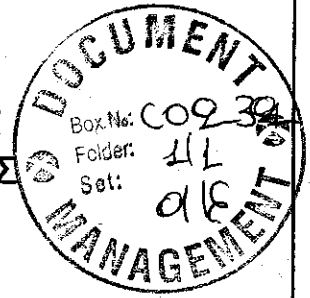


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.  
 ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΑΣ



**Ν.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ  
 ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ**

**ΤΜΗΜΑ : ΠΕΡΑΣ ΚΟΜΒΟΥ ΣΥΚΟΥΡΙΟΥ - ΠΕΡΑΣ ΚΟΜΒΟΥ ΤΕΜΠΩΝ  
 (Β' ΥΠΟΤΜΗΜΑ ΑΠΟ Χ.Θ. 0+000 ΕΩΣ Χ.Θ. 11+364.15)**

**ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

**ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ :**

**ΣΥΝΤΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΣ :**

**ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΤΕΧΝΙΚΑ  
 ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ**

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

**A.  
 Ι. ΤΣΟΥΤΡΑΣ - ΚΙΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.  
 Ι. ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ - ΧΡ. ΦΟΥΡΝΙΩΤΗΣ -  
 ΠΑΥΛΑΤΟΣ**

**B.  
 ΠΡΙΣ Ο.Ε. Α.&Ι. ΠΡΕΣΒΕΛΟΣ - Α. ΚΑΣΤΗΣ  
 ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ  
 Ε.Π.Ε. - ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑΣ, ΖΩΤΟΠΟΥΛΟΣ,  
 ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΩΝ  
 Ε.Π.Ε. - ΙΣΤΡΙΑ.**

	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε	ΕΛΕΓΧΟΣ				
Γ.Γ.Δ.Ε.	ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ				

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΠΕΡΙΛΗΨΗ

α) Το έργο που εξετάζεται στην παρούσα ΜΠΕ είναι η μετατροπή του τμήματος της Ν.Ε.Ο. Αθήνας-Θεσ/νίκης από το πέρας του κόμβου Συκουρίου (Χ.Θ.370+500 από Αθήνα) μέχρι τα υφιστάμενα διόδια Τεμπών (Χ.Θ.382+650) σε κλειστό αυτοκινητόδρομο 2+2 κύριων λωρίδων κυκλοφορίας με V μελέτης = 120χλμ/ώρα. Κατόπιν της σχετικής εντολής της υπηρεσίας το πέρας της μελέτης καθορίστηκε στην Χ.Θ. 381+864, 15 = Χ.Θ. 11+364,15 της μελέτης, πριν την είσοδο στον οικισμό των Τεμπών λόγω της συνάρτησης του άξονα από την θέση αυτή και μετά με την λύση που θα προωθηθεί για το τμήμα της Ν.Ε.Ο που διέρχεται μέσα από την κοιλάδα των Τεμπών.

Η μετατροπή της Ν.Ε.Ο. σε αυτοκινητόδρομο γίνεται με αμφίπλευρη ή μονόπλευρη διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού και μια τοπική μικρομετατόπιση του άξονα από Χ.Θ.9+700 έως Χ.Θ. 11+150 για βελτίωση της οριζοντιογραφίας.

Σε όλο σχεδόν το μήκος του οδικού τμήματος προβλέπονται παράπλευροι οδοί για την εξυπηρέτηση των κοντινών οικισμών, των παρόδιων ιδιοκτησιών και εκμεταλλεύσεων και των τοπικών κινήσεων εν γένει. Η σύνδεση με τον αυτοκινητόδρομο εξασφαλίζεται μέσω του Α.Κ. Τεμπών στην Χ.Θ. 7+870.

Παράλληλα με το έργο και σε μικρή απόσταση οδεύει η υπό κατασκευή ΣΓΥΤ (συδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας) η οποία διασταυρώνεται λοξά με το έργο στην Χ.Θ. 8+921.

Το εξεταζόμενο από την παρούσα ΜΠΕ οδικό τμήμα βρίσκεται στο ΒΑ άκρο του Θεσσαλικού κάμπου σε άμεση γειτνίαση με τις υπώρειες της Όσσας, το δε πέρας του προσεγγίζει την κοιλάδα των Τεμπών. Οι πλησιέστεροι οικισμοί είναι το Μακρυχώρι, ο Ευαγγελισμός και τα Τέμπη αμέσως μετά το πέρας του έργου.

β) 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.

Συνολική εναλλακτική λύση δεν εξεστάστηκε καθότι η λύση που προκρίθηκε για όλον τον άξονα (και της οποίας έχει αρχίσει η υλοποίηση κατά



τμήματα) είναι η βελτίωση της υφιστάμενης Ν.Ε.Ο. και μόνον τοπικά, όπου 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 της κυκλοφορίας και της αυξημένης επικινδυνότητας, αφ'ετέρου δε ασύμβατη με τον συνολικό σχεδιασμό του άξονα.

Από την Χ.Θ. 5+670 μέχρι το πέρας του τμήματος εξετάστηκε αρχικά τοπική παραλλαγή με ευρύτερη απομάκρυνση του άξονα αριστερά, η οποία όμως απορρίφτηκε λόγω γεωτεχνικών προβλημάτων.

γ) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου δεν αναμένονται σημαντικές. Οι κυριώτερες αρνητικές αφορούν το φυσικό ανάγλυφο και συγκεκριμένα την διεύρυνση των ορυγμάτων και επιχωμάτων του δρόμου, που όμως κυμαίνονται σε αποδεκτά επίπεδα, και την ανάγκη εξεύρεσης μεγάλου όγκου αδρανών για τα επιχώματα από δανειοθαλάμους και λατομεία της περιοχής. Αρνητικές επίσης επιπτώσεις, αλλά επουσιώδεις, θα προκληθούν από την σκόνη κατά την διάρκεια της κατασκευής, από τον θόρυβο σε μερικές μεμονωμένες παρόδιες κατοικίες, από τις απαλλοτριώσεις της απαιτούμενης ζώνης και πιθανά στην περιοχή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κοντά στο Μακρυχώρι.

Παράλληλα θα υπάρχουν και θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως η σημαντική μείωση της επικινδυνότητας του δρόμου, η αναβάθμιση των εξυπηρετήσεων του ταξιδιώτη, η αναβάθμιση της παρόδιας ζώνης πράσινου (εφόσον εφαρμοστούν οι προτάσεις της ΜΠΕ) κ.α.

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

Ι. Μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά την κατασκευή: εγκατάσταση των εργοταξιακών χώρων σε προτεινόμενες θέσεις που θα αποκατασταθούν μετά το πέρας της κατασκευής, δανειοληψία από εγκεκριμένους προς τούτο χώρους, αποθέσεις των πλεονασμάτων για αποκατάσταση λατομείων και δανειοθαλάμων, μέτρα για την κίνηση των υλικών, διαβροχή των επιφανειών εργασίας, συλλογή και απομάκρυνση των αποβλήτων, συνεργασία με τις αρμόδιες εφορείες αρχαιοτήτων για την πρόληψη ζημιών σε αρχαιολογικούς



χώρους, λήψη μέτρων ασφαλείας, προσωρινή ηχοπροστασία όπου απαιτείται κ.α.

II. Γενικά κατασκευαστικά μέτρα: φυτεύσεις βάσει της ΜΠΕ, κατάλληλη διαμόρφωση των οχετών για την διέλευση μικρών ζώων, αρχιτεκτονική μελέτη για τα τεχνικά και τις παρόδιες εγκαταστάσεις, προστασία από θόρυβο (όπου και εφόσον απαιτηθεί), κατασκευή χώρων εξυπηρέτησης σύμφωνα με συνολικό σχεδιασμό για τον άξονα, αποφυγή επίχωσης ρεμάτων κ.α.

III. Θεσμικές ρυθμίσεις: απαγόρευση της δόμησης σε ζώνη 60 μ. εκατέρωθεν του άξονα, απαγόρευση επέκτασης των σχεδίων των οικισμών προς τον δρόμο, απαγόρευση εγκαταστάσεων ειδικών ακουστικών απαιτήσεων (σχολεία, γειονομικές υπηρεσίες) σε απόσταση 100 μ. από το δρόμο.

