

Απόσπασμα

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

Από το πρακτικό της 29-02-2016
συνεδρίασης της Ε.Π.Ζ.

Αριθ. Απόφασης 004/2016

Θέμα: « Απόψεις επί του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης οδού περί τη Χ.Θ. 4+107 (περιοχή Μυτηληνάκια.) της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Στρυμόνας – Προμαχώνας στο Νομού Θεσσαλονίκης».

Στους Αμπελόκηπους και στο Δημοτικό Κατάστημα σήμερα την 29^η του μήνα Φεβρουαρίου του έτους 2016 ημέρα της εβδομάδος Δευτέρα και ώρα 18:30 μ.μ. συνήλθε η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής σε τακτική συνεδρίαση μετά από την 2590/25-02-2016 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) Γρούγιος Ηλίας μέλος, 8) Λαδάς Ευάγγελος μέλος, 9) Καΐκατζάνη – Χαραλαμπίδου Μαρία, μέλος.

Απόντες: ουδείς

Ο πρόεδρος εισηγήθηκε το 1^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης και έθεσε υπ' όψιν των μελών σχετικά με τις « απόψεις επί του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης οδού περί τη Χ.Θ. 4+107 (περιοχή Μυτηληνάκια.) της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Στρυμόνας – Προμαχώνας στο Νομού Θεσσαλονίκης».

Α. ΓΕΝΙΚΑ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ

Α.1. Με το με αρ 568693(554 /28-12-2016 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: «Κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης οδού περί τη Χ.Θ. 4+107 (περιοχή Μυτηληνάκια.) της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Στρυμόνας – Προμαχώνας στο Νομού Θεσσαλονίκης».

- A.2. Η δημόσια διαβούλευση άρχισε στις 29-12-2015 και λήγει στις 02-03-2016. Επίσης ορίζεται ως λήξη της προθεσμίας για την κατάθεση απόψεων η 02-03-2016.
- A.3. Η ανακοίνωση και οι χάρτες ,που συνοδεύουν την μελέτη, έχει αναρτηθεί στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα του Δήμου στις 12/01/2016 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.), ενώ αρμόδια για την εποπτεία, τον έλεγχο και την διοίκηση της σύμβασης είναι η Δ/ση Μελετών.

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. «Το προτεινόμενο έργο αφορά στην ανισοπεδοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή Μυτηληνάκια (Χ.Θ. 4+107). Συγκεκριμένα το έργο αφορά στην κατάργηση της υφιστάμενης ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης στην περιοχή Μυτηληνάκια και στην κατασκευή οδικής κάτω διαβάσεως με διατήρηση των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών ως έχουν.

Παράλληλα για την αποκατάσταση των θιγόμενων οδικών κινήσεων προβλέπεται κατασκευή παράπλευρου οδικού δικτύου, τόσο ανατολικά όσο και δυτικά της οδού Μοναστηρίου, και η κατασκευή ενός ισόπεδου κυκλικού κόμβου επί της οδού Σοφ. Βενιζέλου με μια λωρίδα κυκλοφορίας στο κυκλικό τομέα, πλάτους 7,00μ.»

Η οδός Σοφ. Βενιζέλου διοικητικά βρίσκεται στη Δ.Κ. Μενεμένης του Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης ,όπως και τα ΟΤ.Γ146,Γ142,Γ148,που θίγονται από διέλευση της οδού, ανήκουν στην Πολεοδομική Μελέτη του Συν/μου Δενδροποτάμου (σήμερα Συν/μου Αγ. Νεκταρίου), (ΦΕΚ210/1988) και την Πράξη Εφαρμογής με αρ.70/2003.

Γ. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΚΕΛΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Για το άνω προτεινόμενο έργο αναφέρεται ότι «θα συνεισφέρει στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της περιοχής και θα διασφαλίσει την αυτόνομη λειτουργία του σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκης – Στρυμόνα – Προμαχώνα, ο οποίος αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα αρ. 22 που διέρχεται από 4 κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ελλάδα , Βουλγαρία, Ρουμανία & Ουγγαρία).

Στόχος της μελέτης είναι η αναβάθμιση του τμήματος Θεσσαλονίκη - Προμαχώνα του Άξονα 22, μέσω του καθορισμού τεχνικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών τα οποία θα ανταποκρίνονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) και στην προβλεπόμενη ζήτηση, τόσο για επιβατικό όσο και για εμπορευματικό έργο, όχι μόνον εντός του εκάστοτε εθνικού πλαισίου αλλά και διακρατικά.»

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

Η αναγκαιότητα του έργου και οι προτεινόμενες λύσεις παρουσιάζονται **στο Κεφάλαιο 7** της μελέτης

Η λύσεις που προτείνονται είναι η μηδενική λύση και η υπό εξέταση πρόταση.

Στο Κεφάλαιο 8 γίνεται αναλυτική Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης περιβάλλοντος.

Στο Κεφάλαιο 9 παρουσιάζεται η εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Με βάση τα στοιχεία για την υφιστάμενη κατάσταση περιβάλλοντος στην περιοχή (Κεφ. 8) και την περιγραφή του έργου (Κεφ. 6), προσδιορίστηκαν τα στοιχεία του περιβάλλοντος τα οποία ενδεχομένως θα υποστούν επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του έργου, καθώς και τις συγκεκριμένες δράσεις που θα λάβουν χώρα και οι οποίες κυρίως ευθύνονται για την πρόκληση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Ε. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

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

Ως μηδενική εναλλακτική λύση εξετάστηκε το σενάριο της μη υλοποίησης του έργου. Στην περίπτωση αυτή θα εξακολουθήσουν να υφίστανται τα τεκμηριωμένα προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή.

Ως πρώτη και κύρια εναλλακτική λύση εξετάστηκε η ανισοπεδοποίηση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή Μυτηληνάκια (Χ.Θ. 4+107).

«Εκτίμηση και αξιολόγηση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων για κάθε βιώσιμη εναλλακτική λύση και αιτιολόγηση των κύριων λόγων απόρριψής της

♦ Μηδενική εναλλακτική λύση

Στην περίπτωση υιοθέτησης της μηδενικής λύσης, η οποία εμφανίζεται να πλεονεκτεί από άποψη επιπτώσεων έναντι της εναλλακτικής λύσης 1 κατά τη φάση κατασκευής, δεν δίνεται λύση στο πρόβλημα της περιοχής που σχετίζεται τόσο με οχλήσεις θορύβου λόγω της κίνησης των επιβατικών και εμπορικών αμαξοστοιχιών, αλλά και με τις πολύωρες καθυστερήσεις στην κίνηση τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών στην υφιστάμενη ισόπεδη διάβαση. Το πρόβλημα δε αυτό επεκτείνεται και σε όλους τους δρόμους της περιοχής, ενώ πολύ σημαντικό είναι και το πρόβλημα της ασφάλειας των χρηστών.

Επιπλέον, η μηδενική λύση δεν εξασφαλίζει την αυτόνομη λειτουργία των Σ.Γ. και ιδιαίτερα της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα που θεωρείται άξονας προτεραιότητας από το πρόγραμμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ), καθώς εξασφαλίζει την ευρωπαϊκή ενοποίηση και ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών της ως ένα ενιαίο, διευρωπαϊκό δίκτυο. Οι ανωτέρω λόγοι οδηγούν στην απόρριψη της μηδενικής λύσης, καθώς εκτιμάται ότι η μη υλοποίηση του έργου θα έχει επιπτώσεις στο κοινωνικό – οικονομικό περιβάλλον και τις τεχνικές υποδομές της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας που προβλέπεται να εξυπηρετήσει ο σιδηρόδρομος.

♦ Πρώτη εναλλακτική λύση

Η προτεινόμενη εναλλακτική λύση περιλαμβάνει την κατασκευή τεχνικού Κάτω Διάβασης μήκους 170μ από τη Χ.Θ.0+350 0+000 έως τη Χ.Θ.0+520 της κύριας οδού. Πρόκειται για σημαντικό τεχνικό έργο ανισοπεδοποίησης των Σ. Γ. στην περιοχή της Θεσσαλονίκης λόγω του μεγέθους, των πολλαπλών δεσμεύσεων και της πολυπλοκότητας του οδικού δικτύου που αποκαθίσταται.

Η διατομή του τεχνικού περιλαμβάνει οδόστρωμα δύο λωρίδων κυκλοφορίας συνολικού πλάτους 4.00 μ. και εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 1.50 μ. έκαστο.

Η προτεινόμενη λύση ανισοπεδοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου:

- θα λύσει το πρόβλημα του «μποτιλιαρίσματος» της περιοχής, των πολύωρων καθυστερήσεων και της ασφάλειας σε συνδυασμό με την λειτουργία του αστικού, κοινωνικού και οικονομικού συστήματος.
- θα συμβάλλει στην οικιστική αναβάθμιση της περιοχής και μέσω των υποστηρικτικών παρεμβάσεων με τη δημιουργία παράπλευρου δικτύου και κόμβου θα επιλυθεί οριστικά το κυκλοφοριακό πρόβλημα.
- θα εξασφαλίσει την αυτόνομη λειτουργία των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών και ιδιαίτερα της Σ.Γ. Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα η οποία αποτελεί τμήμα του άξονα 22, ως διευρωπαϊκό δίκτυο
- θα εξασφαλίσει την ασφάλεια των χρηστών,
- θα συνεισφέρει θετικά στο κοινωνικό – οικονομικό περιβάλλον και θα αναβαθμίσει τις τεχνικές υποδομές τόσο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, αλλά και της χώρας συνολικά.

Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον της περιοχής αναμένονται μικρής κλίμακας και αφορούν κυρίως την φάση κατασκευής. Ειδικότερα:

- Οι επιπτώσεις στα εδαφολογικά χαρακτηριστικά, λόγω κατάληψης εκτάσεων για την κατασκευή του έργου είναι μικρής κλίμακας, καθώς το έργο είναι κυρίως υπόγειο.
- Οι επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον κρίνονται μηδαμινές, καθώς το έργο δεν καταλαμβάνει περιοχές με ιδιαίτερη οικολογική αξία.
- Οι επιπτώσεις στις χρήσεις γης, λόγω κατάληψης εκτάσεων όπου αναπτύσσονται ανθρωπογενείς δραστηριότητες είναι μηδαμινές, καθώς το έργο καταλαμβάνει μικρές περιοχές με διακεκομμένη αστική δόμηση και βιομηχανικές ή εμπορικές ζώνες.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, απορρίφθηκε η μηδενική λύση και προτάθηκε για υλοποίηση η πρώτη εναλλακτική καθώς διασφαλίζει κοινωνικο-οικονομική αναβάθμιση της περιοχής και δεν δημιουργεί περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.»

Μετά από αυτό:

- Στο **Κεφάλαιο 10** παρουσιάζεται αναλυτικά η αντιμετώπιση των **περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη φάση κατασκευής και κατά τη φάση λειτουργίας του έργου.**
- Στο κεφάλαιο (11) αναφέρεται η περιβαλλοντική διαχείριση και παρακολούθηση της μελέτης και του έργου, και
- Στο κεφάλαιο (12) καταγράφονται κωδικοποιημένα τα αποτελέσματα και οι προτάσεις της **ΜΠΕ, με τη μορφή περιβαλλοντικών όρων.**

Στην παραγρ.(δ) του κεφαλαίου (12) περιγράφονται αναλυτικά τα

Τεχνικά έργα και μέτρα αντιρρόπησης ή γενικότερα αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, που επιβάλλεται να κατασκευασθούν ή να ληφθούν:

1. «Οι παρακάτω όροι οι οποίοι είναι υποχρεωτικοί στην τήρησή τους και αφορούν:
 - στον κύριο λειτουργίας του έργου
 - στις αρμόδιες για την κατασκευή και λειτουργία του έργου Δημόσιες Υπηρεσίες και Φορείς κατά το μέρος που αφορά εκάστη
 - στους προϊσταμένους των παραπάνω Δημόσιων Υπηρεσιών, οι οποίοι οφείλουν να μεριμνούν για την εφαρμογή τους και να ελέγχουν την πιστή τήρησή τους.
 - σε όλους όσοι εκ της θέσεως και των αρμοδιοτήτων τους είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό, έγκριση, δημοπράτηση, ανάθεση, επίβλεψη, πιστοποίηση, παραλαβή και λοιπές διαδικασίες που αφορούν στην κατασκευή και λειτουργία του έργου.
 - στον Ανάδοχο του έργου ή τους υπεργολάβους, στο μέρος που αφορά έκαστο

2. Κατά τις διαδικασίες Ανάθεσης, δημοπράτησης, επίβλεψης, παραλαβής του αναφερομένου στο θέμα έργου, να γίνουν όλες οι απαιτούμενες ενέργειες και να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα από τους φορείς κατασκευής και λειτουργίας του, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πιστή τήρηση των περιβαλλοντικών όρων από τον Ανάδοχο. Επιπλέον, οι εν λόγω φορείς οφείλουν να προβαίνουν στις απαραίτητες ενέργειες για την αντιμετώπιση και αποκατάσταση δυσμενών περιβαλλοντικά καταστάσεων οφειλομένων σε ενέργειες ή παραλείψεις του αναδόχου.
3. Από τις πιστώσεις για την κατασκευή και λειτουργία του έργου, θα πρέπει να εξασφαλίζονται κατά προτεραιότητα οι απαιτούμενες δαπάνες για την εφαρμογή των όρων της παρούσας Απόφασης οι οποίοι θα πρέπει να υλοποιούνται κατά προτεραιότητα έναντι των λοιπών εργασιών του έργου (π.χ. για την ενδεχόμενη απαιτούμενη ανασκαφική έρευνα του Υπουργείου Πολιτισμού), όπως και για τα έργα προστασίας και αποκατάστασης του περιβάλλοντος (έργα φύτευσης κλπ.).
3. Ο κύριος του έργου, οφείλει να παραλάβει το έργο, αφού υλοποιηθούν τα προβλεπόμενα μέτρα από την ΜΠΕ και την παρούσα απόφαση και αντιμετωπισθούν τυχόν απρόβλεπτα προβλήματα για το οικοσύστημα της περιοχής.
4. Για οποιαδήποτε δραστηριότητα ή εγκατάσταση απαραίτητη για την κατασκευή - λειτουργία του έργου, θα πρέπει προηγουμένως να έχουν χορηγηθεί όλες οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία άδειες και εγκρίσεις, συμπεριλαμβανομένης της επιμέρους απαιτούμενης περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Επισημαίνεται ότι τα πάσης φύσεως επί μέρους έργα ή δραστηριότητες που αφορούν στην κατασκευή ή λειτουργία του έργου (π.χ. εργοταξιακές εγκαταστάσεις, λατομεία, δανειοθαλάμοι, αποθεσιοθαλάμοι, κέντρα εξυπηρέτησης και συντήρησης έργων ή δραστηριοτήτων, έργα αντιθορυβικής προστασίας, εξειδίκευση τεχνικών μέτρων και όρων της ΑΕΠΟ του έργου) αποτελούν συνοδά έργα του κυρίως έργου και μπορούν να υλοποιηθούν μόνο ύστερα από την περιβαλλοντική τους αδειοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν. 4014/2011.
5. Δεν επιτρέπεται η χορήγηση άδειας ή έγκρισης από οποιαδήποτε αρχή για την υλοποίηση οποιουδήποτε επιμέρους συνοδού έργου, δραστηριότητας ή επέκτασης που δεν περιγράφεται στην ΜΠΕ και ως εκ τούτου δεν καλύπτεται από την παρούσα, για την οποία απαιτείται περιβαλλοντική αδειοδότηση, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία..
6. Πριν από την έναρξη κατασκευής του έργου (τουλάχιστον 20ημέρες) να ειδοποιηθούν εγγράφως οι αρμόδιες Αρχαιολογικές Υπηρεσίες (Εφορεία αρχαιοτήτων Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, Εφορεία αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης) προκειμένου να δοθούν οι απαιτούμενες εγκρίσεις, ενώ σε περίπτωση τμηματικής υλοποίησης του έργου, η εν λόγω ειδοποίηση να επαναλαμβάνεται πριν την έναρξη των εκσκαφικών εργασιών στο εκάστοτε τμήμα του. Ειδικότερα:
 - ♦ Όλες οι εκσκαφικές εργασίες πρέπει να γίνουν με την εποπτεία αρχαιολόγου που θα ορίσουν οι αρμόδιες εφορείες αρχαιοτήτων.

- ♦ Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιοτήτων, οι εργασίες θα διακοπούν αμέσως και θα ακολουθήσει σωστική ανασκαφική έρευνα, σύμφωνα με το άρθρο 37 του Ν. 3028/2002, η συνολική δαπάνη της οποίας θα βαρύνει τον προϋπολογισμό του έργου και από τα αποτελέσματα της οποίας θα εξαρτηθεί η συνέχισή τους, μετά από γνωμοδότηση των αρμόδιων Συμβουλίων του ΥΠ.ΠΟ.. Όταν η δαπάνη αυτή υπερβεί το 10% του προϋπολογισμού του έργου, απαιτείται μετά από σχετικό ερώτημα της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπ. Πολιτισμού, έγγραφη δήλωση του φορέα του έργου ότι επιθυμεί την συνέχισή του.
7. Πριν την έναρξη των εργασιών υλοποίησης του έργου θα πρέπει να τηρηθούν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 της με αριθμ. 15277/2012 Υ.Α. (ΦΕΚ 1077/Β') σχετικά με το χαρακτηρισμό της έκτασης επέμβασης (σύμφωνα με το άρθρο 14 του Ν. 998/79) και το ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτής.
 8. Για οποιαδήποτε επέμβαση σε εκτάσεις με δασικό χαρακτήρα, θα πρέπει προηγουμένως να ζητηθεί και εκδοθεί σχετική απόφαση έγκρισης επέμβασης από το αρμόδιο όργανο, σύμφωνα με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που προβλέπεται από τη Δασική Νομοθεσία.
 9. Οι εκσκαφές θα περιορισθούν στις απολύτως αναγκαίες, η οποιαδήποτε φθορά δασικής βλάστησης και γενικότερα φυσικής βλάστησης θα περιορισθεί στην ελάχιστη δυνατή και δεν θα γίνει εναπόθεση των προϊόντων εκσκαφής σε δασικές εκτάσεις και στα ρέματα, ώστε να εξασφαλίζεται η ελεύθερη ροή τους. Η διάθεσή τους εντός δασικών περιοχών επιτρέπεται μόνο στα πλαίσια εργασιών αποκατάστασης κατόπιν εγκρίσεως της αρμόδιας Δασικής Υπηρεσίας.
 10. Πριν την έναρξη εργασιών υλοποίησης του έργου θα υποβληθεί για έγκριση στο αρμόδιο Δασαρχείο Ειδική Δασοτεχνική μελέτη όπως προβλέπεται από την με αριθμ. 15277/2012 Υ.Α. για την αποκατάσταση της δασικής βλάστησης και τη βελτίωση της αισθητικής του τοπίου από την κατασκευή του έργου. Τα είδη φυτών που θα χρησιμοποιηθούν να είναι αυτόχθονα και να μην είναι ξένα προς τη φυσική φυτοκοινωνία της περιοχής. Οι φυτεύσεις να συντηρηθούν για τα 3 πρώτα χρόνια με ευθύνη της κατασκευάστριας εταιρείας.
 11. Οι αποψιλώσεις που θα γίνουν να περιορισθούν στις απολύτως απαραίτητες. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών για την υλοποίηση του έργου θα πραγματοποιηθούν εργασίες αποκατάστασης των πρηνών και λοιπών χώρων που χρήζουν αποκατάσταση με τη προσθήκη φυτικής γης που θα ληφθεί από τη διαμόρφωση των χώρων επέμβασης, εφόσον παρουσιάζει ικανοποιητικό βαθμό καταλληλότητας ή θα προμηθευτεί από το ελεύθερο εμπόριο, απαγορευμένης οποιασδήποτε λήψης από έκταση δασικής μορφής.
 12. Να αποφευχθούν οι σοβαρές χωματοургικές εργασίες κατά την περίοδο των έντονων βροχοπτώσεων.
 13. Να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα πυροπροστασίας της βλάστησης.
 14. Η δασική Υπηρεσία ουδεμία ευθύνη φέρει για τυχόν αξιώσεις, εκκίνηση και τυχόν προβλήματα που ενδεχομένως δημιουργηθούν εκ μέρους τρίτων και επί εκτάσεων εκτός των ανωτέρω οριζόμενων δια της παρούσης απόφασης.
 15. Σε περίπτωση εγκατάστασης μονάδων παραγωγής σκυροδέματος και ασφαλτομίγματος, αυτές προτείνεται να εγκατασταθούν στην έκταση του

πρώην στρατοπέδου Γκόνου ή σε ακάλυπτες εκτάσεις, να απέχουν τουλάχιστον 500μ από τον αστικό ιστό ή από βιομηχανικές/βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας των υδατορεμάτων της περιοχής.

16. Για την κατασκευή των πάσης φύσεως έργων (τεχνικά, οδοστρωσία, επιχώματα κλπ.) θα χρησιμοποιηθούν τα προϊόντα εκσκαφής από τις εργασίες διάνοιξης. Επιπλέον των παραπάνω, τυχόν απαιτούμενα για την κατασκευή του έργου υλικά, μπορούν να εξασφαλισθούν είτε από νομίμως λειτουργούντα λατομεία της περιοχής, τα οποία θα πρέπει να διαθέτουν την απαιτούμενη ΚΥΑ έγκρισης περιβαλλοντικών όρων και με την προϋπόθεση ότι αυτοί τηρούνται επακριβώς ή από λατομεία - δανειοθαλάμους που είναι δυνατό να δημιουργηθούν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ύστερα από την αναγκαία περιβαλλοντική αδειοδότηση, σύμφωνα με τον περιβαλλοντικό όρο 3.
17. Η απόθεση των ακατάλληλων προϊόντων εκσκαφής να γίνει σε θέσεις που δεν θα επηρεάζουν την επιφανειακή ροή των υδάτων, δεν θα είναι δασικές και θα απέχουν τουλάχιστον 200 μ. από αρχαιολογικούς χώρους, νεκροταφεία κλπ. με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, άρθρου 7, του Ν. 4014/2011. Όσον είναι δυνατόν να μην είναι ορατοί από το υφιστάμενο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Σε κάθε περίπτωση θα λαμβάνεται μέριμνα για την αποφυγή παράσυρσης του αποτιθεμένου υλικού από τις βροχές. Απαγορεύεται η ρίψη έστω και προσωρινά μπαζών και άλλων αδρανών στις κοίτες ρεμάτων και ποταμών.
18. Τα πλεονάζοντα υλικά εκσκαφών πρέπει να διαχωρίζονται από απορρίμματα ή άλλα στερεά απόβλητα και να διατίθενται με κατάλληλη διαμόρφωση σε εγκεκριμένους Χώρους.
19. Να δημιουργηθεί εργοταξιακή υποδομή για τις εξυπηρετήσεις των αναγκών του έργου κατά την λειτουργία του.
 - 19.α Κατά την επιλογή θέσεως εργοταξίων θα ερωτηθούν οι αρμόδιες Εφορείες αρχαιοτήτων (Εφορεία αρχαιοτήτων Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, Εφορεία αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης), ώστε να αποκλεισθεί η σύμπτωσή τους με αρχαιολογικούς χώρους.
 - 19.β Θα χρησιμοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα λατομεία για τη λήψη υλικών. Σε περίπτωση που υπάρξει ανάγκη χωματοληψιών ή απόθεσης πλεοναζόντων εκτός των ήδη υπάρχοντων χώρων, θα γίνονται με υπόδειξη του χώρου στις προαναφερόμενες Εφορείες Αρχαιοτήτων και ύστερα από έγγραφη άδεια. Το ίδιο ισχύει για όποια συνοδά έργα προκύψουν στο πλαίσιο των κυρίως έργων.
20. Όσον αφορά τις εργοταξιακές εγκαταστάσεις σπαστηροτριβείων και παραγωγής σκυροδέματος εφόσον αυτές εγκατασταθούν , να εφαρμοστούν τα ακόλουθα:
 - ο Η σκόνη που εκπέμπεται από την λειτουργία του συγκροτήματος θραύσης, θα ελαχιστοποιείται μέσω καταιονισμού με νερό στις κρίσιμες θέσεις όπως τα στάδια θραύσης και η έξοδος του προϊόντος από το συγκρότημα.
 - ο Οι μεταφορές αδρανών και τσιμέντου θα γίνεται με κλειστές μεταφορικές ταινίες ή κοχλίες που θα αποκονιώνονται μέσω φίλτρων.

- Για την παρασκευή σκυροδέματος θα χρησιμοποιηθούν κλειστά συστήματα υγρού τύπου.
 - Τα σιλό αποθήκευσης τσιμέντου θα πρέπει να έχουν φίλτρα αποκονίωσης και οι βαλβίδες εκτόνωσης θα εξαερώνονται σε φίλτρα.
21. Οι εγκαταστάσεις παραγωγής ασφαλτομίγματος πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σακκόφιλτρα ή ισοδύναμου απόδοσης σύστημα, στον περιστροφικό κλίβανο ξήρανσης αδρανών υλικών, στις ζυγιάστρες, στα κόσκινα, στα σιλό προσωρινής απόθεσης αδρανών, στους ανελκυστήρες υλικών και σε οποιοδήποτε άλλο σημείο επιτρέπει την εκπομπή σκόνης ή αιωρούμενων σωματιδίων.
 22. Από τον φορέα του έργου θα λαμβάνεται μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος, κυρίως στην πρόληψη των πυρκαγιών και θα λαμβάνονται μέτρα φύλαξης του χώρου για την αποφυγή ατυχημάτων.
 23. Να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή διαβρώσεων των εδαφών.
 24. Ο κύριος του έργου οφείλει να φροντίζει για την σωστή λειτουργία των εγκαταστάσεων και την απομάκρυνση των απορριμμάτων από τους χρήστες του σιδηροδρόμου σε όλο το μήκος αυτού από ειδικό προσωπικό κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης θα πρέπει να καθαρίζονται τα σημεία που συγκεντρώνονται εύφλεκτες ύλες (χαρτιά κλπ), κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες που παρουσιάζεται αυξημένος κίνδυνος πυρκαγιάς.
 25. Κάθε είδους σκουπίδια, άχρηστα υλικά, παλιά ανταλλακτικά και μηχανήματα, λάδια, παντός είδους ενέματα κλπ, θα συλλέγονται και θα απομακρύνονται από το χώρο των έργων, η δε διάθεση τους θα γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Απαγορεύεται η κάθε μορφής καύση υλικών (λάστιχα, λάδια, κλπ.) στην περιοχή των έργων.
 26. Τυχόν τοξικά στερεά όπως μπαταρίες, καθώς και υπολείμματα μετάλλων, ελαστικά κλπ. Θα συγκεντρώνονται και θα διατίθενται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.
 27. Απαγορεύεται η ρύπανση των επιφανειακών και υπογείων νερών από κάθε είδους λάδια, καύσιμα κλπ. Ομοίως απαγορεύεται η απόρριψη παλαιών λαδιών επί του εδάφους. Η διαχείριση των μεταχειρισμένων ορυκτελαίων θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ενότητα β.
Η διαχείριση και διάθεση επικίνδυνων αποβλήτων θα πραγματοποιείται σύμφωνα με την υπ. αρ. 19396/1546/08.07.1997 ΚΥΑ «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων» (ΦΕΚ 604B).
 28. Κάθε είδους τροποποίηση ή επέμβαση σε υφιστάμενο έργο υποδομής (π.χ. δίκτυο ύδρευσης, αποχέτευσης κλπ) να γίνεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, ώστε να εξασφαλίζεται η ικανοποιητική λειτουργία τους. Να γίνεται άμεσα η αποκατάσταση των δικτύων κοινής ωφέλειας που θίγονται.
 29. Κατά την φάση κατασκευής να εκπονηθεί και εφαρμοστεί μελέτη εργοταξιακής σήμανσης με κατάλληλες προειδοποιητικές πινακίδες και φωτεινά σήματα (κυρίως το βράδυ) ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος ατυχημάτων.
 30. Κατά τη διάρκεια των διατρήσεων να χρησιμοποιείται μηχανολογικός εξοπλισμός που θα εξασφαλίζει τη συγκράτηση της σκόνης.

31. Να γίνεται συστηματική διαβροχή των μεταφερόμενων από και προς το έργο προϊόντων εκσκαφών και αδρανών υλικών καθώς και κάλυψη των βαρέων οχημάτων μεταφοράς με κατάλληλο κάλυμμα. Απαγορεύεται η διέλευση τους μέσα από τον αστικό ιστό. Σε περίπτωση που αυτό είναι αδύνατο θα πρέπει να δοθεί έγγραφη έγκριση της υπηρεσίας επίβλεψης.
32. Να γίνεται πλύσιμο των τροχών των φορτηγών πριν την έξοδο τους από το εργοτάξιο και τακτικός καθαρισμός του υφιστάμενου οδικού δικτύου που θα χρησιμοποιείται, για την προσέγγιση των εργοταξίων, από υπολείμματα υλικών.
33. Στην περίπτωση δημιουργίας μεγάλων επιχωμάτων και ιδιαίτερων χρήσεων σε επαφή με την ζώνη απαλλοτρίωσης προβλέπεται η κατασκευή τοίχου αντιστήριξης που θα αποτελέσει φυσικό όριο στην περίμετρο του επιχώματος και ένα σημείο εκκίνησης για την κατασκευή του επιχώματος. Να προβλεφθεί κενός χώρος μεταξύ του τοιχίου και της βάσης του πρανού, ο οποίος θα πληρώνεται με αδρόκοκκα υλικά για την ευχερή απομάκρυνση του νερού.
34. Να γίνει φύτευση, μετά από εκπόνηση ειδικών φυτοτεχνικών μελετών, όλων των επιφανειών που επιδέχονται βλάστηση (εργοταξιακοί χώροι, χώροι απόθεσης κλπ). Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη φύτευση δένδρων και στην εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών για την ικανοποιητική ανάπτυξη τους (ελάχιστο βάθος φυτικής γης 1μ.). Οι εργασίες φύτευσης να αρχίζουν αμέσως σε κάθε τμήμα του έργου στο οποίο έχουν περατωθεί οι χωματουργικές εργασίες και έχουν διαμορφωθεί οι τελικές επιφάνειες.

Η φυτική γη που υπάρχει στην περιοχή εκτέλεσης του έργου να συλλέγεται και να διαφυλάσσεται προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στις φυτοτεχνικές αποκαταστάσεις. Να χρησιμοποιηθούν αυτόχθονα είδη, για αποκατάσταση της θιγόμενης βλάστησης.

Για τις φυτεύσεις να εξασφαλίζεται με πότισμα μέσω σωληνώσεων η γρήγορη ανάπτυξη και συντήρηση της βλάστησης. Η φροντίδα των φυτών να συνεχιστεί καθ' όλη την διάρκεια της λειτουργίας του έργου.
35. Κατά τη λειτουργία των εργοταξίων πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα πυροπροστασίας για την περίπτωση πυρκαγιάς, κατά τη λειτουργία μηχανημάτων, συνεργείων κλπ., και για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου μετάδοσης της στον ευρύτερο χώρο των εργασιών του έργου. Ο τρόπος οργάνωσης της αντιπυρικής προστασίας θα ελεγχθεί και θα εγκριθεί από την επιβλέπουσα Υπηρεσία, πριν από την έναρξη των εργασιών.
36. Σχετικά με το θόρυβο ο Ανάδοχος κατασκευής του έργου θα πρέπει να συμμορφωθεί προς όλες τις κείμενες διατάξεις της Κοινοτικής Νομοθεσίας, θα πρέπει να ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την μείωση στο ελάχιστο των μεγάλων ηχητικών εκπομπών και να εξασφαλισθεί ότι ο θόρυβος και οι δονήσεις θα βρίσκονται εντός των αποδεκτών ορίων κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου.
37. Στα τμήματα του έργου που απέχουν λιγότερο από 100 m από ευαίσθητους αποδέκτες (κατοικίες, κ.α.), κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση του έργου θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα εγκατάστασης ηχοπετασμάτων, εάν αυτή καταστεί απαιτητή στο μέλλον.

38. Απαιτείται η λήψη μέτρων για την ελαχιστοποίηση των διαταραχών κατά τη φάση κατασκευής του έργου που ενδέχεται να προκληθούν προσωρινά στις λειτουργίες και τη δομή του ανθρωπογενούς και ιδιαίτερα του ευαίσθητου φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής του έργου. Θα πρέπει η εκτέλεση θορυβωδών εργασιών (εκτέλεση χωματουργικών εργασιών και χρήση κομπρεσέρ) να απαγορεύεται τις ώρες κοινής ησυχίας.
39. Τα εργοτάξια πρέπει να περιβάλλονται με καλαίσθητα περιφράγματα - ηχοπετάσματα τόσο για τη μείωση του θορύβου όσο και για την ασφάλεια των διερχόμενων αυτοκινήτων.
40. Απαγορεύεται η παραμονή στο χώρο του έργου και η χρησιμοποίηση μηχανημάτων χωρίς το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ περί θορύβου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ενότητα γ της παρούσης. Η επιβλέπουσα Υπηρεσία υποχρεούται για τον έλεγχο της τήρησης των παραπάνω.
41. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να συντάξει σχέδιο επέμβασης και να διαθέτει όλα τα απαραίτητα μέσα για την άμεση αντιμετώπιση ενδεχόμενου ατυχήματος κατά τη διακίνηση βυτιοφόρων με επικίνδυνα ή υγρά καύσιμα κατά μήκος των ευαίσθητων υδάτινων αποδεκτών. Σε περίπτωση ατυχήματος θα εφαρμοστεί το σχέδιο άμεσης δράσης, που έχει εκπονηθεί από τον Ανάδοχο, για το οποίο θα είναι ενημερωμένος ο υπεύθυνος του εργοταξίου.
42. Κατά την κατασκευή του έργου θα πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας, όπως η ευκρινής σήμανση, η κατάλληλα περιφραγή των χώρων, οι προειδοποιητικές πινακίδες και ο κατάλληλος φωτισμός του τοπικού οδικού δικτύου για την ασφάλεια των εργαζομένων, αλλά και των χρηστών του επηρεαζόμενου οδικού δικτύου τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία του έργου.
43. Για τον περιορισμό της εκπομπής καυσαερίων και άλλων βλαβερών ουσιών στην ατμόσφαιρα από τη λειτουργία του σιδηροδρόμου θα πρέπει να τηρούνται τα ακόλουθα:
- Να γίνεται ρύθμιση και επιμελής συντήρηση των μηχανών κίνησης
 - Να γίνεται χρήση καυσίμων υψηλών προδιαγραφών
 - Οι απαιτούμενες εργασίες βαφής να γίνονται σε κλειστό θάλαμο όπου θα υπάρχει εγκατεστημένο σύστημα αναρρόφησης – απαγωγής των αερίων και κατακράτησης σωματιδίων (τα απαέρια βαφής πριν την διοχέτευσή τους στην ατμόσφαιρα πρέπει να περνούν από ειδικό σύστημα αντιρρύπανσης για την κατακράτηση των σταγονιδίων του χρώματος και των διαλυτών).
44. Όσον αφορά στη χρήση του σιδηρόδρομου για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (εφόσον υφίστανται) να τηρούνται τα ακόλουθα:
- να εφαρμόζονται τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας για την ανταλλαγή και τη χρήση φορτοαμαξών μεταξύ σιδηροδρομικών δικτύων κυκλοφορίας
 - να εκπονηθούν σχέδια πρόληψης αντιμετώπισης και αποκατάστασης ατυχήματος τα οποία πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλες τις μονάδες επέμβασης, τους σταθμούς ή τις μηχανές έλξης (όπου κρίνεται απαραίτητο από τον ΟΣΕ)

- η αποθήκευση των υλικών να γίνεται με προσοχή και σε ειδικά διαμορφωμένα βαγόνια (π.χ. σε χώρους στεγανοποιημένους)
45. Για τη λειτουργία της Σ.Γ. να σχεδιασθεί και να υλοποιηθεί η περίφραξη της σε θέσεις όπου έχει διαπιστωθεί επικινδυνότητα, έτσι ώστε να αποτρέπει κάθε πιθανή είσοδο πεζού στο διάδρομο των Σ.Γ. και να τον κατευθύνει στα χαρακτηριστικά σημεία διέλευσης.
 46. Να εξασφαλισθεί η συνέχεια του τοπικού δικτύου και των χρήσεων (εμπορικές/βιοτεχνικές δραστηριότητες, οικίες κλπ.) με προσωρινές παραλλαγές ή όπου αυτό είναι αδύνατο, με όσο το δυνατό μικρότερης διάρκειας διακοπές στην κυκλοφορία.
 47. Να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη ροή υδάτων με την κατασκευή όλων των απαιτούμενων τεχνικών έργων, ύστερα από την εκπόνηση των απαραίτητων υδραυλικών μελετών και θεωρώντας περίοδο επαναφοράς πλημμυρικής παροχής τουλάχιστον 50ετία.
 48. Αμέσως μετά την υπογραφή της σύμβασης, ο Ανάδοχος να δημιουργήσει Υπηρεσία Περιβάλλοντος, διαθέτοντας σε αυτή την απαραίτητη στελέχωση και υλικοτεχνική υποδομή, καθώς και τις αναγκαίες αρμοδιότητες και πόρους ώστε να εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις του επόμενου όρου.
 49. Τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας θα πρέπει να εφαρμοστεί το Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης – Παρακολούθησης, όπως αυτό περιγράφεται στο Κεφ. 11 της παρούσας ΜΠΕ., ώστε να ικανοποιούνται οι παραπάνω περιβαλλοντικοί όροι με ιδιαίτερη μέριμνα στην εξασφάλιση της ασφάλειας των χρηστών, της πυρασφάλειας και της αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος.»

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.

✓ **ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ Δ/ΝΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Το πρόβλημα που επιλύεται από την ΕΡΓΑΟΣΕ είναι η κατάργηση της ισόπεδης διάβασης στην περιοχή Μυτηληνάκια που είμαστε θετικοί ως προς την προσπάθεια επίλυσης.

Όμως δημιουργούνται τα παρακάτω προβλήματα:

1. Το προτεινόμενο έργο που μελετάται αφορά υποέργο του συνολικού έργου « Τεχνικές Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκης – Στρυμόνα – Προμαχώνα και τη σύνδεση με το Λιμένα Θεσσαλονίκης». Το συνολικό έργο στη δυτική περιοχή του Π.Δ. Θεσσαλονίκης προβλέπει νέα χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής λιμάνι προς Σίνδο μαζί με τις υπογειοποιήσεις των ισόπεδων διαβάσεων ή των ανυψώσεων του σιδηροδρομικού δικτύου σε ισόπεδες διαβάσεις.

- ⇒ Σωστό θα ήταν τουλάχιστον το έργο που αφορά τον αστικό ιστό του έργου (νέα χάραξη...) να εξεταστεί συνολικά τόσο στο σχεδιασμό του όσο και στην περιβαλλοντική μελέτη του καθώς θα πρέπει να συνυπάρξουν:
- A) ΓΠΣ τουλάχιστον τριών Δήμων (Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Κορδελιού – Ευόσμου και Δέλτα)
 - B) Πράξεις Εφαρμογών
 - Γ) ολοκληρωμένοι χωροταξικοί σχεδιασμοί μαζί με τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη τουλάχιστον τεσσάρων Δήμων (Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Κορδελιού – Ευόσμου, Δέλτα και Θεσσαλονίκης) αλλά κι
 - Δ) επίλυση κοινωνικών και λειτουργικών προβλημάτων που δημιουργούν τέτοιου είδους δίκτυα
- ⇒ Αναφέρουμε επίσης ότι, **δεν είχε προηγηθεί καμία συνάντηση με τους Δήμους**, που τους αφορά η μελέτη του θέματος.
2. Η παρούσα μελέτη δεν εξετάζει άλλα εναλλακτικά σενάρια πέρα από την ανισοπεδοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής με την κατασκευή της οδικής Κάτω Διάβασης με τη διατήρηση των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών ως έχουν πέρα από τη μηδενική λύση (μη λύση). Ένα άλλο εναλλακτικό σενάριο που δεν εξετάζεται καθόλου είναι η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής στη συγκεκριμένη θέση.
 3. Επιπλέον στον τίτλο της μελέτης αναφέρεται η «κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης της τοπικής οδού.....». Η οδός όμως της Καραολή Δημητρίου δεν έχει χαρακτήρα τοπικής οδού αλλά είναι τμήμα του Βασικού Οδικού Δικτύου του Νομού Θεσσαλονίκης κι επομένως εξυπηρετεί ένα μεγάλο τμήμα της οδικής κυκλοφορίας. Επιπλέον η οδός Σοφ. Βενιζέλου έχει χαρακτηρισμό ως κυριότερη δημοτική οδό με την αρ. 29/40790/ΠΣΚ/1779/98/20.03.1998 απόφασης του Νομάρχη.
 4. Με τον κατακερματισμό των οικιστικών περιοχών από τη διέλευση των σιδηροδρομικών γραμμών, προκύπτουν σοβαρά προβλήματα ασφάλειας για τους δημότες, που προσπαθούν να διασχίσουν τις γραμμές του τρένου σε διάφορα σημεία του Δήμου, από την αερογέφυρα του ΚΤΕΛ έως τα Μυτιληνάκια, με αποτέλεσμα να σημειώνονται αρκετά θανατηφόρα ατυχήματα, καθώς δεν έχουν κατασκευαστεί επαρκείς αλλά και κατάλληλες πεζογέφυρες. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε την περίπτωση της πεζογέφυρας στο ύψος της οδού Καζαντζάκη: Η πεζογέφυρα που κατασκευάστηκε έχει πολλά συμπαγή στοιχεία καθ' ύψος, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει οπτική επαφή με το γύρω περιβάλλον και να προσελκύει έτσι παραβατικές συμπεριφορές, ενισχύοντας το αίσθημα ανασφάλειας στους περαστικούς που προτιμούν να περάσουν τις γραμμές ισόπεδα, με κίνδυνο να παρασυρθούν από τα διερχόμενα τρένα.



sidirodromikanea.blogspot.gr/2012/01/blog-post_9157.html

- ⇒ Έτσι και στη συγκεκριμένη μελέτη δε γίνεται ολοκληρωμένη λύση για τη διάβαση πεζών και ΑΜΕΑ σε όλο το έργο καθώς ορίζεται πλάτος πεζοδρομίου 0,5μ στην κάτω διάβαση ή και 1,15μ. (κεφ 6 - σελ5/16).
5. Από το σενάριο που εξετάζεται κατά τη φάση της κατασκευής του έργου δεν αναφέρεται πουθενά ο εκτιμώμενος χρόνος που θα απαιτηθεί για την ολοκλήρωση του έργου όπως επίσης ούτε υπάρχει κάποιο σχέδιο διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τη φάση της κατασκευής στο οποίο να αναλύονται οι επιπτώσεις που ενδέχεται να υπάρξουν τόσο σε κοινωνικό όσο κι οικονομικό επίπεδο για τις κατοικίες που γειτονεύουν με το έργο. Συνεπώς, η διάσταση του χρόνου ολοκλήρωσης του έργου θα είναι καθοριστική τόσο για τις περιβαλλοντικές όσο και για τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής του έργου.
6. Στο κεφάλαιο 6, παραγρ. 6.2.6.1-«Περιγραφή των προτεινόμενων Υδραυλικών έργων», προβλέπεται η κατασκευή αντλιοστασίου για την απορροή των όμβριων υδάτων του τμήματος της κύριας οδού η οποία έχει κλίση προς την Κάτω Διάβαση.
- ⇒ Τίθεται ζήτημα σχετικά με τη συντήρηση και λειτουργία του αντλιοστασίου με το ερώτημα ποιος θα εκτιμήσει το κόστος της συντήρησης και λειτουργίας του;
- Σε περίπτωση μη λειτουργίας του αντλιοστασίου μπορεί να υπάρξουν προβλήματα πέρα από τη διακοπή της κυκλοφορίας και προβλήματα απώλειας ανθρώπινων ζωών.**
7. Η προτεινόμενη διέλευση της οδού στα όρια του Δήμου μας και στην πλευρά του Συν/μου Αγ. Νεκταρίου (πρώην Δενδροποτάμου) δημιουργεί μία σειρά τροποποιήσεων ισχύοντος Ρυμοτομικού Σχεδίου , όπως αναφέρεται και στην πρόταση της μελέτης. (κεφάλαιο 5 σελ.5/7.)

⇒ Αυτό όμως συνεπάγεται καθυστέρηση στην υλοποίηση του έργου, διότι η έγκριση της τροποποίησης στην καλύτερη των περιπτώσεων θα απαιτήσει τουλάχιστον 8 μήνες, θα απαιτηθεί η διόρθωση της πράξης εφαρμογής, ώστε να τακτοποιηθούν οι θιγόμενοι ιδιοκτήτες και θα απαιτηθεί η πράξη απαλλοτρίωσης των ιδιοκτησιών (κήρυξη, δικαστήρια, κλπ) .
Στον προϋπολογισμό του έργου δεν αναφέρετε **το ποσό που θα προκύψει από τις απαλλοτριώσεις.**

8. Στο κεφάλαιο 8 σελ. 44/70 στο σκέλος **Απορρίμματα** να απαλειφτεί το παρακάτω:

«Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και το έργο της κατασκευής σταθμού μεταφόρτωσης απορριμμάτων. Ο κινητός σταθμός μεταφόρτωσης θα κατασκευασθεί στην περιοχή που βρίσκονται οι εγκαταστάσεις των Ελληνικών Πετρελαίων και θα εξυπηρετεί τους Δήμους Κορδελιού - Εύοσμου και Μενεμένης – Αμπελοκήπων.», διότι ούτε στο ΠΕΣΔΑ αλλά κι ούτε στο υπό θεσμοθέτηση του νέου ΓΠΣ της Δ.Κ. Μενεμένης δεν προβλέπετε τέτοιος χώρος.

Επίσης η απόθεση των απορριμμάτων της περιοχής γίνεται στο ΧΥΤΑ Μαυροράχης .

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, καταλήγουμε στις προτάσεις όπως :

- 1) Να εξεταστεί το εναλλακτικό σενάριο της υπογειοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής
- 2) Να συγκεκριμενοποιηθεί ο χρόνος κατασκευής του έργου και
- 3) Να υπάρξουν κατάλληλες συγκοινωνιακές μελέτες για τη διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου στην ευρύτερη περιοχή του έργου διότι η οδός Καραολή Δημητρίου ανήκει στο Βασικό Οδικό Δίκτυο του Νομού Θεσσαλονίκης και δεν είναι μια τοπική οδός όπως αναφέρεται και στον τίτλο της μελέτης.
- 4) Να επανεξεταστεί η χάραξη του έργου και πιστεύουμε ότι μπορεί να γίνει με παράλληλη μετατόπισή της προς την πλευρά του Στρατοπέδου Ζιάκα, ώστε να αποφευχθούν τα προβλήματα απαλλοτριώσεων.
- 5) Να τεθεί το ζήτημα κόστους συντήρησης και λειτουργίας του παραδοθέν έργου και να καθοριστούν επακριβώς οι αρμοδιότητες των.

Λαμβάνοντας τα παραπάνω,

ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΣΤΕ

- Στη Δημοτική Κοινότητα Μενεμένης, στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Επιτροπή Διαβούλευσης και στο Δημοτικό Συμβούλιο Αμπελοκήπων – Μενεμένης, να γνωμοδοτήσουν επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης οδού περί τη Χ.Θ. 4+107 (περιοχή Μυτηληνάκια.) της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Στρυμώνας – Προμαχώνας στο 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'), εμπρόθεσμα και θετικά ως προς το θέμα, άλλα **με τις άνω αναλυτικά αναφερόμενες παρατηρήσεις και γνωμοδοτήσεις.**

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

Α) Γνωμοδοτεί **θετικά** επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης οδού περί τη Χ.Θ. 4+107 (περιοχή Μυτηληνάκια.) της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Στρυμώνας – Προμαχώνας στο 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'), εμπρόθεσμα και θετικά ως προς το θέμα, άλλα **με τις άνω αναλυτικά αναφερόμενες παρατηρήσεις και γνωμοδοτήσεις.**

Β) Διαβιβάζει την ανωτέρω γνωμοδότηση στη Μητροπολιτική Επιτροπή και τη Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Π.Ε. Θεσσαλονίκης, προκειμένου η δεύτερη να προβεί σε σχετική εισήγηση.

Η απόφαση αυτή θα χρησιμοποιηθεί σαν εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Γ) Αναθέτει στον Δήμαρχο την εκτέλεση της παρούσης.

Η απόφαση αυτή πήρε αριθμό 004/2016

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

Ο Πρόεδρος

Μανωλόπουλος Βασίλειος

Η Ειδική Γραμματέας

Κουκουτέγου Κλεαρέττη

Τα Μέλη

Αμπελόκηποι 29-02-2016

Ακριβές Απόσπασμα

Ο Αντιδήμαρχος

Μανωλόπουλος Βασίλειος