



Τη θέση του Πειραιάς για Όλους όσον αφορά την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα του ΟΛΠ παρουσίασε μιλώντας στο δημοτικό συμβούλιο Πειραιά ο επικεφαλής της παράταξης Νίκος Μπελαβίλας.

«Όλη η επιχειρηματολογία, η ανάλυση των δεδομένων της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και οι διορθωτικές προτάσεις είναι μία υπόθεση η οποία όφειλε να απασχολεί όλους μας. Μιλάμε για ένα πολυσχιδές έργο το οποίο θα καθορίσει την ταυτότητα και το περιβάλλον της πόλης για μία τουλάχιστον γενιά, ίσως για περισσότερες. Όφειλε να είναι το αντικείμενο διερεύνησης για τεχνικές και επιστημονικές επιτροπές του Δήμου Πειραιά» είπε ο Νίκος Μπελαβίλας τονίζοντας πως «είναι αδιανόητο να γνωμοδοτεί με μία πληρέστατη επιστημονική τεκμηρίωση ο μικρός Δήμος Περάματος, να προσφεύγουν οι δημοτικές παρατάξεις της Σαλαμίνας, οι κάτοικοι της Πειραιϊκής, να καταγράφει τις ελλείψεις και να κατακραυμώνει τον ΟΛΠ η Διεύθυνση Κλιματικής Αλλαγής του ΥΠΕΝ και να μην συμμετέχει ούτε καν στη διαδικασία ο πρώτος τη τάξει Δήμος Πειραιά. Για την αφωνία της Περιφέρειας δεν το συζητούμε-αφορά άλλα θεσμικά όργανα. Ο Δήμαρχος όφειλε να έχει πάρει την πρωτοβουλία εγκαίρως. Δεν είναι τροχονόμος, διερχόμενων και αντιτιθέμενων συμφερόντων – οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών. Ο ρόλος του είναι να κρατά το σκήπτρο της στρατηγικής προς όφελος της πόλης».

Ο Νίκος Μπελαβίλας κάλεσε το δήμαρχο στην συγκρότηση κοινής τεχνικής επιτροπής για την σύνταξη προτάσεων προς την περιφέρεια Αττικής. Η πρόταση έγινε αποδεκτή από τον δήμαρχο Πειραιά.

Όπως είπε στην εισήγηση του ο επικεφαλής του Πειραιάς για Όλους «αυτή τη στιγμή στο λιμάνι του Πειραιά υπάρχουν 19 υφιστάμενα έργα παντός τύπου (ναυπηγικά, ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας, μεταφοράς container και οχημάτων, μεταφοράς και αποθήκευσης καυσίμων, κυκλοφοριακά, διοικητικά, μηχανολογικά, διαχείρισης αποβλήτων) και 14 υπό κατασκευή ή απολύτως νέα. Συνολικά 33 δραστηριότητες και έργα μεγάλης κλίμακας που απλώνονται σε συνεχή αδιάσπαστη ζώνη από το Παλατάκι ως την άκρη Περάματος και τα Αμπελάκια Σαλαμίνας.

Μία χερσαία παράκτια ζώνη μήκους 13 χλμ, μία θαλάσσια έκταση 16 τετραγωνικών χιλιομέτρων που περιβάλλει από νότο και δύση την πόλη μας, και μισό εκατομύριο κάτοικους. Ας μη λησμονούμε ότι μέσα σε αυτή την αδιάσπαστη ζώνη βρίσκονται επίσης χωροθετημένα: το εργοστάσιο βιολογικού καθαρισμού της Αθήνας-Πειραιά, ο εφεδρικός ενεργειακός σταθμός της Αθήνας – ο ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου και ο εθνικής κλίμακας πολεμικός ναύσταθμος της Σαλαμίνας.

Δεν μιλάμε δηλαδή για ένα ψαρολιμάνο, αλλά για το μεγαλύτερο λιμενοβιομηχανικό σύμπλεγμα όχι μόνο της χώρας αλλά των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου.

Για αυτό το σύμπλεγμα και για αυτά τα 19 παλαιά και 14 σε εξέλιξη ή νέα έργα δεν υπάρχει ενιαία περιβαλλοντική στρατηγική. Με λίγα λόγια, στην παρούσα Μελέτη του ΟΛΠ δεν υπολογίζονται συνολικά οι επιπτώσεις τους στη θάλασσα του Σαρωνικού, στον αέρα της Αττικής και στην πόλη των πέντε δήμων του Πειραιά και θα συμπληρώνα πλέον και του έκτου της Σαλαμίνας».

Συνέχισε ο Νίκος Μπελαβίλας λέγοντας:

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής του 2014 ορίζει στρατηγικά το λιμάνι του Πειραιά ως τη μεγάλη διεθνή θαλάσσια πύλη της χώρας-ως λιμάνι διεθνούς σημασίας με ακτοπλοΐα, μεταφορά, κρουαζιέρα και ναυπηγοεπισκευή. Ταυτόχρονα όμως:

Ορίζει ως στρατηγικό στόχο για τον Πειραιά και το λιμάνι του: «τη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος στις περιοχές που παρουσιάζουν υστέρηση»... «την εφαρμογή βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών»... «τη συνολική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος»... «τη λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό» και ... «τη βελτίωση του αστικού ιστού και των υποδομών με ταυτόχρονη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του Θαλάσσιου Μετώπου». Αυτά είναι τα Άρθρα 9, 10 και 11 του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας-Αττικής (Νόμος 4277/2014 - ΦΕΚ 156/Α/1-8-2014).

Δεν πρόκειται για κείμενα καμιάς οικολογικής οργάνωσης φανατικών αλλά για τον Νόμο του ΡΣΑ 2014 με τις υπογραφές 18 υπουργών μεταξύ των οποίων οι κ.κ. Κυρ.Μητσοτάκης και Ευ.Βενιζέλος, οι κ.κ. Σταϊκούρας, Βορίδης, Βρούτσης, Δένδιας, Λοβέρδος, Μανιάτης κ.α.

Επί της ουσίας λοιπόν, η υποβληθείσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΟΛΠ όπως κατατέθηκε δεν είναι μελέτη στρατηγικής, δεν λαμβάνει υπόψη ενιαία την πόλη, τη θάλασσα, την ατμόσφαιρα, δεν εφαρμόζει τις αρχές και τους στόχους που η Πολιτεία έχει θέσει για την ανάπτυξη του Πειραιά και του λιμανιού του.

Η πρώτη μας ένσταση

αφορά τούτο ακριβώς: Ή πρέπει να εκπονηθεί Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) όπως την ορίζει η νομοθεσία η οποία θα σχεδιάζει το μέλλον του λιμανιού για τις ερχόμενες δεκαετίες και αυτός ο σχεδιασμός θα είναι απολύτως συμβατός με τις πρόνοιες του ΡΣΑ 2014 για τον Πειραιά, ή θα πρέπει να αναμορφωθεί πλήρως η παρούσα και να μετατραπεί σε ΣΜΠΕ με όλα τα πιο πάνω.

Η δεύτερη παρατήρηση

έχει σχέση με τις μετρήσεις και αναλύσεις των περιβαλλοντικών δεδομένων. Με τη Μελέτη ΟΛΠ κατατέθηκαν ογκώδη παραρτήματα τα οποία καλύπτουν εν μέρει ή εν συνόλω τα απαραίτητα. Δηλαδή κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη αέριων ρύπων, μελέτη ιζημάτων βυθοκορήσεων λιμένα, μελέτη κινδύνου οδηγίας SEVESO κ.α.

Υπάρχουν αξιόπιστα στοιχεία σε αρκετές περιπτώσεις που προέρχονται από επίσης αξιόπιστους επιστημονικούς οργανισμούς (ΕΛΚΕΘΕ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο), υπάρχουν παράλληλες μελέτες χάρη στην Αντιπεριφέρεια Πειραιά οι οποίες μας βοηθούν να αξιολογήσουμε (Δημόκριτος, Αστεροσκοπείο Αθηνών). Αυτό είναι το θετικό.

Υπάρχουν μεγάλες ελλείψεις. Περιορισμένες μετρήσεις κυκλοφοριακών, περιορισμένες μετρήσεις ηχορύπανσης, περιορισμένες μετρήσεις και σημεία αέριων ρύπων.

Υπάρχουν και ορισμένα «φάουλ» όπως οι κυκλοφοριακοί άξονες της κρουαζιέρας (αποκρύβεται η Ακτή Μουτσοπούλου και η Καστέλλα), ασυμβατότητες στα σχετικά με την ηχορύπανση στο Ικόνιο κ.α.

Εντοπίζουμε μία σημαντικά θετική εξέλιξη: Μετά τη έντονη συλλογική και θεσμική απαίτηση φορέων και προσώπων-του τ.Αντιπεριφερειάρχη, του ΓΓ Λιμένων, των τριών παραλιμένων Δήμων, του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, των κοινωνικών συλλογικοτήτων κατατέθηκαν για πρώτη φορά τα περιβαλλοντικά στοιχεία.

Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία της εξέλιξης του λιμανιού του Πειραιά που έχουμε στοιχεία για την επιβάρυνση της πόλης από τη λειτουργία του λιμανιού. Και τούτο δεν

οφείλεται στην καλή διάθεση του ΟΛΠ αλλά στη σθεναρή διεκδίκηση.

Στοιχεία, ελλιπή κάποια, αλλά υπάρχουν. Σήμερα μέσω των επιστημονικών προσομοιώσεων και των αναλύσεων με cross check γνωρίζουμε ότι ο Πειραιάς επιβαρύνεται και θα επιβαρυνθεί περαιτέρω κυκλοφοριακά, είναι επιβαρυνμένος και θα επιβαρυνθεί από τους αέριους ρύπους πλοίων και κυκλοφορίας, κινδυνεύει να επιβαρυνθεί από τα ιζήματα των βυθοκορήσεων. Αν δούμε τη μεγάλη εικόνα, η δραματική πτυχή της επιβάρυνσης, καλύπτει τη ζώνη δυτικά των Λιπασμάτων κορυφώνεται στο Ικόνιο και πλέον εξαπλώνεται έως τον κόλπο Αμπελακίων και τον Αρχαιολογικό Χώρο Κυνόσουρας Σαλαμίνας. Εκεί η κατάσταση είναι πολύ άσχημη λόγω του ΣΕΜΠΟ, των ναυπηγείων και των διαλυτηρίων πλοίων.

Επανερχομαι στον κεντρικό Πειραιά.

Κυκλοφοριακό:

Δεν χρειαζόμαστε επιστημονικά δεδομένα για να διαπιστώσουμε ότι πλέον βρισκόμαστε σε αδιέξοδο. Τα έργα του ΟΛΠ θα επιβαρύνουν την κυκλοφορία με ένα στόλο 360 λεωφορείων με 4 κινήσεις προς και από τη νότια ακτή. Αυτό σημαίνει 1.440 διελεύσεις λεωφορείων από το τρίγωνο Αγία Τριάδα, Άγιος Νικόλαος, Καστέλλα σε ώρες αιχμής. Συν η επιβάρυνση της τροφοδοσίας και των πληρωμάτων-εργαζομένων στην κρουαζιέρα. Για αυτό ζητείται απάντηση και η απάντηση δεν υπάρχει στη Μελέτη. Η μεν Πολιτεία κατασκευάζει τον τριπλό αστικό μεταφορικό κόμβο «Πειραιάς» με στόχο 132.000 πρόσθετους επιβάτες ημερησίως, μείωση της κυκλοφορίας κατά 23.000 ΙΧ οχήματα, μείωση των ρύπων CO2 κατά 119 τόνους ημερησίως και αντίστοιχα των μικροσωματιδίων.

Όμως ο ΟΛΠ δεν εξηγεί πως θα αντιμετωπίσει αυτό τον κυκλοφοριακό φόρτο που θα προκαλέσει η δική του πρόσθετη λειτουργία της κρουαζιέρας. Εκτιμούμε ότι η Ακτή Μιαούλη, ο κόμβος Αγίας Τριάδας-Πλατείας Καραϊσκάκη, και η 2ας Μεραρχίας οδηγούνται στο έμφραγμα όχι σε δίωρα-τρίωρα αλλά σε όλη του οκταώρου.

Η λύση είναι δεδομένη: Εσωτερική συγκοινωνία-σύνδεση λιμένα με Μετρό-Προαστιακό-Τραμ, περιορισμός στα ωράρια άφιξης των κρουαζιερόπλοιων και της μετακίνησης λεωφορείων προς και από την Ακρόπολη, ελκυστικές υποδομές πολιτισμού, παραδοσιακού εμπορίου και αναψυχής για παραμονή των τουριστών στον αστικό ιστό του Πειραιά χωρίς χρήση οχημάτων. Εδώ το κρίσιμο

είναι το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων και η Παραδοσιακή Αγορά του Πειραιά.

Αέριοι Ρύποι:

Από τις μετρήσεις αν και είναι ελλειπείς και χάρι στην αξιοποίηση των παράλληλων αναλύσεων Εθνικού Αστεροσκοπείου και «Δημόκριτου» προκύπτουν δύο «νέφη». Το ένα στην Κόνωνος και το άλλο στη Δραπετσώνα. Εμφανίζεται και ένα μικρότερο περιστασιακά στον Άγιο Νικόλαο. Σε συγκεκριμένες περιόδους αυτά διασπείρονται διαλυόμενα επάνω από το λιμάνι και στις περιοχές που βλέπουν σε αυτό, από Πηγάδα έως Χατζηκυριάκειο. Οι συγκεντρώσεις δεν είναι συνεχείς. Συναρτώνται με τις ώρες αιχμής της κυκλοφορίας, με τις ώρες άφιξης-αναχώρησης της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας και με τα εργοτάξια κυρίως του Μετρό. Με διαφορετικούς ρύπους ανά περίπτωση. Ενίοτε κινούνται εντός των ορίων, ενίοτε τα ξεπερνούν. Όμως υπάρχουν και επιβαρύνουν τις αστικές περιοχές.

Η Μελέτη του ΟΛΠ παρότι διαπιστώνει το πρόβλημα δεν απαντά με αντίμετρα. Εκτιμούμε ότι οι μετρήσεις πρέπει να επεκταθούν σε μεγάλο χρονικό εύρος με σημεία που θα καλύψουν όλη την πόλη, ειδικότερα στοχευμένα στην Ηετιώνεια, στον Κράκαρη και στο Παλατάκι καθώς η κεντρική ζώνη λιμένα από Κόνωνος έως Άγιο Νικόλαο είναι σχετικά καλυμμένη με σημεία.

Η λύση και εδώ είναι δεδομένη: □ Μείωση της οδικής κυκλοφορίας, καθαρά καύσιμα και ηλεκτροδότηση των ελλιμενισμένων πλοίων ακτοπλο□ας και κρουαζιέρας από τους προβλήτες.

Ιζήματα βυθοκορήσεων:

Στο λιμάνι έχουν γίνει δεκάδες βυθοκορήσεις από τον 19ο αιώνα ως σήμερα. Αλλιώς το λιμάνι, όπως και το κάθε μεγάλο λιμάνι, κινδυνεύει από τη φύση του να μετατραπεί σε ρηχή λίμνη. Ανέκαθεν η λάσπη αυτή του βυθού χυνόταν στα ανοικτά του Σαρωνικού.

Σήμερα ξέρουμε πρώτα τι περιέχει η λάσπη. Υπάρχουν σημεία που είναι ιδιαίτερα τοξική με δηλητήρια (αρσενικό, νικέλιο, μόλυβδο) που προέρχονται από τα υφαλοχρώματα και τις ρυπογόνες λειτουργίες του λιμανιού, ακόμη και από το ξέπλυμα των οδοστρωμάτων με τη βροχή. Υπάρχουν σημεία που η λάσπη είναι ουδέτερη. Στην περίπτωση των ιζημάτων η δειγματοληψία της Μελέτης του ΟΛΠ είναι εκτεταμένη. Το κρίσιμο είναι τι θα γίνει η λάσπη

του βυθού. Η Μελέτη προτείνει δύο λύσεις: Τα μη τοξικά βυθοκορήματα στο Σαρωνικό, στο κέντρο του πολυγώνου μεταξύ Αίγινας, Σαλαμίνας, Πειραιά και Φλεβών. Αυτή θα θάψει την ιχθυοπανίδα και χλωρίδα του βυθού και τα αιωρήματα της ούτε ξέρουμε που θα καταλήξουν.

Τα τοξικά βυθοκορήματα προβλέπεται να εγκιβωτιστούν σε ειδικά μπετονένια κιβώτια, ανάμικτα με αδρανή από λατομεία και με αυτά να κατασκευαστούν-αντί να μπαζωθούν με επιχρωματώσεις- οι πυρήνες των επεκτάσεων του Νότιου Προβλήτα.

Το πρόβλημα που προκύπτει από τη συγκεκριμένη τεχνική, είναι ότι οι εκατοντάδες χιλιάδες τόνοι λάσπης ανάμικτης με βυθοκορήματα θα πρέπει να αφυγρανθούν κάπου. Αυτό φαίνεται ότι θα είναι – για 24 ώρες οι φορτηγίδες εν πλω και στη συνέχεια η ίδια η περιοχή του εργοταξίου. Αντίστοιχα, οι εκατοντάδες χιλιάδες τόνοι αδρανών προς ανάμιξη από κάπου θα έλθουν. Προφανώς από λατομείο χερσαίο της ενδοχώρας με χιλιάδες φορτηγά, ή παράκτιο της Σαλαμίνας ή τη Αίγινας με φορτηγίδες.

Τα πιο πάνω ορίζουν το πραγματικό πρόβλημα των βυθοκορημάτων: Ή καταστρέφεται ο βυθός του Σαρωνικού ή/και δημιουργούνται συνθήκες βαριάς επιβάρυνσης από τη λειτουργία του εργοταξίου για ένα-δύο έτη στο Παλατάκι και πιθανόν κυκλοφοριακά στην πόλη.

Απαντήσεις δεν δίδονται από τη Μελέτη του ΟΛΠ.

Η απάντηση στο πραγματικό πρόβλημα είναι η αναζήτηση εναλλακτικής ασφαλούς υγειονομικής ταφής με παράλληλη αδρανοποίηση τους. Υπάρχουν δύο μεγάλες πληγές και πεδία ευκαιρίας στην εγγύς ακτογραμμή του Σαρωνικού. Έχουν προκληθεί και οι δύο για να κατασκευαστούν παλαιότερα λιμενικά έργα: Το λατομείο 70 στρεμμάτων εντός της Ζώνης Α του Αρχαιολογικού Χώρου Κυνοσούρας Σαλαμίνας και το λατομείο 180 στρεμμάτων στην Πούντα Κακής Βίγλας Σαλαμίνας. Με πρόχειρους υπολογισμούς χωρούν μισό εκατομμύριο κυβικά το πρώτο και 3 εκατομμύρια κυβικά το δεύτερο. Ποιο είναι το κέρδος; Η αποκατάσταση του κατεστραμμένου τοπίου στα σημεία αυτά και η απαλλαγή της Πειραιϊκής από το βάρος. Ούτε που διερευνήθηκε μία τέτοια λύση.

Τελευταίο θέμα ο Νότιος Προβλήτας της Κρουαζιέρας.

Μπορεί να υπάρχουν διαφορετικές εκτιμήσεις για την αναγκαιότητα του προβλήτα, για την αναγκαιότητα ή όχι της ανάπτυξης της κρουαζιέρας. Ένα είναι βέβαιο: Ακόμη και αν συμφωνήσουμε ότι είναι όλα αυτά απαραίτητα και οι νέες θέσεις giga-cruise πλοίων με 5.000 επιβάτες, τότε χρειάζονται δύο λιμενοβραχίονες για τον ελλιμενισμό τους, αλλά όχι ένα γιγαντιαίο οικόπεδο στη θάλασσα 170 στρεμμάτων. Από τη στιγμή που εγκαταλείφθηκε το Mall – και είναι μία ευτυχής πραγματικότητα, αποτέλεσμα των αντιδράσεων όλων μας – τότε ο προβλήτας μπορεί να μειωθεί στο μισό στα 70-100 στρέμματα, μειώνοντας αντίστοιχα τις επιπτώσεις στο τοπίο, στη θάλασσα, στη χρήση των ιζημάτων, στο περιβάλλον εν γένει.

Η λύση επομένως είναι σαφής: Μείωση του μεγέθους της Νότιας Επέκτασης στο μισό, περαιτέρω απομάκρυνση από την αρχαιολογική ζώνη και τα βράχια της Πειραιϊκής.