



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**  
**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.**  
**ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**  
**ΕΥΠΕ**

Αθήνα, 08 Μαρτίου 2006

Α.Γ. 101850

(ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ)  
**ΤΜΗΜΑ Α'**

Ταχ. Δ/ση : Λ. Αλεξάνδρας 11  
 Γ.Κ. : 114 73  
 Πληροφορίες: Χρ. Δούμα  
 Τηλέφωνο : 210 6412525  
 F.A.X. : 210 6430637

ΠΡΟΣ: ΠΙΝΑΚΑ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

**Θέμα :** Παράταση ισχύος της με α.π. 18098/95 ΚΥΑ Έγκρισης Περ/κών Όρων για την επέκταση του 6ου προβλήτα του Ο.Λ.Θ. που βρίσκεται στον θαλάσσιο χώρο του λιμένος Θεσσαλονίκης'

Σχετ: α) Το με α.π. 10224/16.12.2005 έγγραφο ΟΛΘ Α.Ε. (α.π. ΕΥΠΕ/1510444/16.12.2005)

β) Το με α.π. 1814/22.2.2006 έγγραφο ΟΛΘ Α.Ε. (α.π. ΕΥΠΕ/101850/1.3.2006)

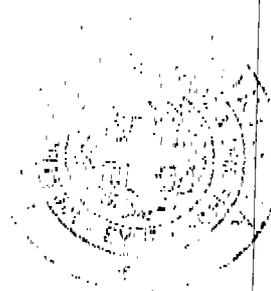
Παρατείνεται η ισχύς της με α.π. 18098/95 ΚΥΑ Έγκρισης Περ/κών Όρων για την επέκταση του 6ου προβλήτα του Ο.Λ.Θ. που βρίσκεται στον θαλάσσιο χώρο του λιμένος Θεσσαλονίκης' μέχρι 31.12.2016.

Το Νομαρχιακό Συμβούλιο Θεσσαλονίκης, στο οποίο κοινοποιείται η παρούσα, παρακαλείται για την δημοσιοποίησή της, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ΚΥΑ 37111/2021/26.9.03. Σύμφωνα με την ίδια ΚΥΑ τα έξοδα δημοσίευσης της σχετικής ανακοίνωσης στον Τύπο βαρύνουν τον φορέα υλοποίησης του έργου.

**Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**  
**Ι. ΒΟΥΡΝΑΣ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ**

1. ΥΕΝ-Δ/ση Λιμενικών Υποδομών  
 Ακτή Κονδύλη 26-28, 18545 Πειραιάς
2. ΥΠΕΧΩΔΕ  
 Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος  
 Γενική Επιθεώρηση  
 Κηφισίας 1-3, 11523 Αθήνα
3. ΥΠΠΟ  
 Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων  
 Καλλιστιέρη 30, 11712 Αθήνα



1064 0011 Ρ.Δ.Ο.  
 Α. ΨΑΛΛΑ

## TECHNICAL DESCRIPTION

### **Purpose, Location**

The purpose of the project is to effectively double the existing capacity of the container terminal no 26 in the Port of Thessaloniki, to cope with the increasing demand for container handling.

### **Description**

The project includes the design, construction and putting into service of an extension to the existing container terminal no 26 in the Port of Thessaloniki the 6<sup>th</sup> quay. The project includes the purchase of the necessary equipment for the operation of the terminal and dredging in front of the existing quay. The works include:

- Extension of the west face of the quay by 500 m to a total of 1000 m of continuous wall. Depth at the new quay will be 15 m and the quay will be founded on piles
- Dredging of the existing 500m of quay to be deepened to 15m.
- Filling and paving of 30,000 sm of quay to withstand loads up to 3 containers high.
- Substation and lighting networks
- Reefer terminal
- Maintenance workshop with equipment

The equipment to operate the quay will include:

- 4 post panamax container cranes
- 12 straddle carriers
- 2 reach stackers
- 2 tractors

### **Calendar**

The works are expected to be complete and in operation by end 2011

## INVESTMENT COST

<b>Civil and construct works</b>	<b>Eur m</b>
<i>Extension of quay wall</i>	26.5
<i>Infilling and pavements</i>	13.2
<i>Dredging in front of wall</i>	<del>3.0</del> 5.2
<i>Refer terminal</i>	0.8
<i>Maintenance workshop</i>	6.6
<i>Substation and networks</i>	0.4
<b>Mechanical equipment</b>	
<i>4 cranes</i>	26.0
<i>handling equip</i>	8.5
<b>Subtotal</b>	85.0
<i>Contingencies (5%)</i>	4.3
<i>IDC (50% loan at 5%)</i>	8.5
<b>Total cost of Project</b>	<del>97.8</del> 100

# ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

## 2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 2.1 Βασικά χαρακτηριστικά έργου

Το έργο για το οποίο συντάσσεται η παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) είναι η "Επέκταση του προβλήτα (Β' Φάση)".

Ο σκοπός του έργου είναι η ολοκλήρωση της κατασκευής του 6ου προβλήτα και η κάλυψη των αλματωδώς αυξανόμενων λειτουργικών αναγκών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) με την κατασκευή της επέκτασης του υφιστάμενου τμήματος του προβλήτα κατά 600 m περίπου προς την θάλασσα. Με την κατασκευή του έργου θα δημιουργηθεί ο αναγκαίος πρόσθετος χώρος που απαιτείται για την κάλυψη των διαρκώς αυξανόμενων λειτουργικών αναγκών του Λιμένα. Το δυτικό τμήμα του προβλήτα θα χρησιμεύσει για την επέκταση του υφιστάμενου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ενώ το ανατολικό τμήμα για την επέκταση του χώρου εξυπηρέτησης βαρέων φορτίων.

Η προβλεπόμενη περιοχή υλοποίησης του έργου είναι εντός του Λιμένα και αποτελεί την φυσική επέκταση του υφιστάμενου τμήματος του 6ου προβλήτα προς την θάλασσα. (Σχέδιο 1)

Συνοπτικά για το έργο "Επέκταση του Προβλήτα" ισχύουν τα παρακάτω

#### 1. Η επιλογή της θέσης

Επιλέχθηκε η λύση της ευθύγραμμης επέκτασης για λόγους τεχνικούς, οικονομικούς, και λειτουργικούς (ευθύγραμμη επέκταση της κίνησης των γερανογεφυρών, ευθύγραμμο μέτωπο παραβολής πλοίων). (Σχέδιο 2)

#### 2. Λόγοι κατασκευής

Το έργο περιλαμβάνει την επέκταση των 2 κρηπιδωμάτων του 6ου προβλήτα Νο24 ανατολικά και Νο25 δυτικά κατά 600 m περίπου ώστε να αποκτήσει ο Λιμένας Θεσσαλονίκης λειτουργικό βάθος 15m. Η επέκταση των κρηπιδωμάτων σε μεγαλύτερο βάθος καθιστά δυνατή την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου πλοίου μέχρι και τέταρτης γενιάς (Post Panamax) και αυξάνει την δυνατότητα φορτοεκφορτωτικών εργασιών τόσο σε εμπορευματοκιβώτια όσο και σε βαριά χύδην φορτία.

3. **Τα προσδοκώμενα οικονομικά και άλλα οφέλη.**  
Η κατασκευή του έργου θα επιφέρει την αύξηση των εργασιών του Λιμένα. Η υλοποίηση του έργου θα επιτρέψει την επέκταση της ζώνης επιρροής του Λιμένα στα Βαλκάνια.
4. **Ένταξη του έργου σε αναπτυξιακό σχέδιο**  
Το έργο θα ενταχθεί σε χρηματοδοτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
5. **Συσχέτιση του έργου με άλλα έργα ή δραστηριότητες της περιοχής.**  
Το έργο ως κατασκευή σχετίζεται άμεσα με τα παρακάτω προβλεπόμενα έργα ή υπό κατασκευή έργα.
  - Έργο Δυτικής εισόδου πόλης Θεσσαλονίκης
  - Στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι 6<sup>ου</sup> προβλήτα
  - Έργα οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης Λιμένος απ'ευθείας με τα Εθνικά δίκτυα

#### 2.1.1 Το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την ίδρυση της πόλης το 315 π.Χ, που πήρε το όνομα της αδελφής του Μεγάλου Αλεξάνδρου, είναι στενά συνδεδεμένο με την πολιτιστική και οικονομική ζωή όχι μόνο της πόλης αλλά και του ευρύτερου Βαλκανικού χώρου.

Η Θεσσαλονίκη στην μακραίωνα ιστορία της ήταν πάντοτε το μήλο της έριδος πολλών κατακτητών αλλά δεν έχασε ποτέ τον Ελληνικό της χαρακτήρα, ούτε τη σημασία της ως μεγάλου εμπορικού και διαμετακομιστικού κέντρου.

Ο σύγχρονος τεχνητός λιμένας της Θεσσαλονίκης χρονολογείται από το 1901. Προορισμός του λιμένα ήταν η εξυπηρέτησης της ενδοχώρας της Θεσ/νίκης, όπως προσδιοριζόταν αυτή με τις τότε κρατούσες πολιτικές συνθήκες όπου η Θεσ/νίκη και η ευρύτερη ενδοχώρα της ανήκουν στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Το σύγχρονο λιμάνι της Θεσσαλονίκης άρχισε να παίρνει τη μορφή του στις αρχές του 20ου αιώνα με την ίδρυση του 1914 της ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ που άρχισε να λειτουργεί το 1925 λόγω των

πολεμικών γεγονότων που μεσολάβησαν. Ο λιμένας αυτός περιλάμβανε κυματοθραύστη μήκους 560 μ. και δυο προβλήτας, με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1,310 μ, και μέγιστο βάθος μέγιστο -8 μ.

Το 1953 η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ και το ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ συγχωνεύονται σε ένα ενιαίο φορέα με την επωνυμία ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙ ΛΙΜΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" (Ε.Ζ.Λ.Θ.)

Το Λιμάνι έλαβε την τελική του μορφή το 1970 με την ίδρυση νέου Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, με την επωνυμία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" (Ο.Λ.Θ.) υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

### 2.1.2 Αναπτυξιακό πρόγραμμα του Λιμένα Θεσσαλονίκης

Στα πλαίσια του νέου αναπτυξιακού προγράμματος του Ο.Λ.Θ. εντάσσονται οι παρακάτω στόχοι:

1. Η περαιτέρω επέκταση της επιφάνειας του Λιμανιού στον 6<sup>ο</sup> Προβλήτα.
  - 1.1 Η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων και η δημιουργία νέων υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων.
  - 1.2 Η επέκταση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (Terminal Container).
  - 1.3 Η προμήθεια δύο νέων Γερανογεφυρών.
  - 1.4 Η κατασκευή νέων σιδηροδρομικών και οδικών συνδέσεων (Δυτική περιοχή - Κόμβος Λαχαναγοράς).
  - 1.5 Η προμήθεια βοηθητικού εξοπλισμού για τον Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων.
  - 1.6 Η κατασκευή νέων στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων.
2. Ο εκσυγχρονισμός των παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων.
3. Η υλοποίηση του προγράμματος εγκατάστασης δικτύου πληροφορικής σε όλους τους χώρους και υπηρεσίες του Λιμένα.

Στα πλαίσια της υλοποίησης και εφαρμογής του εγκεκριμένου αναπτυξιακού προγράμματος του Ο.Λ.Θ. συντάσσεται η παρούσα Μ.Π.Ε. για την επέκταση της επιφάνειας του Λιμένα στον 6ο προβλήτα.

### 2.1.3 Υφιστάμενη κατάσταση

Για την σύνταξη της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εξετάστηκαν όλοι οι παράγοντες που θα μπορούσαν να επηρεαστούν από την εκτέλεση του έργου και έγινε η σύγκριση μεταξύ της υφιστάμενης κατάστασης πριν από το έργο και της αντίστοιχης προβλεπόμενης κατάστασης κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου. Για το σκοπό αυτό έγιναν τα παρακάτω:

- α. Αναγνώριση των φυσικών συνθηκών που επικρατούν στο ΒΔ τμήμα του Θερμαϊκού κόλπου όπως
  - Διερεύνηση υπό τις παρούσες συνθήκες
  - Το ανεμολογικό και κυματολογικό κλίμα
  - Η κυκλοφορία και ανανέωση του νερού
  - Οι διακυμάνσεις της στάθμης
  - Η θερμοκρασία, αλατότητα και η κίνηση φερτών υλών πυθμένα
- β. Αναγνώριση οικολογικών - περιβαλλοντικών συνθηκών στο θαλάσσιο πεδίο και συγκεκριμένα τα βασικά χαρακτηριστικά της στήλης (διαλυμένο  $O_2$ , χλωροφύλλη, θρεπτικά άλατα) και του βένθους (σύσταση και μικρορυπαντές όπως βαρέα μέταλλα και υδρογονάνθρακες).  
Ταξινόμηση και χαρακτηρισμός ποικιλότητας της υφισταμένης πανίδας στον ίδιο χώρο.
- γ. Αναγνώριση των εδαφολογικών και εδαφοτεχνικών χαρακτηριστικών του βυθού στο χώρο θεμελίωσης της επέκτασης του 6ου προβλήτα.
- δ. Πρόβλεψη για τυχόν επιπτώσεις στο κυματολογικό, κυκλοφοριακό κλίμα και περιβαλλοντικές συνθήκες από την επέκταση αυτή και από την αύξηση της παρουσίας των πλοίων.  
Η έρευνα εστιάστηκε στην πρόγνωση της μεταβολής των χρόνων ανανέωσης του διαλυμένου οξυγόνου, των ευτροφικών ζωνών και των ρυθμών ιζηματογένεσης.  
Μελέτη επιχειρησιακών θεμάτων όπως η δυνατότητα ελιγμών των πλοίων μεταφοράς ΕΚ και καυσίμων που δένουν στα πλωτά αγκυροβόλια και οι ανάγκες αναρύθμισής τους από την κατασκευή της επέκτασης.

- ε. Σε περίπτωση διαπίστωσης μη αμελητέων αρνητικών επιπτώσεων θα διερευνηθούν εναλλακτικές λύσεις χάραξης της επέκτασης με το ίδιο επιχειρησιακό αποτέλεσμα.
- στ. Με βάση τις εδαφοτεχνικές συνθήκες, τις κατασκευαστικές και λειτουργικές δυνατότητες, τα διαθέσιμα υλικά και πραγματικά στοιχεία κόστους, διερεύνηση εναλλακτικών τεχνικών λύσεων για τη μορφή και κατασκευή του κρηπιδότοιχου της επέκτασης του 6<sup>ου</sup> προβλήτα και πρόταση βέλτιστης λύσης.

## 2.2 Κύριες επιπτώσεις

Κατά τη φάση της κατασκευής και λειτουργίας του έργου οι βασικές επιπτώσεις του έργου συνοπτικά είναι οι παρακάτω

1. Η επιβάρυνση στη ποιότητα νερών και στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα από τις εκκαφές ή από αποθέσεις προϊόντων θεμελιώσεων θα είναι μικρή, επειδή θα εφαρμοστούν ειδικές τεχνικές που θα περιορίσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτών των εργασιών.
2. Η επιβάρυνση λόγω επιχώσεων στο θαλάσσιο χώρο θα είναι μηδαμινές καθότι θα γίνει επίχωση με κατάλληλα επιλεγμένα υλικά (χωρίς μολυσματικούς ρύπους) και θα επιτευχθεί ο εγκλωβισμός του βεβαρημένου πυθμένα στη περιοχή του έργου.
3. Η επιβάρυνση λόγω λήψης των απαιτούμενων προϊόντων επίχωσης του έργου (από χερσαίους και θαλάσσιους δανειοθαλάμους) θα είναι μικρή γιατί θα το μεν χερσαίο υλικό θα ληφθεί από εγκεκριμένες θέσεις χερσαίων δανειοθαλάμων η δε αμμοληψία υλικού από την θάλασσα θα γίνει από περιοχές βάθους μεγαλύτερο από 10m (υφιστάμενη άδεια αμμοληψίας) και σύμφωνα με ειδικούς όρους.
4. Η θέση του έργου δεν θα δημιουργήσει ουδεμία εργοταξιακή όχληση στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

5. Οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον θα είναι θετικές καθότι το έργο θα βοηθήσει στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών του Λιμένα Θεσσαλονίκης.
6. Η αύξηση των λιμενικών δραστηριοτήτων μετά την αποπεράτωση του έργου δεν συνεπάγεται αναγκαστικά αρνητικές επιπτώσεις στο ούτως ή άλλως ιδιαίτερα βεβαρημένο σύστημα: διότι πρόκειται για τη δημιουργία δύο μόνο νέων θέσεων εξυπηρέτησεως πλοίων μεταφοράς ανά κρηπίδωμα.
7. Σχετικά με τη επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από τις εκπομπές των πλοίων κατά τη λειτουργία του έργου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η περιοχή του έργου είναι μέσα στο λιμάνι και ακριβώς δίπλα το υφιστάμενο τμήμα του 6<sup>ου</sup> προβλήτα που δέχεται διαρκώς αυξανόμενο αριθμό πλοίων.
8. Αναμενόμενες επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από την υποβάθμιση της ατμόσφαιρας από την αυξημένη κυκλοφορία στις οδούς πρόσβασης και από τις εκπομπές των πλοίων δεν αναμένονται ουσιαστικές.
9. Δεν αναμένονται επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από την υποβάθμιση της ποιότητας θαλάσσιων νερών από τα λύματα των χερσαίων εγκαταστάσεων.
10. Οι αναμενόμενες επιπτώσεις στις χρήσεις γης της περιοχής είναι μηδαμινές. Το έργο είναι Λιμενικό και συνεπώς δεν θα έχει σημαντικές επιρροές στη χρήση γης στη γύρω περιοχή.
11. Η ισορροπία της ακτογραμμής δεν θα μεταβληθεί σημαντικά. Στην περιοχή του 6ου προβλήτα δημιουργείται ένα μέτωπο μήκους 1600 m σχήματος Π. Η παράκτια χρήση γης παραμένει η ίδια καθότι το έργο θα χρησιμοποιηθεί για την επέκταση των ήδη υφιστάμενων λειτουργιών και όχι για την δημιουργία νέων χρήσεων.
12. Επιπτώσεις στο βιοτικό περιβάλλον από την αισθητική παρέμβαση του λιμένα στο φυσικό τοπίο δεν θα υπάρξουν.

13. Οι αναμενόμενες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις στην περιοχή από την λειτουργία του νέου λιμενικού έργου (απασχόληση, άμεσα και πολλαπλασιαστικά κοινωνικό - οικονομικά αποτελέσματα) αναμένονται να είναι θετικές.

### **2.3 Προτεινόμενα μέτρα**

Τα βασικά μέτρα που προτείνονται για τον περιορισμό των δυσμενών επιπτώσεων από το έργο κατά την φάση της κατασκευής και λειτουργίας του έργου είναι συνοπτικά

Το βασικό μέλημα κατά την διάρκεια των εργασιών θα πρέπει να είναι ο περιορισμός της όχλησης όσο γίνεται περισσότερο στην θέση επέμβασης. Συνεπώς, θα πρέπει να οργανωθεί με ευθύνη του ΟΛΘ ένας ευέλικτος μηχανισμός παρακολούθησης και να επιδιωχτεί να επιτευχθούν τα παρακάτω.

#### **ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ**

##### **ΑΕΡΑΣ**

- Επικάλυψη φορτηγών μεταφοράς αδρανών για την καταπολέμηση της σκόνης

##### **ΘΑΛΑΣΣΑ**

- Επαύξηση πρόσκαιρης θολερότητας λόγω εκσκαφών ή αποθέσεων προϊόντων εκσκαφής θεμελιώσεων, περιορισμένη μόνο στην περιοχή εκτέλεσης του έργου άλλως υποχρεωτική λήψη ειδικών μέτρων περιορισμού της διάχυσης (π.χ) υδατοπερατά θαλάσσια διαφράγματα κλπ)
- Παύση εργασιών βυθοκόρησης σε περιόδους ισχυρών βορείων ανέμων εφ'όσον ο εφαρμοζόμενος τρόπος διαχείρισης εκσκαφών αποδειχτεί αναποτελεσματικός σε ότι αφορά τον περιορισμό της διάχυσης εντός της περιοχής εκτέλεσης του έργου.
- Ενταφιασμός εντός της προς επιχωμάτωσης περιοχής του έργου, του επιφανειακού υδαρούς υλικού, των θέσεων εκσκαφής θεμελιώσεων των κρηπιδοτοιχών

- Βυθοκόρηση και αμμοληψία υλικού για την επιχωμάτωση της θαλάσσιας περιοχής του έργου από τις ήδη υποδειχθείσες περιοχές του θερμαϊκού και σε βάθη μεγαλύτερα των 10m (υφιστάμενη άδεια αμμοληψίας)
- Επιτρεπτή η αμμοληψία από μικρότερα βάθη εφ'όσον υφίσταται προστασία - θωράκιση της ακτογραμμής με ανάχωμα.
- Της εκτέλεσης των αμμοληψιών από τις υποδεικνυόμενες περιοχές για ποσότητες πέραν των ήδη εγκεκριμένων θα προηγηθεί η έκδοση συμπληρωματικής - τροποποιητικής άδειας αμμοληψίας.
- Οι εργασίες αμμοληψιών θα πραγματοποιηθούν εκτός των πέντε μηνών Νοεμβρίου - Μαρτίου, κατά τα χρόνια κατασκευής των έργων λόγω αλιείας στρειδιών, κυδωνών και μυδιών στην εγγύς θαλάσσια περιοχή. Κατ' εξαίρεση μπορούν να πραγματοποιούνται εργασίες και κατά το πεντάμηνο Νοεμβρίου - Μαρτίου σε ορισμένες περιοχές μετά την σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Νομαρχιακής Υπηρεσίας Αλιείας.
- Έλεγχος των μικροβιακών παραμέτρων στις γειτονικές προς το έργο περιοχές
- Παρακολούθηση των χημικών παραμέτρων στην περιοχή του έργου
- Δυνατότητα αμμοληψίας από άλλη περιοχή και με μικρότερα βάθη επιτρεπτή εφ'όσον εκδοθεί άδεια αμμοληψίας μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων υπηρεσιών (ΕΟΤ, Εποπτεία Αλιείας, ΓΕΝ, κλπ)

#### ΦΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

##### ΑΕΡΑΣ

- Έλεγχος ρύπων

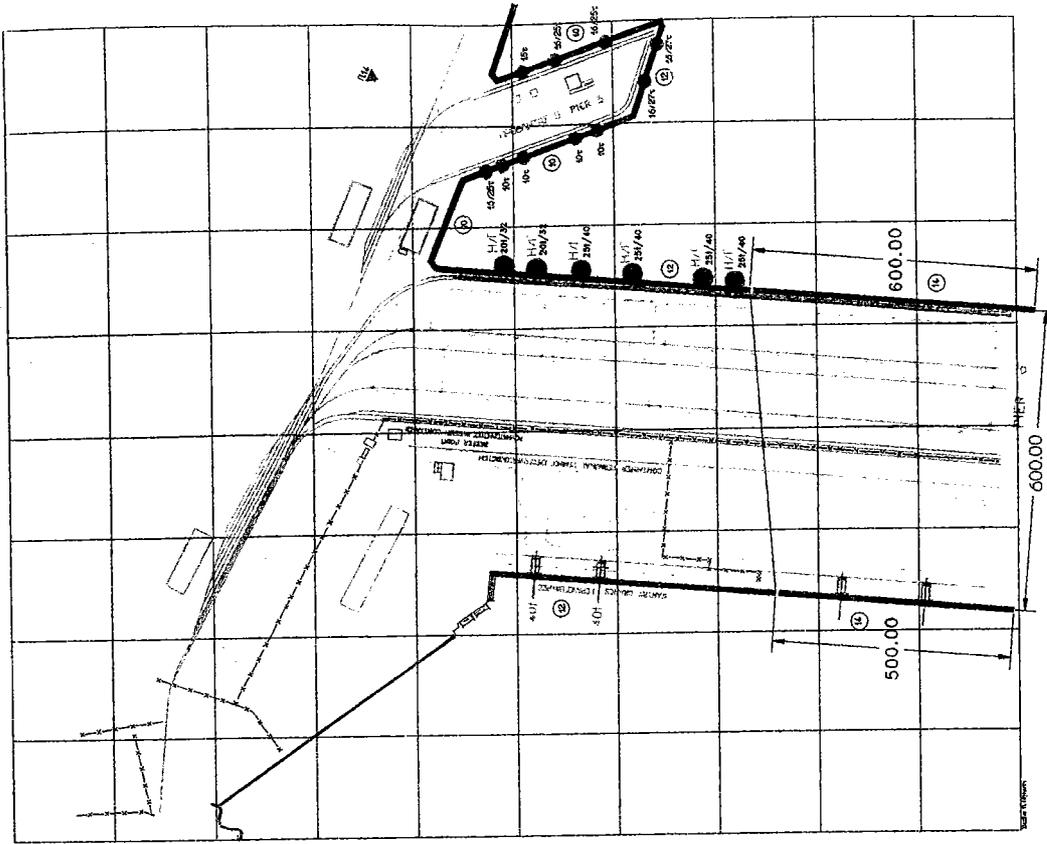
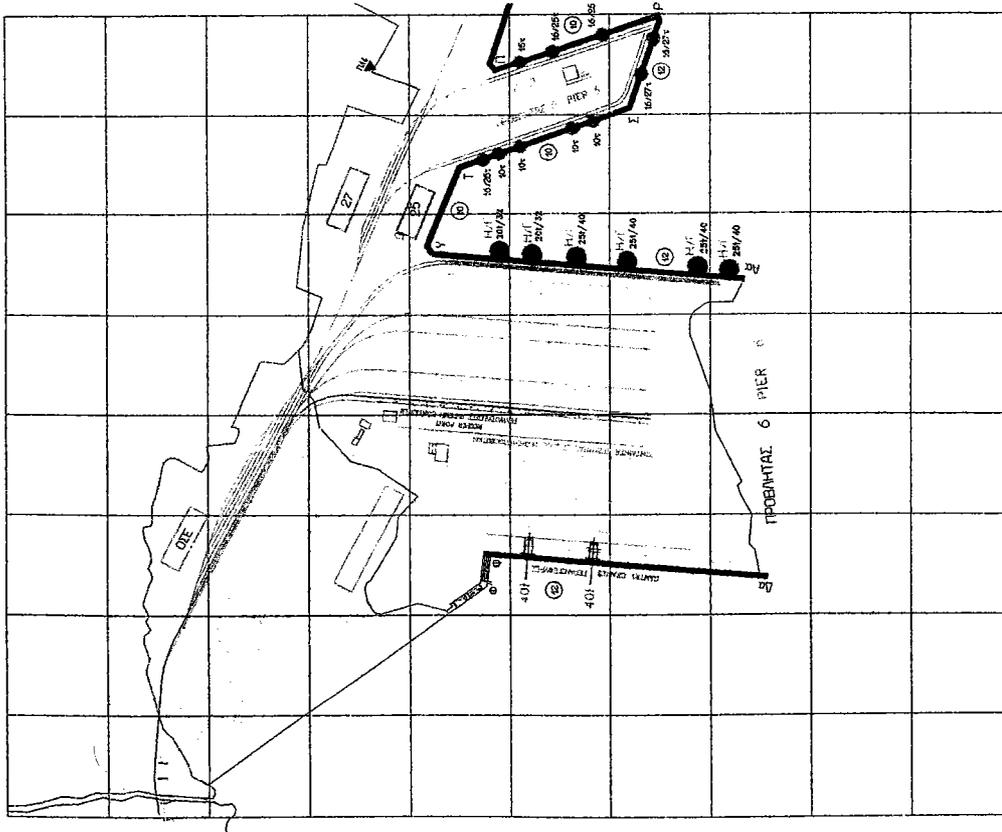
##### ΘΑΛΑΣΣΑ

- Έλεγχος σύστασης των περιοδικών βυθοκορήσεων.
- Έλεγχος των μικροβίων και των χημικών παραμέτρων

##### ΘΟΡΥΒΟΣ

- Έλεγχος επιπέδου θορύβου στον 6ο προβλήτα





Σχέδιο 2 Ο 6ος προβλήτας πριν και μετά την κατασκευή του έργου