

Απόσπασμα

ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ- ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
Πληρ. Κουκουτέγου Κλεαρέττη
Τηλ. 2313-313690

Από το πρακτικό της 08-02-2016
συνεδρίασης της Ε.Π.Ζ.

Αριθ. Απόφασης 002/2016

Θέμα: “ Απόψεις επί του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής από ΤΧ1 - Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης – Ο.Λ.Θ.» Νομού Θεσσαλονίκης.

Στους Αμπελόκηπους και στο Δημοτικό Κατάστημα σήμερα την 08^η του μήνα Φεβρουαρίου του έτους 2016 ημέρα της εβδομάδος Δευτέρα και ώρα 12:30 μ.μ.: συνήλθε η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής σε τακτική συνεδρίαση μετά από την 1522/03-02-2016 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου, που δόθηκε στον καθένα από τους Συμβούλους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 παρ. 5 και 6 του Ν. 3852/10). Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι από το σύνολο των 9 μελών παρόντες ήταν:

Παρόντες: 1) Μανωλόπουλος Βασίλειος, πρόεδρος 2) Εμεινίδης Αναστάσιος, μέλος 3) Κωνσταντίνου Κυριάκος, μέλος 4) Σουσιλόγλου Νικόλαος, μέλος 5) Πουρσανίδης Τριαντάφυλλος, μέλος 6) Αβραμίδης Μωϋσής, μέλος 7) Λαδάς Ευάγγελος μέλος, 8) Καϊκαζάνη – Χαραλαμπίδου Μαρία, μέλος.

Απόντες: 1) Γρούγιος Ηλίας, μέλος.

Ο πρόεδρος εισηγήθηκε το 1^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης και έθεσε υπ' όψιν των μελών ότι:

Α. ΓΕΝΙΚΑ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ

A.1. Με το με αρ 522169(506) /1-12-2016 έγγραφο του Τμήματος Συλλογικών Οργάνων της Γενικής Δ/σης Διοίκησης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας μας διαβιβάστηκε η ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μητροπολιτικής Ενότητας (Μ.Ε.) της Θεσσαλονίκης ης Π.Κ.Μ., που αφορά στη δημοσιοποίηση του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το έργο: «Λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής από ΤΧ1 - Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης – Ο.Λ.Θ.» Νομού Θεσσαλονίκης.

A.2. Η δημόσια διαβούλευση άρχισε στις 02-12-2015 και λήγει στις 08-02-2016. Επίσης ορίζεται ως λήξη της προθεσμίας για την κατάθεση απόψεων η 08-02-2016.

A.3. Η ανακοίνωση και οι χάρτες ,που συνοδεύουν την μελέτη, έχει αναρτηθεί στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα του Δήμου στις 28/12/2015 και στους πίνακες Ανακοινώσεων του Δήμου και της Τεχνικής Υπηρεσίας.

A.4. Έχοντας υπόψη τις διατάξεις της ΚΥΑ 1649/45/2014 (ΦΕΚ 45/Β') σε συνδυασμό με το άρθρο 19 του Ν.4014/2011 (ΦΕΚ209/Α'), η Δημοτική Ενότητα Μενεμένης και η Δημοτική Ενότητα Αμπελοκήπων ,η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το Δημοτικό Συμβούλιο Αμπελοκήπων – Μενεμένης πρέπει να εκφράσουν τις απόψεις τους επί του φακέλου της Μ.Π.Ε. του έργου και να τις αποστείλουν προς Μητροπολιτική Επιτροπή της Π.Κ.Μ.

B. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

B.1. Φορέας του Έργου είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), ένας όμιλος

εταιρειών παροχής υπηρεσιών διαχείρισεως και εκμεταλλεύσεως της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, εκτελέσεως των αναπτυξιακών έργων υποδομής και αξιοποιήσεως της ακίνητης περιουσίας μέσω των θυγατρικών του εταιριών ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ.

B.2. Το έργο ανήκει στην υποκατηγορία Α1, ομάδα 1η με α/α 20, βάσει των κριτηρίων της Υ.Α.

1958/2012 (Β'21),δηλαδή:

«Ομάδα 1η: Έργα Χερσαίων και Εναέριων Μεταφορών – Έργα σταθερής τροχιάς Υποκατηγορία Α1, α.α. 20 – Σιδηρόδρομοι υπεραστικού ή προαστικού χαρακτήρα».

B.3. Είδος και Μέγεθος του Έργου:

B.3.1. «Ως προς το είδος, το υπό εξέταση έργο αφορά έργο σταθερής τροχιάς (σιδηροδρομικό έργο), δεδομένου ότι πρόκειται για την λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής σύνδεσης του Εμπορικού Σταθμού Θεσσαλονίκης και του λιμένα Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ.

Το υπό εξέταση σιδηροδρομικό έργο αποτελεί τμήμα του γενικότερου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και εξυπηρετεί στη σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης και ειδικότερα του λιμένα Θεσσαλονίκης με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό για την διακίνηση εμπορευματικών προϊόντων με μέσα σταθερής τροχιάς (με χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών Θεσσαλονίκης - Αθηνών, Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα).

Οι κύριες λειτουργίες του εμπορικού σταθμού είναι η φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση και διακίνηση εμπορευμάτων του πρωτογενούς, και δευτερογενούς τομέα της οικονομίας.

Δεν περιλαμβάνονται εργασίες κατασκευής νέων έργων, παρά μόνο η συντήρηση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής.

Δεν εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις δεδομένου ότι το υπό εξέταση έργο αφορά αποκλειστικά τη λειτουργία της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής από την θέση ΤΧ-1 έως τον Εμπορικό Σταθμό Θεσσαλονίκης, συμπεριλαμβανομένης και της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα Θεσσαλονίκης».

Β.3.2. Οι χρήσεις γης στην περιοχή του υπό εξέταση σιδηροδρομικού έργου, καταγράφονται συνολικά στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης του ν. 1561/85 και τα επιμέρους Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων.

Από την αξιολόγηση των προαναφερόμενων χρήσεων γης της περιοχής μελέτης, διαπιστώνεται ότι το υπό εξέταση έργο δεν έρχεται σε αντίθεση με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης των τομειακών περιφερειακών και τοπικών Χωροταξικών Σχεδίων.

Γ. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΚΕΛΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Γ.1. Η παρούσα μελέτη αποτελεί την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε) για τη λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής από την θέση του κτιρίου τηλεχειρισμού-1 (ΤΧ-1) έως τον Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης (παλιός σταθμός) και τον ΟΛΘ (συμπεριλαμβανομένων και των υφιστάμενων σιδηροδρομικών συνδέσεων των προβλητών 2 έως 6 του λιμένα Θεσσαλονίκης).

Η Μ.Π.Ε δεν αναφέρεται στην κατασκευή νέων έργων, αλλά σε υφιστάμενο εν λειτουργία έργο και πραγματοποιείται προκειμένου να γίνει διερεύνηση και καταγραφή όλων των δυνητικών οχλήσεων από τις σημερινές λειτουργίες του τρένου, την αξιολόγησή τους, και την πρόταση λήψης μέτρων προστασίας και άρσης των επιπτώσεων ώστε να εξασφαλιστεί ότι η λειτουργία του δεν θα γίνεται σε βάρος του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, σε συμμόρφωση με την κείμενη νομοθεσία σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 9 του Νόμου 4014/2011 (έργα στερούμενων περιβαλλοντικών όρων).

Η υπό μελέτη σιδηροδρομική γραμμή - ως γραμμικό έργο – διέρχεται κατά τμήματα από τους κάτωθι Δήμους:

- Κορδελιού – Ευόσμου (Διαλογή) στην αρχή,
- Αμπελοκήπων – Μενεμένης Δενδροποτάμου στη μέση
- Θεσσαλονίκης (2ο Δημοτικό Διαμέρισμα - Λαχανόκηποι) στο τέλος.

Γ.2. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΕΡΓΟ, ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .

Γ.2.1. Κατά τη μέχρι σήμερα λειτουργία της γραμμής, δεν έχουν παρατηρηθεί ή

καταγραφεί σημαντικά προβλήματα. Τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν σε αυτές τις περιπτώσεις, έχουν σχέση κυρίως:

⇒ **με την ασφαλή μετακίνηση** (τόσο του τρένου, όσο και των χρηστών του οδικού δικτύου που

διασταυρώνεται ισόπεδα με τη σιδηροδρομική γραμμή), όπου σύμφωνα με στοιχεία ατυχημάτων του ΟΣΕ, για το χρονικό διάστημα από το 2004 έως το 2012, δεν συνέβη κανένα σημαντικό ατύχημα, ούτε στις ισόπεδες διαβάσεις, ούτε επί της σιδηροδρομικής γραμμής και αυτό βέβαια έχει σχέση τόσο με το γεγονός της **κίνησης των συρμών με χαμηλές ταχύτητες, όσο και με το γεγονός ότι η γραμμή, λόγω της μακροχρόνιας παρουσίας της έχει ενσωματωθεί στη συνείδηση της καθημερινότητας των κατοίκων και οι τελευταίοι έχουν προσαρμοστεί απόλυτα στην ύπαρξή της.**

⇒ **τον παραγόμενο σιδηροδρομικό θόρυβο και δονήσεις** (από την κίνηση των συρμών)

▪ **με το θέμα του θορύβου και δονήσεων εντός των Δήμων, η λειτουργία του**

σιδηροδρόμου στη συγκεκριμένη περιοχή δεν αποτελεί την βασικότερη πηγή όχλησης, αφενός λόγω της πυκνότητας των δρομολογίων και αφετέρου επειδή ο σιδηροδρομικός θόρυβος είναι περισσότερο ανεκτός λόγω του "αναμενόμενου" χαρακτήρα του (ο δέκτης γνωρίζει και αναμένει συγκεκριμένο επίπεδο όχλησης την καθορισμένη ώρα

▪ **Όσον αφορά τις δονήσεις, από την ανάλυση που έγινε στο πλαίσιο της παρούσας ΜΠΕ**

καθώς και παλαιότερα στο πλαίσιο εκπόνησης των ΜΠΕ του Λεπτοκαρυά – Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, διαπιστώνεται ότι δεν υφίσταται ιδιαίτερη όχληση ακόμα και σε πολύ κοντινούς δέκτες (τουλάχιστον για ταχύτητες διέλευσης που παραμένουν χαμηλότερα των 50 km/h).

⇒ **την επιβάρυνση της οδικής κυκλοφορίας** περιμετρικά του σιδηροδρομικού διαδρόμου όπως επίσης και την διχοτόμηση του πολεοδομικού ιστού.

▪ **Η επιβάρυνση της οδικής κυκλοφορίας περιμετρικά του σιδηροδρομικού διαδρόμου**

σχετίζεται με τις υποχρεωτικές διακοπές της στις θέσεις των ισόπεδων διαβάσεων. Το συγκεκριμένο θέμα υφίσταται και γίνεται ιδιαίτερα έντονο κατά τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής (πρωί και μεσημέρι). Η αντιμετώπιση του έχει απασχολήσει τον ΟΣΕ και έχει προβεί σε ενέργειες που σχετίζονται με την ρύθμιση των δρομολογίων ώστε να λαμβάνουν χώρα νυχτερινές και πολύ πρωινές ώρες κυρίως και σημειακές παρεμβάσεις που σχετίζονται με την κατασκευή τεχνικών οδικών έργων (γέφυρες).

▪ **Για το θέμα της διακοπής της συνέχειας του αστικού ιστού απαιτείται γενικότερος**

επανασχεδιασμός με προτάσεις που να αφορούν είτε την υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου είτε την απομάκρυνση του εμπορικού σταθμού σε άλλη θέση.

Γ.2.2 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

⇒ Αντιμετώπιση των επιπτώσεων στον αέρα

Δεν απαιτούνται μέτρα κατά τη λειτουργία του έργου, αφού λόγω της ηλεκτροκίνησης δεν υπάρχουν εκπομπές αερίων ρύπων.

⇒ Αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο έδαφος και τα νερά

Η κυριότερη πηγή ρύπανσης του εδάφους και των νερών από τις εργασίες συντήρησης είναι τα υγρά απόβλητα (ορυκτέλαια, καύσιμα) και η περιορισμένη παραγωγή αποβλήτων (αφορά κυρίως αδρανή υλικά) που ενδεχομένως να έχουν ρυπανθεί με λιπαντικά και πετρελαιοειδή. Υπό τις σημερινές συνθήκες διαχείρισης, η νόμιμη διάθεση των αποβλήτων είναι ευθύνη του αναδόχου εργολάβου των έργων συντήρησης. Ο ρόλος του ΟΣΕ περιορίζεται στην επίβλεψη έτσι ώστε να εξασφαλίζονται οι σχετικοί όροι των συμβάσεων συντήρησης. **Είναι προφανές ότι θα πρέπει να αποφεύγεται η οποιαδήποτε απόθεση υλικών, τοξικών ή αδρανών, σε υπαίθριους χώρους εντός ή εκτός της ζώνης απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ.**

⇒ Αντιμετώπιση των επιπτώσεων στη χλωρίδα και πανίδα

Ο κίνδυνος εκδήλωσης πυρκαγιάς είναι πολύ χαμηλός, αλλά προτείνονται χάριν ασφάλειας εργασίες, που αναλυτικά αναφέρονται στο κεφάλαιο αυτό.

- Η εφαρμογή από τον ΟΣΕ, προγράμματος ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των επιβατών αλλά και των εργαζομένων στους συρμούς για τους κινδύνους πρόκλησης πυρκαγιών από την απόρριψη αναμμένων τσιγάρων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.
- Η περίφραξη της Σ.Γ. και η εκχέρσωση της ζώνης εκατέρωθεν της γραμμής, είτε με μηχανικά μέσα, είτε με ράντισμα.

Κατά τη χρήση του ζιζανιοκτόνου glyphosate (τύπου Roundup, Rodeo κλπ.) πρέπει να τηρούνται τα εξής:

- Ο ψεκασμός να γίνεται σύμφωνα με τις οδηγίες που αναγράφονται στην ετικέτα της συσκευασίας του.
- Να ψεκάζεται μόνο το σώμα της Σ.Γ. και όχι η παράπλευρη ζώνη της όπου η βλάστηση πρέπει να καθαρίζεται αποκλειστικά με κοπή.
- Να αποφεύγονται οι ψεκασμοί όταν βρέχει ή όταν φυσούν δυνατοί άνεμοι, ώστε να περιορίζεται το ράντισμα στη Σ.Γ. και να μη διασπείρεται σε γειτονικές περιοχές.
- Να χρησιμοποιείται πάντοτε ο πιο εξελιγμένος εξοπλισμός ραντίσματος που εξασφαλίζει τη λιγότερη διασπορά σταγονιδίων του ζιζανιοκτόνου.
- Να μη γίνονται ψεκασμοί κατά την ανοιξιάτικη περίοδο ανθοφορίας των φυτών ώστε να αποφεύγονται οι επιπτώσεις στην επικονίαση των εντόμων.
- Σχετικά με τις εργασίες για τη διατήρηση της απαραίτητης ορατότητας για την

ασφαλή κίνηση των συρμών προτείνεται η ενσωμάτωση, στη διαχείριση της βλάστησης στην παράπλευρη ζώνη της Σ.Γ., στόχων που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος και του τοπίου. Οι μέθοδοι διαχείρισης της βλάστησης που θα προστατέψουν και θα αναδείξουν τα ιδιαίτερα στοιχεία της φύσης και του τοπίου μπορούν να αναζητηθούν σε συνεργασία με αρμόδιους τοπικούς φορείς.

⇒ Αντιμετώπιση των επιπτώσεων από το θόρυβο και δονήσεις

- Από την ανάλυση των επιπτώσεων **θορύβου** προκύπτει ότι ΔΕΝ αναμένεται υπέρβαση των θεσμοθετημένων ορίων θορύβου κατά τη λειτουργία του έργου. Ωστόσο, προτείνεται η εφαρμογή προγράμματος παρακολούθησης του παραγόμενου σιδηροδρομικού θορύβου στα τμήματα του έργου όπου διέρχεται εντός κατοικημένων περιοχών (Δήμος Αμπελοκήπων – Μενεμένης Δενδροποτάμου). Ανάλογα με τα αποτελέσματα του προγράμματος παρακολούθησης (υπέρβαση των ορίων θορύβου από τη σιδηροδρομική κυκλοφορία) θα λαμβάνονται τα αντίστοιχα μέτρα για τον περιορισμό του θορύβου στις θέσεις (π.χ. εκπόνηση ειδικής Ακουστικής μελέτης **για την κατασκευή ηχοπετασμάτων**).
- Όσον αφορά στις **δονήσεις**, με βάση τα συμπεράσματα της ενότητας 7.6.6 προκύπτει ότι υφίσταται χαμηλή πιθανότητα δυσμενών σχολίων από τις δονήσεις κατά τη λειτουργία της γραμμής. Όμως, σε περίπτωση που υπάρξουν διαμαρτυρίες ή διαπιστωθεί οποιαδήποτε όχληση από δονήσεις σε γειτονικά με το έργο κτήρια προτείνεται η παρακολούθηση των δονήσεων με στόχο την εφαρμογή μέτρων μείωσης των δονήσεων στα συγκεκριμένα σημεία. Τα μέτρα αυτά ενδεχομένως θα περιλαμβάνουν μείωση της ταχύτητας κίνησης των συρμών κατά τη διέλευση από τα συγκεκριμένα σημεία, τοποθέτηση συνεχούς συγκολλημένης σιδηροτροχιάς στις θέσεις αυτές (εάν δεν υπάρχει ήδη), βελτίωση υπόβασης της σιδηροτροχιάς κλπ.

Δ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ.

Η μελέτη προτείνει μία σειρά μέτρων και επεμβάσεων και στη φάση συντήρησης και στη φάση λειτουργίας του έργου, προκειμένου να αποτραπούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Έτσι στο κεφάλαιο (10) καταγράφονται κωδικοποιημένα τα αποτελέσματα και οι προτάσεις της ΜΠΕ, με τη μορφή περιβαλλοντικών όρων.

Δ.1 «Κατά τη διάρκεια έργων συντήρησης πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια και τη μη παρενόχληση των κατοίκων της περιοχής:

- Επεμβάσεις σε υφιστάμενα έργα θα γίνονται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.

- Δεν θα παρακωλύεται η επικοινωνία μεταξύ των κατοικημένων περιοχών.
- Θα πρέπει οι καρότσες των φορτηγών που μεταφέρουν υλικά να είναι σκεπασμένες με ειδικό κάλυμμα.
- Ο Ανάδοχος εργολάβος θα πρέπει να αποκαθιστά άμεσα τα δίκτυα κοινής ωφελείας που τυχόν καταστραφούν, σε συνεργασία με τους αντίστοιχους ΟΚΩ. (ΟΤΕ, ΔΕΗ κλπ.).
- Απαγορεύεται η παραμονή στο χώρο του έργου και η χρησιμοποίηση μηχανημάτων χωρίς το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ περί θορύβου.
- Θα πρέπει να τηρούνται οι κανόνες υγιεινής και ασφάλειας που ορίζει η νομοθεσία (Γ.Δ. 305/96 : «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας, που πρέπει να εφαρμόζονται στα προσωρινά ή κινητά εργοτάξια σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 92/57/ΕΟΚ»).
- Να λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εξαλειφεται ο κίνδυνος πυρκαγιάς κατά μήκος της γραμμής κατά τη λειτουργία μηχανημάτων συνεργείων, κλπ., και εξάπλωσης της στις γύρω περιοχές.

- Κάθε είδους εργοταξιακή εγκατάσταση για τις εργασίες συντήρησης (εφόσον εγκατασταθεί) να απομακρύνονται μετά το πέρας των εργασιών συντήρησης και ο χώρος να αποκαθίσταται πλήρως ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Δ.2. Κατά τη λειτουργία του έργου θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των επιβατών και εργαζομένων:

- Να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη ροή των επιφανειακών υδάτων με την τακτική συντήρηση των τεχνικών της σιδηροδρομικής γραμμής, αποκλεισμένου κάθε μπαζώματος
- Για την προστασία του εδάφους και των υδατικών αποδεκτών από διαρροές ορυκτελαίων, καυσίμων κλπ. θα πρέπει να γίνεται τακτική και άριστη συντήρηση των οχημάτων και μηχανημάτων με μέριμνα του ΟΣΕ.
- Ο ΟΣΕ πρέπει να οργανώσει και να διαθέτει σχέδιο άμεσης επέμβασης για την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής σε περίπτωση ατυχηματικής διαρροής τοξικής ουσίας.
- Με μέριμνα του ΟΣΕ θα πρέπει να γίνεται τακτική και συστηματική ενημέρωση των επιβατών και των εργαζομένων για τον κίνδυνο ανάφλεξης από απόρριψη τσιγάρων, καθώς και για την αποτροπή ρύπανσης του περιβάλλοντος από την απόρριψη πάσης φύσεως απορριμμάτων από τους συρμούς.

Δ.3. Κατά τη χρήση του ζιζανιοκτόνου glyphosate (τύπου Roundup. Rodeo κλπ.) πρέπει να τηρούνται τα εξής:

(I) Ο ψεκασμός να γίνεται σύμφωνα με τις οδηγίες που αναγράφονται στην ετικέτα της συσκευασίας του.

(II) Να αποφεύγονται οι ψεκασμοί όταν βρέχει ή όταν φυσούν δυνατοί άνεμοι, ώστε να περιορίζετε

το ράντισμα στη Σ.Γ. και να μη διασπείρεται σε γειτονικές περιοχές.

(III) Να μη γίνονται ψεκασμοί κατά την ανοιξιάτικη περίοδο ανθοφορίας των φυτών ώστε να αποφεύγονται οι επιπτώσεις στην επικονίαση των εντόμων.

(IV) Να διερευνηθεί η δυνατότητα χρήσης ζιζανιοκτόνων που περιέχουν λιγότερο ερεθιστικά επιφανειοδραστικά έκδοχα και είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον (τύπου Roundup Bio ή άλλου αντίστοιχου) όταν τα ζιζανιοκτόνα αυτά κυκλοφορήσουν στην ελληνική αγορά.

(V) Ο ΟΣΕ να διερευνά τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών μεθόδων εκχόρτωσης της Σ.Γ., που θα πρέπει να είναι ταχείς στην εφαρμογή τους, αποδοτικές, οικονομικές και να έχουν μακρόχρονα αποτελέσματα, αποφεύγοντας συγχρόνως χημικών.

Δ.4. Κατά τη διακίνηση τοξικών φορτίων, θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα κίνησης και ασφάλειας των εμπορικών συρμών, καθώς και να τηρούνται όλοι οι κανονισμοί ασφαλείας.

Δ.5. Θα πρέπει να γίνονται περιοδικές ηχομετρήσεις για τη διαπίστωση της τήρησης των ορίων σιδηροδρομικού θορύβου σύμφωνα και με το Σχέδιο Παρακολούθησης.

Δ.6. Είναι απαραίτητη η διατήρηση καλής και επαρκούς σήμανσης στις διαβάσεις ώστε να αποθαρρύνονται οι προσπάθειες διέλευσης οχημάτων σε ακατάλληλο χρόνο και η επακόλουθη πρόκληση ατυχημάτων.

Δ.7. Όπου λαμβάνει χώρα καθαρισμός των συρμών θα πρέπει να κατασκευαστεί ειδική μονάδα συλλογής και διαχείρισης των επικίνδυνων και τοξικών αποβλήτων (πετρελαιοειδών κυρίως).

Τα μέτρα αυτά πρέπει να τηρηθούν υποχρεωτικά από τον ανάδοχο του έργου και θα πρέπει να ελέγχονται από τις αρμόδιες Αρχές με διεξαγωγή περιβαλλοντικών επιθεωρήσεων, τακτικών και έκτακτων, κατά τη φάση συντήρησης και λειτουργίας του έργου.

Η γνώμη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών είναι καταρχήν θετική για τα προαναφερόμενα.

Για το κεφάλαιο 6 (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ) παραγρ.6.5, όμως σας καταθέτουμε τις παρατηρήσεις του Τμήματος Πρασίνου σχετικά με την Υφιστάμενη Κατάσταση όπως παρακάτω:

Όσον αφορά την περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης επισημαίνουμε ότι η πραγματικότητα, δεν είναι αυτή που περιγράφεται. Είναι σημαντική η παρουσία αυτοφυούς βλάστησης που απαιτεί ορθολογική διαχείριση. Για παράδειγμα στην περιοχή του Δενδροποτάμου στην παράπλευρη ζώνη υπάρχουν πολλά και μεγάλα

δένδρα τα οποία απαιτούν την εφαρμογή σωστών μεθόδων διαχείρισης, και για λόγους επικινδυνότητας (ενδεχόμενη πτώση δένδρων ή κλώνων) σε διερχόμενα αυτοκίνητα και περαστικούς και για λόγους βιωσιμότητας. Παρόμοια κατάσταση παρατηρείται και στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ στο όριο με δημοτικό πάρκο στην περιοχή του Βοσπόρου (Δ.Κ. Μενεμένης). Στο πρόσφατο παρελθόν αντιμετωπίσαμε την πτώση δένδρων.

Επίσης κατά μήκος της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου (Δενδροπόταμος) παρατηρείται ιδιαίτερη ανάπτυξη αυτοφυών θάμνων π.χ του δασοπονικού είδους *Rubus Fruticosus*, κοινή ονομασία βασιινιά, οι οποίοι εξέχουν του τοιχίου οριοθέτησης των Σ.Γ., «κρεμάνε» και εμποδίζουν ουσιαστικά και μόνιμα τη διέλευση των πεζών. Επιπρόσθετα, παρατηρούνται προβλήματα αντιστήριξης των τοιχίων, ενδεχομένως και εξαιτίας της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης της αυτοφυούς βλάστησης. Επομένως, η διαχείριση της υπάρχουσας βλάστησης δε μπορεί να περιορίζεται σε μερικά μέτρα (ασαφές) από τη γραμμή όπως αναφέρεται στη μελέτη, αλλά στο σύνολο της έκτασης που καλύπτεται από βλάστηση.

Ο κίνδυνος πρόκλησης πυρκαγιάς κατά τους θερινούς μήνες υπό την επικράτηση ξηροθερμικών συνθηκών (χαρακτηριστικές της περιοχής μας κατά τους θερινούς μήνες), είναι υψηλός. Αυτό κάνει επιτακτική την ανάγκη κοπής των χόρτων και του καθορισμού της παράπλευρης των Σ.Γ. ζώνης σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να απομακρύνεται πλήρως η αυτοφυής ποώδης βλάστηση και να αποφεύγεται ο κίνδυνος πρόκλησης πυρκαγιάς.

Όσον αφορά την χρήση των ζιζανιοκτόνων δεν επισημαίνεται που θα αποκομίζονται τα ραντισμένα με ζιζανιοκτόνα φυτικά υπολείμματα, που καταλήγουν τα απορρέοντα επιφανειακά ύδατα, και τι συμβαίνει με τη διήθηση και τον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα. Επίσης, δεν αναφέρεται ξεκάθαρα η συνολική ποσότητα του φαρμάκου που θα χρησιμοποιηθεί, σε συνάρτηση με τη συνολική επιφάνεια που θα ψεκαστεί, και δεν επισημαίνεται ότι η εφαρμογή των ζιζανιοκτόνων θα πρέπει να γίνεται από εξειδικευμένη εταιρεία που διαθέτει τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις, εγκρίσεις, πιστοποιήσεις βάσει της κείμενης νομοθεσίας που αφορά τον αστικό ιστό.

Λαμβάνοντας τα παραπάνω,

ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΣΤΕ

-Στη Δημοτική Κοινότητα Μενεμένης , Δημοτική Κοινότητα Αμπελοκήπων, στην Επιτροπή

Ποιότητας Ζωής Αμπελοκήπων – Μενεμένης και στο Δημοτικό Συμβούλιο Αμπελοκήπων – Μενεμένης διαδοχικά και κατά σειρά αναγραφής, να γνωμοδοτήσουν εμπρόθεσμα **και θετικά** επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής από ΤΧ1 - Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης – Ο.Λ.Θ.» Νομού Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 83,73 και 65 του Ν.3852/2010 αντιστοίχως, καθώς και με τις ειδικότερες διατάξεις του άρθρ.5 παρ.5 της ΚΥΑ 1649/45/2014 (ΦΕΚ 45/Β') σε συνδυασμό με το άρθρο 19 του Ν.4014/2011 (ΦΕΚ209/Α'), λαμβάνοντας υπόψη τις άνω αναφερόμενες παρατηρήσεις

-Τη διαβίβαση των ως άνω γνωμοδοτήσεων στη Μητροπολιτική Επιτροπή και τη Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Π.Ε. Θεσσαλονίκης, προκειμένου η δεύτερη να προβεί σε σχετική εισήγηση.

Η Επιτροπή, ύστερα από διαλογική συζήτηση, αφού έλαβε υπ' όψιν της και τις διατάξεις του Δ.Κ.Κ. την εισήγηση του προέδρου, την υπ' αριθμ.136/2015 απόφαση Δ.Σ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

A) Γνωμοδοτεί εμπρόθεσμα και θετικά επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής από ΤΧ1 - Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης – Ο.Λ.Θ.» Νομού Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 83,73 και 65 του Ν.3852/2010 αντιστοίχως, καθώς και με τις ειδικότερες διατάξεις του άρθρ.5 παρ.5 της ΚΥΑ 1649/45/2014 (ΦΕΚ 45/Β') σε συνδυασμό με το άρθρο 19 του Ν.4014/2011 (ΦΕΚ209/Α'), λαμβάνοντας υπόψη τις άνω αναφερόμενες παρατηρήσεις .

Η απόφαση αυτή θα χρησιμοποιηθεί σαν εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

B) Αναθέτει στον Δήμαρχο την εκτέλεση της παρούσης.

Η απόφαση αυτή πήρε αριθμό 002/2016

Για το παραπάνω θέμα συντάχθηκε το παρόν πρακτικό και υπογράφεται ως εξής:

Ο Πρόεδρος

Τα Μέλη

Μανωλόπουλος Βασίλειος

Αμπελόκηποι 08-02-2016

Ακριβές Απόσπασμα

Η Ειδική Γραμματέας

Ο Αντιδήμαρχος

Κουκουτέγου Κλεαρέττη

Μανωλόπουλος Βασίλειος