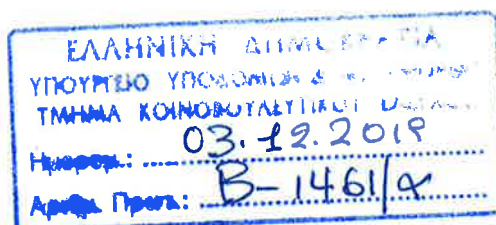


Θεσσαλονίκη, 29.11.2019

Αριθμ. Πρωτ: 79551

Κωδ. Εγγρ.: B30/077/AA/ID114770

ΠΡΟΣ : ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αναστ. 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Τηλ. 210 - 6508338
Φαξ. 210 - 6508299
Email: tkvel@yme.gov.gr



ΘΕΜΑ : Κοινοβουλευτικός Έλεγχος

ΣΧΕΤΙΚΑ : α) Η υπ' αρ. πρωτ. B-1461/22-11-2019 επιστολή του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (ΕΟΑΕ 79390_ID114515/26-11-2019).
β) Η με αριθμ. πρωτ. 2094/26-11-2019 Ερώτηση Ομάδας Βουλευτών, της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ».

Αποστέλλεται συνημμένα η απάντηση της Υπηρεσίας στη β) σχετική Κοινοβουλευτική Ερώτηση.

Με εκτίμηση,

Κωνσταντόπουλος
Πρόεδρος Δ.Σ.

Θεσσαλονίκη, 29.11.2019

Αριθμ. Πρωτ.: 79551
Κωδ. Εγγρ.: B30/077/AA/ID114770

Σε απάντηση της ερώτησης με αρ. πρωτ. 2094/21-11-2019 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων Ομάδας Βουλευτών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ», σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

ΕΡΩΤΗΜΑ 1:

Στρατηγικός Σχεδιασμός

Το έργο της αναβάθμισης της εσωτερικής περιφερειακής οδού (συμπεριλαμβανομένης της Υπερυψωμένης Ταχείας Λεωφόρου αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ευρύτερου σχεδιασμού του συνόλου των συγκοινωνιακών υποδομών και της κυκλοφοριακής ρύθμισης της μείζονος περιοχής και εξ' αρχής εντάχθηκε στο Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών των Μεταφορών «Θεσσαλονίκη 2020» (ΕΣΣΥΜΘ -MASTERPLAN 2020). Το ΕΣΣΥΜΘ αποτελεί ένα πλαίσιο αρχών σχεδιασμού, το οποίο είχε τεθεί σε διαβούλευση υπό τον συντονισμό του Τεχνικού Επιμελητηρίου ΚΜ, βάσει του οποίου εξελίσσονται μελετητικά τα επιμέρους έργα που το συνθέτουν όπως η Δυτική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (της οποίας η κατασκευή ολοκληρώνεται), ο Εξωτερικός Δακτύλιος Θεσσαλονίκης κ.α.

ΕΡΩΤΗΜΑ 2:

Επικαιροποίηση Σχεδίου

Η υφιστάμενη Περιφερειακή οδός κατασκευάσθηκε την δεκαετία του 80 με χωρητικότητα 30.000 οχήματα/ημέρα. Ο σχεδιασμός του έργου αναβάθμισης της εσωτερικής περιφερειακής οδού (συμπεριλαμβανομένης της Υπερυψωμένης Ταχείας Λεωφόρου) βασίστηκε στα στοιχεία της Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας στο ΠΣΘ (1998-1999), καθώς και της Μελέτης Σκοπιμότητας Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης (2008), προσαρμοσμένα στην πραγματικότητα κατά τη φάση σχεδιασμού του. Εξειδικευμένη τεχνική γνωμάτευση, συνοδευόμενη από στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων αποδεικνύει ότι η Περιφερειακή οδός Θεσσαλονίκη λειτουργούσε, προ οικονομικής κρίσης, πολλές ώρες στο όριο του κορεσμού, εξυπηρετώντας σήμερα περίπου 100.000 οχήματα ημερησίως. Από τα στοιχεία αυτά καθίσταται σαφής η ανάγκη ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας με το προγραμματιζόμενο έργο και αντιμετώπισης του μεγάλου αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων. Με την κατασκευή του έργου προβλέπονται συνοδά έργα αναβάθμισης της επίγειας αρτηρίας, που θα άρουν σημαντικά αίτια τροχαίων ατυχημάτων.

Σε κάθε περίπτωση η αναγκαιότητα της αναβάθμισης της κυκλοφοριακής ικανότητας και της οδικής ασφάλειας της οδού θεωρείται δεδομένη.

ΕΡΩΤΗΜΑ 5 & 6:

5α Κυκλοφοριακά στοιχεία

Όπως προαναφέρθηκε ο σχεδιασμός του έργου βασίστηκε στα στοιχεία της Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας στο ΠΣΘ (1998-1999), καθώς και της Μελέτης Σκοπιμότητας Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης (2008), προσαρμοσμένα στην πραγματικότητα κατά τη φάση σχεδιασμού του.

Μεγάλα τεχνικά έργα, όπως το προτεινόμενο, δεν σχεδιάζονται για το «εγγύς μέλλον». Εγχειρίδιο της Ε. Ένωσης ορίζει ότι ο ορίζοντας κυκλοφοριακής πρόβλεψης τίθεται μετά από



Θεσσαλονίκη, 29.11.2019

Αριθμ. Πρωτ.: 79551

Κωδ. Εγγρ.: B30/077/AA/ID114770

25 έτη. Δεδομένης της διαπλάτυνσης της Περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης προς Δυτικά και προς Ανατολικά, το έργο καθίσταται αναγκαίο προς αποφυγήν της κυκλοφοριακής συμφόρησης (bottleneck), η οποία επιβαρύνει την ατμόσφαιρα από τις σημαντικές εκπομπές ρύπων που οφείλονται στην επανειλημμένη στάση και εκκίνηση των οχημάτων. Εκτιμάται ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι επανέρχονται στις προ της κρίσης τιμές τους και θα τις ξεπεράσουν εμφανώς σε ορίζοντα 25ετίας (με ένα συντηρητικό σενάριο 2% ετήσιας αύξησης, θα τις ξεπεράσουν κατά 30-40%).

5B & 6 Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, περιβαλλοντική αδειοδότηση με εκτίμηση ηχορύπανσης, αέριας ρύπανσης, δασικής βιοποικιλότητας, πλημμυρικού κινδύνου

Για το έργο «Κυκλοφοριακή Αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, τμήμα Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) – Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)» εκπονήθηκε Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), η οποία υποβλήθηκε στην Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) του ΥΠΕΚΑ προς έγκριση περιβαλλοντικών όρων.

Στη ΜΠΕ του έργου εξετάστηκαν διεξοδικά οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατά την κατασκευή και τη λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στο ακουστικό περιβάλλον, στην ατμόσφαιρα, στη βλάστηση και χλωρίδα, στο Περιαστικό Δάσος, στην αισθητική κτλ. και προτάθηκαν μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων.

Στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), γίνεται εμπεριστατωμένη ανάλυση της παραγωγής ρύπων, από την οποία καταδεικνύεται ότι η αποφυγή κυκλοφοριακών συμφορήσεων μειώνει δραματικά την παραγωγή ρύπων. Επιπλέον εξαιρετικά σημαντική είναι η απεμπλοκή της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από την κυκλοφορία των ΙΧ οχημάτων, καθώς επίσης και ο διαχωρισμός της «τοπικής κυκλοφορίας» από την «διαμπερή κυκλοφορία» που επιτυγχάνεται με το ότι στην Υπερυψωμένη Ταχεία Λεωφόρος (ΥΤΛ) θα απαγορεύεται η διέλευση βαρέων οχημάτων.

Στο υπ' αριθμ. ΔΜΕΟ/3322/δ/513, 29.9.2011 έγγραφό του, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών έργων, Τμήμα Γεωλογικών, Εδαφοτεχνικών και Περιβαλλοντικών Μελετών, εκτιμά ότι οι επιπτώσεις του σχεδιαζόμενου έργου επί του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος προβλέπονται πολύ θετικές για τους ακόλουθους λόγους:

- α) θα υπάρξει ωφέλεια στη διασύνδεση των ενδοαστικών και διαδημοτικών μετακινήσεων.
- β) θα περιορισθούν οι υψηλές συγκεντρώσεις ρύπων λόγω κυκλοφοριακών συμφορήσεων
- γ) θα μειωθεί ο θόρυβος στις δύο περιοχές (Μετέωρα- Πεύκα και Κωνσταντινουπολίτικα) που, σήμερα, οχλούνται υπέρμετρα από τη λειτουργία της ΕσΠ.

Η ΜΠΕ καταδεικνύει με αναλυτικούς υπολογισμούς και με τη χρήση υπολογιστικών μοντέλων ότι η συνδυασμένη λειτουργία της ΕσΠ και της ΥΤΛ θα μειώσει την παραγωγή αερίων ρύπων στο Πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης λόγω της εξομάλυνσης της κυκλοφορίας, της αποφυγής κυκλοφοριακών συμφορήσεων και της αποφόρτισης του συναρτώμενου αστικού δικτύου μέσω της βελτίωσης των κάθετων συνδέσεων.

Επίσης η ΜΠΕ προτείνει λήψη μέτρων αντιθορυβικής προστασίας για την αντιμετώπιση της ηχητικής ρύπανσης κατά την κατασκευή του έργου και κατά τη λειτουργία του.

Τονίζεται ότι το έργο βρίσκεται χαμηλότερα του ορίου των πρηνών της υφιστάμενης ΕσΠ και επομένως δεν εμποδίζει τη ροή των αερίων μαζών από το δάσος προς την πόλη.



Θεσσαλονίκη, 29.11.2019

Αριθμ. Πρωτ.: 79551

Κωδ. Εγγρ.: B30/077/AA/ID114770

Τα προτεινόμενα έργα αναβάθμισης της ΕσΠ κατασκευάζονται κατά μήκος της υφιστάμενης οδού, στο όριο του δάσους, μη θίγοντας τη συνέχεια του οικοτόπου, μη προκαλώντας κατάτμηση του δάσους, ενώ ταυτόχρονα προβλέπονται έργα βελτίωσης των προσβάσεων των πολιτών αναβαθμίζοντας τη σχέση κατοίκου - δάσους.

Το έργο δεν προκαλεί κατάτμηση του δάσους, καθώς καταλαμβάνει μια στενή λωρίδα δασικής έκτασης κατά μήκος της υφιστάμενης Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού, στα ΝΔ όρια του Περιαστικού Δάσους και όχι στον πυρήνα. Η ζώνη κατάληψης αντιστοιχεί στο 0.15% της συνολικής του έκτασης.

Ως αντισταθμιστικό μέτρο στην απώλεια δασικής έκτασης στη ΜΠΕ προτείνεται η φύτευση επιπλέον εκτάσεων σε θέσεις που υποδεικνύονται, καθώς και σειρά μέτρων και δράσεων για την περαιτέρω προστασία του δάσους κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας του έργου.

Επίσης η ΜΠΕ προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων στην απορροή των ρεμάτων που διασχίζει το έργο.

Η Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) του έργου εκδόθηκε στις 23.07.2012 (α.π. 200847, ΑΔΑ: Β41Χ0-ΣΚΙ), αφού προηγήθηκε η διαδικασία διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η διαβούλευση στην προκείμενη περίπτωση διήρκεσε για περισσότερο από ένα έτος, υπό τον συντονισμό του Τεχνικού Επιμελητηρίου ΠΚΜ.

Στη συνέχεια κατατέθηκε προσφυγή κατά της ΑΕΠΟ στο ΣτΕ. Το ΣτΕ με την απόφασή του υπ' αρ. 1713/2018 ακύρωσε την ΑΕΠΟ, βασιζόμενο μόνο σε ένα λόγο, ότι δηλαδή δεν προηγήθηκε προ της έκδοσης της ΑΕΠΟ, άρση της απόφασης αναδάσωσης των θιγόμενων εκτάσεων του Περιαστικού Δάσους. Σημειώνεται ότι η πράξη άρσης αναδάσωσης για τέτοιου είδους έργα δεν απαιτείται πλέον από την υφιστάμενη νομοθεσία.

«...έχει προχωρήσει η διοίκηση σε περιβαλλοντική αδειοδότηση...»

Με την απόφαση οικ.3101/01.10.2019 της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το Έργο χαρακτηρίστηκε ως Έργο Εθνικού Επιπέδου, Ειδικού και Σημαντικού και εντάχθηκε στον προγραμματικό σχεδιασμό της Γενικής Γραμματείας Υποδομών να γίνει με Σύμβαση Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.).

Με την ανάληψη των καθηκόντων της νέας διοίκησης της «Εγνατία Οδός Α.Ε.», η εταιρεία προχώρησε άμεσα στις αναγκαίες ενέργειες για την άρση της αναδάσωσης σε τμήμα του Σείχ Σου, προκειμένου να αρθεί ο λόγος ακύρωσης της ΑΕΠΟ του έργου και στη συνέχεια να προχωρήσει η επανέκδοσή της.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ:

Όσον αφορά τις απαντήσεις στην ερώτηση 3 και μέρος της ερώτησης 6 με αναφορά στο σκέλος «...Πώς αυτή η αρχή ικανοποιείται όταν ο Πρωθυπουργός ανακοινώνει και δεσμεύει τη διοίκηση για έργα τα οποία δεν έχουν ωριμότητα, τεχνικοοικονομική αξιολόγηση, αδειοδότηση και δεν εντάσσονται στον απαιτούμενο στρατηγικό σχεδιασμό;...».

Συμπληρωματικά επισημαίνεται ότι, στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (ΕΣΣΜ) δεν περιλαμβάνονται οδικά έργα για την κυκλοφοριακή αναβάθμιση στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Σε αντίθεση αυτού, στις αρχές του 2019 και πολύ πριν την ανακοίνωση του Πρωθυπουργού, η διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών



Θεσσαλονίκη, 29.11.2019

Αριθμ. Πρωτ.: 79551

Κωδ. Εγγρ.: B30/077/AA/ID114770

ΓΔΟΥ/25894/1851/Φ.Ε.Ο./01.04.2019 ενέκρινε ποσό 130εκ κατανεμημένο στα έτη 2020 μέχρι και 2023, για διενέργεια διαγωνισμών μελετών και εκτέλεσης έργων, στα οποία περιλαμβάνεται σαφώς, και η μελετητική ολοκλήρωση των έργων με τίτλο «Αναβάθμιση εσωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης (υπολειπόμενες μελέτες για τη μελετητική ολοκλήρωση του έργου)» και «Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος Θεσσαλονίκης (υπολειπόμενες μελέτες για τη μελετητική ολοκλήρωση του έργου)».

