

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

101 78 Αθήνα, τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα **12.08.2013**

Αρ. Πρωτ. **154**

✓ Προς τη
 Βουλή των Ελλήνων
 Δ/ση Κοινοβουλευτικού
 Ελέγχου

Τμήμα **Αναφορών**

ΘΕΜΑ: Αλλαγή χάραξης της Ιόνιας Οδού, στο τμήμα από Πεδινή Ιωαννίνων μέχρι Φανερωμένη Ιωαννίνων

ΣΧΕΤ.: Η ΠΑΒ 31/25.07.2013 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κύριος Κώστας Τασούλας

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Κώστα Τασούλα

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Αναφοράς, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή, ότι έχουν γίνει τροποποιήσεις στη χάραξη του συγκεκριμένου τμήματος της Ιονίας Οδού και έχουν ληφθεί υπόψιν τόσο οι προτάσεις του ΤΕΕ/Τμήμα Ηπείρου, όσο και της τοπικής κοινωνίας. Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία της αρμόδιας Υπηρεσίας ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ του Υπουργείου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η μελέτη με τίτλο «Μελέτη Τμήματος Ιόνιας Οδού από τέλος Παραχώρησης έως Κακαβιά», η οποία εκπονήθηκε από το 2008 έως 2010, έχει ολοκληρωθεί και έχει παραληφθεί από την αρμόδια Υπηρεσία μας με την υπ. αριθ.ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ/οικ.1215/ΜΣ670/21-04-2011 απόφαση.

Με την υπόψη μελέτη έχουν εκπονηθεί και εγκριθεί όλα τα στάδια των μελετών οδοποιίας, όπως προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς, καθώς και προμελέτες των τεχνικών έργων και λοιπών εγκαταστάσεων και ήδη ύστερα από την υπ. αριθ. οικ.2186/ΜΣ680/30-07-2013 απόφαση, προχωρά η υπογραφή της σύμβασης για την εκπόνηση των οριστικών μελετών των μεγάλων τεχνικών έργων.

Επιπρόσθετα, ύστερα από πρόταση της ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ, έχει κινηθεί από την Διαχειριστική Αρχή του Υπουργείου η διαδικασία ένταξης του τμήματος του έργου, από τον Ανισόπεδο Κόμβο Ιόνιας Οδού με την Εγνατία έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Καρυών, σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Ειδικότερα, για τα επί μέρους θέματα που τίθενται με τη σχετική αναφορά :

1. Όσο αφορά τις κτιριακές εγκαταστάσεις του Πτηνοτροφικού Συνεταιρισμού «ΠΙΝΔΟΣ», δεν πλήττονται από την μελετώμενη οδό, αφού ούτε απαλλοτριώνονται ούτε κατεδαφίζονται. Σε συνεργασία της ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ με τον Πτηνοτροφικό Συνεταιρισμό «ΠΙΝΔΟΣ», η απαλλοτρίωση, με πρόβλεψη έργου αντιστήριξης, περιορίζεται εκτός της προβλεπόμενης επέκτασης των εγκαταστάσεών τους.

2. Οι απόψεις των Δήμων, λήφθηκαν υπόψη στο Πρακτικό Νο 48/26-07-2006 της Νομαρχιακής Επιτροπής Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (ΝΕΧΩΠ) Ιωαννίνων, με το οποίο

γνωμοδότησε θετικά επί της προέγκρισης χωροθέτησης της προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του τμήματος Α/Κ Ιωαννίνων (Εγνατίας) έως Α/Κ Ελεούσας – Φανερωμένης.

3. Έχει ληφθεί υπόψη η θετική γνωμοδότηση των εμπλεκόμενων φορέων, σύμφωνα με τις παραγράφους 13,14,15,16,17 και 18 του με αρ. πρωτ. 104697/20-09-2006 εγγράφου της θετικής γνωμοδότησης της ΕΥΠΕ.

4. Επίσης οι παρατηρήσεις του ΤΕΕ/Τμήμα Ηπείρου, στο υπ. αριθ. 758/24-02-2009 έγγραφό του, επί του περιεχομένου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), ελήφθησαν υπόψη κατά τη σύνταξη και έγκριση της Κ.Υ.Α.

5. 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/Τμήμα Ηπείρου, κρίθηκε σκόπιμο να γίνουν οι ακόλουθες μετατοπίσεις της χάραξης :

5.1 Η εγκεκριμένη χάραξη, στη Κοσμηρά από τη Χ.Θ. 6+100 έως τη Χ.Θ. 7+000 περίπου, μετατοπίσθηκε τελικά ανατολικά του οικισμού, σε απόσταση από το εγκεκριμένο όριο του, από 212μ. έως 396μ έναντι αρχικά των 120μ και η διέλευση αυτής να διέρχεται σε πλήρες όρυγμα, ώστε να ελαχιστοποιηθεί η όχληση.

5.2 Η εγκεκριμένη χάραξη στο Ασβεστοχώρι, στην Χ.Θ. 11+360, μετατοπίσθηκε τελικά σε απόσταση 365μ. (στις παρυφές παρακείμενων λοφίσκων), από το εγκεκριμένο όριο του οικισμού με ελαχιστοποίηση της κατάληψης γεωργικής γης.

5.3 Στην Κ.Υ.Α. με αριθ. πρωτ. οικ. 145059/30-09-2009 περιλαμβάνεται επίσης, εκτός των άλλων, αναφορά στο με αριθ. πρωτ. 105789 / 10-09-2009 έγγραφο της Δ/νσης Δασών, Δρυμών και Θήρας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, που επισημαίνει, τους πρόσθετους περιβαλλοντικούς όρους και περιορισμούς σχετικά με τις επεμβάσεις σε δασικού χαρακτήρα εκτάσεις (όπως το δάσος Κόντσικας). Επίσης στο με αριθ. πρωτ. 26429/1169/22-7-2008 έγγραφο του Δασαρχείου Ιωαννίνων, αναφέρεται ότι : «δεν εντοπίζονται ειδικά προστατευόμενες δασικές περιοχές κλπ., δεν υπάρχει κανένα κώλυμα από δασικής πλευράς για τη διάνοιξη του συγκεκριμένου τμήματος της Ιονίας Οδού».

5.4 Στο με α.π. 302/12-02-2008 έγγραφο της 8ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων αναφέρονται όλα τα βυζαντινά μνημεία της περιοχής, το ενδεχόμενο επιρροής στα οποία αποκλείστηκε κατά την επιτόπου μετάβαση της 8ης Ε.Β.Α. με τους μελετητές στο έργο.

5.5 Στην εγκεκριμένη χάραξη στη Κόντσικα, το πλησιέστερο σημείο από το εγκεκριμένο όριο του οικισμού μετατοπίσθηκε τελικά σε απόσταση 683 μ. (Χ.Θ. 14+860).

5.6 Στην εγκεκριμένη χάραξη στο Συνοικισμό Κόντσικας, η προτεινόμενη χάραξη βρίσκεται πλησίον των ορίων του οικισμού, από τη Χ.Θ. 14+100 έως τη Χ.Θ. 14+500 συγκεκριμένα σε απόσταση 78,5μ. έως 275μ έναντι αρχικά των 120μ. Στην περιοχή αυτή δεν παρατηρήθηκε οικιστική δραστηριότητα.

5.7 Η πρώην κοινότητα Κόντσικας και ο συνοικισμός Κόντσικας, απέχουν 850μ. και δεν συνιστούν καμία οικιστική συνέχεια. Στο περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο έργο, το αστικό περιβάλλον των δήμων δεν διχοτομείται, διότι η υπόψη μελέτη διέρχεται εκτός των υφιστάμενων ορίων των οικισμών.

5.8 Τα τυχόν επικίνδυνα στραγγίσματα (π.χ. σε περίπτωση ατυχήματος), καταλλήλουν στον επιφανειακό υδροφόρο ορίζοντα και στη συνέχεια το έδαφος λειτουργεί ως φίλτρο, συνεπώς η πιθανότητα εμφάνισής τους στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα που χρησιμεύει για υδροδότηση των οικισμών είναι εξαιρετικά μικρή. Με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων, δεν προέκυψε η ανάγκη να μελετηθεί κλειστό σύστημα αποχέτευσης σε κάποιο τμήμα του έργου.

5.9 Όπως αναφέρεται και παραπάνω, στη φάση εκπόνησης της Προμελέτης Οδοποιίας, η χάραξη από την Χ.Θ. 10+400 έως την Χ.Θ. 13+600 (περιοχή κάμπου Ασβεστοχωρίου), μετατοπίστηκε μέχρι 365μ. ΝΔ, για απομάκρυνση από τον οικισμό και ελαχιστοποίηση της κατάληψης γεωργικής γης.

5.10 Η κατάληψη γεωργοκτηνοτροφικών εκτάσεων χαμηλής και μέσης αξίας, έχει περιοριστεί στο ελάχιστο δυνατό.

Όσον αφορά τον ευρύτερο Χωροταξικό Σχεδιασμό, η Μ.Π.Ε., εκτός από το υφιστάμενο καθεστώς οριοθέτησης των οικισμών, έλαβε υπόψη της και την υπό εκπόνηση μελέτη

ΣΧΟΟΑΠ του Δήμου Μπιζανίου (Β1 Φάση) και δεν διαπίστωσε ούτε εμπλοκή της χάραξης με τις μελλοντικές επεκτάσεις των οικισμών, ούτε άλλου είδους εμπλοκή με τις προτάσεις της.

5.11 Για τη σύνδεση των αγροτικών οδών στον κάμπο Ασβεστοχωρίου – Κόντσικας, προβλέπεται η κατασκευή μίας (1) Άνω Διάβασης και δύο (2) Κάτω Διαβάσεων. Σημειώνεται ιδιαίτερα, ότι, δεδομένου ότι ο Ανισόπεδος κόμβος της Ιονίας Οδού με την Εγνατία Οδό είναι κόμβος συστήματος αυτοκινητοδρόμων, δηλαδή δεν προβλέπει συνδέσεις με το τοπικό οδικό δίκτυο απαραίτητο για την κυκλοφορία των κατοίκων της περιοχής, προβλέπει την κατασκευή Ανισόπεδου Κόμβου Κοσμηράς – Ασβεστοχωρίου, περί τη Χ.Θ. 8+700 (διασταύρωση με υφιστάμενη επαρχιακή οδό).

5.12 Επίσης ο επόμενος Ανισόπεδος κόμβος Γραμμενοχωρίων (Κόντσικας), προβλέπεται περί τη Χ.Θ. 16+030 (στα 7,3 χλμ.) που έχει ως στόχο την βελτίωση της επικοινωνίας και των υπολοίπων οικισμών.

6. Όσο αφορά την υποβάθμιση της περιοχής από την εγκεκριμένη χάραξη :

6.1 Εκτιμήθηκε ο οδικός θόρυβος 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 Δήμο Μπιζανίου (Κοσμηρά, Συν. Κόντσικα), 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, στη Μ.Π.Ε. (παρ. 7.7), προτείνεται να τεθεί σε εφαρμογή πρόγραμμα παρακολούθησης των επιπτώσεων θορύβου και να διεξάγονται ετήσιες μετρήσεις της στάθμης θορύβου στη θέση του πλησιέστερου κτιρίου των οικισμών του συνοικισμού Κόντσικας (ο οποίος είναι και ο πλησιέστερος) και στην περίπτωση που διαπιστωθεί υπέρβαση του ορίου, να τοποθετηθούν κατάλληλες διατάξεις ηχοπετασμάτων.

6.2 Έγινε μελέτη 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. Σε κάθε περίπτωση, οι κυκλοφοριακοί ρύποι κατά τη φάση λειτουργίας του έργου, δεν αναμένεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων της περιοχής μελέτης.

7. Πλεονεκτήματα λύσης της Εγκεκριμένης Μελέτης (λύσης 1) :

Η λύση 1 (η εγκεκριμένη), πλεονεκτεί έναντι της λύσης 2 (πρόταση Δήμου Μπιζανίου και ΤΕΕ/Τμ.Ηπείρου), η οποία (λύση 2) εκτός του ότι τελεί υπό την επιφύλαξη χωροθέτησης - περιβαλλοντικής αδειοδότησης, παρουσιάζει μειονεκτήματα όπως :

Αύξηση του μήκους με μεγάλη 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 στη λύση 1 από τη Μ.Π.Ε.

Διχοτόμηση της ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου, με συνέπειες που δεν έχουν εκτιμηθεί.

Διέλευση από υποβαθμισμένη περιοχή (εγκαταλελειμμένα λατομεία – παράνομοι σκουπιδότοποι), με αποτέλεσμα λιγότερο ελκυστική για το χρήστη και πρόσθετα έργα αποκαταστάσεων / αναπλάσεων που δεν έχουν εκτιμηθεί.

Η πρόταση ΤΕΕ/Τμ.Ηπείρου, η οποία εξετάσθηκε στο στάδιο χωροθέτησης του έργου (Π.Π.Ε.Α.) και απορρίφθηκε (λύση 2), εμφάνιζε ελαφρώς μειωμένες χωματουργικές εργασίες αλλά σημαντικά μεγαλύτερα τεχνικά έργα (γέφυρες), συνεπώς ο χρόνος κατασκευής της εκτιμάται ότι θα είναι μεγαλύτερος.

Η χάραξη διέρχεται από καλλιεργήσιμες εκτάσεις, σε μήκος περίπου 2 χλμ. στην περιοχή της Κόντσικας. Για την απαλλοτρίωση περίπου 120 στρεμμάτων στο υποτομήμα αυτό,

εκτιμάται ότι η σχετική δαπάνη θα ανέλθει το πολύ σε 0,6 εκατ. € (5.000 Ευρώ ανά στρέμμα), συνεπώς είναι πρακτικά αμελητέα σε σχέση με την οικονομία αναφορικά με τα πρόσθετα και τα μεγάλα τεχνικά έργα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Προμελέτης Οδοποιίας, σε όλο το μήκος του έργου από Εγνατία οδό μέχρι Καλπάκι, προκύπτει πλεόνασμα καταλλήλων προϊόντων εκσκαφών 1.634.500 μ³. Η ποσότητα αυτή θα προέλθει από βραχώδη (ασβεστολιθικά) υλικά (συνολικά 5.850.000 μ³) και αναμένεται να καλύψει πλήρως τις ανάγκες του έργου σε αδρανή υλικά (οδοστρωσίας, ασφαλικών και σκυροδεμάτων), καθώς και σε επίλεκτα υλικά για τη στέψη και την έδραση των επιχωμάτων.

Σημειώνεται ιδιαίτερα, ότι στην προμελέτη και στη Μ.Π.Ε. του έργου, δεδομένου ότι ο Ανισόπεδος κόμβος της Ιονίας Οδού με την Εγνατία Οδό είναι κόμβος συστήματος αυτοκινητοδρόμων και δεν προβλέπει συνδέσεις με το τοπικό οδικό δίκτυο, προβλέπεται κατασκευή Ανισόπεδου Κόμβου Κοσμηράς – Ασβεστοχωρίου περί τη Χ.Θ. 8+700 (διασταύρωση με υφιστάμενη επαρχιακή οδό), και ότι ο επόμενος Ανισόπεδος κόμβος Γραμμενοχωρίων (Κόντσικας) προβλέπεται περί τη Χ.Θ. 16+030 (στα 7,3 χλμ.). Σε περίπτωση που ήθελε να υιοθετηθεί η πρόταση ΤΕΕ/Τμ.Ηπείρου (είτε η παραλλαγή της, του Δήμου Μπιζανίου), ο 1ος Ανισόπεδος κόμβος της Ιονίας Οδού που θα προέβλεπε σύνδεση με το τοπικό δίκτυο θα ήταν ο κόμβος Γραμμενοχωρίων (Κόντσικας) περί τη Χ.Θ. 18+400, ήτοι σε απόσταση περίπου 9,7 χλμ. από τον κόμβο Κοσμηράς – Ασβεστοχωρίου και 2,3 χλμ. από τον κόμβο Γραμμενοχωρίων (Κόντσικας) της χάραξης, δημιουργώντας απαιτήσεις σημαντικών περιπορειών για την εξυπηρέτηση όλων των οικισμών της περιοχής (Πεδινή, Κοσμηρά, Ασβεστοχώρι, Κόντσικα κλπ.) από την Ιονία οδό.

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

Η συγκοινωνιακή μελέτη έχει ολοκληρωθεί και έχει προκύψει από ένα πλήθος υποστηρικτικών μελετών, οι οποίες συνηγορούν στην βέλτιστη τεχνικά και οικονομικά εγκεκριμένη μελέτη οδοποιίας. Από τις μελέτες αυτές προκύπτουν οι τεκμηριωμένοι λόγοι, οι οποίοι έχουν εξεταστεί κατά τα στάδια εκπόνησης της μελέτης.

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Ακριβές Αντίγραφο
Στ. Χριστοφίδου

