

~ 19. 7002.

ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ

Κατόπιν επιπεριστάτωμένης μελέτης που πραγματοποιήσαμε στη Λεωφόρο Μαραθώνος βεβαιώνουμε ότι με τη νέα χάραξη θα κοπούν περίπου **10.000 δέντρα και θάμνοι**, αλλοιώνοντας ανεπανόρθωτα σημαντικά οικοσυστήματα της περιοχής.

Ο αριθμός και το είδος των δέντρων και θάμνων τα οποία κόβονται με τη νέα χάραξη, εκτιμήθηκε μετά από λεπτομερή καταμέτρηση που έγινε σε ζώνη εύρους 8 μ. εκατέρωθεν της υπάρχουσας Λεωφόρου Μαραθώνος. Η ζώνη αυτή καθορίστηκε σύμφωνα με την Τεχνική Περιγραφή της Μελέτης και τη Μελέτη των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου, από την αρχή της μαραθωνίας διαδρομής μέχρι το κέντρο της Παλλήνης, συνόλου 26 χλμ. Χρησιμοποιήθηκαν οι χάρτες της Τεχνικής Μελέτης (1:5.000) και έγινε αποτύπωση της κατανομής των μεγάλων δέντρων (άνω των 4 μ.) για το τμήμα Νέα Μάκρη – διασταύρωση Ραφήνας σε χάρτη κλίμακας (1:1250). Για όλα τα επί μέρους τμήματα της περιοχής μελέτης συμπληρώθηκαν πίνακες με την κατανομή των μεγάλων δασικών ειδών (άνω των 4 μ.) που θα κοπούν. Οι χάρτες και οι πίνακες επισυνάπτονται του παρόντος εγγράφου.

Συγκεκριμένα βεβαιώνουμε τα εξής:

Η διαδρομή ανάλογα με την πυκνότητα και το είδος των δέντρων διαφοροποιείται σε 5 τμήματα:

α) Αρχή της Μαραθωνίου Διαδρομής (Χ.Θ. 0+000) μέχρι την είσοδο της Νέας Μάκρης (Χ.Θ. 7+900):

Η ευρύτερη περιοχή, η οποία χαρακτηρίζεται ως γεωργική, διακόπτεται από καρποφόρα δέντρα (λεμονιές, πορτοκαλιές, μουςμουλιές, συκιές), χαλέπια πεύκα, κυπαρίσσια και ευκάλυπτους, που βρίσκονται κυρίως στις άκρες του δρόμου.

β) Έξοδος από τη Νέα Μάκρη (Χ.Θ. 9+000) μέχρι τη διασταύρωση της Ραφήνας (Χ.Θ. 5+600):

Η περιοχή χαρακτηρίζεται ως δασική με αρκετούς αμιγείς θύλακες δάσους χαλέπιου πεύκου (*Pinus halepensis*) ηλικίας άνω των 50-60 ετών, δεξιά και αριστερά από τη Λεωφόρο Μαραθώνος. Παρατηρείται υπόροφος με δασικούς θάμνους όπως ο σχοίνος, η αστοιβίδα (*Poterium spinosum*), το θρούμπι (*Saturea thyba*), η λαδανιά (*Cistus monspeliensis*), στομαχοβότανο (*Teucrium popalium*), κ.α. Ενδιάμεσα συναντάμε αρκετά καρπόφορα. Αξίζει να αναφέρουμε το άλσος ευκαλύπτων (*Eucalyptus globulus*) και κέδρων (*Cedrus atlantica glauca*), που βρίσκεται στην 1η είσοδο του Νέου Βουτζά εμβαδού 6μ X 300μ = 1.800 τ.μ. (Χ.Θ. 14+200 μέχρι 14+500), που εκτείνεται κατά μήκος της λεωφόρου. Ευκάλυπτοι πολύ μεγάλης ανάπτυξης υπάρχουν και στη διασταύρωση της Ραφήνας.

γ) Διασταύρωση Ραφήνας (Χ.Θ. 15+600) μέχρι το κέντρο της Παλλήνης (Χ.Θ. 25+500):

Παρατηρούνται αρκετά δέντρα χαλεπίου πεύκης πολύ μεγάλης ανάπτυξης (5-8μ) , ηλικίας 60 έως 100 ετών και κάποια γηραιότερα.

δ) Κατά μήκος της πόλης της Νέας Μάκρης (7+100 μέχρι 9+000):

Παρατηρούνται μεμονωμένα πεύκα (χαλέπιος πεύκη) με περιφέρεια κορμού 2-4 μ και ύψους 8-10 μ και κουκουναριές (*Pinus pinea*) ύψους 8-12 μ. Και τα δύο είδη υπολογίζονται ότι φθάνουν τα 100 χρόνια και φτάνουν σε αριθμό τα 40. Κατά την έξοδο από τη Ν. Μάκρη με κατεύθυνση την Αθήνα παρατηρούνται πεύκα ιδιαίτερα μεγάλης ανάπτυξης.

ε) Ο δρόμος που συνδέει την Λεωφόρο Μαραθώνος με το τύμβο των Αθηναίων:

Και από τις δύο πλευρές του δρόμου υπάρχουν αιωνόβια κυπαρίσσια πολύ μεγάλης ανάπτυξης μοναδικής ομορφιάς, πλέον των 15μ., ενώ πίσω από αυτά η έκταση που εκτείνεται είναι γεωργική.

Από τα 10.000 περίπου δέντρα που καταμετρήθηκαν τα 7.500 βρίσκονται στο τμήμα Νέα Μάκρη - Διασταύρωση Ραφήνας, ενώ στο τμήμα Μαραθώνας- Νέα Μάκρη καταμετρήθηκαν περίπου 1.500 και στο τμήμα διασταύρωση Ραφήνας-Παλλήνη γύρω στα 1.000.

Επισυνάπτεται πίνακας με τα είδη των δέντρων μεγάλης ανάπτυξης που καταμετρήθηκαν κατά μήκος της Μαραθώνας και σε πλάτος περίπου 8μ σε όλη την διαδρομή.

Επιπλέον, μοναδικής και αναντικατάστατης αξίας στη διαδρομή αυτή με κατεύθυνση από Μαραθώνα προς Αθήνα είναι τα εξής σημεία:

α. Τα 110 πολύ ψηλά ορθόκλαδα κυπαρίσσια (*Cupressus sempervirens* var. *pyramidalis*) άνω των 15 μ. και τουλάχιστον 100 ετών στη Χ.Θ. 2+350 καθώς και τα πλαγιόκλαδα (*Cupressus sempervirens* var. *horizontalis*) αντίστοιχου ύψους στο δρόμο από την Μαραθώνας προς το Τύμβο των Αθηναίων, από τη δεξιά και την αριστερή πλευρά. Τα δέντρα αυτά εκτός του ότι είναι μοναδικής ομορφιάς λόγω της πυραμιδοειδούς και οριζόντιας κόμης αντίστοιχα και του σκουρόχρωμου πράσινου χρώματος, χρησιμεύουν σαν ανεμοφράκτες στις γεωργικές καλλιέργειες που υπάρχουν στην περιοχή. Τόσο τα κυπαρίσσια όσο και τα υπόλοιπα καρποφόρα δέντρα διακόπτουν τις εντατικές μονοκαλλιέργειες με αποτέλεσμα τη μείωση των επιδημιών στις ασθένειες των καλλιεργειών.

β. Από την είσοδο της Νέας Μάκρης μέχρι και την έξοδο από την πόλη παρατηρούνται πεύκα και κουκουναριές ιδιαίτερα μεγάλης ανάπτυξης με πολύτιμη συμβολή στη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, αλλά και στη διαμόρφωση της αισθητικής της πόλης.

γ. Μοναδικής αισθητικής και δασολογικής αξίας είναι η δασική έκταση που εκτείνεται στην περιοχή από την έξοδο από τη Νέα Μάκρη μέχρι τη διασταύρωση της Ραφήνας (Χ.Θ. 9+000 μέχρι 15+500) σχηματίζοντας σε πολλά μέρη πανέμορφους πράσινους θόλους. Αυτό παρατηρείται ιδιαίτερα κατά την έξοδο από τη Νέα Μάκρη, κατά την έξοδο από την Αγία Μαρίνα μέχρι την διασταύρωση για Άγιο Ανδρέα και σε όλο το μήκος του οικισμού Μάτι (Χ.Θ. 12+200 μέχρι 14+000). Σε κάποιες μάλιστα θέσεις το δάσος είναι ιδιαίτερα πυκνό.

Συνολικά, από τη Ν. Μάκρη μέχρι τη διασταύρωση της Ραφήνας μετρήθηκαν 6.000 πεύκα, εκ των οποίων τα 3.000 είναι μεγάλης ανάπτυξης άνω των 5μ.

Επίσης, συστάδες που σχηματίζουν εντυπωσιακούς θόλους από μεγάλα δέντρα χαλεπίου πεύκης και κουκουναριάς συναντώνται μετά τον κόμβο της Ραφήνας από την Χ.Θ.15+700 μέχρι Χ.Θ.16+000 αμέσως μετά Χ.Θ.16+300 μέχρι 17+100 και συνεχίζει στη Χ.Θ.17+800 μέχρι 18+600, 20+200 μέχρι 20+300 και στη συνέχεια από Χ.Θ. 23+200 μέχρι 23+500, ενώ στη συνέχεια μέχρι την Παλλήνη παρατηρούνται μεμονωμένα πολύ ψηλά πεύκα και κουκουναριές. Συνολικά, από τη διασταύρωση της Ραφήνας μέχρι την Παλλήνη μετρήθηκαν 800 πεύκα και κουκουναριές, τα περισσότερα πολύ μεγάλης ανάπτυξης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η βλάστηση στην περιοχή (πεύκα, κυπαρίσσια, συκιές, θάμνοι, κ.ά.) είναι πολύ ανθεκτικά στη ζέστη και στην ξηρασία, με ελάχιστες ανάγκες σε νερό και συμβάλλουν σημαντικά στην οικολογική ισορροπία της περιοχής, αλλά και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Στο τμήμα από Άγιο Ανδρέα μέχρι Μάτι όπου βρίσκεται καμμένη περιοχή σε μήκους 500μ περίπου υπάρχουν εκατοντάδες πεύκα και θάμνοι ηλικίας 2 ετών.

Παρατίθεται πίνακας και χάρτης με τη λεπτομερή θέση, αριθμό και είδος των δέντρων, τα οποία είναι μεγάλης ανάπτυξης, πάνω από 5 με 6 μ.

Συνολικά, τα δέντρα μεγάλης ανάπτυξης, τα οποία έχουν υπολογιστεί στο εύρος των 8μ. και σε όλο το μήκος της διασταύρωσης και είναι ουσιαστικά αναντικατάστατα απαριθμούνται σε:
1.200 από Μαραθώνα μέχρι Ν.Μάκρη
3.000 από Μάκρη μέχρι Παλλήνη
800 από Λεωφόρο Μαραθώνος μέχρι τον Τύμβο Αθηναίων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την κατασκευή του έργου η καταστροφή στα δέντρα θα είναι μεγαλύτερη του εύρους των 8μ. της διαπλάτυνσης εκατέρωθεν του υπάρχοντος δρόμου λόγω των βαριών μηχανημάτων που θα χρησιμοποιηθούν.

Συμπεραίνουμε ότι η μελλοντική χάραξη του συγκεκριμένου δρόμου θα προκαλέσει την κοπή **4.725 μεγάλων δασικών δέντρων** και επιπλέον **5.000 περίπου μικρότερων δέντρων και θάμνων**. Η κοπή αυτή θα προκαλέσει **σημαντική και μη αντιστρεπτή** αλλοίωση στο οικοσύστημα και το χαρακτηριστικό τοπίο της περιοχής, υποβαθμίζοντας τις υπηρεσίες που προσφέρει το δάσος στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής και καταστρέφοντας την αισθητική της κλασσικής Μαραθώνιας Διαδρομής.

Η ομάδα εργασίας:

Δρ. Αριστοτέλης Παπαγεωργίου
Δασολόγος Περιβαλλοντολόγος

Μαρία Μήλα
MSc Γεωπόνος

Josef Simco
Δασολόγος Μηχανικός

Karine Chevrot
Δασολόγος Μηχανικός – Περιβαλλοντολόγος

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΑΠΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΕΞΟΔΟ Ν.ΜΑΚΡΗΣ (9 Κμ)

	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙΣ	ΛΕΥΚΕ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡ	ΤΟΥΓ	ΦΟΙΝ	ΔΑΦΝ	ΠΟΡΤ	ΛΕΜΟ	ΠΛΑΤ	ΑΚΑΚΙ	ΑΜΥΓ	ΑΡΟΙ	ΔΑΜ	ΚΑΡΥ	ΡΟΔΙ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓ/ΝΗΣ	118	213	147	117	399	21	98	39	17	144	225	7	15	8	2	1	3	2	2	12	0	76	1666
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓ.ΓΡ.	25	11	42	79	0	1	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	169

ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ Ν.ΜΑΚΡΗΣ ΜΕΧΡΙ ΠΑΛΛΗΝΗ (17,5 Κμ)

	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙΣ	ΛΕΥΚΕ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡ	ΤΟΥΓ	ΦΟΙΝ	ΔΑΦΝ	ΠΟΡΤ	ΛΕΜΟ	ΠΛΑΤ	ΑΚΑΚΙ	ΑΜΥΓ	ΑΡΟΙ	ΔΑΜ	ΚΑΡΥ	ΡΟΔΙ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜ/ΝΗΣ	2405	140	49	399	113	25	27	14	3	150	3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	44	2820
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓ.ΓΡ	977	33	5	90	29	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1145

ΣΠΥΡΟΥ ΛΟΥΗ (δρόμος προς τυμβό)

	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙΣ	ΛΕΥΚΕ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡ	ΤΟΥΓ	ΦΟΙΝ	ΔΑΦΝ	ΠΟΡΤ	ΛΕΜΟ	ΠΛΑΤ	ΑΚΑΚΙ	ΑΜΥΓ	ΑΡΟΙ	ΔΑΜ	ΚΑΡΥ	ΡΟΔΙ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜ/ΝΗΣ	4	29	0	18	0	2	0	6	0	21	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	10	95
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓ.ΓΡ.	0	16	0	12	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ ΑΠΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΠΑΛΛΗΝΗ (26.5 Κμ)

	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙΣ	ΛΕΥΚΕ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡ	ΤΟΥΓ	ΦΟΙΝ	ΔΑΦΝ	ΠΟΡΤ	ΛΕΜΟ	ΠΛΑΤ	ΑΚΑΚΙ	ΑΜΥΓ	ΑΡΟΙ	ΔΑΜ	ΚΑΡΥ	ΡΟΔΙ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜ/ΝΗΣ	2527	382	196	534	512	48	125	59	20	181	228	17	15	8	2	1	8	2	2	12	1	130	5010
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓ/ΓΡ.	1002	60	47	181	29	3	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1344

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ
ΤΩΝ ΔΕΝΔΡΩΝ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΟΜΩΣΥΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

9591

2688

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΑΠΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΕΞΟΔΟ Ν.ΜΑΚΡΗΣ (9 Κμ)																						
	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙ	ΛΕΥΚΕΣ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡΙ	ΤΟΥΠΕ	ΦΟΙΝΙΚ	ΔΑΦΝΕ	ΠΟΡΤΟ	ΛΕΜΟΝ	ΠΛΑΤΑΝ	ΑΚΑΚΙΑ	ΑΜΥΓΔΑ	ΑΡΟΚΑ	ΔΑΜΑΣ	ΚΑΡΥΔ	ΡΟΔΙΑ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣΧΑ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ
ΔΕΞΙΑ	79	61	107	7	189	7	31	19	10	113	14	6	11	0	1	1	3	2	2	12	0	45
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	39	152	40	110	210	14	67	20	7	31	211	1	4	8	1	0	0	0	0	0	0	31
ΣΥΝΟΛΟ	118	213	147	117	399	21	98	39	17	144	225	7	15	8	2	1	3	2	2	12	0	76
																						1666

ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ Ν.ΜΑΚΡΗΣ ΜΕΧΡΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΡΑΦΗΝΑ (6 Κμ)																						
	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙ	ΛΕΥΚΕΣ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡΙ	ΤΟΥΠΕ	ΦΟΙΝΙΚ	ΔΑΦΝΕ	ΠΟΡΤΟ	ΛΕΜΟΝ	ΠΛΑΤΑΝ	ΑΚΑΚΙΑ	ΑΜΥΓΔΑ	ΑΡΟΚΑ	ΔΑΜΑΣ	ΚΑΡΥΔ	ΡΟΔΙΑ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣΧΑ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ
ΔΕΞΙΑ	1236	59	14	85	59	7	0	1	0	6	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1034	60	0	149	30	16	20	10	1	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
ΣΥΝΟΛΟ	2270	119	14	234	89	23	20	11	1	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23
																						2820

ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΡΑΦΗΝΑΣ ΜΕΧΡΙ ΠΑΛΛΗΝΗ (11,5 Κμ)																						
	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙ	ΛΕΥΚΕΣ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡΙ	ΤΟΥΠΕ	ΦΟΙΝΙΚ	ΔΑΦΝΕ	ΠΟΡΤΟ	ΛΕΜΟΝ	ΠΛΑΤΑΝ	ΑΚΑΚΙΑ	ΑΜΥΓΔΑ	ΑΡΟΚΑ	ΔΑΜΑΣ	ΚΑΡΥΔ	ΡΟΔΙΑ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣΧΑ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ
ΔΕΞΙΑ	78	2	25	103	8	2	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	57	19	10	62	16	0	7	2	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
ΣΥΝΟΛΟ	135	21	35	165	24	2	7	3	2	10	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
																						429

ΣΠΥΡΟΥ ΛΟΥΗ (δρόμος προς τυμβό)																						
	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙ	ΛΕΥΚΕΣ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡΙ	ΤΟΥΠΕ	ΦΟΙΝΙΚ	ΔΑΦΝΕ	ΠΟΡΤΟ	ΛΕΜΟΝ	ΠΛΑΤΑΝ	ΑΚΑΚΙΑ	ΑΜΥΓΔΑ	ΑΡΟΚΑ	ΔΑΜΑΣ	ΚΑΡΥΔ	ΡΟΔΙΑ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣΧΑ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ
ΔΕΞΙΑ	4	9		5		1		1		20												4
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	20		13		1		5		1							5					6
ΣΥΝΟΛΟ	4	29	0	18	0	2	0	6	0	21	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	10
																						95

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ ΑΠΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΠΑΛΛΗΝΗ (26.5 Κμ)																						
	ΠΕΥΚΑ	ΚΥΠΑΡΙ	ΛΕΥΚΕΣ	ΕΛΙΕΣ	ΕΥΚΑΛ	ΜΟΥΡΙ	ΤΟΥΠΕ	ΦΟΙΝΙΚ	ΔΑΦΝΕ	ΠΟΡΤΟ	ΛΕΜΟΝ	ΠΛΑΤΑΝ	ΑΚΑΚΙΑ	ΑΜΥΓΔΑ	ΑΡΟΚΑ	ΔΑΜΑΣ	ΚΑΡΥΔ	ΡΟΔΙΑ	ΜΟΥΣ	ΠΑΣΧΑ	ΣΥΚΙΑ	ΣΥΚΙΕΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΔΕΞΙΑ	1397	131	146	200	256	17	31	22	10	139	14	13	11	0	1	1	3	2	2	12	1	72
ΣΥΝΟΛΟ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1130	251	50	334	256	31	94	37	10	42	214	4	4	8	1	0	5	0	0	0	0	58
ΣΥΝΟΛΟ	2527	382	196	534	512	48	125	59	20	181	228	17	15	8	2	1	8	2	2	12	1	130
																						5010

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΔΕΝΔΡΩΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΜΕΛΑΛΥΤΕΡΑ ΑΠΟ 4μ)
ΣΕ ΤΡΙΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦ.ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΥΜΒΟ

ΤΩΝ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ "ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΑΠΟ ΣΤΑΥΡΟ ΜΕΧΡΙ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΝΔΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΝΑ ΚΟΠΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ"

1) ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΕΝΔΡΩΝ

Ο αριθμός των δένδρων που υπολογίσθηκε σύμφωνα με την "ΕΚΘΕΣΗ- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε." λαμβάνοντας υποψιν της 4μ εκατέρωθεν του δρόμου σε αντίθεση με τους υπολογισμούς της έκθεσης πραγματοποιησιμότητας των 8μ εκατέρωθεν θεωρούμε ότι δεν έλαβε υπόψιν της τα εξής σημεία :

α) Στην "ΕΚΘΕΣΗ- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε." στην σελίδα 8 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.5, παράγραφος 3 αναφέρεται "Σημειούται ότι το έργο διαπλάτυνσης της Λεωφόρου Μαραθώνα οικιστικά δεν θίγει καθόλου το περιβάλλον, διότι συνίσταται στη διαπλάτυνση εκατέρωθεν ή μονόπλευρα, υφισταμένης αρτηρίας που έχει ήδη ελεύθερο πλάτος (μεταξύ ιδιοκτησιών) περί τα 16μ"

Ο ελεύθερος χώρος μεταξύ των ιδιοκτησιών μπορεί να είναι 14-16μ (και όχι 16 που αναφέρει η ΕΚΘΕΣΗ) αυτό όμως δεν συνεπάγεται ότι όλο αυτό το πλάτος είναι απηλλαγμένο από δένδρα. Εξ' άλλου αρκετά από αυτά τα τμήματα είναι δασικά και τα δένδρα είναι πολύ κοντά στην αρτηρία, η οποία κυμαίνεται από 9,70μ μέχρι 13,50 όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Άρα το τμήμα που μένει για να διαπλατυνθεί και στο οποίο κόβονται τα δένδρα-το οποίο υπολογίζεται στην ΕΚΘΕΣΗ από τα 16μ μέχρι τα 24μ δηλ. συνολικά 8μ ή 4μ εκατέρωθεν είναι πλασματικό ενώ το πραγματικό είναι από 9,70 μ με 13,50μ που είναι το εύρος της αρτηρίας μέχρι τα 24μ εκτός κόμβων και μέχρι 32μ εντός κόμβων δηλ. η διαπλάτυνση που θα απαιτηθεί κυμαίνεται από 14μ έως 20μ το μέγιστο. Για παράδειγμα από ότι φαίνεται στις οριζοντιογραφίες της Οριστικής Μελέτης κλίμακα 1:500 για τον κόμβο στη Χ.Θ. 12+300 (διασταύρωση Ματί και 2η εισόδος Ν.Βουλζιά) προβλέπονται 31μ ενώ η υφιστάμενη κατάσταση είναι 11,10μ. Στο σημείο αυτό η διαπλάτυνση που θα απαιτηθεί είναι συνολικά 20μ.

Ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει το φάρδος της υφισταμένης αρτηρίας σε μέτρα, σε 30 σημεία (χιλιομετρικές θέσεις) της διαδρομής.

χ.Θ. (χμ)	πλάτος (μ)	χ.Θ. πλάτος	χ.Θ. πλάτος	χ.Θ. πλάτος	χ.Θ. πλάτος
0+400	10,90	0+650	11,70	1+500	11,20
2+800	11,90	3+700	11,40	4+250	10,80
7+100	10,80	7+850	12,70	8+000	8,50
10+150	11,10	10+650	13,00	11+400	13
13+900	13,50	14+750	12,80	15+300	12
18+100	15,30	20+100	13,30	21+900	9
				24+000	9,70
				24+500	9,80

β) Στο μέτρον των δένδρων της "ΕΚΘΕΣΗΣ- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε." έχουν υπολογιστεί οι κόμβοι, το πλάτος των οποίων κυμαίνεται από 28 έως 32 μέτρα όπως προκύπτει από τις Οριζοντιογραφίες της Οριστικής Μελέτης-Νοέμβριος 2001, ενώ για να καταλήξει ο κόμβος στο τελικό εύρος αρχίζει να φαρδύνει 200 με 300 μέτρα πριν και μετά και για τις δύο κατευθύνσεις. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στο τμήμα μεταξύ Ν.Μακρής και Διασταύρωσης του Ν.Βουλζιά όπου έχει μήκος 5χλμ (χ.Θ. 9+000 μέχρι 13+900) όπου βρίσκεται και ο μεγαλύτερος πευκώνας της περιοχής το μήκος των έξι διασταυρώσεων που είναι πάνω από 24μ, μέχρι και 32μ είναι 1,5χλμ. Δηλαδή το 1/3 της διαδρομής είναι μεγαλύτερο από 24μ και συνεπώς αυξάνεται και η διαπλάτυνση που θα απαιτηθεί σε 14μ έως και 22 μ σταδιακά.

Επίσης στην έκθεση αυτή δεν έχει ληφθεί υπόψη η μερική διαπλάτυνση των κάθετων στη Μαραθώνος δρόμων που διασταυρούνται με τους κόμβους π.χ. Κόμβος Αγίας Μαρίας (χ.Θ. 10+150) και κόμβος Ματιού (χ.Θ. 12+300). Οριστική Μελέτη -Οριζοντιογραφία.

γ) Στη σελίδα 9 της ΕΚΘΕΣΗΣ-- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. " ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α6 ΔΕΝΔΡΑ ΠΟΥ ΘΙΓΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ στο σημείο α) αναφέρει ότι το τελικό πλάτος κυκλοφορίας της αρτηρίας έχει συνολικό εύρος 20μ το οποίο έρχεται σε αντίθεση με την 1η σελίδα της ίδιας έκθεσης που αναφέρει ότι το συνολικό πλάτος οδού 24μ.

δ) Στη σελίδα 8 στην 7η παράγραφο της ΕΚΘΕΣΗΣ-- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. " αναφέρει ότι " όλα τα δένδρα που θα ευρίσκονται στα μικρά πρανή της διαπλάτυνσης στα πεζοδρόμια και τα ερεκμάτα της , να διαφυλαχθούν κατά το δυνατόν "

Όπως αναφέρεται στην Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα γίνει υπογειοποίηση των καλοδίων της Δ.Ε.Η. κάτω από τα ερείσματα και τα πεζοδρόμια. Αρα λόγω των εοκαφών τα δένδρα που βρίσκονται εκεί θα καταστραφούν . Τα γεγονός αυτό αυξάνει τον αριθμό των δένδρων τα οποία κόβονται στα ερείσματα και στα πεζοδρόμια τα οποία καλύπτουν 2μ εκατέρωθεν των 26,5 χιλιομέτρων.

Το ίδιο αναφέρεται και στη σελίδα 9 στην 5η παράγραφο της ΕΚΘΕΣΗΣ

ε) Στην "ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ " της μελέτης ομάδας εργασίας ειδικών επιστημόνων την οποία και έχουμε καταθέσει μαζί με τις ενστάσεις μας αναφέρεται ότι κατά την κατασκευή του έργου η καταστροφή στα δένδρα θα είναι μεγαλύτερη του εύρους της διαπλάτυνσης εκατέρωθεν του υπάρχοντος δρόμου λόγω των βαριών μηχανημάτων που θα χρησιμοποιηθούν.

Επίσης παραθέτουμε πίνακα με μεγάλα δένδρα δηλ. πάνω από 4-5μ. με τα είδη και τον αριθμό των δένδρων καθώς και χάρτη του τμήματος Ν Μάρκη - Διασταύρωση Ραφήνας(9+000 μέχρι 15+000) όπου η διαπλάτυνση θίγει και το μεγαλύτερο μέρος του πευκώνα και δίδει την ακριβή θέση των δένδρων.

Στον πίνακα της ΕΚΘΕΣΗΣ-- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. δεν αναφέρονται όλα τα είδη που συναντώνται ενώ τα χωρίζονται σε μικρά, μεσαία και μεγάλα, χωρίς να αναφέρεται στο ύψος ή στην ηλικία των δένδρων. Πως έγινε αυτός ο διαχωρισμός σε μεγάλα μεσαία και μικρά?

Παραθέτουμε πίνακα " ΠΙΝΑΚΑΣ 1" που διακρίνει 3 τμήματα της Λεωφόρου Μαραθώνος καθώς και τον δρόμο προς τύμβο ο οποίος μπορεί εύκολα να συγκριθεί με αυτόν της ΕΚΘΕΣΗΣ-- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. Επίσης παραθέτουμε αναλυτικό πίνακα " ΠΙΝΑΚΑΣ 2" με τις χιλιομετρικές αποστάσεις που βρίσκονται τα δένδρα καθώς και συγκριτικό " ΠΙΝΑΚΑΣ 3" όπου παρατίθενται συγκεντρωτικά οι μετρήσεις της ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ των ειδικών επιστημόνων που έχουμε καταθέσει σε αντιπαράθεση με τον πίνακα της της ΕΚΘΕΣΗΣ-- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε.

Από τους πίνακες φαίνεται ότι τα συνολικά δένδρα που έχουν υπολογιστεί και αναφέρονται στην ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ , (μεγαλύτερα από 4μ) ανέρχονται σε 5.010 εκ των οποίων τα 4520 είναι πεύκα, ευκαλύπτοι, κυπαρίσσια, λεύκες, ελιές και κυπαρίσσειδη ενώ από την "ΕΚΘΕΣΗ - ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. τα ίδια είδη ανέρχονται σε 1334, λόγω των διαφορετικών υπολογισμών που ανωτέρω αναφερόμε

Σύμφωνα με την "ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ " που έχουμε καταθέσει, συνολικά τα μεγάλα δένδρα μαζί με τα πολύ μικρά και μαζί με τους θάμνους ανέρχονται σε 10.000 όπου τονίζεται ιδιαίτερα η σημασία της χαμηλής βλάστησης(υπόροφος με θάμνους θάμνους)

στ) Πάνω στα τοπογραφικά διαγράμματα των οριζοντιογραφιών της Οριστικής Μελέτης - Νοέμβριος 2001 τα δένδρα που σημειώνονται είναι ελάχιστα και σε μεμονωμένες περιοχές.

ζ) Στη σελίδα 9 της ΕΚΘΕΣΗ- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α6 ΔΕΝΔΡΑ ΠΟΥ ΘΙΓΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ, στην παράγραφο δ αναφέρει ότι "σε περιοχές όπου υπάρχει εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο, που δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως, π.χ. Νέα Μάκρη, τα θιγόμενα από την εφαρμογή του Ρ.Σ. δένδρα σημειούνται ιδιαίτερα", ενώ στη σελίδα 12 στο α αναφέρει "32 τερ. ευρίσκονται εντός του Ρυμοτομικού Σχεδίου Ν. Μάκρη και θα εθιγόντο αύτως ή άλλως με την εφαρμογή του."

Δεν είναι απαραίτητα με την εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου σε μία πόλη να θιγόντο όλα τα δένδρα. Αντίθετα το Ρυμοτομικό Σχέδιο προβλέπει την προστασία των δένδρων.

Όσον αφορά την Ν Μάκρη στην οποία αναφέρεται το παράδειγμα, τα 32 πεύκα που είναι πάνω στον δρόμο από την δεξιά μεριά με κατεύθυνση προς Αθήνα είναι άνω των 6μ και τα μοναδικά τόσο μεγάλα στο κέντρο. Επίσης σε χάρτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Δήμου Νέας Μάκρης που έχουμε καταθέσει στις ενστάσεις μας δεν προβλέπει διαπλάτυνση για την λεωφ. Μαραθώνος μέσα στο κέντρο (5η γειτονιά), ενώ όχι μόνο διατηρεί τον παράδρομο ήπιας κυκλοφορίας της υφιστάμενης λεωφ. Μαραθώνος (που η νέα χάραξη τον εντάσει μέσα στην λεωφόρο) αλλά επιπροσθέτως τον μετατρέπει σε πεζόδρομο.

2) ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ

Σύμφωνα με στοιχεία του πίνακα Α1α 01 "ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ" της ΕΚΘΕΣΗΣ- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. και σύμφωνα με τον ωριαίο φόρτο αχμής που για ένα ανεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης είναι 1100-1200 οχήματα όπως αναφέρεται στην σελίδα 3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α3 τελευταία παράγραφος αποδεικνύεται ότι το τμήμα από τον Μαραθώνα μέχρι την Διάσταυρωση της Ραφήνας δεν έχει κανένα πρόβλημα τουλάχιστον μέχρι το 2028. Αρα έχουμε το χρόνο για να δώσουμε λύσεις μακροπρόθεσμες μέσα από προηγμένη τεχνολογία και μέσα στην λογική της βιωσιμότητας, της αειφόρου ανάπτυξης, και των τάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ο προστασιακός σιδηρόδρομος, το τραμ, και τα τριπλ-τουνέλ κάτω από τα κέντρα των πόλεων.

Όσον αφορά την κυκλοφοριακή κίνηση στο τμήμα από Διάσταυρωση της Ραφήνας μέχρι την Παλλήνη η ίδια η Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων αναφέρει στη σελίδα 165 "Εξαιτίας οι παραπάνω προβλέψεις δεν λαμβάνουν υπόψη τους ελαφρυνση των φόρτων λόγω της προβλεπόμενης κατασκευής και λειτουργίας της Ε.Λ. Σταυρού-Ραφήνας, η οποία λόγω των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών αναμένεται να παραλάβει σημαντικό φόρτο από την υφιστάμενη και βελτιούμενη Μαραθώνια διαδρομή. Ετσι οι τελικά αναμενόμενοι φόρτοι μελλοντικά, θα πρέπει να μειωθούν κατά ένα ποσοστό, ενώ και το ποσοστό των βαρέων οχημάτων θα πρέπει επίσης να αγγίζει μειωμένο." Αρα από ότι φαίνεται υπάρχει προοπτική να μειωθεί και ο φόρτος στο υπόλοιπο τμήμα Διάσταυρωση Ραφήνας-Παλλήνη.

"Η αναφορά "ΕΚΘΕΣΗ- ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε. αφορά την ΕΚΘΕΣΗ ΠΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΑΠΟ ΣΤΑΥΡΟ ΜΕΧΡΙ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΝΔΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΝΑ ΚΟΠΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΑΥΤΗΣ " ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ "Ε.Μ.Α." Ε.Τ.Ε.

Η αναφορά στην "ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ" αφορά την Έκθεση που κατατέθηκε μαζί με τις ενστάσεις μας από ομάδα εργασίας ειδικών εισηγητών των Δασολόγων και Γεωπόνων.

5

ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ «Ε.Μ.Α.» Ε.Π.Ε.
Δ. ΜΠΙΣΔΑΡΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝ/ΤΕΣ Ε.Τ.Ε.
ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Π.Ε.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΑΘΟΠΟΥΛΟΣ
ΝΙΚΟΔΩΡΑ ΚΟΤΤΑ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΝΝΑΤΟΣ

**ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ
ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ
ΑΠΟ ΣΤΑΥΡΟ ΜΕΧΡΙ ΜΑΡΑΘΩΝΑ
ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΝΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ
ΝΑ ΚΟΠΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΑΥΤΗΣ**

A. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

A1. ΓΕΝΙΚΑ

1 Στα πλαίσια σχετικής υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ της ΕΥΔΕ/ΣΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ και των συνεργαζομένων γραφείων μας μελετήθηκε η διαπλάτυνση της διίχνης σήμερα λεωφόρου Μαραθώνα από Παλλήνη μέχρι Μαραθώνα σε τετράιχνη διατομή με κεντρική νησίδα 2,0μ. και συνολικό πλάτος οδού 24,0 μ.

2 Η διαπλάτυνση αυτή είναι απολύτως και άμεσα απαραίτητη (και τούτο φαίνεται και από τα στη συνέχεια παρατιθέμενα στοιχεία) για να εξυπηρετηθούν οι κυκλοφοριακές ανάγκες της Ανατολικής Αττικής, που με τη μεγάλη οικιστική ανάπτυξη της περιοχής, ιδίως τη τελευταία δεκαπενταετία έχουν πολλαπλασιασθεί

3 Η περιοχή από αγροτική και παραθεριστική μετατρέπεται σε περιοχή πρώτης κατοικίας, ο πληθυσμός της αυξάνεται με ταχείς ρυθμούς και η υφιστάμενη διίχνη λεωφόρος Μαραθώνα, είναι εντελώς ανεπαρκής για την εξυπηρέτηση των συνεχώς αυξανομένων κυκλοφοριακών αναγκών.

4 Τούτο έχει σαν αποτέλεσμα να παρατηρείται σχεδόν καθημερινά και ιδίως τις ώρες αιχμής κυκλοφοριακή συμφόρηση σε πολλά τμήματα της λεωφόρου και η διαδρομή μέχρι το Μαραθώνα να απαιτεί μεγάλο χρόνο.

Η κατασκευή της διαπλάτυνσης της λεωφόρου, εκτός από τον παραπάνω κύριο στόχο, θα εξυπηρετήσει δευτερευόντως και την ευπρόσωπη εμφάνιση της Χώρας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, δεδομένου ότι στη λεωφόρο εκτός αφ' ενός μεν θα τελεσθεί ο Μαραθώνιος Δρόμος και αφ' ετέρου μέσω αυτής θα εκτελείται η προσπέλαση στο Κωπηλατοδρόμιο του Σχοινιά.

Έτσι κρίθηκε ότι η κατασκευή του – ούτως ή άλλως απαραίτητου κυκλοφοριακά υπόψη έργου – θα ήταν επ' ωφελεία της Χώρας να ολοκληρωθεί πριν τη τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Α2. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στον πίνακα, που ακολουθεί, καταγράφεται η πληθυσμιακή εξέλιξη στην περιοχή της μελέτης, σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα της τελευταίας απογραφής πληθυσμού του 1991.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Ο.Τ.Α.	ΕΤΗ		
	1971	1981	1991
ΜΑΡΑΘΩΝΑ	3.440	4.841	12.979
ΝΕΑΣ ΜΑΚΡΗΣ	3.864	8.516	13.009
ΠΑΛΛΗΝΗΣ	3.190	5.475	10.908
ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	262	509	1.293
ΡΑΦΗΝΑΣ	2.674	5.411	8.611
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	13.430	24.752	46.800

* Στοιχεία ΕΣΥΕ

Σημειούται ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που μας χορήγησαν εκπρόσωποι των τοπικών αρχών, οι μόνιμοι κάτοικοι των παραπάνω περιοχών έχουν υπερδιπλασιασθεί από το 1991 και μέχρι σήμερα.

Έτσι με τους μετριότερους υπολογισμούς ο μόνιμος πληθυσμός της περιοχής έχει τουλάχιστον τετραπλασιασθεί τη τελευταία εικοσαετία, ενώ οι δραστηριότητες (εμπορικές, οικονομικές, κλπ), που προκαλούν αύξηση της κυκλοφορίας, έχουν αυξηθεί σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό.

Α3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ

Ο υπολογισμός των μελλοντικών κυκλοφοριακών φόρτων της Λεωφόρου αποτέλεσε αντικείμενο της εκπονηθείσας στα πλαίσια της μελέτης οικονομικοτεχνικής μελέτης σκοπιμότητας.

Από τη γενόμενη κυκλοφοριακή ανάλυση προέκυψαν οι κατά τμήματα της αρτηρίας πίνακες μέσων ωριαίων κυκλοφοριακών φόρτων των επομένων σελίδων.

Η κυκλοφοριακή ανάλυση έδειξε ότι λόγω των υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων της αρτηρίας όλες τις ημέρες αργίας του έτους και όλους τους θερινούς μήνες, ο ωριαίος φόρτος αιχμής είναι υπερδιπλάσιος των παραπάνω μέσων ωριαίων φόρτων, ακόμη και αν ληφθεί υπόψη η πολύ συντηρητική 200στή ώρα.

Τα τμήματα 1 έως 9 των πινάκων που ακολουθούν αντιστοιχούν στα τμήματα της λεωφόρου του παρακάτω πίνακα.

α/α	Χ.Θ.	Ονομασία υποτμήματος	Χαρακτηρισμός
1.	0+000 – 9+650	Μαραθίνης – Νέα Μάκρη	Υπεραστικό
2.	9+650 – 11+150	Νέα Μάκρη	Αστικό
3.	11+150 – 18+000	Νέα Μάκρη – Κόμβος Ραφήνας	Υπεραστικό
4.	18+000 – 21+800	Κόμβος Ραφήνας – Πικέρμι	Υπεραστικό
5.	21+800 – 22+300	Πικέρμι	Αστικό
6.	22+300 – 27+200	Πικέρμι – Παλλήνη	Υπεραστικό
7.	27+200 – 28+700	Παλλήνη	Αστικό
8.1.	28+700 – 29+200	Παλλήνη – Αττική Οδός	Υπεραστικό
8.2.	29+200 – 31+000	Αττική Οδός – Γέρακας	Υπεραστικό
9.	31+000 – 31+300	Γέρακας – Σταυρός	Υπεραστικό

Δεδομένου ότι μία δίοχη αρτηρία σαν τη λεωφόρο Μαραθώνα, μπορεί να εξυπηρετήσει, με ανεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης, ωριαίο φόρτο αιχμής το πολύ 1.100 – 1.200 οχήματα (λαμβάνομένων υπόψη των φορτηγών οχημάτων, κλίσεων οδού, πλευρικών ελευθέρων αποστάσεων κλπ σύμφωνα με το Highway Capacity Manual) είναι εμφανές από τους πίνακες που ακολουθούν, ότι η λεωφόρος είναι ήδη από το έτος 2000 κορεσμένη κυκλοφοριακά σ' όλο το μήκος της, μέχρι δε τη Ν. Μάκρη είναι υπερκορεσμένη.

Τούτο διότι :

→ Στο τμήμα που έχει τη μικρότερη κυκλοφορία (Νέα Μάκρη – Μαραθώνας) ο μέσος ωριαίος φόρτος το έτος 2000 είναι 608 οχήματα και ο ωριαίος φόρτος αιχμής της 200στης ώρας 1.216 οχήματα.

Επομένως η οδός ήδη από το έτος 2000 θα έπρεπε να έχει μετατραπεί σε τετράιχνη.

Στα άλλα τμήματα, που έχουν πολύ μεγαλύτερη κυκλοφορία, η οδός αντιμετωπίζει ιδιαίτερα σημαντικά προβλήματα συμφόρησης της κυκλοφορίας, σχεδόν καθημερινά και θα έπρεπε να έχει μετατραπεί σε τετράιχνη πολύ πριν το έτος 2000 (π.χ. το τμήμα Παλλήνη – Πικέρμι το έτος 2000 είχε μέσο ωριαίο φόρτο 897 οχήματα και ωριαίο φόρτο αιχμής 200στης ώρας 1.794 οχήματα, δηλαδή 50% μεγαλύτερο του φόρτου που μπορεί να εξυπηρετήσει).

Οι παραπάνω, σύμφωνα με την κυκλοφοριακή Τεχνική, διαπιστώσεις επιβεβαιούνται στη πράξη από οποιονδήποτε διασχίσει με όχημα τη λεωφόρο Μαραθώνα στο μήκος της από Παλλήνη μέχρι Μαραθώνα.

Είναι επομένως άμεση η ανάγκη μετατροπής τους Λεωφόρου σε τετράιχνη, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας επί αυτής.

Η τετράιχνη διατομή εκτιμάται ότι θα εξυπηρετήσει ικανοποιητικά τις κυκλοφοριακές ανάγκες της περιοχής τουλάχιστον μέχρι το 2030.

A4. ΩΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Τα άμεσα οφέλη από τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, με τη κατασκευή της διαπλάτυνσης της λεωφόρου Μαραθώνα, έχουν αποτιμηθεί σε δρχ. στα πλαίσια της εκπονηθείσας οικονομοτεχνικής μελέτης σκοπιμότητας και θα ανέλθουν σε 20 δισεκατομμύρια δρχ. μέχρι και το έτος 2020 και σε 60 δισεκατομμύρια δρχ. μέχρι το έτος 2030.

Τα άμεσα οφέλη που θα προκύψουν για την Ανατολική Αττική και γενικότερα για τη Χώρα είναι προφανώς μεγαλύτερα.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α1α.01: ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

α/α	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ΤΜΗΜΑ 1	808	885	884	705	726	748	770	793	817	834	850	867	885	902	920	939	954
ΤΜΗΜΑ 2	818	875	895	716	738	780	783	808	830	847	864	881	899	917	935	954	973
ΤΜΗΜΑ 3	818	875	895	716	738	780	783	808	830	847	864	881	899	917	935	954	973
ΤΜΗΜΑ 4	897	980	1009	1040	1071	1103	1136	1170	1205	1229	1254	1279	1305	1331	1357	1385	1412
ΤΜΗΜΑ 5	897	980	1009	1040	1071	1103	1136	1170	1205	1229	1254	1279	1305	1331	1357	1385	1412
ΤΜΗΜΑ 6	897	980	1009	1040	1071	1103	1136	1170	1205	1229	1254	1279	1305	1331	1357	1385	1412
ΤΜΗΜΑ 7	1184	1284	1332	1372	1414	1456	1500	1545	1591	1623	1655	1688	1722	1757	1792	1828	1864
ΤΜΗΜΑ 8.1	1184	1284	1332	1372	1414	1456	1500	1545	1591	1623	1655	1688	1722	1757	1792	1828	1864
ΤΜΗΜΑ 8.2	891	973	1003	1033	1064	1096	1128	1162	1197	1221	1245	1270	1296	1322	1348	1375	1403
ΤΜΗΜΑ 9	1101	1203	1239	1276	1314	1354	1394	1436	1479	1509	1539	1570	1601	1633	1666	1699	1733

α/α	2018	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ΤΜΗΜΑ 1	977	998	1016	1036	1057	1078	1100	1122	1144	1167	1191	1214	1239	1263	1289
ΤΜΗΜΑ 2	992	1012	1032	1053	1074	1095	1117	1140	1162	1186	1209	1234	1258	1283	1309
ΤΜΗΜΑ 3	992	1012	1032	1053	1074	1095	1117	1140	1162	1186	1209	1234	1258	1283	1309
ΤΜΗΜΑ 4	1440	1488	1499	1529	1559	1590	1622	1655	1688	1722	1756	1791	1827	1863	1901
ΤΜΗΜΑ 5	1440	1488	1499	1529	1559	1590	1622	1655	1688	1722	1756	1791	1827	1863	1901
ΤΜΗΜΑ 6	1440	1488	1499	1529	1559	1590	1622	1655	1688	1722	1756	1791	1827	1863	1901
ΤΜΗΜΑ 7	1901	1939	1978	2018	2058	2099	2141	2184	2228	2272	2318	2364	2411	2460	2509
ΤΜΗΜΑ 8.1	1901	1939	1978	2018	2058	2099	2141	2184	2228	2272	2318	2364	2411	2460	2509
ΤΜΗΜΑ 8.2	1431	1459	1488	1518	1549	1580	1611	1643	1676	1710	1744	1779	1814	1851	1888
ΤΜΗΜΑ 9	1768	1803	1839	1876	1914	1952	1991	2031	2071	2113	2155	2198	2242	2287	2333

ΠΙΝΑΚΑΣ Α1α.02: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

α/α	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ΤΜΗΜΑ 1	535	585	602	620	639	658	678	698	719	734	748	763	776	784	810	828	843
ΤΜΗΜΑ 2	544	594	612	630	649	669	689	709	731	745	760	775	791	807	823	839	850
ΤΜΗΜΑ 3	544	594	612	630	649	669	689	709	731	745	760	775	791	807	823	839	850
ΤΜΗΜΑ 4	789	882	888	915	942	971	1000	1030	1081	1082	1104	1126	1148	1171	1185	1218	1243
ΤΜΗΜΑ 5	789	882	888	915	942	971	1000	1030	1081	1082	1104	1126	1148	1171	1185	1218	1243
ΤΜΗΜΑ 6	789	882	888	915	942	971	1000	1030	1081	1082	1104	1126	1148	1171	1185	1218	1243
ΤΜΗΜΑ 7	1042	1138	1173	1208	1244	1281	1320	1359	1400	1428	1457	1486	1516	1546	1577	1609	1640
ΤΜΗΜΑ 8.1	1042	1138	1173	1208	1244	1281	1320	1359	1400	1428	1457	1486	1516	1546	1577	1609	1640
ΤΜΗΜΑ 8.2	784	857	882	909	938	964	993	1023	1053	1075	1098	1118	1140	1163	1188	1210	1234
ΤΜΗΜΑ 9	989	1056	1090	1123	1157	1191	1227	1264	1302	1328	1354	1381	1409	1437	1468	1495	1525

α/α	2010	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ΤΜΗΜΑ 1	860	877	894	912	930	949	968	987	1007	1027	1048	1069	1090	1112	1134
ΤΜΗΜΑ 2	873	891	908	927	945	964	983	1003	1023	1043	1064	1086	1107	1129	1152
ΤΜΗΜΑ 3	873	891	908	927	945	964	983	1003	1023	1043	1064	1086	1107	1129	1152
ΤΜΗΜΑ 4	1268	1293	1319	1345	1372	1400	1428	1456	1485	1515	1545	1576	1608	1640	1673
ΤΜΗΜΑ 5	1268	1293	1319	1345	1372	1400	1428	1456	1485	1515	1545	1576	1608	1640	1673
ΤΜΗΜΑ 6	1268	1293	1319	1345	1372	1400	1428	1456	1485	1515	1545	1576	1608	1640	1673
ΤΜΗΜΑ 7	1673	1707	1741	1776	1811	1847	1884	1922	1960	2000	2040	2080	2122	2165	2209
ΤΜΗΜΑ 8.1	1673	1707	1741	1776	1811	1847	1884	1922	1960	2000	2040	2080	2122	2165	2209
ΤΜΗΜΑ 8.2	1259	1284	1310	1336	1363	1390	1418	1446	1475	1505	1535	1565	1597	1629	1661
ΤΜΗΜΑ 9	1556	1587	1619	1651	1684	1718	1752	1787	1823	1859	1896	1934	1973	2013	2053

ΠΙΝΑΚΑΣ Α1α.03: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

α/α	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ΤΜΗΜΑ 1	73	80	82	85	87	90	92	95	98	100	102	104	106	108	110	113	115
ΤΜΗΜΑ 2	74	81	83	85	89	91	94	97	100	102	104	106	108	110	112	114	117
ΤΜΗΜΑ 3	74	81	83	85	89	91	94	97	100	102	104	106	108	110	112	114	117
ΤΜΗΜΑ 4	108	118	121	125	129	132	136	140	145	148	150	153	157	160	163	166	169
ΤΜΗΜΑ 5	108	118	121	125	129	132	136	140	145	148	150	153	157	160	163	166	169
ΤΜΗΜΑ 6	108	118	121	125	129	132	136	140	145	148	150	153	157	160	163	166	169
ΤΜΗΜΑ 7	142	155	160	165	170	175	180	185	191	195	199	203	207	211	215	219	224
ΤΜΗΜΑ 8.1	142	155	160	165	170	175	180	185	191	195	199	203	207	211	215	219	224
ΤΜΗΜΑ 8.2	107	117	120	124	126	131	135	139	144	147	149	152	155	159	162	165	168
ΤΜΗΜΑ 9	132	144	149	153	158	162	167	172	178	181	185	188	192	196	200	204	208

α/α	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ΤΜΗΜΑ 1	117	120	122	124	127	129	132	135	137	140	143	146	149	152	155
ΤΜΗΜΑ 2	119	121	124	126	129	131	134	137	139	142	145	148	151	154	157
ΤΜΗΜΑ 3	119	121	124	126	129	131	134	137	139	142	145	148	151	154	157
ΤΜΗΜΑ 4	173	176	180	183	187	191	195	199	203	207	211	215	219	224	228
ΤΜΗΜΑ 5	173	176	180	183	187	191	195	199	203	207	211	215	219	224	228
ΤΜΗΜΑ 6	173	176	180	183	187	191	195	199	203	207	211	215	219	224	228
ΤΜΗΜΑ 7	228	233	237	242	247	252	257	262	267	273	278	284	289	295	301
ΤΜΗΜΑ 8.1	228	233	237	242	247	252	257	262	267	273	278	284	289	295	301
ΤΜΗΜΑ 8.2	172	175	179	182	186	190	193	197	201	205	209	213	218	222	227
ΤΜΗΜΑ 9	212	216	221	225	230	234	239	244	249	254	259	264	269	274	280

A5. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Στα πλαίσια της εκπονηθείσας μελέτης διαπλάτυνσης της λεωφόρου συντάχθηκε πλήρης Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από τη κατασκευή του έργου, στη συνέχεια της οποίας εκδόθηκε η υπ' αρ. 100905/13-7-2001 Κ.Υ.Α. έγκρισης των Περιβαλλοντικών όρων του έργου.

Η παραπάνω μελέτη και η σχετική Κ.Υ.Α. εξετάζουν αναλυτικά και επιβάλλουν όλα τα απαιτούμενα μέτρα για τη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (δενδρώδης χλωρίδα), του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, των υπογείων και επιφανειακών υδάτων και του ιστορικού περιβάλλοντος (αρχαιολογικοί χώροι).

Σημειούται ότι το έργο της διαπλάτυνσης της λεωφόρου Μαραθώνα ουσιαστικά δεν θίγει καθόλου το περιβάλλον, διότι συνίσταται στη διαπλάτυνση, εκατέρωθεν ή μονόπλευρα, υφιστάμενης αρτηρίας που έχει ήδη ελεύθερο πλάτος (μεταξύ ιδιοκτησιών) περί τα 16,0 μ.

Έτσι θα απαιτηθεί διαπλάτυνση εκατέρωθεν κατά 4,0μ. περίπου (στην περίπτωση αμφίπλευρης διαπλάτυνσης) ή 8,0μ. μονόπλευρα (στην περίπτωση μονόπλευρης διαπλάτυνσης).

Το έργο δεν απαιτεί υψηλά ορύγματα και επιχώματα, ούτε μεγάλα τεχνικά έργα και έτσι δεν αλλοιώνεται το φυσικό ανάγλυφο και περιβάλλον.

Η διαπλάτυνση βέβαια θίγει αναπόφευκτα κάποια δένδρα, κυρίως μεταξύ Ν. Μάρκης και Παλλήνης, έχει ληφθεί όμως πρόνοια από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και τη σχετική Κ.Υ.Α. ώστε:

- α. Όλα τα δένδρα που θα ευρίσκονται στα μικρά πρανή της διαπλάτυνσης, στα πεζοδρόμια και τα ερείσματά της, να διαφυλαχθούν κατά το δυνατόν.
- β. Αξιόλογες δενδροστοιχίες και μεμονωμένα μεγάλα δένδρα να διαφυλαχθούν με μονόπλευρη διαπλάτυνση ή ένταξή τους σε ειδικές νηοίδες.

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί αναφέρονται αναλυτικά και κατά τμήματα τα δένδρα που αναπόφευκτα θα θιγούν από την κατασκευή τού έργου, τα οποία καταγράφηκαν από τον μελετητή σε ειδική προς τούτο αυτοψία που έγινε στις 12 και 13 Δεκεμβρίου 2001.

**A6. ΔΕΝΔΡΑ ΠΟΥ ΘΙΓΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ
ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ**

Τα δένδρα που θίγονται από τη κατασκευή της διαπλάτυνσης της λεωφόρου Μαραθώνα έχουν όπως στον παρακάτω πίνακα.

Αυτά καταγράφηκαν και ετέθησαν στα τοπογραφικά διαγράμματα των οριζοντιογραφιών της μελέτης του έργου σε επί τόπου αυτοψίες που έγιναν από τον μελετητή του έργου στις 12 και 13 Δεκεμβρίου 2001.

Στις αυτοψίες αυτές ελήφθησαν και ενδεικτικές φωτογραφίες της υφιστάμενης δενδρώδους χλωρίδας κατά μήκος της λεωφόρου Μαραθώνα.

Σημειούται ότι:

- α. Τα δένδρα του πίνακα που ακολουθεί θα πρέπει να κοπούν, διότι ευρισκονται εντός του τελικού πλάτους κυκλοφορίας της αρτηρίας, το οποίο θα έχει εύρος συνολικά 20,0μ. (2,0 μ. κεντρική νησίδα και 2x9,0μ. ασφαλτοστρωμένες ζώνες).
- β. Τα δένδρα που θα ευρίσκονται στα μικρά πρανή της αρτηρίας και στα ερείσματα ή πεζοδρόμια αυτής προβλέπεται να διατηρηθούν.
- γ. Αξιόλογα δέντρα, που έχουν ενταχθεί σε ειδικές προς τούτο νησίδες προβλεφθείσες στη μελέτη δεν θα θιγούν.
- δ. Σε περιοχές όπου υπάρχει εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο, που δεν έχει εφαρμοσθεί πλήρως, π.χ. Νέα Μάκρη, τα θιγόμενα από την εφαρμογή του Ρ.Σ. δένδρα, σημειούνται ιδιαίτερα.

ΠΙΝΑΚΑΣ
ΘΙΓΟΜΕΝΩΝ ΔΕΝΔΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ
ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ

ΘΕΣΗ	ΠΛΗΘΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			ΔΕΞΙΑ		
		Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά	Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά
Α' ΥΠΟΤΜΗΜΑ ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ (0+000) - Ν. ΜΑΚΡΗ (9+000)							
0+315 έως 0+360	4					2 ΕΛΛΗΣ	
0+370	2				2 ΠΕΥΚΑ		
0+620 έως 0+680	4					4 ΕΛΛΗΣ	
	8				6 ΛΕΥΚΕΣ		
0+710 έως 0+830	6				6 ΛΕΥΚΕΣ		
	9					9 ΕΛΛΗΣ	
	5						ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ (ΚΡΕΣΤ) Δοκοσυμπαγές
0+950 έως 1+010	3					3 ΛΕΥΚΕΣ	
1+045	2					2 ΛΕΥΚΕΣ	
1+060 έως 1+	3						3 ΛΕΥΚΕΣ
1+175	1	ΛΕΥΚΑ					
1+240 έως 1+255	3				3 ΛΕΥΚΕΣ		
1+410 έως 1+460	4		ΕΛΛΗΣ				
1+500 έως 1+600	5						5 ΛΕΥΚΕΣ
1+660 έως 1+715	4					4 ΕΛΛΗΣ	
	7	ΛΕΥΚΕΣ					
1+800	1					1 ΠΕΥΚΟ	
1+980	2				2 ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ		
2+180 έως 2+220	2			2	ΠΕΥΚΑ		
	1			1	ΛΕΥΚΑ		
2+465 έως 2+480	3	ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ					
2+670 έως 2+770	3			3	ΕΛΛΗΣ		
2+820 έως 2+990	2			2	ΕΛΛΗΣ		
2+900 έως 2+980	6		ΕΛΛΗΣ (πρώτη σειρά ελαιώνων)				
2+980 έως 3+000	3				3 ΕΛΛΗΣ		
3+490 έως 3+350	11					11 ΝΕΡΑΤΣΙΕΣ	
3+600 έως 3+650	3		ΕΛΛΗΣ (πρώτη σειρά ελαιώνων)				
3+740 έως 3+780	3	ΛΕΥΚΕΣ					
3+860 έως 3+940	4		ΕΛΛΗΣ				
4+740 έως 4+850	7		ΕΛΛΗΣ				
	6					6 ΕΛΛΗΣ	
4+940	2		ΕΛΛΗΣ				
5+220 έως 5+300	2					2 ΛΕΥΚΕΣ	
	1				1 ΜΟΥΡΙΑ		
Σε μεταφορά	130						

Στο Α' υπομνήμα επομένως βάσει των παραιτώνω θίγονται συνολικά 264 δέντρα από τα οποία :

- α. 32 τεμ. ευρίσκονται εντός του Φυτοτομικού Σχεδίου Ν. Μάκρης και θα εθίγοντο ούτως ή άλλως με την εφαρμογή του.
- β. 42 τεμ. είναι λεύκες που θεωρούνται εύκολα αναπτυσσόμενα δέντρα.
- γ. 30 τεμ. είναι μικρά κυπαρισσοειδή KREST.
- δ. 21 τεμ. είναι πεύκα
- ε. 23 τεμ. είναι κυπαρίσσια
- στ. Τα υπόλοιπα είναι κυρίως εληές και διάφορα άλλα δένδρα.

ΘΕΣΗ	ΠΛΗΘΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			ΔΕΞΙΑ		
		Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά	Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά
Από μεταφορά	130						
5+300	3	ΕΛΗΕΣ					
5+360	1				1 ΕΛΗΑ		
5+750 έως 6+080 Εντός ρυμοτ. Ν. Μάκρης	3				3 ΕΛΗΕΣ		
6+200 έως 6+235 Εντός ρυμοτ. Ν. Μάκρης	1				1 ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ		
	1				1 ΠΕΥΚΟ		
Υπόλοιπο ρυμοτ. Ν. Μάκρης έως 8+900	5		ΠΕΥΚΑ				
	5	ΕΛΗΕΣ					
	10				10 ΠΕΥΚΑ		
	7				7 ΕΛΗΕΣ		
8+940	1				1 ΠΕΥΚΟ		
8+970	3	ΠΕΥΚΑ					
ΣΥΝΟΛΟ	170						

ΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΥΜΒΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ

Είσοδος Κόμβου	1	ΜΟΥΡΙΑ					
	1		ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ				
	1					ΜΟΥΡΙΑ	
0+100 έως 0+190	2	ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ					
	2						ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ
0+190 έως 0+300	2	ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ					
	5					ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ	
0+300 έως 0+720	2		ΕΛΗΕΣ				
	1		ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ				
	1			ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ			
0+720	2					ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ	
1+280 έως 1+535	10					ΕΛΗΕΣ	
ΣΥΝΟΛΟ	30						

ΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΜΟΥΣΕΙΟ

0+360 έως 0+390	1					ΔΑΦΝΗ	
	1		ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ			ΕΛΗΑ	
	1					ΦΟΙΝΙΚΑΣ	
0+430	1		ΕΛΗΑ				
Περί 0+820	5		ΕΛΗΑ				
1+050 έως 1+135	10					ΠΟΡΤΙΛΙΕΣ	
	10					ΜΑΝΤ/ΝΙΕΣ	
1+465	1				ΕΥΚΑΛΥΠΤΟΣ		
1+540 έως 1+710	10		ΕΛΗΑ				
2+100 έως 2+200	25					ΚΥΠΑΡΙΣ- ΣΟΕΙΔΗ (ΚΡΕΣΤ)	
ΣΥΝΟΛΟ	65						

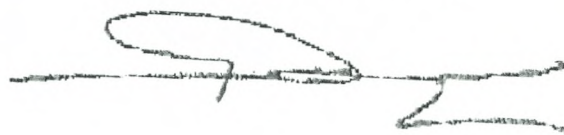
ΘΕΣΗ	ΠΛΗΘΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			ΔΕΞΙΑ		
		Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά	Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά
Β' ΥΠΟΤΜΗΜΑ Ν. ΜΑΚΡΗ (9+000) - ΠΑΛΛΗΝΗ (26+100)							
9+050 έως 9+220	10	ΠΕΥΚΑ					
	20				20 ΠΕΥΚΑ		
9+235 έως 9+280	12				12 ΠΕΥΚΑ		
9+360 έως 9+380	1				1 ΠΕΥΚΟ		
	3						3 ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ (συστάδα)
9+380	5					5 ΛΕΥΚΕΣ (συστηδου)	
9+560 έως 9+580	2				2 ΠΕΥΚΑ		
9+880	1				1 ΠΕΥΚΟ		
9+820	1				1 ΠΕΥΚΟ		
9+940	1				1 ΠΕΥΚΟ		
10+210 έως 10+245	3				3 ΠΕΥΚΑ		
10+860	1	ΠΕΥΚΟ					
10+720 έως 10+820	4				4 ΠΕΥΚΑ		
10+840	2				2 ΠΕΥΚΑ		
10+940 έως 10+985	7						7 ΠΕΥΚΑ
10+985 έως 11+250	10				10 ΠΕΥΚΑ		
	5					5 ΠΕΥΚΑ	
11+250 έως 11+360	7					7 ΠΕΥΚΑ	
11+360 έως 11+460	9				9 ΠΕΥΚΑ		
	3						3 ΠΕΥΚΑ
11+460 έως 11+620	45				45 ΠΕΥΚΑ		
	20					20 ΠΕΥΚΑ	
11+620 έως 11+900	7						7 ΠΕΥΚΑ
12+225 έως 12+325	10				10 ΠΕΥΚΑ		
	10						10 ΠΕΥΚΑ
Περί την 12+360 (Κόμβος)	25					25 ΠΕΥΚΑ	
	15						15 ΠΕΥΚΑ
	10	ΠΕΥΚΑ					
	10		ΠΕΥΚΑ				
12+415 έως 12+950	50				50 ΠΕΥΚΑ		
	235					235 ΠΕΥΚΑ	
	135						135 ΠΕΥΚΑ
12+950 έως 13+500	30				30 ΠΕΥΚΑ		
	80					80 ΠΕΥΚΑ	
	40						40 ΠΕΥΚΑ
13+500 έως 13+825	20		ΛΙΛΗΣ				
	15		ΠΕΥΚΑ				
13+825	4		ΕΥΚΑΛΥΠΤΟΙ				
13+900 έως 14+400	10				10 ΕΥΚΑΛΥΠΤΟΙ		
	5			5	ΕΥΚΑΛΥΠΤΟΙ		
	25						25 ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΔΗ
	10					10	ΠΕΥΚΑ
Σε μεταφορά	918						

ΘΕΣΗ	ΠΛΗΘΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			ΔΕΞΙΑ		
		Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά	Μεγάλα	Μεσαία	Μικρά
Από μεταφορά	918						
14+600 έως 14+700	5				ΕΥΚΑΛΥΠΤΟΙ		
	5						ΕΥΚΑΛΥΠΤΟΙ
	3					ΠΕΥΚΑ	
	5					ΕΛΗΕΣ	
14+835 έως 14+960	10		ΠΕΥΚΑ				
	3			ΠΕΥΚΑ			
15+200	2	ΠΕΥΚΑ					
	2		ΠΕΥΚΑ				
15+925 έως 15+980	5					ΠΕΥΚΑ	
16+200	1				ΠΕΥΚΟ		
16+300	1					ΠΕΥΚΟ	
16+460 έως 16+510	10				ΠΕΥΚΑ		
16+665	1	ΠΕΥΚΟ (εντός ρέμματος)					
16+665 έως 16+815	50					ΠΕΥΚΑ	
17+000	1	ΠΕΥΚΟ					
18+300, 18+700	5						ΠΕΥΚΑ
19+000 έως 19+700	20					ΕΛΗΕΣ	
	7		ΠΕΥΚΑ				
19+700 έως 21+340	10		ΕΛΗΕΣ				
	10					ΕΛΗΕΣ	
	10					ΠΕΥΚΑ	
	6				ΠΕΥΚΑ		
	5					ΠΕΥΚΑ	
	2	ΠΕΥΚΑ					
22+100 έως 23+400	15		ΕΛΗΕΣ				
	10					ΕΛΗΕΣ	
	3	ΠΕΥΚΑ					
	2					ΠΕΥΚΑ	
23+550	1	ΠΕΥΚΟ					
23+850	1	ΠΕΥΚΟ					
24+300	5		ΚΥΠΑΡΙΣ- ΣΟΕΙΔΗ				
Σε μεταφορά	1.134						

FROM : NATALIE SANTANTONIO ATTORNEY PHONE NO. : 6841930

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι στο Β' υποτμήμα θίγονται συνολικά 1.134 δένδρα
από τα οποία τα περισσότερα είναι πεύκα μεταξύ Ν. Μάκρης και Πικερμίου.
Συνολικά η βελτίωση της Λ. Μαραθώνα θίγει σε μήκος 26,1 χλμ. 1.398 δένδρα.

Για τους Αναδόχους



Ι. Σπ. Δραγομάνοβιτς
Τοπ Μηχ