

ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΤΟΥ ΓΕΩ.Τ.Ε.Ε.

ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (Μ.Π.Ε.) ΤΩΝ ΝΕΩΝ

ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

Το Παράρτημα Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας του ΓΕΩΤ.Ε.Ε. συμμετέχοντας στη δημόσια διαβούλευση για τη Μ.Π.Ε. των νέων οδικών έργων Αττικής, με δεδομένο ότι τα προτεινόμενα έργα εμπίπτουν στο γεωγραφικό χώρο αρμοδιότητάς του, απέστειλε στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. και στους Δήμους και Κοινότητες από όπου διέρχονται τα έργα, τις απόψεις του για την Μ.Π.Ε. των νέων οδικών έργων Αττικής.

Οι απόψεις αυτές διαμορφώθηκαν από Επιτροπή που συγκροτήθηκε από τη Δ.Ε. του Παραρτήματος, με την ακόλουθη σύνθεση: **Μήλιου Ελένη** *Ιχθυολόγο, Ταμία της Δ.Ε. του Παραρτήματος* ως συντονίστρια, **Βαλαδάκη Αικατερίνη** *Γεωλόγο, Μπόκαρη Νικόλαο* *Δασολόγο, Μέλος της Δ.Ε. του Παραρτήματος*, **Μπλουκίδη Κωνσταντίνο** *Γεωπόνο, Πρόεδρο της Πενταμελούς Επιτροπής Γεωπόνων του Παραρτήματος*, και **Τσιφουτιδη Γεώργιο** *Γεωλόγο*. Στη συνέχεια η Δ.Ε. στην 6^η Συνεδρίασή της, μετά από ανταλλαγή απόψεων, υιοθέτησε ομόφωνα την εισήγηση της εν λόγω Επιτροπής και ενέκρινε το παρακάτω κείμενο με τις Απόψεις και Προτάσεις του Παραρτήματος Ανατολικής Στερεάς του ΓΕΩΤ.Ε.Ε. για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των νέων οδικών έργων Αττικής:

Καταρχάς επισημαίνουμε ότι ενώ το ΓΕΩΤ.Ε.Ε. είναι θεσμικός σύμβουλος της πολιτείας σε γεωτεχνικά θέματα που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αποκατάσταση του, καθώς και σε θέματα σχετικά με τις εδαφικές και υπεδαφικές συνθήκες θεμελίωσης και κατασκευής των διαφόρων τεχνικών έργων, δεν εκλήθη ούτε από αρχής στη δημόσια διαβούλευση, ούτε και κατά τη φάση σχεδιασμού των νέων οδικών έργων Αττικής. Το Παράρτημα Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας του ΓΕΩ.Τ.Ε.Ε. ζήτησε με δική του πρωτοβουλία από την Πολιτεία τη Μ.Π.Ε. προκειμένου να εκφράσει τις απόψεις του, καθώς τα νέα οδικά έργα Αττικής εμπίπτουν τόσο στο γεωγραφικό χώρο αρμοδιότητας του όσον δε κυρίως στα επιστημονικά πεδία που θεραπεύει. Βέβαια, τα χρονικά περιθώρια που δίνονται στους φορείς για να εκφέρουν τις απόψεις τους είναι ασφυκτικά και οι συνοπτικές διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης που ακολουθούνται δεν συνάδουν με τη σημαντικότητα των νέων αυτών έργων.

Η υπό δημόσια διαβούλευση Μ.Π.Ε. αφορά νέα οδικά έργα, τα οποία σε μεγάλα τμήματά τους ή σε καίριες για το έργο θέσεις, ήδη έχουν σχεδιασθεί και συνεπώς οι εναλλακτικές λύσεις που δίνονται έχουν τοπικό και περιορισμένο χαρακτήρα και υπακούουν σε υποχρεωτικούς από την Αναθέτουσα Αρχή του έργου σχεδιαστικούς καταναγκασμούς. Παρά ταύτα, κρίνουμε σκόπιμο να εκφέρουμε γενικότερα απόψεις για τον σχεδιασμό και την σκοπιμότητα των έργων αυτών, πέρα από ειδικές προτάσεις μας σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του σχεδιασθέντος έργου, αφού αυτό καθ' εαυτό το έργο μεταβάλλει τα φυσικά και ανθρωπογενή περιβαλλοντικά δεδομένα στην Αττική.

Από την εξέταση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των Νέων Οδικών Έργων Αττικής διαπιστώνονται τα εξής:

➤ **Δεν πείθει η μελέτη σχετικά με την σκοπιμότητα και την προοπτική των έργων.**

Η συγκοινωνιακή μελέτη βασίζεται στο γενικό σχεδιασμό και σε δεδομένα μετακίνησης των δεκαετιών 1960, 1970 (μελέτη Σμίθ, μελέτη Δοξιάδη). Η σύγχρονη επιστημονική προσέγγιση απαιτεί να εξετασθεί ολιστικά το κυκλοφοριακό πρόβλημα, να τεθούν υπόψη και να αναλυθούν τα νέα κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά δεδομένα (Νέες οικιστικές πιέσεις, Μετρό, Προαστιακός σχεδιασμός

ΟΣΕ, Αττική Οδός κ.λ.π.), οι απαιτήσεις βελτίωσης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Αττικής (αύξηση του διαθέσιμου πρασίνου σε m² ανά κάτοικο, αύξηση των ελεύθερων διαθέσιμων χώρων, αποφυγή περαιτέρω αύξησης των σκληρών επιφανειών, μείωση της ρύπανσης, μείωση του θορύβου, ελεύθερη πρόσβαση και ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου, ενθάρρυνση διατήρησης γεωργικών και κτηνοτροφικών δραστηριοτήτων και χρήσεων γης) και να δοθεί μια ολοκληρωμένη λύση με προοπτική τουλάχιστον 20 ετών.

Τούτο προϋποθέτει, κατ' ελάχιστον, πρώτα την εκπόνηση και έγκριση ενός συγχρόνου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής και κατόπιν την εκπόνηση μελετών και δημοπράτηση έργων που θα το υλοποιούν. Στην προκείμενη περίπτωση δημιουργείται τετελεσμένο, που ουσιαστικά ως σχήμα πρωθύστερο υπαγορεύει δεδομένα στο υπό διαμόρφωση Ρυθμιστικό. Οι τυχόν γραφειοκρατικές φύσεως υπηρεσιακές εγκρίσεις που δόθηκαν ή θέλει δοθούν για το έργο δεν αναιρούν σε καμία περίπτωση την ανακολουθία που δημιουργείται.

Στα πλαίσια αυτά θα έπρεπε να εξετάζονται εναλλακτικές συγκοινωνιακές λύσεις και παραλλαγές, σε σχέση με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και να προτείνεται τεκμηριωμένα η βέλτιστη λύση, η οποία θα ικανοποιούσε οικονομικοτεχνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια και θα εξασφάλιζε τη μικρότερη όχληση. Αντί αυτού η Μ.Π.Ε. δεν αναλύει και δεν τεκμηριώνει την προτεινόμενη λύση, αλλά λαμβάνοντας τη λύση ως δεδομένη εξετάζει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από αυτή.

Για την τεκμηρίωση της παραπάνω άποψης αναφέρονται ενδεικτικά οι εξής παρατηρήσεις:

- Η Μ.Π.Ε. δεν εμφανίζει επαρκή στοιχεία της αναγνωριστικής μελέτης χάραξης (συγκοινωνιακή μελέτη) ούτε αναφέρει την ύπαρξη της κατά τον νόμο (Ε38/2005 και Ε41/2005, Ν.3316) υποχρεωτικής αναγνωριστικής γεωλογικής μελέτης, η οποία θα πρέπει να εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλες τις μελέτες οδοποιίας Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Ο.Μ.Ο.Ε.). Στη μελέτη αυτή θα έπρεπε να σχολιαστούν τεχνικογεωλογικά οι προτεινόμενες παραλλαγές χάραξης του έργου. Αντ' αυτής η Μ.Π.Ε. περιέχει μια παράθεση θεωρητικής βιβλιογραφίας για την περιοχή. Κατά την έννοια αυτή η όλη μελέτη δεν θεωρείται πλήρης.
- Από την Μ.Π.Ε. τεκμαίρεται ότι η συγκοινωνιακή μελέτη των νέων οδικών αξόνων υποδεικνύει το έτος 2020 ως ορίζοντα κορεσμού τους. Με εκτιμώμενο χρόνο κατακύρωσης της σύμβασης κατασκευής το πέρας 2009 και τετραετή περίοδο κατασκευής, το έργο θα μεταλλάξει μόνιμα την Αττική με μόνον κέρδος την υποτιθέμενη από τους Μελετητές αποσυμφόρηση για επτά (7) έτη.
- Παρ' ότι η συγκοινωνιακή μελέτη φέρεται να έχει λάβει υπόψη την κυκλοφοριακή μελέτη που εκπόνησε η Αττικό Μετρό Α.Ε., δεν λαμβάνει υπόψη τις μεταβολές που επέρχονται με την ολοκλήρωση της κατασκευής και λειτουργίας εντός του 2010 της επέκτασης του μετρό στο Ελληνικό, την επέκταση του Τραμ στη Βούλα και τη μελλοντική σύνδεσή του με το μετρό στο σταθμό Αργυρούπολης, την υπό μελέτη επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου προς Λαύριο και την υπό μελέτη επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου προς Ραφήνα δια μέσου του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος με ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2014.
- Η Μελέτη θεωρεί το αεροδρόμιο Ελληνικού ως υποχρεωτική κατάληξη της επέκτασης του δυτικού περιφερειακού Υμηττού όπου όλες οι τοπικές λύσεις, όπως η κατασκευή επτά κόμβων εντός αυτού, υπαγορεύονται από την εμπορική εκποίηση μεγάλων εκτάσεων του λεγόμενου Μητροπολιτικού Πάρκου, για την οποία το Παράρτημα έχει τοποθετηθεί σχετικά.
- Στην παραπάνω περιοχή, η συγκοινωνιακή μελέτη προωθεί την αυτοκίνηση έναντι της χρήσης των προγραμματισμένων σταθμών μέσων σταθερής τροχιάς.
- Δεν τεκμηριώνεται πουθενά ο ισχυρισμός της Μ.Π.Ε. για σύνδεση του λιμένα Πειραιά με το υπερτοπικό δίκτυο αυτοκινητόδρομων της Αττικής, που επικαλείται για να τονίσει τη σημασία των υπό μελέτη οδικών έργων. Τουναντίον, αντί να επιλύεται με έργα το κυκλοφοριακό πρόβλημα της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος (τμήμα του φερόμενου εξωτερικού οδικού

δακτυλίου), αυτό θα επιδεινωθεί περαιτέρω και λόγω της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων στο αεροδρόμιο Ελληνικού.

- Για την τεκμηρίωση επίσης της σημασίας του έργου, η Μ.Π.Ε. δίνει έμφαση στη σύνδεση των νοτιοδυτικών περιοχών του λεκανοπεδίου Αθηνών με τις βορειοανατολικές περιοχές και το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Επίσης, αναφέρει ότι τα έργα θα συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των αστικών δικτύων των περιοχών δυτικά του Υμηττού και ότι προσφέρουν προσπέλαση προς τις παραλίες των νότιων περιοχών. Τούτο είναι εν μέρει ακριβές για τους Δήμους Αργυρούπολης, Ηλιούπολης και Καρέα και γενικά για τον άξονα Κατεχάκη – Αλίμου. Δεν δίνονται όμως σχετικές προβλέψεις για την εξέλιξη της κυκλοφοριακής κίνησης στις υπάρχουσες βασικές αρτηρίες (Λεωφόρο Ποσειδώνος, Λεωφόρο Βουλιαγμένης, οδός Γούναρη), μετά τη λειτουργία των επεκτάσεων της Αττικής Οδού.
- Η σύνδεση των Δήμων νοτίως του Υμηττού με τις υπόλοιπες περιοχές του Λεκανοπεδίου φαίνεται να παραμένει προβληματική, καθώς ο σχεδιασμός της επέκτασης της Αττικής Οδού είναι αξονικός και δεν σχηματίζεται ουσιαστικά ο επιθυμητός, κατά τη μελέτη, περιμετρικός δακτύλιος. Στη μελέτη δεν εξετάζεται καθόλου η σκοπιμότητα της δημιουργίας κόμβων νοτίως του Υμηττού (πχ. συμβολή Πωσειδώνος-Βουλιαγμένης-Βάρης Κορωπίου) και γενικά δεν εξετάζονται διάφορες εναλλακτικές λύσεις (μειονεκτήματα – πλεονεκτήματα), χωρίς καταναγκασμούς, ώστε η προτεινόμενη χάραξη να πείθει ότι είναι και η ενδεδειγμένη.
- Στη μελέτη αναφέρεται ότι η επιλεγείσα ανατολική όδευση (Κίτσι – Αγία Μαρίνα) προσφέρει πολλαπλές δυνατότητες πρόσβασης προς τις ραγδαία αναπτυσσόμενες περιοχές, σε πρώτη ή και παραθεριστική κατοικία, χωρίς την υποχρεωτική διοχέτευση των διαδρόμων πρόσβασης στις υπερφορτωμένες αρτηρίες της παραλιακής λεωφόρου Σουνίου και της λεωφόρου Βάρης-Κορωπίου. Όμως, όπως είναι προφανές με αυτό το έργο δίνεται κίνητρο για οικιστική ανάπτυξη σε περιοχές Ν.Α. του Υμηττού και δεν γίνεται πρόβλεψη των επιπτώσεων από τη διοχέτευση τους σε βασικές αρτηρίες των νότιων περιοχών και ιδιαίτερα στη λεωφόρο Ποσειδώνος και τελικά στη σύνδεση των έργων με τον Πειραιά.
- Η επέκταση της Αττικής Οδού μετά τη Ραφήνα και η σύνδεση της με την Εθνική Οδό Αθηνών Λαμίας είναι αρκετά υποθετική, καθώς δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί οι σχετικές μελέτες. Η σκοπιμότητα της επέκτασης αυτής θα πρέπει να εξετασθεί με τη δέουσα σημασία, λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο Πεντελικό όρος.

➤ **Τα νέα έργα θα συντελέσουν στην περαιτέρω οικιστική ανάπτυξη και στην αλλαγή χρήσεων γης, εις βάρος των χρήσεων του πρωτογενούς τομέα.**

- Συγκεκριμένα, οι επεκτάσεις στην περιοχή Μεσογείων και Αγίας Μαρίνας θα προκαλέσουν έντονη οικιστική πίεση σε περιοχές αγροτικών και κτηνοτροφικών δραστηριοτήτων, χωρίς να έχει προηγηθεί χωροθέτηση των διαφόρων δραστηριοτήτων στα πλαίσια ενός ορθολογικού καθορισμού των χρήσεων γης και σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός. Επισημαίνεται ότι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στη σημερινή ζώνη της Αττικής οδού έδειξαν αύξηση 30% των αδειών στα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας αυτής.
- Η επιβαλλόμενη από τον σχεδιασμό αυτό αλλαγή στον χαρακτήρα και μετέπειτα στις χρήσεις γης θα στερήσει πολύτιμες για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου Αττικής καλλιεργήσιμες εκτάσεις και συνεπώς θα οδηγήσει στην αύξηση της εξάρτησης των καταναλωτών από μακρύτερες πηγές τροφοδοσίας.
- Επίσης, δεν συντελεί στην ανάσχεση της οικιστικής εξάπλωσης, όπως προβλέπεται από το υπάρχον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και δεν επιλύει ουσιαστικά το κυκλοφοριακό πρόβλημα στις περιοχές που έχουν ήδη έντονη πολεοδομική δόμηση.

- **Δίνεται προτεραιότητα στη χρήση ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δεν διευκολύνεται η χρήση μέσω σταθερής τροχιάς και λεωφορείων.**
- Η ενθάρρυνση της αυτοκίνησης επιφέρει καταστροφή των ελεύθερων χώρων και κυκλοφοριακή επιβάρυνση των πόλεων. Η δημιουργία νέων αυτοκινητοδρόμων δεν λύνει το πρόβλημα της συνεχώς αυξανόμενης ιδιωτικής αυτοκίνησης, αλλά αντίθετα αναπαράγει τα πρόβλημα σε μεγαλύτερο βαθμό. Γι' αυτό οι νέοι αυτοκινητόδρομοι που προτείνονται είναι έργα χωρίς προοπτική, μάλιστα όταν χαράζονται σε περιοχές δασικές (αφού η Μ.Π.Ε. προβλέπει σχετικές άρσεις αναδασώσεων) ή αγροτικές.
- Η λύση βρίσκεται στην ανάπτυξη ενός εκτεταμένου, σύγχρονου ολοκληρωμένου και φθηνού δικτύου μέσω μαζικής μεταφοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να δοθεί λύση στο πρόβλημα των μετακινήσεων των κατοίκων των πόλεων και συγχρόνως να προστατευθεί το περιβάλλον. Είναι χαρακτηριστική η αύξηση κατά 20% της χρήσεως του σιδηροδρόμου στο πεντάμηνο (Σεπτέμβριος 2008 έως Φεβρουάριος 2009), μετά την ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής, για μετακινήσεις από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη χωρίς μείωση της μεταφορικής δραστηριότητας των ΚΤΕΛ.
- **Καταργούνται πολύτιμοι ελεύθεροι χώροι και αποψιλώνονται δασικά είδη εντός αστικού χώρου** (π.χ. κόμβος Ούλοφ Πάλμε στην Καισαριανή, ημικόμβος Κύπρου κλπ.).
- **Καταστρέφονται δασικές εκτάσεις και προβλέπεται άρση της αναδάσωσης σε περιοχές που έχουν καεί.**
- Το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στην καταστροφή σημαντικού τμήματος του δάσους του Υμηττού στο ύψος του κόμβου Σακέτα. Θα καταληφθούν 127 στρ. και θα κοπούν χιλιάδες δένδρα (3.800) και θάμνοι. Μάλιστα θα χρειασθεί να γίνει άρση της αναδάσωσης για 31,6 στρ. Ο Υμηττός είναι ένας από τους τελευταίους πνεύμονες πρασίνου της Αττικής και χρειάζεται προστασία των οικοσυστημάτων του. Περίσκεψη απαιτείται σε κάθε αλλαγή των χρήσεων γης και του ανάγλυφου του Υμηττού. Το Παράρτημα Ανατολικής Στερεάς του ΓΕΩ.Τ.Ε.Ε. θα καταθέσει τις απόψεις του σχετικά με την τροποποίηση που ετοιμάζεται για το Π.Δ. της 31/08/78 «Περί καθορισμού ζωνών ρυθμίσεως και Προστασίας Υμηττού».
- Στην περιοχή μελέτης εντοπίστηκαν συνολικά 118 περιοχές, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί αναδασωτέες. Στη μελέτη προβλέπεται ότι για την υλοποίηση του έργου θα πρέπει να γίνουν ενέργειες άρσης της αναδάσωσης των περιοχών αυτών. Η τοποθέτηση αυτή εγείρει αρκετούς προβληματισμούς σχετικά με την υλοποίηση του έργου και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Επίσης, επισημαίνεται ότι στη μελέτη αναφέρεται ότι θα πραγματοποιηθεί πυκνή φύτευση δένδρων στην περιοχή του κόμβου Σακέτα και κατά μήκος της οριογραμμής του οικιστικού ιστού στις περιοχές Βύρωνα, Ηλιούπολης και Αργυρούπουλης. Τούτο όμως καθίσταται ανέφικτο άνωθεν έργων «Cut and Cover» λόγω του μικρού πάχους αποκαθιστώμενου εδαφικού καλύμματος, το οποίο δεν μπορεί να συντηρήσει υψηλό πράσινα ή μη μόνον φρυγανώδη είδη. Επίσης, δεν γίνεται σαφής αναφορά σχετικά με τη δενδροφύτευση στις υπόλοιπες περιοχές που θα χρειασθεί κοπή δένδρων για την υλοποίηση των έργων.
- **Ως προς τα προτεινόμενα έργα προστασίας και αποκατάστασης του περιβάλλοντος, συμφωνούμε με τις ειδικές προτάσεις που έχουν κατατεθεί από το ΓΕΩ.Τ.Ε.Ε. και τονίζουμε ιδιαίτερα τα παρακάτω σημεία:**
- Να γίνει πλήρης καταγραφή όλων των φυτών της υπάρχουσας βλάστησης, αναλυτικά σε όλα είδη τοπίου που συναντά η υπό χάραξη οδός.
- Να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά ενδημικά είδη φυτών και να ληφθούν υπόψη κατά την επιλογή των προτεινόμενων φυτών τα κατάλληλα κλιματικά διαγράμματα.

- Να εξεταστεί η δυνατότητα εκμετάλλευσης υδροφοριών (καρστικών ή αβαθών) που πιθανώς να συναντηθούν κατά την διάνοιξη των υπογείων τμημάτων της οδού ή και η διάσωση παραγωγικών υδρογεωτρήσεων που πιθανώς να απαλλοτριωθούν στο αγροτικό τμήμα της οδού.
- Απαιτείται ιδιαίτερη καλλιεργητική φροντίδα τουλάχιστον τεσσάρων ή και περισσότερων χρόνων, ενώ εργασίες συντήρησης θα πρέπει να εκτελούνται στη συνέχεια περιοδικά, ώστε να διατηρείται η υγεία των φυτών και οι λειτουργίες που αυτά επιτελούν. Η παρουσία νερού είναι ουσιαστικός παράγοντας για την επιβίωση των φυτών κατά την διάρκεια των πρώτων χρόνων μετά την εγκατάσταση.
- Την εκπόνηση μελετών «φυτοτεχνικής διαμόρφωσης – αποκατάστασης τοπίου» από μελετητές με μελετητικό πτυχίο της κατηγορίας 25 και τάξης πτυχίου ανάλογης του προϋπολογισμού μελέτης και ο απαραίτητος έλεγχος για την έγκρισή τους από Γεωπόνους ή Δασολόγους κατάλληλης εμπειρίας.
- Την ανάθεση σύνταξης των μελετών διαμόρφωσης υπαιθρίων χώρων σε γεωτεχνικό με τα απαιτούμενα προσόντα (μελετητικό πτυχίο κατηγορίας 25).