



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Γραφείο Προέδρου

Ταχ.Δ/ση : Λεωφ. Συγγρού 15-17

Ταχ. Κωδ. : 117 43 Αθήνα

Τηλ.: 213-2063532, 536, 775

fax : 213 2063533

e-mail : ssona@patt.gov.gr

Συνεδρίαση 9^η

ΑΠΟΦΑΣΗ υπ' αριθμ. 87/2020

Σήμερα 03/6/2020, ημέρα Τετάρτη και ώρα 15:30, συνήλθαν σε τακτική συνεδρίαση, που πραγματοποιήθηκε με τηλεδιάσκεψη, μέσω της υπηρεσίας e: Presence.gov.gr, τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Αττικής, κατά τις προβλέψεις των διατάξεων: Α) της παρ. 1 του άρθρου 167 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ. Α'/07-6-2010), όπως ισχύει και Β) της παρ. 1 του άρθρου 10 της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) "Κατεπείγοντα μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του κορωνοϊού COVID-19 και της ανάγκης περιορισμού της διάδοσής του" (Φ.Ε.Κ. 55/τ. Α'/11-3-2020), κατόπιν της υπ' αριθμ. πρωτ. 344994/28-5-2020 πρόσκλησης του Προέδρου κ. Χρήστου Θεοδωρόπουλου, που κοινοποιήθηκε νόμιμα στις 28/5/2020, στον Περιφερειάρχη Αττικής, σε καθένα από τους Αντιπεριφερειάρχες καθώς και σε καθένα από τους Περιφερειακούς Συμβούλους.

Θέμα 23^ο Η.Δ.

Γνωμοδότηση επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την τροποποίηση των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ 126119/8.2.2007) του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του Αυτοκινητόδρομου Πατρών – Αθήνας- Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ) όπως τροποποιήθηκε, ανανεώθηκε και ισχύει ως προς το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την προσθήκη προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς.

Διαπιστώθηκε η απαρτία, κατά την έναρξη της συνεδρίασης, με σύνολο εβδομήντα έξι (76) παρόντων επί συνόλου εκατόν ένα (101) Περιφερειακών Συμβούλων, ενώ οι παρόντες και απόντες στη συζήτηση του συγκεκριμένου θέματος έχουν ως εξής:

Συμμετέχοντες/Παρόντες:

Ο Περιφερειάρχης Αττικής κ. Πατούλης Γεώργιος

Ο Πρόεδρος κ. Θεοδωρόπουλος Χρήστος

Ο Αντιπρόεδρος κ. Σχινάς Θεόδωρος

Ο Γραμματέας κ. Αδαμόπουλος Σπυρίδων

Οι Χωρικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Δημόπουλος Γεώργιος, Νάνου Δήμητρα, Κεφαλογιάννη Λουκία, Λεωτσάκος Ανδρέας, Αντωνάκου Σταυρούλα, Θεοδωρακοπούλου-Μπόγρη Βασιλική (Βάσω), Κοσμόπουλος Ελευθέριος, Αυγερινός Αθανάσιος.

Οι Θεματικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.: Αδαμοπούλου-Κουτσογιάννη Αικατερίνη, Βαθιώτης Αθανάσιος, Γιαννακόπουλος Βασίλειος, Δουνδουλάκη Ελένη, Κόκκαλης Βασίλειος, Κουρή Μαρία, Πέππας Νικόλαος.

Οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:

Αβραμίδου-Λαμπροπούλου Ανδριανή, Αβραμοπούλου Ελένη, Αγγελάκη Δήμητρα, Αγγέλης Σπυρίδων, Αγγελόπουλος Γεώργιος, Αγγελοπούλου Μαρία, Αδαμοπούλου Γεωργία (Τζίνα), Αθανασίου Μάριος, Αλεβιζόπουλος Γεώργιος, Αλεβίζος Παναγιώτης, Αλεξανδράτος Χαράλαμπος, Αλεξίου Ελισσάβετ, Αλμπάνης Ευάγγελος, Αλυμάρ Σοφία, Αναγνωστόπουλος Μάρκος, Αναστασοπούλου Στυλιανή, Ανδρεάκος Δημήτριος, Ανδρουλακάκης Νικόλαος, Αποστολόπουλος Εμμανουήλ, Ασημακόπουλος Παναγιώτης, Αυγερινού Αφροδίτη, Αυλωνίτου Χρυσάνθη, Βαλαβάνη Στυλιανή, Βαρέλη-Στεφανίδη Ζωή, Βάρσου Μαργαρίτα, Βασιλοπούλου Ελένη, Βενιεράτος Διονύσιος, Βερελή Βασιλική (Βάσω), Βιδάλη Μαρία (Μαίρη), Βίτσας Κωνσταντίνος, Βλάχος Γεώργιος, Βλάχου Γεωργία, Βοϊδονικόλας Σταύρος, Γεωργόπουλος Γεώργιος, Γιαννακουλοπούλου Γρηγορία, Γιομπαζολιάς Γεράσιμος (Μάκης), Γρηγορίου Ηλίας, Δαλιάνη Φωτεινή, Δασκαλοπούλου Σπυριδούλα, Δημητρίου Γεώργιος, Δούρου Ειρήνη (Ρένα), Ζέρβα (Διαμάντη) Μαρία, Θεοχάρη Αικατερίνη (Καίτη), Καλογήρου Φανή (Φαίη) – Χριστίνα, Καραμάνος Χρήστος, Κατρανίδου Αναστασία (Νατάσα), Κατριβάνος Γεώργιος, Κατσιγιάννης Αθανάσιος, Κατσικάρης Δημήτριος, Κεχρής Ιωάννης, Κοροβέσης Στυλιανός, Κοσμίδη Ευρώπη, Κούρτης Ανδρέας, Κουτσογιαννόπουλος Θεόδωρος (Θοδωρής), Λάσκαρη-Κρασοπούλου Βασιλική, Λεονάρδου Πολυτίμη, Λογοθέτη Αικατερίνη (Κατερίνα), Λυμπέρη Ελένη - Κωνσταντίνα (Έλενα), Μεθενίτης Σωτήριος, Μεθυμάκη Άννα, Μελάς Σταύρος, Μίχας Λεωνίδας, Μπαλάφας Γεώργιος, Μπαρμπαγιάννη - Αδαμοπούλου Ευγενία, Μπενετάτος Στυλιανός, Παναγιώταρος Ηλίας, Παναγιώτου Κων/νος, Παπαγεωργίου Νικόλαος, Παπαδάκης Νικόλαος, Παππά Παναγιώτα, Πρωτούλης Ιωάννης, Ράσσιας (Ρώμας) Χαράλαμπος (Χάρης), Σγουρός Ιωάννης, Σιώρας Ηλίας, Σμέρος Ιωάννης, Τατάγια Χριστίνα, Τζήμερος Γλαύκος-Αθανάσιος, Τημπλαλέξης Γρηγόριος, Τουλγαρίδης Κωνσταντίνος, Τσίχλη Μαριάννα, Χατζηπέρος Παναγιώτης, Χρονοπούλου Νίκη.

Μη συμμετέχοντες/Απόντες:

Το μέλος του Π.Σ. κ. Αλιμπέρτη Βασιλική (Βίκυ).

Χρέη υπηρεσιακών γραμματέων άσκησαν οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Αττικής κ. Σωτηροπούλου Ευαγγελία και κ. Ζαλοκώστα Ευανθία- Αναστασία.

Ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής κ. Χρήστος Θεοδωρόπουλος δίνει το λόγο στον Περιφερειακό Σύμβουλο κ. Ν. Παπαδάκη, ο οποίος θέτει υπ' όψιν του Περιφερειακού Συμβουλίου την υπ' αριθμ. πρωτ. 861926/24-12-2019 εισήγηση της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής, που έχει σταλεί με την πρόσκληση και έχει ως εξής :

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 3852/10 «Νέα αρχιτεκτονική της Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87 Α/07-06-10)
2. Το Π.Δ. 145/2010 «Οργανισμός της Περιφέρειας Αττικής» (ΦΕΚ 238Α/27-12-10) όπως τροποποιήθηκε με την υπ αριθμ 109290/39629/2016 απόφαση «Έγκριση της υπ αριθμ 438/2016 απόφασης του Περιφερειακού Συμβουλίου Περιφέρειας Αττικής με την οποία τροποποιείται ο Οργανισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας Αττικής (ΦΕΚ 4251/Β΄/2016)
3. Την υπ αριθμ οικ 219173/6-11-2018 Γεν Δ/σης Βιώσιμης Ανάπτυξης & Κλιματικής Αλλαγής Περιφέρειας Αττικής Ανάθεση καθηκόντων Αναπληρωτή Προϊσταμένου της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής στον Προϊστάμενο τμήματος κο Φλώρο Κων/νο (ΑΠ:221344/8-11-18 Δ/σής μας)
4. Το Ν.1650/1986 (ΦΕΚ 160/τ.Α/16.10.1986) για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως τροποποιήθηκε από το Ν.3010 (ΦΕΚ Α΄ 91/25.04.2002) και το Ν4014/11 (ΦΕΚ 209Α / 21-09-2011) για την «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος»
5. Την ΥΑ με αριθμό 1958/13-01-2012 (ΦΕΚ 21/13-01-2012) περί «Κατάταξης δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1/ παράγραφος 4 του Ν4014/21-09-2011 (ΦΕΚ/Α/209/2011) όπως τροποποίησε την ΚΥΑ με αριθμό Η.Π.: 15393/2332/2002 (ΦΕΚ 1022/Β/5-8-02) και τροποποιήθηκε από την ΥΑ ΔΙΠΑ/οικ. 37674/2016 (ΦΕΚ 2471/Β΄/2016) «Τροποποίηση και κωδικοποίηση της υπουργικής απόφασης 1958/2012»
6. Την ΚΥΑ με αριθμ:οικ.1649/45/14-1-2014 (ΦΕΚ45/Β΄/15-1-14) «Εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α΄ της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ΄ αριθμ. 1958/2012 (ΦΕΚ Α΄ 21), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 9 του ν. 4014/2011 (ΦΕΚ Α΄ 209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας»
7. Την ΚΥΑ 50910/2727/2003 (ΦΕΚ 1909/Β/22-12-2003) «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων. Εθνικός και Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης» όπως ισχύει μετά τον Ν4014/11
8. Την ΚΥΑ 26857/553/1988 (ΦΕΚ 196Β/6-04-1988) «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία των υπόγειων νερών από απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών» όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 51/07, (54/Α/8.3.07) περί «Καθορισμού μέτρων και διαδικασιών για την ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των υδάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2000/60/ΕΚ «για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000»
9. Η Η.Π 13588/725/2006 (ΦΕΚ 383Β/28-03-2006) «Μέτρα όροι και περιορισμοί για τη διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ “για τα επικίνδυνα απόβλητα” του συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1991.
10. Το Π.Δ. 82/2004 (ΦΕΚ64Α/2-3-2004) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων».
11. Την ΚΥΑ 41624/2057/Ε103 /28-09-2010 (ΦΕΚ1625/11-10-2010) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των οδηγιών, 2006/66/ΕΚ σχετικά με

τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών κλπ»

12. Το Π.Δ 117/2004 (ΦΕΚ82Α/5-3-2004) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού...» όπως έχει τροποποιηθεί και καταργηθεί σχετικά από την ΥΑ ΗΠ23615/651/Ε.103/8-5-2014 (ΦΕΚ1184/Β'9-5-2014) για τον «Καθορισμό κανόνων, όρων και προϋποθέσεων για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ)»
13. Την Π.Δ 115/2004 (ΦΕΚ80Α/5-3-2004) Αντικατάσταση της 73537/1438/1995 κοινής υπουργικής απόφασης «Διαχείριση των ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών που περιέχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες (β'781) και 19817/2000 κοινής υπουργικής απόφασης «Τροποποίηση της 73537/1995 κοινής υπουργικής απόφασης κ.λ.π» (Β'963). «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των χρησιμοποιημένων Ηλεκτρικών Στηλών και Συσσωρευτών»
14. Ο Ν. 2939/2001 (ΦΕΚ 179Α/6-8-2001) «Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων –Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων Προϊόντων (Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π) και άλλες διατάξεις».
15. Η ΚΥΑ 106543/2003 (ΦΕΚ 391Β/4-4-03) «Έγκριση του συλλογικού συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών «Σ.Σ.Ε.Δ.-Ανακύκλωση».
16. Τις διατάξεις του Π.Δ. 1180/81 (ΦΕΚ 293Α/81) «Περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, πάσης φύσεως μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών και της εκ τούτου διασφάλισης περιβάλλοντος εν γένει».
17. Την ΥΑ 189533/2011 (ΦΕΚ2654/Β/11) «Ρύθμιση θεμάτων σχετικών με τη λειτουργία των σταθερών εστιών καύσης για τη θέρμανσης κτιρίων και νερού»
18. Το Ν. 3661/08 (ΦΕΚ 89 Α/19-5-2008) : 'Μέτρα για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των κτιρίων και άλλες διατάξεις', όπως τροποποιήθηκε με το Ν.3851/2010 (ΦΕΚ 85 Α /4-6-2010)
19. Την με αριθμ. Δ6/Β/14826/08 (ΦΕΚ 1122 Β/17-6-2008) : Μέτρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και την εξοικονόμηση ενέργειας στο δημόσιο και ευρύτερο δημόσιο τομέα.
20. Το Ν.3199/2003 (ΦΕΚ280/Α/2003) για την «Προστασία και διαχείριση των υδάτων –εναρμόνιση με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000»
21. Το Ν.3937/2011 (ΦΕΚ60/Α/31-3-2011) περί της «Διατήρησης της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις» καθώς και της ΚΥΑ 33318/3028/1998 (ΦΕΚ1289/Β/1998) για τον «Καθορισμό μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας», όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 14849/853/Ε103/2008(ΦΕΚ645/Β/2008)
22. Τις διατάξεις του Ν3028/02 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς».
23. Το Ν. 3378/2005 (ΦΕΚ 203/Α/19.08.2005) «Κύρωση της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (αναθεωρημένη)».
24. Το Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α/07.10.1999) «Χωροταξικός Σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις».
25. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (αρ. 6876/4871 Πράξη της Βουλής των Ελλήνων - ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008).
26. Την ΚΥΑ 11294/1993 (ΦΕΚ 264/Β7/15-04-1993) «Όροι λειτουργίας και επιτρεπόμενα όρια εκπομπών αερίων αποβλήτων από βιομηχανικούς λέβητες ατμογεννήτριες, ελαιόθερμα, αερόθερμα που λειτουργούν με καύσιμο μαζούτ, ντίζελ ή αέριο»

27. Την ΥΑ με αριθμ. 198/2013 (ΦΕΚ2499/Β΄/4-10-2013) Καύσιμα στερεής βιομάζας για μη βιομηχανική χρήση – Απαιτήσεις και Μέθοδοι Δοκιμών.
28. Το Ν.4280/14 (ΦΕΚ159/Α΄/8-8-2014) περί Περιβαλλοντικής αναβάθμισης και ιδιωτικής πολεοδόμησης – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις όπως τροποποίησε σχετικά το 998/79 περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της χώρας
29. Την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΓρΕΓΥ/41369/327/9 Ιουν 2018 (ΦΕΚ2693/Β΄/6 Ιουλ 2018) «Έγκριση του Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας Λεκανών Απορροής ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής (ΕΛ06) και της αντίστοιχης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
30. Την ΥΑ 903/2017 (ΦΕΚ4672/Β΄) «Έγκριση της 1ης Αναθεώρησης του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής και της αντίστοιχης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.»
31. Το Ν.4258/14 (ΦΕΚ94/Α΄/14-4-2014) «Διαδικασία Οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα – ρυθμίσεις Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»
32. Τις διατάξεις της ΚΥΑ με αριθμ. οικ. 145116/2011 «Καθορισμός μέτρων, όρων και διαδικασιών για την επαναχρησιμοποίηση επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 354/Β/8-3-2011) όπως τροποποιήθηκε από την ΚΥΑ με αριθμ οικ 191002/2013 «Τροποποίηση της υπ αριθμ 145116/2011 κοινής υπουργικής απόφασης ... και συναφείς διατάξεις.
33. Το Ν998/1979 «Περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της Χώρας» (ΦΕΚ 289/Α/1979), όπως τροποποιήθηκε με τον Ν2040/1992 (ΦΕΚ70/Α/1992) «Ρύθμιση Θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Γεωργίας και νομικών προσώπων εποπτείας του και άλλες διατάξεις», το Ν3208/2003 (ΦΕΚ303/Α/2003) «Προστασία των δασικών οικοσυστημάτων, κατάρτιση δασολογίου, ρύθμιση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί δασών και δασικών εν γένει εκτάσεων και άλλες διατάξεις» και την ΥΑ αριθμ 15277/23-3-12 (ΦΕΚ1077/Β΄/12) περί εξειδίκευσης διαδικασιών για την ενσωμάτωση στις Αποφάσεις Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων ή στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις της προβλεπόμενης από τις διατάξεις της Δασικής Νομοθεσίας έγκρισης επέμβασης, για έργα και δραστηριότητες κατηγοριών Α και Β της υπουργικής απόφασης με αριθμ. 1958/12 (ΦΕΚ21/Β΄/12), σύμφωνα με το άρθρο 12 του Ν. 4014/2011.
34. Την ΚΥΑ 36259/1575/23-8-2010 (ΦΕΚ1312/Β΄/24-8-2010) Μέτρα και όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις (ΑΕΚΚ όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 40 του Ν4030/12
35. Το με ΑΠ:668032/25-10-19 Τμήματος Συλλογικών Οργάνων/ Δ/σης Ανθρώπινου Δυναμικού/ Περιφέρειας Αττικής (ΑΠ:668038/25-10-19 Δ/σής μας) διαβιβαστικό μετά του με ΑΠ:667899/25-10-19 Περιφ Αττικής αποστολή ανακοίνωσης και του με ΑΠ:ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/92699/5874/11-10-2019 Δ/σης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης/ ΥΠΕΝ διαβιβαστικού με θέμα τη διαβίβαση προς δημοσιοποίηση και διαβούλευση της Μ.Π.Ε. του θέματος (ΑΠ:636553/16-10-19 Δ/σής μας) με πληροφορίες για την ανάρτηση του φακέλου από το φορέα του έργου στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο (ΗΠΜ, epm.ypern.gr) και έχει λάβει Περιβαλλοντική Ταυτότητα (ΠΕΤ) 1907149916
36. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Χάρτης Προσανατολισμού» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.01.07-0, σε κλίμακα 1/100.000 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη
37. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Χάρτης Περιοχής Μελέτης» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.02.07-0, σε κλίμακα 1/25.000 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη

38. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Οριζοντιογραφία Περιβαλλοντικά Εγκεκριμένου και Προτεινόμενου Σχεδιασμού Α/Κ Βαρυμπόμπης» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.03.07-0, σε κλίμακα 1/750 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη
39. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Χάρτης Χρήσεων και Κάλυψης Γης στην Περιοχή Μελέτης του Α/Κ Βαρυμπόμπης» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.04.07-0, σε κλίμακα 1/2.500 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη
40. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Χάρτης Χρήσεων και Κάλυψης Γης στην Περιοχή Μελέτης των Προσωρινών Νέων Έργων στον Κόμβο των Οδών Ελαίων και Ερμιόνης» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.05.07-0, σε κλίμακα 1/2.500 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη
41. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Χάρτης Επιπτώσεων του Έργου στο Ακουστικό Περιβάλλον κατά τη Φάση Κατασκευής – Σταθμισμένος Δείκτης Αξιολόγησης Θορύβου 24-ώρου (Lden)» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.06.07-0, σε κλίμακα 1/25.000 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη
42. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Χάρτης Επιπτώσεων του Έργου στο Ακουστικό Περιβάλλον κατά τη Φάση Κατασκευής – 8ωρος Σταθμισμένος Δείκτης Αξιολόγησης Νυχτερινού Θορύβου (Lnight)» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-IJ-0200-000-ENV-EIA-GP.01ENO.07.07-0, σε κλίμακα 1/25.000 με ημερομηνία 05-07-2019, υπό κ Κοτζαγιώργη
43. Η συνημμένη στην (35) σχετική, Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Α/Κ Κηφισιάς, Α/Κ και Πλευρικά Διόδδια Βαρυμπόμπης – ΑΓ. Στεφάνου Τεχνική Ένθεση – Φάση Κατασκευής, αριθμ εγγράφου: IC-C-EN-P125Y-MO-0200-000-ITA-IRP-RP-001.NM.01.02-0, υπό Ε. Παπατζίκου με ημερομηνία 21-06-2019, 58 σελ
44. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Α/Κ Κηφισιάς, Α/Κ και Πλευρικά Διόδδια Βαρυμπόμπης – Αγ. Στεφάνου – Ωριαίοι Κυκλοφοριακοί Φόρτοι – Περίοδοι Αιχμής» με αρ σχεδ IC-B-EN-P125Y-MO-0200-000-ITA-DGP-GP-001.NM.01-0, σε κλίμακα 1/8.000 με ημερομηνία 21-06-2019, υπό κ Ε. Παπατζίκου
45. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Α/Κ Κηφισιάς, Α/Κ και Πλευρικά Διόδδια Βαρυμπόμπης – Αγ. Στεφάνου – Προσομοιωμένοι Ωριαίοι Κυκλοφοριακοί Φόρτοι – Πρωϊνής Αιχμής – Σενάριο χωρίς έργα 2018» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ITA-DGP-GP-001.NM.02-0, σε κλίμακα 1/14.000 με ημερομηνία 21-06-2019, υπό κ Ε. Παπατζίκου
46. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Α/Κ Κηφισιάς, Α/Κ και Πλευρικά Διόδδια Βαρυμπόμπης – Αγ. Στεφάνου – Προσομοιωμένοι Ωριαίοι Κυκλοφοριακοί Φόρτοι – Πρωϊνής Αιχμής – Σενάριο χωρίς έργα 2020» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ITA-DGP-GP-001.NM.03-0, σε κλίμακα 1/14.000 με ημερομηνία 21-06-2019, υπό κ Ε. Παπατζίκου
47. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Α/Κ Κηφισιάς, Α/Κ και Πλευρικά Διόδδια Βαρυμπόμπης – Αγ. Στεφάνου – Προσομοιωμένοι Ωριαίοι Κυκλοφοριακοί Φόρτοι – Πρωϊνής Αιχμής – Φάση Κατασκευής 2020» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ITA-DGP-GP-001.NM.04-0, σε κλίμακα 1/14.000 με ημερομηνία 21-06-2019, υπό κ Ε. Παπατζίκου
48. Τη συνημμένη στην (35) σχετική μελέτη ΚΥΑ ΕΠΟ για τη λειτουργία και τις εργασίες βελτίωσης και συντήρησης του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, με ΑΠ:οικ1261419/08 Φεβρ 2007 ΕΥΠΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ, για το έργο του θέματος

49. Τη συνημμένη στην (35) σχετική μελέτη ΑΕΠΟ τροποποίησης των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, οι οποίοι εγκρίθηκαν με την ΚΥΑ Α.Π.οικ126119/8-2-2007, ως προς την ολοκλήρωση του παράπλευρου οδικού δικτύου με ΑΠ:οικ200817/23 Ιουλ 2012 ΕΥΠΕ/ΥΠΕΚΑ
50. Τη συνημμένη στην (35) σχετική μελέτη ΑΕΠΟ τροποποίησης των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, οι οποίοι εγκρίθηκαν με την ΚΥΑ Α.Π.οικ126119/8-2-2007, ως προς την ολοκλήρωση του παράπλευρου οδικού δικτύου με ΑΠ:οικ200817/23 Ιουλ 2012 ΕΥΠΕ/ΥΠΕΚΑ (ΑΔΑ:Β41Α0-545)
51. Τη συνημμένη στην (35) σχετική μελέτη ΑΕΠΟ τροποποίησης περιβαλλοντικών όρων των τμημάτων από Μεταμόρφωση έως Αρκίτσα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ σχετικά με χώρους στάθμευσης, θέσεις μελλοντικών σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και πλευρικά διόδια Οινοφύτων με ΑΠ:οικ145495/21 Ιαν 2015 ΔΙΠΑ/ΥΠΕΚΑ (ΑΔΑ:7Υ800-ΘΜ8)
52. Τη συνημμένη στην (35) σχετική μελέτη ΑΕΠΟ τροποποίησης περιβαλλοντικών όρων του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, ως προς τους ανισόπεδους κόμβους Κηφισιάς και Βαρυμπόμπης, καθώς και ως προς την προσθήκη πλευρικών διοδίων Αγίου Στεφάνου και Βαρυμπόμπης με ΑΠ:οικ1170/16 Ιαν 2018 ΔΙΠΑ/ΥΠΕΝ (ΑΔΑ:Ψ7ΣΒ4653Π8-6ΙΠ)
53. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη έγγραφο με ΑΠ:Φ4/6236/16-08-2018 ΕΥΔΕ-ΚΣΕΣΠ/Υπ Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Σύμπλεγμα Ανισόπεδων Κόμβων Καλυφτάκη και Βαρυμπόμπης»
54. Το συνημμένο την (35) σχετική μελέτη έγγραφο με ΑΠ:Φ1/6784/14 Σεπτ 2018 Τμήμα Κατασκευής Έργων Αττικής, Κεντρικής, Δυτικής και Βορείου Ελλάδος/ Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Τροποιώσεις Σχεδιασμού του Συμπλέγματος των Ανισόπεδων Κόμβων Καλυφτάκη και Βαρυμπόμπης
55. Τη συνημμένη στην (35) σχετική μελέτη απόφαση ανανέωσης των περιβαλλοντικών όρων των τμημάτων Μεταμόρφωση – Υλίκη, Υλίκη – Κάστρο, Κάστρο – Τραγάνα και Αρκίτσα Αγ Κωνσταντίνος του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ με ΑΠ:ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/61030/1796/17-9-2018 (ΑΔΑ:7ΖΕΑ4653Π8-4ΒΨ)
56. Τη συνημμένη στην (35) σχετική, Ετήσια Έκθεση για την Περιβαλλοντική Διαχείριση και Εφαρμογή των Περιβαλλοντικών Όρων κατά τη Λειτουργία και Συντήρηση του Έργου Παραχώρησης με ημερομηνία με περίοδος αναφοράς το έτος 2018, υπό της Νέας Οδού, με ημερομηνία 31-01-2019
57. Το συνημμένο στην (35) σχετική, Πρόγραμμα Παρακολούθησης Οδικού Κυκλοφοριακού Θορύβου (Ο.Κ.Θ.) έτους 2018, υπό της ΕΝΒΑ Σύμβουλοι Περιβάλλοντος, με ημερομηνία Αύγουστος 2018
58. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.06-0, ΦΥΛΛΟ 1 από 6, σε κλίμακα 1/500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
59. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.06-0, ΦΥΛΛΟ 2 από 6, σε κλίμακα 1/500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
60. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.06-0, ΦΥΛΛΟ 3 από 6, σε κλίμακα 1/500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
61. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας /

Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.06-0, ΦΥΛΛΟ 4 από 6, σε κλίμακα 1/500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

62. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.06-0, ΦΥΛΛΟ 5 από 6, σε κλίμακα 1/500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
63. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.06-0, ΦΥΛΛΟ 6 από 6, σε κλίμακα 1/500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
64. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D2(ΧΘ22+516) – D7(ΧΘ22+616)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.01.24-0, ΦΥΛΛΟ 1/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
65. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D8(ΧΘ22+636) – D13(ΧΘ22+736)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.02.24-0, ΦΥΛΛΟ 2/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
66. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D14(ΧΘ22+756) – D19(ΧΘ22+856)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.03.24-0, ΦΥΛΛΟ 3/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
67. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D20(ΧΘ22+876) – D22(ΧΘ22+916)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.04.24-0, ΦΥΛΛΟ 4/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
68. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D23(ΧΘ22+936) – D25(ΧΘ22+976)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.05.24-0, ΦΥΛΛΟ 5/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
69. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D26(ΧΘ22+996) – D28(ΧΘ23+036)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.06.24-0, ΦΥΛΛΟ 6/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
70. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D29(ΧΘ23+056) – D31(ΧΘ23+096)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.07.24-0, ΦΥΛΛΟ 7/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
71. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D32(ΧΘ23+116) – D33(ΧΘ23+136)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.08.24-0, ΦΥΛΛΟ 8/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία

Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

72. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D34(ΧΘ23+156) – D35(ΧΘ23+176)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.09.24-0, ΦΥΛΛΟ 9/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
73. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D36(ΧΘ23+196) – D37(ΧΘ23+216)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.10.24-0, ΦΥΛΛΟ 10/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
74. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D38(ΧΘ23+236) – D42(ΧΘ23+316)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.11.24-0, ΦΥΛΛΟ 11/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
75. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D43(ΧΘ23+336) – D48(ΧΘ23+436)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.12.24-0, ΦΥΛΛΟ 12/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
76. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Εθνικής Οδού D49(ΧΘ23+456) – D51(ΧΘ23+496)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.13.24-0, ΦΥΛΛΟ 13/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
77. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Δεξιού Κλάδου 1 & Δεξιού Κλάδου 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.14.24-0, ΦΥΛΛΟ 14/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
78. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Αριστερού Κλάδου 2 & Κλάδου 3» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.15.24-0, ΦΥΛΛΟ 15/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
79. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Αριστερού Οδού 1 & Οδού 4» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.16.24-0, ΦΥΛΛΟ 16/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
80. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Αριστερού Οδού 2-3 R23_2(ΧΘ0+020) – 3_3(ΧΘ0+086)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.17.24-0, ΦΥΛΛΟ 17/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
81. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Αριστερού Οδού 2-3 S2(ΧΘ0+094) – R23_10(ΧΘ0+180)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.18.24-0, ΦΥΛΛΟ 18/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία

Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

82. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Αριστερού Οδού 2-3 R23_11(ΧΘ0+200) – R23_16(ΧΘ0+300)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.19.24-0, ΦΥΛΛΟ 19/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
83. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Κυκλικής Πλατείας 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.20.24-0, ΦΥΛΛΟ 20/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
84. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Κυκλικής Πλατείας 3» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.21.24-0, ΦΥΛΛΟ 21/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
85. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Δεξιού Παραπλεύρου 1 & Δεξιού Παραπλεύρου 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.22.24-0, ΦΥΛΛΟ 22/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
86. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Διατομές Αριστερού Παραπλεύρου 1» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.23.24-0, ΦΥΛΛΟ 23/ 24, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
87. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Δεξιός Κλάδος Εθνικής Οδού» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.01.08-0, ΦΥΛΛΟ 1/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
88. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Αριστερός Κλάδος Εθνικής Οδού» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.02.08-0, ΦΥΛΛΟ 2/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
89. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Δεξιός Κλάδος 1 & Δεξιός Κλάδος 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.03.08-0, ΦΥΛΛΟ 3/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
90. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Αριστερός Κλάδος 1, Αριστερός Κλάδος 2 & Κλάδος 3» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.04.08-0, ΦΥΛΛΟ 4/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
91. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Οδός 1, Οδός 2-3 & Οδός 4» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.05.08-0, ΦΥΛΛΟ 5/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
92. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας /

Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Κυκλική Πλατεία 2 & Κυκλική Πλατεία 3» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.06.08-0, ΦΥΛΛΟ 6/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

93. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Δεξιός Παράπλευρος 1 & Δεξιός Παράπλευρος 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.07.08-0, ΦΥΛΛΟ 7/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
94. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Βαρυμπόμπης (ΧΘ23+230) – Μηκοτομές – Αριστερός Παράπλευρος 1 & Αριστερός Παράπλευρος 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.08.08-0, ΦΥΛΛΟ 8/ 8, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
95. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.03-0, ΦΥΛΛΟ 1/ 3, σε κλίμακα 1:500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
96. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.02.03-0, ΦΥΛΛΟ 2/ 3, σε κλίμακα 1:500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
97. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Οριζοντιογραφία» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DLP-GP.003.SY.01.03-0, ΦΥΛΛΟ 1/ 3, σε κλίμακα 1:500 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
98. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Εθνικής Οδού Ε4(ΧΘ20+808) – Ε15(ΧΘ21+028)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.01.07-0, ΦΥΛΛΟ 1/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
99. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Εθνικής Οδού Ε4(ΧΘ20+808) – Ε15(ΧΘ21+028)» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.02.07-0, ΦΥΛΛΟ 2/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
100. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Οδού» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.03.07-0, ΦΥΛΛΟ 3/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
101. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Οδού 1» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.04.07-0, ΦΥΛΛΟ 4/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
102. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Αριστερού Κλάδου 1» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.05.07-0, ΦΥΛΛΟ 5/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ
103. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιίας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Δεξιών Κλάδων 1 & 2» με αρ

σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.06.07-0, ΦΥΛΛΟ 6/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

104. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Διατομές Αριστερού Παράπλευρου 1» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DXS-GP.003.SY.07.07-0, ΦΥΛΛΟ 7/ 7, σε κλίμακα 1:200 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

105. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Μηκοτομές – Λωρίδα ΛΕΑ» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.01.04-0, ΦΥΛΛΟ 1/ 4, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

106. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Μηκοτομές – Οδός Ελαιών & Οδός 1» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.02.04-0, ΦΥΛΛΟ 2/ 4, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

107. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Μηκοτομές – Αριστερός Κλάδος 1, Δεξιός Κλάδος 1 & 2» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.03.04-0, ΦΥΛΛΟ 3/ 4, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

108. Το συνημμένο στην (35) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «Μελέτη Οδοποιΐας / Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ/ Κόμβος Ελαιών – Μηκοτομές – Αριστερός Παράπλευρος 1» με αρ σχεδ IC-C-EN-P125Y-IJ-0200-000-ALI-DPR.LS-GP.003.SY.04.04-0, ΦΥΛΛΟ 4/ 4, σε κλίμακα 1:1000/1:100 με ημερομηνία Νοέμβριος 2018, υπό ΣΥΣΤΑΣ ΑΕ

109. Την από 13-12-2019 πραγματοποιηθείσα αυτοψία της Υπηρεσίας μας στους χώρους του έργου

110. Το με ΑΠ:46717/10-12-2019 έγγραφο του **Δήμου Κηφισιάς/ Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών** με θέμα: «Απόψεις Δήμου Κηφισιάς για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Αυτός ΠΑΘΕ, τμήμα Μεταμόρφωση – Υλίκη κατασκευή και λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την προσθήκη προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών & Ερμιόνης» μετά συνημμένων απόψεων/ενστάσεων του Δήμου επί της μελέτης και Τεχνικής Έκθεσης για τις Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις των υπό αδειοδότηση έργων της μελέτης (ΑΠ:820195/ 11-12-2019 Περιφέρειας Αττικής/ Α.Γ. Περιφερειακού Συμβουλίου)

i. Θέτουμε υπόψη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, την (35) σχετική **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)** για την **τροποποίηση των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ 126119/8.2.2007) του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του Αυτοκινητόδρομου Πατρών – Αθήνας- Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ)** όπως τροποποιήθηκε, ανανεώθηκε και ισχύει ως προς το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την προσθήκη προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς.

Σύμφωνα με την (35) σχετική η νέα λύση που προτείνεται για τον Α/Κ Βαρυμπόμπης είναι κόμβος μορφής ρόμβου διατηρώντας τους εκατέρωθεν ισόπεδους κόμβους προς Ν. Ερυθραία και Βαρυμπόμπη με κατάργηση του αδειοδοτημένου κυκλικού κόμβου («Δαχτυλίδι») και αντικατάσταση από γέφυρα τριών λωρίδων ανά κατεύθυνση. Επομένως, η διαφοροποίηση σε σχέση με την αδειοδοτημένη λύση αφορά μόνο τους ισόπεδους κόμβους της κάθετης οδού με τις τέσσερις ράμπες.

Η μελέτη η οποία απεστάλη από το ΥΠΕΝ και αφορά το έργο του θέματος και το οποίο παρουσιάζεται αναλυτικά στην σχετική διαβιβασθείσα μελέτη μετά σχεδιαγραμμάτων, χαρτών και εγγράφων και συνοπτικότερα στη συνέχεια, διαβιβάστηκε **για την έκφραση**

απόψεών μας, στο πλαίσιο της διαδικασίας τροποποίησης της σχετικής απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

ii. ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΡΓΟΥ

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην (35) σχετική μελέτη, ο εγκεκριμένος περιβαλλοντικά σχεδιασμός για τον ΑΚ Βαρυμπόμπης δεν μπορεί να υλοποιηθεί και να ολοκληρωθεί αφενός γιατί παρουσιάζονται δυσχέρειες κατά την κατασκευή των δύο νέων γεφυρών πάνω από τον αυτοκινητόδρομο, λόγω εμπλοκής τους με σοβαρά υπόγεια δίκτυα Ο.Κ.Ω καθώς και μηκοτομικής τροποποίησης του αυτοκινητόδρομου, αφετέρου γιατί θα παρουσιαστεί κυκλοφοριακή ανεπάρκεια της Συμβατικής Λύσης η οποία παύει να λειτουργεί σε αποδεκτή στάθμη εξυπηρέτησης το έτος 2023. Επομένως προτείνεται νέος τροποποιημένος σχεδιασμός, ο οποίος περιλαμβάνει:

- Έργα επί της Εθνικής Οδού περί τα 500 m
- Ράμπες εξόδου από Λαμία και εισόδου προς Λαμία
- Ράμπα εξόδου από Αθήνα και ράμπα εισόδου προς Αθήνα (με εγκατάσταση σταθμών διοδίων)
- Καθαίρεση του υφιστάμενου τεχνικού (γέφυρας) και κατασκευή νέου
- Κάθετη οδός (Βαρυμπόμπη – Ν. Ερυθραία)

Κατά τη φάση κατασκευής του ΑΚ Βαρυμπόμπης είναι αναγκαία η κατασκευή προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης τα οποία κατά την έναρξη λειτουργίας του ΑΚ Βαρυμπόμπης καθαιρούνται και επανέρχεται η υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή. Επιπλέον πραγματοποιούνται μικρής έκτασης έργα στον παράπλευρο του ρεύματος προς Αθήνα στο ύψος της πεζογέφυρας της οδού Ιλισίων προκειμένου να επιλυθούν προβλήματα ασφαλείας. Αναλυτική περιγραφή των έργων παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 6.2 της διαβιβασθείσας μελέτης.

iii. Κατάταξη του έργου

Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 1958/2012 (ΦΕΚ 21 Β΄ 2012) «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το Άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/21.09.2011 (ΦΕΚ Α΄ 209/2011)», όπως τροποποιήθηκε με την Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 20741/2012 (ΦΕΚ 1565 Β΄ 2012) «Τροποποίηση της 1958/13-1-2012 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής “Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/21.09.2011 (Α΄ 209)” (Β΄ 21)», το υπό μελέτη έργο κατατάσσεται στην 1^η Ομάδα «Έργα χερσαίων και εναέριων μεταφορών» και ειδικότερα στην κατηγορία Α1, α/α 1: «Αυτοκινητόδρομος».

iv. Φορέας του Έργου

Φορέας των προτεινόμενων έργων είναι η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων - Κατασκευής Συγκοινωνιακών Έργων με Σύμβαση Παραχώρησης (ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ)/ Τμήμα Κατασκευής έργων Κεντρικής, Δυτικής και Βορείου Ελλάδος (ΑΚΔΒΕ), (Διευθυντής: Ν. Δημόπουλος, τηλέφωνο επικοινωνίας: 210-6992217, eyde.epaio.dir@ggde.gr).

Παραχωρησιούχος του υπό μελέτη έργου είναι, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης (Νόμος 3555/2007, ΦΕΚ 81 Α΄ 2007, όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 4219/2013, ΦΕΚ 269 Α΄ 2013), η ΝΕΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και Κατασκευαστής είναι η Κοινοπραξία EURO IONIA (Γενικός Διευθυντής: Κυριάκος Βαβαράκης, υπεύθυνος περιβαλλοντικού τμήματος: Σ. Καραπάνος, skarapanos@e-65.g. Τηλέφωνα επικοινωνίας: 210-6968590, ταχυδρομική διεύθυνση επικοινωνίας: Λ. Κηφισίας 124 & Ιατρίδου 2, 11526

v. Μελετητής του έργου

Η διαβιβασθείσα μελέτη εκπονήθηκε από την εταιρία «ENVECO Α.Ε., Προστασία και Διαχείριση Περιβάλλοντος» (έδρα: Περικλέους 1, Αθήνα, τηλ: 210-6125027, fax: 210-6148149, info@enveco.gr, www.enveco.gr), κάτοχο Μελετητικού Πτυχίου Κατηγορίας 27 τάξης Δ'. Η μελέτη ακολουθεί τα προβλεπόμενα από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο περί περιβαλλοντικής αδειοδότησης και υπεύθυνος της μελέτης είναι ο κ. Σπύρος Παπαγρηγορίου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Μηχανικός Περιβάλλοντος, Dipl, MSc, MLitt., Διευθύνων Σύμβουλος της ENVECO Α.Ε. Η Ομάδα της ENVECO Α.Ε. που εργάστηκε για την εκπόνηση της παρούσας ΜΠΕ συγκροτήθηκε από τους παρακάτω επιστήμονες:
Σπύρος Παπαγρηγορίου Πολιτικός Μηχανικός, Μηχανικός Περιβάλλοντος, Dipl., MSc., MLitt

Γιώργος Κοτζαγεώργης Δρ Βιολόγος – Περιβαλλοντολόγος
Γιάννης Γαβριήλ Χημικός Μηχανικός Ε.Μ.Π., Μηχανικός Περιβάλλοντος ΜΔΕ ΠΑΠΕΙ
Θεοδότη Βέργου Πολιτικός μηχανικός ΕΜΠ, Επιστήμη & Τεχνολογία Υδατικών Πόρων MSc
Μαρία Χαραλαμποπούλου Χημικός MSc – Ειδική CAD-GIS
Χρήστος Μαρκαντώνης Ηλεκτρολόγος, ΤΕΙ Κοζάνης

vi. Η μελέτη του θέματος (μετά συνοδευτικών παραστατικών και διαγραμμάτων) περιλαμβάνει:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ
	1-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ
	2-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
	3-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.	ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ - ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ
ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ	4-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.	ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΩΡΙΚΕΣ ΚΑΙ
	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ
	ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
	5-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.	ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
	6-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ
	7-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
	8-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ
	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
	9-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10	ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
	10-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ
	11-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12	ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ
	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ
	12-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13	ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
	13-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ
	14-1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15	ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
	15-1
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I:	ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II:	ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 2018
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III:	ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

vii. Γεωγραφική Θέση – Διοικητική Υπαγωγή

Θέση έργου

Ως περιοχή μελέτης (άμεση περιοχή μελέτης) των έργων που εξετάζονται στην ΜΠΕ ορίζεται το σύνολο της έκτασης σε ακτίνα 0,5 km περίξ των έργων, δηλαδή του Ανισόπεδου Κόμβου Βαρυμπόμπης και του κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δ. Κηφισιάς. Ως ευρύτερη περιοχή μελέτης ορίζεται ο Δήμος Κηφισιάς.

Διοικητική υπαγωγή έργου

Τα έργα του ΑΚ Βαρυμπόμπης χωροθετούνται εντός των διοικητικών ορίων της Δ.Ε. Ν. Ερυθραίας και τα προσωρινά νέα έργα του κόμβου Ελαιών και Ερμιόνης εντός της Δ.Ε. Κηφισιάς του Δ. Κηφισιάς. Μικρό τμήμα της περιοχής μελέτης στην περιοχή του ΑΚ Βαρυμπόμπης εμπίπτει εντός των διοικητικών ορίων του Δ. Αχαρνών ωστόσο δεν αναμένονται επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του έργου εντός του εν λόγω Δήμου. Ως εκ τούτου ως ευρύτερη περιοχή μελέτης ορίζεται ο Δήμος Κηφισιάς, όπως προαναφέρθηκε (Χάρτης 1 του Κεφαλαίου 15 της διαβιβασθείσας μελέτης). Ο Δήμος Κηφισιάς εμπίπτει στην Περιφερειακή ενότητα Βορείου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής.

Γεωγραφικές συντεταγμένες έργου

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται κεντροβαρικά οι συντεταγμένες σε Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς 1987 (ΕΓΣΑ 87) για την περιοχή μελέτης του ΑΚ Βαρυμπόμπης καθώς και για την περιοχή μελέτης των προσωρινών έργων του κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης.

Γεωγραφικές συντεταγμένες του έργου

	X	Y
Κόμβος των οδών Ελαιών και Ερμιόνης	483.527,663566	4.217.023,79647
ΑΚ Βαρυμπόμπης	481.802,456262	4.216.058,20062

viii. Χρήσει Γης – Κοινωνικό - Οικονομική Φυσιογνωμία της Περιοχής

Θεσμοθετημένα όρια οικισμών και εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων

Η περιοχή μελέτης του υπό μελέτη έργου του Α.Κ. Βαρυμπόμπης βρίσκεται εντός του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας του Δήμου Κηφισιάς (ΦΕΚ 894/Δ/1988, ΦΕΚ 655/Δ/1991, ΦΕΚ 1062/Δ/1996, [ΦΕΚ 376/ΑΑΠ/5.12.2014](#))

Η περιοχή μελέτης του υπό μελέτη έργου του Α.Κ. Ελαιών – Ερμιόνης εμπίπτει εντός του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δ.Ε. Κηφισιάς του Δήμου Κηφισιάς (ΦΕΚ 75/Δ/1991, ΦΕΚ 365/Δ/92 – Αναδημ., ΦΕΚ 1108/Δ/1993, ΦΕΚ 800/Δ/1999) και του Ρυμοτομικού Σχεδίου (Τροποποιήσεις του Ρυμοτομικού Σχεδίου Δ. Κηφισιάς - ΦΕΚ 1099/Δ/1997 και ΦΕΚ 423/Δ/1998) το οποίο πρόκειται να τροποποιηθεί προκειμένου να κατασκευαστούν τα προσωρινά νέα έργα που θα λειτουργήσουν κατά το διάστημα κατασκευής του Α.Κ. Βαρυμπόμπης όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 6 της προσκομισθείσας μελέτης.

Όρια περιοχών του εθνικού συστήματος προστατευόμενων περιοχών του ν. 3937/2011 (Α' 60)

Περιοχές του δικτύου Natura 2000

- Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ) και Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) με ονομασία «Όρος Πάρνηθα» και κωδικό GR3000001

Καταφύγια Άγριας Ζωής

Σύμφωνα με τα δεδομένα που προκύπτουν από τη βάση δεδομένων του Ελληνικού Κέντρου Βιοτόπων - Υγροτόπων (ΕΚΒΥ) στην ευρύτερη περιοχή απαντώνται τα παρακάτω Καταφύγια Άγριας Ζωής:

- Κ407 – «Δημόσιο Δάσος Ραπεντώσας»
- Κ 404: «Δασόκτημα Τατοΐου – Σαλονίκι -Συνιδιόκτητο Δάσος Γκούρα -Πάρνηθος»
Εθνικά πάρκα και Εθνικοί Δρυμοί
- Εθνικός Δρυμός Πάρνηθας (ΦΕΚ 155Α/1961)
- Άλλες προστατευόμενες περιοχές
- Ποταμός Κηφισός ΦΕΚ 632Δ/1994 και ΦΕΚ 499Δ/1998
- Ρέματα Περιβαλλοντικής Ευαισθησίας ΦΕΚ 281Δ/1993
- Ορεινός όγκος της Πάρνηθας (ΦΕΚ 336Δ/24.7.2007) 933Β/2004 & 1144Β/2010
- Ορεινός όγκος Πεντέλης (ΦΕΚ 775Δ/1988 & ΦΕΚ 253Δ/8.5.1989)

Δάση, δασικές εκτάσεις και αναδασωτέες εκτάσεις

Βάσει των κυρωμένων δασικών χαρτών του Κτηματολογίου η περιοχή μελέτης δεν αποτελεί δασική έκταση. Ωστόσο βάσει του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Ν. Ερυθραίας η περιοχή μελέτης του ΑΚ Βαρυμπόμπης περιλαμβάνει δασική έκταση 378.963 m² βάσει φωτοερμηνείας.

Σύμφωνα με το χάρτη φυτοκοινοτήτων, κατά Μαυρομμάτη Γ., η άμεση περιοχή μελέτης χωροθετείται σε περιοχή όπου κυριαρχούν οι διαπλάσεις μεσογειακής διάπλασης *Arias* (*Quercias ilicis*) τύπος Βαλκανικός και Ανατολικής Μεσογείου,

Ωστόσο σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 του Δ. Κηφισιάς, στην ευρύτερη περιοχή μελέτης (Δήμος Κηφισιάς) έχουν καταγραφεί οι δασικοί θύλακες του ακόλουθου Πίνακα.

Πίνακας: Δασικοί θύλακες στην ευρύτερη περιοχή του έργου

	Ονομασία	Έκταση (στρ.)	Πηγή Στοιχείων	Αντλησης	Ημερομηνία Καταγραφής
Δάση	1. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΚΑΛΗΣ	765	Αντιδημαρχία Ενότητας	Δημοτικής	14/04/2015
	ΦΑΣΙΔΕΡΗ 2. ΔΗΜ.ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	115	Γ.Π.Σ. ΦΕΚ 376ΑΑΠ/2014		07/05/2014
	3. ΔΑΣΟΣ/ΚΤΗΜΑ ΣΥΓΓΡΟΥ. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	1000	ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ		08/06/2015

Εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής, κοινής ωφέλειας κ.α.

Σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 του Δήμου Κηφισιάς σημειώνεται ότι από βορά προς νότο διατρέχει το Δήμο η Ε.Ο. Αθηνών -Λαμίας. Στα διοικητικά όρια της Κηφισιάς υπάρχουν επίσης δύο (2) κρατικά νοσοκομεία, το Γ.Ν. ΚΑΤ και το Ογκολογικό Νοσοκομείο «Άγιοι Ανάργυροι» καθώς και Δημοτικό Πολυϊατρείο «Δρυμπέτειο», μουσεία (Φυσικής Ιστορίας Γουλανδρή, Κέντρο Γαία, Ιστορικά Αρχεία Μπενάκη, Μουσείο Τηλεπικοινωνιών ΟΤΕ), Ιδιωτικές Συλλογές Πινακοθήκη Κουβουτσάκη, Έκθεση Γλυπτών Σκιρώνειο Κέντρο, Μιχαλαριάς, Βιβλιοθήκες (Δροσίνη στην «Έπαυλη Αμαρυλλίς», Λοβέρδου) οργανωμένες αθλητικές υποδομές, όπως το Ζηρίνιο Γυμναστήριο, που λειτούργησε ως προπονητήριο κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το Κλειστό Γυμναστήριο Πολιτείας, το Κολυμβητήριο, γήπεδα ποδοσφαίρου και τένις, ΚΑΠΗ (ΚΑΠΗ Δήμου Κηφισιάς, ΚΑΠΗ ΑΛΩΝΙΩΝ Δήμου Κηφισιάς, ΚΑΠΗ ΝΕΑΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Δήμου Κηφισιάς, ΚΑΠΗ ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ). Στην Κηφισιά εδρεύει και το μοναδικό στο είδος του στη χώρα Μπενάκειο Φυτοπαθολογικό Ινστιτούτο.

Στο Δήμο αριθμούν 14 Νηπιαγωγεία, 13 Δημοτικά Σχολεία, 4 Γυμνάσια και 4 Λύκεια (Πίνακας 5.1.2 -1). Σημειώνεται ότι βρίσκεται σε διαδικασία μελέτης η ανέγερση του 10^{ου} Νηπιαγωγείου και του 9^{ου} Δημοτικού Σχολείου στην περιοχή Γράμμος- Φοίνικας, στην ευρύτερη περιοχή των Αδαμών, της Δ.Ε. Κηφισιάς, καθώς και η ανέγερση του 9^{ου} Νηπιαγωγείου και του 10^{ου} Δημοτικού Σχολείου στην περιοχή ΟΥΛΕΝ - Νέα Κηφισιά. Επίσης γίνονται δυναμικές και συντονισμένες ενέργειες για την επαναλειτουργία των δύο σχολείων στην Δημοτική Ενότητα της Εκάλης.

Θέσεις αρχαιολογικού ενδιαφέροντος

Οι θέσεις ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος που απαντώνται στις Δ.Ε. Κηφισιάς και Ν. Ερυθραίας του Δήμου Κηφισιάς όπου χωροθετούνται τα υπό μελέτη έργα παραθέτονται στην (35) σχετική, από όπου προκύπτει ότι τα υπό μελέτη έργα δε θίγουν τις θέσεις των προαναφερθέντων κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων.

ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Προβλέψεις και κατευθύνσεις του Γενικού, των Ειδικών και του οικείου Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) (ΦΕΚ 128Α΄/2008)

Θεσμικό καθεστώς, σύμφωνα με εγκεκριμένα σχέδια καθορισμού χρήσεων γης και δόμησης

Το θεσμικό πλαίσιο χρήσεων γης (Χάρτες 4, 5 του Κεφαλαίου 15 της μελέτης) που διέπει την άμεση περιοχή μελέτης των εξεταζόμενων έργων έχει ως εξής:

- **Ρυμοτομικό Σχέδιο στην περιοχή «Αδάμες – Γράμμος – Φοίνιξ» του Δ. Κηφισιάς εντός του οποίου εμπίπτουν τα προσωρινά έργα του κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης (ΦΕΚ 1099/Δ/1997 και ΦΕΚ 423/Δ/1998)**
- **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δ.Ε. Κηφισιάς του Δήμου Κηφισιάς (ΦΕΚ 75/Δ/1991, ΦΕΚ 365/Δ/92 – Αναδημ., ΦΕΚ 1108/Δ/1993, ΦΕΚ 800/Δ/1999).**
- **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας του Δήμου Κηφισιάς (ΦΕΚ 894/Δ/1988, ΦΕΚ 655/Δ/1991, ΦΕΚ 1062/Δ/1996, [ΦΕΚ 376/ΑΑΠ/5.12.2014](#)). Ακολούθησε Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης Ρυμοτομικού Σχεδίου (Νοέμβριος 2016).**

Το σύνολο των έργων του ΑΚ Βαρυμπόμπης χωροθετείται εντός του ορίου απαλλοτρίωσης. Ωστόσο τα προσωρινά νέα έργα του κόμβου των οδών Ελαιών – Ερμιόνης είναι εκτός ορίου απαλλοτρίωσης και καταλαμβάνουν τμήματα Οικοδομικών Τετραγώνων της περιοχής «Αδάμες, Γράμμος-Φοίνιξ» συνολικής έκτασης περίπου 0.9 στρεμμάτων Αναλυτικά εμβαδά κατάληψης του έργου δίνονται στα κεφάλαια 6 και 8 της Μελέτης.

Ειδικά σχέδια διαχείρισης - Διαχειριστικά Σχέδια Υδάτων

Η περιοχή μελέτης των έργων ανήκει στο Υδατικό Διαμέρισμα Αττικής (ΕΛ 06), το οποίο σύμφωνα με την εγκεκριμένη 1η Αναθεώρηση του Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων (ΦΕΚ Β 4672/29.12.2017) περιλαμβάνει τη Λεκάνη Απορροής του Λεκανοπεδίου Αττικής (ΕΛ0626). Στην περιοχή μελέτης των έργων καταγράφεται το Υδατικό Σύστημα Λεκάνης Κηφισού (Λεκανοπεδίου Αθήνας) με κωδικό ΕΛ0600110 του οποίου η χημική κατάσταση χαρακτηρίζεται ως κακή ενώ η ποσοτική ως καλή. Το εν λόγω ΥΥΣ παρουσιάζει ορισμένα ποιοτικά προβλήματα όπως υφαλμύριση στην παράκτια ζώνη, νιτρικά λόγω λυμάτων και μέταλλα λόγω βιομηχανικής δραστηριότητας.

Σύμφωνα με το Εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας του ΥΔ Αττικής (ΕΛ06) βάσει του ΦΕΚ 2693/Β/2019 η περιοχή μελέτης εμπίπτει εντός της Ζώνης Δυνητικά Υψηλού Κινδύνου Πλημμύρας (ΖΔΥΚΠ) με κωδικό GR06RAK0011, Λεκάνη π. Κηφισού. Όπως παρουσιάζεται και στο Χάρτη 1 του Κεφαλαίου 15 της προσκομισθείσας μελέτης, τα υπό μελέτη έργα δεν εμπίπτουν εντός των περιοχών κατάκλυσης από πλημμύρες με περιόδους επαναφοράς $T=50$, $T=100$, $T=1000$. Ωστόσο μικρή έκταση της περιοχής μελέτης των έργων εμπίπτει στις κατακλυζόμενες επιφάνειες των πλημμυρών με τις προαναφερθείσες περιόδους επαναφοράς.

Το υπό μελέτη έργο δεν αντίκειται στα προβλεπόμενα του Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων αλλά ούτε και του Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής.

χ. Στόχος και Σκοπιμότητα Υλοποίησης του Έργου

Ο ανασχεδιασμός του **Α/Κ Βαρυμπόμπης** γίνεται με σκοπό τη σωστή και ικανοποιητική εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών κινήσεων σε συνδυασμό με τα μεγέθη των κυκλοφοριακών φόρτων. Η υφιστάμενη διαμόρφωση του Α/Κ Βαρυμπόμπης δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της συνεχώς αυξανόμενης κυκλοφοριακής κίνησης και συνεπώς κρίθηκε απαραίτητη ήδη από προηγούμενο στάδιο (στάδιο εκπόνησης ΜΠΕ, 2014) η κατασκευή μίας νέας κυκλικής πλατείας πάνω από τον αυτοκινητόδρομο, η οποία θα συνδεόταν με τους προβλεπόμενους κλάδους και την κάθετη οδό (εγκεκριμένος περιβαλλοντικά σχεδιασμός), όπως παρουσιάζεται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 6 της παρούσας μελέτης.

Ωστόσο η εγκεκριμένη περιβαλλοντικά λύση παρουσιάζει τις ακόλουθες βασικές αδυναμίες με αποτέλεσμα να κριθεί αναγκαία η τροποποίηση του σχεδιασμού.

Πρώτον, η κατασκευή των δύο γεφυρών που προέβλεπε η αδειοδοτημένη λύση και θα υλοποιούσαν τον κυκλικό κόμβο πάνω από τον αυτοκινητόδρομο, είχε σημαντική εμπλοκή με εκτεταμένα δίκτυα ΟΚΩ. Επίσης απαιτούνταν μηκοτομική τροποποίηση του αυτοκινητοδρόμου. Η μετατόπιση των εν λόγω δικτύων απαιτεί κατάληψη τμήματος του αυτοκινητοδρόμου γεγονός που θα οδηγούσε σε ανεπίτρεπτες καθυστερήσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων και υπερβολική όχληση.

Επιπλέον η κυκλοφοριακή ανάλυση που πραγματοποιήθηκε με το πρόγραμμα SIMTRAFFIC συνολικά για τον κόμβο μέσω διαδοχικών προσεγγίσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το 2022 ο κύριος κόμβος (κυκλικός κόμβος πάνω από τον αυτοκινητόδρομο) σταματά να λειτουργεί αποδεκτά. Δηλαδή ελάχιστα χρόνια μετά την κατασκευή του θα έχει υλοποιηθεί ένα έργο το οποίο δεν εξυπηρετεί την χρήση για την οποία κατασκευάστηκε.

Τα προσωρινά έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στοχεύουν στην εξυπηρέτηση του κυκλοφοριακού φόρτου προς Πειραιά κατά τη φάση κατασκευής των έργων του Α.Κ. Βαρυμπόμπης ενώ τα έργα μικρής κλίμακας στο ύψος της πεζογέφυρας Α.Κ. Ιλισίων στόχο έχουν την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή.

Αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και άλλα κριτήρια τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση του έργου

Με την ολοκλήρωση της κατασκευαστικής περιόδου ο ανισόπεδος κόμβος θα βρίσκεται στη διάθεση των οδηγών. Τα οφέλη που θα προσφέρει είναι τα εξής:

- Ποιότητα και έγκαιρη κατασκευή σε συνδυασμό με βέλτιστες υπηρεσίες συντήρησης και εξυπηρέτησης.
- Βελτίωση της ασφάλειας και ελαχιστοποίηση κινδύνων: Ο αυτοκινητόδρομος στο σύνολό του παρακολουθείται τόσο μέσω ειδικών συστημάτων όσο και από διαρκείς περιπολίες που μέσω προγραμματισμένων αλλά και έκτακτων εργασιών θα φροντίζουν να διατηρούν την άριστη εικόνα και του υπό μελέτη κόμβου.
- Υψηλού επιπέδου υπηρεσίες εξυπηρέτησης. Τα νέα έργα θα διευκολύνουν την κυκλοφορία στην περιοχή του κόμβου με αποτέλεσμα οι χρήστες να κινούνται εύκολα και γρήγορα αφού φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης θα εκλείψουν.
- Περιβάλλον: Κατά το σχεδιασμό του έργου έχει ήδη δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην περιβαλλοντική διάσταση, έτσι ώστε ο αυτοκινητόδρομος να είναι συμβατός με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Εντός της παραχωρησιούχου εταιρίας έχει συσταθεί «Υπηρεσία Περιβάλλοντος» που παρακολουθεί την εφαρμογή των Περιβαλλοντικών

Όρων, καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης. Η υπηρεσία αποτελείται από ειδικευμένους επιστήμονες και συντάσσει εκθέσεις περιβαλλοντικής διαχείρισης που βρίσκονται στη διάθεση όλων στον διαδικτυακό τόπο της εταιρίας. Επιπλέον, η εταιρία εφαρμόζει και σχετικό Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης και Ελέγχου για την παρακολούθηση του ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος.

Οφέλη που αναμένονται σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο

Ο τροποποιημένος σχεδιασμός του ΑΚ Βαρυμπόμπης στοχεύει στη σύνδεση των βορείων περιοχών της Αττικής (Ν. Ερυθραία, Πεντέλη, Βαρυμπόμπη, Εκάλη κλπ) με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ.

Στόχοι που συμβαδίζουν με την κατασκευή του ΑΚ Βαρυμπόμπης είναι:

- Εξασφάλιση υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Το έργο θα συμβάλλει στην ανάπτυξη όλων των περιοχών από τις οποίες διέρχεται μέσω της βελτίωσης της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (προσιτότητα, μειωμένος χρόνος προσπέλασης). Επίσης, αναμένεται η αναβάθμιση της υφιστάμενης υποδομής του κόμβου.
- Βελτίωση κυκλοφοριακής ταχύτητας και συνθηκών ασφαλείας λόγω των βελτιωμένων γεωμετρικών και τεχνικών χαρακτηριστικών του.

Εκτίμηση προϋπολογισμού των υπό μελέτη έργων

Ο προϋπολογισμός του συνολικού έργου των υπό μελέτη έργων της Σύμβασης Παραχώρησης, ανέρχεται σε περίπου 17.300.000 ευρώ.

Εκτίμηση επιμέρους προσεγγιστικού προϋπολογισμού των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων για το περιβάλλον

Τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις για το περιβάλλον που έχουν ενσωματωθεί στο προϋπολογισμό του έργου εκτιμάται ότι αντιστοιχούν σε ποσοστό 6% του συνολικού προϋπολογισμού του έργου, ως αναφέρεται ανωτέρω και αφορούν σε έργα όπως

- Σχεδιασμό και κατασκευή νέας γέφυρας ΑΚ Βαρυμπόμπης
- Εκπόνηση και υλοποίηση Ειδικής Φυτοτεχνικής Μελέτης για την αποκατάσταση των περιοχών που θίχτηκαν από το έργο και δεν αφορούν σε μόνιμη κατάληψη, όπως πρανή ορυγμάτων, επιχωμάτων, περιοχές εργοταξίων κλπ καθώς επίσης και Φυτοτεχνική Μελέτη για την αποκατάσταση της περιοχής των προσωρινών έργων του κόμβου Ελαιών και Ερμιόνης

Τρόποι χρηματοδότησης της ανάπτυξης και λειτουργίας του έργου

Το έργο θα υλοποιηθεί μέσω Σύμβασης Παραχώρησης, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Αναδόχου του Έργου.

Συσχέτιση του έργου με άλλα έργα

Το υπό μελέτη έργο θα λειτουργήσει συμπληρωματικά στους αυτοκινητόδρομους που ήδη λειτουργούν στην περιοχή μελέτης και εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή και με τους οποίους το προτεινόμενο έργο συνδέεται συγκοινωνιακά.

χι. ΙΣΤΟΡΙΚΟ - ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ

Για το τμήμα «Μεταμόρφωση – Υλίκη» του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου Π.Α.Θ.Ε. έχει εκπονηθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Ανάδοχος: NAMA Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές Α.Ε., 2006) και έχει εκδοθεί η υπ' αρ. πρωτ. 126119/8.2.2007 Κ.Υ.Α. «Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία και τις εργασίες βελτίωσης και συντήρησης του τμήματος Μεταμόρφωση-Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ» (Αρ. εγγράφου 1 του Παραρτήματος Ι της σχετικής μελέτης), η οποία τροποποιήθηκε με:

- την υπ' αριθ. 200817/23.07.2012 Απόφαση του ΥΠΕΚΑ με θέμα «Τροποποίηση των

περιβαλλοντικών όρων του τμήματος «Μεταμόρφωση – Υλίκη» του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, οι οποίοι εγκρίθηκαν με την ΚΥΑ α.π. οικ. 126119/8.2.2007, ως προς την ολοκλήρωση του παράπλευρου οδικού δικτύου» (Αρ. εγγράφου 2 του Παραρτήματος Ι της σχετικής μελέτης),

- την υπ' αριθ. 145495/21.01.2015 Απόφαση του ΥΠΕΚΑ με θέμα «Τροποποίηση περιβαλλοντικών όρων των τμημάτων από Μεταμόρφωση έως Αρκίτσα του Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ σχετικά με χώρους στάθμευσης, θέσεις μελλοντικών σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και πλευρικά διόδια Οινοφύτων» (Αρ. εγγράφου 3 του Παραρτήματος Ι της σχετικής μελέτης)
- την υπ' αριθ. 1170/16.01.2018 Απόφαση του ΥΠΕΝ με θέμα «Τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, ως προς τους ανισόπεδους κόμβους Κηφισιάς και Βαρυμπόμπης, καθώς και ως προς την προσθήκη πλευρικών διοδίων Αγίου Στεφάνου και Βαρυμπόμπης» (Αρ. εγγράφου 4 του Παραρτήματος Ι της σχετικής μελέτης).

Το τμήμα «Μεταμόρφωση – Υλίκη» του Π.Α.Θ.Ε. είναι αυτό που αρχίζει στη Χ.Θ. 10+624 στον Α/Κ Μεταμόρφωσης (ως αρχή χιλιομέτρησης έχει ληφθεί τα κέντρο της Αθήνας) και καταλήγει στη Χ.Θ. 90+500 λίγο πριν την Υλίκη και έχει συνολικό μήκος περί τα 80km. Οι περιβαλλοντικοί όροι του εν λόγω τμήματος, ήτοι η Κ.Υ.Α 126119/8.2.2007, ανανεώθηκαν και ισχύουν βάσει της Απόφασης «Ανανέωση των περιβαλλοντικών όρων των τμημάτων Μεταμόρφωση – Υλίκη, Υλίκη – Κάστρο, Κάστρο – Τραγάνα και Αρκίτσα – Αγ. Κωνσταντίνος του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ» με Α.Π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/61030/1796/17-09-2018 (Αρ. εγγράφου 7 του Παραρτήματος Ι της σχετικής μελέτης).

Η διαβιβασθείσα ΜΠΕ αποτελεί όπως προαναφέρθηκε **τροποποίηση του σχεδιασμού του ΑΚ Βαρυμπόμπης** ο οποίος αδειοδοτήθηκε περιβαλλοντικά (ΥΑ 1170/16.01.2018) με την εκπόνηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων «Α/Κ Κηφισιάς, Α/Κ Πλευρικά διόδια Βαρυμπόμπης και πλευρικά διόδια Αγ. Στεφάνου του Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ - Τμήμα Μεταμόρφωση – Υλίκη», 2014.

Σε σχέση με εγκεκριμένο – αδειοδοτημένο κόμβο, η προτεινόμενη Λύση διαφοροποιείται μόνο ως προς τον ισόπεδο κόμβο της κάθετης οδού με τις 4 ράμπες, όπως προαναφέρθηκε. Η Κυκλική πλατεία 1 του εγκεκριμένου σχεδιασμού η οποία θα λειτουργούσε ως Άνω Διάβαση Αυτοκινητοδρόμου με 2 γέφυρες καταργείται και αντικαθίσταται πλέον από νέα τη νέα γέφυρα (κάθετη οδό 2-3). Η υφιστάμενη γέφυρα καθαιρείται, σε αντίθεση με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό που αξιοποιούταν ως χώρος πρασίνου στο κέντρο της κυκλικής πλατείας 1.

Ο προτεινόμενος κόμβος εν αντιθέσει προς τον αδειοδοτημένο:

- Έχει καλύτερη Στάθμη Εξυπηρέτησης
- Επιδέχεται βελτίωση της Στάθμης Εξυπηρέτησης οποτεδήποτε αυτή απαιτηθεί
- Δεν έχει επιπτώσεις στην υφιστάμενη κυκλοφορία της Εθνικής Οδού. Η μοναδική επίπτωση στην κυκλοφορία της Εθνικής Οδού θα είναι ολιγοήμερη λόγω καθαίρεσης της υφιστάμενης γέφυρας.

Όσο αφορά στους σταθμούς διοδίων στον κλάδο προς Αθήνα (Αριστερός κλάδος 1) οι θέσεις στάθμευσης ΙΧ μειώνονται από 12 σε 5 ενώ παρουσιάζονται ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις στη χωροθέτησή τους. Ο συγκεκριμένος σταθμός των διοδίων μετατοπίζεται κατά 8m περίπου ΝΔ (προς Αθήνα) ως προς τον προσανατολισμό τους ενώ στον κλάδο προς Βαρυμπόμπη – Ν. Ερυθραία (Δεξιός κλάδος 1) οι θέσεις στάθμευσης ΙΧ αυξάνονται από 3 σε 4, ενώ παρουσιάζεται μετατόπιση κατά 16m περίπου ΒΑ (προς Λαμία). Αυτός ο σταθμός διοδίων μετατοπίζεται ΒΑ κατά 25 m.

Η συνολική επιφάνεια του εδάφους που θα καταληφθεί για την κατασκευή του

προτεινόμενου έργου στον Α.Κ. Βαρυμπόμπης είναι μικρότερη κατά 5,7 στρέμματα περίπου συγκριτικά με το σχεδιασμό του αδειοδοτημένου έργου. **Στο Κεφάλαιο 15 της διαβιβασθείσας μελέτης δίνεται ο συγκριτικός Χάρτης του εγκεκριμένου και του προτεινόμενου σχεδιασμού του ΑΚ Βαρυμπόμπης (Χάρτης 3).**

Επίσης, κατά τη φάση κατασκευής του ΑΚ Βαρυμπόμπης προβλέπονται τα προσωρινά νέα έργα του κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες – Γράμμος- Φοίνιξ του Δ. Κηφισιάς (Χάρτης 5 του Κεφαλαίου 15 της μελέτης). Τα Ο.Τ. 1065, 1043, 1044, 1045, 1046 τα οποία εν μέρει ή στο σύνολό τους καταλαμβάνονται από τα προσωρινά έργα, σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. Δ. Κηφισιάς, χωροθετούνται σε περιοχή Κατοικίας πλην του Ο.Τ. 1043 το μεγαλύτερο τμήμα του οποίου εμπίπτει σε περιοχή Γενικής Κατοικίας και βάση του ρυμοτομικού σχεδίου αποτελούν είτε Κοινόχρηστα Πράσινα (ΚΠ), είτε Κοινόχρηστους Χώρους (ΚΧ), είτε χώρο στάθμευσης (Ρ) με αποτέλεσμα να προκύψει η ανάγκη προσωρινής τροποποίησης του ρυμοτομικού του Δ. Κηφισιάς στην περιοχή αυτή, ήτοι Αδάμες – Γράμμος – Φοίνιξ. Η κατάληψη του έργου επί των Ο.Τ. εκτιμάται σε 0,66 στρέμματα. Αναλυτικότερα τα εμβαδά κατάληψης του έργου ανά Ο.Τ. καθώς και ο χαρακτηρισμός του βάσει ρυμοτομικού Σχεδίου δίνονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Καταλήψεις προσωρινών έργων του κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης ανά Ο.Τ.

ΟΤ	Χαρακτηρισμός βάσει ρυμοτομικού	Έκταση Ο.Τ (m ²)	Κατάληψη έργου ανά Ο.Τ. (m ²)	% Κατάληψης έργου επί Ο.Τ.
1065	ΚΠ	148,40	3,64	2,5
1043	ΚΧ	500,20	78,71	1,7
1044	ΚΠ	1344,35	140,40	10,4
1045	Ρ	495,41	495,41	100,00
1046	ΚΠ	663,50	7,69	1,2

Επίσης στην περιοχή μελέτης εκπονούνται μικρής κλίμακας έργα για λόγους ασφαλείας στο ύψος της πεζογέφυρας της οδού Ιλισίων, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικότερα στο Κεφάλαιο 6 της Μελέτης. Με δεδομένη την υφιστάμενη κατάσταση, στην εν λόγω περιοχή η προτεινόμενη διάταξης τροποποίησης του Αριστερού Παράπλευρου 1 αποτελεί τη βέλτιστη δυνατή τεχνικά και σε ασφάλεια χρηστών λύση.

xii. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Μηδενική λύση: Σε ότι αφορά στον Α/Κ Βαρυμπόμπης, σημειώνεται ότι η υφιστάμενη κυκλοφοριακή διαμόρφωση αποφασίσθηκε (με μελέτη που είχε εγκριθεί πριν από το 1990) με δεσμευτικό όρο να διατηρηθεί το υφιστάμενο και τότε τεχνικό έργο της γέφυρας, το οποίο εμποδίζει την κατασκευή της κανονικής τυπικής διατομής του αυτοκινητοδρόμου. Η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή η μη υλοποίηση του προτεινόμενου σχεδιασμού, θα έχει ως αποτέλεσμα όλες τις συνέπειες που υφίσταται σήμερα η περιοχή, με την αδυναμία εξυπηρέτησης της κυκλοφοριακής ζήτησης, δηλαδή σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον των περιοχών κατοικίας καθώς και στην οδική ασφάλεια.

Εναλλακτική λύση: (η ήδη εγκεκριμένη περιβαλλοντικά) Η διάταξη του Α/Κ Βαρυμπόμπης τροποποιείται με τη μετατροπή σε κυκλικό δακτύλιο και την κατασκευή 2 επιπλέον δακτυλίων (RoundABOUTs) στις συνδέσεις με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Η υφιστάμενη γέφυρα διατηρείται και μετατρέπεται σε χώρο πρασίνου. Με την προτεινόμενη τροποποίηση επιτυγχάνεται καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, ενώ ταυτόχρονα αποτρέπονται οι σοβαρές δυσμενείς κυκλοφοριακές επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής, δεδομένου ότι προβλέπεται η διατήρηση σε κυκλοφορία της υφιστάμενης γέφυρας και η μη διακοπή της λειτουργίας του κόμβου.

Ο σχεδιασμός του Α/Κ Βαρυμπόμπης όπως αδειοδοτήθηκε με την απόφαση 1170/16-02-2018, προέβλεπε την κατασκευή δύο κλάδων (είσοδος προς Αθήνα/έξοδος από Αθήνα) όπου και θα κατασκευάζονταν οι σταθμοί διοδίων. Επίσης θα γινόταν ανακατασκευή των δύο υφιστάμενων κλάδων του κόμβου (είσοδος προς Λαμία/έξοδος από Λαμία).

Όλοι οι κλάδοι εντάσσονταν στην κατασκευή του νέου ανισόπεδου κόμβου συμβάλλοντας στην νέα κυκλική πλατεία (roundabout) που θα λειτουργούσε πάνω από τον αυτοκινητόδρομο.

Η κάθετη οδός ένωνε δύο μικρότερες κυκλικές πλατείες που βρίσκονται εκατέρωθεν του αυτοκινητοδρόμου με την κεντρική κυκλική πλατεία του ανισόπεδου κόμβου ενώ η υφιστάμενη γέφυρα διατηρούνταν στη θέση της.

Σε ότι αφορά τον αυτοκινητόδρομο, στην περιοχή του κόμβου το πλάτος της κεντρικής νησίδας μειωνόταν έτσι ώστε να διατηρηθούν οι τρεις λωρίδες κυκλοφορίας, η λωρίδα έκτακτης ανάγκης και το έρεισμα και στις δύο κατευθύνσεις.

Προτεινόμενη λύση (τροποποιημένη προς αδειοδότηση) Η νέα λύση που προτείνεται για τον Α/Κ Βαρυμπόμπης είναι κόμβος μορφής ρόμβου διατηρώντας τους εκατέρωθεν ισόπεδους κόμβους προς Ν. Ερυθραία και Βαρυμπόμπη με κατάργηση του αδειοδοτημένου κυκλικού κόμβου («Δαχτυλίδι») και αντικατάσταση από γέφυρα τριών λωρίων ανά κατεύθυνση. Επομένως, η διαφοροποίηση σε σχέση με την αδειοδοτημένη λύση αφορά μόνο τους ισόπεδους κόμβους της κάθετης οδού με τις τέσσερις ράμπες.

Ο προτεινόμενος κόμβος επιδέχεται βελτίωση της Στάθμης Εξυπηρέτησης οποτεδήποτε αυτή απαιτηθεί και δεν έχει επιπτώσεις στην υφιστάμενη κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου. Η μοναδική επίπτωση στην κυκλοφορία θα είναι ολιγοήμερη λόγω καθαίρεσης της υφιστάμενης γέφυρας.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι, η μη υλοποίηση των προτεινόμενων έργων – υιοθέτηση της μηδενικής λύσης (διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης) δεν συνάδει με τις κυκλοφοριακές απαιτήσεις, δεν διασφαλίζει ικανοποιητική οδική και κυκλοφοριακή ασφάλεια στην περιοχή μελέτης και ως εκ τούτου απορρίπτεται περιβαλλοντικά και τεχνικά. Με βάση τα παραπάνω η υφιστάμενη κατάσταση δεν μπορεί να λειτουργήσει ικανοποιητικά πλέον. Όσο αφορά στην τροποποίηση του περιβαλλοντικά εγκεκριμένου σχεδιασμού εξάγεται το συμπέρασμα στο πλαίσιο της παρούσας ΜΠΕ υλοποίησης του προτεινόμενου σχεδιασμού έναντι του περιβαλλοντικά εγκεκριμένου.

Συνοψίζοντας η αναγκαιότητα τροποποίησης του σχεδιασμού του ανισόπεδου κόμβου προέκυψε εξαιτίας των ακόλουθων λόγων:

- Η κατασκευή των δύο γεφυρών που προέβλεπε η αδειοδοτημένη λύση και θα υλοποιούσαν τον κυκλικό κόμβο πάνω από τον αυτοκινητόδρομο, είχε σημαντική εμπλοκή με εκτεταμένα δίκτυα ΟΚΩ. Επίσης απαιτούνταν μηχανομηχανική τροποποίηση του αυτοκινητοδρόμου. Η μετατόπιση των εν λόγω δικτύων απαιτεί κατάληψη τμήματος του αυτοκινητοδρόμου γεγονός που θα οδηγούσε σε ανεπίτρεπτες καθυστερήσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων και υπερβολική όχληση. Σημειώνεται ακόμη ότι η κατάληψη του έργου βάσει της προτεινόμενης λύσης είναι μικρότερη κατά 5,7 στρέμματα έναντι της εναλλακτικής λύσης.
- Η κυκλοφοριακή ανάλυση που πραγματοποιήθηκε με το πρόγραμμα SIMTRAFFIC συνολικά για τον κόμβο μέσω διαδοχικών προσεγγίσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το 2032 ο κύριος κόμβος (κυκλικός κόμβος πάνω από τον αυτοκινητόδρομο) σταματά να λειτουργεί αποδεκτά. Δηλαδή ελάχιστα χρόνια μετά την κατασκευή του θα έχει υλοποιηθεί ένα έργο το οποίο δεν εξυπηρετεί την χρήση για την οποία κατασκευάστηκε. Επομένως η προτεινόμενη λύση με την κατασκευή νέας γέφυρας λειτουργεί καλύτερα από άποψη κυκλοφοριακών συνθηκών σε σχέση με την εναλλακτική (ήδη περιβαλλοντικά αδειοδοτημένη λύση).

xiii. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το ήδη αδειοδοτημένο έργο

Τα έργα του ήδη περιβαλλοντικά αδειοδοτημένου σχεδιασμού για τον Α.Κ. Βαρυμπόμπης προέβλεπαν τα εξής:

- 2 Κλάδοι αριστερά και 2 Κλάδοι δεξιά του αυτοκινητοδρόμου.
- 2 Αριστεροί Παράπλευροι και 2 Δεξιοί Παράπλευροι.
- 4 Κάθετοι Οδοί
- 2 Κυκλικές πλατείες
- 1 Κυκλική πλατεία η οποία λειτουργεί ως Άνω Διάβαση Αυτοκινητοδρόμου με 2 γέφυρες.
- Σταθμοί διοδίων αριστερά και δεξιά του αυτοκινητοδρόμου.
- Διατήρηση της Υφιστάμενης γέφυρας και η χρησιμοποίησή της ως χώρο πρασίνου.
- Στένωση της κεντρικής νησίδας του αυτοκινητοδρόμου στην περιοχή της κυκλικής πλατείας.

Στη μελέτη οδοποιίας μελετήθηκε η περιοχή του Ανισόπεδου Κόμβου Βαρυμπόμπης, η νέα διαμόρφωση του κόμβου με την κατασκευή δύο κλάδων, ένας αριστερά στην έξοδο από τον κόμβο προς Αθήνα και ένας δεξιά στην είσοδο στον κόμβο από Αθήνα, οι οποίοι φιλοξενούν από έναν σταθμό διοδίων.

Ανακατασκευάζονται άλλοι δύο κλάδοι του κόμβου, ένας αριστερά στην είσοδο από Λαμία προς τον κόμβο και ένας δεξιά στην έξοδο από τον κόμβο προς Λαμία. Η μελέτη οδοποιίας εντάσσει τους κλάδους στη νέα κατασκευή του Ανισόπεδου Κόμβου με την κυκλική πλατεία που λειτουργεί πάνω από τον αυτοκινητόδρομο.

Επίσης στη συνολική λειτουργία του κόμβου εντάσσεται η κάθετη οδός η οποία χωρίζεται σε 4 επιμέρους οδούς και ενώνει δύο μικρότερες κυκλικές πλατείες που βρίσκονται εκατέρωθεν του αυτοκινητόδρομου, με την κεντρική κυκλική πλατεία του Ανισόπεδου Κόμβου. Διατηρείται η υφιστάμενη γέφυρα και στη θέση της δημιουργείται χώρος πρασίνου, ο οποίος επικοινωνεί με την κεντρική πλατεία. Μειώνεται το πλάτος της κεντρικής νησίδας του αυτοκινητοδρόμου στην περιοχή της κυκλικής πλατείας, ούτως ώστε να διατηρηθούν οι 3 λωρίδες κυκλοφορίας, η λωρίδα έκτακτης ανάγκης και το έρεισμα, εκατέρωθεν του αυτοκινητόδρομου. Στη μελέτη οδοποιίας περιλαμβάνεται η προσαρμογή των παράπλευρων οδών στην κατασκευή των κυκλικών πλατειών για την εξυπηρέτηση των ιδιοκτησιών της περιοχής.

Οι σταθμοί διοδίων που κατασκευάζονται αποτελούνται από 5 φυλάκια προς Αθήνα και 4 φυλάκια προς Λαμία, πλάτους 2,00m το καθένα. Επίσης ο σταθμός διοδίων προς Αθήνα έχει 12 θέσεις στάθμευσης για Ι.Χ. αυτοκίνητα, 1 θέση για άτομα με ειδικές ανάγκες και άλλες δύο για πυροσβεστικά οχήματα, ενώ ο σταθμός προς Λαμία έχει 3 θέσεις στάθμευσης για Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Η συνολική κατάληψη του εν λόγω έργου ανερχόταν σε 52,43 στρέμματα περίπου.

Τα νέα προτεινόμενα έργα στον Α.Κ. Βαρυμπόμπης

Η προτεινόμενη Λύση του Α.Κ. Βαρυμπόμπης είναι εν γένει μορφής ρόμβου με εκατέρωθεν ισόπεδους κόμβους προς Ν. Ερυθραία (Τατοΐου – Αγ. Σαράντα) και Βαρυμπόμπη (Αριστερός Παράπλευρος & οδός προς Βαρυμπόμπη). Σε σχέση με εγκεκριμένο – αδειοδοτημένο κόμβο, η προτεινόμενη Λύση διαφοροποιείται μόνο ως προς τον ισόπεδο κόμβο της κάθετης οδού με τις 4 ράμπες. Το έργο περιλαμβάνει:

Α. Ράμπες εξόδου από Λαμία και εισόδου προς Λαμία

Διατηρούνται οι υφιστάμενες ράμπες και προβλέπονται ήσσονος σημασίας συναρμογές τους στην κάθετη οδό του κόμβου (Βαρυμπόμπη – Ν. Ερυθραία).

Β. Ράμπα εξόδου από Αθήνα και ράμπα εισόδου προς Αθήνα

Τα έργα στις ράμπες αυτές, που είναι ίδια με αυτά της αδειοδοτημένης λύσης, κρίνονται αναγκαία λόγω των πλευρικών διοδίων τα οποία επιβάλλουν μηχανοκίνητη και οριζοντιογραφική τροποποίηση των υφιστάμενων ραμπών.

Το είδος των προβλεπόμενων έργων περιλαμβάνει:

- Χωματουργικά έργα μικρής σχετικά κλίμακας για τη διαπλάτυνση των ραμπών και την υψομετρική προσαρμογή τους στα νέα έργα.
- Κατασκευή νέων οδοστρωμάτων (οδοστρωσία, ασφατικά)
- Κατασκευή Πλευρικών Διοδίων (4 διελεύσεων στη ράμπα εξόδου και 5 διελεύσεων στην ράμπα εισόδου) από άκαμπτο οδόστρωμα σε μήκος 75m, με νησίδες Booth, Η/Μ εγκαταστάσεις, στέγαστρο και χώρους στάθμευσης προσωπικού
- Κρασπεδόρειθρα – πλακοστρώσεις πεζοδρομίων
- Συνήθη έργα αποχέτευσης – αποστράγγισης ομβρίων (τάφροι, αγωγοί, στραγγιστήρια)
- Τοίχους αντιστήριξης στις οριογραμμές προκειμένου τα έργα να κατασκευαστούν εντός της υπάρχουσας απαλλοτρίωσης.
- Οριζόντια – κατακόρυφη σήμανση
- Έργα ασφάλισης
- Οδοφωτισμό και μετατοπίσεις δικτύων ΟΚΩ

Γ. Καθαίρεση υφιστάμενου τεχνικού και κατασκευή νέου

Η καθαίρεση του υφιστάμενου τεχνικού θα γίνει στον συντομότερο δυνατό χρόνο προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις στην κυκλοφορία της Εθνικής Οδού, η οποία στο ολιγοήμερο χρονικό διάστημα θα εξυπηρετείται από τις υφιστάμενες ράμπες (αντίστοιχη καθαίρεση και κυκλοφοριακή ρύθμιση έγινε στην Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου για την καθαίρεση του τεχνικού του Α.Κ. Πάχης).

Για την κατασκευή του νέου τεχνικού θα υιοθετηθούν σε γενικές γραμμές οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που είχαν εφαρμοσθεί στον Α.Κ. Πάχης και περιλαμβάνουν:

- Διακοπή της κυκλοφορίας της κάθετης οδού προκειμένου να κατασκευαστούν τα ακρόβαθρα της γέφυρας. Η διακοπή της κυκλοφορίας θα εξυπηρετείται από τις υφιστάμενες κάτω διαβάσεις (προς βορρά σε απόσταση ~2,2km & προς νότο από την Ελαιών σε απόσταση ~2,1km και τους υφιστάμενους παράπλευρους).
- Το μεσόβαθρο θα κατασκευαστεί κατ'αντιστοιχία του Α.Κ. Πάχης, δηλαδή με διατήρηση των 3 λωρίδων ανά κατεύθυνση (που εξασφαλίζεται με μείωση του πλάτους τους και χρήση της ΛΕΑ) και είσοδο – έξοδο της Εργοταξιακής κυκλοφορίας από τους Α.Κ. Αγ. Στεφάνου, Καλυφτάκη και ενδεχομένως της Κ.Δ. οδού Ελαιών.
- Ο φορέας της γέφυρας θα κατασκευαστεί με προκατασκευασμένα δοκάρια χωρίς όχληση στην κυκλοφορία της Ε.Ο.

Δ. Κάθετη Οδός (Βαρυμπόμπη – Ν. Ερυθραία)

Τα τμήματα της κάθετης οδού εκατέρωθεν της Γέφυρας περιλαμβάνουν:

- Τους κυκλικούς κόμβους Βαρυμπόμπης και Τατοΐου – Αγ. Σαράντα, οι οποίοι είναι ίδιοι με αυτούς της αδειοδοτημένης λύσης.
- Την αναβάθμιση – διαπλάτυνση της κάθετης οδού εντός του υφιστάμενου ορίου απαλλοτρίωσης και η οποία είναι ευνοϊκότερη της Αδειοδοτημένης λύσης λόγω του ότι δεν υπερυψώνεται μηχανοκίνητα σε σχέση με την υφιστάμενη οδό.
- Το χώρο στάθμευσης παρά τον Αριστερό Παράπλευρο 1 που είναι ίδιος με αυτόν της αδειοδοτημένης λύσης.

Τα έργα για την κατασκευή της κάθετης οδού περιλαμβάνουν:

- Μικρής κλίμακας χωματουργικές εργασίες για τη διαπλάτυνση – υψομετρική τροποποίηση υφιστάμενων έργων
- Κατασκευή νέων οδοστρωμάτων (οδοστρωσία – ασφατικά) και ανακατασκευή

- υφιστάμενων (απισωτική στρώση και στρώση κυκλοφορίας)
- Κατασκευή κρασπεδορείθρων – πλακοστρώσεων πεζοδρομίων
- Τοίχους αντιστήριξης σε τμήματα των οριογραμμών της κάθετης οδού, προκειμένου τα έργα να κατασκευαστούν εντός της υπάρχουσας απαλλοτρίωσης
- Συνήθη έργα αποχέτευσης – αποστράγγισης ομβρίων (στραγγιστήρια, κανάλια, αγωγοί)
- Οριζόντια – κατακόρυφη σήμανση
- Έργα ασφάλισης
- Οδοφωτισμό

Ε. Έργα Εθνικής Οδού

Το μήκος επιρροής στην Εθνική Οδό είναι περί τα 500m και περιλαμβάνει τα ακόλουθα έργα:

(α) Ανακατασκευή πλευρικών διαμορφώσεων (μικροδιαπλατύνσεις ΛΕΑ, αποχετευτικές τάφροι, τυπικά στραγγιστήρια κ.λπ.) κατά μήκος των οριογραμμών, οι οποίες εκτελούνται με μικροδιαπλατύνσεις της ΛΕΑ και δε δημιουργούν αξία λόγου όχληση στην κυκλοφορία.

(β) Ανακατασκευή στρώσης κυκλοφορίας και αναβάθμιση οριζόντιας – κατακόρυφης σήμανσης και ασφάλισης, που ούτως ή άλλως προβλέπονται στο πλαίσιο της συντήρησης των έργων και δε δημιουργούν αξία λόγου όχληση της κυκλοφορίας.

Τα ανωτέρω έργα θα κατασκευαστούν χωρίς εκτροπές της κυκλοφορίας διότι το είδος τους επιτρέπει την υλοποίησή τους με σύγχρονη κυκλοφορία και εφαρμογή των συνήθων – εγκεκριμένων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που προβλέπονται σε τοπικής σημασίας έργα.

Το σύνολο των έργων στον Α.Κ. Βαρυμπόμπης σύμφωνα με τον προτεινόμενο σχεδιασμό είναι 46,69 στρέμματα περίπου και χωροθετείται εντός του ορίου απαλλοτρίωσης.

Προσωρινά έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης

Μέσω της υφιστάμενης Κάτω Διάβασης της οδού Ελαιών εξυπηρετείται, εκτός των άλλων μετακινήσεων, και η κίνηση από Κηφισιά προς Αθήνα, η οποία εισέρχεται στον αυτοκινητόδρομο λίγα μέτρα νοτιότερα της Κάτω Διάβασης, αφού βέβαια γίνουν οι κατάλληλες κυκλοφοριακές διαρρυθμίσεις τόσο στο Δυτικό τμήμα της οδού Ελαιών (προβλέπεται κυκλικός κόμβος), όσο και στη διασταύρωσή της με τον αριστερό (δυτικό) παράπλευρο της Εθνικής Οδού, όπου προβλέπεται κόμβος με φωτεινή σηματοδότηση.

Με την προβλεπόμενη διάταξη, η είσοδος στον αυτοκινητόδρομο της κίνησης Κηφισιά – Αθήνα γίνεται άμεσα.

Με την προβλεπόμενη διάταξη αποφεύγεται η δυσχερής πορεία η οποία οδεύει στον παράπλευρο με είσοδο στον αριστερό παράπλευρο μέχρι τον φωτοσηματοδοτούμενο κόμβο Καλυφτάκη, έχει πορεία επί της Λ. Κύμης προς Πάρνηθα, κάνει αναστροφή από φωτοσηματοδοτούμενο κόμβο Λ. Κύμης, ακολουθεί πορεία στο νότιο κλάδο της Λ. Κύμης προς Κηφισιά-Αθήνα, εκβάλλει στον φωτοσηματοδοτούμενο κόμβο Καλυφτάκη και ακολουθεί τη ράμπα προς Αθήνα.

Τα έργα που προβλέπονται για την υλοποίηση της προτεινόμενης κυκλοφοριακής διεύθετησης είναι:

- Ανακατασκευή κυρίως του υφιστάμενου οδοστρώματος και των υφιστάμενων πεζοδρομίων του ταπεινωμένου τμήματος της οδού Ελαιών.
- Διαμόρφωση ισόπεδου κυκλικού κόμβου σε ελεύθερο χώρο στο δυτικό τμήμα της οδού Ελαιών, η οποία θίγει μόνο υφιστάμενο περίπτερο.
- Ανακατασκευή των υφιστάμενων παράπλευρων της Εθνικής Οδού και της οδού Ελαιών (Αριστερός Κλάδος 1, Δεξιός Κλάδος 1).
- Διαμόρφωση ισόπεδου φωτοσηματοδοτούμενου κόμβου στην συμβολή του Δεξιού Κλάδου 1 με τον αριστερό παράπλευρο της Εθνικής Οδού.
- Διαμόρφωση λωρίδας επιτάχυνσης μήκους 250m περίπου, στην δεξιά οριογραμμή του

δυτικού κλάδου της Εθνικής Οδού. Η υλοποίηση της ως άνω λωρίδας προϋποθέτει ανακατασκευή της οριογραμμής του αυτοκινητόδρομου σε μήκος ~90m

- Νέα κράσπεδα και πλακοστρώσεις πεζοδρομίων
- Μικρού ύψους τοίχοι αντιστήριξης στον Δεξιό Κλάδο 2
- Μετατόπιση υφιστάμενης γέφυρας σήμανσης επί του αυτοκινητόδρομου.
- Έργα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- Έργα ασφάλισης
- Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης του Ισόπεδου Κόμβου συμβολής του Δεξιού Κλάδου 1 και του Αριστερού Παράπλευρου της Εθνικής Οδού.
- Αναβάθμιση – προσαρμογή του υφιστάμενου οδοφωτισμού
- Μετατοπίσεις φρεατίων υδροσυλλογής και τυχόν άλλων δικτύων ΟΚΩ

Παραλλαγή Αριστερού Παράπλευρου 1 στην περιοχή της Δυτικής πρόσβασης της Άνω Διάβασης πεζών της οδού Ιλισίων

Για την προστασία πεζών και την αποφυγή πρόσκρουσης οχημάτων που κατ' επανάληψη έχει συμβεί στο βάθρο της υφιστάμενης Διάβασης πεζών στο ύψος της οδού Ιλισίων, προβλέπεται τοπική παραλλαγή του παράπλευρου ώστε μεταξύ βάθρου και παράπλευρου να εξασφαλισθεί χώρος για να εγκατασταθούν στηθαία που θα επιλύουν τα προαναφερθέντα προβλήματα ασφάλειας.

Το είδος των έργων που προβλέπονται είναι:

- Μικρής έκτασης χωματουργικά και νέα οδοστρώματα στο διαπλατυνόμενο τμήμα του παραπλεύρου.
- Ανακατασκευή υφιστάμενων οδοστρωμάτων
- Έργα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- Έργα ασφάλισης για την προστασία της πρόσβασης και του βάθρου της υφιστάμενης άνω διάβασης
- Αναβάθμιση – προσαρμογή του υφιστάμενου οδοφωτισμού
- Μετατοπίσεις φρεατίων υδροσυλλογής και τυχόν άλλων δικτύων ΟΚΩ

Η κατάληψη των έργων επί του κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης εκτιμάται σε 10,28 στρέμματα περίπου.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σε σχέση με εγκεκριμένο – αδειοδοτημένο κόμβο, η προτεινόμενη Λύση διαφοροποιείται μόνο ως προς τον ισόπεδο κόμβο της κάθετης οδού με τις 4 ράμπες, όπως προαναφέρθηκε. Η Κυκλική πλατεία 1 του εγκεκριμένου σχεδιασμού η οποία θα λειτουργούσε ως Άνω Διάβαση Αυτοκινητοδρόμου με 2 γέφυρες καταργείται και αντικαθίσταται πλέον από νέα τη νέα γέφυρα (κάθετη οδό 2-3). Η υφιστάμενη γέφυρα καθαιρείται, σε αντίθεση με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό που αξιοποιούνταν ως χώρος πρασίνου στο κέντρο της κυκλικής πλατείας 1.

Ο προτεινόμενος κόμβος εν αντιθέσει προς τον αδειοδοτημένο:

- Έχει καλύτερη Στάθμη Εξυπηρέτησης
- Επιδέχεται βελτίωση της Στάθμης Εξυπηρέτησης οποτεδήποτε αυτή απαιτηθεί
- Δεν έχει επιπτώσεις στην υφιστάμενη κυκλοφορία της Εθνικής Οδού. Η μοναδική επίπτωση στην κυκλοφορία της Εθνικής Οδού θα είναι ολιγοήμερη λόγω καθαίρεσης της υφιστάμενης γέφυρας.

Όσο αφορά στους σταθμούς διοδίων στον κλάδο προς Αθήνα (Αριστερός κλάδος 1) οι θέσεις στάθμευσης ΙΧ μειώνονται από 12 σε 5 ενώ παρουσιάζονται ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις στη χωροθέτησή τους. Ο συγκεκριμένος σταθμός των διοδίων μετατοπίζεται κατά 8m περίπου ΝΔ (προς Αθήνα) ως προς τον προσανατολισμό τους ενώ στον κλάδο προς Βαρυμπόμπη – Ν. Ερυθραία (Δεξιός κλάδος 1) οι θέσεις στάθμευσης ΙΧ αυξάνονται από 3 σε 4, ενώ παρουσιάζεται μετατόπιση κατά 16m περίπου ΒΑ (προς Λαμία). Αυτός ο

σταθμός διοδίων μετατοπίζεται ΒΑ κατά 25 m.

Συνοψίζοντας,

- η συνολική κατάληψη του υπό μελέτη έργου σύμφωνα με τον περιβαλλοντικά εγκεκριμένο σχεδιασμό εκτιμήθηκε σε 52,43 **στρέμματα** ενώ
- η συνολική κατάληψη του υπό μελέτη έργου σύμφωνα με τον επικαιροποιημένο σχεδιασμό εκτιμήθηκε σε 46,69 **στρέμματα**,

οπότε η συνολική επιφάνεια του εδάφους που θα καταληφθεί για την κατασκευή του προτεινόμενου έργου στον Α.Κ. Βαρυμπόμπης είναι μικρότερη κατά 5,7 στρέμματα περίπου συγκριτικά με το σχεδιασμό του αδειοδοτημένου έργου.

Στο Κεφάλαιο 15 της μελέτης δίνεται ο συγκριτικός Χάρτης του εγκεκριμένου και του προτεινόμενου σχεδιασμού του ΑΚ Βαρυμπόμπης (Χάρτης 3).

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΧΩΜΑΤΙΣΜΩΝ

Ο συνολικός όγκος των χωματισμών (ορύγματα, επιχώματα) καθώς και οι φυτικές γαίες δίνονται ακολούθως.

Συνοπτικός πίνακας συνόλου χωματισμών έργων

Α/Α	ΟΔΙΚΟ ΕΡΓΟ	ΟΡΥΓΜΑΤΑ (ΣΥΝΟΛΟ)	ΕΠΙΧΩΜΑΤΑ (ΣΥΝΟΛΟ)	ΦΥΤΙΚΕΣ (ΣΥΝΟΛΟ)	ΓΑΙΕΣ
		ΚΥΒΟΙ [m3]	ΚΥΒΟΙ [m3]	ΚΥΒΟΙ [m3]	
1	Προσωρινών έργων κόμβου Ελαιών κα Ερμιόνης	3.475	146	164	
2	Έργων ΑΚ Βαρυμπόμπης	7.078	16.356	4.415	

Σημειώνεται ότι ο όγκος των υλικών (ΑΕΚΚ) της υφιστάμενης γέφυρας του Α.Κ. Βαρυμπόμπης που θα κατεδαφιστεί εκτιμάται σε 1000m³.

xiv. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Από την υλοποίηση των έργων δεν αναμένονται επιπτώσεις στα **κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά** τόσο της άμεσης όσο και της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Οι όποιες επιπτώσεις θα είναι πολύ περιορισμένες και μικρού μεγέθους για να επηρεάσουν και να μεταβάλουν τη ροή των ανέμων, τη θερμοκρασία, την υγρασία ή άλλες παραμέτρους. Οι επιπτώσεις στα **μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά** της περιοχής μελέτης έχουν εκτιμηθεί στην περιβαλλοντικά εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου (ΜΠΕ 2014). Οι επιπτώσεις από την τροποποίηση του σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του εγκεκριμένου Α/Κ Βαρυμπόμπης δε διαφοροποιούνται από αυτές του περιβαλλοντικά εγκεκριμένου έργου.

Όσον αφορά στα προσωρινά έργα έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς, θα υπάρξει κάποια αλλοίωση στα μορφολογικά και τοπιολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, οι οποίες θα προκληθούν τόσο από τις χωματοουργικές και κατασκευαστικές δραστηριότητες όσο και από τη λειτουργία των έργων αυτών μέχρι και την ολοκλήρωση του Α/Κ Βαρυμπόμπης.

Σε κάθε περίπτωση, οι επιπτώσεις αυτές βραχυχρόνιες (1 μήνας η διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών και 1 έτος η διάρκεια λειτουργίας των προσωρινών έργων) και πλήρως αναστρέψιμες καθώς θα πάψουν να υφίστανται μετά την ολοκλήρωση του Α/Κ Βαρυμπόμπης.

Στη φάση λειτουργίας δεν πρόκειται να υπάρξουν περαιτέρω επιπτώσεις στα τοπιολογικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά εκτός από αυτές της κατασκευής.

Οι επιπτώσεις στα **γεωλογικά, τεκτονικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά** της περιοχής μελέτης έχουν εκτιμηθεί στην περιβαλλοντικά εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου (ΜΠΕ 2014). Όσον αφορά στον υπό μελέτη ανασχεδιασμό του Α/Κ Βαρυμπόμπης, σημειώνεται ότι, όσον αφορά στις επιπτώσεις στο έδαφος και τη μορφολογία του εδάφους, η προτεινόμενη λύση αποτελεί βελτιστοποίηση του περιβαλλοντικά εγκεκριμένου σχεδιασμού, στον οποίο προβλεπόταν η κατασκευή κυκλικού κόμβου με δύο νέες γέφυρες πάνω από την Εθνική Οδό. Η προτεινόμενη λύση αναβάθμισης-διαπλάτυνσης της κάθετης οδού είναι ευνοϊκότερη της περιβαλλοντικά αδειοδοτημένης λύσης λόγω του γεγονότος ότι δεν υπερυψώνεται μηκοτομικά σε σχέση με την υφιστάμενη οδό. Τα έργα για την κατασκευή της κάθετης οδού περιλαμβάνουν μικρής κλίμακας χωματουργικές εργασίες για την διαπλάτυνση-υψομετρική τροποποίηση υφιστάμενων έργων και τοίχους αντιστήριξης σε τμήματα των οριογραμμών της κάθετης οδού και επομένως δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στα γεωλογικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής από δημιουργία ορυγμάτων και επιχώσεων. Η συνολική κατάληψη στην περιοχή του Α/Κ Βαρυμπόμπης με βάση τον τροποποιημένο σχεδιασμό είναι μικρότερη κατά 5,7 στρέμματα από την κατάληψη με βάση τον αδειοδοτημένο σχεδιασμό.

Όσον αφορά στα προσωρινά νέα έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς, τα έργα τα οποία θα μπορούσαν δυνητικά να προκαλέσουν επιπτώσεις στα γεωλογικά ή εδαφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής (κατάληψη εδαφών) είναι η διαμόρφωση ισόπεδου κυκλικού κόμβου σε ελεύθερο χώρο στο δυτικό τμήμα της οδού Ελαιών. Τα υπόλοιπα έργα περιλαμβάνουν ανακατασκευή του υφιστάμενου οδοστρώματος και των υφιστάμενων πεζοδρομίων του ταπεινωμένου τμήματος της οδού Ελαιών και των υφιστάμενων παράπλευρων της Εθνικής Οδού και της οδού Ελαιών (Αριστερός κλάδος 1, Δεξιός κλάδος 1).

Η περιοχή που θα καταληφθεί για τη διαμόρφωση του κυκλικού κόμβου είναι μία αδόμητη έκταση συνολικής έκτασης 0,5 στρεμμάτων περίπου.

Η υλοποίηση των νέων αυτών έργων θα προκαλέσει ασθενή επίπτωση στα εδαφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης. Σε κάθε περίπτωση η επίπτωση θα είναι βραχυχρόνια (1 μήνας η διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών και 1 έτος η διάρκεια λειτουργίας των προσωρινών έργων) και πλήρως αναστρέψιμη, καθώς μετά την ολοκλήρωση του Α/Κ Βαρυμπόμπης, η περιοχή θα επανέλθει στην αρχική της κατάσταση. Τα προϊόντα καθαίρεσης της υφιστάμενης γέφυρας πάνω από την Εθνική Οδό στον Α/Κ Βαρυμπόμπης θα διατεθούν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην κείμενη νομοθεσία περί διαχείρισης ΑΕΕΚ.

Όσον αφορά στα υλικά τα οποία θα απαιτηθούν για την κατασκευή του έργου (αδρανή οδοστρωσίας και εξυγιαντικής στρώσης), η προμήθειά τους θα γίνει από νομίμως λειτουργούν λατομείο της περιοχής.

Στη φάση λειτουργίας δεν πρόκειται να υπάρξουν περαιτέρω επιπτώσεις στη μορφολογία του εδάφους εκτός από αυτές της κατασκευής. Επιβάρυνση του εδάφους μπορεί να προκύψει από την απόρριψη απορριμμάτων από τους χρήστες των οδών. Για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο τοπίο κατά τη λειτουργία των υπό μελέτη έργων, θα πρέπει να προβλεφθεί ο τακτικός καθαρισμός αυτών καθώς και η συλλογή των απορριμμάτων και η διάθεση αυτών σε κατάλληλους χώρους. Τα μέτρα αυτά παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 10 της παρούσας μελέτης.

Το μέγεθος των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο **φυσικό περιβάλλον** κατά τη φάση κατασκευής σχετίζεται με το είδος, τη διάρκεια και το μέγεθος των κατασκευαστικών εργασιών καθώς επίσης και τη οικολογική αξία και το καθεστώς διατήρησης των

επηρεαζόμενων φυσικών οικοσυστημάτων.

Με τη λειτουργία των οχημάτων των εργοταξίων θα προκληθεί τοπική, μικρή σε μέγεθος, και αντιστρέψιμη αύξηση των συγκεντρώσεων ατμοσφαιρικών ρύπων και σκόνης στους χώρους κίνησής τους. Αυτοί οι ρύποι είναι δυνατόν να επηρεάσουν φυτικά είδη μόνο σε εξαιρετικά υψηλές συγκεντρώσεις και τέτοιες δεν αναμένονται. Συνεπώς δεν αναμένεται να επηρεαστεί η ομαλή λειτουργία των φυτών στην άμεση περιοχή των έργων.

Σχετικά με τη σκόνη, υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι όσο περισσότερη σκόνη υπάρχει στην ατμόσφαιρα μιας περιοχής, τόσο πιο υποβαθμισμένα είναι τα φυτά στην περιοχή αυτή. Τυπικά συμπτώματα, που παρουσιάζουν τα φυτά εξαιτίας μακροχρόνιας έκθεσης τους σε ιδιαίτερα σκονισμένο περιβάλλον είναι ο νανισμός, η πρόωρη απώλεια φύλλων και η αυξημένη ευπάθεια στις ασθένειες. Σημειώνεται ότι η σκόνη αυτή, κυρίως στις περιοχές των εργοταξίων, μπορεί να έχει κάποια τοξικότητα, εφόσον περιέχει ποσοστό σωματιδίων από ρυπαντές εργοταξιακής προέλευσης (καύσιμα, λάδια, ασφαλικά, αδρανή, τσιμέντα). Όμως επειδή το μέγεθος των προβλεπόμενων έργων δεν απαιτεί μεγάλα εργοτάξια οι επιπτώσεις στη βλάστηση θα είναι ιδιαίτερα περιορισμένες. Σε κάθε περίπτωση οι όποιες επιπτώσεις περιορίζονται σημαντικά όσο αυξάνεται η απόσταση από το χώρο κατασκευής και θα είναι αναστρέψιμες, αφού η περιεκτικότητα του αέρα σε σκόνη θα μειωθεί και πάλι μόλις τελειώσουν τα έργα.

Ενώ λοιπόν η λειτουργία των εργοταξίων δεν αναμένεται να επιφέρει ιδιαίτερες επιπτώσεις στη βλάστηση της άμεσης περιοχής μελέτης λόγω αύξησης των επιπέδων ατμοσφαιρικών ρύπων και σκόνης, η ενδεχόμενη έλλειψη ορθής διαχείρισης σκουπιδιών, άχρηστων υλικών, παλιών ανταλλακτικών και μηχανημάτων, λαδιών, κ.λπ. μπορεί να οδηγήσει σε ρύπανση του εδάφους και υποβάθμιση ενδιαιτημάτων, με αρνητικές επιπτώσεις για την ανάπτυξη και την επιβίωση των φυτών. Εφόσον ληφθούν μέτρα (διαβροχή σωρών υλικών για τον περιορισμό των εκπομπών σκόνης, μεταφορά υλικών με σκεπασμένα φορτηγά κ.λπ.), οι ανωτέρω επιπτώσεις χαρακτηρίζονται ως αντιμετωπίσιμες, βραχυχρόνιες και ασθενείς.

Δεν αναμένονται επίσης επιπτώσεις σε χερσόβια θηλαστικά από την κατάληψη των έργων, καθώς οι περιοχές χωροθέτησης αυτών δεν αποτελούν κάποιον αξιόλογο βιότοπο φωλεοποίησης ή δραστηριοποίησης κάποιου σημαντικού είδους της πανίδας.

Σημειώνεται ότι οι περιοχές των έργων βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με την υφιστάμενη εθνική οδό και τα είδη πανίδας που διαβιούν είναι εξοικειωμένα με τα αυξημένα επίπεδα θορύβου. Πρόκειται για είδη που είναι δυνατό να συνυπάρξουν με τον άνθρωπο και τις αφιλόξενες γι' αυτά δραστηριότητές του και να εξασφαλίσουν την καθημερινή τροφή τους. Αυτά είναι κυρίως είδη ασπονδύλων και μικρών θηλαστικών, καθώς και πτηνών κατά κύριο λόγο στρουθιόμορφων, τα οποία παρουσιάζουν μικρή ποικιλότητα ως προς τον αριθμό ειδών και είναι εξαιρετικά φτωχά από πλευράς πληθυσμών.

Κατά τις εργασίες ανακατασκευής και διαπλάτυνσης της γέφυρας στον Α/Κ Βαρυμπόμπης αναμένεται να αποψιλωθούν κάποια δέντρα παρόδιας βλάστησης (κυρίως πεύκα), τα οποία βρίσκονται στα πρανή του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ (βλέπε φωτό μελέτης). Τα δέντρα αυτά φυτεύτηκαν στο πλαίσιο της αποκατάστασης κατά την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου και σε κάθε περίπτωση θα αντικατασταθούν μετά και την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών.

Για την κατασκευή των νέων προσωρινών έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης θα αποψιλωθούν συνολικά 10 δέντρα (7 πεύκα και 3 πλατάνια) και 5 θάμνοι (λιγούστρο) στο πεζοδρόμιο της οδού Ερμιόνης.

Από τα παραπάνω, συμπεραίνεται πως τυχόν επιπτώσεις από αποψίλωση βλάστησης για την κατασκευή του Α/Κ Βαρυμπόμπης και των νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης κρίνονται ως ασθενείς. Σε κάθε περίπτωση προβλέπεται αποκατάσταση της βλάστησης με κατάλληλες φυτοτεχνικές διαμορφώσεις.

Συμπερασματικά, η κατασκευή των υπό μελέτη έργων δεν αναμένεται να έχει επιπτώσεις στην χλωρίδα, την πανίδα και τα οικοσυστήματα της άμεσης περιοχής μελέτης.

Κατά τη φάση λειτουργίας δεν αναμένεται η πρόκληση αρνητικών επιπτώσεων πέραν της μερικής παγιοποίησης των όποιων τυχόν επιπτώσεων έχουν προκύψει κατά τη φάση κατασκευής. Οι όποιες ασθενείς επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον δύνανται να αντιμετωπιστούν κατά το δυνατό βάσει των επανορθωτικών μέτρων (φύτευση-συντήρηση), τα οποία παρουσιάζονται στην ενότητα 10.4 της παρούσας μελέτης.

Οι δυνητικές επιπτώσεις στις **χρήσεις γης** από την κατασκευή και λειτουργία των υπό μελέτη έργων αφορούν κατά κύριο λόγο στην κατάληψη εκτάσεων που έχουν σήμερα άλλες χρήσεις. Η ένταση των επιπτώσεων εξαρτάται από το μέγεθος και τη χρήση των εκτάσεων εντός των οποίων χωροθετούνται τα υπό μελέτη έργα.

Η περιοχή των νέων έργων χωροθετείται εντός των ορίων του ΓΠΣ του Δήμου Κηφισιάς. Στην άμεση περιοχή των νέων προσωρινών έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς κυριαρχούν οι οικιστικές και εμπορικές χρήσεις, όπως παρουσιάζεται και στον Χάρτη χρήσεων και κάλυψης γης στην περιοχή μελέτης των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης (Αρ. Σχεδίου 5 του Κεφαλαίου 15 της μελέτης). Περιμετρικά του νέου κόμβου συναντώνται οικίες, καθώς και ένα εμπορικό κατάστημα, όπως παρουσιάζεται στις φωτογραφίες που επισυνάπτονται στο Κεφάλαιο 14 (Φωτογραφική τεκμηρίωση) της μελέτης.

Για την κατασκευή των νέων προσωρινών έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς προκύπτει η ανάγκη τροποποίησης του ρυμοτομικού καθώς μικρό τμήμα του έργου (0.66 στρ. περίπου) εμπίπτει σε Ο.Τ. τα οποία βάσει του ισχύοντος ρυμοτομικού αποτελούν περιοχές Κοινόχρηστου Πράσινου (ΚΠ), Κοινόχρηστους Χώρους (ΚΧ), χώρο στάθμευσης (Ρ), όπως παρουσιάστηκαν στην υποπαράγραφο 2.1 της μελέτης.

Για την κατασκευή των νέων προσωρινών έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών - Ερμιόνης θίγονται οι δύο στάσεις λεωφορείων επί της οδού Ερμιόνης και το υφιστάμενο περίπτερο. Πριν τη έναρξη των κατασκευαστικών δραστηριοτήτων, ο φορέας του έργου θα πρέπει να ενημερώσει έγκαιρα την Ο.ΣΥ. Α.Ε., ώστε να μην επηρεασθεί η λειτουργία της λεωφορειακής γραμμής, με πιθανή αλλαγή της διαδρομής και μετακίνηση των δύο στάσεων ενώ το περίπτερο θα μεταφερθεί στην εγγύτερη περιοχή.

Η περιοχή του Α/Κ Βαρυμπόμπης χωροθετείται εντός των ορίων του ΓΠΣ του Δήμου Νέας Ερυθραίας. Όλα τα έργα του Α/Κ Βαρυμπόμπης χωροθετούνται εντός των ορίων απαλλοτρίωσης του τμήματος Μεταμόρφωση-Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, εκτιμάται ότι οι επιπτώσεις στις χρήσεις γης από την κατασκευή των νέων προσωρινών έργων κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης θα είναι τοπικά μέτριες, προσωρινές και πλήρως αναστρέψιμες, καθώς μετά την ολοκλήρωση του Α/Κ Βαρυμπόμπης, η περιοχή θα αποκατασταθεί πλήρως και θα επανέλθει στην αρχική της κατάσταση. Στον Α/Κ Βαρυμπόμπης, οι επιπτώσεις θα είναι ασθενείς κατά τη φάση κατασκευής αλλά σημαντικά θετικές κατά τη φάση λειτουργίας, καθώς τα υπό μελέτη έργα αναβαθμίζουν το ρόλο και τη λειτουργικότητα της ΠΑΘΕ στη συγκεκριμένη περιοχή όπου παρουσιάζονται σήμερα μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα.

Σύμφωνα με τη μελέτη, τα περιγραφόμενα έργα δεν διέρχονται μέσα από τα όρια των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων μελέτης και συνεπώς δεν αναμένονται επιπτώσεις **στο ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον** της περιοχής μελέτης τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας.

Η κατασκευή και λειτουργία των υπό μελέτη έργων δεν αναμένεται να επιφέρει αξιοσημείωτες αρνητικές επιπτώσεις στο **κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον** των περιοχών χωροθέτησης αυτών, ούτε να διαταράξει κάποια από τις υφιστάμενες ανθρωπογενείς δραστηριότητες στην περιοχή μελέτης.

Εκτιμάται ότι κατά την κατασκευή και λειτουργία των υπό μελέτη έργων θα υπάρξουν θετικές επιδράσεις, ως αποτέλεσμα της δημιουργίας θέσεων εργασίας αλλά κυρίως της βελτίωσης της κυκλοφοριακής λειτουργίας και της εξυπηρέτησης των περιοχών γύρω από την ΠΑΘΕ μετά και την ολοκλήρωση των εργασιών.

Συγκεκριμένα, με την αναδιάταξη-αναβάθμιση του υφιστάμενου Α/Κ Βαρυμπόμπης θα βελτιωθούν οι κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή, καθώς σήμερα παρατηρούνται φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Όσον αφορά τα νέα έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, σκοπός του είναι η βελτίωση της λειτουργίας του κυκλοφοριακού συστήματος από τον Α/Κ Καλυφτάκη έως την οδό Ελαιών μέχρι και την ολοκλήρωση των έργων στον Α/Κ Βαρυμπόμπης και η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή της υφιστάμενης άνω διάβασης πεζών στο ύψος της οδού Ιλισίων.

Στο σημείο αυτό (όπως αναφέρεται στη μελέτη) να σημειωθεί πως έχει προβλεφθεί η ελεύθερη διέλευση των μονίμων κατοίκων των γειτονικών δήμων και των ατόμων με αναπηρία καθώς και η εφαρμογή ειδικού Εκπαιδευτικού Προγράμματος Εργαζομένων, οι οποίοι χρησιμοποιούν καθημερινά τον αυτοκινητόδρομο, για να μετακινηθούν από και προς το χώρο εργασίας τους.

Δεν αναμένεται να προκληθούν στη φάση κατασκευής αξιοσημείωτες αρνητικές επιπτώσεις από εμπλοκή με την υφιστάμενη κυκλοφορία του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, καθώς δεν αναμένεται η διακοπή της κυκλοφορίας του αυτοκινητοδρόμου για την κατασκευή των έργων. Σε κάθε περίπτωση θα ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την διασφάλιση της ασφάλειας των χρηστών (τοποθέτηση σημάτων, σημαιοφόρων κ.λπ.).

Υπενθυμίζεται ότι με την υπό μελέτη τροποποίηση του περιβαλλοντικά εγκεκριμένου σχεδιασμού του Α/Κ Βαρυμπόμπης επιτυγχάνεται καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και επίλυση των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρουσιάζονται στη συγκεκριμένη περιοχή.

Για την ασφάλεια των διερχόμενων αυτοκινήτων ο εργολάβος υποχρεούται να τοποθετήσει την απαραίτητη σήμανση για την ασφαλή, έγκαιρη προειδοποίηση και κατεύθυνση των διερχόμενων οχημάτων, ενώ κατά τη διάρκεια της νύχτας θα πρέπει να υπάρχει φωτισμός ασφαλείας.

Πέραν της αλληλεπίδρασης με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, τα υπό μελέτη έργα δεν αναμένεται να επιφέρουν αξιοσημείωτες επιπτώσεις στα δίκτυα κοινής ωφέλειας της περιοχής μελέτης (Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε., δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης, δίκτυο φυσικού αερίου). Όπου απαιτηθεί θα γίνει μετατόπιση φρεατίων υδροσυλλογής και άλλων δικτύων ΟΚΩ και αναβάθμιση-προσαρμογή του υφιστάμενου οδοφωτισμού. Θα πρέπει να σημειωθεί πως με την τροποποίηση του σχεδιασμού του Α/Κ Βαρυμπόμπης, ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις σε ότι αφορά τα δίκτυα οργανισμών κοινής ωφέλειας, καθώς η κατασκευή δύο νέων γεφυρών πάνω από τον αυτοκινητόδρομο σύμφωνα με την εγκεκριμένη περιβαλλοντικά λύση δεν ήταν εφικτή λόγω της εμπλοκής με υπόγεια δίκτυα Ο.Κ.Ω.

Στα πλαίσια σχεδιασμού του υπό μελέτη έργου, εκπονήθηκε Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων (Μ.Κ.Ε.) από την εταιρεία ΝΑΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Α.Ε., το σύνολο της οποίας επισυνάπτεται στο Κεφάλαιο 13 της μελέτης.

Όπως προκύπτει από τη ΜΚΕ, η φάση κατασκευής εκτιμάται ότι θα έχει σχετικά περιορισμένη επίπτωση στις κυκλοφοριακές συνθήκες της περιοχής μελέτης. Πράγματι, η διακοπή της λειτουργίας της γέφυρας της Βαρυμπόμπης θα αυξήσει το συνολικό μήκος των ταξιδιών (αυξημένα οχηματοχιλιόμετρα) κατά 5% περίπου, αφού θα αυξηθούν οι περιπορείες για την πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο, ενώ θα οδηγήσει σε μικρή αύξηση του συνόλου των χρόνων διαδρομής (λόγω επιβάρυνσης του λοιπού, τοπικού οδικού δικτύου) κατά 5% συνολικά. Παρόλα αυτά, η μείωση της μέσης ταχύτητας στο δίκτυο εκτιμάται ότι θα είναι αμελητέα (1 km/h περίπου). Το επίπεδο εξυπηρέτησης πάλι θα

επηρεαστεί ελαφρά, αφού επιπλέον 3% περίπου του δικτύου θα βρεθεί (προσωρινά και κατά τη φάση κατασκευής) σε κορεσμό (στάθμη εξυπηρέτησης (LOS) F). Τα παραπάνω είναι αναμενόμενα, αφού η διακοπή της λειτουργίας της Γέφυρας της Βαρυμπόμπης υποκαθίσταται από προσωρινή είσοδο στο ύψος της οδού Ελαιών. Η πρόσβαση στην προσωρινή είσοδο απαιτεί τη χρήση του τοπικού δικτύου της περιοχής μελέτης (το οποίο έχει φτωχότερα γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, καθώς και αυξημένη εμπορική δραστηριότητα) και μεγαλύτερες περιπορείες. Ως εκ τούτου, είναι σαφές ότι θα υπάρξει κάποια επιβάρυνση, η οποία όμως θα είναι περιορισμένη, αφού διατίθενται εναλλακτικές, ειδικά για την πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο, στην κατεύθυνση προς Αθήνα.

Οι επιπτώσεις οι οποίες είναι δυνατόν να προκληθούν στο **ατμοσφαιρικό περιβάλλον** της περιοχής κατά τη φάση κατασκευής των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς σχετίζονται κατά κύριο λόγο:

- Με την επιβάρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου από τα βαρέα οχήματα και τα οχήματα των εργαζομένων στα εργοτάξια,
- Με την λειτουργία των εργοταξίων, που έχει σαν αποτέλεσμα εκπομπές καυσαερίων των μηχανημάτων των εργοταξίων και σκόνης από τις χωματοουργικές εργασίες.

Οι παραγόμενες ποσότητες ρύπων είναι τυπικές για τεχνικά έργα και εκτιμάται ότι οι ρύποι θα απομακρύνονται, χωρίς να προξενούν σημαντικές διαφοροποιήσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας της περιοχής, από τους πνέοντες ανέμους. Ακόμα και σε περίπτωση νηνεμίας, οι συγκεντρώσεις των ρύπων στην ατμόσφαιρα εκτιμάται ότι δεν θα ξεπεράσουν τα επιτρεπόμενα όρια, εφόσον βέβαια τηρείται η σχετική νομοθεσία για τις επιτρεπόμενες εκπομπές από τους κινητήρες των μηχανημάτων/οχημάτων του εργοταξίου.

Επιπλέον, η λειτουργία του συνόλου των μηχανημάτων δεν θα είναι ταυτόχρονη. Παρατηρείται ότι ακόμα και στην υποθετική δυσμενή περίπτωση που λειτουργούν ταυτόχρονα 2 προωθητήρες, 1 μπετονιέρα (βαρέλα), 2 μηχανικοί εκσκαφείς, 1 οδοστρωτήρας, 1 σύστημα στρώσης ασφάλτου, 3 ανατρεπόμενα οχήματα και 1 φορτωτής, το σύνολο των παραγομένων ρύπων CO, NO_x, HCs, SO₂ και TSP στην αιχμή της εργοταξιακής λειτουργίας υπολογίζεται σε 61,90 κιλά/ημέρα.

Συνοψίζοντας, οι επιπτώσεις που αναμένεται να προκύψουν στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον κατά τη φάση κατασκευής των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης κρίνονται ασθενείς, άμεσα αναστρέψιμες μετά την ολοκλήρωση των έργων και χρονικά περιορισμένες καθώς οι εργασίες δεν θα διαρκέσουν περισσότερο από 1 μήνα. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι οι συνθήκες που εξετάστηκαν είναι οι δυσμενέστερες τόσο από την άποψη της ποσότητας (σύνθεση και ταυτόχρονη λειτουργία) όσο και της διασποράς (ατμοσφαιρικές συνθήκες) των ρύπων.

Οι όποιες τοπικά αυξημένες συγκεντρώσεις ρύπων:

- Είναι αναμενόμενες για έργα τέτοιου είδους,
- Μπορεί να ελαχιστοποιηθούν με την τήρηση της ισχύουσας Ελληνικής και Κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά στις εκπομπές μηχανημάτων και οχημάτων εργοταξίου, την εφαρμογή της επιβεβλημένης σωστής εργοταξιακής πρακτικής και την λήψη κατάλληλων επανορθωτικών μέτρων κατά τη φάση κατασκευής,
- Είναι τοπικά περιορισμένες στην άμεση περιοχή των έργων,
- Είναι προσωρινές και δεν θα προκαλέσουν αξιόλογη μη αναστρέψιμη υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος της άμεσης περιοχής.

Όσον αφορά τις αναμενόμενες συγκεντρώσεις ρύπων στην ατμόσφαιρα από την κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο κατά τη διάρκεια κατασκευής του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την ταυτόχρονη λειτουργία των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, αυτές υπολογίστηκαν με την προσομοίωση της οδικής

κυκλοφορίας και την εφαρμογή κατάλληλου μοντέλου διασποράς αέριας ρύπανσης (IMMI 2017 της εταιρείας Woelfel).

Από τα στοιχεία ανάλυσης του μοντέλου προκύπτει το συμπέρασμα πως αναμένεται μικρή αύξηση των συγκεντρώσεων σε ορισμένα οδικά τμήματα της άμεσης και ευρύτερης περιοχής μελέτης λόγω της υλοποίησης του υπό μελέτη έργου η οποία φτάνει για τους τέσσερις υπό μελέτη ρύπους τις ακόλουθες μέγιστες τιμές:

- 0,07 mg/m³ για το μονοξείδιο του άνθρακα (CO)
- 1 μg/m³ για τα αιωρούμενα σωματίδια
- 0,5 μg/m³ για το διοξείδιο του θείου (SO₂)
- 14 μg/m³ για τα οξείδια του αζώτου (NO_x)

Τα οδικά τμήματα στα οποία αναμένεται μικρή αύξηση των ρύπων είναι στην περιοχή των προσωρινών έργων στον κόμβο Ελαιών και Ερμιόνης, στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου από το ύψος της οδού Καλυφτάκη μέχρι την οδό Ερύμανθου, στις οδούς ανατολικά της ΠΑΘΕ (Ελαιών, Ιλισίων, Καλυφτάκη και Χαλκίδος) και στο τμήμα του αυτοκινητόδρομου μετά τον Α/Κ Βαρυμπόμπης.

Επίσης, αναμένεται μείωση των συγκεντρώσεων των αέριων ρύπων σε κάποια οδικά τμήματα, ιδιαίτερα γύρω από τον Α/Κ Βαρυμπόμπης, κατά τη διάρκεια κατασκευής, η οποία εξηγείται λόγω διάφορων νέων κυκλοφοριακών δεδομένων (π.χ. διακοπή λειτουργίας γέφυρας στον Α/Κ Βαρυμπόμπης).

Σε κάθε περίπτωση, δεν αναμένεται υπέρβαση των Ορίων Ποιότητας της Ατμόσφαιρας (Κ.Υ.Α. Αριθμ. Η.Π. 14122/549/Ε.103, ΦΕΚ 488 Β' 2011) για κανένα από τους υπό μελέτη ρύπους σε κανένα από τα δύο εξεταζόμενα σενάρια.

Συνοψίζοντας, οι επιπτώσεις που αναμένεται να προκύψουν στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον κατά τη φάση κατασκευής του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την ταυτόχρονη λειτουργία των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης κρίνονται ασθενείς, προσωρινές (1 έτος περίπου) και άμεσα και πλήρως αναστρέψιμες καθώς θα πάψουν να υφίστανται μετά την ολοκλήρωση του έργου.

Στα πλαίσια της παρούσης ΜΠΕ εκτιμήθηκε η επιβάρυνση του **ακουστικού περιβάλλοντος** της περιοχής μελέτης από τις εργασίες κατασκευής των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς. Η εκτίμηση αυτή έγινε με τον υπολογισμό της στάθμης $L_{Aeq}(T)$, σύμφωνα με το Βρετανικό πρότυπο BS5228, από τη λειτουργία εργοταξίου 12ωρης λειτουργίας σε υποθετικό δέκτη που βρίσκεται σε απόσταση 100m από τις εργοταξιακές πηγές θορύβου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του μοντέλου, η στάθμη του δείκτη L_{Aeq} (12 hr) που προέρχεται από το συγκεκριμένο σενάριο "υποθετικής-δυσμενούς" σύνθεσης εργοταξίου για το 100% της 12ωρης λειτουργίας του εργοταξίου θα ανέρχεται στα 68 dB(A) σε απόσταση 100m από τις εργοταξιακές πηγές θορύβου. Πρέπει να σημειωθεί πως οι εκτιμηθείσες ανωτέρω ηχητικές στάθμες με πλήρη και ταυτόχρονη λειτουργία όλων των εργοταξιακών μηχανημάτων αφορούν συνθήκες ιδιαίτερα δυσμενούς σεναρίου βασισμένο στην παραδοχή διατήρησης της ώρας αιχμής στο σύνολο του χρόνου λειτουργίας των εργοταξίων. Κατά τη διάρκεια της κατασκευής δεν θα πραγματοποιούνται ταυτόχρονα όλες οι εργασίες αλλά διαδοχικά οπότε και θα χρησιμοποιούνται μόνο κάποια από τα παραπάνω μηχανήματα.

Σε κάθε περίπτωση η αύξηση των επιπέδων θορύβου από τις εργασίες κατασκευής των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς θα είναι χρονικά περιορισμένες καθώς οι εργασίες δεν θα διαρκέσουν περισσότερο από 1 μήνα.

Δεδομένης όμως της άμεσης γειννίας του υπό μελέτη έργου με την οικιστική περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς, θα πρέπει κατ' αρχήν να τηρούνται αυστηρά τα προβλεπόμενα για την στάθμη θορύβου των διαφόρων μηχανημάτων και οχημάτων

εργοταξίου στην ισχύουσα Ελληνική και κοινοτική Νομοθεσία καθώς και οι σχετικοί κανόνες της ορθής εργοταξιακής πρακτικής, όπως η χρησιμοποίηση νέων μοντέλων εργοταξιακών μηχανημάτων και οχημάτων και η τακτική συντήρησή τους προκειμένου οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες να μην επηρεαστούν από τις αυξημένες εκπομπές θορύβου κατά τη διάρκεια κατασκευής των προσωρινών έργων.

Στο Ετήσιο Πρόγραμμα Παρακολούθησης Οδικού Κυκλοφοριακού Θορύβου (Ο.Κ.Θ.) της ΝΕΑ ΟΔΟΣ Α.Ε σε συμμόρφωση των εγκεκριμένων ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών όρων θα πρέπει να ενταχθούν δύο επιπλέον θέσεις στη συγκεκριμένη περιοχή κατά τη διάρκεια κατασκευής των προσωρινών έργων. Οι μετρήσεις προτείνονται να γίνονται σε εβδομαδιαία βάση.

Η εκτίμηση των επιπέδων κυκλοφοριακών θορύβου από την κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο κατά τη διάρκεια κατασκευής του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την ταυτόχρονη λειτουργία των προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς έγινε με εφαρμογή κατάλληλου μαθηματικού μοντέλου πρόβλεψης τόσο για το σενάριο μη υλοποίησης του έργου όσο και για το σενάριο υλοποίησης του έργου.

Τα ισχύοντα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια δεικτών περιβαλλοντικού θορύβου από συγκοινωνιακά έργα, όπως ορίζονται στην Κ.Υ.Α. Αριθμ. οικ. 211773/2012 (ΦΕΚ 1367 Β) «Καθορισμός Δεικτών Αξιολόγησης και Ανωτάτων Επιτρεπόμενων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχονται από την λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές προγραμμάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις», είναι τα εξής:

- Για τον δείκτη L_{den} (24-ωρος): τα 70 dB(A)
- Για τον δείκτη L_{night} (8-ωρος νυκτερινός): τα 60dB(A).

Από τα στοιχεία ανάλυσης του μοντέλου προκύπτει το συμπέρασμα πως αναμένεται μικρή αύξηση των επιπέδων του θορύβου σε ορισμένα οδικά τμήματα της άμεσης και ευρύτερης περιοχής μελέτης λόγω της υλοποίησης του υπό μελέτη έργου και των νέων χρήσεων, η οποία φτάνει μέχρι τα 1-2dB.

Στην περίπτωση του υπό μελέτη έργου θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως αναμένεται μείωση θορύβου σε κάποια οδικά τμήματα κατά τη διάρκεια κατασκευής, η οποία εξηγείται είτε από τη μείωση της ταχύτητας κίνησης είτε λόγω διάφορων νέων κυκλοφοριακών δεδομένων (π.χ. διακοπή λειτουργίας γέφυρας στον Α/Κ Βαρυμπόμπης).

Στη μελλοντική κατάσταση με και χωρίς το έργο κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ καταγράφονται υψηλά επίπεδα θορύβου που υπερβαίνουν τα προαναφερόμενα θεσμοθετημένα όρια ουσιαστικά στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο το οποίο είναι εκτεθειμένο προς τη γραμμική πηγή του κυκλοφοριακού θορύβου (άξονας οδικής αρτηρίας).

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται κατά μήκος του μεγαλύτερου τμήματος του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ όπως και σε όλες τις μεγάλες πρωτεύουσες αρτηρίες του Λεκανοπεδίου (Λεωφ. Κηφισού, Λεωφ. Αθηνών, Λεωφ. Κηφισιάς, Λεωφ. Πειραιώς, Πέτρου Ράλλη, Λεωφ. Συγγρού), γεγονός που επιβεβαιώνεται από τις 11 μελέτες χαρτογράφησης θορύβου που εκπόνησε η Διεύθυνση Κλιματικής Αλλαγής και Ποιότητας Ατμόσφαιρας (Κ.Α.Π.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Υ.Π.ΕΝ.), μέσω χρηματοδότησης από το ΕΣΠΑ 2007-2013 από τις οποίες προέκυψαν Στρατηγικοί Χάρτες Θορύβου (Σ.Χ.Θ.) και Σχέδια Δράσης (Σ.Δ.) για 17 Πολεοδομικά Συγκροτήματα (Π.Σ.) της χώρας.

Ανάλογο συμπέρασμα προκύπτει και από τις μετρήσεις του Προγράμματος Παρακολούθησης Οδικού Κυκλοφοριακού Θορύβου, όπως παρουσιάζεται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 11 της μελέτης.

Συνοψίζοντας, προκύπτει το συμπέρασμα πως η υλοποίηση του υπό μελέτη έργου θα έχει

σαν συνέπεια τη μικρή επιβάρυνση του ακουστικού περιβάλλοντος λόγω των πρόσθετων κυκλοφοριακών φόρτων και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Σε κάθε περίπτωση, το πρόγραμμα παρακολούθησης θορύβου σε εβδομαδιαία βάση στις δύο προτεινόμενες θέσεις στην περιοχή των προσωρινών έργων στον κόμβο Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς προτείνεται να συνεχιστεί και κατά τη διάρκεια λειτουργίας αυτών των έργων μέχρι και την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών στον Α/Κ Βαρυμπόμπη.

Σε περίπτωση που παρατηρηθούν υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ορίων, θα τοποθετηθούν αντιθορυβικά ηχοπετάσματα στην εν λόγω περιοχή. Το πρόγραμμα παρακολούθησης θορύβου θα συνεχιστεί και μετά την τοποθέτηση των ηχοπετασμάτων, εφόσον αυτά απαιτηθούν.

Με τον προτεινόμενο σχεδιασμό βελτιώνεται σημαντικά η κυκλοφοριακή λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης τόσο σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (όπου παρατηρούνται φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης πολλές ώρες της ημέρας) όσο και με την αδειοδοτημένη λύση (η οποία θα σταματήσει να λειτουργεί σε αποδεκτή στάθμη εξυπηρέτησης το 2023). Με την προτεινόμενη λύση επιτυγχάνεται βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας με καλύτερη διαχείριση των κυκλοφοριακών φόρτων και του τρόπου εισόδου/εξόδου των οχημάτων στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, με μείωση των στάσεων και διαμόρφωση ομαλότερης ροής οχημάτων επί του Α/Κ.

Από τα παραπάνω κρίνεται επομένως απολύτως ασφαλής η εκτίμηση ότι δεν αναμένεται επιδείνωση του ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος αλλά σημαντική βελτίωση αυτού στην περιοχή γύρω από τον Α/Κ Βαρυμπόμπης. Κατά συνέπεια, οι επιπτώσεις στο ατμοσφαιρικό και ακουστικό περιβάλλον από την τροποποίηση του σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του εγκεκριμένου Α/Κ Βαρυμπόμπης είναι ασθενέστερες σε σχέση με τις επιπτώσεις τόσο από την υφιστάμενη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ όσο και από τη λειτουργία του περιβαλλοντικά εγκεκριμένου με την Α.Π. οικ.1170/16.01.2018 απόφαση έργου.

Σε κάθε περίπτωση, σε εφαρμογή του π.ο. δ.39 της Α.Π. οικ.1170/16.01.2018 απόφασης, στο πρόγραμμα περιβαλλοντικής παρακολούθησης του έργου θα συμπεριληφθεί και μέριμνα για την παρακολούθηση των παραμέτρων ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος στις περιοχές που επηρεάζονται από το νέο σταθμό πλευρικών διοδίων Βαρυμπόμπης για τα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας τους. Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται τουλάχιστον παρακολούθηση των κυκλοφοριακών ροών στα σημεία εισόδου-εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο και στο παράπλευρο δίκτυο, με μεθόδους και βαθμό αναλυτικότητας που να καθιστά εφικτή τη σύγκριση με τα μεγέθη της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων. Σε περίπτωση που, βάσει ανάλυσης των παραπάνω μετρήσεων, προκύπτουν διαφοροποιήσεις της τάξεως του +20% στους φόρτους του τοπικού οδικού δικτύου που επηρεάζεται, θα διενεργείται δειγματοληπτική σειρά μετρήσεων συγκεντρώσεων επιπέδων θορύβου και αερίων ρύπων σε αντιπροσωπευτικά σημεία της επηρεαζόμενης περιοχής. Εάν οι μετρήσεις αυτές υποδεικνύουν υπερβάσεις των εν ισχύ οριακών τιμών ή άμεσο ενδεχόμενο υπερβάσεων (π.χ. π.χ. υπολείπονται των ορίων θορύβου κατά 0,5 dBA ή υπολείπονται των οριακών συγκεντρώσεων αερίων ρύπων κατά 5%), ο φορέας του έργου παραχώρησης οφείλει να προβεί σε εφαρμογή μέτρων μείωσης της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης που προκαλείται από το έργο, τα οποία θα προκύψουν μέσα από κατάλληλες μελέτες, κυκλοφοριακού κυρίως αντικειμένου, οι οποίες θα εγκριθούν αρμοδίως.

Το υπό μελέτη έργο στον Α/Κ Βαρυμπόμπης αποτελεί ανασχεδιασμό περιβαλλοντικά αδειοδοτημένου ανισόπεδου κόμβου και συνεπώς δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στους **υδατικούς πόρους** της άμεσης περιοχής μελέτης, πέραν της εκτιμηθείσας και αξιολογηθείσας κατάστασης στην εγκεκριμένη ΜΠΕ-2014.

Όσον αφορά στα προσωρινά νέα έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης στην

περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς αναμένεται μόνιμη μεταβολή του φυσικού ανάγλυφου, που θα επηρεάσει την τοπική δίαιτα της φυσικής επιφανειακής απορροής στην περιοχή κατάληψης του έργου. Η επίπτωση αυτή δεν θεωρείται σημαντική καθώς η συνολική κατάληψη φυσικού ανάγλυφου είναι περιορισμένη και περιορίζεται σε λιγότερο από 1 στρέμμα. Η υπόλοιπη περιοχή κατάληψης αποτελεί ήδη διαμορφωμένη και ασφαλτοστρωμένη περιοχή. Σε κάθε περίπτωση η όποια επίπτωση θα είναι βραχυχρόνια και πλήρως αναστρέψιμη, καθώς μετά την ολοκλήρωση του Α/Κ Βαρυμπόμπης, η περιοχή θα επανέλθει στην αρχική της κατάσταση.

Κατά τη φάση λειτουργίας τους, τα οδικά έργα γενικά δύναται να επιφέρουν μικρής κλίμακας επιπτώσεις στο υδατικό περιβάλλον της άμεσης περιοχής χωροθέτησής τους. Οι επιπτώσεις αυτές σχετίζονται κυρίως με τη δίαιτα του νερού στην περιοχή των έργων και όχι με τους συνολικούς όγκους ή τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του νερού. Συγκεκριμένα τα οδικά έργα προκαλούν μεταβολές στη φυσική απορροή, λόγω της παρεμβολής των έργων και αλλαγές στην ποσότητα του νερού το οποίο κατεισδύει στον υπόγειο υδροφόρα. Η κατασκευή αδιαπέρατης επιφάνειας έχει ως αποτέλεσμα το μηδενισμό του συντελεστή κατείσδυσης και την παρεμπόδιση της τροφοδοσίας του υπόγειου υδροφόρα.

Σημειώνεται ότι το Α/Κ Βαρυμπόμπης χωροθετείται σε απόσταση 250m περίπου από τη Ζώνη Προστασίας Α του Κηφισού ποταμού, όπως ορίζεται με το ΦΕΚ 632Δ/1994 και ΦΕΚ 499Δ/1998 ενώ χωροθετείται εντός της Ζώνης Β. Επίσης, δε χωροθετείται εντός ρεμάτων ειδικής περιβαλλοντικής ευαισθησίας όπως αυτά ορίζονται σύμφωνα με την Υ.Α. 9173/1642 (ΦΕΚ 281Δ/23.3.1993).

Το υπό μελέτη έργο στον Α/Κ Βαρυμπόμπης αποτελεί ανασχεδιασμό υφιστάμενου ανισόπεδου κόμβου και συνεπώς δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στους υδατικούς πόρους της άμεσης περιοχής μελέτης, πέραν της εκτιμηθείσας και αξιολογηθείσας κατάστασης στην εγκεκριμένη ΜΠΕ-2014.

Σε κάθε περίπτωση, και λόγω γειννίας του υπό μελέτη έργου με τη Ζώνη Προστασίας Α του Ποταμού Κηφισού, θα ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για τον περιορισμό τυχόν επιπτώσεων στους υδατικούς πόρους της άμεσης περιοχής μελέτης. Σημειώνεται ότι ακόμα και στη Ζώνη Προστασίας Α του Ποταμού Κηφισού επιτρέπεται η κατασκευή των αναγκαίων οδικών έργων με τον όρο να κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μη θίγουν τη γεωμορφολογία και την αισθητική του τοπίου και να λαμβάνονται ειδικά μέτρα προστασίας και αποκατάστασης, τα οποία σχετίζονται με τον περιορισμό υποβάθμισης των υδατικών πόρων τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας.

- ❖ Επισημαίνεται εδώ η (110) σχετική, διαβιβασθείσα στο Περιφερειακό Συμβούλιο, Τεχνική Έκθεση του Δήμου Κηφισιάς/ Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών, στην οποία αναφέρονται σειρά τεχνικών θεμάτων επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου και της ενσωμάτωσης της Μελέτης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων του έργου κατά το στάδιο της λειτουργίας του

χv. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Προτείνεται να προστεθούν οι ακόλουθοι περιβαλλοντικοί όροι στην κ.υ.α με α.π. οικ.126119/8.2.2007 με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για τη λειτουργία και τις εργασίες βελτίωσης και συντήρησης του τμήματος Μεταμόρφωση - Υλίκη του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις με α.π. οικ. 200817/23.7.2012, 145495/21.1.2015, 1170/16.1.2018 και ανανεώθηκε με την απόφαση με α.π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/61030/1796/17.09.2018.

- Στο Ετήσιο Πρόγραμμα Παρακολούθησης Οδικού Κυκλοφοριακού Θορύβου (Ο.Κ.Θ.) της ΝΕΑ ΟΔΟΣ Α.Ε θα πρέπει να ενταχθούν δύο επιπλέον θέσεις στην περιοχή των προσωρινών έργων στον κόμβο Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς κατά τη διάρκεια κατασκευής των προσωρινών αυτών έργων. Οι μετρήσεις προτείνονται να γίνονται σε εβδομαδιαία βάση. Σε περίπτωση που ο μετρούμενες τιμές

είναι άνω των θεσμοθετημένων ορίων, θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, όπως :

- Χρήση κατάλληλων αντιθορυβικών πετασμάτων περιμετρικά των μη κινητών εργοταξιακών μηχανημάτων υψηλών εκπομπών θορύβου υπό τη μορφή περίκλεισης αυτών με «φράκτες» θορύβου. Για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς τους οι «φράκτες» θορύβου θα πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατό πλησιέστερα στην πηγή του θορύβου.
- Εφαρμογή ηχοπροστατευτικής περίφραξης τύπου γενικού φράκτη του χώρου εργασιών για την αντιμετώπιση του θορύβου από εργοταξιακές λειτουργίες κινητών πηγών θορύβου που λαμβάνουν χώρα πλησίον περιοχών με ευαίσθητους αποδέκτες (κατοικίες κ.λπ.).
- Χρήση κινητών ηχοφραγμάτων γύρω από μεμονωμένες σημειακές πηγές θορύβου.
- Το πρόγραμμα παρακολούθησης θορύβου σε εβδομαδιαία βάση στις δύο θέσεις στην περιοχή των προσωρινών έργων στον κόμβο Ελαιών και Ερμιόνης στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς προτείνεται να συνεχιστεί και κατά τη διάρκεια λειτουργίας αυτών των έργων μέχρι και την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών στον Α/Κ Βαρυμπόμπη. Σε περίπτωση που παρατηρηθούν υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ορίων, θα τοποθετηθούν τα απαραίτητα αντιθορυβικά ηχοπετάσματα στην εν λόγω περιοχή. Το πρόγραμμα παρακολούθησης θορύβου θα συνεχιστεί και μετά την τοποθέτηση των ηχοπετασμάτων, εφόσον αυτά απαιτηθούν.
- Οι φορείς υλοποίησης και λειτουργίας του έργου θα πρέπει να τηρούν κάθε υποχρέωση που προκύπτει από την εγγραφή στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (ΗΜΑ) με σκοπό τη συστηματική συλλογή και επεξεργασία στοιχείων παραγωγής και διαχείρισης των αποβλήτων.
- Όσον αφορά στη διαχείριση των υλικών που θα προκύψουν στη φάση κατασκευή από την καθαίρεση της υφιστάμενης γέφυρας, επισημαίνεται ότι σε κάθε περίπτωση θα τηρηθεί η κείμενη νομοθεσία, ήτοι η Υ.Α. 36259/1757/Ε103/2010 «Μέτρα, όροι και προγράμματα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις (ΑΕΚΚ)» (ΦΕΚ 1312 Β΄ 2010), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- Να σχεδιασθεί και εφαρμοσθεί πριν την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών και σε κάθε περίπτωση δύο εβδομάδες πριν την έναρξη των κυκλοφοριακών τροποποιήσεων ένα εντατικό πρόγραμμα ενημέρωσης του κοινού σχετικά με τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις. Το πρόγραμμα αυτό κατ' ελάχιστο θα πρέπει να περιλαμβάνει:
 - Έκδοση και διανομή ενημερωτικών φυλλαδίων, στα οποία θα παρουσιάζονται οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις και οδηγίες-κατευθύνσεις για την εξυπηρέτηση των οδηγών στην περιοχή άμεσης επιρροής του έργου.
 - Δημιουργία ειδικής τηλεφωνικής γραμμής επικοινωνίας από την οποία θα παρέχονται πληροφορίες για το πρόγραμμα και την εξέλιξη των κατασκευαστικών εργασιών και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Το νούμερο της γραμμής αυτής θα πρέπει να αναγράφεται σε όλες τις πινακίδες ενημέρωσης των κατασκευαστικών εργασιών καθώς και στα ενημερωτικά φυλλάδια. Στην ίδια γραμμή θα μπορούν να απευθύνονται οι ενδιαφερόμενοι πολίτες για την αναφορά τυχόν προβλημάτων που προκαλούνται από το έργο.

χvi. Ειδικές Οριακές τιμές στάθμης θορύβου και ρυπαντικών φορτίων σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις:

1. **Στερεά απόβλητα:** ΚΥΑ 50910/2727/03 (ΦΕΚ 1909/Β/03) «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων. Εθνικός και Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης.» Στο Παράρτημα ΙΒ, της εν λόγω ΚΥΑ, περιλαμβάνεται ο

αναθεωρημένος Ευρωπαϊκός Κατάλογος Αποβλήτων (απόφαση 2001/118/ΕΚ). Οι κωδικοί αποβλήτων που σημειώνονται με αστερίσκο αντιστοιχούν σε εν δυνάμει επικίνδυνα απόβλητα.

2. **Μεταχειρισμένα ανταλλακτικά:** ΠΔ 116/04 (ΠΔ 81/Α/04) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των χρησιμοποιημένων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών...»
3. **Μεταχειρισμένα ελαστικά:** ΠΔ 109/04 (ΠΔ 75/Α/04) «Μέτρα και όροι για την εναλλακτική διαχείριση των μεταχειρισμένων ελαστικών των οχημάτων. Πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείρισή τους».
4. **Χρησιμοποιημένοι συσσωρευτές:** ΚΥΑ 41624/2057/Ε103 /28-09-2010 (ΦΕΚ1625/Β/11-10-2010) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των οδηγιών, 2006/66/ΕΚ σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών
5. **Απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού:** ΠΔ 117/04 (ΦΕΚ 80/Α/04) <<Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση αποβλήτων ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού>>
6. **Άχρηστα Υλικά Συσκευασίας:** Ν. 2939/01 (ΦΕΚ 179Α/01)
7. **Χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια (ΑΛΕ):** ΠΔ 82/04 (ΦΕΚ 64/Α/04) «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων»
8. **Υγρά απόβλητα:** ΚΥΑ με αριθμ. οικ. 145116/2011 «Καθορισμός μέτρων, όρων και διαδικασιών για την επαναχρησιμοποίηση επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 354/Β/8-3-2011) και την με ΥΓ 179182/79 Απόφαση Νομαρχών Αττικής (ΦΕΚ 582/Β/79). Η υπ. αρ. Ε1 β/221/1965 (Β' 138) Υγειονομική Διάταξη περί διαθέσεως λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων, όπως έχει τροποποιηθεί με τις υπ. αρ. Π/17831/7.12.1971 (Β'986), Γ4/1305/2.8.1974 (Β'801) και Δ.ΥΓ2/Γ.Π.οικ.133551/30.9.2008 (Β' 2089)
9. **Επικίνδυνα απόβλητα:** Η ΚΥΑ 24944/1159/2006 (ΦΕΚ 791/Β/30-06-2006) «Έγκριση Γενικών Τεχνικών Προδιαγραφών για την διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ. Β) και την υπ' αριθμ. ΚΥΑ Η. Π. 13588/725/06 (ΦΕΚ 383/Β/28-3-06) "Μέτρα, όροι και περιορισμοί για τη διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 91/689/ΕΟΚ "για τα επικίνδυνα απόβλητα" του Συμβουλίου της 12^{ης} Δεκεμβρίου 1991. Αντικατάσταση της υπ' αρ. 19396/1546/97 ΚΥΑ (ΦΕΚ 604Β/97) "Μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων".
10. **Μεταφορά Επικινδύνων:** ΚΥΑ υπ αριθμ. 40955/4862 (ΦΕΚ2514/Β'7-10-2013) Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2012/45/ΕΕ της Επιτροπής της 3ης Δεκεμβρίου 2012 για την δεύτερη προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων.
11. **Διαχείριση και προστασία των υδάτων:**
 - α) ΥΑ Α5/2280/1983: περί «Προστασίας των νερών που χρησιμοποιούνται για την ύδρευση της περιοχής Πρωτευούσης από ρυπάνσεις και μολύνσεις»
 - β) Ν3199/03 (ΦΕΚ280/Α/09-12-2003) περί της «Προστασίας και διαχείρισης των υδάτων – Εναρμόνιση με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28^η Οκτωβρίου 2000»
 - γ) ΠΔ51/2007(ΦΕΚ54/Α/8-03-2007) περί «Καθορισμού, Μέτρων και Διαδικασιών για την ολοκληρωμένη διαχείριση των υδάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις

- της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ «για τη θέσπιση του πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000»
- δ) ΚΥΑ46399/4352/1986 (ΦΕΚ438/Β/3-7-1986) περί της «Απαιτούμενης ποιότητας των επιφανειακών νερών που προορίζονται για πόσιμα κλπ)»
- ε) ΥΑ οικ38295/07 (ΦΕΚ/Β/630/26-04-2007) περί «Ποιότητας νερού ανθρώπινης κατανάλωσης»
12. **Αέρια απόβλητα (σκόνη, ρύποι κλπ):** Για τα αέρια απόβλητα τα όρια εκπομπής αναφέρονται στο άρθρο 2 του Π.Δ.1180/81 καθώς και μετρήσεις για τους ρύπους της παραγράφου αυτής, γίνονται με τους όρους των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 2 του Π.Δ.1180/81 (ΦΕΚ 293/81).
13. **Θόρυβος:** Όσον αφορά στο θόρυβο των μηχανημάτων ισχύουν τα προβλεπόμενα στις αποφάσεις:
- α) Υπ. Απ. 2640/270 (ΦΕΚ 689/Β'18-08-78) «Περί της χρήσεως κατασιγασμένων αεροσφυρών»,
- β) Υπ. Απ. 56206/1613 (ΦΕΚ 570/Β'9-9-86) «Προσδιορισμός της ηχητικής εκπομπής μηχανημάτων και συσκευών εργοταξίου σε συμμόρφωση προς τις οδηγίες 79/113/ΕΟΚ και 85/405/ΕΟΚ.»,
- γ) Υπ. Απ. 69001/1921 (ΦΕΚ 751/Β'18-7-88) «Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την οριακή τιμή στάθμης θορύβου μηχανημάτων αεροσυμπιεστών, των πυργογερανών, των ηλεκτροπαραγωγών ζευγών συγκόλλησης, των ηλεκτροπαραγωγών ζευγών ισχύος και των φορητών συσκευών θραύσης σκυροδέματος και αεροσφυρών» όπως έχει συμπληρωθεί από την ΥΑ 10399/91 (ΦΕΚ359/Β/91),
- δ) Υπ. Απ. 765 (ΦΕΚ 81/Β'21-2-91) «Καθορισμός των οριακών τιμών στάθμης θορύβου των υδραυλικών πτύων, των πτύων με καλώδια των προωθητικών γαιών, των φορτωτών και των φορτωτών-εκσκαφών» όπως έχει τροποποιηθεί με την Κ.Υ.Α. 11481/523/97 (Φ.Ε.Κ. 295Β/97).
- Για την λειτουργία της εγκατάστασης ισχύουν τα προβλεπόμενα στο ΠΔ 1180/ΦΕΚ 293 Α/1981.
14. **Δομικά μηχανήματα** εφόσον ανήκουν στις κατηγορίες που προβλέπει η ΚΥΑ 37393/2028 (ΦΕΚ 1418/Β'01-10-2003), θα πρέπει να είναι πιστοποιημένα από πλευράς εκπομπών θορύβου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα σε αυτήν όπως τροποποιήθηκε με την ΥΑ 9272/471/2007.
15. **Συγκοινωνιακός Θόρυβος:** ΚΥΑ οικ211773/27-4-2012 (ΦΕΚ1367/Β'27-4-2013) περί Καθορισμού Δεικτών Αξιολόγησης και Ανωτάτων Επιτρεπομένων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχεται από τη λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές προγραμμάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις
16. **Αέριοι ρύποι οχημάτων:** ΚΥΑ:37353/2375 (ΦΕΚ543/Β/2007): «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/553/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα», καθώς και των Οδηγιών 2005/78/ΕΚ της Επιτροπής της 14ης Νοεμβρίου 2005 που τροποποιεί τα παραρτήματα I, II, III, IV και VI της Οδηγίας 2005/55/ΕΚ και 2006/51/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2006 που τροποποιεί το παράρτημα I της Οδηγίας

2005/55/EK και το παράρτημα IV της Οδηγίας 2005/78/EK.»

17. **Ρυπαντικά φορτία** στην ατμόσφαιρα:

α) Π.Υ.Σ. 99/10-7-1987 (ΦΕΚ 135/Α/87),

β) Π.Υ.Σ. 25/18-3-1988 (ΦΕΚ 52/Α/88)

γ) Π.Υ.Σ. 34/30-05-2002 (ΦΕΚ 125/Α/02),

δ) ΚΥΑ με α.η.π. 14122/549/Ε103/24.3.2011 (Β' 488), με την οποία καθορίζονται μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/50/EK.

ε) ΚΥΑ με α.η.π. 22306/1075/Ε103/29.5.2007 (Β' 920), με την οποία καθορίζονται τιμές - στόχοι και όρια εκτίμησης των συγκεντρώσεων του αρσενικού, του καδμίου, του υδραργύρου, του νικελίου και των πολυκυκλικών αρωματικών υδρογονανθράκων στον ατμοσφαιρικό αέρα, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/107/EK.

18. **Απόβλητα Υλικών Καθαιρέσεων:** ΚΥΑ 36259/1575/23-8-2010 (ΦΕΚ1312/Β' /24-8-2010) Μέτρα και όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις (ΑΕΚΚ όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 40 του Ν4030/12

xvii. Η Δ/νση Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, προτείνει τα ακόλουθα τεχνικά έργα και μέτρα αντιρρύπανσης και γενικότερα αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, που επιβάλλεται να κατασκευασθούν και να εφαρμόζονται:

1. Πριν την έναρξη της κατασκευής ενέργειες που αφορούν το έργο και τη δραστηριότητα:

1. Οι όροι που ακολουθούν αφορούν τον κύριο του έργου και τον Ανάδοχο και η ευθύνη τήρησής τους διατηρείται ακόμη και στις περιπτώσεις εκτέλεσης του έργου με τη μέθοδο των υπεργολαβιών.
2. Ο κύριος του έργου οφείλει κατά τις διαδικασίες επίβλεψης και παραλαβής να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται: η τήρηση των περιβαλλοντικών όρων από τον Ανάδοχο, στο μέρος που τον αφορούν όπως επίσης και η δυνατότητα αντιμετώπισης και αποκατάστασης δυσάρεστων περιβαλλοντικών καταστάσεων οφειλομένων σε ενέργειες ή παραλείψεις του αναδόχου κατά παράβαση των περιβαλλοντικών όρων.
3. Ο κύριος του έργου οφείλει για την κατασκευή και λειτουργία του έργου, να εξασφαλίζει κατά προτεραιότητα τις απαιτούμενες δαπάνες για τα έργα προστασίας του περιβάλλοντος.
4. Για οποιαδήποτε δραστηριότητα ή εγκατάσταση απαραίτητη για τη λειτουργία του έργου, θα πρέπει προηγουμένως να έχουν χορηγηθεί όλες οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία άδειες, εγκρίσεις, γνωμοδοτήσεις (πχ Δασαρχείο, Υπηρεσίες Δόμησης, Αδειοδοτούσες Αρχές κλπ), συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων περιβαλλοντικών όρων που απαιτούνται για επί μέρους έργα ή εγκαταστάσεις.
5. Σε κάθε επιμέρους περιοχή και πριν την έναρξη των εργασιών να αναζητηθεί η πρόσφατα ενημερωμένη υφιστάμενη κατάσταση όλων των υπαρχόντων δικτύων κοινής ωφελείας με τα οποία συναντιέται ή βρίσκεται αρκετά κοντά το σχεδιαζόμενο έργο. Για όλα τα δίκτυα για τα οποία επιτραπεί ο επηρεασμός τους θα πρέπει αποκατασταθούν μετά το πέρας των εργασιών.
6. Οι πάσης φύσεως εργασίες εκσκαφών κλπ να γίνονται υπό την εποπτεία των αρμοδίων Εφορειών Αρχαιοτήτων. Πριν την έναρξη των εν λόγω εργασιών θα πρέπει να ειδοποιούνται εγγράφως και εγκαίρως οι αρμόδιες εφορίες αρχαιοτήτων ώστε κατά

περίπτωση να εκτελεστούν οι κατάλληλες ενέργειες (πχ λήψη σχετικών αδειών και εγκρίσεων εκτέλεσης εργασιών, πραγματοποίηση δοκιμαστικών τομών, να παρίστανται κατά τις εκσκαφικές εργασίες κλπ).

7. Αν κατά τις εκσκαφές βρεθούν αρχαία, οι εργασίες θα διακοπούν και θα ακολουθήσει ανασκαφική έρευνα.
8. Σε περίπτωση που απαιτηθεί τροποποίηση ή άλλη επέμβαση κατά την κατασκευή ή/και λειτουργία του έργου να γίνεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς και μόνο μετά την τροποποίηση των σχετικών εγκρίσεων και των αδειών.
9. Πριν την έναρξη των εργασιών να κατατεθεί τεχνική έκθεση στις αρμόδιες υπηρεσίες στην οποία να υποδεικνύονται οι ακριβείς χώροι χωροθέτησης των έργων.
10. Το εργοτάξιο του αναδόχου του έργου θα πρέπει να αποτυπωθεί – χωροθετηθεί σε τοπογραφικό διάγραμμα το οποίο θα συνοδεύεται με πλήρη περιγραφή του εργοταξιακού χώρου (με στοιχεία για την έκταση που θα καταλαμβάνει, τις υποδομές που θα φιλοξενεί, την χρήση νερού, τη διάθεση λυμάτων, τη διαχείριση ορυκτελαίων και απορριμμάτων) και θα υποβληθεί για έγκριση ή θεώρηση στην αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή. Πέραν των ανωτέρω, θα γίνει περιγραφή της λειτουργίας του εργοταξίου που θα περιλαμβάνει το ωράριο, τη διαχείριση όχλησης από θόρυβο και σκόνη και οπωσδήποτε τον τρόπο κίνησης (ασφάλεια) των μηχανημάτων από και προς το έργο.
11. Για όλα τα ρέματα με τα οποία το έργο διασταυρώνεται ή επηρεάζει έστω και κατά το στάδιο της κατασκευής του, θα πρέπει εκπονηθεί από τον αρμόδιο φορέα υλοποίησης κατάλληλη υδραυλική μελέτη. Έτσι, ώστε βάσει των υδραυλικών υπολογισμών να εξασφαλίζεται η παροχετευτικότητα των υδατορεμάτων και των αγωγών ομβρίων υδάτων κατάντη των τεχνικών έργων, με κατάλληλη διευθέτησή τους.
12. Να γίνουν οι ελάχιστες δυνατές επεμβάσεις στο φυσικό δίκτυο απορροής ομβρίων της περιοχής και να ληφθούν αντιδιαβρωτικά μέτρα, όπου κριθεί απαραίτητο.
13. Ο προγραμματισμός των έργων να γίνει έτσι ώστε, η δέσμευση των δρόμων, κατά τη φάση κατασκευής των τεχνικών έργων, να γίνεται για το ελάχιστο δυνατό χρονικό διάστημα και η όποια αποκατάσταση απαιτηθεί να πραγματοποιείται άμεσα και να παρέχεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία σε όλων των ειδών τα οχήματα. Για το διάστημα αυτό της δέσμευσης των δρόμων, να δίνονται εναλλακτικές διαδρομές και να υπάρχει γι' αυτό η κατάλληλη σήμανση.
14. Τα οικοδομικά υλικά που θα χρησιμοποιηθούν, για την κατασκευή των έργων, να είναι φιλικά προς το περιβάλλον απαλλαγμένα οργανικών διαλυτών και άλλων ουσιών επιβλαβών στην υγεία και στο περιβάλλον (δηλ. ενώσεις που περιέχουν υδράργυρο, αρσενικό, κάδμιο, οργανοκασσιτερικές, πολυκυκλικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες κλπ) και που συμπεριλαμβάνονται στην απόφαση του Ανώτατου Χημικού Συμβουλίου 1100/91/91(ΦΕΚ/Β/1008/12-12-1991), και των ΥΑ 475/2002/03(ΦΕΚ/Β/208/25-02-2003) και 121/2003/03 (ΦΕΚ/Β/1045/29-07-2003).
15. Τα αδρανή υλικά να λαμβάνονται κατά προτίμηση από νομίμως λειτουργούντα λατομεία και εγκαταστάσεις αμμοχαλικοληψίας με εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους.
16. Απαγορεύεται η δημιουργία δανειοθαλάμου και οι αμμοληψίες ή λήψεις αδρανών ή άλλων υλικών από οποιοδήποτε σημείο χωρίς νόμιμη αδειοδότηση.
17. Απαγορεύεται η αμμοληψία από υδατορέματα και χείμαρρους
18. Απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση σε έκταση που διέπεται από τη δασική Νομοθεσία χωρίς την απαραίτητη γνωμοδότηση από την αρμόδια υπηρεσία, αφού πρώτα ακολουθηθούν όλες οι προβλεπόμενες από την ισχύουσα νομοθεσία διαδικασίες
19. Να γίνει αποκατάσταση των όποιων επιπτώσεων στις δασικές εκτάσεις και γενικότερα σε φυτοκοινωνίες που θα θιγούν κατά την κατασκευή του έργου με βάσει ειδικές

φυτοτεχνικές μελέτες. Να χρησιμοποιηθούν αυτόχθονα δασικά είδη. Η δαπάνη για τις φυτεύσεις και η μέριμνά τους βαρύνει το φορέα του έργου. Σε περίπτωση που αφαιρεθεί φυτική γη αυτή να συλλέγεται προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στις εργασίες αποκατάστασης.

20. Απαγορεύεται η τοποθέτηση εντός έκτασης χαρακτηρισμένης ως δασικής έστω και προσωρινά: μπαζών, εργαλείων, εξοπλισμού, δομικών υλικών, πρώτων υλών, απορριμμάτων, προσωρινών εγκαταστάσεων, αποδυτηρίων, γραφείων, διαμόρφωσης δρόμων, έστω και απλής διέλευσης οχημάτων κλπ ή οποιασδήποτε άλλης χρήσης του για την εξυπηρέτηση του έργου χωρίς να έχει προηγηθεί έγγραφη σχετική άδεια από το αρμόδιο δασαρχείο.
21. Να ληφθούν κατάλληλα μέτρα τόσο κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου όσο και κατά τη λειτουργία της δραστηριότητας, για την αποφυγή διαρροών μέσα σε ύδατα, (και που μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση σε περίπτωση βροχοπτώσεων, πιθανόν βλαβών κλπ) με την κατασκευή ολοκληρωμένου συστήματος συλλογής και διαχείρισης των ομβρίων υδάτων, έτσι ώστε εφόσον αυτά καταλήγουν σε υδάτινο αποδέκτη να είναι απαλλαγμένα από κάθε μορφής οργανική ύλη.
22. Για την διαχείριση των στερεών αποβλήτων να τηρούνται οι όροι και διατάξεις της ΚΥΑ 50910/2727/03 (ΦΕΚ 1909/Β/03)
23. Ο κύριος του έργου θα πρέπει να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις της ΚΥΑ 36259/10 και του Ν4030/12 για τα απόβλητα υλικών καθαιρέσεων (ΑΕΚΚ). Τα ακατάλληλα πλεονάζοντα προϊόντα εκσκαφής (από ασφαλτοστρώσεις, τσιμεντοστρώσεις, μπετά κλπ) και τα υλικά των εκσκαφών που περισσεύουν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αποκατάσταση ανενεργών λατομείων εξορυκτικής δραστηριότητας της ευρύτερης περιοχής μετά από τις σχετικές άδειες και εγκρίσεις.
24. Τα υλικά εκσκαφών που προκύπτουν να αποθηκεύονται προσωρινά και να χρησιμοποιηθούν για την επίχωση των ορυγμάτων.
25. Θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλη αποκατάσταση όλων των χώρων απόληψης αλλά και τελικής διάθεσης των εκσκαφών.
26. Απαγορεύεται κάθε ανεξέλεγκτη έστω και προσωρινή αποθήκευση υλικών έξω και γύρω από τις εγκαταστάσεις.
27. Θα πρέπει να ορισθεί υπεύθυνος τήρησης περιβαλλοντικών όρων τόσο κατά το στάδιο της κατασκευής όσο και κατά το στάδιο της λειτουργίας από τον κύριο του έργου και της δραστηριότητας.
28. Να λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για την ατομική υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων (κράνη, γάντια, μάσκες, στολές, ωτασπίδες κλπ).

2α. Πρόσθετοι όροι κατά την κατασκευή του έργου:

29. Κατά την διάρκεια της κατασκευής να γίνουν μόνο οι απαραίτητες εκσκαφές για την κατασκευή του έργου.
30. Τα υλικά των εκσκαφών να συγκεντρώνονται κατά το δυνατόν στις κοντινότερες επιχώσεις.
31. Να σημειθούν με προειδοποιητικές πινακίδες οι εκάστοτε χώροι παρέμβασης.
32. Για την αποφυγή εκπλύσεων που είναι δυνατόν να προκύψουν (κυρίως έκπλυση επιχωμάτων) θα πρέπει να αποφεύγεται να γίνονται χωματουργικές εργασίες κατά τη διάρκεια υψηλών βροχοπτώσεων στην περιοχή. Να λαμβάνεται μέριμνα για την αποφυγή της παράσυρσης του αποτιθέμενου υλικού από τις βροχές. Να προβλέπεται η ύπαρξη πλαστικών φύλλων για πιθανή προστατευτική κάλυψη των πρανών, φυτεύσεις πρανών με ταχυαυξή φυτά, σταθεροποίηση εδαφών με θραυστά υλικά, αποφυγή εργασιών εντός ημερών με έντονη βροχόπτωση, μείωση του χρόνου μεταξύ εκσκαφής και επίχωσης.

33. Να εξασφαλίζεται καθόλη τη διάρκεια του έργου η κατασκευή του σύμφωνα με την τρέχουσα βέλτιστη κατασκευαστική τεχνολογία και τις ισχύουσες εθνικές κλπ προδιαγραφές.
34. Να εξασφαλίζονται καθ'ολη τη διάρκεια κατασκευής του έργου τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των χρησιμοποιούμενων υλικών και των διαλαμβανομένων υπηρεσιών, διενεργώντας τακτικά (πχ στις θέσεις παράδοσης) τους προβλεπόμενους από τη νομοθεσία και τις προδιαγραφές ελέγχους.
35. Απαγορεύεται οποιαδήποτε μη απαραίτητη ασφαλιτόστρωση ή τσιμεντοποίηση επιφανειών.
36. Η οποιαδήποτε φθορά δασικής βλάστησης να περιορισθεί στην ελάχιστη δυνατή.
37. Εάν απαιτηθεί η κοπή δένδρων (εντός του χώρου της ανέγερσης), να γίνει μόνο αφού αυτά καταγραφούν και χαρτογραφηθούν και η κοπή τους γίνει με σχετική έγγραφη γνωστοποίηση και παρουσία υπαλλήλου της αρμόδιας δασικής υπηρεσίας.
38. Κατά τη λειτουργία των εργοταξίων πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα πυροπροστασίας για την περίπτωση πυρκαγιάς, κατά τη λειτουργία των μηχανημάτων, συνεργείων, κλπ. και για ελαχιστοποίηση του κινδύνου μετάδοσής της σε παρακείμενες περιοχές. Εντός ή πλησίον φυτικής έκτασης, δεξαμενής καυσίμων ή άλλων εύφλεκτων μέσων απαγορεύονται οι εργασίες κοπής και συγκόλλησης καθώς και οποιασδήποτε άλλης εργασίας η οποία εγκυμονεί το κίνδυνο πρόκλησης σπινθήρα και εκδήλωσης πυρκαγιάς.
39. Να υπάρξει κατάλληλη σήμανση κατά την κατασκευή του έργου και να υπάρχουν ειδικά άτομα για την εκτροπή της κυκλοφορίας στα σημεία του υπάρχοντος δικτύου για τα οποία θα κριθεί αυτό αναγκαίο, μετά από κατάλληλο σχεδιασμό και συνδιοργάνωση των συνυπεύθυνων φορέων όπως: ο κύριος του έργου, ο κατασκευαστής, η τροχαία, η αδειοδοτούσα αρχή, οι τεχνικές υπηρεσίες των τοπικών δήμων και της περιφέρειας, ο φορέας ή/και ο υπεύθυνος λειτουργίας της κάθε μελετούμενης οδού
40. Όλα τα αυτοκινούμενα οχήματα να φέρουν ηχητική και οπτική προειδοποίηση κατά την οπισθοκίνηση.
41. Κατά την εκτέλεση των εργασιών να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία των διερχομένων (οχημάτων και πεζών) από ατυχήματα καθώς και τα απαραίτητα μέτρα πυροπροστασίας.
42. Να αποφευχθεί η δημιουργία και να εμποδίζεται η εύκολη πρόσβαση σε επικίνδυνα σημεία, όπως μεγάλα βάθη, μεγάλα ύψη, μη επαρκώς στηριχθέντα ογκώδη, βαριά ή/και ψηλά σώματα, δεξαμενές νερού, λάκκους, επιχωματώσεις, χαλαρά πρανή και βράχοι, χάλυβες, πλέγματα, σωλήνες κλπ.
43. Κατά την διαμόρφωση όλων των εκσκαφών να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση κατάλληλη αντιστήριξη.
44. Όλες οι εργασίες να πραγματοποιούνται σε εργάσιμες ημέρες και ώρες.
45. Κατά την κατασκευή του έργου να ληφθούν πρόσθετα ηχομονωτικά μέτρα, όπως κινητά ηχοφράγματα, απαγόρευση εργασιών εντός ωρών κοινής ησυχίας, σύνταξη μελέτης διέλευσης των φορτηγών μεταφοράς εντός κατοικημένων περιοχών κλπ. Να καθορισθεί πρόγραμμα εργασιών και να προσδιορισθούν τα σημεία εκείνα χρήζοντα τοποθέτησης αντιθορυβικών πετασμάτων και βέλτιστης τοποθέτησης των χρησιμοποιούμενων υλών.
46. Συχνή και περιοδική συντήρηση όλων των μηχανημάτων κατασκευής από ειδικευμένο προσωπικό. Τα μηχανήματα κατασκευής θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στην ελληνική και κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τις εκπομπές αέριων ρύπων και θορύβου.
47. Η εγγυημένη στάθμη ακουστικής ισχύος του εξοπλισμού των μηχανημάτων του εργοταξίου να μην υπερβαίνει την επιτρεπόμενη στάθμη ακουστικής ισχύος που ορίζεται με την ΚΥΑ 37393/202 (ΦΕΚ1418/Β'03) όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ

ΗΠ9272/471 (ΦΕΚ286/Β'07).

48. Τα κάθε είδους απορρίμματα και άχρηστα υλικά, παλιά ανταλλακτικά και μηχανήματα, λάδια και παντός τύπου απορρίμματα να συλλέγονται και να απομακρύνονται από τους χώρους του έργου, η δε διάθεσή τους να γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις ή/και μέσω Συστημάτων Εναλλακτικής Διαχείρισης, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ΠΔ 116/04 (ΦΕΚ 81/Α/04).
49. Απόβλητα υλικών συσκευασίας που θα προκύψουν να συλλέγονται σε ειδικά προς τούτο χώρο και να διαχειρίζονται σύμφωνα με το Ν2939/2001.
50. Τα αστικά απορρίμματα να συγκεντρώνονται σε κάδους απορριμμάτων για περισυλλογή από τα απορριμματοφόρα του οικείου δήμου.
51. Απαγορεύεται η κάθε μορφής καύση υλικών (λάστιχα, λάδια κλπ.) στις περιοχές του έργου.
52. Η διαχείριση των μεταχειρισμένων ελαστικών να γίνεται σύμφωνα με το ΠΔ 109/2004 (ΦΕΚ Α 75/5-3-04).
53. Απαγορεύεται η ρίψη, έστω και προσωρινά, μπαζών, χωμάτων, λοιπών αδρανών, απορριμμάτων ή λυμάτων στα πρηνή και στις κοίτες ποταμών, ρεμάτων, χειμάρρων ή μισγάγγειας καθώς και σε δασικού χαρακτήρα εκτάσεις.
54. Απαιτείται ο συστηματικός καθαρισμός στους δρόμους πλησίον του έργου με μηχανικά σάρωθρα, σε συνεννόηση με το Δήμο.
55. Οι χρησιμοποιημένοι συσσωρευτές και ο λοιπός απορριπτόμενος ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός του εργοταξίου να διαχειρίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.
56. Ο ανάδοχος του έργου πρέπει να σχεδιάσει και να εφαρμόσει δέσμη μέτρων (στις πηγές εκπομπής) με στόχο την ελαχιστοποίηση των εκπομπών σκόνης ή αιωρούμενων σωματιδίων. Πιο συγκεκριμένα:
 - Η διαβροχή των σωρών και των επιχωμάτων προτείνεται να γίνεται μέσω εγκατεστημένου συστήματος διαβροχής για να αποφεύγεται αφενός μεν η σπατάλη νερού, αφετέρου δε να μειώνεται η πιθανότητα δημιουργίας περίσσειας εκπλυμάτων.
 - Συστηματική διαβροχή των αδρανών υλικών με μόνιμα ή μεταφερόμενα συστήματα διαβροχής κατά την ξηρή περίοδο του έτους. Σε περίπτωση που το μέτρο αυτό δεν αποδώσει, προτείνεται η διαβροχή με κατάλληλες χημικές ουσίες.
 - Κάλυψη των βαρέων οχημάτων μεταφοράς με κατάλληλο κάλυμμα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.
 - Στην περίπτωση που ο εργοταξιακός χώρος χρησιμοποιηθεί και ως προσωρινός χώρος απόθεσης θα πρέπει οι σωροί υλικών να καλύπτονται, εφόσον μένουν επί τόπου για διάστημα μεγαλύτερο του ενός μηνός. Εφόσον παραμένουν για μικρότερα διαστήματα, θα πρέπει να διαβρέχονται τουλάχιστον στη διάρκεια της θερινής περιόδου. Σε κάθε περίπτωση τα προϊόντα της εκσκαφής και τα υλικά κατασκευής να μην αποτίθενται σε χώρους με αξιόλογη φυτική βλάστηση.
57. Κατά τη διάρκεια των διατρήσεων να χρησιμοποιείται μηχανολογικός εξοπλισμός που θα εξασφαλίζει τη συγκράτηση της σκόνης.
58. Καθ'όλη τη διάρκεια της κατασκευής θα πρέπει να λαμβάνονται ιδιαίτερα μέτρα για την αποφυγή της ρύπανσης του εδάφους (αποφυγή πλύσης οχημάτων εντός του χώρου, αλλαγής, διαρροής ή/και απόρριψης λαδιών, χρωμάτων, διαλυτών κλπ).
59. Συνίσταται η εγκατάσταση συστημάτων πλύσης των τροχών όλων των οχημάτων που εισέρχονται ή εξέρχονται από το χώρο εργασιών. Να κατασκευαστεί φρεάτιο συλλογής και καθίζησης των νερών έκπλυσης και να γίνεται τακτικός καθαρισμός του φρεατίου από την ιλύ, με διάθεσή της σε εγκεκριμένους χώρους.
60. Για τη διάθεση των λυμάτων του εργοταξιακού προσωπικού να χρησιμοποιηθούν

προσωρινές χημικές τουαλέτες μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών.

61. Απαγορεύεται η ρύπανση των επιφανειακών και υπογείων νερών από κάθε είδους λάδια, καύσιμα κλπ. Ομοίως απαγορεύεται η απόρριψη παλαιών λαδιών επί του εδάφους. Η διαχείριση των μεταχειρισμένων ορυκτελαίων θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ΠΔ 82/2004 (ΦΕΚ 64/Α'2-3-2004).
62. Η επισκευή, συντήρηση ή αλλαγή λαδιών των μηχανημάτων-οχημάτων στο χώρο διαμόρφωσης να γίνεται σε εγκεκριμένα συνεργεία ή/και με στεγανό δάπεδο, τα οποία θα είναι επίσης εφοδιασμένα με όλες τις απαιτούμενες αποφάσεις- εγκρίσεις, άδειες, και όλα τα μηχανήματα- οχήματα θα φέρουν πιστοποιητικά θορύβου, ΚΤΕΟ, κάρτας καυσασερίων κλπ.
63. Σε περίπτωση τυχόν διαρροής καυσίμων, λαδιών ή πίσσας να γίνεται χρήση προσροφητικών υλικών όπως άμμος ροκανίδια τα οποία εν συνεχεία θα διατίθενται ως επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.
64. Μετά το πέρας των κατασκευών του έργου ο χώρος θα επαναφερθεί από τον Ανάδοχο στην μορφή που έχει προβλεφθεί από τις εγκεκριμένες μελέτες. Ειδικότερα, ο εργολάβος του έργου θα πρέπει να αφαιρέσει και να απομακρύνει από τα εργοτάξια, κάθε προσωρινή εγκατάσταση που υπάρχει, απορρίμματα, εργαλεία, ικριώματα, μηχανήματα, πλεονάζοντα υλικά, χρήσιμα ή άχρηστα, προσωρινές εγκαταστάσεις μηχανημάτων, κλπ. Επισημαίνεται ότι η υποχρέωση αυτή ισχύει και για τις προσωρινές κατασκευές/διαμορφώσεις και είναι ανεξάρτητη της απόστασης από τη θέση του Έργου.

2β. Πρόσθετοι όροι κατά την λειτουργία της δραστηριότητας, που πρέπει να τηρούνται:

65. Να εγκατασταθεί σύστημα παρακολούθησης κατά τη λειτουργία του έργου, για την αποκατάσταση τυχόν δυσλειτουργιών
66. Να πραγματοποιείται τακτικός περιοδικός έλεγχος για τυχόν καθιζήσεις, μετατοπίσεις, υποχωρήσεις κλπ αστοχίες των κατασκευών του έργου. Επίσης να ελέγχονται όλα τα στοιχεία του έργου των οποίων η διαφοροποίησή τους μπορεί να οδηγήσει σε δυσλειτουργίες.
67. Οι δρόμοι θα πρέπει να διατηρούνται σε καλή κατάσταση, να συντηρούνται τακτικά και να τηρούνται οι κανόνες ασφάλειας και υγιεινής. Τυχόν επισφαλή σημεία θα πρέπει να εντοπίζονται και να αποκαθίστώνται άμεσα. Η τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανση σε όλο το μήκος της οδού καθώς και στηθαίων ασφαλείας θα έχει σαν αποτέλεσμα την αποφυγή ατυχημάτων
68. Η προς εκμετάλλευση εταιρεία αναλαμβάνει την εκπόνηση μελετών αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και εκτάκτων γεγονότων (κατολισθήσεις, καθιζήσεις, πλημμύρες κλπ) και θα πρέπει να λαμβάνει σχετικά προληπτικά μέτρα αντιμετώπισής τους.
69. Να ληφθεί μέριμνα για την αντιμετώπιση τυχόν ατυχήματος με διαρροή ή ανάφλεξη βυτίων χημικών, τοξικών, καυσίμων κλπ κατά τη διέλευση οχημάτων.
70. Να πραγματοποιείται τακτικός περιοδικός έλεγχος και καθαρισμός των χώρων γύρω από τις οδούς από σκουπίδια, αποθέσεις και συμπαρασύρσεις ομβρίων τα οποία μπορούν να προκαλέσουν προβλήματα. Να καθαρίζονται τα ρείθρα, όπου αυτά υπάρχουν, ή άλλα σημεία που συγκεντρώνονται εύφλεκτες ύλες (χαρτιά, ξερή βλάστηση κλπ).

Κατά τα λοιπά ισχύουν όλα τα επανορθωτικά μέτρα που επιβάλλεται να ληφθούν και προτείνονται από την Περιβαλλοντική Μελέτη εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τους προαναφερόμενους περιβαλλοντικούς όρους.

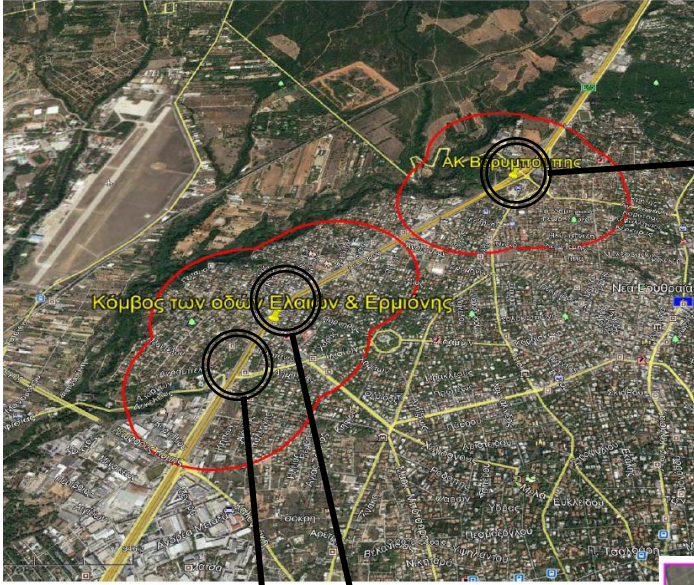
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Δ/ση Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω,

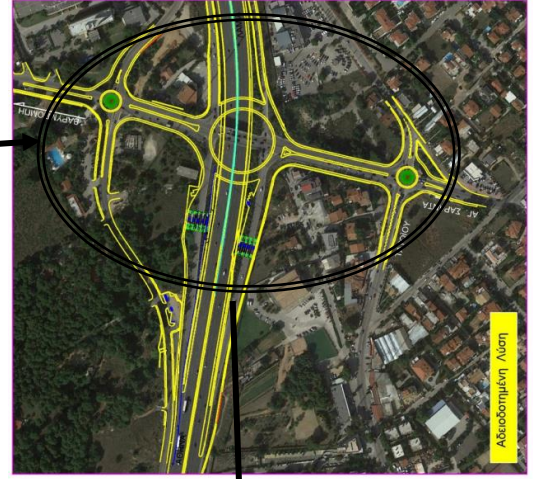
εισηγείται **υπέρ** των έργων του θέματος και συγκεκριμένα: την τροποποίηση του κόμβου Βαρυμπόμπης με την καθαίρεση της υφιστάμενης γέφυρας και τη δημιουργία νέας τριών λωρίδων ανά κατεύθυνση στην εν λόγω θέση, με τα προσωρινά έργα στον κόμβο με την Ελαιών-Ερμιόνης και την αναφερόμενη βελτίωση της παράπλευρης οδού στο ύψος της πεζογέφυρας της οδού Ιλισίων στην κατεύθυνση προς Αθήνα, με τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

- πριν την έναρξη των έργων, όπως αυτά περιγράφονται στην υποβληθείσα μελέτη, θα πρέπει να έχει καθορισθεί πρόγραμμα εργασιών για την ελαχιστοποίηση των προκαλούμενων οχλήσεων και να έχουν προσδιορισθεί τα σημεία εκείνα που χρήζουν λήψης μέτρων ηχοπροστασίας και σχετικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και ασφαλείας. Κατάλληλα ηχοπετάσματα να τοποθετηθούν σε όλες τις θέσεις αυξημένης εκπομπής θορύβου, τόσο κατά την κατασκευή του έργου, όσο και κατά την λειτουργία του.
- κατά την κατασκευή του έργου να προβλεφθεί η τοποθέτηση σε κατάλληλα σημεία ηλεκτρονικών πινακίδων (και μέσω διαδικτύου) άμεσης ενημέρωσης στα οποία θα εμφανίζονται οι επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες και οι εκτιμώμενες καθυστερήσεις, ενώ θα προτείνονται και εναλλακτικές διαδρομές
- να ενσωματωθεί στη ΜΠΕ η Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων και κατά το στάδιο λειτουργίας του έργου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



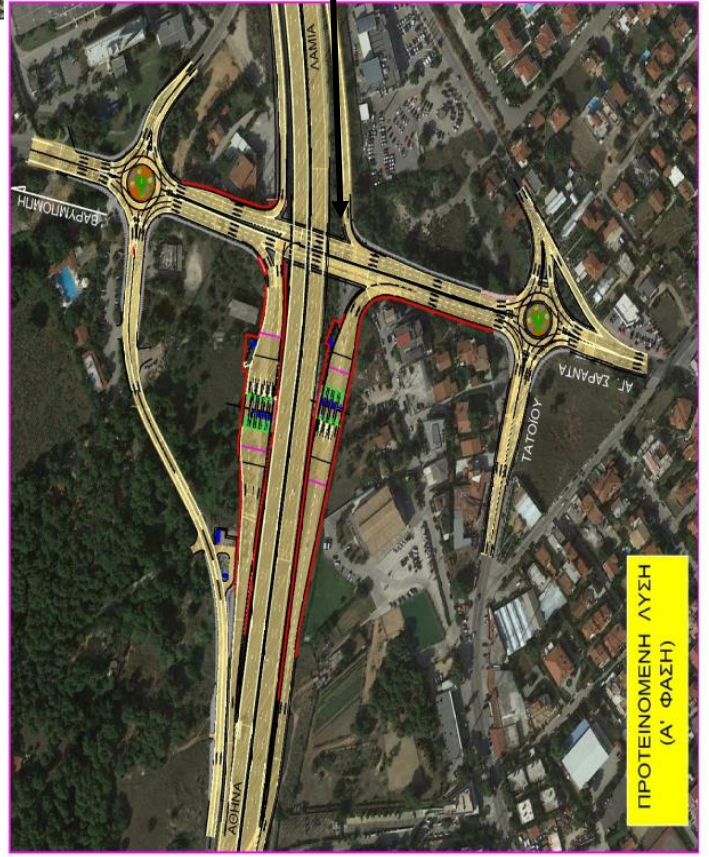
Σχήμα 6.1-1: Περιοχή μελέτης των έργων



Σχήμα 6.1-1: Αποδομημένη – Εγκεκριμένο έργο Δ.Κ. Ερμούπολης



Σχήμα 6.2.2-3: Έργα μικρής έκτασης στο ύψος της πεζοδρομίας στον Δ.Κ. Ιωλίων



Σχήμα 7.1-2: Προτεινόμενη (τροποποιημένη προς αδειοδότηση) λύση



Σχήμα 7.2-1: Προσωρινά έργα κόμβου των οδών Ελευθέρων και Ερμιόνης

Στη συνέχεια ο Περιφερειακός Σύμβουλος κ. Ν. Παπαδάκης ενημερώνει το Σώμα για τη εισήγηση της διοίκησης της Περιφέρειας Αττικής για την εν λόγω μελέτη αναφέροντας τα κάτωθι :

«Το 2007 ψηφίσθηκε από τη Βουλή των Ελλήνων ο νόμος 3555/2007 που αφορά στην κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης έως τα Σκάρφεια του Μαλιακού. Στην Αττική, η εταιρεία “ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΕ” που έχει αναλάβει τη κατασκευή της, από τις 09-01-2008 εισπράττει διόδους από μετωπικούς και πλευρικούς σταθμούς που της παραχωρήθηκαν με σκοπό τις εισπράξεις να τις διαθέσει για τη κατασκευή της Ιόνιας Οδού, την ανακατασκευή της σύνδεσης Σχηματάρι – Χαλκίδα, καθώς και την ανακατασκευή του τμήματος της ΕΟ Αθηνών- Λαμίας από τον Α/Κ της Μεταμόρφωσης μέχρι και τα Σκάρφεια Μαλιακού. Αυτή η Σύμβαση Παραχώρησης, επίσης, παρέχει δυνητικά στην παραχωρησιούχο εταιρία το δικαίωμα να εγκαθιστά νέους Σταθμούς Διοδίων κατά την κρίση της (μετωπικούς και πλευρικούς), να επιβάλει και να εισπράττει από τους Χρήστες της Εθνικής Οδού διόδιο τέλος, ανάλογα με την διανυόμενη απόσταση χιλιομέτρων.

Η ΜΠΕ που συζητούμε σήμερα αφορά τη τροποποίηση των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ 126119/8.2.2007) του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του Αυτοκινητόδρομου Πατρών – Αθήνας- Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ) όπως τροποποιήθηκε, ανανεώθηκε και ισχύει ως προς το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την προσθήκη προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς. Η νέα λύση που προτείνεται για τον Α/Κ Βαρυμπόμπης είναι κόμβος μορφής ρόμβου διατηρώντας τους εκατέρωθεν ισόπεδους κόμβους προς Ν. Ερυθραία και Βαρυμπόμπη με κατάργηση του αδειοδοτημένου κυκλικού κόμβου («Δαχτυλίδι») και αντικατάσταση από γέφυρα τριών λωρίδων ανά κατεύθυνση. Η διαφοροποίηση σε σχέση με την αδειοδοτημένη λύση αφορά μόνο τους ισόπεδους κόμβους της κάθετης οδού με τις τέσσερις ράμπες. Προτείνεται νέος τροποποιημένος σχεδιασμός, ο οποίος περιλαμβάνει:

- Έργα επί της Εθνικής Οδού περί τα 500 m
- Ράμπες εξόδου από Λαμία και εισόδου προς Λαμία
- Ράμπα εξόδου από Αθήνα και ράμπα εισόδου προς Αθήνα με ταυτόχρονη εγκατάσταση σταθμών διοδίων
- Καθαίρεση του υφιστάμενου τεχνικού (γέφυρας) και κατασκευή νέου
- Κάθετη οδός (Βαρυμπόμπη – Ν. Ερυθραία)
- Κατά τη φάση κατασκευής του ΑΚ Βαρυμπόμπης τη κατασκευή προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης τα οποία κατά την έναρξη λειτουργίας του ΑΚ Βαρυμπόμπης καθαιρούνται και επανέρχεται η υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή. Επιπλέον, την πραγματοποίηση μικρής έκτασης έργα στον παράπλευρο του ρεύματος προς Αθήνα στο ύψος της πεζογέφυρας της οδού Ιλισίων προκειμένου να επιλυθούν προβλήματα ασφαλείας, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται.

Σύσσωμη η Τοπική Αυτοδιοίκηση, α) και β) βαθμού, μαζί με τους κατοίκους αντιτίθενται στην εγκατάσταση διοδίων μέσα στις πόλεις. Τα Δημοτικά Συμβούλια, όλων των εμπλεκόμενων και παρακείμενων Δήμων είναι αντίθετα στην προοπτική διοδίων εντός του οικιστικού τους ιστού, παίρνοντας διαχρονικά, όπως και σήμερα, αποφάσεις –ψηφίσματα αρνητικής γνωμοδότησης για την εν λόγω ΜΠΕ, επικαλούμενοι ταυτόχρονα διάφορα περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά ζητήματα που προκύπτουν.

Η Περιφέρεια Αττικής με τις υπ’ αριθμό 443/2014 και 144/2017 αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου γνωμοδότησε αρνητικά για τη ΜΠΕ, ζητώντας όχι μόνο να μην τοποθετηθούν νέα πλευρικά διόδια αλλά και να απομακρυνθούν τα ήδη εγκατεστημένα στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας Περιφέρειας Αττικής.

Επίσης, στις 14/3/2018 η Περιφέρεια Αττικής προχώρησε σε προσφυγή για τα διόδια στη Βαρυμπόμπη και Αγ.Στέφανο στο Έ τμήμα του ΣτΕ και κατέθεσε αίτηση ακύρωσης της Υπουργικής Απόφασης που εγκρίνει τη σχετική ΜΠΕ. Η υπόθεση εκκρεμεί και δεν έχει εκδοθεί ακόμη απόφαση.

Η Περιφερειακή Αρχή αναγνωρίζει το συγκεκριμένο θέμα πρωτίστως σαν μείζον πολιτικό θέμα. Όπως διαχρονικά υποστηρίζει και διακηρύσσει ο σημερινός Περιφερειάρχης κ. Πατούλης, από όλες τις Αυτοδιοικητικές θέσεις ευθύνης που υπηρέτησε (Πρόεδρου της ΚΕΔΕ, Δημάρχου Αμαρουσίου), καθώς και σύσσωμοι όλοι εμείς που αποτελούμε την Περιφερειακή Αρχή, δηλώνουμε κατηγορηματικά πως είμαστε αντίθετοι στην εγκατάσταση κάθε μορφής διοδίων είτε πλευρικών είτε ηλεκτρονικών μέσα στις πόλεις μας, εντός του αστικού ιστού.

Οπότε η θέση μας είναι σαφής:

- 1) εισηγούμαστε στο Περιφερειακό Συμβούλιο να γνωμοδοτήσει αρνητικά για τη συγκεκριμένη ΜΠΕ
- 2) λέμε όχι στη τοποθέτηση κάθε μορφής διοδίων εντός του αστικού ιστού, μέσα στις πόλεις, εντός της χωρικής αρμοδιότητας της Περιφέρειας Αττικής».

Ακολούθως, ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου έδωσε το λόγο, στον Περιφερειάρχη Αττικής, στο Δήμαρχο Κηφισιάς και στο Δήμαρχο Διονύσου, στους επικεφαλής και ειδικούς αγορητές των περιφερειακών παρατάξεων, σε Αντιδημάρχους των Δήμων Κηφισιάς και Διονύσου, σε περιφερειακούς συμβούλους, καθώς και σε άπαντες τους συμμετέχοντες εκπροσώπους κοινωνικών φορέων και συλλογικοτήτων, που το ζήτησαν, κατ' άρθρο 12, παρ.5 του Κανονισμού Λειτουργίας του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής.

Μετά των πέρας των τοποθετήσεων, ο Πρόεδρος έθεσε σε ψηφοφορία το θέμα της γνωμοδότησης επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την τροποποίηση των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ 126119/8.2.2007) του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του Αυτοκινητόδρομου Πατρών – Αθήνας- Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ) όπως τροποποιήθηκε, ανανεώθηκε και ισχύει ως προς το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την προσθήκη προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς.

**Το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής
μετά από διαλογική συζήτηση μεταξύ των μελών του
και
λαμβάνοντας υπόψη**

- τις υπ' αριθμ. 443/2014 & 144/2017 αποφάσεις του, με τις οποίες συντάχθηκε στο πλευρό των Δημοτικών Αρχών, των κατοίκων και του κινήματος για την απομάκρυνση των διοδίων από την Αττική,
- την από 14/3/2018 προσφυγή της Περιφέρειας Αττικής για τα διόδια στη Βαρυμπόμπη και Αγ. Στέφανο στο Ε' τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ) και την αίτηση ακύρωσης της Υπουργικής Απόφασης που εγκρίνει την αρχική ΜΠΕ.
- τα ψηφίσματα του Δήμου Κηφισιάς και του Κοινοτικού Συμβουλίου Εκάλης, κατόπιν της υπ' αριθμ. 437/2019 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Κηφισιάς, κατά της αναφερομένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, καθώς και τις απόψεις κατοίκων των εμπλεκόμενων δήμων.

- το υπ' αριθμ. πρωτ. 46717/10-12-2019 έγγραφο της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κηφισιάς με τη συνημμένη τεχνική έκθεση για τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις των υπό αδειοδότηση έργων της μελέτης,
- τις από 1/6/2020 απόψεις-θέσεις της Διαδημοτικής-Διαπαραταξιακής Επιτροπής για την εν λόγω ΜΠΕ-πλευρικά διόδια.
- την εισήγηση της διοίκησης της Περιφέρειας Αττικής,

αποφασίζει ομόφωνα

Γνωμοδοτεί αρνητικά επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την τροποποίηση των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ 126119/8.2.2007) του τμήματος Μεταμόρφωση – Υλίκη του Αυτοκινητόδρομου Πατρών – Αθήνας- Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ), όπως τροποποιήθηκε, ανανεώθηκε και ισχύει ως προς το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία του Α/Κ Βαρυμπόμπης με την προσθήκη προσωρινών νέων έργων στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς, καθώς :

- εμμένει στη σταθερή και διαχρονική του στάση και αντιτίθεται στην εγκατάσταση οποιασδήποτε μορφής διοδίων, είτε μετωπικών, είτε πλευρικών, είτε ηλεκτρονικών, εντός του αστικού ιστού της Περιφέρειας Αττικής. Η αρχική ΜΠΕ που έχει εγκριθεί, παρά τις έντονες αντιρρήσεις της τοπικής κοινωνίας και τη σχετική προσφυγή από την Περιφέρεια Αττικής στο Συμβούλιο της Επικρατείας, έχει παρακάμψει την κύρια μέχρι σήμερα, εκπνεφρασμένη από τους εκάστοτε Υπουργούς ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ, προϋπόθεση να μην τοποθετηθούν διόδια, αν δεν προηγηθεί η εξασφάλιση παράπλευρης, επαρκούς και ασφαλούς κυκλοφορίας,
- η εν λόγω μελέτη έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (Ρ.Σ.Α. 2021) και όλων όσα προβλέπονται για τη συγκεκριμένη χωρική υποενότητα Βόρειας Αττικής,
- αναγνωρίζει και κρίνει βάσιμες τις ανησυχίες και αντιδράσεις φορέων και κατοίκων των εμπλεκόμενων και παρακείμενων δήμων για τις περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές επιπτώσεις των υπό αδειοδότηση έργων της μελέτης.

Συγκεκριμένα:

- Όπως προκύπτει από τη μελέτη, κατά το στάδιο της κατασκευής του έργου το τοπικό δίκτυο της περιοχής θα επιβαρυνθεί υπέρμετρα, με όλες τις αναμενόμενες συνέπειες, όπως αύξηση του κυκλοφοριακού θορύβου, αύξηση των εκλυόμενων ρύπων και το σημαντικότερο επιδείνωση των δεικτών τροχαίων ατυχημάτων, δεδομένου ότι δεν εξασφαλίζονται παράπλευρες εναλλακτικές ασφαλείς διαδρομές. Η υπό έγκριση μελέτη μεταθέτει και κατευθύνει τον συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο του αυτοκινητοδρόμου όχι μόνο μέσω του γενικού τοπικού οδικού δικτύου της Ν. Ερυθραίας και της Κηφισιάς, αλλά μέσω του προσωρινού κόμβου των οδών Ελαιών και Ερμιόνης, δηλαδή μέσα σε μια αμιγώς οικιστική περιοχή (περιοχή αμιγούς και αποκλειστικής κατοικίας), η οποία χαρακτηρίζεται στη μελέτη περιοχή γενικής κατοικίας εν αντιθέσει με τα όσα προβλέπει το διάταγμα ένταξης. Προκαλεί δηλαδή για μεγάλο διάστημα κατά την φάση εκτέλεσης των εργασιών, μεγάλη αναστάτωση και ιδιαίτερα δυσμενείς συνέπειες, κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές και στην ευρύτερη περιοχή αλλά και ειδικά στην περιοχή των Αδαμών. Διατυπώνεται δε από τους κατοίκους η ανησυχία ότι το προσωρινό έργο στον κόμβο Ελαιών και Ερμιόνης θα καταστεί μόνιμο για το λόγο ότι, καταργούνται ουσιαστικά, τα έργα στους κόμβους Ιλισίων και Καλυφτάκη, γεγονός που θα σήμαινε ότι η συνοικία των Αδαμών θα αποτελέσει σε μόνιμη βάση, τη μοναδική έξοδο από την πόλη της Κηφισιάς και θα

κληθεί να απορροφήσει, μόνη αυτή, τον μόνιμο κυκλοφοριακό φόρτο αυτών που θα επιχειρούν την παράκαμψη των διοδίων.

- Όπως όμως προκύπτει από το ιστορικό του έργου, εάν είχε προηγηθεί όπως αρχικά είχε σχεδιασθεί, η διαμόρφωση του flyover στον κόμβο Ιλισίων (πρώην Λαϊνόπουλου) η επιβάρυνση θα ήταν πολύ μικρότερη. Κατά συνέπεια είναι απαραίτητο, να προηγηθεί το εν λόγω έργο στον κόμβο Ιλισίων, πριν των ζητουμένων στην μελέτη κατασκευών.
- Επιπρόσθετες κυκλοφοριακές τροποποιήσεις μπορεί να απαιτηθούν στα χαρακτηριστικά του τοπικού δικτύου γύρω από τον κόμβο κατά το στάδιο της λειτουργίας του. Η ολοκλήρωση της διερεύνησης θα ήταν προτιμότερο να γίνει πριν την ολοκλήρωση του τελικού σχεδιασμού όλων των αλληλοεπηρεαζομένων έργων, ώστε να υπάρχει η ευελιξία μικρότερων ή μεγαλύτερων διορθωτικών επεμβάσεων επί αυτών.
- Η τοποθέτηση των συγκεκριμένων διοδίων κρίνεται ανταποδοτικά άδικη για τους δημότες των όμορων δήμων. Τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικά. Η σοβαρή επιβάρυνση των δήμων και των δημοτών από τις προκαλούμενες από το έργο οχλήσεις (όπως κατάληψη από το έργο των ζωτικών τους χώρων, διάσπαση της συνοχής και της συνέχειας των δήμων από το εν λόγω έργο, αυξήσεις σε εκλυόμενους ρύπους και κυκλοφοριακούς θορύβους από τρίτους χρήστες) είναι ανέντιμο να συνοδεύεται και από οικονομικές αξιώσεις σε βάρος τους. Η ξαφνική τροποποίηση του μακροχρόνιου οικογενειακού τους και επαγγελματικού τους σχεδιασμού είναι μια ακόμα διαλυτική δράση. Δεδομένου ότι δεν πρόκειται για την διαμόρφωση μιας νέας εναλλακτικής διαδρομής, αλλά για δέσμευση και αποκλεισμό μιας κύριας υπάρχουσας, βασικής όμως για την καθημερινότητά τους, ο εν λόγω ατυχής σχεδιασμός θα οδηγήσει και σε σοβαρές περιβαλλοντικές και κοινωνικές αρνητικές επιπτώσεις. Οι επηρεαζόμενοι όμοροι δημότες είναι βέβαιο ότι θα αναζητήσουν εναλλακτικές διαδρομές, καταφεύγοντας στο ανεπαρκές και χωρίς πρόβλεψη γι' αυτό τοπικό δίκτυο. Ιδίως για την μετακίνησή τους προς το κέντρο. Κατά συνέπεια αυτό θα επιβαρυνθεί μόνιμα, με απρόβλεπτες συνέπειες. Τόσο όσον αφορά την περιβαλλοντική του διάσταση όσο και σοβαρότερα από πλευράς ασφαλείας. Η εν λόγω, όμως, σίγουρα αναμενόμενη απόκριση από τους τοπικούς χρήστες, έχει αγνοηθεί από τους σχεδιαστές του έργου. Δεν έχει προβλεφθεί και δεν αντιμετωπίζεται, με αποτέλεσμα να δύναται να προκαλέσει σοβαρή επιδείνωση των περιβαλλοντικών δεικτών.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, το προς αξιολόγηση έργο, προβλέπεται ότι θα προκαλέσει περισσότερα προβλήματα από όσα επιχειρεί να λύσει, τόσο κατά το στάδιο της κατασκευής του όσο και κατά το στάδιο της λειτουργίας του. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η απόσυρσή του και ο επανασχεδιασμός του, συμπεριλαμβάνοντας τις ως άνω κρίσιμες παρατηρήσεις ως βασικούς οδηγούς στο νέο σχεδιασμό του έργου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Π.Σ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ