

ΝΕΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Δημοπρατήθηκαν με σύμβαση παραχώρησης

Προβληματισμός και αντιδράσεις

Προβληματισμό φαίνεται ότι δημιουργούν στον επιστημονικό κόσμο, στη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση οι νέοι οδικοί άξονες της Αττικής, που ουσιαστικά αποτελούν προεκτάσεις της Αττικής Οδού, οι οποίοι δημοπρατήθηκαν από την απερχόμενη κυβέρνηση με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης.

Ο προβληματισμός εστιάζεται στο γεγονός ότι οι νέοι δρόμοι, που δεν προβλέπονται στο ισχύον

Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, θα αυξήσουν την αστικοποίηση σε περιοχές που σήμερα αποτελούν απόθεμα ελεύθερης γης, ιδιαίτερα στη Βορειο-Ανατολική Αττική.

Βέβαια, οι νέοι οδικοί άξονες χωροθετούνται από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής, το οποίο, όμως, δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμη και, λόγω των πρόσφατων καταστροφικών πυρκαγιών στη Βορειο-Ανατολική Αττική, δεν αποκλείεται να αναθεωρηθεί. Ήδη, η αξιωματική αντιπολίτευση έχει εκφράσει

την άποψη ότι το έργο θα πρέπει να επανεξεταστεί. Παράλληλα, την αναθεώρηση και ανασύσταση του νέου υπό διαβούλευση, Ρυθμιστικού Σχεδίου, έπειτα από τις πρόσφατες πυρκαγιές, με κεντρικό άξονα την ανασυγκρότηση και προστασία των δασικών οικοσυστημάτων και γενικότερα του φυσικού περιβάλλοντος, έχει ζητήσει η «Συνεργασία των 12 Φορέων για το Περιβάλλον» υπό την υπεργολαβία Αθηνών – Πειραιώς, Ντίνα Μπέη. Συγκεκριμένα, προτείνουν

Επιμέλεια: **Β. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**

16 μέτρα για την αποκατάσταση της αττικής γης, μεταξύ των οποίων είναι και η ανάσχεση της περαιτέρω αστικοποίησης της Βορειο-Ανατολικής Αττικής. Ένας από τους 12 συνεργαζόμενους φορείς είναι και το ΤΕΕ.

Η οριστικοποίηση της χάραξης των νέων οδικών αξόνων της πρωτεύουσας έγινε πριν τις καταστροφικές πυρκαγιές της Αττικής, εποχή κατά την οποία καταρτίστηκε και το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής, το οποίο επίσης αμφισβητείται από επιστημονικούς φορείς, ενώ οι τοπικές κοινωνίες εκφράζουν αντιδράσεις, που εστιάζονται,

κυρίως, στην επιβάρυνση του Υμηττού, αλλά και του Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό, καθώς εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν σε περαιτέρω αστικοποίηση και κατ' επέκταση σε περιορισμό των χώρων πρασίνου.

Επιστημονικοί φορείς μάλιστα εκτιμούν ότι αν ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ λάμβανε υπόψη του τις απόψεις των φορέων κατά τη διαδικασία διαβούλευσης της ΜΠΕ «Νέα Οδικά Έργα Αττικής» θα έπρεπε να αποσύρει τη μελέτη για δύο βασικούς λόγους:

- Γιατί το έργο «Νέα οδικά έργα Αττικής», τροποποιεί το θεσμοθε-

τημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Ν. 1515/85, όπως ισχύει). Η τροποποίηση των εγκεκριμένων στρατηγικών χωρικών σχεδίων μέσα από αποσπασματικά έργα -οδικά ή άλλα- έρχεται σε σύγκρουση με τις αρχές περί χωροταξικού σχεδιασμού και προστασίας του περιβάλλοντος, όπως θεσμοθετήθηκαν από το άρθρο 24 του Συντάγματος, όχι μόνο από νομική άποψη αλλά και στο επίπεδο της πάγιας θεσμοθετημένης και ακολουθούμενης διαδικασίας που επιβάλλει ευρεία διαβούλευση και συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων στο σχεδιασμό φορέων (Υπηρεσίες ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού και κυρίως Οργανισμοί Ρυθμιστικού Σχεδίου).

- Γιατί πρόκειται για «σχέδιο ή πρόγραμμα», που σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2001/42/ΕΚ, την οποία η Ελλάδα έχει ενσωματώσει στο εθνικό της Δίκαιο με την ΚΥΑ 107017 (ΦΕΚ 1225 Β'/06), πρέπει να υποβληθεί στη διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ), μετά από εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και, συνεπώς, υπόκειται σε άλλες διαδικασίες διαβούλευσης, τόσο σε επίπεδο ενδοδιοικητικής συνεργασίας (συναρμόδια υπουργεία, ΟΡΣΑ, Περιφερειακό Συμβούλιο κλπ.) όσο και κοινού, όπως αναφέρεται στα άρθρα 4 παρ.1 και 7 παρ.4.1 της ΚΥΑ 107017 (ΦΕΚ 1225 Β'/06).

Τα «Νέα Οδικά Έργα Αττικής» εκτιμάται ότι θα ενθαρρύνουν τη χρήση του ΙΧ και την επέκταση δραστηριοτήτων προς τα Μεσόγεια και γενικά στη βορειοανατολική Αττική, σε πολλές καμένες περιοχές, με αποτέλεσμα την περαιτέρω επιβάρυνση της ατμόσφαιρας στην Αττική.

Σήμερα, που το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής, αλλά και η πετρελαϊκή κρίση, έχουν αναδείξει την «επικαιρότητα» του ΡΣΑ του '85, η οποία συμπίπτει και με τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί «βιώσιμης αστικής κινητικότη-



τας», θα έπρεπε να επιλέγονται και να εφαρμόζονται καινοτόμες λύσεις ή τουλάχιστον οι προβλέψεις του ΡΣΑ, όπως ολοκλήρωση του προαστιακού σιδηροδρόμου μέχρι το Λαύριο και όχι να προωθούνται έργα που διευκολύνουν το ΙΧ, χωρίς να εντάσσονται σε ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών για το Λεκανοπέδιο.

Πρόσφατη έρευνα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων αναφέρει ότι ο κορεσμός των μεγάλων οδικών αξόνων στην Αττική στα επόμενα πέντε χρόνια θα αγγί-

Αντίθετοι με «την αποσπασματική και στείρα υλοποίηση του έργου όπως παρουσιάστηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ» δήλωσαν ο πολιτικός εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ για τα Δημόσια Έργα, **Γιάννης Μαγκριώτης**, και ο εισηγητής του ΚΤΕ ΥΠΕΧΩΔΕ, **Γιάννης Μανιάτης**, οι οποίοι τόνισαν ότι λίγες ημέρες μετά την ολική καταστροφή της Βορειοανατολικής Αττικής, ο κ. Σουφλιάς ανακοίνωσε το έργο. Κατά ένα περίεργο

στόχο την αποκατάσταση των ζημιών και τη συγκρότηση ενός Εθνικού Σχεδίου Αναγέννησης της Αττικής, ασχολήθηκε μόνο με τους «νέους αυτοκινητοδρόμους Αττικής», τονίζουν οι δύο εκπρόσωποι του ΠΑΣΟΚ. Και υπογραμμίζουν ότι και μόνο η αναγγελία για την κατασκευή αυτού του έργου, έχει προκαλέσει βίαιη αλλαγή των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή. Το γεγονός αυτό θα ολοκληρωθεί με την αναγγελία της δημοπρά-

Οι αντιδράσεις

τρόπο, αναφέρουν, όσο μεγαλώνουν οι αντιδράσεις για τα σχέδια του κ. Σουφλιά, τόσο μεγαλώνει και το μήκος των «νέων αυτοκινητοδρόμων» και το κόστος κατασκευής τους: Από 55 χλμ. και κόστος 1,2 δισ. ευρώ που ανακοινώθηκε στις 2.6.08, περάσαμε στα 62,355 χλμ. και κόστος 1,658 δισ. ευρώ στις 17.2.09 και, τελικά, σήμερα φτάσαμε στα 71,6 χλμ. με κόστος 1,8 δισ. ευρώ.

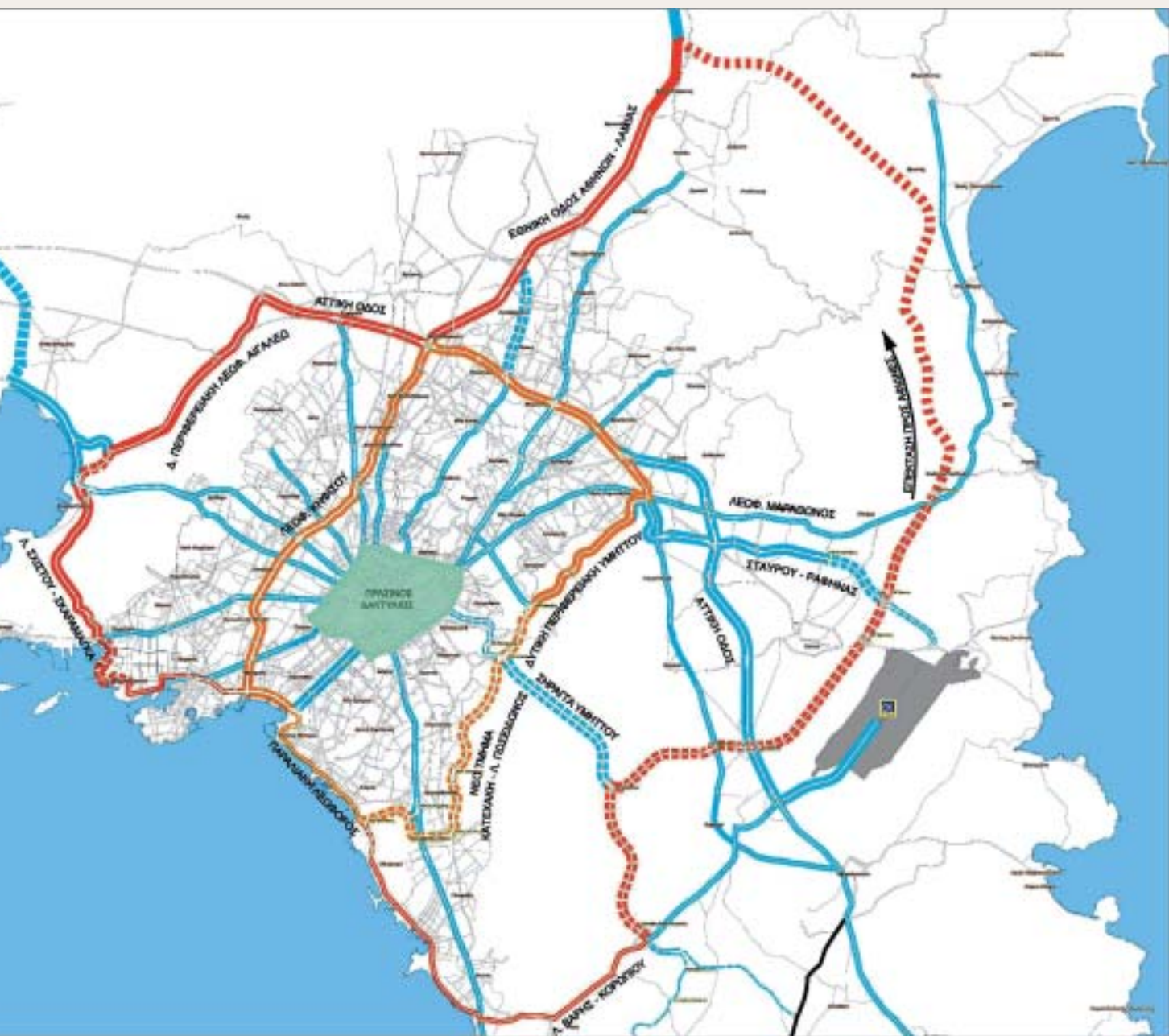
Ο κ. Σουφλιάς, αντί μετά τις καταστροφικές πυρκαγιές να αποσύρει την πρότασή του για την επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής και να ενσωματώσει σε μια νέα πρόταση τις πρόσθετες ανάγκες που προέκυψαν, αντί να προτάξει ως

τησης και φυσικά με την κατασκευή.

Θα συγκεντρώσει πρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες, παράλληλα στους άξονες, που θα επιβαρύνουν την περιοχή, θα απαξιώσουν άλλες οικονομικές ζώνες της Αττικής αλλά και γενικότερα της χώρας.

Μια προοπτική ιδιαιτέρως επαχθής για τους κατοίκους της Αττικής, τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και το περιβάλλον.

Το ΠΑΣΟΚ είναι αντίθετο με την κατάχρηση των μεγάλων δημόσιων έργων και την κατασπατάληση πόρων σε πρόχειρα σχεδιασμένες υποδομές για προεκλογικούς και πελατειακούς λόγους, καταλήγουν.



ξει το 98%, παρά τους νέους οδικούς άξονες, λόγω της συνεχούς αύξησης της κυκλοφορίας των Ι.Χ., που σήμερα φτάνουν στα 2,8 εκατ., αριθμός που αυξάνεται κατά 150.000 ετησίως.

Ο διαγωνισμός

Την προκήρυξη του διεθνούς διαγωνισμού, που θα γίνει σε μία φάση, ανακοίνωσε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ **Γιώργος Σουφλιάς**, ο οποίος τόνισε ότι πρόκειται για το μεγαλύτερο έργο στο λεκανοπέδιο, που θα γίνει με απόλυτο

σεβασμό στο περιβάλλον, καθώς μεγάλα τμήματα του έργου θα είναι υπόγεια και άλλα δεν θα είναι ορατά, ενώ υπογράμμισε ότι παράλληλα θα γίνουν εκτεταμένες δενδροφυτεύσεις –περί τα 350.000 δέντρα- και αντιπλημμυρικά έργα στις περιοχές κατά μήκος των νέων αξόνων, καθώς και τοποθέτηση στον Υμηττό συστήματος πυρανίχνευσης σε όλη την περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως πάρκο «Natura».

Οι νέοι οδικοί άξονες διαμορφώθηκαν στην τελική τους μορφή

μετά από μελέτες και διαβούλευση τριών ετών, είπε ο κ. Σουφλιάς, μετά την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης και αφού ελήφθησαν υπόψη τα περισσότερα από τα 55 αιτήματα - σχόλια που υποβλήθηκαν.

Επίσης, θα κατασκευαστούν και άλλα 34,5 χλμ. οδικών αξόνων, προϋπολογισμού 390 εκατ. ευρώ, ως δημόσια έργα.

Τα έργα αυτά, συνολικού μήκους 106 χλμ., ολοκληρώνουν και ουσιαστικά εξαντλούν τις ανάγκες για την κατασκευή σημαντικών οδι-

κών αξόνων στην περιοχή της Αττικής.

Το έργο των νέων οδικών αξόνων της Αττικής δημοπρατείται στις 22 Δεκεμβρίου 2009 με τη μέθοδο της παραχώρησης, και, αν όλα πάνε καλά, ο ανάδοχος μπορεί να αναδειχθεί στις αρχές του 2010, ώστε αμέσως μετά να αρχίσουν οι εργασίες κατασκευής. Ωστόσο, οι μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις εκτιμούν, σύμφωνα με πληροφορίες, ότι δεν επαρκεί αυτό το χρονικό διάστημα για την προετοιμασία τους, δηλα-

δή για τη σύναψη συνεργασιών και τη διερεύνηση της χρηματοδότησης του έργου από τις τράπεζες, λόγω και των επικείμενων βουλευτικών εκλογών. Ωστόσο, η διακήρυξη του διαγωνισμού στάλθηκε προς δημοσίευση και στην Εφημερίδα της ΕΕ.

Με τα υπάρχοντα δεδομένα και εφόσον τηρηθούν οι προθεσμίες που ανακοινώθηκαν, οι νέοι οδικοί άξονες της Αττικής, συνολικού μήκους 71,6 χλμ. και προϋπολογισμού, περίπου, 1,8 δισ. ευρώ, μπορούν να ολοκληρωθούν το 2015.

Ο χρόνος κατασκευής τους αποτελεί διαγωνιστικό μέγεθος και ορίστηκε ότι μπορεί να κυμανθεί από 55 έως 65 μήνες, ενώ προβλέπεται και ενδιάμεση αποκλειστική προθεσμία 50 μηνών, για να παραδοθεί νωρίτερα το τμήμα των 14,7 χλμ. της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού, από Κατεχάκη και Ούλφ Πάλμε μέχρι τη Λεωφόρο Ποσειδώνος, που ολοκληρώνει τον μεγάλο εσωτερικό δακτύλιο και διοχετεύει την κυκλοφορία εκτός του οικιστικού ιστού της πόλης.

Οι νέοι οδικοί άξονες θα συμπληρώσουν τον εσωτερικό και εξωτερικό οδικό δακτύλιο της Αττικής και θα διευκολύνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, που ήδη βιώνει η πρωτεύουσα, ενώ σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση γραμμών του μετρό θα συμβάλουν στη βελτίωση του περιβάλλοντος της πρωτεύουσας, υπογράμμισε ο κ. Σουφλιάς.

Με την ολοκλήρωση των έργων, η απόσταση Κατεχάκη - Ποσειδώνος θα διανύεται σε 10-12 λεπτά της ώρας, αντί των 40 λεπτών που απαιτούνται σήμερα, και η απόσταση από Κατεχάκη έως νότια παράλια θα διανύεται σε 13-15 λεπτά από 1 ώρα που διαρκεί τώρα.

Και άλλοι δρόμοι

Επίσης, θα κατασκευαστούν άλλα 34,5 χλμ. οδικών αξόνων, προϋπολογισμού 390 εκατ. ευρώ, που

Οι δήμαρχοι

Τα νέα δεδομένα που δημιούργησαν οι καταστροφικές πυρκαγιές στην Αττική για τα θέματα της δημιουργίας του Μητροπολιτικού Πάρκου, της προστασίας του Υμηττού και της αντιπλημμυρικής προστασίας, συζήτησαν οι δήμαρχοι των 4 δήμων της «Κοινής Δράσης» - Θάναος Ορφανός (Αλίμου), Δημήτρης Ευσταθιάδης (Αργυρούπολης), Γιάννης Θεοδωρόπουλος (Γλυφάδας) και Χρήστος Κορτζίδης (Ελληνικού) - στο Δημαρχείο Ελληνικού.

Οι δήμαρχοι θεωρούν ότι η τεράστια περιβαλλοντική καταστροφή επιτάσσει, μεταξύ άλλων, την αποτροπή κάθε περαιτέρω μείωσης χώρων πρασίνου που προβλέπεται από την υλοποίηση έργων, όπως οι νέοι αυτοκινητόδρομοι της Αττικής (π.χ. πάρκο πρώην 129 Π.Μ., πάρκο Κύπρου και Αφροδίτης).

βρίσκονται ήδη σε επίπεδο οριστικής μελέτης και πρόκειται να υλοποιηθούν ως δημόσια έργα με δεσμευμένα κονδύλια της Δ' Προγραμματικής Περιόδου. Πρόκειται:

- Για την επέκταση της Λεωφόρου Κύμης μέχρι την Εθνική οδό.
- Την επέκταση και τη μετατροπή της οδού Λαυρίου σε κλειστό αυτοκινητόδρομο, με την παράκαμψη του Μαρκόπουλου και του Λαυρίου.
- Τον περιφερειακό άξονα Παιανίας - Μαρκόπουλου, με την παράκαμψη Παιανίας και Κορωπίου.
- Τη μερική υπογειοποίηση της Λεωφόρου Αλεξάνδρας και
- τη διαπλάτυνση της Λεωφ. Κηφισού, από Αχαρνών μέχρι τον κόμβο της Αττικής οδού.

Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι της Αττικής περιλαμβάνουν:

- Τη Δυτική Περιφερειακή Υμηττού, από τη νότια απόληξη της Αττικής Οδού στην Κατεχάκη έως τη Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 14,7 χλμ. Παρακάμπτει κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά τα αστικά κέντρα Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Αλίμου και Ελληνικού και είναι υπόγειο κατά 85%.
- Τη μεγάλη σήραγγα Υμηττού, μήκους 4 χλμ., με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της, η οποία συνδέει τη νότια πλευρά του λεκανοπεδίου με τα Μεσόγεια, από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι τον Α/Κ Μεσογείων, μήκους 6,3 χλμ. Μετά την έξοδο της σήραγγας ο αυτοκινητόδρομος ακολουθεί το φυσικό

ανάγλυφο έτσι ώστε να μην είναι ορατός από το λεκανοπέδιο των Μεσογείων.

• Τον οδικό άξονα από τον Α/Κ Μεσογείων (μετά τη μεγάλη σήραγγα Υμηττού) μέχρι τη Ραφήνα, που ακολουθεί το φυσικό ανάγλυφο σε όρυγμα και δεν είναι ορατός. Έχει μήκος 18,6 χλμ. με ενδιάμεσο Α/Κ προς Αττική Οδό και αεροδρόμιο. Προβλέπεται η επέκταση και η σύνδεση από τη Ραφήνα μέχρι την ΕΟ Αθηνών - Λαμίας στις Αφίδνες, με οδικό τμήμα μήκους άλλων 25 χλμ. Στο λόφο Έτος έχει σήραγγες 2,6 χλμ.

• Τον οδικό άξονα από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι την Αγία Μαρίνα, μήκους 14,2 χλμ., στον οποίο προστέθηκε και ο κλάδος από τον Η/Κ Καλυβίων μέχρι την περιμετρική οδό των Καλυβίων, μήκους 5,9 χλμ. περίπου. Ο κλάδος αυτός προστέθηκε μετά τη δημόσια διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς.

• Την ολοκλήρωση του άξονα Σταυρού - Ραφήνας, σε μήκος άλλων 6,1 χλμ. μέχρι τη Λεωφόρο Σπάτων - Λούτσας. Σημειώνεται ότι το οδικό τμήμα από τον Α/Κ Σπάτων μέχρι τον Α/Κ Αεροδρομίου προστέθηκε, ως νέο αντικείμενο, μετά τη δημόσια διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς.

• Την ανακατασκευή και υπο-

Την αντίθεσή του στο έργο των νέων αυτοκινητόδρομων Αττικής και συνολικά και σε επιμέρους σημεία που αφορούν το δήμο, εξέφρασε το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Ελληνικού, στη συνεδρίαση της 18ης Μαρτίου 2009. Στην υπ' αρ. 83/2009 απόφασή του, που ελήφθη κατά πλειοψηφία, τονίζεται μεταξύ άλλων ότι:

«Σχεδιάζεται ένα τεράστιο έργο, με τη μορφή σύμβασης παραχώρησης σε ιδιώτες και μελέτης - κατασκευής, ενταγμένο στη λογική του αναπτυξιακού, οικιστικού και κυκλοφοριακού μοντέλου που οδήγησε και οδηγεί την Αθήνα και την Αττική σε ασφυξία, που οδηγεί στη λύση της συνεχώς αυξανόμενης ιδιωτικής αυτοκίνησης, με τα γνωστά αποτελέσματα της μόλυνσης του περιβάλλοντος, της κατάληψης των πεζοδρομίων από σταθμευμένα ΙΧ, της επιμήκυν-

σης του χρόνου εργασίας, της ακριβής μετακίνησης, της αύξησης του άγχους κλπ.

Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι που σχεδιάζονται δεν θα απαντήσουν στα παραπάνω προβλήματα, αντίθετα θα τα αναπαράγουν σε μεγαλύτερο βαθμό, γι' αυτό είναι έργα χωρίς προοπτική.

Αντιδράσεις νοτίων προαστίων

Θα βλάψουν σημαντικά -και σε ορισμένες περιπτώσεις ανεπανόρθωτα- τον Υμηττό.

Ολόκληρες γειτονίες του δήμου μας, όπου κατοικούν εκατοντάδες λαϊκές οικογένειες θα δεχθούν μια άμεση και έντονη υποβάθμιση.

Συνδέονται άμεσα με το χώρο του πρώην αεροδρομίου. Και ενώ ακόμη δεν έχει θεσμοθετηθεί τι ακρι-

γειοποίηση της Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 2,0 κλμ.

- Συνδετήριο οδικό τμήμα προς το κέντρο της Αθήνας από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι την Ούλφ Πάλμε, μήκους 3,8 κλμ. Το τμήμα εντός του πανεπιστημίου είναι υπόγειο. Τα 1,7 κλμ. που αφορούν στον οικιστικό ιστό του Δήμου Καισαριανής και στο πανεπιστήμιο, διαμορφώνονται ως υπόγειο έργο, έτσι ώστε να μη δημιουργείται πλέον καμία όχληση τόσο στο Δήμο Καισαριανής όσο και στο πανεπιστήμιο, απομακρύνοντας τη διερχόμενη κυκλοφορία από την οδό Καισαριανής και από το πανεπιστήμιο.

- Εκτεταμένα αντιπλημμυρικά έργα.

Διόδια

Τα διόδια θα καταβάλλονται ανά χιλιόμετρο, δηλαδή οι οδηγοί θα χρεώνονται ανάλογα με την απόσταση που θα διανύουν. Τρεις είναι οι βασικοί μετωπικοί σταθμοί διοδίων, διπλής κατεύθυνσης:

- Στη Δυτική Περιφερειακή Υμηττού, στην περιοχή της Ηλιούπολης.

- Στην έξοδο της σήραγγας Υμηττού προς τα Μεσόγεια και πριν από τον ανισόπεδο κόμβο Μεσογείων.

- Στον οδικό άξονα ανισόπε-

δος κόμβος Μεσογείων - ανισόπεδος κόμβος Ραφήνας, μεταξύ Αττικής Οδού και Αρτέμιδας.

Ακόμη, θα υπάρχουν δύο πλευρικοί σταθμοί στον ανισόπεδο κόμβο Μεσογείων για τις ενδομεσογειακές μετακινήσεις και ένας μετωπικός σταθμός μονής κατεύθυνσης, στην επέκταση της Σταυρού - Ραφήνας.

Το ύψος των διοδίων καθορίζεται σε 0,15 ευρώ/κλμ. για όλα τα τμήματα του έργου, πλην της μεγάλης σήραγγας Υμηττού που ορίζεται σε 0,30 ευρώ/κλμ., και του συνδετηρίου τμήματος μεταξύ σήραγγας Υμηττού και Αττικής Οδού που ορίζεται σε 0,20 ευρώ/κλμ.

Οι δύο διακλαδώσεις προς Αγ. Μαρίνα και προς παράκαμψη Καλυβίων εξαιρούνται της καταβολής διοδίων.

Χρηματοοικονομικά δεδομένα του έργου

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 1.800 εκατ. ευρώ και η μέγιστη δυνατή χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου ορίστηκε σε 360 εκατ. ευρώ, δηλαδή στο 20% του κόστους του έργου.

Ο χρόνος παραχώρησης είναι 30 χρόνια από την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης, μέσα στα οποία περιλαμβάνεται και η

πενταετία του χρόνου κατασκευής του έργου.

Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής, πέραν της εισροής ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, ύψους άνω του 1,5 δισ. ευρώ, θα συμβάλουν και στην τόνωση της απασχόλησης. Κατά την περίοδο

κατασκευής εκτιμάται ότι θα δημιουργηθούν 4.000 άμεσες θέσεις εργασίας για διάστημα 5 ετών, ενώ κατά την περίοδο λειτουργίας - συντήρησης - εκμετάλλευσης εκτιμάται ότι θα δημιουργηθούν 800 μόνιμες θέσεις εργασίας.

Δημόσια συζήτηση για το νέο ΡΣΑ

Σο επίκεντρο της δημόσιας συζήτησης για το νέο ΡΣΑ, που διοργάνωσε πρόσφατα ο Δήμος Ελληνικού, τέθηκαν οι νέοι οδικοί άξονες της Αττικής. Ο πολεοδόμος και μέλος της «Διαδημοτικής Συντονιστικής Επιτροπής για τη Διάσωση του Υμηττού», **Πάνος Τότσικας**, στην ομιλία του με θέμα «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής - Υμηττός - Νέοι Αυτοκινητόδρομοι», τόνισε συμπερασματικά ότι:

α. Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει για την περιοχή της Ν/Α Αθήνας μια σειρά από πολιτικές επιλογές, οι οποίες κινούνται σε μια διαφορετική κατεύθυνση, πέραν των όποιων διακηρυγμένων γενικών και ειδικών στόχων.

β. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού - Αγ. Κοσμά μετατρέπεται σε Διοικητικό, Επιχειρηματικό και Τουριστικό Κέντρο της Ν/Α Αθήνας και όχι σε «Μητροπολιτικό Πάρκο Πράσινο», όπως ισχυρίζεται το ΥΠΕΧΩΔΕ.

γ. Η προβλεπόμενη δυτική επέκταση της Αττικής Οδού στον Υμηττό θα δημιουργήσει σοβαρά περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή, χωρίς να αντιμετωπίσει μακροπρόθεσμα τα υπάρχοντα προβλήματα. Δεν έχουν ουσιαστικά αναζητηθεί εναλλακτικές λύσεις, παρότι έχουν κατατεθεί σοβαρές προτάσεις.

δ. Η προώθηση της κατασκευής μιας επιφανειακής Νοτιο-Ανατολικής Περιφερειακής Λεωφόρου στον Υμηττό, συνδέεται με την προοπτική ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή Κορωπίου - Βάρης και ειδικότερα εντός της Β' Ζώνης

προστασίας του Υμηττού, η οποία αντιμετωπίζεται ως «εκτός σχεδίου» περιοχή στην οποία επιτρέπεται η δόμηση νέων ιδιωτικών και δημόσιων κτιριακών εγκαταστάσεων εκπαίδευσης, υγείας, πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής.

ε. Ο ορεινός όγκος του Υμηττού, αντιμετωπίζεται από το νέο ΡΣΑ ως «περιαστικό πάρκο», με νέους αυτοκινητόδρομους, «κοινωνοφελείς» ιδιωτικές κτιριακές εγκαταστάσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες, στην προοπτική τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής, και όχι ως ενιαίος δασικός χώρος απόλυτης προστασίας.

βώς πρόκειται να γίνει στο χώρο αυτό, η πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ έρχεται να εξυπηρετήσει και κατά κάποιο τρόπο να προκαταλάβει τη δημιουργία ενός πάρκου τουριστικών, εμπορικών, ψυχαγωγικών και οικιστικών χρήσεων και όχι τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου κυρίως υψηλού πρασίνου που χρειάζεται το λεκανοπέδιο».

Το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Ελληνικού ζητά, σε αντίθεση με τις μέχρι σήμερα επιλογές των κυβερνήσεων που πριμοδοτούν την υπέρμετρη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, να επεκταθεί το μετρό και με γρηγορότερες διαδικασίες να δημιουργηθεί αξιόπιστο και σύγχρονο δίκτυο λεωφορείων και τραμ.

Επίσης, χαρακτηρίζει «προσχηματικό» τον τρόπο με τον οποίο το ΥΠΕΧΩΔΕ διαβουλευτεί για ένα τόσο σημαντικό έργο και επισημαίνει ότι ενώ στα όρια του δήμου σχεδιάζονται μεγάλες παρεμβάσεις, αυτές

αντιμετωπίζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και, γενικότερα, την κεντρική διοίκηση αποσπασματικά και ο δήμος καλείται να γνωμοδοτεί σε επιμέρους κάθε φορά ζητήματα σε συνήθως ασφυκτικά χρονικά περιθώρια. Η τακτική αυτή είναι από κάθε άποψη απαράδεκτη.

Το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Ελληνικού δηλώνει τη συνολική αντίθεσή του στο σχεδιαζόμενο έργο, εκφράζει τις αντιθέσεις ή επιφυλάξεις του σε συγκεκριμένες πλευρές του που αφορούν το δήμο και εκτιμά ότι ο Δήμος Ελληνικού θα επιβαρυνθεί κυκλοφοριακά, ατμοσφαιρικά, αλλά και με ηχορύπανση, υποβαθμίζοντας δραματικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Τέλος, το ΔΣ του Δήμου Ελληνικού δηλώνει κατηγορηματικά ότι δεν θα επιτρέψει να γίνουν στο δήμο έργα που θα υποβαθμίζουν το περιβάλλον και την ποιότητα της ζωής.