Ε.Ο.

Αριθμός 3851/2006

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ε΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του την 11η Ιανουαρίου 2006, με την εξής σύνθεση : Κ. Μενουδάκος, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος, Αγγ. Θεοφιλοπούλου, Ν. Ρόζος, Αθ. Ράντος, Μ. Κωνσταντινίδου, Σύμβουλοι, Μ. Τριπολιτσιώτη, Δ. Βασιλειάδης, Πάρεδροι. Γραμματέας η Γ. Σακελλαρίου, Γραμματέας του Ε΄ Τμήματος.

Για να δικάσει την από 23 Ιανουαρίου 2004 αίτηση :

των : 1) Συλλόγου Περιβάλλοντος και Οικολογίας Χίου, που εδρεύει στην Χίο, οδός Ηρώων Πολυτεχνείου αριθμός 5, 2) Κοινωνικού, Εκπολιτιστικού, Αθλητικού Συλλόγου Φάρκαινας Κονταρίου, που εδρεύει στην Παναγία Φάρκαινα νήσου Χίου, οι οποίοι παρέστησαν με τους δικηγόρους : 1) Βασίλειο Δωροβίνη (Α.Μ. 3177) και 2) Σταμάτα Ασημακοπούλου (Α.Μ. 11517), που τους διόρισαν με πληρεξούσιο, 3) Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς, σωματείου πανελλήνιας εμβέλειας που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Τριπόδων αριθμός 28, η οποία παρέστη με τον ίδιο πιο πάνω δικηγόρο Βασίλειο Δωροβίνη, που τον διόρισε με πληρεξούσιο και των ακολούθων, ατομικώς προσφευγόντων κατοίκων και ιδιοκτητών ακινήτων στον Κάμπο της Χίου και ομόρων του αεροδρομίου Χίου, 4) Λεωνίδα Κωνσταντίνου Γάγκα, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 66, 5) Νικολάου Στυλιανού Γαρρή, κατοίκου Χίου, οδός Θεοπόμπου αριθμός 8, 6) Σταύρου Γεωργίου Κασσουδάκη, κατοίκου Χίου, οδός Κ. Γέρακα, 7) Αικατερίνης Γεωργίου Κυτριλάκη, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 82, 8) Γεωργίου Στ. Κώττη, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 112, 9) Ευαγγελίας συζ. Γεωργίου Μιχαλακοπούλου, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 34, 10) Δημητρίου Αντωνίου Μουτσάτσου, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως, 11) Αντωνίου Κωνσταντίνου Παπα-

./.

γεωργίου, κατοίκου Χολαργού Αττικής, αλλά με ιδιοκτησία στον Κάμπο Χίου, πλησίον του αεροδρομίου, οδός Καλβοκορέση αριθμός 5, 12) Μαρίας συζ. Δημητρίου Παπαλιώδη, 13) Δημητρίου Ιω. Παπαλιώδη, κατοίκων Χίου, οδός Ευαγγελιστρίας αριθμός 35, 14) Σωτηρίου Παντ. Σαραντή, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 86, 15) Γεωργίου Κωνσταντίνου Τσουρού, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 52, 16) Αγγελικής συζ. Γεωργίου Φραγκάκη, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 64 και 17) Ιωάννη Δημ. Φραγκάκη, κατοίκου Χίου, Λεωφόρος Ενώσεως αριθμός 80, οι οποίοι παρέστησαν με τον ίδιους πιο πάνω δικηγόρους : 1) Βασίλειο Δωροβίνη και 2) Σταμάτα Ασημακοπούλου, που τους διόρισαν με πληρεξούσιο,

κατά των : 1) Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 2) Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, 3) Υπουργού Γεωργίας, οι οποίοι παρέστησαν με την Αθηνά Αλεφάντη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, 4) Υπουργού Πολιτισμού και 5) Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, οι οποίοι παρέστησαν με τον Παν. Δημόπουλο, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους,

και κατά των παρεμβαινόντων : 1) Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Χίου, η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Νικόλαο Αλιβιζάτο (Α.Μ. 6976), που τον διόρισε με πληρεξούσιο και 2) Δήμου Χίου, ο οποίος παρέστη με τον ίδιο πιο πάνω δικηγόρο Νικόλαο Αλιβιζάτο, που τον διόρισε με πρακτικό συνεδριάσεως της Δημαρχικής του Επιτροπής.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. 134590/17.11.2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας και Γεωργίας «με θέμα την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή έργων επέκτασης και την λειτουργία του Κρατικού Αερολιμένα Χίου».

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του Εισηγητή, Συμβούλου Ν. Ρόζου.

./.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τους πληρεξουσίους των αιτούντων, οι οποίοι ανέπτυξαν και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησαν να γίνει δεκτή η αίτηση, τον πληρεξούσιο των παρεμβαινόντων και τους αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου κ α ι

Α φ ο ύ μ ε λ έ τ η σ ε τ α σ χ ε τ ι κ ά έ γ γ ρ α φ α

Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ ά τ ο Ν ό μ ο

1. Επειδή για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως έχει καταβληθή το νόμιμο παράβολο (ειδικά έντυπα γραμμάτια 1522109 και 1258301/2004).

2. Επειδή με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της Α.Π. 134590/17. 11.2003 κοινής αποφάσεως των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Μεταφορών και Επικοινωνιών, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υφυπουργού Γεωργίας «Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή έργων επέκτασης και την λειτουργία του Κρατικού Αερολιμένα Χίου».

3. Επειδή το πρώτο από τους αιτούντες (Σωματείο «Σύλλογος Περιβάλλοντος και Οικολογίας Χίου»), το οποίο έχει ως έδρα την πόλη της Χίου, με έννομο συμφέρον ασκεί την κρινόμενη αίτηση, εφ' όσον κατά το άρθρο 2° του καταστατικού του στους σκοπούς του περιλαμβάνεται «α) Η κριτική και αντιπαράθεση σε κάθετι που έρχεται σε σύγκρουση με την οικολογική ισορροπία και την αισθητική του χώρου ... β) Η μελέτη και η έρευνα των προβλημάτων και των κινδύνων που προέρχονται από την προτεινόμενη κάθε φορά ανάπτυξη γ) Η ουσιαστική συμβολή σε μια χωροταξική μελέτη του νησιού που δεν θα στηρίζεται στον μονόδρομο της τουριστικής ανάπτυξης αλλά σε μια όσο το δυνατό ισόρροπη ανάπτυξη όλων των δυνατοτήτων με σεβασμό κάθε μιας προς το περιβάλλον και την ιστορία του νησιού μας ...».

4. Επειδή με έννομο συμφέρον ασκούν επίσης την κρινόμενη αίτηση το δεύτερο και το τρίτο από τους αιτούντες (σωματεία με την επωνυμία «Κοινωνικός, Εκπολιτιστικός και Αθλητικός Σύλλογος κατοίκων Περιοχής Φάρκαινας και

./.

Κονταρέου» και «Ελληνική Εταιρεία για την προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς» αντιστοίχως), εφ' όσον στους σκοπούς του μεν δευτέρου, το οποίο έχει ως έδρα την πόλη της Χίου, περιλαμβάνεται «η παύση ή ο περιορισμός ενοχλήσεων εις βάρος των κατοίκων εκ του παρακειμένου αεροδρομίου και της εκ τούτου μολύνσεως και ηχομολύνσεως του περιβάλλοντος» (άρθρο δεύτερο του καταστατικού του), του δε τρίτου «να συμβάλλει με κάθε νόμιμο μέσο στην προστασία και την ορθή διαχείριση της φυσικής και ανθρωπογενούς κληρονομιάς της χώρας μας» (άρθρο 3 του καταστατικού του).

5. Επειδή οι υπόλοιποι αιτούντες, οι οποίοι φέρονται ως ιδιοκτήτες ακινήτων ή και στην πόλη της Χίου ή στον Κάμπο Χίου, επίσης με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση.

6. Επειδή όλοι οι αιτούντες παραδεκτώς ομοδικούν, προβάλλοντες κοινούς λόγους ακυρώσεως που στηρίζονται στην αυτή πραγματική και νομική βάση.

7. Επειδή με προφανές έννομο συμφέρον παρεμβαίνει υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης κοινής υπουργικής αποφάσεως και με ιδιαίτερο ο κάθε ένας δικόγραφο ο Δήμος Χίου και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Χίου.

8. Επειδή εμπροθέσμως ασκείται η κρινόμενη αίτηση την εξηκοστή έβδομη ημέρα από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, εφ' όσον δεν προκύπτει κοινοποίηση αυτής στους αιτούντες ή γνώση της από αυτούς σε χρόνο που να καθιστά την άσκησή της εκπρόθεσμη.

9. Επειδή με την παρ. 2 του άρθρου 25 του Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ 124 Α΄) ορίζεται ότι «α. ... β. Ειδικά ... η έγκριση ή τροποποίηση σχεδίου πόλεων και πολεοδομικών μελετών χαρακτηρισμένων ως παραδοσιακών γίνεται με προεδρικό διάταγμα, κατόπιν προτάσεως του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μετά από γνωμοδότηση του Κεντρικού Σ.Χ.Ο.Π. Προκειμένου για παραδοσιακούς οικισμούς περιοχών αρμοδιότητας Υπουργών Μακεδονίας - Θράκης και Αιγαίου, οι ανωτέρω ρυθμίσεις ασκούνται από τους Υπουργούς αυτούς αντίστοιχα. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι κείμενες διατάξεις». Εν προκειμένω, εν όψει του χαρακτηρισμού του οικισμού Κάμπου του

./.

Δήμου Χίου ως παραδοσιακού με το άρθρο 1 του π.δ/τος Γ 80047/23.12.1991 - 17.1.1992 (ΦΕΚ 33 Α΄) και της προβλεπομένης, με το τελευταίο εδάφιο της παρ. α) της προσβαλλομένης αποφάσεως, μετατοπίσεως των γειτνιαζουσών προς το αεροδρόμιο και ευρισκομένων εντός του ανωτέρω οικισμού οδών Ιωάννου Χρήστου και Μιχαλινού, προβάλλεται με τον πρώτο λόγο ακυρώσεως, και, συγκεκριμένα, με το πρώτο σκέλος του λόγου αυτού, ότι κατά παράβαση της παρατιθέμενης στην προηγούμενη σκέψη διατάξεως δεν υπογράφεται η ανωτέρω απόφαση από τον Υπουργό Αιγαίου. Δεδομένου, όμως, ότι αφ' ενός η τροποποίηση του σχεδίου πόλεως κατά την πολεοδομική νομοθεσία αποτελεί διαδικασία αυτοτελή σε σχέση προς την διαδικασία εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων έστω και, αν η εκτέλεση του τελευταίου έργου, προϋποθέτει την τροποποίηση του σχεδίου πόλεως, και αφ' ετέρου ότι μεταξύ των διαδικασιών αυτών δεν υφίσταται χρονική ιεράρχηση (πρβλ. ΣτΕ Ολομ. 3454/2004), ο ανωτέρω λόγος, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος και υπό την εκδοχή ότι με αυτόν, πλην της πλημμελείας λόγω μη συνυπογραφής της προσβαλλομένης πράξεως εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων από τον Υπουργό Αιγαίου, προβάλλεται επιπροσθέτως και ότι έπρεπε να είχε προηγηθή τροποποίηση του σχεδίου πόλεως με τη μετατόπιση των προαναφερόμενων οδών.

10. Επειδή με την περ. γ) της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ/τος 326/2000 (ΦΕΚ 267 Α΄) ορίζεται ότι «Το Υπουργείο Αιγαίου διατυπώνει σύμφωνη γνώμη προς την ΕΠΑΕ και προς τις Διευθύνσεις Τεχνικών Υπηρεσιών κάθε νομού για κάθε έργο υποδομής από δημόσιους, ιδιωτικούς ή άλλους φορείς και κάθε εργασία που αφορά στη διαμόρφωση, τροποποίηση ή ανάπλαση κοινοχρήστων οδών, πλατειών, λιμένων, κρηπιδωμάτων κ.λπ. στους αναγνωρισμένους με σχετικά Π.Δ. ως παραδοσιακούς οικισμούς ... στα νησιά που υπάγονται στην περιφέρεια του Υπουργείου Αιγαίου ....». Με τη διάταξη αυτή προβλέπεται η σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Αιγαίου προς τις διευθύνσεις τεχνικών υπηρεσιών κάθε νομού για έργα και εργασίες που ανήκουν στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών αυτών και όχι για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για έργα υποδομής, για την οποία απαιτείται, όπως εν προκειμένω, η έκδοση υπουργι-

./.

κής αποφάσεως. Είναι συνεπώς απορριπτέος ως αβάσιμος ο πρώτος λόγος ακυρώσεως και κατά το δεύτερο σκέλος του με το οποίο προβάλλεται ότι κατά παράβαση της ανωτέρω διατάξεως δεν προηγήθηκε της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Αιγαίου.

11. Επειδή με το άρθρ. 2 του Ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (ΦΕΚ 153 Α΄) ορίζεται ότι «αα) Ως αρχαία μνημεία ή αρχαία νοούνται όλα τα πολιτιστικά αγαθά που ανάγονται στους προϊστορικούς, αρχαίους, βυζαντινούς και μεταβυζαντινούς χρόνους και χρονολογούνται έως και το 1830 ..., ββ) Ως νεότερα μνημεία νοούνται τα πολιτιστικά αγαθά που είναι μεταγενέστερα του 1830 και των οποίων η προστασία επιβάλλεται λόγω της ιστορικής, καλλιτεχνικής ή επιστημονικής σημασίας τους ...» (περ. β΄), ότι «Ως αρχαιολογικοί χώροι νοούνται εκτάσεις στην ξηρά .... οι οποίες περιέχουν ή στις οποίες υπάρχουν ενδείξεις ότι περιέχονται αρχαία μνημεία ....» (περ. γ΄) καθώς και ότι «Ως ιστορικοί τόποι νοούνται .... εκτάσεις .... που αποτέλεσαν ή που υπάρχουν ενδείξεις ότι αποτέλεσαν το χώρο εξαίρετων ή μυθικών γεγονότων ή εκτάσεις που περιέχουν ή στις οποίες υπάρχουν ενδείξεις ότι περιέχονται μνημεία μεταγενέστερα του 1830, είτε σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης μεταγενέστερα του 1830 .... και των οποίων επιβάλλεται η προστασία ....». Περαιτέρω, με το άρθρο 6 του αυτού νόμου ορίζεται ότι «11. Με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου κρίνεται εάν είναι αναγκαία η ολική ή μερική, διαρκής ή προσωρινή άρση της προστασίας ακινήτου μνημείου προκειμένου να προστατευθεί άλλο μνημείο», με το άρθρο 10 ότι «1. Απαγορεύεται κάθε ενέργεια σε ακίνητο μνημείο η οποία είναι δυνατόν να επιφέρει με άμεσο ή έμμεσο τρόπο καταστροφή, βλάβη, ρύπανση ή αλλοίωση της μορφής του. 2 ... 3 ... 4. Για κάθε εργασία, επέμβαση ή αλλαγή χρήσης σε ακίνητα μνημεία, ακόμα και αν δεν επέρχεται κάποια από τις συνέπειες της παραγράφου 1 σε αυτά, απαιτείται έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου», με το άρθρο 12 ότι «4. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 6 του άρθρου 10 εφαρμόζονται αναλόγως και για τους αρχαιο-

./.

λογικούς χώρους ...» και με το άρθρο 16 ότι «.... Στους ιστορικούς τόπους εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 12 ....». Εξ άλλου, με το άρθρο 50 του αυτού νόμου προβλέπεται η συγκρότηση Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (Κ.Α.Σ., παρ. 1) και Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων (Κ.Σ.Ν.Μ., παρ. 2) και ορίζεται ότι «4. Στην αρμοδιότητα του Κ.Α.Σ. ανήκουν θέματα που αφορούν στην προστασία αρχαίων μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων που αποτέλεσαν το χώρο εξαίρετων ιστορικών ή μυθικών γεγονότων έως το 1830. Στην αρμοδιότητα του Κ.Σ.Ν.Μ. ανήκουν θέματα που αφορούν στην προστασία νεοτέρων μνημείων και των λοιπών ιστορικών τόπων. 5. Υπό την επιφύλαξη της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου, τα Κεντρικά Συμβούλια : α) .... γ) Γνωμοδοτούν για ζητήματα που σχετίζονται με : αα) ... ββ) την προστασία .... άλλων μείζονος σημασίας μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων .....» καθώς και ότι «6.α). Για την εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 11 του άρθρου 6, εάν και τα δύο μνημεία είναι αρχαία, αρμόδιο είναι το Κ.Α.Σ., ενώ εάν είναι και τα δύο νεότερα το Κ.Σ.Ν.Μ. β) Σε κάθε άλλη περίπτωση εφαρμογής της διάταξης αυτής αρμόδιο είναι ειδικό όργανο, το οποίο συγκροτείται από την Ολομέλεια του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου και την Ολομέλεια του Κεντρικού Συμβουλίου Νεοτέρων Μνημείων που συνεδριάζουν από κοινού ....». Τέλος, με το άρθρο 73 του νόμου αυτού ορίζεται ότι «10. Πολιτιστικά αγαθά που έχουν χαρακτηρισθεί ως προστατευόμενα σύμφωνα με τις διατάξεις της προϊσχύουσας νομοθεσίας προστατεύονται στο εξής κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου».

12. Επειδή, σύμφωνα με τις παρατιθέμενες στην προηγούμενη σκέψη διατάξεις, ο προ της ενάρξεως της ισχύος τους χαρακτηρισμός ενός πολιτιστικού αγαθού ως προστατευομένου συνεπάγεται την προστασία του σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές. Εξ άλλου, όπως συνάγεται από τις ανωτέρω διατάξεις του Ν. 3028/2002, το Κ.Α.Σ. είναι αρμόδιο για τα θέματα που σχετίζονται με την προστασία των αρχαίων μνημείων, των αρχαιολογικών χώρων καθώς και των ιστορικών τόπων που αποτελέσαν το χώρο εξαίρετων ιστορικών ή μυθικών γεγονότων πριν το έτος 1830, στην αρμοδιότητα δε του Κ.Σ.Ν.Μ. ανήκουν τα

./.

αντίστοιχα θέματα που αφορούν τα νεότερα μνημεία και τους λοιπούς ιστορικούς τόπους, δηλαδή εκείνους, των οποίων ο χαρακτηρισμός δεν στηρίζεται σε επίκληση γεγονότων προγενεστέρων του 1830. Περαιτέρω, στις περιπτώσεις, κατά τις οποίες συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της ανωτέρω μνημονευομένης διατάξεως του άρθρου 6 παρ. 11 του Ν. 3028/2002, με την οποία προβλέπεται η δυνατότητα ολικής ή μερικής άρσεως της προστασίας ακινήτου μνημείου εφ' όσον είναι αναγκαία για να προστατευθεί άλλο μνημείο, εάν για το ένα από τα πολιτιστικά αυτά αγαθά αρμόδιο να γνωμοδοτήση είναι το Κ.Α.Σ. και για το άλλο το Κ.Σ.Ν.Μ., την σχετική γνωμοδοτική αρμοδιότητα ασκεί ειδικό όργανο που συγκροτείται από τις ολομέλειες των δύο αυτών συμβουλίων.

13. Επειδή στην προκειμένη περίπτωση ο οικισμός Κάμπου Χίου χαρακτηρίστηκε ιστορικός τόπος με την ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2492/33922/10.8 - 6.9.1990 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Πολιτισμού (ΦΕΚ 578 Β΄), κατ' επίκληση των προϊσχυουσών διατάξεων του άρθρου 52 του Ν. 5351/1932 και του Ν. 1469/1950 «περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενεστέρων του 1830», «διότι : 1) Αποτελεί μοναδικό οικιστικό γεωργικό σύνολο στον Ελλαδικό χώρο, όπου συνυπάρχουν αρμονικά η κατοικία με τις γεωργικές λειτουργίες σε χωροθετημένα διακόσια (200) περίπου κτήματα, περιβαλλόμενα από υψηλούς περίτεχνους μανδρότοιχους. 2) Τα αρχοντικά που αντιστοιχούν σε κάθε τμήμα είναι εξαιρετικά δείγματα έργων τέχνης στο σύνολό τους, αλλά και στα επί μέρους μορφολογικά και αρχιτεκτονικά του στοιχεία υψίστης ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας, με τα ισάριθμα βοηθητικά κτίσματα, τις περίτεχνες βοτσαλωτές αυλές, τις πέργκολες, τα μαγγανοπήγαδα, τα περιβόλια εσπεριδοειδών και τα αξιοθαύματα για την εποχή αρδευτικά συστήματα με τα καλλωπιστικά γλυπτά, ώστε να αποτελούν ζωντανή πηγή πληροφοριών από το 14ο αιώνα μέχρι σήμερα για τις πολιτικές οικονομικές και πολιτιστικές δομές της κοινωνίας της Χίου». Ακολούθως, όπως αναφέρεται στην σκέψη 2, ο οικισμός αυτός χαρακτηρίσθηκε ως παραδοσιακός με το π.δ/γμα Γ. 80047/ 23.12.1991/17.1.1992, κατ' επίκληση των άρθρων 3 και 4 παρ. 1 του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 1577/1985). Με τα δεδομένα αυτά, εφ' όσον δη-

./.

λαδή ο χαρακτηρισμός του οικισμού Κάμπου ως ιστορικού τόπου δεν στηρίζεται σε επίκληση ιστορικών ή μυθικών γεγονότων προγενεστέρων του έτους 1830, τα θέματα προστασίας του οικισμού αυτού βάσει των διατάξεων της νομοθεσίας περί της πολιτιστικής κληρονομιάς, ανήκουν, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην προηγούμενη σκέψη, στην γνωμοδοτική αρμοδιότητα του Κ.Σ.Ν.Μ., το οποίο διατύπωσε σχετικώς την 18/25.9.2003 γνωμοδότησή του. Εξ άλλου, εφ' όσον δεν προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, ούτε, άλλωστε, προβάλλεται ότι η επιτραπείσα με την προσβαλλομένη απόφαση επέμβαση γίνεται προκειμένου να προστατευθή άλλο μνημείο και μάλιστα αρχαίο μνημείο ή αρχαιολογικός χώρος ή ιστορικός τόπος που αποτέλεσε το χώρο εξαίρετου ιστορικού ή μυθολογικού γεγονότος έως το 1830, ήτοι πολιτιστικό αγαθό για την προστασία του οποίου αρμόδιο να γνωμοδοτήση είναι το Κ.Α.Σ., οπότε και θα ετίθετο θέμα γνωμοδοτήσεως του συγκροτουμένου από την ολομέλεια των δύο αυτών συμβουλίων ειδικού οργάνου, ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι κατά παράβαση των άρθρων 6 παρ. 11 και 50 παρ. 6 του Ν. 3028/2002 δεν γνωμοδότησε το ανωτέρω ειδικό όργανο, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

14. Επειδή με το άρθρο 14 του Ν. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 285 Α΄) ορίζεται ότι «1. Η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου .... για την εκτέλεση έργων που εξυπηρετούν εμπορικούς, βιομηχανικούς, συγκοινωνιακούς, λιμενικούς ή άλλου είδους σκοπούς, που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών κατά τη διαδικασία που προβλέπει η επόμενη παράγραφος. Η παραχώρηση μπορεί να περιλαμβάνει και απλή χρήση αιγιαλού και παραλίας για την εξυπηρέτηση λειτουργικών αναγκών των έργων αυτών. Η διαδικασία αυτή απαιτείται και για τα έργα του Δημοσίου στους παραπάνω χώρους. 2 ....». Κατά την έννοια της ανωτέρω διατάξεως, η προβλεπόμενη από αυτήν υπουργική απόφαση περί παραχωρήσεως δικαιώματος χρήσεως αιγιαλού ή παραλίας για την εκτέλεση έργου που εξυπηρετεί συγκοινωνιακούς σκοπούς δεν επιβάλλεται να προηγείται της αποφάσεως, με την οποία εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου, εφ' όσον

./.

προ της εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων είναι ακόμα άδηλο αν και σε ποιά έκταση είναι αναγκαία η παραχώρηση της χρήσεως τμήματος του αιγιαλού ή παραλίας. Είναι επομένως απορριπτέος ως αβάσιμος ο δεύτερος πρόσθετος λόγος ακυρώσεως κατά το δεύτερο σκέλος του, με το οποίο προβάλλεται ότι η προσβαλλομένη απόφαση, προβλέπουσα για την εκτέλεση του επίδικου έργου επιχώσεις στη θάλασσα, είναι μη νόμιμη διότι δεν προηγήθηκε αυτής η προβλεπόμενη από την παρατιθέμενη στην παρούσα σκέψη διάταξη απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

15. Επειδή στο άρθρο 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος ορίζεται ότι «Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας ...» (παρ. 1) και ότι «Τα μνημεία, οι παραδοσιακές περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία προστατεύονται από το Κράτος. Νόμος θα ορίσει τα αναγκαία για την πραγματοποίηση της προστασίας αυτής περιοριστικά μέτρα της ιδιοκτησίας, καθώς και τον τρόπο και το είδος της αποζημίωσης των ιδιοκτητών» (παρ. 6). Με τις διατάξεις αυτές το φυσικό και το πολιτιστικό περιβάλλον έχουν αναχθή σε αυτοτελώς προστατευόμενο αγαθό προκειμένου να εξασφαλιστή στα όρια της Χώρας αφενός η οικολογική ισορροπία και η διαφύλαξη των φυσικών πόρων προς χάρη και των επόμενων γενεών και αφετέρου η διάσωση και προστασία των μνημείων και άλλων στοιχείων προερχόμενων από την ανθρώπινη δραστηριότητα που συνθέτουν την ιστορική, καλλιτεχνική, τεχνολογική και γενικώς την πολιτιστική κληρονομιά της Χώρας και συμβάλλουν στη διατήρηση της ιστορικής μνήμης. Όπως προκύπτει, μάλιστα, από τις προαναφερόμενες διατάξεις, ο συντακτικός νομοθέτης δεν αρκέστηκε στην πρόβλεψη δυνατότητας να θεσπίζονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά επέβαλε στα όργανα του Κράτους που έχουν σχετική αρμοδιότητα να προβαίνουν σε θετικές ενέργειες για τη διαφύλαξη του προστατευόμενου αγαθού και, ειδικότερα να λαμβάνουν τα απαιτούμενα νομοθετικά και διοικητικά, προληπτικά και κατασταλτικά, μέτρα παρεμβαίνοντας στον αναγκαίο βαθμό και

./.

στην οικονομική ή άλλη ατομική ή συλλογική δραστηριότητα. Κατά τη λήψη, εξάλλου, των μέτρων αυτών τα όργανα της νομοθετικής και της εκτελεστικής εξουσίας οφείλουν, κατά την έννοια των παραπάνω διατάξεων, ερμηνευόμενων ενόψει και των άρθρων 2 παρ. 1, 106 και 22 παρ. 1 του Συντάγματος, να σταθμίζουν και άλλους παράγοντες, αναγόμενους στο γενικότερο εθνικό και δημόσιο συμφέρον, όπως είναι εκείνοι που σχετίζονται α) με την αποτελούσα πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας προστασία της ανθρώπινης ζωής και την διαμόρφωση συνθηκών ασφαλούς διαβίωσης καθώς και β) με τους σκοπούς της οικονομικής αναπτύξεως, της αξιοποιήσεως του εθνικού πλούτου, της ενισχύσεως της περιφερειακής αναπτύξεως και της εξασφαλίσεως εργασίας στους πολίτες, δηλαδή σκοπούς, για τους οποίους λαμβάνεται πρόνοια στο Σύνταγμα και, συγκεκριμένα, στα προαναφερόμενα άρθρα 106 και 22 παρ. 1. Η λήψη υπόψη των παραγόντων όμως αυτών και η στάθμιση των προστατευόμενων αντίστοιχων έννομων αγαθών πρέπει να συμπορεύεται προς την υποχρέωση της Πολιτείας να μεριμνά για την προστασία του περιβάλλοντος κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται βιώσιμη ανάπτυξη, στην οποία απέβλεψε ο συντακτικός νομοθέτης (βλ. και ΣτΕ Ολομ. 2755/1994 και 3478/2000, 2537/1996 κ.ά.). Ειδικότερα, ως προς τα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς, από τις συνταγματικές αυτές διατάξεις συνάγεται ότι δεν επιτρέπονται επεμβάσεις, οι οποίες συνεπάγονται την καταστροφή, την αλλοίωση ή την με οποιοδήποτε τρόπο υποβάθμισή τους, και ότι καταρχήν επιβάλλεται να διατηρούνται τα στοιχεία αυτά, αναλόγως και προς το είδος και το χαρακτήρα τους, στον τόπο, στον οποίο βρίσκονται. Σε εξαιρετικές, όμως, περιπτώσεις κατά τις οποίες επιβάλλεται η επίτευξη της ασφαλούς λειτουργίας ενός έργου ή η κατασκευή μεγάλων τεχνικών έργων, τα οποία είναι απαραίτητα για την εθνική άμυνα της Χώρας ή έχουν μείζονα σημασία για την εθνική οικονομία και ικανοποιούν ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, είναι δυνατό να επιτρέπονται τέτοιες επεμβάσεις στο μέτρο που καθίστανται απολύτως αναγκαίες για τους παραπάνω σκοπούς, ύστερα από στάθμιση της αξίας του μνημείου ως στοιχείου της πολιτιστικής κληρονομιάς, της σοβαρότητας του επιδιωκόμενου σκοπού και της αναγκαιότητας

./.

να εκτελεστεί το έργο, εφόσον διαπιστωθεί, με βάση εμπεριστατωμένη έρευνα, ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση, με την οποία θα ήταν δυνατό να αποτραπεί η βλάβη του μνημείου (βλ. και ΣτΕ Ολομ. 2300/1997 και 3478/2000).

16. Επειδή, εν όψει και της παραπάνω συνταγματικής επιταγής για την προστασία του περιβάλλοντος, εκδόθηκε ο Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α΄), με τον οποίο θεσπίζονται κανόνες αναφερόμενοι, πλην άλλων, στις προϋποθέσεις και στη διαδικασία για την έγκριση της εγκαταστάσεως δραστηριοτήτων ή εκτελέσεως έργων, από τα οποία απειλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ο ανωτέρω νόμος τροποποιήθηκε με το Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91 Α΄) προκειμένου να εναρμονισθή με τις οδηγίες 96/61/ΕΟΚ και 97/11/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 24.9.1996 και 3.3.1997 αντιστοίχως. Ειδικότερα, με το άρθρο 3 του Ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 3010/2002, παρέχεται εξουσιοδότηση για την κατάταξη, με απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., των δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις κατηγορίες, κάθε μία από τις οποίες μπορεί να υποδιαιρείται σε υποκατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και με κριτήρια το είδος και το μέγεθός τους, το είδος και την ποσότητα των εκπεμπόμενων ρύπων και κάθε άλλη επίδραση στο περιβάλλον, τη δυνατότητα να προληφθεί η παραγωγή ρύπων από την εφαρμοζόμενη παραγωγική διαδικασία, τον κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος και το βαθμό της ανάγκης να επιβληθούν περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος (παρ. 1). Περαιτέρω, στο άρθρο 4 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν. 3010/2002, προβλέπεται, πλην άλλων, ότι «1.α. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων .... τα οποία έχουν καταταγεί στις κατηγορίες που προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος .... β. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων η Διοίκηση επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ιδίως ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά. γ. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αποτελεί προϋπό-

./.

θεση για την έκδοση των διοικητικών πράξεων που απαιτούνται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας. δ. Για την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων πρέπει να τηρείται : δα) η διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης του προτεινόμενου έργου ή δραστηριότητας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 6α και 10α .... δβ) η διαδικασία υποβολής και η αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων .... 2. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για έργα και δραστηριότητες της πρώτης (Α΄) κατηγορίας απαιτείται η υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ..... 6.α Για νέα έργα και δραστηριότητες ή ... τον εκσυγχρονισμό, επέκταση .... των υφισταμένων της πρώτης (Α΄) κατηγορίας, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, απαιτείται .... και η υποβολή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Επί της Προμελέτης αυτής η αρμόδια για έγκριση περιβαλλοντικών όρων αρχή προβαίνει σε προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης .... β) Για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη : αα) Οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της χωροταξικής πολιτικής, που προκύπτουν από εγκεκριμένα χωροταξικά, ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια ή άλλα σχέδια ρυθμίσεων γης, ββ) Η περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής που ενδέχεται να θιγή από το έργο ή τη δραστηριότητα, γγ) Τα χαρακτηριστικά των ενδεχόμενων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων ..... δδ) Τα οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και η εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημοσίου συμφέροντος, εε) Οι θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε μία ευρύτερη περιοχή από εκείνη που επηρεάζεται άμεσα από το έργο ή τη δραστηριότητα. γ. Μετά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση : αα) είτε καλείται ο ενδιαφερόμενος .... να υποβάλει Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, ώστε να ακολουθηθεί η διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού ....». Εξ άλλου, στο άρθρο 5 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 3010/

./.

2002, ορίζεται ότι «1. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον : α) Περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας με πληροφορίες για το χώρο εγκατάστασης, το σχεδιασμό και το μέγεθός του. β) Περιγραφή των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σημαντικά από το προτεινόμενο έργο ή τη δραστηριότητα. γ) Εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. δ) Περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή αποκατάσταση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. ε) Σύνοψη των κύριων εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης. στ) Απλή (μη τεχνική) περίληψη του συνόλου της μελέτης. ζ) Σύντομη αναφορά των ενδεχόμενων δυσκολιών που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της μελέτης ....». Τέλος, με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΗΠ 15393/2332/ 5.8.2002 (ΦΕΚ 1022 Β΄), που εκδόθηκε κατ' επίκληση της ανωτέρω εξουσιοδοτικής διατάξεως της παρ. 1 του αντικατασταθέντος άρθρ. 3 του Ν. 1650/1986, τα αεροδρόμια (επιβατικά και εμπορικά) συνολικού μήκους μικροτέρου των 5 χιλιομέτρων κατετάγησαν στην 2η υποκατηγορία της πρώτης κατηγορίας, αναφερόμενα στον 10ο Πίνακα του Παραρτήματος Ι του άρθρου 5 αυτής.

17. Επειδή με τις παραπάνω διατάξεις, που θεσπίστηκαν σε συμμόρφωση προς τη συνταγματική επιταγή για την προστασία του περιβάλλοντος και, ειδικότερα, προς την αρχή της πρόληψης στον τομέα αυτόν, προβλέπεται διοικητική διαδικασία, με την οποία παρέχεται στα αρμόδια όργανα της Διοίκησης η δυνατότητα να εκτιμούν εκ των προτέρων τις αναμενόμενες συνέπειες για το περιβάλλον από σχεδιαζόμενα έργα ή δραστηριότητες και, ενόψει ιδίως των συνεπειών αυτών, της φύσης και της σημασίας των τυχόν θιγόμενων οικοσυστημάτων ή μεμονωμένων στοιχείων, του χαρακτήρα και του σκοπού του συγκεκριμένου έργου ή δραστηριότητας και των υφιστάμενων μέσων αποτροπής, άρσης ή μείωσης της πιθανολογούμενης βλάβης του περιβάλλοντος, να κρίνουν αν και με ποιους όρους μπορεί να πραγματοποιηθεί το έργο ή η δραστηριότητα ώστε να μη παραβιάζεται η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης και, γενικότερα, οι παραπάνω ορισμοί του Συντάγματος και οι αναφερόμενοι στο περιβάλλον ορι-

./.

σμοί της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση του έτους 1992 (Συνθήκης του Μάαστριχτ) που κυρώθηκε με το ν. 2077/1992 (φ. 136) και, συγκεκριμένα, οι διατάξεις του άρθρου 130Ρ της Συνθήκης αυτής, με τις οποίες - και όπως ίσχυαν κατά την έκδοση των προσβαλλόμενων πράξεων - καθιερώνεται επίσης η αρχή της προληπτικής δράσης στον τομέα του περιβάλλοντος. Εξάλλου, σε περίπτωση προσβολής με αίτηση ακύρωσης των διοικητικών πράξεων που εκδίδονται κατά την παραπάνω διαδικασία, ο ακυρωτικός δικαστής ερευνά αν τηρήθηκε συννόμως από ουσιαστική και τυπική άποψη η διαδικασία αυτή και αν τα στοιχεία, στα οποία στηρίζεται η ελεγχόμενη διοικητική πράξη, είναι σύμφωνα με τους σχετικούς ορισμούς της νομοθεσίας και επαρκή για να προσδώσουν έρεισμα στην πράξη. Ειδικότερα, κατά την άσκηση του ακυρωτικού ελέγχου, στον οποίο περιλαμβάνεται και η πλάνη περί τα πράγματα, ο δικαστής εξετάζει, μεταξύ άλλων, αν η προμέλετη και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αποτελούν το βασικό μέσο εφαρμογής της αρχής της πρόληψης, ανταποκρίνονται προς τις απαιτήσεις του νόμου και αν το περιεχόμενό τους είναι επαρκές ώστε να παρέχεται στα αρμόδια διοικητικά όργανα η δυνατότητα να διακριβώνουν και αξιολογούν τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας καθώς και με τις προαναφερόμενες συνταγματικές επιταγές και τους ορισμούς της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ευθεία, όμως, αξιολόγηση από μέρους του δικαστή των συνεπειών ορισμένου έργου ή δραστηριότητας και η κρίση αν η πραγματοποίησή του αντίκειται στην αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης εξέρχονται των ορίων του ακυρωτικού ελέγχου διότι προϋποθέτουν διαπίστωση πραγματικών καταστάσεων, διερεύνηση τεχνικών θεμάτων, ουσιαστικές εκτιμήσεις και στάθμιση στηριζόμενη στις εκτιμήσεις αυτές. Κατ' ακολουθίαν, παράβαση της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης μπορεί να ελεγχθεί ευθέως από τον ακυρωτικό δικαστή μόνον αν από τα στοιχεία της δικογραφίας και με βάση τα διδάγματα της κοινής πείρας προκύπτει ότι η προκαλούμενη από το έργο ή τη δραστηριότητα βλάβη για το περιβάλλον είναι μη επανορθώσιμη και έχει τέτοια έκταση και συνέπειες ώστε προδήλως να αντιστρατεύεται την παραπάνω

./.

συνταγματική αρχή (ΣτΕ Ολομ. 3478/2000).

18. Επειδή στην παρούσα υπόθεση με την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στις οποίες στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση, γίνεται δεκτό ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα του Κρατικού Αερολιμένα Χίου (Κ.Α.Χι.) εντοπίζεται πρωτίστως στη μη τήρηση των απαραίτητων αποστάσεων ασφαλείας από τα εμπόδια, στην απουσία επιφανειών ασφαλείας τόσο κατά μήκος όσο και στα δύο άκρα του διαδρόμου αλλά και στο περιορισμένο μήκος του (1.500 μ.), εν όψει του οποίου ακόμα και ελικοφόρα αεροπλάνα απογειώνονται οριακά υπό ορισμένες συνθήκες (μέγιστο βάρος απογειώσεως, υψηλή εξωτερική θερμοκρασία και άπνοια) που συχνά υφίστανται το καλοκαίρι με συνέπεια, αν συμπέσουν με απώλεια ισχύος των κινητήρων κατά την κρίσιμη φάση της απογειώσεως να υπάρξουν ολέθρια αποτελέσματα τόσο για τους επιβαίνοντες όσο και για τους περιοίκους. Απαιτείται, επομένως σύμφωνα με τις ανωτέρω Προμελέτη και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, προεχόντως για τους λόγους ασφαλείας αυτούς η επέκταση του διαδρόμου κατά 300 μέτρα προς βορρά και η διαπλάτυνσή του από τα 30 στα 45 μέτρα, συν τα ερείσματα, οπότε θα είναι δυνατή η χρήση του και από αεροπλάνα των κατηγοριών BOEING 737 και 757. Ανεξαρτήτως δε της επεκτάσεως αυτής απαιτείται, για τους ανωτέρω λόγους ασφαλείας, επί πλέον, πρώτον, η απαλλοτρίωση 160 στρεμμάτων για την εξασφάλιση επιφανειών προσγειώσεως και απογειώσεως ελεύθερων από φυσικά ή τεχνητά εμπόδια βορείως και νοτίως του διαδρόμου, δεύτερον η μετατόπιση των οδών Χρήστου και Μιχαλινού, οι οποίες βρίσκονται εντός της ζώνης ασφαλείας πέρατος του διαδρόμου με συνέπεια να διακόπτεται η κυκλοφορία προκειμένου να απογειωθούν τα αεροπλάνα και, τρίτον, η εξασφάλιση πλευρικής ζώνης ασφαλείας διαδρόμου με επίχωση 24 στρεμμάτων στη θάλασσα (ανατολικά), συνεπαγομένη τη μετακίνηση της παραλιακής οδού. Εν όψει δε αυτών, και δεδομένου ότι με την επίσης μελετηθείσα μηδενική λύση (εξασφάλιση ζωνών ασφαλείας και καμία νέα κατασκευή) μόνον εν μέρει καλύπτεται το θέμα της ασφαλείας των πτήσεων, εξετάσθηκε περαιτέρω αν είναι προτιμότερο η εκτέλεση των ανωτέρω εργασιών στο

./.

Κ.Α.Χ.Ι. ή η εξ υπαρχής κατασκευή νέου αερολιμένα σε άλλες, συγκεκριμένες περιοχές (βλ. κατωτέρω σκ. 21).

19. Επειδή, εν όψει των παραπάνω διαπιστώσεων που περιέχονται στη προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη πράξη, και από το σύνολο των μελετών αυτών συνάγεται ότι έγινε ενδελεχής και με επαρκή τεκμηρίωση εξέταση των έργων που απαιτούνται, ακόμα και υπό τις παρούσες συνθήκες, για την ασφαλή λειτουργία του Κ.Α.Χ.Ι., στην οποία προεχόντως αποβλέπει το επίμαχο έργο και η οποία συνιστά σκοπό δημοσίου συμφέροντος, αναγόμενο στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, αποκλείσθηκε δε η μηδενική λύση, διότι θεωρήθηκε ότι με αυτή δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθεί κατά τρόπο ικανοποιητικό ο ανωτέρω σκοπός. Είναι επομένως απορριπτέοι ως αβάσιμοι οι λόγοι ακυρώσεως α) ότι κατά παράβαση των παρατιθέμενων στις σκέψεις 15 και 16 διατάξεων δεν μελετήθηκαν επισταμένως οι προσφερόμενες εναλλακτικές λύσεις, συνιστάμενες στη μη κατασκευή των επίδικων έργων, διότι θεωρήθηκε αρχήθεν δεδομένη η επέκταση του υπάρχοντος διαδρόμου του Κ.Α.Χ.Ι. για οικονομικούς και μόνο λόγους που ανάγονται στην εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροπλάνων (πρώτος πρόσθετος λόγος ακυρώσεως και όγδοος λόγος ακυρώσεως) και β) ότι κατά παράβαση των αυτών διατάξεων δεν εξετάσθηκε αν η Χίος έχει τη φέρουσα ικανότητα να δεχθή αυξημένο αριθμό επισκεπτών συνεπεία της δυνατότητας εξυπηρετήσεως μεγαλυτέρων αεροσκαφών, κατά τα ανωτέρω (πρώτο σκέλος δεύτερου πρόσθετου λόγου ακυρώσεως).

20. Επειδή με τις παρατιθέμενες στην 16η σκέψη διατάξεις της περ. β της παρ. 6 του νέου άρθρου 4 του Ν. 1650/1986 καθορίζονται τα πέντε κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και, επομένως, πρέπει να αξιολογούνται κατά τη σύνταξη της προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα κριτήρια αυτά, με τα οποία εξειδικεύονται οι παράγοντες που πρέπει να σταθμίζονται κατά τη λήψη μέτρων προς διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής αναπτύξεως, κατά τα αναφερόμενα στη 15η σκέψη, κατ' αρχήν δεν επιβάλλεται να σταθμίζονται ισοδυνάμως σε κάθε περίπτωση αλλά

./.

είναι επιτρεπτό, εν όψει των ιδιαιτεροτήτων και των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του έργου, το οποίο αφορά η μελέτη, να προσδίδεται διαφορετική βαρύτητα σε κάθε ένα από τα κριτήρια, αυτά πρέπει, όμως, να προκύπτουν και να τεκμηριώνονται οι λόγοι της διαφοροποιήσεως αυτής. Σε περίπτωση δε ασκήσεως αιτήσεως ακυρώσεως, η νομιμότητα της κατά τα ανωτέρω επιτρεπτής κατ' αρχήν διαφοροποιήσεως και η επάρκεια της αιτιολογήσεώς της υπόκεινται στον έλεγχο του ακυρωτικού δικαστή.

21. Επειδή εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η επιλεγείσα τελικώς λύση της επεκτάσεως του Κ.Α.Χ. συγκρίθηκε, βάσει των 5 κριτηρίων της περ. β΄ της παρ. 6 του νέου άρθρου 4 του Ν. 1650, με τη λύση της κατασκευής εξ υπαρχής νέου αερολιμένος της αυτής δυναμικότητος σε μία των θέσεων Αστυφιδόλακκος, Νένητα και Δότια, αφού αποκλείστηκαν οι θέσεις Μαργάντη, Αίπος, Κώμη - Καλαμωτή, Πυργί, Πατύβολα και Πεδίο Βολής διότι δεν ήταν δυνατόν να κατασκευασθή σε αυτές διάδρομος μήκους 1.800 μέτρων, που, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, είναι το ελάχιστο απαιτούμενο. Κατά τη σύγκριση αυτή ακολουθήθηκε η εξής μέθοδος. Αρχικώς, και αφού κάθε ένα από τα ανωτέρω 5 κριτήρια υποδιαιρέθηκε στις επί μέρους πτυχές του, βαθμολογήθηκε με άριστα το 100 σε κάθε μία από τις προαναφερόμενες θέσεις (θέση Κοντάρι όπου ήδη υφίσταται ο αερολιμένας, Αστυφιδόλακκος, Νένητα και Δότια). Εν συνεχεία, σε κάθε ένα από τα κριτήρια αυτά προσδόθηκε ιδιαίτερος επί τοις εκατό (ποσοστιαίος) συντελεστής βαρύτητας. Ειδικώτερα, στο κριτήριο αα (γενικές και ειδικές κατευθύνσεις χωροταξικής πολιτικής) 10%, στο κριτήριο ββ (περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής) 15%, στο κριτήριο γγ (χαρακτηριστικά των ενδεχομένων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων) 20%, στο κριτήριο δδ (οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία από την εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημοσίου συμφέροντος) 35% και στο κριτήριο εε (θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε ευρύτερη περιοχή από εκείνη που επηρεάζεται άμεσα από το έργο) 20%. Με τον συντελεστή αυτόν πολλαπλασιάστηκε ο βαθμός με τον οποίο βαθμολογήθηκε, κατά τα ανωτέρω, κάθε ένα από τα κρι-

./.

τήρια σε κάθε μία από τις θέσεις, επελέγη δε η θέση, για την οποία το άθροισμα των γινομένων ήταν το υψηλότερο, δηλαδή η θέση Κοντάρι (89,2 έναντι 76,9 του Αστυφιδόλακκου, 56,1% του Νένητα και 49,2 της Δότιας).

22. Επειδή, εν όψει των αναφερόμενων στην 20η σκέψη, νομίμως, κατ' αρχήν, προσδόθηκε διαφορετική βαρύτητα σε κάθε ένα από τα ανωτέρω κριτήρια και, συνεπώς, είναι αβάσιμος ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι τα ανωτέρω κριτήρια είναι ισοδύναμα και ότι μη νομίμως η μελέτη στηρίχθηκε στην ανωτέρω διαφοροποίηση, χωρίς, όμως, να προσάπτεται κάποια ειδικότερη πλημμέλεια όσον αφορά στη διαβάθμιση αυτή των κριτηρίων, δεδομένου ότι οι ισχυρισμοί, με τους οποίους υποστηρίζεται ότι ορισμένες από τις επί μέρους πτυχές δύο κριτηρίων έχουν υποτιμηθή αδικαιολογήτως, προβάλλονται αορίστως ή αναφέρονται σε ουσιαστικές εκτιμήσεις που διαφεύγουν του ακυρωτικού ελέγχου.

23. Επειδή, περαιτέρω, στη Διεθνή Σύμβαση της Γρανάδας έτους 1985 για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρώπη που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 2039/1992 (ΦΕΚ 61 Α΄) προβλέπεται ότι «στην παρούσα Σύμβαση σαν αρχιτεκτονική κληρονομιά θεωρείται ότι περιλαμβάνει τα ακόλουθα ακίνητα αγαθά : 1. Τα μνημεία : κάθε κατασκευή ιδιαίτερα σημαντική λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού της ενδιαφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ή διακοσμητικών στοιχείων, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους. 2. Τα αρχιτεκτονικά σύνολα : ομοιογενή σύνολα αστικών ή αγροτικών κατασκευών, σημαντικών λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος, συναφή μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν ενότητες, που να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά. 3. Οι τόποι : σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης, εν μέρει κτισμένα, τα οποία αποτελούν εκτάσεις τόσο χαρακτηριστικές και ομοιογενείς, ώστε να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά και τα οποία είναι σημαντικά λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού και τεχνικού τους ενδιαφέροντος (άρθρο 1), ότι κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται : 1. να καθιε-

./.

ρώσει ένα νομικό καθεστώς προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. 2. να εξασφαλίσει, μέσα σ' αυτό το νομικό πλαίσιο και ανάλογα με τα ιδιαίτερα για κάθε Κράτος ή περιφέρεια μέτρα, την προστασία των μνημείων, των αρχιτεκτονικών συνόλων και των τόπων» (άρθρο 3), ότι «κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται : 1. να θέσει σε εφαρμογή με βάση τη νομική προστασία των σχετικών ακινήτων, κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου και αδειών, 2. να φροντίσει ώστε τα προστατευόμενα ακίνητα να μην αλλοιωθούν, ερειπωθούν ή κατεδαφιστούν. Γι' αυτόν το σκοπό, κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται εάν δεν το έχει ήδη κάνει, να εισαγάγει στη νομοθεσία του διατάξεις, που να προβλέπουν : α. την υποβολή προς τις αρμόδιες αρχές των σχεδίων κατεδάφισης ή μετατροπής μνημείων, που ήδη προστατεύονται, ή μνημείων για τα οποία έχει κινηθεί η διαδικασία προστασίας, όπως και κάθε σχεδίου που θίγει το περιβάλλον τους, β. την υποβολή στις αρμόδιες αρχές των μελετών που θίγουν το σύνολο ή τμήμα ενός αρχιτεκτονικού συνόλου ή ενός τόπου ... γ. τη δυνατότητα που παρέχεται στις δημόσιες υπηρεσίες, να ζητούν από τον ιδιοκτήτη ενός προστατευόμενου ακινήτου να πραγματοποιεί εργασίες ή να τον υποκαθιστούν σε περίπτωση που υπάρχει αδυναμία εκ μέρους του, δ. τη δυνατότητα απαλλοτρίωσης ενός προστατευόμενου ακινήτου» (άρθρο 4) και ότι κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να υιοθετήσει πολιτική ολοκληρωμένης προστασίας η οποία : 1. .... 2. .... 3. θα καθιστά τη συντήρηση, την αναβίωση και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, σημαντικότατο στοιχείο της πολιτιστικής περιβαλλοντολογικής και χωροταξικής πολιτικής. 4. ... 5. ...» (άρθρο 10)».

24. Επειδή, όπως συνάγεται από τα προαναφερόμενα άρθρα της Σύμβασης της Γρανάδας, δεν είναι κατ' αρχήν επιτρεπτή η καταστροφή στοιχείων, τα οποία είναι ιδιαιτέρως σημαντικά για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς καθώς και η επέμβαση, η οποία συνεπάγεται τη μεταβολή του πολεοδομικού ιστού αρχιτεκτονικού συνόλου ή την άρση της φυσιογνωμίας ή τη διάρρηξη της ομοιογένειας ορισμένου τόπου. Ωστόσο δεν αποκλείονται, κατά την έννοια των άρθρων αυτών της Συμβάσεως, επεμβάσεις και στα προστατευόμενα μνημεία καθώς και στα αρχιτεκτονικά σύνολα ή τους τόπους, σε εξαιρετικές πε-

./.

τήρια σε κάθε μία από τις θέσεις, επελέγη δε η θέση, για την οποία το άθροισμα των γινομένων ήταν το υψηλότερο, δηλαδή η θέση Κοντάρι (89,2 έναντι 76,9 του Αστυφιδόλακκου, 56,1% του Νένητα και 49,2 της Δότιας).

22. Επειδή, εν όψει των αναφερόμενων στην 20η σκέψη, νομίμως, κατ' αρχήν, προσδόθηκε διαφορετική βαρύτητα σε κάθε ένα από τα ανωτέρω κριτήρια και, συνεπώς, είναι αβάσιμος ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι τα ανωτέρω κριτήρια είναι ισοδύναμα και ότι μη νομίμως η μελέτη στηρίχθηκε στην ανωτέρω διαφοροποίηση, χωρίς, όμως, να προσάπτεται κάποια ειδικότερη πλημμέλεια όσον αφορά στη διαβάθμιση αυτή των κριτηρίων, δεδομένου ότι οι ισχυρισμοί, με τους οποίους υποστηρίζεται ότι ορισμένες από τις επί μέρους πτυχές δύο κριτηρίων έχουν υποτιμηθή αδικαιολογήτως, προβάλλονται αορίστως ή αναφέρονται σε ουσιαστικές εκτιμήσεις που διαφεύγουν του ακυρωτικού ελέγχου.

23. Επειδή, περαιτέρω, στη Διεθνή Σύμβαση της Γρανάδας έτους 1985 για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρώπη που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 2039/1992 (ΦΕΚ 61 Α΄) προβλέπεται ότι «στην παρούσα Σύμβαση σαν αρχιτεκτονική κληρονομιά θεωρείται ότι περιλαμβάνει τα ακόλουθα ακίνητα αγαθά : 1. Τα μνημεία : κάθε κατασκευή ιδιαίτερα σημαντική λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού της ενδιαφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ή διακοσμητικών στοιχείων, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους. 2. Τα αρχιτεκτονικά σύνολα : ομοιογενή σύνολα αστικών ή αγροτικών κατασκευών, σημαντικών λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος, συναφή μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν ενότητες, που να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά. 3. Οι τόποι : σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης, εν μέρει κτισμένα, τα οποία αποτελούν εκτάσεις τόσο χαρακτηριστικές και ομοιογενείς, ώστε να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά και τα οποία είναι σημαντικά λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού και τεχνικού τους ενδιαφέροντος (άρθρο 1), ότι κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται : 1. να καθιε-

./.

ρώσει ένα νομικό καθεστώς προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. 2. να εξασφαλίσει, μέσα σ' αυτό το νομικό πλαίσιο και ανάλογα με τα ιδιαίτερα για κάθε Κράτος ή περιφέρεια μέτρα, την προστασία των μνημείων, των αρχιτεκτονικών συνόλων και των τόπων» (άρθρο 3), ότι «κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται : 1. να θέσει σε εφαρμογή με βάση τη νομική προστασία των σχετικών ακινήτων, κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου και αδειών, 2. να φροντίσει ώστε τα προστατευόμενα ακίνητα να μην αλλοιωθούν, ερειπωθούν ή κατεδαφιστούν. Γι' αυτόν το σκοπό, κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται εάν δεν το έχει ήδη κάνει, να εισαγάγει στη νομοθεσία του διατάξεις, που να προβλέπουν : α. την υποβολή προς τις αρμόδιες αρχές των σχεδίων κατεδάφισης ή μετατροπής μνημείων, που ήδη προστατεύονται, ή μνημείων για τα οποία έχει κινηθεί η διαδικασία προστασίας, όπως και κάθε σχεδίου που θίγει το περιβάλλον τους, β. την υποβολή στις αρμόδιες αρχές των μελετών που θίγουν το σύνολο ή τμήμα ενός αρχιτεκτονικού συνόλου ή ενός τόπου ... γ. τη δυνατότητα που παρέχεται στις δημόσιες υπηρεσίες, να ζητούν από τον ιδιοκτήτη ενός προστατευόμενου ακινήτου να πραγματοποιεί εργασίες ή να τον υποκαθιστούν σε περίπτωση που υπάρχει αδυναμία εκ μέρους του, δ. τη δυνατότητα απαλλοτρίωσης ενός προστατευόμενου ακινήτου» (άρθρο 4) και ότι κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να υιοθετήσει πολιτική ολοκληρωμένης προστασίας η οποία : 1. .... 2. .... 3. θα καθιστά τη συντήρηση, την αναβίωση και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, σημαντικότατο στοιχείο της πολιτιστικής περιβαλλοντολογικής και χωροταξικής πολιτικής. 4. ... 5. ...» (άρθρο 10)».

24. Επειδή, όπως συνάγεται από τα προαναφερόμενα άρθρα της Σύμβασης της Γρανάδας, δεν είναι κατ' αρχήν επιτρεπτή η καταστροφή στοιχείων, τα οποία είναι ιδιαιτέρως σημαντικά για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς καθώς και η επέμβαση, η οποία συνεπάγεται τη μεταβολή του πολεοδομικού ιστού αρχιτεκτονικού συνόλου ή την άρση της φυσιογνωμίας ή τη διάρρηξη της ομοιογένειας ορισμένου τόπου. Ωστόσο δεν αποκλείονται, κατά την έννοια των άρθρων αυτών της Συμβάσεως, επεμβάσεις και στα προστατευόμενα μνημεία καθώς και στα αρχιτεκτονικά σύνολα ή τους τόπους, σε εξαιρετικές πε-

./.

ριπτώσεις, προκειμένου να επιτευχθή η ασφαλής λειτουργία ενός έργου ή η πραγματοποίηση μείζονος έργου, ιδιαιτέρως σημαντικού και αναγκαίου για την κοινοποίηση ζωτικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου, δεδομένου ότι η παρεμπόδιση τέτοιων στόχων προδήλως δεν περιλαμβάνεται στη βούληση των συμβαλλόμενων μερών. Με το περιεχόμενο δε αυτό, οι ορισμοί της παραπάνω Διεθνούς Σύμβασης συμπορεύονται προς τις επιταγές του ελληνικού Συντάγματος, οι οποίες διαλαμβάνονται σε προηγούμενη σκέψη. Εξάλλου, στον εθνικό νομοθέτη απόκειται να εξειδικεύσει τα κριτήρια για το χαρακτηρισμό κατασκευής ως ιδιαιτέρως σημαντικής με γνώμονα το σκοπό, στον οποίο απέβλεψε η κατάρτιση της Διεθνούς Σύμβασης, όπως αυτός προκύπτει από το προοίμιό της, δηλαδή τη διατήρηση της μαρτυρίας για την πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης και τη μετάδοσή της στις επόμενες γενεές, αφού λάβει υπόψη και τις συνθήκες και τα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά και δεδομένα του ελληνικού χώρου, καθώς και την πολιτιστική του παράδοση και της πολιτιστικές του αναφορές. Αν όμως δεν έχη θεσπιστή σχετική ρύθμιση, ο χαρακτηρισμός κατασκευής ως ιδιαίτερως, σημαντικής, κατά την έννοια του άρθρου 1 της Σύμβασης, απόκειται στην κρίση των οργάνων της Διοικήσεως, τα οποία είναι αρμόδια να εγκρίνουν την πραγματοποίηση εργασιών που συνιστούν επέμβαση στην κατασκευή. Η κρίση αυτή του διοικητικού οργάνου ως προς το χαρακτήρα της κατασκευής πρέπει να είναι ειδικώς αιτιολογημένη, η υποχρέωση δε αιτιολόγησης είναι εντονότερη αν η κατασκευή εμπίπτει σε προστατευτικό καθεστώς που θεσπίζεται από την εθνική νομοθεσία για τα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως τα κτίρια που έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία κατά το άρθρο 52 του κωδικοποιημένου νόμου 5351/1932 ή το άρθρο 6 του Ν. 3028/2002.

25. Επειδή στην προκειμένη περίπτωση όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, με την προσβαλλόμενη πράξη προβλέπεται : α) προκειμένου να επεκταθή ο υφιστάμενος διάδρομος προς βορράν και να δημιουργηθή προς την κατεύθυνση αυτή ζώνη ασφαλείας η απαλλοτρίωση 81 στρεμμάτων σε μήκος 450 μέτρων, β) προκειμένου να δημιουργηθή προς νότον ζώνη ασφαλείας

./.

του διαδρόμου, χωρίς να κατασκευασθή κάποιο έργο, η απαλλοτρίωση 42 στρεμμάτων, τα οποία κείνται εντός των ορίων του οικισμού του Κάμπου και γ) η συνεπεία των ανωτέρω μετατόπιση των γειτνιαζουσών οδών Ιωάννου Χρήστου και Μιχαλινού (βόρεια και νότια του αερολιμένα), που αποτελούν επίσης μέρος του πολεοδομικού ιστού του Κάμπου. Προς επίτευξη της ασφαλούς δηλαδή λειτουργίας του αερολιμένος στο χώρο όπου ήδη υφίσταται και όπου νομίμως κρίθηκε ότι έπρεπε να παραμείνη, κατά τα ανωτέρω, καθίσταται αναγκαίο να κατεδαφισθή μόνο το αρχοντικό Καρδασιλάρικο, που ευρίσκεται στην ζώνη επεκτάσεως του διαδρόμου (προς βορράν) και το οποίο ούτε προβάλλεται αλλά ούτε και προκύπτει ότι έχει κηρυχθή μνημείο, ενώ επί πλέον είναι πολύ αλλοιωμένο, με πολλές προσθήκες από τσιμεντόλιθους και επεμβάσεις τόσο στον αύλειο χώρο όσο και στο εσωτερικό του και ακατοίκητο (βλ. πρακτικό Κ.Σ.Ν.Μ. 18/25.9.2003 και 267/6.6.2002 έγγραφο της 8ης Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων). Στην έκταση δε που προβλέπεται να απαλλοτριωθή προς νότο, ευρίσκονται μεν το αρχοντικό Περδικίδη, το οποίο έχη κηρυχθή μνημείο με την απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού ΔΙΛΑΠ/Γ/485/17214/4.3. - 22.4.1994 (ΦΕΚ 306 Β΄) και το αρχοντικό Μανωλάκη ή Κοκκινάκη, το οποίο έχει επίσης κηρυχθή μνημείο με την απόφαση της Αναπληρωτή Υπουργού Πολιτισμού ΔΙΛΑΠ/Γ/2633/36948/11.9 - 3.10.1990, ΦΕΚ 631 Β΄), κανένα, όμως, από τα κτίρια αυτά δεν πρόκειται να κατεδαφισθή (βλ. το ΠΡΟ.ΠΕ/36011/911/Φ.ΚΑΧΙ/17.9.2003 έγγραφο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υπηρεσία Πολιτιστικής Αεροπορίας προς την 8η, Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων), αφού, όπως αναφέρεται ανωτέρω, η έκταση αυτή προορίζεται ως ζώνη ασφαλείας, στην οποία δεν θα εκτελεσθούν εργασίες. Τέλος, η μετατόπιση των οδών Ιωάννου Χρήστου και Μιχαλινού κρίθηκε, απαραίτητη για λόγους ασφαλείας, όπως αναφέρεται στη δέκατη όγδοη σκέψη, ήτοι διότι βρίσκονται εντός της ζώνης ασφαλείας πέρατος του διαδρόμου.

26. Επειδή, υπό τα ανωτέρω δεδομένα, συνάγεται ότι έγινε ενδελεχής και με επαρκή τεκμηρίωση στάθμιση των συνεπειών των επίμαχων έργων για το περιβάλλον προς την καλυπτόμενη με αυτή ανάγκη της ασφαλούς λειτουρ-

./.

γίας του αερολιμένος, δηλαδή σκοπού δημοσίου συμφέροντος. Συνεπώς σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην 24η σκέψη : α) επιτρέπεται η κατεδάφιση κατασκευής (αρχοντικό Καρδασιλάρικο), η οποία δεν έχει κηρυχθή διατηρητέο μνημείο και, επί πλέον, είναι πολύ αλλοιωμένο λόγω πολλών προσθηκών σε αυτή, άρα μη σημαντική και β) η ανωτέρω περιορισμένη επέμβαση στον πολεοδομικό ιστό για λόγους δημοσίου συμφέροντος αναγομένους στην ασφάλεια των πτήσεων και στην προστασία της ανθρώπινης ζωής. Είναι, επομένως, απορριπτέος ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου προβαλλόμενος τέταρτος λόγος ακυρώσεως, κατά δε το σκέλος του με το οποίο προβάλλεται ότι θα κατεδαφιστούν τα αρχοντικά Περδικίδη και Μανωλάκη ή Κοκκινάκη, είναι απορριπτέος ως στηριζόμενος σε ανακριβή προϋπόθεση.

27. Επειδή με το πρώτο σκέλος του τελευταίου πρόσθετου λόγου ακυρώσεως προβάλλεται ότι η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση, παρασιωπά το γεγονός ότι με το επίδικο έργο αλλοιώνεται η φυσιογνωμία της πόλεως της Χίου και αποκλείεται η περαιτέρω λειτουργική ανάπτυξή της, αφού μόνο προς τη συγκεκριμένη πλευρά της επεκτάσεως του αερολιμένα είναι δυνατή μελλοντικά η επέκταση του σχεδίου της. Ο λόγος όμως αυτός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, δεδομένου ότι τόσο στη μελέτη αυτή (σσ. 2 - 1 και 3 - 8) όσο και στην προμελέτη (σσ. 4 - 17 και 4 - 113) γίνεται αναφορά στο εγκριθέν με την 75717/3921/16.12.1987 - 3.2.1988 απόφαση του αναπληρωτή Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ 75 Δ΄) Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πολεοδομικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου, στο οποίο, αντιθέτως προς όσα κατά τα ανωτέρω ισχυρίζονται οι αιτούντες, προβλέπεται (παρ. 1.Α.β.13° εδάφιο σε συνδυασμό με το συνοδεύοντα αυτό χάρτη Π - 1.11), επέκταση του αερολιμένα προς το μέρος της πόλεως της Χίου και η δημιουργία ζώνης πρασίνου κατά μήκος της ανωτέρω προεκτάσεως.

28. Επειδή, προβάλλεται με το τελευταίο σκέλος του τελευταίου πρόσθετου λόγου ακυρώσεως ότι στην ανωτέρω μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων παρασιωπάται η συνεπεία του επίδικου έργου επιδείνωση της ηχορυπάνσεως και της ατμοσφαιρικής ρυπάνσεως, με τον έβδομο δε λόγο ακυρώσεως

./.

ότι δίδονται με αυτήν αυθαίρετες ανεκτές τιμές δονήσεων, ενώ σε άλλες αποφάσεις, με τις οποίες εγκρίνονται περιβαλλοντικοί όροι, δίδονται δύο φορές μικρότερες ανεκτές τιμές και μάλιστα για θορύβους προερχόμενους από σιδηροδρόμους. Όπως όμως προκύπτει τόσο από την προμελέτη όσο και από τις μελέτες, σε αυτές εξετάζονται οι επιπτώσεις στα οικοσυστήματα (κεφ. 6.1), στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον (κεφ. 6.3) και στο ακουστικό περιβάλλον (κεφ. 6.4) από την ηχορύπανση και την ατμοσφαιρική ρύπανση κατά την κατασκευή (κεφ. 5.2.5 και 5.2.7, αντιστοίχως) και κατά τη λειτουργία του έργου (κεφ. 5.4.6 και 5.4.3, αντιστοίχως). Σύμφωνα με το συμπέρασμα των μελετών αυτών, οι επιπτώσεις α) κανένας ατμοσφαιρικός ή ηχητικός ρύπος δεν υπερβαίνει τα όρια πέραν των οποίων προκαλούνται βλάβες, στο οικοσύστημα, β) η επιβάρυνση στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον από ατμοσφαιρικούς και ηχητικούς ρύπους είναι αμελητέα και γ) οι επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον, από τον θορυβο που προβλέπεται να προκαλέσει η κυκλοφορία των οχημάτων και η κίνηση των αεροπλάνων δεν είναι σημαντικές. Συνεπώς το τελευταίο σκέλος του τελευταίου πρόσθετου λόγου είναι απορριπτέο ως αβάσιμο, εφ' όσον εξετάζονται πλήρως τόσο με την προμελέτη όσο και με την μελέτη οι επιπτώσεις των ανωτέρω ρύπων, οι δε τεχνικές διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα των μελετών αυτών δεν υπόκεινται κατ' αρχήν στο δικαστικό έλεγχο νομιμότητας.

29. Επειδή, περαιτέρω, στο κεφάλαιο 6.5 της προμελέτης και της μελέτης εξετάζονται οι επιπτώσεις στο «δονητικό περιβάλλον» και μάλιστα τόσο κατά το στάδιο των εργασιών κατασκευής από την λειτουργία του εργοταξίου και την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς όσο και κατά τη λειτουργία του αεροδρομίου. Οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του αεροδρομίου βασίστηκαν στη μελέτη με τίτλο «Μετρήσεις δονήσεων που δημιουργούνται από τα αεροσκάφη σε παραδοσιακά κτίσματα του Κάμπου της νήσου Χίου», την οποία εκπόνησε το Εργαστήριο Αντισεισμικής Τεχνολογίας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου με βάση την καταγραφή και την ανάλυση από το προσωπικό του ανωτέρω εργαστηρίου των δονήσεων που υφίστανται τα μνημεία του Κάμπου από τη λειτουργία του υφισταμένου αεροδρομίου αλλά και των δονήσεων που

./.

προκαλούνται στο νέο αερολιμένα της Αθήνας από μεγαλύτερα αεροσκάφη, τα οποία ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν τον Κ.Α.ΧΙ. Εξήχθη δε το συμπέρασμα ότι οι δονήσεις από όλους τους τύπους αεροσκαφών που θα μπορούν να χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο, δεν είναι δυνατόν να δημιουργήσουν πρόβλημα στα μνημεία. Υπό τα δεδομένα αυτά η προσβαλλόμενη πράξη στηρίζεται σε νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη μελέτη, ως προς το ανωτέρω θέμα, οι δε ισχυρισμοί περί του ότι οι τιμές δονήσεων που θεωρήθηκαν με αυτήν ανεκτές είναι αυθαίρετες είναι απορριπτέοι ως απαράδεκτοι, εφ' όσον με αυτούς αμφισβητείται, η τεχνική κρίση της Διοικήσεως, η οποία έχει εξαχθή ύστερα από ειδική μελέτη περί αυτών.

30. Επειδή με τον έκτο λόγο ακυρώσεως προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι μη νόμιμη διότι δεν εξετάστηκε από τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων ο κίνδυνος που δημιουργείται από την ύπαρξη και, συνεπώς, την επέκταση του αεροδρομίου για την πόλη της Χίου και τον Κάμπο σε περίπτωση πολεμικών συγκρούσεων. Ο λόγος όμως αυτός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος διότι, όπως συνάγεται από τις παρατιθέμενες στη δέκατη έκτη σκέψη διατάξεις, η δυνατότητα να αποτελέση ένα έργο υποδομής στόχο σε περίπτωση πολεμικής συγκρούσεως δεν αποτελεί κατ' αρχήν κριτήριο λαμβανόμενο υπόψη κατά τη σύνταξη μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων κατ' εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων.

31. Επειδή, τέλος, με το δεύτερο σκέλος του έβδομου λόγου ακυρώσεως προβάλλεται ότι η προσβαλλομένη είναι μη νόμιμη διότι σε αυτήν δεν περιλαμβάνεται όρος, ώστε να διασφαλίζεται ότι από την επέκταση του διαδρόμου δεν θα παραβιάζεται ο νοητός κύλινδρος ασφαλείας του λιμένα της Χίου, ο οποίος όμως παραβιάζεται, εφ' όσον τέμνεται σε ύψος 32 μέτρων. Ισχυρίζονται δε, συναφώς, οι αιτούντες ότι μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων με το αυτό αντικείμενο, συνταχθείσα το έτος 1996, προέβλεπε για τον λόγο αυτό ότι πρέπει να μειωθή το φορτίο των προς βορά απογειουμένων αεροσκαφών, δίχως αυτό να αντικρούεται από την επίδικη μελέτη. Και ο λόγος όμως αυτός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, αφ' ενός διότι το θέμα εξετάστηκε με την προμελέτη, στην

./.

οποία αναφέρεται ότι συνεπεία της επεκτάσεως του διαδρόμου προς βορράν «η ελάχιστη κλίση ανόδου των αεροσκαφών θα πρέπει να είναι 3,21% ώστε να αποφευχθούν τόσο τα εμπόδια βόρεια του διαδρόμου όσο και ο κώνος εισόδου ύψους 50 μέτρων και διαμέτρου 500 μέτρων του λιμένα Χίου», τούτο δε επιβεβαιωνεται και από το Δ3/Δ/16251/3604/30.9.03 εγγραφο του Υπουργειου Μεταφορών και Επικοινωνιών, προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στο οποίο αναγράφεται ότι το θέμα της εξασφαλίσεως του κυλίνδρου ασφαλείας του λιμένα Χίου έχει εξετασθή στο πλαίσιο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και «δεν υφίσταται πρόβλημα εμπλοκής δραστηριοτήτων του αερολιμένα μετά την επέκτασή του και του λιμένα Χίου ως έχει» και αφ' ετέρου διότι τελικώς στην προσβαλλομένη απόφαση έχει περιληφθεί σχετικός όρος, κατά τον οποίο «5. Η επέκταση του διαδρόμου προς βορρά κατά 300 μ. θα υλοποιηθεί με την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζεται ο νοητός κύλινδρος ασφαλείας του λιμένα Χίου ...».

32. Επειδή, σύμφωνα με τις προηγούμενες σκέψεις, πρέπει να απορριφθή η κρινόμενη αίτηση και να γίνουν δεκτές οι παρεμβάσεις.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Απορρίπτει την αίτηση.

Δέχεται τις παρεμβάσεις.

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου.

Επιβάλλει στους αιτούντες ισομερώς την πληρωμή της δικαστικής δαπάνης του Δημοσίου, το οποίο ανέρχεται σε τετρακόσια εξήντα (460) Ευρώ, της Νομαρχιακής Αυτοδιοικήσεως Χίου, η οποία ανέρχεται σε εξακόσια σαράντα (640) Ευρώ και του Δήμου Χίου, που ανέρχεται σε εκατόν ογδόντα (180) Ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 13 Μαρτίου 2006 και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στις 27 Δεκεμβρίου 2006.

Ο Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος

Κ. Μενουδάκος

Η Γραμματέας του Ε΄ Τμήματος

Γ. Σακελλαρίου

./.

ΣτΕ 3851/2006 (Ε')

[Επέκταση Αερολιμένα Χίου - Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων]

Πρόεδρος: *Κ. Μενουδάκος*

Εισηγητής: *Ν. Ράζος*, Σύμβουλος

Δικηγόροι: *Β. Δωροβίνης, Μ. Ασημακοπούλου, Αθ. Αλεφάντη*, Πάρεδρος ΝΣΚ, *Π. Δημόπουλος*, Πάρεδρος ΝΣΚ, *Ν. Αλιβιζάτος*

Τα κριτήρια με τα οποία εξειδικεύονται οι παράγοντες που πρέπει να σταθμίζονται κατά τη λήψη μέτρων προς διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης κατά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση δεν επιβάλλεται καταρχήν να σταθμίζονται ισοδυνάμως σε κάθε περίπτωση. Ενόψει των ιδιαιτεροτήτων και των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του έργου, το οποίο αφορά η μελέτη, επιτρέπεται να προσδίδεται διαφορετική βαρύτητα σε κάθε ένα από τα κριτήρια αυτά, πρέπει όμως να προκύπτουν και να τεκμηριώνονται οι λόγοι της διαφοροποιήσεως αυτής.

Βασικές σκέψεις

20. Επειδή με τις παρατιθέμενες στην 16η σκέψη διατάξεις της περ. β της παρ. 6 του νέου άρθρου 4 του Ν. 1650/1986 καθορίζονται τα πέντε κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και, επομένως, πρέπει να σταθμούνται κατά τη σύνταξη της προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα κριτήρια αυτά, με τα οποία εξειδικεύονται οι παράγοντες που πρέπει να σταθμίζονται κατά τη λήψη μέτρων προς διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής αναπτύξεως, κατά τα αναφερόμενα στη 15η σκέψη, κατ' αρχήν δεν επιβάλλεται να σταθμίζονται ισοδυνάμως σε κάθε περίπτωση αλλά είναι επιτρεπτό, εν όψει των ιδιαιτεροτήτων και των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του έργου, το οποίο αφορά η μελέτη, να προσδίδεται διαφορετική βαρύτητα σε κάθε ένα από τα κριτήρια, αυτά πρέπει, όμως, να προκύπτουν και να τεκμηριώνονται οι λόγοι της διαφοροποιήσεως αυτής. Σε περίπτωση δε ασκήσεως αιτήσεως ακυρώσεως, η νομιμότητα της κατά τα ανωτέρω επιτρεπτής κατ' αρχήν διαφοροποιήσεως και η επάρκεια της αιτιολογήσεως της υπόκεινται στον έλεγχο του ακυρωτικού δικαστή.

21. Επειδή εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η επιλεγείσα τελικώς λύση της επεκτάσεως του Κ.Α.Χ.Ι. συγκρίθηκε, βάσει των 5 κριτηρίων της περ. β' της παρ. 6 του νέου άρθρου 4 του Ν. 1650, με τη λύση της κατασκευής εξ υπαρχης νέου αερολιμένος της αυτής δυναμικότητος σε μία των θέσεων Αστυφιδόλακκος, Νένητα και Δότια, αφού αποκλείστηκαν οι θέσεις Μαργάντη, Αίπος, Κώμη - Καλαμωτή, Πυργί, Πατύβολα και Πεδίο Βολής διότι δεν ήταν δυνατόν να κατασκευασθή σε αυτές διάδρομος μήκους 1.800 μέτρων, που, σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, είναι το ελάχιστο απαιτούμενο. Κατά τη σύγκριση αυτή ακολουθήθηκε η εξής μέθοδος. Αρχικώς, και αφού κάθε ένα από τα ανωτέρω 5 κριτήρια υποδιαιρέθηκε στις επί μέρους πτυχές του, βαθμολογήθηκε με άριστα το 100 σε κάθε μία από τις προαναφερόμενες θέσεις (θέση Κοντάρι όπου ήδη υφίσταται ο αερολιμένας, Αστυφιδόλακκος, Νένητα και Δότια). Εν συνεχεία, σε κάθε ένα από τα κριτήρια αυτά προσδόθηκε ιδιαίτερος επί τοις εκατό (ποσοστιαίος) συντελεστής βαρύτητας. Ειδικώτερα, στο κριτήριο αα (γενικές και ειδικές κατευθύνσεις χωροταξικής πολιτικής) 10%, στο κριτήριο ββ (περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής) 15%, στο κριτήριο γγ (χαρακτηριστικά των ενδεχομένων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων) 20%, στο κριτήριο δδ (οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική

ασφάλεια, τη δημόσια υγεία από την εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημοσίου συμφέροντος) 35% και στο κριτήριο εε (θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε ευρύτερη περιοχή από εκείνη που επηρεάζεται άμεσα από το έργο) 20%. Με τον συντελεστή αυτόν πολλαπλασιάστηκε ο βαθμός με τον οποίο βαθμολογήθηκε, κατά τα ανωτέρω, κάθε ένα από τα κριτήρια σε κάθε μία από τις θέσεις, επελέγη δε η θέση, για την οποία το άθροισμα των γινομένων ήταν το υψηλότερο, δηλαδή η θέση Κοντάρι (89,2 έναντι 76,9 του Αστυφιδόλακκου, 56,1% του Νένητα και 49,2 της Δότιας).

22. Επειδή, εν όψει των αναφερόμενων στην 20η σκέψη, νομίμως, κατ' αρχήν, προσδόθηκε διαφορετική βαρύτητα σε κάθε ένα από τα ανωτέρω κριτήρια και, συνεπώς, είναι αβάσιμος ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι τα ανωτέρω κριτήρια είναι ισοδύναμα και ότι μη νομίμως η μελέτη στηρίχθηκε στην ανωτέρω διαφοροποίηση, χωρίς, όμως, να προσάπτεται κάποια ειδικότερη πλημμέλεια όσον αφορά στη διαβάθμιση αυτή των κριτηρίων, δεδομένου ότι οι ισχυρισμοί, με τους οποίους υποστηρίζεται ότι οριομένες από τις επί μέρους πτυχές δύο κριτηρίων έχουν υποτιμηθή αδικαιολογήτως, προβάλλονται αορίστως ή αναφέρονται σε ουσιαστικές εκτιμήσεις που διαφεύγουν του ακυρωτικού ελέγχου.

Σχόλιο

Σύμφωνα με την Οδηγία για την Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Οδηγία ΕΠΕ), η ΜΠΕ αξιολογεί αποκλειστικά τις οικολογικές επιπτώσεις του έργου, σε καμία δε περίπτωση δεν το συναρτά με «άλλους λόγους δημοσίου συμφέροντος»[1]. Αυτό, όπως είναι προφανές, ισχύει και στην εξέταση των εναλλακτικών λύσεων, όπου τονίζεται ότι στην περιγραφή του έργου περιλαμβάνεται, εκτός των άλλων στοιχείων που παρατίθενται, και η «σκιαγράφηση των κυριότερων εναλλακτικών λύσεων που εξετάστηκαν από τον κύριο του έργου και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής σχετικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον»[2]. Δεν προκύπτει λοιπόν από την Οδηγία, ούτε άμεσα ούτε έμμεσα, ότι οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις συνδέονται, εκτός από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, και με άλλες παραμέτρους.

Στις ισχύουσες εθνικές ρυθμίσεις υπάρχουν, βασικά, οι ίδιες προβλέψεις με την Οδηγία ΕΠΕ με μερικές ωστόσο διαφοροποιήσεις. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι η ΜΠΕ περιλαμβάνει τουλάχιστον, μεταξύ των άλλων αναφερόμενων στοιχείων, και «σύνοψη των κύριων εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης»[3]. Στην εθνική ρύθμιση παραλείπεται έτσι η φράση «σχετικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον», ενώ στην ΚΥΑ, η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του νόμου, συμπληρώνεται η παράλειψη αυτή και στοιχίζεται με την αντίστοιχη κοινοτική ρύθμιση[4]. Σχετικά με την ΕΠΟ, οι ρυθμίσεις για το περιεχόμενό της, στις οποίες περιλαμβάνεται προφανώς και η εξέταση των εναλλακτικών λύσεων, αναφέρονται αποκλειστικά στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου ή της δραστηριότητας[5]. Μια διαφοροποίηση σε σχέση με την ΕΠΟ αποτελεί η ρύθμιση για την Π.Π.Ε.Α., όπου αναφέρεται ότι για την Π.Π.Ε.Α. λαμβάνονται υπόψη, εκτός των άλλων στοιχείων που παρατίθενται, και «τα οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και η εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημοσίου συμφέροντος»[6], αναγνωρίζοντας στη συγκεκριμένη περίπτωση (της Π.Π.Ε.Α.) ότι η διοίκηση έχει περιθώρια διακριτικής ευχέρειας. Αυτά όμως εξαλείφονται στη μετέπειτα φάση της ΕΠΟ, στην οποία δεν αναγνωρίζονται τέτοια περιθώρια και είναι, κατά συνέπεια, άνευ αντικειμένου. Θα είχε περιεχόμενο αυτή η πρόβλεψη εάν οι ρυθμίσεις για την ΕΠΟ ήταν διαφορετικές[7].

Στη σχολιαζόμενη απόφαση γίνεται αναφορά στα κριτήρια της Π.Π.Ε.Α., τα οποία

περιλαμβάνονται στο νόμο 1650/1986 (άρθρο 4, παρ. 6, περ. β). Αφού τα υποβάλλει σε έλεγχο, αποφαίνεται ότι είναι νόμιμα ως προς τη διαφοροποίησή τους και επαρκώς αιτιολογημένα. Εδώ όμως εγείρεται το εξής ζήτημα: Πώς προκύπτει η νομιμότητα της διαφοροποιήσεως και, συναφώς, η επαρκής αιτιολόγηση των κριτηρίων;

Πρέπει, κατ' αρχάς, να παρατηρήσουμε ότι σκοπός των κριτηρίων είναι να αποτελέσουν απλώς τα όρια εντός των οποίων οφείλει να κινηθεί η ΜΠΕ (πρόκειται για τη λεγόμενη φάση «scooping»). Επομένως, το κατάλληλο «scoping» είναι καθοριστικό, διότι συμβάλλει στο να διερευνηθούν οι σοβαρές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων και σωρευτικών[8]. Περαιτέρω, επειδή οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι πολύπλοκες λόγω των πολλαπλών διαδράσεων της μιας επί της άλλης, είναι αδύνατο να ποσοτικοποιηθούν[9]. Συνεπώς, η αριθμητική αναγωγή τους -πολλώ δε μάλλον η διαβάθμισή τους- δεν είναι τίποτε άλλο παρά η προβολή των υποκειμενικών απόψεων του μελετητή υπό το μανδύα της μαθηματικής «αντικειμενικότητας»[10]. Για τους λόγους αυτούς, η ποσοτικοποίηση και η διαβάθμιση των κριτηρίων δεν μπορούν να αποτελέσουν τη βάση της διερεύνησης των επιπτώσεων και ως εκ τούτου η επίκλησή τους δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη, διότι κινούνται πέραν των διαγραφόμενων, από το νόμο, οριοθετήσεων.

Σχετικά με το κριτήριο της οικονομικής παραμέτρου του έργου (υπ. αριθ. δδ), όπως παρατηρήσαμε παραπάνω, δεν αποτελεί στοιχείο της ΜΠΕ οριζόμενο από το νόμο. Το πρόβλημα εντείνεται ακόμη περισσότερο με την ποσοτικοποίηση του μεγέθους αυτού. Τούτο δε, διότι η ποσοτικοποίηση δεν μπορεί να προκύψει παρά μόνο μέσω της ανάλυσης κόστους/οφέλους[11]. Η τελευταία, όμως, δεν αναγνωρίζεται ως μέθοδος αξιολόγησης κατά τη διαδικασία ΕΠΕ[12]. Η μόνη αποδεκτή μέθοδος είναι αυτή που στηρίζεται στην αρχή της αναλογικότητας, η οποία είναι ποιοτικού και όχι ποσοτικού χαρακτήρα. Μάλιστα δε, η εφαρμογή της δεν γίνεται στο στάδιο της έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων, αλλά στο επόμενο στάδιο της έγκρισης της απαιτούμενης από το νόμο άδειας εκτέλεσης του έργου. Επομένως, και για το λόγο αυτό, η ποσοτικοποίηση του εν λόγω κριτηρίου δεν βρίσκει έρεισμα στο νόμο και κατά συνέπεια δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη. Θα πρέπει εδώ να υπογραμμίσουμε ότι ο συντελεστής βαρύτητας που δόθηκε στο εν λόγω κριτήριο, είναι ο μεγαλύτερος (35%) και είναι αυτός που κάνει τη διαφορά έναντι των άλλων εναλλακτικών λύσεων. Είναι πιθανό ότι, εάν δεν υπήρχε αυτό το κριτήριο, η επιλογή μεταξύ των προτεινόμενων εναλλακτικών λύσεων θα ήταν διαφορετική. Επομένως, η συμπερίληψή της εξυπηρετούσε την επιθυμητή από τον κύριο του έργου λύση.

Από τα παραπάνω λοιπόν προκύπτει ότι η εγγενής ανισορροπία υπέρ των συμφερόντων του κυρίου του έργου, η οποία υπάρχει στη διαδικασία ΕΠΕ δεν βρίσκει αντίβαρο παρά μόνο μέσω του ενδελεχούς και πολυεπίπεδου ελέγχου της νομιμότητάς της [13]. Στο σημείο αυτό δεν νομίζουμε ότι ανταποκρίθηκε πλήρως η απόφαση.

Γιώργος Μπάλιας
Δικηγόρος

[1] Άρθρα 3, 5 (3) και Παράρτημα IV της Οδηγίας ΕΠΕ.

[2] Παράρτημα IV, αριθ. 2 της Οδηγίας ΕΠΕ. Ομοίως, άρθρο 5 (3) της Οδηγίας.

[3] Άρθρο 5 παρ. 1 ε) του ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3010/2002.

[4] ΚΥΑ αριθ. Η.Π. 11014/703/Φ104/2003 (ΦΕΚ Β' 20.3.2003), άρθρο 4 παρ. 1 α.

[5] Ibid, άρθρο 12, όπου περιλαμβάνονται εκτενέστερα οι ρυθμίσεις του άρθρου 4 παρ. 1 β. του ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 3010/2002.

[6] Άρθρο 4 παρ. 6 δδ) του ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του

ν. 3010/2002. Ωστόσο, η ΚΥΑ αριθ. Η.Π. 11014/703/Φ104/2003 δεν απαιτεί να συμπεριλαμβάνονται τέτοιες αξιολογήσεις (άρθρο 3).

[7] Βλ., αναλυτικότερα για το ζήτημα αυτό το άρθρο μου σχετικά με τη διαδικασία ΕΠΕ με αφορμή την ΣτΕ Ολ 3520/2006 (www.nomosphysis.org.gr Ιανουάριος 2006).

[8] Βλ. άρθρο 3 της Οδηγίας ΕΠΕ.

[9] Βλ., αντί πολλών, *D. Shelton*, "The Impact of Scientific Uncertainty on Environmental Law and Policy in the United States", στο έργο: *D. Freestone, E. Hey* (eds), The Precautionary Principle and International Law: The Challenge of Implementation, The Hague/London/Boston, Kluwer Law International, 1996, σ. 209 επ.

[10] *T. Snell, R. Cowell*, "Scoping in environmental impact assessment: Balancing precaution and efficiency?" Environmental Impact Assessment Review, Vol. 26, 2006, σ. 359 επ.

[11] *D.M. Driesen*, "Distributing the Costs of Environmental, Health, and Safety Protection: the Feasibility Principle, Cost-Benefit Analysis, and Regulatory Reform", 32 Boston College Environmental Affairs Law Review, Vol. 32, 2005, σ. 1 επ.

[12] J.B. Wiener, "Better Regulation in Europe" Current Legal Problems, Vol. 59, 2006.

[13] Βλ. σχετ. J. Holder, Environmental Assessment, Oxford University Press, 2006, σ. 59.

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΔΩΡΟΒΙΝΗΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
Α.Μ. ΔΣΑ 3177
ΞΕΝΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ 115 28
ΤΗΛ. 77 00 362

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Κατατέθηκε το πρωτότυπο με αριθμό πρωτοκόλλου
643
Αντίγραφο - Αθήνα 23 ΙΑΝ. 2004
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Αίτηση

των

Ι.Συλλόγου Περιβάλλοντος και Οικολογίας Χίου,Ηρώων Πολυτεχνείου 5,
2.Κοινωνικού,Εκπολιτιστικού,Αθλητικού Συλλόγου Φάρκαινας Κονταρίου,στην Παναγία Φάρκαινα,αμφοτέρων σωματείων νομίμως συγκροτημένων και λειτουργούντων μέχρι σήμερα,με έδρα την Χίο·
3.Ελληνικής Εταιρείας γιά την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς,σωματείου πανελλήνιας εμβέλειας με έδρα την Αθήνα,επί της οδού Τριπόδων 28,
και των ακολούθων,ατομικώς προσφευγόντων κατοίκων και ιδιοκτητών ακινήτων στον Κάμπο της Χίου και ομόρων του αεροδρομίου Χίου
4.Γάγκα Λεωνίδα του Κων.Λεωφόρος Ενώσεως 66,
5.Γαρρή Νικολάου του Στυλ.,οδός Θεοπόμπου 8,
6.Κασσουδάκη Σταύρου του Γεωρ.,οδός Κ.Γέρακα,
7.Κυτριλάκη Αικατερίνης του Γεωρ.,Λεωφ.Ενώσεως 82,
8.Κώττη Γεωργίου του Στ.,Λεωφ.Ενώσεως ΙΙ2,
9.Μιχαλακοπούλου Ευαγγελίας συζ.Γεωργίου,Λεωφ.Ενώσεως 34,
Ι0.Μουτσάτσου Δημητρίου του Αντων.,Λεωφ.Ενώσεως,
ΙΙ.Παπαγεωργίου Αντωνίου του Κων.,κατοίκου Χολαργού Αθηνών, αλλά με ιδιοκτησία στον Κάμπο Χίου,πλησίον του αεροδρομίου, οδός Καλβοκορέση 5,
Ι2.Παπαλιώδη Μαρίας,συζ.Δημητρίου,Ευαγγελιστρίας 35,
Ι3.Παπαλιώδη Δημητρίου του Ιω.,Ευαγγελιστρίας 35,
Ι4Σαραντή Σωτηρίου του Παντ.,Λεωφ.Ενώσεως 86,
Ι5.Τσουρού Γεωργίου του Κων.,Λεωφ.Ενώσεως 52,
Ι6.Φραγκάκη Αγγελικής συζ.Γεωρ.,Λεωφ.Ενώσεως 64, και
Ι7.Φραγκάκη Ιωάννη του Δημ.,Λεωφ.Ενώσεως 80

Κατά

των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ,Μεταφορών και Επικοινωνιών,Πολιτισμού,Εμπ. Ναυτιλίας και Γεωργίας

γιά την ακύρωση

της κοινής τους απόφασης αρ.Ι34590/Ι7-ΙΙ-2003,με θέμα την έγκριση περιβαλλοντικών όρων γιά την κατασκευή έργων επέκτασης και την λειτουργία του Κρατικού Αερολιμένα Χίου

Α.Νομιμοποίηση-προκαταρκτικά

Οι δύο πρώτοι αιτούντες είναι σωματεία,νομίμως συγκροτημένα και λειτουργούντα στη νήσο Χίο και ο τρίτος είναι γνωστό σωματείο με έδρα την Αθήνα και πανελλήνιας εμβέλειας,του οποίου ανέκαθεν δέχεται τη νομιμοποίηση,γιά θέματα προστασίας του φυσικού και ιστο-

ρικού περιβάλλοντος, το Δικαστήριό σας. Τα δύο πρώτα σωματεία και πολλοί από τους ατομικώς προσφεύγοντες ήταν διάδικοι σε τέσσερεις δίκες, οι οποίοι διεξήχθησαν ενώπιον του Δικαστηρίου σας, γιά το ίδιο θέμα της επεκτάσεως του αρροδρομίου Χίου, και επί των οποίων εκδόθηκαν οι αποφάσεις σας αρ.37/I993, I950/I999, 3895/2000 και 2292/200I, όλες ακυρωτικές.

Ήδη προ ημερών, με άλλη προσφυγή μας, προσβάλλαμε την χωριστή απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού, δημοσιευμένη σε ΦΕΚ, γιά την έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ίδιου έργου (αρ.καταθέσεως 46/7-I-2004).

Όσον αφορά το εμπρόθεσμο καταθέσεως της παρούσας αίτησης ακυρώσεως διευκρινίζουμε τα εξής, προς ενημέρωση του Δικαστηρίου:

Η προσβαλλόμενη πράξη (σχετ.αρ.I) φέρει ημερομηνία εκδόσεως I7-II-03 και περιήλθε στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Χίου την 2I-II-03, με αρ.πρωτ.5II. Δεν γνωρίζουμε αν έγινε ανάρτησή της αμέσως στο Νομαρχιακό Κατάστημα, πάντως με το έγγραφο του Νομ.Συμβουλίου 5II/27-II-03 δόθηκε εντολή καταχώρησης στις τοπικές εφημερίδες της διακήρυξης ότι τέθηκε σε γνώση των πολιτών η αναφερόμενη πράξη και ότι αναρτήθηκε στο Νομαρχιακό Κατάστημα (σχετ.αρ.2). Οι τοπικές εφημερίδες δημοσίευσαν τη σχετική διακήρυξη την 28-II-03 (σχετ.αρ.3-4). Οι αιτούντες που έχουν έδρα ή κατοικούν στη Χίο, διά του κ.Δ.Μουτσάτσου και με αίτησή τους στις 9-I2-03, ζήτησαν αντίγραφο της προσβαλλόμενης και η Γραμματεία του Νομ.Συμβουλίου, με το έγγραφό της προς αυτόν αρ.539/I0-I2-03 (σχετ. αρ.5) του χορήγησε το αιτηθέν αντίγραφο. Στη συνέχεια έλαβε γνώση της πράξης και η τρίτη αιτούσα, τις πρώτες μέρες του Ιανουαρίου 2004.

Με την προσβαλλόμενη πράξη επαναφέρεται το θέμα της επεκτάσεως του αεροδρομίου Χίου, με βασικά εξωεπιστημονική και εξωνομική αιτιολογία, δηλαδή την εκτέλεση έργου προς συμπλήρωση προϋφισταμένου, του οποίου η αρχική εκτέλεση και δημιουργία, το έτος I969, δηλαδή υπό συνθήκες στρατιωτικής δικτατορίας και πλήρους αδιαφορίας γιά την προστασία του φυσικού, του οικιστικού και του ιστορικού περιβάλλοντος, ομολογείται από κάθε επίσημο φορέα της Διοίκησης (όπως αποδεικνύεται από έγγραφα που προσαγάγαμε και θα προσαγάγουμε) ότι υπήρξε από "ατυχές", ως επιλογή, μέχρι καταστροφικό. Στην ίδια τη σχετική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, που προηγήθηκε της προσβαλλόμενης, και η οποία συντάχθηκε προφανώς γιά να στηρίξει προειλημμένες αποφάσεις, κατά τα "ειωθότα" των ημερών μας άλλωστε, γίνεται παραδεκτό ότι το έργο επέκτασης του αεροδρομίου προωθείται με στόχο να εξυπηρετήσει απευθείας πτήσεις "τσάρτερς" με αεροσκάφη τύπου BOEING 737-300 από την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, χωρίς ενδιάμεσο σταθμό ανεφοδιασμού, παρόλο που γίνεται επίσης παραδεκτό ότι, ακόμη κι αν δεν γίνει επέκταση του αεροδρομίου, η αύξηση των πτήσεων θα είναι η ίδια. Η "αιτιολογία" αυτή

ΔΩΡΟΒΙΝΗΣ
ΓΟΡΟΣ
ΔΣΑ 3177
ΑΘΗΝΑ 115 28
7 00 362

αποτελεί και τη μοναδική,όπως αποδεικνύεται από όλα τα επίσημα κείμενα,δικαιολόγηση της σκοπιμότητας του "έργου".

Γιά την αιτούμενη ακύρωση του "νέου" έργου επέκτασης του αεροδρομίου επισημαίνουμε στο Δικαστήριό σας και το εξής πολύ σημαντικό στοιχείο: γιά τη νήσο Χίο δεν έχει συνταχθεί μέχρι σήμερα ειδική χωροταξική μελέτη-σχέδιο.Η ίδια η Μ.Π.Ε.,στο κεφάλαιό της γιά την ακτομηχανική διερεύνηση, παραδέχεται ότι γιά την πραγμάτωση της προκριθείσας "λύσης" γιά την επέκταση του αεροδρομίου, και εκτός από τις άλλες επεμβάσεις μέσα στον Κάμπο της Χίου,θα απαιτηθεί επίχωση της ακτής παράπλευρα του αεροδρομίου σε μήκος ακτής 600 μέτρων και πλάτος 30-40 μέτρων,με υλικά επιχώσεων 100000 κυβ.μέτρων (σχετ.βλ.απόφασή σας αρ.3488/2003 γιά τη Μήλο, σκέψη 9,σελ.6).

Πέρα από αυτά,η προσβαλλόμενη πράξη και η συνδεόμενη με αυτή Μ.Π.Ε. πάσχουν γιά λόγους τυπικής και ουσιαστικής νομιμότητας, όπως ακολούθως θα εκθέσουμε αναλυτικά στους λόγους ακυρώσεως,ενώ διακρίνονται από αντιφάσεις μεταξύ τους και γιά βασικότατες ελλείψεις και παραλείψεις.

Σημειώνουμε προκαταρκτικά,επίσης,ότι με την παρούσα και προς ενημέρωση του Δικαστηρίου προσάγουμε τους εξής χάρτες και διαγράμματα:

α.τον ενσωματωμένο στην απόφαση της 10-8-90 χάρτη του Σμιθ με τα όρια του προστατευόμενου Καμπου της Χίου(σχετ.αρ.6).

β.μεγέθυνση αυτού του χάρτη(σχετ.αρ.7).

γ.τοπογραφικό διάγραμμα της ευρύτερης περιοχής του υφισταμένου αερολιμένα της Χίου (από την Μ.Π.Ε.)-- σχετ.αρ.8.

δ.το σχέδιο επέκτασης του αερολιμένα(ίδια Μ.Π.Ε.),σχετ.αρ.9.

ε.σχέδιο συσχέτισης της προστατευόμενης περιοχής του Κάμπου με τη "λύση" της επέκτασης του αεροδρομίου και με συμπερίληψη των προς κατεδάφιση αρχοντικών,της αρχιτέκτονα μηχανικού Ε.Μ.Π. Παναγιώτας Κυριοπούλου(σχετ.αρ.10).

στ.επίσημο σχέδιο πολιτιστικών διαδρομών στον Κάμπο της Χίου (διαδρομή αρ.Γ΄),με το κτήμα και το αρχοντικό Περδικάκη και φωτογραφίες του-- διαλύονται με την επιλεγείσα "λύση"(σχετ.αρ.11-16), με φωτογραφίες και από άλλο προς κατεδάφιση αρχοντικό(Μανωλάκη) και με σχετικό διάγραμμα τοπογραφικό και γιά τα δύο.

Β.Λόγοι ακυρώσεως

Ι.Η προσβαλλόμενη πράξη πρέπει να ακυρωθεί διότι δεν υπογράφε-

ΒΑΣΙΛΗΣ
ΔΙ
Α.Μ
ΞΕΝΙΑΣ 2
ΤΗΛ

ται και από τον αποκλειστικά, σήμερα, καθ'ύλην αρμόδιο Υπουργό Αιγαίου. Πράγματι, με προεδρικό διάταγμα της 17-1-1992 (ΔΕΚ 33, Δ'), το οποίο δημοσιεύθηκε με ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ, χαρακτηρίσθηκε ως παραδοσιακός ο οικισμός του Κάμπου Χίου, τμήματα του οποίου σήμερα αποκόπτονται προς επέκταση του αεροδρομίου (προς βορρά και νότο, όπως ακριβώς εμφαίνεται στον χάρτη συσχετισμού της Κυριοπούλου), και καθορίστηκαν ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης σε αυτόν, μετά από πολυετείς συνεννοήσεις με το ΥΠΠΟ. Σημειώνουμε ότι τα τοπογραφικά υπόβαθρα τόσο της κήρυξης του ΥΠΠΟ του 1990 όσο και του χαρακτηρισμού του ΥΠΕΧΩΔΕ του 1992 ταυτίζονται απολύτως.

Σύμφωνα με το ά.25 του νόμου 2508/1997 γιά την οικιστική ανάπτυξη κλπ. ο καθορισμός των ορίων και όρων και περιορισμών δόμησης και η έγκριση και τροποίηση σχεδίων πόλεων κλπ. ασκούνται, εν προκειμένω, από τον Υπουργό Αιγαίου, οποίος μάλιστα, προ της υπογραφής οιασδήποτε έγκρισης περιβαλλοντικών όρων όφειλε αιτιολογημένα να είχε προβεί σε τροποποίηση του προστατευτικού Π.Δ. του 1992 γιά τον Κάμπο της Χίου, ώστε να επιτραπεί η απότμηση τμημάτων του προς επέκταση του αεροδρομίου, με επίσης Π.Δ.

Συναφής είναι η παράγραφος (γ), του άρθρου 2 του Π.Δ. 326/2000, γιά τη συμπλήρωση του Π.Δ.Ι/1986 περί του καθορισμού αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Αιγαίου, σύμφωνα με την οποία γιά κάθε έργο υποδομής από δημόσιους, ιδιωτικούς ή άλλους φορείς και κάθε εργασία που αφορά στη διαμόρφωση, τροποποίηση ή ανάπλαση λιμένων κλπ. στους αναγνωρισμένους με σχετικά Π.Δ. παραδοσιακούς οικισμούς, στα νησιά που υπάγονται στην περιφέρεια του υπουργείου αυτού (όπως η Χίος), απαιτείται η σύμφωνη γνώμη αυτού του Υπουργείου, πράγμα που δεν τηρήθηκε στην προκειμένη περίπτωση.

Πρόκειται, δηλαδή, γιά μεταφερθείσα αποκλειστική αρμοδιότητα στο Υπουργείο Αιγαίου, το οποίο ανεπίτρεπτα και παράνομα "παρακάμφθηκε" στην προκειμένη περίπτωση. Τούτο ενισχύεται εκτός από τα αναφερθέντα νομοθετήματα και από το άρθρο 5, του Π.Δ.110/2001 (ΦΕΚ 101, Α'), με το οποίο καταστρώθηκε ο Οργανισμός του Υπουργείου αυτού. Μάλιστα, οιαδήποτε τροποποίηση γιά την προστατευόμενη περιοχή του Κάμπου έπρεπε να εξετασθεί προηγουμένως (σύμφωνα με τα αναφερόμενα νομοθετήματα αλλά και με το Π.Δ.327/1998 (ΦΕΚ 221, Α) από το ΣΧΟΠ του Υπουργείου Αιγαίου.

Ακυρωτέα, επομένως, είναι η προσβαλλόμενη πράξη, διότι δεν υπογράφεται από καθ'ύλην αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος θα έπρεπε να προβεί αιτιολογημένα και μάλιστα λαμβάνοντας υπόψη του την εθνική και διεθνή-ενσωματωμένη στην εθνική νομοθεσία γιά την προστασία της αρχιτεκτο-

ΔΩΡΟΒΙΝΗΣ
ΟΡΟΣ
Α 3177
ΘΗΝΑ 115 28
7 00 362

νικής κληρονομιάς, να συναινέσει και να προσυπογράψει ρητά πράξη τροποποίησης του προστατευόμενου οικισμού του Κάμπου Χίου, πριν υπογράψει και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων.

2. Σύμφωνα με το σημείο 24 του "έχοντας υπόψη" της προσβαλλόμενης πράξης, ο Υπουργός Πολιτισμού την προσυπέγραψε με βάση έγγραφο της 15-9-03 της Γεν.Δ/σης Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς, δίχως να έχει προκαλέσει ειδική απόφαση των καθ' ύλην αρμόδιων Κεντρικών Συμβουλίων. Όπως αναλυτικά αναπτύξαμε στην προηγούμενη αίτησή μας ακυρώσεως (46/2004), ο ΥΠΠΟ γιά την άλλη πράξη του που επίσης προσβάλλαμε, παρανόμως στηρίχθηκε μόνο στη γνωμοδότηση του ΚΣΝΜ και όχι και του ΚΑΣ, αφού στην προκειμένη περίπτωση, μάλιστα μετά την επί σειράν ετών αρνητική θέση των κατά τόπο αρμοδίων Εφορειών του Υπουργείου, όφειλε να συγκαλέσει Ολομέλεια ΚΑΣ και ΚΣΝΜ, σύμφωνα με το ά.50, παρ.6 (σε συνδ.με το ά.6, παρ.ΙΙ) του νέου αρχαιολογικού νόμου (3028/2002), διότι πρόκειται γιά απότμηση εκτάσεως σύνθετου ιστορικού τόπου με διαχρονικά μνημεία από τον 14ο μέχρι και τον 20ό αιώνα, Γι' αυτό ακυρωτέα είναι η προσβαλλόμενη πράξη, γιά μη τήρηση ουσιώδους τύπου και γιά έλλειψη συναφούς αιτιολογίας από ΚΑΣ-ΚΣΝΜ.

3. Και πέραν όμως αυτού, ο Κάμπος της Χίου προστατεύεται με την απόφαση του ΥΠΠΟ αρ.ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2492/33922/10-8-90 (ΦΕΚ 578, Β΄, 6-9-90), με την οποία κηρύχθηκε ολόκληρη η περιοχή του (ιδιαίτερος τόπος), όπως καθορίζεται από το συνημμένο διάγραμμα-αποτύπωσή του από τον Σπιθ, αλλά και πέραν των ορίων του διαγράμματος σε βάθος μίας ιδιοκτησίας. Ο λόγος της κηρύξεώς του είναι ότι "αποτελεί μοναδικό οικιστικό γεωργικό σύνολο στον Ελλαδικό χώρο, όπου συνυπάρχουν αρμονικά η κατοικία με τις γεωργικές λειτουργίες, σε χωροθετημένα διακόσια περίπου κτήματα, περιβαλλόμενα από υψηλούς περίτεχνους μανδρότοιχους", και ότι το σύνολο αυτό αποτελεί ζωντανή πηγή πληροφοριών από τον 14ο αιώνα μέχρι σήμερα. Με την προσβαλλόμενη απόφαση και όπως ομολογείται από σειρά εγγράφων που μνημονεύουμε στην προηγούμενη αίτησή μας και θα προσαγάγουμε, επιχειρείται απότμηση τμημάτων της προστατευόμενης περιοχής και αλλοίωσή της, γι' αυτό ακυρωτέα είναι η προσβαλλόμενη απόφαση, και για παράβαση του ά. 24 Συντ.

4. Η προσβαλλόμενη απόφαση έρχεται, γιά τους λόγους αυτούς, και σε πλήρη αντίθεση προς συγκεκριμένες διατάξεις της Σύμβασης της Γρανάδας γιά την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (νόμος 2039/1992), ενώ φτάνει να επικαλείται (στο σημείο 7 του "έχοντας υπόψη") την εντελώς άσχετη προς την προκειμένη περίπτωση ευρωπαϊκή Σύμβαση του Λονδίνου (1969) γιά την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς. Συγκεκριμένα και γιά τη Σύμβαση της Γρανάδας παραβιάζονται:

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ
- ΔΙΚΗ
Α.Μ.
ΞΕΝΙΑΣ 28 -
ΤΗΛ.

α.η παράγραφος2του άρθρου 3,που επιβάλλει τη λήψη μέτρων, μέσα στο υπάρχον προστατευτικό νομικό πλαίσιο,γιά την προστασία των μνημείων,των αρχιτεκτονικών συνόλων και των τόπων.Στην προκειμένη περίπτωση και με την προσβαλλόμενη απόφαση αλλοιώνεται ο ιστορικός τόπος του Κάμπου,με μέτρο που σκοπεί στην άρση της προστασίας του.

β.η παράγραφος 2 του άρθρου 4,που επιβάλλει την φροντίδα ώστε τα προστατευόμενα ακίνητα να μην αλλοιώνονται,ερειπώνονται ή κατεδαφίζονται,ενώ στην προκειμένη περίπτωση και ο ιστορικός τόπος αποτέμνεται και τέσσερα αρχοντικά με τη γύρωθεν ιδιοκτησία τους ισοπεδώνονται πλήρως: σύμφωνα με το έγγραφο της αρμόδιας κατά τόπο 3ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων της 5-8-2003(αρ. Ι834) θα κατεδαφιστεί"μεγάλος αριθμός κτιρίων,μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και αρκετά αξιόλογα κτίσματα με ενδιαφέροντα μορφολογικά στοιχεία,όπως το αρχοντικό "Μανωλάκη"ή "Κοκκινάκη" (ιστορικό διατηρητέο μνημείο) και το αρχοντικό Περδικάκη στα ΝΑ του αεροδρομίου,καθώς και το αρχοντικό γνωστό με την ονομασία 'Καρδασιλάρικο",στα βόρεια του αεροδρομίου".

Επιπλέον με την προσβαλλόμενη απόφαση και σύμφωνα και με τη σχετική ΜΠΕ,εκτρέπεται ο κύριος δρόμος της περιοχής αυτής, ο οποίος βρίσκεται εντός των ορίων του κηρυγμένου οικισμού του Καμπου, η οδός Καλβοκορέση(συνέχεια της παραλιακής εν μέρει Λεωφ. Ενώσεως) κατά 40-50 μ. και καταργείται υπάρχων στη θέση αυτή από αιώνες δρόμος σε σχέση με τον οποίο έχουν δομηθεί δύο από τα αρχοντικά(Μανωλάκη και Περδικάκη) και σημαντικά στοιχεία τους, όπως οι αυλόπορτές τους.

γ.Το άρθρο 7,αφού με την προσβαλλόμενη απόφαση όχι μόνο δεν σκοπείται η βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος του Κάμπου, αλλά επιτρέπεται η χειροτέρεψη και αλλοίωση αυτού του ίδιου.

δ.Το άρθρο 10 στο σύνολό του,αφού αντί το ΥΠΠΟ να συμβάλει στην προώθηση τέτοιου χωροταξικού σχεδιασμού,που να αναδειχθεί ο Κάμπος της Χίου στο σύνολό του,και με απουσία χωροταξικού σχεδίου γιά το σύνολο της νήσου Χίου,προωθεί αποσπασματικό μέτρο που επιφέρει αλλοίωση και επιδείνωση,συρρικνώνοντάς τον.

Η προς υλοποίηση ΜΠΕ θα καταστρέψει τον από αιώνες χαραγμένο πολεοδομικό ιστό (μάλιστα και με την κατάργηση,όπως προβλέπει,και άλλης εγκάρσιας οδού της περιοχής,της οδού Μιχαληνού),ενώ στην προσβαλλόμενη απόφαση παραλείπεται εντελώς το γεγονός ότι και προς βορρά και προς νότο η επέκταση του αεροδρομίου εισέρχεται στον ιστο-

ΔΡΟΒΙΝΗΣ
Ρ Ο Σ
3177
ΝΑ 115 28
0 362

ρικό τόπο και ταυτόχρονα παραδοσιακό οικισμό,τον αποτέμνει από ουσιώδες τμήμα του και επιφέρει πλήρη αλλοίωσή του.

Και γιά τον λόγο αυτό είναι ακυρωτέα η προσβαλλόμενη πράξη.

5. Όσον αφορά τη μελέτη εναλλακτικών λύσεων από την ΜΠΕ,αυτή επιχειρείται με προφανή στόχο ευθύς εξαρχής να υιοθετηθεί η "λύση" της επέκτασης του υφιστάμενου αεροδρομίου.Ο νόμος 3010/2002 καθιερώνει πέντε βασικά κριτήρια,κατά την εξέταση εναλλακτικών λύσεων,τα οποία σύμφωνα με τη σχετική ΚΥΑ του 2003 είναι ισοδύναμα. Αντ'αυτών,η ΜΠΕ δίδει ποσοστά αξιολόγησης ανά κριτήριο και προβαίνει σε αυθαιρεσίες ως προς τη μοριοδότηση κάθε εναλλακτικής λύσης (όπως λ.χ.γιά το Κοντάρι— υπάρχον αεροδρόμιο— και τον Αστυφιδόλακο).Παραμερίζει τις κηρύξεις του Κάμπου και προχωρεί εσκεμμένα σε μοριοδοτήσεις προς απόρριψη όλων των άλλων και ορθολογικότερων λύσεων,με αυθαίρετη υποκειμενική κρίση.

Έτσι,παραμερίζοντας πλήρως όσα ήδη έχουμε εκθέσει γιά τον Κάμπο,στο κριτήριο "Περιβαλλοντική ευαισθησία περιοχής/διατήρηση ιστορικών και πολιτιστικών πόρων",μοριοδοτεί αυθαίρετα το Κοντάρι(όπου το Υπάρχον αεροδρόμιο) με 90 μονάδες,τον Αστυφιδόλακο με 20,τα Δότια με 20 και τον Νένητα με 40.

Στο κριτήριο "Χαρακτηριστικά ενδεχόμενα σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων/αποφυγή οπτικής υποβάθμισης" η ΜΠΕ παραλογίζεται πλήρως,ισχυριζόμενη ότι η περί το Κοντάρι περιοχή θα αναβαθμισθεί πλήρως(και μοριοδοτεί πάλι με 90 και....ανάλογα τις άλλες θέσεις)! Στο ίδιο κριτήριο και σο επί μέρους του "Δόκιμη και περιβαλλοντικά αποδεκτή διάθεση των χωματουργικών από την κατασκευή των έργων", ενώ παραδέχεται ότι σε Αστυφιδόλακο και Νένητα οι συνολικά διαθέσιμοι χώροι επαρκούν γιά την απόθεση των πλεοναζόντων μπάζων,αδικαιολόγητα υποτιμά βαθμολογικά τις θέσεις αυτές,δίνοντας 60 βαθμούς ενώ στο Κοντάρι δίδει.....100.

Ανάλογα αντιμετωπίζονται και τα υπόλοιπα κριτήρια.Αλλά ειδικά ως προς τα χωματουργικά,η ΜΠΕ δεν προβλέπει ,αποφεύγοντας να την ενσωματώσει στο σχετικό κόστος,όπως όφειλε,την προβλεπόμενη καθαίρεση ολόκληρων λόφων,όπως των Θυμιανών και του Αγίου Μηνά,που εισέρχονται μέσα στο επίπεδο απελευθέρωσης εμποδίων γιά απογείωση-προσγείωση αεροπλάνων,κατά 48 και 46 μ. ύψος αντίστοιχα.

Αντίστοιχα είναι πολύ χαρακτηριστική η στάση του ΥΠΕΧΩΔΕ,πλήρως ελλειπής αλλά και αλληλογρονθοκοπούμενη: με το έγγραφό της αρ.28865/2-8-03,η Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού(Τμ.Δ΄),με....τέσσε-

ΒΑΣΙΛΗΣ
ΔΙΚ
Α.Μ.
ΞΕΝΙΑΣ 28
ΤΗΛ.

ρεις όλες κι όλες σειρές τηλεγραφικής έγκρισής της γιά τη "λύση Β2α"(επέκταση του υπάρχοντος αεροδρομίου)(σχετ.αρ.Ι7) συμφωνεί με την.....προμελέτη Π.Ε. "δεδομένου ότι με αυτήν δεν επέρχονται δυσμενείς επιπτώσεις στην πολεοδομική και χωροταξική συγκρότηση της άμεσης αλλά και ευρύτερης περιοχής του αεροδρομίου"(SIC)- υπογραφή Ε.Κοσμόγλου. Εννέα,όμως,χρόνια νωρίτερα,με το έγγραφο αρ.77389/6410/25-10-94,η ίδια Διεύθυνση— υπογραφή της Δ/ντριας Π.Καρασσαβίδου-Κανάκη— εξέφραζε τη γνώμη ότι με την και τότε προκριθείσα "λύση" της επέκτασης του υφιστάμενου αεροδρομίου θα επερχόταν"συρρίκνωση του παραδοσιακού οικισμού και αλλοίωση της φυσιογνωμίας του,γεγονός που αντιστρατεύεται την προστασία του" (σχετ.αρ.Ι8).

Είναι προφανές ότι σήμερα δεν γίνεται στάθμιση και συνυπολογισμός της ανάγκης προστασίας της αρχιτεκτονικής και πολιτισμικής κληρονομιάς,αλλά τηλεγραφικά δίδεται επικύρωση σε προειλημμένες αποφάσεις. Τούτο ενισχύεται και από το σχετικό αρ.Ι9,δηλαδή από την απάντηση της Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ σε ερώτηση που της υπεβλήθη στη Βουλή: μόλις Ι6 μέρες πριν συνυπογράψει την προσβαλλόμενη πράξη και δύο μήνες ΜΕΤΑ την τηλεγραφική έγκριση του έργου από τη Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Υπουργείου βεβαίωνε ότι δεν είχε υποβληθεί στο Υπουργείο πλήρης μελέτη των Εναλλακτικών θέσεων γιά το αεροδρόμιο της Χίου- "Επιχειρησιακή και Περιβαλλοντική Θεώρηση"— όμως το Υπουργείο ήδη είχε προαποφασίσει.....

Γιά να κατανοηθεί η εσκεμμένη προχειρότητα εξέτασης εναλλακτικών λύσεων αναφέρουμε και τα εξής: η ΜΠΕ παρέλειψε πλήρως την εξέταση εναλλακτικών λύσεων στην ίδια περιοχή επέκτασης του αεροδρομίου(στο Κοντάρι). Έτσι τηρεί πλήρη σιωπή γιά λύση που είχε υιοθετήσει η προηγούμενη ΜΠΕ, του Ι996,γιά τη διατήρηση του νότιου κατωφλίου του αεροδρομίου,σε ελάχιστη απόσταση από την οδό Μιχαληνού.Η θέση αυτή είχε μάλιστα προταθεί σε εσωτερικό υπηρεσιακό σημείωμα της ΥΠ.Πολιτικής Αεροπορίας(Δ3/Α/ /583Ι/Ι2-Ι0-94),πράγμα που είχε το πλεονέκτημα να μειώνει κατά 200 μ. το μήκος της προς Β.αναγκαίας γιά απαλλοτρίωση έκτασης,μειώνοντας οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

6.Δεν εξετάστηκε καθόλου από τη ΜΠΕ (και φυσικά δεν διαλαμβάνει τίποτε σχετικά η προσβαλλόμενη πράξη) ο κινδυνος που δημιουργείται από την ύπαρξη και συναφώς την επέκταση του αεροδρομίου γιά την όμορη Χώρα και τον Κάμπο της Χίου σε περίπτωση πολεμικών συγκρούσεων.Η γειτνίαση με αστικές περιοχές και περιοχές ιστορικού κλπ.ενδιαφέροντος,γιά αεροδρόμιο που αποτελούν δομικούς στόχους ως προς δυνητικούς αντιπάλους όπως η Τουρκία(ελάχιστα απέχει η ακτή της από το υπάρχον αεροδρόμιο)

ΔΩΡΟΒΙΝΗΣ
ΟΡΟΣ
Α 3177
ΘΗΝΑ 115 28
ΤΚ 00 362

θεωρείται αποτρεπτικός παράγοντας γιά δημιουργία αεροδρομίων (και ότι θα πρέπει να συνεκτιμηθεί, πράγμα που δεν έγινε)(σχετ.αρ.20, απόσπασμα από το σύγγραμμα του καθηγητή ΕΜΠ Κ.Γ.Αμπακούμκιν "Αεροδρόμια"). Παραλήφθηκε, λοιπόν, από τη ΜΠΕ ουσιωδέστατη παράμετρος γιά την επιλογή λύσεων, γι'αυτό και ακυρωτέα είναι η προσβαλλόμενη πράξη.

7.Η προηγούμενη ΜΠΕ αφιέρωνε τις σελίδες 4-II9, I20, I2I στην ακουστική επιβάρυνση από τη λειτουργία και την επέκταση του αεροδρομίου, την οποία θεωρούσε ως ιδιαίτερα σημαντική (σχετ.αρ. 2I). Στην προσβαλλόμενη πράξη και στον όρο 48 δίδονται αυθαίρετα ανεκτές τιμές δονήσεων και συγκεκριμένα γιά τη συχνότητα F=I6,50 Hz η V_v= 3 mm/sec, προκειμένου γιά γειτνιάζουσες κατοικημένες περιοχές και ιστορικά κτίρια. Όμως, σε άλλες ΚΥΑ και μάλιστα γιά θορύβους προερχόμενους από σιδηροδρόμους, όπως στο σχετικό αρ.22, οι επιβαλλόμενες τιμές είναι δύο φορές μικρότερες και επομένως πολύ μικρότερη η ένταση του επιτρεπόμενου θορύβου. Οι δονήσεις, λοιπόν, γιά κατοικημένες περιοχές και γιά μνημεία της Αττικής επιβάλλονται επί το αυστηρότερο, ενώ γιά τη Χίο τριπλάσιες τιμές θεωρούνται ανεκτές!

Γιά βασικότατο, λοιπόν, θέμα, επιβίωσης σε υγιεινές συνθήκες των πληθυσμών της περιοχής και διατήρησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, από την ίδια Διοίκηση και σε διάστημα μόλις δύο ετών χρησιμοποιούνται αυθαίρετα διαφορετικά μέτρα και σταθμά, πράγμα που επιτρέπει βάσιμα να θεωρηθεί ότι στην προκειμένη περίπτωση υπήρξε ελλειπής αιτιολογία και αυθαίρετη επιβολή ανεπίτρεπτου περιβαλλοντικού όρου.

8.Παρομοίως από τη ΜΠΕ και αναλόγως από την προσβαλλόμενη πράξη λείπει επαρκής έρευνα και αντίστοιχα πρόβλεψη γιά τον συσχετισμό μεταξύ αεροπορικών και θαλασσίων μεταφορών προς τη νήσο Χίο, ως προς δύο βασικές παραμέτρους. Η πρώτη αφορά την προοπτική, όχι απλώς διαφαινόμενη αλλά βέβαιη σύμφωνα με σύγχρονους υπολογισμούς, ραγδαίας ανάπτυξης των θαλασσίων μεταφορών προς το ανατολικό Αιγαίο, μετά την κατάργηση του καμποτάζ και ιδιαίτερα με την ήδη δρομολογημένη ανάπτυξη του νέου λιμένα Λαυρίου. Νέα ταχύπλοα πλοία αρχίζουν να χρησιμοποιούνται, οι αποστάσεις (ταχύτητα συν χρόνος προσπέλασης) μεταβάλλονται δραστικά, ενώ ο νέος λιμένας Λαυρίου θα συντάμνει ακόμα περισσότερο την απόσταση ειδικά με τη Χίο.

Η δεύτερη αφορά την εμπλοκή λειτουργιών, στη Χίο, μεταξύ αεροδρομίου και λιμανιού. Συγκεκριμένα η προσβαλλόμενη ΚΥΑ πάσχει

ΒΑΣΙΛΗΣ
[ΔΙΚ
Α.Μ
ΞΕΝΙΑΣ 2
ΤΗΛ

αναιτιολόγητα λόγω του ότι δεν αντιμετωπίζει ειδικά αυτή την εμπλοκή,η οποία προέκυψε ήδη και κατά τη διαδικασία έγκρισης της προηγούμενης ΜΠΕ,του 1996.Αξιώνεται μία επιφάνεια περιορισμού εμποδίων ήδη από το Παράρτημα 14 της Σύμβασης του Σικάγου γιά τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία(μεταφέρθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με την απόφαση αρ.ΥΠΑ/Δ3/Α.2476/490/21-1-2002(ΦΕΚ Β΄,της 19-2 -02) του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών,με βάση την εξουσιοδότηση που παρέχει το ά.191 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου,το οποίο προστέθηκε με το ά.11,παρ.1 του ν.2898/2001 --ΦΕΚ 71,Α΄-- και συγκεκριμένα από τον πίνακά του 4-1-- βλ. την ΥΑ σελ.2005 του οικείου ΦΕΚ και στοιχεία 4.2.7 και 4.2.8 του μνημονευθέντος Παραρτήματος 14).

Στην περίπτωση του αεροδρομίου Χίου έχει κλίση 2 % και επρόκειτο να έχει ως αφετηρία(μετά την επέκταση) το μετατοπισμένο προς βορρά (νέο) κατώφλι του διαδρόμου.Προέκυψε,όμως,ότι τέμνει τον παγίως τηρούμενο σε ανάλογες περιπτώσεις,από το ΥΕΝ και το ΓΕΝ "κύλινδρο ασφαλείας" του λιμανιού της Χίου,σε ύψος 28 μέτρα. Με τον προβλεπόμενο από την επίμαχη ΜΠΕ σχεδιασμό,ο κύλινδρος ασφαλείας του λιμανιού τέμνεται στο ύψος των 32 μ. ,διότι προβλέπεται και μελλοντικό κατώφλι σε ύψος μόλις 5 μ.από τη μέση στάθμη της θάλασσας.

Σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις,ο κύλινδρος ασφαλείας,ιδεατός αλλ'εξίσουπραγματικός και πρακτικός,έχει ύψος 60 με το μέγιστο ύψος των εισπλεόντων στον λιμένα πλοίων,ήτοι 50 μέτρων,με κέντρο το κέντρο της εξόδου του λιμανιού και με ακτίνα 500 μέτρων στον περιξ θαλάσσιο χώρο .Οι υπηρεσίες του ΥΕΝ και του ΓΕΝ αξιώνουν να μην εμπλέκεται ο κύλινδρος ασφαλείας με πτήσεις αεροσκαφών γιά προφανείς λόγουςασφαλείας της ναυσιπλοΐας,ώστε να εκτελούνται με ασφάλεια οι ελιγμοί είσπλου και απόπλου πλοίων,εμπορικών και πολεμικών.Το πρόβλημα είχε επισημανθεί στα έγγραφα αρ.ΠΡΟΠΕ/35804/1056 Φ.ΚΑΧΙ /30-9-96 της ΥΠΑ προς το ΥΕΝ(σχετ.αρ.23),καθώς και σε Πρακτικό σύσκεψης στο ΥΕΝ την 6-7-98(σχετ.αρ.24),μεταξύ εκπροσώπων του Υπουργείου εκείνου, της ΥΠΑ και του ΓΕΝ,με την προοπτική της επέκτασης του υπάρχοντα αεροδιαδρόμου.Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο επιβαλλόμενος κύλινδρος ασφαλείας (βλ.χάρτες εμποδίων των αεροδρομίων στο Π.Δ. 396/1984 "Αεροναυτικές πληροφορίες",ΦΕΚ 139,Α΄) ομολογείται ότι θα επιφέρει μείωση του φορτίου των προς βορρά απογειωνόμενων αεροσκαφών,που σήμερα αποτελούν το 90 % των απογειώσεων,όπως άλλωστε προκύπτει από τη ΜΠΕ του 1996,δίχως αυτό να αντιλέγεται από την επίδικη ΜΠΕ.

ΔΩΡΟΒΙΝΗΣ
ΤΟΡΟΣ
ΣΑ 3177
ΑΘΗΝΑ 115 28
7 00 362

Αυτό κλονίζει ριζικά τη σκοπιμότητα επέκτασης του αεροδρομίου προς βορρά(προς το λιμάνι της Χίου),από την άποψη της επιχειρησιακής εκμετάλλευσης των αεροσκαφών.Είναι χαρακτηριστικό ότι η προηγηθείσα ΚΥΑ ΙΙ4436/Ι3-Ι0-98,που ακυρώθηκε γιά άλλο λόγο με την απόφαση 2292/ /2 00Ι του Δικαστηρίου σας,διελάμβανε και όρο (με στοιχείο αρ.23),σύμφωνα με τον οποίο η Υ.Π.Α. όφειλε να τηρήσει τον κύλινδρο ασφαλείας του λιμανιού.Αντίθετα,στη διαδικασία που κατέληξε στην έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης,το όλο θέμα αντιμετωπίσθηκε εντελώς συνοπτικά (βλ.προσαγόμενα σχετικά αρ.25 και 26,έγγραφα της ΥΠΑ αρ. Δ3/Δ/Ι625Ι/3804/30-4-2003 και Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών αρ.Δ7/Α/25453/3507/2-7-2003)και κρίθηκε ότι θέμα εμπλοκής λειτουργιών λιμανιού και αεροδρομίου δεν υπάρχει,ούτε και περιελήφθη καν σχετικός όρος στην προσβαλλόμενη απόφαση.

Οποιαδήποτε προσπάθεια να "παρακαμφεί" αυτό σημαντικότατο κώλυμα γιά την προς βορρά ειδικά επέκταση του αεροδρομίου θα έπρεπε να στηρίζεται σε ειδική αεροναυτική μελέτη (FLIGHT OPERATIONS ASSESSMENT) με βάση όσα εκτέθηκαν ,δηλαδή της αξίωσης τελικά γιά ορθολογικό σχεδιασμό και γιά δημιουργία βιώσιμων έργων,αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις ρυθμίσεις που περιέχονται στο στοιχείο 3.3.Ι του κεφαλαίου 3 του Βασικού Κανονισμού Αδειοδότησης και Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων (απόφαση Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών αρ.Δ3/Α/20357/464Ι/ /28-5-2002,ΦΕΚ 70Ι,Β΄,Ι06-02),σε συνδυασμό με την υπό στοιχεία 4.2.12 σύσταση που περιέχεται στο αναφερθέν Παράρτημα Ι4 της Σύμβασης του Σικάγου.

Η προσβαλλόμενη,λοιπόν,απόφαση θα πρέπει να θεωρηθεί είτε αντίθετη κατά περιεχόμενο προς απαγορευτικό κανόνα Δικαίου(διότι επιτρέπει την εκτέλεση έργου με απαγορευμένο φυσικό αντικείμενο),είτε ως ελλιπώς αιτιολογημένη ως προς βασική παράμετρο,γι'αυτό και θα πρέπει να ακυρωθεί.

9.Με όσα εξετέθησαν,η ΜΠΕ επί της οποίας εδράζεται η προσβαλλόμενη πράξη δεν προέβη σε αντικειμενική εξέταση εναλλακτικών λύσεων και πάσχει ως προς τη λογική θεμελίωση και τεκμηρίωση των κρίσεών της,γι'αυτό και θα πρέπει να ακυρωθεί(βλ.και ΣτΕ Ι520/Ι993,Ι352/Ι994,744/Ι997,3488/2003)

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

και γιά όσους άλλους τυχόν αναπτύξουμε πρόσθετα,αλλά και όσα θα εκθέσουμε με τα υπομνήμα τά μας και κατά την προδικασία

ΖΗΤΟΥΜΕ

από το Δικαστήριό σας να κάμει δεκτή την αίτησή μας και να καταδικάσει το αντίδικο στη δικαστική δαπάνη μας.

Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 2004

Ο πληρεξούσιος δικηγόρος

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΔΩΡΟΒΙΝΗΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
Α.Μ. ΔΣΑ 3177
ΞΕΝΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ 115 28
ΤΗΛ. 77 00 362

Κ. Β. ΔΡΟΒΙΝΗ (8 σελίδες)

ΒΑΣ. ΠΑΡΑΣΧΟΥΔΗΣ
Γεωλόγος – Υδρογεωλόγος
Γ΄ Σεπτεμβρίου 153-155, 112 51 Αθήνα
Τηλ :210-8676766, 210-8627475, e-mail : vparsh@otenet.gr

ΕΚΘΕΣΗ - ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΤΟΥ ΚΟΡΑΚΑΡΗ ΧΙΟΥ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

1. Ο «Κορακάρης» αποτελεί ημιορεινό όγκο, εμβαδού περίπου 10,0 χλμ^2 , αμέσως νοτίως της πόλης της Χίου. Στην ανατολική και νότια περίμετρο του «Κορακάρη» αναπτύσσεται η περιοχή «Κάμπος Χίου», εμβαδού περίπου 6,0 χλμ^2, πολύ μεγάλης γεωργικής, ιστορικής, αρχιτεκτονικής και περιβαλλοντικής σημασίας.

   Συγκεκριμένα αποτελείται από μεγάλες ιδιοκτησίες (περιβόλια) 10 έως 20 στρεμμάτων με μανταρινιές (μανταριώνες), περιφραγμένες με λιθόκτιστους τοίχους ύψους 4,0 – 5,0μ. Σε κάθε «περιβόλι» υπάρχει διόροφη κατοικία (αρχοντικό), καθώς και ένα ή και περισσότερα πηγάδια (μαγγανοπήγαδα), από τα οποία αντλείται νερό για το πότισμα (άρδευση) των περιβολιών και την ύδρευση των κατοικιών.

   Στον «Κάμπο Χίου» υπάρχουν περίπου 1.200 μαγγανοπήγαδα, τα οποία μέχρι τη 10/ετία του 1950 λειτουργούσαν με ζώα και στη συνέχεια με μηχανές.

2. Η πόλη της Χίου μέχρι τη 10/ετία του 1950 υδρευόταν από νερά διαφόρων πηγών, τα οποία όμως δεν κάλυπταν τις ανάγκες της. Έτσι άρχισε σταδιακά η γεωλογική-υδρογεωλογική έρευνα της Χίου και η εκτέλεση βαθειών υδρογεωτρήσεων. Με τις έρευνες και τις γεωτρήσεις αυτές διαπιστώθηκε η ύπαρξη σημαντικής υπόγειας υδροφορίας στον ημιορεινό όγκο του Κορακάρη και άρχισε η ύδρευση της πόλης της Χίου, των διαφόρων οικισμών του «Κάμπου Χίου» (5 έως 6 οικισμοί), αλλά και η ύδρευση μεγάλου μέρους των «περιβολιών με τις μανταρινιές» να πραγματοποιείται από τα υπόγεια νερά του «Κορακάρη» μετά από αντλήσεις.

Επίσης με την πάροδο του χρόνου άρχισε με δίκτυο να μεταφέρεται νερό από τον Κορακάρη και σε πιο απομακρυσμένους οικισμούς της Χίου (Βροντάδος, Αγ. Γεώργιος, έως και τα Μεστά).

Όλα τα παραπάνω γίνονταν χωρίς να εξετασθεί προηγουμένως η δυναμικότητα του υδροφόρου ορίζοντα του Κορακάρη.

Η πόλη της Χίου μέχρι και σήμερα υδρεύεται από τον Κορακάρη με νερό πολύ καλής ποιότητας μέχρι το 1987 και πολύ κακής ποιότητας από το 1989 και μετά (μέχρι και σήμερα).

3. Η δυναμικότητα ενός υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα μιας περιοχής δεν είναι απεριόριστη και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι :
   - το μέγεθος (έκταση) μιας υδρογεωλογικής λεκάνης
   - το ύψος των ετήσιων βροχοπτώσεων μιας περιοχής
   - η υδροπερατότητα (πορώδες) των εδαφών-πετρωμάτων που δομούν την υδρογεωλογική λεκάνη
   - η βλάστηση (δενδροκάλυψη, θαμνοκάλυψη) της λεκάνης
   - η γειτνίαση της θάλασσας (υφαλμύρινση), κ.ά.
   - η απομόνωσή της από τη θάλασσα.

   Γενικότερα η δυναμικότητα μιας υπόγειας υδροφορίας εξαρτάται από την ποσότητα των νερών των βροχοπτώσεων, η οποία σε ένα υδρολογικό έτος διηθείται και αναπληρώνει (ανανεώνει) την υπόγεια υδροφορία. Όπως είναι φυσικό η ετησίως αντλούμενη ποσότητα δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από την ετησίως αναπληρούμενη (ανανεούμενη), δηλαδή από την ποσότητα του νερού των βροχοπτώσεων που διηθείται στο υπέδαφος και αναπληρώνει (τροφοδοτεί και ανανεώνει) τον υπόγειο ορίζοντα.

4. Το 1978 το ΥΠ. ΓΕΩΡΓΙΑΣ μου ανέθεσε την εκπόνηση της «Υδρογεωλογικής Μελέτης Ανατολικής και Κεντρικής Χίου» στην οποία περιλαμβανόταν και η περιοχή του «Κορακάρη» και του «Κάμπου Χίου». Στα πλαίσια της μελέτης αυτής, η οποία διήρκεσε δύο (2) έτη, έγινε πολύ μεγάλος αριθμός παρατηρήσεων και μετρήσεων, που αφορούσαν :
   - το ύψος των βροχοπτώσεων (2 έτη)
   - τη στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα (αυξομειώσεις στάθμης)

- την ποσότητα του νερού που επιφανειακά μέσω των ρεμάτων κατέληγε στη θάλασσα
- την ποιότητα των υπόγειων υδάτων
- τον υπολογισμό της ποσότητας του νερού που διηθείται στο υπέδαφος και αναπληρώνει τον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα (ισοζύγιο υπόγειων υδάτων)

Από την αξιολόγηση των παρατηρήσεων και των μετρήσεων αυτών στον Κορακάρη καταλήξαμε στα εξής :

- Στον Κορακάρη αναπτύσσεται σημαντικός καρστικός (εντός των ασβεστολίθων) υδροφόρος ορίζοντας με πιεζομετρική στάθμη περίπου 5,0μ πάνω από τη στάθμη της θάλασσας.

- Ο ορίζοντας αυτός τροφοδοτείται και αναπληρώνεται μόνο από τα διηθούμενα στο υπέδαφος νερά της βροχής που πέφτουν πάνω στον Κορακάρη. Δεν δέχεται υπογείως νερά από άλλες περιοχές επειδή ο Κορακάρης γεωλογικά και τεκτονικά είναι αποκομμένος απ' αυτές.

- Η τροφοδοσία αυτή γίνεται κατά την περίοδο των βροχοπτώσεων και έχει σαν αποτέλεσμα την ανύψωση της στάθμης κατά 1,10μ. Δηλαδή το καλοκαίρι πέφτει και το χειμώνα ανεβαίνει, γεγονός που επιβεβαιώνει την ετήσια αναπλήρωση του υδροφόρου ορίζοντα από τις διηθήσεις των βροχοπτώσεων.

- Η πιεζομετρική στάθμη των υπόγειων υδάτων κλίνει προς το νότο, δηλαδή προς τον «Κάμπο της Χίου».

- Η ποιότητα του νερού το 1980 ήταν πολύ καλή έως αρίστη με περιεκτικότητα χλωριόντων (Cl) 50 έως 100 mg/l (επιτρεπτά όρια 250 ml/l). Το χειμώνα μάλιστα τα χλωριόντα (Cl) μειώνονταν κατά 10 έως 20 mg/l λόγω της ετήσιας αναπλήρωσης του υδροφόρου ορίζοντα με «φρέσκο νερό» από τις διηθήσεις μέρους του νερού των βροχοπτώσεων που πέφτουν επάνω στον Κορακάρη.

- Υπολογίσαμε ότι σε ένα μέσο υδρολογικό έτος με μέσο ετήσιο ύψος βροχής 740 χιλιοστά διηθούνταν και αναπλήρωναν την υπόγεια υδροφορία του Κορακάρη περίπου 3.000.000 $μ^3$ νερού. Αυτό σημαίνει ότι η ετήσια δυναμικότητα της υπόγειας υδροφορίας του Κορακάρη ήταν το πολύ 3.000.000 $μ^3$.

- Επίσης διαπιστώσαμε ότι ένα μικρό μέρος της υπόγειας υδροφορίας του Κορακάρη μεταγγιζόταν πλευρικά (υπογείως) και ενίσχυε και την υδροφορία των περισσότερων πηγαδιών των περιβολιών του «Κάμπου Χίου», η οποία αναπτύσσεται εντός των λιγότερο υδροπερατών ψαμμιτών του Νεογενούς (Ψαμμίτες Θυμιανών), που καλύπτουν τους ασβεστόλιθους του Κορακάρη και τους απομονώνουν και από τη θάλασσα, δυσχεραίνοντας έτσι τη διείσδυση θαλασσινού νερού προς την υδροφορία του Κορακάρη και εμποδίζοντας έτσι την υφαλμύρινσή της. Άλλο ευνοϊκό στοιχείο σχετικά με το θέμα της υφαλμύρινσης αποτελούσε η υψηλή πιεζομετρική στάθμη, η οποία, όπως αναφέραμε, βρισκόταν 5,0 μ. πάνω από τη στάθμη της θάλασσας.

- Το 1979/1980 στον Κορακάρη λειτουργούσαν 22 γεωτρήσεις, από τις οποίες 6 υδρευτικές (ύδρευση της πόλης της Χίου και ενός Συνδέσμου Κοινοτήτων) και 16 κυρίως αρδευτικές (περιβόλια) και μερικώς υδρευτικές (ύδρευση μικρών οικισμών Κάμπου Χίου). Οι υδρευτικές γεωτρήσεις λειτουργούσαν όλο το χρόνο με παροχή 40,0 έως 80,0 $μ^3$/ώρα, ενώ οι αρδευτικές λειτουργούσαν μόνο κατά τη διάρκεια του θέρους.

  Οι συνολικές αντλήσεις το 1979/1980 ανέρχονταν σε 2.900.000 $μ^3$/έτος, από τα οποία περίπου τα 1.800.000 $μ^3$ κατέληγαν στην ύδρευση της Χίου και τα 1.100.000 $μ^3$ στην άρδευση του «Κάμπου Χίου».

  Η αντλούμενη τότε ποσότητα των 2.900.000 $μ^3$/έτος συμπίπτει με την υπολογισθείσα ετήσια αναπλήρωση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα, που, όπως αναφέραμε παραπάνω, ανέρχεται σε 3.000.000 $μ^3$/έτος και επομένως το 1979/1980 η εκμετάλλευση του Κορακάρη είχε φθάσει το μέγιστο επιτρεπτό όριο εκμετάλλευσης.

  Γι' αυτόν τον λόγο το 1980 προτείναμε : α) να μην διανοιχθούν άλλες γεωτρήσεις, β) να μην αυξηθεί η παροχή άντλησης των υφιστάμενων γεωτρήσεων και γ) να παρακολουθείται η στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα, ώστε να διατηρείται πάντοτε 2,0 – 3,0 μ. ψηλότερα από τη στάθμη της θάλασσας. Σε αντίθετη περίπτωση επισημάναμε ότι θα έπεφτε η στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα, θα μειωνόταν η παροχή και κυρίως θα εισχωρούσε υπογείως θαλασσινό νερό και θα υφαλμύριζαν τα υπόγεια νερά του Κορακάρη.

5. Απ' ότι πληροφορηθήκαμε σε σχετική ημερίδα που έγινε στη Χίο το Δεκέμβριο του 2001 αγνοήθηκαν επισταμένως τα παραπάνω. Διανοίχθηκαν κυρίως από το Δήμο Χίου αλλά και του Βροντάδος και άλλες γεωτρήσεις και εντατικοποιήθηκαν ακόμη περισσότερο οι αντλήσεις, με αποτέλεσμα από το 1989 το αντλούμενο νερό να παρουσιάσει μεγάλη αύξηση σε περιεκτικότητα χλωρίου (Cl) και το 1990 να γίνει «υφάλμυρο» με χλωριόντα (Cl) 1.000 έως 2.000 mg/l και στην πράξη να μην είναι κατάλληλο για οποιαδήποτε χρήση. Η κατάσταση αυτή ισχύει γενικά μέχρι και σήμερα. Πλέον αυτού, απ' ότι γνωρίζουμε, το έτος 2002 διαπιστώθηκε και θέμα μεγάλης περιεκτικότητας Υδραργύρου, πράγμα που κατά την άποψή μας έχει σχέση με την υπεράντληση (υπερεκμετάλλευση) και πιο συγκεκριμένα με το υφάλμυρο νερό, το οποίο έχει την ιδιότητα να διαλύει τα διάσπαρτα εντός του πετρώματος ορυκτά υδραργύρου (π.χ. Κινναβαρίτης, Hgs) και να εμπλουτίζεται με τον επιβλαβή για την υγεία Υδράργυρο.

6. Από τα ως άνω εκτεθέντα προκύπτουν τα εξής :

α) Η υπόγεια υδροφορία του Κορακάρη αποτελεί και σήμερα ακόμη την αποκλειστική πηγή υδροδότησης της πόλης της Χίου και του Κάμπου Χίου και σε μεγάλο ποσοστό και της άρδευσης των εσπεριδοειδών (μανταρινιές) του Κάμπου.

β) Έχει διαταραχθεί σοβαρά το ισοζύγιό της και κατ' επέκταση και η ποιότητά της καθ' ότι για μεγάλο διάστημα (από το 1980 μέχρι και σήμερα) αντλούνται περισσότερα νερά απ' αυτά που ετησίως διηθούνται σ' αυτήν και την αναπληρώνουν. Από το 1989/1990, εξ αιτίας της υπεράντλησης και της πτώσης της στάθμης, άρχισε να εισχωρεί υπογείως θαλασσινό νερό, με αποτέλεσμα την υφαλμύρινση των υπόγειων νερών.

γ) Για να αποκατασταθεί σταδιακά η διαταραχθείσα ισορροπία θα πρέπει : 1) να μην παρεμποδιστεί καθ' οιονδήποτε τρόπο η διήθηση των νερών της βροχής στο υπέδαφος και ει δυνατόν να ενισχυθεί με κατάλληλα έργα υπόγειου εμπλουτισμού και αναδάσωσης και 2) να περιορισθούν στο μέγιστο δυνατό οι πραγματοποιούμενες σήμερα απολήψεις (αντλήσεις). Κυρίως θα πρέπει οπωσδήποτε να αποφευχθεί η παραπέρα αποψίλωση της βλάστησης και η κάλυψη του Κορακάρη με τσιμεντοστρώσεις, ασφαλτοστρώσεις, κτίσματα, κλπ.

Με τα μέτρα αυτά θα αρχίσει σταδιακά να ανεβαίνει η στάθμη του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα και να πιέζεται σε υποχώρηση το μέτωπο διείσδυσης θαλασσινού νερού και να επέρχεται έτσι βελτίωση της ποιότητας του νερού.

δ) Οποιαδήποτε άλλη επέμβαση που δεν θα λειτουργεί προς την κατεύθυνση αυτή θα επιδεινώσει και άλλο την ήδη βεβαρυμένη κατάσταση. Έτσι π.χ. 1) η παραπέρα αποψίλωση της έστω και θαμνώδους βλάστησης του Κορακάρη θα επιταχύνει την επιφανειακή απορροή εις βάρος της διήθησης στο υπέδαφος, που θα πρέπει να είναι το επιδιωκόμενο. Είναι επιβεβλημένο μάλιστα να επιδιωχθεί η αναδάσωση του Κορακάρη έτσι ώστε να επιβραδύνεται η επιφανειακή απορροή και να ενισχύεται η διήθηση των νερών της βροχής στο υπέδαφος, 2) η τυχόν οικιστική ανάπτυξη στον Κορακάρη (κατοικίες, ασφαλτόδρομοι, τσιμεντοστρώσεις πλατειών, κλπ) θα περιορίσει σημαντικά τη διήθηση του νερού της βροχής στο υπέδαφος και επομένως την τροφοδοσία και αναπλήρωση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα καθ' ότι το νερό της βροχής δεν θα διηθείται στο υπέδαφος αλλά θα ρέει επιφανειακά στα ρέματα και τελικά θα καταλήγει στη θάλασσα και 3) η οικιστική ανάπτυξη εγκυμονεί και σοβαρούς κινδύνους ρύπανσης και μόλυνσης των υπόγειων υδάτων καθ' ότι η υδροπερατότητα του εδάφους (ασβεστόλιθοι με ρωγμές και μικρά έγκοιλα) είναι πολύ μεγάλη και οι ρύποι φθάνουν πολύ εύκολα και γρήγορα στον ορίζοντα των υπόγειων υδάτων.

2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΥΔΡΟΓΕΩΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

2.1 Επιπτώσεις

Σε περίπτωση που μεταβληθεί επί το δυσμενέστερο η σημερινή κατάσταση του Κορακάρη, όπως π.χ. εάν αποψιλωθεί και άλλο η φυτοκάλυψή του και ακόμη χειρότερα εάν μεταβληθεί σε οικιστική περιοχή, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, θα προκύψουν τα εξής :

α. θα μειωθεί σημαντικά η διήθηση των νερών της βροχής και επομένως η ετήσια τροφοδοσία και αναπλήρωση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την παραπέρα πτώση της στάθμης και επομένως και την επιδείνωση της θαλάσσιας ρύπανσης των νερών, με αποτέλεσμα την αύξηση της αλατότητας (υφαλμύρινση) και της περιεκτικότητας υδραργύρου.

β. θα ενισχυθεί η ανθρωπογενής ρύπανση και μόλυνση των υπόγειων υδάτων επειδή το έδαφος, αποτελούμενο από διαρρηγμένους ασβεστόλιθους, είναι πολύ υδροπερατό, με αποτέλεσμα τα ρυπογόνα και μολυσμένα υγρά να φθάνουν γρήγορα στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα χωρίς κανένα «αυτοκαθαρισμό».

γ. θα μειωθεί η παροχή και με την πάροδο του χρόνου θα εξαντληθούν (στερέψουν) και πολλά από τα πηγάδια και τις γεωτρήσεις του «Κάμπου Χίου» καθ' ότι αυτά τροφοδοτούνται υπογείως με πλευρική μετάγγιση από τον Κορακάρη.

δ. θα επιδεινωθεί και άλλο το ποσοτικό και ποιοτικό καθεστώς της σοβαρά βεβαρυμένης σήμερα υπόγειας υδροφορίας του Κορακάρη, ο οποίος, όμως, εξακολουθεί να αποτελεί τον βασικό «υδροδότη» της «πόλης της Χίου» και του «Κάμπου Χίου». Ακόμα και εάν μελλοντικά εξασφαλισθούν άλλοι τρόποι ύδρευσης (π.χ. από φράγματα, αφαλατώσεις, κλπ) θα πρέπει οπωσδήποτε ο Κορακάρης να αποτελεί «εφεδρεία» για την περίπτωση έκτακτων αναγκών και γι' αυτό είναι απολύτως απαραίτητο να προστατευθεί. Πλέον αυτού ο οποιοσδήποτε άλλος τρόπος (φράγματα, αφαλάτωση) εξασφάλισης νερού θα είναι με βεβαιότητα πολύ δαπανηρότερος.

ε. θα εναλατωθούν τα εδάφη του «Κάμου Χίου», δηλαδή θα μεταβληθούν σε αλατούχα εδάφη ακατάλληλα για οποιαδήποτε γεωργική παραγωγή. Αυτό θα προκληθεί από τη χρήση των υφάλμυρων νερών του Κορακάρη.

2.2 Προτάσεις

Για όλους τους παραπάνω λόγους προτείνονται τα ακόλουθα :

1. Να μην αποψιλωθεί και άλλο ο Κορακάρης και να μην επεκταθεί η οικιστική ανάπτυξη της Χίου στον Κορακάρη για να μην μειωθεί η διήθηση των νερών της βροχής στο υπέδαφος, δηλαδή για να μη μειωθεί η ετήσια αναπλήρωση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα και να μην υφαλμυρίσουν και μολυνθούν και άλλο τα υπόγεια νερά.

2. Να δενδροφυτευθεί (αναδασωθεί) όλη η περιοχή του Κορακάρη, ώστε να ενισχυθεί η διήθηση των νερών της βροχής στο υπέδαφος και να μειωθεί η επιφανειακή απορροή, η οποία εξ άλλου προκαλεί και σοβαρά προβλήματα πλημμυρών.

3. Να γίνουν έργα τεχνητού εμπλουτισμού του Κορακάρη, όπως μικρά φράγματα ανάσχεσης στα ρέματα που τον διασχίζουν, έτσι ώστε το νερό της βροχής που καταλήγει στα ρέματα να αναγκασθεί να διηθείται στο υπέδαφος προτού καταλήξει στη θάλασσα (τεχνικός εμπλουτισμός υπόγειων υδάτων).

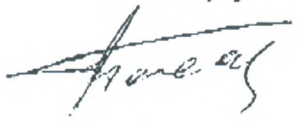
4. Να μειωθεί για μερικά χρόνια στο μέγιστο δυνατό η άντληση (απόληψη) υπόγειων νερών από τον Κορακάρη, έτσι ώστε να «ανακουφισθεί» και να αρχίσει η επανάκαμψη του υδροφόρου ορίζοντα.

5. Με τα μέτρα αυτά θα αρχίσει σταδιακά να ανεβαίνει η στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα και να βελτιώνεται η ποιότητα του νερού και ως εκ τούτου ο Κορακάρης θα ξαναδώσει «ζωή» στην Πόλη και τον Κάμπο της Χίου.

   Σε αντίθετη περίπτωση θα προκληθεί ανεπανόρθωτη καταστροφή της υπόγειας υδροφορίας του Κορακάρη με πολύ σοβαρές συνέπειες στο περιβάλλον, την οικονομία, την ποιότητα ζωής, ακόμη και την υγεία όχι μόνο των σημερινών αλλά και των αυριανών κατοίκων της Χίου.

Αθήνα 12 Ιανουαρίου 2003

Ο Συντάξας



ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΡΑΣΧΟΥΔΗΣ

Γεωλόγος – Υδρογεωλόγος

Σχέδιο εντολής προς Βασίλη Κ.Δωροβίνη,δικηγόρο,
γιά προσφυγές κατά επέκτασης αεροδρομίου
Χίου

ΕΙΔΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟ

Ο (η)..... δίδει εντολή και πληρεξουσιότητα προς τον δικηγόρο Αθηνών Βασίλη Κ.Δωροβίνη,οδός Ξενίας 28,Αθήνα (Α.Μ. Δ.Σ.Α.3Ι77) να καταθέσει αίτηση ακυρώσεως και ενδεχομένως αίτηση αναστολής ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας γιά την ακύρωση των ακολούθων διοικητικών πράξεων:

Ι.της με αρ.ΥΠΠΟ/ΔΙΝΣΑΚ/Β/560/54087/8-Ι0-03 (ΦΕΚ Ι605,Β΄,3Ι-Ι0-03) απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού γιά την έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου "Κρατικός Αερολιμένας Χίου" και

2.της με αρ.Ι34590/Ι7-ΙΙ-03 κοινής υπουργικής απόφασης των υπουργών ΠΕΧΩΔΕ,Μεταφορών και Επικοινωνιών,Πολιτισμού,Εμπ.Ναυτιλίας και Γεωργίας γιά την έγκριση περιβαλλοντικών όρων γιά την κατασκευή έργων επέκτασης και την λειτουργία του Κρατικού Αερολιμένα Χίου.

Γιά την πρώτη πράξη,εγκρίνουν απολύτως την κατόπιν προφορικής εντολής τους προς τον αναφερόμενο δικηγόρο σύνταξη και κατάθεση αίτησης ακυρώσεως στο ΣτΕ (με αρ.καταθέσεως 46/7-Ι-03).

Επίσης,δίδουν εντολή και πληρεξουσιότητα να καταθέσει υπομνήματα πριν και μετά τη δίκη,τυχόν νέους(πρσθέτους) λόγους ακυρώσεως,να πληρώσει όλα τα απαιτούμενα δικαστικά έξοδα και να καταθέσει να σχετικά παράβολα,να εισπράξει την τυχόν δικαστική δαπάνη που θα μας αναγνωρισθεί σε περίπτωση ακύρωσης των πράξεων και,αν χρειασθεί και μετά από συνεννόηση μαζί μας,να προβεί σε παραίτηση από ένδικο μέσο.

Εκδοσιολογραφος Βασ. Χρόνης
Θεμιστοκλέους 38 / 3839697
3646844

Νο 296

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ (ΣΑΚ) της ΕΕ
Συνεδρίαση της 18ης Δεκεμβρίου 2003

Απόσπασμα πρακτικού

Παρόντες:	**Πρόεδρος:**	Χ. Καλλιγά
	Αντιπρόεδροι:	Α. Ζάννος
		Ι. Δωροβίνη
	Γραμματέας:	Ε. Γρατσία
	Ταμίας:	Ι. Σιώρη
	Μέλη:	Β. Δωροβίνης
		Μ. Καραβία
		Α. Κολλάρος
		Μ. Κορομάντζου
		Φ. Μαλλούχου
		Ι. Σιώρη
		Α. Συμεών

Επέκταση αεροδρομίου στη Χίο

Ο κ. Δωροβίνης ενημερώνει σχετικά με την επέκταση του αεροδρομίου της Χίου, ότι το αεροδρόμιο θα φθάσει 1200 μ. από το κέντρο της Χώρας της Χίου και θα κόψει τον παραδοσιακό κηρυγμένο οικισμό του Κάμπου σε δύο σημεία. Επίσης, αναφέρει ότι θα κατεδαφιστούν τρία αρχοντικά του οικισμού τα οποία είναι στη διαδικασία της κήρυξης. Ο κ. Χαράλαμπος Μπούρας με τον οποίο συνομίλησε μετά από απόφαση του ΣΑΚ τού επισήμανε ότι η επιλογή αυτή είναι καταστροφική τόσο για τον Κάμπο όσο και για τη Χίο και ότι δεν ρωτήθηκε το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο για την επέκταση αυτή. Ο Υπουργός Πολιτισμού κ. Ευ. Βενιζέλος υπέγραψε την έγκριση περιβαλλοντικών όρων το Νοέμβριο 2003 και εξέδωσε χωριστή απόφαση για το ίδιο θέμα η οποία δημοσιεύτηκε σε ΦΕΚ στις 31 Οκτωβρίου 2003. Επίσης, μόνο το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων και όχι και το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο έχει εγκρίνει την επέκταση. Η κα Καλλιγά επισημαίνει ότι αυτό θα αποτελέσει την καταστροφή του παραδοσιακού οικισμού του Κάμπου. Ο κ. Δωροβίνης αναφέρει ότι υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις για την εγκατάσταση του αεροδρομίου σε άλλη θέση. Επίσης, ενημερώνει ότι οι κάτοικοι είναι χωρισμένοι σε αυτούς που επιθυμούν την επέκταση και σε αυτούς που είναι αντίθετοι. Οι τελευταίοι έχουν κάνει 4 προσφυγές στο ΣτΕ και τις έχουν κερδίσει όλες. Ο κ. Δωροβίνης έχει αναλάβει τις δύο νέες προσφυγές των κατοίκων και των συλλόγων της Χίου και ρωτά αν το ΣΑΚ θεωρεί σωστό να συμμετέχει η Ε.Ε. στις προσφυγές, χωρίς αυτό να έχει καμία οικονομική επιβάρυνση. Το ΣΑΚ αποφασίζει ομόφωνα να εισηγηθεί στην Εκτελεστική Επιτροπή της ΕΕ τη συμμετοχή της ΕΕ στις προσφυγές για την ακύρωση των παραπάνω αποφάσεων που θα οδηγήσουν στην καταστροφή του μοναδικού μνημειακού πλούτου του Κάμπου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ
Τριπόδων 28 Αθήνα 105 58 Τηλ.: 210-322.5245, 210-322.6693 - Fax: 210-322.5240
e-mail: elet@ellinikietairia.gr - www.ellinikietairia.gr

ΠΡΑΚΤΙΚΟ
6η Συνεδρίαση της Εκτελεστικής Επιτροπής έτους 2003/2004
της Ελληνικής Εταιρείας
Τετάρτη, 14 Ιανουαρίου 2004

Παρόντες

Κ. Καρράς, Πρόεδρος
Μ. Σκούλλος, Ομότιμος Πρόεδρος
Β. Δωροβίνης, Αντιπρόεδρος
Β. Κονιόρδος, Αντιπρόεδρος,
Κ. Σταματόπουλος, Γεν. Γραμματέας
Α. Αίσωπος, Ταμίας
Χ. Καλλιγά, Πρόεδρος ΣΑΚ
Γ. Παλαιοκρασσάς, Πρόεδρος ΣΘΕΠ
Δ. Καλαϊτζίδης, Πρόεδρος ΣΠΕ
Λ. Καρρά, Υπ. Εκδόσεων
Γ. Παλαιοκρασσάς, Αν. Μέλος
Α. Δοξιάδης, Οικ. Σύμβουλος
Γ. Αράπης, Μέλος
Ηλ. Νέλλας, Μέλος
Β. Ψαλλιδάς, Μέλος

.....

Η συνεδρίαση της Εκτελεστικής Επιτροπής της Ε.Ε. γίνεται στο κτίριο της Ε.Ε. και αρχίζει στις 2.00 μμ.

Τα πρακτικά τηρεί η κα Β. Λυμπερίδη.

ΘΕΜΑΤΑ

.....

9. Προσφυγή για το Αεροδρόμιο Χίου .

9.1. Χίος: Έρχεται προς συζήτηση το θέμα που αφορά την επέκταση του αεροδρομίου της Χίου.

.....

Απόφαση VI

Η Εκτελεστική Επιτροπή ομοφώνως:

1.Δίδει εντολή και πληρεξουσιότητα προς τον δικηγόρο Αθηνών Βασίλη Κ. Δωροβίνη, οδός Ξενίας 28, Αθήνα (Α.Μ. Δ.Σ.Α. 3177) να καταθέσει αίτηση ακυρώσεως και ενδεχομένως αίτηση αναστολής ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας για την ακύρωση των ακολούθων διοικητικών πράξεων:

1. της με αρ. ΥΠΠΟ/ ΔΙΝΣΑΚ/Β/560/54087/8-10-03 (ΦΕΚ 1605, Β', 31-10-03) απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού για την έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου «Κρατικός Αερολιμένας Χίου» και
2. της με αρ. 134590/17-11-03 κοινής απόφασης των υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Πολιτισμού, Εμπ. Ναυτιλίας και Γεωργίας για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή έργων επέκτασης και την λειτουργία του Κρατικού Αερολιμένα Χίου.

Για την πρώτη πράξη, εγκρίνουν απολύτως την κατόπιν προφορικής εντολής τους προς τον αναφερόμενο δικηγόρο σύνταξη και κατάθεση αίτησης ακυρώσεων στο ΣτΕ (με αρ. Καταθέσεως 46/7-1-03).

Επίσης δίδουν εντολή και πληρεξουσιότητα να καταθέσει υπομνήματα πριν και μετά τη δίκη, τυχόν νέους (πρόσθετους) λόγους ακυρώσεως, να πληρώσει όλα τα απαιτούμενα δικαστικά έξοδα και να καταθέσει τα σχετικά παράβολα, να εισπράξει την τυχόν δικαστική δαπάνη που θα μας αναγνωρισθεί σε περίπτωση ακύρωσης των πράξεων και, αν χρειασθεί και μετά από συνεννόηση μαζί μας, να προβεί σε παραίτηση από ένδικο μέσο.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Αθήνα, 21 Ιανουαρίου 2004

Ο Πρόεδρος

Κ. Καρράς

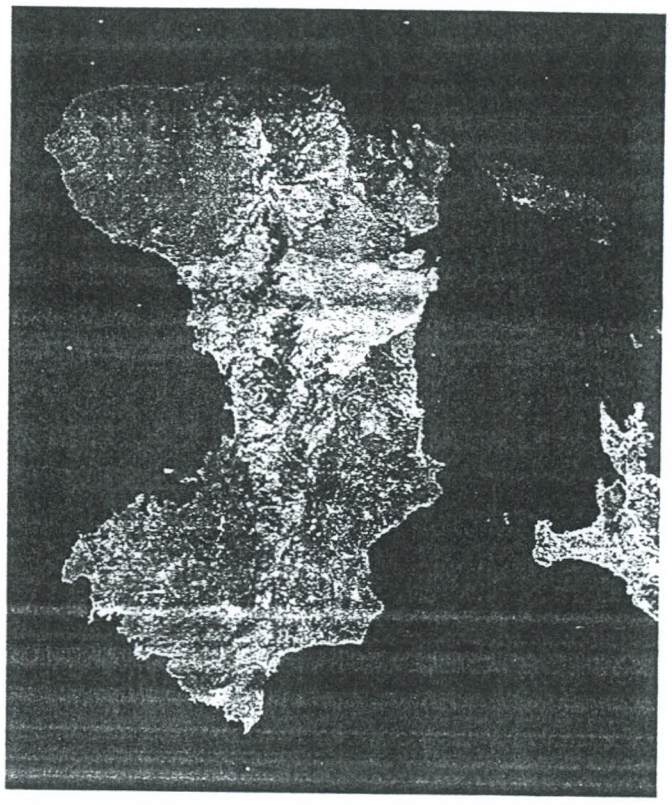
Ο Γεν. Γραμματέας

Κ. Σταματόπουλος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Για την προστασία του Περιβάλλοντος
και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΜΗ κερδοσκοπικό
ΑΦΜ: 090052232 ΔΟΥ: Ε' ΑΘΗΝΩΝ
ΤΡΙΠΟΔΩΝ 28 - ΑΘΗΝΑ 105 58

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΙΟΥ:

Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ



Αθήνα, 1 Φεβρουαρίου 2004

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΟΣ

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 Αθήνα
Τηλ.: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΟΣ

Φωκιωνος Νεγρη 82, Κυψελη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ.: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

Αεροδρόμιο Χίου:
Η Βιώσιμη Αεροπορική Επικοινωνία των Νήσων

1.



Ο αιτών, Νομαρχιακός Σύμβουλος και πρώην Νομάρχης Χίου, ζητεί την γνωμοδότηση του Επιμελητηρίου για την νομιμότητα και βιωσιμότητα σημαντικής επεκτάσεως του υφισταμένου αεροδρομίου Χίου, ως προς την οποίαν ενεκρίθησαν ήδη περιβαλλοντικοί όροι, με την υπ' αρ. **ΑΠ 134590/17.11.2003 ΚΥΑ** Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας και Γεωργίας.

Εκτός των τεθέντων υπ' όψιν του Επιμελητηρίου στοιχείων, ιδίως των οικείων μελετών, ο Πρόεδρος αυτού έχει επανειλημμένως μέχρι τούδε ασχοληθεί με το ανωτέρω ζήτημα προσωπικώς και με επιτοπίους μεταβάσεις στη νήσο Χίο: Ούτω, το ζήτημα εξητάσθη σε Επιμορφωτικό Σεμινάριο Διευθυντών της Νομαρχίας Χίου, οργανωθέν υπό την διεύθυνση του Προέδρου από το **Ινστιτούτο Διαρκούς Επιμορφώσεως του Εθνικού Κέντρου Δημοσίας Διοικήσεως** κατά **Μάρτιο του 1989**. Περαιτέρω, απετέλεσε αντικείμενο διαλέξεως του Προέδρου στο **Ομήρειον Χίου** περί της βιωσιμότητος των νησιών, κατά **Σεπτέμβριο του 2000**. Τέλος, υπό την προεδρεία του εξεδόθησαν οι κατωτέρω αποφάσεις του Ε' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, που αφορούν στο επίμαχο θέμα.

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

2.

Το ιστορικό της υποθέσεως έχει ως εξής:

Ο υφιστάμενος κρατικός αερολιμήν Χίου ιδρύθη το 1969 στην παράκτια ζώνη του ανατολικού τμήματος της νήσου Χίου, κατά μήκος της ακτής, σε ζώνη διαστάσεων 1.500μ. Χ 150μ. Η βόρεια πλευρά του αερολιμένος περίπου συναντά το νότιο όριο του εγκεκριμένου γενικού πολεοδομικού σχεδίου της πόλεως της Χίου, από το πυκνοδομημένο μέρος της οποίας απέχει περίπου 1.500μ. Στα ανατολικά του αεροδρομίου και σε ελαχίστη απόσταση από αυτό, εκτείνεται η θαλάσσια περιοχή του διαύλου μεταξύ Χίου και Τουρκίας. Κατά την χαρακτηριστική διατύπωση του γενικού σχεδίου αναπτύξεως του αερολιμένος, ούτος «είναι εγκλωβισμένος στον περιαστικό ιστό» και «η οικιστική ανάπτυξη συνεχίζει να τον πνίγει». Δυτικά και νότια συνορεύει με τον ιστορικό τόπο και παραδοσιακό οικισμό του Κάμπου, και ανατολικά με ιδιοκτησίες που έχουν πρόσοψη στον παραλιακό δρόμο Χίου-Θυμιανών.

3.

Το **1996** απεφασίσθη η επέκταση του αεροδρομίου ούτως ώστε να καταστεί ικανό να δέχεται **μεγάλα αεριωθούμενα,** συνήθως ναυλούμενα από επιχειρήσεις μαζικού τουρισμού (charters). Αλλά η σχετική **απόφαση χωροθετήσεως (75748/2984/20.6.1996)**, προσβληθείσα υπό κατοίκων της Χίου, ηκυρώθη με την υπ' αρ. **1950/1999** απόφαση του **Ε' Τμήματος**

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

του **Συμβουλίου της Επικρατείας.** Το Δικαστήριο, λαβόν τότε υπ' όψιν σημαντικά στοιχεία του φακέλου, μνημονευόμενα ειδικώς και αναλυτικώς στην ακυρωτική απόφαση, εκ των οποίων προέκυπτε ότι οι **κραδασμοί** που προκαλούνται στην ατμόσφαιρα κατά την προσγείωση και απογείωση υπερηχητικών αεροσκαφών θα αποδειχθούν **ολέθριοι για την στατική ασφάλεια των μνημείων του ιστορικού τόπου Κάμπου**, έκρινεν εν τέλει ότι η αντίθετος εκτίμηση της ακυρωθείσης αποφάσεως εστερείτο ουσιώδους προϋποθέσεως του επιστημονικού της κύρους, διότι δεν εξηνέχθη από τον αρμόδιο εν προκειμένω επιστήμονα, ήτοι αρχαιολόγον, αλλά από επιστήμονες άλλων ειδικοτήτων. Η ανωτέρω ακύρωση της χωροθετήσεως των έργων επεκτάσεως του αεροδρομίου συμπαρέσυρε βραδύτερον και την **έγκριση περιβαλλοντικών όρων** για τα έργα αυτά με την **ΚΥΑ114436/13.10.1998,** η οποία ηκυρώθη επίσης με την υπ' αρ.**2292/2001** απόφαση του **Ε' Τμήματος του ΣτΕ.**

4.

Για την διόρθωση της επισημανθείσης πλημμελείας, εξεδόθη η υπ'αρ.**ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ28/ΜΝΗΝ/31648/1268/25.6.1998** απόφαση του **Υπουργού Πολιτισμού,** με την οποίαν ενεκρίθη, εξ επόψεως αρχαιολογικού νόμου, η ανωτέρω επέκταση του κρατικού αερολιμένος Χίου. Αλλά και η απόφαση αυτή ηκυρώθη με την υπ' αρ.**3895/2000** απόφαση του **Ε' Τμήματος του ΣτΕ,** διότι εστηρίχθη κυρίως σε γνωμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (**ΚΑΣ**), το οποίον εθεώρησε ότι δεν είχε δικαίωμα να απορρίψει την καταρτισθείσα

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (**ΜΠΕ**), εφόσον εξ αυτής δεν προέκυπτε βλάβη στα αρχαία μνημεία.

Κατά την κρίση, όμως, του ΣτΕ, η γνωμοδότηση του ΚΑΣ δεν ήτο νομίμως αιτιολογημένη, «εφ' όσον η αποτελέσασα το έρεισμα ταύτης ΜΠΕ εστερείτο της απαιτουμένης πληρότητος και επιστημονικού κύρους. Και τούτο, διότι η υπ' αυτής διερεύνηση του κρισίμου ζητήματος των επιδράσεων εκ της ηυξημένης κινήσεως του αεροδρομίου και της δυνατότητος προσγειώσεως και απογειώσεως μεγαλυτέρων αεροσκαφών επί του ομόρου παραδοσιακού οικισμού αφ' ενός μεν ήτο υποτυπώδης, αφ' ετέρου δε δεν εγένετο υπό των αρμοδίων επιστημόνων, ήτοι, εν προκειμένω, αρχαιολόγων εξειδικευμένων εις το θέμα της επιδράσεως της λειτουργίας αεροδρομίου επί προστατευτέων μνημείων και οικιστικών συνόλων, αλλά υπό ομάδος επιστημόνων άλλων ειδικοτήτων (πολιτικών μηχανικών, αρχιτεκτόνων, γεωλόγων, χημικών μηχανικών κ.λπ.)».

5.

Μετά την έκδοση των ειρημένων ακυρωτικών αποφάσεων του Ε' Τμήματος του ΣτΕ, η Διοίκηση προκάλεσε την κατάρτιση αφ' ενός μεν μελέτης **«Γενικού Σχεδίου Αναπτύξεως του Κρατικού Αεροδρομίου Χίου (Master Plan)»,** (Μάρτιος 2002), αφ' ετέρου δε **Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων,** (Νοέμβριος 2002), επί των οποίων εστηρίχθη και η επίμαχος έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τον αερολιμένα της Χίου. Κατά την σύνταξη των ανωτέρω μελετών, αφού ανεγνωρίσθη ότι η υφισταμένη θέση του αερολιμένος είναι πηγή δυσχερών

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

- Ανάπτυξη λοιπών βοηθητικών δραστηριοτήτων όπως:

  α. αμαξοστάσιο 275 μ^2

  β. συγκρότημα για τα **ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη** και τον **υποσταθμό της ΔΕΗ,** και

  γ. εμπορευματικό σταθμό 150 μ^2 και **ταχυδρομείο**

- **Παραλλαγή της επαρχιακής οδού Χίου – Θυμιανών** με μικρής κλίμακος οριζοντιογραφικές βελτιώσεις σε μήκος 600μ^2 και ταυτόχρονο υποβιβασμό της ερυθράς με τεχνητό όρυγμα, ανατολικά του α/δ.

- **Αποκατάσταση του τοπικού οδικού δικτύου** και συγκεκριμένα μετατόπιση των γειτνιαζουσών οδών (Ιωάννου Χρήστου και Μιχαληνού) βόρεια και νότια του αερολιμένα.

7.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η αποφασισθείσα επέκταση του αεροδρομίου της Χίου είναι λίαν σημαντική και αποτελεί πράγματι βαρυτάτη παρέμβαση σε ευαίσθητο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, το οποίον αποτελείται:

- Από τον ιστορικό τόπο και παραδοσιακό οικισμό του **Κάμπου** και τα μνημεία αυτού, στον οποίον πλέον διεισδύει ο επεκτεινόμενος αερολιμήν.
- Από αυτόν τούτον τον οικισμό της **πόλεως της Χίου,** στον οποίον επίσης διεισδύει το αεροδρόμιο.
- Από διάσπαρτη οικιστική ανάπτυξη πέριξ του αερολιμένος.

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

- Από το **παράκτιον οικοσύστημα,** το οποίον ουσιαστικώς υφίσταται μερική καταστροφή με τα έργα επιχώσεως.
- Από τον **θαλάσσιο λιμένα** της Χίου, η λειτουργία του οποίου επηρεάζεται αμέσως από τα έργα επεκτάσεως.

8.

Τοιουτοτρόπως, εκ των πραγμάτων **επανατίθεται εξ υπαρχής το θέμα της θέσεως του αεροδρομίου,** εφόσον, αφενός μεν η αποφασισθείσα επέκταση μεταβάλλει ουσιωδώς τον χαρακτήρα του αεροδρομίου, αφετέρου δε έχουν εν τω μεταξύ διαπλασθεί και αρμοδίως θεσπισθεί **κανόνες βιωσιμότητος** των αεροπορικών επικοινωνιών και των αεροσταθμών οι οποίες δεν ελήφθησαν υπ' όψιν, ως έδει, και πάντως δεν έγιναν σεβαστές από τις μελέτες της επεκτάσεως του αερολιμένος Χίου. Γενικώς ειπείν, μέχρι της διαπλάσεως των κανόνων αυτών, τόσον το διεθνές και ευρωπαϊκόν, όσο και το εγχώριο νομικό προστατευτικό καθεστώς των αεροπορικών επικοινωνιών, ενδιαφέρετο κυρίως για την ασφάλεια των πτήσεων. Αλλά μετά την Διακήρυξη και επιβολή από την **Παγκόσμια Συνδιάσκεψη του Ρίο (1992)** του θεμελιώδους κανόνος της βιωσιμότητος (βιωσίμου αναπτύξεως), και ιδίως μετά την **Agenda '21** και την προσαρμογή των κανονισμών του **ICAO** (International Civil Aviation Organization) το ενδιαφέρον επεξετάθη σε όλα τα σημαντικά θέματα της βιωσιμότητος των αεροπορικών επικοινωνιών, και δη:

- Στην **ρύπανση** του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος, τόσον την **ατμοσφαιρική** όσο και την **ηχητική**.

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

- Στην **διαχείριση του περιβαλλοντικού κινδύνου** εκ των αεροπορικών πτήσεων και της λειτουργίας των αεροσταθμών.
- Στην **προστασία των φυσικών οικοσυστημάτων** και του **αισθητικού τοπίου** κατά την κατασκευή των αεροσταθμών.
- Στην **ασφάλεια και προστασία των οικισμών** και των όρων διαβιώσεως εκ των πτήσεων και της λειτουργίας αεροσταθμών

9.

Ως προς τα ανωτέρω ζητήματα, ισχύουν ήδη οι εξής κανόνες βιωσιμότητος:

- Εν πρώτοις, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (**ICAO**), ο οποίος κατά την ίδρυσή του (Σύμβαση Σικάγου, 1944) απέβλεπε στην διεθνή εναρμόνιση και ασφάλεια των πτήσεων, απέκτησεν ήδη συνείδηση της ευθύνης του για το περιβάλλον και την βιωσιμότητα και συνέστησε **ειδικήν επιτροπή** για την περιβαλλοντική προστασία (**CAEP**) η οποία, με την **υπ' αρ. Α33-7 πρόσφατη απόφαση της Ολομελείας** του (**2001**), ανεδέχθη την ευθύνη του «*να επιτύχει την μεγίστη συμβατότητα μεταξύ της ασφαλούς και ευτάκτου αναπτύξεως της πολιτικής αεροπορίας και της ποιότητος του περιβάλλοντος*».
- Κατόπιν αυτού, ανεγνώρισε ρητώς την ισχύ της **Αρχής της Προφυλάξεως** (**Precautionary Principle**), η οποία, ως γνωστόν, επιβάλλει την αποφυγή ενεργειών δυναμένων να βλάψουν το φυσικό περιβάλλον.

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

- Ειδικώς ως προς την κατασκευή και λειτουργία των αεροδρομίων, ο ICAO έθεσε ως κύριον σκοπό του την **ελαχιστοποίηση του πληθυσμού που επηρεάζεται από τον θόρυβο** με την εισαγωγή συστήματος **ζωνών χρήσεων γης πέριξ των αεροδρομίων.**
- Με την ισορροπημένη αυτή προσέγγιση (**balance approach**), ο ICAO συνέστησε στα κράτη μέλη του **να αποφεύγουν την ανεπίτρεπτη διείσδυση ασυμβάτου αναπτύξεως αεροδρομίων και πτήσεων σε περιοχές που είναι ευαίσθητες στον θόρυβο.**
- Εξάλλου, γενικός κανών βιωσιμότητος, απορρέων από τις γενικές αρχές των **Διακηρύξεων της Στοκχόλμης (1972)** και του **Rio (1992)** και την ειρημένη **Αρχή της Προφυλάξεως**, είναι η **αποφυγή αναλήψεως υψηλών περιβαλλοντικών κινδύνων.** Κατά ταύτα, η βιώσιμη διαχείριση περιβαλλοντικού κινδύνου αφορά όχι απλώς την μαθηματική πιθανότητα επελεύσεως του κινδύνου, αλλά και το μέγεθος αυτού, συνίσταται δε στην πλήρη αποφυγή του υψηλού κινδύνου, έστω και αν η πιθανότητες επελεύσεώς του είναι μικρές ή και ελάχιστες ακόμα. Ούτω, λ.χ., επιστημονικές μέθοδοι και τεχνολογίες για τις οποίες δεν υπάρχει απόλυτος βεβαιότης, δεν λογίζονται βιώσιμες και αποκλείονται a priori. **Ο κανών** ούτος, εφαρμοζόμενος στην αεροπλοΐα, σημαίνει ότι **υπεράνω οικισμών ή εγγύς αυτών, ούτε πτήσεις επιτρέπονται ούτε αεροδρόμια κατασκευάζονται.**
- Η κατασκευή αεροδρομίου θεωρείται, και είναι πράγματι, μεγίστη καταστροφή των φυσικών οικοσυστημάτων και βάναυση προσβολή του αισθητικού τοπίου. Κατά συνέπειαν, **αεροδρόμια δεν επιτρέπεται να**

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

κατασκευάζονται επί θυσία ευαισθήτων φυσικών οικοσυστημάτων όπως είναι **ακτές, παράκτια συστήματα, όρη, βιότοποι** κ.λπ., τα οποία επιδέχονται μόνον ηπίαν διαχείριση και ανάπτυξη.

- Η **απαγόρευση της κατασκευής αεροδρομίων πλησίον οικισμών, πολλώ δε μάλλον στα όρια αυτών,** προκύπτει αβιάστως εκ του συνδυασμού των ανωτέρω κανόνων που γίνονται σεβαστοί στα κράτη που έχουν υιοθετήσει και τηρούν τον θεμελιώδη κανόνα της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιωσιμότητος.
- Ειδικώς ως προς την **Ευρωπαϊκή Ένωση,** πρέπει να τονισθεί ότι η έμφαση στην **βιωσιμότητα της δημοσίας πολιτικής επί των μεταφορών**, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι εναέριες μεταφορές προσώπων και πραγμάτων, χαρακτηρίζει τα εν ισχύι προγράμματα τα οποία επιβάλλουν, βεβαίως, ανάλογη προσαρμογή της ελληνικής δημοσίας πολιτικής.

10.

Κατά τα προεκτεθέντα, η επίμαχος επέκταση του αερολιμένος Χίου είναι πράγματι ουσιώδης αλλοίωση αυτού, και μάλιστα εσκεμμένη, εφόσον απεφασίσθη για να μπορεί ο αερολιμήν να δέχεται και να εξυπηρετεί **πτήσεις τεραστίων και θορυβωδών αεροσκαφών** του τύπου BOEING 757. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα κριτήρια, ο αερολιμήν Χίου, υπό την υφισταμένη μορφή του, αντιβαίνει πλήρως στις απαιτήσεις του θεμελιώδους κανόνος των βιωσίμων αεροπορικών επικοινωνιών και θα έπρεπε να είχε παύσει προ πολλού η λειτουργία του. Διότι ναι μεν ούτος

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

ιδρύθη το **1969**, ήτοι προ της ισχύος του **Συντάγματος του 1975** που θεσπίζει την περιβαλλοντική προστασία και τον κανόνα της βιωσιμότητος, πάντως όμως η λειτουργία του δεν θα ήτο επιτρεπτή μετά το έτος εκείνο, ως θα εκτεθεί αμέσως κατωτέρω. Αντί, λοιπόν, να γίνει μετεγκατάσταση του αερολιμένος σε άλλη κατάλληλη τοποθεσία της νήσου (περί ής επίσης κατωτέρω), αποφασίζεται αντιθέτως η επιδείνωση των όρων λειτουργίας του για το περιβάλλον και την βιωσιμότητα με την ουσιώδη μεγέθυνση και αλλοίωση του χαρακτήρος του. Πρόκειται, συνεπώς, περί βαρείας παραβάσεως του άρθ.24 του Συντάγματος 1975, ως θα αναλυθεί περαιτέρω.

11.

Της τεκμηριώσεως, όμως, της ανωτέρω θέσεως, προέχει η επισήμανση ουσιώδους θέματος αφορώντος στην αρμοδιότητα εκδόσεως της αποφάσεως εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων του αεροδρομίου (ΚΥΑ **ΑΠ 134590/17.11.2003**). Δηλ. **στην λήψη της σημαντικής αυτής αποφάσεως, δεν συνέπραξε, ως έδει, ο Υπουργός Αιγαίου,** ο οποίος, καίτοι αρμόδιος για ζητήματα που αφορούν τους παραδοσιακούς οικισμούς, ως εν προκειμένω ο οικισμός του Κάμπου, δεν συνυπέγραψε της ειρημένην απόφαση. **Η παράλειψη αυτή συνεπάγεται την ακυρότητα της αποφάσεως.** Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν πρόκειται περί τυπικής παραλείψεως, ούτε η αρμοδιότης του Υπουργού Αιγαίου περιορίζεται εν προκειμένω στην προσήκουσα προστασία του οικισμού του Κάμπου. Η βιώσιμος αεροπορική επικοινωνία μεταξύ την νήσων του Αιγαίου, και

τούτων με άλλες πόλεις της Ελλάδος περιλαμβανομένης και της πρωτευούσης, έχει πτυχές που προδήλως αφορούν στην διατήρηση των κοινών παραδοσιακών χαρακτηριστικών των νήσων του Αιγαίου, που ευθέως απειλούνται από τον αλλοδαπό μαζικό τουρισμό και την απ' ευθείας αεροπορική σύνδεση των νήσων αυτών με την **Ευρώπη** και **άλλες ηπείρους**. Στο τεράστιο αυτό θέμα, **η συμμετοχή του Υπουργού Αιγαίου δέον να λογίζεται ως ουσιώδης** (βλ. ΠΔ110/2001 ΦΕΚ101Α/22.5.2001, ως ετροποποιήθη με το ΠΔ125/2003 ΦΕΚ108Α/8.5.2003, και Νόμο 3201/2003 ΦΕΚ282Α/9.1.22003).

Κατ' εφαρμογήν πάντων των ανωτέρω, εν προκειμένω, παρατηρητέα τα εξής:

Η νομιμότης της επεκτάσεως του αερολιμένος Χίου εξαρτάται, εν τελευταία, αναλύσει, από την εφαρμογή της αρχή της βιωσιμότητος (αειφορίας) όπως αυτή θεσπίζεται στο **άρθ.24 του Συντάγματος** και διέπει:

α. την **αεροπορικήν επικοινωνία της νήσου Χίου,** εντός και εκτός Ελλάδος

β. την **επίδραση της λειτουργίας** του αεροσταθμού στο ανθρωπογενές, πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον

γ. την **επίδραση της κατασκευής** του αεροσταθμού στο φυσικό περιβάλλον

δ. την **επίδραση της λειτουργίας** του αεροδρομίου επί του παρακειμένου **θαλασσίου λιμένος**

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΟΣ

Φωκιώνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

Επί των ανωτέρω ζητημάτων ισχύουν τα εξής:

Α.

Το μείζον θέμα, δηλ. της **αεροπορικής συνδέσεως της νήσου Χίου,** η οποία επιτρέπεται μόνον εάν είναι βιώσιμος, προκύπτει εκ του ότι:

1. Η Χίος είναι νήσος μεσαίου μεγέθους και ως τοιαύτη θεωρείται **ευαίσθητον οικοσύστημα** που επιδέχεται μόνον ήπιες δραστηριότητες και παρεμβάσεις.
2. Όλες οι δημόσιες πολιτικές, περιλαμβανομένης και της ρυθμίσεως των εναερίων μεταφορών, υπόκεινται στην ρητώς θεσπιζομένη στο αρθ. 24 του Συντάγματος αρχή της βιωσιμότητος (αειφορίας) και πρέπει να είναι βιώσιμες υπό την έννοια ότι δεν θίγουν ούτε υποβαθμίζουν το φυσικό, πολιτιστικό και κοινωνικό περιβάλλον, και εν προκειμένω το **νησιωτικό.**

Εν σχέσει προς την πρώτη προϋπόθεση, πρέπει να λεχθεί ότι η **ειδική και ηυξημένη αυτή προστασία των ευαισθήτων οικοσυστημάτων** πηγάζει ευθέως εκ του **άρθ.24 του Συντάγματος,** όπως έχει ερμηνευθεί από την παγία **νομολογία του ΣτΕ,** υπό το φως των Αρχών των Διακηρύξεων της **Στοκχόλμης** (1972) και του **Rio** (1992) και ιδίως των Οδηγιών της **Agenda '21** που αφιερώνει ειδικό κεφάλαιο (**17G**) στα ευαίσθητα οικοσυστήματα. Στην πραγματικότητα, το Κράτος έχει μέχρι στιγμής παραλείψει την εκ του άρθ.24 του Συντάγματος προκύπτουσα

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

υποχρέωσή του να θεσπίσει ειδική νομοθεσία για την προστασία και προβλήματα των μικρών και μεσαίων νήσων της Χώρας, η οποία είναι κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα. Η παράλειψη του νομοθέτου δεν σημαίνει ότι οι ειδικοί κανόνες για τα νησιά δεν ισχύουν στην Χώρα μας. Απλώς το βάρος της θεσπίσεώς των μετετέθη στους ώμους της δικαστικής εξουσίας, κατ' εφαρμογήν της νομολογίας του ΣτΕ (1977), καθ' ήν και εν ελλείψει της συναφούς νομοθεσίας, η προστασία παρέχεται υπό του δικαστικού ευθέως και επί τη βάσει του άρθ.24 του Συντάγματος. Και πράγματι πλουσία είναι η **νομολογία του Ε' Τμήματος του ΣτΕ,** η οποία αφορά στην προστασία των νήσων της Χώρας μας (βλ. ιδίως Π.Ε. 292, 293/1997, ΣτΕ 2805/1997, ΣτΕ 637/1998, ΣτΕ 1588/1999).

Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η ευαισθησία των μικρών και μεσαίων νήσων δεν περιορίζεται μόνο στα φυσικά οικοσυστήματα, χερσαία και θαλάσσια. Αφορά προεχόντως τα πολιτιστικά και παραδοσιακά χαρακτηριστικά τους που είναι πλήρως εναρμονισμένα με το νησιωτικό τοπίο. Τα νησιά μας είναι μικρόκοσμοι με πολιτισμό χιλιετιών που έχει αποτυπωθεί στις αξίες και στις παραδόσεις των ανθρώπων, στην λεπτή ισορροπία ανθρωπογενούς και φυσικού τοπίου, στην λιτή συμμετρία του πλουσίου αναγλύφου των, στην μεγάλη βιοποικιλότητα και στον ρυθμό ζωής των κατοίκων των.

Βιωσιμότης των μικρών νησιών σημαίνει την διατήρηση αυτών πολυτίμων και αναντικαταστάτων αυτών πραγμάτων και **προς την βιωσιμότητα αυτή είναι αντίθετος ο άγριος τουρισμός και η μονομερής οικονομική ανάπτυξη του τομέως των υπηρεσιών,** που εκλαμβάνεται ως

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

πρόοδος και ευημερία από εκείνους που επιζητούν την επίσης αγρία ανάπτυξη των αερομεταφορών. Όλα τα ανωτέρω βιώσιμα χαρακτηριστικά των νησιών μας απειλούνται από τον οργανωμένο μαζικό τουρισμό, ιδίως του εξωτερικού, ο οποίος συνδέεται αρρήκτως με το σύστημα της ναυλώσεως μεγάλων αεροσκαφών (Charters). Το σύστημα αυτό ευτελίζει τον τουρισμό, βλάπτει ανεπανορθώτως τα βιώσιμα χαρακτηριστικά των νησιών και επιφυλάσσει οφέλη μόνο στους αλλοδαπούς επιχειρηματίες και τους πελάτες των. Ουδείς λόγος συντρέχει ώστε οι κάτοικοι των μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων να έχουν ως προνόμιο κάτι που δεν έχουν ούτε οι κάτοικοι των ελληνικών πόλεων, δηλ. άμεση πρόσβαση στα νησιά μας.

Αντιθέτως, η αεροπορική σύνδεση των μικρών και μεσαίων νήσων με το εξωτερικό πρέπει να αντιμετωπίζεται με **μεγάλη περίσκεψη και αυστηρήν εφαρμογή των κανόνων της βιωσιμότητος.** Ο θεμελιώδης κανών είναι η διατήρηση ανεπάφων των πολιτιστικών και φυσικών χαρακτηριστικών των νησιών και του μικροκόσμου των. Βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών νησιών είναι η εσαεί διατήρηση των χαρακτηριστικών αυτών και του μικροκόσμου των, και όχι η εκ της φύσεώς της **προσωρινή οικονομική μεγέθυνση από οικονομικές μονοκαλλιέργειες,** οίον τουρισμού, εξορύξεως κ.λπ., που μεταβάλλει τα νησιά σε νησιά φαντάσματα (goast islands) και καταλείπει πίσω της ερείπια και ερήμωση.

Εν σχέσει προς την δεύτερη προϋπόθεση, η σχεδίαση και εκτέλεση βιώσιμου δημοσίας πολιτικής εναερίων μεταφορών στον νησιωτικό χώρο

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

της Ελλάδος, αναχωρεί από τους ειρημένους κανόνες περί της υποχρεωτικής ηπίας διαχειρίσεως και αναπτύξεως των νήσων και διαμορφώνεται υπό τους περιορισμούς των κανόνων αυτών, που έχουν ως εξής:

Βιώσιμο μέσο συνδέσεως των νήσων μεταξύ των και με την ηπειρωτική χώρα είναι κατ' αρχήν η θαλάσσια επικοινωνία, και μάλιστα με τύπο σκαφών που συμβιβάζονται με βιώσιμες λιμενικές εγκαταστάσεις. Η αεροπορική σύνδεση αποτελεί την εξαίρεση. Και μόνη η κατασκευή αεροσταθμού, έστω και μικρού, στα νησιά αυτά που έχουν πλουσιότατο ανάγλυφο, αποτελεί πράγματι μεγάλη φυσική καταστροφή, αφού συνεπάγεται απότμηση βουνών και λόφων, καταστροφή οικοσυστημάτων και χωματουργικά έργα που επιφέρουν ριζική αλλοίωση του ανεκτιμήτου και ευπαθούς αισθητικού των τοπίου. Ως εκ τούτου αποτελούν και βαρύτατην αισθητικήν υποβάθμιση του εξαισίου νησιωτικού τοπίου.

Η αεροπορική επικοινωνία των νησιών είναι βιώσιμη μόνον όπου τούτο επιβάλλεται για την αντιμετώπιση των αναγκών των κατοίκων των, οίον ασθενειών, ατυχημάτων, επειγουσών εργασιών κ.λπ., και όχι για την ανάπτυξη του τουρισμού. Οπωσδήποτε δε, πρόκειται πάντοτε για εύλογο αριθμό πτήσεων ημερησίως. Οίκοθεν νοείται ότι το νησιωτικό αεροδρόμιο εξυπηρετεί, επίσης, τις αναγκαίες πτήσεις στρατιωτικής φύσεως (επιτηρήσεως, ερεύνης και διασώσεως), πυρασφαλείας και καταπολεμήσεως πυρκαϊών και ιδιωτικής αεροπλοΐας και αεραθλητισμού. Αλλά για την αντιμετώπιση των όλων των ανωτέρω αναγκών αρκούν, αναλόγως του μεγέθους του περί ού εκάστοτε πρόκειται

Φωκίωνος Νέγρη 82. Κυψελη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

νησιού, απλά **ελικοδρόμια** (στα μικρά νησιά) ή **μικροί αεροπορικοί διάδρομοι** (στα μεσαία νησιά) για την υποδοχή μικρών αεροσκαφών.

Το ζήτημα τούτο απησχόλησε το Ε' Τμήμα του ΣτΕ στην περίπτωση της επεκτάσεως του **αεροδρομίου της Πάρου** και οι ανωτέρω απόψεις εξετέθησαν στην εισήγηση της Παρέδρου Μ. Καραμανώφ. Για να αποφύγει, όμως, την συμμόρφωση προς αυτές, η Διοίκηση έσπευσε και ανακάλεσε την προσβληθείσα πράξη επεκτάσεως του αεροδρομίου, προ της δικασίμου, και δια του τρόπου αυτού εματαίωσε την έκδοση της αποφάσεως. Οι αρχές όμως αυτές επεβίωσαν στις υγιείς παραδόσεις του Ε' Τμήματος του ΣτΕ και η στάση του Ε' Τμήματος μπορεί να διαγνωσθεί στην ευαισθησία του έναντι του πολιτιστικού περιβάλλοντος της Χίου στις ειρημένες αποφάσεις (βλ. **παρ. 3** της παρούσης) που αφορούν την επέκταση του αερολιμένος Χίου.

Η περίπτωση της Χίου έχει και την πρόσθετον ιδιομορφία ότι είναι **νησί ακριτικό,** κείμενον απέναντι των ακτών Χώρας, με την οποίαν οι σχέσεις της Ελλάδος έχουν μέχρι σήμερον διέλθει φάσεις επικινδύνων κρίσεων. Ως εκ τούτου, **στο θέμα της αεροπορικής συνδέσεώς της εντός της Ελλάδος, υπάρχει και διάσταση εθνικής ασφαλείας** η οποία δεν είναι δυνατόν να αγνοηθεί. Η διάσταση, όμως, αυτή δεν ικανοποιείται με την κατασκευή και λειτουργία του υφισταμένου αερολιμένος, ο οποίος είναι εκτεθειμένος σε ανοικτή θέα 5 μόνο χλμ. από τις ακτές της Τουρκίας (!) Ελέχθη ότι η επιλογή της θέσεως του υφισταμένου αερολιμένος υπήρξεν εξ αρχής ατυχής, και ο αερολιμήν, ως έχει, δεν δύναται να θεωρηθεί με

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

κανένα τρόπο βιώσιμος. Επομένως, η επιβεβλημένη μετεγκατάσταση του πρέπει να συνδεθεί και με την ικανοποιητικήν αντιμετώπιση της ασφαλείας της νήσου εξ εξωτερικών κινδύνων. Ο κίνδυνος αυτός προέρχεται όχι μόνον εκ της γειτονος χώρας, αλλά προδήλως γενικεύεται με την αποδοχή της απ' ευθείας αεροπορικής συνδέσεως της νήσου με πόλεις της Ευρώπης και των άλλων ηπείρων. Η Χίος είναι ακριτικό και ευαίσθητο νησί. Δεν μπορεί να θεωρηθεί ποτέ βιώσιμος τέτοια διεθνής αεροπορική επικοινωνία, η οποία εκθέτει σε πρόδηλο κίνδυνο το νησί αλλά και την εθνική ακεραιότητα. Αυτή βεβαίως είναι η μία μόνο πλευρά του ζητήματος, ενώ ο μαζικός τουρισμός που συνοδεύει το σύστημα των ναυλωμένων μεγάλων αεροσκαφών είναι ο έτερος κίνδυνος, επίσης πρόδηλος.

Κατόπιν αυτών, **βιώσιμος αεροπορική επικοινωνία της νήσου Χίου με το εξωτερικόν είναι μόνον εκείνη μέσω της πρωτευούσης και με εθνικόν εκείθεν αερομεταφορέα**, χρησιμοποιούντα μικρά αεροσκάφη. Ο μόνος επιτρεπτός βιώσιμος τουρισμός πρέπει να εξυπηρετείται κυρίως με τα πλοία, των οποίων η τεχνολογική εξέλιξη είναι τέτοια ώστε να εξουδετερώνει την διαφορά χρόνου μεταξύ θαλασσίων και αεροπορικών επικοινωνιών, συνυπολογιζομένου και του χρόνου μεταβάσεως στους μακράν ευρισκομένους αεροσταθμούς, καθώς επίσης και των ελέγχων ασφαλείας.

Εν προκειμένω, εκ της μελέτης και αναλύσεως του Γενικού Σχεδίου Αναπτύξεως του Αερολιμένος και της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, προκύπτει ότι η διάγνωση και αξιολόγηση της ανάγκης της αεροπορικής συνδέσεως της νήσου Χίου με την ηπειρωτική χώρα και το

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

εξωτερικό, εστηρίχθη αποκλειστικώς σε οικονομικά κριτήρια και εσχεδιάσθη ως απλή περιφερειακή πολιτική με κύριο σκοπό την ένταση της τουριστικής αναπτύξεως της νήσου. **Δεν υπάρχει στις μελέτες αυτές απολύτως καμμία πολιτική βιωσιμότητος της νήσου αυτής,** η οποία συνδυάζει το πλούσιο και έντονο φυσικό ανάγλυφο με πολλαπλά και αξιόλογα πολιτιστικά στοιχεία, **ουδέ καν επίγνωση του θέματος αυτού,** το οποίον, κατά τα προεκτεθέντα έδει να είχε αποτελέσει την αφετηρία των μελετών. Στις ειρημένες μελέτες εκτιμάται απλώς, ότι η ανάπτυξη των αεροπορικών επικοινωνιών, εν συνδυσμώ με την προσεχή απελευθέρωση των αερομεταφορών, θα οδηγήσει στην αύξηση του τουρισμού και εντεύθεν της οικονομικής αναπτύξεως της νήσου. Η στάση αυτή συγκλίνει προς τους στόχους του **Β' ΚΠΣ (1994-1999),** οι οποίοι είναι κυρίως οικονομικοί, ενώ οι στόχοι του προγράμματος αυτού καθώς επίσης και του **Γ' ΚΠΣ (2000-2006)** που αφορούν στην προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, κατά πρόδηλο συμμόρφωση προς την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, παρατίθενται ως lip service χωρίς να εμπνέουν πράγματι τις δημόσιες πολιτικές τουρισμού και αερομεταφορών, ώστε να καθίστανται εν προκειμένω βιώσιμες υπό την προεκτεθείσαν έννοια. Στην πραγματικότητα, οι Εκθέσεις αυτές έχουν συνταχθεί με το πνεύμα της ακράτου αναπτύξεως του 1969, όταν ιδρύθη ο αερολιμήν.

Β.

Εξηγήσαμε ανωτέρω γιατί η μετεγκατάσταση του αεροδρομίου επιβάλλεται εκ λόγων προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού

περιβάλλοντος, βιωσιμότητος και ασφαλείας. Η παραμονή του αεροδρομίου στην τωρινή θέση του και μάλιστα η ουσιώδης αλλοίωσή του δεν είναι βιώσιμος και εξ άλλου λόγου, δηλ. κατ' εφαρμογήν της αρχής της **βιώσιμου διαχειρίσεως περιβαλλοντικού κινδύνου** που είναι σύμφυτος με την λειτουργία αερολιμένος. Ο υφιστάμενος αερολιμήν αποτελεί πράγματι συνέχεια των οικισμών Χίου και Κάμπου, δηλ. σχεδόν ενιαίο σύμπλεγμα ανθρωπογενών συστημάτων. Ο εντεύθεν υφιστάμενος πρόδηλος κίνδυνος μεγίστης καταστροφής εκ παντοίων ατυχημάτων είναι αντιληπτός εκ των δεδομένων της κοινής πείρας και κανένας μαθηματικός υπολογισμός δεν μπορεί να τον αποτρέψει.

Όταν το πρώτον ιδρύθη ο αεροσταθμός, η αεροπορική επικοινωνία ήτο αραιή, τα αεροσκάφη μικρά εις τρόπον ώστε δεν υπήρχε καν συνείδηση του περιβαλλοντικού κινδύνου. Σήμερα, το νομικό καθεστώς και η συνείδηση του κινδύνου αυτού υπάρχουν, καθώς επίσης υπάρχουν και τεράστια αεροσκάφη μεταφέροντα σε κάθε πτήση εκατοντάδες επιβατών, χάριν των οποίων αποφασίζεται και η επέκταση του αερολιμένος. Από την ίδια την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (**ΜΠΕ**) προκύπτει ότι προσδοκάται η ταυτόχρονος εξυπηρέτηση πλειόνων τέτοιων αεροσκαφών! Η τοιαύτη όμως αύξηση της πιθανότητος επαληθεύσεως του περιβαλλοντικού κινδύνου δεν είναι δυνατόν με κανένα τρόπο να θεωρηθεί ως βιώσιμη διαχείριση του κινδύνου αυτού. Με άλλα λόγια, η επέκταση του αεροδρομίου για την υποδοχή τέτοιων αεροσκαφών είναι εκ του ανωτέρου λόγου, μη βιώσιμη και παράνομη. Ουδείς έχει το δικαίωμα να εκθέσει τον πληθυσμό των οικισμών Χίου και Κάμπου στον έσχατο των

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ.: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

κινδύνων. Το **Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου** έχει ήδη αναγνωρίσει και προστατεύσει το δικαίωμα της οικιακής γαλήνης έναντι των αεροπορικών πτήσεων (βλ. ιδίως, Hatton and others v. the UK, 2003).

Γ.

Ελέχθη ανωτέρω ότι η κατασκευή του αερολιμένος Χίου πλησίον και κατά μήκος της ανατολικής ακτής της νήσου, ως επίσης και πλησίον του ιστορικού τόπου και παραδοσιακού οικισμού Κάμπου είναι τεχνικό έργο που συνεπάγεται σοβαρή βλάβη τόσο στο φυσικό όσο και στο πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής. Στο φυσικό μεν διότι οι ακτές είναι ευαίσθητα φυσικά οικοσυστήματα που επιδέχονται μόνον ήπιες χρήσεις και τέτοια δεν είναι βεβαίως η λειτουργία αεροσταθμού. Από της απόψεως αυτής ο αερολιμήν έπασχεν εξ αρχής, και απλώς δεν υπήρχε τότε ρητώς εκπεφρασμένη η περιβαλλοντική προστασία των ακτών, η οποία παρεσχέθη ολίγα έτη βραδύτερον, το 1975, σε επίπεδο Συντάγματος και δη στο άρθ. 24 αυτού.

Ενώ, λοιπόν, αερολιμήν δεν είναι δυνατόν να κατασκευασθεί και να λειτουργήσει πλησίον ακτής, με την αποφασισθείσα επέκταση του αεροδρομίου οι εγκαταστάσεις του αερολιμένος μεγεθύνονται και περιλαμβάνουν μάλιστα και επιχώσεις της θαλάσσης σε μεγάλη έκταση. Αλλά και οι νέες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, που περιλαμβάνουν μεγάλα κτίρια και πολλαπλές άλλες κατασκευές για την εξυπηρέτηση πολλών αεροσκαφών μεγάλου μεγέθους, συνεπάγονται πολλαπλούς

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

κινδύνους και ασυμβίβαστον προς την ηπία χρήση των ακτών περιβαλλοντική επιβάρυνση. Κατά συνέπειαν, η ανεπίτρεπτη βλάβη των φυσικών οικοσυστημάτων της περιοχής είναι πρόδηλος.

Καθ' όσον αφορά τώρα στη **βλάβη του πολιτιστικού εριβάλλοντος της περιοχής και κυρίως του ιστορικού τόπου και παραδοσιακού οικισμού του Κάμπου,** η βλάβη αυτή έχει ήδη επισημανθεί με τις ειρημένες υπ' αρ. **1950/1999, 3895/2000** και **292/2001 αποφάσεις του Ε' Τμήματος του ΣτΕ.** Το Δικαστήριον είχε τότε επιμείνει ιδίως στο θέμα των κραδασμών εκ των προσγειώσεων, απογειώσεων και πτήσεων, οι οποίες κατά κοινήν πείραν απειλούσαν την στατική ασφάλεια των ευαισθήτων παλαιών κτιρίων και μνημείων του Κάμπου. Το Επιμελητήριον ήδη φρονεί ότι το πρόβλημα τούτο έχει πλέον απορροφηθεί από τον προεκτεθέντα βασικόν κανόνα βιωσιμότητος των αεροσταθμών, σύμφωνα με τον οποίον **απαγορεύεται η κατασκευή αεροσταθμών πλησίον οικισμών,** αντιθέτως δε επιβάλλεται η **θέσπιση ζωνών ασφαλείας και στα μακράν των οικισμών κατασκευαζόμενα αεροδρόμια.** Κατόπιν αυτού, θεωρεί ως **αλυσιτελές το θέμα των μετρήσεων θορύβου και κραδασμών.** Δέον να θεωρείται ως πέραν πάσης αμφισβητήσεως ότι ο οικισμός του Κάμπου, καθώς επίσης και ο οικισμός της Χίου είναι εκτεθειμένοι σε υψηλό κίνδυνο εκ μόνης της γειτνιάσεως του αεροσταθμού, ο οποίος κατ' εφαρμογήν του θεμελιώδους κανόνος της ασφαλείας των οικισμών, επιβάλλεται να απομακρυνθεί, εγκαθιστάμενος σε άλλο κατάλληλο χώρο.

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

Δ.

Ο οικισμός της Χίου εξυπηρετείται από **θαλάσσιο λιμένα,** ο οποίος, κατά τα εκτιθέμενα στην παρούσα, πρόκειται να έχει μείζονα βαρύτητα υπό καθεστώς βιωσίμων επικοινωνιών, που θα αποτελούν την μελλοντική πραγματικότητα εν όψει των αρχών και περιορισμών που πηγάζουν εκ του θεμελιώδους κανόνος της Βιωσιμότητος.

Κατά τα τεθέντα υπ' όψιν του Επιμελητηρίου στοιχεία, **η ασφάλεια του θαλασσίου λιμένος επηρεάζεται από την λειτουργία του αερολιμένος** εις ην θέσιν αυτός βρίσκεται τώρα. Το Επιμελητήριο κρίνει ότι τούτο αποτελεί **πρόσθετον λόγο επιβάλλοντα την απομάκρυνση του αερολιμένος εκ της θέσεως εις ην βρίσκεται σήμερα.**

12.

Εν συμπεράσματι, το Επιμελητήριο Περιβάλλοντος και Βιωσιμότητος φρονεί:

1. Η λειτουργία του αερολιμένος Χίου, εις ήν θέση ευρίσκεται σήμερα, είναι **παράνομος και μη βιώσιμος.** Δεν επιτρέπεται η συνέχιση καθεστώτος αγρίας αναπτύξεως, στο οποίον ανήκει ο αερολιμήν, πολλώ δε μάλλον η επιδείνωσή του.

2. Επιβάλλεται η ταχυτέρα δυνατή **μετεγκατάσταση του αερολιμένος** σε άλλη θέση εντός της νήσου, μακράν οικισμών και ευαισθήτων φυσικών οικοσυστημάτων, κατά την επιλογήν της οποίας δέον να γίνουν

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ.: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

σεβαστοί οι προσήκοντες θεμελιώδεις κανόνες βιωσιμότητος, οι οποίοι προέχουν έναντι όλων των άλλων διαστάσεων του ζητήματος, περιλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής.

3. Ο νέος αερολιμήν Χίου δέον να είναι **μικρός,** δηλ. κατάλληλος για την υποδοχή κυρίως ελικοφόρων αεροσκαφών και μικρών αεριωθουμένων, τα οποία μόνον είναι συμβατά με τον χαρακτήρα της νήσου ως ευαισθήτου οικοσυστήματος. Εννοείται ότι εύλογος θα είναι και ο αριθμός των ημερησίων πτήσεων. Κατά πάσαν περίπτωση, πρέπει να αποκλεισθούν οι πτήσεις μεγάλων αεριωθουμένων και ιδίως των ναυλουμένων (charters), τα οποία εξ ορισμού βλάπτουν το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της Χίου.

4. Αποστολή του αερολιμένος θα είναι κυρίως η εξυπηρέτηση των **αναγκών των κατοίκων** της νήσου και όχι του μαζικού τουρισμού. Οι αλλοδαποί περιηγητές πρέπει να προωθούνται στη νήσο μέσω λιμένων. Το αντίθετο, μπορεί να ωφελεί εκείνους, αλλά πλήττει τον εθνικό τουρισμό και εκθέτει το νησί σε προβλήματα ασφαλείας.

5. Ο αερολιμήν θα συνδέεται μόνον με **ελληνικούς αερολιμένες.**

6. Ο βιώσιμος τουρισμός της νήσου θα εξυπηρετείται κυρίως με την **θαλάσσια επικοινωνία,** η οποία δέον να θεωρείται η κατ' εξοχήν βιώσιμη επικοινωνία στο Αιγαίο.

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΟΣ

Φωκίωνος Νέγρη 82, Κυψέλη Τ.Κ.113 61 ΑΘΗΝΑ
Τηλ: (210) 8817.977, 8215.946 * Φαξ: (210) 8817.594 * decleris@environ-sustain.gr *www.environ-sustain.gr

7. Της μελέτης μετεγκαταστάσεως του αερολιμένος, πρέπει να προηγηθεί **γενική μελέτη της βιωσιμότητος της νήσου** υπό την εκτεθείσαν έννοια, η οποία απουσιάζει εν προκειμένω, εφόσον από όλες τις μέχρι τούδε καταρτισθείσες μελέτες ελλείπουν τα προεκτεθέντα κριτήρια, ιδίως δε, δεν έχει ποτέ καταρτισθεί **μελέτη της φερούσης ικανότητος** της νήσου Χίου εν σχέσει προς τον αριθμό των περιηγητών που δύναται να εξυπηρετήσει.

Αθήνα, 1/2/2004

Ο Πρόεδρος

Μιχαήλ Δεκλερής

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ
ΑΣΤΙΚΗ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΦΩΚΙΩΝΟΣ ΝΕΓΡΗ 82 ΑΘΗΝΑ - 113 61
ΑΦΜ: 099087600 - ΔΟΥ: ΚΓ' ΑΘΗΝΩΝ

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ
ΑΣΤΙΚΗ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΦΩΚΙΩΝΟΣ ΝΕΓΡΗ 82 ΑΘΗΝΑ - 113 61
ΑΦΜ: 099087600 - ΔΟΥ: ΚΓ' ΑΘΗΝΩΝ

Υπ'όψη κ. Δωροβίνη

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
(ΥΠΟ.ΠΕ/Α)

Ταχ. Διεύθυνση : Βασιλέως Γεωργίου Α, Τ.Θ. 70360,
16604, Ελληνικό
Πληροφορίες : Δρ. Νικ. Παυλόπουλος
Τηλέφωνο : 8940763, 8916(353, 347)
Fax : 8947101

Αθήνα, 17η Σεπτεμβρίου 2003
Αρ. Πρωτ :
ΠΡΟ.ΠΕ / 36011 / 911 / Φ. ΚΑΧΙ

ΠΡΟΣ : - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
8η Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων
Βουρνάζων 19, Τ.Κ. 81100
ΜΥΤΙΛΗΝΗ (Υπόψη κας Μ. Δανιά)
- Γεν. Δ/νση Αναστήλωσης Μουσείων & Τεχνικών Έργων (Υπόψη κου Β. Χανδακά)
Μπουμπουλίνας 20, Τ.Κ. 10682
ΚΟΙΝ : Νομαρχία ΧΙΟΥ (Υπόψη Νομάρχη κου Λαμπρινούδη)

ΘΕΜΑ : Ανάπτυξη Κρατικού Αερολιμένα Χίου (Κ.Α.ΧΙ) .
ΣΧΕΤ :

Μετά την Σύσκεψη της 11-9-03 στο Υπουργείο Πολιτισμού, υπό τον Γεν. Δ/ντή κου Β. Χανδακά, παρουσία της κας Μ. Δανιά, του Νομάρχη Χίου κου Λαμπρινούδη, της Υ.Π.Α Δρ. Νικ. Παυλόπουλου, καθώς και του μελετητικού γραφείου "Ι. Παναγόπουλος" που εκπόνησε την Μ.Π.Ε Κ.Α.ΧΙ και σύμφωνα με τα οποία συμφωνήθηκαν σχετικά με τα τρία(3) κτίσματα που μας επισημάνθηκαν (προφορικά) από την Υπηρεσία σας στον χώρο προς απαλλοτρίωση του Κ.Α.ΧΙ, σας γνωρίζουμε τα κάτωθι :

α) Όσον αφορά τα δύο πρός Νότον κτίσματα που αναφέρατε δηλαδή το αρχοντικό Μανωλάκη & το αρχοντικό Περδικάρη με αρ. 09 & 05 αντίστοιχα στο συνημμένο σχέδιο Τ.1.1, η Υ.Π.Α προτίθεται να τα διατηρήσει .

β) Όσον αφορά το προς Βορράν ευρισκόμενο κτίσμα Καρδασιλάρικο με αρ. 93 στο συνημμένο σχέδιο Τ.1.3 η Υ.Π.Α <u>ζητεί την κατεδάφισή του</u> καθόσον βρίσκεται στον χώρο ανάπτυξης του διαδρόμου προς Βορράν .

γ) Το κρήνη "Πασβάντι" που αναφέρθηκε βρίσκεται εκτός της περιοχής απαλλοτρίωσης και εκτός των ορίων ανάπτυξης του Α/δ Κ.Α.ΧΙ από την Υ.Π.Α .

Συνημμένα σας αποστέλλουμε σχετικό φωτογραφικό υλικό για τα τρία αναφερόμενα κτίσματα .

Παρακαλούμε για τις σχετικές ενέργειές σας .

Ο ΥΠΟΔΙΟΙΚΗΤΗΣ

Αδαμάντιος Χρυσαφίνος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ · ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ · ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΥ
ΕΠΙΤΕΤΑΜΕΝΟΣ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

Συνημμένα :
- Αναφερόμενα

Εσωτερική Διανομή
- ΥΠΟ/ΤΗΣ (Κ. Αδ. Χρυσαφίνου)
- Γ.Δ.
- Α, Δ
- ΠΡΟ.Π

ΑΜ/ΕΓΓ/ΑΦΑ/ΜΠΕ/ΚΑΧΙ/ΚΤΙΣΜΑΤΑ.Sam

Σε ό,τι αφορά στο νότιο τμήμα επέκτασης, το οποίο βρίσκεται εντός των ορίων του παραδοσιακού οικισμού του Κάμπου δεν αναμένονται επιπτώσεις από χωροταξική άποψη. Το τμήμα αυτό είναι αδόμητο και από την επέκταση δεν θίγεται κάποιο αξιόλογο κτίσμα ή η δομή του οικισμού. Και για αυτό το τμήμα απαιτείται να κινηθεί η διαδικασία απαλλοτρίωσης, η οποία θα είναι αντίστοιχα χρονοβόρα. Είναι πιθανό, αν και όχι απαραίτητο άμεσα, να απαιτηθεί ο επαναπροσδιορισμός των ορίων του παραδοσιακού οικισμού. Το τμήμα αυτό ίσως δεν μπορεί να παραμείνει εντός ορίων οικισμού και να υπάγεται σε ίδιο νομικό καθεστώς.

Ας σημειωθεί ότι κανένα από τα προς ανάλυση σενάρια δεν περιλαμβάνει επεμβάσεις στη σημερινή δυτική πλευρά του χώρου του αεροδρομίου πλησίον της οποίας βρίσκονται αρκετά μνημεία του Κάμπου.

Επισημαίνεται ότι για την υλοποίηση των έργων βελτίωσης του αεροδρομίου Χίου δεν απαιτείται η κατεδάφιση του διατηρητέου κτιρίου «ΜΥΛΟΣ». Σε όλες τις προτεινόμενες λυσεις , συνιστάται η ενσωμάτωση του κτίσματος στο περιβάλλοντα χώρο του αεροσταθμού, αρκετά μακρυά από τα σταθμεύοντα αεοσκάφη, και η συντηρησή του. Με τα έργα αυτά θα αναδειχθεί η ιστορική αξία του πυργοειδούς κτίσματος.

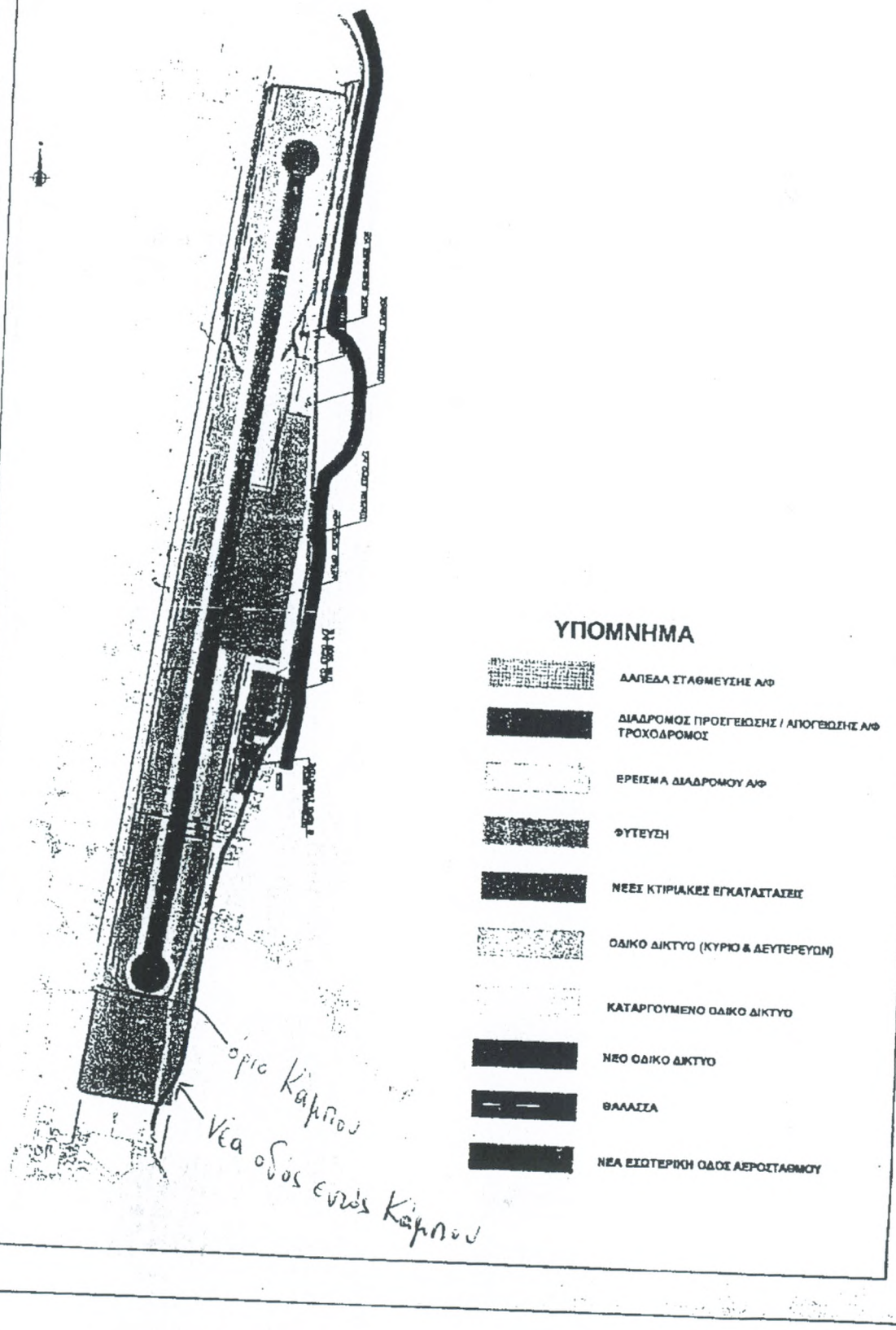
Εκτός από την όχληση που αναφέρθηκε παραπάνω κατά την διαδικασία κατεδάφισης των διαφόρων κτιρίων στις περιοχές επέκτασης του ΚΑΧΙ, είναι προφανές ότι κατά την διάρκεια κατασκευής των έργων βελτίωσης του αεροδρομίου θα υπάρξει επίσης όχληση από τον θόρυβο, την σκόνη, τις εκπομπές αερίων ρύπων και υγρών και στερεών αποβλήτων από τα εργοτάξια, την κίνηση βαρέων οχημάτων μεταφοράς υλικών κλπ. Η όχληση αυτή θα είναι σε μεγάλο βαθμό περιορισμένη χωρικά, δεδομένου ότι τα περισσότερα έργα γίνονται μέσα στο χώρο του αεροδρομίου ο οποίος, μετά τις απαλλοτριώσεις θα επανοριοθετηθεί.

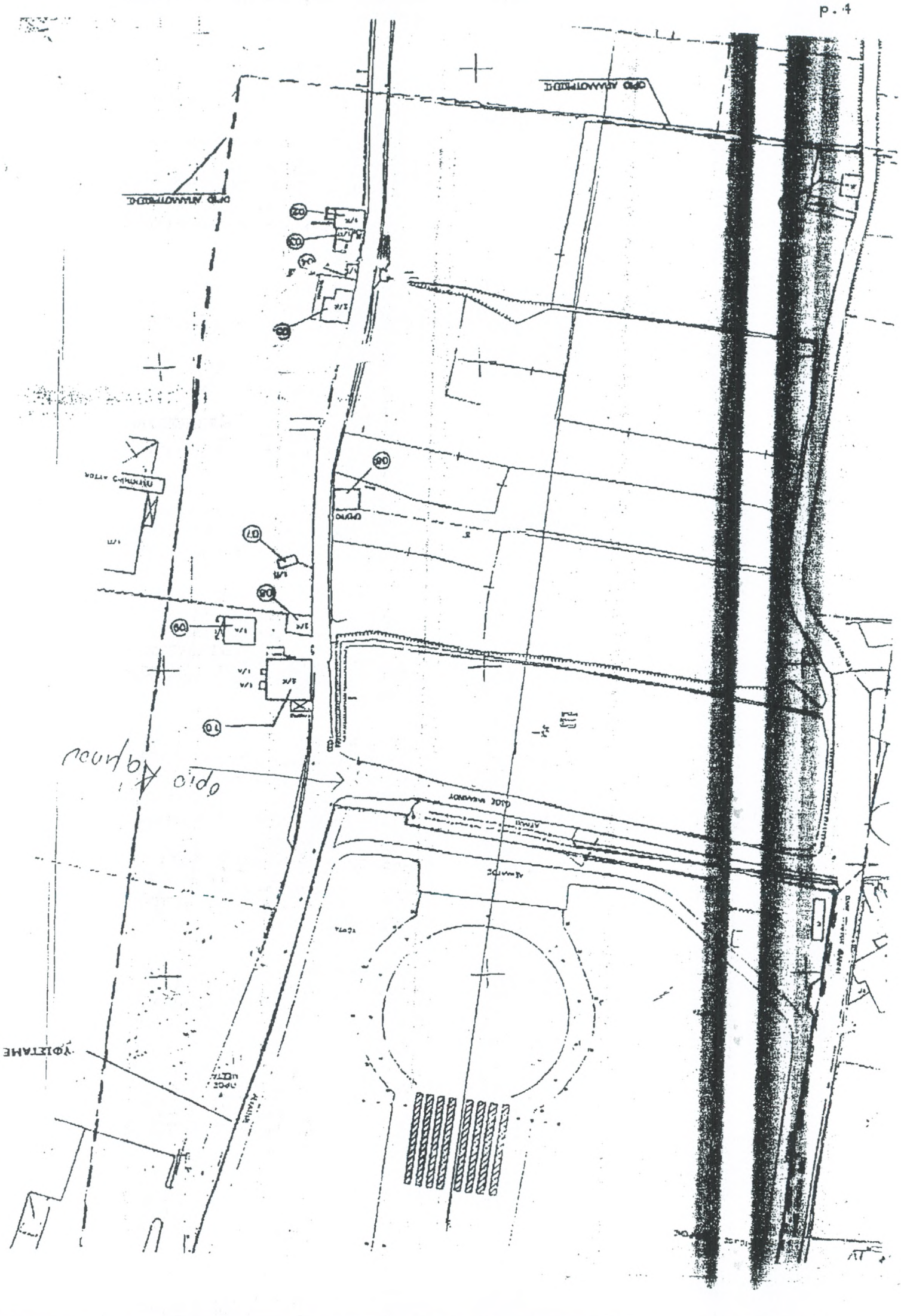
Αντίστοιχες θα είναι και οι επιπτώσεις κατά την κατασκευή των απαραίτητων έργων (λιμενικά έργα, χωματουργικά, ασφαλτοστρώσεις κλπ.) για την παράλληλη μετακίνηση της επαρχιακής οδού Χίου – Θυμιανών. Χρονικά η κατασκευή αυτών των έργων θα έπεται των έργων κατεδάφισης και θα προηγείται των έργων βελτίωσης του αερολιμένα.

Είναι επίσης προφανές ότι επιπτώσεις σαν τις παραπάνω αναφερόμενες είναι συνήθεις και αυτονόητες σε κάθε περίπτωση κατασκευής οιουδήποτε μεγάλου έργου. Οι επιπτώσεις αυτές παύουν να υφίστανται με το πέρας της κατασκευής του έργου.

Σε ό,τι αφορά στη συνολική λειτουργία των οικισμών, δηλαδή την τοπική κυκλοφορία, τις μετακινήσεις πεζών, τις καθημερινές δραστηριότητες, την όχληση από τα κατασκευαστικά έργα κλπ. δεν αναμένονται ιδιαίτερες επιπτώσεις κατά την κατασκευή των έργων. Σχετικά με την ενδεχόμενη αποκοπή του παραλιακού άξονα (σενάρια Α Λύσεις 1, 1α, 2, 2α – Β Λύσεις 1, 1α, 2, 2α), η κίνηση από τη Χίο προς τα Θυμιανά μπορεί να παραληφθεί από την οδό Ι. Χρήστου που διέρχεται περιμετρικά του αεροδρομίου για το διάστημα της κατασκευής της νέας παραλιακής οδού.

ΣΧΗΜΑ 5.4 ΣΕΝΑΡΙΟ Β (1800m) - ΛΥΣΗ 2






OHIO ASSAWOMPSETT-E
OHIO ASSAWOMPSETT-E
02
03
04
05
06
07
08
09
10
OHIO
OHIO
CLOCK MEADOW

(12)

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΙΟΥ
Τ.Θ 56
82-100 ΧΙΟΣ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΕΚΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΑΡΚΑΙΝΑΣ
(ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΝΩΣΕΩΣ)

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΜΠΟΥ
(ΣΠΗΛΑΔΙΩΝ 29 ΚΑΜΠΟΣ)

Χίος 17 Μαΐου 1990

ΠΡΟΣ:
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
" ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ
" ΑΙΓΑΙΟΥ
" ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ
ΕΥΡΩΒΟΥΛΕΥΤΕΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ Β. ΑΙΓΑΙΟΥ

Στο πρόσφατο περιφερειακό Συμβούλιο Β. Αιγαίου που έγινε στη Μυτιλήνη , πάρθηκε απόφαση με οριακή πλειοψηφία και αρνητική ψήφο των Χίων συμβούλων που συμμετείχαν , να ενταχθεί στα Σ.Π.Α η επέκταση του αεροδρομίου, κάτι που δεν έγινε δυνατό να ψηφισθεί στο προηγούμενο περιφερειακό συμβούλιο που έγινε στη Χίο , όπου και υπήρξε η δέσμευση να επανεξετασθεί το θέμα σε Ν.Συμβούλιο που ποτέ δεν έγινε.

Η απόφαση αυτή είναι αντίθετη με τη θέληση του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης (3 ΦΕΒ.'84) καθώς επίσης και άλλων μαζικών φορέων.

Η επέκταση αυτή καθαυτή είναι αντίθετη με κάθε έννοια προστασίας περιβάλλοντος, ποιότητας ζωής και αντίκειται στις στοιχειώδεις διεθνείς προδιαγραφές, δεδομένου ότι επιχειρήται σε κατοικημένες περιοχές.

Αντιρρήσεις εξ άλλου έχουν εκφράσει κατά καιρούς και αρμόδιες υπηρεσίες (ΓΕΝ , ΥΧΟΠ).

Εφ'όσον τηρούνται οι όροι ασφάλειας πτήσεων, θεωρούμε απαράδεκτες αυτές τις αδιαφανείς μεθοδεύσεις εις βάρος της πόλης που θα προκαλέσουν κοινωνική αναταραχή.

Από πλευράς μας θα αγωνισθούμε με όλες μας τις δυνάμεις προς κάθε κατεύθυνση σε Ευρωπαϊκό πιά επίπεδο.

ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΛΛΟΓΟ
ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ Κ'ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΝΙΚ. ΦΡΑΣΚΟΣ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ
ΚΑΙ ΕΚΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ
ΣΥΛΛ. ΦΑΡΚΑΙΝΑΣ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΔΗΜ. ΜΟΥΤΣΑΛΟΣ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΛΛΟΓΟ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΜΠΟΥ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΕΤΡΟΣ ΧΡΥΣΟΣ

(3)

ΕΠΕΙΓΟΝ - ΣΥΣΤΗΜΕΝΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΧΩΔΕ

Δ/ΝΣΗ Γ7
ΤΜΗΜΑ β

Ταχ. Δ/νση : Λ.Ριανκούρ 71
Ταχ.κώδικας: 115 23

Πληροφορίες : Α.Ξυντάρης
Τηλέφωνο : 6927891

Αθήνα 16 Ιανουαρίου 1987
Αριθ. πρωτ. ΟΙΚ. 2709/226

ΠΡΟΣ: 1) Το Δήμο Χίου
2) Την Κοινότητα Θυμιανών Χίου

ΚΟΙΝ.: 1) Υπουργείο Αιγαίου ΜΥΤΙΛΗΝΗ
2) Νομαρχία Χίου (υπόψη κ.Νομάρχη)
3) Δ/νση Οικισμού Μυτιλήνης
Ικτίνου 2
4) ΤΠ και ΠΕ Ν.Χίου

ΘΕΜΑ: Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού του οικισμού Κάμπου Ν.Χίου και επιβολή ειδικών όρων δόμησης.

-5-

Στα παραπάνω προστέθηκε ένα ακόμη κτύπημα για τον χαρακτήρα του Κάμπου, και αυτό είναι η δημιουργία του αεροδρομίου στη βλ. περιοχή του, ενώ τώρα προγραμματίζεται η επέκτασή του προς το χείμαρο Παρθένη.

Με την εκπόνηση της μελέτης ΓΠΣ Χίου-Βροντάδου η περιοχή εντάσσεται στην Ζ.Ο.Ε. της πόλης Χίου.

Επίσης πάντα σύμφωνα με την παραπάνω μελέτη έχει αποφασισθεί ότι το τμήμα της περιοχής που περιλαμβάνεται μεταξύ του χειμάρου Παρθένη και τον δρομο που ξενικά από την Εκκλησία του Χριστού και καταλήγει στο παράλληλο προς την παραλία επάνω όριο του αεροδρομίου και από εκεί στην θάλασσα, θα ενταχθεί στην περιοχή μελέτης του Γ.Π.Σ. Χίου.

Ύστερα από τα παραπάνω τα σημερινά όρια της περιοχής του Κάμπου καθορίζονται όπως φαίνεται και στο Τοπογραφικό διάγραμμα 1:5000 και πέραν αυτού σε βάθος μιας ιδιοκτησίας.

(2)

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ

ΕΞ.ΕΠΕΙΓΟΝ

ΠΡΟΣ : ΥΠ.ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ/ΥΠ.ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ/Γ1

ΚΟΙΝ.: Υ.Υ.

ΥΠΗΡ. ΠΕΡΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΑΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 40636
ΕΛΗΦΘΗ ΤΗ 23/9/83
ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ
ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ : Α2
ΤΜΗΜΑ : ΙΥβ
Τηλ. : 128
Αριθ.Φ. : 188/315/83
Αριθ.Σ. : 1529
Αθήνα : 19 Σεπτεμβρίου 1983

ΘΕΜΑ : Έργα στον αιγιαλό - παραλία (Ανάπτυξη αερολιμένα Χίου)

ΣΧΕΤ.: ΥΠΑ/Γ1/Α/Ε.854/ΔΕ 9/28-7-83

Επί του σχετικού σας γνωρίζουμε ότι το ΓΕΝ στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του δεν μπορεί να συμφωνήσει με τις δύο προτεινόμενες λύσεις επέκτασης του αερολιμένα Χίου διότι κατά την τοποθέτηση των διαγραμμάτων που μας στείλατε, πάνω στον στρατιωτικό χάρτη της ΓΥΣ, διαπιστώθηκε ότι και οι δύο λύσεις φθάνουν σχεδόν μέχρι την είσοδο του Λιμένα Χίου δημιουργώντας έτσι σοβαρά προβλήματα στην εύρυθμο λειτουργία του.

2.- Μετά από τα παραπάνω παρακαλούμε να ζητήσετε και τις απόψεις του ΥΕΝ και του Λιμενικού Ταμείου Χίου και να εξετάσετε την εξεύρεση λύσεως η οποία δεν θα δημιουργεί προβλήματα στο λιμάνι.

ΔΠΓΕΝ κδ

Υποναύαρχος Η.ΠΕΡΙΣΣΑΚΗΣ Π.Ν.
Υπαρχηγός ΓΕΝ

Πλοίαρχος Ο.Η.ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Π.Ν.

ΕΣ.ΔΙΑΝΟΜΗ: Α2-ΙΥβ

ΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 6 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1990	ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 578

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ξη της περιοχής Τράχαλος Ν. Στύρων ως αρχαιολογικού χώ-
υ. 1
λήρωση κήρυξης του αρχαιολογικού χώρου Ελάτειας Λοκρί-
ς. 2
κτηρισμός της Μαγούλας στη θέση «Γκέκας» Ελάτειας και του
ώου στη θέση «Κουμούλα Πυργάκι» ως αρχαιολογικών χώ-
ιν. 3
κτηρισμός ως ιστορικού τόπου του Κάμπου Χίου. 4

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ11/55374/2286 π.έ. (1)

ξη της περιοχής Τράχαλος Ν. Στύρων ως αρχαιολογικού χώρου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

Τις διατάξεις του Ν. 1558/85 (ΦΕΚ 137/τ.Α'/26.7.85) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα».

Τις διατάξεις του Κ.Ν. 5351/1932 «περί Αρχαιοτήτων».

Την υπ' αριθ. 1/6.12.1989 Πράξη του Τοπικού Συμβουλίου Μνημείων Στερεάς Ελλάδας, αποφασίζουμε:

Κηρύσσουμε ως αρχαιολογικό χώρο την περιοχήν Τράχαλος Ν. Στύρων Ν. Ευβοίας διότι στην περιοχή έχει εντοπιστεί εκτεταμένος οικισμός της ΠΕ και ΜΕ περιόδου. Η περιοχή ορίζεται στα Νότια από το χείμαρο Κουβελών, Βόρεια από τον αγροτικό δρόμο της Ν. πλευράς του οικισμού Ν. Στύρων, δυτικά από τη θάλασσα και ανατολικά από αγροτικό δρόμο.

Στο φύλλο της ΓΥΣ 6439/4 ΡΑΦΗΝΑ, 1:5.000 η περιοχή ορίζεται από τις εξής συντεταγμένες.

	Χ	Υ
1.	21010	9047
2.	21258	8925
3.	21305	8840
4.	21324	8766
5.	21525	8565
6.	21475	8505
7.	21434	8520
8.	21375	8510
9.	21318	8530
10.	21218	8554
11.	21015	8625

Αθήνα, 18 Ιουλίου 1990

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΤΖΑΝΝΗΣ ΤΖΑΝΝΕΤΑΚΗΣ

Αριθ. ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2492/33922 (4)

Χαρακτηρισμός ως ιστορικού τόπου του Κάμπου Χίου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) του Ν. 1558/85 «περί Κυβέρνησης και Κυβερνητικών Οργάνων» που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 137/τ.Α/26.7.85, β) του άρθρου 52 του Ν. 5351/1932 «περί Αρχαιοτήτων», γ) του Ν. 1469/50 «περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενεστέρων του 1830», δ) του Π.Δ. 941/77 «περί Οργανισμού του ΥΠΠΕ», ε) την Π.Α.Υ./1021/20.4.90 «περί καθορισμού αρμοδιοτήτων της Αναπληρωτού Υπουργού Πολιτισμού Α. Ψαρούδα – Μπενάκη (ΦΕΚ 286/τ.Β΄/20.4.90), την Υ.Α. ΥΠΠΟ/ΓΝΟΣ/23033/1.6.90 (ΦΕΚ 347/Τ.Β΄/7.6.1990).

2. Το Π.Δ. 161/26.4.84 (ΦΕΚ 54/Α/30.4.84) «περί ανακατανομής αρμοδιοτήτων των Υπουργείων ΥΠΠΕ – ΥΧΟΠ».

3. Όλα τα σχετικά στοιχεία του φακέλλου.

4. Την ομόφωνη γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων με αριθμό 8/12.7.90, αποφασίζουμε:

Χαρακτηρίζουμε τον Κάμπο Χίου ως ιστορικό τόπο στα σημερινά του όρια, σύμφωνα με το τοπογραφικό διάγραμμα 1:5.000 και πέραν αυτού σε βάθος μιάς ιδιοκτησίας διότι:

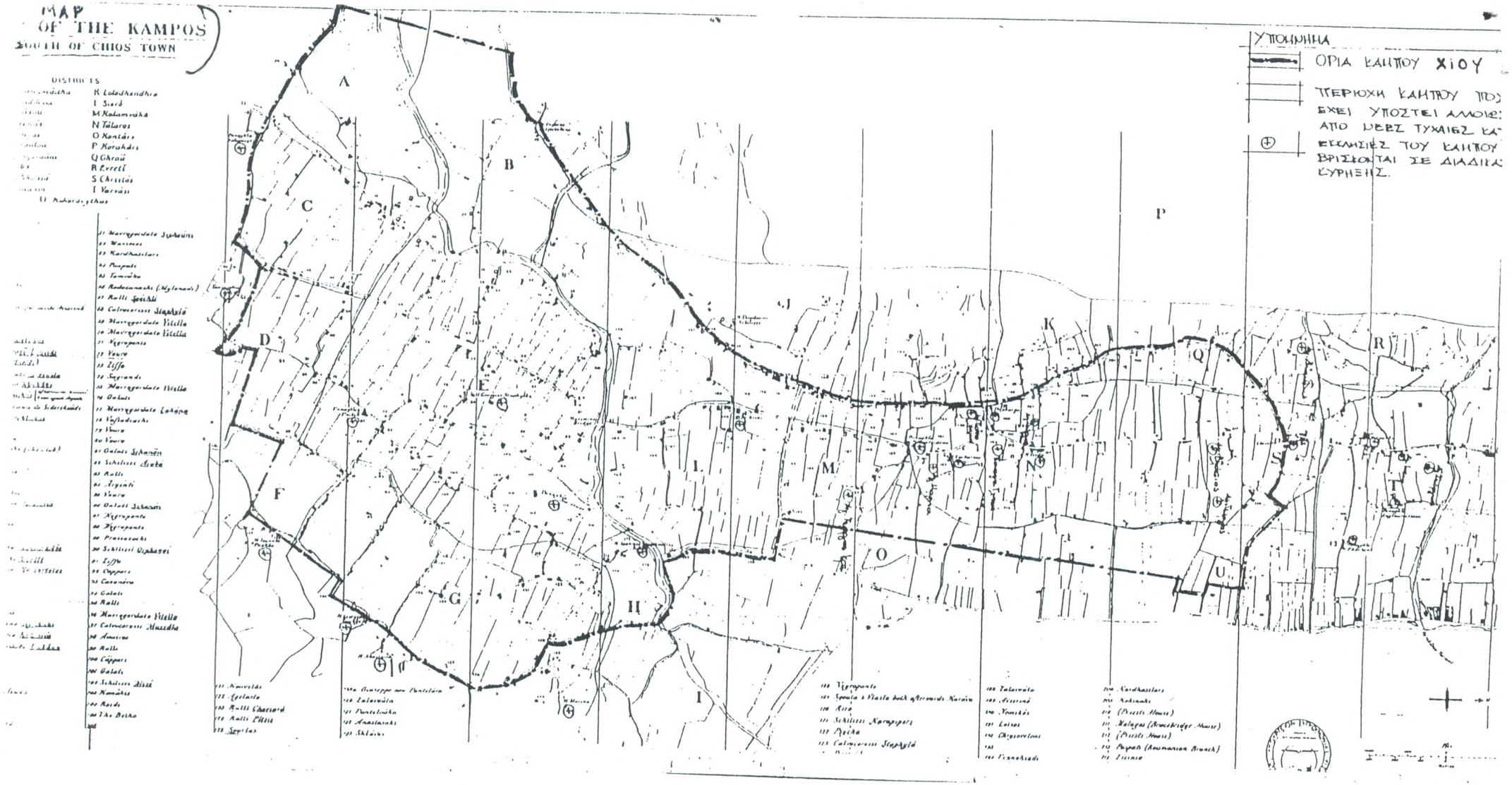
1) Αποτελεί μοναδικό οικιστικό γεωργικό σύνολο στον Ελλαδικό χώρο, όπου συνυπάρχουν αρμονικά ή κατοικία με τις γεωργικές λειτουργίες σε χωροθετημένα διακόσια (200) περίπου κτήματα, περιβαλλόμενα από υψηλούς περίτεχνους μανδρότοιχους.

2) Τα αρχοντικά που αντιστοιχούν σε κάθε τμήμα είναι εξαιρετικά δείγματα έργων τέχνης στο σύνολό τους, αλλά και στα επί μέρους μορφολογικά και αρχιτεκτονικά του στοιχεία υψίστης ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας, με τα ισάριθμα βοηθητικά κτίσματα, τις περίτεχνες βοτσαλωτές αυλές, τις πέργκολες, τα μαγγανοπήγαδα, τα περιβόλια εσπεριδοειδών και τα αξιοθαύμαστα για την εποχή αρδευτικά συστήματα με τα καλλωπιστικά γλυπτά, ώστε να αποτελούν ζωντανή πηγή πληροφοριών από τον 14ο αιώνα μέχρι σήμερα για τις πολιτικές οικονομικές και πολιτιστικές δομές της κοινωνίας της Χίου.

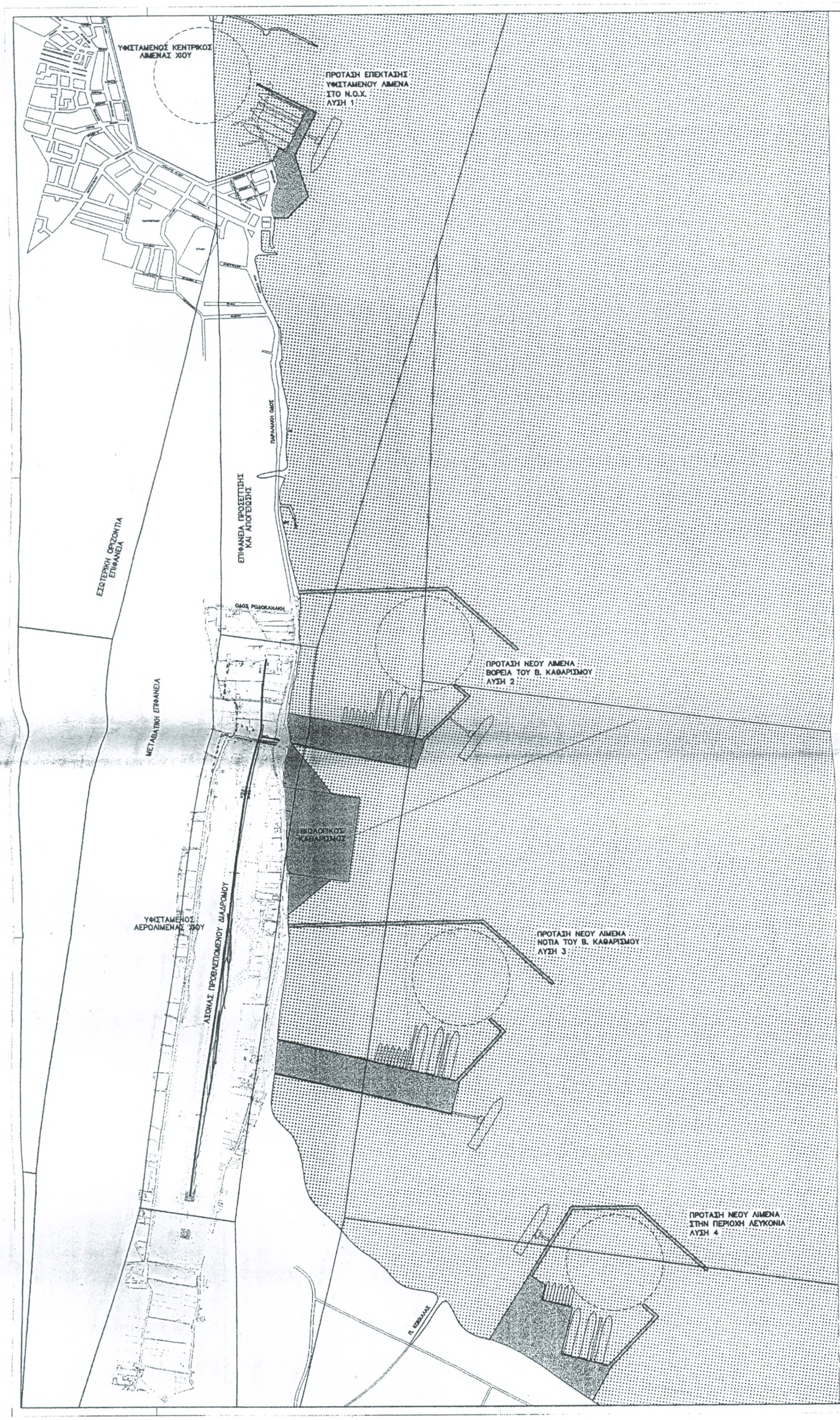
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 10 Αυγούστου 1990

Η ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΝΝΑ ΨΑΡΟΥΔΑ – ΜΠΕΝΑΚΗ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ



ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

ΤΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣ ΒΟΡΡΑ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΤΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ 150 ΜΕΤΡΑ ΝΟΤΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ.

ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ ΧΩΡΙΣ ΕΜΠΟΔΙΑ

ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ ΜΕ ΕΜΠΟΔΙΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ:
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΧΙΟΥ

ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:
ΣΑΛΦΩ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΕΠΕ
ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 11, 116 36 ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ. 010 9210080 - FAX 010 9210487

ΣΤΑΔΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΜΠΟΔΙΩΝ
ΓΙΑ ΥΨΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ 40 ΜΕΤΡΑ

ΜΕΛΕΤΗ	ΑΛΒ. ΓΙΑΜΙΝ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2003	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ Σ. 01
ΕΛΕΓΧΟΣ	ΠΑΝ. ΜΑΡΚΟΤΣΙΔΗΣ	ΚΛΙΜΑΚΑ :	

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Αρ. Πρωτ. 408 Ημερομηνία
Φαξ. ΧΙΟΣ 13.7.90

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
ΛΟΓΩ ΜΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ. (89/C26/07)

Οι καταγγέλοντες

α.Μουτσάτσος Δημήτριος, Πρόεδρος του Συλλόγου Φάρκαινας Κονταρίου
β.Φράσκος Νικόλαος, Πρόεδρος Συλλόγου Οικολογίας & Περιβάλλοντος

Υπηκοότητα : Ελληνική

Διεύθυνση : α. Λεωφόρος Ενώσεως 82100 ΧΙΟΣ
β: Τ.Θ 56 82100 ΧΙΟΣ

Ιδιώς δραστηριότητας :

Προστασία Περιβάλλοντος, ποιότητας ζωής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Το Ελληνικό Κράτος παρέβη το Κοινοτικό Δίκαιο(Οδηγία 85/337/ΕΟΚ) μέσω των φορέων του : ΥΠΕΧΩΔΕ,Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Υπ. Συγκοινωνιών(Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, Νομαρχία Χίου.

Η πράξη που αποτελεί το αντικείμενο της καταγγελίας είναι η σχεδιαζόμενη επέκταση του Αεροδρομίου Χίου προς Βορρά, μέσα σε κατοικημένες περιοχές 1,5 χιλιόμετρα από την κεντρική πλατεία της πόλης, καταστρέφοντας ουσιαστικά το μοναδικό διέξοδο του Δήμου Χίου προς την θάλασσα, χωρίς ποτέ να κοινοποιηθεί περιβαλλοντική μελέτη(άρθρο 4 παρ.2, ΠαράρτημαΙΙ, 10 δ.)

Αγνοούνται βάναυσα θέσεις Δημοτικών Συμβουλίων, Συλλόγων και μεγάλου αριθμού πολιτών.

Η διαδικασία αυτή ισχύει απο τις 16.10.1981οπότε η περιοχή κηρύχθηκε απαλλοτριωτέα, αλλά επειδή δεν κατατέθηκαν τα χρήματα μέσα στις προθεσμίες που προβλέπουν οι Ελληνικοί Νόμοι, δεν προχώρησε το έργο. Παρόλλα αυτά στην συνέχεια το Ελληνικό Κράτος έχει εντάξει το έγο αυτό στα Προγράμματα της ΕΟΚ (PNIC) και πρόσφατα γίνεται προσπάθεια να χρηματοδοτηθεί απο τα Περιφερειακά Προγράμματα της ΕΟΚ (Σχέδιο Περιφ. Ανάπτυξης Σ.Π.Α) με αρμόδια-Υπουργείο το ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Θέματα ασφαλείας πτήσεων δεν υπάρχουν σύμφωνα με τις απαντήσεις των αρμοδίων Υπηρεσιών.

Με επιμέλεια είχε αποκρυβεί για χρόνια η ιπποδύναμη των αεροσκαφών της Ολυμπιακής 737 που είναι η μικρότερη απο τα ανάλογα που πετούν στην Ευρώπη,ενώ πρόσφατα έχει γίνει παραγγελία για σύγχρονα 737-400.

. / .

Μόνιμη τακτική παραμένει η εξαθλίωση των κατοίκων με την υποβάθμιση της περιοχής)(νεκρή ζώνη,ηχορύπανση κλπ) ωστε να αναγκαστούν να δεχτούν την καταστροφή. Στην ίδια περιοχή μπαζώνεται η ακτή αυτή την εποχή, για να δεχτεί τα λύματα ολόκληρης της Χίου.

Αξίζει να σημειωθεί οτι το αεροδρόμιο με την εγκατάστασή του κατέστρεψε έναν απο τους πιό σημαντικούς υγροβιότοπους του νησιού και οτι η επέκταση που επιχειρήται είναι η τρίτη σε σειρά

Διαβήματα έχουν γίνει σε κάθε αρμόδια Ελληνική Αρχή,επανειλλημένως. Επίσης έχουν γίνει ερωτήσεις βουλευτών στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Συνημμένα σας αποστέλλομε :

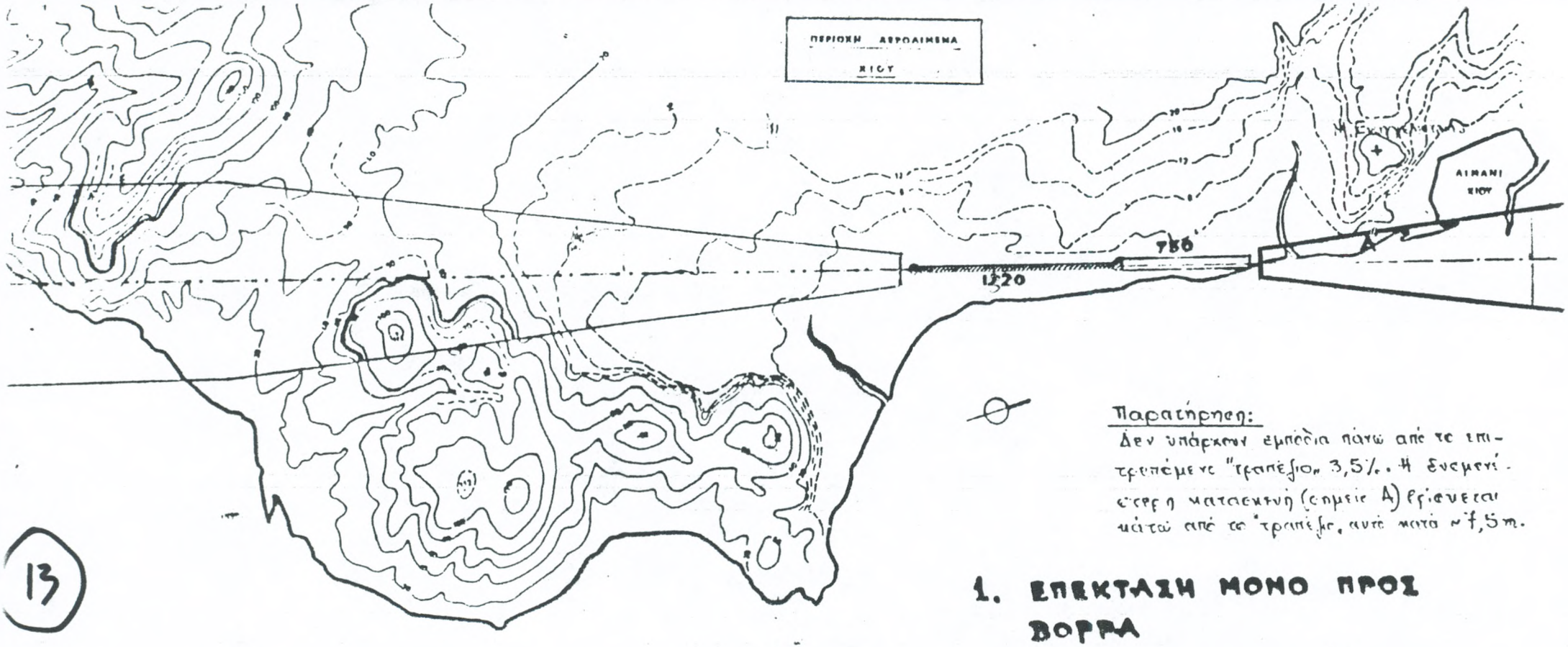
Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου
Απάντηση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού
Τμήμα της Προμελέτης για τον Κάμπο της Χίου
Σελίδα των χωροταξικών προτάσεων
Απάντηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας
Απόσπασμα πρακτικού Δημ. Συμβουλίου
Ερώτηση βουλευτών
Ερώτηση βουλευτών
Ερώτηση βουλευτών
Τηλεγράφημα διαμαρτυρίας
Διαμαρτυρία του Συλλόγου Οικολογίας & Περιβάλλοντος Χίου
Διαμαρτυρία Συλλόγων
Σχεδιάγραμμα Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

Ελπίζοντας στην άμεση βοήθειά σας

Με εκτίμηση

Δ. Μουτσάτσος Ν. Φράσκος

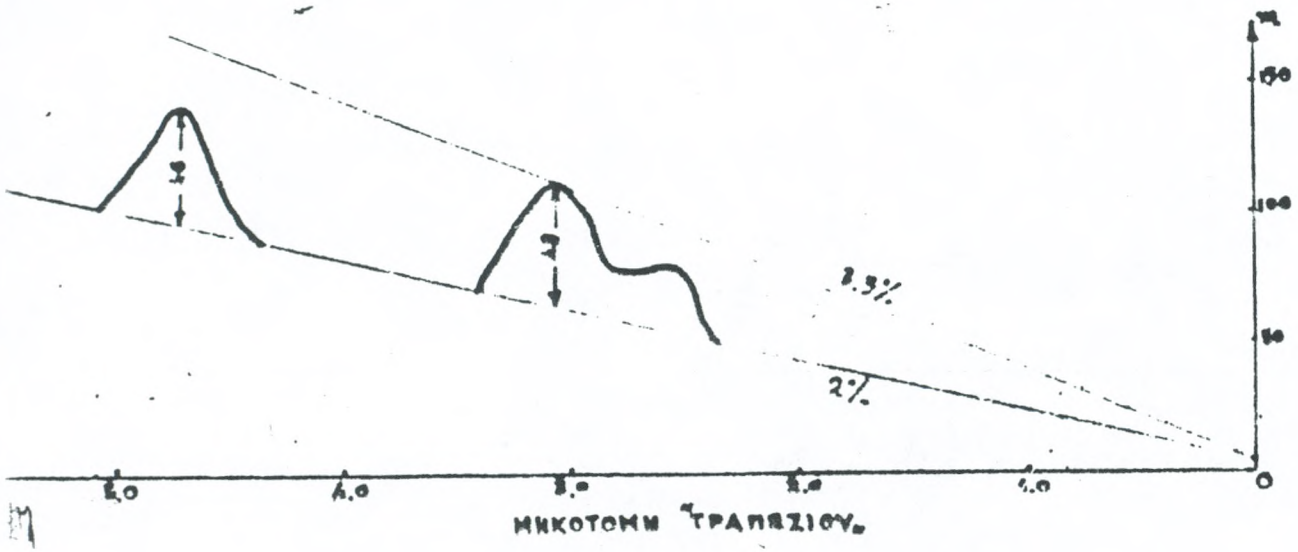
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΙΟΥ

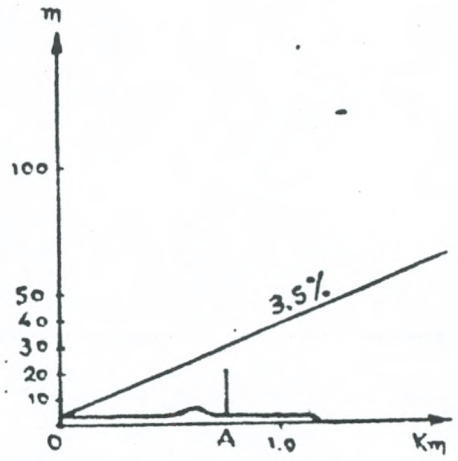


13

Παρατήρηση:
Δεν υπάρχουν εμπόδια πάνω από το επιτρεπόμενο "τραπέζιο" 3,5%. Η ενεμενίσερη κατασκευή (σημείο Α) βρίσκεται κάτω από το "τραπέζιο", αυτό κατά περ 1,5 m.

1. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΝΟ ΠΡΟΣ ΒΟΡΡΑ





7

ΚΚΕ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΛΕΩΦ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 145 - 14231 Ν. ΙΩΝΙΑ
ΤΗΛ. 2522.348 - 2522.397 - 2522.525 - 2521.865 (εσωτ. 357, 313, 314)
ΑΙΘ. ΒΟΥΛΗΣ: 3228.715 - 3238.615

Προς: Εκκλησιαστικο Συλλογο Φαρμακιας Καλαμου

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

ΑΘΗΝΑ 9/8/85

Σας πληροφορούμε ότι καταθέσαμε στη Βουλή Ερωτηση με θέμα Αναδασωση Υμηττου της οποίας αντίγραφο συναποστέλλουμε. Οταν πάρουμε απάντηση από το αρμόδιο Υπουργείο θα σας ενημερώσουμε, καθώς επίσης και για τυχόν συζήτησή της στη Βουλή.

Με εκτίμηση

Για την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΛΕΣΒΟΥ ΤΟΥ Κ.Κ.Ε.

7

626

7-8-85

Προς το Προεδρείο της Βουλής

ΕΡΩΤΗΣΗ

Για τον κ. Υπουργό Μεταφορών-Επικοινωνιών

Η Κυβέρνηση, αγνοώντας την πλήρη αντίθεση του Χιώτικου λαού, επιμένει στην υλοποίηση παλαιότερης απόφασης της κυβέρνησης της ΝΔ για την επέκταση του αεροδρομίου της Χίου προς την κατεύθυνση της πόλης.

Επιμένει να προχωρήσει σε μια ενέργεια που έρχεται σε αντίθεση με τη διεθνή πρακτική (απομακρύνονται τα αεροδρόμια από τις πόλεις) και δεν παίρνει υπόψη της τις δυσμενείς επιπτώσεις που θα προκύψουν σε βάρος των κατοίκων και της πόλης της Χίου.

Με την μελετώμενη επέκταση:

1.- Αποκλείεται η επέκταση της πόλης νοτιότερα, ενώ, όπως είναι γνωστό, είναι το μοναδικό μέρος προς το οποίο είναι δυνατό να επεκταθεί η πόλη που σήμερα συγκεντρώνει ήδη το μισό περίπου πληθυσμό του νησιού.

2.- Χάνεται για τους κατοίκους του Δήμου Χίου, η μοναδική δυνατότητα προσπέλασης προς τη θάλασσα με συνέπειες και στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

3.- Δημιουργούνται σοβαροί κίνδυνοι ρύπανσης και ηχορύπανσης της πόλης και υποβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

4.- Έχει ήδη δημιουργηθεί σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα με το ξεσήτωμα δεκάδων οικογενειών -μεταξύ των οποίων και οικογενειών προσφύγων- που τα σπίτια τους είναι εγκατεστημένα στην περιοχή αυτή.

5.- Καταστρέφονται πάνω από 250 σεριουσίες καθώς και αρκετές παραδοσιακές κατοικίες μεγάλης αξίας.

Και βέβαια, δεν μπορεί να γίνεται λόγος για ουσιαστική αποκατάσταση των θιγόμενων, με τις δοσμένες τιμές απαλλοτρίωσης.

Σημειώνεται, ανεξάρτητα από τα παραπάνω, ότι, ενώ προχωρούν οι διαδικασίες για την επέκταση του αεροδρομίου, δεν έχει παρθεί κανένα μέτρο για την ανάπτυξη έργων υποδομής στο νησί που να δικαιολογούν την ανάπτυξη του αεροδρομίου.

Το σοβαρότερο, όμως, είναι ότι αν και οι μαζικοί φορείς του νησιού έχουν αντιπροτείνει άλλη λύση με την οποία εξουδετώνονται όλες οι αρνητικές επιπτώσεις της κυβερνητικής επιλογής για την επέκταση του αεροδρομίου, εν τούτοις η κυβέρνηση δεν έχει απαντήσει συγκεκρι-

μένα και υπεύθυνα για τους λόγους τους οποίους την απορίπτει.

Οι μαζικοί φορείς και οι κάτοικοι προτείνουν να κατασκευαστεί το αεροδρόμιο σε απόσταση 12 χιλιομέτρων νοτιότερα της πόλης στη θέση Νενητα.
Η λύση αυτή έχει τα πλεονεκτήματα ότι δεν θα θίγει καμμιά κατοικία, προσφέρει τη δυνατότητα εκπλήρωσης των διεθνών προδιαγραφών, θα ασφουμφορήσει τη πόλη της Χίου και επί πλέον θα είναι οικονομικότερη λύση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως μας πληροφορούν οι κάτοικοι, η τελευταία επιτροπή τεχνικών της ΥΠΑ σε σχετική της έρευνα έκρινε πραγματοποιήσιμη την αντιπροτεινόμενη λύση.

Για όλους αυτούς, λοιπόν, τους λόγους, που παραπάνω εκθέσαμε, και επιπλέον επειδή, αντί να μελετηθεί και να γίνει δεκτή η πρόταση των μαζικών φορέων και των κατοίκων κινήθηκε η διαδικασία για τις απαλλοτριώσεις, ερωτάμε τον αρμόδιο κ. Υπουργό Μεταφορών-Επικοινωνιών αν σκέπτεται να σταματήσει τελικά τη διαδικασία των απαλλοτριώσεων προκειμένου να ματαιωθεί η επέκταση του αεροδρομίου της Χίου προς την κατεύθυνση της πόλης και να γίνουν δεκτές οι προτάσεις του λαού της Χίου και των μαζικών φορέων του.

Στη περίπτωση που η κυβέρνηση επιμείνει στην απόφασή της ερωτάμε τον κ. Υπουργό ποιά μέτρα σκέπτεται να πάρει για να εξουδετερωθούν οι επιπτώσεις της μελετώμενης επέκτασης του αεροδρομίου μία προς μία όπως τις αναπτύξαμε, και ακόμη ζητάμε να μας κάνει γνωστούς τους λόγους της απόρριψης της πρότασης των κατοίκων.

Στρ. Κόρακας

Μ. Δαμανάκη

Κ. Κάππος

Δ. Μαυροδόγλου

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝ.-ΚΟΙΝΟΒ.ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΥΠ.ΜΟΝ.ΚΟΙΝΟΒ.ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

Ταχ-Δ/νση:Ξενοφώντος 13
101 91 ΑΘΗΝΑ
Τηλέφωνο:3242766

Αθήνα

Αριθ.Πρωτ.
Β-11667

ΠΡΟΣ: Βουλή Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβ.Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
Με απόδειξη-Αθήνα

ΘΕΜΑ: Ερώτηση βουλευτών κυρίων Στρ.Κόρακα,Μ.Δαμανάκη,Κ.Κάππου,Δ.Μαυροδόγλου.

Απαντούμε στο έγγραφό σας,ΕΡΩΤ.626/7-8-85 με το οποίο στείλατε την πιο πάνω ερώτηση στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και σας πληροφορούμε ότι η ανάγκη ενός μεγαλύτερου διαδρομου προσγείωσης αεροσκαφών στον Κρατικό Αερολιμένα Χίου έχει ανακύψει από τότε που αποφασίστηκε η μετατροπή του σε Διεθνές Αεροδρόμιο.

Από ειδική επιτροπή της υπηρεσίας εξετάστηκαν όλες οι τοποθεσίες του νησιού (περισσότερες από 8),που θα μπορούσαν να θεωρηθούν κατάλληλες για την κατασκευή διεθνούς αεροδρομίου στη Χίο με προϋπόθεση τη δυνατότητα κατασκευής διαδρόμου 2.00 - 2.100 μ.για εξυπηρέτηση εσωτερικών και διεθνών πτήσεων με αεροσκάφη τύπου Β-737.

Όλες όμως οι πάρα πάνω τοποθεσίες,πλην αυτής που ήδη σήμερα βρίσκεται το αεροδρόμιο,απορρίφθηκαν για καθαρά τεχνικούς λόγους.

Μεταξύ των πιο πάνω λύσεων,που εξετάστηκαν ήταν και δύο που πρότειναν οι κάτοικοι του νησιού:

- Η μία ήταν η κατασκευή διαδρόμου στη θάλασσα στην σημερινή θέση του Αεροδρομίου.

- Η άλλη ήταν η κατασκευή νέου αεροδρομίου στην περιοχή Πένητα.

Η πρώτη περίπτωση απαιτεί τεχνικά και λιμενικά έργα σε μεγάλο βάθος της θάλασσας,που εκτός από την πολύ μεγάλη δαπάνη,έχει και σημαντικές τεχνικές δυσκολίες,χωρίς και να είναι απαλλαγμένη από τις επιπτώσεις,που οι ερωτώντες βουλευτές ισχυρίζονται ότι θα προκύψουν από την επέκταση του διαδρόμου κατά 700μ. προς Βορρά.

./..

Η περίπτωση δημιουργίας νέου αεροδρομίου στην περιοχή Νέντα απαιτεί για την κατασκευή του διαδρόμου επιχώματα στο βόρειο άκρο ύψους 20 μέτρων και ψηλότερα,που καθιστούν απαγορευτική τεχνικά και οικονομικά την κατασκευή,εκτός βέβαια από τις απαλλοτριώσεις,την κατασκευή οδών προσπελάσεως κλπ.που είναι και για την περίπτωση αυτή αναπόφευκτες.

Είναι επομένως φανερό,ότι η μόνη λύση του προβλήματος,που υπάρχει για ένα διάδρομο μήκους 2.000 - 2.100 μ.είναι η επέκταση κατά 700 μ.του υπάρχοντος διαδρόμου προσγείωσης,που σήμερα είναι ενεργού μήκους 1300 μ.

Και επειδή η προς νότο επέκταση του διαδρόμου αυτού δεν θα προσέφερε πλήρη επιχειρησιακή εκμετάλλευση,λόγω της ύπαρξης φυσικών εμποδίων (λόφων) προς την κατεύθυνση αυτή,η υπηρεσία προγραμμάτισε την προς βορρά επέκταση του διαδρόμου.

Η λύση αυτή,κατά την άποψη της υπηρεσίας,δεν έχει τις δυσμενείς επιπτώσεις που αναφέρονται στην ερώτηση.Ειδικώτερα:

α)Το υπόψη έργο επέκτασης του Αεροδρομίου,δεν αποκλείει την επέκταση της πόλης νοτιώτερα,γιατί τα 700 περίπου στρέμματα που θα καταλάβει η επέκταση αποτελεί μικρή περιοχή σε σχέση με τις συνολικές δυνατότητες επέκτασης της πόλης προς νότο.

β) Δεν θα χαθεί η δυνατότητα προσπέλασης προς τη θάλασσα,γιατί στη σχετική μελέτη προβλέπεται η διατήρηση ολόκληρου του παραλιακού δρόμου με την κατασκευή ειδικών έργων.

γ) Δεν δημιουργείται επί πλέον κίνδυνος ρύπανσης και ηχορύπανσης για την πόλη,γιατί η απόσταση των 700 μ.,που θα μεταφερθεί το κατώφλι του διαδρόμου δεν επιφέρει ουσιαστική μεταβολή στα όποια στοιχεία ρύπανσης και ηχορύπανσης υπάρχουν σήμερα για την πόλη.
Εξ άλλου,δεν μπορεί στην πραγματικότητα να υπάρχει υπολογίσιμη ρύπανση και ηχορύπανση,όταν ολόκληρό το 24ωρο εξυπηρετούνται δύο έως τρία δρομολόγια από τον Οκτώβριο μέχρι τέλους Ιουνίου και τρία έως τέσσερα δρομολόγια από τον Ιούλιο μέχρι τον Οκτώβριο.

δ) Οι παραδοσιακές κατοικίες που απαλλοτριώνονται είναι μόνο δύο, οι δε

οικογένειες που συνολικά θα χρειάστεί να μεταστεγαστούν δεν υπερβαίνουν τις 15. Σημειώνεται επίσης,ότι το θέμα του ύψους της αποζημίωσης βρίσκεται ήδη υπό την κρίση των αρμοδίων δικαστηρίων.

Τα τελευταία τρία χρόνια υπήρξε συνεχής και επικοδομητική συνεργασία του Υπουργείου με την τοπική αυτοδιοίκηση του νησιού και έγινε λεπτομερής και αναλυτική ενημέρωση των κατοίκων από ειδικούς εκπροσώπους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπορίας,σε συγκέντρωση κατοίκων της Χίου,που οργανώθηκε για το σκοπό αυτό στο Δημαρχείο της Χίου με ανοικτή συζήτηση.Ακόμη τονίστηκε ιδιαίτερα από τους τότε Υπουργούς Συγκοινωνιών (κ.κ. Ακριτίδη και Παπαδονικολάκη),ότι η προώθηση ή η αναστολή των έργων εξαρτάται άμεσα από τη σύμφωνη γνώμη του συνόλου των κατοίκων του νησιού,που είναι και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι για τη διεθνοποίηση του αεροδρομίου της Χίου.-

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ Δ.ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Ανακοίνωση:
ΥΠΑ/Γραφ.Διοικητή

Απόσπασμα Πρακτικού

Εκ της υπ αριθμ.6/24/5/1983 συνεδριάσεως του Δημοτικού Συμβουλίου Χίου

Αριθμ.αποφ. 100/1983 " Επέκταση Αεροδρομίου Πρόταση

. Εν Χίω και στο Δημαρχιακό Κατάστημα σήμερα 24 του μηνός Μαΐου του έτους 1983 ημέρα της εβδομάδας Τρίτη και ώρα 6.00μμ συνήλθε σε συνεδρίασή το Δημοτικό Συμβούλιο Χίου με την Προεδρία του Προέδρου του κ.Νικολ Μ Μαρουνή κωλυομένου του Προέδρου και ύστερα από πρόσκληση αυτού με ημερομηνία 19/5/1983 που δόθηκε σ ένα έκαστο σύμβουλο και τον κ.Δήμαρχο Χίου εμπρόθεσμα και σύμφωνα μει τις διατάξεις του Ν.1065/80.Και αφού διαπιστώθηκε ότι παρίσταται ο Δήμαρχος Χίου κ.Ιωάννης Μπουμπάρης και θα υφίσταται νόμιμη απαρτία αφού σε σύνολο 19 μελών βρέθηκαν παρόντα 16 μέλη δηλ.

Παρόντες		Απόντες
1/Νικ.Μαμούνης	11/Ιωάννης Μπαχάς	1/Ανδρέας Λουΐζος,Πρόεδρος
2/Αντ.Μπουμπάρης	12/Αντώνιος Λάρδας	2/Λεων.Κωστάλας.
3/Ευστρ.Στρουμπής	13/Ιωάννης Τζούμας	3/Γεώργιος Συριώδης
4/Μιχ.Μαρίνος	14/Ανδρέας Φλατσούσης	
5/Γεωργ.Ζύμαρης	15/Ιωάννης Μεργές	
6/Μαρία Σίμου	16/Στέφανος Γεροντέλης	
7/Δημ.Μπελέρης		
8/Γεώργιος Λεώδης		
9/Μαρία Ξύδα-Ζυμαράκη		
10/Δημήτριος Πατελίδας		

Οι οποίοι δεν προσήλθαν αν και κλήθηκαν νόμιμα.Ο κ.Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδριάσεως.
Στην αρχή διαβάζονται και επικυρώνονται τα πρακτικά της προηγουμένης συνεδριάσεως τα οποία και υπογραφονται.-

Β/ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

.....Στη συνέχεια διαβάστηκε εισήγηση των Δημοτικών Συμβούλων κ.κ. Λάρδα και Τζούμα με την οποία ζητούν να ματαιωθεί η απόφαση της Κυβέρνησης σχετικά με την υπόθεση της επέκτασης του αεροδρομίου,ακ.Δήμαρχος λέγει ότι σε οποία περίπτωση θα μιλήσω επίσης το μέρος των κατοίκων της περιοχής.Ο Δήμος είναι αντίθετος με την επέκταση του αεροδρομίου μέσα στην πόλη και με την επέκταση του αεροδρομίου μέσα στην πόλη μια και η εξέλιξη της πόλης μας είναι μόνο προς το Νότο και περιμένουμε όπως είπε ότι το σχέδιο πόλεως θα γίνει προς το Νότο διότι μόνο προς τα εκεί είναι δυνατή η επέκταση της πόλης μας.Είμαστε αντίθετοι με την επέκταση του αεροδρομίου προς την πόλη.Και συμπαραστεκόμαστε στο σύλλογο Φαρμακίνης-Κονταρίου και συμπλέουμε παράλληλα μαζί τους.Όμως εφόσον εξαντληθούν όλα τα δυνατά μέσα χωρίς να υπάρχει περίπτωση άλλης λύσεις δηλ.να γίνει το αεροδρόμιο σε άλλο μέρος του Νησιού κλπ τότε και μόνο τότε θα δεχτούμε την επέκταση του για να έχουμε ένα σφαλές αεροδρόμιο.

Λαβών τον λόγο ο κ.Μουτσάτσος εκ μέρους τω συλλόγου Φαρμακίνης-Κονταρίου είπε ότι θα ήθελε ηφωνή τω Δήμου να είναι ισχυρότερη προς τα έξω και οι θέσεες του Δήμου να σταλούν σε όλους του αρμόδιου φορείς.

Η κ.Ξύδα είπε να δοθούν οι προτάσεες του μηχανικού του συλλόγου στο Δήμο και όταν αποφασισθεί να γίνει το χωροταξικό σχέδιο της πόλεως να ληφθούν υπ όψη οι προτάσεις αυτές.

Ακολούθως πήρε το λόγο κ.Τζούμας και είπε;Τι μας εμποδίζει εμάς να πάρουμε απόφαση ότι διαφωνούμε την δολοφονία της πόλης μας;Υπάρχει η απόφαση των των μηχανικών της Χίου οι προτάσεις του μηχανικού του συλλόγου σχετικά με την μετατόπιση του διαδρόμου του αεροδρομίου κλπ.και προτείνω να παρθεί ένα ψήφισμα στοποίο να λέμε ότιεμείς είμασθε τελείως αντίθετοι με την επέκταση.
Ο κ.Πατελίδας είπε το Δημοτικό Συμβούλιο προενόμιση χρόνο είχε λάβει σχετική απόφαση στην οποία λέγει να γίνει η επέκταση του αεροδρομίου με το λιγότερο κοινονικό κόστος.

Ο κ Δήμαρχος είπε θα συμπαρασταθούμε στους κατοίκους της περιοχή-

και η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου θα είναι παρόμοια γιατί συμπλέουμε μαζί τους γιατί αυτή είναι και η θέση μας.

Ο κ.Δέρδας προτείνει να γραφεί ότι δεν θέλουμε την επέκαση του αεροδρομίου και διαμαρτυρόμασθε γιατί δεν ρωτήθηκε ο Δήμος.
Και συμπληρώνει ο κ.Τζούμας καλούμε την Νομαρχία να μην συνεχίσει τις απαλοτριώσεις.Ο κ.Μεργές συμφωνεί με την άποψη να εκδοθεί ψήφισμα διαμαρτυρίας κατά της επεκτάσεως του αεροδρομίου προς την πόλη της Χίου.

Το Δημοτικό Συμβούλιο
Αποφασίζει Ομόφωνα
Να γίνει το ακόλουθο Ψήφισμα

Ψήφισμα

Το Δημοτικό Συμβούλιο της Πόλεως της Χίου αποφασίζει Ομόφωνα ότι διαφωνει με την επέκαση του αεροδορομίου όπως σήμερα προτείνεται από την πολιτική αεροπορία για τουςεξής λόγους:
α/Με την περοβλεπόμενη επέκταση το αεροδρόμιο μπαίνει μέσα στην κατοικημένη περιοχή της πόλεως.
β/Αλλοιώνει τη φυσιογνωμία της και δεν επιτρέπει παραπέρα επέκταση της.
γ/Εγκυμονεί κινδύνους για την ασφάλεια των κατοίκων της και για το υπόλοιπο τμήμα της.

Για τους παραπάνωλόγους προτείνομε:
-Να μελετηθεί και αξιοποιηθεί κάθε άλλη λύση (προτασ. Διπλωμ.Μηχν.Χίου) για την κατασκευή νέου αεροδρομίου και ταυτόχρονα διαμαρτύρεται για την προκλητική αγνόηση των απόψεων της Δημοτικής Αρχής,μέχρι σήμερα για ένα τόσο σημαντικό θέμα-Παράλληλα ζητά να καταταλεί προσωρινά από πλευράς Νομαρχίας Χίου η απαλλοτρίωση των χώρων για την επέκταση του ήδη υπάρχοντος αεροδορμίου με την οποία τονίσαμε ότι διαφωνούμε ριζικά αρνούμενοι "καθαρά τη καρδία" να δ δεχτούμε τον ακρωτηριασμό της πόλης μας.-

Η παρούσα απόφαση πήρε α/α 100/1983.-
Του ΔΣΧΙΟΥ

Ο Πρόεδρος
ΥΠΟΓΡΑΦΗ 16/6/83

Τα Μέλη
ΥΠΟΓΡΑΦΑΙ

Ακριβες Αντίγραφον
Χίος 7/6/1983
Ο Δήμαρχος Χίου

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΜΠΑΡΗΣ

7547

10

Ἐξοχώτατο Πρόεδρο Κυβερνήσεως
Βουλή τῶν Ἑλλήνων
Κυρίους Ὑπουργούς: Συγκοινωνιῶν, Δημοσίων Ἔργων, Οἰκονομικῶν
Δικαιοσύνης, Πολιτισμοῦ, ΥΧΟΠ.

Α_Θ_Η_Ν_Α

Ἀνοιχτό Νομαρχιακό Συμβούλιο(3/83) καί Δημοτικό Συμβούλιο(100/83.) ἀποφάσισαν, πώς ἄν βρεθεῖ λύση ἄλλη, τότε ἀεροδρόμιο μή ἐπεκταθεῖ περισσότερο πρός τήν πόλη.

Βρέθηκε λύση μηδενίζουσα κοινωνικό κόστος καί καταστροφή πόλης, ἀλλά πεισμόνως δέν ἐξετάσθηκε, μέ τρόπο ἐπιστημονικό, ἀπό τούς Ἀρμοδίους.

Ἀντίθετα ἀποφασίστηκε αἰφνιδιαστική ἐκδίκαση ἀπαλλοτριωτέων, γιά 8-2-84 .

Κατόπιν αὐτῶν κάτοικοι , βούληση τῶν ὁποίων πέρασε μέσω τῶν ἀνωτέρω φορέων, ἀλλ' ἀγνοηθέντες, τελοῦντες σέ ἀπόγνωση, ὕψωσαν μαῦρες σημαῖες στήν ἀπαλλοτρωθησόμενη περιοχή, πραγματοποίησαν πορεία διαμαρτυρίας, συγκέντρωσαν χιλιάδες ὑπογραφές, πραγματοποίησαν τριήμερη παράσταση ὀρθοστασίας, ἔναντι Νομαρχίας μέ πίκετοφορία καί τέλος πραγματοποίησαν παλλαϊκή πορεία-πρωτοφανῆ στά Χιακά χρονικά-μέ κυρίαρχο σύνθημα "ὄχι στή λύση τῆς μπουλντόζας".

Ἀκολούθησε ἀνοιχτό Δημοτικό Συμβούλιο, στό ὁποῖο εἶχαν κληθεῖ νά ἐνθέσουν τή θέση τῶν μελῶν τους, οἱ Σύλλογοι καί τά Σωματεῖα τῆς Χίου.

Τό σύνολο σχεδόν, τῶν μελῶν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου, μέσα σέ μιά ἄφογη δημοκρατική διαδικασία, ἀκουμπώντας καί στίς ὅμοιες ὁμόφωνες προτάσεις τῶν μαζικῶν φορέων, ἀποφάσισε:

α) Νά σταματήσει ἡ ὁρισθεῖσα, γιά τίς 8-2-84, ἐκδίκαση τῶν ἀπαλλοτριώσεων, .

β) Ὄχι ἄλλη ἐπέκταση τοῦ ἀεροδρομίου, πρός τήν πόλη.

Γιά τό Μορφωτικό καί Πολιτιστικό Σύλλογο Φάρκαινας.

Δημήτριος Μουτσᾶτσος
Τερψιθέα- Χίος Τηλ. 0271/ 22 437
22 042

Παρακαλοῦμε ὑλοποιηθεῖ, ἄμεσα, λαϊκή ἐντολή, ἐκφρασθεῖσα μέ τήν ἀπόφαση τῆς Δημοτικῆς μας Ἀρχῆς.

Ἐστάλη 6-2-84
καί πρός τίς Ἐφημερίδες
Αὐριανή - Ἔθνος - Ἐλευθεροτυπία
Ἀπογευματινή

(11)

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΙΟΥ
Τ.Θ. 56, 82100, ΧΙΟΣ
FAX : 0271 - 27489

ΘΕΜΑ : ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ

Δεν είναι η πρώτη φορά που βγαίνει στη δημοσιότητα το πρόβλημα του αεροδρομίου της Χίου. Μετά την αιφνιδιαστική κήρυξη σε απαλλοτρίωση, δύο μέρες πριν τις εκλογές 16 - 10 -81, της περιοχής που βρίσκεται βορεινά από τον διάδρομο προς την πόλη (περιοχή φάρκαινας), μέχρι σήμερα, δεν έχει σταματήσει να απασχολεί την κοινή γνώμη και να δημιουργεί ένταση και τριβές...

Το πρόβλημα είναι πολύπλοκο και αμφιλεγόμενο, με πολλές παραμέτρους. Το αεροδρόμιο εγκαταστάθηκε κοντά στην πόλη (εποχή δικτατορίας), στην αρχή εξυπηρετώντας τα ελικοφόρα, στην συνέχεια έγινε μία μικρή επέκταση ώστε να εξυπηρετήσει τα αεροσκάφη YS - 11 που αργότερα συνεχίστηκε με επίταξη και άλλης έκτασης, ώστε να δεχτεί τα BOEING - 737 (προσγειώθηκαν τον Απρίλη του 1980), με συνέπεια να φθάσει σε κατοικημένες περιοχές, που αποτελούν την είσοδο της πόλης και τη μοναδική διέξοδο της προς την θάλασσα. Αν πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη επέκταση, θα απέχει 1500 μέτρα από την κεντρική πλατεία της πόλης...

Από την αρχή υπήρχε έντονη αντίδραση των κατοίκων της περιοχής, με συμπαράσταση αρκετών φορέων, Δημοτικών Συμβουλίων, Κομμάτων κλπ. Δυστυχώς η πολιτεία προχώρησε - παρά τις έντονες διαμαρτυρίες και τις χιλιάδες υπογραφές - στον καθορισμό τιμών και παρ' όλες αυτές τις βασανιστικές διαδικασίες για τους κατοίκους, δεν κατατέθηκαν τα χρήματα - όπως προέβλεπε ο νόμος - μέχρι 4/1/86. Μετά από αυτό απελευθερώθηκε η περιοχή για δύο (2) χρόνια, χωρίς να σταματήσουν ποτέ να πιέζουν οι διάφοροι κερδοσκοπικοί και τουριστικοί κύκλοι για νέα επέκταση.

Το 1987 μεθοδεύτηκε νέο Νομαρχιακό Συμβούλιο ώστε να ενεργοποιηθεί ξανά η διαδικασία απαλλοτρίωσης (παρά τις πολλές αντίθετες φωνές) χωρίς ουσιαστικό διάλογο. Μετά από ερωτήσεις βουλευτών και δημοσιεύματα, οι απαντήσεις των αρμοδίων υπηρεσιών απέδειξαν ότι οι πτήσεις γίνονται με πλήρη ασφάλεια, και καταρίφθηκε το επιχείρημα της επικινδυνότητας (τα BOEING - 737 έρχονται ήδη 10 χρόνια). Παρ' όλα αυτά και ενώ δημιουργήθηκαν δεξαμενές καυσίμων, εκσυχρονίστηκε ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός του αεροδρομίου, πραγματοποιήθηκαν πτήσεις τσάρτερς, η κυβέρνηση προσπαθούσε να το εντάξει στα προγράμματα της ΕΟΚ, χωρίς όμως και να το πραγματοποιεί Δυστυχώς πριν μερικές εβδομάδες ο νέος νομάρχης (Παναγιώτης Γύφτουλας), μονόπλευρα ενημερωμένος από κύκλους του Εμποροβιομηχανικού Επιμελητηρίου, το παρουσιάζει αιφνιδιαστικά σε Νομαρχιακό Συμβούλιο, και χωρίς να ληφθεί καμμία απόφαση, προωθεί

./.

την επέκταση στα Εοκικά προγράμματα, χωρίς διάλογο με τους φορείς και τα κόμματα που έχουν αντίθετη άποψη - όπως και αρκετές υπηρεσίες - αγνοώντας (;) όλες τις δυσμενείς επιπτώσεις, χωρίς να υπάρχει περιβαλλοντική μελέτη, φέρνοντας τον κίνδυνο και την ρύπανση στην καρδιά της πόλης, μιάς πόλης υδροκέφαλης, που συγκεντρώνει πάνω από τον μισό πληθυσμό του νησιού, με δραματικό πρόβλημα νερού, συγκοινωνιακό, στενότητα χώρων κλπ.

Σίγουρα προς αυτή την κατεύθυνση σπρώχνουν και διάφοροι αδίστακτοι και άπληστοι κύκλοι, που τους άνοιξε η όρεξη ο επενδυτικός νόμος 1262/82, αδιαφορώντας για κάθε επίπτωση στο περιβάλλον, στην κοινωνία, στο μέλλον γενικότερα, νομίζοντας ότι θα γίνει κατορθωτό να προσγειωθούν μεγαλύτερα αεροσκάφη (κάτι που αποκλείεται από τους τεχνικούς στον υπάρχοντα χώρο). Η πολιτεία πρέπει να επιλέξει :

-Ή θα ακολουθήσει το δρόμο του ισοπεδωτικού τουρισμού - χωρίς νερό (;) - οπότε θα πρέπει να μεταφέρει το αεροδρόμιο σε άλλη θέση (υπάρχει και σχετική προμελέτη)

-Ή θα αφήσει τα πράγματα όπως είναι, χωρίς να εξαθλιώνει τους κατοίκους.

Το πρόβλημα του αεροδρομίου είναι η εμπορική εκμετάλλευση που δεν είναι πλήρης, μόνο τις ελάχιστες μέρες που έχει μεγάλη ζέστη, νηνεμία, και μεγάλη υγρασία, κάτι που δεν επιρεάζει όμως τα ευρωπαϊκά αεροσκάφη BOEING - 737 λόγω των ισχυροτέρων κινητήρων που διαθέτουν,

Από την πλευρά των κατοίκων της περιοχής και όλων των φορέων που τους υποστηρίζουν είναι δεδομένη η αποφασιστικότητα για κάθε είδους αγώνα, ώστε να μην προχωρήσει η συγκεκριμένη καταστροφή.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ
ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΙΟΥ