

21 ΦΕΒ. 2012



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα 21-2-2012
Αρ.Πρωτ: 7180 Β

Αμαλιάδος 17 - Αμπελόκηποι
115 23 - Αθήνα
Τηλ. 210 64 00 015
Fax. 210 64 29 137
E-mail: vouli1@prv.ypeka.gr

ΠΡΟΣ τη
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ:
Βουλευτή
κ. Κωστή Χατζηδάκη

Θέμα: «Απάντηση σε Ερώτηση»

Σχετ: Η με αρ. πρωτ. 5084/27-1-2012 Ερώτηση

Σε απάντηση της **Ερώτησης με αρ. πρωτ. 5084/27-1-2012** που κατατέθηκε από το Βουλευτή κ. Κωστή Χατζηδάκη, για πληρέστερη ενημέρωσή σας, επισυνάπτουμε το με αρ. πρωτ. 287/20-2-2012 έγγραφο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ)/ΥΠΕΚΑ.

Συνημμένα:
Το με αρ. πρωτ. 287/20-2-2012 έγγραφο ΟΡΣΑ/ΥΠΕΚΑ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΙΚΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

ΔΟΜΝΑ ΣΩΤΗΡΙΑΔΟΥ





Αθήνα, 20/2/2012
Αρ. πρωτ.: 287

Τμήμα Α
Πληροφορίες : Γ. Νάθενας
Τηλ. :210-6435379

Προς:
Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και
Κλιματικής Αλλαγής- Γραφείο
Κοινοβουλευτικού ελέγχου

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε ερώτηση του βουλευτού κ.Κωστή Χατζηδάκη με θέμα «Ενταξη των μελλοντικών επεκτάσεων του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου προς τη Βόρεια Αθήνα, που έχουν σχεδιαστεί από το 2008, στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021».

Σχετ.: Το από 31/1/2012 με αρ. πρωτ. 7180/Β/212 έγγραφο του ΥΠΕΚΑ / Γραφείο Κοινοβουλ. Ελέγχου (αρ. πρωτ. ΟΡΣΑ 287/31-1-2012)

Σε απάντηση του ως άνω σχετικού εγγράφου και περιοριζόμενοι στις αρμοδιότητες του Οργανισμού, σας αναφέρουμε ότι η ένταξη της σχεδιασθείσας από τους ΗΣΑΠ (2008) βόρεια επέκταση της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (Γραμμή 1 του συστήματος Μετρό της Αθήνας) από Κηφισσιά μέχρι Αγιο Στέφανο, συμπεριλαμβάνεται στην υπό δημόσια διαβούλευση πρόταση για το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021 μονάχα ως προς το τμήμα Κηφισσιά-Νέα Ερυθραία (Καστρί, πλησίον διασταύρωσης οδών Ελ. Βενιζέλου / Θησέως και Αγ. Σαράντα), με 3 νέους σταθμούς και μήκος 5 χλμ περίπου. Η επιλογή αυτή, με την οποία υπάρχει σύμφωνη γνώμη και από πλευράς της Αττικό Μετρό Α.Ε., έγινε για τους ακόλουθους λόγους:

1. Το νέο ΡΣΑ έχει ορίζοντα δεκαετίας, που σημαίνει ότι περιλαμβάνει έργα και ρυθμίσεις που είτε θα ολοκληρωθούν εντός αυτής, είτε έστω θα δρομολογηθεί η υλοποίησή τους εντός αυτής. Με βάση αυτό το πλαίσιο αναφοράς αλλά και την δυσμενή συγκυρία ως προς την γενικότερη οικονομική κατάσταση της χώρας, κρίθηκε ότι προτεραιότητα για έργα επεκτάσεων των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αττική, έχουν οι επεκτάσεις του μετρό και του τραμ (ελαφρού μετρό) μόνο εντός του πυκνοδομημένου πολεοδομικού ιστού του λεκανοπεδίου της Αθήνας και κατά μήκος συγκοινωνιακών διαδρόμων υψηλής ζήτησης, και μεγάλης πολεοδομικής σημασίας, σύμφωνα με υπάρχουσες γενικές συγκοινωνιακές μελέτες και μελέτες σκοπιμότητας, αλλά και ώριμους πολεοδομικούς σχεδιασμούς. Πέραν αυτού εντάσσονται μονάχα οι επεκτάσεις του Προαστιακού προς τα λιμάνια Λαυρίου και Ραφήνας (που θα αποσυμφορήσουν το λιμάνι του Πειραιά) καθώς και η αναβάθμιση και καλύτερη αξιοποίηση του κορμού του Προαστιακού σιδηροδρόμου (ΟΣΕ) Πειραιάς-Αθήνα-Μενίδι-Αγιοι Στέφανος σε συνάρτηση με την ηλεκτροκίνησή του μέχρι Χαλκίδα. Στο σχέδιο δράσης που εξειδικεύει τον ανωτέρω σχεδιασμό, γίνεται μνεία για την βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση αυτού του κεντροβαρικού ως προς το λεκανοπέδιο της Αθήνας σιδηροδρομικού διαδρόμου, με πύκνωση των δρομολογίων για παροχή και αστικού τύπου σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης, παράλληλα με την προαστιακή.

2. Η επέκταση του ηλεκτρικού πέραν Ν. Ερυθραίας, δεν αναμένεται να εξυπηρετήσει ζήτηση που να δικαιολογεί την σκοπιμότητά της, δεδομένου ότι η περιοχή είναι και πρόκειται να παραμείνει αραιοκατοικημένη, με ενδιάμεσες ζώνες αμιγούς δασικής έκτασης και χωρίς

υπερτοπικές χρήσεις και πόλους έλξης μαζικών μετακινήσεων, με βάση τον θεσμοθετημένο πολεοδομικό σχεδιασμό. Μάλιστα η χάραξη που είχε προταθεί από την μελέτη των ΗΣΑΠ διέρχεται από πευκόδασος και κινδυνεύει να δημιουργήσει πιέσεις και τάσεις ανεπιθύμητης αστικοποίησης (περιοχή βορείως Μορτερού κατά μήκος της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης, πλησίον γηπέδου Πανερυθραίου και βορειότερα). Συγκεκριμένα η προτεινόμενη από την μελέτη των ΗΣΑΠ χάραξη που προβλέπει δημιουργία σταθμού και αμαξοστασίου του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου πλησίον του 20ου χιλιομέτρου της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης, βρίσκεται σε περιοχή που στα πλαίσια της τροποποίησης του ΓΠΣ Ν. Ερυθραίας έχει προταθεί ως περιοχή ειδικής προστασίας, μη προοριζόμενη για πολεοδόμηση, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο τμήμα της χαρακτηρίζεται από υψηλή δασική βλάστηση. Η ίδια περιοχή γειτνιάζει με την ζώνη προστασίας Κηφισσού και υπάρχει πρόταση από το ΥΠΠΟ (με αρ. πρωτ. 9012/26-1-2011) για κήρυξη της περιοχής αυτής ως αρχαιολογικού χώρου υπογείου αρχαίου υδραγωγείου. Για τους λόγους αυτούς, κατά την διαδικασία τροποποίησης του ΓΠΣ Ν. Ερυθραίας (η ολοκλήρωση της οποίας εκκρεμεί), ο Οργανισμός Αθήνας, σύμφωνα με την εισήγηση της Υπηρεσίας, πρότεινε την επέκταση της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (τ. ΗΣΑΠ / Γραμμή 1 του μετρό) μονάχα μέχρι και το βόρειο άκρο του πυκνοδομημένου ιστού της Νέας Ερυθραίας, με χωροθέτηση δύο σταθμών εντός αυτής (ο ένας στην κεντρική περιοχή της πόλης, πλησίον της διασταύρωσης Χ. Τρικούπη και Ελ. Βενιζέλου και ο άλλος ως τερματικός σταθμός πλησίον της διασταύρωσης Αγ. Σαράντα και Ελ. Βενιζέλου / Θησέως – περιοχή Καστρίου – με δημιουργία χώρων στάθμευσης ΙΧ-μετεπιβίβασης σε κατάλληλα σημεία). Με την ανωτέρω χωροθέτηση των δύο σταθμών, αναμένεται να αποφορτιστεί ο κυκλοφοριακά βεβαρυμένος οδικός άξονας της Ελ. Βενιζέλου, από την διασταύρωσή του με την οδό Αγ. Σαράντα και νοτιώτερα προς κέντρο Ν. Ερυθραίας, Κηφισσιά κλπ.

3. Η περιοχή βορειότερα της Ν. Ερυθραίας, εξυπηρετείται κατά βάση από την γραμμή του ΟΣΕ (κλάδος του Προαστιακού Πειραιάς-Αθήνα-Χαλκίδα), που διέρχεται με σταθμό από τον Αγιο Στέφανο και που μετά την ολοκλήρωση των ημιτελών σήμερα έργων αναβάθμισης και ηλεκτροκίνησής της και με την προσθήκη ενδιάμεσης στάσης στον οικισμό Κρυονερίου (σύμφωνα με την πρόταση του θεσμοθετημένου ΓΠΣ Κρυονερίου, ΦΕΚ275ΑΑΠ/2008), καθώς και την δημιουργία (ή αναβάθμιση) οργανωμένων χώρων στάθμευσης ΙΧ-μετεπιβίβασης στους σταθμούς της, θα μπορεί να προσφέρει ταχύτερη και αποτελεσματικότερη σύνδεση με την κεντρική περιοχή της Αθήνας. Ηδη σήμερα ο χρόνος διαδρομής της υφιστάμενης σιδηροδρομικής σύνδεσης ΟΣΕ Αθήνας-Αγίου Στεφάνου είναι ίσος με τον χρόνο διαδρομής της σύνδεσης Αθήνας-Κηφισσιάς μέσω της γραμμής του ηλεκτρικού και κατά συνέπεια πολύ μικρότερος από τον χρόνο σύνδεσης Αθήνας-Αγ. Στεφάνου μέσω της επέκτασης της γραμμής του ηλεκτρικού, εφόσον αυτή υλοποιηθεί.

4. Ο σχεδιασμός μεταφορών επιπέδου ΡΣΑ στηρίζεται στην αρχή της συμπληρωματικότητας των μέσων και βέλτιστης αξιοποίησης και συνέργειας των πόρων του συγκοινωνιακού συστήματος της Αττικής. Η επέκταση της γραμμής του ηλεκτρικού προς Νέα Ερυθραία θα αυξήσει το μήκος της σε 31 χλμ, που είναι ήδη οριακό για εξυπηρέτηση τύπου μετρό. Μεγαλύτερου μήκους γραμμές δικαιολογούνται μόνο στην περίπτωση προαστιακού σιδηροδρόμου, που έχει μεγαλύτερες λειτουργικές ταχύτητες και αραιότερες στάσεις. Παράλληλα, οι πολύ μεγάλοι μήκους γραμμές μετρό, δημιουργούν δυσλειτουργίες στο κεντρικό τμήμα τους, διότι η αυξημένη ζώνη επιρροής τους συντελεί στη δημιουργία συνθηκών κορεσμού της χωρητικότητας του μέσου σε αυτό και συνεπάγεται μεγάλη υποβάθμιση της ποιότητας μεταφοράς ή και αδυναμία εξυπηρέτησης των σταθμών του κεντρικού τμήματος της γραμμής, κατά την φορά της προσανατολισμένης αιχμής της κίνησης.

Κατά συνέπεια και με βάση τα ανωτέρω, θεωρούμε ότι με οργάνωση ορθολογικά σχεδιασμένων τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών από την ενδοχώρα της βόρειας Αθήνας προς τους σταθμούς του ΟΣΕ στον Αγιο Στέφανο (σε συνδυασμό με πύκνωση των δρομολογίων του προς Αθήνα / Πειραιά) και του μελλοντικού τέρματος του αστικού ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στο

Καστρί (οδός Αγίων Σαράντα), καθώς και με αναβάθμιση του χώρου στάθμευσης ΙΧ-μετεπιβίβασης στον ΣΣ ΟΣΕ Αγίου Στεφάνου και δημιουργία ανάλογου χώρου στο νέο τέρμα του ηλεκτρικού στο Καστρί, μπορεί να καλυφθεί ικανοποιητικά όλη η ενδιαμέση περιοχή. Στο απώτερο μέλλον, μπορεί το θέμα αυτό να επανεξεταστεί εάν υπάρξουν πολεοδομικές εξελίξεις και σχεδιασμοί που να το δικαιολογούν, και αυτό το επιτρέπει με σχετική του πρόβλεψη το ίδιο το σχέδιο νόμου του νέου ΡΣΑ..

Η Προϊσταμένη του Οργανισμού Αθήνας

Ε.Δ.

1. Χρονολογικό Αρχείο
2. Τμήμα Α
3. Τμήμα Β
4. Γ. Νάθενας
5. Ε. Στεφανή

Ελένη Ηλιοπούλου



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ