε 3-4 βασικές γλώσσες και θα διανέμεται από τους φορείς. Βασικό ρόλο σε συνεργασία και με άλλους θεσμικούς φορείς μπορεί να διαδραματίσει ο ΟΑΚ ΑΕ.

3.5. Επαρκής ετήσια χρηματοδότηση για την τακτική και έκτακτη συντήρηση του ΒΟΑΚ, τόσο του ΟΑΚ ΑΕ , όσο και της Περιφέρειας Κρήτης που είναι οι υπεύθυνοι φορείς για την συντήρηση του. Η απαιτούμενη χρηματοδότηση του ΟΑΚ ΑΕ για την υλοποίηση των

υποχρεώσεων συντήρησης του ΒΟΑΚ, στην περιοχή ευθύνης του (τμήματα διπλού κλάδου) ανέρχονται σε 2.500.000 Ευρώ/έτος και αφορούν συντήρηση στοιχείων οδού , Η/Μ εργασιών και δαπάνη ηλεκτροφωτισμού των ανισόπεδων κόμβων στην ΔΕΔΔΗΕ.

γ. Συμπεράσματα

1. Ο ΒΟΑΚ έχει ήδη ξεπεράσει προ πολλού την λειτουργική του δυνατότητα, ενώ οι ανάγκες των μετακινήσεων και των μεταφορών στην Βόρεια Κρήτη συνεχώς αυξάνονται. Συνεπώς πρέπει να αυξηθεί ο ρυθμός εξέλιξης της κατασκευής του το συντομότερο, όχι μόνο στα πλαίσια των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων (ΕΣΠΑ-ΣΕΣ κ.λ.π.), αλλά ενδεχομένως σε συνδυασμό και με άλλες μεθόδους χρηματοδότησης (π.χ. παραχώρηση).
2. Κρίσιμα θέματα για την προώθηση της ολοκλήρωσης του ΒΟΑΚ είναι:
 - 2.1. Η χρηματοδότηση των υπό εκπόνηση μελετών, προκειμένου αυτές να αποκτήσουν υψηλή ωριμότητα και να ενταχθούν τα αντίστοιχα έργα στο ΣΕΣ. Απαιτούμενη χρηματοδότηση για το 2014 : 5.000.000 Ευρώ και 3.000.000 Ευρώ για το 2015.
 - 2.2. Η ένταξη και δημοπράτηση στο ΣΕΣ 10 έργων ΒΟΑΚ – ΝΟΑΚ, με συνολικό προϋπολογισμό 643,5 εκατομ. Ευρώ και μήκος οδικών τμημάτων για κατασκευή 65 Km.
 - 2.3. Τεχνικοοικονομική διερεύνηση στα πλαίσια ενός στρατηγικού σχεδίου αναφοράς, για τις δυνατότητες – μεθόδους και τρόπους χρηματοδότησης όλων εκείνων των οδικών τμημάτων – έργων του ΒΟΑΚ για τα οποία δεν θα εξασφαλισθούν είτε πλήρεις μελέτες, είτε πόροι, με προοπτική ο ΒΟΑΚ να ολοκληρωθεί συνολικά το συντομότερο δυνατόν και με χρονικό ορίζοντα 15ετίας. Έτσι θα πρέπει να υλοποιηθεί η ένταξη και άμεση εκπόνηση μιας μελέτης Στρατηγικού Σχεδιασμού για όλο τον ΒΟΑΚ από την μία άκρη μέχρι την άλλη.
 - 2.4. Υλοποίηση προγράμματος οδικής ασφάλειας στον ΒΟΑΚ & ΝΟΑΚ με σκοπό την βραχυπρόθεσμη δημοπράτηση και εκτέλεση έργων βελτίωσης του οδικού περιβάλλοντος με προϋπολογισμό τουλάχιστον 15 εκατ. Ευρώ, ύστερα από την εκπόνηση 2-4 μελετών οδικής ασφάλειας αμοιβής περί τις 500.000 Ευρώ. Εφαρμογή προγράμματος συστηματικών κοινωνικών δράσεων με την σύνταξη «κανόνων οδικής συμπεριφοράς στον ΒΟΑΚ», σε συνεργασία με τους μελετητές, την Τροχαία , το ΕΚΑΒ, τους εκπροσώπους των συναφών επαγγελματικών φορέων των δήμων και της περιφέρειας.

- 2.5. Η χρηματοδότηση και ενίσχυση του φορέα υλοποίησης, δηλαδή του ΟΑΚ ΑΕ που έχει το κύριο βάρος της υλοποίησης, τόσο σε στελεχιακό δυναμικό όσο και με χρηματοδότηση των λειτουργικών του δαπανών. Απαιτείται η χρηματοδότηση για τις λειτουργικές του δαπάνες, ως ποσοστό μέχρι 5% επί των προϋπολογισμών των έργων, πράγμα που απαιτεί νομοθετική ρύθμιση και δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα.
- 2.6. Η επιτάχυνση και συντόμευση των απαιτούμενων αδειοδοτήσεων (περιβαλλοντικές, αρχαιολογικές, κ.λπ. εγκρίσεις) των εκπονουμένων μελετών.
- 2.7. Η μη υλοποίηση των παραπάνω προτάσεων, παραπέμπει την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ στο άγνωστο και μη ορατό μέλλον, με περαιτέρω επιδείνωση της συχνότητας και του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων και θυμάτων λόγω του βεβαρημένου κυκλοφοριακού φόρτου ιδίως κατά την τουριστική περίοδο.

Γ. Αγαπάκης
Δ/ντής Σ.Ε. Ο.Α.Κ. Α.Ε.

Λ. Κοπάσης
Διευθύνων Σύμβουλος Ο.Α.Κ. Α.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1. Οικονομικά στοιχεία ΒΟΑΚ σήμερα.
2. Κυκλοφοριακοί φόρτοι ΒΟΑΚ.
3. Τροχαία ατυχήματα στον ΒΟΑΚ.
4. Συνολική δαπάνη ΒΟΑΚ
5. Πίνακας μηκών οδικών τμημάτων ΒΟΑΚ
6. Διευρωπαϊκό δίκτυο Κρήτης
7. Χάρτης Μελετών
8. Διάγραμμα εκπόνησης Μελετών
9. Χάρτης εκτελούμενων έργων
10. Διαγραμματική παρουσίαση πρότασης

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΟΑΚ – ΝΟΑΚ (*)

α/α	Έργα - γέφυρες			Παλαιά Έργα (συμβασιολογημένα)	Νέα Έργα (συμβασιολογημένα) (ΕΣΠΑ & ΣΕΣ)	Υπό ανάθεση έργα (ΣΕΣ)	Σύνολο ΕΣΠΑ	Σύνολο ΣΕΣ	Γενικό Σύνολο
	Επιλέξιμες δαπάνες	Μη επιλέξιμες δαπάνες	Σύνολο						
ΒΟΑΚ	79.086.139,0	12.635.438,8	91.721.577,9	6.495.063,9	11.147.728,9	84.500.000,0	102.869.306,8	162.130.302,9	271.494.673,5
					77.630.302,9				
ΝΟΑΚ	112.328.830,6	17.976.305,4	130.305.136,0		11.461.399,5	47.000.000,0	141.766.535,5	0,0	141.766.535,5
Μερικά σύνολα	191.414.969,7	30.611.744,2	222.026.713,9	6.495.063,9	100.239.431,3	121.500.000,0	244.635.842,2	152.130.302,9	460.261.209,0

(*) Με βάση τα μέχρι σήμερα εγκεκριμένα τεχνικά δελτία των έργων.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΒΟΑΚ

Έτη	Χανιά - Σούδα (Μ.Η.Κ.Ε.Α.)	Ρέθυμνο – Βρύσες (Μ.Η.Κ.Ε.Α.)	Ηράκλειο - Χερσόνησος (Μ.Η.Κ.Ε.Α.)	Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος (Μ.Η.Κ.Ε.Α.)	Παχειά Άμμος - Σητεία (Μ.Η.Κ.Ε.Α.)
2008	19.600	14.800	24.800	11.400	3.400
2018	25.700	20.300	25.500	12.200	4.800
2028	33.300	26.400	26.700	13.600	6.400

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΒΟΑΚ

		Θανατηφόρα ατυχήματα	Σοβαρά ατυχήματα	Ελαφρά ατυχήματα	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
Χανίων	2012	18	21	51	18	25	80
	2013	16	25	80	17	28	116
Ρεθύμνου	2012	6	10	19	6	11	30
	2013	11	1	19	12	2	28
Ηρακλείου	2012	26	40	55	29	56	114
	2013	17	45	40	17	54	74
Λασιθίου	2012	9	4	35	10	4	52
	2013	10	8	18	10	8	22

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ.

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	Συνολικό Μήκος (Km)	Διατομή	Μ.Ε.Α. (*) (εκτίμ. 2018)	Πρόσθετη Προεκτ.Αμοιβής μελετών (σε εκατ. Ευρώ)	Προεκτίμηση κόστους Έργων (σε εκατ. Ευρώ)
1	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ (1)	67	4-ίχνος	18.578	7,0	310
2	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΡΕΘΥΜΝΟ (2)	70	4-ίχνος	16.467	4,0	335
3	ΡΕΘΥΜΝΟ - ΧΑΝΙΑ (3)	59	4-ίχνος	20.900	3,2	240
4	ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΟΔΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΧΑΝΙΑ - ΛΑΣΙΘΙ) (4)	88	2-ίχνος (πρόβλεψη 4-ίχνος)	9.300	4,5	540
				Απρόβλεπτα	1,5	75
				Σύνολα :	20	1.500



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗΚΩΝ Β.Ο.Α.Κ. ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΒΟΥ - ΓΟΥ Κ.Π.Σ. & Ε.Σ.Π.Α.

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΝΟΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΑΡΧΗ ΓΕ	ΠΕΡΑΣ ΓΕ	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	Μήκη νέων τμημάτων με 4 λωρίδες κυκλοφορίας που έχουν παραδοθεί σε χρήση			Μήκη νέων τμημάτων με 2 λωρίδες κυκλοφορίας που έχουν παραδοθεί σε χρήση			Μήκη υπό κατασκευή τμημάτων με 4 λωρίδες κυκλοφορίας	Μήκη υπό κατασκευή τμημάτων με 2 λωρίδες κυκλοφορίας	Μήκη παλαιών τμημάτων με 2 λωρίδες κυκλοφορίας
						Βο ΚΠΣ	Γο ΚΠΣ	ΕΣΠΑ	Βο ΚΠΣ	Γο ΚΠΣ	ΕΣΠΑ			
1	ΧΑΝΙΑ	Παράκαμψη Καστελίου (Λιμάνι)	0+000	6+000	6,00									6,00
1	ΧΑΝΙΑ	Καστέλι - Κολυμπάρι	0+000	11+715	11,72									11,72
2	ΧΑΝΙΑ	Κολυμπάρι - Βαμβακόπουλο	0+000	18+190	18,19				18,19					0,00
3	ΧΑΝΙΑ	Βαμβακόπουλο - Σούδα (παράκαμψη Χανίων)	0+000	8+000	8,00	2,50	5,50							0,00
4	ΧΑΝΙΑ	Σούδα - Καλύβες	0+000	11+620	11,62									11,62
5	ΧΑΝΙΑ	Καλύβες - Γεωργιούπολη	0+000	18+752	18,75									18,75
6	ΡΕΘΥΜΝΟ	Γεωργιούπολη - Πετρέ	0+000	7+000	7,00									7,00
7	ΡΕΘΥΜΝΟ	Πετρέ - Ατσιπόπουλο	0+000	11+000	11,00		1,50							9,50
8	ΡΕΘΥΜΝΟ	Ατσιπόπουλο - Αμάρι (παράκαμψη Ρεθύμνου)	0+000	6+249	6,25	6,25								0,00
9	ΡΕΘΥΜΝΟ	Αμάρι - Πάνορμο (Γεροπόταμος)	0+000	17+000	17,00							1,50		15,50
10	ΡΕΘΥΜΝΟ	Πάνορμο (Γεροπόταμος) - Σίσες	0+000	10+000	10,00							10,00		0,00
11	ΡΕΘΥΜΝΟ	Εξάνης - Σίσες	0+000	13+000	13,00									13,00
11	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Σίσες - Λινοπεράματα	0+000	25+000	25,00									25,00
12	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Λινοπεράματα - Γούρνες (παράκαμψη Ηρακλείου)	0+000	26+000	26,00	7,00	17,50	1,50						0,00
13	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Γούρνες - Χερσόνησος	0+000	9+000	9,00				9,00			9,00		0,00
14	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Χερσόνησος - Σταλιδα	0+000	7+000	7,00				7,00					0,00
15	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Σταλιδα - Όρια Νομών (Σίσι)	0+000	8+500	8,50					3,00	5,50			0,00
16	ΛΑΣΙΘΙ	Ορια Νομών (Σίσι) - Αγ.Νικόλαος	0+000	24+000	24,00									24,00
17	ΛΑΣΙΘΙ	Αγ.Νικόλαος - Καλό Χωριό	0+000	10+300	10,30								10,30	0,00
18	ΛΑΣΙΘΙ	Καλό Χωριό - Γέφυρα Φρουζή	0+000	4+500	4,50									4,50
19	ΛΑΣΙΘΙ	Γέφυρα Φρουζή - Παχειά Άμμος-Καβούσι	0+000	6+500	6,50				2,50					4,00
20	ΛΑΣΙΘΙ	Καβούσι - Αυχένιας Αγκαθιάς (Αγ.Θεόδ.)	0+000	31+000	31,00									31,00
21	ΛΑΣΙΘΙ	Αυχένιας Αγκαθιάς - Σκοπή	0+000	3+700	3,70								3,70	0,00
22	ΛΑΣΙΘΙ	Σκοπή - Σητεία	3+700	7+000	7,00				3,50					3,50
23	ΛΑΣΙΘΙ	Παράκαμψη Σητείας	0+000	5+500	5,50									
Άθροισμα					301,03	15,75	24,50	1,50	40,19	3,00	5,50	20,50	14,00	185,09
Μήκη					301,03	41,75			48,69			20,50	14,00	185,09
Ποσοστό						14%			16%			7%	5%	61%

ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΡΗΤΗΣ

Το υφιστάμενο εθνικό οδικό δίκτυο της Κρήτης συνίσταται όπως στο παρακάτω σκαρίφημα και πίνακα :



α/α	Περιγραφή	Μήκος (Km)	Παρατηρήσεις
1	Β.Ο.Α.Κ. (Νέα χάραξη) Κίσαμος-Χανιά-Ρέθυμνο – Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος. (Ε.Ο. 90)	240	Το τμήμα από Α/Κ Μουρνιών Χανιά έως Καρτερός Ηρακλείου μήκους περί τα 160 Km έχει χαρακτηριστεί Πρωτεύον εθνικό δίκτυο , ενώ όλο το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο Δευτερεύον και μικρά τμήματα του Τριτεύον Ε.Ο.Δ.
	Άγιος Νικόλαος – Σητεία (Παλαιά Χάραξη) (Ε.Ο. 90)	70	
2	(Π.Ε.Ο.) Κίσαμος – Χανιά – Ρέθυμνο – Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος	~250	
3	Ηράκλειο – Μοίρες – Τυμπάκι – Αγία Γαλήνη. (Ε.Ο. 97)	77	
4	Ηράκλειο – Κνωσσός (Ε.Ο. 95)	5	Ανακατασκευάζεται στο μεγαλύτερο μέρος της (Αστική περιοχή)
5	Χανιά – Αεροδρόμιο (Ε.Ο. 94)	17	(Τριτεύον Ε.Ο.Δ.)
6	Χερσόνησος – Καστέλι Πεδιάδος (Ε.Ο. 92)	25	(Τριτεύον Ε.Ο.Δ.)

Το τμήμα από Α/Κ Μουρνιών Χανίων έως τον Καρτερό Ηρακλείου μήκους περί τα 160 Km έχει χαρακτηρισθεί Πρωτεύον εθνικό δίκτυο , ενώ όλο το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο Δευτερεύον και μικρά τμήματα του Τριτεύον Ε.Ο.Δ.

Με την απόφαση με αρ. ΔΜΕΟ/ε/0/670/19-6-2001 (ΦΕΚ 525/4-7-2001 τ. Δ΄) του τ.ΥΠΕΧΩΔΕ το 2001 ο ΒΟΑΚ έχει χαρακτηρισθεί ως οδός ταχείας κυκλοφορίας, δηλαδή οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για κυκλοφορία οχημάτων , η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους η οποία συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους η ανισόπεδους κόμβους και δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό ή σιδηροδρομική γραμμή.

Το Παρατηρητήριο της Οδικής Ασφάλειας του Τ.Ε.Ε., σε σχέση με τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας, μεταξύ των άλλων διατυπώνει:

- Ότι το πλήθος των δυστυχημάτων και ατυχημάτων που σημειώθηκαν κατά μήκος του Β.Ο.Α.Κ. επαναφέρει κατά τρόπο επιτακτικό, το μείζον πρόβλημα του οδικού άξονα, ο οποίος είναι ο μόνος από τους έξι βασικούς οδικούς άξονες της χώρας, χωρίς ορατό χρονοδιάγραμμα μετατροπής του σε Αυτοκινητόδρομο. Επισημαίνεται ότι στο σύνολο των 300 km τα τελευταία 40 χρόνια κατασκευάστηκαν μόλις 41 km. (ποσοστό 13%) με διαχωρισμένα τα οδοστρώματα ανά κατεύθυνση, ενώ η συνεισφορά της Κρήτης σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο είναι αντιστρόφως ανάλογη.
- Η χρηματοδότηση και η ολοκλήρωση των έργων που αντιστοιχούν στις μελέτες που έχουν προκηρυχθεί και συντάσσονται για το ΒΟΑΚ, δηλαδή για τα 150 km. τουλάχιστον μέσω του ΕΣΠΑ 2007-2015. Προώθηση των μελετών για τα υπόλοιπα τμήματα του ΒΟΑΚ, καθώς και των συνδέσεων με τις πόλεις, τα αεροδρόμια και τα λιμάνια του νησιού. Άμεση σύνταξη μελέτης σκοπιμότητας που λαμβάνοντας υπόψη τα προηγούμενα ως δεδομένα, θα αναδείξει τον καλύτερο τρόπο και μέθοδο για ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό, εκτέλεση και λειτουργία, ώστε να επιτευχθεί επιτέλους η συνολική και ριζική αντιμετώπιση του θέματος αποτελεσματικά και άμεσα προς όφελος του έργου αλλά και των πολιτών.