

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
«ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΔΕΝ... ΠΕΤΑΕΙ!



Επιστημονικές μελέτες, αλλά και τα πορίσματα του Συνηγόρου του Πολίτη και επιθεωρητών του ΥΠΕΧΩΔΕ, συνηγορούν πως το «Ελ. Βενιζέλος» δεν λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος.

του ΝΙΚΟΥ ΒΑΦΕΙΑΔΗ

Μπορεί η Ελλάδα να υπερηφανεύεται ότι έχει ολοκληρώσει την ενσωμάτωση των οδηγιών για το περιβάλλον, η πραγματικότητα όμως είναι τελείως διαφορετική: η Ελλάδα έχει πρόβλημα στην εφαρμογή της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής νομοθεσίας», επισήμανε σε πρόσφατες δηλώσεις του ο κοινοτικός επίτροπος για το Περιβάλλον Σταύρος Δήμας. Το παράδειγμα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι χαρακτηριστικό. Πίσω από το οικολογικό προφίλ που προβάλλει η Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΔΑΑ, τις βραβεύσεις για το σεβασμό στο περιβάλλον, τα προγράμ-

ματα ανακύκλωσης που προωθεί, τις περιβαλλοντικές υποτροφίες που χορηγεί, τις παιδικές χαρές και τα παρκάκια που κατασκευάζει, ο φορέας διαχείρισης του αεροδρομίου κατηγορείται για παραβιάσεις της νομοθεσίας για περιβαλλοντικά ζητήματα, ρύπανση των επιφανειακών και υπογείων υδάτων της περιοχής και μη λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που επιβαρύνουν, σύμφωνα με πρόσφατες επιστημονικές μελέτες, την υγεία των κατοίκων της Ανατολικής Αττικής.

Η εταιρεία που διαχειρίζεται τη λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών έχει τυπικά την υποχρέωση του αυτοελέγχου όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το ελληνικό Δημόσιο, από την πλευρά



© BOB SACHA/CORBIS/ΑΡΕΙΦΟΝ

του, είναι υποχρεωμένο να ασκεί την εποπτεία. Φαίνεται όμως ότι το μεν κράτος αρκείται στο να παραλαμβάνει τα στοιχεία που του δίνονται -ορθώνοντας παράλληλα εμπόδια στη δημοσιογραφική έρευνα-, ο δε φορέας διαχείρισης αρνείται τη συνεργασία ή τον έλεγχο από οποιονδήποτε άλλο φορέα, όπως το Πανεπιστήμιο ή τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Τα πορίσματα του Συνηγόρου του Πολίτη και της Ειδικής Υπηρεσίας Επιθεωρητών του ΥΠΕΧΩΔΕ στηρίχθηκαν αποκλειστικά σε καταγγελίες και αποκαλύψεις ενεργών πολιτών και τοπικών συλλόγων που πλήττονται από τη λειτουργία του αεροδρομίου, οι οποίοι πρόσφατα αποφάσισαν να ενώσουν τις δυνάμεις τους συγκροτώντας Συντονιστική Επιτροπή Αγώνα.

Ζητούν από το ελληνικό κράτος το αυτονόητο: να ασκήσει επιτέλους το ρυθμιστικό του ρόλο, να εφαρμόσει τους νόμους και τις κοινοτικές οδηγίες για το περιβάλλον προκειμένου να προστατεύσει τους πολίτες του.

Η λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών διέπεται από το νόμο 2338/1995 με τον οποίο κυρώθηκε η σύμβαση του ελληνικού Δημοσίου με την ανάδοχο γερμανική εταιρεία Hochtief (στην οποία συμμετέχει ο ισπανικός όμιλος ACS με ποσοστό 25%), που αν και κατέχει μόνο το 40% των μετοχών (55% κατέχει το ελληνικό Δημόσιο και 5% ο όμιλος Κοπελούζου) ασκεί το μάνατζμεντ στον φορέα διαχείρισης του ΔΑΑ. Η σύμβαση παραχώρησης έχει διάρκεια 30 χρόνια, αλλά η γερμανική εταιρεία προσπαθεί να επεκτείνει τα δικαιώματά

της για επιπλέον 10-15 χρόνια. Στη σύμβαση ορίζεται ότι τον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων αναλαμβάνει η Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ίδιου του φορέα διαχείρισης, ενώ προβλέπεται ότι θα ασκείται εποπτεία από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ενδεικτική είναι η πρόβλεψη ότι αν το Δημόσιο επιβάλλει περιορισμούς στη λειτουργία του αεροδρομίου, θα υποχρεούται να καταβάλλει πρόστιμο στην ανάδοχο εταιρεία.

Αρμόδια για την ασφάλεια των πτήσεων και για τον έλεγχο της πορείας τους κατά την απογείωση και την προσγείωση, ώστε να μην προκαλείται όχληση στους κατοίκους των γύρω περιοχών, είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του υπουργείου Μεταφορών.

1 Ηχορύπανση

Το πρόβλημα της έντονης ηχορύπανσης απασχολεί τους κατοίκους των γύρω από το αεροδρόμιο περιοχών, από τον πρώτο κιόλας χρόνο της λειτουργίας του. Αφορά δε και περιοχές, όπου σύμφωνα με τις αρχικές διαβεβαιώσεις των αρμοδίων θα υπήρχε είτε ελάχιστη όχληση, όπως η Αρτέμιδα και η Ραφήνα, είτε καμία όχληση, όπως η Βάρη, ο Βουτζάς, το Μάτι και η Νέα Μάκρη. Είναι χαρακτηριστικό άλλωστε ότι οι περιοχές αυτές δεν συμπεριλήφθηκαν σε όσες λαμβάνουν αντισταθμιστικά οφέλη από το αεροδρόμιο.

Ο ΔΑΑ, έχοντας εγκαταστήσει στις κατοικημένες περιοχές κατά μήκος της πορείας των αεροσκαφών (Αρτέμιδα, Αγία Κυριακή, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Ραφήνα →

και Σπάτα) δέκα σταθερούς σταθμούς μέτρησης θορύβου και έναν κινητό, υποτίθεται ότι παρακολουθεί τα επίπεδα θορύβου και τα συσχετίζει αυτόματα με τις πτήσεις των αεροσκαφών. Υποτίθεται επίσης πως στις ίδιες περιοχές εφαρμόζονται οι εγκεκριμένες διαδικασίες «μείωσης θορύβου» και «απογείωσης-προσγείωσης», που έχουν σχέση με τη χρήση των διαδρόμων και έχουν ως στόχο «τη συγκράτηση των αεροσκαφών όσο το δυνατόν μακρύτερα των κατοικημένων περιοχών» για λόγους περιορισμού του θορύβου, αλλά και ασφάλειας των πτήσεων.

Υστερα από τις συνεχείς αναφορές των κατοίκων, που έβλεπαν τα αεροπλάνα να περνούν πολύ χαμηλά πάνω απ' τα κεφάλια τους προκαλώντας τρομακτικό θόρυβο, ο ειδικός επιστήμονας Νίκος Βίτιτς, του Συνήγορου του Πολίτη, ανέλαβε τη διερεύνηση της υπόθεσης εκδίδοντας σχετικό πόρισμα τον Δεκέμβριο του 2006 στο οποίο διαπίστωσε πως:

- Δεν τηρούνται πάντοτε οι διαδικασίες «μείωσης θορύβου» και «απογείωσης-προσγείωσης», με αποτέλεσμα να προκαλείται αύξηση των επιπέδων θορύβου σε ορισμένες κατοικημένες περιοχές.

- Δεδομένου ότι ορισμένα αεροσκάφη ακολουθούσαν «ακτινωτές» μη εγκεκριμένες διαδρομές, με στόχο τη μείωση του χρόνου πτήσης και την οικονομία καυσίμων, δεν ήταν αξιόπιστη η καταγραφή των επιπέδων θορύβου από τους υπάρχοντες σταθμούς μέτρησης.

- Οι σταθμοί μέτρησης δεν ήταν συνδεδεμένοι με το ραντάρ, με συνέπεια να μην μπορούν να συσχετιστούν οι πτήσεις με τα επίπεδα θορύβου.

- Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στηρίχτηκε στην προμελέτη του αεροδρομίου το 1981 και εκπονήθηκε «βάσει παραδοχών που δεν εφαρμόζονται στην πράξη».

Με το ίδιο πόρισμα, πρότεινε την τοποθέτηση σταθμών μέτρησης θορύβου και σε άλλα σημεία, τη θέσπιση ορίων θορύβου (αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν), την πλήρη απαγόρευση των θορυβωδών αεροπλάνων παλαιάς τεχνολογίας, την επανεξέταση και τροποποίηση των διαδικασιών «απογείωσης-προσγείωσης», την αποσαφήνιση των διαδικασιών «μείωσης θορύβου», προκειμένου να είναι δυνατός και ο έλεγχος τήρησής τους και την επιβολή τέλους θορύβου βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Στα ίδια ακριβώς συμπεράσματα κατέληξε τον περασμένο Ιούνιο και ο Αλέξανδρος Φίσερ, πρώην ανώτατο στέλεχος του Τμήματος Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ, στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης που συντάξε κατόπιν παραγγελίας της Εισαγγελίας Εφετών της Αθήνας. Αξιίζει να σημειωθεί ότι η υπόθεση έφτασε στην Εισαγγελία ύστερα από μηνυτήρια αναφορά 18 κατοίκων της Αρτέμιδας στις αρχές του 2003 και ακόμη δεν έχει εκδικαστεί (έχει αναβληθεί 17 φορές).

Οι διαπιστώσεις όμως αυτές ουδόλως ανησύχησαν την ΥΠΑ και τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΔΑΑ. Η πρώτη, η οποία μου αρνήθηκε οποιαδήποτε επικοινωνία με κάποιον εκπρόσωπό της «λόγω σχετικής δικαστικής διαδικασίας που βρίσκεται σε εξέλιξη», με γενικόλογες απαντήσεις προς τον Συνήγορο του Πολίτη υποστήριξε ότι «όλα γίνονται νόμιμα». Η δεύτερη, έσπευσε μεν να διασυνδέσει τους

μετρητές θορύβου με το ραντάρ, δήλωσε όμως αναρμοδιότητα και αρνήθηκε να τοποθετήσει νέους σταθμούς μέτρησης στα σημεία που της υποδεικνύονταν. Ετσι οι πολίτες της Αρτέμιδας ανέλαβαν το οικονομικό κόστος και κάλεσαν εξειδικευμένο μελετητή της οργάνωσης πολιτών UECNA (Ευρωπαϊκή Ένωση ενάντια στις Οχλήσεις Αεροσκαφών, που λειτουργεί υπό την αιγίδα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της οποίας μέλος είναι το ελληνικό σωματείο Περιβαλλοντική Αρμονία), ο οποίος εγκατέστησε δύο μηχανήματα καταμέτρησης θορύβου στις περιοχές του Αγίου Ιωάννη και της Αγίας Κυριακής.

Εντυπωσιακό είναι, τέλος, το γεγονός ότι, ενώ από το 2002 έχει εκδοθεί η ευρωπαϊκή οδηγία για την αξιολόγηση και διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία από το Μάρτιο του 2006, ακόμη δεν έχει εγκριθεί ο στρατηγικός χάρτης θορύβου τον οποίο ανέλαβε να εκπονήσει το ΥΠΕΧΩΔΕ. Αυτό όμως τον ανέθεσε στον ΔΑΑ, ο οποίος με τη σειρά του τον ανέθεσε σε ιδιωτική εταιρεία.

2 Ατμοσφαιρική ρύπανση

Θεωρείται δεδομένο από επιστημονική άποψη ότι τα αεροδρόμια αποτελούν πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Και δεν είναι μόνο τα καυσαέρια των αεροπλάνων υπαίτια γι' αυτό, αλλά και η κίνηση των αυτοκινήτων προς και από το αεροδρόμιο, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπως ο ΔΑΑ, όπου στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου λειτουργούν εμπορικά πολυκαταστήματα.

Υποτίθεται ότι η Διεύθυνση Περιβάλ-

λοντος του ΔΑΑ, έχοντας εγκαταστήσει μετρητές σε κάποιες περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο (Γλυκά Νερά, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Παλλήνη και Σπάτα), ελέγχει την ποιότητα της ατμόσφαιρας.

Επικοινωνήσαμε με τη Βασιλική Σμυρνιούδη, επικεφαλής του Τμήματος Ποιότητας Ατμόσφαιρας της Διεύθυνσης Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου (ΕΑΡΘ) του ΥΠΕΧΩΔΕ και τη ρώτησα ποια μέτρα λαμβάνονται όταν οι τιμές ξεπερνούν τα όρια. «Καμία κίνηση δεν γίνεται. Μας στέλνουν απλώς από το αεροδρόμιο τους πίνακες με τις τιμές. Εμείς δεν εγγυόμαστε για την αξιοπιστία των μετρήσεων. Αλλωστε θα έπρεπε να πραγματοποιούνται πολύ συχνότερα μετρήσεις για να μιλάμε με σιγουριά», μου είπε, διευκρινίζοντας ότι για να μου μιλήσει επίσημα θα πρέπει να πάρω άδεια από το γραφείο Τύπου του ΥΠΕΧΩΔΕ. Προσπάθησα επί 15 μέρες να έρθω σε επαφή με τον υπεύθυνο του γραφείου Τύπου, Νίκο Σιγάλα, άφησα πολλές φορές μήνυμα στο γραφείο του και στο κινητό του τηλέφωνο, εξηγώντας τι ακριβώς ζητούσα, χωρίς να υπάρξει καμία ανταπόκριση.

Συνάντησα την Ιωάννα Αναστασοπούλου, ακτινοχημικό, καθηγήτρια στο Τμήμα Χημικών Μηχανικών του ΕΜΠ, που πρό-

ΤΙ ΑΠΑΝΤΑΕΙ Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΑΑ

Συνάντησα τον επικεφαλής της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος δρ Παναγιώτη Καραμάνο και τους συνεργάτες του στα γραφεία τους, στο κτίριο διοίκησης του ΔΑΑ, στην πύλη 3. Κατά τη διάρκεια της επί μακρόν συζήτησής μας, απάντησαν στις περισσότερες ερωτήσεις μου, τονίζοντάς μου πως νιώθουν περήφανοι για το περιβαλλοντικό έργο τους.

Για τον έλεγχο που ασκείται.

«Η υπηρεσία μας, που δημιουργήθηκε το

1996 και απασχολεί αυτή τη στιγμή 14 άτομα, είναι πιστοποιημένη από τον ISO 14001. Πρόκειται για κάποιον ιδιωτικό φορέα, ο οποίος πιστοποιεί ότι αυτά τα οποία λέμε τα κάνουμε. Υποκείμεθα όμως σε ελέγχους και από διάφορους δημόσιους φορείς, οι οποίοι κοιτάνε τα στοιχεία που τους υποβάλλουμε και τα αξιολογούν. Το ερώτημα δεν είναι ποιος κάνει τις μετρήσεις, αλλά αν οι μετρήσεις είναι αξιόπιστες.»

Για την ηχορύπανση και το πόρισμα Φίσερ.

«Έχουμε εγκαταστήσει ένα εκτεταμένο δίκτυο μέτρησης θορύβου στο οποίο γίνονται τακτικά μετρήσεις. Στα τέλη του 2006 το δίκτυο συνδέθηκε με το ραντάρ της ΥΠΑ και το σύστημα άρχισε να λειτουργεί στις αρχές του 2007. Τα θέματα που έθεσε ο κ. Φίσερ έχουν να κάνουν κυρίως με την πορεία των αεροσκαφών και αφορούν αποκλειστικά την ΥΠΑ. Εμείς έχουμε αξιολογήσει ότι εκεί που είναι εγκατεστημένοι οι σταθμοί μέτρησης καταγράφουν αποτελεσματικά το θόρυβο και δεν χρειάζεται να τους μετακινήσουμε ή να προσθέσουμε

νέους. Ορια θορύβου αυτήν τη στιγμή δεν υπάρχουν. Ο μελετητής στον οποίο αναθέσαμε τη χαρτογράφηση θορύβου την έχει καταθέσει στην ΕΑΡΘ του ΥΠΕΧΩΔΕ και αναμένεται η έγκρισή της με κοινή υπουργική απόφαση.»

Για την ατμοσφαιρική ρύπανση

«Έχουμε εγκαταστήσει δίκτυο παρακολούθησης της ποιότητας της ατμόσφαιρας και τα στοιχεία τα στέλνουμε στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Για τις υπερβάσεις των ορίων που καταγράφονται, εμείς εκτιμούμε ότι προέρχονται βασικά από άλλες πηγές, απ' την παράνομη χωματερή που έκλεισε πριν από δύο χρόνια, από τις καύσεις που γίνονται, απ' την οικιστική ανάπτυξη, τα λεωφορεία. Αν τώρα το ΥΠΕΧΩΔΕ πρέπει να λάβει κάποια μέτρα όταν υπερβαίνονται τα όρια, αυτό είναι δικό του θέμα. Στην περίπτωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι δύσκολο να βρούμε το ποσοστό συμμετοχής μας.»

Για τα υγρά απόβλητα και την έκθεση της ΕΕΥΠ

«Στο θέμα των επιφανειακών υδάτων

κάναμε επέκταση του δικτύου και δεν υφίσταται πλέον πρόβλημα, το έχουμε λύσει εδώ και δύο χρόνια. Ο βιολογικός καθαρισμός λειτουργεί από το 2001, ό,τι βγαίνει απ' τη μονάδα χρησιμοποιείται για πότισμα εντός του αεροδρομίου, όταν έχει όμως ισχυρές βροχοπτώσεις πλημμυρίζουν οι λεκάνες κατακράτησης και τα νερά φεύγουν επιφανειακά προς τα έξω. Αναβαθμίσαμε πριν από δύο χρόνια όλη τη μονάδα του βιολογικού καθαρισμού και πλέον έχουμε καλύτερα αποτελέσματα. Η κατασκευή της μονάδας προεπεξεργασίας των βιομηχανικών αποβλήτων αποτελούσε υποχρέωση της Ολυμπιακής, δεν την έφτιαξε όμως και αναγκαστήκαμε να τη φτιάξουμε εμείς το 2006 (σ.σ. σύμφωνα πάντως με την απόφαση του διοικητικού εφετείου η σχετική συμφωνία που είχε γίνει με την Ολυμπιακή δεν αίρει τη στοιχειοθέτηση της παράβασης από πλευράς ΔΑΑ).

σφατα πραγματοποίησε μελέτη σε συνεργασία με τον μηχανικό αεροσκαφών Μιχάλη Θεοφανίδη για τη διασπορά των ατμοσφαιρικών ρύπων στις περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο. Σύμφωνα με τη μελέτη, που εστάσθηκε στις εκπομπές ρύπων από τις δραστηριότητες του ΔΑΑ για το 2006, παρατηρείται αύξηση των ατμοσφαιρικών ρύπων στους δήμους Αρτέμιδας (Λούτσας), Ραφήνας και Πόρτο Ράφτη. «Πήραμε από το Κέμπριτζ τη μελέτη διασποράς ρύπων (EDMS), τη συνδυάσαμε με το Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS) και τοποθετήσαμε τα δεδομένα που πήραμε από το περιβαλλοντικό δελτίο του ΔΑΑ, αλλά και δεδομένα που προέκυψαν από άμεσες παρατηρήσεις. Και βέβαια τα στοιχεία καύσης των μηχανών των αεροσκαφών, θεωρώντας ότι βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Ξέρουμε τι παράγει ένα Boeing, ένα αυτοκίνητο, τη συχνότητα των πτήσεων, αυτά είναι επίσημα δεδομένα.» Τη ρώτησα αν συνεργάστηκε με τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΔΑΑ, αν θεωρεί

θέμα την πρόσθετη ρύπανση που δημιουργείται από την εννοκίαση περιοχών μέσα στο χώρο του ΔΑΑ σε εμπορικά πολυκαταστήματα, δεδομένου μάλιστα ότι στα σχέδια ανάπτυξης του αεροδρομίου περιλαμβάνονται επιπλέον 1.800 στρέμματα στις βόρειες και νότιες περιοχές του αεροδρομίου, καθώς και μία σημαντική έκταση στο λόφο Ζάγανη, όπου προγραμματίζονται εμπορικό κέντρο, εμπορικό πάρκο, επιχειρηματικό πάρκο (κτίρια γραφείων), αποθήκες, κέντρα διανομής, εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο, ξενοδοχείο, καζίνο, γήπεδο γκολφ και πίστα αυτοκινήτων, ενώ εκκρεμεί και η Β' φάση επέκτασης του αεροδρομίου. Η καθηγήτρια προτείνει τη μείωση της τιμής του εισιτηρίου του μετρό και του προαστιακού για το αεροδρόμιο προκειμένου να περιοριστεί η κίνηση των Ι.Χ. και των λεωφορείων. Προτείνει επίσης να σταματήσει η νυκτερινή λειτουργία του ΔΑΑ, «όπως γίνεται στα περισσότερα αεροδρόμια του κόσμου, που ανοίγουν στις 6 το πρωί και κλείνουν στις 10.30 το βράδυ».

Σημειώνεται ότι η διακοπή της λειτουργίας των ευρωπαϊκών αεροδρομίων κατά τη διάρκεια της νύχτας αποτελεί άμεσο στόχο και της μη κερδοσκοπικής οργάνωσης πολιτών UECNA.

3 Υγρά απόβλητα

Το αεροδρόμιο κατασκευάστηκε σε μια περιοχή που δεν διέθετε -και ακόμη δεν διαθέτει- αποχετευτικό δίκτυο. Έτσι, σύμφωνα με την ΜΠΕ, τα επεξεργασμένα αστικά υγρά απόβλητα της μονάδας βιολογικού καθαρισμού που φτιάχτηκε θα χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για άρδευση μέσα στο χώρο του αεροδρομίου, αφού πρώτα θα ελέγχονταν

ως προς την ποιότητά τους σε καθημερινή βάση. Τα δε βιομηχανικά απόβλητα θα συλλέγονταν σε ειδικούς αποθηκευτικούς χώρους και θα οδηγούνταν στη μονάδα επεξεργασίας που είχε προβλεφθεί. Θα κατασκευάζονταν επίσης περιφερειακή συλλεκτήρια τάφρος, μέσω της οποίας θα διοχετεύονταν τα όμβρια προς τους φυσικούς αποδέκτες, τον Ερασίνο ποταμό, ο οποίος εκβάλλει στη θάλασσα της Βραυρώνας και το ρέμα της Ραφήνας, το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.

Με την κατασκευή όμως του «Ελευθέριος Βενιζέλος» τα νερά άρχισαν να πλημμυρίζουν, ιδιαίτερα σε περιόδους έντονων βροχοπτώσεων, τις περιοχές βορειώς και νοτίως του αεροδρομίου που είναι κυρίως αγροτικές εκτάσεις (αμπέλια, φιστικιές κ.λπ.), καταστρέφοντας τις καλλιέργειες. Ηδη από το Μάιο του 2003 η νομαρχιακή σύμβουλος Ανατολικής Αττικής Χριστιάννα Φράγκου ξεκίνησε μαζί με άλλους κατοίκους της περιοχής έναν μακροχρόνιο αγώνα που διαρκεί έως σήμερα. Εδωσαν τα νερά για ανάλυση και διαπίστωσαν ότι ήταν οργανικά επιβαρυνμένα και περιείχαν με-

γάλες ποσότητες αζώτου και φωσφόρου. Ήταν δύσκολο να εντοπιστούν οι ευθύνες διότι υπήρχε διαμάχη μεταξύ ΔΑΑ, ΥΠΕΧΩΔΕ και ΕΥΔΑΠ ως προς το ποιος φέρει την ευθύνη.

Τη διερεύνηση του θέματος ανέλαβε ο ειδικός επιστήμονας του Συνηγόρου του Πολίτη, Σωτήρης Στασινός. Τον Ιούλιο του 2004 προέβη σε αυτοψία που επιβεβαίωσε τη συστηματική και χρόνια παράβαση των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων.

Διαπίστωσε πως:

- Δεν είχαν κατατεθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ, προς αξιολόγηση και έγκριση, οι τεχνικές μελέτες για το βιολογικό καθαρισμό και τη μονάδα επεξεργασίας βιομηχανικών λυμάτων.

- Δεν είχε κατασκευαστεί η μονάδα προεπεξεργασίας βιομηχανικών λυμάτων, με συνέπεια ένα μέρος των τοξικών αποβλήτων -που περιέχουν βαρέα μέταλλα, πετρελαιοειδή και άλλες επικίνδυνες ουσίες- να αποθηκεύεται προσωρινά σε πλαστικά δοχεία και δεξαμενές πυρόσβεσης και να διοχετεύεται στη συνέχεια στη μονάδα βιολογικού καθαρισμού για να καταλήξει, ιδίως μετά από βροχοπτώσεις, αναμειγνυόμενο με τα όμβρια ύδατα σε αμπέλια, αγρούς και χωματόδρομους, υπερχειλίζοντας τον ασφαλτοστρωμένο δρόμο.

- Ορισμένες από τις πλαστικές δεξαμενές, στις οποίες αποθηκεύονταν προσωρινά τα βιομηχανικά απόβλητα, είχαν υπερχειλίσει και υπήρχαν διαρροές τοξικών στο έδαφος.

- Δεν ελέγχονταν σε ημερήσια βάση τα απόβλητα του βιολογικού, τα οποία βρίσκονταν από την έναρξη της λειτουργίας του αεροδρομίου εκτός ορίων (όπως φαίνεται άλλωστε στα εξαμηνιαία περιβαλλοντικά δελτία του ΔΑΑ), όσον αφορά τις τιμές του αζώτου και του φωσφόρου, αλλά

και του ΒΟD (βιολογικά επεξεργασμένου οξυγόνου).

Τα ίδια διαπίστωσε και η Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών (ΕΥΕΠ) του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία επέβαλε τον Αύγουστο του 2005 πρόστιμο 430.000 ευρώ στον ΔΑΑ για παραβάσεις περιβαλλοντικών όρων. Το πρόστιμο είχε ως συνέπεια να συμμορφωθεί ο ΔΑΑ. Κατασκεύασε μέσα στο 2006 μονάδα προεπεξεργασίας των βιομηχανικών αποβλήτων, εκπόνησε μελέτη επεξεργασίας και διάθεσης υγρών αποβλήτων, κατασκεύασε μονάδα απονιτροποίησης και αποφωσφόρωσης στο βιολογικό καθαρισμό, καθώς και δίκτυο επιφανειακής άρδευσης των αποβλήτων. Αποτέλεσμα ήταν στο Εφετείο το πρόστιμο να μειωθεί σε 90.000 ευρώ, ενώ το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέλαβε την εκπόνηση των αντιπλημμυρικών μελετών.

Όταν όμως τον περασμένο Σεπτέμβριο 5.000 κυβικά μέτρα νερού πλημμύρισαν εκ νέου την περιοχή του Βουρβά στα Σπάτα, οι εκπρόσωποι του ΔΑΑ έσπευσαν να καθισχύσουν τους κατοίκους της περιοχής, υποστηρίζοντας ότι επρόκειτο για ελεγχόμενη εκκένωση των δεξαμενών πυρόσβεσης που περιείχαν καθαρό νερό... ✱

ΘΟΡΥΒΟΣ ΚΑΙ ΑΡΤΗΡΙΑΚΗ ΠΙΕΣΗ ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σημαντικά στοιχεία για την επίδραση του θορύβου των αεροπλάνων στην υγεία των κατοίκων των περιοχών που βρίσκονται κοντά σε αεροδρόμια παρέχει η πρόσφατη ευρωπαϊκή μελέτη HYENA (Hypertension and Exposure to Noise near Airports), που είχε ως αντικείμενο τις επιπτώσεις του θορύβου στην αρτηριακή πίεση. Η μελέτη αυτή χρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε. και συντονίστηκε από το Imperial College του Λονδίνου. Αφορούσε τα αεροδρόμια Λονδίνου (Heathrow), Βερολίνου (Tegel), Αμστερνταμ (Schiphol), Στοκχόλμης (Arlanda), Μιλάνου (Malpensa) και Αθηνών (Ελευθέριος Βενιζέλος). Στη μελέτη σημειώνεται ότι όσοι κατοικούν κοντά σε αεροδρόμια διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο να αποκτήσουν υπέρταση. Επισημαίνεται δε ότι η υπέρταση είναι ένας σημαντικός, ανεξάρτητος παράγοντας πρόκλησης μυοκαρδιακών και εγκεφαλικών επεισοδίων. Τα αποτελέσματα της μελέτης δείχνουν ότι απαιτούνται προστατευτικά μέτρα για τη μείωση του θορύβου που προκαλείται από τις νυκτερινές πτήσεις των αεροπλάνων και από το κυκλοφοριακό γύρω από τα αεροδρόμια.

Καταπέλτη για την αξιοπιστία των μετρήσεων θορύβου που πραγματοποιεί η Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΔΑΑ, αλλά και για την τήρηση των εγκεκριμένων διαδρομών που ακολουθούν τα αεροσκάφη κατά την απογείωση και την προσγείωση, αποτελούν τα συμπεράσματα της ελληνικής ερευνητικής ομάδας στην οποία μετείχαν τα εργαστήρια Υγιεινής - Επιδημιολογίας και Πρόληψης της Ιατρικής και της Νοσηλευτικής του Πανεπιστημίου Αθηνών. Συγκεκριμένα, ενώ τα συμπεράσματα της ελληνικής ομάδας ταυτίζονται με αυτά της κοινής έρευνας σε σχέση με τις άμεσες συνέπειες του θορύβου στην αύξηση της αρτηριακής πίεσης (τοποθετήθηκαν πιεσόμετρα σε 24ωρη βάση σε 145 κατοίκους), τα συμπεράσματα όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις, που προέκυψαν βάσει μοντέλου, δείχνουν παραδόξως ότι στη χώρα μας όσοι ζουν κοντά σε αεροδρόμια κινδυνεύουν λιγότερο να αποκτήσουν υπέρταση απ' ό,τι οι κάτοικοι άλλων περιοχών. Σύμφωνα με το μέλος της ελληνικής ερευνητικής ομάδας, καθηγητή Νοσηλευτικής Μανώλη Βελονάκη, αυτό οφείλεται πιθανόν σε λανθασμένα στοιχεία μέτρησης του θορύβου, σε λανθασμένη προσομοίωση πτήσεων, αλλά και στο γεγονός ότι όταν πραγματοποιήθηκε η έρευνα το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» είχε μόλις 3 χρόνια ζωής και συνεπώς δεν μπορούσαν να υπολογιστούν οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις.



αξιόπιστες τις μετρήσεις που πραγματοποιεί. «Αρνήθηκαν εξαρχής την παραμικρή συνεργασία με το Πανεπιστήμιο. Αν είναι καθαροί τι έχουν να κρύψουν; Πρέπει να βγουν στο φως οι συνθήκες που υπογράφηκαν. Διότι υπάρχει η νοοτροπία ότι "εγώ είμαι αρμόδιος και δεν μπορεί κανείς να με ελέγξει". Δεν μπορώ εγώ να εγγυηθώ για την αξιοπιστία των μετρήσεων, είναι καθαρά θέμα του αεροδρομίου. Θα έπρεπε πάντως να δίνουν στοιχεία σε ημερήσια βάση. Αποτελεί μεγάλη παράλειψη το γεγονός ότι δεν μετρούν τους υδρογονάνθρακες σε όλους τους σταθμούς. Αν μετρούσαν παντού θα βγαζαμε καλύτερα συμπεράσματα. Επίσης δεν έχουν τοποθετήσει σταθμούς μέτρησης σε πολλές περιοχές που γειτονεύουν με τον ΔΑΑ.»

Η Ιωάννα Αναστασοπούλου βρίσκεται ήδη σε επαφή με τον νομάρχη Ανατολικής Αττικής, Λεωνίδα Κουρή, για την τοποθέτηση σταθμών μέτρησης σε Αρτέμιδα, Ραφήνα και Πόρτο Ράφτη. Θεωρεί μείζον