



**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ**  
**Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΣΟΥΦΛΙΑ**

---

**Για την τελική παρουσίαση του έργου  
«Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής»**

**Αθήνα, 17 Φεβρουαρίου 2009**

**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ**  
**Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΣΟΥΦΛΙΑ**

---

**Για την τελική παρουσίαση του έργου  
«Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής»**

Στις 2 Ιουνίου του 2008 παρουσιάσαμε μετά από διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους Δήμους το γενικό σχεδιασμό των **«Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής»**. Στο διάστημα που μεσολάβησε μέχρι σήμερα λάβαμε υπόψη μας επιπλέον έγγραφα και προφορικές παρατηρήσεις και προτάσεις τους και έχουμε ολοκληρώσει όλες τις τεχνικές, περιβαλλοντικές, κυκλοφοριακές και οικονομικές μελέτες.

Σήμερα παρουσιάζουμε τον ολοκληρωμένο και αναθεωρημένο σχεδιασμό του συνόλου των έργων. **Η διαβούλευση θα διαρκέσει περίπου δύο μήνες και στη συνέχεια, αφού λάβουμε υπόψη μας τις παρατηρήσεις και προτάσεις των φορέων, θα ακολουθήσει η δημοπράτηση του έργου, τον προσεχή Μάιο.**

Με τους **Νέους Αυτοκινητόδρομους Αττικής**, συνολικού μήκους **62,355 χλμ.** και προϋπολογισμού **1,658 δισ. ευρώ** διπλασιάζουμε τους ασφαλείς και σύγχρονους αυτοκινητόδρομους ταχείας κυκλοφορίας μέσα στο Λεκανοπέδιο και συμβάλλουμε αποφασιστικά στην περιβαλλοντική αναβάθμιση και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των αστικών κέντρων της Αττικής.

Επιπλέον πρέπει να αναφερθούν και τα άλλα **28,5 χλμ.** αυτοκινητόδρομων που ωριμάζουν ήδη σε επίπεδο οριστικής μελέτης και πρόκειται να κατασκευαστούν ως δημόσια έργα με δεσμευμένα κονδύλια της Δ' Προγραμματικής Περιόδου. Αυτά είναι:

- Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης, μέχρι την Εθνική Οδό.
- Η επέκταση της οδού Λαυρίου με παράκαμψη του Μαρκόπουλου και του Λαυρίου.
- Ο περιφερειακός άξονας Παιανίας – Μαρκόπουλου με παράκαμψη Παιανίας και Κορωπίου.
- Η μερική υπογειοποίηση της Λεωφόρου Αλεξάνδρας.

Με τα παραπάνω έργα και τους **Νέους Αυτοκινητόδρομους Αττικής**, συνόλου **90,85 χλμ.**, σχεδόν ολοκληρώνονται και ουσιαστικά εξαντλούνται οι ανάγκες για την κατασκευή σημαντικών οδικών αξόνων στην περιοχή της Αττικής.

Πράγματι, με την κατασκευή των νέων αυτών αυτοκινητόδρομων ολοκληρώνεται ο μεγάλος εσωτερικός περιφερειακός δακτύλιος του Λεκανοπεδίου και βελτιώνεται ουσιαστικά η καθημερινή ζωή των κατοίκων του. Επιπλέον, με την κατασκευή του Νοτιοανατολικού τμήματος του εξωτερικού περιφερειακού δακτυλίου της Αττικής μέχρι τη Ραφήνα, ανοίγεται ο δρόμος για την ολοκλήρωσή του, δηλαδή για την σύνδεσή του με τον υπεραστικό αυτοκινητόδρομο Αθηνών – Λαμίας στις Αφίδνες, μήκους άλλων **25 χλμ.**

Το 2004 όλοι γνωρίζαμε ότι η Ελληνική Περιφέρεια είχε σχεδόν εγκαταλειφθεί από πλευράς μεγάλων υποδομών σε οδικούς άξονες, λιμάνια και αεροδρόμια. Ασχοληθήκαμε λοιπόν εντατικά με έργα της Περιφέρειας και μεταξύ άλλων, έχουμε αναθέσει μετά από διεθνείς διαγωνισμούς τους «Δρόμους Ανάπτυξης», τα έξι

μεγάλα έργα με συμβάσεις παραχώρησης, που έχουν ήδη αρχίσει να κατασκευάζονται. Με αυτά δημιουργούνται **1.417 χλμ. νέων σύγχρονων αυτοκινητόδρομων, συνολικού προϋπολογισμού 8,6 δισ. ευρώ**. Επίσης δημοπρατήσαμε με το νέο νόμο και κατασκευάζονται με δημόσιους και κοινοτικούς πόρους, οδικό άξονες, λιμάνια, αεροδρόμια, υδροαρδευτικά έργα, καθώς και το Μετρό Θεσσαλονίκης, συνολικού προϋπολογισμού άλλων **11,6 δισ. ευρώ**.

Με τα έργα αυτά γίνεται μία πραγματική κοσμογονία στην ελληνική περιφέρεια και ποτέ άλλοτε δεν έχουν κατασκευαστεί τόσα πολλά έργα σε όλη τη χώρα! Υλοποιούμε ανεκπλήρωτες προσδοκίες πολλών δεκαετιών.

**Ήρθε λοιπόν η ώρα να προχωρήσουμε και ένα σπουδαίο σύνολο άκρως απαραίτητων οδικών έργων στο Λεκανοπέδιο, όπως αναφέραμε παραπάνω.**

**Θέλω σε αυτό το σημείο να επισημάνω ότι οι Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής είναι ένα πολύ σημαντικό περιβαλλοντικό έργο. Το κόστος του έργου έχει αυξηθεί σημαντικά, καθώς επελέγη η λύση της πλήρους υπογειοποίησης στην δυτική πλευρά του Υμηττού. Έτσι, παραμένουν ανέγγιχτες οι παρυφές του Υμηττού προς Βύρωνα, Ηλιούπολη, Αργυρούπολη και Ελληνικό, με πλήρη υπογειοποίηση της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού.**

Η λύση αυτή με την περιβαλλοντική μελέτη, θα αποσταλεί εντός δύο (2) ημερών στην αρμόδια Περιφέρεια και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και σε όλους τους όμορους Δήμους, παρότι δεν το προβλέπει ο Νόμος. Το Υπουργείο θα λάβει υπόψη του τις παρατηρήσεις τους και στη συνέχεια θα προχωρήσει στη δημοπράτηση του έργου.

Η προκήρυξη του **νέου διεθνούς διαγωνισμού με Σύμβαση Παραχώρησης** θα γίνει από μηδενική βάση και σε μία φάση. Δεν ισχύει δηλαδή η προεπιλογή που έχει γίνει προ ετών, διότι πρόκειται για ένα εντελώς διαφορετικό έργο. **Η προκήρυξη, θα γίνει εντός του Μαΐου** και αν δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα με ενστάσεις, **μπορούμε προς το τέλος του χρόνου να έχουμε ανάδοχο**. Δεδομένου ότι ο χρόνος κατασκευής των υπερεπιγόντων αυτών έργων, θα αποτελέσει διαγωνιστικό μέγεθος, **υπολογίζουμε ότι μέχρι τα μέσα του 2014 θα είναι έτοιμο στο σύνολό του**. Ωστόσο, θα **προβλέπονται ενδιάμεσες προθεσμίες** και θα παραδοθούν νωρίτερα ορισμένα τμήματα, όπως, π.χ. το τμήμα προς Ελληνικό και αυτό προς την παραλιακή λεωφόρο στο ύψος της Αγίας Μαρίνας.

**Εδώ είναι αναγκαίο να επισημανθούν και δύο βασικές συγκρίσεις:**

1. Η πρώτη αφορά στα μεγάλης περιβαλλοντικής σημασίας συγκριτικά ποσοστά υπόγειων και επιφανειακών έργων, **στο δυτικό μέτωπο του Υμηττού**, μεταξύ της σημερινής Αττικής Οδού και των Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής.

**Η σύγκριση είναι συντριπτική. Η σημερινή Αττική Οδός έχει το μεγαλύτερο μέρος της υπέργειο, σε ποσοστό 60%, ενώ στους Νέους Αυτοκινητόδρομους Αττικής, μόλις το 16% είναι υπέργειο.**

2. Η δεύτερη αφορά στη σύγκριση μεταξύ προβλέψεων της περιόδου 2001-2003 (φάση προεπιλογής των υποψηφίων χωρίς μελέτες) και σημερινού ολοκληρωμένου σχεδιασμού των Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής. **Σύμφωνα με τις προβλέψεις της περιόδου 2001-2003, η Δυτική Περιφερειακή Υμηττού, από Α/Κ Κατεχάκη μέχρι Γλυφάδα, ήταν επιφανειακή με ορύγματα και επιχώματα, σε πλήρη αντίθεση με την μελετημένη σήμερα λύση η οποία σχεδόν στο σύνολό της είναι υπόγεια και προστατεύει πλήρως το περιβάλλον του Υμηττού.**

Οι «**Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής**» εντάσσονται μέσα σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανάπτυξης του βασικού οδικού δικτύου της Αττικής, που χαρακτηρίζεται από την έμφαση στη διαμόρφωση των τριών δακτυλίων περί την κεντρική περιοχή της πόλης.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής των «**Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής**», **διαμορφώνονται πέραν του κεντρικού αρτηριακού δακτυλίου δύο ακόμα οδικοί δακτύλιοι και συγκεκριμένα:**

α) **Ο Εσωτερικός Περιφερειακός Οδικός Δακτύλιος** του Λεκανοπεδίου Αθήνας που αποτελείται από την παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος, τη Λεωφόρο Κηφισού, την Αττική Οδό στο τμήμα από τον Α/Κ Μεταμόρφωσης μέχρι τον Α/Κ Πλακεντίας, τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού από ΑΚ Πλακεντίας μέχρι Α/Κ Κατεχάκη και το τμήμα των «Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής» από Α/Κ Κατεχάκη μέχρι το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού και τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.

β) **Ο Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος** πεταλοειδούς μορφής που ξεκινάει από την παραλιακή λεωφόρο, οδεύει στην Βάρης-Κορωπίου, μέχρι τον Η/Κ Βάρης Κορωπίου, και στην συνέχεια διά μέσου των νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου από Η/Κ Βάρης-Κορωπίου έως τον Α/Κ Μεσογείων και από Α/Κ Μεσογείων έως τον Α/Κ Ραφήνας φθάνει μέχρι την περιοχή της Ραφήνας. Στην συνέχεια ακολουθώντας τον προγραμματισμένο οδικό άξονα της Ανατολικής Περιφερειακής Λεωφόρου Πεντέλης φθάνει στην περιοχή των Αφιδνών. Συνεχίζει επί της Εθνικής Οδού Αθηνών Θεσσαλονίκης και μέσω του Α/Κ Μεταμόρφωσης συνδέεται με την Αττική Οδό. Στην συνέχεια ακολουθεί την Δυτική Περιφερειακή Λεωφ. Αιγάλεω, συνεχίζει μέσω της υπό αναμόρφωση σύνδεσής της στην Λεωφ. Σχιστού-Σκαραμαγκά και καταλήγει στην περιοχή του Πειραιά δια μέσου της Περιφερειακής Λεωφ. του ΟΛΠ, η οποία ήδη κατασκευάζεται.

Το σύστημα των τριών Δακτυλίων συμπληρώνεται και με τις απαραίτητες μεταξύ τους συνδέσεις, όπως είναι η σύνδεση μεταξύ Κεντρικού και Εσωτερικού Δακτυλίου από Α/Κ Σακέτα μέχρι Ούλωφ Πάλμε, καθώς και μεταξύ Εσωτερικού και Εξωτερικού Δακτυλίου, αφ' ενός με τον οδικό σύνδεσμο μεταξύ Α/Κ Κύμης και Α/Κ Καλυφτάκη (με την προβλεπόμενη επέκταση Λ. Κύμης) και αφετέρου με τον οδικό σύνδεσμο μεταξύ Α/Κ Κλεισθένους και Α/Κ Σπάτων (επέκταση Λεωφ. Σταυρού – Ραφήνας) και τη σήραγγα Υμηττού.

Η πραγματοποίηση αυτού του ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης του βασικού οδικού δικτύου της Αττικής, αρμονικά ενταγμένου μέσα σε ένα συνολικό πρόγραμμα ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Μητροπολιτικής Περιοχής, όπως αυτό περιλαμβάνεται στο υπό αναθεώρηση Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις για τον εξορθολογισμό του τρόπου λειτουργίας και ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των 4.000.000 κατοίκων της.

**Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι εντάσσονται μέσα στον ευρύτερο, ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό σχεδιασμό μας για την κυκλοφοριακή οργάνωση στο Λεκανοπέδιο.** Σχεδιασμός που βασίζεται σε τρεις άξονες:

**1. Τη συνεχή επέκταση του δικτύου Μετρό,** που θα επιτρέπει την άνετη και γρήγορη εξυπηρέτηση των περισσότερων Αθηναίων. Με τα έργα που κατασκευάσαμε και κατασκευάζουμε σήμερα προς Ελληνικό, Περιστέρι, Χαϊδάρι και Αγ. Παρασκευή, τα οποία θα τεθούν σταδιακά σε λειτουργία εντός του έτους (5 σταθμοί) και μέχρι το καλοκαίρι του 2010 (5 σταθμοί), υπερδιπλασιάζουμε το μήκος των γραμμών.

Σε εξέλιξη βρίσκεται ο διαγωνισμός για την επέκταση του μετρό στα Δυτικά Προάστια με κατάληξη στον Πειραιά, με 6 σταθμούς και 7,6 χλμ., ενώ προχωρούμε με εντατικούς ρυθμούς στις απαραίτητες μελέτες για να

ξεκινήσει σύντομα η δημοπράτηση του μεγάλου έργου της γραμμής U (γραμμής 4), η οποία θα προσθέσει στο δίκτυο του Μετρό της Αθήνας άλλους 20 σταθμούς και 20,9 χλμ. Δημιουργείται έτσι ένα πολύ σημαντικό δίκτυο Μετρό για την ουσιαστική κάλυψη των αναγκών της Πρωτεύουσας, το οποίο μάλιστα σκοπεύουμε να επεκτείνουμε σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο με τις μελλοντικές γραμμές μετρό που σχεδιάζονται από την Αττικό Μετρό για ένταξη στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο.

2. **Την ολοκλήρωση των περιφερειακών αξόνων του Λεκανοπεδίου**, έτσι ώστε η οδική κυκλοφορία να διοχετεύεται εκτός των οικιστικών περιοχών. **Στα μέσα του 2014 η Αττική θα διαθέτει ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό δίκτυο με περισσότερα από 170 χλμ. σύγχρονων αυτοκινητόδρομων με Ανισόπεδους Κόμβους.** Αυτό επιτυγχάνεται:
  - Με την κατασκευή των 62,355 χλμ. των Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής, με σύμβαση παραχώρησης.
  - Με την κατασκευή στο πλαίσιο της Δ' Προγραμματικής Περιόδου και άλλων 28,5 χλμ., αυτοκινητόδρομων ως Δημόσιων Έργων, προϋπολογισμού άλλων 350 εκατ. ευρώ, όπως της επέκτασης της Λεωφόρου Κύμης, της επέκτασης της οδού του Λαυρίου με παράκαμψη του Μαρκόπουλου και του Λαυρίου, του περιφερειακού άξονα Παιανίας – Μαρκόπουλου με παράκαμψη Παιανίας και Κορωπίου. Επίσης και στο τμήμα Μαρκοπούλου – Λαυρίου θα κατασκευαστούν ανισόπεδοι κόμβοι και θα αναβαθμιστεί το παράπλευρο δίκτυο, σε μήκος 40 χλμ.
  - Με την διαπλάτυνση της Λ. Κηφισού από τις Τρεις Γέφυρες έως τον Κόμβο Μεταμόρφωσης, προϋπολογισμού 80 εκατ. ευρώ.
3. **Τις συμπληρωματικές συγκοινωνιακές παρεμβάσεις** που θα υποστηρίζουν τον κορμό της συγκοινωνιακής υποδομής της πόλης, όπως η δημιουργία χώρων στάθμευσης στο Μετρό και σε άλλα κομβικά σημεία του Λεκανοπεδίου (π.χ. Κορωπί, Παλλήνη, Κάντζα) και η βελτιστοποίηση της ροής των οχημάτων στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο με το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας.

**Οι Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής υλοποιούν τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και των εγκεκριμένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων των εμπλεκόμενων Δήμων (Ζωγράφου, Καισαριανής, Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Ελληνικού, Αλίμου, Γλυφάδας, Κορωπίου, Σπάτων, Παλλήνης, Παιανίας και κοινότητας Πικερμίου.)**

**Επτά (7) είναι οι κύριες συνιστώσες της προσφοράς του έργου αυτού στους κατοίκους του Λεκανοπεδίου:**

- 1) **Η Δυτική Περιφερειακή Υμηττού ολοκληρώνει τον μεγάλο εσωτερικό περιφερειακό δακτύλιο του Λεκανοπεδίου και διοχετεύει την κυκλοφορία εκτός του οικιστικού ιστού της πόλης** με αποτέλεσμα την ανακούφιση τόσο των νοτιών όσο και των κεντρικών περιοχών της Αθήνας αφού μειώνεται σημαντικά η διαμπερής κυκλοφορία. **Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι για να διανυθούν σήμερα τα 14,5 χλμ. από τον Α/Κ της Κατεχάκη μέχρι τη Λεωφ. Ποσειδώνος, δαπανούν οι οδηγοί, σε ώρες εκτός αιχμής, πάνω από 40 λεπτά, εντός του οικιστικού ιστού. Ο χρόνος αυτός θα περιοριστεί στα 8 με 10 λεπτά εκτός του οικιστικού ιστού, ακόμη και για τις φορτωμένες κυκλοφοριακά ώρες.**
- 2) **Μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας**, λόγω της μείωσης τόσο των διανυόμενων αποστάσεων και συνολικών χρόνων διαδρομών όσο και της αύξησης των μέσων ταχυτήτων πέραν των χαμηλών ορίων που οδηγούν στην έκλυση αυξημένων ρύπων.

- 3) **Η μεγάλη σήραγγα Υμηττού ενώνει πλέον απ' ευθείας το Λεκανοπέδιο με τα Μεσόγεια** επιτρέποντας ταχεία μετάβαση από μεγάλο μέρος του Λεκανοπεδίου προς το Αεροδρόμιο και τα Νότια παράλια της Αττικής. **Για τη διαδρομή από τον Α/Κ Κατεχάκη μέχρι τα νότια παράλια, οι οδηγοί δαπανούν σήμερα σαφώς περισσότερο από 1 ώρα. Με τον προβλεπόμενο Νέο Οδικό Άξονα μέσω της μεγάλης Σήραγγας Υμηττού, ο χρόνος αυτός περιορίζεται στα 13 με 15 λεπτά.**
- 4) **Οργανώνει την ανάπτυξη των περιοχών της Ανατολικής και της Νότιας Αττικής** μέσα από ένα πλήρες δίκτυο αναβαθμισμένων αξόνων (Αττική Οδός, Λεωφ. Λαυρίου, Σήραγγα Υμηττού – Ραφήνα, Σήραγγα Υμηττού – Λεωφ. Βάρης Κορωπίου – Αγία Μαρίνα στο ύψος της παραλιακής μετά τη Βάρκιζα), αφού πλέον οι οδικοί άξονες θα προηγούνται της οικιστικής ανάπτυξης.
- 5) **Βάζει τις βάσεις για την απ' ευθείας διοχέτευση της κυκλοφορίας από το νότιο και ανατολικό Λεκανοπέδιο, προς την Εθνική Οδό Αθηνών – Λαμίας**, με την προβλεπόμενη επέκτασή του μέχρι την Εθνική μας Οδό, στην περιοχή Αφιδνών, μήκους 25 χλμ., οπότε θα εκτονώνει απ' ευθείας σχεδόν το μισό Λεκανοπέδιο της Αττικής. Έτσι δημιουργείται και ο εξωτερικός μεγάλος δακτύλιος του Λεκανοπεδίου.
- 6) **Γρήγορη σύνδεση του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού** με όλες τις περιοχές του Λεκανοπεδίου
- 7) **Αναβαθμίζει τα επίπεδα Οδικής Ασφάλειας και δίνει τη δυνατότητα για αναπλάσεις και πεζοδρομήσεις σε αρκετούς Δήμους της Αττικής.**

**Οι Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής περιλαμβάνουν:**

- 1) **Τη Δυτική Περιφερειακή Υμηττού, από την νότια απόληξη της Αττικής Οδού στην Κατεχάκη έως την Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 14,749 χλμ. (Τμήμα Λεωφ. Κατεχάκη-Λεωφ. Βουλιαγμένης μήκους 11,084 χλμ. και τμήμα Λεωφ. Βουλιαγμένης-Λεωφ. Ποσειδώνος μήκους 3,665 χλμ.)**
- 2) **Τη μεγάλη Σήραγγα Υμηττού, μήκους 3,915 χλμ., με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της, που συνδέει τη Νότια Πλευρά του Λεκανοπεδίου με τα Μεσόγεια, από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι τον Α/Κ Μεσογείων, μήκους 6,300 χλμ.**
- 3) **Τον Οδικό Άξονα σύνδεσης Μεσογείων – Ραφήνας, από τον Α/Κ Μεσογείων (μετά τη μεγάλη Σήραγγα Υμηττού) μέχρι τη Ραφήνα, μήκους 18,628 χλμ. με ενδιάμεσο Α/Κ προς Αττική Οδό και Αεροδρόμιο. Προβλέπεται η επέκταση και η σύνδεσή τους από τη Ραφήνα μέχρι την Εθνική Οδό Αθηνών – Λαμίας στις Αφίδνες, μήκους άλλων 25 χλμ.**
- 4) **Τον Οδικό Άξονα Μεσογείων – Αγ. Μαρίνας, από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι την Αγία Μαρίνα, μήκους 13,863 χλμ.**
- 5) **Την ολοκλήρωση του Άξονα Σταυρού – Ραφήνας, σε μήκος άλλων 3,339 χλμ. μέχρι τον Α/Κ Σπάτων, (επί του άξονα Α/Κ Μεσογείων Ραφήνας).**
- 6) **Την ανακατασκευή και υπογειοποίηση της Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 1,690 χλμ.**
- 7) **Συνδετήριο οδικό τμήμα προς το κέντρο της Αθήνας από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι την Ούλωφ Πάλμε μήκους 3,786 χλμ. Το τμήμα εντός του Πανεπιστημίου είναι υπόγειο.**

Οι τρεις (3) βασικοί ανισόπεδοι «κόμβοι συστήματος», υπό την έννοια ότι στους κόμβους αυτούς συμβάλλουν κύριοι οδικοί άξονες (αυτοκινητόδρομοι) είναι: Ο Α/Κ Μεσογείων, ο Α/Κ Σπάτων και ο Α/Κ Αττικής Οδού.

Παράλληλα προβλέπεται η ανάπτυξη 10 ανισόπεδων κόμβων και 8 ημικόμβων για την εξυπηρέτηση των παρόδιων Δήμων.

**Αναλυτικότερα:**

**1) Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού από τη νότια απόληξη της Αττικής Οδού στην Κατεχάκη μέχρι τη Λεωφόρο Ποσειδώνος, μήκους 14,749 χλμ.**

Το έργο στο σύνολό του είναι μη ορατό από το Λεκανοπέδιο της Αττικής και την ευρύτερη περιοχή Σαρωνικού χάρη στη διαμόρφωσή του σχεδόν σε όλο του το μήκος ως υπόγειο έργο. Παρακάμπτει και ανακουφίζει κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά τα αστικά κέντρα Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Αλίμου και Ελληνικού. Είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να μη θίγονται έστω και κατ' ελάχιστο οι κάτοικοι των όμορων Δήμων.

**Στο οδικό τμήμα από τον Α/Κ Κατεχάκη μέχρι την Λεωφ. Βουλιαγμένης επί συνολικού μήκους 11,084 χλμ. τα 9,265 χλμ. είναι υπόγειο έργο (ανεξάρτητο ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας), δηλαδή το έργο σε ποσοστό 84% είναι υπόγειο.** Ακόμη και τα ελάχιστα μη υπόγεια τμήματα του έργου θα είναι μη ορατά, δεδομένου ότι είτε διαμορφώνονται σε ορύγματα, είτε θα καλυφθούν από τις προβλεπόμενες δενδροφυτεύσεις. Στο τμήμα από Λεωφ. Βουλιαγμένης μέχρι την Λεωφ. Ποσειδώνος, το έργο αναπτύσσεται στον χώρο του παλαιού αεροδρομίου όπου προβλέπεται η δημιουργία του Μητροπολιτικού πάρκου, χωρίς να θίγεται στο παραμικρό ο οικιστικός ιστός των πέριξ περιοχών. Στο τμήμα αυτό επί συνόλου 3,665 χλμ. τα 1,685 χλμ. είναι υπόγειο έργο.

Το έργο στο σύνολό του παρουσιάζει άνετα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αφού στο μεγαλύτερο μήκος του (δηλαδή από τον Α/Κ Κατεχάκη μέχρι τον Η/Κ Κύπρου) **θα διαθέτει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση**, ενώ από τον Η/Κ Κύπρου μέχρι την Λεωφ. Βουλιαγμένης δύο λωρίδες και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση. Από την Λεωφ. Βουλιαγμένης μέχρι την Λεωφ. Ποσειδώνος θα διαθέτει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση προκειμένου να εξυπηρετηθούν και οι κινήσεις από και προς το τοπικό δίκτυο μέσω των ανισόπεδων κόμβων που αναπτύσσονται στην περιοχή.

Κατά μήκος της χάραξης προβλέπεται η ανάπτυξη 3 ανισόπεδων κόμβων (Σακέτα, Βουλιαγμένης-Αλεξίουπόλεως, Ποσειδώνος) και 4 ημικόμβων με κατεύθυνση από και προς το κέντρο (Ηλιούπολης, Κύπρου, Αν. Ημικόμβος Μητροπολιτικού Πάρκου, Δυτικός Ημικόμβος Μητροπολιτικού Πάρκου). Οι ημικόμβοι Ηλιούπόλεως και Κύπρου στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι και αυτοί υπόγειοι.

**Σε ολόκληρο το μέτωπο του Υμηττού κατά μήκος της οριογραμμής του οικιστικού ιστού στις περιοχές του Βύρωνα, της Ηλιούπολης και της Αργυρούπολης σε ζώνη πλάτους τουλάχιστον 500 μέτρων έχει προβλεφθεί φύτευση περίπου 220.000 δένδρων σε έκταση 5.500 στρεμμάτων. Η φύτευση αυτή θα αποτελέσει υποχρέωση του παραχωρησιούχου και μάλιστα σε σημαντικό ποσοστό θα υλοποιηθεί πριν από την έναρξη εκτέλεσης των εργασιών.**

**2) Η μεγάλη Σήραγγα Υμηττού με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της, που συνδέει τη Νότια Πλευρά του Λεκανοπεδίου με τα Μεσόγεια**

Η μεγάλη Σήραγγα Υμηττού έχει δύο ξεχωριστούς κλάδους (έναν για κάθε κατεύθυνση), αρχίζει αμέσως μετά τον Α/Κ Σακέτα, έχει μήκος 4 χλμ., (3.915 μ.)

και αναδύεται στην περιοχή Κορωπίου στις ανατολικές υπώρειες του Υμηττού. Κάθε κλάδος διαθέτει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και ΛΕΑ.

**Οι προσβάσεις στα δύο μέτωπα της σήραγγας διαμορφώνονται σε μη ορατές περιοχές, ακολουθούν το φυσικό ανάγλυφο με ελαχιστοποίηση των εκκαφών και προβλέπεται η κάλυψή τους με πυκνή φύτευση.**

**Μετά την έξοδο της σήραγγας ο αυτοκινητόδρομος ακολουθεί το φυσικό ανάγλυφο έτσι ώστε να μην είναι ορατός από το Λεκανοπέδιο των Μεσογείων και καταλήγει στον κλάδο προς Αγ. Μαρίνα (Α/Κ Μεσογείων).**

### **3) Ο Οδικός Άξονας σύνδεσης Μεσογείων – Ραφήνας, από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι τη Ραφήνα**

Ο αυτοκινητόδρομος αυτός συνεχίζει να ακολουθεί το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής και όπου υπάρχει αστική ανάπτυξη, δηλαδή **από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι τον Α/Κ Αττικής Οδού, είναι μη ορατός διότι διαμορφώνεται σε όρυγμα.** Στο οδικό αυτό τμήμα, ο αυτοκινητόδρομος διαθέτει τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης, ενώ στο τμήμα από τον Α/Κ της Αττικής Οδού μέχρι την Λεωφ. Μαραθώνος διαμορφώνεται με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης, διαθέτοντας σε όλο το μήκος και παράπλευρο δίκτυο για την εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών.

Κατά μήκος του οδικού αυτού άξονα αναπτύσσονται 4 ανισόπεδοι κόμβοι, για την εξυπηρέτηση των παρόδιων Δήμων (Α/Κ Κορωπίου, Α/Κ Αρτέμιδος, Α/Κ Πικερμίου, Α/Κ Ραφήνας), καθώς και 2 κόμβοι συστήματος στην συμβολή κύριων οδικών αξόνων (Α/Κ Αττικής Οδού, Α/Κ Σπάτων), ενώ παράλληλα κατασκευάζονται 14 ανισόπεδες διαβάσεις για την αποκατάσταση του τοπικού οδικού δικτύου.

**Στο τελευταίο τμήμα πριν από την Λεωφ. Μαραθώνος, για λόγους περιβαλλοντικής προστασίας της περιοχής, αλλά και του υφιστάμενου αρχαιολογικού χώρου, το έργο κατασκευάζεται υπόγειο σε μήκος 1,850 χλμ.**

### **4) Ο Οδικός Άξονας Α/Κ Μεσογείων – Αγ. Μαρίνας**

**Και ο άξονας αυτός είναι μείζονος περιβαλλοντικής και κυκλοφοριακής σημασίας, διότι συνδέει με οδό ταχείας κυκλοφορίας τις κεντρικές περιοχές του Λεκανοπεδίου με τις παραθαλάσσιες περιοχές. Αποσυμφορεί δε τόσο τον οικιστικό ιστό των νοτίων περιοχών όσο και τις βεβαρημένες Λεωφόρους Βάρης-Κορωπίου και Βουλιαγμένης.**

Ο άξονας από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι τον Η/Κ Λατομείου σχεδιάστηκε με διατομή δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση και ΛΕΑ και μεσαίο διαχωριστικό διάζωμα ασφαλείας, τύπου New Jersey, ενώ από τον Η/Κ Λατομείου μέχρι την Παραλιακή σχεδιάστηκε με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Κατά μήκος του άξονα αυτού έχει προβλεφθεί η ανάπτυξη 4 ημικόμβων με επιτρεπόμενες κινήσεις από και προς το κέντρο του Λεκανοπεδίου (Η/Κ Βάρης-Κορωπίου, Η/Κ Κιτσίου, Η/Κ Λατομείου, Η/Κ Αγίας Μαρίνας στην Παραλιακή Λεωφόρο).

Με τον σχεδιασμό αυτό, οι χρήστες που φθάνουν μέσω αυτοκινητόδρομου μέχρι τον Η/Κ Λατομείου στην συνέχεια διακλαδίζονται είτε προς την βόρεια και ανατολική πλευρά της υπό ένταξη περιοχής Αγίας Μαρίνας είτε προς την νότια και δυτική πλευρά του οικισμού με την μορφή των περιμετρικών διαδρομών. Κατ' αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η αποκλειστική χρήση της Παραλιακής Λεωφόρου που θα υπερφόρτωνε κυκλοφοριακά την υπόψη περιοχή.

Στο τμήμα από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι τον Η/Κ Βάρης-Κορωπίου, για την προστασία του περιβάλλοντος και την αποφυγή δημιουργίας κινήτρων για νέα δόμηση, αποφεύγονται οι ενδιάμεσοι ανισόπεδοι κόμβοι.

Στο τμήμα από Α/Κ Μεσογείων μέχρι τον Η/Κ Λατομείου, όπου το έργο διαθέτει χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου, επί συνολικού μήκους 10,400 χλμ. τα 1,180



χλμ. είναι υπόγειο έργο (ανεξάρτητο για κάθε κατεύθυνση), ενώ από τον Η/Κ Λατομείου μέχρι την παραλιακή λεωφόρο, επί συνολικού μήκους 3,463 χλμ. τα 218 μέτρα είναι υπόγειο έργο διπλής κατεύθυνσης με 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου και ειδικότερα έμπροσθεν της εκκλησίας της Αγίας Μαρίας προβλέπεται η υπογειοποίηση της λεωφόρου με κατασκευή cut and cover σε μήκος 100 μέτρων περίπου και ειδική διαμόρφωση, έτσι ώστε να διαμορφωθεί ενιαίος χώρος με το θαλάσσιο μέτωπο, ενώ προβλέπονται και παρεμβάσεις, στην παραλιακή λεωφόρο προς Σούνιο, ώστε να διαμορφωθεί διατομή ασφαλούς κυκλοφορίας με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση.

#### **5) Η ολοκλήρωση του Άξονα Σταυρού–Ραφήνας**

Πρόκειται για την επέκταση της υφιστάμενης Αττικής Οδού μέχρι τη σύνδεση με τον προβλεπόμενο Νέο Οδικό Άξονα, από Α/Κ Μεσογείων προς Ραφήνα. Ολοκληρώνεται έτσι η βόρεια σύνδεση της Αττικής Οδού με τους Νέους Αυτοκινητόδρομους Αττικής.

#### **6) Η ανακατασκευή και υπογειοποίηση της Λεωφ. Ποσειδώνος**

**Η παραλλαγή και υπογειοποίηση της Λεωφ. Ποσειδώνος μήκους 1,690 χλμ. (εκ των οποίων 0,740 χλμ. είναι υπόγειο έργο)** αναπτύσσεται στο σύνολό της εντός του υπό δημιουργία Μητροπολιτικού πάρκου. Το έργο της κάλυψης αποβλέπει στην ενοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου με τον επίσης πολύ σημαντικό δημόσιο χώρο του Αγίου Κοσμά και με το θαλάσσιο μέτωπο. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ενιαίος χώρος συνολικής έκτασης 6.000 στρεμμάτων, ενώ η κυκλοφορία επί της Λεωφ. Ποσειδώνος διενεργείται απρόσκοπτα σε ταπεινωμένο πλέον επίπεδο, ανεξάρτητα από τις δραστηριότητες του Μητροπολιτικού Πάρκου. Η διατομή του νέου έργου θα διαμορφωθεί σε τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση.

Κατά μήκος της χάραξης, πέραν του Α/Κ Ποσειδώνος, ο οποίος συνδέει ανισόπεδα την Λεωφ. Ποσειδώνος με τον Οδικό άξονα προς την Νότια επέκταση της Περιφερειακής Υμηττού, προβλέπεται η δημιουργία δύο ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ αθλητικού κέντρου, Α/Κ Αγίου Κοσμά).

#### **7) Συνδετήριο οδικό τμήμα προς το κέντρο της Αθήνας από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι την Ούλωφ Πάλμε**

Πρόκειται για την επέκταση του οδικού άξονα της σήραγγας Υμηττού από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι την Ούλωφ Πάλμε, με την οποία εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων από και προς το κέντρο της Αθήνας απομακρύνοντας την παράλληλα από τον Δήμο Καισαριανής. **Επί συνολικού μήκους 3,786 χλμ. τα 1,595 χλμ. που αφορούν στον οικιστικό ιστό του Δήμου Καισαριανής, διαμορφώνονται ως υπόγειο έργο, έτσι ώστε να μην δημιουργείται πλέον καμία όχληση τόσο στον Δήμο Καισαριανής, όσο και στο Πανεπιστήμιο απομακρύνοντας την διερχόμενη κυκλοφορία από την οδό Καισαριανής και από το Πανεπιστήμιο.**

Το υπόγειο έργο (ανεξάρτητο για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας) διαμορφώνεται με δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Στην απόληξή του προς την Ούλωφ Πάλμε μετά το σημείο ανάδυσης διαμορφώνεται με 4 λωρίδες κυκλοφορίας στην κατεύθυνση εισόδου προς το κέντρο ώστε να αποφεύγεται το πρόβλημα συσσώρευσης οχημάτων μέσα στην σήραγγα. Παράλληλα η Λεωφ. Ούλωφ Πάλμε σε μήκος 350 μέτρων υποβιβάζεται, προκειμένου να διασταυρωθούν ανισόπεδα οι κύριες εγκάρσιες ροές και να βελτιωθεί σημαντικά η παροχευτικότητα του αρτηριακού δικτύου της περιοχής με την εφαρμογή κατάλληλων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και διαμορφώσεων.

Κατά μήκος του οδικού αυτού έργου αναπτύσσεται ο Α/Κ Καισαριανής.

## Σύστημα Διοδίων

Θέλω να τονίσω ότι στους Νέους Αυτοκινητόδρομους Αττικής θα υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα ώστε τα διόδια να καταβάλλονται ανά χλμ., δηλαδή **οι οδηγοί θα χρεώνονται ανάλογα με την απόσταση που θα διανύουν, που είναι και το δίκαιο σύστημα.** Βεβαίως, θα υπάρχει και η δυνατότητα πληρωμής διοδίων με χειροκίνητο σύστημα. Για την εξυπηρέτηση της πληρωμής με χειροκίνητο σύστημα, έχει προβλεφθεί η ανάπτυξη σταθμών διοδίων στις παρακάτω θέσεις:

1. Στην Νότια επέκταση της Περιφερειακής Υμηττού στην περιοχή της Ηλιούπολης μετωπικός σταθμός διπλής κατεύθυνσης
2. Στην Χ.Θ. 5+220 μετά την έξοδο της σήραγγας Υμηττού προς τα Μεσόγεια και πριν από τον Α/Κ Μεσογείων, μετωπικός σταθμός διπλής κατεύθυνσης πλησίον του Κ.Ε.Σ.
3. Στον οδικό άξονα Α/Κ Μεσογείων – Α/Κ Ραφήνας στην Χ.Θ. 16+500 μεταξύ του Α/Κ Αττικής Οδού και του Α/Κ Αρτέμιδας, μετωπικός σταθμός διπλής κατεύθυνσης.
4. Στο τμήμα Α/Κ Μεσογείων – Αγία Μαρίνα στην Χ.Θ. 0+900 δύο πλευρικοί σταθμοί στους συνδετήριους κλάδους των ενδομεσογειακών μετακινήσεων του Α/Κ Μεσογείων.
5. Στην επέκταση της Σταυρού – Ραφήνας σε θέση που έχει προβλεφθεί στο ήδη κατασκευασμένο τμήμα μετωπικός σταθμός μονής κατεύθυνσης

Το ύψος των διοδίων αποτελεί βασικό αντικείμενο του ανταγωνισμού στον διαγωνισμό και το μόνο που μπορώ να πω είναι ότι η τιμή ανά χιλιόμετρο δεν θα είναι η ίδια σε όλα τα τμήματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού από Λεωφ. Κατεχάκη μέχρι Λεωφ. Ποσειδώνος: Θα έχει την χαμηλότερη τιμή ανά χλμ. για να διευκολύνεται η χρήση του νέου αυτοκινητόδρομου και να μην επιβαρύνεται ο οικιστικός ιστός των παρακείμενων Δήμων από την διαμπερή κυκλοφορία.

## Επενδύσεις και Απασχόληση

Αξίζει τέλος να επισημανθεί, κατά την τρέχουσα οικονομική κρίση που πλήττει ήδη σημαντικά και το απασχολούμενο στην περιοχή Αττικής εργατοτεχνικό προσωπικό, ότι οι Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής πέραν της εισροής ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων ύψους 1,3 δισ. € κατ' ελάχιστον, θα συμβάλλουν αποφασιστικά και στην τόνωση της απασχόλησης του προσωπικού αυτού. Συγκεκριμένα:

1. **Περίοδος Κατασκευής:** Εκτιμάται ότι θα δημιουργηθούν 4.000 άμεσες θέσεις εργασίας στο Έργο για διάστημα 4,5 ετών.
2. **Περίοδος Λειτουργίας - Συντήρησης - Εκμετάλλευσης:** Εκτιμάται ότι θα δημιουργηθούν 800 μόνιμες θέσεις εργασίας καθόλη τη διάρκεια λειτουργίας του έργου.