



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

Ταχ. Δ/νση : ΝΕΟ Πατρών-Αθηνών 32
& Αμερικής
Ταχ. Κωδ. : 26 441
Τηλέφωνο : 2613 613 528/531
Φαξ : 2613 613 533

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΕΚ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜ. 1/2013 ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ

Στην Πάτρα, σήμερα την 15^η Μαρτίου 2013, 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 43/2013 αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου, ύστερα από την υπ' αριθμ. 66516/443/11-3-2013 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. Πετρόπουλος Αθανάσιος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
4. Αθανασόπουλος Γεώργιος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
5. Γαρουφαλής Νικόλαος, Περιφερειακός Σύμβουλος Τακτικό Μέλος
6. Σταθακόπουλος Ευστάθιος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
7. Κελεπούρης Ανδρέας, Περιφερειακός Σύμβουλος, Αναπληρωματικό Μέλος
8. Μπουχάγιερ Αριστείδης, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
9. Αχιλλεόπουλος Πέτρος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
10. Πυλαρινός Νικόλαος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
11. Παπακωνσταντίνου Κωνσταντίνος, Περιφερειακός Σύμβουλος, Τακτικό Μέλος
12. Λύχρος Ιωάννης, 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 2

Γνωμοδότηση για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: «Ηλεκτροκίνηση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτο – Πάτρα» Περιφερειακών Ενοτήτων Κορινθίας και Αχαΐας,

σύμφωνα με την υπ. αριθμ. πρωτ. 68009/453/12-3-2013 γραπτή εισήγηση του Προέδρου της Επιτροπής η οποία έχει ως εξής:

«Η μελέτη αφορά στις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του έργου της ηλεκτροκίνησης της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου – Πάτρας στο τμήμα Κιάτο – Πάτρα, από Χ.Θ. 20+900 έως Χ.Θ. 126+750. Φορέας του έργου είναι η ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. Το εξεταζόμενο έργο οριοθετείται εντός των Νομών Αχαΐας και Κορινθίας, αλλά στο παρόν έγγραφο θα περιοριστούμε στις επιπτώσεις αυτού σε ότι αφορά το τμήμα της γραμμής που διέρχεται εντός του Νομού Αχαΐας (Δήμοι Αιγιαλείας και Πατρών). Σκοπός του έργου είναι ο εκσυγχρονισμός του Ελληνικού Σιδηροδρόμου μέσω της ηλεκτροκίνησης, για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και ταυτόχρονα την προαγωγή φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης.

Η νέα σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου – Πάτρας αποτελεί τμήμα της γραμμής Αθηνών – Πατρών, συνολικού μήκους 220 Km, και έχει αδειοδοτηθεί σε επιμέρους τμήματα, ενώ σε κάποια έχει ήδη ξεκινήσει η κατασκευή της. Στο πλαίσιο των έργων εκσυγχρονισμού της, προβλέπεται η μετατροπή της σε ηλεκτροκινούμενη, με εναλλασσόμενο ρεύμα 25 KV/50HZ, εφόσον πρώτα ολοκληρωθούν τα έργα διαμόρφωσής της. **Επισημαίνουμε ότι η παρούσα μελέτη αφορά μόνο το έργο της ηλεκτροκίνησης, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η χωροθέτηση των υπαίθριων υποσταθμών έλξης, και όχι το έργο της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής.**

Η περιοχή του έργου βρίσκεται εκτός προστατευόμενης περιοχής, αλλά πλησίον αυτής υπάρχουν αρκετές νομοθετημένες προστατευόμενες ζώνες. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε την Αλυκή Αιγίου και το φαράγγι του Βουραϊκού που είναι ενταγμένα στο δίκτυο Natura 2000 και απέχουν 500m και 2Km από το έργο αντίστοιχα. Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης υπάρχει επίσης το Αισθητικό Δάσος Πανεπιστημιούπολης Πατρών, το οποίο έχει χαρακτηριστεί προστατευόμενο

τοπίο με Π.Δ., καθώς και εκτάσεις οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως καταφύγια άγριας ζωής. Η πανίδα της περιοχής περιλαμβάνει αρκετά είδη πτηνών και θηλαστικών, τα οποία προστατεύονται από την Ελληνική νομοθεσία ή/και από Διεθνείς Συμβάσεις. Επιπλέον η περιοχή χρησιμοποιείται και σαν διάδρομος μετανάστευσης για τα αποδημητικά πουλιά.

Η σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται εντός των ορίων πολλών οικισμών, καθώς και από εκτεταμένες περιοχές παραθεριστικού χαρακτήρα, οι οποίες εναλλάσσονται με αγροτική γη. Επιπλέον εγγύς και κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής υπάρχουν αρχαιολογικοί χώροι, προστατευόμενα μνημεία, μνημεία ιστορικού ενδιαφέροντος και διατηρητέα κτήρια.

Σύντομη περιγραφή της σιδηροδρομικής γραμμής

Η νέα σιδηροδρομική γραμμή έχει γίνει με τα παρακάτω χαρακτηριστικά :

	Τμήμα Κιάτο - Αίγιο	Τμήμα Αίγιο - Πάτρα
Ταχύτητα	200 χλμ/ώρα μεταξύ Κιάτου - Λυκοποριάς & 150 χλμ/ώρα μεταξύ Λυκοποριάς - Αιγίου/ Ροδοδάφνης	120 χλμ/ώρα μεταξύ Αιγίου - Αραχωβιτικών & 90 χλμ/ώρα μεταξύ Αραχωβιτικών - Πάτρας
Μέγιστη κατά μήκος κλίση	1,4 %	1,4 %
Πλάτος αμιγώς σιδηροδρομικού διαδρόμου	13 μ.	13 μ.

Στις αστικές περιοχές επιδιώκεται στενότερη διατομή, με πλάτος κάτω των 11 μ. Εκατέρωθεν του σιδηροδρομικού διαδρόμου υπάρχουν τάφροι ομβρίων ή/και παράλληλοι δρόμοι για την εξυπηρέτηση των παρόδων ιδιοκτησιών, όπου αυτό απαιτείται. Επιπλέον σε όλες τις διασταυρώσεις με το εθνικό, επαρχιακό ή δημοτικό δίκτυο υπάρχουν ανισόπεδες διαβάσεις, υπόγειες ή υπέργειες, ενώ η γραμμή είναι περιφραγμένη στις αστικές περιοχές.

Κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής έχουν προβλεφθεί τα απαραίτητα τεχνικά έργα (σήραγγες, cut and cover, σήραγγες διαφυγής, σιδηροδρομικές γέφυρες άνωθεν ποταμών και χειμάρρων, άνω και κάτω διαβάσεις), καθώς και έργα υπογειοποίησης στον Αγ. Βασίλειο και την Πάτρα.

Περιγραφή του έργου της ηλεκτροκίνησης

Το σύστημα της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνει τη γραμμή επαφής και τους δύο υποσταθμούς (Υ/Σ) έλξης, έναν στο Αίγιο και έναν στο Ρίο, οι οποίοι θα συνδέονται στο δίκτυο μεταφοράς 150 KV της ΔΕΗ. Το έργο έχει συνολικό μήκος 106 Km και η αρχή του τοποθετείται στο σταθμό του Κιάτου. Όλες οι εργασίες κατασκευής του έργου θα γίνουν εντός της ζώνης που καταλαμβάνει ο σιδηροδρομικός άξονας, πλην των προτεινόμενων χώρων εγκατάστασης των υποσταθμών έλξης.

Το έργο θα βασιστεί στην όδευση της γραμμής υψηλής τάσης 150KV Κόρινθος – Πάτρα, καθώς και στο υπόγειο καλώδιο που πρόκειται να τοποθετηθεί (Γ.Μ. 400KV) του συστήματος (Αθήνα – Αχελώος) – ΚΥΤ Πατρών στην περιοχή του Ρίου, το οποίο και διασταυρώνεται με την όδευση της σιδηροδρομικής γραμμής. Για το έργο, σύμφωνα με τη ΜΠΕ, έχουν εγκριθεί περιβαλλοντικοί όροι και προβλέπεται υπόγειο τμήμα 2χλμ. πλησίον της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και 2,2 χλμ. από το σημείο προσαιγιάλωσης στο Ρίο έως το ΚΥΤ Πατρών.

Οι προτεινόμενοι υποσταθμοί της σιδηροδρομικής γραμμής θα είναι υπαίθριου τύπου, με το σύνολο του εξοπλισμού υψηλής τάσης 150 KV και 25 KV (αποζεύκτες, μετασχηματιστές, διακόπτες) τοποθετημένο σε εξωτερικό περιφραγμένο χώρο. Κάθε υποσταθμός θα διαθέτει επίσης τυποποιημένο κτήριο από οπλισμένο σκυρόδεμα, κατάλληλα γειωμένο, διαστάσεων περίπου 12x9 m, που θα στεγάζει τον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό δευτερευόντων κυκλωμάτων. Οι περιοχές εγκατάστασης των υποσταθμών υπολογίζονται σε 6-8 στρέμματα έκαστη.

Όπως προαναφέρθηκε, εντός του νομού Αχαΐας θα κατασκευαστούν δύο υποσταθμοί, ένας στο Αίγιο και ένας στο Ρίο. Για την περιοχή του Αιγίου, από τις τρεις εναλλακτικές θέσεις χωροθέτησης του Υ/Σ που είχαν προταθεί επιλέχθηκε η Χ.Θ. 80+050, γιατί σύμφωνα με τις γνωμοδοτήσεις των αρμόδιων εφορειών αρχαιοτήτων βρίσκεται εκτός των ορίων του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου Νικολέικα, Ριζόμυλος, Ελίκη. Στην παρούσα ΜΠΕ προτείνεται και η νέα εναλλακτική θέση Χ.Θ. 82+800, η οποία είναι πιο απομακρυσμένη από οικισμούς και απέχει σημαντικά από οριοθετημένους αρχαιολογικούς χώρους. Επισημαίνουμε ότι για την παρούσα θέση δεν έχουν γνωμοδοτήσει οι αρμόδιες αρχαιολογικές υπηρεσίες (πλην της ΣΤ΄ Εφορείας Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων, η οποία δεν έχει αντίρρηση).

Για τον υποσταθμό του Ρίου προτείνεται η Χ.Θ. 120+800, δεδομένου ότι δίπλα υπάρχει ιδιοκτησία της ΔΕΗ και είναι εύκολη η σύνδεση με υφιστάμενο πυλώνα με χρήση υπόγειου καλωδίου. Η εν λόγω θέση θεωρείται καταλληλότερη και από τις αρμόδιες αρχαιολογικές υπηρεσίες, σε σχέση με την εναλλακτική πρόταση για εγκατάσταση του σταθμού στην Ξυλοκέρα.

Η παροχή ρεύματος στην αμαξοστοιχία θα γίνεται με εναέρια γραμμή μεταφοράς ρεύματος (γραμμή επαφής) και θα κατασκευαστούν όλες οι αναγκαίες πάγιες εγκαταστάσεις για τη τροφοδοσία με ηλεκτρική ισχύ των κινητήριων οχημάτων (αλυσοειδής, αγωγός επαφής, κύκλωμα επιστροφής, φέρον αγωγός, παράλληλος τροφοδότης, θεμελιώσεις – στύλοι – κατασκευές ανάρτησης, διακοπτικό υλικό και εξοπλισμός για τη συντήρηση). Ειδικότερα, οι στύλοι θα είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα ή μπετόν και θα τοποθετηθούν κατά μήκος της γραμμής πάνω σε θεμελιώσεις από οπλισμένο σκυρόδεμα, μερικώς ή πλήρως θαμμένες στο έδαφος.

Τέλος αναφέρουμε ότι ο έλεγχος της γραμμής θα γίνεται μέσα από τα κέντρα τηλεδιοίκησης, μέσω τηλεποπτείας/τηλεχειρισμού.

Η ηλεκτροκίνηση παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα σε σχέση με την κίνηση με χρήση ντήζελ (αθόρυβη λειτουργία, μηδενική ατμοσφαιρική ρύπανση, μικρότερος χρόνος και χαμηλό

κόστος συντήρησης της ηλεκτράμαξας κλπ.). Ωστόσο απαιτούνται μεγάλες δαπάνες κατασκευής και συντήρησης των μόνιμων εγκαταστάσεων, όπως είναι η εναέρια γραμμή επαφής, οι κατασκευές ανάρτησης της καλωδίωσης και οι υποσταθμοί έλξης. Επίσης είναι δαπανηρές οι αλλαγές που απαιτούνται στα συστήματα σηματοδότησης, ώστε να μονωθούν τα κυκλώματά τους έναντι παρεμβολών από τα καλώδια υψηλής τάσης και να προσαρμοστεί η απόδοσή τους στις μεγαλύτερες επιταχύνσεις και ταχύτητες κυκλοφορίας που επιτυγχάνονται. Συνεπώς η ηλεκτροκίνηση ενδείκνυται, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη φθηνή ηλεκτρική ενέργεια και η πυκνότητα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας δικαιολογεί την απαιτούμενη επένδυση.

Σημειώνουμε ότι η μελέτη συνοδεύεται από τις αντίστοιχες εγκρίσεις και γνωμοδοτήσεις (γνωμοδοτήσεις εφορειών αρχαιοτήτων, αποφάσεις έγκρισης περιβ/κών όρων για τη νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή και τα συνοδά έργα).

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

1. Για οποιαδήποτε δραστηριότητα ή εγκατάσταση απαραίτητη για την κατασκευή – λειτουργία του έργου, θα πρέπει προηγουμένως να έχουν χορηγηθεί όλες οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία γνωμοδοτήσεις, άδειες και εγκρίσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων περιβαλλοντικών όρων που απαιτούνται για τυχόν επιμέρους δραστηριότητες ή εγκαταστάσεις.
2. Να τηρηθούν τα όσα αναφέρονται στις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών.
3. Να ληφθεί η σύμφωνη γνώμη της Υπηρεσίας Νεωτέρων Μνημείων & Τεχνικών Έργων Δυτικής Ελλάδος για την κατασκευή του έργου, καθώς και η γνωμοδότηση των αρμόδιων εφορειών αρχαιοτήτων ως προς τη χωροθέτηση του υποσταθμού του Αιγίου στην εναλλακτική θέση Χ.Θ. 82+800.
4. Πριν από την έναρξη κατασκευής του κάθε τμήματος του έργου να ειδοποιηθούν εγκαίρως και εγγράφως οι αρμόδιες Αρχαιολογικές Υπηρεσίες του Υπ. Πολιτισμού. Επίσης να ζητηθεί από την αρμόδια κατά τόπο Δ/νση Δασών, στην περιοχή ευθύνης της οποίας θα κατασκευασθεί έκαστος υποσταθμός έλξης, να εξετάσει και να αποφανθεί για το χαρακτήρα και την κατηγορία της έκτασης στην οποία προβλέπονται επεμβάσεις για την κατασκευή του έργου, καθώς και για τη δυνατότητα επέμβασης, εφόσον πρόκειται για εκτάσεις που υπάγονται στις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας.
5. Να ληφθεί μέριμνα κατά την κατασκευή του έργου, ώστε να αποφευχθούν οι ζημιές ή οι δυσχέρειες στη λειτουργία των δικτύων ΔΕΗ, ΟΤΕ, καθώς και στα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης της περιοχής του έργου. Η εκτέλεση των εργασιών να πραγματοποιηθεί κατόπιν συνεννόησης και σε συνεργασία με τα αρμόδια συνεργεία της ΔΕΗ, κλπ.
6. Πριν την έναρξη κατασκευής της ηλεκτροκίνησης να γίνει συνεννόηση των αρμοδίων υπηρεσιών ΟΣΕ και ΟΤΕ για τη χάραξη της γραμμής ή τυχόν μετάθεση των τηλεφωνικών καλωδίων, ώστε

να μην δημιουργηθεί εμπλοκή των επαγωγικών εντάσεων από τη γραμμή επαφής με τα δίκτυα τηλεπικοινωνιών.

7. Να αποφευχθούν οι σοβαρές χωματοургικές εργασίες κατά την περίοδο των έντονων βροχοπτώσεων και να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή διαβρώσεων των εδαφών.
8. Να γίνει διευθέτηση των όμβριων, ώστε να μην θιγούν οικιστικές χρήσεις.
9. Η απόθεση των ακατάλληλων προϊόντων εκσκαφής να γίνει σε θέσεις με ήπιες κλίσεις όπου δεν θα επηρεάζεται η επιφανειακή ροή των υδάτων. Απαγορεύεται η ρίψη, έστω και προσωρινά, μπαζών και άλλων αδρανών σε προστατευόμενες περιοχές, ποταμούς, ρέματα, χείμαρρους, αρδευτικές τάφρους καθώς και σε εκτάσεις γεωργικού ή δασικού χαρακτήρα. Επιτρέπεται η απόθεση τους για την αποκατάσταση ανενεργών λατομείων της περιοχής ή σε νόμιμα αδειοδοτημένους χώρους.
10. Η αποψίλωση της υπάρχουσας βλάστησης να περιοριστεί στο χώρο κατασκευής των υποσταθμών έλξης.
11. Η αφαιρούμενη φυτική γη να διαφυλαχθεί κατάλληλα, έτσι ώστε να χρησιμοποιηθεί στις φυτοτεχνικές αποκαταστάσεις.
12. Να γίνει περιμετρική φύτευση του χώρου των Υ/Σ με κατάλληλα είδη δένδρων και θάμνων που θα ταιριάζουν στη φυσιογνωμία της περιοχής.
13. Να γίνει αποκατάσταση του τοπίου με διαμόρφωση των πρανών, πρόβλεψη κατάλληλων κλίσεων και φύτευση αυτών, για τη σταθεροποίησή τους. Επίσης να κατασκευαστούν τοίχοι αντιστήριξης, όπου αυτό απαιτείται, με υλικά που να εναρμονίζονται με το τοπίο.
14. Τα μεγάλα έργα να γίνουν εκτός της αναπαραγωγικής περιόδου της πανίδας, δεδομένου ότι στην περιοχή υπάρχουν πολλά προστατευόμενα είδη.
15. Τα υλικά κατασκευής του έργου κατά τη μεταφορά τους να είναι καλυμμένα. Η κίνηση των οχημάτων μεταφοράς αυτών να γίνεται με μικρές ταχύτητες όταν διέρχονται από οικισμούς και να γίνεται διαβροχή των οδών διέλευσης, για την αποφυγή οχλήσεων από την έκλυση σκόνη.
16. Να γίνεται συχνή διαβροχή των περιοχών εκχωμάτωσης και των προϊόντων εκσκαφής. Επίσης ο χρόνος παραμονής τους στο χώρο του έργου να είναι ο μικρότερος δυνατός.
17. Τα εργοτάξια να εγκαθίστανται μακριά από κατοικημένες περιοχές.
18. Να τηρούνται τα όρια ασφαλείας, όπως αυτά ορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία, σε ότι αφορά τις τιμές του ηλεκτρικού και μαγνητικού πεδίου στην περιοχή του έργου.
19. Πριν την έναρξη της λειτουργίας του έργου, να υποβληθεί για έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες μελέτη κινδύνου, για τα παραγόμενα ηλεκτρομαγνητικά πεδία γύρω από τον Υ/Σ, ώστε να καθοριστούν ελάχιστες αποστάσεις, που πρέπει να τηρούνται από τους χρήστες του έργου.
20. Με την έναρξη λειτουργίας του έργου θα πρέπει να διεξάγονται μετρήσεις της στάθμης του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου (με πιστοποιημένα όργανα μέτρησης) σε δύο τουλάχιστον σημεία της γραμμής, στο τμήμα που παρατηρείται σημαντική οικιστική ανάπτυξη.

21. Η γραμμή μεταφοράς της ηλεκτρικής ενέργειας από το δίκτυο της υψηλής τάσης της ΔΕΗ μέχρι τον Υ/Σ, να γίνει λαμβάνοντας όλα τα μέτρα και τις απαραίτητες εγκρίσεις που απαιτούνται.
22. Να ληφθεί μέριμνα αντιπυρικής προστασίας κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας του έργου της ηλεκτροκίνησης.
23. Να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας των εργαζόμενων ή των επισκεπτών του χώρου.
24. Να κατασκευαστεί περίφραξη και να προβλεφθούν συστήματα ασφαλείας, ώστε να εξασφαλιστεί η είσοδος μόνο εξουσιοδοτημένων ατόμων στο χώρο των υποσταθμών του έργου. Η περίφραξη να είναι κατάλληλη, ώστε να εμποδίζει την είσοδο μικρών ζώων στον εν λόγω χώρο. Επιπλέον να τοποθετηθεί ειδική σήμανση, για απαγόρευση πρόσβασης στο χώρο και επισήμανση κινδύνου ζωής και ύπαρξης ηλεκτρικού ρεύματος.
25. Κάθε είδους απορρίμματα, παλιά ανταλλακτικά, λάδια, παντός είδους άχρηστα υλικά, κλπ. να συλλέγονται και να απομακρύνονται από το χώρο του έργου, η δε διάθεσή τους να γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Απαγορεύεται η κάθε μορφής καύση υλικών (λάστιχα, λάδια κλπ.) στην περιοχή του έργου. Σε περίπτωση διαφυγής είναι υποχρεωτικός ο άμεσος καθαρισμός του εδάφους. Για το σκοπό αυτό ο ανάδοχος υποχρεούται να διαθέτει τον απαιτούμενο εξοπλισμό στο χώρο του εργοταξίου. Τα αστικού τύπου απορρίμματα που θα προκύψουν (συσκευασίες υλικών, χαρτιά κλπ), με ευθύνη του αναδόχου να οδηγούνται στο σύστημα αποκομιδής απορριμμάτων του εκάστοτε Δήμου.
26. Να ληφθούν τα κατάλληλα τεχνικά μέτρα, ώστε να μειωθεί ο θόρυβος που οφείλεται στο φαινόμενο CORONA και στον άνεμο.
27. Η στάθμη θορύβου κατά τις εργασίες κατασκευής του έργου, καθώς και στη φάση λειτουργίας αυτού, να είναι εντός των επιτρεπόμενων από την ισχύουσα νομοθεσία ορίων. Για το σκοπό αυτό να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα περιορισμού του θορύβου.
28. Απαγορεύεται η παραμονή στο χώρο του έργου και η χρησιμοποίηση μηχανημάτων χωρίς το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ περί θορύβου.
29. Να τηρηθούν όλοι οι περιβαλλοντικοί όροι που προτείνονται στην Μ.Π.Ε. που συνοδεύει την παρούσα, εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τα ανωτέρω.

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 43/2013 αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου, περί εκλογής των μελών της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων Περιφερειακού Συμβουλίου Δυτικής Ελλάδας
4. Το υπ' αρ. 200845/23-7-2012 έγγραφο του ΥΠΕΚΑ/ΕΥΠΕ
5. Την ανωτέρω εισήγηση του Προέδρου της, Αντιπεριφερειάρχη Περιβάλλοντος & Υποδομών
6. Ό,τι διατυπώθηκε κατά τη διάρκεια της συζήτησης του θέματος

ΟΜΟΦΩΝΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Απόφαση 2/2013

Γνωμοδοτεί θετικά για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: «Ηλεκτροκίνηση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτο – Πάτρα» Περιφερειακών Ενοτήτων Κορινθίας και Αχαΐας, 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

1. Κοκκαλιάρη – Λάσκαρη Νικολέττα
2. Πετρόπουλος Αθανάσιος
3. Αθανασόπουλος Γεώργιος
4. Γαρουφαλής Νικόλαος
5. Σταθακόπουλος Ευστάθιος
6. Κελεπούρης Ανδρέας
7. Μπουχάγιερ Αριστείδης
8. Αχιλλεόπουλος Πέτρος
9. Πυλαρινός Νικόλαος
10. Παπακωνσταντίνου Κωνσταντίνος
11. Λύχρος Ιωάννης

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Η Γραμματέας
 Καραμολέγκου Στυλιανή