

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το υπ' αριθ. **13/2013** πρακτικό συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βέροιας

Αρ. απόφ. **304/2013**

Π ε ρ ί λ η ψ η

Έκφραση γνώμης του Δ.Σ υπέρ της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου «Γραμμή Μεταφοράς (Γ.Μ.) 150kv Υ/Σ Σφηκιάς-Υ/Σ Αιγινίου».

Σήμερα **27 Μαΐου** του έτους **2013** ημέρα της εβδομάδας **Δευτέρα** και ώρα **19:00** συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου Βέροιας, Μητροπόλεως 46, στο Δημαρχείο, ύστερα από την με ημερομηνία **23-5-2013** γραπτή πρόσκληση του Προέδρου που δόθηκε σ' όλους τους Συμβούλους, τους Προέδρους Δημοτικών & Τοπικών Κοινοτήτων, τους Εκπροσώπους Τοπικών Κοινοτήτων, τον Πρόεδρο του Τοπικού Συμβουλίου Νέων και στην Δήμαρχο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν. 3852/2010 και του άρθρου 7 του Ν. 3443/2006.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παραβρίσκεται ο Αναπληρωτής Δημάρχου Κων/νος Βοργιαζίδης και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, αφού επί συνόλου **41** μελών βρέθηκαν παρόντα **32** μέλη:

Παρόντες

1)Θ. Θεοδωρίδης, 2)Γ. Μιχαηλίδης, 3)Α. Λαζαρίδης, 4)Ν.Τσιαμήτρος, 5)Β. Σταυροπούλου, 6)Ε. Αρχοντάκη-Γεωργίου, 7)Π. Παυλίδης, 8)Τ. Χατζηαθανασίου, 9)Θ. Αγγελίνας, 10)Α.Πουλασουχίδης, 11)Κ. Βοργιαζίδης, 12)Ν. Μωυσιάδης, 13)Χ.Κούτρας, 14)Χ. Γαϊτάνου, 15)Π. Τσαπαρόπουλος, 16)Α.Καγκελίδης, 17)Μ.Παπαϊωάννου, 18)Θ.Κορωνάς, 19)Γ.Κάκαρης, 20)Β. Παπαδόπουλος, 21)Κ. Κουτσαντάς, 22)Α. Νεστορόπουλος, 23)Κ. Κοστογλίδου, 24)Β. Γιαννουλάκης, 25)Χ. Τσιούντας, 26)Κ.Παναγιωτίδης, 27)Δ. Γκέκα, 28)Α. Παπαδόπουλος, 29)Σ. Κουμτσίδης, 30)Ι. Σοφρόνωφ, 31)Γ. Μελιόπουλος, 32)Ι.Αγγέλογλου.

Απόντες

Δ. Δάσκαλος, Μ. Σουμελίδης, Ν.Μαυροκεφαλίδης, Κ.Συμεωνίδης, Α.Τσαβδαρίδης, Α. Γκαμπέσης, Ε.Γουναράς, Γ. Σουμπέκας, Α.Βασιάδης.

Παρόντες πρόεδροι Δημ. & Τοπ. Κοινοτήτων & Εκπρόσωποι Τοπ. Κοινοτήτων

Σ.Ασλάνογλου, Ι. Λιάτσιου, Α. Βοργιαζίδου, Ι. Παπαδόπουλος, Ν. Αγγέλου

Απόντες Πρόεδρος Τ.Σ. Νέων

Κ.Καπανίδης

Απόντες πρόεδροι Δημ. & Τοπ. Κοινοτήτων & Εκπρόσωποι Τοπ. Κοινοτήτων

Δ. Κουλουριώτης, Χ. Δουλγερίδου, Θ. Σούλας, Σ. Κρομμύδας, Ε. Εμμανουηλίδης, Η.Σοφιανίδης, Σ. Μισοκέφαλος, Α.Πέτρου, Ε. Κελεσιδής, Α. Κακαγιάννης, Α.Ορφανίδου, Η. Μπατσαράς, Σ. Ρίσσου, Γ. Οικονόμου, Ι. Χειμώνας, Κ. Νένος, Χ. Τσανασιδής, Ι. Καπετανίδης, Π. Ποταμόπουλος, Π. Πιτούλιας, Κ. Τζήμας, Μ. Λαμπριανίδης, Μ. Τέτος.

Σημείωση: 1) Κατά την προ ημερησίας διάταξη συζήτηση αποχώρησε ο κ. Α.Παπαδόπουλος.

2) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 294/2013 απόφασης αποχώρησε η κ. Κ.Κοστογλίδου.

3) Κατά τη συζήτηση του πρακτικού μεταξύ των υπ' αριθ. 294 και 295/2013 αποφάσεων αποχώρησε ο κ. Θ.Θεοδωρίδης και προσήλθε ο κ.Π.Τσαπαρόπουλος.

4) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 295/2013 απόφασης προσήλθαν οι κ.κ. Θ.Θεοδωρίδης, Κ.Κοστογλίδου, Σ.Κουμτσίδης.

5) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 296/2013 απόφασης αποχώρησαν οι κ.κ. Α.Λαζαρίδης, Ι.Σοφρόνωφ.

6) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 297/2013 απόφασης αποχώρησε ο κ. Ν.Τσιαμήτρος και προσήλθαν οι κ.κ. Α.Λαζαρίδης, Ι.Σοφρόνωφ.

7) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 298/2013 απόφασης προσήλθε ο κ. Ν.Τσιαμήτρος.

8) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 301/2013 απόφασης αποχώρησαν οι κ.κ. Β.Σταυροπούλου, Β.Γιαννουλάκης.

9) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 302/2013 απόφασης αποχώρησε η κ.Κ.Κοστογλίδου.

10) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 303/2013 απόφασης αποχώρησε η κ.Χ.Γαϊτάνου και προσήλθε η κ.Κ.Κοστογλίδου.

11) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 304/2013 απόφασης αποχώρησαν οι κ.κ.Γ.Κάκαρης, Γ.Μιχαηλίδης και προσήλθε η κ.Χ.Γαϊτάνου.

12) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 305/2013 απόφασης προσήλθε ο κ. Γ.Μιχαηλίδης.

13) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 306/2013 απόφασης προσήλθε ο κ. Γ.Κάκαρης.

14) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 308/2013 απόφασης αποχώρησε ο κ. Θ.Θεοδωρίδης.

15) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 309/2013 απόφασης αποχώρησαν οι κ.κ.Ι.Σοφρόνωφ, Γ.Μελιόπουλος, Κ.Κοστογλίδου.

16) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 311/2013 απόφασης αποχώρησε ο κ.Κ.Παναγιωτίδης

Στη συνέχεια ο πρόεδρος, εισηγούμενος το 5ο θέμα της ημερήσιας διάταξης, έθεσε υπόψη του συμβουλίου το από 22-5-2013 εισηγητικό σημείωμα του αντιδημάρχου Βασιλείου Παπαδόπουλου, που έχει ως εξής:

Με το αριθμό πρωτοκόλλου 156148(396)/23-04-2013 έγγραφο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας / Γ.Δ. Εσωτερικής Λειτουργίας / Διεύθυνση Διοίκησης / Τμήμα Συλλογικών Οργάνων, με θέμα «Δημοσιοποίηση ανακοίνωσης – πρόκλησης» που αφορά σε Διαβίβαση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για την Περιβαλλοντική Αδειοδότηση του έργου «Γραμμή Μεταφοράς (Γ.Μ.) 150KV Υ/Σ ΣΦΗΚΙΑΣ – Υ/Σ ΑΙΓΙΝΙΟΥ»

Με το αρ. πρωτ. 23117/14-05-2013 έγγραφο της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος – Καθαριότητας – Πολ. Προστασίας ζητήθηκε από το φορέα του έργου (ΑΔΜΗΕ Α.Ε.) η αποστολή αντιγράφου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία παραλήφθηκε από την υπηρεσία στις 22/05/2013 και έλαβε αριθμό πρωτοκόλλου 24802 (Δήμου Βέροιας).

Με το από 08/05/2013 έγγραφο της Διεύθυνσης ζητήθηκε από τις Τοπικές Κοινότητες Σφηκιάς, Πολυδενδρίου, Συκιάς και Καστανιάς να εκφράσουν τις απόψεις τους επί του θέματος.

Με την αριθμό απόφαση 2/2013 η Τ.Κ. Σφηκιάς εξέφρασε τη θετική της γνώμη.

Με την αριθμό απόφαση 3/2013 η Τ.Κ. Πολυδένδρου εξέφρασε τη θετική της γνώμη.

Με το 24/05/2013 έγγραφο της η Τ.Κ. Συκιάς εξέφρασε τη θετική της γνώμη.

Με το 27/05/2013 έγγραφο της η Τ.Κ. Καστανιάς εξέφρασε τη θετική της γνώμη.

Σύμφωνα με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων το έργο αφορά την κατασκευή γραμμής μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, ακολουθεί περίληψη της μελέτης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΡΓΟΥ

ΚΥΡΙΟΣ ΕΡΓΟΥ:	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ Α.Ε. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Διεύθυνση: Οδός Δυρραχίου 89 & Κηφισού, ΤΚ:10443, Αθήνα.
ΕΡΓΟ ΤΥΠΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων, του έργου: «Γραμμής Μεταφοράς 150kV Υ/Σ Σφηκιάς-Υ/Σ Αιγινίου»
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ:	Θέση: • Αποκ/μένη Διοίκηση: Μακεδονίας-Θράκης • Περιφέρεια: Κεντρικής Μακεδονίας • Νομοί : Πιερίας & Ημαθίας • Δήμοι: Πύδνας-Κολινδρού, Βέροιας Μήκος: 34km Εναέριας Γραμμής Μεταφοράς Τάση: 150kV
ΕΙΔΟΣ & ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΡΓΟΥ:	Κατηγορία: Α, Υποκατηγορία Α1, Ομάδα: 11η (Μεταφορά ενέργειας-καυσίμων & χημικών ουσιών)-α/α 10 (Παράρτημα ΧΙ) Είδος: Εναέρια γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας με τις συνοδευτικές αυτών εγκαταστάσεις (υποσταθμοί και κέντρα υπερυψηλής τάσης)-β)με τάση T=150kV και μήκος L>20km. (Υ.Α. 1958/2012, κατάργηση της Κ.Υ.Α. 15393/2332/2002)

Η παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) κατατίθεται για έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου: «ΓΜ 150kV Υ/Σ Σφηκιάς – Υ/Σ Αιγινίου».

Το έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία της νέας Γραμμής Μεταφοράς (ΓΜ) ηλεκτρικής ενέργειας τάσης 150kV μήκους 34km η οποία θα συνδέει τον υφιστάμενο Υ/Σ Σφηκιάς, ο οποίος βρίσκεται στον Υδροηλεκτρικό σταθμό Σφηκιάς, με το νέο Υ/Σ Αιγινίου. Το έργο έχει θετική γνωμοδότηση ύστερα από τη διαδικασία της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Έγκρισης και Αξιολόγησης, σύμφωνα με το υπ. αριθμ. έγγραφο 204465/25.10.11 του ΥΠΕΚΑ/ΕΥΠΕ.

Το εξεταζόμενο έργο διέρχεται από τους Νομούς Ημαθίας και Πιερίας και σύμφωνα με την εφαρμογή του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ.Α'/2010) υπάγεται στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης, δευτεροβάθμια στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και πρωτοβάθμια στους Δήμους Βέροιας και Πύδνας-Κολινδρού.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Υ.Α. αρ. ΥΠΕΚΑ 1958/2012 (κατάργηση της ΚΥΑ 15393/2332/2002 και της ΚΥΑ αρ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 126880 (ΦΕΚ435/Β/25-03-2007)), όπως αναφέρεται στο Παράρτημα XI, το έργο ανήκει στην:

Κατηγορία: Α, **Υποκατηγορία:** Α1, **Ομάδα:** 11η ή Μεταφορά ενέργειας-καυσίμων & χημικών ουσιών, με α/α 10, **Είδος έργου:** Εναέριες γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας με τις συνοδευτικές αυτών εγκαταστάσεις (υποσταθμοί και κέντρα υπερυψηλής τάσης)

Ενότητα: (β), όπου κατατάσσονται οι ΓΜ με τάση $T=150\text{kV}$ & μήκος $L>20\text{km}$

Γενικά στοιχεία του έργου.

Το υπό μελέτη έργο αφορά την κατασκευή της νέας εναέριας Γραμμής Μεταφοράς τάσης 150kV που θα ενώνει τον υφιστάμενο Υ/Σ Σφηκιάς με τον νέο Υ/Σ Αιγινίου. Το υπό μελέτη έργο έλαβε προκαταρκτική περιβαλλοντική έγκριση σύμφωνα με την υπ.αριθμ. 204465/25.10.11 απόφαση του ΥΠΕΚΑ-ΕΥΠΕ. Ο υποσταθμός Σφηκιάς κατασκευάστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980, ως συνοδό έργο του υδροηλεκτρικού σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (ΥΗΣ) Σφηκιάς και έχει λάβει έγκριση περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με την ΕΠΟ 100208/11.1.2006. Ο υποσταθμός Αιγινίου πρόκειται να κατασκευαστεί στο άμεσο μέλλον. Το συνολικό μήκος της νέας εναέριας γραμμής προσεγγιστικά είναι 34Km.

Σκοπιμότητα και σημασία

Στόχος του υπό μελέτη έργου είναι να καλύψει τις ενεργειακές ανάγκες που σύντομα αναμένεται να προκύψουν από τον υψηλό ρυθμό αύξησης φορτίων που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή της Κατερίνης, λόγω τουριστικής ανάπτυξης, αλλά και γενικότερα στην περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας.

Η αύξηση των φορτίων αναμένεται να επιδεινώσει τις διαταραχές στο σύστημα μεταφοράς που συνεπάγονται διακοπή της τροφοδότησης της περιοχής της Κατερίνης από τον ΥΗΣ Σφηκιάς. Ενδεχομένως να προκύψουν και προβλήματα υπερφορτίσεων στα εναπομείναντα κυκλώματα και τις χαμηλές τάσεις στους γειτονικούς Υ/Σ (Υ/Σ Κατερίνη, Υ/Σ Πλαταμών). Για το λόγο αυτό ο Διαχειριστής Συστήματος προγραμματίζει την ανάπτυξη δύο νέων Υ/Σ 150/20kV στην περιοχή (Κατερίνη II και Αιγίνιο) έναντι προγενέστερου προγραμματισμού του που προέβλεπε έναν υποσταθμό.

Επιπλέον, προγραμματίσει και την κατασκευή της υπό μελέτη Γραμμής Μεταφοράς, επιλύοντας με αυτόν τον τρόπο με μεσοπρόθεσμο ορίζοντα τα ενδεχόμενα προβλήματα τάσης και επάρκειας ενέργειας στη περιοχή της Κατερίνης και εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης των διαρκώς αυξανόμενων ηλεκτρικών φορτίων.

Αντιμετωπίζεται, έτσι, ευχερέστερα η παρούσα αλλά και η προβλεπόμενη ζήτηση φορτίου για γεωργική, βιομηχανική και τουριστική εκμετάλλευση.

Η ριζική βελτίωση του συστήματος παραγωγής και μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και ιδίως η αντιμετώπιση προβλημάτων των ιδιαίτερα ευαίσθητων ενεργειακά περιοχών μέσω ενίσχυσης του δικτύου 150kV, και ταυτόχρονα η ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας

με πλήρη ανάπτυξη των ΑΠΕ με αξιοποίηση εγχώριων πόρων, προβλέπεται στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Γεωγραφική θέση

Το εξεταζόμενο έργο πρόκειται να αναπτυχθεί στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και θα διέρχεται εντός των διοικητικών ορίων του νομού Ημαθίας, με μήκος 19,5Km και του νομού Πιερίας, με μήκος 14,5Km. Θα διέρχεται εντός των νέων διοικητικών ορίων των δήμων Βέροιας και Πύδνας-Κολινδρού (πρώην δήμοι, *Βέροιας* : Βέροιας, Μακεδονίδος, Βεργίνας και *Πύδνας*: Κολινδρού και Αιγινίου). Πιο συγκεκριμένα θα ξεκινά από τη θέση που βρίσκεται ο ΥΗΣ Σφηκιάς στη δημοτική κοινότητα (δ.κ.) Καστανέας (Δ. Βέροιας) και θα το διατρέχει με μήκος 1398m. Στη συνέχεια θα διέρχεται από το Δ.Δ. Σφηκιάς (Δ. Βέροιας) με μήκος 1277m, το Δ.Δ. Πολυδένδρου (Δ. Βέροιας) με μήκος 12757m, το Δ.Δ. Συκέας (Δ. Βέροιας) με μήκος 3991m, το Δ.Δ. Καστανέας (Δ. Πύδνας-Κολινδρού) με μήκος 7279m, το Δ.Δ. Κολινδρού (Δ. Πύδνας-Κολινδρού) με μήκος 5027m, το Δ.Δ. Καταχή (Δ. Πύδνας-Κολινδρού) με μήκος 417m και θα καταλήγει πλησίον της θέσης όπου πρόκειται να κατασκευαστεί ο Υ/Σ Αιγινίου, στο Δ.Δ. Αιγινίου (Δ. Πύδνας-Κολινδρού) από το οποίο θα διέρχεται με μήκος 1697m. Οι αποστάσεις που προαναφέρθηκαν ενδέχεται να επιδεχθούν μικρές τροποποιήσεις, από τυχόν μικρο-παραλλαγές του έργου στις θέσεις θεμελίωσης των πυλώνων που ενδεχομένως να γίνουν σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο από τον ΑΔΜΗΕ, για την ασφαλέστερη κατασκευή του έργου.

Συνοπτικά αναφέρεται ότι το έργο θα διασχίζει διαδοχικά τις εξής δ.κ. ανά δήμο:

- Δ. Βέροιας
- Δ.Κ. Καστανιάς
- Δ.Κ. Σφηκιάς
- Δ.Κ. Πολυδένδρου
- Δ.Κ. Συκέας
- Δ. Πύδνας-Κολινδρού:
- Δ.Κ. Καστανέας
- Δ.Κ. Κολινδρού
- Δ.Κ. Αιγινίου
- Δ.Κ. Καταχή

Ως τεχνικό έργο χαρακτηρίζεται ως εναέρια ΓΜ 150kV διπλού κυκλώματος βαρέως τύπου και συντίθεται από τα εξής βασικά στοιχεία: τους πυλώνες, τους ηλεκτροφόρους αγωγούς, τους μονωτήρες, τους αποσβέστες, τον αγωγό ηλεκτρικής προστασίας. Το υλικό κατασκευής των πυλώνων είναι ο χάλυβας, υλικό μεγάλης αντοχής και διάρκειας ζωής.

Οι πυλώνες των γραμμών διπλού κυκλώματος έχουν μέσο ύψος 30 μέτρων και εγκαθίστανται σε αναγκαστικά απαλλοτριωμένα τετράγωνα εδαφοτεμάχια διαστάσεων από 11x11μέτρα έως 13x13 μέτρα, ανάλογα με το ύψος και τον τύπο κάθε πύργου.

Εναλλακτικές οδεύσεις

Σημειώνεται ότι η θέση του υφιστάμενου ΥΗΣ Σφηκιάς και του Υ/Σ Αιγινίου είναι καθοριστικός παράγοντας στην χάραξη της Γ.Μ., περιορίζοντας σημαντικά τα περιθώρια επιπλέον χαράξεων ως εναλλακτικών λύσεων.

Για την επιλογή της τελικής όδευσης σε μεγαλύτερη κλίμακα καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσοχή για την αρμονική ένταξη της γραμμής στο περιβάλλον (περιβαλλοντικά κριτήρια), με παράλληλη προσπάθεια να ικανοποιούνται οι τεχνικές απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και την ευχερή κατασκευή και συντήρηση της γραμμής. Έτσι επιδιώχθηκε:

- *Περιβαλλοντικό κριτήριο 1:* Η πλέον απομακρυσμένη κατά το δυνατόν διέλευση από οικίες για απεμπλοκή από το ανθρωπογενές περιβάλλον. Ύστερα από αυτοψία κατά μήκος ολόκληρης της νέας όδευσης γίνεται εντοπισμός κατοικιών και σχεδιάζονται μικρομετατοπίσεις, ώστε η εναέρια γραμμή να μη διέρχεται κατά το από περιοχές με ανθρωπογενείς δραστηριότητες.

• *Περιβαλλοντικό κριτήριο 2:* Να διέρχεται η γραμμή κατά το δυνατόν από άγονες και χέρσες εκτάσεις με κατάλληλη μορφολογία εδάφους, ώστε το έργο να είναι τεχνικά ασφαλές και ταυτόχρονα να αποφεύγει αξιοποιημένες εκτάσεις.

• *Περιβαλλοντικό κριτήριο 3:* Η όδευση της γραμμής να εξυπηρετείται κατά το δυνατόν από υφιστάμενους αγροτικούς δρόμους, προκειμένου να διευκολυνθεί η κατασκευή της γραμμής και η συντήρησή της, ελαχιστοποιώντας την ανάγκη διάνοιξης νέων οδών προσπέλασης και επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον.

• *Περιβαλλοντικό κριτήριο 4:* Αποφυγή διέλευσης από προστατευόμενες περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλους και περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Η προτεινόμενη όδευση Κ,

Η όδευση Κ αναφέρεται στην προτεινόμενη όδευση, για την οποία ζητείται έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Η προτεινόμενη όδευση Κ, με μήκος 33,5Km, θα ξεκινά από το Κ0 πλησίον του Υ/Σ Σφηκιάς και θα καταλήγει στη θέση όπου βρίσκεται ο πυλώνας ΝΑΚ48 από τον οποίο μέσω της υπό αναβάθμιση υφιστάμενης Γ.Μ. Ν. Αλεξάνδρεια - Κατερίνη (ΝΑΚ48Ν-ΝΑΚ49Ν) θα καταλήγει στον Υ/Σ Αιγινίου.

Βασικό πλεονέκτημα της προτεινόμενης όδευσης, είναι ότι σε κανένα τμήμα της, δε διέρχεται μέσα σε όρια οικισμού, από εκείνους της ευρύτερης περιοχής, που έχουν οριοθετηθεί με απόφαση Νομάρχη. Για τους υπόλοιπους οικισμούς, η χάραξη της όδευσης μελετήθηκε βάσει της οριοθέτησης με ακτίνα 500m από το κέντρο των οικισμών, σύμφωνα με συναφείς Νομαρχιακές Αποφάσεις.

Τμήμα της γραμμής, που βρίσκεται μεταξύ των θέσεων Κ5-Κ6-Κ7-Κ8, θα διέρχεται με μήκος 1613Km από το βόρειο ακρότερο τμήμα του αρχαιολογικού χώρου Σφηκιάς-Ριζωμάτων-Δασκίου. Ο αρχαιολογικός χώρος ήταν τεχνικά αδύνατο να αποφευχθεί καθώς παρεμβάλλεται μεταξύ του Υ/Σ Σφηκιάς, όπου θα συνδεθεί η γραμμή, και της προτεινόμενης όδευσης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η έκταση που καταλαμβάνει ο αρχαιολογικός χώρος είναι περίπου 52Km² και ότι το εξεταζόμενο έργο διέρχεται σχεδόν οριακά από τη βόρεια απόληξη των ορίων του (βλέπε χάρτη 62383/Π2).

Ύστερα από αντιρρήσεις της ΙΖ' ΕΠΚΑ σχετικά με την διέλευση του έργου από τον αρχαιολογικό χώρο Σφηκιάς-Ριζωμάτων-Δασκίου και πιο συγκεκριμένα από τη θέση «Ψηλή Ράχη» όπου έχει εντοπιστεί αρχαίο νεκροταφείο, εξετάστηκε η μετατόπιση μεγάλου τμήματος του έργου βορειότερα. Σημειώνεται ότι καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσπάθεια για να ξεπεραστούν οι τεχνικές δυσκολίες που θέτει το απότομο ανάγλυφο της περιοχής, παρόλα αυτά η προτεινόμενη όδευση αποφεύγει την εν λόγω περιοχή. Δυστυχώς, η οποιαδήποτε βορειότερη μετατόπιση της όδευσης είναι τεχνικά αδύνατη και θα οδηγούσε τη ΔΝΕΜ στη μηδενική λύση και την μη πραγματοποίηση του έργου. Σημειώνεται ότι η ΙΖ' ΕΠΚΑ μετά την μετατόπιση της προτεινόμενης όδευσης βορειότερα και την απομάκρυνση του έργου από τη θέση «Ψηλή Ράχη» δεν εξέφρασε αντιρρήσεις για την χάραξη.

Επίσης οποιαδήποτε βορειότερη μετατόπιση, εάν ήταν τεχνικά εφικτή, θα παρέσυρε και το υπόλοιπο τμήμα του έργου βορειότερα θίγοντας τόσο το ανθρωπογενές αλλά ακόμα περισσότερο το φυσικό περιβάλλον, καθώς και σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους που βρίσκονταν στη πορεία του. Πιο συγκεκριμένα το έργο θα διερχόταν πλησιέστερα από τον οικισμό Πολυδένδρι προκαλώντας εμπλοκή με ανθρωπογενείς δραστηριότητες, ενώ ταυτόχρονα θα εμπλεκόταν για μεγαλύτερο μήκος με οικότοπο προτεραιότητας, που ανήκει στην προστατευόμενη περιοχή του δικτύου Natura - Στενά Αλιάκμονα. Επιπλέον, η αποφυγή του αρχαιολογικού χώρου Σφηκιάς – Ριζωμάτων - Δασκίου, θα είχε ως αποτέλεσμα την βόρεια μετατόπιση του έργου και κατ' επέκταση την εμπλοκή του έργου με τους αρχαιολογικούς χώρους Αιγών και Χαράδρας.

Οποιαδήποτε μετατόπιση νοτιότερα της προτεινόμενης, προς αποφυγή εμπλοκής με τον εν λόγω αρχαιολογικό χώρο, θα έπρεπε να μετατοπιστεί τουλάχιστον 6,5Km. Συνεπώς η μετατόπιση αυτή δεν είναι τεχνικά εφικτή καθώς παράλληλα θέτει την όδευση εκτός τελικού προορισμού (Υ/Σ Αιγινίου).

Στο σημείο ΚΦ1 η όδευση της γραμμής εισέρχεται στα όρια προστατευόμενης περιοχής δικτύου Natura 2000 με κωδική ονομασία «GR1210002-Στενά Αλιάκμονα»,

διασχίζοντάς τη οριακά το νοτιότερο άκρο της με μήκος 1,1km μέχρι το σημείο ΚΦ2 όπου εξέρχεται.

Πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ κανένα τμήμα της γραμμής δε διασχίζει οικότοπο προτεραιότητας.

Από το σημείο ΚΦ3 έως το ΚΦ4 η προτεινόμενη όδευση διασχίζει περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως καταφύγιο άγριας ζωής και φέρει την κωδική ονομασία «Κ136 - Χαράδρα-Ελαφίνα-Βεργίνα», συνολικής έκτασης 16,2Km². Η διέλευση της όδευσης, με κατεύθυνση προς Βορρά, εκτός ορίων του καταφυγίου θα έκανε αναγκαστική τη διέλευση της προτεινόμενης όδευσης εντός των ορίων του αρχαιολογικού χώρου της Βεργίνας.

Αντίστοιχα, η διέλευση της όδευσης εκτός των ορίων του καταφυγίου με κατεύθυνση προς Νότο θα έφερνε την προτεινόμενη όδευση 2,5Km νοτιότερα, πλησίον του οικισμού της Ελαφίνας και εκτρέποντάς τη σημαντικά από την ευθύγραμμη πορεία. Επιπλέον θα την τοποθετούσε σε περιοχές με έντονο ανάγλυφο και κατά συνέπεια περισσότερους τεχνικούς περιορισμούς και επεμβάσεις στο περιβάλλον.

Στη συνέχεια η προτεινόμενη όδευση εξερχόμενη από το καταφύγιο άγριας ζωής, οδεύει σχεδόν ευθύγραμμα έως και το Κ14 και στη συνέχεια κατευθύνεται βορειοανατολικά, αποφεύγοντας τις οικιστικές περιοχές και καλλιεργήσιμες εκτάσεις, για να συναντήσει τελικά το υφιστάμενο δίκτυο και στη συνέχεια τον Υ/Σ Αιγινίου.

Το μεγαλύτερο τμήμα του έργου διέρχεται από περιοχές που καλύπτονται από δασικές εκτάσεις. Η εξάπλωση των δασών στην ευρύτερη περιοχή του έργου είναι εκτεταμένη και κατά συνέπεια η αποφυγή των δασικών εκτάσεων δεν είναι εφικτή όχι μόνο για την προτεινόμενη όδευση αλλά ούτε για τις εναλλακτικές οδεύσεις που προτάθηκαν. Η προτεινόμενη όδευση, με βάση τα έργα οδοποιίας, εκτιμήθηκε ότι παρουσιάζει συγκριτικό πλεονέκτημα καθώς θίγει σε μικρότερο βαθμό τις αμιγώς δασικές περιοχές που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή του έργου.

Δεδομένου ότι οι επιπτώσεις που αναμένονται στις δασικές εκτάσεις οφείλονται κυρίως στα έργα δασικής οδοποιίας που απαιτούνται για την διάνοιξη οδών προσπέλασης στις θέσεις θεμελίωσης των πυλώνων, σημειώνεται ότι η προτεινόμενη όδευση σχεδιάστηκε με κριτήριο την ελαχιστοποίησή τους. Αυτό επιτυγχάνεται κατά τη φάση σχεδιασμού του έργου όπου λαμβάνεται υπόψη το υπάρχον δασικό - επαρχιακό οδικό δίκτυο. Η χάραξη της όδευσης γίνεται με γνώμονα την πυκνότητα του υφιστάμενου δασικού-επαρχιακού δικτύου λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα τα χαρακτηριστικά του ανάγλυφου της περιοχής εκατέρωθεν του δικτύου ώστε να πληρούνται οι τεχνικές προϋποθέσεις για την ασφαλή θεμελίωση των πυλώνων του έργου. Όπως φαίνεται και από τον χάρτη η προτεινόμενη όδευση γειτνιάζει σε μεγαλύτερο βαθμό το υφιστάμενο επαρχιακό οδικό δίκτυο, στα τμήματα που διέρχονται από αμιγώς δασικές εκτάσεις, οι οποίες εντοπίζονται ανάμεσα στους οικισμούς Πολύδενδρο, Ελαφίνα και Σφηκιά. Κατά συνέπεια με την προτεινόμενη όδευση επιτυγχάνεται η μέγιστη τεχνικά δυνατή εκμετάλλευση των υφιστάμενων οδών ελαχιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο τις επεμβάσεις σε δασικές εκτάσεις και κατά συνέπεια τις επιπτώσεις που αναμένονται από τα έργα δασικής οδοποιίας στο φυσικό περιβάλλον.

Δεδομένης της σημασίας που δίνεται κατά το σχεδιασμό στον ανθρωπογενή παράγοντα, σε συνδυασμό με το μεγάλο μήκος της Γ.Μ. και του έντονου ανάγλυφου της περιοχής, η αποφυγή των ορίων των οικισμών της ευρύτερης περιοχής του έργου σε συντριπτικό ποσοστό, προσδίδει στην προτεινόμενη όδευση ένα πολύ ισχυρό πλεονέκτημα για την επιλογή της. Επιπλέον η ελαχιστοποίηση των έργων δασικής οδοποιίας προσδίδει στην προτεινόμενη όδευση ισχυρό πλεονέκτημα για την επιλογή της, όσον αφορά στο φυσικό περιβάλλον.

Το υπό μελέτη έργο θα ξεκινά από το υδροηλεκτρικό φράγμα Σφηκιάς το οποίο βρίσκεται στη ρηξιγενή κοιλάδα του Αλιάκμονα σε υψομετρική θέση 150m περίπου, εντός του νομού Ημαθίας. Το έργο ακολουθεί αύξουσα τοπογραφική πορεία και οδεύοντας βορειοανατολικά προσεγγίζει τους πρόποδες από τα Πιέρια Όρη όπου μεταβατικά διασχίζει περιοχές με έντονο ανάγλυφο, με μέγιστο υψόμετρο 950m περίπου.

Στη συνέχεια διέρχεται από ημιορεινές εκτάσεις του νομού Ημαθίας με υψόμετρο μεγαλύτερο των 200m και διατηρώντας τον γενικό προσανατολισμό του εισέρχεται στο

βόρειο άκρο του νομού Πιερίας, όπου διασχίζει πεδινές εκτάσεις, με υψόμετρο 40m περίπου, μέχρι να καταλήξει στον Υ/Σ Αιγινίου, μέσω της υφιστάμενης ΓΜ 150kV Ν. Αλεξάνδρεια-Κατερίνη.

Στην ευρύτερη περιοχή του έργου, εκτός από τα Πιέρια όρη, υπάρχουν και άλλες σημαντικές ορεινές περιοχές με πιο γνωστές, νότια του έργου οι απολήξεις των οροσειρών Ολύμπου και Τίταρου και βόρεια το Όρος Βέρμιο.

Εκτός από τις ορεινές εκτάσεις στην ευρύτερη περιοχή του έργου υπάρχουν και πεδινές εκτάσεις με πιο αντιπροσωπευτική την εύφορη πεδιάδα της Κατερίνης. Το έδαφος του νομού είναι σχετικά φτωχό σε ορυκτό πλούτο, με εξαίρεση τις αλυκές στο Κίτρος. Οι δύο νομοί διατρέχονται από πλήθος ποταμών και χειμάρρων, με πιο αντιπροσωπευτικά τον Πηνειό στο νομό Πιερίας και τον Αλιάκμονα στο νομό Ημαθίας. Το υπό μελέτη έργο βρίσκεται σε σημαντική απόσταση (60Km) από τον πρώτο, ενώ σε επίπεδο νομού το πλησιέστερο ποτάμι είναι ο ποταμός Τσιτόνιτσα. Με δεδομένη τη θέση του υδροηλεκτρικού φράγματος και του Υ/Σ Σφηκιάς το έργο θα διασχίζει τον ποταμό Αλιάκμονα. Ωστόσο, το έργο δεν πρόκειται να υποβαθμίσει τη υφιστάμενη κατάσταση του ποταμού καθώς όπως έχει ξανά αναφερθεί δεν εκπέμπει αέρια, υγρά ή στερεά απόβλητα.

Επιπλέον οι νομοί όπου θα υλοποιηθεί το έργο διαθέτουν παραθαλάσσιες εκτάσεις με ακτογραμμή συνολικού μήκους 100Km, χωρίς φυσικά λιμάνια, ωστόσο το έργο απέχει από την ακτογραμμή 3,2Km περίπου. Η κατασκευή και λειτουργία εκτιμάται ότι δεν θα επηρεάσει καθοιονδήποτε τρόπο την ακτογραμμή.

Όσον αφορά το υδατικό δυναμικό η ευρύτερη περιοχή, σύμφωνα με την μελέτη του ΕΤΥΜΠ, εντάσσεται στο υδατικό διαμέρισμα της Δυτικής Μακεδονίας με μέση ετήσια βροχόπτωση 638mm και μέση ετήσια συνολική απορροή $4,95\text{m}^3/\text{year}10^6$. Η μακροχρόνια τάση της μέσης ετήσιας βροχόπτωσης παρουσιάζει πτωτική πορεία, ενώ η κύρια χρήση των υδάτινων πόρων καλύπτει γεωργικές ανάγκες (82%). Η υδροφορία συναντάται κυρίως σε ιζηματογενείς σχηματισμούς με ποσοστό 88%, και σε μικρότερα ποσοστά σε μεικτούς σχηματισμούς 9%, ενώ το υπόλοιπο 3% περίπου αναφέρεται σε καρστικούς και ρηγματογενείς σχηματισμούς.

Εργασίες κατασκευής του έργου

Οι εργασίες κατασκευής της εναέριας Γ.Μ. αποτελείται από τις εξής φάσεις:

- α) Διάνοιξη οδών προσπέλασης
- β) Κατασκευή θεμελιώσεων
- γ) Ανέγερση πύργων
- δ) Ενσυρμάτωση της γραμμής

Πιο αναλυτικά:

Κατασκευή του τμήματος της νέας όδευσης της εναέριας Γ.Μ.

α. Κατά το στάδιο των εργασιών κατασκευής, θα γίνει διάνοιξη οδών προσπέλασης προς τις θέσεις εγκατάστασης των πύργων, καθώς και εξομάλυνσή (*Η εξομάλυνση των εδαφών στις θέσεις έδρασης των πυλώνων γίνεται σε μια έκταση 200m^2 ώστε να γίνει η εγκατάσταση του προσωπικού και των μηχανημάτων κατασκευής της Γ.Μ.*) τους ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά επί τόπου υλικών, εργαλείων και μηχανημάτων κατασκευής. Πρόκειται για στοιχειώδεις δρόμους πλάτους 4m περίπου, που διανοίγονται για την εξυπηρέτηση των προσωρινών αναγκών κατασκευής, χωρίς να χρησιμοποιούνται υλικά που παραμένουν στη φύση και δεν αποικοδομούνται. Επειδή μάλιστα τα οχήματα και τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του έργου είναι ειδικά σχεδιασμένα για πορεία "επί παντός εδάφους", (All Terrain Vehicles), δεν χρειάζεται κατά κανόνα να γίνει μεγάλη επέμβαση για την επίτευξη της αναγκαίας βατότητας. Κατά βάση δηλαδή είναι χωματόδρομοι, που σε μικρό χρονικό διάστημα από την περάτωση του έργου και δεδομένης της μη περαιτέρω χρήσης τους, θα ενσωματωθούν ξανά με το περιβάλλον.

Πριν από τη διάνοιξη των οδών γίνεται συνεννόηση με το αρμόδιο Δασαρχείο, το οποίο καθορίζει συγκεκριμένους σε κάθε περίπτωση περιορισμούς και όρους για την ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον.

β. Η κατασκευή των θεμελιώσεων γίνεται με σύγχρονες τεχνικές μεθόδους με χρήση εγχύτων πασσάλων σκυροδέματος. Οι πάσσαλοι είναι διαμέτρου 30cm σε γαιώδη εδάφη και 10cm σε πετρώδη ή βραχώδη εδάφη.

Μία τυπική θεμελίωση πύργου με πασσάλους, απαιτεί την εκσκαφή -4- κεφαλών διαστάσεων 1,5 x 1,5 x 1,0m, για τη θεμελίωση των -4- σκελών του πύργου.

Σε κάθε κεφαλή διανοίγονται οπές στο έδαφος, για την κατασκευή των πασσάλων με μηχανικό τρόπο και χρήση κατάλληλου γεωτρήπανου.

Οι πάσσαλοι έχουν βάθος από 2 έως 3m και είναι -2- έως -6- ανά κεφαλή, ανάλογα με τον τύπο του πύργου και τη σύσταση του εδάφους. Ακολουθώντας, τοποθετείται ο οπλισμός και γίνεται η σκυροδέτηση της θεμελίωσης.

Από τα προαναφερθέντα γίνεται προφανές, ότι υπάρχει προσπάθεια ώστε η θεμελίωση των πύργων να είναι μια κομψή κατασκευή, με ελάχιστη επίπτωση στη μορφολογία της θέσεως εγκατάστασης.

γ. Για την ανέγερση των πυλώνων χρησιμοποιούνται ειδικοί γερανοί επί καταλλήλου οχήματος για πορεία επί παντός εδάφους (All Terrain Vehicles). Η προσπέλασή τους στη θέση των πύργων, λόγω των ειδικών προδιαγραφών τους, γίνεται μέσω των πρόχειρων οδών προσπέλασης που χρησιμοποιούν επίσης και τα μηχανήματα γεωτρήσεως, οι μπετονιέρες, τα οχήματα μεταφοράς του χάλυβα, τα αυτοκίνητα μεταφοράς του προσωπικού κ.λ.π.

Το βάρος του χάλυβα των προσυναρμολογημένων τμημάτων των πύργων των 150KV διπλού κυκλώματος κυμαίνεται από 3 – 10 τόνους και η μεταφορά του στη θέση του πύργου γίνεται με ειδικά γερανοφόρα φορτηγά, κατάλληλα για πορεία επί παντός εδάφους. Εναλλακτικά, υπάρχει η δυνατότητα συναρμολόγησης επί τόπου, με την χρήση οχημάτων ή άλλων φορητών μέσων μικρότερης δυναμικότητας μεταφοράς ή ανύψωσης.

δ. Η ενσυρμάτωση της Γραμμής γίνεται υπό τάνυση με χρήση σύγχρονων μεθόδων και μηχανημάτων. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται ένα βαρούλκο έλξεως των αγωγών και ένα μηχανήμα πεδήσεως, καθώς και βοηθητικός εξοπλισμός παρελκομένων, όπως ειδικές τροχαλίες κυλίσεως των αγωγών, βοηθητικά συρματόσχοινα έλξεως των αγωγών κ.α.

Η εκτύλιξη των αγωγών γίνεται συνήθως επί μήκους 5Km περίπου (ανά 15 πύργους), σε ικανό ύψος από το έδαφος, χωρίς καμία επίπτωση στις καλλιέργειες, τα δένδρα- (οπωροφόρα ή μη)- και εν γένει στην ανθρώπινη δραστηριότητα κάτω από τους αγωγούς.

Στις θέσεις διασταύρωσης της Γραμμής με δρόμους, για λόγους ασφαλείας αλλά και για να μην διακόπτεται η λειτουργία του συγκοινωνιακού μέσου κατά τη φάση της εκτύλιξης των αγωγών, ανεγείρονται προσωρινά μεταλλικά ικριώματα εκατέρωθεν του δρόμου, ύψους περίπου 8m. Τα ικριώματα αυτά αφαιρούνται μετά το πέρας της εκτυλίξεως στο αντίστοιχο τμήμα της Γραμμής. Στην περίπτωση μας, η όδευση δεν διασταυρώνεται με οδούς που να παρουσιάζουν κάποια σοβαρή κυκλοφορία, αλλά κυρίως μόνο με αγροτικές οδούς.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι οι αρνητικές επιπτώσεις από τη διάνοιξη των οδών προσπέλασης στις δασικές περιοχές, θα είναι μικρής σοβαρότητας για το περιβάλλον.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, εκτιμάται ότι κατά τη φάση κατασκευής του έργου οι επιπτώσεις στο περιβάλλον, (μορφολογία εδάφους, χλωρίδα, πανίδα), αλλά και εν γένει στην ανθρώπινη δραστηριότητα στην περιοχή εγκατάστασης του έργου, είναι μικρές και προσωρινού ως επί το πλείστον χαρακτήρα.

Φυσικό περιβάλλον:

Τα οικοσυστήματα και οι βιότοποι της ευρύτερης περιοχής μελέτης είναι κυρίως αγροοικοσυστήματα, που καταλαμβάνουν ποσοστιαία το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης, η οποία διασχίζεται από την υπό μελέτη όδευση. Η ευρύτερη περιοχή του έργου αποτελεί χώρο στον οποίο παρουσιάζεται έντονη δραστηριότητα του πρωτογενούς τομέα.

Ανάμεσα στις καλλιέργειες απαντώνται διάσπαρτες δασικές συστάδες, καθώς και δασικές εκτάσεις, οι περισσότερες από τις οποίες χρησιμοποιούνται σαν βοσκότοποι. Οι πεδινοί βιότοποι αποτελούνται από τις δασικές συστάδες που βρίσκονται διάσπαρτες στην

περιοχή, τους εναπομείναντες θαμνότοπους αυτοφυούς βλάστησης και την παραποτάμια βλάστηση. Τα δασικά οικοσυστήματα της ευρύτερης περιοχής βρίσκονται στο ΒΔ άκρο της και στις παρυφές ολόκληρης της κοιλάδας του Αλιάκμονα.

Η χλωρίδα των υπόψη οικοσυστημάτων εντάσσεται στη χλωρίδα του ευρύτερου χειρσαίου οικοσυστήματος και ανήκει στις ζώνες βλάστησης που απαντώνται στην ευρύτερη περιοχή του έργου, οι οποίες είναι α) η *Παραμεσογειακή Ζώνη βλάστησης (Quercetalia pubescens)*, με τις υποζώνες α1. *Ostryo-Carpinion* και α2. *Quercion confertae*, β) η *Ζώνη Δασών Οξυάς - Ελάτης & Ορεινών Παραμεσόγειων Κωνοφόρων (Fagetalia)*.

Σύμφωνα με το νέο κατάλογο του ΥΠΕΚΑ αναφορικά με τις περιοχές ειδικής προστασίας οι οποίες εντάσσονται στο δίκτυο πανευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000, στην ευρύτερη περιοχή του υπό μελέτη έργου υπάρχουν οι ακόλουθες περιοχές, στις αντίστοιχες αποστάσεις από το έργο:

- διέρχεται 732,4m εντός της προστατευόμενης περιοχής GR 1210002 – Στενά Αλιάκμονα (ΕΖΔ)
- απέχει 11,3Km νοτιοανατολικά από την προστατευόμενη περιοχή GR 1210001 - Όρος Βέρμιο (ΕΖΔ)
- απέχει 27Km βόρεια από την προστατευόμενη περιοχή GR 1250001 – Όρος Όλυμπος (ΕΖΔ-ΖΕΠ)
- απέχει 11,3Km βόρεια από την προστατευόμενη περιοχή GR1250002 – Πιέρια Όρη (ΕΖΔ)
- απέχει 13Km βορειοδυτικά από την προστατευόμενη περιοχή GR1250004 – Αλυκή Κίτρους – Ευρύτερη περιοχή(ΕΖΔ-ΖΕΠ)
- απέχει 23Km βόρεια από την προστατευόμενη περιοχή GR1250003 – Όρος Τίταρος (ΕΖΔ)
- απέχει 1,3Km δυτικά από την προστατευόμενη περιοχή GR1220002 και GR1220010 – Δέλτα Αξιού-Λουδία-Αλιάκμονα-Ευρύτερη περιοχή Αξιούπολη (ΕΖΔ-ΖΕΠ)

Σύμφωνα με τη καταγραφή των τύπων των οικοτόπων (ΥΠΕΧΩΔΕ), η όδευση θα διέρχεται από τύπους οικοτόπων, της περιοχής του δικτύου NATURA 2000 GR1210002– Στενά Αλιάκμονα (ΕΖΔ), με μήκος 732,4m. Συνοπτικά αναφέρεται ότι η ΓΜ διασχίζει τους εξής τύπους οικοτόπων: θερμόφιλων δρυοδασών *Quercion frainetto* (924Α- οικότοπος εκτός οδηγίας 92/43/ΕΟΚ), αρόσιμη γη (1020- οικότοπος εκτός οδηγίας 92/43/ΕΟΚ) και δάση οξυάς με *Quercus frainetto* (9280- οικότοπος οδηγίας 92/43/ΕΟΚ). Σημειώνεται, ότι κανένας από τους προαναφερόμενους οικοτόπους δεν έχει χαρακτηριστεί ως «οικότοπος προτεραιότητας» της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ.

Επίσης, το υπό μελέτη έργο θα διατρέχει σε μήκος 1,6Km το Καταφυγίου Άγριας Ζωής, με ονομασία «Χαράδρα – Ελαφίνα – Βεργίνα».

Το έργο θα βρίσκεται σε απόσταση 1,3Km περίπου από την περιοχή, η οποία προστατεύεται σε διεθνές επίπεδο ως περιοχή Ραμσάρ και έχει κωδική ονομασία «Δέλτα Αξιού – Λουδία- Αλιάκμονα και Αλυκή Κίτρους – GR 1250004».

Όσον αφορά την πανίδα της ευρύτερης περιοχής, υπάρχει μια αρκετά πλούσια πανίδα και αυτό οφείλεται στην ποικιλία βιοτόπων και υγροτόπων που διαθέτουν. Οι βιότοποι αυτοί αποτελούν αξιόλογους χώρους διαβίωσης για τα θηλαστικά, τα αμφίβια, τα ερπετά, τα πουλιά και τα ψάρια, τα οποία βρίσκουν εκεί χώρους για αναπαραγωγή, διατροφή και ανάπαυση. Επίσης, είναι πολύτιμοι σταθμοί επειδή βρίσκονται στους διαδρόμους αποδημίας των μεταναστευτικών πουλιών.

Η κύρια χρήση, στην ευρύτερη περιοχή του έργου, επί των πεδινών εκτάσεων είναι οι αγροτικές καλλιέργειες-αγροανάπαυση, ενώ οι ημιορεινές και ορεινές εκτάσεις καταλαμβάνονται από δάση. Εκατέρωθεν του άξονα της όδευσης, σύμφωνα με τον Χάρτη Κάλυψης Γης του Οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδος (Ο.Κ.Χ.Ε.) το μεγαλύτερο τμήμα της εξεταζόμενης γραμμής διέρχεται κυρίως από περιοχές που καλύπτονται από δάση πλατύφυλλων (κωδ. 311) με ποσοστό 49,2%, μη αρδεύσιμη αρόσιμη γη (κωδ.211) με ποσοστό 24,4% και γη κυρίως γεωργική με σημαντική βλάστηση (κωδ. 243) με ποσοστό 11,4%. Σημειώνεται ότι το έργο δε διέρχεται από οικιστικές ζώνες.

Πολιτιστικό περιβάλλον:

Στους νομούς, όπου θα υλοποιηθεί το έργο, υπάρχει πλήθος σημαντικών κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, με σημαντικότερο τον αρχαιολογικό χώρο των «Αιγών». Πιο συγκεκριμένα στο νομό Ημαθίας, στην ευρύτερη περιοχή του έργου βρίσκεται ένας από τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους. Πρόκειται για τον αρχαιολογικό χώρο των «Αιγών», για τον οποίο από τα αρχικά στάδια της ΠΠΕ έγινε ειδικός σχεδιασμός του έργου, ώστε όχι μόνο να τον αποφεύγει αλλά να βρίσκεται σε σημαντική απόσταση από τα θεσμοθετημένα όρια της Β ζώνης προστασίας, με σκοπό να μην προκαλεί ουδεμία οπτική όχληση σε αυτόν.

Η όδευση της ΓΜ δεν διασχίζει τα θεσμοθετημένα όρια του επισκέψιμου αρχαιολογικού χώρου της Βεργίνας και πιο συγκεκριμένα διέρχεται σε απόσταση 2,8km από τον αρχαιολογικό χώρο των Αιγών/Ζώνη Α και 1,7km από τα θεσμοθετημένα όρια του αρχαιολογικού χώρου των Αιγών/Ζώνη Β. Επιπλέον η όδευση δε διέρχεται από τον αρχαιολογικό χώρο της Χαράδρας αλλά και από όλες τις θέσεις αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που επισημάνθηκαν από την ΚΖ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων. Ο μόνος χώρος αρχαιολογικού ενδιαφέροντος από όπου διέρχεται το έργο λόγω τεχνικών περιορισμών είναι αυτός της Σφηκιάς-Ριζωμάτων-Δασκίου.

Όσον αφορά στον αρχαιολογικό χώρο της Σφηκιάς-Ριζωμάτων-Δασκίου, ο ΑΔΜΗΕ σεβόμενος το πολιτιστικό περιβάλλον προχώρησε σε τροποποίηση της χάραξης της αρχικά προτεινόμενης όδευσης του τεύχους της ΠΠΕ. Η τροποποίηση σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των αρμόδιων υπηρεσιών ώστε να απομακρύνουν τη ΓΜ από τη θέση «Ψηλή Ράχη», όπου έχει εντοπιστεί αρχαίο νεκροταφείο. Σημειώνεται ότι η τροποποιημένη χάραξη της όδευσης, έλαβε θετική υπό όρους γνωμοδότηση από την ΙΖ'ΕΠΚΑ σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 5402/20.10.10 έγγραφό της.

Σημειώνεται ότι, με ευθύνη του ΑΔΜΗΕ πριν την έναρξη των εργασιών κατασκευής της γραμμής και της θεμελίωσης των πυλώνων εντός του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου της Σφηκιάς πρόκειται να προηγηθούν δοκιμαστικές ανασκαφικές τομές στα σημεία όπου εδράζονται οι πυλώνες. Επιπροσθέτως για την προστασία τυχόν αρχαιολογικών ευρημάτων θα υπάρχει συνεχής έλεγχος όλων των εργασιών σκαφής και διαμόρφωσης της περιοχής διέλευσης της γραμμής μεταφοράς από υπεύθυνους που θα ορίσει η ΙΖ'ΕΠΚΑ.

Η χάραξη της προτεινόμενης όδευσης της παρούσης, η οποία μελετήθηκε τεχνικά για λόγους ασφάλειας και τεχνικής αρτιότητας του έργου, απομακρύνει την ΓΜ βορειότερα και ακόμα μακρύτερα από την θέση «Ψηλή Ράχη» με μέγιστη μετατόπιση κατά 280m.

Πλέον, η προτεινόμενη όδευση της ΓΜ 150kV διασχίζει τον αρχαιολογικό χώρο «Σφηκιάς-Ριζωμάτων-Δασκίου» με μήκος 1,6km.

Σημειώνεται ότι, η προτεινόμενη όδευση της ΓΜ σχεδιάστηκε έτσι ώστε να μη διέρχεται από κανένα κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο του νομού Πιερίας και ταυτόχρονα να αποφεύγονται πιθανές θέσεις αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, οι οποίες υποδείχθηκαν από την αρμόδια εφορία αρχαιοτήτων.

Συνοπτική εκτίμηση και αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι εναέριες γραμμές ηλεκτρικής ενέργειας είναι από τη φύση τους "καθαρά" έργα δεδομένου ότι κατά τη φάση λειτουργίας τους δεν εκπέμπουν αέρια, υγρά ή στερεά απόβλητα που να μολύνουν κατά κάποιο τρόπο τον αέρα το έδαφος ή τα νερά και δεν προκαλούν επιπτώσεις στην πανίδα ούτε στη χλωρίδα των περιοχών απ' όπου διέρχονται. Λόγω του μεγάλου ύψους εγκατάστασης των ηλεκτροφόρων καλωδίων το μαγνητικό και ηλεκτρικό πεδίο, που αναπτύσσουν γύρω τους, δεν έχει ανιχνεύσιμη βλαβερή επίδραση στον ανθρώπινο οργανισμό. Κατά τη φάση κατασκευής του έργου αναμένονται επιπτώσεις παροδικού όμως χαρακτήρα καθώς αναμένεται να εξαιρεθούν με την περάτωση του έργου.

Το έργο, εκ της φύσεως του δεν χρησιμοποιεί για τη λειτουργία του φυσικούς πόρους και συνεπώς ουδεμία επίπτωση προκαλεί στην αξιοποίηση ή εξάντληση φυσικών πόρων.

Επίσης, κατά την λειτουργία του δεν εκπέμπει αέριους ρύπους ούτε δημιουργεί υγρά ή στερεά απόβλητα και ως εκ τούτου δεν έχει καμία επίπτωση στη χλωρίδα της περιοχής

απ' όπου διέρχεται. Η μέση απόσταση των 350m, μεταξύ των θέσεων των πυλώνων είναι αρκετή ώστε να μην παρεμποδίζει τη λειτουργία του οικοσυστήματος καθώς και τη διαβίωση όλων των ζωικών ειδών μέσα σε αυτό, ούτε παρεμποδίζεται η αποδημία ή η μετακίνηση των άγριων ζώων.

Κατά τη φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις περιορισμένης χωρικής και χρονικής έκτασης στη χλωρίδα και την πανίδα, λόγω του θορύβου, των δονήσεων και της σκόνης.

Οι επιπτώσεις αυτές είναι περιορισμένης κλίμακας και θα απαλυνθούν με το πέρας της φάσης κατασκευής.

Το ατμοσφαιρικό περιβάλλον επιβαρύνεται προσωρινά μόνο κατά το στάδιο κατασκευής, κατά το οποίο οι εκπομπές αέριων ρύπων προέρχονται από τα μηχανήματα και τα βαρέα οχήματα που εξυπηρετούν την κατασκευή του έργου στις διάφορες εργασίες και από την έκλυση σκόνης από τις εκσκαφές και τις εργασίες σε μη ασφαλοστρωμένες επιφάνειες. Αυξημένα επίπεδα θορύβου αναμένονται επίσης κατά τη φάση κατασκευής, ενώ κατά τη φάση λειτουργίας ο θόρυβος περιορίζεται στο φαινόμενο «Corona». (Στις γραμμές μεταφοράς που επικρατεί υψηλή ή υπερυψηλή τάση δημιουργείται ισχυρό ηλεκτρικό πεδίο γύρω από την επιφάνεια των αγωγών, το οποίο μπορεί να επιταχύνει ορισμένα ηλεκτρόνια που βρίσκονται στον αέρα (κοντά στον αγωγό), που με τη σειρά τους μπορούν να ιονίσουν τα μόρια του αέρα. Εάν η τάση υπερβεί μια ορισμένη τιμή, ο ιονισμός είναι αυξανόμενος, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ηλεκτρικών εκκενώσεων, οι οποίες φαίνονται σαν μια αμυδρή λάμψη γύρω από τον αγωγό, χρώματος βιολετί. Αυτό είναι γνωστό ως **φαινόμενο Corona** και έχει ως αποτέλεσμα:

- Απώλειες ενέργειας, που σε κανονικές συνθήκες κυμαίνονται από 1 έως 2KW ανά Km της γραμμής μεταφοράς.
- Ραδιοφωνικές παρεμβολές στην περιοχή συχνοτήτων 0,2 - 4MHz.)

Καμία επίπτωση στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά του υδρολογικού υποβάθρου δεν πρόκειται να επιφέρει η κατασκευή όσο και η μετέπειτα λειτουργία του υπό μελέτη έργου, αφού δεν καταναλώνονται υδάτινοι πόροι ούτε παράγονται στερεά, υγρά ή αέρια απόβλητα.

Το έργο της αναβάθμισης της Γ.Μ. δεν αναμένεται να επιφέρει επιπτώσεις στο δομημένο περιβάλλον και τις χρήσεις γης της περιοχής. Η εμπειρία από το υφιστάμενο σύστημα έχει δείξει ότι η οικιστική ανάπτυξη και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην άμεση περιοχή δεν εμπλέκονται με την υπό μελέτη Γ.Μ..

Οι ΓΜ δεν μεταβάλλουν τις κλιματολογικές συνθήκες, θερμοκρασία, ατμοσφαιρικά κατακρημνίσματα, (βροχόπτωση, χιόνι κλπ), εφόσον δεν παράγονται θερμικά αέρια ή υδρατμοί. Επιπλέον δεν θίγει γεωπεριβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές, ενώ παράλληλα η χάραξή της σχεδιάστηκε, έτσι ώστε να μη διατρέχει κάποια πιθανή περιοχή εξόρυξης δομικών υλικών και να μην επιδρά αρνητικά σε αξιοποιήσιμο γεωλογικό πόρο.

Από το σύνολο τόσο των επιδημιολογικών μελετών, όσο και των εργαστηριακών ερευνών που έχουν γίνει, δεν συνάγεται καμία σχέση αιτίου-αποτελέσματος μεταξύ της έκθεσης των ανθρώπων στα πεδία εξαιρετικά χαμηλής συχνότητας (0 - 300 Hz) ή πιθανών βλαβών στην υγεία, ούτε έχει εξακριβωθεί κάποιος μηχανισμός βιολογικής επίδρασης στον ανθρώπινο οργανισμό.

Η ελληνική νομοθεσία σύμφωνα με την ΚΥΑ 3060 (ΦΟΡ) 238 "*Μέτρα προφύλαξης του κοινού από την λειτουργία διατάξεων εκπομπής ηλεκτρομαγνητικών πεδίων χαμηλών συχνοτήτων*", (η οποία ακολουθεί και ενσωματώνει πιστά τις οδηγίες αντίστοιχων διεθνών κανονισμών¹), ορίζει ότι τα όρια ασφάλειας για την συνεχή έκθεση του κοινού σε πεδία συχνότητας 50Hz είναι:

- για τη μαγνητική επαγωγή: $B = 100 \mu T$
- για την ένταση του ηλεκτρικού πεδίου: $E = 5 kV/m$

Τα παραπάνω όρια δεν είναι όρια επικινδυνότητας, αλλά εμπεριέχουν πολύ μεγάλους συντελεστές ασφάλειας.

Το θέμα των ενδεχόμενων επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία, του ηλεκτρικού και μαγνητικού πεδίου των Γραμμών Μεταφοράς υψηλής τάσης έχει απασχολήσει από χρόνια τη ΔΕΗ και πλέον τη νέα εταιρία τον ΑΔΜΗΕ, ο οποίος παρακολουθεί στενά τις διεθνείς

εξελίξεις. Από μετρήσεις, που ανατέθηκαν σε ανεξάρτητους φορείς, σε εγκαταστάσεις μεταφοράς και διανομής της ΔΕΗ, υποδείχθηκε ότι οι τιμές των πεδίων είναι δεκάδες έως εκατοντάδες φορές μικρότερες σημαντικά χαμηλότερες από τα όρια των παραπάνω Κανονισμών.

Επομένως οι γραμμές μεταφοράς του Ελληνικού Συστήματος, πληρούν τα όρια όλων των παραπάνω Κανονισμών. Συμπερασματικά προκύπτει ότι η προτεινόμενη όδευση δε δημιουργεί δυσμενείς επιπτώσεις στο φυσικό ή το ανθρωπογενές περιβάλλον.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Για την προστασία του περιβάλλοντος κατά την φάση κατασκευής και λειτουργίας του έργου προτείνονται οι παρακάτω περιβαλλοντικοί όροι.

1. Απαγορεύεται έστω και προσωρινά η εναπόθεση υλικών σε ποταμούς, ρέματα, χείμαρρους, αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία, αρδευτικές τάφρους και σε εκτάσεις δασικού χαρακτήρα, πέραν της ζώνης κατάληψης του έργου.

2. Η περίπτωση των υλικών εκσκαφής (εάν προκύψει) να διατεθεί σε κατάλληλα επιλεγμένο χώρο της περιοχής μετά από έγκριση των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

3. Η αποψίλωση της υπάρχουσας βλάστησης να περιοριστεί στο χώρο έδρασης των πύργων.

4. Κατά τη φάση κατασκευής του έργου να ληφθούν μέτρα πρόληψης που αφορούν την αντιπυρική προστασία της βλάστησης που βρίσκεται πλησίον των θέσεων έδρασης των πυλώνων που θα κατασκευαστούν.

5. Να ληφθούν όλα τα κατάλληλα πρακτικά μέτρα για τον περιορισμό της ρύπανσης (σκόνη, θόρυβος, απόβλητα) στην φάση κατασκευής.

6. Με την έναρξη λειτουργίας του έργου θα πρέπει να διεξάγονται μετρήσεις της στάθμης του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου σε δύο τουλάχιστον σημεία της ΓΜ. Τα όργανα μετρήσεως πρέπει να συνοδεύονται από πιστοποιητικά βαθμονόμησης και συμβατότητας σύμφωνα με την Οδηγία 89/336/EEC και τους σχετικούς κανονισμούς EN55022, EN61000-4-2, ENV 50140. Οι μετρήσεις να γίνονται σύμφωνα με το ANSI/IEEE Standard 644-1987.

7. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων θα κοινοποιούνται την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) του Υ.Π.Ε.Κ.Α. και στην Δ/ση Υγείων. Μηχ και Υγιεινής Περιβάλλοντος του Υπουργείου Υγείας. Τα όρια του Μαγνητικού και Ηλεκτρικού πεδίου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της σύστασης του Συμβουλίου της 12-7-99 σύμφωνα με την κατευθυντήρια Οδηγία της ICNIRP/1998 «Guidelines for limiting exposure to time – varying electric, magnetic and electromagnetic fields (Health physics, Απρ. 1998, Τόμος 74, αριθμός 4) και της αρ. 3060 (ΦΟΡ)238/02 ΚΥΑ.

8. Πριν από την έναρξη κατασκευής του έργου (τουλάχιστον 15 ημέρες νωρίτερα) να ειδοποιηθούν εγκαίρως και εγγράφως οι αρμόδιες Αρχαιολογικές Υπηρεσίες του Υπ. Πολιτισμού.

9. Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιοτήτων, οι εργασίες θα διακοπούν και θα ακολουθήσει σωστική ανασκαφική έρευνα, από τα αποτελέσματα της οποίας θα εξαρτηθεί η συνέχισή τους, μετά από γνωμοδότηση των αρμόδιων συμβουλίων του ΥΠ.ΠΟ. Όλες οι εργασίες θα διεξαχθούν υπό την εποπτεία υπαλλήλων των συναρμόδιων υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ, οι οποίες θα ειδοποιηθούν εγκαίρως από τις εργοληπτικές εταιρείες.

10. Πριν την έναρξη των εργασιών κατασκευής της γραμμής και της θεμελίωσης των πυλώνων εντός του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου της Σφηκιάς προτείνεται να προηγηθούν δοκιμαστικές ανασκαφικές τομές, με ευθύνη του ΑΔΜΗΕ, στα σημεία όπου εδράζονται οι πυλώνες και να υπάρχει συνεχής έλεγχος όλων των εργασιών εκσκαφής και διαμόρφωσης της περιοχής διέλευσης της γραμμής μεταφοράς από υπεύθυνους που θα ορίσει η ΙΖ ΈΠΚΑ.

11. Να γίνεται συστηματική συντήρηση των μονωτήρων των πυλώνων.

12. Κάθε είδους απορρίμματα, παλιά ανταλλακτικά, λάδια, παντός είδους άχρηστα υλικά κ.τ.λ. θα συλλέγονται και θα απομακρύνονται από το χώρο του έργου η δε διάθεσή τους θα γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Απαγορεύεται η κάθε μορφής καύση υλικών (λάστιχα, λάδια) στην περιοχή του έργου. Η διαχείριση των χρησιμοποιούμενων ορυκτελαίων να γίνεται σύμφωνα με τα

προβλεπόμενα στο Π.Δ. 82/25.02.2004 (ΦΕΚ 64/02.03.2004) περί «Καθορισμού μέτρων και όρων για την διαχείριση των χρησιμοποιούμενων ορυκτελαίων» (Β40) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων», το οποίο αντικατέστησε την ΚΥΑ 98012/2001/95 (ΦΕΚ 40/Β/19-01-96).

13. Απαγορεύεται η παραμονή στο χώρο του έργου και η χρησιμοποίηση μηχανημάτων χωρίς πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ περί θορύβου σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο (γ) αυτής. Η επιβλέπουσα υπηρεσία υποχρεούται για τον έλεγχο της τήρησης αυτού. Όπου η διαθέσιμη τεχνολογία δεν εξασφαλίζει αποδεκτά επίπεδα θορύβου, θα πρέπει να τοποθετούνται στους χώρους πρόκλησής του πρόχειρα ηχοπετάσματα.

14. Μετά το πέρας της κατασκευής του έργου θα απομακρυνθούν οι πάσης φύσεως εργοταξιακές εγκαταστάσεις.

15. Όταν στη συγκεκριμένη περιοχή ευρίσκονται ένας τύπος φυσικού οικοτόπου προτεραιότητας ή ένα είδος προτεραιότητας, είναι δυνατόν να προβληθούν μόνον επιχειρήματα σχετικά με την υγεία ανθρώπων και τη δημόσια ασφάλεια ή σχετικά με θετικές συνέπειες πρωταρχικής σημασίας για το περιβάλλον ή, κατόπιν γνωμοδότησεως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, άλλοι επιτακτικοί λόγοι σημαντικού δημόσιου συμφέροντος.

Και κάλεσε το συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά.

Καγκελίδης: Θα ψηφίσω λευκό.

Η ΔΕΗ σε όσα αιτήματα έγιναν από το Δήμο σχετικά με δημοτικά τέλη που έχουμε να λάβουμε για τις χρησιμοποιούμενες κολώνες ή για την ηλεκτροδότηση των πλατειών που μας χρεώνει σε υψηλότερες τιμές, έχει απαντήσει αρνητικά.

Πρόεδρος: Συμφωνείτε με την εισήγηση του αντιδημάρχου Βασιλείου Παπαδόπουλου;

Μέλη: Ναι.

Λευκή ψήφο έδωσαν έντεκα (11) δημοτικοί σύμβουλοι, οι: Γ.Μελιόπουλος, Ι.Σοφρόνωφ, Ι.Αγγέλογλου, Α.Καγκελίδης, Π.Παυλίδης, Θ.Θεοδωρίδης, Κ.Κουτσαντάς, Χ.Τσιούντας, Σ.Κουμτσίδης, Χ.Γαϊτάνου, Ν.Μουσιάδης.

Το Δ.Σ. μετά από διαλογική συζήτηση αφού έλαβε υπόψη:

- 1.- Το από 22-5-2013 εισηγητικό σημείωμα του αντιδημάρχου Βασιλείου Παπαδόπουλου.
- 2.- Την υπ' αριθ. 2/2013 απόφαση της Τ.Κ. Σφηκιάς.
- 3.- Την υπ' αριθ. 3/2013 απόφαση της Τ.Κ. Πολυδένδρου.
- 4.- Το με αρ. πρωτ. 25381/24-5-2013 έγγραφο της Τ.Κ. Συκέας.
- 5.- Το από 27/5/2013 έγγραφο της Τ.Κ. Καστανιάς.
- 6.- Το με αρ. πρωτ. 5402/20-10-2012 έγγραφο της ΙΖ' ΕΠΚΑ.
- 7.- Το με αρ. πρωτ. 156148(396)/23-4-2013 έγγραφο της Περιφέρειας Κ.Μακεδονίας.
- 8.- Το από 8/5/2013 έγγραφο της Δ/σης Περιβάλλοντος-Καθαριότητας-πολιτικής Προστασίας.
- 9.- Το με αρ. πρωτ. 23117/14-5-2013 έγγραφο της Δ/σης Περιβάλλοντος-Καθαριότητας-πολιτικής Προστασίας.
- 10.- Το με αρ. πρωτ. 21239/17-5-2013 έγγραφο του Α.Δ.Μ.Η.Ε.
- 11.- Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας.
- 12.- Τις διατάξεις του άρθρου 65 του Ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), του άρθρου 96 του Ν.3463/2006, της αρ. 3060(ΦΟΡ) 238/02 ΚΥΑ και του Π.Δ. 82/25-2-2004.

Αποφασίζει κατά Πλειοψηφία

Αποδέχεται την εισήγηση των Προέδρων και των Εκπροσώπων των Τ.Κ. Σφηκιάς, Πολυδένδρου, Συκέας, Καστανιάς και γνωμοδοτεί υπέρ της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου «Γραμμή Μεταφοράς (Γ.Μ.) 150kV Υ/Σ Σφηκιάς-Υ/Σ Αιγινίου», με τη διατήρηση των νόμιμων επιφυλάξεων.

Αφού εξαντλήθηκαν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης λύθηκε η συνεδρίαση συντάχθηκε το πρακτικό αυτό και υπογράφηκε ως εξής:

[illegible]