



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ, ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΤΜΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

**ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΡΘΡΑ 29 ΚΑΙ 30  
Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΠΟ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ  
ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2018 [Ν.127(Ι)/2018]**

**«ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (ΜΕΕΠ)  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΦΟΥ-ΠΟΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΥΣ  
(ΤΜΗΜΑ Ι, ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΟΥΔΑ-ΣΤΡΟΥΜΠΙ) ΣΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑ ΠΑΦΟΥ»**

**1. Εισαγωγή**

---

Η Μελέτη Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ) για το Έργο υποβλήθηκε στην Περιβαλλοντική Αρχή με σχετική επιστολή από τη Διευθύντρια του Τμήματος Δημοσίων Έργων, με Αρ.Φακ.16.5.2.8 και ημερομηνία 11/9/2018, για αξιολόγηση.

Ο κύριος του έργου προχώρησε όπως προβλέπει η Νομοθεσία, στη γνωστοποίηση σε δυο καθημερινές εφημερίδες της υποβολής της ΜΕΕΠ.

Η Επιτροπή Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον εξέτασε το Έργο σε συνεδρία της στις 26/2/2019. Στα πλαίσια της εν λόγω συνεδρίασης εντοπίστηκαν στην κενά/ελλείψεις ανάγκες ως εξής:

- α) δεν γίνεται αναφορά στα υδατορέματα που επηρεάζονται και στην εκτίμηση των επιπτώσεων από το δρόμο,
- β) στην περιοχή του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου στο Στρουμπί υπάρχει γεωτεχνικό θέμα αφού υπάρχουν παλιές καταβόθρες,
- γ) ο κύριος του έργου προτού υποβάλει την ΜΕΕΠ δεν προέβηκε σε δημόσια διαβούλευση / παρουσίαση,
- δ) η ΜΕΕΠ δεν κάλυψε τις επιπτώσεις στο περιβάλλον στους 9 προτεινόμενους χώρους προσωρινής αποθήκευσης των μπάζων που θα προκύψουν από το έργο.
- ε) δεν γίνεται σαφής αναφορά σε αρχαιολογικούς χώρους και τυχόν επιπτώσεις / μέτρα μετριασμού.

Στην ΜΕΕΠ περιλαμβανόταν και Μελέτη Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης η οποία αξιολογήθηκε στις 9/11/2018, από Ειδική Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 14 της εν λόγω νομοθεσίας.

## **2. Περιγραφή και χωροθέτηση του Έργου**

---

### **Ιστορική αναφορά στο έργο:**

Το έργο στην αρχική του μορφή αφορούσε κατασκευή υπεραστικού αυτοκινητόδρομου τεσσάρων (4) λωρίδων κυκλοφορίας, συνολικού μήκους 31χλμ., ο οποίος θα περιλαμβάνει και τρεις (3) συνδετήριους δρόμους (Μεσόγη, Προδρόμι και περιοχή Λίμνης), σύμφωνα με τα πιο κάτω:

1999: Η πρώτη ΜΕΕΠ για το έργο αξιολογήθηκε από την Τεχνική Επιτροπή, σύμφωνα με την τότε ισχύουσα διαδικασία. Η μελέτη αξιολόγησε δύο εναλλακτικές οδεύσεις, (Α) και (Β). Η Τεχνική Επιτροπή αποφάσισε ότι από περιβαλλοντικής άποψης, η καλύτερη επιλογή ήταν η βελτίωση / αναβάθμιση του υφιστάμενου δρόμου. Η εισήγηση αυτή δεν έγινε αποδεκτή από την αρμόδια αρχή.

2001: Αφού λήφθηκαν οι θέσεις στις συνεδρίες της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Συγκοινωνιών και Έργων και οι απόψεις των Τοπικών Αρχών, η τελική όδευση συμφωνήθηκε το Μάρτιο του 2001 η οποία είναι στα ανατολικά του υφιστάμενου δρόμου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς, ακολουθώντας κατά τόπους τις προηγούμενες οδεύσεις Α και Β, αποφεύγοντας όμως, περιοχές οι οποίες θεωρήθηκαν ευαίσθητες από το Τμήμα Περιβάλλοντος. Για τον καθορισμό της τελικής όδευσης, αναφέρθηκε ότι λήφθηκαν υπόψη, τόσο τα συμπεράσματα της ΜΕΕΠ, για τις οδεύσεις Α και Β, όσο και τα σχόλια του Τμήματος Περιβάλλοντος.

2004: Η αναθεωρημένη Μελέτη Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ) αξιολογήθηκε από την Επιτροπή Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, με βάση τις πρόνοιες του Ν.57(Ι)/2001. Η Μελέτη αυτή αξιολόγησε την τελική όδευση που επιλέγηκε το 2001 και αφορά το συνδυασμό των δύο εναλλακτικών οδεύσεων (Α) και (Β). Η Περιβαλλοντική Αρχή γνωμάτευσε όπως προχωρήσει με το έργο με αλλαγές στην όδευση και ουσιώδεις όρους που θα πρέπει να υλοποιηθούν για μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Παράλληλα, εισηγήθηκε όπως για μερικά τμήματα του δρόμου να ετοιμαστεί μελέτη Δέουσας Εκτίμησης με βάση τον περί της Προστασίας και Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμο Ν.153(Ι)/2003, λόγω του ότι το έργο θα διέρχεται από περιοχές του Δικτύου Natura 2000.

2017: Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε Υπουργική Συνάντηση και έγινε συνάντηση για συζήτηση του νέου σχεδιασμού του δρόμου με την κατασκευή του πρώτου τμήματος του έργου από την Αγία Μαρινούδα μέχρι το Στρομπύ, μήκους 15,5χλμ., και ακολούθως σύνδεση του με τον υφιστάμενο υπεραστικό δρόμο προς την Πόλη Χρυσοχούς.

### **Περιγραφή και χωροθέτηση του προτεινόμενου έργου:**

Το έργο αφορά την κατασκευή του πρώτου τμήματος (Τμήμα Ι) του αυτοκινητόδρομου δύο λωρίδων μήκους 15,5 χλμ, ο οποίος θα καλύπτει τις περιοχές από κοινότητα Αγίας Μαρινούδας μέχρι κοινότητα Στρομπυιού. Το πρώτο τμήμα του αυτοκινητόδρομου αποτελεί μέρος του ολοκληρωμένου έργου, το οποίο αφορά αυτοκινητόδρομο τεσσάρων λωρίδων μήκους 31 χλμ, ο οποίος θα ξεκινά από τον αυτοκινητόδρομο Λεμεσού-Πάφου παρά την κοινότητα Αγίας Μαρινούδας και θα καταλήγει στην Πόλη Χρυσοχούς. Το δεύτερο τμήμα

(Τμήμα II), από την κοινότητα Στρουμπιού μέχρι την Πόλη Χρυσοχούς, δεν εξετάστηκε στα πλαίσια της παρούσας ΜΕΕΠ.

Το Έργο αποτελείται από το οδόστρωμα του αυτοκινητόδρομου, τις σήραγγες, τις κοιλαδογέφυρες, τις χωματοουργικές εργασίες (εκσκαφές και επιχωματώσεις), καθώς και τις υποστηρικτικές κατασκευές, όπως η αποχέτευση ομβρίων. Το πλάτος οδοστρώματος του αυτοκινητόδρομου θα είναι 7 μέτρα σε κάθε κατεύθυνση και το πλάτος ανάπτυξης (οδόστρωμα, κεντρική νησίδα, έρεισμα, αυλάκια αποχέτευσης ομβρίων) θα είναι 26.5 μέτρα. Η μέγιστη κλίση στη μηκοτομή είναι 6% και η ταχύτητα όδευσης αναμένεται να είναι 100 χω. Τα μέγιστα βάθη ορυγμάτων θα φτάνουν μέχρι 40 μέτρα και τα μέγιστα ύψη επιχωματώσεων μέχρι 35 μέτρα.

Το πρώτο τμήμα του αυτοκινητόδρομου όπως έχει προαναφερθεί θα ξεκινάει από τον υφιστάμενο αυτοκινητόδρομο Λεμεσού–Πάφου (Α6) στο ύψος της Αγίας Μαρινούδας και θα διασχίζει τις κοινότητες Μαραθούντα, Άρμου, Τσάδα, Καλλέπεια, Κοίλη και Στρουμπί. Η όδευση θα διαπερνά από το ανατολικό σύνορο της Κοιλάδας της Μαραθούντας (ανατολικά του Ποταμού Κοτσιάτη) και περίπου 100 μέτρα ανατολικά από το άκρο του οικισμού της κοινότητας Μαραθούντα. Η όδευση θα συνεχίζει από την κοινότητα της Άρμου ανηφορίζοντας προς την Τσάδα και περνώντας δυτικά από το θέρετρο γκολφ «Minthis Hill», αφού θα έχει περάσει πρώτα από δύο κοιλαδογέφυρες, που θα βρίσκονται εντός των κοινοτικών ορίων της Τσάδας, μήκους 500 και 85 μέτρων. Παράλληλα με την οικιστική περιοχή της κοινότητας και πριν η όδευση φτάσει την κοινότητα Καλλέπειας, θα διέλθει μέσα από σήραγγα η οποία θα έχει μήκος 730 μέτρα, και στη συνέχεια, η χάραξη εισέρχεται στην κοινότητα Καλλέπειας. Μετά από ακόμα ένα μικρό τμήμα σήραγγας (μήκους 290 μέτρων), η όδευση θα περνά με κοιλαδογέφυρα πάνω από τον υφιστάμενο δρόμο Πάφου–Πόλης, εντός της κοινότητας Κοίλη (μήκους 200 μέτρων). Η χάραξη θα εισέρχεται στην κοινότητα Στρουμπιού μέσω άλλης μιας κοιλαδογέφυρας (μήκους 495 μέτρων) και από το σημείο αυτό θα συνεχίζει βόρεια και θα καταλήγει εντός της κοινότητας Στρουμπί, όπου θα ενώνεται με τον υφιστάμενο δρόμο Πάφος–Πόλης, μέσω της δημιουργίας κυκλικού κόμβου. Σημειώνεται ότι εντός της κοινότητας Στρουμπιού θα κατασκευαστεί και μια δεύτερη κοιλαδογέφυρα μήκους 110 μέτρων. Συνολικά το έργο θα συμπεριλαμβάνει δύο (2) σήραγγες και πέντε (5) κοιλαδογέφυρες.

Το πρώτο τμήμα του αυτοκινητόδρομου από Αγία Μαρινούδα μέχρι Στρουμπί καταλαμβάνει συνολική έκταση 75,25 ha (πλάτος 50 μέτρα), όπου σε έκταση 33,35 ha φύεται φυσική βλάστηση και 38,7 ha είναι καλλιέργειες. Ο αυτοκινητόδρομος εφάπτεται και διέρχεται (περίπου ~1km) της Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) Κοιλάδα Έζουσας-CY4000021» και γειτνιάζει με την Εδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) «Κοίλη-Μαυροκόλυμπος-CY4000008».

Στη προτεινόμενη έκταση για το έργο απαντούν 6 τύποι φυσικών οικοτόπων όπως: θερμο-μεσογειακοί θαμνώνες με *Genista fasselata*, ξηρόφιλοι θαμνώνες με *Grataegus azarolus* var. *aronia*, φρύγανα με *Sarcopoterium spinosum*, ξηροφυτικοί λειμώνες της Μεσογείου με αγρωστώδη και μονοετή (Thero-Brachypodietea), δασικές συστάδες με *Quercus infectoria*, δάση με *Olea* και *Ceratonia*, δάση κυπαρισσιού (*Quercus infectoria*), καθώς και μίξη αυτών. Όσον αφορά την χλωρίδα καταγράφηκαν 161 taxa, από τα οποία 12 είναι ενδημικά (*Allium willenium*, *Anthemis tricolor*, *Asperula cypria*, *Cyperus cyprius*, *Helianthemum obrusifolium*, *Hyacinthella millingenii*, *Onopordum cyprium*, *Origanum majorana*, *Pteroccephalus multiflorus*, *Ptilistemon chamaepeuce* subsp. *cyprius*, *Teucrium divaricatum* subsp. *canescens* και *Teucrium micropodioides*). Για την πανίδα της περιοχής καταγράφηκαν 16 θηλαστικά:

(*Rousettus aegyptiacus*, *Rhinolophus hipposideros*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Rhinolophus blasii*, *Rhinolophus euryale*, *Myotis nattereri*, *Miniopterus schreibersii*) καθώς και ερπετά. Η Ορνιθοπανίδα της περιοχής αφορά 175 είδη – είδη χαρακτηρισμού: (*Aquila fasciata*, *Buteo rufinus*, *Falco peregrinus*, *Coracias garrulus*), *Oenanthe cyprica*, *Sylvia melanothorax*, *Otus scops cyprius*, *Circus aeruginosus*, *Circus macrourus*, *Circus pygargus*, *Circus cyaneus*, *Falco naumanni*, *Falco vespertinus*, *Milvus migrans*, *Pernis apivorus*, *Buteo buteo*, *Merops apiaster*).

### **3. Περιγραφή των περιβαλλοντικών στοιχείων που ενδέχεται να επηρεαστούν σοβαρά από το Έργο σύμφωνα με την Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση**

---

#### **3.1. Ενδιαίτηματα πτηνοπανίδας**

Η υλοποίηση του προτεινόμενου έργου θα προκαλέσει εκχέρσωση φυσικής βλάστησης (οικότοποι) έκτασης 33.3 εκταρίων για την δημιουργία απαραίτητης επιφάνειας οδοστρώματος. Οι εκχερσώσεις, θα προκαλέσουν απώλεια της φυσικής βλάστησης (τύπων φυσικών οικοτόπων),

#### **3.2. Χλωρίδα, ξενικά είδη**

Η υλοποίηση του προτεινόμενου έργου και οι έντονες χωματοουργικές εργασίες που απαιτούνται θα προκαλέσουν σκόνη, η οποία πιθανώς να επικαλύψει τα φυτά που βρίσκονται στη γεινιάζουσα περιοχή, μειώνοντας την φωτοσυνθετική τους δυνατότητα.

### **4. Περιγραφή, στο μέτρο του δυνατού, των πιθανών σημαντικών επιπτώσεων που το Έργο ενδέχεται να προκαλέσει στο περιβάλλον σύμφωνα με την Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση**

---

4.1. Σημαντική εδαφολογική επίπτωση κατά την δημιουργία και λειτουργία του δρόμου είναι η μόνιμη συμπίεση /σφράγιση του εδάφους από την κάλυψη της φυσικής επιφάνειας χώματος με άσφαλτο. Η επίπτωση είναι σημαντική αφού θα επηρεαστεί μια μεγάλη έκταση ίση με το εμβαδό του δρόμου, η οποία θα διασχίζει οικολογικά σημαντικές περιοχές και καλλιεργούμενες εκτάσεις. Με τη σφράγιση του εδάφους μπορούν να ασκηθούν μεγάλες πιέσεις στους υδάτινους πόρους και να μεταβληθεί η περιβαλλοντική κατάσταση των λεκανών απορροής, με αποτέλεσμα να επηρεαστούν τα οικοσυστήματα και οι σχετιζόμενες με το νερό υπηρεσίες που αυτά παρέχουν. Οι τρεις μεγάλες άμεσες επιπτώσεις στα ύδατα λόγω της αυξανόμενης σφράγισης του εδάφους είναι η μείωση του ποσοστού απορρόφησης του νερού (ρηχά και βαθιά) στις περιπτώσεις όπου παρατηρείται σημαντική μείωση του μεγέθους του ασφράγιστου χώρου, ο λιγότερος χρόνος διήθησης σε πλαγίες εξαιτίας των οποίων αυξάνεται η ποσότητα της απορροής επιφανειακών υδάτων (που μπορεί να επηρεάσει τις πλημμύρες και να ρυπάνει τα επιφανειακά ύδατα), και λιγότερη εξατμισο-διαπνοή, η οποία μπορεί να έχει κλιματιστικές επιπτώσεις σε δομημένες περιοχές. Η σφράγιση του εδάφους, μπορεί να καταστρέψει ή να κατακερματίσει δομές ενδιαιτημάτων, τόπους τροφοληψίας ή φωλεοποίησης, κλπ.

#### **4.2. Αλλοίωση τοπίου**

Η δημιουργία αυτοκινητόδρομου θα επιφέρει τμηματική αλλοίωση της μορφολογίας και του χαρακτήρα της περιοχής λόγω της επιχωμάτωσης και δημιουργίας υποστρώματος για τη κατασκευή του δρόμου και συναφών έργων. Λόγω της φύσεως του προτεινόμενου έργου θα αλλάξει ριζικά το χαρακτήρα της περιοχής εντός των τεμαχίων της

προτεινόμενης ανάπτυξης. Η προώθηση του έργου θα επιφέρει αλλοίωση του τοπίου λόγω του χαρακτήρα του καθώς και του μεγέθους του, λόγω εκχερσώσεων, επιχωματώσεων και αλλαγής χρήσης γης. Το τοπίο της υπό ανάπτυξης περιοχής είναι χαρακτηριστικό της Μεσόγειου με διαπλάσεις μακκίας βλάστησης (χαρουπιές, περνιές, σχινιές κτλ.) και κοιλάδες. Στην υπό μελέτη και ευρύτερη περιοχή η αλλοίωση του φυσικού τοπίου, των φυσικών οικοτόπων, της φυσικής βλάστησης, θα μεταβάλει το τοπίο και τους βιότοπους των ειδών που διαβιούν σε αυτούς.

#### 4.3. Οχληρία (Φωτορύπανση και Ηχορύπανση)

Με την οχληρία τα είδη πτηνοπανίδας αναμένεται να εγκαταλείψουν μόνιμα την περιοχή μελέτης. Ο εκπεμπόμενος θόρυβος από τα κατασκευαστικά μηχανήματα και οχήματα κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών και κυρίως κατά τις εκσκαφές αναμένεται να είναι η κύρια αιτία ηχορύπανσης και αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά τα είδη πτηνοπανίδας. Η κατασκευή και λειτουργία του έργου θα προκαλέσουν εκτοπισμό των ευαίσθητων ειδών πτηνοπανίδας από θόρυβο και φωτισμό, συμπεριλαμβανομένων και των ειδών χαρακτηρισμού. Το έργο αναμένεται να οδηγήσει σε έντονη ανθρωπογενή δραστηριότητα στην περιοχή και θα αυξήσει σημαντικά τα επίπεδα ανθρωπίνης παρουσίας, θορύβου, όχλησης και δονήσεων για μεγάλη χρονική περίοδο σε μια περιοχή όπου σήμερα η ανθρωπίνη δραστηριότητα είναι μηδαμινή. Ο φωτισμός και θόρυβος αναμένεται να προκαλέσουν όχληση στα είδη που διαβιούν και χρησιμοποιούν την περιοχή κυρίως κατά την περίοδο αναπαραγωγής τους και μετανάστευσης.

- 4.4. Οι εκχερσώσεις, θα προκαλέσουν απώλεια της φυσικής βλάστησης (τύπων φυσικών οικοτόπων), η οποία δύναται να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια ενδιαιτημάτων σημαντικών ειδών που έχουν εντοπιστεί στην περιοχή.
- 4.5. Οι εκσκαφές και επιχωματώσεις θα προκαλέσουν επιπτώσεις στα είδη πανίδας που χρησιμοποιούν την περιοχή για φωλεοποίηση και τροφοληψία. Η αποψίλωση φυσικής βλάστησης εντός της ΖΕΠ στο σημείο που θα κατασκευαστεί ο αυτοκινητόδρομος θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια ενδιαιτημάτων πτηνοπανίδας. Μόνιμη κατάληψη γης και εκχέρσωση βλάστησης λόγω του χαρακτήρα και μεγέθους του έργου θα έχει ως αποτέλεσμα την ολοκληρωτική απώλεια των ενδιαιτημάτων αναπαραγωγής, φωλεοποίησης και εύρεσης τροφής της πτηνοπανίδας της περιοχής. Επίσης, από την εκχέρσωση της βλάστησης αναμένεται αλλοίωση του τοπίου και των βιοτόπων με αποτέλεσμα την μείωση της άγριας ζωής.
- 4.6. Οι επιχωματώσεις και μετακινήσεις μεγάλων ποσοτήτων χώματος, εμπεριέχουν τον κίνδυνο εισαγωγής ξενικών ειδών στην περιοχή εργασιών, κυρίως λόγω μεταφοράς υλικών για επιχωματώσεις από άλλες περιοχές. Τα ξενικά είδη μπορεί να είναι παρασιτικά και να προκαλέσουν προβλήματα στις καλλιέργειες (π.χ. ζιζάνια) ή να είναι ανταγωνιστικά είδη και να προκαλέσουν μείωση στη βιοποικιλότητα (π.χ. ακακίες). Αναμένεται ότι το προτεινόμενο έργο θα επηρεάσει αρκετά την ιθαγενή, ενδημική και μη, βλάστηση της περιοχής, και κυρίως τα είδη του ΚΒΧΚ, των οποίων η κατάσταση διατήρησης εκτιμάται ότι θα επηρεαστεί σημαντικά κατά τη φάση κατασκευής του έργου.
- 4.7. Αυξημένο κίνδυνο υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής, από το ενδεχόμενο πυρκαγιάς, ρύπανσης από ανθρωπίνη αμέλεια / ανθρωπινό παράγοντα, με συνεπακόλουθο την αλλοίωση του ενδιαιτηματος της πανίδας της περιοχής.
- 4.8. Η εκπομπή θορύβου και δονήσεων κατά την κατασκευή από μηχανήματα και βαρέα οχήματα και αναμένεται η μέγιστη εκπομπή θορύβου από το εργοτάξιο θα είναι στα  $LA_{eq}=85dB(A)$  σε απόσταση 10μ. από το κοντινό μηχάνημα.

4.9. Σύμφωνα με την εκτίμηση του θορύβου από οχήματα κατά τη λειτουργία του έργου σε περιοχές των κοινοτήτων Μαραθούνας, Τσάδας, Καλλέπεια και Στρουμπιού, παρατηρείται υπέρβαση των προτεινόμενων ορίων  $L_{den}=70dB(A)$  &  $L_{night}=60dB(A)$  σε περιοχές στην Μαραθούνα και Καλλέπεια, στα 20μ. απόσταση από την πηγή, όπου παρατηρούνται μεμονωμένες κατοικίες καθώς και στην οικιστική ζώνη στο Στρουμπί.

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

---

- 5.1. Κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών να αφαιρείται όσο το δυνατόν λιγότερη βλάστηση.
- 5.2. Αποκατάσταση της γύρω περιοχής με τον τερματισμό των κατασκευαστικών εργασιών, χρησιμοποιώντας εφαρμογή τεχνικών ανάπλασης του τοπίου και επαναφοράς του περιβάλλοντος.
- 5.3. Άμεση απομάκρυνση μπάζων από την περιοχή.
- 5.4. Οι ποσότητες εκσκαφέντων υλικών προς απόρριψη να μεταφέρονται στην κοντινότερη περιοχή επιχωμάτωσης με παρόμοια εδαφολογικά χαρακτηριστικά για να περιοριστεί ο επηρεασμός του αποδέκτη.
- 5.5. Κατασκευή αναβαθμίδων για έλεγχο της επιφανειακής απορροής και εναρμόνιση με το τοπίο
- 5.6. Απαγόρευση κατασκευαστικών εργασιών που προκαλούν υψηλά επίπεδα όχλησης, για το μέρος του Έργου που εμπίπτει στη ΖΕΠ, από το τέλος Φεβρουαρίου μέχρι το τέλος Ιουλίου, κάθε έτους.
- 5.7. Σήμανση ή/και περίφραξη, καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου, των ειδών που συμπεριλαμβάνονται στο Κόκκινο Βιβλίο Χλωρίδας Κύπρου.
- 5.8. Σταδιακή αφαίρεση της δενδρώδους βλάστησης από περιοχές εργοταξίων και έλεγχος για τυχόν παρουσία φωλιών ειδών της πτηνοπανίδας, πριν από την έναρξη των χωματουργικών εργασιών.
- 5.9. Για την εκπομπή θορύβου και δονήσεων κατά την κατασκευή από μηχανήματα και βαρέα οχήματα, προτείνονται μέτρα μετριασμού όπως τοποθέτηση μηχανημάτων μακριά από κατοικίες, χρήση σιγαστήρων στα μηχανεύματα, κ.α.

## **6. Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση**

---

Για το προτεινόμενο έργο υποβλήθηκε μελέτη Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης Επιπτώσεων στις προστατευόμενες περιοχές του Δικτύου Natura 2000. Η μελέτη εξετάστηκε από την ad-hoc επιτροπή στις 9/11/2018. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της Έκθεσης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης, το προτεινόμενο έργο αναμένεται να έχει αρνητικές μη αντιστρεπτές επιπτώσεις στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας του Δικτύου Natura 2000 «Κοιλιάδα Έζουσας-CY4000021». Οι κυριότερες επιπτώσεις από την υλοποίηση και λειτουργία του έργου αφορούν τα είδη *Aquila fasciatus*, *Buteo rufinus*, *Falco peregrinus*, *Coracias garrulous*, *Oenanthe cypriaca*, *Sylvia melanothorax*. Οι επιπτώσεις στα πιο πάνω είδη, οι οποίες περιγράφονται ως μόνιμες, οφείλονται κυρίως στο χαρακτήρα και το μέγεθος του έργου και αφορούν την απώλεια και κατακερματισμό του ενδιαίτηματος τους, διατάραξη και υποβάθμιση του οικολογικού χαρακτήρα της περιοχής και της διαθεσιμότητας τροφής, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την μόνιμη υποβάθμιση και εγκατάλειψη της περιοχής από τα είδη χαρακτηρισμού. Επίσης, η απώλεια άγριας βλάστησης 1 χλμ. περίπου της προστατευόμενης περιοχής, καθώς και λωρίδας πλάτους 50μ στα όρια της (άμεση περιοχή

επίπτωσης από το οδόστρωμα του αυτοκινητόδρομου), θα έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και της άγριας ζωής. Επιπρόσθετα, η υλοποίηση του προτεινόμενου έργου στην περιοχή θα δημιουργήσει επιπρόσθετες πιέσεις αλλαγής χρήσεων γης, με τη διάνοιξη δρόμων και άλλων υποδομών (ηλεκτρισμός κτλ.), τα οποία θα προκαλέσουν επιπρόσθετες συσσωρευτικές αρνητικές επιπτώσεις τόσο σε είδη όσο και τα ενδιαιτήματα τους. **Επισυνάπτεται η Έκθεση Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης.**

## **7. Θέση Περιβαλλοντικής Αρχής**

---

Η Περιβαλλοντική Αρχή, κατά την αξιολόγηση της ΜΕΕΠ, διαπίστωσε ότι υπάρχουν σημαντικά κενά που αφορούν περιβαλλοντικές παραμέτρους οι οποίες είτε δεν αναφέρθηκαν, είτε δεν αξιολογήθηκαν ικανοποιητικά.

Συγκεκριμένα, έχουν εντοπιστεί τα πιο κάτω όσον αφορά το περιεχόμενο της ΜΕΕΠ:

- α) δεν γίνεται αναφορά στα υδατορέματα που επηρεάζονται και στην εκτίμηση των επιπτώσεων από το δρόμο,
- β) στην περιοχή του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου στο Στρουμπί υπάρχει γεωτεχνικό θέμα αφού υπάρχουν παλιές καταβόθρες,
- γ) η ΜΕΕΠ δεν κάλυψε τις επιπτώσεις στο περιβάλλον στους 9 προτεινόμενους χώρους προσωρινής αποθήκευσης των μπάζων που θα προκύψουν από το έργο,
- δ) στο Στρουμπί φαίνεται να επηρεάζονται αρχαιότητες.

Επιπρόσθετα, δεν έχει εφαρμοστεί το άρθρο 26(7) που αφορά την υποχρέωση του μελετητή να προβεί σε δημόσια διαβούλευση και δημόσια ακρόαση για το έργο.

Λαμβάνοντας υπόψη όμως, το πόρισμα της Έκθεσης της Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης με βάση τις διατάξεις του άρθρου 16 του περί της Προστασίας και Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμου Ν. 153(Ι)/2003, η Περιβαλλοντική Αρχή δεν θα προχωρήσει, σε αυτή τη φάση να ζητήσει συμπληρωματικά στοιχεία έτσι ώστε να γίνει ολοκληρωμένη αξιολόγηση του έργου.

Με βάση τις διατάξεις του παρόντος Νόμου αλλά και του άρθρου 16 του περί της Προστασίας και Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμου Ν. 153(Ι)/2003, η Περιβαλλοντική Αρχή δε συνηγορεί στην υλοποίηση του έργου αφού θα επιφέρει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον οι οποίες δεν μπορούν να εξλειφθούν ή να μειωθούν με τη λήψη οποιονδήποτε μέτρων.

Κώστας Χατζηπαναγιώτου  
Διευθυντής Τμήματος Περιβάλλοντος  
Περιβαλλοντική Αρχή

Αρ. Φακ.: 02.10.011.008.005.002  
13 Μαρτίου 2019