



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ
της αριθμ. 8/2022 συνεδρίασης
Επιτροπής Ποιότητας Ζωής

Αριθμ. Απόφασης 20 / 2022

ΘΕΜΑ: Λήψη Απόφασης για τη σύμφωνη ή μη γνώμη επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για το έργο με τίτλο: «Διαχείριση, οργάνωση, ανάπτυξη και σχεδιασμός πολυλειτουργικού συστήματος για την Υλοποίηση του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) στον Ελαιώνα».

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Αιγάλεω συνήλθε σε συνεδρίαση, σύμφωνα με τις ισχύουσες υγειονομικές διατάξεις και τηρουμένων των οδηγιών αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του κορωνοϊού COVID-19, σήμερα, ημέρα **Τετάρτη 30 Μαρτίου 2022 και ώρα 12:30**, κατόπιν της έγγραφης πρόσκλησης του Προέδρου, με αριθμ. πρωτ. **15576/24-03-2022**, η οποία επιδόθηκε στα μέλη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75, παρ.6 του ν.3852/2010, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Κατόπιν, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, αφού από το σύνολο των εννέα (9) τακτικών μελών βρέθηκαν παρόντα επτά (7) τακτικά μέλη και ένα (1) αναπληρωματικό, όπως παρακάτω:

Παρόντες

1. **Μανδραφλής Παναγιώτης** (Αντιδήμαρχος, Πρόεδρος Ε.Π.Ζ.)
2. **Μάνδρος Ηλίας** (Αντιδήμαρχος, τακτικό μέλος)
3. **Χρυσούλας Φώτιος** (Αντιδήμαρχος τακτικό μέλος)
4. **Αγγελάκη Σοφία** (τακτικό μέλος)
5. **Γονιδάκης Δημήτριος** (τακτικό μέλος)
6. **Βλάχου Ζωή** (Αντιπρόεδρος - τακτικό μέλος)
7. **Ευαγγελάτος Σπυρίδων** (τακτικό μέλος)
8. **Σαντζαρίδης Παναγιώτης** (αναπληρωματικό μέλος)

Απόντες (αν και κλήθηκαν νόμιμα)

1. **Δημομελέτης Ιωάννης** (τακτικό μέλος)
2. **Βασιλοπούλου Θεοδώρα** (τακτικό μέλος)

Με την έναρξη της συνεδρίασης και πριν αρχίσει η συζήτηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής δέχεται ομόφωνα, να συζητηθεί εκτός ημερήσιας διάταξης, το παρακάτω θέμα ως κατεπείγον, σύμφωνα με τον ν.3852/2010, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Στο 1^ο θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης, τίθεται υπόψη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής το αριθμ. πρωτ. 15875/28-03-2022 έγγραφο του κ. Δημάρχου, το οποίο έχει ως εξής:

Έχοντας υπόψη :

- 1)Το με αριθμ. Πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/4478/296/18-01-2021 έγγραφο της Δ/σης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ), του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΥΠΕΝ), για την διατύπωση από το Δήμο γνώμης για το παραπάνω έργο, το οποίο συνοδεύεται από την αριθμ. Πρωτ. 64521/26-01-2021 αποστολή ανακοίνωσης.
- 2)Το περιεχόμενο της Μ.Π.Ε. του θέματος και τα στοιχεία που τη συνοδεύουν, σε ψηφιακή μορφή
- 3)Τον Ν. 3852/2010 (Φ.Ε.Κ. 87/Α/2-6-2010) "Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης", όπως ισχύει μέχρι σήμερα.
- 4)Ο Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209 Α/21.9.2011) «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων» όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- 5) Ο Ν. 4685/2020 (Α' 92) «Εκσυγχρονισμός περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις».
- 6)Η Υ.Α. με α.π. 167563/ΕΥΠΕ/19.4.2013, (ΦΕΚ 964 Β/19.4.2013) «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 ΠΕΚΑ 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)Η Κ.Υ.Α. με α.π. οικ. 1649/245/15.1.2014, (ΦΕΚ 45 Β/15.1.2014) «Εξειδίκευση των διαδικασιών και των

ειδικότερων κριτηρίων περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων και δραστηριοτήτων των άρθρων 3, 4, 5, 6 και 7 του Ν. 4014/2011, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παράγραφος 13 αυτού, των ειδικών εντύπων των ανωτέρω διαδικασιών, καθώς και κάθε άλλου σχετικού με τις διαδικασίες αυτές θέματος».

8)Την Κ.Υ.Α. 1649/245/15-01-2014 (ΦΕΚ 45/Β/15-01-2014), <Εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και ειδικότερων κριτηρίων 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>.

Σύμφωνα με το παραπάνω έγγραφο του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, έχουμε να επισημάνουμε τα εξής:

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** που αναφέρεται στην υλοποίηση του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) στον Ελαιώνα, συντάχθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.1986), για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως αναθεωρήθηκε/ τροποποιήθηκε/ συμπληρώθηκε από τον Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91/Α/25.04.2002), την Κ.Υ.Α.

69269/5387/1990 (ΦΕΚ 678/25.10.1990), την Υ.Α. Η.Π.

11014/703/Φ104/2003 (ΦΕΚ 332/Β/20.03.2003), τον Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α/21.09.2011), την Υ.Α. 1958/2012 (ΦΕΚ 21/Β/13.01.2012), την Κ.Υ.Α. οικ. 5688/2018 (ΦΕΚ 988/Β/21.03.2018), τον Ν.4685/2020 (ΦΕΚ 92/Α/07.05.2020) κλπ.

Τα περιεχόμενα της ΜΠΕ διαμορφώθηκαν με βάση την με Α.Π. οικ. 170225/ 20.01.2014 Απόφαση «Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής αλλαγής με αρ. 1958/2012 (Β' 21) όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Ν. 4014/2011 (Α' 209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας», όπως τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. οικ. 1915/2018 (ΦΕΚ 304/Β/02.02.2018).

Σύμφωνα με το **ΦΕΚ 750/Δ/2005** "*Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Αιγάλεω στην πολεοδομική ενότητα του Ελαιώνα με τη μετατόπιση οικοδομικών- ρυμοτομικών γραμμών, κατάργηση τμήματος οδού, έγκριση νέων οδών, μετατροπή οικοδομήσιμων χώρων σε χώρους κοινοχρήστου πρασίνου, μετατροπή κοινοχρήστων χώρων σε οικοδομήσιμους, τον καθορισμό χώρων πρασίνου-πάρκων στο κτήμα Μερκάτη, τον καθορισμό χώρου δημοτικού πολιτιστικού κέντρου με στοιχεία Α2, Β2, Γ2, Ε2, Ζ2, Η2, Θ2, Δ2, Α2, τον καθορισμό χώρου εγκατάστασης τεχνικών υπηρεσιών και υπηρεσιών καθαριότητας*

δήμου Αιγάλεω με στοιχεία 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 1 τον καθορισμό χώρου σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό

με στοιχεία Αο, Βο, Γο, Δο, Αο, τον **καθορισμό χώρου σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό και κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων** με στοιχεία Α, Β, Γ, Δ, Ε, Ζ, Η, Θ, Ι, Κ, Λ, Μ, Ν, Ξ, Ο, Π, Ρ, Α.", **επιβάλλεται** πριν την έκδοση της οικοδομικής άδειας στο χώρο σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό και Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ), να έχει εκπονηθεί και δημοσιοποιηθεί **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** και να έχουν εγκριθεί περιβαλλοντικοί όροι, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο ν.1650/1986 (Α' 160), όπως οι σχετικές διατάξεις του νόμου αυτού αντικαταστάθηκαν με το ν. 3010/2002 (Α' 91).

Σύμφωνα με την Υ.Α. 37674/2016 (ΦΕΚ 2471/Β/10.08.02016), όπως συμπληρώθηκε/ τροποποιήθηκε με τις Υ.Α. οικ. 2307/2018 (ΦΕΚ 439/Β/14.02.2018) και Υ.Α. ΥΠΕΝ/ΔΔΥ/24593/2902/2020 (ΦΕΚ 1482/Β/21.04.2020), το έργο εντάσσεται στην **Ομάδα 1^η**:

«Έργα χερσαίων και εναέριων μεταφορών – Συνδυασμένες μεταφορές και λοιπά συγκοινωνιακά έργα», Υποκατηγορία Α1 με α/α 31 “Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων”. Επιπλέον, περιλαμβάνονται έργα που εντάσσονται στις εξής Ομάδες/ Κατηγορίες: Ομάδα 1^η: α/α 19 “Εκσυγχρονισμός, επέκταση, βελτίωση ή τροποποίηση υφιστάμενων έργων οδοποιίας”, Ομάδα 6^η: α/α 3 “Κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα σε περιοχές εντός σχεδίων πόλεων και εντός ορίων οικισμών”, Ομάδα 6^η: α/α 9 “Συνεδριακά κέντρα”, Ομάδα 6^η: α/α 23 “Εμπορικά κέντρα, συγκροτήματα καταστημάτων, υπεραγορές (super markets), πολυκαταστήματα (στεγασμένοι χώροι σε έναν ή περισσότερους ορόφους)”, Ομάδα 9^η: α/α 199 “Συνεργεία, φανοποιεία, πλυντήρια οχημάτων (φορτηγών, αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών) και μη οδικών κινητών μηχανημάτων”, Ομάδα 9^η: α/α 201 “Χερσαίες εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίου, υγρών καυσίμων και χημικών προϊόντων (μη επικίνδυνων)”, Ομάδα 12^η: α/α 3 “Κέντρα εκπομπής – Αναμεταδότες τηλεόρασης ή ραδιοφώνου”.

2.1 Συνοπτική Περιγραφή του Έργου

Ο νέος **ΚΣΥΛ (Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων)** πρόκειται να αντικαταστήσει τους δύο υφιστάμενους Σταθμούς Υπεραστικών Λεωφορείων (Λιοσίων και Κηφισού) και να συνενώσει τις υπηρεσίες τους. Αναβαθμίζεται ουσιαστικά η εξυπηρέτηση των επιβατών που επιθυμούν να ταξιδέψουν οδικώς, ανάμεσα στην Αθήνα και σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή της Ελλάδας, αφού πλέον θα εξυπηρετούνται σε έναν υπερσύγχρονο κεντρικό Σταθμό, χωρίς να απαιτείται η επιπλέον μετακίνηση από το ΚΤΕΛ Κηφισού προς το ΚΤΕΛ Λιοσίων και αντίστροφα.

Ο ΚΣΥΛ προβλέπεται να κατασκευασθεί σε οικόπεδο έκτασης 66.420 m² στην περιοχή του **Ελαιώνα**, ιδιοκτησίας της ανώνυμης εταιρείας ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και φορέας υλοποίησης ο Κεντρικός Σταθμός Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων Ελλάδος (Κ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε) ΣΥΝ.Π.Ε. Το έργο χωροθετείται εντός των ορίων του **Δήμου Αιγάλεω** της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικού Τομέα Αθηνών, της Περιφέρειας Αττικής. Συγκεκριμένα χωροθετείται στην περιοχή του Ελαιώνα, στο Οικοδομικό Τετράγωνο (Ο.Τ.) 805 σε έκταση που περικλείεται από τον Παράδρομο της Λ. Κηφισού, την Ιερά Οδό και τις οδούς Αγ. Άννης και Πιερίας. Η περιοχή που εντοπίζεται το προαναφερόμενο οικόπεδο στο Ο.Τ. 805, εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης κατ’

αρχήν με το από 11-02-1991 Π.Δ. (ΦΕΚ 74Δ/1991) το οποίο αναθεωρήθηκε με τα από 30-11-1995 (ΦΕΚ 1049/Δ/1995) και 11-7-1996 (ΦΕΚ 742/Δ/1996) Π.Δ/γμματα και τροποποιήθηκε μεταγενέστερα τοπικά με το από 23-6-2005 Π.Δ. (ΦΕΚ 750Δ/2005) .

Βασικό στοιχείο τόσο για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών μεγεθών σχεδιασμού του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων, όσο και για τη διερεύνηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από τη λειτουργία του, είναι ο σαφής καθορισμός των επιμέρους κυκλοφοριακών υποσυστημάτων του ΚΣΥΛ που είτε αποτελούν άκρα προέλευσης ή προορισμού μετακινήσεων και κατά συνέπεια πόλους γένεσης κυκλοφοριακού φόρτου, είτε υποστηρίζουν την κυκλοφοριακή λειτουργία του ΚΣΥΛ. Τα υποσυστήματα του νέου ΚΣΥΛ που εξετάζονται στο πλαίσιο της διερεύνησης κυκλοφοριακών επιπτώσεων είναι τα εξής:

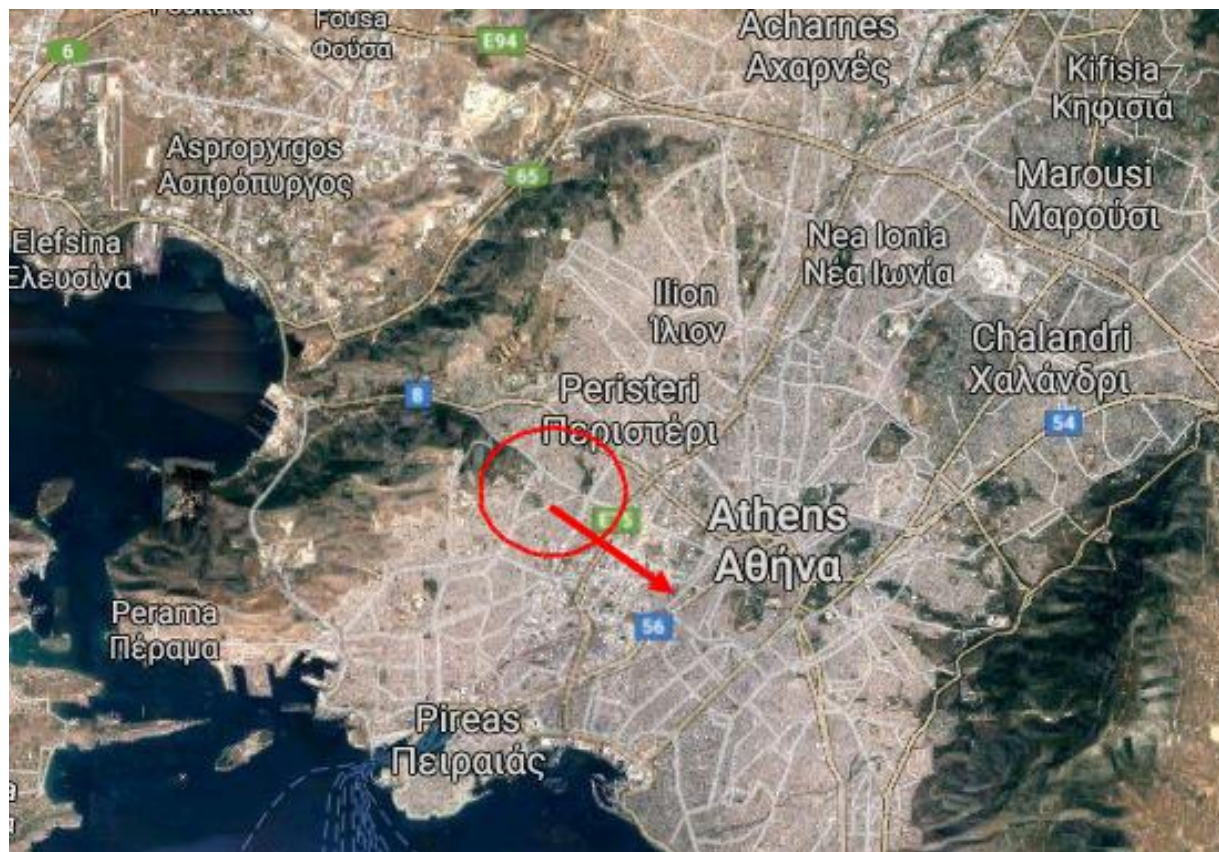
1. **Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων:** Αποτελεί τον πυρήνα της κυκλοφοριακής λειτουργίας του σταθμού και διακρίνεται σε δύο μέρη: (α) τα εθνικά υπεραστικά λεωφορεία, και (β) τα λεωφορεία διεθνών μεταφορών. Μαζί με το σταθμό Μετρό "Ελαιώνας" αποτελεί τους βασικούς πόλους γένεσης μετακινήσεων στην περιοχή.
2. **Αφετηρίες/ στάσεις Αστικών Λεωφορείων,** που θα εξυπηρετούν τόσο τον ΚΣΥΛ όσο και το σταθμό Μετρό "Ελαιώνας" (Νέος Σταθμός Λεωφορείων ΟΑΣΑ στον Ελαιώνα).
3. **Χώρος στάσης ταξί,** τόσο για τον ΚΣΥΛ όσο και για το σταθμό Μετρό "Ελαιώνας". Ο χώρος στάσης των ταξί διαχωρίζεται για τις επιβιβάσεις και τις αποβιβάσεις επιβατών, λόγω των ειδικών κανόνων που διέπουν τη λειτουργία των ταξί σε ένα συγκοινωνιακό σταθμό.,
4. **Χώρος στάσης Ι.Χ. αυτοκινήτων,** για απο-επιβιβάσεις επιβατών ΚΣΥΛ και Μετρό ("*Kiss & Ride*").
5. **Χώρος στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων,** για επιβάτες που μετεπιβιβάζονται στο Μετρό ή στα υπεραστικά λεωφορεία ("*Park & Ride*") και για εργαζόμενους στον ΚΣΥΛ ή επισκέπτες των εμπορικών χρήσεων. Στον ίδιο χώρο προβλέπεται να εξυπηρετείται η βραχεία στάθμευση στον ΚΣΥΛ, καθώς και η λειτουργία παράδοσης/ παραλαβής δεμάτων.
6. **Αφετηρίες Λεωφορείων ΚΤΕΛ Δυτικής Αττικής** (Μεταφορά της υφιστάμενης αφετηρίας από το Θησείο).

Επισημαίνεται ότι στην παρούσα διερεύνηση ο υφιστάμενος γειτονικός σταθμός Μετρό "Ελαιώνας" δεν αντιμετωπίζεται ως υποσύστημα του ΚΣΥΛ, καθώς δεν έχει νόημα ενδεχόμενη εκ των υστέρων επαναδιαστασιολόγησή του. Σε κάθε περίπτωση όμως, οι μετακινήσεις που σχετίζονται με το σταθμό του Μετρό λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των εκάστοτε κυκλοφοριακών μεγεθών και τη διερεύνηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων, είτε ευνοϊκά (π.χ. η προσέλευση/ αποχώρηση των επιβατών του ΚΣΥΛ με χρήση του Μετρό), είτε δυσμενώς (χρήση των υποσυστημάτων του ΚΣΥΛ, π.χ. "*Kiss & Ride*", για μετεπιβίβαση στο Μετρό).

Σημειώνεται επίσης, ότι νέος ΚΣΥΛ θα αποτελέσει συγκοινωνιακό κόμβο μετεπιβίβασης, ο οποίος θα υποστηρίζεται από:

- Το αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Αττικό Μετρό (Α.Μ.) μέσω του σταθμού Μετρό "Ελαιώνας" με τον οποίο γεινιάζει άμεσα
- Σταθμό Αστικών Λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ (αφετηρία/ τέρμα)
- Αφετηρία Λεωφορείων ΚΤΕΛ Δυτικής Αττικής
- Χώρο Στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και δικύκλων (park & ride)
- Χώρους μετεπιβίβασης από/ προς τα ταξί
- Χώρους στάσης δικύκλων και ΙΧ αυτοκινήτων για μετεπιβίβαση (kiss & ride)
- Χώρους υποστήριξης πρακτορείων διεθνών λεωφορειακών γραμμών, οι οποίοι θα περιληφθούν, κατά το δυνατόν, στις εγκαταστάσεις του ΚΣΥΛ. Στους χώρους του ΚΣΥΛ θα συμπεριλαμβάνονται και βοηθητικές υπηρεσίες όπως:
 - Αίθουσα αναμονής επιβατών
 - Εκδοτήρια
 - Αποθήκες αποσκευών
 - Γραφείο απόθεσης/ παραλαβής και αποθήκη ασυνόδευτων αποσκευών και θεμάτων
 - Χώρους για τις διοικητικές υπηρεσίες
 - Χώρους ανάπαυσης των οδηγών λεωφορείων
 - Πρατήριο καυσίμων λεωφορείων
 - Πλυντήριο και Συνεργείο επισκευών των λεωφορείων

Τέλος, επιπλέον στόχος του έργου αυτού είναι και η αναβάθμιση της περιοχής του Ελαιώνα, η κατασκευή του ΚΣΥΛ πρέπει να συνοδεύεται από διαμόρφωση νέων σημαντικών χώρων υψηλού πράσινου οι οποίοι, σύμφωνα με το ΠΔ 1049Δ/ 30.11.1995, πρέπει να καλύπτουν κατ' ελάχιστον το 30% του εμβαδού του οικοπέδου.



Εικόνα 2-1: Θέση Έργου (Πηγή: Google Earth)

2.2 Αποστάσεις του έργου από όρια περιοχών ενδιαφέροντος

Η περιοχή μελέτης εκτείνεται σε ακτίνα ~1 km από τα όρια της έκτασης που περικλείεται από τον Παράδρομο της Λ. Κηφισού, την Ιερά Οδό και τις οδούς Αγ. Άννης και Πιερίας, ήτοι της περιοχής του Ελαιώνα που προβλέπεται ο νέος Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ).

Σύμφωνα με τον Νόμο για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας (Ν. 3937/2011), **η περιοχή μελέτης δεν περιλαμβάνει τις περιοχές του εθνικού συστήματος προστατευόμενων περιοχών.**

Εντός της περιοχής μελέτης διέρχεται ο π. Κηφισός. Το τμήμα του π. Κηφισού εντός της περιοχής μελέτης είναι εγκιβωτισμένο. Βορειότερα της περιοχής μελέτης (σε απόσταση μεγαλύτερη των 7,0 km) βρίσκονται τα όρια της ζώνης για την προστασία του Κηφισού και των παραχειμάρρων του. Το τμήμα του π. Κηφισού εντός της περιοχής μελέτης δεν υπόκειται στις Διατάξεις του από 15.06.94 Προεδρικού Διατάγματος (ΦΕΚ 632Δ/27.06.94). Εντός της περιοχής μελέτης διέρχεται το ρέμα Προφήτη Δανιήλ, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση 400 μ.

από τα όρια του οικοπέδου του ΚΣΥΛ. Σημειώνεται ότι τόσο η κατασκευή, όσο και η λειτουργία του εξεταζόμενου έργου δεν επηρεάζει το ρ. Προφ. Δανιήλ, ούτε επηρεάζεται από αυτό.

Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν οι ακόλουθες προστατευόμενες περιοχές:

1. Ζώνες Προστασίας Ορεινού Όγκου Αιγάλεω (ΦΕΚ Β 236/1969), τα όρια των οποίων βρίσκονται σε απόσταση ~2,5 km δυτικά της περιοχής μελέτης.
2. Καταφύγιο Άγριας Ζωής Κ879: "Όρος Αιγάλεω Δήμων Καματερού, Πετρούπολης, Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Κορυδαλλού, Αιγάλεω και Ασπρόπυργου" (Αρ. 57 Ν.2637/98/ ΦΕΚ200 Α': Ίδρυση, ΦΕΚ 918/Β/18.07.01: Τροποποίηση ορίων): σε απόσταση ~2,5 km δυτικά της περιοχής μελέτης.
3. Περιοχές Natura2000 (SCI Α «ΥΜΗΤΤΟΣ - ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ - ΛΙΜΝΗ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ» - GR3000006 & SPA «ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ» - GR3000015), τα όρια των οποίων ξεκινούν σε απόσταση ~8 km (ανατολικά) από την περιοχή μελέτης.

Σύμφωνα με το Δασαρχείο του Αιγάλεω, σχετικά με τις περιοχές αρμοδιότητάς του, σε περίπτωση που οι επεμβάσεις πραγματοποιηθούν σε περιοχές προοριζόμενες για οικοδόμηση για τις οποίες υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια πόλεως, το Δασαρχείο δεν έχει αρμοδιότητα για τις εκτάσεις αυτές. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι οι δασικές διατάξεις έχουν εφαρμογή σε περιοχές οι οποίες:

από το εγκεκριμένο σχέδιο φέρουν τον χαρακτηρισμό "πάρκο" ή "άλσος" ή κάθε άλλο χαρακτηρισμό που περιλαμβάνει την έννοια του πρασίνου, ή

πρόκειται για χώρους που χαρακτηρίζονται από το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης ως κοινόχρηστοι χώροι χωρίς άλλο ιδιαίτερο χαρακτηρισμό αλλά έχουν αποκτήσει εν τοις πράγμασι χαρακτήρα πάρκου – άλσους, ή αφορούν κοινόχρηστους χώρους πρασίνου που περιβάλλονται από τον οικιστικό ιστό χωρίς να έχουν ενταχθεί σε σχέδιο πόλης και φέρουν δασική βλάστηση φυσικώς ή τεχνητώς δημιουργηθείσα.

Λαμβάνοντας υπόψη τις επισημάνσεις του Δασαρχείου Αιγάλεω και σύμφωνα με όσα έχουν παρουσιαστεί στο πλαίσιο της ΜΠΕ σχετικά με τις χρήσεις γης, η περιοχή μελέτης δεν αφορά σε δασική έκταση.

Επιπλέον, από τη βάση δεδομένων «ΦΙΛΟΤΗΣ», στην ευρύτερη περιοχή μελέτης υπάρχουν τα εξής θεσμοθετημένα Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΤΙΦΚ):

1. Ακρόπολη-Αρχαία Αγορά-Λόφοι Νυμφών, Μουσών και Πνύκας (ΑΤ2011013), σε απόσταση ~3 km από την περιοχή μελέτης (ανατολικά).
2. Μονή Δαφνίου (ΑΤ2011021), σε απόσταση ~6 km δυτικά της περιοχής μελέτης.
3. Λίμνη Κουμουνδούρου και Λόφος Ηχούς (ΑΤ2011014), σε απόσταση ~8 km δυτικά της περιοχής μελέτης.

Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή του έργου έχουν εντοπιστεί αρχαιότητες και συγκεκριμένα σύμφωνα με την Εφορεία Αρχαιοτήτων Αθηνών, Τμήμα Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιολογικών Χώρων, Μνημείων, Αρχαιογνωστικής Έρευνας και Μουσείων, για τον εντοπισμό και τον καθορισμό της ακριβούς θέσης των μνημείων και των αρχαιολογικών χώρων αρμοδιότητας της εν λόγω υπηρεσίας σε σχέση με το έργο, σημειώνονται τα εξής:

Η ζώνη χωροθέτησης του υπό μελέτη έργου όσο και η περιοχή γύρω από αυτήν, παρουσιάζει εξαιρετικά μεγάλο ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον καθώς βρίσκεται σε απόλυτη γειτνίαση με την Ιερά Οδό και τα σχετιζόμενα με αυτήν μνημεία.

Η πορεία της αρχαίας Ιεράς Οδού ακολουθεί σε γενικές γραμμές τη χάραξη της σύγχρονης, αποκλίνοντας ωστόσο σε σχέση με αυτήν, άλλοτε προς βορρά και άλλοτε προς νότο, στην πορεία της έως τα όρια του Δήμου Χαϊδαρίου. Κράσπεδα της οδού και τμήματα οδοστρωμάτων κοντά στην περιοχή αναφοράς, έχουν αποκαλυφθεί, τόσο στο προαύλιο της Γεωπονικής Σχολής, όσο και στο Αιγάλεω κατά τις εργασίες επέκτασης της Γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ. Το πλάτος της αρχαίας οδού, όπου έχει διαπιστωθεί δεν ξεπερνά τα 5,50 μ.

Συνεπώς μια πιθανότητα, που δεν μπορεί κανείς να αποκλείσει για την περιοχή χωροθέτησης του έργου, είναι να εντοπιστεί κατά τη διάρκεια των εργασιών, η αρχαία οδός, εφόσον αποκλίνει στο σημείο αυτό προς νότον σε σχέση με τη σύγχρονη.

Εκατέρωθεν της αρχαίας οδού, έχουν κατά το παρελθόν εντοπιστεί ταφικοί περίβολοι και παρόδια νεκροταφεία σε έναν μεγάλο χρονολογικό ορίζοντα από τους γεωμετρικούς έως και τους ελληνιστικούς χρόνους και σπανιότερα ίχνη εργαστηριακών εγκαταστάσεων.

Πέραν αυτών, το σωστικό έργο των Εφορειών Αρχαιοτήτων στην περιοχή έχει αποκαλύψει ήδη σημαντικές αρχαιότητες. Ενδεικτικώς αναφέρονται:

Η κοίτη του αρχαίου Κηφισού και τρία βάθρα θεμελίωσης λίθινης γέφυρας του ποταμού, που χρονολογήθηκε στον 5^ο-6^ο αι. π.Χ. Τα βάθρα αποσπάστηκαν και επανατοποθετήθηκαν στην αρχική τους θέση. (Σταθμός του ΜΕΤΡΟ στον Ελαιώνα).

Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού και αποθέτης απ' όπου συνελέχθησαν αρχαιότητες οι οποίες ίσως παραπέμπουν σε μαρτυρούμενο ιερό, όπου συλλατρεύονταν η Δήμητρα και η Κόρη, με την Αθηνά Μορία και τον Ποσειδώνα Φυτάλμιο. (Φρέαρ εξαερισμού του Μετρό, επί της Ιεράς Οδού, σχεδόν απέναντι από το εκκλησάκι του Αγ. Σάββα, λίγο πριν από το σταθμό του Μετρό στον Ελαιώνα)

«Εληά του Πλάτωνα» (Επί της Ιεράς Οδού 89-91)

Αρχαίος αγωγός μήκους τριάντα μέτρων περίπου, με κατεύθυνση από βορειοανατολικά προς νοτιοδυτικά. Λείψανα τοίχων από κροκάλες. Κεραμική πρωτοελλαδικών και μεσοελλαδικών χρόνων. (Στο ακίνητο ιδιοκτησίας της εταιρείας «Μπάμπης Βωβός – Διεθνής Τεχνική» Ο.Τ. 45Α)

Τάφος γεωμετρικών χρόνων. (Στην οδό Πλούτωνος. Κατά τη διάρκεια εργασιών στο πλαίσιο της επέκτασης της Γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ)

Ίχνη κατοίκησης της κλασικής και της ρωμαϊκής περιόδου, καθώς και λείψανα σημαντικού πρωτοελλαδικού οικισμού. (Κατά τη διάρκεια εκσκαφικών εργασιών σε εργοτάξιο του Υποσταθμού της ΔΕΗ, κοντά στη συμβολή των οδών Ορφέων και Αγ. Άννης)

Νεκροταφείο πρωτοελλαδικών χρόνων, τμήμα του οποίου έχει διατηρηθεί και αναδειχθεί, καθώς και οικιστικά κατάλοιπα που χρονολογούνται από τους γεωμετρικούς έως τους ρωμαϊκούς χρόνους. (Στο οικόπεδο ιδιοκτησίας ΒΙΑΜΑΞ Α.Ε.Β.Ε.Ε. στη συμβολή της Λεωφόρου Κηφισού 3-13 με την οδό Θεσσαλίας, στο Ο.Τ. 790)

Τέλος, κατά τη διάρκεια των εκσκαφών που πραγματοποιήθηκαν από την πρώην Β'ΕΚΠΑ στο πλαίσιο της επέκτασης της Γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ για την κατασκευή του Αμαξοστασίου του Ελαιώνα (2006-2008), επί των οδών Πλούτωνος, Αγίου Πολυκάρπου, Αγίας Άννης και Πιερίας εντοπίστηκαν:

- στο βορειοανατολικό τμήμα, κοντά στη συμβολή των οδών Αγίας Άννης και Πολυκάρπου, σιρός και δύο καλυβίτες τάφοι μεταβυζαντινής εποχής, καθώς και αποθέτης από τον οποίο συνελλέγησαν μαρμάρινα αρχιτεκτονικά μέλη ανάμεσα στα οποία και μαρμάρινη στήλη με δημόσια επιγραφή 5^{ου} αι. π.Χ.
- στο βόρειο τμήμα, κοντά στη συμβολή των οδών Αγίου Πολυκάρπου και Αγίου Παντελεήμονος, αποθέτης με κεραμική αρχαϊκών χρόνων
- στο νοτιοδυτικό τμήμα, κοντά στην οδό Πιερίας, αποθέτης με κεραμική πρωτοελλαδικών χρόνων
- στο βορειοανατολικό τμήμα, κοντά στη συμβολή των οδών Πλούτωνος και Αγίου Πολυκάρπου, φρέαρ με κεραμική κλασικών χρόνων.

Στην περιοχή χωροθέτησης του έργου βρίσκονται επίσης μεταβυζαντινά μνημεία:

- Ο Άγιος Σάββας. Μνημείο μεταβυζαντινών χρόνων, που προστατεύεται με ΦΕΚ 21/Β/24- 01-1958. (Επί της Ιεράς Οδού αρ. 128)
- Η Αγία Τριάδα Τρίμη. Μνημείο μεταβυζαντινών χρόνων. (Στη συμβολή των οδών Αγ. Άννης και Ορφέως)
- Η Αγία Παρασκευή. Μνημείο μεταβυζαντινών χρόνων. (Επί της οδού Αγ. Άννης)
- Ο Άγιος Δημήτριος Καβαλλάρης ή Διασορίτης. Μνημείο του 16^{ου}-17^{ου} αι. (Στη συμβολή των οδών Σαλαμινίας και Αγ. Άννης)
- Ο Άγιος Πολύκαρπος. Μνημείο μεταβυζαντινών χρόνων. ΦΕΚ 153/Α/28-6-2002. (Στην οδό Αγ. Πολυκάρπου)
- Η Αγία Ζώνη. Μνημείο μεταβυζαντινών χρόνων. (Στην οδό Αγ. Πολυκάρπου)
- Ο Άγιος Στέφανος. Μνημείο μεταβυζαντινών χρόνων. (Στην οδό Σαλαμινίας)

Όλα τα παραπάνω υπάγονται στις προστατευτικές διατάξεις του Ν. 3028/2002 «Για την Προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (ΦΕΚ 152/Α/28.6.2002).

Επιπλέον, σύμφωνα με Υπηρεσία Νεώτερων Μνημείων & Τεχν. Έργων Αττικής, Ανατ. Στερεάς Ελλάδας & Κυκλάδων, Τμήμα Προστασίας Νεώτερων Μνημείων & Κινητών Πολιτιστικών Αγαθών, στην περιοχή χωροθέτησης του έργου του ΚΣΥΛ, **η περιοχή χωροθέτησης του έργου του ΚΣΥΛ δεν έχει χαρακτηριστεί ως ιστορικός τόπος αρμοδιότητας της ΥΝΜΤΕΑΑΣΕΚ**. Σε σχέση με το έργο, σημειώνονται επίσης τα εξής: Στο περιβάλλον του προς υλοποίηση σταθμού υπεραστικών λεωφορείων εντοπίζονται ακίνητα χαρακτηρισμένα από το ΥΠΠΟΑ ως νεώτερα μνημεία και συγκεκριμένα α) η βιομηχανική εγκατάσταση της καμινάδας του παλαιού εργοστασίου μολυβιών με την επωνυμία «Ελληνική βιομηχανία μολυβιών Α.Ε.» επί της Ιεράς Οδού 154 και Νάξου (Υ.Α. ΥΠΠΟ/ ΔΝΣΑΚ/ 57855/ 1383 ΦΕΚ 138/Β/2004) και β) το κτίριο, χωρίς τις νεώτερες προσθήκες και επεμβάσεις, φερόμενης ιδιοκτησίας Ανώνυμης Εταιρείας Τεχνητής Μετάξης ΕΤΜΑ, επί της οδού Αγ. Αννης 30Α. στο Ο.Τ. 805Α στη περιοχή Ελαιώνα Αιγάλεω (Υ.Α. ΥΠΠΟ/ ΔΝΣΑΚ/ 25697/ 707 ΦΕΚ 194/ΑΠΠ/2009). Ως εκ τούτου το έργο του θέματος εμπίπτει στις διατάξεις του αρ. 10 του Ν.3028/2002 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» που αφορά σε επεμβάσεις σε ακίνητα μνημεία και στο περιβάλλον τους. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3028/2002, όλα τα ακίνητα παλαιότερα των εκατό ετών και μεταγενέστερα του 1830 (συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων των κατασκευών, των διακοσμητικών και λοιπών στοιχείων και του άμεσου περιβάλλοντος αυτών) ακόμα και αν δεν έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία διέπονται από τις διατάξεις περί προστασίας του άρθρου 6 παρ. 10 του Ν.3028/02, σύμφωνα με τις οποίες δεν επιτρέπεται η κατεδάφιση ή η εκτέλεση εργασιών σε αυτά, για τις οποίες απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, χωρίς την έγκριση της Υπηρεσίας (ΥΝΜΤΕΑΑΣΕΚ).

Επιπρόσθετα, έχει αποσταλεί επιστολή και στην 1^η Εφορεία Βυζαντινών Μνημείων για τον εντοπισμό μνημείων ή περιοχών ενδιαφέροντος αρμοδιότητάς της στην περιοχή χωροθέτησης του έργου του ΚΣΥΛ. Κατά τη συγγραφή της παρούσας αναμένεται απάντηση.

Εντός της περιοχής μελέτης υπάρχει το **Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (Γ.Π.Α.)** (σε απόσταση <1 km), ενώ στα όρια της περιοχής μελέτης υπάρχει το **Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής** που στεγάζεται στις κτιριακές εγκαταστάσεις των πρώην Ανώτατων Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Τ.Ε.Ι.) Αθήνας και Πειραιά (σε απόσταση 1,5 km και 1 km αντίστοιχα). Επιπλέον, στο χώρο του Α.Τ.Ε.Ι. Πειραιά, στεγάζεται το **Δημόσιο Ι.Ε.Κ. Αιγάλεω**.

Όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ιατρικής περίθαλψης, το πλησιέστερο (<2 km) δημόσιο Νοσοκομείο βρίσκεται στο Δήμο Αγ. Βαρβάρας και είναι το Γενικό Νοσοκομείο Δυτικής Αττικής «Αγ. Βαρβάρα» (πρώην Λοιμωδών), ενώ η περιοχή μπορεί να εξυπηρετηθεί και από το Γενικό Κρατικό Νίκαιας - Πειραιά «Αγ. Παντελεήμων».

Τέλος, σε απόσταση περίπου 1,5 km νοτιοδυτικά από τα όρια του νέου ΚΣΥΛ βρίσκεται το Γ' Νεκροταφείο Αθηνών.

2.3 Σημαντικές Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από το Έργο

Γενικά στη φάση κατασκευής αναμένονται αρνητικές επιπτώσεις μικρής έως μέτριας έντασης που έχουν στην πλειοψηφία τους προσωρινό χαρακτήρα και δύνανται να αμβλυνθούν με τη λήψη κατάλληλων προστατευτικών μέτρων. Οι επιπτώσεις αυτές αφορούν στους τομείς της ποιότητας της ατμόσφαιρας, του θορύβου και της μορφολογίας του εδάφους.

Ειδικότερα:

Σχετικές πιέσεις αναμένεται να δεχθεί το έδαφος κατά τη φάση κατασκευής, από ενδεχόμενες ρυπάνσεις που θα προέλθουν από καύσιμα, λάδια και απόβλητα εργοταξίου. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι πρόσκαιρες και θα αρθούν με το πέρας κατασκευής του έργου. Η μέριμνα για τη σωστή λειτουργία των εργοταξιακών χώρων και τη συλλογή και απόρριψη όλων των στερεών και υγρών αποβλήτων εργοταξίου σε επιλεγμένες θέσεις, θα συμβάλει στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων αυτών.

Το υπό εξέταση έργο δε χωροθετείται εντός προστατευόμενης περιοχής του Ν. 3937/2011 ή δασικής περιοχής και δεν αναμένεται να μεταβληθεί η ισορροπία του οικοσυστήματος της περιοχής, καθώς το περιβάλλον της περιοχής του Έργου αφορά σε αστική-βιομηχανική (υποβαθμισμένη οικολογικά) περιοχή.

Όσον αφορά στη γεωτεχνική διερεύνηση, οι εκτιμήσεις και υπολογισμοί έγιναν σε φάση προμελέτης και κατά την εκπόνηση της οριστικής μελέτης θα εκτελεσθούν συμπληρωματικές γεωτεχνικές έρευνες από τις οποίες θα προκύψουν οι τελικές εκτιμήσεις. Γενικά, σε περίπτωση που σε κάποιες θέσεις αναμένονται διεισδύσεις υπογείων υδάτων όταν το βάθος της εκσκαφής φθάσει στο βάθος του υπογείου ορίζοντα, εκτιμάται ότι δεν θα ανακύψουν θέματα ευστάθειας των πρανών της εκσκαφής λόγω διάβρωσης από τα διηθούμενα ύδατα.

Οι οχλήσεις στις υφιστάμενες χρήσεις γης λόγω του εργοταξίου και της κίνησης των φορτηγών οχημάτων αφορούν σε αναμενόμενες εργοταξιακές οχλήσεις, οι οποίες ωστόσο θα είναι τοπικές και θα παρέλθουν με την ολοκλήρωση των εργασιών.

Κατά την παρούσα φάση εκπόνησης μελετών του Έργου δεν αναμένεται να επηρεαστεί το ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής. Ωστόσο, λόγω του αυξημένου αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει η ευρύτερη περιοχή, κατά τη φάση κατασκευής υπάρχει το ενδεχόμενο να εντοπιστούν μνημεία. Για την αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων σε αυτά, ενσωματώνονται και λαμβάνονται υπόψη στη Μελέτη οι Όροι που θέτουν οι εφορείες, σχετικά με το Έργο.

Το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης θα επιβαρυνθεί λόγω της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (οχήματα μεταφοράς υλικών, εργοταξιακά οχήματα, εργοταξιακά μηχανήματα). Παρ' όλα αυτά η επιβάρυνση αυτή δε θα είναι σημαντική, ώστε να μεταβάλλει τη στάθμη

εξυπηρέτησης των προσβάσεων των κρίσιμων κόμβων σε κανονικές συνθήκες, ήτοι χωρίς την κατασκευή του έργου.

Αναμένονται θετικές επιπτώσεις στα υφιστάμενα τεχνικά δίκτυα Ο.Κ.Ω. της περιοχής μελέτης, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις σε όσα δίκτυα απαιτηθεί για την ικανοποίηση των αναγκών του ΚΣΥΛ. Οι τυχόν κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών μπορούν να περιοριστούν με τη λήψη κατάλληλης μέριμνας.

Οι κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις κρίνονται θετικές.

Οι εκτιμώμενες εκπομπές ρύπων προκύπτουν χαμηλές, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι αναμενόμενες επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα κατά τη φάση κατασκευής κρίνονται μεν αρνητικές, αλλά όχι σημαντικές, ενώ θα είναι βραχυχρόνιες.

Τα εκτιμώμενα επίπεδα θορύβου προκύπτουν μικρότερα των θεσμοθετημένων ορίων για την περιοχή μελέτης. Κατά τη διάρκεια των εργασιών κατασκευής των κτιρίων Β και Γ οι επιπτώσεις από δονήσεις και εδαφομεταφερόμενο θόρυβο εστιάζονται κυρίως σε δυνητικές επιπτώσεις στο φέροντα οργανισμό και στις δραστηριότητες των εγκαταστάσεων του αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ, ενώ κρίνεται ότι αυτά δε θα εκτεθούν σε δυσμενείς συνθήκες δόνησης που θα μπορούσαν να προκαλέσουν φθορές.

Δεν αναμένονται επιπτώσεις σε σχέση με τα ηλεκτρομαγνητικά πεδία.

Δεν αναμένεται να επηρεασθούν οι υδατικοί πόροι της περιοχής, εφόσον ληφθούν κατάλληλα μέτρα για την προστασία τους και εφαρμοστούν ορθά οι καθορισμένες εργοταξιακές πρακτικές.

Στη **φάση λειτουργίας** του έργου αναμένονται πολύ σημαντικές και ουσιαστικές θετικές επιδράσεις στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, στις τεχνικές υποδομές, στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον, στην οδική εξυπηρέτηση των χρήσεων/ δραστηριοτήτων της περιοχής του έργου αλλά και της ευρύτερης περιοχής, στις μεταφορές, στην οδική ασφάλεια χρηστών του ΚΣΥΛ, πεζών και οχημάτων, κλπ., ενώ αναμένονται θετικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον.

Ειδικότερα:

Η περιοχή θα αλλάξει καθώς από μια αδιαμόρφωτη περιοχή με λίγα κτίσματα, θα μετατραπεί σε μια περιοχή που θα εφαρμοστεί ρυμοτομικό σχέδιο και θα υπάρξει μια γενική ανάπτυξη. Θα ανακατασκευαστούν οι υφιστάμενοι δρόμοι και τα πεζοδρόμια που υπάρχουν σήμερα και είναι αδιαμόρφωτα, καθώς και θα κατασκευαστεί το συγκρότημα των κτιρίων που θα αναβαθμίσει την περιοχή. Επιπλέον, ιδιαίτερα θετική είναι η επίδραση του έργου και του συνόλου του σχεδιασμού σε ότι αφορά στη δημιουργία κοινόχρηστων-ελεύθερων χώρων και πρασίνου.

Δεν αναμένονται επιπτώσεις ως προς τα γεωλογικά, τεκτονικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά λόγω της λειτουργίας του Έργου.

Εκτιμάται ότι σε αυτό το υποβαθμισμένο περιβάλλον, η λειτουργία του ΚΣΥΛ με το βιοκλιματικό σχεδιασμό

και τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου, αναμένεται να έχει θετικές επιδράσεις αφού η κατάσταση -ειδικά σε σχέση με τη χλωρίδα/ βλάστηση- θα βελτιωθεί.

Αναμένονται πολύ θετικές, σημαντικές και μακροχρόνιες κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις, όχι μόνο σε τοπικό, αλλά και σε Περιφερειακό και Εθνικό Επίπεδο.

- ✓ Αναμένονται ουσιαστικές, πολύ σημαντικές θετικές και μόνιμες επιδράσεις στη διάρθρωση και τις λειτουργίες του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της περιοχής, σαν συνέπεια της εφαρμογής του ρυμοτομικού σχεδίου, της υλοποίησης παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο βελτιωμένων χαρακτηριστικών οδικής ασφάλειας και αναβάθμισης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της ευρύτερης περιοχής ενδιαφέροντος. Επίσης, αναμένεται να αναβαθμιστεί και η περιοχή μελέτης με τις υπηρεσίες που θα προσφέρονται εντός του ΚΣΥΛ με το ξενοδοχείο, το συνεδριακό κέντρο και τις υπόλοιπες δραστηριότητες, ενώ αναμένεται να αναβαθμιστούν και οι χρήσεις γης/ δραστηριότητες στην περιοχή πέριξ του σταθμού.
- ✓ Με την υλοποίηση του ΚΣΥΛ θα υπάρχουν πολλαπλά οφέλη σε κοινωνικό επίπεδο αφού θα βελτιωθεί ουσιαστικά η εξυπηρέτηση επιβατικών μετακινήσεων και μεταφορών μέσω λεωφορειακών γραμμών. Όσον αφορά στις χρήσεις γης, αυτές θα αναβαθμιστούν στην περιοχή πέριξ του σταθμού που θα λειτουργεί ως πόλος έλξης, ενώ θα αναβαθμιστεί και η περιοχή με τις υπηρεσίες που θα προσφέρονται εντός του κτιριακού συγκροτήματος, το οποίο περιλαμβάνει εμπορικές χρήσεις υπηρεσιών, όπως γραφεία, τραπεζικά καταστήματα και ασφαλιστικές εταιρίες, εμπορικές χρήσεις καταστημάτων, αναψυκτήρια και χώρους εστίασης, ενώ αναπτύσσονται, επίσης, χώροι πολιτιστικού ενδιαφέροντος, όπως Συνεδριακό Κέντρο και Εκθεσιακοί χώροι. Ο ΚΣΥΛ, ως κεντρικός τερματικός σταθμών λεωφορείων της πρωτεύουσας, θα αποτελεί σημείο αναφοράς στο χωροταξικό σχεδιασμό, τόσο σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, όσο και σε εθνικό.
- ✓ Η λειτουργία του νέου ΚΥΛ αναμένεται να επιδράσει θετικά, ως συνέπεια της προσφοράς σύγχρονης υποδομής τερματικού σταθμού λεωφορείων, βελτίωση του οδικού δικτύου για την πρόσβαση στον ΚΣΥΛ και ως προς τη ταχύτητα και ως προς την οδική ασφάλεια, που με τη σειρά τους αναμένεται να επιφέρουν μείωση του κόστους και του χρόνου ταξιδιού. Επίσης, η λειτουργία του ΚΣΥΛ έχει ως άμεση συνέπεια δημιουργία θέσεων απασχόλησης, άμεσης και έμμεσης.

Αναμένονται αρνητικές επιπτώσεις ως προς την επιβάρυνση σε φόρτους στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Ωστόσο, αναμένονται θετικές, ισχυρές, μακροχρόνιες επιπτώσεις στα λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου λόγω της υλοποίησης της βελτιωμένης οδοποιίας πέριξ του ΚΣΥΛ και των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτιώσεις σηματοδότησης, κ.α.) στην περιοχή μελέτης.

- ✓ Με την υλοποίηση του Έργου, θα υλοποιηθεί και η βελτίωση των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων οδικών τμημάτων, καθώς και τη διάνοιξη νέων στην περιοχή μελέτης για την πρόσβαση στο χώρο του ΚΣΥΛ, βάσει της Μελέτης Οδοποιίας.
- ✓ Η περιοχή μελέτης περιβάλλεται από σημαντικούς οδικούς άξονες (είτε του βασικού οδικού δικτύου Ν. Αττικής είτε του ιεραρχημένου δικτύου), οι οποίοι εξυπηρετούν μετακινήσεις από/ προς τη Λεωφόρο Κηφισού και την Εθνική Οδό προς/ από το κέντρο της Αθήνας και το Λιμάνι του Πειραιά, με σημαντική κίνηση βαρέων οχημάτων, οι οποίοι θα επιβαρυνθούν από την κίνηση των λεωφορείων από και προς τον ΚΣΥΛ. Ταυτόχρονα όμως, με τη λειτουργία του Έργου, θα αποσυμφοριστεί το οδικό δίκτυο πέριξ των δύο υφιστάμενων σταθμών Κηφισού και Λιοσίων που θα αντικαταστήσει ο νέος ΚΣΥΛ, ενώ με την κυκλοφοριακή διερεύνηση που υλοποιήθηκε (Κυκλοφοριακή Μελέτη/ Διερεύνηση) επιλέχθηκαν οι βέλτιστες διαδρομές κίνησης λεωφορείων και πρόσβασης χρηστών και προτάθηκαν παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο της περιοχής, έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί η συγκοινωνιακή επιβάρυνση και να υλοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της οδικής ασφάλειας.

Δεν αναμένονται συνέπειες λόγω της λειτουργίας του ΚΣΥΛ στα δίκτυα Ο.Κ.Ω. της περιοχής μελέτης, εφόσον κατά την κατασκευή του έργου θα έχουν υλοποιηθεί οι αναγκαίες παρεμβάσεις για την εξυπηρέτηση των προβλεπόμενων αναγκών.

Δεν αναμένεται να επηρεαστεί το ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής λόγω της λειτουργίας του έργου.

Δεν αναμένονται επιπτώσεις λόγω ανθρωπογενών πιέσεων. Αντίθετα, λόγω του βιοκλιματικού σχεδιασμού του κτιριακού συγκροτήματος, έχουν προβλεφθεί μέτρα για τη μη επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τις χρήσεις του ΚΣΥΛ.

Η μεταβολή των συνολικά εκπεμπόμενων ρύπων είναι αντίστοιχη της αύξησης των μετακινήσεων στην περιοχή και γεγονός το οποίο αποτελεί ούτως ή άλλως μία μη αντιστρεπτή, αρνητική επίπτωση στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της περιοχής. Λόγω της λειτουργίας του Έργου αναμένονται θετικές ισχυρές, μακροχρόνιες επιπτώσεις, εφόσον η λειτουργία του ΚΣΥΛ θα επιφέρει σημαντική μείωση αυτής της αρνητικής επίπτωσης.

Κατά τη λειτουργία του έργου η στάθμη θορύβου θα είναι σε υψηλά επίπεδα, όπως είναι ήδη υψηλά στην υφιστάμενη κατάσταση. Συνεπώς αναμένονται αρνητικές, ισχυρές, μακροχρόνιες επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή, οι οποίες όμως θα υπάρχουν και χωρίς τη λειτουργία του Έργου του ΚΣΥΛ, λόγω των υφιστάμενων σταθμών ΚΤΕΛ. Παράλληλα, αναμένονται θετικές, ισχυρές, μακροχρόνιες επιπτώσεις από την απομάκρυνση και παύση λειτουργίας των υφιστάμενων σταθμών Κηφισού και Λιοσίων στις περιοχές πέριξ αυτών (περιοχές κατοικίας), ενώ ταυτόχρονα η αντίστοιχη επιβάρυνση (σε τοπικό επίπεδο) που θα μεταφερθεί πέριξ της περιοχής του ΚΣΥΛ αφορά σε βιομηχανική περιοχή και όχι σε περιοχή κατοικίας.

Οι επιπτώσεις σε δονήσεις και εδαφομεταφερόμενο θόρυβο λόγω της κυκλοφορίας των λεωφορείων από και προς το νέο ΚΣΥΛ και εντός του νέου ΚΣΥΛ, σε συνθήκες με σημαντική κυκλοφορία και μεγάλο αριθμό διελεύσεων λεωφορείων, σε ευνοϊκές και μη συνθήκες διάδοσης δόνησης, δεν θα είναι σημαντική. Πιο συγκεκριμένα εκτιμάται ότι οι σχετικές τιμές θα υπολείπονται των οριακών τιμών, τόσο σε σχέση με πρόκληση ζημιών όσο και όχλησης από «αντιληπτή» δόνηση. Όσον αφορά στην επίδραση των δονήσεων στη στατικότητα του υφιστάμενου αλλά και του νέου φορέα, οι σχετικές παράμετροι έχουν ληφθεί υπόψη ως δυναμικό φορτίο και με το συνολικό σχεδιασμό αντιμετωπίζονται/ προλαμβάνονται ενδεχόμενες επιβαρύνσεις. Συνοψίζοντας, υπό την προϋπόθεση λήψης μέτρων στη μελέτη εφαρμογής των έργων, εκτιμάται ότι οι επιπτώσεις από τις δονήσεις και το δομόφερτο θόρυβο δε θα είναι σημαντικές όσον αφορά στις λειτουργίες του νέου ΚΣΥΛ. Επίσης, εκτιμάται ότι δε θα υπάρχουν επιπτώσεις στις υποδομές και τις λειτουργίες του υφιστάμενου αμαξοστασίου ΜΕΤΡΟ ούτε αντίστοιχα σε όμορα κτίρια και δραστηριότητες. Η λειτουργία του Έργου δεν αναμένεται να επηρεάσει ούτε τα επιφανειακά ούτε τα υπόγεια ύδατα της ευρύτερης περιοχής. Ως προς το κτιριακό συγκρότημα, ο συνολικός υδραυλικός σχεδιασμός αποσκοπεί στη βέλτιστη οικολογική διαχείριση των νερών.

Τέλος, όσον αφορά σε κινδύνους λόγω ατυχημάτων ή καταστροφών υπό ακραίες συνθήκες, καθώς και ως προς την ευπάθεια του Έργου από ακραία φαινόμενα και την Κλιματική Αλλαγή, ενδεχόμενο κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία μπορεί να επιφέρει σεισμός ή ξαφνική πλημμύρα. Ο σχεδιασμός του Έργου γίνεται με τους αυστηρούς εν ισχύ κανονισμούς όσον αφορά στην αντισεισμική θωράκιση, ενώ σε σχέση με την αντιπλημμυρική προστασία ο σχεδιασμός λαμβάνει ως περίοδο επαναφοράς $T=200$ έτη, τιμή πολύ μεγαλύτερη από τον συνήθη υπολογισμό για τις διατομές των δικτύων σε κτίρια γίνεται με τις παροχές που αντιστοιχούν σε βροχόπτωση 1:50 χρόνια, ενώ έχει προβλεφθεί μία δεξαμενή χωρητικότητας της τάξης των 22.000 m^3 , στο τελευταίο υπόγειο (στη στάθμη +10,90), ως αντιπλημμυρικός αποδέκτης.

Ειδικότερα, όσον αφορά στην **Κλιματική Αλλαγή**, σύμφωνα με τη σχετική ανάλυση αναμένονται εν τέλει

θετικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του ΚΣΥΛ, καθώς το βασικό κριτήριο σχεδιασμού ήταν, το συγκρότημα που θα κατασκευαστεί, να έχει κατά τη λειτουργία του τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση στο περιβάλλον με κυριότερο μετρήσιμο στοιχείο το αποτύπωμά του σε CO₂ (CO₂ footprint), χωρίς να μειωθούν ούτε κατ' ελάχιστον οι λειτουργικές απαιτήσεις. Η επίτευξη του προαναφερόμενου στόχου στο στάδιο σχεδιασμού για το έργο επιτυγχάνεται:

- Με εφαρμογή βιοκλιματικού σχεδιασμού
- Με επιλογή πηγών ενέργειας που δεν επιβαρύνουν τοπικά με εκπομπές ρύπων, με συμμετοχή ανανεώσιμων πηγών (ηλιακή ενέργεια, χρήση γεωθερμικών αντλιών θερμότητας, κλπ.), με υιοθέτηση πρακτικών ανάκτησης απορριπτόμενης ενέργειας, κλπ.
- Με πρόβλεψη ενεργητικών συστημάτων, που επιλέχθηκαν να ενσωματωθούν στο Έργο, για τη βελτιστοποίηση της ενεργειακής του συμπεριφοράς.

Με τα «παθητικά μέσα» που εφαρμόζονται στο πλαίσιο του βιοκλιματικού σχεδιασμού, επιτυγχάνεται σημαντική μείωση των ενεργειακών αναγκών του κτιριακού συγκροτήματος και αντίστοιχα ο περιορισμός των εκπομπών ρύπων του θερμοκηπίου και λοιπών αέριων ρύπων. Επίσης, περιορίζεται δραστικά το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας.

Με τις επιλογές «ενεργητικών συστημάτων» επιτυγχάνεται σημαντική μείωση των ενεργειακών αναγκών του κτιριακού συγκροτήματος και αντίστοιχα ο περιορισμός των εκπομπών ρύπων του θερμοκηπίου και λοιπών αέριων ρύπων. Επιτυγχάνεται ο στόχος για «κτίριο σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης» (nearly Zero Energy Building – nZEB) ακόμα για την πρόβλεψη σχετικά μικρής επιφάνειας φωτοβολταϊκών πανέλων. Λόγω της δυνατότητας σημαντικής αύξησης της επιφάνειας φωτοβολταϊκών πανέλων εκτιμάται ότι ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης μπορεί να βελτιωθεί περαιτέρω σε σημαντικό βαθμό.

Σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, οι δραστηριότητες που θα φιλοξενοούνται στο νέο κτιριακό συγκρότημα λειτουργούν και σήμερα σε διάφορες περιοχές της πόλης (υφιστάμενοι σταθμοί, σχετικές ξενοδοχειακές υποδομές, κλπ.). Η λειτουργία τους σε ενεργειακά αναβαθμισμένες υποδομές (τουλάχιστον σε σύγκριση με τους υφιστάμενους σταθμούς) θα μειώσει το «ανθρακικό αποτύπωμα» τους (CO₂ footprint) και αντίστοιχα τις επιπτώσεις στο φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, λόγω της φύσης του έργου, ο ΚΣΥΛ μπορεί να λειτουργήσει θετικά σε περίπτωση μεγάλων καταστροφών στην ευρύτερη περιοχή, αφού αναμένεται να «αντέξει» σε μεγάλες καταστροφές (έναντι μικρότερων σε μέγεθος υποδομών) και συνεπώς να αποτελέσει αφενός χώρο υποδοχής των πληγέντων και αφετέρου να παραμείνει σε λειτουργία υποστηρίζοντας το δίκτυο μεταφορών της χώρας.

Συνοψίζοντας εκτιμάται ότι ο συνολικός σχεδιασμός του ΚΣΥΛ, με ιδιαίτερη αναφορά στον υδραυλικό σχεδιασμό των έργων του ΚΣΥΛ, **συνεισφέρει στη μείωση των δυσμενών επιπτώσεων λόγω της επιδείνωσης της Κλιματικής Αλλαγής και μπορεί να αντιμετωπίσει πλημμυρικά φαινόμενα που θεωρούνται ακραία, όπως μέχρι και βροχοπτώσεις περιόδου επαναφοράς $T=200$ έτη** (δυσμενέστερη της μέσης πιθανότητας υπέρβασης πλημμύρας $T=100$ έτη που ορίζεται στο οικείο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας), ενώ με το προτεινόμενο Σχέδιο Παρακολούθησης του Έργου, καθώς και τα Σχέδιο Ασφάλειας & Υγιεινής του Έργου και Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων, οι όποιες επιπτώσεις (τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας) λόγω δυσμενών καταστάσεων εκτιμάται ότι θα προληφθούν/ περιοριστούν/ αντιμετωπιστούν με κατάλληλη οργάνωση (σχεδιασμός, διαθεσιμότητα μέσων, ετοιμότητα προσωπικού, κλπ.).

Συνολικά, αναμένονται ουσιαστικές, πολύ σημαντικές, θετικές και μόνιμες επιδράσεις σε όλους τους τομείς και τις δραστηριότητες της περιοχής μελέτης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής από τη λειτουργία του έργου.

Πίνακας 2-1: Συνοπτική παρουσίαση επιπτώσεων από την κατασκευή του έργου

Συντελεστές και Χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος	ΕΙΔΟΣ			ΜΕΓΕΘΟΣ			ΔΙΑΡΚΕΙΑ		ΑΝΑΤΑΞΗ			ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ		
	Θετικές	Ουδέτερες	Αρνητικές	Ασθενείς	Μέτριες	Ισχυρές	Βραχυχρόνιες	Μακροχρόνιες	Αναστρέ-ψιμες	Μερικώς αναστρέ-ψιμες	Μη Αναστρέ-ψιμες	Αντιμετω-πίσιμες	Μερικώς αντιμετω-πίσιμες	Μη αντιμετω-πίσιμες
Κλιματολογικά και βιοκλιματικά														
Μορφολογικά και τοπιολογικά														
Γεωλογικά, τεκτονικά και εδαφολογικά														
Φυσικό περιβάλλον (χλωρίδα, πανίδα)														
Προστατευόμενες Περιοχές (Ν.3937/2011)														
Δάση και Δασικές εκτάσεις														
Χωροταξικός Σχεδιασμός & Χρήσεις γης														
Ανθρωπογενές περιβάλλον														
Ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον														
Κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον														
Τεχνικές υποδομές (Οδικό Δίκτυο, ΜΜΜ, Δίκτυα ΟΚΩ)														
Ανθρωπογενείς πιέσεις στο περιβάλλον														
Ατμοσφαιρικό περιβάλλον														
Ακουστικό περιβάλλον, δονήσεις														
Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία														
Επιφανειακά και υπόγεια ύδατα														
Έκτακτοι Κίνδυνοι & Κλιματική Αλλαγή														

Πίνακας 2-2: Συνοπτική παρουσίαση επιπτώσεων από τη λειτουργία του έργου

Συντελεστές και	ΕΙΔΟΣ			ΜΕΓΕΘΟΣ			ΔΙΑΡΚΕΙΑ		ΑΝΑΤΑΞΗ			ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ		
Χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος	Θετικές	Ουδέτερες	Αρνητικές	Ασθενείς	Μέτριες	Ισχυρές	Βραχυχρόνιες	Μακροχρόνιες	Αναστρέ-ψιμες	Μερικώς αναστρέ-ψιμες	Μη αναστρέ-ψιμες	Αντιμετω-πίσιμες	Μερικώς αντιμετω-πίσιμες	Μη αντιμετω-πίσιμες
Κλιματολογικά /βιοκλιματικά & Κλιματική Αλλαγή														
Μορφολογικά και τοπιολογικά														
Γεωλογικά, τεκτονικά και εδαφολογικά														
Φυσικό περιβάλλον (χλωρίδα, πανίδα)														
Προστατευόμενες Περιοχές (Ν.3937/2011)														
Δάση και Δασικές εκτάσεις														
Χωροταξικός Σχεδιασμός & Χρήσεις γης														
Ανθρωπογενές περιβάλλον														
Ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον														
Κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον														
Τεχνικές υποδομές (Οδικό Δίκτυο, ΜΜΜ, Δίκτυα ΟΚΩ)														
Ανθρωπογενείς πιέσεις στο περιβάλλον														
Ατμοσφαιρικό περιβάλλον														
Ακουστικό περιβάλλον, δονήσεις														
Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία														
Επιφανειακά και υπόγεια ύδατα														
Έκτακτοι Κίνδυνοι & Κλιματική Αλλαγή														

2.4 Προτεινόμενα μέτρα και δράσεις

Από την αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων από την κατασκευή και λειτουργία του Έργου στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής ενδιαφέροντος, προκύπτει ότι η πλειοψηφία των επιπτώσεων κατά τη φάση κατασκευής μικρής έως μέτριας έντασης και έχουν στην πλειοψηφία τους προσωρινό χαρακτήρα, ενώ οι επιπτώσεις κατά τη φάση λειτουργίας αναμένονται πολύ σημαντικές και ουσιαστικές θετικές επιδράσεις.

Σε κάθε περίπτωση, η μέριμνα για τη μέγιστη δυνατή αντιμετώπιση των πάσης φύσεως επιπτώσεων και η πρόνοια για λήψη μέτρων προστασίας προκειμένου οι επιπτώσεις αυτές να ελαχιστοποιηθούν ή απαλειφθούν, συμβάλλει στη γενική κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος και εξασφαλίζει την ομαλή ένταξη και λειτουργία της νέας δραστηριότητας στη προβλεπόμενη θέση.

Κατά τη φάση κατασκευής

Προκειμένου να μειωθούν κατά το δυνατό οι αρνητικές επιπτώσεις **στο τοπίο και το αισθητικό περιβάλλον** που οφείλονται στην κατασκευή του νέου έργου προτείνεται να εφαρμοστούν πρακτικές ορθής οργάνωσης και λειτουργίας του εργοταξίου, όπως η περίφραξη ή προσωρινή κάλυψη των σωρών των υλικών που δεν χρησιμοποιούνται προσωρινά, η διακίνηση των υλικών θα πρέπει να γίνεται με καλυμμένα φορτηγά, Να συνταχθεί χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου, κλπ.

Επιπλέον, θα πρέπει να τηρηθούν οι προδιαγραφές των Μελετών που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας ΜΠΕ (αρχιτεκτονική, κυκλοφοριακή, στατική, Η/Μ, κλπ.), όπως περιγράφονται στα σχετικά κεφάλαια της παρούσας μελέτης, προκειμένου η φυσιογνωμία και το τοπίο της περιοχής μελέτης να βελτιωθεί και να αναδειχθεί. Με την προϋπόθεση ότι αυτές τηρηθούν δεν απαιτείται η λήψη πρόσθετων μέτρων.

Σε σχέση με **τα γεωλογικά, τεκτονικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά** απαιτείται στη Φάση εκπόνησης των Οριστικών Μελετών (φάση σχεδιασμού) των έργων η εκτέλεση πρόσθετων γεωτεχνικών ερευνών με την εκτέλεση συμπληρωματικών γεωτρήσεων, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των σχετικών ερευνών/ γεωτρήσεων, θα προταθούν από την οριστική Γεωτεχνική Μελέτη και τα μέτρα και οι τρόποι αντιμετώπισης για τα τυχόν προβλήματα που θα προκύψουν.

Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων του έργου **στη μορφολογία και το έδαφος** της περιοχής κατά τη φάση κατασκευής του, απαιτείται η λήψη μέτρων, τα οποία αφορούν κυρίως στη διαχείριση της ίδιας της κατασκευής του έργου, όπως βέλτιστη αξιοποίηση των υλικών εκσκαφής με κατάλληλο αναλυτικό προγραμματισμός των χωματοργικών εργασιών, τα υλικά εκσκαφών και κατασκευών (μπάζα) που θα παράγονται, θα οδηγούνται σε κατάλληλα αδειοδοτημένους χώρους διάθεσης, να αποφεύγεται να γίνονται εργασίες εκσκαφών κατά τη διάρκεια υψηλών βροχοπτώσεων στην περιοχή, κλπ.

Για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων που δύναται να προκληθούν στη γλωρίδα, στην πανίδα και στα οικοσυστήματα κατά τη φάση κατασκευής του έργου, προτείνονται τα ακόλουθα μέτρα:

- Οι επιφάνειες/ εκτάσεις στις οποίες θα αποφιλωθεί η υφιστάμενη βλάστηση, θα πρέπει να περιοριστούν στις απολύτως αναγκαίες.
- Να ληφθεί μέριμνα αντιπυρικής προστασίας κατά την κατασκευή, για την αντιμετώπιση τυχόν εκδηλώσεων πυρκαγιάς από τη λειτουργία των μηχανημάτων. Ο τρόπος οργάνωσης της αντιπυρικής προστασίας θα ελεγχθεί και θα εγκριθεί από την επιβλέπουσα υπηρεσία πριν από την έναρξη των εργασιών.

Οι επεμβάσεις για την ανέγερση του ΚΣΥΛ και την κατασκευή των υπόλοιπων συνοδών έργων δεν αναμένεται να προκαλέσουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στο οικιστικό περιβάλλον και τις χρήσεις γης της περιοχής, αφού τα έργα χωροθετούνται εκτός περιοχών κατοικίας, όπου επικρατεί συνονθύλευμα αντικρουόμενων οχλουσών χρήσεων, άναρχα διασπαρμένων στην ευρύτερη περιοχή.

Η αντιμετώπιση των επιπτώσεων κατά την κατασκευή του έργου περιλαμβάνει μία σειρά διαχειριστικών μέτρων προγραμματισμού της κατασκευής, που σκοπό έχουν τη προστασία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος από καταστροφικές αυθαιρεσίες και πρόληψη ατυχημάτων. Οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση κατασκευής του έργου αφορούν σε σύνταξη χρονοδιαγράμματος κατασκευής του έργου, το εύρος της ζώνης κατάληψης του έργου να περιορισθεί στο απολύτως αναγκαίο για την κατασκευή του έργου, οριοθέτηση των περιοχών επέμβασης, οι οποίες θα περιφραχθούν με πρόχειρες περιφράξεις και οι οποίες θα απομακρυνθούν μετά το πέρας των εργασιών, σχεδίαση συστήματος αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών όπως ατυχήματα, κλπ.

Η θέση του ΚΣΥΛ βρίσκεται μεν εκτός κηρυγμένων αρχαιολογικών περιοχών, με αυξημένη πιθανότητα όμως ανεύρεσης σημαντικής πολιτιστικής και ιστορικής αξίας αρχαιοτήτων. Σε αυτή την περίπτωση, η κατασκευή του έργου θα διακόπτεται προκειμένου αυτές να διερευνηθούν και να αξιολογηθούν. Στο παρόν στάδιο δεν προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα που αφορούν στο ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής, εφόσον το έργο θα εκτελεσθεί σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.

Κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου θα υπάρξει επιπρόσθετη κίνηση βαρέων οχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής για τη μεταφορά υλικών κατασκευής, η οποία όμως δεν αναμένεται να διαφοροποιήσει ουσιαστικά τις επικρατούσες συνθήκες κυκλοφορίας.

Ωστόσο, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία δύναται να προκύψουν κατά τη φάση κατασκευής και την αποφυγή παρεμπόδισης της κυκλοφορίας των οχημάτων λόγω των φορτηγών - οχημάτων μεταφοράς υλικών από και προς τα εργοτάξια προτείνεται να εφαρμοστούν τα εξής:

- Να συνταχθεί χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου,
- Τόσο η απόρριψη όσο και η απόληψη υλικών θα πρέπει να γίνουν προς/ από εγκεκριμένη προς τούτο θέση,
- Η μεταφορά θα πρέπει να γίνει με κατάλληλους όρους και προϋποθέσεις που θα προσδιορισθούν ειδικότερα από τις Υπηρεσίες Περιβάλλοντος του ΥΠΕΚΑ.

Κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου δεν θα υπάρξει καμία επίπτωση στη δημόσια συγκοινωνία της περιοχής του έργου, ήτοι Μετρό και υφιστάμενες Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ.

Ο ανάδοχος του έργου υποχρεούται να προβεί στην αποτύπωση όλων των δικτύων κοινής ωφέλειας, τα οποία αναμένεται να επηρεάσει. Αυτό αφορά κυρίως τα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, ΔΕΔΔΗΕ, αποχέτευσης και ύδρευση, τα οποία εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης. Κάθε είδους τροποποίηση ή επέμβαση σε υφιστάμενο έργο υποδομής να γίνεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, ώστε να εξασφαλίζεται η ικανοποιητική λειτουργία τους.

Από τις επιπτώσεις στη μορφολογία και το έδαφος κατά τη φάση κατασκευής του έργου ως πιο σημαντική θεωρείται η διαχείριση των υλικών εκσκαφής και των υλικών γενικότερα (απόβλητα). Για την αποτελεσματική διαχείριση των σωρών των εκχωμάτων και των υλικών γενικότερα, κατά τη διαδικασία εκσκαφών, προτείνεται η βελτιστοποίηση του προγραμματισμού και της διοίκησης του έργου, με σκοπό την ορθολογική διαχείριση των ακατάλληλων υλικών εκσκαφής και των απαραίτητων αδρανών υλικών.

Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον πρέπει να εκπονηθεί από τον Ανάδοχο κατασκευής του έργου, πριν την έναρξη των εργασιών, τεχνική μελέτη, που θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

- Οριστικό χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου.
- Επικαιροποίηση των κύριων διαδρομών βαρέων οχημάτων από και προς την περιοχή του έργου

Επίσης, προτείνεται να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα συμμόρφωσης σύμφωνα με την Ελληνική και κοινοτική Νομοθεσία καθώς και εφαρμογή της επιβεβλημένης σωστής εργοταξιακής πρακτικής, ώστε οι επιπτώσεις από τις εκπομπές καυσαερίων οχημάτων και μηχανημάτων και από την έκλυση εκπομπών σκόνης -λόγω των χωματουργικών εργασιών και της εναπόθεσης διαφόρων υλικών- να μπορούν να αντιμετωπισθούν.

Για τον περιορισμό της υποβάθμισης του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος από την εκπομπή ρύπων, στην περιοχή που θα κατασκευασθεί το έργο, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, θα πρέπει:

- Οι ρύποι που θα εκλύονται από τις εξατμίσεις των εκσκαπτικών μηχανημάτων, φορτηγών και λοιπών οχημάτων και εξοπλισμού θα παραμένουν στα θεσμοθετημένα όρια,

- Τα οχήματα θα πρέπει να διαθέτουν το απαιτούμενο από τη νομοθεσία πιστοποιητικό ελέγχου εκπομπής (τη λεγόμενη «κάρτα καυσαερίων»),
- Αποφυγή διάθεσης στερεών αποβλήτων που ενδέχεται να απελευθερώσουν τοξικούς ή άλλους αέριους ρύπους (π.χ., κενά δοχεία από καύσιμα, διαλύτες, υγρά συνεργείων, ή χρώματα και γενικά απόβλητα διαποτισμένα με τις παραπάνω ουσίες, λάστιχα, κ.λ.π.) μαζί με τα οικιακά απορρίμματα.
- Απαγόρευση κάθε είδους καύσης υλικών (λάστιχα, λάδια κλπ) στην περιοχή του έργου, κλπ. Τέλος, οι ατμοσφαιρικές επιβαρύνσεις κατά τη διάρκεια των κατασκευών συνίστανται κυρίως στην έκλυση σκόνης. Επειδή η έκλυση της σκόνης από τις δραστηριότητες εργοταξίου γίνεται κατά τρόπο διάχυτο, δεν είναι δυνατόν να ελεγχθεί μετά την εκπομπή της. Τα μέτρα λοιπόν αντιμετώπισης της μορφής αυτής ρύπανσης πρέπει να είναι προληπτικά, δηλαδή παρεμπόδιση της έκλυσης της σκόνης, και όχι διορθωτικά.

Η στάθμη θορύβου από την κίνηση βαρέων οχημάτων εξυπηρέτησης της κατασκευής στο ακουστικό περιβάλλον του οδικού δικτύου διέλευσης τους δε θα διαφοροποιήσει σημαντικά την υφιστάμενη κατάσταση δεδομένου ότι το έργο χωροθετείται πλησίον μεγάλων οδικών αξόνων (Λ. Κηφισού, Ιερά Οδός, Λ. Αθηνών, Π. Ράλλη, κλπ.) Η κίνηση βαρέων οχημάτων που θα εξυπηρετούν την κατασκευή του Έργου δε θα γίνεται από το τοπικό οδικό δίκτυο σε περιοχές με κατοικίες.

Οι τεχνικές εφαρμογές για την ελάττωση του θορύβου από την κατασκευή μπορούν να συνοψισθούν σε δυο επίπεδα επέμβασης:

- Ελάττωση του θορύβου των μηχανημάτων και λοιπών οχημάτων εργοταξίου, με χρήση νέων μοντέλων όπου έχει ληφθεί πρόνοια για τη μείωση του εκπνεόμενου θορύβου και με την εφαρμογή πλέον αυστηρών κανονισμών, τόσο Ελληνικών όσο και της ΕΕ.
- Επέμβαση πάνω στη μεθοδολογία κατασκευής που τελικά θα επιλεγεί με καθορισμό των τεχνικών χαρακτηριστικών λαμβάνοντας υπόψη το θόρυβο και κατά συνέπεια κατασκευή αναλόγων τεχνικών έργων στις οριογραμμές του εργοταξίου.

Σχετικά με τις δονήσεις και τον εδαφομεταφερόμενο θόρυβο, προτείνεται, ειδικά όσον αφορά στις εργασίες κατασκευής στα κτίρια Β και Γ (υπερκείμενα του υφιστάμενου κτιρίου του αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ) ο ανάδοχος πριν την έναρξη των έργων να υποβάλει στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ χρονοδιάγραμμα, εξοπλισμό και οργάνωση κατασκευής με τα οποία θα εξασφαλίζεται η πρόληψη ζημιών στον υφιστάμενο φορέα και η ασφαλής και απρόσκοπτη λειτουργία των σχετικών δραστηριοτήτων. Με βάση τον προτεινόμενο σχεδιασμό, θα εκτιμηθεί και θα αξιολογηθεί και η επίδραση των δονήσεων από την κατασκευή. Αν κριθεί αναγκαίο, προτείνεται να οργανωθεί ένα σύστημα παρακολούθησης των δονήσεων κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου.

Σε σχέση με την αντιμετώπιση ή/ και πρόληψη τυχόν αρνητικών επιπτώσεων στους υδατικούς πόρους από την κατασκευή του υπό μελέτη έργου, προτείνεται η εφαρμογή των ακόλουθων μέτρων:

- Σε καμιά περίπτωση να μην επιτρέπεται η διάθεση υλικών, έστω και προσωρινή, σε σημεία του υδρογραφικού δικτύου της άμεσης (π.χ. Ρέμα Προφήτη Δανιήλ) ή ευρύτερης περιοχής και σε οιαδήποτε θαλάσσια περιοχή
- Αποφυγή ρύπανσης των επιφανειακών και υπόγειων νερών από κάθε είδους λάδια και καύσιμα, με την απαγόρευση της ανεξέλεγκτης διάθεσης τους.
- Ο ανάδοχος κατασκευής του έργου ευθύνεται για την καλή κατάσταση και τη στεγανότητα των μηχανικών μέσων.
- Πρέπει να ληφθούν όλα τα προληπτικά μέτρα για την αποφυγή διαρροής πετρελαιοειδών από βλάβες, αμέλεια, κτλ και να διενεργούνται οι κατάλληλοι χειρισμοί για την ελαχιστοποίηση τέτοιων περιστατικών.
- Η διάθεση των λυμάτων του προσωπικού κατασκευής του έργου θα πρέπει να γίνεται ελεγχόμενα, κλπ

Φάση λειτουργίας

Για τη διατήρηση των τοπιολογικών χαρακτηριστικών του έργου, θα πρέπει να τελείται τακτική συντήρηση των εγκαταστάσεων και των κτιριακών υποδομών του έργου, καθώς και να συντηρούνται τα έργα πρασίνου και η περιμετρική τους βλάστηση. Θα ληφθούν όλα τα μέτρα για τη συστηματική συντήρηση (όπως πότισμα, κλάδεμα, λίπανση, κλπ.) του περιβάλλοντος χώρου και την αναβάθμιση του αστικού πρασίνου.

Ο σχηματισμός κόμης (κλάδεμα) που θα γίνεται από ειδικευμένο προσωπικό. Μετά το κλάδεμα θα απομακρύνονται από το έργο τα κομμένα κλαδιά. Η καταπολέμηση των ασθενειών που θα γίνεται, προληπτικά στα φυτά που εποχιακά υπάρχει πιθανότητα εκδήλωσης ασθενειών ή θεραπευτικά όταν εμφανιστεί ασθένεια, με κατάλληλη μέθοδο φιλική και αβλαβή προς το περιβάλλον.

Σε σχέση με τα γεωλογικά, τεκτονικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά δεν απαιτείται η λήψη μέτρων.

Σε σχέση με τη χλωρίδα, την πανίδα και τα οικοσυστήματα δεν απαιτείται η λήψη μέτρων.

Το υπό μελέτη έργο και οι δραστηριότητες που περιλαμβάνει κατά τη φάση λειτουργίας εναρμονίζεται πλήρως με το υφιστάμενο πλαίσιο χρήσεων και λοιπών πολεοδομικών ρυθμίσεων που ισχύουν στην περιοχή.

Το έργο αναμένεται να επηρεάσει θετικά το ανθρωπογενές περιβάλλον, ήτοι τα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής με την αύξηση της απασχόλησης και την ενίσχυση της οικονομίας, την αναβάθμιση της περιοχής και τη βελτίωση του οδικού δικτύου και της κυκλοφοριακής λειτουργίας της περιοχής και επομένως δεν προτείνονται επανορθωτικά μέτρα.

Από την εκτίμηση των επιπτώσεων στο οδικό δίκτυο λόγω της λειτουργίας του έργου (σενάρια Κυκλοφοριακής Διερεύνησης για το έτος λειτουργίας 2030) σημειώθηκε στα αποτελέσματα μια σαφής επιβάρυνση της περιοχής μελέτης σε 10 χρόνια από την έναρξη της λειτουργίας του ΚΣΥΛ. Η επιβάρυνση αυτή δεν οφείλεται αποκλειστικά στη λειτουργία του ΚΣΥΛ, αλλά στη συνολική λειτουργία της πόλης. Οι προβληματικές προσβάσεις που εντοπίστηκαν στη λειτουργία της περιοχής το 2020 χωρίς τη λειτουργία του ΚΣΥΛ, εντοπίζονται σε κόμβους του ευρύτερου οδικού δικτύου και εξακολουθούν να υφίστανται και το 2030.

Στο πλαίσιο του έργου, ο ΟΑΣΑ διατύπωσε πρόταση για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας των Δημοσίων Μέσων Μεταφοράς στην περιοχή του Ελαιώνα, σύμφωνα με την οποία στο νέο σταθμό λεωφορείων ΟΑΣΑ του Ελαιώνα (οικόπεδο 4 στρεμμάτων πίσω από τον υφιστάμενο σταθμό μετρό «Ελαιώνας») θα πραγματοποιούν αφετηρία/ τέρμα 5 λεωφορειακές γραμμές.

Με την προϋπόθεση ότι κατά τη φάση κατασκευής θα τηρηθούν οι προδιαγραφές της αρχιτεκτονικής και της Η/Μ μελέτης του έργου, δεν απαιτείται η λήψη μέτρων κατά τη φάση λειτουργίας σε σχέση με τα δίκτυα ΟΚΩ.

Σχετικά με τα στερεά απόβλητα που θα παράγονται, αναφέρεται ότι αφορούν σε είδη απορριμμάτων που παράγονται κατά τη λειτουργία του έργου και είναι συνδεδεμένα με την καθημερινή λειτουργία του ΚΣΥΛ και τις υπηρεσίες που προσφέρει. Για τη διαχείριση των απορριμμάτων θα πρέπει να σχεδιασθεί πριν από την έναρξη λειτουργίας του υπό μελέτη έργου ένα ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΣΔΑ).

Για την αποφυγή της επιβάρυνσης του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος από τη λειτουργία του υπό μελέτη έργου, θα πρέπει κατά την οριστικοποίηση του σχεδιασμού και της υλοποίηση του Έργου να υλοποιηθεί ο βιοκλιματικός σχεδιασμός βάσει της αρχιτεκτονικής διερεύνησης. Για την αντιμετώπιση των πιθανών επιπτώσεων προτείνεται:

- Συστηματικός έλεγχος και παρακολούθηση των λειτουργικών παραμέτρων του έργου.
- Σωστή και τακτική συντήρηση του εξοπλισμού των εγκαταστάσεων.
- Σε όλη την έκταση των υπόγειων χώρων στάθμευσης να διασφαλίζεται διαρκώς αποδεκτή ποιότητα του αέρα.
- Να προβλεφθεί κατά το δυνατόν μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης έτοιμων ή προκατασκευασμένων στοιχείων, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι επιτόπου περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Να επιλέγονται επιχρίσματα, βαφές και κόλλες που θα χαρακτηρίζονται από φιλικότητα προς το περιβάλλον.

Πέραν του σωστού σχεδιασμού του έργου, θα πρέπει να ληφθούν και κάποια προληπτικά μέτρα αντιμετώπισης θορύβου που περιλαμβάνουν:

- Τακτικός έλεγχος και συντήρηση του εξοπλισμού και πρόγραμμα άμεσης αποκατάστασης βλαβών.
- Τα μηχανήματα να είναι σύγχρονης τεχνολογίας και να συντηρούνται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.
- Τοποθέτηση σιγαστήρων ή άλλων προστατευτικών διατάξεων στα θορυβώδη μηχανήματα ή/ και εγκατάσταση εντός κτιρίων ή σε ειδικές ηχομονωτικές διατάξεις, όπου αυτό είναι εφικτό.

Δεδομένης και της έλλειψης οικιών ή άλλων ευπαθών χρήσεων στα όμορα οικόπεδα, θεωρείται ότι η ηχητική όχληση από τη λειτουργία των εσωτερικών εγκαταστάσεων του ΚΣΥΛ δεν αποτελεί σημαντικό επιβαρυντικό παράγοντα.

Για την ακριβή εκτίμηση και αντιμετώπιση της επιρροής των **δονήσεων**, προτείνεται, πριν τη μελέτη εφαρμογής, να εκπονηθεί μελέτη σε σχέση με τις δονήσεις και το δομόφερτο θόρυβο.

Η κατανάλωση νερού κατά τη λειτουργία του υπό μελέτη έργου, καθώς και η συνακόλουθη παραγωγή **υγρών αποβλήτων**, θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν με κατάλληλα πάγια και διαχειριστικά μέτρα. Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός του κτιρίου αποτέλεσε βασική κατευθυντήρια παράμετρο κατά τη μελέτη σχεδιασμού του έργου, ο οποίος επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής κατάλληλων πρακτικών και μεθόδων για την εξοικονόμηση νερού, καθώς και η εισαγωγή καινοτόμων προτάσεων όπως ο νεωτερισμός του διαχωρισμού του KNX (Κρύο Νερό Χρήσης) σε «καθαρά ύδατα, γκρι ύδατα και μαύρα ύδατα» για την επανάχρηση των «γκρι υδάτων». Τέλος, για την πρόληψη της ρύπανσης και ποιοτικής υποβάθμισης των **υδατικών πόρων** θα πρέπει:

- να υλοποιηθούν τα έργα υποδομής που αφορούν στην αποχέτευση των αστικών λυμάτων, στην απαγωγή των ομβρίων και στην αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού δικτύου,
- το αποχετευτικό δίκτυο του υπό μελέτη έργου να έχει πλήρως στεγανοποιημένες συνδέσεις και θα είναι πλήρως προστατευμένο από τις διαβρώσεις,
- να ελέγχεται και να συντηρείται κατάλληλα το σύστημα αποχέτευσης ομβρίων,
- να σχεδιασθεί πριν από την έναρξη λειτουργίας του υπό μελέτη έργου ένα ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΣΔΑ).

Όσον αφορά σε κινδύνους από ατυχήματα ή καταστροφές, στο πλαίσιο της παρούσας Μελέτης Περιβάλλοντος εκτιμάται ότι ο σχεδιασμός του συνόλου του Έργου έχει γίνει με τις πλέον πρόσφατες προδιαγραφές και με παραδοχές που λαμβάνουν υπόψη αυξημένους συντελεστές ασφαλείας όπου απαιτείται, με στόχο την πρόληψη και την αποφυγή καταστροφών. Υπενθυμίζεται ότι, η παρούσα φάση μελετών αφορά σε προμελέτη και ότι στην επόμενη φάση οριστικών μελετών θα εξειδικευθούν περεταίρω ενδεχόμενα μέτρα που τυχόν απαιτηθούν.

Παράλληλα, με το προτεινόμενο Σχέδιο Παρακολούθησης του Έργου, καθώς και το όποιο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων λειτουργίας του έργου τελικά συνταχθεί από τον ΚΤΕ (όπως και το Σχέδιο Ασφάλειας & Υγιεινής του Έργου κατά τη φάση κατασκευής), σε περιπτώσεις έκτακτων συνθηκών (π.χ. σεισμού, πλημμυρικών φαινομένων, κλπ.), η συμβολή των επιπτώσεων του έργου τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας σε δυσμενείς καταστάσεις εκτιμάται ότι θα περιοριστεί με κατάλληλη οργάνωση (σχεδιασμός, διαθεσιμότητα μέσων, ετοιμότητα προσωπικού, κλπ.).

Στο πλαίσιο της παρούσας Μελέτης, όσον αφορά σε μέτρα για την ανθρώπινη υγεία, την πολιτιστική κληρονομιά και το περιβάλλον λόγω ατυχημάτων ή καταστροφών, προτείνεται η εκπόνηση ειδικών Σχεδίων Δράσεων, όπου θα εξεταστούν/ οριστούν/ εξειδικευθούν οι ενδεχόμενες έκτακτες καταστάσεις και θα καθοριστούν τα μέτρα πρόληψης – διαχείρισης – αντιμετώπισης – επανόρθωσης αυτών. Τα σχέδια αυτά θα εκπονηθούν από τον ανάδοχο ή/και τον ΚΤΕ κατά την εκτέλεση του Έργου. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αναφέρονται:

- ☒ Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων
- ☒ Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεων
- ☒ Σχέδιο Διάσωσης
- ☒ Σχέδιο Αποκατάστασης (κυκλοφορίας, βλαβών/ καταστροφών, κλπ.)

Ο καθορισμός περεταίρω προδιαγραφών και απαιτήσεων σχετικά με τις καταστροφές από ακραία καιρικά φαινόμενα και την Κλιματική Αλλαγή, αποτελεί αντικείμενο Εθνικού Σχεδιασμού και ξεφεύγει από την αρμοδιότητα της εκπόνησης μιας περιβαλλοντικής μελέτης αδειοδότησης.

Ωστόσο, στο πλαίσιο της παρούσας προτείνεται να ληφθούν υπόψη οι οδηγίες και οι προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί - εκδοθεί - δημοσιευθεί από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΓΓΠΠ) του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, η οποία αποτελεί την αρμόδια υπηρεσία για θέματα πρόληψης και αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών σε εθνικό επίπεδο.

2.5 Οφέλη από την υλοποίηση του έργου

Στόχος του Έργου είναι η βελτίωση των συνθηκών εξυπηρέτησης εκατομμυρίων επιβατών ετησίως, η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και συνεπώς η μείωση του κοινωνικό-οικονομικού κόστους, μέσω της λειτουργίας του προτεινόμενου έργου, με αποτέλεσμα η υλοποίηση του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) στον Ελαιώνα να κρίνεται σημαντική τόσο για την τοπική κοινωνία αλλά και σε περιφερειακό κοινωνικό επίπεδο, όσο και σε υπερτοπικό/ διεθνές επίπεδο.

Ο ΚΣΥΛ βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το σταθμό μετρό "Ελαιώνας" και άρα η πρόσβαση στον ΚΣΥΛ θα πραγματοποιείται πολύ πιο εύκολα, καθώς οι υφιστάμενοι σταθμοί, στη Λιοσίων και στη Λ. Κηφισού, δεν έχουν άμεση πρόσβαση σε σταθμούς Μετρό.

Με το υπό μελέτη έργο θα βελτιωθεί η κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής μελέτης και κυρίως θα βελτιωθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο που θα επιφορτιστεί με υψηλούς φόρτους από τη λειτουργία του ΚΣΥΛ. Δεδομένου ότι η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας συνεπάγεται μείωση τροχαίων ατυχημάτων και του κοινωνικό-οικονομικού τους κόστους, η απρόσκοπτη και ασφαλής οδική εξυπηρέτηση της περιοχής, μέσω της λειτουργίας των προβλεπόμενων έργων οδοποιίας, είναι σημαντική για την τοπική κοινωνία, καθώς συμβάλλει ουσιαστικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των τοπικών και υπερτοπικών μετακινήσεων που θα εξυπηρετεί το μελλοντικό δίκτυο.

Δεδομένου ότι το βελτιωμένο οδικό δίκτυο πέριξ της περιοχής του ΚΣΥΛ συνεπάγεται την απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων, η ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων και της αναμονής επιφέρει μικρότερες εκπομπές ρύπων στο περιβάλλον. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη ότι με τη λειτουργία του νέου κεντρικού Σταθμού, θα παύσει η λειτουργία των δύο υφιστάμενων σταθμών, προβλέπεται βελτίωση στα λειτουργικά χαρακτηριστικά και επομένως στο ευρύτερο περιβάλλον στις περιοχές των ΚΤΕΛ Κηφισού και ΚΤΕΛ Λιοσίων.

2.6 Βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις - Αιτίες επιλογής της προτεινόμενης λύσης

Ι. Αρχιτεκτονική διερεύνηση εναλλακτικών προτάσεων

Η έλλειψη παραδειγμάτων σταθμών λεωφορείων, με ανάλογη δυναμικότητα και περιπλοκότητα, όπως και η βασική αρχική διαπίστωση σύμφωνα με την οποία ο σταθμός αποτελεί την “αρχιτεκτονική «κάλυψη» της κυκλοφορικής – συγκοινωνιακής επίλυσης”, οδήγησε στην απαίτηση εναλλακτικών προσεγγίσεων, προορισμένων να απορριφθούν, κατά περίπτωση, προκειμένου να επιλεγεί η καταλληλότερη δυνατή πρόταση. Τα κύρια κριτήρια επιλογής της Προτεινόμενης Λύσης, αφορούν κατά σειρά σπουδαιότητας στα εξής:

Πρώτο κριτήριο: Οι απαιτήσεις στάθμευσης των υπεραστικών λεωφορείων και η επιρροή τους στην αρχιτεκτονική διερεύνηση

Καθοριστική για την οργάνωση της αρχιτεκτονικής πρότασης έχει υπάρξει η απαίτηση στάθμευσης των υπεραστικών λεωφορείων, με αριθμό θέσεων στάθμευσης που αντιστοιχούν σε 70 θέσεις, όπως προσδιορίζεται από τη συγκοινωνιακή διερεύνηση. Ο αριθμός αυτός, συσχετισμένος με 25 επιπλέον θέσεις για τη στάθμευση λεωφορείων διεθνών προορισμών, υποχρεώνει σε εμβαδόν μεγαλύτερο από το διαθέσιμο σε ενιαία στάθμη, αν συνυπολογισθεί και η απαίτηση αξιόλογου χώρου πρόσβασης και χρήσης κοινού.

Η μελέτη οδηγήθηκε, ως εκ τούτου, στην πρόταση θέσεων στάθμευσης (ρεμίζες) σε δυο διαφορετικές επάλληλες στάθμες, σε ημιυπόγεια και υπέργεια ως προς την περιβάλλουσα πόλη θέση, για τα υπεραστικά λεωφορεία των ελληνικών προορισμών και σε ισόγεια στάθμη για τα λεωφορεία διεθνών προορισμών. Αλλά η πρόταση αυτή θα μπορούσε, τόσο λειτουργικά όσο και από άποψη στατική, να πραγματοποιηθεί, για τα υπεραστικά λεωφορεία των ελληνικών προορισμών, μόνο στο εκτός του σημερινού αμαξοστασίου της ΑΜ νέο προστιθέμενο οικόπεδο, στο βόρειο – βορειανατολικό τμήμα του διατιθέμενου χώρου, όπου τοποθετείται το προτεινόμενο κτίριο Α του ΚΣΥΛ.

Στην περιοχή του υπάρχοντος αμαξοστασίου της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ (ΑΜ), οι νέες κατασκευές του ΚΣΥΛ θα οικοδομηθούν ως καθ' ύψος προσθήκη στη βάση προϋπάρχουσας κατασκευής. Θα οικοδομηθούν επομένως, με τον περιοριστικό όρο της υφιστάμενης πλάκας στέγασης του αμαξοστασίου της ΑΜ, η οποία απαγορεύει τη διαμόρφωση υπογείων και με τις στατικές προβλέψεις της υπάρχουσας δομής. Στο νέο προστιθέμενο οικόπεδο αντίθετα, μπορεί να υπάρξουν όροφοι χαμηλότερα από τη στάθμη του εδάφους και με πρόβλεψη αυξημένων στατικών φορτίων. Μπορεί επομένως να παραλάβει, το νέο αυτό οικόπεδο, το προτεινόμενο κτίριο Α, των αφετηριών των ΚΤΕΛ Κτίριο το οποίο, σύμφωνα με την αρχιτεκτονική διερεύνηση, περιλαμβάνει δυο ορόφους εξυπηρέτησης αφετηριών των ΚΤΕΛ. Τον πρώτο, υποβαθμισμένο ως προς το περιβάλλον έδαφος (στάθμη πρώτου ημιυπόγειου επιπέδου στάθμευσης +25.70, σε σχέση με τη στάθμη εδάφους +29.00). Μπορεί να παραλάβει επίσης ορόφους υπόγειους,

όπως και πολυώροφη ανάπτυξη υπεράνω του εδάφους, με στατικές απαιτήσεις αυξημένες.

Σημειώνεται πως σε αυτήν την περιοχή ανάπτυξης του σταθμού, χαμηλότερα από την πρώτη στάθμη στάθμευσης υπεραστικών λεωφορείων (+25.70), διαμορφώνονται δύο στάθμες υπόγειων χώρων (+20.10, +16.70), με κύρια λειτουργία αυτήν της στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων. Υψηλότερα από την πρώτη στάθμη στάθμευσης υπεραστικών λεωφορείων (+25.70), διαμορφώνεται η στάθμη απρόσκοπτης κίνησης επιβατών (+32.40), ενώ ακόμη υψηλότερα σε επόμενο επίπεδο, διαμορφώνεται η δεύτερη στάθμη στάθμευσης υπεραστικών λεωφορείων (+37.40). Το τμήμα αυτό του σταθμού ολοκληρώνεται με την κατασκευή διώροφου κτηριακού όγκου ξενοδοχείου (στάθμη +47.40 και +51.60) που εξυπηρετείται επιπλέον από αντίστοιχο μηχανολογικό όροφο (στάθμη +42.70).

Δεύτερο κριτήριο: Οι δυνατότητες στατικής επίλυσης και η επιρροή τους στην αρχιτεκτονική διερεύνηση

Σε αντιστοιχία με τα προηγούμενα, το δεύτερο κριτήριο σχεδιασμού αφορά στις δυνατότητες στατικής επίλυσης στις διαφορετικές περιοχές σχεδιασμού. Σύμφωνα με αυτές η περιοχή σχεδιασμού, η περισσότερο πρόσφορη για την ανάπτυξη πολυώροφων κατασκευών που θα διαθέτουν και τμήματα υπόγεια, είναι αυτή του βόρειου - βορειανατολικού τμήματος του διατιθέμενου χώρου. Στην περιοχή αυτή σχεδιάστηκε το κτίριο Α.

Αντίθετα το δυτικότερο τμήμα της στεγασμένης περιοχής του αμαξοστασίου του ΑΜ, εμφανίζεται ως το περισσότερο προβληματικό από στατική άποψη. Πρόκειται για το τμήμα εκείνο στο οποίο οι καμπυλώσεις των τροχιών κίνησης των συρμών οδηγούν σε ακανονιστία ανάπτυξης των υποστυλωμάτων, κατά τον ένα άξονα τοποθέτησής τους (άξονας ανατολής – δύσης ή άξονας των x). Στο τμήμα αυτό του διατιθέμενου χώρου προτείνεται η τοποθέτηση των θέσεων στάθμευσης (ρεμίζες) για τα λεωφορεία διεθνών προορισμών, στο επίπεδο κάλυψης του αμαξοστασίου της ΑΜ (στάθμη +32.40), με ελαφρά στέγαση, περιορισμένων φορτίων. Στην περιοχή αυτή σχεδιάστηκε το κτίριο Γ.

Το εναπομένον τμήμα της στεγασμένης περιοχής του αμαξοστασίου του ΑΜ, αντιστοιχεί στο ανατολικό τμήμα του αμαξοστασίου, με κανονική υποστήλωση και κατά τις δύο διευθύνσεις. Στο τμήμα αυτό προτείνεται η ανάπτυξη του κύριου πολυώροφου κτηριακού όγκου των διοικητικών λειτουργιών και των χρήσεων εξυπηρέτησης του κοινού. Στην περιοχή αυτή σχεδιάστηκε το κτίριο Β. Η επιλογή της θέσης αυτής, για κάλυψη διοικητικών λειτουργιών και χρήσεων εξυπηρέτησης κοινού, υποστηρίζεται επιπλέον από το εκτεταμένο αστικό μέτωπο προς την οδό Αγίας Άννης, το οποίο προσφέρεται τόσο για την απρόσκοπτη υποδοχή των επιβατών και επισκεπτών του σταθμού, όσο και για την κτηριακή προβολή του.

Τρίτο κριτήριο: Οι δυνατότητες πρόσβασης των υπεραστικών λεωφορείων και η επιρροή τους στην αρχιτεκτονική διερεύνηση

Η άμεση και χωρίς συγκοινωνιακές εμπλοκές δυνατότητα πρόσβασης των υπεραστικών λεωφορείων, ελληνικών και διεθνών προορισμών, αποτελεί σε άμεση αξιολόγηση το βασικότερο κριτήριο σχεδιασμού του ΚΣΥΛ. Εντούτοις δε μπορεί παρά να συνεκτιμάται με τα δυο προηγούμενα κριτήρια.

Όστε η επιλογή του ανατολικού τμήματος του διατιθέμενου χώρου, για το σχεδιασμό του Κτηρίου Α, για τη στάθμευση δηλαδή των εσωτερικών υπεραστικών γραμμών, είναι καθοριστική για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων πρόσβασης των λεωφορείων ελληνικών προορισμών. Αυτά, όπως αναλυτικά επεξηγείται από τη συγκοινωνιακή διερεύνηση του ερευνητικού προγράμματος, προβλέπονται να κινούνται, κατά τη διαδρομή άφιξής τους, επί της οδού Καστοριάς.

Με πρόθεση απεμπλοκής των περιοχών εισόδου – εξόδου των ΚΤΕΛ, τα οποία αποτελούν και το σημαντικότερο τμήμα του συγκοινωνιακού φορτίου του Σταθμού, ως διαδρομή αναχώρησης επιλέγεται η οδός Πιερίας. Η οδός αυτή αποτελεί και την περιοχή εισόδου και εξόδου των λεωφορείων διεθνών προορισμών.

Τέταρτο κριτήριο: Η συσχέτιση του κτηρίου εξυπηρέτησης επιβατών – επισκεπτών με την πόλη και η επιρροή της στην αρχιτεκτονική διερεύνηση

Ως προς την επιρροή τους στην αρχιτεκτονική διερεύνηση, οι προηγούμενες επιλογές εισόδου

– εξόδου λεωφορείων στον ΚΣΥΛ επιτρέπουν, μεταξύ των άλλων, την απελευθέρωση του μετώπου του προς την οδό Αγίας Άννης και ευνοούν την προβολή του κτηρίου εξυπηρέτησης επιβατών – επισκεπτών και του συγκροτήματος του σταθμού γενικότερα. Φθάνοντας έτσι σε ένα τέταρτο κριτήριο, το οποίο εντέλει αφορά στη σημασία του ΚΣΥΛ, για τον άμεσο αστικό χώρο και το Δήμο αναφοράς του, για την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, πιθανότατα για τη χώρα γενικότερα.

Ο σχεδιαζόμενος σταθμός αποτελεί ένα περιπλοκότατο «πολυλειτουργικό σύστημα», το οποίο οφείλει να ανταποκρίνεται, κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, στις «εσωτερικές» λειτουργίες του, συμμετέχοντας επίσης, «εξωτερικά», στην πρακτική λειτουργία του αστικού χώρου. Αλλά αποτελεί επίσης, ο σχεδιαζόμενος σταθμός, στοιχείο οικονομικού, πολιτιστικού και πολιτικού μετασχηματισμού. Αυτή τη συνεισφορά του, με κανένα τρόπο δε χαρακτηρίζεται ως δευτερεύουσα. Αντίθετα η προτεινόμενη λύση οφείλει να την

προβάλλει με πρωτεύοντα τρόπο, στο συγκρότημα του σταθμού συνολικά και στο κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών – επισκεπτών ειδικότερα. Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό πως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, στο παρελθόν αλλά και στην εποχή μας, όπως και οι αεροσταθμοί, τα κτηριακά συγκροτήματα που αντιστοιχούν σε κόμβους μετεπιβίβασης, αποτελούν κτίρια εμβληματικά. Τείνουν να προβάλουν την ισχύ και τις οραματικές προθέσεις των κοινωνιών τους, με τρόπο τόσο εντονότερο όσο κεντρικότερη είναι η σημασία τους και μεγαλύτερη η κλίμακά τους

Η προβολή αυτή δεν αντιστοιχεί βέβαια σε μια ακαθόριστη, γενική συμβολική πρόθεση μόνο. Συνδέεται πολύ ειδικότερα με την ιδιαίτερη φυσιογνωμία των σταθμών, ως κόμβων αναγκαστικής διέλευσης μεγάλων ομάδων κοινού, γεγονός που αιτιολογεί την οικονομική κρισιμότητα τους, είτε σε επίπεδο αξιοποίησης των χώρων των σταθμών που προσφέρονται για εμπορική εκμετάλλευση είτε σε επίπεδο ευρύτερης αστικής μεταβολής των αξιών γης. Αλλά η μεγάλη αυτή συγκέντρωση κοινού σε κτίρια ή κτηριακά συστήματα ανάλογα, εξηγεί βέβαια και τη μεγάλη σημασία που διαθέτουν για τον καθορισμό των ηθών των κοινωνιών τους.

II. Σενάρια Κυκλοφοριακής Διερεύνησης

Στο πλαίσιο της εκπόνησης Κυκλοφοριακής Μελέτης (Διερεύνησης) του έργου, διαμορφώθηκαν και αναλύθηκαν 17 διαφορετικά σενάρια, ώστε να εντοπιστούν και να ποσοτικοποιηθούν οι αλλαγές στις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες στην εγγύς και ευρύτερη περιοχή του ΚΣΥΛ από τη λειτουργία του νέου σταθμού.

Τα σενάρια διαφοροποιούνται ως προς:

- ✓ **Το έτος αναφοράς.** Κατόπιν σχετικής υποδείξεως του Τεχνικού Συντονιστή του Έργου, Αττικό Μετρό Α.Ε., οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις του έργου στο οδικό δίκτυο της περιοχής εξετάζονται για τα έτη 2017, 2020 και 2030. Το έτος 2017 αποτελεί το τρέχον έτος κατά το οποίο θα αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση χωρίς την ύπαρξη και λειτουργία του ΚΣΥΛ. Το έτος 2020 ορίζεται ως το έτος της πρώτης λειτουργίας του ΚΣΥΛ, ο δε χρονικός ορίζοντας 2030 αναφέρεται στη 10ετία για την οποία προβλέπεται ισχύς των περιβαλλοντικών όρων.
- ✓ **Τη χρονική περίοδο αναφοράς.** Τυπική, θερινή (& ΣΚ), πρωινή (8:00-9:00) και απογευματινή αιχμή (15:00 – 16:00) ζήτησης ΚΣΥΛ.
- ✓ **Γεωμετρικές παρεμβάσεις** στο εγγύς και ευρύτερο δίκτυο. Οι οδικοί άξονες στους οποίους θα εξεταστούν αλλαγές στη γεωμετρία τους είναι οι Αγ. Άννης, Μαρκόνη, Αγ. Πολυκάρπου και Προφ. Δανιήλ.
- ✓ **Τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις** σχετικά με την πρόσβαση των λεωφορείων του

ΚΣΥΛ στο σταθμό και πιθανές βελτιώσεις σηματοδότησης.

Στα σενάρια, στα οποία λειτουργεί ο ΚΣΥΛ, περιλαμβάνονται όλα τα έργα οδοποιίας που μελετήθηκαν στο πλαίσιο του έργου (γεωμετρικές αλλαγές στις οδούς Πιερίας, Καστοριάς, Πλούτωνος, Πέτρας, Αγ. Παντελεήμονος).

➤ Σενάρια για το 2017

Σενάρια 2017Α και 2017Β: Στα σενάρια αυτά προσομοιώνονται και αναλύονται οι κυκλοφοριακές συνθήκες της υφιστάμενης κατάστασης χωρίς τη λειτουργία του νέου σταθμού κατά την πρωινή (2017Α) και απογευματινή αιχμή (2017Β) σε τυπική περίοδο.

➤ Σενάρια για το 2020

Σενάρια 2020Α, 2020Β και 2020Γ: Στα σενάρια αυτά προσομοιώνονται και αναλύονται οι κυκλοφοριακές συνθήκες της υφιστάμενης κατάστασης χωρίς τη λειτουργία του νέου σταθμού στις εξής συνθήκες:

- Σενάριο 2020Α: σε τυπική περίοδο κατά την πρωινή αιχμή,
- Σενάριο 2020Β: σε τυπική περίοδο κατά την απογευματινή αιχμή και
- Σενάριο 2020Γ: σε θερινή περίοδο κατά την απογευματινή αιχμή.

Σενάρια 1 & 2: Στα σενάρια αυτά προσομοιώνεται η υφιστάμενη κατάσταση για το έτος 2020 και εξετάζονται οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της λειτουργίας του ΚΣΥΛ σε τυπική περίοδο κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή. Η προσέγγιση όλων των λεωφορείων στον ΚΣΥΛ ορίζεται να πραγματοποιείται μέσω κόμβου Λεωφ. Κηφισού & Ιεράς Οδού. Περιλαμβάνονται οι εξής αλλαγές στη γεωμετρία:

- Αναβάθμιση Αγ. Άννης, η οποία περιλαμβάνει την ύπαρξη 2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, από την Ιερά Οδό έως την οδό Ορφέως.
- Σηματοδότηση κόμβου Αγ. Άννης – Αγ. Πολυκάρπου.

Σενάριο 3: Στο τρίτο σενάριο αναλύονται οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις λόγω της λειτουργίας του ΚΣΥΛ, αλλά και των αλλαγών στη γεωμετρία των οδών Αγ. Άννης, Μαρκόνη και Αγ. Πολυκάρπου, σε τυπική περίοδο κατά την πρωινή αιχμή. Περιλαμβάνονται οι εξής αλλαγές γεωμετρίας:

- Αναβάθμιση Αγ. Άννης: ισχύουν οι αλλαγές που αναφέρονται στα σενάρια 1 και 2.
- Αναβάθμιση Μαρκόνη: 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση από την Ιερά Οδό έως τη Λ. Αθηνών.
- Αναβάθμιση Αγ. Πολυκάρπου: 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά

κατεύθυνση από την οδό Αγίας Άννης έως το ρέμα
Προφήτη Δανιήλ.

Να σημειωθεί ότι οι ως άνω αλλαγές γεωμετρίας ισχύουν και εφαρμόζονται σε όλα τα μετέπειτα σενάρια (σενάρια 4-9). Και σε αυτό το σενάριο η προσέγγιση όλων των λεωφορείων στον ΚΣΥΛ ορίζεται να πραγματοποιείται μέσω του κόμβου Λεωφ. Κηφισού & Ιεράς Οδού.

Σενάριο 3α: Το σενάριο 3α αναφέρεται στο χρονικό ορίζοντα 2020 και στην πρωινή αιχμή και περιλαμβάνει τις ίδιες αλλαγές γεωμετρίας με το σενάριο 3. Η προσέγγιση των λεωφορείων στον ΚΣΥΛ δεν αλλάζει και πραγματοποιείται μέσω του κόμβου Λεωφ. Κηφισού & Ιεράς Οδού. Η βασική διαφορά του σεναρίου 3α είναι ότι εξετάζονται αλλαγές στα χαρακτηριστικά σηματοδότησης κρίσιμων κόμβων που λειτουργούν πέρα από την ικανότητα.

Σενάρια 4, 4α, 5 & 6: Τα σενάρια αυτά αφορούν σε χρονικό ορίζοντα 2020, σε πρωινή (σενάρια 4, 4α) και απογευματινή αιχμή τυπικής μέρας (σενάριο 5) και σε απογευματινή αιχμή θερινής περιόδου (σενάριο 6). Περιλαμβάνουν τις αλλαγές στη γεωμετρία όμοιες με αυτές στο σενάριο 3. Ακόμα, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περιλαμβάνουν αλλαγές στο τρόπο προσέγγισης των λεωφορείων στο νέο σταθμό. Συγκεκριμένα, εξετάζεται η περίπτωση προσέγγισης των λεωφορείων Πελοποννήσου και των διεθνών λεωφορείων μέσω Λεωφ. Αθηνών και οδού Μαρκόνι, και των υπόλοιπων μέσω του κόμβου Λεωφ. Κηφισού & Ιεράς Οδού. Εξετάζονται σε προκαταρκτικό επίπεδο αλλαγές στα χαρακτηριστικά σηματοδότησης. Όσον αφορά στο σενάριο 4α εξετάστηκαν επιπλέον οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις που επιφέρει η κατάργηση της αριστερής στροφής στον κόμβο Λ. Αθηνών - Μαρκόνι - Αντιγόνης. Συγκεκριμένα καταργείται η αριστερή στροφή της Λ. Αθηνών (με κατεύθυνση προς Δαφνί) προς την οδό Μαρκόνι, αλλαγή η οποία οδηγεί σε αύξηση του χρόνου πρασίνου της πρόσβασης της Λ. Αθηνών προς Αθήνα.

Σενάριο 7: Αναλύεται η κυκλοφοριακή λειτουργία του δικτύου γύρω από τον ΚΣΥΛ το έτος 2020, σε τυπική περίοδο και για την απογευματινή αιχμή. Λαμβάνεται υπόψη ότι: τα λεωφορεία Πελοποννήσου και τα διεθνή συνεχίζουν να προσεγγίζουν το σταθμό μέσω της Λεωφ. Αθηνών και

της οδού Μαρκόني, αλλά τα υπόλοιπα θα πραγματοποιούν αναστροφή επί της Π. Ράλλη και μέσω του παράδρομου της Λεωφ. Κηφισού θα φτάνουν στο σταθμό. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου είναι ίδια με αυτά του Σεναρίου 5.

➤ Σενάρια για το 2030

Σενάρια 8 & 9: Στα δύο τελευταία σενάρια, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και οι αλλαγές υποδομής παραμένουν όπως στα σενάρια 4 και 5, με τη διαφορά ότι ο χρονικός ορίζοντας είναι το έτος 2030 καθώς και ότι λαμβάνεται υπόψη η κατασκευή της Αγίας Άννης από την Ορφέως έως την Π. Ράλλη και της νέας λεωφόρου Προφ. Δανιήλ από Ιερά Οδό μέχρι Πέτρου Ράλλη με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης. Εξετάζονται και οι δύο περίοδοι αιχμής σε τυπική μέρα, η πρωινή αιχμή (σενάριο 8) και η απογευματινή αιχμή (σενάριο 9).

➤ Φάση Κατασκευής

Σενάριο 10: Για την αξιολόγηση της λειτουργίας της εγγύς περιοχής μελέτης του οδικού δικτύου, λόγω της κατασκευής του ΚΣΥΛ, διαμορφώνεται σενάριο που αναφέρεται στην περίοδο 2018-2020. Σε αυτήν την περίοδο, εξετάζεται η επίπτωση στην κυκλοφορία, κατά την πρωινή ώρα αιχμής, των βαρέων οχημάτων που θα προσεγγίζουν και θα αποχωρούν από το έργο.

Η επιρροή εξετάζεται για τους κρίσιμους κόμβους Λ. Κηφισού - Ιερά Οδός, Λ. Κηφισού - Π. Ράλλη, Ιερά Οδός – Αγ. Άννης – Μαρκόني, Λ. Κηφισού - Λ. Αθηνών και αναφέρεται στην περίοδο 2020, λίγο πριν τη λειτουργία του ΚΣΥΛ, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της κυκλοφορίας. Ακόμα, γίνεται η θεώρηση ότι τα βαρέα θα προσεγγίζουν και θα αποχωρούν από τον ΚΣΥΛ από τις εξής συγκεκριμένες διαδρομές:

- Διαδρομή Εισόδου 1 (4 οχήματα): Τα βαρέα οχήματα θα διασχίζουν τον κόμβο Λ. Κηφισού - Λ. Αθηνών και στη συνέχεια θα εισέρχονται στην Ιερά Οδό μέσω αριστερή στροφής στον κόμβο Ιερά Οδός - Λ. Κηφισού. Στη συνέχεια θα κινούνται ευθεία πάνω στην Ιερά Οδό και θα στρίβουν δεξιά στην οδό Πλούτωνος.
- Διαδρομή Εισόδου 2 (4 οχήματα): Τα βαρέα οχήματα θα ακολουθούν ακριβώς την ίδια πορεία με τη διαδρομή εισόδου 1 αλλά θα πραγματοποιούν δεξιά στροφή στην οδό Πλούτωνος και

όχι στην οδό Πέτρας.

- Διαδρομή Εισόδου 3 (4 οχήματα): Τα βαρέα οχήματα ερχόμενα από τη Λ. Αθηνών, θα πραγματοποιούν δεξιά στροφή στη Λ. Κηφισού και φτάνοντας στον κόμβο Λ. Κηφισού – Ιερά Οδός θα πραγματοποιούν αριστερή στροφή στην Ιερά Οδό (κατεύθυνση προς Αθήνα) . Στη συνέχεια, θα συνεχίζουν να κινούνται ευθεία πάνω στην Ιερά Οδό μέχρι τον κόμβο Ιερά Οδός - Αγ. Άννης. Εκεί θα πραγματοποιούν δεξιά στροφή στην Αγ. Άννης, θα συνεχίζουν ευθεία πάνω σε αυτήν και στο τέλος θα εισέρχονται στο χώρο του έργου με δεξιά στροφή στην οδό Πιερίας.
- Διαδρομή Εξόδου 1 (3 οχήματα): Κατά την αποχώρηση τους από τα χώρο κατασκευής του έργου τα βαρέα οχήματα θα εξέρχονται από την οδό Πιερίας και φτάνοντας στον κόμβο Πιερίας - Αγ. Άννης θα πραγματοποιούν δεξιά στροφή. Στη συνέχεια θα κινούνται ευθεία πάνω στην οδό Αγ. Άννης μέχρι να προσεγγίσουν τον κόμβο Αγ. Άννης - Π. Ράλλη, όπου και θα εισέρχονται με δεξιά στροφή στην Π. Ράλλη. Τέλος θα κινούνται ευθεία στην Π. Ράλλη και θα διασχίζουν τον κόμβο Λ. Κηφισού - Π. Ράλλη.
- Διαδρομή Εξόδου 2 (3 οχήματα): Και στην περίπτωση αυτή τα βαρέα οχήματα θα εξέρχονται από την περιοχή κατασκευής του έργου από την οδό Πιερίας αλλά στον κόμβο Πιερίας - Αγ. Άννης θα πραγματοποιούν αριστερή στροφή στην Αγ. Άννης. Κινούμενα ευθεία πάνω σε αυτήν θα φτάνουν στον κόμβο Αγ. Άννης - Ιερά Οδός και με αριστερή στροφή θα εισέρχονται στην Ιερά Οδό, πάνω στην οποία θα κινούνται μέχρι τον κόμβο Λ. Κηφισού - Ιερά Οδός. Εκεί θα πραγματοποιούν δεξιά στροφή και θα συνεχίζουν να κινούνται ευθεία πάνω στη Λ. Κηφισού διασχίζοντας και τον κόμβο Λ. Κηφισού - Λ. Αθηνών.

Σύμφωνα με την ανάλυση, η κυκλοφορία θα επιβαρυνθεί κατά τη φάση κατασκευής του έργου στους κρίσιμους κόμβους που λειτουργούν με σηματοδότηση και βρίσκονται επί τις Λ. Κηφισού. Η μεγαλύτερη επιβάρυνση στις καθυστερήσεις θα παρατηρηθεί στην πρόσβαση Λ. Κηφισού προς Πειραιά στον κόμβο Λ. Κηφισού – Ιεράς Οδού (3,6%), στην πρόσβαση Λ. Κηφισού προς Πειραιά στον κόμβο Λ. Κηφισού - Λ. Αθηνών (8,6%) και στην πρόσβαση Λ. Κηφισού προς Πειραιά στον κόμβο Λ. Κηφισού - Π. Ράλλη (9%). Παρ' όλα αυτά η επιβάρυνση αυτή δε θα είναι σημαντική, ώστε να μεταβάλλει τη στάθμη

εξυπηρέτησης των προσβάσεων των κρίσιμων κόμβων σε κανονικές συνθήκες (χωρίς την κατασκευή του έργου).

Στο πλαίσιο της διερεύνησης των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από τη λειτουργία του ΚΣΥΛ, εξετάστηκαν εναλλακτικές διαδρομές για την προσέγγιση των λεωφορείων του ΚΣΥΛ στο νέο σταθμό υπεραστικών μεταφορών με κριτήρια τόσο τη στάθμη εξυπηρέτησης, όσο και το χρόνο διαδρομής. Από την συναξιολόγηση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης των δεκαεπτά σεναρίων λειτουργίας προέκυψε ότι το βέλτιστο σενάριο λειτουργίας για την εγγύς και ευρύτερη περιοχή του έργου προκύπτει ότι **το Σενάριο 3α (της Κυκλοφοριακής Μελέτης), κατά το οποίο προβλέπεται η πρόσβαση των λεωφορείων του ΚΣΥΛ να πραγματοποιείται μέσω της Λ. Κηφισού και του κόμβου**

Λ. Κηφισού – Ιεράς Οδού. Η διαδρομή αυτή υπερτερεί από όσες αξιολογήθηκαν και είναι η συντομότερη από όσες αξιολογήθηκαν. Επιπλέον, στο βέλτιστο σενάριο λειτουργίας (Σενάριο 3α) κρίνεται απαραίτητη η βελτιστοποίηση της υπάρχουσας σηματοδότησης σε κρίσιμους κόμβους, όπως στον κόμβο Ιερά Οδός – Μαρκόνι – Αγίας Άννης, ώστε οι κινήσεις και οι προσβάσεις τους να λειτουργούν σε ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησης ή στην ικανότητα.

III. Μελέτη Οδοποιίας

Η μελέτη Οδοποιίας αφορά στην εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για τη βελτίωση των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων οδικών τμημάτων, καθώς και τη διάνοιξη νέων στην περιοχή μελέτης. Οι υπό μελέτη οδοί/οδικά τμήματα για την πρόσβαση στο χώρο του ΚΣΥΛ, είναι οι εξής:

1. Οδός Πιερίας (από Λ. Κηφισού έως Αγ. Άννης)
2. Οδός Καστοριάς (από Λ. Κηφισού έως είσοδο ΚΣΥΛ)
3. Οδός Πλούτωνος (από Ιερά Οδό έως Πιερίας)
4. Οδός Πέτρας (από Ιερά Οδό έως Καστοριάς)
5. Οδός Αγ. Παντελεήμονος (από Ιερά Οδό έως Καστοριάς)
6. Οδός Καστοριάς (από Αγ. Άννης έως Παππά) & Οδός Παππά

Οι υπό μελέτη οδικοί άξονες αποτελούν τοπικές οδούς, εντός σχεδίου (αστικές), εξυπηρετώντας την πρόσβαση στο χώρο του ΚΣΥΛ. Επειδή το έργο βρίσκεται σε αστικό περιβάλλον (περιοχή εντός σχεδίου με μη εφαρμοσμένες τις Ρυμοτομικές Γραμμές), **η βελτίωση των υφιστάμενων οδών και η προτεινόμενη διάνοιξη οδών πρέπει να βρίσκεται μεταξύ των προτεινόμενων Ρυμοτομικών Γραμμών**, όπως αυτές προτείνονται στο Ρυμοτομικό Σχέδιο της περιοχής. Επομένως, δεν προτάθηκαν εναλλακτικές στο πλαίσιο της μελέτης οδοποιίας.

Μηδενική Λύση (Do Nothing)

Η μοναδική εναλλακτική λύση είναι η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή η Μηδενική Λύση (Do Nothing). Οι αιτίες επιλογής της Προτεινόμενης Λύσης, ήτοι της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, έναντι της Μηδενικής Λύσης (Do Nothing) είναι τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν από την υλοποίηση και λειτουργία του έργου.

Επομένως κατόπιν όλων των παραπάνω θεωρούμε ότι η εν λόγω Μ.Π.Ε. για το έργο με τίτλο: “ **Διαχείριση, οργάνωση, ανάπτυξη και σχεδιασμός πολυλειτουργικού συστήματος για την Υλοποίηση του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) στον Ελαιώνα** ” ανταποκρίνεται όσον αφορά στην πληρότητά της σύμφωνα με τα ελάχιστα απαιτούμενα ενός φακέλου Μ.Π.Ε **με τις παρακάτω επισημάνσεις:**

- 1) Κατά την εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών να περιοριστούν στο ελάχιστο δυνατό οι αρνητικές επιπτώσεις ιδίως από την κυκλοφορία, τη σκόνη και το θόρυβο .
- 2) Να γίνει δένδροφύτευση με ενδημικά είδη χλωρίδας, όπου αυτό είναι τεχνικά δυνατό ώστε να περιοριστεί ο θόρυβος και η σκόνη και να βελτιωθεί αισθητικά το περιβάλλον της περιοχής.
- 3) Να τηρούνται όλοι οι κανονισμοί και να λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η στάθμη του θορύβου και της σκόνης και οι τιμές των ρυπαντικών φορτίων να μην υπερβαίνουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες τιμές
- 4) Να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην ηχομόνωση των θορυβωδών εγκαταστάσεων και των λειτουργιών του κτιριακού συγκροτήματος, όπως περιγράφεται στην μελέτη.
- 5) Να δοθεί ιδιαίτερη σημασία ώστε να γίνεται τακτική συντήρηση και ανανέωση του στόλου των λεωφορείων του ΚΤΕΛ για να λειτουργούν με τις ελάχιστες εκπομπές καυσαερίων και θορύβου. Επίσης να γίνεται συντήρηση του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού του σταθμού ώστε να λειτουργεί βέλτιστα.
- 6) Να τηρούνται όλα τα προβλεπόμενα σε περίπτωση πυρκαγιάς και ατυχημάτων .
- 7) Η λειτουργία του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, αναμένεται να έχει επιδράσεις στην κυκλοφορία σε ευρύτερη κλίμακα, σε περιοχή δηλαδή σημαντικά μεγαλύτερη από την εξεταζόμενη περιοχή επιρροής και στις χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής, οπότε και προτείνεται να γίνει μια ευρύτερη κυκλοφοριακή θεώρηση της περιοχής Ελαιώνα – Βοτανικού – Ρούφ. Στόχος της κυκλοφοριακής θεώρησης να είναι η διερεύνηση των συνδυαστικών κυκλοφοριακών επιπτώσεων των προβλεπόμενων έργων και της συνεπαγόμενης ανάπτυξης της περιοχής (λειτουργία του Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων, του Ισλαμικού Τεμένους και των αθλητικών εγκαταστάσεων στο Βοτανικό) και η πρόταση

κατάλληλων συγκοινωνιακών έργων ή μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας τα οποία θα πρέπει να υλοποιηθούν παράλληλα με την λειτουργία του ΚΣΥΛ, ώστε να διασφαλίζουν την κυκλοφοριακή βιωσιμότητα του έργου σε βάθος χρόνου από την έναρξη λειτουργίας του νέου σταθμού ΚΣΥΛ.

8) Πρόβλεψη σχεδίου αντιμετώπισης εκτάκτων ακραίων φυσικών φαινομένων, όπως πλημμύρες κ.λ.π..

Μετά την παραπάνω ανάλυση και λαμβάνοντας υπόψη το έγγραφο με αριθμ. Πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/4478/296/18-01-2021 της Δ/σης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ), του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΥΠΕΝ) και το έντυπο Δ11 της με αριθμ. οικ. 1649/245/15.1.2014 ΚΥΑ Υπουργών Εσωτερικών-Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΦΕΚ 45/Β/2014), σας παρακαλούμε όπως εισηγηθείτε στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Αιγάλεω για τη λήψη απόφασης με τη σύμφωνη ή μη γνώμη επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) που αφορά στο έργο με τίτλο: :“ Διαχείριση, οργάνωση, ανάπτυξη και σχεδιασμός πολυλειτουργικού συστήματος για την Υλοποίηση του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) στον Ελαιώνα ”

Στη συνέχεια, ο Πρόεδρος καλεί την Επιτροπή να αποφασίσει σχετικά. Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, αφού άκουσε την εισήγηση, μελέτησε τα δικαιολογητικά του θέματος και έλαβε υπόψη τις ανωτέρω διατάξεις και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 73 του ν.3852/2010 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, μετά από διαλογική συζήτηση,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο τη σύμφωνη γνώμη επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) που αφορά στο έργο με τίτλο: «Διαχείριση, οργάνωση, ανάπτυξη και σχεδιασμός πολυλειτουργικού συστήματος για την Υλοποίηση του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) στον Ελαιώνα».

Οι δημοτικοί σύμβουλοι της παράταξης «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΙΓΑΛΕΩ», κ.κ. Ζ.Βλάχου και Σ.Ευαγγελάτος κατόπιν επισημάνσεών τους, οι οποίες καταγράφηκαν στα πρακτικά της συνεδρίασης, συμφωνούν με την επιφύλαξη της τοποθέτησής τους στο δημοτικό συμβούλιο.

Ο δημοτικός σύμβουλος της παράταξης «ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ», κ. Π.Σαντζαρίδης θα τοποθετηθεί στο δημοτικό συμβούλιο.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΑΝΔΡΑΦΛΗΣ**

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ

**ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΟΝΤΑΣ