

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Του Πρακτικού 7/2016 συνεδρίασης της Επιτροπής Αγροτικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης

Αριθ. Απόφασης 63/2016

ΠΕΡΙΛΗΨΗ : «Γνωμοδότηση για την έγκριση των Περιβαλλοντικών όρων επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Παραλλαγή της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Δράμα – Παρανέστι και αποκατάσταση του κάθετου και παράλληλου οδικού δικτύου»

Σήμερα **10 Ιουνίου 2016** ημέρα **Παρασκευή** και ώρα **12:00 μ.μ.** συνήλθε σε δημόσια τακτική Συνεδρίαση (μέσω τηλεδιάσκεψης), η Επιτροπή Αγροτικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ύστερα από την αριθ. ΔΔ.ΟΙΚ. 2740/06-06-2016 έγγραφη πρόσκληση του προέδρου αυτής, που επιδόθηκε σε κάθε μέλος χωριστά, σύμφωνα με το άρθρο 177 του Ν. 3852 /2010.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

1. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. ΒΕΝΕΤΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
2. ΧΟΥΣΕ ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΙΣΜΑΗΛ
3. ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
4. ΓΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
5. ΧΕΙΡΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ
6. ΓΡΑΝΑΣ ΑΡΧΕΛΑΟΣ
7. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

1. ΓΕΡΟΣΤΕΡΓΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Απουσίαζε αν και κλήθηκε νόμιμα.

Χρέη υπηρεσιακής γραμματείας άσκησε η υπάλληλος της Δ/σης Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής Π.Ε. Καβάλας κα Σταματία Βάρσου .

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία διότι σε σύνολο εννέα (09) μελών ήταν παρόντα τα οκτώ (8) μέλη, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Αγροτικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος κ. Σωτήριος Παπαδόπουλος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης

Στην συνέχεια ο Πρόεδρος της Επιτροπής Αγροτικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος Α.Μ.Θ. κ. Σωτήριος Παπαδόπουλος δίνει το λόγο στον υπάλληλο του Τμήματος Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας της Π.Ε. Δράμας κ. Ευαγ. Μαλκάκη, ο οποίος εισηγούμενος το δέκατο έβδομο θέμα ημερήσιας διάταξης, έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής Αγροτικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος, το με αριθ. πρωτ. 1470/16-05-2016 έγγραφο του Τμήματος Περιβάλλοντος και

Υδροοικονομίας της Π.Ε. Δράμας, με το διαβιβάστηκαν οι παρακάτω παρατηρήσεις του θέματος :

Α)ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ

Το υπό μελέτη έργο αφορά την παραλλαγή της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Δράμας –Παρανεοστίου, καθώς και την αποκατάσταση του κάθετου και παράλληλου οδικού δικτύου. Το εξεταζόμενο στην παρούσα μελέτη σιδηροδρομικό έργο αποτελεί υποτμήμα του τμήματος Δράμα – Ξάνθη, η λειτουργία του οποίου είχε αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά με την υπ. αριθμ. 141880/06.06.2009 ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ/ΕΠΟ), εκδούσα Αρχή της οποίας ήταν η πρώην ΕΥΠΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Φορέας του έργου είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) ΑΕ.

Σύμφωνα με την μελέτη,η σκοπιμότητα της αναβάθμισης της γραμμής είναι ή αύξηση της ταχύτητας λειτουργίας, η βελτίωση της χωρητικότητας της γραμμής, η μείωση των κατά μήκος κλίσεων, η προσαρμογή της λειτουργικής διαρρύθμισης των Σταθμών στις σημερινές συνθήκες, η κατάργηση των ισόπεδων διαβάσεων και η αντικατάστασή τους με ανισόπεδες, η μείωση του χρόνου της διαδρομής και η επίτευξη σιδηροδρομικής γραμμής με ασφάλεια και άνεση. Το έργο είναι δε απαραίτητο προκειμένου σε επόμενο στάδιο να εγκατασταθεί ηλεκτροκίνηση στον εν λόγω σιδηροδρομικό άξονα.

Όπως προκύπτει από την ΜΠΕ, συνοπτικά τεχνικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου έργου έχουν ως εξής:

Η παραλλαγή της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Δράμας και Παρανεοστίου θα γίνει μεταξύ Χ.Θ. 192+400 ΕΩΣ Χ.Θ. 228+662.

ΜΗΚΟΣ: Σιδηροδρομική Γραμμή: 36,262km

Κάθετο οδικό δίκτυο: 3,820km

Παράλληλο οδικό δίκτυο: 18,970km

ΠΛΑΤΟΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ: 7,2m

ΟΡΥΓΜ/ΤΑ-ΕΠΙΧ/ΤΑ: 2 υψηλά (μέγιστο ύψος >10m) επιχώματα και 4 υψηλά (μέγιστο ύψος >10m) ορύγματα.

ΧΩΜΑΤΙΣΜΟΙ: Θα οδηγηθούν προς απόθεση περί τα 540.000m³ υλικών εκσκαφής.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ: 4 σιδηροδρομικές γέφυρες συνολικού μήκους 214m

1 οδική γέφυρα μήκους 30m

3 σήραγγες συνολικού μήκους 909m

92 νέοι οχετοί (σωληνωτοί και κιβωτοειδούς διατομής) διαφόρων

διαστάσεων και 10 τάφροι

16 ανισόπεδες διαβάσεις με το κάθετο οδικό δίκτυο

ΣΙΔΗΡΟΔΡ. ΣΤΑΘΜΟΙ: 1 Σιδηροδρομικός Σταθμός: Δράμας (υφιστάμενος),

2 Σιδηροδρομικές Στάσεις: Νικηφόρου και Πλατανιάς

1 Τεχνικός Σταθμός

Αναλυτικότερα :

Το συνολικό μήκος του εξεταζόμενου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής, ανέρχεται σε 36,262km (από Χ.Θ. 192+400, έως Χ.Θ. 228+662 της Σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη–Αλεξανδρούπολη μέσω Πολυκάστρου / Θ–Α μΠκ). Ο άξονας της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, ακολουθεί γενικά την όδευση της υφιστάμενης γραμμής, με μικρές οριζοντιογραφικές αποκλίσεις, κατά τμήματα. Πρόκειται για μονή σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους,

ηλεκτροδοτούμενη, με πλάτος διατομής τα 7,2m (6,0m μεταξύ των ορίων της επισφαλούς περιοχής

Η ταχύτητα μελέτης της σιδηροδρομικής γραμμής είναι 160 km/h για τα μη δυσχερή τμήματα και 100km/h για τα δυσχερή τμήματα. Σημειώνεται ότι οι εν λόγω ταχύτητες αυτές δεν ισχύουν στους Σιδ. Σταθμούς και τις Στάσεις.

Σχετικά με τα επιμέρους τεχνικά έργα, προβλέπονται τα εξής:

☒ Δυο (2) σιδηροδρομικές στάσεις (Νικηφόρου και Πλατανιάς), συνολικού μήκους 603,06m.

☒ Ένας (1) τεχνικός σταθμός, μήκους 1.440m.

☒ Πέντε (5) νέες γέφυρες συνολικού μήκους 244m.

☒ Τρείς (3) σήραγγες, στο τελευταίο ορεινό τμήμα της υπό μελέτη χάραξης, συνολικού μήκους 909m.

Οι σιδηροδρομικές στάσεις προτείνεται να αντικαταστήσουν τους ομώνυμους υφιστάμενους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Σημειώνεται ότι εντός του μελετώμενου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής, βρίσκεται και ο υφιστάμενος Σιδηροδρομικός Σταθμός (Σ.Σ.) της Δράμας, μήκους 1.050m. Ο εν λόγω Σ.Σ. καλύπτει τις απαιτούμενες προδιαγραφές οπότε παραμένει σε λειτουργία ως έχει, καθώς η μηκοτομή και η οριζοντιογραφία της νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής παρακολουθεί αυτή της υφιστάμενης.

Τα οδικά έργα που προβλέπονται από την υπό μελέτη σιδηροδρομική γραμμή, αφορούν το παράπλευρο και κάθετο οδικό δίκτυο της περιοχής διέλευσής της, για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων της άμεσης και ευρύτερης περιοχής μελέτης (οικισμοί, καλλιέργειες κλπ.) και περιλαμβάνουν έργα κατασκευής νέων ή έργα αποκατάστασης υφιστάμενων οδών, συνολικού μήκους περί τα 22,79km.

Ειδικότερα προβλέπονται έργα κάθετου οδικού δικτύου συνολικού μήκους 3,82 km, έργα παράλληλου οδικού δικτύου συνολικού μήκους 18,97 km και η διαμόρφωση 16 ανισόπεδων διαβάσεων.

Τα προβλεπόμενα υδραυλικά έργα περιλαμβάνουν 78 οχετούς κιβωτοειδούς διατομής και 3 σωληνωτούς οχετούς για τη Σιδηροδρομική Γραμμή και 10 οχετούς κιβωτοειδούς διατομής για το παράπλευρο και κάθετο οδικό δίκτυο. Σε πεδινές περιοχές όπου υπάρχουν πολύ ήπιες κλίσεις, έχουν προβλεφθεί οχετοί και τάφροι για την καθοδήγηση των υδάτων προς τους υφιστάμενους αποδέκτες – ρέματα. Ειδικότερα στην περιοχή από Χ.Θ. 193+600 έως 195+600 έχουν προβλεφθεί 5 οχετοί κιβωτοειδούς διατομής και 10 τάφροι οι οποίες οδηγούν τα ύδατα προς τους οχετούς και οι οποίοι αποφορτίζουν σε υφιστάμενες

αποστραγγιστικές τάφρους που καταλήγουν σε ρέματα.

Προβλέπονται επιπλέον τεχνικά έργα προστασίας όπως τοίχοι αντιστήριξης, οπλισμένο επίχωμα, κλπ. Τα μήκη των εν λόγω τεχνικών έργων κυμαίνονται μεταξύ 40 και 200m και τα μέσα ύψη τους μεταξύ 3 και 8m.

Το συνολικό εμβαδόν κατάληψης των έργων της νέας Σ.Γ., ανέρχεται περί τα 965,91 στρεμ.

Όσον αφορά το ισοζύγιο των χωματισμών εκτιμάται ότι οι τελικές προς απόθεση ποσότητες ανέρχονται σε 540.000m³ περίπου, ενώ οι ανάγκες σε δάνεια υλικά (δεδομένης της επαναχρησιμοποίησης των κατάλληλων υλικών εκσκαφής) ανέρχονται σε 869.000m³ περίπου.

Προτείνονται κατ' αρχάς δύο κατάλληλοι χώροι για την απόθεση των πλεοναζόντων ακατάλληλων υλικών, οι οποίοι θα πρέπει να αδειοδοτηθούν περιβαλλοντικά με υποβολή ΤΕΠΕΜ. Επίσης προτείνονται 4 κατάλληλοι χώροι για εργοταξιακές εγκαταστάσεις, η τελική περιβαλλοντική αδειοδότηση των οποίων θα γίνει επίσης μέσω της σύνταξης και υποβολής ΤΕΠΕΜ στην αρμόδια Περιβαλλοντική Αρχή. Τέλος, στην παρούσα φάση δεν έχουν καθοριστεί ακόμα οι θέσεις των δανειοθαλάμων, παρά μόνο οι θέσεις των ερευνητικών φρεάτων, από τα αποτελέσματα των οποίων θα κριθεί η καταλληλότητα των συγκεκριμένων θέσεων για απόληψη υλικών.

Όσον αφορά στο μέγεθος των χωματουργικών έργων αναφέρεται ότι στο έργο προβλέπεται η κατασκευή 2 υψηλών (μέγιστο ύψος >10m) επιχωμάτων και 4 υψηλών (μέγιστο ύψος >10m) ορυγμάτων.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι έχοντας ως στόχο την αδιάκοπη λειτουργία της υφιστάμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής (ή σε περιπτώσεις που αυτό δεν είναι εφικτό, την όσο το δυνατό μικρότερη χρονικά διακοπή της), προτείνονται ζώνες εκτροπής της υφιστάμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής. Συνολικά προτείνονται 13 τμήματα, συνολικού μήκους 16,13km, τα οποία στην πλειονότητα τους αποτελούν τμήματα της υφιστάμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής.

Οι οικισμοί που βρίσκονται κοντά στην «σφαίρα επιρροής» του έργου, θα είναι η Ν.Σεβάστεια, συνοικίες της πόλης της Δράμας, η Αδριανή, ο Νικηφόρος, το Άνω Πυξάρι και τα Παλιάμπελα.

Το εξεταζόμενο τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής μέσα στο νομό Δράμας στο πρώτο τμήμα από το σταθμό της Δράμας μέχρι το σταθμό Πλατανιάς διέρχεται κατά το πλείστον μέσα από αγροκτήματα με γεωργικές καλλιέργειες, ανάγλυφο κατά το πλείστον ομαλό, όπου δεν υπάρχουν περιοχές προστασίας της ΦΥΣΗΣ 2000, ούτε άλλες περιοχές προστατευόμενες με ειδικές ρυθμίσεις του νόμου 1650/86 ή άλλων διαταγμάτων. Στην περιοχή Πλατανιάς (Μαυροκορδάτος) η Σ.Γ. διέρχεται κατά μήκος του ορίου του καταφυγίου άγριας πανίδας που εκτείνεται βόρεια τη γραμμής. Μετά την Πλατανιά και έως το Σ.Σ. Παρανεστίου η Σ.Γ. διέρχεται μέσα από δασικές εκτάσεις που κυριαρχούν τα δάση δρυός και φυλλοβόλων, το ανάγλυφο αλλάζει σε ημιορεινό με κλίσεις και εξάρσεις, προ της εισόδου δε στο σταθμό διέρχεται πάνω από τον ποταμό Νέστο.

Β) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το έργο κατά τη λειτουργία του εκτιμάται ότι δεν προκαλεί επιπτώσεις στις μικροκλιματικές και βιοκλιματικές συνθήκες της περιοχής. Αντιθέτως η λειτουργία του έργου μειώνει γενικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, στο βαθμό που αυτό αντικαθιστά οδικό μεταφορικό έργο.

Οι επιπτώσεις του έργου στα μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής κρίνονται σημαντικές κατά θέσεις (θέσεις υψηλών ορυγμάτων και επιχωμάτων). Βέβαια οι θέσεις αυτές είναι πολύ λίγες με δεδομένο το μήκος του έργου. Στο υπό αδειοδότηση γραμμικό έργο μήκους 36km περίπου προβλέπονται 2 επιχώματα και 4 ορύγματα με μέγιστο ύψος στον άξονα >10m και συνολικό μήκος 3,1km (περίπου, δηλ. λιγότερο από το 10% του συνολικού μήκους του έργου).

Οι σημαντικότερες επιπτώσεις στα γεωλογικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά αναμένονται στις περιοχές των μεγάλων ορυγμάτων και επιχωμάτων και στις θέσεις των προβλεπόμενων μεγάλων τεχνικών έργων (γέφυρες, σήραγγες, διαβάσεις κάθετου και παράλληλου οδικού δικτύου), καθώς και στις περιοχές προσωρινής και μόνιμης απόθεσης χωματισμών (αποθεσιοθάλαμοι) και στις θέσεις λήψης αδρανών υλικών (δανειοθάλαμοι).

Λόγω του ότι δεν προβλέπεται σημαντικός αριθμός υψηλών ορυγμάτων και επιχωμάτων (δεδομένου του μεγέθους του έργου) και του γεγονότος ότι η γεωτεχνική ασφάλεια του έργου είναι εξασφαλισμένη με την εφαρμογή των προβλέψεων της σχετικής γεωλογικής και γεωτεχνικής μελέτης, εκτιμάται ότι οι επιπτώσεις του έργου σε αυτόν τον τομέα περιβάλλοντος δεν είναι ιδιαίτερες σημαντικές.

Στον τομέα του φυσικού περιβάλλοντος κατά τη φάση κατασκευής, οι επιπτώσεις του έργου στα είδη πανίδας της περιοχής αναμένεται να είναι αρνητικές, με σημαντικότερες την απώλεια ενδιαιτημάτων και τα αυξημένα επίπεδα θορύβου, τα οποία αναμένεται να αποτελέσουν σημαντική όχληση για τα είδη Ορνιθοπανίδας. Οι σημαντικότερες επιπτώσεις από τη λειτουργία του έργου συνοψίζονται στον κατακερματισμό και την απώλεια των φυσικών οικοσυστημάτων, τον περιορισμό της ελευθεροεπικοινωνίας των ειδών πανίδας, την όχληση και την αύξηση των περιστατικών θνησιμότητας. Γι' αυτό θα πρέπει να γίνει η λήψη όλων των κατάλληλων μέτρων οι

επιπτώσεις στα οικοσυστήματα, τη χλωρίδα και την πανίδα για να μετριαστούν σε σημαντικό βαθμό.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης, το έργο καταλαμβάνει συνολικά περί τα 970στρ. Οι εκτάσεις που καταλαμβάνονται, πέραν του τμήματος που οδεύει εντός του αστικού ιστού της πόλης της Δράμας και στο οποίο δεν προβλέπονται επεμβάσεις, αφορούν αγροτικές εκτάσεις, βοσκοτόπους (χέρσες εκτάσεις) και δασικές εκτάσεις.

Το έργο δεν επηρεάζει το οικιστικό περιβάλλον, καθώς διέρχεται εκτός ορίων οικισμών, ενώ στη μοναδική περίπτωση που διέρχεται εντός του ορίου Σχεδίου Πόλης της Δράμας δεν προβλέπονται επεμβάσεις.

Σύμφωνα επίσης με την ΜΠΕ, το έργο δεν προκαλεί επιπτώσεις στο πολιτιστικό περιβάλλον, καθώς δε θίγει κηρυγμένα αρχαιολογικά μνημεία, καθώς και μνημεία του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος της περιοχής.

Το έργο προκαλεί θετικές επιδράσεις στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον και τις τεχνικές υποδομές. Με τον εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης Σιδηροδρομικής γραμμής, αναμένεται να βελτιωθούν οι συνθήκες μεταφοράς και να μειωθούν τα ατυχήματα, με προφανείς τις θετικές επιδράσεις στις κοινωνικές παραμέτρους της περιοχής μελέτης.

Δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα κατά τη φάση κατασκευής. Οι όποιες τοπικά αυξημένες συγκεντρώσεις PM10 είναι χρονικά και τοπικά περιορισμένες και μπορούν να μειωθούν με τη λήψη κατάλληλων μέτρων. Κατά τη φάση λειτουργίας δεν αναμένονται επιπτώσεις στον τομέα αυτό

περιβάλλοντος, αφού προβλέπεται η ηλεκτροκίνηση των συρμών.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον, αναμένεται τοπική επιβάρυνση κατά την κατασκευή του έργου πλησίον οικιστικών συνόλων. Οι όποιες επιπτώσεις, καίτοι χρονικά και τοπικά περιορισμένες, πρέπει να αμβλυνθούν με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων κατά τη φάση κατασκευής. Κατά τη φάση λειτουργίας δεν αναμένονται υπερβάσεις των νομοθετημένων ορίων σε ένα ρεαλιστικό σενάριο λειτουργίας ακόμα και όταν το έργο διέρχεται εντός ή πλησίον οικιστικών περιοχών. Αναμένεται μόνο υψηλή στάθμη θορύβου

(χωρίς όμως υπερβάσεις) όταν το έργο εφάπτεται των ορίων οικισμών. Σε ένα δυσμενές σενάριο φόρτων αναμένονται υπερβάσεις των ορίων εντός των πλησιέστερων στο έργο οικισμών, οπότε και θα πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα ηχοπροστασίας.

Τέλος, δεν αναμένονται επιπτώσεις όσον αφορά στον τομέα των ηλεκτρομαγνητικών πεδίων, καθώς η ηλεκτροκίνηση της γραμμής θα αδειοδοτηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο από ξεχωριστή ΜΠΕ

Γ)ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Φάση εργασιών συντήρησης/ανακαίνισης - επισκευής

α) Οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα της περιοχής κατά τη φάση των εργασιών συντήρησης και επισκευής της Σ.Γ, οφείλονται κυρίως στις χωματοουργικές και σιδηροδρομικές εργασίες και στα χρησιμοποιούμενα οχήματα-μηχανήματα. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι αναμενόμενες - μικρές - άμεσες - αρνητικές -βραχυπρόθεσμες - αντιστρέψιμες.

(3) Οι επιπτώσεις από το θόρυβο και τις δονήσεις κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών θα είναι αναμενόμενες - μικρές - άμεσες - αρνητικές - βραχυπρόθεσμες -αντιστρέψιμες.

γ) Οι επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους είναι αναμενόμενες - μικρές - έμμεσες -αρνητικές - βραχυπρόθεσμες - αντιστρέψιμες.

δ) Οι επιπτώσεις στη μορφολογία, το έδαφος και την αισθητική του τοπίου οφείλονται κυρίως στα περίσσια και άχρηστα υλικά που προκύπτουν από τις εργασίες συντήρησης - κατασκευής και αποθέτονται κατά μήκος του σιδηροδρομικού άξονα και στους χώρους των σταθμών. Οι επιπτώσεις χαρακτηρίζονται ως: αναμενόμενες -μικρές - άμεσες - αρνητικές - βραχυπρόθεσμες - μερικώς αντιστρέψιμες.

ε) Οι επιπτώσεις στη χλωρίδα και την πανίδα από τη φάση εκτέλεσης των εργασιών θα είναι αναμενόμενες - μικρές - άμεσες και έμμεσες - αρνητικές - εν μέρει βραχυπρόθεσμες και αντιστρέψιμες.

στ) Οι επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον θα είναι αναμενόμενες - μικρές - άμεσες και έμμεσες - αρνητικές - βραχυπρόθεσμες - αντιστρέψιμες.

ζ) Οι επιπτώσεις στο Ιστορικό-Πολιτιστικό Περιβάλλον είναι ασήμαντες - ουδέτερες -ελεγχόμενες και ανατρέψιμες (σε περίπτωση νέων αποκαλυφθέντων αρχαιοτήτων).

Φάση λειτουργίας

α) Οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα από τη λειτουργία της υπό μελέτη Σ.Γ είναι αρνητικές - άμεσες - μικρές - μόνιμες, και μακροπρόθεσμα αντιστρέψιμες με τη βελτίωση της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (ηλεκτροκίνηση).

β) Οι επιπτώσεις απ' το θόρυβο για τη φάση λειτουργίας είναι γενικότερα αναμενόμενες - μικρές - αρνητικές - άμεσες- μακροπρόθεσμες.

γ) Οι επιπτώσεις στην ποιότητα των υδάτινων πόρων είναι αναμενόμενες - μικρές -αρνητικές - άμεσες - μακροπρόθεσμες - αναντίστροφες, σε σχέση με τις υφιστάμενες συνθήκες στο σύνολο του έργου.

δ) Οι επιπτώσεις στη μορφολογία- έδαφος- αισθητική τοπίου είναι αναμενόμενες -μικρές - αρνητικές - άμεσες - μακροπρόθεσμες - αναντίστροφες κατά τμήματα. Η λειτουργία του έργου δημιουργεί περιορισμένες επιπτώσεις στη μορφολογία και το έδαφος, καθώς η Σ.Γ υφίσταται για περισσότερο από μία εκατονταετία και συνεπώς έχει παγιωθεί η ασφαλής διέλευση της χάραξης και η προσαρμογή της στο τοπίο της περιοχής.

στ) Οι επιπτώσεις στη χλωρίδα-πανίδα από τη φάση λειτουργίας του έργου είναι αναμενόμενες - αμελητέες έως μέτριες - αρνητικές - άμεσες και έμμεσες -μακροπρόθεσμες - αναντίστροφες.

ζ) Οι επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον είναι αναμενόμενες - μέτριας έντασης - θετικές - έμμεσες - μακροχρόνιες - αναντίστροφες, σε σχέση με τις υφιστάμενες συνθήκες στο σύνολο του έργου.

η) Οι επιπτώσεις στο Ιστορικό-Πολιτιστικό Περιβάλλον, σύμφωνα με τα μέχρι τώρα διαθέσιμα στοιχεία κρίνονται ουδέτερες.

Δ)ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Γενικότερα η υπηρεσία μας συμφωνεί με την εν λόγω ΜΠΕ και με τα προτεινόμενα από αυτήν μέτρα για την άμβλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όμως θα πρέπει να πληρωθούν και οι παρακάτω προϋποθέσεις:

-Αναφορικά με τους δανειοθάλαμους, που από την ΜΠΕ αναφέρεται ότι θα χρειαστούν, θα πρέπει να εκδοθούν αρμοδίως τα απαραίτητα έγγραφα-αποφάσεις που χαρακτηρίζουν το έργο εθνικής σημασίας και στην συνέχεια όλες οι απαραίτητες περιβαλλοντικές και άλλες αδειοδοτήσεις.

-Αναφορικά με τα εργοτάξια που θα βρίσκονται εντός αστικών και κατοικημένων περιοχών, θα πρέπει να λαμβάνονται ιδιαίτερα μέτρα ηχοπροστασία (ηχοπετάσματα κα)

-Σχετικά με τα επίπεδα θορύβου που θα προκαλούνται από την λειτουργία του έργου, σε περιοχές πλησίον της Ν.Σεβάστειας, του Άνω Πυξαρίου και των Παλιαμπέλων, ανεξάρτητα ρεαλιστικού ή δυσμενούς σεναρίου λειτουργίας, θα πρέπει να υλοποιηθεί η κατασκευή των ηχοπετασμάτων, όπως προβλέπεται στον πίνακα 10.10.2, στην σελίδα 434 της ΜΠΕ (250 μ, δεξιά στην περιοχή Ν.Σεβάστειας, 180μ αριστερά στον οικισμό Άνω Πυξαρίου και 450μ αριστερά, στα Παλιάμπελα)

-Αναφορικά με την ηλεκτροκίνηση, πρέπει πριν την εγκατάστασή της να προηγηθεί σχετική μελέτη αναφορικά και με τα απαραίτητα μέτρα άμβλυσης και περιορισμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η οποία θα πρέπει να εγκριθεί πριν την υλοποίηση της ηλεκτροκίνησης.

Κατά τα λοιπά η υπηρεσία μας εκτιμά ότι τα άμεσα παραπάνω αναφερόμενα σημεία/προϋποθέσεις και οι υπόλοιποι περιβαλλοντικοί όροι της ΜΠΕ, είναι ικανοποιητικοί και αντιμετωπίζουν όλες τις δυνατές περιπτώσεις περιβαλλοντικού προβλήματος από το έργο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω η υπηρεσία μας γνωμοδοτεί θετικά για την ΜΠΕ, με τα δεδομένα και τα χαρακτηριστικά του έργου που αναφέρονται και προτείνονται με αυτήν και με απαραίτητη προϋπόθεση την υλοποίηση των παρατηρήσεων αναφέρονται στην παράγραφο 4Δ της παρούσας.

Η Επιτροπή Αγροτικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος μετά από διαλογική συζήτηση και έχοντας υπόψη τις διατάξεις α) του άρθρου 164 και 177 του Ν.3852/ 2010 β) του άρθρου 5 παρ.2 του Ν.1650/86, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 3 παρ.2 & 3 του Ν.3010/2002 γ) το άρθρο 1 παρ.4 του Ν. 4014/2011.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Υπέρ της έγκρισης των Περιβαλλοντικών όρων επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε), του έργου «Παραλλαγή της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Δράμα – Παρανέστι και αποκατάσταση του κάθετου και παράλληλου οδικού δικτύου», με φορέα του έργου τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) ΑΕ., όπως ειδικότερα αναφέρεται στην εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας.

Η παρούσα απόφαση έλαβε α/α 63/2016.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. ΒΕΝΕΤΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
2. ΧΟΥΣΕ ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΙΣΜΑΗΛ
3. ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
4. ΓΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
5. ΧΕΙΡΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ
6. ΓΡΑΝΑΣ ΑΡΧΕΛΑΟΣ
7. ΓΕΡΟΣΤΕΡΓΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΑΠΟΥΣΑ)
8. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ