ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ

01.10.2026

Θέσεις της Πανεπιστημονικής σχετικά με την γνωμοδότηση του ΤΕΕ επί της ΜΠΕ που αφορά την παράκαμψη Αγριάς έως Μαλάκι μήκους 7.294m

Η τοποθέτηση της Πανεπιστημονικής στη συνεδρίαση 23.09.2026 της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ η οποία συγκλήθηκε με θέμα την ΜΠΕ που αφορά το έργο της κατασκευής παράκαμψης Αγριάς έως το Μαλάκι συνολικού μήκους 7294μ πραγματοποιήθηκε με επιστημονικό τρόπο και με γνώμονα τις επιπτώσεις από την προτεινόμενη χάραξη του έργου.

1. Η προτεινόμενη παράκαμψη αφορά πεδινή χάραξη διερχόμενη εφαπτομενικά με το Σχέδιο Πόλης της Αγριάς επιβαρύνοντας το ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον, και δεν ακολουθεί παλαιότερη πρόταση του ΤΕΕ (προ 2010) σχετικά με την πρόκριση ημιορεινής χάραξης η οποία ελαχιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή.
2. Η εφαρμογή της πεδινής χάραξης δημιουργεί λειτουργικά προβλήματα στην οικιστική ανάπτυξη των Λεχωνίων, απομονώνει τους παραλιακούς οικισμούς.
3. Η εναλλακτική λύση της πρότασης της ΜΠΕ δεν διαφοροποιείται από την προτεινόμενη. Στην ουσία, εναλλακτική λύση και προτεινόμενη είναι η ίδια χάραξη. Δεν εξετάστηκε δηλαδή ως εναλλακτική λύση, η πρόταση των φορέων και κατοίκων της περιοχής, μεταξύ αυτών και του ΤΕΕ Μαγνησίας για την ημιορεινή χάραξη.
4. Στην Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων περιλαμβάνονται δύο τεχνικά έργα, τα οποία ονομάζονται «αντιπλημμυρικά» και τα οποία υποβαθμίζουν πλημμυρικά φαινόμενα, υιοθετώντας ανεπαρκείς λύσεις τόσο για την αντιπλημμυρική θωράκιση της οδού, όσο και βασικότερα για την αντιπλημμυρική προστασία του οικισμού της Αγριάς. Ως Πανεπιστημονική, αναλύσαμε τα υδραυλικά τεχνικά έργα, για τα οποία δεν έχει εξεταστεί η στερεομεταφορά υλικού, ούτε έχουν συμπεριληφθεί οι επικαιροποιημένες όμβριες καμπύλες που προέκυψαν μετά τις πλημύρες Daniel και Elias το 2023.
5. Επίσης η προτεινόμενη χάραξη υποβαθμίζει τις ανθρωπογενείς περιβαλλοντικές συνέπειες στον οικισμό της Αγριάς, καθώς εφάπτεται του οικισμού και εκατοντάδων κατοικιών, σχολείων κλπ., ενώ δεν τεκμηριώνονται επαρκώς οι ισόπεδοι κόμβοι που δημιουργούνται και μεταφέρουν εντός του πολεοδομικού ιστού μεγάλο κυκλοφοριακό φορτίο για το οποίο δεν υπάρχει καμία δυνατότητα να παραληφθεί.
6. Δεν υπάρχει λύση για το κυκλοφοριακό φορτίο, στο σημείο ολοκλήρωσης του έργου, στο Μαλάκι, όπου ο δρόμος ξαναστενεύει απότομα και αναπόφευκτα θα μεταφέρει το πρόβλημα της κυκλοφορίας.

Ως Πανεπιστημονική, **προτείναμε την αρνητική γνωμοδότηση της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ Μαγνησίας** σχετικά με την ΜΠΕ επισημαίνοντας ότι είναι σημαντικό να παραμείνει ο τεχνικός κόσμος στην αρχική **θέση της ημιορεινής χάραξης**, που ελαχιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και δίνει δυνατότητα φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη και άλλων ορεινών χωριών με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες.

Για ακόμα μία φορά, στη συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας, το θέμα υποβαθμίστηκε από τις παρατάξεις της ΝΔ και του ΠΑΣΟΚ. Η ΔΚΜ, ξεκίνησε για ακόμη μία φορά τις γνωστές παλινωδίες, αναφέροντας αρχικά, ότι συμφωνεί με την προτεινόμενη ΜΠΕ αλλά με παρατηρήσεις (!), ενώ στη συνέχεια, κατόπιν της παρέμβασης της Πανεπιστημονικής αλλά και κατοίκων της περιοχής, πρότεινε το σώμα να μην γνωμοδοτήσει αρνητικά, αλλά να εκφράσει μόνο παρατηρήσεις επί του θέματος. Τελικά, και με τη στήριξη της παράταξης του ΠΑΣΟΚ που για μια ακόμη φορά αποδεικνύει ότι δεν υπάρχουν διαχωριστικές γραμμές με τη ΔΚΜ παρά μόνο στις καρέκλες, υπερψηφίστηκε η πρόταση της ΔΚΜ.

Η απουσία χωροταξικού σχεδιασμού με κριτήριο την ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών, τόσο στα αστικά κέντρα όσο και στην ύπαιθρο αποτελεί σημαντικό παράγοντα υποβάθμισης της ζωής του λαού. Ο χωροταξικός σχεδιασμός του αστικού κράτους διαχρονικά υπηρετεί το καπιταλιστικό κέρδος (βλέπε εγκατάσταση LNG στον Παγασητικό κόλπο), την εμπορευματοποίηση της γης, την οργάνωση της καπιταλιστικής οικονομίας με κριτήριο το κέρδος. **Αυτό είναι και το βασικό κριτήριο πρόκρισης της μελέτης χάραξης, αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις στους ανθρώπους και το περιβάλλον.** Σε αυτό το πλαίσιο, στον υπάρχων χωροταξικό σχεδιασμό, χωρούν άνετα οι δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας που διέρχονται μέσα στον αστικό ιστό, όπως χωρά άνετα η καύση σκουπιδιών στα τσιμεντάδικα που βρίσκονται δίπλα στα αστικά κέντρα, όπως στη Θεσσαλονίκη και τον Βόλο, αδιαφορώντας για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όπως και η διασπορά και επέκταση κάθε είδους Νατοικών Βάσεων από άκρη σε άκρη της χώρας.

Σήμερα υπάρχουν όλες οι δυνατότητες χωροταξικού σχεδιασμού που θα λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες του εργαζόμενου λαού, την ανάγκη για ξεκούραση και απόλαυση του φυσικού πλούτου και της ομορφιάς του τόπου μας. Υπάρχουν οι δυνατότητες για βιώσιμες πόλεις και ολόπλευρη ανάπτυξη της υπαίθρου με ώθηση του πρωτογενούς τομέα. Για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με έμφαση στην αξιοποίηση του υδάτινου δυναμικού της χώρας, για αντιπλημμυρικό σχεδιασμό και αντιπυρική προστασία. Ένας τέτοιος σχεδιασμός που να υπόκειται σε κεντρικό επιστημονικό έλεγχο, μπορεί να υλοποιηθεί από μια εργατική λαϊκή εξουσία και απαιτεί την ενεργό συμμετοχή του λαού. Έχοντας στο επίκεντρο τις συνεχώς διευρυμένες κοινωνικές ανάγκες του λαού, παλεύουμε σταθερά προς αυτή την κατεύθυνση.