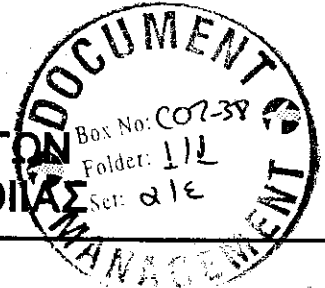


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ



Ν.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ
ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ
ΤΜΗΜΑ : ΡΑΧΕΣ - ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ
Χ.Θ. 240+300 - 261+350

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΜΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΥΡΙΑΚΑΚΗΣ

ΣΥΝΤΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ
& ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΦΩΤΗΣ Θ. ΚΑΛΟΥΔΙΩΤΗΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΣΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΦΑΣΕΙΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΜΑΪΟΣ 1994
	ΕΛΕΓΧΟΣ			
	ΘΕΩΡΗΣΗ			
	ΕΓΚΡΙΣΗ			
	ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ Σ.Δ.Ε.			
	ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ			

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

α) Το έργο που εξετάζεται στην παρούσα ΜΠΕ είναι η μετατροπή του τμήματος της Ν.Ε.Ο. Αθήνας-Θεσ/νίκης από Α.Κ Ραχών (Χ.Θ. 240+300 από Αθήνα) έως Α.Κ. Αγ.Θεοδώρων (Χ.Θ. 261+350) σε κλειστό αυτοκινητόδρομο 2+2 κύριων λωρίδων κυκλοφορίας με V μελέτης=120 χλμ/ώρα εν γένει, που μειώνεται στα δυσχερή και ορεινά τμήματα σε 100 χλμ/ώρα (για τα πρώτα περίπου 7,5 χλμ) και 80 χλμ/ώρα (για τα τελευταία 5,5 χλμ). Η μετατροπή της Ν.Ε.Ο. σε αυτοκ/δρομο γίνεται με μονόπλευρη ή αμφίπλευρη διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού και μικρομετατοπίσεις του άξονα, υψομετρικές ή οριζοντιογραφικές (μέχρι 40μ.), για βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του. Σε όλο σχεδόν το μήκος του οδικού τμήματος, με εξαίρεση τα ορεινά ακαλλιέργητα σημεία του, προβλέπονται παράπλευροι οδοί για την εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών και των τοπικών κινήσεων, που εξασφαλίζονται είτε με την βελτίωση υφιστάμενων αγροτικών δρόμων, είτε με την κατασκευή νέων. Προβλέπεται επίσης η αντικατάσταση του Α.Κ. Ραχών με νέο Α.Κ. μεταξύ Ραχών και Αχλαδίου σε απόσταση 2 χλμ. και η διατήρηση και βελτίωση των Α.Κ. Πελασγίας (Χ.Θ. 254+500) και Αγ.Θεοδώρων (Χ.Θ. 261).

Το έργο αποτελεί μέρος του συνολικού σχεδίου μετατροπής του οδικού άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης σε αυτοκινητόδρομο, και σαν τέτοιο εξαρτάται άμεσα από τις συνολικές επιλογές για τον άξονα αυτό.

β) Συνολική εναλλακτική λύση δεν εξετάστηκε καθότι η λύση που προκρίθηκε για όλο τον άξονα είναι η βελτίωση της υφιστάμενης οδού και μόνον όταν τούτο δεν είναι δυνατόν η κατασκευή νέας χάραξης. Η λύση της μη υλοποίησης του έργου είναι αφ' ενός μεν δυσμενέστερη λόγω των σημερινών συνθηκών, του όγκου κυκλοφορίας και της αυξημένης επικινδυνότητας, αφ' ετέρου δε ασύμβατη με το συνολικό σχεδιασμό του άξονα. Τοπικές εναλλακτικές λύσεις εξετάστηκαν όσον αφορά τον Α.Κ. Ραχών-Αχλαδίου: η λύση της διατήρησης του υφιστάμενου Α.Κ. Ραχών και η λύση της κατασκευής νέου μετά το Αχλάδι, μεταξύ του οικισμού αυτού και των εγκαταστάσεων της Agroinvest, με παράλληλη

διατήρηση ή όχι του υφιστάμενου Α.Κ. Ραχών. Και οι 3 εναλλακτικές αυτές λύσεις απορρίφθηκαν για λόγους κυκλοφοριακούς και περιβαλλοντικούς.

γ) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου δεν αναμένεται να είναι σημαντικές. Οι κυριώτερες αρνητικές είναι η διεύρυνση υφιστάμενων ορυγμάτων και επιχωμάτων, η πρόβλεψη όχλησης από κυκλοφοριακό θόρυβο των πλησιέστερων προς την οδό κατοικιών των οικισμών Παραλία Ραχών και Παραλία Πελασγίας κατά το έτος 2025 (επίπτωση που θα υπάρξει ανεξάρτητα από την κατασκευή του έργου), η όχληση κατά την διάρκεια της κατασκευής του έργου (παρεμπόδιση κυκλοφορίας, ρύπανση από σκόνη, αυξημένη επικινδυνότητα κ.α.) και οι ανάγκες απόθεσης πλεοναζόντων προϊόντων εκσκαφής. Αρνητικές επίσης αλλά λιγώτερο σημαντικές είναι η σχετική παρεμπόδιση της επικοινωνίας εκατέρωθεν του έργου στις πεδινές, καλλιεργημένες περιοχές, η αισθητική υποβάθμιση από ορύγματα, εργοτάξια κλπ., περιορισμοί στις χρήσεις των ιδιοκτησιών που γειτνιάζουν άμεσα με την οδό κ.α.

Παράλληλα με τα παραπάνω θα υπάρξουν και θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον που προκύπτουν είτε από την κατασκευή του έργου, είτε από τα προτεινόμενα από την ΜΠΕ μέτρα. Τέτοιες είναι η αποκατάσταση ανοικτών σήμερα λατομικών χώρων, η προστασία του υδροβιότοπου της Σουβάλας, η σημαντική ελάττωση της επικινδυνότητας της οδού, η αισθητική αναβάθμιση των παρόδιων εγκαταστάσεων κ.α.

δ) Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων αλλά και για τη γενικότερη βελτίωση της κατάστασης του περιβάλλοντος της περιοχής προτείνονται μια σειρά μέτρα, κατασκευαστικά και θεσμικά, επανορθωτικά και ανταποδοτικά:

I. Μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά την κατασκευή. Αυτά είναι: εγκατάσταση των εργοταξιακών χώρων σε προτεινόμενες θέσεις (που θα αποκατασταθούν μετά την κατασκευή), αποθέσεις πλεονασμάτων σε προτεινόμενους χώρους που χρήζουν αποκατάστασης η οποία προβλέπεται από την μελέτη, μέτρα για την κίνηση των υλικών, διαβροχή χωματόδρομων, συλλογή και απομάκρυνση των αποβλήτων, παρουσία της αρχαιολογίας κατά τις εκσκαφές (όπου ζητείται), λήψη μέτρων ασφαλείας κ.α.

II. Γενικά κατασκευαστικά μέτρα, όπως: φυτεύσεις και αναδασώσεις βάσει της μελέτης,

κατάλληλη διαμόρφωση των οχετών για την διέλευση μικρών ζώων, αρχιτεκτονική μελέτη για τα τεχνικά και τις παρόδιες εγκαταστάσεις, μέτρα προστασίας του υγροβιότοπου της Σουβάλας, προστασία οικισμών και θάλασσας από απόβλητα της οδού, κατασκευή χώρων εξυπηρέτησης των χρηστών του έργου σύμφωνα με τον συνολικό σχεδιασμό για τον άξονα κ.α.

III. Θεσμικές ρυθμίσεις: κήρυξη του υγροβιότοπου της Σουβάλας σε προστατευόμενο, απαγόρευση της δόμησης στην άμεση ζώνη του δρόμου, όριο ταχύτητας στα σημεία άμεσης γειτνίασης με οικισμούς.

