

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

ΜΕΛΕΤΗ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ Ν.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

απο Α.Κ. ΚΑΣΤΡΟΥ εως Α.Κ. ΤΡΑΓΑΝΑΣ

εκθεση



Μάρτιος 94

αναδοχος: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

συμπ.γραφ: ΦΩΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΗΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

α) Το έργο που εξετάζεται στην παρούσα ΜΠΕ είναι η μετατροπή του τμήματος από Α.Κ. Κάστρου (Χ.Θ.111+796 από Αθήνα) έως Α.Κ. Τραγάνας (Χ.Θ.132+472) της Ν.Ε.Ο. Αθήνας - Θεσ/νίκης σε κλειστό αυτοκινητόδρομο 2+2 κύριων λωρίδων κυκλοφορίας με V μελέτης=120 χλμ/ώρα. Το συνολικό μήκος του έργου είναι 20,694 χλμ., είναι δε χωρισμένο σε δύο υποτμήματα (Α' μήκους 8,237 χλμ. και Β' μήκους 12,457 χλμ). Η μετατροπή της Ν.Ε.Ο σε αυτοκινητόδρομο γίνεται εν γένει με μονόπλευρη ή αμφίπλευρη διαπλάτυνση του υφιστάμενου οδικού άξονα. Υπάρχουν 2 παραλλαγές με εξ ολοκλήρου νέα κατασκευή, η παραλλαγή Κάστρου (Χ.Θ.4+650 έως Χ.Θ.6+570 Α' υποτμ.) και η παραλλαγή Μαρτίνου (Χ.Θ.0+000 έως Χ.Θ.3+389,79 Β' υποτμ.), σε σημεία που τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της υφιστάμενης Ν.Ε.Ο. δεν επιδέχονται βελτίωση. Σε μεγάλο μήκος του άξονα προβλέπονται παράπλευροι οδοί, που είναι εν μέρει βελτίωση υφιστάμενων αγροτικών και εν μέρει νέες χαράξεις. Προβλέπεται επίσης η ανακατασκευή του Α.Κ. Μαρτίνου και του Α.Κ. Μαλεσίνας που υπάρχουν και σήμερα, η κατάργηση των Ι.Κ. Θεολόγου και Προσκυνά και η κατασκευή κοιλαδογέφυρας μήκους 150μ. στην παραλλαγή Κάστρου.

Το έργο αποτελεί μέρος του συνολικού σχεδίου μετατροπής του οδικού άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης σε αυτοκ/δρομο, 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 οδικό άξονα είναι της βελτίωσης της υφιστάμενης οδού και μόνον όπου τούτο δεν είναι δυνατόν της κατασκευής νέας χάραξης. Η λύση της μη υλοποίησης του έργου είναι αφ' ενός μεν δυσμενέστερη λόγω των σημερινών συνθηκών και του όγκου κυκλοφορίας και της αυξημένης επικινδυνότητας αφ' ετέρου δε ασύμβατη με τον συνολικό σχεδιασμό του άξονα. Εξετάστηκαν τοπικές εναλλακτικές λύσεις: η κατασκευή επιχώματος και οχετού αντί της κοιλαδογέφυρας στην παραλλαγή Κάστρου, και η κατασκευή άλλης εναλλακτικής

ΕΓ



λύσης στην παραλλαγή Μαρτίνου. Και οι 2 εναλλακτικές αυτές λύσεις απορρίφθηκαν για περιβαλλοντικούς λόγους.

γ) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου δεν αναμένεται να είναι σημαντικές. Οι κυριώτερες είναι η εκσκαφή νέων και η διεύρυνση υφιστάμενων ορυγμάτων, η διευθέτηση σε μήκος 300μ. της κοίτης ενός χειμάρου, η όχληση κατά την διάρκεια της κατασκευής (παρεμπόδιση της κυκλοφορίας, ρύπανση από σκόνη, αυξημένη επικινδυνότητα κ.α.) και οι ανάγκες λατόμευσης αδρανών και απόθεσης πλεοναζόντων προϊόντων εκσκαφών. Άλλες λιγότερο σημαντικές επιπτώσεις είναι η απαλλοτρίωση μιάς κατοικίας και η όχληση από θόρυβο μιάς ακόμη στον Προσκυνά, η παρεμπόδιση της επικοινωνίας εκατέρωθεν του έργου στα πρώτα 4 χλμ. του έργου, αισθητική υποβάθμιση λόγω ορυγμάτων, εργοταξίων κλπ.

δ) Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων αλλά και για την γενικότερη βελτίωση της κατάστασης του περιβάλλοντος της περιοχής προτείνονται μιά 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), λήψη αδρανών και αποθέσεις πλεονασμάτων σε προτεινόμενους χώρους των οποίων προβλέπεται επίσης η αποκατάσταση, 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: κατασκευή των πρανών με μπαγκίνες για φύτευση, φυτεύσεις και αναδασώσεις (βάσει της μελέτης), διαμόρφωση των οχετών για την διέλευση μικρών ζώων, κατασκευή Κ.Δ. για επικοινωνία αγροτικών οχημάτων στο πεδινό τμήμα της Κωπαΐδας, διευθέτηση μιάς πηγής, αρχιτεκτονική μελέτη των τεχνικών κ.α.
- III. Θεσμικές ρυθμίσεις: κήρυξη ζώνης ως καταφύγιο θηραμάτων, δασικές χρήσεις για την ημιορεινή περιοχή διέλευσης, απαγόρευση της δόμησης στην άμεση ζώνη του δρόμου κλπ.

