

Κρατικός αερολιμένας Χίου. Κήρυξη του εφαπτόμενου με το αεροδρόμιο οικισμού ως ιστορικού και παραδοσιακού. Επικείμενη επέκταση του αεροδρομίου θα είχε ως συνέπεια τη συρρίκνωση του οικισμού αυτού και την αλλοίωση της φυσιογνωμίας του.

Αριθμός 1950/1999
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ Ε'

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του την 18η Φεβρουαρίου 1998, με την εξής σύνθεση : Μ. Δεκλερής, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Ε' Τμήματος, Σ. Ρίζος, Αθ. Ράντος, Σύμβουλοι, Μ. Καραμανώφ, Ι. Καπελούζος, Πάρεδροι. Γραμματέας η Γ. Σακελλαρίου, Γραμματέας του Ε' Τμήματος.

Δ ι ά να δικάσει την από 5 Νοεμβρίου 1996 αίτηση :

τ ω ν : οι οποίοι παρέστησαν με την δικηγόρο Σταμάτα Ασημακοπούλου (Α.Μ. 11517), που την διόρισαν με πληρεξούσιο, ο οποίος παρέστη με την ίδια ως άνω δικηγόρο Σταμάτα Ασημακοπούλου που την διόρισε με πληρεξούσιο, η οποία δήλωσε ότι το όνομά του διορθώνεται σε Ιωάννης Στρογγυλούδης, οι οποίοι παρέστησαν με την ίδια ως άνω δικηγόρο Σταμάτα Ασημακοπούλου, που την διόρισαν με πληρεξούσιο, ο οποίος παρέστη με την ίδια ως άνω δικηγόρο Σταμάτα Ασημακοπούλου, που την διόρισε με πληρεξούσιο, η οποία δήλωσε ότι το όνομά του διορθώνεται σε Κωνσταντίνος Στρογγυλούδης, οι οποίοι παρέστησαν με την ίδια ως άνω δικηγόρο Σταμάτα Ασημακοπούλου, που την διόρισαν με πληρεξούσιο,

κ α τ ά του ο οποίος παρέστη με την Β. Δούσκα, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες ζητούν να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. 75748/20.6.1996 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σχετικά με τη χωροθέτηση έργων επέκτασης και αναβάθμισης του Κρατικού Αερολιμένα Χίου και την ανακατασκευή τμήματος του επαρχιακού δρόμου "Χίος - Θυμανά" στη θέση Κοντάρι της νήσου Χίου και κάθε άλλη συναφής πράξη ή παράλειψη της Διοικήσεως.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως της Εισηγητού, Πάρεδρου Μ. Καραμανώφ.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε την πληρεξουσία των αιτούντων, η οποία

ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση και την αντιπρόσωπο του Υπουργού, η οποία ζήτησε την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου,

Είδε τα σχετικά έγγραφα και

εσκεφθη κατά το νόμο

1. Επειδή διά της υπό κρίσιν αιτήσεως διά την οποίαν κατεβλήθησαν τα νόμιμα τέλη και το παράβολον (υπ' αριθμ. 4434174 - 5/96 διπλότυπα ΔΟΥ Δικαστικών Εισπράξεων Αθηνών, υπ' αριθμ. 7146717, 2919091/96 ειδικά γραμ. παραβόλου), ζητείται η ακύρωσις της υπ' αριθμ. 75748/2984/20.6.1996 αποφάσεως του Γενικού Διευθυντού Περιβάλλοντος του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ περί προεγκρίσεως χωροθετήσεως και αναβαθμίσεως του Κρατικού Αερολιμένα Χίου και ανακατασκευής τμήματος της επαρχιακής οδού "Χίος - Θυμαριά" εις την θέσιν Κοντάρι νήσου Χίου του νομού Χίου.

2. Επειδή, ως προκύπτει εκ των στοιχείων του φακέλλου, ο κρατικός αερολιμήν Χίου ο οποίος εξυπηρετεί την επιβατική κίνησιν του εσωτερικού και εκτάκτους πτήσεις του εξωτερικού, ευρίσκεται εις το νότιον άκρον της πόλεως της Χίου και εις απόστασιν 2 χλμ. από το κέντρον αυτής, είναι δε τοποθετημένος κατά μήκος της παραλίας, η οποία αναπτύσσεται εις απόστασιν 150 μ. ανατολικώς του διαδρόμου. Τα δυτικά και νότια όρια του αεροδρομίου εφάπτονται του οικισμού "Κάμπου", ο οποίος διά της υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2492/3392/10.8.1990 αποφάσεως του Υπουργού Πολιτισμού (B 578) έχει κηρυχθή ως ιστορικός τόπος επί τη αιτιολογία ότι : "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 τους 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. Ο αυτός οικισμός έχει επί πλέον χαρακτηρισθεί και ως παραδοσιακός οικισμός διά του από 23.12.1991 Π.Δ/τος (Δ' 33/1992), ενώ διά μεν της υπ' αριθμ. ΥΥΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ28/53730/1011/ 9.12.1991 αποφάσεως του Υπουργού Πολιτισμού (B 39) εκηρύχθησαν πενήντα ναοί της περιοχής Κάμπου Χίου ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία διά δε της υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ28/55005/1204 ΠΕ/8.8.1995 αποφάσεως του Υπουργού Πολιτισμού (B 772) καθωρίσθη ζώνη προστασίας των εν λόγω πενήντα ναών εις την περιοχίν Κάμπου Χίου ως ιστορικών διατηρητέων μνημείων. Το αεροδρόμιον Χίου κατεσκευάσθη το έτος 1969 με αρχικόν μήκος διαδρόμου

1.320 μ. ο οποίος βραδύτερον επεξετάθη μέχρι τα 1660 μ. Προσφάτως ηγέρθη το θέμα της επεκτάσεως του ως άνω αεροδρομίου, εις τα πλαίσια δε της διαδικασίας ταύτης διευτυπώθησαν αντικρουόμενοι απόψεις υπό της Διευθύνσεως Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Διευθύνσεως Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Υπουργείου Πολιτισμού. Ειδικότερον, εις μεν το υπ' αριθμ. 77839/6410/25.10.1994 έγγραφον του Τμήματος Παραδοσιακών Οικισμών της Δ/σεως Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ

επισημαίνεται ότι: " Δεδομένου ότι το όριο του παραδοσιακού οικισμού τόσο προς νότον αλλά και δυτικά είναι σε άμεση γειτνίαση με τον χώρο του αεροδρομίου, αφού μεσολαβεί μόνον το πλάτος του δρόμου και περικλείει το αεροδρόμιο, πιθανή επέκτασή του θα έχει σαν αποτέλεσμα τη συρίκνωση του παραδοσιακού οικισμού και την αλλοίωση της φυσιογνωμίας του, αλλά και του πολεοδομικού του ιστού, γεγονός που αντιστρατεύεται την προστασία του. Θεωρούμε δε ότι θα προκαλέσει πολλά προβλήματα σε ότι αφορά την στατική επάρκεια των αξιολόγων και διατηρητέων κτιρίων της περιοχής". Εξ άλλου, τόσον η 3η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων όσον και η 1η Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων διευτύπωσαν επανειλημμένως τις αντιρρήσεις των εις την σχεδιαζόμενην επέκτασιν του αεροδρομίου. Ειδικότερον εις το υπ' αριθμ.

1067/13.7.1994 έγγραφον της 3ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, αφ' ενός μεν ότι "η επιλογή της σημερινής θέσεως του Αερολιμένος Χίου υπήρξε εξ υπ' αρχής άτυχης τόσο από απόψεως προστασίας της πολιτιστικής μας κληρονομιάς (καταστροφή του προς Α παραθαλασσίου τμήματος του μοναδικού στην Ελλάδα ιστορικού - μνημειακού αγροτικού συνόλου του Κάμπου Χίου) όσο και άλλους λόγους αφ' ετέρου δε ότι "τυχόν βλάβη στα ορατά τουλάχιστον μνημεία δεν θα επέλθει τόσον πολύ από την τσιμεντόστρωση ενός διαδρόμου, όσον - κυρίως - από το είδος των αεροσκαφών που θα τον χρησιμοποιήσουν και την συχνότητα της χρήσης αυτής διότι οι κραδασμοί που προκαλούνται στην ατμόσφαιρα κατά την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών μεγάλου όγκου (υπερηχητικά κλπ.), έχουν αποδειχθεί ολέθριοι για την στατική ασφάλεια των μνημείων". Περαιτέρω εις το υπ' αριθμ. 828/31.8.1994 έγγραφον της αυτής Εφορείας, διά του οποίου εκφράζει αυτή την γνώμη της επί της μελετωμένης επεκτάσεως του αερολιμένος Χίου αναφέρονται τα εξής: "1) Η σημερινή θέση του Αεροδρομίου είναι ήδη προβληματική δεδομένου ότι βρίσκεται σε κατοικημένη περιοχή. 2) Το σημερινό Νότιο άκρο του αεροδρομίου είναι πολύ κοντά στα όρια του χαρακτηρισμένου με την Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2492/10-8-90 ΦΕΚ/578/6-9-90 ιστορικού τόπου του Κάμπου της Χίου. Συνέπεια της γειτνίασης είναι τα τεράστια προβλήματα στην στατική επάρκεια των χαρακτηρισμένων ως έργων τέχνης και ιστορικών διατηρητέων Μνημείων εξ αιτίας των κραδασμών που δημιουργούνται κατά την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών. 3) Όσον αφορά την μονόπλευρη ή την αμφίπλευρη επέκταση που προτείνεται σας γνωρίζουμε ότι και στις δύο περιπτώσεις η προς τα βόρεια επέκταση θα είναι πολύ κοντά στην πόλη και σε κτήρια που βρίσκονται σε διαδικασία χαρακτηρισμού από την Υπηρεσία μας και στην αμφίπλευρη η προς Νότον επέκταση θα εισχωρεί στα όρια του Ιστορικού τόπου, γεγονός που αντίκειται στην προστασία του". Ανάλογοι αντιρρήσεις διευτυπώθησαν αναλυτικώς και εις το υπ' αριθμ. 1504/26.8.1994 έγγραφον της 3ης

Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων προς την "Ελληνική Μελετών ΑΤΕ", συντακτήν της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Κρατικού Αερολιμένος Χίου κατόπιν αναθέσεως παρά του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως επίσης και εις το υπ' αριθμ. 2350/20.11.1996 έγγραφον της αυτής Εφορείας προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, εις το οποίον διατυπώνονται οι παρατηρήσεις της Υπηρεσίας επί της υποβληθείσης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και επισημαίνονται μεταξύ άλλων τα εξής : ". 1. Κατά τη σύνταξη της μελέτης δεν ελήφθησαν υπ' όψιν καθόλου ούτε καν αναφέρονται τα υπ' αρ. 1067/13-7-1994 και 1504/26-8-1994 έγγραφα με τα οποία η Εφορεία μας είχε ήδη εκφράσει τους φόβους της για την προγραμματισμένη επέκταση. 2. Οι μέχρι τώρα εκφρασθείσες αντιρρήσεις μας ενισχύονται διότι πέρα της εισχωρήσεως μέσα στον κηρυγμένο ως ιστορικό τόπο Κάμπου η επέκταση θα απαιτήσει και την καταστροφή ενός τουλάχιστον κηρυγμένου μνημείου "Μύλου" (Υ.Α. ΥΠΠΟ/Β1/28835/525/2-7-92, ΦΕΚ 471/Β/22-7-1992) εφόσον στην περιοχή του προβλέπεται η κατασκευή δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών. 3. Επίσης σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη η ακουστική επιβάρυνση από τις αεροπορικές διαδρομές στο δομημένο ανθρωπογενές περιβάλλον χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα σημαντική δίπλα σε κηρυγμένους ναούς και άλλα μνημεία του Κάμπου (πρβλ. Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων : 4 - 118 έως 4 - 122). Επισημαίνουμε ότι η ηχητική επιβάρυνση δεν είναι μόνο ακουστικής φύσεως αλλά συνεπάγεται και κραδασμούς οι οποίοι είναι βλαβεροί για τη στατική επάρκεια των μνημείων. Υπενθυμίζουμε ότι για τον ίδιο ακριβώς λόγο έχουν απαγορευτεί οι πτήσεις στην Ακρόπολη. Σε παρόμοια συμπεράσματα είχε καταλήξει και ο Καθηγητής Πολεοδόμος Δ. Ν. Καρύδης ο οποίος συνέταξε για λογαριασμό του Νομαρχιακού Ταμείου το 1988 Μελέτη ανάπλασης - αναβίωσης του Οικισμού Κάμπου όπου και διαπιστώνεται : "Σε περίπτωση πύκνωσης των πτήσεων όλη η περιοχή του Φραγκοβουνίου και της Σέρβας, αλλά και αυτός ο πυρήνας του Κάμπου (Αη Γιώργης Σταφυλάς, Παναγία Παχειά, Μαρουλού) θα υποστούν μεγάλη όχληση από το θόρυβο και τη ρύπανση της ατμόσφαιρας". Η εκτίμηση αυτή ενισχύεται από το υπ' αρ. 77389/6410/25-10-1994 έγγραφο του Τμήματος Παραδοσιακών Οικισμών του ΥΠΕΧΩΔΕ αλλά και την εισήγηση του Τμήματος Παραδοσιακών Οικισμών (υπ' αρ. ΟΙΚ. 2709/226/1987) προκειμένου να εκδοθεί το από 17-1- 1992 Π.Δ. που χαρακτηρίζει τον Κάμπο ως Παραδοσιακό Οικισμό". Εξάλλου εις την προμνημονευθείσαν Μελέτην Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Κρατικού Αερολιμένος Χίου της αναδόχου εταιρείας "Ελληνική Μελετών ΑΤΕ" το ζήτημα της επεκτάσεως και της εντεύθεν ηυξημένης λειτουργίας του αερολιμένος Χίου εξητάσθη πράγματι λίαν συνοπτικώς εν σχέσει προς τας πιθανάς βλαπτικές επιπτώσεις του επί του παραδοσιακού οικισμού και των διατηρητέων μνημείων του Κάμπου (βλ. ιδίως σελ. 6 - 88 της Μελέτης με τίτλο "Επιπτώσεις στο ιστορικό - πολιτιστικό περιβάλλον", εις την οποίαν αναφέρεται ότι "... οι δυσμενέστερες επιπτώσεις προκύπτουν από πτήσεις υπερηχητικών α/φ. Αύτες πιθανόν θα ήταν σε επίπεδο φθορών υαλοστασίων και σε μικρότερη κλίμακα σοβάδων και κεραμοσκεπών παρακειμένων κτιρίων, σε καμμία περίπτωση όμως σε επίπεδο βλαβών στο φορέα αυτών όσον αφορά τη στατική επάρκειά τους. Στην συγκεκριμένη περίπτωση του αερολιμένος Χίου, επειδή οι προδιαγραφές του δεν επιτρέπουν προσγειώσεις υπερηχητικών α/φ οι πιθανές επιπτώσεις

αμβλύνονται κατά πολύ και εντοπίζονται κυρίως στη διέγερση υαλοστασίων ..". Πλην όμως, και η υποτυπώδης αυτή διερεύνησις του κρισίμου ζητήματος των επιδράσεων εκ της ηυξημένης αεροπορικής κινήσεως του αεροδρομίου και της δυνατότητος προσγειώσεως και απογειώσεως μεγαλύτερων αεροσκαφών επί του ομόρου παραδοσιακού οικισμού εγένετο υπό ομάδας επιστημόνων, η οποία περιελάμβανε άλλας ειδικότητας (πολιτικούς μηχανικούς, αρχιτέκτονας, γεωλόγους, χημικούς μηχανικούς, τοπογράφους, συγκοινωνιολόγους, γεωπόνους κλπ.) πλην της αρμοδίας εν προκειμένω ειδικότητας του αρχαιολόγου, και δη του εξειδικευμένου εις το θέμα των επιδράσεων της λειτουργίας αεροδρομίου επί προστατευτέων μνημείων και οικιστικών συνόλων, ο οποίος βεβαίως θα είχε τον κύριον λόγον επί του επιμάχου εν προκειμένω ζητήματος. Ελλείπει, κατά συνέπειαν, από την ανωτέρω Μελέτην ουσιώδης προϋπόθεσις της πληρότητος και του επιστημονικού της κύρους, δηλ. η αρμοδία εκτίμησις των επιπτώσεων της επεκτάσεως του αεροδρομίου επί του ομόρου παραδοσιακού οικισμού και των διατηρητέων μνημείων αυτού. Σημειωτέον ότι η έλλειψις αυτή δεν αναπληρούται από την απαιτουμένην άδειαν του Υπουργού Πολιτισμού διά την εκτέλεσιν έργου πλησίον αρχαιολογικού χώρου η οποία εκδίδεται κατ' άλλην, διάφορον, διαδικασίαν. Υπό τα δεδομένα ταύτα η προσβαλλομένη απόφασις είναι ακυρωτέα δι' έλλειψιν αιτιολογίας, δεκτού γενομένου του σχετικού λόγου ακυρώσεως.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Δέχεται την υπό κρίσιν αίτησιν.

Ακυροί την υπ' αριθμ. 75748/2984/20.6.1996 απόφασιν του Γενικού Διευθυντού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κατά τα εν τω αιτιολογικώ.

Διατάσσει την απόδοση του παραβόλου εις τους αιτούντας και

Επιβάλλει στο Δημόσιο τη δικαστική δαπάνη των αιτούντων ανερχομένη στο ποσό των είκοσι οκτώ χιλιάδων (28.000) δραχμών.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 9 Απριλίου 1998 και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 9ης Ιουνίου 1998.

Ο Πρόεδρος του Ε' Τμήματος Η Γραμματέας του Ε' Τμήματος

Μ. Δεκλερής

Γ. Σακελλαρίου