ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ:

«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ»

ΜΕΛΕΤΗ:

ΜΗ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ της ΜΠΕ
για τη
«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ»

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

ΘΕΩΡΗΣΗ
Ο Προϊστάμενος Διεύθυνσης Τ.Υ. ΑΝΕΘ

ΧΑΤΖΗΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΜΑΡΘΑ - ΕΙΡΗΝΗ
DR. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ - ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΔΙΔΑΚΤΩΡ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ Α.Π.Θ.
ΑΡ. ΜΗΤΡΩΟΥ Τ.Ε.Ε. 127516
ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ 5 - 55236 ΠΑΝΟΡΑΜΑ
ΤΗΛ. 2310 331216 - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΑΦΜ: 145983244 - ΔΟΥ: Ζ' ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

MARTHA EIRINI CHATZIPARASKEVA
Digitally signed by MARTHA EIRINI CHATZIPARASKEVA
Date: 2026.10.12 10:44:13 +03'00'

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΑΙΓΑΙΟΥ 41 - 551 34 ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ
ΤΗΛ. 2310[illegible]070 - E-MAIL:aneth@aneth.gr
ΑΦΜ: 094371833 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΧΑΤΖΗΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΜΑΡΘΑ
Πολιτικός Μηχανικός

ΚΑΖΑΝΤΖΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ
Τοπογράφος Μηχανικός

ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

POLYCHRONIS PAPAVRAMIDIS
12/10/2026 12:20

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ ΠΑΠΑΒΡΑΜΙΔΗΣ
Αντιδήμαρχος Αστικής Ανάπτυξης, Έργων και Πολεοδομίας

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2026

2. Μη τεχνική περίληψη

2.1. Γεωγραφική θέση – Περιγραφή έργου

Γεωγραφικά, το έργο εκτείνεται εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή του Ευόσμου, βόρεια της Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης.

Το έργο αφορά την κατασκευή τριών κυκλικών ισόπεδων κόμβων στις συμβολές:

- Της οδού Μαιάνδρου με την οδό Καλλικράτη που οδηγεί στα Κοιμητήρια Ευόσμου και αφορά τρισκελή ισόπεδο κόμβο.
- Της οδού Μαιάνδρου με την οδό Αναγεννήσεως. Ο κόμβος αντιμετωπίζεται ως τρισκελής ισόπεδος κόμβος καθώς η οδός δυτικά του κόμβου δεν είναι διανοιγμένη.
- Της οδού Αναγεννήσεως με την οδό Προέκταση Στρατηγού Μακρυγιάννη και αφορά τετρασκελή ισόπεδο κόμβο.

Ο σχεδιασμός των κυκλικών κόμβων βασίζεται στα προβλεπόμενα από τις προδιαγραφές και με βασική αρχή την προτεραιότητα των κινούμενων επί της κυκλικής λωρίδας. Η εισερχόμενη κυκλοφορία είναι υπόχρεη παραχώρησης προτεραιότητας.

Αναλυτικότερες πληροφορίες δίνονται στο τεύχος της ΜΠΕ.

Σύμφωνα με την απόφαση υπ' αριθμόν ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/17185/1069/2022 «Τροποποίηση και κωδικοποίηση της υπό στοιχεία ΔΙΠΑ/οικ.37674/27-7-2016 υπουργικής απόφασης «Τροποποίηση και κωδικοποίηση της υπουργικής απόφασης 1958/2012 – Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 1 του Ν. 4014/21.9.2011 (Α' 209), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει» (Β' 2471)» το έργο κατατάσσεται στην 1^{η} Ομάδα: «Έργα χερσαίων και εναέριων μεταφορών – Έργα οδοποιίας».

Η κατασκευή των κόμβων θα πραγματοποιηθούν στη συμβολή των οδών Μαιάνδρου - Καλλικράτη, Μαιάνδρου – Αναγεννήσεως και Αναγεννήσεως - Προέκταση Στρατηγού Μακρυγιάννη:

Σύμφωνα με τη βεβαίωση κατάταξης, οι οδοί Μαιάνδρου και Αναγεννήσεως κατατάσσονται ως Δευτερεύουσες Αρτηρίες (κατηγορία ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ ΓΙΙΙ), η οδός Προέκταση Στρατηγού Μακρυγιάννη ως Κύρια Συλλεκτήρια οδός (κατηγορία ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ ΓΙV) και η οδός Καλλικράτη ως Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια οδός (κατηγορία ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ ΔΙV). Τόσο οι αστικές αρτηρίες (Α/Α 16) όσο και οι κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδοί (Α/Α 17) κατατάσσονται στην Υποκατηγορία Α2.

Συνεπώς, το σύνολο του έργου κατατάσσεται στην Υποκατηγορία: Α2.

2.2. Θέση έργου ως προς τις εκτάσεις φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος

Διοικητικά το έργο υπάγεται εντός της Δημοτικής Ενότητας Ευόσμου, του Δήμου Ελευθέριου Κορδελιού - Ευόσμου, της Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Ο Δήμος Ελευθέριου Κορδελιού – Ευόσμου, στον οποίο ανήκει το έργο, συστάθηκε με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/07-06-2010), με τη συνένωση των Δήμων Κορδελιού και Ευόσμου.

Το υπό μελέτη έργο δεν εμπίπτει εντός προστατευόμενων περιοχών όπως αυτές ορίζονται από Ν. 3937/2011 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Σύμφωνα με την κύρωση του Δασικού χάρτη της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης (Απόφαση υπ' αριθμ. 372156, ΦΕΚ 815/Δ/2022) το υπό μελέτη έργο χωροθετείται σε εκτάσεις που βρίσκονται εκτός κύρωσης των δασικών χαρτών.

Πλησίον του υπό μελέτη έργου εντοπίζονται:

- Αγωγός φυσικού αερίου(2km δυτικά).
- Σιδηροδρομική γραμμή (2,1km νότια).
- Το λιμάνι Θεσσαλονίκης (4,7km νότια).
- Ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ) Ευκαρπίας (3,4km βορειοανατολικά).

Η περιοχή του Ευόσμου λόγω της έντονης αστικής ανάπτυξης, πέρα των παραπάνω, παρουσιάζει πλήθος εγκαταστάσεων κοινωνικής υποδομής και κοινής ωφέλειας όπως είναι:

- Κέντρο Υγείας.
- Δημόσια νηπιαγωγεία, δημοτικά, γυμνάσια και λύκεια.
- Δημοτική Βιβλιοθήκη.
- ΚΕΠ.
- Δημαρχείο.
- Αστυνομικό Τμήμα.

2.3. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Το προτεινόμενο έργο, λόγω της μικρής κλίμακας αλλά και μορφής του, δεν αναμένεται να προκαλέσει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Κατά τη φάση κατασκευής, οι αρνητικές επιπτώσεις σχετίζονται με τα μορφολογικά/τοπιολογικά χαρακτηριστικά, τα εδαφολογικά χαρακτηριστικά, τη χλωρίδα/πανίδα/οικοσυστήματα, τις τεχνικές υποδομές, την ποιότητα του αέρα και τον θόρυβο ενώ θετικές αναμένονται οι κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις.

Οι εκσκαφές αλλά και οι φορτοεκφορτώσεις υλικών αποτελούν πηγή σκόνης σε περιορισμένη έκταση. Οι εργασίες διευθέτησης πρέπει να γίνουν σε περίοδο ξηρασίας. Τα μηχανήματα, υλικά κλπ. θα πρέπει να απομακρυνθούν με το πέρας των καθημερινών εργασιών.

Ωστόσο κατά τη φάση λειτουργίας δεν θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις αλλά μόνο θετικές. Πρέπει όμως να γίνεται έλεγχος στο έργο έπειτα από έντονο καιρικό φαινόμενο, προκειμένου να εντοπιστεί και να αποκατασταθεί ενδεχόμενη αστοχία. Κάτωθι δίνονται οι πίνακες των επιπτώσεων κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργείας όπως αυτές παρουσιάζονται στο κεφ. 9.15 της ΜΠΕ. Αναλυτική παρουσίαση των επιπτώσεων γίνεται στο κεφ. 9 της ΜΠΕ.

Αναφορικά με την ευπάθεια του έργου στην κλιματική αλλαγή, εκτιμάται ότι δύναται να προκύπτουν κίνδυνοι που σχετίζονται με την αστοχία των δομικών του υλικών, καθώς και την αύξηση των ατυχημάτων με υλικές ζημιές ή τραυματισμούς επηρεάζοντας τόσο την κατασκευή όσο και τη λειτουργία του. Όπως προκύπτει όμως από την αξιολόγηση των επιπτώσεων, οι κίνδυνοι που προκύπτουν είναι αποδεκτοί και καθιστούν το έργο ικανό να προσαρμόζεται στην κλιματική αλλαγή.

Πίνακας 1: Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη φάση κατασκευής

Παράμετροι	Επιπτώσεις κατά την κατασκευή						
	Πιθανότητα εμφάνισης	Είδος και ένταση επίπτωσης	Έκταση επίπτωσης	Χρονικός ορίζοντας επίπτωσης	Διάρκεια επίπτωσης	Δυνατότητα πρόληψης/αποφυγής	Αθροιστική/Συσωρευτική δράση
Κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά		Ουδέτερη (0)					
Μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά	Μεγάλη	Αρνητική (-)	Τοπική	Άμεση	Μόνιμη	Όχι	Όχι
Γεωλογικά και τεκτονικά χαρακτηριστικά		Ουδέτερη (0)					
Εδαφολογικά χαρακτηριστικά	Μικρή	Αρνητική (-)	Τοπική	Άμεση	Προσωρινή	Ναι	Όχι
Χλωρίδα, Πανίδα, Οικοσυστήματα	Μικρή	Αρνητική (-)	Τοπική	Άμεση	Προσωρινή	Όχι	Όχι
Προστατευόμενες περιοχές		Ουδέτερη (0)					
Δάση και δασικές εκτάσεις		Ουδέτερη (0)					
Χρήσεις γης		Ουδέτερη (0)					
Διάρθρωση και λειτουργίες ανθρωπογενούς περιβάλλοντος		Ουδέτερη (0)					
Πολιτιστική κληρονομιά		Ουδέτερη (0)					
Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις	Μεσαία	Θετική (+)	Τοπική	Άμεση	Προσωρινή		Όχι
Τεχνικές υποδομές - δίκτυα	Μικρή	Αρνητική (-)	Τοπική	Άμεση	Προσωρινή	Όχι	Όχι
Συσχέτιση με ανθρωπογενείς πιέσεις		Ουδέτερη (0)					
Ποιότητα αέρα	Μεγάλη	Αρνητική (-)	Τοπική	Άμεση	Προσωρινή	Ναι	Ίσως
Θόρυβος και δονήσεις	Μεγάλη	Αρνητική (-)	Τοπική	Άμεση	Προσωρινή	Ναι	Ίσως
Ηλεκτρομαγνητικά πεδία		Ουδέτερη (0)					
Ύδατα		Ουδέτερη (0)					

Πίνακας 2: Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη φάση λειτουργίας

Παράμετροι	Επιπτώσεις κατά τη λειτουργία						
	Πιθανότητα εμφάνισης	Είδος και ένταση επίπτωσης	Έκταση επίπτωσης	Χρονικός ορίζοντας επίπτωσης	Διάρκεια επίπτωσης	Δυνατότητα πρόληψης/αποφυγής	Αθροιστική/Συσσωρευτική δράση
Κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά	Μικρή	Θετική (+)	Τοπική	Μακροπρόθεσμη	Μόνιμη		Ίσως
Μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά		Ουδέτερη (0)					
Γεωλογικά και τεκτονικά χαρακτηριστικά		Ουδέτερη (0)					
Εδαφολογικά χαρακτηριστικά		Ουδέτερη (0)					
Χλωρίδα, Πανίδα, Οικοσυστήματα		Ουδέτερη (0)					
Προστατευόμενες περιοχές		Ουδέτερη (0)					
Δάση και δασικές εκτάσεις		Ουδέτερη (0)					
Χρήσεις γης		Ουδέτερη (0)					
Διάρθρωση και λειτουργίες ανθρωπογενούς περιβάλλοντος	Μεγάλη	Θετική (++)	Τοπική και Περιφερειακή	Άμεση	Μόνιμη		Ίσως
Πολιτιστική κληρονομιά		Ουδέτερη (0)					
Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις	Μεγάλη	Θετική (++)	Τοπική και Περιφερειακή	Άμεση	Μόνιμη		Όχι
Τεχνικές υποδομές - δίκτυα	Μεγάλη	Θετική (++)	Τοπική	Άμεση	Μόνιμη		Ίσως
Συσχέτιση με ανθρωπογενείς πιέσεις	Μικρή	Θετική (+)	Τοπική	Μακροπρόθεσμη	Μόνιμη		Ίσως
Ποιότητα αέρα	Μικρή	Θετική (+)	Τοπική	Μακροπρόθεσμη	Μόνιμη		Ίσως
Θόρυβος και δονήσεις		Ουδέτερη (0)					
Ηλεκτρομαγνητικά πεδία		Ουδέτερη (0)					
Ύδατα		Ουδέτερη (0)					

Κατά τη φάση κατασκευής, οι πηγές αέριων ρύπων αφορούν κυρίως εκπομπές μηχανημάτων, σκόνη από εκσκαφές και πιθανή κυκλοφοριακή συμφόρηση. Οι συνολικές εκπομπές υπολογίζονται σε 6,7 tn CO_2e, ποσότητα από την οποία προκύπτει ότι το έργο δεν προκαλεί σημαντική βλάβη στον περιβαλλοντικό στόχο της κλιματικής αλλαγής. Η επιβάρυνση θα είναι προσωρινή και ελεγχόμενη μέσω μέτρων.

Κατά τη λειτουργία του υπό μελέτη έργου, δεν αναμένονται άμεσες εκπομπές αερίων, παρά μόνο έμμεσες. Συγκεκριμένα, θα προκύψουν 1,212 tn/έτος από τον ηλεκτροφωτισμό και περίπου 3.135 tnCO_2eq/έτος από την κυκλοφορία των οχημάτων. Συνολικά, προκύπτει ότι οι αέριες εκπομπές από τη λειτουργία του έργου δεν αναμένεται να είναι ιδιαίτερα σημαντικές.

Αναφορικά με τρωτότητα, το υπό μελέτη έργο παρουσιάζει μέτρια τρωτότητα έναντι των κινδύνων καύσωνα, κύματος ψύχους, παγετού, δασικής πυρκαγιάς, ξηρασίας, πλημμύρας, μεταβολής της μέσης θερμοκρασίας του αέρα, αστικής θερμονησίδας και θερμικής καταπόνησης, ενώ η τρωτότητα έναντι των υπόλοιπων κινδύνων είναι χαμηλή.

Για την προσαρμογή του έργου στην κλιματική αλλαγή προβλέπονται μέτρα αντιμετώπισης του πλημμυρικού κινδύνου μέσω κατάλληλης απορροής ομβρίων, επαρκών συστημάτων αποστράγγισης, κατάλληλης σήμανσης και συμμόρφωσης με τον υπερκείμενο σχεδιασμό. Παράλληλα, προτείνεται η χρήση ανθεκτικών υλικών οδοστρωσίας για τη μείωση των επιπτώσεων από υψηλές θερμοκρασίες και φαινόμενα καύσωνα.

2.4. Μέτρα, δράσεις και πρωτοβουλίες για την προστασία του περιβάλλοντος

Η κατασκευή των κόμβων θα έχει πολλαπλά θετικά αποτελέσματα, καθώς η αναβάθμιση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών των οδών θα βελτιώσει κατά πολύ την ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου της περιοχής. Το υπό εξέταση έργο εντάσσεται αρμονικά στο περιβάλλον και αναμένεται η λειτουργία του χωρίς σοβαρές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, καθώς πρόκειται για τροποποίηση – βελτίωση υφιστάμενων οδικών έργων.

Στα μέτρα που προτείνονται να εφαρμοστούν μεταξύ άλλων για την προστασία του περιβάλλοντος, περιλαμβάνονται:

Κατά την κατασκευή :

- Απομάκρυνση όλων των μηχανημάτων και των άχρηστων υλικών από τους χώρους των εργοταξίων με ευθύνη του ανάδοχου του έργου, ώστε να περιορισθούν οι επιδράσεις στο στάδιο της κατασκευής και να μην υπάρξει μόνιμη επίπτωση στο τοπίο.
- Βελτιστοποίηση του προγραμματισμού και της διοίκησης του έργου, με σκοπό την άμεση επαναχρησιμοποίηση των κατάλληλων υλικών.
- Κάλυψη των οχημάτων μεταφοράς υλικών με κατάλληλα μέσα μέχρι τον τελικό προορισμό τους και απαγόρευση υπερπλήρωσης των οχημάτων σε περίπτωση μεταφοράς χαλαρών υλικών.
- Τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων μηχανημάτων και οχημάτων εργοταξίου.
- Η διαχείριση των υγρών και στερεών αποβλήτων, ιδιαίτερα των μεταχειρισμένων ορυκτελαίων θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με όσα ορίζει το ΠΔ 82/2-3-2004 (ΦΕΚ 64/Α/2-3-2004).
- Κατασκευή όλων των απαραίτητων τεχνικών έργων για την απρόσκοπτη ροή των επιφανειακών υδάτων.

- Απαγορεύεται η ανεξέλεγκτη διάθεση της περίσσειας από τη σκυροδέτηση. Το σκυρόδεμα και η άσφαλτος θα οδηγηθούν στα συγκροτήματα σκυροδέματος, ασφαλτομίγματος και αδρανών υλικών για ανακύκλωση.
- Τυχόν περίσσεια υλικών αποξήλωσης ή κατασκευής θα διατίθενται σε αδειοδοτημένα Συλλογικά Συστήματα Αποβλήτων Εκσκαφών Κατασκευών και Κατεδαφίσεων.
- Ενημέρωση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας για τις θέσεις των εργοταξίων ώστε να υπάρχει ετοιμότητα ταχείας επέμβασης σε οποιαδήποτε περίπτωση πρόκλησης πυρκαγιάς.
- Η αντιμετώπιση ατυχημάτων σε όλο το μήκος του εργοταξίου θα πρέπει να προβλέπεται στο πρόγραμμα του κατασκευαστή (π.χ. θα πρέπει να διαθέτει στο συνεργείο του κατάλληλα υλικά για την αντιμετώπιση για παράδειγμα διαρροής λαδιών στο έδαφος με παρεμπόδιση μετακίνησής τους και περιορισμό της διασποράς τους με ειδικά υλικά προσρόφησης).
- Οργάνωσης της αντιπυρικής προστασίας για την αντιμετώπιση τυχόν εκδηλώσεων πυρκαγιάς από τη λειτουργία των μηχανημάτων.
- Αυστηρή τήρηση των όρων ασφαλείας κατά τη διάρκεια των εργασιών.
- Η φυτική γη και τα προϊόντα εκσκαφών που θα κριθούν κατάλληλα θα επαναχρησιμοποιηθούν στο έργο.
- Η αποκατάσταση των χώρων που θα χρησιμοποιήσει ο εργολάβος, μετά το πέρας των εργασιών, θα επαναφέρει τα μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής στην πρότερη κατάσταση.

Κατά τη λειτουργία :

- Η αποφυγή παραμονής στερεών απορριμμάτων στα πρανή του δρόμου και στους παρακείμενους ελεύθερους χώρους (υποβάθμιση αισθητικής, κίνδυνος πυρκαγιάς).
- Τακτική συντήρηση έργων αποχέτευσης - αποστράγγισης οδοστρώματος (τάφροι, οχετοί, κλπ.).
- Τακτική συντήρηση οχετού για την απρόσκοπτη απορροή των επιφανειακών υδάτων.
- Τακτική παρακολούθηση της κατάστασης των έργων.
- Κατάλληλη οδική σήμανση οδού και τακτική συντήρηση αυτής (σήμανση μείωσης ταχύτητας, κατάλληλη προειδοποίηση και σήμανση για εξόδους –προορισμό, κ.λπ.).
- Τοποθέτηση ειδικής σήμανσης για την κίνηση και την ταχύτητα των βαρέων οχημάτων.

Στο Κεφάλαιο 10 της παρούσας συμπεριλαμβάνονται γενικά μέτρα ορθής πρακτικής για την ελαχιστοποίηση των όποιων επιπτώσεων κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας του έργου.

2.5. Οφέλη από την υλοποίηση του έργου

Από την υλοποίηση του έργου, οφέλη αναμένονται σε υπερτοπικό επίπεδο καθώς οι συμβάλλοντες οδοί εξυπηρετούν πολλούς οικισμούς της όμορης περιοχής.

Η σκοπιμότητα υλοποίησης του προτεινόμενου έργου είναι να μειώσει τον κίνδυνο ατυχημάτων και να βελτιώσει την οδική επικοινωνία, σύμφωνα με τους κανόνες της οδικής ασφάλειας. Έτσι με την προτεινόμενη βελτίωση, το έργο:

- Θα διαθέτει πλέον καλύτερα γεωμετρικά στοιχεία σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Βελτιώνονται οι συνθήκες κυκλοφορίας των οχημάτων ενώ ταυτόχρονα μειώνεται ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων.

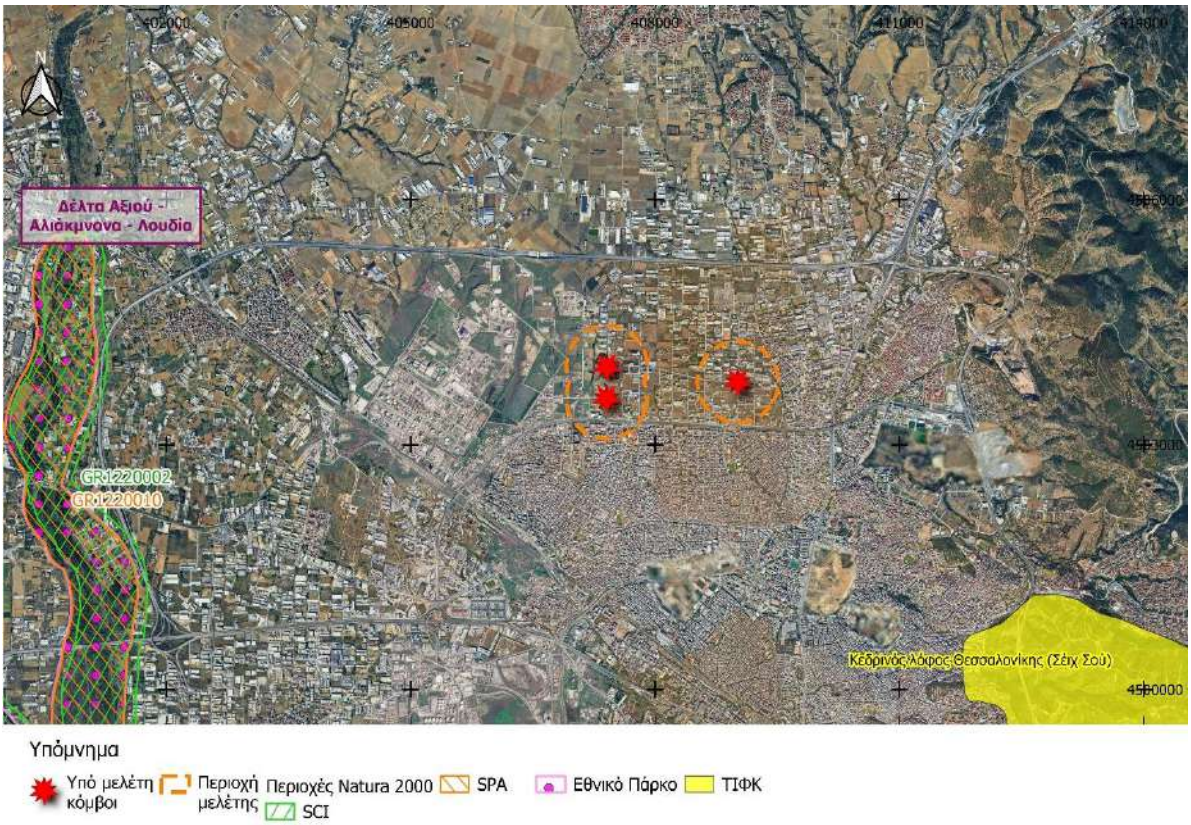
- Αναμένεται να συνεισφέρει στη μείωση τόσο των επιπέδων θορύβου όσο και των επιπέδων εκπομπής αέριων ρύπων κυρίως λόγω της βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών.
- Θα συμβάλει στην εξυπηρέτηση της τοπικής και περιφερειακής κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό οχημάτων και ως εκ τούτου θα βελτιώσει την πρόσβαση σε οικονομικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη και την ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση προσώπων και αγαθών.

2.6. Βιώσιμες εναλλακτικές

Η θέση του έργου είναι εκεί όπου βρίσκεται και λειτουργεί εδώ και δεκαετίες ο συγκεκριμένος κόμβος και με το παρόν έργο θα βελτιωθεί η προσφερόμενη οδική ασφάλεια και η προσπελασιμότητα. Δεν γίνεται ανάλυση εναλλακτικών λύσεων, εφόσον το έργο αφορά το υπάρχον δίκτυο και όχι τη χάραξη νέου. Πρωτίστως, η μη βελτίωση-ανακατασκευή του κόμβου δημιουργεί προβλήματα ασφάλειας στην κυκλοφορία. Το γεγονός της εγκατάλειψης/ μη αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του οδικού δικτύου, έχει μακροπρόθεσμα αρνητικές συνέπειες και στην ανάπτυξη της περιοχής. Το στοιχείο αυτό δεν συνάδει με τους στόχους του χωροταξικού σχεδιασμού της Περιφέρειας. Επίσης, δεδομένου του μεγέθους του έργου και της θέσης του, δεν προκαλούνται σοβαρές αλλοιώσεις στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής επιρροής του στο βαθμό που να μην επιλεγεί. Εξετάζοντας το σενάριο της μηδενικής λύσης, δηλαδή της μη πραγματοποίησης του έργου, προκύπτει ότι αυτή δεν δύναται να πραγματοποιηθεί, καθώς δεν συνάδει τόσο με την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής όσο και με την ασφάλεια και άνεση των τοπικών και διεθνή μετακινήσεων. Ειδικότερα, στην περίπτωση της μη πραγματοποίησης του έργου, η μετακίνηση των επισκεπτών καθώς και των κατοίκων της περιοχής θα εξακολουθεί να πραγματοποιείται μέσω του υφιστάμενου ισόπεδου κόμβου, ο οποίος δεν εξασφαλίζει την απαιτούμενη ασφάλεια και άνεση. Τέλος η υλοποίηση του έργου θα συμβάλει στον εκσυγχρονισμό των έργων της περιοχής μελέτης καθώς και στην οδική ασφάλεια. Η προτεινόμενη λύση είναι η πλέον συμφέρουσα από άποψη περιβαλλοντική, οικονομική και οδικής ασφάλειας, σε συνδυασμό με ένα βέλτιστο χρονοδιάγραμμα εργασιών, που θα επιβαρύνουν το δυνατόν ελάχιστα το περιβάλλον.

2.7. Εποπτικός χάρτης

Στην κάτωθι εικόνα αποτυπώνονται οι προστατευόμενες περιοχές που βρίσκονται πλησίον της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 1: Προστατευόμενες περιοχές πλησίον της περιοχής μελέτης