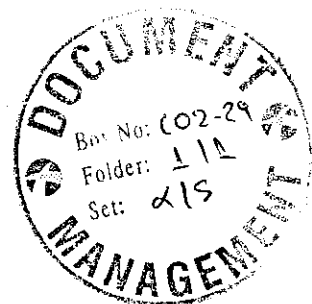


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕ. ΧΩ. ΔΕ.
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ : α



**ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ
ΛΑΡΙΣΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ : ΑΡΧΗ Κ. ΡΑΨΑΝΗΣ - ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ**

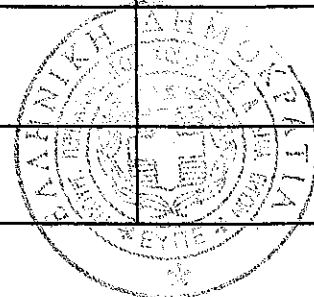
**ΥΠΟΤΜΗΜΑ : ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΠΛΑΤΑΜΩΝΑ
Χ.Θ. 8+380 - Χ.Θ. 10+540
(ΧΛΜ. 401,8 - ΧΛΜ. 404,0)**

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΘΩΜΑΣ ΧΟΝΤΟΣ - ΠΑΝΟΣ ΣΕΜΠΡΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΙΚΡΟΥΔΗΣ - ΝΙΚΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	5 - 1997	

ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ : Ν. ΠΕΡΔΙΚΑΡΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.Μ.Ε. - Γ. ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ο.Ε. - Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ - Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ - ΚΙΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Π.Ε. - Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε. - ΣΤ. ΧΑΡΙΤΩΝΙΔΗΣ - Γ. ΜΠΟΥΡΤΖΙΚΟΣ - Π. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ

Δ/ΝΣΗ Μ.Ε.Ο. ΤΜΗΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
	ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ	Μ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ		
	ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	Β. ΔΙΚΑΡΟΣ		
	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Μ.Ε.Ο.	Ι. ΣΠΕΡΕΛΑΚΗΣ		



ΜΑΪΟΣ 1997

2 ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) αφορά στο έργο: "Ολοκλήρωση μελέτης αυτοκινητόδρομου Λαρίσας - Θεσσαλονίκης, Τμήμα: Αρχή Κ. Ραψάνης - Πλαταμώνας, Υπόμνημα: Ανισόπεδος Κόμβος Πλαταμώνα Χ.Θ. 8+380 - Χ.Θ. 10+540". Η αρχή του έργου είναι στο 401,8 χλμ. της Εθνικής οδού (Ε.Ο.) Αθηνών - Θεσσαλονίκης.

2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η ευρύτερη και η άμεση περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στους Χάρτες ΜΠΕ-1, και ΜΠΕ-2 αντιστοίχως. Οι Χάρτες αυτοί απεικονίζουν τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης περιβάλλοντος και περιλαμβάνουν Οικιστικό δίκτυο, Οδικό δίκτυο, Χρήσεις γης, Αρχαιολογικούς χώρους, κλπ.

Λόγω της μεγάλης της ποικιλίας σε βιότοπους, χλωρίδα και πανίδα, το μεγαλύτερο μέρος της ευρύτερης περιοχής του έργου χαρακτηρίζεται σαν σημαντικό οικοσύστημα σύμφωνα με το Πρόγραμμα Βιοτόπων (CORINE). Μέσα στην περιοχή αυτή βρίσκονται επίσης το οικοσύστημα Μεσογειακού τύπου στους πρόποδες του Ολύμπου, οι υγρότοποι του ποταμού Πηνειού και του Λειβαρίου, οι παραλίες του Θερμαϊκού Κόλπου καθώς και γεωργικές καλλιέργειες με παρυφές, δηλαδή παραρεμάτιες ζώνες βλάστησης, δεντροστοιχίες και φράχτες που σχηματίζονται από βλάστηση. Η περιοχή Κάτω Ολυμπος περιλαμβάνεται στον Εθνικό Κατάλογο περιοχών που προτείνονται προς ένταξη στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ειδικών Ζωνών Διατήρησης NATURA 2000.

Η εξεταζόμενη χάραξη της οδού διέρχεται από χαμηλή και σχεδόν επίπεδη περιοχή με ομαλή μορφολογία, διακοπτόμενη κατά θέσεις από χαμηλές λοφώδεις εκτάσεις με απαλές εδαφικές κλίσεις. Σαφώς εντονότερο μορφολογικό χαρακτήρα παρουσιάζεται μετά τον Πλαταμώνα και κυρίως στην περιοχή του Νέου Παντελεήμονα και στο λόφο του Κάστρου όπου η μονότονη ήπια μορφολογία διακόπτεται από ημιορεινές εξάρσεις, με σχεδόν απότομες πλαγιές και σχετικά βαθιές ρηξιγενείς χαραδρώσεις.

Το υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής είναι σχετικά πλούσιο, αποτελούμενο από χειμάρρους και μικρορεύματα που κατεβαίνουν από τους ανάντη ορεινούς όγκους και εκβάλλουν στη θάλασσα.

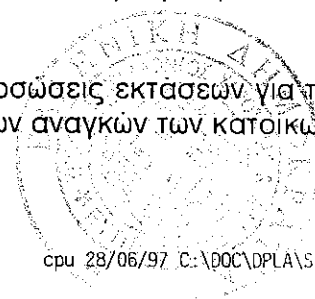
Οι κυριότεροι οικισμοί που βρίσκονται κοντά στο έργο είναι των Παντελεήμονα, Πλαταμώνα και Πόρων στο Ν.Πιερίας.

Οι χρήσεις γης στην περιοχή της μελέτης μπορούν να ομαδοποιηθούν στις παρακάτω ενότητες: Γεωργική γή, Ορεινές δασικές και θαμνώδεις εκτάσεις, Τουριστικές χρήσεις, Οικιστικές εκτάσεις, και Βιομηχανία-Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο.

Στην περιοχή μελέτης έχουν καθοριστεί Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) στην περιοχή των κοινοτήτων Παντελεήμονα και Πόρων.

Ο τόπος διέλευσης της Εθνικής Οδού στο Νομό Πιερίας είναι ο προστατευόμενος χώρος του κηρυγμένου ιστορικού - αρχαιολογικού τόπου του Ολύμπου, όπου συμπεριλαμβάνεται και ο αρχαιολογικός χώρος Ηρακλείου - Πλαταμώνα.

Η βόσκηση, οι πυρκαϊές για τη δημιουργία βοσκοτόπων, οι εκχερσώσεις εκτάσεων για τη δημιουργία γεωργικής γης και η καυσοξύλευση για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων



των γύρω χωριών, οδήγησαν στην υποβάθμιση της μακκίας του οικοσυστήματος μεσογειακού τύπου του Κάτω Ολύμπου.

Σημαντική θεωρείται η αρνητική επίδραση της χρήσης φυτοφαρμάκων στους πληθυσμούς των αρπακτικών πουλιών που έχουν αξιοσημείωτη παρουσία στο σύμπλεγμα Κάτω Ολυμπος-Τέμπη- Οσσα- Δέλτα Πηνειού. Το κυνήγι, και ειδικά αυτό που γίνεται παράνομα, είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τους πληθυσμούς των διαφόρων ειδών.

Οι πηγές ρύπανσης που υπάρχουν στην περιοχή δεν δημιουργούν σοβαρά αξιοσημείωτα προβλήματα στην ποιότητα ατμόσφαιρας της ευρείας περιοχής μελέτης. Η πιο σημαντική πηγή ρύπανσης πρέπει να θεωρείται η κίνηση των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής και ιδιαίτερα στην Ε.Ο.

Για τις περιοχές πλησίον της Ε.Ο. το ακουστικό περιβάλλον καθορίζεται από την παραγόμενη στάθμη οδικού θορύβου λόγω της κυκλοφορίας των οχημάτων στην Ε.Ο. Η τελική στάθμη θορύβου για κάθε θέση δέκτη προσδιορίζεται με βάση τη βρετανική μεθοδολογία CRTN, από την οποία προκύπτει ότι δεν υφίσταται υπέρβαση του ορίου των 70 dB(A) $L_{10,18\omega\rho\sigma}$ για αποστάσεις μεγαλύτερες των 20 m από την Ε.Ο.

2.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Εξετάστηκαν δύο λύσεις του Α/Κ, Λύση με κόμβο "διαμάντι" και Λύση με κόμβο μορφής "τρομπέτα", από τις οποίες επελέγη η πρώτη. Στην οριστική μελέτη με μορφή "διαμαντιού" ελήφθη κάθε δυνατή μέριμνα, ώστε να αμβλυνοθούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα και να ισχυροποιηθούν τα χαρακτηριστικά της πλεονεκτήματα.

Ο αυτοκινητόδρομος έχει μελετηθεί με γεωμετρικά χαρακτηριστικά, που αντιστοιχούν σε ταχύτητα μελέτης $V_e = 120$ χλμ/ώρα. Η διατομή του αυτοκινητοδρόμου προβλέπεται διπλού κλάδου (4ιχνος).

Τα προς απομάκρυνση προϊόντα εκσκαφών (χαλαρές γαίες), ακατάλληλα για επιχώματα έχουν όγκο 106.300 και θα αποθεθούν σε θέσεις που δεν θα δημιουργήσουν περιβαλλοντικά προβλήματα.

Από ένα αντιπροσωπευτικό υπολογισμό θορύβου κατά την κατασκευή, προκύπτει σε μια ζώνη περίπου 120 m θα υπάρχει υπέρβαση του ορίου των 65 dB(A) $L_{Aeq,12\omega\rho\sigma}$. Στη ζώνη αυτή υπάρχουν πολλά κτίσματα, που βρίσκονται όμως εκτός σχεδίου. Η στάθμη θορύβου σε κτίρια που πρόκειται να ενταχθούν στο Σχέδιο του Πλαταμώνα, εκτιμάται περίπου σε 73 dB(A) $L_{Aeq,12\omega\rho\sigma}$.

Η σκόνη κατά την κατασκευή δεν θα υπερβαίνει τα όρια της ελληνικής νομοθεσίας. Όμως, λόγω της εγγύτητας με οικισμούς (Πλαταμώνας σε απόσταση 50m), η σκόνη μπορεί να προκαλέσει ενόχληση στους κατοίκους και ιδιαίτερα κάτω από δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες.

Οι προβλεπόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό ανέρχονται σε 14.344 και 42.691 οχήματα για τα έτη 1999 και 2027 αντίστοιχα.

Για την εκτίμηση της αέριας ρύπανσης που προέρχεται από τις κινήσεις των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης και για την παραγωγή ισορυπαντικών καμπυλών χρησιμοποιήθηκε το βελτιωμένο μοντέλο HIWAY. Οι προκύπτουσες συγκεντρώσεις δεν υπερβαίνουν τα όρια ποιότητας αέρα.

Τα όμβρια σε περιοχές ορυγμάτων απορρέουν στο έρεισμα - ρείθρο ενώ σε περιοχές επιχωμάτων απορρέουν πάνω στα πρανή των φυτευμένων επιχωμάτων.

Με βάση τη μέθοδο CRTN οι εκπομπές θορύβου στη γραμμική πηγή για τα έτη 1999 και 2027 είναι 76 και 80 dB(A) $L_{10,18\omega\rho}$, δηλαδή υπάρχει μια αύξηση κατά 2 και 6 dB(A) αντίστοιχα, ως προς την υφιστάμενη στάθμη θορύβου. Ο θόρυβος στους δέκτες (εντός νομίμως οργανωμένης δόμησης) δεν υπερβαίνει το όριο των 70 dB(A).

2.3 ΠΙΘΑΝΕΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι κυριότερες θετικές επιπτώσεις από το έργο είναι ότι αναβαθμίζονται περιβαλλοντικά οι Κοινότητες Πόρων, Πλαταμώνα και Ν. Παντελεήμονα, διευκολύνεται η κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται επί της Ε.Ο. και οι τοπικές μετακινήσεις, βελτιώνονται οι συνθήκες ανάπτυξης της περιοχής και ελαχιστοποιούνται τα μετωπικά και πλαγιομετωπικά ατυχήματα.

Οι κυριότερες αρνητικές επιπτώσεις από την κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου είναι: κατεδαφίσεις κτισμάτων, απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών, αύξηση της στάθμης θορύβου κοντά στους οικισμούς, η διέλευση της Κάθετης Οδού Νο5 μέσα από αρχαιοτάτες, δημιουργία δύο υψηλών ορυγμάτων και οι εκχερσώσεις καλλιεργήσιμων εκτάσεων και τμημάτων σημαντικών βιοτόπων.

2.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Τα σπουδαιότερα μέτρα που προτείνονται για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων συνοψίζονται στα ακόλουθα: περιορισμός των εκσκαφών στις απολύτως αναγκαίες, λήψη δανείων υλικών από νομίμως λειτουργούντα λατομεία είτε από αυτά που προτείνεται να δημιουργηθούν στην παρούσα Μ.Π.Ε., μέτρα για τον περιορισμό της σκόνης από τις χωματοουργικές εργασίες, απαγόρευση των αποθέσεων υλικών εκσκαφής σε χειμάρρους/ ρέματα, σε δασικές εκτάσεις, στην παραλίμνια περιοχή ή γενικά στη ζώνη Α του υπο οριοθέτηση υδροβιοτόπου, φυτεύσεις των πρανών των ορυγμάτων και των επιχωμάτων, καθώς και της κεντρικής νησίδας των κόμβων ύστερα από εκπόνηση φυτοτεχνικής μελέτης, αρχιτεκτονικής μελέτης της γέφυρας και μελέτης φωτισμού των μπαγκινών στα ορύγματα, τέλος δε, στενή συνεργασία με την αρχαιολογική υπηρεσία κατά την κατασκευή του έργου.

