



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**6^η ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

ΠΡΑΚΤΙΚΟ 6^ο

Στην Πάτρα σήμερα στις 12-03-2012, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.00΄ στην αίθουσα του πρώην Εργοστασίου «Λαδόπουλος» (Ακτή Δυμαίων 50) προσήλθε σε Συνεδρίαση το Περιφερειακό Συμβούλιο Δυτικής Ελλάδας, ύστερα από την υπ΄ αριθ. 55866/428/06-03-2012 γραπτή πρόσκληση του Προέδρου του η οποία εκδόθηκε νομότυπα και δόθηκε σε όλους τους κ.κ. Περιφερειακούς Συμβούλους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3852/2010 (άρθρ.167 παρ. 2).

Στη Συνεδρίαση παρευρέθησαν επί του συνόλου πενήντα ένα (51) μελών, τα παρακάτω μέλη :

- 1) Καρπέτας Κωνσταντίνος-Πρόεδρος , 2) Μπουχάγιερ Αριστείδης – Αντιπρόεδρος, 3) Κάτρης Γεώργιος – Γραμματέων,
- 4)Αγγελόπουλος Γεώργιος, 5)Αθανασόπουλος Γεώργιος, 6)Αχιλλεόπουλος Πέτρος, 7)Βάλαρης Δημήτριος, 8)Γεωργιόπουλος Γεώργιος, 9) Γαρουφαλής Νικόλαος, 10) Δουγένης Δημήτριος, 11)Καραθανασόπουλος Νικόλαος, 12)Καρανίκας Κωνσταντίνος, 13)Καραπάνος Γεώργιος, 14)Κελεπούρης Ανδρέας, 15)Κοκκαλιάρη-Λάσκαρη Νικολέττα, 16)Κωνσταντοπούλου Αναστασία, 17) Μαρίνος Ανδρέας, 18)Μαυρόγιαννης Διονύσιος,

19)Μητρόπουλος Ανδρέας 20)Μιχαλόπουλος Νικόλαος , 21)Μπαλκάμος Ευγένιος, 22)Μπουγάς Κων/νος, 23) Ντάτσικα Γεωργία, 24) Παπαναστασίου Γεώργιος, 25)Παππάς Γεώργιος, 26)Πετρόπουλος Αθανάσιος, 27)Πετρόπουλος Χρήστος, 28)Πλατανιάς Παναγιώτης, 29)Πυλαρινός Νικόλαος, 30)Σακελλαρόπουλος Παναγιώτης, 31)Σκαρμούτσος Γεώργιος, 32)Σκαρτσιάρης Ανδρέας, 33)Σολτάτος Γεώργιος, 34)Σταθακόπουλος Ευστάθιος, 35) Σταρακά Χριστίνα, 36) Σταυρόπουλος Χρήστος, 37)Τσάνης Νικόλαος, 38) Τσόγκας Γεώργιος, 39)Υφαντής Νικόλαος, 40)Φεσσιάν Γεράσιμος, 41)Χατζηλάμπρου Βασίλειος, 42)Χριστογιάννης Γεώργιος, 43)Χριστοδουλόπουλος Χρήστος.

Στη συνεδρίαση δεν προσήλθαν καίτοι προσκλήθηκαν τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου κ.κ. Αυγέρης Σάββας, Δεσύλλας Δημήτριος, Ζαχαροπούλου-Στούμπου Αδαμαντία, Παπακωνσταντίνου Κων/νος, Πλαστήρα-Σπανού Ειρήνη, Στούπας Παναγιώτης , Φαρμάκης Νεκτάριος και Φωτόπουλος Τρύφων.

Στη συνεδρίαση παρευρέθησαν: Ο Περιφερειάρχης Δυτικής Ελλάδας κ. Απόστολος Κατσιφάρας ,οι κ.κ. Αντιπεριφερειάρχες Περιφερειακών Ενοτήτων Αιτωλ/νίας κ. Βασίλειος Αντωνόπουλος, Αχαΐας κ. Γρηγόρης Αλεξόπουλος και Ηλείας κ.Χαράλαμπος Καφύρας, Δήμαρχοι της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, υπηρεσιακοί παράγοντες, πολίτες και δημοσιογράφοι. Χρέη γραμματέων άσκησαν οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας Θεοδωροπούλου Δήμητρα και Μολφέση Βασιλική.

Αφού διαπιστώθηκε νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

Αριθ.Αποφ. 58 /2012

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος εισάγει προς συζήτηση το 1^ο θέμα ημερήσιας διάταξης με τίτλο : «Γνωμοδότηση για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: «Νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου-Πάτρας, Τμήμα από νέο Σ.Σ. Πάτρας- μέχρι τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο (Χ.Θ. 126+750 έως 132+049)» Περιφερειακής Ενότητας Αχαΐας», δίνοντας το λόγο στον Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος και Υποδομών κ. Νικ. Υφαντή που είναι εισηγητής του θέματος και που αναφέρεται στην υπ. αριθμ. 37243/458/16-2-2012 γραπτή εισήγησή του, ως εξής:

«Η κατατιθέμενη μελέτη αφορά το μέγεθος και την φύση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκύπτουν από τη κατασκευή και λειτουργία του έργου της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Κορίνθου – Πάτρας, Τμήμα από νέο Σ.Σ. Πάτρας (περιοχή Αγ. Διονυσίου) – μέχρι τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο (Χ.Θ. 126+750 έως 132+049).

Για το προτεινόμενο έργο βρίσκεται σε ισχύ η Α.Π. 108592/7-10-2008 θετική γνωμοδότηση της ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, βάσει της εκπονηθείσας Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΠΠΕ).

Η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Κορίνθου – Πατρών αποτελεί τη συνέχεια της ήδη μελετημένης και υπό κατασκευή Νέας γραμμής Αθηνών – Κορίνθου. Το υπό μελέτη τμήμα, μήκους περίπου 6 km, αρχίζει αμέσως μετά από τον Κεντρικό Σταθμό Αγίου Διονυσίου (Χ.Θ. 126+750), περιλαμβάνει Επιλιμένιο Σταθμό (από την Χ.Θ. 129+350 μέχρι την Χ.Θ. 130+700) και συνεχίζει μέχρι τη σύνδεση της γραμμής με την υφιστάμενη προς Πύργο (Χ.Θ. 132+429). Στο έργο περιλαμβάνονται και οι παρεμβάσεις για την αποκατάσταση του οδικού δικτύου και των λοιπών δικτύων.

Επισημαίνεται ότι το παρόν τμήμα του έργου αποτελεί συνέχεια του ήδη εγκεκριμένου, από Περιβαλλοντικής Άποψης, τμήματος Αραχωβίτικα – Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός (ΣΣ) Αγ. Διονυσίου (Χ.Θ. 113+300 – Χ.Θ. 126+750), με την ΚΥΑ 102373/20-03-2008, στο οποίο περιλαμβάνεται και η υπογειοποίηση από την περιοχή της Αγίας μέχρι τον νέο ΣΣ Αγ. Διονυσίου.

Η όδευση της γραμμής μέχρι την περιοχή του Αγ. Ανδρέα παραμένει στη ζώνη διέλευσης της υφιστάμενης γραμμής. **Προβλέπεται όμως η κατασκευή σήραγγας (cut and cover) για μήκος 2 km περίπου** από τη Χ.Θ. 126+750 έως τη Χ.Θ. 128+623. Στη συνέχεια η γραμμή αναδύεται και οδεύει επίγεια περνώντας με τεχνικό πάνω από το καλυμμένο Ρέμα Διακονιάρη (≈ 20 m) και εισέρχεται εντός της νέας λιμενικής ζώνης (σε χωροθετημένη ζώνη από το master plan του Λιμένα), προκειμένου να διαμορφωθεί ο νέος Επιλιμένος Επιβατικός Σταθμός και η σύνδεσή του με τα εμπορικά κρηπιδώματα του λιμένα. Ακολούθως, εξερχόμενη από το λιμάνι, πάντα με επίγεια διαδρομή, γεφυρώνει τον ποταμό Γλαύκο (≈ 55 m) και την Ακτή Δυμαίων (προτείνονται ≈ 260 m) και συναρμόζεται με την υφιστάμενη μετρική γραμμή προς Πύργο. Η εν λόγω σιδηροδρομική γραμμή επιδέχεται συστήματος ηλεκτροκίνησης.

Επισημαίνεται ότι **το τμήμα της υφιστάμενης χάραξης από τον Αγ. Ανδρέα μέχρι το τέλος της σύνδεσης με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο** (που διέρχεται εντός του αστικού ιστού) **και το αμαξοστάσιο του Ο.Σ.Ε., θα καταργηθούν** όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η νέα γραμμή.

Πιο συγκεκριμένα:

- Μετά το νέο σταθμό του Αγ. Διονυσίου η υπόγεια διέλευση θα βαίνει αρχικά παράλληλα και κάτω από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου και στη συνέχεια κάτω από την οδό Όθωνος Αμαλίας μέχρι τον υφιστάμενο παραδοσιακό σιδηροδρομικό σταθμό, στη πλατεία Τριών Συμμάχων.
- Μετά το σταθμό αυτό, η σήραγγα θα βαίνει κάτω από την οδό Όθωνος Αμαλίας μέχρι τη Χ.Θ. 128+600 πλησίον της οδού Σμύρνης και του φυλακίου του ΝΟΠ.
- Μετά το σημείο αυτό, η όδευση προβλέπεται σε όρυγμα (είναι το σημείο της ράμπας ανόδου από το υπόγειο τμήμα), παράλληλα προς την Ακτή Δυμαίων.
- Στη συνέχεια η όδευση προβλέπεται επίγεια, εντός των ορίων της λιμενικής ζώνης του Νέου Λιμανιού της Πάτρας (σε χωροθετημένη ζώνη από το master plan του Λιμένα) και παράλληλη με την Ακτή Δυμαίων.
Το τμήμα αυτό παραλλάσσεται από την υφιστάμενη χάραξη, η οποία από την Ακτή Δυμαίων (αμέσως μετά την εκκλησία του Αγίου Ανδρέα) διέρχεται από υφιστάμενο αμαξοστάσιο του ΟΣΕ, από όπου συνεχίζει τη πορεία της, μεταξύ της Ακτής Δυμαίων και της οδού Μαιζώνος μέχρι τη συμβολή της με την οδό Αλεξάνδρου Παπαναστασίου και στη συνέχεια παράλληλη με την οδό Σσουνίου, μέχρι τη συμβολή της με τη νέα χάραξη στην περιοχή Ιτιές, μετά το ποταμό Γλαύκο.
- Τέλος σημειώνεται ότι μέχρι το Γλαύκο ποταμό η σιδηροδρομική γραμμή είναι διπλή κανονικού εύρους, ενώ μετά το Γλαύκο και μέχρι τη συναρμογή της γραμμής προς Πύργο, η γραμμή προτείνεται ως μονή κανονικού εύρους.

Η χωροθέτηση της χάραξης στην υπόψη περιοχή πραγματοποιήθηκε με σκοπό να συγκεράσει δυσχέρειες σχετιζόμενες:

1. με τη διέλευση κατά μήκος του ανατολικού ορίου του Λιμανιού
2. με τις υπάρχουσες προβλεπόμενες συνδέσεις του οδικού δικτύου με το Λιμάνι
3. με τη διέλευση από τα ρέματα του Γλαύκου και Διακονιάρη
4. με το σεβασμό της ημιαστικής περιοχής μετά τη διέλευση από την Ακτή Δυμαίων
5. με την εφικτότητα κατασκευής των τεχνικών έργων κυρίως σε περιοχές που γειτνιάζουν με την ακτή
6. με τη θέση προσαρμογής της διπλής στην μονή γραμμή
7. με τη χωροθέτηση του νέου άξονα στο πέρας της παρούσας, που αποτελεί αρχή του επόμενου τμήματος
8. με τις επιπτώσεις – απαλλοτριώσεις κτισμάτων αλλά και εργοστασίου Ξυλείας (ΣΕΛΜΑΝ)
9. με την εξυπηρέτηση τοπικών μετακινήσεων αλλά και την συμβατότητα με το ρυμοτομικό σχέδιο (εγκεκριμένο ή μη)
10. με την ταχύτητα μελέτης σε συνδυασμό και με τις επιπτώσεις στη περιοχή διέλευσης

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα μελετήθηκαν εναλλακτικές λύσεις;

1^η Λύση : Νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή από Χ.Θ. 128+750 έως 130+976 και στη συνέχεια νέα μονή Σ.Γ. έως τη συναρμογή της με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργου (Χ.Θ. 132+429), με γεωμετρικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν ταχύτητα μελέτης 80 χλμ/ώρα.

ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ 1 : Έχει μελετηθεί με γεωμετρικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν ταχύτητα μελέτης 70 χλμ/ώρα στο τμήμα Χ.Θ. 131+300 – Χ.Θ. 132+497,45.

ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ 2 : Έχει μελετηθεί με γεωμετρικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν ταχύτητα μελέτης 70 χλμ/ώρα από Χ.Θ. 129+300 έως Χ.Θ. 130+000.

2^η Λύση : Νέα Διπλή Σιδηροδρομική γραμμή έως τη συναρμογή της με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν ταχύτητα μελέτης 80 χλμ/ώρα.

Η προτεινόμενη όδευση στη Μ.Π.Ε. είναι αυτή της 1^{ης} Λύσης που περιλαμβάνει την Βασική Λύση με την Παραλλαγή 1. Η ανωτέρω λύση προτείνεται ως επικρατέστερη γιατί τα κυριότερα πλεονεκτήματά της έναντι της Λύσης 2 καθώς και της βασικής Λύσης - Λύσης 1 (ήτοι χωρίς την παραλλαγή 1) συνίστανται :

- ❖ στην απαίτηση κατεδάφισης μικρότερου αριθμού κτιρίων στα τελευταία 500 m της νέας χάραξης και
- ❖ η μικρότερη οπτική – περιβαλλοντική όχληση που προκαλείται από τη διέλευση της χάραξης είτε εντός της θαλάσσιας ζώνης (Χ.Θ. 131+700 έως Χ.Θ. 131+850), είτε πλησίον αυτής (Χ.Θ. 131+700 έως Χ.Θ. 131+825).

Η Παραλλαγή 1 της Λύσης 1, εφόσον δεν αποτελεί σοβαρό λειτουργικό πρόβλημα για αυτήν η μείωση της ταχύτητας κατά 10χλμ./ώρα, **προτείνεται να γίνει αποδεκτή** από την μελέτη, για λόγους κοινωνικούς (λιγότερες απαλλοτριώσεις κτισμάτων), επεμβάσεων σε υφιστάμενη κατάσταση - επιχείρηση και περιβαλλοντικούς (μικρότερη κατά 1,00μ. περίπου υπερύψωση της γραμμής, μικρότερο πάχος φορέα).

Κατ' ουσίαν, η κατατιθέμενη μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (έχοντας ήδη εξετάσει εναλλακτικές λύσεις όδευσης) ενσωματώνει τα στοιχεία της Προμελέτη Χάραξης (με εναλλακτικές λύσεις στο επίγειο τμήμα), της Προμελέτης Υδραυλικών και των προκαταρκτικών μελετών των τεχνικών έργων, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στην κείμενη νομοθεσία περί πληρότητας του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και σύμφωνα και με την εγκύκλιο 38 η οποία και καθορίζει τα στάδια των μελετών και πως αυτά και με τι σειρά ολοκληρώνονται (σημειώνεται ότι ο έλεγχος αυτός που αφορά στην πληρότητα του φακέλου της ΜΠΕ έχει πραγματοποιηθεί επίσης πρωτίστως και από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΚΑ την ΕΥΠΕ, η οποία κατόπιν αυτού αποστέλλει τη ΜΠΕ προς γνωμοδότηση στους λοιπούς αρμόδιους φορείς). Συνεπώς κατόπιν της έγκρισης της ΜΠΕ, θα ολοκληρωθούν τα λοιπά στάδια των μελετών (οριστική μελέτη χάραξης και υδραυλικών, προμελέτες και οριστικές μελέτες τεχνικών έργων), τα οποία και θα καθορίσουν με λεπτομέρειες τα σημεία διεπαφής της κατασκευής στην πόλη της Πάτρας.

Γενικότερα το εξεταζόμενο έργο στην παρούσα ΜΠΕ, προτείνεται να γίνει δεκτό, μιας και μεταξύ των άλλων, η ως επί το πλείστον υπόγεια χάραξή του, αφήνει ελεύθερη την πρόσβαση των πολιτών προς το θαλάσσιο μέτωπο, κάνοντας πραγματικότητα το επί δεκαετίες αίτημα της τοπικής κοινωνίας.

Ωστόσο, θα πρέπει να συνυπολογιστούν στοιχεία όπως:

- Η μείωση, στο μέτρο του εφικτού των οπτικών οχλήσεων από τη κατασκευή τοίχων μεγάλου ύψους έμπροσθεν της παράκτιας ζώνης
- Η μέθοδος κατασκευής του υπόγειου τμήματος του έργου (cut & cover) ώστε να διασφαλίζει γενικά την ασφάλεια των παρακείμενων κατασκευών αφού θα υπάρξει επηρεασμός διατηρητέων κτιρίων, μνημείων και εκκλησιών, δρόμων, προβλήματα παρεμπόδισης της πρόσβασης στα κτίρια του Λιμένα Πατρών καθώς και στη λειτουργία του νέου λιμανιού. Θα πρέπει δηλαδή να γίνει καταγραφεί και αποτύπωση των υπογείων κλπ και επίσης να εκπονηθεί πρόγραμμα ενόργανης παρακολούθησης αυτών κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου.
- Ο προγραμματισμός υλοποίησης του έργου σε συνδυασμό με εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη.
- Η δυνατότητα αξιοποίησης της νέας Σ.Γ. ως προαστιακός σιδηρόδρομος (σταθμοί, στάσεις κλπ).
- Η επάρκεια των διατομών των υφιστάμενων αγωγών ομβρίων σε σιδηροδρομικά φορτία (Μελέτη Τεχνικών).
- Τα νέα υδραυλικά χαρακτηριστικά της ροής του π. Γλαύκου (Επικαιροποιημένη Υδραυλική Μελέτη π. Γλαύκου).
- Το σύστημα ηλεκτροκίνησης της Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής (Αδειοδότηση).

Με βάση τα παραπάνω και με την προϋπόθεση να ληφθούν υπόψη κατά την απόφαση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων του έργου:

- οι παρατηρήσεις της Δ/σης Περιβ/ντος & Χωρικού Σχεδιασμού της Π.Δ..Ε. που αναφέρονται στο υπ' αρ. 96820/1433/11/23-01-2012 έγγραφο της, αλλά και
- Η υποχρέωση υποβολής και αξιολόγησης στην ΕΥΠΕ, Τεχνικής Περιβαλλοντικής Μελέτης (ΤΕΠΕΜ) του έργου αλλά και Φακέλου Συμμόρφωσης Τελικού Σχεδιασμού (βάσει του άρθρου 7, παρ.1 και 2, του Ν.4014/2011), εφόσον συντρέχουν για αυτό οι αναγκαίοι λόγοι βάση κείμενης νομοθεσίας.

Εισηγούμαστε ΘΕΤΙΚΑ για την ανωτέρω Μ.Π.Ε

Λόγω της μεγάλης τεχνικής πολυπλοκότητας του έργου αλλά κυρίως λόγω της ιδιαιτερότητας, της σοβαρότητας, του μεγέθους του και των περιβαλλοντικών και κοινωνικών οχλήσεων που θα προκληθούν κατά τη φάση κατασκευής του στη ζωή και τις αστικές λειτουργίες της πόλης, **προτείνουμε**:

- οποιαδήποτε εξειδίκευση τεχνικών μέτρων και όρων της ΑΕΠΟ του έργου που θα πραγματοποιείται με τη κατάθεση ΤΕΠΕΜ ή/και Φακέλου Συμμόρφωσης Τελικού Σχεδιασμού στην αδειοδοτούσα αρχή να κοινοποιείται στη Περιφέρεια αλλά και στο Δήμο Πατρέων, και να επεξεργάζονται πιθανώς με δέσμη προτάσεων, πριν την έγκριση του αρμόδιου Γενικού Διευθυντή του ΥΠΕΚΑ, στον οποίο και θα αποστέλλεται σε εύλογο χρονικό διάστημα σχετικό υπόμνημα.
- την αναμονή της αδειοδοτούσας αρχής στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων, για ενσωμάτωση των μέτρων και προτάσεων της επιτροπής που συστάθηκε από το Δήμο Πατρέων (υπ. αριθμ. 641/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου) για το έργο του θέματος και η οποία δεν έχει ανακοινώσει ακόμα το πόρισμά της. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξεταστούν ενδεχομένως πιθανές προτάσεις της συσταθείσας επιτροπής για έργα, βελτιώσεις και παρατηρήσεις, από το τμήμα μετά την οδό Σμύρνης (περιοχή υπέργειοποίησης της Σιδηροδρομικής Γραμμής) και μέχρι τη συναρμογή της με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο, μιας και το υπογειοποιημένο τμήμα αναμένεται να μην προκαλέσει σημαντικές αλλαγές στη φυσιογνωμία και τη τοπολογία του αστικού τοπίου, με θετικές δε επιπτώσεις για τον αστικό ιστό της πόλης και την συνοχή του».

Το Περιφερειακό Συμβούλιο αφού άκουσε τον εισηγητή, τον πρόεδρο, και τους λοιπούς ομιλητές που ανέπτυξαν τις απόψεις τους επί του ανωτέρω, κατόπιν διαλογικής συζήτησης

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ κατά πλειοψηφία

Γνωμοδοτεί θετικά για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: «Νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου- Πάτρας, Τμήμα από νέο Σ.Σ. Πάτρας- μέχρι τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο (Χ.Θ. 126+750 έως 132+049)» Περιφερειακής Ενότητας Αχαΐας, με τις παρακάτω προϋποθέσεις, λόγω της μεγάλης τεχνικής πολυπλοκότητας του έργου αλλά κυρίως λόγω της ιδιαιτερότητας, της σοβαρότητας, του μεγέθους του και των περιβαλλοντικών και κοινωνικών οχλήσεων που θα προκληθούν κατά τη φάση κατασκευής του στη ζωή και τις αστικές λειτουργίες της πόλης:

- οποιαδήποτε εξειδίκευση τεχνικών μέτρων και όρων της ΑΕΠΟ του έργου που θα πραγματοποιείται με τη κατάθεση ΤΕΠΕΜ ή/και Φακέλου Συμμόρφωσης Τελικού Σχεδιασμού στην αδειοδοτούσα αρχή να κοινοποιείται στη Περιφέρεια αλλά και στο Δήμο Πατρέων, και να επεξεργάζονται πιθανώς με δέσμη προτάσεων, πριν την έγκριση του αρμόδιου Γενικού Διευθυντή του ΥΠΕΚΑ, στον οποίο και θα αποστέλλεται σε εύλογο χρονικό διάστημα σχετικό υπόμνημα.
- Να εξασφαλιστεί η παράλληλη λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής τόσο για το τρένο όσο και για τον Προαστιακό.
- Να μειωθούν στο ελάχιστο δυνατό οι συνέπειες στην λειτουργία του Προαστιακού κατά τη φάση των έργων κατασκευής και να εξασφαλιστεί η συνέχειά του με άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Να κατασκευαστούν επιπρόσθετα στάσεις του Προαστιακού στις περιοχές Καστελόκαμπου, Αγυιάς, (γήπεδο Παναχαϊκής), Αγ. Ανδρέα και να εξεταστεί η περαιτέρω πύκνωσή τους.
- Πριν την έναρξη των εργασιών να εξασφαλιστεί η επαρκής χρηματοδότηση και η σύμφωνη γνώμη του ΟΛΠΑ.
- Να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη μετάβαση πεζών προς το παραλιακό μέτωπο σε όλο το μήκος της παρέμβασης.
- Να γίνουν εργασίες ανάπλασης της παραλιακής ζώνης από την οδό Παπαφλέσσα έως το Νέο Λιμάνι Πατρών σε συνεργασία με τον Δήμο Πατρέων.
- Να υπάρχει ένας σταθμός που θα χωροθετηθεί στο νέο λιμάνι και σε όλες τις στάσεις του τρένου να τοποθετηθούν ανάλογες εγκαταστάσεις για την πρόσβαση ατόμων ΑΜΕΑ.

Κατά της απόφασης αυτής ψήφισαν οι περιφερειακοί σύμβουλοι της Παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Δυτικής Ελλάδας» κ.κ. Καραθανασόπουλος Νικόλαος , Σολτάτος Γεώργιος και Καραπάνος Γεώργιος, και οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ. Κοκκαλιάρη-Λάσκαρη Νικολέτα και Παππός Γεώργιος.

Λευκό ψήφισε ο Επικεφαλής της παράταξης «Αντίσταση Πολιτών Δυτ. Ελλάδας» κ.Χατζηλάμπρου Βασίλειος.

Το παρόν Πρακτικό αφού συντάχθηκε, διαβάστηκε και βεβαιώθηκε, υπογράφεται ως ακολούθως :

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΕΚΤΕΛΩΝ ΧΡΕΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΠΙΕΤΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΡΗΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ