



1320
16-10-19

Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 2019

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

- Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- Υποδομών και Μεταφορών
- Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
- Ανάπτυξης και Επενδύσεων

Θέμα: «Σοβαρές περιβαλλοντικές και πολεοδομικές επιπτώσεις της Νότιας επέκτασης του λιμανιού του Πειραιά για τους σκοπούς της κρουαζιέρας»

Στις 25.9 και στις 9.10 συνεδρίασε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην οποία έχει διυπουργική σύνθεση και συζήτησε το αναθεωρημένο master plan του ΟΛΠ- Cosco. Για μια ακόμη φορά δε συζητήθηκαν οι επιπτώσεις που θα έχει το φαραωνικό έργο της Νότιας Επέκτασης του Λιμένα για τους σκοπούς της κρουαζιέρας.

Επομένως για μια ακόμη φορά δεν συζητήθηκαν οι όροι και οι πολλαπλές επιπτώσεις του συγκεκριμένου μεγάλου έργου στη ζωή των κατοίκων του Πειραιά και του Λεκανοπεδίου γενικότερα σε αντίθεση με το άρθρο 6 της οδηγίας 2001/42/ΕΚ για τις διαβουλεύσεις για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και προγραμμάτων.

Υπενθυμίζουμε ότι το έργο αφορά στην κατασκευή κρηπιδοτοίχων συνολικού μήκους 1500μ. περίπου και ενδιάμεσως αυτών μίας τεχνητής χερσόνησου έκτασης 150 στρεμμάτων περίπου, που εφάπτεται στην σχολή Ναυτικών Δοκίμων και προεκτείνεται προς την Σαλαμίνα και προς τις ακτές της Πειραιϊκής. Η κατασκευή των νέων προβλητών κρουαζιέρας έχει ενταχθεί στο ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και επιδοτείται κατά **95%** από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους. Σύμφωνα με την υπ' αριθ. C(2013) 3997 της 28/6/2013 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το κόστος

του έργου υπολογίσθηκε σε 120 εκατ. Ευρώ, εκ των οποίων 6,1 εκατ. θα καταβάλει ο ΟΛΠ από ίδιους πόρους, 96,9 εκατ. Ευρώ θα προέλθουν από διαρθρωτικά ταμεία και από τον εθνικό προϋπολογισμό 17 εκατ. Ευρώ. Τόσο η ως άνω απόφαση της Επιτροπής, αλλά και η υπ' αριθ. 4286/31.12.2018 (ΑΔΑ: 6Ε637Λ7-ΩΧΔ) απόφαση της Περιφερ/ρχη Αττικής για την ένταξη του έργου στο ΠΕΠ Αττικής θέτουν ως προϋπόθεση της χρηματοδότησης ότι ο δικαιούχος οφείλει *"Να τηρεί την Κοινοτική και Εθνική Νομοθεσία κατά την εκτέλεση της πράξης και ιδίως όσον αφορά τις δημόσιες συμβάσεις..."*. Προ ολίγου καιρού όμως εκδόθηκε η υπ' αριθ. 1076/2019 απόφαση του ΣΤΕ με την οποία έγιναν δεκτά τα επιχειρήματα του ΟΛΠ ότι δεν υποχρεούται να εφαρμόζει την ελληνική/ευρωπαϊκή νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων για τα έργα που αναθέτει (η υπόθεση αφορούσε συγκεκριμένα στον διαγωνισμό επιλογής αναδόχου για την κατασκευή των νέων προβλητών κρουαζιέρας).

Οι σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου έχουν επισημανθεί από δημόσιους, ευρωπαϊκούς και επιστημονικούς φορείς και ιδίως από τον Δικηγορικό Σύλλογο Πειραιά που στο από 25.7.2019 δελτίο τύπου που εξέδωσε έχει ήδη διατυπώσει την άποψη ότι το συγκεκριμένο έργο δεν είναι επαρκώς μελετημένο και αδειοδοτημένο, ειδικά όσον αφορά στα προβλήματα από α) την βυθοκόρηση, β) την μόλυνση της ατμόσφαιρας από τα κρουαζιερόπλοια και γ) το κυκλοφοριακό.

Αναλυτικότερα:

- **Η ατμοσφαιρική ρύπανση** που προέρχεται από τους αέριους ρύπους της ναυσιπλοΐας και ειδικότερα οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στην ποιότητα του αέρα, τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και παγκόσμια, αποτελεί ένα σοβαρό ζήτημα. Σύμφωνα με στοιχεία του Γερμανικού Οργανισμού για την Προστασία της Φύσης και του Περιβάλλοντος NABU, εκτιμάται ότι η ρύπανση από τους αέριους ρύπους πλοίων έχει ως αποτέλεσμα 50.000 πρόωρους θανάτους ετησίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπλέον η ρύπανση αυτή συμβάλλει αρνητικά στην κλιματική αλλαγή και καταστρέφει τόσο το φυσικό περιβάλλον καθώς και την ποιότητα ζωής των περιοίκων. Στη χώρα μας το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τη ναυσιπλοΐας δεν έχει τύχει της δέουσας σημασίας, χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η έλλειψη σταθμού μέτρησης ρύπων στο λιμάνι του Πειραιά (ο πλησιέστερος σταθμός μέτρησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος βρίσκεται στην πλατεία Ιπποδάμειας).

Όμως σύμφωνα με μετρήσεις που πραγματοποίησε το 2015 η NABU στο λιμάνι του Πειραιά τα αποτελέσματα έδειξαν ότι αυξάνεται σημαντικά η ατμοσφαιρική ρύπανση από τα καυσαέρια των κρουαζιερόπλοιων που παραμένουν με τους κινητήρες σε λειτουργία στην περιοχή του λιμένα. Ενώ η επιβάρυνση στον αστικό ιστό κυμαίνεται συνήθως στα 3.000-5.000 σωματίδια ανά κυβικό εκατοστό αέρα, στον τερματικό σταθμό κρουαζιερόπλοιων διαπιστώθηκε συγκέντρωση πάνω από 100.000 σωματιδίων. Επίσης ρόσφατα η έρευνα του ευρωπαϊκού Οργανισμού Transport & Environment, που παρακολουθεί τις εκπομπές ρύπων που παράγονται στον τομέα των μεταφορών, στον οποίο συμμετέχουν επιστημονικοί φορείς από πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Σύμφωνα με αυτόν, τα ελληνικά λιμάνια του Πειραιά, της Μυκόνου και της Σαντορίνης, τα οποία δέχονται πολλά κρουαζιερόπλοια κάθε χρόνο, υφίστανται τρομακτική περιβαλλοντική επιβάρυνση. Όπως αναφέρει ο ευρωπαϊκός οργανισμός, στον Πειραιά η εκπομπή ρύπων (διοξειδίου του θείου, ειδικότερα) ήταν 120 φορές μεγαλύτερη από εκείνη των οχημάτων. Στην έρευνα του Transport & Environment επισημαίνεται πως ακόμα και ένας σχετικά μικρός αριθμός κρουαζιερόπλοιων εκπέμπει πολύ μεγάλες ποσότητες αερίων που μολύνουν την ατμόσφαιρα.

- **Η διαχείριση των βυθοκορημάτων** που θα προκύψουν από την κατασκευή του προβλήτα και η χρήση τους ως υλικό για την κατασκευή της προβλήτας. Ειδικότερα, για την κατασκευή των προβλητών προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν δεκάδες χιλιάδες τόνοι από τα ιζήματα του πυθμένα του λιμένα Πειραιά (βυθοκορήματα). Η χρήση περίπου 400.000 τόνων βυθοκορημάτων του Λιμένα αναφέρεται ρητά στο πρόσφατο Master Plan που κατέθεσε ο ΟΛΠ και συγκεκριμένα στο κεφ.12, σελ. 5 και επόμενες του Master Plan, όπου εξειδικεύεται ότι ως χώρος προσωρινής απόθεσης των βυθοκορημάτων του Κεντρικού λιμένος θα χρησιμοποιηθεί τμήμα του χερσαίου χώρου της νότιας επέκτασης της κρουαζιέρας (εμβαδού περίπου 20.000m²), το οποίο θα πρέπει προηγουμένως να έχει κατασκευαστεί, προκειμένου – όπως αναφέρεται - να επιτευχθεί η τελική διάθεση των βυθοκορημάτων. Σύμφωνα όμως με μελέτη του ΕΛΚΕΘΕ για λογαριασμό του ΟΛΠ που έγινε το 2014 και επιβεβαιώθηκε και στην διάρκεια Διαβούλευσης που έγινε τον Ιούλιο του 2018 για το θέμα των βυθοκορημάτων του Πειραιά στην Δημόσια Αρχή Λιμένων Πειραιά (τα πρακτικά της δημοσιεύθηκαν με ΑΔΑ: ΕΛ8Μ4653ΠΩ-9Δ6), τα ιζήματα του λιμένα Πειραιά είναι βαρύτατα ρυπασμένα από τοξικές καρκινογόνες ουσίες και βαρέα μέταλλα επικίνδυνα για το άνθρωπο και το θαλάσσιο περιβάλλον και

μάλιστα σε υψηλές συγκεντρώσεις. Συνεπώς, οι εργασίες θεμελίωσης των κρηπιδότοιχων στον βυθό, αλλά και οι εργασίες αφαίρεσης των βυθοκορημάτων από οποιοδήποτε σημείο του πυθμένα του λιμένα Πειραιά και η χρήση τους για την πλήρωση των caissons (ειδικών «κιβωτίων» από σκυρόδεμα) για την κατασκευή της νότιας επέκτασης της κρουαζιέρας, συνιστούν εργασίες επεξεργασίας επικίνδυνων αποβλήτων του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (ΕΚΑ), για τις οποίες θα έπρεπε να έχουν τηρηθεί οι διατάξεις του άρθρ. 36 του ν. 4042/2012. Μάλιστα ο χώρος που οριοθετήθηκε για να γίνει η επεξεργασία αυτών των επικίνδυνων ιζημάτων/αποβλήτων απέχει μόλις 50 έως 500 μέτρα από δεκάδες κατοικίες, μία παιδική χαρά, 4 δημοτικά σχολεία, το δημοτικό γυμναστήριο Σαλπέας και το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα Παιδικής Προστασίας όπου επίσης λειτουργούν δημοτικό, γυμνάσιο και λύκειο. Παράλληλα, έχει εκδοθεί η υπ' αριθ. 11021/30.7.2018 - ΑΔΑ 6Υ54653Π8-0Ω4 απόφαση από τον Γενικό Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας) για το έργο η οποία προβλέπει ως εναλλακτική ακόμη και την **απόρριψη** επικίνδυνων βυθοκορημάτων στη θαλάσσια περιοχή του **Σαρωνικού**.

- **Η επιβάρυνση της κυκλοφορίας της πόλης.** Στα αρχικά σχέδια του Master Plan του ΟΛΠ απουσίαζε εντελώς η κυκλοφοριακή μελέτη. Σύμφωνα με τη μελέτη του σημερινού Master Plan, τα δεδομένα είναι ιδιαίτερα ανησυχητικά παρόλο που κατατίθενται από την ίδια την εταιρεία όποτε ενδεχομένως να είναι μετριοπαθέστεροι της πραγματικότητας: *«Με βάση την εμπειρία από άλλα Εμπορικά Κέντρα, που λειτουργούν στην Αθήνα, ο κυκλοφοριακός φόρτος στην ώρα αιχμής αντιστοιχεί περίπου στο 10% του ημερήσιου κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ ο συνολικός φόρτος που αντιστοιχεί στην τυπική καθημερινή, αντιστοιχεί στο 70% του συνολικού φόρτου της ημέρας αιχμής (Σάββατο)».*

Στο σκέλος της κρουαζιέρας και της κίνησης προς την Ακρόπολη αναμένονται: Τουρίστες 7.500 (10.000) από τα κρουαζιερόπλοια. Διακινούμενοι με: Τουριστικά λεωφορεία 6.000 άτομα (360 πούλμαν), Ταξί/ λимуζίνες 600 άτομα (300 ταξί/λимуζίνες), Mini vans 400 άτομα (50 mini vans), Φορτηγά τροφοδοσίας 100, Επισκέπτες Mall (12-29.000 επισκέπτες). Ενώ με ΙΧ οχήματα: Σε τυπική καθημερινή βάση 8.099 ΙΧ οχήματα (εκτιμώμενοι 12.000-20.000 επισκέπτες) και σε μέρα αιχμής (Σάββατο) 11.570 ΙΧ οχήματα (εκτιμώμενοι 17.000-29.000 επισκέπτες).

Ειδικότερα σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη: «Από την εκτίμηση των ωριαίων πρόσθετων φόρτων προκύπτει ότι οι νέες εγκαταστάσεις που εξετάστηκαν στην επέκταση της κρουαζιέρας, εμφανίζουν σημαντικούς φόρτους και προς τις δύο κατευθύνσεις (άφιξης και αναχώρησης) κατά το διάστημα 10:00 π.μ. με 5:00 μ.μ.. Η δυσμενέστερη φόρτιση εκτιμάται το πρωί κατά το διάστημα 10:00 π.μ. με 11:00 π.μ. και το απόγευμα κατά το διάστημα 2:00 μ.μ. με 4:00 μ.μ.».

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις παραπάνω πολλαπλές αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά από την εν λόγω επέκταση

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Σκοπεύουν οι αρμόδιες υπηρεσίες να απεντάξουν το έργο των προβλητών κρουαζιέρας από το ΠΕΠ Αττικής, ή αν θα συνεχίσουν να χρηματοδοτούν ένα καθαρά ιδιωτικό έργο κατά παράβαση των αρχών λειτουργίας των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων και του Δημοσίου Λογιστικού;
2. Κρίνετε ότι είναι βιώσιμη η επιβάρυνση που θα προκαλέσει στην κυκλοφορία του Πειραιά τα σχεδιαζόμενα έργα (προβλήτας κρουαζιέρας και mall) όπως αναφέρονται στο σχετικό Master Plan που κατατέθηκε στην ΕΣΑΛ;
3. Υφίσταται απόφαση από οποιοδήποτε αρμόδιο Υπουργείο που να έχει εγκρίνει την επεξεργασία των 400.000 κυβικών μέτρων βυθοκορημάτων του κεντρικού λιμένα Πειραιά στην συγκεκριμένη θέση που προβλέπει το Master Plan και την χρήση τους για την πλήρωση των caissons κατασκευής - όπως ρητά προβλέπει το Κεφάλαιο 12, σελ.5 και επόμενες του από Αυγούστου 2019 Μαστερ Πλαν που εγκρίθηκε στις 2 τελευταίες συνεδριάσεις της ΕΣΑΛ; Αν υπάρχει, ποιά είναι αυτή και αν σε αυτή προβλέπεται η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρ. 36 του ν. 404/2/2012 λόγω της ύπαρξης των επικίνδυνων αποβλήτων στα βυθοκορήματα. Αν δεν υπάρχει τέτοια απόφαση, τότε πώς εγκρίθηκε από την ΕΣΑΛ το συγκεκριμένο 12ο κεφάλαιο από το Master Plan της ΟΛΠ ΑΕ;
4. Εφόσον η ΟΛΠ ΑΕ δεν έλαβε από μόνη της μέτρα για τον περιορισμό της επιβάρυνσης των κατοίκων από την αέρια ρύπανση, θα τεθούν σχετικές συγκεκριμένες υποχρεώσεις προς τον επενδυτή από το ελληνικό Δημόσιο μέσω της σχετικής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων προκειμένου να μην

καταβάλουν οι κάτοικοι το τίμημα της ανάπτυξης του λιμένα Πειραιά με την επιβάρυνση της υγείας τους;

Ο ερωτών βουλευτής

Κρίτων Αρσένης