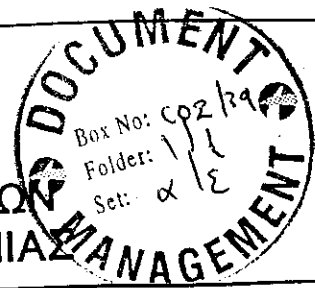


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΑΣ



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

ΤΜΗΜΑ: ΚΟΜΒΟΣ ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΟΙ - ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ
Χ.Θ. 261+350 - 287+507

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ε. Βασιλείου
& συνεργάτες Ο.Ε.

Η. Κοτρώτσου - Τσιμώνου

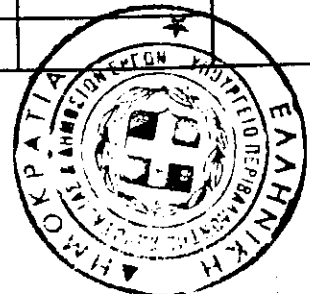
ΣΥΝΤΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

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

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & 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 Αγ.Θεοδώρων (Χ.Θ. 261+350 από Αθήνα) έως Α.Κ. Αλμυρού (Χ.Θ. 287+507) σε κλειστό αυτοκινητόδρομο 2+2 κύριων λωρίδων κυκλοφορίας με V μελέτης στην αρχή του τμήματος (στην ορεινή περιοχή και μέχρι την Χ.Θ. 262+500) $V_e=80$ χλμ/ώρα (σαν συνέχεια του τελευταίου μέρους του προηγούμενου οδικού τμήματος με την ίδια V_e), η οποία στη συνέχεια αυξάνει σταδιακά σε $V_e=100$ χλμ/ώρα μέχρι την Χ.Θ. 264+500 και σε $V_e=120$ χλμ/ώρα για το υπόλοιπο οδικό τμήμα. Η μετατροπή της Ν.Ε.Ο. σε αυτοκ/δρομο γίνεται με μονόπλευρη ή αμφίπλευρη διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού, με μικρομετατοπίσεις του άξονα, υψομετρικές ή οριζοντιογραφικές, για βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του και με μιά τοπική παραλλαγή μήκους 1,5χλμ. (που περιλαμβάνει και κοιλαδογέφυρα 125μ.) σε θέση που οι συνθήκες και τα χαρακτηριστικά του υφιστάμενου άξονα δεν επιτρέπουν βελτίωση. Σε όλο σχεδόν το μήκος του οδικού τμήματος, 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. Σούρπης με νέο Α.Κ. στην Χ.Θ. 272+500 και η διατήρηση και βελτίωση του Α.Κ. Αλμυρού (Χ.Θ. 287+507).

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



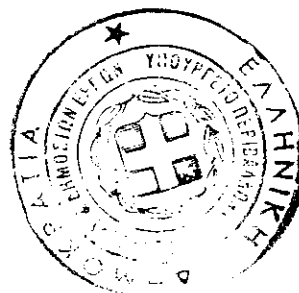
εναλλακτικές λύσεις εξετάστηκαν όσον αφορά την παραλλαγή (στην Χ.Θ. 262+700 έως 264+200) που επελέγη και προτείνεται, και την ανάπτυξη του Α.Κ. Σούρπης στην Χ.Θ. 272+500 αντί του υφιστάμενου μέσα σε αρχαιολογικό χώρο (στην Χ.Θ. 281 περίπου) που καταργείται.

γ) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου δεν αναμένεται να είναι σημαντικές. Οι κυριώτερες αρνητικές είναι η διεύρυνση υφιστάμενων και η κατασκευή νέων ορυγμάτων και επιχωμάτων, η πιθανότητα όχλησης από κυκλοφοριακό θόρυβο των πλησιέστερων προς την οδό κατοικιών του Νέου Πλάτανου 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 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:

1. 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 και χρηματοδότηση ανασκαφών (όπου ζητείται), λήψη



μέτρων ασφαλείας κ.α.

II. Γενικά κατασκευαστικά μέτρα, όπως: φυτεύσεις και αναδασώσεις βάσει της μελέτης, κατάλληλη διαμόρφωση των οχενών για την διέλευση μικρών ζώων, αρχιτεκτονική μελέτη για τα τεχνικά και τις παρόδιες εγκαταστάσεις, μέτρα προστασίας των αρχαιολογικών χώρων, προστασία οικισμών από απόβλητα της οδού, κατασκευή χώρων εξυπηρέτησης των χρηστών του έργου σύμφωνα με τον συνολικό σχεδιασμό για τον άξονα κ.α.

III. Θεσμικές ρυθμίσεις: απαγόρευση της δόμησης στην άμεση ζώνη του δρόμου, όροι δόμησης στις περιοχές γειτνίασης με οικισμούς.

