ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ
Τριπόδων 28 Αθήνα 105 58 Τηλ.: 32 25 245, 32 26 693 Fax: 32 25 240
e-mail:mio-ee-env@ath.forthnet.gr

Αθήνα 19 Ιουνίου 2002
Αριθ. Πρωτ: 562 / Ε.Ε.

Κυρία
Βάσω Παπανδρέου
Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ
ΥΠΕΧΩΔΕ
Αμαλιάδος 17
11523 Αθήνα

Αξιότιμη Κυρία Υπουργέ,

Θέμα: Μαραθώνιος Διαδρομή – Διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος.

Η Ελληνική Εταιρεία επανέρχεται (επιστολή μας 274/ΕΕ/29.3.2002 προς κα Υπουργό) στο θέμα της διαπλάτυνσης της Λεωφόρου Μαραθώνος για να εκφράσει και πάλι την ανησυχία της για λύση η οποία φαίνεται να υιοθετείται γι΄ αυτό το θέμα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων 2004. Η Ελληνική Εταιρεία είναι απόλυτα πεπεισμένη ότι η επιλεγείσα λύση είναι και λειτουργικά και περιβαλλοντικά τελείως απαράδεκτη και ως εκ τούτου πρέπει να εγκαταλειφθεί.

Η επιλεγείσα λύση προβλέπει την κατασκευή ενός νέου δρόμου με 4 λωρίδες κυκλοφορίας (δύο ανά κατεύθυνση) και διαχωριστική κεντρική νησίδα πλάτους 2 μ. Η χάραξη αυτού του νέου δρόμου συμπίπτει με την χάραξη της υπάρχουσας λεωφόρου Μαραθώνος και ως εκ τούτου προβλέπεται να διέρχεται και να διχοτομεί τα κέντρα των υφιστάμενων οικισμών Γέρακα, Παλλήνης, Πικερμίου, διασταύρωσης Ραφήνας, Αγ. Μαρίνας και Νέας Μάκρης. Αυτό είναι ένα κύριο λειτουργικό σφάλμα και σε πλήρη αντίθεση με τις αρχές της σύγχρονης κυκλοφοριακής επιστήμης και πρακτικής που επιβάλλει την παράκαμψη των οικισμών από κύριες αρτηρίες και λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας. Οι συνέπειες θα είναι και λειτουργικές και περιβαλλοντικές και θα υπάρξει ακόμη και ανθρώπινο και αυξημένο οικονομικό κόστος. Συγκεκριμένα:

Λειτουργικές επιπτώσεις: Δεν προβλέπονται και δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν παράπλευροι οδοί στην νέα λεωφόρο. Αναγκαστικά λοιπόν θα υπάρξει πλήθος από απευθείας προσβάσεις από τις εμπορικές και άλλες χρήσεις που ήδη υπάρχουν κατά μήκος της διαδρομής και όχι μόνο στα τμήματα του δρόμου που αντιστοιχούν στους διχοτομούμενους οικισμούς αλλά και στα μεταξύ οικισμών τμήματα. Αυτό θα σημαίνει την ανάμιξη της ταχείας κυκλοφορίας του δρόμου με τις αργές μετακινήσεις και εισόδους-εξόδους που θα προέρχονται από τις παραπάνω χρήσεις. Αποτέλεσμα θα είναι η δυσλειτουργία δρόμου, η γενική επιβράδυνση της κυκλοφορίας και, κυρίως, η μεγάλη αύξηση των δυστυχημάτων. Σημειώνεται ότι και σήμερα ο δρόμος είναι εξαιρετικά επικίνδυνος με μεγάλο αριθμό δυστυχημάτων πολλά από τα οποία είναι θανατηφόρα.

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις: Ο διπλασιασμός του εύρους καταλήψεως του νέου δρόμου σε (από 14-16 μ. που είναι σήμερα σε 30 μ.) θα έχει, και σημαντικότατο περιβαλλοντικό κόστος. Υπολογίζεται από καταμετρήσεις που έγιναν από ομάδα ειδικών ιδιωτών της περιοχής ότι η νέα χάραξη του δρόμου θα προκαλέσει την κοπή 4725 μεγάλων δασικών δένδρων στο μήκος Μαραθώνας - Παλλήνη καθώς και περίπου 5000 μικρότερων δένδρων. Οι μελετητές του νέου δρόμου σε έκθεση τους η οποία έγινε εκ των υστέρων, δεδομένου ότι η αρχική

Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν είχε καλύψει το τεράστιο αυτό θέμα, υπολογίζουν τώρα ότι θα θιγούν μόνο 1134 μεγάλα δένδρα. Φυσικά ο ακριβής αριθμός, δεν είναι δυνατό να υπολογισθεί με ακρίβεια σ΄ αυτή την φάση, αλλά μπορεί να θεωρείται βέβαιο ότι το περιβαλλοντικό κόστος από την κατασκευή του σχεδιαζόμενου δρόμου θα είναι μερικές χιλιάδες μεγάλων δένδρων κυρίως πεύκων.

Το ερώτημα που προκύπτει, Κυρία Υπουργέ, είναι γιατί πρέπει η Πολιτεία να προχωρήσει στην κατασκευή αυτού του δρόμου που θα είναι καί τελείως ακατάλληλος λειτουργικά, καί επικίνδυνος καί θα έχει και μεγάλο περιβαλλοντικό, ανθρώπινο και οικονομικό κόστος. Κανείς, βέβαια, δεν αρνείται ότι πρέπει οι οικιστικές καί παραθεριστικές αναπτύξεις της ανατολικής ακτής της Αττικής να αποκτήσουν ένα σύγχρονο και άνετο δρόμο αλλά αναμφίβολα αυτός δεν μπορεί να είναι ο σχεδιαζόμενος με την διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος.

Είναι φανερό ότι η ενδεδειγμένη λύση είναι η κατασκευή μιας νέας σύγχρονης αρτηρίας που θα παρακάμπτει τους υπάρχοντες οικισμούς και τις γραμμικές εμπορικές και άλλες αναπτύξεις κατά μήκος της Μαραθώνος και θα χαραχθεί με τέτοιο τρόπο, κυρίως στο τμήμα της που αντιστοιχεί στην ανατολική πλευρά της Πεντέλης, που να ελαχιστοποιεί (με την βοήθεια εν ανάγκη τοπικών σηράγγων) το περιβαλλοντικό κόστος. Σε μια τέτοια λύση η Μαραθώνος, χωρίς αύξηση του πλάτους της αλλά με τις κατάλληλες βελτιώσεις, θα μεταβαλλόταν σε μία τοπική αρτηρία με ήπια κυκλοφορία, χαμηλές ταχύτητες, άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις κατά μήκος της κλπ. Μία τέτοια λεωφόρος Μαραθώνος είναι αυτή που ταιριάζει και με την Μαραθώνια διαδρομή.

Είναι ενδεχόμενο να μην επαρκεί πλέον ο χρόνος για την πλήρη κατασκευή της παραπάνω ενδεδειγμένης λύσης αν θεωρείται ότι πρέπει να εξυπηρετηθούν καί οι ανάγκες της Ολυμπιάδας. Αν είναι έτσι ας υιοθετηθεί μία ενδιάμεση λύση πού να είναι πάντως μέρος της τελικής λύσης. Σύμφωνα με μία τέτοια ενδιάμεση λύση στο πρώτο μισό του δρόμου (Σταυρός – Διασταύρωση Ραφήνας), πού είναι καί αυτό πού υποφέρει σήμερα από κυκλοφοριακό φόρτο, ας κατασκευασθεί μέρος του αυτοκινητοδρόμου που έχει σχεδιασθεί από χρόνια καί παρακάμπτει τους οικισμούς Γέρακα, Παλλήνη και Πικέρμι με χάραξη παράλληλη νότια της Μαραθώνος ή έστω ας κατασκευασθεί μέρος αυτού του δρόμου με παράκαμψη μόνο της Παλλήνης.

Για το δεύτερο τμήμα του δρόμου (Διασταύρωση Ραφήνας - Μαραθώνας) ας παραμείνει ως έχει (δύο λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση) χωρίς αύξηση του πλάτους και ας βελτιωθεί με μικρά έργα (πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομο, πολύ καλή σηματοδότηση, βελτίωση του καταστρώματος, κλπ). Η εφαρμογή της παραπάνω λύσης πρέπει βέβαια να συμβαδίσει με τη μελέτη και την έναρξη εφαρμογής της παράκαμψης που αντιστοιχεί σ΄ αυτό το τμήμα η οποία όμως θα χρειασθεί χρόνο και πέραν του 2004 για να ολοκληρωθεί.

Με ιδιαίτερη τιμή

Κ. Καρράς
Πρόεδρος Ε.Ε.

Αξιότιμη Κα Υπουργέ

Θέμα: Μαραθώνιος Διαδρομή - Διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος.

Η Ελληνική Εταιρεία επανέρχεται (επιστολή μας 274/ΕΕ/29.3.2002 προς κα Υπουργό) στο θέμα της διαπλάτυνσης της Λεωφόρου Μαραθώνος γιά να εκφράσει καί πάλι την ανησυχία της για λύση η οποία φάινεται να υιοθετείται γι'αυτό το θέμα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων 2004. Η Ελληνική Εταιρεία είναι απόλυτα πεπεισμένη ότι η επιλεγείσα λύση είναι και λειτουργικά και περιβαλλοντικά τελείως απαράδεκτη και ως εκ τούτου πρέπει να εγκαταλειφθεί.

Η επιλεγείσα λύση προβλέπει την κατασκευή ενός νέου δρόμου με 4 λωρίδες κυκλοφορίας (δύο ανά κατεύθυνση) και διαχωριστική κεντρική νησίδα πλάτους 2 μ. Η χάραξη αυτού του νέου δρόμου συμπίπτει με την χάραξη της υπάρχουσας λεωφόρου Μαραθώνος και ως εκ τούτου προβλέπεται να διέρχεται και να διχοτομεί τα κέντρα των υφιστάμενων οικισμών Γέρακα, Παλλήνης, Πικερμίου, διασταύρωσης Ραφήνας, Αγ. Μαρίνας και Νέας Μάκρης. Αυτό είναι ένα κύριο λειτουργικό σφάλμα και σε πλήρη αντίθεση με τις αρχές της σύγχρονης κυκλοφοριακής επιστήμης και πρακτικής που επιβάλλει την παράκαμψη των οικισμών από κύριες αρτηρίες και λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας. Οι συνέπειες θα είναι καί λειτουργικές καί περιβαλλοντικές καί θα υπάρξει ακόμη καί ανθρώπινο καί αυξημένο οικονομικό κόστος. Συγκεκριμένα:

Λειτουργικές επιπτώσεις: Δεν προβλέπονται και δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν παράπλευροι οδοί στην νέα λεωφόρο. Αναγκαστικά λοιπόν θα υπάρξει πληθος από απευθείας προσβάσεις από τις εμπορικές και άλλες χρήσεις που ήδη υπάρχουν κατά μήκος της διαδρομής και όχι μόνο στα τμήματα του δρόμου που αντιστοιχούν στους διχοτομούμενους οικισμούς αλλά και στα μεταξύ οικισμών τμήματα. Αυτό θα σημαίνει την ανάμιξη της ταχείας κυκλοφορίας του δρόμου με τις αργές μετακινήσεις καί εισόδους-εξόδους που θα προέρχονται από τις παραπάνω χρήσεις. Αποτέλεσμα θα είναι η δυσλειτουργία δρόμου, η γενική επιβράδυνση της κυκλοφορίας και, κυρίως, η μεγάλη αύξηση των δυστυχημάτων. Σημειώνεται ότι και σήμερα ο δρόμος είναι εξαιρετικά επικίνδυνος με μεγάλο αριθμό δυστυχημάτων πολλά από τα οποία είναι θανατηφόρα.

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο διπλασιασμός του εύρους καταλήψεως του νέου δρόμου σε (από 14-16 μ. που είναι σήμερα σε 30 μ.) θα έχει, και σημαντικότατο περιβαλλοντικό κόστος. Υπολογίζεται από καταμετρήσεις που έγιναν από ομάδα ειδικών ιδιωτών της περιοχής ότι η νέα χάραξη του δρόμου θα προκαλέσει την κοπή 4725 μεγάλων δασικών δένδρων στο μήκος Μαραθώνας-Παλλήνη καθώς και περίπου 5000 μικρότερων δένδρων. Οι μελετητές του νέου δρόμου σε έκθεση τους η οποία έγινε εκ των υστέρων , δεδομένου ότι η αρχική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν είχε καλύψει το τεράστιο αυτό θέμα, υπολογίζουν τώρα ότι θα θιγούν μόνο 1134 μεγάλα δένδρα. Φυσικά ο ακριβής αριθμός, δεν είναι δυνατό να υπολογισθεί με ακρίβεια σ'αυτή την φάση, αλλά

μπορεί να θεωρείται βέβαιο ότι το περιβαλλοντικό κόστος από την κατασκευή του σχεδιαζόμενου δρόμου θα είναι μερικές χιλιάδες μεγάλων δένδρων κυρίως πεύκων.

Το ερώτημα που προκύπτει, Κυρία Υπουργέ, είναι γιατί πρέπει η Πολιτεία να προχωρήσει στην κατασκευή αυτού του δρόμου που θα είναι καί τελείως ακατάλληλος λειτουργικά, καί επικίνδυνος και θα έχει και μεγάλο περιβαλλοντικό, ανθρώπινο και οικονομικό κόστος. Κανείς, βέβαια, δεν αρνείται ότι πρέπει οι οικιστικές καί παραθεριστικές αναπτύξεις της ανατολικής ακτής της Αττικής να αποκτήσουν ένα σύγχρονο και άνετο δρόμο αλλά αναμφίβολα αυτός δεν μπορεί να είναι ο σχεδιαζόμενος με την διαπλατυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος.

Είναι φανερό ότι η ενδεδειγμένη λύση είναι η κατασκευή μιας νέας σύγχρονης αρτηρίας που θα παρακάμπτει τους υπάρχοντες οικισμούς και τις γραμμικές εμπορικές και άλλες αναπτύξεις κατά μήκος της Μαραθώνος και θα χαραχθεί με τέτοιο τρόπο, κυρίως στο τμήμα της που αντιστοιχεί στην ανατολική πλευρά της Πεντέλης, που να ελαχιστοποιεί (με την βοήθεια εν ανάγκη τοπικών σηράγγων) το περιβαλλοντικό κόστος. Σε μιά τέτοια λύση η Μαραθώνος, χωρίς αύξηση του πλάτους της αλλά με τις κατάλληλες βελτιώσεις , θα μεταβαλλόταν σε μία τοπική αρτηρία με ήπια κυκλοφορία, χαμηλές ταχύτητες, άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις κατά μήκος της κλπ. Μία τέτοια λεωφόρος Μαραθώνος είναι αυτή που ταιριάζει και με την Μαραθώνια διαδρομή.

Είναι ενδεχόμενο να μην επαρκεί πλέον ο χρόνος γιά την πλήρη κατασκευή της παραπάνω ενδεδειγμένης λύσης αν θεωρείται ότι πρέπει να εξυπηρετηθούν καί οι ανάγκες της Ολυμπιάδας.Αν είναι έτσι ας υιοθετηθεί μία ενδιάμεση λύση πού να είναι πάντως μέρος της τελικής λύσης.Σύμφωνα με μία τέτοια ενδιάμεση λύση στο πρώτο μισό τού δρομου (Σταυρός-Διασταυρωση Ραφήνας), πού είναι καί αυτό πού υποφέρει σήμερα από κυκλοφοριακό φόρτο, ας κατασκευασθεί μέρος τού αυτοκινητοδρόμου πού έχει σχεδιασθεί από χρόνια καί παρακάμπτει τούς οικισμούς Γέρακα , Παλλήνη καί Πικέρμι με χάραξη παράλληλη νότια της Μαραθώνος ή έστω ας κατασκευασθεί μέρος αυτού τού δρόμου με παράκαμψη μόνο της Παλλήνης.

Για το δεύτερο τμήμα τού δρόμου (Διασταυρωση Ραφήνας- Μαραθώνας) ας παραμείνει ως έχει (δύο λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση) χωρίς αύξηση του πλάτους και ας βελτιωθεί με μικρά έργα (πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομο, πολυ καλή σηματοδότηση, βελτίωση του καταστρώματος, κλπ). Η εφαρμογή της παραπάνω λύσης πρέπει βέβαια να συμβαδίσει με τη μελέτη και την έναρξη εφαρμογής της παράκαμψης που αντιστοιχεί σαυτό το τμήμα η οποία όμως θα χρειασθεί χρόνο και πέραν του 2004 για να ολοκληρωθεί.

Με ιδιαίτερη τιμή

Draft κ. Κολλάρου
13.6.2002

Αξιότιμη Κα Υπουργέ

Θέμα: Μαραθώνιος Διαδρομή - Διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος.

Η Ελληνική Εταιρεία επανέρχεται (επιστολή μας 274/ΕΕ/29.3.2002 προς κα Υπουργό) στο θέμα της διαπλάτυνσης της Λεωφόρου Μαραθώνος και επιθυμεί και πάλι να εκφράσει την ανησυχία της για λύση την οποία φάινεται να υιοθετεί η Πολιτεία γι'αυτό το θέμα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων 2004. Μετά από προσεκτική μελέτη όλων των δεδομένων η Ελληνική Εταιρεία είναι απόλυτα πεπεισμένη ότι η επιλεγείσα λύση είναι και λειτουργικά και περιβαλλοντικά τελείως απαράδεκτη και ως εκ τούτου πρέπει να εγκαταληφθεί.

Η επιλεγείσα λύση προβλέπει την κατασκευή ενός νέου δρόμου με 4 λωρίδες κυκλοφορίας (δύο ανά κατεύθυνση) και διαχωριστική κεντρική νησίδα πλάτους 2 μ. Η χάραξη αυτού του νέου δρόμου συμπίπτει με την χάραξη της υπάρχουσας λεωφόρου Μαραθώνος και ως εκ τούτου προβλέπεται να διέρχεται και να διχοτομεί τα κέντρα των υφιστάμενων οικισμών Γέρακα, Παλλήνης, Πικερμίου, διασταύρωσης Ραφήνας, Αγ. Μαρίνας και Νέας Μάκρης. Αυτό είναι ένα κύριο λειτουργικό σφάλμα και σε πλήρη αντίθεση με τις αρχές της σύγχρονης κυκλοφοριακής επιστήμης και πρακτικής που επιβάλλει την παράκαμψη των οικισμών από κύριες αρτηρίες και λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας. Οι συνέπειες αυτού του λάθους θα είναι και λειτουργικές και περιβαλλοντικές και σε, τελευταία ανάλυση, θα έχουν και ανθρώπινο καί οικονομικό κόστος. Συγκεκριμένα:

Λειτουργικές επιπτώσεις: Δεν προβλέπονται και δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν παράπλευροι οδοί στην νέα λεωφόρο. Αναγκαστικά λοιπόν θα υπάρξει πληθος από απευθείας προσβάσεις από τις εμπορικές και άλλες χρήσεις που ήδη υπάρχουν κατά μήκος της διαδρομής και όχι μόνο στα τμήματα του δρόμου που αντιστοιχούν στους διχοτομούμενους οικισμούς αλλά και στα μεταξύ οικισμών τμήματα. Αυτό θα σημαίνει την ανάμιξη της ταχείας κυκλοφορίας του δρόμου με τις αργές μετακινήσεις καί εισόδους-εξόδους που θα προέρχονται από τις παραπάνω χρήσεις. Αποτέλεσμα θα είναι η δυσλειτουργία δρόμου, η γενική επιβράδυνση της κυκλοφορίας και, κυρίως, η μεγάλη αύξηση των δυστυχημάτων. Σημειώνεται ότι και σήμερα ο δρόμος είναι εξαιρετικά επικίνδυνος με μεγάλο αριθμό δυστυχημάτων πολλά από τα οποία είναι θανατηφόρα.

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο διπλασιασμός του εύρους καταλήψεως του νέου δρόμου σε (από 14-16 μ. που είναι σήμερα σε 30 μ.) θα έχει, ως γνωστόν, και σημαντικότατο περιβαλλοντικό κόστος. Υπολογίζεται από καταμετρήσεις έγιναν από ομάδα ειδικών ιδιωτών της περιοχής (Δασολόγοι, Γεωπόνοι, Περιβαλλοντολόγοι) ότι η νέα χάραξη του δρόμου θα προκαλέσει την κοπή 4725 μεγάλων δασικών δένδρων στο μήκος Μαραθώνας-Παλλήνη καθώς και περίπου 5000 μικρότερων δένδρων. Οι μελετητές του νέου δρόμου σε έκθεση τους η οποία έγινε εκ των υστέρων , δεδομένου ότι η αρχική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν είχε καλύψει το τεράστιο αυτό θέμα, υπολογίζουν τώρα ότι θα θιγούν μόνο 1134 μεγά δένδρα. Φυσικά ο ακριβής αριθμός, δεν είναι δυνατό να υπολογισθεί με ακρίβεια σ'αυτή την φάση, αλλά μπορεί να

θεωρείται βέβαιο ότι το περιβαλλοντικό κόστος από την κατασκευή του σχεδιαζόμενου δρόμου θα είναι μερικές χιλιάδες μεγάλων δένδρων κυρίως πεύκων.

Με βάση τα παραπάνω, το ερώτημα που προκύπτει, Κυρία Υπουργέ, είναι γιατί πρέπει η Πολιτεία να προχωρήσει στην κατασκευή αυτού του δρόμου που θα είναι καί τελείως ακατάλληλος λειτουργικά, καί επικίνδυνος και θα έχει και μεγάλο περιβαλλοντικό, ανθρώπινο και οικονομικό κόστος. Κανείς, βέβαια, δεν αρνείται ότι πρέπει οι οικιστικές καί παραθεριστικές αναπτύξεις της ανατολικής ακτής της Αττικής να αποκτήσουν ένα σύγχρονο και άνετο δρόμο αλλά αναμφίβολα αυτός δεν μπορεί να είναι ο σχεδιαζόμενος με την διαπλατυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος.

Η ενδεδειγμένη λύση είναι φανερό ότι είναι η κατασκευή μιας νέας σύγχρονης νέας αρτηρίας που θα παρακάμπτει τους υπάρχοντες οικισμούς και τις γραμμικές εμπορικές και άλλες αναπτύξεις κατά μήκος της Μαραθώνος και θα χαραχθεί με τέτοιο τρόπο, κυρίως στο τμήμα της που αντιστοιχεί στην ανατολική πλευρά της Πεντέλης, που να ελαχιστοποιεί (με την βοήθεια εν ανάγκη τοπικών σηράγγων) το περιβαλλοντικό κόστος. Σε μιά τέτοια λύση η Μαραθώνος, χωρίς αύξηση του πλάτους της αλλά με τις κατάλληλες βελτιώσεις (προσεκτική σηματοδότηση, πεζοδρόμια και παράλληλους ποδηλατοδρόμους, κλπ), θα μεταβαλλόταν σε μία τοπική αρτηρία με ήπια κυκλοφορία, χαμηλές ταχύτητες, άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις κατά μήκος της κλπ. Μία τέτοια λεωφόρος Μαραθώνος είναι αυτή που ταιριάζει και με την Μαραθώνια διαδρομή.

Γιατί δεν επελέγει μιά τέτοια λύση, προφανώς κατάλληλη και συνετή από κάθε άποψη; Η απάντηση μπορεί να είναι ενδεχομένως ότι αυτή είναι δαπανηρότερη λύση και εν πάσει περιπτώσει έχουμε καθυστερήσει και δεν υπάρχει χρόνος για να την πραγματοποιήσουμε μέχρι το 2004.

Η ανταπάντηση, καθόσο αφορά το κόστος, είναι ότι η παράκαμψη κάποια ημέρα στο μέλλον θα πρέπει να κατασκευασθεί οπωσδήποτε και το κόστος της τότε θα προστεθεί στο κόστος της επιχειρούμενης διαπλάτυνσης της Μαραθώνος.

Καθόσον αφορά το επιχείρημα της καθυστέρησης, πέραν του ότι δεν νομίζουμε ότι πρέπει να χρεωθεί η Πολιτεία και η περιοχή με μία κακή λύση επειδή είχε προηγηθεί ένας κακός προγραμματικός χειρισμός, πιστεύουμε ότι υπάρχει μία ενδιάμεση λύση που είναι πραγρατοποιήσιμη στόν εναπομείνοντα χρόνο αν υπάρξει άμεση κινητοποίηση. Η λύση αυτή διακρίνει το σύνολο της λεωφόρου Μαραθώνος σε δύο τμήματα: στό τμήμα (α) από τον Σταυρό μέχρι την διασταυρωση Ραφήνας και στο τμήμα (β) από την διασταύρωση Ραφήνας μέχρι το Μαραθώνα. Για το πρώτο τμήμα (α) υπάρχει από χρόνια, από ότι γνωρίζουμε, μελέτη αυτοκινητοδρόμου που παρακάμπτει την λεωφόρο Μαραθώνος και τους κατά μήκος της οικισμούς Γέρακα, Παλλήνη και Πικέρμι με παράλληλη χάραξη νότια της λεωφόρου. Το τμήμα αυτό πιστεύουμε ότι υπάρχει χρόνος να κατασκευαστεί στα δύο χρόνια που απομένουν έστω και χωρίς το σύνολο των

κόμβων και τεχνικών έργων που θα απαιτούσε ένας ολοκληρωμένος αυτοκινητόδρομος. Πρέπει να σημειωθεί ότι σήμερα αυτό είναι το τμήμα της Μαραθώνος που κυρίως υποφέρει από την άποψη του κυκλοφοριακού φόρτου και ότι η προτεινόμενη λύση θα βοηθούσε τα μέγιστα στην αποσυμφόρησή του.

Η πρόταση για το δεύτερο τμήμα (β) είναι να παραμείνει ως έχει (δύο λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση) χωρίς αύξηση του πλάτους και να βελτιωθεί με μικρά έργα (πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομο, πολυ καλή σηματοδότηση, βελτίωση του καταστρώματος, κλπ). Η εφαρμογή της παραπάνω λύσης πρέπει βέβαια να συμβαδίσει με τη μελέτη και την έναρξη εφαρμογής της παράκαμψης που αντιστοιχεί στο τμήμα (β) η οποία όμως θα χρειασθεί χρόνο και πέραν του 2004 για να ολοκληρωθεί.

Με βάση τα παραπάνω η Ελληνική Εταιρεία εισηγείται θερμά, Κυρία Υπουργέ , διακοπή των μελετών καί εργασιών σχετικά με την διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνος καί άμεση έναρξη τών αναγκαίων μελετών γιά την βελτίωση τού τμήματος της λεωφόρου από διαστάυρωση Ραφήνας μέχρι τον Μαραθώνα καθώς καί άμεση έναρξη των μελετών εφαρμογής της 1ης φάσης του αυτοκινητοδρόμου Σταυρός- διαστάυρωση Ραφήνας. Συγχρόνως βέβαια θα πρέπει να αρχίσει, με κανονικούς ρυθμούς, η οριστική μελέτη γιά την παράκαμψη πού αντιστοιχεί στό τμήμα(β)στην ανατολική πλευρά της Πεντέλης.

Με ιδιαίτερη τιμή

Προς την «Καθημερινή»

Κύριε διευθυντά,

Στην «Καθημερινή» της 17ης Απριλίου διάβασα την είδηση ότι με πρωθυπουργική εντολή επανεξετάζονται όλα τα προεδρικά διατάγματα που εξέδωσε ο υπουργός Αιγαίου κ. Σηφουνάκης και ενέκρινε το ΣτΕ, με τα οποία διπλασιάζεται το απαιτούμενο εμβαδόν από Α σε Β στρέμματα προκειμένου – σε εκτάσεις εκτός σχεδίων οικισμών – ο ιδιοκτήτης να αποκτά δικαίωμα δόμησης. Με την πρωθυπουργική παρέμβαση ορίστηκε επίσης ότι εφεξής *αρμόδιο για τη χωροταξική πολιτική είναι το* ΥΠΕΧΩΔΕ, ενώ το Υπουργείο Αιγαίου διατηρεί την αρμοδιότητα για τους παραδοσιακούς οικισμούς. Και, βέβαια, *σημασία δεν έχει το γεγονός καθεαυτό ότι η χωροταξική αρμοδιότητα* επανέρχεται στο Υπουργείο Χωροταξίας, όσο οι λόγοι που προκάλεσαν τη σχετική απόφαση του πρωθυπουργού και το γεγονός ότι με τη νέα ρύθμιση οι αρμοδιότητες για τη χωροταξική πολιτική και για τους παραδοσιακούς οικισμούς κατακερματίζονται και ανατίθενται σε διαφορετικά Υπουργεία.

Αιτία λοιπόν για την αφαίρεση της αρμοδιότητας για καθορισμό όρων δόμησης σε εκτός σχεδίου περιοχές από τον κ. Σηφουνάκη στάθηκε η διαμαρτυρία τριών βουλευτών του Αιγαίου –παραμονές γαρ δημοτικών και *νομαρχιακών εκλογών- επειδή* οι παρεμβάσεις του Υπουργείου Αιγαίου που είχαν τη συγκατάθεση του ΣτΕ. προκάλεσαν, όπως θα έπρεπε να αναμένεται, *τις διαμαρτυρίες κατοίκων και φορέων των νησιών, αφού τους περιόριζε τη* δυνατότητα «αξιοποίησης» των κτημάτων τους.

Όμως, η ισοπεδωτική αντίληψη ότι σε εκτός σχεδίου περιοχές, το δικαίωμα δόμησης κτάται αυτόματα και ανεξάρτητα από τις όποιες άλλες συνθήκες, με την κατοχή μιας έκτασης 4 στρεμμάτων είναι λαθεμένη και καταστρεπτική, ιδιαίτερα για το ευαίσθητο τοπίο των νησιών μας.

Λαθεμένη γιατί, όπως έχει δεχτεί και το σκεπτικό του ΣτΕ που ενέκρινε *τα Π.Δ. του κ.* Σηφουνάκη, οι εκτός σχεδίου περιοχές δεν πρέπει να προορίζονται για δόμηση, αλλά για αγροτική εκμετάλλευση, δασοπονία και αναψυχή. Με άλλα λόγια, η *πρόθεση του νομοθέτη στη θέσπιση κάποιων* δικαιωμάτων δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές ήταν να εξυπηρετήσει, κατά κύριο λόγο, τις συναφείς με την αγροτική εκμετάλλευση *λειτουργίες* και όχι να δημιουργήσει άτυπους παραθεριστικούς οικισμούς και μάλιστα για μεγάλα εισοδήματα που μπορούν να πληρώσουν το κόστος μιας μεγάλης οικοπεδικής έκτασης και της αναγκαίας υποδομής.

Όσο για τη διαφοροποίηση των όποιων δικαιωμάτων δόμησης προκειμένου αυτά να προσαρμόζονται στις συνθήκες του περιβάλλοντος, αυτή αποτελεί θεμιτό και αναγκαίο εργαλείο για την προστασία ιδιαίτερα ευαίσθητων τοπίων όπως αυτά των νησιών μας. Και πάλι το ΣτΕ, με *νομολογία του που αφορούσε στις Κυκλάδες, έχει θεσπίσει την έννοια της* «φέρουσας ικανότητας» ενός τόπου, του ορίου εκείνου δηλαδή μέχρι το οποίο μπορούμε να φορτίσουμε οικοδομικά ένα τοπίο ή ένα παραδοσιακό οικισμό χωρίς να τα καταστρέψουμε. Αξίζει εδώ να αναφερθεί, ότι πριν από δέκα περίπου χρόνια, με χρηματοδότηση του ευρωπαϊκού προγράμματος

ENVIREG, εκπονήθηκαν μια σειρά από «ειδικές χωροταξικές μελέτες» που περιέλαβαν τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου και που σκοπό είχαν, εκτός πολλών άλλων, να ρυθμίσουν και τη δόμηση ανάλογα με τις ανάγκες προστασίας του κάθε νησιού. Στις προτάσεις τους, οι μελέτες αυτές όχι μόνο υιοθετούσαν μια διαφορική κατανομή των δικαιωμάτων δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές, περιορίζοντας σε πολλές περιπτώσεις την οικοδομησιμότητα με τη θέσπιση αυξημένων ελάχιστων εμβαδών μεγαλύτερων των 4 στρεμμάτων, αλλά και προτείνοντας, σε περιπτώσεις ιδιαίτερα ευαίσθητων τοπίων, τη μηδενική οικοδόμηση. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι μετά την ολοκλήρωση αυτών των μελετών κυβερνήσεις δεν έχουν σε καμιά περίπτωση προωθήσει την, έστω και μερική, θεσμοθέτηση των προτάσεων.

Μια άλλη άποψη της πρωθυπουργικής απόφασης που πρέπει να σχολιαστεί είναι ότι μ΄ αυτή διαχωρίζονται για τα νησιά του Αιγαίου οι αρμοδιότητες για τη χωροταξική πολιτική από εκείνες για τους παραδοσιακούς οικισμούς, με την ανάθεσή τους σε διαφορετικά υπουργεία. Αυτό έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τη σύγχρονη θεωρία και πρακτική σε όλες τις προηγμένες χώρες, όπου κύριος στόχος της προστασίας των παραδοσιακών οικισμών θεωρείται η αναζωογόνηση και επανένταξή τους στη σύγχρονη ζωή, η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική τους ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την πολεοδομική αναβάθμιση. Και βέβαια, η πραγματοποίηση ενός τέτοιου στόχου είναι κατεξοχήν αντικείμενο της καλώς νοούμενης χωροταξίας και πολεοδομίας.

Τέλος, θα ήθελα να κλείσω εκφράζοντας των προσωπική πικρία μου σε σχέση με την παρέμβαση του πρωθυπουργού που αποτελεί το θέμα αυτής της επιστολής. Σε πολλές περιπτώσεις αγώνων που αφορούν θέματα ιδιαίτερης σημασίας για το περιβάλλον και την αρχιτεκτονική κληρονομιά του τόπου, φορείς και πρόσωπα που διεξάγουν αυτούς τους αγώνες έχει συμβεί να ζητήσουν την παρέμβαση του πρωθυπουργού, χωρίς, όσο τουλάχιστον εγώ γνωρίζω να τον έχουν πείσει να κάνει μια τέτοια παρέμβαση. Πρόχειρο παράδειγμα έχω του πρόσφατου αγώνα για τη σωτηρία του ιστορικού τοπίου του Μαραθώνα και του σημαντικού υγροβιότοπου του Σχοινιά στον οποίο στρατεύτηκαν όλες οι περιβαλλοντικές οργανώσεις, η Ακαδημία Αθηνών, πανεπιστημιακές σχολές, η Αρχαιολογική Εταιρεία και ένας μεγάλος ακόμη αριθμός φορέων και προσωπικοτήτων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και κατά τον οποίο αγώνα πολλοί έκαναν έκκληση στον πρωθυπουργό για προσωπική του παρέμβαση. Ο πρωθυπουργός και σ΄ αυτή την περίπτωση διάλεξε να μη παρέμβει, δεν αρνήθηκε όμως την προσωπική του παρέμβαση υπέρ των κατοίκων εκείνων των νησιών που διαμαρτύρονται διεκδικώντας το δικαίωμα να καταστρέψουν το περιβάλλον του τόπου τους.

Ανδρέας Συμεών
Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος
Πρόεδρος του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς
της Ελληνικής Εταιρείας

Προς την «Καθημερινή»

Κύριε διευθυντά,

Στην «Καθημερινή» της 17ης Απριλίου διάβασα την είδηση ότι με πρωθυπουργική εντολή επανεξετάζονται όλα τα προεδρικά διατάγματα που εξέδωσε ο υπουργός Αιγαίου κ. Σηφουνάκης και ενέκρινε το ΣτΕ, με τα οποία διπλασιάζεται το απαιτούμενο εμβαδόν από Α σε Β στρέμματα προκειμένου – σε εκτάσεις εκτός σχεδίων οικισμών – ο ιδιοκτήτης να αποκτά δικαίωμα δόμησης. Με την πρωθυπουργική παρέμβαση ορίστηκε επίσης ότι εφεξής αρμόδιο για τη χωροταξική πολιτική είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ, ενώ το Υπουργείο Αιγαίου διατηρεί την αρμοδιότητα για τους παραδοσιακούς οικισμούς. Και, βέβαια, σημασία δεν έχει το γεγονός καθεαυτό ότι η χωροταξική αρμοδιότητα επανέρχεται στο Υπουργείο Χωροταξίας, όσο οι λόγοι που προκάλεσαν τη σχετική απόφαση του πρωθυπουργού και το γεγονός ότι με τη νέα ρύθμιση οι αρμοδιότητες για τη χωροταξική πολιτική και για τους παραδοσιακούς οικισμούς κατακερματίζονται και ανατίθενται σε διαφορετικά Υπουργεία.

Αιτία λοιπόν για την αφαίρεση της αρμοδιότητας για καθορισμό όρων δόμησης σε εκτός σχεδίου περιοχέ;ς από τον κ. Σηφουνάκη στάθηκε η διαμαρτυρία τριών βουλευτών του Αιγαίου –παραμονές γαρ δημοτικών και νομαρχιακών εκλογών- επειδή οι παρεμβάσεις του Υπουργείου Αιγαίου που είχαν τη συγκατάθεση του ΣτΕ. προκάλεσαν, όπως θα έπρεπε να αναμένεται, τις διαμαρτυρίες κατοίκων και φορέων των νησιών, αφού τους περιόριζε τη δυνατότητα «αξιοποίησης» των κτημάτων τους.

Όμως, η ισοπεδωτική αντίληψη ότι σε εκτός σχεδίου περιοχές, το δικαίωμα δόμησης κτάται αυτόματα και ανεξάρτητα από τις όποιες άλλες συνθήκες, με την κατοχή μιας έκτασης 4 στρεμμάτων είναι λαθεμένη και καταστρεπτική, ιδιαίτερα για το ευαίσθητο τοπίο των νησιών μας.

Λαθεμένη γιατί, όπως έχει δεχτεί και το σκεπτικό του ΣτΕ που ενέκρινε τα Π.Δ. του κ. Σηφουνάκη, οι εκτός σχεδίου περιοχές δεν πρέπει να προορίζονται για δόμηση, αλλά για αγροτική εκμετάλλευση, δασοπονία και αναψυχή. Με άλλα λόγια, η πρόθεση του νομοθέτη στη θέσπιση κάποιων δικαιωμάτων δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές ήταν να εξυπηρετήσει, κατά κύριο λόγο, τις συναφείς με την αγροτική εκμετάλλευση λειτουργίες και όχι να δημιουργήσει άτυπους παραθεριστικούς οικισμούς και μάλιστα για μεγάλα εισοδήματα που μπορούν να πληρώσουν το κόστος μιας μεγάλης οικοπεδικής έκτασης και της αναγκαίας υποδομής.

Όσο για τη διαφοροποίηση των όποιων δικαιωμάτων δόμησης προκειμένου αυτά να προσαρμόζονται στις συνθήκες του περιβάλλοντος, αυτή αποτελεί θεμιτό και αναγκαίο εργαλείο για την προστασία ιδιαίτερα ευαίσθητων τοπίων όπως αυτά των νησιών μας. Και πάλι το ΣτΕ, με νομολογία του που αφορούσε στις Κυκλάδες, έχει θεσπίσει την έννοια της «φέρουσας ικανότητας» ενός τόπου, του ορίου εκείνου δηλαδή μέχρι το οποίο μπορούμε να φορτίσουμε οικοδομικά ένα τοπίο ή ένα παραδοσιακό οικισμό χωρίς να τα καταστρέψουμε. Αξίζει εδώ να αναφερθεί, ότι πριν από δέκα περίπου χρόνια, με χρηματοδότηση του ευρωπαϊκού προγράμματος

ENVIREG, εκπονήθηκαν μια σειρά από «ειδικές χωροταξικές μελέτες» που περιέλαβαν τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου και που σκοπό είχαν, εκτός πολλών άλλων, να ρυθμίσουν και τη δόμηση ανάλογα με τις ανάγκες προστασίας του κάθε νησιού. Στις προτάσεις τους, οι μελέτες αυτές όχι μόνο υιοθετούσαν μια διαφορική κατανομή των δικαιωμάτων δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές, περιορίζοντας σε πολλές περιπτώσεις την οικοδομησιμότητα με τη θέσπιση αυξημένων ελάχιστων εμβαδών μεγαλύτερων των 4 στρεμμάτων, αλλά και προτείνοντας, σε περιπτώσεις ιδιαίτερα ευαίσθητων τοπίων, τη μηδενική οικοδόμηση. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι μετά την ολοκλήρωση αυτών των μελετών κυβερνήσεις δεν έχουν σε καμιά περίπτωση προωθήσει την, έστω και μερική, θεσμοθέτηση των προτάσεων.

Μια άλλη άποψη της πρωθυπουργικής απόφασης που πρέπει να σχολιαστεί είναι ότι μ΄ αυτή διαχωρίζονται για τα νησιά του Αιγαίου οι αρμοδιότητες για τη χωροταξική πολιτική από εκείνες για τους παραδοσιακούς οικισμούς, με την ανάθεσή τους σε διαφορετικά υπουργεία. Αυτό έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τη σύγχρονη θεωρία και πρακτική σε όλες τις προηγμένες χώρες, όπου κύριος στόχος της προστασίας των παραδοσιακών οικισμών θεωρείται η αναζωογόνηση και επανένταξή τους στη σύγχρονη ζωή, η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική τους ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την πολεοδομική αναβάθμιση. Και βέβαια, η πραγματοποίηση ενός τέτοιου στόχου είναι κατεξοχήν αντικείμενο της καλώς νοούμενης χωροταξίας και πολεοδομίας.

Τέλος, θα ήθελα να κλείσω εκφράζοντας των προσωπική πικρία μου σε σχέση με την παρέμβαση του πρωθυπουργού που αποτελεί το θέμα αυτής της επιστολής. Σε πολλές περιπτώσεις αγώνων που αφορούν θέματα ιδιαίτερης σημασίας για το περιβάλλον και την αρχιτεκτονική κληρονομιά του τόπου, φορείς και πρόσωπα που διεξάγουν αυτούς τους αγώνες έχει συμβεί να ζητήσουν την παρέμβαση του πρωθυπουργού, χωρίς, όσο τουλάχιστον εγώ γνωρίζω να τον έχουν πείσει να κάνει μια τέτοια παρέμβαση. Πρόχειρο παράδειγμα έχω του πρόσφατου αγώνα για τη σωτηρία του ιστορικού τοπίου του Μαραθώνα και του σημαντικού υγροβιότοπου του Σχοινιά στον οποίο στρατεύτηκαν όλες οι περιβαλλοντικές οργανώσεις, η Ακαδημία Αθηνών, πανεπιστημιακές σχολές, η Αρχαιολογική Εταιρεία και ένας μεγάλος ακόμη αριθμός φορέων και προσωπικοτήτων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και κατά τον οποίο αγώνα πολλοί έκαναν έκκληση στον πρωθυπουργό για προσωπική του παρέμβαση. Ο πρωθυπουργός και σ΄ αυτή την περίπτωση διάλεξε να μη παρέμβει, δεν αρνήθηκε όμως την προσωπική του παρέμβαση υπέρ των κατοίκων εκείνων των νησιών που διαμαρτύρονται διεκδικώντας το δικαίωμα να καταστρέψουν το περιβάλλον του τόπου τους.

Ανδρέας Συμεών
Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος
Πρόεδρος του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς
της Ελληνικής Εταιρείας

TRANSMISSION VERIFICATION REPORT

TIME : 22/04/2002 17:31
NAME : MIOECSDE ELL ETAIRIA
FAX : 3225240
TEL : 3225245

DATE,TIME	22/04 17:30
FAX NO./NAME	0107242523
DURATION	00:01:31
PAGE(S)	02
RESULT	OK
MODE	STANDARD ECM

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΕΥΡΩ	ΔΡΧ. 18.12.01	ΔΡΧ –ΕΥΡΩ 9.1.2002	ΕΥΡΩ 5.2.2002	ΕΥΡΩ 5.3.2002	ΕΥΡΩ 9.4.2002
ALPHA BANK (όψεως αρ.177-00-2002-000045)	9.889.588	4.233.096 δρχ. 12.422,88 ευρω	13.347,65	8.452,65	28.329,63
ALPHA BANK (ΑΜΟΙΒΑΙΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ- Βραχυπρ.) (20098471)				6.007,93	6.027,08
ALPHA BANK (Α-100 αρ.10006276) (Λογ/σμός ΣΦΥΠ)	7.432.732	7.327.788 δρχ. 21.504,88 ευρω	21.503,88	20.686,38	9.067,22
ALPHA BANK (αρ. 103-002101161878) (ΣΦΥΠ)	18.914.535	19.102.217 56.059,33	56.053,33	56.059,33	56.059,33
3. ALPHA BANK (Α-400 αρ./177-002101/12180) (Λογ/σμός ΣΑΚ)	1.187.367	755.252 δρχ 2216,44 ευρω	3.039,58	1550,0	1020,58
5. ALPHA BANK (Α-400αρ. 177-002101-011444) (Λογ/σμός ΣΠΕ)	1.494.308	400.422 δρχ. 1175,12 ευρω	2.192,47	1892,47	3.237,52
ΣΥΝΟΛΟ	38.918.530 ΔΡΧ	31.818.775 δρχ. 93.378,65 ευρω	32.758.652 δρχ. 96.136,91 ευρω	94.648,76	103.741,36

U.S. DOLLARS (E.E.)					
ALPHA BANK (αρ. 015120-001282)	38.008,23	38.008,23 $	47.395,88	60.101,50 *	48.101*

* Μετατροπή 12.000$ σε ευρώ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ
Τριπόδων 28 Αθήνα 105 58 Τηλ.: 32 25 245, 32 26 693 Fax: 32 25 240
e-mail:mio-ee-env@ath.forthnet.gr

Αθήνα, 29 Μαρτίου 2002
Αριθ. Πρωτ: 274 / Ε.Ε.

Κυρία
Βάσω Παπανδρέου
Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας
και Δημοσίων Έργων
Αμαλιάδος 17
11523 Αθήνα

Θέμα: Διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Αξιότιμη κυρία Υπουργέ,

Η Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς διαπιστώνει ότι έργα οδικά ή κυκλοφοριακά, σημαντικά για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, που έχουν κατά το παρελθόν νομοθετηθεί και πρόκειται να υλοποιηθούν για την υποστήριξη των μετακινήσεων κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δυστυχώς καθυστερούν, συρρικνώνονται ή και ματαιώνονται.

Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η αποφασισθείσα μεγάλη διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνος και η ματαίωση της κατασκευής των παρακαμπτηρίων οδών, της περιφερειακής λεωφόρου Νέας Μάκρης που προβλέπεται από το νομοθετημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, καθώς και της ελεύθερης λεωφόρου ταχείας κυκλοφορίας Σταυρού - Ραφήνας. Η κατασκευή των δύο αυτών λεωφόρων, θα ανακουφίσει τους εξαιρετικά βεβαρημένους κυκλοφοριακά οικισμούς της Νέας Μάκρης, της Παλλήνης, του Πικερμίου, τις ενδιάμεσες περιοχές, αλλά και την λεωφόρο Μαραθώνα, όπου οργανώνεται η κλασική Μαραθώνια Διαδρομή, η οποία μπορεί έτσι να μετατραπεί σε οδό ήπιας / τοπικής κυκλοφορίας.

Αντίθετα, η διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνα, χωρίς μάλιστα βελτίωση των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών, οδηγεί σε υλοτόμηση χιλιάδων αιωνόβιων πεύκων και άλλων δένδρων, σε αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος, σε διχοτόμηση των οικισμών, σε περαιτέρω αύξηση των ήδη πολλών θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων, σε σημαντική περαιτέρω αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης της περιοχής, δηλαδή σε σημαντική υποβάθμιση των ήδη βεβαρημένων συνθηκών διαβίωσης στην περιοχή. Παράλληλα δεν βελτιώνονται οι συνθήκες διεξαγωγής του Μαραθώνιου Δρόμου, αφού οι μαραθωνοδρόμοι θα εξακολουθήσουν να τρέχουν πάνω στην άσφαλτο, όπως μέχρι σήμερα, ο δε δρόμος θα κλείνει για τα τροχοφόρα.

Η Ελληνική Εταιρεία σας παρακαλεί να επανεξετάσετε την σκοπιμότητα και τις σοβαρές επιπτώσεις από την διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνα και να μην υλοποιηθεί αυτό το έργο. Αντίθετα να υλοποιηθούν τα προγραμματισμένα έργα παράκαμψης, δηλαδή η περιφερειακή λεωφόρος Ν. Μάκρης και η ταχεία λεωφόρος Σταυρού-Ραφήνας, έργα που θα αποφορτίσουν την λεωφόρο Μαραθώνα, θα επιτρέψουν την ανάδειξη της Κλασικής Μαραθώνιας Διαδρομής χωρίς αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος, και θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Με τιμή

Β. Δωροβίνης
Αντιπρόεδρος Ε.Ε.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ
Τριπόδων 28 Αθήνα 105 58 Τηλ.: 32 25 245, 32 26 693 Fax: 32 25 240
e-mail:mio-ee-env@ath.forthnet.gr

Αθήνα, 29 Μαρτίου 2002
Αριθ. Πρωτ: 274 / Ε.Ε.

Κυρία
Βάσω Παπανδρέου
Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας
και Δημοσίων Έργων
Αμαλιάδος 17
11523 Αθήνα

Θέμα: Διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Αξιότιμη κυρία Υπουργέ,

Η Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς διαπιστώνει ότι έργα οδικά ή κυκλοφοριακά, σημαντικά για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, που έχουν κατά το παρελθόν νομοθετηθεί και πρόκειται να υλοποιηθούν για την υποστήριξη των μετακινήσεων κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δυστυχώς καθυστερούν, συρρικνώνονται ή και ματαιώνονται.

Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η αποφασισθείσα μεγάλη διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνος και η ματαίωση της κατασκευής των παρακαμπτηρίων οδών, της περιφερειακής λεωφόρου Νέας Μάκρης που προβλέπεται από το νομοθετημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, καθώς και της ελεύθερης λεωφόρου ταχείας κυκλοφορίας Σταυρού - Ραφήνας. Η κατασκευή των δύο αυτών λεωφόρων, θα ανακουφίσει τους εξαιρετικά βεβαρημένους κυκλοφοριακά οικισμούς της Νέας Μάκρης, της Παλλήνης, του Πικερμίου, τις ενδιάμεσες περιοχές, αλλά και την λεωφόρο Μαραθώνα, όπου οργανώνεται η κλασική Μαραθώνια Διαδρομή, η οποία μπορεί έτσι να μετατραπεί σε οδό ήπιας / τοπικής κυκλοφορίας.

Αντίθετα, η διαπλάτυνση της λεωφόρου Μαραθώνα, χωρίς μάλιστα βελτίωση των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών, οδηγεί σε υλοτόμηση χιλιάδων αιωνόβιων πεύκων και άλλων δένδρων, σε αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος, σε διχοτόμηση των οικισμών, σε περαιτέρω αύξηση των ήδη πολλών θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων, σε σημαντική περαιτέρω αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης της περιοχής, δηλαδή σε σημαντική υποβάθμιση των ήδη βεβαρημένων συνθηκών διαβίωσης στην περιοχή. Παράλληλα δεν βελτιώνονται οι συνθήκες διεξαγωγής του Μαραθώνιου Δρόμου, αφού οι μαραθωνοδρόμοι θα εξακολουθήσουν να τρέχουν πάνω στην άσφαλτο, όπως μέχρι σήμερα, ο δε δρόμος θα κλείνει για τα τροχοφόρα.

Η Ελληνική Εταιρεία σας παρακαλεί να επανεξετάσετε την σκοπιμότητα και τις σοβαρές επιπτώσεις από την διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνα και να μην υλοποιηθεί αυτό το έργο. Αντίθετα να υλοποιηθούν τα προγραμματισμένα έργα παράκαμψης, δηλαδή η περιφερειακή λεωφόρος Ν. Μάκρης και η ταχεία λεωφόρος Σταυρού-Ραφήνας, έργα που θα αποφορτίσουν την λεωφόρο Μαραθώνα, θα επιτρέψουν την ανάδειξη της Κλασικής Μαραθώνιας Διαδρομής χωρίς αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος, και θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Με τιμή

Β. Δωροβίνης
Αντιπρόεδρος Ε.Ε.