

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 4785
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 911
Ημερομ. Κατάθεσης: 16/4/2025



Αθήνα, 16 Απριλίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

Υποδομών & Μεταφορών

Περιβάλλοντος & Ενέργειας

Θέμα: Πολλά τα ερωτηματικά και οι ευθύνες για την κατάρρευση του νέου παραλιακού δρόμου Λάρισας-Βόλου

Από τη Μ. Δευτέρα, τον γύρο των ειδησεογραφικών ηλεκτρονικών σελίδων πανελλαδικά κάνουν οι ντροπιαστικές εικόνες του νέου παραλιακού δρόμου για τη σύνδεση Λάρισας και Βόλου.

Το έργο, που θα ήταν παραδοτέο στις 30/07/2025, βρίσκεται σήμερα σε τραγική κατάσταση με το έδαφος να έχει υποχωρήσει σε σημεία και την ασφαλτο να έχει διαχωριστεί.

Το σημαντικότερο πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στο 12ο χιλιόμετρο Αγιοκάμπου – Κεραμιδίου, λίγο πριν τη θέση «Μεταλλείο», στον υπό κατασκευή παραλιακό άξονα Ρακοπόταμος – Κεραμίδι, όπου το έδαφος κάτω από ένα μεγάλο τμήμα του δρόμου υποχώρησε και μαζί του παρασύρθηκε στο κενό το ένα ρεύμα κυκλοφορίας.

Το έργο, που χωροθετείται εντός των διοικητικών των Π.Ε. Λάρισας και Μαγνησίας, προβλέπει κατασκευή οδικού άξονα μήκους 12,10 χιλιομέτρων με συνολικό προϋπολογισμό 15 εκατ. ευρώ. Η χρηματοδότηση γίνεται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Η δημοπράτηση του έργου έγινε το 2020, με την τότε Περιφερειακή Αρχή να δεσμεύεται για ολοκλήρωση και παράδοση στην κυκλοφορία στα επόμενα δύομιση χρόνια.

Σήμερα, το έργο διανύει αισίως το έκτο έτος κατασκευής του και, μετά από παράταση που δόθηκε πριν περίπου ένα χρόνο, η τελική προθεσμία παράδοσής του σε κυκλοφορία είναι η 30^η Ιουλίου 2025.

Η έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου αποτελούσε σύνθετη διαδικασία, καθώς η νέα παραλιακή οδός έχει χωροθετηθεί εντός ορίων περιοχών Natura.

Πρόκειται για την προστατευόμενη περιοχή Κάρλα – Μαυροβούνι – Κεφαλόβρυσο Βελεστίνου – Νεοχώρι, η οποία είναι Τόπος Κοινοτικής Σημασίας και υπάγεται ταυτόχρονα στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας, καθώς αποτελεί Καταφύγιο Άγριας Ζωής, υπαγόμενη σε αυστηρούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

Μετά την κατάρρευση μέρους του οδοστρώματος εγείρονται σοβαρά ερωτήματα για την ποιότητα της κατασκευής του έργου αλλά και τη νομιμότητα των διαδικασιών που ακολουθήθηκαν για την ολοκλήρωσή του.

Οι υπόνοιες για πλημμελείς διαδικασίες εντείνονται μετά τις δημόσιες τοποθετήσεις του νυν Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, σύμφωνα με τις οποίες από την αρχή του έργου δεν ακολουθήθηκε η δέουσα διαδικασία.

Συγκεκριμένα, η από 10ετίας μελέτη που υπήρχε για το εν λόγω οδικό δίκτυο ήταν για βελτίωση υφιστάμενου χωματόδρομου δασικής οδού που δεν εμπίπτει στο εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο των Νομών.

Ωστόσο, όταν το έργο εισήχθη το 2019 για έγκριση στο Περιφερειακό Συμβούλιο δεν παρουσιάστηκε ως έργο βελτίωσης χωματόδρομου δασικής οδού, αλλά ως κατασκευή επαρχιακού δρόμου Ρακοποτάμου – Κεραμιδίου.

Στη μελέτη που παρουσιάστηκε υπήρχε πρόβλεψη για τοποθέτηση φαναριών σε δύο σημεία του δρόμου (400 μέτρων έκαστο), λόγω του ότι θα ήταν μονής κυκλοφορίας και επί στροφής.

Η τοποθέτηση φαναριών για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας επί του δρόμου προβλέφθηκε για μία περιοχή που δεν τροφοδοτείται με ηλεκτρικό ρεύμα! Το παραπάνω είναι ενδεικτικό της προχειρότητας της μελέτης για την κατασκευή του έργου.

Ταυτόχρονα, σύμφωνα με τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, αν στόχος του έργου ήταν η ένωση των παραλιών της Λάρισας με τον Βόλο, θα ήταν απαραίτητη η οδική σύνδεση με τη Ζαγορά (μήκους 35 χιλιομέτρων), πρόβλεψη ανύπαρκτη στην εν λόγω μελέτη.

Επομένως, το έργο αφορά σε δρόμο που ολοκληρώνεται στην περιοχή του Κεραμιδίου, 12 χιλιόμετρα από τον Ρακοπόταμο και επομένως δεν επιτυγχάνει τον σκοπό του, που ήταν η σύνδεση Λάρισας – Βόλου παραλιακά, ωστόσο φαίνεται πως τους μόνους που εξυπηρετεί είναι κάποιους δεκάδες ιδιοκτήτες παρακείμενων εξοχικών κατοικιών.

Ο πρώην Περιφερειάρχης Θεσσαλίας, ως αρμόδια Αρχή υλοποίησης του έργου, ανέφερε ότι τα αρμόδια Υπουργεία ενέκριναν τις μελέτες και έδωσαν σχετικές άδειες για την υλοποίηση του έργου.

Σύμφωνα με όσα καταγγέλλονται, είτε τα αρμόδια Υπουργεία έδωσαν άδεια για την αυθαίρετη μετατροπή ενός χωματόδρομου δασικής οδού σε επαρχιακό δρόμο, είτε αδειοδότησαν μελέτη για άλλο έργο από αυτό που τελικά υλοποιήθηκε.

Η αναντίρρητη αλήθεια είναι ότι δέκα χρόνια μετά και αφού δαπανήθηκαν 15 εκατ. ευρώ, παρουσιάστηκε ένα έργο τεχνικά ελλιπές, με αμφίβολη διαδικασία υλοποίησης για την ολοκλήρωση του οποίου θα χρειαστεί εκ νέου δαπάνη δημοσίου χρήματος.

Η Κυβέρνηση και τα αρμόδια Υπουργεία οφείλουν να δώσουν εξηγήσεις για την έλλειψη εποπτείας και ελέγχου στη διαδικασία υλοποίησης δημοσίων έργων αλλά και για τα όσα δημόσια καταγγέλλονται σε σχέση με την αυθαίρετη διαδικασία, η οποία φαίνεται ότι ακολουθήθηκε στην υλοποίηση του έργου της νέας παραλιακής οδού Λάρισας - Βόλου.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Από ποιες αρμόδιες Υπηρεσίες εγκρίθηκαν οι τεχνικές και οι περιβαλλοντικές μελέτες για την υλοποίηση του έργου της νέας παραλιακής οδού Λάρισας – Βόλου;
2. Ποια Υπηρεσία ήταν υπεύθυνη για την επίβλεψη του έργου;
3. Ποια τεχνική εταιρεία ανέλαβε την υλοποίηση του έργου και με τι ποσοστό έκπτωσης;
4. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το έργο δεν έχει παραληφθεί από την νυν Περιφερειακή Αρχή, σε ποιες ενέργειες προτίθενται να προβούν προς την κατασκευάστρια εταιρεία προκειμένου να διασφαλίσουν το δημόσιο συμφέρον;
5. Πώς απαντούν στα όσα αναφέρει ο νυν Περιφερειάρχης Θεσσαλίας για το γεγονός ότι για το εν λόγω έργο θα έπρεπε να ακολουθηθεί διαφορετική διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται για χωματόδρομο δασικής οδού, που δεν εμπίπτει στο εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο των Νομών και όχι για επαρχιακό δρόμο;

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Παρακαλούμε όπως μας κοινοποιήσετε τις εγκεκριμένες μελέτες για το εν λόγω έργο, το πρόγραμμα κατασκευής και το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του.

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Ζαμπάρας Μιλτιάδης

Κόκκαλης Βασίλης

Βέττα Καλλιόπη

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Καραμέρος Γιώργος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Παπαηλιού Γεώργιος

Παππάς Νικόλαος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος