



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ:
ΧΩΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ
ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ**



**ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
ΚΑΚΑΝΗΣ ΠΕΤΡΟΣ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΟΛΥΖΟΣ**

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2009



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 7519/1

Ημερ. Εισ.: 25-09-2009

Δωρεά: Συγγραφέας

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ

2009

ΚΑΚ



Ο συγγραφέας της παρούσας διπλωματικής εργασίας, Κακαλής Πέτρος, γεννήθηκε και μεγάλωσε στην Αττική στο δήμο Ελευσίνας. Σε όλη τη διάρκεια της σχολικής εκπαίδευσης έδωσε δείγματα τεχνοκρατικού χαρακτήρα. Στην τριτοβάθμια εκπαίδευση σπούδασε στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Έχει ανώτερα πτυχία στην Αγγλική και Γερμανική γλώσσα, στους υπολογιστές και την κιθάρα. Έχει παίξει μουσική με συγκροτήματα στη ροκ σκηνή και συνεχίζει να ασχολείται με το στοιχείο αυτό. Ασχολείται γενικά αρκετά με ζητήματα και χόμπυ τεχνικής φύσεως και είναι λάτρης της μουσικής και συγκεκριμένα της rock και της blues. Το παρόν θέμα διπλωματικής επιλέχθηκε μετά από σκέψη με σκοπό να παραχθεί μια μελέτη η οποία να έχει σχέση με την περιοχή με την οποία έχει δεσμούς ο εκπαιδευτής, και ταυτόχρονα να διαπραγματεύεται ένα αντικείμενο το οποίο να είναι καίριο, και μέσα στα άμεσα ενδιαφέροντα ζητήματα για τον εκπαιδευτή.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:
ΧΩΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ
ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
ΚΑΚΑΝΗΣ ΠΕΤΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΟΛΥΖΟΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2009

*Στους γονείς μου
Κώστα και Αριστέα*

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι σύγχρονες πόλεις τείνουν να επεκτείνονται. Η συμπύκνωση αρκετά μεγάλου πληθυσμού σε συγκεκριμένο χώρο προκαλεί την ανάγκη για υποδομές. Στην παρούσα εξετάζεται το τμήμα των μεταφορικών υποδομών και συγκεκριμένα των περιφερειακών οδών με υπερτοπικό χαρακτήρα και η ανάπτυξη την οποία αυτοί επιφέρουν στις περιοχές από όπου διέρχονται. Κατά την επέκταση των πολεοδομικών συγκροτημάτων, οι λειτουργίες τείνουν να αποκεντρώνονται ανάλογα με το είδος τους και τη φύση τους. Ένας περιφερειακός οδικός άξονας δείχνει να έχει τη δυνατότητα να διαχέει στις εγγύς περιοχές τις λειτουργίες αυτές. Το γεγονός αυτό καταστεί τον περιφερειακό οδικό άξονα ως έργο το οποίο εμπεριέχει αρκετά μεγάλες και περιπλοκές αναπτυξιακές προοπτικές για τις περιοχές που διαπερνά, και χρίζει αξιολόγησης το σύστημα που περιγράφει και αναλύει τη σχέση μεταξύ του περιφερειακού οδικού άξονα, της ανάπτυξης και του βιώσιμου και αειφόρου σχεδιασμού, σε συνδυασμό με την έννοια της υπερτοπικής ανάπτυξης και της καλύτερης ποιότητας διαβίωσης.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναλύσει τη σχέση αυτή που αναπτύσσεται μεταξύ της Αττικής Οδού και της ανάπτυξης της περιοχής της Δυτικής Αττικής, να την αξιολογήσει και εξηγήσει τη φύση που διέπει τη σχέση αυτή ώστε να μπορέσει να αποτελέσει μια βάση για μελλοντικό βιώσιμο σχεδιασμό της περιοχής με γνώμονα την ομαλή και λειτουργική διάχυση της προκαλούμενης ανάπτυξης.

Abstract

Modern cities tend to get extended. The condensation of a considerable amount of population in specified space causes the need for infrastructures. This paper examines the part of transportation infrastructures and specifically the regional roads with supralocal character and the growth which these involve for the regions which they go through. During the growth of urban areas, the functions tend to be decentralized depending on their type and their nature. A regional road axis seems to be the one to distribute these functions to the peripheral area. This fact renders the regional road axis as an infrastructure which holds complex and big enough developmental prospects for the regions which it runs through, and there is need for evaluation of the system that describes and analyzes the relation between the regional road axis, the urban and economical growth and development and the viable and sustainable planning, combined with the significance of supralocal growth and the better quality of life.

Aim of the present diplomatic study is to analyze the relation that is developed between Attiki Odos Ring Road and the sustainable development of region of Western Attica, to evaluate it and explain the nature that conditions this relation so that it can constitute a base for future viable planning of the region taking into consideration the smooth and functional distribution of the imported growth.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Αειφόρος Ανάπτυξη, Αττική Οδός, Ελεύθερη Λεωφόρος, Χρήση Γης, Περιαστικός Οδικός Άξονας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....	7
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	8
ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	12
1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ.....	12
1.2 ΒΑΣΙΚΑ ΟΦΕΛΗ.....	13
1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ / ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΙ.....	14
1.4 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΙ.....	15
1.5 ΕΤΑΙΡΙΕΣ - ΜΕΛΗ / ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	16
1.6 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	18
1.6.1 Εντός και εκτός σχεδίου παρόδιες περιοχές.....	18
1.6.2 Οδικοί άξονες και παρόδια δόμηση.....	19
1.6.3 Κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας.....	24
1.7 ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	24
1.8 ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ.....	25
1.8.1 Υπαιθριες βραχώδεις εξορύξεις.....	25
1.8.2 Διάνοιξη σηράγγων.....	25
1.8.3 Γεφυροποιία.....	25
1.8.4 Αντιπλημμυρική θωράκιση.....	26
1.8.5 Αποχετεύσεις ομβρίων / ακάθαρτων υδάτων.....	26
1.8.6 Οδοστρώματα.....	26
1.9 ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	27
1.10 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ.....	27
1.11 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ.....	28
1.12 ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ.....	29
1.13 ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	29
1.14 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ, ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ.....	30
1.15 Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ.....	31
1.16 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	32
1.16.1 Ρύπανση – Ηχορύπανση.....	32
1.16.2 Αποκατάσταση λατομείων – Αναδασώσεις.....	32
1.16.3 Αντιπλημμυρική Θωράκιση.....	33
1.16.4 Ανακκλώσιμα Υλικά.....	33
1.16.5 Ψυχαγωγικά πάρκα.....	33
1.16.6 Προστασία του οικοσυστήματος της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού.....	34
1.17 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	34
1.17.1 Αρχαιολογικά ευρήματα.....	34
1.18 ΧΩΡΟΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΑ ΠΑΡΚΑ.....	35
1.19 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗΣ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	37
2.1 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.....	37
2.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.....	38
2.2.1 Δυτική Αθήνα και Ανάπτυξη.....	38
2.2.2 Πληθυσμός.....	39

2.2.3 Κοινωνικοοικονομική διάρθρωση πληθυσμού	40
2.2.4 Κοινωνικός Αποκλεισμός και Αποκλεισμός από την Αγορά Εργασίας.....	43
2.2.5 Βασικά προβλήματα και ανάγκες της Δυτικής Αθήνας.....	44
2.3 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ – ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	46
2.3.1 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά Δ. Αθήνας	47
2.3.2 Μεταφορές.....	47
2.3.3 Υποδομές.....	48
2.3.4 Χρήσεις γης.....	49
2.3.5 Εκπαίδευση.....	49
2.3.6 Υγεία – Πρόνοια.....	50
2.3.7 Πολιτισμός.....	50
2.3.8 Εντοπισμός προβλημάτων – Διαγραφόμενες προκλήσεις και απειλές.....	50
2.4 ΚΛΑΔΟΙ ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	53
2.5 ΕΝΔΟΓΕΝΗΣ ΔΥΝΑΜΙΚΗ.....	55
2.6 ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	58
2.7 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΥ ΜΕΓΑΡΩΝ	60
2.7.1 Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο.....	62
2.7.2 ΊΔΡΥΣΗ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑ	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	65
3.1 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	65
3.1.1 Ιστορία.....	65
3.1.2 Ο περιφερειακός αυτοκινητόδρομος τροχιάς M-25 στο Λονδίνο.....	71
3.1.3 Εσωτερική περιφερειακή οδός Λονδίνου	72
3.1.4 Παρόδια δόμηση και πολιτική.....	77
3.2 Ο ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΊΝΤΕΡΣΤΕΝΤ 240 (ΤΕΝΝΕΣΣΙ).....	77
3.3 Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ.....	79
3.3 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΤΗΣ ΜΑΔΡΙΤΗΣ.....	80
3.4 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ.....	82
3.4.1 Ιστορία.....	83
3.4.2 Ο περιφερειακός GRA σήμερα	84
3.4.3 Ένας νέος αυτοκινητόδρομος GRA	84
3.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΤΟΥ ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ	86
3.5.1 Περαιτέρω απαιτούμενες ενέργειες.....	87
3.5.2 Περιφερειακός οικονομικός αντίκτυπος.....	88
3.5.3 Άλλη υποδομή που απαιτείται ακόμα	89
3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	90
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΜΕΤΑ	
ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	92
4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	92
4.2. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	92
4.2.1. Γενικά Στοιχεία Ευρύτερης Περιοχής Αττικής.....	92
4.2.2. Μητροπολιτικό Κέντρο των Αθηνών.....	96
4.2.3. Περιοχή Θριάσιου Πεδίου και Μεσογείων.....	98
4.2.4. Σημεία και θέσεις σημασίας	100
4.3. ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ.....	103
4.3.1. Γενικά Στοιχεία.....	103

4.3.2. Κυκλοφοριακά Στοιχεία.....	105
4.4. ΠΑΡΟΔΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	107
4.4.1. Στοιχεία Δήμων Αττικής Οδού.....	107
4.4.2. Παρόδιες Χρήσεις Γης με Βάση τα Γ.Π.Σ. και τις Ζ.Ο.Ε.....	110
4.4.3. Βασικές Χρήσεις Γης από Έρευνα Πεδίου.....	113
4.5. ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	117
4.5.1. Παρατηρούμενες Χωροθετήσεις και Επενδύσεις.....	117
4.5.2. Στοιχεία Αξίας Γης.....	121
4.5.3 Σύνολικά για τις νέες αξίες γης.....	126
4.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	126

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ..... 128

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	128
5.2. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ - ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ – ΑΠΕΙΛΕΣ.....	128
5.2.1. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ - ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	128
5.2.2. Μειονεκτήματα – Αδυναμίες.....	130
5.2.3. Προοπτικές – Δυναμική.....	132
5.2.4. Απειλές.....	132
5.3 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ SWOT ΑΝΑΛΥΣΗΣ.....	134
5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	135

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... 136

6.1 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	136
--------------------------------	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ..... 141

1. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	
ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ.....	142
2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ 1: TUV.....	182
3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ 2: BS OHSAS.....	183
4. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ.....	184

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....206

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1.1: Καταναλώσεις κατ' εκτίμηση.....	30
Σχήμα 1.2: Αντιλαμβανόμενο όφελος από τη χρήση της Αττικής Οδού.....	30
Σχήμα 2.1: Κατανομή συνόλου επιχειρήσεων ανά δήμο.....	60
Σχήμα 2.2: Συγκριτική κατανομή επιχειρήσεων σε κάθε δήμο.....	61
Σχήμα 2.3: Σύγκριση δείκτη απασχόλησης ανά περιοχή.....	61
Σχήμα 4.1: Σκοπός μετακινήσεων στην Αττική.....	96
Σχήμα 4.2: Κυκλοφοριακοί φόρτοι (10/2006 και 11/2006).....	106
Σχήμα 4.3: Κυκλοφορία ανά κατηγορία.....	107

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Σημαντικές ημερομηνίες κατασκευής.....	15
Πίνακας 1.2: Χαρακτηριστικά του έργου.....	24
Πίνακας 2.1: Ποσοστά ανά τομέα παραγωγής.....	41
Πίνακας 2.2: Στοιχεία των βασικότερων περιοχών της Δυτικής Αττικής.....	59
Πίνακας 2.3: Κατηγορίες επιχειρήσεων.....	60
Πίνακας 2.4: Στοιχεία υπολογισμού δείκτη απασχόλησης ανά περιοχή.....	62
Πίνακας 4.1: Αντικειμενικές αξίες και πληθυσμός.....	108
Πίνακας 4.2: Κτίρια κατά χρήση.....	109
Πίνακας 4.3: Απασχολούμενοι κατά κλάδο και κτίρια κατοικίας- οικοδομών.....	109
Πίνακας 4.4: Καταγραφή παρόδιων χρήσεων γης Αττικής Οδού.....	113
Πίνακας 4.5: Ενδεικτικές τιμές νέων κατοικιών.....	121
Πίνακας 4.6: Εκτιμώμενες τιμές οικοπέδων και εκτιμώμενος πληθυσμός.....	122
Πίνακας 5.1: SWOT analysis.....	134

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ*

Χάρτης 1.1: Χάρτης έργου Αττικής Οδού.....	36
Χάρτης 3.1: Περιφερειακοί οδοί Λονδίνου.....	68
Χάρτης 3.2: Πρόταση πλέγματος αυτοκινητόδρομων Λονδίνου.....	76
Χάρτης 3.3: Περιφερειακή οδός Παρισιού.....	80
Χάρτης 3.4: Περιφερειακή οδός Μαδρίτης.....	82
Χάρτης 3.5: Περιφερειακή οδός Ρώμης (GRA).....	85
Χάρτης 4.1: Χάρτης περιοχών Αττικής Οδού.....	93
Χάρτης 4.2: Χάρτης υποδομών περιφέρειας Αττικής.....	102
Χάρτης 4.3: Χάρτης Αττικής Οδού.....	104
Χάρτης 4.4: Χάρτης επιτρεπόμενων χρήσεων γης κατά ΓΠΣ και ΖΟΕ.....	112
Χάρτης 4.5: Χάρτης χρήσεων γης Corine.....	116

*(οι χάρτες σε σχέση με την περιοχή Αττικής υπάρχουν στο τέλος του παραρτήματος σε διάσταση Α3 προς καλύτερη εμφάνιση λεπτομερειών)

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΕ	Ανώνυμη Εταιρεία
ΒΕΠΕ	Βιομηχανική Επιχειρηματική Περιοχή
ΒΙΟΠΑ	Βιομηχανικό Πάρκο
ΒΙΠΑ	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας
ΕΧΜ	Ειδική Χωροταξική Μελέτη
ΖΕΑ	Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΗΣΑΠ	Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών - Πειραιώς
ΙΧ	Ιδιωτική Χρήση
ΚΕΔ	Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΜΜΕ	Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
ΜΠΕ	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
ΟΤΕ	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας
ΠΑΘΕ	Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Εύζωνοι
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΕΠ	Περιοχές Ειδικής Προστασίας
ΠΕΠ	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΠΣ	Πολεοδομικό Συγκρότημα
ΣΔ	Συντελεστής Δόμησης
ΣΕΑ	Σταθμός Εξυπηρέτησεως Αυτοκινητιστών
ΣΕΠΕ	Σύνδεσμος Ελληνικών Επιχειρήσεων Πληροφορικής
ΣΧΟΟΑΠ	Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
ΧΥΤΑ	Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέπον καθηγητή μου κ. Πολύζο Σεραφείμ για την καθοδήγηση του κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής θέματος και καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας, όπως επίσης και για τα χρήσιμες συμβουλές που μου παρείχε. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Δημήτρη Σταθάκη για τις συμβουλές που μου έδωσε όσον αφορά τη χαρτογραφία του θέματός μου όπως επίσης και όλους τους καθηγητές μου στη διάρκεια της φοίτησης μου για τις γνώσεις και τις συμβουλές τις οποίες έλαβα από αυτούς.

Στη συνέχεια οφείλω να ευχαριστήσω τον διευθυντή του Τμήματος Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής καθώς και όλους τους εργαζόμενους, για τις πληροφορίες που μου παρείχαν καθώς και για την συνεργασία που είχαμε.

Ακόμα θέλω να ευχαριστήσω τους κοντινούς μου φίλους και τους συμφοιτητές μου που με στήριξαν στην προσπάθεια που έκανα για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω ολόψυχα τους γονείς μου που με στήριξαν έμπρακτα, ψυχολογικά και με τις συμβουλές και τη συμπαράστασή τους στην όλη προσπάθεια και τη διαδικασία εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, σε όλη τη διάρκεια της φοίτησης μου και σε όλη την πορεία μου μέχρι τώρα.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο το έργο του περιφερειακού οδικού άξονα της Αττικής οδού όπως αυτό έχει κατασκευαστεί μέχρι τώρα, και την ανάπτυξη η οποία έχει επέλθει στις περιοχές της Δυτικής Αττικής μέσω αυτού του έργου. Η Αττική οδός αποτελεί ένα έργο κύρια σημασίας χρηστικής και αναπτυξιακής, αφού περιβάλλει τον κύριο ιστό του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, και ταυτόχρονα διατρέχει όλη σχεδόν την Αττική από τα δυτικά μέχρι τα ανατολικά σημεία της, συνδέοντας σε αρκετά μικρό χρόνο όλα αυτά τα σημεία μεταξύ τους, αλλά και με κύρια έργα υποδομών, μεταφορών καθώς και οδικούς άξονες.

Η Αττική οδός συντελεί άμεσα στη μείωση της χρονικής απόστασης μεταξύ σημείων της Αττικής τα οποία πριν το έργο θεωρούνταν αρκετά μακριά και σχετικά δυσπρόσιτα το ένα από το άλλο. Το γεγονός της πλέον εύκολης και αρκετά πιο γρήγορης πρόσβασης και ποιότητας μεταφορών, αποτελεί ένα εφαλτήριο για περαιτέρω ανάπτυξη των περιοχών αυτών, όσον αφορά στα τμήματα τους τα οποία βρίσκονται εγγύς στην Αττική Οδό, παρόδιες χρήσεις γης αλλά κυριότερα, όσον αφορά τις ενδότερες χρήσεις γης και λειτουργίες που αναπτύσσονται και μεταλλάσσονται, στις περιοχές αυτές και επηρεάζουν όλο τον οικιστικό ιστό τους.

Τα πρώτα τρία κεφάλαια αποτελούν ουσιαστικά την περιγραφή της περιοχής και του έργου, ενώ τα επόμενα τρία αποτελούν την ανάλυση της αναπτυξιακής αυτής σχέσης που υπάρχει όπως περιγράφεται και στον τίτλο της παρούσας εργασίας.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια να περιγραφεί σφαιρικά το έργο της Αττικής Οδού, όσον αφορά στη μορφή του, στη φυσιογνωμία του, στα στάδια της κατασκευής του. Ακόμα γίνονται αναφορές στους κατασκευαστές και διαχειριστές του έργου, παρουσιάζοντας τις καινοτομίες στην κατασκευή και τη λειτουργία του, το θεσμικό πλαίσιο που το αφορά, καθώς και αναφορικά κάποια θεωρητικά οφέλη που αναμενόταν να παρουσιάσει κατά την κατασκευή του. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να δώσει μια ολοκληρωμένη και συνολική ιδέα για το έργο ώστε να αποτελέσει βάση για την επερχόμενη ανάλυσή του.

Στο δεύτερο κεφάλαιο υπάρχει η ανάλυση της γενικότερης φυσιογνωμίας της περιοχής μελέτης καθώς και της περιοχής Δυτικής Αθήνας η οποία επηρεάζεται άμεσα από το έργο και αλληλεπιδρά χωρικά και αναπτυξιακά με την περιοχή μελέτης. Αναφέρεται η

χωροθέτηση των περιοχών, η φυσιογνωμία τους όσον αφορά στον πληθυσμό, στην οικονομία, στις υποδομές, στις ενδογενείς δυναμικές. Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να αποτυπώσει όσο καλύτερα γίνεται τη φυσιογνωμία και τις τάσεις των περιοχών άσχετα με το έργο της Αττικής Οδού, ώστε να αποτελέσει βάση και μέτρο σύγκρισης σε σχέση με την σημερινή μορφή μετά την κατασκευή και λειτουργία του έργου και μια εκτεταμένη αποτύπωση του χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής μελέτης.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά στη διεθνή εμπειρία, η οποία συλλέχθηκε και αφορά σε περιοχές εντός και εκτός του ευρωπαϊκού χώρου. Η διεθνής εμπειρία περιλαμβάνει περιφερειακές οδούς από τις περιοχές του Λονδίνου, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, του Παρισιού, της Μαδρίτης, της Ρώμης και του Αφγανιστάν. Η διαφορετικότητα των περιοχών είναι σκόπιμο για να μπορέσει στη συνέχεια να σχολιαστεί βασική λογική της δημιουργίας ενός περιφερειακού αυτοκινητόδρομου, η μεταβολές που στη συνέχεια επήλθαν από την κατασκευή και λειτουργία του, καθώς και η διαφοροποίηση των περιοχών με βάση τα νέα αναπτυξιακά δεδομένα τα οποία εισάγει ο περιφερειακός αυτοκινητόδρομος και η μετέπειτα προβολή κοινών σημείων στα μοτίβα ανάπτυξης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται μια παρουσίαση και ανάλυση των μεταβολών μετά την κατασκευή του έργου της Αττικής, που επήλθαν στην περιοχή μελέτης, καθώς και στην κεντρική και ανατολική Αττική, για το λόγο ότι το έργο έχει υπερτοπική σημασία και δεν μπορεί να αποκοπεί από την διάχυση των λειτουργιών που αναπτύσσονται στην υπόλοιπη Αττική αφού η αμφίδρομη επιρροή είναι σχετικά εμφανής και τεκμηριωμένη. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει την νέα πραγματικότητα που προέκυψε μετά την κατασκευή του έργου, ώστε να μπορέσουν να εξαχθούν αξιολόγηση και συμπεράσματα πάνω στη νέα αυτή υποδομή και την επιρροή της στις περιοχές από όπου διέρχεται και τις οποίες επηρεάζει.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μία αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που προκύπτει από τα προηγούμενα κεφάλαια ανάλυσης και διεθνούς εμπειρίας, όσον αφορά στην περιοχή μελέτης και στον αντίκτυπο του έργου σε αυτήν. Χρησιμοποιείται η μέθοδος της ανάλυσης SWOT ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα σύμφωνα με το θέμα της παρούσας διπλωματικής, όσον αφορά στις δυνατότητες, τα μειονεκτήματα, τις προοπτικές και τις απειλές για την περιοχή μελέτης και την ανάπτυξη της.

Στο έκτο κεφάλαιο υπάρχουν τα τελικά συμπεράσματα με βάση το θέμα της μελέτης πάνω στις χωρικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις που προκαλούνται στην Δυτική Αττική από το περίπλοκο σύστημα της Αττικής οδού και της Περιοχής μελέτης και τη συνεχώς εξελισσόμενη αλληλεπίδραση που υπάρχει ανάμεσά τους.

Έπειτα παρατίθενται οι χάρτες οι οποίοι είναι χρήσιμοι γιατί αποτελούν μια οπτικοποίηση των τμημάτων της μελέτης και βοηθούν στην όλη διαδικασία της μελέτης μέσω της απεικόνισης των διαφόρων στοιχείων και συμπερασμάτων σε χωρική απεικόνιση της περιοχής.

Κεφάλαιο 1: Περιγραφή του έργου

1.1 Περιγραφή έργου Αττικής Οδού

Η Αττική Οδός είναι ένα πρωτοποριακό έργο που κατασκευάστηκε με τη μέθοδο της Σύμβασης Παραχώρησης και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα συγχρηματοδοτούμενα οδικά έργα της Ευρώπης. Ανήκει στην πρώτη γενιά των συγχρηματοδοτούμενων έργων που δημοπρατήθηκαν στην Ελλάδα τη δεκαετία του '90 και επί της ουσίας άνοιξε το δρόμο και έθεσε τις βάσεις για το μέλλον των επιτυχημένων συμβάσεων παραχώρησης, στην ελληνική επικράτεια αλλά και στην Ευρώπη γενικότερα.

Η Αττική Οδός είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος μήκους 65 χλμ. Αποτελεί τον περιφερειακό δακτύλιο της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και τη σπονδυλική στήλη του οδικού δικτύου ολόκληρου του Νομού Αττικής. Πρόκειται για έναν αστικού- περιαστικού τύπου αυτοκινητόδρομο, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Στο μέσον της, σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, κινείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Αποτελεί έργο υποδομής μοναδικό, ακόμα και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, ενός κλειστού αυτοκινητόδρομου με διόδια, που διασχίζει μια μητροπολιτική πρωτεύουσα με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Είναι ένας από τους πιο σύγχρονους αυτοκινητόδρομους στην Ευρώπη. Έχει σχεδιαστεί με αυστηρές προδιαγραφές ως κλειστός αυτοκινητόδρομος ταχείας κυκλοφορίας με διόδια, ώστε να οδηγείται σύντομα η Αττική απ' άκρη σ' άκρη με τη μεγαλύτερη ασφάλεια, χωρίς στάσεις σε φανάρια (www.gavrilis.com)

Ο αυτοκινητόδρομος της Αττικής Οδού αποτελεί το συνδετικό κρίκο του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Εύζωνοι) αφού συνδέει την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας με την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας. Ως κλειστός αυτοκινητόδρομος έχει ελεγχόμενες προσβάσεις και αποτελείται από δύο κάθετα μεταξύ τους τμήματα:

- Την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας- Σταυρού-Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ), μήκους περίπου 52 χλμ. και
- Τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ), μήκους περίπου 13 χλμ

Για την έγκαιρη και αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών ασφάλειας στον αυτοκινητόδρομο η Αττική Οδός, διαθέτει πάνω από 25 οχήματα και μηχανήματα προορισμένα για ειδικευμένες χρήσεις και εργασίες (περιπολίας, άμεσης επέμβασης, ενημέρωσης και καθοδήγησης των χρηστών, επιδιορθώσεων και συντήρησης του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού και του φωτισμού, καθαρισμού, μεταφοράς, αντιμετώπισης ιδιαίτερων καιρικών συνθηκών π.χ εκχιονιστικά) και εκπαιδευμένο προσωπικό άνω των 80 ατόμων. Το 2005 ανακοινώθηκε ένα σχέδιο επεκτάσεων που περιλαμβάνει την επέκταση της Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων νοτιοδυτικά προς τη Λεωφόρο Ποσειδώνος και νοτιοανατολικά προς Λαύριο, καθώς και την επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού νότια προς Λεωφόρο Ποσειδώνος (θα συναντά την αντίστοιχη επέκταση της Λεωφόρου Ελευσίνας - Σπάτων) και ανατολικά προς Ραφήνα

1.2 Βασικά Οφέλη

Τα οφέλη που προέκυψαν τόσο από την κατασκευή όσο και από τη λειτουργία της Αττικής Οδού είναι πολλά και σημαντικά. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο αυτοκινητόδρομος

:

- Δημιουργεί το βασικό κορμό διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων και υποδομών της Αττικής: οδικών, εναέριων, σταθερής τροχιάς (Μετρό, Τραμ, Σιδηρόδρομος, Προαστιακός κ.α.) και λιμανιών.
- Μειώνει σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο της πρωτεύουσας αφού υπολογίζεται ότι έχει απορροφήσει σημαντικό ποσοστό της συνολικής καθημερινής διαμπερούς κίνησης των οχημάτων στο Λεκανοπέδιο.
- Συντελεί στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του Νομού Αττικής.
- Βοηθά στη στρατηγική αναδιάρθρωση των δικτύων ενέργειας και τηλεπικοινωνιών.

- Συμβάλλει στην οικιστική και επιχειρηματική ανάπτυξη των απομακρυσμένων περιοχών του Νομού. (www.aodos.gr)

1.3 Ιστορικά στοιχεία / Ημερομηνίες Σταθμοί

Η ανάγκη για την κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου που θα αποτελούσε τον περιφερειακό δακτύλιο της Αθήνας είχε γίνει εμφανής από τη δεκαετία του '60. Βασικοί στόχοι και τότε ήταν από τη μια πλευρά η διευκόλυνση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου και από την άλλη η περιβαλλοντική ανακούφιση της περιοχής.

Αρχικά το έργο πήρε το όνομα "Λεωφόρος Ελευσίνας-Σταυρού", αλλά στη δεκαετία του '80 με τη χωροθέτηση του Αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος" στα Σπάτα, ο σχεδιαζόμενος τότε αυτοκινητόδρομος, μετονομάστηκε σε Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ). Αργότερα, τη δεκαετία του '90 εντάχθηκε στα σχέδια του περιφερειακού δακτυλίου και η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ).

Με την ενοποίηση των δύο παραπάνω αυτοκινητοδρόμων δημιουργήθηκε ένα ενιαίο έργο που ονομάστηκε "Αττική Οδός". Το μέγεθος και οι ιδιαιτερότητες της κατασκευής καθώς και το ότι η Αττική Οδός θα διαπερνούσε κατοικημένες περιοχές και χώρους μεγάλης ιστορικής σημασίας συνέβαλαν στο να ταυτιστεί η υλοποίηση του έργου με δυσεπίλυτο γρίφο. Παρ' όλα αυτά, στα μέσα της δεκαετίας του '90, οι "ασκήσεις επί χάρτου" πήραν τη μορφή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου και το έργο πλέον μπορούσε να προχωρήσει στη φάση της υλοποίησης. Όταν η Αττική Οδός βρισκόταν στη φάση κατασκευής, οι αρμόδιοι Δημόσιοι φορείς διαπίστωσαν την ανάγκη εκτέλεσης νέων πρόσθετων έργων. Τα έργα αυτά δεν αφορούσαν άμεσα τη λειτουργία της Αττικής Οδού, αλλά κρίθηκε απαραίτητο από το ελληνικό κράτος να εκτελεστούν παράλληλα με την κατασκευή της, τόσο για λόγους ευκολότερης υλοποίησης όσο και για λόγους οικονομίας.

Πρόκειται για:

- Τμήματα του προαστιακού τρένου και τμήματα του ΜΕΤΡΟ, ώστε να λειτουργήσει ο προαστιακός και το ΜΕΤΡΟ πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

- Την κατασκευή των σηράγγων στον Υμηττό, μετά τις αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας και την κατασκευή των σκεπαστών τμημάτων στους Δήμους Ζεφυρίου, Αχαρνών, Μεταμόρφωσης, Ηρακλείου, Χαλανδρίου και Βριλησίων μετά τις προσφυγές των κατοίκων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Το πλήθος των αντιπλημμυρικών Έργων από τα Μεσόγεια μέχρι την Ελευσίνα που θωράκισαν αντιπλημμυρικά όλο τον Νομό Αττικής.
- Ρυθμίσεις και διαπλατύνσεις στις προσβάσεις και στις εισόδους προς την Αττική Οδό.

1.4 Ημερομηνίες Σταθμοί

Πίνακας 1.1: Σημαντικές ημερομηνίες της κατασκευής

Ημερομηνίες Γεγονότα

28/02/1995	Υποβολή Προσφοράς
26/03/1996	Ανακήρυξη της Κοινοπραξίας «Αττική Οδός» ως αναδόχου του έργου
23/05/1996	Υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης - Έναρξη εκτέλεσης προδρόμων εργασιών
23/07/1996	Έγκριση δανειοδότησης 220 δισ. δρχ. από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
16/12/1996	Νομοθετική κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης με το νόμο 2445/96
31/08/1997	Έναρξη εκτέλεσης εργασιών τμήματος Περιφερειακής Υμηττού
19/09/1997	Έναρξη εκτέλεσης εργασιών τμήματος "Παλλήνη - Σπάτα"
18/12/1997	Υπογραφή κύριας δανειακής σύμβασης με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
01/10/1998	Έναρξη εκτέλεσης εργασιών τμημάτων από Ελευσίνα έως Παλλήνη
06/03/2000	Οικονομικό κλείσιμο για τη δανειακή χρηματοδότηση
04/08/2000	Καταβολή πρώτης δόσης δανείων

- 28/02/2001 Διοικητική Παραλαβή προς χρήση τμημάτων Γέρακα - Παλλήνης και Παλλήνης - Α/Δ Σπάτων
- 18/03/2001 Εγκαίνια τμήματος "Γέρακας - Αεροδρόμιο" της Αττικής Οδού
- 19/03/2001 Έναρξη λειτουργίας τμημάτων "Γέρακας - Σπάτα" και "Λ. Κύμης - Μεταμόρφωση" άνευ διοδίων
- 25/04/2001 Εφαρμογή καταβολής τελών διοδίων
- 15/05/2002 Παράδοση τμήματος Περιφερειακής Υμηττού από κόμβο Γλυκών Νερών έως κόμβο Λεονταρίου
- 25/05/2002 Πλήρης λειτουργία κόμβου Αεροδρομίου Σπάτων
- 25/05/2002 Πλήρης λειτουργία τμήματος "Γέρακας -Σπάτα"
- 25/05/2002 Παράδοση κόμβων και σταθμών διοδίων Παιανίας και Κάντζας
- 25/05/2002 Λειτουργία αυτοματοποιημένων συστημάτων διοδίων
- 31/01/2003 Παράδοση Τμήματος "Λ. Κύμης - Γέρακας"
- 03/09/2003 Παράδοση Περιφερειακής Υμηττού
- 30/11/2003 Παράδοση Τμήματος "Ελευσίνα - Μεταμόρφωση"
- 24/06/2004 Παράδοση Δυτικού κλάδου Περιφερειακής Υμηττού
- 24/06/2004 Πλήρης λειτουργία κόμβου Δουκίσσης Πλακεντίας και πλήρης λειτουργία Αττικής Οδού
- (www.aodos.gr)

1.5 Εταιρίες - Μέλη / Συντελεστές του έργου

Η «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» είναι η εταιρία Παραχώρησης του έργου, η οποία ανέλαβε, μέσω σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο, τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου. Μέτοχοι της εταιρίας Παραχώρησης είναι όλες οι κατασκευαστικές εταιρίες-μέλη της Κοινοπραξίας Κατασκευής με τον όμιλο ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ (Leader) να κατέχει ποσοστό 59,25%, τον όμιλο [J&J](#) ΑΒΑΞ Α.Ε. να κατέχει ποσοστό 21%, την [ΑΤΤΙΚΑΔ](#) ΑΤΕ με

9,88%, ΕΤΕΘ Α.Ε. με 9,82% και EGIS ROAD OPERATION (Transroute International) με 0,04%.

Η «**ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ**» είναι ο φορέας κατασκευής του έργου, μια κοινοπραξία αμιγώς ελληνική που συνένωσε τις μεγαλύτερες εργοληπτικές επιχειρήσεις της χώρας μας.

Η "**ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.**" είναι η εταιρία που έχει αναλάβει τη λειτουργία και συντήρηση του έργου της Αττικής Οδού. Στην εταιρία συμμετέχουν όλα τα μέλη της Κοινοπραξίας Κατασκευής που κατέχουν το 80% των μετοχών μαζί με την TRANSROUTE INTERNATIONAL, που συμμετέχει με ποσοστό 20%.

Η **Ε.Υ.Δ.Ε./Σ.Ε.ΡΑ** είναι η Ειδική Υπηρεσία του Υπουργείου Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. που άσκησε την επίβλεψη της κατασκευής του έργου και την οποία διαδέχθηκε στη συνέχεια η **Ε.Υ.Δ.Ε./Λ.Σ.Ε.Π. (ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ)** για να παρακολουθεί τη λειτουργία του δρόμου για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.

Κύριοι συντελεστές

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΠΙΤΑΛ)

1.6 Θεσμικό Πλαίσιο και Κανονιστικό Πλαίσιο

1.6.1 Εντός και εκτός σχεδίου παρόδιες περιοχές

Περιοχές που βρίσκονται εκτός Σχεδίου Πόλης, δέχονται ισχυρές πιέσεις για

δόμηση, ειδικά σε παρόδιες ζώνες μεγάλων οδικών αξόνων. Τα κτίσματα που κατασκευάζονται είναι συχνά αυθαίρετα ενώ μόνο μέσω ειδικών διατάξεων καθίσταται η δόμηση δυνατή. Ο διαχωρισμός της εκτός από την εντός Σχεδίου Πόλης περιοχής, εμπειρικά μπορεί να γίνει διακρίνοντας το είδος των χρήσεων, τη μορφή της ρυμοτομικής ή οικοδομικής γραμμής και την πυκνότητα - σημασία των οδικών κόμβων. Οι βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις είναι το κυρίαρχο στοιχείο λίγο έξω από την πόλη. Οι εγκαταστάσεις όμως αυτές συνήθως μειονεκτούν αισθητικά, λόγω της ίδιας της λειτουργίας τους, λόγω της άτακτης δόμησης και λόγω της χρησιμοποίησης του υπόλοιπου χώρου των οικοπέδων για αποθήκευση αγαθών, μηχανημάτων ή προσωρινή εγκατάλειψη άχρηστων αντικειμένων. Επιπλέον, το μέγεθός τους είναι συνήθως εκτός κλίμακας του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής και η χρήση κατοικίας συνήθως είναι μικρότερη. Τώρα, ενώ για τις εντός σχεδίου περιοχές υπάρχει Π.Δ/γμα που καθορίζει τις ζώνες και τις χρήσεις γης, για την εκτός σχεδίου δόμηση το υπάρχον Θεσμικό πλαίσιο είναι αρκετά συγκεχυμένο, διότι το υπάρχον Θεσμικό πλαίσιο χρησιμοποιεί διαφορετική εφαρμογή και καθορισμό χρήσεων γης κάθε φορά. Συχνά, επίσης, περιοχές από τις οποίες διέρχονται βασικοί οδικοί άξονες ή τμήματά τους δεν εντάσσονται σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ). Γι' αυτές τις περιοχές ισχύει το Π.Δ. 538/78. Χρειάζεται λοιπόν, γενικότερη αντιμετώπιση του θέματος, για τον παράλληλο σχεδιασμό χρήσεων γης και κυκλοφορίας, από την απόλυτη χρήση του Θεσμικού πλαισίου.

Γενικότερα και σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 1 τον άρθρον 4 του ν. 1337/1983 κάθε δόμηση ακινήτου στην περιοχή του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) επιτρέπεται εφόσον δεν αντίκειται στις σχετικές απαγορεύσεις και χρήση γης που προβλέπει το σχέδιο (παρ. 8 τον άρθρου 4 τον ν. 2508/1997). Περιοριστικός για την έκδοση άδειας Θεωρείται ο Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) και οι περιπτώσεις αναθεώρησης - τροποποίησης του ΓΠΣ. Παρόμοιες απαγορεύσεις συμβαίνουν και για το εγκεκριμένο Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ).

Η εκτός σχεδίου πόλης δόμηση διακρίνεται σε αυτήν που αφορά την οργανωμένη δόμηση, η οποία κατά κύριο λόγο καθορίζεται από τις διατάξεις των κύριων

πολεοδομικών νόμων (1337/1983, 974/1979) και σε αυτήν που αφορά στην δόμηση σε μεμονωμένα οικοπέδα. Οι διατάξεις που ισχύουν για όλα τα οικοπέδα εκτός σχεδίου πόλεως περιέχονται στο ΠΔ 24.2.1985. Το ΠΔ 5/13.12.1979 διαχωρίζει τις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές της Αττικής σε αυτές που επιτρέπονται κτίρια αποθηκών, κτηνοτροφικών-γεωργικών εγκαταστάσεων, Θερμοκηπίων και σε αυτές που εκτός από τα προηγούμενα επιτρέπονται βιομηχανικά κτίρια (Α. Αραβαντινός, 1997: 110). Για να ανεγερθεί ένα ακίνητο, η αρτιότητα του οικοπέδου ορίζεται στα 20.000 μ².

Ο νόμος αναφέρεται επίσης στις επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων στις εκτός σχεδίου πόλης περιοχές, οι οποίες καλύπτουν ουσιαστικά ποικίλες χρήσεις (γεωργικο-κτηνοτροφικά, δεξαμενές, βιομηχανικά, γραφεία, καταστήματα, κατοικία, κτίρια κοινής ωφέλειας, κ.ά.).

1.6.2 Οδικοί άξονες και παρόδια δόμηση

Το οδικό δίκτυο της χώρας ανάλογα με το συγκοινωνιακό, μεταφορικό και οικονομικό ρόλο κατατάσσεται σε κατηγορίες. Με βάση τα γεωμετρικά κριτήρια επίσης διακρίνεται, με βάση τον Ν 3155/55 «Περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών», σε Εθνικό Οδικό Δίκτυο (Βασικό, Δευτερεύον, Τριτεύον), σε Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο (Πρωτεύον, Δευτερεύον) και το Δημοτικό ή Κοινοτικό Οδικό Δίκτυο. Για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη έχει θεσμοθετηθεί το Βασικό Οδικό Δίκτυο και ανήκει στην αρμοδιότητα τον ΥΠΕΧΩΔΕ., το οποίο ασκεί κεντρικό έλεγχο, επιπτώσεις έργων, έλεγχος χρήσεων γης κ.α.. Γίνεται διάκριση σύμφωνα και με λειτουργικά κριτήρια, σύμφωνα με το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν 2094/92). Ουσιαστικά το οδικό δίκτυο διακρίνεται σε Αυτοκινητόδρομους, Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας, Τοπικές Οδοί και Πεζόδρομοι (Χ. Σκυργιάννης, 2001).

Όσον αφορά στην απόσταση της γραμμής δόμησης από την οδό, τα Π.Δ/γματα 347/93 & 401/93 ορίζουν πρώτον για τις περιοχές εκτός σχεδίου πόλης και εκτός οικισμών τα 30 με 60 μέτρα από τον άξονα της οδού Εθνικού Δικτύου, τα 15 με 20 μέτρα οδού Επαρχιακού Δικτύου και τα 10 με 15 μέτρα από τις οδούς της νησιωτικής χώρας. Δεύτερον για τούς οικισμούς έως 2000 κατοίκους προ τον 1923,

ορίζονται τα 10 με 30 μέτρα από οδούς Εθνικού Δικτύου, 3 με 10 μέτρα από οδούς Επαρχιακού Δικτύου και τα 3 μέτρα από τα όρια οδών Δημοτικού ή Κοινοτικού Δικτύου.

Όσον αφορά στις προδιαγραφές μελετών οδοποιίας για διεθνείς αρτηρίες, βασικό χαρακτηριστικό των οδών είναι η συνιστώμενη ταχύτητα (στους αυτοκινητόδρομους 140 χ.α.ώ., στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας 120 χ.α.ώ., στις λοιπές βασικές οδούς 100 χ.α.ώ.). Τα βασικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τον ενισχυτικό εξοπλισμό μελετώνται με βάση τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας στην οδό. Για την προστασία του φυσικού ή ανθρωπογενούς περιβάλλοντος λαμβάνονται διάφορα μέτρα. Επίσης προστατεύεται το οδικό περιβάλλον, ώστε να μην αλλοιωθεί.

Σύμφωνα με διατάξεις του Ν 929/79, οι οδοί που δεν ανήκουν στο δημόσιο αποκτούν κοινόχρηστο χαρακτήρα μέσω αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Επίσης με το Ν 653/77 και το Π.Δ/γμα 929/79, οι ιδιοκτήτες παρόδιων ακινήτων υποχρεούνται να συμμετάσχουν στα έξοδα απαλλοτρίωσης παρόδιων ακινήτων κατά τη διάνοιξη της νέας οδού.

Σύμφωνα με διατάξεις των Π.Δ/των 23-10, 4/11/28 και 24/31-5-85 τα οικοπέδα που έχουν πρόσωπο σε τμήματα οδικών αξόνων θεωρούνται κατά παρέκκλιση άρτια. Με αυτή τη ρύθμιση προωθείται η ανάπτυξη τον παρόδιου κτιριακού όγκου. Στον Ν 511/1970 προβλέπεται ότι με Π.Δ/γματα (Β.Δ 464/1970, 465/1970, 466/1970, 455/1976 κ.α.) οι όροι και οι προϋποθέσεις κατασκευής και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων, όπως επίσης και οι όροι και προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες γίνεται η σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων με τις οδούς. Σε εκτέλεση του νόμου αυτού εκδόθηκε σειρά Π.Δ/γματων με τα οποία ρυθμίζεται η ως άνω σύνδεση των εν λόγω εγκαταστάσεων με τις οδούς. Όσον αφορά στην κατασκευή και τη λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, οι διατάξεις τον Ν 511/1970 προβλέπουν ότι με τα Π.Δ/γματα (464/1970, 465/1970, 466/1970, 455/1976) καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις τόσο της κατασκευής και της λειτουργίας, όσο και της σύνδεσής τους με τις οδούς. Με διατάξεις τον Π.Δ/ματος 697/79 και τον Ν 960/79 κυρίως, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις κατασκευής των σταθμών αυτοκινήτων.

Όσον αφορά τους όρους και περιορισμούς δόμησης σε οικόπεδα και κτίρια, επιβάλλονται μέσω τον άρθρον 9 τον Π.Δ/τος 17.7.1923 «Περί σχεδίων, πόλεων, κωμών...». Επίσης όροι και περιορισμοί ορίζονται με Π.Δ/γματα για κάθε οικοδομικό τετράγωνο περιοχής εκτός ρυμοτομικού σχεδίου και μεγαλύτερης της έκτασης των 6 στρεμμάτων. Με το άρθρο 11 δύνανται, μέσω Π.Δ/των, να καθοριστούν οι χρήσεις γης ή να περιοριστούν χρήσεις υψηλής όχλησης. Με τα άρθρα αυτά καθορίζονται λοιπόν, μέσω Π.Δ/των, οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης με τρόπο που να εναρμονίζεται με τη φυσιογνωμία τον οδικού άξονα και τον ευρύτερου περιβάλλοντος. Έτσι εξασφαλίζεται κατά το δυνατόν η συμβατότητα των ιδιοκτησιών του παρόδιου χώρου με τη λειτουργία της οδού.

Ο Ν 1337/83 εισάγει το ΓΠΣ ως εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού για την οργάνωση των πολεοδομικών ενοτήτων με τις χρήσεις γης, το κύριο οδικό δίκτυο και το περιβάλλον (Α. Αραβαντινός, 1997: 215). Στο νέο νόμο της πολεοδομίας 2508/97, καθορίζονται με το ΓΠΣ οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), οι οποίες δεν πολεοδομούνται. Επίσης με τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) καθορίζονται οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, ακόμη και για παρόδια οικόπεδα.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ν 1262/72) αποτελεί όχι μόνο ένα απλό διάγραμμα χρήσεων γης, αλλά και μια συνολική θεώρηση στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων για την οργάνωση της μητροπολιτικής περιοχής (Α. Αραβαντινός, 1997: 101). Τα Ρυμοτομικά Σχέδια καθορίζουν, συν τοις άλλοις, ορισμένες χρήσεις για κάθε τμήμα τον οικισμού και τη θέση των κτιρίων. Επίσης τα ρυμοτομικά σχέδια συνοδεύονται και από τους όρους δόμησης (Α. Αραβαντινός, 1997: 166-7). Έμμεσα λοιπόν ρυθμίζεται το θέμα της παρόδιας δόμησης και του κυκλοφοριακού φορέα, χωρίς όμως να λαμβάνεται η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της παρόδιας δόμησης ξεχωριστά.

Σύμφωνα με το Ν.Δ/γμα 17.7.1923 εισάγεται η σημασία του προκηπίον, ως ενδιάμεσος και αδόμετος χώρος μεταξύ Οικοδομικής και Ρυμοτομικής Γραμμής. Η ρύθμιση του ΣΔ είναι σημαντική ανάλογα με τη χρήση και τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής. Μέσω του Ν 2508/97 τα επιτρεπόμενα όρια

του ΣΔ περιορίζουν ή προωθούν μια χρήση γης ανάλογα με τη σημασία της για το φυσικό, ανθρωπογενές ή οδικό περιβάλλον. Ο Νόμος περί προστασίας του περιβάλλοντος 1650/86 και η Εγκύκλιος 37/ΔΜΕΟ/δ/0/1158/3.10.1994 . Προσωρινές προδιαγραφές για μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων» έχει άμεση επιρροή στην χωροθέτηση και εγκατάσταση των χρήσεων γης. Υπάρχουν τέλος διατάξεις που έμμεσα ρυθμίζουν ή επηρεάζουν τη σχέση παρόδιων χρήσεων γης και οδικών αξόνων. Τέτοιες διατάξεις αφορούν στην απαλλοτριώση, στην αναστολή οικοδομικών εργασιών, στις ειδικές χρήσεις γης, στις αναπλάσεις και άλλες. Οι απαλλοτριώσεις κρίνονται σημαντικές για την διάθεση χώρου που θα βοηθά τη λειτουργία της οδού και των προσβάσεων σε χρήσεις γης. Τα θέματα των απαλλοτριώσεων καθορίζονται από τον Ν 2052/92. Σημαντική επίσης είναι η νομοθεσία θέσπισης ειδικών όρων δόμησης, διότι παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού, στις εντός σχεδίου περιοχές των επιτρεπόμενων χρήσεων γης στο παρόδιο χώρο κατά μήκος της οδού. Οι βασικές διατάξεις που αφορούν τον οδικό άξονα και την παρόδια δόμηση, γενικότερα είναι:

- *Ο Για την ιεράρχηση τον οδικού δικτύου, των αξόνων κυκλοφορίας, χαρακτηρισμών οδών:* Ν. 3155/1955, Β.Δ. 9 20.8.55, Β.Δ. 6.2.56, Π.Δ. 347/93, Π.Δ. 401/93, Π.Δ. 209/1998, Ν. 999/79, ΕΓΚ. Δ. 4δ 2605/1064/4/8
- *Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, διάνοιξη οδών, υποχρεώσεις παρόδιων ιδιοκτητών:* Ν. 2094/1992, Π.Δ. 182/25.11.92, Ν. 653/77, ΕΓΚ. Ε. 43725/52/76, Π.Δ. 929/79, Π.Δ. 4.8.78
- *Αποστάσεις γραμμής δόμησης παρά το οδικό δίκτυο, αποστάσεις Οικοδομικών γραμμών κατ περιτοιχίσεως:* Π.Δ. 209/1998, Π.Δ. 347/1993
- *Οικόπεδα κατά παρέκκλιση άρτια παρά οδό:* Π.Δ. 24/31/5/1985, Εγκ. Ε 5869/12/77
- *Πλάτος οδού -μέγιστο ύψος κτιρίων:* Ν. 1577/85 Κ.Ο.
- *Δόμηση παρά διεθνείς εθνικές οδούς, επαρχιακές οδούς:* Β.Δ. 23.10.59, Β.Δ.

30.12.64, Β.Δ. 6.8.56, Εγκ ΒΜ2/556/Β6/84

- *Πρατήρια υγρών, σταθμοί αυτοκινήτων, σύνδεσης μετά των οδών: Ν.Δ.511/70, Π.Δ. 455/76, Β.Δ.464,465,466/70, Π.Δ. 1224/81*
- *Σταθμός αυτοκινήτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης): ΦΕΚ 736Β/2.9.93*
- *Όροι, προϋποθέσεις προδιαγραφές, απαιτούμενες θέσεις: Π.Δ. 165/80, Π.Δ. 230/93, Π.Δ.3.8.87, Π.Δ. 24.4.89, Π.Δ. 92/82*
- *Όροι Δόμησης πλησίον Λεωφόρου Σταυρού Ελευσίνας: Π.Δ. 23.11.79, Π.Δ. 7.2.81*
- *Σύσταση ειδικής υπηρεσίας ΕΥΧΟΙ7, για τη μελέτη, οργάνωση και διασφάλιση έργου αξόνων κυκλοφορίας: Π.Δ. 414/80*
- *Ανάπλαση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων: Π.Δ. 4.8.78*
- *Ειδικές χρήσεις γης: Π.Δ. 232/87, Γ.Δ. 81/80*
- *Αναγκαστική απαλλοτρίωση: Ν.Δ. 797/71*
- *Αναστολή οικοδομικών εργασιών: Β.Δ. 22.4.29*

(Κ.Σερράος, 2001: 91-2)

1.6.3 Κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας¹

Η εταιρία κατασκευής και στη συνέχεια η εταιρία διαχείρισης του έργου έχουν εκδώσει κείμενο κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας του. Το κείμενο αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των λειτουργιών χρήσης και διαχείρισης του έργου. Περιλαμβάνει τομείς όπως τα όρια παραχώρησης και το δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης του αυτοκινητόδρομου,

¹ Πλήρες κείμενο του κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας καθώς και βεβαιώσεις ποιοτικών ευρωπαϊκών ελέγχων παρατίθενται στο παράρτημα σελ

διόδια, λειτουργία τους, τρόποι πληρωμής και κυρώσεις σε περίπτωση μη πληρωμής τους. Υπάρχει ξεχωριστό κεφάλαιο το οποίο αναφέρεται στην κυκλοφορία και την ασφάλεια, με στοιχεία όπως η τήρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, η παρακολούθηση του αυτοκινητόδρομου, η στάση και η χρήση της λωρίδας έκτακτης ανάγκης, η περίπτωση ατυχήματος, και η περισυλλογή ακινητοποιημένων οχημάτων. Τέλος υπάρχει και κεφάλαιο το οποίο αναφέρεται σε ζημιές στις εγκαταστάσεις, σε δραστηριότητες στον αυτοκινητόδρομο, σε περιπτώσεις απολεσθέντων αντικειμένων. (www.aodos.gr)

1.7 Γενικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου

Πίνακας 1.2: Χαρακτηριστικά του έργου

Η ταυτότητα του Έργου

Συνολικό μήκος	65,20 χλμ.
Δίκτυο βοηθητικών/ παράπλευρων οδών	150 χλμ.
Ανισόπεδοι κόμβοι σε λειτουργία	29
Οδικές γέφυρες-Άνω διαβάσεις	100
Οδικές γέφυρες-Κάτω διαβάσεις	25
Γέφυρες σιδηροδρομικών γραμμών	38
Γέφυρες ρεμάτων	21
Πεζογέφυρες (άνω διαβάσεις)	12
Σηράγγες και πλήρως υπογειοποιημένα τμήματα Cut & Cover	56
Συνολικό μήκος σηράγγων και Cut & Cover	15,36 χλμ.
Μήκος Αντιπλημμυρικών Έργων	66,7 χλμ.
Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών / Σ.Ε.Α.	4
Κέντρο Λειτουργίας και Συντήρησης	1
Σημεία Εξυπηρέτησης Συνδρομητών	9
Σταθμοί Διοδίων	39
Συνολικές λωρίδες διοδίων	195

Ηλεκτρονικές λωρίδες διοδίων	55
Λωρίδες διοδίων με εισπράκτορα	140

(www.aodos.gr)

1.8 Καινοτομίες στην Κατασκευή

Για την κατασκευή της Αττικής Οδού χρησιμοποιήθηκαν σύγχρονες και καινοτόμες μέθοδοι. Επίσης, τα περισσότερα από τα λογισμικά προγράμματα που χρησιμοποιούνται για την καθημερινή λειτουργία του αυτοκινητόδρομου, εφαρμόζονται για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Οι κυριότερες αναφέρονται:

1.8.1 Υπαίθριες βραχώδεις εξορύξεις

Εγκαταστάθηκαν ειδικά όργανα καταγραφής των δονήσεων (δονησιογράφοι) και εφαρμόστηκαν κατά περίπτωση ειδικές μέθοδοι για τον περιορισμό της τιμής ταχύτητας εδαφικής δόνησης κάτω από 6 mm/sec (P.P.V) όπου υπήρχαν κατοικημένες περιοχές.

1.8.2 Διάνοιξη σηράγγων

Εκτός από τη μέθοδο NATM (Drill & Blast) χρησιμοποιήθηκε και εφαρμόστηκε και η μέθοδος εκσκαφής σηράγγων με Roadheader για τη μείωση των δονήσεων (η τιμή ταχύτητας εδαφικής δόνησης περιορίστηκε στα 0,7 mm/sec) και την αποφυγή χρήσης εκρηκτικών σε χώρους ιστορικού ενδιαφέροντος (μνημεία, εκκλησίες, κλπ.).

1.8.3 Γεφυροποιία

Εκτός των γνωστών μεθόδων της επί τόπου σκυροδέτησης συμβατικών ή προεντεταμένων φορέων, εφαρμόστηκε και η μέθοδος Προώθησης (Incremental Launching System) για την κατασκευή της ανωδομής γεφυρών.

1.8.4 Αντιπλημμυρική θωράκιση

Η Αττική Οδός διασχίζει τις τρεις μεγάλες υδρογραφικές λεκάνες της Αττικής (Θριάσιο Πεδίο, λεκανοπέδιο της Αθήνας και Μεσόγεια) και διακόπτει την επιφανειακή απορροή των ορεινών όγκων της Πάρνηθας, Πεντέλης και Υμηττού προς την θάλασσα. Η μορφολογία των παραπάνω περιοχών με ελάχιστους πλέον φυσικούς αποδέκτες, η ραγδαία επιδείνωση των χρήσεων γης και οι κάθε είδους ανθρώπινες παρεμβάσεις επέβαλαν την κατασκευή σημαντικών και εκτεταμένων αντιπλημμυρικών έργων στο πλαίσιο υλοποίησης της Αττικής Οδού. Τα αντιπλημμυρικά έργα που κατασκευάστηκαν έχουν διαστασιολογηθεί έτσι ώστε να επαρκούν όχι μόνο για τις υπάρχουσες χρήσεις γης (βοσκότοποι στο Θριάσιο και αγροτικής καλλιέργειας στα Μεσόγεια) αλλά και τις «ρεαλιστικά» αναμενόμενες αλλαγές χρήσεων γης που επιδεινώνουν ραγδαία τις συνθήκες απορροής και αποτελούν τη σημαντικότερη αιτία του αντιπλημμυρικού προβλήματος της Αττικής.

1.8.5 Αποχετεύσεις ομβρίων / ακάθαρτων υδάτων

Χρησιμοποιήθηκε ειδικός εξοπλισμός για την υπόγεια προώθηση σωληνωτών αγωγών ομβρίων/ ακάθαρτων υδάτων με την μέθοδο Pipe-jacking. Η στεγανότητα των σωληνωτών οχετών ελέγχθηκε με τη μέθοδο του μπαλονιού με πίεση αέρος.

1.8.6 Οδοστρώματα

Εφαρμόστηκε για πρώτη φορά η κατασκευή οδοστρωμάτων με σύγχρονες κατασκευαστικές μεθόδους και μηχανικό εξοπλισμό, αξιόπιστα υλικά και εξειδικευμένες εργαστηριακές μετρήσεις και δοκιμές που εξασφαλίζουν την αντοχή τους στο χρόνο. (www.aodos.gr)

1.9 Καινοτομίες στη Λειτουργία

Για τη διαχείριση της Αττικής Οδού αναπτύχθηκαν διοικητικοί και διαχειριστικοί μηχανισμοί που υποστηρίζονται από το σχεδιασμό και την εφαρμογή νέων οργανωτικών δομών και διαδικασιών καθώς και καινοτόμα διαχειριστικά εργαλεία με την ευρεία χρήση

νέων λογισμικών προγραμμάτων. Για την καλύτερη δυνατή λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου εφαρμόζονται:

- Συστήματα υψηλής τεχνολογίας για την παρακολούθηση της ομαλής ροής των οχημάτων και τον εντοπισμό τυχόν συμβάντων, πάντα με γνώμονα την ασφάλεια του χρήστη.
- Σύστημα αυτόματης καταβολής των διοδίων τελών από το χρήστη όπως και συνδρομητικά προγράμματα για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή του.
- Εγκατάσταση σταθμών μέτρησης θορύβου και αερίων ρύπων με ιδιαίτερη έμφαση στην παρακολούθηση των καυσαερίων στις σήραγγες.
- Ειδικά ηχοπετάσματα από διάφορα υλικά υψηλής ποιότητας και αισθητικής (π.χ. γυαλί, μέταλλο, polycarbonate, bois beton, κλπ.) για τη μείωση της ηχορύπανσης.
- Εφαρμογή αντιρρυπαντικής επάλειψης (anti-graffity) στις εκτεθειμένες επιφάνειες από σκυρόδεμα. (<http://www.aodos.gr/article.asp?catid=9966&tag=7298>)

1.10 Χρηματοδότηση και κόστος έργου

Στις αρχές της δεκαετίας του '90, το Ελληνικό Δημόσιο προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την ανάθεση της υλοποίησης του έργου της Αττικής Οδού, με τη μέθοδο της παραχώρησης με συγχρηματοδότηση. Στο διαγωνισμό, μειοδότης αναδείχθηκε ο ελληνικός όμιλος με την επωνυμία "Αττική Οδός" που έδωσε τελικά και το όνομά του στο νέο αυτοκινητόδρομο.

Το έργο της Αττικής Οδού ολοκληρώθηκε έγκαιρα και χωρίς υπερβάσεις στο κόστος κατασκευής του, το οποίο ανήλθε στα 1,3 δις ευρώ περίπου, δηλαδή στο ποσό που αναφερόταν στην προσφορά της Αττικής Οδού για το κατ'αποκοπή αντικείμενο. Το κόστος αυτό χρηματοδοτήθηκε κατά 32% με το ποσό των 420 εκατ. ευρώ από το ελληνικό δημόσιο με συμμετοχή και πόρων του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Η Ανάδοχος εταιρία παραχώρησης «Αττική Οδός Α.Ε.» κάλυψε με ίδια και δανειακά

κεφάλαια το υπόλοιπο 68%, συνεισφέροντας το ποσό των 880 εκατ. ευρώ. Τα δάνεια που έλαβε η εταιρία παραχώρησης καλύφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από Εμπορικές Τράπεζες, ενώ οι μέτοχοι της Αττικής Οδού εξασφάλισαν εγγυήσεις για το σύνολο των δανείων από Όμιλο Διεθνών Τραπεζών, για όλη τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου.

Φορείς χρηματοδότησης

- Ελληνικό Δημόσιο
- Ευρωπαϊκή Ένωση
- Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- Ανάδοχος εταιρία Αττική Οδός Α.Ε.
- Όμιλος Εμπορικών Τραπεζών

(www.aodos.gr)

1.11 Συμβολή στην ποιότητα ζωής των κατοίκων

Η Αττική Οδός είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας για την Αττική, ένα έργο πνοής, το οποίο διευκολύνει τις μεταφορές και τις μετακινήσεις, βοηθά στην ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής και συντελεί σημαντικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Η Αττική Οδός αποτελεί σήμερα αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας χιλιάδων ανθρώπων, ενώ μελέτες έχουν δείξει ότι οι οδηγοί που τη χρησιμοποιούν, εξοικονομούν καθημερινά μια ώρα κατά μέσο όρο. Από τη χρήση της Αττικής Οδού προκύπτουν επιπλέον οφέλη, όπως η οικονομία σε φθορές και καύσιμα, ο περιορισμός της ρύπανσης του περιβάλλοντος, η δημιουργία νέων χώρων αναψυχής, πρασίνου και πολιτισμού. (www.aodos.gr)

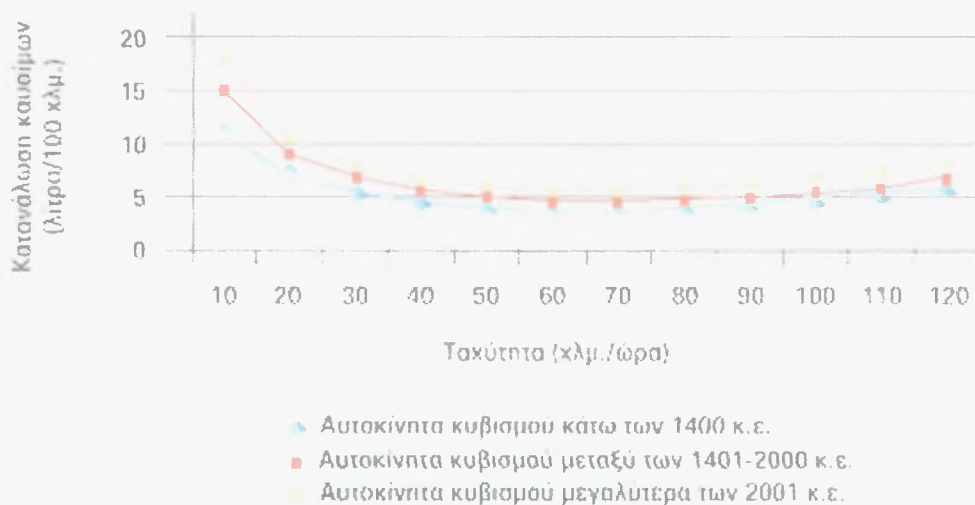
1.12 Μείωση του κυκλοφοριακού

Η κατασκευή της Αττικής Οδού έχει βοηθήσει σημαντικά στη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου της πρωτεύουσας. Ο αυτοκινητόδρομος έχει απορροφήσει σημαντικό ποσοστό της συνολικής καθημερινής κίνησης των οχημάτων του Λεκανοπεδίου, αφού προσφέρει ευκολότερη πρόσβαση σε περιοχές που κάποτε ήταν απρόσιτες, είτε απαιτούνταν ώρες για να τις προσεγγίσει κανείς. Έτσι, ο μέσος όρος των ημερήσιων διελεύσεων για το 2007 ξεπέρασε τις 295.000 οχήματα ανά ημέρα και αυξάνεται συνεχώς με ρυθμούς που ξεπερνούν την αύξηση της κυκλοφορίας στους κύριους οδικούς άξονες του λεκανοπεδίου.(www.aodos.gr)

1.13 Εξοικονόμηση καυσίμων

Σύμφωνα με μελέτες, στοιχεία και εκτιμήσεις αρμοδίων φορέων, υπάρχει σημαντική εξοικονόμηση χρημάτων από τη χρήση της Αττικής Οδού λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμων. Σε σύγκριση με το υπάρχον υπερφορτωμένο αστικό οδικό δίκτυο, ένα αυτοκίνητο μέσου κυβισμού (1.400 κ.ε.) καταναλώνει 60% λιγότερη βενζίνη όταν χρησιμοποιεί την Αττική Οδό (αφού στο αστικό δίκτυο κινείται με μέση ταχύτητα κοντά στα 20 χλμ./ώρα, ενώ στην Αττική Οδό με μέση ταχύτητα μεγαλύτερη από 70 χλμ./ώρα). Επιπλέον, η Αττική Οδός βοηθά στη μείωση της φθοράς του αυτοκινήτου και συνεπώς στη μείωση του κόστους συντήρησής του. Εντός του αυτοκινητόδρομου το όχημα κυκλοφορεί με τις ενδεδειγμένες ταχύτητες και σε περιβάλλον χωρίς λακκούβες, τριγμούς ή νερά, ενώ και η ποιότητα της ασφάλτου

προστατεύει συστήματα όπως οι αναρτήσεις, τα ελαστικά κ.ά.
 Κατανάλωση καυσίμων

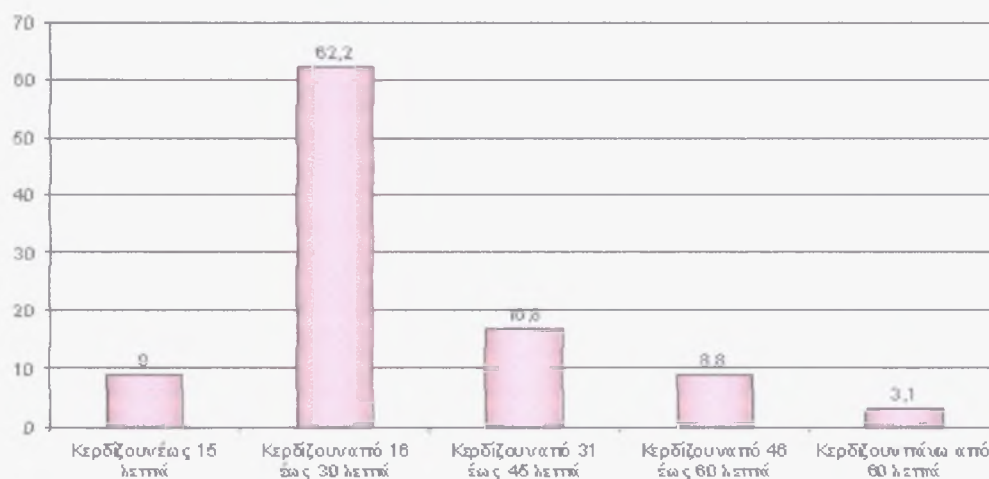


Σχήμα 1.1: Καταναλώσεις κατ’ εκτίμηση (πηγή: www.aodos.gr)

1.14 Ταχύτητα μετακίνησης, εξοικονόμηση χρόνου

Σύμφωνα με έρευνα των Invision/Metron Analysis, το 64,2% των χρηστών της Αττικής οδού "κερδίζουν" 16 έως 30 λεπτά, κατά μέσο όρο, σε κάθε τους μετακίνηση.

Σημία 1.2: Αντιλαμβανόμενο Όφελος Χρόνου από τη Χρήση της Αττικής Οδού (%)



Πηγή: (www.aodos.gr)

1.15 Ο στόχος της ασφάλειας στις μετακινήσεις

Η Αττική Οδός είναι εξοπλισμένη με την καλύτερη ποιότητα αντιολισθητικού τάπητα, ενώ σε όλο το μήκος της υπάρχει πλήρης περίφραξη. Η διέλευση των πεζών γίνεται μόνο από τις καθορισμένες υπέργειες και υπόγειες διαβάσεις, ενώ μέσω ειδικών ανιχνευτών που έχουν τοποθετηθεί στο οδόστρωμα είναι δυνατή η παρακολούθηση συμβάντων που επηρεάζουν την ομαλή λειτουργία του αυτοκινητόδρομου. (π.χ. διακοπή της ροής στην κίνηση των οχημάτων). Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στον επαρκή και αποτελεσματικό φωτισμό ενώ, στις εισόδους και κατά μήκος της Αττικής Οδού έχουν τοποθετηθεί ηλεκτρονικές πινακίδες μεταβλητού μηνύματος που ενημερώνουν τους οδηγούς για τις συνθήκες που επικρατούν στον αυτοκινητόδρομο. (www.aodos.gr)

1.16 Περιβάλλον

Η κατασκευή της Αττικής Οδού και τα παράλληλα έργα που δημιουργήθηκαν είχαν σαν πρωταρχικό τους σκοπό τη βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών, ενώ υλοποιήθηκαν με απόλυτο σεβασμό στο περιβάλλον. Έτσι, στο πλαίσιο κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου, υπήρξε ιδιαίτερη φροντίδα στους παρακάτω τομείς:

1.16.1 Ρύπανση – Ηχορύπανση

Με την αποφόρτιση του κεντρικού άξονα κυκλοφορίας της Αττικής, προέκυψε σημαντική μείωση των αερίων ρύπων και των θορύβων στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας. Ειδικά για τη μείωση των θορύβων, η Αττική Οδός έχει μελετήσει και εφαρμόζει ουσιαστικά αντιθορυβικά μέτρα, σε συνάρτηση με την εδαφική διαμόρφωση και τις ανάγκες κάθε περιοχής. Συγκεκριμένα, έχουν εγκατασταθεί ηχοπετάσματα συνολικής έκτασης αρκετών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων καθώς και ακουστικές ζώνες προκηπίων και αναχωμάτων με ειδικές φυτεύσεις. Για τη διαρκή παρακολούθηση των

τιμών του επιπέδου των ρύπων και του θορύβου, σε επιλεγμένα σημεία επί της Αττικής Οδού λειτουργούν 8 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης θορύβου και 8 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

1.16.2 Αποκατάσταση λατομείων – Αναδάσώσεις

Η Αττική Οδός εκμεταλλεζόμενη τη μεγάλη παραγωγή προϊόντων εκσκαφής από τα επιμέρους εργοτάξια και σε συνεργασία με τον Οργανισμό Αθήνας και τη Διεύθυνση Αναδασώσεων Αττικής, αποκατέστησε, (μορφολογικά και περιβαλλοντικά), τα ανάγλυφα των παλιών λατομικών χώρων και προχώρησε στην αναδάσωσή τους. Με αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκαν στις περιοχές των παλιών λατομείων οι προϋποθέσεις για την κατασκευή χώρων αναψυχής, πολιτιστικών εκδηλώσεων και αθλητισμού. Παραδείγματα των παραπάνω ενεργειών αποτελούν οι αποκαταστάσεις των λατομικών χώρων των Γλυκών Νερών, του Λατομείου Ζωίτσα, της Πεντέλης, κ.ά Η μελέτη που έγινε για τα συγκεκριμένα λατομεία αποσκοπούσε στην ολοκλήρωση των εργασιών μορφολογικής και βλαστητικής αποκατάστασης των χώρων, με στόχο την αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση των τοπίων και του οικοσυστήματος της ευρύτερης περιοχής.

1.16.3 Αντιπλημμυρική Θωράκιση

Από τη φάση κατασκευής της Αττικής Οδού, διευθετήθηκαν ομαλά όλα τα μεγάλα ρεύματα, χείμαρροι και ποτάμια, τα οποία συναντούσε ο δρόμος στη χάραξή του, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και η βελτίωση της ροής των ομβρίων υδάτων στο λεκανοπέδιο. Τα αποχετευτικά και αντιπλημμυρικά έργα πραγματοποιήθηκαν με σεβασμό στη φύση και αποτελούν το ενδιάμεσο τμήμα (λόγω γεωγραφικής θέσης) του συνολικού και ενιαίου σχεδιασμού αντιπλημμυρικών έργων για την Αττική, συμβάλλοντας στην αντιπλημμυρική προστασία της πρωτεύουσας.

1.16.4 Ανακυκλώσιμα Υλικά

Η ιδιαίτερη περιβαλλοντική συνείδηση της Αττικής Οδού οδήγησε σε προσεκτική επιλογή των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή και χρησιμοποιούνται για

την περαιτέρω λειτουργία του αυτοκινητόδρομου. Στην κατεύθυνση αυτή, προτιμήθηκαν ανακυκλώσιμα υλικά.

1.16.5 Ψυχαγωγικά πάρκα

Η Αττική Οδός αξιοποίησε, με τη συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τις ανισόπεδες διαβάσεις και τα «σκεπαστά» του αυτοκινητόδρομου, δημιουργώντας χώρους άθλησης και αναψυχής. Με αυτό τον τρόπο, ο αυτοκινητόδρομος εντάχθηκε αρμονικά στο οικιστικό και φυσικό περιβάλλον. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το σκεπαστό Ηρακλείου το οποίο έχει δοθεί προς χρήση από το 1999 και περιλαμβάνει : 1 γήπεδο ποδοσφαίρου με κερκίδες, 2 γήπεδα τένις, παιδική χαρά, αναψυκτήριο, χώρους πρασίνου, αποθήκες και διάφορους βοηθητικούς χώρους. Παρόμοιες εγκαταστάσεις έχουν υλοποιηθεί στη Λ. Τατοΐου στη Μεταμόρφωση Αττικής (γήπεδο tennis, παιδική χαρά, μικρό θέατρο, χώροι πρασίνου) και στο Ζεφύρι, ενώ αντίστοιχοι χώροι δημιουργήθηκαν στη Λ. Πεντέλης στα Βριλήσσια και στην οδό Παναγούλη στην Αγ. Παρασκευή (πλησίον του κόμβου Δουκίσσης Πλακεντίας).

1.16.6 Προστασία του οικοσυστήματος της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού

Η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού (ΔΠΛΥ) αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της Αττικής Οδού. Μελετήθηκε και υλοποιήθηκε με τις πλέον σύγχρονες μεθόδους κι έχει να επιδείξει πραγματικά εντυπωσιακά αποτελέσματα επιστημονικής και κατασκευαστικής εργασίας, σε μια περιοχή αυστηρώς προστατευόμενη. Στη ΔΠΛΥ διανοίχτηκαν συνολικά 28 σήραγγες και cut & cover με συνολικό μήκος 7,5 χλμ., ενώ κατασκευάστηκαν ειδικά ηχοπετάσματα προστασίας σε μήκος 2.000 μέτρων. Στις οροφές των σηράγγων έγινε δενδροφύτευση για να προστατευθεί το δάσος και να μη διαταραχτεί το τοπικό οικοσύστημα. Επιπλέον, έχουν κατασκευαστεί υπόγειες διαβάσεις, που εξασφαλίζουν την ελεύθερη μετακίνηση των ζώων. (www.aodos.gr)

1.17 Πολιτισμός

Η Αττική Οδός κατασκευάστηκε με γνώμονα το σεβασμό στην κοινωνία και στον άνθρωπο και την προστασία και ανάδειξη της πολιτισμικής κληρονομιάς της χώρας μας.

1.17.1 Αρχαιολογικά ευρήματα

Η μεγαλύτερη ανασκαφή που έγινε ποτέ στο Λεκανοπέδιο, πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο κατασκευής της Αττικής Οδού και έφερε την Αττική πιο κοντά στην ιστορία της. Περίπου 200 ειδικευμένοι αρχαιολόγοι, συντηρητές και τεχνίτες εργάστηκαν, σε όλες τις πτυχές του έργου, με σκοπό τη διερεύνηση, τον εντοπισμό, την καταγραφή και την ανάδειξη των στοιχείων της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Οι ανασκαφές, που πάντα προηγούνταν των χωματουργικών εργασιών, αποκάλυψαν υλικό από όλες τις εποχές, από τη νεολιθική περίοδο μέχρι τη σύγχρονη εποχή. Στις πιο σημαντικές ανακαλύψεις περιλαμβάνονται:

- Λείψανα οικισμού της Νεολιθικής Εποχής, που χρονολογούνται από το 6.000 π.Χ.
- Αρχαίες οδοί και ταφικοί περίβολοι της Κλασικής Περιόδου (5ος αιώνας π.Χ.)
- Ταφικοί περίβολοι της Ελληνιστικής Περιόδου (4ος αιώνας π.Χ.)
- Αρχαίες οδοί, αγροκίεες και εργαστήρια των Ρωμαϊκών Χρόνων
- Δεξαμενές και κλίβανος των Ρωμαϊκών Χρόνων
- Αγροτικές εγκαταστάσεις της Μεταρωμαϊκής Περιόδου
- Θεμέλια χριστιανικών ναών και νεκροταφεία, που χρονολογούνται περί το 1300 - 1400 μ.Χ.

1.18 Χώροι Αθλητισμού και Ψυχαγωγικά Πάρκα

Η Αττική Οδός, προκειμένου να ενταχθεί αρμονικά στο οικιστικό και φυσικό περιβάλλον όπως και να αποδώσει οφέλη στις τοπικές κοινωνίες/ δήμους από τους οποίους διήλθε, αξιοποίησε, με τη συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τις ανισόπεδες διαβάσεις και τα σκεπαστά του αυτοκινητόδρομου. Στα σημεία αυτά δημιουργήθηκαν χώροι άθλησης και αναψυχής, οι οποίοι βελτιώνουν την όψη της πόλης, δίνουν ανάσα ζωής στους κατοίκους και αποτελούν γέφυρες κοινωνικής και πολιτιστικής δραστηριότητας

1.19 Αρχαιολογικό Μουσείο

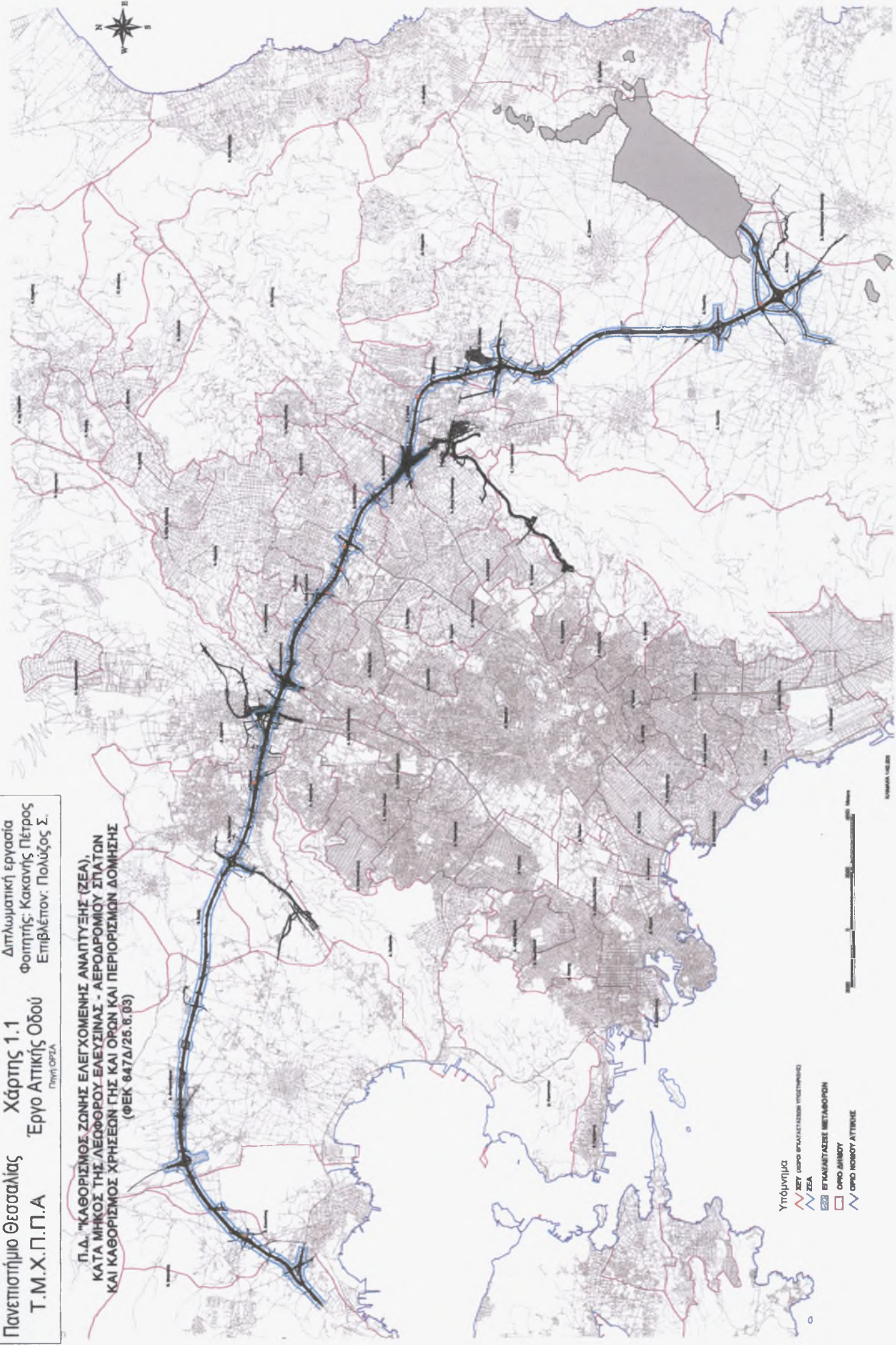
Η Αττική Οδός είναι ένα έργο πρωτοποριακό που κατασκευάστηκε για το σήμερα και το μέλλον, με σεβασμό στο παρελθόν και την πολιτιστική κληρονομιά της χώρας μας. Στο πλαίσιο κατασκευής της Αττικής Οδού πραγματοποιήθηκε η μεγαλύτερη ανασκαφή που έγινε ποτέ στο Λεκανοπέδιο και η οποία αποκάλυψε πλήθος αρχαιολογικών ευρημάτων και έφερε την Αττική πιο κοντά στην ιστορία της. Περίπου 200 ειδικευμένοι αρχαιολόγοι, συντηρητές και τεχνίτες εργάστηκαν σε όλες τις πτυχές του έργου με σκοπό τη διερεύνηση, τον εντοπισμό, την καταγραφή και την ανάδειξη των στοιχείων της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Οι επιστήμονες αξιολόγησαν τη σημαντικότητα των ευρημάτων, τα οργάνωσαν και επέβλεψαν τις εργασίες που χρειάστηκαν για να έλθουν στην επιφάνεια. Οι ανασκαφές, που πάντα προηγούνται των χωματουργικών εργασιών, αποκάλυψαν σημαντικό υλικό τόσο από τη νεολιθική εποχή όσο και από τους υπόλοιπους ιστορικούς χρόνους, το οποίο αποδόθηκε στην Αρχαιολογική αρχή και εκτίθεται σε μουσειακό χώρο. (www.aodos.gr)

Π.Δ. "ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΖΕΑ),
ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΠΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΘΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΔΟΜΗΣΗΣ
(ΦΕΚ 647Δ/25.6.03)

- Υπόμνημα
- ΣΕΥ / ΣΥΜΦΩΤΗΤΑΣΙΩΝ ΠΥΛΩΝΙΩΝ
 - ΖΕΑ
 - ΕΓΧΑΝΤΑΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΡΩΝ
 - ΟΡΘΟ ΔΗΜΙΟΥ
 - ΕΡΓΟ ΙΚΑΝΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ



ΚΥΡΙΑΚΑ 11.05.2012



Κεφάλαιο 2: Ανάλυση γενικότερης φυσιογνωμίας της περιοχής

2.1 Χωροθέτηση δυτικής Αθήνας

Η Δυτική Αθήνα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας που για λόγους ιστορικούς, γεωγραφικούς, οικονομικούς και πολεοδομικούς έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες, και καλύπτει τα όρια δέκα όμορων Δήμων: Αγίων Αναργύρων, Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Ζεφυρίου, Ιλίου, Καματερού, Κορυδαλλού, Περιστερίου, Πετρούπολης και Χαϊδαρίου. Εντάσσεται διοικητικά στη Νομαρχία Αθηνών και στην Περιφέρεια Αττικής. Καλύπτει την περιοχή από Β.Δ. έως Δ. του Λεκανοπεδίου και συνορεύει: Βόρεια με τους Δήμους Άνω Λιοσίων και Αχαρνών, Νότια με τους Δήμους Νίκαιας, Πειραιά, Αγίου Ι. Ρέντη και σ' ένα μικρό σημείο με το Δήμο Ταύρου, Ανατολικά και με φυσικό όριο τον Κηφισό ποταμό, με το Δήμο Αθήνας, Β.Α. με τους Δήμους Ν. Χαλκηδόνας και Ν. Φιλαδέλφειας, Β.Δ. με το Δήμο Ασπροπύργου και φυσικό όριο το Όρος Αιγάλεω, Δυτικά βρίσκεται ο κόλπος της Ελευσίνας και Ν.Δ. οι Δήμοι Περάματος, Κερατσινίου και Νίκαιας.

Η περιοχή της Δυτικής Αθήνας καλύπτει συνολική έκταση 7.005Ha από τα 26.500 Ha του λεκανοπεδίου της Αθήνας. Από τα 7.005 Ha τα 3.791 Ha είναι η έκταση που καταλαμβάνει το εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης (ποσοστό 54,1%). Τα υπόλοιπα 3.214 Ha βρίσκονται εκτός Σχεδίου Πόλης (ποσοστό 45,8%). Το σημαντικότερο μέρος της γεωγραφικής ενότητας καλύπτεται από το Όρος Αιγάλεω (37,8%).

Η χώρο -ταξική διάρθρωση της Αθήνας δεν είναι ενιαία. Υπάρχουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις περιοχές του Λεκανοπεδίου, όχι μόνο σε επίπεδο χρήσεων, αλλά και ποιότητας ζωής. Έτσι το Δυτικό Λεκανοπέδιο εξακολουθεί και αποτελεί τον παρία του Λεκανοπεδίου.

2.2 Προβλήματα και προοπτικές δυτικής Αθήνας

2.2.1 Δυτική Αθήνα και Ανάπτυξη

Η γεωγραφική ενότητα των δέκα δήμων της Δυτικής Αθήνας, αποτελεί, παρ' όλη τη βελτίωση που υπήρξε τα τελευταία χρόνια, μία περιοχή με ιδιαίτερα έντονα προβλήματα. Η υψηλή ανεργία, η αυξανόμενη εγκληματικότητα, οι οικονομικοί μεταναστές, η συνεχής υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος (αέρα, γης και θάλασσας), τα τεράστια κυκλοφοριακά προβλήματα, η γήρανση του οικιστικού πλούτου, η ένταση των κοινωνικών διαφοροποιήσεων σε χωρικό επίπεδο, η παντελής σχεδόν έλλειψη αστικού και περιαστικού πρασίνου, η απαράδεκτη και ανεξέλεγκτη ανάμιξη χρήσεων γης, ο μαρασμός του δευτερογενή τομέα παραγωγής και η αδυναμία (γνωσιολογική και οικονομική) του τριτογενούς τομέα να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, ο αρχαιολογικός της πλούτος, η γεωγραφική της θέση στη Μεσόγειο, συνθέτουν ένα ψηφιδωτό με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης, αλλά και μεγάλους κινδύνους αν δεν ληφθούν άμεσα όλα τα απαραίτητα μέτρα.

Τα προβλήματα σε ένα αστικό συγκρότημα, όπως η Αθήνα, δεν αναγνωρίζουν διοικητικά όρια. Η όποια πρόταση ανάπτυξης, δεν μπορεί να είναι μία συρραφή προτάσεων των διαφόρων φορέων, αλλά μία ποιοτικά διαφορετική πρόταση, που, ενσωματώνοντας τις ανάγκες και προτάσεις των διαφόρων φορέων, αναδεικνύει τη διαφορετικότητα στις προοπτικές και δυνατότητες ανάπτυξης της περιοχής.

Από το 1989 οι Δήμοι της Δυτικής Αθήνας: Άγιοι Ανάργυροι, Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Ζεφύρι, Ίλιον, Καματερό, Περιστερί, Πετρούπολη, Χαϊδάρι και από 1-1-2003 ο Κορυδαλλός, συνειδητοποιώντας ακριβώς αυτό, έχουν ενώσει τις δυνάμεις τους μέσα στον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δυτικής Αθήνας και έχουν προχωρήσει σε μία μόνιμη συνεργασία σε ότι αφορά την ανάπτυξη της Δυτικής Αθήνας. Ο αναπτυξιακός ρόλος του ΑΣΔΑ στην περιοχή είναι σήμερα αναγνωρίσιμος με τον σχεδιασμό και υλοποίηση διαδημοτικών και υπερτοπικών προγραμμάτων και έργων.

2.2.2 Πληθυσμός

Η πληθυσμιακή αύξηση στη Δυτική Αθήνα χαρακτηρίζεται σαν υποτονική, αφού μεταξύ 1981 και 1991 ο πληθυσμός Γεωγραφικής Ενότητας Δυτικής Αθήνας αυξήθηκε μόλις κατά 3,5% περίπου, έναντι 2.3% για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας. Οι αιτίες του γεγονότος αυτού πρέπει να αναζητηθούν στις επικρατούσες συνθήκες στην αγορά εργασίας και στη διαχρονική δυσμενή εξέλιξη των συνθηκών διαβίωσης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή της Δ. Αθήνας. Σε επίπεδο Νομαρχίας Αθηνών παρατηρούνται σημαντικές πληθυσμιακές ανακατατάξεις. Έτσι έχουμε τις κεντρικές περιοχές να χάνουν πληθυσμό (-111.888 κάτοικοι ή -8,82%) και τον Νότιο τομέα (+46.124 κάτοικοι ή +11,00%) και τον Ανατολικό τομέα (+94.542 κάτοικοι ή +23,38%) να κερδίζουν, ενώ ο Δυτικός τομέας έμεινε στάσιμος (+11.086 κάτοικοι ή +2,49%), αν και το ποσοστό αύξησής του είναι διπλάσιο περίπου από το μέσο όρο της Νομαρχίας, αλλά το μισό περίπου του αντίστοιχου ποσοστού της Περιφέρειας Αττικής (+4,57%).

Θα πρέπει να επισημάνθει εδώ ότι η χαμηλή αυτή αύξηση του πληθυσμού της Δυτικής Αθήνας οφείλεται κύρια σε μετανάστευση απ' αυτή προς την Ανατολική Αθήνα και Αττική. Στην πραγματικότητα δηλαδή, με δεδομένο ότι η αύξηση η ωφελούμενη στη διαφορά γεννήσεων - θανάτων είναι μικρή, έχουμε σε επίπεδο Δυτικής Αθήνας δύο ρεύματα αλληλοαναιρούμενα. Κάτοικοι που έρχονται, ως επί το πλείστον οικονομικοί μετανάστες, και κάτοικοι που φεύγουν, ως επί το πλείστον εύρωστοι οικονομικά ή συνταξιούχοι, προς τις περιοχές της Ανατολικής Αθήνας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της απογραφής του 2001, ο «νόμιμος» πληθυσμός των δήμων της γεωγραφικής ενότητας είναι 549.495 άτομα. Αναλυτικότερα έχουμε: Δήμος Αγίων Αναργύρων 32.957, Δήμος Αγίας Βαρβάρας 30.562, Δήμος Αιγάλεω 74.046, Δήμος Ζεφυρίου 8.860, Δήμος Ιλίου 80.859, Δήμος Καματερού 22.234, Δήμος Κορυδαλλού 67.456, Δήμος Περιστερίου 137.918, Δήμος Πετρούπολης 48.327 και Δήμος Χαϊδαρίου 46.276.

Φαίνεται δε, ότι εκείνο που θα επηρεάσει αποφασιστικά την πληθυσμιακή εξέλιξη της Γεωγραφικής Ενότητας Δυτικής Αθήνας στα αμέσως προσεχή χρόνια δεν θα είναι η εξέλιξη της φυσικής αλλά της μεταναστευτικής κίνησης στην περιοχή. Η φυσική μεταβολή (γεννήσεις - θάνατοι) του πληθυσμού στη Δυτική Αθήνα για το διάστημα 1981-1990

(6,87) εμφανίζεται σαφώς μεγαλύτερη τόσο από την Περιφέρεια Πρωτεύουσας (4,02), όσο από την χώρα (2,79). Σύμφωνα όμως με επεξεργασία των στοιχείων της ΕΣΥΕ είναι σημαντική η μεταναστευτική κίνηση από τη Δυτική Αθήνα προς άλλες περιοχές, ιδιαίτερα το Ανατολικό και Νότιο Λεκανοπέδιο. Έτσι έχουμε για το διάστημα 1981-1990, υπολογίζοντας μόνο τη διαφορά πληθυσμού 81-91 και τη διαφορά γεννήσεων – θανάτων 1981-1990, χωρίς δηλαδή να υπολογίσουμε όσους ήρθαν, στη Δυτική Αθήνα εκροή κατοίκων στο 9,46% του πληθυσμού, στην Περιφέρεια Πρωτεύουσας 1,73%, ενώ στο σύνολο της χώρας έχουμε εισροή 2,59%

Τα στοιχεία των απογραφών του πληθυσμού της ΕΣΥΕ παρουσιάζουν σημαντική απόκλιση από τα στοιχεία των Στατιστικών Δελτίων Καταναλωτών της ΔΕΗ του 1989, που κατά τεκμήριο παρουσιάζουν με σημαντική προσέγγιση τον πραγματικό πληθυσμό της περιοχής. Τα στοιχεία αυτά ανεβάζουν τον πραγματικό πληθυσμό της περιοχής σε 650.000 κατοίκους περίπου, παρουσιάζοντας απόκλιση σε σχέση με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ της τάξης του 38 – 40% περίπου. Το στοιχείο αυτό είναι σημαντικό, διότι ενώ όλες οι εκτιμήσεις γίνονται με βάση τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, τα πραγματικά προβλήματα και οι ανάγκες της περιοχής, είναι σαφώς μεγαλύτερες και προκύπτουν από τον αριθμό των πραγματικών κατοίκων της περιοχής που όπως αναφέρεται παραπάνω.

2.2.3 Κοινωνικοοικονομική διάρθρωση πληθυσμού

Η ανθρωπογεωγραφία της Νομαρχίας Αθηνών χαρακτηρίζεται από τη διατηρούμενη κοινωνική της διαίρεση σε ανατολική και δυτική και την άνιση χωρική κατανομή των παραμέτρων που στοιχειοθετούν την ποιότητα του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος. Η άνιση αυτή κατανομή πάντως είναι λιγότερο έντονη σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις.

Από το 1970 και μετά διαπιστώνεται μία μετακίνηση των εργατικών στρωμάτων προς το κέντρο της πόλης, που συνοδεύεται από παράλληλη κίνηση των ανωτέρων εισοδηματικών στρωμάτων (ελεύθεροι επαγγελματίες, διευθυντικά στελέχη, κλπ.) προς το βορειοανατολικό και νοτιοανατολικό λεκανοπέδιο, και ιδιαίτερα προς τα βόρεια προάστια. Αντιθέτως στις δυτικές περιοχές διατηρείται και εντείνεται ο εργατικός χαρακτήρας. Η

Νομαρχία Αθήνας (18,57%) εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό υψηλών εισοδημάτων στην Περιφέρεια (16,70%), υπάρχουν έντονες αντιθέσεις μέσα στη Νομαρχία, με τη Δυτική Αθήνα να έχει στο υψηλό εισόδημα μόλις το 8,95% του πληθυσμού της, ενώ ο Νότιος τομέας έχει το 33,38%. Από την άλλη η Δυτική Αθήνα έχει λιγότερα υψηλά εισοδήματα απ' ότι ο Πειραιάς ή η Δυτική Αττική. Η σύνθεση της απασχόλησης και των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη Δυτική Αθήνα χαρακτηρίζεται από την υπεροχή του τριτογενούς τομέα, η μεγέθυνση του οποίου έγινε σε βάρος της απασχόλησης τους δευτερογενούς.

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Δυτικής Αθήνας ανέρχεται στο 44,25%, είναι δηλαδή λίγο μεγαλύτερος από το μέσο όρο της Περιφέρειας Πρωτευούσης (43,76%) και αρκετά της Χώρας (38,97%). Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής 1991 ο τριτογενής τομέας απορροφά το μεγαλύτερο μέρος της απασχόλησης (65,5%), ποσοστό μικρότερο από το μέσο όρο της Αττικής (67,1%) και μεγαλύτερο της Χώρας (48%). Οι απασχολούμενοι στο δευτερογενή ανέρχονται σε 33,95% και στον πρωτογενή σε 0,45%.

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Δυτικής Αθήνας, το 1991 ανέρχονταν σε 177.316 κατοίκους ή σε ποσοστό 44,25% του συνολικού πληθυσμού. Οι απασχολούμενοι ανέρχονταν σε 160.991 και κατανέμονταν στους τρεις τομείς παραγωγής όπως στον κατωτέρω πίνακα :

Πίνακας 2.1: Ποσοστά ανά τομέα παραγωγής

	1981		1991	
	Δυτική Αθήνα	Περιφέρεια Πρωτευούσης	Δυτική Αθήνα	Περιφέρεια Πρωτευούσης
Πρωτογενής	0.56%	0.60%	0.45%	0.40%
Δευτερογενής	59.39%	36.9%	33.95%	24.5%
Τριτογενής	40.05%	57.3%	65.60%	67.10%

Πηγή: ΑΣΔΑ, ίδια επεξεργασία.

Σημαντική είναι η μείωση που παρατηρείται στους απασχολούμενους στον δευτερογενή τομέα που φθάνει 25,44%, δηλαδή περίπου το 1/4 του συνόλου των απασχολουμένων έπαψε να εργάζεται στον δευτερογενή τομέα, αλλά ταυτόχρονα η αύξηση των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα που φθάνει το 18,13%, βλέπουμε ότι δεν είναι σε

θέση να απορροφήσει αυτούς που εγκατέλειψαν τον δευτερογενή τομέα παραγωγής και αυτός είναι ένας σημαντικός παράγοντας που συμβάλει στα υψηλά ποσοστά ανεργίας που παρατηρούνται στην περιοχή.

Η ανεργία στη Δυτική Αθήνα εκτιμάται στο 12% του εργατικού δυναμικού, όταν στην πρωτεύουσα φθάνει το 10% και στο σύνολο της χώρας το 9%. Το ποσοστό της πραγματικής ανεργίας στην περιοχή υπερβαίνει το 15%, σύμφωνα με στοιχεία πρόσφατων μελετών. Δηλαδή ενώ η Ελλάδα πλησιάζει το μέσο ποσοστό ανεργίας της κοινότητας, η Δυτική Αθήνα φθάνει τα επίπεδα ανεργίας των περιφερειών της κοινότητας με πολύ υψηλότερα ποσοστά ανεργίας. Ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά μακροχρόνιας ανεργίας καταγράφονται στις γυναίκες, τους νέους και σε άτομα που βγήκαν εκτός παραγωγικής διαδικασίας μετά από αρκετά χρόνια απασχόλησης.

Η γεωγραφική ενότητα της Δυτικής Αθήνας, διαφοροποιείται ως προς τα οικονομικοκοινωνικά και τομεακά χαρακτηριστικά της από τις υπόλοιπες περιοχές της Περιφέρειας Πρωτευούσης. Η Δυτική Αθήνα χαρακτηρίζεται από υψηλότερους δείκτες ανεργίας, χαμηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων, χαμηλότερα εισοδήματα και γενικότερα χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο (π.χ. συνθήκες στέγασης). Η ανάπτυξή της στηρίζεται σχεδόν στο σύνολό της στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής. Το κατά κεφαλήν εισόδημα είναι σημαντικά χαμηλότερο του μέσου όρου της περιφέρειας πρωτευούσης και σε μερικούς Δήμους είναι χαμηλότερο από το μέσο όρο της χώρας.

Το χαμηλό επίπεδο διαβίωσης στη Δυτική Αθήνα, η ανεργία, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η ανεπάρκεια κοινωνικής υποδομής, αναγκάζει μεγάλο μέρος των κατοίκων να μετακινείται σε άλλα γεωγραφικά διαμερίσματα της Αττικής και κύρια στη ΒΑ και ΝΑ, με σκοπό την αναζήτηση απασχόλησης και καλύτερων περιβαλλοντικών συνθηκών.

Η αύξηση του πληθυσμού της Δυτικής Αθήνας, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην μετεγκατάσταση πληθυσμού από τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές της χώρας που πρωτοεγκαθίστανται στην Δυτική Αθήνα για αναζήτηση απασχόλησης σε όλη την Αττική, ή οικονομικούς μετανάστες. Η περιοχή της Δυτικής Αθήνας λόγω των δυσμενών χαρακτηριστικών τόσο του φυσικού όσο και του κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντός της παρουσιάζει πολύ μικρή αύξηση του πληθυσμού της λόγω μετεγκατάστασης εργαζομένων σ' αυτήν.

Η φυσική αύξηση του πληθυσμού που παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό συγκριτικά με όλες τις άλλες περιοχές της Αττικής, αποδεικνύει ότι η Δυτική Αθήνα διαθέτει ανθρώπινο δυναμικό με υγιή δημογραφικά χαρακτηριστικά, που εν δυνάμει και με τις κατάλληλες συνθήκες, μπορεί να υποστηρίξει την αναπτυξιακή διαδικασία. Εξετάζοντας τη σύνθεση του πληθυσμού της Δ. Αθήνας κατά τάξεις ηλικιών παρατηρείται ότι η συμμετοχή των μικρών ηλικιών 0-9 ετών είναι μικρή, αυξάνεται όμως σημαντικά στις παραγωγικές ηλικίες άνω των 20 ετών. Επίσης συγκριτικά μικρή είναι και η συμμετοχή των μεγάλων ηλικιακών ομάδων. Η εικόνα που παρουσιάζεται είναι μίας υγιούς πληθυσμιακά εξελισσόμενης περιοχής, με δυναμικά χαρακτηριστικά, που όμως η γενικότερη τάση μείωσης των γεννήσεων διαγράφεται έντονα και εδώ.

Ενώ παρουσιάζεται πολύ μικρό ποσοστό αναλφάβητων και υψηλά ποσοστά του πληθυσμού που έχουν τελειώσει βασική και μέση εκπαίδευση, η περιοχή υστερεί σε αποφοίτους ανωτέρων και ανωτάτων σχολών έχοντας ποσοστό 10,88% σε σχέση με το αντίστοιχο 17,1% της περιφέρειας πρωτεύουσας. Όπως γίνεται φανερό για την δημιουργία των κατάλληλων όρων ένταξης των ανέργων που προέρχονται από τον δευτερογενή τομέα, στον τριτογενή τομέα παραγωγής, απαιτούνται «ποιοτικές» παρεμβάσεις αναφορικά με τα προσόντα και τις ειδικεύσεις αυτού του ανθρώπινου δυναμικού με γνώμονα τις σύγχρονες απαιτήσεις ιδιαίτερα των κλάδων του εμπορίου και των υπηρεσιών.

2.2.4 Κοινωνικός Αποκλεισμός και Αποκλεισμός από την Αγορά Εργασίας

Παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια εντεινόμενα φαινόμενα αποκλεισμού από την αγορά εργασίας, κοινωνικού αποκλεισμού και παραβατικής συμπεριφοράς. Τα φαινόμενα αυτά έχουν έντονη κοινωνική διάσταση, καθώς πλήττονται ομάδες ή άτομα κοινωνικά αποκλεισμένα για ειδικές αιτίες πέραν της οικονομικής συγκυρίας (ΑΜΕΑ, πολιτιστικές μειονότητες, διακινούμενοι πληθυσμοί, φυλακισμένοι και αποφυλακισμένοι, κλπ.).

Η ανεργία και ο κοινωνικός αποκλεισμός επιβαρύνονται από τη συρροή αλλοδαπών οικονομικών προσφύγων, των οποίων η μαζική παρουσία, χωρίς τις κατάλληλες υποδομές και υπηρεσίες υποδοχής, τείνει να γίνει ένα από τα σοβαρότερα άμεσα προβλήματα της πόλης.

2.2.5 Βασικά προβλήματα και ανάγκες της Δυτικής Αθήνας

Η εικόνα της Δυτικής Αθήνας στοιχειοθετείται από την κοινωνική και οικονομική ένταξη του πληθυσμού της στα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα, από την ανυπαρξία ουσιαστικά επενδύσεων στο δευτερογενή τομέα που σηματοδοτεί τα όρια των παραδοσιακών μορφών μεταποίησης στην περιοχή, από τις ελάχιστες αναλογικά με άλλες περιοχές δημόσιες επενδύσεις. Είναι χαρακτηριστικό ότι μεγάλες δημόσιες επενδύσεις στην περιοχή αφορούν ουσιαστικά μόνο έργα εθνικής και μητροπολιτικής εμβέλειας και όχι προβλήματα της περιοχής. Η Δυτική Αθήνα χρησίμευσε ως τόπος εγκατάστασης φτηνού εργατικού δυναμικού, φτηνός αστικός χώρος για στέγαση εσωτερικών και εξωτερικών μεταναστών χωρίς υποδομή, φτηνή γη για βιομηχανία – βιοτεχνία.

Από την άλλη η Δυτική Αθήνα αποτελεί μία από τις πιο δυναμικές περιοχές του Λεκανοπεδίου τόσο από δημογραφική όσο και από οικονομική άποψη. Οι ρυθμοί μεταβολής του πληθυσμού είναι μεγαλύτεροι σε σχέση με άλλες περιοχές. Το ακαθάριστο εθνικό προϊόν που παράγεται από τους κατοίκους της Δυτικής Αθήνας είναι πάνω από το μέσο όρο της Περιφέρειας.

Σε οικονομικό επίπεδο η Δυτική Αθήνα αναγνωρίζεται ως περιοχή του Λεκανοπεδίου με ιδιαίτερα σημαντική παραγωγική δραστηριότητα. Είναι κοινά αποδεκτή όμως η ανυπαρξία ή η προβληματικότητα της υφισταμένης υποδομής στην Δυτική Αθήνα. Διαπιστώνονται βασικές ελλείψεις σε τεχνική υποδομή, υποδομή μεταφορών και κυκλοφορίας, κοινωνική υποδομή, υποδομή εκπαίδευσης και έρευνας, υποδομή υγείας, περιβαλλοντική υποδομή και γενικότερα υστέρηση στους δείκτες εξυπηρέτησεων.

Επίσης είναι ιδιαίτερα εμφανής η υποβάθμιση του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος. Όσο αφορά στα δημογραφικά, οικονομικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της Δυτικής Αθήνας επισημάνονται:

α) Προβλήματα και αδυναμίες που σχετίζονται με τις παραγωγικές δραστηριότητες και αποτελούν κύριους ανασταλτικούς παράγοντες κάθε αναπτυξιακής προσπάθειας. Ειδικότερα εντοπίζονται:

Στην προβλεπόμενη αύξηση του πληθυσμού των νέων παραγωγικών ηλικιών που αφενός μεν θα οξύνει το υπάρχον πρόβλημα ανεργίας, αφετέρου δε θα δημιουργήσει σημαντική δυνατότητα αναδιάρθρωσης της παραγωγικής θέσης του πληθυσμού.

Στην προβλεπόμενη αύξηση του γηραιού τμήματος του πληθυσμού που θα προκαλέσει οικονομικά προβλήματα και κοινωνική αρρυθμία.

Στη μείωση της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα της οικονομίας της περιοχής. Παρ' ότι αναπληρώνεται μερικά από την αύξηση της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα, δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα κύρια διαρθρωτικής ανεργίας, λόγω διαφορετικής ειδίκευσης που απαιτείται. Η ανεργία αυτή πλήττει κατά κύριο λόγο συγκεκριμένες ομάδες του πληθυσμού όπως τις γυναίκες και τις ηλικιακές ομάδες άνω των 45 ετών που χαρακτηρίζονται από έλλειψη εξειδίκευσης και γενικότερα χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο. Το χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα κάθε προσπάθειας οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.

β) Δυνατότητες και πλεονεκτήματα, η αξιοποίηση των οποίων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις μπορεί να ανατρέψει αρνητικές τάσεις στην κατεύθυνση ανασυγκρότησης και αναβάθμισης της περιοχής.

Το πληθυσμιακό μέγεθος της περιοχής (περισσότερο από 600.000 κάτοικοι) αποτελεί μια σχετικά μεγάλη αγορά ικανή να στηρίζει την οργανωμένη εμπορική δραστηριότητα. Τα σχετικά υγιή δημογραφικά χαρακτηριστικά της.

- Η διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού που σήμερα τείνει σε αποκλεισμό από την αγορά εργασίας (νέοι άνεργοι, γυναίκες, μακροχρόνιοι άνεργοι, εργαζόμενοι με επισφαλή θέση εργασίας σε ΜΜΕ που φθίνουν παραγωγικά και αντιμετωπίζουν δυσκολίες προσαρμογής).
- Η υφιστάμενη παραγωγική βάση (μεταποιητική και εμπορική) με δυνατότητα εκσυγχρονισμού ή ανάπτυξης σε νέους τομείς.
- Η διαθεσιμότητα μεγάλων ελεύθερων χώρων που μπορούν να συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος (δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής, δημιουργία υποδομών οργανωμένης μεταποιητικής δραστηριότητας – καινοτομίας – τεχνολογίας).

2.3 Υποβάθμιση της περιοχής – χωρική διάσταση

Η περιοχή ανήκει στο Δυτικό Λεκανοπέδιο. Η ύπαρξη φυσικών και τεχνικών φραγμάτων την απομονώνει τόσο από το κέντρο της Αθήνας όσο και από τη Δυτική Αττική. Το κυριότερο φυσικό φράγμα που εκτείνεται από Β.-Β.Δ. έως Ν.- Ν.Δ. της περιοχής της Γεωγραφικής Ενότητας Δυτικής Αθήνας και καλύπτει τα όρια των δέκα όμορων Δήμων: Αγίων Αναργύρων, Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Ζεφυρίου, Ιλίου, Καματερού, Κορυδαλλού, Περιστερίου, Πετρούπολης και Χαϊδαρίου, είναι το Όρος Αιγάλεω, που λειτουργεί και ως φυσικό όριο προς τη Δυτική Αττική και προς την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Σ' ένα πολύ μικρό μέρος στα δυτικά φυσικό φράγμα αποτελεί ο Κόλπος της Ελευσίνας, ενώ από ανατολικά διασχίζεται από τον Κηφισό ποταμό με τον οποίο και διαχωρίζεται από το κέντρο της Αθήνας. Παράλληλα με τον Κηφισό ποταμό υπάρχει η Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας, η μία από τις δύο «εισόδους» της πόλης της Αθήνας. Ο δεύτερος οδικός άξονας «είσοδος» της Αθήνας, η Αθηνών – Κορίνθου, επίσης διασχίζει τη Δυτική Αθήνα προς τα δυτικά, χωρίζοντας κυριολεκτικά το Δήμο Χαϊδαρίου σε δύο μέρη, ενώ λειτουργεί σαν όριο ανάμεσα στους Δήμους Περιστερίου και Αιγάλεω. Η σύνθεση των Δήμων της ενότητας υλοποιείται ουσιαστικά μόνο μέσα από τον οδικό άξονα της λεωφόρου Θηβών. Ο άξονας αυτός διασταυρώνεται με όλους τους βασικούς οριζόντιους άξονες της περιοχής.

2.3.1 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά Δ. Αθήνας

Η συνολική έκταση της περιοχής είναι 7.005 Ha (54,12%) εντός σχεδίου πόλης και 3.214 Ha (45,88%) εκτός σχεδίου πόλης. Η εκτός σχεδίου περιοχή αποτελείται από το όρος Αιγάλεω, τα στρατόπεδα ΚΕΒΟΠ, ΚΕΔΒ και 301 ΣΕΒ, και το Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης Πύργου Βασιλίσσας. Πρόκειται για πυκνοδομημένη περιοχή με βασικά χαρακτηριστικά την μετριότατη ποιότητα κτιρίων, την έλλειψη ελεύθερων χώρων, το ανεπαρκές και κακής ποιότητας οδικό δίκτυο, την έλλειψη χώρων κατάλληλων να καλύψουν τόσο τις ανάγκες κοινωνικής υποδομής, όσο και γενικότερων κοινωνικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων (διοίκηση – δημαρχιακά καταστήματα λειτουργούν σε μισθωμένα κτίρια).

2.3.2 Μεταφορές

Οι μεταφορές παρουσιάζουν αδυναμίες, καθώς το υπάρχων οδικό δίκτυο είναι πλημμυρές, κυρίως ποιοτικά. Οι οδικές μεταφορές στηρίζονται στο ιδιωτικό αυτοκίνητο, που οδηγεί σε παρόξυνση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και ρύπανση της ατμόσφαιρας, ενώ τα μαζικά μέσα μεταφοράς είναι υποβαθμισμένα. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για μετακίνηση με ποδήλατο και για περπάτημα, όπως δεν υπάρχουν οι κατάλληλες διαρρυθμίσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Η μορφή και τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου αντικατοπτρίζουν την έντονη εξάρτηση από το μητροπολιτικό κέντρο. Η μορφή του δικτύου είναι ακτινωτή, υποδηλώνοντας την άμεση εξάρτηση αυτών των περιοχών από το κέντρο. Το κέντρο είναι η περιοχή που προσελκύει τις περισσότερες μετακινήσεις, ενώ παράλληλα, λόγω της μορφής του δικτύου, επιβαρύνεται από μεγάλο ποσοστό διαμπερών κινήσεων.

Η ανεξέλεγκτη χωροθέτηση χρήσεων συχνά υπερτοπικής σημασίας κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων επιβαρύνει ακόμα περισσότερο την ήδη προβληματική κατάστασή τους.

Τα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς, παρά τις βελτιώσεις που υπάρχουν λόγω αύξησης του στόλου και των λεωφορειόδρομων εξακολουθούν να είναι αναξιόπιστα, με

αποτέλεσμα να χάνουν συνεχώς επιβάτες. Τα μέσα σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ, Προαστιακός Σιδηρόδρομος) βελτιώνουν κατά πολύ την κατάσταση. Οι χώροι στάθμευσης, είτε παρόδιοι, είτε εκτός οδού είναι ελάχιστοι.

Η ιδιοκτησία ΙΧ. στην Περιφέρεια Αττικής είναι αρκετά υψηλή, 241 ΙΧ ανά χιλίους κατοίκους, με ανισοκατανομές ανάμεσα στις Νομαρχίες. Η ιδιοκτησία ΙΧ στην Νομαρχία Αθηνών είναι πάνω από το μέσο όρο της Περιφέρειας (255 ΙΧ / 1000 κάτοικους), με σημαντικές όμως ανισοκατανομές ανάμεσα στους διάφορους τομείς (Νότιος Τομέας 357, Δυτική Αθήνα 226), αποτέλεσμα των οικονομικών ανισοτήτων.

2.3.3 Υποδομές

Η αντιπλημμυρική θωράκιση της Δυτικής Αθήνας, παρ' όλα τα βήματα που έγιναν στο Β' ΚΠΣ, εξακολουθεί να είναι το ζητούμενο. Απαραίτητο επίσης είναι να επιλυθεί και το πρόβλημα αρμοδιοτήτων με την ΕΥΔΑΠ. Είναι αναγκαία η συνέχιση με εντατικότερους ρυθμούς των έργων αντιπλημμυρικής προστασίας, που συνίστανται:

Στον τομέα των αποχετεύσεων ακαθάρτων οι δήμοι της Δυτικής Αθήνας δεν έχουν έντονο πρόβλημα βιολογικών καθαρισμών αφού στο σύνολό τους αποχετεύονται μέσω των κεντρικών συλλεκτήρων προς τους υπάρχοντες Σταθμούς Επεξεργασίας Λυμάτων. Θα πρέπει να επισημανθεί η αναγκαιότητα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του Σταθμού Επεξεργασίας Λυμάτων της Μεταμόρφωσης, που λειτουργεί με μηχανήματα παρωχημένης τεχνολογίας.

Υπάρχει όμως έντονο πρόβλημα αντικατάστασης του κατασκευασμένου δικτύου από πηλοσωλήνες, οι οποίοι λόγω του υλικού κατασκευής τους, κατασκευή περίπου το 1950, έχουν αποσθρωθεί και επιπλέον για το λόγο σώρευσης στερεών λυμάτων, που έχουν μειώσει τη διατομή με συνέπεια η λειτουργία τους να είναι τουλάχιστον πλημμελής.

Επιπλέον προκύπτει ανάγκη κατασκευής δικτύων ακαθάρτων, όπως και των λοιπών υποδομών, στις νεοεπιχειρήσεις στο σχέδιο περιοχές.

Μεγάλο μέρος του δικτύου ύδρευσης απαιτεί αντικατάσταση λόγω :

- της παλαιότητας των αγωγών ύδρευσης, κατασκευασμένων από μαντεμένιους σωλήνες (υλικό διαβρώσιμο)

- κατασκευής μεγάλου μέρους υδρευτικού δικτύου από ιδιώτες με υλικά μη αποδεκτά από απόψεως ποιότητας ,που μετά την ένταξή τους στο δίκτυο της ΕΥΔΑΠ, παρελήφθησαν ως είχαν με αποτέλεσμα την δυσλειτουργία του συστήματος (αλλαγή πιέσεων, υδρομετρητών κλπ).

Στον τομέα των απορριμμάτων το βασικό πρόβλημα εστιάζεται στο θέμα της χωροθέτησης των ΧΥΤΑ.

2.3.4 Χρήσεις γης

Κύριο χαρακτηριστικό των χρήσεων γης στη Δυτική Αθήνα είναι η ανάμιξή τους. Υπάρχουν πάντως ορισμένες ζώνες όπου κυριαρχούν διάφορες χρήσεις. Κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία. Οι χρήσεις υπερτοπικής σημασίας καλύπτουν το 60% της επιφανείας της Νομαρχίας Αθηνών.

2.3.5 Εκπαίδευση

Οι εκπαιδευτικές υποδομές χαρακτηρίζονται από σημαντικές ελλείψεις σε όλες τις βαθμίδες της δημόσιας εκπαίδευσης με αποτέλεσμα πολλά σχολεία να λειτουργούν με διπλή βάρδια. Άλλο πρόβλημα είναι η εικόνα νεκρού χώρου που παρουσιάζουν σήμερα τα σχολεία μετά το μάθημα. Η χρησιμοποίηση των σχολικών κτιριακών εγκαταστάσεων από και με ευθύνη των ΟΤΑ για κοινωνικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα για πολιτισμό και αθλητισμό, θα δώσει στη γειτονιά και στη συνοικία ένα πυρήνα εκπαιδευτικής, πολιτιστικής και αθλητικής δράσης και παρουσίας.

Το εκπαιδευτικό περιβάλλον στην τριτοβάθμια εκπαίδευση δεν προσφέρεται για αναβάθμιση των γνώσεων, της επιστημονικής έρευνας και της σύνθεσής τους με τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι και τα δύο (2) ΤΕΙ της Αθήνας (ΤΕΙ Αθηνών και ΤΕΙ Πειραιά) βρίσκονται στη Δυτικής Αθήνα, έχουν όμως ελάχιστη, αν όχι ανύπαρκτη, σύνδεση με τα προβλήματα της περιοχής.

Οι ελλείψεις σε υποδομές της αρχικής και συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης είναι μεγάλες, ενώ απουσιάζουν παντελώς οι υποδομές, δομές και θεσμοί για εξειδικευμένες παρεμβάσεις υπέρ των κοινωνικά αποκλεισμένων ατόμων από την αγορά εργασίας.

2.3.6 Υγεία – Πρόνοια

Στο χώρο της υγείας και της πρόνοιας παρατηρείται ενδοπεριφερειακή ανισότητα στην παροχή υπηρεσιών υγείας με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση ασθενών στην Αθήνα, χαμηλή στάθμη προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες, ανεπάρκεια του αριθμού των παιδικών σταθμών σε σχέση με τις ανάγκες των εργαζομένων γονέων, σε συνδυασμό με σοβαρές ελλείψεις στις προσφερόμενες υπηρεσίες και το περιορισμένο ωράριο λειτουργίας τους.

Στη Δυτική Αθήνα υπάρχουν δύο ειδικά Νοσοκομεία (Δρομοκαϊτειο και Δαφνί – Ψυχιατρεία) και ένα γενικό (Αγίας Βαρβάρας), ενώ κατασκευάζεται το Περιφερειακό Νοσοκομείο Δυτικής Αθήνας στο ΚΕΒΟΠ.

Η έλλειψη παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών στην περιοχή, σε συνδυασμό και με τους πολύ μεγάλους χρόνους μετακίνησης από και προς τον τόπο εργασίας, έχουν δημιουργήσει ένα αρκετά δυσμενές υπόβαθρο για τις μητέρες που θα ήθελαν να εργαστούν. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι ακόμα και από τους υπάρχοντες παιδικούς σταθμούς, πολλοί λειτουργούν σε ενοικιαζόμενους χώρους, πολλές φορές ακατάλληλους, και με ελλιπέστατη υποδομή και εξοπλισμό.

2.3.7 Πολιτισμός

Οι ελλείψεις σε πολιτιστικές υποδομές είναι τεράστιες. Ουσιαστικά, αν αφαιρέσουμε το Μπουρνάζι, πολιτισμός στην Δυτική Αθήνα υπάρχει μόνο το καλοκαίρι.

2.3.8 Εντοπισμός προβλημάτων – Διαγραφόμενες προκλήσεις και απειλές

Από την ανάλυση των δημογραφικών, οικονομικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της περιοχής σε σχέση με το λεκανοπέδιο, εντοπίστηκαν μία σειρά προβλήματα που σχετίζονται άμεσα με την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στη γεωγραφική ενότητα. Τα προβλήματα αυτά, που σήμερα είναι οι κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες κάθε αναπτυξιακής προσπάθειας, αφορούν:

- Την προβλεπόμενη αύξηση του γηραιού τμήματος του πληθυσμού που θα προκαλέσει οικονομικά προβλήματα και κοινωνική αρρυθμία.
- Την αναμενόμενη αύξηση του πληθυσμού των νέων παραγωγικών ηλικιών, που από τη μία θα οξύνει το υπάρχον πρόβλημα ανεργίας, από την άλλη όμως θα δημιουργήσει σημαντική δυνατότητα παρέμβασης στην παραγωγική βάση του πληθυσμού.
- Την υπάρχουσα τάση μετακίνησης του πληθυσμού από την Δυτική Αθήνα προς τις περιοχές των βορείων και νοτίων προαστίων του λεκανοπεδίου, που συγκριτικά θεωρούνται αναβαθμισμένες, στερώντας έτσι την Δ. Αθήνα από ένα δυναμικό τμήμα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, αφού κατά κανόνα αυτοί που μετακινούνται από την Δ. Αθήνα προς πιο αναβαθμισμένα προάστια, είναι εκείνα τα τμήματα του πληθυσμού που έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό της αύξηση του εισοδήματός τους.
- Τη μείωση της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα της οικονομίας της περιοχής, που αν και συνοδεύεται από μερική αντίστοιχη αύξηση του τριτογενή, ωστόσο δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα ανεργίας στην περιοχή, λόγω της αλλαγής των απαιτήσεων σε ειδικεύσεις. Η ανεργία αυτή πλήττει κυρίως το γυναικείο πληθυσμό.
- Το χαμηλό εισόδημα των κατοίκων της γεωγραφικής ενότητας, που υποδηλώνεται από τα υψηλά ποσοστά απασχόλησης στην κατηγορία των εργατών.
- Το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων, που δρα ανασταλτικά σε κάθε προσπάθεια οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.
- Τους βασικούς κλάδους της παραγωγής στην περιοχή που παρουσιάζουν κατά το μεγαλύτερο μέρος τους πτώση ή στασιμότητα.
- Την ανάμειξη οχλουσών βιομηχανικών – βιοτεχνικών χρήσεων με την κατοικία, που υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της ενότητας, ενώ παράλληλα

δυσχεραίνεται κάθε προσπάθεια καλύτερης οργάνωσης των μεταποιητικών μονάδων.

- Τις ιδιαίτερα ψηλές πυκνότητες σε κεντρικές περιοχές της γεωγραφικής ενότητας (Πετρούπολη, Περιστερί, Αιγάλεω).
- Την έλλειψη πρασίνου μέσα στον οικιστικό ιστό, που, σε συνδυασμό με την έλλειψη κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων (πλατείες, παιδικές χαρές, κλπ.), οξύνει την εικόνα υποβάθμισης.
- Την έλλειψη υποδομών για αποχετεύσεις λυμάτων ή ομβρίων υδάτων και απορριμμάτων (ιδιαίτερα όσον αφορά στα νοσοκομειακά απορρίμματα).
- Την έλλειψη βασικών τεχνικών υποδομών ιδιαίτερα σε νεοενταχθείσες περιοχές.
- Τις σοβαρές ελλείψεις κοινωνικής υποδομής, που χαρακτηρίζουν τη γεωγραφική ενότητα στο σύνολό της. Στον τομέα της παιδείας, οι ελλείψεις αυτές, σε συνδυασμό με το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο και εισόδημα των κατοίκων, εμποδίζουν την προσαρμογή του ανθρώπινου δυναμικού στις νέες οικονομικές συνθήκες, που απαιτούν πρόσθετες γνώσεις και ειδίκευση σε νέους τομείς.
- Στον τομέα της υγείας εντοπίζεται η έλλειψη νοσοκομειακής υποδομής, παράλληλα με την πλήρη εξάρτηση της ενότητας από το κέντρο της Αθήνας.
- Την ανεπάρκεια και κακή οργάνωση του κυκλοφοριακού δικτύου στην ενότητα, που έχει πολλαπλές επιπτώσεις στην οικονομία της περιοχής και στο περιβάλλον. Η έλλειψη ικανοποιητικής σύνδεσης των Δήμων της ενότητας μεταξύ τους οδηγεί στη χαλάρωση των οικονομικών – κοινωνικών σχέσεων και διατηρεί την εξάρτηση της ενότητας από το κέντρο της Αθήνας.
- Την έλλειψη συγκοινωνιακής σύνδεσης μεταξύ των Δήμων της ενότητας καθώς και τη χρονοβόρα σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, που πλήττει άμεσα την οικονομία της περιοχής. Καθημερινά χάνονται χιλιάδες ανθρωπόωρες σε μετακινήσεις για εργασία, ψώνια και ψυχαγωγία προς το κέντρο, ενώ παράλληλα ελαχιστοποιούνται οι δυνατότητες για ανάπτυξη ισχυρών τοπικών κέντρων.

Την ατμοσφαιρική ρύπανση που αποτελεί ένα ακόμα σοβαρό πρόβλημα που σχετίζεται άμεσα με:

- Την κυκλοφορία (κυκλοφοριακή υποδομή, συγκοινωνιακό, οργάνωση οδικού δικτύου).
- Τη βιομηχανία / βιοτεχνία (ρυπογόνες μονάδες).
- Τη θέρμανση των κτιρίων (καυστήρες).
- Την πλήρη υποβάθμιση του όρους Αιγάλεω, που θα μπορούσε να αποτελέσει όχι μόνο χώρο περιβαλλοντικού πρασίνου της ενότητας αλλά και πεδίο άσκησης επιθετικής περιβαλλοντικής πολιτικής σε επίπεδο Λεκανοπεδίου.
- Την ανεπάρκεια των κρατικών υπηρεσιών και την κακή τους χωροθέτηση. Για παράδειγμα, από τις 24 υπηρεσίες του ΟΑΕΔ στην Αττική μόνο οι 4 εξυπηρετούν τη Δυτική Αθήνα που αποτελείται από 9 δήμους. Άλλοι φορείς όπως ο ΕΟΜΜΕΧ, το ΕΚΕΠΑ, κλπ. δεν διαθέτουν τοπικές αντίστοιχες υπηρεσίες εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιχειρηματιών.

2.4 Κλάδοι με προβλήματα απασχόλησης

Η υπεροχή του τριτογενή τομέα έναντι του δευτερογενή, συναντάται σε όλους τους Δήμους της Δ. Αθήνας με την ίδια περίπου αναλογία 2/1, και σχετίζεται με την κοινωνικοοικονομική αναδιάρθρωση που συντελείται στην περιοχή, ακολουθώντας τις γενικότερες τάσεις που επικρατούν στην περιφέρεια της πρωτεύουσας, με ρυθμούς όμως μικρότερους αναφορικά με την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα και την μείωση του δευτερογενούς.

Παρά την υπεροχή πλέον του τριτογενή τομέα, ο δευτερογενής τομέας συνεχίζει να παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής, αφού υπολογίζεται ότι το 20% του συνόλου της μεταποίησης στην περιφέρεια πρωτεύουσας, είναι εγκατεστημένο στην Δυτική Αθήνα, στην οποία βρίσκεται το 17% των μεταποιητικών καταστημάτων της περιφέρειας πρωτεύουσας.

Κύριοι κλάδοι της μεταποίησης στην Δ. Αθήνα, αποτελούν οι παρακάτω :

- βιομηχανία μεταφορικών μέσων

- βιομηχανία τελικών προϊόντων από μέταλλο, εκτός μηχανών και μεταφορικού υλικού
- βιομηχανία προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά, εκτός από παράγωγά πετρελαίου και άνθρακα
- βιομηχανία ξύλου και φελλού εκτός της επιπλοποιίας
- βιομηχανία ειδών υπόδησης, ένδυσης και διαφόρων ειδών υφάσματος
- υφαντικές βιομηχανίες
- βιομηχανία ειδών διατροφής, εκτός ποτών.

Οι κλάδοι αυτοί αντιπροσωπεύουν το 80,1% του συνόλου των βιομηχανικών και βιοτεχνικών καταστημάτων και το 74,8% της συνολικής μεταποιητικής απασχόλησης στη γεωγραφική ενότητα.

Παρατηρείται ότι οι προαναφερόμενοι κλάδοι της μεταποίησης παραμένουν σταθεροί όσον αφορά τον αριθμό των καταστημάτων και αποτελούν παραδοσιακούς κλάδους για την περιοχή, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των απασχολούμενων σε αυτούς είναι σημαντικά μειωμένος. Το φαινόμενο αυτό εξηγείται λόγω του ότι ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων σε αυτούς τους κλάδους έχασε την εργασία του κύρια λόγω συρρίκνωσης του προσωπικού των επιχειρήσεων των κλάδων αυτών από την μείωση του κύκλου εργασιών και όχι λόγω παύσης εργασιών των επιχειρήσεων, αφού ο αριθμός τους παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος. Ο αριθμός επιχειρήσεων είναι ο ίδιος, όχι όμως και οι επιχειρήσεις. Σημαντική μείωση προσωπικού μπορεί να εμφανίζεται και λόγω αύξησης παραγωγικότητας με νέες τεχνολογίες. Αυτός είναι άλλος ένας σημαντικός παράγοντας που συμβάλει στα υψηλά ποσοστά ανεργίας και οι αιτίες του φαινομένου εστιάζονται στην μειωμένη ανταγωνιστικότητα που παρουσιάζουν οι προαναφερόμενοι κλάδοι. Το σύνολο των καταστημάτων της μεταποίησης στη Δ. Αθήνα ήταν 8.167 και το σύνολο των απασχολούμενων σε αυτά ήταν 41.670 άτομα. Ο μέσος αριθμός απασχολούμενων ανά επιχείρηση ήταν 5 άτομα περίπου, όσο και αυτός της περιφέρειας πρωτεύουσας.

Στον τριτογενή τομέα το εμπόριο αποτελεί τη σημαντικότερη οικονομική δραστηριότητα. Τα καταστήματα του εμπορίου αποτελούν το 46,9% του συνόλου των καταστημάτων του τριτογενή τομέα και απασχολούν το 27,1% των απασχολούμενων σε

αυτόν τον τομέα. Η περιφέρεια πρωτεύουσας, παρουσιάζει υψηλότερο ποσοστό καταστημάτων εμπορίου (58,8%) καθώς και απασχόλησης (38,5%) σε σχέση με τη Δυτική Αθήνα, και αποτελεί την κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα. Στη Δυτική Αθήνα παρά την αύξηση των καταστημάτων και της απασχόλησης του εμπορίου, δεν παρουσιάζουν εικόνα δυναμισμού και ανάπτυξης τέτοια που να μπορεί να απορροφήσει σημαντικό τμήμα του άνεργου πληθυσμού.

2.5 Ενδογενής δυναμική

Τα ποσοστά ανεργίας στη Δυτική Αθήνα είναι από τα υψηλότερα στη χώρα. Η ανεργία έχει επιλεκτικό χαρακτήρα. Είναι κύρια αστική και πλήττει περισσότερο τους νέους και τις γυναίκες.

Το συνολικό ποσοστό καταγεγραμμένης ανεργίας ανέρχεται στο 9,2% για ολόκληρη την περιοχή της Δυτικής Αθήνας (ΕΣΥΕ 1991). Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Δυτικής Αθήνας αυξήθηκε κατά 3 περίπου ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ 1981-1991 (σύμφωνα με την ΕΣΥΕ οι οικονομικά ενεργοί πολίτες το 1981 είναι περίπου ίδιοι με αυτούς του 1991 ενώ ο συνολικός πληθυσμός μειώθηκε). Παρ' όλα αυτά η καταγεγραμμένη ανεργία αυξήθηκε πλέον των 3 ποσοστιαίων μονάδων (από 5,9% σε 9,2%) ενώ αν ληφθεί υπόψη και η μη καταγεγραμμένη διπλασιάστηκε (σήμερα ξεπερνά το 13%).

Η ανεργία είναι πολύ μεγαλύτερη στους νέους άνδρες και γυναίκες 20 έως 29 ετών γιατί πάνω από το 80% των ανέργων ανήκει σε αυτή την κατηγορία. Ειδικά η γυναικεία ανεργία καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό στο σύνολο των ανέργων γιατί δεν περιορίζεται μόνο στην ηλικιακή ομάδα 20-29 ετών. Στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού οι γυναίκες είναι σε χειρότερη μοίρα από τους άνδρες.

Η στήριξη της Δυτικής Αθήνας κύρια στη βιομηχανία-βιοτεχνία δεν παρέχει πολλές δυνατότητες ένταξης των γυναικών στην αγορά εργασίας. Έτσι, το μικρό ποσοστό συμμετοχής του πληθυσμού στο εργατικό δυναμικό, κύρια στους νεώτερους Δήμους, οφείλεται στη μειωμένη συμμετοχή των γυναικών στο εργατικό δυναμικό, λόγω έλλειψης

κατάλληλων θέσεων εργασίας ,ή ανεπάρκειας προσόντων, ή ακόμα, λόγω ανεπάρκειας κοινωνικής υποδομής, όπως παιδικών / βρεφονηπιακών σταθμών για τις περιοχές με αυξημένο ποσοστό παιδικού πληθυσμού. Εξάλλου, παραδοσιακοί κλάδοι της μεταποίησης (κλωστοϋφαντουργία, έτοιμα ενδύματα κλπ), που συχνά απασχολούν γυναίκες στην περιοχή, συνεχώς φθίνουν με αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση γενικότερα και ειδικότερα στην απασχόληση του γυναικείου πληθυσμού.

Ιδιαίτερα σ' ό,τι αφορά τη γυναικεία απασχόληση, στη Δυτική Αθήνα υπάρχει υπερσυγκέντρωση των απασχολούμενων γυναικών στον μεταποιητικό τομέα, σε σχέση με τη γυναικεία απασχόληση της Περιφέρειας Πρωτευούσης. Ωστόσο, διαχρονικά παρατηρείται έντονο το φαινόμενο αύξησης των επιχειρήσεων των κλάδων του τριτογενή τομέα σε βάρος του δευτερογενή όχι μόνο στο σύνολο της περιφέρειας αλλά και στη Δυτική Αθήνα. Αυτό έχει βέβαια σαν συνέπεια τις ανάλογες αλλαγές στο χώρο της απασχόλησης και των επαγγελμάτων. *Ίδιαίτερα οι γυναίκες εγκαταλείπουν τον δευτερογενή και αναζητούν απασχόληση στον τριτογενή τομέα, είτε με την αναζήτηση εξαρτημένης (μισθωτής) εργασίας, είτε με τη δημιουργία μικρών οικονομικών μονάδων για την αυτοαπασχόλησή τους*. Ωστόσο, η ενίσχυση της απασχόλησης, ιδιαίτερα των γυναικών, προσκρούει στην έλλειψη των διαθέσιμων προσόντων τους. Εξάλλου, η δημιουργία ατομικών επιχειρήσεων προϋποθέτει γνώσεις που στις περιπτώσεις στερούνται οι ενδιαφερόμενοι και ιδιαίτερα οι γυναίκες.

Ένα μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού της Περιφέρειας Πρωτευούσης δεν διαθέτει τυπικά προσόντα. Στη Δυτική Αθήνα η κατάσταση είναι χειρότερη. Περίπου το 50% του εργατικού δυναμικού είναι απόφοιτοι Δημοτικού και πολύ μικρός είναι ο αριθμός εκείνων με πανεπιστημιακή εκπαίδευση, σε αντίθεση με την Περιφέρεια Πρωτεύουσας όπου οι αριθμοί ατόμων με πανεπιστημιακή εκπαίδευση είναι κατά πολύ υψηλότεροι. Αυτό αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων και τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής τους διαδικασίας, και κατ' επέκταση, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την κάλυψη πολλών από τις ήδη υπάρχουσες από το ντόπιο εργατικό δυναμικό.

• *την απασχολησιμότητα (σε σχέση με το επίπεδο εκπαίδευσης και τις εργασιακές δεξιότητες και κατάρτιση της πλειοψηφίας των ανέργων)*

Το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού στην Δυτική Αθήνα είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Τα συγκριτικά στοιχεία για την εκπαίδευση των κατοίκων στην Δυτική Αθήνα και ολόκληρη την Αττική είναι διαφωτιστικά: Στη Δυτική Αθήνα το ποσοστό αποφοίτων από τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα είναι μικρό, μόλις 3,5%, ενώ στους απόφοιτους Δημοτικού και αγράμματους ανήκει περίπου το 55% του πληθυσμού. Παρά την σημαντική βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης μέσα στην δεκαετία 1971-80, οι δείκτες που αφορούν την Δυτική Αθήνα υπολείπονται σημαντικά αυτών της συνολικής περιφέρειας ή και μεμονωμένων δήμων της Αττικής.

Η ενοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς, ο αυξημένος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων στις κράτη μέλη, οι νέες τεχνολογίες, η διεθνή τάση για παραγωγή προϊόντων υψηλής τεχνολογίας, η διεύρυνση του τομέα των υπηρεσιών δημιουργούν την ανάγκη της συνεχούς επιμόρφωσης του οικονομικού ενεργού πληθυσμού της Ευρώπης. Έχει ήδη αναφερθεί ότι το εργατικό δυναμικό της περιοχής είναι στην συντριπτική του πλειοψηφία ανειδίκευτο. Συνεπώς είναι σαφώς πραγματική η πρόβλεψη ότι στις συνθήκες αυξημένου ανταγωνισμού που ήδη επικρατούν και οι οποίες θα οξύνονται ολοένα και περισσότερο η πλειοψηφία των κατοίκων της Δυτικής Αθήνας δεν θα είναι ικανή να εξασφαλίσει εργασία.

Ο βαθμός και το είδος και η ποιότητα της εκπαίδευσης που διαθέτουν οι κάτοικοι μιας περιφέρειας επηρεάζεται και επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την συνολική της ανάπτυξη. Μόνο οι «εκπαιδευμένοι» πολίτες μπορούν να είναι πολίτες με την ουσιαστική έννοια του όρου. Είναι αυτοί που με την συμμετοχή τους στην διοίκηση των κοινών, έλεγχο της εξουσίας και την συνεργασία με τις αρχές και την ανάπτυξη ιδιωτικής πρωτοβουλίας, μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τόπου.

Η μέχρι σήμερα αξιοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα της περιοχής αυτής δεν ανταποκρίνεται στον πληθυσμιακό δυναμισμό που εμφανίζει η γεωγραφική ενότητα Δυτικής Αθήνας για ολόκληρες δεκαετίες. Ιδιαίτερα η θέση της εργαζόμενης γυναίκας είναι υποβαθμισμένη και η αξιοποίηση της στην ανάπτυξη και την πρόοδο του τόπου στον οποίο αναφερόμαστε είναι υποτονική.

Για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής δεν επαρκούν μόνο τα μέσα εκείνα που θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας με σεβασμό προς το περιβάλλον. Ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού ιστού της γεωγραφικής ενότητας Δυτικής Αθήνας είναι το ένα στοιχείο. ο άλλο αφορά τον

ανθρώπινο παράγοντα. Απαιτείται λοιπόν παράλληλα μία σοβαρή προσπάθεια αναβάθμισης του ντόπιου εργατικού δυναμικού και ιδιαίτερα του γυναικείου πληθυσμού των δήμων της Δυτικής Αθήνας. Ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης προς την κατεύθυνση αυτή, στο πλαίσιο μιας διαδημοτικής συνεργασίας με τον συντονισμό της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών, είναι πρωταρχικής σημασίας.

(www.asda.gr)

2.6 Προφίλ της περιοχής της Δυτικής Αττικής

Η ευρύτερη περιοχή δικαιοδοσίας της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής χωρίζεται σε 3 υποπεριοχές με έδρα την Ελευσίνα. Συνολικά στη ΝΔΑ ανήκουν 10 Δήμοι και 2 Κοινότητες (Μαγούλας, Οινόης). Με έκταση 1.059.824 στρέμματα, ο Νομός Δ. Αττικής περιλαμβάνει στο Ανατολικό μέρος (επαρχία Αττικής) τους Δήμους Άνω Λιοσίων, Ζεφυρίου και Φυλής, στο κέντρο (Θριάσιο Πεδίο) τους Δήμους Ελευσίνας, Ασπροπύργου, Μάνδρας και την Κοινότητα Μαγούλας, στο ΝΔ μέρος τους Δήμους Μεγάρων και Νέας Περάμου και ΒΔ τους Δήμους Ερυθρών, Βιλίων και την Κοινότητα Οινόης. Ο πληθυσμός της νομαρχίας (2001) ήταν **151.038** κάτοικοι, έχοντας αυξηθεί από το 1991 κατά 21%. Παρά τη μεγάλη ανάπτυξη, μόνο το 7% της επιφάνειας του Νομού είναι κατοικημένες περιοχές.

Στο σταυροδρόμι για την Πελοπόννησο και την Θήβα, η Δ. Αττική υπήρξε κοιτίδα του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού όπου ήκμασαν τα Μέγαρα, η Ελευσίνα, οι Παγές, τα Αιγόσθενα, κ.α.. Μνημεία του σπουδαίου ιστορικού παρελθόντος βρίσκονται σε όλη της την έκταση αλλά και σε μουσεία (Ελευσίνας, Μεγάρων, κ.α.). Μεγάλο θρησκευτικό, ιστορικό και λαογραφικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι πολλοί ναοί και τα μοναστήρια που βρίσκονται διάσπαρτα σε όλη την επικράτεια της Δ. Αττικής.

Από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, η Δ. Αττική είναι συνυφασμένη με την ιστορία της ανάπτυξης του βιομηχανικού τομέα στην Ελλάδα. Στο Θριάσιο Πεδίο είναι

εγκατεστημένες σύγχρονες βιομηχανικές μονάδες με μεγάλο οικονομικό ενδιαφέρον, ενώ σημαντική είναι και η τοπική παραγωγή αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων.

Τα στοιχεία των 3 υποπεριοχών παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα:

Πίνακας 2.2: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Δήμος	Χλμ από Ελευσίνα	Γυμνάσια	Δύκεια	ΤΕΕ	Πληθυσμός (απ. 2001)	Υψόμετρο
Άνω Λιόσια	15	4	2	2	21.397	160
Ζεφύρι	17	1	1	1	8.985	150
Φυλή-Χασιά	22	1	1		2.917	320
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Α					33.299	
Ασπρόπυργος	5	4	1	1	15.034	30
Ελευσίνα	0	4	2	2	22.793	5
Μαγούλα	7	1	1		2.663	60
Μάνδρα	7	3	1		10.012	80
Μεγάρα	26	3	2	2	20.403	40
Νέα Πέραμος	18	1	1		6.869	2
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Β					77.774	
Βίλια	35	1	1		1.912	500
Ερυθρές	40	1	1		3.519	390
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Γ					5.431	

Πηγές: ΕΣΥΕ, ΝΑΔΑ, ΚΕΤΑ, Ιδία επεξεργασία

Με βάση τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού (περίπου 67%) συγκεντρώνεται στην Περιοχή Β, η οποία παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη επιχειρηματική δραστηριότητα. Οι 4 Δήμοι (Ελευσίνας, Ασπρόπυργου, Μάνδρας, και Νέας Περάμου) και η Κοινότητα Μαγούλας, αποτελούν το επονομαζόμενο «Θριάσιο Πεδίο» και είναι σε κοντινή ακτίνα από την Ελευσίνα. Ο δεύτερος σε μέγεθος Δήμος Μεγάρων της Περιοχής Β βρίσκεται σε απόσταση 26 χλμ και παρουσιάζει ιδιαίτερο επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Από τις 3 υποπεριοχές, η Β είναι η σχετικά «πεδινή» περιοχή (κάτω από 80μ) γεγονός που προσδιορίζει και το είδος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται μια αποτύπωση του επιχειρηματικού προφίλ της Β υποπεριοχής της Δυτικής Αττικής ως προς το είδος των επιχειρήσεων και την κατανομή τους στους διάφορους Δήμους. Τα στοιχεία αφορούν ένα πολύ μεγάλο δείγμα

επιχειρήσεων (περισσότερες από 5500) που συγκεντρώθηκαν από τους Επαγγελματικούς Οδηγούς του 2006 του Θριασίου Πεδίου και των Μεγάρων. Το πλήρες δείγμα επισυνάπτεται σε ξεχωριστό αρχείο Excelσαν παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

2.7 Επιχειρηματική φυσιογνωμία Θριασίου Πεδίου και Δήμου Μεγάρων

(Αποτύπωση δείγματος 5557 επιχειρήσεων)

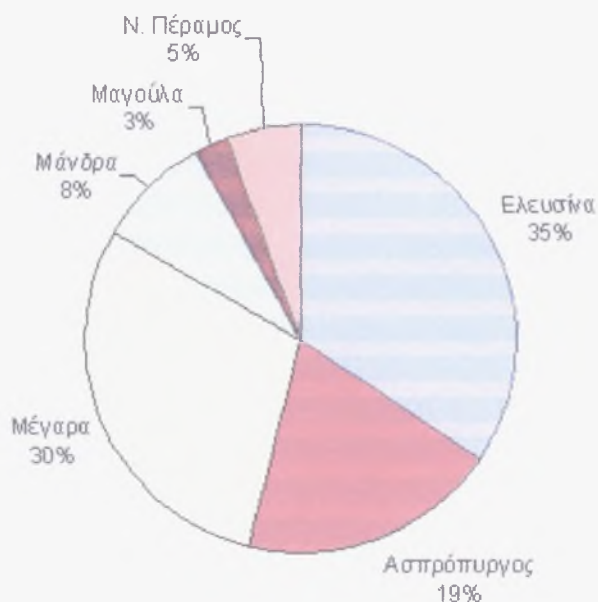
Πίνακας 2.3 Κατηγορίες επιχειρήσεων

	Ελευσίνα	Μέγαρο	Ασπρόπυργος	Μάνδρα	Μαγούλα	Ν.Πέραμος	Σύνολο
Εμπόριο	759	708	467	176	46	134	2.290
Παροχή	1.019	731	535	248	93	136	2.762
Μεταποίηση	141	201	76	41	14	32	505
	1.919	1.640	1.078	465	153	302	5.557

Πηγή: ΚΕΤΑ, Ιδία επεξεργασία

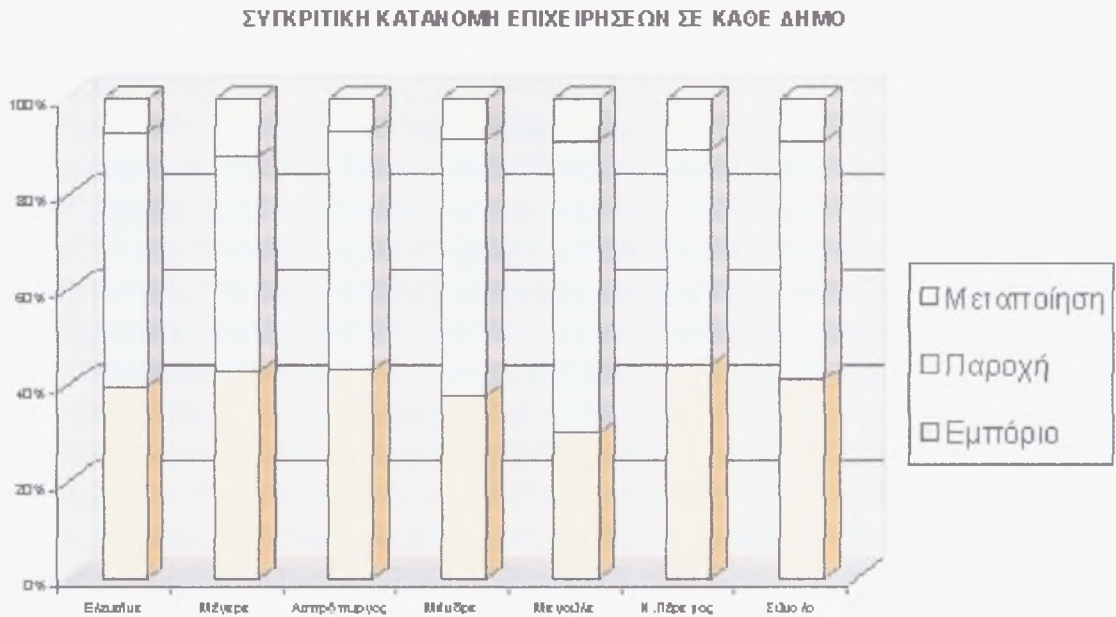
Σχήμα 2.1 Κατανομή συνόλου επιχειρήσεων ανά δήμο

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΔΗΜΟ



Πηγή: ΚΕΤΑ, Ιδία επεξεργασία

Σχήμα 2.2: Συγκριτική κατανομή επιχειρήσεων σε κάθε δήμο



Πηγή: ΚΕΤΑ, Ιδία επεξεργασία

Σχήμα 2.3: Σύγκριση δείκτη απασχόλησης ανά περιοχή



Πηγή: ΝΑΔΑ, ΚΕΤΑ, ΕΣΣΥΕ, ιδία επεξεργασία

Πίνακας 2.4 Στοιχεία υπολογισμού δείκτη απασχόλησης ανά περιοχή

	Ελευσίνα	Μέγαρο	Ασ/πυργος	Μάνδρα	Μαγούλα	Ν.Πέραμος	Σύνολο
Επιχειρήσεις	1.919	1.640	1.078	465	153	302	5.557
(1) %	34,53	29,51	19,40	8,37	2,75	5,43	100,00
Πληθυσμός	22.793	20.403	15.034	10.012	2.663	6.869	77.774
(2) %	29,31	26,23	19,33	12,87	3,42	8,83	100,00
(1)/(2)	1,18	1,12	1,00	0,65	0,80	0,62	

Πηγή:ΕΣΣΥΕ, ΝΑΔΑ, ΚΕΤΑ, ίδια επεξεργασία

Παρά το γεγονός ότι τα παραπάνω στοιχεία αναφέρονται σε πλήθος επιχειρήσεων και όχι σε αριθμό απασχολουμένων, ο δείκτης απασχόλησης είναι ικανοποιητικά αντιπροσωπευτικός για συγκριτική αξιολόγηση των περιοχών. Παράλληλα εκφράζει και τον βαθμό ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας σε κάθε περιοχή.

Στα τρία αστικά κέντρα (Ελευσίνα, Μέγαρο και Ασπρόπυργο) είναι συγκεντρωμένο το 84% του συνόλου των επιχειρήσεων ιδιαίτερα στους τομείς Παροχής Υπηρεσιών και Εμπορίου. Η περιοχή είναι σε διαρκή αναβάθμιση τα τελευταία χρόνια και γίνονται έντονες προσπάθειες για να αναπτυχθεί ο Τουριστικός Τομέας. Οι κύριοι άξονες προς αυτή την κατεύθυνση είναι η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών από πλευράς ρύπανσης (ατμόσφαιρας, θάλασσας και εδάφους) και η προβολή των φυσικών καλλονών και αξιόλογων αρχαιολογικών τόπων μέσα από εκδηλώσεις – αφιερώματα στη τουριστική ανάπτυξη και έκδοση ενημερωτικών φυλλαδίων.

Στα πλαίσια της ενημέρωσης για την επιχειρηματικότητα της περιοχής κρίνεται σκόπιμη η σύντομη αναφορά σε δύο σημαντικά γεγονότα:

2.7.1 Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο

Έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον από ελληνικά όσο και ξένα επενδυτικά σχήματα συγκέντρωσε η α' φάση του διαγωνισμού για την κατασκευή και λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο. Συνολικά, έξι ελληνικοί και ξένοι όμιλοι εκδήλωσαν ενδιαφέρον. Σύμφωνα με πληροφορίες, οι βασικοί όμιλοι είναι οι ακόλουθοι:

· Ελληνική Τεχνοδομική ΑΕ

Πίνακας 2.4 Στοιχεία υπολογισμού δείκτη απασχόλησης ανά περιοχή

	Ελευσίνα	Μέγαρο	Ασ/πυργος	Μάνδρα	Μαγούλα	Ν.Πέραμος	Σύνολο
Επιχειρήσεις	1.919	1.640	1.078	465	153	302	5.557
(1) %	34,53	29,51	19,40	8,37	2,75	5,43	100,00
Πληθυσμός	22.793	20.403	15.034	10.012	2.663	6.869	77.774
(2) %	29,31	26,23	19,33	12,87	3,42	8,83	100,00
(1)/(2)	1,18	1,12	1,00	0,65	0,80	0,62	

Πηγή:ΕΣΣΥΕ, ΝΑΔΑ, ΚΕΤΑ, ίδια επεξεργασία

Παρά το γεγονός ότι τα παραπάνω στοιχεία αναφέρονται σε πλήθος επιχειρήσεων και όχι σε αριθμό απασχολούμενων, ο δείκτης απασχόλησης είναι ικανοποιητικά αντιπροσωπευτικός για συγκριτική αξιολόγηση των περιοχών. Παράλληλα εκφράζει και τον βαθμό ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας σε κάθε περιοχή.

Στα τρία αστικά κέντρα (Ελευσίνα, Μέγαρο και Ασπρόπυργο) είναι συγκεντρωμένο το 84% του συνόλου των επιχειρήσεων ιδιαίτερα στους τομείς Παροχής Υπηρεσιών και Εμπορίου. Η περιοχή είναι σε διαρκή αναβάθμιση τα τελευταία χρόνια και γίνονται έντονες προσπάθειες για να αναπτυχθεί ο Τουριστικός Τομέας. Οι κύριοι άξονες προς αυτή την κατεύθυνση είναι η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών από πλευράς ρύπανσης (ατμόσφαιρας, θάλασσας και εδάφους) και η προβολή των φυσικών καλλονών και αξιόλογων αρχαιολογικών τόπων μέσα από εκδηλώσεις – αφιερώματα στη τουριστική ανάπτυξη και έκδοση ενημερωτικών φυλλαδίων.

Στα πλαίσια της ενημέρωσης για την επιχειρηματικότητα της περιοχής κρίνεται σκόπιμη η σύντομη αναφορά σε δύο σημαντικά γεγονότα:

2.7.1 Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο

Έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον από ελληνικά όσο και ξένα επενδυτικά σχήματα συγκέντρωσε η α' φάση του διαγωνισμού για την κατασκευή και λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο. Συνολικά, έξι ελληνικοί και ξένοι όμιλοι εκδήλωσαν ενδιαφέρον. Σύμφωνα με πληροφορίες, οι βασικοί όμιλοι είναι οι ακόλουθοι:

- Ελληνική Τεχνοδομική ΑΕ

- Ακτωρ ΑΤΕ
- Τεχνική Ολυμπιακή ΑΕ
- Ελβιεμέκ ΑΕ, Prologis - J&P Αβαξ
- Sarmet ΑΕ-ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ
- Lamda Development του Ομίλου Λάτση- Ορφέας Βεινόγλου.

Στα μέσα Ιουλίου αναμένεται να έχουν επιλεγεί τα σχήματα που θα προχωρήσουν στη β' φάση του διαγωνισμού, η οποία εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί περί τα τέλη Νοεμβρίου αρχές Δεκεμβρίου. Βάσει αυτού του χρονοδιαγράμματος και εφόσον δεν υπάρξουν εμπλοκές λόγω προσφυγών, στο πρώτο εξάμηνο του 2007 θα ξεκινήσουν οι εργασίες για την κατασκευή του έργου

Στο εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο που προβλέπεται, σύμφωνα με τις πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις, να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2008, θα συγκεντρωθούν οι σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες, οι οποίες σήμερα διεκπεραιώνονται σε διάφορες άλλες εγκαταστάσεις και περιοχές της πρωτεύουσας, με μειωμένη αποτελεσματικότητα. Βασικό πλεονέκτημα του συγκεκριμένου κέντρου, προϋπολογισμού 150 εκατ. ευρώ, είναι η σιδηροδρομική του σύνδεση με το λιμάνι του Νέου Ικονίου και το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ, γεγονός που διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από τον Πειραιά προς την υπόλοιπη χώρα.

Επιπλέον, ο συγκεκριμένος χώρος συνδέεται άμεσα και με την Αττική Οδό, διευκολύνοντας έτσι σημαντικά και τις οδικές μεταφορές. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το Θριάσιο θα είναι το πρώτο και μεγαλύτερο εμπορευματικό κέντρο της χώρας, το οποίο θα αποτελέσει πρότυπο για τη δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου ανά την επικράτεια, συνδεδεμένο με τις κυριότερες οδικές και σιδηροδρομικές αρτηρίες αλλά και τα λιμάνια της χώρας. Η δημιουργία αυτού του δικτύου αναμένεται να συμβάλει στην ορθολογική ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και των logistics, αποφορτίζοντας το οδικό

δίκτυο και ενισχύοντας σημαντικά τις σιδηροδρομικές και γενικότερα τις συνδυασμένες μεταφορές.

2.7.2 Ίδρυση παραρτήματος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Πειραιά στην Ελευσίνα

Το Μάιο του 2006 έγιναν τα εγκαίνια του παραρτήματος του ΕΕΠ στην Ελευσίνα στην Οδό Εθνικής Αντιστάσεως. Η πρωτοβουλία αυτή χαιρετίστηκε με πολύ θετικό τρόπο από την επιχειρηματική κοινότητα της περιοχής.

Η κίνηση αυτή παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα και τονώνει ιδιαίτερα την επιχειρηματικότητα της Δυτικής Αττικής, διότι:

- Είναι μια έμπρακτη απόδειξη του ενδιαφέροντος των αρμοδίων υπουργείων για την ανάπτυξη της περιοχής.
- Αποτελεί μια επί πλέον πηγή πληροφόρησης και ενημέρωσης των τοπικών επιχειρηματιών, άμεσα και εύκολα.
- Βοηθάει στο να «περάσει» ο παλμός αλλά και τα προβλήματα του επιχειρηματικού γίνεσθαι σε ψηλότερα κλιμάκια.

Η κίνηση αυτή αποτελεί ένα αρκετά καλό εφελτήριο για τα άλλα 2 Πειραιώτικα Επιμελητήρια που ήδη δήλωσαν την πρόθεσή τους να τη μιμηθούν, δια στόματος των Προέδρων τους. (www.keta-attiki.gr)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Διεθνής Εμπειρία

3.1 Περιφερειακοί αυτοκινητόδρομοι Λονδίνου

Οι περιφερειακοί αυτοκινητόδρομοι του Λονδίνου ήταν μια σειρά τεσσάρων περιφερειακών οδών που προγραμματίστηκαν στη δεκαετία του '60 να περιβάλουν το Λονδίνο σε διάφορες αποστάσεις από το κέντρο πόλης. Ήταν μέρος ενός περιεκτικού σχεδίου που αναπτύχθηκε από το Ανώτερο Συμβούλιο του Λονδίνου για να ανακουφίσει τη κυκλοφοριακή συμφόρηση στο οδικό σύστημα της πόλης με την παροχή αυτοκινητόδρομων- υψηλής ταχύτητας, με υψηλές προδιαγραφές, μέσα στην κύρια οδική διασύνδεση, μέσω μιας σειράς ακτινωτών δρόμων που παίρνουν και διαχέουν την κυκλοφορία προς και από την πόλη. Το σχέδιο ακυρώθηκε το 1973 στο οποίο σημείο μόνο τρία τμήματα ήταν κατασκευασμένα.

3.1.1 Ιστορία

3.1.1.1 Η έρευνα ανάπτυξης εθνικών οδών, 1937

Το Μάιο του 1938, ο Sir Charles Bressey και ο Sir Edwin Lutyens δημοσίευσαν μια έκθεση του Υπουργείου μεταφορών, με τίτλο 'Η έρευνα ανάπτυξης εθνικών οδών, το 1937', η οποία αναθεώρησε τις οδικές ανάγκες του Λονδίνου και σύστησε την κατασκευή πολλών μιλίων των νέων δρόμων και της βελτίωσης των συνδέσεων στα βασικά σημεία συμφόρησης. Μεταξύ των προτάσεών τους ήταν η παροχή μιας σειράς τροχιακών δρόμων γύρω από την πόλη με τους εξωτερικούς από αυτούς, να χτίστούν ως χώροι στάθμευσης, σε αμερικανικό ύφος – φαρδύς, εξωραϊσμένοι δρόμοι, με περιορισμένη πρόσβαση και χωρισμένες βαθμιδατές συνδέσεις.

3.1.1.2 Σχέδιο της Κομητείας του Λονδίνου, η δεκαετία του '40

Το σχέδιο περιφερειακών οδών Ρίνγκγουεη (Ringway) είχε αναπτυχθεί από τμήματα πρόωρων σχεδίων πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο μέσω των έργων του Sir Patrick Abercrombie 'σχέδιο της Κομητείας του Λονδίνου, του 1943 και 'σχέδιο του ευρύτερου Λονδίνου, το 1944. Ένα από τα θέματα που και τα δύο σχέδια του Abercrombie είχαν εξετάσει ήταν η κυκλοφοριακή συμφόρηση του Λονδίνου, και το σχέδιο της κομητείας του Λονδίνου πρότεινε μια σειρά περιφερειακών οδών που ονομάστηκαν με γράμματα της Αγγλικής αλφαβήτου από το Α ως το Ε, οι οποίες είχαν ως στόχο να βοηθήσουν να αραιώσει η εκτεταμένη κυκλοφορία από την κεντρική περιοχή.

Ακόμη και σε μια πόλη ερημωμένη από τον πόλεμο, με τις μεγάλες περιοχές να απαιτούν την αναδημιουργία τους, η οικοδόμηση των δύο εσωτερικών δακτυλίων, Α και Β, θα περιλάμβανε ιδιαίτερες κατεδαφίσεις και γενικότερη εκτεταμένη αναταραχή. Το κόστος των κατασκευαστικών εξόδων που απαιτούταν για να αναβαθμιστούν οι υπάρχουσες οδοί του Λονδίνου και οι δρόμοι στα πρότυπα οδών διπλών κατευθύνσεων ,και νέου τύπου οδοστρωμάτων ή αυτοκινητόδρομων θα ήταν τεράστιο. Τα σχέδια του Abercrombie δεν προορίστηκαν να πραγματοποιηθούν αμέσως αλλά ήταν, αντ' αυτού, μια εξέταση των πιο μακροπρόθεσμων επιλογών για το μέλλον. Η μεταπολεμική περίοδος λιτότητας και αυστηρότητας σήμανε ότι πολύ λίγα τμήματα του σχεδίου του πραγματοποιήθηκαν.

3.1.1.3 Σχέδιο Ringway, η δεκαετία του '60

Από την έναρξη της δεκαετίας του '60 ο αριθμός ιδιωτικών αυτοκινήτων και εμπορικών οχημάτων στους δρόμους είχε αυξηθεί αρκετά από τον αριθμό πριν από τον πόλεμο. Οι στενοί και κατά ένα μεγάλο μέρος μη σχεδιασμένοι δρόμοι στο κεντρικό

Λονδίνο δεν ήταν αρκετοί για να αντιμετωπίσουν το φόρτο κυκλοφορίας και ήταν χρόνος να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην πρωτεύουσα.

Το σχέδιο Ringway πήρε τα προηγούμενα σχέδια Abercrombie ως αφετηρία και επαναχρησιμοποίησε ένα μεγάλο μέρος των προτάσεών του στις απομακρυσμένες περιοχές αλλά απέρριψε τα σχέδια στην εσωτερική ζώνη. Ο δακτύλιος 1 του Abercrombie απορρίφθηκε ως πάρα πολύ ακριβό και μη πρακτικό. Το ενδότερο κύκλωμα, Ringway 1, ήταν περίπου στην ίδια απόσταση από το κέντρο με το δακτύλιο Β, και χρησιμοποίησε μερικές από τις προτεινόμενες διαδρομές του σχεδίου Abercrombie, αλλά προγραμματίστηκε να χρησιμοποιηθούν οι υπάρχουσες μεταφορικές γραμμές, όπως οι γραμμές σιδηροδρόμων πολύ περισσότερο από πριν. Η θέση αυτών των γραμμών παρήγαγε ένα νέο δακτύλιο που ήταν ευδιάκριτο με σχήμα τετραγώνου, και έτσι ο πρώτος δακτύλιος (Ringway 1) ονομάστηκε ανεπίσημα κουτί (τετράγωνο) αυτοκινητόδρομων του Λονδίνου.

Τα σχέδια της δεκαετίας του '60 αναπτύχθηκαν για μία περίοδο αρκετών ετών και υπόκειντο σε μια συνεχή διαδικασία αναθεώρησης και τροποποίησης. Αρκετοί δρόμοι προστέθηκαν και παραλείφθηκαν, ενώ και το γενικό σχέδιο αλλάχτηκε και πολλές εναλλακτικές ευθυγραμμίσεις διαδρομών εξετάστηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας προγραμματισμού. Το σχέδιο δημοσιεύθηκε σταδιακά και άρχισε με το Ringway 1 το 1966 και το Ringway 2 το 1967.

Χάρτης 3.1 Περιφερειακοί οδοί Λονδίνου



πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/File:London_Ringways_Plan.png

Το σχέδιο ήταν σημαντικά φιλόδοξο και συνάντησε, σχεδόν αμέσως, αρκετές αντιθέσεις από διάφορες κατευθύνσεις. Η έκθεση ‘Αυτοκινητόδρομοι στο Λονδίνο’, που δημοσιεύθηκε το 1969 από τον αρχιτέκτονα / αρμόδιο για το σχεδιασμό, τον Λόρδο Esher και τον Michael Thomson, έναν οικονομολόγο μεταφορών, στη σχολή των οικονομικών του Λονδίνου, υπολόγιζε ότι οι δαπάνες είχαν υποτιμηθεί πάρα πολύ και θα παρουσίαζαν οριακές οικονομικές επιστροφές. Πρόβλεψαν τις μεγάλες ποσότητες της πρόσθετης κυκλοφορίας που θα παραγόταν καθαρά κατά συνέπεια από τους νέους δρόμους. Η πρόσβαση στους νέους δρόμους θα υπερκεραζόταν σύντομα, ακόμη και πριν οι δακτύλιοι και οι ακτινωτοί δρόμοι έφταναν κοντά στην ικανότητα τους να μεταφέρουν

κίνηση, ενώ περίπου 1 εκατομμύριο Λονδρέζοι θα έβρισκαν τις ζωές τους ξαφνικά να έρχονται αντιμέτωπες με τη διαβίωση μέσα σε 200 υάρδες από έναν αυτοκινητόδρομο. Το Υπουργείο Οικονομικών και το τμήμα μεταφορών και οι δύο αντιτέθηκαν στο σχέδιο, πρώτιστα λόγω των ανησυχιών σχετικά με το κόστος.

Παρά αυτήν την αντίθεση το GLC (συμβούλιο κομητείας του Λονδίνου), συνέχισε να αναπτύσσει τα σχέδιά του και άρχισε την κατασκευή μερικών από τα προηγούμενα μέρη του σχεδίου. Το σχέδιο, ακόμα και με ένα μεγάλο μέρος της λεπτομέρειας του να χρειάζεται επίλυση, περιλήφθηκε στο σχέδιο ανάπτυξης του ευρύτερου Λονδίνου, το 1969 (GLDP) μαζί με αρκετά άλλα σχέδια όχι ιδιαίτερα σχετικά με τους δρόμους και τη διαχείριση κυκλοφορίας. Το 1970, το GLC υπολόγιζε ότι το κόστος της οικοδόμησης του Ringway 1 μαζί με τα τμήματα 2 και 3 θα ήταν £1.7 δισεκατομμύρια λίρες Αγγλίας (περίπου £18.9 δισεκατομμύριο σήμερα). Τα τρία τέταρτα αυτού θα έπρεπε να προέλθουν από τις επιχορηγήσεις της κεντρικής κυβέρνησης.

Μια δημόσια έρευνα έλαβε χώρο για να αναθεωρήσει το GLDP σε ένα κλίμα ισχυρής και εκφραζόμενης αντίθεσης από πολλά από τα συμβούλια δήμων του Λονδίνου και τις ενώσεις κατοίκων που θα είχαν δει τους αυτοκινητόδρομους σχεδόν να οδηγούνται μέσω των γειτονιών τους. Αναγνωρίζοντας ότι η νότια διαγώνια διαδρομή είχε αποδειχθεί αδύνατη να χτιστεί, το 1970 το GLC εξέτασε τη δυνατότητα αντ' αυτού, να ενσωματώσει τις δημόσιες συγκοινωνίες μέσω ενός νέου σχεδίου παρκαρίσματος στάθμευσης αυτοκινήτων και επιβίβασης σε μέσα μαζικής μεταφοράς (park-and-ride) στο Λιούισχαμ που θα εξυπηρετούσε μια νέα γραμμή στόλου του Μετρό του Λονδίνου. Μέχρι το 1972, σε μία προσπάθεια να εξευμενιστούν οι θορυβώδεις αντίπαλοι του σχεδίου Ringway, GLC αφαίρεσε το βόρειο τμήμα Ringway 1 και η Βόρεια πλευρά Ringway 2 από τις προτάσεις και τον Ιανουάριο του 1973, η έρευνα σύστησε ότι το τμήμα Ringway 1 πρέπει να ξεκινήσει να χτίζεται αλλά ότι ένα μεγάλο μέρος του υπολοίπου των σχεδίων Ringway εγκαταλείπεται. Το έργο υποβλήθηκε στη συντηρητική κυβέρνηση για την έγκριση και για μια σύντομη περίοδο φάνηκε ότι το GLC μπορεί να είχε κάνει αρκετές παραχωρήσεις ώστε το σχέδιο να προχωρήσει. Εντούτοις, μετά από τη μεγάλη άνοδο που έκανε το εργατικό κόμμα στις εκλογές συμβουλίου GLC τον Απρίλιο

του 1973 με μια πολιτική της πάλης κατά του σχεδίου Ringways, και λαμβάνοντας υπόψη τη συνεχόμενη άγρια αντίθεση πέρα από το Λονδίνο και το πιθανό τεράστιο κόστος, ο συνδυασμός ακύρωσε τη χρηματοδότηση μέσω του γραφείου και ως εκ τούτου το πρόγραμμα.

3.1.1.4 Κληρονομιά

Στην κεντρική περιοχή του Λονδίνου μόνο η ανατολική διαγώνια διαδρομή και το μέρος της δυτικής διαγώνιας διαδρομής Ringway 1 κατασκευάστηκαν μαζί με το ανυψωμένο Westway(δυτική οδός) που συνδέει Πάντινγκτον με το Βόρειο Κένζινγκτον. Αυτοί όλοι οι αυτοκινητόδρομοι, άρχισαν να κατασκευάζονται και ολοκληρώθηκαν προτού να ακυρωθεί το σχέδιο, και με το ανυψωμένο οδόστρωμά τους το οποίο στηρίζεται πάνω σε πυλώνες και ίπταται επάνω από τις οδούς, σε ύψος κατώτερο από τις στέγες των κτιρίων, το Westway παρέχει ένα καλό παράδειγμα όσον αφορά στο πόσο από Ringway 1 θα είχε εμφανιστεί εάν αυτό είχε κατασκευαστεί.

Βελτιώσεις έχουν γίνει στο τμήμα βόρειας κυκλικής διαδρομής (A406) Ringway 2 κατά τη διάρκεια των δεκαετιών δεδομένου ότι το σχέδιο ακυρώθηκε έτσι ώστε το μεγαλύτερο τμήμα της είναι τώρα διπλής κατεύθυνσης οδόστρωμα. Οι βελτιώσεις, εντούτοις, έχουν γίνει με μια αποσπασματική μέθοδο και σειρά έτσι ώστε ο δρόμος ποικίλλει στην ποιότητα και την φέρουσα ικανότητα κατά μήκος της διαδρομής του και έχει ακόμα διάφορα αβελτίωτα ενιαία τμήματα μονής κατεύθυνσης οδοστρωμάτων και αδέξιες συνδέσεις. Από τη σύγκριση, πολύ λίγα έχουν γίνει για να βελτιώσουν την κατάσταση του νότιου κυκλικού δρόμου (A205) (που έχει διάφορες σύνθετες συνδέσεις και δίχαλα) και κανένα μέρος του νότιου μέρους Ringway 2 δεν έχει χτιστεί, κυρίως λόγω της πυκνότητας των κατοικήσιμων περιοχών μέσω των οποίων η νότια κυκλική περιφερειακή διατρέχει. Ο δρόμος παραμένει κυρίως ενιαίο, μονής λωρίδας ανά κατεύθυνση οδόστρωμα.

Τα μέρη Ringways 3 και 4 άρχισαν σύντομα αφότου ακυρώθηκε Ringway 1. Το πρώτο τμήμα του βόρειου μισού Ringway 3 κατασκευάστηκε μεταξύ του νότου Μίμς και του Πότερς Μπαρ και άνοιξε για το κοινό το 1975. Το πρώτο τμήμα Ringway 4 χτίστηκε μεταξύ του Γκόντστοουν και του Ράιγκεϊτ και άνοιξε για το κοινό το 1976. Πριν από τον πρώτο από τα προηγούμενα παραδοθεί προς χρήση, τα προγραμματισμένα τμήματα του Βορρά και ανατολής Ringway 3 και τα προγραμματισμένα τμήματα νότου και δύσης Ringway 4 συνδυάστηκαν ως τον M25 (η βόρεια περιοχή υποδείχθηκε αρχικά ως M16 κατά τη διάρκεια των σταδίων προγραμματισμού, αλλά άνοιξαν ως M25). Τα υπόλοιπα τμήματα αυτών των δύο κυκλικών διαδρομών δεν χτίστηκαν ποτέ.

Διάφορες ακτινωτές διαδρομές που προγραμματίστηκαν να συνδεθούν με το σύστημα Ringway χτίστηκαν πολύ σύμφωνα με το σχεδιασμό: ειδικότερα το M1 και το M4(αριθμοί οδών-τμημάτων οδοστρώματος). Άλλοι ακτινωτοί δρόμοι, όπως το M3 ή M23, περικόπηκαν στο εξωτερικό Λονδίνο μακριά από τις προοριζόμενες τελικές συνδέσεις τους με το Ringway 1. Άλλοι απλά δεν χτίστηκαν καθόλου με μορφή που να είναι αναγνωρίσιμη από την πρόταση Ringway.

(www.cbrd.co.uk)

3.1.2 Ο περιφερειακός αυτοκινητόδρομος τροχιάς M-25 στο Λονδίνο

Ο M25 τροχιακός αυτοκινητόδρομος του Λονδίνου έχει επηρεάσει τα επίπεδα δυνατότητας πρόσβασης στη Μεγάλη Βρετανία και αυτό έχει συζητηθεί σε προηγούμενη παράγραφο. Οι αλλαγές που προκαλούνται έτσι θεωρούνται πιθανές να έχουν επιπτώσεις στη επαρχιακή ανάπτυξη και ο στόχος της παρατιθέμενης αυτής της έρευνας είναι να αξιολογηθεί η φύση αυτής της σχέσης. Περιληπτικά, η μεθοδολογία περιλαμβάνει την κατασκευή μιας σειράς μέτρων δύο μορφών, και της επαρχιακής ανάπτυξης, ως αντίκτυπο ή εξαρτώμενη μεταβλητή, και τη δυνατότητα πρόσβασης, ως πολιτική ή έλεγχο της μεταβλητής. Οι παλινδρομήσεις περιλαμβάνουν επίσης διάφορους άλλους πιθανούς επεξηγηματικούς παράγοντες. Η δυνατότητα πρόσβασης μετριέται χρησιμοποιώντας το χρόνο, τις αποστάσεις και τις σύνθετες αντιστάσεις ,όπως και

λειτουργίες δαπανών για τις μετακινήσεις βαριών οχημάτων αγαθών. Τα αποτελέσματα είναι κάπως διαφορετικά από εκείνα που βρίσκονται σε προηγούμενες, παλαιότερες έρευνες που περιλαμβάνει τις διαφορετικές χωρικές και χρονικές περιστάσεις. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 οι θέσεις με τα πιο υψηλά γενικά επίπεδα αποτελεσματικής δυνατότητας πρόσβασης (συμπεριλαμβανομένης αυτής που προκύπτει από την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου M25) έχουν μικρότερα αποτελέσματα στους μεταβαλλόμενους δείκτες ανάπτυξης. Εντούτοις, όταν απομονώνεται το συστατικό της αλλαγής δυνατότητας πρόσβασης που προκαλείται από την πραγματοποίηση της κατασκευής του M25 αυτοκινητόδρομου, κατόπιν μπορεί να καταδειχθεί ότι τέτοιες αλλαγές συσχετίζονται θετικά με τα μεταβαλλόμενα επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης, τουλάχιστον για μερικές λειτουργίες σύνθετης αντίστασης. (www.sciencedirect.com)

3.1.3 Εσωτερική περιφερειακή οδός Λονδίνου

Η εσωτερική περιφερειακή οδός του Λονδίνου είναι το όνομα που δίνεται συνήθως σε μια διαδρομή που διαμορφώνεται από διάφορους βασικούς δρόμους που περικυκλώνουν το ουσιαστικά κεντρικό μέρος του Λονδίνου . Η περιφερειακή οδός διαμόρφωσε προηγουμένως το όριο της ζώνης δαπανών συμφόρησης του Λονδίνου πριν από τη δυτική επέκταση.

Ξεκινώντας στο πιο βόρειο σημείο και κινούμενοι δεξιόστροφα, οι δρόμοι που καθορίζουν το όριο είναι ο δρόμος Πέντονβιλ, δρόμος Σίτυ στρίτ, η παλαιά οδός, η μεγάλη ανατολική οδός, η εμπορική οδός, η οδός Μάνσελ, η γέφυρα Τάουερ Μπρίτζ, ο δρόμος Τάουερ Μπρίτζ, ο δρόμος Νιού Κεντ, ο δρόμος Έλαφαντ εντ Κάσλ, η πάροδος Κένινγκτον, οι δρόμοι που αποτελούν το μονόδρομος σύστημα Βόουξαλ και τη γέφυρα Βόουξαλ, ο δρόμος γεφυρών Βόουξαλ, οι δρόμοι που αποτελούν το μονόδρομος σύστημα Βικτώριας, η πλατεία Γκροσβένορ, την πάροδος Πάρκ, ο δρόμος Έτζγουεαρ, ο δρόμος Μαιρηλεμπόν και ο δρόμος Έουστον.

Η διαδρομή περιγράφεται ως «εσωτερική» περιφερειακή οδός επειδή υπάρχουν δύο περαιτέρω σύνολα δρόμων που έχουν περιγραφεί ως περιφερειακές οδοί του Λονδίνου. Οι κυκλικοί δρόμοι Βορρά και Νότου διαμορφώνουν μαζί τη δεύτερη περιφερειακή οδό γύρω από το Λονδίνο, κατά προσέγγιση 10 μίλια στη διάμετρο. Ο M25 αυτοκινητόδρομος είναι ο πιο ακραίος δρόμος που περικυκλώνει τη μητρόπολη, σε μια μέση διάμετρο 40-50 μιλίων.

3.1.3.1 Ιστορία

Τα σχέδια για μια εσωτερική περιφερειακή οδό εισηγήθηκε ο Patrick Abercrombie στη δεκαετία του '40, στο Σχέδιο της Κομητείας του Λονδίνου.

Ιδρυτικοί δρόμοι

- * A100
- * A1202
- * A201
- * A202
- * A3204
- * A4202
- * A5 (Βόρεια πλευρά του δρόμου Έτζγουεαρ)
- * Τα A501 διατρέχει την απόσταση από το σταθμό Πάντινγκτον στο Μούργκεητ μέσω του Κίνγκς Κρός, κατά μήκος του δρόμου Σίτυ και του δρόμου Έουστον. Αποτέλεσε μέρος του ιστορικού νέου δρόμου.

3.1.3.2 Ιστορικός νέος δρόμος

Η κατασκευή στο νέο δρόμο από το Πάντινγκτον στο Ίσλινγκτον άρχισε το 1756 να ανακουφίζει τη συμφόρηση στην οικιστική περιοχή του Λονδίνου. Εκείνη τη στιγμή

οι περιοχές Μαίρηλεμπον, Φιτσορόβια και Μπλούμσπερυ ήταν στη βόρεια άκρη της πόλης, και μόνο τα νότια μέρη τους ήταν χτισμένα. Ο νέος δρόμος διέτρεξε μέσω των τομέων στα βόρεια αυτών των τριών γειτονιών.

Ο δρόμος είναι τώρα ένας από τους πιο πολυάσχολους κύριους δρόμους στην πόλη. Περνάει από το δρόμο Έτζγουεαρ στη δύση, μέχρι το Δε Έιντζελ, και το Ίσλινγκτον, στην ανατολή. Το δυτικό τμήμα μεταξύ του δρόμου Έτζγουεαρ και της μεγάλης οδού του Πόρτλαντ είναι γνωστό ως δρόμος Μαίρηλμποουν το κεντρικό τμήμα μεταξύ της μεγάλης οδού του Πόρτλαντ και του σταυρού του βασιλιά είναι γνωστό ως δρόμος Euston και το ανατολικό τμήμα από το Κίνγκς Κρός στο Δε Έιντζελ ονομάζεται δρόμος Πέντονβιλ. Ο δρόμος Σίτυ κατασκευάστηκε το 1761 για να συνεχίσει τη διαδρομή προς ανατολάς στη βόρεια άκρη της πόλης του Λονδίνου

3.1.3.3 Δρόμος Πέντονβιλ

Ο δρόμος Πέντονβιλ Οδηγεί από τη δύση στην ανατολή από το Κίνγκς Κρός στο δρόμο Σίτυ. Κατά πολύ η μεγαλύτερη μερίδα του δρόμου είναι στο δήμο του Λονδίνου, Ίσλινγκτον αλλά ένα μικρό μέρος κοντά στο Κίνγκς Κρός είναι στο δήμο του Λονδίνου του Κάμντεν, συμπεριλαμβανομένης μιας εισόδου στο διαγώνιο υπόγειο μετρό του Σεντ Πάνκρας Κίνγκς Κρός στον προηγούμενο διαγώνιο σταθμό Κίνγκς Κρός Τέημσλινκ. Απόκτησε το παρόν όνομά του το 1857.

Αυτή η οδός διακρίνεται από τις « προωθημένες πίσω» γραμμές κατοικίας που προορίζονταν αρχικά να είναι έτσι για να παρέχουν μια ατμόσφαιρα ευρυχωρίας κατά μήκος της οδού.

3.1.3.4 Οδός Μάνσελ

Η οδός Μάνσελ είναι ένας κοντός δρόμος, ο οποίος για το μεγαλύτερο μέρος του μήκους του χαρακτηρίζει το όριο μεταξύ της πόλης του Λονδίνου και του δήμου του

Λονδίνου Λόντον Μπόρου οφ Τάουερ Άμλετς, αν και το πιο νοτιό μέρος είναι εξ ολοκλήρου στα Τάουερ Άμλετς. Οδηγεί από το Άλντγκεητ προς τα νότια στον πύργο του Λονδίνου. Η βόρεια περιοχή, βόρεια της σύνδεσης με το ναυπηγείο Γκούντμανς και την οδό Πρέσκοτ, έχει μια μονόδρομα κατευθυνόμενη βόρεια κυκλοφορία, ενώ το νότιο μέρος έχει μια μονόδρομα κατευθυνόμενη νότια κυκλοφορία.

3.1.3.5 Δρόμος Τάουερ Μπρίτζ

Ο δρόμος Τάουερ Μπρίτζ είναι ένας δρόμος στο Μπέρμοντσεϋ στο Λονδρέζικο δήμο του Σάουθουαρκ, του Ηνωμένου Βασιλείου, που διατρέχει από το Βορρά ως το νότο, και συνδέει τη διασταύρωση κυκλικής κυκλοφορίας Μπρικλέηερς Άρμς και περνάει από πάνω στο νότιο τέλος του (δρόμος Νιού Κεντ και δρόμος Όλντ Κεντ) με τη γέφυρα Τάουερ Μπρίτζ και πέρα από τον ποταμό Τάμεση στο βόρειο τέλος του. Συνδέει επίσης με την πάροδο Λόνγκ.

Ο δρόμος έχει μια αφθονία καταστημάτων με αντίκες, μικροπράγματα, κατά μήκος ενός αρκετά μεγάλου μέρους του μήκους του. Υπάρχει επίσης η πλατεία Μπέρμοντσεϋ που γίνεται μια «υπαίθρια» αγορά παλαιών πραγμάτων κάθε την Παρασκευή το πρωί, συνήθως γνωστός ως αγορά Μπέρμοντσεϋ, εν τούτοις επίσημα ως Νιού Καλιωτόνιαν αγορά. Προς το νότιο τέλος του υπάρχει μια πικιοιλία καταστημάτων, μπαρ και καταστημάτων διανομής φαγητού.

3.1.3.6 Πάροδος Κένινγκτον

Η πάροδος Κένινγκτον είναι ένας α-δρόμος (που ταξινομείται A3204) που τρέχει μεταξύ του Έλαφαντ Εντ Κάσλ στην ανατολή και Βόουξαλ στη δύση. Αρχίζοντας από τον δρόμο Έλεφαντ , η πάροδος Κένινγκτον χωρίζει μακριά από τον αυτοκινητόδρομο A3 με τη βοήθεια μιας Υ-σύνδεσης, όπου ο δρόμος Νιούίνγκτον γίνεται δρόμος πάρκων Κένινγκτον. Προχωρώντας με μία νοτιοδυτική κατεύθυνση, ο δρόμος διασχίζει έπειτα

τον αυτοκινητόδρομο Α23, το δρόμο Κένινγκτον, πριν φθάσει στο μονόδρομο σύστημα Βόουζαλ, όπου ο δρόμος Άλμπερτ Εμπάνκμεντ και ο δρόμος Γουάντσογουρθ, ο αυτοκινητόδρομος Α3036, ο Α202, η γέφυρα Βόουζαλ, η οδός Ντούρχαμ και ο δρόμος Χάρλεϊφορντ, ο αυτοκινητόδρομος Α203, ο δρόμος νότιου Λάμπεθ, ο Α3205 και η πάροδος Νάην Έλμς, όλα συγκλίνουν.

3.1.3.7 Δρόμος γεφυρών Βόουζαλ

Ο δρόμος Βόουζαλ Μπριτζ οδηγεί από νοτιοανατολικά στα βορειοδυτικά από το Βόουζαλ Κρός, πάνω από τον ποταμό Τάμεση στο σταθμό Βικτόρια. Στο πιο νότιο σημείο ο δρόμος περνάει και από το αρχηγείο της Βρετανικής Κρατικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (MI6). Η γέφυρα Βόουζαλ είναι το μέρος όπου η εταιρία Κόσταλ Καφέ, πλέον μεγάλη φίρμα, με δική της υπενοικίαση ονόματος, έστησε την πρώτη καφετερία τους το 1978.

Χάρτης 3.2 Πρόταση πλέγματος αυτοκινητοδρόμων Λονδίνου

Figure 9 Motorways proposed for London



Notes

This map is diagrammatic only. Ringways 1, 2 and 3 correspond roughly to the B, C and D Rings proposed by Abercrombie. Ringway 4, corresponding roughly to Abercrombie's E Ring, lies entirely outside the GLC boundary and is not shown.

Πηγή: http://www.pberry.plus.com/ukroads/ring_roads/london.html

3.1.4 Παρόδια δόμηση και πολιτική

Υπάρχει μια σαφής αντιπαράθεση των Ringways 1 & 2 με αυτό που συνέβη στο Παρίσι στη δεκαετία του '70. Το πασίγνωστο Régionale(περιφερειακή οδός Παρισιού), χτίστηκε: ένας πλήρης ενδιάμεσος τροχιακός αστικός αυτοκινητόδρομος. Μπορεί να έχει χαρακτηριστεί πολυάσχολος και υψηλού φόρτου και επικίνδυνος σχετικά δρόμος με αρκετά έντονες καμπύλες, αλλά έχει αποδειχθεί εντελώς απαραίτητος. Τώρα οι ομοιότητες με το Λονδίνο αναλύονται σε τουλάχιστον δύο σημαντικές θέσεις. Αρχικά υπήρξε, και υπάρχει ακόμα, η ισχυρή κεντρική κυβέρνηση της Γαλλίας. Αφετέρου υπάρχει η γεωγραφία του Παρισιού: ο δρόμος περνάει γύρω από έξω από τους παλαιούς τοίχους της πόλης, γι' αυτό και όλες οι έξοδοι καλούνται *portes*¹, περιοχές οι οποίες παραδοσιακά έχουν αρκετά ελαφριά ανάπτυξη. Το Λονδίνο δείχνει να έχει αντιληφθεί αυτά τα ζητήματα, από τα οποία προκύπτει ότι είναι αρκετά σημαντική η παρόδια δόμηση και η πολιτική η οποία αφορά σε αυτήν, και ειδικά στις αστικές περιοχές, όπου συνδέεται περίπλοκα, με τον υπόλοιπο οικιστικό ιστό, τις μετακινήσεις, και την ποιότητα ζωής στις διάφορες περιοχές. (www.pberry.plus.com)

3.2 Ο περιφερειακός Ίντερστεητ 240 (Τεννεσί)

Ο περιφερειακός ίντερστεητ 240 (εν συντομία I-240) είναι ένας διαπολιτειακός αυτοκινητόδρομος στην Αμερική, στην περιφέρεια του Τεννεσί. Με μήκος 19.27 μίλια (31.01 χλμ) ή 31.0 χλμ, σχηματίζει ημικύκλιο με νότια κατεύθυνση από τον ίντερστεητ 40 στο ανατολικό Μέμφις, γυρίζοντας έπειτα δυτικά στον αυτοκινητόδρομο TN 385 (χώρος στάθμευσης του Μπιλ Μόρις). Συναντώντας τον I-55, η διαπολιτειακή περιφερειακή οδός γυρίζει προς το Βορρά και διέρχεται μέσω της περιφέρειας του Μίντταουν ως το τέλος της στον αυτοκινητόδρομο I-40.

Ο I-240 ήταν πρώτα προγραμματισμένος να γίνει ημικυκλικός περιφερειακός το 1955, αλλά επρόκειτο να είναι ένας κυκλικός περιφερειακός αυτοκινητόδρομος μήκους

¹ Στη Γαλλική γλώσσα εννοεί την έξοδο από κλειστό οριοθετημένο η προστατευμένο χώρο

30.8 μίλιων (49.6 χλμ) ή 49.6 χλμ για να περικυκλώσει εντελώς την περιφέρειας του κέντρου του Μέμφις, με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ των αυτοκινητοδρόμων I 40 και I 55², το οποίο προτάθηκε ως διαπολιτειακός I 255. Αργότερα, από το οποίο ο αριθμός ακυρώθηκε στη συνέχεια υπέρ του I-240 οδηγώντας σε έναν πλήρη βρόχο, με τον I-40 να διέρχεται από το κεντρικό στην ανατολικό Μέμφις. Εντούτοις, το 1957 οι πολίτες συνέλεξαν 10.000 υπογραφές διαμαρτυρούμενοι για τη διαδρομή, οι οποία διερχόταν μέσω του πάρκου Όβερτον στην περιοχή Μίντταουν, όπου βρίσκεται και το κέντρο της πόλης. Η διαμάχη διάρκεσε μέχρι τη δεκαετία του '70, όταν διέταξε το ανώτατο δικαστήριο ότι η διαδρομή του πάρκο Όβερτον ακυρώνεται, μετατοπίζοντας τον I-40 επάνω στο βόρειο άκρο του I-240. Μέρος της προτεινόμενης διαδρομής του I-40 χτίστηκε ήδη, από την ανατολική οδό Νόρθ Χάιλαντ μέχρι τον κόμβο στη σύνδεση των I-40 και I-240. Ο δρόμος αποκαλείται τώρα λεωφόρος Σαμ Κούπερ, και είναι στην ιδιοκτησιακή κυριότητα της πόλης και του δήμου. Πρόσφατα, η πόλη του Μέμφις έχτισε μια επέκταση στο προηγούμενα ανήκων στον I-40 τμήμα της λεωφόρου Σαμ Κούπερ. Αυτή η επέκταση διατρέχει τη δύση από την οδό Τίλμαν (η προηγούμενη είσοδος ή με αντίθετη κατεύθυνση το τελικό σημείο για τη λεωφόρο Σαμ Κούπερ) ως τον περιορισμένης πρόσβασης χώρο στάθμευσης Ιστ Πάρκγουεη. (μια προηγούμενη έξοδος για την προτεινόμενη «διαδρομή πάρκου Όβερτον»).

Οι διαπεριφερειακές οδοί εδραιώθηκαν ως χρήση γύρω από τη βόρεια παράκαμψη του Μέμφις για πολλά έτη, όμως με την πάροδο του χρόνου ο I-240 έχει περάσει από πολλή αναδημιουργία κυρίως κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, δεδομένου ότι η λειτουργική και πληθυσμιακή αύξηση της περιοχής έχει απαιτήσει και την αυξανόμενη φέρουσα ικανότητα του. Και οι δύο κόμβοι με τον αυτοκινητόδρομο I-40 έχουν υποστεί αλλαγές και επανακατασκευή (με τις περαιτέρω βελτιώσεις επίσης να προγραμματίζονται στον κόμβο του ανατολικού Μέμφις σε μερικά έτη) οι οποίες οφείλονται στο αυξημένο ποσοστό κυκλοφορίας που παίρνει ο I-40 διαμέσο του Μέμφις.

² I 55:το αρχικό γράμμα I κεφαλαίο ή μικρό ακολουθούμενο από αριθμό εννοεί διαπολιτειακή οδό με το αντίστοιχο νούμερο. Προέρχεται από το πρώτο γράμμα της Αγγλικής λέξης Interstate που σημαίνει διαπολιτειακός και τον αύξων αριθμό του αυτοκινητόδρομου.

Στις 18 Ιανουαρίου 2008, η ομοσπονδιακή διοίκηση εθνικών οδών επέτρεψε στις πολιτείες του Μισισίπη και του Τενεσί να επεκτείνουν τον I-69 από τον κόμβο του I-40 και του TN 300 στο βόρειο Μέμφις μέχρι τον κόμβο του I-55 και I-69 στην περιοχή Χεράντο, εντούτοις το Τενεσί δεν έχει υπογράψει ακόμα την επέκταση της διαδρομής, αν και ο Μισισιπής το έχει κάνει ήδη.

3.3 Η περιφεριακή λεωφόρος Παρισιού

Η λεωφόρος Régionale είναι μια περιφερειακή οδός (γαλλικά: régionale) γύρω από το Παρίσι. Είναι ένα συχνά κορεσμένο πεδίο με δύο ρεύματα που κυμαίνονται από τέσσερις έως οκτώ λωρίδες ανά κατεύθυνση, και είναι ένας από τους πιο πολυάσχολους αυτοκινητόδρομους στην Ευρώπη, με την κυκλοφορία μεταξύ 1.1 και 1.2 εκατομμύρια οχημάτων ανά ημέρα το έτος 2002.

Η ταχύτητα μετακίνησης στο δρόμο περιορίζεται σε 80 km/h (50 mph). Δεν χαρακτηρίζεται κλειστή διαδρομή, και δίνει προτεραιότητα στην είσοδο των οχημάτων. Χτίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 στο κενό διάστημα που απόμεινε εγκατελειμένο μετά από την καταστροφή του αμυντικού τοίχου του Παρισιού στη δεκαετία του '20, και η κατασκευή του ολοκληρώθηκε στις 25 Απριλίου 1973. Είναι το γενικά-αποδεκτό όριο μεταξύ της πυκνής κυρίως πόλης (περ. 2 εκατομμύριο κάτοικοι) και των προαστίων (περισσότεροι από 9 εκατομμύριο κάτοικοι), δεδομένου ότι είναι τοποθετημένο κατά μήκος του διοικητικού ορίου του Παρισιού (αποκλείοντας το ελικοδρόμιο του Παρισιού και τα απομακρυσμένα δάση Μπουλόν και Βινσένς).

Κατά το ταξίδι στο νόμιμο όριο ταχύτητας, απαιτούνται 26 λεπτά και 17 δευτερόλεπτα για να ολοκληρώσει κάποιος οδηγώντας ένα πλήρες κύκλο της πόλης του Παρισιού. Με ταχύτητες εκτός των νόμιμων ορίων, υπήρξε δοκιμαστής οδών ο οποίος ολοκλήρωσε ένα πλήρη κύκλο σε 9 λεπτά και 57 δευτερόλεπτα. Η αντιστοιχία χρόνου της διαδρομής ενός πλήρους κύκλου της πόλης σε σχέση με την κίνηση σε μια διαδρομή στο εσωτερικό της παρουσιάζει ενδιαφέρον και δείχνει ένα τομέα όπου το συγκεκριμένο έργο έχει ιδιαίτερη σημασία για την περιοχή και την ανάπτυξή της. (www.paris.fr)

Χάρτης 3.3: Περιφερειακή οδός Παρισιού



Πηγή:

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Boulevard_p%C3%A9riph%C3%A9rique_de_Paris.png

3.3 Περιφερειακή Λεωφόρος της Μαδρίτης

Ο τροχιακός περιφερειακός αυτοκινητόδρομος M-30 περιβάλλει τις κεντρικές περιοχές της Μαδρίτης, πρωτεύουσας της Ισπανίας. Είναι η ενδότερη περιφερειακή οδός της ισπανικής πόλης. Τα εξωτερικά δαχτυλίδια ονομάζονται M-40, M-45 και M-50.

Έχει, τουλάχιστον, τρεις παρόδους με κάθε τρόπο, που συμπληρώνονται σε μερικά μέρη από δύο ή τρεις βοηθητικούς δρόμους παρόδων. Συνδέεται με τους κύριους ισπανικούς ακτινωτούς εθνικούς δρόμους που αρχίζουν στη Μαδρίτη.

Ο M-30 είναι ο πιο πολυάσχολος ισπανικός δρόμος, διάσημος για τα μποτιλιαρίσματά του, και από διάφορα ορόσημα όπως η Τορεσάνα (η πιο ψηλή δομή στη Μαδρίτη), η εθνική έδρα της IBM, το μουσουλμανικό τέμενος επί του M30, και περνά κάτω από το στάδιο Βινσέντ Καλντερόν.

Η κατασκευή του άρχισε στη δεκαετία του '60 και απαιτήσε την υπόγεια διοχέτευση του ποταμού Αβρονιγάλ, η οποία απαιτήθηκε για να αποφευχθούν πλημμύρες του οδοστρώματος, δεδομένου ότι ο δρόμος διέρχεται μέσω του χαμηλότερου μέρους της πόλης. Στη δεκαετία του '70 το σημαντικότερο τμήμα ήταν ανοικτό μεταξύ της σύνδεσης Μανοτέρας (σταυρός μεταξύ του αυτοκινητόδρομου A-1, του M-11 και τις προσβάσεις από και προς Σανσινάρο) και του Νούδο Σουρ(νότια σύνδεση), το οποίο συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο Αβενίτα ντε Ανταλούσια (προηγούμενος v-IV) και τον αυτοκινητόδρομο A-4.

Στη δεκαετία του '90 ο περιφερειακός δακτύλιος ολοκληρώθηκε με την κατασκευή του τμήματος μεταξύ Αβενίτα ντε λα Ιλουστρασιόν (το μόνο τμήμα του δρόμου με τους φωτεινούς σηματοδότες) και της σύνδεσης Πουέρτα ντε Ιέρο (προσθήκη στην οδό Καρδενάλ Ερέρα Όρια, τον M-40, και το δρόμο Ελ Παρντό).

Από το 2005 ως το 2008 σημαντικές βελτιωτικές εργασίες πραγματοποιήθηκαν, και τώρα μια μεγάλη μερίδα του νότιου μέρους διέρχεται υπόγεια. Είναι οι μακρύτερες αστικές σήραγγες στην Ευρώπη, με τμήματα περισσότερο από 6km σε μήκος και 5 λωρίδες κίνησης ανά ρεύμα σε κάθε σημείο (www.linkinghub.elsevier.com).

Χάρτης 3.4 Περιφερειακή οδός Μαδρίτης



Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Mapa_m-30.PNG

3.4 Περιφερειακή λεωφόρος της Ρώμης

Το GRA(Περιφερειακή λεωφόρος της Ρώμης) ή το Grande Raccordo Anulare (κυριολεκτικά, «μεγάλη σύνδεση δακτυλιδιών») είναι ένας ατελής, τροχιακός αυτοκινητόδρομος, με σχήμα δακτυλίου και μήκος 68.2 χλμ (42.6 mi) στην περιφέρεια που περικυκλώνει τη Ρώμη. Το αρκτικόλεξό του δόθηκε από έναν από τους κύριους σχεδιαστές και τους υποστηρικτές του, Eugenio Gra, πρόεδρος ANAS, η οποία αποτελούσε την ιταλική οδική αρχή, κατά την διάρκεια της κατασκευής.

Ο επίσημος αριθμός του μεταξύ των ιταλικών αυτοκινητόδρομων είναι A90, αν και μόλις που παραμένει το όνομα αυτό αφού δεν αναγράφεται με αυτή την ονομασία

οπουδήποτε στα οδικά σημάδια. Είναι γνωστός δε ευρέως από τους Ρωμαίους ο αυτοκινητόδρομος ως IL Raccordo («η σύνδεση»).

3.4.1 Ιστορία

Ιστορία – Ιστορικές χρονολογίες του GRA

1948: Οι εργασίες οικοδόμησης αρχίζουν

1951: Το τμήμα Appia-Aurelia ανοίγουν

1952: Το τμήμα Flaminia-Tiburina ανοίγουν

1955: Το τμήμα Tiburtina-Appia ανοίγουν

1962: Ο αριθμός παρόδων διπλασιάζεται, στο τμήμα Salaria-Tuscolana

1970: Το τμήμα Aurelia-Flaminia ανοίγουν, το δαχτυλίδι ολοκληρώνεται.

1979: GRA είναι τώρα επίσημα μια εθνική οδός

1983: Οι εργασίες σε ένα σύνολο 6 παρόδων αρχίζουν

το 1997:50% της διαδρομής GRA είναι σε ένα σύνολο 6 παρόδων

το 2000:75% της διαδρομής GRA είναι σε ένα σύνολο 6 παρόδων

το 2007:97% της διαδρομής GRA είναι σε ένα σύνολο 6 παρόδων

2009: Τέλος των εργασιών στο σύνολο 6 παρόδων

Τα σχέδια για έναν περιφερειακό τροχιακό δρόμο γύρω από τη Ρώμη προτάθηκαν μέχρι το τέλος του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου. Ένας από τους κύριους σκοπούς των σχεδιαστών ήταν να χτιστεί ο δρόμος όσο το δυνατόν γίνεται εξίσου απόμακρος από το γεωγραφικό κέντρο της πόλης, το Καμπιντόγκλιο, 11.4 χλμ (7 mi) και μακριά από τον αυτοκινητόδρομο.

Η κατασκευή των τμημάτων αρχίζει το 1948. Το πρώτο τμήμα, από Φλαμίνια σε Τιμπουρτίνα (Βορράς--ανατολικό τμήμα) που παραδίδεται σε κυκλοφορία το 1952, επεκτείνεται αργότερα σταδιακά. Το τελευταίο τμήμα που ανοίγεται ήταν το τμήμα από δύση προς βορά (τμήμα από Αουρέλια προς τη Φλαμίνια), το 1970.

Αν και το GRA προγραμματίστηκε αρχικά και χτίστηκε ως μονού ρεύματος ανά κατεύθυνση δρόμος, ήταν σύντομα σαφές ότι η κυκλοφορία ήταν γρήγορα αυξανόμενη αρκετά πέρα από τις προσδοκίες. Οι εργασίες βελτίωσης στα πρότυπα αυτοκινητόδρομων που άρχισαν στο τέλος δεκαετίας του '50 με πρώτο διπλής κατεύθυνσης, τεσσάρων λωρίδων τμήμα (Σαλάρια σε Τουσκολάνα) άνοιξαν το 1962.

Οι εργασίες βελτίωσης στην πάροδο 6 άρχισαν το 1983 και ολοκληρώθηκαν σταδιακά σε όλη τη δεκαετία του '90 και το πρώτο εξάμηνο του 2000. Από τον Απρίλιο του 2008 97% του GRA είναι έτοιμο και οι εργασίες αφορούν έξι πάροδος με τα τελικά τμήματα (νέα σήραγγα κάτω μέσω της Κάσια) που αναμένονται για να ανοίξουν μέχρι το 2009.

3.4.2 Ο περιφερειακός GRA σήμερα

Από το 2009, ο GRA είναι ένας από τους σημαντικότερους δρόμους στη Ρώμη, και η κυκλοφορία φθάνει σε 160.000 οχήματα ανά ημέρα, και τα κόστη συντήρησης είναι περίπου 11 εκατομμύριο ευρώ το χρόνο. Το GRA χαρακτηρίζεται από 14 σήραγγες, με τα μήκη που ποικίλλουν από τα 66 μέτρα (σημείο Πάρκο ντι Βέρο) της σήραγγας στα 1150 μέτρα της σήραγγας (σημείο Άππια αντίκα) και των 8 υπολοίπων περιοχών. Ο αυτοκινητόδρομος GRA έχει 42 συνδέσεις, με μέσω Aurelia που αριθμείται ως 1 και άλλο ακόλουθο δεξιόστροφο. Πραγματικά, οι Ρωμαίοι αναφέρονται σε κάθε σύνδεση με το όνομα της οδού που διασχίζουν. Με το σκεπτικό ότι είναι επίσημα μια εθνική οδός, ο GRA μολαταύτα, δεν είχε ποτέ διόδια.

3.4.3 Ένας νέος αυτοκινητόδρομος GRA

Έχει προταθεί ότι ένα δεύτερο δαχτυλίδι να κατασκευαστεί στο μέλλον, αρχικά ως προσπάθεια να ανακουφιστεί η συμφόρηση στην παλαιά λεωφόρο και αφετέρου να προσφερθεί η πρόσβαση σε διάφορες νέες βιομηχανικές, εμπορικές και κατοικημένες ζώνες που χτίστηκαν γύρω από την παλαιά περιφερειακή λεωφόρο. Ένα τέτοιο

πρόγραμμα θα υπονοούσε έναν νέο εξωτερικό περιφερειακό κυκλικό τροχιακό αυτοκινητόδρομο περίπου 120 χιλιομέτρων (75 mi), η ονομασμένη NIA (infrastruttura Nuova anulare, «νέα υποδομή δαχτυλιδιών»), η οποία θα κόστιζε περισσότερο από πέντε δισεκατομύρια ευρώ. (www.chiamaroma.it)

Χάρτης 3.5: Περιφερειακή οδός της Ρώμης



Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Tracciato_GRA_nomisvincoli.svg

3.5 Περιφερειακή οδός του Αφγανιστάν

Η περιφερειακή οδός συλλήφθηκε σαν ιδέα στη δεκαετία του '60 ως εθνική οδός που κάνει έναν γιγαντιαίο κύκλο μέσα στη χώρα για να συνδέσει τις μεγάλες πόλεις της. Οι δευτεροβάθμιοι δρόμοι προορίζονται να συνδέσουν τις επαρχιακές πρωτεύουσες και τις μικρότερες πόλεις με την περιφερειακή οδό με ακτινωτό σύστημα δρόμων.

Αλλά παρά το όνομά της, η περιφερειακή οδός δεν αποτέλεσε ποτέ ένα ολοκληρωμένο δαχτυλίδι. Ο πόλεμος ξέσπασε στη δεκαετία του '70 προτού να κατασκευαστεί το βόρειο τμήμα της περιφερειακής οδού. Και στις δεκαετίες πάλης που ακολούθησαν, τα μεγάλα τμήματα της υπάρχουσας εθνικής οδού 3.000 χιλιομέτρων ενέπεσαν στην ερείπωση ή καταστράφηκαν.

Μια κύρια εστίαση της διεθνώς υποστηριγμένης αναδημιουργίας από την κατάρρευση του καθεστώτος των Ταλιμπάν στα τέλη του 2001 ήταν να επισκευαστεί η υπάρχουσα εθνική οδός και να τελειώσει το υπόλοιπο της περιφερειακής οδού.

Υπήρξε χρεία ενός δανείου μέχρι τις 2 Οκτωβρίου του προηγούμενου έτους έτσι ώστε να χρηματοδοτήσει το τελικό μη κατασκευασμένο τμήμα της εθνικής οδού. Η λήψη το υ δανείου αυτού αναγγέλθηκε από τη Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης , και αφορούσε σε ένα τμήμα που περνά αρκετά ορεινή και σχετικά δύσβατη έκταση στο βορειοδυτικό Αφγανιστάν κοντά στα σύνορα με το Τουρκμενιστάν.

Η παροχή της τράπεζας θα άγγιζε 176 εκατομμύρια δολάρια, σε συνδυασμό μαζί με την κυβέρνηση του Αφγανιστάν, που συνέβαλλε επίσης 4 εκατομμύρια δολάρια. Αυτά ήταν τα επίσημα σχέδια του Brian Fawcett, ο οποίος ήταν διευθυντής χωρών της Ασιατικής Τράπεζας Ανάπτυξης για το Αφγανιστάν.

Στη συνέχεια τα σχέδια που ο προαναφερθείς συνέταξε, όριζαν ότι η χρηματοδότηση αυτή θα είναι για το δρόμο από το Μπάλα Μουργκχάμπ στο Λέμαν, που είναι μια διαδρομή μήκους εκατόν σαράντα τριών χιλιομέτρων. Αυτό το τμήμα του

δρόμου αναμένεται να ολοκληρώσει σχεδόν το σύνολο της περιφερειακής οδού. Η κυβέρνηση της Σαουδικής Αραβίας και της ισλαμικής τράπεζας ανάπτυξης θα έκαναν στη συνέχεια τη χρηματοδότηση για το τμήμα αυτοκινητόδρομου μήκους πενήντα χιλιομέτρων από το Λέμαν στο Άμαλικ. Και έπειτα μια πλήρης περιφερειακή οδό θα είχε πραγματοποιηθεί

3.5.1 Περαιτέρω απαιτούμενες ενέργειες

Η τράπεζα σε μελέτες της περιγράφει την περιφερειακή οδό ως «σπονδυλική στήλη» του δικτύου μεταφορών του Αφγανιστάν, και συμπεραίνει πως η ολοκλήρωσή της θα είναι ένα σημαντικό κύριο σημείο για τις διεθνώς υποστηριγμένες προσπάθειες αναδημιουργίας στο Αφγανιστάν.

Διάφοροι φορείς δημοσίευσαν μελέτες τα συμπεράσματα των οποίων δήλωναν πως είναι απίθανο το γεγονός οι εργασίες να τελειώσουν μέχρι την προτεινόμενη προθεσμία που υπήρχε στο αφγανικό σχέδιο εθνικής ανάπτυξης, μια στρατηγική που εγκρίθηκε σε μια διάσκεψη των διεθνών χορηγών στο Λονδίνο τον Απρίλιο του 2006.

Μεταφράζοντας τις διαπιστώσεις των μελετών σε βήματα, πρώτα, η αφγανική κυβέρνηση θα πρέπει να στρατολογήσει έναν σύμβουλο για το πρόγραμμα. Στη συνέχεια, αφότου οριστικοποιεί ο σύμβουλος του σχεδίου του δρόμου, το επόμενο βήμα είναι βασικό να είναι ο ανάδοχος ο οποίος θα στρατολογηθεί. Η μελέτες συμφωνούν στον κοινό παρονομαστή ότι με αυτό τον τρόπο η εργασία θα αρχίσει, ίσως, το πρώτο τρίμηνο του 2008. Στη συνέχεια όμως εισέρχονται τα δεδομένα η εργασία θα διαρκέσει από δύο έως δύο και μισό έτη που απαιτούνται για να ολοκληρωθεί το έργο.

Ένα άλλο θέμα που ανακύπτει από τις μελέτες είναι ότι η ασφάλεια των συμβούλων και των εργατών οικοδομών είναι μια ανησυχία για το οποίο η Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης έχει προσκαλέσει συζήτηση με την αφγανική κυβέρνηση. Σύμφωνα με τον πρώτο κύκλο συζητήσεων το Υπουργείο Εσωτερικών έχει αποκριθεί με την

αποστολή της πρόσθετης αστυνομίας στην επαρχία Μπαντκχίς και στο βορειοανατολικό μέρος της επαρχίας της Χεράτ, όπου η εργασία είναι να πραγματοποιηθεί σχετικά άμεσα.

3.5.2 Περιφερειακός οικονομικός αντίκτυπος

Σύμφωνα με μελέτη του Niklas Swanstrom ο οποίος είναι ειδικός στην κεντρική Ασία και ο διευθυντής του ιδρύματος για την πολιτική ασφάλειας και ανάπτυξης, μία σφαιρική πρώτη εκτίμηση όσον αφορά στο επικείμενο έργο της ολοκλήρωσης της περιφερειακής οδού του Αφγανιστάν είναι ότι η ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού θα είναι ένα σημαντικό όφελος όχι μόνο στο Αφγανιστάν αλλά και στις πρώην σοβιετικές δημοκρατίες της κεντρικής Ασίας.

Αναλυτικότερα, ο λόγος για τον οποίο δεν έχει ολοκληρωθεί το έργο με την πάροδο τόσων ετών, καταρχήν είναι η χρηματοδότηση. Είναι παρά πολύ δύσκολο να αποκτηθούν οι καλοί πόροι χρηματοδότησης, ειδικά για ένα έργο το οποίο αφορά μια χώρα με όχι ιδιαίτερα υψηλό οικονομικό επίπεδο. Το γεγονός αυτό εντείνεται σε κάθε περίπτωση από την πολιτική κατάσταση της περιοχής η οποία είναι πολύ ασταθής ως ευμετάβλητη. Έτσι και στην περίπτωση κατά την οποία θα υπήρχε σε νωρίτερο χρονικό διάστημα η κατάλληλη και απαραίτητη, θα ανέκυπτε ένα πρόβλημα το οποίο αφορά ένα δημόσιο ίσως φορέα η πρόσωπο το οποίο να εξασφαλίζει την πραγματική κατασκευή της περιφερειακής οδού.

Οι συνέπειες αυτού του κλίματος είναι πολύ φανερά αρνητικές, όπως δείχνουν οι συγκλίνουσες απόψεις όλων όσων εμπλέκονται στο έργο. Το Αφγανιστάν είναι ένας κρίσιμος παράγοντας σε ολόκληρη την οικονομική εξίσωση της κεντρικής Ασίας. Έχουν υπάρξει εκτιμήσεις, αναφορικά, ότι ο αντίκτυπος ολοκληρώνοντας την περιφερειακή οδό μαζί με όλο το περιφερειακό οδικό και μη δικτύου του εμπορίου θα ήταν 771.000 πλήρους απασχόλησης θέσεις εργασίας. Το μέγεθος που περιγράφει ο αριθμός αυτός, είναι μία σημαντική κίνηση τόνωσης της οικονομίας της περιοχής χωρίς να συνυπολογιστούν μετέπειτα οφέλη και παρεπόμενη εισροή χρήματος και θέσεων εργασίας.

Ένας αρκετά καίριος στόχος του έργου ολοκλήρωσης της αφγανικής περιφερειακής οδού είναι να ενταχθεί στο μεγαλύτερο πλαίσιο των υποδομών της ευρύτερης περιοχής διακρατικά, καθώς και στα προγράμματα μεταφορών που στοχεύουν στη βελτίωση των δεσμών ανταλλαγής αγαθών σε ολόκληρη την περιοχή. Οικονομικά, θα είναι πολύ σημαντικό εάν το Αφγανιστάν μπορεί να ενεργήσει ως μια σύνδεση για τα κεντρικά ασιατικά κράτη προς έναν θαλάσσιο λιμένα όπως το Κιράτσι στο Πακιστάν. Το εμπόριο θα μπορούσε να αυξηθεί παρά πολύ, επιφέροντας μια ευρύτερη και πιο εκτεταμένη ανάπτυξη σε ολόκληρη την επικράτεια. Ο υπολογιζόμενος αντίκτυπος του αρχικού έργου στην οικονομία αναμένεται μεγάλος αλλά όχι σε επίπεδα στα οποία θα ανέβει μετά από μια σύζευξη σαν την προαναφερθείσα.

3.5.3 Άλλη υποδομή που απαιτείται ακόμα

Στοιχεία μελετών για τον αντίκτυπο του έργου στην περιοχή οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ακόμα και χωρίς το δίκτυο σιδηροδρόμου στο Αφγανιστάν, η ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού θα βοηθήσει τους Αφγανούς πάρα πολύ. Εξάγεται το συμπέρασμα ότι υπάρχουν και άλλα αρκετά πολλά οφέλη από το γεγονός του απλά καθιστώντας το χερσαίο ταξίδι μέσα στη χώρα ευκολότερο.

Οι εξαγωγές του Αφγανιστάν αναμένονται να αυξηθούν κατά 54 τοις εκατό προσεγγιστικά κατά τη διάρκεια των επόμενων πέντε ετών, από την ολοκλήρωση του έργου. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της αύξησης είναι αναμενόμενο μέσω της γεωργίας. Και το παρεπόμενο αποτέλεσμα της ανόδου αυτής είναι η αρκετά ουσιαστική δημιουργία θέσεων εργασίας και μακροπρόθεσμης απασχόλησης. Είναι επίσης μια αύξηση στο φορτίο, και στο εμπόριο διέλευσης. Αναφορικά τέτοια προϊόντα μπορεί να αποτελέσουν το βαμβάκι που πηγαίνει από το Ουζμπεκιστάν στο Αφγανιστάν και στη συνέχεια στέλνεται σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Σε βάθος χρόνου και με κατάλληλες ενέργειες ίσως καταστεί δυνατό να μπορείτε να γίνεται η διέλευση πετρελαίου και φυσικού αερίου

μέσω του Αφγανιστάν, γεγονός το οποίο θα αποτελέσει κάποια από τα σημαντικότερα κέρδη τα οποία ίσως μπορέσουν να εξασφαλιστούν για το Αφγανιστάν συγκεκριμένα.

Στη συνέχεια διαπιστώνεται πως η ανάπτυξη των διαδρόμων διέλευσης είναι όλο το θεμέλιο της βάσης για μια οικονομική άνοδο στην περιοχή, όμως στον αντίποδα υπάρχει μια ενδεχομένως αρνητική πτυχή της ολοκλήρωσης της περιφερειακής οδού και της σύνδεσης της στα δίκτυα εθνικών οδών των γειτονικών χωρών. Η πτυχή αυτή είναι η πιθανή ενίσχυση των οργανωμένων εγκληματικών ομάδων στο Αφγανιστάν και την κεντρική Ασία. Με αυτήν την νέα ανάπτυξη υποδομής, θα είναι πολύ ευκολότερο για τους διακινητές ναρκωτικών να μεταφέρουν την ηρωίνη και το όπιο από το Αφγανιστάν στο υπόλοιπο της περιοχής. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να εξεταστεί επειδή πρόκειται να είναι αρκετά, πολύ δύσκολο να αντιμετωπιστεί..

Είναι επιβεβλημένο να κατασκευαστούν νέα όργανα, νομικά όργανα. Πρέπει να ενισχυθεί η αστυνομία, ο στρατός, οι αντιπροσωπείες προμήθειας φαρμάκων. Πρέπει να καταστεί σίγουρο το αδιάφθορο και αδιάβλητο του συστήματος το οποίο απαρτίζουν οι δικαστές και οι πολιτικοί ηγέτες. Αυτή είναι μια τεράστια υποχρέωση κοινωνικού και λειτουργικού χαρακτήρα, η οποία καλείται να αναγνωρισθεί, όχι μόνο από το Αφγανιστάν και τα κεντρικά ασιατικά κράτη, αλλά και από τη διεθνή κοινότητα. Διαφαίνεται συνεπώς ότι νέες υποδομές οι οποίες μπορούν να επιφέρουν ανάπτυξη σε μια περιοχή εμπεριέχουν και μεγάλο μέρος ευθυνών αναδιοργάνωσης σε κοινωνικό και κρατικό επίπεδο, ώστε να λειτουργήσουν με τρόπο που να προκαλέσουν αύξηση της οικονομίας της περιοχής. (www.rferl.org)

3.6 Συμπεράσματα

Οι περιφερειακές οδοί αποτελούν έργα με καίρια σημασία για την ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες βρίσκονται. Επιφέρουν αρκετές συνέπειες θετικές η αρνητικές με περισσότερες να ανήκουν στην πρώτη κατηγορία, στους τομείς της χωροθέτησης χρήσεων, λειτουργιών και παρόδιων χρήσεων γης, όπως και στην επερχόμενη ανάπτυξη

της περιοχής κυρίως στους τομείς που σχετίζονται άμεσα με την οικονομία. Επιπτώσεις ενός περιφερειακού οδικού άξονα μπορεί να είναι, η ταχύτερη και ευκολότερη σύνδεση περιοχών που μέχρι πρότινος δεν ήταν εύκολη, το οποίο συντελεί στην περαιτέρω ανάπτυξη όλων αυτών των περιοχών, αποσυμφόρηση του κέντρου, το οποίο συντελεί στην αποκέντρωση των λειτουργιών και την πιο ισόρροπη διάχυση της κίνησης στον αστικό ιστό, διεύρυνση των ζωνών επιρροής της εργασίας, του εργατικού δυναμικού και της αγοράς, μέσω της ευκολότερης και ταχύτερης σύνδεσης, και δημιουργία προϋποθέσεων για περαιτέρω ανάπτυξη μέσω της μεγαλύτερης κινητικότητας πληθυσμών και προς περιοχές με πρότερο μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας προσέγγισης, είτε λόγο χρονοαπόστασης είτε λόγω εκτατικής απόστασης. Συνήθως επίσης οι περιφερειακές οδοί κατασκευάζονται στα όρια του αστικού ιστού μιας πόλης. Έτσι οριοθετούν τις λειτουργίες του ενδότερου αστικού ιστού με τον τρόπο ότι σιγά σιγά οι οχλούσες χρήσεις μεταφέρονται εκτός του περιφερειακού δακτυλίου. Έτσι με την πάροδο του χρόνου μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι μία περιφερειακή οδός μεγεθύνει τον κεντρικό αστικό αμιγή ιστό και τις λειτουργίες του, ωθώντας έξω από το δακτύλιο της όλες τις άλλες λειτουργίες. Το συμπέρασμα αυτό αποτελεί αρκετά βαρύνουσα σημασίας χωρική και αναπτυξιακή συνέπεια.

Κεφάλαιο 4: Περιγραφή μεταβολών μετά την κατασκευή του έργου

4.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται ανάλυση της σημερινής κατάστασης, που χαρακτηρίζει το παράδειγμα μελέτης της Αττικής Οδού μετά τις μεταβολές τις οποίες έχει επιφέρει. Η ανάλυση περιλαμβάνει το ευρύτερο περιβάλλον της Αττικής Οδού και είναι σημαντική, διότι η λειτουργία της Αττικής Οδού αναφέρεται και αφορά κυρίως στη μείωση των προβλημάτων της Αθήνας και την προώθηση της αναπτυξιακής δυναμικής των Μεσογείων και του Θριασίου Πεδίου. Είναι φανερό λοιπόν ότι στην παρουσίαση της σημερινής κατάστασης και των μεταβολών που έχουν προκληθεί απαιτείται να συμπεριληφθεί και ο χώρος πέραν της περιοχής μελέτης, ο οποίος είναι για χάρη εξαγωγής συμπερασμάτων όλη η Αττική οδός, αφού η επιρροή της, ο χαρακτήρας και η λειτουργία της έχουν υπερτοπικό, διαπεριφερειακό και διανομαρχιακό χαρακτήρα. Συνεπάγεται ότι και οι συνέπειες της έχουν χαρακτήρα και προέλευση εξ ίσου υπερτοπική. Έτσι στη συνέχεια αιτιολογείται η ανάλυση τον υποσυστήματος της Αττικής Οδού και αυτού των παρόδιων χρήσεων γης. Έπειτα δίδονται στοιχεία από την κυκλοφοριακή φύση (Αττική Οδός) και την πολεοδομική φύση (παρόδια ζώνη), καθώς και στοιχεία από έρευνα πεδίου. Παρουσιάζονται επίσης οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης με βάση τα ΓΠΣ και τις ΖΟΕ, καθώς και οι αλλαγές που εισήγαγε στις αξίες ακινήτων και την εγκατάσταση επιχειρήσεων.

4.2. Φυσιογνωμία Ευρύτερης Περιοχής

4.2.1. Γενικά Στοιχεία Ευρύτερης Περιοχής Αττικής

4.2.1.1. Πληθυσμός

Ο αστικός πληθυσμός της Περιφέρειας Αττικής καλύπτει το 52,5% του συνολικού αστικού πληθυσμού της χώρας. Ο αστικός πληθυσμός καλύπτει το 94% του συνολικού

Χάρτης 4.1

Περιοχή Αττικής Οδού

Υπόμνημα

Δήμοι / Κοινότητες

Περιοχή Μελέτης
(500 μ.)

Αττική Οδός

Αερολιμένας

Λιμάνι

Ζώνες Κύριων
Επιρροών

Π.Σ. Αθηνών

Θριάσιο Πεδίο

Τμήμα Περιοχής
Μεσογείων

Υπόλοιπες Περιοχές
Επιρροών

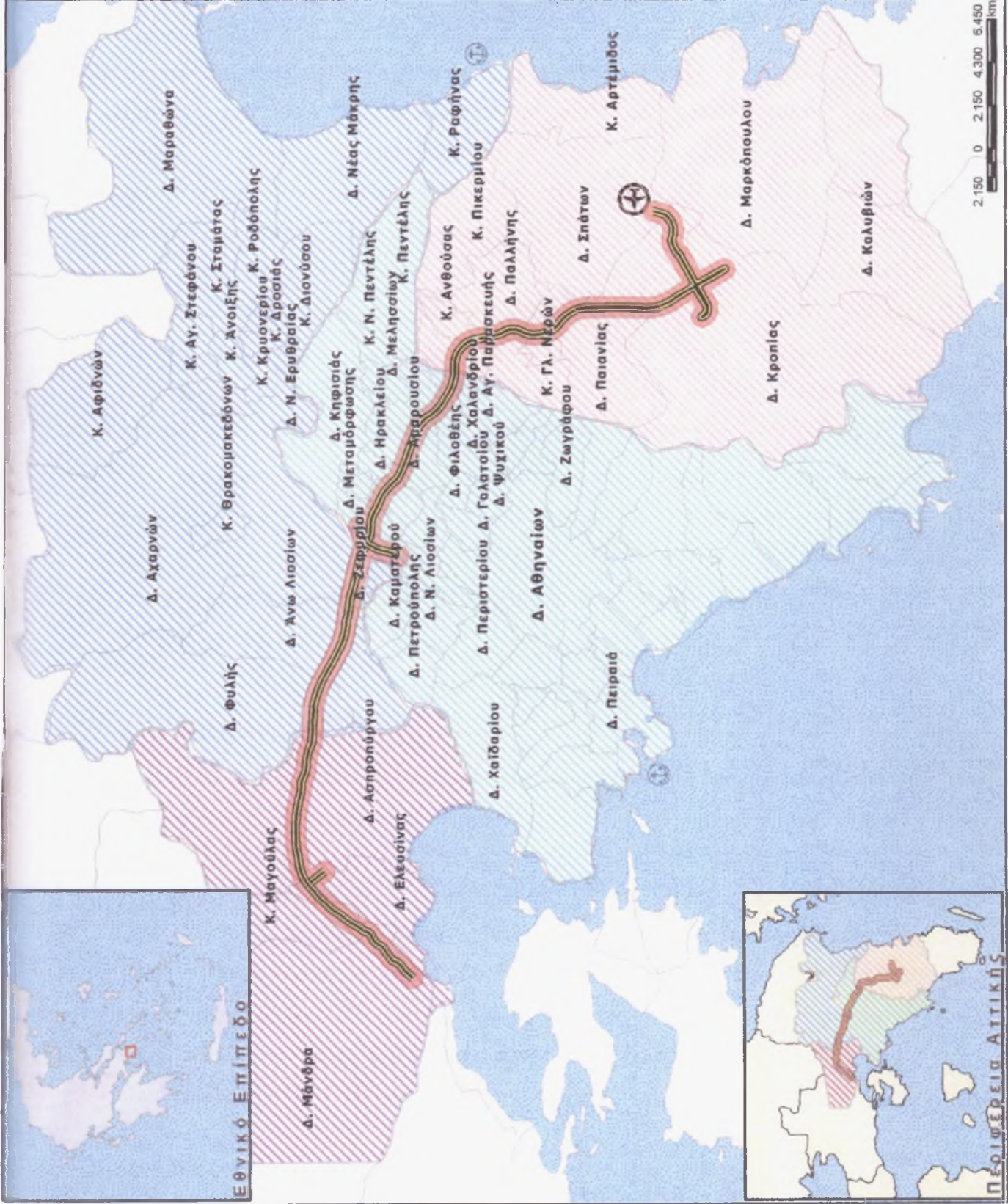
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τ.Μ.Χ.Π.Α.

Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Παλύζος Σ.

ΠΗΓΗ:

Ιδία Επεξεργασία



πληθυσμού της Περιφέρειας, ο ημιαστικός το 5%, ενώ ο αγροτικός το 1% (Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001). Η αυξητική τάση του αστικού πληθυσμού εκφράζεται με την δυναμική και χαρακτηρίζει το πολεοδομικό συγκρότημα της Πρωτεύουσας, γεγονός που δημιουργεί εσωτερικές μετακινήσεις και πληθυσμιακές πιέσεις στην ενδοχώρα και τις εσωτερικές ζώνες της Περιφέρειας, με τις ανάλογες οικιστικές πιέσεις, καθώς και την ανάγκη ενίσχυσης των υποδομών στις περιοχές αυτές. Η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει ολοένα και μεγαλύτερο μέρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας. Συγκεκριμένα, στην Περιφέρεια συγκεντρώνεται περίπου το 1/3 τον συνολικού ενεργού πληθυσμού, παρουσιάζοντας αυξητική τάση.

4.2.1.2. Παραγωγικές Δραστηριότητες

Ο πρωτογενής τομέας διέπεται από δυναμική, παρόλο τον περιορισμό του από άλλες χρήσεις γης. Χαρακτηριστικοί ισχυροί κλάδοι είναι αυτοί της αμπελοργίας και της αλιείας. Η γεωργική έκταση ανέρχεται στα σε 122.600 στρέμματα, ενώ ο αριθμός των εκμεταλλεύσεων είναι περίπου 10.000 (Πηγή: ΠΕΠ Αττικής).

Ο δευτερογενής τομέας πλήττεται από τη αποβιομηχανοποίηση που τον χαρακτηρίζει, παρόλο που το 39% και το 40% των απασχολούμενων της χώρας, εργάζεται στον βιομηχανικό και ενεργειακό τομέα της Αττικής αντίστοιχα (Πηγή: ΠΕΠ Αττικής). Προβλήματα, όπως η μη οικονομική δυνατότητα για εκσυγχρονισμό και η δομή της ελληνικής βιομηχανίας, έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση των επενδύσεων. Η μίξη μονάδων βιομηχανίας και βιοτεχνίας με τις περιοχές κατοικίας ή η διασπορά τους στον περιαστικό χώρο και εκτός των σχεδιασμένων ζωνών ΒΕΠΕ, συνιστά πολεοδομικό πρόβλημα που χρήζει επίλυσης με κριτήρια περιορισμού της ασυμβίβαστης μείξης χρήσεων, κυριότερα όμως με αλλαγές μεθόδου παραγωγής και εισαγωγή φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνολογιών. Στις δυσχέρειες αυτές πρέπει να προστεθεί και η σημαντική έλλειψη βιομηχανικών υποδομών. Ουσιαστικά εξέλιξη εμφανίζουν οι κλάδοι των τηλεπικοινωνιών και των ηλεκτρονικών. Επίσης των τροφίμων και των ποτών στους οποίους διαπιστώνονται αυξημένες εξαγωγές, καθώς και ορισμένοι κλάδοι των χημικών προϊόντων στους οποίους πραγματοποιούνται κυρίως συμμετοχές κεφαλαίου (Πηγή: ΠΕΠ Αττικής).

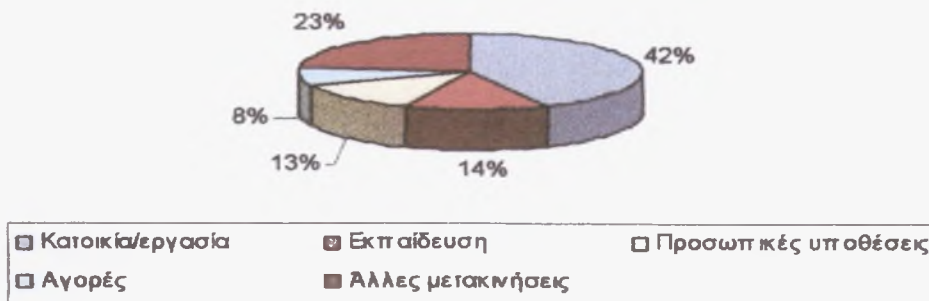
Ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη και κατέχει κυρίαρχο ρόλο στους τομείς των υπηρεσιών και ειδικότερα στις υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, υπηρεσίες έρευνας και ανάπτυξης, στις υπηρεσίες της δημόσιας διοίκησης και στις παραγωγικές υπηρεσίες. Από αυτά εξάγεται το βασικό συμπέρασμα ότι οι υψηλές συγκεντρώσεις της απασχόλησης και των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Αττική αποδεικνύουν τον κυρίαρχο ρόλο του μητροπολιτικού κέντρου στην αναπτυξιακή διαδικασία σε εθνικό επίπεδο, αλλά και δυνατότητες να αποκτήσει ισχυρό διεθνή οικονομικό και εμπορικό ρόλο.

4.2.1.3. Μεταφορές

Το κύριο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Αττικής έχει συνολικό μήκος περίπου 500 χλμ.. Υπάρχουν γύρω στους 80 ανισόπεδους κόμβους και η μέση πυκνότητα δικτύου στο λεκανοπέδιο είναι 5,5 χλμ/ τ.χλμ αστικής περιοχής. Οι μέσες ταχύτητες κυκλοφορίας είναι εντός δακτύλιου 18 χλμ/ώρα, στις αστικές περιοχές 22 χλμ/ώρα, στις προαστιακές 30 χλμ/ώρα και στις μη αστικές 48 χλμ/ώρα. Εντός τον εσωτερικού οδικού δακτύλιου προσφέρονται 58.440 θέσεις στάθμευσης, από τις οποίες οι εκτός οδού με δημόσια χρήση είναι 25.060 και οι θέσεις παρά την οδό είναι 33.380 (οι 22.010 αφορούν σε παράνομη στάθμευση). Το σύνολο της ζήτησης είναι 65.440 Θέσεις και το υπάρχον έλλειμμα εκτιμάται σε 7.000 Θέσεις.. Στην Περιφέρεια Αττικής κινείται το 43,6% των οχημάτων της χώρας. Ο συνολικός αριθμός οχημάτων εκτιμάται σε 1,3 εκατ. και αντιστοιχούν 248 αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους (Πηγή στοιχείων: ΠΕΠ Αττικής).

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου με την αύξηση τον δείκτη χρήσης ΙΧ (το 1998 τα ιδιωτικής χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα σε κυκλοφορία ανά 100 κατοίκους είναι 41,095 έναντι 25,137 στο σύνολο της χώρας) έχει οδηγήσει σε αύξηση της χρήσης τον αυτοκινήτου (Πηγή: ΠΕΠ Αττικής).

Σχήμα 4.1 Σκοπός μετακινήσεων στην Αττική



Πηγή: ΠΕΠ Αττικής

4.2.1.4. Περιβάλλον

Η Περιφέρεια Αττικής εξαιτίας της μεγάλης συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων αντιμετωπίζει αρκετά περιβαλλοντικά προβλήματα. Σημαντικός άξονας προτεραιότητας για την Περιφέρεια Αττικής είναι η αποκατάσταση της ποιότητας ζωής και τον περιβάλλοντος. Ειδικότερα, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Περιφέρεια Αττικής είναι η μη ελεγχόμενη διάθεση απορριμμάτων με ό,τι αυτό συνεπάγεται ως προς τη ρύπανση των εδαφών, την ρύπανση των υπόγειων υδροφορέων, των ρεμάτων, των παράκτιων περιοχών και της Θάλασσας, την ρύπανση της ατμόσφαιρας, την αισθητική υποβάθμιση τον τοπίου, τις πυρκαγιές, την υποβάθμιση των πολιτιστικών αξιών, των τουριστικών πόρων και του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος και τέλος την πρόκληση κινδύνων για τη δημόσια υγεία. Επίσης, τα χωροταξικά προβλήματα και τα προβλήματα συγκρούσεων χρήσεων γης στην Περιφέρεια Αττικής είναι σημαντικά, πολλές φορές υπαρκτά και αφορούν αστικές και τις εξωαστικές περιοχές (Πηγή: ΠΕΠ Αττικής).

4.2.2. Μητροπολιτικό Κέντρο των Αθηνών

Ο ρόλος της Αττικής Οδού έχει άμεση σχέση με το γεγονός ότι το έργο αναφέρεται και προωθεί τη δυναμική τον μητροπολιτικού κέντρου και πρωτεύουσα της χώρας. Η διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας τον περιβάλλοντος και της δυναμικής του σταδιακά αναβαθμίζονται στην Αθήνα, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την

ικανοποιητικού επιπέδου ποιότητας ζωής των κατοίκων, την βελτιωμένη παραγωγικότητα των τομέων της οικονομίας και την αναβάθμιση του ρόλου της ως διεθνές μητροπολιτικό κέντρο. Βέβαια το μητροπολιτικό αυτό κέντρο, με το έργο αυτό αποκεντρώνει σιγά σιγά λειτουργίες και δείχνει η αττική οδός να είναι μια προσπάθεια διατήρησης της συνοχής και επικοινωνίας της Αθήνας-Αττικής του αύριο η οποία θα περιλαμβάνει δυτική, ανατολική και κεντρική Αττική. Όμως για τη χρήση της κατοικίας, όλο και περισσότερο παρατηρείται μια μετεγκατάσταση προς τα προάστια, όπου οι συνθήκες ζωής είναι καλύτερες (περισσότερη έκταση, λιγότερος θόρυβος, περισσότερο πράσινο κ.α.).

Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας αποτελεί το ισχυρότερο διοικητικό και οικονομικό κέντρο της χώρας, ενώ κατατάσσεται στις μεγάλες πόλεις της ευρωπαϊκής περιμέτρου. Συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και των παραγωγικών δραστηριοτήτων της χώρας, των δραστηριοτήτων Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, των υπηρεσιών και του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης, ενώ σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί η γεωγραφική της Θέση. Με την αξιοποίηση των χαρακτηριστικών αυτών, καθώς επίσης και την επιτυχή έκβαση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, μπορεί να ενισχυθεί η δικτύωση της με τις άλλες μητροπολιτικές περιοχές της ευρύτερης ζώνης επιρροής της ώστε να μετατραπεί σε πόλο ανάπτυξης ευρωπαϊκής εμβέλειας - κόμβο των εθνικών και διευρωπαϊκών δικτύων και πολιτιστική μητρόπολη στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο. Ωστόσο, Θα πρέπει να αντιμετωπισθούν και κάποια σημαντικά προβλήματα που αποτελούν εμπόδιο στην αναπτυξιακή διαδικασία. Τα προβλήματα αυτά αφορούν κυρίως στην υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, που σε συνδυασμό με τις γενικότερες ελλείψεις υποδομών και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (συγκοινωνίες, εκπαίδευση, υγεία- πρόνοια κ.λπ.) δημιουργούν προβλήματα ποιότητας ζωής, την αποβιομηχάνιση, τα επιδεινούμενα κοινωνικά προβλήματα και τις χωρικές και κοινωνικές ανισότητες (ανεργία, κοινωνικός αποκλεισμός, εγκληματικότητα, κ.λπ.).

Για την επίτευξη των στόχων αυτών ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην αξιοποίηση της καινοτομίας και της πληροφορίας, στη βελτίωση του περιβάλλοντος, στην αστική ανάπτυξη και στην υποβοήθηση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών της Περιφέρειας και στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη των ζωνών της υπαίθρου, που παρά το περιορισμένο



μέγεθός τους, αποτελούν παράγοντα ζωτικής σημασίας για την Αττική, κυρίως προς την κατεύθυνση της διατήρησης της ισορροπίας και της ενίσχυσης της κοινωνικής και χωρικής συνοχής, καθώς επίσης και της διατήρησης του πρωτογενή τομέα με διασφάλιση του ζωτικού του χώρου στις αγροτικές ζώνες της Περιφέρειας.

Γενικά, η δυναμική της Αθήνας αλλά και τα εγγενή προβλήματα που δημιουργούνται από την ίδια τη δυναμική, αποτελούν τους βασικότερους παράγοντες που συντελούν στη διαμόρφωση των σχέσεων χρήσεων γης και Αττικής Οδού. Συνοπτικά, οι βασικότεροι παράμετροι της αναπτυξιακής δυναμικής της Αθήνας που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την κατανόηση των αλληλεπιδράσεων της Αττικής Οδού και των χρήσεων γης, είναι ο ρόλος της Αθήνας, ως μητροπολιτικό αστικό κέντρο και πόλος ανάπτυξης ευρωπαϊκής εμβέλειας, ως κόμβος των εθνικών και διευρωπαϊκών δικτύων και ως μεγάλο πολιτιστικό - ιστορικό κέντρο. Επίσης η λειτουργία μεγάλων έργων στην περιοχή δίδουν σημαντική αναπτυξιακή ώθηση και αποτελούν ελκτικά στοιχεία για επενδύσεις (Νέο Αεροδρόμιο, Λιμάνι Πειραιά, ΠΑΘΕ, Σιδηροδρομικό Δίκτυο, Υποδομές Ολυμπιάδας 2004, Μετρό Αθηνών, Αγωγός φυσικού αερίου, Εκσυγχρονισμός σιδηροδρόμων, ΒΕΠΕ. Συμπληρωματικά η ανώτατη εκπαίδευση μεγάλου ποσοστού του πληθυσμού, η τεχνολογική έρευνα και εξέλιξη, το διεθνές εμπόριο και μεταφορές, η ανάπτυξη της βιομηχανίας, η δυναμική των παραγωγικών υπηρεσιών, των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, του πολιτισμού, του αθλητισμού, του τουρισμού και των Μέσων Μαζικής Επικοινωνίας, δημιουργούν το δυναμικό και αναπτυξιακό -περιβάλλον στο οποίο συμβάλλει και η Αττική Οδός, και το οποίο μέσα από και αυτήν διαχέεται προς τα περιφερειακά τμήματα της Αττικής.

4.2.3. Περιοχή Θριάσιου Πεδίου και Μεσογείων

Το Θριάσιο Πεδίο και η ευρύτερη περιοχή της Ελευσίνας (Ελευσίνα, Μάνδρα, Ασπρόπυργος και Μαγούλα) χαρακτηρίζονται από διαρκή εξέλιξη, καθώς η Αττική Οδός επηρεάζει θετικά αυτές τις περιοχές. Η περιοχή των Μεσογείων είναι υπό εξέλιξη και διέπεται από αναπτυξιακή δυναμική, όμως υπάρχουν προβλήματα πολεοδομικής φύσης και καθυστέρησης πλήρους καθορισμού των χρήσεων γης.

Το Θριάσιο Πεδίο δεν απέχει πολύ από το ΠΣ της Αθήνας (περίπου 20 χλμ. από το κέντρο) και μέσω της Αττικής Οδού η μετακίνηση από πολλές περιοχές έχει μειωθεί (ενδεικτικά η μετακίνηση από ή προς το αεροδρόμιο έχει περιοριστεί περίπου σε 1/2 ώρα). Επίσης κατά την καταγραφή στην έρευνα πεδίου παρατηρήθηκε ότι μεγάλο ποσοστό των κτιρίων είναι πρόσφατα κατασκευασμένα. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος συμβάλει στην ανάπτυξη της περιοχής και κυρίως στη διευκόλυνση των μετακινήσεων εργαζόμενων και κατοίκων, όχι μόνο στις περιοχές αυτές αλλά και αρκετά πιο μακριά όσον αφορά στην κατεύθυνση προς Κόρινθο τουλάχιστον. Οι βιομηχανίες προσελκύνονται για εγκατάσταση και από το γεγονός της ύπαρξης δικτύου φυσικού αερίου για την εξοικονόμηση ενέργειας. (Ακίνητα, 4/6/2002:10). Από το 2003 έχει καταγραφεί αύξηση 100% και άνω στις τιμές των οικοπέδων του Θριασίου Πεδίου (Ακίνητα, 16/12/2004:8).

Ενδεικτικά για την περιοχή του Θριασίου η Εθνική Ακινήτων, η Sato, η Μπουτάρης, η Πλαίσιο Computers, ο ΟΠΑΠ και η Veterin είναι ιδιοκτήτες αρκετών στρεμμάτων κυρίως στον Ασπρόπυργο, στην Μαγούλα και την Ελευσίνα. Η ευρύτερη περιοχή, όπως παρατηρήθηκε κατά την έρευνα πεδίου, αποτελεί περιοχή εγκατάστασης αποθηκών.

Η περιοχή των Μεσογείων, από την ανατολική πλευρά της Αττικής, αποτελεί βασική διέξοδο των οικιστικών πιέσεων τον ΠΣ της Αθήνας και ταχέως αναπτυσσόμενη περιοχή. Οι όροι δόμησης και οι χρήσεις γης ρυθμίζονται θεσμικά. Συγκεκριμένα όσον αφορά στο δεύτερο καθορίζονται: 1)ΠΕΠ (περιμετρικά του χώρου του αεροδρομίου), 2)περιοχή ΒΙΟΠΑ (γειτονικά στο Μαρκόπουλο, Γέρακα, Παλλήνη, Κάντζα. Κορωπί, Πικέρμι, Γλυκά Νερά), 3)ζώνη τουρισμού κατά ΓΠΣ, 4)περιοχή εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου Β κατοικίας (βορειοανατολικά του αεροδρομίου), 5)περιοχές προστασίας ορεινών όγκων (Πεντέλης-Υμηττού), 6)ζώνες πρασίνου, 7)ζώνες προστασίας (π.χ. αρχαιολογικού χώρου Βραυρώνας), 8)ζώνη γεωργίας (στο Σταυρό, σε κοντινά των Σπάτων τμήματα της Αττικής Οδού και νότια τον αεροδρομίου), 9)Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης βιολογικών ή παραδοσιακών καλλιεργειών (γειτονικά των Σπάτων), 10)ζώνη κατοικίας, 11)ζώνη αναψυχής, 12)ζώνη χονδρεμπορίου (τμήμα της Βάρης - Κορωπίου), 13)ζώνη Επιχειρηματικού Πάρκου, 14)ζώνη αθλητικών εγκαταστάσεων (Ραφήνα). (Ακίνητα, 30/5/2002:6).

Βασική περιοχή Natura 2000 είναι η ευρύτερη περιοχή της Βραυρώνας, της Αχλαδιάς και του Βαραμπά, δηλαδή νοτιοανατολικά του αεροδρομίου. Στις Εκτός Σχεδίου Πόλεως περιοχές η αρτιότητα οικοπέδου ορίζεται στα 20 στρέμματα και κατά παρέκκλιση η δόμηση επιτρέπεται σε οικόπεδα των 2 στρεμμάτων που βρίσκονται σε απόσταση 500 μέτρων από οικισμό και των 4 στρεμμάτων σε περίπτωση τεμαχισμού του οικοπέδου πριν το 1982. Στις ζώνες παραθεριστικής κατοικίας, ο ΣΔ ορίζεται περίπου 0.4 και η αρτιότητα στο μισό στρέμμα. Στις ζώνες επαγγελματικής χρήσης ισχύει το όριο των 20 στρεμμάτων (όπως και στο υπόλοιπο της Αττικής). Μέσω των ΖΟΕ όμως επιτρέπεται η δόμηση σε οικόπεδα μέχρι 12 στρεμμάτων για βιομηχανική χρήση, μέχρι 8 στρέμματα για τουριστικές εγκαταστάσεις. Από το 2003 έχει καταγραφεί αύξηση 150% και άνω στις τιμές των οικοπέδων για επαγγελματική χρήση στην περιοχή των Μεσογείων (Ακίνητα, 16/12/2004:9).

Ενδεικτικά για την περιοχή των Μεσογείων ο ΟΤΕ διαθέτει περίπου 700 στρέμματα στην Παλλήνη, τα Σπάτα και τη Λούτσα, η Alfa Holdings διαθέτει περίπου 50 στρέμματα για διαμόρφωση Επιχειρηματικού Πάρκου, η Lamda Development διαθέτει περίπου 160 στρέμματα για τον ίδιο λόγο και η EFG Eurobank διαθέτει 52 στρέμματα σε γειτονική περιοχή του νέου αεροδρομίου. (Ακίνητα, 16/12/2004:9).

Γενικότερα παρατηρείται η μετεγκατάσταση πληθυσμού από το κέντρο στα προάστια, εφόσον επωφελούνται από ευνοϊκότερες συνθήκες ζωής και η χρονοαπόσταση από πολλούς προορισμούς τους καθίσταται μειωμένη μέσω της Αττικής Οδού. Έτσι πολλές περιοχές παραθεριστικής και Β κατοικίας σταδιακά μετατρέπονται σε περιοχές μόνιμης κατοικίας. (Ακίνητα, 30/5/2002:8). Η ζήτηση επαγγελματικών οικοπέδων στις περιοχές αυτές είναι υψηλή και ειδικά στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων η λειτουργία του νέου αεροδρομίου και της Αττικής Οδού (ιδίως κοντά σε κόμβους) προσελκύεται υψηλό επενδυτικό ενδιαφέρον. Τα οικόπεδα βιομηχανικής ή αποθηκευτικής χρήσης είναι συνήθως Εκτός Σχεδίου Πόλεως, η αρτιότητα ορίζεται στα 4 στρέμματα, ο ΣΔ 0.9 και το ποσοστό κάλυψης μέχρι 30% για οικόπεδα με κτίρια κατασκευασμένα από σκυρόδεμα. (Ακίνητα, 16/12/2004:9).

4.2.4. Σημεία και θέσεις σημασίας

Χρήσιμο είναι σε αυτό το σημείο να αναφερθούν κάποιες συμπληρωματικές και συνδεδεμένες υποδομές με την Αττική Οδό, οι οποίες λειτουργούν ενισχυτικά προς τον ρόλο της. Τα ΜΜΜ, δηλαδή το μετρό, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και τα λεωφορεία, εξυπηρετούν και ικανοποιούν την ανάγκη μετακινήσεων για πολλούς σκοπούς και κυρίως μετακινήσεων με προορισμό το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», το κέντρο, και την Περιοχή προς Κόρινθο.

Το νέο αεροδρόμιο αποτελεί βασικό τρόπο μετακινήσεων τόσο ατόμων με σκοπό την εναέρια μεταφορά σε απομακρυσμένο προορισμό, όσο και ατόμων με σκοπό την εργασία στο ίδιο το αεροδρόμιο.

Σημαντικό είναι το γεγονός του ότι η Αττική Οδός συνδέεται με μεγάλο αυτοκινητόδρομο, υπερτοπικού χαρακτήρα και εθνικής σημασίας (ΠΑΘΕ) και μεγάλες αστικές λεωφόρους μεγάλης σημασίας για το ΠΣ της Αθήνας (π.χ. Κηφισίας)

Βασικές παράμετροι αναπτυξιακής δυναμικής, που δίνουν τη δυνατότητα Θαλάσσιας μετακίνησης, αποτελεί η έμμεση σύνδεση με τα τρία βασικά λιμάνια της Αττικής (Πειραιά, Ραφήνας, Λαυρίου).

Τέλος η Αττική Οδός συνδέει αρκετές περιοχές παραθεριστικής Β' κατοικίας, καθώς και παραθαλάσσιες περιοχές (π.χ. Μαραθώνας, Πόρτο Ράφτη και Ραφήνα) με το πυκνοκατοικημένο ΠΣ της Αθήνας, μεταξύ τους και με άλλες περιοχές. Έτσι η μετεγκατάσταση εμπορικών χρήσεων, γραφείων, μεγάλης δυναμικής επιχειρήσεων και κατοικίας όσο το δυνατό πλησιέστερα στην Αττική Οδό είναι εμφανής, εφόσον η συνδετικότητα με κομβικά σημεία μεγάλης σημασίας για τον πληθυσμό της Αττικής καθίσταται μεγάλη, η προσιτότητα μικρή, η χρονοαπόσταση ελαχιστοποιημένη και η σύνδεση πολλαπλών και διαφοροποιημένων προορισμών υψηλή.

Υπόμνημα

- ◆ Αναψυχή
- ★ Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις

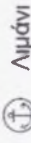
Οδικό Δίκτυο

- Πρωτεύουσιν
- Εθνική Οδός-ΠΑΘΕ
- Αττική Οδός
- Περιφερ/κή Υψητού
- Δευτερεύουσιν

Σιδηροδρομικό Δίκτυο

- Σιδηρόδρομος
- Τραμ
- Ηλεκτρικός Σιδημός
- Μετρό
- Προαστιακός Σιδημός

Υδάτινη Υποδομή



Εναέρια Υποδομή



Χάρτης 4.2

Υποδομές Περιφέρειας
Αττικής

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α

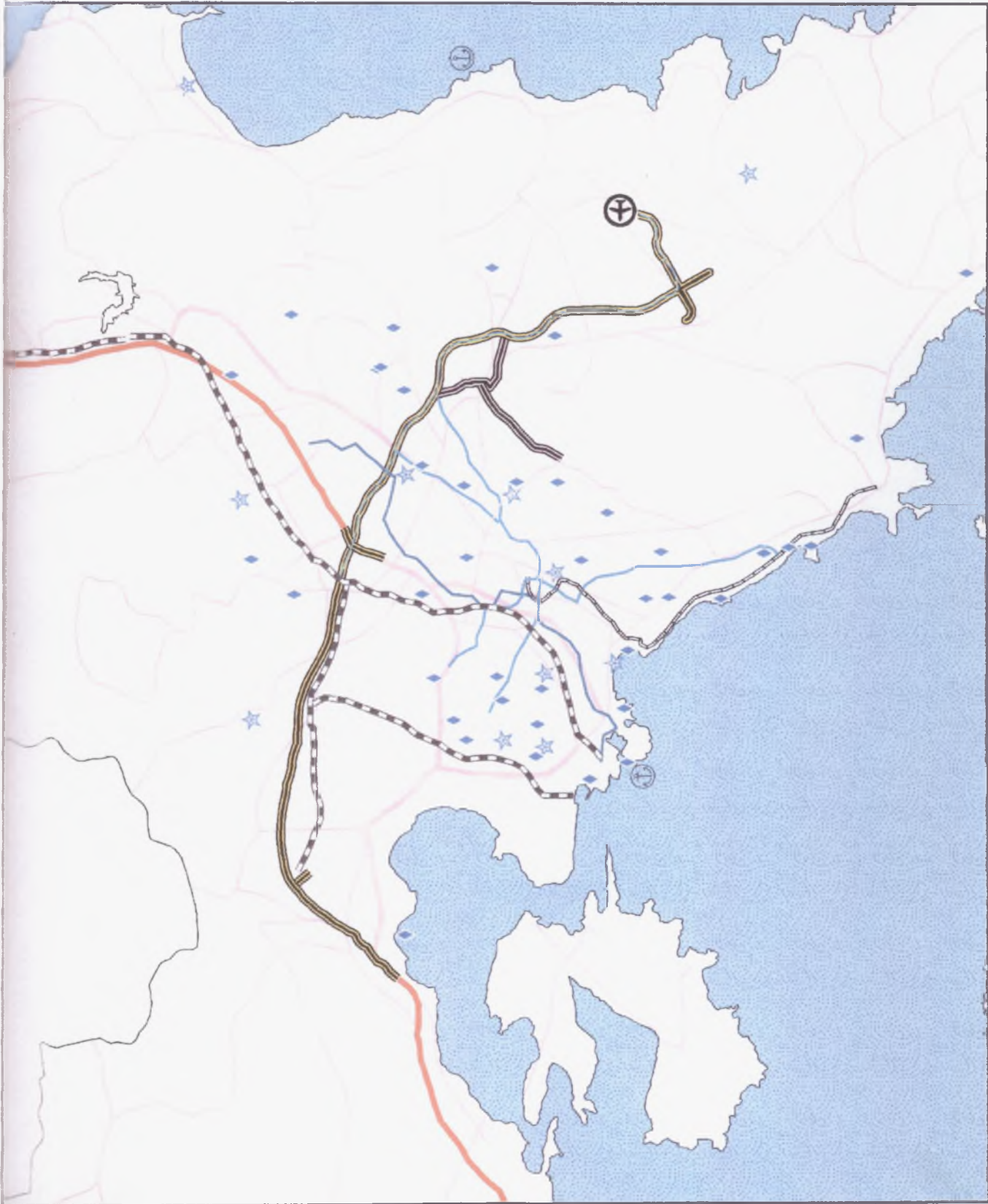
Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

ΠΗΓΗ

Θ. Μαλούτας, 2000
Ιδία Επεξεργασία



ΚΛΙΜΑΚΑ



4.3. Αττική Οδός



4.3.1. Γενικά Στοιχεία

Η Αττική Οδός είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος και πληροί αυστηρές προδιαγραφές. Το έργο αποτελεί έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο (δηλ. δεν υπάρχει άμεση πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις γης) και η χρήση του επιτρέπεται επιλεκτικά μέσω διοδίων. Επίσης αποτελείται από τη Λεωφόρο Ελευσίνας- Σταυρού- Σπάτων μήκους 52,4 χλμ. και τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού μήκους 12,9 χλμ. (Αττική Οδός Α.Ε., 2001). Σημειωτέον ότι η δεύτερη δεν αποτελεί αντικείμενο μελέτης της διπλωματικής εργασίας. Διαθέτει ανά κατεύθυνση 3 λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Μέσω των πολλών κόμβων και κάθετων διαβάσεων δεν διχοτομεί τόπους και περιοχές από όπου περνά.






Η Αττική Οδός έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN's) ως έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας αλλά και για τη χώρα γενικότερα. Για την διαχείριση του έργου έχουν αναπτυχθεί διοικητικοί και διαχειριστικοί μηχανισμοί, οι οποίοι βοηθούνται από νέες οργανωτικές δομές, διαδικασιών και εργαλείων. Επίσης υπάρχει πλήρης εναρμονισμός με τα εθνικά και ευρωπαϊκά κείμενα ή προδιαγραφές, που εστιάζουν σε διάφορα στοιχεία (περιβαλλοντικά, κοινωνικά, κατασκευαστικά, σχεδιαστικά, οργανωτικά, λειτουργικά, αναπτυξιακά κ.α.). Η Αττική Οδός αποτελεί αυτοχρηματοδοτούμενο έργο και συμπεριλαμβάνει νέα τεχνογνωσία και νέες τεχνολογίες στη λειτουργία της.

Για την καλύτερη δυνατή λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομού εφαρμόζονται συστήματα υψηλής τεχνολογίας για την παρακολούθηση της ομαλής ροής των οχημάτων και τον εντοπισμό τυχόν συμβάντων πάντα με γνώμονα την ασφάλεια του χρήστη, σύστημα αυτόματης καταβολής των διοδίων τελών από το χρήστη για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή του, εγκατάσταση σταθμών μέτρησης θορύβου και αέριων ρύπων με ιδιαίτερη σημασία στην παρακολούθηση των καυσαερίων στις σήραγγες και πλαστικά ηχοπετάσματα από υλικά υψηλής ποιότητας και αισθητικής για τη μείωση της ηχορύπανσης στις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Υπόμνημα

-  Αερολιμένας
-  Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών

Οδικό Δίκτυο

-  Πρωτεύουσ
-  Εθνική Οδός-ΠΑΘΕ
-  Αττική Οδός
-  Περιφερική Υψητού
-  Δευτερεύουσ

Ανισόπεδοι Κόμβοι

1. ΘΗΒΑΣ
2. ΜΑΓΟΥΛΑΣ
3. ΛΙΓΟΥ ΔΟΥΚΑ
4. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ
5. ΔΙΓΑΛΕΩ
6. ΛΙΟΣΙΩΝ
7. ΑΧΑΡΝΩΝ
8. ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ
9. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
10. ΚΥΜΗΣ
11. ΝΕΡΑΤΖΙΩΤΙΣΣΑΣ
12. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
13. ΠΕΝΤΕΛΗΣ
14. ΔΟΥΚ. ΠΑΚΕΝΤΙΑΣ
15. ΝΤΡΑΦΙΟΥ
16. ΠΑΛΛΗΝΗΣ
17. ΡΑΦΗΝΑΣ
18. ΚΑΝΤΖΑΣ
19. ΠΑΙΔΑΝΙΑΣ
20. ΥΜΗΤΤΟΥ
21. ΣΠΑΤΩΝ
22. Ν. ΠΥΛΗΣ ΑΙΔ
23. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ

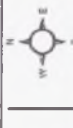
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τ.Μ.Χ.Π.Α

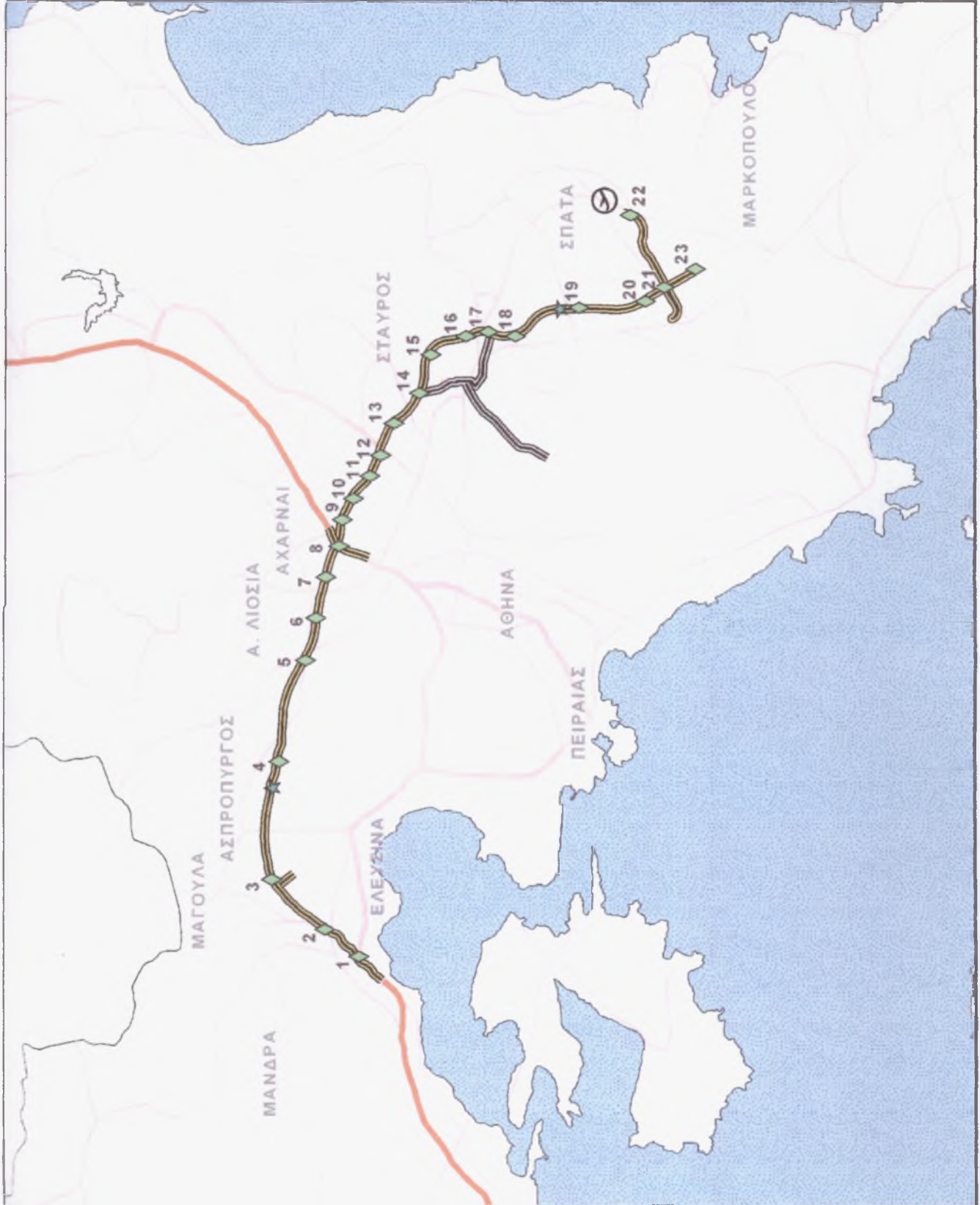
Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακάνης Πέτρος
Επιβλέπων: Παύλος Σ.

ΠΗΓΗ:

Ιδία Επεξεργασία



ΚΛΙΜΑΚΑ



4.3.2. Κυκλοφοριακά Στοιχεία

Τα στατιστικά στοιχεία έχουν συλλεχθεί από τις μηνιαίες αναφορές της «Αττικές Διαδρομές Α.Ε., Εταιρεία Συντήρησης-Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης» στην αρμόδια υπηρεσία τον Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την Αττική Οδό.

4.3.2.1. Κυκλοφοριακή Ροή

Για τον Οκτώβριο του 2006, ο μέσος ημερήσιος αριθμός εισόδων οχημάτων σε όλους τους σταθμούς διοδίων ήταν περίπου 232.800, για τον Νοέμβριο περίπου 235.700 και τον Σεπτέμβριο περίπου 239.400. Ο μέσος ημερήσιος αριθμός εισόδων για τις εργάσιμες ημέρες ήταν 254.500 και τις μη εργάσιμες ημέρες 193.300, για τον Νοέμβριο ήταν 253.800 και 181.800 αντίστοιχα και για τον Σεπτέμβριο 253.250 και 201.350. Οι σταθμοί διοδίων με τις περισσότερες εισόδους γενικά είναι της Μεταμόρφωσης (Οκτώβριος 2006: 36.400 οχ/ημέρα προς αεροδρόμιο, Νοέμβριος, 2006: 37.200 οχ/ημέρα προς αεροδρόμιο), τον Κορωπίου (Οκτώβριος 2006: 33.950 οχ/ημέρα, Νοέμβριος 2006: 31.600), της Κατεχάκη (Οκτώβριος 2006: 27.200 οχ/ημέρα, Νοέμβριος 2006: 27.700 οχ/ημέρα) και του Ρουπακίου (Οκτώβριος 2006: 17.380 οχ/ημέρα, Νοέμβριος 2006: 16.150 οχ/ημέρα).

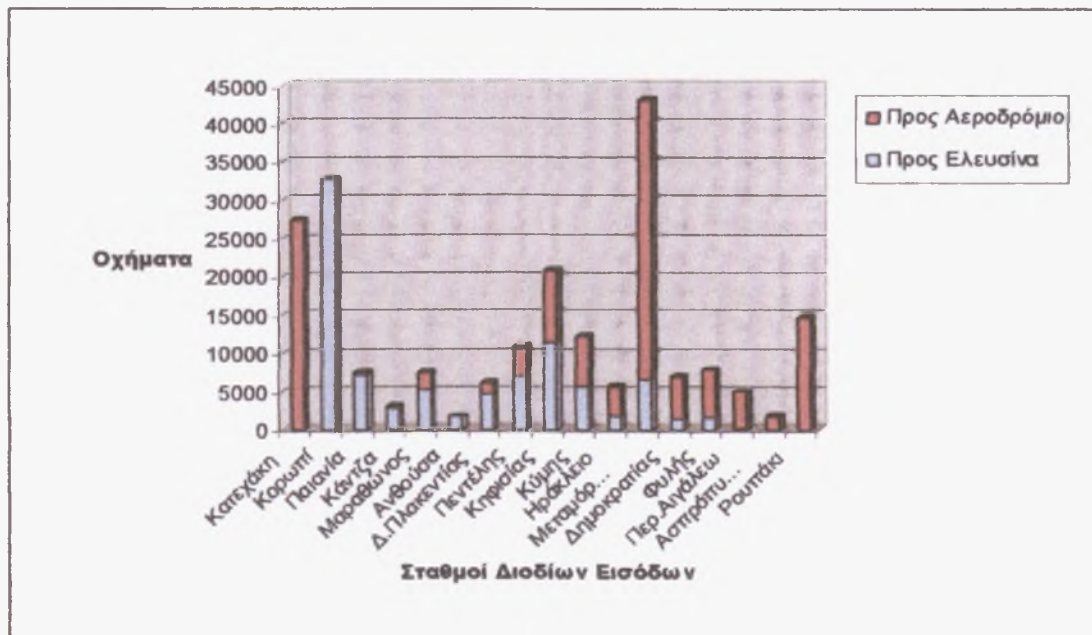
Ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος εντοπίζεται στο τμήμα μεταξύ των κόμβων Μεταμόρφωσης και Κηφισίας. Ο μέσος ημερήσιος φόρτος είναι 66.000 οχήματα ανά κατεύθυνση τις εργάσιμες και περίπου 53.000 τις αργίες για τον Οκτώβριο του 2006 (66.500 και 49.000 αντίστοιχα τον Νοέμβριο 2006). Μια τυπική εργάσιμη, σύμφωνα πάντα με την αναφορά, την ώρα αιχμής διέρχονται περίπου 5.200 οχήματα ανά ώρα ανά κατεύθυνση μεταξύ των κόμβων Λαμίας και Κηφισίας κατά τους δύο συγκεκριμένους μήνες.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι μειώνονται σταδιακά όσο εξετάζονται τμήματα πού προσεγγίζουν τα άκρα του αυτοκινητόδρομου, σημειώνοντας τα 22.500 οχήματα ημερησίως ανά κατεύθυνση τις εργάσιμες (19.500 τις μη εργάσιμες) στο αεροδρόμιο κατά μέσο όρο τον 10/2006 και 11/2006. Αντίστοιχα κοντά στην Εθνική Οδό Αθηνών -

Κορίνθου οι φόρτοι μειώνονται στα 11.000 οχήματα τις εργάσιμες (14.500 τις μη εργάσιμες).

Ενδεικτικά για τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο τον 2006 κατά μέσο όρο, με βάση τις μηνιαίες τιμές των αναφορών της «Αττικές Διαδρομές Α.Ε., Εταιρεία Συντήρησης- Λειτουργίας- Εκμετάλλευσης», έχουμε διαγραμματικά τους κυκλοφοριακούς φόρτους:

Σχήμα 4.2: Κυκλοφοριακοί φόρτοι (10/2006 και 11/2006)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της εταιρίας Αττικές Διαδρομές Α.Ε 2006)

4.3.2.2. Κυκλοφορία ανά Κατηγορία Οχήματος

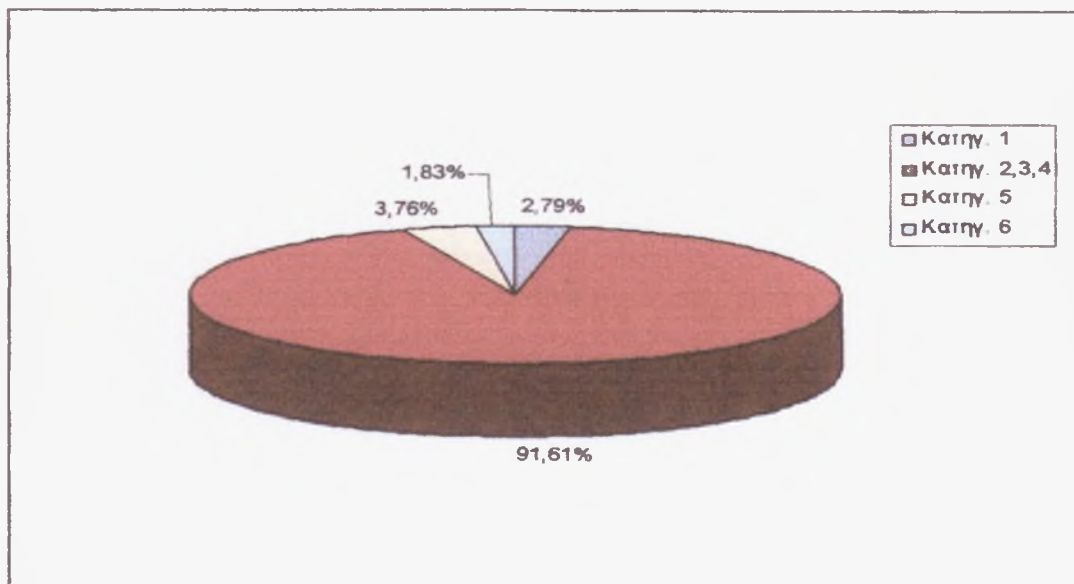
Η κατηγοριοποίηση των οχημάτων σύμφωνα με τις «Αττικές Διαδρομές Α.Ε., Εταιρεία Συντήρησης- Λειτουργίας- Εκμετάλλευσης» έχει ως εξής:

- Κατηγορία 1: Μοτοσικλέτες
- Κατηγορία 2: Αυτοκίνητα ΙΧ
- Κατηγορία 3: Ελαφρά Εμπορικά Οχήματα
- Κατηγορία 4: Αυτοκίνητα με trailers

- Κατηγορία 5: Λεωφορεία και τριαξονικά φορτηγά
- Κατηγορία 6: Πολυαξονικά φορτηγά

Ενδεικτικά για τους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο του 2006 κατά μέσο όρο, με βάση τις μηνιαίες τιμές των αναφορών της «Αττικές Διαδρομές Α.Ε., Εταιρεία Συντήρησης- Λειτουργίας- Εκμετάλλευσης» προς το ΥΠΕΧΩΔΕ, έχουμε ως εξής διαγραμματικά την κυκλοφορία ανά κατηγορία οχήματος:

Σχήμα 4.3: Κυκλοφορία ανά κατηγορία



Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάση στοιχείων από την εταιρία Αττικές Διαδρομές Α.Ε. 2006

4.4. Παρόδιες Χρήσεις Γης

4.4.1. Στοιχεία Δήμων Αττικής Οδού

Σύμφωνα με τους «Πίνακες των τιμών των αντικειμενικών αξιών, για την περιφέρεια της Αττικής, το 2001» τον Υπουργείου Οικονομικών και δημοσιευμένα στοιχεία στο διαδίκτυο (www.statistics.gr) της ΕΣΥΕ, αναφέρονται στοιχεία δήμων που διαπερνά ή με τους οποίους γειτνιάζει η Αττική Οδός.

Πίνακας 4.1: Αντικειμενικές αξίες και πληθυσμός

Δήμοι – κοινότητες - νομαρχίες	Αντικειμενικές Αξίες (ευρώ/τμ)			πληθυσμός			
	τιμή Ζώνης	Συντελεστής Οικοπέδου	Τιμή Οικοπέδου	Σύνολο	0-24 έτη	25-64 έτη	65 έτη & άνω
Αιγάλεω	851	1	316	77.917	23.137	43.223	11.557
Αμαρουσίου	1555	1	604	71.551	20.008	41.237	10.306
Ανθούσας	733	0,9	176	2,389	744	1.352	293
Άνω Λιοσίων	469	0,9	111	27.305	10.055	14.711	2.539
Ασπρόπυργου	469	0,5	184	27.927	11.060	13.958	2.909
Βρύλησσιων	1291	1	454	26.567	8.176	15.470	2.921
Γέρακα	1056	0,9	560	13.990	4.596	7.967	1.427
Ελευσίνιας	616	0,7	264	28.121	8.899	14.104	3.118
Ζεφυρίου	498	0,7	120	9.130	4.042	4.544	544
Ηρακλείου	1320	1	566	48.132	13.836	27.646	6.650
Μαγούλας	586	0,7	149	3.758	1.362	2.067	329
Μάνδρας	704	0,8	220	12739	4.018	6.993	1.728
Μεταμόρφωσης	821	0,8	240	27.522	8.541	15.820	3.161
Παιανίας	968	0,8	261	12997	4.043	7.029	1.925
Παλλήνης	1027	1	249	17.232	5.605	9.904	1.723
Σπάτων	1027	1	334	10.419	3.194	5.663	1.562
Φυλής	528	1,2	129	2.702	866	1.437	399
Χαλανδρίου	1702	1	616	75.327	20.150	43.642	11.535
Αττική				3.894.573	1.117.993	2.199.673	576.907
Ανατολική Αττική				386.067	119.827	216.173	50.067
Δυτική Αττική				149.794	53.190	78.982	39.019

Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών, 2001 (πίνακες αντικειμενικών αξιών) και ΕΣΥΕ, 2001 (μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο και ηλικία – www.statistics.gr)

Πίνακας 4.2: Κτίρια κατά χρήση

Δήμος/Κοιν. Μητρώου	Κτίρια κατά Χρήση (αποκαταστή) & μικτή χρήση						
	Κατοικία	Ελευθεσία	Βιοτεχνία	Παιδικ. - Παιχνιδ.	Σχολεία	Καταστ.-Γραφεία	Υγείας
Αιγάλεω	13.021	21	3	347	93	2.629	5
Αμαρουσίου	7.754	35	9	182	110	1.228	19
Ανθούσας	963	16	0	10	3	19	0
Άνω Λιοσίων	9.254	18	2	155	62	638	3
Ασπρόπυργου	7.620	36	1	649	48	878	3
Βριλησίων	3.201	5	0	9	25	276	1
Γέρακι	4.465	10	0	104	12	416	3
Ελεούσας	5.815	14	3	100	41	851	2
Ζαφείριου	2.014	2	0	43	10	125	2
Ηρακλείου	6.453	18	1	149	50	905	8
Μαγούλας	1.086	6	0	57	6	72	1
Μάνδρας	4.745	49	2	194	12	304	2
Μεταμόρφωσης	4.498	12	4	397	27	804	2
Παιανίας	4.022	31	0	159	14	375	4
Παλλήνης	4.251	26	0	146	33	327	2
Σπάτων	4.399	37	2	94	8	353	4
Φυλής	1.032	24	0	3	2	98	0
Χαλανδρίου	10.242	29	2	93	74	1.587	13
Αττική	679.544	3.184	1.486	13.605	3.700	98.845	687
Ανατολ. Αττική	171.993	1.008	212	2.544	465	9.094	111
Δυτ. Αττική	54.315	322	78	1.438	229	4.363	19

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2002 (κτίρια κατά χρήσεις η προορισμό χρήσης – www.statistics.gr)

Πίνακας 4.3 Απασχολούμενοι κατά κλάδο και κτίρια κατοικίας- οικοδομών

Δήμος/Κοιν. Μητρώου	Απασχολούμενοι				Κτίρια		
	Σύνολο	Άγενής	Βγενής	Γγενής	Σύνολο	Κατοικίες	Οικοδομές
Αιγάλεω	30.452	168	8.293	19.897	14.190	33.903	13.375
Αμαρουσίου	30.471	193	5.157	23.366	9.191	29.806	7.995
Ανθούσας	980	8	308	604	1.119	1.305	971
Άνω Λιοσίων	10.137	82	2.963	6.229	10.475	12.177	8.571
Ασπρόπυργου	10.095	658	4.203	4.630	10.487	9.371	8.378
Βριλησίων	11.462	57	1.761	8.998	3.390	10.978	3.135
Γέρακι	5.968	54	1.459	3.831	4.963	7.012	4.652
Ελεούσας	9.639	97	3.284	5.206	6.579	10.053	5.913
Ζαφείριου	3.002	22	925	1.884	2.135	2.971	1.930
Ηρακλείου	20.401	93	4.791	14.852	6.967	20.301	6.540
Μαγούλας	1.519	40	791	644	1.172	1.408	1.170
Μάνδρας	4.666	84	1.938	2.416	5.559	6.133	4.772
Μεταμόρφωσης	11.992	106	3.490	7.778	327	310	306
Παιανίας	5.212	433	1.526	3.009	4.540	5.335	4.078
Παλλήνης	7.417	106	1.776	4.916	4.743	7.730	4.450
Σπάτων	4.061	355	1.121	2.219	5.345	5.541	4.478
Φυλής	967	45	211	684	1.198	1.202	840
Χαλανδρίου	31.112	223	5.005	23.740	11.343	32.425	10.501
Αττική	1.579.190	20.939	362.995	1.101.038	754.728	1.848.366	699.289
Ανατολ. Αττική	154.094	7.670	42.706	90.872	190.484	242.855	171.710
Δυτ. Αττική	54.178	3.335	18.614	28.456	63.648	70.383	54.753

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2002 (οικοδομές, κτίρια και κατοικίες) και 2003 (οικονομικός ενεργός, μη ενεργός πληθυσμός και απασχολούμενοι)

Στον πίνακα 4:1 οι τιμές των οικοπέδων εξάγονται με τη βοήθεια σχετικών πινάκων, που εμπεριέχονται στους «Πίνακες Αντικειμενικών Αξιών», και των σχετικών χαρτών για τη περιφέρεια της Αττικής, το 2001 του Υπουργείου Οικονομικών. Οι ζώνες επιλέγονται με βάση την εγγύτητά τους στον άξονα της Αττικής Οδού και εάν υπάρχουν περισσότερες της μιας ζώνης που γειτνιάζει με την Αττική Οδό, επιλέγεται αυτή με την μεγαλύτερη τιμή. Το ίδιο συμβαίνει και για τις περιοχές που χρειάζεται να επιλεγεί ο αντίστοιχος Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου (ΣΑΟ). Έπειτα με τη βοήθεια σχετικών πινάκων, συσχετίζοντας την τιμή ζώνης με τον αντίστοιχο ΣΑΟ για κάθε δήμο, εξάγουμε την τιμή του οικοπέδου.

Ο πληθυσμός είναι σημαντικός, ως δείκτης ζήτησης και γένεσης μετακινήσεων. Το ίδιο συμβαίνει και με την ποσότητα των απασχολούμενων για τη γένεση μετακινήσεων με σκοπό την εργασία σε διάφορους σχετικούς (ανά κλάδο) προορισμούς της Αττικής.

Στον δεύτερο πίνακα (4:2) εμφανίζεται η ποσότητα των κτιρίων ανά χρήση, ενώ στον τρίτο πίνακα (4:3) το σύνολο των κατοικιών (και των νέων κτιρίων με τη μορφή οικοδομών) είναι σημαντικά στοιχεία, καθώς η κατοικία είναι κοινός παρονομαστής ως επί τω πλείστον των μετακινήσεων.

4.4.2. Παρόδιες Χρήσεις Γης με Βάση τα Γ.Π.Σ. και τις Ζ.Ο.Ε.

Σύμφωνα με διάταγμα περξ «Καθορισμού Ζώνης Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ), κατά μήκος της λεωφόρου Ελευσίνας - Αεροδρομίου Σπάτων και καθορισμού χρήσεων γης και όρων δόμησης» (ΦΕΚ 647, 25/6/2003), ρυθμίζεται η εγκατάσταση χρήσεων γης εκατέρωθεν της Αττικής Οδού σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχές των σχετικών δήμων. Η ζώνη αυτή ορίζεται σε απόσταση 150 μέτρων από τον άξονα της Αττικής Οδού και 500 μέτρων στην περίπτωση των βοηθητικών οδών στους κόμβους (με την εύρεση της νοητής διασταύρωσης αυτών με την Αττική Οδό).

Για τις εντός σχεδίου περιοχές, τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην Αττική Οδό δέχονται αύξηση της απόστασης του κτιρίου από τη ρυμοτομική γραμμή μέχρι 15 μέτρα. Επίσης το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 70% και γενικότερα δεν επιτρέπεται η χρήση εκπαίδευσης, πρόνοιας και περίθαλψης για οικόπεδα με πρόσωπο στην Αττική Οδό.

Για τις εκτός σχεδίου περιοχές εφαρμόζονται οι αποστάσεις του Προεδρικού Δ/τος 209/98, ενώ για τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης τα προβλεπόμενα από τα ΓΠΣ και ΖΟΕ. Για την εγκατάσταση των χρήσεων γης είναι απαραίτητη η εκπόνηση μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων. Ο ΣΔ ορίζεται στο 0.2, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης στο 20% και το μέγιστο ύψος των κτιρίων στα 11 μέτρα. Τέλος στις τομές της Αττικής Οδού με το Εθνικό Δίκτυο επιτρέπεται η επιπρόσθετη εγκατάσταση χρήσεων γης με δραστηριότητα βοηθητική στις μεταφορές (π.χ. υποστηρικτικές εγκαταστάσεις προαστιακού, εμπορευματικοί σταθμοί, κ.α.).

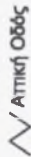
Χάρτης 4.4

ΠΑΡΟΔΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ (500Μ)
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ Γ.Π.Σ. ΚΑΙ ΤΙΣ Ζ.Ο.Ε

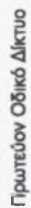
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α

Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

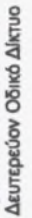
Υπόμνημα



Αττική Οδός



Πρωτεύον Οδικό Δίκτυο



Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΒΑΣΗ Γ.Π.Σ

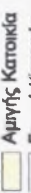
Όρια Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων
Όρια Γεγονιών
ΔΕΗ Ασφαλιστήριο (Γραμμές μεταφοράς 150KV-400KV)



Κέντρο Δήμου



Κέντρο Γατοναδίας



Αγνής Κατοικία



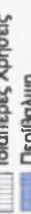
Γενική Κατοικία



Αθλητισμός



Εκπαίδευση



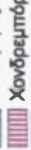
Ιδιαιτερες Χρήσεις



Περιβαλψη



Πράσινο



Μεταφορές

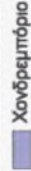


Χονδρεμπόριο

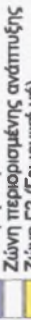


ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ

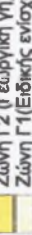
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΒΑΣΗ Ζ.Ο.Ε



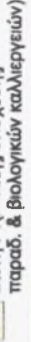
Χονδρεμπόριο



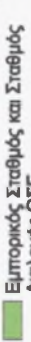
Ζώνη περιορισμένης ανάπτυξης



Ζώνη Γ2 (Γεωργική γή)



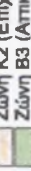
Ζώνη Γ1 (Ειδικής ενίσχυσης



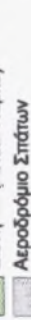
παράδ. & βιολογικών καλλιεργειών)



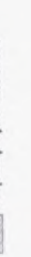
Εμπορικός Σταθμός και Σταθμός



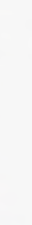
Διαλογής ΟΣΕ



Ζώνη Κ2 (Επιχειρηματικό Πάρκο)



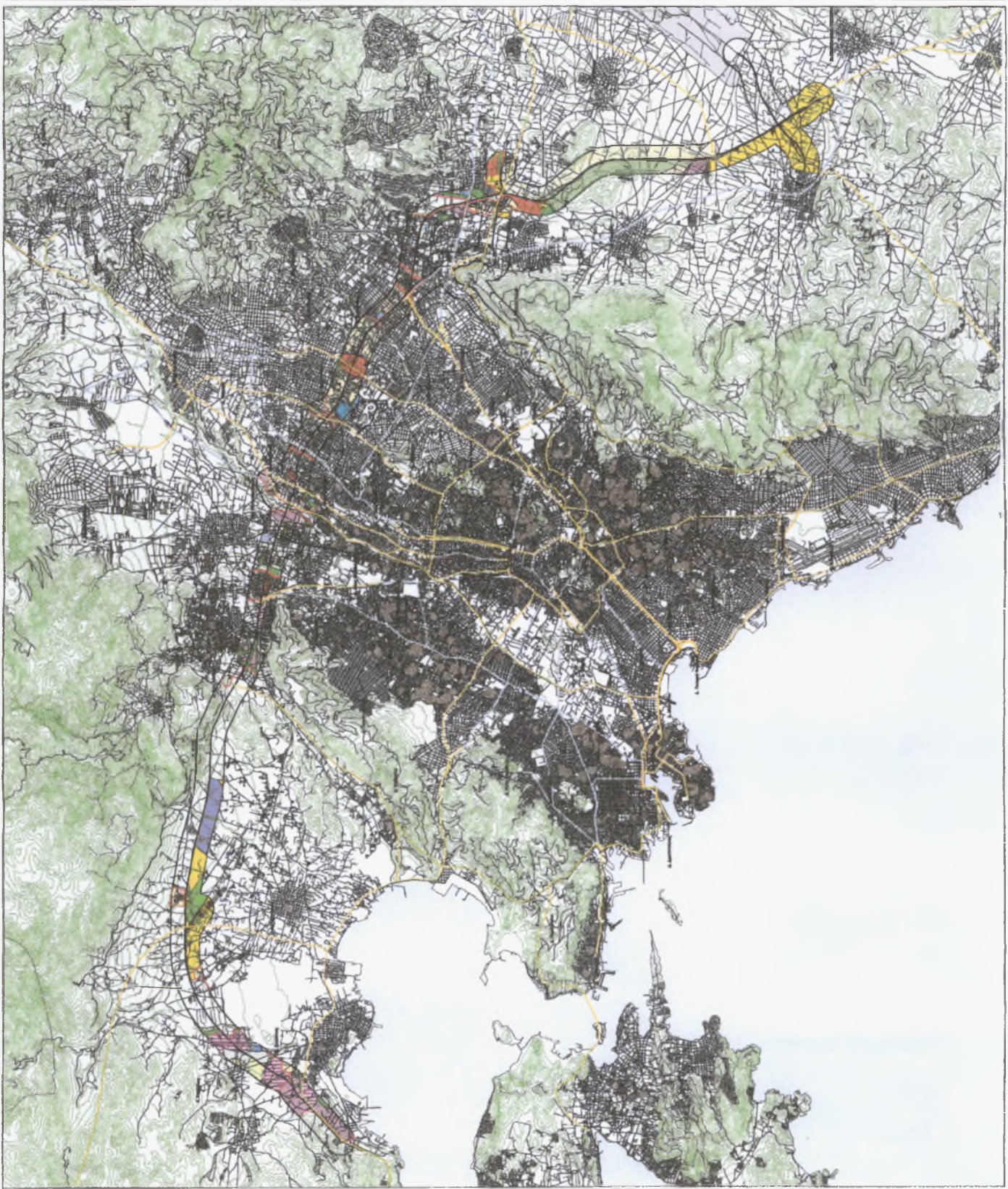
Ζώνη Β3 (Αττικό Πάρκο)



Αεροδρόμιο Σπάτων



ΚΥΜΑΤΑ



4.4.3. Βασικές Χρήσεις Γης από Έρευνα Πεδίου

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται η αποτύπωση των καταγεγραμμένων βασικών παρόδιων χρήσεων γης, μέσω έρευνας πεδίου. Η έρευνα πεδίου διενεργήθηκε με κατεύθυνση από την Ελευσίνα (μέσω της Εθνικής Οδού Κορίνθου-Αθηνών) προς το αεροδρόμιο των Σπάτων. Σκοπός τον πίνακα αυτού είναι η ενδεικτική αποτύπωση της εναλλαγής των χρήσεων γης κατά τη συγκεκριμένη διαδρομή. Όσον αφορά στη χρήση της κατοικίας, αυτή αναφέρεται μόνο σε τμήματα της Αττικής Οδού που είναι απαραίτητο να γίνει εμφανής η εναλλαγή. Γενικότερα η χρήση κατοικίας είναι συχνότερη και πυκνότερη στο πιο αστικοποιημένο κεντρικό τμήμα της Αττικής Οδού, ενώ γίνεται σπανιότερη όσο προσεγγίζουμε στα άκρα της, όπου πιο οχλούσες (ασύμβατες με τη χρήση κατοικίας) χρήσεις γης είναι εγκαταστημένες, όπως βιομηχανία, βιοτεχνία, αποθήκευση, logistics.

Κόμβοι	Αριστερή πλευρά	Δεξιά πλευρά
Ελευσίνα	Αγροκτηνοτροφές	Βιομηχανία
	Βιομηχανία	Ζυμαρικά
	Ηλεκτρικά	Εργοστάσιο σιδηρικών
	Αποθήκες	Κατοικία
	Αντιπροσωπείες αυτοκινήτων	Νοσοκομείο Ε.Σ.Υ.
	Αποθήκες	Signal hellas
	Κατοικία	ΕΤΕΜ (συστήματα αλουμινίου)
Μαγούλα -Θριάσιο	Αποθήκες	Βιομηχανία
	Κατοικία	Ελαιώνες
	ΔΙΑΣ	Σιδηρουργία
	SATO	Κτηνοτροφία
	Ελαιώνες	Κατοικία
	Θερμοκήπια	Χερσαία έκταση
	Αποθήκες	Καταυλισμός Αθίγγανων

	Ελαιώνες	Ελαιώνες
	Βιομηχανία	Βιομηχανία
	Μάντρες αυτοκινήτων	Σκουπιδότοπος
	Ημιτελή Έργα	ΕΛΤΕΡ (Τεχνική Εταιρία)
	Ευλεία	Σιδηρουργία
	Σκουπιδότοπος	Βιομηχανία
	Δεξαμενές τύπου σιλό	Χερσαία έκταση
	Ελαιώνας	Πρατήριο Βενζίνης
	Κατοικία	Express Service (σταθμός)
	Αποθήκες	Χερσαία έκταση
	Pitsos, Siemens, Bosch	Casa Brava (είδη υγιεινής)
	Οικοδομές – κατοικία	
	Καλλιέργειες	
	Πρατήριο Βενζίνης(Σ.Ε.Α)	
Ασπρόπυργος	Χερσαία έκταση	Βιοτεχνία
	Αποθήκες	Ορεινές περιοχές
	Αραιή κατοικία	Χωματερή
Άνω Λιόσια, Περιφερειακή Αιγάλεω	Βιοτεχνία	Λατομείο
	Επιχειρήσεις	Κατοικία
	Αθλητικό Κέντρο	Χερσαία έκταση
	Κατοικία	Γραφεία
	Κατοικία	ΟΔΔΥ
	TITAN	
	Κατοικία - οικοδομές	
Λ.Φυλής, Άνω Λιόσια	Κατοικία	Κατοικία
	Γραφεία	Ελαιώνας
Λ. Αχαρνών	Κατοικία	Πυκνοκατοικημένη περιοχή
	Γραφεία	
Έξοδος Αθηνών – Λαμίας	Super Market	Informatics Computer Co.

	Κατοικία	Κέντρο Εξαερισμού
	Αντιπροσωπείες Αυτοκινήτων	Γραφεία
	Γραφεία	
	Κατοικία	
	Γραφεία	
	Λ. Ηρακλείου	Γραφεία Ευκλείδης Α.Ε.
	SCHERING	Πολυκατοικίες
	Κουφώματα	Οικοδομές- Πολυκατοικίες
	Αντιπροσωπεία Μοτοσικλετών	Καταστήματα
	Πολυκατοικίες	
Λ. Κύμης	Πολυκατοικίες	Κατοικία
	Οικοδομές- Πολυκατοικίες	Πεύκα
	Σχολείο	Μεγάλο κτίριο χωρίς εμφανή χρήση
	Κατοικία	
Λ. Κηφισίας, Ολ. Στάδιο	Μέγαρο ΟΤΕ	Champion (super market)
	Αντιπροσωπείες αυτοκινήτων	Κατοικία
	Ιατρικό Κέντρο	Δασική έκταση
	Κατοικία	
	Γραφεία	
	Telepassport	
	Οικοδομές-Πολυκατοικίες	
	Γραφεία	
	Κατοικία	

Πίνακας 4.4 Καταγραφή παρόδων χρήσεων γης Αττικής Οδού

Υπόμνημα

Αττική Οδός

Ζώνη 500 μ.

Χρήσεις - Καλύψεις Γης

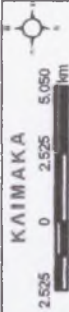
- Συνεχής Αστική Δομή
- Ασυνεχής Αστική Δομή
- Εμπόριο ή Βιομηχανία
- Περιοχή Λιμένα
- Λατομεία
- Περιοχή Χωματερός
- Χώρος Αεροδρομίου
- Αστικό Πράσινο
- Αθλητισμός-Αναψυχή
- Μη Αρδευσιμη Γη
- Αμπέλια
- Εσπεριφοειδή
- Ελαιώνες
- Μόνιμη Εσοδεία
- Συνδυασμένες Καλλιέργειες
- Αγροτική Γη με Βλάστηση
- Αγροδασικές Περιοχές
- Δάσος Πλατύφυλλων
- Δάσος Κωνοφόρων
- Δάσος
- Λιβάδια
- Χέρσες Εκτάσεις
- Σκληρόφυλλη Βλάστηση
- Αραιό Δάσος
- Βραχύωδης Περιοχή
- Αραιή Βλάστηση
- Καρμένες Εκτάσεις
- Έλη

Χάρτης 4.5

Χρήσεις Γης από Corine

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Α

Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.



4.5. Αλληλεπίδραση Αττικής Οδού και Χρήσεων Γης

4.5.1. Παρατηρούμενες Χωροθετήσεις και Επενδύσεις

Η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων και της Δυτικής Αττικής μετά τη λειτουργία του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα και της, ζωτικής σημασίας για μετακινήσεις, Αττικής Οδού, αναπτύσσεται και ελκύει το ενδιαφέρον για χρήση κατοικίας και επενδύσεις. Αναμένεται ότι πληθυσμός περίπου των 350.000 κατοίκων θα μετεγκατασταθεί στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων και της Δυτικής Αττικής (ΤΑ ΝΕΑ, 26.08.2000: Ν22). Η περιοχή στο παρελθόν χαρακτηριζόταν στο μεγαλύτερο μέρος της από γεωργικές χρήσεις. Νέες χρήσεις γης όμως χωροθετούνται στην περιοχή κυρίως κοντά στο νέο αεροδρόμιο.

Ήδη η ανάπτυξη και οι αστικές λειτουργίες της Αθήνας διαχέονται κυρίως στα Σπάτα και τα Μέγαρα και γενικότερα σε οικισμούς που συνδέει η Αττική Οδός. Σε αυτό συμβάλλουν ο προαστιακός σιδηρόδρομος, το Μετρό και η βελτίωση προηγούμενα υφιστάμενων οδικών αξόνων, όπως η Μεσογείων και η Βάρης-Κορωπίου. Πέραν των δραστηριοτήτων, που υπάρχουν εντός του νέου αεροδρομίου (περίπου 60 καταστήματα, εστιατόρια, ξενοδοχείο Sofitel), έξω από αυτό προστέθηκαν πολυποίκιλες χρήσεις εμπορικού(εμπορικό κέντρο),τουριστικού, αναψυχής (π.χ. πολυκινηματογράφος) και υπηρεσιακού χαρακτήρα (Τα ΝΕΑ, 26.8.2000: Ν22).

Οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες (Ελληνική Τεχνοδομική, Ακτωρ, ΤΕΒ, Αβαξ και J&P) θα ωφεληθούν από την εκμετάλλευση των εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύχθηκαν και θα αναπτυχθούν κατά μήκος της Αττικής Οδού. Οι εταιρείες αυτές συμμετέχουν στην κοινοπραξία εκμετάλλευσης τον οδικού άξονα και είναι μεγάλοι μέτοχοι της εταιρείας «ΣΕΑ Αττική», η οποία ελέγχει τούς σταθμούς εξυπηρέτησης για τούς οδηγούς της Αττικής Οδού (στην Παιανία και στον Ασπρόπυργο). Ο συνολικός χώρος βρίσκεται κατά μήκος της Αττικής Οδού ανέρχεται σε 60.000 τ.μ. και βρίσκεται στη διάθεση της «ΣΕΑ Αττική». Σε ό,τι αφορά πάντως την εκμετάλλευση των σταθμών ανεφοδιασμού των αυτοκινητιστών με υγρά καύσιμα, αλλά και την εξυπηρέτησή τους με όλες τις συναφείς με το αυτοκίνητο υπηρεσίες, το έργο αυτό έχει ανατεθεί στην ΕΚΟ, σε

συνεργασία με την ΣΕΑ Αττική. Η διάρκεια εκμετάλλευσης του έργου «εμπορικές δραστηριότητες» της Αττικής Οδού θα είναι όση και η διάρκεια εκμετάλλευσης ολόκληρου τον οδικού άξονα της Αττικής Οδού, δηλαδή 18 έτη από την έναρξη λειτουργίας της (Τα ΝΕΑ, 7.10.2000: 133).

Επισημαίνεται ότι στην κατασκευή και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού εμπλέκονται τρία εταιρικά σχήματα, η Αττική Οδός ΑΕ, πού είναι ο ανάδοχος τον έργού και έχει τη συνολική επιχειρηματική ευθύνη, η Κοινοπραξία Αττική Οδός, πού έχει αναλάβει τη μελέτη και την κατασκευή του έργου, καθώς και οι Αττικές Διαδρομές ΑΕ, η οποία έχει αναλάβει τη λειτουργία και την καθημερινή συντήρηση του έργου. (Τα ΝΕΑ, 7.10.2000: 133).

Οι παρόδιες περιοχές της Αττικής Οδού βρίσκονται σε συνεχή εξέλιξη οικιστικά, εμπορικά και βιομηχανικά και αυτό το γεγονός τις καθιστά ελκυστικές για τις επιχειρήσεις (κυρίως λιανικών πωλήσεων) και τις εταιρείες αξιοποίησης ακινήτων. Το ανατολικό τμήμα της Αττικής Οδού, λόγω τον ότι παραδόθηκε νωρίτερα παρουσιάζει μεγάλη ελκτική δυναμική για επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικές επενδύσεις είναι η ξενοδοχειακή μονάδα «Holiday Inn» και η εκμετάλλευση των χώρων «καφέ και φαγητού» των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) από την «Γρηγόρης Μικρογεύματα». Παράλληλα, στην ίδια περιοχή βρίσκονται κεντρικά γραφεία της Sony - Ericsson, ενώ η εταιρεία ΣΕΑ Αττικής βρίσκεται σε επαφή με επιχειρηματίες από τον χώρο της εστίασης για την αξιοποίηση και άλλων ελεύθερων χώρων.

Η εταιρεία της Ελληνικής Τεχνοδομικής, ο οποίος είναι και ο βασικότερος μέτοχος των κτημάτων Καμπά, διαθέτει στην περιοχή Κάντζα, στην Παλλήνη, οικόπεδο εκτάσεως περίπου 300 στρεμμάτων που εφάπτεται της Αττικής Οδού και στο οποίο πρόκειται να αναπτυχθεί πολεοδομικό συγκρότημα. αλλά και ο Όμιλος Λάτση, πού δραστηριοποιείται στην αγορά ακινήτων, μέσω της Lamda Development εξαγόρασε έκταση 25.000 τ.μ., στην οποία ανέπτυξε συγκρότημα χώρων που στεγάζονται εμπορικές και άλλες δραστηριότητες.

Επίσης, υπάρχει το Carrefour στον Γέρακα, η πρόσβαση στο οποίο είναι ικανοποιητική από κατοίκους πολλών διαφορετικών περιοχών. Ακόμη και ξενοδοχειακές αλυσίδες, οι οποίες χρησιμοποιούν περιοχές γύρω από την Αττική Οδό, ήδη έχουν ως ανταγωνιστικά το ξενοδοχείο Sovitel και το ξενοδοχείο Holiday Inn. Το ενδιαφέρον για

την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε περιοχές που βρίσκονται στο οδικό τμήμα της Αττικής Οδού έχει ήδη αρχίσει να συγκεκριμενοποιείται πριν, αλλά και μετά την έναρξη λειτουργίας τον έργου. (Τα ΝΕΑ, 18.12.2003: Ν63).

Οι τέσσερις Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών της Αττικής Οδού -δύο στην Παιανία και δύο στον Ασπρόπυργο (και για τις δύο κατευθύνσεις)- είναι ισχυροί από εμπορικής άποψης. Στους Σταθμούς Εξυπηρέτησης της Αττικής Οδού στην Παιανία, από τους οποίους διέρχονται σε καθημερινή βάση αρκετές χιλιάδες αυτοκινητιστές, η εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών ΕΚΟ ΕΛΔΑ, θυγατρική των Ελληνικών Πετρελαίων, η ξενοδοχειακή αλυσίδα Holiday Inn, οι αλυσίδες μαζικής εστίασης Goody's - Flocafe και Γρηγόρης Μικρογεύματα, επιχειρήσεις από τον χώρο των εμπορικών καταστημάτων, φαρμακεία και συνεργεία αυτοκινήτων έδειξαν προτίμηση για εγκατάσταση πριν και μετά τη ολοκλήρωση του έργου. Τα εμπορικά προνόμια που ελκύουν το επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την Αττική Οδό και η άνετη πρόσβαση που προσφέρει από και προς το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» αλλά και η σύνδεσή της μέσα σε λίγα λεπτά με πολλές περιοχές της Αττικής είναι οι λόγοι που έφεραν στους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών Μεσογείων τις εταιρείες Sony - Ericsson Hellas και Johnson & Son. Τουλάχιστον όσον αφορά τις εμπορικές χρήσεις των δύο σταθμών, το κομμάτι της προμήθειας καυσίμων και άλλων δραστηριοτήτων που έχουν σχέση με το αυτοκίνητο (επισκευές, βουλκανιζατέρ, λιπαντήρια, πλυντήρια), αλλά και την εξυπηρέτηση των αυτοκινητιστών (μίνι μάρκετ, γρήγορο φαγητό) έχει περιέλθει, όπως και στα Μεσόγεια, στον έλεγχο της ΕΚΟ ΕΛΔΑ.

Η εταιρεία ΣΕΑ Αττικοί Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών είχε έρθει σε επαφή με επώνυμες αλυσίδες (σούπερ μάρκετ, εμπορικά πολυκαταστήματα) για την εκμίσθωση των χώρων και τη δημιουργία καταστημάτων. Επισημαίνεται, μάλιστα, ότι η εκμετάλλευση των τεσσάρων σταθμών από τον ανάδοχο είναι διάρκειας 25 χρόνων. Η ανάδοχος εταιρεία έχει προβεί στην κατασκευή των λεγόμενων «προαιρετικών» εγκαταστάσεων στους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών Μεσογείων που περιλαμβάνουν κτίρια γραφείων (20.500 τ.μ.), ξενοδοχείο 4 αστέρων, 386 κλινών (Holiday Inn), αλυσίδες γρήγορης εστίασης και συμπληρωματικές εμπορικές χρήσεις.

Για τις εμπορικές χρήσεις (προαιρετικές) έχουν υπογραφεί συμβάσεις μίσθωσης με την Sony-Ericsson Hellas για κτίριο γραφείων 6.500 τ.μ. και με την Johnson & Son για

κτίριο γραφείων 1.800 τ.μ., ενώ έχει ολοκληρωθεί η υπογραφή μισθωτηρίου για ήδη κατασκευασμένο κτίριο γραφείων περίπου 12.000 τ.μ. με υπόγεια γκαράζ 7.000 τ.μ. Επίσης, για τις λοιπές συμπληρωματικές χρήσεις έχουν υπογραφεί μισθωτήρια με την Goody's - Flocafe, φαρμακείο, μίνι μάρκετ, καθαριστήριο (Τα ΝΕΑ, 18.12.2003: Ν63).

Πολλές μεγάλες επιχειρήσεις προέβλεψαν τα τελευταία χρόνια ώστε να αποκτήσουν σημαντική ακίνητη περιουσία σε περιοχές κατά μήκος ή πολύ κοντά στην Αττική Οδό, προβλέποντας τις υπεραξίες που τελικά προέκυψαν για τα ακίνητα στις περιοχές αυτές. Πόλοι έλξης αποτέλεσαν η περιοχή του Θριάσιου και πολλές περιοχές των Μεσογείων που συνδέει η Αττική Οδός. Μεταξύ των επιχειρήσεων που διαθέτουν σημαντικές εκτάσεις κοντά στο τμήμα της Αττικής Οδού που διασχίζει τα Μεσόγεια είναι κατασκευαστικοί όμιλοι, όπως αυτός της Ελληνικής Τεχνοδομικής (κτίματα της θυγατρικής REDS -πρώην Καμπάς- σε Κάντζα και Γυαλού), της ΑΛΤΕ, της Έδραση, της ΓΕΝΕΡ κ.ά.. Ιδιοκτησία στην περιοχή έχει αποκτήσει και ο όμιλος Λάτση, μέσω της θυγατρικής του Lamda Development, που έχει αγοράσει έκταση άνω των 150 στρεμμάτων στην περιοχή, ενώ και η θυγατρική της Euro bank, η Eurobank Properties, έχει στην ιδιοκτησία της περίπου 50 στρέμματα.

Εκτάσεις ή ακίνητα διαθέτουν και οι όμιλοι του ΟΤΕ (π.χ. χωριό Τύπου στην Παλλήνη), η Κτηματική Εταιρεία τον Δημοσίου (ΚΕΔ), οι όμιλοι Βαρδινογιάννη, Κόκκαλη, Ιατρικού Κέντρου, Εμπορικής Τράπεζας, η Carrefour και άλλοι εμπορικοί όμιλοι, αλλά και ο Σύνδεσμος Ελληνικών Επιχειρήσεων Πληροφορικής (ΣΕΠΕ), ο οποίος έχει προωθήσει τη δημιουργία τεχνολογικού πάρκου. Τα τελευταία χρόνια δυναμικά ήρθε στο προσκήνιο και το τμήμα της Αττικής Οδού που αφορά το Θριάσιο, όπου από τους μεγαλύτερους ιδιοκτήτες γης είναι ο όμιλος της Εθνικής Τράπεζας μέσω της Εθνικής Ακινήτων, ενώ πολλές εταιρείες (μεταξύ αυτών αντιπροσωπεύει αυτοκινήτων, οι όμιλοι Sato, Μπουτάρη κ.λπ.) αγοράζουν εκτάσεις και ακίνητα για την ανάπτυξη κυρίως αποθηκευτικών χώρων, καθώς στο Θριάσιο αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς η αγορά επαγγελματικών ακινήτων.

Η Αττική Οδός αποδεικνύεται ότι είναι στοιχείο εξέλιξης για την αξία γης για ένα μεγάλο μέρος της Αττικής, κυρίως προς το Θριάσιο και τα Μεσόγεια. Στις δύο αυτές περιοχές υπάρχουν μεγάλες, αδόμητες εκτάσεις, που στην πλειονότητά τους βρίσκονται εκτός σχεδίου.

4.5.2. Στοιχεία Αξίας Γης

Αττική Οδός έχει προσδώσει υψηλή αξία στην ευρύτερη περιοχή που αναφέρεται το έργο. Ειδικά στις περιοχές που συνδέει και κυρίως στις περιοχές που βρίσκονται παράπλευρα και γειτονικά σε κόμβους της, η αξία έχει αυξηθεί σε υψηλά επίπεδα.

Η περιοχή του Γέρακα παρουσιάζει υψηλή ζήτηση και κατά την έρευνα πεδίου παρατηρήθηκε ότι οι κατασκευές επιχειρήσεων και κατοικίας είναι πρόσφατα και άρα η περιοχή χαρακτηρίζεται από συνεχή οικιστική ανάπτυξη. Τα Σπάτα ήδη έχουν αρχίσει να δέχονται οικιστικές πιέσεις, η Παιανία χαρακτηρίζεται από νέες κατασκευές κτιρίων, τα Γλυκά Νερά και η Ανθούσα πολεοδομούνται και η ζήτηση είναι υψηλή. Για τις περιοχές αυτές το 2002 οι τιμές νέων κατοικιών για εντός σχεδίου περιοχές εμφανίζονται στον επόμενο πίνακα:

Πίνακας 4.5: Ενδεικτικές Τιμές Νέων Κατοικιών

Τιμές Νέων Κατοικιών, (€/τ. μ.)		
Περιοχή	Κατώτερη	Ανώτερη
Γέρακας	1 500	1900
Παιανία	1500	1900
Σπάτα	1500	1900
Κορωπί	1300	1600
Παλλήνη	1500	1750

(Πηγή: Ακίνητα, 30/5/2002)

Ενδεικτικά για τα οικόπεδα το 2002, οι τιμές εμφανίζονται στον επόμενο πίνακα (συμπληρωματικά εμφανίζονται και οι εκτιμώμενοι πληθυσμοί για το 2020):

Πίνακας 4.6: Ενδεικτικές Τιμές Οικοπέδων και Εκτιμώμενος Πληθυσμός

Τιμές Οικοπέδων (€)			Εκτιμώμ. Πληθυσμός το 2020
Περιοχή	Εντός Σχεδίου	Εκτός Σχεδίου	
Γέρακας	514	132	27000
Παλλήνη	411	117	35000
Γλ. Νερά	499	139	12000
Κορωπί	293	41	48000
Μαρκόπουλο	323	97	30000
Ανθούσα	382	88	6000
Πικέρμι	382	88	6500
Ραφήνα	249	81	24000
Σπάτα	352	112	20000

(Πηγή: Ακίνητα, 30/5/2002)

Από το μέσο όρο 18 μεσιτικών γραφείων που συμμετείχαν σε έρευνα για τις μελλοντικές τάσεις στη αγορά ακινήτων, σύμφωνα με τα «Ακίνητα» 9/5/2002, οι περιοχές κατά σειρά προτεραιότητας είναι: Παλλήνη, Κάντζα, Σπάτα, γλυκά Νερά, Παιανία, Ραφήνα, Μαρκόπουλο, Βριλήσσια και Αμαρούσιο.

Όπως αναφέρουν οι κτηματομεσίτες σε διάφορα άρθρα εφημερίδων, η αξία της γης στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων έχει αυξηθεί το τελευταίο διάστημα, κατά μέσον όρο, περίπου 60%. Οι ίδιοι επισημαίνουν, ότι η αλματώδης αύξηση του πληθυσμού της περιοχής μέσα στα επόμενα χρόνια θα μεγαλώσει ακόμα περισσότερο τη ζήτηση των ακινήτων, τόσο από ιδιώτες όσο και από εταιρείες. Η αύξηση του πληθυσμού υπολογίζεται ότι θα οδηγήσει και στη δημιουργία πολλών καινούργιων εμπορικών κέντρων.

Η Αττική Οδός έχει οδηγήσει στην υψηλή ζήτηση και στη δυτική Αττική. Ενδεικτικά στον Ασπρόπυργο η αξία γης έχει αυξηθεί, λίγο πριν την κατασκευή του έργου μέχρι το 2004, κατά 180% (ΤΑ ΝΕΑ, 21/09/2004).

Γενικότερα με την κατασκευή ενός τόσο μεγάλου έργου, όπως η Αττική Οδός, παρατηρείται υψηλή αύξηση της αξίας γης πριν το έργο (λόγω πρόβλεψη υπεραξίας από επενδυτές) και συνεχίζεται για κάποιο χρονικό διάστημα αρκετών ετών. Έπειτα οι τιμές μειώνονται καθώς αυξάνει η προσφορά γης (ένταξη νέων περιοχών στο σχέδιο) και η ανάπτυξη διαχέεται σταδιακά με τη λειτουργία της Αττικής Οδού.

Η Αττική Οδός αποτελεί το μοναδικό έργο για πολλές περιοχές και με τη σύνδεση που προσφέρει, διευρύνει την αγορά και αυξάνει την προσιτότητα με άλλες περιοχές. Η αναζήτηση οικοπέδου για χρήση κατοικίας είναι λογική σε αυτές τις περιοχές, καθώς χαρακτηρίζονται από ευνοϊκότερες συνθήκες διαβίωσης από αυτές που χαρακτηρίζουν κεντρικές περιοχές του ΠΣ της Αθήνας. Επίσης με τη μείωση των χρονοαποστάσεων μέσω της Αττικής Οδού, προορισμοί όπως της εργασίας ή της αγοράς ή της αναψυχής καθίστανται πιο προσιτοί, ενώ η προέλευση της κατοικίας (περιαστική) χαρακτηρίζεται από πολλά πλεονεκτήματα. Έτσι η ζήτηση για πολλές περιοχές που συνδέει η Αττική Οδός αυξάνεται. Δεδομένου ότι η διαγώνια, παρακαμπτήριος, ελεύθερη λεωφόρος συνδέει άλλες βασικές λεωφόρους, τον ΠΑΘΕ, οικισμούς και περιοχές ζωτικής σημασίας (Αεροδρόμιο, Ελευσίνα, Θριάσιο Πεδίο, βιομηχανιών-εμπορικών και τουριστικών περιοχών) η ζήτηση αυξάνει περισσότερο για γειτονικές επενδύσεις ή χρήσεις και η γενική ανάπτυξη διαχέεται στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

Επειδή λοιπόν ενώνεται η δυτική Αττική με την Ανατολική, μέσω της μητροπολιτικής περιοχής των Αθηνών, η ανάπτυξη διαχέεται ομοιόμορφα, μειώνοντας τις ανισότητες. Το όφελος δεν είναι μόνο τοπικό ή για ολόκληρη την περιφέρεια, αλλά συμβάλλει και στο εθνικό όφελος, καθώς κάποιος που κατευθύνεται π.χ προς την Πελοπόννησο από τον ΠΑΘΕ, μπορεί να αποφύγει το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας.(ΤΑ ΝΕΑ, 12/12/2003). Εφόσον λοιπόν το ΠΣ της Αθήνας παρακάμπτεται και δεδομένου ότι πρόκειται για αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων, οι παράδιες χρήσεις θα αναπτυχθούν υπέρμετρα χωρίς να επηρεάσουν άμεσα την ίδια την οδό. Αυτό είναι λογικό εάν λάβουμε υπόψη ότι οι πληθυσμιακές πιέσεις έχουν αρχίσει να ασκούνται σε όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής και οι ιδιοκτήτες των εμπορικών κυρίως παράδιων χρήσεων θα επωφελούνται από τους χρήστες που παρακάμπτουν πυκνοδομημένες περιοχές της Αττικής. Έτσι, εμπορικές κυρίως επιχειρήσεις έλκονται παράδια της Αττικής Οδού κυρίως σε τμήματά της όπου υπάρχει γεινιάζων κόμβος και οπτική επαφή από μακριά για τον οδηγό.

4.5.3 Συνολικά για τις νέες αξίες γης

Αυξήσεις που φτάνουν ακόμη και το 60% έχουν καταγραφεί την τελευταία διετία στις περιοχές που βρίσκονται κατά μήκος της Αττικής Οδού. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις από τα τέλη του 2001 μέχρι και σύμφωνα με στοιχεία μελέτης της εταιρείας Ν. Γιαννουλέλης & Συνεργάτες σήμερα, έχουν παρατηρηθεί στις δυτικές περιοχές της Αττικής, που σχετικά πρόσφατα εντάχθηκαν στο δίκτυο εξυπηρέτησης των τελευταίων τμημάτων της Αττικής Οδού.

Αξιοσημείωτες αυξήσεις καταγράφονται, ωστόσο, και στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων και στα βόρεια προάστια, παρά το γεγονός ότι ήδη πριν από την έναρξη λειτουργίας των πρώτων τμημάτων της Αττικής Οδού, την άνοιξη του 2001, οι τιμές των ακινήτων σε αυτές τις περιοχές είχαν προλάβει να καρπωθούν πολύ μεγάλο μέρος της υπεραξίας που τους προσέδωσε η Αττική Οδός.

Νέα δεδομένα επισημαίνονται από σύμβουλους θεμάτων ακινήτων, αφού η λειτουργία της Αττικής Οδού άλλαξε άρδην τα δεδομένα της κτηματαγοράς στην Αττική. Σημαντική επίδραση θα παρατηρηθεί σταδιακά και στις περιοχές που βρίσκονται κοντά στα όρια του νομού Αττικής, κυρίως προς την Κόρινθο, οι οποίες αποκτούν πλέον εύκολη και γρήγορη σύνδεση με τον αστικό ιστό της Αθήνας.

Ωστόσο, υπάρχουν και περιπτώσεις περιοχών, οι οποίες φαίνεται να επηρεάζονται - προς το παρόν τουλάχιστον - αρνητικά από το πέρασμα της Αττικής Οδού από την περιοχή τους. Αυτή η τάση παρατηρείται κυρίως σε περιοχές σαν του Παπάγου, τον Χολαργό και την Αγία Παρασκευή, οι οποίες έχουν επιβαρυνθεί κυκλοφοριακά σε μεγάλο βαθμό από την έναρξη λειτουργίας της Δυτικής Περιφερειακής του Υμηττού.

Οι εκτιμήσεις για τις επιμέρους περιοχές που σχετίζονται με τη λειτουργία της Αττικής Οδού έχουν ως εξής:

- Κόρινθος - Αγ. Θεόδωροι - Κινέττα - Μέγαρα - Μεγάλο Πεύκο

Οι περιοχές αυτές επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό από τη νέα Αττική Οδό, επειδή αποκτούν εύκολη πρόσβαση από τα βόρεια και ανατολικά προάστια της Αθήνας, κάτι που ήταν πολύ δύσκολο μέχρι τώρα. Ειδικά τα Σαββατοκύριακα η απόσταση από τα βόρεια

προάστια μέχρι τα διόδια της Ελευσίνας απαιτούσε χρόνο περισσότερο από μία ώρα και γι' αυτό οι περιοχές αυτές αναπτύχθηκαν ως χώρος παραθεριστικής κατοικίας για τους κατοίκους της δυτικής Αττικής μόνο. Για τους λόγους αυτούς προβλέπεται σημαντική άνοδος της κτηματαγοράς των περιοχών αυτών και για μόνιμη και για παραθεριστική κατοικία.

- Ελευσίνα - Ασπρόπυργος - Ιλιον – Αχαρναί

Οι περιοχές αυτές έχουν δημιουργήσει τις μεγαλύτερες υπεραξίες την τελευταία διετία κυρίως για δύο λόγους: αφ' ενός, επειδή η Αττική Οδός είναι έργο που τις μετατρέπει από επαρχιακές πόλεις σε προάστια της Αθήνας και, αφ' ετέρου, επειδή λίγα χρόνια πριν οι αναμνήσεις από τον ισχυρό σεισμό του 1999, από τον οποίον οι περιοχές αυτές επλήγησαν σε μεγάλο βαθμό, ήταν ακόμη νωπές, δημιουργώντας ψυχολογική πίεση στις τιμές των ακινήτων.

- Ν. Ηράκλειο - Μαρούσι – Βριλήσσια

Στις περιοχές αυτές, που ήταν ήδη αναβαθμισμένες και πριν την κατασκευή της Αττικής Οδού και που η αγορά είχε ήδη προεξοφλήσει την ανάπτυξη από τη δημιουργία του έργου, υπάρχει μία ήπια φυσιολογική ανοδική εξέλιξη των τιμών σε σχέση με την προηγούμενη διετία.

- Γέρακας - Κάντζα - Παλλήνη - Παιανία - Μαρκόπουλο – Κορωπί

Για τις περιοχές αυτές, η Αττική Οδός αποτελεί το μοναδικό αξιόλογο οδικό έργο και γι' αυτό το λόγο οι τιμές έχουν επηρεαστεί περισσότερο. Σημαντικό όμως ρόλο στην άνοδο των τιμών, έχει παίξει η σταδιακή δημιουργία υποδομών στην πεδιάδα των Μεσογείων, όπως καλά σχολεία, σημαντικές αγορές, φροντιστήρια κ.λπ. Η ανάπτυξη ψυχαγωγικών κέντρων είναι ίσως το μοναδικό στοιχείο που λείπει από την περιοχή, κάτι που όμως φαίνεται να έχει δρομολογηθεί από μεγάλες εταιρείες real estate.

- Αγ. Παρασκευή - Χολαργός – Παπάγου

Στη διάρκεια της περασμένης διαιτίας οι περιοχές αυτές γνώρισαν ραγδαία άνοδο των τιμών, προεξοφλώντας σε μεγαλύτερο βαθμό απ' ό,τι ίσως έπρεπε την επίδραση του έργου. Με την ολοκλήρωση όμως της κατασκευής, εμφανίστηκαν σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα, επειδή δεν έχουν προβλεφθεί οδοί διαφυγής στους κόμβους και η εισερχόμενη κυκλοφορία από την Αττική Οδό διέρχεται το υπάρχον αστικό δίκτυο, δημιουργώντας θόρυβο και ρύπανση. Για τον λόγο αυτό οι περιοχές αυτές επηρεάστηκαν αρνητικά από τα «εγκαίνια» της Δυτικής Περιφερειακής του Υμηττού.(Ελευθεροτυπία 20/12/2006)

4.6. Συμπεράσματα

Από την ανάλυση της σημερινής διαμορφωμένης πλέον κατάστασης, που προηγήθηκε, συμπεραίνουμε ότι η Αττική Οδός είναι ένα έργο υψηλών προδιαγραφών, υπερτοπικού χαρακτήρα με ενισχυτικό ρόλο κυρίως για το λεκανοπέδιο της Αττικής, και με ιδιαίτερη αναπτυξιακή και οικονομική σημασία για την Δυτική Αττική(περιοχή μελέτης) και την Ανατολική Αττική. Το ευρύτερο περιβάλλον του έργου και η άμεση γειτνίαση με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, για το οποίο άλλωστε κατασκευάστηκε, επηρεάζει και οδηγεί στη διαμόρφωση της δομής του παρόδιου χώρου της Αττικής Οδού, καθώς και του προηγούμενα ελεύθερου χώρου που πλέον τείνει να αξιοποιηθεί στο σύνολο του και με αυξημένες αξίες γης. Η Αττική Οδός, παρόλο του ότι η χρήση της επιτρέπεται μέσω καταβολής χρηματικού ποσού στα διόδια, παρουσιάζει αύξουσα ζήτηση από τους οδηγούς - χρήστες για τις μετακινήσεις τους. Η ολοκληρωτική ανάπτυξη στον παρόδιο χώρο, καθώς και στα ενδότερα τμήματα τω περιοχών, λόγω της Αττικής Οδού θα έλθει σε βάθος χρόνου, καθώς το έργο είναι ακόμα σχετικά πρόσφατα κατασκευασμένο. Η χρήση κατοικίας είναι πυκνή στα μεσαία τμήματα του έργου και τις περιοχές στις οποίες αυτά υπάγονται, ενώ χρήσεις δευτερογενούς τομέα εμφανίζονται στα άκρα τον ανατολικού και δυτικού τμήματός της. Γενικότερα το επενδυτικό ενδιαφέρον είναι όλο και μεγαλύτερο και η χρήση του, από όλο και περισσότερους οδηγούς για οποιοδήποτε σκοπό μετακίνησης, αυξάνεται. Αυτό συμβαίνει διότι συνδέει σημαντικούς

τόπους, περιοχές, εγκαταστάσεις και άλλες υποδομές τόσο μεταξύ τους, όσο και με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας.

Κεφάλαιο 5: Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων

5.1. Εισαγωγή

Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της σημερινής κατάστασης, μετά από την κατασκευή και λειτουργία του έργου της Αττικής Οδού είναι βασικό στάδιο στη διαδικασία του σχεδιασμού και μέσω μιας συνεχούς κυκλικής διαδικασίας αξιολόγησης, επισημαίνονται τα διαρκώς εξελισσόμενα αποτελέσματα ή προβλήματα. Στην διάρκεια της αξιολόγησης επισημαίνονται τα θετικά και τα αρνητικά των αλληλεπιδράσεων των παρόδιων χρήσεων γης και της Αττικής Οδού, καθώς και τα θετικά και αρνητικά αποτελέσματα που έχουν ανακύψει στις περιοχές της Δυτικής Αττικής εξ' αιτίας αυτής ώστε να ολοκληρωθεί η αξιολόγηση και υπάρξει μια βάση για μελλοντικές προτάσεις σεναρίων βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής αυτής. Βέβαια αυτή η διαδικασία οδηγεί περισσότερο σε κατευθυντήριες επιλογές και γενική προώθηση των διαφορετικών τομέων πολιτικών.

5.2. Δυνατότητες - Αδυναμίες - Προοπτικές – Απειλές

5.2.1. Δυνατότητες - Συγκριτικά Πλεονεκτήματα

Ένα από τα βασικά στοιχεία της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης είναι η περιγραφή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων. Τα πλεονεκτήματα θα αποτελέσουν τον βασικό άξονα της ανάλυσης SWOT και είναι αυτά που θα δώσουν την μελλοντική κατευθυντήρια αρχή στην επιλεγόμενη στρατηγική. Όμως πρέπει να επισημανθεί πως τα πλεονεκτήματα αποτελούν εκείνα τα στοιχεία, για τις αλληλεπιδράσεις των παρόδιων χρήσεων γης και τις Αττικής Οδού (ή στοιχεία που συμβάλλουν σε αυτές τις αλληλεπιδράσεις), καθώς και της γενικότερης τοπικής ανάπτυξης, που προέρχονται από ενδογενείς παράγοντες σε συνδυασμό με τις υπερτοπικές αλληλεπιδράσεις που επιφέρει η Αττική Οδός.

Η Αττική Οδός αποτελεί ένα σύγχρονο έργο, το οποίο πληροί τις αυστηρότερες κατασκευαστικές προδιαγραφές. Οπότε οι χρήστες και ειδικά αυτοί που χρησιμοποιούν την Αττική Οδό για καθημερινή πρόσβαση στις ιδιοκτησίες τους ή κάλυψη αναγκών από τις παρόδιες χρήσεις γης, προτιμούν τον οδικό άξονα λόγω ασφάλειας, άνεσης και εξοικονόμησης χρόνου-κόστους.

Ο υπερτοπικός χαρακτήρας του έργου, το γεγονός ότι πρόκειται για παρακαμπτήριο, ημιπεριφερειακή και μοναδική ελεύθερη λεωφόρο που διαπερνά διαγώνια το Λεκανοπέδιο της Αττικής είναι σημαντικοί παράγοντες προσέλκυσης ορισμένων παρόδιων δραστηριοτήτων. Αυτό συμβαίνει διότι παρακάμπτονται κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται σε πυκνοκατοικημένες περιοχές και στην πόλη της Αθήνας, ενώ οι δραστηριότητες μέσω της Αττικής Οδού ουσιαστικά δεν απέχουν χρονικά από εξαρτώμενες περιοχές και διευρύνεται η αγορά και η περιοχή επιρροής της δράσης των επιχειρήσεων.

Η καλή συνδετικότητα είναι βασικό πλεονέκτημα για τη χωροθέτηση χρήσεων γης παράπλευρα και σε σχετική εγγύτητα από την Αττική Οδό. Συνδέονται σημαντικοί οικισμοί, η Αθήνα, ο ΠΑΟΕ, ο αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος», το λιμάνι της Ραφήνας, πολιτιστικοί πόροι και άλλα κομβικά σημεία (αθλητικές εγκαταστάσεις, μεγάλες βιομηχανίες, εταιρείες, υπηρεσίες) μεταξύ τους.

Η Αττική Οδός είναι κλειστός αυτοκινητόδρομος, οπότε προκύπτουν πλεονεκτήματα περιορισμού των προβλημάτων μεταξύ των παρόδιων χρήσεων γης και της οδού, εφόσον οι προσβάσεις είναι ελεγχόμενες.

Η δυνατότητα χρήσης ΜΜΜ και η συμπληρωματικότητα με άλλα μέσα μεταφοράς (μετρό, ηλεκτρικός σιδηρόδρομος - ΗΣΑΠ, προαστιακός σιδηρόδρομος) συμβάλλει στην προσέλκυση χρήσεων γης που θα επωφελούνται κυρίως από την πιο εύκολη μετακίνηση ατόμων (εργαζόμενων, καταναλωτών και γενικότερα πολιτών για κάλυψη κάθε ανάγκης). Μπορούν όμως οι επιχειρήσεις να εκμεταλλευθούν έμμεσα την μετακίνηση ενός ατόμου για κάποιον άλλο σκοπό (π.χ. οι επιχειρήσεις αναψυχής-φαγητού). Με τον ίδιο τρόπο μπορούν να εκμεταλλευτούν έμμεσα την ευκολία μετακίνησης και οι δημοτικές επιχειρήσεις από την άποψη ότι πλέον περιοχές της Δυτικής Αττικής είναι πιο προσβάσιμες σε περισσότερο κοινό, και μπορούν να

αποτελέσουν μελλοντικούς πόλους διαφόρων άλλων λειτουργιών, όπως πολιτισμός, διασκέδαση.

Η μείωση των χρονοαποστάσεων και η διαφορετικότητα τον ύφους των περιοχών, λόγω των μεγέθους των έργου, είναι στοιχεία που δύνανται να προσελκύσουν μεγάλη ποικιλία παρόδιων δραστηριοτήτων - χρήσεων γης και νέων λειτουργιών σε περιοχές όχι απαραίτητα εφραπτόμενες ή εγγύς στο έργο.

5.2.2. Μειονεκτήματα – Αδυναμίες

Όπως και η περιγραφή πλεονεκτημάτων, έτσι και η αναφορά των βασικότερων μειονεκτημάτων είναι εξίσου σημαντική. Τα μειονεκτήματα αποτελούν τα σημεία εκείνα που πρέπει να αντιμετωπισθούν, μέσω της ανάλυσης, μιας και εμποδίζουν τη διαδικασία εναρμόνισης των υπαρχουσών λειτουργιών και του χαρακτήρα των περιοχών όπως και των παρόδιων χρήσεων γης και της Αττικής Οδού. Επίσης χαρακτηρίζονται ως ενδογενής αδυναμίες εφόσον προέρχονται συνήθως από το εσωτερικό περιβάλλον των αλληλεπιδράσεων και έχουν την αιτία της ύπαρξής τους σε εσωτερικούς παράγοντες και καταστάσεις.

Ένα πρώτο μειονέκτημα πηγάζει από την ίδια τη φύση των παρόδων χρήσεων γης και αυτό είναι η γραμμικότητα, πού αλλοιώνει τον πολεοδομικό χαρακτήρα τον κέντρου του κάθε Δήμου, όπου διέρχεται η Αττική Οδός. Η πιέσεις που ασκούνται κοντά στον οδικό άξονα δεν έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν παρόδια δόμηση πού θα διαθέτει ορθά πολεοδομικά χαρακτηριστικά σε σχέση με την υπόλοιπη περιοχή του Δήμου.

Η ύπαρξη ανισόπεδων κόμβων με την πλήρως ελεγχόμενη και μη άμεση πρόσβαση δυσχεραίνει την οπτική επαφή και λόγω των υψηλών ταχυτήτων πού αναπτύσσονται, η λειτουργία κυρίως χρήσεων λιανικού εμπορίου συναντά εμπόδια. Αυτό συμβαίνει κυρίως σε σημεία που οι χρήσεις γης βρίσκονται σε διαφορετικό υψομετρικό επίπεδο από την Αττική Οδό.

Το έργο της Αττικής Οδού είναι σχετικά πρόσφατο, όπως κρίνεται σε σχέση με τη διεθνή εμπειρία, οπότε δεν υπάρχει προηγούμενη εμπειρία και στατιστικά στοιχεία, ώστε

μέσω σύγκρισης στοιχείων να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για τον σχεδιασμό και τις τάσεις εξέλιξης των αλληλεπιδράσεων των περιοχών διέλευσης, των παρόδιων χρήσεων γης και της οδού. Σε αυτό συμβάλλει και το γεγονός συνεχούς ένταξης περιοχών στο σχέδιο πόλης, καθώς υπάρχουν αρκετές περιοχές κοντά στην Αττική Οδό που είναι εκτός σχεδίου πόλης.

Μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι το παράπλευρο οδικό δίκτυο σε αρκετά τμήματα της Αττικής Οδού παρουσιάζει ελλείψεις και προβλήματα. Δημιουργεί έτσι προβλήματα στην πρόσβαση μεταξύ των κόμβων και των κοντινών περιοχών και λειτουργιών στον οδικό άξονα. Επισημαίνεται επίσης η έλλειψη περιβαλλοντικών υποδομών (οργανωμένων ΧΥΤΑ), σημαντική έλλειψη αν αναλογιστούμε και το πληθυσμιακό μέγεθος της περιοχής, με αποτέλεσμα τη ρύπανση, ακόμη και σε παρόδια σημεία της οδού.

Η υφιστάμενη μορφή των παρόδιων και ευρύτερων χρήσεων γης κρίνεται ανοργάνωτη σε πολλές περιοχές που διαπερνά η Αττική Οδός και πολλές φορές προκαλεί οπτική ρύπανση, λόγω της ίδιας της δομής τους και της λειτουργίας τους. Οπτική ρύπανση προκαλούν επίσης και οι διαφημίσεις (με επιγραφές σε πανό, ταμπέλες, αφίσες κλπ.), πράγμα που μειώνει την αισθητική αξία των λειτουργιών και της εικόνας των περιοχών, αλλά και του ίδιου του αυτοκινητόδρομου.

Βασικό μειονέκτημα είναι το παρωχημένο θεσμικό πλαίσιο, ενώ κρίνεται ελλιπές σε διατάξεις ή λεπτομέρειες διατάξεων που ρυθμίζουν και ελέγχουν τις αλληλεπιδράσεις των αστικών κέντρων, των παρόδιων χρήσεων γης και του οδικού άξονα. Τέλος οι τιμές των διοδίων που καλούνται οι οδηγοί να καταβάλλουν για τη χρήση της Αττικής Οδού είναι υψηλές, αν λάβουμε υπόψη την προτίμησή της από κάποιο οδηγό για μικρότερες διαδρομές. Τα διόδια βρίσκονται σε κάθε κόμβο εισόδου και γι' αυτό χρειάζεται μια νέα τιμολογιακή πολιτική που σε συνδυασμό μιας μεθόδου εύρεσης της απόστασης που έχει διανύσει ο οδηγός, να καταβάλλεται το αντίστοιχο αντίτιμο.

5.2.3. Προοπτικές – Δυναμική

Οι ευκαιρίες αποτελούν το τρίτο στοιχείο της ανάλυσης SWOT και αναφέρονται σε ευκαιρίες που παρουσιάζονται ή πρόκειται να παρουσιασθούν, που προέρχονται από εξωγενείς καταστάσεις.

Η Αττική Οδός συνδέει αρκετές περιοχές στη Δυτική Αττική, η οποία βρίσκεται σε μεγάλη ανάπτυξη, και αποτελεί αρκετά βασική περιοχή εκτόνωσης των πληθυσμιακών πιέσεων από την Αθήνα. Η δυναμική της Αθήνας, τα μελλοντικά έργα ως το 2020 και η εύκολη πρόσβαση στην πόλη μέσω της Αττικής Οδού από πολλές περιοχές της Δυτικής Αττικής είναι στοιχεία που μπορούν να εκμεταλλευτούν οι δήμοι και οι περιοχές επί της Αττικής Οδού.

Ακόμη το Θριάσιο Πεδίο, γνωρίζει και εκτεταμένη βιομηχανική ανάπτυξη. Ήδη πολλές βιομηχανικές και εμπορικές μονάδες έχουν χωροθετηθεί παρόδια της Αττικής Οδού και σε ενδότερα σημεία των περιοχών και προσελκύουν περισσότερες, ώστε να αξιοποιηθούν οι οικονομίες συγκέντρωσης και κλίμακας που δημιουργούνται. Γενικότερα η ζήτηση για μεταφορά, ανάπτυξη εμπορίου και άλλων δραστηριοτήτων αυξάνει, ενώ μεγαλώνει και η ανάγκη για αποκέντρωση (κατοικίας ρύπανση, κυκλοφοριακό πρόβλημα, όχι ευνοϊκές συνθήκες ζωής στο κέντρο) και υπηρεσιών, οπότε καθιστούν τις περιοχές που γειτνιάζουν με την Αττική Οδό θελκτικές.

Τέλος η αξιοποίηση μελλοντικών μελετών, προγραμμάτων, των ωφελειών από το νέο αναπτυξιακό νόμο (κίνητρα και αντικίνητρα) και των υποδομών που κατασκευάστηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, είναι σημαντικές ευκαιρίες που θα συμβάλλουν καταλυτικά στις αλληλεπιδράσεις των περιοχών της Δυτικής Αττικής και της Αττικής Οδού.

5.2.4. Απειλές

Η περιγραφή των απειλών αποτελεί τον τελευταίο συνδετικό κρίκο στη SWOT ανάλυση. Ως απειλές αναφέρονται εκείνα τα εξωγενή στοιχεία που μπορούν να παίξουν σημαντικό αρνητικό ρόλο στην διαδικασία της ανάπτυξης. Είναι λοιπόν απαραίτητο να

προσεχθούν ιδιαίτερα μιας και πολλές φορές επηρεάζουν σε τέτοιο βαθμό πού οι όποιες προσπάθειες για αντιμετώπιση τους είναι αναποτελεσματικές.

Ένας πρώτος κίνδυνος είναι η υποβάθμιση τον φυσικού περιβάλλοντος (ρύπανση, οχλήσεις) τόσο από μέρους του οδικού άξονα, όσο και από τις παρόδιες χρήσεις και τις νέες συγκεντρώσεις επιχειρήσεων και βιομηχανιών. Η μεγάλη ζήτηση για γη παράπλευρα και εγγύς της Αττικής Οδού θα οδηγήσει σε πλήθος προς εγκατάσταση χρήσεων γης και οικονομικών δραστηριοτήτων πού είναι λογικό κάποιες να είναι ασύμβατες με κάποιες άλλες. Για τις συγκρούσεις των χρήσεων γης θα ευθύνονται η έλλειψη ικανών μηχανισμών για έλεγχο, έλλειψη εφαρμογής θεσμικών ή επιστημονικών εργαλείων για κατανόηση των αιτιών και περιορισμού ασυμβατοτήτων. Η αγορά των ακινήτων δεν έχει ισορροπήσει και είναι λογικό η αξία γης να είναι υψηλή μετά την έναρξη λειτουργίας της Αττικής Οδού. Οι αντικειμενικές αξίες (διαμορφωμένες πριν την λειτουργία τον έργου) έχουν τεράστια διαφορά με τις πραγματικές. Θεωρείται όμως ότι μετά το 2010 οι πραγματικές τιμές θα αποκτήσουν μια σχετική σταθερότητα, η μικρή πτωτική τάση.

Λόγω της φύσης τον έργου (κλειστός αυτοκινητόδρομος) υπάρχει μια τάση πόλωσης δραστηριοτήτων όσο πλησιέστερα σε κόμβους και άλλα σημεία έλξης ανάλογα με τη δραστηριότητα. Αυτό δημιουργεί πολυδιάστατα μορφολογικά, κυκλοφοριακά και πολεοδομικά, λόγω ανομοιόμορφης κατανομής, προβλήματα και αφήνει παρόδω διαστήματα μη αξιοποιήσιμα με το βέλτιστο τρόπο. Χαρακτηριστικός είναι ο ανταγωνισμός που υφίσταται μεταξύ των περιοχών που διεκδικούν μέρος των γενικά ευοίωνων εξελίξεων πλησίον της Αττικής Οδού. Βασικός κίνδυνος ελλοχεύει από τη διχοτόμηση τόπων μέσω του μεγάλου αυτοκινητόδρομου της Αττικής Οδού. Πρόκειται για μεγάλο έργο (υπερτοπικού χαρακτήρα), οπότε υπάρχει ο κίνδυνος να εμποδίσει μια ομαλή εξέλιξη της οικιστικής δομής και να ωθήσει μια γραμμικότητα στην ανάπτυξη, κατάσταση με πολυεπίπεδες επιπτώσεις.

5.3 Επισκόπηση της SWOT ανάλυσης

Σύμφωνα με τις παραπάνω ενότητες και τον συνδυασμό των πλεονεκτημάτων, των προοπτικών, των μειονεκτημάτων, και των απειλών εξάγεται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 5.1: SWOT Analysis

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
<p>1. Σύγχρονο έργο, υψηλών τεχνικών προδιαγραφών</p> <p>2. Παρακαμπτήριος, ημπεριφερειακός, διαγώνιος, υπερτοπικός άξονας</p> <p>3. Καλή συνδεσιμότητα με ΠΑΘΕ, αεροδρόμιο, Ραφήνα, κεντρική, βόρεια και ανατολική Αττική</p> <p>4. Συμπληρωματικότητα με άλλα μέσα(μετρό, προαστιακός)</p> <p>5. Μείωση χρονοαποστάσεων, οικονομία καυσίμων</p> <p>6. Διαφορετικότητα περιοχών, ποικιλία λειτουργιών και χρήσεων γης</p> <p>7. Κλειστός αυτοκινητόδρομος -> ελεγχόμενες προσβάσεις</p>	<p>1. Γραμμικότητα Χρήσεων γης</p> <p>2. Σχετικά πρόσφατο έργο, μη ύπαρξη ιδιαίτερης στατιστικής εμπειρίας</p> <p>3. Ύπαρξη περιοχών εκτός σχεδίου πόλης</p> <p>4. Μη εύκολη πρόσβαση</p> <p>5. Παρωχημένο θεσμικό πλαίσιο</p> <p>6. Μη οργανωμένη υφιστάμενη και παρόδια δόμηση ώστε να αποτελέσει υπόβαθρο</p> <p>7. Δυσμενής πολιτική διοδίων(κυρίως τιμολογιακή)</p>
Προοπτικές	Απειλές
<p>1. Πινοή ανάπτυξης στη Δυτική Αττική</p> <p>2. Επιρροές από μητροπολιτική περιοχή Αθήνας</p> <p>3. Αξιοποίηση υποδομών ολυμπιακών αγώνων</p> <p>4. Νέος Αναπτυξιακός νόμος (κίνητρα-αντικίνητρα)</p> <p>5. Μελλοντικά έργα με ορίζοντα 2020 και αξιοποίηση μελλοντικών μελετών και προγραμμάτων</p>	<p>1. Ανταγωνισμός περιοχών</p> <p>2. Ρύπανση, υποβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος</p> <p>3. Η μη αξιοποίηση προγραμμάτων και εργαλείων</p> <p>4. Πόλωση χρήσεων σε κόμβους</p> <p>5. Διχοτόμηση περιοχών</p>

<p>6. Μελλοντικές οικονομίες συγκέντρωσης</p> <p>7. Ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων, αύξηση ζήτησης</p> <p>8. Υποδοχή αποκέντρωσης νέες θέσεις εργασίας</p>	<p>6. Αύξηση συγκρούσεων χρήσεων γης (βάση σημερινών δεδομένων)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.4 Συμπεράσματα

Έχοντας εντοπίσει τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, τις προοπτικές και τις απειλές που αναφέρονται σε ευρύτερο επίπεδο στις αλληλεπιδράσεις της Αττικής Οδού και των περιοχών της Δυτικής Αττικής, όσον αφορά τη φυσιογνωμία τους, τις νέες κεντρικότητες και τις μελλοντικές χρήσεις και λειτουργίες, όπως επίσης και τις παρόδιες χρήσεις γης, μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι το έργο αυτό έχει στο σύνολο του αρκετά θετικό αντίκτυπο στην ευρύτερη Δυτική Αττική. Σημαντικό όμως είναι να γίνουν ενέργειες ώστε η συνέχεια της υποδοχής της επερχόμενης ανάπτυξης να διαχυθεί και να απορροφηθεί πιο οργανωμένα και θεσμικά και λειτουργικά από τις εξεταζόμενες περιοχές και τη Δυτική Αττική ως περιφέρεια.

Κεφάλαιο 6: Συνολικά Συμπεράσματα

6.1 Συνολικά Συμπεράσματα

Ως απόσταγμα της ανάλυσης που προηγήθηκε και με την υποστήριξη του συνδυασμού θεωρίας και εμπειρίας, συμπεραίνουμε ότι το θέμα των αλληλεπιδράσεων των περιοχών της Δυτικής Αττικής και του οδικού άξονα είναι πολυσύνθετο και πολυδιάστατο. Η αντιμετώπιση προβλημάτων στο κάθε υποσύστημα με κυκλοφοριακά ή πολεοδομικά εργαλεία πολλές φορές δεν αρκεί. Αυτό συμβαίνει ίσως επειδή δεν εφαρμόζονται με ορθολογικό και συνδυαστικό τρόπο ή δεν είναι πλήρως προσαρμόσιμα στις δυσκολίες της δεδομένης κατάστασης ή ικανά λόγω της προβληματικής θεσμικής φύσης τούς ή περιορίζονται από διοικητικούς παράγοντες. Εκτός από αυτά όμως, η εξέλιξη των αλληλεπιδράσεων μεταξύ οδικού άξονα, οδικής περιαστικής αρτηρίας και των διαφοροποιημένων από τις αστικές, χρήσεων γης, όπως και του ήδη υπάρχοντος χωρικού και λειτουργικού υπόβαθρου και χαρακτήρα, επηρεάζεται από παραμέτρους πολλών και διαφορετικών παραγόντων, που αποτελεί αντικείμενο διαφορετικών πολιτικών. Είναι λοιπόν περίπλοκη η ποσοτικοποίηση των παραγόντων για τη δημιουργία μιας πλήρους ιεραρχημένης διαδικασίας για την αντιμετώπιση προβλημάτων και την προώθηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων.

Η περίπτωση της Αττικής Οδού, όσον αφορά τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ αυτής και των παρόδιων χρήσεων, είναι πιο ελεγχόμενη λόγω της διαμεσολάβησης διαμορφωμένων κατασκευών και ανισόπεδων κόμβων κατά την πρόσβαση. Η ζήτηση για εγκατάσταση χρήσεων γης σε παρόδιες περιοχές τον πρόσφατου έργου της Αττικής Οδού είναι υψηλή και τα προβλήματα, αν και περιορισμένης έκτασης, μπορούν να διαφανούν από την ανάλυση προηγούμενου κεφαλαίου.

Χρειάζεται λοιπόν ο παράλληλος σχεδιασμός χρήσεων γης, μεταφορών, θεσμικού και λειτουργικού πλαισίου, όπως και αναπτυξιακός σχεδιασμός βασισμένος στις αρχές της αειφορίας, που θα επεμβαίνει, μέσω της συναίνεσης, της αρχής της εταιρικότητας και τον διάλογο όλων των φορέων στην αναπτυξιακή δυναμική της περιοχής της Δυτικής Αττικής, πράγμα στο οποίο συμβάλλει και η δυναμική επιρροή της Αθήνας.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι παρόδιες χρήσεις γης και οι περιαστικοί οδικοί άξονες είναι άμεσα συσχετιζόμενα στοιχεία, και τα δύο αυτά με τη σειρά τους σχετίζονται άμεσα με τις νέες λειτουργίες και τη συνολική φυσιογνωμία της περιοχής,

η οποία αναπτύσσεται . Περιγράφοντας τα κοινά στοιχεία της τομής των ευρύτερων τομέων, αναπτυξιακής πολεοδομικής και κυκλοφοριακής φύσης, συμπεραίνουμε ότι είναι εμφανής η επίδραση στοιχείων και πολιτικών άλλων πεδίων (εξωγενής επίδραση).

Η εξέλιξη της τεχνολογίας, η γενικότερη πολιτική για την κυκλοφορία και τις μεταφορές, η οικονομική διάσταση, η χωροταξική πολιτική, η πολεοδομική πολιτική, η αρχιτεκτονική και μορφολογική διάσταση, η περιβαλλοντική πολιτική και η κοινωνικοπολιτιστική διάσταση, επηρεάζουν τα στοιχεία του συστήματος του οδικού άξονα, των παρόδιων χρήσεων γης, των μεταφορών και της προκαλούμενης ανάπτυξης. Η ορθή εφαρμογή και ξεχωριστή ρύθμιση των στοιχείων και των χαρακτηριστικών, όπως περιγράφηκαν στις προηγούμενες ενότητες, ίσως να μην αρκεί. Χρειάζεται λοιπόν, μια συνθετική επεξεργασία, λαμβάνοντας υπόψη την προώθηση ή τον περιορισμό των θετικών ή αρνητικών επιρροών στο σύστημα. Οι παράγοντες αυτοί είναι σημαντικοί για την επιλογή χωροθέτησης και εγκατάστασης κάποιας χρήσεως γης η οποία με τη σειρά της είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της περιοχής. Ειδικότερα όταν πρόκειται για τον παρόδιο χώρο γίνεται εμφανής η σημαντικότητα της μείωσης του μεταφορικού κόστους για την λειτουργία των χρήσεων γης και η πιο άμεση συσχέτιση των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών. Οι αλληλεπιδράσεις εξαρτώνται από την κυκλοφοριακή φύση των μεταφορών και την πολεοδομική φύση των χρήσεων γης, παρόδιων και μη. Υπάρχει μια αμφίδρομη σχέση, άλλοτε συμπληρωματική και άλλοτε ανταγωνιστική, καθώς πόλη- δρόμοι- χρήσεις- πολεοδομία- ανάπτυξη είναι άμεσα συνδεδεμένα στοιχεία και με διαρκώς εξελισσόμενες επιδράσεις τόσο μεταξύ τους, όσο και από εξωγενή στοιχεία. Ο σχεδιασμός οδηγεί στην αιεφόρο ανάπτυξη όταν καθίσταται ικανός ο παράλληλος σχεδιασμός των μεταφορών και των χρήσεων γης, μέσω του προγραμματισμού και της διαδικασίας εκπόνησης μελετών. Αναγκαία κρίνεται η εναρμόνιση με κείμενα και προδιαγραφές ανώτερου επιπέδου σχεδιασμού, με εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα και την προστασία τον περιβάλλοντος, για τον περιορισμό των προβλημάτων. Υπάρχει επίσης δυναμική εξέλιξη των στοιχείων του συστήματος των μεταφορών και των χρήσεων γης, ενώ παράλληλα υπάρχει ανάμειξη άλλων πολιτικών εξωγενών του συστήματος. Υψηλή κρίνεται η σημασία ελέγχου και ρύθμισης των αλληλεπιδράσεων για την προώθηση της αναπτυξιακής δυναμικής, καθώς μια περιιαστική οδός έχει υπερτοπικό ρόλο και οι παρόδιες χρήσεις γης πολλές φορές διαφοροποιούνται, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ασυμβατότητας στην αναπτυξιακή προοπτική και πορεία.

Όσον αφορά στις διατάξεις του θεσμικού και νομικού πλαισίου, συμπεραίνουμε ότι δεν έχει αντιμετωπιστεί επαρκώς το πρόβλημα του εναρμονισμού της λειτουργίας του πολεοδομικού σχεδιασμού, των χρήσεων γης, των παρόδιων χρήσεων γης και του σχεδιασμού- προγραμματισμού με βάση την αειφορεία με την λειτουργία των οδικών αξόνων, λόγω της γενικότητας των διατάξεων σε ένα τόσο ειδικό θέμα. Παρόλο που οι διατάξεις είναι γενικές, τα νομοθετικά εργαλεία υπάρχουν και έτσι υπάρχει η δυνατότητα του περιορισμού τον προβλήματος. Συμπεραίνουμε επίσης σε γενικές γραμμές ότι το νομικό πλαίσιο είναι παρωχημένο, καθώς οι χρήσεις γης δεν ρυθμίζονται ενιαία και παράλληλα με τις μεταφορές και φυσικά ούτε η περαιτέρω διάχυση των προκαλούμενων αλλαγών στον συνολικό χώρο.

Επίσης μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι τα μοντέλα πρέπει να είναι ευέλικτα, προσαρμοσμένα στο σύγχρονο τρόπο αμφίδρομης λειτουργίας του συστήματος και να είναι δυναμικά σύμφωνα με τις εξελίξεις των αλληλεπιδράσεων. Η συλλογή των στοιχείων και των παραμέτρων που χρειάζεται να διοχετευτούν στα μοντέλα είναι δύσκολη και πολλές φορές αδύνατη (π.χ. λόγω έλλειψης μηχανισμών για τη διατήρηση των βάσεων δεδομένων και των στατιστικών). Εφόσον αναφερόμαστε σε κάθε ατομική επιλογή της κάθε μονάδας - χρήστη και σε παραμέτρους όπως η ποιότητα ζωής, το περιβάλλον και άλλα ποιοτικά δεδομένα, καθίσταται δύσκολη η ακριβής, ως προς την πραγματικότητα, προσομοίωση και εν γένει η πρόβλεψη. Παρόλα αυτά, τα μοντέλα έστω και ενδεικτικά, αποτελούν ισχυρά και μοναδικά εργαλεία, τα οποία δύνανται να οδηγήσουν σε ορθές λύσεις και να προωθήσουν τις βέλτιστες επιλογές του σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη της παρόδιας δόμησης, της οδού, της ευρύτερης περιοχής και τον ευρύτερο περιβάλλοντος.

Η Αττική Οδός είναι ένα έργο υψηλών προδιαγραφών, υπερτοπικού χαρακτήρα με ενισχυτικό ρόλο κυρίως για όλη την Αττική. Το ευρύτερο περιβάλλον τον έργου και η άμεση γειτνίαση με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, για το οποίο άλλωστε κατασκευάστηκε, επηρεάζει και οδηγεί στη διαμόρφωση της δομής του εγγύς χώρου της Αττικής Οδού. Η Αττική Οδός, παρόλο που η χρήση της επιτρέπεται μέσω καταβολής χρηματικού ποσού στα διόδια, παρουσιάζει αύξουσα ζήτηση από τους οδηγούς - χρήστες για τις μετακινήσεις τους. Η ανάπτυξη στον παρόδιο χώρο, λόγω της Αττικής Οδού είναι εγγύς, αλλά απομένει ακόμα και να έλθει σε βάθος χρόνου, καθώς το έργο είναι σχετικά πρόσφατα κατασκευασμένο. Είναι επίσης παρατηρήσιμο ότι η

χρήση κατοικίας είναι πυκνή στα μεσαία τμήματα τον έργου, ενώ χρήσεις δευτερογενούς τομέα εμφανίζονται στα άκρα του δυτικού τμήματός της. Γενικότερα, το επενδυτικό ενδιαφέρον είναι όλο και μεγαλύτερο και η χρήση του, από όλο και περισσότερους οδηγούς για οποιοδήποτε σκοπό μετακίνησης, αυξάνεται. Αυτό συμβαίνει διότι συνδέει σημαντικούς τόπους, περιοχές, εγκαταστάσεις και άλλες υποδομές τόσο μεταξύ τους, όσο και με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας.

Το σύστημα αναπτυξιακής επιρροής της Αττικής Οδού στη Δυτική Αττική πρέπει να εξετάζεται όχι μεμονωμένα, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τις επιρροές που ασκεί ή δέχεται το συνολικό ευρύτερο περιβάλλον. Οι αλληλεπιδράσεις του συστήματος χαρακτηρίζονται από παραμέτρους που πηγάζουν από ισχυρές ζώνες επιρροών, για τις οποίες κατασκευάστηκε και εξυπηρετεί με τη λειτουργία της η Αττική Οδός (Αθήνα, Μεσόγεια Αττικής, Θριάσιο Πεδίο.. κ.λ.π.). Οι αλληλεπιδράσεις χρήσεων γης και Αττικής Οδού δεν είναι άμεσες (λόγω πλήρως ελεγχόμενων προσβάσεων), είναι όμως ισχυρές, λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι το πρόβλημα μετατοπίζεται στο βοηθητικό δίκτυο σύνδεσης των παρόδιων χρήσεων γης με την Αττική Οδό και στους εν τη συνέχεια τοπικούς δρόμους .

Με τον εντοπισμό των πλεονεκτημάτων, των μειονεκτημάτων, της δυναμικής και των απειλών, που αναφέρονται σε ευρύτερο επίπεδο, στις αλληλεπιδράσεις Αττικής Οδού και Δυτικής Αττικής, συνδυάζονται κατάλληλα και εξάγονται τα στοιχεία που αφορούν τομείς της μελλοντικής στρατηγικής, της επιφυλακτικότητας, της προσοχής και της αποφυγής για την ορθή και εναρμονισμένη ανάπτυξη της περιοχής

Ο σχεδιασμός εν τέλει, για την ανάπτυξη της Δυτικής Αττικής μέσω της Αττικής Οδού πρέπει να είναι ρεαλιστικός, παράλληλος, δυναμικός - ενθαρρυντικός, αναπτυγμένος - εφαρμοσμένος από κοινού, με βάση την καλύτερη δυνατή τεχνική ανάλυση και να λαμβάνει σε αρκετά μεγάλο ποσοστό υπόψη τις τοπικές κοινότητες. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο σχεδιασμός της οργανωμένης βιώσιμης ανάπτυξης πρέπει να είναι ευρύς και συνδυαστικός.

Συμπεραίνουμε εν' κατακλείδι, ότι λόγω της φύσης του έργου της Αττικής Οδού, τα προβλήματα των αμφίδρομων αλληλεπιδράσεων περιορίζονται, αλλά δεν εξαλείφονται. Η Αττική Οδός είναι σχετικά πρόσφατο έργο και η δυναμική των εξελίξεων, όσον αφορά στην ανάπτυξη των περιοχών της Δυτικής Αττικής, κρίνεται μεγάλη. Χρειάζεται λοιπόν πρόληψη και συνειδητοποίηση τον ότι είναι αναγκαίες οι

ρυθμίσεις και ο παράλληλος σχεδιασμός για τη διευθέτηση της σχέσης μεταξύ της ανάπτυξης των περιοχών, και της Αττικής Οδού γενικότερα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας Αττικής Οδού (πηγή: www.aodos.gr)ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Αριθ. 04ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ**ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.****ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.**

Μελέτη-Κατασκευή, Χρηματοδότηση και Λειτουργία
της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνιας - Σταυρού - Α/Δ Σπάτων
και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού

Σύνταξη:	<i>Κώστας Παπανδρέου, Σοφία Παντουβακη</i>
Έλεγχος:	<i>Ελένη Τροβά, Jean Harito</i>
Έγκριση:	<i>Βασίλης Χαϊκιάς</i>

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ



ΠΡΟΟΙΜΙΟ	3
ΟΡΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ - ΕΡΜΗΝΕΙΑ	3
ΕΡΜΗΝΕΙΑ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΟΡΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ – ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ	9
Άρθρο 1 Ορια Παραχώρησης	9
Άρθρο 2 Είσοδοι και Εξοδοι στον Αυτοκινητόδρομο	10
Άρθρο 3 Δικαίωμα Χρήσης Αυτοκινητοδρόμου	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΔΙΟΔΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ	15
Άρθρο 4 Δικαίωμα επιβολής Διοδίου	15
Άρθρο 5 Καθορισμός Διοδίων – Ανώτατα Διοδία	15
Άρθρο 6 Εξαφρούμενα της καταβολής Διοδίων Οχήματα	18
Άρθρο 7 Σταθμοί Διοδίων.....	19
Άρθρο 8 Τρόποι και αποδεκτά μέσα καταβολής Διοδίου	20
Άρθρο 9 Αποδεικτικά Συναλλαγής.....	23
Άρθρο 10 Μη Πληρωμή Διοδίων	24
Άρθρο 11.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	25
Άρθρο 12. Συνεχής Λειτουργία-Περιορισμοί Και Διακοπές Της Κυκλοφορίας Απο Την Εταιρία	25
Άρθρο 13 Διακοπή Κυκλοφορίας απο Τρίτους.....	26
Άρθρο 14 Τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας- Υποχρέωση Ασφάλισης.....	26
Άρθρο 15 Ασφάλεια.....	27
Άρθρο 16. Οχήματα της Εταιρίας.....	27
Άρθρο 17 Παρακολούθηση του Αυτοκινητοδρόμου	28
Άρθρο 18. Χρήση Του Οδοστρώματος - Λωρίδα Εκτακτης Ανάγκης	28
Άρθρο 19. Στάση - Στάθμευση Στον Αυτοκινητόδρομο.....	29
Άρθρο 20. Ακίνητοποίηση Οχήματος.....	30
Άρθρο 21. Περισυλλογή Ακίνητοποιηθέντων Οχημάτων.....	30
Άρθρο 22. Εγκαταλελειμμένο Οχημα	32
Άρθρο 23 Τηλεφωνικές Κλήσεις Εκτακτης Ανάγκης.....	32
Άρθρο 24. Ατυχήματα –Συντονισμός με Αρμόδιες Υπηρεσίες	34
Άρθρο 25. Αντικείμενα / Απορρίμματα / Καθαριότητα Στον Αυτοκινητόδρομο	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΆΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	36
Άρθρο 26. Δραστηριότητες στον Αυτοκινητόδρομο -Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ).....	36
Άρθρο 27 Διαφημίσεις στον Αυτοκινητόδρομο.....	37
Άρθρο 28 Ζημιές σε Εγκαταστάσεις	37
Άρθρο 29 Απωλεσθέντα Αντικείμενα.....	38
Άρθρο 30 Πληροφορίες - Παράπονα	38
Άρθρο 31. Εφαρμογή Νόμων.....	38
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	40
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2	41



ΠΡΟΟΙΜΙΟ

1. Το παρόν Κανονιστικό Πλαίσιο εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του Ν. 2445/1996 (ΦΕΚ Α 274/1996) και αποτελεί το κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας της Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού – Ελευσίνας – Α/Δ Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (εφεξής ο "Αυτοκινητόδρομος").
2. Δυνάμει του Ν. 2445/1996, παραχωρήθηκε στην Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ, Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης Ελευσίνας – Σταυρού - Α/Δ Σπάτων & Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού» (εφεξής η «Εταιρία») το αποκλειστικό δικαίωμα μελέτης κατασκευής - αυτοχρηματοδότησης και εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου. Από τη συνδυασμένη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 παρ. 13 του Ν. 2052/92 και του άρθρου 43 Ν. 2445/96, η Εταιρία έχει το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης Διοδίων από τους Χρήστες για τον Αυτοκινητόδρομο. Το παρόν Κανονιστικό Πλαίσιο έχει ως σκοπό την οργάνωση των σχέσεων της Εταιρίας με τους Χρήστες προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και προς διασφάλιση της αποδοτικότητας και της συνέχειας της παραχωρούμενης δημόσιας υπηρεσίας. Η εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου σύμφωνα με το Ν. 2445/96 γίνεται προς όφελος των Χρηστών, με τον άριστο τρόπο ενάσκησης της παραχωρηθείσας δημόσιας υπηρεσίας, με σκοπό τη μεγιστοποίηση της συγκοινωνιακής απόδοσης του Αυτοκινητοδρόμου.
3. Για την έκδοση του παρόντος ελήφθησαν υπόψη:
 - οι διατάξεις του Ν. 2696/1999 (ΦΕΚ Α 57 της 23/3/1999) "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας"
 - οι διατάξεις του Ν.2052/1992 άρθρο 6 παράγραφος 13 περ. Δ

Στο πλαίσιο του Ν. 2445/96 εκδίδεται το παρόν Κανονιστικό Πλαίσιο το οποίο αφορά τη ρύθμιση των σχέσεων της Εταιρίας με τους Χρήστες του ως άνω Αυτοκινητοδρόμου.

ΟΡΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ - ΕΡΜΗΝΕΙΑ

Για τις ανάγκες του παρόντος ισχύουν οι ορισμοί του Ν. 2696/1999 "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας" και οι ορισμοί του Ν. 2445/1996 "Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής, Αυτοχρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, ρύθμιση συναφών θεμάτων και άλλες διατάξεις".

Επιπρόσθετα οι ακόλουθοι όροι έχουν την έννοια που δίδεται ως ακολούθως :



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ Α.Ε.

Αστυνόμευση: Είναι η κατά νόμο διενεργούμενη αστυνόμευση του Αυτοκινητόδρομου, ήτοι το σύνολο των μέτρων και ενεργειών που λαμβάνονται από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης (Υ.Δ.Τ), στα πλαίσια του Ν. 2800/2000 και αφορούν την τήρηση των διατάξεων του νόμου

Αστυνομικά Όργανα: Είναι τα κατά τον νόμο και τις εκάστοτε υφιστάμενες διατάξεις προσδιοριζόμενα όργανα τα οποία είναι επιφορτισμένα να διενεργούν την Αστυνόμευση του Αυτοκινητόδρομου.

Αυτοκινητόδρομος: Είναι το σύστημα των οδών της Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού- Ελευσίνιας- Αεροδρομίου Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ) με τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Δ.Π.Α.Υ.), συμπεριλαμβανομένων των κλάδων αυτής (Ανατολικός και Δυτικός Κλάδος της ΔΠΛΥ), οι οποίες φέρουν τα χαρακτηριστικά του Αυτοκινητόδρομου όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του Ν. 2696/1999¹.

Βιβλίο Παραπόνων: Ορίζεται στο άρθρο 30 του παρόντος.

Διόδια: Είναι τα τέλη χρήσεως του Αυτοκινητόδρομου από τους Χρήστες σύμφωνα με το άρθρο 8.2 της Σύμβασης Παραχώρησης όπως κυρώθηκε με το Ν. 2445/96.

ΕΑΣΣΕΑ: Είναι ο Επενδυτής Ανάπτυξης των ΣΕΑ, που έχει αναλάβει, δυνάμει σύμβασης με την Εταιρία, τη μελέτη, κατασκευή, αυτοχρηματοδότηση και λειτουργία των ΣΕΑ.

Εισπράκτορας(-ες) Διοδίων: Είναι ο(οι) ειδικώς εξουσιοδοτημένος (οι) υπάλληλοι της Εταιρίας για την εισπραξη Διοδίων, οι οποίοι φέρουν ειδικά διακριτικά.

Εκτακτο Περιστατικό: Αφορά την εν εξελίξει ή επικείμενη εμφάνιση ενός συμβάντος στο Κ.Ε.Π., το οποίο ευρίσκεται εντός της σφαιράς ελέγχου της Εταιρίας και που δεν θα μπορούσε να προβλεφθεί ή να προληφθεί και το οποίο θέτει ή απειλεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την υγεία των Χρηστών ή καταστρέφει ή απειλεί να καταστρέψει ιδιοκτησία του ΚΕΠ, προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον ή οποιοδήποτε στοιχείο του περιβάλλοντος, και μπορεί να περιλαμβάνει, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, τα ακόλουθα:

- τροχαίο ατύχημα με ή χωρίς σωματικές βλάβες,
- πυρκαγιά στον Αυτοκινητόδρομο και σε εγκαταστάσεις του ΚΕΠ.
- έκρηξη στον Αυτοκινητόδρομο.

Εξυπνη Κάρτα: Ορίζεται στο άρθρο 8 του παρόντος.

Έργο: Είναι το κατά φυσική υπόσταση αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης η οποία κυρώθηκε με το Ν. 2445/96.

¹ Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνорεύσεις με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία:

- α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες, είτε κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα.
- β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και
- γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.

Εταιρία: Είναι η ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «Αττική Οδός Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνιας-Σταυρού-Α Δ Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού» και το διακριτικό τίτλο «Αττική Οδός Α.Ε.», με Αρ. ΜΑΕ 35711/01/Α/96/117, που έχει συμβληθεί δυνάμει της Σύμβασης Παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο, ή, κατά περίπτωση, η ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρία Συντήρησης - Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνιας-Σταυρού-Α Δ Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού-Αττικές Διαδρομές ΑΕ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.», με Αρ. ΜΑΕ 44308/01/ΑΤ/99/387, σύμφωνα με τις συμβατικές τους σχέσεις ως καθορίζονται στην από 13/2000 Σύμβαση Λειτουργίας και Συντήρησης, δυνάμει της οποίας η δεύτερη έχει αναλάβει για λογαριασμό της πρώτης την λειτουργία και συντήρηση του Κύριου Έργου Παραχώρησης (ΚΕΠ).

ΕΥΡΟ ή Ευρώ: Σημαίνει το ενιαίο νόμισμα των κρατών που μετέχουν στην Ζώνη του Ευρώ

Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ): Είναι το κέντρο παρακολούθησης και ελέγχου της κυκλοφορίας που είναι εγκατεστημένο στο ΚΛΣ και λειτουργεί επι εικοσιτετραώρου βάσεως.

Κέντρο Λειτουργίας και Συντήρησης (ΚΛΣ): Είναι το κέντρο που στεγάζει, μεταξύ άλλων, το κέντρο διοίκησης, λειτουργίας και συντήρησης του ΚΕΠ, το οποίο είναι εγκατεστημένο μεταξύ του Ανισόπεδου Κόμβου Παιανίας και Ανισόπεδου Κόμβου Κάντζας ως σημειώνεται στο Παράρτημα 1 του παρόντος.

Κρίση: Είναι η κατάσταση κατά την οποία τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια και η υγεία Χρηστών ή η ομαλή λειτουργία του Αυτοκινητόδρομου, ή ο ίδιος ο Αυτοκινητόδρομος ή το ευρύτερο φυσικό, ανθρώπινο και υλικό περιβάλλον του Αυτοκινητόδρομου, εξαιτίας ενός εν εξελίξει ή επικείμενου γεγονότος, το οποίο ευρίσκεται εκτός της σφαίρας ελέγχου ή επιρροής της Εταιρίας, των Χρηστών, ή οποιουδήποτε άλλου φορέα ή προσώπου κατά την άσκηση δραστηριότητας αυτού που σχετίζεται με τον Αυτοκινητόδρομο, και το οποίο δεν θα μπορούσε να προβλεφθεί ή να προληφθεί ακόμα και με καταβολή ιδιαίτερης επιμέλειας εκ μέρους των προαναφερθέντων εμπλεκόμενων με τον Αυτοκινητόδρομο προσώπων. Τέτοιο γεγονός, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, μπορεί να είναι, σεισμός, πλημμύρα, πυρκαγιά σε άμεση γειτνίαση με τον Αυτοκινητόδρομο, διαδήλωση, έκρηξη, επιδημία, πόλεμος, άλλη φυσική καταστροφή, επίθεση κ.λπ.

Κύριο Έργο Παραχώρησης (ΚΕΠ): Είναι τα έργα των οποίων η λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση γίνεται από την Εταιρία. Αναφέρεται στο κύριο οδικό έργο της Σύμβασης Παραχώρησης, δηλαδή τον Αυτοκινητόδρομο και τους κλάδους εισόδου και εξόδου προς και από τον Αυτοκινητόδρομο ή τμήματα άλλων δρόμων, εντός των γεωγραφικών ορίων του άρθρου 1 του παρόντος.

Όλα τα έργα υποδομής, ο εξοπλισμός, κτήρια και εγκαταστάσεις υποστήριξης της λειτουργίας και της συντήρησης του έργου συμπεριλαμβανομένων των κτηρίων διοίκησης, των κτηρίων και Σταθμών Διοδίων, των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών μαζί με τους περιβάλλοντες χώρους που βρίσκονται εντός των



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΡΣΕΙΣ Α.Ε.

ορίων του άρθρου 1 του παρόντος συνιστούν επίσης αναπόσπαστο μέρος του ΚΕΠ.

Κύριος του Έργου (Κ.τ.Ε. ή ΚτΕ): Είναι το Ελληνικό Δημόσιο στο όνομα και για λογαριασμό του οποίου το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. συμβάλλεται δυνάμει της Σύμβασης Παραχώρησης με την Εταιρία.

Λωρίδα Εκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ): Ορίζεται στο άρθρο 18 του παρόντος.

Λωρίδες με Αναγνώστη Εξυπνης Κάρτας (STC λωρίδα): Ορίζεται στο άρθρο 8 του παρόντος.

Λωρίδες με Εισπράκτορα (ΜΤC) : Ορίζονται στο άρθρο 8 του παρόντος.

Λωρίδες Τηλεδιοδίων (ΕΤC): Ορίζονται στο άρθρο 8 του παρόντος.

Μικτές Λωρίδες (ΜΤC/STC λωρίδα): Ορίζονται στο άρθρο 8 του παρόντος.

Μονάδες Περισυλλογής: Προβλέπονται στο άρθρο 43.2.4 της Σύμβασης Παραχώρησης και ορίζονται στο άρθρο 21 του παρόντος.

Όχημα: Είναι το οριζόμενο ως όχημα οδικό στον Ν. 2696/99.

Όχημα – Οχήματα της Εταιρίας: Είναι τα οχήματα της Εταιρίας που φέρουν διακριτικό σήμα ή και τις σχετικές συσκευές ηχητικής και φωτεινής προειδοποίησης (μπλέ ή ερυθρά φώτα) και θεωρούνται οχήματα άμεσης ανάγκης σύμφωνα με το άρθρο 44 του Ν. 2696/1999.

Προσωπικό της Εταιρίας: Είναι οι ειδικώς εξουσιοδοτημένοι και φέροντες διακριτικά υπάλληλοι της Εταιρίας.

Σημεία Πληροφοριών και Διευκολύνσεων: Είναι τα ειδικά καθορισμένα σημεία στον Αυτοκινητόδρομο για παροχή πληροφοριών και διευκολύνσεων προς τους Χρήστες τα οποία φέρουν ειδική σήμανση (πχ (I)).

Σταθμοί Διοδίων: Είναι οι ειδικά καθορισμένοι σταθμοί εισόδου στον Αυτοκινητόδρομο στους οποίους καταβάλλεται το τέλος χρήσεως αυτού.

Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ): Είναι χώροι προοριζόμενοι, βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, για χρήση ως σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών τους οποίους ο ΚτΕ παραχωρεί στην Εταιρία δυνάμει του άρθρου 10.1.4.1 (3) της Σύμβασης Παραχώρησης.

Συμβάν: Αφορά γεγονός που συμβαίνει εντός του ΚΕΠ και προσβάλλει ή μπορεί να προσβάλλει την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας, την ασφάλεια (των Χρηστών ή του προσωπικού που εργάζεται στον Αυτοκινητόδρομο) ή την ακεραιότητα των εγκαταστάσεων του Αυτοκινητόδρομου και το οποίο δεν θα μπορούσε να προβλεφθεί ή να προληφθεί.

**ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.****ΑΤΤΙΚΗΣ & ΜΑΡΟΝΕΣ Α.Ε.**

Στα συμβάντα περιλαμβάνονται, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, τα ατυχήματα με ή χωρίς υλικές ζημιές και σωματικές βλάβες, η ακινητοποίηση Οχημάτων λόγω μηχανικής βλάβης, πυρκαγιές σε σημεία, στοιχεία του ΚΕΠ απο οποιαδήποτε αιτία, βλάβες εγκαταστάσεων ή στοιχείων του ΚΕΠ κλπ. Τα συμβάντα ανήκουν, μαζί με τα γεγονότα δυσμενών καιρικών συνθηκών, στα έκτακτα περιστατικά.

Σύμβαση Παραχώρησης: Είναι η σύμβαση μεταξύ της Εταιρίας και του Ελληνικού Δημοσίου η οποία κυρώθηκε με το Ν. 2445/96 και περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις της Εταιρίας για την, με αυτοχρηματοδότηση μελέτη, κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ – ΣΤΑΥΡΟΥ - Α/Δ ΣΠΑΤΩΝ (Ε.Λ.Ε.-Σ.-Σ) και ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ (Δ.Π.Λ.Υ.), καθώς και το σύνολο των υποχρεώσεων που απορρέουν από τα προσαρτήματα αυτής έναντι της παραχώρησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης του κατά φυσική υπόσταση Έργου, δηλαδή της επιβολής στους Χρήστες, και είσπραξης για λογαριασμό της Εταιρίας, Διοδίων, για περιορισμένο χρόνο, όσο και η διάρκεια της Εκμετάλλευσης του Έργου από τον Ανάδοχο, και λοιπών ανταλλαγμάτων σύμφωνα με τα οικεία άρθρα του Ν.2445/96.

Τηλέφωνα Έκτακτης Ανάγκης (ΤΕΑ) : Ορίζονται στο άρθρο 23 του παρόντος.

Χρήστης: Είναι κάθε πρόσωπο το οποίο δικαιούται να έχει πρόσβαση στον Αυτοκινητόδρομο και να κάνει νόμιμη χρήση των υπηρεσιών που παρέχει η Εταιρία.



ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΚ	Ανισόπεδος Κόμβος
ΑΣΟΔΤ	Ανω Συμβατικά Ορια Διοδίων Τελών
ΕΑΣΕΑ	Επενδυτής Ανάπτυξης των ΣΕΑ
ΕΚΑΒ	Εθνικό Κέντρο Αμεσης Βοήθειας
ETC (Electronic Toll Collection Lanes)	Λωρίδα Τηλεδιοδίου
ΚΔΚ	Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας
ΚΕΠ	Κύριο Έργο Παραχώρησης
ΚΛΣ	Κέντρο Λειτουργίας Συντήρησης
ΚΟΚ	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
ΚτΕ	Κύριος του Έργου
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΛΕΑ	Λωρίδα Εκτακτης Ανάγκης
MTC (Manual Toll Collection Lane)	Λωρίδα με Εισπράκτορα
MTC/STC (Mixed Manual Toll Collection and Smart Card Toll Collection Lane)	Μικτή Λωρίδα συλλογής διοδίων με Εισπράκτορα ή με Εξυπνη Κάρτα
Ν.	Νόμος
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΣΔ	Σταθμός Διοδίων
ΣΕΑ	Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών
ΣΠ	Σύμβαση Παραχώρησης
STC (Smart Card Toll Collection Lane)	Αυτόματη Λωρίδα με Αναγνώστη Εξυπνης Κάρτας
ΤΕΑ	Τηλέφωνα Εκτακτης Ανάγκης
ΥΑ	Υπουργική Απόφαση
ΥΔΤ	Υπουργείο (ή -ός) Δημοσίας Τάξης
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο (ή -ός) Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
Χ.Θ.	Χλ.ιομετρική Θέση

ΕΡΜΗΝΕΙΑ

Αναφορές σε νομοθετικές διατάξεις, σχετικά με οιαδήποτε πρωτογενή ή δευτερογενή νομοθεσία, θα ερμηνεύονται ως αναφορές σε εκείνες τις διατάξεις όπως αντικαθιστώνται, τροποποιούνται, ερμηνεύονται ή επανέρχονται σε ισχύ εκάστοτε.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ & ΑΜΠΟΙΕΣ Α.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΟΡΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ – ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

Άρθρο 1 Ορια Παραχώρησης

Τα ΟΡΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (ή όρια του ΚΕΠ) εντός των οποίων εκτείνεται και πέραν των οποίων περατούται η ευθύνη της Εταιρίας για τη λειτουργία-εκμετάλλευση και συντήρηση και εντός των οποίων ισχύει το παρόν Κανονιστικό Πλαίσιο είναι, όπως επισημαίνονται και στο Παράρτημα 1 (Διάγραμμα 1), τα ακόλουθα:

Για τον Αυτοκινητόδρομο:

(1) Ε.Λ.Ε-Σ-Σ.

- α. Δυτικό Άκρο: Είναι η διατομή που αντιστοιχεί στη Χ.Θ. 23+800 της Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλής Ταχύτητας, μεταξύ του Α.Κ. ΘΗΒΑΣ και της συμβολής με τον αυτοκινητόδρομο ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ.
- β. Ανατολικό Άκρο: Είναι το όριο της ιδιοκτησίας του Αεροδρομίου των Σπάτων (Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Ελ. Βενιζέλος)
- γ. Νοτιοανατολικό Άκρο: Είναι η Χ.Θ. 12+190 της Ε.Λ. Ε-Σ-Σ, μεταξύ των Α.Κ. Α/Δ Σπάτων και Μαρκοπούλου.

(2) Δ.Π.Λ.Υ.

- α. Νότιο Άκρο: Είναι η Χ.Θ. 9+161.11 (στο βόρειο άκρο του Α.Κ. ΚΑΤΕΧΑΚΗ)
- β. Βορειοδυτικό Άκρο: Είναι το πέρας του Δυτικού Κλάδου της Δ.Π.Λ.Υ. στη σύνδεση του με την Ε.Λ.Ε-Σ-Σ στον Α.Κ. ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ.
- γ. Βορειοανατολικό Άκρο: Είναι το πέρας του Ανατολικού Κλάδου της Δ.Π.Λ.Υ. και αντιστοιχεί στη θέση ισόπεδης σύνδεσης αυτού με την υπάρχουσα οδό ΠΑΛΛΗΝΗΣ-ΣΠΑΤΩΝ (Οδός ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)

Για τους Κλάδους Εισόδων και Εξόδων

- α. Από το σημείο σύνδεσης τους με τον Αυτοκινητόδρομο μέχρι το σημείο σύνδεσης τους με τον εγκάρσιο δρόμο του Ανισόπεδου Κόμβου.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΟΔΟΙ Α.Ε.

Για τμήματα άλλων οδών

(1) ΔΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ (Δ.Π.Λ.Α.)

- α. Νότιο Άκρο: Είναι η Χ.Θ. 5+000 που φαίνεται στο Παράρτημα 1 (Διάγραμμα 1).
- β. Βόρειο Άκρο: Είναι η Χ.Θ. 0+173 της «Προσωρινής Σύνδεσης Α. ΛΙΟΣΙΩΝ» που φαίνεται στο Παράρτημα 1 (Διάγραμμα 1).

(2) ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΝΑΤΟ

- α. Δυτικό Άκρο: Είναι η Χ.Θ. 2+134
- β. Ανατολικό Άκρο : Είναι η σύνδεση με την Δ.Π.Λ.Α στον Α.Κ. ΘΡΙΑΣΙΟΥ

Οι ανωτέρω χιλιομετρικές θέσεις αφορούν την αρχική χιλιομέτρηση που είχε υιοθετηθεί στα προσαρτήματα της ΣΠ και η οποία δεν ήταν ενιαία για όλο το έργο. Η χιλιομέτρηση αυτή έχει τροποποιηθεί και έχει υιοθετηθεί ενιαία χιλιομέτρηση καθ' όλο το μήκος του Αυτοκινητοδρόμου. Στο Παράρτημα 2 (Διάγραμμα 2) παρουσιάζεται η νέα ενιαία χιλιομέτρηση καθώς επίσης και η αντιστοίχιση της με την παλιά.

Άρθρο 2 Είσοδοι και Έξοδοι στον Αυτοκινητόδρομο

Οι εισοδοι και οι έξοδοι προς και από τον Αυτοκινητόδρομο είναι τα σημεία από τα οποία και μόνο αποκλειστικά είναι δυνατή η είσοδος και έξοδος των Χρηστών και καθορίζονται από τις οδούς που συνδέονται με αυτόν στα άκρα του ή σε Ανισόπεδους Κόμβους με οδούς που διασταυρώνονται με αυτόν.

Οι εισοδοι και οι έξοδοι του Αυτοκινητοδρόμου τυγχάνουν ειδικής σήμανσης και είναι διακριτοί από τους Χρήστες με κατάλληλη ένδειξη.

Ο ακόλουθος Πίνακας 1 καθώς και το Παράρτημα 1 (Διάγραμμα 1) παρουσιάζει συνοπτικά τα άκρα και τους Ανισόπεδους Κόμβους (Α.Κ.) μέσω των οποίων επιτρέπεται η είσοδος ή η έξοδος Οχημάτων προς και από τον Αυτοκινητόδρομο.



ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΚΑΙ ΑΚΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

1. Ε.Ι.Ε.Σ.Σ. (συμπεριλαμβανομένης της ΔΠ.1Α και της Λεωφ. ΝΑΤΟ)

Αριθμηση	Name	Όνομα	Description / Transverse road	Περιγραφή / Διασταυρούμενη οδός
-	ELEFSINA	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	MCP Extremity Merge with Athens- Korinthos Motorway	Άκρο του ΚΕΠ Συμβολή με Αυτοκινητόδρομο Αθηνών-Κορινθού
1	THIVA	ΘΗΒΑΣ	I/C (Elefsina-Thiva Road)	Α.Κ. (οδός Ελευσινίας-Θηβας)
2	MAGOULA	ΜΑΓΟΥΛΑΣ	I/C (Magoula)	Α.Κ. (Μαγούλα)
3	AGIOS LOUKAS	ΑΓΙΟΥ ΛΟΥΚΑ	Future I/C	Μελλοντικός Α.Κ.
4	ASPROPYRGOS	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ	I/C (Aspropyrgos)	Α.Κ. (Ασπρόπυργος)
5	EGALEO	ΑΙΓΑΛΕΩ	I/C & system I/C (Egaleo WPM)	Α.Κ. & Α.Κ. συστήματος; (ΔΠΛ Αιγάλεω)
5A	THRIASIO	ΘΡΙΑΣΙΟΥ	I/C (NATO Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. ΝΑΤΟ)
-	NATO Ave.	Λ. ΝΑΤΟ	MCP Extremity End of NATO Av. realignment	Άκρο του ΚΕΠ Πέρασ; επαναχάραξης της Λ. ΝΑΤΟ
6	LIOSIA	ΛΙΟΣΙΩΝ	I/C (Fvllis Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. Φυλής)
7	ACHARNES	ΑΧΑΡΝΩΝ	I/C (Acharnai)	Α.Κ. (Αχαρναι)
8	METAMORFOSI	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ	I/C (Athens-Lamia Motorway)	Α.Κ. (Αυτοκινητόδρομος Αθηνών-Λαμίας)
9	IRAKLIO	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	I/C (Irakliou Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. Ηρακλείου)
10	KYMIS	ΚΥΜΗΣ	I/C (Kymis Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. Κύμης)
11	KIFISIAS	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	I/C (Kifisias Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. Κηφισίας)
12	PENTEΛIS	ΠΕΝΤΕΛΗΣ	I/C (Pentelis Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. Πεντέλης)
13	D.PLAKENTIAS - KONTOPEFKO	Δ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΚΟΝΤΟΠΕΥΚΟΥ	I/C (D.Plakentias Ave., Benaki Str.) & system I/C (IWP- West)	Α.Κ. (Λεωφ. Δ. Πλακεντίας, οδός Μπενάκη) & Α.Κ. συστήματος; (ΔΠΛΥ- Δυτ.)
14	DRAFI	ΝΤΡΑΦΙΟΥ	I/C (Drafi)	Α.Κ. (Ντράφι)
15	PALLINI	ΠΑΛΛΗΝΗΣ	I/C (Marathonos Ave.)	Α.Κ. (Λεωφ. Μαραθώνος)
16	RAFINA	ΡΑΦΗΝΑΣ	I/C (Rafina Ave.) & system I/C (IWP- East)	Α.Κ. (Λεωφ. Ραφήνας) & Α.Κ. συστήματος; (ΔΠΛΥ- Ανατ.)
17	KANTZA	ΚΑΝΤΖΑΣ	I/C (Kamba- Panagitsa Road)	Α.Κ. (οδός; Καμπα- Παναγίτσα)
18	PAIANA	ΠΑΙΑΝΙΑΣ	I/C (Sparta-Paiana Road)	Α.Κ. (οδός; Παϊανίας- Σπάτων)
19	IMITIOS	ΥΜΗΤΤΟΥ	Future I/C	Μελλοντικός Α.Κ.
20	SPATA AIRPORT	Α/Δ ΣΠΑΤΩΝ	I/C & system I/C (Koropi-Airport Motorway)	Α.Κ. και Α.Κ. συστήματος; (Αυτοκινητόδρομος Κορωπίου- Αεροδρομίου)
-	MARKOPOULO	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ	MCP Extremity Between I/C 20 and	Άκρο του ΚΕΠ Μεταξύ των Α.Κ. 20



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ & ΜΑΡΟΥΣΙΕΣ Α.Ε.

Αρίθμηση	Name	Όνομα	Description / Transverse road	Περιγραφή/ Διασταυρούμενη οδός
			20A	και 20A
20A	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	I/C (Paiania-Markopoulo Provincial Road), outside MCP	Α.Κ. (Επαρχιακή Οδός Παiania-Μαρκοπούλου), εκτός του ΚΕΠ
20B	AIRPORT SOUTH GATE	ΝΟΤΙΑΣ ΠΥΛΗΣ Α'Δ	I/C (local road between Koropi north and Markopoulo)	Α.Κ. (τοπική οδός μεταξύ Κορωπίου, βόρεια και Μαρκοπούλου)
-	E VENIZELOS AIRPORT	Α'Δ Ε.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	MCP Extremity Contiguous to airport south access	Άκρο του ΚΕΠ Συνεχόμενο με την νότια πρόσβαση αεροδρομίου

2. ΔΠΛΥ (συμπεριλαμβανόμενου Ανατολικού και Δυτικού Κλάδου της ΔΠΛΥ)

Αρίθμηση	Name	Όνομα	Description	Περιγραφή
21	ΚΑΤΕΧΑΚΙ	ΚΑΤΕΧΑΚΗ	I/C (Katechaki-Alimou Ave.), outside MCP	Α.Κ. (Λεωφ. Κατεχάκη-Αλίμου), εκτός ΚΕΠ
-	ΚΑΤΕΧΑΚΙ	ΚΑΤΕΧΑΚΗ	MCP Extremity Between I/C 21 and I/C 22	Άκρο του ΚΕΠ Μεταξύ Α.Κ. 21 και Α.Κ. 22
22	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΙΣ THEOLOGOS	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ	I/C (Cholargos, Papagou)	Α.Κ. (Χολαργός, Παπάγου)
23	ΔΙΜΟΚΡΙΤΟΣ	ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΥ	I/C (Ag. Paraskevi, Dimokritos)	Α.Κ. (Αγ. Παρασκευή, Δημόκριτος)
24	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΙΣ ΚΙΝΙΓΟΣ - ΚΛΕΙΣΘΕΝΟΥΣ	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΥΝΗΓΟΥ - ΚΛΕΙΣΘΕΝΟΥΣ	I/C (Ag. Paraskevi, Stavros) and system I/C (IWP-West and IWP-East)	Α.Κ. (Αγ. Παρασκευή, Σταυρός) και Α.Κ. συστήματος (ΔΠΛΥ-Δυτ. και ΔΠΛΥ-Ανατ.)
25	ΙΜΙΤΤΟΣ ΕΡΜ	ΑΠΑ ΥΜΗΤΤΟΥ	Future I/C	Μελλοντικός Α.Κ.
26	GLYKA NERA	ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ	I/C (Glyka Nera-Leontari Road)	Α.Κ. (Οδός Γλ.Νερών-Λεονταρίου)
-	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	MCP Extremity (Junction between Rafina Ave. and Ethnikis Antistaseos Str.)	Άκρο του ΚΕΠ (Κόμβος Λεωφ. Ραφήνας με την οδό Εθν. Αντιστάσεως)

Η παράνομη, αντισυμβατική ή και αντίθετη με τους όρους του παρόντος χρήση από τους Χρήστες άλλων σημείων για είσοδο και έξοδο προς και από τον Αυτοκινητόδρομο, πέραν των όσων αναφέρονται ανωτέρω ή και όσων επισημαίνονται με κατάλληλες πληροφοριακές και ρυθμιστικές σημάνσεις, επιφέρει τις νόμιμες ή και τις προβλεπόμενες στο παρόν κυρώσεις στους παραβάτες.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗΣ & ΑΙΓΩΝΕΣ Α.Ε.

Οποιαδήποτε άλλη είσοδος/έξοδος είναι υπηρεσιακή και χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο απο τα Οχήματα της Εταιρίας ή εξουσιοδοτημένα ή ειδικά επιτρεπόμενα κατά το παρόν Οχήματα, όπως ασθενοφόρα, Οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας ή Οχήματα εξουσιοδοτημένων οργάνων του Ελληνικού Δημοσίου για την άσκηση της εποπτείας του ΚΕΠ.

Άρθρο 3 Δικαίωμα Χρήσης Αυτοκινητοδρόμου

Κάθε Χρήστης δικαιούται να κάνει ελεύθερη χρήση του Αυτοκινητοδρόμου τηρώντας τους όρους του νόμου και του παρόντος. Η Εταιρία διασφαλίζει την ακώλυτη και συνεχή πρόσβαση των Χρηστών στον Αυτοκινητόδρομο.

Η πρόσβαση στον Αυτοκινητόδρομο είναι ελεύθερη και επιτρέπεται σε κάθε Χρήστη χωρίς διακρίσεις με την επιφύλαξη των όρων του νόμου και των διατάξεων του παρόντος, εφόσον καταβληθούν τα Διόδια.

Με την εξαίρεση των ειδικών προβλέψεων του παρόντος, η Εταιρία δεν προβαίνει σε διακρίσεις ως προς τους Χρήστες και διασφαλίζει το δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης του Αυτοκινητοδρόμου.

Περιορισμοί στα ως άνω δικαιώματα των Χρηστών επιβάλλονται για λόγους δημοσίου συμφέροντος, δημόσιας τάξης και ασφάλειας και εξαιρετικά εφόσον συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις οι οποίες να δικαιολογούν τέτοιους περιορισμούς προς το συμφέρον πάντα των Χρηστών και της ασφάλειάς τους.

i. Περιορισμοί για ορισμένες κατηγορίες Εισόδου στον Αυτοκινητόδρομο

α) Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και το Άρθρο 50.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης απαγορεύεται η κυκλοφορία πεζών, επιπλων, ζώων, ποδηλάτων, ζωηλάτων οχημάτων και γενικά οχημάτων τα οποία δεν κινούνται με κινητήρα, ως και των μηχανοκίνητων οχημάτων, τα οποία εξ υπολογισμού, ή εκ κατασκευής ή εξ άλλης αιτίας δεν μπορούν να αναπτύξουν σε οριζόντια οδό ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 χιλιομέτρων ώρα, συμπεριλαμβανομένων και όλων των ειδών ερπυστριοφόρων οχημάτων («τρακτέρ» κ.λπ).

β) Ενημερώνονται οι Χρήστες ότι σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. απαγορεύεται η είσοδος στον Αυτοκινητόδρομο σε κάθε Οχημα για το οποίο διαπιστώνεται ότι δεν τηρούνται οι διατάξεις του ΚΟΚ και μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των Χρηστών και των εργαζομένων στον Αυτοκινητόδρομο και την ακεραιότητα των εγκαταστάσεων και του ίδιου του Αυτοκινητοδρόμου.

γ) Για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου (β) ενδεικτικά και όχι περιοριστικά απαγορεύεται η είσοδος στον Αυτοκινητόδρομο, στις ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων:

- Οχήματα με διαρροή ουσιών τα οποία μπορεί να καταστήσουν την οδό ολισθηρή και επικίνδυνη (νερό, λάδια, ασβέστης κ.λπ).



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΟΔΟΙ Α.Ε.

- Οχήματα μεταφοράς επικινδύνων υλικών με ανεπαρκή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, μέτρα ασφάλειας του φορτίου και του Οχήματος.
- Οχήματα με διαρροή επικινδύνων ουσιών ή ρυπογόνων ουσιών.
- Οχήματα που παραβιάζουν τις διατάξεις του ΚΟΚ (πχ περί φόρτωσης, διαστάσεων και βάρους Οχημάτων κ.λπ), όπως, για παράδειγμα, υπερβαρέα Οχήματα, Οχήματα με προεξέχοντα φορτία, Οχήματα στα οποία συμβαίνει ή επίκειται απώλεια φορτίου λόγω ανεπαρκών μέτρων φόρτωσης κ.λπ.
- Οχήματα χωρίς φώτα ή με ακατάλληλο φωτισμό.
- Υπερμεγέθη Οχήματα με ύψος ανω των 5 μέτρων, η απαγόρευση εισόδου των οποίων στον Αυτοκινητόδρομο επισημαίνεται κατάλληλα στις εισόδους αυτού με τις κατάλληλες ρυθμιστικές πινακίδες του ΚΟΚ.

δ) Σε περίπτωση άρνησης των ανωτέρω κατηγοριών οχημάτων να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και τις υποδείξεις του Προσωπικού της Εταιρίας θα ειδοποιούνται τα Αστυνομικά Όργανα, που είναι αρμόδια για την τήρηση του ΚΟΚ και την επιβολή των σχετικών προστίμων.

Η Εταιρία δεν φέρει καμία ευθύνη από συνέπειες οι οποίες επέρχονται στους Χρήστες από την πλημμελή τήρηση των νόμων και ιδιαίτερα του ΚΟΚ, που σχετίζεται με τα ανωτέρω.

Η Εταιρία επιφυλάσσεται της άσκησης παντός νομίμου δικαιώματός της έναντι των Χρηστών για πλημμελή τήρηση των νόμων, του ΚΟΚ και των διατάξεων του παρόντος Κανονιστικού Πλαισίου.

ε) Στην περίπτωση ανάγκης διέλευσης από τον Αυτοκινητόδρομο πομπών Οχημάτων, θα πρέπει να προηγηθεί, τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την είσοδό της πομπής στον Αυτοκινητόδρομο, έγγραφη ενημέρωση της Εταιρίας, η οποία θα παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- το είδος και τον αριθμό των Οχημάτων.
- τα βασικά χαρακτηριστικά της πομπής (μήκος, πλάτος, βάρος, είδος φορτίου),
- το σημείο και το χρόνο εισόδου στον Αυτοκινητόδρομο και
- το σημείο και το χρόνο εξόδου από τον Αυτοκινητόδρομο.
- αποδείξεις ασφαλιστικών εγγράφων.

Η είσοδος πομπών στον Αυτοκινητόδρομο υπόκειται σε έγγραφη άδεια της Εταιρίας.

στ) Στην περίπτωση ανάγκης διέλευσης από τον Αυτοκινητόδρομο Οχημάτων μεταφέροντος επικίνδυνα υλικά ή ουσίες όπως αυτά ορίζονται στο Ν. 1741 1987, θα πρέπει να έχει προηγηθεί, τουλάχιστον 24ωρο πριν την είσοδό του στον Αυτοκινητόδρομο, έγγραφη ενημέρωση της Εταιρίας, η οποία θα περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- το είδος και την ποσότητα του επικινδύνου υλικού ή ουσίας,
- το σημείο και το χρόνο εισόδου στον Αυτοκινητόδρομο,
- το σημείο και το χρόνο εξόδου από τον Αυτοκινητόδρομο και
- αποδείξεις ασφαλιστικών εγγράφων.

Η είσοδος στον Αυτοκινητόδρομο Οχημάτων μεταφερόντων επικίνδυνα υλικά ή ουσίες υπόκειται σε έγγραφη άδεια της Εταιρίας.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ Α.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΔΙΟΔΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

Άρθρο 4 Δικαίωμα επιβολής Διοδίου

- i. Η Εταιρία δικαιούται να επιβάλει και να εισπράττει Διόδια, καθώς και να καθορίζει το ύψος των Διοδίων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 του παρόντος.
- ii. Οι Χρήστες του Αυτοκινητοδρόμου υποχρεούνται στην καταβολή του προβλεπόμενου Διοδίου, ανεξάρτητα από τις συνθήκες κυκλοφορίας στον Αυτοκινητόδρομο.

Άρθρο 5 Καθορισμός Διοδίων – Ανώτατα Διόδια

Για τον καθορισμό του Διοδίου ισχύουν, σύμφωνα με το άρθρο 50 του Ν. 2445/1996, τα ακόλουθα:

- i. Το Ανω Συμβατικό Οριο Διοδίων Τελών (Α.Σ.Ο.Δ.Τ.-Τ_{cap}) καθορίζεται ένα και πενήντα έξη εκατοστά (1,56) ΕΥΡΩ, μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α., σε Τιμές 30-6-1994. Το όριο αυτό αντιστοιχεί σε μία μονάδα επιβατηγού αυτοκινήτου και ακολούθως εφαρμόζεται για τον υπολογισμό του Ανω Συμβατικού Ορίου Διοδίων Τελών των διαφόρων κατηγοριών Οχημάτων σύμφωνα με τους συντελεστές της στήλης (4) του Πίνακα 2 του παρόντος.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΑΝΩ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΔΙΟΔΙΩΝ ΤΕΛΩΝ (ΑΣΟΔΤ)

(Αναφέρονται σε, χωρίς Φ.Π.Α., τιμές για το χρονικό επίπεδο της 30.6.1994)

A/a	Κατηγορία Οχήματος	Α.Σ.Ο.Δ.Τ ΕΥΡΩ	Σχέση Ανώτατων Α.Σ.Ο.Δ.Τ Διαφόρων κατηγοριών οχημάτων ως προς Α.Σ.Ο.Δ.Τ Επιβατικών
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Μοτοποδήλατα, δίκυκλες μοτοσυκλέτες, ενός τροχού ανά άξονα	0,78	0,5
2.	Επιβατικά (Ι.Χ.), Ιδίας χρήσης περιλαμβανομένων επιβατικών με μικρό trailer και σχάρα, h<1,30m επάνω από πρώτο άξονα δύο αξόνων ή h<1,30 ή επάνω από τον τρίτο άξονα	1,56	1,0
3.	Ελαφρά εμπορικά Οχήματα h>1,30 επάνω από τον πρώτο άξονα και συνολικό ύψος <2,70m,	1,56	1,00
4.	Αυτοκίνητα με τροχόσπιτα h<1,30 πάνω από 1ο άξονα και h>1,30 επάνω από 3 άξονες και ελαφρά λεωφορεία (κάτω των 15 θέσεων)	2,34	1,50
5.	Μικρά και μεσαία ΗGVs φορτηγά, συνολικού ύψους h>2,70 και 2 ή 3 άξονες και μεγάλα λεωφορεία (άνω των 15 θέσεων)	3,90	2,50
6.	Μεγάλα φορτηγά ΗGVs, συνολικού ύψους h>2,70 και 4 άξονες ή περισσότερες.	6,24	4,00

ii. Αναπροσαρμογή του Ανώτατου Συμβατικού Ορίου Διοδίων Τελών λόγω πληθωρισμού.

Η Εταιρία δύναται να αναπροσαρμόζει το "Ανώτατο Συμβατικό Οριο Διοδίων Τελών" (Α.Σ.Ο.Δ.Τ.) ανά εξάμηνο για να καλύψει την επίδραση του πληθωρισμού με την εφαρμογή του ακόλουθου τύπου:

$$(Α.Σ.Ο.Δ.Τ.)_i = (Α.Σ.Ο.Δ.Τ.)_0 \cdot (C.P.I)_{Gi-1} \cdot (1 IR)_{i-1}$$



Οπου

$(Α.Σ.Ο.Δ.Τ.)_i$ = Το Α.Σ.Ο.Δ.Τ. που ισχύει για το έτος i ($1994+i$) για τα επιβατικά Οχήματα

$(Α.Σ.Ο.Δ.Τ.)_0$ = Το Α.Σ.Ο.Δ.Τ. που ισχύει για το έτος μηδέν (0) (έτος 1994) για τα επιβατικά αυτοκίνητα, σύμφωνα με την προσφορά της Εταιρίας.

$(C.P.I)_{Gi-1}$ = Ο "Δείκτης Τιμών Καταναλωτή" της Ελλάδος, διμήνου Ιουνίου-Ιουλίου του έτους ($1994+i$ έτη), σε σχέση με περίοδο βάσης το ίδιο δίμηνο του 1994.

(Τιμή ΕΥΡΩ σε δραχμές της 30 Ιουνίου 1994)

$(1 IR)_{i-1} =$

Τιμή ΕΥΡΩ σε δραχμές της 30 Ιουνίου του έτους $(1994+i)$.

Αν η 30η Ιουνίου συμπίπτει με αργία θα λαμβάνεται η τιμή της αμέσως προηγούμενης εργάσιμης ημέρας.

Αν ο παραπάνω λόγος προκύπτει μικρότερος της μονάδας, θα λαμβάνεται ίσος με τη μονάδα.

Ο ίδιος τύπος αναπροσαρμογής του Α.Σ.Ο.Δ.Τ. των επιβατικών Οχημάτων θα εφαρμόζεται και για όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες Οχημάτων για την αναπροσαρμογή των αντίστοιχων Α.Σ.Ο.Δ.Τ.

Σε περίπτωση που η Εταιρία δεν ασκήσει το δικαίωμα της αναπροσαρμογής του Α.Σ.Ο.Δ.Τ. για ένα ή περισσότερα εξάμηνα, διατηρεί το δικαίωμά της να αναπροσαρμόσει το Α.Σ.Ο.Δ.Τ. στη συνέχεια, σύμφωνα με τους όρους του παρόντος.

iii. Με την επιφύλαξη της τηρήσεως του Ανω Συμβατικού Ορίου Διοδίων Τελών και των περιορισμών που επιβάλλουν οι όροι του παρόντος άρθρου και οι σχετικές διατάξεις του Ν. 2445/1996, η Εταιρία δύναται να καθορίζει ελεύθερα το ύψος των Διοδίων για τη χρήση του Αυτοκινητοδρόμου ή να αυξομειώνει τον αριθμό των κατηγοριών των Οχημάτων και τις αναλογίες εφαρμοζομένων Διοδίων που αντιστοιχούν σε κατηγορίες άλλες από εκείνες των επιβατηγών αυτοκινήτων.

iv. Αναφορικά με την παραπάνω ελευθερία η Εταιρία μπορεί, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά :

- a. να αυξομειώνει τα τέλη Διοδίων κατά κατηγορία Οχημάτων :
 - εφ' απαξ
 - διαχρονικά
 - εντός του έτους
 - εντός των χρονικών περιόδων του έτους, μηνός, εβδομάδας ή και 24ώρου
 - σε διαφορετικούς Σταθμούς Διοδίων



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΟΔΟΙ Α.Ε.

- b. να διασπά τις βασικές κατηγορίες Οχημάτων σε περισσότερες κατηγορίες
- v. Οι μεταβολές των τιμών των Διοδίων θα ανακοινώνονται στους Χρήστες σε εύλογο χρόνο πριν από την ημερομηνία εφαρμογής τους με κατάλληλα μέσα για την πλήρη ενημέρωσή τους. Η ανακοίνωση αναρτάται στους Σταθμούς Διοδίων καθώς και στα σημεία πρόσβασης του Αυτοκινητοδρόμου 15 ημέρες πριν λάβει χώρα. Ανακοινώνεται ομοίως από τον ημερήσιο τύπο. Σε περίπτωση κυμαινόμενων Διοδίων κατά τη διάρκεια του 24ωρου η Εταιρία πληροφορεί τους Χρήστες για το εκάστοτε ισχύον τιμολόγιο με κατάλληλες προειδοποιητικές πινακίδες στις εισόδους του Αυτοκινητοδρόμου και στους Σταθμούς Διοδίων.

Άρθρο 6 Εξαιρούμενα της καταβολής Διοδίων Οχήματα

- i. Σύμφωνα με το άρθρο 50.2(2) του Ν. 2445/1996 μόνο οι ακόλουθες κατηγορίες Οχημάτων απαλλάσσονται της καταβολής Διοδίων:
- Οχήματα των εκπροσώπων του ΚτΕ τα οποία ασκούν την επίβλεψη της Σύμβασης Παραχώρησης, ή μέρους αυτής, εφόσον μετακινούνται για την εκτέλεση εργασίας σχετικής με το σκοπό αυτό.
 - Οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας.
 - Πυροσβεστικά Οχήματα
 - Οχήματα των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων
 - Ασθενοφόρα
 - Οχήματα της Εταιρίας κατά τη διάρκεια άσκησης των καθηκόντων της Εταιρίας
- Οποιαδήποτε άλλη νομοθετική ρύθμιση περι απαλλασσομένων της καταβολής Διοδίων Οχημάτων δεν ισχύει για τον Αυτοκινητόδρομο.

- ii. Τα ανωτέρω Οχήματα, κατά τη διέλευση τους από τους Σταθμούς Διοδίων, δύναται να χρησιμοποιούν είτε τις λωρίδες με χειροκίνητο σύστημα είσπραξης είτε τις Λωρίδες με Αυτόματο ή Ηλεκτρονικό Σύστημα Είσπραξης κατά περίπτωση ανάλογα με το φορέα προέλευσής τους και την εκάστοτε διαδικασία που θα συμφωνείται μεταξύ του φορέα και της Εταιρίας. Σε κάθε περίπτωση θα καταγράφονται από την Εταιρία, τα στοιχεία του Οχήματος ή και του οδηγού για επιβεβαίωση και περαιτέρω έλεγχο του δικαιώματος εξαιρέσεως. Η καταγραφή ανάλογα με τον τρόπο διέλευσης (από Αυτόματες, Ηλεκτρονικές Λωρίδες ή Χειροκίνητες Λωρίδες) θα γίνεται είτε με ηλεκτρονικά μέσα είτε από Εισπράκτορες Διοδίων της Εταιρίας.
- iii. Σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και μόνον, τα Οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας, τα Οχήματα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και τα ασθενοφόρα, (με τον μπλέ / κόκκινο φάρο σε λειτουργία), θα επιτρέπεται να διέλθουν από τις βοηθητικές λωρίδες κυκλοφορίας (sevice lanes) των Σταθμών Διοδίων χωρίς καταβολή Διοδίων. Το Προσωπικό της Εταιρίας θα δικαιούται και σε αυτή τη



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗ & ΜΑΡΟΥΣΙ Α.Ε.

περίπτωση να καταγράφει τα στοιχεία του Οχήματος για επιβεβαίωση και περαιτέρω έλεγχο του δικαιώματος εξαίρεσης.

Άρθρο 7 Σταθμοί Διοδίων

- i. Η είσπραξη των Διοδίων γίνεται από τους Χρήστες κατά την είσοδο τους στον Αυτοκινητόδρομο σε Σταθμούς Διοδίων που είναι εγκατεστημένοι.
 - είτε επί του Αυτοκινητοδρόμου σε μετωπικούς σταθμούς εγκατεστημένους στα άκρα του, όπου η είσπραξη γίνεται αφού ο Χρήστης έχει εισέλθει στον Αυτοκινητόδρομο.
 - είτε στους κλάδους εισόδου στον Αυτοκινητόδρομο, σε Ανισόπεδους Κόμβους που συνδέουν τον Αυτοκινητόδρομο με εγκάρσιους δρόμους, οπότε η είσπραξη γίνεται πριν ο Χρήστης εισέλθει στον Αυτοκινητόδρομο.

Στο Παράρτημα 1 (Διάγραμμα 1) επισημαίνεται η θέση και η ονομασία των Σταθμών Διοδίων.

Οι Χρήστες υποχρεούνται να καταβάλουν Διόδια ανάλογα με την κατηγορία του Οχήματός τους, όπως αυτή καθορίζεται στον Πίνακα 2 του άρθρου 5 του παρόντος, προκειμένου να διέλθουν των Σταθμών Διοδίων και να εισέλθουν στον Αυτοκινητόδρομο.

Η αξία του Διοδίου για κάθε κατηγορία Οχήματος εμφανίζεται σε κατάλληλες πινακίδες σε κάθε Σταθμό Διοδίων.
- ii. Η Εταιρία, ανεξάρτητα από τους υφιστάμενους Σταθμούς Διοδίων, διατηρεί το δικαίωμα της, σύμφωνα και με τις διατάξεις του Νόμου 2445/1996, να εγκαταστήσει Σταθμούς Διοδίων σε άλλες θέσεις (ράμπες εισόδων), προκειμένου να εισπράττει Διόδια και για τη χρήση τμημάτων του Αυτοκινητοδρόμου, για τα οποία σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον Διάγραμμα διάταξης των Σταθμών Διοδίων, δεν υπάρχει χρέωση Διοδίου.
- iii. Στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου αλλά και σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία για οποιοδήποτε λόγο έχει δοθεί για κάποια χρονική περίοδο η δυνατότητα στους Χρήστες για χρήση του Αυτοκινητοδρόμου ή τμήματος αυτού χωρίς την καταβολή Διοδίου, η Εταιρία διατηρεί το δικαίωμα της, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 2445/1996, της επιβολής Διοδίου στο μέλλον.
- iv. Αν για οποιοδήποτε λόγο ένας Σταθμός Διοδίων δεν δύναται να χρησιμοποιηθεί, η είσπραξη των Διοδίων μπορεί να οργανωθεί από την Εταιρία διά των ειδικώς εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων της, σε οποιοδήποτε άλλο σημείο του Αυτοκινητοδρόμου, σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις του παρόντος και του Νόμου 2445/1996.
- v. Οι Χρήστες του Αυτοκινητοδρόμου πλησιάζοντας στους Σταθμούς Διοδίων θα πρέπει :
 - Να μειώνουν προοδευτικά την ταχύτητα του Οχήματός τους, σύμφωνα με τα όρια ταχύτητας που καθορίζονται από τη σήμανση.
 - Να χρησιμοποιούν τα μεσαία φώτα τη νύχτα.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.

- Να κατευθύνονται εγκαίρως προς τη λωρίδα κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στον επιθυμητό τρόπο καταβολής Διοδίων, όπως αυτή υποδεικνύεται από την υπάρχουσα σήμανση, και να εισέρχονται σε αυτήν.
- Να εισέρχονται μόνο στις λωρίδες κυκλοφορίας που βρίσκονται σε λειτουργία και που σηματοδοτούνται κατάλληλα (πχ με πράσινο φως ή βέλος που βρίσκεται στην οροφή του Σταθμού Διοδίων ή με άλλο τρόπο).
- Σε περίπτωση καταβολής Διοδίου σε μετρητά να σταματούν στο ύψος του Εισπράκτορα Διοδίων, στις Λωρίδες με Εισπράκτορα (MTC).
- Σε περίπτωση πληρωμής στις Αυτόματες Λωρίδες με αναγνώστη έξυπνης κάρτας (STC) να σταματούν στο ύψος της αυτόματης καρτομηχανής και να συμμορφώνονται με τις αναγραφόμενες γραπτές οδηγίες.
- Σε περίπτωση πληρωμής στις Μικτές Λωρίδες (MTC/STC), να σταματούν στο ύψος είτε του Εισπράκτορα Διοδίων είτε της αυτόματης καρτομηχανής και να συμμορφώνονται με τις αναγραφόμενες οδηγίες, αναλόγως του επιλεγμένου τρόπου πληρωμής.
- Να προσέρχονται με ταχύτητα που δεν ξεπερνά τα αναγραφόμενα όρια στις Λωρίδες Τηλεδιοδίου (ETC).

Οι Χρήστες κατά τη διέλευση τους από τους Σταθμούς Διοδίων οφείλουν να συμμορφώνονται με τις οδηγίες που εμφανίζονται στις υπάρχουσες, ηλεκτρονικές ή σταθερές, ρυθμιστικές και πληροφοριακές πινακίδες ή ανακοινώνονται από τους Εισπράκτορες Διοδίων.

vi. Οι βοηθητικές λωρίδες διοδίων (service lanes) που βρίσκονται στη δεξιά πλευρά των Σταθμών Διοδίων χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από Οχήματα της Εταιρίας και από ορισμένες κατηγορίες Οχημάτων, απαλλασσομένων της καταβολής Διοδίου, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην παράγραφο iii του άρθρου 6 του παρόντος.

Άρθρο 8 Τρόποι και αποδεκτά μέσα καταβολής Διοδίου

i. Είδη Λωρίδων

Κάθε Σταθμός Διοδίων διαθέτει, ανάλογα με τον εγκατεστημένο εξοπλισμό και τον τρόπο πληρωμής των Διοδίων, τους ακόλουθους τύπους λωρίδας:

- Λωρίδες με Εισπράκτορα (Manual Toll Collection lanes, MTC λωρίδα), δηλαδή λωρίδες εξοπλισμένες με θαλαμίσκους και εισπράκτορα.
- Λωρίδες με Αναγνώστη Έξυπνης Κάρτας (Smart Card Toll Collection Lane, STC λωρίδα), για πληρωμή με Κάρτα «Smart Card» (τύπου τηλεκάρτας).
- Μικτή Λωρίδα Συλλογής Διοδίων με Εισπράκτορα ή με Έξυπνη Κάρτα (Mixed Manual Toll Collection and Smart Card Toll Collection Lane, MTC/STC λωρίδα), εξοπλισμένες με θαλαμίσκο με εισπράκτορα και με Αναγνώστη Έξυπνης Κάρτας, ώστε να λειτουργούν είτε με εισπράκτορα (σαν MTC λωρίδα) ή σαν STC λωρίδα.
- Λωρίδα Τηλεδιοδίου (Electronic Toll Collection Lanes, ETC), εξοπλισμένες με ειδική κεραία δέκτη (antenna) ανάγνωσης των ηλεκτρονικών πομπών (transponders) με τους οποίους είναι εξοπλισμένα τα Οχήματα των Χρηστών που είναι συνδρομητές του συγκεκριμένου αυτού τρόπου πληρωμής (συνδρομητές Τηλεδιοδίου).



Ο αποδεκτός τρόπος πληρωμής σε κάθε λωρίδα και ο τύπος της λωρίδας καθορίζονται με την κατάλληλη σταθερή και μεταβλητή σήμανση κατά την προσέγγιση στον Σταθμό Διοδίων.

ii. Πληρωμή με Μετρητά

Ο τρόπος πληρωμής με μετρητά επιτελείται μόνο στις Λωρίδες με Εισπράκτορα (MTC λωρίδα). Αποδεκτά νομίσματα για την πληρωμή σε μετρητά είναι η Δραχμή ή το Ευρώ (Euro). Κατά τη διάρκεια της παράλληλης χρήσης των δύο νομισμάτων, οι επιστροφές χρημάτων (ρέστα) θα γίνονται είτε σε Δραχμές είτε σε Ευρώ, ανάλογα με τα ισχύοντα στη μεταβατική περίοδο από Δραχμές σε Ευρώ. Μετά τη καθιέρωση του Ευρώ ως μοναδικού νομίσματος της Ελλάδας, οι πληρωμές σε μετρητά και οι επιστροφές χρημάτων θα επιτελούνται σε Ευρώ.

iii. Πληρωμή με Κάρτα Τύπου «Τηλεκάρτας» (Smart Cards)

Ο τρόπος πληρωμής με Smart Card επιτελείται στις ειδικές λωρίδες (STC και MTC/STC λωρίδες) οι οποίες είναι εξοπλισμένες με Αναγνώστη Εξυπνης Κάρτας, στον οποίο εισάγεται η κάρτα.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου (γ) του παρόντος άρθρου, χρήση του μέσου πληρωμής με smart card μπορούν να κάνουν μόνο τα Οχήματα της κατηγορίας 2 και 3, του Πίνακα 2 του άρθρου 5 του παρόντος. Προς το σκοπό αυτό τοποθετείται στις STC λωρίδες ή στις Μικτές Λωρίδες, όταν λειτουργούν σαν STC κατάλληλος περιορισμός ύψους.

Οι Χρήστες προαγοράζουν μία ειδική κάρτα της Εταιρίας τύπου «Τηλεκάρτας», απο συγκεκριμένα σημεία πώλησης, η οποία αντιστοιχεί σε ένα συγκεκριμένο ποσό. Η κάρτα λειτουργεί ως ηλεκτρονικό «πορτοφόλι», απο την οποία αφαιρείται σε κάθε διέλευση απο Σταθμό Διοδίων το αναλογούν Διόδιο.

Σε περίπτωση κατά την οποία η STC λωρίδα δεν είναι σε λειτουργία, οι Χρήστες του Αυτοκινητοδρόμου δύναται να καταφεύγουν σε MTC λωρίδες όπου επίσης γίνονται δεκτές οι Smart Cards.

Όσοι Χρήστες δεν διαθέτουν Smart Card ή η Κάρτα τους δεν είναι σε ισχύ, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούν τις ειδικές STC λωρίδες, που προορίζονται για πληρωμή Διοδίων μόνο με Smart Card.

Οι κάτοχοι καρτών Smart Cards οφείλουν να συμμορφώνονται με τα όσα προβλέπουν οι εκάστοτε ισχύοντες όροι χρήσης των καρτών, τους οποίους εκδίδει η Εταιρία, και οι οποίοι καθορίζουν όλες τις λεπτομέρειες σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κατόχων των καρτών έναντι της Εταιρίας.

iv. Πληρωμή με Ηλεκτρονικό Πομπό (transponder)

Ο τρόπος πληρωμής με Ηλεκτρονικό Πομπό (transponder) επιτελείται στις ειδικές προς το σκοπό αυτό Ηλεκτρονικές Λωρίδες (ETC). Οι λωρίδες αυτές είναι εξοπλισμένες με ειδική κεραία αναγνώρισης των Οχημάτων που διαθέτουν



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.

transponder (συνδρομητές Τηλεδιοδίου). Κατά τη διέλευση των Οχημάτων αυτών από τους Σταθμούς Διοδίων γίνεται εκπομπή των αναγκαίων δεδομένων και ανάγνωση τους από τις κεραιές και χρεώνεται ο Χρήστης με το αναλογούν Διόδιο.

Οι Χρήστες εγγράφονται συνδρομητές του Τηλεδιοδίου και προμηθεύονται transponders στα κεντρικά ή κατά τόπους γραφεία της Εταιρίας, ή με όποιον άλλο τρόπο εγγραφής (πχ μέσω ταχυδρομείου, internet ή άλλων σημείων πώλησης) δύναται η Εταιρία να εφαρμόσει.

Οι Χρήστες κατά την εγγραφή τους συμβάλλονται με την Εταιρία και πληρώνουν μία εγγύηση για την προμήθεια και χρήση του transponder και ένα αρχικό ποσό για τις μελλοντικές πληρωμές τους, ανάλογα με τους εκάστοτε ισχύοντες όρους χρήσης του transponder, τους οποίους εκδίδει η Εταιρία και στους οποίους οφείλουν να συμμορφώνονται οι συνδρομητές.

Η πληρωμή του Διοδίου από τους συνδρομητές μπορεί, ανάλογα με την εκάστοτε εφαρμοζόμενη εμπορική πολιτική της Εταιρίας, να γίνεται με δύο τρόπους:

α) Με Προ-Πληρωμή

Η πληρωμή γίνεται με αυτόματη χρέωση του λογαριασμού που έχει ανοίξει ο συνδρομητής καταθέτοντας ένα ελάχιστο προκαθορισμένο ποσόν υπερ της Εταιρίας. Το ποσόν ανανεώνεται τακτικά, από τον συνδρομητή ή από την Εταιρία, με αυτόματη χρέωση του τραπεζικού λογαριασμού ή πιστωτικής κάρτας του συνδρομητή, εφ' όσον αυτός έχει δώσει τέτοια εξουσιοδότηση στην Εταιρία, όταν το διαθέσιμο υπόλοιπο του κατατεθειμένου υπερ της Εταιρίας ποσού πλησιάζει προς το τέλος.

β) Με Μετά-Πληρωμή

Η πληρωμή γίνεται μετά την αποστολή μηνιαίου λογαριασμού στο συνδρομητή, με βάση τις διελύσεις από Σταθμούς Διοδίων που έχει πραγματοποιήσει, για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ο συνδρομητής και έχουν καταγραφεί από τα συστήματα της Εταιρίας.

Οι transponders που αποκτούν οι Χρήστες κατά την έναρξη της συνδρομής τους με την Εταιρία χαρακτηρίζονται από έναν κωδικό και είναι απολύτως προσωπικοί και αφορούν συγκεκριμένο Όχημα, ή συγκεκριμένα Οχήματα, του συνδρομητή μιάς και μόνο συγκεκριμένης κατηγορίας του Πίνακα 2 του άρθρου 5 του παρόντος. Επαφίεται στην Εταιρία και στην εκάστοτε εφαρμοζόμενη εμπορική πολιτική της η δυνατότητα χρήσης του ίδιου transponder από περισσότερα του ενός Οχήματα της ίδιας βεβαία κατηγορίας.

Οι transponders δεν επιτρέπεται να μεταβιβάζονται ή δανείζονται σε άλλους Χρήστες.

Απαγορεύεται ρητώς η χρήση transponder από άλλης κατηγορίας Όχημα πέραν αυτής για την οποία έχει εγγραφεί συνδρομητής ο Χρήστης και του έχει διατεθεί ο συγκεκριμένος transponder από την Εταιρία. Η δυνατότητα χρήσης σε άλλο (-α) Όχημα (-τα) της ίδιας κατηγορίας πέραν αυτού (-ων) που έχει δηλώσει συνδρομητής κατά την έναρξη της συνδρομής επιτρέπεται μόνο κατόπιν ενημέρωσης και συγκατάθεσης από την Εταιρία.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΡΟΜΕΣ Α.Ε.

Πληρωμές μέσω συνδρομητικού συστήματος Τηλεδιοδίου γίνονται δεκτές και στις ΜΤC λωρίδες στην περίπτωση κατά την οποία δεν είναι σε λειτουργία η ειδική λωρίδα ETC, όπως θα υποδεικνύεται εν προκειμένω από τη σηματοδότηση στους σχετικούς Σταθμούς Διοδίων.

Οι Χρήστες που είναι συνδρομητές ενός από τα ανωτέρω (ή οποιουδήποτε άλλου μελλοντικού) συνδρομητικού σχήματος πληρωμής Διοδίων εφαρμόζει η Εταιρία οφείλουν να συμμορφώνονται με τους εκάστοτε ισχύοντες όρους της σύμβασης συνδρομητή που έχουν συνάψει με την Εταιρία.

Η Εταιρία έχει την δυνατότητα να καταγγέλει αζημίως την σύμβαση με συνδρομητή σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι όροι του παρόντος ή οποισδήποτε άλλος όρος προβλέπεται στη σύμβαση του συνδρομητή με την Εταιρία.

Οι Χρήστες που είτε δεν έχουν transponder είτε η συνδρομή τους έχει λήξει είτε ο λογαριασμός τους δεν έχει επαρκές υπόλοιπο, στη περίπτωση συνδρομητικού σχήματος με «προ-πληρωμή» σύμφωνα με τα οριζόμενα κάθε φορά στην συμφωνία τους με την Εταιρία, απαγορεύεται να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες ETC.

vi. Με την επιφύλαξη της τηρήσεως των σχετικών διατάξεων του Ν. 2445/1996, και της εξασφάλισης μίας κατ' ελάχιστον ΜΤC λωρίδας ανά Σταθμό Διοδίων, για κάθε κατηγορία Οχήματος του άρθρου 5 του παρόντος, η Εταιρία, υπό την προϋπόθεση της έγκαιρης πληροφόρησης των Χρηστών, δύναται να επιφέρει οποιοδήποτε τροποποιήσεις στους εκάστοτε ισχύοντες τρόπους καταβολής Διοδίων. Τέτοιου είδους τροποποιήσεις μπορεί, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, να είναι οι ακόλουθες:

- Κατάργηση ενός τρόπου πληρωμής.
- Εισαγωγή νέων τρόπων και μέσων πληρωμής.
- Μεταβολή των ισχύοντων όρων χρήσης ενός τρόπου πληρωμής.
- Αποκλεισμός μίας ή περισσότερων κατηγοριών Οχημάτων από ένα συγκεκριμένο τρόπο πληρωμής ή ένταξη σε νέο τρόπο πληρωμής, ο οποίος εφαρμόζεται, μόνο σε άλλες κατηγορίες Οχημάτων.
- Συνδυασμός διαφόρων τρόπων πληρωμής σε μία λωρίδα.

Άρθρο 9. Αποδεικτικά Συναλλαγής

i. Έκδοση Αποδεικτικών Συναλλαγής Εγκεκριμένων από την Εφορία

Για κάθε οικονομική συναλλαγή μεταξύ του Χρήστη και της Εταιρίας εκδίδονται τα νόμιμα, εγκεκριμένα από την Εφορία, αποδεικτικά συναλλαγής, απλές αποδείξεις παροχής υπηρεσιών ή τιμολόγια, σύμφωνα με τους ακόλουθους περιορισμούς:

- Σε ΜΤC λωρίδες, κατά την πληρωμή Διοδίου με μετρητά, κατά την αγορά Smart Card, εφόσον αυτή η πρακτική πώλησης Smart Card στις ΜΤC λωρίδες εφαρμόζεται από την Εταιρία, ή κατά την ανανέωση συνδρομής Τηλεδιοδίου, εκδίδονται μόνο απλές αποδείξεις.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.

- Δυνατότητα εκδόσης τιμολογίων παρέχεται, εφ' όσον ζητηθεί, μόνο:
 - Κατά την αγορά Smart Cards από άλλα σημεία πώλησής τους (Κτήρια διοίκησης και κτίρια Διοδίων κ.λπ) εκτός των ΜΤC λωρίδων.
 - Κατά την αγορά, ανανέωση ή πληρωμή συνδρομής Τηλεδιοδίου στα κτήρια της Εταιρίας ή με άλλους τρόπους (πχ αυτόματη ανάληψη από την Εταιρία, μέσω τραπεζικού λογαριασμού κ.λπ), εκτός της πληρωμής σε ΜΤC λωρίδες.
- ii. **Εκδοση Αποδεικτικών Συναλλαγής Μη Εγκεκριμένων από την Εφορία – Αποδεικτικά Διέλευσης**

Επισημαίνεται ότι δεν θεωρούνται οικονομικές συναλλαγές και δεν εκδίδονται οι σχετικές νόμιμες αποδείξεις παροχής υπηρεσιών σε περιπτώσεις διέλευσης από Σταθμό Διοδίων με χρήση προπληρωμένων μέσων πληρωμής (Smart Card ή συνδρομητικού σχήματος Τηλεδιοδίου) ή μεταπληρωμένων μέσων πληρωμής (συνδρομητικά σχήματα Τηλεδιοδίου) για τα οποία εκδίδονται τα νόμιμα παραστατικά κατά τη φάση της πληρωμής πριν ή μετά την διέλευση, αντίστοιχα.

Οι Χρήστες Smart Card σε STC λωρίδα ή σε ΜΤC λωρίδα, δύνανται κατά την διέλευση να λαμβάνουν, εφ' όσον το επιθυμούν, απλό αποδεικτικό διέλευσης με τα διακριτικά της Εταιρίας μη θεωρημένο όμως από την Εφορία.

Για τους Χρήστες συνδρομητικού σχήματος Τηλεδιοδίου, δεν προβλέπεται για λόγους ταχείας εξυπηρέτησης των διερχομένων, η έκδοση αντίστοιχου αποδεικτικού διέλευσης. Είναι όμως δυνατόν να παρέχεται αποδεικτικό διέλευσης αναδρομικά σε συγκεντρωτική αναφορά των διελύσεων μιας πρόσφατης χρονικής περιόδου (πχ σε μηνιαία βάση), εφ' όσον αυτό ζητηθεί από το Χρήστη.

Άρθρο 10 Μη Πληρωμή Διοδίων

- i. Οι Χρήστες που εισέρχονται στον Αυτοκινητόδρομο και προσέρχονται στους Σταθμούς Διοδίων, καταβάλουν τα αντίστοιχα Διόδια κάνοντας χρήση των μέσων που είναι αποδεκτά για πληρωμή Διοδίων.
- ii. Οι Χρήστες που δεν διαθέτουν κάποιο αποδεκτό μέσο πληρωμής Διοδίων ή που αρνούνται να καταβάλουν το Διόδιο, δεν επιτρέπεται να διέρχονται από τους Σταθμούς Διοδίων και να εισέρχονται στον Αυτοκινητόδρομο. Η Εταιρία δύναται με κάθε νόμιμο τρόπο να απαγορεύει την είσοδο στον Αυτοκινητόδρομο στους Χρήστες εφόσον δεν διαθέτουν αποδεκτό μέσο πληρωμής Διοδίων ή αρνούνται να καταβάλουν το αναλογούν στην κατηγορία του Οχήματός τους Διόδιο.
- iii. Η παράνομη ή αντίθετη με τους όρους του παρόντος είσοδος Χρηστών στον Αυτοκινητόδρομο χωρίς καταβολή του Διοδίου, είτε μέσω απαγορευμένων προσβάσεων είτε μέσω των Σταθμών Διοδίων χωρίς καταβολή του Διοδίου, καθώς και η άρνηση καταβολής του Διοδίου θεωρείται παράβαση του παρόντος και επιφέρει τις νόμιμες κυρώσεις στους παραβάτες.
- iv. Σε περίπτωση των ανωτέρω παραβάσεων η Εταιρία συμπληρώνει τη «Δήλωση Βεβαίωσης Παράβασης», με στοιχεία του παραβάτη και του Οχήματος



του και επιβάλλει ποινική ρήτρα στους παραβάτες που ισοδυναμεί με το 20πλάσιο του αναλογούντος στην κατηγορία του Οχήματος Διοδίου.

- v. Η Εταιρία στα πλαίσια του ελέγχου των παραβάσεων που σχετίζονται με την καταβολή του Διοδίου δύναται να εγκαθιστά και λειτουργεί ηλεκτρονικά μέσα παρακολούθησης και καταγραφής παραβατών.

Άρθρο 11

Δεν χρησιμοποιείται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 12. Συνεχής Λειτουργία-Περιορισμοί Και Διακοπές Της Κυκλοφορίας Από Την Εταιρία

- i. Η Εταιρία σχεδιάζει και εκτελεί την λειτουργία του Αυτοκινητοδρόμου σύμφωνα με τα προδιαγραφόμενα στο Ν. 2445/1996 και κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται:
- η ασφάλης, εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης λειτουργία του Έργου.
 - η ομαλή και ανεμπόδιστη διεξαγωγή της κυκλοφορίας του κοινού.
 - η άμεση και αποτελεσματική ανταπόκρισή του σε έκτακτες ή και επείγουσες καταστάσεις.
- ii. Η Εταιρία, καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του Έργου, εκτός περιπτώσεων Κρίσεων, Εκτάκτων Περιστατικών, Συμβάντων ή και εκτέλεσης εργασιών συντήρησης και αποκατάστασης βλαβών, θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, στο μέτρο του δυνατού και των υποχρεώσεών της από το Ν. 2445/96 ώστε ο Αυτοκινητοδρόμος να είναι ανοικτός στην κυκλοφορία και η κυκλοφοριακή ροή κατά μήκος του να είναι πάντοτε άνετη και ασφαλής.
- iii. Η Εταιρία δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου 43.2.1 του Άρθρου Πρώτου του Ν. 2445/1996 δικαιούται για λόγους συντήρησης ή αποκατάστασης βλαβών να προγραμματίζει και να εκτελεί το κλείσιμο των λωρίδων κυκλοφορίας ή τον αποκλεισμό μέρους του οδοστρώματος του Αυτοκινητοδρόμου και των εισόδων/εξόδων του. Η Εταιρία, με στόχο την ελαχιστοποίηση της όχλησης των Χρηστών, θα καταβάλει κάθε προσπάθεια ώστε στο μέτρο του δυνατού τέτοιου είδους περιορισμοί ή διακοπές της κυκλοφορίας να πραγματοποιούνται σε περιόδους χαμηλής κυκλοφοριακής ροής.
- iv. Η Εταιρία δύναται σε περιπτώσεις Εκτάκτων Περιστατικών/Κρίσεων Συμβάντων ή σε περιπτώσεις που επιβάλλεται για λόγους δημόσιου συμφέροντος να κλείσει μέρος ή το σύνολο του Αυτοκινητοδρόμου και των εισόδων/εξόδων προς αυτόν.



- v. Οι Χρήστες οφείλουν να συμμορφώνονται με την προσωρινή ρυθμιστική σήμανση που εγκαθίσταται από την Εταιρία στον Αυτοκινητόδρομο και στις εισόδους /εξόδους του, σε περιπτώσεις περιορισμού ή διακοπής της κυκλοφορίας λόγω έργων συντήρησης ή λόγω επέμβασης για την αντιμετώπιση Συμβάντος Κρίσεως Εκτακτου Περιστατικού.
- vi. Σε περιπτώσεις περιορισμού ή αποκλεισμού της κυκλοφορίας σε τμήμα ή στο σύνολο του Αυτοκινητοδρόμου η Εταιρία θα λάβει όλα τα δυνατά μέτρα για την έγκαιρη πληροφόρηση των Χρηστών.

Άρθρο 13 Διακοπή Κυκλοφορίας από Τρίτους

Απαγορεύεται η διακοπή της κυκλοφορίας στον Αυτοκινητόδρομο πλην των περιπτώσεων που ρητά προβλέπονται στο παρόν.

Το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να διακόψει την κυκλοφορία για λόγους δημόσιας ασφάλειας ή ασφάλειας των Χρηστών ή κατά την άσκηση εποπτείας των συγκοινωνιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2445/1996.

Η Εταιρία δεν φέρει ευθύνη από κάθε τέτοια διακοπή.

Εφόσον μία δημόσια υπηρεσία ή οποιαδήποτε δημόσια επιχείρηση ή Οργανισμός Κοινής Ωφέλειας, εν όψει της ενάσκησης των δραστηριοτήτων τους, χρειάζεται να παρεμποδίσει ή διακόψει την κυκλοφορία, θα ειδοποιεί εγκαίρως και θα το ζητά εγγράφως από τον Κ.τ.Ε. και την Εταιρία.

Η Εταιρία με κατάλληλο τρόπο θα ενημερώνει τους Χρήστες για τις διακοπές αυτές χωρίς όμως να ευθύνεται η ίδια έναντι των Χρηστών.

Οι Χρήστες δεν έχουν δικαίωμα να διακόπτουν την κυκλοφορία του Αυτοκινητοδρόμου πλην εκτάκτων και εξαιρετικών περιστάσεων (ατυχήματος ή μηχανικής βλάβης ή άλλου Συμβάντος) οι οποίες δικαιολογούν τέτοια διακοπή.

Η Εταιρία δεν φέρει ευθύνη από τη συνδρομή τέτοιων περιστάσεων.

Η Εταιρία επιφυλάσσεται των δικαιωμάτων της να αποζημιωθεί σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας του Αυτοκινητοδρόμου από τρίτους, η οποία συνεπάγεται πρόσθετες δαπάνες ή απώλειες εσόδων για αυτήν.

Άρθρο 14 Τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας- Υπογρέωση Ασφάλισης



Οι Χρήστες οφείλουν να συμμορφώνονται με το σύνολο των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ).

Οφείλουν εξάλλου να συμμορφώνονται με τα όρια ταχύτητας που ορίζει ο Κ.Ο.Κ. και η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση ρύθμισης της κυκλοφορίας, όπου υπάρχει.

Οι Χρήστες υποχρεούνται να ασφαλίζουν τα Οχήματά τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις (ΝΔ 400/70).

Ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων του Νόμου έχει ανατεθεί στα Αστυνομικά Όργανα.

Η Εταιρία δεν φέρει καμία ευθύνη από συνέπειες οι οποίες επέρχονται στους Χρήστες από πλημμελή τήρηση των νόμων και παραβάσεις του ΚΟΚ.

Η Εταιρία δεν φέρει καμία ευθύνη από πράξεις ή παραλείψεις των εταιριών οδικής βοήθειας ή των ασφαλιστικών εταιριών.

Η Εταιρία ευθύνεται αποκλειστικά για ζημιές σε περιουσία ή θάνατο ή τραυματισμό των χρηστών και τρίτων προσώπων σε σχέση με τη χρήση/λειτουργία του Αυτοκινητοδρόμου, που οφείλονται σε σφάλμα ή αμέλειά της.

Άρθρο 15 Ασφάλεια

Η Εταιρία διαθέτει τα κατάλληλα μέσα, τον αναγκαίο σταθερό εξοπλισμό (κάμερες για συνεχή παρακολούθηση του Αυτοκινητοδρόμου, Τηλέφωνα Έκτακτης Ανάγκης κ.λπ.), κατάλληλα επανδρωμένες και εξοπλισμένες κινητές μονάδες περιπόλου και άμεσης επέμβασης με κατάλληλα Οχήματα με τα διακριτικά της Εταιρίας και εκπαιδευμένο προσωπικό, προκειμένου να ενεργεί σε μόνιμη βάση για την ασφάλεια των Χρηστών, να ανιχνεύει έγκαιρα τα Συμβάντα Έκτακτα Περιστατικά Κρίσεις στον Αυτοκινητόδρομο και να επεμβαίνει άμεσα ώστε να περιορίσει στο ελάχιστο δυνατό την έκταση και ένταση/μέγεθος του Συμβάντος Έκτακτου Περιστατικού Κρίσεως και γενικά τις συνέπειες του Συμβάντος Έκτακτου Περιστατικού Κρίσεως.

Άρθρο 16. Οχήματα της Εταιρίας

- i. Το Προσωπικό και τα Οχήματα της Εταιρίας, κατ'αναλογία με τους εργαζόμενους στην κατασκευή, επισκευή, συντήρηση τμημάτων οδών του άρθρου 44 του ΚΟΚ, κατά τη διάρκεια αποδεδειγμένης άσκησης των καθηκόντων τους για την εκτέλεση υποχρεώσεων της Εταιρίας που καθορίζονται στο Ν.2445/1996, και που, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, αφορούν την κατασκευή, επισκευή, συντήρηση έργων και εγκαταστάσεων του ΚΕΠ, την επέμβαση και την αντιμετώπιση Συμβάντος ή και Έκτακτου Περιστατικού ή και Κρίσεως δεν υποχρεούνται να συμμορφώνονται στους κανόνες κυκλοφορίας του ΚΟΚ, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούν τις διατάξεις περί σήμανσης των εργασιών του άρθρου 9 του ΚΟΚ ή παίρνουν τα αναγκαία προφυλακτικά μέτρα.



- ii. Ομοίως και σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο (44) του ΚΟΚ, τα Οχήματα της Εταιρίας εφ' όσον κινούνται με ενεργοποιημένες τις συσκευές ηχητικής και φωτεινής προειδοποίησης (μπλέ ή κόκκινα φώτα) και εφ' όσον δεν θέτουν σε κίνδυνο τους Χρήστες τότε δεν υποχρεούνται να τηρούν τις διατάξεις των άρθρων 12 και 43 του ΚΟΚ περί οδικής συμπεριφοράς και περί συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος, αντίστοιχα.

Άρθρο 17 Παρακολούθηση του Αυτοκινητοδρόμου

Η Εταιρία στα πλαίσια των υποχρεώσεων της σύμφωνα με το Ν. 2445/1996 για την προστασία της ασφάλειας των Χρηστών και του Αυτοκινητοδρόμου και την διατήρηση του Αυτοκινητοδρόμου σε καλή κατάσταση, εγκαθιστά και λειτουργεί σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης του Αυτοκινητοδρόμου με κάμερες για τον άμεσο εντοπισμό και επέμβαση σε περίπτωση Συμβάντων Κρίσεων Έκτακτων Περιστατικών και για την είσπραξη Διοδίων. Επίσης δύναται να εγκαθιστά και να λειτουργεί σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης του Αυτοκινητοδρόμου με ειδικές ηλεκτρονικές συσκευές για την βεβαίωση και την αποτροπή παραβάσεων που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της κυκλοφορίας των Χρηστών. (ενδεικτικά αναφέρονται τα συστήματα καταγραφής Υπερβαρέων ή Υπερμεγεθών Οχημάτων για την αποτροπή φθοράς του οδοστρώματος και στοιχείων του Αυτοκινητοδρόμου, καταγραφής της ταχύτητας κλπ). Η Εταιρία, στο πλαίσιο των διατάξεων του Ν. 2472/1997 και του ΚΟΚ (άρθρο 104), προειδοποιεί και ενημερώνει τους Χρήστες με μόνιμες πινακίδες για την ύπαρξη, λειτουργία και χρήση τέτοιων μέσων ηλεκτρονικής καταγραφής.

Άρθρο 18. Χρήση Του Οδοστρώματος - Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης

Οι οδηγοί οφείλουν να κινούνται αποκλειστικά εντός του οδοστρώματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ. Το οδόστρωμα είναι το μόνο τμήμα της οδού που προορίζεται για την κυκλοφορία και οριοθετείται

- αριστερά (κατά τη κατεύθυνση κίνησης της κυκλοφορίας) με διαχωριστική νησίδα απο το αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.
- δεξιά (κατά τη κατεύθυνση κίνησης της κυκλοφορίας) με συνεχή λευκή οριογραμμή.

Το υπόλοιπο ασφαλτοστρωμένο τμήμα της οδού μετά την συνεχή οριογραμμή, στα δεξιά του οδοστρώματος, εφ' όσον υφίσταται, συνιστά την Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ). Η οδήγηση και προσπέραση μέσω της ΛΕΑ ή «ιπλαστί» επί της συνεχούς οριογραμμής του οδοστρώματος με μερική κατάληψη της ΛΕΑ απαγορεύεται αυστηρά στους οδηγούς σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ. Επίσης απαγορεύεται και η στάση και στάθμευση στην ΛΕΑ, εκτός της περίπτωσης έκτακτης ανάγκης, που είναι και η μοναδική περίπτωση χρήσης της ΛΕΑ από τους Χρήστες.

Η χρήση της ΛΕΑ είναι κατ' εξαίρεση δυνατή.

- σε περίπτωση Έκτακτων Περιστατικών Κρίσεων Συμβάντων από τα Οχήματα της Εταιρίας, της Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής, του ΕΚΑΒ ή



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΡΚΜΕΣ Α.Ε.

- σε περιόδους επισκευών και συντήρησης από Οχήματα της Εταιρίας ή άλλα Οχήματα που εργάζονται για την επισκευή και συντήρηση του Αυτοκινητοδρόμου για λογαριασμό της Εταιρίας ή
- σε περίπτωση που η κυκλοφορία για την εξυπηρέτηση της διοχετεύεται με κατάλληλη προσωρινή κυκλοφοριακή ρύθμιση και σήμανση προς (ή και προς) τη ΔΕΑ για την αντιμετώπιση ειδικής κατάστασης (συντήρησης/επισκευής, Εκτακτου Περιστατικού / Συμβάντος / Κρίσεως κλπ).

Άρθρο 19. Στάση - Στάθμευση Στον Αυτοκινητόδρομο

- i. Η στάθμευση και η στάση εντός των Ορίων του ΚΕΠ επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένα και ειδικά σημασμένα σημεία στάθμευσης. Τέτοια σημεία υπάρχουν
 - στα ΣΕΑ Ασπροπύργου και Παιανίας (βλ. σχετικό άρθρο) μεταξύ των Ανισόπεδων Κόμβων 4 και 5 και των Ανισόπεδων Κόμβων 17 και 18, αντίστοιχα.
 - σε μεγάλους Σταθμούς Διοδίων, (τους μετωπικούς μεταξύ των Ανισόπεδων Κόμβων 3 και 4, 21 και 22, 19 και 18 και τους Σταθμούς Διοδίων του Ανισόπεδου Κόμβου 8 όπως εμφανίζονται στο Παράρτημα 1 (Διάγραμμα 1).
 - στο ΚΛΣ (μεταξύ των Ανισόπεδων Κόμβων 19 και 18, στη κατεύθυνση προς Ελευσίνα όπως εμφανίζονται στο Παράρτημα 1 - Διάγραμμα 1)

Η στάση και η στάθμευση σε οποιοδήποτε άλλο σημείο του ΚΕΠ και του Αυτοκινητοδρόμου είναι παράνομη και οι παραβάτες τιμωρούνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του ΚΟΚ.

Οποιοδήποτε παράνομα σταθμευμένο Οχημα, χωρίς την παρουσία του ιδιοκτήτη, θα αντιμετωπίζεται σύμφωνα με σχετικές διατάξεις του ΚΟΚ και του άρθρου 22 του παρόντος περί εγκαταλελειμμένων Οχημάτων.

- ii. Το Auto-Stop απαγορεύεται αυστηρά στον Αυτοκινητόδρομο καθώς και στις ράμπες εισόδου και εξόδου.
- iii. Απαγορεύονται επίσης σε οποιοδήποτε Οχημα, συμπεριλαμβανομένων και των μέσων μεταφοράς (λεωφορείων, ταξί κλπ), οι στάσεις και η επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ & ΑΝΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.

Άρθρο 20. Ακίνητοποίηση Οχήματος

Εάν Όχημα ακίνητοποιηθεί αναγκαστικά επί του Αυτοκινητοδρόμου από βλάβη ή άλλη αιτία, ο Χρήστης υποχρεούται σύμφωνα και με τις διατάξεις του άρθρου 29 παράγραφος 3 του ΚΟΚ να καταβάλει κάθε προσπάθεια στο μέτρο του εφικτού, ώστε να απομακρύνει το Όχημα, εκτός του οδοστρώματος, στη ΛΕΑ όσο γίνεται μακρύτερα από τις λωρίδες κυκλοφορίας, και αν δεν υπάρχει ΛΕΑ πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος. Σε κάθε περίπτωση, ύπαρξης ή όχι ΛΕΑ και μετακίνησης ή όχι του Οχήματος, ο Χρήστης οφείλει να λάβει όλα τα απαραίτητα, βάσει του ΚΟΚ, προφυλακτικά μέτρα ασφαλείας, δηλαδή να τοποθετήσει σε απόσταση τουλάχιστον 100 μέτρων πίσω από το Όχημα την τριγωνική προειδοποιητική πινακίδα που προβλέπει ο ΚΟΚ για τέτοιες περιπτώσεις (με πλευρές ανακλαστικού υλικού ερυθρού χρώματος και εσωτερικό ανοικτού ή λευκού χρώματος) και κατά τη νύχτα να έχει αναμμένα τα φώτα θέσης.

Ο Χρήστης οφείλει να ενημερώσει άμεσα το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο άρθρο 23 του παρόντος.

Αφού καλέσει σε βοήθεια ο Χρήστης επιστρέφει στο Όχημά του, αναμένοντας να του παρασχεθεί βοήθεια από την Εταιρία.

Ο Χρήστης, προκειμένου να μη θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια την δική του και των υπόλοιπων Χρηστών, δεν θα πρέπει να επιχειρήσει ο ίδιος να εκτελέσει επί τόπου επισκευή του Οχήματός του. Το ειδικά εξουσιοδοτημένο προσωπικό της Εταιρίας θα προστρέξει άμεσα και θα μεριμνήσει για την ασφάλεια του και την άμεση απομάκρυνση του οχήματος του από τον Αυτοκινητόδρομο με τα δικά της μέσα και σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο άρθρο 21 ακολούθως.

Άρθρο 21. Περισυλλογή Ακίνητοποιηθέντων Οχημάτων

- i. Οποιοδήποτε Όχημα χρειαστεί να απομακρυνθεί από τον Αυτοκινητόδρομο θα απομακρύνεται αποκλειστικά και μόνο,
 - είτε με μέριμνα της Εταιρίας, με τις δικές της Μονάδες Περισυλλογής ως ορίζονται ακολούθως
 - είτε με μέριμνα των αρμόδιων Αστυνομικών Οργάνων.
- ii. Μονάδες Περισυλλογής της Εταιρίας

Η Εταιρία, βάσει των διατάξεων του Ν. 2445/1996, διατηρεί σε 24ωρη βάση, σε πλήρη ετοιμότητα και σε κατάλληλες θέσεις, Μονάδες Περισυλλογής για την απομάκρυνση Οχημάτων που έχουν τυχόν ακίνητοποιηθεί εντός του Κ.Ε.Π. και επηρεάζουν τη σωστή λειτουργία του Κ.Ε.Π. και του Αυτοκινητοδρόμου και έχει οργανώσει κατάλληλα σε 24ωρη βάση επιφυλακή των οργάνων εποπτείας τόσο της ομαλής κυκλοφορίας όσο και της ασφάλειας των εγκαταστάσεων.

Οι Μονάδες Περισυλλογής της Εταιρίας είναι αυτές που είτε ανήκουν στην Εταιρία, είτε ανήκουν σε άλλα πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στο τομέα της μεταφοράς



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ATTIMES & APROMIS A.E.

ή/και παροχής οδικής βοήθειας Οχημάτων (πχ Εταιρείες οδικής βοήθειας) και έχουν συμβληθεί με την Εταιρία.

Αρμοδιότητα και ευθύνη των Μονάδων Περισυλλογής της Εταιρίας είναι να μεταφέρουν το ακινητοποιημένο Οχημα, χωρίς χρέωση του Χρήστη, σε προκαθορισμένους χώρους εκτός του Αυτοκινητοδρόμου. Δηλαδή, στο εξωτερικό οδικό δίκτυο, σε νόμιμη και ασφαλή θέση στάθμευσης ή σε χώρους που διατηρεί εντός του Κ.Ε.Π. η Εταιρία προς το σκοπό αυτό (σε ΣΕΑ, σε ειδικά ορισμένους Σταθμούς Διοδίων, κ.λπ).

Στη συνέχεια ο Χρήστης και αφού το Οχημα έχει απομακρυνθεί απο τον Αυτοκινητόδρομο, έχει τη δυνατότητα παροχής οδικής βοήθειας, κατά τα ισχύοντα, απο οποιαδήποτε Εταιρία οδικής βοήθειας.

Σε περίπτωση μεταφοράς του ακινητοποιημένου Οχήματος σε χώρο της Εταιρίας, ο Χρήστης υποχρεούται να το παραλάβει σε χρονικό διάστημα 3 ωρών, ειδάλλως επιβαρύνεται με τέλη στάθμευσης/φύλαξης ανάλογα με το χρόνο παραμονής του Οχήματος στο χώρο της Εταιρίας. Επίσης οποιαδήποτε τυχόν πρόσθετη υπηρεσία (πχ τυχόν μεταφορά στον τελικό προορισμό) πέραν των προαναφερθέντων υπηρεσιών παρασχεθεί στον Χρήστη απο τις Μονάδες Περισυλλογής της Εταιρίας και την Εταιρία χρεώνεται στο Χρήστη ανάλογα.

iii. Σε περίπτωση ακινητοποιημένου Οχήματος λόγω Συμβάντος Εκτάκτου Περιστατικού Κρίσεως στον Αυτοκινητόδρομο, στο οποίο απαιτείται η παρουσία της Αστυνομίας (πχ ατύχημα με σωματικές βλάβες), υπεύθυνη για την μεταφορά και την απομάκρυνση του Οχήματος είναι η Αστυνομία. Η Εταιρία στην περίπτωση αυτή θα παράσχει, εφ' όσον της ζητηθεί απο την Αστυνομία, τα δικά της προς το σκοπό αυτό μέσα (Μονάδες Περισυλλογής).

iv. Οχήματα των εταιριών παροχής οδικής βοήθειας, που διαθέτουν σχετική άδεια άσκησης της δραστηριότητας παροχής οδικής βοήθειας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, δύναται να επέμβουν και να απομακρύνουν Οχήματα Χρηστών από τον Αυτοκινητόδρομο, μόνο εφ' όσον τους ζητηθεί απο την Εταιρία. Η Εταιρία, η οποία είναι υπεύθυνη για την λήψη των απαραίτητων μέτρων για την ασφάλεια των Χρηστών και την αποφυγή δυσμενών συνθηκών στο τόπο του συμβάντος, ανάλογα με τη θέση του συμβάντος, τις επικρατούσες συνθήκες κυκλοφορίας και ασφάλειας, και την ετοιμότητα της Εταιρίας οδικής βοήθειας (θέση πλησιέστερου σταθμού, διαθεσιμότητα Οχημάτων κ.λπ) είτε θα επιτρέψει στην Εταιρία οδικής βοήθειας να επέμβει απ' ευθείας στο τόπο του συμβάντος και η φόρτωση/ρυμούλκηση θα γίνει παρουσία της Εταιρίας, είτε θα χρησιμοποιήσει τις Μονάδες Περισυλλογής της για την απομάκρυνση από τον Αυτοκινητόδρομο του ακινητοποιημένου Οχήματος σε ασφαλές σημείο κοντά στο τόπο του συμβάντος, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στη παράγραφο ii του παρόντος άρθρου, απ' όπου η Εταιρία οδικής βοήθειας θα μπορεί στη συνέχεια να παραλάβει το Οχημα και να του παράσχει τις σχετικές με την δραστηριότητα της υπηρεσίες.

Η Εταιρία δεν ευθύνεται για καθυστερημένη απομάκρυνση Οχήματος ή τυχόν ζημιές, που προκαλούνται από αμέλεια, παράλειψη, καθυστερημένη άφιξη, σφάλμα των



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ Α.Ε.

εταιριών οδικής βοήθειας ή απο παραβίαση απο πλευράς τους των ανωτέρω όρων του παρόντος λόγω επέμβασής τους χωρίς την συγκατάθεση και τις οδηγίες της Εταιρίας.

Με βάση τα ανωτέρω οι Χρήστες απο πλευράς τους όταν επιθυμούν την συνδρομή μιάς Εταιρίας παροχής οδικής βοήθειας οφείλουν να το γνωστοποιούν στην Εταιρία η οποία θα ενεργήσει με βάση τα ανωτέρω.

ν. Απαγορεύεται εντός του Αυτοκινητοδρόμου η μεταφορά ή ρυμούλκηση Οχήματος από οποιοδήποτε άλλο Οχημα πλην των αναφερομένων στην παράγραφο ι του παρόντος άρθρου. Κατά συνέπεια ενδεικτικά και όχι περιοριστικά απαγορεύεται η έλξη ή μεταφορά από επιβατικά Οχήματα ιδιωτικής ή Δημόσιας Χρήσης δίκροχα, τρίτροχα κ.λπ.

Άρθρο 22. Εγκαταλείψιμο Οχημα

Τα Οχήματα τα οποία εγκαταλείπονται απο τους ιδιοκτήτες τους εντός του Αυτοκινητοδρόμου και τα οποία παρεμποδίζουν την κυκλοφορία θα απομακρύνονται.

- από τις Αστυνομικές Αρχές σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο ΚΟΚ (άρθρο 34.8 και 43.7 του ΚΟΚ).
- απο τις Μονάδες Περισυλλογής της Εταιρίας, μόνο κατ' εντολή και παρουσία της Αστυνομίας.

Η μεταφορά των Οχημάτων θα γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα, αποκλειόμενης της παραβίασης των θυρών του Οχήματος, σε κατάλληλο χώρο (της Αστυνομίας ή της Εταιρίας), αφού ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για την μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης του Οχήματος μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα απο την Αστυνομία ή την Εταιρία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημοσίας Τάξης, ως και τα φύλακτρα του Οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη, ο οποίος μπορεί να παραλάβει το Οχημα μετά την καταβολή των εξόδων αυτών στην Αστυνομία ή στην Εταιρία, ανάλογα με το ποιος εκτέλεσε τη μεταφορά ή ανέλαβε τη φύλαξη.

Άρθρο 23 Τηλεφωνικές Κλήσεις Εκτακτης Ανάγκης

Σε περίπτωση βλάβης, ατυχήματος ή άλλου Εκτάκτου Περιστατικού / Συμβάντος / Κρίσεως, ο οδηγός αφού λάβει στο μέτρο του δυνατού, ανάλογα με τη περίπτωση, τα προστατευτικά μέτρα του άρθρου 20 του παρόντος, οφείλει στο μέτρο του δυνατού να ενημερώσει άμεσα το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Εταιρίας για το Συμβάν / Εκτάκτο Περιστατικό / Κρίση, βλάβη ή ατύχημα και η Εταιρία θα μεριμνήσει σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της για την παροχή βοήθειας και για τον περιορισμό της έκτασης / μεγέθους του Συμβάντος / Εκτακτου Περιστατικού / Κρίσεως, βλάβης ή ατυχήματος και των δυσμενών συνεπειών στην υπόλοιπη κυκλοφορία. Η δυνατότητα άμεσης τηλεφωνικής επικοινωνίας του Χρήστη με το



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΑΜΠΟΡΙΕΣ Α.Ε.

ΚΔΚ σε περίπτωση Συμβάντος / Εκτακτου Περιστατικού / Κρίσεως, βλάβης ή ατυχήματος παρέχεται με τους ακόλουθους τρόπους:

- μέσω των Τηλεφώνων Εκτακτης Ανάγκης (ΤΕΑ) που συνδέονται αυτόματα με το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Εταιρίας, και
- με κλήση απο κινητό τηλέφωνο σε Αριθμό Εκτακτης Ανάγκης.

Τηλέφωνα Εκτακτης Ανάγκης

Τα ΤΕΑ είναι τοποθετημένα στη δεξιά πλευρά του Αυτοκινητοδρόμου ανά 2000 μέτρα. Σε περίπτωση σκεπαστών τμημάτων του Αυτοκινητοδρόμου (σήραγγες ή σκεπασμένα ορύγματα cut and covers) με μήκος μεγαλύτερο από 100 μέτρα υπάρχουν ΤΕΑ στις εισόδους και εξόδους και στο εσωτερικό ανά 50 μέτρα και από τις δύο πλευρές του Αυτοκινητοδρόμου. Τα ΤΕΑ είναι συνδεδεμένα 24 ώρες το 24ωρο με το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) του Αυτοκινητοδρόμου.

Ειδική σήμανση τοποθετημένη στη δεξιά πλευρά κατά μήκος και των δύο κατευθύνσεων του Αυτοκινητοδρόμου υποδεικνύει την κατεύθυνση προς την οποία βρίσκεται το πλησιέστερο ΤΕΑ.

Οι Χρήστες που θα χρειαστεί να καλέσουν σε βοήθεια από τα ΤΕΑ, οφείλουν πριν, να καταβάλουν κάθε προσπάθεια να μετακινήσουν το Οχήμά τους στη Λωρίδα Εκτακτης Ανάγκης και γενικά να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας, για την αποφυγή πρόκλησης ατυχήματος, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 20 του παρόντος.

Όλες οι απαραίτητες πληροφορίες για τη χρήση των ΤΕΑ βρίσκονται πάνω στο μηχανήμα στα ελληνικά και στα αγγλικά.

Αριθμός Εκτακτης Ανάγκης

Η Εταιρία παρέχει τη δυνατότητα κλήσης ενός αριθμού έκτακτης ανάγκης, τον οποίο μπορούν να καλούν οι Χρήστες του Αυτοκινητοδρόμου από τα κινητά τους τηλέφωνα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Η κλήση φτάνει στο Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ), το οποίο θα διαχειρίζεται την υπόθεση, και θα ζητάει τις απαραίτητες πληροφορίες.

Αυτός ο αριθμός έκτακτης ανάγκης γνωστοποιείται στους Χρήστες με πινακίδες κατά μήκος του Αυτοκινητοδρόμου και περιστασιακά μεταδίδεται και από τις Πινακίδες Μεταβλητού Μηνύματος.

Κατά την επικοινωνία με το ΚΔΚ, είτε μέσω ΤΕΑ, είτε μέσω κινητού τηλεφώνου, οι Χρήστες θα πρέπει να παρέχουν στον χειριστή του ΚΔΚ τα ακόλουθα στοιχεία ή όποιες άλλες πληροφορίες σχετικές με το συμβάν ζητήσει ο χειριστής:

- Όνομα,
- Αριθμός κυκλοφορίας και μοντέλο του Οχήματος,
- Αιτία της ακινητοποίησης του Οχήματος και αν είναι δυνατό αιτία της βλάβης,
- Θέση του Οχήματος ή του συμβάντος.



Η θέση προσδιορίζεται στον Αυτοκινητόδρομο από την πινακίδα χιλιομέτρησης, από την χιλιομετρική θέση, τον αλφαβητικό κωδικό (πχ Ε.Χ. Ζ.κ.π), που δηλώνει τον κλάδο και το χρώμα μπλέ ή κόκκινο του που έχει το υπόβαθρο του κωδικού και δηλώνει την κατεύθυνση.

Ο αριθμός έκτακτης ανάγκης και τα ΤΕΑ επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνο σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Οποιαδήποτε άλλη χρήση, απαγορεύεται ρητώς από την Εταιρία, και η Εταιρία επιφυλάσσεται να ασκήσει τα νόμιμα δικαιώματά της έναντι των πιθανών παραβατών για αποζημίωση του κόστους που υφίσταται από την πλημμελή χρήση και για παρακώλυση του έργου της.

Τηλεφωνικές συσκευές βρίσκονται στη διάθεση του κοινού για οποιαδήποτε χρήση στους χώρους των ΣΕΑ.

Οποιαδήποτε άλλες κλήσεις προς την Εταιρία για πληροφορίες, (πχ για τις σχέσεις Εταιρίας - Χρήστη, τα Διόδια ή τον Αυτοκινητόδρομο), θα γίνονται προς άλλους τηλεφωνικούς αριθμούς και κέντρα πληροφοριών που έχει προς το σκοπό αυτό η Εταιρία, και όχι προς τον αριθμό έκτακτης ανάγκης.

Επίσης απαγορεύεται ρητώς η στάση/στάθμευση πλησίον των ΤΕΑ εκτός από περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Η Εταιρία θα καταγράφει για λόγους ασφάλειας, ελέγχου και χρήσης ως αποδεικτικά στοιχεία έναντι των υποχρεώσεων που έχει βάσει του Ν. 2445/96 για επέμβαση σε περίπτωση διαπίστωσης Συμβάντος Έκτακτου Περιστατικού Κρίσεως στον Αυτοκινητόδρομο, τις τηλεφωνικές κλήσεις που γίνονται από τα ΤΕΑ και προς τον αριθμό έκτακτης ανάγκης.

Άρθρο 24. Ατυχήματα –Συντονισμός με Αρμόδιες Υπηρεσίες

- i. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος ή οποιουδήποτε άλλου Συμβάντος Κρίσεως Έκτακτου Περιστατικού στον Αυτοκινητόδρομο, που απαιτεί την επέμβαση των αρμοδίων Υπηρεσιών (Αστυνομία, Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ), η Εταιρία θα ειδοποιήσει τις Αρμόδιες Υπηρεσίες.
- ii. Οι αρμοδιότητες των αρμοδίων Υπηρεσιών στην ανωτέρω περίπτωση συνοψίζονται, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, στα ακόλουθα
 - Η Αστυνομία, σύμφωνα με το ΠΔ 141/91, ενεργεί κυρίως στην περίπτωση ατυχημάτων με σωματικές βλάβες ή εφ' όσον ζητηθεί από τους χρήστες και στην περίπτωση ατυχημάτων με υλικές ζημιές και είναι αρμόδια ανάλογα με τη περίπτωση, για την ρύθμιση της κυκλοφορίας, τη πρόληψη άλλων ατυχημάτων και επιδείνωσης της κατάστασης, μεριμνά για την παροχή πρώτων βοηθειών και τη μεταφορά σε νοσοκομείο σε περίπτωση σωματικών βλαβών, διενεργεί προανάκριση και συλλέγει όλα τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία και πληροφορίες για τις συνθήκες του ατυχήματος και μεριμνά για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ & ΑΜΠΕΛΟΚΙΕΣ Α.Ε.

- Η Πυροσβεστική, είναι αρμόδια σύμφωνα με το ΠΔ 210/1992 για την κατάσβεση και αποτροπή κινδύνου πυρκαγιάς, για τον απεγκλωβισμό ατόμων εμπλεκομένων στο ατύχημα.
 - Το ΕΚΑΒ, έχει την αρμοδιότητα, σύμφωνα με το ΠΔ 346/96, της άμεσης προνοσοκομειακής φροντίδας και της διαμετακόμισης των παθόντων.
- iii. Ο ρόλος και η ευθύνη της Εταιρίας στη περίπτωση, που δεν απαιτείται η επέμβαση κάποιας από τις προαναφερθείσες Υπηρεσίες ή στο διάστημα μέχρι την άφιξή τους, είναι στο πλαίσιο των διατάξεων του Ν 2445/1996, να ελέγξει και να περιορίσει στο ελάχιστο δυνατόν τις συνέπειες του ατυχήματος / Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού, να λάβει τα απαραίτητα μέτρα κυκλοφοριακής ασφάλειας στο τόπο του ατυχήματος, Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού, και να παράσχει, στο μέτρο του δυνατού και των ορίων της αρμοδιότητας της, την στοιχειώδη άμεση βοήθεια σε άτομα που ενεπλάκησαν στο ατύχημα. Επίσης η Εταιρία και το Προσωπικό της Εταιρίας οφείλουν, στο πλαίσιο των διατάξεων του ΚΟΚ (άρθρο 43, παράγραφος 2γ), να μην προβούν σε πράξεις ή ενέργειες που θα μπορούσαν να δυσχεράνουν το έργο της Αστυνομίας, με εξαίρεση εκείνες τις ενέργειες που αποβλέπουν στην αποκατάσταση της τυχόν διακοπείσας κυκλοφορίας.
- iv. Μετά την άφιξη των αρμοδίων Υπηρεσιών, τον έλεγχο και την ευθύνη για θέματα των κατά νόμο αρμοδιοτήτων τους, η Εταιρία τίθεται στη διάθεση των Υπηρεσιών, και έχει την υποχρέωση να συνεργάζεται και να διευκολύνει το έργο τους για την διευθέτηση του ατυχήματος / Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού. Μετά την διευθέτηση του Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού, η Εταιρία μεριμνά, με ευθύνη των αρμοδίων Αστυνομικών Οργάνων, εφ' όσον αυτά παρίστανται στο τόπο του ατυχήματος, Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού, ή άλλως με ευθύνη δική της, για την απομάκρυνση από το τόπο του ατυχήματος, Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού των Οχημάτων, τον καθαρισμό του σημείου του ατυχήματος, Συμβάντος / Κρίσεως / Εκτακτου Περιστατικού, και την αποκατάσταση της ομαλής κυκλοφορίας.
- v. Σε περίπτωση ατυχήματος οι Χρήστες οφείλουν να συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις του ΚΟΚ, να ειδοποιούν για βοήθεια το ΚΔΚ της Εταιρίας, χρησιμοποιώντας είτε τα ΤΕΑ είτε το κινητό τηλέφωνο, μέσω αριθμού έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται το άρθρο 23 του παρόντος, και να παραμένουν στο τόπο του ατυχήματος, εφ' όσον είναι δυνατόν, αναμένοντας το προσωπικό άμεσης επέμβασης της Εταιρίας και τις αρμόδιες Υπηρεσίες. Στη περίπτωση Συμβάντος ή Εκτακτου Περιστατικού ή Κρίσεως στο οποίο δεν απαιτείται ή δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμα η παρουσία στο τόπο του Συμβάντος/Κρίσεως/Εκτακτου Περιστατικού των αρμοδίων Αστυνομικών Οργάνων ή των άλλων αρμοδίων, ανάλογα με το αντικείμενο, φορέων (Πυροσβεστική Υπηρεσία, ΕΚΑΒ), οι Χρήστες οφείλουν να συμμορφώνονται στις υποδείξεις του εξουσιοδοτημένου προσωπικού άμεσης επέμβασης της Εταιρίας και σε κάθε περίπτωση να διευκολύνουν το έργο της Εταιρίας.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΠΛΗΘΥΝΣΕΙΣ Α.Ε.

Άρθρο 25. Αντικείμενα / Απορρίμματα / Καθαριότητα Στον Αυτοκινητόδρομο

Απαγορεύεται αυστηρά και τιμωρείται σύμφωνα και με τις κείμενες διατάξεις του ΚΟΚ η απόθεση ή εγκατάλειψη ή απόρριψη οποιουδήποτε αντικείμενου ή ύλης ή ουσίας στον Αυτοκινητόδρομο.

Αν οι Χρήστες δεν μπορούν να αποφύγουν την δημιουργία εμποδίου ή κινδύνου στον Αυτοκινητόδρομο (πχ διαρροή υγρών που διαπιστώθηκε εν κινήσει επι του Αυτοκινητοδρόμου) υποχρεούνται να λαβαίνουν αμέσως τα αναγκαία μέτρα για την απομάκρυνση/αποτροπή αυτού, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια τη δική τους και των άλλων Χρηστών, και εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, να ειδοποιούν άμεσα την Εταιρία για την αποτροπή του κινδύνου αυτού. Οι Χρήστες οφείλουν και στην περίπτωση που διαπιστώνουν αντίστοιχους κινδύνους ή εμπόδια επί της οδού που δεν οφείλονται στους ίδιους να ενημερώνουν το συντομότερο δυνατόν την Εταιρία.

Χώροι και εγκαταστάσεις απόρριψης απορριμμάτων διατίθενται για του Χρήστες στους χώρους των ΣΕΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 26. Δραστηριότητες στον Αυτοκινητόδρομο -Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ)

- i. Οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα εντός του Αυτοκινητόδρομου, εκτός των κατωτέρω
 - της οδήγησης των Οχημάτων, που πληρούν τις διατάξεις του ΚΟΚ και εισέρχονται στον Αυτοκινητόδρομο νόμιμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και της κείμενης νομοθεσίας,
 - δραστηριοτήτων της Εταιρίας ή άλλων, που καθορίζεται απο τις διατάξεις του Ν.2445/96, και
 - ενεργειών των αρμοδίων Υπηρεσιών κατά την αντιμετώπιση Συμβάντος ή Εκτακτου Περιστατικού ή Κρίσεως.
 απαγορεύεται ρητώς.
- ii. Για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των Χρηστών προβλέπονται άλλες δραστηριότητες στους χώρους των δύο (2) ΣΕΑ οι οποίοι βρίσκονται ανα κατεύθυνση κυκλοφορίας:
 - Μεταξύ των Α.Κ. 17 και 18 (και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας), όπως εμφανίζεται στο Παράρτημα 5 (Διάγραμμα 1)
 - Μεταξύ των Α.Κ. 3 και 4 (και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας) όπως εμφανίζεται στο Παράρτημα 5 (Διάγραμμα 1)

Στα ΣΕΑ παρέχονται οι ακόλουθες βασικές υπηρεσίες

1. Πρατήρια Υγρών Καυσίμων προμήθειας των εν χρήσει τύπων καυσίμων, με κατάλληλο αριθμό αντλιών και θέσεων πληρωμής.
2. Κατάλληλοι χώροι υγιεινής ανδρών, γυναικών και ατόμων με ειδικές ανάγκες
3. Πλυντήριο-Λιπαντήριο Οχημάτων.
4. Επισκευαστήριο ελαστικών τουλάχιστον επιβατικών αυτοκινήτων.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.

5. Αναψυκτήριο-Bar.
6. Τηλέφωνα για το κοινό.
7. Πρατήριο διάθεσης στοιχειωδών ανταλλακτικών και αξεσουάρ αυτοκινήτων.
8. Κατάλληλος αριθμός θέσεων στάθμευσης Οχημάτων (επιβατικών, φορτηγών, λεωφορείων).

Εκτός του Αναψυκτηρίου-Bar και του Πλυντηρίου-Λιπαντηρίου, η λειτουργία όλων υπολοίπων απο τις ανωτέρω βασικές υπηρεσίες είναι συνεχής, σε 24 ωρη βάση και καθ' όλες τις ημέρες του έτους (εργάσιμες, αργίες).

Το Αναψυκτήριο-Bar και το Πλυντήριο-Λιπαντήριο μπορεί να λειτουργούν, κατ' επιλογή του ΕΑΣΕΑ, είτε σε συνεχή βάση, είτε μόνο κατά τις σχετικές εργάσιμες ώρες, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Είναι δυνατή επίσης η ανάπτυξη στα ΣΕΑ και παροχή και άλλων υπηρεσιών προς τους Χρήστες, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές είναι σύμφωνες με τις κείμενες διατάξεις και δεν είναι σε βάρος των Χρηστών που θέλουν να κάνουν χρήση των ανωτέρω βασικών υπηρεσιών.

Δεν επιτρέπεται η με οποιονδήποτε τρόπο άσκηση αναλόγων δραστηριοτήτων εκτός των χώρων των ΣΕΑ εντός του Αυτοκινητοδρόμου.

Επίσης απαγορεύεται αυστηρά και κάθε ενέργεια πώλησης αγαθών, ή παροχής υπηρεσιών στον Αυτοκινητόδρομο σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στο άρθρο 12§9 του Κ.Ο.Κ. Δηλαδή, η εγκατάσταση υπαίθριων μικροκαταστημάτων ή κινητών και ακίνητων καντινών για την πώληση διαφόρων αγαθών.

Άρθρο 27 Διαφημίσεις στον Αυτοκινητόδρομο

Απαγορεύεται και τιμωρείται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του ΚΟΚ η τοποθέτηση διαφημίσεων ή επιγραφών ή αφισών, ή οιασδήποτε πινακίδας και διαγράμμισης στοιχείων του Αυτοκινητοδρόμου, η οποία μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση στους οδηγούς ή να έχει με οποιονδήποτε τρόπο αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στους Χρήστες του Αυτοκινητοδρόμου ή να επηρεάσει με οποιονδήποτε τρόπο την κυκλοφορία.

Απαγορεύεται στους Χρήστες η διαφήμιση προϊόντων ή υπηρεσιών στον Αυτοκινητόδρομο με οποιονδήποτε τρόπο.

Άρθρο 28 Ζημιές σε Εγκαταστάσεις

Οι Χρήστες οφείλουν να σέβονται τους χώρους του ΚΕΠ και να συμπεριφέρονται με ευπρέπεια. Απαγορεύονται ρητά οι δολιοφθορές ή οι κάθε είδους φθορές και ζημιές σε εγκαταστάσεις του ΚΕΠ.

Οποιαδήποτε ζημιά σε έργα και εγκαταστάσεις ΚΕΠ στον Αυτοκινητόδρομο, και συγκεκριμένα αλλά όχι περιοριστικά στις γέφυρες, στις υπόγειες διαβάσεις, στις πρασίδες, στις συστοιχίες πρασίνου, στα ρεύματα κυκλοφορίας, στις μπάρες ή στα

**ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.****ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.**

New Jerseys, στις εισόδους, στους Σταθμούς Διοδίων και σε πάσης φύσεως εξοπλισμό, θα τιμωρείται σύμφωνα με το νόμο.

Άρθρο 29 Απωλεσθέντα Αντικείμενα

Τα απωλεσθέντα αντικείμενα πρέπει να δηλώνονται στην αρμόδια Αστυνομική Αρχή. Μπορούν ωστόσο να δηλώνονται και στους Εισπράκτορες Διοδίων, ή στο Κέντρο Λειτουργίας και Συντήρησης (ΚΛΣ).

Τα ευρεθέντα από την Εταιρία αντικείμενα θα παραδίδονται στην αρμόδια Αστυνομική Αρχή.

Άρθρο 30 Πληροφορίες - Παράπονα

Σε ειδικά καθορισμένα σημεία του Αυτοκινητοδρόμου με την ένδειξη (Ι) παρέχονται πληροφορίες στους Χρήστες σχετιζόμενες με τον Αυτοκινητόδρομο ή τις παρεχόμενες σε αυτόν υπηρεσίες από την Εταιρία.

Οι Χρήστες έχουν δικαίωμα να ζητούν κάθε πληροφορία από το Προσωπικό της Εταιρίας που είναι ειδικά εξουσιοδοτημένο.

Σχετικά εντυπα πληροφόρησης για τον παρόντα κανονισμό λειτουργίας, τα Διόδια, τον Αυτοκινητόδρομο ή τα παράπονα των Χρηστών καθώς και το παρόν διατίθενται στους Χρήστες.

Οι Χρήστες έχουν δικαίωμα να επισημαίνουν κάθε παράλειψη ή παράπονο στην Εταιρία και να λαμβάνουν απάντηση από αυτήν. Η Εταιρία θέτει στη διάθεση των Χρηστών Εντυπα για τη διατύπωση των παραπόνων τους και υποχρεούται να ακροάται με κατάλληλα μέσα κάθε διατύπωση παραπόνου από τους Χρήστες. Για το σκοπό αυτό τίθεται στη διάθεση των Χρηστών τηλεφωνικός αριθμός και διεύθυνση, όπου η Εταιρία θα πρωτοκολλεί τα παράπονα που τίθενται υπόψη της σε ειδικό Βιβλίο Παραπόνων.

Άρθρο 31. Εφαρμογή Νόμων

Το παρόν Κανονιστικό Πλαίσιο είναι στη διάθεση κάθε Χρήστη και μπορεί να αποκτηθεί σε όλα τα σημεία παροχής πληροφορικών υπηρεσιών και υπηρεσιών υποστήριξης της Εταιρίας.

Οι Χρήστες οφείλουν να τηρούν τη νομοθεσία που εκάστοτε ισχύει.

Η Εταιρία δεν φέρει ευθύνη από παραβάσεις των νόμων εντός του Αυτοκινητοδρόμου από Τρίτους.

Σύμφωνα με το Ν. 2445/1996, η Εταιρία είναι μόνο υπεύθυνη για ζημιές σε περιουσία ή θάνατο ή τραυματισμό των Χρηστών και Τρίτων προσώπων σε σχέση με τη χρήση / Λειτουργία του Έργου, που οφείλονται σε σφάλμα ή αμέλεια της Εταιρίας.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΡΡΟΜΕΣ Α.Ε.

Η Εταιρία δεν ευθύνεται έναντι των Χρηστών από πλημμελή χρήση του Αυτοκινητοδρόμου ή και για κάθε γεγονός που λαμβάνει χώρα σε αυτόν που δεν οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια αυτής.

Σύμφωνα με το Ν. 2472/1997 ενημερώνονται οι Χρήστες ότι στον Αυτοκινητόδρομο λειτουργεί σύστημα βιντεοπαρακολούθησης για την εξασφάλιση της ασφάλειας των Χρηστών. Η Εταιρία έχει λάβει όλα τα προσήκοντα μέτρα ασφαλείας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται δια των ανωτέρω μηχανών λήψης ώστε να επιτυγχάνεται η προστασία τους από αθέμιτη επεξεργασία, απαγορευμένη διάδοση ή πρόσβαση. Οι Χρήστες έχουν δικαίωμα πρόσβασης στα προσωπικά δεδομένα που τους αφορούν. Η Εταιρία διαχειρίζεται σύμφωνα με το νόμο τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της λόγω των συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης που έχει στη διάθεσή της.

Οι μεταβολές στο τίμημα των Διοδίων δεν συνιστούν τροποποιήσεις του παρόντος. Κάθε μεταβολή του παρόντος θα λαμβάνει χώρα κατά τους όρους του νόμου και οι Χρήστες θα ενημερώνονται με κάθε κατάλληλο τρόπο.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΡΡΟΜΕΣ Α.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Διάγραμμα 1 - Σχηματικό Διάγραμμα ΕΛΕΣΣ και ΔΠΑΥ



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΡΡΟΜΕΣ Α.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Διάγραμμα 2 - Χιλιόμετρηση και Κωδικοποίηση ΕΛΕΣΣ και ΔΠΑΥ



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΑΤΤΙΚΗ & ΑΝΑΦΟΝΙΣΗ Α.Ε.

Όνομασία Ακρου ΚΕΠ	Παλιά χιλιόμετρωση σύμφωνα με την ΣΠ	Νέα Ενταία εφαρμοζόμενη Χιλιόμετρωση
ΔΥΤΙΚΟ ΑΚΡΟ ΕΛΕΣΣ	23+800 ΣΓΥΤ	Ε 0+000
ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΚΡΟ ΕΛΕΣΣ	ΟΡΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ Α/Δ ΣΠΑΤΩΝ	Χ 50+675
ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΚΡΟ ΕΛΕΣΣ	12+190 ΕΛΕΣΣ	Ε 48+233
ΝΟΤΙΟ ΑΚΡΟ ΔΠΛ ΑΙΓΑΛΕΩ	5+000	Εκτός χιλιόμετρωσης
ΒΟΡΕΙΟ ΑΚΡΟ ΔΠΛ ΑΙΓΑΛΕΩ	0+173 ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ Α. ΛΙΟΣΙΩΝ	Εκτός χιλιόμετρωσης
ΔΥΤΙΚΟ ΑΚΡΟ ΛΕΩΦ. ΝΑΤΟ	2+134 Λ. ΝΑΤΟ	Α 21+204
ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΚΡΟ ΛΕΩΦ. ΝΑΤΟ	Α.Κ. ΘΡΙΑΣΙΟΥ	Α 19+573
ΝΟΤΙΟ ΑΚΡΟ ΔΠΛ ΥΜΗΤΤΟΥ	9+161.11	Υ 0+000
ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟ ΑΚΡΟ ΔΠΛ ΥΜΗΤΤΟΥ	Α.Κ. Δ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ	Ζ 7+696
ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΚΡΟ ΔΠΛ ΥΜΗΤΤΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΟΔΟ ΠΑΛΛΗΝΗΣ-ΣΠΑΤΩΝ	Υ 10+807

2. Πιστοποιητικό 1: TÜV (πηγή: www.aodos.gr)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ



Σύστημα Διαχείρισης σύμφωνα με
EN ISO 14001 : 2004

Βάσει των διαδικασιών TÜV NORD CERT πιστοποιείται ότι η επιχείρηση



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε. - ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.

41,9 χλμ. Αττικής Οδού
19002 Παιανία
Ελλάδα

Εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με το παραπάνω πρότυπο για το εξής πεδίο εφαρμογής

**Λειτουργία Γραφείων των ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε. & ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.
Διαχείριση, λειτουργία και συντήρηση αυτοκινητοδρόμου «Αττική Οδός»**

Αριθμός Μητρώου Πιστοποιητικού 44 104 080859
Έκθεση Επιθεώρησης με αρ. 3503 2266

Ισχύει μέχρι 2011-12-03

Έσσαν, 2008-12-04

Φορέας Πιστοποίησης
του Οργανισμού TÜV NORD CERT GmbH

Η πιστοποίηση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διαδικασίες επιθεώρησης και πιστοποίησης του TÜV NORD CERT και υπόκειται σε τακτικές επιθεωρήσεις επιτήρησης.

TÜV NORD CERT GmbH

Langemarckstrasse 20

45141 Essen

www.tuev-nord-cert.com



TGA-ZM-07-06-80



3. Πιστοποιητικό 2: BS OHSAS (πηγή: www.aodos.gr)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ



Σύστημα Διαχείρισης σύμφωνα με
BS OHSAS 18001 : 2007

Βάσει των διαδικασιών TUV NORD CERT, πιστοποιείται ότι



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε - ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.

41,9 χλμ. Αττικής Οδού
19002 Παιανία
Ελλάδα

Εφαρμόζει ένα σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με το παραπάνω πρότυπο για το εξής πεδίο εφαρμογής:

**Λειτουργία Γραφείων των ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε. & ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.
Διαχείριση, λειτουργία και συντήρηση αυτοκινητοδρόμου «Αττική Οδός».**

Αριθμός Μητρώου Πιστοποιητικού 44 116 080859
Αναφορά Επιθεώρησης με αρ. 3503 2261

Ισχύει μέχρι 2011-12-03

woef
Φορέας Πιστοποίησης
του Οργανισμού TUV NORD CERT GmbH

Εssen, 2008-12-04

Η πιστοποίηση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διαδικασίες επιθεώρησης και πιστοποίησης τους TUV NORD CERT και υπόκειται σε τακτικές επιθεωρήσεις επιτήρησης.

TUV NORD CERT GmbH

Langemarckstrasse 20

45141 Essen

www.tuev-nord-cert.com



TGA-Z26-97-08-04



4.Φωτογραφικό υλικό (πηγή: www.aodos.gr)



Κόμβος (Υ1) Κατεχάκη - Δ.Π.Λ.Υ.



Σήραγγες Δ.Π.Α.Υ



Δ.Π.Α.Υ Σήραγγα Δημοκρίτου



Κόμβος (13) Λ.Δ. Πλακεντίας



Κόμβος (11) Λ. Κηφισίας - Δαχτυλίδι



Κόμβος (13) Λ.Δ. Πλακεντίας



Σήραγγα Βρύλησσιων



Κόμβος (11) Λ. Κηφισίας – Δαχτυλίδι



Κόμβος (11) Λ. Κηφισίας – Δαχτυλίδι



Σκεπαστό Σήραγγας Ηρακλείου



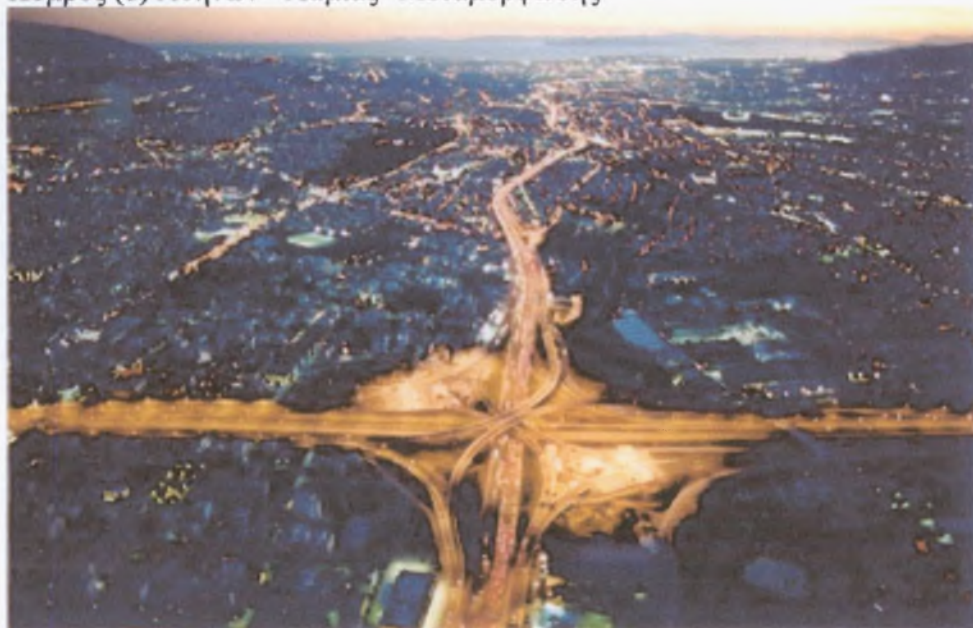
Κόμβος (8) Αθηνών - Λαμίας "Μεταμόρφωσης"



Κόμβος (8) Αθηνών - Λαμίας "Μεταμόρφωσης"



Κόμβος (8) Αθηνών - Λαμίας "Μεταμόρφωσης"



Κόμβος (8) Αθηνών - Λαμίας "Μεταμόρφωσης"



Ασπρόπυργος



Κόμβος (1) Μάνδρα



Κόμβος (20) Αεροδρόμιο



Σ.Ε.Α Κάντζας

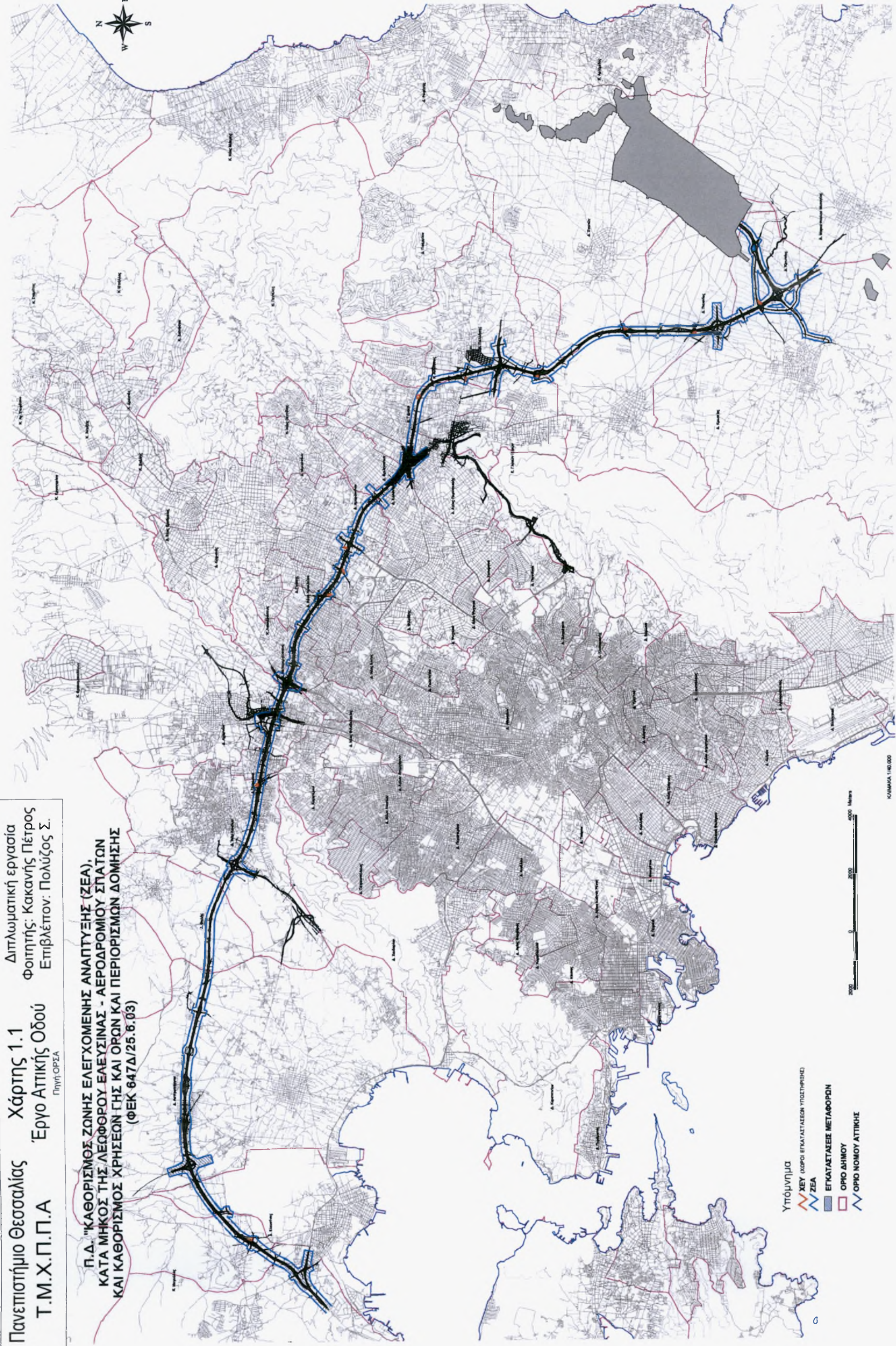


Κόμβος (16/Υ7) Λεοντάριο



Κόμβος (16/Υ7) Λεοντάριο

Π.Δ. "ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΖΕΑ),
ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΠΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΔΟΜΗΣΗΣ
(ΦΕΚ 647Δ/25.6.03)



- Υπόμνημα
- ΧΕΥ (ΟΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ)
- ΖΕΑ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ
- ΟΡΙΟ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

0 500 1000 2000 Meters

ΚΥΜΑΚΙΑ 1:40.000

Χάρτης 4.1

Περιοχή Αττικής Οδού

Υπόμνημα



Δήμοι / Κοινότητες



Περιοχή Μελέτης
(500 μ.)



Αττική Οδός



Αερολιμένας



Λιμάνι

Ζώνες Κύριων
Επιρροών



ΠΣ Αθηνών



Θριάσιο Πεδίο



Τμήμα Περιοχής
Μεσογείων



Υπόλοιπες Περιοχές
Επιρροών

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α

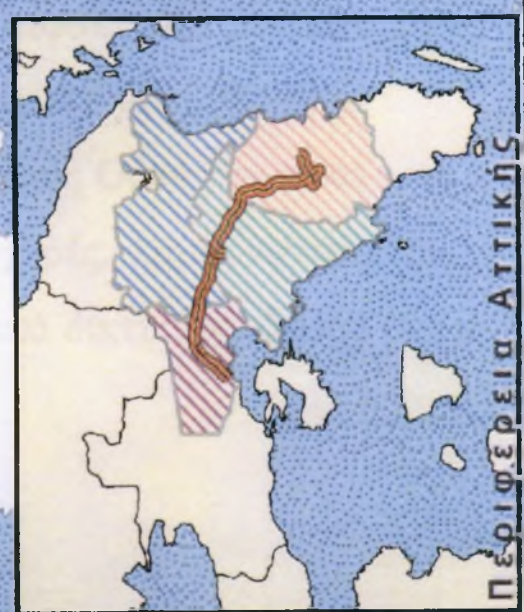
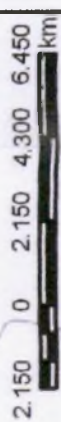
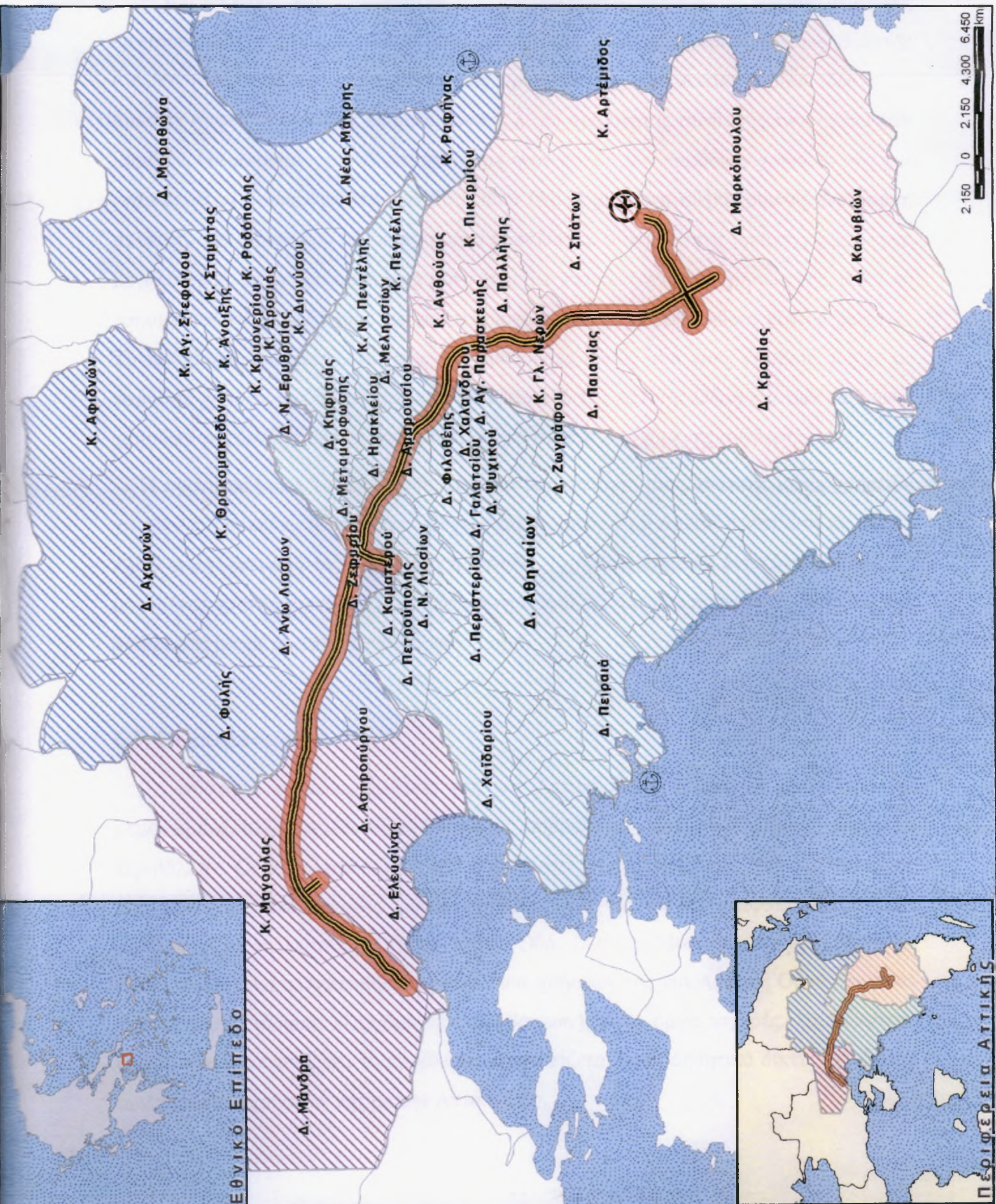
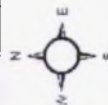
Διπλωματική εργασία

Φοιτητής: Κακανής Πέτρος

Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

ΠΗΓΗ:

Ίδια Επεξεργασία



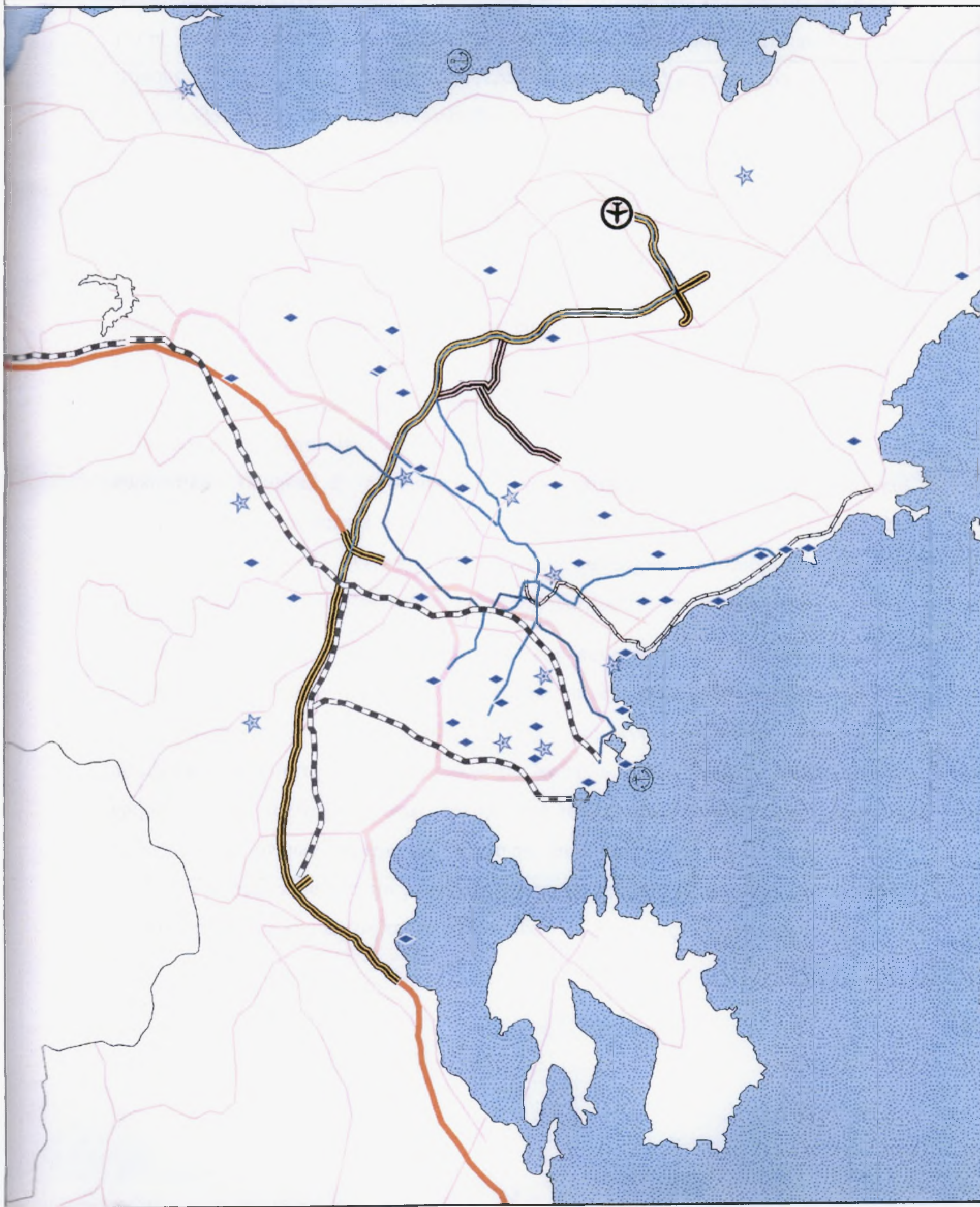
Υπόμνημα	◆ Αναψυχή
	★ Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις
Οδικό Δίκτυο	— Πρωτεύον
	— Εθνική Οδός-ΠΑΘΕ
	— Αττική Οδός
	— Περιφ/κή Υμηττού
	— Δευτερεύον
Σιδηροδρομικό Δίκτυο	— Σιδηρόδρομος
	— Τραμ
	— Ηλεκτρικός Σιδ/μος
	— Μετρό
	— Προαστιακός Σιδ/μος
Υδάτινη Υποδομή	⚓ Λιμάνι
Εναέρια Υποδομή	⊕ Αερολιμένας

Χάρτης 4.2
Υποδομές Περιφέρειας Αττικής



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Α.
Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

ΠΗΓΗ
Θ. Μαλούτας, 2000
Ίδια Επεξεργασία






ΚΛΙΜΑΚΑ
0 3.110 6.220 km



Υπόμνημα

-  Αερολιμένας
-  Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών

Οδικό Δίκτυο

-  Πρωτεύουον
-  Εθνική Οδός-ΠΑΘΕ
-  Αττική Οδός
-  Περιφ/κή Υμηττού
-  Δευτερεύουον

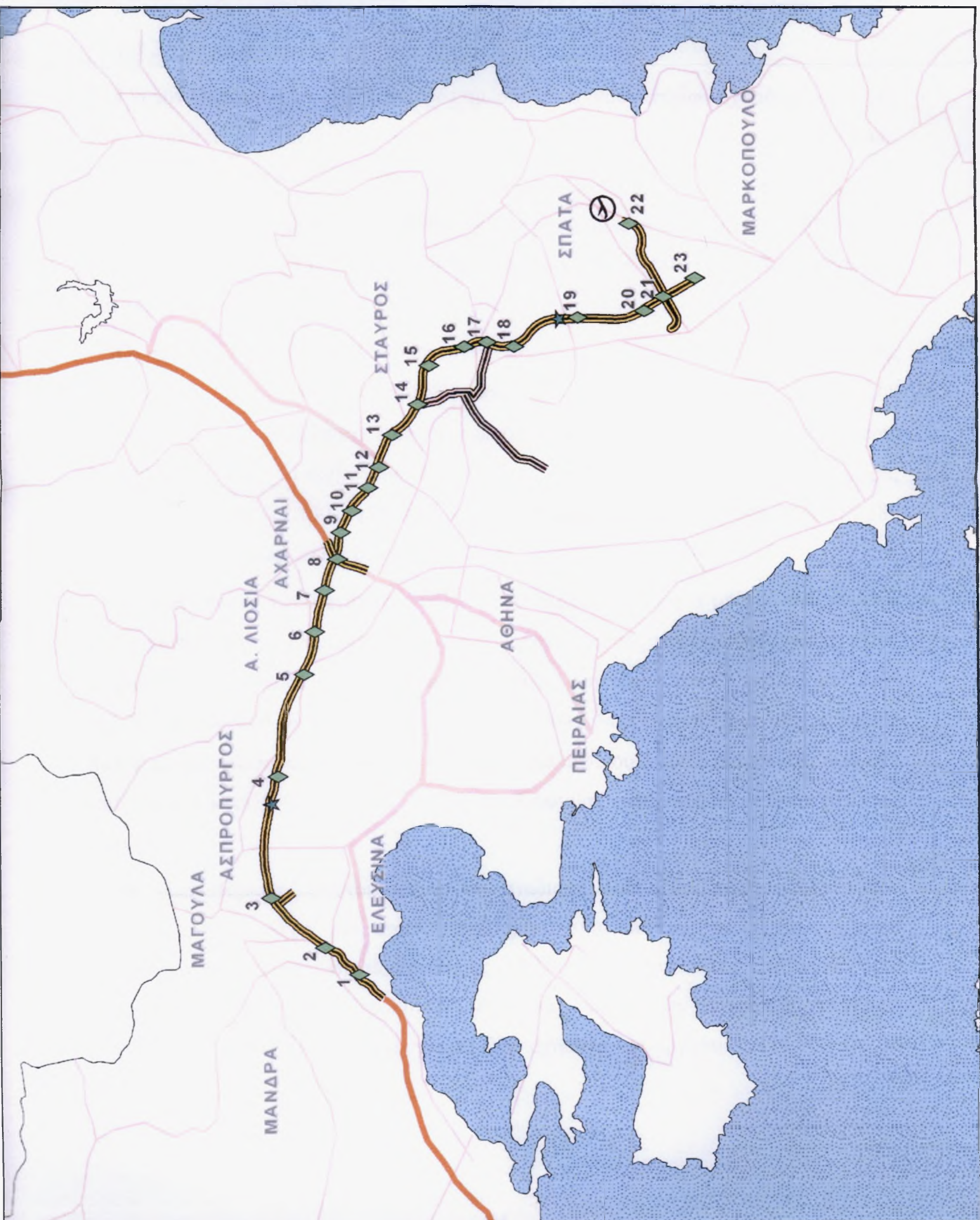
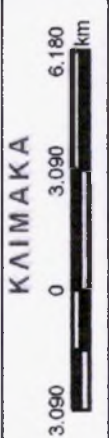
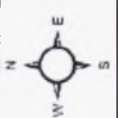
Ανισόπεδοι Κόμβοι

- 1.ΘΗΒΑΣ
- 2.ΜΑΓΟΥΛΑΣ
- 3.ΑΓΙΟΥ ΛΟΥΚΑ
- 4.ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ
- 5.ΑΙΓΑΛΕΩ
- 6.ΛΙΟΣΙΩΝ
- 7.ΑΧΑΡΝΩΝ
- 8.ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ
- 9.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
- 10.ΚΥΜΗΣ
- 11.ΝΕΡΑΤΖΙΩΤΙΣΣΑΣ
- 12.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
- 13.ΠΕΝΤΕΛΗΣ
- 14.ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ
- 15.ΝΤΡΑΦΙΟΥ
- 16.ΠΑΛΛΗΝΗΣ
- 17.ΡΑΦΗΝΑΣ
- 18.ΚΑΝΤΖΑΣ
- 19.ΠΑΙΑΝΙΑΣ
- 20.ΥΜΜΗΤΟΥ
- 21.ΣΠΑΤΩΝ
- 22.Ν. ΠΥΛΗΣ Α/Δ
- 23.ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Α

Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

ΠΗΓΗ:
Ιδία Επεξεργασία



Χάρτης 4.4

ΠΑΡΟΔΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ (500M)
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ Γ.Π.Σ. ΚΑΙ ΤΙΣ Ζ.Ο.Ε

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α

Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

Υπόμνημα

- Αττική Οδός
- Πρωτεύουσα Οδικό Δίκτυο
- Δευτερεύουσα Οδικό Δίκτυο

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΒΑΣΗ Γ.Π.Σ

- Όρια Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων
- Όρια Γειτονιών
- ΔΕΗ Ασπρόπυργου (Γραμμές μεταφοράς 150KV-400KV)

- Κέντρο Δήμου
- Κέντρο Γειτονιάς
- Αμηνής Κατακία
- Γενική Κατακία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Ιδιαίτερες Χρήσεις
- Περιβαλψη
- Πρόσανο
- Μεταφορές
- Χονδρεμπόριο
- ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΒΑΣΗ Ζ.Ο.Ε

- Χονδρεμπόριο
- Ζώνη περιορισμένης ανάπτυξης
- Ζώνη Γ2 (Γεωργική γη)
- Ζώνη Γ1 (Ειδικής ενίσχυσης παραδ. & βιολογικών καλλιεργειών)
- Εμπορικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής ΟΣΣΕ
- Ζώνη Κ2 (Επιχειρηματικό Πάρκο)
- Ζώνη Β3 (Αττικό Πάρκο)
- Αεροδρόμιο Σπάτων



ΚΛΙΜΑΚΑ



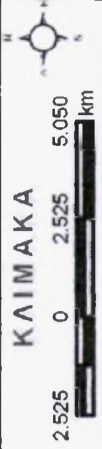
Υπόμνημα

- Αττική Οδός
- Ζώνη 500 μ.
- Χρήσεις - Καλύψεις Γης**
- Συνεχής Αστική Δομή
- Ασυνεχής Αστική Δομή
- Εμπόριο ή Βιομηχανία
- Περιοχή Λιμένα
- Λατομεία
- Περιοχή Χωματερός
- Χώρος Αεροδρομίου
- Αστικό Πράσινο
- Αθλητισμός-Αναψυχή
- Μη Αρδεύσιμη Γη
- Αμπέλια
- Εσπεριδοειδή
- Ελαιώνες
- Μόνιμη Εσοδεία
- Συνδυασμένες Καλλιέργειες
- Αγροτική Γη με Βλάστηση
- Αγροδασικές Περιοχές
- Δάσος Πλατύφυλλων
- Δάσος Κωνοφόρων
- Δάσος
- Λιβάδια
- Χέρσες Εκτάσεις
- Σκληρόφυλλη Βλάστηση
- Αραιό Δάσος
- Βραχύωδης Περιοχή
- Αραιή Βλάστηση
- Καμμένες Εκτάσεις
- Έλη

Χάρτης 4.5
Χρήσεις Γης από Corine

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α
Διπλωματική εργασία
Φοιτητής: Κακανής Πέτρος
Επιβλέπων: Πολύζος Σ.

ΚΛΙΜΑΚΑ
2.525 0 2.525 5.050 km



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΕλληνική Βιβλιογραφία

Ακίνητα. Εβδομαδιαίο Ένθετο της Εφημερίδας «Τα ΝΕΑ». Αθήνα.

Αραβαντινός, Α. (1997): Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για Μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου. Αθήνα: Συμμετρία.

Αραβαντινός, Α. (επ. υπεύθυνος.) (1997): «Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο». Ερευνητικό Πρόγραμμα. Αθήνα: ΕΜΠ.

Αραβαντινός, Α. (επ. υπεύθυνος.) (2000): «Πολεοδομική και Κυκλοφοριακή Κατάσταση Εισόδων Πόλεων». Ερευνητικό Πρόγραμμα. Αθήνα: ΕΜΠ.

ΑΣΔΑ, (2009), Ταυτότητα ΑΣΔΑ,[διαδίκτυο (online)]. Δυτική Αθήνα, Διαθέσιμο στο: < URL: <http://home.asda.gr/ns/asda/profile.asp?state=asda>>

Ασφάλειες Γαβρίλης, (2006), Έργα Αναφοράς: Αττική Οδός, [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: < URL: http://gavrilis.com/attiki_odos.php>

Ατλας-Οδηγός (2004): «Αθήνα: Αναλυτικοί Χάρτες Ευρύτερης Περιοχής Λεκανοπεδίου Αττικής». Αθήνα: Εμβέλεια.

Αττικές Διαδρομές Α.Ε., Εταιρεία Συντήρησης-Λειτουργίας —Εκμετάλλευσης (2004). Μηνιαίες Αναφορές στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Αθήνα.

Αττική Οδός, (2006), Έργο,[διαδίκτυο (online)] Κατάλογος διαθέσιμων ιστοσελίδων για το έργο από την εταιρία, Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.aodos.gr/default.asp?catid=9875&tag=7295>>

Αττική Οδός Α.Ε. (2001): «Αττική Οδός». Ενημερωτικό Φυλλάδιο. Αθήνα.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, (ΕΣΥΕ), (2009), Διάφορες Εκδόσεις, [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμες στο: <URL:www.statistics.gr>.

ΚΕΤΑ Αττικής, (2007), Προφίλ της περιοχής της Δυτικής Αττικής, [διαδίκτυο (online)], Κέντρο Επιχειρηματικής & Τεχνολογικής Ανάπτυξης Αττικής. Διαθέσιμο στο: < URL: http://www.keta-attiki.gr/corpsite/display/dsp_Entity.asp?EN_ID=77>

Λαμπριανίδης, Λ. (2002): Οικονομική Γεωγραφία, Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα. Αθήνα: Πατάκη.

Λάμπρου, Κ. (2006) ‘Ανατιμήσεις έως 60% λόγω Αττικής Οδού’, Ελευθεροτυπία τεύχος 20/12/2006.

Μαλούτας, Θ. (επιμ.) (2000): Οι Πόλεις: Κοινωνικός και Οικονομικός Ατλας της Ελλάδας. Αθήνα - Βόλος: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών — Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Νιβολιανίτου, Ζ. (2001): «Εκτίμηση Συνεπειών Από Μεγάλα Βιομηχανικά Ατυχήματα», [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: < URL: www.elinyae.gr>.

Ουέρκνεχ, Α. (2001): «Ο Νόμος 2545/97 Περί Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών Περιοχών(ΒΕΠΕ)», [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: < URL: www.elinyae.gr>.

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2000-2006 (2001). Αθήνα.

Σερράος, Κ. (επιμ.) (2001): «Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο: Δράσεις για την Αντιμετώπιση της Γραμμικής Παρόδιας Δόμησης». Ερευνητικό Πρόγραμμα. Αθήνα: ΕΜΠ.

Σκάγιαννης, Π. (1994): Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών. Αθήνα-Πειραιάς: Α. Σταμούλης.

Σκούντζος, Θ. (1997): Οικονομική Ανάπτυξη. Αθήνα: Α. Σταμούλης.

Σκούντζος, Θ. και Λίβας, Π. (1999): Αρχές Οικονομικής του Χώρου. Αθήνα: Α. Σταμούλης.

Σκυργιάννης, Χ. (2001): «Σχεδιασμό Μεταφορών και Συγκοινωνιακή Τεχνική». Διδακτικές Σημειώσεις. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Τα ΝΕΑ, (2009), Διάφορα άρθρα, Ημερήσια Εφημερίδα. Αθήνα.

Υπουργείο Οικονομικών (2005): «Πίνακες των Τιμών των Αντικειμενικών Αξιών, για την Περιφέρεια της Αττικής».

ΦΕΚ 647 (25.6.2003): «Καθορισμός Ζώνης Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ), Κατά Μήκος της Λεωφόρου Ελευσίνιας - Σπάτων και Καθορισμός Χρήσεων Γης και Όρων και Περιορισμών Δόμησης».

Φραντζεσκάκης, Ι.Μ. και Γιαννόπουλος, Γ.Α. (1986): Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Berry, P. (2002), UK Roads: London Inner Ring Road, [διαδίκτυο (online)], 1998 Motoring Atlas of Britian, Διαθέσιμο στο: < URL: http://www.pberry.plus.com/ukroads/ring_roads/london.html>

Cbrd, (2009), Introduction to the Ringways, [διαδίκτυο (online)], Ringways, Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.cbrd.co.uk/histories/ringways/background/>>

Chiamaroma, (2009), Situazione traffico in tempo reale sul Grande Raccordo Anulare, [διαδίκτυο (online)], Un buon sito dove incredibilmente c'è la situazione aggiornata, in tempo reale, del traffico su tutto il percorso del Grande Raccordo Anulare (GRA) Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.chiamaroma.it/forum/index.php?showtopic=6497>>

Linneker, B. and Spence, N. (1999), Road transport infrastructure and regional economic development : The regional development effects of the M25 London orbital motorway, [διαδίκτυο (online)]. Science direct, Διαθέσιμο στο: < URL: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi>

Mairie de Paris, (2009), Boulevard périphérique, [διαδίκτυο (online)], Voirie, Διαθέσιμο στο: < URL: http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=367>

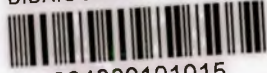
Monzon, A. and Villanueva, J. (1996), Impact of the Madrid M-40 ring road on emission from road traffic, [διαδίκτυο (online)]. Science direct, Διαθέσιμο στο: < URL: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/0048969796051996>>

Synovitz, R., (2007), Afghanistan: Ring Road's Completion Would Benefit Entire Region, [διαδίκτυο (online)], Radio Liberty. Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.rferl.org/content/Article/1078916.html>>

WISDOT (2002): «Transportation and Land Use Coordination». Executive Summary and Report of the WisDOT Land Use Workgroup., [διαδίκτυο (online)]. Wisconsin: Wisconsin Transportation Department. Διαθέσιμο στο: < URL: www.dot.wisconsin.gov>.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000101015

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι σύγχρονες πόλεις τείνουν να επεκτείνονται. Η συμπύκνωση αρκετά μεγάλου πληθυσμού σε συγκεκριμένο χώρο προκαλεί την ανάγκη για υποδομές. Στην παρούσα εξετάζεται το τμήμα των μεταφορικών υποδομών και συγκεκριμένα των περιφερειακών οδών με υπερτοπικό χαρακτήρα και η ανάπτυξη την οποία αυτοί επιφέρουν στις περιοχές από όπου διέρχονται. Κατά την επέκταση των πολεοδομικών συγκροτημάτων, οι λειτουργίες τείνουν να αποκεντρώνονται ανάλογα με το είδος τους και τη φύση τους. Ένας περιφερειακός οδικός άξονας δείχνει να έχει τη δυνατότητα να διαχέει στις εγγύς περιοχές τις λειτουργίες αυτές. Το γεγονός αυτό καταστεί τον περιφερειακό οδικό άξονα ως έργο το οποίο εμπεριέχει αρκετά μεγάλες και περιπλοκές αναπτυξιακές προοπτικές για τις περιοχές που διαπερνά, και χρίζει αξιολόγησης το σύστημα που περιγράφει και αναλύει τη σχέση μεταξύ του περιφερειακού οδικού άξονα, της ανάπτυξης και του βιώσιμου και αειφόρου σχεδιασμού, σε συνδυασμό με την έννοια της υπερτοπικής ανάπτυξης και της καλύτερης ποιότητας διαβίωσης.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναλύσει τη σχέση αυτή που αναπτύσσεται μεταξύ της Αττικής Οδού και της ανάπτυξης της περιοχής της Δυτικής Αττικής, να την αξιολογήσει και εξηγήσει τη φύση που διέπει τη σχέση αυτή ώστε να μπορέσει να αποτελέσει μια βάση για μελλοντικό βιώσιμο σχεδιασμό της περιοχής με γνώμονα την ομαλή και λειτουργική διάχυση της προκαλούμενης ανάπτυξης.

