



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Αχαρνών 2, 10432 Αθήνα, Τηλ. 210-2124331 Fax : 210-2124524

Αθήνα, 21.10.2020
Αριθμ. Πρωτ.: 107/49498

Προς:
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων και ΑΚΕ

ΘΕΜΑ: «Φράγμα Παναγιώτικου Ν. Μαγνησίας»

ΣΧΕΤ: **Η Ερώτηση 3911/11-2-2020**

Απαντώντας στην παραπάνω Ερώτηση που κατέθεσε η Βουλευτής **κα Ζ. Μακρή**, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η κατασκευή του φράγματος Παναγιώτικου Ν. Μαγνησίας πραγματοποιήθηκε με χρηματοδότηση από τη ΣΑΕ της Περιφέρειας Θεσσαλίας στο πλαίσιο του Β' ΚΠΣ και ως εκ τούτου πρόκειται για έργο της Περιφέρειας. Η κύρια χρήση του είναι η υδροδότηση διάφορων οικισμών τόσο παραλιακών όσο και ορεινών και υποστηρικτικά η άρδευση 4.000 στρεμμάτων περίπου, είναι, δηλαδή, έργο πολλαπλού σκοπού.

Διευκρινίζεται ότι, αρμοδιότητα του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (ΥΠΑΑΤ), βάσει του π.δ. 97/2017 «Οργανισμός Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων» (Α' 138) είναι η μελέτη και κατασκευή εγγειοβελτιωτικών έργων (τη διοίκηση και την παρακολούθηση των οποίων αναλαμβάνουν οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΑΑΤ) και όχι έργων πολλαπλού σκοπού, πόσο μάλλον όταν έχουν αυτά κατασκευαστεί από άλλους φορείς, όπως στην προκειμένη περίπτωση.

Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι δεν υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης των απαιτούμενων μελετών και εργασιών αποκατάστασης του εν λόγω φράγματος από το ΥΠΑΑΤ, προκειμένου να επιτελέσει τον σκοπό για τον οποίο κατασκευάστηκε, δηλαδή της ύδρευσης, καθώς τα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα χρηματοδότησης που σχετίζονται με το ΥΠΑΑΤ δίνουν τη δυνατότητα χρηματοδότησης για εγγειοβελτιωτικά – αρδευτικά έργα και δεν είναι δυνατή η προσθήκη άλλης χρήσης, καθώς αυτό μπορεί να επηρεάσει την επιλεξιμότητα της αντίστοιχης δαπάνης.

Όσον αφορά στην ανάμειξη του ΥΠΑΑΤ στην κατασκευή του εν λόγω φράγματος, σύμφωνα με το αρχείο της αρμόδιας υπηρεσίας (πρώην Διεύθυνση Τεχνικών Μελετών και Κατασκευών του τότε Υπουργείου Γεωργίας - νυν Διεύθυνση Τεχνικών Έργων και Αγροτικών Υποδομών του ΥΠΑΑΤ) ισχύουν τα εξής:

Με σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του Νομάρχη Μαγνησίας και του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.) ανατέθηκε πριν από το έτος 1990 στο Α.Π.Θ. η εκπόνηση έρευνας με τίτλο «Μελέτη υδατοφράγματος άρδευσης

Παναγιώτικου», καθώς και η εκπόνηση των απαραίτητων συμπληρωματικών μελετών. Στη συνέχεια, με σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του Νομάρχη Μαγνησίας και του γραφείου μελετών «ΤΡΟΠΑΛΙΣ» ανατέθηκε το έτος 1994 η εκπόνηση μελέτης με τίτλο «Μελέτη αξιοποίησης υδατικού δυναμικού περιοχής Παναγιώτικου- Συμπλήρωση μελέτης χωμάτινου φράγματος».

Η ανωτέρω μελέτη με τίτλο «Μελέτη υδατοφράγματος άρδευσης Παναγιώτικου» εστάλη στο τότε Υπουργείο Γεωργίας για έλεγχο. Κατόπιν ενδελεχούς ελέγχου της εν λόγω μελέτης, ο οποίος διενεργήθηκε από την τότε Διεύθυνση Τεχνικών Μελετών και Κατασκευών και συγκεκριμένα από τα συναρμόδια Τμήματα Μελετών Εγγειοβελτιωτικών έργων, Γεωτεχνικών μελετών και Τεχνικής Γεωλογίας, η εν λόγω μελέτη επεστράφη με σημαντικό αριθμό παρατηρήσεων για σοβαρά λάθη και παραλείψεις που παρουσίαζε, προκειμένου να επανασυνταχθεί, σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης, της εμπειρίας παρόμοιων έργων και των ισχυουσών τεχνικών προδιαγραφών του π.δ. 696/1974 (Α'301). Συνοπτικά αναφέρεται ότι, κατά τη διενέργεια ελέγχου της μελέτης, προέκυψε ότι σε αυτήν δεν θεμελιώνεται η ευστάθεια κατασκευής του φράγματος (η στεγανότητα, η ευστάθεια πρανών, η ποιοτική και ποσοτική επάρκεια των υλικών δόμησης φράγματος, ο ασφαλής σχεδιασμός συναφών έργων λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους κ.λπ.).

Το τότε Υπουργείο Γεωργίας, έχοντας εμπειρία σε παρόμοια έργα και δεδομένου ότι το εν λόγω έργο ήταν ενταγμένο στο Β'ΚΠΣ στο ΠΕΠ Θεσσαλίας (ΣΑΜ 081/2) και για να μην υπάρξει καθυστέρηση έναρξης της κατασκευής του, η οποία θα ήταν σε βάρος της ανάπτυξης της περιοχής και λόγος μη εισροής Κοινοτικών Πόρων, θεώρησε αναγκαία την εκπόνηση «Οριστικής Μελέτης του φράγματος Παναγιώτικου» σύμφωνα με τις προδιαγραφές του π.δ. 696/1974 (Α'301).

Προς τούτο, η ανωτέρω μελέτη με τίτλο «Μελέτη υδατοφράγματος άρδευσης Παναγιώτικου» θεωρήθηκε ότι αντιστοιχούσε σε στάδιο προμελέτης σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές του ανωτέρω διατάγματος περί εκπονήσεως φραγμάτων (άρθρα 198 και 200), δεδομένου ότι:

α. Στηρίχθηκε σε στοιχειώδες πρόγραμμα γεωλογικών και γεωτεχνικών ερευνών (6 μόνον γεωτρήσεις στη λεκάνη κατάκλισης, καμία στον άξονα του φράγματος, καμία γεώτρηση στη θεμελίωση, στον εκχειλιστή και στα λοιπά έργα υδροληψίας εκτροπής). Λαμβάνοντας, όμως, υπόψη ότι η ευρύτερη περιοχή του φράγματος δεν συνίσταται από υγιή κατηγορία βραχώδους μάζας, προέκυψε ότι απαιτούνταν λεπτομερής διερεύνηση των συνθηκών θεμελίωσης, περατότητας, ευστάθειας κ.λπ. των σχηματισμών, καθώς και εξασφάλιση των αναγκαίων υλικών για την κατασκευή και τον οριστικό σχεδιασμό των έργων.

β. Απαιτούνταν στοιχεία σεισμικότητας και δεν είχε γίνει μελέτη σεισμικής επικινδυνότητας στην περιοχή, όπου η εμπειρία από άλλα έργα σε αυτή δημιουργούσε ερωτηματικά ως προς τις παραμέτρους σχεδιασμού του έργου.

Για την εκπόνηση λοιπόν της οριστικής μελέτης του φράγματος απαιτούνταν να εκπονηθούν πλήρεις μελέτες Γεωλογίας, Τοπογραφίας, Γεωτεχνικής-Εδαφομηχανικής και με βάση τα στοιχεία αυτών, θα οριστικοποιούνταν ο σχεδιασμός του φράγματος και των συναφών έργων.

Κατόπιν των ανωτέρω, το τότε Υπουργείο Γεωργίας, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι για να ολοκληρωθεί η κατασκευή του έργου εντός των χρονικών ορίων του ΠΕΠ Θεσσαλίας του Β'ΚΠΣ θα έπρεπε το συντομότερο δυνατόν να εκπονηθεί και να εγκριθεί η ανωτέρω οριστική μελέτη του φράγματος, προχώρησε σε απευθείας ανάθεση αυτής κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 716/1977 (Α'295), η οποία όμως εγκρίθηκε από το οικείο Κεντρικό Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Εγγειοβελτιωτικών Έργων. Η εν λόγω λοιπόν μελέτη ανατέθηκε στη σύμπραξη του γραφείου μελετών «ΕΞΑΡΧΟΥ-ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ-ΜΠΕΝΣΑΣΣΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Ε.Π.Ε.» για τη μελέτη των Υδραυλικών Έργων (κατηγορία μελέτης 13), του μελετητή Πέτρου Λασκαράτου για τη Γεωτεχνική-Εδαφοτεχνική Μελέτη και Έρευνα (κατηγορία

μελέτης 21), της μελετήτριας Φώτη Σοφίας για τη γεωλογική μελέτη (κατηγορία μελέτης 20) και του μελετητή Τριανταφύλλου Κωνσταντίνου για τη μελέτη Τοπογραφίας (κατηγορία μελέτης 16).

Η Οριστική μελέτη σε σχέση με τις προτάσεις των προηγούμενων μελετών (ουσιαστικά πρόκειται για τις προτάσεις της έρευνας του Α.Π.Θ., δεδομένου ότι η μελέτη του γραφείου «ΤΡΟΠΑΛΙΣ» ανέπτυξε τα σχέδια της μελέτης και τα τεύχη δημοπράτησης, διατηρώντας όλες τις επιλογές της Τεχνικής Μελέτης της έρευνας του Α.Π.Θ.), οδηγήθηκε σε:

- Αλλαγή της θέσης του άξονα του φράγματος.
- Αλλαγή του τύπου του φράγματος (από χωμάτινο με αργιλικό πυρήνα σε λιθόρριπτο με ανάντη πλάκα από σκυρόδεμα).
- Αύξηση του ύψους του φράγματος (της στάθμης στέψης υπερχειλιστή κατά 2,0m της δε στάθμης στέψης φράγματος κατά 3,50m).
- Αύξηση της ωφέλιμης χωρητικότητας του ταμιευτήρα από $1,5 \times 10^6 \text{ m}^3$ σε $1,6 \times 10^6 \text{ m}^3$.
- Σημαντική αύξηση της ασφάλειας του έργου με:
 - την αύξηση της παροχής σχεδιασμού του υπερχειλιστή από $80 \text{ m}^3/\text{s}$ σε $150 \text{ m}^3/\text{s}$ με μέγιστη παροχευευστικότητα, χωρίς να κινδυνεύσει το φράγμα περίπου $330 \text{ m}^3/\text{s}$ (σύμφωνα με τα διεθνώς αποδεκτά για τη σχεδίαση έργων ασφαλείας φραγμάτων).
 - την παραδοχή σεισμικού συντελεστή $\varepsilon=0,32\alpha$ αντί του $\varepsilon=0,12$.
 - τον τύπο του φράγματος (λιθόρριπτο έναντι χωμάτινου).
 - τον σχεδιασμό αγωγού εκτροπής και προφράγματος για αντιμετώπιση πλημμυρών από βροχές περιόδου αναφοράς $T=10$ έτη αντί του $T=5$ έτη.
 - τον ελαχιστοποιούμενο κίνδυνο σε περίπτωση υπερχειλίστη πάνω από τη στέψη του φράγματος λόγω του τύπου του φράγματος.
 - τον ελάχιστο κίνδυνο κατάρρευσης λιθόρριπτου φράγματος με ανάντη πλάκα.
 - τον τύπο του μειωτικού υπερχειλιστή σε σχέση με αυτό του πλευρικού.
 - την πρόβλεψη κατάλληλα θεμελιωμένου κάδου εκτίναξης του υπερχειλιστή καθώς και ελεγχόμενης λεκάνης αποτόνωσης.
- Συνολική οικονομία στο έργο με την εξεύρεση υλικών δομής πολύ κοντά στο φράγμα (λατομείο λιθορριπής σε απόσταση 0,3Km αντί των 7,0 Km που πρότεινε η αρχική έρευνα του Α.Π.Θ.).

Οι βασικοί λόγοι που οδήγησαν στην απαρχής σχεδίαση του όλου έργου είναι:

- Η γεωτεχνική έρευνα δανειοθαλάμων υλικών δομής που εκτελέστηκε στο πλαίσιο της Οριστικής Μελέτης και η οποία δεν είχε γίνει στο πλαίσιο προηγούμενων μελετών.
- Η γεωλογική μελέτη που συντάχθηκε στο πλαίσιο της Οριστικής Μελέτης που έγινε με μεγαλύτερο βάθος και έκταση από την αρχική γεωλογική έκθεση.
- Η γεωτεχνική έρευνα που εκπονήθηκε στην περιοχή του φράγματος και περιελάμβανε τη διάνοιξη 9 ερευνητικών γεωτρήσεων επιπλέον των 5 που διανοίχθηκαν στο πλαίσιο της αρχικής έρευνας του Α.Π.Θ., καθώς και τη διάνοιξη ερευνητικών τάφρων στην περιοχή θεμελίωσης του φράγματος.
- Η μελέτη σεισμικότητας και σεισμικής επικινδυνότητας που συντάχθηκε στο πλαίσιο της Οριστικής Μελέτης.
- Τα νέα βροχομετρικά στοιχεία που προέκυψαν (μεγαλύτερη περίοδος παρατηρήσεις και πρόσφατες μετρήσεις βροχών στις Μηλιές) και τέλος
- Η αποκατάσταση της επικοινωνίας στην περιοχή και η εξασφάλιση δρόμου πρόσβασης στο κτίριο χειρισμού δικλίδων.

Η Οριστική Μελέτη του φράγματος ολοκληρώθηκε και εγκρίθηκε το έτος 1998 και με σχετικό διαβιβαστικό έγγραφο του τότε Υπουργείου Γεωργίας στάλθηκαν αντίτυπα αυτής στη Διεύθυνση Δημοσίων Έργων της Περιφέρειας Θεσσαλίας, προκειμένου να προβεί σε ενέργειες για τη δημοπράτηση του έργου. Η συνολική

δαπάνη του έργου σύμφωνα με τη μελέτη ανερχόταν σε 3.300.000.000 δρχ., δηλαδή σε 9.684.519,44 €, συμπεριλαμβανομένου του ποσού για Φ.Π.Α.

Η Διευθύνουσα Υπηρεσία Κατασκευής του φράγματος ήταν το Τμήμα Εποπτείας Υδραυλικών Έργων της Διεύθυνσης Ελέγχου Κατασκευής Έργων (Δ.Ε.Κ.Ε.) της Περιφέρειας Θεσσαλίας, ανάδοχος κατασκευής σύμφωνα με τα στοιχεία του τότε Υπουργείου Γεωργίας ήταν η εταιρεία ΕΡΓΟΚΑΤ Α.Ε. και το έργο υλοποιήθηκε με ευθύνη της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Όπως διαπιστώνεται δε από το αρχείο της τότε Διεύθυνσης Τεχνικών Μελετών και Κατασκευών, το οποίο είναι στην κατοχή της νυν Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων και Αγροτικών Υποδομών του ΥΠΑΑΤ, κατά τη διάρκεια κατασκευής του φράγματος ζητήθηκε αρκετές φορές η συνδρομή τόσο της τότε Διεύθυνσης όσο και των μελετητών και σε αρκετές επιστολές αυτών διαφαίνεται ότι υπήρξαν προβλήματα στην εφαρμογή της μελέτης. Ενδεικτικά αναφέρεται η μη τήρηση των οδηγιών για την κατασκευή του αναχώματος (διαλογή, διαβροχή υλικού κ.λπ.), καθώς και η μη καταλληλότητα των υλικών διάστρωσης (εκτός προδιαγραφών).

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
-Γραφείο κ. Υπουργού
2. Υπουργείο Εσωτερικών
-Γραφείο κ. Υπουργού
3. Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών
- Γραφείο κ. Υπουργού
4. Βουλευτή κα Ζ. Μακρή