



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ, ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΤΜΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 24
ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΠΟ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΝΟΜΟΙ
ΤΟΥ 2018 ΕΩΣ 2023 [Ν.127(Ι)/2018]**

ΕΡΓΟ

Κατασκευή και Λειτουργία Παραλιακού Τουριστικού Δρόμου από Λατσί μέχρι τη Λίμνη, στα τεμάχια με αριθμούς 88, 89, 90, 91, 92, 79 και άλλα, Φ./Σχ.26/50, στο Δήμο Πόλεως Χρυσοχούς, της Επαρχίας Πάφου.
Αρ. Φακ.: 16.05.028.006.093.002.001.

1. Εισαγωγή

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως με σχετική επιστολή με Αρ.Φακ. 16.05.028.006.093.002.001 και ημερομηνία 03/04/2023 διαβίβασε στην Περιβαλλοντική Αρχή Έκθεση Πληροφοριών για το έργο «Κατασκευή και Λειτουργία Παραλιακού Τουριστικού Δρόμου από Λατσί μέχρι τη Λίμνη, στα τεμάχια με αριθμούς 88, 89, 90, 91, 92, 79 και άλλα, Φ./Σχ.26/50, στο Δήμο Πόλεως Χρυσοχούς, της Επαρχίας Πάφου» για εξέταση και έκδοση Αιτιολογημένης Διαπίστωσης.

Η Περιβαλλοντική Αρχή έκρινε αναγκαία τη διαβούλευση με το Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών, το Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων, το Τμήμα Αρχαιοτήτων, το Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης, το Τμήμα Δασών, το Τμήμα Δημοσίων Έργων και Υπηρεσία Θήρας και Πανίδας, λόγω των εξειδικευμένων γνώσεων τους για το συγκεκριμένο έργο ή τις δυνητικές του επιπτώσεις του Έργου στο περιβάλλον. Απόψεις απέστειλαν όλα τα εν λόγω εμπλεκόμενα Τμήματα.

Με βάση τις απόψεις των Τμημάτων με τα οποία πραγματοποιήθηκε διαβούλευση, την επιτόπια επίσκεψη και τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν με βάση το άρθρο 23 ετοιμάστηκε η Αιτιολογημένη Διαπίστωση της Περιβαλλοντικής Αρχής.

2. Περιγραφή και χωροθέτηση του Έργου

Το προτεινόμενο έργο αφορά την κατασκευή/ βελτίωση του παραλιακού δρόμου Πόλεως Χρυσοχούς ο οποίος περιλαμβάνεται στο δίκτυο των Δρόμων Πρωταρχικής Σημασίας του Τοπικού Σχεδίου Κόλπου Χρυσοχούς και ο σχεδιασμός βασίστηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο που ετοιμάστηκε από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως

Ο δρόμος που θα βελτιωθεί έχει αφετηρία την τοποθεσία «Χαλίμες», κοντά στην κοινοτική παραλία στο Λατσί και τέρμα την τοποθεσία «Κάμπος του Μαυροβουνιού», στο ανατολικό μέρος των διοικητικών ορίων του Δήμου, παρά το ξενοδοχείο 'Antara Palace'.

Η κατασκευή και βελτίωση του δρόμου αυτού σύμφωνα με τον κύριο του έργου, είναι πολύ σημαντική, επειδή συνδέει την περιοχή του λιμανιού στο Λατσί με την περιοχή ανατολικά του Δήμου Πόλεως Χρυσοχού. Θα μειωθεί η διακίνηση από τον πυρήνα του οικισμού, επιπλέον η πρόσβαση και διακίνηση τόσο των πυροσβεστικών οχημάτων όσο και οχημάτων άλλων υπηρεσιών, προς την περιοχή του δάσους που βρίσκεται ο κατασκηνωτικός χώρος, θα γίνεται γρηγορότερα και με μεγαλύτερη ασφάλεια χωρίς να επηρεάζεται ο πυρήνας του οικισμού. Επιπρόσθετα θα δημιουργηθούν ποδηλατοδρόμοι και στάσεις λεωφορείων δίνοντας τη δυνατότητα σε κατοίκους και επισκέπτες να μετακινούνται με εναλλακτικούς τρόπους πέραν του ιδιωτικού οχήματος.

2.1. Τεχνικά χαρακτηριστικά έργου

Με το έντυπο Έκθεσης Πληροφοριών υποβλήθηκε ρυθμιστικό σχέδιο για το προτεινόμενο έργο, το οποίο επισυνάπτεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**.

Στο παρόν στάδιο, το μεγαλύτερο μέρος του εν λόγω δρόμου είναι ασφαλτοστρωμένο. Το μήκος του υπό μελέτη δρόμου είναι 4.570 μέτρα, περίπου, εκ των οποίων τα 420 μέτρα, περίπου, αφορούν δευτερεύον οδικό δίκτυο. Από τα 4.150 μέτρα του άξονα του δρόμου, τα 3.400 μέτρα θα είναι κατά μήκος του υφιστάμενου άξονα σε εγγεγραμμένο δρόμο ενώ τα 750 μέτρα, περίπου, θα αποτελούν νέα χάραξη που περνά από ιδιωτικά τεμάχια με αρόσιμες ξηρικές καλλιέργειες. Η νέα χάραξη ξεκινά περίπου από τον δεύτερο κυκλικό κόμβο και τελειώνει 250 μέτρα, περίπου, πριν τον τρίτο κυκλικό κόμβο. Στον σχεδιασμό του έργου περιλαμβάνεται και η κατασκευή 3 νέων κυκλικών κόμβων. Ο πρώτος κυκλικός κόμβος θα δημιουργηθεί στο δυτικό άκρο των ορίων του έργου στην Λεωφόρο Ακαμάντος παρά τη συμβολή της με την οδό Ευρώπης. Ο δεύτερος κυκλικός κόμβος θα βρίσκεται σε απόσταση 865 μέτρων περίπου ανατολικότερα του πρώτου και ο τρίτος κυκλικός κόμβος θα βρίσκεται στη συμβολή της οδού Θεσσαλονίκης με την οδό Δίως Πολιέως (μπροστά από το Νοσοκομείο Πόλης Χρυσοχού). Θα χρειαστεί να γίνουν απαλλοτριώσεις τόσο στη νέα χάραξη όσο και στον υφιστάμενο άξονα για εξασφάλιση του απαιτούμενου πλάτους. Συμφωνά με τους μελετητές στον αρχικό σχεδιασμό υπήρχε μόνο η κατασκευή του τρίτου κυκλικού κόμβου, όμως με τα από διαβούλευση με την Τεχνική Επιτροπή Κεντρικού Φορέα Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων (ΤΕΚΦΕΚΠ) του Τμήματος Δημοσίων Έργων, ζητήθηκε όπως προστεθούν στον σχεδιασμό το υπό αναφορά έργο και οι άλλοι δύο κυκλικοί κόμβοι.

Κατά την κατασκευή του δρόμου θα επηρεασθούν δενδρώδεις και ξηρικές καλλιέργειες, μεμονωμένα δέντρα ευκαλύπτου και ελιών καθώς και άλλη συνανθρωπική βλάστηση. Βάση του Τμήματος Δασών, πλησίον του δεύτερου κυκλικού κόμβου θα επηρεασθούν δυο ευκάλυπτοι μεγάλων διαστάσεων και ένα κυπαρίσσι, καθώς και στο χιλιομετρικό τμήμα 2700-3400m θα επηρεασθούν 70, περίπου, ελαιόδεντρα και κυπαρίσσια.

Για την βελτίωση και κατασκευή του προτεινόμενου έργου, ο εργολάβος θα περιφράξει τον προτεινόμενο χώρο κατασκευαστικών εργασιών, ώστε να αποτρέπεται η είσοδος στους μη έχοντας εργασία και να αποφεύγεται η έκθεση τους σε κίνδυνο και η πρόκληση ατυχημάτων. Για την υλοποίηση του απαιτούνται εργασίες οριοθέτησης, χωματουργικές εργασίες, αφαίρεση επιφανειακού εδάφους και της επηρεαζόμενης βλάστησης όπου υπάρχει, ετοιμασία του προτεινόμενου χώρου για την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών. Με τη χρήση μηχανικών μέσων θα γίνουν οι απαιτούμενες εκσκαφές ή/και επιχωματώσεις ούτως ώστε να επιτευχθούν τα επιθυμητά υψόμετρα, τα οποία, την δεδομένη στιγμή, δεν έχουν καθοριστεί. Σημειώνεται ότι ο όγκος του εκσκαφέντος υλικού σε περίπτωση που δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε επιχωματώσεις στο έργο, θα παραδίδεται σε αδειοδοτημένες μονάδες διαχείρισης αποβλήτων. Τέλος, εφόσον υλοποιηθούν οι απαραίτητες

υποδομές θα τοποθετηθούν οι στρώσεις υλικών του οδοστρώματος δρόμου, ποδηλατοδρόμου και πεζοδρομίου.

Στο παρόν στάδιο, τα τελικά κατασκευαστικά σχέδια δεν είναι έτοιμα. Στα ρυθμιστήκα σχέδια που υποβλήθηκαν με την έκθεση πληροφοριών, σύμφωνα με τους μελετητές, έχουν ενσωματωθεί οι όροι και οι τροποποιήσεις που τέθηκαν κατά την συνεδρία της Τεχνικής Επιτροπής του Κεντρικού Φορέα για την Επίλυση Κυκλοφοριακών Προβλημάτων του Τμήματος Δημοσίων Έργων, στις 13/07/2021. Βάσει των ρυθμιστικών σχεδίων και παρόμοιου τύπου άλλα έργα, ο σχεδιασμός βελτίωσης του προτεινόμενου έργου εφαρμόζει κυρίως δύο τυπικές διατομές που φαίνονται και στα ρυθμιστικά σχέδια στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**.

Οι τυπικές διατομές έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

A. Διατομή δύο λωρίδων (συνολικό πλάτος 17μέτρα)

- 6,6m αυτοκινητόδρομος (3,3m + 3,3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 6,0m πεζοδρόμιο (3m + 3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 3,4m ποδηλατοδρόμος (στην μια πλευρά του άξονα)
- 1,0m λωρίδα πρασίνου (στην μια πλευρά του άξονα μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και του αυτοκινητόδρομου)

B. Διατομή δύο λωρίδων μαζί με πρόσθετη για τις δεξιόστροφες κινήσεις (συνολικό πλάτος 21μέτρα)

- 6,6m αυτοκινητόδρομος (3,3m + 3,3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 3,0m λωρίδα δεξιόστροφης κίνησης
- 1,0m νησίδα (δίπλα από την λωρίδα δεξιόστροφης κίνησης)
- 6,0m πεζοδρόμιο (3m + 3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 3,4m ποδηλατοδρόμος (στην μια πλευρά του άξονα)
- 1,0m λωρίδα πρασίνου (στην μια πλευρά του άξονα μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και του αυτοκινητόδρομου)

Επιπρόσθετα εκτιμάται ότι για την κατασκευή του οδοστρώματος, θα τοποθετηθούν 20εκ. υλικού υποθεμελίου τύπου II, 10εκ. υλικού θεμελίου τύπου I, 7εκ συνδετικής ασφαλικής στρώσης και 5εκ. επιφανειακής ασφαλικής στρώσης. Κατασκευή πεζοδρομίου και στις δύο πλευρές του δρόμου, με υπολογιζόμενο πλάτος 3,00 μέτρων, από προκατασκευασμένες πλάκες πεζοδρομίου. Για την κατασκευή του ποδηλατόδρομου εκτιμάται ότι θα τοποθετηθεί επιφανειακή ασφαλική στρώση πάχους 5εκ. βαμμένη με εποξική βαφή χρώματος κεραμιδί, ασφαλική συγκολλητική επάλειψη, συνδετική ασφαλική στρώση πάχους 7εκ και ασφαλική προεπάλειψη. Επιπλέον κατά μήκος της μια πλευράς του δρόμου θα υπάρχει λωρίδα πρασίνου, πλάτους 1,00 μέτρου, με χαμηλά θαμνώδη φυτά και κατά μήκος του νέου ασφαλτωμένου δρόμου θα γίνουν εργασίες διαγράμμισης και τοποθέτηση κάθετης σήμανσης. Επισημαίνεται ότι, στην παρούσα φάση δεν υπάρχει στην υποβληθείσα μελέτη και στα υποβληθέντα ρυθμιστικά σχέδια, οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες για τα υπό αναφορά έργα.

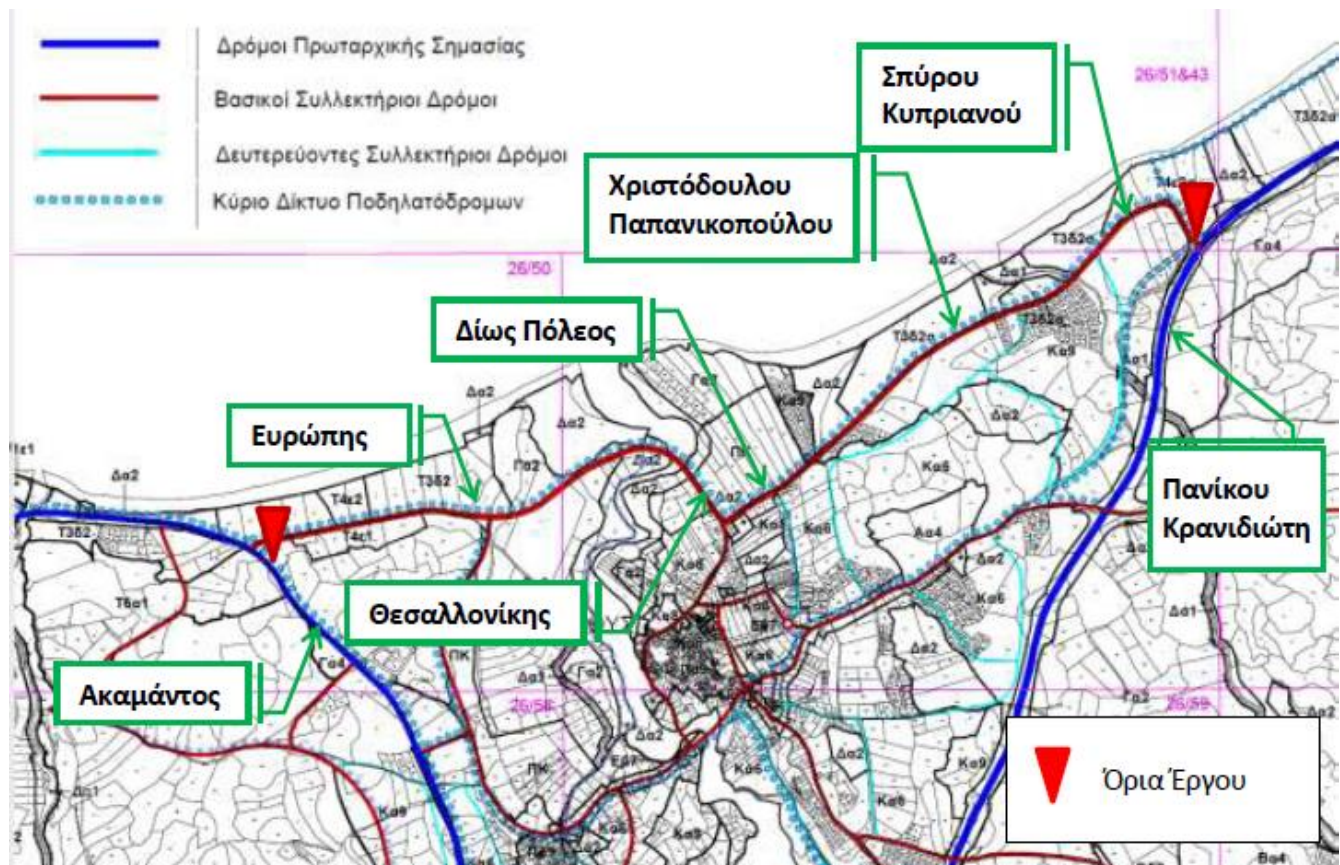
2.2. Περιοχής έργου και χρήσεις γης

Το προτεινόμενο έργο αφορά τη βελτίωση/αναβάθμιση του παραλιακού δρόμου Πόλεως Χρυσοχού, ο οποίος βρίσκεται σε κυμαινόμενο υψόμετρο 20 – 25 μέτρα περίπου πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και βρίσκεται εντός των δημοτικών ορίων της Πόλης Χρυσοχού και βρίσκεται σε απόσταση:

- 0.97χλμ, περίπου, ανατολικά του Νέου Χωριού
- 1.35χλμ περίπου βορειοδυτικά της Κοινότητας Πελαθούσα
- 1.45χλμ περίπου βορειοανατολικά της Κοινότητας Ανδρολύκου
- 1.80χλμ περίπου δυτικά της Κοινότητας Μακούντας
- 1.85χλμ περίπου βόρεια της Χρυσοχούς

Τα όρια του Έργου ξεκινούν 60 μέτρα περίπου νότια της συμβολής της Λεωφόρου Ακαμάντος (Ε713) με την οδό Ευρώπης και καταλήγει στη συμβολή της Σπύρου Κυπριανού με την Πανίκου Κρασιδιώτη (Ε704).

Εικόνα 2.2.1: Οδικό δίκτυο ευρύτερης περιοχής και όρια προτεινόμενου έργου



Κατά μήκος του δρόμου εντοπίζονται οι ακόλουθες Πολεοδομικές Ζώνες:

- Τουριστική Ζώνη Τ6α1,
- Τουριστική Ζώνη Τ3δ2,
- Τουριστική Ζώνη Τ4ε1,
- Τουριστική Ζώνη Τ4ε2,
- Τουριστική Ζώνη Τ3δ1,
- Τουριστική Ζώνη Τ3δ2α,
- Τουριστική Ζώνη Τ4ε2α,
- Αγροτική Ζώνη Γα2,
- Ζώνη Προστασίας Δα2,
- Ζώνη Προστασίας Δα1,
- Περιοχές με επικρατούσα χρήση την κατοικία Κα6,

- Περιοχές με επικρατούσα χρήση την κατοικία Κα9,
- Περιοχές παραθεριστική Κατοικίας ΠΚ.

Γενικά οι χρήσεις γης στην άμεση και ευρύτερη περιοχή μελέτης είναι περιοχές τουριστικής ανάπτυξης, αρδευόμενες γεωργικές περιοχές, περιοχές τουριστικών διευκολύνσεων και υπηρεσιών, περιοχές οικιστικής ανάπτυξης, περιοχή προστασίας υδατορέματος, κατασκηνωτικός χώρος και περιοχή κατοικίας και μικρών τουριστικών μονάδων.

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης του προτεινόμενου έργου, σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου εντοπίζονται οι ακόλουθες αναπτύξεις:

- Ο κατασκηνωτικός χώρος Πόλεως Χρυσοχούς ο οποίος βρίσκεται επί της οδού Ευρώπης, η οποία συμπεριλαμβάνεται στο έργο.
- Το νοσοκομείο Πόλεως Χρυσοχούς το οποίο βρίσκεται επί της οδού Θεσσαλονίκης, η οποία περιλαμβάνεται στο έργο.
- Το Λύκειο και η Τεχνική Σχολή Πόλεως Χρυσοχούς σε απόσταση 380 μέτρων, περίπου, από το κοντινότερο όριο του προτεινόμενου έργου.
- Το κοινοτικό στάδιο Πόλεως Χρυσοχούς σε απόσταση 450 μέτρων, περίπου, από το κοντινότερο όριο του προτεινόμενου έργου.
- Το Δημαρχείο Πόλεως Χρυσοχούς σε απόσταση 470 μέτρων, περίπου, από το κοντινότερο όριο του προτεινόμενου έργου.
- Το λιμάνι Λατσιού σε απόσταση 800 μέτρων, περίπου, από το δυτικό άκρο του προτεινόμενου έργου.
- Ο Αστυνομικός Σταθμός Πόλεως Χρυσοχούς σε απόσταση 1.100 μέτρων, περίπου.

Σημειώνεται ότι σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου από τα όρια του υπό αναφορά έργου εκπονείται μελέτη τριών άλλων έργων, τα οποία είναι τα πιο κάτω:

- Αναβάθμιση του Δρόμου Πόλης Χρυσοχούς Λατσί: Αφορά τη βελτίωση της Λεωφόρου Ακαμάντος. Η συμβολή της Λεωφόρου Ακαμάντος με την οδό Ευρώπης αποτελεί το σημείο αφετηρίας του προτεινόμενου έργου που μελετάται στο παρόν έντυπο πληροφοριών.
- Ανάπλαση δρόμων περιμετρικά του Πυρήνα Πόλης Χρυσοχούς. Σημειώνεται ότι μέρος της οδού Θεσσαλονίκης περιλαμβάνεται και στο υπό μελέτη έργο, με αποτέλεσμα οι μελετητές των δύο έργων να συμφωνήσουν έτσι ώστε ο σχεδιασμός για το κομμάτι του δρόμου αυτού να είναι ο ίδιος.
- Μερική Ανάπλαση του Λατσιού και του Παραλιακού Δρόμου: Στο έργο περιλαμβάνεται ο δρόμος προς το Αλιευτικό καταφύγιο (παρακαμπτήριος Δρόμος Λατσιού προς Νέο Χωριό) και μέρος του παραλιακού δρόμου Πόλης Χρυσοχούς. Το έργο αυτό βρίσκεται σε απόσταση 940 μέτρα, περίπου, δυτικά από το υπό μελέτη έργο.

Το έργο γειτνιάζει με την Ειδική Ζώνη Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά» με κωδικό "CY4000001" του Δικτύου Natura 2000. Συγκεκριμένα, ισχύουν οι πιο κάτω αποστάσεις από το όριο της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά», σύμφωνα με το υποβληθέν ρυθμιστικό σχέδιο και κml, (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι) :

- Η αρχή του προτεινόμενου έργου, όπου είναι ο πρώτος κυκλικός κόμβος στο δυτικό άκρο των ορίων του έργου, στην Λεωφόρο Ακαμάντος παρά τη συμβολή της με την οδό Ευρώπης, απέχει 2100 μέτρα, περίπου.
- Το όριο του δεύτερου κυκλικού κόμβου, όπου θα βρίσκεται σε απόσταση 865 μέτρων, περίπου ανατολικότερα του πρώτου κόμβου, απέχει 1200 μέτρα, περίπου.

- Το όριο του τρίτου κυκλικού κόμβου, που θα βρίσκεται στη συμβολή της οδού Θεσσαλονίκης με την οδό Δίως Πολιέως (μπροστά από το Νοσοκομείο Πόλης Χρυσοχούς), βρίσκεται σε απόσταση των 540 μέτρων, περίπου.
- Σημειώνεται ότι, τα 750 μέτρα, περίπου, που θα αποτελούν νέα χάραξη του προτεινόμενου οδικού δικτύου, ξεκινούν περίπου από τον δεύτερο κυκλικό κόμβο και τελειώνουν 250 μέτρα, περίπου, πριν τον τρίτο κυκλικό κόμβο. Η απόσταση αυτού του τμήματος από την Ειδική Ζώνη Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά», κυμαίνεται, ως περιγράφεται στα πιο πάνω σημεία.
- Το τελευταίο τμήμα της βελτίωσης / αναβάθμισης του υφιστάμενου οδικού δικτύου, μήκους 1750 μέτρα, περίπου, από το σημείο που βρίσκεται στα 420 μέτρα, περίπου, από τον τρίτο κυκλικό κόμβο μέχρι το ανατολικό άκρο των ορίων του έργου, εντοπίζεται κατά μήκος της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά», από της οποίας το πλησιέστερο όριο της, από το όριο του προτεινόμενου έργου, απέχει 50 μέτρα, περίπου, και το μέγιστο 240 μέτρα, περίπου.

Επιπρόσθετα, το προτεινόμενο έργο δεν εμπίπτει εντός της Ζώνης Προστασίας της Παραλίας. Η κάθετη απόσταση, κατά μήκος, του ορίου του προτεινόμενου έργου μέχρι την ακτή είναι ως ακολούθως:

- Αρχή του προτεινόμενου έργου, όπου είναι ο πρώτος κυκλικός κόμβος στο δυτικό άκρο, απέχει 200 μέτρα, περίπου.
- Όριο του δεύτερου κυκλικού κόμβου, όπου θα βρίσκεται σε απόσταση 865 μέτρων, περίπου ανατολικότερα του πρώτου κόμβου, απέχει 330 μέτρα, περίπου.
- Όριο που βρίσκεται σε απόσταση 1600 μέτρων, περίπου ανατολικότερα από την αρχή του έργου, απέχει 350 μέτρα, περίπου.
- Όριο του τρίτου κυκλικού κόμβου, που θα βρίσκεται στη συμβολή της οδού Θεσσαλονίκης με την οδό Δίως Πολιέως (μπροστά από το Νοσοκομείο Πόλης Χρυσοχούς), απέχει 600 μέτρα, περίπου.
- Όριο που βρίσκεται σε απόσταση 3030 μέτρων, περίπου ανατολικότερα από την αρχή του έργου, απέχει 170 μέτρα, περίπου.
- Όριο στροφής πριν το τέλος του ΠΕ, ανατολικό άκρο, απέχει 170 μέτρα, περίπου.

Διευκρινίζεται ότι, το εύρος του πλάτους της Ζώνης Προστασίας της παραλίας, από την ακτή μέχρι το όριο προστασίας, κυμαίνεται από 60 μέτρα μέχρι 230 μέτρα, περίπου, με μέσο όρο πλάτους τα 100 μέτρα, περίπου.

Επισημαίνεται, ότι ο υφιστάμενος δρόμος εφάπτεται με το κρατικό δάσος της Πόλης Χρυσοχού, στο οποίο βρίσκεται ο κατασκηνωτικός χώρος Πόλης Χρυσοχού, ενώ η νέα προτεινόμενη όδευση του δρόμου, θα βρίσκεται σε απόσταση μερικών μέτρων, με ελάχιστη απόσταση 15 μέτρων, περίπου, από τη νότια πλευρά του κρατικού δάσους.

Σημειώνεται ότι, μέρος του προτεινόμενου έργου (το μισό σε έκταση, περίπου) εμπίπτει εντός διάδρομου διέλευσης αποδημητικών πτηνών, όπου σύμφωνα με τους μελετητές τα μεταναστευτικά πουλιά πετούν σε ύψος 150 – 600 μέτρων πάνω από την επιφάνεια του εδάφους και για το λόγο αυτό δεν αναμένεται ο επηρεασμός τους από τις κατασκευαστικές εργασίες.

Πολιτιστική κληρονομιάς της άμεσης και ευρύτερης περιοχής

Στην άμεση περιοχή μελέτης του προτεινόμενου έργου και συγκεκριμένα τα όρια του προτεινόμενου έργου βρίσκονται επί των ορίων της αρχαίας πόλης Μαρίου - Αρσινόης. Στην ευρύτερη περιοχή

μελέτης εντοπίζονται αρκετά μνημεία τα οποία περιλαμβάνονται στον σχετικό κατάλογο του Τμήματος Αρχαιοτήτων. Αυτά τα μνημεία είναι τα ακόλουθα:

- Σε απόσταση 155 μέτρων, περίπου, ανατολικά, εντοπίζεται ο χώρος και τα κατάλοιπα αρχαίου οικισμού Ελληνιστικής Περιόδου.
- Σε απόσταση 375 μέτρων, περίπου, νότια, βρίσκεται η εκκλησία Παναγίας Χρυσοπολίτισσας,
- Σε απόσταση 490 μέτρων, περίπου, νότια, βρίσκεται η εκκλησία Αγίου Νικολάου,
- Σε απόσταση 510 μέτρων, περίπου, νότια, εντοπίζεται το τέμενος – εκκλησία Αγίου Ανδρονίκου.
- Σε απόσταση 700 μέτρων, περίπου, νότια, εντοπίζονται οι τάφοι στην τοποθεσία Ντεπόζιτα νότια του.

Υδατικά Σώματα περιοχής έργου

Το υπό μελέτη Έργο τέμνεται από δυο ποταμούς, τους ποταμούς Χρυσοχού και Μυρμικόφου. Στα σημεία αυτά, μέχρι στιγμής δεν έχουν καθοριστεί τα ακριβείς τεχνικά / κατασκευαστικά έργα αφού, δεν έχει εκπονηθεί η μελέτη των κατασκευαστικών σχεδίων. Σύμφωνα με τους μελετητές εκτιμάται ότι θα ανακατασκευαστούν/επεκταθούν γέφυρες/ οχετοί.

Σημειώνεται ότι οι δύο ποταμοί που τέμνουν το προτεινόμενο έργο (Χρυσοχού και Μυρμικόφου) δεν περιλαμβάνονται στις περιοχές σοβαρού δυνητικού κινδύνου για πλημμύρες, οι οποίες έχουν καθοριστεί από το Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων.

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης του προτεινόμενου έργου βρίσκεται σε απόσταση 0.9χλμ., περίπου, δυτικά, ο ποταμός του Αγίου Ιωάννη και σε απόσταση 1.10χλμ., περίπου, ανατολικά, το Αργάκι της λίμνης. Στην πιο κάτω εικόνα φαίνονται οι θέσεις των ποταμών στην ευρύτερη και άμεση περιοχή μελέτης.



Οι μελετητές έχουν εκπονήσει μελέτη για έλεγχο κατά πόσο το εν λόγω έργο εμπίπτει εντός των προνοιών του άρθρου 4.7 της Οδηγίας Πλαίσιο για τα Ύδατα. Συγκεκριμένα, εξέτασαν κατά πόσο το προτεινόμενο έργο, ενδέχεται να επηρεάσει τα φυσικά χαρακτηριστικά Υδατικών Σωμάτων (ΥΣ), δηλαδή την υδρολογία ή/και τη μορφολογία τους ή την στάθμη υπόγειων υδάτων και κατά πόσο ο επηρεασμός αυτός δύναται να υποβαθμίσει την οικολογική κατάσταση / το οικολογικό δυναμικό ή να αποτελεί εμπόδιο για την επίτευξη καλής κατάστασης του εν λόγω σώματος. Σύμφωνα με τα δεδομένα της μελέτης, οι μελετητές κατέληξαν ότι, μπορούν να ληφθούν πρακτικώς εφικτά μέτρα για την

άμβλυνση των επιπτώσεων στην κατάσταση του υδατικού συστήματος. Εφόσον, στο παρόν στάδιο δεν έχουν ετοιμαστεί τα κατασκευαστικά σχέδια του Έργου, οι μελετητές προτείνουν όπως τα τεχνικά έργα που θα σχεδιαστούν πλησίον του Ποτάμιου Υδάτινου Σώματος να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο ώστε να έχουν μικρό αποτύπωμα στα Ποτάμια Υδάτινα Σώματα, να μη δημιουργηθεί στένωμα της κοίτης, να διατηρηθεί η φυσική κλίση του ποταμού και τυχόν δεντροφυτεύσεις να γίνουν με ιθαγενείς θάμνους και δέντρα και όχι με ξενικά είδη.

2.3. Χαρακτηριστικά των περιοχών του Δικτύου Natura 2000

Σύμφωνα με το διαχειριστικό σχέδιο και την χαρτογράφηση της περιοχής, η ευρύτερη περιοχή έργου έχει τους οικοτόπους:

- 1110: Αμμοσύρσεις που καλύπτονται συνεχώς από θαλάσσιο νερό μικρού βάθους
- 1120*: Θαλάσσια βενθική βλάστηση με Ποσειδώνιες (*Posidonium oceanicae*)
- 1210: Μονοετής βλάστηση μεταξύ των ορίων πλημμυρίδας και άμππτωτης
- 1310: Πρωτογενής βλάστηση με *Salicornia* και άλλα μονοετή είδη των λασπωδών και αμμωδών ζωνών
- 2110: Πρωτογενείς κινούμενες θίνες
- 2210: Σταθερές θίνες των παραλίων με *Crucianellion maritimae*
- 2230: Θίνες με λειμώνες με *Malcolmietalia*
- 2240: Θίνες με λειμώνες με *Brachypodietalia* και μονοετή φυτά
- 2260: Θίνες με βλάστηση σκληρόφυλλων θάμνων *Cisto-Lavenduletalia*
- 6220*: Ψευδοστεπή με χλόη και μονοετή φυτά (*Thero – Brachypodietea*)
- 92D0: Νότια παρόχθια δάση-στοές και λόχμες (*Nerio-Tamaricetea* και *Securinegion tinctoriae*)
- CY02: Καλαμώνες και κοινότητες υψηλών βούρλων (*Phragmition australis*, *Scirpion maritimi*)
- CY05: Γυμνές αμμώδεις εκτάσεις – θέσεις φωλεοποίησης χελώνων

Τα κύρια είδη που ανήκουν στο Παράρτημα II της Οδηγίας των Οικοτόπων 92/43/ΕΟΚ που δυνητικά απαντώνται στην ευρύτερη περιοχή είναι:

- *Caretta caretta*
- *Chelonia mydas*
- *Tursiops truncates*
- *Rousettus aegyptiacus*
- *Miniopterus schreibersii*

3. Περιγραφή των περιβαλλοντικών στοιχείων που ενδέχεται να επηρεαστούν σοβαρά από το έργο και επιπτώσεων που το έργο ενδέχεται να προκαλέσει στο περιβάλλον

Οι κυριότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον σύμφωνα με την Έκθεση Πληροφοριών είναι οι ακόλουθες:

Κατά την κατασκευή:

3.1. Κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών αναμένεται ότι θα προκύψουν απόβλητα εκσκαφών και αδρανή υλικά. Ο όγκος των χωμάτων από τις εκσκαφές, κατά το στάδιο περιβαλλοντικής αξιολόγησης του έργου δεν είχε υπολογιστεί καθώς δεν είχε ολοκληρωθεί η λεπτομερής μελέτη και τα κατασκευαστικά σχέδια του δρόμου και δεν είχε ετοιμαστεί το σχετικό δελτίο ποσοτήτων. Ωστόσο, πριν την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών οι εν λόγω ποσότητες θα υπολογιστούν. Εφόσον, τα υλικά εκσκαφών κριθούν κατάλληλα, θα

επαναχρησιμοποιούνται για τη διαμόρφωση των υψομέτρων του εδάφους/ τοπιοτέχνηση του χώρου, ενώ όσα κριθούν ακατάλληλα θα μεταφέρονται σε αδειοδοτημένους χώρους απόρριψης.

- 3.2. Πέραν των αδρανών υλικών αναμένεται και η παραγωγή επικίνδυνων στερεών αποβλήτων όπως συσκευασίες λαδιών/ καυσίμων, δοχείων μπογιάς/κόλλας, σάκων τσιμέντου κλπ, καθώς και χρησιμοποιημένα φίλτρα, μπαταρίες, εξαρτήματα μηχανημάτων.
- 3.3. Όσον αφορά την παραγωγή αστικού τύπου αποβλήτων εκτιμάται ότι η παραγωγή στερεών αποβλήτων θα είναι αμελητέος και μικρότερος από την μέση ημερήσια παραγωγή αποβλήτων ανα άτομο στην Κύπρο. Η παραγωγή υγρών αποβλήτων εκτιμάται στα 10 λίτρα ημερησίως ανα εργαζόμενο, τα οποία θα προέρχονται από τους χώρους υγιεινής του εργοταξίου (χημικές τουαλέτες).
- 3.4. Οι κατασκευαστικές εργασίες του προτεινόμενου Έργου αφορούν κυρίως εκσκαφές, διαμόρφωση υψομέτρων, περιορισμένες κατεδάφισης και ισοπέδωση εδάφους και στη συνέχεια ασφαλτόστρωση και πλακόστρωση επιφανειών. Ο επηρεασμός λόγω της οχληρίας που θα προκαλέσουν οι εργασίες στην γύρω περιοχή (θόρυβος, σκόνη κλπ) κατά το στάδιο της κατασκευής, αναμένεται να είναι προσωρινός. Μικρός επηρεασμός πιθανόν να προκύψει από την παράκαμψη της κυκλοφορίας σε κάποια σημεία του δρόμου όταν θα εκτελούνται οι κατασκευαστικές εργασίες αλλά και αυτό θα είναι προσωρινό.
- 3.5. Η δημιουργία του εργοταξίου και η εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών θα οδηγήσει σε μορφολογικές και τοπογραφικές αλλαγές στην περιοχή του έργου με αποτέλεσμα να αλλοιωθεί ανάλογα το τοπίο. Αρκετά σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στα φυσικά χαρακτηριστικά του τοπίου θα επιφέρει η αποψίλωση της βλάστησης σε ορισμένα σημεία του δρόμου και σε περιοχές που θα απαλλοτριωθούν που είναι για την αναγκαία διαπλάτυνση του υφιστάμενου δρόμου και για την δημιουργία των κυκλικών κόμβων. Αναμένεται να επηρεαστούν καλλιεργήσιμα είδη τα οποία βρίσκονται εντός ιδιωτικών εκτάσεων, δενδρώδεις και ξηρικές καλλιέργειες, μεμονωμένα δέντρα ευκαλύπτου και ελιών καθώς και άλλη συνανθρωπική βλάστηση. Βάση του Τμήματος Δασών, πλησίον του δεύτερου κυκλικού κόμβου θα επηρεασθούν δυο ευκαλύπτοι μεγάλων διαστάσεων και ένα κυπαρίσσι, καθώς και στο χιλιομετρικό τμήμα 2700-3400m θα επηρεασθούν 70, περίπου, ελαιόδεντρα και κυπαρίσσια.
- 3.6. Οι επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας αναμένονται από τις εκπομπές σκόνης από τις χωματοργικές εργασίες και τις εκπομπές ρύπων από τον εξοπλισμό και τα οχήματα του εργοταξίου (συνήθεις εκπομπές καυσαερίων από την λειτουργία εξοπλισμού και οχημάτων εργοταξίου είναι μονοξειδίο του άνθρακα (CO), οξειδία του αζώτου (NOx), διοξειδίο του θείου (SO₂), πτητικοί υδρογονάνθρακες (VOC), αιωρούμενα σωματίδια PM 10, PM 2,5 καθώς και διοξειδίο του άνθρακα (CO₂) και αιθάλη).
- 3.7. Περιοδική αύξηση του θορύβου από τον εξοπλισμό και οχήματα του εργοταξίου, που θα απαιτηθεί όπως εκσκαφείς, φορτηγά βαρέου τύπου, οδοστρωτήρες, μπετονιέρες, φορτωτές, προωθητήρες, εκσκαφείς, κλπ. Ο θόρυβος υπολογίστηκε για το δυσμενέστερο σενάριο από πλευράς δραστηριοτήτων κατασκευής και η εκτιμώμενη τιμή του δέκτη σε απόσταση 15μ. από το πιο κοντινό μηχάνημα στα 85 dB(A), περίπου.
- 3.8. Οι απαιτούμενες ανάγκες σε νερό, ανά ημέρα, ανέρχονται στα 400 λίτρα, περίπου για τις αναγκαίες των εργαζομένων και του εργασιές του έργου.

- 3.9. Η έκταση του εδάφους που θα σφραγιστεί από την υλοποίηση του έργου δεν είχε καθοριστεί κατά το στάδιο περιβαλλοντικής αξιολόγησης του έργου καθώς δεν είχαν ολοκληρωθεί τα κατασκευαστικά σχέδια του δρόμου και δεν είχαν καθοριστεί τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν σε κάθε τμήμα του. Από τα υποβληθέντα ρυθμιστικά σχέδια διαπιστώνεται ότι θα αυξηθεί η σφράγιση του εδάφους λόγω διαπλάτυνσεων και νέας χάραξης.
- 3.10. Το προτεινόμενο έργο διέρχεται υπεράνω σημαντικού αριθμού υδατορεμάτων τα οποία πρέπει να διαφυλαχθούν. Συγκεκριμένα, το προτεινόμενο οδικό έργο διασταυρώνει τους ποταμούς Χρυσοχού και Μυρμικόφου και τους υδροβιότοπους εκβολής τους καθώς και σημαντικό αριθμό υδατορεμάτων. Ο επηρεασμός αφορά αναβάθμιση κάθετων οδικών διασταυρώσεων με τους ποταμούς/ υδατορέματα, απώλεια μέρους της κοίτης λόγω διαπλάτυνσης του υφιστάμενου δρόμου αλλά και λόγω κατασκευής του νέου κάθετου δρόμου. Με την υλοποίηση των έργων αναβάθμισης / διαπλάτυνσης θα πρέπει να γίνουν ορισμένες επεμβάσεις στις όχθες ή / και της κοίτες των ποταμών στα σημεία διασταύρωσης π.χ. επιχωματώσεις, δημιουργία οχετών/αγωγών και αντιπλημμυρικών έργων, τοίχων αντιστήριξης, κλπ. Σημειώνεται ότι σε αρκετά από τα εν λόγω σημεία έχουν ήδη γίνει σχετικές επεμβάσεις στα υδατορέματα στα πλαίσια δημιουργίας του υφιστάμενου δρόμου. Επιπρόσθετα, τα κατασκευαστικά έργα δύναται, εάν δεν εφαρμοσθούν τα σωστά μέτρα μετριασμού και καλές πρακτικές κατασκευής από τον εργολάβο, να επηρεάσουν τα νερά της περιοχής, κυρίως τα υδατορέματα και τους υγροτόπους αλλά και τους υδροφορείς που συναντώνται κατά μήκος του υπό προτεινόμενου έργου. Στα υδατορέματα ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση από διαρροές καυσίμων, λαδιών υλικών βαφής / συντηρητικών και άλλων υγρών ουσιών και αποβλήτων από την μη ορθολογική χρήση και διαχείριση τους και από ελλιπή συντήρηση του εξοπλισμού. Επίσης, ρύπανση δύναται να προκληθεί από απορροές επικίνδυνων ουσιών και εκπλύματα λόγω της διαβροχής των σωρών υλικών στο χώρο των εργασιών τα οποία ενδέχεται να απορρεύσουν στα επιφανειακά ύδατα, ειδικά στις περιπτώσεις έντονων βροχοπτώσεων.
- 3.11. Όσον αφορά τις ενεργειακές ανάγκες, αυτές αφορούν κυρίως την κατανάλωση καυσίμων (βενζίνης / πετρελαίου) από τον εξοπλισμό εργοταξίου που θα χρησιμοποιηθεί για την εκτέλεση των εργασιών (μηχανήματα, φορτηγά, ηλεκτρογεννήτριες), τα οχήματα προμηθευτών καθώς και τα ιδιωτικά οχήματα για μετακινήσεις του προσωπικού. Αναμένεται ότι οι ποσότητες καυσίμων που θα καταναλωθούν θα είναι παρόμοιες με αυτές που καταναλώνονται για την κατασκευή άλλων έργων αυτού του είδους και κλίμακας.
- 3.12. Κατά την εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών μπορεί να δημιουργηθούν δυσάρεστες οσμές από τις ασφαλικές εργασίες, και τις αναθυμιάσεις βαφών, διαλυτών και άλλων χημικών ουσιών, αλλά και από τις εκπομπές καυσαερίων από τα μηχανήματα εργοταξίου και οχήματα. Έκλυση οσμών, μπορεί να προκύψει και από τους χώρους αποθήκευσης αποβλήτων και τις προσωρινές υγειονομικές διευκόλυνσης εντός του εργοταξίου.
- 3.13. Κατά την υλοποίηση του προτεινόμενου έργου αναμένεται να επηρεαστεί η κυκλοφορία καθώς θα υπάρξουν αποκοπές προσβάσεων στα τμήματα του έργου όπου θα εκτελούνται οι κατασκευαστικές εργασίες.

Κατά τη λειτουργία:

- 3.14. Σύμφωνα με τις πληροφορίες της έκθεσης πληροφοριών, για το έτος 2025 ο κυκλοφοριακός φόρτος εκτιμάται ότι θα ανέρχεται σε 1900 οχήματα ανά ημέρα για το τμήμα του δρόμου Λατσί – Νοσοκομείο Πόλης Χρυσοχούς και σε 2200 οχήματα ανά ημέρα για το τμήμα του δρόμου

Νοσοκομείο Πόλης Χρυσοχούς – Ε704. Στα πιο πάνω αναφερόμενα τμήματα του δρόμου δεν υπάρχουν πρόσφατες κυκλοφοριακές μετρήσεις για να γίνει μία εκτίμηση στην αύξηση του αριθμού των οχημάτων που θα χρησιμοποιούν τον υπό μελέτη δρόμο. Με την υλοποίηση του προτεινόμενου Έργου και την αναβάθμιση του δρόμου αναμένεται να υπάρξει περαιτέρω αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου σε σχέση με τις υφιστάμενες συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη τις μετρήσεις στον δρόμο Ε713 (Πόλις – Λουτρά) και Ε704 (Πόλις – Πωμός) εκτιμάται ότι η μέση ημερήσια κυκλοφορία για την καλοκαιρινή περίοδο δεν ξεπερνά τα 500 – 700 οχήματα την ημέρα.

- 3.15. Αύξηση των εκπομπών αερίων ρύπων από τη διακίνηση οχημάτων μέσω του προτεινόμενου δρόμου. Βάσει των πρωτογενών δεδομένων και των κατευθυντήριων γραμμών που υπέδειξε το ΤΔΕ, υπολογίσθηκε ότι η χρήση του δρόμου από οχήματα ενδέχεται να τριπλασιαστεί, εκτιμάται όμως, ότι η εκπομπή των αερίων ρύπων στην ατμόσφαιρα δεν θα τριπλασιαστεί καθώς αρκετοί πολίτες αλλάζουν τα αυτοκίνητά τους παίρνοντας νέα τα οποία εκπέμπουν αρκετά μικρότερες εκπομπές ρύπων ή είναι ηλεκτρικά ή/και υβριδικά με σημαντικά μειωμένη κατανάλωση καυσίμου. Επιπλέον η δημιουργία στάσεων λεωφορείων και ποδηλατοδρόμων θα αυξήσει τη χρήση λεωφορείων και ποδηλάτων από τους χρήστες με ταυτόχρονη μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων. Επομένως, κατά τη λειτουργία του έργου η έκλυση αερίων ρύπων στην ατμόσφαιρα εκτιμάται ότι θα αυξηθεί αλλά στο παρόν στάδιο δεν μπορεί να γίνει κάποιος υπολογισμός.
- 3.16. Θα υπάρξει αύξηση του αριθμού των χρηστών του δρόμου αυξάνοντας και τα επίπεδα θορύβου από την κίνηση των οχημάτων. Εκτιμάται ότι η αύξηση του θορύβου από τη λειτουργία του Έργου (έτος 2025) δεν θα είναι αναλογική με την αύξηση του αριθμού των οχημάτων που θα χρησιμοποιούν το δρόμο καθώς με την εξέλιξη της τεχνολογίας τα νέα οχήματα είναι μεταξύ άλλων αρκετά πιο αθόρυβα σε λειτουργία. Μία άλλη παράμετρος της αύξησης του θορύβου είναι η ταχύτητα κίνησης των οχημάτων. Για τον υπό μελέτη δρόμο η μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα κίνησης θα είναι τα 50χλμ/ώρα. Η αύξηση των επιπέδων του θορύβου στην περιοχή δεν αναμένεται να προκαλέσει σοβαρές επιπτώσεις.
- 3.17. Κατά τη λειτουργία του προτεινόμενου Έργου δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στη χλωρίδα, πανίδα, οικοτύπους, καλλιέργειες και οικοσυστήματα αλλά ωστόσο αναμένονται έμμεσες επιπτώσεις σε διάφορες περιβαλλοντικές πτυχές από τον θόρυβο και τα καυσαέρια (συμπερ. CO₂) που θα εκπέμπονται από την αυξημένα κυκλοφοριακή κίνηση.
- 3.18. Ημερήσιος όγκος στερεών αποβλήτων που θα δημιουργηθούν είναι μικρός και θα προέρχονται από τους επισκέπτες (ποδηλάτες / πεζοί) του έργου καθώς επίσης και από τους εργαζομένους κατά τη συντήρηση του έργου.
- 3.19. Κατά το στάδιο λειτουργίας του έργου θα απαιτείται νερό άρδευσης για την περιποίηση των χώρων πρασίνου στη διαχωριστική λωρίδα πρασίνου κατά μήκος του δρόμου. Συστήνεται η χρήση τοπικών, αυτοφυών και ξηρανθεκτικών ειδών χλωρίδας, ώστε να περιοριστούν σημαντικά οι ποσότητες νερού που θα απαιτούνται.
- 3.20. Σχετικά με τις Περιοχές Δυνητικού Σοβαρού Κινδύνου Πλημμύρας (ΠΔΣΚΠ), το προτεινόμενο έργο δεν εμπίπτει στις περιοχές δυνητικού σοβαρού κινδύνου πλημμύρας όπως αυτές έχουν καθοριστεί από το Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων.

- 3.21. Η αναβάθμιση του Παραλιακού Δρόμου αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε οικονομική ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή, όπου καινούργιες αναπτύξεις αναμένονται να προσελκύσουν περισσότερους χρήστες.
- 3.22. Η λειτουργία του έργου δεν αναμένεται να επηρεάσει την παράκτια ζώνη, τη ζώνη προστασίας της παραλίας και τα θαλάσσια ύδατα. Η παράκτια ζώνη, ζώνη προστασίας παραλίας και θαλάσσια ύδατα θα επηρεαστούν θετικά κατά το στάδιο λειτουργίας του δρόμου. Θεωρείται ότι οι υποδομές αυτές θα μειώσουν τις πιέσεις που υπάρχουν για δημιουργία παράλληλων προσβάσεων εντός της ζώνης προστασίας της παραλίας και της περιοχής που Δικτύου Natura 2000
- 3.23. Το έργο θα αυξήσει τις δυνατότητες και τις ευκαιρίες των κατοίκων της περιοχής και γενικά του πληθυσμού της πόλης για τη χρήση του ποδηλάτου ως εναλλακτικού μέσου διακίνησης ενώ θα συμβάλει στη βελτίωση του τοπίου με την προτεινόμενη λωρίδα πρασίνου και τα πάρκα που θα δημιουργηθούν και την επίλυση των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης και των συναφών ζητημάτων.
- 3.24. Κατά το στάδιο λειτουργίας του προτεινόμενου έργου θα γίνεται χρήση ηλεκτρικής ενέργειας για σκοπούς οδικού φωτισμού. Προτείνεται όπως εξεταστεί το ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθούν φωτοβολταϊκού τύπου φωτιστικά σώματα ή να χρησιμοποιηθούν λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας.

4. Περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται για να αποτραπούν, προληφθούν ή μετριαστούν επιπτώσεις στο περιβάλλον

Τα κυριότερα μέτρα μετριασμού των επιπτώσεων στο περιβάλλον **κατά το στάδιο κατασκευής** του έργου σύμφωνα με την Έκθεση Πληροφοριών είναι τα ακόλουθα:

- 4.1. Η χρήση μηχανημάτων εξωτερικού χώρου θα γίνεται σύμφωνα με τους περί των Βασικών Απαιτήσεων (Εκπομπή Θορύβου στο Περιβάλλον από Εξοπλισμό προς Χρήση σε Εξωτερικούς Χώρους) Κανονισμούς (Κ.Δ.Π. 535/2003).
- 4.2. Να αποφεύγεται θόρυβος από αχρείαστες ενέργειες.
- 4.3. Να γίνεται σωστή συντήρηση των μηχανημάτων.
- 4.4. Να γίνεται χρήση σιγαστήρων και ηχοπετασμάτων.
- 4.5. Να γίνεται τήρηση του χρονοδιαγράμματος εργασιών.
- 4.6. Οι εργασίες να πραγματοποιούνται σε εργάσιμες ώρες.
- 4.7. Να αποφεύγεται η ταυτόχρονη εκτέλεση εργασιών που παράγουν θόρυβο.
- 4.8. Να αποφεύγονται οι άσκοπες μετακινήσεις των μπαζών καθώς επίσης και των μηχανημάτων στο χώρο του εργοταξίου.
- 4.9. Μείωση της ταχύτητας με την οποία κινούνται τα μηχανοκίνητα μηχανήματα.
- 4.10. Χρήση καλυμμάτων στα οχήματα που μεταφέρουν δομικά υλικά.
- 4.11. Χρήση καλυμμάτων στα φορτηγά που θα απομακρύνουν τα υλικά εκσκαφής από το εργοτάξιο.

- 4.12. Οι εργασίες κοντά στα σημεία όπου υπάρχουν ποταμοί/αργάκια να γίνονται προσεκτικά για αποφυγή της ρύπανσης του νερού από ουσίες που θα χρησιμοποιηθούν στο έργο.
- 4.13. Ο εργολάβος να ετοιμάσει σχέδιο Ασφάλειας και Υγείας και σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος, διαρροών, κλπ.
- 4.14. Ο εργολάβος να ετοιμάσει χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με το οποίο να πραγματοποιείται ο ελάχιστος δυνατός αριθμός δρομολογίων και να μην εκτελούνται ταυτόχρονα εργασίες οι οποίες σχετίζονται με υψηλά επίπεδα θορύβου.
- 4.15. Ο εργολάβος να διαχειριστεί τα στερεά απόβλητα βάση του περί διαχείρισης αποβλήτων Νόμου και να διαχειριστούν από αδειοδοτημένο συλλογικό σύστημα διαχείρισης ΑΕΚΚ.
- 4.16. Να αφαιρεθεί μόνο η απαραίτητη βλάστηση και ο Δήμος Πόλης Χρυσοχούς να προνοήσει ώστε να μεταφυτευτεί ο μέγιστος αριθμός δέντρων που είναι εφικτό.
- 4.17. Διαβροχή επιφάνειας των χωμάτινων οδών στις οποίες κινούνται τα οχήματα.
- 4.18. Οι διεργασίες οι οποίες εκλύουν σκόνη στην ατμόσφαιρα να περιορίζονται ή να αποφεύγονται σε περιόδους με υψηλά επίπεδα ανέμων.
- 4.19. Σωστός τρόπος φύλαξης των χημικών υγρών αποβλήτων (μηχανέλαια, καύσιμα κ.λ.π) στους κατάλληλους χώρους τους οποίους θα υποδείξει ο Εργολάβος του Έργου
- 4.20. Διαχείριση χημικών υγρών αποβλήτων βάση σχετικών νομοθεσιών.
- 4.21. Τα αστικά απόβλητα να συλλέγονται σε χημικές τουαλέτες οι οποίες θα αδειάζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα ούτως ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε διαρροή.
- 4.22. Να χρησιμοποιούνται καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο.
- 4.23. Να γίνεται χρήση καταλυτικού μετατροπέα όπου μπορεί να εφαρμοστεί.
- 4.24. Να γίνεται συντήρηση του εξοπλισμού.
- 4.25. Να γίνει χρήση εκσυγχρονισμένων μηχανημάτων τα οποία παράγουν μικρότερες ποσότητες αέριων ρύπων.
- 4.26. Να διακόπτεται η λειτουργία των μηχανημάτων όταν δεν χρησιμοποιούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα ούτως ώστε να περιοριστούν άσκοπες εκπομπές αερίων.
- 4.27. Οι κατασκευαστικές εργασίες να μην πραγματοποιηθούν την καλοκαιρινή περίοδο όπου ο χώρος του έργου αναμένεται ότι χρησιμοποιείται από μεγαλύτερο αριθμό χρηστών.
- 4.28. Ο εργολάβος να περιορίσει το εργοτάξιο εντός των ορίων του έργου.
- 4.29. Να χρησιμοποιηθούν κατάλληλα υλικά τα οποία πληρούν σχετικές προδιαγραφές.
- 4.30. Στο έργο να χρησιμοποιηθούν ξηρικά αυτοφυή είδη με χαμηλές απαιτήσεις σε νερό και συντήρηση.

Τα κυριότερα μέτρα μετριασμού των επιπτώσεων στο περιβάλλον **κατά το στάδιο λειτουργίας** του έργου σύμφωνα με την Έκθεση Πληροφοριών είναι τα ακόλουθα:

- 4.31. Να γίνεται σωστή συντήρηση του δρόμου.
- 4.32. Τα κλαδέματα που θα προκύπτουν να τυγχάνουν κατάλληλης διαχείρισης.

4.33. Ο Δήμος Πόλεως Χρυσοχούς μέσα από ανάλογες ενέργειες να προωθήσει τη χρήση ποδηλάτων και λεωφορείων.

4. Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το εν λόγω έργο βρίσκεται πλησίον της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά» με κωδικό "CY4000001" του Δικτύου Natura 2000, πραγματοποιήθηκε προέλεγχος (screening) σύμφωνα με το άρθρο 6 της Οδηγίας των Οικοτόπων 92/43/ΕΟΚ. Ο προέλεγχος (screening) επισυνάπτεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**.

Μεγάλο μέρος της όδευσης είναι σε υφιστάμενη όδευση άρα δεν αναμένεται απώλεια οποιουδήποτε οικοτόπου και στα σημεία που έχει νέα όδευση δεν βρίσκεται οικοτόπος της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ άρα δεν αναμένεται απώλεια οικοτόπου καθορισμού της περιοχής, και ούτε έχουν βρεθεί φυτά του Κόκκινου Βιβλίου της Χλωρίδας της Κύπρου.

Δυνητική επίπτωση είναι η διασπορά σκόνης στους παρακείμενους οικοτόπους κατά τις χωματοργικές εργασίες. Η προτεινόμενη δραστηριότητα είναι θα είναι προσωρινή δεν αναμένεται να έχει μόνιμες αρνητικές επιπτώσεις. Επίσης οι οικοτόποι της περιοχής είναι αμμοθινοί που δεν αναμένεται να επηρεαστούν από διασπορά σκόνης.

Η όδευση του δρόμου περνά από τον Ποταμό Χρυσοχούς, όπου έχει καταγραφεί το είδος *Mauremys rivulata*, αλλά όχι αναγκαία στο συγκεκριμένο σημείο. Στο σημείο έχει υφιστάμενο δρόμο άρα δεν αναμένονται επιπρόσθετες αρνητικές επιπτώσεις κατά την λειτουργία του έργου. Κατά την κατασκευή ο μελετητής αναφέρει ότι οι εργασίες στο σημείο θα γίνονται με περισσότερη προσοχή ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν υπάρχει οποιοδήποτε άτομο που να βρέθηκε στο σημείο.

Δεν αναμένεται σημαντική επίπτωση στην υπόλοιπη πανίδα, αφού από τα σημεία που θα περάσει ο δρόμος δεν υπάρχουν φωλιές πουλιών, κυρίως αρπακτικών ή καταφύγια χειρόπτερων και οι εργασίες θα είναι προσωρινές, άρα δεν αναμένεται να έχει μόνιμες επιπτώσεις.

Κατά το στάδιο λειτουργίας δεν αναμένεται να έχει μεγάλη αλλαγή από την υφιστάμενη κατάσταση σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα μέτρα μετριασμού των δυνητικών επιπτώσεων, που προτείνονται στο έντυπο πληροφοριών, δεν αναμένεται να υπάρχουν πρόσθετες πιέσεις ή μόνιμες και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις στην περιοχή του Δικτύου Natura 2000.

Ως εκ τούτου, έπειτα από τον Προέλεγχο (Screening/ **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**) που διενεργήθηκε δεν κρίνεται απαραίτητη η υποβολή Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 του περί της Προστασίας της Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμου 153(Ι)/2003.

5. Διαβούλευση

Στα πλαίσια αξιολόγησης του έργου η Περιβαλλοντική Αρχή έκρινε αναγκαία τη διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές, λόγω εξειδικευμένων γνώσεων τους για το συγκεκριμένο έργο ή τις δυνητικές του επιπτώσεις του Έργου στο περιβάλλον. Για το Έργο ζητήθηκαν απόψεις από το:

- Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών,
- Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης,
- Τμήμα Αρχαιοτήτων,

- Τμήμα Δασών,
- Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων,
- Τμήμα Δημοσίων Έργων και
- Υπηρεσία Θήρας κα Πανίδας.

Η Υπηρεσία Θήρας και Πανίδας, για την ολοκληρωμένη αξιολόγηση του υπό αναφορά έργου εισηγούνται την εκπόνηση Μελέτης Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ) (**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III**).

6. Θέση Περιβαλλοντικής Αρχής

Η Περιβαλλοντική Αρχή, κατά τη διαμόρφωση της θέσης της και λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- (i) την Έκθεση Πληροφοριών,
- (ii) τις απόψεις των εμπλεκόμενων τμημάτων,
- (iii) τον τύπο και το μέγεθος σε κλίμακα του προτεινόμενου αναπτυξιακού έργου.
- (iv) την χωροθέτηση του προτεινόμενου έργου, μέρος του οποίου, εμπίπτει εντός Περάσματος Αποδημητικών Πτηνών (επηρεασμός Πτηνοπανίδας), και επιπλέον τέμνεται από δυο ποταμούς, τους ποταμούς Χρυσοχού και Μυρμικόφου, και βρίσκεται κοντά στις εκβολές τους,
- (v) την μελέτη που έχουν εκπονήσει οι μελετητές, για έλεγχο κατά πόσο το εν λόγω έργο εμπίπτει εντός των προνοιών του άρθρου 4.7 της Οδηγίας Πλαίσιο για τα Ύδατα. Συγκεκριμένα, εξέτασαν κατά πόσο το προτεινόμενο έργο, ενδέχεται να επηρεάσει τα φυσικά χαρακτηριστικά Υδατικών Σωμάτων (ΥΣ), δηλαδή την υδρολογία ή/και τη μορφολογία τους ή την στάθμη υπόγειων υδάτων και κατά πόσο ο επηρεασμός αυτός δύναται να υποβαθμίσει την οικολογική κατάσταση / το οικολογικό δυναμικό ή να αποτελεί εμπόδιο για την επίτευξη καλής κατάστασης του εν λόγω σώματος.
- (vi) τις πιθανές σημαντικές επιπτώσεις που το έργο ενδέχεται να προκαλέσει στο περιβάλλον και ειδικότερα στο τοπίο, στο κυκλοφοριακό (κατά την κατασκευή), την χρήση της γης καθώς και στον πληθυσμό της περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη την συσσώρευση με άλλα υφιστάμενα έργα ή / και εγκεκριμένα έργα στην περιοχή, την νέα χάραξη, τον θόρυβο και τον φωτισμό,
- (vii) τα περιβαλλοντικά δεδομένα της υπό μελέτης περιοχής και το σημαντικό μέρος της χλωρίδας που θα επηρεαστεί, συγκεκριμένα, βάση του Τμήματος Δασών, πλησίον του δεύτερου κυκλικού κόμβου θα επηρεασθούν δυο ευκάλυπτοι μεγάλων διαστάσεων και ένα κυπαρίσσι, καθώς και στο χιλιομετρικό τμήμα 2700-3400m θα επηρεασθούν 70, περίπου, ελαιόδεντρα και κυπαρίσσια.
- (viii) τα κριτήρια που περιλαμβάνονται στο Τέταρτο Παράρτημα του Νόμου,

κρίνει ότι απαιτείται όπως, ο κύριος του έργου προχωρήσει στην εκπόνηση και υποβολή μέσω της Πολεοδομικής Αρχής, Μελέτης Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ) με βάση τις διατάξεις του άρθρου 26 του πιο πάνω Νόμου.

Η ΜΕΕΠ να περιλαμβάνει τις πληροφορίες του Πέμπτου Παραρτήματος του πιο πάνω Νόμου με εκτενή περιγραφή των επιπτώσεων που το έργο ενδέχεται να έχει στους πιο κάτω παράγοντες:

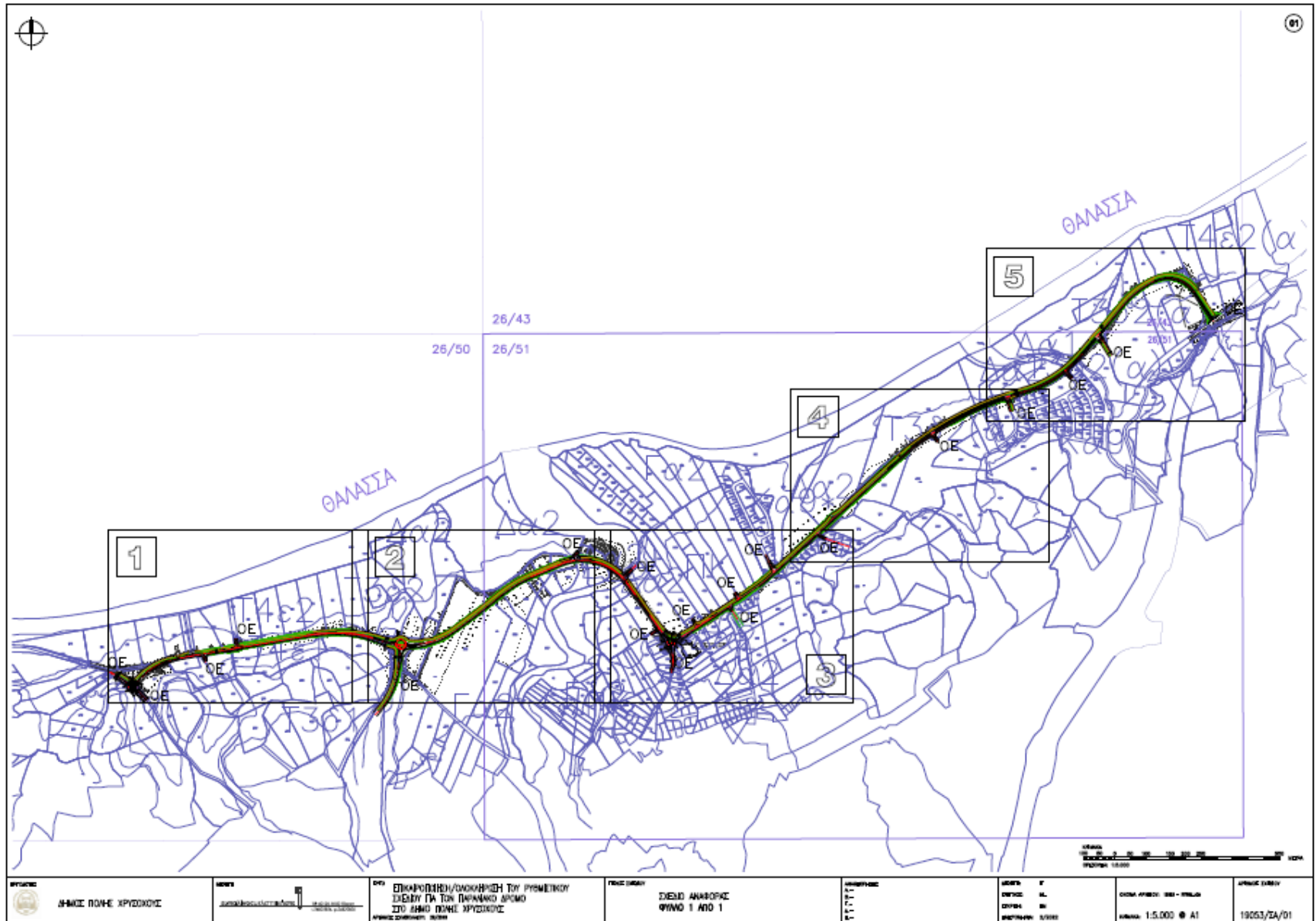
- Χλωρίδα, με λεπτομερή περιγραφή του είδους και του αριθμού των υφιστάμενων δέντρων εντός του περιβάλλοντα χώρου του έργου, συμπεριλαμβανομένου χωροταξικού σχεδίου στο οποίο να γίνει αποτύπωση των δέντρων. Στην αποτύπωση να παρουσιάζονται τα είδη των δέντρων και

ποια από αυτά θα επηρεαστούν, εκριζωθούν ιδιαίτερα στις διευρύνσεις και στην νέα χάραξη του προτεινόμενου δρόμου και ποια θα παραμείνουν.

- Λεπτομερή καταγραφή αποτύπωσης της πανίδας/ πτηνοπανίδας και να ληφθεί υπόψη ότι μέρος του προτεινόμενου έργου εμπίπτει σε Πέρασμα Αποδημητικών Πτηνών, βάση των κατευθυντήριων οδηγιών για τις καταγραφές πτηνοπανίδας, που είναι αναρτημένοι στην ιστοσελίδα του Τμήματος Περιβάλλοντος .
- Λεπτομερή καταγραφή των επιπτώσεων που θα προκύψουν στους ποταμούς που επηρεάζονται από το έργο ακόμη και στην εκβολή τους που βρίσκεται κοντά.
- Τοπίο της περιοχής λαμβάνοντας υπόψη τους χώρους και τα οικοδομήματα με ιστορική και πολιτισμική σημασία, αρχαιότητες κ.λ.π.
- Κυκλοφοριακό πρόβλημα που αναμένεται να δημιουργηθεί στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο, κατά το στάδιο της κατασκευής και κατά το στάδιο της λειτουργίας.
- Πληθυσμό, μέγεθος του πληθυσμού που ενδέχεται να επηρεαστεί από τον θόρυβο κατά το στάδιο λειτουργίας του έργου.
- Αναμενόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις εκσκαφές που θα διενεργηθούν για το προτεινόμενο έργο.
- Αναμενόμενη σφράγιση του εδάφους όπου θα προκύψει με την ολοκλήρωση του προτεινόμενου έργου.
- Να γίνει εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την τοποθέτηση οδικού φωτισμού στην περιοχή μελέτης.
- Να εκπονηθεί μία (1) Μελέτη Εκτίμησης Περιβαλλοντικού θορύβου (υποβάθρου) και μία (1) Μελέτη Εκτίμησης Περιβαλλοντικού θορύβου (μοντελοποίηση) κατά την λειτουργία του έργου.
Η εκτίμηση του θορύβου να γίνει με βάση τους μεθόδους υπολογισμού και μέτρησης που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ και τις ελάχιστες απαιτήσεις του Παραρτήματος V των περί Αξιολόγησης και Διαχείρισης του Περιβαλλοντικού Θορύβου Νόμων 2004 έως 2023 (μεθοδολογία CNOSSOS-EU).
Συγκριμένα, για τον χάρτη Θορύβου να χαρτογραφηθούν οι ζώνες περιβαλλοντικού θορύβου για τα όρια 40-80dB (ισοθορυβικές καμπύλες) και τους δείκτες Lden (24ώρη) και Lnight (23:00), καθώς και να εκτιμηθεί η έκθεση πληθυσμού και των κτιρίων από τον περιβαλλοντικό Θόρυβο.
- Επιπρόσθετα, να ληφθεί υπόψη ότι, σε περίπτωση που κατά τις εργασίες θεμελίωσης, προκύψει ανάγκη για αποστράγγιση του χώρου εκσκαφής, οι εργασίες θα σταματήσουν άμεσα και απαιτείται να εκπονηθεί και να υποβληθεί στο Τμήμα Περιβάλλοντος σχετική μελέτη με βάση τον «Κατευθυντήριο Οδηγό για Ετοιμασία Μελετών Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον που αφορά την επαναφορά του αντλούμενου νερού στον υδροφόρο ορίζοντα», καθώς και τον «Κατευθυντήριο Οδηγό ετοιμασίας Μελετών Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από την απόρριψη νερών από εκσκαφές στη θάλασσα», οι οποίοι είναι αναρτημένοι στην ιστοσελίδα του Τμήματος Περιβάλλοντος και να διερευνηθούν όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαχείρισης των πιθανών νερών αποστράγγισης.
- Συσσωρευτικές επιπτώσεις με άλλα υφιστάμενα έργα ή / και εγκεκριμένα έργα στην περιοχή.

Παναγιώτα Β. Ανδρέου
για Αν. Διευθύντρια Τμήματος Περιβάλλοντος
Περιβαλλοντική Αρχή
Αρ. Φακ. 02.10.011.008.005.001
02 Αυγούστου, 2024

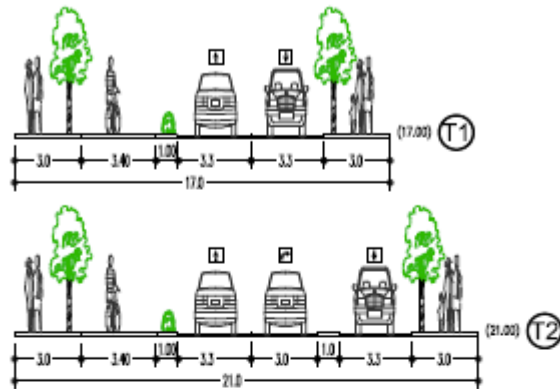
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:




Κατασκευή και Λειτουργία Παραλιακού Τουριστικού Δρόμου από Λατοσί μέχρι τη Λίμνη, στα τεμάχια με αριθμούς 88, 89, 90, 91, 92, 79 και άλλα, Φ./Σχ.26/50, στο Δήμο Πόλεως Χρυσοχούς, της Επαρχίας Πάφου



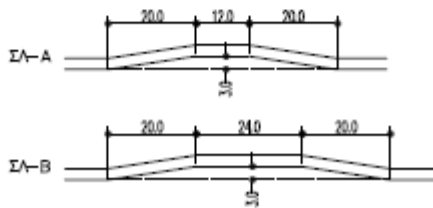
ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ
ΚΑΙΜΑΚΑ 1:200



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

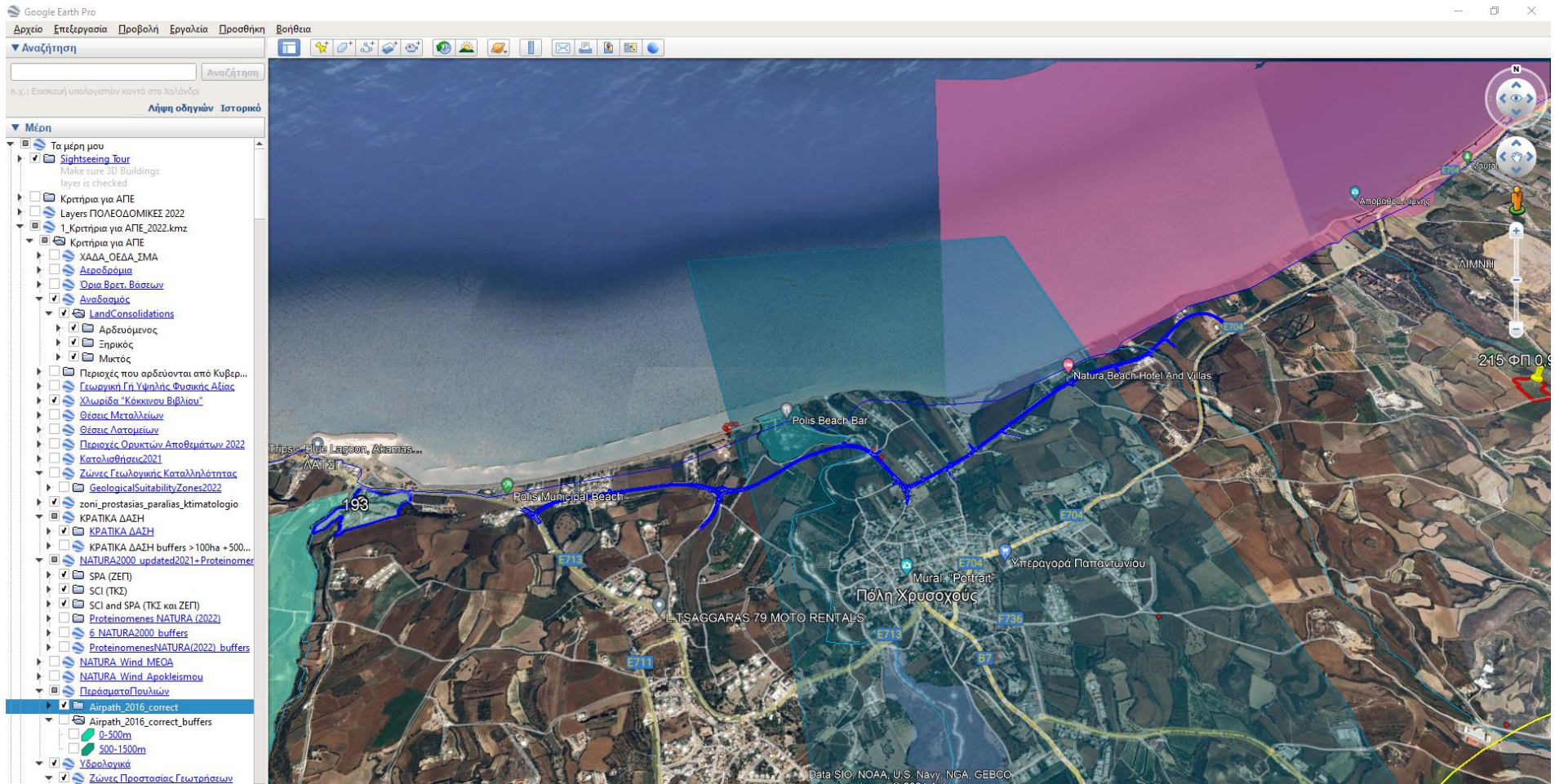
-  ΟΕ
ΟΡΙΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
-  ΡΥΜΟΤΟΜΙΑ
-  ΔΠ-Ζ
ΜΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ ΤΥΠΟΥ ΖΕΒΡΑ
-  ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΦΩΤΙΩΝ ΤΡΟΧΑΦΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΟΡΗΛΑΤΟΡΩΜΟΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
-  ΖΩΓΡΑΦΗΤΗ ΝΗΣΩΔΑ
-  Ο.Π. - ΟΧΗΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ

ΣΛ ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΥΟΥ



ΟΛΕΣ ΟΙ ΡΑΜΠΕΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΗΡΩΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΤΔΕ ΠΡ/ΠΡ1, ΠΡ/ΠΡ2 ΚΑΙ ΠΡ/ΠΡ3 ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΕ ΣΥΜΒΟΛΕΣ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΟ ΕΡΓΟ.

kml



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:

Αρ. Φακέλου: 02.15.004.022.001, 02.15.003.002

Σημείωμα / Προέλεγχος (Screening) Κατασκευή/βελτίωση του παραλιακού δρόμου Πόλεως Χρυσοχούς

Αναφορικά με το πιο πάνω θέμα κατατέθηκε αίτηση για την κατασκευή/βελτίωση του παραλιακού δρόμου Πόλεως Χρυσοχούς ο οποίος περιλαμβάνεται στο δίκτυο των Δρόμων Πρωταρχικής Σημασίας του Τοπικού Σχεδίου Κόλπου Χρυσοχούς στην Επαρχία Πάφου.

Το εν λόγω τεμάχιο βρίσκεται πλησίον της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά» με κωδικό "CY4000001" του Δικτύου Natura 2000.

Περιγραφή Έργου

Το προτεινόμενο έργο αφορά την κατασκευή/βελτίωση δρόμου μήκους περίπου 4.570 μέτρων εκ των οποίων τα 420 μέτρα περίπου αφορούν δευτερεύον οδικό δίκτυο. Από τα 4.150 μέτρα του άξονα του δρόμου, τα 3.400 μέτρα θα είναι κατά μήκος του υφιστάμενου άξονα σε εγγεγραμμένο δρόμο ενώ τα 750 μέτρα περίπου θα αποτελούν νέα χάραξη που περνά από ιδιωτικά τεμάχια με αρόσιμες ξηρικές καλλιέργειες. Στον σχεδιασμό του έργου περιλαμβάνεται και η κατασκευή 3 νέων κυκλικών κόμβων.

Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν είναι υλικό υποθεμελίου τύπου 2, υλικό θεμελίου τύπου 1, συνδετική στρώση ασφαλτικού τάπητα και επιφανειακή στρώση ασφαλτικού τάπητα.

Με την ολοκλήρωση του έργου θα δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι και στάσεις λεωφορείων δίνοντας τη δυνατότητα σε ντόπιους και ξένους να μετακινούνται με εναλλακτικούς τρόπους πέραν του ιδιωτικού οχήματος.

Ο σχεδιασμός βελτίωσης του δρόμου εφαρμόζει κυρίως δύο τυπικές διατομές με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

Διατομή δύο λωρίδων (συνολικό πλάτος 17μέτρα)

- 6,6m αυτοκινητόδρομος (3,3m + 3,3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 6,0m πεζοδρόμιο (3m + 3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 3,4m ποδηλατόδρομος (στην μια πλευρά του άξονα)
- 1,0m λωρίδα πρασίνου (στην μια πλευρά του άξονα μεταξύ του ποδηλατόδρομου και του αυτοκινητόδρομου)

Διατομή δύο λωρίδων μαζί με πρόσθετη για τις δεξιόστροφες κινήσεις (συνολικό πλάτος 21 μέτρα)

- 6,6m αυτοκινητόδρομος (3,3m + 3,3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 3,0m λωρίδα δεξιόστροφης κίνησης
- 1,0m νησίδα (δίπλα από την λωρίδα δεξιόστροφης κίνησης)
- 6,0m πεζοδρόμιο (3m + 3m εκατέρωθεν του άξονα)
- 3,4m ποδηλατόδρομος (στην μια πλευρά του άξονα)
- 1,0m λωρίδα πρασίνου (στην μια πλευρά του άξονα μεταξύ του ποδηλατόδρομου και του αυτοκινητόδρομου)

Οι εργασίες που προτείνονται είναι:

- Περίφραξη εργοταξίου
- Εργασίες οριοθέτησης του απαιτούμενου πλάτους και κατασκευών
- Αφαίρεση βλάστησης όπου υπάρχει

- Αφαίρεση επιφανειακού εδάφους ή/και επιχωματώσεις
- Τοποθέτηση στρώσεις υλικών
- Κατασκευή πεζοδρομίων
- Κατασκευή ποδηλατόδρομου
- Σήμανση δρόμου
- Καθαρισμός χώρου

Κατά την λειτουργία του έργου αναμένεται ότι ο δρόμος για το τμήμα του δρόμου Λατσί – Νοσοκομείο Πόλις Χρυσοχούς θα έχει 1900 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις ενώ για το τμήμα του δρόμου Τμήμα Νοσοκομείου – Ε704 εκτιμώνται 2200 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις.

Οικότοποι και είδη χαρακτηρισμού ευρύτερης περιοχής έργου

Το έργο βρίσκεται πλησίον της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης «Περιοχή Πόλις-Γιαλιά» με κωδικό “CY4000001” του Δικτύου Natura 2000.

Σύμφωνα με το διαχειριστικό σχέδιο και την χαρτογράφηση της περιοχής, η ευρύτερη περιοχή έργου έχει τους οικοτόπους:

- 1110: Αμμοσύρσεις που καλύπτονται συνεχώς από θαλάσσιο νερό μικρού βάθους
- 1120*: Θαλάσσια βενθική βλάστηση με Ποσειδώνιες (*Posidonion oceanicae*)
- 1210: Μονοετής βλάστηση μεταξύ των ορίων πλημμυρίδας και άμππτως
- 1310: Πρωτογενής βλάστηση με *Salicornia* και άλλα μονοετή είδη των λασπωδών και αμμωδών ζωνών
- 2110: Πρωτογενείς κινούμενες θίνες
- 2210: Σταθερές θίνες των παραλίων με *Crucianellion maritimae*
- 2230: Θίνες με λειμώνες με *Malcolmieta*
- 2240: Θίνες με λειμώνες με *Brachypodietalia* και μονοετή φυτά
- 2260: Θίνες με βλάστηση σκληρόφυλλων θάμνων *Cisto-Lavenduletalia*
- 6220*: Ψευδοστεπή με χλόη και μονοετή φυτά (*Thero – Brachypodietea*)
- 92D0: Νότια παρόχθια δάση-στοές και λόχμες (*Nerio-Tamaricetea* και *Securinegion tinctoriae*)
- CY02: Καλαμώνες και κοινότητες υψηλών βούρλων (*Phragmition australis*, *Scirpion maritimi*)
- CY05: Γυμνές αμμόδεις εκτάσεις – θέσεις φωλεοποίησης χελώνων

Τα κύρια είδη που ανήκουν στο Παράρτημα II της Οδηγίας των Οικοτόπων 92/43/ΕΟΚ που δυνητικά απαντώνται στην ευρύτερη περιοχή είναι:

Caretta caretta
Chelonia mydas
Tursiops truncates
Rousettus aegyptiacus
Miniopterus schreibersii

Δυνητικές Επιπτώσεις στο Δίκτυο Natura 2000

Μεγάλο κομμάτι της όδευσης είναι σε υφιστάμενη όδευση άρα δεν αναμένεται απώλεια οποιουδήποτε οικοτόπου και στα σημεία που έχει νέα όδευση δεν βρίσκεται οικοτόπος της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ άρα δεν αναμένεται απώλεια οικοτόπου καθορισμού της περιοχής, και ούτε έχουν βρεθεί φυτά του Κόκκινου Βιβλίου της Χλωρίδας της Κύπρου.

Δυνητική επίπτωση είναι η διασπορά σκόνης στους παρακείμενους οικοτόπους κατά τις χωματουργικές εργασίες. Η προτεινόμενη δραστηριότητα είναι θα είναι προσωρινή δεν αναμένεται

να έχει μόνιμες αρνητικές επιπτώσεις. Επίσης οι οικότοποι της περιοχής είναι αμμοθινοί που δεν αναμένεται να επηρεαστούν από διασπορά σκόνης.

Η όδευση του δρόμου περνά από τον Ποταμό Χρυσοχούς, όπου έχει καταγραφεί το είδος *Mauremys rivulata*, αλλά όχι αναγκαία στο συγκεκριμένο σημείο. Στο σημείο έχει υφιστάμενο δρόμο άρα δεν αναμένονται επιπρόσθετες αρνητικές επιπτώσεις κατά την λειτουργία του έργου. Κατά την κατασκευή ο μελετητής αναφέρει ότι οι εργασίες στο σημείο θα γίνονται με περισσότερη προσοχή ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν υπάρχει οποιοδήποτε άτομο που να βρέθηκε στο σημείο.

Δεν αναμένεται σημαντική επίπτωση στην υπόλοιπη πανίδα, αφού από τα σημεία που θα περάσει ο δρόμος δεν υπάρχουν φωλιές πουλιών, κυρίως αρπακτικών ή καταφύγια χειρόπτερων και οι εργασίες θα είναι προσωρινές, άρα δεν αναμένεται να έχει μόνιμες επιπτώσεις.

Κατά το στάδιο λειτουργίας δεν αναμένεται να έχει μεγάλη αλλαγή από την υφιστάμενη κατάσταση σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Στο έντυπο πληροφοριών προτείνονται τα πιο κάτω μέτρα για μετριασμό δυνητικών επιπτώσεων:

1. Η χρήση μηχανημάτων εξωτερικού χώρου θα γίνεται σύμφωνα με τους περί των Βασικών Απαιτήσεων (Εκπομπή Θορύβου στο Περιβάλλον από Εξοπλισμό προς Χρήση σε Εξωτερικούς Χώρους) Κανονισμούς (Κ.Δ.Π. 535/2003).
2. Να αποφεύγεται θόρυβος από αχρείαστες ενέργειες.
3. Να γίνεται σωστή συντήρηση των μηχανημάτων.
4. Να γίνεται χρήση σιγαστήρων και ηχοπετασμάτων.
5. Να γίνεται τήρηση του χρονοδιαγράμματος εργασιών.
6. Οι εργασίες να πραγματοποιούνται σε εργάσιμες ώρες.
7. Να αποφεύγεται η ταυτόχρονη εκτέλεση εργασιών που παράγουν θόρυβο.
8. Να αποφεύγονται οι άσκοπες μετακινήσεις των μπαζών καθώς επίσης και των μηχανημάτων στο χώρο του εργοταξίου.
9. Μείωση της ταχύτητας με την οποία κινούνται τα μηχανοκίνητα μηχανήματα.
10. Χρήση καλυμμάτων στα οχήματα που μεταφέρουν δομικά υλικά.
11. Χρήση καλυμμάτων στα φορτηγά που θα απομακρύνουν τα υλικά εκσκαφής από το εργοτάξιο.
12. Οι εργασίες κοντά στα σημεία όπου υπάρχουν ποταμοί/αργάκια να γίνονται προσεκτικά για αποφυγή της ρύπανσης του νερού από ουσίες που θα χρησιμοποιηθούν στο έργο.
13. Ο εργολάβος να ετοιμάσει σχέδιο Ασφάλειας και Υγείας και σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος, διαρροών, κλπ.
14. Ο εργολάβος να ετοιμάσει χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με το οποίο να πραγματοποιείται ο ελάχιστος δυνατός αριθμός δρομολογίων και να μην εκτελούνται ταυτόχρονα εργασίες οι οποίες σχετίζονται με υψηλά επίπεδα θορύβου.
15. Ο εργολάβος να διαχειριστεί τα στερεά απόβλητα βάση του περί διαχείρισης αποβλήτων Νόμου και να διαχειριστούν από αδειοδοτημένο συλλογικό σύστημα διαχείρισης ΑΕΚΚ.
16. Να αφαιρεθεί μόνο η απαραίτητη βλάστηση και ο Δήμος Πόλης Χρυσοχούς να προνοήσει ώστε να μεταφυτευτεί ο μέγιστος αριθμός δέντρων που είναι εφικτό.
17. Διαβροχή επιφάνειας των χωμάτων οδών στις οποίες κινούνται τα οχήματα.
18. Οι διεργασίες οι οποίες εκλύουν σκόνη στην ατμόσφαιρα να περιορίζονται ή να αποφεύγονται σε περιόδους με υψηλά επίπεδα ανέμων.
19. Σωστός τρόπος φύλαξης των χημικών υγρών αποβλήτων (μηχανέλαια, καύσιμα κ.λ.π) στους κατάλληλους χώρους τους οποίους θα υποδείξει ο Εργολάβος του Έργου.
20. Διαχείριση χημικών υγρών αποβλήτων βάση σχετικών νομοθεσιών.
21. Τα αστικά απόβλητα να συλλέγονται σε χημικές τουαλέτες οι οποίες θα αδειάζονται

- ανά τακτά χρονικά διαστήματα ούτως ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε διαρροή.
22. Να χρησιμοποιούνται καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο.
 23. Να γίνεται χρήση καταλυτικού μετατροπέα όπου μπορεί να εφαρμοστεί.
 24. Να γίνεται συντήρηση του εξοπλισμού.
 25. Να γίνει χρήση εκσυγχρονισμένων μηχανημάτων τα οποία παράγουν μικρότερες ποσότητες αέριων ρύπων.
 26. Να διακόπτεται η λειτουργία των μηχανημάτων όταν δεν χρησιμοποιούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα ούτως ώστε να περιοριστούν άσκοπες εκπομπές αερίων.
 27. Οι κατασκευαστικές εργασίες να μην πραγματοποιηθούν την καλοκαιρινή περίοδο όπου ο χώρος του έργου αναμένεται ότι χρησιμοποιείται από μεγαλύτερο αριθμό χρηστών.
 28. Ο εργολάβος να περιορίσει το εργοτάξιο εντός των ορίων του έργου.
 29. Να χρησιμοποιηθούν κατάλληλα υλικά τα οποία πληρούν σχετικές προδιαγραφές.
 30. Στο έργο να χρησιμοποιηθούν ξηρικά αυτοφυή είδη με χαμηλές απαιτήσεις σε νερό και συντήρηση.

Συμπέρασμα

Έχοντας τα πιο πάνω υπόψη δεν αναμένεται να υπάρχουν πρόσθετες πιέσεις ή μόνιμες και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις στην περιοχή του Δικτύου Natura 2000, και για αυτό τον λόγο το Τμήμα Περιβάλλοντος δεν φέρει ένσταση στην υλοποίηση του έργου.

Ως εκ τούτου, έπειτα από τον Προέλεγχο (Screening) που διενεργήθηκε δεν κρίνεται απαραίτητη η υποβολή Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 του περί της Προστασίας της Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμου 153(I)/2003.

Τμήμα Περιβάλλοντος
23 Ιανουαρίου 2024

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ:



2.07.2024

Αν. Διευθυντή Τμήματος Περιβάλλοντος
(Υπόψη κας Παναγιώτας Ανδρέου – Με ηλ. ταχυδρομείο)

Θέμα: Κατασκευή παραλιακού δρόμου από το Λατσιά μέχρι τη Λίμνη

Αναφορικά με το πιο πάνω θέμα της επιστολής σας με ημερομηνία 29.5.2024 και την Έκθεση Πληροφοριών η οποία έχει υποβληθεί για το πιο πάνω έργο, σας πληροφορώ τα ακόλουθα:

- Η Έκθεση Πληροφοριών που έχει ετοιμαστεί δεν παρέχει ικανοποιητικά στοιχεία και είναι ελλιπής ως προς την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε αρκετά επιμέρους θέματα του περιβάλλοντος που εξετάζει, όπως της χλωρίδας, της πανίδας, στα ενδιαφέροντα αυτών των ειδών, στη χρήση της γης, στις επιπτώσεις από τις εκσκαφές και γενικά σε πιέσεις που θα προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία του δρόμου.
- Σε ότι αφορά τις εκσκαφές που θα προκύψουν η Έκθεση Πληροφοριών περιορίζεται μόνο στην αναφορά ότι ο όγκος δεν μπορεί να εκτιμηθεί.
- Δεν υπάρχουν ικανοποιητικά δεδομένα που να εκτιμούν τις ενδεχόμενες επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής, και λειτουργίας σε θέματα επισκεψιμότητας, αλλά και σε θέματα φωτισμού στην περιοχή μελέτης.
- Σημειώνεται ότι για το προτεινόμενο έργο δεν έχουν διενεργηθεί καταγραφές αποτύπωσης της πανίδας/πτηνοπανίδας. Θεωρούμε ότι θα έπρεπε να γίνουν καταγραφές για τέτοιας κλίμακας και μεγέθους έργο (4.5 χιλ μήκος δρόμου, με νέα χάραξη 750 μ. περίπου, και εκτιμώμενη αξία 9 εκ. ευρώ).
- Παρά το γεγονός ότι δεν έχουν εκπονηθεί καταγραφές αποτύπωσης του βιολογικού περιβάλλοντος στην Έκθεση Πληροφοριών υπάρχουν αναφορές οι οποίες δεν μπορούν να τεκμηριωθούν, όπως για παράδειγμα η αναφορά ότι «δεν υπάρχουν φωλιές πτηνών» στην περιοχή μελέτης.
- Σε ότι αφορά επίσης το πέρασμα διέλευσης μεταναστευτικών πτηνών, είναι λανθασμένη η αναφορά στην Έκθεση ότι «τα μεταναστευτικά πουλιά πετούν σε ύψος 150-600 μέτρων πάνω από την επιφάνεια του εδάφους και για το λόγο αυτό δεν αναμένεται ο επηρεασμός τους».

- Υπάρχουν και αρκετές άλλες αναφορές οι οποίες φαίνεται ότι δεν τεκμηριώνονται όπως αυτές σε σχέση με τις χρήσεις γης, ότι «δεν θα υπάρξει επηρεασμός υφιστάμενων και μελλοντικών χρήσεων γης», κάτι το οποίο δεν φαίνεται να ισχύει, εάν συνυπολογιστεί το είδος, η φύση και το μέγεθος του έργου.
- Επιπρόσθετα, κατά την άποψη μας πληρείται αρκετός αριθμός κριτηρίων του Τέταρτου Παραρτήματος του Νόμου 127 (Ι) / 2018 περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από ορισμένα έργα, και κατά πόσο απαιτείται να ετοιμαστεί μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Για παράδειγμα, τα χαρακτηριστικά του έργου (το μέγεθος του, η χρήση των φυσικών πόρων αφού μέρος του αποτελεί νέα χάραξη, η συσσώρευση με άλλα υφιστάμενα ή/και εγκριμένα έργα στην περιοχή κλπ.), η τοποθεσία του (μέρος του έργου εμπίπτει εντός περάσματος διέλευσης μεταναστευτικών πτηνών, το έργο διασχίζει κύριο ποταμό, και βρίσκεται πολύ κοντά στην εκβολή του ποταμού, ο επηρεασμός των χρήσεων γης) αλλά και ο τύπος των επιπτώσεων (η συσσώρευση με άλλα έργα, η ένταση και η πολυπλοκότητα των επιπτώσεων όπως η επισκεψιμότητα, ο θόρυβος και ο φωτισμός).

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω θεωρούμε ορθό και εισηγήση μας είναι όπως το έργο αξιολογηθεί με εκπόνηση Μελέτης Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ), έτσι ώστε να παρέχονται όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες για την αξιολόγηση των επιπτώσεων.


(Π. Παναγιώτης)
για Προϊστάμενο Υπηρεσίας
Θήρας & Πανίδας

