



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ
ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΠΖ
Ταχ. Δ/ση : Γρηγ. Λαμπράκη 19
Τ.Κ.- Πόλη : 14572 - Δροσιά
Τηλ.: 213-2140136**

**Δροσιά , 23-10-2014
Αρ. Πρωτ. : 33967**

ΕΙΣΗΓΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Τον Δήμαρχο για τον Πρόεδρο του Δημοτικού Συμβουλίου.

**ΘΕΜΑ : «Λήψη απόφασης σχετικά με τη μη τοποθέτηση πλευρικών διοδίων Αγ.Στεφάνου του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ-Τμήμα «Μεταμόρφωση-Υλίκη κι επιπτώσεις στο Δήμο Διονύσου».
Λαμβάνοντας υπόψη:**

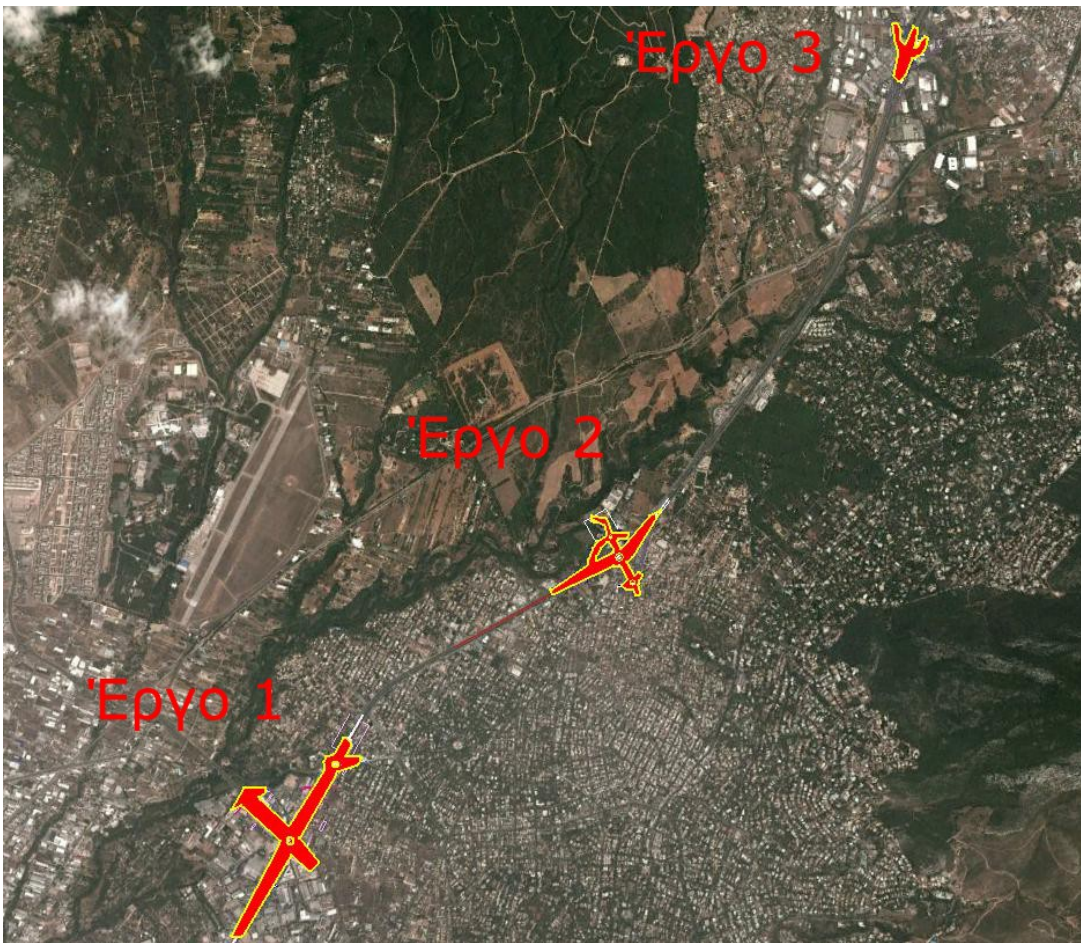
- 1)Τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης»
- 2)Το Ν.3463/2006 Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων.
- 3)Το υπ' αρ. 31281/30-9-2014 πρωτ. Δήμου Διονύσου (οικ.188471/26-9-2014 πρ.

Περιφέρειας

- 4) Το ΦΕΚ 45B/2014
- 5) Την υπ' αρ. 270/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Διονύσου.
- 6) Την υπ' αρ. 102/2012 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Διονύσου.
- 7) Την υπ' αρ. 231/2013 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Διονύσου.
- 8)Την υπ'αρ.26/2014 απόφαση της ΕΠΖ.

Λόγω του εξαιρετικώς επείγοντος του θέματος (μέχρι 10/11/2014 πρέπει να σταλούν οι απόψεις στη Δ/ση Περιβάλλοντος Περιφέρειας Αττικής),καλείται το Δημοτικό Συμβούλιο Διονύσου να αποφασίσει αφού λάβει υπ'όψιν την Εισήγηση-Ενημέρωση του Αντιδημάρχου Τεχνικών Υπηρεσιών ,προκειμένου να εναρμονισθεί η δράση των άμεσα θιγόμενων μερών (γειτονικοί Δήμοι), σχετικά με την Οικονομική και Περιβαλλοντική επιβάρυνση των δημοτών που προκαλείται από τις σχεδιαζόμενες ρυθμίσεις.

Οι θέσεις των προαναφερθέντων έργων παρουσιάζονται στο Σχήμα που ακολουθεί.



Σχήμα 1: Χωροθέτηση των προτεινόμενων έργων.(Απόσπασμα από Εισήγηση Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Κηφισιάς)

Στα κριτήρια χωροθέτησης των διοδίων δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις από την επιβολή διοδίων στο παράπλευρο/ όμορο τοπικό ή/ και ιεραρχημένο οδικό δίκτυο.

Όσον αφορά στις Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις από την Εκτροπή Κυκλοφορίας από τη ΝΕΟΑΑ στο παράπλευρο τοπικό οδικό δίκτυο που διέρχεται εντός κατοικημένης περιοχής, με σκοπό την αποφυγή των διοδίων, επισημαίνονται τα ακόλουθα.

Σύμφωνα με την υφιστάμενη διεθνή βιβλιογραφία αλλά και τη μέχρι σήμερα εμπειρία, στις περιπτώσεις επιβολής διοδίων σε τμήματα αυτοκινητόδρομων, οι μικρές ή μεσαίες μετακινήσεις και κυρίως αυτές με σκοπό την εργασία, δηλαδή οι υψηλής/ καθημερινής συχνότητας μετακινήσεις, επιλέγουν εναλλακτικές διαδρομές με σκοπό την αποφυγή πληρωμής των διοδίων. Στη μελέτη «Toll Feasibility Study» (Baker et al. 2005), εξετάζεται η επίδραση των διοδίων στη ζήτηση οδικής μετακίνησης, δηλαδή ο βαθμός στον οποίο χρησιμοποιούν οι χρήστες τον αυτοκινητόδρομο όταν αυτός έχει διόδια. Η μελέτη καταλήγει στο ότι τα διόδια προκαλούν εκτροπή της πορείας των ταξιδιωτών προς άλλες εναλλακτικές διαδρομές χωρίς διόδια, προκαλώντας πιθανώς σε αυτές συμφόρηση. Αντίστοιχα συμπεράσματα προκύπτουν και στη μελέτη "Examining Toll Feasibility Studies" (R. Muller, 1996). Όσον αφορά στο ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που εκτρέπεται από τους αυτοκινητόδρομους με διόδια (toll roads) σε οδούς χωρίς διόδια (free roads), στη μελέτη "Empirical Evidence of Toll Road Traffic Diversion and Implications for Highway Infrastructure Privatization" (Peter Swan & Michael Belzer, 2007) αποδεικνύεται ότι τα φορτηγά μεταφοράς αγαθών τείνουν να εκτρέπονται από τους αυτοκινητόδρομους με διόδια

σε εναλλακτικές οδούς, σε ποσοστό που αγγίζει το 40% (!) (της βαριάς κυκλοφορίας του toll road), μειώνοντας το επίπεδο οδικής ασφάλειας των εναλλακτικών διαδρομών σε σημαντικό βαθμό.

Κατά τη φάση λειτουργίας των πλευρικών διοδίων στον Α/Κ Βαρυμπόμπης και στον Α/Κ Αγ. Στεφάνου, αναμένεται σημαντική επιβάρυνση του αστικού οδικού δικτύου από την προαναφερθείσα εκτρεπόμενη κυκλοφορία και ιδιαίτερα του ιεραρχημένου δικτύου που διέρχεται από περιοχές κατοικίας (αμιγούς ή γενικής) όπως η Νέα Κηφισιά, οι Αδάμες, η Εκάλη και η Νέα Ερυθραία.

Για παράδειγμα:

Οι μετακινούμενοι με προέλευση τον Άγιο Στέφανο, τη Δροσιά, Ροδόπολη κλπ και προορισμό την Αθήνα με σκοπό την εργασία (καθημερινή μετακίνηση), προκειμένου να αποφύγουν την καθημερινή πληρωμή διοδίων (έστω και με τις προτεινόμενες ελαφρύνσεις για τους συχνούς χρήστες), αναμένεται σε σημαντικό ποσοστό τους να φορτίσουν το αστικό δίκτυο παρακάμπτοντας τα διόδια του Α/Κ Αγ. Στεφάνου. Συγκεκριμένα, είναι πιθανό να χρησιμοποιήσουν π.χ. τον εναλλακτικό άξονα Α. Κρυονερίου-Α. Λίμνης Μαραθώνος -Α.Θησέως- Αγ. Σαράντα -Τατοΐου- Λύρα-Ελαιών- Ιλισίων και να "βγουν" στη ΝΕΟΑΑ μέσω του Α/Κ Ιλισίων-Καλυφτάκη (= χωρίς διόδια). Ωστόσο, ο εν λόγω άξονας δεν προβλέπεται να εξυπηρετεί τέτοιου είδους μετακινήσεις και με βάση το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής.

Παρά τα προαναφερθέντα, στο τεύχος τεχνικής έκθεσης της ΜΠΕ δεν αναφέρεται τυχόν εκπόνηση Μελέτης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων που συνοδεύει το έργο κατασκευής των Α/Κ και την τοποθέτηση πλευρικών διοδίων στους Α/Κ Βαρυμπόμπης και Αγ. Στεφάνου. Δεν αναφέρονται ούτε εξετάζονται τυχόν κυκλοφοριακές επιπτώσεις από την εκτρεπόμενη κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο του Δήμου Κηφισιάς, το οποίο επιβαρύνεται κατά κύριο λόγο. Στη ΜΠΕ δεν αναφέρονται ούτε εξετάζονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την εκτροπή μετακινήσεων από τη ΝΕΟΑΑ στο τοπικό οδικό δίκτυο παραπλεύρως της ΝΕΟΑΑ με σκοπό την αποφυγή πληρωμής των διοδίων.

Σύμφωνα με την ίδια τη ΜΠΕ σημαντικό τμήμα των φόρτων εισόδου – εξόδου της ΠΑΘΕ τόσο στον Άγιο Στέφανο όσο και στη Βαρυμπόμπη αφορούν τοπικού χαρακτήρα μετακινήσεις από και προς αστικοποιημένες περιοχές παραπλεύρως του αυτοκινητόδρομου. Στο πλαίσιο αυτό, ΜΠΕ (2014) προτείνεται να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για την ενθάρρυνση συνέχισης χρήσης του ΠΑΘΕ, ως ακολούθως:

«Όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των τοπικού χαρακτήρα μετακινήσεων από και προς αστικοποιημένες περιοχές παραπλεύρως του αυτοκινητόδρομου και λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτές αποτελούν σημαντικό τμήμα των φόρτων εισόδου – εξόδου της ΠΑΘΕ τόσο στον Άγιο Στέφανο όσο και στη Βαρυμπόμπη προτείνεται να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για την ενθάρρυνση συνέχισης χρήσης του ΠΑΘΕ. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε να εξετασθεί η εφαρμογή ειδικών μειωμένων τιμολογίων ή η υιοθέτηση χρήσης ειδικής «ταυτότητας συχνού χρήστη» για κατοίκους των γειτονικών δήμων. Η μέχρι σήμερα εμπειρία έχει δείξει ότι είναι εφικτή η λήψη τέτοιων ειδικών μέτρων εξυπηρέτησης και ότι τελικά τέτοια μέτρα λειτουργούν θετικά τόσο για τους κατοίκους – συχνούς χρήστες όσο και για το κοινωνικό σύνολο αφού: (Α) Ενθαρρύνουν την «ένταξη» του αυτοκινητόδρομου, έστω και για μικρό τμήμα, στην καθημερινότητα των κατοίκων, εξασφαλίζοντας υψηλά επίπεδα εξυπηρέτησης στις τοπικές μετακινήσεις. (Β) Μειώνουν τους κυκλοφοριακούς φόρτους σε παράπλευρα ή τοπικά δίκτυα που μπορούν να παρέχουν χαμηλότερα επίπεδα εξυπηρέτησης. (Γ) Συμβάλλουν στην διαμόρφωση καλύτερων περιβαλλοντικών συνθηκών και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής τόσο στον τομέα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης όσο και σε αυτόν του θορύβου.»

Πλην των ανωτέρω προτάσεων που κυρίως αποσκοπούν στην αύξηση των διελεύσεων και των εσόδων στον αυτοκινητόδρομο, στη ΜΠΕ δεν προτείνονται μέτρα ούτε γίνεται μνεία στη

λήψη μέριμνας σχετικά με τις επιπτώσεις στο οικιστικό και κοινωνικό περιβάλλον πλησίον του αυτοκινητόδρομου από την εκτρεπόμενη κυκλοφορία.

Σύμφωνα με τη ΜΠΕ «Ο κύριος λόγος της μεγαλύτερης αναμενόμενης μείωσης των φόρτων στις ράμπες της ΠΑΘΕ που θα φέρουν πλευρικά διόδια σχετίζεται με το ότι σημαντικό τμήμα των αναμενόμενων θεωρητικά φόρτων εξυπηρετεί τοπικού χαρακτήρα μετακινήσεις που μπορούν να εξυπηρετηθούν με εναλλακτικές διαδρομές αξιοποιώντας το παράπλευρο δίκτυο της ΠΑΘΕ ή άλλο τοπικό οδικό δίκτυο». Συνεπώς, στη ΜΠΕ αναγνωρίζεται ρητά η εκτροπή μετακινήσεων τοπικού χαρακτήρα σε εναλλακτικές διαδρομές στο παράπλευρο τοπικό οδικό δίκτυο.

4) Όσον αφορά στις Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από την εκπομπή αέριων ρύπων και το θόρυβο κατά την προσέλευση/ αναχώρηση οχημάτων προς/ από τους σταθμούς διοδίων:

Σε γενικές γραμμές, οι μεγαλύτερες ποσότητες ΠΑΥ (Πολυκυκλικοί Αρωματικοί Υδρογονάνθρακες: CO, NO₂, O₃, SO₂, Pb κλπ) εκπέμπονται κατά την επιτάχυνση, επιβράδυνση ή την πορεία με υψηλή ταχύτητα ενός οχήματος ενώ οι μικρότερες κατά την πορεία με σταθερή μέση ταχύτητα (Baek et al., 1991). Επίσης, μέγιστες τιμές παρατηρούνται όταν το όχημα κινείται με ταχύτητα 40 km/h και βρίσκεται στη φάση της επιτάχυνσης. Επίσης, η σημαντικότερη κινητή πηγή ΠΑΥ που δεν οφείλεται στην καύση είναι η τριβή των ελαστικών. Ο μέλανας άνθρακας (carbon black), που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ελαστικών, περιέχει ΠΑΥ (Nikolaou et al., 1984). Πρόσθετα, ΠΑΥ σχηματίζονται και από τη φθορά των φρένων λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύσσονται κατά το φρενάρισμα (Rogge et al. 1993b).

Καθώς η χωροθέτηση σταθμών διοδίων προϋποθέτει τη σταδιακή επιβράδυνση και ακολούθως επιτάχυνση των οχημάτων που πλησιάζουν ή απομακρύνονται αντίστοιχα από τους σταθμούς διοδίων, είναι αναμενόμενη η επιβάρυνση της κατοικημένης περιοχής πλησίον του αυτοκινητόδρομου με μεγαλύτερες εκπομπές αέριων ρύπων ΠΑΥ. Ομοίως, αναμένεται αύξηση του επιπέδου θορύβου από την επιτάχυνση/ επιβράδυνση οχημάτων από/ προς τα διόδια αντίστοιχα.

Ωστόσο, όσον αφορά στις αυξημένες εκπομπές αέριων ρύπων λόγω της τοποθέτησης σταθμών διοδίων, η ΜΠΕ δεν εξετάζει αναλυτικά τις επιπτώσεις και τις εκπομπές ΠΑΥ, αλλά αναφέρει μόνο την άρση των εν λόγω επιπτώσεων από την προτεινόμενη αντικατάσταση των διοδίων από ηλεκτρονικά διόδια στο μέλλον (βλ. σελ. 153): «Όσον αφορά στις εκπομπές αέριων ρύπων κατά τη λειτουργία των διοδίων (επιβράδυνση και επιτάχυνση οχημάτων), έχει εκτιμηθεί ότι, οι εκπομπές CO από τη χρήση συμβατικών διοδίων είναι υπερδιπλάσιες σε σύγκριση με τη χρήση ηλεκτρονικών διοδίων. Σύμφωνα με την εμπειρία της Αττικής οδού, η διείδυση των ηλεκτρονικών διοδίων ξεκινά από 30% κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας ενός αυτοκινητόδρομου και προσεγγίζει το 60% περίπου κατά την ώρα αιχμής σε συνθήκες πλήρους λειτουργίας. Συμπεραίνεται επομένως ότι, η όποια επίπτωση στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της άμεσης περιοχής χωροθέτησης των πλευρικών διοδίων Βαρυμπόμπης και Αγ. Στεφάνου θα απομειωθεί περαιτέρω με τη διείδυση των ηλεκτρονικών διοδίων. Συμπερασματικά, δεν αναμένεται να διαφοροποιηθεί η κατάσταση στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης ουσιαστικά σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, καθώς τα υπό μελέτη στην παρούσα συνοδά έργα είναι μικρής, συγκριτικά, κλίμακας και επομένως κρίνεται απολύτως ασφαλές ότι η τήρηση των εν ισχύ Π.Ο. για το κυρίως έργο καλύπτει επαρκώς τυχόν επιπτώσεις στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία τους. (...) προβλέπεται η εγκατάσταση δύο τουλάχιστον αυτόματων σταθμών μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης και μετεωρολογικών συνθηκών, ο ένας εκ των οποίων βρίσκεται στην περιοχή μεταξύ Νέας Ερυθραίας και Κρυονερίου πλησίον των υπό μελέτη έργων.

5) Όσον αφορά στη συμβατότητα του έργου με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο:

Στη σελ. 181 της ΜΠΕ επισημαίνεται ότι το έργο είναι συμβατό με το εν ισχύ θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και χρήσεων γης στις περιοχές ανάπτυξής του. Ωστόσο:

σύμφωνα με το προσφάτως ψηφισθέν Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής/ ΡΣΑ (Ν. 4277/2014), η Λ. Κηφισίας υποβαθμίζεται λειτουργικά στο τμήμα της βορειότερα της Αττικής Οδού. Συγκεκριμένα, στο τμήμα της: Αττική Οδός - λ. Θησέως/ λ. Λίμνης Μαραθώνος προβλέπεται να εξυπηρετεί κύριες αστικές μετακινήσεις και όχι μετακινήσεις διαπεριφερειακής ή/και μητροπολιτικής σημασίας/ κλίμακας (Ν. 4277/2014, άρθρο 30 παρ.4)

Ωστόσο, ο άξονας Λ. Κηφισίας -Λ. Θησέως- Λ. Λίμνη Μαραθώνος συνιστά το βασικότερο άξονα που κινείται παράλληλα στη ΝΕΟΑΑ και είναι δυνατό να αποτελέσει παράλληλη εναλλακτική διαδρομή για τις μετακινήσεις που θα εκτρέπονται από τη ΝΕΟΑΑ με σκοπό την αποφυγή των σταθμών διοδίων. Το γεγονός ότι η Λ. Κηφισίας αναμένεται να εξυπηρετεί μετακινήσεις διαπεριφερειακής σημασίας (εκτρεπόμενες από τη ΝΕΟΑΑ) έρχεται σε αντίθεση με το νέο ΡΣΑ.

Είναι αξιωματικώς η πρώτη απόπειρα επιβολής διοδίων εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτευούσης.

Η ΕΠΖ κατά την 7^η/17-10-2014 Συνεδρίασή της, συζήτησε το θέμα «εκτός ημερήσιας διάταξης» και αποφάσισε να συζητήσει εκ νέου σε επόμενη Συνεδρίαση το θέμα. Λόγω του κατεπείγοντος του θέματος σύμφωνα με το υπ'αρ. πρωτ 31281/30-9-2014 εγγράφου της Περιφέρειας και λαμβάνοντας υπ'όψιν όλα τα παραπάνω,

Παρακαλείται το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Διονύσου, να λάβει απόφαση σχετικά με τη μη τοποθέτηση πλευρικών διοδίων Αγ.Στεφάνου του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ-Τμήμα «Μεταμόρφωση-Υλίκη κι επιπτώσεις στο Δήμο Διονύσου

**Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
& ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΠΖ**

**ΛΥΡΟΥΔΙΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός**

Συνημμένα:

- 1) Τουπ'αρ.31281/30-9-2014πρωτ.ΔήμουΔιονύσου(οικ.188471/26-9-2014 πρ.Περιφέρειας
- 2) Το ΦΕΚ 45B/2014
- 3) Την υπ'αρ.270/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Διονύσου.
- 4) Την υπ'αρ.102/2012 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Διονύσου.
- 5) Την υπ'αρ.231/2013 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Διονύσου.
- 6)Την υπ'αρ 26/2014 απόφαση της ΕΠΖ.

Ε.Δ.

- 1.Γεν.Αρχείο
2. φ. εισηγήσεων Ε.Π.Ζ.