

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ. &
ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ,
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΡΓΩΝ,
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ**

Ημερομηνία : 25 Αυγούστου 2021
Αριθ. Πρωτ. : Εξ. 6673/21
Αριθ. Συμβ. : 579/13
Κωδ. Τοπ. :
Φακ.Αρχ.Τμήμ. :

Προς: ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟ ΑΙΓΙΑΛΕΙΑΣ

Κοιν: Α. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Β. ΕΡΓΟΣΕ

1. Πρόεδρο Δ.Σ. & Διευθύνοντα Σύμβουλο
2. Διεύθυνση Έργων, Τμήμα II
3. Διεύθυνση Μελετών
4. Κ.Φ.

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε επιστολή του Εμπορικού Εισαγωγικού και Επιχειρηματικού Συλλόγου Αιγιαλείας, σχετικά με τις ζημιές από την φωτιά στις 30 Ιουλίου 2021 στον Δήμο Αιγιαλείας

Σχετικό: Το υπ' αριθμόν πρωτ. 216938/09.08.2021 έγγραφο (αρ.πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 6673/21/10.08.2021) του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών.

Σε συνέχεια του ως άνω σχετικού εγγράφου με το οποίο απεστάλη συνημμένα το έγγραφο με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 6673/21-10/08/2021 του Εμπορικού Εισαγωγικού & Επιχειρηματικού Συλλόγου Αιγιαλείας, σας ενημερώνουμε για τα ακόλουθα:

1. Στην περιοχή Αιγιαλείας η Σιδηροδρομική Γραμμή, όλα τα οδικά έργα, παράπλευρα και κάθετα, καθώς και όλα τα τεχνικά έργα (γέφυρες κλπ) έχουν κατασκευασθεί σύμφωνα με την εγκεκριμένη οριστική μελέτη του έργου και τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους.
2. Σύμφωνα με την ΚΥΑ Α.Π. οικ. 123301/17-04-2004 (συν. 1) και σε συνέχεια της σύσκεψης, που πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών στις 17 Μαρτίου 2005 (συν. 2), ολοκληρώθηκε και εγκρίθηκε η Οριστική μελέτη χάραξης στην περιοχή του τέως Δήμου Ερινεού (και νυν Δημοτικής Ενότητας Ερινεού, η οποία ανήκει στον Δήμο Αιγιαλείας), όπου εντάσσεται και η περιοχή της Τ.Κ. Καμαρών, λαμβάνοντας υπόψη την πρόταση για επιπλέον παράπλευρο οδικό δίκτυο εξυπηρέτησης των θιγόμενων περιοχών (στην ζώνη διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής), όπως αυτό αποφασίστηκε στην εν λόγω σύσκεψη και μετά από αλληπάλληλες συσκέψεις και συναντήσεις με τους τοπικούς φορείς.

3. Σύμφωνα με τους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους στην περιοχή της Τ.Κ.Καμαρών και σε μήκος Σιδηροδρομικής Γραμμής 1,2 km έχουν κατασκευαστεί έξη(6) κάτω διαβάσεις της Σιδηροδρομικής Γραμμής για την εξυπηρέτηση διέλευσης οχημάτων, ενώ έχουν κατασκευασθεί και οι απαραίτητες κάθετοι οδοί αυτών των διαβάσεων, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

A/A	Χ.Θ.	ΤΕΧΝΙΚΟ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1.	97+845,85	KΔ62	L=10,30m & B=30,10m, Ηελ=4,50m	ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ1
2.	98+069,58	KΔ63	L=14,40m & B=15,69m, Ηελ=3,00m	ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ2
3.	98+231,65	KΔ64	L=10,30m & B=15,24m, Ηελ=3,00m	ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ3
4.	98+413,24	KΔ65	L=3,80m & B=11,70m, Ηελ=2,50m	ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.Μ.ΟΧ.3
5.	98+711,34	KΔ66	L=3,80m & B=27,75m, Ηελ=3,00m	ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο. Μ.ΟΧ.4
6.	98+998,00	KΔ67	L=15,00m & B=14,00m, Ηελ=5,20m	ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ ΟΔΟΥ Π.Ε.Ο.

Επισημαίνεται ότι οι Κάτω Διαβάσεις ΟΙΚ1, ΟΙΚ2 και ΟΙΚ3 αναπτύχθηκαν εντός της επέκτασης του σχεδίου πόλεως της τοπικής κοινότητας Καμαρών του Δήμου Αιγιαλείας και ως εκ τούτου οι διαστάσεις τους καθορίστηκαν από το αντίστοιχο Πολεοδομικό Σχέδιο, με γνώμονα την εξυπηρέτηση των δημοτών, όπως είχε ζητηθεί μετά από αλληπάλληλες διαβουλεύσεις με τις τοπικές αρχές και όπως φαίνεται και από το Απόσπασμα της έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων, το οποίο παρατίθεται στην συνέχεια.

Συγκεκριμένα στην ΚΥΑ Α.Π. οικ. 123301/17-04-2004 και στην §δ.28 αναφέρεται ότι:
«.... Για την περιοχή των Καμαρών, δεν υπάρχει αντίρρηση ως προς την εφαρμογή των βορράν της εθνικής Οδού προτεινόμενων εναλλακτικών λύσεων και συγκεκριμένα της λύσης που διατηρεί την χάραξη της συγκεκριμένης προμελέτης του έργου, καθώς επίσης και της λύσης κατασκευής της γραμμής σε χαμηλό επίχωμα στο εσωτερικό του Σχεδίου Πόλεως του οικισμού».

4. Παράλληλα με την Σιδηροδρομική Γραμμή και εκατέρωθεν αυτής αναπτύσσεται παράπλευρο οδικό δίκτυο, το οποίο συνδέει τις Κάτω διαβάσεις μεταξύ τους και με το υφιστάμενο τοπικό δίκτυο δίνοντας την δυνατότητα πρόσβασης σε όλες τις περιοχές του οικισμού, σε σύντομο χρόνο.

Όπως φαίνεται από τον ανωτέρω Πίνακα οι Κάτω Διαβάσεις με A/A (1) και A/A (6) είναι μεγάλου ελεύθερου ύψους και επιτρέπουν την διέλευση όλων των ειδών των οχημάτων, προφανώς και των πυροσβεστικών. Οι υπόλοιπες, οι οποίες χωροθετούνται σε πολύ μικρές αποστάσεις μεταξύ τους (βλ. χιλιομετρικές θέσεις) έχουν κατασκευαστεί με γνώμονα της εξυπηρέτηση των κατοίκων και σύμφωνα με δικές τους παρεμβάσεις. Επισημαίνεται δε ότι αυτές κατασκευάστηκαν με μικρό ύψος δεδομένου ότι άνωθεν αυτών χωροθετείται η Σιδηροδρομική Στάση Καμαρών και ως εκ τούτου δεν είναι εφικτή η διέλευση βαρέων οχημάτων σε όλο το εύρος των οδών πρόσβασης προς την Σιδηροδρομική Στάση διότι δεν θα ήταν ασφαλής η προσβασιμότητα των επιβατών από και προς την Σιδηροδρομική Στάση.

Προφανώς ουδόλως ευσταθεί η άποψη ότι οι γέφυρες κατασκευάστηκαν με μειωμένο ελεύθερο ύψος ώστε : «... να μην μπορούν να περάσουν τα φορτηγά και να πηγαίνουν αναγκαστικά από την νέα εθνική οδό πληρώνοντας διόδια!!!», αφού υπάρχουν διαβάσεις με μεγάλο ελεύθερο ύψος, όπως ανωτέρω αναφέρεται.

5. Η διάβαση «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ2», από την οποία δεν μπορούσε να περάσει το πυροσβεστικό όχημα, βάσει φωτογραφιών και αναρτήσεων οι οποίες παρουσιάστηκαν στο Διαδίκτυο, μελετήθηκε και υλοποιήθηκε με βάση τον προαναφερόμενο σχεδιασμό του χαμηλού επιχώματος. Αυτό σημαίνει ότι το τεχνικό, το οποίο κατασκευάστηκε είναι μειωμένου ελεύθερου ύψους (He_{el}=3,00m) και επιτρέπει την διέλευση μικρών οχημάτων.

Το συγκεκριμένο τεχνικό βρίσκεται στην περιοχή της Τ.Κ. Καμαρών- Αιγίου, ήτοι στην ευρύτερη περιοχή του μελλοντικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Καμαρών.

Σε απόσταση 230μ και ανατολικά από την συγκεκριμένη διάβαση «ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ2» από την οποία δεν μπορούσε να περάσει το πυροσβεστικό όχημα, βρίσκεται η «ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ1» με ελεύθερο ύψος 4,50μ από την οποία μπορεί να περάσει το όχημα.

Επίσης σε απόσταση 900μ και δυτικά από την συγκεκριμένη διάβαση «ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ Κ.Ο.ΟΙΚ2» από την οποία δεν μπορούσε να περάσει το πυροσβεστικό όχημα, βρίσκεται η «ΣΙΔ. ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΗ ΟΔΟΥ Π.Ε.Ο. ΠΡΟΕΝΤ. ΚΙΒ. ΜΟΡΦΗΣ» με ελεύθερο ύψος 5,20μ από την οποία μπορεί να περάσει το όχημα.

6. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μεταγενέστερη αίτηση του Δήμου Ερινεού κατά της «ΚΥΑ Α.Π. οικ. 123301/17-04-2004» **απερρίφθη από το Συμβούλιο Επικρατείας** με την υπ'αρ. 3631/2006 Απόφαση (συν. 3) και ως εκ τούτου το έργο κατασκευάστηκε σύμφωνα με τις εγκεκριμένες τεχνικές μελέτες και τους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους.

Στην ως άνω Απόφαση και στις σελ. 8 και 9 αυτής αναφέρεται: «..... Ειδικότερα, ως προς την επίμαχη περιοχή των Καμαρών, επελέγη, όπως έχει ήδη εκτεθεί, η βόρεια χάραξη.... Εξάλλου η Μ.Π.Ε., αρχική και συμπληρωματική, περιέχουν την αναγκαία καταγραφή των επιπτώσεων από την διέλευση της νέας γραμμής, ειδικώς δε με την προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων, λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση των αντίστοιχων προβλημάτων, τόσο για το ζήτημα της διελεύσεως της γραμμής από κατοικημένες περιοχές **(μείωση του επιχώματος στο εσωτερικό του σχεδίου πόλεως κατά 50%, δηλ. $\leq 3\mu$.**)

7. Το εν λόγω τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής καθώς και το οδικό δίκτυο κατασκευάστηκε στο πλαίσιο του έργου «ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ ΨΑΘΟΠΥΡΓΟΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 91+500 ΕΩΣ Χ.Θ. 113+600 ΜΕ ΣΗΡΑΓΓΑ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΑΣ» με αριθμό σύμβασης 579/2013, συνολικού συμβατικού προϋπολογισμού 293Μ€.

Οι Κάτω διαβάσεις έχουν κατασκευασθεί το χρονικό διάστημα 2014 – 2017 στην εν λόγω περιοχή σύμφωνα με την οριστική μελέτη του έργου και τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους.

8. Επισημαίνεται δε ότι, τα σχέδια του έργου έχουν αποσταλεί στην Πυροσβεστική Υπηρεσία κατόπιν απαίτησης της, με το υπ'αριθμόν πρωτ. εξ 3291/19/03.04.2019 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ ώστε να γνωρίζει τις θέσεις των τεχνικών έργων, τις διαστάσεις τους και τις οδούς, για αντίστοιχες περιπτώσεις. Επ' αυτού του εγγράφου δεν έγινε ουδεμία παρατήρηση από την Πυροσβεστική Υπηρεσία, σε ότι αφορά το σχεδιασμό του έργου.

Παραμένουμε στην διάθεσή σας για την οποιαδήποτε ανασκόπηση και εύρεση ακόμη καλύτερων λύσεων προς όφελος της Τοπικής Κοινωνίας.



Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
& Διευθύνων Σύμβουλος
Χρ. Βίνης

Συνημμένα:

1. Απόσπασμα της «ΚΥΑ Α.Π. οικ. 123301/17-02-2004»
2. Το υπ'αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ/61721/12-07-2005 (Α.Π. οικ. 2598/23-05-2005)
3. Απόσπασμα της υπ'αρ. 3631/2006 Απόφασης Συμβουλίου Επικρατείας
4. Το υπ' αριθ.πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ εξ. 3291/19/03-04-2019 έγγραφό μας.