

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

ΤΗΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

“ΒΕΡΟΙΑ – Σ.Σ. ΝΑΟΥΣΑΣ – ΣΚΥΔΡΑ”

Σήμερα 18 Απριλίου 2005 οι παρακάτω αναφερόμενοι, άπαντες Πολιτικοί Μηχανικοί:

- 1) Δημοσθένης Τζιμηρόπουλος (Α.Μ. ΤΕΕ 10996)
- 2) Πέτρος Λιλιακίδης (Α.Μ. 12302)
- 3) Παρασκευάς Χατζηπαρασκευάς (Α.Μ. 30969)

Που ορισθήκαμε σύμφωνα με σχετική απόφαση του τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ ληφθείσα κατά την 1^η τακτική συνεδρίαση αυτού της 12.1.2005 για να διερευνήσουμε την χάραξη του καθέτου άξονα της Εγνατίας Οδού “Βέροια – Σ.Σ Νάουσας – Σκύδρα”,

αφού λάβαμε υπόψη μας

A. Τα διατεθέντα σε μας στοιχεία, από την Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ., τα σχετικά με το ιστορικό της μελέτης της χάραξης του προαναφερθέντος καθέτου άξονα της Εγνατίας οδού “Βέροια – Σ.Σ. Νάουσας – Σκύδρα” το οποίο εν συντομία είναι το εξής:

- I. **A₁.** 1. Με την υπ’ αριθ. ΔΜΕΟ/α/ο/1282/9.5.96 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκε η ανάθεση εκπόνησης της **Μελέτης Βελτίωσης οδού Βέροιας-Έδεσσας** (αριθ. έργου 9671816 ΣΑΜ 071/2) σε δυο ομάδες (Α, Β) συμπραττόντων Γραφείων Μελετών. Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 22.08.1996.
 2. Στα πλαίσια της προαναφερθείσας σύμβασης συντάχθηκε η αντίστοιχη προμελέτη οδοποιίας η οποία περιλαμβάνει :
 - α) Προκαταρκτική μελέτη
 - β) Μελέτη χωροθέτησης
 - γ) Μ.Π.Ε.
 - δ) Προκαταρκτικές μελέτες κόμβων και τεχνικών
 3. Η παραπάνω προμελέτη εγκρίθηκε με την υπ’ αριθ. 2300/26.11.2001 απόφαση της ΔΔΕ/Π.Κ.Μ.
 4. Η συνολική δαπάνη για την εκπόνηση της προμελέτης ανήλθε στο ποσό των 335.000.000 δρχ. (με ΦΠΑ)

A₂. 1. Με την υπ' αριθ. 5902/1.11.02 απόφαση της Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. εγκρίθηκε η ανάθεση της μελέτης **“Ολοκλήρωση Μελετών οδικού άξονα Βέροια-Νάουσα στο Νομό Ημαθίας”**.

(αριθ. έργου 2002Μ.Π.00830003) σε ομάδα συμπραττόντων Γραφείων Μελετών. Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 26.3.2003.

Μεταξύ των διαφόρων μελετών συγκοινωνιακών έργων (οδοποιία) οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της προαναφερθείσας σύμβασης περιλαμβάνεται και η απ' ευθείας οριστική μελέτη οδοποιίας του τμήματος από Χ.Θ. 6+400 (Πατρίδα) έως Χ.Θ. 14+810,27 (ανισόπεδος κόμβος Σ.Σ. Νάουσας) όπου δημιουργείται και ανισόπεδος κυκλοφοριακός κόμβος.

Εξ άλλου με την υπ' αριθ. 4404/24.11.03 απόφαση της Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. εγκρίθηκε το κτηματολόγιο του προαναφερθέντος τμήματος από Χ.Θ. 6+400 μέχρι Χ.Θ. 14+810,27 και ήδη έχει κηρυχθεί η σχετική απαλλοτρίωση «Αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή του έργου: Οδικός άξονας Βέροιας-Νάουσας στο Νομό Ημαθίας, τμήμα Πατρίδα-Νάουσα από ΧΘ 7+200 μέχρι ΧΘ 14+810,27» με την υπ'αριθμ.3442/7.4.2005 απόφαση του ΓΓ της ΠΚΜ.

A₃. Εξάλλου έχει υποβληθεί από την Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. στην Διαχειριστική αρχή τεχνικό δελτίο έργου και τεύχη δημοπράτησης και μέχρι τον Ιούνιο του 2005 αναμένεται η δημοπράτηση του τμήματος από Χ.Θ. 7+200 μέχρι Χ.Θ. 14+810,27, προϋπολογισμού μελέτης 38.000.000 € .

Η ορισθείσα επιτροπή αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία των μελετών που χορηγήθηκαν από τη ΔΔΕ/ΠΚΜ και την φάση ωρίμανσης του συγκεκριμένου τμήματος και αφού έκανε επιτόπου επίσκεψη διαπίστωσε τα παρακάτω:

A. Τμήμα Πατρίδα – Νάουσα

1. Η επιλεγείσα από την ΔΔΕ/ΠΚΜ χάραξη στο μεγαλύτερο τμήμα της κινείται μεταξύ της υφιστάμενης οδού και της σιδηροδρομικής γραμμής (7+200-9+750 χλμ), σε τμήμα της 2,5 περίπου χλμ. ταυτίζεται με την υφιστάμενη οδό (9+750-12+300) και σε τμήμα της μήκους 2,5 χλμ. (12+300 - 14+810) κινείται ανατολικά (κάτω) από τη σιδηροδρομική γραμμή (περιοχή Α/Κ Νάουσας).
2. Η χάραξη αυτή στο πρώτο τμήμα της (Χ.Θ. 7+200 – Χ.Θ.12+500) δημιουργεί προβλήματα σε υφιστάμενες εγκαταστάσεις (συσκευαστήρια, αποθήκες, καταστήματα κ.λ.π.) απαλλοτριώνοντας τμήματα των ιδιοκτησιών τους.
3. Στην περίπτωση που θα επιλεγόταν χάραξη ανατολικά της σιδηροδρομικής γραμμής αυτή θα μπορούσε να είχε καλύτερα γεωμετρικά στοιχεία, επειδή δεν θα είχε δεσμεύσεις από την διατεθειμένη έκταση και δεν θα δημιουργούσε προβλήματα στις εγκαταστάσεις αλλά θα απαιτούσε την κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων της σιδηροδρομικής γραμμής, με αποτέλεσμα την δημιουργία προβλημάτων σε άλλες εγκαταστάσεις που βρίσκονται κοντά στην γραμμή με δεδομένο το μεγάλο ύψος των διαβάσεων αυτών (περίπου 9 μ.) που απαιτεί και έκταση για την απομείωση του ύψους του επιχώματος και ακόμη θα καταλάμβανε χώρο αγροτικών καλλιεργειών (για την κατάληψη του χώρου αυτού είχε αντιδράσει κατά την περίοδο έγκρισης της χωροθέτησης η Δ/ση Γεωργίας της Ν.Α. Ημαθίας).

B. Τμήματα από Α/Κ Βέροιας μέχρι Πατρίδα και από Α/Κ Νάουσας μέχρι Σκύδρα

Για τα τμήματα αυτά δεν έχει συνταχθεί οριστική μελέτη οδοποιίας και φυσικά δεν έχουν προχωρήσει και οι υπόλοιπες διαδικασίες (απαλλοτρίωσης κ.λ.π.)

Η προτεινόμενη από την προμελέτη χάραξη δημιουργεί προβλήματα ειδικά στο τμήμα από Α/Κ ΕΓΝΑΤΙΑΣ μέχρι Πατρίδα, όπου με τη χάραξη

αυτή προτείνεται η κατάληψη έκτασης στην περιοχή της περιφερειακής οδού Βέροιας στην οποία έχουν αναπτυχθεί πολλαπλές δραστηριότητες με αποτέλεσμα να γίνει δύσκολη η λειτουργία τους και να επιβαρυνθεί κυκλοφοριακά μια περιοχή ήδη επιβαρυνμένη.

Ακόμη προβλήματα παρόμοια με τα προβλήματα του τμήματος Πατρίδα – Νάουσα αναμένεται να δημιουργηθούν και στο τμήμα από Χ.Θ.20+125 μέχρι Χ.Θ.23+400 όπου η προτεινόμενη χάραξη ταυτίζεται με την υφιστάμενη οδό δεξιά και αριστερά της οποίας έχουν ανεγερθεί βιομηχανίες, βιοτεχνίες και εμπορικά καταστήματα.

Γ. Προτεινόμενη τυπική διατομή

Σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη πρόκειται να κατασκευασθεί οδός δυο λωρίδων ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα πλάτους 4μ. και με δίκτυο παράπλευρων οδών εκατέρωθεν αυτής πλάτους 6 μέτρων.

Η διατομή αυτή είναι μάλλον υπερβολική για την υπάρχουσα κυκλοφορία, αλλά αν η συγκεκριμένη οδός στο σύνολο της (Βέροια – Σκύδρα) καταστεί ελκυστική λόγω της διατομής της και λειτουργήσει ως κάθετος άξονας της Εγνατίας Οδού, τότε η κυκλοφορία που θα προκύψει θα ανταποκρίνεται στην διατομή της οδού. Ακόμη με το δίκτυο των παράπλευρων οδών επιτυγχάνεται η ικανοποιητική (πλην λίγων εξαιρέσεων) εξυπηρέτηση των παρόδιων εγκαταστάσεων και τέλος η ύπαρξη της διαχωριστικής νησίδας εξυπηρετεί τις αριστερές στροφές στην περιοχή των ισόπεδων κόμβων που είναι συνολικά 11.

Δ. Χρηματοδότηση – Δυνατότητα υλοποίησης του έργου

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχει ολοκληρώσει τις οριστικές μελέτες του τμήματος Πατρίδα – Νάουσα, έχει εντάξει το έργο στο Γ' Κ.Π.Σ. με προϋπολογισμό 38.000.000 € και σε ένα χρόνο περίπου από σήμερα υπολογίζεται να έχουν συντελεσθεί και οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις.

Στην περίπτωση που θα εγκαταλειφθεί η χάραξη της οριστικής μελέτης στο τμήμα Πατρίδα-Νάουσα, θα υπάρξει ανάγκη τροποποίησης της αντίστοιχης μελέτης, το έργο θα απενταχθεί από το Γ' Κ.Π.Σ. (λόγω

χρονικής καθυστέρησης) και ακόμη θα απαιτηθεί χρηματοδότηση από Εθνικούς πόρους για την εκπόνηση νέων μελετών (για την προαναφερόμενη τροποποίηση) ύψους 1.000.000 € περίπου, η οποία σύμφωνα με την ΔΔΕ/ΠΚΜ δεν είναι διαθέσιμη.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Να προχωρήσουν οι διαδικασίες δημοπράτησης και κατασκευής του τμήματος Πατρίδα – Νάουσα (Χ.Θ.7+200 – Χ.Θ.14+810) γιατί ήδη έχουν προχωρήσει οι διαδικασίες σε τέτοιο βαθμό ώστε οποιαδήποτε άλλη λύση, έστω και τεχνικά καλύτερη θα δημιουργούσε μεγάλες αρνητικές επιπτώσεις (απώλεια του έργου που είναι το μοναδικό έργο που πρόκειται να κατασκευασθεί από την Π.Κ.Μ. στον Νομό Ημαθίας, απώλειες χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Γ' Κ.Π.Σ. απαίτηση επιπλέον κόστους μελετών από εθνικούς πόρους).
2. Να ζητηθεί από την ΔΔΕ/ΠΚΜ να προβεί πριν την έγκριση των τευχών δημοπράτησης σε μικροτροποποιήσεις της υπάρχουσας εγκεκριμένης μελέτης όπως π.χ.
 - α. Στο τμήμα από Χ.Θ.9+700 μέχρι Χ.Θ.12+700 όπου η χάραξη ταυτίζεται με την υφιστάμενη οδό το πλάτος της παράπλευρης SR5A να γίνει 8μ. αντί για 6μ. γιατί η παράπλευρη οδός στο τμήμα αυτό θα χρησιμοποιηθεί λογικά από το Κ.Τ.Ε.Λ.
 - β. Να εξετασθεί η δυνατότητα τοποθέτησης στηθαίων τύπου NEW JERSEY για αποφυγή ατυχημάτων.
 - γ. Να συνδεθεί η υφιστάμενη οδός με το παράπλευρο δίκτυο (SR5A) και όχι με την κύρια οδό, κάτι που γίνεται δυνατό με την επέκταση της SR5A κατά 100μ. περίπου.
3. Για τα τμήματα από Α/Κ Βέροιας μέχρι Πατρίδα και από Α/Κ Νάουσας μέχρι Σκύδρα, που βρίσκονται σε φάση προμελέτης, να ζητηθεί από τη ΔΔΕ/ΠΚΜ να κοινοποιήσει τις προτεινόμενες λύσεις στο ΤΕΕ/ Τμήμα Ημαθίας πριν προχωρήσει στη φάση της σύνταξης των οριστικών μελετών, ώστε το ΤΕΕ/ Τμήμα Ημαθίας να έχει τη δυνατότητα πρότασης λύσης γνωρίζοντας την διαμορφωθείσα σήμερα κατάσταση και τις τοπικές ανάγκες.

Όλα τα ανωτέρω αποτελούν τις απόψεις, επί του συγκεκριμένου ερωτήματος του Τ.Ε.Ε./ Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, των δύο μελών της επιτροπής, του Πέτρου Λιλιακίδη και του Παρασκευά Χατζηπαρασκευά, ενώ οι απόψεις του πρώτου μέλους της επιτροπής Δημοσθένη Τζιμηρόπουλου αναπτύσσονται παρακάτω:

II Επί του τεθέντος στην σχετική απόφαση του τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας συγκεκριμένου ερωτήματος διερεύνησης της χάραξης του καθέτου άξονα της Εγνατίας οδού «Βέροια-Σ.Σ. Νάουσας-Σκύδρα» και προκειμένου να τεκμηριωθεί άποψη για:

1. Τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την χωροθέτηση του άξονα και την ιεράρχηση τους.
2. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του άξονα όπως προβλέπονται ή σ' αυτά που θα έπρεπε να ανταποκρίνονται.
3. Την με βάσει τα παραπάνω εξέταση της προτεινόμενης χωροθέτησης και την αξιολόγηση συνολικά της προτεινόμενης και των εναλλακτικών χωροθετήσεων

και αφού έλαβα υπόψη μου

τα διατεθέντα σε μας στοιχεία, από την Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. τα σχετικά με το ιστορικό της μελέτης της χάραξης του προαναφερθέντος καθέτου άξονα και μετά από επιτόπια έρευνα αποφαίνομαι ως εξής :

A. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

A. 1. Με την υπ' αριθ. ΔΜΕΟ/α/ο/1282/9.5.96 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκε η ανάθεση εκπόνησης της **Μελέτης Βελτίωσης οδού Βέροιας-Έδεσσας** (αριθ. έργου 9671816 ΣΑΜ 071/2) σε δυο ομάδες (Α, Β) συμπραττόντων γραφείων μελετών. Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 22.08.1996.

2. Στα πλαίσια της προαναφερθείσας σύμβασης συντάχθηκε η αντίστοιχη προμελέτη οδοποιίας η οποία περιλαμβάνει :

- α) Προκαταρτική μελέτη
- β) Μελέτη χωροθέτησης

γ) Μ.Π.Ε.

δ) Προκαταρτικές μελέτες κόμβων και τεχνικών

3. Με την 247/30-9-97 απόφαση της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ. εγκρίθηκε η χωροθέτηση της εν λόγω χάραξης.

4. Η περιγραφή του έργου όπως την παρουσίασε ο Προϊστάμενος του Τμήματος Πολεοδομίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ημαθίας κ. Ρίστας στο Νομαρχιακό Συμβούλιο (συνεδρίαση 26-9-2001) Νομού Ημαθίας κατά την έγκριση της Μ.Π.Ε. έχει όπως πιο κάτω.

4.1. Γενικά :

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:

α) 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.

β) 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 μια. και ΛΕΑ πλάτους 1.25 μ.

γ) 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.

4.2. Αναλυτική περιγραφή προτεινόμενων έργων Οδός Βέροιας - Έδεσσας :

Τμήμα 1: Χ.Θ. 0+000/Χ.Θ. 1+600 {Αρχή -1.Κ. Σύνδεσης Βέροιας 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 (SR).

Τμήμα 2:Χ.Θ.1+600/Χ.Θ.14+245 (1.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.λ.π). Μεταξύ Χ.Θ. 4+200 κα: Χ.Θ. 3+200 έγινε μικρή παραλλαγή (max 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 πολεοδομικής επέκτασης». Στη προμελέτη οδοποιίας προβλέπεται για την εξυπηρέτηση των παρόδιων αριστερός παράπλευρος (SR 4A), από την Χ.Θ. 6 + 640, έως την ΧΘ.6 + 870 και δεξιός παράπλευρος (SR 4D) 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 έως 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. 2+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 να 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 (SR) 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 Χαρίεσσας 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 (SR) στα αντίστοιχα τμήματα της αρτηρίας ως εξής:

Αριστερά

SR11A (Χ.Θ. 17+406/Χ.Θ.18+380)
 SR12A (Χ.Θ. 18+380/Χ.Θ.19+470)
 SR14A (Χ.Θ. 20+260./Χ.Θ.20+500)

Δεξιά

SR11D (Χ.Θ.17+406/Χ.Θ. 18+380)
 SR12D (Χ.Θ.18+380/Χ.Θ. 19+900)
 SR13D (Χ.Θ.19+920/Χ.Θ. 20+140)
 SR14D (Χ.Θ.20 + 1.40/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 οριζονπογραφικά 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

SR-14A (Χ.Θ. 20+500 / Χ.Θ. 22+157)

Δεξιά

SR14D (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 παράπλευροι δρόμοι (SR) που είναι οι εξής:

Αριστερά

SR15A (Χ.Θ. 22+157 / Χ.Θ.22+65P)
 SR15A (Χ.Θ. 22+950/Χ.Θ. 23+435)
 SR17A (Χ.Θ. 24+750 / Χ.Θ. 25+215)

Δεξιά

SR.15D(Χ.Θ.22+660/Χ.Θ. 23+120)
 SR16D (Χ.Θ.23+370/Χ.Θ. 14+840)
 SR18D (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. Γκαβαισές - 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 προβλεπομένων κόμβων φαίνονται παρακάτω:

- | | | |
|----|------------|------------------------------------|
| 1. | Χ.Θ. 0+270 | Ισόπεδος Κόμβος σύνδεσης Βέροιας Α |
| 2. | Χ.Θ. 1+600 | Ισόπεδος Κόμβος σύνδεσης Βέροιας Β |
| 3. | Χ.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+406	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 13 θέσεις:

1.	D3	X.Θ. 5+498	Ανω Διάβαση καθέτου οδού
2.	D4	X.Θ. 8+506	Ανω Διάβαση καθέτου οδού
3.	D5	X.Θ. 12+534	Κάτω Διάβαση καθέτου οδού
4.	D6	X.Θ. 13+099	Κάτω Διάβαση καθέτου οδού & Σιδηρ.Γραμμής)
5.	D7	X.Θ. 15+963	Ανω Διάβαση οδού Βέροιας - Έδεσσας
6.	D8	X.Θ. 18+379	Ανω Διάβαση καθέτου οδού
7.	D9	X.Θ. 19+872	Κάτω Διάβαση Σιδηρ.Γραμμής)
8.	D10	X.Θ. 22+177	Ανω Διάβαση καθέτου οδού
9.	D11	X.Θ. 25+286	Ανω Διάβαση καθέτου οδού
10.	D12	X.Θ. 28+660	Ανω Διάβαση οδού Βέροιας - Έδεσσας
11.	D13	X.Θ. 29+876	Ανω Διάβαση καθέτου οδού
12.	D14	X.Θ. 31+369	Ανω Διάβαση οδού Βέροιας - Έδεσσας
13.	D15	X.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 = 204km²)
2. G2 ΧΘ 10+130 Γέφυρα Ρ. Κολιμπάκου (αν. 20μ)(Λεκάνη Απορροής A = 51km²)
3. G3 ΧΘ.13+660 Γέφυρα Ρ. Κοντίχα. (αν. 10μ)(Λεκάνη Απορροής A = 28km²)
4. G4 ΧΘ 19+271 Γέφυρα Ρ. Αραπίτσας (αν. 50μ)(Λεκάνη Απορροής A = 286km²)
5. G5 ΧΘ 26+011 Γέφυρα Λιανορέμματος (αν.10μ)(Λεκάνη Απορροής A = 13km²)
5. G6 ΧΘ 33+186 Γέφυρα Πηγών (αν. 50μ)
7. G7 ,ΧΘ 34+238 Γέφυρα Π. Βόδα (αν. 40μ)(Λεκάνη Απορροής A = 238km²)

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

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

5. Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΗΜΑΘΙΑΣ (26-9-2001)

Το Νομαρχιακό Συμβούλιο Ημαθίας, συνηδρίαση 26-9-2001, με την απόφαση 119/2001

αφού έλαβε υπ' όψιν

- α) Την εισήγηση του κ. Ρίστα Προϊστάμενο του Τμ. Πολεοδομίας
- β) Τις απόψεις των μελών
- γ) Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

αποφασίζει ομόφωνα

Εγκρίνει την Μ.Π.Ε. του έργου "Βελτίωσης της οδού Βέροιας – Έδεσσας" με τις παρακάτω προϋποθέσεις.

5.1 Να μελετηθεί νέα χάραξη προς αντικατάσταση της προταθείσας του τμήματος της αρτηρίας από την αρχή 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. Εφ' όσον 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 «Τ» ο οποίος θα πρέπει να γίνει ανισόπεδος για λόγους ασφαλείας των χρηστών, αποδοτικότητας του έργου αλλά και άρσης των απαιτήσεων για τήρηση ελάχιστων αποστάσεων μεταξύ διαδοχικών κόμβων.

5.2 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 Πατρίδας – Αγίου Γεωργίου, η οποία να μη θίγει τον οικισμό Πατρίδος, να διέρχεται ανατολικά του οικισμού των εργατικών κατοικιών και σε επαφή με την ζώνη απαλλοτριώσεως του ΟΣΕ στις θέσεις των εγκαταστάσεων των πρώην Βιομηχανιών «Λάζος Α.Ε.» και «ΕΛΚΟ».

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

5.4 Οι κόμβοι Βέροιας – Μακροχωρίου και Νάουσας – Μονόσπιτων να κατασκευασθούν εξ αρχής ανισόπεδοι.

6. Με την υπ' αριθ. 2300/26-11-01 απόφαση της Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ εγκρίθηκε η παραπάνω προμελέτη.

7. Η συνολική δαπάνη για την εκπόνηση της προμελέτης ανήλθε στο ποσό των 335.000.000 δρχ. (με Φ.Π.Α.).

8. Με την υπ' αριθ. 5902/1.11.02 απόφαση της Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. εγκρίθηκε η ανάθεση της μελέτης "ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΒΕΡΟΙΑ – ΝΑΟΥΣΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΗΜΑΘΙΑΣ".

(αριθ. έργου 2002 Μ.Π. 0830003) σε ομάδα συμπρατόντων Γραφείων Μελετών. Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 26.3.2003.

Μεταξύ των διαφόρων μελετών συγκοινωνιακών έργων (οδοποιία) οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της προαναφερθείσας σύμβασης περιλαμβάνεται και η απ' ευθείας οριστική μελέτη οδοποιίας του τμήματος από Χ.Θ. 7+100 μέχρι Χ.Θ. 14+300 όπου δημιουργείται και ανισόπεδος κυκλοφοριακός κόμβος.

9. Με την με Αριθ. Πρωτ. 1766/805/23.4.2003 απόφαση του ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ. Κ.Μ. εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι (Ε.Π.Ο.) για την κατασκευή και λειτουργία του οδικού έργου «Τμήμα Πατρίδας – Ανισόπεδος κόμβος προς Νάουσα του οδικού άξονα Βέροια – Έδεσσα στο Νομό Ημαθίας και συγκεκριμένα από την Χ.Θ. 7+200 έως Χ.Θ. 14+500».

10. Με την υπ' αριθ. 3903/17.7.03 Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. απόφαση εγκρίθηκε η ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ από Χ.Θ. 6+400,00 έως Χ.Θ. 14+810,17 της παραπάνω μελέτης.

11. Με την υπ' αριθ. 4404/24.11.03 απόφαση της Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. εγκρίθηκε το κτηματολόγιο του προαναφερθέντος τμήματος δηλαδή από Χ.Θ. 6+400,00 έως Χ.Θ. 14+810,17 και ήδη έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες κήρυξης της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης.

12. Ήδη έχει υποβληθεί από την Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. στην Διαχειριστική αρχή τεχνικό δελτίο έργου και τεύχη δημοπράτησης και μέχρι τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους αναμένεται η δημοπράτηση του τμήματος από Χ.Θ. 14+810,27 προϋπολογισμού μελέτης 40.000.000 € (Ευρώ).

B. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΑΠΟΨΕΩΝ

1)ΓΕΝΙΚΑ

Ορολογία Οδών

1. Βασικό εθνικό δίκτυο είναι το τμήμα εκείνο του Εθνικού Οδικού Δικτύου που συνδέει τη χώρα με άλλες επικράτειες απ' ευθείας ή με παρέμβαση πορθείμων ή τα σπουδαιότερα αστικά κέντρα μεταξύ τους.
2. Δευτερεύον Εθνικό δίκτυο είναι το τμήμα εκείνο του Εθνικού Οδικού Δικτύου που συνδέει Βασικούς Εθνικούς Οδικούς άξονες μεταξύ τους ή με μεγάλα αστικά κέντρα, λιμάνια, αεροδρόμια ή με τόπους εξαιρετικού τουριστικού ενδιαφέροντος ή είναι οδικοί άξονες για τους οποίους έχει γίνει παραλλαγή με βασικό Εθνικό Οδικό Δίκτυο.
3. Τριτεύον Εθνικό Δίκτυο είναι το τμήμα εκείνο του Εθνικού Οδικού Δικτύου που συνδέει αστικά κέντρα με το Εθνικό Οδικό Δίκτυο καθώς και περιοχές με αρχαιολογικό τουριστικό, ιστορικό ή αναπτυξιακό ενδιαφέρον.

4. Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο είναι εκείνο του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου που συνδέει αστικά κέντρα με το εθνικό Οδικό Δίκτυο καθώς και περιοχές με αρχαιολογικό, τουριστικό, ιστορικό ή αναπτυξιακό ενδιαφέρον.
5. Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο είναι το τμήμα εκείνο του επαρχιακού Οδικού Δικτύου που συνδέει Δήμους ή Κοινότητες εκτός της πρωτεύουσας του Νομού μεταξύ τους.

Τα πιο πάνω είναι σύμφωνα με το Π.Δ. 209/15.7.98 (ΦΕΚ 169 Α').

6. Αυτοκινητόδρομος : Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα, για τις δυο κατευθύνσεις κυκλοφορίας που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες που δεν προορίζονται για κυκλοφορία είτε κατ'εξαίρεση με άλλα μέσα, β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική, ή τροchioδρομική δρομική γραμμή, και γ) έχει ειδική σήμανση με πινακίδες και ανώτερο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας για επιβατηγά 120 χλμ/ώρα.
7. Οδός ταχείας κυκλοφορίας: Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την ταχεία κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με τις υπόλοιπες οδούς, άτραπους, σιδηροδρομικές ή τροchioδρομικές γραμμές και γ) έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας και επιτρέπει ανώτερο όριο ταχύτητας για επιβατηγά 110 χλμ./ώρα.
8. Στους αυτοκινητόδρομους και στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, οι οποίες διακρίνονται από τις ειδικές πινακίδες σήμανσης και στις οδούς εισόδου και εξόδου εξ αυτών, απαγορεύεται η κυκλοφορία πεζών, εφίππων, ζώων τα οποία δεν κινούνται με κινητήρα ως και μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία εξ υπολογισμού ή εκ κατασκευής ή εξ άλλης αιτίας (π.χ. καθορισμού ανώτατων επιτρεπόμενου ορίου

ταχύτητας όπως είναι τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων με ΑΝ.ΕΠ.ΟΡ.ΤΑΧ. 40 χλμ/ώρα) δεν μπορούν να αναπτύξουν σε οριζόντια οδό ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 χλμ. ανά ώρα.

Τα πιο πάνω είναι σύμφωνα με τα άρθρα 1,20,29 του νόμου υπ' αριθ. 2094/25.11.92/ΦΕΚ 182.

2. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν για τη χωροθέτηση του άξονα είναι οι πιο κάτω:

α) Να διέρχεται μακριά από την Βέροια και τους λοιπούς οικισμούς ώστε να είναι δυνατή στο μέλλον η επέκτασή τους.

β) Να παρακάμπτει τις θεσμοθετημένες και άτυπες βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες.

Δυο τέτοιες άτυπες βιομηχανικές, βιοτεχνικές και εμπορικές ζώνες είναι α) η έκταση πάνω από τις γραμμές και από το δρόμο Βέροιας – Λαζοχώρι έως τον Σ.Σ. Νάουσας και β) η περιοχή μεταξύ διασταυρώσεων των κοινοτικών οδών Επισκοπής και Μαρίνας με την επαρχιακή οδό Νάουσας – Σκύδρας. Η παράκαμψη αυτών είναι επιβεβλημένη αφ' ενός γιατί το Δημόσιο είναι υποχρεωμένο να πληρώσει υπέρογκα ποσά, τόσο για τη γη που εδώ θεωρείται αστική, όσο και για τα επικείμενα που είναι σοβαρές επιχειρήσεις και αφ' ετέρου καταστρέφει τις μοναδικές εκτάσεις που διαθέτει η Νάουσα για επενδύσεις και όπου πολλοί επιχειρηματίες έστησαν εδώ τις επιχειρήσεις τους.

γ) Να μη διέρχεται από αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους γιατί εκεί απαγορεύεται η χωροθέτηση του.

δ) Να διέρχεται από γη με μικρή αξία (γεωργική γη), και όχι από γη αστικού τύπου με υπέρογκη αξία.

ε) Να εξυπηρετεί τους κατοίκους και τις διάφορες βιοτεχνίες και βιομηχανίες της περιοχής

στ) Να μη καταστρέφει και απαξιώνει οικονομικές μονάδες βλάπτοντας έτσι την οικονομία της περιοχής και επί πλέον να μεγεθύνει το κόστος του έργου λόγω των υψηλών αποζημιώσεων.

ζ) Να μη προκαλεί αντιδράσεις και δημιουργεί προβλήματα τόσο στους παρόδιους όσο και στον ευρύτερο κοινωνικό ιστό.

- η) Να μη βλάπτει το υπάρχον επαρχιακό, Δημοτικό και Αγροτικό δίκτυο οδών.
- θ) Να έχει προσεγγμένη οριζοντιογραφία ώστε να πετυχαίνει το μικρότερο μήκος τηρούμενων του πιο πάνω παραγόντων.
- ι) Να είναι υπερυψωμένος του εδάφους κατά 2,00 – 2,50 μ. και όπου απαιτείται περισσότερο ώστε να είναι δυνατόν να κατασκευασθούν αφ' ενός μεν οι κάτω διαβάσεις για το επαρχιακό, δημοτικό και αγροτικό δίκτυο οδών και αφ' ετέρου οι ανισόπεδοι κόμβοι, δεδομένου ότι το έδαφος θεμελίωσης είναι άριστο και υπάρχει επάρκεια επιχωμάτων πλησίον του άξονα. Γίνεται μνεία πως όλες οι βιομηχανίες επεξεργασίας προϊόντων φυτικής παραγωγής (διαλογητήρια, ψυγεία, χυμοποιία κ.λ.π.) βρίσκονται παράλληλα προς τις γραμμές του τραίνου ή πάνω από αυτές, ενώ οι αγροί είναι κατά το μεγαλύτερο ποσοστό κάτω από τις γραμμές.
- κ) Να εξυπηρετεί με λίγους κόμβους και αν είναι δυνατόν ανισόπεδους. Στον υπ' όψη άξονα οι κόμβοι στη Βέροια, Άγιο Γεώργιο, Νάουσα, Μαρίνα είναι αρκετοί.

3) ΤΑ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του άξονα όπως προβλέπονται είναι για ταχύτητα μελέτης 110 χλμ./ώρα.

Επειδή όμως η εγκριθείσα χωροθέτηση έχει 29,0 χλμ. νέα χάραξη από τα 34,5 χλμ. του όλου άξονα, διατομή αυτοκινητόδρομου πλάτους 21,50m, με δυο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,50m για κάθε κατεύθυνση και ΛΕΑ 1,75m, νησίδα στο μέσον 4,0m, παράπλευρους οδούς εκατέρωθεν του άξονα, δηλαδή όλα τα στοιχεία ενός αυτοκινητόδρομου, και επειδή η μορφολογία του εδάφους είναι πεδινή τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του άξονα να ανταποκρίνονται σ' αυτά του αυτοκινητόδρομου.

4) ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΘΕΙΣΑΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1 ΑΠΟ Α/Κ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΠΑΤΡΙΔΑ (Χ.Θ.0+00 έως Χ.Θ.7+200)

Η προτεινόμενη από την προμελέτη χάραξη δημιουργεί προβλήματα τόσο στην αρχή από Χ.Θ. 0+00 έως Χ.Θ.1+600 που αυτή ταυτίζεται με την περιφερειακή οδό της Βέροιας στην οποία έχουν αναπτυχθεί πολλαπλές

δραστηριότητες με αποτέλεσμα να καταστεί δύσκολη η λειτουργία τους και να επιβαρυνθεί κυκλοφορικά ή ήδη επιβαρημένη οδός, όσο και στους οικισμούς εργατικών κατοικιών και Πατρίδος.

Για το λόγο αυτό η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ημαθίας ενέκρινε την Μ.Π.Ε. με την προϋπόθεση να μετατοπισθεί ανατολικά η προτεινόμενη χάραξη ώστε να μη βλάπτει τους πιο πάνω οικισμούς και την πόλη της Βέροιας.

ΤΜΗΜΑ 2 ΠΑΤΡΙΔΑ ΜΕΧΡΙ ΑΝ. ΚΟΜΒΟΣ ΝΑΟΥΣΑΣ (Χ.Θ.7+200-Χ.Θ.14+225)

Στο τμήμα αυτό η χάραξη και μέχρι να συναντήσει τις γραμμές του τραίνου Χ.Θ.13+00, ελίσσεται μέσα στην άτυπη βιομηχανική περιοχή και μάλιστα σε ένα τμήμα της Χ.Θ.9+750 – 12+300 ταυτίζεται με την υφιστάμενη οδό, όπου έχουν εγκατασταθεί πολλές βιοτεχνικές και εμπορικές επιχειρήσεις προκαλώντας σ' αυτές μεγάλες ζημιές σε μερικές δε ανεπανόρθωτες.

Για το λόγο αυτό οι θιγόμενοι επιχειρηματίες (περίπου 35) με διάφορες ενέργειες (υπομνήματα κ.λ.π.) αγωνίζονται από το περασμένο έτος να αποτρέψουν την κατασκευή της οδού στη χωροθετημένη χάραξη.

Σε περίπτωση που θα επιλεγόταν χάραξη ανατολικά των γραμμών (κάτω) και από τη θέση, αμέσως μετά την τομή του άξονα με την κοινοτική οδό Βέροια – Λαζοχώρι δια της κατασκευής ανισόπεδης διάβασης της σιδηροδρομικής γραμμής αυτή θα είχε καλύτερα γεωμετρικά στοιχεία γιατί δεν θα δεσμευόταν από την διατιθέμενη έκταση αφού όλη είναι γεωργική γη.

Επί πλέον θα είχε μικρότερο κατασκευαστικό κόστος.

- α) γιατί θα πλήρωνε φθηνές απαλλοτριώσεις γεωργικής γης και όχι αστικές που είναι στη χάραξη της προμελέτης,
- β) γιατί, δεν θα απαλλοτρίωνε υπερκείμενα (βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, γραφεία, εμπορικά καταστήματα κ.λ.π.)
- γ) γιατί δεν θα ήταν απαραίτητο να γίνει η νέα κοινοτική οδός Αγίου Γεωργίου μήκους 1.800μ. μαζί με γέφυρα διέλευσης πάνω από τις γραμμές του τραίνου και τα ψηλά επιχώματα
- δ) γιατί δεν θα ήταν απαραίτητο οι παράπλευροι οδοί να γίνουν ασφαλτοστρωμένοι
- ε) γιατί δεν θα κατέστρεφε ηλεκτρικά και αρδευτικά δίκτυα καθώς και δίκτυα ΟΤΕ όπως συμβαίνει στην εγκριθείσα χωροθέτηση.

στ) γιατί δεν θα χρειαζόταν η κατασκευή παρακαμπτηρίων οδών στην εκτέλεση της εργολαβίας όπως θα συμβεί στην εγκριθείσα χωροθέτηση.

η) γιατί ο ανάδοχος κατασκευής του έργου δεν θα είχε κανέναν στα πόδια του και έτσι θα έδινε μεγαλύτερο ποσοστό έκπτωσης, αφού δεν θα κατέστρεφε 2,5 χλ. Επαρχιακού οδικού δικτύου.

Επίσης δεν θα είχε κανένα περιβαλλοντικό πρόβλημα σχετικά με το χωριό Πατρίδα και τον οικισμό των εργατικών κατοικιών.

Επίσης δεν θα ήταν απαραίτητο να κατασκευασθεί ο ισόπεδος κόμβος Τριλόφου αλλά μια άνω διάβαση της κοινοτικής οδού Άγιος Γεώργιος – Τρίλοφος.

Επίσης δεν θα κατέστρεφε την υπάρχουσα επαρχιακή οδό Πατρίδα – Σ.Σ. Νάουσας και έτσι οι τοπικές ανάγκες θα εξυπηρετούνταν και από αυτή.

ΤΜΗΜΑ 3 ΑΠΟ Α.Κ. ΝΑΟΥΣΑΣ ΕΩΣ Ι.Κ. ΜΑΡΙΝΑΣ, ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ (Χ.Θ.14+250 – 23+400)

Στη διαδρομή αυτή και μέχρι στη θέση 20+125 όπου προβλέπεται Ι.Κ. Κοπανού η χάραξη κινείται κάτω από τις γραμμές του τραίνου σε επίχωμα μικρού ύψους (1,5 – 2,00μ), στη διαδρομή αυτή η χάραξη τέμνει οκτώ καθέτους οδούς, την κοινοτική οδό Μονόσπιτα – Κοπανός, δυο αγροτικές οδούς που καταλήγουν στα εργοστάσια της περιοχής Κοπανού, την επαρχιακή οδό Χαρίεσσα – Κοπανός την κοινοτική οδό Χαρίεσσα – Σ.Σ. Λευκαδίων, μια αγροτική οδό η οποία καταλήγει στη θέση όπου προβλέπεται η κατασκευή του ισόπεδου κόμβου Κοπανού (Χ.Θ.20+125) και μια κοινοτική Επισκοπή – Επαρχιακή Οδός Νάουσας – Σκύδρας καθώς και την Σιδηροδρομική γραμμή.

Εξ αυτών αντιμετωπίζει δυο με ανισόπεδους διαβάσεις (άνω διαβάσεις) δυο με ισόπεδους κόμβους και την σιδηροδρομική γραμμή (κάτω διάβαση).

Δεν αντιμετωπίζει τρεις αγροτικές οδούς μεγάλης σημασίας γιατί μέσω αυτών διακινούνται τα αγροτικά προϊόντα στα εργοστάσια περιοχής Κοπανού και Επισκοπής και επομένως θα προκύψει πρόβλημα.

Από την θέση 20+125 έως την 23+400 η χάραξη ταυτίζεται με την υφιστάμενη οδό όπου δεξιά και αριστερά είναι εγκατεστημένες πολλές

επιχειρήσεις και μάλιστα μερικές πολύ μεγάλες όπως π.χ. ΚΛΩΣΤΗΡΙΑ ΝΑΟΥΣΗΣ, ΚΑΤΣΑΜΑΚΑΣ, ΒΑΕΝΙ Κ.Λ.Π.

Όλοι αυτοί θα θίγουν από την κατασκευή της κλειστής οδού και θα αντιδράσουν αποτρεπτικά στην υλοποίηση του έργου.

Η συνολική αντιμετώπιση των προβλημάτων του τμήματος αυτού Χ.Θ.14+250 – 23+400 είναι η εξής.

Η διαδρομή να ακολουθήσει την οριζοντιογραφία της προμελέτης αλλά να κινηθεί σε ψηλό επίχωμα ώστε όλες οι κάθετες οδοί να διέρχονται ως κάτω διαβάσεις. Η στροφή προς τα αριστερά να γίνει 500μ. περίπου μακρύτερα ώστε να παρακάμψει το τμήμα της Οδού Νάουσας – Σκύδρας με το οποίο ταυτίζονται στη προμελέτη και έτσι να την συναντήσει μετά τον κόμβο που προβλέπεται στην Χ.Θ.23+400 και στη νέα θέση τομής να γίνει ο κόμβος.

Με την λύση αυτή θα καταργηθούν τρεις κόμβοι και σε αντικατάσταση αυτών θα γίνει ένας νέος.

Η κατάργηση των κόμβων αυτών όχι μόνο δεν θα δυσκολέψει την κίνηση αλλά του 'ναντίον θα την διευκολύνει.

ΤΜΗΜΑ 4 ΝΕΟΣ ΚΟΜΒΟΣ - ΚΟΜΒΟΣ ΕΔΕΣΣΑΣ

Να ακολουθήσει την εγκριθείσα χάραξη αφού γίνει προσαρμογή στην αρχή μετά τον νέο κόμβο.

Θα ήταν καλύτερη λύση να καταργηθεί ο ισόπεδος κόμβος Λουτροχωρίου.

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Επειδή :

α) Καίτοι από την απόφαση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ έγκρισης ανάθεσης της μελέτης "ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΟΥ ΒΕΡΟΙΑΣ – ΕΔΕΣΣΑΣ" φαίνεται ότι θα βελτιωθεί το υφιστάμενο οδικό δίκτυο Βέροιας – Έδεσσας από την εγκριθείσα προμελέτη οδοποιίας προέκυψε ένας νέος οδικός άξονας που συνδέει την Εγνατία στο ύψος της Βέροιας με το βασικό εθνικό οδικό δίκτυο Θεσ/νίκης – Έδεσσας – Αλβανικά και Σκοπιανά σύνορα σε μια θέση μεταξύ Σκύδρας και Έδεσσας.

β) Ο νέος αυτός οδικός άξονας, έχει μήκος 34,50 χλμ., από τα οποία τα 29,00 χλμ. είναι νέα χάραξη, και μόνο τα υπόλοιπα 5,5 χλμ. ταυτίζονται με

το υφιστάμενο επαρχιακό οδικό δίκτυο, και φέρει δέκα ισόπεδους και τρεις ανισόπεδους κόμβους.

γ) Οι λόγοι για τους οποίους γίνεται η ταύτιση αυτή στα 5,5 χλμ. είναι ανεξήγητοι γιατί: ούτε η εδαφική διαμόρφωση επέβαλε αυτό, ούτε η πορεία της χάραξης, αλλά τουναντίον έγινε παρέκκλιση από την σωστή πορεία με επακόλουθο να απαιτηθεί να κατασκευασθούν δυο επί πλέον ισόπεδοι κόμβοι, ούτε τέλος λόγοι οικονομίας της κατασκευής, αλλά αντιθέτως η λύση αυτή επιβαρύνει το έργο με αρκετά εκατομμύρια ευρώ.

Η δικαιολογία ότι γκρεμίζομε πολυκατοικίες για να μη βλάψουμε γη υψηλής γεωργικής παραγωγικότητας είναι ακαταλαβίστικη.

δ) Ενώ έχει τυπική διατομή αυτοκινητόδρομου με δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση, μεσαία νησίδα και εκατέρωθεν δυο παράπλευρους δρόμους διπλής κατεύθυνσης υπολογίστηκε για ταχύτητα μελέτης 110 χλμ. ανά ώρα. Αν εκτός από την χαμηλή ταχύτητα μελέτης λάβομε υπόψη μας και τους πολλούς ισόπεδους κόμβους τότε ποτέ δεν είναι δυνατόν να αναβαθμισθεί σε αυτοκινητόδρομο.

ε) Προς αποφυγή ατυχημάτων η φωτεινή σηματοδότηση των κόμβων είναι υποχρεωτική με αναπόφευκτη αύξηση του κόστους συντήρησης του οδικού άξονα.

στ) Λόγω των ισόπεδων κόμβων και της κίνησης, επί του οδικού αυτού άξονα, οχημάτων με ταχύτητα μικρότερη των 50 χλμ./ώρα (π.χ. τρακτέρ, φορτωτές κλπ) σύμφωνα με το νόμο η επιτρεπόμενη ανώτερη ταχύτητα των επιβατηγών αυτοκινήτων δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 90 χλμ./ώρα.

η) Δεν θα προσφέρει στους χρήστες του την αναμενόμενη, ασφάλεια, άνεση, ταχύτητα, και οικονομία γιατί:

Ασφάλεια επειδή ορισμένοι οδηγοί θα παρασύρονται από τον άνετο δρόμο και θα αναπτύσσουν υπερβολικές ταχύτητες.

Άνεση επειδή θα είναι υποχρεωμένοι οι οδηγοί ανά τρία περίπου χλμ. όση είναι περίπου η απόσταση των κόμβων μεταξύ τους να σταματούν ή να μειώνουν την ταχύτητα τους, πράγμα το οποίο προκαλεί εκνευρισμό.

Ταχύτητα επειδή, λόγω των πολλών στάσεων, η μέση ταχύτητα θα είναι πολύ πιο κάτω από την ανώτερη των 90 χλμ/ώρα.

Οικονομία επειδή, λόγω των στάσεων στους ισόπεδους κόμβους θα έχουμε αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων και λαδιών, φθορές του οχήματος και φθορές του οδοστρώματος.

ι) Καταστρέφεται το υφιστάμενο πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο του Νομού Ημαθίας από τα όρια με το νομό Πέλλας μέχρι την Βέροια.

κ) Διαταράσσεται το κοινοτικό και αγροτικό οδικό δίκτυο είτε με άνω διαβάσεις είτε με διακοπή της πορείας του.

λ) Απαξιώνει μέχρι που καταστρέφει δυο περιοχές οι οποίες έχουν εξελεχθή σε άτυπες βιομηχανικές, βιοτεχνικές και εμπορικές ζώνες.

μ) Λόγω της πορείας της χάραξης αναγκαστικά θα κατασκευαστούν παράπλευροι δρόμοι και μάλιστα ασφαλτοστρωμένοι περίπου σε όλο το μήκος του άξονα με αποτέλεσμα να αυξηθεί υπερβολικά το κόστος.

ν) Απαιτεί πολύ μεγάλη δαπάνη χρηματικών πόρων για την υλοποίηση του. Υπολογίζεται 5.000.000 € ανά χιλιόμετρο μήκους, όπως προκύπτει από την εργολαβία που επίκειται να δημοπρατηθεί (40.000.000/8χλμ.)

ξ) Για την χωροθέτηση οδικού αυτού άξονα: 1) Εξέφρασε αντιρρήσεις το Νομαρχιακό Συμβούλιο Ημαθίας και ζήτησε, από την Χ.Θ. 0+00 έως την Χ.Θ.7+300, να αλλάξει πορεία, 2) Η Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Ημαθίας με την απόφαση 48/5/31/8/2004 εκφράζει την αντίθεση της στην κατασκευή του τμήματος Πατρίδα – Νάουσα, αν προηγουμένως δεν γίνει νέα χωροθέτηση, 3) Εξέφρασαν αντιδράσεις τριάντα πέντε βιοτέχνες και έμποροι για το τμήμα από Χ.Θ. 7+300 έως Χ.Θ. 14+500 γιατί η πορεία του τους βλάπτει και ζητούν αλλαγή πορείας και 3) Θα αντιδράσουν επίσης οπωσδήποτε οι εμποροβιοτέχνες και βιομήχανοι για το τμήμα του άξονα που κινείται μεταξύ των θέσεων που συναντούν οι κοινοτικοί οδοί Επισκοπής και Μαρίνας την επαρχιακή οδό Νάουσας – Σκύδρας όταν θα μάθουν τι είδους δρόμου θα περάσει από μπροστά τους.

ο) Ο υπόψη οδικός άξονας είναι χωρίς καμία αμφιβολία εθνικό οδικό δίκτυο που συνδέει δυο βασικά εθνικά δίκτυα και επομένως έχει εθνικό και αναπτυξιακό χαρακτήρα και η κατασκευή του είναι υπόθεση πρωτίστως κρατική και όχι Νομαρχιακή.

π) Κινδυνεύει να απενταχθεί από το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα χρηματοδοτήσεως γιατί θα έχει μεγάλο κόστος κατασκευής και μικρή προσφορά στη χρήση.

Γι' αυτό:

Τόσο προς το συμφέρον της τοπικής κοινωνίας όσο και του κράτους επιβάλλεται να σταματήσουν οι ενέργειες υλοποίησης κατασκευής του έργου και να ξαναμελετηθεί νέος οδικός άξονας ο οποίος να είναι ανεξάρτητος από το επαρχιακό οδικό δίκτυο και έτσι στη περιοχή να λειτουργούν δυο οδικά δίκτυα το υφιστάμενο και το νέο δεδομένου μάλιστα ότι η δαπάνη για την κατασκευή του νέου οδικού δικτύου θα είναι μικρότερη από την δαπάνη βελτίωσης του υφισταμένου.

6.ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΘΕΙΣΑ ΓΙΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ Χ.Θ.6+400 ΕΩΣ Χ.Θ.8+400

Η λύση αυτή αφορά εναλλακτική χάραξη της αρτηρίας κάτω της σιδηροδρομικής γραμμής, όπως έχει χαραχθεί στο χάρτη που επισυνάπτω, με εκκίνηση από τον κόμβο Νότιας εισόδου Βέροιας – Εγνατίας έως τα Πολλά Νερά όπου συνδέεται με την εγκριθείσα.

Οριζοντιογραφικά έχει χαρακτηριστικά οδού ταχείας κυκλοφορίας δεδομένου ότι αφ' ενός οι καμπύλες της έχουν ακτίνες άνω των 1400m και αφ' ετέρου καταργεί τους ισόπεδους κόμβους.

Στη διασταύρωση αρτηρίας δημοτικής οδού Αγίου Γεωργίου – Τριλόφου προβλέπεται ανισόπεδη διάβαση με την αρτηρία σε όρυγμα ως κάτω διάβαση.

Στη θέση διασταυρώσεως με την οδό Αγίου Γεωργίου – Πατρίδας προβλέπεται η κατασκευή ανισόπεδου κόμβου.

Επίσης προβλέπονται να κατασκευασθούν γέφυρες στα ρέματα Κολιμπάκος και Κοτίκας 15,00μ και 10,0μ αντίστοιχα δυο κάτω διαβάσεις, πέντε κιβωτοειδείς οχετοί, δέκα σωληνωτοί οχετοί.

Επίσης, δυο ανισόπεδοι κόμβοι, Αγίου Γεωργίου και Νάουσας, οι οποίοι μάλιστα θα είναι βυθισμένοι κατά 2,00 περίπου μέτρα, προς μείωση των επιχωμάτων της αρτηρίας η οποία θα λειτουργήσει ως άνω διάβαση, επειδή η κλίση του εδάφους κάθετα προς την αρτηρία είναι περίπου 1,5% και έτσι λύεται το πρόβλημα της αποχέτευσης των νερών.

Υψομετρικά η αρτηρία τοποθετείται έτσι ώστε το μέσο πάχος επιχώματος να είναι 1,5 έως 2 μέτρα εκτός των κόμβων όπου εκεί φθάνει τα 4,0 μέτρα.

Η τυπική διατομή της αρτηρίας είναι μονοκόμματη τετράιχνη με το πλάτος λωρίδας 3,5m αμφίπλευρο NEW JERSEY στο μέσον και ΛΕΑ 1.75.

Συγκεκριμένα η κάθε κατεύθυνση έχει 9,50 μέτρα τάπητα και αποτελείται από ΛΕΑ 1,75m δυο λωρίδες 2x3,50 και περιθώριο ασφαλείας από το NEW JERSEY 0,75m. Επίσης εξωτερικά έχει χωμάτινο έρεισμα πλάτους 1,52m.

Παράπλευροι οδοί

Επειδή η χάραξη κινείται εντός των αγρών μακράν των ανθρώπινων δραστηριοτήτων δεν είναι απαραίτητο να κατασκευασθούν παράπλευροι οδοί σε όλο το μήκος της αρτηρίας.

Προβλέπονται παράπλευροι οδοί όπου απαιτούνται στρωμένοι μόνο με αμμοχάλικο Αλιάκμονος.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΠΑΤΡΙΔΑ ΕΩΣ Α.Κ. ΝΑΟΥΣΑΣ

ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Γέφυρα αρτηρίας

Εκσκαφή Βάθρων, πτερυγ.

$$2 \times 29,0 \times 2,00 \times 5,0 + 4 \times 1/2 \times (6,0 + 2,50) \times 2,0 \times 10,0 = 580,00 + 340,00 = 920,0 \text{ m}^3$$

Μπετόν C12/15

$$2 \times 5,0 \times 29,0 \times 0,10 + 4 \times 1/2 \times (1,80 + 5,40) \times 10,0 \times 0,10 = 29,00 + 29,00 = 58,0 \text{ m}^3$$

C20/25

$$\text{Ακρόβαθρα } 2 \times 4,50 \times 29 + 2 \times 29,0 \times 5,5 \times 1,0 = 261,0 + 319,0 = 580,0 \text{ m}^3$$

$$\text{Πτερυγόδοιοι } 4 \times 1/2 \times (1,80 + 5,40) \times 0,75 \times 10,0 + 4 \times 1/2 \times (5,0 + 1,0) \times 10,0$$

$$= 108,0 + 120,0 = 228,0$$

Θωράκια, πλάκες προσβ. $2 \times 29,0 \times 0,50 \times 1,5 + 2 \times 29,0 \times 6,0 \times 0,25$

$$= 43,0 + 87,0 = 130,0 \text{ m}^3$$

$$938,0 \text{ m}^3$$

C30/37

Αμφικλινής φορέας (2,50%)

$0,90 \times 19,0 \times 26,5 + 2 \times 19,0 \times 1,50 \times 0,25 - 25 \times 16,50 \times 0,29^2 \times 3,14 = 453,50 +$	
$+ 14,25 - 109,0$	$= 359,0 \text{m}^3$
χαλαρός οπλισμ. S500S $938,0 \times 70,0 + 359,0 \times 80,0 = 65.000 + 30.000$	$= 95.000 \text{kg}$
προένταση	$= 12,000 \text{kg}$
Μόνωση $26,50 \times 20,0$	$= 530,0 \text{m}^2$
Εφέδρανα 2×15	$= 30 \text{τεμ.}$
Αρμοί $2 \times 26,5$	$= 53,0 \text{m}$
Μόνωση με διπλή ασφαλική επάλειψη	
$4 \times 29,0 \times 5,0 + 10 \times (1,80 + 5,40) \times 1/2 \times 4 + 4 \times 1/2 \times (2,0 + 7,0) \times 10,0$	
$= 580,0 + 142,0 + 180$	
$= 900,0 \text{m}^2$	
Διαμόρφωση επιφάνεια σκυρ. Τ.Γ.	
$30,0 \times 17,0 + 2 \times 30,0 \times 5,0 + 4 \times 1/2 \times (2,0 + 7,0) \times 10 = 520,0 + 300,0 + 180,0$	$= 1000,0 \text{m}^2$
Κάγκελα	3000kg
Λοιπές εργασίες	
Γενικές εκσκαφές $800,0 \times 12,0 \times 1,20 + 5,000 = 12000 + 5000$	$= 17.00 \text{m}^3$
Επιχώσεις	
Αρτηρία $40.000,0 + 2 \times 3,5 \times 3,5 \times (110,0 + 330) =$	51.000m^3
Κλάδοι	$30,000 \text{m}^3$
	<hr/>
	81.000m^3
Ασφαλτικά	
Αρτηρία $2 \times 3,50 \times (110,0 + 330,0)$	$= 3080,0 \text{m}^2$
Κλάδοι 1,4 $2 \times 160,0 \times 7,0$	$2240,0 \text{m}^2$
Κλάδοι 3,4,2,5,6 $500 \times 5,0$	$2500,0 \text{m}^2$
	<hr/>
	$7820,0 \text{m}^2$
Κάτω διάβαση $2 \times 250 \times 14,0 + 2 \times 150 \times 7,0 - 2 \times 100 \times 4 -$	
$- 2 \times 100 \times 1,0 - 70,0 \times 4,0 = 7000 + 2100 - 800 - 200 - 280$	$= 7820 \text{m}^2$
	<hr/>
	$15640,0 \text{m}^3$
Πλάκες πεζοδρομίου	$1280,0 \text{m}^2$
Κράσπεδα 2×470	$940,0 \text{m}$

3A	Κλάδοι + κάτω διάβαση + διαπλάτυνση αρτηρίας	
	19.000x0,20+3080x050	= 5100m ³
	Στηθαία	= 800m

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΜΒΟΥ

1)	Εκσκαφή ακατάλληλων	6.000m ³ x1,0	=6000€
2)	Εκσκαφή σε εδάφη γαιώδες	20.000x1,40	=28000€
3)	Διάνοιξη τάφρου	1.500x2,0	=3000€
4)	Δάνεια	81.000x2,84	=230000€
5)	Κατασκευή επιχωμάτων	81.000x0,66	=54000€
6)	Επένδυση πρανών με φυτ. Γη	1500x0,56	=2300€
7)	C12/15	100x65,40	=6600€
8)	C20/25	1000x102,00	=102.000€
9)	C30/37	360x158,00	=57000€
10)	Σιδηρός οπλισμός S500S	100000x0,79	=79.000€
11)	Χάλυβας προέντασης 170/190	12000x3,12	=38000€
12)	Διαμόρφωση επιφάν.	1000x4,40	=4400€
13)	Μόνωση με διπλή ασφ. Επάλ.	900x1,44	=1300€
14)	Μόνωση με ασφαλτ.	530x11,40	=6000€
15)	Αρμοί	53x732	=39000€
16)	Κράσπεδα	940x6,12	=6400€
17)	Πλακοστρώσεις	1280x11,40	=15000€
18)	Σωλήνες PWC Φ110	200x5,70	=1100€
19)	3 A	5100x13	=66300€
20)	Ασφαλτική πρεπάλειψη	16000x0,90	=14400€
21)	Ασφαλτική στρώση 0,05	32000x3,62	=116000€
22)	Αντιολησθηρή στρώση	3100x4,40	=14000€
23)	Στηθαία ασφαλείας	800x21,60	=17300€
			<hr/>
			9071000€
	προς στρογγυλοποίηση		1.000.000€

ΑΝΙΣΟΠΕΔΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΤΡΙΛΟΦΟΥ ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΓΕΦΥΡΑ)

ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Εκσκαφή θεμελίων

Μεσόβαθρα + ακρόβαθρα	$2 \times 8,0 \times 4,0 \times 2 + 2 \times 10 \times 3,0 \times 2,0$	=248,0m ³
C12/15	$2 \times 7,0 \times 3,50 \times 0,10 + 2 \times 10,0 \times 2,0 \times 0,10$	=8,9m ³
C20/25	$2 \times 7,0 \times 3,5 \times 1,5 - 2 \times 2 \times 1/2 \times 1,25 \times 0,50 \times 7,0 +$ $+ 2 \times 2,0 \times 1,0 \times 10,0 + 2 \times 1,0 \times 10,0 \times 10,0 + 2 \times 0,50 \times$ $\times 1,20 \times 10,0 + 2 \times 7,0 \times 5,0 \times 0,25$ =74,0-9,0+40,0+20,0+12,00+17,5	=155,00m ³
C30/37 μεσόβαθρα	$2 \times 2 \times 5,5 \times 3,14 \times 0,5^2$	=17,24m ³
C30/37 φορέας	40,0x6,0 (αμφικλή άνω επιφ.)	=240,0m ²
Χαλαρός οπλισμός S500s	180,0x70+240x100,0	=39.000kg
Χάλυψ. Προέντασης	170/190 6,500kg	=6500kg
Μόνωση	40,00x7	=280,0m ²
Κιγκλιδώματα	3.000kg	=3000kg
Εφέδρανα	8 τεμάχια	=8 τεμ.
Αρμοί	2x7,0=14,0m	=14,0m
Επιχώματα	10x100,0	=100,0m ³
3A	2x0,10x10,0x100,0	=200,0m ³
Ασφαλτικά	2x7,0x100,0	=1400,0m ²

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ

1. Εκσκαφή ακατάλληλων	300,0x130	=400
2. Επιχώματα	1000,0x2,84	=2900
3. Κατασκευή επιχωμάτων	1000,0x0,66	=700
4. Εκσκαφή θεμελίων	250,0x3,36	=900,0
5. Κοιτοστρώσεις C12/15	10,0x65,40	=700,0
6. Οπλισμένο C20/25	160,0x102,0	=16.500
7. Οπλισμένο Βάθρων C30/37	18,0x116,0	=2.100
8. Προεντεταμένο C30/37	250,0x158,0	=39.500
9. Σιδηρός οπλισμός st IV	40000x0,79	=19.200
10. Χάλυβας 170/190	6.500x3,12	=20.300
11. Μόνωση με διπλή ασφ. Επάλειψη	100,0x1,44	=1500
12. Στεγάνωση με διπλή στρώση	300,0x11,40	=3500

13. Εφέδρανα	8x200	=1600
14. Στόμια αποχετεύσεων	5,0x6,36	=100
15. Αρμοί συστολής-διαστολής	14x732	=10.300
16. Κιγκλιδώματα	300x2,04	=6200
17. Βάση οδοστρωσίας	200x13	=2600
18. Ασφαλτικά	2100x3,62	=7600
		<hr/>
		136600 €

ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Εσωτερικές διαστάσεις διάβασης 5,00x4,00m

Σκυρόδεμα C20/25 11,50x23 =264,00m³

Πτερυγότοιχοι 2x83,0 =166,0m³

440,0m³

Σκυροδ. C12/15 23,0x1,08+2x17,30 =60,0m³

Σιδηρούς οπλισμός 800x23+2x9500 =37.000kg

Μόνωση με επάλειψη διπλή

23x15,0+4x3,5x8,0=345+112 περίπου 500m²

Εκσκαφές 40x5,0x1=200 =200m³

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

1. Εκσκαφές	200,0x1,4	=280,0
2. Σκυρόδεμα C12/15	60,0x65,40	=3930
3. Σκυρόδεμα C20/25	440x102,0	=44880
4. Σιδηρούς οπλισμός st IV	37000x0,79	=29230
5. Μόνωση με διπλή επάλειψη	500x1,44	=800,0
		<hr/>
	περίπου	80.000€

ΑΡΤΗΡΙΑ

ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΜΕΤΡΟ ΜΗΚΟΥΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ

1. Εκσκαφή ακατάλληλων	30,0x0,30x1,3	=12,0
2. Επιχώματα	2,0x26,0x3,5	=182,0
3. 3Α	5x0,10x21,0x13,0	=137,0

4. Ασφαλτική στρώση	2x2x9,5x3,62	=138,0
5. Αντιολισθερή στρώση	2x9,5x4,60	=88,0
6. Ασφαλτική προεπάλειψη	2x9,5x0,90	=17,0
7. Επένδυση πρανών	2x4,0x0,56	=5,0
8. Αμφίπλευρο NEW JERSEY	1,04x30,6	=31,0
9. Μεταλλικά στηθαία	2x1,0x21,60	=43,0
		<hr/>
		653,0 €

ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΙ ΟΔΟΙ

ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΜΕΤΡΟ ΟΔΟΥ ΜΕ ΑΜΜΟΧΑΛΙΚΑ Αλιάκμ.

Εκσκαφή ακατάλληλων	7,0x0,3x1,30	=2,73€
Επιχώματα με αμμοχ. Αλιάκμονα	7,0x0,7x5,5	=26,95€
		<hr/>
		30,0€

ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΜΕΤΡΟ ΟΔΟΥ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΟΥ

Εκσκαφή χαλαρών	7,0x0,7x1,30	=2,73€
Επιχώματα	7,0x0,7x3,50	=17,15€
3Α	(7,0x0,20+1,0x0,10)x13	=19,50€
Ασφαλτικά	2x6,0x3,62	=43,44€
		<hr/>
	Περίπου	83,00€

Κ. ΟΧΕΤΟΙ

Εσωτ. Διαμ. 3,0x3,0 ανά τεμ. Κόστος	30,000€
-------------------------------------	---------

Σ. ΟΧΕΤΟΙ

Σωληνωτοί οχετοί Φ100 ανά τεμ. Κόστος	5.000€
Γέφυρα αρτηρίας 10,00m Κόστος	50.000€
Γέφυρα αρτηρίας 15,00m Κόστος	80.000€

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ 8.000m

(Από Πατρίδα έως Α.Κ. Νάουσας)

Αρτηρία 8.000x653,0	=5.224.000
---------------------	------------

Παράπλευροι χωμάτινοι 12.000x30,0	=36.000
Παράπλευροι ασφαλτοστρ. 2.000x83,0	=166.000
Κόμβοι 2x1.000.000	=2.000.000
Ανισόπ. Διάβ. Τριλόφου	=136.600
Κάτω διαβάσεις 2x80.000	=160.000
Κ. Οχετοί 3,0x3,0 5x30.000	=150.000
Σ. Οχετοί 10x5.000	=50.000
Διάφορα	=178.000
	<hr/>
	Σύνολο 8.100.000€
Απρόβλεπτα 15%	1.215.000€
	<hr/>
Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%	9.315.000€ 1.676.700€
	<hr/>
Φ.Π.Α.	10.991.700€ 1.978.500€
	<hr/>
Απαλλοτριώσεις 50x8000x3=	12.970.200€ 1.200.000€
	<hr/>
Μελέτη	14.170.200€ 529.800€
	<hr/>
Για στρογγυλοποίηση	14.700.000€ 300.000€
	<hr/>
	15.000.000€

Επειδή έχουν υποστηριχθεί τρεις κυρίως απόψεις που εκφράζουν την αντίθεση τους για τη χωροθέτηση του οδικού άξονα κάτω της σιδηροδρομικής γραμμής και οι οποίες είναι ότι α) καταστρέφει γη υψηλής παραγωγικότητας β) θα κοστίσει ακριβότερα, γ) αν δεν υλοποιηθεί άμεσα η κατασκευή του οδικού άξονα υπάρχει κίνδυνος να μη χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γι' αυτό θεωρώ σκόπιμο να αναφερθώ στα επιχειρήματα αυτά.

Α. Σχετικά με την πρώτη άποψη λέω, ότι οι δυο άξονες αυτός που εγκρίθηκε και αυτός που προτείνω απέχουν μεταξύ τους από 300 έως 500 μέτρα.

Επομένως η παραγωγικότητα της γης δεν διαφοροποιείται. Ως προς την έκταση που θα απαλλοτριωθεί και η οποία ανέρχεται στα 400 περίπου στρέμ. (8000x50=40.000m²), η εγκριθείσα λύση κερδίζει μόνο 50 στρέμματα (2.500x20=50.000m²) όση είναι η έκταση που καταλαμβάνει ο υφιστάμενος δρόμος στα 2,5 χλμ. με τον οποίο ταυτίζεται η νέα χάραξη.

Σχετικά με το κόστος, είναι κατά πολύ μικρότερο σύμφωνα με τον προϋπολογισμό που συνέταξα, γιατί η λύση αυτή δίνει την δυνατότητα να μελετηθεί η αρτηρία με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά που μειώνουν το κόστος. Ανέρχεται δε στο ποσό των 15.000.000€ όπως πιο πάνω υπολόγισα για το υπόψη τμήμα.

Σχετικά με το τρίτο επιχείρημα, προκειμένου να κατασκευασθεί ένα έργο ελαττωματικό ως προς την χρήση του και ως προς την μακρόπνοη στρατηγική του, όπως συμβαίνει με το υπόψη, είναι προτιμότερο να χαθεί η χρηματοδότηση. Η σύνδεση αυτή εφ' όσον επιλεγεί νέα χωροθέτηση των δυο οδικών δικτύων, της Εγνατίας και του Εθνικού Οδικού Δικτύου Θεσ/νίκης - Αλβανίας αργά ή γρήγορα θα πραγματοποιηθεί. Είναι έργο Εθνικής σημασίας και η πολιτεία θα διαθέσει τα απαραίτητα κονδύλια.

Το συμφέρον των κατοίκων της Ημαθίας είναι η περιοχή αυτή να έχει δυο οδικά δίκτυα. Το επαρχιακό και το Εθνικό, ανεξάρτητα μεταξύ τους, τα οποία εκτός του φυσικού προορισμού τους, να συμβάλλουν και στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Όλοι Ημαθιώτες φυσικά και οι Έδεσσαίοι, ονειρεύονται, ένα δρόμο προδιαγραφών Εγνατίας, όπως μπορεί να γίνει και ο υπόψη δρόμος, ώστε η διαδρομή Βέροιας και Έδεσσας να μη διαρκή περισσότερο από 20 λεπτά.

Μια γρήγορη, άνετη, ευχάριστη και προπαντός ασφαλής κίνηση θα ενοποίηση όλες τις πόλεις που βρίσκονται στην διαδρομή του άξονα, Βέροια, Νάουσα, Σκύδρα, Έδεσσα καθώς και τους μικρότερους οικισμούς και έτσι θα δημιουργηθεί μια ενιαία πόλη περίπου 150.000 κατοίκων όπου θα μπορέσουν να αναπτυχθούν αξιόλογες και ανταγωνιστικές οικονομικές μονάδες.

7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΤΡΙΔΑ - ΝΑΟΥΣΑ

Για το τμήμα Πατρίδα – Νάουσα (Χ.Θ.6+400 – Χ..Θ.14+810) για το οποίο έχουν προχωρήσει οι διαδικασίες δημοπράτησης του εφ' όσον δεν υιοθετηθεί η λύση για νέα χωροθέτηση του άξονα να ζητηθεί από την Δ.Δ.Ε./Π.Κ.Μ. να προβεί πριν την έγκριση των τευχών δημοπράτησης σε μικροτροποποιήσεις της υπάρχουσας εγκεκριμένης μελέτης όπως π.χ.

α) Η κατασκευή του τμήματος αυτού να αρχίσει από τον κόμβο του Άγιου Γεωργίου και προς την Νάουσα γιατί μέχρι την Χ.Θ.7+300 δεν υπάρχει εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Θυμίζω εδώ, ότι η έγκριση από την Ν.Α. ΗΜΑΘΙΑΣ της Μ.Π.Ε. του έργου «βελτίωση της οδού Βέροιας – Έδεσσας» όπου εντάσσεται το παρόν τμήμα έγινε με προϋποθέσεις μια των οποίων λέει τα πιο κάτω:

«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 Πατρίδας – Άγιου 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».

Δηλαδή απαραίτητη προϋπόθεση για την δημοπράτηση του έργου είναι η μελέτη και έγκριση της νέας χάραξης από τη δυτική είσοδο Βέροιας έως τη θέση 7+300 και η οποία φυσικά να είναι σύμφωνη με τα πιο πάνω.

β) Στο τμήμα, από Χ.Θ. 9+700 μέχρι Χ.Θ. 12+700, όπου η χάραξη ταυτίζεται με την υφιστάμενη οδό το πλάτος της παράπλευρης SR5A να γίνει 8μ. αντί 6μ. γιατί η παράπλευρη αυτή οδός στο τμήμα αυτό, θα χρησιμοποιηθεί υποχρεωτικά από το ΚΤΕΛ.

γ) Στη Χ.Θ. 12+700 (ξύλινο σπίτι) μελετήθηκε και εγκρίθηκε κόμβος χωρίς να προβλέπεται στην προμελέτη και ως εκ τούτο χωρίς να ληφθεί υπόψη κατά την έγκριση της Μ.Π.Ε. του έργου με δυο κλάδους, εισόδου και εξόδου, προς Βέροια και από Βέροια.

Η τροποποίηση αυτή της προμελέτης αφ' ενός παραβίασε την Μ.Π.Ε. του έργου αφ' ετέρου δημιουργεί νέα κατάσταση, που αλλάζει την λειτουργία του οδικού άξονα.

Και συγκεκριμένα οι κινούμενοι από Νάουσα, Κοπανό κ.λ.π. προς Βέροια και αντίθετα θα προτιμούν τον κόμβο, στο ξύλινο σπίτι, γιατί η διαδρομή αυτή είναι μικρότερη κατά 1000 περίπου μέτρα και επί πλέον δεν θα έχουν το άγχος της διάβασης της Σ. Γραμμής με συνέπεια η λειτουργία του Α. Κόμβου Νάουσας – Μονοσπίτων να ατονήσει.

Επί πλέον, καταργεί τη σύνδεση με την υφιστάμενη οδό, των παράπλευρων οδών SR5A και SR5Δ εξυπηρέτησης των παροδίων

επιχειρήσεων, από το ξύλινο σπίτι (Χ.Θ. 12+700) μέχρι τον κόμβο Τριλόφου, με αποτέλεσμα η είσοδος και η έξοδος προς και από τις επιχειρήσεις αυτές να γίνεται μόνο από τον κόμβο Τριλόφου.

Αυτό, είναι φυσικό, να προκαλέσει την δικαιολογημένη αντίδραση των θιγόμενων επιχειρηματιών και εδαφοκτητών.

Επομένως, είναι φρόνιμο, να βρεθεί τρόπος ώστε να αποκατασταθεί η σύνδεση των παράπλευρων αυτών οδών, με την υφιστάμενη οδό.

δ) Οι παράπλευροι δρόμοι στον Κόμβο του Τριλόφου δεν συνδέονται κανονικά με την δημοτική οδό Αγίου Γεωργίου – Τριλόφου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Β.Δ. 465/9-7-70 (ΦΕΚ 150 Α΄) και των τροποποιήσεωναυτού (άρθρα 5,6,24,25,26), γιατί δεν πληρούν την απόσταση των 70,0 μέτρων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παρ.1β του εν λόγω διατάγματος τόσο από την νέα οδό όσο και από την Σ. Γραμμή.

Αυτό, είναι πάρα πολύ σοβαρό για την νομιμότητα των συνδέσεων των παροδίων επιχειρήσεων, με τον Κόμβο του Τριλόφου.

Εδώ επιβάλλεται να βρεθεί λύση ώστε η σύνδεση των παράπλευρων οδών με το δημοτικό οδικό δίκτυο να είναι νόμιμη.

Τα ίδια συμβαίνουν και με τον Κόμβο του Αγίου Γεωργίου.

ε) Στην οριστική μελέτη φαίνεται , ότι από τη θέση 14+800 διέρχεται αγροτική οδός η οποία καταργείται.

Η πραγματικότητα είναι, ότι η οδός αυτή είναι ασφαλτοστρωμένη δημοτική οδός, που συνδέει τα Μονόσπιτα με τον οικισμό του Κοπανού καθώς και με τα εργοστάσια Κοπανού.

Η οδός αυτή πέραν του ότι συνδέει τους δυο οικισμούς Μονόσπιτων και Κοπανού και διευκολύνει την μεταφορά των αγροτικών προϊόντων στα εργοστάσια Κοπανού στο μέλλον θα καταστεί αξιόλογη οδός προσέγγισης του Α. Κόμβου Νάουσας, γι' αυτό επιβάλλεται να διατηρηθεί.

Τουναντίον η παράπλευρος οδός της μελέτης, στη θέση αυτή, δεν δικαιολογεί την ύπαρξη της.

Επισυναπτόμενα

1. Χάρτης χωροθέτησης
2. Οριζοντιογραφία από Χ.Θ.6+400 έως Χ.Θ.14+800
3. Α. Κόμβος Νότιας εισόδου Βέροιας (Εγνατίας)

4. Ι. Κόμβος Αγ. Γεωργίου
5. Ι. Κόμβος Τριλόφου
6. Έκκληση Επιτροπής αγώνα
7. Τοπική Ένωση Δήμων Ν. Ημαθίας
8. Συνεδρίαση Νομαρχιακού Συμβουλίου Ημαθίας
9. Κατασκευή πρατηρίων υγρών καυσίμων Β. Δ. 465/9-7-1970 (ΦΕΚ150Α')

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

I

1. Πέτρος Λιλιακίδης

2. Παρασκευάς Χατζηπαρασκευάς

II

Δημοσθένης Τζιμηρόπουλος