ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
2ας Νοεμβρίου & Ξενοφώντος
(Στοά Ηλία Καραπατή)
Βόλος Τ.Κ. 38333
Τηλ. 24210-26173, 26574
email:tee_vol@tee.gr
Website:www.teemag.gr

ΠΡΟΣ:Δήμο Βόλου
Διεύθυνση Προγραμματισμού,
Βιώσιμης Ανάπτυξης & Νέων Τεχνολογιών
Τμήμα Περιβάλλοντος

ΘΕΜΑ: Έκφραση γνώμης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του οδικού έργου στο Τμήμα από Παράκαμψη Αγριάς έως Μαλάκι (συνολικού μήκους 7.294 km) στις Δ.Ε. Αγριάς και Δ.Ε. Αρτέμιδας, του Δήμου Βόλου, της Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων της Περιφέρειας Θεσσαλίας

ΣΧΕΤ.:1. Το με αρ. πρωτ. 65418/17-08-2026 έγγραφό σας
2. Το με αρ. πρωτ. 304858/17-8-2026 έγγραφο της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Αξιότιμοι κ.κ.,

Απαντώντας στα παραπάνω σχετικά έγγραφα σας, αναφορικά με την έκφραση γνώμης του ΤΕΕ Μαγνησίας επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου του οδικού έργου στο Τμήμα από Παράκαμψη Αγριάς έως Μαλάκι (συνολικού μήκους 7.294 km) στις Δ.Ε. Αγριάς και Δ.Ε. Αρτέμιδας, του Δήμου Βόλου, της Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων της Περιφέρειας Θεσσαλίας, επισημαίνουμε τα εξής:

1. Θόρυβος στη φάση λειτουργίας

Η αξιολόγηση των ακουστικών επιπτώσεων κατά τη φάση λειτουργίας του έργου καθίσταται ελλιπής, καθώς η απλή σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση δεν αποτυπώνει τις ουσιαστικές μεταβολές στο πεδίο θορύβου που συνεπάγεται η κατασκευή της νέας αρτηρίας. Η κατασκευή του νέου οδικού άξονα μεταβάλλει δομικά τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής, επαγόμενη σημαντικές διαφοροποιήσεις στους κυκλοφοριακούς φόρτους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και τις λειτουργικές ταχύτητες.

Για την πλήρη και επιστημονικά τεκμηριωμένη εκτίμηση του ακουστικού περιβάλλοντος, κρίνεται απαραίτητη η εκπόνηση ειδικής ακουστικής μελέτης με τη χρήση εγκεκριμένων μοντέλων προσομοίωσης και υπολογισμού οδικού θορύβου.

Η μελέτη αυτή οφείλει να βασίζεται σε προοπτικές εκτιμήσεις μελλοντικών κυκλοφοριακών φόρτων βάσει οικονομετρικών και πολεοδομικών παραμέτρων, καθώς και σε πραγματικές ταχύτητες ελεύθερης ροής.

Απαιτείται η εκπόνηση χαρτών ισοθορυβικών καμπυλών για τους περιβαλλοντικούς δείκτες L_{den}(24ωρος σταθμισμένος δείκτης) και L_{night} (νυκτερινός δείκτης), με έμφαση στους πλησιέστερους και πλέον εκτεθειμένους οικιστικούς αποδέκτες.

Παράλληλα, είναι αναγκαίος ο ακριβής προσδιορισμός αντιπροσωπευτικών σημείων ακουστικών μετρήσεων, καθώς και η διαμόρφωση ενός συγκροτημένου προγράμματος περιβαλλοντικής παρακολούθησης (monitoring) για τη φάση λειτουργίας.

Σε περίπτωση που από τις μοντελοποιήσεις ή τις μεταγενέστερες μετρήσεις προκύπτουν υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων θορύβου, επιβάλλεται ο σχεδιασμός και η εφαρμογή στοχευμένων τεχνικών μέτρων αντιθορύβου, όπως η χρήση χαμηλόφωνων (αντιθορυβικών) οδοστρωμάτων, η τοποθέτηση καταλλήλων ηχοπετασμάτων, η επιβολή τοπικών ορίων ταχύτητας και η θεσμοθέτηση ρητής συμβατικής υποχρέωσης για τη λήψη συμπληρωματικών διορθωτικών παρεμβάσεων.

2. Ασφαλής εγκάρσια κίνηση πεζών και ελλιπής οριζοντιογραφία

Το διαθέσιμο σχεδιαστικό υλικό της μελέτης παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά την αναλυτική οριζοντιογραφική αποτύπωση της χάραξης σε σχέση με την υφιστάμενη πολεοδομική δομή, το τοπικό οδικό δίκτυο και τις συνήθεις διαδρομές καθημερινής μετακίνησης των κατοίκων.

Η απουσία λεπτομερούς απεικόνισης σε κατάλληλη σχεδιαστική κλίμακα καθιστά αδύνατη την ουσιαστική αξιολόγηση των επιπτώσεων του έργου στη χωρική συνοχή και την προσβασιμότητα.

Η κατασκευή μίας κλειστής ή υψηλής κυκλοφοριακής ικανότητας αρτηρίας δύναται να λειτουργήσει ως φυσικό φράγμα, προκαλώντας κατακερματισμό του οικιστικού ιστού και αποκοπή των τοπικών συνδέσεων.

Για την αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού, απαιτείται η συμπλήρωση της μελέτης με οριζοντιογραφικά διαγράμματα κατάλληλης κλίμακας, στα οποία θα αποτυπώνονται με ακρίβεια οι υφιστάμενες υποδομές, οι ροές πεζών και οχημάτων, καθώς και τα σημεία όπου διακόπτεται η εγκάρσια επικοινωνία.

Επιβάλλεται ο σχεδιασμός και η τεχνική τεκμηρίωση των ενδεδειγμένων λύσεων εγκάρσιας διέλευσης, όπως ισόπεδων διαβάσεων με κατάλληλη σηματοδότηση, ανισόπεδων πεζογεφυρών ή υπογείων διαβάσεων πεζών.

Η επιλογή της ενδεδειγμένης τεχνικής λύσης σε κάθε διασταύρωση οφείλει να προκύπτει από συγκριτική αξιολόγηση των παραμέτρων ασφαλείας, της λειτουργικότητας, της γεωμετρίας της οδού και των τοπικών αναγκών προσβασιμότητας.

3. Εξέτασηεναλλακτικώνλύσεων

Στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων πρέπει να εξετάζονται οι βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις, ιδίως ως προς τη θέση, το μέγεθος ή και την τεχνολογία, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης, που εξετάστηκαν από το φορέα του έργου ή της δραστηριότητας και να παρουσιάζονται οι κύριοι λόγοι της επιλογής της προτεινόμενης λύσης σχετικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.
Επομένως, κατ' αρχήν, η εξέταση εναλλακτικών λύσεων αποτελεί ουσιώδες και αναγκαίο στοιχείο της μελέτης.

Η εξέταση εναλλακτικών λύσεων κρίνεται επιβεβλημένη στις περιπτώσεις που πρόκειται για επέμβαση σε προστατευόμενη περιοχή, καθώς και στις περιπτώσεις εναλλακτικών λύσεων που είναι προφανείς ή έχουν προταθεί νομίμως από ενδιαφερόμενους φορείς, κατά τη διαδικασία δημοσιοποιήσεως της ΜΠΕ.**(Αποφάσεις ΣτΕ 1208/2017 - ΣτΕ 900/2023)**

Επιπλέον, η επίκληση παλαιότερων αξιολογήσεων, όπως η απόρριψη της ημιορεινής χάραξης με βάση δεδομένα του έτους 2010, κρίνεται επιστημονικά παρωχημένη. Κατά το χρονικό διάστημα που έχει μεσολαβήσει, έχουν συντελεστεί σημαντικές διαφοροποιήσεις στο

οικιστικό περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στις περιβαλλοντικές συνθήκες και στο θεσμικό καθεστώς προστασίας της περιοχής.

Ως εκ τούτου, απαιτείται η επανεξέταση και η επικαιροποίηση των συγκριτικών δεδομένων αξιολόγησης της εν λόγω εναλλακτικής χάραξης με βάση τα υφιστάμενα πραγματικά και σχεδιαστικά δεδομένα.

Η Πρόεδρος Αντιπροσωπείας
ΤΕΕ Μαγνησίας



Μαργαρίτη Ελένη