

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
Γραφείο Προέδρου Επιτροπής
Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων
Περιφερειακού Συμβουλίου Δυτικής Ελλάδας

Ταχ. Δ/ση : ΝΕΟ Πατρών-Αθηνών 32
& Αμερικής
Ταχ. Κωδ. : 26 441
Τηλέφωνο : 2613 613 521/531
Φαξ : 2613 613 533

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΕΚ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜ. 8/2012 ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ ΤΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στην Πάτρα, σήμερα την 26^η Οκτωβρίου 2012, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11:00 στα Γραφεία της Περιφέρειας (Ν.Ε.Ο. Πατρών- Αθηνών 32 & Αμερικής, 2^{ος} Όροφος, Πάτρα), συνεδρίασε η Επιτροπή Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων Περιφερειακού Συμβουλίου Δυτικής Ελλάδας όπως συγκροτήθηκε με τις υπ. αριθ. 135/2011 και 136/2011 αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου, ύστερα από την υπ' αριθμ. 253755/2335/22-10-2012 νόμιμη πρόσκληση του Προέδρου της. Στην συνεδρίαση παραβρέθηκαν οι:

1. Νικόλαος Υφαντής, Πρόεδρος, Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος & Υποδομών Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
2. Κοκκαλιάρη – Λάσκαρη Νικολέττα, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
3. Παπακωνσταντίνου Κωνσταντίνος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
4. Παππάς Γεώργιος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
5. Πυλαρινός Νικόλαος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
6. Σταθακόπουλος Ευστάθιος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
7. Σταυρόπουλος Χρήστος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
8. Σκαρτσιάρης Ανδρέας, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
9. Τσόγκας Γεώργιος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος

και η γραμματέας της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων Περιφερειακού Συμβουλίου Δυτικής Ελλάδας, Στυλιανή Καραμολέγκου, υπάλληλος της Περιφέρειας

Δυτικής Ελλάδας, όπως ορίστηκε με την αριθμ. Πρωτ.: οικ. 134186/1854/22-8-2011 απόφαση του Περιφερειάρχη Δυτικής Ελλάδας.

Μετά τη διαπίστωση της κατά νόμο σύνθεσης και απαρτίας της Επιτροπής, ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή προχώρησε σε συζήτηση και λήψη απόφασης επί του θέματος ημερήσιας διάταξης

ΘΕΜΑ 13

Γνωμοδότηση για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για την παράκαμψη Κάτω Αχαιίας και βελτίωση δρόμου προς Άραξο.

σύμφωνα με την υπ. αριθμ. πρωτ. 200490/1938/16-8-2012 (Ορθή επανάληψη 23-10-2012) γραπτή εισήγηση του Προέδρου της Επιτροπής η οποία αυτολεξεί έχει ως εξής:

«Η μελέτη αφορά στις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του έργου: «Κατασκευή οδικής παράκαμψης Κάτω Αχαιίας και βελτίωσης δρόμου προς Άραξο». Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στα δυτικά και βόρεια του νομού Αχαιίας στην περιοχή μεταξύ των Δ.Δ.Αράξου από δυτικά και Κάτω Αχαιίας από ανατολικά και οριοθετείται εντός των διοικητικών ορίων των Δήμων Λαρισσού, Μόβρης και Δύμης. Το μελετούμενο έργο εκτεινόμενο από το Δήμο Δύμης έως το δυτικό όριο του Νομού εξυπηρετεί κυρίως τους σχετικά παραλιακούς και τους συναφείς προς αυτούς δυναμικούς οικισμούς των Δήμων Δύμης, Μόβρης και Λαρισσού. Η παλαιά Εθνική Οδός είναι σήμερα ο βασικός άξονας σύνδεσης των οικισμών της βορειοδυτικής Αχαιίας. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αδυνατεί στην εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών και διερχόμενο εντός του πολεοδομικού ιστού των παρόδιων οικισμών δημιουργεί έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, ιδιαίτερα στους καλοκαιρινούς μήνες με την αύξηση της τουριστικής κίνησης.

Το προτεινόμενο έργο αποσκοπεί στην παράκαμψη πολεοδομικών ιστών και βελτίωση υφιστάμενης οδού σύνδεσης παρόδιων παραλιακών οικισμών και περιλαμβάνει την κατασκευή νέων παρακαμπτηρίων χαράξεων και κυρίως την βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών υφιστάμενου οδικού δικτύου με κατασκευή κατάλληλων τεχνικών έργων και κόμβων προσαρμογής των επιμέρους τμημάτων με την υφιστάμενη επαρχιακή οδό.

Παράκαμψη Κ.Αχαΐας

Η αρχή της μελέτης του εξεταζόμενου έργου αποτελεί η βόρεια παράκαμψη Κ.Αχαΐας (ΤΜΗΜΑ Ι) που σχεδιάζεται από ΧΘ 0+000 έως Χ.Θ.1+522 (νέα χάραξη) και ακολουθεί σχεδόν παράλληλα την ζώνη απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ (κύρια λύση).

Στην ΧΘ 0+000 σχεδιάζεται κόμβος (Κ1) σύνδεσης με την Παλαιά Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου. Στο σημείο αυτό επειδή ο σχεδιασμός του κόμβου σύνδεσης προτείνεται να αναπτυχθεί με απαλλοτρίωση μικρού τμήματος του προαύλιου χώρου του μη λειτουργούντος σήμερα εργοστασίου της Αχαϊκής Οινοποιίας. Λόγω της απαλλοτρίωσης για την προστασία της οδού προβλέπεται τοίχος αντιστήριξης ύψους 4,0μ στη ΧΘ 0+086,9 και για μήκος 40μ.

Από την Χ.Θ.0+890 εως ΧΘ 1+000 η προτεινόμενη χάραξη της οδού διέρχεται κατάντη του υπό διαμόρφωση ποδοσφαιρικού γηπέδου και απολίνει ελαφρά νότια της ζώνης απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ.

Στη ΧΘ 1+ 522 σχεδιάζεται κόμβος σύνδεσης (Κ2) με την παλαιά Εθνική Οδό Πατρών Πύργου.

Γενικά το τμήμα αυτό του προς μελέτη έργου σχεδιάστηκε στα όρια ή και κατάντη του σχεδίου πόλης της Κ.Αχαΐας τροποποιώντας τη χάραξη. Η τροποποίηση προτείνεται λόγω κάποιας πρόσφατης οικιστικής ανάπτυξης αλλά και για ορθολογικότερη διαμόρφωση (συναρμογή του κόμβου Κ2 σύνδεσης με την Επ.Ο και τις γραμμές του ΟΣΕ).

Στην παράκαμψη Κ.Αχαΐας οι βασικές εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν εκτός της κύριας που αναφέρθηκε παραπάνω είναι οι εξής:

- Επιλογή ΙΙ (αφορά χάραξη πλησίον του πρηνούς νότια της κύριας)
- Επιλογή ΙΙΙ (αφορά χάραξη κατάντη των γραμμών ΟΣΕ βόρεια της κύριας)
- Επιλογή ΙV (αφορά νοτιοδυτική – δυτική παράκαμψη του οικισμού)

Βελτίωση υφιστάμενης οδού προς Νιφοραίικα

Ακολουθεί τμήμα βελτίωσης της υφιστάμενης οδού προς Νιφοραίικα που σχεδιάζεται από ΧΘ 1+522 εως ΧΘ 2+580 (ΤΕΛΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ι). Στο τμήμα αυτό υπάρχουν τέσσερα υφιστάμενα τεχνικά έργα τα οποία θα ελεγχθούν και αν είναι επαρκή θα επεκταθούν. Στη ΧΘ 2+580 σχεδιάζεται κόμβος σύνδεσης Κ3 της υφιστάμενης οδού με την παράκαμψη Νιφοραϊικών.

Στο τμήμα της οδού προς Νιφοραίικα (από κόμβο Κ2 έως κόμβο Κ3) εξετάστηκε αρχικά μια παραλλαγή ανάντη των γραμμών ΟΣΕ η οποία όμως

αποκλείστηκε λόγω αρχαιολογικών δεσμεύσεων και ως μοναδική λύση αποτελεί η βελτίωση της υφιστάμενης οδού.

Παράκαμψη Νιφοραϊκών

Η παράκαμψη Νιφοραϊκών που ακολουθεί σχεδιάζεται από ΧΘ 2+ 580 (ΑΡΧΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΙΙ) έως ΧΘ 5+370 και ακολουθεί ουσιαστικά υφιστάμενη δημοτική – αγροτική οδό. Ο σχεδιασμός της οδού στο τμήμα αυτό εξυπηρετεί την άμεση πρόσβαση προς την παραλιακή τουριστική ζώνη. Στο τμήμα αυτό επειδή παρατηρείται έντονη οικιστική ανάπτυξη προβλέπεται σχεδιασμός πεζοδρομίων και η κατασκευή ισόπεδου τρισκελούς κόμβου Κ3Α λόγω ύπαρξης μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων της περιοχής. Επίσης στην ΧΘ 5+370 σχεδιάζεται ο κόμβος σύνδεσης Κ4 με την Παράκαμψη Καλαμακίου και με την υφιστάμενη οδό προς Αράξο.

Παράκαμψη Καλαμακίου

Από ΧΘ 5+370 σχεδιάζεται η παράκαμψη Καλαμακίου. Μετά την εξέταση διάφορων εναλλακτικών επιλογών προτείνεται νότια παράκαμψη του οικισμού από ΧΘ 5+370 (κόμβος Κ4) έως ΧΘ 7+ 247 (κόμβος Κ5 ΤΕΛΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΙΙ). Πρόκειται για εξ ολοκλήρου νέα χάραξη χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Στη ΧΘ 6+ 500 περίπου η χάραξη διέρχεται σε μήκος 50 μ εντός του οικισμού. Στη ΧΘ 5+ 644 προβλέπεται κατασκευή αρδευτικού έργου. Στη ΧΘ 7+ 247 προβλέπεται η κατασκευή κυκλικού κόμβου (Κ5) όπου είναι και το τέλος του υπό μελέτη υπομημήματος. Στην ΧΘ 6+500 περίπου η χάραξη διέρχεται σε μήκος 50 μ εντός των ορίων του οικισμού. Για το λόγο αυτό εξετάστηκε μια νοτιότερη παραλλαγή εξ'ολοκλήρου εκτός των ορίων του οικισμού επειδή όμως η μέγιστη απόσταση από την κύρια λύση δεν ξεπερνά τα 100μ θεωρείται ισοδύναμη και προτείνεται η κύρια επιλογή η οποία είναι και πρόταση του Δήμου.

Παράκαμψη Αράξου

Από τη ΧΘ 0+000 έως ΧΘ 2+200 σχεδιάζεται η παράκαμψη του οικισμού Αράξου. Στη ΧΘ 0+000 σχεδιάζεται ο κόμβος Κ6α σύνδεσης με την επαρχιακή οδό Λακκόπετρας – Αράξου. Στη ΧΘ 0+216 σχεδιάζεται ο κόμβος Κ6β σύνδεσης με την επαρχιακή οδό Λακκόπετρας – Αράξου και το δρόμο προς την 116 Π.Μ και στη ΧΘ 1+250 σχεδιάζεται ο κόμβος Κ7 σύνδεσης με τον οικισμό του Αράξου. Στη συνέχεια η νέα χάραξη τέμνει την υφιστάμενη Επ.Ο και σχεδιάζεται στη ΧΘ 2+200 ο κόμβος Κ8 σύνδεσης και με την οδό προς παραλία Καλογριάς. Από τη ΧΘ 2+200 έως ΧΘ 2+850 προβλέπεται βελτίωση της υφιστάμενης οδού. Στο τέλος της χάραξης από ΧΘ 2+850 έως ΧΘ 3+177,30 τροποποιείται μερικώς η χάραξη

λόγω της ύπαρξης της περιφράξης του ΑΔ Αράξου για αποφυγή χρονοβόρων απαλλοτριώσεων έστω και μικρού χώρου του ΑΔ. Έτσι στη ΧΘ 2+950 σχεδιάζεται ο κόμβος Κ9 σύνδεσης με το πολιτικό αεροδρόμιο Αράξου.

Στην παράκαμψη Αράξου εξετάστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές χαράξεις:

Εναλλακτική Λύση I : Η διαφοροποίηση της Εναλλακτικής Λύσης I σε σχέση με την κύρια Λύση είναι ότι προβλέπεται δυτική παράκαμψη του οικισμού Αράξου. Το συνολικό μήκος της δυτικής παράκαμψης είναι 2.200μ. περίπου. Πλεονέκτημα αυτής της επιλογής είναι η απευθείας σύνδεση με το λατομικό χώρο καθώς και ότι έχει περίπου 500μ. λιγότερο μήκος από το αντίστοιχο τμήμα της Κύριας Λύσης. Μειονέκτημα αυτής της επιλογής είναι ότι η χάραξη προσεγγίζει τον αρχαιολογικό χώρο του Τείχους Δυμαίων ενώ τμήμα της χάραξης ευρίσκεται εντός περιοχής NATURA.

Εναλλακτική Λύση II: Αποτελεί παραλλαγή της προηγούμενης εναλλακτικής με πλεονέκτημα ότι ακολουθεί υφιστάμενους αγροτικούς δρόμους και μειονέκτημα ότι χρειάζεται έγκριση από το ΚΑΣ λόγω του τείχους Δυμαίων ενώ η αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία έχει ήδη γνωμοδοτήσει αρνητικά.

Εναλλακτική Λύση III: Η διαφοροποίηση της λύσης III σε σχέση με την κύρια λύση είναι ότι προβλέπεται ανατολική παράκαμψη τόσο του οικισμού Αράξου όσο και του αεροδρομίου. Πλεονέκτημα αυτής της επιλογής είναι η αποφυγή της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από τον οικισμό Αράξου και το αεροδρόμιο. Μειονέκτημα αυτής της επιλογής είναι το πολύ μεγάλο μήκος το οποίο πιθανώς γίνει μεγαλύτερο λόγω δεσμεύσεων ασφάλειας του ΑΔ.

Μηδενική Λύση: Πρόκειται για τη μη κατασκευή των προτεινόμενων οδικών παρακάμψεων – βελτιώσεων. Είναι προφανές ότι η λύση αυτή έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στους τομείς των μεταφορών και της ασφάλειας ενώ αρνητικές θα είναι οι επιπτώσεις στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος τις χρήσεις γης και το θόρυβο εντός των οικισμών που διασχίζει η υφιστάμενη οδός. Ο υφιστάμενος επαρχιακός άξονας παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα στη χάραξη του σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ –Χ 2001.Στις περισσότερες περιπτώσεις η χάραξη κρίνεται ως κακή σύμφωνα με τα κριτήρια ασφαλείας και το πλάτος της οδού δεν ανταποκρίνεται στις νέες προδιαγραφές.

Επιπτώσεις στο έδαφος και στο υπέδαφος

Το υπό εκτέλεση έργο δεν θα μεταβάλει το εδαφικό ανάγλυφο της περιοχής κατασκευής του επιφέροντας την γένεση προβλημάτων επηρεασμού υδροφόρων οριζόντων ή ποιότητας νερού ή ανάσχεσης ποσότητας φερτών υλών ή γένεση προβλημάτων απόθεσης φερτών υλικών.

Από γεωλογικής πλευράς το εξεταζόμενο έργο δεν προδιαθέτει στο να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην περιοχή κατασκευής του, όμως θα απαιτηθεί η εκπόνηση γεωτεχνικής μελέτης όπου θα υποδειχθούν κατάλληλα μέτρα προστασίας για να αποφευχθεί υποβιβασμός των μηχανικών ιδιοτήτων των πετρωμάτων με την εκδήλωση καθιζήσεων. Προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην περίσσεια υλικών που θα χρησιμοποιηθεί σε άλλα τμήματα του έργου ή και ακατάλληλα προς χρήση που ενδεχομένως θα επηρεάσουν άλλες θέσεις και περιοχές πέραν αυτών της στενής περιοχής των έργων.

Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα

Τα επίπεδα ατμοσφαιρικών ρύπων κατά την κατασκευή του έργου θα επηρεαστούν από τις χημειουργικές εργασίες, την κίνηση των οχημάτων που εμπλέκονται στην κατασκευή και τις αλλαγές λόγω των μεταβολών της κυκλοφοριακής ροής κλπ. Ο βασικότερος ατμοσφαιρικός ρύπος που αναμένεται κατά την φάση κατασκευής του εξεταζόμενου έργου είναι η σκόνη κυρίως από την κυκλοφορία οχημάτων και λειτουργία μηχανημάτων κατά την εκτέλεση χημειουργικών εργασιών, εργασιών παρασκευής αδρανών κλπ.

Κατά την φάση λειτουργίας η εκπομπή ρύπων από την λειτουργία των νέων τμημάτων της οδού σύμφωνα με υπολογισμούς θα είναι για τους περισσότερους ρύπους χαμηλότερη σε σχέση με την υφιστάμενη οδό. Αυτό οφείλεται στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και ειδικότερα στην αύξηση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας.

Επιπτώσεις στους υδατικούς πόρους

Κατά την φάση κατασκευής του έργου κάποιες επιπτώσεις δύνανται να προκληθούν στα σημεία όπου ο δρόμος διέρχεται εγκάρσια υδατορευμάτων. Η ενδεχόμενη απόρριψη λαδιών και διαρροής καυσίμων από τα μηχανήματα κατασκευής και τα φορτηγά μεταφοράς των υλικών, εργαστηρίων παρασκευής σκυροδέματος και τα προϊόντα απόπλυσης αυτών ή διάθεσης λυμάτων του εργοταξιακού προσωπικού μπορεί να επιβαρύνουν τα επιφανειακά νερά αλλά και τα υπόγεια κατά τη φάση κατασκευής των έργων. Τα υλικά εκσκαφών και τα υλικά προς επίχωση που αποτίθενται σε σωρούς δίπλα στις οδούς από όπου τα παραλαμβάνουν τα

μηχανήματα (διαμόρφωσης κ.λ.π.) και τα διαστρώνουν, ενδέχεται να καταλήξουν στα επιφανειακά νερά της περιοχής. Σε θέσεις όπου διακόπτονται ρέματα καθώς και σε περιπτώσεις όπου λόγω παρεμβάσεων δεν επαρκούν τα υφιστάμενα τεχνικά και οχετοί θα προταθούν στα πλαίσια της υδραυλικής μελέτης όλα τα απαραίτητα έργα για την αποκατάσταση του δικτύου απορροής και της αντιπλημμυρικής προστασίας του έργου. Κατά την φάση λειτουργίας έργων οδοποιίας συνήθως διάφορα βαρέα μέταλλα παρουσιάζουν υψηλή συγκέντρωση στις απορροές τους τα οποία είναι εύκολο να μεταφερθούν κυρίως στα επιφανειακά ύδατα της περιοχής. Η λήψη όμως κατάλληλων μέτρων όπως προστασίας του οδικού άξονα με σύστημα που αποτελείται από επιφανειακά διαμήκη έργα (τάφροι οφρύος, πλευρικές τάφροι κλπ) και εγκάρσια τεχνικά στις θέσεις διασταύρωσης με ρέματα μπορεί να περιορίσουν στο ελάχιστο τον κίνδυνο ρύπανσης των επιφανειακών υδάτων.

Επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον

Ο θόρυβος κατά την κατασκευή του έργου προέρχεται κυρίως από τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται δηλαδή μηχανήματα εκσκαφής ή χαλάρωσης εδαφών φόρτωσης προϊόντων εκσκαφής διάστρωσης και συμπίεσης υλικών καθώς και διατηρητικά μηχανήματα παραγωγής αδρανών και ασφαλτο-σκυροδέματος. Η δεύτερη πηγή είναι ο θόρυβος από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς υλικών έτοιμο σκυρόδεμα ή ασφαλτοσκυρόδεμα από τα εργοστάσια παραγωγής και κάθε άλλο υλικό που χρειάζεται για την κατασκευή του έργου. Ο θόρυβος από τα οχήματα αυτά μπορεί να επιβαρύνει και περιοχές μακριά από το εργοτάξιο π.χ. κατά μήκος οδών που ακολουθούν τα οχήματα αυτά προς και από το εργοστάσιο.

Επιπτώσεις στις χρήσεις γης

Σύμφωνα με την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων η κατασκευή και λειτουργία του έργου δεν θα επιφέρει ουσιαστικές αλλαγές στις χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής παρα μόνο στο τμήμα των απαλλοτριώσεων και εκατέρωθεν των βελτιώσεων της υφιστάμενης οδού και κυρίως στις επικρατούσες γεωργικές καλλιέργειες. Σύμφωνα με την μελέτη το έργο δεν αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την πιθανή μελλοντική επέκταση του σχεδίου πόλεως Κ.Αχαΐας και γενικότερα για την ανάπτυξη των επιτρεπομένων χρήσεων στους οικισμούς της περιοχής ή στις εκτός σχεδίου περιοχές. Λόγω της υφιστάμενης νομοθεσίας για την εκτός σχεδίου δόμηση με μειωμένη αρτιότητα σε ιδιοκτησίες με πρόσωπο σε επαρχιακές οδούς ίσως παρατηρηθεί ανάπτυξη της δόμησης σε μικρές ιδιοκτησίες εκατέρωθεν του έργου.

Επιπτώσεις στους φυσικούς πόρους

Η λειτουργία του προτεινόμενου έργου δεν θα προκαλέσει καμία επίπτωση στους φυσικούς πόρους της περιοχής.

Κίνδυνος ανώμαλων καταστάσεων

Το είδος και η φύση του έργου δεν ενέχει κανένα κίνδυνο ανώμαλων καταστάσεων. Μόνο στη φάση κατασκευής του αν δεν ληφθούν τα καθορισμένα μέτρα ασφαλείας είναι πιθανόν να προκληθεί ατύχημα ή ρύπανση από τα εργοταξιακά μηχανήματα και τους εργοταξιακούς χώρους. Κατά την κατασκευή θα πρέπει να ληφθούν τα δέοντα μέτρα ασφαλείας σε συνεννόηση με την Τροχαία κοντά σε υφιστάμενες οδούς και στα τμήματα που ταυτίζεται με υφιστάμενη οδό.

Επιπτώσεις στον πληθυσμό

Θα βελτιωθεί η πρόσβαση και η διέλευση των ανθρώπων από την περιοχή αλλά η χρήση του έργου κυρίως για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης δεν μπορεί να επιφέρει ουσιαστικές αλλαγές στην εγκατάσταση, διασπορά, πυκνότητα ή ρυθμό αύξησης του ανθρώπινου μόνιμου πληθυσμού στην περιοχή παρά μόνο στον εποχιακό πληθυσμό.

Επιπτώσεις στους οικισμούς

Κατά την φάση κατασκευής των έργων αναμένονται κάποιες αρνητικές επιπτώσεις στο οικιστικό περιβάλλον της περιοχής αφού θα αυξηθούν οι συγκεντρώσεις των ατμοσφαιρικών ρύπων (σκόνη ,καυσαέρια) και ο θόρυβος εξαιτίας των κατασκευαστικών εργασιών, των μετακινήσεων των μηχανημάτων ,της μεταφοράς υλικών και παραπροϊόντων των διαδικασιών κατασκευής αλλά και των μετακινήσεων των εργαζομένων στα εργοτάξια. Επίσης η φύση του έργου δεν μπορεί να επηρεάσει ουσιαστικά τον υφιστάμενο ρυθμό ανέγερσης νέων κατοικιών στην περιοχή εκτέλεσής του γιατί αφορά έργο βελτίωσης και ασφαλούς διακίνησης των χρηστών του και όχι δημιουργία πρόσβασης σε περιοχές προς πολεοδόμησης. Από την άλλη πλευρά εκτιμάται ότι οι παρακάμψεις των οικισμών της περιοχής με την λειτουργία των προτεινόμενων έργων δημιουργεί ευνοϊκότερες συνθήκες για την ανάπτυξη της κατοικίας εντός των οικισμών.

Επιπτώσεις στις μεταφορές – κυκλοφορία

Κατά την κατασκευή αναμένεται κάποια αύξηση της κυκλοφορίας κυρίως στο τοπικό οδικό δίκτυο από την κίνηση των βαρέων οχημάτων μεταφοράς υλικών από

τα μηχανήματα εκσκαφής τη μετακίνηση εργατών παρεμπόδιση της κυκλοφορίας στα σημεία των εργασιών κλπ όμως με τη λήψη κατάλληλων μέτρων σήμανσης και εκτροπής της κυκλοφορίας δεν θα υπάρξει πρόβλημα δημιουργίας κυκλοφοριακών κινδύνων. Κατά την λειτουργία του έργου θα μειωθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος σε τμήματα της υφιστάμενης οδού εντός κατοικημένων περιοχών οπότε αναμένεται γενικά η βελτίωση των περιβαλλοντικών παραμέτρων όπως ο θόρυβος και η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας.

Επιπτώσεις στο τοπίο

Οι επιπτώσεις στο τοπίο κατά την φάση κατασκευής των έργων δεν κρίνονται σημαντικές. Η παρουσία ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στην περιοχή κάνει την ένταξη των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε αυτήν εύκολη ενώ προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην επιλογή των εργοταξιακών χώρων. Οι χώροι αυτοί χρήζουν άμεσης αποκατάστασης και μετά το πέρας των εργασιών ο ανάδοχος του έργου θα πρέπει να απομακρύνει το εργοτάξιο και να αποκαταστήσει στο ακέραιο το χώρο εγκατάστασης. Γενικά οι επιπτώσεις αυτές είναι προσωρινές και αναστρέψιμες.

Προστατευτές Περιοχές

Τμήμα του προτεινόμενου έργου βρίσκεται πλησίον ή και στα όρια της ζώνης της ευρύτερης περιοχής του Δικτύου NATURA. Οι επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου είναι γενικά μικρής έντασης και αναστρέψιμες ενώ η λειτουργία του έργου επιδρά θετικά στο προστατευόμενο γειτονικό περιβάλλον καθόσον απομακρύνεται από τα όρια του και μειώνει τα επίπεδα εκπομπών ρύπων και θορύβου στην περιοχή.

Σημειώνουμε ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου συνοδεύεται από:

1. την από 16/03/2012 ΕΞΩΔΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ κατοίκων της περιοχής Κάτω Αχαΐας καθώς και του Εμπορικού & Επαγγελματοβιοτεχνικού Συλλόγου Κάτω Αχαΐας « Ο ΕΡΜΗΣ» που αφορά: «Αντίκρουση της βόρειας παράκαμψης Κάτω Αχαΐας – άμεση απόσυρση της σχετικής Μ.Π.Ε και επανεξέταση του θέματος για την υιοθέτηση της νότιας παράκαμψης ».

Το κύριο σημείο της εξώδικης δήλωσης πρόσκλησης είναι ότι η βόρεια παράκαμψη Κάτω Αχαΐας έρχεται σε αντίθεση με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κάτω Αχαΐας το οποίο εγκρίθηκε ήδη από το έτος 1986 με την

υπ'αριθμ.29437/1127/17-04-1986 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 437 τ.Δ/12-5-1986) με βάση τις διατάξεις του Ν.1337/1983 (άρθρα 2&3) .Το Γ.Π.Σ προβλέπει τη νότια παράκαμψη και εν συνεχεία δυτική παράκαμψη της πόλεως ώστε να συνδέεται με τις κοινωνικές και οικονομικές υποδομές που σχεδιάστηκαν και υπάρχουν στο νότιο τμήμα της πόλεως. Το Γ.Π.Σ ορίζει ότι η οδός παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές μπορεί να είναι μόνο τοπικής σημασίας ανήκουσα στο δημοτικό οδικό δίκτυο.

2. Στην ανωτέρω σχετική Εξώδικη Δήλωση επισυνάπτεται η από 15-03-2012 γνωμοδότηση δικηγορικού γραφείου στην οποία ενδεικτικά αναφέρονται τα κάτωθι (αποσπάσματα από την γνωμοδότηση):

Η επιλογή της λύσης της βόρειας παράκαμψης της Κάτω Αχαΐας καταδεικνύεται προδήλως παράνομη και αντισυνταγματική ως ακολούθως:

Α. Έλλειψη προηγούμενου γενικού χωροταξικού σχεδιασμού σε ότι αφορά την πρόβλεψη της βόρειας παράκαμψης: το έργο εντάσσεται στην ομάδα 1^η (έργα οδοποιίας) 1^η Κατηγορία και 2^η Υποκατηγορία (στοιχείο 5 του Πίνακα 1 επαρχιακό οδικό δίκτυο και στοιχείο 9 του ίδιου Πίνακα 1 «περιφερειακές οδοί – περιμετρικοί δακτύλιοι πολεοδομικών συγκροτημάτων» της υπ'αριθμ.Η.Π.15393/2332 ΦΕΚ Β'1022/5/8/02 ΚΥΑ. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου Παραρτήματος ΙΙ της ανωτέρω ΚΥΑ όλες οι δραστηριότητες της 1^{ης} και 2^{ης} υποκατηγορίας των Πινάκων Ι της υπ'αριθμ.15393/2332/5-8-2002 ΚΥΑ θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο χωροταξικού σχεδιασμού με τήρηση της διαδικασίας στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης τόσο κατά το στάδιο της προμελέτης όσο και κατά το στάδιο της Ε.Π.Ο.

Η διαδικασία αυτή δεν έχει εφαρμοστεί εν προκειμένω με συνέπεια η απλή Π.Π.Ε. που κινήθηκε να είναι αυτομάτως παράνομη.

Στην υπό κρίση περίπτωση η βόρεια παράκαμψη της Κάτω Αχαΐας δεν προβλέπεται από κανένα απολύτως κείμενο γενικού χωροταξικού σχεδιασμού. Τα χωροταξικά κείμενα που διέπουν το καθεστώς της περιοχής ορίζουν τα ακόλουθα:

α. Ζ.Ο.Ε εκτός σχεδίου περιοχής Κ.Αχαΐας που καθορίστηκε με το Π.Δ.9-7-1990 (ΦΕΚ386Δ της 25-7-1990) με το οποίο τίθενται περιορισμοί δόμησης και χρήσης για το τμήμα αυτό και πάντως δεν προβλέπεται η δημιουργία βόρειας παρακαμπτήριας οδού προδήλως διότι κάτι τέτοιο δεν συμβιβάζεται με τη φύση της περιοχής αυτής ως ήπιου και ευαίσθητου συστήματος συναρτώμενου άμεσα προς το παραλιακό μέτωπο.

β. Χωροταξικός σχεδιασμός Δυτικής Ελλάδος

Με την υπ' αριθμ. Α.Π.25297/25-6-2003 Απόφαση της Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ Β 1470/09-10-2003) ετέθη σε ισχύ το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Πλην όμως ούτε στην απόφαση αυτή προβλέπεται η παράκαμψη της πόλεως της Κ.Αχαΐας από το βόρειο τμήμα της μεταξύ του ορίου του σχεδίου πόλεως και της θάλασσας. Αντιθέτως με βάση τις αρχές του σχεδιασμού που προσδιορίζονται με την ανωτέρω απόφαση η λύση της βόρειας παράκαμψης εμφανίζεται τελείως ασύμβατη με τις προβλέψεις του χωροταξικού σχεδιασμού.

γ. Γ.Π.Σ Κάτω Αχαΐας το οποίο προβλέπει την νότια χάραξη παρακαμπτήριας οδού της πόλεως (περιφερειακή κυκλοφοριακή σύνδεση) η οποία ακολουθεί την πορεία που φαίνεται στο συνδημοσιευόμενο χάρτη Π – 2.1.2. (α β)

Β. Η τελικώς προκριθείσα λύση της βόρειας παράκαμψης (ΕΠΙΛΟΓΗ Ι) είναι ευθέως αντίθετη προς τη διάταξη του άρθρου 24 του Συντάγματος και προς τις θεμελιώδεις αρχές του χωροταξικού σχεδιασμού όπως ερμηνεύονται από τη νομολογία του ΣΤΕ.

Γ.Ανυπαρξία εξετάσεως εναλλακτικών λύσεων: δεν έλαβε χώρα η απαιτούμενη εξέταση εναλλακτικών λύσεων περιλαμβανομένης και της μηδενικής λύσεως αναφορικά με το ενδεχόμενο της βόρειας παράκαμψης .

Δ.Αντιφατικές και παράνομες αιτιολογίες της απορρίψεως της νότιας χάραξης (ΕΠΙΛΟΓΗ ΙV) με σειρά εγγράφων υπομνημάτων επισημάνθηκε στην Περιφέρεια και στο Μελετητή η εναλλακτική λύση της νότιας παράκαμψης εντούτοις η μελέτη επέμεινε στη λύση της βόρειας παράκαμψης με μια σειρά αιτιολογιών που είναι αντίθετες προς τις γενικές αρχές του

ορθολογικού σχεδιασμού που αποτυπώνονται από το Σύνταγμα και στη νομοθεσία.

3. Απόφαση Διοικητικού Συμβουλίου της 13/03/2012 του Εμπορικού και Επαγγελματοβιοτεχνικός – Σύλλογος Κάτω Αχαΐας « Ο ΕΡΜΗΣ » σύμφωνα με την οποία ο εμπορικός σύλλογος εκφράζει την αντίθεσή του με την προτεινόμενη χάραξη της παράκαμψης της πόλης μας έτσι όπως προτείνεται στη Μ.Π.Ε. (τμήμα Ι) .

Η χάραξη βόρεια των Νιφορεϊκών (Τμήμα ΙΙ) θα επιφέρει σημαντική επιβάρυνση από κίνηση των τροχοφόρων οχημάτων και αλλοίωση σε μία περιοχή που αναπτύσσεται ήδη ως περιοχή κύριας και παραθεριστικής κατοικίας. Τέλος η διαπλάτυνση του δρόμου θα γίνει στα όρια αρχαιολογικής περιοχής.

4. Η με Α.Π.137211/03-12-2009 Θετική γνωμοδότηση περί Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης για την «Οδική παράκαμψη Κάτω Αχαΐας και βελτίωση δρόμου προς Άραξο Νομού Αχαΐας με τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις: α) τυχόν επηρεαζόμενα υφιστάμενα έργα υποδομής θα αποκατασταθούν πλήρως β) η κατασκευή και λειτουργία του έργου δεν έρχεται σε αντίθεση με ειδικούς περιορισμούς που έχουν τεθεί στην περιοχή με ειδικές διατάξεις και που ενδεχομένως δεν επιτρέπουν την κατασκευή του υπόψη έργου.

5. Η με υπ. αρ. 200/2012/8-10-2012 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δυτικής Αχαΐας το οποίο:

Α) γνωμοδοτεί υπέρ της αναγκαιότητας κατασκευής του έργου γιατί θεωρεί ότι αποτελεί έργο ανάπτυξης και προόδου για την παραλιακή περιοχή του Δήμου

Β) ζητά την τροποποίηση της μελέτης του έργου σε δυο σημεία, ήτοι:

- Ως ελάσσονα παρέμβαση προτείνεται στους οικισμούς Αράξου και Καλαμάκι να μη γίνει το προτεινόμενο έργο της παράκαμψης αλλά αντ' αυτού να βελτιωθούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του υφιστάμενου δρόμου που διέρχεται από τους ανωτέρω οικισμούς
- Ως μείζονα παρέμβαση, την δημιουργία της βόρειας παράκαμψης ως έχει μελετηθεί καθότι δεν απέχει πολύ από τις προδιαγραφές του υφιστάμενου δημοτικού δρόμου και εκπόνηση νέας μελέτης και για την νότια παράκαμψη της Κάτω Αχαΐας.

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

1. Βασική παράμετρος η κατασκευή και λειτουργία του έργου να μην έρχεται σε αντίθεση με ειδικούς περιορισμούς που έχουν τεθεί στην περιοχή με ειδικές διατάξεις και που ενδεχομένως δεν επιτρέπουν την κατασκευή του υπόψη έργου.
 2. Πριν την έναρξη οποιασδήποτε εργασίας κατασκευής του έργου, θα πρέπει προηγουμένως να έχουν χορηγηθεί όλες οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία γνωμοδοτήσεις, άδειες και εγκρίσεις.
 3. Να τηρηθούν οι μέγιστες επιτρεπόμενες τιμές εκπομπής ρυπαντικών φορτίων και συγκεντρώσεων στους αποδέκτες σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.
 4. Για τα υγρά απόβλητα να τηρηθούν τα όρια διάθεσης που αναφέρονται στις οικίες Αποφάσεις Περιφερειάρχη.
 5. Σχετικά με τον θόρυβο που εκπέμπεται στο περιβάλλον από τον εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους (π.χ. μηχανήματα εργοταξίου 0 ισχύουν τα προβλεπόμενα στην ΚΥΑ αριθ.37393/2028/29.9.2003 (ΦΕΚ 1418/Β/1.10.2003) « Μέτρα και όροι για τις εκπομπές θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους» Σχετικά με τον θόρυβο από την κυκλοφορία στην περιοχή του προτεινόμενου οδικού έργου ισχύουν τα προβλεπόμενα στην ΥΑ 17252/20.9.92 (ΦΕΚ 395/Β/19.6.92) « Καθορισμός δεικτών και ανώτατα των επιτρεπόμενων ορίων θορύβου που προέρχεται από την κυκλοφορία σε οδικά και συγκοινωνιακά έργα».
 6. Ο κύριος του έργου οφείλει κατά τις διαδικασίες δημοπράτησης , επίβλεψης , παραλαβής να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται: α) η τήρηση των περιβαλλοντικών όρων από τον Ανάδοχο β) η δυνατότητα αντιμετώπισης και αποκατάστασης δυσάρεστων περιβαλλοντικά καταστάσεων οφειλομένων σε ενέργειες ή παραλείψεις του αναδόχου κατά παράβαση των περιβαλλοντικών όρων.
 7. Ο κύριος του έργου οφείλει από τις πιστώσεις για την κατασκευή και λειτουργία του έργου να εξασφαλίζει κατά προτεραιότητα τις απαιτούμενες δαπάνες για τα έργα προστασίας του περιβάλλοντος.
 8. Για οποιαδήποτε δραστηριότητα ή εγκατάσταση απαραίτητη για την κατασκευή – λειτουργία των έργων θα πρέπει προηγουμένως να έχουν χορηγηθεί όλες οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία άδειες και εγκρίσεις. Τα πάσης φύσεως επί μέρους έργα ή δραστηριότητες που αφορούν στην κατασκευή ή λειτουργία του έργου (όπως εργοταξιακές εγκαταστάσεις, σπαστηροτριβεία και εγκαταστάσεις παραγωγής έτοιμου σκυροδέματος, δανειοθάλαμοι, αποθεσιοθάλαμοι κλπ) αποτελούν συνοδα έργα του κυρίως έργου και η περιβαλλοντική τους αδειοδότηση γίνεται από την αρμόδια για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του κυρίως έργου ,Υπηρεσία.
 9. Πριν από την έναρξη των εργασιών θα έχουν εκπονηθεί οι απαραίτητες μελέτες (γεωλογική, γεωτεχνική και υδραυλική) και με βάση τα συμπεράσματα των οποίων θα υλοποιηθούν τα κατάλληλα τεχνικά έργα.
 10. Να επιδιωχθεί η ελάχιστη δυνατή μορφολογική αλλοίωση του εδαφικού ανάγλυφου.
- Να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή κατασκευή του έργου σε περίπτωση σεισμικού κινδύνου.
- Να κατασκευαστούν οι απαραίτητοι τοίχοι αντιστήριξης με τις ελάχιστες δυνατές διαστάσεις.

Να κατασκευαστούν τα απαραίτητα τεχνικά έργα αντιστήριξης στη βάση των πρηνών με πρόβλεψη αποστράγγισης για την απομάκρυνση του νερού καθώς και στη βάση των υψηλών επιχωμάτων για την συγκράτηση του σώματος του επιχώματος και την αποφυγή καθιζήσεων του οδοστρώματος.

11. Να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη ροή των επιφανειακών υδάτων και η ασφαλής διόδευση των εγκάρσιων υδατορευμάτων με την κατασκευή (ύστερα από την εκπόνηση των απαραίτητων υδραυλικών μελετών και θεωρώντας περίοδο επαναφοράς πλημμυρικής παροχής τουλάχιστον 50ετία) όλων των απαιτούμενων τεχνικών, αποκλειόμενης κάθε πιθανής φραγής διόδου επιφανειακών απορροών, ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα λιμναζόντων υδάτων , πλημμυρών και να εξασφαλίζεται η προστασία και ευστάθεια των πρηνών.

12. Το πλάτος της ζώνης κατάληψης της οδού να περιορισθεί στο απαραίτητα αναγκαίο έτσι ώστε:

- να αποφευχθούν οι εκτεταμένες αποψιλώσεις ή καταλήψεις φυσικής βλάστησης.
- να μην υπάρξουν επεμβάσεις στην επιφανειακή ροή των υδάτων (ρέματα, χείμαρροι κ.τ.λ)
- να περιοριστεί στην ελάχιστη δυνατή η καταστροφή παρόχθιας βλάστησης.

13. Η απόθεση των ακατάλληλων προϊόντων εκσκαφής να γίνει σε θέσεις που:

- δεν θα επηρεάζουν την επιφανειακή ροή των υδάτων
- δεν θα είναι δασικού χαρακτήρα
- θα βρίσκονται σε περιοχές με οδική πρόσβαση ώστε να μην απαιτηθεί η διάνοιξη νέων δρόμων
- θα χρησιμοποιηθούν για την αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων της περιοχής
- δεν θα βρίσκονται σε σημεία του υδρογραφικού δικτύου (π.χ. κοίτες ποταμών, ρέματα, αρδευτικές τάφρους)
- θα χρησιμοποιηθούν για την αποκατάσταση των υφιστάμενων χωματόδρομων οι οποίοι ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες παρουσιάζουν προβλήματα.
- Η προσωρινή απόθεση σωρών υλικών να γίνονται αυστηρά εντός της ζώνης επέμβασης και όχι τυχαία σε παρακείμενες εκτάσεις.
- Σε κάθε περίπτωση θα λαμβάνεται μέριμνα για την αποφυγή παράσυρσης του αποτιθεμένου υλικού από τις βροχές.

14. Τα απαιτούμενα για την κατασκευή του έργου υλικά να εξασφαλιστούν: από νομίμως λειτουργούντα λατομεία , τα οποία θα πρέπει να διαθέτουν την απαιτούμενη ΚΥΑ έγκρισης περιβαλλοντικών όρων και με την προϋπόθεση ότι αυτοί τηρούνται ακριβώς από τα τυχόν περισσεύματα των εκσκαφών εφόσον είναι κατάλληλα. Απαγορεύεται η αυθαίρετη αμμοληψία από τις κοίτες ρεμάτων.

15. Η επιλογή της θέσης του εργοταξίου να γίνει έτσι ώστε:

- να προκληθεί η ελάχιστη δυνατή ενόχληση στο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής του έργου
- να μην είναι πλησίον οριοθετημένων χώρων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος
- να μην είναι σε δασικές εκτάσεις
- να μη θίγονται τα συμφέροντα των παρόδιων ιδιοκτησιών (καλλιέργειες κλπ)

- να είναι σε ικανή απόσταση από ευαίσθητες χρήσεις (σχολεία , νοσοκομεία κ.α)
16. Να χρησιμοποιηθεί κατά το δυνατόν το υφιστάμενο δίκτυο για τις ανάγκες των εργοταξιακών εργασιών. Στην περίπτωση που χρησιμοποιηθούν βοηθητικοί δρόμοι μετά το πέρας των εργασιών θα αποξηλωθούν και θα αποδοθούν αποκατεστημένοι στην προηγούμενη χρήση τους.
 17. Κατ'α την λειτουργία των εργοταξίων πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα πυροπροστασίας για την περίπτωση πυρκαγιάς κατά τη λειτουργία μηχανημάτων , συνεργείων κλπ και για ελαχιστοποίηση του κινδύνου μετάδοσης σε παρακείμενες περιοχές. Ο τρόπος οργάνωσης της αντιπυρικής προστασίας θα ελεγχθεί και θα εγκριθεί από την επιβλέπουσα Υπηρεσία πριν την έναρξη των εργασιών.
 18. Κάθε είδους εργοταξιακή εγκατάσταση (γραφεία , συνεργεία, αποθήκες κλπ) να απομακρυνθεί μετά το πέρας κάθε εργολαβίας και ο χώρος να αποκατασταθεί και τούτο ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος κάθε εργοταξιακού χώρου .
 19. Να γίνεται πιστή τήρηση του Π.Δ.82/25-2-2004 (ΦΕΚ64/Α/2-3-2004) περί «Καθορισμού μέτρων και όρων για τη διαχείριση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων» το οποίο αντικατέστησε την ΚΥΑ 98012/2001/95 (ΦΕΚ40/Β/19-1-96) σχετικά με την διαχείριση ορυκτελαίων και καυσίμων των μηχανημάτων των εργοταξίων καθ'όλη τη διάρκεια κατασκευής του έργου.
 20. Η έκπλυση και συντήρηση των μηχανημάτων θα πρέπει να γίνεται σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο του εργοταξίου, έτσι ώστε να αποφευχθεί η ρύπανση του υδροφόρου ορίζοντα και τυχόν παρακείμενων ρεμάτων.
 21. Κατά την εκτέλεση των χωματοουργικών εργασιών να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την μείωση των επιπτώσεων στην ατμόσφαιρα (συστηματική διαβροχή των εργοταξιακών διαδρόμων και υλικών, αποφυγή διέλευσης των φορτηγών από οικισμούς κ.α.)
 22. Απαγορεύεται η κάθε μορφής καύση υλικών (λάστιχα, λάδια κλπ) στην περιοχή των έργων.
 23. 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 διάθεσή τους θα γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Απαγορεύεται η κάθε μορφής καύση υλικών (λάστιχα, λάδια κλπ) στην περιοχή των έργων.
 24. Πριν την έναρξη των εργασιών κατασκευής του έργου να εξεταστεί από την αρμόδια τοπική Δασική Υπηρεσία ο χαρακτήρας της έκτασης καθώς και η δυνατότητα επέμβασης εφόσον πρόκειται για έκταση υπαγόμενη στις διατάξεις της δασικής Νομοθεσίας.
 25. Για οποιαδήποτε επέμβαση σε εκτάσεις με δασικό χαρακτήρα, θα πρέπει προηγουμένως να ζητηθεί και να έχει εκδοθεί η σχετική απόφαση έγκρισης επέμβασης από την αρμόδια δασική υπηρεσία σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που προβλέπεται από τη δασική νομοθεσία.
 26. Να γίνει αποκατάσταση του τοπίου της περιοχής με φυτεύσεις όλων των επιφανειών που επιδέχονται βλάστηση μετά από την σχετική μελέτη φυτοτεχνικών εργασιών.
 27. Όλες οι φυτεύσεις να γίνουν με παράλληλη εξασφάλιση άρδευσης για γρήγορη ανάπτυξη και συντήρηση της βλάστησης όπου η τοπική δασική υπηρεσία κρίνει τούτο απαραίτητο. Τα είδη που θα φυτευθούν πρέπει να τύχουν της έγκρισης της τοπικής δασικής υπηρεσίας.

28. Η παρόδια βλάστηση θα συντηρείται ιδιαίτερα τα δύο (2) πρώτα χρόνια με ευθύνη του φορέα του έργου.
29. Τις χωματουργικές εργασίες θα πρέπει να ακολουθήσουν έργα αντιδιαβρωτικά που θα εμποδίζουν την απώλεια πολύτιμου εδάφους και τη δημιουργία αυλακωτής διάβρωσης πριν ακόμα αναπτυχθεί επαρκής βλάστηση
30. Φυτική γη που υπάρχει στην περιοχή εκτέλεσης του έργου θα συλλέγεται και θα διαφυλάσσεται προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στις αγροτικές καλλιέργειες ή και σε εργασίες αποκατάστασης στην περιοχή.
31. Να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες ώστε κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου να μην παρακωλύεται η ομαλή και ασφαλής επικοινωνία μεταξύ των κατοικημένων περιοχών.
32. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί:
- στην επαρκή εργοταξιακή σήμανση κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου
 - στην οδική σήμανση κατά την λειτουργία της οδού

εισηγούμαστε ΘΕΤΙΚΑ για την ανωτέρω Μ.Π.Ε

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων Περιφερειακού Συμβουλίου Δυτικής Ελλάδας, έχοντας υπόψη:

1. Το Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ.Α' /7-6-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 164, παρ. 2
2. Τον Οργανισμό της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Π.Δ. 132/2010 ΦΕΚ 225/τ. Α' /27-12-2010).
3. Τις υπ. αριθμ 135/2011 και 136/2011 αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου, περί εκλογής των μελών της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων Περιφερειακού Συμβουλίου Δυτικής Ελλάδας
4. Το υπ' αρ. 195297/17-1-2012 έγγραφο του ΥΠΕΚΑ/ΕΥΠΕ
5. Την ανωτέρω εισήγηση του Προέδρου της, Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος & Υποδομών
7. Ό,τι διατυπώθηκε κατά τη διάρκεια της συζήτησης του θέματος

ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Απόφαση 74/2012

Γνωμοδοτεί θετικά για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για την παράκαμψη Κάτω Αχαιάς και βελτίωση δρόμου προς Άραξο, με βάση τους όρους και τις προϋποθέσεις της ανωτέρω εισήγησης του Προέδρου της Επιτροπής.

Το παρόν πρακτικό, αφού συντάχθηκε, αναγνώστηκε και βεβαιώθηκε, υπογράφεται ως εξής:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Υφαντής Νικόλαος
Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος
& Υποδομών Περιφέρειας Δυτικής
Ελλάδας

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Η Γραμματέας
Καραμολέγκου Στυλιανή

1. Κοκκαλιάρη – Λάσκαρη Νικολέττα,
2. Παπακωνσταντίνου Κωνσταντίνος
3. Παππάς Γεώργιος
4. Πυλαρινός Νικόλαος
5. Σταθακόπουλος Ευστάθιος
6. Σταυρόπουλος Χρήστος
7. Σκαρτσιάρης Ανδρέας
8. Τσόγκας Γεώργιος