

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΛΠ**

Η παρούσα Έκθεση επί της «Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (για ανανέωση - τροποποίηση ΑΕΠΟ) για τη λειτουργία του λιμένα, των υφιστάμενων και νέων έργων περιοχής αρμοδιότητας ΟΛΠ ΑΕ» εντάσσεται στη δημόσια διαβούλευση για το συγκεκριμένο έργο. Συντάχθηκε από την Επιτροπή η οποία ορίστηκε με την 56/17.1.2020 Απόφαση του Προέδρου του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά.

Η Επιτροπή μελέτησε τον τόμο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΟΛΠ και τα Παραρτήματα και έλαβε υπόψη τα βασικά θεσμικά ντοκουμέντα τα οποία αφορούν τον πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της πόλης και του λιμένα.<sup>1</sup>

Στα πλαίσια της συγκρότησης ολοκληρωμένης άποψης για το θέμα, κάλεσε τους εκπροσώπους των επιστημονικών και επαγγελματικών φορέων του Πειραιά (Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, Επαγγελματικό Επιμελητήριο, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Ιατρικός Σύλλογος Πειραιά). Εκλήθησαν επίσης ο Πρόεδρος της Α' Δημοτικής Κοινότητας Πειραιά και οι εκπρόσωποι της Κίνησης «Ενεργοί Πολίτες», λόγω της άμεσης γειτνίασης με το προγραμματισμένο έργο της Νότιας Επέκτασης του ΟΛΠ. Οι φορείς δια των εκπροσώπων τους κατέθεσαν τις απόψεις τους στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή ολοκληρώνοντας τη μελέτη των δεδομένων προτείνει ομοφώνως στο Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά, την υιοθέτηση της παρούσας έκθεσης με τις συγκεκριμένες προτάσεις προς τον ΟΛΠ, όπως και την κατάθεσή τους στο Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής και τις αρμόδιες διευθύνσεις έγκρισης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΟΛΠ, του Υπουργείου Ενέργειας και Περιβάλλοντος.

## **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ο Δήμος Πειραιά τοποθετείται κατ' αρχάς για το συνολικό Master Plan του ΟΛΠ 2019 και τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, επισημαίνοντας ότι οι τυχόν επιβλαβείς λιμενικές δραστηριότητες και έργα, ακόμη και εκτός των διοικητικών του ορίων λόγω μεγέθους και ειδικών γεωγραφικών συνθηκών, είναι δυνατόν να επηρεάσουν άμεσα ολόκληρη τη μητροπολιτική ενότητα Πειραιά. Το παράδειγμα του ναυαγίου «Αγία Ζώνη» ή ένα απευκταίο σενάριο περιβαλλοντικού ατυχήματος στο Ικόνιο, δείχνουν ότι κανένα τμήμα της παράκτιας ζώνης από τη Σαλαμίνα ως το Νέο Φάληρο δεν είναι

<sup>1</sup> Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Νόμος 4277/2014

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά ΦΕΚ 79Δ/1988

ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΑΜ/ΤΜΑΜ/4381189/45023/1301/492/12.10.2018 Απόφαση Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού.

Πρακτικό 80ης /25-09-2019 Συνεδρίασης Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)

Πρακτικό 81ης /09-10-2019 Συνεδρίασης Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)

ασφαλές σε τέτοια περίπτωση σε ό,τι αφορά τη θαλάσσια ή την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Η λιμενική περιοχή του Πειραιά καταλαμβάνει μία γιγαντιαία ζώνη πολλών χιλιομέτρων και οι σχετικές δραστηριότητες και κινήσεις, εκτείνονται αντίστοιχα στην ευρύτερη θαλάσσια έκταση του Έσω Σαρωνικού. Δεκάδες έργα και δραστηριότητες είναι εν λειτουργία και επίσης δεκάδες άλλα βρίσκονται σε εξέλιξη ή πρόκειται να υπάρξουν το επόμενο διάστημα με βάση τους προγραμματισμούς του Master Plan ΟΛΠ 2019. Όλη αυτή η πολυεπίπεδη λιμενική χρήση, η οποία περιλαμβάνει την ακτοπλοΐα, την κρουαζιέρα, τις εμπορευματικές μεταφορές και τη ναυπηγοεπισκευή, συντελείται σε επαφή και διαμέσου της μητροπολιτικής ενότητας Πειραιά και ειδικότερα των Δήμων Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος.

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Νόμος 4277/2014 (ΡΣΑ) ο λιμένας του Πειραιά είναι διεθνής και αποτελεί τη μεγάλη μεταφορική θαλάσσια πύλη της χώρας, με δεδομένες τις πιο πάνω λειτουργίες του. Ταυτόχρονα όμως στο ΡΣΑ προβλέφθηκαν οι σχετικές μέριμνες για την ελάφρυνση των επιπτώσεων σε περιβαλλοντικό επίπεδο από αυτή τη λειτουργία. Σε αυτό είναι ανάγκη να ληφθεί υπόψη ότι τα μεγέθη τόσο του τουρισμού όσο και των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών τείνουν αυξανόμενα, με αποτέλεσμα την αντίστοιχη αύξηση των μεγεθών της ακτοπλοΐας, της κρουαζιέρας, του ΣΕΜΠΟ και της ναυπηγοεπισκευής.

Η ΜΠΕ-ΟΛΠ αναφέρει μεν τα πιο πάνω, όπως απορρέουν από το ΡΣΑ, αλλά δεν προτείνει έργα τα οποία θα εναρμονίζονται με τους στόχους περιβαλλοντικής αναβάθμισης του Δήμου Πειραιά. Επιπρόσθετα στο προοίμιο, αναιρεί την απαραίτητη μεθοδολογία κάθε μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δηλαδή την υποχρεωτική διερεύνηση και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ολόκληρο το σχετικό κεφάλαιο της ΜΠΕ-ΟΛΠ «**2.6 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ**» περιορίζεται σε μόλις 140 λέξεις και συγκεκριμένα αναφέρει:

*«Στην παρούσα μελέτη δεν είναι εφικτή η εξ αρχής εξέταση και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων ως προς όλες τις εξεταζόμενες δραστηριότητες και τα έργα που περιλαμβάνονται στη ΜΠΕ. Ο λόγος είναι ότι όλες αυτές οι δραστηριότητες και τα έργα αναφέρονται σε ένα ευρύ πλαίσιο λειτουργιών του λιμανιού τα τελευταία 100 χρόνια, ενώ για τα επιμέρους έργα έχουν εξετασθεί στο παρελθόν ολοκληρωμένες εναλλακτικές λύσεις και έχει επιλεγεί η βέλτιστη από περιβαλλοντικής απόψεως κάθε φορά λύση. Περαιτέρω ορισμένες από τις δραστηριότητες ή τα έργα είναι μονοσήμαντα συνδεδεμένα με συγκεκριμένες λειτουργίες και ανάγκες και συνεπώς για αυτές δεν είναι εφικτή εξέταση εναλλακτικών λύσεων τουλάχιστον ως προς το μέγεθος και τη χωροθέτησή τους. Τέλος, ορισμένες δραστηριότητες υπαγορεύονται από την πάγια περιβαλλοντική νομοθεσία ή από το ίδιο το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας του λιμανιού (π.χ Σύμβαση Παραχώρησης) η οποία καθορίζει μονοσήμαντα τον τρόπο διεξαγωγής τους.» (σελ. 2-2).*

## **2. ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΕΡΓΑ**

Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ-ΟΛΠ) περιλαμβάνει 19 περιπτώσεις υφιστάμενων δραστηριοτήτων και ήδη κατασκευασμένων έργων, 10 έργα που έχουν αδειοδοτηθεί και βρίσκονται σε διαφορετικό βαθμό υλοποίησης και 4 νέα έργα, παράλληλα με περιβαλλοντικές υποδομές (διαχείριση αποβλήτων και ανακύκλωση, διαχείριση ενέργειας, πράσινο).

Συγκεκριμένα περιλαμβάνονται:

### **2.Α. Υφιστάμενες δραστηριότητες και τα ήδη κατασκευασμένα έργα:**

1. Υπηρεσίες ελλιμενισμού πλοίων.
2. Εργασίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.
3. Αποθήκευση εμπορευμάτων.
4. Διαχείριση και αποθήκευση έμφορτων και κενών εμπορευματοκιβωτίων (container terminal).
5. Διαχείριση/διακίνηση αυτοκινήτων (car terminal).
6. Συντήρηση μηχανημάτων, εξοπλισμού.
7. Υπηρεσίες Δεξαμενισμού πλοίων (πλωτές και μόνιμες δεξαμενές).
8. Διαχείριση Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.
9. Διαχείριση λοιπών επισκευαστικών χώρων πλοίων.
10. Παροχή λιμενικών εξυπηρετήσεων (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφωνικής σύνδεσης, παροχή καυσίμου, καυστικής σόδας, κλπ.).
11. Εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (ακτοπλοΐας, πορθμείου και κρουαζιερόπλοιων)
12. Παραχώρηση χώρων σε τρίτους.
13. Διαχείριση αποβλήτων εγκαταστάσεων και πλοίων.
14. Προσωρινή αποθήκευση μη επικινδύνων αποβλήτων στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ ΑΕ) στο πλαίσιο διασυνοριακής μεταφοράς αποβλήτων.
15. Βελτίωση Υποδομών, που αφορά εργασίες συντήρησης ή/και επισκευών των υφιστάμενων υποδομών του ΟΛΠ σε λιμενικές υποδομές, συντηρήσεις κτιριακών έργων και Η/Μ εξοπλισμού, έτσι ώστε το σύνολο των συνήθως εκτελούμενων επισκευών και συντηρήσεων υφιστάμενων υποδομών να είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο. Περιλαμβάνονται οι υποδομές για τα οικολογικά λεωφορεία.

16. Χρήση οικολογικών λεωφορείων (Eco buses) για τη διενέργεια των εσωτερικών μεταφορών επιβατών και χρηστών λιμένα και σύνδεση των πυλών του λιμένα του κεντρικού λιμένα ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας. Τα οικολογικά λεωφορεία θα αντικαταστήσουν τα συμβατικά (πετρελαιοκίνητα).

17. Σταθμοί αυτοκινήτων (parking)

18. Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης εντός λιμένα.

19. Σταθμοί τροφοδοσίας καυσίμων μηχανημάτων και οχημάτων.

### **2.Β. Αδειοδοτημένα έργα:**

1. Επέκταση Επιβατικού Λιμένος Πειραιώς – Νότια Πλευρά, με σκοπό τη δημιουργία συνολικά 6 νέων θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων μήκους έως 350m.

2. Κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου – Εξυπηρέτηση Κρουαζιερόπλοιων περιοχής Αγ. Νικολάου μήκους 281m. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και περιλαμβάνεται στην παρούσα ΜΠΕ ως προς την λειτουργία του.

3. Κατασκευή Προβλήτα III. Βρίσκεται σε φάση υλοποίησης το δυτικό τμήμα του προβλήτα.

4. Προβλήτας Πετρελαιοειδών. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και περιλαμβάνεται στην παρούσα ΜΠΕ ως προς την λειτουργία του.

5. Ανακατασκευή «Πέτρινης Αποθήκης» για την μετατροπή της σε Μουσείο.

6. Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Βάσης Περάματος (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών). Το έργο βρίσκεται σε φάση υλοποίησης ενώ η νέα πλωτή δεξαμενή είναι ήδη εγκατεστημένη.

7. Έργα διαμόρφωσης ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα Περάματος (NEZ) Υποπρόγραμμα V, που βρίσκεται σε φάση υλοποίησης.

8. Βυθοκόρηση Κεντρικού λιμένα για συντήρηση της λιμενολεκάνης του Κεντρικού Λιμένα σε πλεύσιμα επίπεδα βάθους.

9. Πρόσθετη Επέκταση του Νέου Προβλήτα I στο ΣΕΜΠΟ Ν. Ικονίου. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και περιλαμβάνεται στην παρούσα ΜΠΕ ως προς την λειτουργία του.

10. Λειτουργία ελικοδρομίου το οποίο έχει αδειοδοτηθεί με την υπ' αριθμό 104050/17-05-2006 ΚΥΑ.

### **2.Γ. Νέα έργα**

1. Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους).

2. Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ.

3. Μετατροπή πενταγωνικής αποθήκης ακτής Μιαούλη σε Επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας.

4. Κατασκευή και λειτουργία Υποσταθμού Υψηλής Τάσης / Μέσης Τάσης στον Εμπορικό Λιμένα Πειραιά και σύνδεσή του με τον υφιστάμενο Υ/Σ Αγίου Γεωργίου. (σελ. 1-2)

Σημειώνεται ότι στη ΜΠΕ ΟΛΠ δεν υπάρχει αναφορά στα προτεινόμενα από το Master Plan ξενοδοχεία και στο μη προτεινόμενο από το Master Plan 2019 αλλά θεσμοθετημένο από τη Σύμβαση Παραχώρησης και το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων στο Silo όπως και στην αποκατάσταση της «Πέτρινης Αποθήκης».

### **3. ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΠΕ-ΟΛΠ**

Με βάση τα πιο πάνω και ως προς τη γενική θεώρηση, ο Δήμος Πειραιά εκτιμά ότι χρειάζεται η αναθεώρηση και ανακατεύθυνση της ΜΠΕ ως Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), προκειμένου:

- 1. Να συνυπολογιστούν οι σωρευτικές επιπτώσεις των δεκάδων νέων και υφισταμένων λιμενικών ή συνοδών έργων στη συνολική ζωή, τη θάλασσα και την ατμόσφαιρα, όπως και οι επιδράσεις τους στις άμεσα γειτνιάζουσες αστικές περιοχές αλλά και την ευρύτερη πειραιϊκή ενδοχώρα.**
- 2. Να δοθούν λύσεις και να εξεταστούν εναλλακτικά σενάρια ή αντίμετρα τα οποία θα ελαφρύνουν ή και θα εξαλείψουν τις πιο πάνω επιπτώσεις.**
- 3. Να προσδιοριστούν οι στρατηγικοί άξονες της ανάπτυξης του λιμένα με τρόπο τέτοιο που θα εναρμονίζονται με τους αντίστοιχους περιβαλλοντικούς στόχους για τον Πειραιά, το φυσικό και αστικό του περιβάλλον, όπως ορίζονται από το ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής.**
- 4. Να υπάρξει μόνιμος έλεγχος της κατάστασης του περιβάλλοντος στον ευρύτερο Πειραιά.**

Ειδικότερα και σε ό,τι αφορά τα έργα εντός των ορίων του Δήμου Πειραιά τα σημαντικά ζητήματα εντοπίζονται:

- Στην κυκλοφορία οχημάτων.
- Στους αέριους ρύπους από την παραλιμένα κυκλοφορία, την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα.
- Στη διάθεση των βυθοκορημάτων της κεντρικής λιμενολεκάνης.
- Στην ηχορύπανση από τη λιμενική δραστηριότητα.
- Στην αντιπλημμυρική θωράκιση της παραλιμένας ζώνης.
- Στα αντιφατικά μεγέθη του έργου Επέκταση Επιβατικού Λιμένος Πειραιώς – Νότια Πλευρά.
- Στη δημιουργία χώρων για τις διεξόδους της πόλης προς τη θάλασσα.

- Στη δημιουργία μόνιμου Περιβαλλοντικού Παρατηρητηρίου.

## **5. ΕΙΔΙΚΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

### **5.1.Κυκλοφορία Οχημάτων**

Η ΜΠΕ-ΟΛΠ περιλαμβάνει κυκλοφοριακή μελέτη με ιδιαίτερα περιορισμένο δείγμα (χρόνοι και σημεία μετρήσεων). Εν τούτοις, συνδυάζοντας τα δεδομένα με τις γνωστές υπάρχουσες μελέτες (Αττικό Μετρό, Δήμος Πειραιά, ΕΜΠ) είναι γνωστό το οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα του Πειραιά και τούτο είναι καταγεγραμμένο στις κεντρικές περιοχές της πόλης (Α΄ και Β΄ Δημοτικές Κοινότητες, κύριοι άξονες από Νέο Φάληρο έως Άγιο Διονύσιο).

Ο Δήμος Πειραιά αντιμετωπίζει ήδη κυκλοφοριακή ασφυξία σε όλο το κεντρικό του τμήμα, σε όλες τις εισόδους του λιμένα όπως και σε περιφερειακές οδούς του. Από την πλευρά της Πολιτείας έχει δρομολογηθεί και ολοκληρώνεται εντός της επομένης τριετίας ο τριπλός μεταφορικός κόμβος Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) με τις γραμμές 1 και 3 του Μετρό, το Τραμ και τον Προαστιακό. Οι γραμμές αυτές αναμένεται να παραλάβουν περί τους 130.000 επιβάτες και να οδηγήσουν σε μείωση της κυκλοφορίας κατά 23.000 ΙΧ οχήματα.

Από την πλευρά του ΟΛΠ προγραμματίζεται η δημιουργία εσωτερικής λεωφορειακής γραμμής 5,5 χλμ με ηλεκτροκίνητα οχήματα (Eco Buses) η οποία θα καλύψει τις μετακινήσεις προς τα ΜΣΤ σε όλη την ακτογραμμή του κεντρικού λιμένα. Τούτο είναι θετικό. Όμως παράλληλα, ενώ επιχειρείται η αποφόρτιση του Πειραιά από οδικές μετακινήσεις, προβλέπεται η φόρτιση εκ νέου της οδικής κυκλοφορίας με τον στόλο τουριστικών λεωφορείων για τη μετακίνηση των επιβατών της κρουαζιέρας, με κατεύθυνση τους τουριστικούς προορισμούς, κυρίως την Ακρόπολη και το Μουσείο Ακροπόλεως. Ο στόλος αυτός υπολογίζεται από τη ΜΠΕ-ΟΛΠ σε πρόσθετα 360 λεωφορεία τα οποία θα πραγματοποιούν 1.440 διελεύσεις από τους κεντρικούς άξονες. Κατά τη ΜΠΕ-ΟΛΠ τα λεωφορεία αυτά θα επιβαρύνουν σοβαρά το δίκτυο. Η αύξηση φθάνει έως και 57,93% σε συλλεκτήριες οδούς εντός περιοχών κατοικίας όπως η οδός Μαρίας Χατζηκυριακού. Παράλληλα η παράκτια λεωφόρος Αλεξ. Παπαναστασίου της Καστέλλας, επίσης περιοχή σχεδόν αμιγούς κατοικίας, η οποία χρησιμοποιείται ως τουριστική διαδρομή του στόλου λεωφορείων, με μεγάλη επιβάρυνση της υπάρχουσας κυκλοφορίας, δεν αναφέρεται στην κυκλοφοριακή μελέτη. Εν γένει εκτιμάται με βάση τα δεδομένα, ότι η κυκλοφορία στην Α΄ και Β΄ Δημοτική Κοινότητα, όπως και στο βόρειο όριο τους (Ποσειδώνος-Μικράς Ασίας-Κόνωνος-Κονδύλη) θα επιβαρυνθεί σημαντικά και οι χρονικές ζώνες κορεσμού θα επιμηκυνθούν.

Εδώ επισημαίνεται η ανάγκη συμβατότητας των κυκλοφοριακών σχεδιασμών του ΟΛΠ με αυτούς του Δήμου Πειραιά, όπως και τους κεντρικούς κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς.

Σε αυτό το επίπεδο κρίνονται εξόχως σημαντικά τρία σημεία στην κατεύθυνση επίλυσης του κυκλοφοριακού προβλήματος, στα οποία πρέπει να εμπλακεί και ο ΟΛΠ.

Αυτά είναι:

1. Η υπογειοποίηση των γραμμών ΗΣΑΠ (Γραμμή 1 Μετρό) στο τμήμα Νέο Φάληρο-Πειραιάς. Το έργο θα διευρύνει τη φέρουσα ικανότητα της οδικής εισόδου-εξόδου του λιμένα από τα ανατολικά και θα βελτιώσει τις εισόδους-εξόδους του κέντρου του Πειραιά και ειδικότερα της οδού Πειραιώς και της οδού 34<sup>ου</sup> Συντάγματος στη νυν γέφυρα Κεράνη και τον κόμβο Ιπποδαμείας.
2. Η εκπόνηση συνολικής κυκλοφοριακής μελέτης για τον Δήμο Πειραιά με επανεξέταση των μονοδρομήσεων και χωροθέτηση ζωνών ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης συμπεριλαμβανομένων και των λιμενικών ζωνών.
3. Η ολοκλήρωση της εξόδου της δυτικής περιφερειακής λεωφόρου ΟΛΠ με ανακατασκευή του κόμβου Σκλαβενίτη στο Ικόνιο και του κόμβου Δαφνιού στη συμβολή της λεωφόρου Σχιστού προς Σκαραμαγκά, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εναλλακτική εκ δυσμής είσοδος-έξοδος του μείζονος Πειραιά αποφορτίζοντας την αντίστοιχη της λεωφόρου Κηφισού.

**Προτείνεται:**

**Η διεύρυνση του δείγματος κυκλοφοριακών μετρήσεων σε χρονικό εύρος κρίσιμων διαστημάτων του έτους και σε όλες τις περιοχές που επηρεάζονται.**

**Η διερεύνηση και πρόταση ικανών και συγκεκριμένων μέτρων ελάφρυνσης της κυκλοφορίας σε σχέση με τη διέλευση του στόλου των τουριστικών λεωφορείων, όπως περιορισμός της χρήσης τους, συγκεκριμένα ωράρια αφίξεων-αναχωρήσεων πλοίων, ωράρια μετακινήσεων λεωφορείων, σταδιασμός εν γένει αυτού του τύπου των μετακινήσεων.**

**Η ένταξη των τριών κυκλοφοριακών έργων (υπογειοποίηση ΗΣΑΠ, κυκλοφοριακή μελέτη και στάθμευση, δυτική έξοδος μείζονος Πειραιά) και στους δικούς του προγραμματισμούς σε συνέργεια με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.**

## **5.2. Αέριοι Ρύποι**

Η ΜΠΕ-ΟΛΠ περιλαμβάνει μελέτη μετρήσεων εκπομπών αέριων ρύπων με ιδιαίτερα μικρό δείγμα μετρήσεων (χρόνοι και σημεία μετρήσεων). Με βάση τα μοντέλα προσομοίωσης που εφαρμόστηκαν και με δεδομένα τα στοιχεία παράλληλων μελετών της Περιφέρειας Αττικής (Δημόκριτος και Αστεροσκοπείο Αθηνών) προκύπτει ότι εμφανίζονται σημαντικές συγκεντρώσεις επιβλαβών αέριων ρύπων (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, CO,

PM10, PM2.5). Αυτές οι εκπομπές προέρχονται από την κυκλοφορία οχημάτων, τα πλοία της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας, όπως και από τα ανοικτά εργοτάξια, κυρίως του Μετρό.

Οι συγκεντρώσεις ρύπων φαίνεται να είναι μονίμως εγκαταστημένες στην ατμόσφαιρα του Αγίου Διονυσίου και της περιοχής των σιδηροδρομικών σταθμών (ΗΣΑΠ-Προαστιακός), περιοδικά δε με κυμαινόμενη πυκνότητα εμφανίζονται στην περιοχή Αγίου Νικολάου και στην είσοδο του Προλιμένα. Εξ αυτών προκύπτει συνεχής επιβάρυνση της ατμόσφαιρας της Ε΄ Δημοτικής Κοινότητας (Άγιος Δημήτριος, Μανιάτικα, Αγία Σοφία), περιστασιακή αλλά σοβαρή της Α΄ και της Β΄ Κοινότητας στο θαλάσσιο μέτωπο με κρίσιμες περιοχές τον Σταθμό ΗΣΑΠ, τον Άγιο Νικόλαο και τον θαλάσσιο χώρο του Προλιμένα. Η διασπορά των ρύπων, ανάλογα με τις μετεωρολογικές συνθήκες επεκτείνεται με απομειούμενα μεγέθη στο σύνολο της ακτογραμμής του λιμένα και σε μεγάλα τμήματα στα βόρεια της πόλης.

Σε ό,τι αφορά την εργοταξιακή ρύπανση της ατμόσφαιρας λόγω των έργων Μετρό-Τραμ, αυτή αναμένεται να εκλείψει με το τέλος των έργων με ορίζοντα διετίας. Όμως θα επανεμφανιστεί λόγω του εργοταξίου της Νότιας Επέκτασης Κρουαζιέρας στο Παλατάκι.

Σε ό,τι αφορά την αέρια ρύπανση από την κυκλοφορία των οχημάτων, οι προβλέψεις για την ελάφρυνσή της λόγω της ανάπτυξης των ΜΣΤ εκτός του λιμένα και των Eco Buses εντός του λιμένα είναι θετικές. Και σε αυτό το σημείο όμως, η επιβάρυνση από την πρόσθετη κυκλοφορία του στόλου των 360 θερμικών τουριστικών λεωφορείων της κρουαζιέρας εκτιμάται ότι θα είναι σημαντική κυρίως για την Α΄ και Β΄ Δημοτική Κοινότητα.

Σε ό,τι αφορά τις εκπομπές πλοίων, το πρόβλημα είναι πολύ σημαντικό λόγω των χρησιμοποιούμενων καυσίμων και της λειτουργίας τους κατά τον ελλιμενισμό σε 24ωρη βάση. Σε τούτο συμβάλει η ακτοπλοΐα λόγω του μεγάλου αριθμού πλοίων και της παλαιότητάς τους, αλλά και η κρουαζιέρα - λιγότερο στην παρούσα φάση - όμως η έλευση γιγαντιαίων κρουαζιερόπλοιων θα επιδεινώσει την κατάσταση.

#### **Προτείνεται:**

**Ο περιορισμός της χρήσης των τουριστικών λεωφορείων με μέτρα που αναφέρθηκαν πιο πάνω στο κυκλοφοριακό.**

**Η ένταξη των τριών κυκλοφοριακών έργων που αναφέρθηκαν πιο πάνω στους σχεδιασμούς του ΟΛΠ.**

**Η σαφής διατύπωση χρονοδιαγράμματος επιβολής της αλλαγής καυσίμων και ορίων ρύπων τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στην κρουαζιέρα σε άμεση εναρμόνιση με τη διεθνή νομοθεσία.**

**Η άμεση μελέτη και δρομολόγηση με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου ηλεκτροδότησης των πλοίων ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας από τη στεριά κατά τον**



**ελλιμενισμό τους, με παράλληλη διερεύνηση των δυνατοτήτων χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας.**

### **5.3.Βυθοκορήματα**

Η ΜΠΕ-ΟΛΠ περιλαμβάνει μελέτες ανάλυσης της σύστασης και της επικινδυνότητας των ιζημάτων του βυθού στο σύνολο του λιμένα Πειραιά και ειδικότερα σε ό,τι αφορά τον Δήμο Πειραιά, στην κεντρική λιμενολεκάνη και στην είσοδο του Προλιμένα. Πρόκειται για διαφορετικές μελέτες οι οποίες εκπονήθηκαν από έγκυρους δημόσιους ερευνητικούς οργανισμούς όπως το ΕΜΠ και το ΕΛΚΕΘΕ. Η δειγματοληψία είναι ευρύτατη και καλύπτει επαρκώς το σύνολο της έκτασης του βυθού της επίμαχης θαλάσσιας περιοχής, στην οποία πρόκειται να γίνουν βυθοκορήσεις όπως προβλέπεται από το Master Plan 2019 του ΟΛΠ. Σύμφωνα με τις αναλύσεις εντοπίστηκαν ιζήματα με υψηλές συγκεντρώσεις επικίνδυνων βαρέων μετάλλων (As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb και Zn) και ιζήματα σχετικά ή απολύτως αδρανή, δηλαδή μη επικίνδυνα. Εξ αυτών χαρακτηρίζονται όσα μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα, όσα μπορούν να απορριφθούν ξανά στον βυθό της λιμενολεκάνης και όσα είναι επικίνδυνα για απόρριψη. Όσα δεν είναι κατάλληλα για απόρριψη προτείνεται από τη ΜΠΕ-ΟΛΠ να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή των χερσαίων επεκτάσεων, εγκιβωτισμένα με ασφάλεια και αναμεμιγμένα με αδρανή.

Η ανάγκη βυθοκόρησης του λιμένα θεωρείται δεδομένη, το πρόβλημα όμως που προκύπτει από τη τεχνική διάθεσης των ιζημάτων είναι μείζον.

Η προτεινόμενη απόρριψη των αδρανών στον βυθό του Σαρωνικού σε σημείο μεταξύ Αίγινας, Σαλαμίνας και Φλεβών, στη θαλάσσια περιοχή με συντεταγμένες: (Α: Φ=37ο 51' 00" Β, Λ=23ο 33' 00" Α), (Β: Φ=37ο 51' 00" Β, Λ = 23ο 35' 00" Α), (Γ: Φ=37ο 50' 00" Β, Λ=23ο 33' 00" Α) και (Δ: Φ=37ο 50' 00" Β, Λ=23ο 35' 00" Α), μπορεί μεν να μην επιβαρύνει το θαλάσσιο περιβάλλον με τοξικά βαρέα μέταλλα, αλλοιώνει όμως τη μορφολογία του βυθού και καταστρέφει τη χλωρίδα και την ιχθυοπανίδα στις εκτάσεις που θα απορριφθούν, καθώς δημιουργείται μία υποθαλάσσια «χωματερή» 300.000 m<sup>2</sup> και έκτασης σύμφωνα με την ΜΠΕ-ΟΛΠ 180 στρεμμάτων εντός μίας ευρύτερα εγκεκριμένης έκτασης 5,4 Km<sup>2</sup>. (σελ. 9-47 και 10-21). Μικρότερος όγκος, προερχόμενος από άλλα έργα, εκτός Δήμου Πειραιά, θα απορριφθεί επίσης στην ίδια έκταση. Εκτιμάται ότι ο Έσω Σαρωνικός και κατά συνέπεια οι ακτές του Δήμου Πειραιά είναι δυνατόν να επιβαρυνθούν από το συγκεκριμένο έργο. Από την πλευρά του ΟΛΠ σημειώνεται ότι η κατάσταση θα είναι σύντομα αναστρέψιμη, χωρίς όμως να αναφέρεται σχετική επιστημονική τεκμηρίωση με βάση την εμπειρία ανάλογων έργων του παρελθόντος. Συγκεκριμένα σημειώνεται:

*«Σημαντικότερες, αναμένονται οι επιπτώσεις στα θαλάσσια οικοσυστήματα, από την κατασκευή των λιμενικών έργων, με κυριότερη αυτή της απόθεσης περίσσειας υλικών βυθοκόρησης σε νέα θαλάσσια περιοχή. Εκτιμάται ότι από τα έργα, θα απαιτηθεί η απόθεση υλικών βυθοκόρησης, σε συνολική έκταση συνολικού εμβαδού 180,3*

στρεμμάτων. Η εν λόγω δραστηριότητα θα έχει επίπτωση στα βενθικά οικοσυστήματα της θαλάσσιας περιοχής όπου θα λάβει χώρα, καθώς θα υπάρξει κάλυψη του πυθμένα από τα υλικά βυθοκόρησης. Εκτιμάται όμως ότι θα είναι αντιστρέψιμη, καθώς θα υπάρξει επανεποικισμός με βενθικά είδη σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα. Επισημαίνεται δε ότι στην εν λόγω περιοχή δεν απαντώνται λιβάδια Ποσειδωνίας.» (σελ. 9-63).

Η προτεινόμενη χρήση των τοξικών ιζημάτων όγκου δύο-τριών εκατοντάδων χιλιάδων κυβικών μέτρων (δεν υπάρχει ασφαλής πρόβλεψη ως προς τα τελικά μεγέθη) ως υλικών πλήρωσης ειδικών στεγανών τσιμεντοκιβωτίων (caissons) αναμειγμένων με χερσαία αδρανή ή/και σκωρία τύπου EAF της εταιρείας ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ σε αναλογία 1:1 θεωρείται ασφαλής μέθοδος καθώς ουσιαστικά πρόκειται για υγειονομική ταφή τους σε χερσαίες επεκτάσεις.

Το πρόβλημα όμως έγκειται στη διαδικασία του εργοταξίου, της επιτόπου θραύσης υλικών κατεδαφίσεων, της σώρευσης και αφύγρανσης των ιζημάτων στη στεριά, στη μεταφορά των αδρανών και στην προέλευσή τους. Επίσης σημειώνεται ότι δεν διερευνήθηκε ουδόλως εναλλακτικά η χρήση του μεγάλου όγκου των βυθοκορημάτων σε ανενεργά παράκτια λατομεία ως υλικού για περιβαλλοντική αποκατάσταση τοπίου.

#### **Προτείνεται:**

**Η διερεύνηση της δυνατότητας διάθεσης των βυθοκορημάτων χωρίς απόρριψη στη θάλασσα ή εγκιβωτισμό σε περιβαλλοντικά έργα ασφαλούς αδρανοποίησης /αποκατάστασης τοπίου.**

**Η ρητή απαγόρευση σώρευσης ιζημάτων βυθού, αδρανών, ή σκωρίας τύπου EAF στο εργοτάξιο στο Παλατάκι.**

**Η τήρηση των εργοταξιακών όρων οι οποίοι έχουν τεθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού για το Κονώνειο Τείχος και το Ταφικό Μνημείο Θεμιστοκλέους στα πλαίσια του έργου της Νότιας Επέκτασης.**

**Η ρητή απαγόρευση μεταφοράς αδρανών ή σκωρίας οδικώς και η μεταφορά τους δια θαλάσσης.**

**Η ελαχιστοποίηση του χρόνου εκτέλεσης του συγκεκριμένου υποέργου προκειμένου να μειωθούν οι επιπτώσεις που αφορούν κυρίως την αέρια ρύπανση με μικροσωματίδια και οσμές.**

#### **5.4. Ηχορύπανση**

Η μελέτη θορύβου της ΜΠΕ-ΟΛΠ δεν αξιολογεί ως σημαντική την ηχορύπανση, παρότι έχει περιορισμένο δείγμα μετρήσεων. Δεδομένου ότι η λιμενική ζώνη γειτνιάζει άμεσα με την αστική ζώνη είναι γνωστή η ύπαρξη συνεχούς θορύβου, προερχόμενου τόσο από την οδική λιμενική ή παραλιμένα κυκλοφορία όσο και από τη αδιάκοπη σε 24ωρη

βάση λειτουργία των μηχανών κίνησης και εξαερισμού των πλοίων της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας.

Η κατάσταση αυτή θα επιδεινωθεί τόσο στο Παλατάκι όσο και κατά μήκος των αξόνων κίνησης των τουριστικών λεωφορείων. Η ΜΠΕ-ΟΛΠ δεν προβλέπει συγκεκριμένα μέτρα αντιμετώπισης σε ό,τι αφορά τις δύο συγκεκριμένες πηγές θορύβου.

**Προτείνεται:**

**Η αναλυτική μελέτη θορύβου σε όλα τα σημεία της λιμενολεκάνης και των αστικών μετώπων γύρω από αυτή ώστε να διαμορφωθεί αξιόπιστος χάρτης θορύβου.**

**Η λήψη συστηματικών μέτρων με έργα τοποθέτησης ηχοπετασμάτων και φραγμάτων φυτεύσεων υψηλού πρασίνου, ειδικά στις περιοχές που γειτνιάζουν άμεσα με ζώνες κατοικίας.**

**Η λήψη ιδιαίτερων πρόσθετων μέτρων για την ηχορύπανση για όλα τα ευαίσθητα σημεία της πόλης (νοσοκομεία, σχολεία, νηπιαγωγεία και παιδικοί σταθμοί, μουσεία).**

#### **5.5. Αντιπλημμυρική θωράκιση**

Παρότι η ΜΠΕ-ΟΛΠ επισημαίνει το πρόβλημα της κλιματικής κρίσης και της επιδείνωσης των ακραίων καιρικών φαινομένων, αξιολογεί ουδέτερα τους κινδύνους για τον Δήμο Πειραιά.

Οι άμεσες επιπτώσεις από την πιθανή αύξηση της συχνότητας και έντασης των βροχοπτώσεων, σε συνδυασμό με την άνοδο της θαλάσσιας στάθμης λόγω της κλιματικής κρίσης αναμένεται να εμφανιστούν στην περιοχή με το χαμηλότερο υψόμετρο του Δήμου Πειραιά, που ιστορικά βρισκόταν εντός του αρχαίου έλους, τμήμα του οποίου είναι η ακτή του λιμένος Αλών, όπως και στην πλημμυρική λεκάνη του Κηφισού - προ της εκτροπής του - και των παραποτάμιων ρεμάτων του. Συγκεκριμένα στην περιοχή των σιδηροδρομικών σταθμών και δυτικότερα συγκλίνουν μεγάλης διατομής αγωγοί ομβρίων οι οποίοι παροχετεύουν τα ύδατα όλης της γεωγραφικής λεκάνης αλλά και τον λόφων βόρεια και βορειοανατολικά του Δήμου Πειραιά.

Η ίδια η ΜΠΕ-ΟΛΠ ενώ αναφέρει ότι δεν υπάρχει κίνδυνος για τη λιμενική ζώνη ταυτόχρονα εντοπίζει ως σημείο κινδύνου το κέντρο της – την περιοχή της Κόνωνος.

*«Οι λιμενικές εγκαταστάσεις δεν επηρεάζονται άμεσα από ακραίες βροχοπτώσεις και πλημμύρες, επειδή βρίσκονται κατά μήκος της ακτογραμμής από Πειραιά μέχρι το Πέραμα, έτσι ώστε να μην επηρεάζεται άμεσα από τις λεκάνες απορροής ομβρίων της ανάντη αστικής περιοχής, με αποτέλεσμα οι όποιες επιφανειακές απορροές στο νέο έργο να αποστραγγίζονται άμεσα και αποτελεσματικά προς τη θάλασσα, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα κυρίως μέσω οχετών ομβρίων της αστικής περιοχής.»*

Στη συνέχεια της ίδιας παραγράφου η μελέτη διαπιστώνει το αντίθετο από ότι πιο πάνω, δηλαδή τον κίνδυνο της πλημμύρας σημειώνοντας: **«Μάλιστα ένα πολύ μικρό τμήμα της χερσαίας Ζώνης του Επιβατικού Λιμένα βρίσκεται εντός πλημμυρικής ζώνης T=1000 με βάση το ΣΔΚΠ Αττικής.»** σελ. 9-130-131

Η αντίφαση της αναφοράς, έγκειται στο ότι τα πλημμυρικά φαινόμενα δεν θα προκύψουν από τα νέα έργα - όπως ορθά αναφέρεται - αλλά υπάρχουν ήδη λόγω της γήρανσης και των τεχνικών αστοχιών των παλαιών έργων. Επίσης τα λιμενικά έργα όντως δεν κινδυνεύουν. Αυτές που κινδυνεύουν είναι οι αστικές περιοχές λόγω του παράκτιου λιμενικού φράγματος. Ετούτη δε η πραγματικότητα εμφανίζεται στην περιοχή από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Προαστιακού έως τον Άγιο Νικόλαο.

Στον Πειραιά η παρουσία των πλημμυρών, πέρα από τις μετεωρολογικές παραμέτρους, γίνεται συχνότερη, λόγω της αναντιστοιχίας των διατομών των αγωγών απορροής της αστικής περιοχής, με αυτούς της λιμενικής ζώνης, όπως επίσης στο ότι οι έξοδοι των αγωγών σε πολλά σημεία βρίσκονται πλέον κάτω από τη στάθμη της θάλασσας.

Ειδικότερα επισημαίνεται:

- Η μεγάλη ηλικία του υφιστάμενου δικτύου. Πρόκειται για παλαιό παντοροϊκό δίκτυο, που μετά την κατασκευή ανεξαρτήτου δικτύου ακαθάρτων, η αποστολή του περιορίστηκε μόνο στη συλλογή, απαγωγή και διάθεση των ομβρίων. Το δίκτυο αυτό είναι πλημμελές, επειδή παρουσιάζει τοπικές καταστροφές, διαφορικές καθιζήσεις κ.λπ.
- Η παρεμβολή τοπικών έργων/επεμβάσεων/αστοχιών, τα οποία επέφεραν αλλοίωση του υφιστάμενου δικτύου.
- Η επέκταση των κρηπιδωμάτων δίχως πρόνοια για την υψομετρική τοποθέτηση του συνόλου της διατομής του σχετικού αγωγού πάνω από τη στάθμη της θάλασσας.

Θεωρείται επομένως απαραίτητο και επιβεβλημένο να προβλεφθούν κατά το γενικό σχεδιασμό, τα απαιτούμενα έργα για την συλλογή και αποχέτευση των ομβρίων και επιφανειακών υδάτων της περιμετρικά του λιμένος ζώνης της πόλης του Πειραιά, τόσο για τη θωράκιση της ίδιας της πόλης αλλά και του λιμένα και την επιτυχία του συνολικού έργου. Ως βάση για αυτό είναι σκόπιμο να ληφθεί υπόψη η υπάρχουσα μελέτη η οποία έχει εκπονηθεί από τον Δήμο Πειραιά το 2013. Η ζώνη μελέτης καλύπτει την περιοχή από την Πλατεία Λουδοβίκου έως την εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής. Τα σχετικά έργα κρίνονται απολύτως απαραίτητα και η κατασκευή τους επιτακτική, δεδομένου ότι το παραλιμένιο μέτωπο πλήττεται συστηματικά από πλημμύρες που θέτουν σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές και περιουσίες και γενικότερα υποβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος στην περιοχή.

Η συνταχθείσα μελέτη από τις υπηρεσίες του Δήμου Πειραιά έλαβε υπόψη τις προηγούμενες παραμέτρους και προβλέπει :

- την εκ νέου σχεδίαση και πλήρη αντικατάσταση του υφιστάμενου δικτύου,
- λαμβάνοντας υπόψη τα εκτελεσθέντα μέχρι το χρόνο της μελέτης έργα,
- σχεδιασμό των αγωγών, έτσι ώστε το σύνολο της διατομής να υπέρκειται της στάθμης της θάλασσας και να απαλειφθεί το φαινόμενο των ημί - βυθισμένων ή πλήρως βυθισμένων εκροών, το οποία υφίσταται στην παρούσα κατάσταση.

Η μελέτη προβλέπει διαθέσεις ομβρίων στις ακόλουθες δώδεκα θέσεις με μήκος δικτύου 11.204 μ, με κυκλικές και ορθογωνικές διατομές αγωγών στις ζώνες:

- Ακτή Καλλιμασιώτη, έναντι οδού Καποδιστρίου
- Ακτή Ποσειδώνος, έναντι οδού Γούναρη
- Ακτή Μιαούλη, βόρεια της πλατείας Ρολογιού
- Ακτή Μιαούλη, νότια της πλατείας Ρολογιού
- Ακτή Μιαούλη, έναντι οδού Μπουμπουλίνας
- Ακτή Μιαούλη, έναντι οδού Σκουζέ
- Ακτή Μιαούλη, έναντι οδού Φιλελλήνων
- Ακτή Ξαβερίου, έναντι οδού Φλέσσα
- Ακτή Ξαβερίου, έναντι οδού Μαυρομιχάλη
- Ακτή Ξαβερίου, έναντι οδού Οικονόμου
- Ακτή Ξαβερίου, έναντι οδού Κλεισόβης
- Ακτή Ξαβερίου, έναντι οδού Μαρίας Χατζηκυριακού

**Προτείνεται:**

**Ο άμεσος προγραμματισμός και εκτέλεση έργου συμβατότητας των αγωγών ομβρίων στη λιμενική περίμετρο του Δήμου Πειραιά, εντός και εκτός της λιμενικής ζώνης σε συνεργασία του ΟΛΠ με τον Δήμο Πειραιά με βάση τις υπάρχουσες υδραυλικές μελέτες και σε συνδυασμό με τα υπό εκτέλεση έργα της Αττικό Μετρό.**

#### **5.6.Επέκταση Επιβατικού Λιμένος Πειραιώς – Νότια Πλευρά**

Η επέκταση του προβλήτα κρουαζιέρας στην είσοδο του λιμένα εκτιμάται από την ίδια τη ΜΠΕ-ΟΛΠ ως ένα από τα πλέον σημαντικά έργα ως προς τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις. Αποτελεί δε το σημαντικότερο εντός των ορίων του Δήμου Πειραιά. Σε δύο χαρακτηριστικά σημεία αναφέρεται:

*«Οι επιπτώσεις στη μορφολογία από τη λειτουργία των έργων, κρίνονται γενικά ως μη πιθανές, εκτός των επιπτώσεων του έργου της επέκτασης του Επιβατικού Λιμένα (μικρή πιθανότητα), οι οποίες θα πρέπει πριν την υλοποίηση της Β΄ Φάσης του Έργου να διερευνηθούν περαιτέρω.» (σελ. 2-19)*

«Οι σημαντικότερες επιπτώσεις σχετίζονται με την αύξηση κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και την επιβάρυνση της οδικής κυκλοφορίας από την λειτουργία της Επέκτασης του Επιβατικού Λιμένας Πειραιώς.» (σελ. 2-22)

Επιπρόσθετα ζητήματα προκύπτουν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω από τη χρήση των ιζημάτων και τη λειτουργία του εργοταξίου λόγω της άμεσης γειτνίασής του με αστικές περιοχές και δη με περιοχές κατοικίας.

Ο νέος προβλήτας κρουαζιέρας προβλέπεται να κατασκευαστεί ως εξής σύμφωνα με το κεφάλαιο «**6.7.2.2 Γενική Διάταξη Α Φάσης**».

«Στην Α' Φάση προβλέπεται η κατασκευή μιας νηοδόχου, που εξασφαλίζει δύο ασφαλείς θέσεις παραβολής στην προσήνεμη περιοχή του μώλου Θεμιστοκλέους. Συγκεκριμένα:

.....

Ο προβλήτας, το δυτικό όριο της νηοδόχου, προβλέπεται με διαστάσεις σε κάτοψη  $b \times \ell = 47,80 \times 352,17 \text{ m}$ . Προβλέπεται αμφίπλευρη παραβολή κρουαζιερόπλοιων έως 60.000 GRT. Το βάθος στο μέτωπο παραβολής, με εξαίρεση τα πρώτα 11m στην περιοχή γένεσης, είναι 28,5m. Στην ζώνη των 11m που αναφέρθηκε προηγουμένως το βάθος είναι 25m. Η προσήνεμη παρειά του προβλήτα μπορεί να χρησιμοποιηθεί την περίοδο Απριλίου – Οκτωβρίου για την παραβολή κρουαζιερόπλοιων. Την περίοδο αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί επικουρικά σε σημαντικό ποσοστό του χρόνου και το νότιο μέτωπο των επιχώσεων για την παραβολή κρουαζιερόπλοιων. Το μήκος του μετώπου αυτού ανέρχεται σε 415,35m και τα βάθη κυμαίνονται μεταξύ 19 και 25m.» (σελ. 6-127).

Σύμφωνα όμως με την εισαγωγή της ΜΠΕ-ΟΛΠ πρόκειται για το έργο «1. Επέκταση Επιβατικού Λιμένας Πειραιώς – Νότια Πλευρά, με σκοπό τη δημιουργία συνολικά 6 νέων θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων μήκους έως 350m.» (σελ. 1-2). Το ίδιο (6 θέσεις) αναφέρεται και σε περιγραφές του έργου σε άλλα σημεία της μελέτης.

Δηλαδή το έργο εγκρίνεται ή θεωρείται εγκεκριμένο, με εναλλασσόμενες δύο (2), τέσσερις (4) ή και έξι (6) θέσεις, ενώ οι μετρήσιμες επιπτώσεις που μελετώνται αφορούν τις δύο θέσεις κρουαζιερόπλοιων. Ειδικότερα, ο προβλήτας έχει μέγεθος 150 στρεμμάτων και περιλαμβάνει μία νηοδόχο αλλά και μία μεγάλη πλατφόρμα επί της οποίας είχε προβλεφθεί η κατασκευή μεγάλου εμπορικού κέντρου, η χωροθέτηση του οποίου καταργήθηκε. Δεδομένου του οριστικού προσδιορισμού του μεγέθους του έργου (2 θέσεις πρόσδεσης και σταθμός επιβατών χωρίς εμπορικό κέντρο) τα μεγέθη αυτά θεωρούνται υπερβολικά.

Προτείνεται:

Ο περιορισμός του έργου της Νότιας Επέκτασης Κρουαζιέρας στα απολύτως απαραίτητα μεγέθη, δηλαδή της νηοδόχου για την πρόσδεση δύο (2) πλοίων κρουαζιέρας και την ανέγερση του συνοδού έργου σταθμού επιβατών. Ειδικότερα αξιολογείται ως ιδιαίτερα προβληματική (και σε αντίθεση με τις σχετικές αποφάσεις του ΥΠΠΟΑ) πιθανή μελλοντική λύση πρόσδεσης πλοίων, στις προσήνεμες ή

**εξωτερικές παρειές της νηοδόχου και κυρίως προς την πλευρά του Ταφικού Μνημείου Θεμιστοκλή.**

### **5.7. Διέξοδοι της πόλης στη θάλασσα**

Ο Δήμος Πειραιά σε ένα μήκος ακτογραμμής 5,5 χλμ δεν διαθέτει ουδεμία ελεύθερη πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο του κέντρου της πόλης. Αυτή η πρόσβαση η οποία ήταν ελεύθερη επί δύο αιώνες, αποκλείστηκε ολοσχερώς με υψηλά κιγκλιδώματα, κατά την αναδιοργάνωση του λιμένα το 2002-2004. Η ΜΠΕ-ΟΛΠ δεν έχει λάβει υπόψη αυτό το δεδομένο ούτε έχει παρουσιάσει εναλλακτικές προτάσεις.

Με βάση τους υπάρχοντες σχεδιασμούς του ΟΛΠ και τις θεσμικές εγκρίσεις, υφίσταται η δυνατότητα αστικών εξόδων συνδυασμένων με σημαντικά μνημεία τα οποία βρίσκονται εντός της λιμενικής ζώνης στα πιο κάτω σημεία:

- Ηετιώνεια Ακτή-Πολιτιστική Ακτή με το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων και την «Πέτρινη Αποθήκη» με πλήρη πρόσβαση στην ακτή και σύνδεση με τον Αρχαιολογικό Χώρο Ηετιώνειας Πύλης και τον επίσης διατηρητέο Σιδηροδρομικό Σταθμό Αγίου Διονυσίου.
- Άγιος Νικόλαος και «Παγόδα» με την επανάχρηση του διατηρητέου σταθμού επιβατών του ΟΛΠ ως ξενοδοχείου με μερική πρόσβαση στην ακτή και σύνδεση μέσω του νέου δημοτικού έργου της οδού Χαριλάου Τρικούπη με το Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά και τη Μαρίνα Ζέας.
- Επέκταση Επιβατικού Λιμένος Πειραιώς – Νότια Πλευρά με πρόσβαση σύμφωνα με τις αποφάσεις του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου στην αρχαιολογική ζώνη του Κονώνειου Τείχους και του Ταφικού Μνημείου Θεμιστοκλέους σε σύνδεση με το δημοτικό/αρχαιολογικό έργο του Αρχαιολογικού Περιπάτου Πειραιϊκής και Κονώνειου Τείχους.

**Προτείνεται:**

**Η ένταξη των πιο πάνω μνημείων και διαδρομών στον σχεδιασμό του ΟΛΠ και η πρόσβασή τους από τον αστικό ιστό μέσω πεζοδρόμων, φυτεύσεων πρασίνου και υπαίθριων διαμορφώσεων.**

**Ο σχεδιασμός των ξενοδοχειακών και τουριστικών υποδομών του ΟΛΠ σε συνδυασμό/συνέργειες με τους σχεδιασμούς του Δήμου Πειραιά (ΟΧΕ, Μουσεία, Αρχαιολογικοί Τόποι, Παραδοσιακή Αγορά και Ιπποδάμεια Αγορά Τροφίμων) οι οποίοι σχετίζονται με την ανάδειξη του Πειραιά ως τουριστικού προορισμού.**

## **6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ**

Με δεδομένη την υψηλή σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης, την κατάσταση του περιβάλλοντος και τη δημόσια υγεία ο Δήμος Πειραιά προτείνει τη

διεύρυνση της περιβαλλοντικής παρακολούθησης συνολικά του λιμένα στους πιο κάτω τομείς:

1. Οδική κυκλοφορία
2. Αέρια Ρύπανση
3. Θαλάσσια Ρύπανση
4. Ηχορύπανση
5. Οδηγία SEVESO III – Κίνδυνοι Μείζονος Περιβαλλοντικού Ατυχήματος
6. Δημόσια Υγεία

Πρόκειται για μία καλή πρακτική η οποία ακολουθείται σε διεθνή κέντρα βιομηχανικής, μεταφορικής ή άλλης χρήσης μεγάλης κλίμακας όπως είναι το λιμάνι του Πειραιά και η ευρεία λιμενοβιομηχανική του ζώνη. Ο Πειραιάς, με τα σε εξέλιξη έργα και τα διεθνή μεγέθη του, είναι πλέον ανάγκη να ενταχθεί στα αναπτυγμένα λιμάνια, διεθνούς εμβέλειας με υψηλή περιβαλλοντική προστασία.

#### **Προτείνεται:**

**Η συγκρότηση ενός μόνιμου, κατάλληλα στελεχωμένου και χρηματοδοτούμενου Περιβαλλοντικού Παρατηρητηρίου με έδρα τον Πειραιά, με τη συμμετοχή του ΟΛΠ, των παραλιμένων Δήμων Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος και την Περιφέρεια Αττικής, το οποίο θα δώσει τη δυνατότητα αντιμετώπισης κρίσεων, αξιολόγησης των δεδομένων και των υπό εκτέλεση ή λειτουργία έργων όπως και απαραίτητων διορθωτικών ή βελτιωτικών κινήσεων.**

#### **7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Κατά την εκτίμηση της Επιτροπής του Δήμου Πειραιά, η ΜΠΕ-ΟΛΠ χρήζει αναθεώρησης προκειμένου να μετασηματιστεί σε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Στο παρόν τεχνικό πόρισμα αναπτύσσονται τα κύρια προβλήματα και προτείνονται λύσεις. Ειδικότερα όπως σημειώνεται χρειάζονται συμπληρώσεις, διορθώσεις και επιπλέον αναλύσεις με στόχο την αντιμετώπιση σημαντικών προβλημάτων στα ζητήματα που αφορούν την κυκλοφορία οχημάτων, την αντιμετώπιση αέριων ρύπων, τη διάθεση των βυθοκορημάτων, την αντιπλημμυρική θωράκιση, την ηχορύπανση, τη διάνοιξη αστικών διεξόδων προς το θαλάσσιο μέτωπο και τη σύσταση μόνιμου Περιβαλλοντικού Παρατηρητηρίου.

Πειραιάς, 28 Ιανουαρίου 2020

**Η Επιτροπή**



Αντιδήμαρχος Καρύδης Δημήτριος – «Πειραιάς Νικητής» - Πρόεδρος  
Αντιδήμαρχος Γλύκα-Χαρβαλάκου Αθηνά – «Πειραιάς Νικητής» - Μέλος  
Αντιδήμαρχος Αράπης Δημήτριος – «Πειραιάς Πόλη Πρότυπο» - Μέλος  
Δημοτικός Σύμβουλος Μοραντζής Αντώνιος – «Πειραιάς Πόλη Πρότυπο - Μέλος  
Δημοτικός Σύμβουλος Μπελαβίλας Νικόλαος – «Πειραιάς για Όλους» - Μέλος  
Δημοτική Σύμβουλος Μελά Σταυρούλα – «Πειραιάς για Όλους» - Μέλος  
Κουτσοδόντης Αχιλλέας – Πρώην Δ/ντής Δ/νσης Οδοποιίας – Τεχνικός Σύμβουλος

