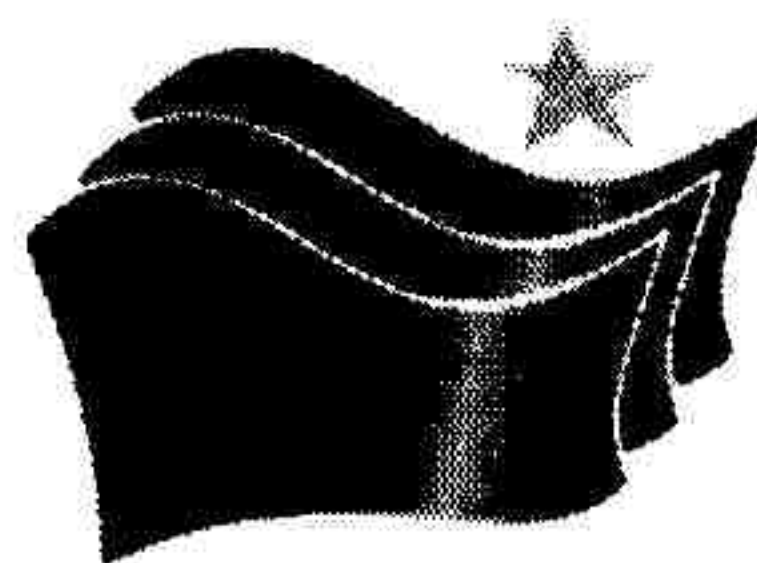




ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 27 Απριλίου 2015

Προς τον κ. Υπουργό:

- Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Θέμα: “Ηχορύπανση και μελέτες χαρτογράφησης θορύβου”

Ο περιβαλλοντικός θόρυβος αποτελεί έναν από τους κυριότερους παράγοντες υποβάθμισης της ποιότητας του περιβάλλοντος στην Ελλάδα και την Ευρώπη, επηρεάζοντας αρνητικά την ποιότητα της ζωής των πολιτών καθώς και την υγεία τους. Σύμφωνα με έρευνες το γενικό αποτέλεσμα ακανόνιστων και χαοτικών ήχων μπορεί να προκαλέσει τραυματισμό του τυμπανικού υμένα, δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής (όπως ευερεθιστότητα) και καρδιαγγειακές νόσους. Επίσης, η μακροχρόνια έκθεση σε επίπεδα θορύβου άνω των 75 dB μειώνει την ακουστική ικανότητα και επηρεάζει τη σωματική και ψυχική υγεία του ανθρώπου.

Η κύρια πηγή περιβαλλοντικού θορύβου στις αστικές περιοχές της χώρας μας είναι τα μεταφορικά μέσα. Ο θόρυβος προέρχεται κυρίως από την οδική κυκλοφορία, αλλά, ανάλογα με την περιοχή, και από τη σιδηροδρομική ή εναέρια κυκλοφορία. Κύριες αιτίες μεγέθυνσης του προβλήματος είναι η αύξηση της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την επέκταση των αστικών περιοχών, τις συνθήκες διαβίωσης και μετακίνησης αλλά και την ποιότητα της ηχοπροστασίας του κτιρίου.

Σύμφωνα με επιστημονικές μετρήσεις οι κάτοικοι των μεγαλουπόλεων στη χώρα μας εκτίθενται σε πολλά παραπάνω ντεσιμπέλ από το ανώτατο θεσμοθετημένο όριο, με την Αθήνα, τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, το Ηράκλειο και τη Λαμία να συγκαταλέγονται στις πιο θορυβώδεις πόλεις της Ευρώπης. Υπολογίζεται ότι το 60% των κατοίκων της πρωτεύουσας υποφέρει από τον αστικό και κυκλοφοριακό θόρυβο, ο οποίος ξεπερνά κατά μέσο όρο τα 75 dB, ενώ το όριο ανοχής του ανθρώπινου οργανισμού έχει καθοριστεί στα 70. Περισσότερο ευάλωτοι, φυσικά, είναι όσοι ζουν δίπλα σε οδικές αρτηρίες, ενώ σε αρκετές περιοχές του κέντρου η ένταση υπερβαίνει τα 100 dB μέρα νύχτα.

Οι όποιες εξελίξεις στην αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου στη χώρα μας οφείλονται, κυρίως, στην πίεση που άσκησε και ασκεί η ευρωπαϊκή νομοθεσία. Για το λόγο αυτό εκδόθηκε η Οδηγία 2002/49/ΕΚ “Περί Αξιολόγησης και Διαχείρισης του Περιβαλλοντικού Θορύβου”, που έχει ως αντικείμενο την καταπολέμηση του θορύβου που αντιλαμβάνονται οι πληθυσμοί στους δομημένους χώρους, στα δημόσια πάρκα ή σε άλλους, ήρεμους, τόπους ενός οικισμού, στις ήρεμες ζώνες της υπαίθρου, δίπλα στα σχολεία, στα περίξ των νοσοκομείων καθώς και σε άλλα, ευαίσθητα στον θόρυβο, κτίρια και ζώνες. Δεν

εφαρμόζεται στην περίπτωση του θορύβου που παράγεται από το ίδιο το εκτιθέμενο άτομο, στο θόρυβο που προέρχεται από οικιακές δραστηριότητες, στο θόρυβο από τους γείτονες, στο θόρυβο που γίνεται αντιληπτός στους χώρους εργασίας ή στο εσωτερικό των μέσων μεταφοράς, ούτε στο θόρυβο που προέρχεται από στρατιωτικές δραστηριότητες στις στρατιωτικές ζώνες.

Η ανωτέρω οδηγία αναφέρεται σε τέσσερις βασικούς άξονες εφαρμογής (μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα, μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι, μεγάλα σιδηροδρομικά δίκτυα, μεγάλα αεροδρόμια). Οι άξονες αυτοί έπρεπε να υλοποιηθούν σε δυο φάσεις (η α' φάση το 2007 και η β' φάση το 2012), οι οποίες θα πρέπει να επαναλαμβάνονται κάθε πέντε χρόνια. Από την Οδηγία προβλέπεται η εκπόνηση Στρατηγικών Χαρτών Θορύβου και η παράθεση των Σχεδίων Δράσης, τα οποία θα προκύψουν από τους Στρατηγικούς Χάρτες.

Η Οδηγία 2002/49/ΕΚ ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την ΚΥΑ 13586/724/2006 (ΦΕΚ 384/Β/2006) "Καθορισμός μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/49/ΕΚ", για την υλοποίηση της οποίας απαιτείτο σχετική χρηματοδότηση και η οποία δόθηκε τέλος του 2009.

Οι υποχρεώσεις της χώρας ολοκληρώθηκαν όσον αφορά στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, την Εγνατία Οδό, την Αττική Οδό, ενώ δεν έχει χαρτογραφηθεί το τμήμα του αυτοκινητόδρομου της ΠΑΘΕ Αθήνα – Λαμία και το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Ολοκληρώθηκαν επίσης ή βρίσκονται στο στάδιο της περάτωσής τους οι προκηρυχθείσες μελέτες για τα πολεοδομικά συγκροτήματα της χώρας, εκτός από τρεις μελέτες οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο της ανάθεσης. Οι μελέτες αυτές αφορούν τη Δυτική Αθήνα (Μ.2), την Ανατολική Αθήνα (Μ.4) και τη Νότια Αθήνα (Μ.5), οι οποίες πρέπει να ανατεθούν και να ολοκληρωθούν το αργότερο ως τις αρχές του 2016. Με τις μελέτες αυτές καλύπτεται πλήρως και η υποχρέωση της χώρας για τα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα.

Με την ολοκλήρωση των συγκεκριμένων μελετών και με την έκδοση των Στρατηγικών Χαρτών Θορύβου –ενέργειες με τις οποίες η χώρα μας θα εναρμονιστεί πλήρως με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2002/49/ΕΚ- θα υπάρξει αφενός η αποτύπωση των επιπέδων θορύβου στις προαναφερόμενες πόλεις και αφετέρου θα μπορούν να κατατεθούν συγκεκριμένες προτάσεις – σχέδια δράσης για τη διαχείριση των προβλημάτων και των επιπτώσεων του θορύβου.

Κατόπιν των ανωτέρω και επειδή οι μελέτες αυτές θα πρέπει:

- Να ολοκληρωθούν στο σύνολό τους ως το τέλος του 2015 ή το αργότερο στις αρχές του 2016.
- Να δημιουργήσουν "τράπεζα δεδομένων" με όλα τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν (κυκλοφοριακά, χωροταξικά, πληθυσμιακά, κλπ) από τους επιμέρους αναδόχους.
- Να κωδικοποιηθούν και να αποσταλούν όλα τα στοιχεία αυτών στην Ε.Ε.
- Να εγκατασταθούν σε ένα πλήρες λογισμικό εφαρμογής στην αρμόδια Δ/νση του Υπουργείου.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- Οι μελέτες Δυτική Αθήνα (Μ.2), Ανατολική Αθήνα (Μ.4) και Νότια Αθήνα (Μ.5) προβλέπεται να υλοποιηθούν μέσα στο 2015 ως αναγκαιότητα για την ολοκλήρωση της εφαρμογής της οδηγίας 2002/49/ΕΚ;
- Ποιοι οι λόγοι καθυστέρησης της υλοποίησης των μελετών αυτών από τη στιγμή που βρίσκονται στο στάδιο της τελικής ανάθεσης και ειδικά όταν υπάρχει κίνδυνος επιβολής προστίμου λόγω μη υλοποίησης του έργου;
- Αν οι λόγοι της καθυστέρησης της ανάθεσης των τριών αυτών μελετών είναι καθαρά γραφειοκρατικοί, πρόκειται να δοθεί βαρύνουσα σημασία στην προτεραιότητα για να προχωρήσει η διαδικασία ανάθεσης, εφόσον ο χρόνος υλοποίησής τους είναι εξαιρετικά περιορισμένος, ώστε να μην υπάρξουν και οικονομικές επιπτώσεις στη χώρα;
- Κατά πόσο είναι υπαρκτός ο κίνδυνος επιστροφής όλου του ποσού της προκήρυξης των έξι μελετών της Αθήνας –συνολικού ύψους 5.150.000 ευρώ- σε περίπτωση μη υλοποίησης έστω και ενός από τα παραπάνω έργα εντός του 2015, ως απαίτηση της Ε.Ε.;
- Κατά πόσο εγκυμονεί ο κίνδυνος επιβολής προστίμου από την Ε.Ε. λόγω της μη πλήρους εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ;
- Πρόκειται να εφαρμοστεί η Οδηγία για τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες της χώρας;
- Πρόκειται να προκηρυχτεί η μελέτη για το Εθνικό Παρατηρητήριο Θορύβου, ως απόρροια της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, ώστε να συνδέσει όλες τις επιμέρους μελέτες και να αποτελέσει το εργαλείο για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου της χώρας;
- Πρόκειται να στελεχωθεί η αρμόδια Δ/ση και το αντίστοιχο Τμήμα με κατάλληλο ειδικευμένο προσωπικό, το οποίο και θα εκπαιδευτεί στη λειτουργία και πλήρη χρήση του απαιτούμενου λογισμικού;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)