



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ &
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**



ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΙΕΡΙΑΣ

**ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΙΕΡΙΑΣ
28ης Οκτωβρίου 9
601 00 ΚΑΤΕΡΙΝΗ**

**Τηλέφωνο : 2351023211
Fax : 2351025124
e-mail : champier@otenet.gr
website : www.champier.gr**

**Κατερίνη, 03 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2013
Αρ. Πρωτ. 6678 Φ. 151**

ΠΡΟΣ:

- 1. ΥΠΟΥΡΓΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ κ.
ΜΙΧΑΛΗ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗ**
- 2. ΥΦΥΠΟΥΡΓΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ κ.
ΜΙΧΑΛΗ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟ**

ΚΟΙΝ.:

- ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ ΠΙΕΡΙΑΣ**
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**
- ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ ΠΙΕΡΙΑΣ**
- ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ**
- ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ**
- ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ**
- ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ
ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ: ΚΟΡΙΝΟΥ, ΑΝΩ ΑΓ.
ΙΩΑΝΝΗ, ΚΑΤΩ ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ, ΚΟΥΚΟΥ,
Ν. ΤΡΑΠΕΖΟΥΝΤΑΣ, ΣΕΒΑΣΤΗΣ**
- ΤΕΕ ΠΙΕΡΙΑΣ**
- Μ.Μ.Ε.**

**ΘΕΜΑ : ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ Α/Κ ΚΟΡΙΝΟΥ - ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΚΑΙ
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Προοίμιο

Η Πιερία λόγω της κομβικής της θέσης έχει δεχθεί τα τελευταία χρόνια τα ισχυρότερα πλήγματα που συνδέονται με το εθνικό οδικό δίκτυο, είτε αυτά προκύπτουν από συμβατικές υποχρεώσεις του δημοσίου με την εταιρία που διαχειρίζεται το τμήμα

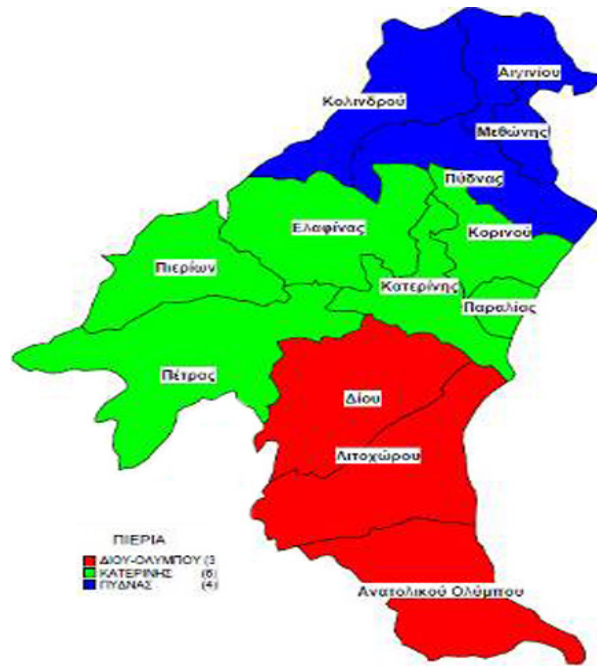
«Μαλιακός - Κλειδί» είτε από συγκυρίες (όπως για παράδειγμα το ατύχημα στα Τέμπη). Αναλογικά έχει απορροφήσει την μεγαλύτερη άνοδο/χρήστη δρόμου των διοδίων τελών, έχει επιβαρυνθεί με πρόσφατη εμφάνιση πλευρικών διοδίων και δέχθηκε τεράστιο πλήγμα με την κατάργηση του κόμβου στο Αιγίνιο. Όλα αυτά τα αλληπάλγηλα χτυπήματα έχουν φέρει τους κατοίκους της Πιερίας σε οριακές καταστάσεις αντιδράσεων και το

σύνολο των φορέων διαρκώς απολογούμενο και αναγκαστικά διαμαρτυρόμενο για το δίκαιο πολλών αιτημάτων. Το αίτημα για διαρκείς παρατάσεις και η λογική του «μπαλώματος» για ζητήματα που είναι προκαθορισμένα, δεν αποτελούν φυσικά λύση γι' αυτό και η περιοχή μας έχει ανάγκη από μόνιμες - ουσιαστικές λύσεις χωρίς ομηρίες. Ουδείς μπορεί να παραγνωρίσει τον ψυχολογικό (ανθρώπινο) παράγοντα και η περίπτωση της επικείμενης κατεδάφισης της γέφυρας Α/Κ Κορινού θα ανοίξει τους ασκούς του Αιόλου των εύλογων αντιδράσεων σε ένα διάστημα που χρειαζόμαστε ηρεμία και σταθερότητα τουλάχιστον στα απλά, δεδομένα πεδία της καθημερινότητας προκειμένου να αντιμετωπιστεί η οικονομική κρίση. Είναι γνωστό πως η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων ζήτησε από την εταιρία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.» να προχωρήσει σε κατασκευές επιχωμάτων χωρίς να απαιτείται η κατεδάφιση της γέφυρας ενόψει της τουριστικής περιόδου και αυτές ουδέποτε πραγματοποιήθηκαν. Δεν πιστεύουμε βεβαίως ότι μια κοινοπραξία αυτού του βεληνεκού θα ρίσκαρε σοβαρά ατυχήματα αν κρινόταν πως η γέφυρα είναι άμεσα κατεδαφιστέα. Επίσης γνωρίζουμε πως η Ε.Υ.Δ.Ε. / Ε.Π.Π. ενημέρωσε επίσημα ότι η κατεδάφιση της γέφυρας θα πραγματοποιηθεί εντός του Σεπτεμβρίου 2014.

Οι διακριτές - ειδικές συνθήκες της Πιερίας και της ευρύτερης περιοχής του Κορινού

Η Πιερία είναι μια αμιγώς τουριστική περιοχή. Πάνω από το 70% του ΑΕΠ προέρχεται από την παροχή υπηρεσιών και η Κατερίνη ως Δήμος έχει συγκεντρώσει περισσότερο από το μισό πληθυσμό με αδυναμία να αντέξει υψηλότερο κυκλοφοριακό φόρτο. Η ευρύτερη περιοχή του Κορινού που συνδέεται σχεδόν χωρίς οικιστικό κενό με την Παραλία της Κατερίνης, αποτελεί τη φυσική συνέχεια μιας παραλιακής οδού που ξεκινά από τη Μεθώνη Πιερίας και οδικά κορυφώνεται στον κόμβο του Κορινού που αποτελεί στον Α/Κ της Π.Α.Θ.Ε. τη βασική πύλη εισόδου προς τα παράλια της Κατερίνης. Πρόκειται για μια περιοχή με περίπου 10.000 μόνιμους κατοίκους (Δ.Δ. Κορινού μαζί με τα όμορα δημοτικά διαμερίσματα) εκ των οποίων αρκετοί είναι επιχειρηματίες και αγρότες.

Με δεδομένο ότι η κατάργηση της γέφυρας στο Αιγίνιο δημιούργησε ήδη σημαντικά προβλήματα, οποιαδήποτε βιαστική λύση χωρίς μελέτη και πρότερη εξεύρεση λύσης στην περίπτωση του Κορινού θα έχει με βεβαιότητα τουλάχιστον τριπλή επιβάρυνση καθώς επηρεάζει ένα μεγάλο ρόμβο που ξεκινά από τον Μακρύγιαλο, αγγίζει όλα τα συνορεύοντα με το Δήμο Κατερίνης χωριά του Δήμου Πύδνας Κολινδρού, επηρεάζει άμεσα τα χωριά Κούκος, Σεβαστή, Τραπεζούντα, Κάτω Άγιος Ιωάννης και κυριολεκτικά σμπαραλιάζει οικονομικά τον Κορινό (Δημοτική Ενότητα 7.164 κάτοικοι/ Απογραφή 2011) με σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στην Παραλία της Κατερίνης.



Αρνητική συνέπεια Νο1 : Τουρισμός

Επίσημα στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ομοσπονδίας Ενοικιαζομένων Δωματίων και Διαμερισμάτων και του Επιμελητηρίου Πιερίας φανερώνουν το μέγεθος του τουριστικού προϊόντος που παράγεται στην παραλιακή ζώνη Κορινός - Παραλία Κατερίνης :

- ✚ 198 ενοικιαζόμενα δωμάτια - διαμερίσματα και κάμπινγκ.
- ✚ 157 + 11 + 9 = 177 ξενοδοχεία σε Παραλία, Κορινό και παραλία Καλλιθέας αντιστοίχως.

Χωρίς καμία υπερβολή το 90% της οδικής μεταφοράς στο τουριστικό ρεύμα από Θεσσαλονίκη προς Κατερίνη διέρχεται μέσα από τον κόμβο του Κορινού. Όλα τα τουριστικά λεωφορεία προς Παραλία-Κορινό προτιμούν εύλογα τον περιφερειακό δρόμο του Κορινού και μεταφέρουν τους επιβάτες χωρίς ταλαιπωρία και χρονοτριβή στα καταλύματά τους.

Ακόμη και αν εκτιμήσουμε ότι αυτό συντελείται δύο φορές ή τέσσερις φορές στο 15ήμερο δεν συμβαίνει κάτι αντίστοιχο με τους καθημερινούς επισκέπτες της τουριστικής σεζόν. Η Πιερία δέχεται αμέσως μετά τη Χαλκιδική τον υψηλότερο αριθμό επισκεπτών της Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας ειδικά τα Σαββατοκύριακα της περιόδου τέλη Μαΐου - μέσα Σεπτεμβρίου, οι οποίοι κατακλύζουν ως λούόμενοι τις παραλίες και απολαμβάνουν τις καφετέριες, τα εστιατόρια και τα beach bars της ευρύτερης περιοχής.

Με δεδομένη τη συρρίκνωση λόγω κρίσης της τουριστικής περιόδου ειδικά ο κάτοικος της Θεσσαλονίκης θα το σκεφτεί πολύ να πληρώσει 1,20 + 2,20 διόδια και μετά να πρέπει να πάει μέχρι την Κατερίνη ή να ταλαιπωρηθεί από τις Αλυκές Κίτρους για να κάνει ένα ημερήσιο μπάνιο και να διασκεδάσει. Είναι παραπάνω από βέβαιο ότι ο Κορινός και παράπλευρα η Παραλία της Κατερίνης θα δεχθούν τεράστιο οικονομικό πλήγμα, μεγάλη απώλεια εισοδήματος από τον εσωτερικό τουρισμό. Πέραν τούτου θα υπάρχει και

μεγάλη δυσφορία από τα τουριστικά γραφεία και τις υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων για το οικονομικό και ψυχολογικό άγχος που θα δεχθούν οι πελάτες τους.

Αρνητική συνέπεια Νο2 : Οικονομία - Κατανάλωση Καυσίμων - Μεταφορές

Η ακόλουθη εικόνα είναι ενδεικτική της σημασίας του Α/Κ Κορινού. Μια ολόκληρη περιοχή κόβεται στα δύο και οποιαδήποτε σοβαρή θεώρηση σφείλει να λάβει υπόψη όλες τις εναλλακτικές διαδρομές προς και από τις περιοχές του Κορινού και της Παραλίας :



Θα παρατηρήσει κανείς ότι η σχέση που δημιουργείται στη χιλιομετρική πρόσθετη επιβάρυνση είναι τριγωνικά ισοσκελής. Πρόκειται για μια εκτροπή της τάξεως των 14 χιλιομέτρων στις τρεις βασικές περιπτώσεις εναλλακτικού οδικού δικτύου :

I. Πορεία από Κατερίνη μέσω της επαρχιακής οδού προς Παραλία

Ο δρόμος αυτός οδηγεί προς την παραλία του Κορινού και περνά μέσα από επαρχιακό, αστικό και αγροτικό οδικό δίκτυο. Πρόκειται για περίπου 14 χιλιόμετρα στα οποία συναντά κανείς φωτεινούς σηματοδότες και πολύ χαμηλά όρια ταχύτητας της τάξεως των 50χλμ/ώρα.

II. Πορεία από Θεσσαλονίκη διαμέσου της Παλαιάς Εθνικής Οδού Αλεξάνδρειας - Κατερίνης

Μιλάμε ουσιαστικά για την έξοδο από Α/Κ Μακρυγιάλου που οδηγεί στη συνέχεια προς Αλυκές Κίτρους, παραλία Κορινού και Κορινό. Η διαδρομή πρόκειται και πάλι να επιβαρυνθεί κατά 14 χιλιόμετρα και να περάσει μέσα από επαρχιακό-αστικό και αγροτικό δίκτυο με στροφές και πολύ κακό ποιοτικά δρόμο.

III. Πορεία από Αθήνα μέσω του νότιου Α/Κ Κατερίνης

Ο δρόμος αυτός διέρχεται μέσα από την επαρχιακή οδό προς Παραλία και Κορινό και επίσης επιβαρύνεται με επιπρόσθετη διαδρομή 14 χιλιομέτρων.

Εξυπακούεται ότι τις ίδιες αναλογικά επιβαρύνσεις δέχονται και οι μόνιμοι κάτοικοι των περιοχών ως αγρότες, επιχειρηματίες ή ιδιώτες που απλώς επιθυμούν μια γρήγορη και ασφαλή έξοδο τουλάχιστον προς Θεσσαλονίκη.

Τα επιπρόσθετα αυτά χιλιόμετρα συνεπάγονται κόστος σε ευρώ και πολύτιμο χρόνο για κάποιους σε καθημερινή βάση (εργαζόμενους προς και από Κατερίνη και Θεσσαλονίκη, αγρότες και οδηγούς αστικών και υπεραστικών λεωφορείων) και για άλλους με μια περιοδικότητα (επαγγελματίες μεταφορείς και χρήστες Ι.Χ.). Με δεδομένη την εμπειρία μας στην Ελλάδα στις κατασκευές έργων, η οποία προγραμματισμένη κατασκευή ανισόπεδου ημικόμβου πρόκειται να διαρκέσει κατ' ελάχιστον 18 μήνες. Πέραν δηλαδή της οικονομικής απομόνωσης περιοχών κάποιες κατηγορίες οδηγών θα επιβαρυνθούν ακόμη και με 28 χλμ επί τουλάχιστον 18 μήνες. Πρόκειται για διόλου αμελητέο οικονομικό κόστος που πλήττει την τσέπη του πολίτη και ανεβάζει το κόστος προϊόντων στον τελικό καταναλωτή. Πιο συγκεκριμένα :

- Η μέση κατανάλωση καυσίμου ενός Ι.Χ. αυτοκινήτου μεσαίων κυβικών σε συνθήκες λίγο καλύτερες από την οδήγηση μέσα σε πόλη (αυτές τις συνθήκες θα διαμορφώσει η νέα κατάσταση με 40-50km/h και διαρκή σταματήματα-ξεκινήματα), είναι : 7,5-10,5 λίτρα/100 χιλιόμετρα. Αυτό σημαίνει πως το γκρέμισμα της γέφυρας μπορεί να δώσει πρόσθετο οικονομικό βάρος 2,52 λίτρα/100 χιλιόμετρα. Με μέσο κόστος βενζίνης και πετρελαίου στα 1,65€/λίτρο και 1,35€/λίτρο, οδηγός θα πρέπει να πληρώνει έξτρα 4,16 ευρώ/100χλμ, δηλ περίπου 1,16 ευρώ καθημερινό πρόσθετο οικονομικό κόστος. Για κάποιον εργαζόμενο αυτό στον ενάμιση χρόνο χωρίς ουσιαστική λύση μεταφράζεται σε 522,00 ευρώ κατανάλωση καυσίμων τη στιγμή που έχει να πληρώνει φόρους και χαράτσια.
- Κατ' αντιστοιχία στα επαγγελματικά αυτοκίνητα, αν εξετάσουμε μια περίπτωση μέσου τη στους 30 τόνους, το όχημα έχει κατανάλωση 4,6 λίτρα στα 14 χιλιόμετρα, όπερ σημαίνει ότι το μεταφορικό κόστος αυξάνεται στα 12,42 ευρώ (με μέση τιμή πετρελαίου 1,35€/λίτρο) ανά μοναδική μεταφορά από και προς τον προορισμό. Σε περίπτωση επαναληπτικών μετακινήσεων το κόστος γίνεται ιδιαίτερα μεγάλο και όπως συμβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις θα απορροφηθεί επιβαρύνοντας είτε τον ίδιο τον μεταφορέα είτε το τελικό προϊόν. Μπορεί να αναλογιστεί κανείς τις επιπτώσεις καθώς στην περιοχή τροφοδοτούνται 177 ξενοδοχεία και εκατοντάδες εμπορικές επιχειρήσεις, ενώ υπάρχουν και βιοτεχνικές επιχειρήσεις - εργαστήρια στην περιοχή του Κορινού εκεί όπου επιτρέπουν οι χρήσεις γης, όπου για να φτάσει ένα φορτηγό θα πρέπει να κάνει την προαναφερθείσα παράκαμψη.

Αρνητική συνέπεια Νο3 : Κυκλοφοριακό – Περιβάλλον

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες που θα διαμορφωθούν από την κατεδάφιση της γέφυρας θα είναι απαράδεκτες. Τη στιγμή που θα χρειαζόμαστε την αστυνομική δύναμη της περιοχής μας να ασχολείται με το παραεμπόριο και την ασφάλειά μας, θα τους κρατούμε δεσμευμένους στις εσωτερικές οδικές αρτηρίες λόγω του φόρτου κυκλοφορίας και των πολλών ατυχημάτων. Αυτό είναι βέβαιο ότι θα συμβεί καθώς ο άξονας της Κατερίνης δεν μπορεί να απορροφήσει με ασφάλεια την αναμενόμενη πυκνότητα κυκλοφοριακής κίνησης. Ο Α/Κ Κορινού λειτουργεί ως περιφερειακός προς τα παράλια του δεύτερου πληθυσμιακά δήμου στην Κεντρική Μακεδονία και κατά την περίοδο Μάιος - Σεπτέμβριος αποσυμφορίζει την επαρχιακή οδό προς Παραλία καθώς συγκεντρώνει 9/10 οδικούς επισκέπτες από Ημαθία, Κιλκίς, Κοζάνη, Πέλλα και φυσικά Θεσσαλονίκη και όλο το θετικό ρεύμα που δημιουργήσε η Εγνατία Οδός, καθώς ουδείς έχει πλην εξαιρέσεων

λόγο να πάει προς τα παράλια μέσω Κατερίνης. Αντιλαμβάνεστε τι έχει να γίνει όταν αυτό το ρεύμα της (I) εναλλακτικής διαδρομής συναντήσει το ήδη υπάρχον και επιπρόσθετα την κίνηση της (III) εναλλακτικής πορείας. Οι καθυστερήσεις στους δρόμους της Χαλκιδικής το καλοκαίρι θα είναι όαση μπροστά σε αυτό που θα συναντήσει ο οδηγός για κάνει τα μπάνια του στην Κατερίνη. Σημειωτόν, εκνευρισμοί, ηχορρύπανση, ατυχήματα ειδικά σε δρόμους όπου παραπλεύρως κινούνται παιδιά με ποδήλατα και μοτοποδήλατα. Εξυπακούεται ότι η (II) εναλλακτική οδός μέσω Κίτρους και Αλυκών είναι η πλέον ακατάλληλη για να δεχθεί διπλό ρεύμα με τουριστικά λεωφορεία και επαγγελματικής χρήσης οχήματα.

Φυσικά, η μέση κατανάλωση καυσίμου ενός οχήματος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που το όχημα εκλύει στην ατμόσφαιρα κατά την κίνησή του. Ο μέσος όρος των εκπομπών ρύπων σε μια μέση κατηγορία Van που μπορούν να μεταφέρουν ωφέλιμο φορτίο άνω των 2,0 τόνων είναι 190g CO₂ ανά χιλιόμετρο.

Αρνητική συνέπεια Νο4 : Παιδεία - Μεταφορά μαθητών

Στην περιοχή του Κορινού υπάρχουν όλες οι κατηγορίες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο) συν παιδικός σταθμός. Μαθητές, γονείς και εκπαιδευτικοί μετακινούνται καθημερινά από τις γύρω περιοχές. Μάλιστα για να καλυφθούν οι ανάγκες των μαθητών τα δημοτικά διαμερίσματα Κούκου, Κίτρους και Σεβαστής συνδέονται με υπεραστικό λεωφορείο με τον Κορινό και τα αντίστοιχα Τραπεζούντας και Κάτω Αγίου Ιωάννη με αστικό λεωφορείο, ενώ υπάρχουν και 20 μαθητές λυκείου που συγκεντρώνονται στη γραμμή που ξεκινά από Σφενδάμη. Τη στιγμή που η παιδεία θα έπρεπε να είναι κοινωνικό αγαθό, μια κατεδάφιση ενός βασικού κόμβου πρώτον θα αποκόψει την άμεση πρόσβαση με τα λεωφορεία και δεύτερον θα εξαναγκάζει τους γονείς για εξοικονόμηση κόστους να αναζητούν ακατάλληλες οδικές παρακαμπτήριες προκειμένου να μεταφέρουν οι ίδιοι τα παιδιά τους στα σχολεία. Κάτι τέτοιες περιστάσεις όπως το γκρέμισμα ενός κόμβου τις θυμόμαστε δυστυχώς πέρα από την σσέπη μας και σε κάτι χειρότερο .. Όταν λόγω βροχοπτώσεων και πάγου/χιονιού θρηνούμε θύματα γιατί η πολιτεία δεν μερίμνησε να βρεθεί μια μόνιμη και σίγουρη λύση.

Αρνητική συνέπεια Νο5 : Κοινωνικές Επιπτώσεις - Υγεία

Παράπλευρες απώλειες μετράμε κανονικά μόνο στους πολέμους. Υπάρχουν όμως κάποιες κατηγορίες επαγγελματιών και πολιτών ειδικά στην περιοχή του Κορινού που «σηκώνουν τα χέρια ψηλά» γιατί απλώς καταστρέφονται. Ξεκινώντας από τα πρατήρια βενζίνης στην είσοδο μετά τη γέφυρα και συνεχίζοντας μέσα από ένα δρόμο 4 χιλιομέτρων που διασχίζει τον Κορινό και καταλήγει στη θάλασσα, συναντά κανείς καφετέριες, εμπορικά καταστήματα - super markets, βενζινάδικα, αρτοποιεία, φαρμακεία, περίπτερα, εστιατόρια κ.ο.κ. Κάποιοι από αυτούς ρημάζονται κυριολεκτικά και ορισμένοι θα έχουν απώλεια από 30-40% των εισοδημάτων τους που συνδέονται με την τουριστική περίοδο και τους διερχόμενους οδηγούς για ένα πεντάμηνο.

Για μακρό χρονικό διάστημα η περιοχή του Κορινού με άμεσες επιπτώσεις και στην Παραλία της Κατερίνης θα βιώσει οικονομικό αποκλεισμό και μαρασμό, μια νέα μορφή ανεργίας και πληγές στον κοινωνικό ιστό και στο οικογενειακό περιβάλλον καθότι το προβλεπόμενο διάστημα δεν είναι μικρό.

Κανείς δεν θα ήθελε επίσης να είναι στη θέση ενός αρρώστου με κακές καιρικές συνθήκες που επιβάλλεται να μεταφερθεί στο νοσοκομείο της Κατερίνης (Νέο Κεραμίδι). Η μεγάλη και για τέτοιες περιστάσεις οδική παράκαμψη μπορεί σε κάποιο έκτακτο περιστατικό να αποβεί μοιραία, γιατί δεν είναι μόνο τα χιλιόμετρα αλλά η απώλεια χρόνου που μεσολαβεί με τα φανάρια, τα όρια ταχύτητας και την ποιότητα του οδοστρώματος στο επαρχιακό οδικό δίκτυο και στους αγροτικούς δρόμους.

Πρόταση

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

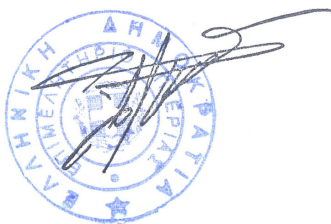
Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις ρεαλιστικές παραμέτρους που αναλύονται παραπάνω πιστεύουμε ότι με την εμπειρογνωμοσύνη των άξιων μηχανικών μας, μπορούμε με τις κατάλληλες παρεμβάσεις να διασφαλίσουμε τη διατήρηση της υπάρχουσας αερογέφυρας με την ενίσχυσή της εξωτερικά, κατασκευάζοντας επιπρόσθετα νέο ασφαλτοτάπητα και παρέχοντας τον κατάλληλο ηλεκτροφωτισμό. Εκτιμούμε ότι με τη σύμφωνη γνώμη των επιστημόνων μηχανικών η γέφυρα μπορεί να εξασφαλίζει ομαλή διέλευση για μερικές δεκαετίες ακόμη.

Αποφεύγοντας την κατεδάφισή της δεν θα χρειαστεί να διακοπεί η κυκλοφορία επί της Π.Α.Θ.Ε. και επί της Π.Ε.Ο. και θα διατηρηθούν και οι τρεις υπάρχουσες κινήσεις κυκλοφορίας οχημάτων. Αυτό θα βοηθήσει τα μέγιστα ώστε να αποφευχθούν όλες οι επικείμενες πλήρως αιτιολογημένες αντιδράσεις και φυσικά οι αρνητικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις τις οποίες σας παραθέσαμε.

Παρακαλούμε θερμά για τις άμεσες ενέργειές σας,

Με εκτίμηση,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



ΗΛΙΑΣ ΧΑΤΖΗΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

Μέλος Διοικούσας Επιτροπής της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος