

<u>Δ10</u>	ΕΝΤΥΠΟ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΛΟΣΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α
------------	---

<p><u>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ</u> Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Γραμματεία Μητροπολιτικής Επιτροπής</p> <p>Ταχ. Δ/ση : Β. Όλγας 198 Ταχ. Κώδ. : 546 55, Τ.Θ. 18240 Πληροφορίες : Α. Τριανταφύλλου Τηλ. : 2313 319 650 Email : me@pkm.gov.gr</p>
--

<p>Ημερομηνία: 29 Ιουλίου 2021 Αρ. Πρωτοκόλλου (Εξερχομένου): 450855 (252)</p> <p>Αρ. Απόφασης Μ.Ε.: 71/23-07-2021 Απόσπασμα Πρακτικού αρ. 12/2021 Αρ. Πρωτοκόλλου (Εισερχομένου): Γ.ΑΝ. Μ.Ε.Θ. 1134/19-07-2021</p> <p>Περιβαλλοντική Ταυτότητα (ΠΕΤ) έργου ή δραστηριότητας: 2008360915</p>

ΠΡΟΣ :
Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης – Τμήμα Γ'
E-mail: sec.dipa@prv.ypeka.gr

1. ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ Ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ
ΘΕΜΑ 6ο
<p>Γνωμοδότηση επί της Μ.Π.Ε. για την Τροποποίηση/Ανανέωση της ΑΕΠΟ του έργου “Κυκλοφοριακή Αναβάθμιση της Εσωτ. Περιφ. Οδού Θεσσαλονίκης, Τμήμα: Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) – Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)”, Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης</p> <p>Ο Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής ανακοίνωσε το 6^ο θέμα ημερήσιας διάταξης «Γνωμοδότηση επί της Μ.Π.Ε. για την Τροποποίηση/Ανανέωση της ΑΕΠΟ του έργου “Κυκλοφοριακή Αναβάθμιση της Εσωτ. Περιφ. Οδού Θεσσαλονίκης, Τμήμα: Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) – Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)”, Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης» και έθεσε υπόψη της Επιτροπής το με αρ. πρωτ. 1134/19-07-2021 διαβιβαστικό έγγραφο του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ.. Καλωσόρισε στη συνεδρίαση τον κ. Σ. Δανηλίδη, Δήμαρχο Νεάπολης – Συκεών. Κατόπιν έδωσε το λόγο στον κ. Γρ. Καλαμπούκα, υπάλληλο του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/σης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Π.Ε. Θεσσαλονίκης, προκειμένου να εισηγηθεί το θέμα. Ο κ. Καλαμπούκας έθεσε υπόψη της Επιτροπής την με αρ. πρωτ.: 183428 (4917)/16-07-2021 εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/σης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Π.Ε. Θεσσαλονίκης, περιέγραψε τι αφορά η τροποποίηση/ανανέωση της ΑΕΠΟ του έργου, αναφέρθηκε στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατά το στάδιο κατασκευής και λειτουργίας του έργου, στις ελλείψεις της Μ.Π.Ε. και στους επιπλέον περιβαλλοντικούς όρους που θέτει η υπηρεσία στους ήδη υπάρχοντες και βάσει των οποίων γνωμοδοτεί θετικά.</p> <p>Ακολούθησαν ερωτήσεις από τους κ. Αγαθαγγελίδου Ανατολή και κ. Τζόλλα Νικόλαο, τακτικά μέλη, και από την κ. Αβραμίδου Ελισσάβετ, αναπληρωματικό μέλος. Τον λόγο για ερωτήσεις ζήτησε και ο Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών κ. Σ. Δανηλίδης. Στις ερωτήσεις απάντησε ο κ. Καλαμπούκας. Οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις είναι καταγεγραμμένες στο ηχητικό αρχείο της συνεδρίασης.</p>

Ακολούθησαν οι τοποθετήσεις των μελών. Η κ. Αγαθαγγελίδου Ανατολή και ο κ. Ζέρβας Γεώργιος, τακτικά μέλη, δήλωσαν ότι θα καταψηφίσουν, κατέθεσαν και γραπτώς την τοποθέτησή τους ως εξής: «Με βάση τις παρουσιάσεις που έγιναν, καταλήγουμε στο ότι πρόκειται για διαδικασίες που γίνονται «για μας χωρίς εμάς». Επιβάλλονται από πάνω, χωρίς διαβούλευση με τους άμεσα ενδιαφερόμενους Δήμους. Γι' αυτό και τα αποτελέσματα σε βάρος του περιβάλλοντος θα είναι εγκληματικά, ενώ και η κυκλοφοριακή αποτελεσματικότητα είναι αμφισβητήσιμη, ιδιαίτερα σε ό,τι έχει σχέση με τους συνδεδημένους κόμβους.

Ήδη από τον Απρίλιο του 2020 είχαμε καταθέσει ερώτηση με θέμα την κατασκευή υπερυψωμένης ταχείας λεωφόρου στην Εσωτερική Περιφερειακή Οδό. Είχε προηγηθεί σχετική πρωθυπουργική εξαγγελία από το βήμα της ΔΕΘ, με εκτιμώμενο προϋπολογισμό 300 εκατομμυρίων ευρώ και Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, ενώ οι σχετικές μελέτες προγραμματίζονταν να ολοκληρωθούν εντός του 2020. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, το έργο χαρακτηρίστηκε ως «εθνικού επιπέδου». Στο πλαίσιο αυτό, εντάχθηκε στον προγραμματικό σχεδιασμό της Γενικής Γραμματείας Υποδομών και παράλληλα συγκροτήθηκε Συμβουλευτική Επιτροπή Παρακολούθησης για την επανεξέταση και οριστικοποίηση του σχεδιασμού του, έτσι ώστε αυτό να καταστεί «βιώσιμο και χρηματοδοτήσιμο», καθώς σχετική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που είχε γίνει, απορρίφθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Δηλώνουμε και τότε και συνεχίζουμε να πιστεύουμε ότι η υπερυψωμένη περιφερειακή δεν θα εξυπηρετήσει κυκλοφοριακά, θα μεταφέρει προβλήματα σε συνδεδημένους άξονες, θα αυξήσει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση προς το κεντρικό και βόρειο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος, θα υποβαθμίσει την αισθητική του τοπίου, θα καταστρέψει τουλάχιστον 40 στρέμματα περιαστικού δάσους, θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στα υδραυλικά και πλημμυρικά χαρακτηριστικά της όμβριας απορροής.

Στα ερωτήματα που είχαμε θέσει και ιδιαίτερα για το αν υπάρχει επικαιροποιημένη στρατηγική μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, από την οποία να προκύπτει και η σκοπιμότητα αλλά και η τεχνικο-οικονομική αξιολόγηση του έργου ή για το αν έχουν εξεταστεί εναλλακτικές λύσεις, όπως η αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς και των προαστιακών σιδηροδρόμων, η ένωσή τους με την κατασκευαζόμενη γραμμή του μετρό, η δημιουργία και άλλων δυνατοτήτων μετακίνησης, όπως τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία, ποδηλατόδρομοι, δεν πήραμε ικανοποιητικές απαντήσεις.

Γι' αυτό, τον Σεπτέμβριο της ίδιας χρονιάς καταθέσαμε επιστολή προς τον Πρόεδρο του Περιφερειακού Συμβουλίου κ. Καρακωστανόγλου, με την οποία ζητούσαμε τη διοργάνωση ειδικής συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου για το συγκεκριμένο θέμα, έστω και με τηλεδιάσκεψη, ώστε να γίνει η διαβούλευση όπως θα έπρεπε και όπως δυστυχώς δεν προέβλεψε η κεντρική διοίκηση, αφήνοντας να διαφανεί μια αίσθηση αυταρχικής επιβολής ενός ακατάλληλου έργου «από τα πάνω». Δυστυχώς το αίτημά μας δεν απαντήθηκε. Αντίθετα, πέρασε σχεδόν ένας χρόνος αδράνειας, και το θέμα έρχεται κατακαλόκαιρο με έναν παραπλανητικό τίτλο στην τελευταία συνεδρίαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής πριν τη θερινή διακοπή αντί στο Περιφερειακό Συμβούλιο, εφόσον είχε χαρακτηριστεί και ως έργο «εθνικού επιπέδου».

Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που έρχεται σήμερα για γνωμοδότηση παρουσιάζει επιπλέον προβλήματα, τα οποία διαφαίνονται και από τις επισημάνσεις και τις προτάσεις που κατέγραψε στην εισήγησή της η Δ/ση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος της Μ.Ε.Θ.. Ιδιαίτερα αναφορικά με α) τα ηχοπετάσματα, για τα οποία δεν έχει εκπονηθεί αρχιτεκτονική / ακουστική μελέτη, β) την έλλειψη πρόβλεψης Μονάδων Ελέγχου Ρύπανσης προκειμένου να οδηγούνται εκεί τα όμβρια ύδατα και τυχόν διαρροές από ατυχήματα, μετά από την εκπόνηση ειδικής μελέτης εφαρμογής και γ) την έλλειψη προγράμματος παρακολούθησης των απορροών του οδοστρώματος προκειμένου να προσδιοριστούν οι επικίνδυνες ουσίες (βαριά μέταλλα, υδρογονάνθρακες, αλάτι κτλ) που αποπλένονται από το οδόστρωμα προς τους υδάτινους αποδέκτες.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, τόσο για τα επιχειρήματα που αναφέραμε, όσο και για την αντιδημοκρατική μεθόδευση υπονόμησης του ρόλου της αντιπολίτευσης, θα καταψηφίσουμε.».

Ο κ. Παπαστεργίου Χρήστος, τακτικό μέλος, δήλωσε ότι θα ψηφίσει θετικά, σύμφωνα με την εισήγηση της υπηρεσίας.

Ο κ. Ιγνατιάδης Θεόδωρος, τακτικό μέλος, δήλωσε ότι θα καταψηφίσει, κατέθεσε και γραπτώς την τοποθέτησή του ως εξής: «Βεβαίως είναι αδύνατο να μελετηθεί με κάθε λεπτομέρεια μια ΜΠΕ εκατοντάδων σελίδων μέσα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα. Πολύ δε περισσότερο που θα έπρεπε να είχε γίνει μια ολοκληρωμένη συζήτηση στη Μ.Ε.Θ. που να αφορά όλα τα χαρακτηριστικά του υπό μελέτη έργου τον τρόπο κατασκευής, τη σκοπιμότητα, την συνολική θεώρηση των κυκλοφοριακών, περιβαλλοντικών και άλλων επιπτώσεων σε συνάρτηση με την κατάσταση στο περιαστικό δάσος αλλά και σε συνάρτηση με την κατάσταση των ΜΜΜ, την εξέλιξη των συγκοινωνιακών έργων σε όλο το πολεοδομικό.

Από αυτή την άποψη ως «Λαϊκή Συσπείρωση» τοποθετούμαστε συνολικά επί του έργου μαζί με επιμέρους παρατηρήσεις που αφορούν το περιεχόμενο της ΜΠΕ.

Αναγνωρίζουμε την ανάγκη παρεμβάσεων αναβάθμισης της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής που αποτελεί πραγματικά έναν ανεπαρκή και επικίνδυνο δρόμο. Η σημερινή κατάσταση όμως δεν έπεσε από τον ουρανό ούτε είναι φυσικό φαινόμενο. Είναι αποτέλεσμα αστοχιών στον αρχικό σχεδιασμό, κατασκευαστικών λαθών, αποτυχημένων προβλέψεων για τον κυκλοφοριακό φόρτο. Τα παραπάνω δεν αφορούν βεβαίως την αδυναμία της επιστήμης να προβλέψει και να σχεδιάσει ορθά αλλά την εγγενή αδυναμία που προκύπτει από το γεγονός ότι μεγάλα συγκοινωνιακά έργα αναπτύσσονται μέσα σε ένα σύστημα που έχει ως βασικό του χαρακτηριστικό την αναρχία στην παραγωγή, την ανεπάρκεια των ΜΜΜ, τις οικονομικές κρίσεις και άλλους παράγοντες που επιδρούν στον κυκλοφοριακό φόρτο.

Συνιστούν πρόκληση οι όποιοι πανηγυρισμοί για την αναβάθμιση της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής, τη στιγμή που διαδοχικές κυβερνήσεις και περιφερειακή αρχή γνωρίζουν εδώ και πολλά χρόνια την προβληματική κατάσταση στην Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης και δεν κάνουν κάτι ουσιαστικό για αυτό.

Ένα βασικό ζήτημα είναι ότι προωθείται η κατασκευή της ΥΤΛ (flyover) και των υπόλοιπων έργων με ΣΔΙΤ που αποδεδειγμένα επιβαρύνει πολλαπλάσια οικονομικά τον ελληνικό λαό ενώ στερεί από την περιοχή μας λόγω του αυξημένου κόστους άλλα απαραίτητα έργα συγκοινωνιακά και μη.

Η εκδήλωση έντονου ενδιαφέροντος από μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους για το έργο «Αναβάθμιση της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης με Σ.Δ.Ι.Τ» (flyover) ήταν αναμενόμενη, αφού και μέσα από αυτό το έργο διασφαλίζεται η σίγουρη κερδοφορία τους εις βάρος του ελληνικού λαού.

Το γεγονός ότι με βάση το σχέδιο δεν θα υπάρχουν διόδια, δεν αναιρεί την πολλαπλή έμμεση επιβάρυνση των φορολογούμενων μέσω των «πληρωμών διαθεσιμότητας» προς τον ανάδοχο, και το μεγαλύτερο τελικό κόστος του έργου σε σχέση με ενδεχόμενο συμβατικό τρόπο ολοκλήρωσης του (χωρίς ΣΔΙΤ).

Και βεβαίως η ταχύτητα προώθησης του συγκεκριμένου έργου αποκαλύπτει ακόμα περισσότερο τις διαχρονικές πολιτικές ευθύνες για τις τραγικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση άλλων απαραίτητων σημαντικών υποδομών στην περιοχή μας, όπως στη σχολική στέγη και στον τομέα της αντιπλημμυρικής προστασίας κλπ. Με τα χρήματα που διατίθενται μέσω ΣΔΙΤ για το συγκεκριμένο έργο, θα μπορούσαν πχ να ολοκληρωθούν δεκάδες σχολικά συγκροτήματα, ένα μεγάλο μέρος της αναγκαίας αντιπλημμυρικής θωράκισης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης αλλά και να ανακαινιστούν για να επαναλειτουργήσουν, εν μέσω πανδημίας, τα νοσοκομεία «Παναγία» και «Λοιμοδών».

Επιπρόσθετα μας δημιουργεί έντονο προβληματισμό το γεγονός της επίσπευσης του έργου χωρίς να έχει γίνει μια ολοκληρωμένη συζήτηση για τις επιπτώσεις στο περιβατικό δάσος του Σείχ Σου που έτσι κι αλλιώς βρίσκεται σε τραγική κατάσταση. Πολύ δε περισσότερο που για μας θα έπρεπε να είχε ιεραρχηθεί η οικολογική ανόρθωση και προστασία του περιβατικού δάσους και να είχε δρομολογηθεί με εξασφαλισμένα κονδύλια, πριν αρχίζουμε να εξετάζουμε την οποιαδήποτε επιπλέον επιβάρυνση- παρέμβαση σε αυτό.

Ακόμα, εκφράζουμε τις έντονες επιφυλάξεις μας και προβληματισμούς για τις εκτιμήσεις που γίνονται και στη ΜΠΕ για την επίδραση της έναρξης κατασκευής των έργων στο συνολικό κυκλοφοριακό σύστημα του πολεοδομικού. Η έναρξη κατασκευής των έργων φαίνεται να συμπίπτει χρονικά με μια φάση όπου ταυτόχρονα δεν θα έχει ολοκληρωθεί το Μετρό, ο ΟΑΣΘ θα βρίσκεται σε τραγική κατάσταση σε σχέση με τις πραγματικές μεταφορικές ανάγκες ενώ ταυτόχρονα θα προωθείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δ. Θεσσαλονίκης που εκτός των άλλων περιέχει και μέτρα αποκλεισμού της εισόδου ΙΧ στο κέντρο και περιορισμού της διαμερούς κυκλοφορίας.

Συνεκτιμούμε, τέλος, τις επιμέρους σημαντικές παρατηρήσεις της υπηρεσίας, που διατυπώνονται στην εισήγησή της.

Το απαραίτητο έργο της αναβάθμισης της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής χρειάζεται να υλοποιηθεί χωρίς ΣΔΙΤ, με το μικρότερο δυνατό κόστος για τον ελληνικό λαό, ενώ ταυτόχρονα χρειάζεται να προχωρήσουν άμεσα έργα πνοής για την ενίσχυση των εκπαιδευτικών υποδομών, την προστασία του Πολεοδομικού Συγκροτήματος από σεισμούς και πλημμύρες, την προστασία και αναβάθμιση του περιβατικού δάσους του Σείχ Σου, την ενίσχυση των ΜΜΜ που χωρίς αυτά είναι άνευ σημασίας να συζητάμε για μείωση της κυκλοφορίας των ιδιωτικών ΙΧ στην πόλη.

Σε κάθε περίπτωση η ολοκληρωμένη ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών χωρίς ιεραρχήσεις με βάση το μέγιστο κέρδος των επιχειρηματικών ομίλων, η γρήγορη και δωρεάν για το λαό κατασκευή – λειτουργία - χρήση υποδομών με ταυτόχρονη ολοκληρωμένη προστασία του περιβάλλοντος, απαιτεί ριζικές αλλαγές σε επίπεδο εξουσίας και οικονομίας, που θα επιτρέψουν και αλλαγές στον τρόπο σχεδιασμού και παραγωγής των αναγκαίων μεγάλων έργων υποδομής.

Με βάση τα παραπάνω καταψηφίζουμε την προτεινόμενη ΜΠΕ, με βασικό κριτήριο τη συνολικότερη διαφωνία μας στον τρόπο κατασκευής του έργου με ΣΔΙΤ, την απουσία ιεράρχησης των απαραίτητων μέτρων οικολογικής ανόρθωσης και προστασίας του περιβατικού δάσους, την ελλιπή συνεκτίμηση της χρονικής σύμπτωσης της κατασκευής του έργου με τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του Μετρό, την τραγική κατάσταση του ΟΑΣΘ, την προώθηση του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης που θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο κυκλοφοριακό όλου του Πολεοδομικού. Τέλος, το γεγονός ότι η κατάσταση των υπηρεσιών

ελέγχου, το νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτός διεξάγεται κάνουν τις «δεσμεύσεις» της ΜΠΕ και τις πρόσθετες παρατηρήσεις της υπηρεσίας για τις ελλείψεις της ευχολόγιο χωρίς ουσιαστικές και πλήρεις εγγυήσεις ως προς την πραγματική εφαρμογή τους.».

Ο κ. Χρυσομάλλης Νικόλαος, τακτικό μέλος, δήλωσε ότι θα καταψηφίσει.

Η κ. Αβραμίδου Ελισσάβητ, αναπληρωματικό μέλος, δήλωσε ότι θα καταψηφίσει, σχολίασε τις ελλείψεις της Μ.Π.Ε., την ανάγκη εκπόνησης κυκλοφοριακής μελέτης και αναρωτήθηκε εάν μετά την καταστροφή μέρους του δάσους του Σέιχ-Σου από τις πυρκαγιές και από το φλοιοφάγο έντομο υπάρχουν περιθώρια για την καταστροφή άλλων 82 στρεμμάτων δάσους.

Τα λοιπά μέλη του Σώματος δήλωσαν ότι θα ψηφίσουν θετικά.

Μετά την ολοκλήρωση των τοποθετήσεων η κ. Π. Πατουλίδου, Αντιπεριφερειάρχης Μ.Ε.Θ., πρότεινε τη θετική γνωμοδότηση επί της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων της δραστηριότητας.

2. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΕΙΣΗΓΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Ή ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

(ΔΙΑ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ Μ.Ε.Θ.)

ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δ/ση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Π.Ε. Θεσσαλονίκης

Τμήμα Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας

3. ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΥΠΟΨΗ

A/A	ΣΤΟΙΧΕΙΑ (ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ Ή ΦΟΡΕΑΣ)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΦΟΡΕΑΣ ΣΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΣΤΑΛΗ Η ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ
	-----	-----	-----

4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

Κατόπιν σχετικού αιτήματος της περιβαλλοντικής αρχής για το έργο - δραστηριότητα του σημείου 1 του παρόντος, η Μητροπολιτική Επιτροπή λαμβάνοντας υπόψη την με αρ. πρωτ.: 183428 (4917)/16-07-2021 εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας του σημείου 2 του παρόντος, το με αρ. πρωτ. 1134/19-07-2021 διαβιβαστικό έγγραφο του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ., το άρθρο 213 του Ν. 3852/2010 “περί αρμοδιοτήτων της Μητροπολιτικής Επιτροπής”, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, την υπ’ αριθμ. 168/2019 (ΑΔΑ: 6Φ1Ε7ΛΛ-ΚΑΜ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Κεντρικής Μακεδονίας “περί εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης”, την με αρ. πρωτ. 50523/10-09-2019 απόφαση του Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης «περί επικύρωσης εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την αριθμ. 109/2019 (ΑΔΑ: 6ΗΓ07ΛΛ-1ΝΞ) απόφαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής «περί εκλογής Προέδρου και Αντιπροέδρου Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την με αρ. πρωτ. 56105/07-10-2019 απόφαση του Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης σύμφωνα με την οποία δεν εμπίπτει σε έλεγχο νομιμότητας η απόφαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής «περί εκλογής Προέδρου και Αντιπροέδρου Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την αριθμ. 125/2019 (ΑΔΑ: 6ΧΠΒ7ΛΛ-3ΚΜ) απόφαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής «περί εκλογής νέου Προέδρου Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την με αρ. πρωτ. 359184(6447)/01-09-2016 απόφαση του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας «περί Ορισμού Γραμματέα και αναπληρωτή Γραμματέα της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μ.Ε.Θ.», την παρ. 1 του άρθρου 10 της από 11/03/2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (ΦΕΚ 55Α/11-03-2020), την με α.π.: Γ.Π.Κ.Μ./οικ.3193/05-11-2020 απόφαση του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας (ΑΔΑ: 62857ΛΛ-0ΙΠ), την υπ’ αριθμ. 427/13-11-2020 εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών (ΑΔΑ: Ψ8Τ646ΜΤΛ6-ΠΓΦ) και την με αρ. πρωτ. 1822/16-03-2020 (ΑΔΑ: ΨΕΚ946ΜΤΛΠ-004) εγκύκλιο του Υπουργού Ψηφιακής Διακυβέρνησης περί “Παροχής διευκρινίσεων και οδηγιών σχετικά με την εφαρμογή της υπηρεσίας τηλεδιάσκεψης e: Presence.gov.gr.”, γνωμοδοτεί επί του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ως εξής:

Γνωμοδοτεί κατά πλειοψηφία

(Οι κ. Αγαθαγγελίδου Ανατολή, κ. Ζέρβας Γεώργιος, κ. Ιγνατιάδης Θεόδωρος, κ. Χρυσομάλλης Νικόλαος και κ. Αβραμίδου Ελισσάβητ καταψήφισαν)

Θετικά επί της Μ.Π.Ε. για την Τροποποίηση/Ανανέωση της ΑΕΠΟ του έργου **“Κυκλοφοριακή Αναβάθμιση της Εσωτ. Περιφ. Οδού Θεσσαλονίκης, Τμήμα: Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) – Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)”**, Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς όρους της εισήγησης που ακολουθεί.

1. Εισαγωγή - Κατάταξη

Η υπό εξέταση Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) έχει εκπονηθεί για την τροποποίηση / ανανέωση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου «Κυκλοφοριακή Αναβάθμιση της Εσωτ. Περιφ. (ΕσΠ) Οδού Θεσσαλονίκης, Τμήμα: Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) – Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)». Ο φορέας που ανέθεσε την εκπόνηση της ΜΠΕ και είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση του έργου, είναι η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.. Το έργο είναι διαδημοτικό και διέρχεται από τα όρια τεσσάρων δήμων: του Δήμου Παύλου Μελά [Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) Ευκαρπίας και Πολίχνης], του Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Δ.Ε. Συκεών και Αγίου Παύλου), του Δήμου Θεσσαλονίκης (Τριανδρίας και Θεσσαλονίκης) και του Δήμου Πυλαίας – Χορτιάτη (Δ.Ε. Πυλαίας).

Το εξεταζόμενο έργο κατατάσσεται στην Πρώτη κατηγορία (Α), Υποκατηγορία Α1 της 1ης Ομάδας έργων και δραστηριοτήτων: «Έργα χερσαίων και εναέριων μεταφορών – έργα οδοποιίας», στα έργα με α/α 19: «Εκσυγχρονισμός, επέκταση, βελτίωση, τροποποίηση υφιστάμενων έργων οδοποιίας».

2. Περιγραφή του έργου

Το προτεινόμενο έργο αφορά την αύξηση της χωρητικότητας της υφιστάμενης Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, μέσω:

- της προσθήκης δύο (2) λωρίδων κυκλοφορίας και Λωρίδας Εκτάκτου Ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, χωροθετημένων σε ανεξάρτητο κυκλοφοριακά διάδρομο (Υπερυψωμένη Ταχεία Λεωφόρος ΥΤΛ – επίπεδο +1), παράλληλο με την υφιστάμενη Εσωτερική Περιφερειακή (ΕσΠ) που θα εξυπηρετεί αποκλειστικά επιβατικά οχήματα και
- της αναβάθμισης της ΕσΠ (επίπεδο 0) μέσω της αποκατάστασης:
 3. του γεωμετρικού σχεδιασμού της, κυρίως στις πλέον επικίνδυνες από άποψη οδικής ασφάλειας θέσεις,
 4. των στοιχείων της διατομής της,
 5. του οδοστρώματός της,
 6. των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνδέσεών της,
 7. εκσυγχρονισμένων συστημάτων αποχέτευσης – αποστράγγισης και οδοφωτισμού και
 8. εκσυγχρονισμένης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

Το συνολικό μήκος της επέμβασης είναι 9.59 χλμ. Η ΥΤΛ θα είναι κλειστός αυτοκινητόδρομος 2+2 λωρίδων κυκλοφορίας με ΛΕΑ, ο οποίος κατασκευάζεται ως επί το πλείστον στο εύρος απαλλοτρίωσης της σημερινής ΕσΠ και σε μήκος περίπου 4 χλμ αποτελείται αποκλειστικά από συνεχή γέφυρα.

Η χάραξη του επιπέδου +1 (ΥΤΛ) περιλαμβάνει επίσης:

την κατασκευή τεχνικού γέφυρας – στεγάστρου μήκους 780 μ. στην περιοχή Μετεώρων (περιοχή Α/Κ Κ6), στέγαστρο 650 μ. στην περιοχή της Μαλακοπής (περιοχή προ του Α/Κ Κ10 και την κατασκευή νέου C&C (Cut and Cover – τεχνικό με εκσκαφή και επανεπίχωση), μήκους 143 μ., με πέντε (5) λωρίδες ανά κατεύθυνση (3 λωρίδες του επιπέδου 0 και 2 λωρίδες του επιπέδου +1) στη θέση του υφιστάμενου C&C Κωνσταντινουπολίτικων στην περιοχή της Κηπούπολης.

Τα οφέλη από την υλοποίηση του έργου αναμένονται σε διαδημοτικό επίπεδο λόγω της αναβάθμισης των συνθηκών κυκλοφορίας, της αύξησης της οδικής ασφάλειας, της διευκόλυνσης της πρόσβασης στους οικισμούς και εμμέσως της ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας.

3. Ιστορικό του έργου

Για το συγκεκριμένο έργο έχει γίνει η διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης το 2011, αφού προηγήθηκε η εκπόνηση ΜΠΕ και εκδόθηκε η με Αρ. Πρωτ. 200847/23.07.12 (ΑΔΑ: Β41Χ0-ΣΚΙ) Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ). Της έκδοσης της ΑΕΠΟ προηγήθηκε διαδικασία διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς υπό το συντονισμό του Τεχνικού Επιμελητηρίου, που διήρκεσε για περισσότερο από ένα έτος.

Στη συνέχεια κατατέθηκε προσφυγή κατά της ΑΕΠΟ στο ΣτΕ. Το ΣτΕ με την υπ' αρ. 1713/2018 Απόφασή του

ακύρωσε την ΑΕΠΟ, βασιζόμενο μόνο σε ένα λόγο, ότι δηλαδή δεν προηγήθηκε προ της έκδοσης της ΑΕΠΟ, άρση της απόφασης αναδάσωσης των θιγόμενων εκτάσεων του Περιαστικού Δάσους. Σημειώνεται ότι η πράξη άρσης της αναδάσωσης για τέτοιου είδους έργα δεν απαιτείται πλέον από την υφιστάμενη νομοθεσία.

Η Εγνατία Οδός ΑΕ (ΕΟΑΕ) έκανε στη συνέχεια προσπάθειες για την επανέκδοση της ακυρωμένης από το ΣτΕ ΑΕΠΟ, σε συνεννόηση με το ΥΠΕΝ, ώστε να αρθεί ο λόγος της ακύρωσής της. Οι εν λόγω ενέργειες είχαν ως αποτέλεσμα, στις 02/07/2020, να επανεκδοθεί ΑΕΠΟ με την υπ' αρ. 63738/3819/02.07.20 Απόφαση της Δ/σης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ, με ισχύ έως 23.07.22. Προηγήθηκε η Απόφαση περί άρσης της αναδάσωσης η οποία επιβλήθηκε με την ΓΔ 2193/1973 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ Β' 1322/1973), κατά το μέρος που αφορά τριάντα δύο (32) εκτάσεις συνολικού εμβαδού 75.274,69 τετραγωνικών μέτρων που βρίσκονται εκατέρωθεν της ΕσΠ οδού Θεσσαλονίκης (υπ' αρ. 73178/2019, ΦΕΚ Δ' 348/24.06.20).

Δεδομένης της ισχύουσας ΑΕΠΟ, της ανάγκης κάλυψης των προδιαγραφών της νέας περιβαλλοντικής νομοθεσίας και των τροποποιήσεων του σχεδιασμού που προτείνονται από την εξέλιξη των τεχνικών μελετών, έχει συνταχθεί η υπό εξέταση ΜΠΕ για την τροποποίηση / ανανέωση της ΑΕΠΟ.

Σύμφωνα με την υπό εξέταση ΜΠΕ, στο πλαίσιο εκπόνησης της αρχικής ΜΠΕ (2011), εξετάστηκαν τρεις (3) βασικές εναλλακτικές λύσεις:

- η μηδενική λύση,
- η διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού και
- κατασκευή υπερυψωμένης ταχείας λεωφόρου.

Επίσης μελετήθηκε ως εναλλακτική λύση και η κατασκευή σήραγγας κάτω από το Σείχ – Σου, ως αστική σήραγγα μεγάλου μήκους αλλά η συγκεκριμένη λύση απορρίφθηκε.

4. Εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Κατά το στάδιο κατασκευής θα υπάρξουν:

- επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους και σκόνη,
- σημαντική επιβάρυνση στα μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής,
- διατάραξη της υφιστάμενης κατάστασης στη γλωρίδα και την πανίδα της περιοχής,
- κατά το στάδιο της κατασκευής θα καταληφθούν επιπλέον 82 στρέμματα δάσους ή δασικών εκτάσεων, πέρα των πρανών που έχουν διαμορφωθεί από την υφιστάμενη οδό. Σε μεγάλο μήκος, η επέμβαση αφορά τα πρανή που έχουν διαμορφωθεί για την κατασκευή της υφιστάμενης οδού. Η κατάληψη θα γίνει προς την πλευρά του περιαστικού δάσους κυρίως και πολύ λιγότερο από 5 μέτρα προς την πλευρά του τμήματος προς την πόλη. Η απώλεια μικρής δασικής έκτασης θα αντισταθμιστεί με μεγαλύτερης έκτασης φυτεύσεις και αποκαταστάσεις (περιοχή επέμβασης, πρανή οδού, κόμβοι, ίσης έκτασης δασώσεις σύμφωνα με υπόδειξη του αρμόδιου Δασαρχείου).
- αύξηση στον κυκλοφοριακό φόρτο στο οδικό δίκτυο της περιοχής,
- εργασίες που θα επηρεάσουν την ποιότητα του ακουστικού περιβάλλοντος στην άμεση περιοχή του έργου,
- αρνητικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και τη λειτουργία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος για λόγους που έχουν να κάνουν με την επίδραση των έργων στην κυκλοφορία της υφιστάμενης ΕσΠ και του επηρεαζόμενου οδικού δικτύου.
- περιστασιακά, εκπομπή υψηλής στάθμης θορύβου κατά τη διάρκεια εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών.

Κατά το στάδιο λειτουργίας του προτεινόμενου έργου αναμένεται να υπάρξουν:

- επιβάρυνση της ατμόσφαιρας που δεν θα υπερβεί τα υφιστάμενα επίπεδα, ενώ αναμένεται περιορισμός των συγκεντρώσεων στην άμεση περιοχή του έργου,
- εκπομπή θορύβου λόγω της κίνησης των οχημάτων, αλλά η στάθμη θορύβου κατά το δυσμενέστερο σενάριο, αναμένεται χαμηλότερη των 70 dBA, για το μεγαλύτερο τμήμα της οδού.

4. Μέτρα προστασίας

Στη ΜΠΕ αναφέρεται ότι, όσον αφορά τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, ο κύριος του έργου δεσμεύεται για τα παρακάτω:

- Να εκπονήσει ειδική μελέτη διαχείρισης κυκλοφοριακών φόρτων ανάλογα με τον τρόπο υλοποίησης του έργου η οποία θα εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Η μελέτη αυτή θα εφαρμοστεί

με ευθύνη του κυρίου του έργου.

- Να διατηρηθεί το εύρος κυκλοφορίας στην ΕΣΠΕΡ σε 2+2 λωρίδες σε όλη τη διάρκεια των εργασιών υλοποίησης της ΥΤΛ, με ευθύνη του κυρίου του έργου.
- Να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του πυροσβεστικού σταθμού, καθώς και η ασφαλής πρόσβαση στο περιαστικό δάσος Σείχ – Σου.
- Να περιοριστεί κατά το δυνατόν η επιβάρυνση στην κυκλοφορία του επηρεαζόμενου οδικού δικτύου, με την κατάλληλη οργάνωση των δρομολογίων των βαρέων οχημάτων.
- Να αποφεύγονται οι μετακινήσεις των εργοταξιακών οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής και να επιλέγονται οι μεγάλες οδικές αρτηρίες αντί του τοπικού χαρακτήρα οδών.
- Να διενεργούνται μετρήσεις των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά μήκος της οδού και ιδιαίτερα κοντά σε οικισμούς, με μετρήσεις δύο (2) φορές ανά έτος. Στις περιπτώσεις όπου παρατηρηθεί υπέρβαση των ορίων η αδειοδοτούσα αρχή θα μπορεί να επιβάλει πρόσθετα μέτρα.
- Τοποθέτηση μετεωρολογικού – περιβαλλοντικού σταθμού για την παρακολούθηση των βιοκλιματικών χαρακτηριστικών της περιοχής. Τα δεδομένα θα καταγράφονται, αναλύονται και θα αξιολογούνται και θα είναι διαθέσιμα για υπηρεσίες, πολίτες, φορείς και για οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο.
- Θα γίνει φύτευση, όπου απαιτείται, ύστερα από εκπόνηση ειδικής φυτοτεχνικής μελέτης και έγκρισης αυτής από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Οι εργασίες φύτευσης, με αυτόχθονα είδη, θα γίνουν σταδιακά και θα αρχίζουν αμέσως σε κάθε τμήμα στο οποίο έχουν περατωθεί οι χωματουργικές εργασίες και έχουν διαμορφωθεί οι τελικές επιφάνειες.
- Να πραγματοποιηθεί η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση στην βλάστηση και με την ολοκλήρωση του έργου να αποκατασταθεί άμεσα με γηγενή και ενδημικά είδη, ύστερα από εκπόνηση ειδικής φυτοτεχνικής μελέτης, όλων των επιφανειών που επιδέχονται αποκατάσταση.
- Να εγκατασταθούν ηχοπετάσματα στα σημεία όπου υπάρχουν υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ορίων για τον κυκλοφοριακό θόρυβο.
- Τα όποια πλεονάζοντα ακατάλληλα προϊόντα από τις εργασίες κατασκευής να διατεθούν με ασφάλεια σε νόμιμα αδειοδοτημένους χώρους διάθεσης, που θα υποδειχθούν από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας Περιφερειακής Ενότητας. Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται η απόθεση των πλεοναζόντων ή ακατάλληλων προϊόντων εκσκαφής να γίνει σε θέσεις που:
 - επηρεάζουν την επιφανειακή ροή των υδάτων,
 - είναι δασικού χαρακτήρα, παραποτάμιες, παραλίμιες και
 - εμπίπτουν σε περιοχές του Δικτύου NATURA 2000.

5. Ελλείψεις της ΜΠΕ

5.1 Ηχοπετάσματα και ενσωμάτωση στο περιβάλλον

Από την αξιολόγηση της ΜΠΕ διαπιστώθηκε μία σειρά από ουσιαστικές ελλείψεις. Η ΜΠΕ εντοπίζει, όπως θα αναμενόταν για ένα τέτοιο έργο, ότι ο κυκλοφοριακός θόρυβος θα είναι ένα σημαντικό θέμα και θα πρέπει να εγκατασταθούν ηχοπετάσματα για τον έλεγχο της εκπομπής θορύβου. Επίσης, σύμφωνα με την Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση (ΕΟΑ) που περιλαμβάνεται στη ΜΠΕ, τα ηχοπετάσματα θα συνεισφέρουν στην προστασία της ορνιθοπανίδας από την πρόσκρουση με τα διερχόμενα οχήματα. Λαμβάνοντας υπόψη τις υλοποιήσεις κατασκευών ηχοπετασμάτων που έχουν γίνει στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, αλλά και στην Ελλάδα γενικότερα, είναι οι τυποποιημένες κατασκευές (μεταλλικό πλαίσιο με συνθετικό ηχοπέτασμα) χωρίς κάποια ιδιαίτερη αισθητική ενσωμάτωση στο περιβάλλον. Για ένα έργο όπως το εξεταζόμενο, όσον αφορά την ενσωμάτωσή του στο περιβάλλον θεωρούμε σκόπιμο η αρχιτεκτονική ενσωμάτωση των ηχοπετασμάτων να έχει μελετηθεί, σε προκαταρκτικό επίπεδο, στο στάδιο της ΜΠΕ, κάτι που δεν έχει γίνει. Ενώ η ειδική οικολογική αξιολόγηση προτείνει διάφορα εναλλακτικά σενάρια για τη μορφή των ηχοπετασμάτων, που αφορά κυρίως τη λειτουργία τους σε σχέση με την ορνιθοπανίδα, η ΜΠΕ δεν περιλαμβάνει κάτι ειδικότερο πέρα από τα σχέδια στις τυπικές διατομές, που παρουσιάζουν τα κλασικά συνθετικά ηχοπετάσματα, με κλίση 75 μοιρών. Τα ηχοπετάσματα μπορούν να κατασκευασθούν με πάρα πολλά διαφορετικά υλικά και να διαμορφωθούν με πολλούς τρόπους ενώ η εγκατάστασή τους μπορεί να συνδυασθεί με φυτεύσεις ώστε να γίνει η ενσωμάτωση του έργου στο περιβάλλον με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ενδεικτικά στο παράρτημα παρατίθεται μία συλλογή από φωτογραφίες ηχοπετασμάτων από διάφορες χώρες ώστε να μπορεί να σχηματισθεί μια αρχική άποψη για τα ηχοπετάσματα στους οδικούς άξονες.

Συνοψίζοντας και λαμβάνοντας υπόψη ότι επέρχεται μια σημαντική τροποποίηση του υφιστάμενου έργου, προκειμένου να γίνει ενσωμάτωση του συνόλου του έργου στο περιβάλλον και για την επίλυση των θεμάτων θορύβου, πέρα από την τοποθέτηση ηχοπετασμάτων σε συγκεκριμένες θέσεις, θεωρούμε σκόπιμο, να γίνει μία συνολική αρχιτεκτονική μελέτη τόσο για τα υφιστάμενα έργα όσο και για τα προτεινόμενα έργα προκειμένου να επιτευχθεί ένα καλύτερο αποτέλεσμα τόσο για τους χρήστες του έργου όσο και για τους κατοίκους της

πόλης που θα αντικρίζουν το έργο είτε από κοντινή απόσταση είτε από μακριά. Στις φωτογραφίες του παραρτήματος παρατίθενται, όπως προαναφέρθηκε, παραδείγματα από κατασκευές ηχοπετασμάτων σε άλλες χώρες. Οι κατευθύνσεις που προτείνουμε να ακολουθηθούν για τη σύνταξη της αρχιτεκτονικής μελέτης είναι οι ακόλουθες:

- για την περιοχή του περιαστικού δάσους η εγκατάσταση των ηχοπετασμάτων πρέπει να γίνει ώστε να ενσωματώνονται με το φυσικό περιβάλλον.
- Για την περιοχή των νοσοκομείων να ενσωματωθούν στο υφιστάμενο περιβάλλον και πιθανόν να λειτουργούν ως τοπόσημο, ή ως ανεξάρτητα αρχιτεκτονικά έργα με ιδιαίτερη αισθητική αξία για τους εξωτερικούς παρατηρητές.
- Θα πρέπει να συνεισφέρουν στην ενσωμάτωση της ΥΤΛ στο περιβάλλον ώστε να δημιουργεί όσο το δυνατόν μικρότερη οπτική όχληση από τη θέαση από την πλευρά της πόλης προς το Σείχ Σου. Σε αυτό μπορεί να συνεισφέρει η ενσωμάτωση ηχοπετασμάτων και φυτεύσεων.
- Η εγκατάσταση των ηχοπετασμάτων σε ορισμένες θέσεις θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπιστεί ως ένα ανεξάρτητο αρχιτεκτονικό αντικείμενο ή έργο τέχνης και έτσι να είναι ένα νέο στοιχείο ενδιαφέροντος, όσον αφορά τους χρήστες της οδού και τους εξωτερικούς παρατηρητές.

5.2 Ρύπανση υδάτων

Η ΜΠΕ αναφέρει ότι δεν αναμένονται επιπτώσεις στα υπόγεια ή και στα επιφανειακά νερά της περιοχής κατά τη λειτουργία του έργου. Είναι αποδεκτό επιστημονικά ότι από τη λειτουργία ενός οχήματος εκπέμπονται στο περιβάλλον, εκτός των αέριων ρύπων από την εξάτμιση λόγω της λειτουργίας του κινητήρα, μία σειρά άλλων ρύπων όπως οι υδρογονάνθρακες, τα βαριά μέταλλα, λιπαντικά, υλικά τριβής από τα φρένα, που συγκεντρώνονται επάνω στην επιφάνεια του οδοστρώματος (“Constituents of Highway Runoff”, Federal Highway Administration, 1981, “Sources and Migration of Highway Runoff Pollutants”, Federal Highway Administration, 1984). Για τις ποσότητες αυτών των υλικών που εκπέμπονται στο περιβάλλον υπάρχουν ειδικοί συντελεστές εκπομπής που προσδιορίζουν την εκπομπή αυτών των ρύπων, ανά χιλιόμετρο και είδος οχήματος. Ειδικά για την Ελλάδα που ο στόλος των οχημάτων είναι από τους πιο γηρασμένους στην Ευρώπη, πιθανόν οι συντελεστές αυτοί να είναι ακόμη περισσότερο επιβαρυνμένοι. Δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη ΜΠΕ, από το συγκεκριμένο έργο σήμερα διέρχονται περισσότερα από 100.000 οχήματα ανά ημέρα, θεωρούμε αναγκαίο η ΜΠΕ να περιελάμβανε σχετικές πληροφορίες ή ακόμη και μετρήσεις για το μέγεθος αυτής της ρύπανσης που συγκεντρώνεται στο οδόστρωμα και με τη βροχή ξεπλένεται προς του υδάτινους αποδέκτες, με τελικό αποδέκτη το Θερμαϊκό κόλπο, και επίσης να πρότεινε μέτρα αντιμετώπισης.

5.3 Υγρά λύματα εργοταξίων

Η ΜΠΕ αναφέρει ότι το προσωπικό των εργοταξίων θα εξυπηρετείται από “container υγιεινής” που θα τοποθετηθούν στο χώρο του εργοταξίου, ενώ τα αστικά λύματα που θα προκύψουν θα διοχετεύονται στο υφιστάμενο δίκτυο αποχέτευσης. Συνήθως τα εργοταξία για τέτοιου είδους έργα, που εγκαθίστανται εκτός κατοικημένων περιοχών, δεν έχουν πρόσβαση στο δίκτυο αποχέτευσης και επομένως θεωρούμε απαραίτητο σε αυτή την περίπτωση τα αστικά λύματα να συλλέγονται σε στεγανές δεξαμενές και να μεταφέρονται στη συνέχεια σε κάποιο βιολογικό καθαρισμό για επεξεργασία.

6. Απόψεις φορέων

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης δεν κατατέθηκαν απόψεις από άλλους φορείς, κατοίκους ή ενδιαφερόμενους σχετικά με το υπό εξέταση έργο.

7. Εισήγηση Υπηρεσίας

Λαμβάνοντας υπόψη ότι:

- α. η κυκλοφοριακή αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού περιλαμβάνεται στις προτάσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Υποδομών και Μεταφορών Θεσσαλονίκη 2020 (MASTERPLAN 2020),
- β. το έργο είναι πρώτης προτεραιότητας για την αύξηση της διαμπερούς κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού, για την καλύτερη σύνδεσή της με το αστικό δίκτυο και για την αναβάθμιση της δυνατότητας των τοπικών μετακινήσεων,
- γ. υπάρχει σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από περίπου 30.000 οχήματα ημερησίως που υπολόγιζαν οι προηγούμενες μελέτες σε πάνω από 100.000 οχήματα ανά ημέρα σήμερα,
- δ. η έλλειψη επαρκούς Δημόσιας Συγκοινωνίας με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αλλά και η διάσπαρτη ανάπτυξη νέων χρήσεων γης εκτός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης επιτείνει τη χρήση του ΙΧ,
- ε. με το υπό μελέτη έργο αναβαθμίζεται τόσο το επίπεδο εξυπηρέτησης των εσωτερικών μετακινήσεων

εντός των ορίων του ΠΣΘ αλλά και της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης (τοπικό επίπεδο), όσο και των εξωτερικών μετακινήσεων από το ΠΣΘ προς και από την Εγνατία Οδό (περιφερειακό επίπεδο) και τη Χαλκιδική, το λιμάνι και το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (εθνικό επίπεδο) και

στ. το υπό εξέταση έργο, βάσει της Απόφασης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με Αρ. Πρωτ. 3101/01.10.19, χαρακτηρίστηκε ως Έργο Εθνικού Επιπέδου, Ειδικού και Σημαντικού,

η υπηρεσία εισηγείται θετικά με την προσθήκη των ακόλουθων περιβαλλοντικών όρων, στους ήδη ισχύοντες:

1. Πριν την έναρξη κατασκευής του έργου να εκπονηθεί αρχιτεκτονική / ακουστική μελέτη για τα ηχοπετάσματα για το σύνολο των θέσεων που προτείνονται στη ΜΠΕ. Για την αρχιτεκτονική μελέτη να ληφθεί υπόψη τόσο η ενσωμάτωση με το γύρω περιβάλλον όσον αφορά τη θέαση του έργου από την πλευρά της πόλης, όσο και η αισθητική άνεση και ασφάλεια των χρηστών της ΥΤΛ. Επίσης να ληφθούν υπόψη τα θέματα που εντοπίζονται στην ΕΟΑ και συγκεκριμένα η προστασία της ορνιθοπανίδας από την πρόσκρουση με τα οχήματα και ο περιορισμός του θορύβου στη δασική περιοχή. Η μελέτη θα εγκριθεί από την αδειοδοτούσα περιβαλλοντικά αρχή. Οι γενικές κατευθύνσεις για τη σύνταξη της αρχιτεκτονικής μελέτης είναι οι ακόλουθες:
 - για την περιοχή του περιαστικού δάσους η εγκατάσταση των ηχοπετασμάτων πρέπει να γίνει ώστε να ενσωματώνονται με το φυσικό περιβάλλον.
 - Για την περιοχή των νοσοκομείων να ενσωματωθούν στο υφιστάμενο περιβάλλον και πιθανόν να λειτουργούν ως τοπόσημο, ή ως ανεξάρτητα αρχιτεκτονικά έργα με ιδιαίτερη αισθητική αξία για τους εξωτερικούς παρατηρητές.
 - Θα πρέπει να συνεισφέρουν στην ενσωμάτωση της ΥΤΛ στο περιβάλλον ώστε να δημιουργεί όσο το δυνατόν μικρότερη οπτική όχληση από τη θέαση από την πλευρά της πόλης προς το Σείχ Σου. Σε αυτό μπορεί να συνεισφέρει ο συνδυασμός ηχοπετασμάτων και φυτεύσεων.
 - Η εγκατάσταση των ηχοπετασμάτων σε ορισμένες θέσεις θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπιστεί ως ένα ανεξάρτητο αρχιτεκτονικό αντικείμενο ή έργο τέχνης και έτσι να είναι ένα νέο στοιχείο ενδιαφέροντος, τόσο για τους χρήστες της οδού όσο και για τους εξωτερικούς παρατηρητές.
2. Απαγορεύεται η δημιουργία νέων αποθεσιοθαλάμων.
3. Τυχόν πλεονάζοντα υλικά εκσκαφών να οδηγηθούν αποκλειστικά για αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων στην περιοχή Ασβεστοχωρίου μετά την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών και την έκδοση των σχετικών περιβαλλοντικών αδειών.
4. Τα αστικά λύματα από τα εργοτάξια, εφόσον δεν μπορούν να οδηγηθούν άμεσα στο δίκτυο αποχέτευσης της περιοχής να συλλέγονται σε στεγανές δεξαμενές και να μεταφέρονται στη συνέχεια σε βιολογικό καθαρισμό για επεξεργασία.
5. Απαγορεύεται ο καθαρισμός του εργοταξιακού εξοπλισμού (μπετονιέρες κτλ) σε μη κατάλληλους χώρους καθώς και η ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων.
6. Να εγκατασταθούν Μονάδες Ελέγχου Ρύπανσης προκειμένου να οδηγούνται εκεί τα όμβρια ύδατα και τυχόν διαρροές από ατυχήματα, μετά από την εκπόνηση ειδικής μελέτης εφαρμογής.
7. Να εκπονηθεί πρόγραμμα παρακολούθησης των απορροών του οδοστρώματος λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία από αντίστοιχα προγράμματα σε άλλες χώρες προκειμένου να προσδιοριστούν οι επικίνδυνες ουσίες (βαριά μέταλλα, υδρογονάνθρακες, αλάτι κτλ) που αποπλένονται από το οδόστρωμα προς τους υδάτινους αποδέκτες.
8. Ως υλικό οδοστρώσεως να χρησιμοποιηθεί τροποποιημένη άσφαλτος με ελαστικό που προέρχεται από την ανακύκλωση ελαστικών οχημάτων (rubber modified asphalt).
8. Να εγκατασταθεί σταθμός μέτρησης μετεωρολογικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων τα οποία να είναι διαθέσιμα μέσω διαδικτύου σε πραγματικό χρόνο.
9. Σε περίπτωση που στο μέλλον διαπιστωθούν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, που δεν μπορούν να προβλεφθούν με τα σημερινά δεδομένα, είναι δυνατόν να ζητηθεί η λήψη επιπρόσθετων μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος.
10. Πριν την έναρξη των εργασιών κατασκευής να εκπονηθεί σχέδιο δράσης για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών όρων και να υποβληθεί για έγκριση στην αδειοδοτούσα αρχή και για την παρακολούθηση στο Τμήμα Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της ΜΕ Θεσσαλονίκης.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

Α. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΘΕΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Ή ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΟΡΩΝ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ



Β. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΘΕΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ 'Η ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
Γ. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ 'Η ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ	<input type="checkbox"/>
Δ. ΔΕΝ ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΙΒΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΠΕ ΔΙΟΤΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΗ ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΣΕ ΟΤΙ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ, ΟΠΩΣ ΑΥΤΕΣ (ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ) ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ	<input type="checkbox"/>
Ε. ΔΕΝ ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΙΒΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΠΕ ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΕΜΠΙΠΤΕΙ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ	<input type="checkbox"/>

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ Μ.Ε.Θ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΗΤΡΑΚΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ Μ.Ε.Θ.

1. Αγγελίδης Θεόδωρος
2. Γούλα Όλγα - Χριστίνα
3. Δωρής Σωκράτης
4. Κεφαλάς Γεώργιος
5. Κίκης Αθανάσιος
6. Πάλλας Κωνσταντίνος
7. Τζόλλας Νικόλαος
8. Χαριστέας Άγγελος
9. Αγαθαγγελίδου Ανατολή
10. Ζέρβας Γεώργιος
11. Παπαστεργίου Χρήστος
12. Ιγνατιάδης Θεόδωρος
13. Χρυσομάλλης Νικόλαος
14. Αβραμίδου Ελισσάβητ