18.2.2002

18/2/2002

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ-
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Εκατοντάδες οικιστές και επτά σύλλογοι της Ανατολικής Αττικής καταγγέλλουμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το έργο διαπλάτυνσης της Λεωφ. Μαραθώνος πάνω στην οποία εκτελείται το αγώνισμα της Κλασσικής Μαραθωνίου Διαδρομής.

Στις 26/11/2001 υποβλήθηκε προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας από τα παραπάνω φυσικά και νομικά πρόσωπα. Στις 6/2/2002 συνεδρίασε η Επιτροπή Αναστολών του ΣτΕ για να αποφασίσει για την αίτηση αναστολής της εκτέλεσης του έργου, των παραπάνω συλλόγων και κατοίκων. Στις 12/2/2002 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση αναστέλλοντας την κοπή δένδρων ηλικίας άνω των 8 ετών κρίνοντας την ως μη αναστρέψιμη καταστροφή, καθώς και την εκτέλεση των εργασιών σε δασικές περιοχές οι οποίες έχουν καταστραφεί από πυρκαγιά ή αποψιλώθηκαν με άλλο τρόπο και είναι κατά το Σύνταγμα υποχρεωτικά αναδασωτέες. Η αίτηση ακυρώσεως πρόκειται να συζητηθεί από την Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας την 1η Μαρτίου 2002.

Σαν Ευρωπαίοι Πολίτες θεωρούμε υποχρέωση μας αλλά και ταυτόχρονα δικαίωμα μας να αποταθούμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταγγέλλοντας το έργο αυτό το οποίο φαίνεται να μην λαμβάνει υπόψη τον πολίτη, το περιβάλλον και τον πολιτισμό καταστρέφοντας έναν από τους λιγοστούς εναπομείναντες πυρήνες του πευκοδάσους στους πρόποδες της βορειοανατολικής Πεντέλης, καθώς και την ίδια τη διαδρομή που έκανε ο 'Ελληνας Μαραθωνοδρόμος Σπύρος Λούης περισσότερο από έναν αιώνα πριν.

Υπεύθυνος του έργου αυτού είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ η διεύθυνση ΕΥΔΕ/ΕΣΕΑ-Ολυμπιακά Έργα.
Επιπλέον κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του έργου αυτού δεν έγινε καμία διαβούλευση, ούτε με τους τοπικούς συλλόγους, ούτε με τους οικιστές μόνιμους ή ημιμόνιμους(παραθεριστές).

Η προσφυγή στρέφεται α) κατά της κοινής απόφασης Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Γεωργίας και Πολιτισμού "Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο Κατασκευή και Λειτουργία της Μαραθώνιας Διαδρομής", β) κατά της αποφάσεως του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ εγκρίσεως του ανωτέρω έργου, διάθεσης σχετικής πιστώσεως και διενέργεια διαγωνισμού, γ) κατά της Πράξης Έγκρισης Διάθεσης Πίστωσης του ενάριθμου έργου και δ) κάθε άλλης Διοικητικής Πράξης που αφορά το έργο

Η προσφυγή στηρίχθηκε κυρίως στα εξής επιχειρήματα :
1) Σαν Ολυμπιακό Έργο για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 έχει προσδιοριστεί η Αφετηρία του Μαραθωνίου Δρόμου και η Επέκταση των εγκαταστάσεων που υπάρχουν ήδη εκεί και όχι η ίδια Μαραθώνια Διαδρομή

2) Η Κλασσική Μαραθώνια Διαδρομή διεξάγεται από τότε που καθιερώθηκε κατά τους πρώτους Ολυμπιακούς αγώνες της Αθήνας έως σήμερα επί του διαζώματος της Λεωφ.Μαραθώνος.

Η Διαπλάτυνση της Λ.Μαραθώνος που προτείνεται από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), δεν απαιτείται λόγω της Μαραθωνίου Διαδρομής, διότι αρκεί πλάτος 4-7 το πολύ μέτρων όπως στην ίδια Μελέτη αναφέρεται για τη διεξαγωγή του αθλήματος, ούτε εξυπηρετεί τον σκοπό της αναδείξεως της Μαραθωνίου Διαδρομής, αφού η τελευταία διατηρείται εντός των ιχνών της Λεωφόρου Μαραθώνος και στον μελλοντικά προβλεπόμενο δρόμο.

3) Στην προσβολή της απόφαση Έγκρισης Εκτέλεσης του οδικού έργου, το οποίο τιτλοφορείται "Κατασκευή και Λειτουργία της Μαραθώνιας Διαδρομής" και ουσιαστικά αφορά τη διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος στο διπλάσιο και τριπλάσιο από ότι είναι σήμερα και ουδόλως αφορά τη Μαραθώνια Διαδρομή και τους Περιβαλλοντικούς Όρους για το παραπάνω έργο.

Οι λόγοι για τους οποίους προσβάλλονται οι πράξεις αυτές από αρκετούς συλλόγους της περιοχής και πάνω από 100 άτομα είναι οι εξής:

1) Τόσο με το Ελληνικό Σύνταγμα (άρθρο 24), αλλά όσο και με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (αναφερόμενοι στο περιβάλλον, ορισμοί της Συνθήκης του Μάαστριχτ-1992) προστατεύεται το φυσικό περιβάλλον και η πολιτιστική μας κληρονομιά. Αντίθετα η προσβαλλόμενη μελέτη επιφέρει μεγάλη καταστροφή στο φυσικό περιβάλλον με την κοπή 10.000 μικρών και μεγάλων δένδρων εκ των οποίων τα 4.500 από αυτά είναι ηλικίας άνω των 50 ετών και έχουν καταγραφεί μετά από δική μας μελέτη σε πίνακα που δείχνει το είδος, την ηλικία και τη χιλιομετρική θέση και έχουν σημειωθεί κατά θέση πάνω σε οριζοντιογραφία της οδού.

Η διαπλάτυνση αυτή δεν είναι αναγκαία λόγω του ότι κατασκευάζεται παράλληλα και σε μικρή απόσταση με τη Μαραθώνος (μέχρι τη Ραφήνα) η Παρακαμπτήριος Σταυρού-Ραφήνας με πρόβλεψη Προαστιακού Σιδηρόδρομου η οποία και θα απορροφήσει το μεγαλύτερο μέρος της κυκλοφορίας προς τη Ραφήνα. Η ίδια η Περιβαλλοντική Μελέτη γράφει ότι δεν έχει συνυπολογιστεί η ελάφρυνση του φόρτου της Λεωφ.Μαραθώνος με τη δημιουργία του δρόμου αυτού.

2) Η Διαπλατυνόμενη Λεωφόρος διέρχεται από πολλές δασικές καθώς και κηρυχθείσες αναδασωτέες εκτάσεις

3) Ο θόρυβος και το καυσαέριο της μελλοντικής Λεωφόρου υπολογίζονται στη ΜΠΕ με την παραδοχή ότι η ταχύτητα δεν θα ξεπερνά τα 60 χλμ. την ώρα, τη στιγμή που στον υφιστάμενο πολύ στενότερο δρόμο οι ταχύτητες φτάνουν τα 120 χλμ. την ώρα. Είναι αξιοσημείωτο ότι ακόμη και με αυτήν την ταχύτητα, των 60 χλμ./ώρα η ΜΠΕ αναφέρει ότι ο ειδικός ηχοαπορροφητικός ασφαλτοτάπητας που θα τοποθετηθεί θα είναι ανεπαρκής και το επίπεδο θορύβου για τα πρώτα 20μ. θα ξεπερνά τα ανώτατα επιτρεπτά όρια που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και είναι τα 65db. Επίσης στον υπολογισμό του θορύβου δεν έχουν συνυπολογιστεί άλλες πηγές θορύβου στην περιοχή όπως είναι το αεροδρόμιο. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ΜΠΕ έχει συνταχθεί από τους ίδιους τους αναδόχους της μελέτης οδοποιίας και όχι ανεξάρτητους μελετητές και ο σκοπός, όπως είναι ευνόητο, είναι να εμφανίσει τις ελάχιστες επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Αξίζει δε να σημειωθεί ότι σε απάντηση του Υπουργείου προς την Προσφυγή μας αναφέρεται σε συνημμένο πίνακα ότι από τη Διασταύρωση Ραφήνας μέχρι τον Μαραθώνα (εκεί που βρίσκεται και ο μεγαλύτερος πευκώνας της περιοχής) η κίνηση προβλέπεται ότι δεν θα έχει ξεπεράσει τον ωριαίο φόρτο αιχμής για το συγκεκριμένο δρόμο (όρος που εκφράζει το ανεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης σε ένα δρόμο) ούτε σε 30 χρόνια.

Σε τι χρειάζονται λοιπόν οι 3 και οι 4 λωρίδες ανά κατεύθυνση;
Επίσης στην ίδια απάντηση εμφανίζεται για πρώτη φορά πίνακας με τον αριθμό και το είδος των δένδρων, ενώ θα έπρεπε να προϋπάρχει στη ΜΠΕ, καθώς και πάνω στις οριζοντιογραφίες της μελέτης όταν αυτή συντάχθηκε και εγκρίθηκε αρκετούς μήνες πριν.

Προς δική σας ενημέρωση, αναφέρουμε ότι ο δρόμος σήμερα είναι πλάτους 12 -14μ., ενώ με τη διαπλάτυνση φτάνει τα 24-32μ. και σε κάποιους κόμβους τα 50μ.

Ενδεικτικά σημεία του παραλογισμού της Διαπλάτυνσης αυτής αποτελούν στοιχεία που παρατείθενται στην ίδια μελέτη κάποια εκ των οποίων σας παραθέτουμε στη συνέχεια:

Ακόμη και στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αναφέρεται στη σελίδα 10 (προτελευταία παράγραφος) ότι *"Οι καλοί Μαραθώνιοι στον κόσμο διεξάγονται δίπλα σε πάρκα και σε καλά οξυγονωμένες περιοχές"*

Στη τελευταία παράγραφο της ίδιας σελίδας αναφέρεται ότι *"η Ελλάδα θα μπορούσε να πληρεί κάλλιστα και τις δύο παραπάνω προυποθέσεις,επειδή το μεγαλύτερο μέρος διέρχεται μέσα από αγροτικές και δασικές εκτάσεις ενώ μόλις τα τελευταία 11 χλμ είναι μέσα στην Αθήνα"*
Παρ'ολο που η Μελέτη παραδέχεται ότι υπάρχει αυτή η δυνατότητα ,σχεδιάζει έναν αυτοκινητόδρομο κόβοντας συνολικά περί τα 10.000 δένδρα και θάμνους εκ των οποίων τα 8.500 βρίσκονται σε μία διαδρομή 6χλμ από τη Διασταύρωση της Ραφήνας μέχρι τη Νέα Μάκρη αλλάζοντας σημαντικά και ανεπανόρθωτα το φυσικό τοπίο και το χαρακτήρα της περιοχής, μιας και τα υψηλόκορμα δένδρα άνω των 50 ετών βρίσκονται στην άκρη της διαδρομής και ο αριθμός τους ανέρχεται σε 4.500.

Επιπροσθέτως αναφέρουμε στην ίδια μελέτη στο πίνακα στη σελίδα 226 σημειώνεται ότι η νέα χάραξη έχει *"αρνητική και άμμεση επίπτωση στη αισθητική αξία του τοπίου και μή αναστρέψιμη"*. Αναφέρει *"υποβάθμιση της αισθητικής αξίας του τοπίου. "*

Στην ίδια μελέτη αναφέρεται ότι *"Στα πλαίσια της συνδιάσκεψης για την Πρόληψη του θορύβου στις 7-9 Μαίου 1980 στο Παρίσι θεωρήθηκε ότι το ανώτατο επιτρεπό όριο θορύβου πλησίον της ζώνης κατοικίας δεν πρέπει να ξεπερνά το 60-65 db(A) κατά τη διάρκεια της ημέρας και τα 50-55 db (A) κατά τη διάρκεια της νύχτας."*
Στη σελίδα 217 αναφέρει *" όπως φαίνεται από τους υπολογισμούς των πινάκων του παραρτήματος θορύβου , η τιμή της BNL δηλαδή η βασική στάθμη θορύβου για ταχύτητα ελάγχου 60χλμ /ώρα θα υπερβαίνει το όριο των 70db(A) που έχει θέσει η νομοθεσία, για όλες τις διατομές που ελέχθηκαν για το 2004 και στα 3 τμήματα του δρόμου απο αρχής μέχρι πέρατος, με τιμές που κυμαίνονται από 70,9 εως 74,6 για το πρώτο τμήμα , από 71,9 εως 73 για το δεύτερο τμήμα και από 73,3 εως 73,8 για το τρίτο τμήμα.Επειδή στο μεγαλύτερο μέρος των αστικών τμημάτων και σε ορισμένες περιπτώσεις και εκτος των οικισμών) υπάρχουν κτίσματα κατοικιών σε απόσταση 10μ ή λιγότερο, είναι σαφές ότι απαιτείται η λήψη μέτρων αντιμετώπισης ακόμα και για το πρώτο έτος λειτουργίας.Οπως δε φαίνεται από τους υπολογισμούς του παραρτήματος για το έτος 2015, όπου αναμένεται μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος , οι αναμενόμενες τιμές θορύβου θα είναι ακόμα μεγαλύτερες , κάνοντας ακόμα πιό επιτακτική την ανάγκη λήψης μέτρων.Οι τιμές λήψης του δείκτη L10-18h σε απόσταση 20 μ από το όριο της υπό μελέτης οδού, που αντιπροσωπεύει ένα συνήθη αποδέκτη σε μή αστικό τμήμα της περιοχής μελέτης όπως φαίνεται από τα αποτελέσματα των πινάκων και για τα 3 τμήματα και κατά τα έτη 2004 δίνει τιμές που κυμαίνονται από 66,5 εως 69 περίπου db(A) δηλ μικρότερες των 70."*
Και όλοι αυτοί οι υπολογισμοί με την παραδοχή ότι η ταχύτητα εκτός των οικισμών θα είναι 60χλμ/ώρα τη στιγμή που στον υφιστάμενο δρόμο η ταχύτητες κυμαίνονται από 80-120χλμ/ώρα ενώ το όριο ταχύτητας είναι 50-70χλμ/ώρα.

Είμαστε στη διάθεση σας για περισσότερα στοιχεία.
Από την Επιτροπή Προστασίας της Μαραθώνιας Διαδρομής:
Μαρία Μήλα 0294 079026, 0937.107.163, Κώστας Στράμπι 0932.153.363

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο εκτελών χρέη Γενικού Διευθυντή

Βρυξέλλες,
D(2002) ENV D.2/AS/kb/
Adonis: 520247

Θέμα: **Καταγγελία 2001/5235 – Κατασκευή ενός δρόμου μεταξύ Αθήνας και Μαραθώνα (Μαραθώνια Διαδρομή).**

Κύριε Πρέσβυ,

Η Επιτροπή έχει γίνει αποδέκτης καταγγελίας με αριθμό πρωτοκόλλου 2001/5235 σχετικά με την κατασκευή ενός δρόμου μεταξύ Αθήνας και Μαραθώνα (Μαραθώνια Διαδρομή).

Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, δεν τηρήθηκε η κοινοτική και εθνική νομοθεσία σε ό,τι αφορά την πληροφόρησή του ενδιαφερόμενου κοινού για την κατασκευή του έργου αυτού. Επιπλέον, ο καταγγέλων υποστηρίζει ότι το εν λόγω έργο θα υποβαθμίσει το περιβάλλον, κυρίως εξαιτίας των υψηλών ρύπων από τα διερχόμενα αυτοκίνητα, γεγονός το οποίο δεν έχει προβλεφθεί και εκτιμηθεί δεόντως στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Όπως γνωρίζετε, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/11/ΕΚ, για τα έργα που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, τα κράτη μέλη αποφασίζουν κατά πόσο θα υποβληθούν σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10.

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση 69269/5387/25.10.1990, η οποία ενσωματώνει την οδηγία 85/337/ΕΟΚ στο ελληνικό δίκαιο, απαιτεί για τα έργα αυτά την εκπόνηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων.

Όπως γνωρίζετε το άρθρο 2, παράγραφος 1 της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ ορίζει ότι τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε πριν χορηγηθεί η άδεια, τα έργα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον λόγω, μεταξύ άλλων, της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς τους, να χρειάζονται άδεια και εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Κύριο Αριστείδη Αγαθοκλή
Πρέσβυ, Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Ελλάδος
στην Ευρωπαϊκή Ένωση
Rue Montoyer 25
1040 Bruxelles

Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles / Wetstraat 200, B-1049 Brussel - Βέλγιο. Τηλέφωνα: (32-2)299 11 11.
Γραφείο: BU-5 3/186. Τηλέφωνα: απ'ευθείας (32-2)295.11.47. Τηλεομοιοτυπία: (32-2)299.03.10.

E-mail: jean-francois.verstrynge@cec.eu.int

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων εντοπίζει, περιγράφει και αξιολογεί δεόντως, κατά περίπτωση και σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 11, τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις ενός έργου:

- στον άνθρωπο, στην πανίδα και στη χλωρίδα,
- στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο,
- στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά,
- στην αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρονται στην πρώτη, δεύτερη και τρίτη περίπτωση.

Παράλληλα, το άρθρο 6, παράγραφος 1, επισημαίνει ότι τα κράτη μέρη μεριμνούν ώστε οι αρχές τις οποίες ενδέχεται να αφορά το έργο, λόγω της ειδικής τους αρμοδιότητας επί θεμάτων περιβάλλοντος, να μπορούν να εκφράσουν γνώμη για τις πληροφορίες που παρέχει ο κύριος του έργου και για την αίτηση άδειας. Δυνάμει της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν κάθε αίτηση άδειας και κάθε πληροφορία που συλλέγεται σύμφωνα με το άρθρο 5 να διατίθενται στο κοινό σε εύλογο χρονικό διάστημα, προκειμένου το ενδιαφερόμενο κοινό να έχει την ευκαιρία να διατυπώσει γνώμη πριν από τη χορήγηση της άδειας.

Τέλος, είναι αναγκαίο να υπενθυμιστεί ότι η ισχύουσα ελληνική νομοθεσία δεν ενσωματώνει ορθά την κοινοτική νομοθεσία για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον. Η προβληματική ενσωμάτωση της οδηγίας αυτής έχει ως αποτέλεσμα ότι πάσχουν οι διαδικασίες έγκρισης μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ιδίως στη φάση διαβούλευσης με το ενδιαφερόμενο κοινό. Άλλωστε, αναφορικά με το θέμα αυτό, εκκρεμεί προσφυγή στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η οποία ασκήθηκε στις 27 Ιουλίου 2001 (υπόθεση C-301/01).

Δεδομένης της σπουδαιότητας που αποδίδει η Επιτροπή στην εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην Ελλάδα, θα σας παρακαλούσα να με ενημερώσετε για τη διαδικασία σχεδιασμού και αδειοδότησης της Μαραθώνιας Διαδρομής. Πιο συγκεκριμένα, θα ήθελα να με πληροφορήσετε για τη διαδικασία εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου και, ιδιαιτέρως, για τη διαδικασία γνωμοδότησης της αρμόδιας αρχής, τη διαδικασία διαβούλευσης και ενημέρωσης του κοινού, την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, καθώς και να σας ζητήσω να μου αποστείλετε τα ανάλογα αντίγραφα.

Θα σας παρακαλούσα να μεσολαβήσετε στην Κυβέρνησή σας, ώστε η Επιτροπή να λάβει απάντηση ως προς το ανωτέρω θέμα το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός δύο μηνών από την λήψη της παρούσας επιστολής.

Με τιμή

J.-F. Verstrynge
Ο εκτελών χρέη Γενικού Διευθυντή

RESUME

LETTRE ADRESSEE A L'AMBASSADEUR M. AGATHOKLIS

Objet : **Cas 2001/5235 – Construction d'une route entre Athènes et Marathonas (Grèce).**

Par cette lettre nous informons les autorités helléniques de la réception d'une nouvelle plainte concernant la construction d'une route entre Athènes et Marathonas (département d'Athènes en Grèce).

En faisant référence aux articles 2, 3 et 6 de la directive 85/337/CEE, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, telle que modifiée par la directive 97/11/CE, nous demandons aux autorités helléniques des informations à ce sujet. En particulier, nous demandons si une étude d'impact environnementale a été élaborée et si les procédures de consultation et d'information du public intéressé ont été respectées.

Délai de réponse : 2 mois.

590 λέξεις

Τα γραπτά του οικο-αιρεσιάρχη

Λεωφόρος Μαραθώνος, μία ακόμη μεγάλη ιδέα;

Ο παράλογος και αντικοινωνικός προγραμματισμός έργων υποδομής, ανεξάρτητα από το εάν συνδέεται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 ή όχι, εξακολουθεί να αποτελεί την πυξίδα των αποφάσεων της κυβέρνησης. Έτσι, στην καταπονημένη ανατολική Αττική, μετά το σούπερ έργο της Αττικής Οδού και το τερατωδώς σπάταλο σε κατάληψη χώρου αεροδρόμιο των Σπάτων, ήρθε με απειλητικό τρόπο στο προσκήνιο το έργο της "διαπλάτυνσης" (sic) της Λεωφόρου Μαραθώνος[1]. Με το οποίο, ως συνήθως δια της τεθλασμένης (με αφορμή τη "βελτίωση" της μαραθώνιας διαδρομή για το 2004), κατασκευάζεται μια κατ' ουσίαν νέα εθνική οδός ταχείας κυκλοφορίας, από το Σταυρό ως το Μαραθώνα με 3 λωρίδες ανά κατεύθυνση και πλάτος που κυμαίνεται από 24 έως 32 μέτρα...

Η σχετικά νέα οργάνωση Ευρωπαϊκή Έκφραση Ανατολικής Αττικής, που έχει εμπλακεί ενεργά στην προσπάθεια αποτροπής του παράλογου και αντικοινωνικού αυτού έργου, αναλύει τα προβλήματα που συνδέονται με την υλοποίησή του[2]:

"Την ίδια ώρα κατασκευάζεται ο νέος μεγάλος αυτοκινητόδρομος Σταυρού-Ραφήνας (προέκταση της Αττικής Οδού), σε χάραξη παράλληλα με τη Λ. Μαραθώνος και σε μικρή απόσταση από αυτήν, ενώ από το κέντρο του θα περνάει ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Γιατί λοιπόν να γίνουν δύο αυτοκινητόδρομοι που θα κινούνται παράλληλα, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους και θα καταλήγουν στο ίδιο σημείο;
Η διαπλάτυνση της Λ. Μαραθώνος θα προκαλέσει αύξηση της ταχύτητας των αυτοκινήτων, θα επιφέρει μεγάλη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων με υψηλότατο κόστος σε ανθρώπινες ζωές (κάθε χρόνο σκοτώνονται στη Λ. Μαραθώνος κυρίως λόγω της υψηλής ταχύτητας, πάνω από 50 άτομα...), θα λειτουργήσει ως κίνητρο για την παρουσία μεγαλύτερου αριθμού αυτοκινήτων, χειροτερεύοντας έτσι το υπάρχον κυκλοφοριακό πρόβλημα στο κέντρο της Ν. Μάκρης και θα διχοτομήσει τον οικιστικό ιστό. Επιπλέον, η ποιότητα ζωής των περιοχών από τις οποίες διέρχεται η Λ. Μαραθώνος θα υποστεί ακόμη μεγαλύτερη συρρίκνωση, καθώς για το έργο θα απαιτηθεί η κοπή 8.500

---

[1] Το θέμα έχει ήδη παρουσιάσει η Λούλη Σταυρογιάννη από την πάντοτε μαχητική της στήλη στην Κυριακάτικη ΑΥΓΗ (24/2/2002).
[2] Παρατίθενται τμήματα από σχετική ανακοίνωση της οργάνωσης.

{{/≈Ç t² ≡²■øⁿ ⁿ■;∩⌠·≈╗°²?∩{√{■√■²?╗ω·7 ╝√}²ø■p√■²╗α{√■/┐≈ ╗√}²ø∩{{■¦■╝╗{√■┐╝
²╠╬■╠Ø╠Ç╬╬╠╬╠═╠■╬²√ ■²╗∩∩╗≈Ç╗ⁿ╗∩;■╬ⁿ,■√Tº√p■╗∩═ ╗√■x┐³∩Ø■√∩Ø■²∩▒√■■┐≈√

δένδρων (κυρίως πεύκων), μιας ζωτικότατης πηγής πρασίνου και αναψυχής στην Ανατολική Αττική, η αφαίρεση της οποίας θα επιδράσει σοβαρά στις μικροκλιματικές συνθήκες της ευρύτερης περιοχής, θα αυξήσει το θόρυβο και θα πολλαπλασιάσει την αντιαισθητικότητα του τοπίου με την κατάληψη ενός τόσο μεγάλου χώρου από το δρόμο. Στην πραγματικότητα, η Λ. Μαραθώνος από το ύψος του Πικερμίου μέχρι το Μαραθώνα δεν έχει κανένα απολύτως κυκλοφοριακό πρόβλημα ροής. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση παρουσιάζεται μόνο τα Σαββατοκύριακα της άνοιξης και του καλοκαιριού, δηλαδή 40 ημέρες το χρόνο, όταν σχεδόν όλος ο πληθυσμός του λεκανοπεδίου επισκέπτεται τις ακτές της Αττικής. Προκύπτει επομένως το ερώτημα σε τι χρειάζονται έξι λωρίδες κυκλοφορίας για τις υπόλοιπες 320 ημέρες του χρόνου".

Η Ευρωπαϊκή Έκφραση Ανατολικής Αττικής, από κοινού με συλλόγους και οργανώσεις της περιοχής έχει συστήσει Συντονιστική Επιτροπή για τη Σωτηρία της Μαραθώνιας Διαδρομής και οι πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί έχουν ήδη φέρει ένα πρώτο θετικό αποτέλεσμα. Πρόκειται για την απόφαση του ΣτΕ να απαγορεύσει (με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων) την κοπή δένδρων ηλικίας άνω των 8 ετών καθώς και των δένδρων που βρίσκονται σε αναδασωτέες εκτάσεις. Είναι μια σημαντική απόφαση που ουσιαστικά απαγορεύει τη διαπλάτυνση της οδού στο μεγαλύτερο μήκος της, εκεί όπου υπάρχουν πεύκα πολύ μεγαλύτερης ηλικίας.

Ας ελπίσουμε ότι με τις προσπάθειες των κατοίκων θα αποτραπεί η υλοποίηση ενός μεγάλου έργου με ένα μόνο όφελος (δηλαδή την ταχύτερη πρόσβαση των εκδρομέων στο Μαραθώνα) και τόσες πολλές επιπτώσεις σε φύση και ανθρώπους. Και για να μην προτρέξουν οι κακόβουλοι να καταλογίσουν ιδιοτέλεια στους κινητοποιηθέντες, ας σημειώσω ότι η Συντονιστική Επιτροπή προβάλλει ως εναλλακτική λύση στη μη διαπλάτυνση της Λ. Μαραθώνος την αξιοποίηση του προαστιακού σιδηροδρόμου μέχρι τη Ραφήνα και από εκεί την κατασκευή γραμμής τραμ μέχρι το Μαραθώνα.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΑΚΙΩΤΗΣ

sakiotis@yahoo.com

ΔΥΣΚΟΛΑ ΘΑ ΣΩΘΕΙ ΠΛΕΟΝ Ο ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ, ΑΣ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΤΗΝ ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΜΑΡΑΘΩΝΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ !

ΟΧΙ ΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΔΑΣΟΥΣ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ
ΟΧΙ ΣΤΑ ΔΙΑΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ
ΟΧΙ ΣΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΑ ΛΑΘΗ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

- ✓ **ΝΑΙ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΜΑΡΑΘΩΝΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ**
- ✓ **ΝΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΓΙΑ/ΜΕ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**
- ✓ **ΝΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΒΙΩΣΙΜΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ**

Εκατοντάδες πρόσωπα, σύλλογοι και οργανώσεις της περιοχής Αν. Αττικής προτείνουν μία ορθολογική διαχείρηση της Μαραθώνιας Διαδρομής ήπιας κυκλοφορίας με συνεχή ροή και συγχρόνως με ταχύτερη και ασφαλέστερη πρόσβαση στους γύρω οικισμούς και στο κέντρο της Αθήνας. Μία διαδρομή με επίκεντρο τον άνθρωπο, τον πολίτη, το φυσικό περιβάλλον και τον πολιτισμό, όχι τον ιδιώτη, το κακώς νοούμενο ατομικό συμφέρον, την αμετροέπεια, την κοινωνική προσποίηση και τη μεγαλοσχημοσύνη.

Ήδη το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάσισε με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων να απαγορεύσει την κοπή δένδρων ηλικίας άνω των 8 ετών καθώς και των αναδασωτέων εκτάσεων.

Η υλοποίηση των ολοκληρωμένων και διεθνώς επιτυχημένων λύσεων, η αναβάθμιση, η ασφάλεια και η ταχύτητα των μετακινήσεων με την εντονότερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος και το τραμ που επί δεκαετίες προτείνουν οι συγκοινωνιολόγοι και οι άλλοι ειδικοί μέτρα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και εδώ, ξεπερνά οπωσδήποτε τα στενά όρια της θητείας μίας κυβέρνησης, μιας Δημοτικής Αρχής ή μιας Νομαρχιακής Αρχής.

Η πρόφαση γι' αυτήν τη τερατώδη διαπλάτυνση του υπάρχοντος δρόμου είναι η Μαραθώνια διαδρομή την οποία θα παρουσιάσει η χώρα στο εξωτερικό κατά την διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων.

Πιστεύουμε ότι διαπλάτυνση αυτή στο διπλάσιο και στο τριπλάσιο σε κάποιους κόμβους που έχει σαν αποτέλεσμα την εξαφάνιση του γύρω πευκοδάσους αλλοιώνει ριζικά τη μορφή της κλασσικής Μαραθώνιας διαδρομής με αποτέλεσμα το θέαμα που θα παρουσιάζει την ημέρα εκείνη σε όλο τον κόσμο να είναι ένας τσιμεντένιος και απρόσωπος αυτοκινητόδρομος. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι στις περισσότερες περιπτώσεις εκτός Ελλάδος η Μαραθώνια διαδρομή διέρχεται μέσα από πάρκα. Η Ελλάδα λοιπόν που έχει την τύχη να έχει διατηρήσει σε ένα μεγάλο κομμάτι της διαδρομής το ίδιο φυσικό τοπίο, το πευκοδάσος που υπήρχε στο ξεκίνημα των Ολυμπιακών αγώνων με την παγκόσμιας απήχησης νίκη του Σπύρου Λούη θα έπρεπε να διαφυλάξει τη διαδρομή αυτή ως κόρη οφθαλμού.

Επιπλέον δημιουργώντας μία εθνική οδό – «καρμανιόλα» μέσα στα σπίτια μας δεν δίνουμε λύσεις στο πρόβλημα, αντιθέτως θα περιπέσουμε σε ανεπανόρθωτα λάθη υποβαθμίζοντας έτσι την ποιότητα ζωής των κατοίκων και καταστρέφοντας τη μοναδική σχεδόν όαση πρασίνου και αναψυχής σε ολόκληρο τον Νομό Αττικής.

Οι Δημόσιες Υπηρεσίες σχεδιάζουν, υλοποιούν και λειτουργούν τα συγκοινωνιακά έργα με αλαζονεία και χωρίς τη γνώμη και τη συμμετοχή του πολίτη (με τα χρήματα του οποίου αυτά γίνονται εξάλλου και τον οποίο τα έργα υποτίθεται ότι αφορούν), με αποτέλεσμα η ουσιαστική συνεργασία με τον πολίτη να πραγματοποιείται μόνο όταν αυτός καταφύγει στο Συμβούλιο Επικρατείας, με όλες τις επιπτώσεις στον προϋπολογισμό και τις καθυστερήσεις.

Η Λ. Μαραθώνος από το ύψος του Πικερμίου μέχρι τον Μαραθώνα δεν έχει κανένα απολύτως κυκλοφοριακό πρόβλημα ροής. Ιδιαίτερα το κομμάτι από Διασταύρωση Ραφήνας μέχρι τον Μαραθώνα δεν παρουσιάζει κανένα κυκλοφοριακό πρόβλημα ακόμα και τα Σαββατοκύριακα της άνοιξης και του καλοκαιριού, όταν σχεδόν όλος ο πληθυσμός του λεκανοπεδίου επισκέπτεται τις ακτές της Αττικής. Πρέπει να μας πούν σε τι χρειάζονται έξι και επτά λωρίδες κυκλοφορίας μέσα στον πανέμορφο αυτό πευκώνα. Το πρόβλημα υπάρχει μέσα στους οικισμούς όπου θα γίνει μεγαλύτερο δημιουργώντας τον λαιμό της μπουκάλας γιατί βεβαίως δεν δίνονται εναλλακτικές λύσεις.

Συγχρόνως δε, κατασκευάζεται ο νέος αυτοκινητόδρομος Σταυρού-Ραφήνας παράλληλα με τη Λ. Μαραθώνος και σε μικρή απόσταση από αυτήν, ενώ από το κέντρο του θα περνάει ο προαστιακός σιδηρόδρομος. **Γιατί λοιπόν να γίνουν δύο αυτοκινητόδρομοι που θα κινούνται παράλληλα, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους και θα καταλήγουν στο ίδιο σημείο;**

Επιπλέον πιστεύουμε ότι η μετατροπή της Λ. Μαραθώνος σε μία εθνική οδό ταχείας κυκλοφορίας με 3 και πλέον λωρίδες ανά κατεύθυνση (πλάτος 24μ. - 32μ.) και 50μ !!! σε κάποιους κόμβους :

- Θα προκαλέσει αύξηση της ταχύτητας των αυτοκινήτων. Θα επιφέρει μεγάλη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων με υψηλότατο κόστος σε ανθρώπινες ζωές. Ήδη τα αυτοκίνητα διέρχονται από τον οικισμό της Αγίας Μαρίνας όπου ο δρόμος είναι φαρδύς και ανοιχτός με ταχύτητα 120 χλμ./ώρα. Είναι ενδιαφέρον να πούμε ότι κάθε χρόνο σκοτώνονται στη Λ. Μαραθώνος κυρίως λόγω της υψηλής ταχύτητας πάνω 30-50 άτομα

- Θα δημιουργήσει την πλαστή εντύπωση της ευκολότερης πρόσβασης στην Αθήνα, ενώ με τους 34 κόμβους που θα δημιουργηθούν στα 26 χλμ. από Παλλήνη έως Μαραθώνα θα χρειάζεται να σταματάμε κατά μέσο όρο κάθε 700 μέτρα και ο χρόνος για μετάβαση στο κέντρο θα αυξηθεί

- Θα λειτουργήσει σαν κίνητρο για έμμεση αλλαγή (δηλαδή για καταστρατήγηση στην πράξη) των χρήσεων γης και των συντελεστών δόμησης που η ίδια η πολιτεία έχει θεσπίσει για την περιοχή και για μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων, χειροτερεύοντας έτσι το υπάρχον κυκλοφοριακό πρόβλημα και δημιουργώντας το φαινόμενο του λαιμού της μπουκάλας στα κέντρα των οικισμών που διέρχεται. Η Λ.Μαραθώνος μπορεί να αποσυμφορηθεί αν καταργηθεί μέσα στους οικισμούς (π.χ. Νέα Μάκρη) η στροφή προς τα αριστερά και έτσι να εξασφαλισθεί η συνεχής ροή. Έξω από την πόλη τα αυτοκίνητα μπορούν να μπαίνουν σε αριστερή λωρίδα και να στρίβουν με άνεση. Όπως επίσης μπορεί να γίνει βύθιση της Λ.Μαραθώνος στο κέντρο της πόλης, τεχνική που πλέον εφαρμόζεται σε όλα τα προηγμένα κράτη.

- Θα διχοτομεί τον οικιστικό ιστό χωρίζοντας στα δύο τους οικισμούς (Νέα Μάκρη Αγία Μαρίνα, Διασταύρωση Ραφήνας). Αυτό σημαίνει ατυχήματα, αναπτυξιακή ζημιά και γενικά αλλοίωση της φυσιογνωμίας μίας πόλης που σε ένα σημαντικό ποσοστό ζει από τον τουρισμό και δη τον εσωτερικό.

Συνοψίζοντας θεωρούμε ότι η διαπλάτυνση:
(1) συμβάλλει στην περαιτέρω επί τα χείρω αλλοίωση του περιβάλλοντος : κοπή 8.500 δένδρων (εκ των οποίων τα 4,500 είναι ανω των 50 ετών), εξαφάνιση και των τελευταίων μικρών άγριων ζώων που έχουν απομείνει (αλεπούδες, λαγοί, κλπ.), αλλαγή των κλιματολογικών συνθηκών, αύξηση θορύβου, αντιαισθητικό οδικό δίκτυο τη στιγμή που όλη η Ευρώπη στρέφεται στις σιδηροδρομικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές)

(2) θα αυξήσει τα ατυχήματα και θα δυσκολέψει την προσπέλαση και την ανθρωπογενή επικοινωνία ένθεν κακείθεν του αυτοκινητόδρομου εντός του ίδιου οικιστικού ιστού

(3) θα προξενήσει αρνητικές εντυπώσεις για τη χώρα μας κατά τους Ολυμπιακούς αγώνες, με την πλήρη εξαφάνιση της κλασσικής Μαραθώνιας διαδρομής και του ήπιου και ελκυστικού γι' αυτό στους τουρίστες ελληνικού τοπίου. Σε αρκετά σημεία της διαδρομής υπάρχουν πράσινοι πανέμορφοι θόλοι από τα αιωνόβια δένδρα οι οποίοι καταστρέφονται με την κοπή των δένδρων.

(4) θα αναπαράγει με λίγα λόγια το πρότυπο της νεοελληνικής άναρχης και άσχημης αστικής μεταπολεμικής δόμησης το οποίο όλοι σχεδόν μεμφόμαστε εκτός από τους ελάχιστους εργολάβους, κτηματομεσίτες, γραφειοκράτες και άλλους που κατ' αποκλειστικότητα ωφελούνται από αυτό.

(για περισσότερες πληροφορίες ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΡΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗ Ε.ΕΚ.ΑΝ.Α., τηλ. 0294 39089, 79026, eekana@otenet:gr, Μαρία Μήλα)