

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα 25/8/2010

101 78 Αθήνα τηλ. 64 67 912

Αρ. Πρωτ 1159

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Σχεδιασμός εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 13165/15.7.2010 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Καράογλου

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Θεόδωρο Καράογλου

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

Α. Η Εγνατία Οδός Α.Ε. εκπονούσε ήδη από το 2000 έως το 2004 ολοκληρωμένη λύση Εξωτερικού Δακτυλίου 2 x 2 λωρίδων, που συνέδεε τη Δυτική Θεσσαλονίκη με τους περιαστικούς Δήμους, και με το αεροδρόμιο «Μακεδονία», με πλήρες πακέτο μελετών (σε επίπεδο αναγνώρισης, εφικτότητας, σκοπιμότητας) και προέγκριση χωροθέτησης.

Με βάση την ανωτέρω χάραξη προκηρύχθηκαν διεθνείς διαγωνισμοί για την προώθηση της ανωτέρω λύσης σχεδιασμού σε επίπεδο οριστικών μελετών, οι οποίοι όμως ανεστάλησαν τον Απρίλιο του 2004 με εντολή του τότε υπουργού ΥΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιά.

Παρά ταύτα, η ανωτέρω λύση του Εξωτερικού Δακτυλίου εντάχθηκε, στις αρχές του 2006, στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα χρηματοδότησης ΟΑΛΛΑ. Από τον Σεπτέμβριο του 2006 προωθήθηκε εσπευσμένα, εναλλακτική λύση Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού, εντελώς διαφορετικής φιλοσοφίας και σκοπιμότητας, χωρίς επαρκή προκαταρκτική διερεύνηση χαράξεων και χωρίς κυκλοφοριακή και τεχνο-οικονομική τεκμηρίωση. Η νέα λύση, με χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου (2 x 3 λωρίδων) υψηλών προδιαγραφών, με μεγάλες απαιτήσεις σε δαπανηρά και δυσχερή τεχνικά έργα, δρομολογήθηκε το Δεκέμβριο του 2006, με προκήρυξη απευθείας οριστικών μελετών οδοποιίας αλλά και οριστικών μελετών σιράγγων κ.α., και κυρίως χωρίς περιβαλλοντική αδειοδότηση, ούτε καν σε επίπεδο προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα ανωτέρω είχαν ως αποτέλεσμα, η προωθούμενη λύση να ενέχει τα παρακάτω προβλήματα όπως:

1. Αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας
2. Ασυμβατότητα χάραξης με τις προβλεπόμενες από τον ΟΡΘΕ χρήσεις γης σε συγκεκριμένες περιοχές (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια).



3. Αδυναμία εξασφάλισης προέγκρισης χωροθέτησης.
4. Ανεπάρκεια κυκλοφοριακής λειτουργίας και πρόβλεψη συμφόρησης σε κόμβους (Πανόραμα, κ.λ.π.).
5. Υπερβολικό κόστος κατασκευής λόγω μεγάλου αριθμού τεχνικών έργων.
6. Υψηλό λειτουργικό κόστος.
7. Ανεπαρκής χρηματοδότηση του Έργου μέσω ΕΣΠΑ.
8. Σοβαρές ελλείψεις κυκλοφοριακής λειτουργίας.

Στην παρούσα φάση, η προετοιμασία του Φακέλου του Έργου βρίσκεται σε εξέλιξη, με προτεραιότητα στο 1^ο υποτμήμα, το οποίο τροποποιείται, για λόγους συμβατότητας με το, υπό σύνταξη, ενιαίο **Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακών Υποδομών** (Masterplan) της Θεσσαλονίκης.

Β. Το έργο ευρίσκεται σε φάση τροποποίησης μελετών, συμπληρωματικών έργων και αναμονής έγκρισης οριστικών μελετών.

Ωστόσο, λόγω, κυρίως, τεχνικών προβλημάτων και κοινωνικών αντιδράσεων απαιτούνται σοβαρές τροποποιήσεις και προσθήκες στις εν λόγω μελέτες.

Κρίσιμη διαδρομή για το χρονοδιάγραμμα δημοπράτησης του Έργου, αποτελεί η έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, η οποία, κατά τα προβλεπόμενα από το Ν. 1650/1986 όπως τροποποιήθηκε από τον Ν.3010/2002, και σύμφωνα με την ΚΥΑ 11014/703/2003 προϋποθέτει ολοκλήρωση της διαδικασίας κοινωνικής διαβούλευσης και γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου. Όπως προαναφέρθηκε, η κοινωνική διαβούλευση, η οποία άρχισε με σχετική εντολή της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ από 25 Νοεμβρίου του 2009, προσέκρουσε σε περιβαλλοντικά, πολεοδομικά και ιδιοκτησιακά προβλήματα.

Έτσι, και υπό τις προϋποθέσεις της έγκρισης της Μελέτης Περιβαλλοντικών η οποία αναμένεται να είναι μια χρονοβόρα διαδικασία, θα δημοπρατηθούν τα τμήματα εκείνα που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη μελετητική ωριμότητα.

Γ. Ο αναμορφωμένος σχεδιασμός της Εξ.Π.Ο.Θ. θα είναι συμβατός με το υπό εκπόνηση «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακών Υποδομών», και θα εμπεριέχει το σύνολο των τροποποιήσεων-συμπληρώσεων, που θα προκύψουν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας κοινωνικής διαβούλευσης - έκδοσης των Περιβαλλοντικών Όρων, καθώς και όσα θέματα συγκεκριμενοποιούνται κατά την εξέλιξη των μελετών με νέα τεχνικά δεδομένα.

Δ. Σημειώνεται ότι ο σχεδιασμός της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού γίνεται πλέον με βάση ειδική κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη σκοπιμότητας, με ορίζοντα εικοσαετίας, η οποία επικαιροποιείται με τα πρόσφατα οικονομοτεχνικά δεδομένα, ώστε ο σχεδιασμός της ΕΞ.Π.Ο.Θ. να είναι συμβατός, με το νέο Μητροπολιτικό Σχέδιο της πόλης. Οι βασικές αρχές ενός συναινετικού σχεδίου ανάπτυξης και υλοποίησης υποδομών για την επόμενη δεκαετία θα κοινοποιηθούν στους φορείς της Θεσσαλονίκης σε σύντομο χρόνο.

Γ. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό του έργου, που εκπονείται από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεν υφίσταται θέμα επιβολής διοδίων στην Εξωτερική Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης.

Εσωτ.Διανομή
Γρ.Κοιν.Ελέγχου

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ

Ακριβές αντίγραφο

Ε. Γιοβάνογλου