

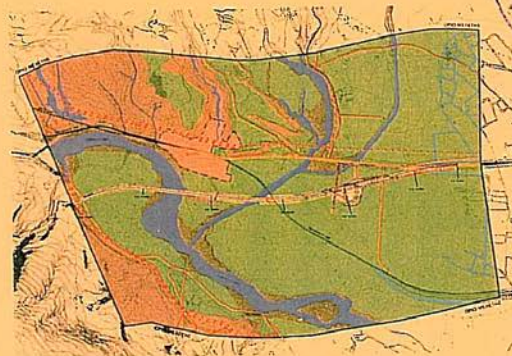
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Υ. Π.Ε. Χ.Ω. Δ. Ε.  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
(Ε.Υ.Δ.Ε. / Π.Α.Θ.Ε.)

ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ  
ΛΑΡΙΣΣΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τμήμα : Αρχή Κόμβου Ραφάνης - Πλαταμώνας  
Υπότμημα : Πλαταμώνας - Διασταύρωση Σκοτίνας

Βόρεια Έξοδος Τεμπών έως Πυργετό

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ



ΙΟΥΝΙΟΣ 2001



ΣΥΜΠΡΑΤΤΟΝΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ:

Ν. ΠΕΡΔΙΚΑΡΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Ε	ΚΙΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.
Γ. ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Ε.	Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Ε.
Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ	ΣΤ. ΧΑΡΙΤΩΝΙΔΗΣ
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ	Γ. ΜΠΟΥΡΤΖΙΚΟΣ
Θ. ΧΟΝΤΟΣ	Π. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ

Envelope 10



## 2 Κεφάλαιο 2ο ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) αφορά στο έργο «Ολοκλήρωση μελέτης αυτοκινητόδρομου Λάρισας – Θεσσαλονίκης, Τμήμα : Αρχή Κόμβου Ραψάνης – Πλαταμώνας, Υπότιμημα : Πλαταμώνας – Διασταύρωση Σκοτίνας, Βόρεια έξοδος Τεμπών έως Πυργετό».

Το έργο έχει μήκος 2.800 m και βρίσκεται στο Νομό Πιερίας.

### 2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η ευρύτερη και η άμεση περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στους Χάρτες ΜΠΕ-1.1, ΜΠΕ-1.2, και ΜΠΕ-2 αντιστοίχως. Οι Χάρτες αυτοί απεικονίζουν τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης περιβάλλοντος και περιλαμβάνουν Οικισμούς, Χρήσεις γης, Δίκτυα υποδομής, Αρχαιολογικούς χώρους κλπ.

Η περιοχή μελέτης είναι ο χώρος που βρίσκεται σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου από τον άξονα του αυτοκινητόδρομου. Λόγω της μεγάλης της ποικιλίας σε βιότοπους, χλωρίδα και πανίδα, το μεγαλύτερο μχρος της ευρύτερης περιοχής του έργου χαρακτηρίζεται σαν σημαντικό οικοσύστημα σύμφωνα με το Πρόγραμμα Βιοτόπων (CORINE 1986,) και περιλαμβάνει τμήματα επιμέρους βιοτόπων, όπως είναι ο Κάτω Ολυμπος και το Δέλτα Πηνειού. Μέσα στην περιοχή αυτή βρίσκονται επίσης το οικοσύστημα Μεσογειακού τύπου στους πρόποδες του Ολύμπτου, οι υγρότοποι του ποταμού Πηνειού και του Λειβαρίου, οι παραλίες του Θερμαϊκού Κόλπου καθώς και γεωργικές καλλιέργειες με "οριακούς" βιότοπους, δηλαδή παραρεματίες ζώνες βλάστησης, δεντροστοιχίες και φράχτες που σχηματίζονται από βλάστηση.

Οι κυριότεροι οικισμοί που βρίσκονται κοντά στο έργο είναι οι Ομόλιο, Περαταριά, Πυργετός και Ραψάνη.

Ένα μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού των κοινοτήτων της ευρύτερης περιοχής ασχολείται με τον πρωτογενή τομέα (γεωργική γή και κτηνοτροφία) και τον τουρισμό που ευνοείται από την πανέμορφη παραλιακή ζώνη, τις αρχαιότητες και τα γραφικά ορεινά χωριά.

Η ποιότητα ατμόσφαιρας της περιοχής μελέτης παρά τη λειτουργία της υφιστάμενης Ε.Ο. είναι σε πολύ καλά επίπεδα. Η κατάσταση του ακουστικού περιβάλλοντος είναι υποβαθμισμένη πλησίον της Ε.Ο. αλλά είναι ικανοποιητική στην περιοχή μελέτης γενικότερα.

### 2.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Ο άξονας της χάραξης στα πρώτα 1000 μ. μετακινείται ανατολικότερα σε σχέση με την αρχική προμελέτη για να συναρμοσθεί με τον άξονα του προηγούμενου τμήματος, αλλά και για να γεφυρώσει καλύτερα τον Πηνειό ποταμό. Η βελτίωση αυτή συνίσταται ως προς το ότι η προτεινόμενη χάραξη διασταυρώνει τον Πηνειό με μικρότερη λοξότητα απ' ότι η προηγούμενη, η δε νέα γέφυρα βρίσκεται πλέον σε ευθυγραμμία και όχι σε καμπύλη.



Εξαιτίας της μετακίνησης παύει να ισχύει η αναγκαιότητα κατασκευής των προβλεπόμενων στην αρχική προμελέτη SR1-2, SR1AL, SR3AR, καθώς και όλων των τεχνικών του πρώτου χιλιόμετρου αυτής. Το δεξιό SR2-R διατηρείται μετατοπιζόμενο καθώς και η κάτω διάβαση σύνδεσής του με τοπικό δίκτυο, ενώ διαφοροποιούνται ελαφρά όλες οι γέφυρες μέχρι της Χ.Θ. 13+000, από όπου και μετά διατηρείται ως έχει η αρχική προμελέτη.

Η εφαρμοστέα διατομή είναι αυτή του τετράγνου αυτοκινητοδρόμου και τα γεωμετρικά στοιχεία επιτρέπουν ταχύτητα 120 χλμ/ώρα. Η αρτηρία για το υπόψη τμήμα κατασκευάζεται με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, που είναι η ελάχιστη διατομή από πλευράς αριθμού λωρίδων κυκλοφορίας για αυτοκινητόδρομους, εξασφαλίζοντας όμως επαρκή χωρητικότητα, υψηλή ταχύτητα διακίνησης και ευνοϊκές συνθήκες ασφαλείας και άνεσης.

### 2.3 ΠΙΘΑΝΕΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το έργο θα επιφέρει κάποιες αλλαγές στη μορφολογία της περιοχής λόγω των επιχωμάτων και της κοιλαδογένεφουρας.

Σύμφωνα με τα προμετρικά στοιχεία της μελέτης προκύπτει ότι για την κατασκευή των επιχωμάτων, χρειάζονται περίπου 463.000 m<sup>3</sup> δάνεια χώματα, που θα καλυφθούν από προϊόντα εκσκαφών των εργασιών για τις σήραγγες του γειτονικού τμήματος, κατόπιν διαλογής.

Κατά την κατασκευή και τη λειτουργία του έργου αναμένεται ότι θα υπάρξουν επιπτώσεις στη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής. Στο τμήμα του έργου οι επιπτώσεις στη βλάστηση θα περιοριστούν μέσα σε μικρές επιφάνειες της περιοχής άμεσης επιρροής και αφορούν την αποψίλωση μακκίας και φρυγάνων, εκχέρσωση γεωργικής γης και κόψιμο των οπωροφόρων δένδρων. Η καταστροφή της βλάστησης επιδρά στην πανίδα λόγω της προκαλούμενης απώλειας βιοτόπων. Τα ευρέως διαδεδομένα είδη πανίδας, που φωλιάζουν ή τρέφονται στις περιοχές οι οποίες καλύπτονται από τη μακκία και τα φρύγανα και θα εκχερσωθούν κατά την κατασκευή του έργου, αναμένεται ότι θα μεταφέρουν τη δραστηριότητα τους στις γειτονικές περιοχές που θα μείνουν ανέπαφες.

Σε ό,τι αφορά τον θόρυβο από την κατασκευή, ενδέχεται να υπερβαίνει το όριο των 65 dB(A) στα πλησιέστερα προς το έργο κτήρια του οικισμού της Περαταριάς. Ο οδικός θόρυβος κατά τη λειτουργία όμως, ΔΕΝ θα ξεπερνάει το όριο των 70 dB(A) για τον δείκτη L10, ενώ αναμένονται θετικές επιπτώσεις θορύβου λόγω της προβλεπόμενης μείωσης του θορύβου στους πλησιέστερους δέκτες (Περαταριά).

Οι συγκεντρώσεις των αερίων ρύπων κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου δεν θα υπερβαίνουν τα θεσμοθετημένα όρια. Με εξαίρεση τη σκόνη, οι επιπτώσεις στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον θεωρούνται μικρής σημασίας αφού δεν αναμένονται υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ορίων ποιότητας αέρα. Σε ό,τι αφορά την αέρια ρύπανση οι αναμενόμενες επιπτώσεις είναι θετικές λόγω της μείωσης των συνολικά εκπεμπόμενων ρύπων αλλά και της καλύτερευσης της ποιότητας ατμόσφαιρας στις εκατέρωθεν της υφιστάμενης Ε.Ο. περιοχές.

Το έργο γίνεται για να βελτιωθεί η χάραξη της Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης στο δύσκολο τμήμα της Πλαταμώνα-Σκοτίνα. Αυτό επιτυγχάνεται με τον καλύτερο τρόπο με την προτεινόμενη χάραξη, που παρακάμπτει τον οικισμό της Περαταριάς εξασφαλίζοντας γεωμετρικά χαρακτηριστικά σύγχρονου αυτοκινητόδρομου.

Το έργο δεν θα δημιουργήσει καμία αρνητική επίπτωση στο υπάρχον οδικό δίκτυο. Αντίθετα το βελτιώνει.

#### 2.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Τα κυριότερα από τα προτεινόμενα μέτρα κατά την κατασκευή του έργου περιλαμβάνουν:

1. Η κίνηση των οχημάτων του εργοταξίου να γίνεται πάνω σε όσο το δυνατό λιγότερους δρόμους αποφεύγοντας τις περιπτώσεις διανοίξεις και εκχερσώσεις βλάστησης.
2. Να εξασφαλιστεί η μη απόρριψη υλικών εκσκαφής καθώς και κατασκευής (τσιμέντα κλπ.) και άλλων υλικών (ορυκτέλαια κλπ.) σε περιοχές πολυετούς βλάστησης και σε οποιαδήποτε άλλη θέση εκτός από οργανωμένους χώρους που θα πρέπει να αποκατασταθούν μετά το πέρας των εργασιών.
3. Να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο θεμελίωσης των βάθρων της γέφυρας.
4. Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός της γέφυρας να γίνει σε άμεση συνεργασία με τη στατική μελέτη έτσι ώστε να καθοριστούν το είδος του φορέα (ανωδομή, υποστυλώματα, εφέδρανα), το προφίλ της γέφυρας, ο ουρανός της ανωδομής, τα κιγκλιδώματα και τα στηθαία, όπως και ο χρωματισμός της.
5. Για την αποφυγή δημιουργίας πολλαπλών εργοταξιακών χώρων στην περιοχή της μελέτης, προτείνονται ως καταλληλότερες θέσεις, οι εργοταξιακοί χώροι της προηγούμενης και επόμενης του έργου εργολαβίας, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, καθώς επίσης, τουλάχιστον προσωρινά, η περιοχή που χωροθετείται ο ανισόπεδος κόμβος.
6. Οι τελικοί αποθεσιοθάλαμοι των απορριπτέων προϊόντων θα πρέπει να χωροθετηθούν μακριά από την οικολογικά ευαίσθητη ζώνη του Δέλτα του Πηνειού και των εκβολών των παραποτάμων του.
7. Να κατασκευαστούν υπόγεια περάσματα για την άγρια, ή εκτρεφόμενη πανίδα ώστε να μειωθούν οι επιπτώσεις του «κλειστού» αυτοκινητόδρομου στην απομόνωση της πανίδας εκατέρωθεν του δρόμου.
8. Να αποφευχθούν οι οχλούσες εργασίες κατά την περίοδο από Μάρτιο έως Ιούνιο, ιδίως στην περιοχή των στενών και στο τέλος της χάραξης, ώστε να περιοριστούν οι ενοχλήσεις από την κατασκευή του δρόμου στα αναπαραγόμενα πουλιά.