

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΥΠΕΧΩΔΕ - Γ.Γ.Δ.Ε.
 Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ
 ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
 ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΟΥ
 ΑΥΤΟΚ/ΔΡΟΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΤΜΗΜΑ: ΑΡΚΙΤΣΑ - ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ



ΑΡ. ΜΕΛΕΤΗΣ PROJECT No.	ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ CONSULTING GROUP			
		ΟΝΟΜΑ - NAME	ΗΜΕΡ. - DATE	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
	ΑΝΑΘΕΩΡΙΣΗ-REVISION			
	ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ CONSULTANT			
	ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ-DESIGNED	ΤΟΠΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΕ		
	ΕΛΕΧΘΗΚΕ - CHECKED ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ SUPERVISION ENG.			
	ΕΛΕΧΘΗΚΕ - CHECKED ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΗΣ DIVISION HEAD			
	ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ - REVIEWED ΠΡΟΣΤ. - DEPT.- HEAD			
	ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ - APPROVED			
	ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ APPROVAL			

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα στο περιβάλλον δημιουργεί επιπτώσεις. Αν αυτές οι επιπτώσεις είναι ευεργητικές για τον άνθρωπο θεωρούνται θετικές επιπτώσεις και είναι ευπρόσδεκτες και αποδεκτές. Αν όμως δημιουργηθούν αρνητικά αποτελέσματα τότε μεταβάλλουν τις περιβαλλοντικές συνθήκες και σαφώς απορρίπτονται ή γίνεται προσπάθεια να ελαχιστοποιούνται.

Στον τόπο μας οι ανθρώπινες δραστηριότητες μέσα από ιστορία χιλιετιδών, είναι φανερό ότι έχουν αφήσει έντονα τα σημάδια τους στο περιβάλλον.

Εν τούτοις όμως θαυμάζουμε και αποδεχόμαστε τα έργα ενός πολιτισμού ο οποίος μας κάνει υπερήφανους στan λαό, μας διαφεύγει όμως, ίσως ηθελημένα, ότι ο πολιτισμός αυτός για την εξέλιξή του χρησιμοποίησε έντονα το φυσικό περιβάλλον.

Κάπου λοιπόν θα πρέπει να υπάρχει η χρυσή τομή δηλ. και επεμβάσεις να γίνονται και το περιβάλλον να διατηρείται και να προστατεύεται.

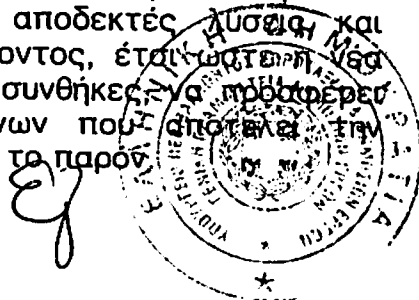
Η ανάγκη, η αξία και η πολλαπλή σκοπιμότητα της διαπλάτυνσης της Εθνικής Οδού Αθηνών - Θεσσαλονίκης, έχει γίνει αποδεκτή και από τους πλέον δύσπιστους, αφού η υποστήριξη της οικονομικής και πολιτιστικής πορείας ενός έθνους, άμεσα εξαρτάται από το έργο πολιτισμού στα πλαίσια του σύγχρονου κόσμου.

Ασφαλώς και θα δημιουργήσει η κατασκευή και λειτουργία της οδού προσωρινές, μερικές μόνιμες και ίσως μακροχρόνιες επιπτώσεις. Το ερώτημα όμως που τίθεται είναι αν, με την αντίληψη του όταν αμφιβάλλεις μη κατασκευάζεις, είναι δυνατόν να προχωρήσουν οι σύγχρονες κοινωνίες και οικονομίες.

Η παρούσα μελέτη συντάχθηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές που απαιτούν οι διατάξεις της Κοινής Υπουργικής Απόφασης 69269/5387/1990 σε εφαρμογή του Ν. 1650/86, και της οδηγίας της ΕΟΚ 85/337. Πρόσθετες ειδικές διερευνήσεις έλαβαν χώρα και ειδικές αναφορές έγιναν για να καλύψουν αδυναμίες των προδιαγραφών, για να αντιμετωπισθούν τα ειδικά τοπιολογικά, οικολογικά και κοινωνικά προβλήματα στο μικρό - μακροπεριβάλλον της ζώνης που ο δρόμος διέρχεται.

Είναι πεποίθηση των Μελετητών, ότι με την εφαρμογή των προτάσεων και λύσεων της παρούσας περιβαλλοντικής μελέτης, θα μειωθούν στο ελάχιστο οι επιπτώσεις και η ζυγαριά συνολικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων προς περιβαλλοντικές ωφέλειες για το σύνολο των Ελλήνων και του φυσικού περιβάλλοντος θα κλείνει υπέρ των θετικών αποτελεσμάτων για την Ελλάδα.

Με τα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα της σήμερα, την υπάρχουσα τεχνογνωσία και την αμεσότητα για υλοποίηση του έργου η ομάδα των Μελετητών θεωρεί ότι προσέφερε τις πλέον ορθές και περιβαλλοντικά αποδεκτές λύσεις και προτάσεις προστασίας και αποκατάστασης περιβάλλοντος, έτσι ώστε να προάγεται αυτή οδός χωρίς να μεταβάλλει τις περιβαλλοντικές συνθήκες, να προάγεται την πολλαπλές υπηρεσίες για τον σύνολο των Ελλήνων που αποτελούν την πεμπτουσία των Εργων Κοινωνικής εξυπηρέτησης όπως τα παρόν.



1.3 Ιστορικό και σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου.

1.3.1 Ιστορικό

Η μελέτη έχει ανατεθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ τον Σεπτέμβριο του 1992 και η σχετική σύμβαση υπεγράφη το Νοέμβριο 1992 και είναι ενταγμένη στη ΣΑΕ 071/2.

1.3.2 Σκοπιμότητα του έργου

Ο σκοπός της μελέτης είναι η βελτίωση της χάραξης και η αναβάθμιση της Ε.Ο. σε αυτοκινητόδρομο για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας με μεγαλύτερη ασφάλεια. Η εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας επιτυγχάνεται αφ' ενός μεν με την διαπλάτυνση και την δημιουργία διαχωριστικής νησίδας και αφ' ετέρου δε με την βελτίωση της χάραξης ιδίως στο τμήμα Χ.Θ. 2+550 - Χ.Θ. 3+650 όπου ο παλιός άξονας εγκαταλείπεται και η καινούργια χάραξη είναι πιά τεταμένη με ακτίνα από 300 μ. σε 800 μ.

Η βελτίωση της ασφάλειας επιτυγχάνεται με το κλείσιμο του αυτοκινητόδρομου από άλλη κυκλοφορία οχημάτων, ζώων ή πεζών, τους ανισόπεδους κόμβους και την διαχωριστική νησίδα.

1.3.3 Εναλλακτικές λύσεις

Στα πρώτα στάδια της μελέτης οδοποιίας κατά την διερεύνηση της χάραξης της οδού ευρέθη ότι διελεύσεις του άξονα σε άλλη από αυτόν κατά μήκος της υφιστάμενης οδού θα είχε σαν συνέπεια αυξημένο κόστος κατασκευής κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων.

Εκρίθη σκόπιμο η παλαιά χάραξη της Ε.Ο. να διατηρηθεί σε όλο το μήκος εκτός από Χ.Θ. 2+55 - Χ.Θ. 3+650 όπου οι ακτίνες δεν ήταν αρκετές για το αναβαθμισμένο επίπεδο οδού δηλαδή για αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας και επελέγη νέα χάραξη με βελτιωμένες ακτίνες της τάξεως των 750μ. και 800μ.

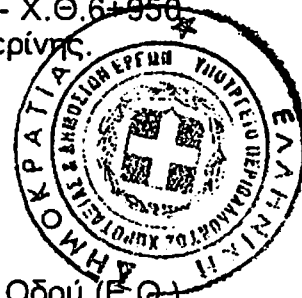
Επίσης νέα χάραξη ακολουθήθηκε για τον ένα κλάδο από Χ.Θ. 6+100 - Χ.Θ. 6+950 για να διατηρηθεί ο αρχαιολογικός χώρος της εκκλησίας της Αγ.Αικατερίνης.

2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1 Σύντομη περιγραφή του έργου

Η μελέτη οδοποιίας περιελάμβανε τη μελέτη βελτίωσης της Εθνικής Οδού (Ε.Ο.) και μετατροπή της με αυτοκινητόδρομο δύο κλάδων, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας (Λ.Κ.) και λωρίδα εκτάκτου ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, διαχωριζόμενους από νησίδα πλάτους 3 μ. κατ' ελάχιστο. Το υπό μελέτη τμήμα της Ε.Ο. της παρούσας μελέτης είναι από Αρκίτσα μέχρι κόμβο Λογγού περίπου 11 χλμ.

Εγ



Στο υπό εξέταση μήκος περιλαμβάνεται ανισόπεδος κόμβος στη θέση Λογγός.

Ολοι οι επαρχιακοί και άλλοι οδοί της περιοχής διασταυρώνονται ανισόπεδα. Το τοπικό επαρχιακό δίκτυο ολοκληρώνεται με την κατασκευή παραπλεύρων οδών αριστερά και δεξιά της κεντρικής αρτηρίας με διατομές τύπου Z (6,00/7.50) και Η (3,50/5,00) του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η σημερινή Ε.Ο. έχει πλάτος 14.00 μ. ενώ η διαπλατυσμένη μορφή της θα είναι 28,00 μ. Η ελάχιστη ακτίνα της νέας Ε.Ο. είναι 700 μ. και οι κατά μήκος κλίσεις μικρότερες του 2% εκτός του μήκους από Χ.Θ. 2+250 - 3+650 όπου βελτιώθηκαν ακτίνες από 300 μ. σε 800 μ και 750 μ. αλλά οι κατά μήκος κλίσεις είναι τώρα από 2.8% μέχρι 3,7%.

Προβλέπονται επίσης θέσεις στάθμευσης (Parking) σε κατάλληλα διαμορφωμένες διαπλατυνσεις διαχωριζόμενες από κεντρική αρτηρία με νησίδα πρασίνου πλάτους 3.00 μ.

Το μεγαλύτερο μήκος της νέας οδού είναι διαπλάτυνση του υφιστάμενου κατ'αστρώματος εντός του σημερινού εύρους κατάληψης της Ε.Ο. για ν' αποφευχθούν μεγάλες δαπάνες απαλλοτριώσης.

Στο τμήμα Χ.Θ. 6+100 και μέχρι Χ.Θ. 6+950 οι κλάδοι της αρτηρίας διαχωρίζονται σημαντικά για να διατηρηθεί ανέπαφος ο υφιστάμενος αρχαιολογικός χώρος της εκκλησίας της Αγ.Αικατερίνης.

2.2 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

2.2.1 Εθνική οδός και κυκλοφορία

Η σημερινή Ε.Ο. στο υπό εξέταση τμήμα εξυπηρετεί όχι μόνο την υπεραστική κυκλοφορία του εθνικού οδικού δικτύου αλλά και αυτήν του τοπικού επαρχιακού δικτύου της περιοχής. Τούτο δε λόγω της μεγάλης ανάπτυξης της περιοχής τα τελευταία 20-25 έτη με ταυτόχρονη έλλειψη τοπικών συνδετηρίων οδών.

Από στοιχεία που ευρέθησαν μέσω του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Γρ.Δοξιάδη (βλ. παράρτημα) συμπληρώθηκε ο πίνακας Ι.Π.1. Τα στοιχεία των ετών 1985, 1990, 1991, 1992 είναι από τον σταθμό μετρήσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ κοντά στην Αρκίτσα. Τα στοιχεία του 1993 είναι από την έρευνα παρά την οδό που διεξήγαγε το ΥΠΕΧΩΔΕ με βασικό μελετητή το Γρ. Δοξιάδη σε σταθμό μετά τον Αγ. Κωνσταντίνο.

ΕΓ

