

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

<p><b><u>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ</u></b> Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Γραμματεία Μητροπολιτικής Επιτροπής</p> <p>Ταχ. Δ/ση : 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 64 Ταχ. Κώδ. : 546 27, Θεσσαλονίκη Πληροφορίες : Α. Τριανταφύλλου Τηλ. : 2313 319 306 Email : me@pkm.gov.gr</p>
---

<p><b>Ημερομηνία: 07 Οκτωβρίου 2024</b> <b>Αρ. Πρωτοκόλλου</b> <b>(Εξερχομένου): 659590 (131)</b></p> <p><b>Αρ. Απόφασης Μ.Ε.: 47/30-09-2024</b> <b>Απόσπασμα Πρακτικού αρ. 10/2024</b> <b>Αρ. Πρωτοκόλλου</b> <b>(Εισερχομένου): Γ.ΑΝ. Μ.Ε.Θ. 2535/23-09-2024</b></p> <p><b>Περιβαλλοντική Ταυτότητα (ΠΕΤ)</b> <b>έργου ή δραστηριότητας: 2008360915</b></p>
---

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

<b>1. ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ Ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</b>
<b>ΘΕΜΑ 5ο</b>
<p>Γνωμοδότηση επί του Φακέλου Τροποποίησης (ΦΤ) της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΠΠΑ/28147/1863/18-04-2024 Απόφασης του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα την τροποποίηση της υπ' αρ. 63738/3819/2.7.2020 Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου “Αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης στο τμήμα από Α/Κ Κ5 (Νοσοκομείο Παπαγεωργίου) έως Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)” για την ενσωμάτωση στον περιβαλλοντικά εγκεκριμένο σχεδιασμό των διαφοροποιήσεων που προέκυψαν στο στάδιο της οριστικής μελέτης οδοποιίας και κτηματογράφησης του έργου (ως προς τη ζώνη κατάληψης και την έκταση απαλλοτριώσεως), με την αντίστοιχη προβλεπόμενη από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας έγκριση επέμβασης (ΠΕΤ 2008360915)</p> <p>Ο Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής ανακοίνωσε το 5<sup>ο</sup> θέμα ημερήσιας διάταξης «Γνωμοδότηση επί του Φακέλου Τροποποίησης (ΦΤ) της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΠΠΑ/28147/1863/18-04-2024 Απόφασης του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα την τροποποίηση της υπ' αρ. 63738/3819/2.7.2020 Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου “Αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης στο τμήμα από Α/Κ Κ5 (Νοσοκομείο Παπαγεωργίου) έως Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)” για την ενσωμάτωση στον περιβαλλοντικά εγκεκριμένο σχεδιασμό των διαφοροποιήσεων που προέκυψαν στο στάδιο της οριστικής μελέτης οδοποιίας και κτηματογράφησης του έργου (ως προς τη ζώνη κατάληψης και την έκταση απαλλοτριώσεως), με την αντίστοιχη προβλεπόμενη από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας έγκριση επέμβασης (ΠΕΤ 2008360915)» και έθεσε υπόψη της Επιτροπής το με αρ. πρωτ. 2535/23-09-2024 διαβιβαστικό έγγραφο του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ. Καλωσόρισε στη συνεδρίαση τον κ. Κουλίδη Αλέξανδρο, Δ/ντή</p>

Μεταφορικών Υποδομών, Δικτύων Μεταφοράς Ενέργειας, Καυσίμων & Χημικών Ουσιών & Εξορυκτικών Δραστηριοτήτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, την κ. Μελά Φιλοθέη, Δασάρχη Θεσσαλονίκης, καθώς και τους εκπροσώπους των κατοίκων της περιοχής που εκτελείται το έργο. Κατόπιν έδωσε τον λόγο στον κ. Κων. Γιουτίκα, Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ., προκειμένου να εισηγηθεί το θέμα. Ο κ. Γιουτίκας ανέφερε ότι στη σημερινή συνεδρίαση συζητείται η τροποποίηση της απόφασης με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου και εξήγησε σε τι συνίσταται η τροποποίηση αυτή. Στο σημείο αυτό πρότεινε να δοθεί ο λόγος στους προσκεκλημένους και τους εκπροσώπους των κατοίκων, προκειμένου ν' ακουστούν όλες οι απόψεις, ν' απαντηθούν οι ερωτήσεις και μετά θα επανέλθει με την τελική του εισήγηση.

Μετά την παρέμβαση του Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ., ζήτησε τον λόγο ο κ. Μυλόπουλος Ιωάννης, αναπληρωματικό μέλος, επικεφαλής της παράταξης "Αλλαγή στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας". Ο κ. Μυλόπουλος, σχολιάζοντας την τοποθέτηση του Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ. επί της τροποποίησης, ανέφερε ότι η τροποποίηση της ΑΕΠΟ γίνεται λόγω της εκδίκασης της υπόθεσης στο Συμβούλιο της Επικρατείας και ότι αυτό που συμβαίνει σήμερα στη Μητροπολιτική Επιτροπή είναι μια πρωτότυπη και νομικά ανορθόδοξη διαδικασία, καθώς το όργανο καλείται να γνωμοδοτήσει επί μιας τετελεσμένης κατάστασης.

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στους εκπροσώπους των κατοίκων.

Η κ. Κ. Ιακωβίδου, Σύμβουλος της Γ' Κοινότητας Θεσσαλονίκης και ιδρυτικό μέλος του κόμματος των Πρασίνων στην Ελλάδα, αναφέρθηκε συνοπτικά στις παρατυπίες της μελέτης.

Ο κ. Αλέξανδρος Αδαμίδης, νομικός σύμβουλος του Συνδέσμου Κατοίκων Συνοικισμού Κωνσταντινουπολιτών Πυλαίας Θεσσαλονίκης, μίλησε για τις απαλλοτριώσεις, αναφέρθηκε στη μελέτη οδοποιίας, για την οποία το Υπουργείο είχε δεσμευτεί ότι θα είναι έτοιμη εντός του 1<sup>ου</sup> εξαμήνου του 2024, και σχολίασε ότι η όλη διαδικασία δεν είναι νόμιμη αλλά νομιμοφανής. Ως Σύνδεσμος έχουν ήδη προσφύγει στο ΣτΕ κατά της απόφασης.

Η κ. Πηλίτση - Μπουζιανά, εκπρόσωπος των κατοίκων, και η κ. Μ. Μποντίλα, Γραμματέας του Συνδέσμου Κατοίκων Συνοικισμού Κωνσταντινουπολιτών, εξέφρασαν τις ενστάσεις τους για το έργο και τα προβλήματα που έχει ήδη δημιουργήσει, αλλά και τις σοβαρές επιπτώσεις που θα έχει στη γύρω περιοχή και μετά την ολοκλήρωσή του.

Η κ. Λευκοθέα Βυζέλη, Γενική Γραμματέας της Επιτροπής Προστασίας Σείχ-Σου, παρουσίασε τις θέσεις της Επιτροπής Προστασίας σχετικά με το έργο.

Ο κ. Δημήτριος Λαμπρινίδης, Πρόεδρος του Συλλόγου Δρομέων Υγείας Θεσσαλονίκης, ανέφερε ότι έχει συντελεστεί μεγάλη καταστροφή στο δάσος, έχουν χαθεί πολλοί δασικοί δρόμοι, έχουν κοπεί πολλά δέντρα, και εξέφρασε την ανησυχία του σχετικά με τα ρέματα.

Μετά την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων από τους εκπροσώπους των κατοίκων, ο Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στον κ. Αλ. Κουλίδη, Δ/ντή Μεταφορικών Υποδομών, Δικτύων Μεταφοράς Ενέργειας, Καυσίμων & Χημικών Ουσιών & Εξορυκτικών Δραστηριοτήτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προκειμένου να δώσει διευκρινίσεις επί όσων κατατέθηκαν. Ανέφερε ότι η απόφαση που ελήφθη τον Απρίλιο του 2024 είναι καθ'όλα νόμιμη και ότι η διαβούλευση γίνεται για να διαπιστωθεί εάν χρειάζεται αναθεώρηση η ΑΕΠΟ. Θεωρεί ότι η διαβούλευση απέδωσε αποτελέσματα, καθώς προέκυψαν χρήσιμες παρατηρήσεις από τους συμμετέχοντες σε αυτή. Όσον αφορά την απώλεια της δασικής βλάστησης, ανέφερε ότι θα υπάρξει υπεραντιστάθμιση της απώλειας μετά την κατασκευή του έργου. Όσον αφορά την ανησυχία των κατοίκων για τα ρέματα, ανέφερε ότι μέσα στην ΑΕΠΟ προβλέπεται η προστασία τους.

Κατόπιν ο λόγος δόθηκε στην κ. Φιλοθέη Μελά, Δασάρχη Θεσσαλονίκης, η οποία παρουσίασε τις θέσεις του Δασαρχείου επί των απόψεων και τοποθετήσεων των ομιλητών.

Οι τοποθετήσεις των συμμετεχόντων στη συνεδρίαση είναι καταγεγραμμένες στο ηχητικό αρχείο της συνεδρίασης.

Ακολούθως, ο Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής έδωσε τον λόγο για ερωτήσεις.

Ερωτήσεις υπέβαλαν οι κ. Μυλόπουλος Ιωάννης, αναπληρωματικό μέλος, επικεφαλής της παράταξης "Αλλαγή στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας", κ. Ρόκος Βασίλειος, τακτικό μέλος, επικεφαλής της παράταξης "Συν-εργασία Βασίλης Ρόκος", κ. Βυζέλη, κ. Μποντίλα, κ. Αδαμίδης. Στις ερωτήσεις απάντησαν ο κ. Αλ. Κουλίδης από το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας και η κ. Μελά, Δασάρχης Θεσσαλονίκης. Οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις είναι καταγεγραμμένες στο ηχητικό αρχείο της συνεδρίασης.

Μετά την ολοκλήρωση της κατάθεσης των απόψεων και των ερωτήσεων από τους παρευρισκόμενους, ο

λόγος δόθηκε εκ νέου στον Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ. Ο κ. Γιουτίκας ευχαρίστησε για την παρουσία και τη συνεισφορά τους στη συζήτηση τα μέλη της Επιτροπής και όλους τους παρευρισκόμενους. Με τη σημερινή συζήτηση τέθηκαν ερωτήσεις κι εκφράστηκαν απόψεις. Αυτός είναι και ο ρόλος της Μητροπολιτικής Επιτροπής: να δίνει βήμα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, αλλά και τους κατοίκους της περιοχής που δικαίως αισθάνονται θιγμένοι, αισθάνονται την καθημερινή όχληση από το έργο, που δυστυχώς θα συνεχιστεί για χρόνια. Διευκρίνισε ότι η Μητροπολιτική Επιτροπή έχει, δυστυχώς κατά τη γνώμη του, απλώς γνωμοδοτικό χαρακτήρα, ούτε καν δεσμευτικό, για ένα έργο που η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας ούτε το οραματίστηκε, ούτε το μελέτησε, ούτε το αδειοδότησε. Η υπόθεση, όπως ορθά ακούστηκε, βρίσκεται ήδη στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Η σημερινή διαδικασία είναι πρωτόγνωρη για τα μέλη της Μητροπολιτικής Επιτροπής, είτε είναι νεοεκλεγέντα είτε παλαιότερα. Πρώτη φορά ζητείται από την Επιτροπή να γνωμοδοτήσει επί ενός τετελεσμένου γεγονότος: η έκταση έχει ήδη απαλλοτριωθεί και έχει δοθεί για τις ανάγκες του έργου. Η τροποποίηση που προτάθηκε από το Υπουργείο και τέθηκε σε οικειοθελή διαβούλευση δεν αλλάζει τα γεωμετρικά στοιχεία του έργου ούτε το μέγεθος του έργου. Με τη διαδικασία όμως που ακολουθήθηκε σήμερα δόθηκε η δυνατότητα να ακουστούν οι πολίτες της περιοχής που μίλησαν για την ανάγκη αύξησης του πρασίνου εντός του Σείχ Σου και για κατάργηση πολλών δασικών δρόμων και χώρων αναψυχής. Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη τις απόψεις των εμπλεκόμενων που ακούστηκαν, έστω και μέσα από αυτή την πρωτόγνωρη διαδικασία της απλής εκ των υστέρων γνωμοδότησης, δίνεται η δυνατότητα να τεθούν επιπλέον όροι, πέραν αυτών που έθεσε η αρμόδια υπηρεσία στην εισήγησή της, και να ζητηθεί από το Υπουργείο να γίνουν σεβαστοί, ώστε να τροποποιηθεί η απόφαση προκειμένου να τους συμπεριλάβει. Ολοκληρώνοντας ο κ. Γιουτίκας πρότεινε τη θετική γνωμοδότηση επί του φακέλου τροποποίησης της ΑΕΠΟ του έργου με την προσθήκη των ακόλουθων επιπλέον όρων:

«Α) Να αναβαθμιστούν οι δημόσιες δασικές αναδασωτές εκτάσεις που σήμερα είναι χώροι δασικής αναψυχής εντός του Σείχ Σου, στις θέσεις Ατλαντίδα, Μπάρμπα Γιώργη και Αντωνιάδη, σύμφωνα με την υφιστάμενη, επικαιροποιημένη μελέτη του Δασαρχείου Θεσσαλονίκης.

Β) Να συντηρηθούν και να αναδειχθούν από τον ανάδοχο τα περιπατητικά μονοπάτια σύνδεσης μεταξύ των δασικών χώρων αναψυχής, σύμφωνα με τις οδηγίες του Δασαρχείου Θεσσαλονίκης.

Γ) Να τοποθετηθούν "κλειστού τύπου ηχοπετάσματα", δηλαδή σύνθετες κατασκευές που να αποτελούνται από ένα εξωτερικό περίβλημα και ένα εσωτερικό υλικό ηχοαπορρόφησης, στις περιοχές που η ΥΤΑ βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με τον αστικό ιστό.

Ιδιαίτερη προσοχή- μέριμνα να δοθεί στην περιοχή Κωνσταντινολίτικα, με την τοποθέτηση κλειστού τύπου ηχοπετασμάτων ώστε να προσφέρουν την μέγιστη αντιθρομβική προστασία.».

Κατόπιν ο λόγος δόθηκε στα μέλη της Μητροπολιτικής Επιτροπής για να τοποθετηθούν επί της ανωτέρω εισήγησης του Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ.

Ο κ. Γουγούσης Σπυρίδων, Αντιπρόεδρος από την παράταξη "ΠΡΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ", δήλωσε ότι θα καταψηφίσει. Συμφωνεί με όσα λέχθηκαν κατά τη διάρκεια της συζήτησης για το παράδοξο της όλης υπόθεσης και τη νομική ακροβασία, δηλαδή να καλείται η Μητροπολιτική Επιτροπή να γνωμοδοτήσει για κάτι που ήδη υλοποιείται. Θεωρεί ότι η εισήγηση είναι αποσπασματική, αποτελεί ένα ευχολόγιο, ιδιαίτερα για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος, κυρίως μετά την αποπεράτωση του έργου. Δεν είναι ορατές και σαφείς οι συνολικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ιδίως στις περιοχές διέλευσης του έργου. Η παράταξη που εκπροσωπεί δεν αντιλαμβάνεται τη χρησιμότητα του έργου σε σχέση με την προοπτική ανάπτυξης, τόσο των περιοχών διέλευσης όσο και του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης γενικότερα. Ως μόνη επίπτωση του έργου θεωρεί την αύξηση του κυκλοφοριακού μέτρου μέχρι την αποπεράτωση του εις βάρος κυρίως των γύρω περιοχών. Όσον αφορά την περιοχή της Πυλαίας, το έργο αποτελεί καταστροφή για το περιβάλλον και τη φύση όχι μόνο του οικισμού των Κωνσταντινολιτικών αλλά και του παραδοσιακού οικισμού της Πυλαίας. Σχολίασε την ατέλεια της εισήγησης, ιδίως στα τελευταία σημεία της που παραμένουν ασαφή όσον αφορά τα όρια δικαιοδοσίας, αδειοδότησης και τα μέτρα προστασίας του δάσους. Διαφωνεί οριστικά και αμετάκλητα όχι μόνο με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του έργου ερήμην των τοπικών κοινωνιών, αλλά ιδιαίτερα με τις τετελεσμένες, προμελετημένες κινήσεις σε σχέση με την υλοποίησή του.

Οι κ. Αβραμόπουλος Σωτήριος και κ. Ιντζές Κωνσταντίνος, τακτικά μέλη από την παράταξη "ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ", δήλωσαν ότι θα καταψηφίσουν, κατέθεσαν και γραπτώς την τοποθέτησή τους ως εξής: «Οι επιπτώσεις από την κατασκευή του flyover θα έπρεπε να είχαν συζητηθεί σε βάθος και στη ΜΕΘ και στο ΠΣ στα χρόνια που μεσολάβησαν από τη συζήτηση επί της ΜΠΕ το καλοκαίρι του 2021. Κι επειδή είμαστε ένα πολιτικό όργανο, αντικειμενικά η συζήτηση αποκτά έναν ευρύτερο χαρακτήρα.

Το γεγονός ότι συζητάμε σήμερα την τροποποίηση της περιβαλλοντικής μελέτης, ενώ το έργο κατασκευάζεται κανονικά, αναδεικνύει ακόμα μια φορά τον προσχηματικό χαρακτήρα της περιβόητης διαβούλευσης στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής νομοθεσίας που διασφαλίζει βασικά τους επενδυτές και την προώθηση γενικότερων σχεδιασμών προς όφελος των επιχειρηματικών ομίλων και στην περιοχή μας.

Σε μια πόλη με ελάχιστο πράσινο και ελεύθερους χώρους, από την οποία λείπει ένα ολοκληρωμένο σύστημα ΜΜΜ, στερείται ολοκληρωμένης αντιπλημμυρικής προστασίας, επαρκών υποδομών σχολικής στέγης κ.α. ιεραρχήθηκε η κατασκευή της υπερυψωμένης λεωφόρου και των συνοδών έργων υποτίθεται για να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Η αλήθεια είναι βέβαια ότι η συγκεκριμένη υποδομή, όπως και ο τρόπος κατασκευής και μετέπειτα λειτουργίας και συντήρησης με ΣΔΙΤ για 30 χρόνια εξυπηρετεί πρώτα και κύρια τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων σε μια σειρά κλάδους.

Κερδισμένοι βγαίνουν οι κατασκευαστικοί όμιλοι της κοινοπραξίας οι οποίοι διασφαλίζουν σίγουρα κέρδη εκατοντάδων εκατομμυρίων τα οποία θα πληρώσει ο ελληνικός λαός μέσω της γενικής φορολογίας όπως και οι τράπεζες οι οποίες χρηματοδοτούν το εγχείρημα.

Κερδισμένοι βγαίνουν οι ιδιοκτήτες του ιδιωτικοποιημένου αεροδρομίου, οι αερομεταφορείς, μεγάλα εμπορικά κέντρα και τουριστικοί όμιλοι στη Χαλκιδική οι οποίοι διασφαλίζουν πιο γρήγορη πρόσβαση για τους πελάτες τους.

Κερδισμένοι βγαίνουν και μεγάλα ξενοδοχεία, επιχειρήσεις real estate και γενικότερα δήθεν «πράσινοι» επενδυτές, οι οποίοι αναμένουν την υλοποίηση του σχεδίου μετατροπής της πόλης σε τουριστικό προϊόν, το οποίο υλοποιείται με όχημα το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Θεσσαλονίκης και άλλων όμορων Δήμων.

Ο αποκλεισμός των συμβατικών ΙΧ από ολόκληρες περιοχές και κεντρικές οδικές αρτηρίες (πχ στο ΣΒΑΚ προβλέπεται μια λωρίδα ανά κατεύθυνση για ΙΧ στην Εγνατία και αυτή σε μια πορεία μόνο για ηλεκτροκίνητα) και η αύξηση των τουριστικών ροών επιβάλει επί της ουσίας την εκτροπή της κυκλοφορίας προς μια νέα περιφερειακή οδό με μεγαλύτερη κυκλοφοριακή ικανότητα.

Το συγκεκριμένο σχεδιασμό για τη μετατροπή της περιοχής σε τουριστικό brand name και εμπορικό, μεταφορικό κόμβο στηρίζουν όλες οι άλλες δυνάμεις (ΝΔ, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, Βελόπουλος), περιφερειάρχης και δήμαρχοι και άλλοι συνδυασμοί στην τοπική και περιφερειακή διοίκηση, ανεξάρτητα αν εκφράζουν επιμέρους διαφωνίες στην υλοποίηση του flyover.

Η έναρξη των έργων κατασκευής του flyover το φθινόπωρο του 2023, με τον αποκλεισμό μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση στην υφιστάμενη περιφερειακή οδό, έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στη ζωή της κοινωνικής πλειοψηφίας που δε φαίνεται να απασχολούν την τροποποιημένη μελέτη περιβάλλοντος.

Μεγάλες καθυστερήσεις στην κίνηση στον περιφερειακό, μπουτιλιάρισμα μέσα στην πόλη σε βασικές αρτηρίες στις ώρες αιχμής σε συνδυασμό με αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ακόμα, καθυστερήσεις στην κίνηση αθληνοφόρων, απορριμματοφόρων, σχολικών και πυροσβεστικής οι οποίες προσπαθούν να αντιμετωπιστούν με λύσεις – μαπαλώματα.

Πάνω από όλα, πολλαπλή επιβάρυνση των εργαζόμενων με σημαντική αύξηση του χρόνου μετάβασης προς και από χώρο εργασίας που μεταφράζεται σε μείωση του ελεύθερου χρόνου και επιπλέον οικονομική επιβάρυνση λόγω του υπέρογκου κόστους των καυσίμων.

Η υπό συζήτηση τροποποιημένη ΜΠΕ επισφραγίζει τις αυξημένες αρνητικές επιπτώσεις του έργου στο Σειχ Σου, με την παραδοχή ότι τελικά θα υλοτομηθούν μεγαλύτερες εκτάσεις δάσους σε σχέση με την αρχική περιβαλλοντική αδειοδότηση, η οποία εκδόθηκε με βάση λάθος υπολογισμούς της προηγούμενης ΜΠΕ.

Το γεγονός αυτό υπογραμμίζει τον προσχηματικό χαρακτήρα της διαβούλευσης. Αποτελεί ακόμα ένα παράδειγμα, ότι στα σημερινά πλαίσια, οι ΜΠΕ τελικά αποτελούν απολογητικές εκθέσεις υπεράσπισης των έργων και δραστηριοτήτων των επιχειρηματικών ομίλων και όχι επιστημονικά εργαλεία μελέτης της αλληλεπίδρασής τους με το περιβάλλον, αλλά έργα και δραστηριότητες, πρόβλεψης και αντιμετώπισης των επιπτώσεών τους.

Η αυξημένη επέμβαση στο δάσος επιδεινώνει τις αρνητικές επιπτώσεις σε αυτό, αλλά και στα οφέλη που προσφέρει αυτό στην πόλη, όντας ο κυριότερος πνεύμονας πρασίνου σε ένα πολεοδομικό συγκρότημα με ελάχιστο πράσινο. Μπαίνει ακόμα ένα εμπόδιο για την οικολογική ανόρθωση του δάσους, που προστίθεται στις προηγούμενες επεμβάσεις που έχουν γίνει σε αυτό, τις απώλειες της πυρκαγιάς του 1997 που δεν αναπληρώθηκαν στο σύνολό τους, τη βλάβη που προκάλεσε το φλοιοφάγο έντομο η οποία επίσης δεν αντιμετωπίστηκε ριζικά.

Η προτεινόμενη αναδάσωση σε άλλη τοποθεσία από αυτή που θα γίνουν οι υλοτομήσεις τονίζει τον αποσπασματικό χαρακτήρα της προστασίας των δασών, που αντιμετωπίζονται ως ακόμα ένα πεδίο δραστηριοποίησης των επιχειρηματικών ομίλων. Η ανάγκη αναδάσωσης στην περιοχή του Δρυμού (Δ. Ωραιοκάστρου) δεν μπορεί να λογίζεται ως αντιστάθμισμα της βλάβης που θα επέλθει στο Σείχ Σου εξαιτίας του έργου.

Μια ελάχιστη συμβολή από τη μεριά της κοινοπραξίας για την αποκατάσταση των υλοτομημένων δέντρων θα ήταν η φύτευση χιλιάδων πλατύφυλλων μετά από υπολογισμούς και προτάσεις σύμφωνες με τη δασολογική επιστήμη, τα οποία θα παρακολουθεί για τα επόμενα δέκα χρόνια, όχι μόνο της υποχρεωτικής ζετίας που αναφέρει η ΜΠΕ, με τις απαραίτητες ενέργειες, όπως λιπάσματα, πότισμα, αντικατάσταση νεκρωμένων δέντρων κλπ., όπως επίσης και η εκ των ων ουκ άνευ αποκατάσταση των πρηνών με φυτοτεχνικά έργα.

Συνολικά, τις επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου, ως “Λαϊκή Συσπείρωση” στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, τις είχαμε αναδείξει έγκαιρα από το 2020, θέτοντας μια σειρά ερωτήματα και προβληματισμούς και διεκδικήσεις.

Κανένας δε δικαιούται να πέφτει από τα σύννεφα και να προσπαθεί να πηδήξει από το καράβι των ευθυνών τώρα που η αγανάκτηση για τις επιπτώσεις φουντώνει. Ήταν σαφές εξαρχής που οδηγούμαστε πριν καν δημοπρατηθεί το έργο.

Μάλιστα στη συνεδρίαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής Θεσσαλονίκης το 2021 που εξέτασε τη ΜΠΕ του flyover, η διοίκηση Τζιτζικώστα και οι “Πράξεις για τη Μακεδονία” τοποθετήθηκαν επί της ουσίας θετικά, ενώ και όσες από τις άλλες δυνάμεις καταψήφισαν το έκαναν χωρίς ολοκληρωμένη εξέταση των ζητημάτων.

Ευθύνες βεβαίως για την κατάσταση έχει και ο ΣΥΡΙΖΑ (μαζί με τη Νέα Αριστερά) ο οποίος παρέδωσε τον ΟΑΣΘ το 2019 σε τραγική κατάσταση, ενώ δε δρομολόγησε καμιά συζήτηση και διαβούλευση για την απαραίτητη αναβάθμιση της περιφερειακής οδού.

Οι προτάσεις – παρεμβάσεις που κατέθεσαν ο περιφερειάρχης Α. Τζιτζικώστας και ο δήμαρχος Θεσ/νίκης Σ. Αγγελούδης δεν αμφισβητούν ούτε στο ελάχιστο την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί και την υλοποίηση του έργου, το συγκεκριμένο τρόπο με τον οποίο γίνεται (ΣΔΙΤ, υφιστάμενες μελέτες και ΜΠΕ κλπ).

Αντίθετα, ουσιαστικά παρέχουν στήριξη στην πιο αποφασιστική προώθησή του, προτείνοντας είτε αυτονόητα μέτρα όπως η παρουσία τροχαίας και η ρύθμιση φαναριών, είτε μέτρα – ασπρίνες, είτε «λύσεις» που θα πληρώσουν ακριβώς οι εργαζόμενοι στην κατασκευή με υπερωρίες, νυχτερινή εργασία και εργασία τα σαββατοκύριακα μέχρι τελικής πτώσης.

Τι πρέπει λοιπόν να γίνει κατά τη γνώμη μας:

Σε προτεραιότητα πρέπει να μπου η ενίσχυση του ΟΑΣΘ με εκατοντάδες σύγχρονα λεωφορεία και οδηγούς, η τροποποίηση δρομολογίων μετά την έναρξη της βασικής γραμμής του μετρό με κριτήριο τις πραγματικές ανάγκες και όχι το “κόστος – όφελος” για την κοινοπραξία. Ακόμα, η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης της επέκτασης προς Καλαμαριά αλλά και άλλων απαραίτητων επεκτάσεων που ούτε καν έχουν μελετηθεί ειδικά προς τη δυτική Θεσσαλονίκη, αλλά και προς την Τούμπα και την Πυλαία. Ταυτόχρονα να καταργηθεί το χαράτσι της «έξυπνης - ψηφιακής» επί πληρωμής στάθμευσης και να αναπτυχθούν επαρκείς και δωρεάν χώροι στάθμευσης ιδιαίτερα περιφερειακά του κέντρου της πόλης. Να προτεραιοποιηθεί ακόμα κάθε άλλη προσωρινή ή μόνιμη συγκοινωνιακή λύση που μπορεί να ανακουφίσει από το κυκλοφοριακό πρόβλημα, όπως ο δυτικός προαστιακός.

Σε προτεραιότητα πρέπει ακόμα να μπει η οικολογική αναβάθμιση του Σείχ Σου και η ολοκληρωμένη αντιτυρική και αντιπλημμυρική προστασία του αλλά και της ευρύτερης περιοχής

Στη βάση ενός σύγχρονου αξιόπιστου και ολοκληρωμένου συστήματος ΜΜΜ, να γίνει νέα αξιολόγηση του τρόπου διαχείρισης των κυκλοφοριακών φόρτων και να επανεκτιμηθούν όλες οι λύσεις για την αναβάθμιση της εσωτερικής περιφερειακής που όντως έχει προβλήματα και είναι ένας επικίνδυνος δρόμος (πχ δε διαθέτει ΛΕΑ).

Το έργο λοιπόν θα έπρεπε να είχε σταματήσει και να μην κατασκευάζεται όπως σχεδιάστηκε, δηλαδή χωρίς να υπάρχει επαρκές δίκτυο ΜΜΜ, χωρίς ολοκληρωμένη εκτίμηση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με ΣΔΙΤ που θα χρυσοπληρώσουμε και χωρίς να έχει προηγηθεί οικολογική αναβάθμιση του περιαστικού δάσους του Σείχ Σου.

Σε περίπτωση οριστικής ακύρωσης του έργου να μη δοθεί καμία αποζημίωση στην κοινοπραξία η οποία είναι συνυπεύθυνη για την κατάσταση, ενώ άλλωστε ως γνωστό έργα τέτοιας εμβέλειας σχεδιάζονται σε συνεργασία με τους ομίλους.

Να ληφθούν μέτρα προστασίας των εργαζομένων στο έργο, με απορρόφηση τους σε άλλα έργα της κοινοπραξίας, σε

έργα ανάπτυξης υποδομών στην Π.Ε Θεσσαλονίκης με συγκροτημένα δικαιώματα.

Ταυτόχρονα να ιεραρχηθούν και να χρηματοδοτηθούν πραγματικά αναπτυξιακά έργα για το λαό της περιοχής όπως σύγχρονης σχολικής στέγης, αντιπλημμυρικά κ.α. Είναι χαρακτηριστικό ότι μόνο το κόστος κατασκευής του Flyover (483 εκ.€ με ΦΠΑ) αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο τμήμα των απαραίτητων αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή της Θεσ/νίκης σύμφωνα με το τελευταίο masterplan ή σε πάνω από 80 σύγχρονες σχολικές μονάδες. Το συνολικό κόστος της ΣΔΙΤ για 30 χρόνια (κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση) αναμένεται να ξεπεράσει το 1,5 δις ευρώ σύμφωνα με δημοσιεύματα που δεν διαφεύδονται.

Συνολικά, μόνο σε σύγκρουση με την αντιλαϊκή πολιτική που εφαρμόζεται και στον τομέα των συγκοινωνιακών έργων, των ΜΜΜ, της διαχείρισης του Σείχ Σου, με τους σχεδιασμούς των επιχειρηματικών ομίλων, μπορεί να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής του λαού και στην περιοχή μας.

Μόνο με ριζικές αλλαγές και ανατροπές μπορούν να μπου οι ζωές των πολλών πάνω από τα κέρδη των λίγων, να μπου στο επίκεντρο και να καλυφθούν οι σύγχρονες ανάγκες της κοινωνικής πλειοψηφίας για σύγχρονες, φθηνές και ασφαλείς συγκοινωνίες, περισσότερο ελεύθερο χρόνο, πόλεις και γειτονιές με πράσινο σύμφωνα με τις μεγάλες επιστημονικές και τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής μας.

Να εξασφαλιστεί σχεδιασμός και υλοποίηση όλων των απαραίτητων έργων υποδομής χωρίς να χρυσοπληρώνουμε κατασκευαστικούς ομίλους, χωρίς να αποτελεί βασικό κριτήριο η άμεση και έμμεση εξασφάλιση περισσότερων κερδών για τους λίγους. Με βάση τα παραπάνω προφανώς καταψηφίζουμε.».

Ο κ. Μυλόπουλος Ιωάννης, αναπληρωματικό μέλος, επικεφαλής της παράταξης ‘‘Αλλαγή για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας’’, δήλωσε ότι θα καταψηφίσει, κατέθεσε και γραπτώς την τοποθέτησή του ως εξής: «Σήμερα ερχόμαστε εκ των υστέρων να γνωμοδοτήσουμε ως πολιτικό όργανο για κάτι τετελεσμένο. Καλούμαστε να γνωμοδοτήσουμε για μια Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), η οποία ελήφθη τον Απρίλιο του 2024. Έχοντας ως δεδομένο ότι από τότε μέχρι σήμερα το έργο έχει προχωρήσει και έχει συνεχίσει να εκτελείται και συνεπώς η ζημιά στο περιβάλλον έχει ήδη επισυμβεί, αφού κόπηκε άγνωστος αριθμός δένδρων στο Σείχ Σου μέσα στο καλοκαίρι και αφού έγιναν επεμβάσεις στα ρέματα της περιοχής, τι νόημα έχει η σημερινή γνωμοδότηση; Αν, δηλαδή, σήμερα γνωμοδοτήσουμε αρνητικά, τι θα συμβεί; Θα γυρίσει πίσω το ρολόι του χρόνου και θα αποκατασταθούν ως δια μαγείας οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιαστικό δάσος και στα ρέματα; Είναι προφανές ότι η διαδικασία της λεγόμενης «οικειοθελούς γνωμοδότησης» που ακολουθεί το υπουργείο κατόπιν εορτής και στην οποία σήμερα καλούμαστε να γνωμοδοτήσουμε, είναι μια διαδικασία προσχηματική. Αφού γνωμοδοτούμε επί μιας περιβαλλοντικής μελέτης, σε αντίθεση με την επιστημονική και τεχνική δεοντολογία, εκ των υστέρων. Καλούμαστε, συνεπώς, να γνωμοδοτήσουμε επί τετελεσμένων γεγονότων.

Η τροποποιημένη Μελέτη για την οποία ζητήθηκε γνωμοδότηση από την Περιφέρεια, όπως και οι τροποποιημένοι περιβαλλοντικοί όροι της ΑΕΠΟ για τους οποίους η Περιφέρεια κλήθηκε να γνωμοδοτήσει, ήδη εφαρμόζονται στο έργο, το οποίο κατασκευάζεται υλοποιώντας τους, εδώ και έξι σχεδόν μήνες. Ενώ η επιστημονική και τεχνική δεοντολογία, αλλά και το θεσμικό καθεστώς, προβλέπουν ότι η διαβούλευση και η γνωμοδότηση των φορέων προηγούνται της κατασκευής του έργου, στην προκειμένη περίπτωση συνέβη το αντίθετο. Πρώτα ελήφθη η απόφαση για τους περιβαλλοντικούς όρους και μετά, αφού αυτοί οι όροι εφαρμόστηκαν στην κατασκευή επί 6 μήνες, έρχεται μια προσχηματική διαβούλευση και μια προ τετελεσμένων, άρα εικονική, γνωμοδότηση, να επιβεβαιώσει προειλημμένες αποφάσεις. Οι οποίες, μάλιστα, ήδη έχουν εκτελεστεί στο πεδίο.

Τα επίμαχα στην ΑΕΠΟ δένδρα του Σείχ Σου, για τα οποία υποτίθεται κλήθηκε η Περιφέρεια να γνωμοδοτήσει, έχουν ήδη κοπεί κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Και τα ρέματα, για τη διαχείριση των οποίων υποτίθεται ζητήθηκε η γνωμοδότηση της Περιφέρειας, έχουν ήδη υποστεί επεμβάσεις όλο το προηγούμενο διάστημα. Και όλα αυτά έχουν συμβεί, παραβιάζοντας τη νομιμότητα, ανεξέλεγκτα και χωρίς να ληφθεί υπόψη καμία διαβούλευση και καμία γνώμη κανενός φορέα.

Υπάρχει, όμως, ακόμη κάτι που κάνει τα πράγματα ακόμη πιο εξοργιστικά. Η συγκεκριμένη τροποποιημένη ΑΕΠΟ, για την οποία κληθήκαμε να γνωμοδοτήσουμε εκ των υστέρων, εκδόθηκε τον Απρίλιο 2024. Και αυτό συνέβη όχι αυτοβούλως από πλευράς υπουργείου, αλλά επειδή το Συμβούλιο της Επικρατείας, (ΣτΕ), όπου εκδικάζονταν η αίτηση για αναστολή των έργων που είχαν καταθέσει κοινωνικοί φορείς και οργανώσεις των θιγόμενων κατοίκων, διαπίστωσε την αλλαγή των περιβαλλοντικών όρων της αρχικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου, όπως αυτοί είχαν εγκριθεί το 2023 και συμπεριληφθεί στην προηγούμενη ΑΕΠΟ.

Η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, δηλαδή, δεν έγινε από το υπουργείο αυτοβούλως, αλλά αφού διαπιστώθηκε στο δικαστήριο η παραβίασή τους. Που σημαίνει ότι αν δεν είχαν καταταθεί προσφυγές στο ΣτΕ, σήμερα ενδεχομένως δεν θα γνωρίζαμε ότι οι αρχικοί περιβαλλοντικοί όροι, αυτοί που είχαν προκύψει από την κανονική διαδικασία διαβούλευσης και γνωμοδοτήσεων, πριν την έναρξη της κατασκευής του έργου, είχαν παραβιαστεί. Αν, μάλιστα, ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι η παραβίαση των περιβαλλοντικών όρων αφορούσε σε υπερδιπλάσια επαύξηση της προς υλοτόμηση δασικής περιοχής του Σείχ Σου, τότε εμφανίζεται όλη η εικόνα της παθογένειας του συγκεκριμένου έργου.

Ενώ, δηλαδή, η αρχική εκτίμηση ήταν ότι θα υλοτομούνταν 45 στρέμματα δάσους και ενώ στους περιβαλλοντικούς όρους που τελικά εγκρίθηκαν το 2023 προβλέπονταν να κοπούν 85 στρέμματα, το ΣτΕ διαπίστωσε παραβίαση αυτών των όρων. Καθώς αυτό που συνέβαινε κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου, ήταν η υλοτόμηση 187,7 στρεμμάτων περιστατικού δάσους!

Αυτά τα 187,7 στρέμματα δάσους που τελικά κόπηκαν το καλοκαίρι, τα 102,7 στρέμματα περισσότερα από εκείνα που αρχικά προβλέπονταν στη Μελέτη, δηλαδή, ήρθε να νομιμοποιήσει η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων τον περασμένο Απρίλιο. Κι αυτό μετά από εντολή του δικαστηρίου και όχι αυτοβούλως και «οικειοθελώς», όπως θέλουν να παρουσιάζουν από την πλευρά του υπουργείου.

Και αυτά τα 102,7 επιπλέον στρέμματα δάσους που ήδη κόπηκαν, κληθήκαμε στη ΜΕ της ΠΚΜ να νομιμοποιήσουμε εκ των υστέρων στην προχθεσινή συνεδρίαση. Δεν σταματούν εδώ, όμως οι μεθοδεύσεις. Για να αποδείξει το υπουργείο ότι η πρωτόγνωρη και εκτός νομιμότητας διαδικασία, κατά την οποία η διαβούλευση για τους περιβαλλοντικούς όρους έγινε εκ των υστέρων, είχε νόημα, πρότεινε την αναπλήρωση των 187,7 στρεμμάτων που κόπηκαν στο περιστατικό δάσος του Σείχ Σου, με 230 επιπλέον στρέμματα δάσους σε άλλη περιοχή και συγκεκριμένα στο Ωραιόκαστρο.

Μια διαδικασία απολύτως εκτός πνεύματος αειφορικής διαχείρισης του περιστατικού δάσους. Καθώς η αειφορία επιβάλλει την αναπλήρωση των υλοτομημένων δένδρων στο ίδιο και όχι σε άλλο δασικό σύστημα. Όταν, μάλιστα, αυτά συμβαίνουν σε μια πόλη που έχει το λιγότερο πράσινο στην Ευρώπη, με 2,2 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο, όταν στην Ευρώπη ο μέσος όρος είναι 10 τ.μ. ανά κάτοικο και επιπλέον όταν αυτά συμβαίνουν στην πόλη που πρόσφατα καταδικάστηκε από το Ευρωπαϊκό δικαστήριο για ατμοσφαιρική ρύπανση, τότε αντιλαμβάνεται κανείς την περιβαλλοντική σημασία αυτής της... παράκαμψης – για να το πούμε κομψά – της νόμιμης διαδικασίας.

Αντίστοιχες καταστάσεις παραβίασης της επιστημονικής και θεσμικής δεοντολογίας, όμως, είδαμε να συμβαίνουν στο ίδιο έργο και ένα χρόνο πριν. Με τη μελέτη διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου, η οποία δεν υπήρχε όταν το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται. Και έτρεχαν εκ των υστέρων οι αρμόδιοι, όταν διαπιστώθηκε το χάος στην κυκλοφορία που προκάλεσε το στραγγάλισμα της περιφερειακής λόγω κατασκευής του έργου, να προτείνουν μέτρα που να υποκαθιστούν τη μελέτη που δεν έγινε ποτέ.

Ενός κακού μύρια έπονται. Το Fly Over είναι ένα έργο αχρείαστο και καταστροφικό για τη Θεσσαλονίκη. Το οποίο δεν έπρεπε καν να έχει ξεκινήσει. Για τους εξής λόγους:

1. Δεν προβλέπονταν σε κανένα στρατηγικό σχεδιασμό. Ούτε στο χωροταξικό πλαίσιο της πόλης, ούτε στον κυκλοφοριακό στρατηγικό της σχεδιασμό. Προστέθηκε εκ των υστέρων, το 2021, όπως παραδέχθηκε στη συνεδρίαση της ΜΕ ο εκπρόσωπος του υπουργείου.

2. Δεν είναι τυχαίο ότι το Fly Over δεν υπήρχε σε κανέναν σχεδιασμό. Καθώς ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της Θεσσαλονίκης προέβλεπε, και σωστά, την αποκατάσταση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) κατά προτεραιότητα. Καθώς αυτά είναι τα μόνα που αντιμετωπίζουν ριζικά τις αιτίες του κυκλοφοριακού. Αφού παρέχουν εναλλακτικές δυνατότητες στον πολίτη να μετακινηθεί με λεωφορεία και μετρό, καθώς και με τραμ και με προαστιακό σιδηρόδρομο, όπως προτείνει η παράταξή μας.

3. Το Fly Over, αυτό που θα προσφέρει είναι να δώσει κίνητρο για την κυκλοφορία περισσότερων ΙΧ αυτοκινήτων, αντί να την αποθαρρύνει. Είναι ένα δώρο, δηλαδή, στους εργολάβους, που μέσω ΣΔΙΤ θα κερδίσουν πολλά εκατομμύρια ευρώ και στο λόμπυ της βενζίνης, σε εποχή κλιματικής αλλαγής.

4. Η ορθόδοξη διαδικασία που έπρεπε να ακολουθηθεί ήταν, συνεπώς, πρώτα να ολοκληρωθεί η βασική γραμμή του μετρό και η γραμμή Καλαμαριάς, προκειμένου να απορροφήσουν μέρος της σημερινής κυκλοφορίας. Συγχρόνως, θα έπρεπε να έχουν ξεκινήσει ήδη οι επεκτάσεις του μετρό δυτικά και προς αεροδρόμιο, οι οποίες θα κοστίζουν ακριβώς όσο θα κοστίσει συνολικά, στα 30 χρόνια αποπληρωμής του, το ΣΔΙΤ του Fly Over. Οι δυο αυτές επεκτάσεις θα απορροφήσουν μεγάλο μέρος της κίνησης της περιφερειακής. Και μετά, αφού στην πόλη λειτουργούσαν ΜΜΜ, να εξετάζονταν αν χρειάζεται πράγματι ή όχι η ενίσχυση της περιφερειακής.

Επειδή λοιπόν έχουμε να κάνουμε με:

- ένα φαραωνικό έργο αχρείαστο, εκτός στρατηγικού σχεδιασμού, που δεν θα συμβάλει το παραμικρό στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης, αλλά αντίθετα θα το επιδεινώσει,
- ένα χάος στην περιφερειακή εξ αιτίας της χωρίς μελέτες κατασκευής του έργου και
- μια άνευ προηγουμένου προσχηματική διαδικασία εκ των υστέρων διαβούλευσης για τους περιβαλλοντικούς όρους ενός έργου που ήδη έχει εκτελεστεί και ήδη έχει επιφέρει καταστροφή στο περιβάλλον.

Έχουμε μόνο μια επιλογή. Να καταψηφίσουμε τη μελέτη και τη σχετική διαδικασία ως προσχηματική και επιζήμια για το περιβάλλον και την κυκλοφορία στη Θεσσαλονίκη.»

Ο κ. Ρόκος Βασίλειος, τακτικό μέλος και επικεφαλής της παράταξης ‘ΣΥΝ-εργασία’, δήλωσε ότι θα

κατανηφίσει, κατέθεσε και γραπτώς την τοποθέτησή του ως εξής: «Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητοί κάτοικοι και όλοι όσοι είστε παρόντες εδώ.

Θέλω να σας πω για μία υπόσχεση που είχα δώσει ως ανεξάρτητος υποψήφιος Περιφερειάρχης. Είχα υποσχεθεί ότι θα μιλάω και θα είμαι η φωνή σας, η φωνή των συμπολιτών μας. Υπάρχουν 53 συλλογικότητες, μεταξύ αυτών και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Διπλωματούχων Μηχανικών του Δημοσίου που δεν δέχονται να υλοποιηθεί το συγκεκριμένο έργο. Κάτοικοι και συλλογικότητες έχουν τους εξής προβληματισμούς.

-Περιβαλλοντική καταστροφή του δάσους. Η υλοτομία έχει αυξηθεί κατά 317,11% σε σχέση με τις αρχικές μελέτες.

-Επιπτώσεις στην υγεία και στην ατμοσφαιρική ρύπανση από την αύξηση της κυκλοφορίας, αυξάνοντας τα αιωρούμενα σωματίδια.

Θα σας αναγνώσω κάτι πολύ σημαντικό. Είχαν γίνει 15 προτάσεις για να αντιμετωπιστεί το συγκεκριμένο ζήτημα. Αρχές Ιανουαρίου έγιναν 7 υπερβάσεις στις μετρήσεις των αιωρούμενων σωματιδίων και πιο συχνές σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, όχι μόνο στο κέντρο της Θεσσαλονίκης αλλά και σε άλλες περιοχές, ενώ υπήρξαν και ανησυχητικά δεδομένα σε άλλους ρύπους, όπως το μονοξειδίο αζώτου του άνθρακα που προέρχονται από το μοπιλιάρισμα και τα καυσαέρια από τα αυτοκίνητα. Ο σταθμός μέτρησης ατμοσφαιρικών ρύπων καταγράφει σημαντικές υπερβάσεις και σε περιοχές όπως η Καλαμαριά, που δεν είχαν ιδιαίτερο θέμα με τα αιωρούμενα σωματίδια.

Τα οποία (σωματίδια) μπορούν να προκαλέσουν αρρυθμίες, στεφανιαία νόσο ενώ ερευνάται αν μπορούν να προκαλούν και καρκίνο. Αυτό είναι μία συνέντευξη, μία δήλωση που έκανε ο κ. Γιουτίκας ως αντιπεριφερειάρχης Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος στις 5/02/2024. Σας καλώ λοιπόν να το κατανηφίσετε, για τους λόγους που έχετε θέσει εσείς ο ίδιος. Γιατί εδώ μιλάμε για τη δημόσια υγεία.

Μιλώντας τώρα ως πολιτικός επιστήμονας, όταν έγινε η Ιονία Οδός το κόστος ήταν 1,7 δις για 196 χιλιόμετρα. Όταν έγινε ο νέος ΒΟΑΚ στην Κρήτη το κόστος υπολογίζεται σε 2 δις για 294 χιλιόμετρα. Ο Κ16 εδώ στη Θεσσαλονίκη για 7 χιλιόμετρα κόστισε 52, 6 εκατομμύρια ευρώ.

Το κόστος του fly over 478,27 εκατομμύρια ευρώ υπολογίζεται σε 36, 769, 023 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο δηλαδή 440% παραπάνω από το κόστος οποιoδήποτε δικτύου στη χώρα.

Σας επιστώ την προσοχή και για το περιβάλλον και για αυτά που θα πληρώσουμε από την τσέπη μας.

Διαθέτω τον εαυτό μου ως μάρτυρα σε περίπτωση που χρειαστεί να κληθώ στην προσφυγή των κατοίκων στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Σας ευχαριστώ».

## **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/νση 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
1.	Κάτοικοι Πυλαίας	01/07/2024	Δ/νση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ.
2.	Επιτροπή Προστασίας Σείχ-Σου	02/07/2024	Δ/νση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ.
3.	Συντονισμός 53 Συλλογικοτήτων ενάντια στο FLYOVER	03/07/2024	Δ/νση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ.
4.	Σύνδεσμος Κατοίκων Συνοικισμού Κωνσταντινουπολιτών Πυλαίας	03/07/2024	Δ/νση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ.
5.	Σύλλογος Δρομέων Υγείας Θεσσαλονίκης	03/07/2024	Δ/νση Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ.

## **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. 356105 (9606)/16-09-2024 εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/νσης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Π.Ε.



Θεσσαλονίκης του σημείου 2 του παρόντος, το με αρ. πρωτ. 2535/23-09-2024 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. 3/2024 (ΑΔΑ: ΨΥ977ΛΛ-Ι9Ζ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Κεντρικής Μακεδονίας “περί εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης”, την με αρ. πρωτ. 11868/23-01-2024 απόφαση του Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης «περί επικύρωσης εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την αριθμ. 1/2024 (ΑΔΑ: 9ΥΔ17ΛΛ-9ΙΥ) απόφαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής «περί εκλογής Προέδρου και Αντιπροέδρου Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», το άρθρο 177 του Ν. 3852/2010, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, 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.», γνωμοδοτεί επί του φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ως εξής:

#### **Γνωμοδοτεί κατά πλειοψηφία**

(Οι κ. Γουγούσης Σπυρίδων, κ. Αβραμόπουλος Σωτήριος, κ. Ιντζές Κωνσταντίνος, κ. Μυλόπουλος Ιωάννης και κ. Ρόκος Βασίλειος καταψήφισαν)

**Θετικά** επί του Φακέλου Τροποποίησης (ΦΤ) της υπ’ αρ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/28147/1863/18-04-2024 Απόφασης του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα την τροποποίηση της υπ’ αρ. 63738/3819/2.7.2020 Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου “Αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης στο τμήμα από Α/Κ Κ5 (Νοσοκομείο Παπαγεωργίου) έως Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)” για την ενσωμάτωση στον περιβαλλοντικά εγκεκριμένο σχεδιασμό των διαφοροποιήσεων που προέκυψαν στο στάδιο της οριστικής μελέτης οδοποιίας και κτηματογράφησης του έργου (ως προς τη ζώνη κατάληψης και την έκταση απαλλοτριώσεως), με την αντίστοιχη προβλεπόμενη από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας έγκριση επέμβασης (ΠΕΤ 2008360915), σύμφωνα με την εισήγηση που ακολουθεί και τους πρόσθετους όρους που εισηγήθηκε ο Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

#### **«Α. ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ**

Η παρούσα μελέτη αποτελεί τη Μελέτη Περιβάλλοντος (ΜΠΤ) του Φακέλου Τροποποίησης (ΦΤ 2024), που υποβλήθηκε με σκοπό την τροποποίηση της υπ’ αριθ. 63738/3819/02.07.2020 (ΑΔΑ: 62ΠΓ4653Π8-ΕΥΧ) Απόφασης του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για το έργο κυκλοφοριακής αναβάθμισης της Εσωτερικής Περιφερειακής (ΕσΠ) Οδού Θεσσαλονίκης στο τμήμα: Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) έως Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα). Ο Φάκελος Τροποποίησης περιλαμβάνει τις διαφοροποιήσεις που προέκυψαν στο στάδιο της οριστικής μελέτης οδοποιίας και της κτηματογράφησης του έργου. Η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή ακολούθησε τις προβλέψεις του άρθρου 6, παρ. 2, περ. (β), υποπερ. (αα) του Ν. 4014/11, σύμφωνα με τις οποίες, εφόσον η αρμόδια αρχή αποφανθεί ότι, λόγω των διαφοροποιήσεων, επέρχεται μη ουσιώδης μεταβολή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία του έργου ή της δραστηριότητας, εκδίδει απόφαση, η οποία είτε εγκρίνει την τροποποίηση άνευ ετέρου είτε δύναται να προβλέπει τυχόν πρόσθετους όρους, μόνο ως προς το τροποποιούμενο φυσικό αντικείμενο. Οι τροποποιήσεις που περιελάμβανε ο ΦΤ 2024 ενσωματώθηκαν στην υφιστάμενη ΑΕΠΟ από την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή με την υπ’ αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/28147/1863/18.04.2024 (ΑΔΑ: 66Δ74653Π8-Φ17) Απόφαση Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ.

Εν συνεχεία, ο ίδιος φάκελος (ΦΤ 2024) τέθηκε σε “οικειοθελή δημοσιοποίηση”, σύμφωνα με το σκεπτικό που εκτίθεται στο (5<sup>ο</sup>) σχετ., για την τροποποίηση της υπ’ αρ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/28147/1863/18-04-2024 Απόφασης του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, είχε εν τω μεταξύ ενσωματώσει τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στον περιβαλλοντικά εγκεκριμένο σχεδιασμό.

Συνοπτικά, το περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο έργο που αφορά στην κυκλοφοριακή αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής (ΕσΠ) Οδού Θεσσαλονίκης στο τμήμα Α/Κ Κ5 (Νοσ. Παπαγεωργίου) έως Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα), στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, έγκειται σε:

- εργασίες βελτίωσης της υφιστάμενης οδού της ΕσΠ σε μήκος περί των 9,6km, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου οδοστρώματος και την κατασκευή ΛΕΑ

- εργασίες κατασκευής Υπερψωμένης Ταχείας Λεωφόρου (ΥΤΛ – Fly Over) σε μήκος περί των 4km στο μελετούμενο τμήμα της ΕσΠ.

Αναλυτικότερα, το έργο αφορά στην αύξηση της χωρητικότητας της υφιστάμενης Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, μέσω:

3. της προσθήκης δύο λωρίδων κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση, χωροθετημένων σε ανεξάρτητο κυκλοφοριακά διάδρομο, παράλληλο με την ΕσΠ (ΥΤΛ / επίπεδο +1), που θα εξυπηρετεί αποκλειστικά επιβατηγά

οχήματα και

4. της αναβάθμισης της ΕσΠ (επίπεδο 0) μέσω:
  5. της αποκατάστασης του γεωμετρικού σχεδιασμού της, κυρίως στις πλέον επικίνδυνες από απόψεως οδικής ασφάλειας θέσεις της
  6. της αποκατάστασης των στοιχείων της διατομής της [ικανού εύρους λωρίδων κυκλοφορίας, την προσθήκη ΛΕΑ / εσοχών στάθμευσης, τον εκσυγχρονισμό των ΣΑΟ (Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων) στις πλευρικές της διαμορφώσεις και στη νησίδα] και του οδοστρώματός της (όσον αφορά τη σύστασή του – δεδομένης της πυκνότητας της κυκλοφορίας και του ποσοστού των βαρέων οχημάτων – και την επιφάνεια κυκλοφορίας)
  7. της αποκατάστασης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνδέσεων της
  8. της εγκατάστασης εκσυγχρονισμένων συστημάτων αποχέτευσης – αποστράγγισης και οδοφωτισμού και
  9. της εγκατάστασης εκσυγχρονισμένης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

Σε επίπεδο χάραξης προβλέπονται επίσης:

10. ένα σύνθετο τεχνικό (Τεχνικό Τ8 - περιοχή Μετεώρων) αποτελούμενο από ένα σύστημα τοίχων αντιστήριξης – ράμπας και ενός στεγάστρου, συνολικού μήκους 807,76m και κυμαινόμενου πλάτους
11. ένα τεχνικό (Τεχνικό Τ15 - περιοχή Μαλακοπής) αποτελούμενο από ένα στέγαστρο ενός κλάδου μήκους 649,75m, κυμαινόμενου πλάτους
12. η κατασκευή νέου C&C, μήκους 143m, 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.

Η κυκλοφοριακή σύνδεση του επιπέδου 0 (ΕσΠ) με το επίπεδο +1 (ΥΤΛ) γίνεται στην περιοχή των Νοσοκομείων μέσω της ανύψωσης των αριστερών λωρίδων κυκλοφορίας του επιπέδου 0 και τη «δημιουργία» του νέου διαδρόμου του επιπέδου +1 και, στο τέλος του έργου, περί τη Χ.Θ. ~ 12+885, μετά το νέο C&C Κωνσταντινουπολίτικων, όπου η ΥΤΛ «προσγειώνεται» στο επίπεδο 0.

Κατά μήκος του έργου ανασχεδιάζονται / βελτιώνονται οι υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνδέσεις:

1. Συνδέσεις Νοσοκομείων Παπαγεωργίου / 424 Γ.Σ.Ν. Θεσ/νικης,
2. Α/Κ Κ6 (Μετέωρα)
3. Α/Κ Κ7 (Επταπύργιο)
4. Α/Κ Κ7Α (σύνδεση Αγ. Παύλου) και
5. Α/Κ Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα).

Μικρές επεμβάσεις προβλέπονται στους Α/Κ Κ8 (Τριανδρία) και Α/Κ Κ9 (Τούμπα). Επιπλέον προβλέπεται καθαίρεση της υφιστάμενης γέφυρας προς Φιλίππειο στην περιοχή Επταπυργίου και η αντικατάστασή της με νέα σε διαφορετική θέση, καθαίρεση της υφιστάμενης Άνω Διαβάσης (Α.Δ.) στην περιοχή του Αγ. Παύλου προς Πυροσβεστική, καθώς και αποκατάσταση της οδικής σύνδεσης μέσω υφιστάμενης Κάτω Διάβασης (Κ.Δ.) στην ΕσΠ. Αποκαθίστανται οι υφιστάμενες προσβάσεις προς το Περιαστικό Δάσος Θεσσαλονίκης και προβλέπονται δύο νέες στις περιοχές Τριανδρίας (μέσω της Κάτω Διάβασης) και Περραιβού (μέσω νέας πεζογέφυρας), ενώ προβλέπεται πεζογέφυρα πάνω από την ΕσΠ στην περιοχή Μετεώρων – Πεύκων.

Τέλος, σύμφωνα με τη ΜΠΤ (Μελέτη Περιβάλλοντος) 2024, στο έργο περιλαμβάνεται και η περιβαλλοντική αναβάθμιση της ΕσΠ με την κατασκευή ηχοπετασμάτων όπου απαιτηθεί και φυτοτεχνικές αναπλάσεις στην απαλλοτριωμένη ζώνη.

Στο πλαίσιο υλοποίησης του έργου προτείνονται τα εξής επανορθωτικά μέτρα:

- Υλοποίηση αναδάσωσης στη θέση «Τσουνέες» της Δ.Κ. Δρυμού του Δήμου Ωραιοκάστρου Π.Ε. Θεσσαλονίκης, επί εκτάσεως συνολικού εμβαδού 224,57 στρεμμάτων, ήτοι έκτασης αυξημένης κατά 20% από την έκταση επέμβασης
- Υλοποίηση εθελοντικής αισθητικής αναδάσωσης σε δύο δασικές θέσεις («Ραχούλα» και «Αυγούλα») εντός του Περιαστικού Δάσους Θεσσαλονίκης που είχαν καταστραφεί από πυρκαγιά την τελευταία 5ετία, σε έκταση συνολικού εμβαδού 35 στρέμματος
- Υλοποίηση φυτοτεχνικής αποκατάστασης σε κατάλληλες θέσεις στα ορύγματα – επιχώματα της οδού, καθώς και σε κατάλληλες θέσεις κατά το σχεδιασμό της οδού (κόμβοι, παρτέρια κλπ).

#### **(i) Το περιαστικό δάσος**

Το έργο διέρχεται από το περιαστικό δάσος Θεσσαλονίκης.

Το περιαστικό δάσος Θεσσαλονίκης, γνωστό και ως Κεδρηνός λόφος ή Σείχ Σου, εκτείνεται στις νότιες και νοτιοδυτικές πλαγιές του Χορτιάτη μέχρι και το δρόμο Επταπυργίου - Ασβεστοχωρίου και τα όρια της πόλης. Είναι δάσος του οποίου η κύρια λειτουργία είναι η προστασία των κατάντη οικισμών από πλημμύρες και διαβρώσεις, η βελτίωση του μικροκλίματος, η βελτίωση της ποιότητας του αέρα, η κατακράτηση σκόνης, η αισθητική βελτίωση και η αναψυχή, η πεζοπορία και η περιβαλλοντική περιήγηση και όχι η παραγωγή ξυλείας ή το κυνήγι. Το δημιουργηθέν δάσος, που καταλαμβάνει μια έκταση της τάξης των 29.790 στρεμμάτων (στοιχείο από την αριθ.

2193/9-10-1973 απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης, με την οποία κηρύχθηκε η έκταση ως **αναδασωτέα**), είναι κατά βάση μικτό δάσος κωνοφόρων.

Τα όρια και η έκταση του **Δάσους Πάρκου Θεσσαλονίκης** καθορίζονται επακριβώς στη Διαχειριστική Μελέτη του Περιαστικού Δάσους Θεσσαλονίκης για την περίοδο 2019-2028, η οποία έχει συνταχθεί και εγκριθεί με την αριθμ. 70951/16.11.2018 Απόφαση έγκρισης της Δ/νσης Συντονισμού και Επιθεώρησης Δασών, Α.Δ.Μ.Θ. (ΑΔΑ: 7Τ6ΕΟΡ1Υ-1Θ5). Η ακριβής έκταση του δάσους σύμφωνα με την ως άνω Απόφαση ανέρχεται σε 3025,25ha.

### **(ii). Προστατευόμενος χαρακτήρας**

Το περιαστικό δάσος Θεσσαλονίκης έχει χαρακτηριστεί ως:

1. Δάσος Πάρκου Θεσσαλονίκης με την αριθ. 94325/10-5-1971 απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης «Περί καθορισμού των ορίων της αναδασωτέας έκτασης του Δάσους Πάρκου»,
2. Αναδασωτέα έκταση [υπ' αρ. Γ.Δ. 2193/1973 (Β'1322) & υπ' αρ. Γ.Δ. 405/1992 Αποφάσεις Νομάρχη Θεσσαλονίκης],
2. Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, κατά τις διατάξεις του Ν. 1469/50, με τις: α) υπ' αριθμ. ΥΠΠΕ / ΔΙΛΑΠ/ Γ/ 3503/ 72155/ 02-01-1984 (ΦΕΚ 148 Β') και β) υπ' αριθμ. Γ/ 1834/ 37917/ 28-06-1984 (ΦΕΚ 549 Β'), Αποφάσεις Υπουργού Πολιτισμού και Επιστημών και
3. Ζώνη Προστασίας στην περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα από 17-01-1994 (ΦΕΚ 561 Δ').

Παρ' ότι η περιοχή του περιαστικού δάσους, ως γνωστόν, δεν εμπίπτει στις περιοχές του δικτύου Natura 2000, τόσο η ΜΠΕ 2020 όσο και η ΜΠΤ 2024 περιλαμβάνουν την εκπόνηση Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΕΟΑ), σε μία προσπάθεια αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης της χλωρίδας και πανίδας μέσω βιβλιογραφικών δεδομένων, αλλά και μέσω μίας σύντομης έρευνας πεδίου, με σκοπό την αξιολόγηση των ενδεχόμενων περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την υλοποίηση και λειτουργία του έργου και την διατύπωση προτάσεων στην κατεύθυνση της αντιμετώπισής τους. Σύμφωνα με το κεφάλαιο δέουσας εκτίμησης των επιπτώσεων, η κατάληψη της έκτασης κρίνεται πολύ μικρή σε σχέση με τη συνολική επιφάνεια του δάσους και δεν επηρεάζει τις λειτουργίες του. Ως προς την επικοινωνία του περιαστικού δάσους και της πόλης, σε σχέση με τις μετακινήσεις της πανίδας, η ΕΟΑ καταλήγει ότι αυτή θα πρέπει να διασφαλιστεί στην περίπτωση των ασπόνδυλων και των αμφιβίων μέσω των ρεμάτων που καταλήγουν στην πόλη και, κυρίως, μέσω αυτού που καταλήγει στην περιφερειακή τάφρο, καθώς και στην περίπτωση των πουλιών, τα οποία θα πρέπει να μπορούν να μετακινούνται από το περιαστικό δάσος προς τα άλση της πόλης και προς την ακτή, ενώ θα πρέπει να αποτρέπεται στην περίπτωση των χερσαίων ειδών (ερπετά, θηλαστικά). Για τα τελευταία δεν τίθεται ζήτημα μετακινήσεων, καθώς στην πόλη υπάρχουν ελάχιστες και μικρές έκτασης ζώνες με φυσική βλάστηση, συνεπώς, μία μετακίνηση προς αυτές δεν έχει να προσφέρει τίποτα στα είδη, αντιθέτως μπορεί δημιουργήσει προβλήματα εξόντωσής τους.

### **Ιστορική εξέλιξη του έργου – Συμβατότητα του έργου και των διαφοροποιήσεών του με τις ισχύουσες θεσμοθετημένες δεσμεύσεις για την περιοχή (χωροταξικές, πολεοδομικές κλπ) – Σύντομο ιστορικό της περιβαλλοντικής αδειοδότησης**

Παρ' ότι το έργο κυκλοφοριακής αναβάθμισης της υφιστάμενης Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού δεν αναφέρεται ρητά στην πρόσφατη Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/73483/852/2020) και ειδικότερα στο άρθρο 5 αυτής, όπου απαριθμούνται οι χερσαίοι άξονες ανάπτυξης εθνικής εμβέλειας για την Κεντρική Μακεδονία, το Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Θεσσαλονίκης της Διεύθυνσης Σχεδιασμού Μητροπολιτικών Αστικών & Περιαστικών Περιοχών, ως αρμόδια Υπηρεσία του Υπ. Περιβάλλοντος & Ενέργειας, αναφέρει στην υπ' αριθ. ΔΣΜΠ/27765/325/27.5.2021 γνωμοδότησή του, στο πλαίσιο της προηγούμενης τροποποίησης της ΑΕΠΟ, ότι ο σχεδιασμός του έργου εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις και τις ρυθμίσεις τόσο του αναθεωρημένου Περιφερειακού Πλαισίου, όσο και του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Επιπλέον στο ανωτέρω έγγραφο αναφέρεται ότι, σύμφωνα με τη διερεύνηση στο κεφ. 5 της «ΜΠΕ-2020», το οδικό έργο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ευρύτερου σχεδιασμού του συνόλου των συγκοινωνιακών υποδομών και της κυκλοφοριακής ρύθμισης της μείζονος περιοχής Θεσσαλονίκης και εξ' αρχής εντάχθηκε στο Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών των Μεταφορών «Θεσσαλονίκη 2020» (ΕΣΣΥΜΘ - MASTERPLAN 2020).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι πρόκειται συνολικά για ένα έργο, το οποίο έχει ληφθεί υπ' όψη στον ευρύτερο σχεδιασμό των οδικών αξόνων σε τοπικό και υπερ-τοπικό επίπεδο και η πολιτική βούληση, για την υλοποίηση του οποίου, έχει φανεί μέσα από την έγκριση των ανωτέρω σχεδιασμών.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία στο αρχείο της Υπηρεσίας μας, για το τμήμα που εκτείνεται μεταξύ των Α/Κ Κ5 – Κ10 **είχε εκπονηθεί αρχικά Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) το έτος 2011, βάσει των στοιχείων της Προμελέτης Οδοποιίας 2011.** Έπειτα από την προβλεπόμενη σύμφωνα με τις ισχύουσες περιβαλλοντικές διατάξεις διαβούλευση, στο πλαίσιο ενημέρωσης του ενδιαφερόμενου κοινού από την Μητροπολιτική Επιτροπή Θεσσαλονίκης, είχε εκδοθεί η υπ' αριθ. 200847/23-07-2012 Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΔΑ: Β41Χ0-ΣΚΙ), η οποία, ωστόσο, ακυρώθηκε με την υπ' αριθ. 1713/2018 Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, δεδομένου ότι δεν είχε προηγηθεί άρση της απόφασης αναδάσωσης για τις εκτάσεις που θα καταλάμβανε το έργο, ως όφειλε, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Έτσι, στη συνέχεια, δημοσιεύθηκε η υπ' αρ. 73178/2019 Απόφαση Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης για την άρση της αναδάσωσης, η οποία είχε επιβληθεί με την ΓΔ 2193/1973 απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης, κατά το μέρος που αφορούσε τριάντα δύο εκτάσεις συνολικού εμβαδού 75.274,69 τ.μ., εκατέρωθεν της ΕσΠ και εκδόθηκε εκ νέου από το Υ.Π.ΕΝ. **η με αρ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/63738/3819/02-07-2020 Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων** (ΑΔΑ: 62ΠΓ4653Π8-ΕΥΧ), σε αντικατάσταση αυτής, η οποία είχε ακυρωθεί.

Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού του έργου, **βάσει της αναμορφωμένης Προμελέτης Οδοποιίας 2020**, είχε ως αποτέλεσμα την επικαιροποίηση της ΜΠΕ τον **Αύγουστο 2020**, η οποία, αφού τέθηκε σε διαβούλευση με το κοινό σύμφωνα με τις ισχύουσες περιβαλλοντικές διατάξεις, **οδήγησε στην έκδοση της υπ' αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/83031/5499/18-03-2022 Απόφασης** Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υ.Π.ΕΝ. (ΑΔΑ: 6ΕΨΚ4653Π8-ΕΧΒ), **για την τροποποίηση της εν ισχύ ΑΕΠΟ**. Όπως προκύπτει από τα τηρούμενα στοιχεία στο αρχείο μας, στο πλαίσιο της προηγούμενης διαβούλευσης δεν είχαν υποβληθεί στην Υπηρεσία μας απόψεις ή αντιρρήσεις από το ενδιαφερόμενο κοινό.

**Η παράγραφος 9.5.3 της ΜΠΕ Αυγούστου 2020** (σελ. 215) αναφέρει ότι, συνολικά, με την κατασκευή των έργων θα καταλαμβάνονταν **82 επιπλέον στρέμματα δάσους ή δασικών εκτάσεων**, πέρα των πρανών που είχαν διαμορφωθεί **από την υφιστάμενη οδό (δηλ. 82 στο σύνολο) και η παράγραφος 10.4.1** (σελ. 242), αναφέρει ότι μια έκταση του περιαστικού δάσους **συνολικής επιφάνειας 82 στρ. θα καταληφθεί** για την κατασκευή της οδού. **Αντιθέτως**, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην παρ. 2.1.1 της υπό διαβούλευση Μελέτης Περιβάλλοντος για την Τροποποίηση του έργου (ΜΠΤ 2024 – σελ. 27), **ο σχεδιασμός των έργων βάσει της Προμελέτης Οδοποιίας (2020) αφορούσε επέμβαση 82 επιπλέον στρεμμάτων σε σχέση με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό των έργων βάσει της Προμελέτης Οδοποιίας (2011). Για την ακρίβεια, από τα 75 στρέμματα της Προμελέτης Οδοποιίας 2011, η Προμελέτη Οδοποιίας 2020 πρόβλεπε επέμβαση σε 50 στρ., καθώς και σε 82 στρέμματα επιπλέον, με αποτέλεσμα η συνολική έκταση επέμβασης στην πραγματικότητα να ισοδυναμεί με 132 στρέμματα (50στρ + 82στρ = 132στρ).**

Επομένως, τα δεδομένα της ΜΠΕ που συνοδεύει την υπ' αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/83031/5499/18-03-2022 Απόφαση για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ, δεν ήταν διατυπωμένα με πληρότητα και ακρίβεια, παρ' ότι από τα σχέδια προέκυπταν οι ακριβείς εκτάσεις.

Σε συνέχεια ολοκλήρωσης της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου, κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων που απαιτούνται για την κατασκευή του, με την υπ' αριθμ. 239055 Απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης Προδιαγραφών, Μητρώων και Απαλλοτριώσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 641/Δ/09.08.2023), με τίτλο: "*Κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ακινήτων που απαιτούνται για την κατασκευή του έργου «Κυκλοφοριακή αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης με Υπερυψωμένη Λεωφόρο Ταχείας Κυκλοφορίας στο τμήμα από Ανισόπεδο Κόμβο (Α/Κ) Κ5 (Νοσοκομείο Παπαγεωργίου) έως τον Α/Κ Κ12 (σύνδεση με Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Μουδανιών)»*", ενώ, με την Πράξη 19 του Υπουργικού Συμβουλίου της 27.09.2023 (ΦΕΚ 787/Δ/06.10.2023) το σύνολο του ως άνω έργου υπάχθηκε στη διαδικασία του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων.

Υπενθυμίζεται ότι ο παρών Φάκελος Τροποποίησης αφορά μόνο στο τμήμα από Ανισόπεδο Κόμβο (Α/Κ) Κ5 έως τον Α/Κ Κ10 και όχι στο σύνολο των εκτάσεων που περιλαμβάνονται στην προαναφερθείσα Απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης Προδιαγραφών, Μητρώων και Απαλλοτριώσεων.

Η τρέχουσα ΜΠΤ έρχεται να εναρμονιστεί με την προαναφερόμενη Απόφαση κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, προσθέτοντας 55στρ. περίπου στα 132 στρ. του σχεδιασμού του έτους 2020, τα οποία προέκυψαν στο στάδιο της Οριστικής Μελέτης Οδοποιίας. Η διαφοροποίηση που έχει προκύψει από την εφαρμογή των συμπληρωματικών ορίων απαλλοτρίωσης αφορά στην επιπλέον κατάληψη έκτασης, που προκύπτει σε τμήματα πέριξ του εύρους κατάληψης των αδειοδοτημένων έργων της οδού. Βάσει των επιπλέον ορίων απαλλοτρίωσης προκύπτει **επέμβαση σε 176,6 στρέμματα δημόσιου δάσους και δημόσιων δασικών εκτάσεων** της παρ. 1 του άρθρου 3 του Ν. 998/1979 όπως ισχύει, κηρυγμένων κατά περίπτωση ως αναδασωτέων και **11,1 στρέμματα δημόσιων χορτολιβαδικών εκτάσεων** της παρ. 5α του άρθρου 3 του Ν. 998/1979 όπως ισχύει.

Η υπό εξέταση διαφοροποίηση δεν σχετίζεται με κάποια μεταβολή στο τεχνικό σχεδιασμό του έργου (τόσο μηκοτομικά όσο και οριζοντιογραφικά), δεν περιλαμβάνει κάποια αλλαγή στα επιμέρους τεχνικά έργα και εν γένει ο σχεδιασμός του έργου παραμένει ίδιος με αυτόν που έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά. Σύμφωνα με τη ΜΠΤ 2024, η συμπληρωματική απαλλοτρίωση είναι απαραίτητη στο πλαίσιο των κατασκευαστικών εργασιών και ειδικότερα για τη διαμόρφωση των πρανών του έργου και την υλοποίηση των τεχνικών λύσεων των οριστικών μελετών. Στο κεφάλαιο 7.5 της ΜΠΤ εξετάστηκαν τα κριτήρια αξιολόγησης που έχουν εγκριθεί με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/137497/9234 (ΦΕΚ 77Δ/08.01.2024) Απόφαση ΥΠΕΝ, σχετικά με την εκτίμηση του ουσιώδους ή μη χαρακτήρα της μεταβολής των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε περιπτώσεις διαφοροποίησης περιβαλλοντικά αδειοδοτημένων έργων χερσαίων και εναέριων μεταφορών της 1ης Ομάδας. Βάσει αυτών, η αρμόδια Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ, εκτιμώντας ότι δεν επέρχονται μεταβολές ουσιώδους χαρακτήρα με την εφαρμογή των συμπληρωματικών ορίων απαλλοτρίωσης, προχώρησε στην έκδοση της ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/28147/1863/18-04-2024 Απόφασης Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής, η οποία ενσωμάτωσε και την έγκριση επέμβασης στις προαναφερθείσες εκτάσεις δασικού χαρακτήρα, όπως προβλέπεται από την Υπουργική Απόφαση 15277/2012 (ΦΕΚ 1077 Β').

## **Β. ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΚΟΙΝΟΥ**

Κατά την δημόσια διαβούλευση με το ενδιαφερόμενο κοινό, που ολοκληρώθηκε στις 4-7-2024, υποβλήθηκαν **εμπρόθεσμα** στην Υπηρεσία μας οι απόψεις της Επιτροπής Προστασίας Σέιχ Σου [α.π. 468354(12194)/3-7-2024],

των κατοίκων Πυλαίας που ονομαστικά συμπεριλαμβάνονται στις επισυναπτόμενες καταστάσεις προς τη Μητροπολιτική Επιτροπή Θεσσαλονίκης [α.π. 470146(12253)/3-7-2024], του Συντονισμού των 53 Συλλογικοτήτων κατά του Flyover [α.π. 470193(12254)/3-7-2024], του Συνδέσμου Κατοίκων Συνοικισμού Κωνσταντινουπολιτών Πυλαίας [α.π. 470464(12258)/3-7-2024] και του Συλλόγου Δρομέων Υγείας Θεσσαλονίκης [α.π. 471085(12267)/3-7-2024], οι οποίες προσαρτώνται στο παρόν και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του.

### Γ. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

Σε συνέχεια των ανωτέρω τονίζουμε ότι, όπως αναφέρεται στη ΜΠΤ, το περιεχόμενο της παρούσας δημοσιοποίησης / διαβούλευσης δεν αφορά τον καθαυτό σχεδιασμό και τη χάραξη του έργου, τα οποία έχουν εγκριθεί περιβαλλοντικά με την υπ' αριθ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΠΑ/83031/5499/18-03-2022 Απόφαση Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής και παραμένουν σε ισχύ, επομένως η παρούσα διαβούλευση δεν στοχεύει στη διαφοροποίησή τους. Όπως προαναφέρθηκε, αντικείμενο της παρούσας «οικειοθελούς δημοσιοποίησης» αποτελούν οι διαφοροποιήσεις που προέκυψαν στο στάδιο της Οριστικής Μελέτης Οδοποιίας, με την εφαρμογή των απαιτούμενων συμπληρωματικών ορίων απαλλοτρίωσης.

Η Υπηρεσία μας είχε γνωμοδοτήσει θετικά στο παρελθόν, επί του εγκεκριμένου σχεδιασμού, με το υπ' αριθ. 183428(4917)/16-07-2021 έγγραφό της προς το Γραφείο Αντιπεριφερειάρχη ΜΕ.Θ., με τις παρατηρήσεις οι οποίες συμπεριλήφθηκαν στο έντυπο τυποποιημένης γνωμοδότησης Μητροπολιτικής Επιτροπής (ΑΔΑ: 6Δ2Υ7ΛΛ-30Ω). Περιληπτικά, οι παρατηρήσεις αυτές αφορούν στην εκπόνηση αρχιτεκτονικής / ακουστικής μελέτης για τα ηχοπετάσματα, για το σύνολο των θέσεων που προτείνονται στη ΜΠΕ, με κύρια κριτήρια την ενσωμάτωση στο γύρω περιβάλλον, την αισθητική άνεση και ασφάλεια των χρηστών της ΥΤΛ, την προστασία της ορνιθοπανίδας και τον περιορισμό του θορύβου στη δασική περιοχή, καθώς επίσης στη διαχείριση των πλεοναζόντων υλικών εκσκαφών, των αστικών λυμάτων από τα εργοτάξια, την εγκατάσταση Μονάδων Ελέγχου Ρύπανσης μετά από την εκπόνηση ειδικής μελέτης εφαρμογής, την πρόταση χρήσης υλικού οδοστρωσίας με ενισχυμένα αντιθορυβικά χαρακτηριστικά, την εγκατάσταση σταθμού μέτρησης μετεωρολογικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων, την κατάρτιση προγράμματος παρακολούθησης των απορροών του οδοστρώματος και σχεδίου δράσης για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών όρων κ.α..

Επ' αυτών, η υπεύθυνη τότε ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. με το υπ' αριθ. πρωτ. 102732/2.9.2021 έγγραφό της είχε διαβιβάσει τις απόψεις της προς την περιβαλλοντικά αδειοδοτούσα αρχή, η οποία σε συνέχεια όλων των παραπάνω, εξέδωσε την υπ' αριθ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΠΑ/83031/5499/18-03-2022 Απόφαση τροποποίησης της Ε.Π.Ο., αξιολογώντας και ενσωματώνοντας τις απόψεις των υπηρεσιών της διοίκησης και φορέων που διαβιβάστηκαν στη ΔΠΑ με τη μορφή μέτρων, όρων και περιορισμών, όπως αναφέρεται στην ενότητα (θ).

Πρόσφατα, Κλιμάκιο Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης διενήργησε αυτοψία σε θέση κατάντη του υφιστάμενου Cut & Cover της περιοχής Κωνσταντινουπολιτικών, στο δυτικό ρεύμα της υφιστάμενης ΕσΠ, με σκοπό τον έλεγχο συγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων της Α.Ε.Π.Ο., σε συνέχεια καταγγελιών των κατοίκων που διαβιβάστηκαν στην Υπηρεσία μας από το Τμήμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος του ΥΠΕΝ. Κατά την αυτοψία οι ποσότητες χωμάτων, την ύπαρξη των οποίων στα πρηνή του ρέματος Μαλακοπής είχαν καταγγείλει δύο σωματεία πολιτών, είχαν απομακρυνθεί. Ο έλεγχος βρίσκεται σε εξέλιξη.

Ως προς την παρούσα τροποποίηση, δεδομένου ότι οι διαφοροποιήσεις που εισάγονται με την ΜΠΤ 2024 εμφανίζονται ως επιβεβλημένες για τις ανάγκες του έργου και δεν αποτελούν αντικείμενο ανάλυσης της Μελέτης, ούτε ως προς τη λεπτομερή περιγραφή αλλά ούτε και ως προς την τεκμηρίωση της αναγκαιότητάς τους με συγκεκριμένα στοιχεία, δεν διερευνάται κάποια εναλλακτική λύση. Παρά τις αντιρρήσεις μας για την ακρίβεια των δεδομένων, όπως παρουσιάστηκαν στην ΜΠΕ Αυγούστου 2020, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την υπ' αριθ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΠΑ/83031/5499/2022 Απόφαση τροποποίησης της Ε.Π.Ο., δεν έχουμε αντιρρήσεις για το περιεχόμενο της τρέχουσας ΜΠΤ, συνεκτιμώντας το γεγονός ότι πρόκειται για την απαραίτητη προσαρμογή της Ε.Π.Ο. στην ήδη εκδοθείσα Πράξη Αναγκαστικής Απαλλοτρίωσης, που θα συμπεριλάβει την έγκριση επέμβασης σε εκτάσεις δασικού χαρακτήρα, σε συνέχεια ωρίμανσης των μελετών οδοποιίας. Σε συνέχεια των ανωτέρω, **γνωμοδοτούμε θετικά** για την προσαρμογή του έργου στα δεδομένα της υπ' αριθμ. 239055 Απόφασης της Γενικής Διεύθυνσης Προδιαγραφών, Μητρώων και Απαλλοτριώσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τις κάτωθι προϋποθέσεις:

- Ο περιβαλλοντικός όρος (4) της ενότητας (δ) της ΑΕΠΟ, με την υπ' αριθ. 28147/1863/18-04-2024 Απόφαση Τροποποίησης, τροποποιήθηκε ως εξής: «Για την κάλυψη των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη δασική νομοθεσία (σε σχέση με τις επεμβάσεις επί εκτάσεων που εμπίπτουν στις διατάξεις του ν.998/79 όπως ισχύει, ήτοι περί τα 188 στρ. (187,7 ακριβέστερα) βάσει του Σχεδίου 01: 1/6 έως 6/6 «ΧΑΡΤΗΣ ΔΑΣΙΚΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ» σε κλ. 1:1000), να τηρούνται οι όροι και προϋποθέσεις του με α.π. ΥΠΕΝ/ΔΠΔ/40798/2897/16.4.2024 εγγράφου (όπως επαναλήφθηκε στο ορθό) της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (α.π. ΥΠΕΝ/ΔΠΑ/41500/2968/16.4.2024).».  
Ο παρών όρος θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί, ώστε να συμπεριληφθούν με ακρίβεια στο σώμα της Α.Ε.Π.Ο. οι όροι και προϋποθέσεις που έθεσε η Δ/νση Προστασίας Δασών του Υπουργείου.
- Σύμφωνα με το αρ. (30), παρ. (2) του Ν. 4819/21, η διαχείριση της περίσσειας υλικών εκσκαφών με κωδικό ΕΚΑ 17 05 04 (υλικά εκσκαφών τα οποία διαχειρίζονται εκτός εργοταξίου) γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) του οικείου έργου. Για τα ανωτέρω υλικά εκσκαφών, καθώς και για τα ΑΕΚΚ που διαχειρίζονται εντός του εργοταξίου, δεν

απαιτείται σύμβαση με ΣΣΕΔ εκτός εάν αυτό προβλέπεται στη σχετική ΑΕΠΟ και με την επιφύλαξη της παρ. 3. Η ΑΕΠΟ σε ισχύ προβλέπει στον όρο δ.17 τα πλεονάζοντα προϊόντα εκσκαφής, μετά από βεβαίωση σχετικά με την εξάντληση της δυνατότητας αξιοποίησής τους για τις ανάγκες του ιδίου ή γειτονικού έργου, να διατεθούν, είτε για την αποκατάσταση ανενεργών λατομείων της περιοχής κατόπιν τήρησης των προβλεπόμενων στην παρ. 4 του άρθρου 7 του Ν. 4014/2011, είτε σε θέσεις αποθεσιοθαλάμων που προβλέπονται στη ΜΠΕ και δεν αφορούν σε δασική ή αναδασωτέα έκταση, κατόπιν έγκρισης της αρμόδιας περιβαλλοντικής αρχής, με την υποβολή και αξιολόγηση Τεχνικής Περιβαλλοντικής Μελέτης (ΤΕΠΕΜ) σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 7 του Ν. 4014/2011.

Ο παραπάνω όρος θα πρέπει να εξειδικευθεί, καθορίζοντας ποιος εκδίδει τη βεβαίωση εξάντλησης της δυνατότητας αξιοποίησης και ποια είναι τα γειτονικά έργα που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Επί του παρόντος, ο όρος αυτός δεν πληροί τις απαιτήσεις του αρ. (2), παρ. (7), περίπτ. (ε) του Ν. 4014/2011, σύμφωνα με τις οποίες οι περιβαλλοντικοί όροι θα πρέπει να είναι *ακριβείς, εφικτοί, δεσμευτικοί και ελέγξιμοι*.

- Σύμφωνα με τον περιβαλλοντικό όρο δ.16 της ΑΕΠΟ, τα προϊόντα εκσκαφών θα πρέπει κατά προτεραιότητα να αξιοποιηθούν για τις ανάγκες του έργου, απαίτηση που ο προγραμματισμός της εκτέλεσης των εργασιών θα πρέπει να λάβει υπόψη, ενώ, σύμφωνα με τον όρο δ.21 θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό της σκόνης όπως, μεταξύ άλλων, άμεση διάθεση της περίσσειας υλικών στους προβλεπόμενους χώρους απόθεσης. Από τον συνδυασμό των προαναφερόμενων όρων προκύπτει ότι επιβάλλεται να συμπεριληφθεί στην ΑΕΠΟ περιβαλλοντικός όρος με ακριβείς και λεπτομερείς προβλέψεις για τους χώρους προσωρινής εναπόθεσης των υλικών εκσκαφών, μέχρι την επαναχρησιμοποίησή τους για τις ανάγκες του έργου, οι οποίοι οφείλουν να είναι αυστηρά ορισμένοι και ελέγξιμοι για όλη τη διάρκεια των εργασιών κατασκευής.
- Ως προς τα αντιθρομβικά πετάσματα, εκτός από τον σχεδιασμό τους με γνώμονα την προστασία των πτηνών από ανεπιθύμητες προσκρούσεις, το οποίο αποτελεί αδιαπραγμάτευτο ζητούμενο, επαναλαμβάνουμε την άποψη της Υπηρεσίας για το θέμα της αισθητικής τους ένταξης, ώστε να ληφθεί υπόψη στο στάδιο των Ειδικών Ακουστικών Μελετών Υπολογισμού και Εφαρμογής των πετασμάτων και της μελέτης αποκατάστασης τοπίου. Ειδικότερα:
  - τα πετάσματα θα πρέπει να ενσωματώνονται, κατά το δυνατόν, στο φυσικό περιβάλλον και να συνεισφέρουν ιδίως στην ενσωμάτωση της ΥΤΛ στο περιβάλλον, ώστε να δημιουργείται η μικρότερη δυνατή όχληση κατά τη θέαση του Σείχ Σου από την πλευρά της πόλης, με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο το οποίο δεν έρχεται σε αντίθεση με την οδική ασφάλεια, σύμφωνα με το υπ' αριθ. 102732/2.9.2021 έγγραφο της ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε..
  - η εγκατάσταση των πετασμάτων σε επιλεγμένες θέσεις θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ως ανεξάρτητο αρχιτεκτονικό έργο ή ακόμη και ως έργο τέχνης, ώστε να αποτελεί στοιχείο ενδιαφέροντος για τους εξωτερικούς παρατηρητές και τους χρήστες της οδού, ακόμη και τοπόσημο, με ιδιαίτερη αισθητική αξία, σε ορισμένες περιπτώσεις.
- Να εγκατασταθεί σταθμός μέτρησης μετεωρολογικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων και η πληροφορία να είναι διαθέσιμη, μέσω διαδικτύου, σε πραγματικό χρόνο.
- Ιδιαίτερη έμφαση να δοθεί στη λεπτομερή περιγραφή των μέτρων πυροπροστασίας που θα πρέπει να ληφθούν κατά την κατασκευή του έργου, εξειδικεύοντας ιδίως τις οδούς από τις οποίες θα διασφαλίζεται η πρόσβαση των δασικών και πυροσβεστικών οχημάτων στο περιαστικό δάσος κατά τις διάφορες φάσεις κατασκευής και θέτοντας το ακριβές χρονοδιάγραμμα, εντός του οποίου θα πρέπει να υποβληθεί στην αρμόδια δασική αρχή τόσο μελέτη πυρασφάλειας του περιαστικού δάσους, όσο και οι απαιτούμενες μελέτες δασικής οδοποιίας για την κατασκευή των νέων προσβάσεων υφιστάμενων δασικών οδών, σύμφωνα με τις κείμενες προδιαγραφές της νομοθεσίας.

#### **Πρόσθετοι όροι:**

Α) Να αναβαθμιστούν οι δημόσιες δασικές αναδασωτέες εκτάσεις που σήμερα είναι χώροι δασικής αναφυχής εντός του Σείχ Σου, στις θέσεις Ατλαντίδα, Μπάρμπα Γιώργη και Αντωνιάδη, σύμφωνα με την υφιστάμενη, επικαιροποιημένη μελέτη του Δασαρχείου Θεσσαλονίκης.

Β) Να συντηρηθούν και να αναδειχθούν από τον ανάδοχο τα περιπατητικά μονοπάτια σύνδεσης μεταξύ των δασικών χώρων αναφυχής, σύμφωνα με τις οδηγίες του Δασαρχείου Θεσσαλονίκης.

Γ) Να τοποθετηθούν "κλειστού τύπου ηχοπετάσματα", δηλαδή σύνθετες κατασκευές που να αποτελούνται από ένα εξωτερικό περίβλημα και ένα εσωτερικό υλικό ηχοαπορρόφησης, στις περιοχές που η ΥΤΛ βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με τον αστικό ιστό.

Ιδιαίτερη προσοχή - μέριμνα να δοθεί στην περιοχή Κωνσταντινοπολίτικα, με την τοποθέτηση κλειστού τύπου

ηχοπετασμάτων ώστε να προσφέρουν την μέγιστη αντιθρομβική προστασία.

### 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

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 Ή ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ**

Γ. ΓΝΩΜΟΔΟΤΟΥΜΕ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Ή ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ

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

Ε. ΔΕΝ ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΙΒΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΠΕ ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΕΜΠΙΠΤΕΙ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΙΚΗΣ

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

1. Αβραμίδης Διονύσιος
2. Ανεστίδης Κωνσταντίνος
3. Βασιλάκη – Καρόζη Όλγα
4. Ευθυμιάδης Δημήτριος
5. Καμπανός Αριστείδης
6. Μπέγκας Αθανάσιος
7. Φιλippiάδου Μαγδαληνή
8. Γουγούσης Σπυρίδων
9. Αβραμόπουλος Σωτήριος
10. Ρόκος Βασίλειος
11. Ιντζές Κωνσταντίνος
12. Κυρίζογλου Ελευθέριος
13. Μυλόπουλος Ιωάννης