

νω (α) και (β) λόγους. Υπάρχουν χαρακτηριστικές περιπτώσεις, όπου η επιχειρούμενη παρέμβαση ανακουφίζει σαφώς (περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά, κλπ) και το διαφωνούντα Δήμο, που κάτω από μια διαφορετική αντιμετώπιση θα αποκόμιζε και πολιτικά οφέλη για τη δημοτική αρχή. Κάτι τέτοιο όμως προϋποθέτει μια δύσκολη, ομολογουμένως, και εντατική προσπάθεια, χωρίς, από την άλλη μεριά να είναι σίγουρα και τα θετικά της αποτελέσματα, κάτω από τις σημερινές συνθήκες πληροφόρησης αλλά και όρων διεξαγωγής της πολιτικής πάλης.

δ. Στην αναπόφευκτη, τέλος, και θεμιτή άλλωστε, σύγκρουση του μερικού με το γενικό, του τοπικού συμφέροντος με το ευρύτερο συμφέρον, στις περιπτώσεις που η προτεινόμενη παρέμβαση θίγει οπωσδήποτε σε κάποιο αποδεκτό, περιβαλλοντικά και κοινωνικά, βαθμό μιας επιμέρους περιοχής. Σε διαφορετικές συνθήκες παραγωγής, η αντίθεση αυτή θα μπορούσε να ξεπεραστεί στα πλαίσια ενός γενικότερου χωροταξικού σχεδιασμού, με κριτήρια δημοκρατισμού και αποκέντρωσης, των βασικότερων οικονομικοκοινωνικών λειτουργιών. Σήμερα σαν μόνη λύση θεωρούμε την ανάληψη συγκεκριμένων αντισταθμικών παρεμβάσεων στην πληττόμενη περιοχή, που θα υπερκαλύπτουν τις επιπτώσεις από τη λειτουργία της εγκατάστασης. Μακριά από κάθε λογική παζαρέματος της υγείας ή της παρουσίας των δημοτών, τέτοιες παρεμβάσεις θα πρέπει να έχουν σαν στόχο την περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής (π.χ. δεντροφυτεύσεις μεγάλων εκτάσεων, παραχώρηση δημοσίων εκτάσεων μέ-

σα στον οικιστικό ιστό για τη δημιουργία χώρων λειτουργικού, ή μη, πράσινου, χρηματοδότηση μόνιμου συνεργείου καθαρισμού ελεύθερων χώρων κλπ), την κατά προτεραιότητα ενίσχυση κοινωνικών λειτουργιών (Νοσοκομείο, βρεφονηπιακοί σταθμοί) και δικτύων υποδομής, πλήρη απαγόρευση άλλων οχληρών παρεμβάσεων κ.ά.

Το ξεπέραςμα των πιο πάνω δυσκολιών μπορεί πράγματι να γίνει, όπως και προηγούμενα σημειώσαμε, με την αποκατάσταση διαρκούς διαλόγου ανάμεσα στους φορείς της επιστημονικής γνώσης, της Τ.Α. και του μαζικού κινήματος. Ο διάλογος αυτός θα πρέπει να παίρνει συγκεκριμένη, κάθε φορά, έκφραση. Στην περίπτωση της υλοποίησης του προγράμματος του Συνδέσμου, θα μπορούσε π.χ. να εκφραστεί με μια ενεργό παρουσία και συμβολή του ΤΕΕ, σε ουσκέψεις και στη διημερίδα που θα οργανώσει ο Σύνδεσμος για την εκλαΐκευση του προγράμματός του. Είναι φανερό, ότι το αναμφισβήτητο απ' όλους επιστημονικό κύρος του ΤΕΕ, αλλά και οι ουσιαστικές επιστημονικές του δυνατότητες, θα βοηθήσουν σημαντικά στην αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα ενός τέτοιου διαλόγου.

Παράλληλα όμως με τη διαδικασία αυτή θα πρέπει και η πολιτεία, πέρα από τις άλλες υποχρεώσεις της προς την Τ.Α., να αξιοποιήσει και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που διαθέτει, για μια καλύτερη και έγκυρη πληροφόρηση του κοινού σ' ένα τόσο σοβαρό περιβαλλοντικό και υγειονομικό πρόβλημα, όπως είναι η διαχείριση των απορριμμάτων της Αττικής.

Συζήτηση, ερωτήσεις-απαντήσεις, παρεμβάσεις

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν). Προχωρούμε στις ερωτήσεις που έχουν υποβληθεί. Πάμε κατ' αλφαβητική σειρά. Ο κύριος Αλιφραγκής έχει ορισμένες ερωτήσεις, εν συνεχεία είναι ο κ. Αργυράκος και ο κ. Φρυλιγκος.

Ερώτηση (Ν. Τσαραπατσάνης, μέλος Οργαν. Επιτρ.).

- 1) Δεν υπάρχει στο Λιμένα του Πειραιά πλοίο, στο οποίο υποχρεούνται τα πλοία να παραδίδουν τα κατάλοιπά τους;
- 2) Δεν ισχύει για τα ελλιμενιζόμενα στον Πειραιά πλοία η σύμβαση MARPOL για μονάδες βιολογικού καθα-

ρισμού λυμάτων και δεξαμενές αποθήκευσης καταλοίπων;

- 3) Τι έχει γίνει με την κατασκευή μονάδων επεξεργασίας και υποδοχής λυμάτων και καταλοίπων πλοίων από τον ΟΛΠ;
- 4) Έχει μελετήσει ο Δήμος Πειραιά τις επιπτώσεις από την εφαρμογή της θέσης, του να φύγει το εργοστάσιο Λιπασμάτων, στους εργαζόμενους και την ανάπτυξη πρωτοβουλιών επιχειρηματικών;

Απάντηση (Γ. Αλιφραγκής, ΑΜ, δημ. σύμβουλος Πειραιά).

Πρόεδρος Επιτροπής Περιβ/ντος Δήμου Πειραιά).

Θα ήθελα να απαντήσω στο συνάδελφο, τον κ. Τσαραπατσάνη.

- 1) Από ό,τι γνωρίζω και απ' ό,τι γνώριζε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν υπάρχει.
- 2) «Δεν ισχύει για τα ελλιμενιζόμενα στον Πειραιά πλοία η σύμβαση MARPOL για μονάδες βιολογικού καθαρισμού λυμάτων και δεξαμενές αποθηκείσεως καταλοίπων;»- Όχι
- 3) «Τι έχει γίνει με την κατασκευή μονάδας επεξεργασίας και υποδοχής λυμάτων και καταλοίπων των πλοίων από τον ΟΛΠ;» — Πιστεύω ότι προανέφερα και κάλυψα αυτό στην εισήγησή μου, που κατήγγειλο τον ΟΛΠ, ο οποίος δεν έχει προχωρήσει στις εγκαταστάσεις της αποχέτευσης των στερεών και υγρών λυμάτων.
- 4) Σ' αυτό το σημείο, επειδή ο Δήμος του Πειραιά συμπαράστέκεται και έχει δηλώσει ότι είναι συναγωνιστής του προβλήματος στα Δήμο της Δραπετσώνας, που είναι ο κατ' εξοχήν Δήμος, που συμπεριέχει στα όριά του το εργοστάσιο των Λιπασμάτων, έχω να δηλώσω τα εξής:

Κατ' αρχάς εμείς, με δύο τριήμερα, είχαμε συναποφασίσει ότι το εργοστάσιο Λιπασμάτων, εκ των ενόντων, πρέπει να φύγει. Θα σας εξηγήσω με δυο λόγια το γιατί.

Σήμερα, η τιμή του λιπάσματος, επειδή εισάγεται στη διεθνή αγορά από τη Σοβιετική Ένωση, για την επόμενη δεκαετία, απ' ό,τι λένε οι Χημικοί Μηχανικοί και από οικονομικοτεχνικές μελέτες, έχει περιοριστεί στο ελάχιστο. Ήταν λοιπόν αναπόφευκτη η επέκταση του εργοστασίου. Επειδή όμως το εργοστάσιο στα 250 στρέμματα, που κατέχει σήμερα δεν του δίνεται η δυνατότητα των επεκτάσεων που πρέπει και που είναι αναγκαίες να γίνουν, γι' αυτό και ο Σύλλογος των Χημικών Μηχανικών, έχει κάνει τις προτάσεις του, αλλά και οικονομικοτεχνικές μελέτες αποδεικνύουν ότι θα πρέπει να φύγει σταδιακά από το κέντρο της πόλης και να αποδοθεί στο κοινό για άλλες χρήσεις ο χώρος αυτός.

Το τί θα γίνει με τους εργαζόμενους: Σήμερα, μέσα στα Λιπάσματα δουλεύουν γύρω στα 4.800 άτομα, εκ των οποίων οι 1.200 στην επόμενη τετραετία θα είναι οπωσδήποτε συνταξιοδοτηθέντες. Από εκεί και μετά έχει αναλάβει και ο Δήμος της Δραπετσώνας και του Πειραιά, της Νίκαιας, του Κορυδαλλού, να αφομοιώσει το ανθρώπινο δυναμικό στις υπηρεσίες του, εκτός από εκείνους, οι οποίοι θα δεχτούν τη μετακίνησή τους στην καινούργια θέση του εργοστασίου. Αυτά είναι λυμένα προβλήματα από την πλευρά της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Ευχαριστούμε κ. Αλιφραγκή.

Ερώτηση (Π. Κόλλιας, πολιτικός-υγειονομολόγος μηχανικός).

Προτείνεται να χρησιμοποιηθεί για την προαστιακή συγκοινωνία η υπάρχουσα διαθέσιμη σιδηροδρομική υποδομή. Ποια είναι τα συγκριτικά στοιχεία σε επιβατική εξυπηρέτηση, σε σύγκριση με λεωφορειακή ή λεωφορειακές γραμμές; Γενικότερα, στα μακροπρόθεσμα μέτρα υπάρχει εξέταση της προώθησης δημιουργίας γραμμών τραμ σε σχέση με λεωφορειακές γραμμές;

Απάντηση (Γ. Αργυράκος, δρ. συγκοινωνιολόγος).

Γενικότερα, στα μακροπρόθεσμα μέτρα, υπάρχει εξέταση της προώθησης της δημιουργίας γραμμών τραμ σε σχέση με λεωφορειακές γραμμές. Είναι γεγονός, ότι η ερώτηση είναι τέτοια, που μπορεί να προκαλέσει και μια νέα εισήγηση. Δεν υπάρχει αμφιβολία. Μπορώ να σας πω, τελειώς συνοπτικά τα εξής: Πρώτα απ' όλα, για την επιβατική εξυπηρέτηση, ή μεταφορική ικανότητα, εάν θέλετε, σε σύγκριση με λεωφορειακή ή λεωφορειακές γραμμές του προαστιακού τραίνου:

Όπως είπα και πριν, στην Αθήνα, εννοώντας το Λεκανοπέδιο στο σύνολό του, καλώς ή κακώς, υπάρχει μια σιδηροδρομική υποδομή, η οποία χρησιμοποιείται μόνο για υπεραστικές μετακινήσεις. Και είμαστε από τις λίγες μεγαλουπόλεις που δεν τη χρησιμοποιούν για προαστιακά τρέινα. Τι κάνουν τα προαστιακά τρέινα: τα προαστιακά τρέινα στην πραγματικότητα, δημιουργούν κάποιους μεγάλους συρμούς, δηλαδή κάποια μέσο μαζικής μεταφοράς, αρκετά μαζικής θα έλεγα, δηλαδή μπορεί να υπάρχουν και 1.000 επιβάτες ανά συρμό, πράγμα που καταλαβαίνετε ότι αμέσως το διαφοροποιεί από το λεωφορείο, ο' ένα χώρο που διατίθεται αποκλειστικά γι' αυτά και μπορούν την ώρα αιχμής — και ιδιαίτερα μιλάμε για εργαζόμενους που πάνε από το σπίτι τους στη δουλειά τους ή αντίστροφα — να κουβαλήσουν πάρα πολύ κόσμο. Μπορούν δηλαδή τις ώρες της αιχμής, να αποσυμφορήσουν το οδικό δίκτυο. Με κατάλληλο πύκνωμα συρμών, για παράδειγμα, ένα συνηθισμένο που υπάρχει στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις, είναι να υπάρχουν 3 ή 4 συρμοί την ώρα αιχμής, χωρητικότητας 1.000 επιβατών ο συρμός, ούτως ώστε μαζικά να κουβαλάνε τέτοιους επιβάτες.

Ένα παράδειγμα που υπάρχει τέτοιο στην Αττική, μεγάλης βιομηχανίας, στο άκρο της Αττικής, στην αρχή της Βοιωτίας, είναι η Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία στην Τανάγρα, η οποία αυτή τη στιγμή μισθώνει 60 υπηρεσιακά λεωφορεία, για να μεταφέρει τους εργαζόμενους, οι οποίοι μένουν στην Αθήνα. Πέρα από το ότι πάρα πολλοί εργαζόμενοι της, υπάλληλοί της, έχουν ανογκαστεί, για να πηγαينόερχονται με το ΙΧ τους, να μένουν στην περιοχή της Κηφισιάς και πιο πάνω. Παρόλα αυτά, τα 60 υπηρεσιακά λεωφορεία, τα οποία μισθώνει, καταλαβαίνετε ότι πολύ εύκολα, θα μπορούσαν να υποκατασταθούν από κάποιο προαστιακό τρέινο, όταν, ιδιαίτερα, η γραμμή του ΟΣΕ περνάει πάρα πολύ κοντά αυτή τη στιγμή και είναι ήδη διπλή.

Σε σχέση με την προώθηση δημιουργίας γραμμών τραμ, σε σχέση με λεωφορειακές γραμμές: Είναι πάλι ξεκάθαρα θέμα μεταφορικής ικανότητας. Οι λεωφορειακές γραμμές, ακόμη και σε λωρίδες αποκλειστικού εύρους, εκεί δηλαδή που υπάρχει μεγάλη μεταφορική ικανότητα, και εφόσον μπορούμε να εξασφαλίσουμε κάποιες τέτοιες στην Αθήνα, σε συγκεκριμένους δρόμους, πράγμα πολύ συζητήσιμο σε πολλές περιοχές, μπορούμε να πούμε ότι έχουν μία μεταφορική ικανότητα, η οποία μπορεί να φτάσει τους 3.000-4.000 επιβάτες ανά ώρα αιχμής και κατεύθυνση το πολύ. Τα μέσα σταθερής τροχιάς — και το τραμ είναι το ελαφρότερο από τα μέσα σταθερής τροχιάς, ενώ το μετρό είναι το βαρύτερο — αρχίζουν και υπάρχουν από τα 2—3.000 επιβάτες ανα κατεύθυνση, την ώρα αιχμής και πάνω. Μέχρι τις 10.000 περίπου τα

θεωρούμε ελαφρά, 10—20 μπορούμε να μιλάμε για προ-μετρώ (χροντρικά τα λέω τα νούμερα αυτή τη στιγμή) και από 20.000 επιβάτες ανά κατεύθυνση την ώρα αιχμής και πάνω, μπορούμε να μιλάμε για μετρώ. Βεβαίως, η Αθήνα, αυτή τη στιγμή, όπως ξέρετε, έχει τα λεωφορεία και πάει να κατασκευάσει και σχεδόν δύο γραμμές μετρώ. Η γραμμή των ΗΣΑΠ λειτουργεί σαν προ-μετρώ, ουσιαστικά, από άποψη μεταφορικής ικανότητας που είπαμε πριν, πάει σιγά-σιγά να γίνει μετρώ, με τα έργα εκσυγχρονισμού που υπάρχουν και, οπωσδήποτε, χρειάζονται μακροπρόθεσμα, κάποιες γραμμές τραμ, δηλαδή, ελαφρού μέσου σταθερής τροχιάς. Βεβαίως, είναι θέμα καθαρά ποσοτικό και κατάλληλων μελετών, ούτως ώστε να εντοπιστεί, πού χρειάζονται αυτές οι γραμμές.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Ευχαριστώ κ. Αργυράκο. Έχουμε και δύο ερωτήσεις που αφορούν τον κ. Αποστόλου. Είναι από το συνάδελφο Αντώνη Κοτσώνη, και από τον Επίκουρο Καθηγητή Ανωτάτης Γεωπονικής Σχολής, τον κ. Χρονόπουλο Ιωάννη.

Ερώτηση (Κ. Κοτσώνης Π.Μ.)

1) Σχετικά με την κάλυψη των ρεμάτων. Επειδή σχεδόν όλοι οι Δήμοι της Αττικής θέτουν ως μείζον θέμα την κάλυψη των ρεμάτων και επειδή το κόστος είναι μερικές φορές πολύ μεγάλο ερωτώ:

Είστε σίγουρος ότι η κάλυψη του Κηφισού, συμφέρει περιβαλλοντικά; Χθες ακούστηκε η άποψη, ότι ο Κηφισός βοηθά στον καλύτερο εξαερισμό της πόλης. Με τι στοιχεία στηρίζετε την άποψή σας; Πώς σχολιάζετε την αντίθετη άποψη;

2) Σχετικά με τις ΕΠΑ. Είστε ικανοποιημένος από το έργο που έπρεπε και πρέπει να κάνουν οι Δήμοι για την προώθηση των ΕΠΑ; Πώς σχολιάζετε το γεγονός, ότι σε αρκετούς Δήμους δεν προωθούνται οι πράξεις εφαρμογής, με αποτέλεσμα μηχανικοί και πολίτες να καταταλιπωρούνται για τη χορήγηση π.χ. των υψομέτρων;

Ερώτηση (Ι. Χρονόπουλος: επίκουρος καθηγητής Ανωτάτης Γεωπονικής Σχολής Αθηνών).

Θα ήθελα να πληροφορηθώ, εάν οι προτάσεις σας γενικά και, ειδικότερα, όσον αφορά στην κάλυψη του Κηφισού και των ρεμάτων βασίζονται σε δεδομένα ερευνητικών εργασιών, που έχουν προηγηθεί, ή αποτελούν μεταφορά βιβλιογραφικών στοιχείων άλλων περιοχών.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Δυστυχώς ο ερωτώμενος απουσιάζει. Απλώς θα κρατήσουμε για το αρχείο τις ερωτήσεις.

Ερώτηση (Μ. Κάσδαγλης, γεωπόνος, Υπ. Γεωργίας).

Υπάρχουν μελέτες ή στατιστικά δεδομένα μετρήσεων, που να αναφέρουν τις επιπτώσεις θανάτου ή το βαθμό μόλυνσης στους θαλάσσιους οργανισμούς (ψάρια) στους μολυσμένους κόλπους της χώρας μας και συγκεκριμένα, ποια ποσότητα καταναλισκόμενων ψαριών δημιουργεί προβλήματα στην ανθρώπινη υγεία;

2) Γνωρίζετε εάν η χρησιμοποίηση υφαλοχρωμάτων για τη βαφή πλοίων με οργανικές ενώσεις μετάλλων και κυρίως κασσίτερου δημιουργούν προβλήματα τοξικότητας; Νομίζετε ότι αυτό το θέμα πρέπει να αντιμετωπιστεί;

Απάντηση (Ν. Φριλίγκος): 1) Υπάρχουν στο Εθνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών, έχουν γίνει μετρήσεις παλαιό-

τερα στα πλαίσια του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεσόγειο και εκεί είχαν μετρήσει και μετράνε και τώρα ακόμα, σε στρείδια, είναι το (ΜΙΤΙΛΟΥΣ, ΚΑΛΟΠΡΟΒΙΣΙΑΛΙ) και αυτή πρέπει να είναι σ' ένα καθορισμένο είδος, σε κουτσουμούρες, και σε ορισμένα ακόμα άλλα είδη. Τα μέταλλα ήταν κυρίως ο υδράργυρος και το κάδμιο. Επίσης, έχουν κάνει μετρήσεις και σε εντομοκτόνα, στα ίδια είδη, δηλαδή και στα προηγούμενα, τα μύδια και τα ψάρια, εντομοκτόνων όπως το DDT.

Επίσης, όπως είχα δείξει στην τελευταία διαφάνεια, η οποία υπάρχει και στο έντυπο το οποίο έχω δώσει, βλέπετε ότι το ένα είναι η ρύπανση, ο ευτροφισμός των νερών βάσει των φωσφορικών αλάτων, και το άλλο είναι η ρύπανση στον πυθμένα, βάσει των βενθικών οργανισμών, που είναι οι οργανισμοί που υπάρχουν στον πυθμένα της θάλασσας και από το μαύρο βυθό που βλέπετε εδώ. Αυτό σημαίνει ότι εδώ, στην Ελευσίνα και στον αποχετευτικό αγωγό δεν υπάρχουν οργανισμοί. Και όσο απομακρυνόμαστε από το μαύρο αυτό βυθό αρχίζουν αυτοί οι οργανισμοί να αυξάνονται, δηλαδή η ποικιλότητα. Κοντά στον αγωγό υπάρχει επικράτηση ορισμένων ειδών και η ποικιλότητα είναι πάρα πολύ μικρή, ενώ όσο απομακρυνόμαστε από τον αποχετευτικό αγωγό, όπως και όταν φεύγουμε από την περιοχή της Ελευσίνας, αυξάνεται και ο αριθμός των ειδών και η ποικιλότητα.

Τώρα σχετικά με το ποια ποσότητα καταναλισκόμενων ψαριών δημιουργεί προβλήματα ανθρώπινης υγείας. Σ' αυτό δεν γνωρίζω πόση είναι η ποσότητα, αλλά μπορείτε, ως πούμε, να αποτανθείτε στο Εθνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών. Υπάρχουν επιστήμονες, οι οποίοι ασχολούνται με τα τοξικά μέταλλα, για να πουν ακριβώς ποια είναι η ποσότητα ψαριών, που πρέπει να δημιουργεί προβλήματα υγείας. Οπωσδήποτε, αυτό συσχετίζεται και με τη συχνότητα που τρώμε τα διάφορα ψάρια, όπως ανέφερε και κάποιος κύριος προηγουμένως για το φαινόμενο της (MINAMATA), που Ιάπωνες πάθανε αυτή την ασθένεια με τον υδράργυρο. Έχει σημασία και η συχνότητα της βρώσης των ψαριών. Ένα ανάλογο φαινόμενο είναι και στον κόλπο της Μυτιλήνης. Έχει το πρόβλημα του χρωμίου, επειδή είναι μια βιομηχανία εκεί, αλλά ακόμα δεν έχει διευκρινιστεί εάν η ποσότητα είναι σε τοξικά επίπεδα και δεν έχει διαπιστωθεί πόση είναι ακόμα η συχνότητα. Αλλά για περισσότερες πληροφορίες θα πρέπει να αποτανθούν στους επιστήμονες που ασχολούνται ειδικά με τα τοξικά μέταλλα.

2) Σ' ό,τι αφορά στις βαφές πλοίων, νομίζω, ότι αυτό το θέμα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Απ' ό,τι γνωρίζω, ως πούμε, σχετικά με τον κασσίτερο, είναι ότι οπωσδήποτε ο κασσίτερος είναι τοξικός. Είναι τοξικό στοιχείο για τους θαλάσσιους οργανισμούς, και μελέτες επάνω στις διάφορες μορφές του κασσίτερου, απ' ό,τι γνωρίζω, κάνει ο κ. Τσελέντης, ο οποίος είναι ειδικός συνεργάτης στο Πανεπιστήμιο Αθηνών. Μελετάνε τον κασσίτερο ειδικό σε οργανισμούς και σε ψάρια τα οποία συλλέγουν και επίσης εξετάζουν και την ανόργανη μορφή και την οργανική μορφή του κασσίτερου. Ο κ. Τσελέντης είναι μέλος της Επιστημονικής Εταιρείας Προστασίας Περιβάλλοντος, και θα πρέπει να αποτανθείτε σ' αυτόν μέσω της Εταιρείας, για να σας δώσει και στοιχεία και μετρήσεις που έχουν κάνει στο Πανεπιστήμιο Αθηνών. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν). Ευχαριστούμε κ. Φριλίγκο. Έχουμε ορισμένες παρεμβάσεις. Θα παρακαλούσα πάντως, η ανάπτυξη των παρεμβάσεων να είναι πάρα πολύ σύντομη, δηλαδή να μην υπερβούμε το τετράλεπτο ή πεντάλεπτο το πολύ. Είναι από τον κ. Καρασαββίδη Απόστολο.

Παρέμβαση: (Α. Καρασαββίδης, πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σωματείων ΥΠΕΧΩΔΕ):

Εκ μέρους της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σωματείων ΥΠΕΧΩΔΕ θέλουμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας προς το Προεδρείο, που μας έδωσε τη δυνατότητα αυτής της μικρής παρέμβασης, στην οποία ωστόσο, εμείς αποδίδουμε μεγάλη σημασία. Και τούτο, γιατί μας δίνεται η ευκαιρία, για πρώτη φορά, να γνωστοποιήσουμε από ένα τέτοιο σοβαρό βήμα όπως αυτό, τους προβληματισμούς και τις σκέψεις των εργαζομένων του ΥΠΕΧΩΔΕ, τη θέλησή τους, να συνεισφέρουν στον αγώνα του ελληνικού λαού για την προστασία του περιβάλλοντος.

Φίλοι και φίλες,

Η περιβαλλοντική υποβάθμιση είναι σήμερα παγκόσμιο φαινόμενο και δεν αποτελεί πια μόνο οικολογικό πρόβλημα μεμονωμένων περιοχών ή κρατών, αλλά απειλεί μεγάλες εκτάσεις του πλανήτη μας. Τα τελευταία χρόνια μπαίνει αυχά να ερωτημα: «ανάπτυξη ή προστασία του περιβάλλοντος;»

Πιστεύουμε ότι αυτό είναι ψευδοδίλημμα. Η καταστροφή του περιβάλλοντος δεν είναι αναπόφευκτο αποτέλεσμα της ανάπτυξης, μια και τα προβλήματα που δημιουργούνται δεν είναι αυθυπόστατα, αλλά εξαρτώνται από τις πολιτικές επιλογές που κυριαρχούν, το χαρακτήρα και το μοντέλο της ανάπτυξης.

Στο μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθήθηκε στη χώρα μας μετοπολεμικά — που στηρίχτηκε στην ασυδοσία των μεγάλων συμφερόντων και τον έντονα εξαρτημένο χαρακτήρα της οικονομίας μας — οφείλεται η συσσωρευση σοβαρότατων προβλημάτων σε όλα τα επίπεδα, με αρνητικές περιβαλλοντικές συνέπειες, που συνήθως πλήττουν τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα εντονότερα. Υπέρμετρος αστικός συγκεντρωτισμός, σύγχρονη εγκατάλειψη της υπαίθρου, έντονες περιφερειακές ανισότητες, παραγωγική υποβάθμιση, πολεοδομική αναρχία, καταστροφή της πολιτιστικής κληρονομιάς, υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, απειλή εξάντλησης των φυσικών πόρων, διατάραξη της οικολογικής ισορροπίας ορισμένων περιοχών. Ιδιαίτερα στο οικιστικό δίκτυο της χώρας μας, έχουν οξυνθεί τα προβλήματα, που συναρτώνται με την ποιότητα ζωής των κατοίκων: ανεπάρκεια κοινωνικών εξυπηρετήσεων και άνιση κατανομή τους, ανάμειξη ασυμβίβαστων χρήσεων, μεγάλες πληθυσμιακές πυκνότητες, έλλειψη πράσινου και ελεύθερων χώρων, αύξηση των περισχών που έχουν ανάγκη ανάπλασης, σοβαρές ελλείψεις σε τεχνική υποδομή, ακουστική ρύπανση, αισθητική υποβάθμιση.

Το χαρακτηριστικότερο και πιο επικίνδυνο παράδειγμα όξυνσης της περιβαλλοντικής κρίσης, αποτελεί η ατμοσφαιρική ρύπανση και η γενικότερη περιβαλλοντική υποβάθμιση της Πρωτεύουσας, που αποκτά σταδιακά εκρηκτικές διαστάσεις και σπ' ό,τι προδιαγράφονται οι εξελίξεις, είναι βέβαιο ότι στο άμεσο μέλλον, τα προβλήματα

θα διογκωθούν σε κρίση εθνικής σημασίας, με επιπτώσεις στις συνθήκες ζωής, αλλά και στην παραγωγική βάση του πρώτου μητροπολιτικού κέντρου της χώρας.

Σ' αυτό το πλαίσιο αποκτά καθοριστικό ρόλο το μαζικό κίνημα των συνδικαλιστικών και επιστημονικών οργανώσεων και των οικολογικών κινήματων, από κοινού με τους φορείς της Τ.Α., για να είναι δυνατό να διεκδικηθούν λύσεις σε θετική κατεύθυνση.

Τα τελευταία χρόνια με τη διαρκή επιδείνωση της κατάστασης, έχουν πολλαπλασιαστεί οι αντιδράσεις των κατοίκων και των κοινωνικών οργανώσεων της Πρωτεύουσας. Οι διεκδικήσεις για χώρους πράσινου και κοινωφελών λειτουργιών, αναδασώσεις των ορεινών όγκων, αυστηρό έλεγχο της οχλούσας βιομηχανίας, βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, διάθεση σοβαρών οικονομικών πόρων για την προστασία του περιβάλλοντος, συνεχώς βρίσκονται στο προσκήνιο της επικαιρότητας.

Το πρότυπο ανάπτυξης, στη βάση του οποίου οργανώθηκε και αναπτύχθηκε η Πρωτεύουσα και που συνεχίζεται ουσιαστικά μέχρι και σήμερα, έχει καταδείξει ότι η προοπτική για ένα διαφορετικό πρότυπο ανάπτυξης, απαιτεί ρήξεις με το κατεστημένο συμφέροντα και οσοβάρους αγωνιστικές κινητοποιήσεις. Μονάχα με τη σταθερή επιδίωξη της κοινωνικής συμμαχίας των εργαζομένων, είναι εφικτή η κατάκτηση θετικών λύσεων, ώστε να βρεθούν διέξοδοι στην περιβαλλοντική κρίση της Αθήνας.

Θεωρούμε ότι σοβαρό μερίδιο της ευθύνης στα ζητήματα αυτά αναλογεί σε μας τους εργαζόμενους στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Η ευθύνη αυτή οριοθετείται σε δύο επίπεδα:

Κατά την άσκηση των υπηρεσιακών μας καθηκόντων με την υποστήριξη των προτάσεων των επιστημονικών, κοινωνικών κλπ. φορέων και κατόπ τη συνδικαλιστική μας δραστηριότητα με βάση επεξεργασμένες θέσεις.

Θεωρούμε ότι αποτελεί δικαίωμα και υποχρέωση του συνδικαλιστικού κινήματος ή άμεση πληροφόρηση, η διαμόρφωση προτάσεων, η συμμετοχή στις αποφάσεις και ο έλεγχος στην υλοποίησή τους, καθώς και η συμμετοχή στην ευαισθητοποίηση του κοινωνικού συνόλου. Είναι εξαιρετικά σημαντική η ανάγκη να κατακτηθεί ενιαία ταυτότητα ανάμεσα στον επαγγελματικό μας ρόλο σαν δημόσιοι λειτουργοί και τον ευρύτερο κοινωνικό μας ρόλο, ταυτότητα που αναγκαστικά περνά μέσα από τον αγώνα για εκδημοκρατισμό της Δημόσιας Διοίκησης.

Με βάση τα παραπάνω, επιθυμούμε να αναπτύξουμε δραστηριότητα σε συντονισμό και συνεργασία με κάθε κοινωνικό και μαζικό φορέα στην κατεύθυνση:

1.— Της οργάνωσης της πληροφόρησης του λαού για τα ζητήματα του περιβάλλοντος για την κοινή και αποτελεσματικότερη διεκδίκηση αιτημάτων.

2.— Της επεξεργασίας πλαισίου βασικών αρχών και θέσεων για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα προτάσεων για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών συνεπειών, τόσο στην Πρωτεύουσα όσο και στην υπόλοιπη χώρα.

3.— Της ποιοτικής βελτίωσης των υπηρεσιών περιβάλλοντος με την άρση των επικαλύψεων και του κατακερματισμού των αρμοδιοτήτων, και της οξείωσης της υλικοτεχνικής υποδομής.

4.— Της αντιμετώπισης της έλλειψης ειδικευσης λόγω της ανυπαρξίας μεταπτυχιακών σπουδών στη χώρα μας σε ζητήματα περιβάλλοντος.

5.— Της αποκέντρωσης αρμοδιοτήτων περιβαλλοντικής προστασίας στην Τ.Α. με την υλοποίηση των προβλέψεων του Ν. 1650/86 και την ταυτόχρονη ενίσχυσή της με τους αναγκαίους οικονομικούς πόρους και το ειδικευμένο στελεχικό δυναμικό.

Στα πλαίσια αυτά αναλαμβάνουμε την πρωτοβουλία της διοργάνωσης διήμερου συνέδριου το φθινόπωρο, στο οποίο πιστεύουμε ότι η ενεργός συμμετοχή σας θα δώσει τα αποτελέσματα που προσδοκούμε, σε όφελος του κοινού αγώνα μας για την προστασία του περιβάλλοντος, για την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής μας.

Πρόεδρος: (Β. Αμπακούμκιν). Ευχαριστούμε κύριε Καρασαββίδη. Έχουμε μία απάντηση στα όσα είπε ο κ. Αλιφραγκής, από τους κυρίους Τάσο Χρυσοστομίδα, δικηγόρο και Κώστα Παπαμητρόπουλο, αρχιτέκτονα.

Επειδή είναι πληροφοριακού περιεχομένου, παρ' όλο ότι δεν είναι παρών ο κ. Αλιφραγκής, θα τη διαβάσω. Θα ήθελα να πληροφορήσω, ότι στην περιοχή Πειραιά, υπάρχει και λειτουργεί εγκατάσταση υποδοχής καταλοίπων πλοίων, πετρελαιοειδών, που ανήκει σε ιδιωτική επιχείρηση. Οι παραπάνω ευκολίες υποδοχής καταλοίπων, προβλέπονται από το Ν. 743/77. Η συγκεκριμένη εγκατάσταση λειτουργεί σε ειδικά διαμορφωμένα πλοία. Οι εγκαταστάσεις αυτές προβλέπονται και απαιτούνται και από διεθνείς συμβάσεις για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Έχουμε μερικές ερωτήσεις για τον κ. Ζιώγα, αλλά επειδή ήταν τελευταίος ομιλητής, θα τις απαντήσει μετά τις δύο παρεμβάσεις που υπάρχουν ακόμα. Μία είναι του κυρίου Ευθυμίου Αναγνωστόπουλου, Π.Μ. και η άλλη του κ. Οδυσσέα Πλανάκη, Π.Μ.

Παρέμβαση: (Ε. Αναγνωστόπουλος, Π.Μ.).

Αφορμή γι' αυτή την παρέμβαση πήρα από τις ομιλίες σχεδόν όλων των ομιλητών μέχρι τώρα, στις οποίες γινόταν η προτροπή, η Τοπική Αυτοδιοίκηση να αναλάβει έναν ευρύτερο ρόλο, και ειδικά από τις ομιλίες των Εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που μιλήσανε σήμερα, σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Σίγουρα είναι ζητούμενο, η Τοπική Αυτοδιοίκηση να αναλάβει ένα καλύτερο και ευρύτερο ρόλο, τόσο στην προστασία του περιβάλλοντος, όσο και στην ποιοτική αναβάθμιση της ζωής των κατοίκων της Αθήνας. Το πρόβλημα όμως που υπάρχει, είναι ότι για την πραγμάτωση των παραπάνω σκοπών, χρειάζονται και αρμοδιότητες και, το κυριότερο, οι πόροι, γιατί χωρίς έργα, είναι λογικό ότι τίποτα δεν πρόκειται να γίνει. Και νομίζω ότι είναι γνωστό σε όλους εδώ μέσα, και οι Εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορούν να το επιβεβαιώσουν, ότι οι πόροι τους οποίους έχουν, αλλά και οι αρμοδιότητες είναι ελάχιστες και θα μπορούσα να κυριολεκτήσω εάν έλεγα ότι στην κυριολεξία ασφυκτούν, τόσο από αρμοδιότητες, όσο και από πόρους.

Για να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης, για να δούμε δηλαδή τι γίνεται σε χώρες, όπου πραγματικά η Τοπική Αυτο-

διοίκηση παίζει έναν τέτοιο ρόλο, θα αναφέρω τόσο τις αρμοδιότητες τις σχετικές με το περιβάλλον, όσο και τους προϋπολογισμούς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού, που αυτοί βέβαια δεν αναφέρονται μόνο στο περιβάλλον, αλλά γενικά στο σύνολο των αρμοδιοτήτων. Και αναφέρομαι βασικά στις κεντροευρωπαϊκές χώρες, Γερμανία, Αυστρία, Ελβετία.

Λοιπόν οι αρμοδιότητες που θα μπορούσαν να έχουν και έχουν επαφή με το περιβάλλον είναι: Οι ίδιες οι Κοινότητες και οι Δήμοι καθορίζουν τη χρήση γης στα όριά τους, πράγμα που σημαίνει ότι εάν δεν δώσει την έγκριση, εάν δεν προβλέπεται από την ίδια την Κοινότητα να γίνει το οποιοδήποτε έργο, στο χώρο αυτό, δεν γίνεται απλά. Δεν έρχεται η Κεντρική Διοίκηση και το επιβάλλει από πάνω, απλώς δεν γίνεται, όπως έχουν και τον πολεοδομικό έλεγχο. Στα όριά τους οι Κοινότητες και οι Δήμοι καθορίζουν τόσο το οδικό δίκτυο το τοπικό, το κοινοτικό, όσο και τις μεταφορές με την ευρύτερη έννοια, δηλαδή και την κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά και την κατασκευή του δικτύου, του οδικού δικτύου. Μετά έχουμε τη συλλογή, τελική απόθεση και τυχόν επεξεργασία των στερεών απορριμμάτων, που είναι υποχρέωσή τους, όπως υποχρέωσή τους είναι η συλλογή και η τελική επεξεργασία των υγρών λυμάτων.

Αυτά ήταν για την Τοπική Αυτοδιοίκηση πρώτου βαθμού. Σε δεύτερο βαθμό, έχουμε την έκδοση αδειών και τον έλεγχο των βιομηχανιών, και τον καθορισμό ευρύτερων οδικών δικτύων ή αποχετευτικών δικτύων και μεγαλύτερων εγκαταστάσεων καθαρισμού λυμάτων, και τα υπερτοπικά συστήματα επεξεργασίας στερεών απορριμμάτων. Τώρα βέβαια, όλα αυτά χρειάζονται χρήματα. Και χρήματα έχουν. Ο μέσος όρος σ' αυτές τις 3 χώρες είναι για την Τοπική Αυτοδιοίκηση πρώτου βαθμού, 30% του κρατικού προϋπολογισμού, όχι μόνο γι' αυτές τις αρμοδιότητες αλλά και για τις υπόλοιπες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και σε καμία περίπτωση αυτό δεν είναι κάτω από 25%.

Τελικά νομίζω, ότι όταν ζητάμε από την Τοπική Αυτοδιοίκηση να αναλάβει ένα ρόλο, θα πρέπει, να μην της δίνουμε μόνο το ρόλο ενός ελεγκτή και ενός αστυνομικού και μέτρων, τα οποία αποφασίζουν άλλοι και αυτή θα πρέπει να ελέγχει την εφαρμογή τους, γιατί αυτό είναι ένας άχαρος ρόλος, εάν θέλετε, και νομίζω ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα πρέπει να το σκεφτεί πολύ εάν θα πρέπει να τον αναλάβει, αλλά θα πρέπει να της δίνουμε και τις αρμοδιότητες, αλλά και τους πόρους, ώστε πραγματικά να μπορεί να εξασκήσει μια περιβαλλοντολογική πολιτική. Ευχαριστώ πολύ.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Ευχαριστούμε κύριε Αναγνωστόπουλε για την πολύ ωραία πληροφόρηση. Ο κύριος Πλανάκης παρακαλώ.

Παρέμβαση του κ. Οδ. Πλανάκη, Π.Μ.

Αγαπητό προεδρείο, αγαπητοί ακροατές,

Είχα υποβάλει τις παρεμβάσεις πολύ νωρίτερα. Αοφαλώς δεν θα τις έκανα τώρα, γιατί αυτοί που θα ήταν να το ακούσουν, πάλι λείπουν. Σχετικά με μερικές πληροφορίες, ειδικά η πρώτη παρέμβαση, η μικρή, οφείλεται στις χθεσινές λαθεμένες απαντήσεις που έδωσαν οκόπιμα

και σήμερα συνεχίστηκε λίγο σκόπιμα. Επώθηκε χτες, παρ' όλη την παρέμβασή μου, ότι η ρύπανση από τη θέρμανση είναι 3%. Διαφεύδω αυτό και το καταγγέλλω. Είναι ψέματα. Είναι σκοπιμότητα να λέμε 3% είναι η θέρμανση, τη στιγμή που εδώ έχουμε επίσημα του ΠΕΡ-ΠΑ χαρτιά, που σύμφωνα με το ΠΕΡΠΑ το ίδιο, βγαίνουν 19,7, 13,5 είναι μόνο από τον καπνό. Αυτό τα λέει όλα. Τώρα, ίσως να μη μας ικανοποιεί, αλλά το επίσημο το ΠΕΡΠΑ λέει εδώ πέρα: «όλα τα καύσιμα που παίρνουμε στην Αττική, είναι 2.813.960 τόνοι το χρόνο. Απ' αυτά έχουμε για καύσιμα, 527.000 τόνους πετρέλαιο», το καύσιμο αυτό είναι 18% και πιο επίσημα, αυτά είναι από το ΠΕΡΠΑ, τα καύσιμα τον περασμένο χρόνο γιο τη βιομηχανία ήταν 775 τόνοι μαζούτ, για τα αυτοκίνητα, πετρέλαιο και βενζίνη μαζί είναι περίπου 1.060 τόνοι και η κεντρική θέρμανση είναι πάνω από 600 τόνους.

Θα σας παρακαλέσω, τέτοια πράγματα να μην τα λένε εδώ πέρα επίσημα, γιατί είμαστε μηχανικοί. Ποια είναι η σκοπιμότητα: Η σκοπιμότητα ήταν, όπως πολλές φορές το τόνοια, μέσω της ΕΟΚ να μας πασάρει η βιομηχανία τα αυτοκίνητα με αμόλυβδη βενζίνη. Η αμόλυβδη βενζίνη δεν έχει καμιά σχέση με τη ρύπανση και το νέφος. Η αμόλυβδη βενζίνη δεν θα μειώσει το νέφος, παρά θα το αυξήσει. Στην αμόλυβδη βενζίνη εκλύονται άλλα πράγματα. Εγώ βέβαια έχω να κάνω παρέμβαση, όποιος θέλει ας ρωτήσει. Η αμόλυβδη βενζίνη θα πει ότι δεν θα έχει μόλυβδο, αλλά δεν θα πει ότι δε θα έχει υδρογονάνθρακες, ή μονοξειδίο του άνθρακα. Αυτά θα αυξηθούν. Κλείνω την πρώτη παρέμβαση.

Στη δεύτερη παρέμβαση είναι αρκετά πιο σοβαρή και νομίζω ότι πρέπει εάν θέλει κανείς, να ρωτήσει. Ένα θέμα κλείνεται και δεν λέγεται.

Πάλι χτες, θα τονίσω περισσότερο, ότι είπαν αρκετά ότι μειώνεται το οξυγόνο στην Αθήνα. Αυτό είναι από τα βασικότερα που ήταν τα περισσότερα θύματα το καλοκαίρι. Δεν θα σας κάνω μάθημα εδώ πέρα, αλλά ξέρουμε στην ατμόσφαιρα έχουμε 20,9% οξυγόνο. Κάθε λίτρα βενζίνη μας τρώει 3,5 λίτρα οξυγόνο. Πού θα βρεθεί σας παρακαλώ το οξυγόνο, όταν υπάρχει εντελώς άπνοια; Έχω κάνει μελέτες, έχω μια διδακτορική διατριβή, δεν μπορώ να τα δώσω επίσημα ακόμα τα στοιχεία, αλλά μπορώ να σας δώσω επίσημα στοιχεία άλλων Καθηγητών οσοβαρών, του Καθηγητή του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κυρίου Χατζηστάθη, που λέει εδώ πέρα στο έγγραφό του ξέρετε πόσο; 17%. Παραμένει το οξυγόνο, σε σύγκριση και μια σειρά άλλων επιστημόνων. Αυτό είναι πολύ σοβαρό, γιατί στην Αθήνα έχουμε πραγματικά έλλειψη οξυγόνου και όταν έχουμε έλλειψη οξυγόνου, αυτά είναι αυξημένα. Και ένα άλλο που είναι το βασικότερο, δεν το είπαν χτες αλλά θα το τονίσω. Όταν ήταν ο καύσωνας στην Αθήνα, είχαμε 44-38 βαθμούς, ξέρετε πόσο ήταν στο μπετόν: το μπετόν, σας το λέω υπεύθυνα γιατί έκανα τις μετρήσεις και από τη δουλειά που έχουμε, έφτασε τους 64-65 βαθμούς.

Σκεφθείτε τώρα τι συμβαίνει, όταν εμείς βρισκόμαστε σε δρόμο. Έχουμε τα καυσαέρια, που φτάνουν από 100 μέχρι 200 βαθμούς θερμοκρασία, έχουμε ταν καύσωνα και δεν έχουμε οξυγόνο. Αυτά είναι τα βασικότερα. Γιατί δεν το λένε; Εγώ αυτό το λέω επίσημα και έχω κάνει και εργασία γι' αυτό το θέμα. Και φυσικά, τι να το πούμε; Τι

λείπει; Δεν είναι αυτοί οι αρμόδιοι που θέλουν να το ακούσουν και εγώ κάνω παρέμβαση και δεν κάνω εισήγηση. Όποιος θέλει ερωτήσεις.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Η ερώτηση είναι προς τον ερωτώμενο. Τι σημαίνει το 65 βαθμοί στο μπετόν; Η θερμοκρασία;

Οδ. Πλανάκης: Εγώ το είπα καθαρά, όταν έχουμε θερμοκρασία 40 βαθμούς Κελσίου, στο μπετόν έχουμε θερμοκρασία από 60 μέχρι 65 και 66 βαθμούς. Στο μπετόν, τόσο καιεί το μπετόν. Δηλαδή έχουμε και θέρμανση από το μπετόν, από την άσφαλτο, έχουμε και τα καυσαέρια των αυτοκινήτων που φτάνουν από 150° μέχρι 300°. Τότε, άμα βρεθούμε δίπλα, ξέρουμε τι μας περιμένει.

Παρέμβαση Οδ. Πλανάκη, Π.Μ.

Είναι άξιοι συγχαρητηρίων που η Τοπική Αυτοδιοίκηση πιάνει αυτό το θέμα, αλλά το θέμα των απορριμμάτων, δυστυχώς, δεν είναι ζήτημα ΤΑ, είναι ζήτημα πολιτείας. Θέλω να πω δυο πράγματα μονάχα. Τα απορρίμματα δεν είναι — ζούμε στον 20ό αιώνα — για τις χωματερές, είναι ενέργεια. Και όταν η ενέργεια χάνεται, δυστυχώς είναι ζημιά για την Εθνική μας Οικονομία. Και κάτι άλλο, που δεν είναι πολυτέλεια. Τώρα τουλάχιστον που χιτίζονται καινούργιες κατοικίες, η πολιτεία θα έπρεπε να επιβληθεί, η νοικοκυρά θα πρέπει να ρίχνει τα απορρίμματα από την κουζίνα και να τα παίρνει κάτω στα δοχεία, έτσι γίνεται στον κόσμο. Τώρα εμείς πότε θα φτάσουμε σ' αυτό; Δεν είναι πολυτέλεια, είναι ζήτημα πολιτείας. Σας ευχαριστώ.

Ερώτηση: (Β. Παναζόπουλου, χημικού ΔΕΗ):

Γιατί ο Ενιαίος Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής δεν προσανατολίζεται και δεν εισηγείται την κατασκευή Εργοστασίου επεξεργασίας απορριμμάτων, όπως γίνεται και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες; Με τέτοια εργοστάσια είναι δυνατόν να διαχωριστούν μεταλλικά και γυάλινα αντικείμενα, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν πρώτη ύλη, τα δε λοιπά απορρίμματα περιέχουν ικανή θερμογόνο δύναμη και μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανάλογα.

Απάντηση (Χ. Ζιώγα, προϊστ. Τ.Υ. ΕΣΔΚΝΑ)

Υπάρχει μελέτη του Τεχνικού Επιμελητηρίου, του Τμήματος Θεσσαλονίκης, υπάρχει μελέτη της ΔΕΗ — πρέπει να είναι του '77 — σχετικά με τη δυνατότητα καύσης των απορριμμάτων. Πρότειναν τη σωστή οργάνωση και εφαρμογή της υγειονομικής ταφής και τη διερεύνηση της δυνατότητας ανακύκλωσης των απορριμμάτων. Υπάρχει λοιπόν η μελέτη της ΔΕΗ. Η πρώτη συγκροτημένη μελέτη ήταν για την καύση των απορριμμάτων και έβγαλε, ότι δεν μπορούσε να γίνει για τα ελληνικά απορρίμματα, και θα πω εδώ ότι έχουν υγρασία 55%, αλλά είναι ένα τετράμηνο, κατά το οποίο η υγρασία φτάνει 65%, μιλάμε για την περίοδο του «καρπουζιού», ας την πούμε έτσι.

Υπάρχει το προηγούμενο της Θεσσαλονίκης. Πριν από 15 χρόνια από ιδιώτη είχε γίνει μονάδα λιπασματοποίησης, εδαφοβελτιωτικού δηλαδή, η οποία έκλεισε, όχι τόσο για τεχνικά προβλήματα, όσο για ζητήματα αγοράς. Και υπάρχει το τελευταίο παράδειγμα της Ζακύνθου, όπου με πολλές δεκάδες εκατομμύρια, φτάσαμε και ξεπεράσαμε τελικά τα 100, κάναμε μονάδα καύσης στη Ζά-

κυνθο, υπολείπεται ακόμα. Προχθές μάλιστα την έδειξε και η τηλεόραση, έδειξε τα προβλήματα που δημιουργούνται, όπου τα σκουπίδια βέβαια δεν μπορούν να καούν, όπου προστίθεται συνεχώς καύσιμο για να καούν, πράγμα που το κάνει αντιοικονομικό, αλλά καθυστερεί την καύση.

Η παραγωγή απορριμμάτων είναι μεγαλύτερη τελικά από τη δυνατότητα — έτσι όπως βγαίνει στην πράξη — του εργοστασίου, παρ' όλο που δουλεύει σε αυξημένες βάρδιες. Υπάρχουν απορρίμματα δεξιά και αριστερά έξω από το εργοστάσιο — σας λέω τα έδειξε πριν από μια εβδομάδα και η τηλεόραση — υπάρχουν δηλαδή όλα αυτά τα προβλήματα.

Μέχρι τώρα όσες παρεμβάσεις γίνανε, και βέβαια δεν είναι άσχετο, γίνανε και με τρόπο εντελώς απρογραμμάτιστο και χωρίς μελέτες γύρω από μια άλλη δυνατότητα αξιοποίησης, ας το πούμε έτσι, των απορριμμάτων, απέτυχαν. Μελέτες γίνανε. Έγινε η πράσφατη μελέτη του Τεχνικού Επιμελητήριου, στην οποία συμμετείχα κι εγώ, από ομάδα εργασίας εννιά, όπου πάλι επαναβεβαιώνει τον προσανατολισμό για διερεύνηση στον τομέα της ανακύκλωσης, και μάλιστα, βγόνει από αυτή τη μελέτη ότι ένα ποσοστό πάνω από το 50% του εξοπλισμού, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μηχανική ανακύκλωση, μπορεί να κατασκευαστεί στην Ελλάδα και προς αυτή ακριβώς την κατεύθυνση ερευνά ο Σύνδεσμος. Γιατί, όπως είπα και στην εισήγησή μου — αν και βέβαια κάπως βιαστικά — υπάρχει μια ολοκληρωμένη πιλοτική εγκατάσταση ανοκύκλωσης, δηλαδή βγάζει μαγνητιζόμενα μέταλλα, RDF καύσιμο υλικό, μείγμα χαρτιού και πλαστικού, και επίσης οργανικό κλάσμα, το οποίο μετά, με αερόβιο ζύμωση, το κάνει εδαφοβελτιωτικό.

Υπάρχει λοιπόν ο προσανατολισμός. Μένει να μας βάλει το ρεύμα η ΔΕΗ, για να ξεκινήσει αυτή η εγκατάσταση, η πιλοτική, να δουλεύει με 16 τόνους το οκτώωρο. Τα αποτελέσματα που θα βγάλουμε από εκεί — και δεν είναι μόνο τα αποτελέσματα, να δούμε τι θα μας βγάλει αυτή η μονάδα, εάν μπορεί να το απορροφήσει και η αγορά — θα μας δείξουν τελικά τη δυνατότητα αξιοποίησης των απορριμμάτων στην Ελλάδα.

Να πούμε όμως και κάτι: Εξοικονομούμε ενέργεια όταν παράγουμε, όταν ας πούμε, αποτιμώντας αυτή την ενέργεια σε δραχμές, πληρώνουμε 5.000 δραχμές π.χ. για να διαχειριστούμε ένα τόνο απορριμμάτων και από την ενέργεια την οποία παίρνουμε πάλι, μεταφράζοντάς την οικονομικά, αποκομίζουμε ένα όφελος 1.500 δραχμών; Και, κατά συνέπεια, πληρώνουμε, επιδοτούμε την καύση αυτή με 3.000 δραχμές; Ή 3.500; Αυτά τα χρήματα δεν είναι ενέργεια; Δεν είναι αυτά τα ανταλλακτικά που θα πάρουμε; Δεν είναι τα καύσιμα που θα βάλουμε; Δεν είναι η αμισβή του εργαζόμενου, ο οποίος θα δουλέψει εκεί πέρα; Αυτές οι επιπλέον 3.000 δραχμές που υπερκαλύπτουν αυτή την ενέργεια, την οποία παίρνουμε;

Βλέπουμε λοιπόν, εάν δούμε το πρόβλημα κάπως συνολικά, ότι δεν είναι έτσι και, βέβαια, εάν δούμε και τι γίνεται έξω, επειδή υπάρχει αυτή η εντύπωση και θα αναφερθώ σε συγκεκριμένο, αν θέλετε, πια νούμερα, επειδή υπάρχει αυτή η λαθεμένη, θα έλεγα, πληροφόρηση τι γίνεται έξω. Έξω γίνεται ακριβώς το αντίθετο από αυτό που νομίζετε. Δηλαδή; Το 90% στις Ηνωμένες Πολιτείες

της Αμερικής είναι υγειονομική ταφή. Βέβαια, όλοι ψάχνουν και ερευνούν για νέες μεθόδους διάθεσης των απορριμμάτων, γιατί καταλαβαίνετε ότι οι χωματερές δεν είναι ανεξάντλητες.

Συνολικά, στις χώρες της ΕΟΚ — ΕΟΚ μείον την Ελλάδα — 65% είναι υγειονομική ταφή, περίπου 25% είναι καύση, το υπόλοιπο είναι ανακύκλωση με παραγωγή εδαφοβελτιωτικού υλικού. Τώρα, εάν δεν φτάνει 25% και είναι 20% και 15% το άλλο, κάπου εκεί είναι τα νούμερα. Μόνο η Γαλλία έχει περίπου 35% καύση. Είναι η μόνη χώρα στην Ευρώπη που έχει καύση, που έχει δηλαδή κάπως αυξημένη καύση. Στη Γερμανία και την Αγγλία είναι ακόμα μεγαλύτερα τα ποσοστά από 80% που κάνουν υγειονομική ταφή. Δηλαδή είναι λάθος να νομίζουμε, επειδή γίνεται μια μονάδα και μας την παρουσιάζουν στις εφημερίδες ή παύ λένε π.χ. στη Σοβιετική Ένωση κάνουν ανακύκλωση. Εντάξει, κάνουν μια μονάδα και αυτή είναι περισσότερο μονάδα, για να τους δώσει να ελέγξουν τις δυνατότητες που έχει. Το 95%-97% είναι υγειονομική ταφή. Μην παρασυρόμαστε λοιπόν, επειδή γίνονται δυο μονάδες και προβάλλονται, να λέμε ότι γίνεται υγειονομική ταφή. Υπάρχουν μονάδες λιπασματοποιίας, οι οποίες παράγουν εδαφοβελτιωτικό, το οποίο μετά πληρώνουν και το θάβουν στις χωματερές και δεν είναι ούτε μια, ούτε δύο αυτές οι μονάδες. Από εκεί και πέρα η καύση, όταν είναι όπως αυτή της Βέρνης — που είναι μια παλιά εγκατάσταση κεντρικής θέρμανσης — είναι και μετά σ' αυτή την εγκατάσταση που δούλευε, που είχε τους σωλήνες της, που είναι τεράστια έξοδα να κάνεις τις σωληνώσεις, να μεταφέρει το θερμό ατμό. Από εκεί και μετά μετά, εναλλακτικά, πηγαίνεις και σκουπίδι να το κάψεις, αλλά τι σκουπίδι; Της Βέρνης, που έχει 45% χαρτί, και 15% οργανικό, όχι 55% οργανικό και 15-20% χαρτί, που έχει το δικό μας σκουπίδι. Εκεί έχεις όλη τη μονάδα έτοιμη, κάνεις μισ εναλλακτική εγκατάσταση, συμπληρωματική, και καις και το σκουπίδι σου, οπότε ανάλογα με το σκουπίδι και τη θερμογόνο δύναμη που έχεις κάθε φορά, συμπληρώνεις και με το καύσιμο το κλασικό. Βέβαια μια τέτοια μονάδα, εντάξει, θα λειτουργεί οικονομικά. Και οσοτά κάνουν και μπορούν να το κάνουν αυτό το πράγμα, αλλά δεν μπορούμε να λέμε τώρα στην Ελλάδα να εφαρμόζουμε τέτοιες μεθόδους έτσι, χωρίς παραπέρα διερεύνηση. Επαναλαμβάνω, ότι εμείς είμασταν ακριβώς στη φάση της διερεύνησης με αυτή την πιλοτική εγκατάσταση, και με τη διαλογή στην πηγή, που είναι η λύση. Η μακροπρόθεσμη λύση βέβαια, προϋποθέτει πάρα πολλά πράγματα. Η διαλογή στην πηγή, όπου η νοικοκυρά η ίδια θα βγάζει ξεχωριστά το γυαλί και το μέταλλο και το χαρτί, σε 3 διαφορετικούς κάδους, όπου εκεί θα γίνεται σωστή ανακύκλωση.

Ερώτηση (Π. Κόλλιας, πολιτικός-υγειονολόγος μηχανικός).

Υπάρχει στο πρόγραμμα του Ενιαίου Συνδέσμου πρόβλεψη για τον εντοπισμό της έκτασης εξάπλωσης της ρύπανσης των υπόγειων νερών από τα στραγγίσματα των απορριμμάτων που, όπως είπατε, γίνεται από την αρχή λειτουργίας του χώρου διάθεσης. Θεωρείται πιθανή η χρηματοδότηση τέτοιων σχεδίων από την ΕΟΚ; Πότε πιστεύετε, χρονικά, ότι θα έχετε απάντηση στην περίπτωση ύπαρξης τέτοιου προγράμματος;

Απάντηση (Χ. Ζιώγας, προϊστ. Τ.Υ. ΕΣΔΚΝΑ)

Πράγματι, στον προϋπολογισμό του 1988 έχουμε ένα ερευνητικό πρόγραμμα 2,5 εκατομμυρίων για τη μελέτη του υδροφόρου ορίζοντα από τη λειτουργία της χωματερής. Το '78 είχε γίνει μια ανάλογη μελέτη. Ο κ. Κόλλιας ήταν στο Υπουργείο Εσωτερικών και καθ' ύλην αρμόδιος γι' αυτό το ζήτημα, ο κύριος Καραδήμος την είχε φτιάξει. Δεν είχε διαπιστωθεί τότε ρύπανση από τη χωματερή. Βέβαια, πέρασαν τόσα χρόνια. Προς την κατεύθυνση αυτή, τώρα ενεργοποιείται το ΠΕΡΠΑ, ο κ. Ξενακής από το ΠΕΡΠΑ έχει σχετικές έρευνες. Αλλά σε συνεργασία με το ΠΕΡΠΑ και ο Σύνδεσμος — πιστεύω τον Ιούλιο περίπου θα αρχίσουμε — γιατί τότε τελειώνει το πρόγραμμά μας για το εδαφοβελτιωτικό και για τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, οπότε θα μπορούμε να ασχοληθούμε και μ' αυτό. Βέβαια, εάν τεθεί πρόβλημα, ξέρου-

με πολύ καλά — άλλωστε ακόμα είμαστε σε επαφή με τον κ. Κόλλια — ότι η ΕΟΚ χρηματοδοτεί προγράμματα για την απορρύπανση εκτάσεων που έχουν ρυπανθεί από χωματερές. Θα προσφύγουμε βέβαια προς την ΕΟΚ. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος (Β. Αμπακούμκιν): Ευχαριστούμε τους εισηγητές που μας έδωσαν τόσο πολύτιμα στοιχεία, που θα ληφθούν υπόψη στα συμπεράσματα και στις περαιτέρω ενέργειες του Τεχνικού Επιμελητηρίου, επάνω στο θέμα του περιβάλλοντος. Ευχαριστούμε όσους συμμετείχαν στη συζήτηση και εσάς που βέβαια παρακολουθήσατε και με κάποια υπομονή, μέχρι αυτή την ώρα. Ευχαριστώ.

Λύεται η συνεδρίαση