



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ  
ΔΗΜΟΣ  
ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ –  
ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ

Νέα Φιλαδέλφεια 3-10-2017  
Αριθμ. Πρωτ. 23862

----- Προς: 1) Επιτροπή Ποιότητας Ζωής  
2) Δημοτικό Συμβούλιο  
Δ/ση Διοικητικών Υπηρεσιών  
Τμήμα Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων  
του Δήμου και Διοικητικής Μέριμνα  
Γραφείο Συμβουλίου  
Δημοτικής Κοινότητας Ν. Χαλκηδόνας

Από το πρακτικό της αριθ. 08/2017 Συνεδρίασης  
του Συμβουλίου Δημοτικής Κοινότητας Νέας Χαλκηδόνας

Αριθ. Απόφασης : 13/2017

#### Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

Έκφραση γνώμης σχετικά με την  
Μελέτη Περιβαλλοντικών  
επιπτώσεων του έργου «Ταπείνωση  
και κάλυψη τμήματος της  
Πατριάρχου Κωνσταντίνου στη Νέα  
Φιλαδέλφεια»

Σήμερα Τετάρτη 27-09-2017 και ώρα 18:00μμ στο Κτίριο που στεγάζεται το τμήμα Πολιτισμού και Αθλητισμού στην οδό Ραιδεστού 21 στη Ν. Χαλκηδόνα, συνεδρίασε η Δημοτική Κοινότητα της Νέας Χαλκηδόνας, προκειμένου να ασκήσει τις αρμοδιότητες που ρητά προβλέπονται στο άρθρο 79, παρ. 1, του Ν.3852/2010 και στο άρθρο 88 του Ν. 3852/2010 μετά την αριθ. Πρωτ.22268/19-09-2017 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτής κου Κατερίνη Γεώργιου, η οποία επιδόθηκε νομότυπα σε κάθε μέλος του Συμβουλίου χωριστά και δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας –Νέας Χαλκηδόνας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 88 παρ. 2 του ν.3852/2010.

Τα πρακτικά της συνεδρίασης κρατήθηκαν εγγράφως από τη δημοτική υπάλληλο Δαγλόγλου Κατερίνα.

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, διότι από τα πέντε ( 5) μέλη του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας ήταν:

## **ΠΑΡΟΝΤΕΣ**

Κατερίνης Γεώργιος Πρόεδρος  
Μανουράς Ευάγγελος  
Πρεβέντη Δήμητρα  
Καφεντζής Διονύσιος

## **ΑΠΟΝΤΕΣ**

Δρούγγα Δάφνη Λαμπαδού

Η οποία δεν προσήλθε, αν και νόμιμα κλητεύθηκε, ωστόσο δικαιολόγησε την απουσία της.

Στη συνεδρίαση παρευρέθησαν:

Ο Αντιδήμαρχος κ. Γιώργος Ανεμογιάννης, αρμόδιος για τη Δημοτική Ενότητα Ν. Χαλκηδόνας

Ο ειδικός σύμβουλος του Δημάρχου κ. Κώστας Μπαρούτας.

Ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έδωσε τον λόγο στον κ. Μανουρά να εισηγηθεί για το 1ο και μοναδικό θέμα της Ημερήσιας Διάταξης ο οποίος είπε τα εξής:

Το θέμα που έρχεται προς συζήτηση σήμερα αφορά το σχέδιο για ένα ιδιαίτερα σημαντικό τεχνικό έργο, το οποίο γίνεται μεν στην Ενότητα της Νέας Φιλαδέλφειας, αλλά επιφέρει αλλαγές σε πολλούς βασικούς οδικούς άξονες, με αποτέλεσμα να ανατρέπεται η κυκλοφοριακή ροή όλης της πόλης και να επηρεάζεται η ζωή κατοίκων και επιχειρήσεων στη Δημοτική μας Κοινότητα.

Χρειάζεται να τονίσουμε ότι κληθήκαμε σε μια διαβούλευση τέσσερα ολόκληρα χρόνια μετά την κατάθεση αυτού του σχεδίου στην Περιφέρεια κι ενώ ήδη έχει εκδοθεί η άδεια οικοδόμησης του νέου γηπέδου της ΑΕΚ, συνοδό έργο του οποίου αποτελεί το έργο της υπογειοποίησης των πέριξ οδών. Με τον τρόπο αυτό η συζήτηση που κάνουμε σήμερα είναι κατά ένα τρόπο εκβιαστική και επί τετελεσμένων.

Ως Συμβούλιο είχαμε εκφράσει αρνητική άποψη στην ΜΠΕ του γηπέδου με την 32/2015 απόφασή μας, όπου και τότε επισημαίναμε τις σοβαρές επιπτώσεις που έχει το συγκεκριμένο σχέδιο στη ζωή της πόλης. Το σχέδιο που εξετάζουμε σήμερα επιβεβαιώνει τις σοβαρές ανατροπές που επιχειρούνται για να λειτουργήσει το γήπεδο, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των κατοίκων και των επιχειρήσεων που λειτουργούν στην πόλη μας. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι η Νέα Χαλκηδόνα θα δεχθεί τις όποιες επιπτώσεις των παρεμβάσεων χωρίς να υπάρχει καμιά τεκμηριωμένη μελέτη, αφού στην Δημοτική μας Ενότητα δεν υφίσταται κυκλοφοριακή μελέτη.

Οφείλω να επισημάνω επίσης ότι για να γίνει πλήρης διαβούλευση για ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε να υπάρχει γνωμοδότηση των όμορων Δήμων (Αγ. Αναργύρων –

Καματερού, Ν. Ιωνίας κλπ), αλλά και οργανισμών που θα επηρεαστεί η λειτουργία τους (π.χ. ΟΑΣΑ) μιας και οι οδικοί άξονες στους οποίους σχεδιάζονται αλλαγές είναι περιφερειακές οδοί και εξυπηρετούν τους κατοίκους ευρύτερων περιοχών.

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος κατέθεσε την εισήγηση που έχουν ετοιμάσει οι ειδικοί σύμβουλοι του Δημάρχου κ.κ. Δέσποινα Σπανούδη και Κώστας Μπαρούτας και είναι η εξής:

## 1. Στοιχεία του έργου

### 1.1. Φορέας υλοποίησης του έργου: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

1.2. **Περιγραφή:** υπογειοποίηση τμήματος της Πατριάρχου Κων/νου – Φωκών, με δημιουργία ραμπών εισόδου στο γήπεδο επί της Φωκών & μετατροπή τμήματος της Χρυσοστόμου Σμύρνης σε ράμπα εισόδου του γηπέδου.

### 1.3. Τεχνικά στοιχεία :

- Συνολικό μήκος οδικού έργου: 616 μ
- Μήκος τεχνικού (καλυμμένο τμήμα): 275 μ
- Ράμπες εισόδου-εξόδου: 341 μ
- Συνολική ποσότητα εκσκαφών : 45.500 μ<sup>3</sup>

### 1.4 Προϋπολογισμός έργου (προμελέτη) : 15.005.718 €

Πρέπει να σημειωθεί ότι κατ' εκτίμηση δηλαδή χωρίς προμετρήσεις περιλαμβάνονται:

- 1.3.1. Το κόστος του τεχνικού έργου κάλυψης και ταπείνωσης
- 1.3.2. Το κόστος αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ
- 1.3.3. Το κόστος διαμόρφωσης του υπέργειου περιβάλλοντος χώρου
- 1.3.4. Το κόστος διαμόρφωσης των κυκλικών κόμβων

Κατά τη δική μας εκτίμηση ο προϋπολογισμός της οριστικής μελέτης θα είναι **σημαντικά μεγαλύτερος.**

## 2. Διαδικασίες σχεδιασμού και διαβούλευσης

2.1 Η ΜΠΕ παραδόθηκε μαζί με την προμελέτη του έργου της υπογειοποίησης στην Περιφέρεια Αττικής, **το 2014, από την ΔΙΚΕΦΑΛΟΣ Α.Ε.** την εταιρεία που κατασκευάζει και διαχειρίζεται το γήπεδο. Πέρασαν τέσσερα χρόνια και τελικά επιλέχθηκε ως περίοδος διαβούλευσης ο Αύγουστος, όπως είχε γίνει και με την ΜΠΕ του γηπέδου. Να σημειωθεί ότι πριν από δύο χρόνια, το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής, στη θετική γνωμοδότησή του για την ΜΠΕ του γηπέδου<sup>1</sup> καταλήγει «Προκειμένου η Περιφέρεια Αττικής να συμβάλει με τα απαραίτητα έργα, που της αναλογούν, (υπογειοποίηση στάθμης οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου, πεζοδρομήσεις, διαμορφώσεις χώρων πράσινου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, παρεμβάσεις ενοποίησης χρήσεων Άλσους και αθλητισμού κλπ) και αφορούν γενικότερα στην ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής τόσο του γηπέδου, όσο και του Άλσους, όσο και του οδικού δικτύου και με δεδομένο την δύσκολη οικονομική κατάσταση της χώρας, θα πρέπει να υπάρξει

<sup>1</sup> απόφαση Π.Σ. 24/2016

**συγκεκριμένο σχέδιο δράσης μετά από ευρεία διαβούλευση.** Έτσι, ως έργο υπερ- τοπικής σημασίας, θα διασφαλιστεί αξιόπιστα η συνολική παρέμβαση της Περιφέρειας Αττικής στην Περιοχή προς όφελος του Δήμου, των Δημοτών αλλά και του κοινωνικού συνόλου.» **Καμία πρωτοβουλία δημόσιας διαβούλευσης δεν αναλήφθηκε από την Περιφέρεια Αττικής.**

- 2.2 Ο Δήμος Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, αμέσως μόλις παρέλαβε την ΜΠΕ της υπογειοποίησης, **ζήτησε εγγράφως παράταση** στη διαβούλευση από τους αρμόδιους φορείς, προκειμένου να ενημερωθούν οι ενδιαφερόμενοι και να συζητήσουν τα πολιτικά όργανα του Δήμου. Μέχρι σήμερα δεν υπήρξε **καμία απάντηση** στο αίτημα του Δήμου.
- 2.3. Είναι σε γνώση όλων των εμπλεκομένων μερών, ότι ο **Δήμος Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας έχει εκφράσει την αντίθεσή του με το συγκεκριμένο έργο** στην απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου για την ΜΠΕ του γηπέδου που περιλάμβανε τεκμηριωμένη θέση για τις αρνητικές για την πόλη συνέπειες του έργου της προτεινόμενης υπογειοποίησης. Παράλληλα σε διαδοχικά υπομνήματα ο Δήμος έθετε αιτήματά για την άμβλυνση των σοβαρότατων επιπτώσεων της κατασκευής του γηπέδου, ένα από τα οποία ήταν η **μη υλοποίηση** του έργου της υπογειοποίησης των δρόμων μπροστά από το γήπεδο.
- 2.4. Τον προηγούμενο χρόνο η Περιφέρεια Αττικής με έγγραφό της επιχείρησε να προκαταβάλει την έγκριση από τον Δήμο υψομετρικών μελετών, ισχυριζόμενη ότι το έργο της υπογειοποίησης είχε εγκεκριμένη προμελέτη. Αποδείχθηκε ότι η προμελέτη όπως και η παρούσα ΜΠΕ είχαν παραδοθεί, αλλά όχι εγκριθεί. Ακολούθησε μια ταραχώδης πολύμηνη περίοδος με καθημερινούς βανδαλισμούς και τραμπουκισμούς στη Νέα Φιλαδέλφεια κατά τη διάρκεια της οποίας η Βουλή ψήφισε νομοθετική ρύθμιση και μετέφερε την σχετική αρμοδιότητα από Δήμο στο Υπουργείο Μεταφορών. Τελικά το ΥΠΕΝ εξέδωσε **άδεια δόμησης του γηπέδου, στην οποία εμφανίζεται η είσοδος στον (υποχρεωτικό) υπόγειο χώρο στάθμευσης από το έργο της υπογειοποίησης, το οποίο όχι μόνο δεν υφίσταται αλλά δεν είναι καν εγκεκριμένο.**
- 2.5. Παρά το γεγονός ότι το έργο της υπογειοποίησης των οδών Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Φωκών, επιχειρείται να εμφανιστεί ως ένα αυτόνομο δημόσιο έργο, στην πραγματικότητα **αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του έργου του γηπέδου** που σε υπηρεσιακές γνωμοδοτήσεις, αλληλογραφία με την Περιφέρεια κλπ αναφέρεται ως «συνοδό έργο». Να σημειωθεί ότι η ίδια η Περιφέρεια Αττικής, στη θετική γνωμοδότησή της για την ΜΠΕ του γηπέδου, διατύπωνε την άποψη ότι **πρόκειται για συνοδό έργο του γηπέδου που δεν μπορεί να εξετάζεται αποσπασματικά και θα έπρεπε να μελετηθεί ως σύνολο μαζί με το γήπεδο σε σχέση με τις επιπτώσεις του**<sup>2</sup>. Είναι προφανές ότι η εξετάσή του ως διακριτού έργου είναι αυθαίρετη και τεμαχίζει ένα ενιαίο έργο (γήπεδο+ υπογειοποίηση), η ΜΠΕ του οποίου θα όφειλε να εξετάσει και να αντιμετωπίσει αθροιστικά τις επιπτώσεις του.

---

<sup>2</sup> Απόφαση Π.Σ. 24/2016, σελ. 75

2.6. Κατόπιν εορτής, λοιπόν έρχεται η συζήτηση για την ΜΠΕ ενός κατ' ουσίαν συνοδού έργου του γηπέδου που σχεδιάστηκε από μια Α.Ε. και παραδόθηκε στην Περιφέρεια για να το υλοποιήσει **σε δημόσιο χώρο, με δημόσια δαπάνη**. Όλα τα παραπάνω δημιουργούν την εντύπωση ότι η απόφαση είναι **προειλημμένη**, αγνοώντας τις δημοκρατικές λειτουργίες μιας ευνομούμενης Πολιτείας με σεβασμό στους πολίτες και την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

2.7. Ο Δήμος Ν. Φιλαδέλφειας- Ν. Χαλκηδόνας θα μπορούσε να περιοριστεί στον εντοπισμό της προσχηματικής διαδικασίας, που πράγματι έρχεται να δώσει δημοκρατική επίφαση σε προειλημμένες αποφάσεις. Ωστόσο επειδή πρόκειται για ένα ιδιαίτερα κρίσιμο έργο με μη αντιστρεπτές επιπτώσεις για τους κατοίκους της πόλης μας ο Δήμος είναι υποχρεωμένος να οργανώσει στοιχειώδεις διαδικασίες διαβούλευσης στο σύντομο διάστημα του πρώτου δεκαήμερου του Σεπτέμβρη:

2.8.

- Ανάρτηση της ΜΠΕ στην ιστοσελίδα του Δήμου και δημοσιοποίηση με δελτίο τύπου
- Συζήτηση στην επιτροπή διαβούλευσης, τα τοπικά συμβούλια, την επιτροπή ποιότητας ζωής και το δημοτικό συμβούλιο

### 3. Παραλείψεις και παραποιήσεις στην ΜΠΕ της υπογειοποίησης

Η ΜΠΕ περιέχει **εξόφθαλμες παραποιήσεις και παραλείψεις** που θέτουν σε αμφισβήτηση το σύνολο των ισχυρισμών και του περιεχομένου της.

**3.1. Η ΜΠΕ ισχυρίζεται** ότι το έργο βρίσκεται σε «*απόλυτη συμβατότητα και ενσωματώνει τις προτάσεις της εγκεκριμένης Κυκλοφοριακής Μελέτης του Δήμου Φιλαδέλφειας- Χαλκηδόνας του έτους 2010*» καθώς και **ότι υιοθετεί μια από τις εναλλακτικές προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου**<sup>3</sup>. Ασφαλώς, έτσι θα όφειλε να είναι, ιδιαίτερα αφού η οριστική κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου είχε προηγηθεί από την προμελέτη της υπογειοποίησης. Ωστόσο αυτό δεν συνέβη. Η αλήθεια είναι ότι το προτεινόμενο έργο περιλαμβάνει **ένα μέρος από μια εναλλακτική της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου** στην οποία α. **δεν υπάρχει η υπογειοποίηση των δρόμων** και β. **η κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου είχε εξετάσει και απορρίψει**, δεδομένου ότι δημιουργεί πολύ σοβαρά προβλήματα σε μια κεντρική περιοχή με μεγάλη κίνηση πεζών και πλήθος χρήσεων που εξυπηρετούν κατοίκους και επισκέπτες/εργαζόμενους.

**3.2.** Η Περιφέρεια Αττικής, στη θετική γνωμοδότησή της για την ΜΠΕ του γηπέδου (απόφαση Π.Σ. 24/2016), διαπίστωνε την έλλειψη χώρων στάθμευσης και έθετε ως προϋπόθεση την αναβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς της περιοχής και την υλοποίηση της γραμμής 4 του Μετρό. Η παρούσα ΜΠΕ δεν εξετάζει καθόλου τέτοιες μεταβολές αλλά **εκτιμά ως ικανοποιητικά και επαρκή τα υπάρχοντα ΜΜΜ της περιοχής**.<sup>4</sup> Είναι προφανές ότι εκτιμήσεις που δεν λαμβάνουν υπόψη τους την **ακινητοποίηση**

<sup>3</sup> ΜΠΕ, σελ. 1.1., 2.2. κλπ

<sup>4</sup> Απόφαση Π.Σ. 24/2016, , σελ. 75-76

που θα επιφέρει η παράνομη στάθμευση των χιλιάδων Ι.Χ. σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση χιλιάδων θεατών, είναι εντελώς αβάσιμες.

**3.3.** Οι μόνες εγκριτικές αποφάσεις και γνωμοδοτήσεις που συνοδεύουν την ΜΠΕ δεν αφορούν το ίδιο το έργο αλλά την κατασκευή του γηπέδου ΑΕΚ και μάλιστα **επιλεκτικά** δηλαδή **παραλείποντας γνωμοδοτήσεις που εντοπίζουν προβλήματα** όπως η προαναφερθείσα γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής<sup>5</sup> ή του **Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων** <sup>6</sup>που επισυνάπτεται, όπου μεταξύ άλλων παρατηρήσεων αναφέρεται ότι « 4. Η κατασκευή του «Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής συνδέεται άμεσα με την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή ανεξάρτητα από την κατασκευή συνοδών συγκοινωνιακών έργων. **Θα έπρεπε κατά την άποψή μας να εξετασθούν οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις- ρυθμίσεις και χωρίς τις υπογειοποιήσεις των οδών Πατρ. Κων/νου, Φωκών και Χρυσ. Σμύρνης**».

**3.4.** Παρά την παραπάνω υπόδειξη του αρμόδιου Υπουργείου, η ΜΠΕ **δεν εξετάζει την εναλλακτική της μη υπογειοποίησης με άλλες κυκλοφοριακές/τεχνικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις**. Αναφέρει μόνο ως εναλλακτική λύση την μηδενική<sup>7</sup> δηλαδή το να μην υπάρξει καμία παρέμβαση, την οποία απορρίπτει αξιωματικά, χωρίς να την μελετήσει. Επίσης η ΜΠΕ δεν εξετάζει παλαιότερο σχεδιασμό με υπογειοποίηση που ξεκινά από την οδό Καποδιστρίου στο Δήμο Ν. Ιωνίας και καταλήγει στην Ε.Ο Αθηνών – Λαμίας **ώστε να μην επιβαρύνεται το κέντρο της πόλης (2004)**.

#### **4. Επιπτώσεις του έργου:**

##### **Προσαρμόζοντας την πόλη στο γήπεδο και όχι το γήπεδο στην πόλη**

Είναι σαφές από τα προηγούμενα, ότι δεν υπάρχει και **δεν τεκμηριώνεται η σκοπιμότητα** υλοποίησης αυτού του μεγάλου δημόσιου έργου με γνώμονα την διευκόλυνση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων και την αναβάθμιση της εικόνας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Αντίθετα η υπογειοποίηση δημιουργεί πλήθος προβλημάτων τα οποία η ΜΠΕ παραλείπει:

**4.1.** Η υπογειοποίηση θα **επιφέρει μόνιμη και σοβαρή επιβάρυνση στην ήδη κορεσμένη κυκλοφοριακά λεωφόρο Δεκελείας**. Πολλές διαμπερείς κινήσεις που διαχέονται σήμερα στις γειτονιές, θα αποτραπούν από την υπογειοποίηση με αποτέλεσμα τη συσσώρευση στους 2-3 κόμβους που αναφέρονται στην ΜΠΕ (Δεκελείας & Φωκών, Δεκελείας & Προύσης, Προύσης & Σμύρνης).

**4.2.** Η υπογειοποίηση θα επιφέρει **μόνιμο και σοβαρό πρόβλημα στην κίνηση των πεζών** και σε μια σειρά χρήσεις αναψυχής, εστίασης, υπηρεσιών και άλλων καταστημάτων στο κέντρο της πόλης. Η μελέτη προβλέπει ότι **οι δύο κεντρικές διασταυρώσεις επί της Δεκελείας θα μετατραπούν σε κυκλικούς κόμβους** : η σημερινή κεντρική πλατεία δηλαδή η Πλατεία Πατριάρχου και η διασταύρωση της Δεκελείας με την Φωκών. Η λύση αυτή

<sup>5</sup> Απόφαση Π.Σ. 24/2016

<sup>6</sup> ΥΠΟΜΕΔΙ, Δ/νση Οδικών Υποδομών, ΔΟΥ/4519, 4-11-2015

<sup>7</sup> ΜΠΕ, σελ.4.2.

έχει απορριφθεί από την μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης του Δήμου γιατί οι κυκλικοί κόμβοι δεν εξυπηρετούν τις κινήσεις των πεζών, τους υποχρεώνουν σε μεγαλύτερες κινήσεις και δημιουργούν προβλήματα οδικής ασφάλειας. Για το λόγο αυτό, ανάλογες διατάξεις **δεν υιοθετούνται σε κεντρικές περιοχές πόλεων**. Η μόνη λύση στην περίπτωση αυτή, θα ήταν η **τοποθέτηση σηματοδοτούμενων διαβάσεων πεζών** (φωτεινή σηματοδότηση με φανάρια), που δεν προτείνονται από τη μελέτη καθώς εάν τοποθετούνταν, θα ακύρωναν τα οφέλη της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των οχημάτων. Επιπλέον για τους κόμβους αυτούς **δεν δίνονται γεωμετρικά χαρακτηριστικά** ώστε να αποδεικνύεται αν πράγματι μπορούν να εξυπηρετήσουν την κίνηση δύο λωρίδων οχημάτων όπως εμφανίζονται, δεδομένου ότι πρόκειται να κατασκευαστούν σε κεντρικές περιοχές με συγκεκριμένη γεωμετρία και με δρόμους που δεν διαθέτουν δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση (ο ευρύτερος δρόμος, η λεωφόρος Δεκελείας διαθέτει 1 + 1 βοηθητική ανά κατεύθυνση). Τέλος η δημιουργία των δύο κυκλοτερών κόμβων θα **ακυρώσει σημαντικές δημοτικές υποδομές** που έχουν ήδη κατασκευαστεί στα σημεία αυτά όπως είναι οι ράμπες ΑΜΕΑ ή που βρίσκονται υπό κατασκευή όπως η υπογειοποίηση των κάδων αποκομιδής απορριμμάτων και οι θέσεις στάθμευσης μοτοποδηλάτων.

- 4.3.** Το τμήμα του δρόμου που υπογειοποιείται αφορά μήκος μόλις 275 μ (μήκος κάλυψης) στο μεγαλύτερο μέρος του οποίου δεν υπάρχουν κατοικίες ή κάθετοι δρόμοι. Αντίθετα στις περιοχές με κατοικίες δημιουργεί **αδιαπέραστο αστικό φραγμό σε μήκος 341 μ.** (ράμπες βύθισης οδού), το οποίο δημιουργεί μείζον λειτουργικό πρόβλημα στην ζωή της γειτονιάς, την κινητικότητα και την οδική ασφάλεια ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων (παιδιών, ηλικιωμένων, ΑΜΕΑ, γονιών με καροτσάκι κτλ). Στην πραγματικότητα το έργο εξυπηρετεί μόνο την κίνηση των θεατών του γηπέδου και ενοποιεί το γήπεδο με εγκαταλειμμένους πρώην βιομηχανικούς χώρους (κτίρια πρώην Μπριτάνια και Τεγόπουλου).
- 4.4.** Το έργο **μετατρέπει μέρος ενός ακόμη δημόσιου δρόμου, της Χρυσοστόμου Σμύρνης, σε ράμπα εισόδου αποκλειστικά για το γήπεδο,** η οποία «βυθίζεται» κάτω από την υπογειοποίηση και αναδύεται μέσα στον υπόγειο χώρο στάθμευσης του γηπέδου. Η ΜΠΕ **δεν αναφέρει με ποια διαδικασία μπορεί να αδειοδοτηθεί μια τέτοιου είδους χρήση του δημόσιου δρόμου.**
- 4.5.** Με όλες αυτές τις ράμπες βύθισης, το έργο **αλλοιώνει σημαντικά την μορφή του διατηρητέου παραδοσιακού οικισμού** και το ήπιο μεικτό αστικό/φυσικό τοπίο της περιοχής, το οποίο χαρακτηρίζεται από χώρους φυσικού πρασίνου, υδάτινο στοιχείο και παραδοσιακή χαμηλή δόμηση.
- 4.6.** Επειδή τις ώρες τέλεσης των αγώνων θα υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω των χιλιάδων οχημάτων και των πεζών, η κυκλοφορία θα διακόπτεται εκ των πραγμάτων ιδιαίτερα στη λωρίδα με κατεύθυνση τη Δεκελείας και **πολλά οχήματα θα εγκλωβίζονται στο υπογειοποιημένο τμήμα.** Ας σημειωθεί ότι το μήκος των 275 μ. δεν θεωρείται σήραγγα για την οποία υπάρχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ασφάλειας.
- 4.7.** Η ΜΠΕ **υποβαθμίζει την όχληση της κατασκευής** ενός τόσο μεγάλου έργου επί **πολλούς μήνες ή και χρόνια** καθώς το έργο της υπογειοποίησης

βρίσκεται σε επαφή με κατοικίες και δεν μπορεί να οριοθετηθεί και να απομονωθεί επαρκώς διαμέσου της εργοταξιακής περιφράξης. Ο θόρυβος, η σκόνη και η ρύπανση, στο κέντρο της πόλης θα έχουν επιβαρυντικές συνέπειες για τις κατοικίες, τους πεζούς και τους οδηγούς καθώς και για τις πολυάριθμες επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής. Ακόμη το έργο προϋποθέτει την μετατόπιση και αποκατάσταση όλων των δικτύων κοινής ωφέλειας (ΟΚΩ), με διαδοχικές διακοπές λειτουργίας σε όλες τις σχετικές υπηρεσίες. Τέλος **δεν αντιμετωπίζεται η εκτροπή της κυκλοφορίας** αλλά επιλέγεται ως λύση η τυχαία διάχυση των οχημάτων, που στην περίπτωση του ρεύματος από Ν. Ιωνία προς Δεκελείας θα σημάνει κυκλοφοριακό έμφραγμα στα μικρά στενά του συνοικισμού Ειρήνης.

- 4.8. Δεν αναφέρονται οι επιπτώσεις ενός έργου τόσο μεγάλης κλίμακας, και ιδιαίτερα οχληρού κατά την κατασκευή, που βρίσκεται σε επαφή με ένα πολύ ευαίσθητο στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος, το Ρέμα Γιαμπουρλά που ένα από τα τελευταία ρέματα της Αττικής σε φυσική μορφή.
- 4.9. Η μόνιμη αύξηση του θορύβου στις ράμπες βύθισης, δεν αξιολογείται σε συνδυασμό με την λειτουργία του Γηπέδου.
- 4.10. Η επίδραση στις χρήσεις γης, στην ποιότητα του δημόσιου χώρου και του αστικού περιβάλλοντος, όπως και στις συνθήκες κινητικότητας, δεν εξετάζονται διεξοδικά, όπως και στην ΜΠΕ του γηπέδου εξάλλου.
- 4.11. Τέλος η ΜΠΕ δεν αναφέρει και δεν αξιολογεί το γεγονός ότι -όπως σημειώνεται και στο από 4/11/2015 έγγραφο του ΥΠΟΜΕΔΙ - **ο πεζόδρομος της Καππαδοκίας απ' όπου θα γίνεται η αποχώρηση των φιλάθλων καταλήγει στο τοιχίο εξόδου από το υπόγειο τμήμα της Πατρ.Κων/νου**.

### **Η πρόταση του Δήμου**

Με βάση τα παραπάνω και με βάση το γεγονός ότι :

- το έργο έχει υπέρογκο κόστος που καλείται να καλύψει εξ'ολοκλήρου η Πολιτεία χωρίς να τεκμηριώνεται η δημόσια ωφέλεια αλλά και χωρίς να συνεκτιμάται το πλήθος των αρνητικών επιπτώσεων.
- δεν εξετάστηκαν πραγματικές εναλλακτικές λύσεις αλλά προτείνεται μια σημειακή υπογειοποίηση που κατ' ουσίαν θα μεταφέρει την διακοπή της κυκλοφορίας λίγα μέτρα παρακάτω στον κόμβο της Δεκελείας και θα δημιουργήσει πολλαπλάσια προβλήματα από αυτά που υποτίθεται ότι αντιμετωπίζει

Προτείνεται:

**A. Να απορριφθεί η ΜΠΕ του συγκεκριμένου έργου**

**B. Να χρηματοδοτηθεί ο Δήμος για να υλοποιήσει την κυκλοφοριακή του μελέτη** όπως είχε περιληφθεί στον προϋπολογισμό της Περιφέρειας

**Γ. Να χρηματοδοτηθεί ο Δήμος για να εκπονήσει μια ολοκληρωμένη μελέτη κυκλοφοριακών και τεχνικών παρεμβάσεων που θα εναρμονίζεται πραγματικά με την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου, δεν θα περιλαμβάνει**



**υπογειοποίηση**, αλλά θα λαμβάνει υπόψη τα σύνθετα θέματα που προκύπτουν από την κατασκευή του γηπέδου αφορούν την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

Συγκεκριμένα η μελέτη θα αφορά **μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στο τοπικό επίπεδο**, η οποία θα περιλαμβάνει :

1. **Ολιγόωρη διακοπή της κυκλοφορίας** στον άξονα των οδών Πατριάρχου Κων/νου και Φωκών κατά τις ώρες τέλεσης των αγώνων - δηλαδή 30 περίπου φορές ανά έτος.
  2. **Υποκατάσταση του ρόλου του συγκεκριμένου άξονα** από άλλους άξονες εκατέρωθεν αυτού (όπως οι Ιφιγενείας, Ελ. Βενιζέλου, Χαλκίδος, Παπαναστασίου, Προύσης, Ηρακλείου, Δεκελείας και Αττική Οδός )
  3. **Κυκλοφοριακή διαχείριση της διακοπής κυκλοφορίας**
  4. **Διαμόρφωση ραμπών εισόδου/εξόδου στον υπόγειο χώρο του γηπέδου**
  5. **Ελεγχόμενη διέλευση οχημάτων** εκτάκτου ανάγκης, υπηρεσιακών οχημάτων και των λεωφορείων των ομάδων. Η οδός θα ικανοποιεί παράλληλα τη σύνδεση με τις ευρύτερες διαδρομές πεζών και ποδηλάτων της πόλης και θα επιτρέπει ελεγχόμενα την είσοδο ΙΧ στους υπόγειους χώρους στάθμευσης του γηπέδου.
  6. **Διαμόρφωση της Πατριάρχου Κωνσταντίνου με τρόπο τέτοιο ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει τη μετακίνηση μεγάλου πλήθους** κατά τις ώρες διεξαγωγής των αγώνων με κατάλληλη ανάπλαση (όπως κυβολιθόστρωση ενός τμήματος του δρόμου, ταπείνωση των πεζοδρομίων στο ύψος του δρόμου και οριοθέτηση του πεζοδρομίου με κολονάκια κλπ). Θα διερευνηθεί η διαμόρφωση της οδού κατά το πρότυπο των οδών ήπιας κυκλοφορίας μεγάλου εύρους ή κατά το σύγχρονο πρότυπο του «shared space», έτσι ώστε όταν διακόπτεται η κυκλοφορία, η οδός να είναι απολύτως φιλόξενη και λειτουργική για την συνάθροιση και ασφαλή εκτόνωση του πλήθους, ταυτόχρονα με την ελεγχόμενη διέλευση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης, υπηρεσιακών οχημάτων και λεωφορείων των ομάδων. Επιπρόσθετα θα διερευνηθεί η διαμόρφωση βρόγχων αναστροφής στα σημεία διακοπής της κυκλοφορίας κατά τα σύγχρονα διεθνή πρότυπα.
7. **Προτάσεις για την βελτίωση της πρόσβασης στο γήπεδο και την διασφάλιση της ποιότητας ζωής και της κινητικότητας των κατοίκων και εργαζομένων της περιοχής.** Πιο αναλυτικά :
1. Εφόσον στόχος δεν είναι η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών και των κόμβων της περιοχής, καθώς δεν είναι επιθυμητή η ενθάρρυνση της αυτοκίνησης, θα πρέπει να διασφαλιστεί ο δημόσιος χώρος κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, αλλά και ο δημόσιος χώρος αποκλειστικής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, έναντι της μαζικής και παράνομης χρήσης του από τους προσερχόμενους στο γήπεδο με Ι.Χ. Επίσης, θα πρέπει να διασφαλιστούν οι μεγάλοι οδικοί άξονες (πχ. Δεκελείας, Ηρακλείου, Κηφισού) από την παράνομη στάθμευση και την υποβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας που σήμερα παρέχουν ή μπορούν να παρέχουν μετά από κατάλληλες κατασκευαστικές παρεμβάσεις και αστυνόμευση. Για την επίτευξη των παραπάνω θα πρέπει να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν όλες οι απαραίτητες **διαμορφώσεις του οδοστρώματος, των κόμβων και των πεζοδρομίων,**

**προκειμένου η παράνομη χρήση τους να αποτρέπεται με φυσικό τρόπο,** ανεξάρτητα από την παρουσία και την ένταση της αστυνόμευσης (π.χ. με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, τοποθέτηση κολωνακίων παρά το κράσπεδο, ανάπτυξη φυτεύσεων, διαμόρφωση προστατευμένων ραμπών για ΑΜΕΑ κτλ).

2. Θα πρέπει να διασφαλιστούν **πολλοί μικροί χώροι οργανωμένης στάθμευσης** σε σημαντική απόσταση από το γήπεδο (άνω των 500 μ) και σε συστηματική απόσταση μεταξύ τους (χωρική διασπορά), έτσι ώστε οι προσερχόμενοι με ΙΧ να μην συσσωρεύονται σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες και κόμβους που δεν έχουν την απαιτούμενη κυκλοφοριακή ικανότητα. Οι χώροι αυτοί θα μπορούν να εξυπηρετούν τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης τις υπόλοιπες μέρες και ώρες. Ο αριθμός, η θέση και η δυναμικότητά τους θα προκύψουν μετά από μελέτη.

3. Θα πρέπει να ενισχυθούν τα υπόλοιπα, ήπια και περιβαλλοντικά φιλικά, μέσα και συστήματα μεταφορών, έτσι ώστε η αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ να μην περιορίσει την κινητικότητα των πολιτών. Αυτά είναι το περπάτημα, το ποδήλατο, τα ΜΜΜ και τα συστήματα κοινόχρηστων οχημάτων.

4. Συγχρόνως θα πρέπει να μελετηθεί επισταμένως το ζήτημα της οδικής ασφάλειας και να υλοποιηθούν όλες οι σχετικές παρεμβάσεις με έξοδα του κύριου του Έργου.

5. Θα πρέπει να εκπονηθεί Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για όλη την περιοχή επιρροής του γηπέδου και να υλοποιηθούν άμεσα οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και η προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού, οχημάτων, συστημάτων κτλ. Ειδικότερα, θα πρέπει να περιλαμβάνει πλήρες κυκλοφοριακό πρότυπο (μοντέλο) και εκτενείς μετρήσεις και απογραφές σχετικά με την χωρητικότητα στάθμευσης των οδών της περιοχής μελέτης και του ποσοστού κατάληψης κατά τις ώρες και μέρες τέλεσης των αγώνων, όπως και τις βραδινές ώρες.

6. Θα πρέπει να μελετηθεί και να υλοποιηθεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης για την διασφάλιση των θέσεων των μόνιμων κατοίκων στην περιοχή επιρροής του γηπέδου.

#### **Δ. Πρόταση για την βιώσιμη χρηματοδότηση και υλοποίηση των αναγκαίων έργων και παρεμβάσεων**

Θα πρέπει να υπάρξει σύμφωνο συνεργασίας μεταξύ της Περιφέρειας, των εμπλεκόμενων ΟΤΑ, των λοιπών εμπλεκόμενων δημόσιων φορέων (πχ. ΟΑΣΑ) και του κύριου του Έργου, **όπου θα προσδιορίζεται με δεσμευτικό τρόπο η ανάληψη από τον κύριο του Έργου του μεγαλύτερου μέρους ή του συνόλου του κόστους των αναγκαίων έργων, εξοπλισμών και προμηθειών,** τα οποία επιβάλλονται προκειμένου να μπορεί να λειτουργήσει με ασφάλεια το νέο γήπεδο.

Ο κ. Μπαρούτας πήρε τον λόγο και παρουσίασε τα βασικά σημεία του υπό συζήτηση σχεδίου και απάντησε σε ερωτήσεις των μελών του Συμβουλίου.

Ακολούθησε διαλογική συζήτηση.

Η κ. Δήμητρα Πρεβέντη είπε τα εξής:

Διαφωνώ με την ΜΠΕ του έργου «ΤΑΠΕΙΝΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ», καθόσον η μελέτη αυτή

παραβλέπει πλήρως τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου μας και βασικός σκοπός αυτής είναι η διευκόλυνση της ροής και κυκλοφορίας των οχημάτων, προκειμένου να είναι πιο εύκολη και γρήγορη η πρόσβαση στο γήπεδο της ΑΕΚ από οχήματα. Η υιοθέτηση της μελέτης αυτής και η υλοποίησή της, ιδίως δε η κατασκευή κυκλικών κόμβων (roundabout), οι οποίοι αποκλειστικό σκοπό έχουν την διευκόλυνση της ροής της τροχαίας κίνησης, θα επιφέρει σημαντική βλάβη στα παρόδια καταστήματα, δυσχέρειες στην κίνηση των πεζών και θα συμβάλει στην αύξηση του όγκου των διερχόμενων από την πόλη μας αυτοκινήτων, όπερ θα επιβαρύνει σημαντικά τους κατοίκους αυτής και θα αλλοιώσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πόλης μας. Είναι γεγονός ότι η κατασκευή του γηπέδου θα ολοκληρωθεί και πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε αυτό, όμως η υιοθέτηση της μελέτης αυτής σημαίνει ότι δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για δραματική αύξηση των διερχόμενων από την πόλη μας οχημάτων, καθημερινά και όχι μόνο κατά τις ημέρες των αγώνων.

Κατά την αποψή μου είναι απαραίτητη η εκπόνηση μιας νέας κυκλοφοριακής μελέτης για ολόκληρη την πόλη (και κυρίως για την Ν. Χαλκηδόνα που δεν διαθέτει) στην οποία θα αποτυπωθούν οι επιπτώσεις από το έργο του γηπέδου και θα μελετηθούν οι παρεμβάσεις που θα επιφέρουν το μικρότερο δυνατό φόρτο στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, με γνώμονα την διατήρηση του παραδοσιακού χαρακτήρα της πόλης μας και προτεραιότητα στην ικανοποίηση των καθημερινών αναγκών και δραστηριοτήτων των δημοτών και επιτηδευματιών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Θεωρώ ότι η εισήγηση των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, πλην όμως επιβάλλεται κατ'έμέ να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στη διασύνδεση της πόλης μας με το Μετρό και να δημιουργηθούν σε διαφορετικά σημεία της πόλης μας (τα οποία να απέχουν από το κέντρο), ελεγχόμενες από το Δήμο θέσεις στάθμευσης, στις οποίες θα μπορούν να σταθμεύουν οι φίλαθλοι και επισκέπτες της πόλης μας, με σχετικά χαμηλό αντίτιμο, το οποίο θα εισπράττεται από το Δήμο και θα συνιστά έσοδο αυτού ως αντιστάθμισμα. Εξυπακούεται δε ότι οι κάθε είδους δαπάνες που θα απαιτηθούν για την κατασκευή και διατήρηση των απαραίτητων έργων και εγκαταστάσεων δεν πρέπει να επιβαρύνει τους πολίτες αλλά τον ωφελούμενο.

Μετά το πέρας της συζήτησης ο κ. Πρόεδρος ζήτησε να υπάρξει απόφαση επί της εισήγησης και το Συμβούλιο ομόφωνα έκανε δεκτά τα εξής:

#### **ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ**

1. Γνωμοδοτούμε αρνητικά επί της ΜΠΕ του έργου «ΤΑΠΕΙΝΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ» διότι:
  - το έργο αυτό δεν λύνει κανένα κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, αντίθετα επιβαρύνει την κυκλοφορία κυρίως των πεζών, αλλά και των οχημάτων
  - ενώ είναι ένα έργο εξυπηρέτησης ενός ιδιωτικού έργου (γήπεδο) το κόστος του αναλαμβάνει αποκλειστικά το Δημόσιο
2. Εκφράζουμε την αντίθεσή μας στη διαδικασία που επιλέχθηκε από την Περιφέρεια Αττικής για τη διαβούλευση, η οποία αφενός δεν αφήνει τον

απαραίτητο χρόνο ενημέρωσης όλων των κατοίκων και αφετέρου λειτουργεί «εκ των υστέρων» για ένα έργο που έχει ήδη αδειοδοτηθεί και έχει αρχίσει η κατασκευή του.

3. Ζητάμε να μην επιβαρυνθεί ούτε ευρώ ο Δήμος και κατ' επέκταση οι δημότες από την εφαρμογή του σχεδίου αυτού, όσον αφορά τις παρεμβάσεις που θα απαιτηθούν σε δίκτυα και λοιπές υποδομές.
4. Θεωρούμε ότι είναι απαραίτητη η εκπόνηση μιας νέας κυκλοφοριακής μελέτης για ολόκληρη την πόλη (και για την Ν. Χαλκηδόνα) στην οποία να αποτυπωθούν οι επιπτώσεις από το έργο του γηπέδου και να μελετηθούν οι παρεμβάσεις που θα επιφέρουν το μικρότερο δυνατό φόρτο στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.
5. Είμαστε αντίθετοι σε κάθε κυκλοφοριακή παρέμβαση που θα επιφέρει παρεμπόδιση στην κυκλοφορία των πεζών στην πόλη (κυκλικοί κόμβοι). Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε ο πεζόδρομος που διατρέχει το μεγαλύτερο μέρος της οδού Δεκελείας, ο οποίος χρησιμοποιείται για αναψυχή και άσκηση από χιλιάδες κατοίκους της πόλης και αποτελεί διάδρομο σύνδεσης με το Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας, να παραμείνει ανεμπόδιστος και να μην διακοπεί από κανενός είδους παρεμβάσεις.
6. Θα πρέπει να μελετηθούν όλες οι αναγκαίες παρεμβάσεις που θα χρειαστούν στην πόλη ώστε να διασφαλιστεί η μη κατάληψη των δημόσιων χώρων, η παρεμπόδιση της παράνομης στάθμευσης, η ομαλή λειτουργία των καταστημάτων στη διάρκεια των αγώνων κατά τη λειτουργία του γηπέδου. Ο Δήμος θα πρέπει να απαιτήσει τα αναγκαία έξοδα να καλυφτούν από τον κύριο του έργου.
7. Θα πρέπει να μελετηθούν επιστημονικά οι κοινωνικές επιπτώσεις που επιφέρουν τέτοια μεγάλα έργα. Επιπτώσεις στα ευπαθή μέλη της κοινωνίας μας, επιπτώσεις από την όχληση που θα προκύψει στη διάρκεια κατασκευής του έργου, αλλά και μετά την αποπεράτωσή του, επιπτώσεις από την συγκέντρωση μεγάλου όγκου ανθρώπων, από την ερημοποίηση που επιφέρουν οι υπογειοποιήσεις στις γύρω περιοχές, επιπτώσεις από την αύξηση της ανεργίας λόγω του ενδεχόμενου κλεισίματος επιχειρήσεων κ.λπ. Στη βάση αυτή της μελέτης να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν οι αναγκαίες παρεμβάσεις.
8. Συμφωνούμε επί της αρχής με την εισήγηση των τεχνικών συμβούλων του Δημάρχου.

**Ο Πρόεδρος**

**Τα Μέλη**

**(Ακολουθούν υπογραφές)  
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ**

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
ΔΗΜ. ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ**

**ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**