



Αθήνα 27 /6/2022

ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς: τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ.Κ.Καραμανλή
τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ.Κ.Σκρέκα
τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ.Α.Γεωργιάδη**

Θέμα: “Σχετικά με το έργο: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ Λ. ΚΥΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ : ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ (Α/Κ ΚΥΜΗΣ) ΕΩΣ Ε.Ο.Α1 (Α/Κ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ)”

Όπως ενημερωνόμαστε, με την από 14-3-2022 Ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας Αίτηση Ακυρώσεως Του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, κατά Του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών ΠΕΡΙ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ της από 12-1-2022 (ΑΔΑΜ 22PROC009915385 2022-1-12) Διακήρυξης δημοπρασίας έργου με ανοικτή διαδικασία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ.Ο.Υ.), για την κατασκευή του έργου: «ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ Λ. ΚΥΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ : ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ (Α/Κ ΚΥΜΗΣ) ΕΩΣ Ε.Ο.Α1 (Α/Κ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ)», αλλά και με την υπ’ αριθ. 05/02-02-2022 (ΑΔΑ: 6ΨΔΩΩΡ3-Φ4Ι) απόφαση του Δ.Σ. του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, όπου -μεταξύ άλλων- συστήθηκε «Ομάδα επικοινωνίας & διεκδικήσεων» αναφορικά με το εν λόγω έργο και εξ’ αφορμής της διεξαγωγής του διαγωνισμού που διεξήχθη την 22-02-2022, μελετήθηκε ο φάκελος του έργου (τεύχη δημοπράτησης), διαπιστώθηκαν και μας αναφέρονται τα ακόλουθα:

ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΖΗΤΗΜΑ: Τα κυκλοφοριακά «δεδομένα» που επικαλούνται οι Μ.Π.Ε (2001 & 2013) και κατ’ επέκταση η σχετική Α.Ε.Π.Ο. του έργου και η αντίστοιχη ανανέωσή της, βασίζονται σε χάρτες της Αττικό Μετρό Α.Ε., στους οποίους αξιοποιούνται πραγματικά κυκλοφοριακά δεδομένα του έτους 2000 (προ 22 ετών δηλαδή) για να εκτιμηθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος τυπικής πρωινής καθημερινής αιχμής, για τα παρελθόντα πλέον έτη 2010 & 2020. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της σημαντικής διαφοροποίησης των πραγματικών δεδομένων, από αυτά που περιλαμβάνονται στην Μ.Π.Ε., είναι η ομολογημένη και εντός της Μ.Π.Ε. 2001 (Τμήμα Α’) «μη λειτουργία της Αττικής οδού καθώς και η «μη ύπαρξη του Ολυμπιακού χωριού» την περίοδο 2000 – 2001, οπότε και εκπονήθηκε το κύριο μέρος της Μ.Π.Ε. του έργου που δημοπρατήθηκε 22 χρόνια μετά. Τα κυκλοφοριακά δεδομένα που λαμβάνονται υπ’ όψη στην από 28-09-2021 Τεχνική Έκθεση Οριστικής Μελέτης Οδοποιίας του έργου: δεν έχουν ενσωματωθεί/μελετηθεί στην Μ.Π.Ε. του έργου, αναγράφεται ότι χορηγήθηκαν από την αρμόδια Υπηρεσία της Αττικής οδού, την 17-11-2021, δηλαδή σχεδόν δύο (2) μήνες μετά τη σύνταξη της τελικής (3^{ης}) έκδοσης μελέτης οδοποιίας του έργου (28-09-2021) και 10 χρόνια μετά

την αρχική (1^η) έκδοσή της (09-03-2011). Αφορούν μόνο το τμήμα της Αττικής Οδού (Αεροδρόμιο Σπάτων – Λαμία – Αεροδρόμιο Σπάτων), χωρίς να εμφανίζονται πραγματικά κυκλοφοριακά δεδομένα για τις περιοχές πέριξ του άξονα του νέου έργου και διαπιστώνονται σημαντικές διαφορές (μείωση πλέον του 100%) συγκρίνοντας την εκτίμηση της Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) για το παρελθόν πλέον έτος 2020, ανάμεσα στον Πίνακα 1.7-3 της Τεχν. Έκθεσης Οριστικής Μελέτης Οδοποιίας, και στον Πίνακα 16, της Μ.Π.Ε. Τμήμα Α του έργου(σελ.107). Επίσης, στην Οριστική Μελέτη – σε αντίθεση με την «παλιά Μ.Π.Ε» - προβλέπεται «μελέτη τεχνικού Άνω Διάβασης της Λ. Κύμης πάνω από την οδό Πλαπούτα (ΤΕ10) (δύο κλάδοι αριστερός & δεξιός)», δηλαδή η κατάργηση / ακύρωση του υφιστάμενου ισόπεδου κόμβου των Λ. Κύμης & Λ. Πλαπούτα, η οποία αποτελεί πολύ σοβαρή τροποποίηση, έχοντας ως άμεσες συνέπειες: - Την κατάργηση σύνδεσης του μοναδικού δευτερεύοντα οδικού άξονα, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Ηρακλείου (Λ. Πλαπούτα), ο οποίος είχε διεύθυνση Ανατολής – Δύσης και συνδεόταν με πρωτεύουσα οδική Αρτηρία (Λ. Κύμης). -Την κυκλοφοριακή ασφυξία του μεγαλύτερου μέρους του Δήμου Ηρακλείου (βόρεια των γραμμών ΗΣΑΠ) καθ' ότι οι οδικές διέξοδοι που απομένουν προς Ανατολάς και Νότο, έχουν σημαντικά χαμηλότερες κυκλοφοριακές χωρητικότητες, επιφέροντας αυξημένους χρόνους παραμονής οχημάτων εντός του αστικού ιστού του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, αυξάνοντας έτσι αντίστοιχα την περιβαλλοντική υποβάθμιση της περιοχής (θόρυβος, αέριοι ρύποι). Εκτιμάται μάλιστα ότι θα αυξηθούν σημαντικά οι χρόνοι μετακίνησης των οχημάτων (πιθανόν μέχρι και 100% σε κοντινούς προορισμούς όπως η Ν. Ιωνία, το Γαλάτσι ,το Μαρούσι, το Χαλάνδρι, κ.λπ). – Την ποιοτική υποβάθμιση της Λ. Πλαπούτα, δεδομένου ότι θα εμφανίζει έντονα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθ' ότι θα καταστεί ένα δευτερεύον οδικό δίκτυο, συνολικού μήκους περί τα 3,6km, το οποίο θα επιφορτίζεται κυκλοφοριακά καθ' όλο το μήκος του, χωρίς καμία ενδιάμεση κυκλοφοριακή «εκτόνωση», όπως συνέβαινε μέχρι σήμερα με τον ισόπεδο κόμβο αυτής, με τη Λ. Κύμης, και όπως συμβαίνει σε όλα τα αντίστοιχα οδικά δίκτυα της περιοχής (ανά 1 – 1,5km διασταυρώνονται με αντίστοιχης κυκλοφοριακής χωρητικότητας οδικά δίκτυα). -Την ανατροπή του ισχυρισμού Νο18, της υπ' αριθ. 174286/05-08-2014 (ΑΔΑ: Ω6Σ40-Σ4Ν), καθ' ότι επέρχονται σημαντικές αρνητικές διαφοροποιήσεις ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον – σε σχέση με αυτές που έχουν εξεταστεί και αξιολογηθεί στην αρχική Μ.Π.Ε του κυρίως οδικού έργου - και δεν εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους περιβαλλοντικούς όρους της υπ' αριθ. 100975/13-07-2001 Κ.Υ.Α. έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΝΤΙΘΟΡΥΒΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: Δεν εντοπίστηκε στα τεύχη δημοπράτησης «Οριστική μελέτη αντιθορυβικής προστασίας» η οποία -σύμφωνα με τον όρο Νο57, της υπ' αριθ. 100975/13-07-2001 ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων- «...πρέπει να κατατεθεί και να εγκριθεί από την ΕΥΠΕ του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. πριν από την έναρξη κατασκευής του έργου». Η παρ.4α, της ενότητας 7.2.1. Μέτρα αντιμετώπισης του θορύβου κατά τη λειτουργία του Τμήματος Α' της Μ.Π.Ε. του έργου, δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι «...δεν εντοπίστηκαν (σ.σ.μ. κτίρια) στην περιοχή» του Ηρακλείου, όπου ξεκινά η χάραξη του έργου, ώστε να τίθεται θέμα αδυναμίας ηχοπροστασίας τους, λόγω του

επιφανειακού του δρόμου. Όπως προκύπτει όμως από την αντιπαραβολή των αεροφωτογραφιών της περιοχής του έργου, του 2001 (οπότε και συντάχθηκε η προαναφερθείσα Μ.Π.Ε.) και του 2021, παρατηρείται ότι πλέον, έχουν κατασκευασθεί ευάριθμες κατοικίες πέριξ του άξονα του έργου, ακόμα και στην αρχή της χάραξης αυτού. Ως εκ τούτου έχουν διαφοροποιηθεί σημαντικά τα στοιχεία που αναφέρονται στην ΜΠΕ. Επιπρόσθετα, στο υπ' αριθ. 117483/04-08-2003 έγγραφο του Τμήματος Καταπολέμησης Θορύβου, Δ/νσης Ε.Α.Ρ.Θ., Γεν. Δ/νσης Περιβάλλοντος, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., διαπιστώνεται ότι σε ανύποπτο χρόνο, σε περίοδο καλοκαιρινών διακοπών (24-07-2003) και σε χρόνο όπου η Αττική Οδός λειτουργούσε μόνο κατά ένα μικρό τμήμα της, οι μετρούμενες στάθμες θορύβου, ξεπερνούσαν ήδη κατά 5 – 6db(A), τις μέγιστες επιτρεπόμενες, παραβιάζοντας ευθέως την παρ. γ, της υπ' αριθ. πρωτ. 60699/02-04-1993 αντίστοιχης απόφασης «Έγκρισης Περιβαλλοντικών όρων...» της υφιστάμενης Αττικής Οδού. Μάλιστα στο ίδιο έγγραφο, ως βέλτιστη λύση στο πρόβλημα της ηχορρύπανσης προτείνεται, η «...ολική κάλυψη του οδικού τμήματος (σ.σ. της Αττικής Οδού) από την σήραγγα Ν. Ηρακλείου έως και την πεζογέφυρα στο ύψος της εξόδου προς την οδό Κύμης».

ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ Μ.Π.Ε ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ: Η ισχύς της υπ' αριθ. 100975/13-07-2001 ΚΥΑ Υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Γεωργίας – Πολιτισμού Α.Ε.Π.Ο. του εν λόγω έργου, κατέστη -τυπικά τουλάχιστον- άκυρη μετά την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δεδομένου ότι η ισχύς της εν λόγω Α.Ε.Π.Ο. έληγε την 31-12-2011, μόνον «...με την προϋπόθεση ότι οι περιβαλλοντικοί όροι θα τηρούνται με ακρίβεια.» (σημείο (στ) απόφασης). Όπως προκύπτει λοιπόν, ΔΕΝ έχει τηρηθεί ο όρος 4, σύμφωνα με τον οποίο: «Σε κάθε περίπτωση ο προγραμματισμός του συνόλου των εργασιών (ανασκαπτικών ή κατασκευαστικών) για την κατασκευή του έργου, να γίνει ούτως ώστε το έργο να είναι έτοιμο για χρήση στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004». Στην υπ' αριθ. Οικ. 174286/05-08-2014 (ΑΔΑ: Ω6Σ40-Σ4Ν) απόφαση Τροποποίησης – Ανανέωσης Α.Ε.Π.Ο., επισημαίνονται στις σελ. 10 έως και 12 της Τεχνικής Έκθεσης του Φακέλου Ανανέωσης – Τροποποίησης της Μ.Π.Ε. του 2001, του έργου, περισσότερες από εννέα (9) τεχνικές αλλαγές και τουλάχιστον δύο από αυτές (1. Η κατάργηση ισόπεδου κόμβου Λ. Πλαπούτα – Λ. Κύμης, 2. Η επιμήκυνση της σήραγγας κατά 300μ.) είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Στις σελ. 5-8, της Ε617/20 μ22/14-03-2022 Αίτησης Ακυρώσεως στο ΣτΕ, του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, κατά της από 12-01-2022 διακήρυξης του έργου, εγείρονται ευάριθμα ζητήματα τυπικής και ουσιαστικής ακυρότητας της Μ.Π.Ε. του έργου και της ανανέωσης αυτής και συγκεκριμένα: -Μη νομίμως δεν περιλαμβάνεται στην προσβαλλόμενη πράξη διακήρυξης η ΑΕΠΟ του έργου και δεν γίνεται ούτε καν επίκληση αυτής στο προοίμιο της διακήρυξης. -Μη νομίμως προβλέπεται προθεσμία λήξεως του έργου μεταγενέστερη του χρόνου λήξεως της ΑΕΠΟ, τη στιγμή που δεν προβλέπεται εκ του νόμου ανανέωση της...ανανέωσης της Α.Ε.Π.Ο. -Η προσβαλλόμενη πράξη διακήρυξη του έργου βασίζεται σε μη νόμιμη πράξη Τροποποίησης-Ανανέωσης της ΑΕΠΟ.

ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ: Σύμφωνα με την ενότητα «1.2. Ιστορικό και σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου» της εγκεκριμένης Μ.Π.Ε. – Τμήμα Α' του έργου, ο κύριος σκοπός κατασκευής του έργου (Τμήμα Α') ήταν η «εξασφάλιση

των απαιτούμενων κυκλοφοριακών συνθηκών, κατά την διενέργεια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, για τις οποίες έχει δεσμευθεί η χώρα μας απέναντι στην Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή (Δ.Ο.Ε.)». Είναι προφανές ότι 18 χρόνια μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες με εγκαταλειμμένες τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις και το μεγαλύτερο μέρος του πρώην Ολυμπιακού χωριού, έχει απαλειφθεί η συγκεκριμένη σκοπιμότητα του έργου. Ως επιπρόσθετος «σκοπός» του έργου, αναφέρεται στην Μ.Π.Ε. – Τμήμα Α' (βλ. σελ.5) η απορρόφηση τμήματος των κυκλοφοριακών φόρτων της Λ. Κηφισίας μόνον προς Βορρά (όχι προς Νότο), από τις περιοχές «Κέντρο Αθηνών, Κυψέλη, Γκύζη, Αμπελόκηποι, Ψυχικό, Φιλοθέη, Ν. Ιωνία, Ηράκλειο, Πεύκη, Λυκόβρυση και επιμέρους τμημάτων πολλών ακόμα περιοχών χωρίς να τεκμηριώνεται, ούτε και να συγκεκριμενοποιείται (αναφέροντας για παράδειγμα, το ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου που θα απορροφηθεί). Εμμένει μάλιστα στην προαναφερθείσα αοριστία (σελ.6 της Μ.Π.Ε. – Τμήμα Α) της «Μετα-Ολυμπιακής» σκοπιμότητας του έργου, αναφέροντας ότι «Τα οφέλη... ...είναι προφανή» και πως «αυτή αποτελεί βασικό ακτινικό άξονα του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών και ανταγωνιστικό άξονα της ήδη κορεσμένης Λ. Κηφισίας». Όμως η Λ. Κύμης δεν μπορεί να καταστεί ανταγωνιστική της Λ. Κηφισίας, διότι η Λ. Κύμης: -Σε αντίθεση με τη Λ. Κηφισίας, έχει μόνον δύο ανισόπεδους κόμβους. - Συνεχίζει προς Αθήνα ως Λ. Βεΐκου η οποία έχει μόνον ισόπεδους κόμβους, και διασχίζει τον έντονα πυκνοκατοικημένο αστικό ιστό των Δήμων Ν. Ιωνίας και Γαλασίου με αποτέλεσμα να εμφανίζονται καθημερινά, ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης (μποτιλιαρίσματα 700 – 2000μ στο ρεύμα προς Αθήνα), τα οποία προφανώς θα ενταθούν, αν η Λ. Κύμης – Βεΐκου, δεχθεί επιπρόσθετους σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους από και προς την Εθνική Οδό. - Καταλήγει νότια (μετά τη διασταύρωση των Λεωφόρων Βεΐκου & Γαλασίου), στην οδό Αγ. Γλυκερίας (περιοχή Γαλασίουωξ - Κυψέλης), η οποία πρακτικά έχει μία (1) λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ακυρώνοντας την έννοια του «ακτινικού άξονα» προς το κέντρο της πόλης (πρέπει οι περισσότεροι να στρίψουν κάθετα στη Λ. Γαλασίου) και προκαλώντας φαινόμενα έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης (bottleneck). Επίσης, στο έγγραφο «τεκμηρίωσης σκοπιμότητας» του έργου, το οποίο συμπεριλαμβάνεται στα τεύχη δημοπράτησης αυτού, η «μετα-ολυμπιακή» σκοπιμότητα διαφέρει σημαντικά από αυτήν που περιλαμβάνεται στην Μ.Π.Ε. του έργου: Η κατασκευή του έργου σκοπεί στην αποσυμφόρηση του ανισόπεδου κόμβου (Α/Κ) της Αττικής Οδού και της Εθνικής Οδού (Ε.Ο.1), ενώ την ίδια στιγμή γίνονται αόριστες αναφορές περί «πολλαπλών κοινωνικοοικονομικών οφελών», και περί εξυπηρέτησης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων από και προς Δήμους των βορείων προαστίων και το κέντρο της Αθήνας.

Επειδή με βάση τα παραπάνω, εγείρονται ερωτήματα καθώς ενδέχεται η κατασκευή του έργου να πραγματοποιηθεί βάσει παρωχημένης μελέτης (Μ.Π.Ε 2001) και ως εκ τούτου να υπάρξει πιθανή υποβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων του Δήμου Ηρακλείου, δεδομένου ότι για πολλοστή φορά θα διαρραγεί ο αστικός ιστός της περιοχής του Ηρακλείου (σημειώνεται ότι ήδη υπάρχει διακοπή του αστικού ιστού από τις γραμμές του ΗΣΑΠ και την Αττική οδό)

Ερωτώνται οι κ.κ Υπουργοί

1. Σε ποιες ενέργειες προτίθεστε να προβείτε ώστε να αρθούν οι παραλείψεις της Μ.Π.Ε. του 2001, οι οποίες δεν έχουν αρθεί ούτε μετά την τροποποίησή της (2013 – 2014), καταρχάς σε ό,τι αφορά τα παρωχημένα κυκλοφοριακά δεδομένα, τα οποία επηρεάζουν τον οδικό θόρυβο, το ρυπαντικό φορτίο, τους χρόνους μετακίνησης των οχημάτων και λοιπές παραμέτρους που είναι αντικείμενο της Μ.Π.Ε;
2. Υπάρχει μελέτη που εξετάζει συγκεκριμένα (με ποσοτικά αποτελέσματα) τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις που θα επιφέρει η κατάργηση του ισόπεδου κόμβου των Λ. Πλαπούτα και Λ. Κύμης στους όμορους Δήμους του κόμβου (Ηρακλείου Αττικής, Ν. Ιωνίας, Λυκόβρυσης – Πεύκης, Αμαρουσίου); Υπάρχει μελέτη που εξετάζει συγκεκριμένα (με ποσοτικά αποτελέσματα) τις επιδράσεις που θα έχει το σύνολο του έργου, στους κυκλοφοριακούς φόρτους εντός των Δήμων τους οποίους διασχίζει το έργο (Ηράκλειο Αττικής, Λυκόβρυση – Πεύκη, Μαρούσι, Κηφισιά) ή επηρεάζει (Ν. Ιωνία, Γαλάτσι, Αθήνα, κ.λπ.) δεδομένου ότι θα συνδέεται με την Εθνική Οδό χωρίς διόδια και θα προσελκύει κυκλοφοριακούς φόρτους;
3. Υπάρχει και έχει εγκριθεί η «Οριστική μελέτη αντιθορυβικής προστασίας»; Αν δεν υπάρχει, τότε προβλέπεται η εκπόνηση και η έγκρισή της δεδομένου ότι έπρεπε να έχει εγκριθεί πριν την έναρξη κατασκευής του έργου, άλλως παύει η ισχύς της Α.Ε.Π.Ο.; Ποια κυκλοφοριακά δεδομένα θα χρησιμοποιηθούν για την εκπόνηση της οριστικής μελέτης αντιθορυβικής προστασίας; Πώς θα αντιμετωπιστεί το ενδεχόμενο, να προκύψει από την οριστική μελέτη αντιθορυβικής προστασίας - λαμβάνοντας υπ'όψιν και το γεγονός ότι τα δεδομένα πλέον έχουν ανατραπεί από την πραγματικότητα του αστικού ιστού όπως αυτός έχει διαμορφωθεί σήμερα - η αναγκαιότητα πλήρους κάλυψης του εν λόγω τμήματος της Λ. Κύμης δεδομένου ότι μια τέτοια απαίτηση προϋποθέτει σημαντικές τεχνικές αλλαγές σε επίπεδο σχεδιασμού και προϋπολογισμού;
4. Γιατί την περίοδο 2013 – 2014, δεν συντάχτηκε νέα Μ.Π.Ε. του έργου, όπως υπαγορεύεται από τις κείμενες διατάξεις του Ν. 4014/11, λαμβάνοντας υπ' όψη τα κυκλοφοριακά δεδομένα της Αττικής Οδού εκείνης της περιόδου και την κατάργηση του ισόπεδου κόμβου Λ. Πλαπούτα – Λ. Κύμης, εκτιμώντας εκ νέου τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις (θόρυβος, ρύπανση κ.λπ.) του έργου λόγω των προαναφερθέντων «νέων» δεδομένων και εξετάζοντας περαιτέρω εναλλακτικές λύσεις που θα εξυπηρετούσαν τη «Μετα-Ολυμπιακή» σκοπιμότητα του έργου όπως αυτή διατυπώνεται στο έγγραφο τεκμηρίωσης σκοπιμότητας της διακήρυξης (αποσυμφόρηση υφιστάμενης εξόδου Αττικής Οδού προς Εθνική Οδό); Ποιες εναλλακτικές λύσεις εξετάστηκαν από την Μ.Π.Ε. του έργου, για την «αποσυμφόρηση του ανισόπεδου κόμβου (Α/Κ) της Αττικής Οδού και της Εθνικής Οδού (Ε.Ο.1)», ώστε το έγγραφο τεκμηρίωσης σκοπιμότητας προκρίνει το συγκεκριμένο έργο ως τη βέλτιστη λύση αποσυμφόρησης του εν λόγω κόμβου;
5. Έχουν συγκεκριμενοποιηθεί ή και ποσοτικοποιηθεί τα «προφανή» «Μετα-Ολυμπιακά» οφέλη του έργου για το Λεκανοπέδιο ενώ έχουν παρέλθει δεκαοκτώ

(18) έτη από τους Ολυμπιακούς Αγώνες; Πώς λογίζεται ώριμο ένα έργο, όταν αναζητά μέχρι και σήμερα τον πραγματικό σκοπό του ενώ αρχικά είχε ως σκοπό τη διευκόλυνση μετάβασης των αθλητών από το Ολυμπιακό Χωριό στις εγκαταστάσεις του Ο.Α.Κ.Α. μόνο για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, εν συνεχεία την εν μέρη και αορίστως αποσυμφόρηση της Λ. Κηφισίας και τελικά, την αποσυμφόρηση του Α/Κ Αττικής Οδού και Εθνικής Οδού;

6. Στις αόριστες αναφορές περί «πολλαπλών κοινωνικοοικονομικών οφελών», που αναφέρονται στο έγγραφο τεκμηρίωσης της σκοπιμότητας, συμπεριλαμβάνεται και η άμεση σύνδεση του μελλοντικού καζίνο που σχεδιάζεται να κατασκευασθεί από την σύμπραξη των Athens Resort Casino ΑΕ και ΕΤΑΔ ΑΕ, στη συμβολή των Λεωφόρων Σπύρου Λούη και Κηφισίας; Συμπεριλαμβάνεται στις προαναφερθείσες αναφορές περί «πολλαπλών κοινωνικοοικονομικών οφελών», η πρόοδος ή ακόμα και η έναρξη των έργων στο Ελληνικό, δεδομένου ότι για να επιτραπεί η κατασκευή του καζίνο στο Ελληνικό, υπάρχει συμβατική υποχρέωση της Ελληνικής Πολιτείας, να μεταφέρει προηγουμένως το καζίνο της Πάρνηθας εντός του αστικού ιστού του Λεκανοπεδίου; Στη σύμβαση με την οποία το καζίνο της Πάρνηθας, θα μεταφερθεί εντός του Λεκανοπεδίου, περιλαμβάνεται δεσμευτικά όρος συγκοινωνιακής σύνδεσής του με την Εθνική Οδό;

Ο ερωτών βουλευτής

Κλέων Γρηγοριάδης