

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Χαριλάου Τρικούπη 182
101 78 Αθήνα, τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα 11.04.2013
Αρ. Πρωτ **515**

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

ΘΕΜΑ: Αλλαγή χάραξης Ιόνιας Οδού

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 8667/20.03.2013 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Μιχαήλ Κασσής

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Μιχαήλ Κασσή

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

Επισημαίνω ότι:

Η οριστική μελέτη του τμήματος της Ιόνιας Οδού, από το τέλος Παραχώρησης (ανισόπεδος κόμβος της Εγνατίας οδού) μέχρι την Κακαβιά, έχει ολοκληρωθεί και έχει παραληφθεί από το Υπουργείο.

Όπως έχει τονιστεί και σε προηγούμενη Ερώτηση η χάραξη που σχεδιάστηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, την περίοδο 2006 – 2009, κατόπιν μεγάλης διαβούλευσης με τους τοπικούς φορείς (Νομαρχία, Δήμοι, ΤΕΕ/ΤΗ, σύλλογοι, κλπ), είναι η βέλτιστη.

Οι Περιβαλλοντικοί Όροι του έργου που εκδόθηκαν σύμφωνα με την εκπονηθείσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), εγκρίθηκαν στις 30 Σεπτεμβρίου 2009 και αφορούν στην χάραξη της οριστικής μελέτης, έχοντας λάβει υπόψη τους τις θέσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Για να μπορεί να κατασκευαστεί το έργο στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο (2007 – 2013), θα έπρεπε να είχε ενταχθεί στο ΕΣΠΑ από το 2010, να δημοπρατηθεί, και παράλληλα να εκπονούνται οι πρόσθετες μελέτες που επέβαλαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι. Δυστυχώς, η ρεαλιστική πρότασή αυτή, δεν υιοθετήθηκε από την τότε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών.

Όσον αφορά την σχέση της οδού με τους οικισμούς, στη φάση της Προμελέτης και προκειμένου να βελτιστοποιηθεί ο βασικός σχεδιασμός του κυρίως οδικού έργου, τοπικά, στο τμήμα Α/Κ Εγνατίας – Α/Κ Ελεούσας, ανταποκρινόμενοι στις προτάσεις - υποδείξεις της τοπικής κοινωνίας, όσο και του ΤΕΕ/ΤΗ, κρίθηκε σκόπιμο από το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ να γίνουν οι ακόλουθες μετατοπίσεις της χάραξης:

✓ J

- Η εγκεκριμένη χάραξη, στη Κοσμηρά, μετατοπίσθηκε τελικά ανατολικά του οικισμού, σε απόσταση από το εγκεκριμένο όριο του, έως 400μ. έναντι αρχικά των 120μ. και η διέλευση αυτής διέρχεται σε πλήρες όρυγμα, ώστε να ελαχιστοποιηθεί η όχληση.
- Η εγκεκριμένη χάραξη έναντι του οικισμού του Ασβεστοχωρίου, μετατοπίσθηκε επίσης σε απόσταση 400μ. (στις παρυφές του λοφίσκου), από το εγκεκριμένο όριο του οικισμού με ελαχιστοποίηση της κατάληψης γεωργικής γης, όπως έχει αναφερθεί και σε άλλη σχετική Ερώτηση.
- Στην εγκεκριμένη χάραξη στη Κόντσικα, το πλησιέστερο σημείο από το εγκεκριμένο όριο του οικισμού μετατοπίσθηκε σε απόσταση 700 μ.

Όσον αφορά τον ευρύτερο Χωροταξικό Σχεδιασμό, η ΜΠΕ, εκτός από το υφιστάμενο καθεστώς οριοθέτησης των οικισμών, έλαβε υπόψη της και την υπό εκπόνηση, τότε, μελέτη ΣΧΟΟΑΠ του Δήμου Μπιζανίου και δεν διαπιστώθηκε ούτε εμπλοκή της χάραξης με τις μελλοντικές επεκτάσεις των οικισμών, ούτε άλλου είδους εμπλοκή με τις προτάσεις της.

Για όλες τις βελτιώσεις της χάραξης ενημερώθηκαν αναλυτικά όλοι οι τοπικοί φορείς.

Για τη φάση της λειτουργίας του έργου ο οδικός θόρυβος εκτιμήθηκε με βάση τα δεδομένα φόρτων, ταχύτητας και σύνθεσης κυκλοφορίας. Η μεθοδολογία, που ακολουθήθηκε για τον υπολογισμό του οδικού θορύβου, προέρχεται από την Έκθεση της Βρετανικής Διεύθυνσης Μεταφορών, Department of Transport, Welsh Office, "Calculation of Road Traffic Noise", (CRTN) - HMSO 1988. Οι εκτιμώμενες στάθμες σε όλους τους χρονικούς ορίζοντες και σε όλες τις θέσεις πλησίον των οικιστικών συνόλων, που ανήκουν στον πρώην Δήμο Μπιζανίου, είναι χαμηλότερες από το όριο της ελληνικής νομοθεσίας (70 db(A) L10,18h) και για το λόγο αυτό δεν απαιτείται η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων. Παρόλα αυτά, έχει προβλεφθεί να τεθεί σε εφαρμογή πρόγραμμα παρακολούθησης των επιπτώσεων θορύβου και να διεξάγονται ετήσιες μετρήσεις της στάθμης θορύβου στη θέση του πλησιέστερου κτιρίου του οικισμού και στην περίπτωση που διαπιστωθεί υπέρβαση του ορίου, να τοποθετηθούν κατάλληλες διατάξεις ηχοπετασμάτων.

Σε ό,τι αφορά την ποιότητα της ατμόσφαιρας, για την εκτίμηση των επιπτώσεων της αέριας ρύπανσης, που προέρχεται από την κίνηση των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης και την παραγωγή ισοσυγκεντρωτικών καμπυλών, χρησιμοποιήθηκε το βελτιωμένο μοντέλο HIWAY και το λογισμικό πρόγραμμα EMoS (Environmental Modelling System). Οι συγκεντρώσεις, που προέκυψαν, σε διαδοχικές αποστάσεις από την προτεινόμενη οδική αρτηρία, δεν υπερβαίνουν σε καμία περίπτωση τα όρια ποιότητας ατμόσφαιρας.

Η λύση που επελέγει πλεονεκτεί έναντι της «πρότασης» Δήμου Μπιζανίου διότι εκτός του ότι τελεί υπό την επιφύλαξη χωροθέτησης - περιβαλλοντικής αδειοδότησης παρουσιάζει μειονεκτήματα όπως, ενδεικτικά:

- Αύξηση του μήκους λόγω μεγάλης κατά μήκος κλίση (προκειμένου να καλυφθεί η επιπλέον υψομετρική διαφορά των 110μ), με αποτέλεσμα δυσμενέστερες επιπτώσεις στο περιβάλλον κατά τη φάση λειτουργίας.
- Προβληματική σύνδεση με το οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής λόγω αδυναμίας χωροθέτησης ενδιάμεσου κόμβου, όπως ο κόμβος Κοσμηράς – Ασβεστοχωρίου που προτάθηκε στην υιοθετηθείσα λύση.

- Διχοτόμηση της ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, χωρίς σχετική έγκριση και με συνέπειες που δεν έχουν εκτιμηθεί.
- Διέλευση από υποβαθμισμένη περιοχή (όπως εγκαταλελειμμένα λατομεία), με αποτέλεσμα, πέραν των άλλων, και πρόσθετα έργα αποκαταστάσεων / αναπλάσεων που δεν έχουν εκτιμηθεί.

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι έγιναν όλες οι δυνατές προτεινόμενες βελτιώσεις στην μελέτη.

Η συγκοινωνιακή μελέτη έχει ολοκληρωθεί όπως και ένα πλήθος υποστηρικτικών μελετών οι οποίες συνηγορούν στην βέλτιστη τεχνικά και οικονομικά εγκεκριμένη μελέτη οδοποιίας.

Επισημαίνεται ότι ουδέποτε υποβλήθηκε από Δήμους της περιοχής ή από άλλον Φορέα, μελέτη περιβαλλοντικά αποδεκτή, ούτως ώστε να μπορεί να συγκριθεί με την εγκεκριμένη μελέτη της Υπηρεσίας.

Το ποσό που δαπανήθηκε για την εκπόνηση της εγκεκριμένης μελέτης, είναι περίπου 6 εκατ. ευρώ, το οποίο έχει καταβληθεί στα συμπράττοντα γραφεία Κ. ΓΑΛΕΡΙΔΗΣ – Ε. ΜΠΟΥΡΜΠΟΣ & ΣΥΝ/ΤΕΣ ΕΤΕ «ΑΝΟΔΟΣ ΕΤΕ», «Χ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΡΗΣ – Α. ΤΣΕΡΑΝΙΔΗΣ» - ΤΡΟΠΑΛΙΣ Ε.Τ.Ε., «Μ. ΞΙΝΟΓΑΛΟΣ – Φ. ΜΑΥΡΟΜΑΝΩΛΑΚΗ Ο.Ε. – «ΑΣΤΡΟΛΑΒΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΕ», ΕΔΑΦΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Ε.Π.Ε., ΚΑΛΟΥΔΙΩΤΗΣ ΦΩΤΗΣ, ΜΗΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ καθώς και για την γεωτεχνική έρευνα στην Εδαφομηχανική.

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

