

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Του Πρακτικού 18 / 2014 συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου
Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Αριθ. Απόφασης 185 / 2014

ΠΕΡΙΛΗΨΗ: Γνωμοδότηση επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025.

Στην Κομοτηνή σήμερα **20 Οκτωβρίου 2014** ημέρα **Δευτέρα** και ώρα **18.00**, στην αίθουσα συνεδριάσεων της Περιφερειακής Ενότητας Ροδόπης, παρουσία του Περιφερειάρχη Γεωργίου Παυλίδη, των Αντιπεριφερειάρχων : Πατακάκη Ανάργυρου Π.Ε. Δράμας , Πέτροβιτς Δημητρίου Π.Ε. Έβρου, Μαρκόπουλου Θεόδωρου Π.Ε. Καβάλας, Ζαγναφέρη Κωνσταντίνου Π.Ε. Ξάνθης, Μέτιου Χρήστου Π.Ε. Ροδόπης, που κλήθηκαν νόμιμα σύμφωνα με το άρθρο 167 παρ. 4 του Ν. 3852/2010, συνήλθε σε δημόσια τακτική συνεδρίαση το Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης μετά από την **Δ.Δ ΟΙΚ.5760 / 13-10-2014** έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου του που επιδόθηκε σε κάθε Περιφερειακό Σύμβουλο, σύμφωνα με το άρθρο 167 παρ. 2 του Ν. 3852 /2010.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ :

1. **Αντωνιάδης Κωνσταντίνος, Πρόεδρος**
2. **Καβαράτζης Σταύρος, Αντιπρόεδρος**
3. **Κοτζά Μουμίν Ριτβάν, Γραμματέας**

ΤΑ ΜΕΛΗ

- | | | | |
|----|-----------------------------------|----|---|
| 1 | Εξακουστός Κωνσταντίνος | 24 | Αλατζά-Παπαδοπούλου Κυριακούλα |
| 2 | Τσιλιγγίρης Σπυρίδων | 25 | Ιντζέ Μεμέτ Μπιρόλ |
| 3 | Μουμίν Οντέρ | 26 | Χειράκη Γεωργία |
| 4 | Τσαλικίδης Νικόλαος | 27 | Λιθηρόπουλος Χρήστος |
| 5 | Ζάχαρη Ζηνοβία | 28 | Παπαδόπουλος Σωτήριος |
| 6 | Μποταΐτης Σωτήριος | 29 | Τσολάκης Σταύρος |
| 7 | Δημούδη- Τζατζαίρη Ελένη | 30 | Καραλίδης Φώτιος |
| 8 | Ευφραιμίδης Νικόλαος | 31 | Μαυρίδης Μελέτιος |
| 9 | Βενετίδης Κωνσταντίνος | 32 | Γρανάς Αρχέλαος |
| 10 | Τερτσούδης Χρήστος | 33 | Βλαχογιάννης Ανέστης |
| 11 | Ιμπραήμ Αχμέτ | 34 | Μεχμέτ Ούστα Χουσεΐν |
| 12 | Γάκης Χρήστος | 35 | Γαλάνης Βασίλειος |
| 13 | Γεωργιτσόπουλος Χρήστος | 36 | Δαμιανίδης Παύλος |
| 14 | Αμοιρίδης Μιχαήλ | 37 | Μορφίδης Κωνσταντίνος |
| 15 | Ιωσηφίδης Αλέξανδρος | 38 | Τουρτούρης Σπυρίδων |
| 16 | Μοσχοφίδου-Βλάχου Ελεονώρα | 39 | Λασκαρίδης Παντελής |
| 17 | Χουσέ Μουσταφά Ισμαήλ | 40 | Κουϊκ Τέρενς – Σπένσερ -Νικόλαος |
| 18 | Χατζηγκενέ Ιρφάν | 41 | Χατζηθεοδωρίδης Ηρακλής |
| 19 | Μπούτος Ιωάννης | 42 | Μιμίδης Δημήτριος |
| 20 | Κινατζίδης Κωνσταντίνος | 43 | Τρέλλης Χρήστος |
| 21 | Κατραντζή Μουσταφά | 44 | Τραϊφόρος Βασίλειος |
| 22 | Μουσταφά Μετίν | 45 | Γεροστεργίου Αικατερίνη |
| 23 | Μουλταζά Ταρκάν Μουλταζά | | |

ΑΠΟΝΤΕΣ:**ΤΑ ΜΕΛΗ**

- 1 **Βουδούρης Ευάγγελος**
- 2 **Τσαλδαρίδης Αναστάσιος**

Χρέη υπηρεσιακής γραμματέως άσκησε η υπάλληλος της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κα Ελένη Κατσικούδη .

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία διότι σε σύνολο 51 μελών ήταν παρόντα τα 48 μέλη άρχισε η συζήτηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης.

Προσήλθε στην συνεδρίαση κατά τη συζήτηση του πέμπτου θέματος ο Περιφερειακός Σύμβουλος κ. Κιτσόπουλος Χρήστος.

Εισηγούμενος το έκτο θέμα της ημερήσιας διάταξης ο Δ/ντης της Γενικής Διεύθυνσης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Περιβάλλοντος και Υποδομών κ. Κωνσταντίνος Καλούδης, έθεσε υπόψη των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης το αριθμ. Πρωτ: ΔΠΧΣ 4558/ 29-09-2014 έγγραφο της Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού του Τμήματος Περιβάλλοντος ΑΜΘ, με το οποίο διαβιβάστηκε η παρακάτω εισήγηση του θέματος :

Στα πλαίσια της διαδικασίας της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ), η οποία έχει θεσμοθετηθεί στην χώρα μας με την ΚΥΑ 107017/28.8.2006 (ΦΕΚ 1225/Β/5-9-2006), για την εναρμόνιση της Οδηγίας 2001/42/ΕΕ, εκπονήθηκε η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) και διαβιβάστηκε προκειμένου να διατυπωθούν απόψεις και παρατηρήσεις επί αυτής.

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) αποτελεί τον πυρήνα της ΣΠΕ που έχει ως στόχο την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών θεωρήσεων στην προετοιμασία και θέσπιση Σχεδίων και Προγραμμάτων με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και μια υψηλότερου επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος ώστε να καθίσταται αποτελεσματική η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο επίπεδο εκείνο που έπεται των κεντρικών στρατηγικών κατευθύνσεων και στόχων και προηγείται της εξειδίκευσης και εφαρμογής. Η ΣΜΠΕ αποτελεί ένα εργαλείο προληπτικού ελέγχου των παρεμβάσεων –επιπτώσεων στο περιβάλλον, ειδικά για σχέδια και προγράμματα.

Το κείμενο της μελέτης ΣΜΠΕ είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών (www.saas)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών ΣΠΕΜ καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξη των Μεταφορών της Χώρας για την Περίοδο 2014 - 2025 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριας και εμπορευματικές μεταφορές).

Καλύπτει επίσης - σε σχέση με τον προγραμματισμό των υποδομών μεταφορών τα εξής:

- 1) τη συμβολή στον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» σύμφωνα με τον Κανονισμό Διευρωπαϊκών Δικτύων (Καν. 1315/2013).
- 2) Τις συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και τις συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών.
- 3) την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες / προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της Χώρας
- 4) και τέλος λαμβάνει υπόψη την συνολική επίδραση του τομέα των Μεταφορών στον ενεργειακό τομέα και περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και την αντιμετώπιση διοικητικών και τεχνικών προβλημάτων ειδικότερα σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.

Το «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025» ΣΠΕΜ λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που τίθενται τόσο από τις Ευρωπαϊκές Πολιτικές, όσο και την εξέλιξη της Εθνικής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών- την Λευκή βίβλο , το Πρόγραμμα «Ευρώπη 2020» , το 7ο Πρόγραμμα Δράσεως για το Περιβάλλον-

διαμορφώνει και καθορίζει τους στρατηγικούς στόχους της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2025 και θέτει προτεραιότητες πολιτικής, διαμορφώνοντας το πλαίσιο για την πραγματοποίηση επενδύσεων που θα εφαρμοσθούν και προτείνει το αναπτυξιακό σενάριο για την εξέλιξη των έργων μεταφορών στη χώρα.

Η διαμόρφωση του Στρατηγικού Πλαισίου πρέπει να παρέχει το απαιτούμενο ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

- Οι επενδύσεις στο Σύστημα Μεταφορών της Ε' ΠΠ εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο και εξυπηρετούν τη λογική βελτίωσης ενός συστήματος που προωθεί πολιτικές και στόχους συμβατές με εκείνες που έχουν διαμορφωθεί από την ΕΕ.
- Είναι αρκετά ευέλικτο ώστε όταν στο μέλλον διαμορφωθεί αναλυτικό Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΜ) να είναι δυνατόν να γίνουν οι απαραίτητοι αναπροσανατολισμοί επενδύσεων χωρίς προβλήματα.

Συγκεκριμένα απώτερος στόχος της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι να συμβάλει στη δημιουργία ενός συστήματος που θα υποστηρίξει την ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο, θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και θα προσφέρει υπηρεσίες κινητικότητας υψηλής ποιότητας, ενώ θα χρησιμοποιεί αποτελεσματικότερα τους πόρους. Στην πράξη, οι μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούν λιγότερη και καθαρότερη ενέργεια, να αξιοποιούν καλύτερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και στους κύριους φυσικούς πόρους όπως το νερό, το έδαφος και τα οικοσυστήματα.

Σύμφωνα με το Στρατηγικό Πλαίσιο ως **Στρατηγικοί Στόχοι Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών** καθορίζονται οι εξής:

- Η δημιουργία ενός «συνεκτικού» Συστήματος Μεταφορών το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας επί μέρους περιοχών - Περιφερειών και άρση των σημείων συμφόρησης,
- Η δομή του συνολικού δικτύου ώστε αυτό να αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε μεταφορικού μέσου και να εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες συμπληρωματικότητάς τους,
- Η επιδίωξη της προσέγγισης ολοκλήρωσης των «βασικών» ΔΕΔ-Μ και η υλοποίηση των απολύτως απαραίτητων «αναλυτικών» ΔΕΔ-Μ προκειμένου να εξασφαλισθεί η «συνεκτικότητα» του συνολικού συστήματος,
- Η εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών και διασφάλιση ομαλής, ασφαλούς και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας επί μέρους δικτύων και συστημάτων,
- Η αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας και η ανάδειξη της χώρας σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών,
- Η ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών,
- Η ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αειφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων,
- Η βελτιστοποίηση χρήσης φυσικών πόρων.
- Η εκμετάλλευση στο μέγιστο δυνατό βαθμό των τεχνολογικών εξελίξεων στις τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών και τέλος
- Η βελτίωση στους διοικητικούς και οργανωτικούς τομείς των συστημάτων σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων και συστημάτων.

Οι προτεραιότητες πολιτικής του ΣΠΕΜ που εξασφαλίζουν την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί είναι οι εξής;

- Στήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στα ΔΕΔ-Μ.
- Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας
- Ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ.
- Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης
- Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προαγωγή βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα.
- Διασφάλιση της χωρικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών.
- Εξασφάλιση ασφαλούς και και ποιοτικής λειτουργίας των δικτύων και υποδομών μεταφορών και συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού.
- Βελτίωση διοικητικών διαδικασιών του τομέα των μεταφορών.

Η επιχειρησιακή διάρθρωση του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών περιλαμβάνει τομείς προτεραιότητας, που σχετίζονται με διαφορετικές θεματικές ενότητες, και έχουν συγκεκριμένες κατευθύνσεις ανάπτυξης και συγκεκριμένα έργα και δράσεις (βλ.4.2.1 σελ.1-13), δεδομένα που αναφέρεται στην μελέτη ότι προέκυψαν από διαδικασίες διαβούλευσης με αρμόδιους φορείς και περιφερειακές διοικήσεις και προτάσεις προηγούμενων μελετών με μέριμνα οι στόχοι να συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους της Ευρωπαϊκής Πολιτικής.

Συγκεκριμένα καθορίζεται η στρατηγική ανάπτυξη των Μεταφορών της Χώρας στις εξής θεματικές ενότητες :α)σιδηροδρομικές μεταφορές β) οδικές μεταφορές, γ) θαλάσσιες μεταφορές, δ) αερομεταφορές ε) αστικές μεταφορές (ενός και εκτός Αττικής), στ) κέντρα συνδυασμένων μεταφορών και ζ) οριζόντιες δράσεις σε επιμέρους πεδία.

Επισημαίνεται ότι η δομή του ΣΠΕΜ και οι στόχοι εκπόνησής του, οδηγούν στον καθορισμό μίας λίστας έργων μεταφορών, που θα αποτελέσει βάση αναφοράς για την εξειδίκευση των έργων μεταφορών που θα συγχρηματοδοτηθούν κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014 - 2020 από το αντίστοιχο Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (υποδομών μεταφορών και περιβάλλοντος), τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και λοιπά χρηματοδοτικά εργαλεία όπως το CEF (Connecting Europe Facility).

ΕΡΓΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΜΘ ΠΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΠΕΜ

Σύμφωνα με το Στρατηγικό Πλαίσιο Μεταφορών (βλ.πίνακα ΣΠΕΜ) στη λίστα των προτεινόμενων έργων περιλαμβάνονται τα εξής έργα για την Περιφέρεια ΑΜΘ:

Σιδηροδρομικά Έργα:

Νέα γραμμή σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με τον εμπορικό λιμένα Καβάλας (Ν. Καρβάλη- Φίλιππος Β΄) (250.000.000 ευρώ), για την οποία έχει εκδοθεί η με Α.Π.204098/31.12.2012 απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΚΑ.

Βελτίωση της χάραξης σε εντοπισμένα τμήματα και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στην σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο. (113.000.000 ευρώ)

Σύνδεση Βιομηχανικών περιοχών στην περιοχή Αλεξανδρούπολης (15.909.000 ευρώ)

Σιδηροδρομική Σύνδεση του νέου προβλήτα Εμπορευματοκιβωτίων Λιμένα Αλεξανδρούπολης (2.520.600)

Βελτίωση σε εντοπισμένα τμήματα σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα-Αλεξανδρούπολης και πλήρης ηλεκτροκίνηση με σηματοδότηση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής. (252.000.000)

Οδικά Έργα:

Κατασκευή Οδικού Άξονα Δράμας- Καβάλας (180.000.000 ευρώ)

Κάθετος άξονας Εγνατίας οδού Αρδάνιο-Ορμένιο/Τμήμα Αρδάνιο-Μάνδρα(34.000.000)

Λιμενικά Έργα- Έργα Θαλάσσιων Μεταφορών:

Κατασκευή Πολυχρηστικού Σταθμού του Λιμένα Αλεξανδρούπολης και Λιμενίσκος μικρών σκαφών 45.000.000 (ευρώ)

Κατασκευή έργων νέου Λιμένα Καβάλας(15.000.000 ευρώ)

Περιφράξη ορίων λιμενικών εγκαταστάσεων λιμένος Λάγους (203.000 ευρώ)

δράσεις οδικής ασφάλειας- εξοπλισμού υπηρεσιών τροχαίας (843.000 ευρώ).

Καθώς και δράσεις που προτείνονται για πολλές Περιφέρειες:

Δράσεις ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

Δράσεις ασφάλειας Αερομεταφορών.

ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Στην μελέτη γίνεται αναφορά στο νομικό πλαίσιο που καθορίζει τους περιβαλλοντικούς στόχους και στρατηγικές που ισχύουν στο Διεθνές, Κοινοτικό και Εθνικό επίπεδο για κάθε περιβαλλοντική παράμετρο που σχετίζεται με το Στρατηγικό Πλαίσιο και συγκεκριμένα για το Ατμοσφαιρικό Περιβάλλον, το Υδατικό Περιβάλλον, την βιοποικιλότητα, τον θόρυβο, το έδαφος, το τοπίο, την Πολιτιστική Κληρονομιά και τέλος την ασφάλεια και υγεία.

Στα πλαίσια της ΣΜΠΕ εξετάστηκαν τρία εναλλακτικά σενάρια (Κεφ. 5) από τα οποία μετά από συγκριτική αξιολόγηση προκρίθηκε το προτεινόμενο (Σενάριο1- Επίτευξη περισσότερου συνεκτικού μεταφορικού δικτύου με ικανοποίηση του κριτηρίου πρόωθησης του σιδηρόδρομου και συγκεκριμένων οριζόντιων δράσεων).

Οι βασικοί στόχοι του ΣΠΕΜ και της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών που αφορούν το περιβάλλον είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αειφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων και η βελτιστοποίηση της χρήσης φυσικών πόρων.

Οι πλέον συναφείς βασικοί περιβαλλοντικοί στόχοι του Πλαισίου ανά περιβαλλοντική παράμετρο είναι οι εξής:

Π1. Βιοποικιλότητα

- Η προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων
- Η αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη

Π2. Πληθυσμός

- Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον
- Η μείωση έκθεσης σε ανεπίτρεπτα επίπεδα περιβαλλοντικού θορύβου και των κατά συνέπεια επιπτώσεων από τις συγκοινωνιακές υποδομές
- Η αύξηση χρήσης ΜΜΜ
- Η βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή

Π3. Ανθρώπινη υγεία

- Η ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων που προκαλούνται από τις μεταφορές
- Η ελαχιστοποίηση των αερίων ρύπων και εκπομπών θορύβου που προκαλούνται από τις μεταφορές και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία
- Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα με εμπλοκή σε φυσική δραστηριότητα

Π4. Έδαφος

- Η μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους

Π5. Ύδατα

- Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπογείων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών

Π6. Αέρας

- Μείωση των αερίων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από τον τομέα των μεταφορών

Π7. Κλιματικές αλλαγές και ενέργεια

- Μείωση των αερίων εκπομπών του θερμοκηπίου που προκύπτουν από τον τομέα των μεταφορών
- Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης ΑΠΕ
- Μείωση έκθεσης στα αποτελέσματα των κλιματολογικών συνθηκών (πλημμύρες)
-

Π8. Υλικά περιουσιακά στοιχεία

- Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης
- Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχοντων μεταφορικών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών

Π9. Τοπίο

- Η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης, προστασίας και ευαισθησίας
- Η αποφυγή του κατακερματισμού του κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών

Π10. Πολιτιστική κληρονομιά

- Διατήρηση και προστασία ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (Αποφυγή ζημιών)

Από την ανάλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ΣΠΕΜ (βλ. Κεφ. 7-6, σελ 7-28) προκύπτουν οι σωρευτικές επιπτώσεις ανά περιβαλλοντική παράμετρο (Βιοποικιλότητα, Πληθυσμό- Ποιότητα Ζωής, Ανθρώπινη Υγεία, Έδαφος, Ύδατα, Αέρας, Κλιματική Αλλαγή, Υλικά Περιουσιακά Στοιχεία Τοπίο Πολιτισμός) όπου συνεξετάζονται όλοι οι θεματικοί τομείς του ΣΠΕΜ. Οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των προτεινόμενων δράσεων του ΣΠΕΜ που αξιολογήθηκαν ως αρνητικές είναι στις εξής παραμέτρους:

- Βιοποικιλότητα, αρνητικές, βραχυπρόθεσμες και τοπικού χαρακτήρα καθώς εκτιμήθηκε ότι οι παρεμβάσεις κυρίως των νέων οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών υποδομών μεταφορών μπορεί να προκαλέσουν διάσπαση/ κατακερματισμό βιοτόπων και απώλεια βιοποικιλότητας εάν επιτραπεί η διέλευση σε βιοτόπους ή προστατευόμενες περιοχές.
- Εδαφος αφού στις περιοχές ανάπτυξης των έργων θα προκληθεί κατάληψη εδαφών και επιβάρυνση της ποιότητας του εδάφους με ταυτόχρονη αλλαγή χρήσεων. Θα πρέπει να προσδιοριστεί το είδος της καταλαμβανόμενης γης (δασική, αγροτική κλπ) για να εκτιμηθεί το μέγεθος και η κλίμακα των επιπτώσεων.
- Θορύβος, μεικτές αξιολογήθηκαν οι επιπτώσεις αφού θα υπάρξουν τοπικά αυξήσεις των εκπομπών θορύβου κατά την λειτουργία κάποιων έργων, οι οποίες ωστόσο σε επίπεδο χώρας θα αντισταθμίζονται από τον περιορισμό της κίνησης εντός των αστικών κέντρων και τη μείωση των χρονοαποστάσεων
- Αέρας, αναμένεται να δράσουν προς την αρνητική κατεύθυνση οι δράσεις για τα οδικά έργα σε ότι αφορά την επίτευξη του στόχου της μείωσης των αερίων εκπομπών. Οι σωρευτικές όμως επιπτώσεις της υλοποίησης των προτεινομένων δράσεων του ΣΠΕΜ στον αέρα αξιολογήθηκαν ως θετικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι οι παρεμβάσεις κυρίως των σιδηροδρομικών και αστικών μεταφορών έχουν πιθανότητα να συμβάλουν στη μείωση των παραγόμενων εκπομπών ρύπων.
- Τοπίο, οι δράσεις του ΣΠΕΜ στο τοπίο- αστικό περιβάλλον αξιολογήθηκαν ως πιθανόν αρνητικές τοπικού χαρακτήρα, καθώς η υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών θα οδηγήσει στον κατακερματισμό του τοπίου.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων στις περιβαλλοντικές παραμέτρους του πλαισίου προτείνονται τα εξής μέτρα:

1. Στη φάση του σχεδιασμού των έργων να εξετάζεται η εναλλακτική δυνατότητα παράκαμψης των προστατευόμενων περιοχών και των οικοτόπων προτεραιότητας. Ο σχεδιασμός να είναι σε πλήρη συμβατότητα με το Ν. 3937/2011 «περί βιοποικιλότητας» και τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα και τις Αποφάσεις που αφορούν στις προστατευόμενες περιοχές. Να υλοποιούνται λεπτομερείς οικολογικές αξιολογήσεις όπου απαιτείται σύμφωνα με τους Ν. 3937/11 και Ν. 4014/11. Λήψη διορθωτικών μέτρων διευκόλυνσης μετακίνησης πανίδας και μείωση ταχυτήτων των οχημάτων μέσα από τις προστατευόμενες περιοχές.
2. Κατά το στάδιο σχεδιασμού και χωροθέτησης των έργων απαιτείται ειδική μέριμνα, ώστε να μην προκύπτουν σημαντικές επιπτώσεις στο υδατικό περιβάλλον λόγω ρύπανσης ή μεταβολών του υδρογραφικού δικτύου.
3. Κατά το στάδιο του σχεδιασμού να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις στον φυσικό, πολιτιστικό και αισθητικό χαρακτήρα του τοπίου καθώς και να επιδιώκεται ο περιορισμός του κατακερματισμού του. Όπου αυτό μεταβάλλεται ή διαταράσσεται θα πρέπει να αναλαμβάνεται πρωτοβουλία αποκατάστασής του. Να εφαρμόζεται ο Νόμος 3827/2010 περί Τοπίου
4. Κατά το στάδιο του σχεδιασμού και κατασκευής απαιτείται ειδική μέριμνα για την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας.
5. Η ουσιαστική εφαρμογή του προγράμματος και η επίτευξη των στόχων του αποτελούν από μόνα τους μέτρα για την αύξηση του μεγέθους των θετικών επιπτώσεων. Λήψη μέτρων ενίσχυσης της προσπελασιμότητας από και προς αεροδρόμια, λιμάνια και κέντρα συνδυασμένων μεταφορών από ΜΜΜ. Προτείνεται η χρήση ειδικών υλικών και κατάλληλος τρόπος συγκόλλησης σιδηροτροχιών για μείωση θορύβου.
6. Κατά το σχεδιασμό να λαμβάνεται μέριμνα ειδικής θεώρησης σε περιοχές χαλαρών εδαφών και εδαφών που έχουν επισημανθεί φαινόμενα ερημοποίησης και διάβρωσης. Να προτείνονται μέτρα αποκατάστασης και μέτρα ευστάθειας, όπως

φυτεύσεις με ενδημικά είδη φυτών, υψηλής ανθεκτικότητας .Είναι αναγκαία η ολοκληρωμένη διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων.

7. Κατά το στάδιο του σχεδιασμού να μην υποβαθμίζεται η αξία γης και τα υλικά περιουσιακά στοιχεία από τη βελτίωση της προσβασιμότητας στις περιοχές παρέμβασης και στις ιδιαίτερα υποβαθμισμένες περιοχές. Ειδικότερα, στην άμεση γειτονία των χαράξεων να λαμβάνονται μέτρα μείωσης κατά της όχλησης σε σχέση με ευαίσθητους αποδέκτες.

8. Οι κανόνες σχεδιασμού να έχουν πλήρη συμβατότητα με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς της χώρας.

9. Η ουσιαστική εφαρμογή του ΣΠΕΜ και η επίτευξη των στόχων του, όπως η ενθάρρυνση και επέκταση της χρήσης των ΜΜΜ (κυρίως μέσα σταθερής τροχιάς), οδηγούν στην μείωση των αέριων ρύπων, αερίων θερμοκηπίου και κατανάλωσης ενέργειας και στην αύξηση του μεγέθους των θετικών επιπτώσεων.

Εκτός των ανωτέρω μέτρων, προτείνονται Πρόγραμμα Παρακολούθησης καθώς και δείκτες για την παρακολούθηση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων , οι οποίοι μας βρίσκουν σύμφωνους.

Η παρακολούθηση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του Πλαισίου πραγματοποιείται με ευθύνη της Αρχής Σχεδιασμού και με τη συνεργασία και υποστήριξη κάθε Υπηρεσίας Περιβάλλοντος με αρμοδιότητα παρακολούθησης περιβαλλοντικών μέσων και παραμέτρων στον τομέα της, προκειμένου, μεταξύ άλλων να εντοπιστούν εγκαίρως απρόβλεπτες δυσμενείς επιπτώσεις και να ληφθούν τα κατάλληλα επανορθωτικά μέτρα.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΜΠΕ

Σχετικά με τους περιβαλλοντικούς στόχους που θέτει το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών, την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθώς και τα μέτρα αντιμετώπισης που προτείνονται για την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος , η Υπηρεσία μας παραθέτει τα εξής:

- Προτείνεται το μέτρο δράσεων και έργων που έχουν ως στόχο τη διαμόρφωση ολοκληρωμένων αστικών συγκοινωνιών στις πόλεις, σε συνδυασμό με την καθιέρωση καθαρότερων καυσίμων στα μέσα μαζικής μεταφοράς, να επεκταθεί και στα μεγάλα αστικά κέντρα της Περιφέρειάς μας.
- Στην περίπτωση που οδικά και συγκοινωνιακά έργα δεν αφορούν βελτίωση υφιστάμενων υποδομών αλλά νέες χαράξεις θα πρέπει κατά τον σχεδιασμό οι καταλαμβανόμενες εκτάσεις να μην περιλαμβάνουν σημαντικές χρήσεις γης καθώς και να υπάρχει μέριμνα ώστε να αξιοποιούνται υποβαθμισμένες περιοχές και εδάφη αντί παραγωγικών εδαφών.
- Να διασφαλίζεται κατά την υλοποίηση του προγράμματος παρακολούθησης η ανελλιπή αναφορά σε ποσοτικούς στόχους –δεικτών και αποτελεσμάτων περιβαλλοντικών μέσων και παραμέτρων και να μην γίνεται εστίαση μόνο στην χρηματοοικονομική παρακολούθηση του προγράμματος, έτσι ώστε να μπορούν να προταθούν κατάλληλα επανορθωτικά μέτρα στην περίπτωση που διαπιστωθούν δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Τέλος θεωρούμε ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι και τα μέτρα αντιμετώπισης των σημαντικών αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως αυτά έχουν διατυπωθεί και

τεκμηριωθεί στην Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Πλαισίου, κρίνονται επαρκή, εφόσον βέβαια τηρηθεί η περιβαλλοντική αδειοδότηση των επιμέρους έργων, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο της ισχύουσας Περιβαλλοντικής Νομοθεσίας και τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής βάσει χωροταξικών, πολιτιστικών και οικολογικών κριτηρίων με στόχο την αειφορία των φυσικών πόρων, την διατήρηση της βιοποικιλότητας και την βιώσιμη ανάπτυξη.

Το Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης μετά από διαλογική συζήτηση και έχοντας υπόψη τις διατάξεις α) του άρθρου 163 του Ν.3852/2010 β)την ΚΥΑ 107017/28.8.2006 (ΦΕΚ 1225/Β/5-9-2006) για την εναρμόνιση της Οδηγίας 2001/42/ΕΕ.

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
ΜΕ ΨΗΦΟΥΣ 33 ΥΠΕΡ 16 ΚΑΤΑ**

Γνωμοδοτεί υπέρ της έγκρισης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025, όπως ειδικότερα αναφέρεται στην εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας .

Κατά της ανωτέρω απόφασης ψήφισαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ. Καραλίδης Φώτιος, Μαυρίδης Μελέτιος, Καβαρατζής Σταύρος, Γρανάς Αρχέλαος, Βλαχογιάννης Ανέστης, Μεχμέτ Ούστα Χουσεΐν, Γαλάνης Βασίλειος, Κοτζά Μουμίν Ριτβάν, Δαμιανίδης Παύλος, γιατί (υπάρχουν σημαντικές παραλείψεις έργων που η προηγούμενη Περιφερειακή Διοίκηση περιελάμβανε στο σχεδιασμό της, όπως ο οδικός άξονας «Ξάνθη-Ελληνοβουλγαρικά σύνορα», η γέφυρα των Κήπων και του μεθοριακού σταθμού, η περιαστική παράκαμψη Καβάλας και η περιαστική παράκαμψη Αλεξανδρούπολης καθώς και για κάποια έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό δεν είναι απόλυτα ξεκάθαρες οι διαθέσεις υλοποίησης), Μορφίδης Κωνσταντίνος, Τουρτούρης Σπυρίδων, Λασκαρίδης Παντελής (γιατί σαν αυτοδιοίκηση πρέπει να έχουμε και τις αρμοδιότητες να αποφασίζουμε), Κιτσόπουλος Χρήστος, Μιμίδης Δημήτριος (γιατί περιέχονται αοριστολογίες και θεωρούμε ότι μπορούν να προκύψουν αυθαιρεσίες), Τρέλλης Χρήστος, Γεροστεργίου Αικατερίνη (γιατί υπάρχει αντιφατικότητα και αναντιστοιχία της Μελέτης με το Πρόγραμμα που είχε εγκριθεί)

Η παρούσα απόφαση έλαβε α/α 185 /2014

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

**Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ**

ΚΟΤΖΑ ΜΟΥΜΙΝ ΡΙΤΒΑΝ