

ΠΡΑΚΤΙΚΟ 14
Συνεδρίασης Νομαρχιακού Συμβουλίου Ημαθίας στις
26-9-2001

Σήμερα Σεπτεμβρίου έτους 2001 ημέρα της εβδομάδας Τετάρτη και ώρα 20.00' μ. μ. συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Νομαρχιακό Συμβούλιο στην αίθουσα του , στην οδό Δ. Βικέλα και Μητροπόλεως γωνία στη Βέροια, ύστερα από την με ημερομηνία 21-9-2001 γραπτή πρόσκληση του κ. Προέδρου του Νομαρχιακού Συμβουλίου που δόθηκε στον κ. Νομάρχη και τους κ. κ. Νομαρχιακούς Συμβούλους σύμφωνα με το αρ. 52 του Π.Δ./τος 30/1996 «Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης».

Παρόντος του Νομάρχη κ. Γιάννη Σπάρτη.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

1. Φωτιάδης	Ηλίας
2. Κουτσαντάς	Γεώργιος
3. Σιδηρόπουλος	Ορέστης
4. Γκαμπέσης	Αργύριος
5. Κυριακίδης	Γεώργιος
6. Κοπατσάρης	Αθανάσιος
7. Βασιάδης	Αναστάσιος
8. Λυσίτσας	Νικόλαος
9. Γιοβανόπουλος	Δημήτριος
10-Βύζας	Εμμανουήλ
11.Διούδης	Αστερίας
12. Καραπαναγιωτίδης	Κων/νος
13. Μίχο ς	Δη μήτρ ιός
14-Μπίλης	Αναστάσιος
15-Βλαζάκης	Ανδρέας
16.Μαρκοβίτης	Αντώνιος
17. Βασιλειάδης	Παναγιώτης
18. Γαβρηλίδης	Σάββας
19. Μούργος	Δημήτριος
20.Ανδρεάδης	Ανέστης
21.Τέμας	Λάζαρος
22.Σιδηρόπουλος	Αναστάσιος
23.ΧηΣάββας	Αναστάσιος

ΕΙΔΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Σωτήριος Χατζόπουλος Γραμ. Συλ. Οργάν.

ΠΑΡΙΣΤΑΜΕΝΟ»

1. Γκοντόπουλος Πρ.	Δ/ση Τεχν. Υπηρεσιών
2. Ρίστας Γ.	Τμ. Πολεοδομίας
3. Παπαδόπουλος Δ.	Δ/ση Προγρ/σμού
4. Στάμος Ι.	Δ/ση Δ/κών Υπτηρ. -Πολ.Δι
5.Σαλιάγκας Γ.	Γρ. Τουρισμού
6-Λένου Σ.	Δ/ση Πολιτισμού
7.Παναγιωτίδης Κ.	Γρ.Τύπου
8. Ακριβοπούλου Ειρ.	Γρ. Νομάρχη
9. Στάμου Β.	Γρ. Νομάρχη
ΙΟ.Τσαντεκίδης Μιχ.	Γραμ. Νομ. Συλ. Οργάνων

ΑΠΟΝΤΕΣ:

1. Μουμτζίδης	Νικόλαος
2. Δερές	Συμεών

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

1. Κατά την διάρκεια συζήτησης του 1^{ου} τακτικού θέματος απεχώρησαν από την συνεδρίαση οι κ.κ. Φωτιάδης και Γκαμπέσης.
2. Κατά την διάρκεια συζήτησης του 2^{ου} τακτικού θέματος απεχώρησαν από την συνεδρίαση οι κ.κ Κουσαντάς, Κυριακίδης, Μίχος και Αν. Σιδηρόπουλος.

ΕΚΤΑΚΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

1. Έγκριση οικονομικής ενίσχυσης στον Γ.Α.Σ. Βέροιας.
2. Έγκριση οικονομικής ενίσχυσης για την αξιοποίηση του σπηλαίου του Ροδοχωρίου και της ευρύτερης περιοχής.

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

1. Έγκριση προϋπολογισμού οικ. έτους 2002.
 2. Έγκριση Τροποποίησης Νομαρχιακού Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων Κ.Α.Π. 2001-Τρ. 02
 3. Έγκριση Κατανομής επιχορήγησης ΣΑΕ 041/5 έτους 2001 (Σχολικά).
 4. Έγκριση προγραμματικής σύμβασης για την υλοποίηση του προγράμματος Τουριστικής προβολής του Ν. Ημαθίας 2001-2002.
 5. Έγκριση συμπληρωματικής πρότασης-εισήγησης για τα απαγορευτικά περιοριστικά και λοιπά ρυθμιστικά μέτρα για την προστασία του Υδατικού δυναμικού του Ν. Ημαθίας.
 6. Έγκριση Μ.Π.Ε. του έργου «Βελτίωση της οδού Βέροιας -Έδεσσας»
 - 7- Έγκριση κατανομής πιστώσεων Γ' τριμήνου 2001 για λειτουργικές δαπάνες των Σχολείων Α/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης Ν. Ημαθίας.
 8. Έγκριση έκδοσης περιοδικού για την περιβαλλοντική εκπαίδευση.
-

6° ΘΕΜΑ

Έγκριση Μ.Π.Ε. του έργου "Βελτίωση της οδού Βέροιας-Έδεσσας"

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦ. 119 /2001

Ο Πρόεδρος του Ν. Σ. έδωσε τον λόγο στον κ. Ρίστα, Προϊστάμενο του Τμ.

Πολεοδομίας , οποίος εισηγήθηκε το 6° θέμα Η. Δ.

κ. ΡΙΣΤΑΣ:

Έχοντας υπόψη

1. Τον Ν. 1650/1986 « Για την προστασία του Περιβάλλοντος.
2. Την με αριθμ. ^9269'5387 "25.10.1990 ΚΥΑ που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ ο78Β/25.Η;.1990 .
3. Την υπ' αρ.247/30.9.1997 απόφαση Προέγκρισης Χωροθέτησης του έργου από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας καθώς και τις συμπληρωματικές που αφορούν την δυτική είσοδο της βέργας (944/9.6.2000) και την οδό προς Άγιο Γεώργιο (3 756/20.7.2000).
4. Τις αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων : 461/2001 της Βέροιας, 211/2001 της Νάουσας. 85/2001 του Δοβρά και 18/2001 των Ανθεμίων.
5. Το υπ' αρ. 1133/25.7.2001 έγγραφο της 4ης Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων.
6. Το υπ' αρ. 3236/16.5.2001 έγγραφο της ΙΖ' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχ/των.
7. Το υπ' αρ. 2023/19.7.2001 έγγραφο της 1 Γ¹ Εφορείας Βυζαντινών Αρχ/των.
8. Την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που μας υποβλήθηκε .
9. Την αυτοψία που διενήργησε το Τμήμα Πολεοδομίας Ν. Ημαθίας.
10. Την υπ' αριθμ. 387/4.7.2001 ανακοίνωση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ημαθίας.
11. Το γεγονός ότι δεν έχουν υποβληθεί ενστάσεις κατά της μελέτης.

Περιγραφή του έργου

Η παρούσα Μ Π Ε περιλαμβάνει τις παρακάτω οδούς :

- Οδός Βέροιας - Έδεσσας. μήκους 34510 μ
- Οδός Δυτικής εισόδου Βέροιας - Λαζοχωρίου, μήκους 1600 μ. (νέα οδός)
- Οδός προς Αγ Γεώργιο, μήκους 3600 μ. (1900 μ νέα οδός και 170ύ μ βελτίωση υφισταμένης)

Οδός Βέροιας – Έδεσσας

Το προς μελέτη έργο αφορά τη βελτίωση της Επαρχιακής οδού Βέροιας - Έδεσσας. **μήκους 34.5 χλμ. με** παράκαμψη της Βέροιας και των παρόδιων οικισμών.

Η προς μελέτη οδός συνδέει βασικά την Εγνατία Οδό με την εθνική οδό θεσ/νίκης -Έδεσσας - Αλβανικά Σύνορα. Αντικαθιστά και βελτιώνει την επαρχιακή οδό Βέροιας -Σκύδρας (No 1 Ν.Ημαθίας - «Βέροιας - Σ.Σ. Νάουσας προς Σκύδρα δι' Άνω Κόπανου» και No 3 Ν. Πέλλας - «Σκύδρα - Γέφυρα Μεγαλορεύματος προς Νάουσα») Έχει μελετηθεί χάραξη μήκους 34.5 'χλμ., από τα οποία τα 5,5 χλμ. είναι πάνω στον υφιστάμενο άξονα, για ταχύτητα μελέτης 110 χλμ./ ώρα, με τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

1) Αρτηρία αστικής διατομής, σε μήκος 1.6 χλμ.

- συνολικό πλάτος διατομής 24,00μ

- πλάτος νησίδας 4.00 μ. (πεζοδρόμιο 3.00μ)

- Ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας 2 λωρίδες πλάτους 3,50μ. η κάθε μία, και πεζοδρόμιο πλάτους 2,50 μ

2) Αρτηρία υπεραστικής διατομής, , σε μήκος 32,9 χλμ

- συνολικό πλάτος διατομής 21,50μ

- πλάτος νησίδας 4,00 μ.

- Ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας 2 λωρίδες πλάτους 3,50μ. η κάθε μία, και ΛΕΑ πλάτους 1,25 μ.

3) Παράπλευρο δίκτυο

- συνολικό πλάτος διατομής 6,00μ

- Ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας 1 λωρίδα πλάτους 3,00μ. από ανασφάλτωτο

οδόστρωμα. Η χάραξη στο μεγαλύτερο μήκος της βρίσκεται σε πεδινό έδαφος με δενδροκαλλιέργειες.

Η γενική αρχή τοποθέτησης της, "σε σχέση με τον περιβάλλοντα χώρο, είναι να ' κατασκευαστεί σε επίχωμα ύψους 1,5-2μ.

Προβλέπεται η κατασκευή 10 ισόπεδων και 3 ανισόπεδων κόμβων 13 άνω διαβάσεων 7 γεφυρών και 67 οχετών

Οδός Δυτικής εισόδου Βέροιας – Λαζοχωρίου

Η Οδός Δυτικής εισόδου Βέροιας - Λαζοχωρίου, μήκους 1,6 χλμ. έχει την αρχή της επί της Δυτικής Περιφερειακής οδού της -πόλης της Βέροιας και τέλος επί της οδού Βέροιας –Ταγαροχωρίου.

Α) Τμήμα από νέα οδό Βέροιας- Έδεσσας προς Βέροια μήκους 0.7 χλμ. (υπό μελέτη οδός θα έχει 2Χ2 λωρίδες κυκλοφορίας των 3.00μ. ή συνολικά 12.00μ. ύψαλτικού και ερείσματα 2,0μ. αριστερά και δεξιά της. Συνολικό πλάτος καταστρώματος 12,0+4.0=16.00μ.

β) Τμήμα από νέα οδό Βέροιας- Έδεσσας προς την οδό Βέροιας Λαζοχωρίου μήκους 0.9 Χλμ.

Το τμήμα αυτό θα είναι διατομής 1Χ2 λωρίδων κυκλοφορίας με συνολικό οδόστρωμα 8,00 ερείσματα 1,0m αριστερά και δεξιά του και συνολικό πλάτος καταστρώματος 10.00μ

Οδός προς Αγ. Γεώργιο

Η υπό μελέτη οδός, μήκους 3.6 χλμ., το οποίο είναι τμήμα από το συνολικό μήκος 5.0 χλ (του δρόμου Προς Αγ. Γεώργιο και τάφρο 66 που μελετά ο Δήμος Δοβρά, θα έχει 2^η λωρίδες κυκλοφορίας των 4.00μ ή συνολικά 8,00μ ασφαλτικού και ερείσματα 1,00μ αριστερά και δεξιά της. Συνολικό πλάτος καταστρώματος 8.0+2.0=10.00μ.

Στοιχεία κυκλοφορίας και αναμενόμενου κυκλοφοριακού φόρτου Μετρήσεις 29/3/94

I Σταθμός ΕΞΟΔΟΥ ΒΕΡΟΙΑΣ	: 11746 οχ/ημ ή 15622 ΜΕΑ/ημ
II. Σταθμός ΚΟΜΒΟΥ ΝΑΟΥΣΑΣ προς ΒΕΡΟΙΑ	: 8060 οχ/ημ ή 10720 ΜΕΑ/ημ
III. Σταθμός ΚΟΜΒΟΥ ΝΑΟΥΣΑΣ προς ΣΚΥΔΡΑ	: 6629 οχ/ημ ή 8819 ΜΕΑ/ημ

ΣΕΝΑΡΙΟ Β (Ετήσια αύξηση 2,5% από 1994)

Σταθμός I	1996	2000	2010	2020
	17.358 ΜΕΑ/ημ	20.000 ΜΕΑ/ημ	25.800 ΜΕΑ/ημ	33.000 ΜΕΑ/ημ
	2.600 ΜΕΑ/ωρ	3.000 ΜΕΑ/ωρ	3.900 ΜΕΑ/ωρ	5.000 ΜΕΑ/ωρ
Σταθμός II	1996	2000	2010	2020
	11.911 ΜΕΑ/ημ	13.800 ΜΕΑ/ημ	17.700 ΜΕΑ/ημ	22.600 ΜΕΑ/ημ
	1.800 ΜΕΑ/ωρ	2.070 ΜΕΑ/ωρ	2.650 ΜΕΑ/ωρ	3.400 ΜΕΑ/ωρ
Σταθμός III	1996	2000	2010	2020
	9.799 ΜΕΑ/ημ	11.400 ΜΕΑ/ημ	14.500 ΜΕΑ/ημ	18.600 ΜΕΑ/ημ
	1.470 ΜΕΑ/ωρ	1.700 ΜΕΑ/ωρ	2.200 ΜΕΑ/ωρ	2.800 ΜΕΑ/ωρ

Αν οι αναμενόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι της εικοσαετίας αποδειχθούν ρεαλιστικοί, τότε στα πλαίσια αυτής ο δρόμος σταδιακά πρέπει να κατασκευασθεί με 4 λωρίδες κυκλοφορίας.

λόγο αυτό η μελέτη γίνεται για τετράιχνη διατομή (με Παράπλευρο δίκτυο) μέχρι τον κόμβο της Νάουσας και προβλέπει την δυνατότητα σταδιακής κατασκευής (δίιχνη και εξέλιξη της σε τετράιχνη) από τον κόμβο της Νάουσας μέχρι τέλους.

Αναλυτική περιγραφή προτεινόμενων έργων

Οδός Βέροιας - Έδεσσας

Τμήμα 1: Χ.θ. 0+000-Χ.θ. 1+600 (Αρχή - Ι.Κ. Σύνδεσης Βέρ,οις Β). Στο τμήμα αυτό η χάραξη ακολουθεί οριζοντιογραφικά και υψομετρικά τον υφιστάμενο δρόμο λόγω της σημαντικής οικιστικής ανάπτυξης εκατέρωθεν. Στην πραγματικότητα στο τμήμα αυτό η οδός θα λειτουργεί σαν αστικού τύπου με συνεχείς κάθετες προσβάσεις και προς τους οικισμούς Μέση και Κυδωνοχώρι. Δεν προβλέπονται στο τμήμα αυτό παράπλευροι δρόμοι (3Κ).

Τμήμα 2: Χ.θ.1+600-Χ.θ. 14+245 (Ι.Κ. Σύνδεσης Βέροιας Β - Α. Κ. Νάουσας)

Από Χ.θ. 1+600 η χάραξη «στρέφεται» για να διασταυρώσει την οδό προς Μακροχώρι (Χ.θ.2+800) σε κατάλληλη θέση για να μπορεί να διαμορφωθεί ανισόπεδος κόμβος μελλοντικά, στην ίδια θέση που προβλέπεται στην παλιά μελέτη Ανατολικής Περιφερειακής Βέροιας.

Από Χ.θ.2+800 έως Χ.θ 7+500 η χάραξη «ελίσσεται» (με επιτρεπτά γεωμετρικά χαρακτηριστικά) παράλληλα και όσο γίνεται πλησιέστερα στις γραμμές του τραίνου, σε έδαφος με αρκετή δόμηση, αποφεύγοντας περιοχή της Βέροιας εντός Σχεδίου Πόλεως.

τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Βέροιας, περιοχή όπου θα ανεγερθούν Εργατικές κατοικίες και μια σειρά οικοδομικά συγκροτήματα (βιομηχανίες κ.λπ.). Μεταξύ Χ.θ. 4+200 και Χ.θ. 6+200 έγινε μικρή παραλλαγή (150μ Δυτικότερα) σε σχέση με την Αναγνωριστική Μελέτη στη θέση των προβλεπόμενων Εργατικών κατοικιών.

Από Χ.θ. 6+000 έως Χ.θ.'7+000 η χάραξη βρίσκεται μέσα στη περιοχή επέκτασης του ρυμοτομικού του οικισμού της Πατρίδας για το οποίο υπάρχει θεωρημένη μελέτη αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει εκδοθεί εγκριτική απόφαση. «Μελέτη πολεοδόμησης επέκτασης». Στη προμελέτη οδοποιίας προβλέπεται για την εξυπηρέτηση των παρόδιων αριστερό-παράπλευρος (3Κ 4Α), από την Χ.θ. 6+640 έως την Χ.θ. 6,+870 και δεξιός παράπλευρος (8Ρ 40) από την Χ.θ. 6 + 320 έως την'Χ.θ. 6 + 660. Στη παρούσα μελέτη προτείνεται, για την Οριστική μελέτη οδοποιίας, η κατάργηση του αριστερού παράπλευρου και η πρόβλεψη οδού του ρυμοτομικού, με αντίστοιχη τροποποίηση του, πλάτους 8 μ. μπροστά από τα Ο. Τ. 77, 79, 80β και 82β. Η οριογραμμή του δρόμου αυτού θα απέχει 5 μ. από την αριστερή οριογραμμή της οδού Βέροιας - Έδεσσας.

Από Χ.θ. .7+500^ως Χ.θ. 10+000 η χάραξη βρίσκεται μεταξύ των Σιδηροδρομικών Γραμμών και του υφιστάμενου δρόμου Βέροιας - Έδεσσας.

Από Χ.θ. 10+000 έως Χ.θ. 12+300 ακολουθείται η υφιστάμενη οδός οριζοντιογραφικά και υψομετρικά.

Από Χ.θ. 12+300-14+250 εγκαταλείπεται ο υφιστάμενος δρόμος, η χάραξη περνάει πάνω από τις Σιδηροδρομικές Γραμμές και κινείται ανατολικότερα για νο-αποφύγει την Βιομηχανική Περιοχή Νάουσας.

Τμήμα 3: **Χ.Θ.** 14+245-Χ.Θ. 17+406 (Α. Κ. ΝΑΟΥΣΑΣ- Ι.Κ. ΧΑΡΙΕΣΣΑΣ).

Στο τμήμα αυτό η χάραξη συνεχίζει Ανατολικά της Σιδηροδρομικής γραμμής σε μικρό επίχωμα (1.5-2μ) με μικρές κλίσεις μηκοτομής και μεγάλα οριζοντιογραφικά χαρακτηριστικά και παρακάμπτει τον οικισμό του Κόπανου. Παράπλευρος δρόμος υπάρχει σ' όλο το μήκος δεξιά (Ανατολικά)

Τμήμα 4: Χ.Θ. 17+406-Χ.Θ.20+125 (Ι.Κ. ΧΑΡΙΕΣΣΑΣ -Ι.Κ. ΚΟΠΑΝΟΥ)

Η χάραξη στο τμήμα αυτό ξεκινά από τον ισόπεδο κόμβο Χαριέσσας και καταλήγει στην υφιστάμενη επαρχιακή οδό Βέροιας - Σκύδρας.

Περί τη Χ.Θ. 19+872 συναντάμε την σιδηροδρομική γραμμή την οποία περνάμε με άνω διάβαση.

Στη Χ.Θ. 20+125 προβλέπεται ο ισόπεδος κόμβος Κόπανου ο οποίος θα εξυπηρετήσει τους δρόμους προς Επισκοπή, Κόπανο και Λευκάδια.

Προβλέπονται παράπλευροι δρόμοι στα αντίστοιχα τμήματα της αρτηρίας ως εξής:

Αριστερά	Δεξιά
SP11A (Χ.Θ. 17+406-Χ.Θ. 18+380)	SP11D- (Χ.Θ. 17+406-Χ.Θ. 18+380)
SP12A (Χ.Θ. 18+380 - Χ.Θ. 19+470)	SP12D (Χ.Θ. 1,8+380 - Χ.Θ. 19+900)
SP14A (Χ.Θ 20+260 - Χ.Θ. 20+500)	SP13D (Χ.Θ. .19+920-Χ.Θ. 20+140) SP14D (Χ.Θ. 20+140-Χ.Θ 20+500)

Τμήμα 5: Χ.θ.20+125-Χ.θ.23+400 (Ι.Κ. ΚΟΠΑΝΟΥ-Ι.Κ.ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ, ΜΑΡΙΝΑΣ)

Στο τμήμα αυτό η χάραξη ακολουθεί οριζοντιογραφικά και υψομετρικά την υφιστάμενη επαρχιακή οδό Βέροιας - Σκύδρας την οποία εγκαταλείπει στην Χ.θ. 22+157. Η δόμηση είναι πολύ αραιή και δεν επηρεάζει την κατασκευή της οδού.

Οι παράπλευροι δρόμοι που προβλέπονται εδώ είναι οι εξής:

Αριστερά	Δεξιά
SP-14A (Χ.θ. 20+500 - Χ.θ. 22+157)	SP14D (Χ.θ. 20+500 - Χ.θ. 20+260)

Τμήμα 6: Χ.θ.23+400 -Χ.θ.34+510 (Ι.Κ.ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ.ΜΑΡΙΝΑΣ- ΚΟΜΒΟΣ ΕΔΕΣΣΑΣ)

Ο άξονας στο τμήμα αυτό εγκαταλείπει την επαρχιακή οδό Βέροιας - Σκύδρας και πορεύεται προς Βορρά μεταξύ των Κοινοτήτων Μαρίνας και Επισκοπής.

Στη Χ.θ. 23+400 προβλέπεται ισόπεδος κόμβος ο οποίος θα εξυπηρετεί τις κατευθύνσεις προς Μαρίνα και Επισκοπή. Προβλέπονται να κατασκευαστούν παράπ'εύροι δρόμοι (SR) που είναι οι εξής:

Αριστερά	Δεξιά
SK15A (Χ.θ. 22+157 - Χ.θ. 22+650)	SK15D (Χ.θ. 22+660 - Χ.θ. 23+120)
SK15A (Χ.θ. 22+950 - Χ.θ. 23+435)	SK16D (Χ.θ. 23+370 - Χ.θ. 14+840)
SR17A (Χ.θ. 24+750 - Χ.θ. 25+215)	SK18D (Χ.θ. 25+280 - Χ.θ. 25+380)

Θέσεις κόμβων.

Οι θέσεις κόμβων προβλέπονται όπως περίπου και στην Αναγνωριστική Μελέτη.

Στο «αστικό τμήμα» (Χ.θ. 0+000-Χ.θ. 1+600) προβλέπονται 2 βασικοί ισόπεδοι κόμβοι.

Ένας στην αρχή (Χ.θ. 0+270) για τη σύνδεση της αρτηρίας με το Ρυμοτομικό Σχέδιο της Βέροιας και ένας στο τέλος (Χ.θ. 1+600) που εγκαταλείπεται η υφιστάμενη οδός (ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ Α & Β).

Ο κόμβος Μακροχωρίου προβλέπεται ισόπεδος στην Α' φάση και ανισόπεδος σε Β' φάση.

Ο ισόπεδος κόμβος Λαζοχωρίου προτείνεται να μετατεθεί 700μ βορειότερα στη διασταύρωση της χάραξης με την νέα οδό Δυτικής εισόδου Βέροιας (συνέχεια της Δυτικής

Περιφερειακής της Βέροιας) που συνεχίζει και αντικαθιστά σε κάποιο τμήμα και

το δρόμο του Λαζοχωρίου.

Ο ισόπεδος κόμβος Πατρίδας - Αγ. Γεωργίου προτείνεται να μετατεθεί 400μ βορειότερα στη διασταύρωση της χάραξης με την νέα οδό προς Αγ. Γεώργιο και την Τάφρο 66, όπως αυτή προβλέπεται στη Προκαταρκτική Μελέτη οδού από νέα οδό Βέροιας - Έδεσσας προς Αγ. Γεώργιο και Τάφρο 66» - Μελετητής Κ. Γκαβαϊσές - Ιούνιος 1999.

Οι ισόπεδοι κόμβοι α) Τριλόφου - Αγ. Γεωργίου, -β) Χαρίεσσας, γ) Κόπανου, δ) Επισκοπής - Μαρίνας, παραμένουν ως έχουν.

Ο κόμβος Νάουσας μπορεί να κατασκευαστεί ισόπεδος σε Α' φάση και ανισόπεδος.(με Άνω διέλευση της οδού προς Νάουσα) σε Β' φάση. Ο ανισόπεδος κόμβος Νάουσας

παραμένει ως έχει.

Συγκεντρωτικά οι θέσεις των προβλεπόμενων κόμβων φαίνονται παρακάτω

1.	X.Θ.0+2"Ο	Ισόπεδος Κόμβος σύνδεσης Βέροιας Α
2.	X.Θ. 1+600	Ισόπεδος Κόμβος σύνδεσης Βέροιας Β
3.	X.Θ. 2+838	Ανισόπεδος Κόμβος Μακροχωρίου
4.	X.Θ. 3+913	Ισόπεδος Κόμβος Λαζοχωρίου
5.	X.Θ. 7+270	Ισόπεδος Κόμβος Πατρίδας - Αγ. Γεωργίου
6.	X.Θ. 9+992	Ισόπεδος Κόμβος Τριλόφου
7.	X.Θ, 14+245	Ανισόπεδος Κόμβος Νάουσας
8.	X.Θ. 17+4.06	Ισόπεδος Κόμβος Χαρίεσσας
9.	X.Θ. 20+125	Ισόπεδος Κόμβος Κόπανου
10.	X.Θ. 23+400	Ισόπεδος Κόμβος Επισκοπής – Μαρίνας
11.	X.Θ. 26+299	Ισόπεδος Κόμβος Λουτροχωρίου
12.	X.Θ, 32+422	Ισόπεδος Κόμβος Σεβαστιανών
13.	X.Θ. 34+510.-	Ανισόπεδος Κόμβος Έδεσσας

Θέσεις Ανισόπεδων Διαβάσεων

Ανισόπεδες διαβάσεις προβλέπονται στις εξής θέσεις:

1.	D3	Χ.θ. 5+498	Άνω Διάβαση καθέτου οδού
2.	D4	Χ.θ. 8+506	Άνω Διάβαση καθέτου οδού
3.	D5	Χ.θ. 12+534	Κάτω Διάβαση καθέτου οδού
4.	D6	Χ.θ. 13+099	Κάτω Διάβαση καθέτου οδού & Σιδηρ.Γραμμής)
5.	D7	Χ.θ. 15+963	Άνω Διάβαση οδού Βέροιας - Έδεσσας
6.	D8	Χ.θ. 18+379	Άνω Διάβαση καθέτου οδού
7.	D9	Χ.θ. 19+872	Κάτω Διάβαση Σιδηρ.Γραμμής)
8.	D10	Χ.θ. 22+177	Άνω Διάβαση καθέτου οδού
9.	D11	Χ.θ. 25+286	Άνω Διάβαση καθέτου οδού
10.	D12	Χ.θ. 28+660	Άνω Διάβαση οδού Βέροιας - Έδεσσας
11.	D13	Χ.θ. 29+876	Άνω Διάβαση καθέτου οδού
12.	D14	Χ.θ. 31+369	Άνω Διάβαση οδού Βέροιας - Έδεσσας
13.	D15	Χ.θ. 34+262	Κάτω Διάβαση Εθν. Οδού Θεσ/νίκης - Έδεσσας

Θέσεις Γεφυρών

Παρακάτω αναφέρονται οι σημαντικότερες γεφυρώσεις ποταμών και ραμάτων, που απαιτούνται για την κατασκευή του δρόμου:

1. G1 Χθ 3+820 Γέφυρα Τριποτάμου (αν. 50μ) (Λεκάνη Απορροής A = 204 khm²)
2. G2 Χθ 10+130 Γέφυρα Ρ. Κολιμπάκου (αν. 20μ) (Λεκάνη Απορροής A = 51 khm²)
3. G3 Χθ.13+660 Γέφυρα Ρ. Κοντίχα. (αν. 10μ) (Λεκάνη Απορροής A = khm²)
4. G4 Χθ 19+271 Γέφυρα Ρ. Αραπίτσας (αν. 50μ) (Λεκάνη Απορροής A = khm²)
5. G5 Χθ 26+011 Γέφυρα Λιανορέμματος (αν.10μ) (Λεκάνη Απορροής A = khm²)
6. G6 Χθ 33+186 Γέφυρα Πηγών (αν. 50μ)
7. G7 Χθ 34+238 Γέφυρα Π. Βόδα (αν. 40μ) (Λεκάνη Απορροής A = 238 khm²)

Στους παράπλευρους δρόμους (SP). στις θέσεις των τεχνικών της αρτηρίας επελέγη η λύση των ιρλανδικών διαβάσεων, όπου ήταν δυνατόν, για τον περιορισμό του μήκους των τεχνικών και μείωση της δαπάνης κατασκευής των: Όπου το υψόμετρο του SR το επιτρέπει το τεχνικό συνεχίζει με την ίδια διατομή.

Απαλλοτριώσεις

Για την κατασκευή των έργων της αρτηρίας θα απαιτηθούν περίπου 1700 στρ. απαλλοτριώσεων. Από αυτά το 75% περίπου είναι καλλιεργούμενες εκτάσεις, το 20 % περίπου είναι αστικού τύπου και το υπόλοιπο 5 % ανήκει σε υφιστάμενους δρόμους.

Από το σύνολο των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων-της αρτηρίας περίπου 500 στρ. αποτελούν αυτοαποζημιώσεις, με δεδομένο τον χαρακτηρισμό της οδού ως επαρχιακής. Αν μέχρι την κατασκευή του έργου αλλάξει ο χαρακτηρισμός της οδού σε εθνική, οι αυτοαποζημιώσεις θα ανέλθουν σε 1000 στρ. περίπου.

Πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Η κατασκευή των υπό μελέτη έργων θα έχει τις ακόλουθες επιπτώσεις στο περιβάλλον της άμεσης επιρροής των έργων.

Επιπτώσεις στη μορφολογία του εδάφους. Αναμένονται μέτριες επιπτώσεις.

Για τη νέα οδό Βέροιας - Έδεσσας. το μέγιστο ύψος επιχώματος είναι 11 μ. και παρουσιάζεται από τη Χ.θ. 12+900 έως τη Χ.θ. 13+100. ενώ το μέγιστο ύψος ορύγματος είναι 16 μ και παρουσιάζεται στη Χ.θ. 25+660 αριστερά.

Για τη νέα οδό Αττικής, εισόδου Βέροιας – Λαζοχωρίου το μέγιστο ύψος επιχώματος είναι 11 μ. σ-η Χ θ 0+930. Για τη οδό Αγ Γεωργίου, το μέγιστο ύψος επιχώματος είναι; 10 μ και παρουσιάζεται από τη Χ.θ 3+300 έως τη Χ.θ. 0+340. στη περιοχή του τεχνικού της Σ.Γ.

Οι εμφανείς γυμνές εδαφικές επιφάνειες με κατάλληλη φυτοκάλυψη, μετά από σχετική μελέτη, μπορούν να αποκατασταθούν τελείως.

Οι επιπτώσεις στην αισθητική ποιότητα του τοπίου κρίνονται ασήμαντες. Δεν δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα οπτικής παρείδυσης, η δε ζώνη των επιπτώσεων (θέα δυσάρεστη) καταλαμβάνει μια μικρή έκταση εκατέρωθεν του δρόμου .

Επιπτώσεις στους υδατικούς πόρους.

Δεν αναμένεται να υπάρξει ρύπανση των επιφανειακών και υπόγειων νερών από την κατασκευή του έργου, πέραν αυτών που μπορεί να προέλθουν από τυχόν διαρροή καυσίμων ή λιπαντικών λόγω ατυχήματος από βυτία ανεφοδιασμού ή ντεπόζιτα κατασκευαστικών μηχανημάτων, ούτε θα γίνουν εκτροπές ή-άλλα τεχνικά έργα που πιθανόν να μετέβαλαν τις διαθέσιμες στην περιοχή ποσότητες των επιφανειακών (κατάντη διάρκεια-των βροχοπτώσεων) και υπόγειων νερών.

Τα μικρά ρεύματα θα παραμείνουν ως έχουν με πιθανή τοπική διευθέτησή τους (οχετοί) στη περιοχή του έργου

Φυσικό περιβάλλον - Χλωρίδα - Πανίδα.

Δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις. Στη χλωρίδα θα υπάρξει μικρή καταστροφή της παρόδιας βλάστησης, η οποία δεν παρουσιάζει κάποια ιδιαιτερότητα.

Στα νέα επίπεδα που θα δημιουργηθούν αναμένεται να τροποποιηθεί η σύνθεση των ειδών με την εγκατάσταση νέων- ελαφρόσπορων ειδών και με τις τεχνητές φυτεύσεις καλλωπιστικών φυτών. Η εξέλιξη αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί οπωσδήποτε αρνητική και η επιτυχημένη φυτευτική επέμβαση στα νέα επίπεδα εναπόκειται στην τήρηση των υποχρεώσεων για την ολοκλήρωση του έργου.

Το έργο θα κατασκευαστεί σε περιοχή όπου ήδη κυριαρχούν οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες και κατά συνέπεια επιβιώνουν είδη ζώων ανθεκτικά στην ενόχληση. Οι αναμενόμενες επιπτώσεις από το έργο στην πανίδα δεν απειλούν πληθυσμούς σπάνιων ή απειλούμενων ειδών πανίδας. Με την κατασκευή του έργου δεν θα απομονωθούν τμήματα φυσικών ενδιαιτημάτων από τα ομοειδή τους θα απομονωθούν μόνο τμήματα καλλιεργημένων εκτάσεων, επομένως θα επηρεαστούν είδη πανίδας που είναι κοινά στις αγροτικές περιοχές της βόρειας Ελλάδας.

Επιπτώσεις στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον - Αέρια ρύπανση. Αναμένονται ασθενείς. Κατά τη φάση της κατασκευής αφορά τι,, εκπομπές αερίων ρύπων αϊτό τα μηχανήματα του εργοταξίου για τα οποία δεν αναμένεται υπέρβαση των θεσμοθετημένων ορίων. Στα σημεία που η κατασκευή του έργου γίνεται κοντά-σε οικιστικές περιοχές (παρυφές Βέροιας, οικισμοί Πατρίδα και Κόπανος), οι επιπτώσεις από την παραγωγή και μεταφορά της σκόνης κατά την κατασκευή, θα είναι αισθητές, αλλά περιορίζονται αν ληφθούν κατάλληλα μέτρα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις όλες οι τιμές συγκεντρώσεων των αερίων ρύπων είναι χαμηλές και βρίσκονται κάτω από τα όρια της ελληνικής νομοθεσίας ή άλλων διεθνών οργανισμών (Ε.Ε.. Π.Ο.Υ.. Ε.Ρ.Α, κλπ.).

Επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον. Αναμένονται ασθενείς έως μέτριες.

Κατά τη φάση της κατασκευής πιθανόν να συμβεί υπέρβαση των θεσμοθετημένων ορίων στα τελευταία σπίτια της Πατρίδας.

Κατά τη φάση της λειτουργίας δεν αναμένεται υπέρβαση των θεσμοθετημένων-ορίων.

Το πλάτος της ζώνης με θόρυβο που υπερβαίνει τα 70 dB(A) για το δυσμενές σενάριο του έτους 2020. εκτιμήθηκε σε 26. 25 και 21 m στα οδικά τμήματα από την αρχή του έργου μέχρι τον Ι.Κ. Βέροιας, μεταξύ Ι.Κ. Βέροιας και Κόμβου Νάουσας, και από τον Κόμβο Νάουσας μέχρι τέλος αντίστοιχα.

Το υπό μελέτη έργο θα έχει γενικά θετική επίδραση στην οικονομία της περιοχής κατά τους τρόπους. Με την ολοκλήρωση του έργου η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών οίον άξονα Βέροιας- Έδεσσας θα γίνεται ταχύτατα, λόγω των διευκολύνσεων στην κυκλοφορία των οχημάτων. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι η ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων που άπτονται κυρίως στην εμπορία και μεταποίηση των γεωργικών προϊόντων της περιοχής. Ταυτόχρονα, η βελτίωση των συνθηκών προσέγγισης των περιοχών αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, θα έχει σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη του τουρισμού.

Αντιρρήσεις επί της μελέτης.

1.Τμήμα της αρτηρίας από Χ.θ. 0+000 (Ο.Τ. 559) ως Χ.θ. 1+600 (στροφή στην Mitsubishi)

Στο τμήμα αυτό η νέα ουσιαστικά αρτηρία (από τα 34,5 χιλιόμετρα μήκους της μόνο τα 5.5 ταυτίζονται με την παλιά επαρχιακή οδό), ταυτίζεται με τμήμα της ατύπως ονομαζόμενης ανατολικής περιφερειακής οδού της Βέροιας, με αρχή τη συμβολή αυτής στην περιμετρική οδό του σχεδίου πόλεως της Βέροιας, στην όψη του Ο.Τ. 559.

Το δεδομένο αυτό από μόνο του αποδεικνύει ότι ο νέος δρόμος που φιλοδοξεί στο μέλλον να χαρακτηριστεί ως Εθνικός στερείται του στοιχείου της ορθολογικής ένταξης στο ευρύτερο εθνικό οδικό δίκτυο και ανατρέπει την ιεράρχηση αυτού, αφού ένας επαρχιακός δρόμος με χαρακτηριστικά αρτηρίας καλείται να αποτελέσει συνέχεια ενός δημοτικού δρόμου.

Το ευλόγως αναμενόμενο θα ήταν η αρτηρία να είχε αφητηρία τον ανισόπεδο κόμβο της Εγνατίας, ώστε να αποτελέσει στην τελική του μορφή κάθετο άξονα αυτής η δε είσοδος της Βέροιας να γίνει μέσω αυτής. Δεδομένου και του γεγονότος ότι η υπεραστική συγκοινωνία προηγείται της τοπικής.

Το πρόβλημα όμως δεν είναι τυπικό αλλά κυρίως ουσιαστικό διότι αφορά την ασφάλεια των χρηστών, την ανεμπόδιστη οικιστική ανάπτυξη της πόλης, τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων των παρόδιων οικοδομικών τετραγώνων αλλά και την αποδοτικότητα του έργου.

Ασφάλεια χρηστών.

Ο δρόμος στο τμήμα αυτό σύμφωνα με τις προβλέψεις της μελέτης, αλλά και με βάση το γεγονός ότι δεν έχει ενταχθεί σε πρόγραμμα χρηματοδότησης, θα παραμείνει ως έχει και μάλιστα με διατήρηση των κάθετων διελεύσεων των κινουμένων προς Σαραντόβρυσες, Μέση, Κυδονοχώρι κ.λ.π., όπως και των άμεσων συνδέσεων των παρόδιων εγκαταστάσεων, οι οποίες είναι και πολλές σε αριθμό και αφορούν εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού πελατών τους αφού οι περισσότερες αντιστοιχούν σε εμπορικές - Δραστηριότητες.

Από επίσημα στοιχεία που ελήφθησαν από την τροχαία Βέροιας, προκύπτει ότι στο αντίστοιχο οδικό τμήμα με τις επικρατούσες σήμερα συνθήκες (χρήσεων , κυκλοφοριακού φόρτου, ταχυτήτων κ.λ.π.) και για το χρονικό διάστημα από Μάρτιο του 1998 ως τον Αύγουστο του 2001 έχουμε θρηνήσει 5 νεκρούς, 7 σοβαρά τραυματίες και 18 ελαφρά τραυματίες.

Αν αναλογισθεί κανείς ότι οι ερχόμενοι από Έδεσσα για 33 χιλιόμετρα θα έχουν εθισθεί σε συνθήκες οδήγησης που προσφέρει μια οδική αρτηρία μερικώς ελεγχόμενης πρόσβασης με

ταχύτητες 110 - 130 χιλιομέτρων την ώρα, ότι ο υφιστάμενος κυκλοφοριακός φόρτος λόγω ελκυστικότητας της διαδρομής θα αυξηθεί και μάλιστα σημαντικά, ότι κατά τις προτάσεις του υπό αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου που έχουν γίνει ήδη αποδεκτές από το οικείο Δημοτικό Συμβούλιο, το ρυμοτομικό σχέδιο της Βέροιας προβλέπεται να επεκταθεί ως το δρόμο αυτό, εύκολα θα καταλήξει στο αρνητικό συμπέρασμα, ότι οι πολύ κακές συνθήκες ασφάλειας του υφιστάμενου δρόμου θα επιδεινωθούν ακόμη περισσότερο.

Ανεμπόδιστη οικιστική ανάπτυξη της πόλης.

Είναι προφανές ότι η κατασκευή ενός παρόμοιου έργου, αποτελεί στην πράξη ένα τεχνητό γεωγραφικό όριο, που παρεμποδίζει την κάθετη κίνηση από την μια πλευρά στην άλλη και απομονώνει τις περιοχές που βρίσκονται εκατέρωθεν αυτού. Άρα δεσμεύει την οικιστική ανάπτυξη ενός παρόμοιου οικισμού μέχρι την - τυχαία από πολεοδομική άποψη -θέση του. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο τέτοιου είδους έργα, να αφίστανται όσο είναι δυνατό του σχεδίου οικιστικών περιοχών. Στην προκειμένη περίπτωση το αμεσότερο συμπέρασμα που προκύπτει σε σχέση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης, είναι ότι η Βέροια θα στερηθεί της δυνατότητας να έχει ανεξάρτητο περιμετρία και περιφερειακό δρόμο από τα ευρύτερα οδικά δίκτυα της περιοχής. Αυτό και μόνο το στοιχείο αποτελεί από μόνο του μεγάλο έλλειμμα του πολεοδομικού της σχεδιασμού.

Συνθήκες διαβίωσης — προστασία του περιβάλλοντος.

Από τα στοιχεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προκύπτει ότι τουλάχιστο όσο αφορά το ακουστικό περιβάλλον, ο θόρυβος κατά την λειτουργία του έργου ξεπερνά τα επιτρεπόμενα όρια των 70 db σε λωρίδα πλάτους 26 μ. από τον άξονα του "δρόμου. Αυτό σημαίνει ότι- τουλάχιστο τα κτίσματα επί των προσόψεων -των οικοδομικών τετραγώνων (Ο.Τ.) με αριθμούς 557, 559, 563, 565, 566, 567 θα έχουν. περιβαλλοντικό πρόβλημα από άποψη υπερβολικού θορύβου. Πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι το αντικείμενο της υπό κρίση μελέτης δεν αφορά τα τέσσερα από τα αναφερθέντα Ο.Τ., αλλά οφείλεται να συμπεριληφθούν στις αρνητικές αναφορές, αφού στην ουσία ο έμπροσθεν αυτών δρόμος αποτελεί την φυσική και άμεση συνέχεια του επαρχιακού.

Αποδοτικότητα του έργου.

(Το στοιχείο αυτό μπορεί να κριθεί πως βρίσκεται εκτός του πεδίου ενδιαφέροντος της Μ.Π.Ε. ύψους κρίνεται απαραίτητη η αναφορά του, για λόγους ουσίας.)

Η υποχρέωση των χρηστών της αρτηρίας να διέρχονται από το συγκεκριμένο τμήμα με τα δεδομένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τις δεδομένες άμεσες προσβάσεις σ' αυτόν αλλά κυρίως να διέρχονται δια του ισόπεδου κόμβου της Βέροιας στη συμβολή του περιφερειακού αυτής με την οδό

Πιερίων, μειώνει σημαντικά την αποδοτικότητα του όλου έργου, γιατί αυξάνει σε ώρες αιχμής σημαντικά τις χρονοαποστάσεις.

2. Τμήμα της αρτηρίας από Χ.θ. 4+600 (Ισόπεδος κόμβος δυτικής εισόδου Βέροιας) ως Χ.θ. 7+300 (Παλαιά θέση ισόπεδου κόμβου Πατρίδος - Αγ. Γεωργίου).

Η χάραξη της αρτηρίας στο τμήμα αυτό έγινε - σύμφωνα με" τα στοιχεία της μελέτης -με γνώμονα:

-Ο δρόμος να διέρχεται όσο γίνεται πλησιέστερα από την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή.

-Να μη θιγούν οι υπό αποπεράτωση νέες εργατικές κατοικίες στην περιοχή του Κρεβατά.

-Να μη θιγούν οι εγκαταστάσεις των υφισταμένων βιομηχανιών παρά τη σιδηροδρομική γραμμή.

Με την έννοια που αναφέρθηκε παραπάνω ότι η αρτηρία αποτελεί ένα είδος τεχνητού ορίου, όπως βεβαίως και η σιδηροδρομική γραμμή και προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο του αποκλεισμού κάποιων περιοχών δεν μπορεί κανείς παρά να συμφωνήσει με το πρώτο κριτήριο. Όμως στην πράξη η επιλεγείσα χάραξη δεν ανταποκρίνεται στον αναφερόμενο στόχο, αφού στη Χ.θ. 5+500 πλησιάζει πολύ κοντά στην παλιά επαρχιακή οδό και ακολούθως διέρχεται εντός των ορίων του οικισμού Πατρίδος, με το πρόσχημα ότι δεν έχει εγκριθεί ακόμη η πολεοδομική μελέτη επέκτασης του οικισμού. Αυτό συνέβη γιατί από τους μελετητές υπερεκτιμήθηκε η αξία του τρίτου κριτηρίου, σε σημείο μάλιστα να προτείνεται η ανατροπή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού του οικισμού, να επιβαρύνεται η ποιότητα της ζωής των παροικούντων, να διασπάται η ενότητα ίου χώρου του "Κρεβατά", και να απομονώνεται ο οικισμός των εργατικών κατοικιών μεταξύ της αρτηρίας και της σιδηροδρομικής γραμμής με μόνα σημεία επαφής τους πλησιέστερους κόμβους που όμως απέχουν αποστάσεις 1100 και 1600 μ.

Στις απόψεις που εκφράσθηκαν παραπάνω για το πρώτο τμήμα της αρτηρίας, αναλύθηκε στοιχειωδώς, γιατί ένας δρόμος αυτής της κατηγορίας θα πρέπει να αφίσταται κατά το δυνατό περισσότερο από τους παρόδιους οικισμούς. Το να επιλέγει επομένως κάποιος την λύση της διέλευσης δια μέσου ενός οικισμού, σημαίνει πως βρέθηκε ενώπιον εξαιρετικού διλήμματος και ανυπέρβλητων εμποδίων για οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική λύση.

- Οι μελετητές αφού αγνόησαν κάθε επιχείρημα περί διαφύλαξης του δικαιώματος του οικισμού να αναπτυχθεί πολεοδομικά χωρίς εμπόδια, υποστηρίζουν ότι δε θα υπάρξει περιβαλλοντική επιβάρυνση στον οικισμό και μάλιστα ούτε από άποψη θορύβου διότι τα κτίσματα με μέτωπο προς την αρτηρία υποχρεούνται να δομήσουν σε απόσταση μεγαλύτερη των 30 μ.. Όμως αυτό δεν είναι αληθές διότι με βάση τις διατάξεις του Π. Δ/τος 347/93 (ΦΕΚ 146 Α'), περί λήψης μέτρων για την ασφάλεια της υπεραστικής συγκοινωνίας και τον υφιστάμενο χαρακτηρισμό του δρόμου ως επαρχιακού, η ελάχιστη απόσταση των κτισμάτων από τα όρια του δρόμου ορίζεται σε 3 μ.. Άρα λοιπόν όχι μόνο τα κτίσματα του μετώπου αλλά και όσα βρίσκονται εντός της ζώνης των 26μ από τον άξονα της οδού θα έχουν πρόβλημα υπερβολικού θορύβου.

Η δυσμενέστατη αυτή χάραξη προτείνεται προκειμένου να μη θιγούν οι εγκαταστάσεις των δύο βιομηχανικών συγκροτημάτων που βρίσκονται μεταξύ του οικισμού της Πατρίδος και της σιδηροδρομικής γραμμής. Δηλαδή των πρώην βιομηχανιών.

Λαζός Α.Ε." και "ΕΛΚΟ". Είναι όμως γνωστό ότι και οι δύο βιομηχανίες έχουν κλείσει καιρό, έχουν απολέσει τον μηχανολογικό τους εξοπλισμό και ειδικά οι εγκαταστάσεις της πρώτης παρουσιάζουν εικόνα πλήρους απαξίωσης (έχουν αφαιρεθεί ακόμη και τα κουφώματα και ολόκληρα τμήματα των στεγών - Επισυνάπτεται σχετικό φωτογραφικό υλικό). Οι εγκαταστάσεις της δεύτερης έχουν μισθωθεί από εταιρεία επεξεργασίας ξύλου και επομένως υπάρχει η πρόθεση πλήρους αλλαγής της χρήσεως αυτών. Μετά από έρευνα νομιμότητας των εγκαταστάσεων προέκυψε ότι τα κτίσματα που βρίσκονται εντός ζώνης 30 μ. από το όριο απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ, είναι αυθαίρετα και επομένως η διέλευση της αρτηρίας απ' αυτή δεν επιβαρύνεται από κόστος αποζημίωσης επικειμένων. Επίσης τα κτίσματα της πρώτης που βρίσκονται εντός της παραπάνω ζώνης, αν και νομίμως υφιστάμενα έχουν πάψει να έχουν χρηστική ικανότητα και δεν θα επιβαρύνουν το έργο με ιδιαίτερες δαπάνες αποζημίωσης τους.

3. Παράπλευροι δρόμοι τοπικής εξυπηρέτησης. (SR)

Από τη μελέτη προτείνεται το δίκτυο των παράπλευρων δρόμων τοπικής εξυπηρέτησης να κατασκευασθεί από ανασφάλτωτο οδόστρωμα. Με δεδομένη την ικανή απόσταση μεταξύ των διαδοχικών κόμβων και το χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής όπου κυριαρχούν οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες, καθίσταται σαφές ότι το εν λόγω δίκτυο θα κληθεί να εξυπηρετήσει σημαντικό αριθμό μετακινήσεων, εκ των οποίων πολλές θα αφορούν μεταφορές ευαίσθητων αγροτικών προϊόντων, θεωρείται ευνόητο λοιπόν ότι θα πρέπει να ασφαλοστρωθεί, διότι διαφορετικά θα προκύψουν συνέπειες τόσο στο περιβάλλον, λόγω ρύπανσης της ατμόσφαιρας από την δημιουργούμενη σκόνη, όσο και στην ασφάλεια των χρηστών, δεδομένου ότι η μη ελκυστικότητα του παράπλευρου δικτύου θα οδηγήσει τους χρήστες αυτού σε απόπειρες δημιουργίας παράνομων προσβάσεων απευθείας στην αρτηρία, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επιχειρούμενη με τη συγκεκριμένη πρόταση οικονομία σύντομα θα εξισορροπηθεί από τις δαπάνες που θα απαιτούνται κάθε χρόνο για τη συντήρηση του δικτύου.

Επίσης από την μελέτη προτείνεται η διέλευση των ποταμών και ρεμάτων δια ιρλανδικών διαβάσεων. Με βάση την παραπάνω θεώρηση και με δεδομένο ότι οι ποταμοί αλλά και τα περισσότερα ρέματα έχουν συνεχή ροή και μάλιστα σημαντικής παροχής, θεωρείται ατυχής η συγκεκριμένη πρόταση.

4. Κόμβοι Βέροιας - Μακροχωρίου, Νάουσας - Μονοσπίτων.

Από την μελέτη προτείνονται οι δύο κόμβοι σε πρώτη φάση να κατασκευασθούν ισόπεδοι και σε δεύτερη φάση ανισόπεδοι. Επειδή δεν περιλαμβάνεται τεκμηρίωση της πρότασης, δε γίνεται κατανοητή η αιτία. Πρέπει όμως σε κάθε περίπτωση να τονισθεί ότι ο μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος που θα εξυπηρετείται από τους συγκεκριμένους κόμβους και λόγοι ασφάλειας των χρηστών επιβάλλουν την κατασκευή αυτών εξ αρχής ως ανισόπεδων.

Επειδή

Οι αντιρρήσεις κατά της μελέτης που παρουσιάσθηκαν παραπάνω, είναι απόλυτα τεκμηριωμένες και πρέπει να ληφθούν υπόψη, με αποτέλεσμα τη μερική τροποποίηση τόσο της μελέτης της οδοποιίας, όσο και της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Εφόσον γίνουν δεκτές οι αιτούμενες τροποποιήσεις δεν κρίνεται απαραίτητη η επανάληψη της διαδικασίας γνωμοδότησης του Νομαρχιακού Συμβουλίου επί της Μ.Π.Ε.

Εισηγούμαστε

Την αποδοχή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: « **Βελτίωση της οδού Βέροιας— Έδεσσας** » με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

1 .Να μελετηθεί νέα χάραξη προς αντικατάσταση της προταθείσας, του τμήματος της αρτηρίας από την αρχή της ως τον κόμβο Βέροιας - Μακροχωρίου, η οποία να κινείται ανατολικότερα της αρχικής, μέσω των αγροτικών καλλιεργειών και η οποία να συμβάλλει άμεσα ή έμμεσα στον ανισόπεδο κόμβο της Εγνατίας, χωρίς να χρησιμοποιεί τμήματα του υφιστάμενου δημοτικού οδικού δικτύου. Εφόσον θεωρηθεί ο ανισόπεδος κόμβος της Εγνατίας ως δεδομένος μη αποδεχόμενος οποιοσδήποτε αλλαγές, τότε προκύπτει η ανάγκη δημιουργίας νέου κόμβου διαχωρισμού των κινήσεων προς Βέροια και προς Έδεσσα απλής μορφής < T > ο οποίος θα πρέπει να γίνει ανισόπεδος για λόγους ασφάλειας των χρηστών, αποδοτικότητας του έργου αλλά και άρσης των απαιτήσεων για τήρηση ελαχίστων αποστάσεων μεταξύ των διαδοχικών κόμβων.

2. Να μελετηθεί νέα χάραξη προς αντικατάσταση της προταθείσας, του τμήματος της αρτηρίας, από τον κόμβο της δυτικής εισόδου της Βέροιας, ως την παλιά θέση του κόμβου Πατρίδος - Αγ. Γεωργίου, η οποία να μη θίγει τον οικισμό Πατρίδος, να διέρχεται ανατολικά του οικισμού των εργατικών κατοικιών και σε επαφή με την ζώνη απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ στις θέσεις των εγκαταστάσεων των πρώην βιομηχανιών "Λάζος Α.Ε."και «ΕΛΚΟ»

3. Το οδόστρωμα του παράπλευρου οδικού δικτύου τοπικής εξυπηρέτησης να περιλαμβάνει και ασφαλοτάτητα, οι δε διελεύσεις των ποταμών και ρεμάτων να γίνουν με συνήθη τεχνικά έργα (όχι ιρλανδικές διαβάσεις).

4. Οι κόμβοι Βέροιας - Μακροχωρίου και Νάουσας - Μονοσπίτων να κατασκευασθούν εξ αρχής ως ανισόπεδοι.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την υπ' αρ. 2/2001 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου, η οδός σύνδεσης της δυτικής εισόδου Βέροιας με το Λαζοχώρι, θεωρείται πως έχει αφετηρία την οδό Σταδίου και όχι την οδό 25^{ης} Μαρτίου (παλιά επαρχιακή Βέροιας Νάουσας).

ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΗΜΑΘΙΑΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 26-9-2001 ΠΡΑΚΤΙΚΟ 14

Μετά από διαλογική συζήτηση το θέμα τέθηκε σε ψηφοφορία

Το Νομαρχιακό Συμβούλιο αφού έλαβε υπόψη:

1. Την εισήγηση του κ. Ρίστα
2. Τις απόψεις των μελών
3. Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

αποφασίζει ομόφωνα

Εγκρίνει την Μ.Π.Ε. του έργου: **"Βελτίωση της οδού Βέροιας-Έδεσσας"** με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

1 .Να μελετηθεί νέα χάραξη προς αντικατάσταση της προταθείσας, του τμήματος της αρτηρίας από την αρχή της ως τον κόμβο Βέροιας - Μακροχωρίου, η οποία να κινείται ανατολικότερα της αρχικής, μέσω των αγροτικών καλλιεργειών και η οποία να συμβάλλει άμεσα ή έμμεσα στον ανισόπεδο κόμβο της Εγνατίας, χωρίς να χρησιμοποιεί τμήματα του υφιστάμενου δημοτικού οδικού δικτύου. Εφόσον θεωρηθεί ο ανισόπεδος κόμβος της Εγνατίας ως δεδομένος μη αποδεχόμενος οποιεσδήποτε αλλαγές, τότε προκύπτει η ανάγκη δημιουργίας νέου κόμβου διαχωρισμού των κινήσεων προς Βέροια και προς Έδεσσα απλής μορφής < T > ο οποίος θα πρέπει να γίνει ανισόπεδος για λόγους ασφάλειας των χρηστών, αποδοτικότητας του έργου αλλά και άρσης των απαιτήσεων για τήρηση ελαχίστων αποστάσεων μεταξύ των διαδοχικών κόμβων.

2. Να μελετηθεί νέα χάραξη προς αντικατάσταση της προταθείσας, του τμήματος της αρτηρίας, από τον κόμβο της δυτικής εισόδου της Βέροιας, ως την παλιά θέση του κόμβου Πατρίδος - Αγ. Γεωργίου, η οποία να μη θίγει τον οικισμό Πατρίδος, να διέρχεται ανατολικά του οικισμού των εργατικών κατοικιών και σε επαφή με την ζώνη απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ στις θέσεις των εγκαταστάσεων των πρώην βιομηχανιών "Λάζος Α.Ε." και "ΕΛΚΟ".

3. Το οδόστρωμα του παράπλευρου οδικού δικτύου τοπικής εξυπηρέτησης να περιλαμβάνει και ασφαλτοτάπητα, οι δε διελεύσεις των ποταμών και ρεμάτων να γίνουν με συνήθη τεχνικά έργα (όχι ιρλανδικές διαβάσεις).

4. Οι κόμβοι Βέροιας - Μακροχωρίου και Νάουσας - Μονοσπίτων να κατασκευασθούν εξ αρχής ως ανισόπεδοι.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την υπ' αρ. 2/2001 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου, η οδός σύνδεσης της δυτικής εισόδου Βέροιας με το Λαζοχώρι, θεωρείται πως έχει αφετηρία την οδό Σταδίου και όχι την οδό 25^{ης} Μαρτίου (παλιά επαρχιακή Βέροιας Νάουσας).

Η απόφαση αυτή έλαβε αύξοντα αριθμό 119 /2001

ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΗΜΑΘΙΑΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 26-9-2001 ΠΡΑΚΤΙΚΟ 14

Μετά από αυτά λύθηκε η συνεδρίαση , συντάχθηκε το παρόν πρακτικό και υπογράφεται ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΛΥΣΙΤΣΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΠΙΛΗΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Κουτσαντάς Γεώργιος
2. Σιδηρόπουλος Ορέστης
3. Γκαμπέσης Αργύριος
4. Κυριακίδης Γεώργιος
5. Κοπατσάρης Αθανάσιος
6. Βασιάδης Αναστάσιος
7. Γιοβανόπουλος Δημήτριος
8. Βύζας Εμμανουήλ
9. Μουμτζίδης **Νικόλαος**
10. Διουδης Αστερίας
11. Καραπαναγιωτίδης Κων/νος
12. Μίχος Δημήτριος

13. Βλαζάκης Ανδρέας
14. Μαρκοβίτης Αντώνιος
15. Βασιλειάδης Παναγιώτης
16. Γαβριηλίδης Σάββας
- 17-Μούρνος Δημήτριος
- 18-Ανδρεάδης Ανέστης
19. Τέμας Λάζαρος
20. Σιδηρόπουλος Αναστάσιος
21. ΧηΣάββας Αναστάσιος