

ΤΕΕ - ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΕΕ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΡΙΑΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ

*Αναφορά στα Μεγάλα Αναπτυξιακά
Έργα του Ν. Μαγνησίας*

Εισηγητές:

*Πρίντζος Γιάννης, Αντιπρόεδρος Δ.Ε.
ΤΕΕ/Μαγνησίας Νομαρχιακός Σύμβουλος*

*Μπακλατσή Γραμματή, Μέλος Δ.Ε.
ΤΕΕ/Μαγνησίας*

Βόλος 29,30 & 31 Μαΐου 1998

ΕΙΣΗΓΗΣΗ

ΘΕΜΑ: Τα μεγάλα Αναπτυξιακά έργα της Μαγνησίας

Εισηγητής: Γιάννης Πρίντζος, Αντιπρόεδρος Δ.Ε. ΤΕΕ Μαγνησίας
Νομαρχιακός Σύμβουλος

Βόλος 29 Μαΐου 1998

Κύριοι Σίνεδροι,

Η οικονομία της Μαγνησίας στηρίζονταν κυρίως στη Βιομηχανία και κατά δεύτερο λόγο στην τουριστική ανάπτυξη.

Σήμερα ο Νομός περνά μία από τις σοβαρότερες οικονομικές κρίσεις. Μια σειρά μεγάλων βιομηχανικών μονάδων έχουν κλείσει, όπως η Μεταλλουργική Χάλυψ. τα Ελληνικά Σιδηροκράματα, η ΤΕΟΚΑΡ, η Βαμβακουργία κ.λ.π.

Σε 4.770 υπολογίζεται ότι φθάνουν οι επιχειρήσεις που έκλεισαν στο Νομό τα τελευταία τρία (3) χρόνια.

Η τουριστική κίνηση δέχθηκε καίριο πλήγμα με το κλείσιμο του οδικού άξονα μέσω Γιουγκοσλαβίας, λόγω των γνωστών γεγονότων.

Εδώ και 20 περίπου χρόνια κανένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο δεν έχει γίνει στο Νομό.

Έτσι η Μαγνησία κατατάσσεται σήμερα στις περιοχές με ιδιαίτερο πρόβλημα ανεργίας και απασχόλησης.

Το ποσοστό ανεργίας στο εργατικό δυναμικό φθάνει στο 13% και στο ερμιακό βιομηχανικό δυναμικό ξεπερνά το 24%.

Η ένταξη του Νομού στις ευεργετικές διατάξεις του νόμου για τις φθίνουσες περιοχές πριν από 2,5 χρόνια, περίπου, δεν οδήγησε στην ανάκαμψη και στην απαλυνση του προβλήματος της ανεργίας και της υποαπασχόλησης.

Το παραπάνω εγχείρημα δεν οδήγησε στο ποθούμενο αποτέλεσμα, διότι δεν συνοδεύτηκε με διαρθρωτικές αλλαγές στο τομέα της βιομηχανίας, αλλά και με υλοποίηση μεγάλων αναπτυξιακών έργων, τα οποία θα ανέκοπταν τουλάχιστον την αποβιομηχάνιση και θα βοηθούσαν στην τουριστική ανάπτυξη.

Στη Μαγνησία, εδώ και αρκετά χρόνια έχουμε συζητήσει πολύ σε όλα τα επίπεδα. Επιμελητήρια, Φορείς, Νομαρχιακό Συμβούλιο.

Έχουμε ξεκαθαρισμένη αντίληψη για το ποια ανάπτυξη θέλουμε και κυρίως ποια είναι τα αναγκαία μεγάλα έργα υποδομής τα οποία θα βγάλουν το Νομό από την ύφεση.

Πιστέψαμε ότι η δυνατότητα αυτή δινόταν μέσα από το 2^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.).

Το Νομαρχιακό Συμβούλιο σε συνεργασία με τους φορείς του Νομού πρότεινε για ένταξη μια σειρά έργων εκ των οποίων τα βασικά ήταν:

1. Τιμειυτήρας Κάρλας
2. Νοσοκομείο Βόλου
3. Άξονας Ηγουμενίτσας - Βόλου
4. Έργα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας
5. Έργα στο Λιμάνι του Βόλου
6. Παρόκαμψη Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου
7. Οδικό κύκλωμα Πηλίου
8. Αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου

Το πλεγμα αυτών των έργων σε περίπτωση υλοποίησής του, θα βοηθούσε τη βιομηχανική ανάπτυξη, την τουριστική κίνηση και θα έδινε ζωή στο λιμάνι του Βόλου.

Δυστυχώς, όμως, κανένα από τα τρία πρώτα μεγάλα έργα δεν εντάχθηκε στο 2^ο Κ.Π.Σ., τα δε υπόλοιπα εντάχθηκαν με ανεπαρκείς πιστώσεις, χωρίς όμως και αυτές να απορροφηθούν.

Επί τέσσερα χρόνια τα έργα παραμένουν βαλτωμένα και μπλεγμένα στις διαδικασίες των Υπουργείων.

Τα μόνα έργα που προχώρησαν και υλοποιούνται είναι ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ και τα έργα του Αερίου τα οποία όμως είναι πανελλαδικής κλίμακας.

Σας παρουσιάζουμε, λοιπόν, παρακάτω τη σημερινή εικόνα και κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα πλέον αξιόλογα έργα.

ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΑ ΚΑΡΛΑΣ

Το μεγάλο αυτό έργο στην προηγούμενη συνεδρίαση των Διοικουσών Επιτροπών, στην Πορταριά το 1993, ήταν το τοπικό θέμα το οποίο συζητήθηκε λεπτομερώς. Πέρασαν 5 χρόνια και σήμερα συζητούμε πάλι για το ίδιο έργο, διότι, δυστυχώς, δεν φθάσαμε στην υλοποίηση. Βεβαίως έχουμε μία σειρά εξελίξεων και η εισήγησή μου θα περιορισθεί σε πολύ λίγα στοιχεία της ιστορικής αναδρομής του έργου, προκειμένου οι συνάδελφοι Μηχανικοί να κατανοήσουν το θέμα και θα επεκταθώ στη σημερινή πραγματικότητα.

Η Κάρλα ήταν μία αβαθής λίμνη, που η έκτασή της κυμαινόταν από 180.000 στρέμματα μέχρι 41.000 στρέμματα. Κατελάμβανε την ανατολική ζώνη της Θεσσαλικής πεδιάδας, μήκους 35 χλμ. περίπου, από Κανάλια μέχρι τον οδικό άξονα Λαρίσης - Αγιάς, πλάτους 9 μέχρι 14 χλμ και μέσο υψόμετρο του πυθμένα στο + 45 περίπου (χαμηλότερο σημείο της Θεσσαλικής πεδιάδας.)

Τα νερά της ήταν υφάλμυρα και ακατάλληλα για άρδευση και πόση. Η ελονοσία θέριζε τους κατοίκους των παρακάρλιων οικισμών και οι καταστροφές από τις πλημμύρες ήταν συνηθισμένη ιστορία κάθε χρόνο. Ήταν ένας από τους σπουδαιότερους υγροβιοτόπους της χώρας μας η δε παραγωγή σε ψάρια ανερχόταν ετησίως σε 600 - 800 τόνους.

Το 1959 αποφασίζεται η αποξήρανση της λίμνης, η οποία ολοκληρώνεται το 1962, με σήραγγα που διανοίγεται προς Παγασητικό, όπου χύνονται τα νερά της λίμνης.

Ο σχεδιασμός όμως του έργου ήταν: αποξήρανση της λίμνης αλλά στη συνέχεια κατασκευή ταμειυτήρα 64.700 στρεμμάτων.

Δυστυχώς όμως το έργο έμεινε ημιτελές και μέχρι σήμερα μετά 36 χρόνια ζητούμε την ολοκλήρωση του έργου.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την αποξήρανση της Κάρλας και τη μη ολοκλήρωση του έργου υπήρξαν τεράστιες στην ευρύτερη περιοχή της Κάρλας.

- ◆ Η στάθμη της υπόγειας υδροφορίας παρουσίασε ραγδαία πτώση, κάτω από τη στάθμη της θάλασσας με συνέπεια την εισχώρηση του θαλάσσιου μετώπου και την υφαλμύρωση των νερών.
- ◆ Ο κλειστός και ευαίσθητος Κόλπος του Παγασητικού επιβαρύνεται από τα νερά της περιοχής Κάρλας, τα οποία μεταφέρουν φορτία φυτοφαρμάκων, οργανικών λιπασμάτων αλλά και αποβλήτων βιομηχανικών μονάδων.
- ◆ Αλλάξε το μικροκλίμα της περιοχής.
- ◆ Κατεστράφη η ορνιθοπανίδα και χλωρίδα της περιοχής.

- Στις περιπτώσεις εντόνων βροχοπτώσεων κατακλύζονται μεγάλες εκτάσεις λόγω μειωμένης Παροχευτικής ικανότητας της σήραγγας.

Επιτοκτική, λοιπόν, καθιστάται η ανάγκη κατασκευής ενός μεγάλου ταμιευτήρα στην Κάρλα πολλαπλής σκοπιμότητας.

- Να εμπλουτίζει την υπόγεια υδροφορία
- Να προστατεύει τον Παγασητικό
- Να έχει χαρακτήρα αντιπλημμυρικό
- Να δώσει λύση στις υδρευτικές ανάγκες των οικισμών και κυρίως του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Βόλου.
- Να δώσει δυνατότητα άρδευσης των παρακάρλιων εκτάσεων.

Συντάσσονται αλληπάλληλες μελέτες. Πρέπει μάλιστα εδώ να τονίσουμε ότι οι μελέτες για τα έργα της Κάρλας άρχισαν το 1887.

Διατυπώνονται διάφορες προτάσεις και εναλλακτικές λύσεις για μικρότερους ταμιευτήρες και σήραγγα προς Αιγαίο ή ένα μεγάλο ταμιευτήρα 42.000 στρεμμάτων.

Το τμήμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Μαγνησίας μαζί με το Τεχνικό Επιμελητήριο Κεντρικής & Δυτικής Ελλάδας και το ΓΕΩΤΕΕ, τεκμηριώνει την άποψη υλοποίησης του ταμιευτήρα των 42.000 στρεμμάτων, η οποία γίνεται αποδεκτή από τα αρμόδια Υπουργεία.

Ο ταμιευτήρας θα παίρνει νερά από την ορεινή ζώνη μέσω συλλεκτήρων, από τις βροχές στον καθρέπτη του ταμιευτήρα και κυρίως από τον Πηνειό κατά τη χειμερινή περίοδο σε ποσοστό περίπου 70%.

Η χωρητικότητα του ταμιευτήρα είναι περίπου 198.000.000 κυβικά μέτρα εκ των οποίων:

νεκρή χωρητικότητα 13.000.000 κυβικά μέτρα

Ωφέλιμη χωρητικότητα 135.000.000 κυβικά μέτρα

Χωρητικότητα ανάσχεσης πλημμύρων 50.000.000 κυβικά μέτρα.

Το έργο της Κάρλας είναι εθνικής σημασίας και είναι ένα σπουδαίο εγχείρημα αποκατάστασης του περιβάλλοντος, έστω μερικώς.

Το Νοέμβριο του 1991, το έργο εντάσσεται στα ΜΟΠ με πρώτη χρηματοδότηση 500 εκ. και συντάσσεται η περιβαλλοντική μελέτη χωρίς όμως το έργο να προχωρήσει.

Την Ανοιξη του 1993, ο τότε Πρωθυπουργός, κ. Μητσοτάκης ανακοινώνει την ένταξη του έργου στο 2^ο Κ.Π.Σ.

Περιέργως η νέα Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν εντάσσει το έργο το 1994, στο 2^ο Πακέτο DELLORS.

Μετά από μεγάλη πίεση των φορέων της Μαγνησίας, αλλά και της Αθήνας, ο πρωθυπουργός της κυβέρνησης κ. Κ. Σημίτης την άνοιξη του 1997, ανακοινώνει την ένταξη του έργου στο 2^ο Κ.Π.Σ., με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Αποπεράτωση μελετών τον Ιούνιο του 1997, δημοπράτηση το Νοέμβριο του 1997.

Βρισκόμαστε ήδη στο Μάιο του 1998 και παρά τις αλλεπάλληλες ανακοινώσεις, όπως πολύ πρόσφατα από τον κ. Λαλιώτη, η δημοπράτηση του έργου δεν έχει γίνει.

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι αυτό δεν έχει γίνει διότι δεν έχουν επιλυθεί τα παρακάτω βασικά προβλήματα:

- Δεν έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η χρηματοδότηση του έργου προϋπολογισμού δαπάνης 32 δις.
- Δεν έχει συνταχθεί μελέτη κόστους οφέλους, όπως απαιτεί η Ε.Ε., προκειμένου να αποφασίσει για τη χρηματοδότηση ή όχι του έργου.
- Δεν έχει προχωρήσει η διαδικασία των απαλλοτριώσεων
- Δεν έχουν εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους τα Υπουργεία Γεωργίας και Πολιτισμού, ενώ έχουν εγκριθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Το τελευταίο έχει ιδιαίτερη σημασία καθ' όσον το Νομαρχιακό Συμβούλιο Μαγνησίας, σε πολύωρες συνεδριάσεις του, διατύπωσε ομόφωνα προτάσεις οι οποίες εάν γίνουν αποδεκτές, δίδουν στο έργο πρώτιστα περιβαλλοντικό χαρακτήρα και με στόχο να μην έρχονται στο Παρασητικό τα νερά της χαμηλής ζώνης, όπως προβλέπει η περιβαλλοντική μελέτη.

Έχουν ολοκληρωθεί η περιβαλλοντική μελέτη και η μελέτη κατασκευής του έργου.

Αγαπητοί Σύεδροι,

Εμείς στη Μαγνησία όσον αφορά τα έργα της Κάρλας ``έχουμε καιί στην κουρκούτη και φουάμε και στο γιαούρτι`` όπως σοφά λέει ο λαός μας.

Είμαστε υποχρεωμένοι να είμαστε επιφυλακτικοί στις πολλές και εύκολες εξαγγελίες της κυβέρνησης.

Εξ άλλου μας μένουν μόνο 18 μήνες για να λήξει ο χρονικός ορίζοντας του 2^{ου} Κ.Π.Σ. ο οποίος ελπίζουμε ότι θα παραταθεί κατά ένα χρόνο.

Μεγάλα έργα, λοιπόν, τα οποία αν δεν δημοπρατηθούν μέχρι το τέλος του 1998, κινδυνεύουν να βρεθούν εκτός του 2^{ου} Πακέτου DELLORS.

Δοθέντος δε, ότι, για την κατασκευή του έργου απαιτείται χρονικό διάστημα 4-4.5 ετών γίνεται αντιληπτό ότι και σε περίπτωση άμεσης

δημοτράτησης. το έργο δεν πρόκειται να τελειώσει μέσα στα πλαίσια του 2^ο Κ.Π.Σ.

Περιμένουμε, λοιπόν, από την Κυβέρνηση να προχωρήσει γρήγορα στην υλοποίηση του έργου με ένα συγκεκριμένο, υπεύθυνο και αυστηρό χρονοδιάγραμμα, χωρίς περιττές ανακοινώσεις εφησυχασμού.

Οι κοινωνίες της Μαγνησίας και της Λαρίσης, έχουν αντιληφθεί τη μεγάλη αξία του έργου, υπάρχει καθολική αποδοχή και συναίνεση και δεν θα συγχωρέσει καμία υπαναχώρηση στο συγκεκριμένο έργο.

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΒΟΛΟΥ

Το υπάρχον νοσοκομείο είχε σχεδιασθεί με τις συνθήκες της δεκαετίας του 1950, για 240 νοσηλευτικά κρεβάτια. Το 1985, ξεκίνησε η μελέτη για την επέκταση του Νοσοκομείου με τη νέα πτέρυγα, δυναμικότητας 210 κλινών.

Έτσι το σύνολο κλινών του Νοσοκομείου θα έφθανε τις 450.

Η ανάγκη επέκτασης του Νοσοκομείου προέκυψε από την πραγματικότητα της καθημερινής λειτουργίας του, αλλά και από την αναλογία κλινών ανά χιλίους κατοίκους.

Η αναλογία κλινών για τη χώρα μας, είναι 5,1/1000, στην Αθήνα 10,5/1000 κατοίκους, ενώ στη Μαγνησία μόλις 1,35/1000 κατοίκους.

Το έργο εντάχθηκε στο 1^ο Κ.Π.Σ. και δημοπρατήθηκε η α' φάση με πρώτη χρηματοδότηση 750 εκ.

Θεμελιώθηκε το 1993 και προτάθηκε για το 2^ο Κ.Π.Σ., ως συνεχιζόμενο.

Ο αρχικός συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανήρχετο σε 12 δις.

Πρέπει να τονίσουμε εδώ, ότι, το έργο είχε πλήρη ωριμότητα για ένταξη, από απόψεως μελέτης, οικοπέδου και λοιπών διαδικασιών και υπήρχε η δυνατότητα άμεσης απορρόφησης σοβαρών κονδυλίων.

Παριεργως η νέα Κυβέρνηση με μία ακατανόητη λογική δεν εντάσσει το έργο στο 2^ο Κ.Π.Σ. παρότι

- ◆ Ήταν έργο συνεχιζόμενο
- ◆ Είναι αδήριτη ανάγκη εκτέλεσης του έργου με στόχο την αναβάθμιση της περίθαλψης του πληθυσμού της Μαγνησίας.
- ◆ Εντάχθηκαν στο 2^ο Κ.Π.Σ. ως νέα έργα 11 Νοσοκομεία, προϋπολογισμού 140 δις.
- ◆ Εντάχθηκαν Νοσοκομεία χωρίς οικοπέδα και μελέτες.
- ◆ Τα συνολικά ποσά για Υγεία - Πρόνοια, ανέρχονται σε 278 δις για 147 περιπτώσεις έργων και δράσεων.

- ♦ Υπάρχει μικρή απορροφητικότητα στο πρόγραμμα

Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, μπροστά στην οργισμένη αντίδραση των φορέων και του λαού της Μαγνησίας, εξακολουθεί μεν να μην εντάσσει, το έργο στο 2^ο Κ.Π.Σ. δεσμεύεται όμως ότι το έργο θα χρηματοδοτηθεί από εθνικούς πόρους.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Μαγνησίας και το Νομαρχιακό Συμβούλιο με ομόφωνες αποφάσεις τους, τεκμηριώνουν την άποψη ότι το έργο πρέπει να εκτελεσθεί σε δύο φάσεις ανεξάρτητα από το ρυθμό χρηματοδότησης:

- ♦ Η πρώτη φάση να αφορά την ολοκλήρωση του κτιριακού μέρους με μια ενιαία εργολαβία.
- ♦ Η δεύτερη φάση να αφορά τον εξοπλισμό.

Η Κυβέρνηση αρνείται και πάλι να ικανοποιήσει το αίτημα. Χρηματοδοτεί μεν το έργο με το ποσό των 3 δις περίπου και προχωρεί σε επί μέρους εργολαβίες.

Ηδη δημοπρατήθηκε το κλείσιμο του κτιρίου εξωτερικά και η ολοκλήρωση του υπογείου με μια εργολαβία με κατ' αποκοπή τίμημα "ως τεμάχιο ένα".

Ετσι είναι άγνωστο πότε θα τελειώσει το έργο. Η πόλη ρυπαίνεται οπτικά από τον άχαρο σκελετό του κτιρίου το οποίο ο Πρωθυπουργός κ. Σημίτης στην επίσκεψή του στο Βόλο, την άνοιξη του 1997 χαρακτήρισε "γκριζα ασχήμια", ενώ παραμένει άλυτο και διαρκώς επιδεινούμενο το πρόβλημα της νοσοκομειακής περίθαλψης του λαού της Μαγνησίας.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Ν. ΑΓΧΙΑΛΟΥ

Η πρώτη φάση του έργου, ολοκληρώθηκε από το 1^ο Κ.Π.Σ. και άρχισε να λειτουργεί το Μαΐο του 1993. Ο σχεδιασμός ήταν να ολοκληρωθεί το πολιτικό αεροδρόμιο από το 2^ο Κ.Π.Σ. οπότε θα μπορούσε άνετα να εξυπηρετεί τις ανάγκες της Μαγνησίας, αλλά και ολόκληρης της Θεσσαλίας.

Πρόκειται για έργο ιδιαίτερα σημαντικό που βγάζει από την απομόνωση τη Μαγνησία και τη Θεσσαλία και δίνει τη δυνατότητα απ' ευθείας σύνδεσής τους με τις Ευρωπαϊκές Χώρες και τη δημιουργία τουριστικού ρεύματος μέσω Τσάρτερς.

Χρηματοδοτείται από το 2^ο Κ.Π.Σ. με το ποσό του 1 δις, το οποίο στην πορεία διαπιστώνεται ότι είναι ανεπαρκές και ότι απαιτούνται περίπου 3,5 δις.

Παράλληλα η διαδικασία σύνταξης της μελέτης, χωροθέτησης της έκδοσης των περιβαλλοντικών όρων δεν προχωρούν και στην ουσία βρίσκεται σε μηδενική φάση.

Μπροστά στον κίνδυνο να μην εκτελεστεί το έργο και να χαθεί και η πίστωση για το Νομό και κάτω από την πίεση των φορέων της Μαγνησίας, η Κυβέρνηση εντάσσει τη χρηματοδότηση του έργου στο "ΣΠΙΛΑΤΟΣΙΜΟ", δηλαδή την υλοποίησή του από εθνικούς πόρους.

Η τύχη του έργου είναι πλέον αβέβαιη και άγνωστη, διότι οι πόροι ούτε προδιαγεγραμμένοι είναι ούτε υπάρχει θεσμοθετημένο πλαίσιο κατανομής τους.

ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ ΒΟΛΟΥ

Είναι έργο για το οποίο ο Νόμος αγωνίζεται εδώ και 30 χρόνια. Η πρώτη φάση του έργου υλοποιήθηκε από το 1^ο Κ.Π.Σ. Η δεύτερη φάση εντάχθηκε στο 2^ο Κ.Π.Σ. με χρηματοδότηση 1,3 δις. Εχουν περάσει 4 και πλέον χρόνια και ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί η δημοπράτησή του.

Είναι χαρακτηριστικό ότι έχουν περάσει πάνω από 25 μήνες από την ημέρα της δημοπράτησης του έργου με το σύστημα μελέτη- κατασκευή από το Υπουργείο Γεωργίας και ακόμη δεν έχει αναδειχθεί ο ανάδοχος.

Ειλικρινά πρόκειται για ακραία περίπτωση γραφειοκρατικής αντίληψης του συγκεκριμένου Υπουργείου.

Ανάλογα προβλήματα παρουσιάζονται και σε μία σειρά άλλων έργων όπως το φράγμα Παναγιώτικο, Λιμνοδεξαμενές Αλοννήσου και Σκοπέλου κ.λ.π.

Η συνάδελφος κα Γραμματή Μπακλατσή, θα σας παρουσιάσει την εικόνα στα μεγάλα έργα της Παράκαμψης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου, του Αξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου, σε συνδυασμό με τα έργα στο λιμάνι του Βόλου, στα οποία υπάρχουν ανάλογα προβλήματα.

Ετσι θα έχετε σφαιρική αντίληψη για όλο το πλέγμα των μεγάλων έργων της Μαγνησίας, των οποίων η υλοποίηση θα βοηθούσε το Νομό να βγει από την ύφεση που βρίσκεται σήμερα.

Αγαπητοί, Σύνεδροι,

Σας παρουσιάσαμε παραπάνω τη κατάσταση που επικρατεί στη Μαγνησία, όσον αφορά την υλοποίηση των μεγάλων αναπτυξιακών έργων.

Κοινή διαπίστωση είναι ότι παρατηρείται τεράστια καθυστέρηση που μας ανησυχεί ιδιαίτερα.

Για μια φορά ακόμη διαπιστώνεται η ανικανότητα της Κρατικής Μηχανής, να αξιοποιήσει ορθολογιστικά και να απορροφήσει τους πόρους των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων.

Είναι πολύ χαρακτηριστική, άλλωστε, η διαπίστωση της 3ης Συνόδου των Περιφερειακών Τμημάτων του ΤΕΕ, της 14/5/98 ότι καθυστερεί η ανάπτυξη της χώρας σε όλους τους τομείς.

Στις διαπιστώσεις της είναι: ότι ``..... οι προτάσεις των Πολιτών Παραγωγών (όπως είναι οι μηχανικοί), αγνοούνται την τελευταία περίοδο συστηματικά, ακόμη και σε συγκεκριμένα θέματα για τα οποία πρέπει να έχουν βαρύνοντα λόγο ως παραγωγοί, αφού κατέχουν τη γνώση, την εμπειρία και έχουν αίσθηση Κοινωνικής Ευθύνης. Αναθέτως, εντελώς αναρμόδια πρόσωπα καλούνται να ασχοληθούν με θέματα ανάπτυξης, να στελεχώσουν τις κάθε λογής επιτροπές γνωμοδότησης ή εισήγησης, να διοικήσουν οργανισμούς και ουσιαστικά να καθορίσουν το μέλλον του τόπου``.

Ποτέ στη χώρα μας δεν είχαμε σωστό και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και προγραμματισμό.

Διακρινόμαστε για την προχειρότητα, τη γραφειοκρατία και τον αυτοσχεδιασμό.

Πρέπει, επιτέλους, να αντιληφθούν τα κόμματα και οι Κυβερνήσεις, ότι θα πρέπει να αναβαθμίσουν τη γηρασμένη και ανεποτελεσματική Δημόσια Διοίκηση και να προχωρήσουν σε ουσιαστική αποκέντρωση, παράγοντες αποφασιστικοί για την αναπτυξιακή πορεία της χώρας.

Κάνουμε έκκληση στην Κυβέρνηση να προχωρήσει γρήγορα στην υλοποίηση των μεγάλων έργων της Μαγνησίας, έστω και τη στιγμή αυτή, αλλιώς θα είναι υπόλογη έναντι του λαού της Μαγνησίας.

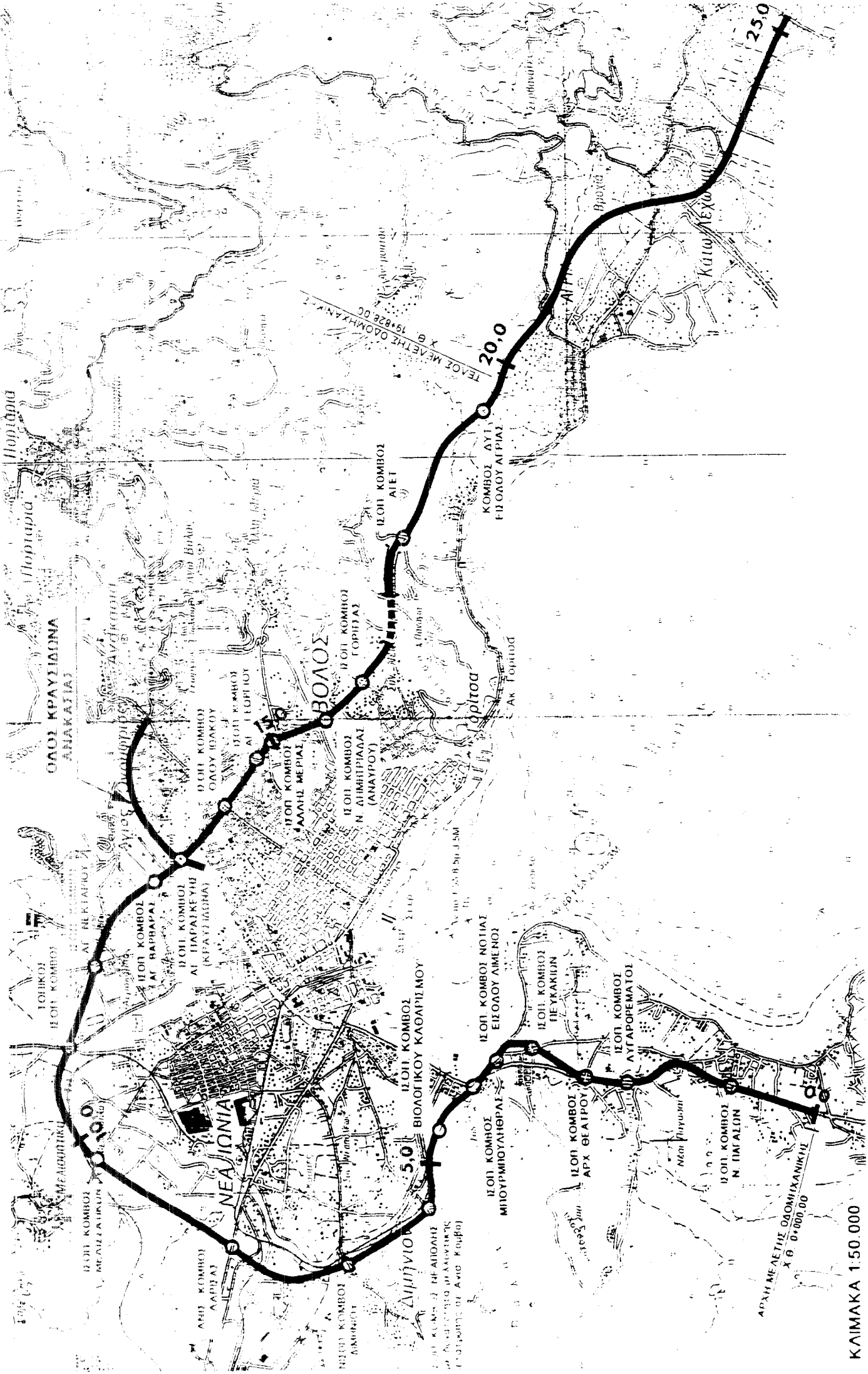
ΕΙΣΗΓΗΣΗ

ΘΕΜΑ: Τα μεγάλα Αναπτυξιακά έργα της Μαγνησίας

Εισηγητής: Γραμματέη Μπακλατσή, Μέλος Δ.Ε. ΤΕΕ Μαγνησίας.

Βόλος 29 Μαΐου 1998

ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΟΛΕΩΣ ΒΟΛΟΣ



Θέμα : «Παράκαμψη και είσοδος πόλης Βόλου (από Ε.Ο. Βόλου)»

Εισηγήτρια : Γραμματή Μπακλατσή
Τοπογράφος Μηχανικός
Μέλος Δ.Ε. ΤΕΕ Μαγνησίας

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το έργο της παράκαμψης του Π.Σ. Βόλου είναι έργο πνοής για την περιοχή και αποτελεί μία από τις βασικές επιδιώξεις μας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Π.Σ. Βόλου αποτελεί ίσως την μοναδική περίπτωση στην Ελλάδα μεγάλου αστικού κέντρου που στερείται περιφερειακού δρόμου

B. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

Το έργο βρίσκεται στο Γεωγραφικό Διαμέρισμα της Θεσσαλίας και συγκεκριμένα στο Ν.Μαγνησίας. Πρόκειται για το οδικό τμήμα της εισόδου της πόλεως του Βόλου από την Εθνική οδό Βόλου – Μικροθηβών και της παρακαμψης της πόλης. Η υπό μελέτη αρτηρία διέρχεται από τα διοικητικά όρια του Δήμου Βόλου, Ν.Ιωνίας και Ιωλκού και από τις κοινότητες Διμηνίου, Άλλης Μεριάς και Αγριάς.

Γ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η υφιστάμενη οδός εισόδου στην πόλη του Βόλου από Μικροθήβες, διέρχεται από τον αρχαιολογικό χώρο της Δημητριάδας στην περιοχή Παγασές και μέσω της γέφυρας στο χείμαρρο Ξηριά (περιοχή Μπουρμπουλήθρα) οδηγεί στο κέντρο της πόλης. Το γεγονός ότι το κέντρο της πόλης εξυπηρετεί τόσο την τοπική κίνηση προς Πήλιο, μέσω της οδού Ιωλκού και την κίνηση προς ΑΓΕΤ και Αγριά δημιουργεί σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο με όλα τα συνεπακόλουθα προβλήματα (κυκλοφοριακή συμφόρηση, υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, την μόλυνση, το θόρυβο, τα δυστυχήματα).

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, διαφάνηκε η αναγκαιότητα κατασκευής ενός δρόμου που θα παρακάμπτει το κέντρο της πόλης του Βόλου. Τότε προτάθηκε από το αρμόδιο Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ η κατασκευή ενός δρόμου

που σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο που συντάχθηκε το 1986, θα προέκυπτε από τον εγκιβωτισμό και κάλυψη του χειμάρρου Κραυσίδωνα, ώστε να οδηγηθεί εκεί η βαριά κυκλοφορία. Το έργο μελετήθηκε, δημοπρατήθηκε αλλά δεν κατασκευάστηκε ποτέ λόγω αντιδράσεων κυρίως περιβαλλοντικών ομάδων αλλά και τοπικών φορέων.

Μέχρι το 1991 το έργο της μελέτης και της κατασκευής της παράκαμψης του Π.Σ. Βόλου, δεν προχώρησε καθόλου ούτε σε επίπεδο μελέτης.

Το 1993, και μετά από μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις, το έργο της παράκαμψης εντάχθηκε στο ΠΕΠ Θεσσαλίας (2^ο ΚΠΣ) με ενδεικτικό προϋπολογισμό 2 δις δρχ.

Τον Οκτώβριο του 1995 ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ το οποίο και έχει την ευθύνη του έργου καθώς αυτό είναι εθνικής σημασίας έργο στην εταιρία «ΟΔΟΜΗΧΑΝΙΚΗ»

Δ. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σύμφωνα με την προμελέτη:

- ✓ Η γεωμετρία της οδού εξασφαλίζει ταχύτητα 70 έως 100 χιλμ/ώρα για τους χρήστες της αρτηρίας, ώστε να επιτυγχάνεται η αυξημένη χρησιμοποίησή της.
- ✓ Το μήκος της παράκαμψης είναι περίπου 19,8 χλμ. (αρχή μελέτης Ν. Παγασές και τέλος μελέτης Κοινότητα Αγριάς)
- ✓ Η διατομή της αρτηρίας διαμορφώνεται ως εξής :
Προβλέπονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5μ. κάθε μία και λωρίδες έκτακτης ανάγκης πλάτους 2,5μ.
Η κεντρική διαχωριστική νησίδα έχει πλάτος 4,0μ. που σε κρίσιμα σημεία μειώνεται σε 2.0μ.
Ειδικά στην περιοχή που βρίσκεται εντός του σχεδίου πόλης Βόλου προβλέπεται και μια λωρίδα ανά κατεύθυνση πλάτους 3,0 μ. (λωρίδα πλειόνων προορισμών)
- ✓ Προβλέπονται δύο ανισόπεδοι κόμβοι στη θέση Διμήνη και στην Ε.Ο. Βόλου – Λαρίσης.

- ✓ Είκοσι (20) ισόπεδοι κόμβοι και πέντε (5) γέφυρες στα ρέματα και στους χειμάρρους Αλυγαρόρεμα, Σεσκουλιώτη, Ξηριά, Κραυσίδωνα και Αναυρό, μία σήραγγα διπλού κλάδου μήκους 400 μ. περίπου δυτικά των Ν.Παγασίων στη θέση Πετρομαγούλα, μία σήραγγα ενός κλάδου μήκους 560μ. στη θέση Γορίτσα και τέλος μία κοιλαδογέφυρα μήκους 560μ. στην ΑΓΕΤ.
- ✓ Τελος λόγω της μορφολογίας της περιοχής του οικιστικού ιστού που αναπτύσσεται στην ευρύτερη περιοχή και του οδικού δικτύου, δημιουργούνται επιπλέον πολλές κάτω και άνω διαβάσεις καθώς και γειφυρώσεις κατά μήκος της αρτηρίας προκειμένου να αποκατασταθεί η επικοινωνία με τις επιμέρους περιοχές και να διευκολυνθεί η κίνηση.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου (απαλλοτριώσεις και κατασκευή) ανέρχεται στο ποσό των 33 δις δρχ. (τιμές ΑΤΟΕ) από τα οποία τα 3 δις δρχ. αφορούν τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις. Το πραγματικό κόστος του έργου εκτιμάται στα 20 δις (λαμβάνοντας υπόψη τις εκπτώσεις των εργολαβιών). Επειδή τουλάχιστον σ' αυτή τη χρονική περίοδο, δεν είναι δυνατόν να εξευρεθούν όλες οι απαιτούμενες πιστώσεις για τη συνολική δημοπράτηση του έργου, προωθείται η υλοποίηση του έργου σε φάσεις κατά προτεραιότητα κατασκευής.

1^η Λειτουργική φάση

Από ανισόπεδο κόμβο οδού Λαρίσης έως Γορίτσα συνολικού μήκους 8 χλμ. Η λειτουργική αυτή φάση του έργου, θεωρείται πρώτης προτεραιότητας διότι θα αποσυμφορήσει το κέντρο της πόλης αφού θα διοχετεύεται ο κυκλοφοριακός φόρτος προς το Κεντρικό Πήλιο (Πορταριά – Χάνια) και προς Αγριά – Νότιο-Ανατολικό Πήλιο, διά του υπάρχοντος εθνικού δρόμου, ο οποίος μετά την ολοκλήρωση της ΠΑΘΕ η κύρια είσοδος του Π.Σ. Βόλου, θα είναι ο δρόμος Βελεστίνο – Βόλος.

Επίσης αυτή η αρτηρία θα κληθεί να εξυπηρετήσει αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους τόσο κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων (και την περίοδο της προετοιμασίας των ομάδων) του Πανθεσσαλικού Σταδίου όσο και ύστερα από τους αγώνες, όταν η ευρύτερη περιοχή του Π.Σ. θα πρέπει να εξυπηρετήσει την αυξημένη κίνηση επισκεπτών.

Η παραπάνω φάση μπορεί να κατασκευασθεί με δύο (2) εργολαβίες :

1^η εργολαβία : Αφορά το τμήμα, από ισόπεδο κόμβο Κραυσίδωνα έως Γορίτσα, μήκους 2,9 χλμ.

2^η εργολαβία : Αφορά το τμήμα από ανισόπεδο κόμβο Λαρίσης έως ισόπεδο κόμβο Κραυσίδωνα μήκους 5,0 χλμ

- Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 9.000 εκ. δρχ.
 - Για τις απαλλοτριώσεις απαιτούνται 1.500 εκ. δρχ.
- ΣΥΝΟΛΟ :** 10.500 εκ. δρχ.

Το πραγματικό κόστος του τμήματος αυτού εκτιμάται στα 6000 εκ.

2^η Λειτουργική φάση

από ισόπεδο κόμβο Μπουρμπουλήθρας, έως ανισόπεδο κόμβο Λαρίσης μήκους 4 χλμ.

- Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 4.000 εκ. δρχ.
 - Για τις απαλλοτριώσεις απαιτούνται 500 εκ. δρχ.
- ΣΥΝΟΛΟ :** 4.500 εκ. δρχ.

Το πραγματικό κόστος του τμήματος αυτού εκτιμάται στα 2500 εκ. δρχ.

3^η Λειτουργική φάση

Από ισόπεδο κόμβο Γορίτσας έως Αγριά μήκους 3,8 χλμ.

- Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 6.000 εκ. δρχ.
- Για τις απαλλοτριώσεις απαιτούνται 300 εκ. δρχ.

ΣΥΝΟΛΟ : 6.300 εκ. δρχ.

Το πραγματικό κόστος του τμήματος αυτού εκτιμάται στα 3.500 εκ. δρχ.

4^η Λειτουργική φάση

Από την αρχή της μελέτης του έργου στο ύψος περιοχής «Φαρίντα» διά μέσου του ορεινού όγκου δυτικά των Ν.Παγασών έως ισόπεδο κόμβο Μπουρμπουλήθρας μήκους 4 χλμ.

• Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 11.000 εκ. δρχ.

• Για τις απαλλοτριώσεις απαιτούνται 500 εκ. δρχ.

ΣΥΝΟΛΟ : 11.500 εκ. δρχ.

Το πραγματικό κόστος του τμήματος αυτού εκτιμάται στα 8.000 εκ. δρχ.

Ε. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σήμερα 2,5 χρόνια μετά την ανάθεση σύνταξης της μελέτης έχει ολοκληρωθεί η προμελέτη για όλα τα τμήματα του έργου από τις Ν.Παγασές μέχρι την Αγριά. Τον Απρίλιο του 1998 εγκρίθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ η προμελέτη οδοποιίας (έγκριση χωροθέτησης)

Στις 12 Μαΐου 1998 διαβιβάστηκε η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων στη Δ/ση Περιβαλλοντικού σχεδιασμού και βρίσκεται στη διαδικασία έγκρισης.

Επίσης εγκρίθηκαν 300 εκ εις βάρος της πίστωσης του έργου για την πληρωμή τμήματος της απαλλοτρίωσης του έργου (από Κραυσίδωνα έως Γορίτσα), που προεκτιμάται ότι θα φτάσει τα 680 εκ. δρχ.

Παράλληλα ο μελετητής συντάσει την οριστική μελέτη και τα τεύχη δημοπράτησης τα οποία με εντολή του ΥΠΕΧΩΔΕ θα παραδώσει τέλη Ιουλίου ώστε το έργο να δημοπρατηθεί τον Σεπτέμβριο του 1998.

ΣΤ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με στόχο

- 1) την όσο το δυνατόν συντομότερη υλοποίηση του τμήματος από ανισόπεδο κόμβο Λαρίσης έως ισόπεδο κόμβο Γορίτσας, με την οποία επιτυγχάνεται η απομάκρυνση της βαρειάς κυκλοφορίας από τους κεντρικούς δρόμους της πόλης του Βόλου.

- 2) Την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, στην υπάρχουσα είσοδο του Βόλου, από τις Μικροθήβες και
- 3) Την ανάγκη όλα τα υπόλοιπα τμήματα του έργου να καταστούν το συντομότερο δυνατόν ώριμα για κατασκευή σε περίπτωση εξεύρεσης των απαιτούμενων πιστώσεων είτε από χρηματοδοτήσεις που θα γίνουν στα πλαίσια της Ολυμπιάδας 2004 είτε ως συνεχιζόμενο έργο της Περιφέρειας Θεσσαλίας στα πλαίσια του πακέτου ΣΑΝΤΕΡ.

Θα πρέπει το ΥΠΕΧΩΔΕ ως φορέας υλοποίησης του έργου, να προβεί στις ακόλουθες συγκεκριμένες ενέργειες:

- α) Επίσπευση της διαδικασίας και έγκριση των Περιβαλλοντικών όρων μέχρι τον Ιούλιο του 1998.
- β) Εξασφάλιση των υπόλοιπων 380 εκ. που απαιτούνται για τις συνολικές απαλλοτριώσεις του τμήματος που διέρχεται από τις βόρειες Συνοικίες (τμήμα Κραυσίδωνα – Γορίτσας)
- γ) Ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης και των τευχών δημοπράτησης του έργου ώστε αρχές Φθινοπώρου να ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής της 1^{ης} εργολαβίας.
- δ) Ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης και των τευχών δημοπράτησης των υπολοίπων τμημάτων της παράκαμψης και εισόδου πόλης Βόλου από Μικροθήβες ώστε όλα τα τμήματα του έργου να καταστούν ώριμα για δημοπράτηση και κατασκευή μόλις εξευρεθούν οι απαραίτητες πιστώσεις.

Το Λιμάνι Βόλου και ο οδικός και σιδηροδρομικός άξονας Ηγουμενίτσας Βόλου

Το Λιμάνι Βόλου βρίσκεται σε μια σημαντική γεωγραφική θέση, που του δίνει το πλεονέκτημα να μπορεί να λειτουργήσει ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό προς τη Μέση Ανατολή, προς την Αφρική και προς τις Χώρες του Ευξείνου Πόντου και της Κασπίας Θάλασσας, αλλά και την Τουρκία (Σμύρνη). Λειτουργήσε ήδη τη δεκαετία του '80 πριν από τους πολέμους στη Μέση Ανατολή και τη Γιουγκοσλαβία. Σήμερα πρέπει να αποτελέσει τη διέξοδο του άξονα Βορρά - Νότου και του διαδρόμου της Αδριατικής, σε συνδυασμό με το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και βέβαια με τον άξονα, Ηγουμενίτσας - Βόλου.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει τονίσει στο πρόσφατο παρελθόν ότι το ανάποδο L (κεφαλαίο λατινικό) δεν οδηγεί στην Ευρώπη. Ο γνωστός ΠΑΘΕ δηλαδή (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) δεν οδηγεί στην Ευρώπη, αν δεν δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή και της Εγνατίας και του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου.

Η έκθεση της επιτροπής μεταφορών του Ε.Κοινοβουλίου (έκθεση De Piccoli), που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και υποστηρίζεται από τους Ιταλούς, αναφέρεται στον άξονα Βορρά - Νότου (Μόναχο - Πάτρα) μέσα από το διάδρομο της Αδριατικής. Πρέπει να υποστηριχτεί και από τη χώρα μας συστηματικά. Η κατασκευή του μεγάλου λιμανιού της Ηγουμενίτσας και ο άξονας προς το Βόλο μπορεί να δώσει στο Λιμάνι Βόλου ρόλο κόμβου και ρόλο πορθμείου, οδικού και σιδηροδρομικού, προς την Ανατολική Μεσόγειο, αλλά και προς τον Ευξείνο Πόντο. Μπορεί επίσης να προσελκύσει Ευρωπαίους ταξιδιώτες που κατευθύνονται με τα Ι.Χ. τους προς τους χώρους αναψυχής του Βόρειου - Νότιου Αιγαίου και γενικά της Ανατολικής Μεσογείου.

Αυτό συνεπάγεται:

- 1) να δοθεί προτεραιότητα στην ολοκλήρωση των έργων υποδομής και εξοπλισμού του λιμανιού αλλά και του προγραμματισμού και της υλοποίησης του έργου Παναγιά Βόλου με κλάδο προς Λαμία.
- 2) να δοθεί προτεραιότητα στην επέκταση του δικτύου του ΟΣΕ προς Ηγουμενίτσα και Κοζάνη παράλληλα με την αναβάθμιση του Θεσσαλικού δικτύου.