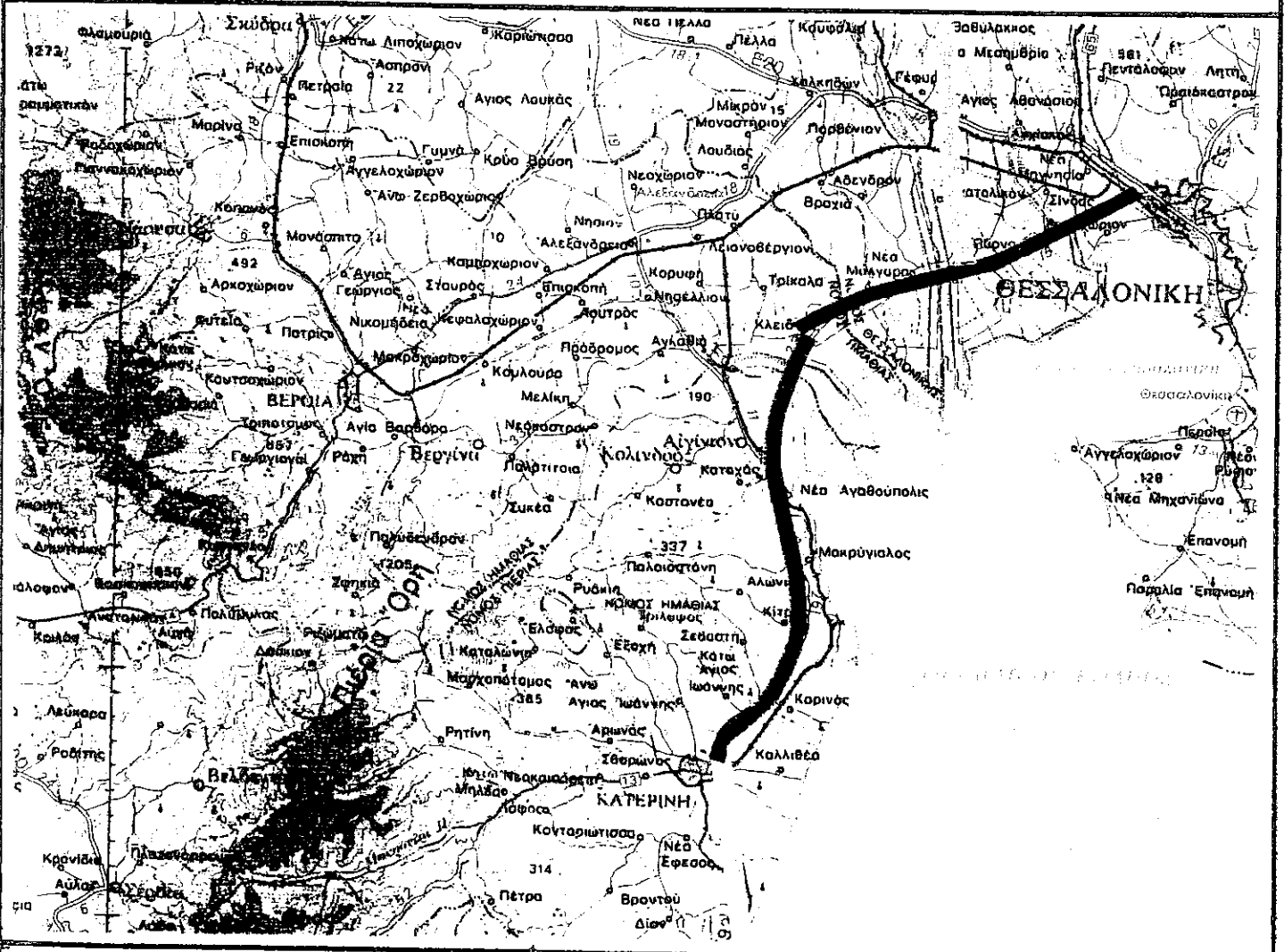


ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Νο 1 ΤΜΗΜΑ : ΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΚΛΕΙΔΙ



ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

" Α.Δ.Κ. ΑΡΩΝΗΣ-ΔΡΕΤΤΑΣ-ΚΑΡΛΑΥΤΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε. "

" ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε. "

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων αφορά τη δημιουργία Αυτοκινητόδρομου με διαπλάτυνση για μήκος 34,5 km της υφιστάμενης της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών - Θεσσαλονίκης στο τμήμα από Κλειδί έως Κατερίνη (Χ.Θ.29+000 ως 63+500).

Η δημιουργία του Αυτοκινητόδρομου θα γίνει με την κατασκευή νέου κλάδου παράλληλα της υφιστάμενης οδού, που θα εξυπηρετεί την κυκλοφορία από Θεσσαλονίκη προς Κατερίνη. Μετά νέα έργα ο αυτοκινητόδρομος θα περιλαμβάνει 3 λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους εκάστη 3,75 m και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης πλάτους 2,5 m ανά κατεύθυνση. Η ταχύτητα μελέτης είναι 120 km/h. Το οδοστρώμα προβλέπεται να είναι αντισιδηρό.

Ο αυτοκινητόδρομος εκτιμάται ότι θα έχει συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο το έτος 2015 (και προς τις δύο κατευθύνσεις) 33.000 οχήματα την ημέρα (τα οποία κατανέμονται ποσοστιαία σε 57 % επιβατηγά οχήματα, 5 % λεωφορεία, 25 % φορτηγά και 13 % ημιφορτηγά).

Η κατασκευή του δρόμου θα επηρεάσει άμεσα το περιβάλλον από την κατασκευή του οδοστρώματος (περίπου 36,5 Ha) έκταση που έχει ήδη απαλλοτριωθεί από εικοσαετίας και δεν καλλιεργείται ενώ η λειτουργία του θα επηρεάσει μία ζώνη 550 Ha περίπου.

Οι ζώνες επιρροής από την κατασκευή και τη λειτουργία του δρόμο στο μεγαλύτερο τμήμα τους είναι αγροτικές περιοχές, οπότε δεν αναμένονται ιδιαίτερα δυσμενείς μεταβολές για το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Κατά τη φάση κατασκευής του έργου δεν αναμένονται ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και για τούτο δεν προτείνονται περιβαλλοντικά μέτρα, πέρα από τα συνήθη που αφορούν κάθε εργοτάξιο. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στον καθορισμό περιβαλλοντικών όρων για να μην παρθούν αδρανή από την κοίτη του Αλιάκμονα καθώς και στον καθορισμό της υποχρέωσης στους κατασκευαστές των έργων ώστε τα αδρανή να προέρχονται από λατομεία ή άλλους χώρους λήψης αδρανών υλικών που λειτουργούν με νόμιμη άδεια. Προσοχή θα πρέπει να δοθεί ακόμα στη φάση κατασκευής των έργων στο τμήμα κοντά στην αρχαιολογική περιοχή του Κορινού ώστε αν εντοπιστούν αρχαιότητες να αξιολογηθούν και να αντιμετωπιστούν κατάλληλα.

Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την κατασκευή των έργων καθορίζονται οι χώροι των εργοταξίων και οι κανονισμοί που θα διέπουν τη λειτουργία τους ως προς την προστασία του περιβάλλοντος.

Μετά το πέρας των έργων ο χώρος των εργοταξίων θα διαμορφωθεί σε φυτοτεχνικά έργα. Ιδιαίτερη μέριμνα δίνεται στην αισθητική και ένταξη των έργων στο περιβάλλον.

Από τη λειτουργία του έργου οι δυσμενείς επιπτώσεις προέρχονται από τη διάχυση των αερίων των αυτοκινήτων και από τον κυκλοφοριακό θόρυβο.

Οι επιπτώσεις όμως δεν κρίνεται ότι μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά (σε αξιολογήσιμο βαθμό), τα φυσικά οικοσυστήματα και τις χρήσεις γης και για τούτο δεν προτείνονται ιδιαίτερα μέτρα, εκτός από την πρόβλεψη για ηχοπετάσματα στα σημεία που ο δρόμος επηρεάζει οικισμούς (Κορινός, Κατερίνη).

Στην ευαίσθητη οικολογικά περιοχή που είναι το τμήμα όπου ο δρόμος διέρχεται στα

ια του υγροβιότοπου διεθνούς σημασίας των εκβολών του Αλιάκμονα. Για την τιμετώπιση των επιπτώσεων προτείνονται φυτοτεχνικά έργα, η κατασκευή επιπλέον αβάσεων με την ελευθεροεπικοινωνία της πανίδας, μέτρα και ρυθμίσεις για την οσασία της πανίδας.

τμήμα του αυτοκινητόδρομου που διέρχεται από τον οικιστικό ιστό της ρίσασης Κατερίνης εκτιμάται ότι από τη λειτουργία του δρόμου θα μιουρηθούν σημαντικά προβλήματα στο ανθρωπογενές περιβάλλον. Για τούτο στείνεται η αλλαγή της χάραξης ώστε να παρακαμφθεί ο οικιστικός ιστός, σύμφωνα την υφιστάμενη μελέτη.

θόρυβος και οι δονήσεις από τη λειτουργία του δρόμου δεν αναμένεται ότι θα περάσουν τα συνήθη όρια για αυτοκινητόδρομο και η μέγιστη αναμενόμενη στάθμη ρύβου είναι 72 dBA σε απόσταση 100 m από το δρόμο και σε συνέργεια με το ρυβο που προέρχεται από το σιδηρόδρομο.

διασπορά ρύπων από τα ααέρια των αυτοκινήτων θα είναι μικρή και η οποιαδήποτε ίδραση στην ποιότητα της ατμόσφαιρας θα περιορίζεται σε μια στενή ζώνη από το όμο και σε αποστάσεις μικρότερες των 50-100 m.

κάθε περίπτωση οι συγκεντρώσεις ρύπων αναμένονται κατώτερες από αυτές που οβλέπονται για την "κατάσταση επιφυλακής" στην Πρωτεύουσα.

ρά απόβλητα δεν αναμένονται από τη λειτουργία του δρόμου. Οι αποπλύσεις των οστρωμάτων θα συλλέγονται σε κεντρικό στραγγιστήριο όπου θα υφίστανται την τερρυπαντική δράση του ριζικού συστήματος φυτών και μικροοργανισμών του άφους. Αποδέκτης των αποπλύσεων, μετά το στραγγιστήριο, είναι το επιφανειακό ρολογικό δίκτυο.

απορρίμματα από το δρόμο θα διαχειρίζονται από το φορέα λειτουργίας του και καταλήγουν στο ΧΥΤ (Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων) απορριμμάτων τερίνης.

έργο δεν φαίνεται ότι θα επιβαρύνει αισθητικά το περιβάλλον. Για την τιμετώπιση της αισθητικής ένταξης του έργου προτείνονται φυτοτεχνικά έργα.

ό τη λειτουργία του δρόμου αναμένονται ακόμα ατυχήματα, δυστυχήματα και άλλες τακτες καταστάσεις. Για τον περιορισμό των ατυχημάτων προτείνεται η σήμανση υ δρόμου και ο ηλεκτροφωτισμός του να μελετηθούν από τον μελετητή του έργου. α τον περιορισμό των επιπτώσεων από ατυχήματα και για την αντιμετώπιση των νεπειών τους προτείνεται ειδικό σχέδιο.

ήνα, 20 Οκτώβρη 1992