



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ - ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ
Π.α.τρ. Γρηγορίου Ε' 12, Τ.Κ. 56123, Αμπελόκηποι

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ

Πληροφορίες : Σπανού Κωνσταντία
Τηλ. : 2313313685
FAX : 2313313628
Email: k.spanou@ampelokipi-menemeni.gr

Απόσπασμα

Από το πρακτικό της συνεδρίασης
11-05-2016

Αριθμ. Απόφασης: 027/2016

Αριθμ. Πρακτικού: 10/2016

ΘΕΜΑ: Παροχή σύμφωνης γνώμης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή» στα πλαίσια του έργου «Τεχνικές Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Άξονα Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα και την σύνδεση με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης (Α.Π. 727)».

Σήμερα 11-05-2016 ημέρα Τετάρτη και ώρα 21:00 μ.μ. στην αίθουσα Συνεδριάσεων της Δημοτικής Κοινότητας, (πρώην κινηματογράφος ΑΣΤΡΟΝ), συνήλθε σε έκτακτη Συνεδρίαση η Δημοτική Κοινότητα Μενεμένης, μετά από την Α.Π: 5678/04-05-2016 έγγραφη πρόσκληση της Προέδρου, που δόθηκε στον καθένα από τα μέλη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 88 του Ν. 3852/10.

Διαπιστώθηκε απαρτία αφού σε σύνολο ένδεκα (11) μελών ήταν:

Παρόντες:

1. Παληκαρίδου Αναστασία
2. Μάστακας Γεώργιος
3. Ισμιρλίδης Κωνσταντίνος
4. Μπαδέμη –Κεσόγλου Μαρία
5. Αντωνίου Ελευθερία
6. Βαμβακούδης Ευτράτιος
7. Ζάχου Γεωργία

Απόντες:

1. Τσανακτσής Ιωάννης
2. Πασχαλίδου Ελένη
3. Δημητρίου Αναστάσιος
4. Σιαμάτρας Αντώνιος

Η Πρόεδρος μετά τη διαπίστωση της απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης. Πρακτικά κράτησε η ορισθείσα υπάλληλος του Δήμου Σπανού Κωνσταντία κλάδου ΤΕ Διοικητικού- Οικονομικού.

Η Πρόεδρος εισηγήθηκε το **1ο θέμα** της ημερήσιας διάταξης και έθεσε υπόψη του Συμβουλίου ότι:

A. ΓΕΝΙΚΑ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ

A.1. Με το με αρ 131010(118)/29-03-2016 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: «Σιδηροδρομική σύνδεση του βου Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή» στα πλαίσια του έργου «Τεχνικές Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Άξονα Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα και την σύνδεση με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης (Α.Π. 727)».

A.2. Η δημόσια διαβούλευση άρχισε στις 30-03-2016 και λήγει στις 03-06-2016. Επίσης ορίζεται ως λήξη της προθεσμίας για την κατάθεση απόψεων η 03-06-2016.

A.3. Η ανακοίνωση και οι χάρτες ,που συνοδεύουν την μελέτη, έχει αναρτηθεί στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα του Δήμου στις 07/04/2016 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 κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γέφυρας μονής γραμμής (Τεχνικό ΣΓα.1), από Χ.Θ. 1+596.20 έως 2+619.60 για τη σύνδεση του 6^{ου} Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το υπό μελέτη έργο ουσιαστικά αφορά στην επικαιροποίηση της εγκεκριμένης χάραξης της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης του προβλήτα, όπως αυτή είχε διαμορφωθεί σε επίπεδο προμελέτης οδοποιίας στα πλαίσια της παλαιότερης Σύμβασης Α.Σ. 679 του 1996. Η λύση αυτή είχε προκριθεί από παλαιότερη προμελέτη της ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. και επικαιροποιείται με την παρούσα προκειμένου να εξασφαλιστεί το εφικτό του σχεδιασμού, δεδομένου ότι στην περιοχή μελέτης έχουν υλοποιηθεί έργα όπως ο παρακείμενος κόμβος της Εγνατίας Οδού, εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ κλπ και είναι προβληματική από περιβαλλοντικής άποψης η λύση κάλυψης του Δενδροποτάμου όπως αρχικά προβλεπόταν.

Το προτεινόμενο έργο, αναπτύχθηκε στη λογική πλήρους ανισοπεδοποίησης της νέας Σ.Γ. σε σχέση με το οδικό δίκτυο και την υφιστάμενη σιδ. γραμμή προς τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις.»

Γ. ΣΤΟΙΧΕΙ ΦΑΚΕΛΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Για το άνω προτεινόμενο έργο αναφέρεται ότι «θα συμβάλλει στην καλύτερη διασύνδεση του λιμένα Θεσσαλονίκης με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και στην μείωση της επιβάρυνσης της πόλης λόγω της λειτουργίας της σιδηροδρομικής σύνδεσης μέσω της Πύλης 11.

Η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής βρίσκεται στο επίπεδο +1 και διασταυρώνεται ανισόπεδα με το υφιστάμενο συγκοινωνιακό δίκτυο της περιοχής σε τέσσερις σημαντικές θέσεις :

- ♦ Διασταύρωση με οδό 26ης Οκτωβρίου
- ♦ Διασταύρωση με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ και τις παραπλεύρους
- ♦ Διασταύρωση με υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή προς πετρελαϊκές εγκαταστάσεις
- ♦ Διασταύρωση με την οδό Γιαννιτών

Μετά την οδό Γιαννιτών, η Σ.Γ. κατέρχεται και συναρμόζει με το σιδηροδρομικό δίκτυο πριν από τον Α/Κ Δενδροποτάμου, από όπου διέρχεται ισόπεδα.

Η διάταξη των βάθρων της σιδηροδρομικής γέφυρας και στη συνέχεια η κατασκευή του φορέα ανωδομής θα πρέπει να διασφαλίζει, στο μέγιστο δυνατό, τη διατήρηση της κυκλοφορίας στη διάρκεια της κατασκευής.»

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

7.2.1. 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 των εναλλακτικών λύσεων 1, 2 και 3 κατά τη φάση κατασκευής, δεν εξασφαλίζεται η ασφαλής, αυτόνομη και λειτουργικά πλήρης σύνδεση του 6^{ου} Προβλήτα με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή.

Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη ότι:

- 1) Η νέα σύνδεση του 6ου προβλήτα με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή θα αποτελέσει την κύρια σιδηροδρομική γραμμή, με δευτερεύουσα την υφιστάμενη σιδ. Γραμμή,
- 2) Το υπό μελέτη έργο αποτελεί τμήμα του άξονα 22 που θεωρείται άξονας προτεραιότητας από το πρόγραμμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ)
- 3) Ο ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια έχει επενδύσει στον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της υποδομής και των υπηρεσιών του,

κρίνεται ότι η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή (μηδενική λύση) δεν έχει τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (οριζοντιογραφικές καμπύλες, κατά μήκος κλίση, κλπ), υστερεί σε υποδομές και ανωδομές και δεν μπορεί να καλύψει με ασφάλεια, ταχύτητα και λειτουργικότητα τις προβλεπόμενες αυξημένες ανάγκες διακίνησης εμπορευμάτων, κυρίως προς την Ευρώπη.

Για το λόγο αυτό απορρίφθηκε το μηδενικό σενάριο, καθώς εκτιμήθηκε 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 η υπό μελέτη σιδηροδρομική σύνδεση.

♦ Εναλλακτική λύση 1

Η εναλλακτική λύση 1 που κινείται κυρίως παρόχθια του Δενδροποτάμου, δεν κρίνεται πλέον εφικτή δεδομένου ότι σήμερα έχουν υλοποιηθεί έργα όπως ο παρακείμενος κόμβος της Εγνατίας Οδού, εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ κλπ και δεν είναι επιθυμητή η λύση κάλυψης του Δενδροποτάμου, όπως αρχικά προβλεπόταν.

♦ Εναλλακτική λύση 2

Ο εναλλακτική λύση 2 παρουσιάζει προβλήματα για τους κάτωθι λόγους:

- Με την ανύψωση της σιδ. γραμμής στα 8,0 - 9,0μ από το φυσικό έδαφος και την εφαρμογή επιχωμάτων στο μεγαλύτερο τμήμα της χάραξης θα προέκυπταν σημαντικά προβλήματα οπτικής όχλησης εντός αστικής περιοχής.
- Σύμφωνα με την Γεωλογική μελέτη που συντάχθηκε στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης παρατηρούνται προβλήματα ρευστοποίησης και στερεοποίησης σχεδόν σε όλο το μήκος της χάραξης, συνεπώς θα απαιτούνταν εκτεταμένα μέτρα αντιμετώπισης των φαινομένων, όπως προφορτίσεις, χρήση χαλικοπασσάλων, πλαστικών στραγγιστηρίων κλπ., με αποτέλεσμα να αναμένεται σημαντική αύξηση στο κόστος όλου του έργου.
- Η εφαρμογή των επιχωμάτων θα απαιτούσε σημαντικά μεγαλύτερη ζώνη απαλλοτρίωσης εντός αστικής περιοχής.

♦ Εναλλακτική λύση 3

Οι εναλλακτικές λύσεις 2 και 3 οριζοντιογραφικά σχεδόν ταυτίζονται. Όμως, η εναλλακτική λύση 3 θεωρείται ως η πλέον εφικτή σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα, καθώς:

- λαμβάνει υπόψη τις δεσμεύσεις που ισχύουν σήμερα,
- δεν προβλέπει κάλυψη του Δενδροπόταμου,
- αποφεύγει σε σημαντικό βαθμό τα Γεωλογικά - Γεωτεχνικά προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή με αποτέλεσμα να κρίνεται ως η πλέον οικονομική,
- αναπτύχθηκε στη λογική πλήρους ανισοπεδοποίησης της νέας Σ.Γ. σε σχέση με το οδικό δίκτυο και την υφιστάμενη σιδ. γραμμή προς τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις, οπότε απαιτεί λιγότερες απαλλοτριώσεις και δημιουργεί μικρότερη οπτική όχληση,
- εξασφαλίζει την αυτόνομη σύνδεση του 6^{ου} Προβλήτα με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα η οποία αποτελεί τμήμα του άξονα 22, ως διευρωπαϊκό δίκτυο

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 υπέργειο.
- 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.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, απορρίφθηκε η μηδενική λύση και οι εναλλακτικές λύσεις 1 και 2, καθώς οι επιπτώσεις από την υλοποίησή τους είναι δυσμενέστερες σε σχέση με την εναλλακτική λύση 3.

Η εναλλακτική λύση 3 αποτελεί την οικονομικότερη κατά την κατασκευή λύση, διασφαλίζει την κοινωνικο-οικονομική αναβάθμιση της περιοχής και δεν δημιουργεί περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

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,ετσι

- 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 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 πρανών 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 εντός του λιμένα ή πέριξ του γηπέδου Θερμαϊκού, 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 4.

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.
 - α. Κατά την επιλογή θέσεως εργοταξίων θα ερωτηθούν οι αρμόδιες Εφορείες αρχαιοτήτων (Εφορεία αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης), ώστε να αποκλεισθεί η σύμπτωσή τους με αρχαιολογικούς χώρους.
 - β. Θα χρησιμοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα λατομεία για τη λήψη υλικών. Σε περίπτωση που υπάρξει ανάγκη χωματοληψιών ή απόθεσης πλεοναζόντων εκτός των ήδη υπάρχόντων 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.
 - ο Για την παρασκευή σκυροδέματος θα χρησιμοποιηθούν κλειστά συστήματα υγρού τύπου.
 - ο 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 επιχώματων 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 πρανούς, 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 ασφάλειας, όπως η ευκρινής σήμανση, η κατάλληλα περίφραξη 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 απέρια 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 περίφραξή 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 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**

Για την ΠΜ του προτεινόμενου έργου «Σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή» στα πλαίσια του έργου «Τεχνικές Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Άξονα Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα και την σύνδεση με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης (Α.Π. 727)», καταθέτουμε τις παρακάτω παρατηρήσεις και απόψεις τη Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών:

- ✓ Η χάραξη, που αφορά στα διοικητικά όρια του Δήμου, βρίσκεται στο τμήμα της περιοχής των Λαχανόκηπων. Η περιοχή των Λαχανοκήπων προβλέπεται από το νέο ΓΠΣ να έχει χρήση Γενικής Κατοικίας. Για το τμήμα του Δήμου μας η χάραξη της νέας

σιδηροδρομικής γραμμής προβλέπεται να είναι ανισόπεδη πάνω από την οδό Γιαννιτών σε ελεύθερο ύψος 4.5μ . Δεν απαιτεί απαλλοτρίωσης ιδιωτικών εκτάσεων, διότι η ακολουθία τις αναπτύσσετε στην δημόσια έκταση, εν συνεχεία κατέρχεται στα όρια απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ, παράλληλα με την ισχύουσα σιδηροδρομική γραμμή και συναρμόζει με το σιδηροδρομικό δίκτυο πριν από τον Α/Κ Δενδροποτάμου, από όπου διέρχεται ισόπεδα. Έτσι οι παρατηρήσεις αφορούν τα παρακάτω:

- 1. Με βάση την ανάλυση της μελέτης και σχετικά με την προτεινόμενη εναλλακτική λύση (3), κατ αρχήν συμφωνούμε, λόγω του ότι δεν διακόπτεται ο οικιστικός ιστός του Δήμου.**
- 2. Προτείνεται προστασία της οικιστικής περιοχής με σύγχρονα μέσα από το θόρυβο των διερχόμενων συρμών για τους παρακάτω λόγους:**

Λόγω του ότι θα υπάρχει αύξηση διακίνησης εμπορικών συρμών και το ότι η νέα γραμμή θα είναι ανισόπεδη στην περιοχή της οδού Γιαννιτών, θα παρουσιαστεί αύξηση θορύβου για τις

οικιστικές περιοχές ,που γειτνιάζουν με το προτεινόμενο έργο.

Το παραπάνω αναφέρεται και στην μελέτη στο ΚΕΦ.9.2.2. στη σελ9-33/40 και σε σύγκριση με το υπάρχον οδικό δίκτυο.

Έτσι για την νέα Σ.Γ. αναφέρετε ότι «τα σημαντικότερα προβλήματα εντοπίζονται στον "επιβατικό διάδρομο" προς ΤΧ1 σε αποστάσεις περί τα 70 m και στον "εμπορικό διάδρομο" σε αποστάσεις περί τα 40 m από την άκρη της γραμμής. Οι οικιστικές ζώνες βορειοανατολικά του έργου που γειτνιάζουν με την Α/Δ ΠΑΘΕ, το σιδηροδρομικό δίκτυο και την οδό Μοναστηρίου παρουσιάζουν τα πιο έντονα προβλήματα θορύβου.»

Βέβαια δεν γνωρίζουμε εάν οι μετρήσεις έχουν λάβει υπόψη και τον παράγοντα αύξησης του θορύβου λόγω της ανισοπεδοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής.

- 3. Υπάρχει επιφύλαξη στην αναφορά λόγω πιθανής αύξησης μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.**

Στην παραγρ.(δ) του κεφαλαίου (12) περίπτωση 44, αναφέρονται αναλυτικά οι τρόποι προστασίας της χρήσης αυτής.

Προτείνομαι την εξαίρεση της μεταφοράς αυτής από τις οικιστικές περιοχές και εύρεση άλλης διαδρομής.

- 4. Η 4η (τέταρτη) λύση** θα μπορούσε να είναι αυτή που προτάθηκε από το Δήμο Θεσσαλονίκης κατά την επεξεργασία του νέου ΓΠΣ., δηλαδή δημιουργία και ανάπτυξη Ν.

Εμπορευματικού Σταθμού στη βάση του βου προβλήτα – προσωρινή λύση - (παράλληλα με το στρατόπεδο Κακιούση) και η «σιδηροδρομική σύνδεση του Ν.Εμπ.ΣΣ να επιτευχθεί μέσω νέας σιδηροδρομική πρόσβασης από τα δυτικά, με γεφύρωση του Δενδροποτάμου και με διαδρομή «ανάλογη» της υφιστάμενης υπερυψωμένης οδού πρόσβασης βαρέων οχημάτων στο Λιμένα.» με την οποία συμφωνεί και ο Δήμος μας εκφράζοντας την παρακάτω άποψη και με την αρ. /2016 Απ.Δ.Σ. δηλαδή **«Με την προβλεπόμενη αύξηση των εμπορευματικών φορτίων, άρα και κίνησης των συρμών από το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο, θα επιβαρύνει επί πλέον το περιβάλλον και την ενιαία ανάπτυξη του αστικού ιστού των Δήμων . Η άνω πρόταση θεωρούμε ότι έχει επιτακτική ανάγκη να εφαρμοστεί, διότι έτσι θα αποτραπεί ο σημερινός κατακερματισμός του αστικού μας ιστού, όπως υπάρχει σήμερα.»**

Λαμβάνοντας τα παραπάνω,

ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΣΤΕ

- Στη Δημοτική Κοινότητα Μενεμένης να γνωμοδοτήσει επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «**Σιδηροδρομική σύνδεση του βου Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή**» στα πλαίσια του έργου «**Τεχνικές Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Άξονα Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα και την σύνδεση με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης (Α.Π. 727)**»», 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/νση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Π.Ε. Θεσσαλονίκης, προκειμένου η δεύτερη να προβεί σε σχετική εισήγηση.

Τον λόγο πήρε το μέλος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας κ. Ζάχου Γεωργία, η οποία δήλωσε ότι ψηφίζει αρνητικά, διότι δεν συμφωνεί να γίνει το έργο με χρήματα των ελλήνων πολιτών, εφόσον υπάρχει πιθανότητα παραχώρησης του ΟΣΕ και του ΟΛΘ σε ιδιώτες και αυτό θα είναι προς όφελός τους . Επίσης σημείωσε το μέγεθος της επικινδυνότητας από την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και τις πιθανές επιπτώσεις για το οικιστικό περιβάλλον . Μετά έλαβε τον λόγο το μέλος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας κ. Βαμβακούδης Ευστράτιος ο οποίος δήλωσε ότι παρόλο που θα ήθελε να γίνει ένα έργο το οποίο θα αναβάθμιζε την ανταγωνιστικότητα του ΟΛΘ έναντι άλλων εμπορικών λιμανιών της ευρύτερης περιοχής, διατηρούσε επιφυλάξεις ως προς τις επιπτώσεις στο οικιστικό περιβάλλον και την επικινδυνότητα γι αυτό από την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και ζήτησε μια πιο λεπτομερή ενημέρωση- παρουσίαση του έργου.

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας, μετά από διαλογική συζήτηση, λαμβάνοντας υπόψη την ανωτέρω εισήγηση καθώς και τις απόψεις των μελών που πήραν τον λόγο,

- **Α. ΓΝΩΜΟΔΟΤΕΙ ΑΡΝΗΤΙΚΑ** επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Σιδηροδρομική σύνδεση του βου Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή» στα πλαίσια του έργου «Τεχνικές Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού

Άξονα Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα και την σύνδεση με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης (Α.Π. 727)», μη αποδεχόμενο την εισήγηση και συμφωνεί ομόφωνα με την άποψη του κ. Βαμβακούδη.

Β)Αναθέτει στον Δήμαρχο την εκτέλεση της παρούσας

Η απόφαση αυτή πήρε αριθμό: **027/2016**

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

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ακριβές απόσπασμα, **Μενεμένη, 12/05/2016**

Η Πρόεδρος της Δημοτικής Κοινότητας

Παληκαρίδου Αναστασία