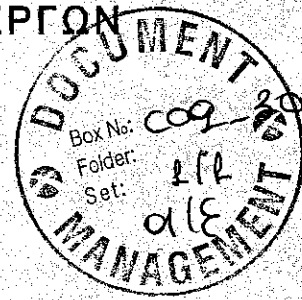


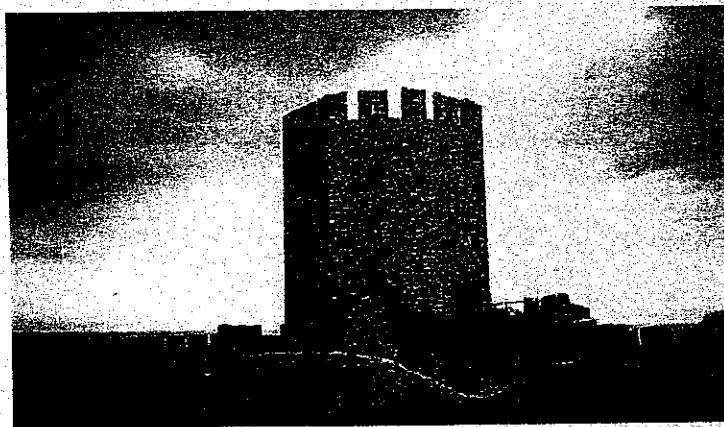
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Υ. Π. Ε. Χ. Ω. Δ. Ε.  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
(Ε.Υ.Δ.Ε. / Π.Α.Θ.Ε.)



ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ  
ΛΑΡΙΣΣΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τμήμα : Αρχή Κόμβου Ραψάνης – Πλαταμώνας  
Υπότμημα : Πλαταμώνας – Διασταύρωση Σκοτίνας

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ



ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2001

ΣΥΜΠΡΑΤΤΟΝΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ:

Ν. ΠΕΡΔΙΚΑΡΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Ε.  
Γ. ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Ε.  
Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ  
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ  
Θ. ΧΟΝΤΟΣ

ΚΙΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.  
Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Ε.  
ΣΤ. ΧΑΡΙΤΩΝΙΔΗΣ  
Γ. ΜΠΟΥΡΤΖΙΚΟΣ  
Π. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ



## 2 Κεφάλαιο 2ο ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) αφορά στο έργο «Ολοκλήρωση μελέτης αυτοκινητόδρομου Λάρισας – Θεσσαλονίκης, Τμήμα : Αρχή Κάμβου Ραψάνης – Πλαταμώνας, Υπότμημα : Πλαταμώνας – Διασταύρωση Σκοτίνας»

Το έργο έχει μήκος 5.435 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 μέρος 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 Ολύμπος και το Δέλτα Πηνιού. Μέσα στην περιοχή αυτή βρίσκονται επίσης το οικοσύστημα Μεσογειακού τύπου στους πρόποδες του Ολύμπου, οι υγρότοποι του ποταμού Πηνιού και του Λειβαρίου, οι παραλίες του Θερμαϊκού Κόλπου καθώς και γεωργικές καλλιέργειες με "οριακούς" βιότοπους, δηλαδή παραρεμάτιες ζώνες βλάστησης, δεντροστοιχίες και φράχτες που σχηματίζονται από βλάστηση.

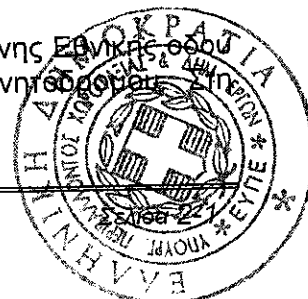
Το έργο διέρχεται από τον προστατευόμενο χώρο του κηρυγμένου ιστορικού - αρχαιολογικού τόπου του Ολύμπου, όπου συμπεριλαμβάνεται και ο αρχαιολογικός χώρος Ηρακλείου – Πλαταμώνας, εντός των διοικητικών ορίων του δήμου Ανατολικού Ολύμπου. Ο δήμος αυτός συστάθηκε σύμφωνα με τον Ν. 2539/1997 («Καποδίστριας») αποτελούμενος από τις κοινότητες Λεπτοκαρυάς, Παντελεήμονος, Πλαταμώνος, Πόρων και Σκοτίνας, που καταργήθηκαν. Έδρα του δήμου είναι ο οικισμός Λεπτοκαρυά.

Ένα μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού των κοινοτήτων της περιοχής ασχολείται με τον πρωτογενή τομέα (γεωργική γη 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 επίπεδα. Η κατάσταση του ακουστικού περιβάλλοντος είναι υποβαθμισμένη πλησίον της Ε.Ο. αλλά είναι ικανοποιητική στην περιοχή μελέτης γενικότερα.

### 2.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στην αρχή (Χ.Θ. 10+000) η χάραξη ακολουθεί τη διεύθυνση της υφιστάμενης Ε.Ο. που διαπλατύνεται εκατέρωθεν μέχρι του πλάτους τετράιχνου αυτοκινητόδρομου.



συνέχεια γίνεται διαχωρισμός των κλάδων ανόδου – καθόδου και αρχίζει απόκλιση από την υφιστάμενη Εθνική οδό μέχρι πλήρους εγκατάλειψής της περί την Χ.Θ. 10+650.

Οι δύο κλάδοι οδεύουν σχεδόν παράλληλα με την υφιστάμενη Εθνική οδό μέχρι τη Χ.Θ. 11+075 όπου ο μεν αριστερός κλάδος εισέρχεται σε σήραγγα της οποίας τα πρώτα 125 μ. περίπου κατασκευάζονται με τη μέθοδο CUT AND COVER, ο δε δεξιός συνεχίζει σε επιφανειακή χάραξη μέσω ορυγμάτων, μέχρι τη Χ.Θ. 11+525 όπου εισέρχεται και αυτός σε σήραγγα.

Οι ως άνω σήραγγες συνδέονται μεταξύ τους με πεζοδιαβάσεις και με μία συνδετήρια οδό αναστροφής στη Χ.Θ. 12+800. Εντός των σηράγγων προβλέπονται ακόμη ορισμένες τοπικές διευρύνσεις που θα χρησιμοποιηθούν σαν χώροι στάθμευσης σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης.

Αμέσως μετά τις σήραγγες οι διαχωρισμένοι κλάδοι του αυτοκινητοδρόμου οδεύουν επί κοιλαδογέφυρας επί δύο ανεξαρτήτων φορέων.

Η αρχή της αριστερά γέφυρας είναι στη Χ.Θ. 14+368 ενώ της δεξιά στη Χ.Θ. 14+345. Οι διευθύνσεις των κλάδων είναι συγκλίνουσες μέχρι συνενώσεώς τους στη Χ.Θ. 14+840 (τέλος γεφυρών και διαχωρισμού των κλάδων). Από του σημείου αυτού μέχρι πέρατος της μελέτης Χ.Θ. 15+435 ακολουθείται η υφιστάμενη Εθνική οδός διαπλατυνόμενη αριστερά. Ο άξονας του ενιαίου οδοστρώματος αποτελεί συνέχιση του άξονα της μελέτης του επόμενου τμήματος και συμπίπτει περίπου με το άκρον του ερείσματος της υφιστάμενης Ε.Ο.

### 2.3 ΠΙΘΑΝΕΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το έργο θα επιφέρει κάποιες αλλαγές στη μορφολογία της περιοχής λόγω της σήραγγας και της κοιλαδογέφυρας.

Σύμφωνα με τα προμετρικά στοιχεία της μελέτης προκύπτει ότι για την κατασκευή των επιχωμάτων, ακόμα και στην περίπτωση που το σύνολο των προϊόντων των εκτός σηράγγων εκσκαφών θεωρηθούν κατάλληλα, χρειάζονται επιπλέον περίπου 100.000 μ<sup>3</sup>, που θα καλυφθούν από προϊόντα εκσκαφών των εργασιών για τις σήραγγες, 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 σποροφόρων δένδρων. Η καταστροφή της βλάστησης επιδρά στην πανίδα λόγω της προκαλούμενης απώλειας βιότοπων. 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, εκτιμάται ότι ΔΕΝ θα υπερβαίνει το θεσμοθετημένο όριο των 65 dB(A). Επίσης, ο οδικός θόρυβος κατά τη λειτουργία ΔΕΝ θα ξεπερνάει το όριο των 70 dB(A) για τον δείκτη L10, ενώ αναμένονται θετικές επιπτώσεις θορύβου λόγω της προβλεπόμενης εξάλειψης του θορύβου κατά μήκος της σήραγγας αλλά και της μείωσής του κατά 3 dB(A) τουλάχιστο στους πλησιέστερους δέκτες (Πλαταμώνας).

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 Ε.Ο. περιοχές.

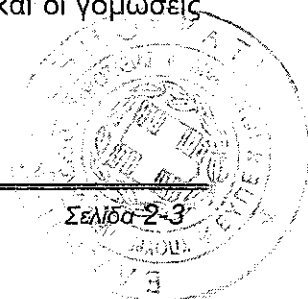
Το έργο γίνεται για να βελτιωθεί η χάραξη της Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης στο επικίνδυνο τμήμα των στροφών του Νέου Παντελεήμονα. Αυτό επιτυγχάνεται με τον καλύτερο τρόπο χάριν της κατασκευής των σηράγγων που παρακάμπτουν τον οικισμό του Νέου Παντελεήμονα εξασφαλίζοντας γεωμετρικά χαρακτηριστικά 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:

- Να εκπονηθεί ειδική αρχιτεκτονική μελέτη για τη διαμόρφωση των πρανών των ορυγμάτων με μνεία στον φωτισμό και αναφορά στο Κάστρο του Ν. Παντελεήμονα. Τα Cut and cover να κατασκευαστούν με θολωτή μορφή ώστε να δημιουργείται μία ενιαία εντύπωση της σήραγγας. Τα τόξα των εισόδων – εξόδων όπως και τα πλευρικά τοιχώματα αποτελούν αντικείμενο ειδικής αρχιτεκτονικής μελέτης. Πρέπει να αποκατασταθεί το φυσικό έδαφος στις εξόδους σε συνέχεια του φυσικού πρανούς.
- Τα πρανή να έχουν κλίσεις 1 (βάση) : 2 (ύψος) αντί του 1:1 που προτείνεται από την προμελέτη οδοποιίας. Προκύπτουν έτσι καλύτερες συνθήκες εκσκαφών και το αριστερό πρανές του ορύγματος θα έχει μικρότερο ύψος.
- 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.
- Να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο θεμελίωσης των βάθρων της γέφυρας (Απαιτείται θεμελίωση με φρεατοπάσσαλο, σύμφωνα με τα πορίσματα της γεωτεχνικής μελέτης).
- Να εφαρμοστεί η μελέτη διαμόρφωσης του περιβάλλοντα χώρου καθώς και η μελέτη φύτευσης, που θα πρέπει να έχουν έγκαιρα εκπονηθεί.
- Οι εργασίες που γίνονται ανάντι των πηγών να γίνονται προσεκτικά και οι γομώσεις των εκρηκτικών να είναι μικρής ισχύος.



- Η κίνηση των οχημάτων του εργοταξίου να γίνεται πάνω σε όσο το δυνατό λιγότερους δρόμους αποφεύγοντας τις περιπτώσεις διανοίξεις και εκχερσώσεις βλάστηση

