

ΜΑΡΤΙΟΣ, 2011



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΈΡΓΑ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ  
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ ΤΟΥ ΑΠΟΛΛΩΝΑ ΝΑΕΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΈΡΓΑ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ  
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ ΤΟΥ ΑΠΟΛΛΩΝΑ ΝΑΕΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ

Ι. ΜΗΛΙΟΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Σ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, ΛΕΚΤΟΡΑΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ

ΑΛΙΚΗ ΤΖΙΚΑ - ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΘΗΝΑ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2011



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΈΡΓΑ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ**  
**Το παραδείγμα του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απολλωνα Νάεου**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ

Ι. ΜΗΛΙΟΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Σ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, ΛΕΚΤΟΡΑΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ

ΑΛΙΚΗ ΤΖΙΚΑ - ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ

**ΑΘΗΝΑ**

**ΜΑΡΤΙΟΣ 2011**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σε αυτή την εργασία, γίνεται προσπάθεια να αναδειχθεί η κοινωνική ευθύνη του μηχανικού σε σχέση με τα λιμενικά έργα. Επίσης γίνεται προσπάθεια να εντοπισθούν οι αιτίες που εμποδίζουν το σημερινό πολιτικό μηχανικό, από το να εφαρμόσει τη νομοθεσία και τις επιστημονικές του γνώσεις, προκειμένου να σχεδιάσει και να κατασκευάσει σωστά λιμενικά έργα σε νησιωτικά οικοσυστήματα, που εκ των πραγμάτων είναι ευαίσθητα. Το γεγονός αυτό, εκτιμάται ότι οφείλεται σε μία διαχρονική παθογένεια της ελληνικής πολιτείας. Αυτή η παθογένεια, μαζί με τους τρόπους αντιμετώπισής της, θα πρέπει να έχει προσδιορισθεί από τους νέους μηχανικούς, προτού βγουν στην αγορά εργασίας.

Αν επιτευχθεί κάτι τέτοιο, θα περιοριστούν τα λιμενικά έργα που είναι κακοσχεδιασμένα, θα ελαχιστοποιηθούν ατυχήματα ελλιμενισμού που οφείλονται σε κακό σχεδιασμό, θα εφαρμόζεται - ως όφειλε - η αρχή της οικονομίας στον σχεδιασμό και τη χωροθέτηση (σε εθνικό επίπεδο) των λιμενικών έργων και δε θα υποβαθμίζεται το νησιωτικό περιβάλλον. Έτσι ο νέος πολιτικός μηχανικός θα ανακτήσει, ως επιστήμονας, ξανά τον κοινωνικό του ρόλο, ο οποίος σήμερα μοιάζει εγκλωβισμένος ανάμεσα σε πολιτικά συμφέροντα, επιχειρηματικά «θέλω» και την επιστημονική άγνοια.

Το παραπάνω θέμα προσεγγίζεται μέσα από την παρατήρηση, μίας μελέτης εφαρμογής. Η μελέτη εφαρμογής αφορά ένα λιμενικό έργο στη βορειοανατολική Νάξο, το οποίο ακυρώθηκε από το ΣΤΕ (δεν έχει εκδοθεί τελική απόφαση). Σε αυτό εξετάζονται μεθοδικά οι παραβάσεις του νόμου και ο ουσιαστικός αντίκτυπος που είχαν αυτές στην ποιότητα του έργου και την «εν δυνάμει» υποβάθμιση του νησιωτικού περιβάλλοντος. Αφού προσδιορισθούν οι αιτίες που οδήγησαν σε αυτή την παραβατική συμπεριφορά, προτείνονται λύσεις που αφορούν το δικαιοκώ αλλά και το εκπαιδευτικό σύστημα της πολιτείας.

## ABSTRACT

The objective of this paper is to point out the social responsibility of a civil engineer, regarding the marine design. Moreover, it is to investigate the causes that prevent today's civil engineer from observing the law and the scientific knowledge that helps him design and build up effective marine constructions in the delicate habitats of islands. It is estimated that this fact is Greek state's diachronic pathogenicity. It is a pathogenicity that should be defined by young civil engineers, before starting their career.

When this knowledge becomes common sense, there should be noticed an improvement in marine design, with more effective and economical plans, and better environmental efficiency. Thus, the young civil engineer will regain his social role, which is imprisoned by today's political and corporate interests, and his own scientific ignorance.

The above effort is accomplished through a case study. This study refers to a fishing port in the northern-east of Naxos Island. The fishing port was never constructed since its construction was rejected by the court of law (The final judgment hasn't been published yet). In this case study the infringement of law is examined, as well as the consequences of this infringement, to the port quality design, and the degradation of the environment. At the end of the paper, there is a series of suggestions, regarding marine design alternatives, as well as improvements in the judicial and the educational state system.

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## Κεφάλαιο 1: Νομικό Πλαίσιο Λιμενικών Έργων ..... 11

<b>1.1. Χωροθέτηση &amp; Περιβάλλον</b> .....	<b>11</b>
1.1.1. Υποχρεωτική χωροθέτηση έργων υποδομής από το Σύνταγμα .....	11
1.1.2 Τα νησιά ως ιδιαιτέρως «ευαίσθητα οικοσυστήματα» .....	15
1.1.3 Νόμος «Για την προστασία του περιβάλλοντος» Ν.1650/86 .....	18
1.1.3α. Κατηγορίες έργων & Δραστηριοτήτων, Μ.Π.Ε., Ε.Π.Μ. κ.λπ. ....	20
1.1.3β. «Αρμοδιότητες», ΠΔ-28/93 (ΦΕΚ-9/Α/5-2-93) .....	24
1.1.3γ. Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, έργων Υποκατηγορίας 2 .....	24
1.1.3δ. Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης κοινού σχετικά με Ε.Π.Ο. ....	25
1.1.3ε. Ένδικη προστασία κοινού σε σχέση με την ενημέρωση .....	27
1.1.4. Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμενικών Έργων .....	27
1.1.5. «Περί Αιγιαλού, Παραλίας και άλλες διατάξεις» Ν.2971/2001. ....	28
1.1.6. Νομικό Πλαίσιο σχετικά με «Απόρριψη στη θάλασσα υλικών/ουσιών και αποφυγή ρύπανσης θάλασσας κατά τη φάση κατασκευής, και κατά τη μελλοντική λειτουργία της». ....	31
<b>1.2. Προστασία Αρχαιοτήτων</b> .....	<b>32</b>
1.2.1. Ο Ν.3028/2002, οι ενάλιες αρχαιότητες και οι «εργασίες». ....	32
1.2.2 Υπουργικές αποφάσεις κήρυξης αρχαιολογικών χώρων .....	34
<b>1.3. Γενική Νομοθεσία Μελετών Δημοσίων Έργων</b> .....	<b>35</b>
1.3.1. «Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις» .....	35
1.3.3. Π.Δ. 541/1978 "Περί Κατηγοριών Μελετών" .....	37
1.3.4. Περί καθορισμού ορίων προεκτιμώμενης αμοιβής μελετών κατά τάξιν πτυχίου .....	37
1.3.5. Π.Δ. 194/1979 .....	38
1.3.6. Αποφάσεις τρόπου τιμολογήσεων εργασιών. ....	38
<b>1.4 Ειδική Νομοθεσία επιμέρους εργασιών Λιμενικών Έργων</b> .....	<b>39</b>
1.4.1. «Περί Φάρων» Ν. 1629/1951 .....	39
1.4.2. Κτιριακά Έργα σε Λιμενικές Εγκαταστάσεις .....	39
1.4.3. Ν. 1577/85 (ΦΕΚ 210/Α/18-12-1985) .....	39

1.4.4. «Κτιριοδομικός Κανονισμός» .....	40
1.4.5. «Τρόπος έκδοσης οικοδομικών αδειών και έλεγχος των ανεγειρομένων οικοδομών» .....	40
<b>1.5. Νομοθεσία Δημοπράτησης – Εκτέλεσης Σύμβασης .....</b>	<b>41</b>
<b>Κατασκευής Λιμενικών Έργων .....</b>	<b>41</b>
1.5.1. Ν.1418/84 - «Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 23/Α/84) .....	41
1.5.2. Π.Δ. 609/85 (ΦΕΚ-223/Α/31-12-85) «Κατασκευή Δημοσίων Έργων».....	41
1.5.3. Περί διαφάνειας σύναψης συμβάσεων κ.λπ.....	42
Νομικό πλαίσιο «Βασικού Μετόχου» .....	42
Ν. 3861/10 «Πρόγραμμα Διεύγεια» .....	43
1.5.4. Διατάξεις Λογιστικού - Οικονομικού Αντικειμένου .....	44
<b>1.6. Εν κατακλείδι (Νόμος Καλλικράτη) .....</b>	<b>45</b>

## **Κεφάλαιο 2: Απόλλωνας Νάξου ..... 47**

<b>2.1. Γεωπολιτικά χαρακτηριστικά περιοχής.....</b>	<b>47</b>
<b>2.2. Ιστορικά χαρακτηριστικά της περιοχής - Πολιτιστικό Περιβάλλον.....</b>	<b>48</b>
<b>2.2.1. Ο Απόλλωνας στην αρχαιότητα.....</b>	<b>48</b>
2.2.1α. Τα αρχαία λατομεία του Απόλλωνα. ....	49
2.2.1β. Το αρχαίο λιμενικό έργο του Απόλλωνα.....	52
2.2.1γ. Ο ημίεργος κούρος του Διονύσου.....	55
<b>2.2.2. Ο Απόλλωνας από την αρχαιότητα ως τις αρχές του προηγούμενου αιώνα.....</b>	<b>57</b>
<b>2.2.3. Η σύγχρονη ιστορία του οικισμού - Πολεοδομικά χαρακτηριστικά.....</b>	<b>60</b>
<b>2.3. Λοιπά χαρακτηριστικά περιοχής .....</b>	<b>64</b>
2.3.1. Ανθρωπογενές Περιβάλλον .....	64
2.3.2. Φυσικό Περιβάλλον - Οικοσυστήματα.....	65
<b>2.4. Το Ρέμα του Απόλλωνα. ....</b>	<b>67</b>
<b>2.5. Το πρόβλημα της περιοχής. ....</b>	<b>71</b>
<b>2.6. Αιτίες του προβλήματος. ....</b>	<b>73</b>
2.6.1. Έντονα καιρικά φαινόμενα.....	73
2.6.2. Η παραβίαση του «Αιγιαλού και της παραλίας».....	74
2.6.3. Η στάση της Πολιτείας.....	78
<b>2.7. Ο πρώτος σύγχρονος κυματοθραύστης του Απόλλωνα. ....</b>	<b>80</b>

## **Κεφάλαιο 3: Μελέτη «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου» ..... 83**

<b>3.1. Σύντομο ιστορικό διαδικασίας.....</b>	<b>83</b>
<b>3.2. Παρατηρήσεις σχετικά με τον καθορισμό αιγιαλού &amp; παραλίας.....</b>	<b>87</b>
3.2.1. Τα διαδοχικά «λάθη» καθορισμού των γραμμών αιγιαλού & παραλίας.....	88
3.2.2. Ο Αιγιαλός επάνω σε μη θεωρημένο σχέδιο. ....	89
3.2.3 Η «διπλωματική» στάση του ΓΕΝ. ....	90
<b>3.3. Παρατηρήσεις σχετικά με τον καθορισμό ζώνης λιμένα.....</b>	<b>93</b>
3.3.1. Ο μετέωρος ορισμός «εξομοιούμενη ζώνη».....	93
3.3.2. Παράβαση του Α.Ν. περί «Δόμισις εις παραλιακάς εκτάσεις» (Α.Ν.2344/40) .....	95
3.3.3. Το «διάτρητο» της διαδικασίας.....	96
3.3.4. Οι εξομοιούμενες ζώνες, σήμερα. ....	96
<b>3.4. Συμπεράσματα για τις διαδικασίες.....</b>	<b>99</b>
καθορισμού αιγιαλού & ζώνης λιμένα. ....	99
<b>3.5 Παρατηρήσεις σχετικά με τη μελέτη (1998-1999) .....</b>	<b>101</b>
3.5.1. Η οριζοντιογραφία .....	101
3.5.2. Η τεχνική περιγραφή.....	102
3.5.3 Τα έργα που προβλέπονται από την Τεχνική Έκθεση .....	103
3.5.3α Επέκταση - επισκευή υφιστάμενου, μισοβυθισμένου κυματοθραύστη .....	104
3.5.3β Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης.....	106
3.5.3γ Κριτηδώματα .....	107
3.5.3δ Αντιπροσαμμωτικός μόλος.....	107
3.5.4. Ο προϋπολογισμός του έργου .....	107
<b>3.6 Γενικά σχόλια για τη μελέτη του 1999.....</b>	<b>108</b>
<b>3.7 Απαντήσεις των υπηρεσιών.....</b>	<b>109</b>
3.7.1. Απάντηση του Γ.Ε.Ν.....	109
3.7.2. Απάντηση του Υ.Ε.Ν. και ΝΕΧΩΠ Κυκλάδων .....	111

3.7.3. Απάντηση της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων .....	112
3.8. Παρατηρήσεις σχετικά με την .....	114
Προέγκριση Χωροθέτησης της Περιφέρειας. ....	114
3.9. Οι πρώτες αντιδράσεις πολιτών .....	117

## **Κεφάλαιο 4: Η Μελέτη 2000-2005 (συνέχεια μελέτης 1998-1999) .. 119**

4.1. Σύντομο ιστορικό - περιγραφή .....	120
4.2. Περί «σκοπιμότητας» του έργου. ....	134
4.3. Περί Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) .....	139
4.3.1. Η έλλειψη εναλλακτικών λύσεων. ....	140
4.3.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα εξ αιτίας του έργου. ....	141
4.3.2α. Ρύποι των σκαφών που θα κατασκευάσουν και θα κάνουν χρήση του λιμένα. ....	141
4.3.2β. Το χρόνιο αποχετευτικό πρόβλημα της περιοχής. ....	141
4.3.2γ. Οι στάθμες θορύβου. ....	143
4.3.2δ. Η πανίδα και η χλωρίδα της περιοχής. ....	144
4.3.3. Μετεωρολογικά δεδομένα .....	146
4.3.4. Τα Γενικά χαρακτηριστικά του έργου.....	147
4.3.5. Περί Ακτομηχανικής Μελέτης.....	149
4.4. Συμπεράσματα - Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων .....	151
4.5. Περί Αναθέσεων. ....	156
4.6. Περί Κόστους & Προϋπολογισμού .....	160
4.7. Περί πολιτιστικού περιβάλλοντος.....	162

## **Κεφάλαιο 5: Η προσφυγή & η εκδίκαση στο ΣτΕ ..... 168**

<b>5.1. Η προσφυγή στο ΣτΕ. ....</b>	<b>169</b>
5.1.1. Η σημασία της «προσωρινής διαταγής» από το ΣτΕ. ....	169
5.1.2. Οι λόγοι ακυρώσεως του έργου .....	173
5.1.2α Έλλειψη προηγούμενου ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού .....	174
5.1.2β Ελαττώματα Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων .....	176
5.1.2γ Αντιφατικές εγκρίσεις Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων - Πλάνη περί τα πράγματα.....	177
5.1.2δ Δεν τηρήθηκαν οι προϋποθέσεις της προκήρυξης για την ανάθεση της μελέτης του έργου. ....	178
5.1.2ε Πρόκειται για δύο διαφορετικές μελέτες.....	179
<b>5.2. Το «υπόμνημα» της διοίκησης προς το ΣτΕ.....</b>	<b>180</b>
5.2.1. Ισχυρισμοί σχετικά με την «έλλειψη χωροθέτησης». ....	180
5.2.2. Ισχυρισμοί σχετικά με τις ελλείψεις της Μ.Π.Ε.....	181
5.2.3. Ισχυρισμοί σχετικά με τις αντιφατικές εγκρίσεις της Ε.Ε.Α.....	183
5.2.4. Ισχυρισμοί σχετικά με το ζήτημα των αναθέσεων μελετών. ....	183
5.2.5. Ισχυρισμοί σχετικά με τη διαφοροποίηση των στοιχείων της μελέτης.....	183
<b>5.3. Διαρθρωτικές αδυναμίες της εκδίκασης από το ΣτΕ. ....</b>	<b>186</b>
5.3.1. Η εξέταση του “τύπου”. ....	186
5.3.2. Η μερική εξέταση των λόγων ακυρότητας μιας προσφυγής.....	190
5.3.3. Αδυναμία ελέγχου συνταγματικότητας των Νόμων. ....	191

## Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα - Προτάσεις ..... 195

<b>6.1. Προτάσεις στο Διοικητικό/Νομικό Τομέα .....</b>	<b>195</b>
6.1.1. Βελτίωση - Προώθηση Χωροταξικού Σχεδιασμού .....	195
6.1.2. Άμεση προώθηση καθορισμού ζωνών αιγιαλού και παραλίας, πανελλαδικά. ....	196
6.1.3. Εξέταση συνταγματικότητας Νόμων πριν τεθούν σε ισχύ. ....	198
6.1.4. Τροποποίηση απόφασης ΗΠ/37111/2021/03 «Περί ενημέρωσης κοινού» .....	199
6.1.5. Κατάργηση των διατάξεων του Ν.Δ.444/70 περί εξομοίωσης με χερσαία ζώνη λιμένα ...	201
6.1.6. Αλλαγή διατύπωσης των διαδικασιών «γνωμοδοτήσεων» στις διατάξεις.....	203
<b>6.2. Προτάσεις στον Τεχνικό Τομέα .....</b>	<b>207</b>
6.2.1. Συνοψίζοντας για το έργο .....	207
6.2.2. Πραγματοποίηση αξιόπιστων μετρήσεων. ....	209
6.2.3. Διευθέτηση του ρέματος («Ποταμός»).....	210
6.2.4. Εμπειριστατωμένη μελέτη - εναλλακτικές λύσεις. ....	211
6.2.4α Εναλλακτικές διατάξεις κυματοθραύστη και προβλήτα. ....	211
6.2.4β Κυματοθραύστης που εκμεταλλεύεται θαλάσσιες δυνάμεις ως ΑΠΕ .....	213
6.2.4γ Βυθισμένος Κυματοθραύστης (Surf Reef – Multipurpose Reef).....	213
<b>6.3. Προτάσεις στον Κοινωνικό Τομέα.....</b>	<b>216</b>
6.3.1. Αναγκαιότητα ενισχυμένης παρουσίας του μαθήματος «Στοιχεία Δικαίου και Τεχνικής Νομοθεσίας» στην εκπαίδευση του Πολιτικού Μηχανικού. ....	216
6.3.2. Προτεραιότητα του κοινωνικού χαρακτήρα του μηχανικού. ....	218
<b>Βιβλιογραφία:.....</b>	<b>220</b>

## Κατάλογος εικόνων - φωτογραφιών

Εικόνα 1: Τοπογραφικό Σκαρίφημα από το ΦΕΚ Κήρυξης του αρχαιολογικού χώρου στην περιοχή του Απόλλωνα (Χρωματισμένη η προστατευόμενη περιοχή).....	34
Εικόνα 2: Χάρτης της Νάξου. Σημειώνεται το κεντρικό λιμάνι - πρωτεύουσα του νησιού και ο οικισμός του Απόλλωνα. Πηγή: Google.....	47
Εικόνα 3: Άποψη του οικισμού, τραβηγμένη από το όρος "Καλόγερος".....	48
Εικόνα 4: Λεπτομέρεια χάρτη της Νάξου με θέσεις λατομείων της περιοχής (σχ. Λ. Λαμπρινού), από την Αρχαιολογική Εφημερίδα (1992), σελ. 117, Εικ. 12.....	49
Εικόνα 5: Άποψη μέρους των Αρχαίων Λατομείων. Στο βάθος διακρίνεται ο όρμος του Απόλλωνα. ....	50
Εικόνα 6: Ο αρχαίος δρόμος μεταφοράς των μαρμάρων από το λατομείο (σχέδιο από το βιβλίο του καθηγητή του Ε.Μ.Π., Μαν. Κορρέ: "Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα") , Εφημερίδα της Νάξου "Η Μάσκα", φ40, 2008.....	50
Εικόνα 7: Το αρχαίο λιμενικό έργο σήμερα (2008). ....	52
Εικόνα 8: Ο αρχαίος μόλος του Απόλλωνα, πριν την πρόχειρη κατασκευή του μη-νόμιμου προσήνεμου μόλου, ο οποίος υφίσταται παρανόμως μέχρι και σήμερα (2010). Η σύγκριση με την εικόνα 7, μαρτυρά το μέγεθος της προσάμμωσης της ακτής (βλ. στο βάθος της φωτογραφίας τις αγκυροβολημένες βάρκες), καθώς και του ίδιου του αρχαίου μνημείου (βλ. τα βράχια που στην εικόνα 7 είναι εξ' ολοκλήρου στη στεριά). ....	53
Εικόνα 9: Πλαϊνή όψη του ημίεργου Κούρου του Διονύσου. ....	55
Εικόνα 10: Το ραγισμένο πρόσωπο του Κούρου. ....	56
Εικόνα 11: Πανοραμική άποψη οικισμού, τραβηγμένη από το ημίεργο Κούρο του Διονύσου (κάτω αριστερά).....	56
Εικόνα 12: Τα Κυκλώπεια τείχη στο "Κάστρο του Καλόγερου".....	57
Εικόνα 13: Τα Κυκλώπεια τείχη του "Κάστρου του Καλόγερου".....	58
Εικόνα 14: Η περιοχή του Απόλλωνα, χωρίς κτίσματα και γεμάτη καλλιεργήσιμες εκτάσεις.....	60
Εικόνα 15: Το καΐκι αγκυροβολεί στον Απόλλωνα, για την παραλαβή - μεταφορά των γεωργικών προϊόντων της περιοχής. ....	61
Εικόνα 16: Καιρικές συνθήκες που εμπόδιζαν τη μεταφορά των προϊόντων δια θαλάσσης.....	61
Εικόνα 17: Η κύρια πλάζ (Αμμουδιά) του όρμου του Απόλλωνα. Διαθέτει αποδυτήρια, ντους και βρίσκεται μπροστά στα καταστήματα.....	64

Εικόνα 18: Πανοραμική άποψη, μεγάλου μέρους της ακτής κολύμβησης του όρμου του Απόλλωνα. Διακρίνεται ο παράνομος, προσήνεμος μόλος του 1970 (στο βάθος) καθώς και το αρχαίο λιμενικό έργο (δεύτερο πλάνο).....	64
Εικόνα 19: Περιοχή Natura 2000 (κόκκινη διαγράμμιση) στην ευρύτερη περιοχή του Απόλλωνα. ....	65
Εικόνα 20: Ο Κορμοράνος του Απόλλωνα. ....	66
Εικόνα 21: Εγκλωβισμένη φερτή ύλη - 3 ημέρες μετά το πέρας καλοκαιρινής βροχής (Αύγουστος 2005) .....	68
Εικόνα 22: Εναπόθεση φερτής ύλης (άμμος & ξύλα) του χειμάρρου, στην κεντρική πλάζ, με τη συνδρομή των θαλάσσιων κυμάτων. ....	68
Εικόνα 23: Το σημείο εκβολής του χειμάρρου πριν & μετά την (παράνομη) εκτροπή του.....	69
Εικόνα 24: Αυτοκίνητο που παρασύρθηκε από τον χείμαρρο, τον Αύγουστο του 2005.....	70
Εικόνα 25: Βότσαλα και άμμος επάνω στον παραλιακό δρόμο του οικισμού, από τους έντονους θαλάσσιους κυματισμούς.....	71
Εικόνα 26: Πλευόμενα σκάφη, «παρκαρισμένα» στη στεριά (πέργκολες καταστημάτων κεντρικής πλάζ), προκειμένου να μην παρασυρθούν από τη θαλασσοταραχή.....	71
Εικόνα 27: Εισχώρηση θαλάσσιου κύματος, εντός δομημένων επιφανειών. ....	72
Εικόνα 28: Πρόσκρουση κύματος στον υφιστάμενο κυματοθραύστη.....	73
Εικόνα 29: Σφοδρή κακοκαιρία στον Απόλλωνα (10 - 12 Beaufort). ....	74
Εικόνα 30: Μέρος Τοπογραφικού Διαγράμματος καθορισμού ζώνης Αιγιαλού & Παραλίας στην περιοχή του Απόλλωνα.....	75
Εικόνα 31: Η μπίγα κατασκευής του παράνομου (υφιστάμενου μέχρι και σήμερα) κυματοθραύστη. ....	80
Εικόνα 32: Ο μισοβυθισμένος κυματοθραύστης σήμερα. ....	81
Εικόνα 33: Απόσπασμα Οριζοντιογραφίας Έργων, όπως αυτή κατατέθηκε το 1999 για γνωμοδότηση σε διάφορες Υπηρεσίες.....	104
Εικόνα 34: Ο κόσμος περιμένει να επιβιβαστεί στις βάρκες (δεξιά) για το βαπόρι "Μοσχάνθη", το οποίο αγκυροβολεί αρόδου (Απόλλωνας 1947). ....	136
Εικόνα 35: Βάρκες εντός του όρμου του Απόλλωνα, που μεταφέρουν επιβάτες. ....	137
Εικόνα 36: Εκβολή ανεπεξέργαστων λυμάτων & λυματολάσπης στην θαλάσσια περιοχή του Απόλλωνα (Αύγουστος 2007). ....	142

Εικόνα 37: Σχεδιάγραμμα κυματοθραύστη - σταθμού παραγωγής ενέργειας από θαλάσσια κύματα. ....	213
Εικόνα 38: Κυματισμοί και ρεύματα, επάνω από βυθισμένο - τεχνητό κυματοθραύστη. ....	215

# Κεφάλαιο 1: Νομικό Πλαίσιο Λιμενικών Έργων

Σε αυτή την ενότητα θα γίνει μία προσπάθεια παρουσίασης – επεξήγησης του βασικού νομικού πλαισίου που αφορά τα λιμενικά έργα. Η προσπάθεια αυτή είναι συνοπτική, δεδομένου ότι δεν αποτελεί το κύριο αντικείμενο μελέτης της διπλωματικής εργασίας. Στην περίπτωση που ο αναγνώστης επιθυμεί να ασχοληθεί εκτενέστερα με το συγκεκριμένο θέμα, μπορεί να ανατρέξει στο συνημμένο οπτικό δίσκο. Εκεί, θα βρει λίστα με σχετικές διατάξεις που αφορούν Λιμενικά Έργα και που έχουν δημοσιευθεί μέχρι και τον Αύγουστο του 2010.

Το Νομικό πλαίσιο, παρουσιάζεται σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία θα πρέπει να ακολουθηθεί από έναν πολιτικό μηχανικό<sup>1</sup>, προκειμένου να πραγματοποιηθεί ένα λιμενικό έργο. Για πρακτικούς λόγους, κρίθηκε σκόπιμο να διαχωριστεί αυτή η διαδικασία σε υποκατηγορίες, ανάλογα με το θέμα στο οποίο εξειδικεύονται οι σχετικές διατάξεις στο κάθε νομικό έγγραφο. Έτσι προέκυψαν πέντε (5) θεματικές ενότητες:

1. Χωροθέτηση & Περιβάλλον
2. Προστασία Αρχαιοτήτων
3. Γενική Νομοθεσία Μελετών Δημοσίων Έργων
4. Ειδική Νομοθεσία για επιμέρους εργασίες Λιμενικών Έργων
5. Νομοθεσία Δημοπράτησης – Εκτέλεσης Σύμβασης – Κατασκευής Λιμενικών Έργων

## 1.1. Χωροθέτηση & Περιβάλλον

### 1.1.1. Υποχρεωτική χωροθέτηση έργων υποδομής από το Σύνταγμα

**Ένα οποιοδήποτε Λιμενικό Έργο, πρέπει πριν από όλα, να έχει ήδη ενταχθεί στο χωροταξικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής στην οποία ανήκει.** Τυπικά, αυτή η

---

<sup>1</sup> Πολλά από τα στάδια της διαδικασίας κατασκευής ενός λιμενικού έργου, δεν αποτελούν αρμοδιότητα του μελετητή μηχανικού, αλλά των δημόσιων υπηρεσιών. Παρ' όλα αυτά, σε αυτή την ενότητα, δε γίνεται κανενός είδους τέτοιος διαχωρισμός. Η επιλογή αυτή, κρίθηκε σκόπιμη και αναγκαία, ώστε ο μελετητής να γνωρίζει όλες τις σχετικές διαδικασίες. Παρ' ότι αναρμόδιος, γνωρίζοντας τις διαδικασίες, είναι σε θέση να κρίνει τη συνολική εξέλιξη του έργου, για το οποίο στην ουσία είναι υπεύθυνος. Επιπλέον είναι σε θέση να γνωρίζει καλύτερα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, απέναντι στις υπηρεσίες του δημοσίου, με τις οποίες -εκ των πραγμάτων- θα συναναστρέφεται και οι οποίες ενδέχεται να κάνουν και λάθη, τα οποία θα επηρεάσουν τον ίδιο και το έργο που μελετά.

διαδικασία προσδίδει στο έργο την απαιτούμενη νομιμότητα, προκειμένου να υλοποιηθεί. Στην ουσία, η χωροθέτηση έργων υποδομής της Χώρας είναι μία διαδικασία με την οποία εξοικονομούνται πόροι (φυσικοί, οικονομικοί κ.λπ.) και γίνεται πιο ορθολογική γεωγραφική κατανομή των εθνικών υποδομών.

Κατά τη διαδικασία<sup>2</sup> αυτή, οι υπηρεσίες του Κράτους καταγράφουν, μελετούν και αποφασίζουν σε Περιφερειακό (αν όχι σε Εθνικό) επίπεδο, την «κατανομή» των βασικών υποδομών της Χώρας (ενέργεια, λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια, αεροδρόμια, οδικές αρτηρίες, σιδηρόδρομοι κ.λπ.) σε ολόκληρη την επικράτεια. Τα παραπάνω γίνονται λαμβάνοντας υπόψη μελέτες που ερευνούν ανά τομέα τις υφιστάμενες ανάγκες και εκτιμούν τις μελλοντικές ανάγκες σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια. Ταυτόχρονα, στη διαδικασία, εμπεριέχεται ο έλεγχος και η αναθεώρηση των αποτελεσμάτων αυτής, ανά αραιά πλην όμως τακτά χρονικά διαστήματα<sup>3</sup>. Θεωρητικά, λοιπόν, με αυτό το γενικό σχεδιασμό εξασφαλίζεται:

- η συνέχεια του Κράτους στην ανάπτυξη των υποδομών,
- η ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, σε όλη την επικράτεια,
- η προστασία του φυσικού, πολιτιστικού κ.λπ. περιβάλλοντος,
- ο περιορισμός λανθασμένων επιλογών ως προς τις θέσεις και τις χρήσεις των υποδομών<sup>4</sup> και εν τέλει
- η βιώσιμη ανάπτυξη ενός Κράτους και της κοινωνίας του.

Στην πράξη, ο χωροταξικός σχεδιασμός, είναι μία επίπονη και χρονοβόρα διαδικασία που υλοποιείται δύσκολα. Οι πιο πρόσφατες προσπάθειες τέτοιου σχεδιασμού φαίνεται να ξεκίνησαν περί το 2000<sup>2</sup> ενώ τα πρώτα ουσιαστικά αποτελέσματα (ολοκληρωμένα πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού) εμφανίστηκαν μετά το 2007<sup>5</sup>. Ακόμα όμως και αυτά τα αποτελέσματα, άλλες φορές εστίαζαν σε συγκεκριμένους τομείς (π.χ. Ειδικά χωροταξικά πλαίσια για Α.Π.Ε., Τουρισμό κ.λπ.) και άλλες φορές εστίαζαν σε συγκεκριμένες Περιφέρειες της Χώρας.

---

<sup>2</sup> Η διαδικασία, ο σκοπός και οι στόχοι των χωροταξικών σχεδίων, περιγράφονται λεπτομερώς στις διατάξεις του Ν.2742/99 περί «Χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης και άλλων διατάξεων». Βλ. και συνημμένο οπτικό δίσκο.

<sup>3</sup> Οι παρ.4 & 5 του αρθ.6 του Ν.2742/99 αναφέρονται σε 5ετή περίοδο αναθεώρησης/αξιολόγησης ενός Γενικού Χωροταξικού Πλαισίου. Ανάλογες προθεσμίες αναθεώρησης υπάρχουν σε αντίστοιχες παραγράφους στα επόμενα άρθρα (7 & 8) για τα Ειδικά και Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια.

<sup>4</sup> Για παράδειγμα, δε νοείται να δημιουργηθεί άλλο ένα μεγάλο εμπορικό λιμάνι στην περιοχή του Σαρωνικού, τη στιγμή που οι ανάγκες της περιοχής μπορούν άνετα να εξυπηρετηθούν από το λιμάνι του Πειραιά.

<sup>5</sup> Πηγή: Υ.Π.Ε.Κ.Α. (<http://www.minenv.gr/4/42/g4200.html>)

Το μοναδικό Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο που υπάρχει αυτή τη στιγμή, είναι το «Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», το οποίο δημοσιεύθηκε τον Ιούλιο του 2008 (ΦΕΚ 128 Α/ 3.07.08). Οι πληροφορίες που περιέχει για τα λιμενικά έργα, είναι γενικές, αόριστες και κατά συνέπεια, δύσκολα αποτελεί σημείο αναφοράς, στην αιτιολόγηση κατασκευής ενός λιμενικού έργου. Δεν υπάρχει δηλαδή συγκεκριμένο χωροταξικό πλαίσιο, που να προσδιορίζει όλα τα υφιστάμενα λιμενικά έργα στην ελληνική επικράτεια και ταυτόχρονα να εκτιμά και να προβλέπει τις ανάγκες της χώρας σε λιμενικά έργα για τα επόμενα 20-30 χρόνια.

Σε αυτή την ενότητα όμως δε θα εξεταστούν ούτε οι λόγοι, ούτε οι συνέπειες αυτής της κατάστασης. Άλλωστε, υπάρχουν πολλές πτυχές που θα πρέπει να ερευνηθούν σε σχέση με τους λόγους που σήμερα δεν υπάρχουν Χωροταξικά Πλαίσια για όλους τους τομείς και για ολόκληρη την επικράτεια. Οι πτυχές είναι τόσες πολλές<sup>6</sup>, που αποτελούν εν δυνάμει αντικείμενο ξεχωριστής εργασίας. Σε αυτή λοιπόν την ενότητα, θα γίνει αναφορά συγκεκριμένων νομικών εγγράφων που αφορούν την εν λόγω διαδικασία και τα λιμενικά έργα, ξεκινώντας από το ίδιο το Σύνταγμα της Ελλάδος, με στόχο την τεκμηρίωση, ότι η χωροθέτηση ενός λιμενικού έργου, αποτελεί πρώτο μέλημα των μελετητών και της Πολιτείας.

Όπως λοιπόν αναφέρεται στην **παρ.1 του άρθρου 24 του Συντάγματος**:

*«η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξη του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας».*

---

<sup>6</sup> Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΚΑ (<http://www.minenv.gr/4/42/g4200.html>) υπάρχουν χωροταξικά σχέδια 4 περιφερειών (επί Καποδίστρια) και αξιολόγηση χωρικών επιπτώσεων των Ιόνιων Νήσων. Από αυτά, τουλάχιστον δύο, φαίνεται να έχουν γίνει από ιδιωτικές εταιρείες. Κατά συνέπεια γεννάται πλήθος προβληματισμών σχετικά με τη διαδικασία χωροθετήσεων (Γιατί δεν μπορεί το Δημόσιο να αναλάβει τέτοιες μελέτες; Πώς μπορεί το Δημόσιο να «κρίνει» τέτοιες μελέτες, την ίδια στιγμή που «δηλώνει» -εκ της αναθέσεως- ότι αδυνατεί να τις εκπονήσει; Τι επιπτώσεις έχει στην ανάπτυξη ενός Κράτους, η ανάθεση τόσο νευραλγικών μελετών σε ιδιώτες; κ.λπ.).

Στο συνημμένο οπτικό δίσκο υπάρχει λίστα με αποφάσεις εγκρίσεων όλων των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαίσια. Επίσης υπάρχει και το ΦΕΚ 1487/Β/10-10-2003 με το οποίο εγκρίνεται το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Σε αυτή την Περιφέρεια, υπάγεται και η μελέτη περίπτωσης (Απόλλωνας Νάξου) της παρούσας εργασίας. Ενδιαφέρον παρουσιάζει πως το πλαίσιο αυτό, μαζί με τα υπόλοιπα 11 Περιφερειακά πλαίσια, εγκρίθηκε χωρίς να υπάρχει Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο και Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια, κατά παράβαση της παρ.2, του άρ.8 του Ν.2742/99.

Ταυτόχρονα στην παρ.2 του ίδιου άρθρου αναφέρεται ότι:

*«Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδομία και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης.*

*Οι σχετικές τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης.»*

Σε αυτό το άρθρο του Συντάγματος, έχει στηριχτεί αρκετές φορές το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ), εκδίδοντας σχετικές Νομολογίες. Χαρακτηριστική είναι η απόφαση με αριθμό **1129/1999 του Ε' τμήματος του ΣτΕ** με την οποία ακύρωσε, επί της ουσίας, «Μικρό λιμενικό έργο αγκυροβολίας και προστασίας της ακτής Αγ. Γεωργίου στον όρμο Ορνού Μυκόνου». Στην παρ.6, λοιπόν της ΣτΕ 1129/99 γράφει:

*«.....το άρθρον 24 του Συντάγματος το μεν επιβάλλει εις το Κράτος την υποχρέωσιν προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, το δε **επιτάσσει την υπ' αυτού χωροταξικήν οργάνωσιν της Χώρας εις τρόπον ώστε να μη νοείται προστασία του περιβάλλοντος άνευ χωροταξίας και αντιστρόφως.**»*

Η Χωροθέτηση, δηλαδή, και το Περιβάλλον είναι έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες, αφού δε νοείται χωροταξικός σχεδιασμός χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη η προστασία του περιβάλλοντος. Συνεχίζει μάλιστα, χαρακτηρίζοντας τα οικοσυστήματα των ακτών των μικρών νήσων, «ευπαθές μέρος του φυσικού περιβάλλοντος», τα οποία πρέπει:

*...«να τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς ήπιας διαχειρίσεως και αναπτύξεως, ήτις και μόνον τυγχάνει βιώσιμος, **προϋποθέτον προεχόντως την κατάρτισιν ειδικών χωροταξικών σχεδίων, τα οποία δέον να περιλαμβάνουν και τας τεχνικάς επεμβάσεις, αι οποίαι επηρεάζουν το φυσικό περιβάλλον, ο προγραμματισμός των οποίων δέον να στηρίζεται εις πλήρως τεκμηριωμένην μελέτην,***

λαμβάνουσαν υπ' όψιν αφ' ενός μεν το δημόσιον συμφέρον το οποίον τας επιβάλλει, αφ' ετέρου δε τας αρχάς προστασίας των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων τα οποία επηρεάζονται εξ αυτών, ήτοι, τας αρχάς διαφυλάξεως του αναγκαίου φυσικού κεφαλαίου, της αποφυγής βλάβης του τυχόν υπάρχοντος πολιτιστικού κεφαλαίου [δηλ. αρχαιότητες], του σεβασμού της γεωμορφολογίας και του φυσικού αναγλύφου των ακτών και της μικροτέρας δυνατής διαταράξεως των οικείων οικοσυστημάτων και της υδροδυναμικής των ακτών, συμπεριλαμβανομένου και του σεβασμού του **αισθητικού κάλλους αυτών το οποίον αποτελεί πολύτιμον οπτικόν πόρον.**»

Οποιοδήποτε, λοιπόν, λιμενικό έργο επιχειρηθεί να υλοποιηθεί, χωρίς την προηγούμενη χωροθέτηση, κινδυνεύει να ακυρωθεί διότι κατά τη διαδικασία υλοποίησής του, δεν έγινε σεβαστό το Σύνταγμα. Για να ακυρωθεί λοιπόν, το έργο αρκεί:

1. Οποιοσδήποτε φορέας ή πολίτης έχει έννομο συμφέρον να προσφύγει στο ΣτΕ.
2. Η προσφυγή ανάμεσα στους λόγους ακυρότητας να επικαλείται και την έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού.

### **1.1.2 Τα νησιά ως ιδιαιτέρως «ευαίσθητα οικοσυστήματα»**

Πέραν όμως της υποχρεωτικής –με βάση το Σύνταγμα– χωροθέτησης, η μελέτη και ο σχεδιασμός ενός λιμενικού έργου σε ένα νησί, αποτελεί ακόμα μεγαλύτερη πρόκληση για τον μηχανικό, δεδομένου ότι πρέπει να συμμορφώνεται με τις διεθνείς και εσωτερικές διατάξεις περί βιωσιμότητας και προστασίας του περιβάλλοντος. Πολλές από αυτές τις διατάξεις ορίζουν τα μικρά νησιά ως ευαίσθητα, προστατευόμενα οικοσυστήματα.

Μία από αυτές είναι η **Agenda '21** (1992), όπου στο 17<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται ειδική μνεία για την προστασία των οικοσυστημάτων των μικρών νήσων και τις παράκτιες περιοχές. Επίσης υπάρχει μία σειρά προγραμμάτων του Ο.Η.Ε., όπως το Πρόγραμμα INSULA (1989), η Διακήρυξη Διεθνούς Διασκέψεως Barbados (1994), αλλά και Ευρωπαϊκών

Προγραμμάτων, όπως το πρόγραμμα Natura 2000, το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα δράσης για τη βιοποικιλότητα (2006) κ.λπ. που προσδιορίζουν με σαφήνεια έννοιες όπως το οικοσύστημα, η βιοποικιλότητα και η αειφορία ακόμα και στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Το Ε' τμήμα του ΣτΕ, του Ανώτερου Διοικητικού Δικαστηρίου του Κράτους, έχει λάβει υπ' όψη του διατάξεις και προγράμματα όπως τα παραπάνω. Σε συνάρτηση, λοιπόν με αυτές τις διατάξεις, έχει ερμηνεύσει την εγχώρια νομοθεσία και έχει εκδώσει μία σειρά από νομολογίες που προστατεύουν το νησιωτικό οικοσύστημα των μικρών νήσων. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε νομολογία του (παρ.1, ΣτΕ 541/1998) αναφέρεται ότι:

*«Μεταξύ των ευπαθών οικοσυστημάτων περιλαμβάνονται αι ακταί και αι μικραί νήσοι. Αι τελευταίαι (μικρές νήσοι) χαρακτηρίζονται ιδίως από την προέχουσαν ιδιότητα των **ως απομονωμένων οικοσυστημάτων με ηυξημένην ή μοναδικήν βιοποικιλότητα**, μέγα ανάπτυγμα ακτών εν σχέση προς την έκτασίν των την συναφή εξάρτησιν εκ του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνεπώς συνδεδεμένα τα εν αυταίς ανθρωπογενή συστήματα (δημογραφικόν, πολιτιστικόν, κοινωνικοοικονομικών κ.λπ.) προς άλλα και προς περιωρισμένην φυσικήν των βάσιν, εις τρόπον ώστε να αποτελούν «μικρο κόσμους» με αυτοτέλειαν και ενότητα αλλά και προδήλως εύθραυστον ισορροπίαν. Την αυτήν ευπάθειαν εμφανίζει και το έτερον, μέγιστης αισθητικής αξίας, χαρακτηριστικόν των μικρών νήσων που είναι η ενότης και η λιτή συμμετρία του φυσικού των τοπίου. Ένεκα της τοιαύτης ευπάθειάς των, αι μικραί νήσοι αποσταθεροποιούνται ευκόλως από εξωγενείς παρεμβάσεις, η δε ανάγκη προστασίας και επιβιώσεώς των αποτελεί φροντίδα και αυτού έτι του Διεθνούς Δικαίου του Περιβάλλοντος.»*

Ακόμα πιο ξεκάθαρα, στη νομολογία με αριθμό ΣτΕ 2805/97 γράφεται το εξής:

*«Κρίσιμον σημασίαν διά την βιωσιμότητα των μικρών νήσων **ως απομονωμένων ευπαθών οικοσυστημάτων έχει ο σεβασμός των ορίων της φερούσης ικανότητος αυτών**. Τα όρια ταύτα είναι τα τοπικά και αντικειμενικά, υπό την έννοιαν ότι δεν εκτείνονται ούτε εξαρτώνται από υποκειμενικές εκτιμήσεις και **ούτε εξουδετερούνται με τεχνικά έργα**, αλλ' η αγνότης ή υπέρβασις*

*αυτών συνεπάγεται, βραχυπροθέσμως ή μακροπροθέσμως, την αποσταθεροποίησιν και αποδιοργάνωσιν του οικοσυστήματος»*

**Θεωρώντας λοιπόν τα νησιά «ευπαθή οικοσυστήματα», απαιτείται από τον μηχανικό η ήπια παρέμβαση του με τα έργα που θα σχεδιάσει (είτε πρόκειται για λιμενικά, είτε όχι). Με τη λογική μάλιστα των «ευαίσθητων νησιωτικών οικοσυστημάτων», έχουν ακυρωθεί, στη Χώρα μας, λιμενικά έργα, επεκτάσεις οικισμών ή ιδρύσεις νέων οικισμών<sup>7</sup>.**

Πολλοί βέβαια είναι αυτοί που πιστεύουν ότι τέτοιες αποφάσεις και πρακτικές δεν βοηθούν την ανάπτυξη, δεν προσφέρουν κίνητρα για επενδύσεις και τελικά καταδικάζουν τη Χώρα σε μία διαχρονική «μιζέρια». Δεν είναι άλλωστε λίγες οι φορές που η ίδια η πολιτική εξουσία έχει προσπαθήσει να αποδυναμώσει το Ε' τμήμα του ΣτΕ που στεκόταν «εμπόδιο» στην υλοποίηση μεγάλων τεχνικών έργων «πνοής», όπως τα χαρακτήριζαν<sup>8</sup>.

Από την άλλη μεριά όμως, υπάρχει η άποψη ότι αυτοί που επικαλούνται την «ανάπτυξη», έχουν στο νου τους μονάχα το οικονομικό συμφέρον. Σκέφτονται βραχυπρόθεσμα, για έργα που θα λειτουργήσουν τουλάχιστον 50 χρόνια (αν όχι 100 και 200 χρόνια), χωρίς να συνεκτιμούν τις συνέπειες αυτής της μακρόχρονης λειτουργίας. Ταυτόχρονα, δε σέβονται ούτε καν τις επιστήμες που έχουν σαν αντικείμενό τους τη μελέτη του περιβάλλοντος (βιολογία, ωκεανολογία, γεωπονική κ.λπ.) και στις οποίες η ανθρωπότητα, χρωστά την όποια γνώση κατέχει μέχρι σήμερα για αυτό, αλλά και για την ανθρώπινη ύπαρξη. Συχνά μάλιστα κατηγορούνται για αλαζονεία απέναντι στις δυνάμεις της φύσης, για τσιμεντοποίηση/αστικοποίηση της Επαρχίας κ.λπ.

Όποια και να είναι η σωστή προσέγγιση επάνω στο πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται τα νησιωτικά οικοσυστήματα, **γεγονός είναι ότι το νομικό πλαίσιο για την προστασία τους υπάρχει και πρέπει να εφαρμόζεται τουλάχιστον όσο είναι σε ισχύ.**

Ο μηχανικός λοιπόν, καλείται όχι απλώς να «δαμάσει» τις δυνάμεις της φύσης με την κατασκευή ενός λιμενικού έργου σε κάποιο νησί. **Καλείται να το κάνει αυτό, με τη μικρότερη δυνατή «όχληση» στο νησιωτικό περιβάλλον** και προφανώς θα πρέπει και να το αποδείξει. Πώς μπορεί όμως να αποδειχθεί τυπικά και ουσιαστικά ότι η «όχληση» ενός έργου προς το περιβάλλον είναι η μικρότερη δυνατή;

<sup>7</sup> Βλ. προαναφερθείσα νομολογία/αποφάσεις ΣτΕ καθώς και άλλες αποφάσεις του ΣτΕ.

<sup>8</sup> Βλ. και κείμενο ΣτΕ με θέμα «Ο αναθεωρητικός νομοθέτης απέναντι στη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας» (<http://www.ste.gr/portal/page/portal/StE/ConstEvol/Anaewrshsh/>)

### 1.1.3 Νόμος «Για την προστασία του περιβάλλοντος» Ν.1650/86 (ΦΕΚ 160/Α/16-10-86)

Προκειμένου ένας μελετητής λιμενικού έργου να μπορέσει να αποδείξει και τυπικά ότι κατάληξε στη λύση με τη μικρότερη όχληση στο περιβάλλον, **το ελάχιστο που έχει να κάνει, είναι να εφαρμόσει την υφιστάμενη νομοθεσία που έχει σχέση με αυτό.**

Είναι λοιπόν απαραίτητη η εφαρμογή των αντίστοιχων διατάξεων για τις μελέτες λιμενικών έργων του Ν.1650/86<sup>9</sup>. Ο Νόμος αυτός, όπως αναφέρει στο Άρθρο 1, έχει σκοπό:

*«τη θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και την καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, έτσι ώστε ο άνθρωπος, ως άτομο και ως μέλος του κοινωνικού συνόλου, να ζει σε ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον, μέσα στο οποίο να προστατεύεται η υγεία του και να ευνοείται η ανάπτυξη της προσωπικότητάς του. Η προστασία του περιβάλλοντος, θεμελιώδες και αναπόσπαστο μέρος της πολιτιστικής και αναπτυξιακής διαδικασίας και πολιτικής, υλοποιείται κύρια μέσα από το δημοκρατικό προγραμματισμό.*

2. *Ειδικότερα, βασικοί στόχοι του νόμου αυτού είναι οι ακόλουθοι:*

- α) Η αποτροπή της ρύπανσης και γενικότερα της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και η λήψη όλων των αναγκαίων, για το σκοπό αυτόν, προληπτικών μέτρων.*
- β) Η διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας από τις διάφορες μορφές υποβάθμισης του περιβάλλοντος και ειδικότερα από την ρύπανση και τις οχλήσεις.*
- γ) Η προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης του εθνικού χώρου συνολικά και των επιμέρους γεωγραφικών και οικιστικών ενοτήτων του και μέσα από την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος.*
- δ) Η διασφάλιση της δυνατότητας ανανέωσης φυσικών πόρων και η ορθολογική αξιοποίηση των μη ανανεώσιμων ή*

<sup>9</sup> Ο Ν. 1650/86 τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Ν.2052/92 (ΦΕΚ-94/Α/5-6-92), το Ν.2242/94 (ΦΕΚ-162/Α/3-10-94), το Ν.2647/98 (ΦΕΚ 237/Α/22-10-98), το Ν.2732/99 (ΦΕΚ-154/Α/30-7-99), το Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91/Α/25-04-2002) – «Εναρμόνιση του Ν.1650/86 με τις οδηγίες ΕΕ-11/97 και ΕΕ-61/96 κλπ», το Ν.3065/02 (ΦΕΚ-251/Α/18-10-02), το Ν.3851/10 (ΦΕΚ-85/Α/4-6-10) και το Ν.3889/10 (ΦΕΚ-182/Α/14-10-10).

σπάνιων σε σχέση με τις τωρινές και τις μελλοντικές ανάγκες και με κριτήρια την προστασία του περιβάλλοντος.

ε) **Η διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας των φυσικών οικοσυστημάτων** και η διασφάλιση της αναπαραγωγικής τους ικανότητας.

στ) Η αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

3. Αναλυτικότερα, με τις διατάξεις του παρόντος νόμου επιδιώκονται:

α) Η προστασία του εδάφους και η λήψη των αναγκαίων μέτρων ώστε οι χρήσεις του να γίνονται σύμφωνα με τις φυσικές ιδιότητές του και την παραγωγική του ικανότητα.

β) Η προστασία των επιφανειακών και υπόγειων νερών θεωρούμενων ως φυσικών πόρων και ως οικοσυστημάτων.

γ) Η προστασία της ατμόσφαιρας.

δ) **Η προστασία και διατήρηση της φύσης και του τοπίου και ιδιαίτερα περιοχών με μεγάλη βιολογική, οικολογική, αισθητική ή γεωμορφολογική αξία.**

ε) **Η προστασία των ακτών των θαλασσών, των οχθών των ποταμών, των λιμνών, του βυθού αυτών και των νησίδων ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων του τοπίου.**

στ) Ο καθορισμός της επιθυμητής και της επιτρεπόμενης ποιότητας των φυσικών αποδεκτών καθώς και των κάθε είδους επιτρεπόμενων εκπομπών αποβλήτων, με την καθιέρωση και χρησιμοποίηση κατάλληλων παραμέτρων και οριακών τιμών, ώστε να μην προκαλείται υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με κριτήρια:

- την επιστημονική γνώση και εμπειρία.
- την καλύτερη διαθέσιμη και οικονομικά εφικτή τεχνολογία.
- τις τοπικές συνθήκες και ιδιομορφίες του περιβάλλοντος. και του πληθυσμού καθώς επίσης και τις ανάγκες ανάπτυξης.

- την προϋπάρχουσα διαμόρφωση συλλογικής χρήσης μιας περιοχής.
  - τα υφιστάμενα χωροταξικά και αναπτυξιακά σχέδια.
- ζ) Η ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση των πολιτών στα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος μέσα από την σωστή πληροφόρηση και εκπαίδευση.»

Μέσα στις διατάξεις αυτού του Νόμου, μεταξύ άλλων γίνεται η κατάταξη των έργων σε κατηγορίες (Αρθ.3) και προσδιορίζεται η διαδικασία (Αρθ. 4 κ.λπ.) Προέγκρισης Χωροθέτησης<sup>10</sup> και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) ενός έργου. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην παρ.1γ., αρ.4 του Ν.1650/86, «η απόφαση ΕΠΟ αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση των διοικητικών πράξεων που απαιτούνται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας.»

Για την εφαρμογή, λοιπόν των διατάξεων του Ν.1650/86, έχουν εκδοθεί οι ακόλουθες αποφάσεις που προσδιορίζουν επακριβώς τις διαδικασίες:

### **1.1.3α. Κατηγορίες έργων & Δραστηριοτήτων, Μ.Π.Ε., Ε.Π.Μ. κ.λπ.**

**Αποφ-69269/5387/90 (ΦΕΚ-678/Β/25-10-90)**

Η παραπάνω απόφαση έχει τίτλο «Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (ΕΠΜ) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν.1650/1986». Αφού τροποποιήθηκε από την Αποφ-1661/94 (ΦΕΚ 786/Β/20-10-1994) και αναθεωρήθηκε από την Αποφ-30557/96 (ΦΕΚ-136/Β/6-3-96), τελικά, αντικαταστάθηκε από τις αποφάσεις, **Αποφ-ΗΠ.15393/2332/02 (περι κατάταξης έργων)** και **Αποφ-ΗΠ/11014/703/Φ104/03** (ΦΕΚ-332/Β/20-3-03) (Περι Μ.Π.Ε. κ.λπ.). Στη συνέχεια αυτής της ενότητας εξετάζονται οι δύο τελευταίες αποφάσεις.

<sup>10</sup> Η Προέγκριση Χωροθέτησης, σύμφωνα με την παρ.3 Αρθ-6 του Ν.3010/02 ΦΕΚ-91/Α/25-4-02, αντικατεστάθη από την «Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση» (ΠΠΕΑ).

## Κατάταξη Έργων

Η **Αποφ-ΗΠ.15393/2332/02**<sup>11</sup> πρόκειται για Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) των Υπουργών Οικονομίας & Οικονομικών και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Σύμφωνα με αυτή, τα περισσότερα λιμενικά έργα ανήκουν στην 1<sup>η</sup> Κατηγορία (Υποκατηγορίες 1 & 2). Εξαίρεση (2<sup>η</sup> Κατηγορία) αποτελούν:

- Θαλάσσιες Προβλήτες με μήκος 20-50μ. (συνολικά) και εμβαδό 200-500μ<sup>2</sup> (συνολικά). (Υποκατ. 3)
- Ξύλινες προβλήτες γλυκών ή υφάλμυρων υδάτων (Υποκατ. 3)
- Προβλήτες ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών. (Υποκατ. 3)
- Έργα παράλληλα και επί της ακτής με συνολικό μήκος παρέμβασης μικρότερο των 100μ. ή συνολικού εμβαδού μικρότερο του ενός (1) στρέμματος (Υποκατ. 3)
- Μόνιμα, πλωτά φράγματα προστασίας ακτών από ρύπανση (Υποκατ. 3 ή 4)
- Τεχνητοί ύφαλοι στον πυθμένα της θάλασσας (Υποκατ. 3)
- Θαλάσσιες προβλήτες με μήκος έως 20μ ή εμβαδό μικρότερο από 200μ<sup>2</sup>. (Υποκατ. 4)
- Θαλάσσιες ξύλινες προβλήτες ανεξαρτήτως μήκους (Υποκατ. 4).

Η κατάταξη λιμενικών έργων προσδιορίζεται ακόμα, από το Άρθρο 21 του Ν.3450/06 περί «Αναβάθμισης και αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ-64/Α/30-3-06).

## Διαδικασίες ΠΠΕΑ και ΕΠΟ

Παράλληλα, η ΚΥΑ με αριθμό **ΗΠ/11014/703/Φ104/03**<sup>12</sup> (ΦΕΚ-332/Β/20-3-03), περιγράφει αναλυτικά τις διαδικασίες για την Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) και την ΠΠΕΑ («πρώην» Προέγκριση Χωροθέτησης<sup>13</sup>). Πέραν των λιμενικών έργων που αναφέρθηκαν στην ΗΠ.15393/2332/02, η εν λόγω απόφαση,

<sup>11</sup> Η απόφαση έχει τίτλο «Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες, Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων». Συμπληρώθηκε με την Αποφ-145799/05 (ΦΕΚ-1002/Β/18-7-05)

<sup>12</sup> Απόφαση με τίτλο: «Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ) και Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) σύμφωνα με το Αρθ-4 του Ν-1650/86 (ΦΕΚ-160/Α/86) κ.λπ.

<sup>13</sup> Βλ. υποσημείωση 10

εφαρμόζεται και στον εκσυγχρονισμό, την επέκταση, βελτίωση ή τροποποίηση των υφιστάμενων έργων και δραστηριοτήτων των ίδιων υποκατηγοριών, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον κατά τα οριζόμενα στο Αρθ-4 του Ν.1650/86<sup>14</sup>.

Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη απόφαση, πρώτα θα πρέπει να ληφθεί θετική ΠΠΕΑ από τις αρμόδιες Αρχές. Στη συνέχεια, προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο, θα πρέπει να γίνει και να κατατεθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), ώστε να δοθεί η Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ).

Οι διαφορές μεταξύ των κατηγοριών των έργων, περιορίζονται κυρίως σε θέματα αρμοδιότητας φορέα, δηλαδή στο ποια Υπηρεσία θα δώσει την τελική έγκριση ή θα απορρίψει ένα υποψήφιο έργο (π.χ. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.<sup>15</sup>, Γ.Γ.Περιφέρειας κ.λπ.) καθώς και στον τύπο των Μελετών (I ή II). Έτσι τα έργα των πρώτων κατηγοριών (Υποκατηγορίες 1,2), επί της ουσίας εγκρίνονται μέσα από μία πιο απαιτητική και πολύπλοκη διαδικασία, τουλάχιστον σε σύγκριση με τις άλλες κατηγορίες.

Ως προς τη διαδικασία της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης, χρήζουν ιδιαίτερης αναφοράς οι παρ.2 & παρ.3 του αρ.6 της Απόφασης ΗΠ/11014/703/Φ104/03. Σε αυτές τις παραγράφους γίνεται λόγος για «γνωμοδοτήσεις» συναρμόδιων Υπηρεσιών (πέραν της Περιφέρειας που θα ανήκει το έργο). Παρατηρούνται τα ακόλουθα:

- Δεν απαιτείται κάποιου είδους σύμφωνη γνωμοδότηση, ως προϋπόθεση για να συνεχιστεί η διαδικασία .
- Δεν προβλέπονται κυρώσεις σε περίπτωση που οι γνωμοδοτήσεις των υπηρεσιών δε ληφθούν υπόψη.
- Προβλέπεται η προώθηση της έκδοσης ΠΠΕΑ, ακόμη και χωρίς να έχουν κατατεθεί οι αιτούμενες γνωμοδοτήσεις (παρ.3)

Κατά συνέπεια, οι γνωμοδοτήσεις τουλάχιστον στη διαδικασία έκδοσης ΠΠΕΑ, μοιάζει να μην έχουν κανένα πρακτικό νόημα, αφού κάλλιστα αγνοούνται.

<sup>14</sup> Όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το Αρθ-2 (παρ.1) Ν.3010/02

<sup>15</sup> Δεν εξετάστηκε ποια Υπουργεία αναλαμβάνουν τις αρμοδιότητες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. μετά τις αλλαγές της νέας Κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. (Οκτώβριος 2009, Σεπτέμβριος 2010). Είναι πιθανό δηλαδή, να μην έχουν μεταφερθεί αυτούσιες, όλες οι αρμοδιότητες του Υπουργείου, στο Υ.Π.Ε.Κ.Α.. Ορισμένες ενδέχεται να είναι στο ΥΠΑΝ, ή και στο Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ., ενώ δεν είναι απίθανο κάποιες εξειδικευμένες αρμοδιότητες να βρίσκονται ακόμη μετέωρες, σε σχέση με το ποιο Υπουργείο τις αναλαμβάνει.

Είναι, δηλαδή στη διακριτική ευχέρεια του εκάστοτε αποφαινόμενου οργάνου, αν θα περιμένει την έκδοσή τους, ή αν θα τις λάβει υπ' όψη του. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα σε μία Υπηρεσία (π.χ. Αρχαιολογία) να καθυστερήσει τη γνωμοδότηση εσκεμμένα, προκειμένου να προωθηθεί ένα έργο που θα καταστρέφει κάποιο αρχαίο μνημείο, χάριν αυτού που εκείνη την εποχή θα θεωρείται από το κοινωνικό κατεστημένο ως δημόσιο συμφέρον. Με τις διατάξεις αυτές λοιπόν, αυξάνεται χωρίς ουσιαστικό νόημα η γραφειοκρατία, ενώ ταυτόχρονα δίνεται νομικό άλλοθι στις Υπηρεσίες να λειτουργήσουν εις βάρος του Περιβάλλοντος και της λοιπής Νομοθεσίας (π.χ. Αρχαιολογικός Νόμος)<sup>16</sup>.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει το Άρθρο-5 της συγκεκριμένης απόφασης, όπου μεταξύ άλλων γράφεται το ακόλουθο:

*«Στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δεν υπάγονται τα έργα και οι δραστηριότητες...που πρόκειται να πραγματοποιηθούν εν μέρει ή στο σύνολο τους σε περιοχές του εθνικού καταλόγου του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου NATURA 2000 σύμφωνα με το Άρθ-6 της κοινής υπουργικής Αποφ-33318/3028/98 "Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων κλπ" (ΦΕΚ-1289/Β/98).»*

Σημειώνεται μάλιστα πως η ΚΥΑ 33318/3028/98 τροποποιήθηκε με την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αρ. Η.Π. 14849/853/Ε103, ΦΕΚ Β' 645 11.4.2008. Δεδομένων και των παραπάνω παρατηρήσεων σχετικά με τις γνωμοδοτήσεις, είναι παρήγορο, το γεγονός ότι εξαιρούνται από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β', οι προστατευόμενες περιοχές.

---

<sup>16</sup> Αντίστοιχο φαινόμενο παρατηρείται και στο αρ.14 του Ν.2971/01 περί Αιγιαλού και Παραλίας (βλ. εν.1.1.5)

### **1.1.3β. «Αρμοδιότητες», ΠΔ-28/93 (ΦΕΚ-9/Α/5-2-93)**

**«Καθορισμός αρμοδιοτήτων που διατηρούνται από τον Υπουργό και τις περιφερειακές υπηρεσίες διανομαρχιακού επιπέδου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.»**

Το εν λόγω Προεδρικό Διάταγμα (ΠΔ) καθορίζει τις αρμοδιότητες του τότε Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. λαμβάνοντας υπ' όψη και την Αποφ-69269/5387/90. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων του (αρθρο 1), είναι:

«Η Προέγκριση χωροθέτησης έργων ή δραστηριοτήτων της Α' κατηγορίας ομάδα Ι και ομάδα ΙΙ» μεταξύ των οποίων και «Λιμάνια, μαρίνες σκαφών αναψυχής, αλιευτικά λιμάνια και λοιπά λιμενικά έργα, εφόσον στα έργα αυτά:

- Προβλέπονται εξωτερικά λιμενικά έργα που η σχηματιζόμενη λιμενολεκάνη έχει έκταση μεγαλύτερη του 1 εκταρίου ή
- Το συνολικό μήκος των εσωτερικών λιμενικών έργων συμπεριλαμβανομένων και των παρακτίων κρηπιδωμάτων ξεπερνά τα 300 μέτρα.<sup>17</sup>»

### **1.1.3γ. Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, έργων Υποκατηγορίας 2**

**Αποφ-25535/3281/02 ΦΕΚ-1463/Β/20-11-02**

Η απόφαση αφορά την έγκριση περιβαλλοντικών όρων από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας των έργων και δραστηριοτήτων που κατατάσσονται στην υποκατηγορία 2 της Α κατηγορίας σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Αποφ-ΗΠ/15393/2332/02.

---

<sup>17</sup> Το έργο της μελέτης περίπτωσης δεν ανήκει σε αυτή την κατηγορία.

## Διασφάλιση ενημέρωσης κοινού

### **1.1.3δ. Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης κοινού σχετικά με Ε.Π.Ο.**

**Αποφ-75308/5512/90 (ΦΕΚ-691/Β/90)**

Η εν λόγω απόφαση είναι επίσης ΚΥΑ και έχει σκοπό την ενημέρωση του κοινού καθώς και τη δυνατότητα των ενδιαφερομένων να «παρέμβουν» στη διαδικασία, εκφράζοντας γραπτώς τις απόψεις τους. Η απόφαση αυτή, αντικαταστάθηκε με την **Αποφ-ΗΠ/37111/2021/03 (ΦΕΚ-1391/Β/29-9-03)** με θέμα «Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων κ.λπ.», η οποία επί της ουσίας έχει ίδιους σκοπούς.

Διαβάζοντας προσεκτικά της διατάξεις της απόφασης<sup>18</sup>, γίνεται αντιληπτό ότι είναι στη διακριτική ευχέρεια της αρμόδιας υπηρεσίας που παραλαμβάνει τις γραπτές απόψεις του κοινού, αν θα τις λάβει υπ' όψη της ή όχι, χωρίς να αιτιολογεί αυτή της την ενέργεια. Κατά συνέπεια η όλη διαδικασία κινδυνεύει να μετατραπεί σε «επικοινωνιακή», ακόμα και προσχηματική, καθότι αναλώνεται χρόνος, χωρίς να προκύπτει κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα σε σχέση με τη βελτίωση του έργου ή την καλύτερη κατανόησή του από το κοινό<sup>19</sup>.

Επιπρόσθετα, οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες της Ελλάδας, συχνά απαιτούν διαφορετικές πρακτικές ενημέρωσης, ανάλογα με την περιοχή. Τέτοιες διαφοροποιήσεις δεν περιέχονται στην απόφαση με αποτέλεσμα να μην ενημερώνεται το κοινό. Για παράδειγμα, οποιοδήποτε έργο πραγματοποιείται στις Κυκλάδες, ανακοινώνεται σε περιορισμένο αριθμό εφημερίδων και στον πίνακα ανακοινώσεων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης<sup>20</sup>. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων όμως βρίσκεται στη Σύρο. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις συγκοινωνιακές ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν μία νησιωτική αυτοδιοίκηση όπως είναι η Ν.Α. Κυκλάδων, δυσχεραίνει σε μεγάλο βαθμό τη σωστή και έγκαιρη ενημέρωση του κοινού.

Πρακτικά, δηλαδή, τη Νομαρχία της Σύρου την επισκέπτεται εξαιρετικά μικρός αριθμός κατοίκων των Κυκλάδων. Κατά κανόνα μάλιστα, οι κάτοικοι των

<sup>18</sup> Βλ. παρ.3 & 4, άρθ. 4, Απ. ΗΠ/37111/2021/03.

<sup>19</sup> Ένα παρόμοιο φαινόμενο παρατηρείται σήμερα, με τη διαδικασία της διαβούλευσης επί των Σχεδίων Νόμου, η οποία δεν δεσμεύει επί της ουσίας τις αρμόδιες Υπηρεσίες να λάβουν υπ' όψη τους κάποιο σχόλιο, ούτε υπάρχουν αντίστοιχες κυρώσεις.

<sup>20</sup> Βλ. παρ.2 των άρθρων 2, 3 & 4 καθώς και παρ.1 άρθ. 5, Αποφ-ΗΠ/37111/2021/03

Κυκλάδων (εκτός Σύρου), επιλέγουν ως έσχατη λύση τη μετακίνηση από το νησί τους, στη Νομαρχία της Σύρου. Μία τέτοια μετακίνηση, είναι χρονοβόρα και οικονομικά ασύμφορη (εισιτήρια πλοίου, απώλεια τουλάχιστον μίας εργάσιμης ημέρας). Υπάρχουν μάλιστα πολλές περιπτώσεις<sup>21</sup>, όπου προκειμένου να μεταβεί ένας κάτοικος άλλου νησιού στη Σύρο, χρειάζεται να επιβιβαστεί σε περισσότερα του ενός πλοία ή ακόμα και να διανυκτερεύσει στη Σύρο, μιας και τα δρομολόγια δε φθάνουν πάντα τις εργάσιμες ώρες.

Συνοψίζοντας, η απόφαση ΗΠ/37111/2021/03, κρίνεται ανεπαρκής για τις νησιωτικές περιοχές. Με βάση αυτή την απόφαση, ο μοναδικός τρόπος ενημέρωσης των πολιτών τους οποίους αφορά η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), του έργου, γίνεται με την εφημερίδα, το λιγότερα χρησιμοποιούμενο Μέσο Μαζικής Ενημέρωσης (Μ.Μ.Ε.)<sup>22</sup>. Επί της ουσίας δηλαδή, ο πολίτης μίας νησιωτικής περιοχής, δεν ενημερώνεται για τα έργα που γίνονται στην περιοχή του. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται και από τη μελέτη περίπτωσης της εργασίας, όπου το έργο έγινε γνωστό στο ενδιαφερόμενο κοινό, λίγους μήνες πριν την υπογραφή της «Σύμβασης Έργου» με τον εργολάβο κατασκευής<sup>23</sup>.

Τα παραπάνω προβλήματα σχετικά με την ενημέρωση και τη συμμετοχή του κοινού στη διαδικασία Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων, εκτιμάται ότι θα επιδεινωθούν με τις διαρθρωτικές αλλαγές που επιβάλλει ο Νόμος Καλλικράτη (Ν.3852/2010). Ο λόγος αυτής της εκτίμησης, εντοπίζεται στο γεγονός ότι εμφανίζονται πρακτικές συγκεντρωτισμού, ακόμα και στον Α' Βαθμό αυτοδιοίκησης (Δήμοι)<sup>24</sup>, ενώ ο Β' Βαθμός διοίκησης (Περιφέρεια) σε αρκετές περιπτώσεις, είναι αρμόδιος για μεγαλύτερες (γεωγραφικά) περιοχές της ελληνικής επικράτειας.

---

<sup>21</sup> Μέσω της ιστοσελίδας, <http://ferries-greece.forth-crs.gr>, εξετάστηκαν ενδεικτικά, τα νησιά Φολέγανδρος, Ανάφη, Σαντορίνη, Νάξος, Μύκονος, Τήνος και Μήλος (Χειμερινά δρομολόγια). Σε μερικά από αυτά δεν υπήρχε απευθείας δρομολόγιο για τη Σύρο, ενώ σε αυτά που υπήρχε, το δρομολόγιο δεν έφθανε στη Σύρο πριν από τις 15:00.

<sup>22</sup> Πρόκειται για αποτέλεσμα ποσοτικής έρευνας κοινής γνώμης, της εταιρείας δημοσκοπήσεων Public Issue (<http://www.publicissue.gr/128/iom-media-2007/#1>) με συνεντεύξεις πρόσωπο με πρόσωπο, στα νοικοκυριά των ερωτώμενων και χρήση δομημένου ερωτηματολογίου, σε δείγμα 2.995 ατόμων, ηλικίας 15 ετών και άνω. 05/05-13/06/2007. Πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό του [Ινστιτούτου Οπτικοακουστικών Μέσων \(Ι.Ο.Μ.\)](#)

<sup>23</sup> Βλ. και εν. 4.4 «Συμπεράσματα - ΕΠΟ», παρ. 4.

<sup>24</sup> Το νησί της Νάξου, λόγω χάρη (μελέτη περίπτωσης), ενώ ήταν χωρισμένο σε δύο Δήμους (Νάξου, Δρυμαλίας), συνενώθηκε με τη Δονούσα, τη Σχοινούσα, την Ηρακλεία και τα Κουφονήσια. Τα πέντε αυτά νησιά, συναποτελούν πλέον τον ενιαίο Δήμο «Νάξου και μικρών Κυκλάδων».

### 1.1.3ε. Ένδικη προστασία κοινού σε σχέση με την ενημέρωση

Αποφ-9269/470/07 (ΦΕΚ-286/Β/2-3-07)

«Μέσα ένδικης προστασίας του κοινού κατά πράξεων ή παραλείψεων της Διοίκησης σχετικά με θέματα ενημέρωσης και συμμετοχής του κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων»

Η συγκεκριμένη απόφαση, δίνει το δικαίωμα στον ενδιαφερόμενο (πολίτη), να προσφύγει για το έργο στις αρμόδιες Υπηρεσίες, σε περίπτωση που αποδεικνύεται ότι υπήρξαν μεμπτές πράξεις ή ουσιαστικές παραλείψεις σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης και συμμετοχής του στη διαδικασία της Ε.Π.Ο. Αυτή η απόφαση μοιάζει να καλύπτει μέρος του «νομικού κενού» που παρατηρείται στην Αποφ-ΗΠ/37111/2021/03 (βλ.1.1.3δ).

Πουθενά όμως δε διευκρινίζεται κάτι τέτοιο σαφώς μέσα στις διατάξεις της. Υπάρχει δηλαδή η πιθανότητα να θεωρείται ότι δεν αποτελεί «παρεμπόδιση συμμετοχής» του ενδιαφερομένου η μη αιτιολογημένη απόρριψη/αγνόηση της άποψης του ενδιαφερομένου, μιας και –τυπικά- κατετέθη η άποψή του όπως ακριβώς προβλέπεται από την προηγούμενη απόφαση.

### 1.1.4. Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμενικών Έργων

Ν.2932/01 (ΦΕΚ-145/Α/27-6-01)

Με βάση αυτό το Νόμο ο οποίος έχει θέμα την «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες και άλλες διατάξεις», συστήνεται η **Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων** (Άρθρο 19) η οποία φαίνεται να έχει αυξημένες αρμοδιότητες σε σχέση με τα λιμενικά έργα. Σύμφωνα δε, με την παρ.2, Αρθ-35 του Ν.3153/03 ΦΕΚ-153/Α/19-6-03, **απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της εν λόγω επιτροπής**, προκειμένου να εκδοθεί Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ) από την αρμόδια αρχή (Υπουργείο ή Περιφέρεια)<sup>25</sup>.

Οι αρμοδιότητες (το «έργο») λοιπόν της δεκατριαμελούς ΕΣΑΛ, όπως αναφέρονται στην παρ.2 του Άρθρου 19 του Ν.2932/01 είναι:

<sup>25</sup> Η μελέτη περίπτωσης της παρούσας εργασίας, δεν εμπίπτει σε αυτή τη διάταξη μιας και η Προέγκριση Χωροθέτησης (μεταγενέστερα ΠΠΕΑ), είχε εγκριθεί από το 1999.

- «α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας.
- β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών.
- γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.
- δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς.
- ε) Η έγκριση, αναθεώρηση, επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία θα καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα και
- στ) Οποιοδήποτε θέμα ζητηθεί από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.»

#### **1.1.5. «Περι Αιγιαλού, Παραλίας και άλλες διατάξεις» Ν.2971/2001.**

**(ΦΕΚ-285/Α/19-12-01)**

Με βάση αυτόν τον Νόμο γίνεται η προσπάθεια προστασίας και εποπτείας των ακτογραμμών της Χώρας. Οι ακτογραμμές αποτελούν, από περιβαλλοντικής άποψης,

«διαύλους» αλληλεπίδρασης διαφορετικών οικοσυστημάτων (χερσαίου & θαλάσσιου), καθιστώντας τες ιδιαίτερα αυτόνομα οικοσυστήματα.

Στο Νόμο, έγιναν μέχρι σήμερα συνολικά, εννέα (9) αναθεωρήσεις<sup>26</sup>. Από αυτές μόνο μερικές φαίνεται να αφορούν λιμενικά έργα. Εξάλλου, δεν αφορούν όλες οι διατάξεις του Νόμου λιμενικά έργα<sup>27</sup>. Ο συγκεκριμένος νόμος περιέχει τις γενικές οδηγίες σχετικά με την παραχώρηση του αιγιαλού και της παραλίας για την εκτέλεση έργων (μεταξύ των οποίων και τα λιμενικά). Περιέχει επίσης οδηγίες για τον καθορισμό χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα κ.λπ.

Σκοπός αυτού του Νόμου είναι να διαμορφώσει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο θα γίνονται ορισμένα έργα και δραστηριότητες, δίνοντας όμως πάντα προτεραιότητα στην «προστασία των οικοσυστημάτων των ζωνών αυτών» και στην «ελεύθερη και ακώλυτη πρόσβαση σε αυτές». Έχοντας αυτό το σκεπτικό σαν βάση και σύμφωνα με το άρθρο 8, κρίνεται υποχρεωτική η χάραξη αιγιαλού στην περίπτωση που δεν υπάρχει και που στην περιοχή πρόκειται να γίνει λιμενικό έργο.

Κατά τα λοιπά, στις διατάξεις του Νόμου περιγράφονται ποικίλες διαδικασίες, όπως οι προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση προστατευτικών λιμενικών έργων (Άρθρο 12), η «διαδικασία παραχώρησης αιγιαλού, παραλίας για την εκτέλεση έργων» (Άρθρο 14), καθώς και πολλά στοιχεία, σχετικά με τις ζώνες λιμένα (Άρθρα 18-25, 28)<sup>28</sup>. Τέλος τα άρθρα 27 και 29, περιγράφουν τις κυρώσεις σε νομικά πρόσωπα και τις αντίστοιχες διαδικασίες που τηρούνται σε κατασκευές που έχουν πραγματοποιηθεί στην περιοχή του αιγιαλού και της παραλίας, χωρίς να τηρηθεί ο Νόμος. Περισσότερες λεπτομέρειες για τις διαδικασίες, δίδονται με υπουργικές αποφάσεις και προεδρικά διατάγματα.

Ο Νόμος αυτός, κρίνεται αρκετά αυστηρός και εμπειριστατωμένος. Μία παρατήρηση που θα μπορούσε να γίνει αφορά το άρθρο 14, περί «παραχώρησης αιγιαλού, παραλίας για την εκτέλεση έργων». Στις παραγράφους 2β και 2γ του άρθρου, αναφέρεται μία σειρά από γνωμοδοτήσεις σχετικά με ένα (λιμενικό) έργο. Σε καμία όμως διάταξη, δεν

<sup>26</sup> Ο Νόμος, λοιπόν, αυτός αντικατέστησε τον **Α.Ν. 2344/40**, ο οποίος καταργήθηκε στις 19-12-2001, οπότε και ίσχυσε ο νέος Νόμος. Στην παρούσα εργασία ο Νόμος, παρουσιάζεται και εξετάζεται, όπως τροποποιήθηκε και αναθεωρήθηκε από το **Ν.3010/02 (ΦΕΚ-91/Α/25-4-02)**, το **Ν.3105/03 (ΦΕΚ-29/Α/10-2-03)**, το **Ν.3127/03 (ΦΕΚ-67/Α/19-3-03)**, το **Ν.3153/03 (ΦΕΚ-153/Α/19-6-03)**, το **Ν.3207/03 (ΦΕΚ-302/Α/24-12-03)**, το **Ν.3220/04 (ΦΕΚ-15/Α/28-1-04)**, το **Ν.3468/06 (ΦΕΚ-129/Α/27-6-06)**, το **Ν.3554/07 (ΦΕΚ-80/Α/16-4-07)** και το **Ν.3851/10 (ΦΕΚ-85/Α/4-6-10)**. *(Με έντονα γράμματα είναι σημαντικές αναθεωρήσεις που αφορούν λιμενικά έργα).*

<sup>27</sup> Τα άρθρα που αφορούν λιμενικά έργα είναι: Αρ.14, Αρ. 18-25 και Αρ. 28

<sup>28</sup> **Άρθρο-18** Ζώνη Λιμένα, **Άρθρο 19** Χερσαία Ζώνη Λιμένα, **Άρθρο 20** Θαλάσσια Ζώνη Λιμένα, **Άρθρο 21** Καθορισμός Θαλάσσιας και Χερσαίας Ζώνης Λιμένα, **Άρθρο 22** Καθεστώς χερσαίων χώρων ζώνης λιμένα, **Άρθρο 23** Καθεστώς γηπέδων που σχηματίζονται από προσχώσεις στη ζώνη λιμένα, **Άρθρο 24** Παραχωρήσεις χώρων ζώνης λιμένα, **Άρθρο 25** Προγραμματικές συμβάσεις φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, **Άρθρο 27** Προστασία Αιγιαλού, παραλίας και άλλων χώρων, **Άρθρο 28** Καθορισμός χώρων που εξομοιώνονται με ζώνη λιμένα, **Άρθρο 29** Διοικητικές και ποινικές κυρώσεις.

αναφέρεται αν οι γνωμοδοτήσεις αυτές πρέπει να είναι σύμφωνες προκειμένου να προχωρήσει το έργο. Επίσης, πουθενά δεν προσδιορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα λαμβάνονται υπ' όψη, αφήνοντας έτσι περιθώρια να μη λαμβάνονται υπ' όψη. Κατά συνέπεια ισχύουν οι αντίστοιχες παρατηρήσεις που έγιναν και στην ενότητα 1.1.3α περί «Διαδικασιών ΠΠΕΑ και ΕΠΟ».

Ακόμα μία παρατήρηση έχει να κάνει με το αρ.28 περί «Καθορισμού χώρων που εξομοιώνονται με Ζώνη Λιμένα». Η «εξομοιούμενη με ζώνη λιμένα», χερσαία ζώνη, ορίστηκε ως έννοια για πρώτη φορά, το 1970 (παρ.4, αρ.3, Ν.Δ.444/70). Η έννοια αυτή φαίνεται να προέκυψε εξ' ανάγκης, λόγω του «εκ νέου ορισμού» (από τον ίδιο Νόμο), της έννοιας της χερσαίας ζώνης λιμένα, τη στιγμή που υπήρχε ήδη σε ισχύ (παρ.1, αρ.15., Α.Ν. 2344/40), διαφορετικός ορισμός για αυτήν<sup>29</sup>.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι έως το 2005 δεν υπήρχε σαφής προσδιορισμός του τρόπου καθορισμού των εξομοιούμενων χερσαίων ζωνών, δημιούργησε πολλά προβλήματα σε βάρος του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, επέτρεψε καθορισμό εξομοιούμενων ζωνών λιμένα, χωρίς να υπάρχει επαρκής αιτιολόγηση. Διαμορφώθηκε έτσι ένα ιδιότυπο καθεστώς αυθαιρεσίας στην κατασκευή λιμενικών έργων εις βάρος του περιβάλλοντος. Αυτό το καθεστώς προσπάθησε να εξυγιάνει ο Ν.2971/01 με το άρθρο 28 και εν συνεχεία με την Απόφαση με αριθμό 1028241/2729/Β0010/05 (ΦΕΚ-547/Β/22-4-05). Η προσπάθεια αυτή κρίνεται ανεπιτυχής για λόγους που θα αναλυθούν στο τελευταίο Κεφάλαιο.

Αξίζει τέλος να σημειωθεί, ότι για τις μελέτες μέχρι 19-12-2001 (όπως η μελέτη περίπτωσης αυτής της διπλωματικής εργασίας) ήταν απαραίτητη η έκδοση Προεδρικού

---

<sup>29</sup> Ο εν λόγω «επαναπροσδιορισμός» της έννοιας της χερσαίας ζώνης λιμένα από το Ν.Δ.444/70, εκτιμάται ότι ήταν μη σύννομος, αφού δεν καταργούσε τις αντίστοιχες διατάξεις του Α.Ν.2344/40. Ταυτόχρονα η διαφοροποίηση μεταξύ των δύο σχετικών διατάξεων, ήταν σημαντική και ουσιαστική, αφού κατά τον Α.Ν. 2344/40 η χερσαία ζώνη λιμένα, αφορούσε έργα που δεν είχαν ακόμα κατασκευαστεί, ενώ κατά τον Ν.Δ.444/70, η χερσαία ζώνη λιμένα, αφορούσε εγκαταστάσεις και κατασκευές λιμένων που τουλάχιστον έχουν σχεδιασθεί.

Συγκεκριμένα στην παρ.1, αρ.15, του Α.Ν.2344/40 γράφει: «*Η χερσαία ζώνη αποτελείται από τον αιγιαλόν και τους παρ' αυτόν αναγκαιούντας, διά τα εν τω προηγουμένω άρθρω έργα, παραλιακούς χώρους.*»

Αντίθετα στην παρ.1, αρ.3, του Ν.Δ.444/70 γράφει: «*Οι λιμένες εν γένει περιλαμβάνουν και τμήμα εδάφους, καλούμενον "χερσαία ζώνη λιμένος", διήλον καθ' όλον το μήκος του λιμένος, βάσει του σχεδίου αυτού και περιλαμβάνον:*

*α) Τους περιφράκτους των λιμένων χώρους.*

*β) Επί μη περιφράκτων λιμένων τα τεχνικά έργα, κρηπίδωματα, προβλήτας, αποβάθρας, προκυμαίαις, κυματοθραύστας, εξέδρας και παραλίας, τους εν γένει χώρους διεξαγωγής εργασιών συνυφασμένων με τη λειτουργίαν των λιμένων, χώρους διενέργειας φορτοεκφορτωτικών εργασιών, αναμονής, επιβιβάσεως, ή αποβιβάσεως επιβατών και αποθέσεως φορτίων, μετά των επ' αυτών κτισμάτων και εγκαταστάσεων άτινα εξυπηρετούν τας λειτουργικώς ανάγκας αυτών.»*

Το 2001, ο Ν.2971/01 φαίνεται υιοθετεί σχεδόν αυτούσιο, τον ορισμό του Α.Ν.2344/40. Με αυτό τον τρόπο, αναγνωρίζει εμμέσως πλην σαφώς τη λανθασμένη «προσέγγιση/διατύπωση» του ορισμού της χερσαίας ζώνης από τον Ν.Δ.444/70. Άλλωστε από τις παρ.3 και 4, του αρθ.3 του Ν.Δ.444/70, προκύπτει ότι η εξομοιούμενη ζώνη λιμένα, αφορά λιμενικά έργα τα οποία έχουν κατασκευασθεί χωρίς σχέδια (άρα χωρίς μελέτη)!

Διατάγματος κατά το άρθρο 9 του Α.Ν. 2344/40 (ΦΕΚ-154/Α/18-5-40) περί «Δόμησις εις Παραλιακάς Εκτάσεις»<sup>30</sup>.

#### **1.1.6. Νομικό Πλαίσιο σχετικά με «Απόρριψη στη θάλασσα υλικών/ουσιών και αποφυγή ρύπανσης θάλασσας κατά τη φάση κατασκευής, και κατά τη μελλοντική λειτουργία της».**

Αυτό το πλαίσιο αποτελείται από τους Ν.743/77 (ΦΕΚ 319/Α/1977), Ν.855/78, Ν.1147/81, Ν.1269/82 (ΦΕΚ 89/Α/1982), Ν. 2252/1994 (ΦΕΚ 192/Α/1994) και από τα Π.Δ. 68/95, Π.Δ. 55/98, Π.Δ.11/02. Προκειμένου λοιπόν ένα λιμενικό έργο να διεξάγεται απρόσκοπτα και σύμφωνα με το Νόμο, θα πρέπει να τηρεί τις αντίστοιχες διατάξεις του συγκεκριμένου Νομοθετικού πλαισίου.

---

<sup>30</sup> Όπως αυτός ίσχυε μετά τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του με τον Α.Ν. 263/68, το Ν.Δ. 444/1970, το Ν.1078/80, το Ν.1337/83 (Νόμος Τρίτη), το Ν.2242/94 κ.λπ.

## 1.2. Προστασία Αρχαιοτήτων

Η προστασία των αρχαιοτήτων, κανονικά εντάσσεται στην προστασία του περιβάλλοντος, θεωρώντας πως οι αρχαιότητες αποτελούν το πολιτιστικό περιβάλλον της Χώρας μας. Θα μπορούσε λοιπόν να περιληφθεί στην παραπάνω ενότητα που αφορούσε την προστασία του περιβάλλοντος. Κρίθηκε, όμως σκόπιμο να δημιουργηθεί ξεχωριστή ενότητα ώστε να δοθεί έμφαση στο πολιτιστικό περιβάλλον, δεδομένου ότι :

- Η Ελλάδα εκ των πραγμάτων αποτελεί μία χώρα με πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον, εν αντιθέσει με τις περισσότερες χώρες της Ευρώπης και ενδεχομένως του κόσμου. Αυτό αποτελεί ένα γεγονός που θα πρέπει να καθιστά τους πολιτικούς μηχανικούς, ιδιαίτερα προσεκτικούς και ευαισθητοποιημένους σχετικά με τον τρόπο ανάπτυξης της κοινωνίας μας συναρτήσει της ενδεχόμενης υποβάθμισης/αλλοίωσης του πολιτιστικού περιβάλλοντος της Ελλάδας.
- Η περιοχή που εξετάζεται στη μελέτη περίπτωσης (Απόλλωνας Νάξου) είναι μία περιοχή αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος με ιστορία 2700 ετών την οποία θα αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

Το Νομοθετικό πλαίσιο που προστατεύει το πολιτιστικό μας περιβάλλον, ιστορικά, έχει θεμελιωθεί σε δύο βασικούς Νόμους: Τον Κ.Ν. 5351/32 «Περί Αρχαιοτήτων», ο οποίος καταργήθηκε/αντικαταστάθηκε από τον Ν.3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/28-06-2002) «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς», που ισχύει μέχρι σήμερα.

### 1.2.1. Ο Ν.3028/2002, οι ενάλιες αρχαιότητες και οι «εργασίες».

Στην περίπτωση εκτέλεσης λιμενικών έργων κοντά σε περιοχή ενάλιων αρχαιολογικών χώρων, ο Νόμος είναι κατηγορηματικός, αφού σύμφωνα με την παρ.5, του άρθρου 15:

**«Απαγορεύεται η εκτέλεση κάθε μορφής λιμενικού έργου χωρίς προηγούμενη άδεια, που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού**

*Πολιτισμού ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου. Η άδεια αυτή προηγείται από όλες τις άδειες που αφορούν στην εκτέλεση του έργου και τα στοιχεία της αναγράφονται με ποινή ακυρότητας στις υπόλοιπες άδειες που απαιτούνται.»*

Παράλληλα, σε περιοχές ζώνης προστασίας αρχαιολογικών χώρων, απαιτείται χορήγηση ειδικής άδειας για την εξόρυξη οικοδομικών υλικών από λατομεία που βρίσκονται εντός αυτών ή γειτνιάζουν με αυτές, η οποία φυσικά μπορεί και να μη δύναται να δοθεί χάριν προστασίας του χώρου. Αυτοί οι «περιορισμοί» περιγράφονται στα άρθρα 10 (παρ.2) και 17 του Ν.3028/2002, σε συνδυασμό με την παρ.3 του άρθρου 1 της Αποφ-ΥΠΠΟ/ΔΟΕΠΥ/ΤΟΠΥΝΣ/15/3696/20-01-2004 (ΦΕΚ 180/Β/20-01-2004). Σε αυτές τις διατάξεις περιγράφεται η διαδικασία ορισμού Ζωνών προστασίας Α' ή Β' καθώς και οι αρμόδιοι που χορηγούν τις ανάλογες εγκρίσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Καλώς ή κακώς όμως, η έγκριση υλοποίησης ενός λιμενικού έργου, κρύβει και έναν άλλον «κίνδυνο» από αρχαιολογικής άποψης. Αυτόν της «ανακάλυψης» αρχαίων ευρημάτων κατά τις εργασίες μελέτης – κατασκευής. Ειδικά στα νησιά των Κυκλάδων, όπου ο κυκλαδικός πολιτισμός είναι ένας από τους αρχαιότερους στον κόσμο και στηρίχθηκε στη ναυτιλία, **υπάρχει η πιθανότητα ανακάλυψης<sup>31</sup> νέων, ενάλιων αρχαιολογικών ευρημάτων.** Εξίσου πιθανός είναι ο σχεδιασμός και η υλοποίηση έργων, επάνω ή κοντά σε περιοχή όπου υπάρχουν διαπιστωμένα αρχαιολογικά μνημεία, τα οποία όμως δεν έχουν κηρυχθεί επισήμως ως τέτοια. Οι λόγοι μη κήρυξής τους, εκτιμάται πως είναι κυρίως γραφειοκρατικοί, λόγοι έλλειψης προσωπικού, χρόνου ή και οικονομικών πόρων για τη διεξαγωγή μιας αρχαιολογικής ανασκαφής.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, σύμφωνα με το άρθρο 37 του Ν.3028/2002 και συγκεκριμένα με την παρ.6, ο κύριος του λιμενικού έργου, προκειμένου να διασωθεί το μνημείο, υποχρεούται να χρηματοδοτήσει τη λεγόμενη «σωστική ανασκαφή», το κόστος συντήρησης, μελέτης και δημοσίευσης των ευρημάτων των παραπάνω περιπτώσεων. Αυτός είναι ακόμα ένας λόγος που συχνά, όταν συναντώνται αρχαία ευρήματα κατά τη διαδικασία κατασκευής, αντί να κληθεί εκ νέου η αρχαιολογική υπηρεσία όπως προβλέπεται από τον Νόμο, προτιμάται να θαφτούν τα μνημεία και να συνεχιστούν κανονικά οι εργασίες.

---

<sup>31</sup> Στο σημείο αυτό βέβαια, τίθεται ο προβληματισμός σχετικά με το αν υπάρχει η δυνατότητα του μηχανικού ή τον εργαζομένων στο εργοτάξιο ενός έργου, να αντιληφθούν-ξεχωρίσουν ένα αρχαίο εύρημα. Στο Ν.3028/02 δε φαίνεται να υπάρχει κάποια ιδιαίτερη πρόβλεψη σχετικά με μόνιμη παρουσία αρχαιολόγων-επιστημόνων, κατά τη διάρκεια εκσκαφών του έργου. Η μόνη περίπτωση να ανακαλυφθούν αρχαία ευρήματα σε ένα έργο, είναι στην κατά το Νόμο αρχική «διενέργεια εποπτείας». Αυτή συνήθως είναι περιορισμένη, δειγματοληπτική και προηγείται των εκσκαφών του έργου. Σε καμία, λουπόν, περίπτωση δεν εξασφαλίζεται με μία τέτοια εποπτεία, η μη ύπαρξη αρχαίων μνημείων σε ένα έργο.



## 1.3. Γενική Νομοθεσία Μελετών Δημοσίων Έργων

Με τον Ν.3369/2008, πραγματοποιήθηκε η κωδικοποίηση των διατάξεων των δημοσίων έργων. Στη συνέχεια της ενότητας, περιγράφονται μερικές από τις βασικότερες διατάξεις της Νομοθεσίας των Μελετών Δημοσίων Έργων.

### 1.3.1. «Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις»

Αυτός είναι ο τίτλος του Ν. 3316/05 (ΦΕΚ-42/Α/22-2-05)<sup>34</sup>. Αξίζει, όμως να σημειωθεί, πως για τις μελέτες λιμενικών έργων που έγιναν πριν από αυτόν τον Νόμο<sup>35</sup>, ισχύει ο Ν.716/77 (ΦΕΚ-295/Α/5-10-77), ο οποίος ίσχυσε έως τις 22-2-05. Σύμφωνα όμως με την παρ.2στ του Αρθ-46 του Ν.3316/05, ο Νόμος 716/77, τα Προεδρικά Διατάγματα και οι Υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν προς εκτέλεση του, **καταργούνται από την έναρξη ισχύος του Νόμου αυτού**<sup>36</sup>.

Ο Νόμος, λοιπόν **3316/05 (ΦΕΚ-42/Α/22-2-05)** που βρίσκεται σήμερα σε ισχύ, εναρμονίζει το Εθνικό Δίκαιο με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες ΕΚ 17/04 και ΕΚ 18/04. Στόχο έχει να «ρυθμίσει τη σύναψη και εκτέλεση όλων των δημοσίων συμβάσεων, ανεξαρτήτως αξίας, για την εκπόνηση μελετών και παροχή λοιπών υπηρεσιών μηχανικού και των άλλων ελευθέρων επαγγελματιών των κατηγοριών μελετών της παρ.2, που εμπίπτουν καθ' ύλην στο "Παράρτημα ΙΙ Α" της Οδηγίας ΕΚ-18/04 και στο "Παράρτημα ΧVΙΙΑ " της Οδηγίας ΕΚ-17/04 , όπως εκάστοτε ισχύουν, όταν οι μελέτες δεν εκπονούνται και οι υπηρεσίες δεν παρέχονται από το προσωπικό της αναθέτουσας Αρχής.» Ανάμεσα στις μελέτες που υπάγονται σε αυτή την νομοθεσία είναι και οι Μελέτες Λιμενικών Έργων (Κατηγορία 11).

<sup>34</sup> Όπως τροποποιήθηκε από τον Ν.3481/06 (ΦΕΚ-162/Α/2-8-06)

<sup>35</sup> Η μελέτη περίπτωσης «Αλιευτικό Καταφύγιο στον Απόλλωνα Νάξου», αποτελεί μία τέτοια.

<sup>36</sup> Διατηρούνται και εξακολουθούν να ισχύουν, σύμφωνα με την παρ.4 Αρθ-45 του Ν.3316/05, οι περί μητρώων διατάξεις του Ν.716/77 και των κανονιστικών πράξεων που εκδόθηκαν για την εφαρμογή του, μέχρις ότου τεθεί σε ισχύ το προεδρικό διάταγμα κατ' εξουσιοδότηση της παρ.7 του Αρθ-39 του νέου Νόμου (Ν.3316/05).

Οι βεβαιώσεις εγγραφής στα μητρώα (πτυχία), που έχουν εκδοθεί υπό την ισχύ του Ν.716/77, ισχύουν για κάθε συνέπεια, μέχρις ότου εκδοθούν νέες βεβαιώσεις κατ' εφαρμογή του προεδρικού διατάγματος της παρ.7 του Αρθ-39 του Ν.3316/05.

Οι αιτήσεις προς την υπηρεσία τήρησης των μητρώων, για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των πτυχίων, κρίνονται με βάση τις διατάξεις που ισχύουν κατά το χρόνο υποβολής τους, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά με το προεδρικό διάταγμα που προβλέπεται στην παρ.7 του Αρθ-39 (βλ. επίσης παρ.7 Αρθ-45 διευκρινίσεις επί των αμοιβών μηχανικών για μελέτες και συναφείς υπηρεσίες, που έχουν ανατεθεί πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου 3316/05).

Τέλος, σύμφωνα με την παρ.3 Αρθ-45 Ν.3316/05, όπου οι κείμενες διατάξεις παραπέμπουν σε διατάξεις του Ν.716/77 και στα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν προς εκτέλεσή του, η παραπομπή νοείται ότι γίνεται στις αντίστοιχες διατάξεις του νόμου αυτού (Ν.3316/05) και στο προεδρικό διάταγμα, που θα εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

### 1.3.2. Περι αμοιβών μηχανικών, τεχνικών προδιαγραφών μελετών κ.λπ.

**Π.Δ. 696/74 (ΦΕΚ-301/Α/8-10-74) & Π.Δ. 515/89 (ΦΕΚ-219/Α/5-10-89)**

**«Περί αμοιβών μηχανικών δια σύνταξιν μελετών, επίβλεψιν, παραλαβήν κλπ. Συγκοινωνιακών, Υδραυλικών και κτιριακών Έργων, ως και Τοπογραφικών Κτηματογραφικών και Χαρτογραφικών Εργασιών και σχετικών τεχνικών προδιαγραφών μελετών»**

Το Προεδρικό Διάταγμα με αριθμό 696/74, **όπως αυτό τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 515/89**, αποτελείται από δύο (2) βιβλία. Στα άρθρα 35 έως και 39 του Κεφαλαίου Β, του πρώτου βιβλίου περιγράφονται οι «Αμοιβές Λιμενικών Έργων». Αντίστοιχα, στα άρθρα 163 έως και 169 (Κεφάλαιο Δ', Δεύτερο Βιβλίο), περιγράφονται οι Τεχνικές Προδιαγραφές (γενικοί όροι) σύμφωνα με τις οποίες εκπονούνται οι μελέτες λιμενικών έργων. Ειδικότεροι όροι εκπόνησης των μελετών περιέχονται στη σύμβαση του εκάστοτε έργου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από 01-01-2007, ως προς το περιεχόμενο των τεχνικών εκθέσεων που περιλαμβάνονται στο φάκελο τεχνικής προσφοράς των υποψηφίων για την ανάθεση των προκαταρκτικών μελετών, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Αποφ.Δ17γ/06/157/ΦΝ4393/06 (ΦΕΚ-1611/Β/2-11-06). Το ίδιο συμβαίνει και για την ανάθεση της οριστικής μελέτης ή και άλλων σταδίων της μελέτης καθώς και ως προς το περιεχόμενο των προκαταρκτικών μελετών λιμενικών έργων.

Τέλος στο Δεύτερο Βιβλίο, Τμήμα Στ, στα άρθρα 251 έως και 260 περιγράφονται οι Τεχνικές Προδιαγραφές Σύνταξης του Τεύχους Δημοπρατήσεως ενός έργου.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Σημειώνεται ότι δεν ήταν δυνατό να βρεθούν τα στοιχεία ανάθεσης των μελετών του Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου (μελέτη περίπτωσης). Το γεγονός αυτό δε θεωρείται έλλειψη της εργασίας, δεδομένου ότι αυτή εστιάζει σε περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου και σε πράξεις τις διοίκησης που επιδρούν άμεσα στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Δεν εστιάζει στην συνολική νομιμότητα της διαδικασίας υλοποίησης του λιμενικού έργου.

### **1.3.3. Π.Δ. 541/1978 "Περί Κατηγοριών Μελετών".**

**(ΦΕΚ-116/Α/28-7-78 - δικαιολογητικά εγγραφής στο μητρώο μελετητών)**

Το Προεδρικό Διάταγμα αυτό, αναθεωρήθηκε από το ΠΔ 256/98 (ΦΕΚ-190/Α/12-8-98) προκειμένου να προστεθεί η κατηγορία των «Περιβαλλοντικών Μελετών». Επίσης τροποποιήθηκε με την παρ.8, του Αρθ.27 του Ν. 2664/98 καθώς και με την παρ.8 του Άρθ. 25, του Ν.3889/10 (ΦΕΚ-182/Α/14-10-10).

Είναι δε προφανές ότι αντικείμενό του είναι οι κατηγορίες μελετών. Παρουσιάζει ενδιαφέρον, το γεγονός ότι οι ίδιες κατηγορίες, υπάρχουν και στην παρ.2 του άρθ.2 του Ν.3316/2005, ο οποίος είναι μεταγενέστερος.

Σχετικά με τα δικαιολογητικά έγγραφής στο Μητρώο Μελετητών επισημαίνεται ότι αυτά έχουν αναθεωρηθεί στο Αρθ.3 του ΠΔ-138/09 (ΦΕΚ-185/Α/24-9-09), το οποίο τίθεται σε ισχύ στις 16-11-2010 σύμφωνα με το Π.Δ. 193/09. Όλες οι προαναφερθείσες διατάξεις, καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο ένας μελετητής ή ένα μελετητικό γραφείο δικαιούται να αναλάβει συγκεκριμένα τμήματα ή ολόκληρες μελέτες λιμενικών έργων.

### **1.3.4. Περί καθορισμού ορίων προεκτιμώμενης αμοιβής μελετών κατά τάξιν πτυχίου**

**Π.Δ. 798/1978 (ΦΕΚ-185/Α/6-11-78)**

Οι διατάξεις του εν λόγω Π.Δ., **αντικαθίστανται** από τις αντίστοιχες διατάξεις (π.χ. Αρθ.14) του Π.Δ. 138/09, **το οποίο τίθεται σε ισχύ, την 16-11-2010**, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως. Μέχρι αυτή την ημερομηνία, το όριο προεκτιμώμενης αμοιβής μελετών και για τα λιμενικά έργα προσδιορίζεται όπως αναφέρεται στο Αρθ. 2 του Π.Δ.798/78 με την Αποφ. Δ15/11819/10 (ΦΕΚ-896/Β/22-6-10). Η απόφαση αυτή καταργεί όλες τις προηγούμενες σχετικές αποφάσεις.

### **1.3.5. Π.Δ. 194/1979**

«Περί εκτελέσεως των αρθ-11 και επόμενα του Ν-716/77 περί μητρώου μελετητών και αναθέσεως και εκπονήσεως μελετών»

Το άρθρο 11 του κατηρημένου Νόμου 716/77, αναφέρεται μεταξύ άλλων στον τρόπο αμοιβής μελετών. Αυτό μαζί με το Π.Δ. 194/1979, έχει αντικατασταθεί από τα ακόλουθα άρθρα του Ν. 3316/05:

- Το άρθρο 4: «Προκαταρκτικές ενέργειες του κυρίου του έργου για την ανάθεση των συμβάσεων»,
- το άρθρο 5 «Διαδικασίες ανάθεσης μελετών»,
- το άρθρο 6 «Ανάθεση προκαταρκτικών μελετών και προμελέτης με την ίδια προκήρυξη»,
- το άρθρο 12 «Δημοσιεύσεις των προκηρύξεων»,
- το άρθρο 20 «Κοινοπραξίες - Συμπράξεις»
- και το άρθρο 30 «Καταβολή της αμοιβής του αναδόχου».

Όπως λοιπόν αναφέρεται – μεταξύ άλλων – και στην επεξηγηματική εγκύκλιο Εγκ-Δ17γ/08/84/ΦΝ439/20/8-6-05:

*«...συμβάσεις που προκηρύχθηκαν ή θα προκηρυχθούν με εφαρμογή των διατάξεων του Ν-3316/05 η αμοιβή των μελετητών υπολογίζεται όπως ορίζουν οι διατάξεις αυτές», ενώ «Σε συμβάσεις μελετών που έχουν προκηρυχθεί πριν τις 22-2-05 (ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του Ν-3316/05 ), η αμοιβή θα υπολογισθεί ομοίως κατά τον τρόπο που ορίζει ο Ν-716/77, δηλαδή με εφαρμογή των διατάξεων του ΠΔ-696/74, όπως ισχύει σήμερα και λαμβανομένων υπόψη των εγκεκριμένων αναλύσεων τιμών και όχι των ενιαίων τιμολογίων του Ν-3263/04.»*

### **1.3.6. Αποφάσεις τρόπου τιμολογήσεων εργασιών.**

Η Υπουργική Απόφαση (Υ.Α.) του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., με αριθμό Δ.17α/03/41/ΦΝ437/31-03-2005 (ΦΕΚ 440/Β/05-04-2005), αφορά στον τρόπο Τιμολόγησης Λιμενικών Εργασιών. Αντίστοιχα η Υ.Α. Δ.17α/09/56/ΦΝ437/27-04-2005 (ΦΕΚ 537/Β/27-04-2005) του ίδιου Υπουργού, αφορά την Τιμολόγηση Οικοδομικών Εργασιών.

## **1.4 Ειδική Νομοθεσία επιμέρους εργασιών Λιμενικών Έργων**

### **1.4.1. «Περί Φάρων» Ν. 1629/1951**

Σε αυτό το Νόμο περιγράφονται οι βασικές οδηγίες για τη φωτισήμανση λιμενικών έργων κατά τη διάρκεια κατασκευής τους και κατά τη λειτουργία τους.

### **1.4.2. Κτιριακά Έργα σε Λιμενικές Εγκαταστάσεις.**

Για τα κτιριακά έργα εντός λιμενικών εγκαταστάσεων εφαρμόζεται το αντίστοιχο Νομικό Πλαίσιο που προβλέπεται και στις κτιριακές εγκαταστάσεις εκτός λιμενικών εγκαταστάσεων. Μεταξύ άλλων λοιπόν, βασικά στοιχεία αυτού του Νομικού Πλαισίου είναι:

- **Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (Κ.Β.Π.Ν.)**
- **Π.Δ. 14-07-1999 (ΦΕΚ 580/Δ/27-07-1999)**
- **Ν.Δ 17-07-1923 (ΦΕΚ 228/Α/16-08-1923)**  
«Περί σχεδίων Πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»

Συγκεκριμένα, όσων αφορά στην υποχρεωτική επίβλεψη των οικοδομικών έργων, το Άρθρο 55 περιγράφει τις «αρμοδιότητες επιβλέποντος μηχανικού, αρχιτέκτονα κ.λπ.», καθώς και την ενδεχόμενη «αντικατάσταση επιβλέποντος», ενώ το Άρθρο 56 περιγράφει τη διαδικασία «αναστολής οικοδομικών εργασιών» στην περίπτωση «μη καθορισμού επιβλέποντος μηχανικού».

### **1.4.3. Ν. 1577/85 (ΦΕΚ 210/Α/18-12-1985)**

Πρόκειται για τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό (Γ.Ο.Κ.), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τον Ν.2831/2000 (ΦΕΚ 140/Α/13-06-2000).

#### **1.4.4. «Κτιριοδομικός Κανονισμός»**

Πρόκειται για την Απόφ. Αν. Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/30-01-1989 (ΦΕΚ 59/Δ/03-02-1989), όπως αυτή τροποποιήθηκε από την Απόφ. Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 49977/3068/27-06-1989 (ΦΕΚ 535/Β/30-06-1989).

«Σκοπός του κανονισμού αυτού, είναι η ρύθμιση της κατασκευής των δομικών έργων στο σύνολό τους και στα επί μέρους στοιχεία τους, έτσι ώστε να εξυπηρετούν τη χρήση για την οποία προορίζονται και σε κανονικές συνθήκες συντήρησης του έργου, για μια οικονομικώς αποδεκτή διάρκεια ζωής, να ικανοποιούν τις παρακάτω απαιτήσεις:

- Βελτίωση της άνεσης, της υγείας και της ασφάλειας των ενοίκων και των περιοίκων.
- Τη βελτίωση της ποιότητας, της ασφάλειας, της αντοχής, της αισθητικής και της λειτουργικότητας των κτιρίων.
- Την προστασία του περιβάλλοντος.
- Την εξοικονόμηση ενέργειας
- Τη διευκόλυνση και προώθηση της επιστημονικής έρευνας στο χώρο των κατασκευών.
- Την αύξηση της παραγωγικότητας στον τομέα της κατασκευής των κτιρίων.

#### **1.4.5. «Τρόπος έκδοσης οικοδομικών αδειών και έλεγχος των ανεγειρομένων οικοδομών»**

Πρόκειται για το από 08-07-1993 (ΦΕΚ 795/Δ/13-07-1983) Π.Δ/γμα το οποίο σε συνδυασμό με την παρ. 8 του Άρθρου 4 του Ν-2508/97 (ΦΕΚ-124/Α/13-6-97) και με το Κεφάλαιο Ε' (Άρθ. 326 - 343) του Π.Δ. 14-7-99 (ΦΕΚ-580/Δ/27-7-99) περιγράφει όλες τις σχετικές διαδικασίες που αφορούν τις οικοδομικές άδειες και τον έλεγχο των κατασκευών.

## **1.5. Νομοθεσία Δημοπράτησης – Εκτέλεσης Σύμβασης Κατασκευής Λιμενικών Έργων**

Για τη δημοπράτηση ενός λιμενικού έργου, την εκτέλεση της σύμβασης και την κατασκευή του, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις των παρακάτω νομοθετημάτων:

### **1.5.1. Ν.1418/84 - «Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 23/Α/84)**

Ο Νόμος αυτός εφαρμόζεται όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε ιδίως με τους ακόλουθους Νόμους:

- N. 2052/92** άρθρα 6 και 20 (ΦΕΚ Α' 94/05-06-1992)
- N. 2229/94** άρθρα 1 έως και 4 (ΦΕΚ 138 Α' /13-8-1994)
- N. 2338/95** άρθρο 13 (ΦΕΚ Α' 202/14-09-1995)
- N. 2372/96** άρθρο 4 (ΦΕΚ Α' 29/28-02-1996)
- N. 2940/01** (ΦΕΚ Α' 180/6-8-2001)
- N. 3212/2003** (ΦΕΚ 308Α/31-12-2003)
- N. 3263/2004** (ΦΕΚ. 179Α/28-9-2004)
- N. 3316/2005** (ΦΕΚ 42Α/22-2-2005)

### **1.5.2. Π.Δ. 609/85 (ΦΕΚ-223/Α/31-12-85) «Κατασκευή Δημοσίων Έργων»**

Το Προεδρικό Διάταγμα αυτό, εφαρμόζεται, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε ιδίως με:

- το ΠΔ 286/94, (ΦΕΚ 148/Α/94),
- το ΠΔ 368/94 άρθρα 5,6,7,8,9 και 11 (ΦΕΚ 201/Α/94),
- το ΠΔ 210/97, (ΦΕΚ 166/Α/97),
- το ΠΔ 285/97, (ΦΕΚ 207/Α/97) και
- το ΠΔ 218/99 (ΦΕΚ 187/Α/16-09-1999).

### 1.5.3. Περί διαφάνειας σύναψης συμβάσεων κ.λπ.

#### Νομικό πλαίσιο «Βασικού Μετόχου»

Πρόκειται για το Νομικό Πλαίσιο μέσα από το οποίο γίνεται προσπάθεια διαφύλαξης της διαφάνειας των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων εκτέλεσης των δημοσίων έργων. Σε αυτά είναι προφανές ότι συμπεριλαμβάνονται και τα λιμενικά έργα.

Αυτή η προσπάθεια βασισμένη -μεταξύ άλλων- και στο Π.Δ. 82/1996, είχε κορυφωθεί κατά την κατασκευή των Ολυμπιακών Έργων με τον Ν.3021/02 (ΦΕΚ-143/Α/19-6-02), ο οποίος είχε τίτλο, «Περιορισμοί στη σύναψη δημοσίων συμβάσεων με πρόσωπα που δραστηριοποιούνται ή συμμετέχουν σε επιχειρήσεις μέσω ενημέρωσης και άλλες διατάξεις». Είναι ο λεγόμενος Νόμος περί «Βασικού Μετόχου».

Οι διατάξεις αυτού του Νόμου (περί ονομαστικοποίησης των μετοχών των εργοληπτικών επιχειρήσεων με μορφή Α.Ε. και του ελέγχου της τυχόν ύπαρξης ασυμβιβάστων ιδιοτήτων από το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης κλπ), **καταργήθηκαν/αντικαταστάθηκαν** από τον Ν.3310/05 (ΦΕΚ Α 30/14-2-05), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει μετά τον Ν.3414/05 (ΦΕΚ 279/Α/10-11-05). Στα πλαίσια του τελευταίου, εκδόθηκε η ΚΥΑ με αριθμ.24014/25.11.05<sup>38</sup> καθώς και η υπουργική απόφαση αριθμ. 1108437/2565/ΔΟΣ/05 (ΦΕΚ 1590/Β/16-11-05) οι οποίες συμβάλλουν στην αρχική προσπάθεια.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι μόλις τέσσερις μήνες μετά την εφαρμογή του, ο **Ν.3310/05** (εκτός από το αρθ.11 και την παρ.29 του άρθ.12), **ανεστάλη για ένα μικρό χρονικό διάστημα** (από 02-06-2005 έως και 31-10-2005), όπως όριζε το αρθ. 21 του Ν.3414/05 με αιτιολογικό το Εγγρ-5074/27-10-05 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αυτή η αναστολή μάλιστα παρατάθηκε με Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ 31-10-2005 - ΦΕΚ-270/Α/31-10-05) έως και την 15-11-2005, η οποία κυρώθηκε με τον Ν.3439/06 (ΦΕΚ-34/Α/14-2-06). Η αναστολή αυτή, επέφερε έμμεσα και την αναστολή του Ν.3021/02, αφού σύμφωνα και με την Εγκύκλιο 13790/5-7-05, «...η ισχύς του Ν-3021/02 έβρισκε έρεισμα, μετά τη δημοσίευση του Ν-3310/05, στις διατάξεις του Αρθ-13 παρ.2 και παρ.3 του Ν-3310/05...».

Αυτή η νομική «παλινδρόμηση», που εμφανίστηκε και στην ενότητα 1.3.3.<sup>39</sup>, δυστυχώς μαρτυρά ότι το νομικό μας σύστημα πάσχει από έλλειψη φερεγγυότητας, είτε

<sup>38</sup> Καταργήθηκε από την μεταγενέστερη ΚΥΑ 20977/07

<sup>39</sup> «Περί Κατηγοριών Μελετών»

απέναντι στον ίδιο το θεσμό (βλ. Έγγραφο Ευρωπαϊκής Επιτροπής), είτε απέναντι στην κοινωνία που επιζητά αντικειμενικότητα και δικαιοσύνη.

### **N. 3861/10 «Πρόγραμμα Διαύγεια»**

Στα πλαίσια της ίδιας προσπάθειας, πρόσφατα εκδόθηκε και ο Ν.3861/10 (ΦΕΚ-112/Α/13-7-10) με θέμα «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο "Πρόγραμμα Διαύγεια" και άλλες διατάξεις».

Έτσι μεταξύ άλλων, είναι υποχρεωτικό πλέον να αναρτώνται στο διαδίκτυο και (Αρθ. 2, παρ.16) «περιλήψεις διακηρύξεων, αποφάσεις και πράξεις κατακύρωσης και **ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων έργων**, προμηθειών, υπηρεσιών και μελετών του Δημοσίου, των ΝΠΔΔ, φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και φορέων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δευτέρου βαθμού.»

Η προσπάθεια αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία του ιστοτόπου <http://et.diavgeia.gov.gr/>. Η λειτουργικότητα αυτού του ιστοτόπου όμως, κρίνεται περιορισμένη και σε πολλές περιπτώσεις καθιστά ανώφελη την ύπαρξή του. Συγκεκριμένα, υπάρχουν περιορισμένες δυνατότητες αναζήτησης<sup>40</sup>. Επιπρόσθετα, η αναζήτηση δεν έχει τη λογική μίας νομικής βάσης δεδομένων, όπου θα εμφανίζονταν σχετικά αποτελέσματα, αναθεωρήσεις κ.λπ. Τέλος, δεν είναι ακόμη δυνατός ο εντοπισμός όλων των Κρατικών Φορέων (π.χ. Δήμοι), μία δυνατότητα που θα υλοποιηθεί στη δεύτερη φάση του προγράμματος.

Πέραν όμως των πρακτικών/λειτουργικών ζητημάτων, με το πρόγραμμα «Διαύγεια», δημιουργούνται προβληματισμοί σχετικά με Νομικά ζητήματα. Χαρακτηριστική είναι η παρ4 του Αρθ 4, σύμφωνα με την οποία, «η ανάρτηση στο διαδίκτυο είναι καθαρά προς ενημέρωση του κοινού». Δεν προβλέπονται όμως κυρώσεις σε περίπτωση αλλοίωσης είτε παραποίησης του κειμένου που αναρτήθηκε, αφού με αυτή την παράγραφο δεν το καθιστούν νομικά «ισχυρό» έγγραφο. Στην πράξη όμως κάποιος, διαβάζοντας το παραποιημένο (ας δεχθούμε εκ παραδρομής) αναρτημένο έγγραφο, μπορεί να

<sup>40</sup> Τα κριτήρια της αναζήτησης, μπορούν να είναι μόνο η ημερομηνία και ο Αριθμός Διαδικτυακής Ανάρτησης (ΑΔΑ). Υπάρχει σαν κριτήριο και το «Θέμα» ενός δημοσιευμένου εγγράφου. Όσες φορές όμως χρησιμοποιήθηκε δεν έφερε αποτελέσματα.

εφησυχασθεί και να χάσει προθεσμίες σε σχέση με τη διεκδίκηση δικαιωμάτων του, τα οποία θίγονται από το πραγματικό έγγραφο.

#### **1.5.4. Διατάξεις Λογιστικού - Οικονομικού Αντικειμένου**

Τέτοιες διατάξεις εμπεριέχονται:

- Στο Ν. 1642/86 (ΦΕΚ-125/Α/21-8-86) «Για την εφαρμογή του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας Φ.Π.Α. και άλλες διατάξεις.» Αυτός ο Νόμος έχει τροποποιηθεί/αναθεωρηθεί, με βασικότερες αναθεωρήσεις αυτές του Ν.2093/92 (ΦΕΚ-181/Α/25-11-92) και του Ν.2386/96 (ΦΕΚ-43/Α/7-3-96). Σχετικές διατάξεις (Αρθ.21-23) υπάρχουν και στο Ν-3296/04 ΦΕΚ-253/Α/14-12-04.
- Στο άρθρο 27 του Ν. 2166/93 για κράτηση 6%ο στο ΤΣΜΕΔΕ (ΦΕΚ 137/Α/24-8-93)
- Στο Ν. 2362/95 (ΦΕΚ-247/Α/27-11-95) «Περί Δημοσίου Λογιστικού Ελέγχου και δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις» (Άρθρα 79 έως και 85).
- Στο Ν. 3021/2002 (ΦΕΚ 143/Α/19-6-2002) ο οποίος αναφέρθηκε και στην προηγούμενη ενότητα.
- Στο άρθρο 8 του Ν. 2741/99 (προσυμβατικός έλεγχος) (ΦΕΚ 199/Α/28-08-1999) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει μετά τους Ν.3060/02 (ΦΕΚ 242/Α/11 -10-2002), Ν.3065/02 (ΦΕΚ 251/Α/18-10-02), Ν.3090/2002 (ΦΕΚ 329/Α/24-12-2002), 3310/2005 11 (ΦΕΚ 30/Α/14-2-05) και Ν.3414/05 (ΦΕΚ 279/Α/10-11-05).

## 1.6. Εν κατακλείδι (Νόμος Καλλικράτη)

Από την ανωτέρω παρουσίαση της βασικής νομοθεσίας σύμφωνα με την οποία, μελετάται και υλοποιείται ένα λιμενικό έργο, είναι προφανές ότι το Νομικό Πλαίσιο που αφορά τέτοιου είδους έργα είναι μεγάλο και πολύπλοκο. Αν μάλιστα αναλογιστεί κανείς ότι οι ανωτέρω διατάξεις περιλαμβάνουν εκδοθείσες αποφάσεις, καθώς και λοιπές διατάξεις οι οποίες δεν μνημονεύονται ούτε εδώ και πιθανώς ούτε στον συνημμένο οπτικό δίσκο (π.χ. στο αρχείο Excel, δεν περιλαμβάνονται οι ερμηνευτικές Εγκύκλιοι), παρ' ότι αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από το περιεχόμενο των διατάξεων που αναφέρθηκαν, τότε μπορεί να αντιληφθεί καλύτερα τον όγκο του Νομικού Πλαισίου. Μέσα από αυτή την παρουσίαση, έγινε επίσης προσπάθεια να καταστεί κατανοητό:

- Το **ιδιαίτερο καθεστώς προστασίας** στο οποίο υπάγονται οι νησιωτικές περιοχές και γενικότερα η ακτογραμμή.
- Το γεγονός ότι ο Αιγιαλός και η Παραλία είναι προστατευόμενη δημόσια περιουσία η οποία δύναται να αποτελέσει περιοχή ιδιωτικής εκμετάλλευσης μόνο υπό συγκεκριμένες και περιορισμένες προϋποθέσεις.
- Το ότι τίθενται νομικοί όροι (π.χ. βλ.1.1.1 τη φράση «οπτικός πόρος») οι οποίοι, αν και δε συνηθίζεται να είναι στις άμεσες προτεραιότητες ενός μηχανικού, μπορεί να αποτελέσουν καθοριστικό ανασταλτικό παράγοντα στην υλοποίηση του έργου και επομένως πρέπει να ληφθούν υπ' όψη στη μελέτη, όσο το δυνατόν πιο έγκαιρα.

Θα πρέπει τέλος να θεωρείται δεδομένο, ότι το Νομικό Πλαίσιο γύρω από τα λιμενικά έργα, διαρκώς τροποποιείται και αναθεωρείται, όπως συμβαίνει με κάθε Νομικό Πλαίσιο. Αυτό έχει στόχο την εναρμόνιση και επικαιροποίησή του, με τις σύγχρονες επιστημονικές διαπιστώσεις/ανακαλύψεις, με τις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές οδηγίες καθώς και με τις κοινωνικές και διοικητικές απαιτήσεις της κάθε εποχής. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που ανάλογα με το είδος της Νομοθεσίας (Περιβαλλοντική, Τεχνική, Διοικητική) παρατηρείται διαφορετικός βαθμός αναθεωρήσεων αυτής.

Μία από τις πιο πρόσφατες αναθεωρήσεις η οποία δεν σχολιάσθηκε εκτενώς παραπάνω, είναι ο Νόμος 3852/2010 (Νόμος «Καλλικράτης»). Αυτός ο Νόμος, θέτει νέες αρμοδιότητες στους Δήμους μεταξύ των οποίων και *«Η κατασκευή και λειτουργία αλιευτικών καταφυγίων, υποδομών και εξοπλισμών σε λιμένες αλιευτικούς ή λιμένες που εξυπηρετούν αλιευτικά σκάφη»* σύμφωνα

με την παρ.5 του Άρθ.94 («Πρόσθετες αρμοδιότητες δήμων») η οποία τροποποιεί την παρ. Ι, του άρθρου 75 του Κώδικα Δήμων & Κοινοτήτων». Οι λόγοι για τους οποίους δεν αναφέρθηκε πιο πάνω είναι οι εξής:

1. Η μελέτη που θα εξετασθεί στη συνέχεια, αφορά έργο που μελετήθηκε την περίοδο 1999-2005 και επομένως ο συγκεκριμένος Νόμος δεν ενδιαφέρει.
2. Δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλών συμπερασμάτων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα επιδράσει η συγκεκριμένη Νομοθετική Μεταρρύθμιση στην υλοποίηση των λιμενικών έργων, αφού τη στιγμή που γράφεται αυτή η εργασία, ο Νόμος, επί της ουσίας δεν έχει καν εφαρμοσθεί.

## Κεφάλαιο 2: Απόλλωνας Νάξου

### 2.1. Γεωπολιτικά χαρακτηριστικά περιοχής.



Εικόνα 2: Χάρτης της Νάξου. Σημειώνεται το κεντρικό λιμάνι - πρωτεύουσα του νησιού και ο οικισμός του Απόλλωνα. Πηγή: Google

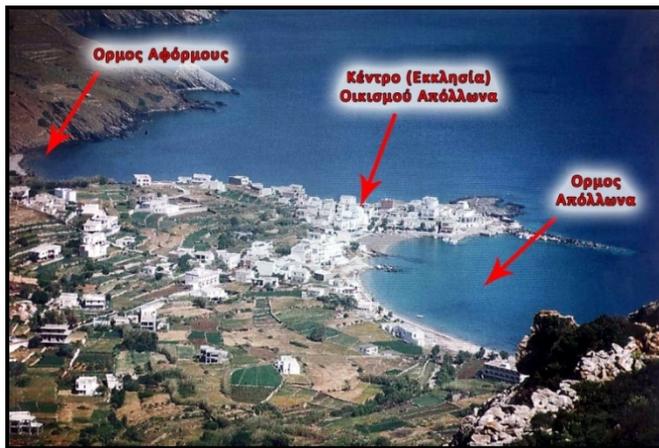
Ο οικισμός του Απόλλωνα βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της νήσου Νάξου ( $37^{\circ}10'55''$  /  $25^{\circ}33'04''$ ). Απέχει 36χλμ. οδικώς και περίπου 14 ναυτικά μίλια, από το κεντρικό λιμάνι του νησιού. Πρόκειται για παραλιακό οικισμό<sup>41</sup>, ο οποίος ακόμη και σήμερα συνδέεται άρρηκτα κοινωνικά και πολιτικά, με ένα κοντινό, αλλά ορεινό χωριό, την Κορωνίδα (Κωμιακή/Κορωνίς) της Νάξου. Μετά την εφαρμογή του Νόμου «Καλλικράτη» (Ν.3852/2010), υπάγεται διοικητικά στο Τοπικό Διαμέρισμα (Τ.Δ.)

Κορωνίδος, του νεοσύστατου Δήμου «Νάξου και Μικρών Κυκλάδων», Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Παλαιότερα (Από 01-01-1999 έως 01-01-2011), ο οικισμός, υπαγόταν στο Δ.Δ. Κορωνίδος, Δήμου Δρυμαλίας Νάξου, Νομαρχίας Κυκλάδων, Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, ενώ πριν το την 01-01-1999, υπαγόταν στην Κοινότητα Κορωνίδος. Υπό τις δύο τελευταίες διοικητικές συνθήκες που αναφέρθηκαν, πραγματοποιήθηκαν οι μελέτες του λιμενικού έργου της περιοχής που θα εξεταστούν στη συνέχεια.

Το κέντρο του οικισμού (Εκκλησία - Καταστήματα), είναι χτισμένο επάνω σε μία μικρή βραχώδη χερσόνησο. Αυτή η χερσόνησος διαμορφώνει δύο ακτές κολύμβησης. Βορειοδυτικά την παραλία με το τοπωνύμιο «Αφόρμους» και νοτιοανατολικά τον «όρμο του Απόλλωνα». Ο όρμος του Απόλλωνα είναι ο μεγαλύτερος και ο περισσότερο αξιοποιημένος.

<sup>41</sup> Λεπτομέρειες για τα όρια, τους όρους, τους περιορισμούς δόμησης και την κατηγορία του οικισμού του Απόλλωνα, υπάρχουν στην απόφαση Νομάρχη, η οποία έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 264/Δ/3-04-1986.

Η κατηγορία του οικισμού του Απόλλωνα είναι: Παραλιακός, ενδιαφέρων, στάσιμος, συνεκτικός, μικρός. Λεπτομέρειες για τον «Τρόπο καθορισμού ορίων οικισμών χώρας μέχρι 2000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης τους» υπάρχουν στο Π.Δ. 24/4/3.5.1985 (ΦΕΚ 181 Δ').



Εικόνα 3: Άποψη του οικισμού, τραβηγμένη από το όρος "Καλόγερος".

καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν, στο βάθος του ορίζοντα, διακρίνεται από τον οικισμό, η ίδια η Ικαρία και μάλιστα δια γυμνού οφθαλμού.

Γύρω από τον όρμο του Απόλλωνα, είναι χτισμένο το μεγαλύτερο μέρος του οικισμού. Ο όρμος έχει άνοιγμα στο πέλαγος με διεύθυνση βορειοανατολική. Αξίζει να σημειωθεί, ότι το πέλαγος στο οποίο «εκτίθεται» ο οικισμός είναι το λεγόμενο «Ικάριο πέλαγος». Όταν μάλιστα οι

## 2.2. Ιστορικά χαρακτηριστικά της περιοχής - Πολιτιστικό Περιβάλλον

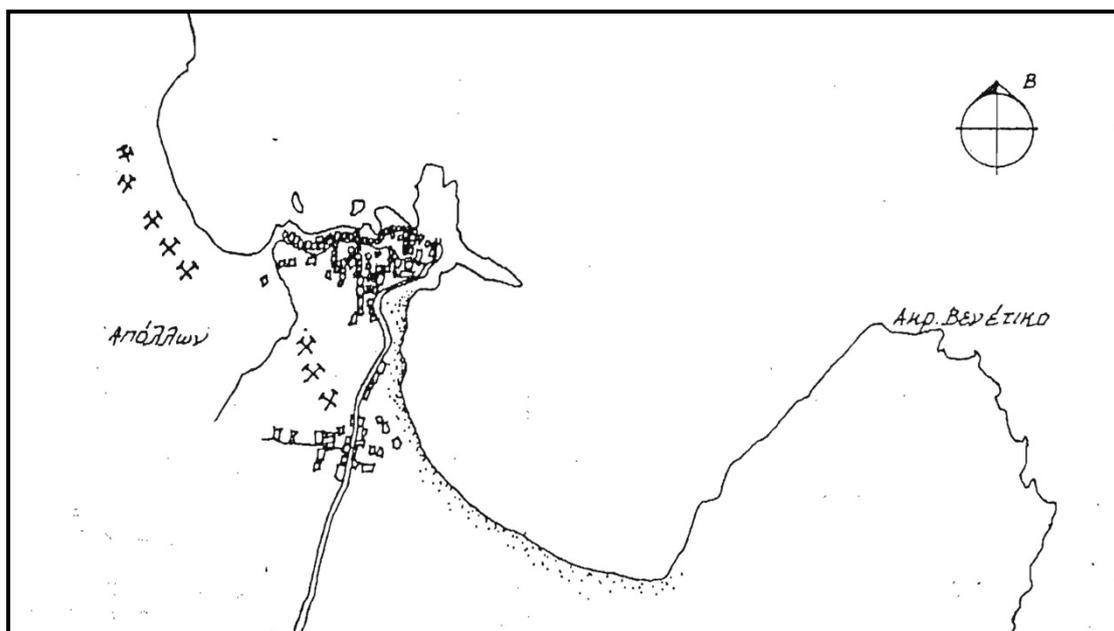
### 2.2.1. Ο Απόλλωνας στην αρχαιότητα

Η περιοχή του Απόλλωνα είναι ιδιαίτερης ιστορικής σημασίας, αν αναλογιστεί κανείς ότι σε αυτήν, υπάρχει επιβεβαιωμένη ανθρώπινη δραστηριότητα, για περισσότερα από 2700 χρόνια. Η ονομασία μάλιστα του σημερινού οικισμού εικάζεται πως οφείλεται σε αρχαία επιγραφή, η οποία διαβάζεται «Όρος χωρίου ιερού Απόλλωνος» (Κοκκορού - Αλευρά, 1992) και έχει εντοπισθεί στην περιοχή βορειοδυτικά του οικισμού, στη θέση «Γράμματα», όπως την ονομάζουν οι κάτοικοι (Λεβογιάννης, 2008).

### 2.2.1α. Τα αρχαία λατομεία του Απόλλωνα.

Η περιοχή στην οποία εντοπίστηκε η εν λόγω επιγραφή, εκτιμάται πως αφορά τον ιερό χώρο του Απόλλωνα, ενταγμένο στις συνήθεις εγκαταστάσεις που είχαν τα λατομεία τα αρχαία χρόνια (Κοκκορού - Αλευρά 1992). Το γεγονός ότι στην ευρύτερη περιοχή του Απόλλωνα υπήρχαν αρχαία λατομεία, ενισχύεται και από επιτόπιες επιφανειακές αρχαιολογικές έρευνες αλλά και από βιβλιογραφικές αναφορές Ελλήνων αρχαιολόγων και όχι μόνο.

Οι θέσεις των αρχαίων λατομείων του Απόλλωνα, εκτείνονται σε μεγάλη έκταση γύρω από τους δύο κόλπους της περιοχής («Αφόρμους» & «Απόλλωνα») και φθάνουν μέχρι



Εικόνα 4: Λεπτομέρεια χάρτη της Νάξου με θέσεις λατομείων της περιοχής (σχ. Λ. Λαμπρινού), από την Αρχαιολογική Εφημερίδα (1992), σελ. 117, Εικ. 12.

τη θάλασσα. Μάλιστα σημαντικό μέρος των λατομείων, βρίσκεται εντός του οικισμού, ενώ ίχνη αρχαίας λατόμευσης έχουν καλυφθεί από τις σύγχρονες οικοδομές αυτού συμπεριλαμβανομένης ακόμα και της εκκλησίας του οικισμού (Αγ. Ιωάννης).



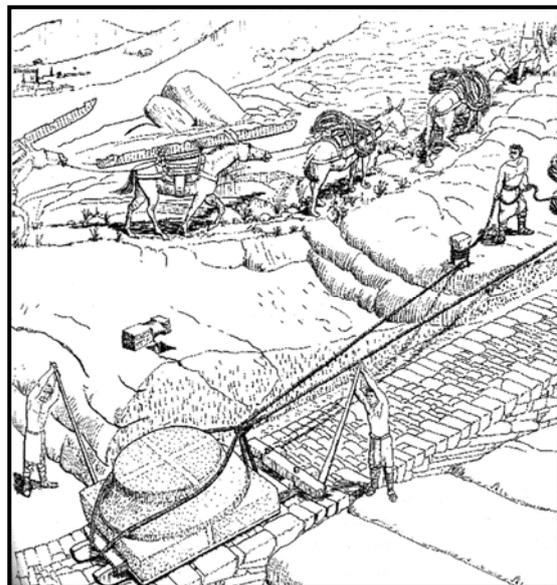
Εικόνα 5: Άποψη μέρους των Αρχαίων Λατομείων. Στο βάθος διακρίνεται ο όρμος του Απόλλωνα.

Τα παραπάνω αναφέρονται από την καθηγήτρια κλασσικής αρχαιολογίας Γ. Κοκκορού - Αλευρά, από τον G. Lepsius και από την πολωνέζα ερευνήτρια A.Dworakowska. Επίσης επιβεβαιώνονται από παραπάνω τοπογραφικό

σκαρίφημα<sup>42</sup> της «Κήρυξης του αρχαιολογικού χώρου του Κούρου

του Απόλλωνα Νάξου» το 1983, καθώς και από την αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου, συνολικού εμβαδού 1352,65 μ<sup>2</sup> (Αποφ. Π6424/1668/26-10-1988 - ΦΕΚ 793/Δ/9-11-1988 - «Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου στον Απόλλωνα Νάξου για αρχαιολογικούς σκοπούς»).

Η ελάχιστη απόσταση των λατομείων από τη θάλασσα καθιστούσε εύκολη τη μεταφορά δια θαλάσσης, των λατομημένων μαρμάρινων όγκων στην Ελλάδα και τη μεσόγειο. Εικάζεται μάλιστα ότι πολλά από τα μάρμαρα της Δήλου προέρχονται από τα λατομεία του Απόλλωνα, μιας και οι δύο περιοχές, δεν απέχουν πολύ μεταξύ τους<sup>43</sup>. Ένα τέτοιο είναι ο κολοσσός των Ναξίων στη Δήλο, ο οποίος χρονολογείται γύρω στο 600 π.Χ.



Εικόνα 6: Ο αρχαίος δρόμος μεταφοράς των μαρμάρων από το λατομείο (σχέδιο από το βιβλίο του καθηγητή του Ε.Μ.Π., Μαν. Κορρέ: "Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα"), Εφημερίδα της Νάξου "Η Μάσκα", φ40, 2008.

Τα λατομεία του Απόλλωνα λειτουργούσαν γύρω στο 540 π.Χ., οπότε χρονολογείται ο μικρός ημίεργος κούρος του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου. Εξακολούθησαν να λειτουργούν τουλάχιστον μέχρι τα τέλη της αρχαϊκής εποχής, ενώ υπάρχει η πιθανότητα να λειτουργούσαν και παλαιότερα από το 540 π.Χ.. Η λειτουργία τους δε φαίνεται να είναι συστηματική και για

<sup>42</sup> βλ. Εικόνα 1, ενότητα 1.2.2.

<sup>43</sup> Σύμφωνα με μετρήσεις από τον ηλεκτρονικό χάρτη του ΓΥΣ και το πρόγραμμα Google Earth, η απόσταση του λιμανιού του Απόλλωνα από το νησί της Δήλου είναι περίπου 18 ναυτικά μίλια.

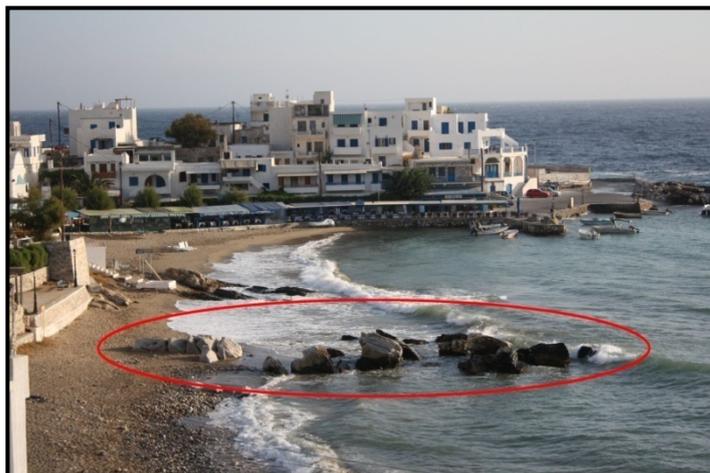
αυτό το λόγο πιθανολογείται ότι εκτός από τα λατομεία, υπήρχαν στην περιοχή και τα εργαστήρια μαρμαρογλυπτικής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι προκειμένου να φθάσουν στη θάλασσα οι λατομημένοι μαρμάρيني όγκοι, είχε κατασκευασθεί «αρχαίος δρόμος». Πάνω σε αυτό το μαρμαρόστρωτο δρόμο, με τη βοήθεια κορμών, διολίσθαιναν οι μαρμάρيني όγκοι έως ότου φθάσουν στο λιμενικό έργο της εποχής. Το λιμενικό έργο είναι εμφανές ακόμα και σήμερα. Στη συνέχεια φορτώνονταν σε πλοία της εποχής για τον τελικό προορισμό τους.

Σε σχέση με τον αρχαίο δρόμο, έχει καταγραφεί (Λεβογιάννης, 2008), ότι υπάρχουν κάτοικοι του Απόλλωνα, που έχουν δει τον «αρχαίο δρόμο». Αυτός σήμερα βρίσκεται κάτω από τα θεμέλια των σύγχρονων κτισμάτων, που βρίσκονται κοντά στο αρχαίο λιμενικό έργο (Ξενοδοχείο «Αίολος» & Ξενοδοχείο «Άδωνις»).

### 2.2.1β. Το αρχαίο λιμενικό έργο του Απόλλωνα.

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη υποενότητα, στον οικισμό του Απόλλωνα, υπάρχει ακόμα και σήμερα ένα αρχαίο λιμενικό έργο. Το έργο αυτό εκτιμάται ότι εξυπηρετούσε τη μεταφορά μαρμάρων και γλυπτών δια θαλάσσης από τα αρχαία λατομεία του Απόλλωνα (Σίμωσι, 2007).



Εικόνα 7: Το αρχαίο λιμενικό έργο σήμερα (2008).

Πρόκειται λοιπόν για ένα σύνολο από μαρμαρίνους όγκους εντός και εκτός της θάλασσας, που εκτιμάται ότι είχαν ρόλο κυματοθραύστη. Σύμφωνα με πρόσφατο τοπογραφικό (Αύγουστος 2007), το συνολικό μήκος των

ορατών μαρμαρίνων όγκων

είναι 33,50μ (δυτικά προς ανατολικά) και το μέγιστο πλάτος από μάρμαρο σε μάρμαρο είναι 15,50μ στην ακτή και 7,00μ. στη θάλασσα. Αυτές οι διαστάσεις αποτυπώνουν τη σημερινή κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο αρχαίος κυματοθραύστης.

Η επιτόπια έρευνα της σημερινής (2010) Προϊσταμένης Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων δρ. Α. Σίμωσι, κατέδειξε ότι ο αρχαίος κυματοθραύστης έχει προσαμμωθεί σημαντικά και ότι οι ορατοί όγκοι στηρίζονται σε άλλους μαρμαρίνους όγκους, που τους κρύβει η άμμος. Ταυτόχρονα η στάθμη της θάλασσας έχει υποχωρήσει συγκριτικά με φωτογραφίες παλαιότερων χρόνων, με αποτέλεσμα ένα μέρος του κυματοθραύστη να βρίσκεται σήμερα στην ξηρά.

Αυτή η γενικότερη προσάμμωση του όρμου του Απόλλωνα, φαίνεται να προκλήθηκε από ανθρώπινη παρέμβαση και συγκεκριμένα, από την πρόχειρη και μη νόμιμη κατασκευή του βορειότερου κυματοθραύστη τη δεκαετία του '70. Επιπρόσθετα αν κανείς συγκρίνει τις παλαιότερες φωτογραφίες του αρχαίου κυματοθραύστη με τη σημερινή κατάστασή του, εύκολα διαπιστώνει ότι κάποιοι μαρμαρίνοι όγκοι απουσιάζουν. Σε δημοσίευσμά της στα τέλη του 2007 στο περιοδικό «Ναξιακά», η κ. Α. Σίμωσι γράφει ότι διακρίνει *«καθαρά στη θεμελίωση του σημερινού κυματοθραύστη»* (αυτού της δεκαετίας του '70) *«και των παραλιακών κρηπιδωμάτων, πολλοί ορθογώνιοι μαρμαρίνοι λιθόπλινθοι, που παραπέμπουν σε αρχαία αρχιτεκτονικά μέλη»*. Είναι λοιπόν πιθανό μέρος της κατασκευής του

κυματοθραύστη περί το 1970 να γίνει με μαρμάρινους όγκους από τον αρχαίο κυματοθραύστη, αλλοιώνοντας σημαντικά τη μορφή του.

Ο αρχαίος κυματοθραύστης, ακόμα και σήμερα, δεν αποτελεί κηρυγμένο αρχαιολογικό μνημείο και δεν εντάσσεται σε προστατευόμενη περιοχή. Αυτό οφείλεται στο ότι δεν έχουν γίνει ακόμα οι απαραίτητες αρχαιολογικές μελέτες και ανασκαφές, οι οποίες είναι αναγκαίες για να τεκμηριώσουν με αριθμητικά / ποσοτικά δεδομένα τις οπτικές διαπιστώσεις/παρατηρήσεις της κ. Σίμωσι.

Όσο λοιπόν παραμένει αυτό το μνημείο «μη κηρυγμένο», όχι μόνο δεν αναδεικνύεται και δεν είναι εκμεταλλεύσιμο τουριστικά, αλλά κινδυνεύει να καταστραφεί ολοκληρωτικά από την ανθρώπινη δραστηριότητα. Συγκεκριμένα και στις δύο μελέτες λιμενικού έργου του Απόλλωνα που έγιναν τις περιόδους 1998-1999 και 2003-2005 και οι οποίες θα εξετασθούν παρακάτω, ο αρχαίος κυματοθραύστης σχεδιαζόταν να σκεπαστεί με μπετό και με ογκόλιθους αντιστοίχως, προκειμένου να λειτουργεί σαν αντιπροσαμμωτικός μόλος του λιμένα.



**Εικόνα 8:** Ο αρχαίος μόλος του Απόλλωνα, πριν την πρόχειρη κατασκευή του μη-νόμιμου προσήνεμου μόλου, ο οποίος υφίσταται παρανόμως μέχρι και σήμερα (2010). Η σύγκριση με την εικόνα 7, μαρτυρά το μέγεθος της προσάμμωσης της ακτής (βλ. στο βάθος της φωτογραφίας τις αγκυροβολημένες βάρκες), καθώς και του ίδιου του αρχαίου μνημείου (βλ. τα βράχια που στην εικόνα 7 είναι εξ' ολοκλήρου στη στεριά).

Εξαιτίας, λοιπόν της επικείμενης καταστροφής του μνημείου από τις μελέτες<sup>44</sup>, οι τακτικοί παραθεριστές του Απόλλωνα (οι περισσότεροι εκ των οποίων κατάγονται από την Κωμιακή), κινητοποιήθηκαν έντονα. Ανάμεσα σε αυτές τις κινητοποιήσεις ο πρώην

<sup>44</sup> Οι μελέτες (1998 - 2005) είχαν εγκριθεί από τις αρχαιολογικές υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού. Σε όλες όμως τις εγκρίσεις παραλείπεται να αναφερθεί ο αντιπροσαμμωτικός μόλος, χωρίς κάτι τέτοιο να επιτρέπεται, αφού επρόκειτο για αναπόσπαστο τμήμα του συνολικού έργου. Βλ. ενότητες 3.7.3. «Απάντηση της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων» και 4.7 «Περί Πολιτιστικού Περιβάλλοντος».

βουλευτής και φιλόλογος Ν.Ι. Λεβογιάννης έγραψε ένα σχετικό άρθρο σε τοπική ναξιακή εφημερίδα («Τα νέα του Απόλλωνα», φ.58, 2005). Αυτό το δημοσίευμα, αποτέλεσε την αφορμή για την ίδια την κ. Σίμωσι, να επισκεφθεί δύο χρόνια αργότερα την περιοχή, προκειμένου να εξετάσει η ίδια και από κοντά τον εν λόγω κυματοθραύστη.

Το παραπάνω γεγονός, ομολογείται από την ίδια την κ. Σίμωσι, που τότε (2007) ήταν αρχαιολόγος της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων του Υπ. Πολιτισμού (Περιοδικό Ναξιακά, τχ. 26(64) - Σεπτ. - Νοεμβ 2007). Μέχρι και το 2005 δηλαδή, οι μόνοι που γνώριζαν για την ύπαρξη αρχαίου κυματοθραύστη στην περιοχή του Απόλλωνα ήταν ορισμένοι μόνιμοι κάτοικοι, ορισμένοι «πολιτικοί παράγοντες» και ορισμένοι ευαισθητοποιημένοι τακτικοί παραθεριστές. Η Πολιτεία, επισήμως, αγνοούσε πλήρως την ύπαρξη ενός τέτοιου μνημείου, παρά το γεγονός ότι ενημερώθηκε πως στην περιοχή ετοιμαζόταν να γίνει ένα μεγάλο λιμενικό έργο (από το 1999), και ενώ γνώριζε τουλάχιστον από το 1983, ότι στην ευρύτερη περιοχή υπήρχε αρχαίο λατομείο, που ήταν κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> βλ. ενότητες 1.2.2. και 2.2.1γ

### 2.2.1γ. Ο ημίεργος κούρος του Διονύσου.



Εικόνα 9: Πλαϊνή όψη του ημίεργου Κούρου του Διονύσου.  
("Κούρος του Απόλλωνα")

Το ημίεργο άγαλμα, βρίσκεται δυτικά του οικισμού στην ευρύτερη περιοχή των αρχαίων λατομείων του Απόλλωνα. Σε αυτό το μνημείο της αρχαιότητας οφείλεται η Υπουργική Απόφαση περί «Κήρυξης του αρχαιολογικού χώρου του Κούρου του Απόλλωνα

Νάξου» το 1983 (βλ. εν. 1.2.2.)

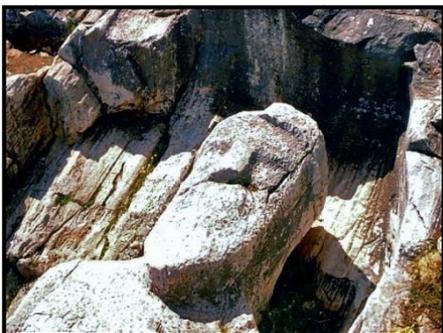
καθώς και η κηρυγμένη

αρχαιολογική ζώνη Α' (ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/507/24/13-1-93 «Ζώνη Α Προστασίας Αρχ/κών Χώρων»), εντός της οποίας απαγορεύεται η δόμηση. Σε αυτό το μνημείο, λοιπόν, οφείλεται η προστασία μεγάλου μέρους των αρχαίων λατομείων του Απόλλωνα.

Εκτιμάται ότι φιλοτεχνήθηκε την πρώιμη αρχαϊκή περίοδο (660 - 580 π.Χ.), δηλαδή στην αρχή της **εποχής των Κούρων**, όπου οι Έλληνες γοητεύονταν από το μέγεθος του έργου και έφτιαχναν αγάλματα υπερφυσικού ύψους. Μάλιστα, ο πωγωνοφόρος αυτός Κούρος, θεωρείται ο μεγαλύτερος του είδους του, από όσους διασώζονται σήμερα, μιας και το συνολικό του ύψος, αγγίζει τα 11μ (Σύλλογος Απολλωνιατών Νάξου, 1994).

Ο κούρος, δεν έχει ολοκληρωθεί. Παρ' όλα αυτά, είναι εμφανή τα χαρακτηριστικά της τεχνοτροπίας του. Είναι φτιαγμένος κατά μέτωπο, με πλατύς ώμους. Τα χέρια είναι κολλημένα στα πλευρά ενώ κάμπτονται οι αγκώνες. Τα μαλλιά του φαίνονται να έχουν μικρούς πλοκάμους και το πρόσωπο φέρει πώγωνα. Το σώμα του δεν είναι τελείως γυμνό. Αντίθετα καλύπτεται από κάποιο ένδυμα σαν χιτώνα ενώ οι ανατομικές λεπτομέρειες διαγράφονται κατά τρόπο διακοσμητικό.

Σημαντικό στοιχείο της αρχαϊκής τεχνικής που δηλώνεται τόσο σε αυτόν τον Κούρο, όσο και σε άλλους Κούρους της ίδιας περιόδου, είναι η λανθάνουσα κίνηση της μορφής των Κούρων, η οποία αποτελεί μεγάλο επίτευγμα στη διαδρομή της εξέλιξης της τέχνης. Η προβολή του αριστερού ποδιού προς τα εμπρός καθώς και η κάμψη των χεριών στους αγκώνες σε αντιδιαστολή με τη μετωπικότητα του Κούρου, φανερώνουν μια προσπάθεια απόδοσης κίνησης και ζωής στο άγαλμα.



Εικόνα 10: Το ραγισμένο πρόσωπο του Κούρου.  
Πηγή: <http://www.apollon-naxos.biz.nf>

Το έργο αυτό προοριζόταν για το ιερό νησί του Απόλλωνα, τη Δήλο. Το έργο όμως αυτό δεν ολοκληρώθηκε και δεν έφτασε ποτέ στον προορισμό πιθανότατα εξ αιτίας μιας βαθιάς ρωγμής που προκλήθηκε στο πρόσωπό του. Οι λόγοι που προκάλεσαν αυτή τη σχισμή παραμένουν μέχρι σήμερα άγνωστοι. Εικάζεται είτε πως πρόκειται για μία τεχνική αστοχία, είτε για κάποιο

ατύχημα (πτώση) κατά τη μεταφορά του μαρμάρινου όγκου. Μία τοπική μάλιστα ιστορία αναφέρει ότι το άγαλμα χτυπήθηκε από κεραυνό στο κεφάλι, ρίχνοντάς το στο σημείο που κείται σήμερα και προκαλώντας του αυτή τη ρωγμή.



Εικόνα 11: Πανοραμική άποψη οικισμού, τραβηγμένη από το ημίεργο Κούρο του Διονύσου (κάτω αριστερά)  
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο **Willo Vleer**, από <http://www.panoramio.com>

Το ημίεργο αυτό άγαλμα που σήμερα λέγεται ότι αναπαριστά το Διόνυσο, αποτελεί το βασικότερο στοιχείο προσέλκυσης τουριστών και το μοναδικό αρχαιολογικό εύρημα της περιοχής που είναι ευρέως γνωστό. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Χάρτη Α.2. της απόφασης «Έγκρισης Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου». (ΦΕΚ 1487/Β/10-10-2003), έχει σημειωθεί ως «Μνημείο διαπεριφερειακής σημασίας»<sup>46</sup>.

<sup>46</sup> Στο χάρτη δεν προσδιορίζεται ποιο ακριβώς θεωρείται «μνημείο διαπεριφερειακής σημασίας». Το αρχαίο όμως λιμενικό έργο, δεν έχει κηρυχθεί επισήμως, όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 2.2.1β. Το ίδιο συμβαίνει και με το προϊστορικό κάστρο που θα παρουσιασθεί στην επόμενη ενότητα. Τέλος για τα αρχαία λατομεία - σε αντίθεση με τον Κούρο - ενώ είναι κηρυγμένα ως αρχαιολογικός χώρος, δεν υπάρχει ενημερωτική πινακίδα του ΥΠΠΟ. Κατά συνέπεια, εκτιμάται πως ο χάρτης του Σχεδίου αναφέρεται στον ημίεργο «Κούρο».

Παρ' όλα αυτά, το άγαλμα αυτό, ουδέποτε έχει συντηρηθεί, ούτε έχει προστατευθεί από τις καιρικές συνθήκες. Αποτέλεσμα αυτής της εγκατάλειψης είναι να αλλοιώνονται τα χαρακτηριστικά του με την πάροδο των χρόνων. Ταυτόχρονα η Πολιτεία και η τοπική κοινωνία έχει κάνει ελάχιστες προσπάθειες ανάδειξής του. Υπό αυτές τις «αντίξοες» συνθήκες και χάρη στην ύπαρξή του και μόνο, αυτό το ημίεργο άγαλμα κατάφερε να επηρεάσει σημαντικά τον τρόπο και τον χαρακτήρα της ανάπτυξης του οικισμού.

### 2.2.2. Ο Απόλλωνας από την αρχαιότητα ως τις αρχές του προηγούμενου αιώνα



Εικόνα 12: Τα Κυκλώπεια τείχη στο "Κάστρο του Καλόγερου  
Πηγή: <http://hotelkouros.blogspot.com>

Σε αντίθεση με την πλούσια βιβλιογραφία που υπάρχει αναφορικά με τα αρχαία χρόνια, οι αναφορές που γίνονται για τον Απόλλωνα σε μετέπειτα ιστορικές περιόδους, φαίνεται να είναι αισθητά λιγότερες. Επειδή ούτως η άλλως η συγκεκριμένη αναζήτηση δεν αφορά το αντικείμενο της παρούσης διπλωματικής εργασίας, σε αυτή την υποενότητα, αναφέρονται

μόνο ορισμένες πληροφορίες για τυπικούς λόγους πληρότητας.

Η περιοχή λοιπόν του Απόλλωνα, φαίνεται να εγκαταλείπεται για μία μεγάλη περίοδο, με αποκορύφωμα τις περιόδους των πειρατών στις Κυκλάδες. Η παραλιακή θέση της περιοχής, την καθιστούσε ευάλωτη σε επιθέσεις πειρατών και έτσι, οι όποιοι κάτοικοί της μετακινήθηκαν σε υψηλότερα υψόμετρα του νησιού.

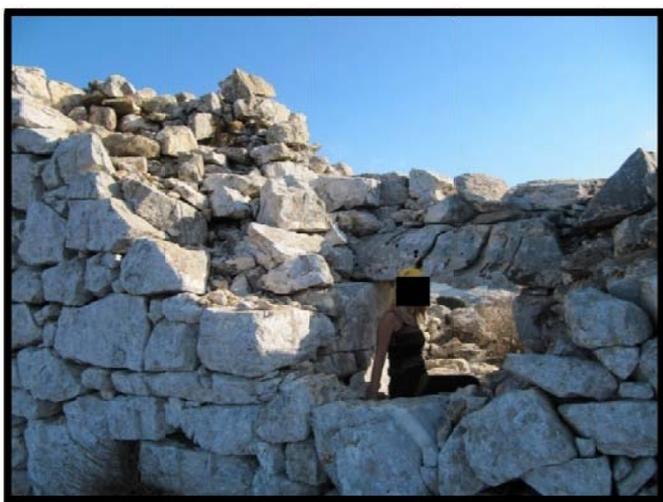
---

Διευκρινίζεται επίσης ότι η αναφορά στο ΦΕΚ αυτό, γίνεται διότι κρίθηκε πως η συγκεκριμένη πληροφορία, δεν επηρεάζεται από τη «μη νομιμότητα» της συγκεκριμένης απόφασης. Για περισσότερα στοιχεία, αναφορικά με το παράνομο του ΦΕΚ, βλ. ενότητες 1.1.1. (Υποχρεωτική χωροθέτηση έργων υποδομής από το Σύνταγμα) και 6.1.1. (Βελτίωση - Προώθηση Χωροταξικού Σχεδιασμού).

Ένα σημαντικό πολιτιστικό μνημείο που θα μπορούσε να αποκαλύψει στοιχεία για εκείνες τις εποχές είναι το λεγόμενο «κάστρο του Καλόγερου» ή «κάστρο του Απόλλωνα». Το κάστρο είναι σε οπτική επαφή με τον σημερινό οικισμό και βρίσκεται νοτιοανατολικά αυτού στην κορυφή του όρους «Καλόγερος». Εκεί οι άνθρωποι, εκμεταλλευόμενοι το οροπέδιο που σχηματιζόταν κατασκεύασαν κάστρο η συνολική έκταση του οποίου εκτιμάται περίπου στα 2000τ.μ. (Λεβογιάννης, Κωμιακή Τόπου Χρώματα - Αντιθέσεων Αρμονία, 1996).

Τα ερείπια του κάστρου απλώνονται σε μία έκταση μήκους 100-150 μ. και πλάτους 60-80 μ. Στο εσωτερικό τμήμα του κάστρου υπάρχουν πολλά κτίσματα, δωμάτια, αποθήκες, πολλές δεξαμενές σε καλή κατάσταση, με παχύ και ισχυρό αμμοκονίαμα, θεμέλια πιθανώς μιας μικρής εκκλησίας και προτειχίσματος του προϊστορικού τμήματος του τείχους.

Το τείχος του κάστρου, μαρτυρά ότι το κάστρο χρησιμοποιήθηκε πολλές ιστορικές περιόδους, ανάμεσα στις οποίες είναι τα προϊστορικά και τα βυζαντινά χρόνια. Συγκεκριμένα το νότιο τμήμα του τείχους διατηρείται σε μήκος 19 μ., πάχος 2,30 μ. και ύψος που κυμαίνεται



Εικόνα 13: Τα Κυκλώπεια τείχη του "Κάστρου του Καλόγερου"  
Πηγή: <http://hotelkouros.blogspot.com>

από 2 έως και 4μ.. Είναι κατασκευασμένο με μεγάλους ογκόλιθους, χωρίς αμμοκονίαμα. Το ίδιο συμβαίνει και με το εσωτερικό του κάστρου. Αυτός ο τρόπος κατασκευής καταδεικνύει ότι πρόκειται για κτίσμα των προϊστορικών χρόνων.

Αντίθετα, τα βόρειο τμήμα του τείχους είναι κατασκευασμένο με μικρές πέτρες, πηλό, χώμα ή χονδροειδές αμμοκονίαμα. Αυτός ο τρόπος κατασκευής, παραπέμπει σε οχυρώσεις των βυζαντινών χρόνων. Με τον ίδιο τρόπο είναι κατασκευασμένα και τα γύρω κτίσματα καθώς και οι δεξαμενές που προαναφέρθηκαν. Το τείχος διασώζεται σε μήκος 50μ., πάχος 2 - 2,20 μ., ενώ το ύψος του φθάνει επίσης τα 4μ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι παρά τις έρευνες που έχουν γίνει από ερευνητές όπως η Hannalene Eberhard, ο Νίκος Κεφαλληνιάδης, ο Ιγνάτιος Λίχτε, ο Περ. Ζερλέντης και ο Ν.Ι. Λεβογιάννης, και αυτό το μνημείο δεν είναι επίσημα κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος. Το μνημείο αυτό, επίσης δεν έχει αναδειχθεί, ούτε από τους ντόπιους, ούτε από την Πολιτεία.

Η πρόσβαση σε αυτό είναι δύσκολη, μέσα από μονοπάτια στη δυτική πλαγιά και στα νότια του όρους «Καλόγερος», τα οποία είναι γνωστά σε ελάχιστους κατοίκους της περιοχής.

Συμπερασματικά, κατά την αρχαιότητα, η περιοχή του Απόλλωνα χαρακτηριζόταν από έντονη ανθρώπινη δραστηριότητα. Φιλοξένησε ένα μεγάλο λατομείο με πολλαπλές θέσεις λατόμευσης, διέθετε λιμάνι και είναι πολύ πιθανό να υπήρχε ένας μικρός οικισμός από εργαστήρια και μικρούς οικίσκους για την εξυπηρέτηση του λατομείου. Αργότερα το κάστρο του Καλόγερου, εκτιμάται πως έπαιζε καθοριστικό ρόλο στη ναυτιλία της περιοχής, σε συνδυασμό με τους όρμους «Αφόρμους» και «Απόλλωνα» (Λεβογιάννης, Κωμιακή Τόπου Χρώματα - Αντιθέσεων Αρμονία, 1996). Αυτή η έντονη, αρχαία δραστηριότητα, αποτυπώνεται ελάχιστα στη σημερινή δομή του οικισμού.

Αντίθετα δίνεται η εντύπωση ότι η οικιστική ανάπτυξη του σημερινού οικισμού του Απόλλωνα, σε συνδυασμό με την αδιαφορία ανάδειξης της τοπικής αρχαίας κληρονομιάς, συμβάλουν στο να καλυφθεί κάθε ίχνος της ιστορίας του τόπου. Το μοναδικό στοιχείο που θυμίζει ότι υπήρχε «κάτι» στην περιοχή, είναι μία αρχαιολογική πινακίδα και το ημίεργο κολοσσιαίο άγαλμα του Διονύσου.

Όσο για το αρχαίο λιμενικό έργο, μνημονεύεται κατά το δοκούν από την τοπική κοινωνία αλλά και από την διοίκηση. Άλλες φορές χρησιμοποιείται από κάποιους ως επιχείρημα για να αποδείξουν ότι απαιτείται λιμάνι στην περιοχή, συγκρίνοντας εσφαλμένα κοινωνικές ανάγκες και καιρικές συνθήκες που μεταξύ τους, απέχουν χρονικά χιλιετηρίδες. Άλλες φορές πάλι κάποιοι πιστεύουν πως η ανάδειξη ενός τέτοιου μνημείου, είναι εμπόδιο στη δημιουργία ενός λιμενικού έργου, μιας και θα καθυστερήσει υπερβολικά τις διαδικασίες αδειοδότησης. Κατά συνέπεια συχνά, αμφισβητείται ακόμα και η ύπαρξή του. Ελάχιστοι είναι οι άνθρωποι που το βλέπουν σαν κληροδότημα των προγόνων τους και σαν ένα πολιτισμικό κειμήλιο το οποίο πρέπει να αναδειχθεί, να προστατευθεί και αν απαιτείται, να συμβιώσει με ένα νέο λιμενικό έργο στην περιοχή.

### 2.2.3. Η σύγχρονη ιστορία του οικισμού - Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

Η νεότερη ιστορία της περιοχής έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον από πολεοδομικής άποψης. Μάλιστα η **σημερινή ρυμοτομία αυτού του οικισμού επηρεάζει κατά έναν απροσδόκητο τρόπο τα λιμενικά έργα στην περιοχή**. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που κρίθηκε σκόπιμο να ερευνηθεί μέσα από μία σειρά συνεντεύξεων με ανθρώπους που μεγάλωσαν εκεί. Τα συμπεράσματα αυτών των συνεντεύξεων, παρουσιάζονται στη συγκεκριμένη ενότητα.



Εικόνα 14: Η περιοχή του Απόλλωνα, χωρίς κτίσματα και γεμάτη καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Για αρκετές δεκαετίες (περίπου από το 1920 και έπειτα), ο οικισμός κατοικούταν μόνο από 1-2 οικογένειες. Στην πράξη δεν ήταν οικισμός, αλλά το επίνειο ενός ορεινότερου χωριού, της Κωμιακής (Κορωνίδα). Αντί για κατοικίες, λοιπόν, ο Απόλλωνας είχε λιγοστά κτίσματα, που

χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά ως αποθήκες γεωργικών προϊόντων από τους ντόπιους παραγωγούς της Κωμιακής. Η αποθήκευση των προϊόντων γινόταν προσωρινά, έως ότου βελτιωθεί ο καιρός. Στη συνέχεια, ερχόταν το καΐκι από το κεντρικό λιμάνι στον Απόλλωνα, ώστε να φορτώσει τα προϊόντα, να τα μεταφέρει πάλι πίσω στο κεντρικό λιμάνι και από εκεί να μεταφερθούν με φορτηγό πλοίο ή μεγαλύτερα καΐκια στην πρωτεύουσα, όπου και θα πωλούνταν.

Ο Απόλλωνας δηλαδή για μεγάλο χρονικό διάστημα, αποτελούσε (για την Κωμιακή και τα γύρω χωριά της ορεινής Νάξου) έναν σταθμό μεταφόρτωσης γεωργικών προϊόντων της ορεινής, βόρειας Νάξου, ο οποίος ήταν και η ταχύτερη «οδός» πρόσβασης προς την υπόλοιπη Ελλάδα (μόνο λίγες ώρες). Η μόνη εναλλακτική μετάβαση προς το Κεντρικό Λιμάνι της Νάξου (και την Αθήνα) που υπήρχε διαθέσιμη, ήταν οι μουλαρόδρομοι, η διάνυση των οποίων διαρκούσε ολόκληρη ημέρα. Ήταν λοιπόν αδύνατο, οι μεγάλες σοδειές της εποχής να διοχετευθούν φρέσκες στην αγορά, ακόμα και αν οι παραγωγοί διέθεταν «στόλο» από μουλάρια.

Γενικώς οι μεταφορές ήταν τόσο προβληματικές που συχνά, λόγω κακοκαιρίας, το καΐκι δεν μπορούσε να έρθει. Κατά συνέπεια, το φορτηγό πλοίο έφευγε από το νησί, χωρίς τα προϊόντα. Τα προϊόντα, δηλαδή, έμεναν «εγκλωβισμένα» στις αποθήκες για αρκετό

καιρό, σάπιζαν και κατέληγαν πεταμένα στη θάλασσα. Οι αποθήκες λοιπόν αυτές, κατασκευάστηκαν όσο το δυνατό πιο κοντά στην ακτή, έτσι ώστε να μη χρειάζεται πολύς



Εικόνα 15: Το καϊκι αγκυροβολεί στον Απόλλωνα, για την παραλαβή - μεταφορά των γεωργικών προϊόντων της περιοχής.

χρόνος (και κόπος) για τη μεταφόρτωση των προϊόντων στο καϊκι.

Με τον καιρό όμως, οι ανάγκες του Απόλλωνα αναδιαμορφώθηκαν. Πίσω από τις αποθήκες (πιο μακριά από την παραλία), άρχισαν να χτίζονται μικρά κτίσματα και

σιγά σιγά, άρχισε να αναπτύσσεται ολόκληρος ο σύγχρονος οικισμός του Απόλλωνα. Τα νέα κτίσματα αποτελούσαν κυρίως βοηθητικούς οικίσκους των γεωργών ή ακόμα και παραθεριστικά χωριατόσπιτα για τις καλοκαιρινές διακοπές των παιδιών της Κωμιακής. Με τον καιρό, εμφανίστηκαν και οι πρώτες κατασκευές, μπροστά από τις αποθήκες, κοντά στην ακτή.

Παράλληλα τη δεκαετία του '50 έγιναν οι πρώτες διανοίξεις δρόμων. Αρχικά συνδέθηκε η Κωμιακή με τον Απόλλωνα και μερικά χρόνια αργότερα, συνδέθηκε και με το κεντρικό λιμάνι, στα δυτικά του νησιού. Έτσι, οι μεταφορές των γεωργικών προϊόντων γίνονταν πλέον άμεσα (φορτώνονταν απευθείας από την Κωμιακή σε φορτηγά οχήματα).

Αυτός ο τρόπος μεταφοράς ήταν ταχύτερος σε σύγκριση με το καϊκι και πάνω από όλα, ήταν εφικτός ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών. Μάλιστα, το 1967, στο κεντρικό λιμάνι της Νάξου, έκανε την εμφάνισή του το πρώτο οχηματαγωγό πλοίο, το οποίο μετέφερε τα ίδια τα φορτηγά οχήματα με τα προϊόντα, απευθείας στον Πειραιά. Η



Εικόνα 16: Καιρικές συνθήκες που εμπόδιζαν τη μεταφορά των προϊόντων δια θαλάσσης.

προσέγγιση, λοιπόν, καϊκιού στην περιοχή, έπαψε να είναι αναγκαία και οι αποθήκες του Απόλλωνα, δεν ήταν πλέον χρήσιμες για το σκοπό που είχαν αρχικά κατασκευασθεί.

Το γεγονός αυτό όμως, δεν αρκούσε για να τις γκρεμίσουν οι ιδιοκτήτες τους. Μαζί με το δρόμο, άρχισαν να φθάνουν στον οικισμό και οι πρώτοι τουρίστες (αλλοδαποί & ημεδαποί). Τα συγκεκριμένα κτίσματα ήταν μπροστά στη θάλασσα! Η θέση τους, λοιπόν, έμοιαζε τόσο «προνομιακή», που γρήγορα ξεχάστηκε ο κίνδυνος της εισβολής των κυμάτων μέσα σε αυτά.

Υπό αυτές τις συνθήκες, οι αποθήκες παρέμειναν μπροστά στη θάλασσα, με τον οικισμό να αναπτύσσεται ανάντη αυτών, «εγκλωβίζοντάς» τες για πάντα, στη θέση που είναι και σήμερα. Η οικιστική ανάπτυξη του οικισμού, όμως δεν οφειλόταν μόνο στη διάνοιξη των δρόμων. Το κλίμα στο παραθαλάσσιο επίνειο της Κωμιακής, ήταν ηπιότερο, γεγονός που αποτέλεσε άλλον ένα λόγο για να μετακομίσουν αρκετές οικογένειες του ορεινού χωριού, στον Απόλλωνα. Κάπως έτσι, ξεκίνησε στην περιοχή, μία οικιστική ανάπτυξη τόσο ραγδαία και ανεξέλεγκτη, που ο -νέος τότε- Σύλλογος Κορωνίδας, με έγγραφό του (Αρχείο Συλλόγου, Αρ. πρωτ. 101) προς τους κατοίκους του άτυπου οικισμού του Απόλλωνα, έφθασε στο σημείο να συστήνει τα ακόλουθα:

- « **1. Να μη κτίζετε τα σπίτια κολλητά το ένα με το άλλο.-**  
2. Να κάνετε απαραίτητως κουζίνες και αποχωρητήρια.-  
3. Να πλακοστρώνετε τις αυλές σας με μάρμαρα και κατά τρόπον τεχνικόν και όχι ακαλαίσθητον.-  
4. Να διατηρήτε πάντοτε τα σπίτια και τους δρόμους σας ασπρισμένα και καθαρά.-  
5. Να στρώσετε τους δρόμους, την παραλίαν και την πλατείαν της Εκκλησίας με μάρμαρατεχνικώς επεξεργασμένα.-  
6. Να δενδροφυτεύσητε τις αυλές και τον δρόμον από την παραλίαν έως του Χάσκα, καθώς και την παραλίαν από το σπίτι του κ. Νίκου Φιλιππουπολίτη έως το καμίνι που είναι το σπήλαιο.-

Την σύστασίν μας αυτήν πρέπει να την προσέξετε πολύ γιατί είναι καθαρώς πατριωτική και ανιδιοτελής και διότι ό,τι και αν κάνωμεν ημείς διά τον Απόλλωνα και την Κωμιακήν, δεν το κάνωμεν ούτε για να μας ψηφίσετε ποτέ, ούτε για να μας στείλετε δώρα, ούτε για να μας φιλοξενήσητε αν καμμία φορά έλθωμεν αυτού, ούτε για να μας το χρεωστάτε χάριν. Το κάνωμεν μόνον από αγάπην και πόνον προς **την πατρίδα μας την οποίαν ατυχώς κανείς δεν**

**επρόσεξε μέχρι σήμερα** και της οποίας τα αγαθά μόνον εσείς θα απολαύσητε.-

Γιαυτό, εργασθήτε και σείς με ενθουσιασμόν και φανατισμόν όπως εργαζόμαστε και ημείς για τον Απόλλωνα, για να κατορθώσωμεν να τον μεταβάλωμεν σιγά σιγά εις **μίαν μικράν πόλιν πλαισιουμένην αργότερα με το λιμάνι της που τόσον πολύ της χρειάζεται** και δια το οποίον **πάλιν** θα εργασθούμε με όλας μας τας δυνάμεις.-»

Το παραπάνω κείμενο αποτελεί μία από τις λίγες γραπτές μαρτυρίες που καταδεικνύουν την τάση του ντόπιου πληθυσμού για άναρχη οικοδομική ανάπτυξη, η οποία -εκ της σημερινής ρυμοτομίας- κρίνεται ότι δεν απεφεύχθη. Ο Απόλλωνας σήμερα αποτελεί έναν σχετικά γραφικό, αλλά άναρχα δομημένο οικισμό. Δρόμοι δεν υπάρχουν παντού, ενώ αρκετά σοκάκια είναι αδιέξοδα. Οι περισσότερες παλιές αποθήκες προϊόντων και τα μπροστινά κτίσματα, είναι σήμερα καφετέριες και καταστήματα που το χειμώνα απειλούνται από τα κύματα. Ταυτόχρονα μεγάλο μέρος του οικισμού, είναι χτισμένο παράνομα, εντός αρχαιολογικής ζώνη Α'<sup>47</sup>.

Το γεγονός αυτό, μαζί με τη φράση «ατυχώς κανείς δεν επρόσεξε (εννοώντας την πατρίδα) μέχρι σήμερα» του παραπάνω κειμένου, είναι μερικές ακόμα ενδείξεις που μαρτυρούν ότι η Πολιτεία δεν είχε έντονη παρουσία σε αυτή την απομακρυσμένη περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν καταρχάς να χαθούν ευρήματα του αρχαίου κυκλαδικού πολιτισμού κάτω από θεμέλια των σπιτιών. Αρκετές μάλιστα είναι οι τοπικές ιστορίες που μιλούν για περιστατικά αρχαιοκαπηλείας, όχι μόνο στην αρχαιολογική ζώνη Α', αλλά ακόμη και στην περιοχή της σημερινής Εκκλησίας του Αγ. Ιωάννη, δίπλα στη θάλασσα.

Το χειρότερο όμως είναι ότι δημιουργήθηκε ένα κατεστημένο. **Ένα κατεστημένο αυθαιρεσίας, στο οποίο εγκλωβίστηκε η τοπική κοινωνία λειτουργώντας συχνά πέρα από νόμους** περί προστασίας του περιβάλλοντος («Νόμος περί Αιγιαλού 2344/40) και της πολιτιστικής κληρονομιάς (Κ.Ν. 5351/32 «Περί Αρχαιοτήτων»). Ένα κατεστημένο από το οποίο ακόμα και σήμερα, δύσκολα μπορεί να απαγκιστρωθεί.

---

<sup>47</sup> βλ. ενότητες 1.2.2 & 2.2.1γ

## 2.3. Λοιπά χαρακτηριστικά περιοχής

### 2.3.1. Ανθρωπογενές Περιβάλλον



**Εικόνα 17:** Η κύρια πλάζ (Αμμουδιά) του όρμου του Απόλλωνα. Διαθέτει αποδυτήρια, ντους και βρίσκεται μπροστά στα καταστήματα.

Η τουριστική λοιπόν, ανάπτυξη του οικισμού, εκτιμάται ότι οφείλεται σε δύο βασικούς λόγους. Καταρχάς οφείλεται στο έντονο αρχαιολογικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει η περιοχή και συγκεκριμένα στον κολοσσιαίο ημίεργο κούρο του Διονύσου.<sup>49</sup> Ένας δεύτερος λόγος είναι πως, η παραλία του Απόλλωνα, αποτελεί τη μοναδική ακτή κολύμβησης της ορεινής Νάξου που συνδυάζει:



**Εικόνα 18:** Πανοραμική άποψη, μεγάλου μέρους της ακτής κολύμβησης του όρμου του Απόλλωνα. Διακρίνεται ο παράνομος, προσήνεμος μόλος του 1970 (στο βάθος) καθώς και το αρχαίο λιμενικό έργο (δεύτερο πλάνο).

Σύμφωνα με τα τελευταία δημογραφικά στοιχεία<sup>48</sup>, ο σημερινός οικισμός έχει μόνιμο πραγματικό πληθυσμό 104 κατοίκων. Η κύρια οικονομική δραστηριότητα των κατοίκων του, σχετίζεται άμεσα με τον τουρισμό, και μόνο ένα μικρό μερίδιο αυτών, απασχολείται στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία).

- **εύκολη πρόσβαση** (αυτοκίνητο, συγκοινωνία),
- **μεγάλο ανάπτυγμα,**
- **ποικιλομορφία** (άμμος, βότσαλο, βράχια) και
- **έναν στοιχειωδώς οργανωμένο οικισμό.**

<sup>48</sup> Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (<http://www.statistics.gr>)

<sup>49</sup> βλ. ενότητα 2.2.1γ

Αντίθετα οι περισσότερες ακτές της ορεινής Νάξου, είτε έχουν πολύ μικρό ανάπτυγμα που δεν μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο πληθυσμό (π.χ. Λυώνας)<sup>50</sup>, είτε έχουν δύσκολη πρόσβαση (δύσβατα μονοπάτια), είτε δεν έχουν καθόλου αμμουδιά. Η κοντινότερη ακτή κολύμβησης που διαθέτει αντίστοιχες παροχές με αυτής του Απόλλωνα, απέχει περίπου 40 λεπτά (οδικώς) από τον οικισμό και βρίσκεται στο ανατολικό άκρο του νησιού (Μουτσούνα - Ψιλή Άμμος).

### 2.3.2. Φυσικό Περιβάλλον - Οικοσυστήματα

Ο Απόλλωνας πέραν, του αρχαιολογικού, ενδιαφέροντος και της γραφικότητάς του, διαθέτει και πλούσιο φυσικό περιβάλλον. Το γεγονός αυτό έχει οδηγήσει στην ένταξη στο δίκτυο Natura 2000, της γειτνιάζουσας με τον οικισμό, ευρύτερης περιοχής. Συγκεκριμένα αυτή η περιοχή ανήκει στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (Special Protection Area - SPA) της



Εικόνα 19: Περιοχή Natura 2000 (κόκκινη διαγράμμιση) στην ευρύτερη περιοχή του Απόλλωνα.

Ευρωπαϊκής Ένωσης «Νάξος: όρη Αναθεματίστρα, Κόρωνος, Μαυροβούνι, Ζευσ, Βιγλατούρι» που έχει κωδικό GR4220026<sup>51</sup>.

Γενικότερα στην περιοχή του Απόλλωνα, υπάρχουν πολλά βιολογικά είδη τα οποία προστατεύονται από ευρωπαϊκές οδηγίες. Σύμφωνα με έκθεση<sup>52</sup> του Επίκουρου Καθηγητή του τμήματος Βιολογίας κ. Αναστάσιου Λεγάκη, στην κοιλάδα της Εμπολής<sup>53</sup> υπάρχει ένας πληθυσμός του Λεπιδοπτέρου

*Callimorpha quadripunctaria*, της γνωστής ως πεταλούδας της Ρόδου. Επιπλέον στον Απόλλωνα, έχουν εμφανιστεί τα φίδια *Elaphe quatuorineta* (λαφιάτης), *Elaphe situla*

<sup>50</sup> Σύμφωνα με τοπογραφικά στοιχεία από το Γεω-Ευρετήριο της Γ.Υ.Σ. (<http://web.gvs.gr/GeoSearch/>) αλλά και μέσω της δωρεάν εφαρμογής Google Earth, η ακτή κολύμβησης του «όρμου Απόλλωνα» είναι >620μ., η ακτή κολύμβησης του όρμου «Αφόρμους» είναι περίπου 300μ., ενώ όταν οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν ο βράχος της Καυκάρας (κοντά στο κέντρο του χωριού) χρησιμοποιείται από τους λουόμενους και έχει ανάπτυγμα μεγαλύτερο των 400μ. **Συνολικά δηλαδή ο οικισμός του Απόλλωνα έχει αξιοποιήσιμη ακτογραμμή κολύμβησης από 920μ έως 1320μ., ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες.**

Αντίθετα οι πιο κοντινές ακτές κολύμβησης έχουν ως εξής: Αγ. Φωκάς (<100μ.), Αγ. Γεώργιος (<30μ.), Λυώνας (<200μ.)

<sup>51</sup> <http://natura2000.eea.europa.eu/>

<sup>52</sup> Η έκθεση αυτή έγινε στις 11 Απριλίου 2006, στα πλαίσια μιας επιστημονικά τεκμηριωμένης κριτικής, της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, του Αλιευτικού Καταφυγίου στον Απόλλωνα Νάξου. Το πλήρες κείμενο υπάρχει στον συνημμένο οπτικό δίσκο.

<sup>53</sup> Περιοχή που βρίσκεται βόρεια - βορειοδυτικά του οικισμού. Σε αυτή την περιοχή, υπάρχουν και οι πηγές του οικισμού.

(σπιτόφιδο) κ.ά. και οι σαύρες *Agama stellio* (κροκοδειλάκι), *Cyrtodactylus kotschy* (κυρτοδάκτυλος) και *Podarcis erhardii* (αιγαιόσαυρα). Τα παραπάνω είδη προστατεύονται από την οδηγία της Ε.Ε. 92/43 «Περί οικοτόπων» και τη διεθνή σύμβαση της Βέρνης (φίδια & σαύρες). Η πεταλούδα της Ρόδου μάλιστα, είναι είδος προτεραιότητας, που σημαίνει ότι πρέπει να λαμβάνονται άμεσα μέτρα προστασίας του.

Τέλος έχουν αναφερθεί 48 είδη πουλιών στην ευρύτερη περιοχή της ορεινής Νάξου. Τα είδη αυτά, προστατεύονται από την οδηγία της Ε.Ε. 79/409 «Περί πτηνών». Τα περισσότερα από αυτά τα είδη εμφανίζονται και στην περιοχή του Απόλλωνα. Σ' αυτό περιλαμβάνονται πολλά αρπακτικά (γερακίνες, πετρίτες, μαυροκιρκίνεζα), στρουθιόμορφα (κοκκινολαίμηδες, λευκοσουσουράδες, σπίνιοι) και θαλασσοπούλια



Εικόνα 20: Ο Κορμοράνος του Απόλλωνα.

(μύχοι, αρτέμηδες, θαλασσοκόρακες).

Στο θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής, μεγάλο μέρος του πυθμένα του όρμου καλύπτεται από λιβάδια του αγγειόσπερμου φυτού *Posidonia*. Αυτός ο τύπος οικοτόπου προστατεύεται από την οδηγία 92/43 «Περί οικοτόπων», αποτελεί μάλιστα και τύπο οικοτόπου προτεραιότητας.

Το γεγονός ύπαρξης αυτού του οικοτόπου και μόνο, αυξάνει σημαντικά το βαθμό «δυσκολίας» στη μελέτη και κατασκευή ενός λιμενικού έργου. Ο σχεδιασμός ενός λιμενικού έργου στην περιοχή του Απόλλωνα, δεν πρέπει απλώς να μην καταστρέψει οικοτόπους όπως η *Posidonia*. Επιπλέον θα πρέπει να έχει επιλέξει κατάλληλα υλικά, συμβατά με το περιβάλλον της περιοχής. Σε περίπτωση μάλιστα που πρόκειται για φυσικούς ογκολίθους, θα πρέπει να έχουν προβλεφθεί, οι θέσεις των λατομείων από όπου θα ληφθούν οι ογκολίθοι, έτσι ώστε να μην επηρεαστούν τα είδη που εμφανίζονται στην περιοχή και να τηρούνται οι διατάξεις που προστατεύουν τις περιοχές Natura 2000.

## 2.4. Το Ρέμα του Απόλλωνα.

Στον «όρμο του Απόλλωνα», νοτιοανατολικά του οικισμού, κοντά στο όρος Καλόγερος, έχει τις εκβολές του ο λεγόμενος «Ποταμός». Πρόκειται για ένα ρέμα (Χείμαρρος), το οποίο ξεκινά από το ορεινό χωριό της Κωμιακής. Τους καλοκαιρινούς μήνες το ρέμα στερεύει (τουλάχιστον στην περιοχή του όρμου). Αντίθετα, το χειμώνα και την άνοιξη έχει ροή με κυμαινόμενη παροχή.

Η παροχή του χειμάρρου δεν έχει μετρηθεί ποτέ μέχρι σήμερα (2010)<sup>54</sup>. Ταυτόχρονα, φαίνεται να μην υπάρχει άμεσα, η δυνατότητα να εκτιμηθεί μία τέτοια παροχή με βάση μετεωρολογικά δεδομένα της περιοχής, επειδή αυτά δεν υπάρχουν<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> Ακόμα και η πρόσφατη υδραυλική μελέτη του ρέματος, χρησιμοποιεί υποθέσεις και στατιστικές μεθόδους, βασιζόμενη σε ελλιπή ή λανθασμένα μετεωρολογικά δεδομένα. Επιπλέον σημειώνεται ότι αν και φαίνεται να εκπονήθηκε το 2004, η μελέτη θεωρήθηκε και εγκρίθηκε το 2007, δηλαδή τρία χρόνια αργότερα.

<sup>55</sup> Από μία μικρή σχετική έρευνα διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με την Εθνική Τράπεζα Υδρολογικής και Μετεωρολογικής Πληροφορίας (ΕΤΥΜΠ - <http://ndbhmi.chi.civil.ntua.gr/el/index.html>, <http://www.hydroscope.gr> και <http://hydro.ntua.gr/labs-el/hydrology/research/>), στη Νάξο υπάρχουν πέντε (5) Υδρομετεωρολογικοί Σταθμοί, που ανήκουν στο (πρώην) Υπουργείο Γεωργίας και ένας (1) που ανήκει στην Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ.). Δυστυχώς, κανένας από αυτούς τους σταθμούς δε φαίνεται να λειτουργεί. Έτσι δεν είναι σε θέση κάποιος μελετητής, να συγκεντρώσει στοιχεία βροχόπτωσης - έστω στην ευρύτερη περιοχή. Το ίδιο ισχύει και για το Μετεωρολογικό Σταθμό του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών.

Με βάση επίσης το σύστημα Γεωγραφικής Πληροφορίας της ΕΤΥΜΠ (<http://titan.chi.civil.ntua.gr/>), δε φαίνεται να υπάρχουν δεδομένα βροχοπτώσεων και απορροής για τη Νάξο, ενώ στο χάρτη δε διακρίνονται λεκάνες απορροής.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, από το σύστημα πληροφόρησης περί υδάτων, της Ευρωπαϊκής Ένωσης (WISE - <http://water.europa.eu/en/welcome>), ήταν εφικτό να εντοπιστεί το ρέμα, σε έναν σχετικό χάρτη (<http://www.eea.europa.eu/themes/water/interactive/advanced-wise-viewer>). Και σε αυτήν όμως την υπηρεσία, δεν υπήρχαν δεδομένα σχετικά με την παροχή αυτού, τη λεκάνη απορροής του ή τις φερτές ύλες.

Αντίθετα με όλες τις παραπάνω παρατηρήσεις, στην πραγματικότητα υπάρχουν δύο μετεωρολογικοί σταθμοί στη Νάξο, οι οποίοι βρίσκονται υπό την εποπτεία του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών. Ο ένας συλλέγει μετεωρολογικά δεδομένα για την πεδινή (<http://penteli.meteo.gr/stations/naxos/>) Νάξο και ο άλλος για την ορεινή (<http://penteli.meteo.gr/stations/kynidaros/>). Από σχετική ανακοίνωση του παλαιού Δήμου Νάξου εκτιμάται ότι οι δύο σταθμοί εγκαταστάθηκαν την τετραετία 2006-2010, αντικαθιστώντας τον παλιό μετεωρολογικό σταθμό του Δήμου Νάξου.

Παρ' όλα αυτά και οι δύο είναι εξαιρετικά απομακρυσμένοι από την περιοχή του Απόλλωνα (Νότια και Δυτικά), με πιο απομακρυσμένο τον πεδινό. Άλλωστε ο οικισμός του Απόλλωνα ανήκε στο Δήμο Δρυμαλίας και όχι στον Δήμο Νάξου, όπου υπάρχουν οι σταθμοί. Ταυτόχρονα, μεταξύ των δύο σταθμών και της περιοχής του Απόλλωνα, μεσολαβούν ψηλά βουνά. Κατά συνέπεια τα δεδομένα και των δύο σταθμών ενδεχομένως να είναι επισφαλής για να καταλήξει κάποιος μελετητής σε αντιπροσωπευτικά αποτελέσματα σχετικά με την παροχή του ρέματος του Απόλλωνα.



Εικόνα 21: Εγκλωβισμένη φερτή ύλη - 3 ημέρες μετά το πέρας καλοκαιρινής βροχής (Αύγουστος 2005)

στη «γειτονιά» των λιμενικών έργων, **πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη κατά την επιλογή της θέσης και της διάταξης αυτών** (Μέμος, 2002). Η μέτρηση λουπόν της παροχής ενός γειτονικού χειμάρρου σε ένα λιμενικό έργο είναι επιτακτική, πόσο μάλλον όταν γνωρίζουμε από μακροσκοπικά δεδομένα (βλ. εικόνα), ότι η παροχή του χειμάρρου του Απόλλωνα και η ποσότητα των φερτών υλών, τουλάχιστον τους χειμερινούς μήνες, είναι σημαντική. Χαρακτηριστικό της ποσότητας των φερτών υλών που μεταφέρει ο χειμάρρος είναι η έντονη προσάμμωση που λαμβάνει χώρα στον όρμο του Απόλλωνα.



Εικόνα 22: Εναπόθεση φερτής ύλης (άμμος & ξύλα) του χειμάρρου, στην κεντρική πλάζ, με τη συνδρομή των θαλάσσιων κυμάτων.

Η προσάμμωση είναι περισσότερο εμφανής στο βόρειο τμήμα του όρμου, κοντά στα παραλιακά καταστήματα (παλιές γεωρ. αποθήκες). Ταυτόχρονα η ροή είναι αρκετά έντονη, που σχεδόν κάθε χρόνο - σε συνδυασμό πάντα με τα θαλάσσια κύματα - αλλάζουν ολοκληρωτικά τα βάθη του πυθμένα στον όρμο και η μορφολογία της ακτογραμμής (μεταξύ άμμου και βότσαλου). Είναι άλλωστε γνωστό ότι ανεξαρτήτως ροής, οι ποσότητες γλυκού νερού που εισρέουν στη θάλασσα συντηρούν ρεύματα πυκνότητας με φορά κάθετη προς τις επιφάνειες ίσης πυκνότητας (Μέμος, 2002).

Εκτός από τα ορμητικά νερά και τις φερτές ύλες που μεταφέρει ο χειμάρρος, υπάρχουν και άλλοι λόγοι στους οποίους οφείλεται η προσάμμωση του όρμου του Απόλλωνα. Ο σημερινός μόλος κατασκευάστηκε πρόχειρα (χωρίς ακτομηχανική μελέτη) στα τέλη της δεκαετίας του '70. Με βάση έγγραφο του ΓΕΝ<sup>56</sup> χάρη στον κακό σχεδιασμό του μόλου, εγκλωβίζεται η φερτή ύλη, εντός της «λιμενολεκάνης» του όρμου.

<sup>56</sup> Βλ. ενότητα 2.7. «Ο πρώτος σύγχρονος κυματοθραύστης του Απόλλωνα»

Επιπλέον, στην προσάμμωση συμβάλλει και η μετατόπιση της εκβολής του χειμάρρου, λόγω παλαιότερης (παράνομης) εκτροπής αυτού. Συγκεκριμένα η εκβολή μετατοπίστηκε σχεδόν 200μ. από την αρχική της θέση. Αρχικά δηλαδή, βρισκόταν πολύ πιο κοντά στις παρυφές του όρους «Καλόγερος» ενώ σήμερα, ο χείμαρρος εκβάλλει σχεδόν στη μέση του όρμου.



Εικόνα 23: Το σημείο εκβολής του χειμάρρου πριν & μετά την (παράνομη) εκτροπή του.

Η εκτροπή δεν είναι γνωστό πότε ακριβώς πραγματοποιήθηκε, από ποιον και για ποιους λόγους. Γεγονός είναι όμως, ότι σήμερα στην παλιά κύρια κοίτη υπάρχουν ιδιοκτησίες οι οποίες καλλιεργούνται καθώς και ελάχιστες κατοικίες. Επίσης, ανάμεσα στην παλιά και στη νέα κύρια κοίτη του χειμάρρου

(παλαιά κοίτη υπερχειλίσσης), υπάρχει ένα ξενοδοχείο («Κούρος»), δυναμικότητας 48 κλινών (24 δωμάτια) καθώς και κατοικίες.

Χαρακτηριστικές είναι οι καταστροφές σε αυτές τις ιδιοκτησίες, εξαιτίας αυτής της αυθαιρεσίας και των υπερχειλίσεων του χειμάρρου. Οι κατοικίες καταστρέφονται (τουλάχιστον εσωτερικά), αποκόπτεται η επικοινωνία του Ξενοδοχείου με τον υπόλοιπο οικισμό και πολλά αυτοκίνητα παρασύρονται προς τη θάλασσα.

Για όλες αυτές τις παρανομίες και τις κοινωνικές δυσλειτουργίες, η Πολιτεία δεν έχει λάβει κανένα νόμιμο μέτρο<sup>57</sup>. Ακόμα και σήμερα δεν προωθεί τη διευθέτηση του ρέματος και την επαναφορά του στην αρχική κοίτη, ενώ η οριοθέτηση του ρέματος εγκρίθηκε μετά από σχετική συνεδρίαση του ΔΣ του Δήμου Δρυμαλίας και τις αντίστοιχες μελέτες, μόλις το 2007.

Το ρέμα λοιπόν του Απόλλωνα, έχει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του ομώνυμου όρμου. Κατά συνέπεια, προκειμένου να γίνει ένα αξιόπιστο και οικονομικό<sup>58</sup> λιμενικό έργο στην περιοχή, θα πρέπει πρωτίστως να διευθετηθεί το ρέμα και να επανέλθει

<sup>57</sup> Στις αρχές της δεκαετίας του 2000, το ΔΣ του Δήμου Δρυμαλίας προσπάθησε να λάβει απόφαση παράνομης (εντός αιγιαλού) κατασκευής γέφυρας από μπετόν προκειμένου να εξυπηρετηθεί το ξενοδοχείο και οι κατοικίες που έχουν κατασκευαστεί παράνομα εντός του ρέματος. Το γεφύρι δεν έγινε ποτέ μετά από έντονη παρέμβαση του πρώην βουλευτή Ν.Ι. Λεβογιάννη.

<sup>58</sup> Με τον όρο «οικονομικό» λιμενικό έργο, εδώ εννοείται το να μην απαιτείται εξαιρετικά συχνά εκθάμνωση της λιμενολεκάνης, λόγω προσάμμωσης (μπαζώματος) αυτής.

τουλάχιστον στην αρχική του κοίτη (αν όχι ακόμα νοτιοανατολικότερα αυτής). Στη συνέχεια θα πρέπει να γίνει μελέτη με σκοπό να είναι γνωστά και δεδομένα τα πλημμυρογραφήματα, οι παροχές νερού και οι ποσότητες φερτών υλών του χειμάρρου. Με αυτά τα δεδομένα, θα μπορεί να γίνει μία αξιόπιστη ακτομηχανική μελέτη, προκειμένου να αποφευχθεί η διαχρονική «προσάμμωση» του όρμου και της λιμενολεκάνης, σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί λιμενικό έργο εντός αυτού.



**Εικόνα 24:** Αυτοκίνητο που παρασύρθηκε από τον χείμαρρο, τον Αύγουστο του 2005.

## 2.5. Το πρόβλημα της περιοχής.

Ένα από τα διαχρονικά προβλήματα της περιοχής, είναι η καταστροφή της ιδιωτικής περιουσίας των μόνιμων κατοίκων από τα θαλάσσια κύματα σε περιπτώσεις κακοκαιρίας. Συγκεκριμένα, τα παράκτια κτίρια του οικισμού, γεμίζουν με φερτή



ύλη από τη θάλασσα (φύκια και άμμος), καθώς τα κύματα εισβάλλουν μέσα στο χώρο, καταστρέφοντας ολόκληρες περιουσίες σχεδόν κάθε χρόνο.

Εικόνα 25: Βότσαλα και άμμος επάνω στον παραλιακό δρόμο του οικισμού, από τους έντονους θαλάσσιους κυματισμούς.

Ταυτόχρονα, τα σκάφη των μόνιμων κατοίκων κινδυνεύουν δεκάδες φορές από τους ίδιους κυματισμούς. Έτσι το χειμώνα, οι κάτοικοι αναγκάζονται να αποθηκεύουν τα



Εικόνα 26: Πλεούμενα σκάφη, «παρκαρισμένα» στη στεριά (πέργκολες καταστημάτων κεντρικής πλαζ), προκειμένου να μην παρασυρθούν από τη θαλασσοταραχή.

σκάφη τους στη στεριά. Αλλά και τις άλλες εποχές, είναι αναγκασμένοι να βρίσκονται σε επιφυλακή ακόμα και τη νύχτα, ώστε σε περίπτωση που επιδεινωθεί ξαφνικά ο καιρός να προλάβουν να απομακρύνουν τις βάρκες τους ώστε να μη σπάσουν

ή βουλιάξουν.

Τα προβλήματα αυτά,

είναι λογικό να αξιολογούνται από την Πολιτεία και εκείνη να κρίνει τον τρόπο και το χρόνο που θα τα αντιμετωπίσει. Με μία πρώτη ματιά βέβαια, μπορεί να μη μοιάζουν αρκετά σημαντικά, ή ύψιστης προτεραιότητας, ώστε να επιληφθεί η Πολιτεία της επίλυσής τους. Τα κριτήρια αξιολόγησης όμως, τέτοιων πρακτικών και κοινωνικών προβλημάτων, είναι πολλά και η ιεράρχησή τους με αποτελεσματικό τρόπο για τη βιωσιμότητα της ευρύτερης κοινωνίας είναι εξαιρετικά δύσκολη και δεν αποτελεί αντικείμενο αυτής της διπλωματικής εργασίας.



Εικόνα 27: Εισχώρηση θαλάσσιου κύματος, εντός δομημένων επιφανειών.

:λύσει το  
τοπικό

αυτό πρόβλημα, περισσότερες από δύο φορές, με την κατασκευή ενός λιμενικού έργου, δε θεωρείται σκόπιμο να εξετασθεί αν ορθώς, «αποφάσισε να το επιλύσει». Άλλωστε σε μία τέτοια «ακριτική» περιοχή, ακόμα και αν μία τέτοια καταστροφή, συμβαίνει μία φορά το χρόνο, είναι αρκετή ώστε να ενισχύεται η πεποίθηση των λιγοστών κατοίκων της, να την εγκαταλείψουν. Η «ερήμωση» όμως ενός επαρχιακού οικισμού, θα πρέπει να αποφεύγεται, όχι μόνο επειδή ενδιαφέρει την πολιτική αποκέντρωσης που θεωρητικά επιδιώκεται, αλλά και επειδή άπτεται θεμάτων Εθνικής Κυριαρχίας.

Σε αυτή την εργασία, λοιπόν, αυτό που θα εξεταστεί είναι το αν η λύση (μόλος / αλιευτικό καταφύγιο κ.λπ.) που προσπαθεί να υλοποιήσει η Πολιτεία εδώ και χρόνια, γίνεται με νόμιμες διαδικασίες, σέβεται το νησιωτικό / παράκτιο οικοσύστημα και τελικά λύνει το πρόβλημα σύμφωνα με την επιστήμη, βοηθώντας στη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη της περιοχής. Προκειμένου όμως να εξετασθεί η τελευταία παράμετρος (περί βιωσιμότητας της τοπικής κοινωνίας) **θα πρέπει πρώτα να εντοπισθούν οι αιτίες του εν λόγω προβλήματος.**

## 2.6. Αιτίες του προβλήματος.

Οι αιτίες αυτής της «τακτικής καταστροφής» μέρους του οικισμού, όσο και αν μοιάζουν προφανείς, είναι ποικίλες και πέραν των καιρικών συνθηκών, σχετίζονται με την ιστορία του τόπου, αλλά και με διοικητικές / πολιτικές πρακτικές των αρμόδιων υπηρεσιών. Παρακάτω απαριθμούνται οι βασικότερες εξ αυτών:

### 2.6.1. Έντονα καιρικά φαινόμενα.

Η πιο προφανής αιτία, που προκαλεί τέτοιου είδους καταστροφές είναι τα έντονα καιρικά φαινόμενα. Το Αιγαίο Πέλαγος φημίζεται για τους ισχυρούς βόρειους ανέμους του, ακόμα και τους μήνες του καλοκαιριού. Όπως αναφέρθηκε και στην ενότητα 2.4. (Το Ρέμα του Απόλλωνα), οι μετεωρολογικοί σταθμοί του Δήμου Νάξου δε σχετίζονται άμεσα με την περιοχή του Απόλλωνα. Παρακάτω αναφέρουμε ενδεικτικά τα μετεωρολογικά δεδομένα της ευρύτερης περιοχής της Νάξου, για να υπάρχει μία αίσθηση της τάξης μεγέθους.

Τα δεδομένα των μετεωρολογικών σταθμών της Νάξου, φαίνεται να ταυτίζονται εν γένει και με τις καθημερινές παρατηρήσεις που έγιναν μεταξύ του Νοέμβρη 2000 και του Οκτώβρη 2010 (7:00 - 19:00) από την έγκυρη<sup>59</sup> ιστοσελίδα [www.windfinder.com](http://www.windfinder.com), στην ευρύτερη περιοχή της Νάξου. Η μέση ετήσια τιμή της ταχύτητας του ανέμου, λοιπόν ήταν



Εικόνα 28: Πρόσκρουση κύματος στον υφιστάμενο κυματοθραύστη.

τα 4 μποφόρ (Beaufort). Αν και αυτή η ταχύτητα ανέμου μοιάζει χαμηλή, η μέση ετήσια πιθανότητα εκδήλωσης ανέμων έντασης μεγαλύτερης από 4 μποφόρ, ήταν της τάξεως του 56% και τους καλοκαιρινούς μήνες (Ιούλιο - Αύγουστο) ξεπερνούσε και το 65%<sup>60</sup>. Η διεύθυνση των ανέμων ήταν

<sup>59</sup> Η ιστοσελίδα αυτή χρησιμοποιείται ως σημείο αναφοράς, από αθλητές θαλασσίων σπόρ που χρησιμοποιούν τον άνεμο (windsurf, ιστιοπλοΐα κ.λπ.). Ως εκ τούτου εκτιμάται πως είναι έγκυρη ή τουλάχιστον το ίδιο έγκυρη με τους μετεωρολογικούς σταθμούς της Νάξου, που είναι πολύ πιθανό να μη δίνουν ακριβή δεδομένα ακόμα και για τις περιοχές που βρίσκονται εγκατεστημένοι, δεδομένου ότι οι προδιαγραφές εγκατάστασης του παγκόσμιου μετεωρολογικού οργανισμού (WMO) φαίνεται να μην τηρούνται.

<sup>60</sup> [http://www.windfinder.com/windstats/windstatistic\\_naxos.html](http://www.windfinder.com/windstats/windstatistic_naxos.html)

βόρεια στο μεγαλύτερό της ποσοστό (και εν συνεχεία βορειοδυτική). Λόγω του προσανατολισμού του όρμου (B-BA) οι βόρειοι άνεμοι, τον επηρεάζουν σημαντικά.

Ακόμη όμως και αυτά τα στατιστικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής, είναι πολύ πιθανό, να «υποτιμούν» τις πραγματικές καιρικές συνθήκες που επικρατούν στον οικισμό του Απόλλωνα. Αυτή η εκτίμηση, βασίζεται στην προσωπική εμπειρία του γράφοντος για το μικροκλίμα που επικρατεί στον οικισμό, σε μαρτυρίες μόνιμων κατοίκων που μιλούν συχνά για ταχύτητες ανέμων που αγγίζουν τα 9 ή και τα 12 μποφόρ, καθώς και στο γεγονός ότι το Ικάριο πέλαγος στο οποίο είναι εκτεθειμένος ο οικισμός, θεωρείται ένα από τα πιο απρόβλεπτα και επικίνδυνα πελάγη.



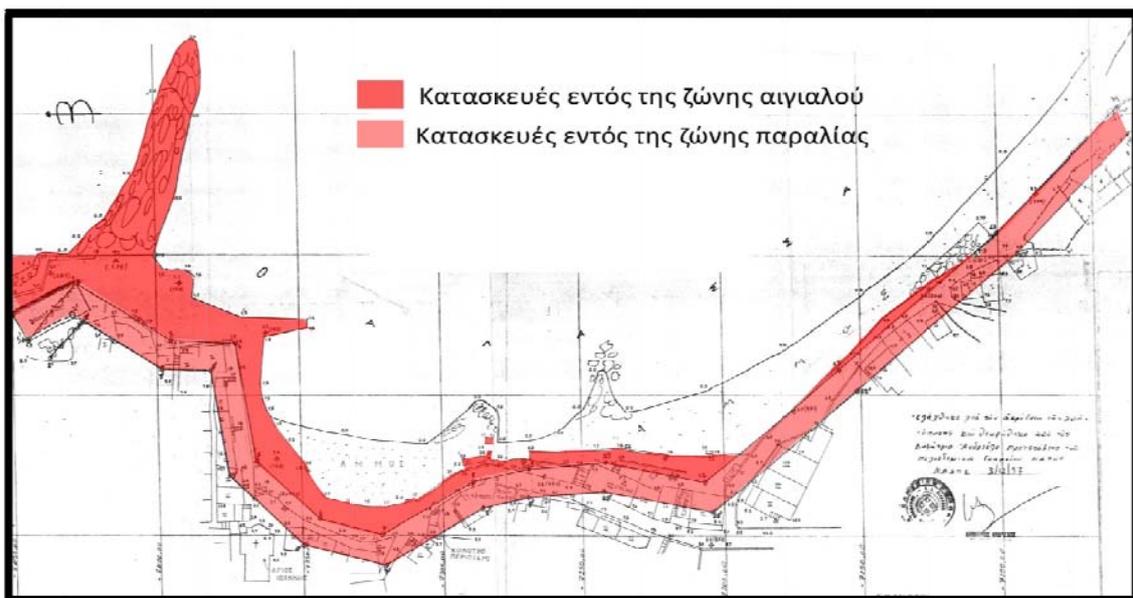
Εικόνα 29: Σφοδρή κακοκαιρία στον Απόλλωνα (10 - 12 Beaufort).

## 2.6.2. Η παραβίαση του «Αιγιαλού και της παραλίας»

Όπως ορίζεται από τις δύο πρώτες παραγράφους του άρθρου 1 του Ν.2971/2001:

*«1. "Αιγιαλός" είναι η ζώνη της ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα και από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της.*

*2. "Παραλία" είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και πενήντα (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα.»*



**Εικόνα 30: Μέρος Τοπογραφικού Διαγράμματος καθορισμού ζώνης Αιγιαλού & Παραλίας στην περιοχή του Απόλλωνα.**

Με κόκκινες αποχρώσεις απεικονίζονται όλες οι παράνομες κατασκευές (κτίσματα, τσιμεντοστρώσεις, κυματοθραύστης), οι οποίες σύμφωνα με το γράμμα του Νόμου είναι κατεδαφιστέες και όπως φαίνεται αποτελούν σημαντικό κομμάτι του παραλιακού τμήματος του οικισμού.

Η παραβίαση του Αιγιαλού και της παραλίας, από τους ίδιους τους κατοίκους οι οποίοι διαμαρτύρονται για την καταστροφή της περιουσίας τους από τα κύματα, είναι μία αιτία που δεν είναι ευρέως γνωστή στην τοπική κοινωνία. Ενδεχομένως να μην είναι γνωστή και σε πολλούς από τους ίδιους τους παραβάτες. Στην ενότητα 2.2.3. (Σύγχρονη Ιστορία του Απόλλωνα) είχαν αναφερθεί οι αποθήκες των παραγωγών της Κωμιακής, οι οποίες είχαν κατασκευασθεί κοντά στην παραλία για λόγους εύκολης μεταφοράς των προϊόντων προς το καΐκι. Είχε επίσης αναφερθεί πως όταν πλέον δεν ήταν χρήσιμες σαν αποθήκες, μετατράπηκαν σε κατοικίες.

Δεν αναφέρθηκε όμως ότι για να μετατραπούν σε κατοικίες χρειαζόταν περισσότερος χώρος. Δεν έφταναν μερικά τετραγωνικά για να καλύψουν τις ανάγκες (Υπνοδωμάτιο, Λουτρό, Κουζίνα) μιας κατοικίας. Ήδη όμως ανάντι των αποθηκών<sup>61</sup> είχαν κατασκευαστεί άλλα κτίσματα. Κατά συνέπεια η μόνη επέκταση που μπορούσε να πραγματοποιηθεί, ήταν προς τη θάλασσα. Για αυτό το λόγο, **σχεδόν ολόκληρο το παραλιακό τμήμα του σημερινού οικισμού, είναι εντός της ζώνης παραλίας, αγγίζοντας τη γραμμή του Αιγιαλού, ενώ ορισμένα τμήματά του είναι και εντός της ζώνης του Αιγιαλού.**

Το γεγονός αυτό, αν και ήταν προφανές εξ' αιτίας των καταστροφών, επιβεβαιώθηκε επίσημα / τυπικά και για πρώτη φορά, μόλις το 1999. Δηλαδή 59 χρόνια

<sup>61</sup> Βλ. ενότητα 2.2.3.

μετά τη θέσπιση του Α.Ν. 2344/40 («Δόμισις εις Παραλιακάς Εκτάσεις - Περί Αιγιαλού και Παραλίας»). Είναι λοιπόν άξιο αναφοράς πως, με κύρια ευθύνη της Πολιτείας, **για περισσότερο από μισό αιώνα, δεν ήταν εφικτό να εφαρμοσθεί στην περιοχή του Απόλλωνα ένας Νόμος του Κράτους.**

Συγκεκριμένα, η παρ.3 του Άρθ.24 του Α.Ν. 2344/40 όπως αντικαταστάθηκε από την παρ.2 του Άρθ.27 του 2971/2001, προβλέπει:

**«Τα πάσης φύσεως κτίσματα και εν γένει κατασκευάσματα, τα οποία έχουν ανεγερθεί ή θα ανεγερθούν χωρίς άδεια στον αιγιαλό ή την παραλία, μετά τον καθορισμό και τη συντέλεση των απαλλοτριώσεων των Αρθ-7 και Αρθ-10 κατεδαφίζονται, ανεξάρτητα από το χρόνο ανέγερσής τους ή αν κατοικούνται ή άλλως πως χρησιμοποιούνται.»**

Για 58 λοιπόν, ολόκληρα χρόνια η παραπάνω παράγραφος, δεν μπορούσε να εφαρμοσθεί διότι το ίδιο το Κράτος «αδυνατούσε» να αποδείξει ότι τα κτίσματα βρίσκονται εντός του Αιγιαλού και της Παραλίας. Η αδυναμία αυτή του Κράτους, οφειλόταν στην διαχρονική αμέλεια που επέδειξε, σε σχέση με τον καθορισμό ζώνης Αιγιαλού και παραλίας της περιοχής<sup>62</sup>.

Όμως και μετά το 1999, όπου τελικά καθορίστηκαν αυτές οι ζώνες, η Πολιτεία δεν εφάρμοζε τη διάταξη περί κατεδάφισης των κτισμάτων. Αντίθετα, ακόμα και σήμερα (2010), δίνονται όχι μόνον άδειες λειτουργίας καταστημάτων εντός της ζώνης παραλίας, αλλά ακόμη και οικοδομικές άδειες προσθηκών ή σοβαρών μεταρρυθμίσεων υφιστάμενων, μη νόμιμων οικοδομών.

Οι λόγοι μεταξύ των οποίων επιλέγει η Πολιτεία να μην εφαρμόσει το Νόμο ποικίλουν. Καταρχάς υπάρχει το «ηθικό» άλλοθι των κατοίκων, σύμφωνα με το οποίο όσο η Πολιτεία απουσίαζε από τη ζωή και την ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας, εκείνοι έπρεπε κάπως να ζήσουν. Έπρεπε να πάρουν αποφάσεις με τα δεδομένα, τις ανάγκες και τις γνώσεις που είχαν. Αν και τέτοια επιχειρήματα σε καμία περίπτωση δε στέκουν Νομικά, έχουν μία ηθική, κοινωνική και πολιτική βάση. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε τοπική διοίκηση -ακόμα και σήμερα- αμφισβητήσει αυτές τις βάσεις και επικαλεστεί αποκλειστικά

---

<sup>62</sup> Βλ. άρθ. 2 & αρθ.6 Α.Ν. 2344/40 και Αρθ.5 και Αρθ.9 Ν2971/01

Σύμφωνα βέβαια με νομολογία (απόφαση) του ΣΤΕ, μπορούσε να κατεδαφίσει τα κτίρια ακόμη και χωρίς καθορισμένες τις ζώνες, αρκεί να αιτιολογούταν επαρκώς το πρωτόκολλο κατεδάφισης (συνοδευτικό τοπογραφικό κ.λπ.) και να βεβαιώνεται και από το Πολεμικό Ναυτικό ότι οι προς κατεδάφιση κατασκευές είναι εντός της θάλασσας.

και μόνο τον Νόμο, θα πρέπει να αναλάβει και το κοινωνικό-πολιτικό κόστος αυτής της αμφισβήτησης.

Επιπλέον η μη εφαρμογή της διάταξης του Νόμου 2344/40 περί κατεδάφισης, ευνοεί τη σημερινή πολιτική πραγματικότητα, διατηρώντας τις «πελατειακές» σχέσεις μεταξύ πολιτών και τοπικών αρχόντων. Συγκεκριμένα, η τοπική αυτοδιοίκηση της Νάξου παρουσιάζει την «εθελουφλία» της απέναντι σε τέτοιου είδους πολεοδομικές παραβάσεις, σαν «παροχή» προς τους δημότες της. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση κάποιου άλλου λάθους της ή παρανομίας της ή κοινωνικής αδικίας, η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να εκμεταλλευτεί άτυπα, αυτή την «παροχή», ακόμα και εκφοβιστικά απέναντι στους «αδικημένους» πολίτες. Έτσι δημιουργείται ένα πάγιο καθεστώς άτυπης ομηρίας - συνεργασίας μεταξύ πολιτών που παρανόμησαν και πολιτικών που μέσω της αυτοδιοίκησης επιθυμούν ή είναι αναγκασμένοι να παρανομήσουν ή να επιβληθούν γενικότερα.

Ακόμη όμως και αν η τοπική διοίκηση ξεπερνούσε τις μικροπολιτικές βλέψεις που συνήθως επικρατούν, το «κόστος» καλούνται να το πληρώσουν οι Υπάλληλοι των Υπηρεσιών. Αυτό συμβαίνει επειδή στην επαρχία, οι άνθρωποι γνωρίζονται λίγο έως πολύ μεταξύ τους. Είναι λοιπόν κοινωνικά δύσκολο, για έναν υπάλληλο, να επιβάλλει κυρώσεις σε έναν συγχωριανό του, όταν την επόμενη μέρα θα βρεθούν μαζί στην πλατεία της Εκκλησίας, στο καφενείο κ.λπ. ή όταν τα παιδιά τους είναι συμμαθητές στο ίδιο τμήμα.

Μέχρι και σήμερα λοιπόν, πολλές γενεές αργότερα, τα κτίσματα αυτά παραμένουν στη θέση τους, στο έλεος των κυμάτων. Είναι προφανές ότι οποιεσδήποτε επισκευές χρειάζεται να γίνουν στα κτίσματα, γίνονται χωρίς (νόμιμη ή καθόλου) άδεια από την πολεοδομία, με την ανοχή όλων των αρμόδιων αρχών αλλά και των υπόλοιπων μονίμων κατοίκων του οικισμού για λόγους που προαναφέρθηκαν.

Όποιες όμως και αν είναι οι ισορροπίες μεταξύ ηθικής, κοινωνίας, πολιτικής και νόμων πάνω στο ζήτημα, η θάλασσα λειτουργεί με τους δικούς της φυσικούς νόμους. Εν προκειμένω λοιπόν, το να συζητείται σαν «πρόβλημα» το γεγονός ότι η θάλασσα μπαίνει μέσα σε σπίτια και καταστήματα που παρανόμως είναι εντός της ζώνης παραλίας και στα όρια του αιγιαλού, είναι σαν να φταίει ο φυσικός νόμος και όχι η παράνομη ανθρώπινη δραστηριότητα. Αυτή η παρεξήγηση, αυτή η διαστρέβλωση της πραγματικότητας για το ποιος ευθύνεται για το πρόβλημα, είναι βαθιά πεποίθηση της τοπικής κοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή του Απόλλωνα.

### 2.6.3. Η στάση της Πολιτείας.

Έχοντας υπ' όψη της όλα τα παραπάνω, η Πολιτεία φαίνεται ότι αποφάσισε να μη «συγκρουστεί» με την τοπική κοινωνία. Έτσι, αντί να εφαρμόσει το Νόμο «Περι Αιγιαλού» απαλλοτριώνοντας και κατεδαφίζοντας μεγάλο μέρος του οικισμού<sup>63</sup>, επέλεξε να τον παρακάμψει.

Προτίμησε δηλαδή να μην επιμορφώσει τους πολίτες της. Δε θέλησε να τους εξηγήσει πως φτάνει οι ίδιοι που η θάλασσα μπαίνει στα σπίτια τους και όχι η θάλασσα ή οι υπηρεσίες του Κράτους. Ακόμα και αν τους το εξηγούσε βέβαια, θα έπρεπε να επιλύσει και το πρόβλημα που αντιμετώπιζαν οι κάτοικοι με τα σκάφη τους, τα οποία σε κάθε κακοκαιρία κινδύνευαν να χαθούν ή να καταστραφούν.

Το χειρότερο όμως είναι ότι αυτή η στάση της Πολιτείας απέναντι στην τοπική κοινωνία, διόγκωσε το πρόβλημα. Όπως αναλύεται και στην επόμενη ενότητα, το πρώτο λιμενικό έργο (κυματοθραύστης) στη σύγχρονη ιστορία του οικισμού που πραγματοποίησε η Πολιτεία, έγινε χωρίς μελέτες και χωρίς τη στοιχειώδη εφαρμογή των Νόμων. Οι λόγοι για τους οποίους συνέβη αυτό είναι άγνωστοι. Το μόνο γνωστό, είναι ότι ο μόλος αυτός, κατασκευάστηκε πριν το 1971, επί «δικτατορίας» (1967 – 1974).

Αυτό λοιπόν, το αυθαίρετο λιμενικό έργο, αποτελεί από μόνο του μία τρίτη αιτία επιδείνωσης των σημερινών προβλημάτων του οικισμού διότι:

1. Το αρχικό πρόβλημα «εισβολής» των θαλάσσιων κυμάτων σε μέρος του οικισμού δε λύθηκε. Απλώς μειώθηκε και μάλιστα σε μικρό βαθμό.
2. Λόγω του «ελλιπούς» ή και ανύπαρκτου σχεδιασμού, ανέκυψε το επιπρόσθετο πρόβλημα «μπαζώματος» του όρμου, δυσχεραίνοντας τον ελλιμενισμό σκαφών<sup>64</sup>.
3. **Η ύπαρξη και μόνο, αυτού του παράνομου κυματοθραύστη, σε συνδυασμό με την ιστορία του τόπου, καλλιέργησε την εσφαλμένη πεποίθηση στην τοπική κοινωνία, ότι στην περιοχή ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΙΜΑΝΙ το οποίο απλώς...«χάλασε λίγο».** Πολλοί από τους μόνιμους κατοίκους του οικισμού, αλλά και από τους τακτικούς παραθεριστές του, οι οποίοι

<sup>63</sup> Η αλήθεια είναι πως αυτή η διαδικασία σήμερα, είναι πρακτικά ανέφικτη και σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να είναι και αντισυνταγματική. Μία πιο αποτελεσματική λύση ενδεχομένως θα ήταν να κατασκευαστεί ένα νόμιμο λιμενικό έργο (λαμβάνοντας υπόψη του τον αιγιαλό), που δε θα ήταν λιμάνι αλλά θα προστάτευε την ακτή. Με αυτό τον τρόπο θα ήταν δυνατό (μετά από αίτημα) να επαναχαραχθεί νέος αιγιαλός και παραλία, λαμβάνοντας υπ' όψη την επίδραση των έργων και κατά συνέπεια «νομιμοποιώντας» κατά κάποιο τρόπο τα κτίσματα.

<sup>64</sup> Βλ. και ενότητα 2.4 «Το ρέμα του Απόλλωνα»

κατάγονται από την Κωμιακή ή τα γειτονικά χωριά, το πιστεύουν ακόμα και σήμερα (2010).

Αυτή η λανθασμένη πεποίθηση, παρασύρει πολλούς κατόχους σκαφών, να εμπιστεύονται αυτή την κατασκευή, προσδένοντας σε αυτή τα σκάφη τους. Έτσι, με την πρώτη τρικυμία, τα σκάφη είτε «σπάνε» επάνω στους ατάκτως ερριμένους βράχους που ονόμασαν κυματοθραύστη, είτε «λύνονται» και κινδυνεύουν να βουλιάξουν.

### **Η ίδια λοιπόν η Πολιτεία συντηρεί και συχνά διογκώνει το πρόβλημα της τοπικής κοινωνίας του Απόλλωνα:**

- Με την ασυνέπειά της ως προς την εφαρμογή Νόμων και διατάξεων που διασφαλίζουν το Δημόσιο Συμφέρον.<sup>65</sup>
- Με τις παράνομες και πρόχειρες λύσεις που πραγματοποιεί, όπως είναι ο κυματοθραύστης που υπάρχει ακόμα και σήμερα και κατά συνέπεια,
- Με τον κατ' εξακολούθηση αποπροσανατολισμό της τοπικής κοινωνίας, αλλά και της επιστημονικής κοινότητας από την επίλυση προβλημάτων και από το Δημόσιο Συμφέρον.

Αξίζει μάλιστα σε αυτό το σημείο να σημειωθεί, ότι η επιστημονική κοινότητα λειτουργεί ουσιαστικά υπό καθεστώς «κατοχής», δεδομένου ότι όλες οι χρηματοδοτήσεις, οι επιχορηγήσεις και οι πολιτικές αποφάσεις υλοποίησης εθνικών υποδομών, όπως είναι τα λιμενικά έργα, γίνονται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων από «μη ειδικούς», πολιτικούς «άρχοντες» του τόπου. Σε αυτή τη διαστρεβλωμένη λειτουργία της κοινωνίας, όπου τον πρώτο λόγο τον έχουν οι επιστημονικά αναρμόδιοι, σημαντικός παράγοντας είναι και η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού. Αυτή εξηγήθηκε λεπτομερώς στην ενότητα 1.1.1.

---

<sup>65</sup> Βλ. υποενότητα 2.5.2. «Η Παραβίαση του Αιγιαλού και της Παραλίας»

## 2.7. Ο πρώτος σύγχρονος κυματοθραύστης του Απόλλωνα.



Εικόνα 31: Η μπίγα κατασκευής του παράνομου (υφιστάμενου μέχρι και σήμερα) κυματοθραύστη.

Εξαιτίας λοιπόν, της άμεσης επαφής του οικισμού με τη θάλασσα, και των πάγιων αιτημάτων της τοπικής κοινωνίας για ένα ασφαλές λιμάνι, στις αρχές της δεκαετίας του '70, η Πολιτεία, αποφάσισε να δώσει λύση στο πρόβλημα των κατοίκων του οικισμού, κατασκευάζοντας έναν κυματοθραύστη, μήκους 100μ., στον Απόλλωνα. Το έργο, μεταξύ άλλων,

σκόπευε να επηρεάσει/προστατεύσει το «παράνομο» τμήμα του οικισμού, αυτό που βρισκόταν εντός των ζωνών παραλίας και αιγιαλού. Εδώ όμως αρχίζουν τα παράδοξα.

Για αδιευκρίνιστους λόγους, ο κυματοθραύστης, κατασκευάστηκε **χωρίς τεχνική μελέτη, χωρίς καμία άδεια/έγκριση και χωρίς να τηρεί τις διατάξεις του Α.Ν. 2344/40 περί αιγιαλού και παραλίας**<sup>66</sup>. Δεν προηγήθηκε, δηλαδή, της κατασκευής αυτού του λιμενικού έργου, ο καθορισμός ζωνών αιγιαλού & παραλίας, όπως προβλέπεται σήμερα<sup>67</sup>.

Σύμφωνα μάλιστα με το σημερινό Νόμο «Περί Αιγιαλού και Παραλίας» (Ν. 2971/01), **ο Αιγιαλός δε δύναται να καθορισθεί λαμβάνοντας υπ' όψη παράνομα τεχνικά έργα**<sup>68</sup>. Κατά συνέπεια, με τον παράνομο τρόπο με τον οποίο έγινε αυτό το λιμενικό έργο, ο Αιγιαλός δε θα μπορούσε ποτέ να επανακαθορισθεί, λαμβάνοντάς το υπ' όψη. Έτσι τα κτίρια που ήταν πριν την κατασκευή του παράνομου κυματοθραύστη απαλλοτριωτέα & κατεδαφιστέα, παραμένουν σε αυτό το καθεστώς μέχρι και σήμερα.

Τα προβλήματα όμως δε σταματούν εδώ. Ακόμα και σήμερα, είναι άγνωστο από πού προέρχονται οι φυσικοί ογκόλιθοι του κυματοθραύστη. Σύμφωνα μάλιστα με παρατηρήσεις της αρχαιολόγου κας. Σίμωσι<sup>69</sup>, υπάρχει σοβαρή πιθανότητα ο κυματοθραύστης αυτός, να κατασκευάστηκε εις βάρος του αρχαίου λιμενικού έργου που προϋπήρχε. Συγκεκριμένα, η κα. Σίμωσι επισημαίνει πως είναι πιθανό, ορισμένοι ογκόλιθοι στη θεμελίωση του κυματοθραύστη που κατασκευάστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '70,

<sup>66</sup> Έγγραφο Αρχηγείου Ναυτικού, Φ.188/127/20 Απρ. 1976

<sup>67</sup> παρ.1, αρθ.8, Ν.2971/01 «Περιπτώσεις Υποχρεωτικής Χάραξης Αιγιαλού»

<sup>68</sup> παρ.1(στ), άρθ.9 Ν.2971/01

<sup>69</sup> Βλ. ενότητα 2.2.1β «Το αρχαίο λιμενικό έργο του Απόλλωνα»

να ανήκαν στον αρχαίο κυματοθραύστη. Αν επιβεβαιωθεί κάτι τέτοιο, είναι προφανές, ότι πρόκειται για καταστροφή του πολιτιστικού περιβάλλοντος της πατρίδας μας.



Εικόνα 32: Ο μισοβυθισμένος κυματοθραύστης σήμερα.

Το κυριότερο όμως είναι, πως με την κατασκευή αυτού του κυματοθραύστη, δεν εξυπηρετήθηκε ούτε καν, ο ουσιαστικός λόγος κατασκευής του. Συγκεκριμένα, μετά από περίπου 5 χρόνια<sup>70</sup>, οι έντονοι κυματισμοί, κατέστρεψαν μεγάλο

μέρος αυτού, καθιστώντας τον αναποτελεσματικό ως προς την προστασία των παραλιακών «παράνομων» κτισμάτων. Επιπρόσθετα, 3 μόλις χρόνια μετά την κατασκευή του, τα βάθη εντός του όρμου μειώθηκαν σημαντικά εγκυμονώντας κινδύνους ακόμη και κατά τον ελλιμενισμό μικρών σκαφών. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι μέχρι και σήμερα (2010), το μόνο που προστατεύει -εν μέρει- τον οικισμό, από τα θαλάσσια κύματα, είναι τα 60 περίπου<sup>71</sup> εναπομείναντα μέτρα, από αυτόν τον κυματοθραύστη της δεκαετίας του 1970.

Τα παραπάνω γεγονότα που αφορούν την κατασκευή και τη μερική καταστροφή του κυματοθραύστη, τεκμαίρονται από έγγραφο των Αλιέων της Βορειοανατολικής Νάξου (όχι του Απόλλωνα<sup>72</sup>), προς το «Αρχηγείο Ναυτικού» το 1976 και από την αντίστοιχη απάντηση της Υπηρεσίας (αρ.φ. 188/127/76 - 20 Απριλίου 1976).

Μάλιστα το έγγραφο του Ναυτικού πέραν των παρανομιών, αναφέρεται και σε εγκυμονούντες ναυτιλιακούς κινδύνους λόγω έλλειψης φωτοσήμανσης αλλά και για τον επιπρόσθετο λόγο των «διασκορπισθέντων φυσικών ογκολίθων του κυματοθραύστη, εντός του όρμου». Ταυτόχρονα στο ίδιο έγγραφο, το Αρχηγείο του Ναυτικού, επισημαίνει ότι η Κεντρική θέση του όρμου στο Αιγαίο πέλαγος, δίνει τη δυνατότητα να κατασκευαστεί νόμιμα, κατάλληλο λιμενικό έργο, το οποίο να αποτελεί καταφύγιο σκαφών.

Σε κάθε περίπτωση όμως, τονίζει ότι κατά τη νόμιμη διαδικασία κατασκευής ενός λιμενικού έργου: *"ην δέον να ληφθή υπ' όψιν και η καταρχάς επιβεβλημένη εκτροπή της εκβολής του χειμάρρου κατά 100 έως 150μ. τουλάχιστον ανατολικότερα της παρούσης θέσεώς του, προς*

<sup>70</sup> Υπάρχουν μαρτυρίες κατοίκων με βάση τις οποίες, ο κυματοθραύστης καταστράφηκε τον 1<sup>ο</sup> κίολας χρόνο.

<sup>71</sup> Σύμφωνα με δεδομένα από τη ΓΥΣ (<http://web.gys.gr/GeoSearch/>)

<sup>72</sup> Σημειώνεται, ότι ο Απόλλωνας, ουδέποτε είχε μόνιμους κατοίκους, επαγγελματίες αλιείς. Οι Αλιείς που εμφανίζονται στο εν λόγω έγγραφο, είναι κυρίως κάτοικοι της «Χώρας» Νάξου, όπου βρίσκεται το κεντρικό λιμάνι. Τα μόνα κοινά με την περιοχή του Απόλλωνα είναι η καταγωγή ορισμένων από την Κωμιακή και το γεγονός ότι η αλιευτική τους δραστηριότητα λάμβανε χώρα στη βορειοανατολική Νάξο. Το έγγραφο υπάρχει στον οπτικό δίσκο.

αποφυγήν περαιτέρω αλλοιώσεως των βαθών του όρμου". Για πρώτη φορά, δηλαδή, επισημαίνεται μέσα από έγγραφα υπηρεσιών το ζήτημα εκτροπής του χειμάρρου και προτείνεται συγκεκριμένη λύση σε άμεση σχέση με οποιοδήποτε λιμενικό έργο στην περιοχή.<sup>73</sup>

Από τότε μέχρι σήμερα, δεν εισακούστηκαν οι προτάσεις του Αρχηγείου του Ναυτικού. Υπό αυτές λοιπόν, τις συνθήκες, η περιοχή του Απόλλωνα, ακολουθεί μέχρι και σήμερα μία πορεία διαρκούς υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα η προσάμμωση αλλιώνει - υποβαθμίζει το φυσικό περιβάλλον. Παράλληλα, έχει υποβαθμιστεί και το πολιτιστικό περιβάλλον, όχι μόνο διότι με την προσάμμωση, «μπαζώνεται» ένα αρχαίο μνημείο, αλλά και επειδή εξαιτίας της κατασκευής του κυματοθραύστη είναι πιθανό να αλλοιώθηκε το ίδιο το μνημείο.

Τέλος με αυτό το λιμενικό έργο, υποβαθμίζεται έμμεσα αλλά σαφώς και το κοινωνικό περιβάλλον, αφού οι κίνδυνοι που επιφέρει η πρόχειρη αυτή κατασκευή, αποτρέπουν δραστηριότητες όπως η ερασιτεχνική αλιεία, τα θαλάσσια σπορ ή η μαρίνα πρόσδεσης κ.ά.. Παρά όμως την επικινδυνότητα του έργου και την ανυπαρξία μελέτης, οι αρχές έχουν πείσει την τοπική κοινωνία να αντιλαμβάνεται αυτό το πρόχειρο λιμενικό έργο, ως ένα λειτουργικό λιμάνι, το οποίο αστόχησε μετά την κατασκευή.

Γεγονός είναι, ότι «λιμάνι» δεν υπήρξε ποτέ ούτε καν με τη Νομική έννοια του όρου. Οι ζώνες Αιγιαλού και παραλίας δεν ήταν καθορισμένες, μέχρι το 1999. Ουδέποτε μέχρι σήμερα καθορίστηκε χερσαία και θαλάσσια ζώνη λιμένος, όπως προβλέπεται από την αντίστοιχη νομοθεσία περί Αιγιαλού και Παραλίας. Ουδέποτε μέχρι σήμερα υπήρχαν υποδομές, φωτισήμανσης, πυρασφάλειας και τροφοδοσίας καυσίμων στον οικισμό, που να δικαιολογούν το χαρακτηρισμό «λιμάνι». Κι όμως, μεγάλο μέρος της Πολιτείας, επιμένει ακόμη και σήμερα, να αντιμετωπίζει την προβληματική αυτή κατάσταση του όρμου, με την ίδια προχειρότητα που την αντιμετώπισε και τότε.

---

<sup>73</sup> Βλ. και ενότητα 2.4 «Το Ρέμα του Απόλλωνα». Σημειώνεται ότι από τις συνεντεύξεις που έγιναν, προκύπτει ότι εκείνη την περίοδο, δεν είχε ακόμα τελεστεί η παράνομη εκτροπή του χειμάρρου, στο κέντρο του όρμου. Επομένως τα 100 – 150μ. στα οποία αναφέρεται το έγγραφο του Αρχηγείου του Ναυτικού, έχουν σαν σημείο αναφοράς την αρχικό σημείο εκβολής. Προτείνεται δηλαδή, η εκβολή να μετακινηθεί στην άκρη του όρμου, στους πρόποδες του βουνού «Καλόγερος».

## **Κεφάλαιο 3: Μελέτη «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου» (1997 - 1999)**

Η πρώτη λοιπόν απόπειρα επίλυσης ενός «βασικού» προβλήματος της τοπικής κοινωνίας (1970), αποδείχθηκε πρόχειρη και σε μεγάλο βαθμό, απέτυχε. Ταυτόχρονα, προσέθεσε και άλλα προβλήματα στον όρμο, όπως αυτό της προσάμμωσής του (μπαζώματος) και του επικίνδυνου ελλιμενισμού σκαφών.

Περίπου 30 χρόνια αργότερα, η ελληνική Πολιτεία, αποφασίζει να ασχοληθεί για άλλη μία φορά με το πρόβλημα της περιοχής, το οποίο πλέον συμπεριλαμβάνει και τον μισοκατεστραμμένο μόλο του 1970. Αυτή τη φορά μάλιστα η πραγματοποίηση έργων, διευκολύνεται από τις χρηματοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και συγκεκριμένα το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (1993 - 1999) το οποίο μοιάζει σαν «μάννα εξ' ουρανού» για μεγάλο μέρος της κοινωνίας.

Δυστυχώς όμως, για άγνωστους μέχρι σήμερα λόγους, η Πολιτεία δε λειτούργησε προνοητικά και υπεύθυνα. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο χρόνος κύλησε και η Πολιτεία παρουσίασε τα πρώτα αποτελέσματα της προσπάθειας επίλυσης των «λιμενικών» προβλημάτων της περιοχής μόλις το 1998, δηλαδή 1 χρόνο πριν λήξει και τυπικά το κοινοτικό πρόγραμμα χρηματοδότησης. Ένα από τα αποτελέσματα, αυτής της προσπάθειας, ήταν και η μελέτη με αρχικό τίτλο «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου».

Όπως ήταν αναμενόμενο και όπως θα φανεί στις επόμενες ενότητες, τα αποτελέσματα αυτά, έπασχαν σε πολλούς τομείς είτε λόγω βιασύνης (προκειμένου το έργο να προλάβει να ενταχθεί στη χρηματοδότηση του Β' ΚΠΣ), είτε λόγω ουσιαστικής τεχνικής, επιστημονικής και διοικητικής ανεπάρκειας.

### **3.1. Σύντομο ιστορικό διαδικασίας**

Η διαδικασία που ακολουθήθηκε, λοιπόν, την περίοδο 1997 - 1999, περιλαμβάνει τη διαδικασία καθορισμού αιγιαλού (για πρώτη φορά), τη διαδικασία καθορισμού ζώνης λιμένα και φυσικά την ίδια τη μελέτη. Η διαδικασία, λοιπόν, περιγράφεται μέσα από τη χρονολογική παράθεση των δημοσίων εγγράφων και είχε ως εξής:

- 10/02/1997** Κατατίθεται στην Κτ. Υπηρεσία, Τοπογραφικό της περιοχής του Απόλλωνα, (Αιγιαλός) προκειμένου να καθορισθούν οι γραμμές Αιγιαλού και παραλίας από αρμόδια Επιτροπή, στην περιοχή του έργου<sup>74</sup> όπως προβλεπόταν από το αρ. 2 του ΑΝ 2344/40.
- 24/03/1997** Με έγγραφό της (αρ.πρωτ. 475/24-03-1997) η Κτηματική Υπηρεσία της Περιφερειακής Διοίκησης Κυκλάδων, αποστέλλει στο ΓΕΝ, το παραπάνω τοπογραφικό με χαραγμένες της γραμμές αιγιαλού & παραλίας, ζητώντας από αυτό τη σύμφωνη γνώμη του προκειμένου να επικυρωθεί το σχέδιο.
- 08/11/1997** Η διεύθυνση Α2 του Γ.Ε.Ν. ΔΕ ΣΥΜΦΩΝΕΙ<sup>75</sup> με τη γραμμή αιγιαλού και τη ζώνη παραλίας που προτείνεται από την αρμόδια επιτροπή, και υποδεικνύει διορθώσεις. Οι υποδείξεις-αντιρρήσεις του ΓΕΝ βασίζονται σε φωτοερμηνεία αεροφωτογραφιών (Φ. 544.5/671/97).
- 14/12/1997** Το Κοινοτικό Συμβούλιο Κορωνίδας Νάξου, εκδίδει την 38/2997 ομόφωνη (Μελέτη) απόφαση. Σε αυτήν, αποφασίζει την υπογραφή Προγραμματικής Σύμβασης, μεταξύ Προέδρου Κορωνίδας & Επάρχου Νάξου, για την «Κατασκευή Αλιευτικού Καταφυγίου, στον οικισμό Απόλλωνα Κοινότητας Κορωνίδας».
- 30/12/1997** Η Κοινότητα Κορωνίδας με το υπ' αριθ. 941/1997 έγγραφό της, διαβιβάζει (Μελέτη) την παραπάνω απόφαση (38/97) του Κοινοτικού Συμβουλίου, στην Περιφέρεια Ν.Α. για Νομικό έλεγχο.
- 27/03/1998** Υπογράφεται η «Προγραμματική Σύμβαση για την επίβλεψη εκπόνησης (Μελέτη) της μελέτης του έργου Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου, στον Οικισμό Απόλλωνα, Κοινότητας Κορωνίδας». Η Σύμβαση υπογράφεται μεταξύ της Κοινότητας και της Ν.Α. Κυκλάδων. Στην παρ.7β, αναφέρεται ότι «*Η εκπόνηση της μελέτης ή η επίβλεψη της εκπόνησης και η επίβλεψη της εκτέλεσης του έργου θα γίνουν από το Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών Επαρχείου Νάξου, ως*

<sup>74</sup> Με την απόφαση 3478/03-05-1989, είχαν καθορισθεί ζώνες αιγιαλού και παραλίας σε ένα μικρό τμήμα (γήπεδο), το οποίο ήταν εμφανώς εντός της ζώνης του ρέματος στο νότιο άκρο του όρμου. Στην περιοχή όμως του επίδοξου έργου, δεν είχαν καθορισθεί αντίστοιχες ζώνες.

<sup>75</sup> Η παρ.1, αρθ.3 του ΑΝ 2344/40 απαιτεί τη σύμφωνη γνώμη του ΓΕΝ προκειμένου να επικυρωθούν οι προτεινόμενες γραμμές Αιγιαλού & Παραλίας, επί τοπογραφικού διαγράμματος μιας περιοχής με συντεταγμένες από το Κρατικό Σύστημα.

*Διευθύνουσα Υπηρεσία».*

- 05/08/1998** (Ζώνη Λιμένα) Η Λιμενική Επιτροπή Ν. Κυκλάδων, συνεδριάζει και μεταξύ άλλων καθορίζει τους χώρους, αρμοδιότητάς της, που εξομοιώνονται με ζώνες λιμένων. Μεταξύ αυτών είναι και ο «όρμος Απόλλωνα» (πράξη 366/5-8-98).
- 03/09/1998** (Ζώνη Λιμένα) Η Γενική Διεύθυνση της Περιφέρειας, με το 10201/3-9-98 έγγραφό της, εγκρίνει ως νόμιμη, την παραπάνω πράξη της Λιμενικής Επιτροπής Ν. Κυκλάδων.
- 15/09/1998** (Αιγιαλός) Η Κτηματική Υπηρεσία Κυκλάδων με έγγραφό της (2160/15-9-98), στέλνει για δεύτερη φορά, το τοπογραφικό με διορθωμένες τις γραμμές Αιγιαλού & Παραλίας. Οι διορθώσεις «εννοείται» πως έγιναν σύμφωνα με τις υποδείξεις που έκανε το ΓΕΝ στις 08/11/1997.
- 15/02/1999** (Αιγιαλός) Η διεύθυνση Α2 του ΓΕΝ σε απάντηση προς το παραπάνω έγγραφο της Κτημ. Υπηρεσίας Κυκλάδων, δηλώνει ότι συμφωνεί με τα (διορθωμένα) όρια αιγιαλού, με την προϋπόθεση να διορθωθεί (ξανά) το τμήμα που βρίσκεται μεταξύ των κορυφών 1 και 2. Προειδοποιεί μάλιστα την Κτημ. Υπηρεσία, πως αν δε γίνει η διόρθωση, η απόφαση επικύρωσης των ορίων Αιγιαλού, δε θα είναι σύνομη και ως εκ τούτου θα μπορεί να ακυρωθεί (ΓΕΝ/Α2/Ιε/544.5/126/99).
- 31/03/1999** (Μελέτη) Οι Τεχνικές Υπηρεσίες του Επαρχείου Νάξου, με έγγραφό τους (198/31-3-99) καταθέτουν τη μελέτη με τίτλο «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου» σε τέσσερις Υπηρεσίες για γνωμοδότηση: ΓΕΝ, ΥΕΝ, Αρχαιολογική Υπηρεσία και ΝΕΧΩΠ Κυκλάδων.
- 21/05/1999** (Μελέτη) Το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.), έπειτα από γνωμοδότηση της Υδρογραφικής του Υπηρεσίας (ΥΥ), απαντά αιτιολογημένα σχετικά με τα έργα της Μελέτης. Η αντίφαση εμφανίζεται στο γεγονός ότι ενώ δηλώνει πως συμφωνεί, θέτει μία λίστα από τουλάχιστον 10 προϋποθέσεις, προκειμένου να συμφωνήσει. Οι προϋποθέσεις αυτές, δεν τηρούνταν όταν εξετάστηκε η πρόταση και όπως αποδείχθηκε, πολλές δεν τηρήθηκαν ούτε αργότερα.

- 15/06/1999** Το Υ.Ε.Ν. με το 3514 25/21/99 έγγραφό του, απαντά στην Τεχνική Υπηρεσία (Μελέτη) του Επαρχείου Νάξου, σχετικά με τη μελέτη «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου». Στην απάντηση, για άλλη μία φορά τίθεται η αινιγματική φράση «δεν έχουμε αντίρρηση, εφόσον τηρηθούν... όροι και προϋποθέσεις».
- 20/07/1999** Δημοσιεύεται σε ΦΕΚ (547/Δ), σχετική απόφαση του Υπ. Οικονομικών (Αριθ. (Αιγιαλός) 1059383/6160/Β0010). Στην απόφαση αυτή, επικυρώνονται τα όρια του **ΚΑΘΟΡΙΣΤΗΚΕ** αιγιαλού και δημιουργείται ζώνη παραλίας στη θέση «Απόλλωνα» κοιν. Κορωνίδας. Η διόρθωση που είχε υποδείξει το ΓΕΝ με το έγγραφό του (βλ.15/02/1999), δεν έγινε.
- 27/09/1999** Η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων με έγγραφό της (1557/27-9-1999) απαντά (Μελέτη) στις Τ.Υ. του Επαρχείου, ότι «δεν έχει αντίρρηση για την πραγματοποίηση των προτεινόμενων έργων». Στα προτεινόμενα έργα όμως τα οποία απαριθμεί, ΔΕΝ αναφέρει τον αντιπροσαμμοτικό μόλο.
- 15/11/1999** Ο Γ.Γ. Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου προεγκρίνει τη χωροθέτηση του έργου (Μελέτη) με νέο τίτλο: «Βελτίωση Λιμένα Απόλλωνα Νάξου».

### 3.2. Παρατηρήσεις σχετικά με τον καθορισμό αιγιαλού & παραλίας

Η διαδικασία καθορισμού αιγιαλού και παραλίας, εκείνη την περίοδο, καθοριζόταν σαφώς από τα άρθρα 2,3 και 6 του Α.Ν. 2344/40 και είχε ως εξής:

1. Ο ενδιαφερόμενος φορέας (Δημόσιο ή Ιδιώτης), συνήθως ανέθετε (αν δεν το έκαναν οι Τεχν. Υπηρε. του) σε έναν τοπογράφο μηχανικό, τη σύνταξη τοπογραφικού της περιοχής στην οποία δεν έχουν καθορισθεί οι σχετικές ζώνες.
2. Στη συνέχεια, σε περίπτωση που το παραπάνω τοπογραφικό έχει γίνει από ιδιώτη μηχανικό, πρέπει υποχρεωτικά να ελέγχεται από αρμόδια, Δημόσια, Τεχνική Υπηρεσία. Αφού, λοιπόν, επιβεβαιωθεί το ακριβές της αποτύπωσης, το σχέδιο **θεωρείται** από την Υπηρεσία.  
Τότε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χάραξη των γραμμών, που ορίζουν τις ζώνες αιγιαλού και παραλίας.
3. Συστήνεται η επιτροπή του αρ.10 του Α.Ν. 1540/38, η οποία χαράσσει τις γραμμές αιγιαλού και παραλίας, όπως ορίζεται στα προαναφερθέντα άρθρα του Α.Ν. 2344/40. Μαζί με τη χάραξη, συντάσσεται και μία έκθεση της επιτροπής, που καταγράφει-αιτιολογεί το σκεπτικό της επιτροπής.
4. Το τοπογραφικό μαζί με την έκθεση, αποστέλλονται από την Κτηματική Υπηρεσία, στο Γ.Ε.Ν.. Η αρμόδια υπηρεσία του Γ.Ε.Ν. (Α2), εξετάζει με τη σειρά της την πρόταση της Κτηματικής Υπηρεσ., λαμβάνοντας υπόψη και παλαιές αεροφωτογραφίες της περιοχής από το αρχείο του Πολεμικού Ναυτικού.
5. Αν το ΓΕΝ συμφωνήσει, τότε το τοπογραφικό, η έκθεση και η σύμφωνη γνωμοδότηση του ΓΕΝ, μεταβιβάζονται από την Κτηματική Υπηρεσία στο Υπουργείο Οικονομικών, όπου ο Υπουργός τα επικυρώνει. Αν το ΓΕΝ όμως διαφωνεί με την επιτροπή ως προς την προτεινόμενη γραμμή αιγιαλού, εξηγεί τους λόγους και υποδεικνύει άλλη γραμμή αιγιαλού, στην αρνητική του γνωμοδότηση.

### 3.2.1. Τα διαδοχικά «λάθη» καθορισμού των γραμμών αιγιαλού & παραλίας

Αυτό συνέβη και στην περίπτωση καθορισμού αιγιαλού και παραλίας, στον Απόλλωνα Νάξου. Η Α2 υπηρεσία του ΓΕΝ, διαφώνησε ρητά στις 08 Νοεμβρίου του 1997 και στις 15 Φεβρουαρίου του 1999 συμφώνησε υπό μία προϋπόθεση.

Είναι άξιο απορίας το πώς είναι δυνατό, ένα σχέδιο απεικόνισης αιγιαλού, να χρειάστηκε δύο φορές διόρθωση. Το αν ήταν θέμα ανικανότητας, επιπολαιότητας ή σκοπιμότητας της επιτροπής να χαράξει σωστά ή όχι τον αιγιαλό, δεν μπορεί να αποδειχθεί. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι οι κορυφές 1 και 2, οι οποίες ζητήθηκε να διορθωθούν από τη διεύθυνση Α2 του ΓΕΝ, αποτελούν ακόμα και σήμερα, τις κορυφές ενός παράνομου κτίσματος το οποίο είχε κατασκευάσει το δημόσιο από το 1993.

Συγκεκριμένα, το Επαρχείο της Νάξου, την περίοδο 1992-93, κατασκεύασε αυθαίρετα και εντός της θαλάσσης, τον σταθμό βιολογικής επεξεργασίας λυμάτων του οικισμού (ΒΙΟ.ΚΑ.). Το ότι αυτό το κτίριο, βρίσκεται εντός της θαλάσσης (παραβίαση αιγιαλού), επιβεβαιώνεται από παλιές φωτογραφίες της περιοχής, από αεροφωτογραφίες καθώς και από έγγραφα, της διεύθυνσης Α2, του ΓΕΝ<sup>76</sup>.

Στην Επιτροπή καθορισμού αιγιαλού, όπως αυτή ορίζεται από το αρ.10 του Ν.1540/38, φαίνεται να συμμετέχει<sup>77</sup>, και ο τότε προϊστάμενος του Πολεοδομικού γραφείου Νάξου. Του γραφείου δηλαδή, που μαζί με το λιμεναρχείο, ήταν οι υπεύθυνοι ως προς το να αποτρέψουν/απαγορεύσουν την κατασκευή του παράνομου Βιολογικού Καθαρισμού.

Με το λάθος λοιπόν αυτό της επιτροπής, ένα παράνομο έργο, που έγινε μπαζώνοντας τη θάλασσα, μοιάζει να έγινε σε στεριά. Ηθελήμενα ή αθέλητα δηλαδή, η επιτροπή καθορισμού ζώνης αιγιαλού και παραλίας, συμβάλλει στην αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος, αντί στην προστασία του. Επιπλέον οι διαδικασίες κατεδάφισης, οι αρμοδιότητες, και η επιβολή κυρώσεων, είναι διαφορετικές στην περίπτωση που το αυθαίρετο κτίσμα βρίσκεται εντός θαλάσσης (γνωμ. ΓΕΝ) σε σχέση με την περίπτωση που να βρίσκεται εντός ζώνης παραλίας<sup>78</sup>.

<sup>76</sup> Το ΓΕΝ έχει επισημάνει το παράνομο της κατασκευής του κτιρίου του ΒΙΟ.ΚΑ. στην παρ.2 του ΓΕΝ/Α2/ΙΝβ/544.5/671/08-11-97 (βλ. πίνακα ενότητας 3.1). Αυτό επιβεβαιώνεται και πολύ αργότερα, από τις παρ1β και 1γ του εγγράφου ΓΕΝ/Α2/VI/544.5/443/09-07-2009. Συγκεκριμένα στην παρ.1γ γράφεται: «Στην περιοχή όπου έχει κατασκευαστεί το κτίριο του βιολογικού καθαρισμού, αναγνωρίζεται εμφανώς η ύπαρξη θαλασσίου χώρου, ο οποίος επιχωματώθηκε διαδοχικά μεταξύ των ετών 1960, 1982 και έως της τελικής διαμορφώσεως των έργων, όπως αυτά απεικονίζονται στο διάγραμμα καθορισμού.»

<sup>77</sup> Είναι φανερό στα θεωρημένα σχέδια του Αιγιαλού, όπου αναγράφονται τα μέλη της Επιτροπής.

<sup>78</sup> Π.χ. Εντός ζώνης παραλίας, αρμοδιότητα για την κατεδάφιση έχει η Πολεοδομία, ενώ εντός αιγιαλού και θάλασσας, η αρμοδιότητα αυτή ανατίθεται στην αντίστοιχη Κτηματική Υπηρεσία.

Επιπλέον, το διάγραμμα αιγιαλού, όπως αυτό ισχύει και επικυρώθηκε στις 20/07/1999 (βλ. πίνακα εν.3.1.), εξακολουθεί μέχρι και σήμερα (2010) να είναι λανθασμένο και κατά συνέπεια μη σύννομο. Συγκεκριμένα, στην παρ.1α του εγγράφου του ΓΕΝ με αριθμό ΓΕΝ/Α2/VI/544.5/443/09-07-2009, γράφει: «Το διάγραμμα που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό και την έκδοση της επικυρωτικής αποφάσεως για τον καθορισμό των ορίων αιγιαλού – παραλίας στη συγκεκριμένη περιοχή, **είναι λανθασμένο σε ότι αφορά την εξάρτησή του στο κρατικό δίκτυο συντεταγμένων.**» Ταυτόχρονα, οι κορυφές 1 & 2, δε διορθώθηκαν, όπως είχε υποδείξει το ΓΕΝ στις 15/02/99.

### **3.2.2. Ο Αιγιαλός επάνω σε μη θεωρημένο σχέδιο.**

Άλλο ένα στοιχείο που αξίζει να αναφερθεί είναι η ημερομηνία θεώρησης του τοπογραφικού. Το τοπογραφικό της περιοχής του Απόλλωνα έγινε από ιδιώτη τοπογράφο μηχανικό την 10-02-1997. Η θεώρησή<sup>79</sup> του, ήταν απαραίτητη προϋπόθεση ώστε μετά, να καθορισθεί, επάνω σε αυτό, ο αιγιαλός και η παραλία. Αυτή, έγινε στις 03 Δεκεμβρίου 1997. Το παράδοξο στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι ότι το ΓΕΝ, φαίνεται να έχει λάβει πρόταση της επιτροπής, σχετικά με τη γραμμή του αιγιαλού από τις 24 Μαρτίου 1997, δηλαδή, περίπου οκτώ (8) μήνες, πριν θεωρηθεί το σχέδιο. Αυτό μαρτυράται από το έγγραφο του ΓΕΝ στις 08 Νοεμβρίου 1997 (βλ. πίνακα εν 3.1.)

Στο έγγραφο αυτό μάλιστα, δεν αναφέρεται καμία έκθεση της επιτροπής, που να αναλύει το σκεπτικό της χάραξης αιγιαλού και παραλίας. Αντίθετα στην παρ.1 του μεταγενέστερου εγγράφου ΓΕΝ/Α2/Ιε/544.5/126/99 μνημονεύεται και η ημερομηνία θεώρησης (3-12-97) και η σχετική έκθεση που συντάχθηκε από την επιτροπή για τον αιγιαλό. Ακόμα μεγαλύτερη εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι η θεώρηση του τοπογραφικού, έγινε την ίδια μέρα που υπογράφηκε και η έκθεση χάραξης του αιγιαλού.

Τα παραπάνω αποδεικνύουν, πως τουλάχιστον στις 24 Μαρτίου 1997, τα όρια των γραμμών αιγιαλού και παραλίας, καθορίστηκαν, χωρίς να έχει ελεγχθεί το τοπογραφικό για την ακρίβειά του. Εντύπωση προκαλεί και το γεγονός ότι αυτή η παράλειψη δεν αναφέρθηκε στο πρώτο απαντητικό έγγραφο του ΓΕΝ (στις 08-11-1997).

---

<sup>79</sup> Βλ. παρ.2, ενότητας 3.2

Η παράβαση, λοιπόν, του άρθρου 2 του Α.Ν.2344/40<sup>80</sup>, δεν αποτελεί μόνο τυπική παράβαση. Αντίθετα, σε πολλές περιπτώσεις, μπορεί να αποβεί εις βάρος του Δημοσίου. Για να γίνει αυτό, αρκεί να έχει ίδιον συμφέρον, ο συντάξας το τοπογραφικό μιας περιοχής, αυτός που ανέθεσε τη σύνταξη του τοπογραφικού μιας περιοχής ή και οι δύο. Με το να χαραχθεί αιγιαλός λοιπόν, σε τοπογραφικό που δεν έχει ελεγχθεί για την ακρίβειά του, είναι δυνατό σκόπιμα, να αποτυπωθούν λανθασμένα σε αυτό σημαντικά στοιχεία (πεζούλια, κτίσματα κ.λπ.).

Επιπλέον, μη τηρώντας την προβλεπόμενη διαδικασία, είναι δυνατό να ακυρωθεί ένα ολόκληρο έργο υποδομής. Σε περίπτωση που ένας πολίτης διαφωνεί με ένα έργο (για άσχετους λόγους με τον αιγιαλό), μπορεί να εντοπίσει αυτή την παρανομία, να ζητήσει ακύρωση της επικύρωσης του αιγιαλού με βάση τον οποίο σχεδιάστηκε το έργο και εν συνεχεία να διεκδικεί την ακύρωση του έργου μιας και ο αιγιαλός ήταν παράνομα χαραγμένος. Έτσι μία τέτοια παρατυπία, μπορεί να αποβεί μοιραία για το δημόσιο συμφέρον.

### **3.2.3 Η «διπλωματική» στάση του ΓΕΝ.**

Είναι χαρακτηριστικό, ότι στην περίπτωση της περιοχής του Απόλλωνα, κατά τη διαδικασία χάραξης του αιγιαλού, το ΓΕΝ τηρεί μία διπλωματική στάση. Η στάση αυτή δεν είναι δυνατό να εξηγηθεί από τον γράφοντα με βεβαιότητα. Εκτιμάται όμως, ότι αποφεύγεται η μία Δημόσια Υπηρεσία, να στρέφεται «ανοιχτά» εναντίον της άλλης, κρίνοντας ευθέως την ποιότητα των υπηρεσιών της.

Συγκεκριμένα, όπως ειπώθηκε και παραπάνω, το ΓΕΝ, στο απαντητικό έγγραφο του στις 08-11-1998, δεν παρατηρεί την απουσία έκθεσης της επιτροπής σχετικά με τις προτεινόμενες γραμμές Αιγιαλού & Παραλίας. Δηλώνει, απλώς ότι **«δε συμφωνεί»** και με διακριτικότητα, υποδεικνύει τους λόγους για τους οποίους συμβαίνει αυτό (εκτός φυσικά της έλλειψης έκθεσης).

Στη συνέχεια, μετά από νέα πρόταση της Επιτροπής, το ΓΕΝ επανεξετάζει τις διορθωμένες πλέον γραμμές Αιγιαλού & Παραλίας, οι οποίες διορθώθηκαν σύμφωνα με τις πρώτες του υποδείξεις. Στο νέο απαντητικό του έγγραφο, στις 15-02-1999, το ΓΕΝ

---

<sup>80</sup> Όπως αυτό αντικαταστάθηκε, με το άρθρο 20 του Ν. 719/77 (ΦΕΚ-301/Α/10-10-77)

«συμφωνεί...με την προϋπόθεση να διορθωθεί...» (μία προϋπόθεση που στο συγκεκριμένο τοπογραφικό προφανώς δεν τηρείτο).

Επισημαίνει μάλιστα στην παρ.3, ότι αν δεν τηρηθεί η προϋπόθεση που θέτει, η απόφαση επικύρωσης του αιγιαλού θα «είναι δυνατόν να ακυρωθεί» από οποιονδήποτε την προσβάλλει (εμπρόθεσμα). Στην παρ. 2, όμως έχει ήδη τονίσει πως δεν απαιτεί, η υπόθεση να επανυποβληθεί σε αυτό, όπως είχε απαιτηθεί στις 08-11-1998.

Είναι προφανές, ότι η φράση «συμφωνώ...με προϋποθέσεις» επί της ουσίας, πρόκειται για διαφωνία. Τυπικά όμως αυτό το έγγραφο μπορεί να ληφθεί υπ' όψη ως «σύμφωνη γνώμη του ΓΕΝ», όπως ορίζει η παρ.1 του αρ.3 του Α.Ν. 2344/40. Με αυτό λοιπόν, το λεκτικό τέχνασμα, το ΓΕΝ δεν μπορεί να κατηγορηθεί πως δημιουργεί χρονικά «κολλήματα» σε έργα που προκειμένου να γίνουν, περιμένουν την επικύρωση του αιγιαλού (π.χ. ο νέος κυματοθραύστης του Απόλλωνα). Επιπλέον, το ΓΕΝ, είναι εξασφαλισμένο νομικά, αφού υποδεικνύει στην Κτηματική Υπηρεσία τα λάθη, που και πάλι υπάρχουν, στις γραμμές αιγιαλού & παραλίας. Έτσι δεν παραβιάζει το καθήκον που του όριζε ο Νόμος, και που ήταν να ελέγξει -από πλευράς του (με βάση αεροφωτογραφίες)- τη σωστή χάραξη του αιγιαλού και της παραλίας.

Ταυτόχρονα όμως με αυτή του τη φράση, το ΓΕΝ, δίνει το περιθώριο στην Επιτροπή να μη χαράξει σωστά τον αιγιαλό (όπως και έκανε στην περίπτωση του Απόλλωνα). Με αυτή τη φράση το ΓΕΝ, παραιτείται οικειοθελώς από τη διαδικασία ελέγχου σωστής χάραξης του αιγιαλού. Έτσι, επειδή το ΓΕΝ ήταν (σύμφωνα με τον Α.Ν. 2344/40) ο μοναδικός αυτεπάγγελτος «ελεγκτικός» μηχανισμός της διαδικασίας, με αυτή του τη στάση, καθιστά τους πολίτες ως τους μόνους που μπορούν να αποτρέψουν μία ενδεχόμενη παρανομία, λάθος κ.λπ. κατά τη χάραξη του αιγιαλού. Μάλιστα οι πολίτες, θα πρέπει να έχουν έννομο συμφέρον στην περιοχή καθορισμού του αιγιαλού (π.χ. μόνιμοι κάτοικοι) καθώς και να προσβάλλουν εμπρόθεσμα τη σχετική Υπουργική Απόφαση.

Αυτή η «διπλωματική» στάση του ΓΕΝ, θα μπορούσε να αποφευχθεί αν ο σχετικός νόμος αντί της απλής «σύμφωνης» γνώμης του ΓΕΝ, απαιτούσε την «απόλυτα σύμφωνη γνώμη του ΓΕΝ, χωρίς καμία προϋπόθεση». Με αυτό τον τρόπο, το ΓΕΝ θα ήταν αναγκασμένο να μη συμφωνεί, εάν δεν είχαν πραγματοποιηθεί όλες οι διορθώσεις.

Δυστυχώς δε θεσπίστηκε κάτι σχετικό ούτε στο νέο Νόμο «Περί αιγιαλού» που ισχύει σήμερα. Αντίθετα, στην παρ.5, αρ.5 του Ν.2971/01, γράφει:

*«Η έκθεση και το διάγραμμα επικυρώνονται, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ), με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και δημοσιεύονται μαζί με την επικυρωτική αυτή απόφαση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η*

*παραπάνω σύμφωνη γνώμη του ΓΕΝ διατυπώνεται το αργότερο εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών...»*

Όπως φαίνεται, όχι μόνο δεν άλλαξε η φράση «σύμφωνη γνώμη», αλλά προστέθηκε και η 3μηνη προθεσμία έκδοσης αυτής και μάλιστα, χωρίς να διευκρινίζεται τι συμβαίνει στην περίπτωση που δεν εκδοθεί εντός 3 μηνών. Με αυτή την συμπλήρωση της διάταξης, εκτιμάται ότι το ΓΕΝ έχει άλλη μία δυνατότητα «διπλωματικής» στάσης. Συγκεκριμένα, αν το ΓΕΝ δεν απαντήσει για οποιουσδήποτε λόγους (γραφειοκρατικούς, έλλειψης προσωπικού, αμέλειας κ.λπ.) θεωρείται σιωπηρή «σύμφωνη γνώμη», εφόσον δε διευκρινίζεται κάτι αντίθετο στην παραπάνω διάταξη. Έτσι το ΓΕΝ δε χρειάζεται να συγκρουστεί με άλλες υπηρεσίες του Κράτους, όπως η Κτηματική, δεν κινδυνεύει νομικά και το κυριότερο, δε θα χρειάζεται να συντάξει και κάποιο κείμενο που να απαιτεί τη χρήση αντιφατικών φράσεων όπως η «συμφωνώ, αλλά...με προϋποθέσεις».

Συμπερασματικά, διαφαίνεται ότι οι προθέσεις και οι πρακτικές της Πολιτείας απέναντι στο περιβάλλον (αιγιαλό & παραλία) δεν θέτουν ως προτεραιότητα την προστασία του, ούτε την επιστημονική προσέγγιση η οποία συνήθως επικαλείται (π.χ. φωτοερμηνεία αεροφωτογραφιών). Αντίθετα:

- Ως προτεραιότητα τίθεται η μη παρακώλυση των έργων.
- Υποβλέπεται η ελεγκτική αρμοδιότητα του ΓΕΝ, αναγκάζοντάς το να δείχνει επιείκεια στις γνωμοδοτήσεις του.
- Με το νέο Νόμο περί Αιγιαλού (Ν.2971/01), επί της ουσίας, υποβαθμίζονται οι αρμοδιότητές του ΓΕΝ, ως προς τον καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, αφού έμμεσα (μέσω της προθεσμίας), διευκολύνεται ακόμα και η «παράκαμψη» του.

### 3.3. Παρατηρήσεις σχετικά με τον καθορισμό ζώνης λιμένα.

Μέχρι το 1998, ο όρμος του οικισμού Απόλλωνα, δεν είχε χαρακτηρισμένες ζώνες λιμένα. Επομένως, σύμφωνα με το Νομοθετικό πλαίσιο περί Αιγιαλού, δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί νομίμως, κανενός είδους λιμενικό έργο. Άλλωστε είναι λογικό, όταν γίνεται ένα λιμενικό έργο, να οριοθετείται συγκεκριμένα (σε τοπογραφικό) η περιοχή που θα εξυπηρετεί αυτό το έργο.

Το 1998 λοιπόν, **εκδίδεται απόφαση της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου με αρ. πρωτ. 10201 (03/09/1998)** με την οποία εγκρίνει την πράξη 366/05-08-98 της Λιμενικής Επιτροπής Κυκλάδων, που αφορά «καθορισμό χώρων του Ν. Κυκλάδων που εξομοιώνονται με χερσαίες ζώνες λιμένων». Σε αυτή την πράξη, καθορίστηκε ως εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα και ο όρμος του οικισμού Απόλλωνα της Νάξου. Έτσι, θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί νόμιμα το λιμενικό έργο (κυματοθραύστης) που επιζητούσε διακαώς η τοπική κοινωνία, οι πολιτικοί της παράγοντες και η τοπική αυτοδιοίκηση. Η έγκριση όμως αυτής της πράξης και μόνο, παραβιάζει διατάξεις της σχετικής Νομοθεσίας, που αν και μοιάζουν τυπικές, έχουν ουσιαστική σημασία.

#### 3.3.1. Ο μετέωρος ορισμός «εξομοιούμενη ζώνη».

Ο ορισμός της «εξομοιούμενης χερσαίας ζώνης λιμένα», εμφανίζεται για πρώτη φορά, στο Ν.Δ. 444/1970<sup>81</sup>, «Περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος κ.λπ...». Συγκεκριμένα στην παρ.4, του αρθ.3 του Νόμου, γράφει:

*«Προς λιμένας και την χερσαίαν ζώνην αυτών εξομοιούνται οι κατά μήκος των ακτών χώροι εις ους:*

*α) Ενεργείται προσόρμησις πλωτών μέσων.*

<sup>81</sup> ΦΕΚ 39/Α/16-02-1970. Σημειώνεται ότι η χώρα κυβερνούταν υπό καθεστώς δικτατορίας. Σημειώνεται επίσης ότι εκείνη την εποχή, στην περιοχή του Απόλλωνα, έγινε και ο μόλος που υπάρχει ακόμα και σήμερα.

- β) Διεξάγονται εργασίαι προσιδιάζουσαι εις την λειτουργίαν λιμένων ή άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων»
- γ) Πραγματοποιούνται φορτοεκφορτωτικά έργασίαι ως και εργασίαι σχέσιν έχουσαι με την αναμονήν επιβίβασιν και αποβίβασιν επιβατών και των αποσκευών αυτών.
- δ) Υφίστανται εγκαταστάσεις και κτίσματα αμέσου ναυτικού ενδιαφέροντος, συνιστώντα εξοπλισμόν των παραλίων, εις το πλαίσιον τών σχεδίων πολεμικής χρησιμοποίησεως αυτών εις τον κατά θάλασσαν πόλεμον ή εξυπηρετούντα τάς από θαλάσσης μεταφοράς, οίον: ναυπηγεία, νεωλκεία, εγκαταστάσεις διαλύσεως πλοίων, φυλάξεως και συντηρήσεως σκαφών, φορτοεκφορτώσεως πετρελαιοειδών ή χύδην φορτίων, ιχθυόσκαλαι, εγκαταστάσεις ναυταθλητικών σωματείων και χώροι αποθέσεως μέσων εργασίας από θαλάσσης, κατά το απαραίτητον προς έξυπνρήτησιν τών ανωτέρω και μόνον σκοπών τμήμα εδάφους.»

Από τη σχετική έρευνα που έγινε, αλλά και σύμφωνα με πρόσφατο έγγραφο<sup>82</sup> του Υ.Ο.Α.Ν.<sup>83</sup>, συνάγεται ασφαλώς, το συμπέρασμα ότι η παραπάνω διάταξη είναι η μοναδική διάταξη που αναφέρεται επεξηγηματικά σε εξομοιούμενες χερσαίες ζώνες λιμένα, μέχρι και το 2001. Δεν υπάρχει καμία άλλη διάταξη είτε σε νόμο, είτε σε ΠΔ, είτε σε απόφαση, που να προσδιορίζει περεταίρω, τις διαδικασίες με τις οποίες καθορίζεται η εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα.

Μάλιστα η ανωτέρω διάταξη, αντίκειται στον προγενέστερο Α.Ν. 2344/40, ο οποίος τότε (1970) ήταν σε ισχύ, δεν καταργούταν από τον συγκεκριμένο Νόμο και όριζε σαφώς την έννοια των χερσαίων ζωνών λιμένων, χωρίς να προβλέπει ζώνες που να εξομοιώνονται με χερσαίες. Το Νομοθετικό, δηλαδή, Διάταγμα 444/70, στο άρθρο 3, καθορίζει με διαφορετικό τρόπο, κάτι που έχει ήδη καθορισθεί σαφώς και συγκεκριμένα από τα άρθρα 14 και 15 του Α.Ν. 2344/40<sup>84</sup>.

<sup>82</sup> Αρ. πρωτ.: 8322.70/03/10 (17-09-2010), θέμα «Σύγκρουση αρμοδιοτήτων» (μεταξύ αστυνομίας και λιμενικού σώματος στις εξομοιούμενες ζώνες λιμένα)

<sup>83</sup> Υπουργείο Οικονομίας ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας. Πρόκειται για το παλαιό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το σημερινό Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων & Αλιείας.

<sup>84</sup> Αυτά αναφέρονται μεταξύ άλλων και στις παρ.3 & 4 του Εγγρ. ΥΟΑΝ/ΝΠ/ΟΛΕΛ/β/8322.70/03/10 - βλ. προηγούμενες υποσημειώσεις.

Σύμφωνα, λοιπόν, με αυτή τη μετέωρη<sup>85</sup> διάταξη του Ν.Δ. 444/70, η Λιμενική Επιτροπή του Ν. Κυκλάδων, χωρίς να γνωρίζει ποιες διαδικασίες πρέπει να ακολουθηθούν, προχώρησε, στον καθορισμό περιοχών που εξομοιώνονται με χερσαία ζώνη λιμένος. Με την πράξη, λοιπόν, 366/5-8-98, καθορίστηκαν συνολικά 41 εξομοιούμενες ζώνες λιμένος σε 21 κυκλαδονήσια. Μεταξύ αυτών των χώρων, ήταν και ο όρμος του Απόλλωνα Νάξου.

### **3.3.2. Παράβαση του Α.Ν. περί «Δόμεις εις παραλιακάς εκτάσεις» (Α.Ν.2344/40)**

Στην παρ.1, του αρ.15, του Α.Ν. 2344/40, προβλέπεται με σαφήνεια, ότι η χερσαία ζώνη λιμένα, αποτελείται από τον αιγιαλό καθώς και τους παραλιακούς χώρους που γειτνιάζουν με αυτόν και είναι αναγκαίοι για τα λιμενικά έργα. Είναι προφανές, λοιπόν, ότι και οι χώροι που εξομοιώνονται με χερσαία ζώνη λιμένα θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον τον αιγιαλό.

Το παράδοξο που συμβαίνει όμως στην περίπτωση της περιοχής του Απόλλωνα, είναι πως όταν εγκρίθηκε από την Περιφέρεια, ο καθορισμός της εξομοιούμενης χερσαίας ζώνης λιμένος (03-09-1998), δεν είχε καθοριστεί ζώνη αιγιαλού και παραλίας στην περιοχή. Ο καθορισμός αιγιαλού καθορίστηκε τον Ιούλιο του 1999<sup>86</sup>. Το γεγονός ότι η διαδικασία καθορισμού του, είχε ξεκινήσει από τις αρχές του 1997, σε καμία περίπτωση δε δικαιολογεί την εσπευσμένη πράξη της Λιμενικής επιτροπής, να ορίσει τον όρμο του Απόλλωνα σε εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα. Αντίθετα μάλιστα, τα ουσιαστικά ερωτήματα που ανακύπτουν είναι πολλά:

- Πώς κατάφερε η Λιμενική Επιτροπή Ν.Κυκλάδων, να καθορίσει εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα, χωρίς να γνωρίζει την τελική ζώνη αιγιαλού και παραλίας;
- Με βάση ποια δεδομένα καθορίστηκε η εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα στον όρμο του Απόλλωνα;
- Είναι ολόκληρος ο όρμος του Απόλλωνα εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα ή κάποιο μέρος του;

<sup>85</sup> Η διάταξη αυτή όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη παράγραφο, συγκρούεται με διάταξη του Α.Ν.2344/40, καθιστώντας την εκτός από μετέωρη και παράνομη. Ο μόνος λόγος που παρέμεινε σε ισχύ ήταν διότι, ουδέποτε ελέγχθηκε η νομιμότητά της και ουδέποτε προσβλήθηκε εμπρόθεσμα από κάποιον ενδιαφερόμενο πολίτη ή φορέα, ως παράνομη. Άλλωστε την περίοδο εκείνη (1967-1974) με το δικτατορικό καθεστώς, δε θα ήταν εύκολες τέτοιες διαδικασίες.

<sup>86</sup> Βλ. εν.3.1 και 3.2

- Γιατί δεν υπάρχει σχετικό τοπογραφικό της οριζόμενης ζώνης λιμένα;
- Ο παράνομος κυματοθραύστης της δεκαετίας του '70, λήφθηκε υπ' όψη;
- Με ποια κριτήρια ορίστηκε εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα ο όρμος του Απόλλωνα και όχι ο γειτονικός όρμος «Αφόρμους»;

### **3.3.3. Το «διάτρητο» της διαδικασίας.**

Τα παραπάνω αναπάντητα ερωτήματα μαρτυρούν ένα γεγονός: Ο καθορισμός αυτών των ζωνών, πρακτικά, έγινε αυθαίρετα και χωρίς αιτιολόγηση, από τη Λιμενική Επιτροπή Ν. Κυκλάδων. Η διάταξη του Ν.Δ. 444/70, στην οποία βασίστηκε η Επιτροπή, ήταν μετέωρη, αόριστη και δεν έπρεπε να εφαρμοσθεί.

Επιπλέον, ακόμα και η ερμηνευτική εγκύκλιος του ΥΕΝ<sup>87</sup>, την οποία μνημονεύει η πράξη 366/98, προσδιορίζει με σαφήνεια ότι χώροι που εξομοιώνονται με χερσαίες ζώνες λιμένων, θεωρούνται συγκεκριμένοι χώροι αιγιαλού και παραλίας. Ο όρμος του Απόλλωνα, λοιπόν, δεν έπρεπε να περιληφθεί σε αυτή τη λίστα των 41 εξομοιούμενων χερσαίων ζωνών λιμένος, αφού το 1998 δεν είχε καθοριστεί αιγιαλός.

Άλλο ένα σημαντικό στοιχείο, που καταδεικνύει το διάτρητο της διαδικασίας, είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχουν τοπογραφικά διαγράμματα. Συγκεκριμένα, η Λιμεν. Επιτροπή, δεν συνέταξε τοπογραφικό διάγραμμα για καμία από τις 41 περιοχές. Το τοπογραφικό, θα έπρεπε να προσδιορίζει επακριβώς, από πού ξεκινά και που τελειώνει η ζώνη λιμένος σε κάθε περιοχή. Πρακτικά δηλαδή, δεν υπάρχει ζώνη λιμένος, σε καμία από τις 41 περιοχές που αναφέρονται στην πράξη 366/98 και στην απόφαση του Περιφερειάρχη (10201/03-09-98). Επομένως, οποιοδήποτε λιμενικό έργο γίνει με βάση την προαναφερθείσα απόφαση, δεν είναι σύννομο.

### **3.3.4. Οι εξομοιούμενες ζώνες, σήμερα.**

Τα παραπάνω «κενά» του Ν.Δ.444/70, περί εξομοιούμενων χερσαίων ζωνών, παρέμειναν κενά, μέχρι τα τέλη του 2001. Στις 19-12-2001, δημοσιεύθηκε ο νέος Νόμος περί «αιγιαλού, παραλίας κ.ά.» (2971/01), ο οποίος κατήργησε τον Α.Ν.2344/40. Το άρθρο 28, αυτού του Νόμου, αναφερόταν αποκλειστικά στον τρόπο καθορισμού περιοχών, που εξομοιώνονται με χερσαία ζώνη λιμένα.

Συγκεκριμένα, στην παρ.1, Άρθ.28, Ν.2971/2001 γράφονται τα ακόλουθα:

<sup>87</sup> Παρ.2Α, ΥΕΝ/ΔΛΛΕ/Α'-Β'/3511.91/01/98

«Ο καθορισμός των χώρων που εξομοιώνονται με ζώνη λιμένα... γίνεται με απόφαση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα<sup>88</sup>, κατόπιν **σύμφωνης γνώμης** του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Οικονομικών. Οι πιο πάνω γνώμες παρέχονται μέσα σε τρεις (3) μήνες από τη λήψη της απόφασης του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, αλλά αν η προθεσμία αυτή περάσει άπρακτη, ο καθορισμός των χώρων του προηγούμενου εδαφίου γίνεται και χωρίς τις άνω γνώμες.»

Στην παραπάνω διάταξη, εμφανίζεται πάλι, το ζήτημα που έχει τεθεί και στην ενότητα 3.2.3., περί «απλής σύμφωνης γνώμης». Σε αυτή μάλιστα τη διάταξη είναι απολύτως σαφές, αυτό που στην προηγούμενη ενότητα εκτιμήθηκε ως το πιο πιθανό: Ότι δηλαδή, μπορεί να παρακαμφθεί ο «ελεγκτικός μηχανισμός» των «σύμφωνων γνωμοδοτήσεων», χωρίς να απαιτείται από τα Υπουργεία να γνωμοδοτήσουν με διφορούμενες εκφράσεις, όπως η «συμφωνώ με προϋποθέσεις».

Οι προθέσεις με τις οποίες τέθηκαν αυτές οι «χρονικές παράμετροι» στις διαδικασίες γνωμοδότησης, μπορεί να ήταν καλές. Είναι δηλαδή πιθανό, να μπήκε το χρονικό όριο των τριών μηνών, προκειμένου να μη χάνονται προθεσμίες επιχορηγήσεων έργων και εν γένει, προκειμένου να πιέζονται οι υπηρεσίες, ώστε να προωθούνται τα έργα. Την ίδια όμως στιγμή, αυτές οι παράμετροι, μπορούν να λειτουργήσουν ως παράθυρο του Νόμου, προκειμένου να γίνουν παράνομες ενέργειες εις βάρος του Δημοσίου. Μπορεί δηλαδή, ο εκάστοτε οικείος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, να «καταλάβει» χώρο τον οποίο δε δικαιούται. Έτσι όχι μόνο στερεί από άλλες υπηρεσίες του Δημοσίου (π.χ. τον Δήμο) την εκμετάλλευση αυτού του χώρου, αλλά επιπλέον, δημιουργεί αντικείμενο δικαστικής διαμάχης και προστίμων εις βάρος του Δημοσίου.

Πέραν των παραπάνω, στην ίδια παράγραφο του Αρ.28, αναφέρεται ότι οι λεπτομέρειες εφαρμογής της, καθορίζονται με κοινή Υπουργική Απόφαση των Υ.Ε.Ν. και Υπ. Οικονομικών. Δυστυχώς αυτή η απόφαση, δημοσιεύθηκε τρεις μήνες μετά τον Ν.2971/01. Έτσι στις 22-04-05, στο ΦΕΚ 547/Β, δημοσιεύτηκε η Απόφαση 1028241/2729/Β0010/05. Η απόφαση αυτή, είναι αρκετά διευκρινιστική και λεπτομερής, ως προς τη διαδικασία καθορισμού εξομοιούμενων χερσαίων ζωνών λιμένα.

---

<sup>88</sup> Δηλ. το αντίστοιχο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο. Στην περίπτωση του Απόλλωνα, σήμερα, είναι το Δ.Λ.Τ.Νάξου (συστάθηκε με το Π.Δ. 126/06-06-2001 - ΦΕΚ Α 113), ενώ παλαιότερα ήταν το Λιμεν. Ταμείο Νομού Κυκλάδων.

Συγκεκριμένα, στην απόφαση καθορίζονται ακόμα και τα πάχη των γραμμών με τις οποίες θα απεικονισθεί η περιοχή που εξομοιώνεται με χερσαία ζώνη. Παράλληλα, στην παρ.1, του άρθ.1 της εν λόγω απόφασης, αναφέρεται σαφώς, ότι το αρμόδιο όργανο, που θα καθορίσει την εξομοιούμενη ζώνη θα πρέπει στην απόφασή του να περιέχει πλήρη τεκμηρίωση, καθώς και τυχόν μειοψηφούσα άποψη.

### 3.4. Συμπεράσματα για τις διαδικασίες καθορισμού αιγιαλού & ζώνης λιμένα.

Η απόφαση 10201/03-09-1998 της Περιφέρειας, **είναι τυπικά άκυρη**. Η ακυρότητά της στηρίζεται, στις πολλαπλές μη σύννομες ενέργειες, που έγιναν κατά τη διαδικασία εξομοίωσης περιοχών με χερσαία ζώνη λιμένα. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας ήταν και η απόφαση 366/98 της Λιμενικής Επιτροπής Ν.Κυκλάδων. Είναι λοιπόν, ευνόητο πως όλα τα λιμενικά έργα του Ν.Κυκλάδων που υλοποιούνται στις περιοχές που μνημονεύονται «πάσχουν» τουλάχιστον σε Νομικό Επίπεδο.

Το ίδιο συμβαίνει (ακυρότητα) και με την απόφαση με αριθ. 1059383/6160/Β0010/24-06-1999, του Υπουργείου Οικονομικών, με την οποία επικυρώθηκαν λανθασμένες ζώνες αιγιαλού και παραλίας. Είναι προφανές, πως το γεγονός ότι και οι δύο αποφάσεις, ισχύουν μέχρι και σήμερα, δεν αποδεικνύει νομιμότητα αυτών.

Αντίθετα, η ισχύς αυτών των παράνομων αποφάσεων μέχρι και σήμερα, καταδεικνύει το σημαντικό κενό και τις αδυναμίες που υπάρχουν στους διοικητικούς και ελεγκτικούς μηχανισμούς του Κράτους καθώς και στις δικλείδες ασφαλείας. Ορισμένα από τα κενά αυτά, αναφέρθηκαν σε προηγούμενες ενότητες, ενώ προτάθηκε ένας τρόπος κάλυψης αυτών. Μέχρι και σήμερα, λοιπόν, ο μόνος μηχανισμός ελέγχου που απομένει, είναι οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι πολίτες<sup>89</sup>.

Όποιος και αν είναι ο τρόπος επίλυσης των παραπάνω προβλημάτων, γεγονός είναι ότι την περίοδο 1998-1999, στην περιοχή του Απόλλωνα, ξεκίνησε να σχεδιάζεται ένα λιμενικό έργο σύμφωνα με αποφάσεις καθορισμού αιγιαλού και εξομοιούμενης χερσαίας ζώνης λιμένα, οι οποίες παραβίαζαν πολλαπλώς και ποικιλοτρόπως διατάξεις Νόμων. Το γεγονός αυτό και μόνο:

1. Θέτει σε κίνδυνο την ίδια την πρόοδο του έργου, αφού για ένα διάστημα, υπάρχει ο κίνδυνος ακύρωσής του, ακόμα και από έναν απλό πολίτη.

---

<sup>89</sup> Οι πολίτες όμως, προκειμένου να λειτουργήσουν ως κινητήρια δύναμη για τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, θα πρέπει να διαθέτουν χρόνο, χρήματα, γνώσεις, υπομονή και επιμονή.

2. Αυξάνει -αν δε μεγιστοποιεί- τις πιθανότητες δημιουργίας ενός προβληματικού έργου, το οποίο σχεδιάστηκε με αυθαίρετα δεδομένα (αιγιαλός, εξ. χερσαία ζώνη), σε βάρος του περιβάλλοντος.
3. Θέτει σε κίνδυνο την ίδια την Πολιτεία και συγκεκριμένα, στο να εμπλακεί σε δικαστικές διαμάχες, είτε με ιδιωτικούς, είτε με δημόσιους φορείς.<sup>90</sup> Πέραν των δικαστικών εξόδων, οι συνέπειες μίας τέτοιας εξέλιξης, μπορεί να είναι οδυνηρές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων συνεπειών είναι τα πρόστιμα που συνήθως επιβάλλονται σε περίπτωση διένεξης με την Ευρωπαϊκή Ένωση.
4. Αυξάνει τις πιθανότητες κατασπατάλησης Δημόσιων Πόρων για έργα που αντί να ωφελήσουν το Δημόσιο Συμφέρον και το Περιβάλλον, μάλλον θα το βλάψουν.

Ειδικότερα, η λανθασμένη και μη σύννομη χάραξη του αιγιαλού, δημιουργεί επισφαλείς συνθήκες σε σχέση με την προστασία της ακτογραμμής. Συγκεκριμένα, ως υποθεθεί ότι κάποιος επιτήδειος, χτίζει αυθαίρετα, όπως συχνά συμβαίνει, κάποιο παράνομο κτίσμα (π.χ. ξενοδοχείο) εντός της ζώνης παραλίας. Η Πολεοδομία, της οποίας είναι αρμοδιότητα η παραλία, θα προσπαθήσει να εκδώσει Πρωτόκολλο Κατεδάφισης (ΠΑΑΧ). Ο επιτήδειος επιχειρηματίας όμως, μπορεί να εμποδίσει την Πολεοδομία να το κάνει, επικαλούμενος, λανθασμένη χάραξη των γραμμών αιγιαλού και παραλίας.

Με αυτόν τον τρόπο, η υπόθεση θα καθυστερήσει ένα-δύο χρόνια. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα, θα βρεθούν άλλες δικαιολογίες, προκειμένου να μην κατεδαφιστεί το ξενοδοχείο. Για παράδειγμα, δε θα βρίσκεται τοπογράφος μηχανικός να συντάξει τοπογραφικό, θα γίνουν εκλογές, θα αλλάξει η διοίκηση, θα διαφωνεί η Πολεοδομία με την Κτημ. Υπηρεσία σε σχέση με το ποιος από τους δύο είναι αρμόδιος να το κατεδαφίσει κ.λπ. Αν και όλα αυτά μοιάζουν περισσότερο με σενάρια, συμβαίνουν ήδη τα τελευταία 18 χρόνια στον Απόλλωνα Νάξου, σε σχέση με τον ΒΙΟ.ΚΑ.<sup>91</sup> του οικισμού, τις πέργκολες των καταστημάτων και τους παράνομους δρόμους, σε μπαζωμένη θάλασσα.

---

<sup>90</sup> Στα πλαίσια μάλιστα του ανταγωνισμού, θα μπορούσε μία εταιρεία, να στραφεί δικαστικά εναντίον έργων που έχασε σε διαγωνισμούς από άλλες εργολήπτριες εταιρείες. Δικαστικές διαμάχες τέτοιου είδους, μέχρι σήμερα, δε συμβαίνουν συχνά, διότι όλα τα έργα σε κάποιο βαθμό παραβαίνουν τον Νόμο. Επομένως διατηρούνται κάποιες άτυπες ισορροπίες.

<sup>91</sup> Βλ. ενότητα 3.2.1.

## 3.5 Παρατηρήσεις σχετικά με τη μελέτη (1998-1999)

### 3.5.1. Η οριζοντιογραφία

Η οριζοντιογραφία του έργου που μελετήθηκε την περίοδο 1998-99, ήταν το μοναδικό σχετικό σχέδιο που υπήρξε. Σε αυτό το σημείο, δημιουργείται η πρώτη σύγχυση. Σύμφωνα με την παρ. 2ε, αρ.167 του ΠΔ 696/74 («Προμελέτη και Γενικών Προγραμματικών Σχέδιον»), αυτή η οριζοντιογραφία ήταν αρκετή για το στάδιο της Προμελέτης.

Το γεγονός, όμως ότι η συγκεκριμένη οριζοντιογραφία, παραπέμπει σε προμελέτη, έρχεται σε πλήρη αντίφαση με το έγγραφο της Τεχνικής Υπηρεσίας του Επαρχείου Νάξου, όπου αναφέρεται ξεκάθαρα σε «Μελέτη Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου». Με αυτό το έγγραφο, το Επαρχείο απέστειλε συνημμένη και την εν λόγω οριζοντιογραφία σε τέσσερις Υπηρεσίες, προκειμένου να γνωμοδοτήσουν. Άλλωστε δε θα μπορούσε να μην είναι η οριστική μελέτη, δεδομένου, ότι το δεύτερο κοινοτικό πακέτο στήριξης, έληγε το 1999 και έπρεπε να κατατεθούν οι οριστικές μελέτες πριν «κλείσει».

Σύμφωνα λοιπόν, με τις παρ. 2(ββ) και 2(βγ), αρ.168 του ΠΔ 696/74, εκτός από την οριζοντιογραφία θα πρέπει να υπάρχουν:

*«ββ) Τα απαραίτητα πάσης φύσεως κατασκευαστικά σχέδια και σχέδια λεπτομερειών (οριζόντιοι και κατακόρυφοι τομαί, διατομαί, όψεις κλπ.) υπό την κατάλληλον δι' έκαστον έργον κλίμακα, μετά των απαιτήτων επί των έργων διαφόρων στοιχείων και εξοπλισμών αυτών (δέστραι, κρίκοι προσδέσεως, κλίμακες επιβιβάσεως και αποβιβάσεως, προσκρουστήρες κλπ.) δια τα επί μέρους προς κατασκευήν προτεινόμενα έργα.*

*βγ) Ιδιαίτερον σχέδιον του ακρομωλίου και του επ' αυτού κατασκευαζομένου καθοδηγητικού φανού είσπλου των σκαφών εν τω λιμένι.»*

Τα παραπάνω σχέδια, δεν υπήρχαν. Το γεγονός, αυτό όμως, δεν προβλημάτισε καμία Υπηρεσία.

Ακόμα και αν δεν υπήρχαν οι παραπάνω ελλείψεις, ακόμα και αν πράγματι το έργο βρισκόταν στο στάδιο της προμελέτης, η οριζοντιογραφία από μόνη της είναι ελλιπής. Συγκεκριμένα δεν υπάρχουν βυθομετρικές και υψομετρικές καμπύλες. Επιπλέον, δεν προτείνεται η αναγκαία ζώνη λιμένα και δεν διαχωρίζονται χρωματικά τα προτεινόμενα έργα σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Αυτές οι ελλείψεις, είναι κατά παράβαση των σχετικών διατάξεων του αρ.167 του ΠΔ 696/74.

Αξίζει ακόμα να σχολιασθεί ότι η συγκεκριμένη οριζοντιογραφία, ολοκληρώθηκε παράλληλα με τις μη σύννομες διαδικασίες καθορισμού αιγιαλού, παραλίας και εξομοιούμενης ζώνης λιμένος. Αυτό μαρτυράται από την ημερομηνία ελέγχου της οριζοντιογραφίας (27-03-1998), η οποία είναι 4 μήνες πριν τον καθορισμό εξομοιούμενης χερσαίας ζώνης λιμένα και 15 μήνες πριν τον καθορισμό ζώνης αιγιαλού και παραλίας. Είναι προφανές, ότι αυτή η διαδικασία μελέτης επίλυσης ενός προβλήματος, δεν είναι ούτε σύννομη, ούτε αποτελεσματική.

Τελευταίο στοιχείο που καταδεικνύει την προχειρότητα με την οποία αντιμετώπιζε η Πολιτεία το λιμενικό έργο της περιοχής, είναι οι εκ των υστέρων παρεμβάσεις στην οριζοντιογραφία. Χαρακτηριστική είναι η «παρέμβαση» που έγινε στον πίνακα του σχεδίου και συγκεκριμένα στον τίτλο του έργου. Ενώ δηλαδή αρχικά ο τίτλος του έργου ήταν «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου», εν συνεχεία και σε άγνωστο χρόνο, προστέθηκε η φράση «Αλιευτικό Καταφύγιο στο...» (Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου).

Η πρόσθετη φράση, γράφτηκε με διαφορετικό γραφικό χαρακτήρα και τα γράμματα έχουν διαφορετικό μέγεθος. Η αλλαγή αυτή στον τίτλο του έργου<sup>92</sup>, εκτιμάται ότι έγινε προκειμένου να εξασφαλισθούν οι απαραίτητες χρηματοδοτήσεις. Το γεγονός, όμως, ότι οι χρηματοδοτήσεις εξασφαλιζόνταν με αυτόν τον τρόπο, καταδεικνύει ότι το έργο δε σχεδιαζόταν με κριτήριο τις ανάγκες του οικισμού, αλλά με κριτήριο τον τύπο των έργων για τα οποία υπήρχαν χρηματοδοτήσεις.

### **3.5.2. Η τεχνική περιγραφή.**

---

<sup>92</sup> Η αλλαγή του τίτλου του έργου εμφανίζεται και σε μεταγενέστερα έγγραφα (βλ. ενότητα 3.8.).

Η τεχνική περιγραφή (Έκθεση), πάσχει επίσης από σημαντικές ελλείψεις, αν ληφθεί υπ' όψη ότι έπρεπε να συνταχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του αρθ. 168 του ΠΔ 696/74 (και όχι του άρθ.167). Αναλυτικότερα, δεν καθορίζει υψομετρική εξάρτηση των έργων. Επίσης δεν περιγράφει σαφώς τις θέσεις και αποστάσεις λήψης των αδρανών υλικών που θα χρησιμοποιηθούν καθώς και άλλα συναφή θέματα.

Αν και αναφέρεται στο υφιστάμενο έργο της περιοχής (τον κυματοθραύστη της δεκαετίας 60-70), δεν τηρεί τη διάταξη 2(αδ) του άρθρου 168. **Δε λαμβάνει δηλαδή υπ' όψη το γεγονός ότι πρόκειται για ένα παράνομο και χωρίς μελέτη λιμενικό έργο, βεβαιωμένα από το ΓΕΝ<sup>93</sup>.** Το χειρότερο όμως είναι, πως αποφασίζεται η επέκταση και επισκευή του συγκεκριμένου παράνομου κυματοθραύστη, χωρίς καμία αιτιολόγηση, χωρίς να εξετάζει αν πράγματι είναι σωστή η θέση και η διεύθυνση αυτού του παράνομου έργου και χωρίς να εξετάζει εναλλακτικές λύσεις.

Η παραπάνω παράλειψη, πέραν του ότι παραβαίνει διατάξεις, είναι εξαιρετικά ουσιαστική. Ο λόγος που χαρακτηρίζεται ουσιαστική, έχει να κάνει με τον κίνδυνο κατασπατάλησης οικονομικών πόρων (δημόσιων ή Ευρωπαϊκών), χωρίς το επιθυμητό αποτέλεσμα. Μπορεί δηλαδή, λίγα χρόνια μετά την επισκευή του παράνομου κυματοθραύστη του '70, να καταστραφεί ξανά, ακριβώς επειδή η θέση και η διεύθυνσή του, δεν είναι οι βέλτιστες. Μία εμπειριστατωμένη ακτομηχανική μελέτη λοιπόν, η οποία θα εξέταζε όλες τις εναλλακτικές λύσεις ήταν επιτακτική. Δυστυχώς, όμως δεν έγινε.

### 3.5.3 Τα έργα που προβλέπονται από την Τεχνική Έκθεση

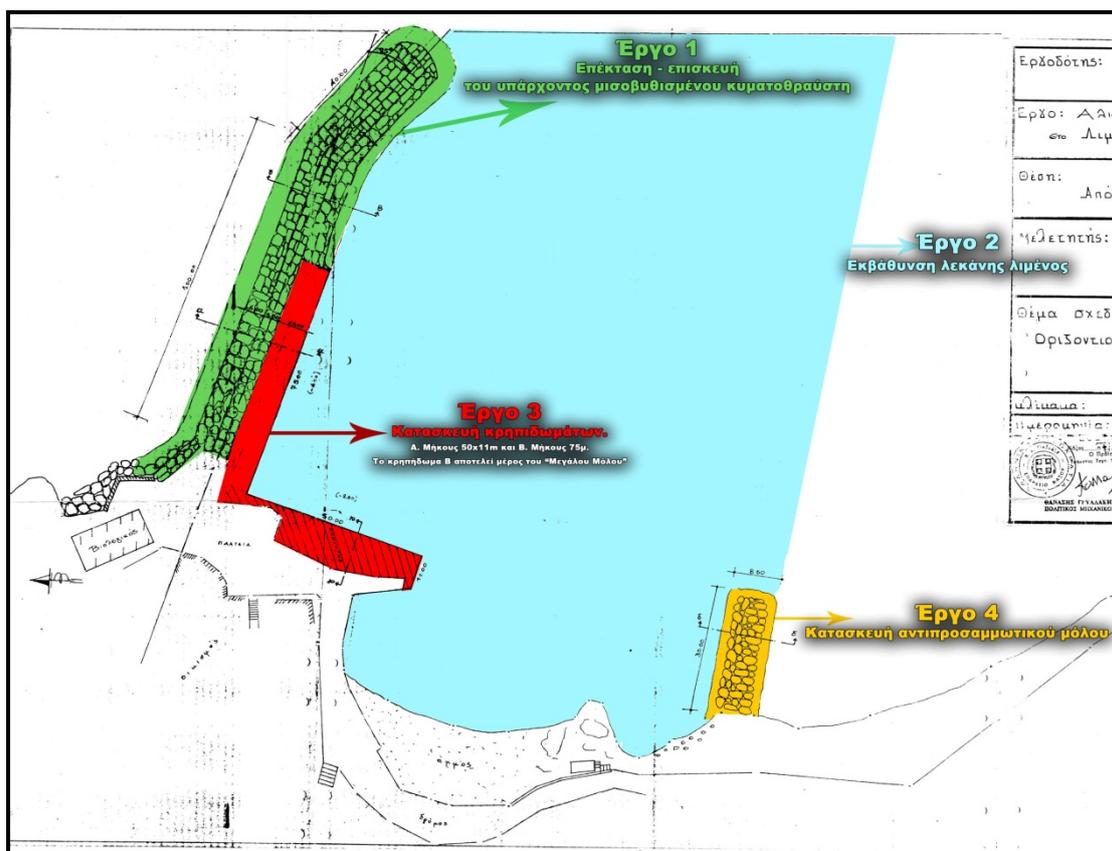
Είναι φανερό πως η δισέλιδη Τεχνική Έκθεση του έργου, πέρα από ελλιπής, είναι και πρόχειρα συνταγμένη. Με μία προσεκτική όμως ανάγνωση, τα έργα που αναφέρει ότι θα γίνουν είναι τα ακόλουθα:

1. Επέκταση - Επισκευή του υπάρχοντος μισοβυθισμένου κυματοθραύστη.
2. Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης.
3. Κατασκευή Κρηπιδωμάτων.
4. Κατασκευή αντιπροσαμμωτικού μόλου.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ήταν 360.000.000 δρχ. πλέον Φ.Π.Α. (13%). Το έργο δηλαδή θα κόστιζε συνολικά, 406.800.000 δρχ.

---

<sup>93</sup> Βλ. ενότητα 2.7 και υποσημειώσεις.



Εικόνα 33: Απόσπασμα Οριζοντιογραφίας Έργων, όπως αυτή κατατέθηκε το 1999 για γνωμοδότηση σε διάφορες Υπηρεσίες. Στην εικόνα επισμαίνονται με χρώμα τα έργα, όπως απεικονίζονται στην Τεχνική Έκθεση.

### 3.5.3α Επέκταση - επισκευή υφιστάμενου, μισοβυθισμένου κυματοθραύστη

Όσον αφορά την επέκταση - επισκευή, έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον να επισημανθούν ορισμένες αντιφάσεις. Στην οριζοντιογραφία λοιπόν της μελέτης, το συνολικό μήκος του μόλου είναι περίπου 140μ.. Αυτό τουλάχιστον φαίνεται γραμμένο, αν και δεν αναγράφονται οι πλήρεις διαστάσεις της κατασκευής. Από τα 140μ., τα 40μ. έχουν άξονα με διεύθυνση 25° δυτικά, σε σχέση με τη διεύθυνση του κύριου άξονα του κυματοθραύστη.

Αυτά τα 40μ., προφανώς ταυτίζονται με τα 40μ. που αναφέρονται στην Τεχνική Περιγραφή, και τα οποία έχουν «κλίση», όπως γράφει χαρακτηριστικά, 25° περίπου. Η αντίφαση που υπάρχει, εντοπίζεται στη φράση της Τεχνικής Περιγραφής, «επέκταση κατά 40μ.». Αν πράγματι ο κυματοθραύστης του '70, πρόκειται να επεκταθεί μόνο κατά 40μ., σημαίνει πως ο κυματοθραύστης ήταν ήδη (το 1997-99) 100μ.. Αυτό όμως δεν αληθεύει,

αφού ο κυματοθραύστης είχε μήκος 100μ. πριν τη μερική καταστροφή του, η οποία έλαβε χώρα την περίοδο 1970-73.

Το γεγονός αυτό βεβαιώνεται από τα έγγραφα των αλιέων της εποχής (1976) και του ΓΕΝ<sup>94</sup>, αλλά και από την ίδια την τεχνική περιγραφή. Συγκεκριμένα, η δεύτερη παράγραφος, αναφέρεται στα αρχικά 100μ. του κυματοθραύστη, ενώ η προηγούμενη παράγραφος, αναφέρει πως ο κυματοθραύστης είναι μισοβυθισμένος. Τονίζεται δε, ότι από την καταστροφή του μόλου, η οποία έγινε την περίοδο 1970-1973, μέχρι και σήμερα (2010), δεν έχει γίνει ακριβής αποτύπωση του εναπομείναντος κυματοθραύστη. Ταυτόχρονα, τα τοπογραφικά διαγράμματα της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού, δείχνουν ότι ο κυματοθραύστης, έχει μήκος περίπου 64μ..

Αυτό σημαίνει πως η επέκταση του υφιστάμενου κυματοθραύστη μέχρι τα 140μ, γίνεται κατά 76μ. και όχι κατά 40μ., όπως γράφει η Τεχνική Περιγραφή. Δηλαδή, ο νέος κυματοθραύστης που είχε σχεδιασθεί θα ήταν υπερδιπλάσιος από αυτόν που είχε απομείνει και που υφίσταται μέχρι και σήμερα. Αυτή η αντίφαση μεταξύ της οριζοντιογραφίας, της τεχνικής περιγραφής και της πραγματικότητας, αποτέλεσε αργότερα, ένα από τα ισχυρότερα «επικοινωνιακά εργαλεία» της Πολιτείας, προκειμένου να εφησυχασθεί η τοπική κοινωνία, πως δε θα γίνουν μεγάλες αλλαγές. Ταυτόχρονα αποτελεί μία σημαντική ανακρίβεια από επιστημονικής απόψεως.

Σχετικά με την «επισκευή» του υφιστάμενου κυματοθραύστη, αξίζει να αναφερθούν, ορισμένες παρατηρήσεις που αφορούν στο ύψος και στις κλίσεις των πρανών. Το ύψος του «επισκευασμένου» μόλου, σύμφωνα με την Τεχνική Περιγραφή, θα ήταν διπλάσιο. Συγκεκριμένα, η στέψη του θα άγγιζε τα 4μ. πάνω από τη θάλασσα. Οπτικά και μόνο λοιπόν, το έργο ερχόταν σε πλήρη αντίφαση με το γραφικό περιβάλλον του οικισμού. Το μεγαλύτερο μέρος του παραλιακού τμήματος του οικισμού θα έχανε την οπτική επαφή με τον ορίζοντα.

Με αυτόν τον τρόπο, θα υποβαθμιζονταν καταλυτικά, όλα τα παραλιακά εστιατόρια και οι καφετέριες, αφού αντί να έχουν θέα τη θάλασσα, θα είχαν θέα έναν μακρύ και ψηλό σωρό φυσικών ογκολίθων, βάρκες κ.λπ. Κατά συνέπεια το αισθητικό κάλλος και ο τουριστικός χαρακτήρας του οικισμού, θα υποβαθμιζόταν σημαντικά, με απρόβλεπτες συνέπειες για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Υπενθυμίζεται δε εδώ, η νομολογία του ΣτΕ<sup>95</sup>, στην οποία το «αισθητικό κάλλος» αναφέρεται ως «πολύτιμος οπτικός πόρος», ο οποίος πρέπει να γίνεται σεβαστός από τις ανθρώπινες τεχνικές επεμβάσεις.

<sup>94</sup> Βλ. ενότητα 2.7 «Ο πρώτος σύγχρονος κυματοθραύστης στον Απόλλωνα»

<sup>95</sup> Παρ. 6, ΣτΕ 1129/99 (βλ. ενότητα 1.1.1.)

Πέραν των παραπάνω, η Τεχνική Έκθεση, καθορίζει το ύψος του υφιστάμενου, μισοβυθισμένου κυματοθραύστη, το ύψος του νέου κυματοθραύστη και τις κλίσεις των πρανών στην προσήνεμη και υπήνεμη πλευρά του νέου κυματοθραύστη χωρίς να αναφέρει τα δεδομένα και τη μελέτη με βάση τα οποία κατέληξε σε αυτά τα αποτελέσματα. Ουδέποτε υπήρξε ακριβές τοπογραφικό διάγραμμα του μισοβυθισμένου κυματοθραύστη. Πουθενά δεν αναφέρονται ύψη κύματος, πιθανότητες υπερπήδησης κ.λπ. Πουθενά δεν υπάρχει ένδειξη ότι έχει γίνει ακτομηχανική μελέτη.

### **3.5.3β Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης**

Η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, ήταν το δεύτερο έργο που αναφέρθηκε στην Τεχνική Περιγραφή. Πράγματι, αυτό το έργο ήταν απαραίτητο από την περίοδο του 1970-80. Όπως γράφτηκε και στην ενότητα 2.7, η πρόχειρη και άνευ μελέτης κατασκευή του σημερινού μισοβυθισμένου κυματοθραύστη, σε συνδυασμό με τον χείμαρρο που εκβάλλει στον Απόλλωνα (εν.2.4.), είχαν «μπαζώσει» τη λιμενολεκάνη από 1-3μέτρα. Τα γεγονότα αυτά τα επιβεβαίωνε κατά ένα μέρος, με έγγραφό του, και το ΓΕΝ.

Ενώ λοιπόν, οι αιτίες προσάμμωσης της λιμενολεκάνης είχαν εντοπισθεί από το 1970-76 (μόλος άνευ μελέτης, μη διευθέτηση χειμάρρου), η μελέτη που έγινε το 1998-99, δεν τις έλαβε καν υπ' όψη της. Αντίθετα, επέμεινε και μάλιστα σχεδίασε την επέκταση του χωρίς μελέτη κυματοθραύστη, ενώ δεν έλαβε κανένα μέτρο για το χείμαρρο και τις φερτές του ύλες.

Είναι λοιπόν προφανές ότι η όποια εκβάθυνση και αν γινόταν, δε θα διαρκούσε για πολύ. Ακόμα δηλαδή και με τον αντιπροσαμμωτικό μόλο, αποκλείεται να εξασφαλιζόνταν τα σωστά βάθη, εντός της λιμενολεκάνης, αφού όλα σχεδιάστηκαν χωρίς ακτομηχανική μελέτη και χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη η εκβολή του χειμάρρου. Έτσι, υπήρχε ο κίνδυνος, κάθε 1-2 χρόνια, να απαιτούνται τεράστια ποσά για την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, η οποία θα μπάζωνε λόγο του ρέματος, και του κακού σχεδιασμού των λιμενικών έργων. Ταυτόχρονα, θα ήταν πολύ πιθανό, να μη βρίσκονται, οι οικονομικοί πόροι για εκβάθυνση και τελικά το νέο λιμενικό έργο που θα γινόταν, να καθίστατο άχρηστο μετά από λίγα χρόνια.

Τα παραπάνω αν και μοιάζουν περισσότερο με εικασίες, δεν είναι. Αντίθετα πρόκειται για εκτιμήσεις με βάση άλλα, παρόμοια έργα που -δυστυχώς- έχουν γίνει στη

χώρα μας. Ενδεικτικά αναφέρεται το λιμάνι του Ρεθύμνου<sup>96</sup>. Η λανθασμένη μελέτη του λιμανιού, δημιούργησε ένα προβληματικό λιμάνι, όπου ανά τακτά χρονικά διαστήματα, απαιτούνται σημαντικά κονδύλια για την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης.

### **3.5.3γ Κρητιδώματα**

Τα κρητιδώματα εν γένει δε φαίνεται να εμπεριέχουν προβλήματα στο σχεδιασμό τους. Βέβαια, είναι απορίας άξιο, το ότι πουθενά δεν υπάρχει ράμπα καθέλκυσης σκαφών. Άλλη έλλειψη, είναι η απουσία πρόβλεψης παροχών (π.χ. νερό, ρεύμα κ.λπ.) καθώς και απαραίτητων λιμενικών εξαρτημάτων (π.χ. δέστρες).

### **3.5.3δ Αντιπροσαμμοτικός μόλος**

Ο αντιπροσαμμοτικός μόλος που προτείνεται στην οριζοντιογραφία και την τεχνική Περιγραφή έχει διαστάσεις 30 x 8,5μ (Μήκος x Πλάτος). Αναλυτικά οι διαστάσεις του, δεν υπάρχουν, ενώ πουθενά δεν αναγράφεται ούτε καν το ύψος της στέψης του. Οι παραπάνω ελλείψεις αποτελούν άλλο ένα δείγμα προχειρότητας κατά το σχεδιασμό. Το σημαντικότερο στοιχείο όμως σε αυτή την κατασκευή, είναι ότι έχει σχεδιαστεί ακριβώς επάνω στον αρχαίο κυματοθραύστη<sup>97</sup>. Ο αρχαίος αυτός κυματοθραύστης ήταν και είναι γνωστός στις τοπικές αρχές και κοινωνίες, αν και δεν είναι επίσημα κηρυγμένο αρχαιολογικό μνημείο. Σε επόμενη ενότητα φαίνεται το πώς αντέδρασε η αρχαιολογική υπηρεσία.

### **3.5.4. Ο προϋπολογισμός του έργου**

Το έργο θα κόστιζε συνολικά 406.800.000 δρχ (συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.). Οι τιμές με τις οποίες τιμολογήθηκε το έργο ήταν με βάση το 3ο τρίμηνο του 1997 και αφορούν μόνο τα υλικά, τα οποία υπολογίστηκαν με προμέτρηση. Η προμέτρηση αυτή -

<sup>96</sup> <http://dimotiki-kinisi.gr/blog/index.php?m=03&y=07&entry=entry070327-121604>

<sup>97</sup> Βλ. ενότητα 2.2.1β. «Το αρχαίο λιμενικό έργο του Απόλλωνα».

πάντα σύμφωνα με την τεχνική περιγραφή - έγινε με τυπικές διατομές, μία για κάθε τμήμα του έργου.

Το γεγονός ότι δεν έχουν γίνει διατομές του έργου, μαρτυρά για άλλη μία φορά, ότι πρόκειται για προμελέτη και όχι για πλήρη μελέτη, όπως παρουσιάστηκε στις Υπηρεσίες. Χαρακτηριστικό είναι ότι στην τελευταία παράγραφο της τεχνικής περιγραφής, αναφέρεται σε μελλοντική δημοπράτηση του έργου, οπότε και θα γίνουν διατομές και αναλυτικός προϋπολογισμός.

Ενδιαφέρον όμως παρουσιάζουν και ορισμένες λεπτομέρειες, που μαρτυρούν το πρόχειρο αυτής της μελέτης. Η τελευταία παράγραφος της Τεχνικής Περιγραφής, που αναφέρεται στον προϋπολογισμό του έργου, προστέθηκε αργότερα και μάλιστα είναι γραμμένη με διαφορετικό γραφικό χαρακτήρα. Επίσης στη σελίδα του πίνακα προϋπολογισμού, έχει προστεθεί η φράση «Αλιευτικό Καταφύγιο στο», δίπλα στη φράση «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου». Δηλαδή έχει πραγματοποιηθεί η ίδια «παραποίηση» με αυτή της οριζοντιογραφίας. Αυτή η εκ των υστέρων «παραποίηση» του τίτλου του έργου όμως, δε μεταφέρθηκε και στην Τεχνική Περιγραφή.

### **3.6 Γενικά σχόλια για τη μελέτη του 1999**

Στις 31-3-1999 λοιπόν, αυτή η πρόχειρη προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος του οικισμού του Απόλλωνα κατατέθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Επαρχείου Νάξου σε τέσσερεις υπηρεσίες για γνωμοδότηση. Σημειώνεται ότι η κατάθεση αυτή έγινε σχεδόν 4 μήνες πριν επικυρωθεί ο καθορισμός ζωνών αιγιαλού και παραλίας.

Οι παράνομες διαδικασίες σε συνδυασμό με την προχειρότητα της εν λόγω μελέτης, θέτουν για άλλη μία φορά σε κίνδυνο την περιοχή. Αντί δηλαδή η Πολιτεία να λύνει το πρόβλημα, συμβάλλει στην επιδείνωσή του με τις ελλιπέστατες τεχνικές μελέτες που πραγματοποιεί και προωθεί.

## 3.7 Απαντήσεις των υπηρεσιών

Μετά την κατάθεση της «μελέτης» από το Επαρχείο της Νάξου, οι υπηρεσίες της Πολιτείας, γνωμοδοτούν διαδοχικά για το έργο. Η διαδικασία αυτή, διήρκησε συνολικά οκτώ (8) μήνες. Το παράδοξο σε αυτή τη φάση, είναι ότι ουδεμία υπηρεσία φαίνεται να ενοχλείται από το παράνομο και παράλογο των διαδικασιών που έχουν τηρηθεί.

Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οφείλεται σε ολιγωρία των εν λόγω υπηρεσιών. Θα μπορούσε επίσης να οφείλεται σε μία διάθεση - ένδειξη καλής συνεργασίας, μεταξύ άλλων Υπηρεσιών της Πολιτείας, υποβαθμίζοντας όμως ταυτόχρονα, τον ελεγκτικό και κριτικό χαρακτήρα των γνωμοδοτήσεων. Τέλος, είναι πιθανό να οφείλεται ακόμα και σε πολιτικές παρεμβάσεις. Αυτό φυσικά δεν μπορεί να αποδειχθεί, με τη διαφορά ότι ορισμένες φορές αποτελεί την πιο λογική εξήγηση για τις πιο παράλογες λειτουργίες της Πολιτείας.

### 3.7.1. Απάντηση του Γ.Ε.Ν.

Το Γ.Ε.Ν. τηρεί συγκεκριμένη διαδικασία για να γνωμοδοτήσει. Καταρχάς λοιπόν, προωθείται ο φάκελος της παραπάνω μελέτης στην αρμόδια Υπηρεσία<sup>98</sup>. Στην προκείμενη περίπτωση, αρμόδια ήταν (και είναι) η Υδρογραφική Υπηρεσία (ΥΥ), η οποία αναφέρει τη γνώμη της<sup>99</sup> στο ΓΕΝ. Στη συνέχεια, αν κριθεί σκόπιμο, το ίδιο το ΓΕΝ συμπληρώνει τη γνώμη της ΥΥ.

Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας ήταν και πάλι<sup>100</sup> μία «διπλωματική» απάντηση. Έτσι, όπως είδαμε και στην ενότητα 3.2.3, χρησιμοποιήθηκε η φράση «δεν έχουμε αντιρρήσεις... υπό προϋποθέσεις». Ενώ δηλαδή, το ΓΕΝ, έχει αντιρρήσεις, οι οποίες μάλιστα απαριθμούνται στις προϋποθέσεις που καταγράφει μέσα στο έγγραφο (ΓΕΝ Α2/Ιε/542/532/99<sup>101</sup>), καταθέτει «σύμφωνη» γνωμοδότηση. Με τη σύμφωνη αυτή

<sup>98</sup> Προωθήθηκε 542/386/99//29-04-99

<sup>99</sup> Απάντησε με το ΥΥ 542/81/99//04-05-99

<sup>100</sup> Βλ. ενότητα 3.2.3: Η «διπλωματική» στάση του ΓΕΝ. Σημειώνεται βέβαια πως το έγγραφο του αιγιαλού εκδόθηκε 2 μήνες μετά από τη γνωμοδότηση περί της μελέτης.

<sup>101</sup> Το έγγραφο ΓΕΝ Α2/Ιε/542/532/99 εκδόθηκε στις 21-05-1999

γνωμοδότησή του, εγκρίνει επί της ουσίας το έργο και ταυτόχρονα εμπιστεύεται τις μέχρι τότε ανεπαρκείς υπηρεσίες (π.χ. Επαρχείο Νάξου), ότι θα φροντίσουν να καλύψουν τις προϋποθέσεις που έθεσε, χωρίς ο φάκελος να επανυποβληθεί για έλεγχο.

Οι προϋποθέσεις που έθετε το ΓΕΝ προκειμένου να συμφωνήσει και επί της ουσίας ήταν:

- α. Θα εκδοθεί το προβλεπόμενο από το άρθρο 9 του Α.Ν. 2344/40 Προεδρικό Διάταγμα για τις προσχώσεις που θα εκτελεσθούν.<sup>102</sup>
- β. Τα έργα θα παραμείνουν κοινόχρηστα χωρίς να δημιουργηθεί κανένα εμπράγματο δικαίωμα για οιονδήποτε.
- γ. Θα φωτοσημανθούν σύμφωνα με οδηγίες της Υπηρεσίας Φάρων προς την οποία παρακαλούμε να αποσταλλεί αντίγραφο της μελέτης,
- δ. Τα βυθοκορήματα από τις εκσκαφές θα απορριφθούν σε βάθη μεγαλύτερα των πενήντα (-50) μέτρων, η ισοβαθής των οποίων διέρχεται ένα (1) ναυτικό μίλι Βορειοανατολικά της θέσεως κατασκευής των έργων.
- ε. Θα εξασφαλισθεί ότι τα βάθη στα πρόσγεια του έργου θα είναι μεγαλύτερα από τα ωφέλιμα βάθη χρησιμοποίησης αυτού.
- στ. Θα τοποθετηθούν ελαστικά παραβλήματα παρά τις θέσεις παραβολής των σκαφών προς αποφυγή ενδεχομένων ναυτιλιακών κινδύνων.
- ζ. Θα προβλεφθεί η κατασκευή έργων υποδομής για την εγκατάσταση δικτύων ηλεκτροδοτήσεως, υδροδοτήσεως, πυροσβέσεως, κ.λ.π.
- η. Θα συμφωνήσουν όλες οι συναρμόδιες Υπηρεσίες και θα ληφθούν οι προβλεπόμενες από την κειμένη νομοθεσία άδειες κατασκευής.
- θ. Θα ενημερωθεί εγκαίρως η Υδρογραφική Υπηρεσία για την ημερομηνία ενάρξεως των εργασιών και το προβλεπόμενο πέρας αυτών, προκειμένου προβεί στην έκδοση των σχετικών προαγγελιών για την ενημέρωση των ναυτιλλομενων.

---

<sup>102</sup> Η συγκεκριμένη προϋπόθεση οφείλεται στο ότι, δεν έχει επικυρωθεί ακόμα ο καθρισμός ζώνης αιγιαλού και παραλίας.

*ι. Μετά το πέρας εκτελέσεως των εργασιών κατασκευής θα αποσταλλεί στην ανωτέρω Υπηρεσία λεπτομερής οριζοντιογραφία και ακριβές βυθομετρικό διάγραμμα προκειμένου προβεί στην ενημέρωση των αντιστοιχών Χ.Ε.Ε. και λοιπών ναυτιλιακών βοηθημάτων.»*

Εκτός από τα παραπάνω, έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον η επισήμανση του ΓΕΝ σχετικά με τις συνεχείς μεταβολές των βαθών στον όρμο. Συγκεκριμένα, το ΓΕΝ «κρίνει σκόπιμη» την εκπόνηση ακτομηχανικής μελέτης πριν την κατασκευή των έργων, ώστε να εξασφαλισθεί μελλοντικά η μη πρόσχωση του λιμενίσκου. Είναι βέβαια άξιο απορίας γιατί προτείνει την ακτομηχανική μελέτη πριν την κατασκευή και όχι κατά το σχεδιασμό του έργου και την επιλογή της μορφής του λιμενικού έργου.

Τέλος σημαντική παρατήρηση (βλ. παρ.3 εγγράφου) είναι ότι το ΓΕΝ, αν και συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα, δε νομιμοποιεί τα παράνομα έργα που βρίσκονται εντός της θάλασσας και έχουν κατασκευαστεί παλαιότερα έτη (βλ. κυματοθραύστης '70 & ΒΙΟ.ΚΑ.). Αυτή η επισήμανση του ΓΕΝ είναι αντιφατική, διότι τα προτεινόμενα έργα γίνονται ακριβώς επάνω στον παράνομο κυματοθραύστη και μάλιστα, ως επισκευή αυτού (τουλάχιστον σύμφωνα με την Τεχνική Περιγραφή).

### **3.7.2. Απάντηση του Υ.Ε.Ν. και ΝΕΧΩΠ Κυκλάδων**

Στο ίδιο μήκος κύματος («με προϋποθέσεις») εκδόθηκε και το έγγραφο της Δ/σης Λιμένων και Λιμεν. Έργων, Κλάδου ΛΑ-ΕΛ του ΥΕΝ, με αριθμό πρωτοκόλλου 3514.25/211/15-6-99. Σχετικά δε με τη Νομαρχιακή Επιτροπή Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (ΝΕΧΩΠ) Κυκλάδων, πρέπει να τονίσουμε ότι άργησε χαρακτηριστικά να απαντήσει. Συγκεκριμένα, η απάντηση ήρθε τρία (3) ολόκληρα χρόνια αργότερα (22-02-2002). Επομένως προς το παρόν είναι σαν να μην έχει απαντήσει.

### 3.7.3. Απάντηση της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων

Ίδια «διπλωματική» απάντηση, έδωσε στις Τεχνικές Υπηρεσίες του Επαρχείου και η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων. Οι προϋποθέσεις μάλιστα που θέτει η Υπηρεσία είναι τυπικές και πρακτικά είναι στη διακριτική ευχέρεια του εργολάβου και του υπεύθυνου επίβλεψης για το αν θα τις εφαρμόσουν. Η «σύμφωνη» γνώμη όμως της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων, υποβαθμίζει το πολιτιστικό περιβάλλον με άμεσο τρόπο.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η σύμφωνη γνώμη, καταστρέφει για πάντα το αρχαίο λιμενικό έργο στον Απόλλωνα, αφού όπως γράφτηκε και στην ενότητα 3.5.3δ, ο αντιπροσαμμωτικός μόλος σχεδιάστηκε ώστε να κατασκευαστεί ακριβώς επάνω σε αυτό το αρχαίο μνημείο. Αυτό που στην προκείμενη περίπτωση όμως γεννά ερωτηματικά, είναι πώς η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων, στο έγγραφό της δεν αναφέρει τον αντιπροσαμμωτικό μόλο ανάμεσα στα έργα (;).

Όπως γράφει λοιπόν και στο υπ. Αριθμ. 1557/27-09-1999, έγγραφό της, η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων, *«δεν έχει αντίρρηση για την πραγματοποίηση των προτεινόμενων έργων [επέκταση - επισκευή του υπάρχοντος μισοβυθισμένου κυματοθραύστη και εκβάθυνση της λιμενολεκάνης] με τις εξής προϋποθέσεις...»*. Διαβάζοντας το έγγραφο, είναι προφανές ότι η υπηρεσία έχει λάβει υπ' όψη της την Τεχνική Περιγραφή, στην οποία επίσης ο κυματοθραύστης αναφέρεται ως «μισοβυθισμένος».

Είναι όμως άγνωστοι οι λόγοι για τους οποίους η Υπηρεσία ξέχασε να αναφερθεί στα κρητιδώματα και κυρίως στον αντιπροσαμμωτικό μόλο, έργα τα οποία επίσης αναφέρονται στην Τεχνική Περιγραφή του έργου. Αν τα είχε μνημονεύσει και αυτά, θα μπορούσε κανείς να υποθέσει, ότι η Υπηρεσία, δε γνώριζε εκείνη την εποχή, την πιθανότητα ύπαρξης αρχαίου λιμενικού έργου στην περιοχή<sup>103</sup>.

Αυτή η παράλειψη όμως, αφήνει υπόνοιες πως οι τοπικές αρχές γνώριζαν και είχαν ενημερώσει την αρχαιολογική Υπηρεσία για την πιθανότητα ύπαρξης αρχαιολογικού μνημείου στη θέση του αντιπροσαμμωτικού. Έτσι η αρχαιολογική υπηρεσία, αν ήθελε (ή «έπρεπε») να επιτρέψει να πραγματοποιηθεί το έργο, χωρίς καθυστερήσεις, θα έπρεπε τουλάχιστον να καλυφθεί τυπικά. Μία τέτοια λοιπόν, «εκ παραδρομής» παράλειψη του

<sup>103</sup> Ήδη βέβαια, από το 1983, υπήρχε στην ευρύτερη περιοχή κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος (βλ. ενότητες 1.2.2. & 2.2.1.), ενώ το 1992 είχε ολοκληρωθεί μία πρώτη επιφανειακή αρχαιολογική έρευνα των μαρμάρινων λατομείων της περιοχής (βλ. ενότητα 2.2.1α.).

«επίμαχου» αντιπροσαμμοτικού μόλου ήταν επαρκής για να καλύπτεται νομικά η υπηρεσία σε περίπτωση που υπάρξουν καταγγελίες.

Τα παραπάνω, ενδεχομένως να είναι απλές εικασίες. Γεγονός είναι όμως ότι έχουν αποδειχθεί παρόμοια περιστατικά στη Χώρα μας και διεθνώς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το κεντρικό λιμάνι, στη Χώρα Νάξου. Εκεί, στα πλαίσια της επέκτασής του, θάφτηκε ένα μέρος αρχαίας πόλης, που βρίσκεται μέσα στη θάλασσα και εντός του λιμανιού<sup>104</sup>. Πέραν όμως αυτού, η περίπτωση του Απόλλωνα, έχει την ιδιαιτερότητα ότι θα επαναληφθεί λίγα χρόνια αργότερα (2005), όταν θα χρειαστεί εκ νέου άδεια από την αρχαιολογική υπηρεσία.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Και αυτό το έργο («Επέκταση λιμανιού Χώρας Νάξου») αναστάλη και εν συνεχεία ακυρώθηκε από το ΣτΕ, ύστερα από προσφυγή 33 πολιτών. Έτσι σώθηκαν τα αρχαία κειμήλια που ήταν γνωστά δεκαετίες πριν καν μελετηθεί το έργο επέκτασης.

<sup>105</sup> Βλ. ενότητα 4.7. Περί πολιτιστικού περιβάλλοντος

## 3.8. Παρατηρήσεις σχετικά με την

### Προέγκριση Χωροθέτησης της Περιφέρειας.

Η Προέγκριση Χωροθέτησης δεν έχει σχέση με τη χωροθέτηση η οποία αναφέρθηκε στην ενότητα 1.1.1.<sup>106</sup>, προβλέπεται από το Σύνταγμα και αφορά τον Εθνικό σχεδιασμό. Η Προέγκριση Χωροθέτησης είναι μία σχετικά «τυπική» διαδικασία, προκειμένου να παραχωρηθεί δημόσια έκταση για συγκεκριμένη χρήση, σε συγκεκριμένο φορέα. Προηγείται της Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων, ενώ από το 2002, έχει αντικατασταθεί με την «Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση». Αυτή η μεταγενέστερη ονομασία, αντιπροσωπεύει καλύτερα το σκοπό της εν λόγω διαδικασίας. Λεπτομέρειες για τη διαδικασία Προέγκρισης Χωροθέτησης, αναφέρονται στο Άρθρο 8 (Κεφάλαιο Δ) της απόφασης 69269/5387/90<sup>107</sup>, η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τον Ν.1650/86 («Για την προστασία του περιβάλλοντος»)<sup>108</sup>

Στις 21 Ιουνίου 1999<sup>109</sup> λοιπόν, ο Δήμος Δρυμαλίας, στον οποίο υπαγόταν η περιοχή του Απόλλωνα εκείνη την εποχή, με έγγραφό του, υποβάλλει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου μελέτη «Προέγκρισης Χωροθέτησης», ζητώντας παράλληλα, την προέγκριση χωροθέτησης «για την εκτέλεση έργων στον λιμένα Απόλλωνα ν.Νάξου»<sup>110</sup>. Λίγους μήνες αργότερα (15 Νοεμβρίου του 1999), ο Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, με απόφαση υπ' αρ.5966/99, προεγκρίνει τη Χωροθέτηση του έργου «Βελτίωση λιμένα Απόλλωνα Νήσου Νάξου».

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός, ότι η ονομασία του συνολικού έργου αλλάζει για τρίτη φορά. Αρχικά ονομάστηκε «αλιευτικό καταφύγιο στο Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου», στη συνέχεια μετονομάστηκε απλώς σε «Λιμάνι Απόλλωνα Νάξου» και τώρα, μνημονεύεται ως «Βελτίωση λιμένα...».

Η αλλαγή ονομασίας όπως έχει προαναφερθεί, εκτιμάται πως οφείλεται κυρίως στην αναζήτηση οικονομικών πόρων, μέσα από το δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης ή και από αλλού. Το σίγουρο είναι, ότι πρόκειται για το ίδιο έργο. Αυτό αποδεικνύεται από τα σχετικά έγγραφα που μνημονεύονται μέσα στην ίδια την απόφαση του Γ.Γ. Περιφέρειας.

<sup>106</sup> Ενότητα με θέμα: «Υποχρεωτική χωροθέτηση έργων υποδομής από το Σύνταγμα.»

<sup>107</sup> Βλ. ενότητα 1.1.3α.. Απόφαση με θέμα: «ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ»

<sup>108</sup> Βλ. ενότητα 1.1.3

<sup>109</sup> Σημειώνεται ότι ακόμα δεν έχει επικυρωθεί ο καθορισμός της ζώνης αιγιαλού και παραλίας της περιοχής του Απόλλωνα. Αυτό θα γίνει σχεδόν έναν μήνα αργότερα.

<sup>110</sup> Βλ. σχετικό 10 απόφασης 5966/99 Περιφέρειας. Πρόκειται για το υπ' αριθ. 3505/21-06-1999 του Δήμου Δρυμαλίας.

Συγκεκριμένα τα σχετικά με αύξοντες αριθμούς 11, 12 και 13, αποτελούν τα απαντητικά έγγραφα του ΥΕΝ, της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων και του ΓΕΝ, αντίστοιχα.

Ένας λόγος που δεν αναφέρθηκε και στον οποίο μπορεί να οφείλεται η διαρκής αλλαγή ονομασίας του έργου, έχει να κάνει με τις διαδικασίες που απαιτούνται για κάθε έργο. Για παράδειγμα στην περίπτωση που η μελέτη αφορούσε «Μαρίνα σκαφών αναψυχής», πέρα από τις διαφορές στις προδιαγραφές, θα υπήρχε διαφορά ακόμη και στη διαδικασία προέγκρισης χωροθέτησης. Σύμφωνα δηλαδή με την παρ.2.3., του άρθρου 8 (Κεφάλαιο Δ) της απόφασης 69269/5387/90<sup>111</sup>, για την προέγκριση χωροθέτησης των έργων που ανήκουν στην ομάδα II της κατηγορίας Α' (σε αυτά ανήκουν και οι μαρίνες για σκάφη αναψυχής), θα πρέπει να αποστέλλεται αντίστοιχος φάκελος *«και στην αρμόδια Κεντρική Υπηρεσία περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία οφείλει εντός 20 ημερών να εκφράσει τις απόψεις της...»*.

Επιπρόσθετα ερωτηματικά, γεννιούνται με την 3505/21-06-1999 «αίτηση προέγκρισης χωροθέτησης» του Δήμου Δρυμαλίας. Η αίτηση αυτή, έγινε προτού απαντήσουν όλες οι Υπηρεσίες σχετικά με τα έργα και τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις. Συγκεκριμένα η Εφορία Ενάλιων Αρχαιοτήτων, όπως παρουσιάστηκε αναλυτικά στην ενότητα 3.7.3., απάντησε στο Επαρχείο Νάξου, τον Σεπτέμβρη της ίδιας χρονιάς (3 μήνες μετά την αίτηση του Δήμου). Σημειώνεται επίσης ότι η αίτηση, έγινε, χωρίς να έχουν καθορισθεί επίσημα οι γραμμές του αιγιαλού και της παραλίας.

Άλλο ένα σημείο που πιθανώς πάσχει η συγκεκριμένη αίτηση είναι το γεγονός ότι την έκανε ο Δήμος Δρυμαλίας. Σύμφωνα με την παρ. 2.1. του άρθρου 8 της απόφασης 69269/5387/90:

*«Ο ενδιαφερόμενος ιδιώτης ή ο αρμόδιος φορέας υποβάλλει στην αρμόδια, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις κεντρική ή περιφερειακή υπηρεσία Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ σχετική αίτηση που συνοδεύεται...»*

Αν λοιπόν ληφθεί υπ' όψη ότι την περίοδο της αίτησης δεν υπήρχε καθορισμένη ζώνη αιγιαλού, αρμόδιος φορέας για να κάνει αίτηση στην Περιφέρεια δεν ήταν ο Δήμος. Ενδεχομένως αρμόδιος φορέας να ήταν το Επαρχείο Νάξου, το οποίο αρχικώς είχε εκπονήσει και τη μελέτη. Μπορεί να ήταν η Λιμενική Επιτροπή Ν.Κυκλάδων, η οποία εκείνη την εποχή, ήταν αρμόδια για όλα τα λιμάνια του Ν. Κυκλάδων. Μπορεί αρμόδιο να

<sup>111</sup> Βλ. ενότητα 1.1.3α.. Απόφαση με θέμα: «ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ»

ήταν και το τοπικό λιμεναρχείο. Όποιος και να ήταν αρμόδιος, ο Δήμος σε καμία περίπτωση δεν είχε (και δεν έχει) αρμοδιότητες εντός της θαλάσσης.

Αξίζει τέλος να σημειωθεί, ότι τα συνημμένα τοπογραφικά (οριζοντιογραφίες) που μνημονεύονται στην προέγκριση χωροθέτησης, έχουν διαφορετικό συντάκτη από τα τοπογραφικά που είχε συνημμένα το Επαρχείο σε έγγραφό του στις 31-03-1999. Συγκεκριμένα την πρώτη οριζοντιογραφία συνέταξε ο κ.Μυλωνάς Αλέξανδρος, ενώ την οριζοντιογραφία της προέγκρισης χωροθέτησης ο κ.Τζούφλας Κων/νος (Γεωλόγος Παν. Πατρών - Τοπογράφος). Ο λόγος παραμένει άγνωστος. Σε επόμενη ενότητα όμως, θα εμφανιστεί για άλλη μία φορά το όνομα του κ.Τζούφλα και η σχέση του με το έργο.

Για το συγκεκριμένο έργο/-α λοιπόν, υπάρχουν μελανά σημεία, σημαντικές ελλείψεις (π.χ. ακτομηχανική μελέτη) και ενδεχόμενη «σύγκρουση αρμοδιοτήτων» μεταξύ Υπηρεσιών. Βέβαιο είναι και το γεγονός ότι **πολλές διαδικασίες που -σύμφωνα με τη Νομοθεσία - θα έπρεπε να γίνονται «σειριακά», γίνονται παράλληλα** (π.χ. αιγιαλός - ζώνη λιμένα - μελέτη). Αντί λοιπόν η διαδικασία, λόγου χάρη, καθορισμού εξομοιούμενης χερσαίας ζώνης λιμένα, να γίνεται με δεδομένο τον αιγιαλό, ολοκληρώθηκε κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες και λειτουργίες των Υπηρεσιών.

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, δεν αποτέλεσε εξαίρεση σε αυτή τη στάση των Υπηρεσιών του Κράτους. Παραβλέποντας, λοιπόν, κάθε τι παράλογο και παράνομο που έχει προηγηθεί, προεγκρίνει τη χωροθέτηση των έργων. Έτσι συμβάλλει εξίσου στην προώθηση ενός έργου, η μελέτη του οποίου έχει σημαντικές ελλείψεις. Μάλιστα, όπως και οι προηγούμενες Υπηρεσίες (π.χ. ΓΕΝ), έτσι και η Περιφέρεια, μεταθέτει (παράνομα) τον «έλεγχο» τήρησης των προδιαγραφών με βάση τις οποίες εγκρίνεται ένα έργο σε κάποιον επόμενο ελεγκτικό μηχανισμό...αν υπάρχει.

### 3.9. Οι πρώτες αντιδράσεις πολιτών

Όλες οι διαδικασίες που περιγράφονται στις ενότητες 3.2. - 3.8., δεν προβλεπόταν να γνωστοποιούνται στο ενδιαφερόμενο κοινό. Ακόμη και η απόφαση περί «Καθορισμού τρόπου ενημέρωσης των πολιτών κ.λπ.»<sup>112</sup> προβλέπει ενημέρωση του κοινού σε μετέπειτα στάδια της διαδικασίας, όπως στην Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων. Αυτό, όπως αποδεικνύεται από το παράδειγμα του Απόλλωνα, δεν είναι αποτελεσματικό, αφού υπάρχουν έργα τα οποία ξεκινούν σε λανθασμένη «βάση».

Παρ' όλα αυτά, ο ενθουσιασμός των τοπικών παραγόντων σε σχέση με τις εγκρίσεις, σε συνδυασμό με την «παρατεταμένη» προεκλογική περίοδο της εποχής<sup>113</sup>, έφερε σαν αποτέλεσμα τη δημοσιοποίηση μέρους των διαδικασιών. Η δημοσιοποίηση γινόταν άτυπα και σποραδικά, μέσα από εφημερίδες και σε «ύφος» προεκλογικών υποσχέσεων. Αυτός ήταν και ο λόγος που αρχικά δε δινόταν σημασία ακόμα και από πολίτες που ενδιαφέρονταν για την περιοχή.

Όμως όταν διαπιστώθηκε ότι δεν επρόκειτο για «υποσχέσεις», ορισμένοι ευαισθητοποιημένοι πολίτες ζήτησαν όλα τα σχετικά έγγραφα. Τα έγγραφα αυτά οι Υπηρεσίες καθυστέρησαν να τα δώσουν. Τελικά, περί τα τέλη Νοέμβριου του 1999, μία ομάδα έξι (6) πολιτών, συντάσσει ένα κείμενο, το οποίο μοιράζεται στη Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Απολλωνιατών με τίτλο «Απόλλωνας S.O.S.». Οι αντιδράσεις ήταν έντονες και από τις δύο πλευρές.

Από τη μία, όσοι κατάλαβαν, άρχισαν να κινητοποιούνται και να δυσανασχετούν έναντι της Πολιτείας και των πολιτικών παραγόντων της περιοχής. Από την άλλη, οι πολιτικοί παράγοντες, εκμεταλλεύτηκαν, καλόπιστους πολίτες, πολώνοντάς τους ενάντια σε όσους δεν ήθελαν αυτό το λιμάνι, όπως σχεδιάστηκε. Γενικώς, στα τέλη του 1999 και στις αρχές του 2000, υπήρξε μία έντονη αναταραχή και διχασμός στην τοπική κοινωνία.

Αποτέλεσμα όλων αυτών των διενέξεων γύρω από το λιμενικό έργο ήταν να παγώσουν οι διαδικασίες. Σε αυτό φυσικά έπαιξε καθοριστικό ρόλο και το γεγονός ότι το συγκεκριμένο έργο δεν προλάβαινε να ενταχθεί στο δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης. Η γενικότερη αίσθηση που επικράτησε σχετικά με το λιμενικό έργο ήταν ότι η Πολιτεία αναγνώρισε τις ελλείψεις του έργου και κυρίως το γεγονός ότι το έργο δεν μπορούσε να συνεχίσει να προχωρά υπό την ανοχή των υπηρεσιών, με απαντήσεις που περιέχουν αντιφατικές φράσεις ή που αποφεύγουν να εξετάσουν την ουσία (π.χ. Αρχαιολογία).

<sup>112</sup> Βλ. ενότητα 1.1.3δ. Αποφ-75308/5512/90 (ΦΕΚ-691/Β/90)

<sup>113</sup> Το 1998 είχαν προηγηθεί Δημοτικές Εκλογές. Στις 13 Ιουνίου 1999 έγιναν οι Ευρωεκλογές, ενώ τον Απρίλη του 2000 έγιναν οι Βουλευτικές Εκλογές.

Υπήρξε λοιπόν η ελπίδα ότι η Πολιτεία θα επανεξετάσει το ζήτημα, θα λάβει υπ' όψη της όλα τα δεδομένα (π.χ. μετεωρολογικά, χείμαρρος, αρχαίος μόλος) και θα ξεκινήσει από νέα βάση. Αυτό φάνηκε να πιστεύουν ακόμα και οι πιο δύσπιστοι απέναντί της. Δυστυχώς όμως η Πολιτεία τους διέψευσε όλους.

## Κεφάλαιο 4: Η Μελέτη 2000-2005 (συνέχεια μελέτης 1998-1999)

Μετά τα γεγονότα του 1999-2000 η τοπική αυτοδιοίκηση, δε συμμορφώθηκε, όπως ήθελαν όλοι να πιστεύουν. Αντίθετα, συνέχισε εν κρυπτώ τις διαδικασίες προώθησης αυτού του λιμενικού έργου, παραβιάζοντας ακόμα και σχετική νομοθεσία περί ενημέρωσης κοινού. Οι διαδικασίες προώθησης του έργου, περιορίστηκαν στην τυπική ικανοποίηση των προϋποθέσεων που έθετε το Γ.Ε.Ν.<sup>114</sup> και στην ένταξη του έργου σε νέο πρόγραμμα χρηματοδότησης.

Φαινομενικά, δηλαδή, όπως θα παρουσιασθεί αναλυτικά και στη συνέχεια, πρόκειται για την ίδια μελέτη. Επιλέχθηκε όμως να παρουσιαστεί σε διαφορετικό κεφάλαιο και σαν διαφορετική μελέτη, διότι στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα τελείως διαφορετικό έργο που απλώς έχει τις ίδιες λανθασμένες βάσεις με το προηγούμενο. Συγκεκριμένα, το λιμενικό έργο που θα παρουσιασθεί σε αυτό το κεφάλαιο, καταλήγει να έχει πολλαπλάσιο προϋπολογισμό από το προηγούμενο, μεγαλύτερες διαστάσεις, άλλο πλαίσιο χρηματοδότησης κ.λπ., ενώ πλέον σε πολλούς τομείς της διαδικασίας υλοποίησης ενός λιμενικού έργου, ισχύει νέο Νομικό Πλαίσιο.

Δυστυχώς και για αυτή τη χρονική περίοδο, δεν κατέστη δυνατό να συγκεντρωθούν όλα τα δημόσια έγγραφα που αφορούσαν την υπόθεση. Οι υπηρεσίες της Πολιτείας, προκειμένου να εμποδίσουν τους πολίτες να ασκήσουν τα νόμιμα δικαιώματά τους, εκμεταλλεύονταν όλα τα χρονικά περιθώρια που τους έδινε ο Νόμος καθώς και όλες τις γραφειοκρατικές διαδικασίες, ώστε να «καθυστερήσουν», την όποια νόμιμη αντίδραση (π.χ. όπως η προσφυγή στο ΣτΕ), έως ότου ξεκινήσει η κατασκευή του έργου.

---

<sup>114</sup> Βλ. ενότητα 3.7.1. «Απάντηση του Γ.Ε.Ν.»

## 4.1. Σύντομο ιστορικό - περιγραφή

Στον παρακάτω πίνακα, γίνεται μία προσπάθεια παρουσίασης των διαδικασιών με αυστηρά χρονολογική σειρά, σύμφωνα με τα αντίστοιχα έγγραφα:

- 15/11/1999** (Μελέτη) Ο Γ.Γ. Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου προεγκρίνει τη χωροθέτηση του έργου «Βελτίωση Λιμένα Απόλλωνα Νάξου». Αυτή η προέγκριση, αναφέρθηκε και στο προηγούμενο Κεφάλαιο. Κρίθηκε σκόπιμο να μνημονευθεί και εδώ γιατί σε αυτό το έγγραφο μνημονεύεται για πρώτη φορά το όνομα του κ.Τζούφλα, ενός μελετητή - κλειδί για την περίοδο 2000-2005. **Σημειώνεται τέλος ότι η απόφαση αυτή ισχύει για 5 χρόνια (δηλαδή έως 15/11/2004).**
- 17/03/2000** (Φωτοσήμανση λιμένα) Η Υπηρεία Φάρων (ΥΦ) του Πολεμικού Ναυτικού, αποστέλλει στο Επαρχείο Νάξου, έγγραφο (ΥΦ/Φ.919.32698/2/99) με θέμα «Φωτοσήμανση λιμένος Απόλλωνα Νάξου». Το έγγραφο, αποτελεί τη συνέχεια του εγγράφου του Γ.Ε.Ν. που είχε αποσταλεί στο Επαρχείο Νάξου σχεδόν ένα χρόνο πριν (ΓΕΝ/Α2/ΙΥβ/Φ.542/532/99/21-5-99). Μέσα σε αυτό εξηγείται αναλυτικά, η διαδικασία που απαιτείται για τη νόμιμη και σωστή φωτοσήμανση των έργων κατά τη διάρκεια εκτέλεσής τους και έπειτα.
- 13-09-2000** (Φωτοσήμανση λιμένα) Το Επαρχείο Νάξου, αποστέλλει στην ΥΦ, έγγραφο (αρ. 733/13-09-2000), με το οποίο ζητά τη γνώμη της Υπηρεσίας περί «Οριστικής φωτοσήμανσης λιμένος Απόλλωνα». Στο έγγραφο φαίνεται να επισυνάπτεται και η σχετική μελέτη των έργων, όπως είχε ζητηθεί από την ΥΦ, στο ΥΦ/Φ.919.32698/2/99, έγγραφό της.
- 05-10-2000** (Φωτοσήμανση λιμένα) Η ΥΦ, απαντά με νέο έγγραφό της (ΥΦ/Φ.919.32698/6/99) στο Επαρχείο Νάξου, σχετικά με τις λεπτομέρειες της «οριστικής φωτοσήμανσης λιμένος Απόλλωνα Νάξου». Μάλιστα πέρα από τις τεχνικές λεπτομέρειες, αναφέρει και το κόστος του φωτιστικού μηχανήματος (5.350.000 δρχ.). Η τιμή αυτή ισχύει έως 31-01-2001.
- 23/01/2002** (Σκοπιμότητα) Το Τμήμα Αλιείας Νάξου (αρ. πρωτ. 1080) με έγγραφό του, γνωμοδοτεί σχετικά με τη μελέτη που είχε εκπονηθεί την περίοδο (1998-1999) από τον

κ. Μυλωνά Αλέξανδρο. Η γνώμη του εκτιμάται ότι ζητήθηκε για να καταστεί δικαιολογημένη η κατασκευή ενός αλιευτικού καταφυγίου.

**22/02/2002**  
(Μελέτη)  
Σχεδόν ένα μήνα μετά (21/2/2002) και τρία (3) ολόκληρα χρόνια αφού το Επαρχείο Νάξου είχε αποστείλει τη μελέτη (31/03/1999), συστάθηκε και συνεδρίασε η Ν.Ε.ΧΩ.Π.<sup>115</sup> Κυκλάδων. Η Επιτροπή αυτή, κατέληξε μεταξύ άλλων (χωρίς να το αιτιολογεί), ότι τα προτεινόμενα έργα δε θα επηρεάσουν δυσμενώς τον πρωτογενή τομέα.

Έτσι, η Διεύθυνση Αγροτικής Ανάπτυξης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, με έγγραφό της (1407/22-02-2002), γνωστοποίησε στο Επαρχείο Νάξου, τα πρακτικά της συνεδρίασης της Ν.Ε.ΧΩ.Π. Κυκλάδων.

**07-04-2003**  
(Σκοπιμότητα)  
Το Επαρχείο Νάξου, με το 367/7-4-03 έγγραφό του, διαβιβάζει το φάκελο του έργου, στο Τμήμα Αλιείας (του Επαρχείου Νάξου) για γνωμοδότηση.

**14-04-2003**  
(Σκοπιμότητα)  
Το Τμήμα Αλιείας του Επαρχείου, με το 233/14-4-03 έγγραφό του «συμφωνεί με προϋποθέσεις» για το έργο. Αιτιολογεί μάλιστα τη σύμφωνη γνώμη του, λέγοντας πως στο λιμάνι του Απόλλωνα έχουν έδρα 2 επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη, ενώ ελλιμενίζονται άλλα 20-30 ερασιτεχνικά αλιευτικά.

Τα έργα με τα οποία συμφωνεί, είναι αυτά που προτείνει η μελέτη που εκπονήθηκε το 1998 - 1999 από τον κ. Μυλωνά. Μέσα στις προϋποθέσεις συμφωνίας όμως, **θέτει μεταξύ άλλων, τη «ράμπα ανέλκυσης» μικρών σκαφών (που πράγματι έλλειπε) και την κατασκευή μικρού κτιρίου στη χερσαία ζώνη λιμένα, για χρήση γραφείων (τελωνείο αλιείας - Λ/Χ) - μικρής αποθήκης υλικών ψαράδων.**

**Ιούλιος 2003**  
Ακτομηχανική Μελέτη  
Πραγματοποιείται η εκπόνηση της Ακτομηχανικής μελέτης του έργου. Η ομάδα εργασίας της ακτομηχανικής μελέτης αποτελείτο από:

- Κυριάκο Σπυρόπουλο, Μ.Σc. Πολ. Μηχ/κος (Υπεύθυνος σύνταξης μελέτης) ΚΑΙ
- Γεώργιο Φουντούλη, Λιμενολόγος Πολ. Μηχ/κος ΕΜΠ (Υπεύθυνος αριθμητικής προσομοίωσης)

<sup>115</sup> Νομαρχιακή Επιτροπή Χωροταξίας Περιβάλλοντος Νομού Κυκλάδων

- Αύγουστος 2003**  
Μ.Π.Ε.,  
Ε.Π.Ο.
- Το «Γραφείο Περιβαλλοντικών και Γεωλογικών Μελετών» κ. Κωνσταντίνου Τζούφλα (Γεωλόγου Παν. Πατρών - Τοπογράφου), με μελετητή τον ίδιο, εκπονεί τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Σε αυτήν επισυνάπτεται και η προαναφερθείσα Ακτομηχανική Μελέτη.
- 12-08-2003**  
Μ.Π.Ε. &  
Ακτομηχανική  
Μελέτη  
Ε.Π.Ο.
- Η Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, εκδίδει έγγραφο σχετικά με τη Μ.Π.Ε. Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου (οικ. 2952/12-08-2003).
- 27-08-2003**  
Μ.Π.Ε. &  
Ακτομηχανική  
Μελέτη  
Ε.Π.Ο.
- Η διεύθυνση ΠΕ.ΧΩ. της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, εκδίδει έγγραφο (13854/27-8-2003), με το οποίο υπενθυμίζει σε αρμόδιες υπηρεσίες σχετικά με τις προθεσμίες και τις ενέργειες που προβλέπει το νομικό πλαίσιο να γίνουν, πριν την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων. Το έγγραφο απεστάλει:
- στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Νομού Κυκλάδων,
  - στη Δ/ση Πολεοδομίας - Περιβάλλοντος ΝΑ Κυκλάδων,
  - στη Διεύθυνση Λιμένων & Λιμενικών Έργων του ΥΕΝ και
  - στην ΚΑ' ΕΠΚΑ του Υπ. Πολιτισμού.
- Μαζί με το έγγραφο επισυνάπτεται και η Μ.Π.Ε. του έργου.
- 02-09-2003**  
(Σκοπιμότητα)
- Το Επαρχείο αποστέλλει έγγραφο (804/2-9-03) στον Επαγγελματικό Αλιευτικό Σύλλογο Νάξου Παράκτιας Αλιείας και στο Τμήμα Αλιείας, με θέμα «Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου για χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου», ζητώντας του να γνωμοδοτήσει για το έργο. Η εκ νέου αποστολή οφείλεται στο ότι το έργο άλλαξε μετά την Μ.Π.Ε..
- 10-09-2003**  
Μ.Π.Ε. &  
Ακτομηχανική  
Μελέτη  
**ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ**  
Ε.Π.Ο.
- Η ΚΑ' Εφορεία Προϊστορικών Κλασικών Αρχαιοτήτων (ΕΠΚΑ) του Υπ. Πολιτισμού, εκδίδει έγγραφο (αρ. πρωτ. 6622/10-9-03), με το οποίο δηλώνει προς την Περιφέρεια, πως «δεν έχει αντίρρηση» για την έγκριση της Μ.Π.Ε. του υπ' όψη έργου. Αυτή τη φορά συμπεριλαμβάνει στα έργα τα κρηπιδώματα, αλλά **παραλείπει και πάλι να αναφερθεί στον αντιπροσαμμωτικό μόλο, ο οποίος γίνεται επάνω στον αρχαίο μόλο.**

- 11-09-2003** Το Τμήμα β', Μελετών & Έργων, της Δ/σης Λιμενικών Υποδομών του ΥΕΝ, εκδίδει έγγραφο προς την Περιφέρεια (ΥΕΝ/8221.Τ51/05/03) με το οποίο, εγκρίνει τη Μ.Π.Ε. του έργου... «υπό προϋποθέσεις».
- Μ.Π.Ε. & Ακτομηχανική Μελέτη
- Ε.Π.Ο.
- 16-09-2003** Με το 472/16-9-03 έγγραφό του, το Τμήμα Αλιείας, απαντά για μία ακόμη φορά στο Επαρχείο σχετικά με το έργο. Αυτή τη φορά απαντά στο από 02-09-03 έγγραφο του Επαρχείου. Συνημμένα, περιλαμβάνει την από 14-4-03 παλαιότερη απάντησή του, καθώς και την απάντηση του Επαγγελματικού Αλιευτικού Συλλόγου Νάξου Παράκτιας Αλιείας.
- (Σκοπιμότητα)
- 24-09-2003** Το Δημοτικό Συμβούλιο του Δ. Δρυμαλίας Νάξου, εκδίδει ομόφωνη απόφαση (248/2003) με την οποία γνωμοδοτεί θετικά για τη Μ.Π.Ε. του έργου.
- Μ.Π.Ε. & Ακτομηχανική Μελέτη
- 26-09-2003** Με έγγραφό της (αρ. πρωτ:525), η Νομαρχία Κυκλάδων, διαβιβάζει στην Περιφέρεια Νοτ. Αιγαίου την 183/2003 απόφαση Νομαρχιακού Συμβουλίου Κυκλάδων, τη 248/2003 απόφαση του Δ.Σ. Δήμου Δρυμαλίας και τη Δ.Π.7189/2003 εισήγηση της Δ/σης Πολεοδομίας-Περιβ/ντος Ν.Α. Κυκλάδων. Όλα τα παραπάνω έγγραφα γνωμοδοτούν θετικά για το έργο. Σημειώνεται εδώ ότι η απόφαση 248/2003, δημοσιεύθηκε στις 29/09/2003, δηλαδή τρεις (3) ημέρες μετά.
- Μ.Π.Ε. & Ακτομηχανική Μελέτη
- Ε.Π.Ο.
- |   |   |
|---|---|
| <p><b>05-03-2004</b><br/>Έγκριση Περ/κών Όρων</p> | <p>Η Γ.Γ. Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου κ. Μάρθα Σημαντώνη, εκδίδει απόφαση (οικ.4641/5-3-04) με την οποία «Εγκρίνει τους Περιβαλλοντικούς Όρους (ΕΠΟ) για το έργο «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα - Βελτίωση Λιμένα Απόλλωνα - του Δήμου Δρυμαλίας, νήσου Νάξου, Νομού Κυκλάδων.»</p> |
|---|---|
- 31-03-2004** Στην εφημερίδα της Σύρου «Κοινή Γνώμη», δημοσιεύεται η από 29-03-2004, ανακοίνωση της Ν.Α. Κυκλάδων. Με αυτή, ανακοινώνεται πως εικοσιτέσσερις (24) ημέρες μετά, αναρτήθηκε η παραπάνω απόφαση ΕΠΟ, στον πίνακα ανακοινώσεων της Νομαρχίας...στη Σύρο.
- Ε.Π.Ο.
- Μάιος 2005** Μελετήθηκε το οικοδομικό τμήμα του έργου με τίτλο «Οριστική μελέτη αλιευτικού καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου» από το «αρχιτεκτονικό
- (Μελέτη)

εργαστήρι ε.λ.». Τα σχέδια του έργου είναι ως ακολούθως:

**A1:** Τοπογραφικό - Διάγραμμα Κάλυψης Κτιριακών Εγκαταστάσεων

**A2:** Κάτοψη Ισογείου - Δώματος Κτιριακών Εγκαταστάσεων.

**A3:** Τομή Α-Α - Τομή Β-Β, Όψη στο Νοτιά - Όψη στη Δύση - Όψη στην Ανατολή Κτιριακών Εγκαταστάσεων.

**A4:** Σχέδια Λεπτομερειών Κτιριακών Εγκαταστάσεων.

Μελετητές του έργου ήταν:

Αρχιτεκτονικά: Ειρήνη Λεβογιάννη - Αρχιτέκτων Μηχ/κος

Τοπογραφικά: Στέφανος Ζευγώλης - Τοπογράφος Μηχ/κος

Γεωτεχνικά: Κων/να Μάλλιου - Πολ/κός Μηχανικός

Λιμενικά: Γαϊτού Μαρία - Πολ/κός Μηχανικός

**Ιούλιος  
2005**  
(Μελέτη)

Με τίτλο έργου «Οριστική μελέτη αλιευτικού καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου», συντάσσεται Τεχνική Έκθεση που αφορά τις Κτιριακές Εγκαταστάσεις. Την έκθεση υπογράφει η αρχιτέκτων μηχανικός κα. Λεβογιάννη Ειρήνη.

**Σεπτέμβριος  
2005**  
(Μελέτη)

Η Πολ/κος Μηχ/κος Ε.Μ.Π., κα. Γαϊτού εκπονεί τα παρακάτω σχέδια:

Λ-03: Όψη - Εξοπλισμός Ανωδομής. (Έγινε τον Σεπτέμβρη - Ελέγχθηκε 21/12)

Λ-04: Κάτοψη Στρώσεων Τεχνητών Ογκολίθων (Έγινε τον Σεπτέμβρη - Ελέγχθηκε 21/12)

**10-09-2005**  
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ

Η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων (ΕΕΑ), εκδίδει έγγραφο (Φ4/3/2097/10-09-2005), με το οποίο φαίνεται να ζητά διευκρινήσεις από το Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας, της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων & Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Οι διευκρινήσεις εκτιμάται ότι αφορούσαν τον τρόπο γνωμοδότησης της ΕΕΑ ως προς τη μελέτη των έργων στο «Λιμάνι του Απόλλωνα». Δυστυχώς το έγγραφο δεν υπήρξε διαθέσιμο για επιβεβαίωση.

**20-09-2005**  
(Σκοπιμότητα)

Το Επαρχείο Νάξου αποστέλλει στη Δ/ση Αλιείας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, το 685/20-9-05 έγγραφό του, αιτώντας προφανώς γνωμοδότηση για το έργο και πιθανώς σχετική Τεχν. Έκθεση σκοπιμότητας του έργου.

**22-09-2005** Το Επαρχείο Νάξου αποστέλλει στη Δ/νση Γεωργικής Ανάπτυξης της Περιφέρειας, το 717/22-9-05 έγγραφό του, ζητώντας προφανώς γνωμοδότηση για το έργο.  
(Σκοπιμότητα)

**28-09-2005** Η Δ/νση Γεωργικής Ανάπτυξης της Περιφέρειας, απαντά στο παραπάνω έγγραφο του Επαρχείου, με την 13484/05 θετική γνωμοδότησή της.  
(Σκοπιμότητα)

**29-09-2005** Η Δ/νση Αλιείας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, με το 1379/05 έγγραφό της, κρίνει αναγκαίο το έργο. Ταυτόχρονα, δηλώνει πως σχετικά με την Τεχν. Έκθεση, καλύπτεται από το 472/16-9-2003 έγγραφο του Τμήματος Αλιείας του Επαρχείου Νάξου.  
(Σκοπιμότητα)

Την ίδια ημέρα, το Νομαρχιακό Συμβούλιο Κυκλάδων, συνεδριάζει και αποφασίζει ΟΜΟΦΩΝΑ (153/2005):

1. Τη θετική γνωμοδότησή του για την αναγκαιότητα και τη σκοπιμότητα κατασκευής του έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο στον Απόλλωνα της Νάξου, του Δήμου Δρυμαλίας».
2. Αυξάνει τον προϋπολογισμό του έργου στα 2.100.000 €.

**30-09-2005** Ο Νομάρχης Κυκλάδων, με το 2136/05 έγγραφό του, διαβιβάζει στην ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ για έλεγχο, την απόφαση 153/05 του Νομαρχιακού Συμβουλίου.

Το Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων κ.λπ., απαντά στην ΕΕΑ, με το ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/78820/4015 έγγραφο. Μεταξύ άλλων, λοιπόν, στο έγγραφο ζητάται η μέριμνα για τη διαβίβαση της μελέτης και των απόψεων της ΕΕΑ, στο Κεντρικό Αρχαιολογικό συμβούλιο (ΚΑΣ), δεδομένου ότι η περιοχή αποτελεί κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο. Το έγγραφο εκτός από την ΕΕΑ, στέλνεται και στην ΚΑ' ΕΠΚΑ.

**03-10-2005** Το Επαρχείο Νάξου με το 762/3-10-2005 έγγραφό του, ζητά από τη Δ/νση Θαλ. Αλιείας (Υπουργείο Αγροτ. Ανάπτυξης & Τροφίμων) και τη δική τους γνωμοδότηση για το έργο.  
(Σκοπιμότητα)

**11-10-2005** Η Δ/νση Θαλάσσιας Αλιείας, με τη σειρά της (188881/11-10-2005)  
(Σκοπιμότητα)

γνωμοδοτεί θετικά, για την αναγκαιότητα και τη σκοπιμότητα κατασκευής του έργου.

**14-10-2005** Η ΚΑ' ΕΠΚΑ, με τη σειρά της, απαντά στην ΓΔΑΠΚ, με το 8145/05 έγγραφό της. Σε αυτό αναφέρει πως:

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ

1. Έχουν απαντήσει στην Περιφέρεια από 10-09-2003 και απλώς, εκ παραδρομής δεν τους γνωστοποιήθηκε.

2. Το λιμάνι του Απόλλωνα δε γειτνιάζει με τον κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο του αρχαϊκού λατομείου με το ημίεργο άγαλμα Διονύσου.

Για άλλη μία φορά, στα έργα που θα πραγματοποιηθούν, δεν εξετάζεται ο αντιπροσαμμιτικός μόλος.

**18-10-2005** Το Πολεοδομικό Γραφείο Νάξου, μετά από αίτημα της Ν.Α. Κυκλάδων, με το Α.Ε. 400/2005 έγγραφό του, κοινοποιεί σε αυτή απόσπασμα του υπ' αριθ.

(Μελέτη)

368 πρακτικού της Τετραμελούς Επιτροπής Πολεοδομικού Αρχιτ. Ελέγχου του Π.Γ. Νάξου (ΕΠΑΕ). Η Ε.Π.Α.Ε. ενέκρινε την «Οριστική μελέτη αλιευτικού καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου» που εκπονήθηκε από τον Μάιο του 2005 έως και τον Ιούλιο του 2005. Μέλος της επιτροπής Ε.Π.Α.Ε. ήταν και μία εκ των μελετητών, η κα. Λεβογιάννη Ειρήνη (βλ. και εν. 4.5).

**25-10-2005** Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων με το ΤΥ/οικ.4997/2005 έγγραφό της, ζητά από το ΥΕΝ, να εγκρίνει τη μελέτη του έργου «Κατασκευή Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου» και **να ορίσει** την ίδια, ως Προϊσταμένη Αρχή, και το Τμήμα Εκτέλεσης Έργων αυτής, ως Διευθύνουσα Υπηρεσία για το συγκεκριμένο έργο.

(Σκοπιμότητα - Διαδικασία)

**02-11-2005** Το Επαρχείο Νάξου, αποστέλλει έγγραφο (Αρ. Πρωτ. 872) για την εκ νέου κοστολόγηση του φωτιστικού μηχανήματος (αυτόματος πυρσός). Η προηγούμενη κοστολόγηση δεν ισχύει αφού έχει περάσει η 31-01-2001 που όριζε η ΥΦ.

(Φωτισήμανση λιμένα)

**03-11-2005** Το νεοσύστατο (2001), Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου<sup>116</sup> με την 146/2005 απόφαση που εξέδωσε, εγκρίνει την οριστική μελέτη του έργου «Αλιευτικό

---

<sup>116</sup> <http://www.portofnaxos.com>

Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου» και ορίζει διευθύνουσα Υπηρεσία για την κατασκευή του έργου τη Δ/νση Τεχν. Υπηρ. Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων. Μάλιστα σε αυτή την απόφαση εκφράζονται για πρώτη φορά, ανησυχίες σχετικά με το ύψος του κυματοθραύστη και την αρχιτεκτονική δυσαρμονία του έργου, σε σχέση με τον υπόλοιπο οικισμό.

**07-11-2005** Τελικά, με το ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ41/90251/4416, έγγραφό της, **ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ** επανέρχεται η Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων κ.λπ., δηλώνοντας (εκ των υστέρων) πως ούτε αυτή έχει αντίρρηση για την Ε.Π.Ο. (η οποία έτσι και αλλιώς έχει δοθεί ήδη), ανακαλώντας επί της ουσίας το από 30/09 έγγραφό της.

**08-11-2005** Η ΥΦ απαντά στο Επαρχείο Νάξου, μέσω FAX (229/08-11-2005). Το νέο ποσό **(Φωτοσήμανση λιμένα)** είναι 16.346 € (5.569.900 δρχ.) και η κοστολόγηση αυτή ισχύει μέχρι τις 30-04-2006.

**09-11-2005** Το Επαρχείο Νάξου, αποστέλλει αίτημα στο Τμήμα Πυρασφάλειας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Ερμούπολης, με θέμα την επιθεώρηση πυρασφάλειας του έργου.

**14-11-2005** Η Διεύθυνση ΠΕ.ΧΩ. της Περιφέρειας Ν.Α., με το 16035/05 έγγραφό της, **(Αιγιαλός)** βεβαιώνει το Επαρχείο της Νάξου πως υπάρχει καθορισμένος αιγιαλός και παραλία για ολόκληρη την περιοχή του λιμενικού έργου. Αυτό το έγγραφο, εκτιμάται ότι καλύπτει τα ζητήματα που εσφαλμένα έθετε η «Προέγκριση Χωροθέτησης» του Νοέμβρη του 1999, όπου έλεγε σχετικά: «...να καθορισθεί αιγιαλός για το τμήμα του έργου που δεν έχει αιγιαλό.»

**15-11-2005** Το ΥΕΝ με την 8221.Τ51/04/05 απόφασή του, απαντά στο 4997/25-10-05, έγγραφο της Νομαρχίας και ορίζει ως Προϊσταμένη Αρχή, τη Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, με Διευθύνουσα Υπηρεσία το Τμήμα Εκτέλεσης Έργων αυτής. Επίσης για άλλη μία φορά απαντά διπλωματικά όσον αφορά στη μελέτη λέγοντας πως «συμφωνεί...με προϋποθέσεις» για το έργο. Ενδιαφέρον είναι το γεγονός, ότι ο προϋπολογισμός του έργου έχει φθάσει τα 3.377.628 € (δηλαδή πάνω από 1

δισεκατομμύριο δραχμές). Θυμίζουμε ότι το 1999, ο προϋπολογισμός του έργου ήταν μόλις 406.800.000 δρχ. (δηλαδή 1.193.837,12 €)

**16-11-2005** Η Τοπική Ένωση Δήμων & Κοινοτήτων Ν. Κυκλάδων, με το 1088/05 έγγραφό της, τροποποιεί τον προϋπολογισμό του έργου από 2.100.000 € σε 3.500.000 €. Είναι φανερό ότι τα ποσά δεν ταυτίζονται με αυτά του ΥΕΝ.

Μετά από ένα χρόνο και οκτώ (8) μήνες από την ΕΠΟ, η Περιφέρεια επανέρχεται, και με απόφασή της (Αρ. Πρωτ: 15924) συμπληρώνει την **4641/5-3-04** απόφαση Ε.Π.Ο.. Οι συμπληρώσεις σχετίζονται με τις αρχαιότητες και την αρχαιολογική Υπηρεσία. Είναι περισσότερο τυπικού χαρακτήρα, αφού πρακτικά δεν είναι εφικτός ο έλεγχος εφαρμογής τους.

Το Τμήμα Πυρασφαλείας, απαντά στο από 09-11-05 αίτημα του Επαρχείου Νάξου με το 7341 Φ.701.4/16-11-05 έγγραφό του. Σε αυτό επισυνάπτει έκθεση επιθεώρησης για το Έργο, ζητώντας να επανέλθει το Επαρχείο με νέα αίτηση για τον τελικό έλεγχο και τη χορήγηση πιστοποιητικού πυρασφαλείας, αφού προηγουμένως, ληφθούν όλα τα μέτρα πυρασφάλειας που αναφέρονται στη Έκθεση.

Την ίδια ημέρα με το παραπάνω έγγραφο του Τμήματος Πυρασφάλειας, το Επαρχείο, στέλνει στη Ν.Α. Κυκλάδων έγγραφο υπ' αριθ. 988/05 (ή 1034/05), με το οποίο αποστέλλεται η μελέτη ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων για το έργο. Παράλληλα, χωρίς να έχει λάβει υπόψη του την απάντηση του Τμήματος Πυρασφαλείας, το Επαρχείο διαβεβαιώνει την Νομαρχία ότι σχετικά με τη «μελέτη πυροπροστασίας» περιμένει απλώς την έγκρισή της. Μία έγκριση που την ίδια ημέρα φάνηκε πως δε δόθηκε.

Παράλληλα με τα παραπάνω, ο Μηχανολόγος Μηχ/κος ΕΜΠ, κ.Κοντόπουλος Μανόλης φαίνεται να συνέταξε:

1. Τεχνική Περιγραφή - Προδιαγραφές Η/Μ Εγκαταστάσεων.
2. Μελέτη Αποχέτευσης - Τεχν. Περιγραφή Εγκατάστασης Αποχέτευσης.
3. Μελέτη Ύδρευσης - Τεχν. Περιγραφή Εγκατάστασης Ύδρευσης.
4. Μελέτη Ηλεκτρολογικών - Τεύχος Υπολογισμών Εγκατάστασης.
5. Τιμολόγιο Μελέτης Η/Μ.

- 23-11-2005** Η μελέτη «Οριστική μελέτη αλιευτικού καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου» που είχε γίνει το Μάιο και αφού έχει ελεγχθεί (μέρος της) από την ΕΠΑΕ στις 18-10-05, συμπληρώνεται με τα ακόλουθα:
- Υ-1: Ύδρευση Γενική Οριζοντιογραφία
  - Υ-2: Ύδρευση Κτίριο Διοίκησης
  - Υ-3: Κατασκευαστικές Λεπτομέρειες Ύδρευσης - Φρεάτια
  - Υ-4: Σκάμματα Αγωγών
  - Α-2: Αποχέτευση - Κτίριο Διοίκησης
  - Η-1: Ηλεκτρικά - Γενική Οριζοντιογραφία
  - Η-2: Ηλεκτρικά - Κτίριο Διοίκησης
  - Η-3: Κατασκευαστικές Λεπτομέρειες Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων
  - Ο-1: Αποχέτευση Όμβριων
- (Μελετητής: Μανόλης Κοντόπουλος - Μηχανολόγος Μηχ/κος ΕΜΠ)
- Σ1: Ξυλότυπος Θεμελίωσης
- Σ2: Ξυλότυπος Θεμελίωσης Στάθμης 2
- (Μελετητής: Κουμερτά Κυριακή - Πολ/κος Μηχ/κος)
- Σημειώνεται πως στα περισσότερα από τα παραπάνω σχέδια το έργο είχε τίτλο «Καταφύγιο Αλιευτικών Σκαφών στον Απόλλωνα Νάξου», ενώ στα δύο τελευταία είχε τίτλο «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου».
- 24-11-2005** Το Επαρχείο Νάξου, με τα 962/05 & 963/05 έγγραφά του, ζητά από το Λιμενικό Ταμείο Νάξου, να πάρει σχετική απόφαση με τους υποδεικνυόμενους όρους δόμησης και τη χρήση γης για την κατασκευή κτιρίων 64,65μ<sup>2</sup> και ημιυπαίθριου χώρου 16,76μ<sup>2</sup> στην περιοχή του έργου, έως ότου αποφανθεί η Επιτροπή Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.).
- 30-11-2005** Το Επαρχείο Νάξου, με το 982/30-11-05 έγγραφό του, ζητά από τη Γ.Γ. Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, την έγκριση χρήσης γης & όρων δόμησης.
- 01-12-2005** Το Επαρχείο Νάξου, με το 991/1-12-2005 έγγραφό του, επανέρχεται γνωστοποιώντας στη ΓΓ Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, τη σύμφωνη γνώμη του Δ.Λ.Τ.Ν., που εν τω μεταξύ είχε αποφασιστεί με την 160/2005 απόφασή του.

**12-12-2005** Από τον Πολιτικό Μηχ/κό κ.Γαλανόπουλο Παναγιώτη, συντάχθηκαν οι Τεχνικές Προδιαγραφές του έργου.

**Δεκέμβριος 2005** Οι ίδιοι μελετητές που είχαν εκπονήσει την «οριστική μελέτη του 2005», τώρα φαίνεται να συμπληρώνουν με τα ακόλουθα σχέδια το έργο «Μελέτη Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Ν. Νάξου»:

Λ-01: Οριζοντιογραφία έργου - Θέση τυπικών διατομών.

Λ-02α: Τυπικές Διατομές 1 έως 7.

Λ-02β: Τυπικές Διατομές 8 έως 18.

Λ-03: Όψη - Εξοπλισμός Ανωδομής. (Έγινε τον Σεπτέμβρη - Ελέγχθηκε 21/12)

Λ-04: Κάτοψη Στρώσεων Τεχνητών Ογκολίθων (Έγινε τον Σεπτέμβρη - Ελέγχθηκε 21/12)

**19-12-2005** Συντάσσεται από τον Πολ/κο Μηχ/κο κ. Γαλανόπουλο Παναγιώτη, ο Φάκελος Ασφάλειας & Υγείας (Φ.Α.Υ.) και το Σχέδιο Ασφαλείας & Υγείας (Σ.Α.Υ.) του λιμενικού έργου.

Από τον κ. Γαλανόπουλο, συντάσσεται και η «Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων» σε σχέση με το έργο. Σε αυτή περιγράφονται πολλές λεπτομέρειες για τη διαδικασία κατασκευής.

**20-12-2005** Από τον ίδιο Μηχανικό, συντάσσεται και ο Προϋπολογισμός Μελέτης του (Οικονομικά) έργου, συνολικού κόστους 2.450.000 €. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι ο εν λόγω μηχανικός, δε φαίνεται να συμμετέχει στην ομάδα μελετητών του έργου. Κανονικά, τον προϋπολογισμό τον συντάσσει ο μελετητής μηχανικός, που στην προκειμένη περίπτωση είναι η κα. Γαϊτού Μαρία.

Την ίδια ημέρα συντάσσεται και το Τιμολόγιο Μελέτης έργου (Περιλαμβάνει το Τιμολόγιο Μελέτης Λιμενικών - Οικοδομών)

**29-12-2005** Δύο ημέρες πριν αλλάξει ο χρόνος, συνεδριάζει η Ε.Σ.Α.Λ., η οποία εγκρίνει ομόφωνα τις χρήσεις γης και τους όρους / περιορισμούς δόμησης που είχαν προταθεί. Θέτει όμως σαν βασική προϋπόθεση, την εκπόνηση μελέτης κυκλοφοριακής ρύθμισης πριν την έκδοση οικοδομικής άδειας, ώστε τα κτίρια να μην επηρεάζουν την κυκλοφορία στη Χερσαία Ζώνη Λιμένα.

- 04-01-2006** Η ΓΓΛΠ, με το 8216/01/06 έγγραφό της, διαβιβάζει στο ΔΛΤΝ και στο Επαρχείο την παραπάνω απόφαση της ΕΣΑΛ.
- 05-01-2006** Το Επαρχείο Νάξου με το 9/4-1-06, έγγραφό του, προτρέπει τις Τεχνικές Υπηρεσίες του αλλά και το Πολεοδομικό Γραφείο Νάξου, να προχωρήσουν σε έκδοση οικοδομικής άδειας, χωρίς αντίστοιχη κυκλοφοριακή μελέτη, όπως ρητά έθετε σαν όρο η ΕΣΑΛ.
- 12-01-2006** Μία εβδομάδα αργότερα, εκδίδεται από το Πολεοδομικό Γραφείο του Επαρχείου Νάξου, η οικοδομική άδεια του κτιρίου που εντάσσεται στο έργο «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου», εμβαδού 64,65μ<sup>2</sup>. Κυκλοφοριακή μελέτη δεν έχει προηγηθεί.
- Την ίδια ημέρα, το Επαρχείο Νάξου, με το 24/12-01-2006 έγγραφό του, αποστέλλει την εκδοθείσα 4/2006 οικοδομική άδεια στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου (της Περιφέρειας), στη Ν.Α. Κυκλάδων και στην Αιγαίο Ε.Π.Ε., προκειμένου να ενημερωθεί ο φάκελος «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα ν. Νάξου».
- 03-03-2006** Το έργο εντάσσεται στο ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 2000 - 2006, σύμφωνα με μεταγενέστερο έγγραφο που βρέθηκε, από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (ΕΥΔ) ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου.
- 24-03-2006** Στα τέλη Μαρτίου 2006, ο Πολιτικός Μηχανικός κ. Γαλανόπουλος, συντάσσει (Δημοπρασία) τη «Διακήρυξη Ανοιχτής Δημοπρασίας - Τύπου Β» του έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο στον Απόλλωνα Νήσου Νάξου», προϋπολογισμού 2.450.000 €.
- 14-04-2006** Μεγάλο μέρος της οριστικής μελέτης του έργου θεωρείται και εγκρίνεται εκείνη την ημέρα.
- 25-06-2006** Συντάσσεται η Αίτηση Ακυρώσεως - προσφυγή των 86 πολιτών, προς το (Προσφυγή ΣτΕ) Συμβούλιο της Επικρατείας, κατά εννέα (9) και πλέον διοικητικών πράξεων της Πολιτείας και με αίτημα την **ΑΚΥΡΩΣΗ** αυτών. (Αρ. κατάθ. 4230/2006)

- 25-07-2006** Συντάσσεται και κατατίθεται η αίτηση αναστολής των 86 πολιτών στο ΣτΕ με αριθμό καταθέσεως 1192/2006.
- 26-07-2006** Η Ν.Α. Κυκλάδων, υπογράφει με την εταιρεία «KIROΣ Α.Ε.», εργολαβική σύμβαση αξίας 2.073.428,98 με Φ.Π.Α. . Η τελευταία αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσης του έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο στον Απόλλωνα, Νήσου Νάξου». Το έργο, σύμφωνα με τη σύμβαση θα πρέπει να έχει τελειώσει σε 12 μήνες από την υπογραφή της (26-07-2007).
- 07-08-2006** Γίνεται κοινοποίηση της αίτησης αναστολής στους αρμόδιους φορείς.
- 17-08-2006** Λίγο πριν εγκατασταθεί ο εργολάβος, το ΣτΕ εκδίδει προσωρινή διαταγή διακοπής και απαγόρευσης των εργασιών για το λιμενικό έργο «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου».
- 22-08-2006** Κοινοποιείται η προσωρινή διαταγή κ.λπ. στους αρμόδιους φορείς.
- 04-10-2006** Κατατίθεται υπόμνημα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων, με σκοπό την αποτροπή της αναστολής των εργασιών. Η Επιτροπή αναστολών όμως, δεν εκδίκασε ποτέ την υπόθεση δεδομένης της ύπαρξης της προσωρινής διαταγής.
- 31-01-2007** Η εταιρεία “KIROΣ Α.Ε.” καταθέτει αίτηση διάλυσης της εργολαβικής σύμβασης που είχε πραγματοποιηθεί στις 26 Ιουλίου 2006. Σημειώνεται ότι δεν είχε προλάβει να εγκατασταθεί στην περιοχή.
- 24-05-2007** Η Νομαρχιακή Α. Κυκλάδων κάνει δεκτή την παραπάνω αίτηση και έτσι η σύμβαση διαλύεται.
- 28-05-2008** Έξι (6) φορείς, καταθέτουν στο ΣτΕ «Παρέμβαση», προσπαθώντας να συμβάλλουν, ώστε να μην ακυρωθούν οι διοικητικές πράξεις επτά (7) ετών και να γίνει κάποια στιγμή το έργο.
- 11-06-2008** Το Ε΄ Τμήμα του ΣτΕ, εκδίκασε την αίτηση ακυρώσεως του Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου. Η εισήγηση, πρότεινε να γίνει δεκτή η

αίτηση αυτή για τουλάχιστον δύο (2) από τους έξι (6) λόγους ακυρότητας που αναφέρει, ενώ ο εισηγητής επιφυλάχτηκε να εξετάσει και τον τρίτο (αρχαιολογικό) για τον οποίο είχαν προκύψει νέα στοιχεία (Έκθεση αρχαιολόγου κ.Σίμωνι για το αρχαίο λιμενικό έργο στην περιοχή).

**18-06-2008** Ο πληρεξούσιος δικηγόρος των 86 πολιτών, καταθέτει υπόμνημα που απαντά στους ισχυρισμούς της διοίκησης.

**2010+** Μέχρι και σήμερα, δεν έχει εκδοθεί η τελική απόφαση του ΣτΕ. Το έργο πρακτικά έχει ακυρωθεί εδώ και πολύ καιρό.

Με μία γρήγορη ματιά, ο φάκελος του έργου φαίνεται πλήρης. Αν μάλιστα κάποιος δεν τον εξετάσει με κριτικό πνεύμα ενδέχεται να θεωρήσει ότι όλα έχουν γίνει σύμφωνα με τους νόμους. Αν, όμως γίνει μία πιο προσεκτική εξέταση των στοιχείων, θα διαπιστωθούν πολλές παραβάσεις της νομοθεσίας αλλά και της επιστημονικής πρακτικής.

## 4.2. Περί «σκοπιμότητας» του έργου.

Από την έρευνα που έγινε, δεν εντοπίστηκε σαφές νομικό πλαίσιο, το οποίο να προβλέπει συγκεκριμένη μελέτη σκοπιμότητας ενός λιμενικού έργου. Πιθανός λόγος είναι ότι σε λιμενικά έργα και μεγάλα έργα υποδομής, προβλέπεται, ο προηγούμενος, ευρύτερος χωροταξικός σχεδιασμός.<sup>117</sup> Στα πλαίσια λοιπόν ενός ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού, ενδέχεται να περιλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας για τα επιτρεπόμενα έργα στις διάφορες περιοχές και επομένως να μην απαιτούνται σε μεταγενέστερα στάδια. Στο παράδειγμα όμως του Απόλλωνα, χωροταξικός σχεδιασμός δεν είχε προηγηθεί.

Ένας λόγος που πιθανόν να απαιτείτο μία - έστω υποτυπώδης - αιτιολόγηση υλοποίησης του έργου, θα μπορούσε να είναι οι κανονισμοί ένταξης στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Ν. Αιγαίου. Όπως και αν έχει, **το ενδιαφέρον εδώ, εστιάζεται στο χρόνο που υλοποιήθηκε η σχετική αλληλογραφία μεταξύ των υπηρεσιών, «περί σκοπιμότητας του έργου» καθώς και στο περιεχόμενο αυτής και όχι στο τυπικά νομικό ζήτημα.**

Για πρώτη φορά, λοιπόν, έγγραφο που φαίνεται να σχετίζεται με τη σκοπιμότητα του έργου, εντοπίζεται στις αρχές του 2002. Δυστυχώς το συγκεκριμένο έγγραφο με εκδότη το Τμήμα Αλιείας Νάξου, δεν κατέστη δυνατό να βρεθεί στην κατοχή του γράφοντος. Εκτιμάται ότι πρόκειται για έγγραφο που προέκυψε από τις υποδείξεις της Δ/σης Θαλ. Αλιείας, του Υπ. Γεωργίας, οι οποίες επίσης εκτιμάται ότι είχαν γίνει με το 288321/25-9-2001 έγγραφό της. Ανεξάρτητα όμως με το τι πληροφορίες περιείχαν τα παραπάνω έγγραφα, είναι τουλάχιστον «σπατάλη χρόνου» (αν όχι λογικό λάθος), το να **εξετάζεται η σκοπιμότητα ενός έργου, 4 χρόνια αφού έχει υλοποιηθεί και προωθηθεί η μελέτη του (1998-1999 με 2001-2002), όσο πρόχειρη και αν ήταν αυτή.**

Παρ' όλα αυτά, το Επαρχείο Νάξου επέμεινε. Έτσι το Τμήμα Αλιείας του Επαρχείου, στις 14-04-2003 εξέδωσε έγγραφο (233/14-4-03) το οποίο αιτιολογεί επιγραμματικά τη σκοπιμότητα του έργου. Σύμφωνα λοιπόν με αυτό το έγγραφο στο λιμάνι του Απόλλωνα, είχαν έδρα εκείνη την εποχή 2 επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη ενώ 20 - 30 ερασιτεχνικά αλιευτικά ελλιμενίζονται στο «λιμένα» του Απόλλωνα. Στο έγγραφο, βέβαια δεν αναφέρεται ποιες είναι οι πηγές αυτών των στοιχείων, ούτε μνημονεύονται συγκεκριμένες επαγγελματικές άδειες αλιείας, παρ' ότι ο αριθμός τους ήταν ελάχιστος.

Ο προβληματισμός αυτός σχετικά με την αξιοπιστία των δεδομένων του τμήματος αλιείας εντείνεται με το 472/16-9-2003 μεταγενέστερο έγγραφό του. Μόλις πέντε (5) μήνες

<sup>117</sup>Σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος και τη σχετική νομοθεσία (βλ. ενότητα 1.1.1.)

αργότερα, το Τμήμα Αλιείας, επανέρχεται με νέο έγγραφο, στο οποίο τα 2 επαγγελματικά αλιευτικά, αυξήθηκαν σε 4-5 και τα 20-30 ερασιτεχνικά αλιευτικά, μειώθηκαν σε 15-20. Η ποσοτική αυτή αλλαγή των σκαφών γεννά υποψίες σε σχέση με την αξιοπιστία αυτών των «καίριων» δεδομένων για τη σκοπιμότητα του έργου. Εντύπωση προκαλεί και το γεγονός ότι τα επαγγελματικά σκάφη τα οποία είναι δηλωμένα τουλάχιστον στις τοπικές λιμενικές αρχές, δεν ήταν σαφής αριθμός (Έπρεπε να είναι ή 4 ή 5 και όχι 4-5).

Η παραπάνω ύποπτη αυξομείωση των αλιευτικών σκαφών, σε συνδυασμό με τη γνώση των προσφευγόντων ότι στην πραγματικότητα, ουδέποτε έχουν δει επαγγελματικό αλιευτικό σκάφος στην περιοχή, τους οδήγησε στην αναζήτηση συγκεκριμένων στοιχείων<sup>118</sup> από το ίδιο το Τμήμα Αλιείας. Όπως αποδείχθηκε, η ανησυχία για την αξιοπιστία των δεδομένων ήταν απόλυτα δικαιολογημένη. Οι άδειες που παρουσιάστηκαν επίσημα ήταν τέσσερεις<sup>119</sup>. Από αυτές, οι δύο ανήκαν σε μόνιμους κάτοικους Αθηνών (και όχι Απόλλωνα), ενώ η τρίτη ανήκε σε μόνιμο κάτοικο Απόλλωνα, ο οποίος ΔΕΝ δηλώνει επαγγελματίας αλιέας και η τέταρτη σε μόνιμο κάτοικο Απόλλωνα, ιδιοκτήτη τοπικού εστιατορίου, ο οποίος δεν πουλά ψάρια και ψαρεύει μόνο όταν δε λειτουργεί το εστιατόριό του. Δεν υπήρχε δηλαδή ντόπιος πληθυσμός που εξαρτιόταν επαγγελματικά – βιοποριστικά, από την ύπαρξη ή όχι, ενός αλιευτικού καταφυγίου στην περιοχή<sup>120</sup>.

Με αυτά τα πλασματικά στοιχεία λοιπόν, το Επαρχείο, προσπαθούσε να αποσπάσει χρηματοδοτήσεις «Αλιευτικού Καταφυγίου» από το ΠΕΠ Ν.Αιγαίου και κατά συνέπεια από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Έτσι με την υλοποίηση του έργου, το Επαρχείο και η Νομαρχία διακινδύνευαν, την επιστροφή της επιχορήγησης και την επιβολή προστίμων, στην περίπτωση που αργότερα, ενδιαφερόμενοι πολίτες, προσέφευγαν στο Ευρωπαϊκό δικαστήριο.

Πέραν των παραπάνω αριθμητικών στοιχείων, το 472/16-9-2003 έγγραφο του τμήματος αλιείας απარიθμεί αναλυτικότερα, τα «οφέλη» της κατασκευής ενός αλιευτικού καταφυγίου στην περιοχή. Τα «οφέλη» αυτά όμως, δεν τεκμηριώνονται με κανένα τρόπο (π.χ. «αποσυμφόρηση του λιμανιού της Νάξου», «οικονομική ανάπτυξη της περιοχής») ή είναι προφανή για ένα οποιοδήποτε σωστά σχεδιασμένο λιμενικό έργο («ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών»).

<sup>118</sup> Αίτηση 380/16-06-2006 Λεβιογιάννη Νικολάου του Αντωνίου με θέμα «Χορήγηση Στοιχείων»

<sup>119</sup> Η απάντηση του Τμήματος Αλιείας του Επαρχείου, στην από 16-06-2006 αίτηση, δόθηκε με χαρακτηριστική καθυστέρηση 4 μηνών (ο νόμος προβλέπει μέγιστο χρονικό περιθώριο απάντησης σε πολίτες τον 1 μήνα) και είχε αριθμό πρωτοκόλλου 595/10-10-2006.

<sup>120</sup> Ακόμα ένα στοιχείο που αποδεικνύει ότι ο Απόλλωνας ουδέποτε αποτελούσε τόπο Αλιείας, είναι το συνημμένο βίντεο στον οπτικό δίσκο της εκπομπής «Μένουμε Ελλάδα» (16-06-2009 «Οδοπορικό στον Απόλλωνα»), όπου ντόπιος κάτοικος αποκαλύπτει ότι η κύρια ασχολία των κατοίκων ήταν η γεωργία.

Λαμβάνοντας λοιπόν, υπ' όψη, τα παραπάνω έγγραφα (233/14-4-03 & 472/16-9-03) του Τμήματος Αλιείας Νάξου, η Ν.Α. Κυκλάδων<sup>121</sup> και η Περιφέρεια Ν. Αιγαίου<sup>122</sup> γνωμοδοτούν θετικά για το έργο. Η Δ/ση αλιείας μάλιστα, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, δηλώνει στο έγγραφό της, ότι δε θα πραγματοποιήσει τεχνική έκθεση, διότι την «καλύπτει» το 472/16-9-03 έγγραφο του Τμήματος Αλιείας.

Θετική γνωμοδότηση «για την αναγκαιότητα και σκοπιμότητα του έργου», εξέδωσαν το Νομαρχιακό Συμβούλιο Κυκλάδων<sup>123</sup> και η Δ/ση Θαλάσσιας Αλιείας<sup>124</sup> του Υπ. Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων. Αυτές οι υπηρεσίες, αν και δε μνημονεύουν σαφώς, τα έγγραφα του Τμήματος Αλιείας του Επαρχείου, γνωμοδοτούν θετικά «έχοντας υπόψη την αλιευτική δραστηριότητα της περιοχής» καθώς και τις θετικές γνωμοδοτήσεις των παραπάνω (και όχι μόνο) υπηρεσιών. **Είναι χαρακτηριστικό ότι πουθενά δεν τεκμαίρεται η εν λόγω «αλιευτική δραστηριότητα της περιοχής».**

Αξίζει τέλος να αναφερθεί η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και η Ακτομηχανική Μελέτη, σε σχέση με τη σκοπιμότητα του έργου. Καταρχάς στην ενότητα 1.1. της Ακτομηχανικής Μελέτης, δηλώνεται σαφώς ότι «*Η σκοπιμότητα των έργων και η λειτουργική διάταξή τους, δεν αποτέλεσαν αντικείμενο της παρούσας μελέτης*». Αυτό -σε ένα βαθμό- είναι φυσιολογικό για την Ακτομηχανική Μελέτη. Εξάλλου δεν είναι αντικείμενο της Ακτομηχανικής, το να ερευνήσει αν υπάρχει αλιεία στην περιοχή.



**Εικόνα 34:** Ο κόσμος περιμένει να επιβιβαστεί στις βάρκες (δεξιά) για το βαπόρι "Μοσχάνθη", το οποίο **αγκυροβολεί αρόδου** (Απόλλωνας 1947).

Πηγή: Ημερολόγιο Συλλόγου Απολλωνιατών Νάξου.

Η ενότητα 1.3., όμως της Μ.Π.Ε., έχει τίτλο «*Ιστορικό και σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου*» και κατά συνέπεια είναι αντικείμενό της μία τέτοιου είδους έρευνα. Στην έκτη (6) σελίδα λοιπόν, της Μ.Π.Ε., αντίθετα με ότι κανείς θα

περίμενε, αναπτύσσεται ελαφρά διαστρεβλωμένη η ιστορία της περιοχής και χωρίς τεκμηρίωση ή αναφορά στις πηγές από τις οποίες αντλήθηκαν οι ανακριβείς πληροφορίες. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι «κύρια ασχολία ήταν η αλιεία και κατά δεύτερο λόγο η

<sup>121</sup> 1379/29-9-2005

<sup>122</sup> 13484/28-9-2005

<sup>123</sup> Απόφαση 153/2005, 10ης συνεδρίασης 2005 (29-09-2005)

<sup>124</sup> Γνωμοδότηση 188881/11-10-2005

καλλιέργεια κηπευτικών», γεγονός που με βάση φωτογραφικό υλικό και συνεντεύξεις παλαιών κατοίκων, δεν αληθεύει. Αναφέρει επίσης ότι τη δεκαετία του 1970, σχετικά μεγάλα σκάφη προσάραζαν στο λιμένα. Γεγονός επίσης αναληθές, αφού υπάρχει φωτογραφικό υλικό της εποχής, που δείχνει τέτοιου είδους σκάφη να βρίσκονται αρόδου (στα ανοιχτά) και βάρκες να μεταφέρουν τους επιβάτες από και προς την ακτή (βλ. προηγούμενη φωτο).

Η μεγαλύτερη ανακρίβεια όμως έχει σχέση με την προσάμμωση της λιμενολεκάνης. Στην ίδια ενότητα, η προσάμμωση της λιμενολεκάνης, αποδίδεται στην καταστροφή (και όχι στην κατασκευή) του κυματοθραύστη, σε συνδυασμό με τη μεταφορά της άμμου από τα κύματα του λιμένα, χωρίς να αναφέρεται ο παρακείμενος χείμαρρος. Κατά συνέπεια και σύμφωνα με το μελετητή, προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα ότι η «μελλοντική επέκταση και επισκευή του λιμένα, θα συντελέσει τα μέγιστα...» στην ανάπτυξη της περιοχής.



Εικόνα 35: Βάρκες εντός του όρμου του Απόλλωνα, που μεταφέρουν επιβάτες.  
Πηγή: <http://komiaki.ning.com>

Πρόκειται λοιπόν, για μία συντονισμένη και βεβιασμένη προσπάθεια όλων των υπηρεσιών να καταστήσουν σκόπιμο, ένα άσκοπο αλιευτικό καταφύγιο. Ένα αλιευτικό καταφύγιο που τυπικά φαίνεται να εξυπηρετεί

μόνο ένα επαγγελματικό αλιευτικό σκάφος μόνιμου

κάτοικου. Δεν είναι δυνατό να προσδιοριστούν οι αιτίες που οδήγησαν περισσότερες από 5 υπηρεσίες του κράτους, να θεωρήσουν απαραίτητη την κατασκευή ενός αλιευτικού καταφυγίου στον Απόλλωνα Νάξου. Δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί η αιτία που ακόμα και η Μ.Π.Ε., στα πλαίσια της σκοπιμότητας, δε φρόντισε να συγκρίνει το πλήγμα που θα δημιουργούσε στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, η κατασκευή ενός αλιευτικού καταφυγίου, σε έναν κατεξοχήν κολυμβητικό όρμο, ο οποίος μάλιστα είναι μοναδικός σε ολόκληρη τη βορειοανατολική Νάξο.

Είναι γεγονός όμως ότι παρόμοιοι λανθασμένοι χειρισμοί και εκτιμήσεις της Πολιτείας έχουν καταστρέψει άλλες περιοχές και μάλιστα της Νάξου. Συγκεκριμένα, την ίδια προχειρότητα και επιπολαιότητα έχει επιδείξει η Πολιτεία, στο Αλιευτικό Καταφύγιο της περιοχής «Καλαντός», στο Νότιο άκρο της Νάξου. Εκεί το Αλιευτικό Καταφύγιο έγινε.

Σήμερα (2010) μάλιστα, χρησιμοποιείται από ελάχιστα σκάφη (όχι αλιευτικά) συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου. Ο παρακείμενος χείμαρρος δημιουργεί προβλήματα προσάμμωσης και η περιοχή, έπαψε να είναι επισκέψιμη κολυμβητική παραλία.

### 4.3. Περί Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.)

Η Μ.Π.Ε. και το περιεχόμενο αυτής, καθορίζονται από τα άρθρα 2 και 3 του Νόμου 3010/02 τα οποία είναι αναθεωρήσεις των αντίστοιχων άρθρων 4 και 5 του Νόμου «Για την προστασία του περιβάλλοντος (Ν.1650/86). Το ειδικότερο Περιεχόμενο της Μ.Π.Ε., καθορίζεται από τα άρθρα 6 και 7 της ΚΥΑ 69269/5387/90 καθώς και από τους Πίνακες 1-3 του άρθρου 16, της ίδιας απόφασης.

Άλλο ένα στοιχείο που καθορίζει το περιεχόμενο της Μ.Π.Ε. είναι η κατηγορία και η ομάδα του έργου. Αυτά προσδιορίζονται από τον πίνακα 3 της παρ.1, του άρθρου 3 της απόφασης ΗΠ.15393/2332/02 (Περί Κατάταξης έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες, Μ.Π.Ε.). Με βάση, λοιπόν, τον συγκεκριμένο πίνακα, το έργο ανήκει στην «Πρώτη Κατηγορία» και στην «Υποκατηγορία Νο2». Εκεί ανήκουν τα «Αλιευτικά Καταφύγια με Λιμενολεκάνη <5ha και συνολικό μήκος προσήνεμου και υπήνεμου μόλου και εσωτερικών κρηπιδωμάτων <1000m.»

Η Μ.Π.Ε. του έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου» έγινε τον Αύγουστο του 2003. Μελετητής ήταν ο κ.Τζούφλας Κων/νος, το όνομα του οποίου, παραδόξως, μνημονεύεται ήδη από το 1999 στην Προέγκριση Χωροθέτησης του έργου. Στην προηγούμενη ενότητα («Περί σκοπιμότητας του έργου») σχολιάστηκε η στρεβλή και επιτηδευμένη παρουσίαση (από τη Μ.Π.Ε.) της ιστορίας και των δεδομένων της περιοχής, προκειμένου να κριθεί το έργο σκόπιμο.

Συχνά εκφράζονται συμπεράσματα και απόψεις του μελετητή, χωρίς να τεκμηριώνονται με επιχειρήματα ή αριθμητικά δεδομένα. Μάλιστα είναι μεμονωμένες οι περιπτώσεις που αναφέρονται οι πηγές των δεδομένων της μελέτης. Στις επόμενες υποενότητες, γίνεται προσπάθεια προσδιορισμού ορισμένων ακόμα βασικών ελλείψεων της μελέτης, που καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την έκβαση του έργου. Η προσπάθεια αυτή είναι ενδεικτική, εστιάζει στις επιδράσεις του έργου στο περιβάλλον και σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί ενδελεχή εξέταση της Μ.Π.Ε., η οποία θα αποτελούσε από μόνη της μία διπλωματική εργασία.

### 4.3.1. Η έλλειψη εναλλακτικών λύσεων.

Στην παρ.5.1. του Πίνακα 1 του άρθ.16 της ΚΥΑ 69269/5387/90 αναφέρονται τα ακόλουθα:

*«Σύντομη περιγραφή των τυχόν εναλλακτικών λύσεων οι οποίες εξετάστηκαν ως προς:*

- Την τεχνολογία και τις μεθόδους κατασκευής και λειτουργίας του έργου ή της δραστηριότητας.*
- Τους τρόπους επεξεργασίας και διάθεσης των τυχόν στερεών, υγρών και αερίων αποβλήτων ή άλλων απορριμμάτων της εγκατάστασης.*

*Στην περιγραφή θα αναφέρονται και οι λόγοι απόρριψης των εναλλακτικών λύσεων.»*

Στο Αλιευτικό Καταφύγιο του Απόλλωνα και συγκεκριμένα στην ενότητα 1.5 της Μ.Π.Ε. γράφεται ρητά ότι *«δεν προτείνονται από τη μελέτη εναλλακτικές λύσεις που να αφορούν το έργο»*. Η συγκεκριμένη «λύση», δηλαδή προτείνεται ως το μοναδικό λιμενικό έργο που μπορεί να γίνει στην περιοχή.

- Δεν εξετάστηκαν εναλλακτικές θέσεις του κυματοθραύστη.
- Δεν εξετάστηκαν εναλλακτικές διευθύνσεις του. Αυτές ήταν απλές εναλλακτικές, που σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες ακτομηχανικές μελέτες, θα μπορούσαν να αποδώσουν τα μέγιστα ως προς την επίλυση του προβλήματος της περιοχής, με ταυτόχρονη αποφυγή της προσάμμωσης.
- Δεν εξετάστηκαν εναλλακτικοί τύποι κυματοθραύστη, όπως είναι οι βυθισμένοι κυματοθραύστες.
- Δεν εξετάστηκε ποτέ, η αξιοποίηση του γειτονικού όρμου «Αφόρμους», ο οποίος ούτως ή άλλως δε χρησιμοποιείται ευρέως από λουόμενους.
- Δεν εξετάστηκε - έστω για να απορριφθεί - ούτε η μηδενική λύση, δεδομένου ότι στην πραγματικότητα, τουλάχιστον η καταστροφή των παραλιακών κτισμάτων οφείλεται και στο ότι βρίσκονται στα όρια του αιγιαλού και εντός της ζώνης παραλίας<sup>125</sup>.

Κανονικά, δηλαδή, η «λύση» που προτείνει η μελέτη, δε θα έπρεπε καν να προτείνεται, αφού ο υφιστάμενος μισοβυθισμένος κυματοθραύστης τον οποίο σκοπεύει να

<sup>125</sup> Βλ. ενότητα 2.5.2. Η παραβίαση του «Αιγιαλού και της παραλίας»

επισκευάσει η Πολιτεία, είναι βεβαιωμένα αποτέλεσμα ανύπαρκτου σχεδιασμού και παράνομης κατασκευής. Αυτά βεβαιώνονται από το ΑΝ/4β/Φ.188/127/20-04-1976, το ΓΕΝ/Α2/ΙΥβ/544.5/671/97 και το ΓΕΝ/Α2/Ιε/542/532/99 έγγραφο του Πολεμικού Ναυτικού. Παρ' όλα αυτά δε λήφθηκε υπ' όψη κανένα από αυτά τα έγγραφα που μαρτυρούν τις πραγματικές αιτίες του προβλήματος.

#### **4.3.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα εξ αιτίας του έργου.**

Η Μ.Π.Ε., παρουσιάζει σοβαρές παραλείψεις και στον τομέα των πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τις οποίες υποτίθεται πως ερευνά. Συγκεκριμένα στην ενότητα 2.2. της μελέτης και στα Κεφάλαια 7 & 8 παρατηρούνται τα ακόλουθα:

##### **4.3.2α. Ρύποι των σκαφών που θα κατασκευάσουν και θα κάνουν χρήση του λιμένα.**

Σε σχέση με τους ρύπους των σκαφών εντός του όρμου (λάδια, πετρέλαια, ακαθαρσίες), ο μελετητής δε δείχνει να ανησυχεί. Αντίθετα μάλιστα, δεν προτείνει λύση, αφού όπως γράφει, οι ρύποι των σκαφών «μπορούν να περιοριστούν σημαντικά με την κατάλληλη μέριμνα από τον κατασκευαστή του έργου (κατά την κατασκευή αυτού) και από τους ιδιοκτήτες των διαφόρων σκαφών (κατά τη λειτουργία του έργου). Η μελέτη, δηλαδή, επαφίεται στην «καλή διάθεση» και «μέριμνα» των χρηστών του έργου.

##### **4.3.2β. Το χρόνιο αποχετευτικό πρόβλημα της περιοχής.**

Σε σχέση με το αποχετευτικό σύστημα η Μ.Π.Ε., λειτουργεί εις βάρος του περιβάλλοντος. Αντίθετα με την πραγματικότητα και σύμφωνα με τη μελέτη, το αποχετευτικό πρόβλημα του Απόλλωνα «έχει λυθεί», μετά την εγκατάσταση και λειτουργία, οργανωμένης μονάδας επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων (Βιολογικός Καθαρισμός - ΒΙΟ.ΚΑ.).

Στην πραγματικότητα, η μονάδα αυτή, έχει κατασκευαστεί από το Επαρχείο της Νάξου εντελώς παράνομα την περίοδο 1992-93. Η κατασκευή της έγινε χωρίς οποιαδήποτε

αδειοδότηση, εντός της θάλασσας και της ζώνης αιγιαλού, γεγονός που δηλώνεται ξεκάθαρα σε έγγραφα του ΓΕΝ<sup>126</sup>. Το πρόβλημα όμως δεν εντοπιζόταν μόνο τυπικά στο «παράνομο» της κατασκευής. Το έργο ήταν προφανές ότι είχε κατασκευαστεί σε μη κατάλληλη θέση. Η θάλασσα λοιπόν, εισχωρούσε στην κατασκευή υπόγεια και υπέργεια (κυματισμοί) και κατέστρεφε τα μηχανήματα επεξεργασίας λυμάτων<sup>127</sup> καταργώντας επί της ουσίας οποιαδήποτε βιολογική επεξεργασία. Το αποτέλεσμα ήταν να εκβάλλουν τα λύματα ανεπεξέργαστα, δίπλα στον όρμο του Απόλλωνα.

Η ρύπανση που προκαλούταν ήταν αντιληπτή ακόμα και από τις ανθρώπινες αισθήσεις. Συγκεκριμένα, αρκετές φορές τη νύχτα υπήρχε δυσοσμία σε μεγάλο μέρος του παραλιακού τμήματος του οικισμού. Όπως φάνηκε μερικά χρόνια αργότερα, οι αρχές γνώριζαν το πρόβλημα και φρόντιζαν να «αδειάζουν» τις δεξαμενές λυμάτων τη νύχτα ώστε, μέχρι το πρωί, να μην είναι ορατή και εύκολα αντιληπτή η ρύπανση του όρμου. Άλλωστε η δυσοσμία θα μπορούσε να προέρχεται και μέσα από τις ίδιες τις εγκαταστάσεις.

Το πρόβλημα, λοιπόν, αν και ήταν γνωστό στις τοπικές αρχές, αποσιωπούταν μεθοδικά από τις ίδιες και τον τοπικό τύπο. Η μεθοδικότητα ήταν τέτοια, που επί δεκαετίες οι αρχές παραπληροφορούσαν το κοινό, παρουσιάζοντάς το πρόβλημα, σαν περιστασιακή βλάβη η οποία κάθε φορά επισκευαζόταν. Αυτή η τακτική εφαρμόζεται μέχρι και σήμερα (2010) με σαφώς λιγότερη επιτυχία.



Εικόνα 36: Εκβολή ανεπεξέργαστων λυμάτων & λυματολάσπης στην θαλάσσια περιοχή του Απόλλωνα (Αύγουστος 2007).

Η πρώτη φορά που το αποχετευτικό πρόβλημα έγινε ευρέως γνωστό, ήταν το 2007. Από τότε μεγάλο μέρος της κοινωνίας, έπαψε να πιστεύει τις δηλώσεις των τοπικών Αρχών «περί επισκευής του ΒΙΟ.ΚΑ.». Τον Αύγουστο εκείνης της χρονιάς, κάτοικοι της περιοχής που υπέφεραν από τη δυσοσμία για χρόνια, κατάφεραν να

απαθανατίσουν με το φως της ημέρας, τα λύματα τη στιγμή που εξέβαλαν στη θάλασσα. Παράλληλα, κλήθηκε το λιμεναρχείο Νάξου και προωθήθηκαν οι αυτεπάγγελτες διαδικασίες (μηνύσεις του λιμεναρχείου κατά του Δημάρχου κ.λπ.).

<sup>126</sup> Βλ. ενότητα 3.2.1. Τα διαδοχικά «λάθη» καθορισμού των γραμμών αιγιαλού & παραλίας.

<sup>127</sup> Το γεγονός αυτό, σήμερα επιβεβαιώνεται και από δημόσια έγγραφα υπηρεσιών. Ένα από αυτά είναι το πρόσφατο έγγραφο του Δήμου Δρυμαλίας με αρ. πρωτ. 1469/04-03-2009.

Από το 2007 μέχρι και σήμερα (2010), εκκρεμούν τουλάχιστον 3 δικογραφίες<sup>128</sup> για βεβαιωμένη από τις αρχές, ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του Απόλλωνα, εις βάρος του πρώην Δημάρχου Δρυμαλίας και του πρώην υπεύθυνου της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου. Παράλληλα, η Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος, εισηγήθηκε πρόστιμο ύψους 7000 ευρώ στο Δήμο Δρυμαλίας Νάξου<sup>129</sup> για τη μη σύννομη και επιβλαβή για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, λειτουργία του ΒΙΟ.ΚΑ. Απόλλωνα. Το πρόστιμο επιβλήθηκε στο Δήμο, αργότερα και όπως ορίζει ο Νόμος, από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων.

Όλα τα παραπάνω χρόνια -όπως φαίνεται- προβλήματα σε σχέση με το αποχετευτικό σύστημα του οικισμού του Απόλλωνα, θα μπορούσαν να έχουν εντοπιστεί από τον Μελετητή της Μ.Π.Ε. του Αλιευτικού Καταφυγίου. Αντίθετα όμως, ο μελετητής λειτούργησε άκριτα απέναντι στις τοπικές αρχές, αντιεπιστημονικά και αντιεπαγγελματικά, αφού δεν έλαβε υπ' όψη του ούτε τα έγγραφα του ΓΕΝ εκείνης της εποχής, που αναφέρονταν σε παράνομα έργα εντός του αιγιαλού και λανθασμένη χάραξη αιγιαλού.

#### **4.3.2γ. Οι στάθμες θορύβου.**

Η παρ.5.3.9. του Πίνακα 1 του άρθ. 16 της ΚΥΑ 69269/5387/90 αναφέρει τα ακόλουθα:

*«α) Αναμενόμενα επίπεδα θορύβου (dBA) κατά τη λειτουργία (κανονική και εντατική, ημέρα και νύχτα) της εγκατάστασης σε χαρακτηριστικά σημεία του ορίου της ιδιοκτησίας της.*

*β) Χαρακτηριστικά θορύβου.*

*θα αναφέρεται αν ο θόρυβος είναι συνεχής ή όχι. Αν ο θόρυβος δεν είναι συνεχής, πόσο διαρκεί όταν εμφανίζεται. Τι ποσοστό του συνολικού χρόνου καλύπτει ο θόρυβος ο οποίος ακούγεται κατά τη νύχτα και την ημέρα.*

<sup>128</sup> Η τελευταία δικογραφία, σχηματίστηκε στις 18-08-2010. Η εκδίκαση της 1<sup>ης</sup> δικογραφίας του 2007, έχει οριστεί στις 07-12-2011.

<sup>129</sup> Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε./ΕΥΕΠ/οικ.12630/04-12-2008

θα περιγράφεται αν ο παραγόμενος θόρυβος της ημέρας και της νύχτας έχει ειδικά χαρακτηριστικά πχ. γδούπους, εκρήξεις κλπ. και αν είναι τέτοια ώστε να προσελκύουν την προσοχή, καθώς επίσης και αν περιέχει ορισμένους ενδιάκριτους συνεχείς τόνους (πχ. συριγμούς, βόμβους κλπ.). Παρόμοιες πληροφορίες θα δίνονται για τις περιόδους εντατικής λειτουργίας.

γ) Προβλεπόμενα μέτρα ελέγχου του θορύβου, πχ. πρόληψη των θορύβων στην πηγή.»

Είναι ξεκάθαρο, ότι ο Μελετητής, για άλλη μία φορά δεν τηρεί το νόμο, ως όφειλε. Έτσι στις ενότητες 2.2., 7.2. και 8.2., δεν αναφέρει πουθενά τα αναμενόμενα επίπεδα θορύβου. Δεν αναφέρει επίσης τα χαρακτηριστικά του θορύβου. Αντίθετα, καταλήγει σε αυθαίρετα -μη ποσοτικοποιημένα- συμπεράσματα, τα οποία στις περισσότερες των περιπτώσεων απαλλάσσουν το έργο από οποιαδήποτε αξιολογη ηχητική ρύπανση. Ακόμα και για τα προβλεπόμενα μέτρα ελέγχου του θορύβου, δεν αναφέρει κάτι συγκεκριμένο. Αντίθετα παραπέμπει σε σχετικές Υπουργικές Αποφάσεις.

#### **4.3.2δ. Η πανίδα και η χλωρίδα της περιοχής.**

Ο μελετητής δεν εντοπίζει κάποια αξιολογη επιβάρυνση της τοπικής πανίδας και χλωρίδας της περιοχής. Μάλιστα, αναφέρεται σε αυτές με τον όρο «συνήθη», χωρίς να προσδιορίζει ποια είναι η «συνήθης πανίδα» και η «συνήθης χλωρίδα» της περιοχής. Αντιπαραβάλλοντας τη Μ.Π.Ε., με τη σχετική έκθεση που εξέδωσε ο Επικ. Καθηγητής του Τμήματος Βιολογίας του Παν. Αθηνών, κ.Αναστάσιος Λεγάκις<sup>130</sup>, αντιλαμβάνεται κανείς, τις σημαντικές ελλείψεις που υπάρχουν στη Μ.Π.Ε..

Ο κ.Λεγάκις στην έκθεσή του αναφέρει σχετικά με τις επιπτώσεις στην πανίδα και τη χλωρίδα της περιοχής:

«Οι αλλαγές που θα προκύψουν από την επέκταση του κυματοθραύστη θα έχουν επιπτώσεις στη δομή και την έκταση του τύπου οικοτόπου των λιβαδιών της *Posidonia*. Επιπλέον, εάν τα απαιτούμενα υλικά για την κατασκευή του έργου ληφθούν από τη

<sup>130</sup> Βλ. και ενότητα 2.3.2. Φυσικό Περιβάλλον – Οικοσυστήματα.

γύρω περιοχή και εφόσον τα ακατάλληλα προϊόντα εκκαφής διατεθούν στη γύρω περιοχή, μπορεί να επηρεαστούν οι σημαντικοί και προστατευτέοι οργανισμοί που αναφέρθηκαν προηγουμένως (προστατευόμενα είδη των οδηγιών 92/43 και 79/409, της σύμβασης της Βέρνης κ.ά) και η περιοχή Natura 2000 GR4220026.»

#### **4.3.2ε. Ο «ποταμός»**

Σχετικά με τον χειμάρρο της περιοχής, ο μελετητής αρχικά (εν.1.3) είχε αποφύγει οποιαδήποτε αναφορά. Στη συνέχεια όμως και συγκεκριμένα στην ενότητα 2.2. που εξετάζονται συνοπτικά οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, εντοπίζει τα προβλήματα προσάμμωσης που μπορεί να δημιουργηθούν από την εκβολή του χειμάρρου. Παρ' όλα αυτά, αποφεύγει να εστιάσει το πρόβλημα στο γεγονός ότι η επέκταση-επισκευή του κυματοθραύστη, θα εντείνει την προσάμμωση, αφού θα αποκλείσει τον όρμο από το ανοιχτό πέλαγος. Αντίθετα εστιάζει το πρόβλημα στον ίδιο το χειμάρρο προτείνοντας τη μετατόπιση της εκβολής του, όπως είχε προταθεί από το Πολεμικό Ναυτικό το 1976<sup>131</sup>.

Συμπερασματικά λοιπόν, ο μελετητής φαίνεται να μην εξετάζει επισταμένα τις επιπτώσεις του εν λόγω έργου στην περιοχή. Η μελέτη είναι βασισμένη σε αόριστα επιχειρήματα, τα οποία συνήθως είναι γενικώς αποδεκτά, αφορούν οποιαδήποτε περίπτωση και δεν αποτελούν ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου έργου. Επομένως, είτε πρόκειται για ένα πολύ συνηθισμένο έργο σε ένα πολύ συνηθισμένο μέρος, είτε ο μελετητής δεν έκανε σωστά τη δουλειά του, με στόχο να προστατεύσει το περιβάλλον από τυχόν λάθη/ατέλειες του έργου.

---

<sup>131</sup> Σημειώνεται ότι το έγγραφο του Πολεμικού Ναυτικού (ΑΝ/4β/Φ.188/127/20-04-1976) που γράφει για το χειμάρρο και στο οποίο αναφέρεται ο μελετητής, δε λήφθηκε υπόψη από τον ίδιο, στην εν.1.5., ώστε να «απορρίψει» την κακή μελέτη, που μακροπρόθεσμα θα έβλαπτε το περιβάλλον.

### 4.3.3. Μετεωρολογικά δεδομένα

Άλλο ένα στοιχείο ελλείψεων της μελέτης είναι η απουσία αξιόπιστων μετεωρολογικών στοιχείων. Συγκεκριμένα, στην ενότητα 4.1.1.1., η μελέτη αναφέρει ότι:

*«Τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζονται, έχουν προκύψει με τη βοήθεια οπτικών παρατηρήσεων από πλοία, στα πλαίσια των συνήθων πλόων τους (πλοία εθελοντικής παρατήρησης ή συνοπτικά πλοία Ε.Π.). Οι παρατηρήσεις αυτές έχουν συλλεγεί το διάστημα 1949–1988.»*

Το ίδιο ακριβώς, αναφέρεται και στην ενότητα 4.1.5., όπου εξετάζονται τα Υδρογραφικά στοιχεία της περιοχής και συγκεκριμένα:

- Το ύψος κύματος  $H_v$
- Η περίοδος κύματος  $T_v$  και
- Η κύρια κατεύθυνση κύματος  $\Theta_v$

Ταυτόχρονα, στο παράρτημα, παρατίθενται περίπου 50 σελίδες, με ανεμολογικά στοιχεία της βορειοανατολικής και ανατολικής μεσογείου και άλλες περίπου 20 σελίδες με κυματολογικά στοιχεία της ίδιας ευρύτερης περιοχής. Όλα αυτά τα στοιχεία, φωτοτυπήθηκαν από τον Άτλα ανέμου και κύματος<sup>132</sup>.

Αυτά είναι τα μόνα δεδομένα που επισήμως λήφθηκαν υπ' όψη για το σχεδιασμό του έργου. Το λιμενικό έργο δηλαδή, το μήκος του κυματοθραύστη, το ύψος της στέψης, η κλίση του προσήνεμου πρανούς κ.λπ., υπολογίστηκαν, σύμφωνα με δεδομένα που αφορούν τη βορειοανατολική & ανατολική μεσόγειο και με δεδομένα από οπτικές παρατηρήσεις διερχόμενων πλοίων στην ευρύτερη περιοχή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία των πλοίων δεν παρατίθενται, ούτε οι ακριβείς περιοχές τις οποίες διέσχιζαν. Αξίζει επίσης να παρατηρηθεί, ότι τα πιο πρόσφατα στοιχεία ήταν στοιχεία προ 15ετίας από τη Μ.Π.Ε.. Καμία υπηρεσία δε φρόντισε να πραγματοποιήσει μετρήσεις για να υπάρχουν αντιπροσωπευτικά δεδομένα του όρμου του

---

<sup>132</sup> ISBN 960-254-030-3

Απόλλωνα, που θα συντελούσουν στον αποτελεσματικότερο και οικονομικότερο σχεδιασμό του έργου.<sup>133</sup>

#### 4.3.4. Τα Γενικά χαρακτηριστικά του έργου

Στην ενότητα 5.2. της Μ.Π.Ε. αναφέρονται τα ακόλουθα σε σχέση με το έργο και την κατασκευή του:

1. «Εκβάθυνση του πυθμένα του εσωτερικού λιμένα στα  $-2,50\mu$ . και στα  $-4,0\mu$ . για την πρόσδεση των αλιευτικών σκαφών.
2. Διαπλάτυνση των παλαιών κρηπιδωμάτων κατά περίπου  $13\mu$ .
3. Εξωτερική κλίση κυματοθραύστη  $1:2$  και εσωτερική  $1:1.50$
4. Στέψη πλάτους  $5\mu$ . και τελική στάθμη στο  $+4,0\mu$ .
5. Επέκταση κατά  $40\mu$  με κλίση  $25^\circ$  περίπου προς τα Νότια του κυματοθραύστη.
6. Κατασκευή αντιπροσαμμωτικού μόλου μήκους  $30\mu$ .»

Με μία απλή αντιπαραβολή των παραπάνω χαρακτηριστικών, με την οριζοντιογραφία και την Τεχνική Έκθεση του 1999 που είχε συντάξει ο Πολιτικός Μηχ/κός κ.Μυλωνάς Αλέξανδρος, επιβεβαιώνεται ότι πρόκειται ακριβώς για την ίδια μελέτη. Αν όμως αντιπαραβάλλει κάποιος, και την οριστική μελέτη (2005) θα διαπιστώσει σημαντικές διαφορές, οι οποίες στην ουσία παραπέμπουν σε ένα τελείως διαφορετικό λιμενικό έργο, από αυτό του οποίου Εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι<sup>134</sup>.

Η οριστική μελέτη ξεκίνησε το Μάιο του 2005 και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2005. Μελετώντας λοιπόν τα σχέδια<sup>135</sup> αυτής της μελέτης διαπιστώνονται τα ακόλουθα διαφορετικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τη μελέτη του 1998-99 και με τη Μ.Π.Ε.:

<sup>133</sup> Αξίζει επίσης η αναφορά στο σύστημα μετρήσεων και παρακολούθησης θαλασσών, «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» (<http://www.poseidon.hcmr.gr>) του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Έρευνών (ΕΛ.Κ.Θ.Ε.). Το σύστημα αυτό αναπτύσσεται από τον Μάιο του 1997.

<sup>134</sup> Βλ. ενότητα 4.1. & Απόφαση Περιφέρειας οικ.4641/05-03-2004

<sup>135</sup> Σχέδια Λ-01, Λ-02α, Λ-02β (Δεκέμβριος 2005) και Α1 (Μάιος 2005). Βλ. οπτικό δίσκο.

1. Το μήκος του προσήνεμου μόλου, αντί των  $(100+40=)140\mu$  μήκους, κατέληξε να είναι  $153,5\mu$ . μήκος στη στέψη,  $161,5\mu$  στην επιφάνεια της θάλασσας και  $175\mu$  στη στάθμη έδρασης. **(Αύξηση μεγαλύτερη του 15%)**
2. Το ύψος της τελικής στάθμης του μόλου, από  $+4\mu.$ , αυξήθηκε στα  $+5,1\mu$ . από τη μέση στάθμη της θάλασσας **(Αύξηση κατά 28%)**
3. Το πλάτος της στέψης, από  $5\mu$ . αυξήθηκε σε  $7,80\mu$ . **(Αύξηση κατά 56%)**.
4. Το συνολικό πλάτος του μόλου, επίσης ήταν πολλαπλάσιο του αρχικού, αφού στην επιφάνεια της θάλασσας ήταν από  $21,5$  έως  $28,70$  και στη στάθμη έδρασης από  $51,0$  έως  $57,5\mu$ .
5. Σχεδιάστηκε ράμπα καθέλκυσης διαστάσεων  $18\mu \times 8,53\mu$ . **Στη μελέτη για την οποία πραγματοποιήθηκε Μ.Π.Ε., δεν υπήρχε τέτοια ράμπα.** Η ράμπα κατασκευάστηκε, μετά από πρόταση του Τμήματος Αλιείας στο 233/14-04-2003 έγγραφό του.
6. Οι διαστάσεις του αντιπροσαμμωτικού μόλου διαφοροποιήθηκαν: Ο νέος αντιπροσαμμωτικός έχει μήκος  $32\mu$ . και πλάτος  $2,5\mu$ . στη στέψη, μήκος  $35\mu$ . και πλάτος  $8,5\mu$ . στην επιφάνεια της θάλασσας και τέλος, στη στάθμη έδρασης έχει μήκος  $37\mu$ . και πλάτους  $9,5\mu$ . έως  $11,5\mu$ .
7. Προβλέφθηκε η **κατασκευή βοηθητικού κτιρίου  $65\tau.\mu$ .** με ημιυπαίθριο χώρο  $16,80\tau.\mu.$ . Το κτίριο προβλέφθηκε να είναι μια ισόγειος οικοδομή με μέγιστο ύψος μαζί με το στηθαίο  $3,90\tau.\mu$ . Και αυτή η κατασκευή, αποτέλεσε πρόταση του Τμήματος Αλιείας στο 233/14-04-2003 έγγραφό του.

Σημειώνεται επίσης, ότι το κτίριο έχει σχεδιασθεί να κατασκευασθεί εντός ζώνης αιγιαλού και παραλίας, χωρίς να υπάρχει σχετική έγκριση από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΠ)<sup>136</sup>. Κατά συνέπεια η ανέγερσή του

---

<sup>136</sup> Όπως προβλέπεται από το Αρθ-9 του Νόμου 2987/02 «Εκδοση οικοδομικών αδειών σε περιοχές χερσαίας ζώνης λιμένα» (ΦΕΚ-27/Α/21-2-02), για περιπτώσεις κτιρίων, εντός ζώνης λιμένων

παραβαίνει τη νομοθεσία. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το γεγονός ότι σύμφωνα με την τεχνική έκθεση (Ιούλιος 2005) η θέση του κτιρίου -μεταξύ άλλων- έχει σαν σκοπό την «προστασία» και την «αισθητική κάλυψη» της (παράνομης) εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων του οικισμού (ΒΙΟ.ΚΑ.). Στη συγκεκριμένη δηλαδή περίπτωση η Πολιτεία, επιλέγει να «καλύψει» αισθητικά ένα παράνομο έργο, με ένα...επίσης παράνομο έργο.

#### 4.3.5. Περί Ακτομηχανικής Μελέτης

Η ακτομηχανική μελέτη, εντάσσεται στο παράρτημα της Μ.Π.Ε.. Ορισμένες παρατηρήσεις που έχουν ενδιαφέρον είναι οι ακόλουθες:

1. Και αυτή η μελέτη **ΔΕΝ αφορά τις κατασκευές που περιγράφονται από το Μάιο του 2005 και έπειτα**, αλλά αφορά τις κατασκευές του 1998-99.
2. Και αυτή η μελέτη, **ΔΕΝ εξετάζει καμία εναλλακτική**, παρά μόνο τον κυματοθραύστη συνολικού μήκους 140μ. και τον αντιπροσαμμωτικό μόλο 30μ.
3. Και σε αυτή τη μελέτη **τα μετεωρολογικά στοιχεία ΔΕΝ είναι αντιπροσωπευτικά**. Στην ενότητα 2.1., αναφέρεται ότι τα στοιχεία προέρχονται από την Ε.Μ.Υ.. Όμως ο σταθμός της ΕΜΥ βρισκόταν στο κεντρικό λιμάνι της Νάξου (μακριά από τη μελετούμενη περιοχή) ενώ τα πιο πρόσφατα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν, ήταν του 1992 (δηλαδή 11 χρόνια πριν τη μελέτη). Ταυτόχρονα στην ενότητα 2.3. μαρτυράται ότι παλιροϊκά στοιχεία χρησιμοποιήθηκαν του σταθμού της Σύρου. Σύμφωνα όμως με την Εθνική Τράπεζα Υδρολογικής και Μετεωρολογικής Πληροφορίας, υπήρχε αντίστοιχος σταθμός και στο κεντρικό λιμάνι της Νάξου (ο οποίος συγκριτικά ήταν κοντινότερος), που δεν αξιοποιήθηκε.

4. Στην ενότητα 2.4. δηλώνεται ρητά, ότι **ΔΕΝ έχουν γίνει ρευματομετρήσεις**. Το γεγονός αυτό και μόνο μειώνει την αξιοπιστία (και την αξία) των αποτελεσμάτων.
  
5. Στην ενότητα 2.5. δηλώνεται επίσης κατηγορηματικά ότι **ο χείμαρρος ΔΕ λήφθηκε υπ' όψη στην προσομοίωση**, διότι η τιμή ροής καθώς και η ποσότητα των φερτών ήταν άγνωστη.

Επί της ουσίας δηλαδή, οι ίδιοι οι μελετητές, παραδέχονται ότι πραγματοποιούν μία μελέτη βασισμένη σε πλασματικά στοιχεία. Η μελέτη αυτή, με την απουσία τόσο καθοριστικών δεδομένων, είναι επόμενο να βγάλει και αντίστοιχα πλασματικά αποτελέσματα. Κατά συνέπεια, αυξήθηκαν τα έξοδα του προϋπολογισμού της μελέτης του έργου χωρίς να υπάρχει κανένα όφελος, παρά μόνο το γεγονός ότι «τυπικά» έχει γίνει μια ακτομηχανική μελέτη.

Με μόνα, λοιπόν, δεδομένα, τα χαρακτηριστικά του έργου και κάποια ανεμολογικά στοιχεία, υπολογίστηκε ότι η δυνητική απόθεση φερτών στη λιμενολεκάνη, θα επέφερε μία μέση άνοδο της στάθμης του πυθμένα κατά 1,3μ./έτος (βλ. ενότητα 5.1 Ακτομηχανικής Μελέτης). Υπενθυμίζεται δε ότι αυτοί οι υπολογισμοί είναι πιθανόν ευνοϊκοί, αφού δεν είχε ληφθεί υπ' όψη ο χείμαρρος. Αυτό σημαίνει ότι ακόμα και αν δεχθούμε υποθετικά, πως τα συμπεράσματα της μελέτης είναι ρεαλιστικά και όχι ευνοϊκά όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, μετά από 2-3 χρόνια το Αλιευτικό Καταφύγιο δε θα ήταν λειτουργικό μιας και θα είχε μπαζώσει, με αποτέλεσμα να απαιτούνται επιπλέον χρήματα για τη λειτουργία του.

## 4.4. Συμπεράσματα - Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων

Διαβάζοντας κανείς τη Μ.Π.Ε. και την ακτομηχανική μελέτη, σε συνδυασμό και με τις παραπάνω παρατηρήσεις, αντιλαμβάνεται ότι πρόκειται για «μελέτες-παραγγελία». Και οι δύο μελέτες, εκπονήθηκαν με κύριο στόχο την «τυπική» ύπαρξή τους στο φάκελο και όχι τις πραγματικές επιπτώσεις του έργου στην περιοχή (περιβαλλοντικές κ.λπ.). Επιπρόσθετα στις περισσότερες των περιπτώσεων, τα συμπεράσματα των μελετών, έχουν ελλιπή ή και ανύπαρκτη επιστημονική τεκμηρίωση. Ταυτόχρονα **καμία από τις μελέτες, δε λαμβάνει υπόψη της την κολυμβητική δραστηριότητα στον όρμο του Απόλλωνα, τα τελευταία 30 χρόνια**. Ειδικά η Μ.Π.Ε., μοιάζει περισσότερο με τυποποιημένο πρότυπο Μ.Π.Ε., στο οποίο έγινε προσπάθεια προσαρμογής της στην περιοχή, με βιαστικό τρόπο.

Παρ' όλα αυτά, η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Ενέκρινε τους Περιβαλλοντικούς όρους για το έργο «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα», με βάση τις παραπάνω μελέτες. Σχετικά, λοιπόν, με την ΕΠΟ 4641/5-3-04, γίνονται οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

1. Η έγκριση αυτή πραγματοποιήθηκε στην «εκπνοή» (8 μήνες πριν τη λήξη) της 5ετούς προθεσμίας που όριζε η «Προέγκριση Χωροθέτησης» του έργου. Το γεγονός αυτό αποτελεί άλλη μία ένδειξη ότι οι υπηρεσίες, δίνουν μεγαλύτερη βαρύτητα στον «τύπο», παρά στην «ουσία» κατασκευής ενός έργου, το οποίο θα «ζήσει» για τουλάχιστον 60<sup>137</sup> χρόνια.
2. Η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων (ΕΕΑ) δεν έχει ενημερωθεί για το...«νέο» έργο<sup>138</sup>. Το γεγονός αυτό, θέτει σε κίνδυνο τον αρχαίο κυματοθραύστη.
3. Δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις περί «Διασφάλισης, ενημέρωσης κοινού» (Αποφ-ΗΠ/37111/2021/03<sup>139</sup>). Συγκεκριμένα, παραβιάστηκε η παρ.1 του άρθρου 5 της εν λόγω απόφασης διότι:

Η δημοσίευση στον τοπικό τύπο έγινε είκοσι έξι (26) ημέρες μετά την έκδοση της 4641/5-3-04 απόφασης ΕΠΟ της Περιφέρειας. Η συγκεκριμένη διάταξη προέβλεπε να δημοσιευθεί από το Νομ. Συμβούλιο, μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης. Σημειώνεται εδώ, ότι τα γραφεία της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου από όπου εστάλη η απόφαση ΕΠΟ και τα γραφεία της Νομαρχίας Κυκλάδων όπου παραλήφθηκε για δημοσίευση,

<sup>137</sup> Βλ. Μαθήματα Λιμενικών Έργων (Μέμος, 2002)

<sup>138</sup> Βλ. σχετ.9 της απόφασης καθώς και την ενότητα 4.1.

<sup>139</sup> Βλ. ενότητα 1.1.3δ

στεγάζονται στο ίδιο κτίριο, στην Ερμούπολη Σύρου. Απόδειξη αποτελεί και ο πίνακας αποδεκτών, στον οποίο αναγράφεται η λέξη «ΕΝΤΑΥΘΑ», στη θέση της διεύθυνσης του Νομ. Συμβουλίου και της Ν.Α. Κυκλάδων. Η «καθυστέρηση» 21 (=26-5) ημερών, για την παραλαβή της απόφασης, δεν μπορεί, λοιπόν, να αποδοθεί σε ενδεχόμενη δυσλειτουργία των ΕΛ.ΤΑ.

Η δημοσίευση της 4641/5-3-04 απόφασης ΕΠΟ της Περιφέρειας, δεν συμπεριελάμβανε -όπως προβλέπεται από τη διάταξη- κανένα στοιχείο σχετικά με τη συμμετοχή του ενδιαφερομένου κοινού στη διαδικασία ΕΠΟ. Αυτή η παράβαση ήταν αναμενόμενη, αφού ουδέποτε γνωστοποιήθηκε στο ενδιαφερόμενο κοινό η Μ.Π.Ε., ώστε αυτό να προβάλλει τις όποιες ενστάσεις του, όπως προβλέπεται από την παρ.2, του άρθρου 2 της ΚΥΑ 75308/5512/90<sup>140</sup> (Περί «Καθορισμού τρόπου ενημέρωσης των πολιτών κ.λπ....»).

Η εφημερίδα «Κοινή Γνώμη», στην οποία δημοσιεύθηκε η ανακοίνωση της Ν.Α. Κυκλάδων, κυκλοφορεί κατά κύριο λόγο στη Σύρο. Λίγα μόνο φύλλα φθάνουν στη Νάξο. Τα φύλλα μάλιστα αυτά, κυκλοφορούν κατά κύριο λόγο στην πρωτεύουσα του νησιού (Χώρα Νάξου - Κεντρικό Λιμάνι), δηλαδή, στο Δήμο Νάξου και όχι στο Δήμο Δρυμαλίας, όπου και βρίσκονταν οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι για το έργο. Αντίθετα, στη διάταξη του άρθρου 5, προβλέπεται ότι η δημοσίευση γίνεται στον τοπικό τύπο και μόνο σε περίπτωση έλλειψης αυτού, σε μία εφημερίδα με ευρύτερη τοπική εμβέλεια (όπως η «Κοινή Γνώμη»).

Στις τοπικές εφημερίδες «Τα νέα του Απόλλωνα», «Κορωνίδα», «Η Άποψη»<sup>141</sup>, η Ν.Α. Κυκλάδων η Ν.Α. Κυκλάδων, ουδέποτε δημοσίευσε κάτι σχετικό. Δεν έγινε δηλαδή γνωστοποίηση στους ενδιαφερόμενους πολίτες Απόλλωνα, Κορωνίδος, Μέσης και Σκαδού. Είναι, δε, προφανές, ότι οι παραθεριστές των περιοχών αυτών, δεν υπήρχε περίπτωση να ενημερωθούν, αφού κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται καν από τις σχετικές αποφάσεις «Περί ενημέρωσης κοινού».

<sup>140</sup> Σημειώνεται ότι όταν εκπονήθηκε η Μ.Π.Ε. (Αύγουστος 2003), δεν είχε ακόμα δημοσιευθεί η νέα ΚΥΑ ΗΠ-37111/2021/03 («Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κ.λπ.»). Η νέα ΚΥΑ δημοσιεύθηκε περίπου δύο μήνες μετά (ΦΕΚ-1391/Β/29-9-03). Συνεπώς τον Αύγουστο του 2003, παρ' ότι ίσχυε ο Ν. 3010/02, η παλαιά ΚΥΑ 75308/5512/90, παρέμενε σε ισχύ.

Η έκδοση όμως της απόφασης ΕΠΟ, έγινε το 2004, μήνες μετά τη δημοσίευση της νέας ΚΥΑ περί ενημέρωσης κοινού. Επομένως, για την 4641/5-3-04 ΕΠΟ, ισχύουν οι διατάξεις της νέας ΚΥΑ ΗΠ-37111/2021/03.

<sup>141</sup> Εφημερίδα του γειτονικού οικισμού «Μέσης»

4. Στην παρ. Α, «Είδος κ' Μέγεθος δραστηριότητας», έχει παραληφθεί να αναφερθεί ο αντιπροσαμμωτικός μόλος, ο οποίος περιλαμβανόταν στη Μ.Π.Ε.. Φυσικά το παράνομο κτίριο αλιέων και η ράμπα σκαφών, αποτελούν έργα που δεν ήταν δυνατό να αναφέρονται, αφού θα συμπεριληφθούν (παρانونόμως) αργότερα στη μελέτη του έργου.
5. Ο όρος Ε.1. είναι αντίθετος με την πραγματικότητα, αφού το περιβάλλον γύρω από την περιοχή του έργου και τον οικισμό, είναι προστατευόμενη περιοχή Natura 2000<sup>142</sup>.
6. Ο όρος Ζ της έγκρισης, επισημαίνει ρητά ότι απαιτείται νέα απόφαση ΕΠΟ, σε περίπτωση αλλαγής βασικών χαρακτηριστικών του έργου. Με βάση δηλαδή αυτόν τον όρο δεν ήταν δυνατή η προσθήκη κτιρίου αλιέων, η σημαντική αλλαγή στις διαστάσεις του έργου, η αλλαγή των υλικών κατασκευής του έργου και ο τριπλασιασμός του προϋπολογισμού του έργου.

Άλλο ένα γεγονός που μαρτυρά ότι εν γένει, οι μελέτες του έργου μοιάζουν περισσότερο με «μελέτες κατά παραγγελία», είναι η αυθαιρεσία που επιδεικνύει η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου με την 15924/16-11-2005 συμπληρωματική (της ΕΠΟ) απόφασή της. Στην απόφαση λοιπόν αυτή γράφεται το ακόλουθο «γεγονός»:

*«Έχοντας υπόψη:*

...

14. Το γεγονός ότι **δεν επέρχεται μεταβολή των δεδομένων της Μ.Π.Ε.** και δεν απαιτούνται πρόσθετοι όροι για την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με την παρ. 2, του άρθρου 13, της 11014/703/Φ104/14-03-2003 ΚΥΑ αλλά μόνο συμπλήρωση του περιβαλλοντικού όρου Δ.5.2. της απόφασης Ε.Π.Ο. οικ. 4641/5-3-2004.

...

*Αποφασίζουμε...»*

Την ίδια στιγμή λοιπόν, που ο Γ.Γ. Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου δηλώνει ότι «**δεν επέρχεται μεταβολή των δεδομένων της Μ.Π.Ε.**»:

---

<sup>142</sup> <http://natura2000.eea.europa.eu/>, βλ. και σχετική έκθεση Αναστάσιου Λεγάκι στον οπτικό δίσκο.

- Γνωρίζει ότι ο προϋπολογισμός του έργου, έχει σχεδόν διπλασιασθεί (2.100.000 €) σε σχέση με αυτόν που αναγράφεται στη Μ.Π.Ε. (406.800.000 δρχ = 1.193.837,12 €), σύμφωνα με την 153/2005, ανατιολόγητη απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου, γεγονός που μαρτυρά ότι έχει επέλθει σημαντική μεταβολή στο έργο. Η απόφαση αυτή διαβιβάστηκε (αρ. πρωτ.: 2136/30-9-2005) από την Ν.Α. Κυκλάδων στον ίδιο τον Γ.Γ. Περιφέρειας ενάμιση μήνα πριν από την εν λόγω «δήλωσή» του.

- Ενδεχομένως να γνωρίζει ήδη, ότι προϋπολογισμός του έργου δεν είναι πλέον ούτε 2.100.000 €, αλλά 3.500.000 €. Δηλαδή τριπλάσιος σε σχέση με αυτόν της Μ.Π.Ε..

Αυτή η τροποποίηση έγινε από την ΤΕΔΚ Κυκλάδων με το 1088/16-11-2005 έγγραφό της. Στο έγγραφο φαίνεται και η κοινοποίηση προς τον Γ.Γ. Περιφέρειας Ν. Αιγαίου. Υπάρχει βέβαια η πιθανότητα, να μην πρόλαβε ο Γ.Γ. να λάβει υπ' όψη του τη συγκεκριμένη τροποποίηση για πρακτικούς λόγους, αφού εκδόθηκε την ίδια ημέρα με τη συμπληρωματική απόφαση της ΕΠΟ. Και οι δύο βέβαια αποφάσεις (Περιφέρειας & ΤΕΔΚ), λήφθηκαν σε γειτονικά γραφεία στη Σύρο.

- Στο φάκελο της Οριστικής Μελέτης του έργου, είχαν προστεθεί τα σχέδια του κτιρίου αλιέων, το οποίο είχε ζητηθεί από το Τμήμα Αλιείας του Επαρχείου Νάξου με το 233/14-04-2003, έγγραφό του.

Αν και η μελέτη του κτιρίου (σχέδια και Τεχν. Έκθεση) φαίνεται να ξεκίνησε τον Μάιο και να ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2005, δεν αποδεικνύεται από κάποιο έγγραφο ότι η Περιφέρεια γνώριζε. Παρ' όλα αυτά εκτιμάται πως είναι απίθανο να μη γνώριζε έστω περί τα μέσα Οκτωβρίου 2005, αφού το Πολεοδομικό Γραφείο Νάξου, με το ΑΕ 400/2005 έγγραφό του, διαβιβάζει στη Νομαρχία Κυκλάδων την έγκριση της μελέτης του κτιρίου από την ΕΠΑΕ.

Τονίζεται ότι το κτίριο των αλιέων δεν υπήρχε στη Μ.Π.Ε., μελετήθηκε μετά την Ε.Π.Ο. και σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσε να εγκριθεί περιβαλλοντικά, αφού η κατασκευή του, παραβιάζει κατάφορα

τις διατάξεις του Ν.2971/01 «Περι Αιγιαλού...» και του Ν.2987/02 (βλ. εν.4.3.4.).

Συνοψίζοντας, από τα έγγραφα και μόνο, αποδεικνύεται πως η Περιφέρεια, εθελουφλεί. Συνειδητά και εις γνώση της, εξέδωσε την 15924/16-11-2005, απόφαση, δηλώνοντας πλασματικά δεδομένα. Κατά συνέπεια με την απόφαση αυτή παραβιάζει τις σχετικές διατάξεις των Νόμων καθώς και τον όρο Ζ' της προηγούμενης της Ε.Π.Ο. που η ίδια εξέδωσε (οικ. 4641/5-3-04).

## 4.5. Περί Αναθέσεων.

Η έρευνα της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, εστιάζει περισσότερο σε παραβάσεις, που έχουν άμεση επίδραση στο φυσικό, πολιτιστικό, οικιστικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Για λόγους, όμως πληρότητας, θα πρέπει να αναφερθεί και το ζήτημα των διαφόρων αναθέσεων. Δυστυχώς δεν κατέστη δυνατή, η απόκτηση των στοιχείων που είναι απαραίτητα για μία ενδελεχή εξέταση της νομιμότητας των αναθέσεων των μελετών του συγκεκριμένου λιμενικού έργου. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι και αυτές οι διαδικασίες κινούνταν στα όρια της νομιμότητας.

Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα για το οποίο υπάρχουν απτά στοιχεία είναι η μελέτη του κτιρίου αλιέων που εκπονήθηκε τον Μάιο του 2005<sup>143</sup>. Δεν είναι γνωστές οι διαδικασίες με τις οποίες η μελέτη αυτή ανατέθηκε στο «αρχιτεκτονικό εργαστήριο ε.λ.» της κας. Λεβογιάννη Ειρήνης<sup>144</sup>. Τίθεται όμως θέμα ασυμβίβαστου της ίδιας της κας. Λεβογιάννη, αφού η ίδια η μελετήτρια, ήταν μέλος της τετραμελούς αρχιτεκτονικής Επιτροπής του Πολεοδομικού Γραφείου Νάξου. Ως μέλος λοιπόν, η ίδια η μελετήτρια, με την πράξη 368/2005 της ΕΠΑΕ<sup>145</sup>, ελέγχει και «εγκρίνει όπως είναι» τη μελέτη που εκείνη εκπόνησε, λίγους μήνες νωρίτερα.

Κατά τα λοιπά, ως προς τη μελέτη του λιμενικού έργου, η μόνη γνωστή διαδικασία, είναι η υπογραφή προγραμματικής σύμβασης μεταξύ Κοινότητας Κορωνίδος και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, με Διευθύνουσα Υπηρεσία τις ΤΥ του Επαρχείου Νάξου (27/03/98)<sup>146</sup>. Αρχικά δηλαδή, τη μελέτη του έργου την ανέλαβε το Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών του Επαρχείου Νάξου, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Ν. 1416/84 («Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων της δημοτικής και κοινοτικής νομοθεσίας κ.λπ.»), το οποίο αναφέρεται σε «Προγραμματικές Συμβάσεις».

Το «μεμπτό» σε αυτή την «αρχική μελέτη» είναι το γεγονός ότι η Τεχνική Έκθεση και η οριζοντιογραφία, φαίνεται να έχουν ολοκληρωθεί πριν την υπογραφή της Προγραμματικής Σύμβασης. Αν μάλιστα προσέξει κανείς τις ημερομηνίες, θα διαπιστώσει ότι η Τεχνική Έκθεση & ο Προϋπολογισμός του έργου, έχουν ημερομηνία υπογραφής την 26-03-1998, δηλαδή μία ημέρα πριν την υπογραφή της Προγραμματικής Σύμβασης! Αντίστοιχα το σχέδιο της οριζοντιογραφίας, φαίνεται πως ελέγχθηκε (άρα είχε υλοποιηθεί πριν καιρό) την ίδια ημερομηνία με αυτήν της υπογραφής της Προγραμματικής Σύμβασης!

---

<sup>143</sup> Βλ. ενότητα 4.1.

<sup>144</sup> <http://www.levogianni.gr/>

<sup>145</sup> Επιτροπή Αρχιτεκτονικού Ελέγχου

<sup>146</sup> Βλ. ενότητα 3.1.

Από αυτή την αντιπαραβολή των ημερομηνιών, προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα ότι στην καλύτερη περίπτωση η μελέτη για το έργο, έγινε «βιαστικά και βεβιασμένα». Σημειώνεται ότι χάρη σε αυτή τη μελέτη, παγιώθηκε αναιτιολόγητα, η βεβαιωμένα αυθαίρετη (και πιθανότατα λανθασμένη) θέση και διεύθυνση του υφιστάμενου μόλου (από το 1970). Ο «παραλογισμός» της όλης διαδικασίας επαυξάνεται στη 2<sup>η</sup> σελίδα της Προγραμματικής Σύμβασης, όπου ορίζεται χρόνος εκπόνησης της μελέτης 3 μήνες, για μία μελέτη που έχει ήδη ολοκληρωθεί και ελεγχθεί!

Σε γενικές γραμμές, φαίνεται να παρακάμπτονται οι διατάξεις του αρθ.11 του Ν.716/77 («Περί μητρώου μελετητών και αναθέσεως και εκπονήσεως μελετών») και του ΠΔ 194/79 («Περί εκτελέσεως των αρθ.11 κ.λπ.»). Η παράκαμψη αυτή (βλ. και ενότητα 5.1.2δ της παρούσας διπλ. εργασίας), επιτυγχάνεται μέσα από δημοτικές και κρατικές Επιχειρήσεις και τη σχετική Νομοθεσία<sup>147</sup>, που τις «εξαιρεί» από τις συνήθεις διαδικασίες.

Στην περίπτωση του έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου», η εταιρεία του Δημοσίου, που «ανέλαβε» μέρη της μελέτης του έργου, είναι η «Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων Α.Ε.<sup>148</sup>». Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1994, και έχει μετόχους της, φορείς που εξυπηρετούν συμφέροντα του Δημοσίου και συλλογικά συμφέροντα του Ιδιωτικού τομέα. Η Ν.Α. Κυκλάδων, που είναι ένας από τους μετόχους, ήταν επίσης, ο Εργοδότης και Κύριος του Έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Νάξου».

Ως εργοδότης και Κύριος του έργου, λοιπόν, η Ν.Α. Κυκλάδων όρισε την «Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων Α.Ε.» ως ανάδοχο της Μ.Π.Ε. του έργου. Αυτό φαίνεται από την ενότητα 1.2. της Μ.Π.Ε. («Διεύθυνση έργου - αρμόδιος μελετητής - ομάδα μελέτης»). Υπάρχουν όμως έγγραφα του ίδιου έργου, τα οποία περιέχουν αντιφατικά στοιχεία σε σχέση με το ποιος είναι ο εργοδότης και ποιος ο ανάδοχος των εκάστοτε εργασιών.

Καταρχάς αντιφάσεις παρατηρούνται μέσα στην ίδια την Μ.Π.Ε.. Συγκεκριμένα, ο κ. Κωνσταντίνος Τζούφλας (ιδιώτης), στην ενότητα 1.2. αναφέρεται ως «Σύμβουλος Μελέτης» και ως «Αρμόδιος Μελετητής» με ανάδοχο την «Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων Α.Ε.». Στα επισυναπτόμενα όμως σχέδια της Μ.Π.Ε.<sup>149</sup>, ως «ανάδοχος της μελέτης» μνημονεύεται ο ιδιώτης κ. Κωνσταντίνος Τζούφλας και όχι η «Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων Α.Ε.». Επιπρόσθετα, στους πίνακες των σχεδίων της οριστικής μελέτης του Νοεμβρίου και του

<sup>147</sup> Π.χ. Αποφ-1154/13-4-88 (ΦΕΚ-256/Β/88) "Εξαίρεση δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών από εφαρμογή κανόνων δημοσίου τομέα", Αποφ-2334/89 (ΦΕΚ-416/Β/31-5-89), το Αρθ-19 παρ.1 του Ν-1682/87 "Μέσα και όργανα αναπτυξιακής πολιτικής, προγραμματικές συμφωνίες και αναπτυξιακές συμβάσεις κλπ" (ΦΕΚ-14/Α/87). Φυσικά υπάρχουν και πιο πρόσφατες αποφάσεις, οι οποίες όμως δεν ενδιαφέρουν το παράδειγμά μας δεδομένου ότι δημοσιεύθηκαν από το 2006 και έπειτα.

<sup>148</sup> <http://www.anetky.gr/> και <http://www.e-cyclades.gr>

<sup>149</sup> Σχέδια 1, 2, 3.2, 4 και 5 (βλ. ενότητα 4.1.)

Δεκεμβρίου του 2005, η «Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων» δεν εμφανίζεται πουθενά. Αντίθετα, εμφανίζεται (ορθώς<sup>150</sup>) η Ν.Α. Κυκλάδων ως εργοδότης, ενώ τη μελέτη του έργου την έχει αναλάβει μία ομάδα ιδιωτών μελετητών.

Άλλο ένα στοιχείο που προβληματίζει σε σχέση με τον τρόπο που ανατίθεντο εργασίες από τη Ν.Α. Κυκλάδων, είναι η εμπλοκή της ιδιωτικής εταιρείας Αιγαίο Ε.Π.Ε.<sup>151</sup>. Με βάση το διαβιβαστικό έγγραφο 24/12-01-2006, του Επαρχείου Νάξου, αυτή η εταιρεία φαίνεται να είναι μεταξύ των παραληπτών της οικοδομικής άδειας του παράνομου κτιρίου αλιέων. Η συγκεκριμένη εταιρεία δραστηριοποιείται από το 1991. Πρόκειται για εταιρεία «Συμβούλων Τεχνικής & Οικονομικής Υποστήριξης».

Συγκεκριμένα η εταιρεία, σύμφωνα με την ιστοσελίδα που διατηρεί, φαίνεται να απευθύνεται στη Δημόσια Διοίκηση, σε Δημόσιους Οργανισμούς, σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Σήμερα (2010), η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες Συμβούλου σχεδιασμού και διαχείρισης προγραμμάτων, υπηρεσίες υποστήριξης Φορέων Προγραμματισμού και Υλοποίησης στο σχεδιασμό, στην διοικητική ωρίμανση και στην υλοποίηση έργων και προγραμμάτων που συγχρηματοδοτούνται από Ευρωπαϊκά Προγράμματα, υπηρεσίες σχεδιασμού μελετών και παρακολούθησης εφαρμογής, προγραμμάτων τοπικής ανάπτυξης, υπηρεσίες σχεδιασμού μελετών τομεακής ανάπτυξης, υπηρεσίες στην οργάνωση εφαρμογών αστικού και περιφερειακού σχεδιασμού, υπηρεσίες σχεδιασμού μελετών συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, αρχιτεκτονικές μελέτες ιδιωτικών και δημοσίων έργων, στατικές μελέτες ειδικών κτιρίων και κατασκευών, καθώς και ανασυλώσεων – αποκαταστάσεων παραδοσιακών και διατηρητέων κτιρίων και Cost-benefit analysis δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Δεν κρίθηκε δόκιμο (και εφικτό) να ερευνηθεί σε βάθος η συμβολή της εν λόγω ιδιωτικής εταιρείας στο έργο, μιας και κάτι τέτοιο αφορά τις διαδικασίες και όχι το περιβάλλον. Αξίζει όμως να αναφερθεί ότι ανάμεσα στους σημερινούς βασικούς μετόχους της εταιρείας, με ποσοστό μετοχικού κεφαλαίου 37% είναι ο κ. Παναγιώτης Γ Γαλανόπουλος, Πολιτικός μηχανικός, απόφοιτος ΕΜΠ. Με μοναδική επιφύλαξη του πατρώνυμου και του ιδρύματος αποφοίτησης, επισημαίνεται ότι ο επίσης πολιτικός μηχανικός με ονομασία (επίσης) «Παναγιώτης Γαλανόπουλος» συνέταξε για λογαριασμό της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Ν.Α. Κυκλάδων:

- τις Τεχνικές Προδιαγραφές του Έργου,

<sup>150</sup> Άλλωστε στην παρ.1.1. του άρθρου 1 του Κεφαλαίου Α' της Διακήρυξης Ανοιχτής Δημοπρασίας του έργου, ως «Εργοδότης - Κύριος του έργου» φαίνεται η «Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων».

<sup>151</sup> Σήμερα η εταιρεία είναι πλέον «Α.Ε.» και όχι «Ε.Π.Ε.». Πληροφορίες σχετικά μπορούν να βρεθούν στο <http://www.aigaio.co.gr>

- τον Φάκελο και το Σχέδιο Ασφάλειας και Υγείας για το έργο (Φ.Α.Υ. & Σ.Α.Υ.),
- την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων του έργου
- το τιμολόγιο μελέτης Λιμενικών και Οικοδομικών του έργου,
- μέρος του προϋπολογισμού μελέτης του έργου,
- τη διακήρυξη της ανοιχτής δημοπρασίας του έργου.

Η μοναδική μελέτη που φαίνεται να εκπονήθηκε χωρίς έξοδα είναι η μελέτη του 1998-99. Αυτή η μελέτη, όπως προαναφέρθηκε, εκπονήθηκε από υπάλληλο του Επαρχείου Νάξου (κ. Μυλωνά Αλέξανδρο), παραδόξως και (τυπικά) παρανόμως πριν την Προγραμματική Σύμβαση, που υπεγράφη στις 27/03/98, μεταξύ Κοινότητας Κορωνίδας και Ν.Α. Κυκλάδων και στην οποία δεν αναφέρεται χρηματικό ποσό.

Οι υπόλοιπες μελέτες όμως (με πιθανή εξαίρεση τις μελέτες ύδρευσης, αποχέτευσης και Η/Μ εξοπλισμού), φαίνεται να έγιναν αποκλειστικά από ιδιώτες. Το κόστος αυτών των μελετών και οι πόροι από τους οποίους εκταμιεύτηκαν τα αντίστοιχα ποσά είναι άγνωστα στοιχεία. Το ίδιο άγνωστες είναι και οι διαδικασίες επιλογής των μελετητών και ανάθεσης των μελετών σε αυτούς. Από τα λιγοστά στοιχεία όμως που παρατέθηκαν παραπάνω, εκτιμάται ότι υπάρχουν ζητήματα νομιμότητας του έργου και σε αυτόν τον τομέα.

## 4.6. Περί Κόστους & Προϋπολογισμού

Ο προϋπολογισμός του έργου αποτελεί άλλο ένα στοιχείο που δημιουργεί προβληματισμούς, σε σχέση με τη νομιμότητα και την υπευθυνότητα με την οποία εκπονείται το εν λόγω έργο. Συγκεκριμένα το κόστος του έργου, σχεδόν τριπλασιάστηκε, από την περίοδο που έγινε ο πρώτος προϋπολογισμός, μέχρι και τη δημοπράτησή του.

Ειδικότερα:

- Στη μελέτη που έγινε από το Επαρχείο (1998-99) το κόστος του έργου άγγιζε τα 406.800.000 δρχ με Φ.Π.Α. (δηλ. **1.193.837,12 €**). Το ποσό αυτό καταγράφεται και στη Μ.Π.Ε. και μάλιστα σε δραχμές, η οποία εκπονήθηκε τον Αύγουστο του 2003, όταν δηλαδή επίσημο νόμισμα της Ελλάδας, ήταν το Ευρώ.
- Στη συνέχεια το Νομαρχιακό Συμβούλιο με την ομόφωνη απόφαση 153/29-09-2005, σχεδόν διπλασιάζει τον προϋπολογισμό στα **2.100.000 €**, χωρίς καμία αιτιολογία και χωρίς να λαμβάνει υπ' όψη του κανένα σχετικό. Μάλιστα το θέμα της συζήτησης (6ο) δεν αφορούσε καν τον προϋπολογισμό του έργου. Αφορούσε αποκλειστικά τη γνωμοδότηση περί σκοπιμότητας του έργου.
- Ενάμιση μήνα αργότερα (15-11-2005) το ΥΕΝ στην 8221.Τ51/04/05 απόφασή του, αναφέρει ότι το έργο «Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου» είναι έργο προϋπολογισμού **3.377.628 €** «σύμφωνα με τη μελέτη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων. Η ίδια η Νομαρχία δηλαδή, φαίνεται πως αύξησε ξανά τον προϋπολογισμό του έργου, γεγονός που δεν προκύπτει από κάποιο διαθέσιμο έγγραφο.
- Μία μόλις ημέρα (16-11-2005) μετά την έκδοση του παραπάνω εγγράφου, η ΤΕΔΚ Κυκλάδων, εκδίδει το 1088/05 έγγραφο, με το οποίο τροποποιεί τον προϋπολογισμό του έργου. Έτσι, τα 2.100.000 €, που είχαν αποφασιστεί με την 153/05 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου, έγιναν 3.500.000 €, «σύμφωνα με τη μελέτη».

Ο τελικός προϋπολογισμός του έργου, συντάχθηκε στις 20-12-2005 και εγκρίθηκε με την 1712/14-04-2006 απόφαση των ΤΥ της Ν.Α. Κυκλάδων. Σε αυτόν, το έργο

κοστολογήθηκε τελικά **2.450.000,00 €**. Αξίζει **εδώ να σημειωθεί ότι τα κόστη των μελετών και οι πόροι από τους οποίους χρηματοδοτήθηκαν οι μελέτες παραμένουν άγνωστα.**

Οι λόγοι για τους οποίους εμφανίζεται αυτή η διακύμανση του προϋπολογισμού ποικίλουν. Καταρχάς ο αρχικός προϋπολογισμός έχει πραγματοποιηθεί με τιμές του 1997 και μάλιστα σε δραχμές. Επομένως μία μικρή αύξηση, ήταν αναμενόμενη. Πέραν όμως αυτής της λογικής και αναμενόμενης αύξησης, οι υπόλοιποι λόγοι εκτιμάται πως είναι αποτέλεσμα της προχειρότητας της μελέτης και των διαδικασιών σχεδιασμού, εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων. Ένας βασικός λόγος, είναι ότι τα χαρακτηριστικά του έργου στην οριστική μελέτη, είχαν διαφοροποιηθεί σημαντικά από αυτά της αρχικής μελέτης<sup>152</sup>. Αυτό, δε θα έπρεπε να συμβαίνει. Στην οριστική μελέτη του έργου, προστέθηκαν επίσης ένα παράνομο κτίριο και μία ράμπα καθέλκυσης σκαφών, στοιχεία που αρχικά (1998-99) έλλειπαν από τη μελέτη.

Από τον προϋπολογισμό λοιπόν και μόνο, αντιλαμβάνεται κανείς ότι δεν υπήρχε «πρόνοια» και «συνέπεια». Η μελέτη δεν έγινε ποτέ με γνώμονα να λύσει συγκεκριμένο πρόβλημα. Η μελέτη έγινε με βάση τις τρέχουσες δυνατότητες των τεχνικών υπηρεσιών, τα κονδύλια που διατίθεντο εκείνη την εποχή και την αγωνία της Πολιτείας να «δείξει» έργο στο...εκλογικό σώμα. Αυτές οι λανθασμένες βάσεις, οδηγούσαν διαρκώς σε αναθεωρήσεις της μελέτης και κατά συνέπεια και του προϋπολογισμού. Κάπως έτσι, στις 26 Ιουλίου του 2006, υπογράφηκε τελικά η εργολαβική σύμβαση του έργου μεταξύ της Ν.Α. Κυκλάδων και εκπροσώπου της εταιρείας «KIROΣ Α.Ε.», στο ποσό των 2.073.428,98 € με Φ.Π.Α. (έκπτωση 15,39%)

---

<sup>152</sup> Βλ. ενότητα 4.3.4. «Τα Γενικά χαρακτηριστικά του έργου»

## 4.7. Περί πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Άλλο ένα σημείο που αξίζει να σταθεί κανείς, είναι η ελλιπής προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος που επιδεικνύει η Πολιτεία με τη δράση της. Στην ενότητα 3.7.3. («Απάντηση της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων») γίνεται λόγος για ενδεχόμενη εσκεμμένη παράλειψη από την Υπηρεσία, του αντιπροσαμμωτικού μόλου από τα έργα. Όπως και αν είναι η πραγματικότητα, η θετική γνωμοδότηση της ΕΕΑ, έθαβε στην κυριολεξία τον αρχαίο κυματοθραύστη, κάτω από τον νέο αντιπροσαμμωτικό μόλο.

Αργότερα, η Μ.Π.Ε., ήρθε να επιβεβαιώσει τις απόψεις της ΕΕΑ, γράφοντας ότι «δε θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις» στο πολιτιστικό περιβάλλον εξαιτίας του Αλιευτικού καταφυγίου (εν.7.3.4. και 8.3.2., Μ.Π.Ε.). Ο μελετητής μάλιστα, πιθανολογεί ότι θα αυξηθεί η τουριστική κίνηση, υπονοώντας προφανώς ότι χάρη στο λιμενικό αυτό έργο, θα μπορούν να έρχονται τουρίστες και δια θαλάσσης για να θαυμάσουν το κολοσσιαίο ημίεργο άγαλμα του Διονύσου. Στο συμπέρασμα αυτό, ο μελετητής καταλήγει αυθαίρετα και χωρίς καμία τεκμηρίωση.

Χαρακτηριστικό της επιδερμικής εξέτασης του πολιτιστικού περιβάλλοντος της περιοχής από τη μελέτη, είναι η ενότητα 4.2.4. της Μ.Π.Ε.. Η ιστορία 2700 ετών της περιοχής, περιγράφεται σε μόλις επτά (7) γραμμές. Για άλλη μία φορά, δεν αναφέρονται οι πηγές από τις οποίες ο μελετητής αντλεί τις πληροφορίες του. Τέλος η προχειρότητα σύνταξης της μελέτης και η αδιαφορία του μελετητή για το πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής φαίνεται στις δύο τελευταίες γραμμές της εν λόγω ενότητας. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι:

*«Στην περιοχή Εμπολή υπάρχουν τα παλαιά λατομεία μαρμάρου, ενώ **λίγο βορειότερα** σώζονται τα λείψανα τείχους, από το κάστρο που υπήρχε εδώ και είναι γνωστό σαν "κάστρο του Καλόγερου" »*

Αξίζει η σύγκριση αυτού του αποσπάσματος με τις ενότητες 2.2.1. και 2.2.2. της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Το ιδιαίτερο όμως αυτής της πρότασης είναι ότι περιέχει ακόμα και αντίθετες με την πραγματικότητα γεωγραφικές πληροφορίες της περιοχής. Το κάστρο του Καλόγερου δεν είναι «λίγο βορειότερα» της «Εμπολής», όπως γράφτηκε λανθασμένα. Αντίθετα είναι Ανατολικά - Νοτιοανατολικά της «Εμπολής». Αυτό διαπιστώνεται ακόμη και από έναν χάρτη της περιοχής.

Κατόπιν των παραπάνω, η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, με έγγραφό της (13854/27-08-03), αποστέλλει αυτή την Μ.Π.Ε., -μεταξύ άλλων- και στην ΚΑ' ΕΠΚΑ. Αυτή τη φορά δεν ενημερώνεται η ΕΕΑ<sup>153</sup>. Στην απάντηση<sup>154</sup> που δίνει λοιπόν, η ΚΑ' ΕΠΚΑ, στις 10-09-2003, συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Μ.Π.Ε., παραλείπει όμως και αυτή, τον αντιπροσαμμωτικό μόλο.

Η υπόθεση περιπλέκεται περισσότερο, όταν δύο χρόνια αργότερα, η ΕΕΑ, επανέρχεται με το Φ4/3/2097/10-09-2005 έγγραφό της. Δυστυχώς το περιεχόμενο του εγγράφου δεν είναι γνωστό. Εκτιμάται όμως ότι ζητούνται κάποιου είδους διευκρινήσεις από το Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας, της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων & Πολιτιστικής Κληρονομιάς σε σχέση με τη μελέτη και την περιοχή στην οποία σχεδιάζεται να γίνει το έργο.

Αποτέλεσμα αυτής της ενέργειας της ΕΕΑ, ήταν να ζητήσει το συγκεκριμένο τμήμα του ΥΠΠΟ, τη διαβίβαση της μελέτης και των απόψεων της ΕΕΑ στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ), με δεδομένο ότι η περιοχή αποτελούσε κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο. Η απάντηση αυτή<sup>155</sup> εκδόθηκε 20 ημέρες αργότερα από το έγγραφο της ΕΕΑ και εστάλη με την επισήμανση «Εξαιρετικώς Επείγον». Μία τέτοια όμως παραπομπή στο ΚΑΣ, θα καθυστερούσε σημαντικά το έργο, ενώ ταυτόχρονα αυξανόταν ο κίνδυνος της «μη σύμφωνης» γνώμης των αρχαιολογικών υπηρεσιών για τα έργα.

Η λύση στο αναπάντεχο «πρόβλημα καθυστέρησης/ακύρωσης» του έργου, δόθηκε από την ΚΑ' ΕΠΚΑ, η οποία ήταν μεταξύ των παραληπτών του παραπάνω «παραπεμπτικού» εγγράφου. Η ΚΑ' ΕΠΚΑ, απαντά στο τμήμα αρχαιοτήτων (8145/14-10-05) ότι *«το λιμάνι του Απόλλωνα δε γειτνιάζει με τον κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο του αρχαϊκού λατομείου με το ημίεργο άγαλμα του Διονύσου»*. Είναι χαρακτηριστικό, ότι ενώ στο συγκεκριμένο έγγραφο μνημονεύεται η Μ.Π.Ε., η οποία αναφέρει στα προτεινόμενα έργα τον αντιπροσαμμωτικό μόλο, αυτός, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες κατασκευές, παραλείπεται για τρίτη φορά.

Μετά λοιπόν και από την επιβεβαίωση της «μη γειτνίασης» με κηρυγμένο χώρο, το Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων, Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας, στις 07/11/2005 εκδίδει νέο έγγραφο. Με το νέο αυτό έγγραφο, επί της ουσίας, ανακαλεί το από 30/09/2005 έγγραφό του, με το οποίο παρέπεμπε τη μελέτη στο ΚΑΣ. Μάλιστα δηλώνει ότι:

*«το έργο, όπως διευκρινίστηκε από το... . . . της ΚΑ' ΕΠΚΑ, δεν πραγματοποιείται εντός ή πλησίον κηρυγμένου αρχαιολογικού*

<sup>153</sup> Η εφορεία ΕΕΑ είχε ήδη απαντήσει με το 1557/27-09-1999

<sup>154</sup> Αριθ. Πρωτ. 6622/10-09-03

<sup>155</sup> ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/78820/4015/30-09-05

χώρου, όπως εκ παραδρομής αναγράφηκε στα... ..έγγραφα της Υπηρεσίας μας...»

### **Εξετάζοντας, λοιπόν, προσεκτικά την αλληλογραφία παρατηρούνται τα ακόλουθα:**

Σε τέσσερα από τα πέντε έγγραφα των αρχαιολογικών υπηρεσιών που εξετάστηκαν, αναφέρονται με λεπτομέρεια τα έργα της μελέτης του έργου. **Σε κανένα από αυτά όμως δεν αναφέρεται ο «επίμαχος» αντιπροσαμμωτικός μόλος, ο οποίος έχει σχεδιαστεί ακριβώς επάνω στον αρχαίο κυματοθραύστη.** Σημειώνεται δε ότι, ο αντιπροσαμμωτικός μόλος αναφέρεται ξεκάθαρα στη Μ.Π.Ε., ενώ φαίνεται σε όλα τα σχετικά σχέδια της μελέτης του έργου.

Αυτή την παράλειψη, δε φρόντισε να την επισημάνει καμία υπηρεσία του ΥΠΠΟ, σε κανένα της έγγραφο από το 1997 μέχρι και το 2005. Αντίθετα το «λάθος» σύμφωνα με το οποίο το έργο βρίσκεται «πλησίον» του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου και κατά συνέπεια η μελέτη θα παραπεμπόταν στο ΚΑΣ, εντοπίστηκε μέσα σε λίγες ημέρες. Η κατ' εξακολούθηση παράλειψη του επίμαχου αντιπροσαμμωτικού μόλου, ελαχιστοποιεί την πιθανότητα του «τυχαίου» και δίνει την εντύπωση περισσότερο μιας εσκεμμένης και συνειδητής παράλειψης.

Επιπλέον εδώ, τίθεται το ζήτημα αν το «λάθος περί γειτνίασης» που εντοπίστηκε, είναι πράγματι λάθος. Γεννάται, δηλαδή, ο προβληματισμός σχετικά με τον ορισμό της «γειτνίασης» του έργου με τον κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο, καθώς και με τον ορισμό της λέξης «πλησίον». Από την έρευνα που έγινε, το νομοθετικό πλαίσιο «Περί προστασίας αρχαιοτήτων κ.λπ.» (Ν.3028/02 κ.λπ.) δεν προβλέπει τέτοιους ορισμούς.

Από τη μία λοιπόν, είναι λογικό να δίνεται από το νομικό πλαίσιο μία ελευθερία στην κρίση του αρχαιολόγου, σχετικά με το πότε ένα έργο «γειτνιάζει» ή «βρίσκεται πλησίον» σε αρχαιολογικό χώρο. Είναι δηλαδή αναμενόμενο, ένα τέτοιο συμπέρασμα να μην προκύπτει αποκλειστικά από ποσοτικά δεδομένα όπως η απόσταση, αλλά να προκύπτει και από δεδομένα όπως το ανάγλυφο του εδάφους, η λειτουργία του αρχαιολογικού χώρου και λοιπά στοιχεία που σχετίζονται με την επιστήμη της αρχαιολογίας.

Από την άλλη μεριά όμως, ακριβώς επειδή δεν υπάρχει σαφής ορισμός, οποιαδήποτε άποψη περί «γειτνίασης» ή μη, θα έπρεπε να τεκμηριώνεται από επιστημονικά δεδομένα. Στην περίπτωση λοιπόν του Απόλλωνα και του συγκεκριμένου

λιμενικού έργου δεν έγινε καμία τέτοια προσπάθεια τεκμηρίωσης από τις αρχαιολογικές υπηρεσίες. Αντίθετα, υπήρχαν δεδομένα τα οποία δε φαίνεται να λήφθηκαν υπ' όψη.

Καταρχάς, σύμφωνα με μία χονδροειδή (πλην όμως αξιόπιστη) μέτρηση<sup>156</sup>, ο αντιπροσαμμοτικός μόλος απέχει περίπου 150μ. από τα όρια της ζώνης κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου. Αντίστοιχα τα υπόλοιπα στοιχεία του έργου, απέχουν λιγότερο από 500μ. από τα όρια της ίδιας ζώνης. Τα ποσοτικά αυτά στοιχεία αν συνδυαστούν με την έρευνα που είχε ήδη πραγματοποιηθεί εκείνη την εποχή, φαίνεται να οδηγούν σε αντίθετα συμπεράσματα από αυτά των εγγράφων των υπηρεσιών περί «μη γειτνίασης».

Συγκεκριμένα, η Καθηγήτρια Κλασικής Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, κα. Γεωργία - Κοκκορού Αλευρά, είχε πραγματοποιήσει περί το 1990, αυτοψία στον οικισμό του Απόλλωνα. Η αυτοψία είχε γίνει στα πλαίσια έρευνας των αρχαίων λατομείων μαρμάρου της Νάξου. Στη μελέτη της, μεταξύ άλλων, αναφέρονται και στοιχεία που αφήνουν ανοιχτό το ενδεχόμενο, αρχαιολογικών ευρημάτων κοντά (δηλ. «πλησίον») ή και μέσα στο προς υλοποίηση λιμενικό έργο. Χαρακτηριστικά η κ. Αλευρά στη μελέτη της αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο να υπάρχουν ακόμη και ενάλιες αρχαιότητες γράφοντας τα ακόλουθα:

*«Η υπόθεση εξάλλου ότι ο κολοσσός των Ναξίων στη Δήλο, που χρονολογείται γύρω στο 600π.Χ., προέρχεται από τα λατομεία του Απόλλωνα, ... ..έχει εύλογα ως αφετηρία το γεγονός της εύκολης μεταφοράς το κολοσσιαίου αυτού γλυπτού δια θαλάσσης, στην σε μικρή απόσταση προς Βορρά ευρισκόμενη Δήλο.»*

Επίσης:

*«Η μεγάλη έκταση των λατομείων του Απόλλωνα, διαφαίνεται από τις θέσεις λατόμευσης που σημειώνει ο G. Lepsius και επαναλαμβάνει η A. Dworakwska. Οι θέσεις αυτές εκτείνονται, όπως είχα την ευκαιρία να διαπιστώσω από μία πρώτη, μικρής διάρκειας επιφανειακή επί τόπου έρευνα, σε μεγάλη έκταση γύρω από τους δύο κόλπους της περιοχής...τον κόλπο γύρω από τον οποίο είναι χτισμένο το χωριό Απόλλωνας, στον χώρο που απλώνεται*

<sup>156</sup> Οι μετρήσεις έγιναν μέσω του <http://web.gvs.gr/GeoSearch> της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού και της εφαρμογής [Google Earth](http://www.google.com/earth/).

δεξιά και αριστερά κάτω από το άγαλμα του Διονύσου ως τη θάλασσα...» .

Λίγο παρακάτω μάλιστα η κ. Αλευρά, αφήνει σαφείς υπόνοιες ότι υπάρχουν αρχαία μνημεία και εντός του οικισμού, τα οποία όμως, είναι δύσκολο να εντοπιστούν λόγω της οικιστικής ανάπτυξης που επήλθε:

*«Η μη εντόπιση μέχρι στιγμής ιχνών οικισμού ή έστω μικρής εγκατάστασης κοντά στα λατομεία είναι ευεξηγήγητη για τα λατομεία του Απόλλωνα, διότι η διεύρυνση του χωριού με σύγχρονες οικοδομές πάνω ακριβώς στις θέσεις του αρχαίου λατομείου, είναι φυσικό να κατέστρεψε ή να κάλυψε κάθε ίχνος.»*

Τα συμπεράσματα της μελέτης αυτής παρουσιάστηκαν στο Διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στο Βρετανικό Μουσείο, με θέμα Archaeological Stone. Scientific and Technical Studies στις 14-16 Νοεμβρίου του 1991. Επίσης δημοσιεύθηκαν σε αρχαιολογική εφημερίδα το 1992. Είναι λοιπόν άξιο απορίας, το πώς οι αρχαιολογικές υπηρεσίες, δεν έλαβαν υπ' όψη τους όλα τα παραπάνω, όταν τους ζητήθηκε να γνωμοδοτήσουν για το λιμενικό έργο στον Απόλλωνα.

Συνοψίζοντας τις παρατηρήσεις, σχετικά με τα παραπάνω έγγραφα των αρχαιολογικών υπηρεσιών, προκύπτουν τα ακόλουθα:

- Παρατηρείται ένα διαχρονικό φαινόμενο αδυναμίας προστασίας του πολιτιστικού περιβάλλοντος από την Πολιτεία. Χαρακτηριστικά, εκτιμάται από την κ. Αλευρά, ότι μεγάλο μέρος του σύγχρονου οικισμού είναι χτισμένο επάνω σε αρχαία μνημεία. Η καταστροφή λοιπόν των μνημείων, την περίοδο 1940 - 1990, όπου υπήρξε έντονη οικιστική ανάπτυξη στην περιοχή, έτεινε να επαναληφθεί το 2005 με τον αντιπροσαμμωτικό μόλο και την επικείμενη καταστροφή του αρχαίου κυματοθραύστη.
- Το λιμενικό έργο κατά το σχεδιασμό του, δεν έλαβε υπ' όψη του το αρχαιολογικό ιστορικό και τα λοιπά δεδομένα του πολιτιστικού περιβάλλοντος της περιοχής. Αυτό αποδεικνύεται από το αποτέλεσμα του σχεδιασμού, αλλά και από την ίδια τη Μ.Π.Ε., η οποία δεν έλαβε υπ' όψη της σχετικές αρχαιολογικές έρευνες (π.χ. Γ. Κοκκορού-Αλευρά, 1992).

- Οι αρχαιολογικές υπηρεσίες, για άγνωστους λόγους, λειτούργησαν τυπικά και γραφειοκρατικά. Απέφυγαν να εξετάσουν την ουσία των επιπτώσεων του έργου στο πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής. Ταυτόχρονα, αποδείχθηκε ότι εξέτασαν πλημμελώς ακόμα και την ίδια τη μελέτη για την οποία τους ζητήθηκε γνωμοδότηση, παραλείποντας ολόκληρα τμήματα του έργου.

Με αυτό τον τρόπο λειτουργίας, οι Υπηρεσίες του Υπουργείου πολιτισμού αποδείχθηκαν ανεπαρκείς στο να προστατεύσουν την πολιτιστική κληρονομιά. Ταυτόχρονα δε δόθηκε η ευκαιρία στους μηχανικούς του έργου να τροποποιήσουν το σχεδιασμό τους, με στόχο την πραγματοποίηση ενός έργου, που θα αναδείκνυε και θα σεβόταν το πολιτιστικό περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα, θα προσέφερε μεγαλύτερες προοπτικές τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής.

## Κεφάλαιο 5: Η προσφυγή & η εκδίκαση στο ΣτΕ

Όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 4.1., το καλοκαίρι του 2006, 86 πολίτες, προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ)<sup>157</sup>, προκειμένου να μη γίνει το παραπάνω, παράνομο και καταστροφικό λιμενικό έργο για τον Απόλλωνα. Οι πολίτες, ήταν στην πλειοψηφία τους τακτικοί παραθεριστές, οι οποίοι κατάγονται από την Κωμιακή και τον Απόλλωνα. Άλλοι διατηρούν το πατρικό τους σπίτι. Άλλοι, έχουν κατασκευάσει εξοχική κατοικία στις περιοχές της Κωμιακής και του Απόλλωνα. Άλλοι έχουν κάνει και τα δύο. Γενικώς οι 86, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο είχαν προσωπική περιουσία και δεσμούς στην περιοχή, ενδιαφέρονταν για αυτήν και την επισκέπτονταν τακτικά.

Στην ενότητα αυτή λοιπόν, και μέσα από το παράδειγμα του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα, θα γίνει προσπάθεια παρουσίασης της λειτουργίας του δικονομικού συστήματος που υπάρχει σήμερα στη Χώρα μας. Θα παρουσιασθούν οι λόγοι ακυρότητας που επικαλέστηκαν οι 86 πολίτες στην προσφυγή τους. Θα παρουσιαστεί το «υπόμνημα» της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων και η γραπτή «Παρέμβαση» άλλων φορέων των Κυκλάδων.

Μέσα από αυτά θα γίνει προσπάθεια να προσδιορισθούν ορισμένες βασικές αδυναμίες του δικονομικού συστήματος. Ταυτόχρονα θα γίνει προσπάθεια να αναδειχθεί το χάσμα που υπάρχει στο «αίσθημα δικαιοσύνης» ανάμεσα στα δικαστήρια και στην κοινωνία. Τέλος θα γίνουν ορισμένες προτάσεις προκειμένου να μειωθούν τα δύο παραπάνω φαινόμενα, τα οποία δεν ωφελούν την ευημερία της ανθρώπινης κοινωνίας και την αρμονική της εξέλιξη μέσα στο φυσικό περιβάλλον.

---

<sup>157</sup> Είναι το ανώτατο διοικητικό δικαστήριο του Κράτους (<http://www.ste.gr>).

## 5.1. Η προσφυγή στο ΣτΕ.

Η προσφυγή στο ΣτΕ, έγινε κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή. Συγκεκριμένα στις 25 Ιουνίου 2006, συνετάχθη και κατατέθηκε στο ΣτΕ (αρ. καταθ.: 4230/2006) η αίτηση ακυρώσεως των διοικητικών πράξεων που αφορούν το λιμενικό έργο του Απόλλωνα. Ένα μήνα μετά και συγκεκριμένα, στις 25 Ιουλίου 2006, κατατίθεται και η αίτηση αναστολής εκτελέσεως των ίδιων διοικητικών πράξεων (αρ. καταθ: 1192/2006). Εν τω μεταξύ, μία μόλις ημέρα (26/07/2006), μετά και από την αίτηση αναστολής εκτελέσεως, η Ν.Α. Κυκλάδων υπέγραψε την εργολαβική σύμβαση του έργου με την εταιρεία “ΚΙΡΟΣ Α.Ε.”, η οποία θα αναλάμβανε την κατασκευή του έργου.

Μέσα στους όρους της εργολαβικής σύμβασης αναφέρεται ρητά η «αποκλειστική τμηματική προθεσμία» σύμφωνα με το άρθρο 36 του ΠΔ 609/85 όπου ο ανάδοχος (ΚΙΡΟΣ Α.Ε.) καλείται:

*«**Εντός τριάντα (30)** ημερολογιακών ημερών από την υπογραφή της σύμβασης για την οργάνωση του εργοταξίου, την εγκατάσταση των απαιτούμενων μέσων, την αρχική περίφραξη του χώρου κ.λπ.»*

Δηλαδή μέχρι τις 26 Αυγούστου 2006 (μόλις έναν μήνα μετά την αίτηση αναστολής), ο ανάδοχος του έργου, θα είχε περιφράξει μεγάλο μέρος της κολυμβητικής ακτής του Απόλλωνα και επί της ουσίας θα είχε καταστήσει το ζωτικό μέρος του οικισμού, σε εργοτάξιο. Έπειτα από αυτό, ο χρόνος θα κυλούσε εις βάρος της όποιας προσφυγής κατατίθετο, αφού το έργο θα προχωρούσε κανονικά, έως την εκδίκασή του.

### 5.1.1. Η σημασία της «προσωρινής διαταγής» από το ΣτΕ.

Το γεγονός, λοιπόν, ότι η προσφυγή κατέληξε να κατατεθεί την τελευταία στιγμή, διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τη στρατηγική που ακολούθησε ο εξουσιοδοτημένος δικηγόρος, από τους 86 προσφεύγοντες. Στα πλαίσια λοιπόν αυτής της στρατηγικής, οι 86 προσφεύγοντες, με την 1192/2006 αίτηση αναστολής, ζήτησαν -εκτός από την «*αναστολή εκτελέσεως των διοικητικών πράξεων*» που σχετίζονται με το λιμενικό έργο- και τη «*χορήγηση προσωρινής διαταγής, μέχρις εκδόσεως αποφάσεως, επί της αναστολής εκτελέσεως*».

Πράγματι, στις 3 Αυγούστου 2006, λίγες μόνο ημέρες μετά την αίτηση αναστολής, ο Πρόεδρος του Β' Τμήματος Διακοπών του ΣτΕ, κ. Π. Πικραμμένος, χρεώνεται την υπόθεση, ορίζοντας εισηγητές οι οποίοι θα τη μελετούσαν. Ταυτόχρονα παραγγέλνει την κοινοποίηση (γνωστοποίηση) της αίτησης αναστολής, στις υπηρεσίες κατά των οποίων στρέφεται η προσφυγή, δίνοντάς τους προθεσμία έξι (6) ημερών από την ημέρα κοινοποίησής, προκειμένου να καταθέσουν τις δικές τους απόψεις περί του ζητήματος. Οι κοινοποιήσεις γίνονται περί τις 7 Αυγούστου 2006. Δέκα (10) ημέρες αργότερα (17/8), εκδίδεται προσωρινή διαταγή αναστολής εκτελέσεως των διοικητικών αποφάσεων και κατά συνέπεια και των εργασιών που σχετίζονται με αυτές.

**Αυτή η απόφαση, επί της ουσίας καθόρισε την τύχη του έργου αλλά και την έκβαση της δικαστικής διαμάχης.** Σύμφωνα με την παρ.5, του άρθρου 52 του Π.Δ. 18/1989 «ο Πρόεδρος του αρμοδίου Τμήματος, μπορεί να εκδώσει προσωρινή διαταγή αναστολής εκτελέσεως της προσβαλλόμενης πράξεως, η οποία ισχύει μέχρι την έκδοση αποφάσεως της Επιτροπής Αναστολών επί της κατατεθείσης αιτήσεως<sup>158</sup>». Θα μπορούσε λοιπόν, να μην είχε εκδοθεί ποτέ η προσωρινή διαταγή για το εν λόγω έργο. Αν συνέβαινε κάτι τέτοιο, εκτιμάται ότι το Αλιευτικό Καταφύγιο, θα είχε πραγματοποιηθεί ανεξάρτητα από την έκβαση της εκδίκασης της προσφυγής. Είναι προφανές ότι οι συνέπειες για το περιβάλλον της περιοχής (φυσικό, κοινωνικό, πολιτιστικό, οικονομικό κ.λπ.), θα ήταν καταστροφικές.

Συγκεκριμένα, στην εργολαβική σύμβαση, αναφέρεται ότι εντός δύο (2) μηνών από την υπογραφή της, θα πρέπει να έχει αποπερατωθεί το 40% των εκσκαφών του πυθμένα<sup>159</sup> και εντός τεσσάρων (4) μηνών θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί και το 60% των λιθορριπών έδρασης. Επιπλέον, στην παρ. 14.7 της ειδικής συγγραφής υποχρεώσεων του έργου, αναφέρεται ότι θα χρησιμοποιηθούν οι φυσικοί ογκόλιθοι του υφιστάμενου προσήνεμου μόλου, αφού μάλιστα αρθούν από τη θέση τους. Αν λοιπόν δε χορηγείτο η «προσωρινή διαταγή αναστολής», η Επιτροπή Αναστολών, θα εξέταζε το ενδεχόμενο αναστολής των εργασιών μετά από μήνες. Κατά συνέπεια το έργο θα είχε προχωρήσει όπως προβλεπόταν από τη Σύμβαση.

Στην περίπτωση όμως που το έργο θα είχε προχωρήσει, ο εργολάβος και η Ν.Α. Κυκλάδων, θα διευκολύνονταν να «εκβιάσουν» (και μάλιστα με νόμιμο τρόπο) την Επιτροπή Αναστολών, προκειμένου να απορρίψει την αίτηση αναστολής των εργασιών που είχαν καταθέσει οι 86 πολίτες. Αυτό θα συνέβαινε διότι ο εργολάβος, θα ξεκινούσε το έργο

<sup>158</sup> Βλ. και απόφαση ΣτΕ 342/2005.

<sup>159</sup> Στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (2005), στο Άρθρο Β4 (Προθεσμίες), αναφέρει ότι θα πρέπει να έχει αποπερατωθεί το 20% των εκσκαφών του πυθμένα. Επειδή όμως η Εργολαβική Σύμβαση είναι μεταγενέστερη (2006), κρίθηκε ότι υπερισχύει.

με την αφαίρεση των μαρμάρινων ογκολίθων του κυματοθραύστη που υπήρχε από την περίοδο του 1970. Εν συνεχεία θα προχωρούσε στις εκσκαφές και εν συνεχεία στη λιθορριπή θεμελίωσης του νέου κυματοθραύστη.

Έτσι όταν μετά από 2-3 μήνες θα εκδικαζόταν η αίτηση αναστολής, ο οικισμός του Απόλλωνα, δε θα είχε καθόλου κυματοθραύστη. Στην καλύτερη περίπτωση, θα είχε μερικούς ογκόλιθους θεμελίωσης στον πυθμένα της θάλασσας. Κατά συνέπεια, ο οικισμός θα ήταν πλέον απόλυτα εκτεθειμένος στην κακοκαιρία. Επιπρόσθετα, σε περίπτωση που αναστέλλονταν οι εργασίες, θα υπήρχε ο κίνδυνος να διασκορπισθούν οι ογκόλιθοι εξαιτίας μιας κακοκαιρίας, δημιουργώντας επιπλέον κινδύνους στα πλεύσιμα σκάφη (βάρκες).

Αν λοιπόν αναστέλλονταν οι εργασίες, θα ετίθεντο σε μεγαλύτερο κίνδυνο, περισσότερα κτίσματα του οικισμού και τα πλωτά σκάφη των κατοίκων της περιοχής. Αυτό το επιχείρημα θα ήταν αρκετό για να πείσει την Επιτροπή Αναστολών να απορρίψει (αναγκαστικά και ανεξάρτητα από τη νομιμότητα ή μη των διοικητικών πράξεων) την αίτηση αναστολής από τους 86 πολίτες και να επιτρέψει στον εργολάβο και τη Ν.Α. Κυκλάδων τη συνέχιση των εργασιών, για λόγους ασφαλείας / αποτροπής σοβαρού κινδύνου.

Η Ν.Α. Κυκλάδων δηλαδή, **θα είχε φέρει την Επιτροπή Αναστολών του ΣτΕ, προ τετελεσμένων γεγονότων.** Έτσι το έργο θα συνέχιζε να κατασκευάζεται, μέχρι και την τελική εκδίκαση της υπόθεσης. Αυτή όμως θα γινόταν στην καλύτερη των περιπτώσεων μετά από έξι (6) μήνες. Συνολικά δηλαδή θα είχαν περάσει περίπου εννέα (9) μήνες από την έναρξη των εργασιών. Αυτό σύμφωνα με τις προθεσμίες της Σύμβασης, σημαίνει πως όταν θα γινόταν η εκδίκαση της αίτησης ακύρωσης του έργου, ο γιγαντιαίος κυματοθραύστης, θα είχε σχεδόν ολοκληρωθεί.

Το έργο δηλαδή, θα βρισκόταν στο τελικό στάδιο αποπεράτωσης των κρηπιδωμάτων. Ανεξάρτητα λοιπόν από την έκβαση της δίκης περί «ακύρωσης των διοικητικών πράξεων», το λιμενικό έργο θα είχε γίνει. Το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον καθώς και η οικονομική ευημερία της περιοχής, εκτιμάται ότι θα είχαν υποβαθμισθεί για δεκάδες χρόνια, αν όχι οριστικά και ανεπίστρεπτα.

Στην περίπτωση μάλιστα που το ΣτΕ ακύρωνε (καθυστερημένα) το έργο, κάνοντας δεκτή την προσφυγή των 86 πολιτών, θα δημιουργούνταν επιπλέον προβλήματα. Ο κυματοθραύστης αυτός, θα ήταν παράνομος. Κατά συνέπεια θα έπρεπε να κατεδαφιστεί, ενώ ενδεχομένως να υπήρχαν κυρώσεις και πρόστιμα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα με την κατεδάφιση, θα έπρεπε να κατασκευασθεί νόμιμο άλλο λιμενικό έργο για να προστατεύσει τον (κατά μεγάλο μέρος παράνομο κτισμένο) οικισμό.

Δεδομένου λοιπόν, ότι η Πολιτεία δε θα είχε τα χρήματα<sup>160</sup> για να καλύψει τέτοιες ανάγκες, θα λειτουργούσε στα όρια της νομιμότητας. Θα προσπαθούσε να αναβάλλει ή και να «κουκουλώσει» το ζήτημα. Θα καθυστερούσε να βγάλει πρωτόκολλα, θα εύρισκε δεκάδες γραφειοκρατικά προσχήματα για να μη χρειαστεί να καταναλώσει οικονομικούς πόρους για να κατεδαφίσει το λανθασμένο της έργο κ.λπ. Κατά συνέπεια, ο κυματοθραύστης, θα παρέμενε εκεί για δεκάδες χρόνια, όπως ακριβώς έχει συμβεί με τον υφιστάμενο παράνομο κυματοθραύστη (1970-2010 = 40χρόνια) και όπως ακριβώς έχει γίνει και με τον παράνομο ΒΙΟ.ΚΑ. που βρίσκεται στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας (1993-2010 = 17 χρόνια).

Οι παραπάνω πιθανές εξελίξεις επισημάνθηκαν στο ΣτΕ. Λαμβάνοντας τες λοιπόν υπ' όψη του, ο Πρόεδρος του Β' Τμήματος Διακοπών του ΣτΕ, στις 17/08/2006, έκρινε ότι υπήρχε «άμεσος κίνδυνος» σε περίπτωση που ξεκινούσαν τα έργα. Έτσι, εξέδωσε προσωρινή διαταγή αναστολής εκτέλεσης των επίδικων διοικητικών πράξεων, με άμεση συνέπεια την αναστολή των εργασιών του έργου. Εννέα (9) μήνες αργότερα, ύστερα από αίτημα της «ΚΙΡΟΣ Α.Ε.», η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Ν.Α. Κυκλάδων, εκδίδει την υπ' αριθμ. 2548/24-05-2007 απόφαση, με την οποία κάνει δεκτή την από 31-01-2007 **αίτηση διάλυσης της Εργολαβικής Σύμβασης της ΚΙΡΟΣ Α.Ε. των εργασιών του έργου «Αλιευτικό Καταφύγιο Απόλλωνα Ν. Νάξου»**. Κατά συνέπεια, το έργο δεν ήταν πλέον δυνατό να πραγματοποιηθεί, ανεξάρτητα από το τελικό αποτέλεσμα της δικαστικής διαμάχης.

Η αίτηση αναστολής, δεδομένης της προσωρινής διαταγής, δεν εκδικάσθηκε ποτέ. Εξ' άλλου δε φάνηκε να ενδιαφέρονται για την εκδίκασή της, ούτε από την πλευρά της Ν.Α. Κυκλάδων. Η αίτηση ακύρωσης, εκδικάσθηκε στις 11 Ιουνίου του 2008. Κατά τη διαδικασία, ο εισηγητής, πρότεινε να γίνει δεκτή η αίτηση ακύρωσης από τους 86 πολίτες τουλάχιστον για δύο από τους αναφερόμενους λόγους σε αυτή. Η τελική απόφαση, όμως του ΣτΕ για την υπόθεση, δεν έχει εκδοθεί μέχρι και το τέλος του 2010. Θεωρητικά, θα μπορούσε να είναι

---

<sup>160</sup> Ακόμα βέβαια και αν είχε τα χρήματα, η Πολιτεία (όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα), θα προτιμούσε να τα επενδύσει σε νέα έργα, παρά να διορθώσει με τα χρήματα αυτά παλαιά, δικά της λάθη. Τα νέα έργα, δίνουν την «εικόνα της ανάπτυξης». Τα νέα έργα φέρνουν ψήφους. Το να κατεδαφίζονται όμως παλαιά έργα και μάλιστα τόσο μεγάλα, είναι έμπρακτη ομολογία της ανικανότητας του συνόλου της Πολιτείας, να σχεδιάσει, να εφαρμόσει τους νόμους που η ίδια θέσπισε και εν τέλει να προστατέψει τον πολίτη και το περιβάλλον, όπως υποχρεούται. Ενδεχομένως μάλιστα να είναι και μία εκλογική ήττα για τα αιρετά στελέχη της διοίκησης που συμμετείχαν στην υλοποίηση αυτού του παράνομου έργου. Κατά συνέπεια, είναι οικονομικότερο και αποδοτικότερο να «πεισει» η Πολιτεία την κοινωνία, ότι η κατεδάφιση του έργου ( παρ' ότι είναι παράνομο και επιβλαβές) δε συμφέρει την ίδια την κοινωνία. Έτσι η Πολιτεία καθιστά ανενεργό και τον τελευταίο ελεγκτικό μηχανισμό μιας οργανωμένης δημοκρατικής κοινωνίας: Τους ίδιους τους πολίτες. Μάλιστα τους καθιστά συνεργούς στη δική της παραβατική συμπεριφορά.

αντίθετη με την εισήγηση. Κάτι τέτοιο όμως λέγεται ότι δεν είναι σύνηθες στις υποθέσεις του ΣτΕ.<sup>161</sup>

### 5.1.2. Οι λόγοι ακυρώσεως του έργου

Οι λόγοι για τους οποίους αυτό το έργο δε θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί, είναι δεκάδες. Άλλοι έχουν σχέση με την ουσία του προβλήματος. Άλλοι με τις τεχνικές λεπτομέρειες της μελέτης. Άλλοι με νομικές παραβάσεις. Άλλοι με σημαντικές διοικητικές παραβάσεις και τέλος, άλλοι έχουν να κάνουν με το «τυπικό» της διαδικασίας. Από όλους αυτούς τους λόγους, ο δικηγόρος καλείται να εστιάσει:

- Στους λόγους ακυρότητας για τους οποίους έχει αρμοδιότητα το ΣτΕ (νομιμότητα).
- Σε λόγους ακυρότητας που έχουν βαρύνουσα σημασία και είναι περισσότερο πιθανό να γίνουν δεκτοί από το ΣτΕ.
- Σε λόγους που αφορούν και θα ακυρώσουν ολόκληρο το έργο και όχι σε λόγους που αφορούν επιμέρους λεπτομέρειες του έργου.
- Στον τρόπο και τη σειρά με τον οποίο θα παρουσιαστούν οι παραπάνω λόγοι, αφού το ΣτΕ, τους εξετάζει με τη σειρά που παρουσιάζονται από τους προσφεύγοντες. Είναι λοιπόν επόμενο, πρώτοι να μπαίνουν οι πιο σημαντικοί λόγοι ακυρότητας.

Με αυτά τα βασικά κριτήρια, η περίπου δέκα σελίδων, αίτηση ακυρώσεως, συμπεριέλαβε συνολικά έξι (6) λόγους ακυρότητας με την ακόλουθη σειρά:

---

<sup>161</sup> Οι πληροφορίες αυτές προέρχονται από την προσωπική γνώση και εμπειρία του γράφοντος μετά από συζητήσεις με τον δικηγόρο, ως ένας εκ των 86 προσφευγόντων. Επίσης, προέρχονται και από το <http://apollonasnaxou.blogspot.com>

## 5.1.2α Έλλειψη προηγούμενου ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού

### Βίαιη επέμβαση στο ευαίσθητο οικοσύστημα της ακτογραμμής

Αυτός ο λόγος ακυρότητας είναι εξαιρετικά βαρύνουσας σημασίας, μιας και στηρίζεται στο Σύνταγμα της χώρας μας.<sup>162</sup> Το ΣτΕ, είναι το καθ' ύλην αρμόδιο δικαστήριο να εξετάσει αυτεπαγγέλτως τέτοιους λόγους ακυρότητας. Για την υπόθεση του λιμανιού του Απόλλωνα η αίτηση ακύρωσης αναφέρει χαρακτηριστικά:

*« Στην ένδικη περίπτωση, δεν έχει προηγηθεί ΚΑΜΜΙΑ κανονιστική πράξη ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού λιμένων, τουλάχιστον σε περιφερειακό επίπεδο και συνεπώς **δεν έχουν εκτιμηθεί κατά τρόπο συνολικό οι ανάγκες της ευρύτερης περιοχής σε λιμένες σκαφών παντός τύπου, σε σχέση προς τους ήδη υπάρχοντες, που τελούν σε αλληλεξάρτηση ή και εξυπηρετούν παρόμοιες ανάγκες. Σε κάθε δε περίπτωση, από καμμία κανονιστική πράξη δεν προκύπτει η ανάγκη δημιουργίας αλιευτικού καταφυγίου στην επίμαχη θέση του Απόλλωνα Νάξου, ούτε έχει προηγουμένως εκτιμηθεί συνδυαστικά η ύπαρξη αλιευτικών αναγκών στην περιοχή (που είναι ανύπαρκτη) ή η κάλυψή τους από άλλα υφιστάμενα αλιευτικά καταφύγια της ευρύτερης περιοχής (το κοντινό λιμάνι της πόλεως της Νάξου ή κατασκευαζόμενο λιμάνι στον Καλαντό).***

*Συνεπώς η χωροθέτηση που γίνεται με την υπ' αριθ. 5966/15.11.1999 απόφαση παρίσταται αποσπασματική και περιστασιακή και ως εκ τούτου, όλες οι μεταγενέστερες προσβαλλόμενες πράξεις είναι μη νόμιμες και ακυρωτέες άνευ ετέρου τινός.»*

Στην ενότητα 4.3. (Περί «σκοπιμότητας» του έργου), εξηγήθηκαν οι παραπάνω εύστοχοι ισχυρισμοί της προσφυγής, που αφορούν την αναγκαιότητα ή μη, του έργου. Από την άλλη μεριά, η αναφορά στην 5966/15.11.1999 απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης της Περιφέρειας, εν μέρει κρίνεται άστοχη. Η

<sup>162</sup> Βλ. ενότητα 1.1.1. της παρούσας εργασίας.

προέγκριση χωροθέτησης<sup>163</sup>, με βάση το Νομικό πλαίσιο από το οποίο ορίζεται, δε φαίνεται να έχει άμεση σχέση με τη συνταγματική έννοια της χωροθέτησης (βλ. άρθρο 8, Αποφ. 69269/5387/90).

Ανεξάρτητα όμως από αυτή την πιθανή «νομική αστοχία», αυτός ο λόγος ακυρότητας παραμένει ισχυρός μέχρι και σήμερα (2010). Και αυτό, διότι, το μοναδικό χωροταξικό πλαίσιο που έχει πραγματοποιηθεί, είναι το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128 Α/ 3.07.08), μόλις δύο χρόνια πριν (2008).

Σε αυτό μάλιστα, υπάρχουν μόνο γενικές κατευθύνσεις σε σχέση με την ανάπτυξη της χώρας σε όλους τους τομείς και χωρίς να εστιάζει στα διάφορα είδη λιμενικών έργων. Δεν καταγράφεται συστηματικά η υφιστάμενη κατάσταση των λιμενικών υποδομών στην επικράτεια και κατά συνέπεια δεν είναι δυνατόν να προταθεί μία ορθολογική και βελτιστοποιημένη ανάπτυξη αυτών των υποδομών, που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της κοινωνίας, ενώ ταυτόχρονα θα επηρεάζουν ελάχιστα το περιβάλλον.

Συνοπτικά δηλαδή, η ελληνική Πολιτεία, ακόμα και σήμερα, δεν είναι σε θέση να γνωρίζει «πού» και «τι είδους» λιμάνια πρέπει να κατασκευάσει. Τα έργα που γίνονται δεν είναι αποτέλεσμα ενός συντονισμένου ευρύτερου σχεδιασμού, αλλά απόρροια, μεμονωμένων και αυθαίρετων ενεργειών της εκάστοτε τοπικής αυτοδιοίκησης με όλες τις αδυναμίες της και με αμφισβητούμενα κριτήρια. Κατά συνέπεια τα έργα αυτά καθίστανται άχρηστα ή υπολειτουργούν, λόγω του προβληματικού σχεδιασμού τους και των έντονων κακοτεχνιών. Αποτέλεσμα είναι να καταναλώνεται άσκοπα δημόσιο χρήμα και ταυτόχρονα να υποβαθμίζεται το φυσικό περιβάλλον από τις ίδιες τις κατασκευές.

Παράλληλα, τα έργα που γίνονται σήμερα διατρέχουν άλλον έναν κίνδυνο. Διατρέχουν μόνιμα τον κίνδυνο ακυρότητας, ακόμα και στην περίπτωση που είναι άρτια σχεδιασμένα. Η έλλειψη Ειδικού Χωροταξικού Σχεδίου ή και Περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδίου<sup>164</sup> (τουλάχιστον για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου), δίνει νομικό επιχείρημα σε οποιονδήποτε πολίτη να προσφύγει κατά διοικητικών πράξεων που προβλέπουν έγκριση/κατασκευή ενός λιμενικού έργου. Έτσι, ένα έργο, δύναται να ακυρωθεί από το ΣτΕ, λόγω «αντισυνταγματικότητας» των

---

<sup>163</sup> Βλ. και ενότητα 3.8

<sup>164</sup> Όπως αυτά προβλέπονται στα άρθρα 7 & 8 (αντίστοιχα) του Ν2742/99 («Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»).

διοικητικών πράξεων, ανεξάρτητα από το αν το ίδιο έργο θα υλοποιούταν και στην περίπτωση που είχε πραγματοποιηθεί ο Ειδικός Χωροταξικός Σχεδιασμός.

### 5.1.2β Ελαττώματα Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Τα ελαττώματα της Μ.Π.Ε. του έργου (και της ακτομηχανικής μελέτης) είναι δεκάδες. Τα βασικότερα εξ αυτών, που αφορούσαν το περιβάλλον, αναλύθηκαν στην ενότητα 4.3.<sup>165</sup>. Πολλά από τα λοιπά ελαττώματα περιγράφονται αναλυτικά στην ίδια την αίτηση ακυρώσεως, αλλά και στην Έκθεση του Επίκουρου Καθηγητή του Τμήματος Βιολογίας στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αναστάσιου Λεγάκη. Ταυτόχρονα γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στον χείμαρρο που εκβάλλει εντός του όρμου του Απόλλωνα και ο οποίος επηρεάζει καθοριστικά τις επιπτώσεις του έργου στο φυσικό περιβάλλον. Χαρακτηριστικά αναφέρεται στην αίτηση ακυρώσεως:

*« Κατά τα παγίως δεκτά γενόμενα από τη νομολογία, οι διοικητικές πράξεις με τις οποίες εγκρίνεται η χωροθέτηση λιμενικών έργων, καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι, **πρέπει να διαλαμβάνουν ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία**, όσον αφορά την επιλεγόμενη θέση του έργου και τις επιπτώσεις του στο φυσικό, οικιστικό και πολιτιστικό περιβάλλον.*

*Η αιτιολογία αυτή πρέπει να είναι άκρως λεπτομερής και να εξετάζεται το κατ' αρχήν σκόπιμον του λιμενικού έργου, η ύπαρξη ή όχι της αναγκαιότητας που το επιβάλλει, η δυνατότητα καλύψεως των σχετικών αναγκών από άλλες εναλλακτικές λύσεις, καθώς και οι πάσης φύσεως άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στο περιβάλλον, εν όψει των επικρατουσών συνθηκών της περιοχής.*

*Σε σχέση με τα ανωτέρω ζητήματα, οι προσβαλλόμενες πράξεις είναι παντελώς αναιτιολόγητες και αποτελούν χαρακτηριστικό δείγμα προχειρότητας...»*

<sup>165</sup> «Περί Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων»

### 5.1.2γ Αντιφατικές εγκρίσεις Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων - Πλάνη περί τα πράγματα.

Ο λόγος αυτός ακυρότητας, έχει αναλυθεί στις ενότητες 3.7.3. και 4.7.. Στην αίτηση ακυρώσεως, περιγράφονται με κατηγορηματικό τρόπο οι ευθύνες των αρχαιολογικών υπηρεσιών και η πλημμελής εξέταση των επιπτώσεων του έργου στο πολιτιστικό περιβάλλον. Μάλιστα αναφέρθηκε στην παρ.5 του άρθρου 15 του Νόμου «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (Ν.3028/2002), σύμφωνα με την οποία:

*«Απαγορεύεται η εκτέλεση κάθε μορφής λιμενικού έργου χωρίς προηγούμενη άδεια, που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου (εννοεί το Κ.Α.Σ.). Η άδεια αυτή προηγείται από όλες τις άδειες που αφορούν στην εκτέλεση του έργου και τα στοιχεία της αναγράφονται με ποινή ακυρότητας στις υπόλοιπες άδειες που απαιτούνται.»*

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί ότι τυπικά, δεν αποδεικνύεται από κάποιο έγγραφο, πως οι υπηρεσίες γνώριζαν ότι υπάρχουν ενάλιες αρχαιότητες (αρχαίος κυματοθραύστης) στην περιοχή του έργου. Το μόνο που αποδεικνύεται είναι ότι όλες οι εγκρίσεις που δόθηκαν για το έργο απέφευγαν να αναφερθούν στον αντιπροσαμμωτικό μόλο, ο οποίος θα κατασκευαζόταν ακριβώς επάνω στον αρχαίο κυματοθραύστη και ότι το έργο βρισκόταν πολύ κοντά σε κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο αρχαίων λατομείων μαρμάρου.

Το 2007 όμως, δημοσιεύθηκαν τα αποτελέσματα της αυτοψίας της κας. Α.Σίμωσι<sup>166</sup>, χάρη στα οποία υπήρξε η απαραίτητη επιστημονική τεκμηρίωση. Τα αποτελέσματα αυτά, κατατέθηκαν συμπληρωματικά στο ΣτΕ. Κατά συνέπεια αυτός ο λόγος ακυρότητας του έργου, με βάση και την παραπάνω διάταξη, ήταν πλέον ισχυρός και αυτοτελής, ανεξάρτητα από το αν οι Υπηρεσίες γνώριζαν ή όχι την ύπαρξη του αρχαίου κυματοθραύστη την περίοδο πριν το 2007.

---

<sup>166</sup> Βλ. ενότητα 2.2.1β. Το αρχαίο λιμενικό έργο του Απόλλωνα

### 5.1.2δ Δεν τηρήθηκαν οι προϋποθέσεις της προκήρυξης για την ανάθεση της μελέτης του έργου.

Παρατίθεται ως έχει:

«Εν τέλει, οι μελέτες στις οποίες βασίζονται οι προσβαλλόμενες πράξεις, **εκπονήθηκαν από μελετητή που δεν είχε τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα**. Όπως προκύπτει αναλυτικά από τα στοιχεία της προκήρυξης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων για την ανάθεση της μελέτης του αλιευτικού καταφυγίου του Απόλλωνα Νάξου<sup>167</sup>, "στη διαδικασία επιλογής, θα γίνουν δεκτές αιτήσεις συμπράξεων Μελετητικών γραφείων που έχουν πτυχίο μελετητού Α ή Β τάξεως στην κατηγορία 11 (Διμενικών μελετών) - Α τάξεως κατηγορίας 16 (Τοπογραφικών Μελετών) - Α τάξεως κατηγορίας 06 (Γεωτεχνικών Μελετών", όμως ο μηχανικός Τζούφλας Κωνσταντίνος, στον οποίο ανετέθη η μελέτη, δεν κατέχει τα απαιτούμενα από την προκήρυξη μελετητικά πτυχία, αλλά είναι κάτοχος των εξής πτυχίων: "1η κατηγορία πτυχίου: 20, τάξη πτυχίου Α' και 2η κατηγορία πτυχίου 27, τάξη πτυχίου Α".

Άλλωστε η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που εκπόνησε ο μελετητής, στηρίζεται σε οικονομικά δεδομένα του έτους 1997, όμως έκτοτε, έχει μεταβληθεί ο υπολογισμός του κόστους του σκοπούμενου έργου που σύμφωνα με νεώτερους υπολογισμούς, προσεγγίζει τα 3.500.000 ευρώ, οπότε η Μ.Π.Ε. αυτού του έργου θα έπρεπε να διεξαχθεί από μελετητή με πτυχία μεγαλύτερης κατηγορίας.»

Αυτός ο λόγος ακυρότητας, έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον όσον αφορά την νομιμότητα και την ποιότητα του έργου. Στην περίπτωση που ισχύουν τα στοιχεία, που αναφέρονται στην αίτηση ακύρωσης, για τον μελετητή, τότε υπάρχουν σημαντικές παραβάσεις των σχετικών διατάξεων περί «Ανάθεσης Μελετών».<sup>168</sup> Αξίζει μάλιστα να

<sup>167</sup> Όπως αυτή δημοσιεύθηκε στο «Ενημερωτικό Δελτίο» Τ.Ε.Ε. 2323, την 13η Δεκεμβρίου 2004, σελ. 35

<sup>168</sup> Σημείωση γράφοντος: Ειδικά όσον αφορά την τελευταία φράση του λόγου ακυρότητας, βλ. και παράγραφο 2γ, άρθρου 6, Ν. 3316/05 («Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών κ.λπ.») όπου γράφει: «Η καλούμενη τάξη κάθε πτυχίου καθορίζεται με βάση τις προεκτιμώμενες αμοιβές για το σύνολο των

σημειωθεί το γεγονός ότι, οι τυπικές διατομές<sup>169</sup> του έργου<sup>170</sup>, συντάχθηκαν από τον κ.Τζούφλα Κωνσταντίνο, με ειδικότητα<sup>171</sup> Γεωλόγου (Παν. Πατρών) - Τοπογράφου και όχι πολιτικού μηχανικού.

Παρ' όλα αυτά, δεν κατέστη δυνατό να επιβεβαιωθούν τα λεπτομερή στοιχεία που μνημονεύονται σε αυτόν τον λόγο ακυρώσεως. Επίσης δεν κατέστη δυνατό να βρεθούν όλα τα απαραίτητα στοιχεία ανάθεσης των μελετών, ώστε να υπάρξει μία εμπειριστατωμένη έρευνα σχετικά με τους μελετητές<sup>172</sup>. Κατά συνέπεια θα ήταν παρακινδυνευμένο να γίνει εκτεταμένη αναφορά στο θέμα, το οποίο ούτως ή άλλως δεν επηρεάζει το νησιωτικό περιβάλλον άμεσα, ώστε να εντάσσεται θεματικά στην παρούσα διπλωματική εργασία.

### **5.1.2ε Πρόκειται για δύο διαφορετικές μελέτες**

Ο λόγος αυτός ακυρότητας, αναφέρει επιγραμματικά αυτό που έχει αναλυθεί στην παρούσα εργασία, στις ενότητες, 4.3.4. («Τα Γενικά χαρακτηριστικά του έργου») έως και 4.4. («Συμπεράσματα - Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων») και 4.6 («Περί Κόστους και Προϋπολογισμού»). Οι διαφορές μεταξύ των δύο έργων είναι τόσο μεγάλες που είναι προφανείς ακόμα και με μία απλή οπτική σύγκριση των οριζοντιογραφιών μεταξύ του 1999 και του 2005.

### **5.1.2στ Το παράνομο κτίριο Αλιέων.**

Αυτός ο λόγος ακυρότητας έχει να κάνει με την παραβίαση διατάξεων του Α.Ν. 2344/40, περί «Δόμησης εις παραλιακάς εκτάσεις». Όπως προκύπτει από τα Φ.544.5/671/8-11-1997 και 544/5/126/99 έγγραφα του ΓΕΝ, αλλά και από τον καθορισμό ζώνης Αιγιαλού και Παραλίας της περιοχής του Απόλλωνα (ΦΕΚ 547/Δ/22-07-1999) το κτίριο θα κατασκευαζόταν εξολοκλήρου εντός των ζωνών αιγιαλού και παραλίας, αλλοιώνοντας επιπλέον την ακτογραμμή και συμβάλλοντας στη διατήρηση παλαιότερων παράνομων έργων (π.χ. ΒΙΟ.ΚΑ. οικισμού)<sup>173</sup>.

---

*σταδίων κάθε κατηγορίας». Σε αυτό το σημείο βέβαια τίθενται ζητήματα όπως «Τι ίσχυε πριν το 2005 όπου ανατέθηκαν οι μελέτες (2003); και «Σε τι ποσοστό μπορεί να μεταβληθεί η προεκτιμώμενη αμοιβή, από την τελική, για το σύνολο των σταδίων κάθε κατηγορίας;» Το νομικό πλαίσιο που ενδιαφέρει σε αυτή την περίπτωση είναι το Ν-3164/03 (ΦΕΚ-176/Α/2-7-03 - «Μητρώα Μελετητών κ.λπ.») και τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα όπως το Π.Δ. 346/98. Τα ζητήματα αυτά όμως δεν αφορούν το περιβάλλον και για αυτό δεν εξετάζονται περεταίρω.*

<sup>169</sup> Βλ. Σχέδιο 3.2. Μ.Π.Ε., στον συνημμένο οπτικό δίσκο.

<sup>170</sup> Όπως αυτό είχε μελετηθεί από τον μηχανικό κ.Μυλωνά Αλέξανδρο (Μελέτη 1999 - Κεφάλαιο 3 της παρούσης)

<sup>171</sup> Βλ. λογότυπο και σφραγίδα μελετητή στη Μ.Π.Ε..

<sup>172</sup> Βλ. και ενότητα 4.5 «Περί Αναθέσεων»

<sup>173</sup> Βλ. και ενότητες 4.3.4. (παρ.7) και 4.4.

## 5.2. Το «υπόμνημα» της διοίκησης προς το ΣτΕ.

Στις 4 Οκτωβρίου 2006 (περίπου ενάμιση μήνα μετά την προσωρινή διαταγή αναστολής του έργου), η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων, ως κύριος του έργου, εκπροσωπούμενη από δικηγόρο, καταθέτει «Υπόμνημα» προς την Επιτροπή Αναστολών για την απόρριψη της αίτησης αναστολής (1192/2006) που είχε κατατεθεί από τους 86 πολίτες. Σε αυτό το υπόμνημα, γίνεται προσπάθεια να «καταρριφθούν» οι ισχυρισμοί των προσφευγόντων. Παρακάτω παρατίθενται κατ' αντιστοιχία με τους προαναφερθέντες λόγους ακυρότητας, παρατηρήσεις και σχόλια σχετικά με τους ισχυρισμούς της Νομαρχίας.

### 5.2.1. Ισχυρισμοί σχετικά με την «έλλειψη χωροθέτησης».

Στις παραγράφους II-2, II-3 και IV-1, η Νομαρχία αναπτύσσει το ακόλουθο σκεπτικό, προκειμένου να καταλήξει ότι «δεν τίθεται ζήτημα έλλειψης χωροταξικού σχεδιασμού»:

1. Στις παρ. II-2 και IV-1, **χωρίς κανένα τεκμήριο**, αναφέρει ότι ο όρμος του Απόλλωνα «φιλοξενεί» ήδη από τη δεκαετία του 1970 λιμάνι και μάλιστα, αλιευτικό καταφύγιο. Κάτι τέτοιο δεν αναφέρεται ούτε στο ιστορικό της Μ.Π.Ε.. Η Νομαρχία, δηλαδή, αφήνει να εννοηθεί ότι πρόκειται για παλιό λιμάνι, χαρακτηρίζοντάς το μάλιστα «ιστορικό» (παρ. II-2, σελ.4) και άρα η ανάγκη για ένα εκσυγχρονισμένο αλιευτικό καταφύγιο είναι σχεδόν αυτονόητη και «ιστορικά» επιβεβλημένη, ενώ η χωροθέτησή του είναι «ιστορικά κεκτημένη».
2. Ταυτόχρονα αποφεύγει σε αυτό το σημείο να μνημονεύσει τα έγγραφα του Πολεμικού Ναυτικού που καθιστούν τον κυματοθραύστη του 1970, αυθαίρετο και παράνομο<sup>174</sup>. Δεν μνημονεύονται δηλαδή, τα έγγραφα που καταδεικνύουν ότι «ιστορικά» στον όρμο του Απόλλωνα δεν υφίστατο καμία λιμενική κατασκευή νόμιμα και τεχνικώς άρτια, πόσο μάλλον ένα «λειτουργικό λιμάνι» (παρ. II-2, σελ.3).

---

<sup>174</sup> Πρόκειται για το έγγραφο Αρχηγείου Ναυτικού, Φ.188/127/20 Απρ. 1976, το έγγραφο ΓΕΝ/Α2/IVβ/544.5/671/08-11-97 και το έγγραφο ΓΕΝ Α2/Ιε/542/532/99. Και τα τρία αυτά έγγραφα αναφέρονται στην παράνομη κατασκευή του κυματοθραύστη του 1970. Είναι χαρακτηριστικό μάλιστα ότι το έγγραφο του Αρχηγείου Ναυτικού το 1976, δεν αναφέρεται ούτε μία φορά σε λιμένα.

3. Τέλος στις παρ.ΙΙ-3 και ΙV-1, η ίδια η Νομαρχία, διαψεύδει τους προηγούμενους ισχυρισμούς της περί «ιστορικού λιμένος» ο οποίος λειτουργούσε από το 1970, αφού ομολογεί πως εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα καθορίστηκε 28 χρόνια αργότερα (1998)<sup>175</sup>. Εμμέσως πλην σαφώς δηλαδή, ομολογεί ότι στην περιοχή δεν υφίστατο νόμιμο λιμενικό έργο αφού δεν είχαν τηρηθεί ούτε οι σχετικές διατάξεις του Ν.Δ.444/70<sup>176</sup>.

### 5.2.2. Ισχυρισμοί σχετικά με τις ελλείψεις της Μ.Π.Ε.

Στην παρ. ΙV-3 (σελ. 19) του υπομνήματος η Νομαρχία επί της ουσίας δεν αντικρούει κανένα ισχυρισμό της αίτησης ακυρώσεως. Συγκεκριμένα, αναπαράγει ως αξιόπιστα, τα δεδομένα και τα συμπεράσματα των οποίων η εγκυρότητα και αξιοπιστία αμφισβητείται τεκμηριωμένα από τους προσφεύγοντες, χωρίς να εξηγεί τους λόγους για τους οποίους τα θεωρεί αξιόπιστα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία που αναφέρονται για πρώτη φορά σχετικά με το χειμάρρο. Σύμφωνα λοιπόν, με τη Νομαρχία, «από τον Μάιο του 2004, έχει μελετηθεί επισταμένως η "συμπεριφορά" του χειμάρρου καθόλη τη διάρκεια του έτους και έχουν σχεδιασθεί τα αναγκαία έργα για την αντιμετώπιση των πλημμυρικών φαινομένων που προκαλούνται...». Συγκεκριμένα «...με βάση τις μελέτες έχουν σχεδιασθεί η κατασκευή αναβαθμού συγκράτησης φερτών υλών σε θέση που απέχει 1.150 μέτρα από τη θάλασσα και σε υψόμετρο 24,20 μέτρα», ενώ «Τα εν λόγω αντιπλημμυρικά έργα, κατέστησαν απρόσφορη τη λύση της εκτροπής του χειμάρρου, όπως είχε προτείνει το ΓΕΝ»

Στην πραγματικότητα η «Υδραυλική Μελέτη» και κατά συνέπεια η οριοθέτηση του Ρέματος του Απόλλωνα, επικυρώθηκε από την Περιφέρεια ένα χρόνο αργότερα από την

<sup>175</sup> Πράξη 366/5-8-98 της Λιμενικής επιτροπής. Βλ. και εν. 3.1.

<sup>176</sup> Βλ. και ενότητα 3.3.1.

υποβολή αυτού του Υπομνήματος<sup>177</sup>. Τα αντιπλημμυρικά έργα στα οποία αναφέρεται η Νομαρχία, δεν έχουν γίνει μέχρι και σήμερα, ενώ για την όλη διαδικασία, τίθενται έντονοι προβληματισμοί, σχετικά με το αν τηρήθηκε η διοικητική νομιμότητα<sup>178</sup>.

Ως προς την αξιοπιστία των συμπερασμάτων των μελετών (Υδραυλικής/Οριοθέτησης) σχετικά με το ρέμα, δεν κρίνεται δόκιμο να σχολιασθεί οτιδήποτε. Ένας λόγος είναι ότι ο «τεχνικός έλεγχος» αυτών των μελετών, δεν αφορά άμεσα το αντικείμενο της παρούσης εργασίας. Παράλληλα, ένας τέτοιος έλεγχος, αν γίνει εμπειριστατωμένα, μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει αντικείμενο μιας άλλης διπλωματικής εργασίας.

Ανεξάρτητα όμως από τα παραπάνω, η μελέτη αυτή, θα έπρεπε να είχε προηγηθεί της Μ.Π.Ε. και της ακτομηχανικής μελέτης. Τα αποτελέσματά της, θα έπρεπε να ληφθούν υπ' όψη. Ειδικά στην ακτομηχανική μελέτη, τα δεδομένα της υδραυλικής μελέτης του ρέματος, θα προσέθεταν στην αξιοπιστία των αποτελεσμάτων. Κατά συνέπεια, για άλλη μία φορά συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Πολιτεία λειτουργούσε με τρόπο ώστε να καλύψει «τυπικά» και όχι ουσιαστικά τις τεχνικές ανάγκες του φακέλου του έργου.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί το ότι στην παρ.ΙΙ-2 του υπομνήματος, επιβεβαιώνεται από την ίδια τη Νομαρχία, ότι η φράση «επέκταση κατά 40μ. του κυματοθραύστη» είναι ανακριβής. Η φράση αυτή, υπάρχει στην Τεχνική Έκθεση της μελέτης που είχε εκπονηθεί την περίοδο 1998-1999<sup>179</sup> και στην ενότητα 1.4. «Τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου» της Μ.Π.Ε.. Σύμφωνα όμως με έγγραφο του Δημάρχου Δρυμαλίας του 2004<sup>180</sup>, ο υφιστάμενος κυματοθραύστης, «έχει καταστραφεί κατά 50%». Με δεδομένο τα 100μ. αρχικού μήκους<sup>181</sup>, καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα, ότι η επέκταση είναι 90μ. και όχι 40μ., προκειμένου το συνολικό μήκος του κυματοθραύστη να είναι 140μ. όπως αναφέρεται στη μελέτη του 1998-99, στη Μ.Π.Ε. και στην παρ. ΙΙ-5 του υπομνήματος.

---

<sup>177</sup> Απόφαση υπ' αριθ. Οικ.19408/29-10-2007. Επίσης είναι ανακριβής η πληροφορία ότι έχει εγκριθεί η υδραυλική μελέτη οριοθέτησης ρεμάτων, αφού το υπόμνημα κατατέθηκε στις 4/10/2006, ενώ η σφραγίδα έγκρισης σε αυτή τη μελέτη αναγράφει ημερομηνία έγκρισης την 21/11/2006. Στις 4/10/2006, δηλαδή που παρουσιαζόταν εγκεκριμένη, η μελέτη δεν είχε εγκριθεί.

<sup>178</sup> Χαρακτηριστικά αναφέρεται το σημείο 11 της απόφασης 19408/29-10-2007 της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου στο οποίο ο Δήμος Δρυμαλίας στέλνει με αρ. πρωτ. 3025/05-04-2007 απόφαση με αριθ. 138/26-06-2004. Μία απόφαση η οποία έπρεπε να έχει σταλεί για επικύρωση τρία χρόνια πριν.

<sup>179</sup> Βλ και ενότητα 3.5.3α «Επέκταση - επισκευή υφιστάμενου, μισοβυθισμένου κυματοθραύστη»

<sup>180</sup> Αρ. πρωτ. 426/26-01-2004. Το έγγραφο αυτό μνημονεύεται στην παρ. ΙΙ-2 του υπομνήματος.

<sup>181</sup> Αναφέρονται στο έγγραφο των Αλιέων της Νάξου του 1976 και στην Τεχνική Έκθεση της Μελέτης (1998-99)

### **5.2.3. Ισχυρισμοί σχετικά με τις αντιφατικές εγκρίσεις της Ε.Ε.Α.**

Οι ισχυρισμοί της Νομαρχίας στο ζήτημα αυτό, ήταν σε μεγάλο βαθμό τεκμηριωμένοι. Σε αυτό βοηθούσαν σημαντικά τα έγγραφα των αρχαιολογικών υπηρεσιών, τα οποία σχεδόν στο σύνολό τους ενέκριναν το έργο. Στις παρ. II-7 και IV-2, του υπομνήματος, αναπαράγεται το μεγαλύτερο μέρος από την επιχειρηματολογία των εγγράφων των υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού.

Το γεγονός επίσης ότι δεν υπήρχε επιστημονική τεκμηρίωση, παρά μόνο βιβλιογραφικές αναφορές, σχετικά με την ύπαρξη του αρχαίου λιμενικού έργου στη θέση που θα κατασκευαζόταν ο αντιπροσαμμωτικός μόλος, συνέβαλε θετικά στην αποδυνάμωση του ισχυρισμού των προσφευγόντων. Όλες αυτές οι ισορροπίες ανατράπηκαν, όταν τον Αύγουστο του 2007 και περίπου έναν (1) χρόνο πριν την τελική εκδίκαση της υπόθεσης, η τότε υπάλληλος της ΕΕΑ, έκανε αυτοψία στο χώρο, επιβεβαιώνοντας με επιστημονικές παρατηρήσεις την εγκυρότητα των βιβλιογραφικών αναφορών, που αναφέρονταν σε αρχαίο λιμενικό έργο.

### **5.2.4. Ισχυρισμοί σχετικά με το ζήτημα των αναθέσεων μελετών.**

Η Νομαρχία, επέλεξε να μην αντικρούσει τους ισχυρισμούς των προσφευγόντων, σύμφωνα με τους οποίους η μελέτη του έργου, εκπονήθηκε από μελετητή ο οποίος δεν διέθετε τα τυπικά προσόντα. Υπάρχει η πιθανότητα να έκανε αυτή την επιλογή, δεδομένου ότι επρόκειτο για υπόμνημα προς απόρριψη της αίτησης αναστολής και όχι της αίτησης ακυρώσεως.

### **5.2.5. Ισχυρισμοί σχετικά με τη διαφοροποίηση των στοιχείων της μελέτης.**

Στην παράγραφο II-5, η Νομαρχία, αναπτύσσει ισχυρισμούς με τους οποίους προσπαθεί να δείξει ότι πρόκειται για μία ενιαία μελέτη και όχι δύο μελέτες διαφορετικών έργων. Στα πλαίσια αυτά, περιγράφει τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου. Τα χαρακτηριστικά αυτά τα αντλεί αποκλειστικά και μόνο από τη Μ.Π.Ε., παραβλέποντας τα

σχέδια της οριστικής μελέτης του έργου από το 2005 και μετά σύμφωνα με τα οποία οι διαστάσεις είναι εντελώς διαφορετικές με αυτές που αναφέρονται στην Μ.Π.Ε..

Μάλιστα φθάνει στο σημείο να δηλώσει ότι «*το ύψος των εγκαταστάσεων δεν αλλάζει...*» (προφανώς σε σχέση και με τον παλιό κυματοθραύστη), «*...αφού η απόστασή τους από τη στάθμη της θάλασσας παραμένει στα 1,46μ.*». Την ίδια στιγμή, στο σχέδιο Λ-02α (Τυπικές διατομές 1 έως 7) στις διατομές 1 έως και 6:

- Το ύψος του παλαιού (υφιστάμενου) κυματοθραύστη κυμαίνεται μεταξύ 1,5 και 2,10μ. (δεν έχει σχέση με το 1,46μ.)
- Τα 1,46μ. αφορούν την υψηλότερη στάθμη της αποβάθρας επιβίβασης - αποβίβασης του σχεδιαζόμενου έργου και όχι των «εγκαταστάσεων».
- Η τελική στάθμη των εγκαταστάσεων είναι φανερό ότι φθάνει στα 5,10μ. από τη μέση στάθμη της θάλασσας δύομιση φορές (x 2,43) ψηλότερα από το μέγιστο ύψος (2,10μ) του υφιστάμενου κυματοθραύστη.

Σε καμία, δηλαδή, περίπτωση δε στέκει ο ισχυρισμός ότι «το ύψος των εγκαταστάσεων παραμένει στα 1,46μ. από τη στάθμη της θάλασσας».

#### **5.2.6. Ισχυρισμοί σχετικά με το κτίριο αλιέων.**

Στην παρ. ΙΙ-8 (σελ.11-12), η Νομαρχία, προκειμένου να υπερασπιστεί το παράνομο κτίριο αλιέων, αναφέρει ότι εγκρίθηκε από όλες τις υπηρεσίες. Ορισμένες εκ των υπηρεσιών αυτών όμως, ανήκουν στην ίδια την Νομαρχία (Πολεοδομικό Γραφείο) η οποία κατηγορείται ότι παρανόμως ενέκρινε την οικοδομική άδεια.

Από την άλλη μεριά, υπηρεσίες όπως η Ε.Σ.Α.Λ., αν και δεν είχε εντοπίσει το ζήτημα της παραβίασης του αιγιαλού και παραλίας (άλλωστε δεν ήταν αρμόδια) είχε θέση προϋπόθεση για την έκδοση της άδειας, σχετική κυκλοφοριακή μελέτη, προκειμένου να μην εμποδίζεται από το κτίριο η κίνηση από και προς το λιμάνι<sup>182</sup>. Στο υπόμνημά της λοιπόν η Νομαρχία, χωρίς να αναφέρει κανένα τεκμήριο, δηλώνει ότι η εν λόγω κυκλοφοριακή μελέτη «*υποβλήθηκε πράγματι πριν την έκδοση της οικοδομικής άδειας*». Δεν αναφέρει κανέναν αριθμό πρωτοκόλλου με το οποίο να αποδεικνύεται κάτι σχετικό, ενώ ταυτόχρονα δε μιλά για «έγκριση» κυκλοφοριακής μελέτης αλλά για απλή «υποβολή».

---

<sup>182</sup> Βλ. και ενότητα 4.1.

Η Επιτροπή Αναστολών, δε συνεδρίασε ποτέ. Προφανώς το ΣτΕ καλυπτόταν από την προσωρινή διαταγή που είχε λάβει στις 17 Αυγούστου 2006 και για αυτό όπως φαίνεται και στη σελίδα 3 του υπομνήματος της Νομαρχίας, είχε οριστεί δικάσιμος της αίτησης ακυρώσεως στις 21 Νοεμβρίου 2006. Η δικάσιμος αυτή αναβλήθηκε. Λίγα χρόνια αργότερα και λίγο πριν την τελική εκδίκαση (11-06-2008) της υπόθεσης, οι παραπάνω ισχυρισμοί της Νομαρχίας, επανυποβάλλονται σχεδόν αυτούσιοι, υπό την μορφή παρέμβασης από:

1. Το Δήμο Δρυμαλίας Νάξου.
2. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου.
3. Την «Ομοσπονδία Αγροτικών Αλιευτικών Συλλόγων Περιφέρειας Ν.Αιγαίου» που **εδρεύει στο δήμο Μυκονίων.**
4. Τον «Εξωραϊστικό Πολιτιστικό Σύλλογο Ερασιτεχνών Αλιέων Λυώνα Νάξου», που εδρεύει στη Χώρα Νάξου.
5. Το «Σύλλογο Ερασιτεχνών Αλιέων Νάξου 'Παναγία Μυρτιδιώτισσα'» που επίσης εδρεύει στη Χώρα Νάξου και τέλος,
6. Το «Σύλλογο Απολλωνιατών Νάξου» που εδρεύει στο Δήμο Γαλασίου Αττικής.

### 5.3. Διαρθρωτικές αδυναμίες της εκδίκασης από το ΣτΕ.

Σε προηγούμενα κεφάλαια έχουν επισημανθεί σποραδικά ποικίλες αδυναμίες του δικονομικού συστήματος. Σε αυτή την ενότητα, με αφορμή την παραπάνω διαδικασία, αναδεικνύονται ορισμένες αδυναμίες του δικονομικού συστήματος, όσων αφορά τη διαδικασία εκδίκασης από το ΣτΕ. Οι αδυναμίες αυτές δε θέτουν σε κίνδυνο μόνο την απόδοση δικαιοσύνης. Στην προκειμένη περίπτωση (Αλιευτικό Καταφύγιο), θέτουν σε κίνδυνο το ίδιο το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

#### 5.3.1. Η εξέταση του “τύπου”.

Όσο παράδοξο και αν φαίνεται, το ΣτΕ, δε θα εξέταζε τη νομιμότητα μίας υπόθεσης, στην περίπτωση που η προσφυγή δεν ήταν «τυπικώς εντάξει». Προκειμένου, μία προσφυγή να πληροί τα «τυπικά» στοιχεία, θα πρέπει να έχει κατατεθεί εμπρόθεσμα από τους προσφεύγοντες. Στην περίπτωση δηλαδή του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα έρεπε και οι 86 προσφεύγοντες, να έχουν προσφύγει εντός δύο μηνών από την ημέρα που έλαβαν γνώση της μελέτης του έργου. Στη συνέχεια ελέγχεται αν οι προσφεύγοντες έχουν «έννομο συμφέρον» ώστε να προσφύγουν κ.λπ. Όλα αυτά αποτελούν μέλημα του δικηγόρου, ώστε να τα χειριστεί σωστά και να μη «χαθεί» η δίκη για «τυπικούς» λόγους.

Αυτή η ιεραρχία στον τρόπο εξέτασης μιας υπόθεσης από το ΣτΕ, δεν είναι παράλογη. Ειδικά στην περίπτωση τεχνικών έργων, στην οποία εστιάζει η παρούσα εργασία, είναι λογικό να υπάρχει ένα χρονικό διάστημα μετά από το οποίο παύει κάποιος να δικαιούται να προσφύγει κατά των διοικητικών πράξεων που το προωθούν. Εν γένει, στην περίπτωση που δεν εξετάζεται πρώτα ο τύπος, υπάρχει ο κίνδυνος να μετατραπεί η χώρα σε ένα διαρκές δικαστήριο, όπου κανένα τεχνικό έργο δεν θα πραγματοποιείται.

Κατά συνέπεια καθορίστηκαν τα προαναφερθέντα τυπικά χαρακτηριστικά, που πρέπει να πληρούνται από μία προσφυγή. Το χρονικό διάστημα, λοιπόν, των δύο μηνών, λειτουργεί σχεδόν όπως η «παραγραφή» των αδικημάτων. Θεωρείται δηλαδή, ότι το διάστημα δύο μηνών, είναι επαρκές, για τον εν δυνάμει προσφεύγοντα, ώστε να εξετάσει τη μελέτη του έργου, να κρίνει αν θίγονται τα νόμιμα συμφέροντά του, να επιλέξει δικηγόρο, να συνταχθεί η προσφυγή και εν τέλει να κατατεθεί.

Η μελέτη περίπτωσης, όμως, που εξετάστηκε γεννά προβληματισμούς σε σχέση με το κατά πόσο αυτός ο χρόνος είναι επαρκής για όλα τα παραπάνω. Το αυστηρό αυτό όριο λοιπόν, δημιουργεί τα παρακάτω προβλήματα:

- Είναι εξαιρετικά δύσκολο να εντοπισθούν, να τεκμηριωθούν και να στοιχειοθετηθούν σε μία προσφυγή, τα σφάλματα - νομικές αδυναμίες του φακέλου μελέτης, ενός μεγάλου τεχνικού έργου<sup>183</sup>, μέσα σε εξήντα μόλις ημέρες (2 μήνες). Αν μάλιστα οι προσφεύγοντες είναι ιδιώτες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να παραμερίσουν τις προσωπικές τους υποχρεώσεις, προκειμένου να ασχοληθούν σχεδόν αποκλειστικά με την προσφυγή.
- Επιπλέον, υπάρχει η πιθανότητα, να μην γνωστοποιηθούν άμεσα στον εν δυνάμει προσφεύγοντα όλα τα στοιχεία. Μπορεί δηλαδή στοιχεία καθοριστικής σημασίας, να μην έχουν έλθει σε γνώση του ενδιαφερομένου. Την ίδια όμως, στιγμή η προθεσμία των δύο μηνών εξαντλείται, αφού τα βασικά στοιχεία και οι διοικητικές πράξεις που δύναται να προσβληθούν, έχουν δοθεί στον ενδιαφερόμενο.

Το φαινόμενο αυτό μάλιστα εμφανίζεται εντονότερα, όταν πρόκειται για μία αντιδικία με το Δημόσιο. Στην περίπτωση αυτή επί της ουσίας, ο πολίτης, ζητά από τον αντίδικό του (Δημόσιο) τα στοιχεία με τα οποία θα ακυρώσει τις όποιες ενέργειες του αντιδίκου του<sup>184</sup>! Είναι αναμενόμενο λοιπόν, ο αντίδικος να μην επιθυμεί να δώσει αυτά τα στοιχεία που είναι πιθανό να λειτουργήσουν εις βάρος του.

Θεωρητικά λοιπόν, υπάρχει το Νομικό πλαίσιο<sup>185</sup>, με το οποίο το Δημόσιο υποχρεούται να χορηγεί μη διαβαθμισμένα δημόσια έγγραφα στον πολίτη. Ταυτόχρονα υπάρχει και η υποχρέωση των υπηρεσιών, να απαντούν σε αιτήσεις πολιτών εντός προθεσμίας ενός μηνός ή δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής τους.

<sup>183</sup> Στην περίπτωση του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα, η μελέτη διήρκεσε 8 έτη (1998-2006). Ήταν λοιπόν δύσκολο μέσα σε δύο μόλις μήνες να γίνει αντιληπτή η λειτουργία των διοικήσεων επί μία οκταετία. Επιπλέον η εκ των υστέρων συμπληρωματική κατάθεση τέτοιων στοιχείων, σε πολλές περιπτώσεις δεν συμβάλλει στο ουσιαστικό αποτέλεσμα, το οποίο είναι να μη γίνει το επιβλαβές και παράνομο έργο. Υπάρχουν δηλαδή περιπτώσεις που οι διοικητικές πράξεις ενός τεχνικού έργου κρίθηκαν παράνομες, αφού όμως είχε γίνει το έργο, επειδή αρχικά δεν προσκομίσθηκαν επαρκή στοιχεία που να επιβάλλουν την άμεση διακοπή εργασιών αυτού.

<sup>184</sup> Στην περίπτωση του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα, οι πολίτες ζητούσαν στοιχεία από τη Ν.Α. Κυκλάδων για να ακυρώσουν το έργο που η ίδια προωθούσε.

<sup>185</sup> Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων.

Πρακτικά όμως, αυτές οι διατάξεις, δύναται να παρακαμφθούν ή ακόμα και να παραβιασθούν από τις Υπηρεσίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην περίπτωση του Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου, είναι η τετράμηνη καθυστέρηση απάντησης, σε αίτηση πολίτη. Η αίτηση αφορούσε χορήγηση συγκεκριμένων στοιχείων που πιστοποιούσαν τα ποσοτικά δεδομένα, τα οποία αποδείκνυαν το «μη σκόπιμο» κατασκευής του έργου<sup>186</sup>. Η πρόφαση για αυτή την καθυστέρηση, ήταν το γεγονός ότι τα στοιχεία αυτά ενδεχομένως προσέκρουαν σε διατάξεις περί «προσωπικών δεδομένων». Μετά από τέσσερεις μήνες, οι υπηρεσίες της Πολιτείας κατέληξαν ότι δεν προσέκρουαν.

Πέραν όλων των παραπάνω, η τήρηση των τυπικών προθεσμιών και η απόλυτη προτεραιότητα στον έλεγχο αυτών εγκυμονεί άλλον έναν κίνδυνο. Στην πράξη, είναι πιθανό ένας δικηγόρος, να μην προσέξει αυτές τις λεπτομέρειες του «τύπου». Αυτό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους (απειρία, ανευθυνότητα, αδιαφορία για το αποτέλεσμα, χρηματισμό από τον αντίδικο κ.λπ.). Ταυτόχρονα οι προσφεύγοντες, στις περισσότερες των περιπτώσεων δε γνωρίζουν τέτοιου είδους διαδικασίες. Έτσι εμπιστεύονται τον δικηγόρο. Με έναν ατυχή συνδυασμό λοιπόν, δικηγόρου - προσφεύγοντα, είναι πιθανό να «χαθεί» η υπόθεση, αφού το ΣτΕ θα διαπιστώσει ότι η προσφυγή δεν είναι «τυπικώς εντάξει».

Στην περίπτωση του Αλιευτικού Καταφυγίου για παράδειγμα, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων, προσπάθησε να κερδίσει τη δικαστική διαμάχη εκμεταλλευόμενη αυτήν ακριβώς την αδυναμία του δικονομικού συστήματος. Συγκεκριμένα, αναφέρθηκε στον πρώην βουλευτή κ. Νικόλαο Ιωάννου Λεβογιάννη, ο οποίος αποδεδειγμένα γνώριζε για τη μελέτη<sup>187</sup> από τις αρχές του 2006. Το ίδιο προσπάθησε να κάνει και με τον πολιτικό μηχανικό κ. Νικόλαο Αντωνίου Λεβογιάννη, ο οποίος μήνες πριν τον Ιούνιο του 2006, οπότε και κατατέθηκε η προσφυγή, υπέβαλε αιτήσεις στο Τμήμα Αλιείας, τον Δήμο Δρυμαλίας, το Επαρχείο κ.λπ., προκειμένου να συγκεντρώσει περισσότερα στοιχεία για το έργο. Αυτές οι προσπάθειες, κατέληξαν άκαρπες, μιας και τα προαναφερθέντα πρόσωπα δεν περιλαμβάνονται στους 86 προσφεύγοντες.

---

<sup>186</sup> Συγκεκριμένα, με την 380/16-06-2006 αίτηση προς το Τμήμα Αλιείας του Επαρχείου Νάξου, ο κ. Λεβογιάννης Α. Νικόλαος, επιθυμούσε τη γνωστοποίηση των στοιχείων για τα σκάφη που αναφέρονται στα έγγραφα 233/14-04-2003 και 472/16-09-2003 της Υπηρεσίας (βλ. και ενότητα 4.3. «Περί σκοπιμότητας...»). Τα στοιχεία αυτά δόθηκαν τελικά με το έγγραφο 595/10-10-2006. Οι προθεσμίες όμως έτρεχαν. Έτσι, οι αιτήσεις ακυρώσεως και αναστολής των διοικητικών πράξεων που αφορούσαν το έργο, κατατέθηκαν, χωρίς να τεκμαίρεται η «μη σκοπιμότητα» του έργου.

<sup>187</sup> Υπάρχουν σχετικές αιτήσεις του.

Από τη μία λοιπόν, τα χρονικά περιθώρια κρίνονται περιορισμένα. Οι δύο μήνες, δηλαδή από τη στιγμή που ο ενδιαφερόμενος λάβει γνώση λειτουργούν πέραν του δέοντος ως «αντικίνητρο» προκειμένου να προσφύγει. Κρίνεται λοιπόν, σκόπιμο, να επανεξεταστεί η αύξηση αυτής της προθεσμίας, τουλάχιστον πέραν του τριμήνου.

Από την άλλη όμως, η απλή αύξηση των χρονικών προθεσμιών δε λύνει από μόνη της τα παραπάνω προβλήματα - ειδικά όταν εμπλέκεται το Δημόσιο. Άλλωστε, είναι δύσκολο να υπάρξει αντικειμενική τεκμηρίωση σχετικά με τέτοιου είδους προθεσμίες. Κατά συνέπεια, κρίνεται πιο αποτελεσματικό το να αποφασίζει το ΣτΕ «κατά περίπτωση». Σε κάποιες δηλαδή περιπτώσεις, να αποφασίζεται η εκδίκαση της νομιμότητας ή μη της υπόθεσης, ακόμη και αν η προσφυγή κατατέθηκε εκπρόθεσμα.

Σε μία τέτοια όμως περίπτωση, η απόφαση αυτή θα γίνεται συναρτηθεί και άλλων κριτηρίων. Κριτήρια που θα μπορούσαν να αποτελούν λόγο ώστε να γίνει παραδεκτή μια εκπρόθεσμη προσφυγή είναι:

- Αν η εκπρόθεσμη ημερομηνία προσφυγής υπερβαίνει συγκεκριμένο ποσοστό της προθεσμίας (π.χ. 10%) και η καθυστέρηση αυτή είναι επαρκώς αιτιολογημένη.
- Αν η καθυστέρηση κατάθεσης προσφυγής, αποδειχθεί ότι οφείλεται στον αντίδικο.
- Αν δεν προκύπτει δόλος από την εκπρόθεσμη κατάθεση, εις βάρος του αντιδίκου ή του κοινωνικού συνόλου που ωφελείται από το έργο.
- Αν υπάρχουν τεκμήρια ότι οι ενδεχόμενες συνέπειες (θετικές ή αρνητικές) του έργου στο περιβάλλον (κοινωνικό, φυσικό κ.λπ.), θα επιδρούν σε αυτό για περισσότερο από 20 χρόνια.
- Αν ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου (μελέτη - κατασκευή) ξεπερνά ένα συγκεκριμένο ποσό (π.χ. 5.000.000 €).
- Αν αποδειχθεί ότι από την ημέρα που έληξε η προθεσμία υποβολής μέχρι και την ημέρα υποβολής της προσφυγής, δεν υπήρξε κάποια ουσιώδης πρόοδος στην υλοποίηση της κατασκευής του έργου, που να δικαιολογεί οικονομική ή άλλου είδους ζημία στον κύριο του έργου, τον ανάδοχο κατασκευής ή το κοινωνικό σύνολο που ωφελείται από το έργο.

Τα παραπάνω κριτήρια, θα μπορούσαν να ισχύουν ακόμα και συνδυαστικά. Είναι ενδεικτικά και όχι περιοριστικά. Σκοπός τους, είναι να περιορίσουν τις περιπτώσεις

κατασκευής μεγάλων παράνομων τεχνικών έργων που θα επηρεάσουν γενεές ανθρώπων, απλώς επειδή η προσφυγή στο ΣτΕ κατατέθηκε εκπρόθεσμα.

### 5.3.2. Η μερική εξέταση των λόγων ακυρότητας μιας προσφυγής

Το ΣτΕ, δε δεσμεύεται να εξετάσει όλους τους λόγους ακυρότητας σε μία προσφυγή. Συγκεκριμένα, όταν γίνει δεκτός ένας λόγος ακυρότητας, οι υπόλοιποι κατά κανόνα δεν εξετάζονται. Με μία πρώτη ματιά, το γεγονός αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως εξοικονόμηση χρόνου. Κάτι τέτοιο έχει ως συνέπεια την εκδίκαση περισσότερων υποθέσεων. Επομένως, η μερική εξέταση της νομιμότητας της υπόθεσης μιας προσφυγής μοιάζει θετική.

Είναι όμως πολύ πιθανό το παραπάνω «θετικό» χαρακτηριστικό, να αποβεί «αρνητικό» και ως προς την απόδοση δικαιοσύνης και ως προς τον αριθμό των υποθέσεων που εκδικάζονται. Στο παράδειγμα του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα, ο πρώτος λόγος ακυρότητας, είναι η «έλλειψη χωροθέτησης». Αν αυτός γίνει δεκτός και ακυρωθεί το έργο, θεωρητικά τουλάχιστον<sup>188</sup>, δεν εξετάζονται ούτε οι παρανόμως ελλιπείς μελέτες (Μ.Π.Ε. & Ακτομηχανική) του έργου, ούτε το ζήτημα της καταστροφής του αρχαίου λιμενικού έργου, από τον αντιπροσαμμωτικό μόλο.

Το γεγονός αυτό, στην περίπτωση που υπάρξει Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο, το οποίο θα προβλέπει στην περιοχή Αλιευτικό Καταφύγιο, δίνει τη δυνατότητα στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων<sup>189</sup> να επανέλθει με την ίδια ελλιπή μελέτη, ώστε να κατασκευάσει το παραπάνω αλιευτικό καταφύγιο. Σε μία τέτοια περίπτωση θα χρειαστεί να γίνει εκ νέου προσφυγή, με λόγους ακυρότητας, όλους τους υπόλοιπους εκτός αυτού περί της χωροθέτησης.

---

<sup>188</sup> Παραδόξως στην εκδίκαση της υπόθεσης στις 11 Ιουνίου 2008, ο εισηγητής, δεν αναφέρθηκε μόνο στον πρώτο λόγο ακυρότητας. Αντίθετα εισηγήθηκε ότι το έργο πρέπει να ακυρωθεί για τους δύο πρώτους λόγους που μνημονεύονται στην προσφυγή (Χωροθέτηση & απουσία δεδομένων παροχής ποταμού στην Ακτομηχανική Μελέτη). Επιπλέον κράτησε επιφυλάξεις και για τρίτο λόγο ακυρότητας που θα αφορούσε τον αρχαίο κυματοθραύστη, αφού πρόσφατα προέκυψαν νέα δεδομένα. Δεν είναι γνωστό όμως αν η απόφαση που αναμένεται να εκδοθεί, θα μνημονεύει και τους τρεις αυτούς λόγους ή μόνο τον ένα.

<sup>189</sup> σήμερα -επί Καλλικράτη- η Ν.Α. Κυκλάδων έχει καταργηθεί και οι περισσότερες αρμοδιότητές της έχουν μετατεθεί στην Περιφέρεια Ν. Αιγαίου.

Κατά συνέπεια, θα έπρεπε να ενημερωθούν εκ νέου οι ενδιαφερόμενοι πολίτες, να συνταχθούν νέες προσφυγές, νέα υπομνήματα, να καταβληθούν ξανά δικαστικά έξοδα και το ΣτΕ να εκδικάσει εκ νέου την υπόθεση. Το παραπάνω σενάριο, είναι η ευνοϊκή εκδοχή. Σε διαφορετική περίπτωση, υπάρχει πιθανότητα, να μην κατατεθεί καν, νέα προσφυγή.

Κάτι τέτοιο μπορεί να οφείλεται σε οικονομική, ή χρονική αδυναμία των ενδιαφερομένων. Μπορεί ακόμα να οφείλεται και σε ψυχολογική εξάντλησή τους, αφού η ολιγωρία της Πολιτείας (Διοίκηση και Δικαστικές αρχές), στην ουσία θα τους έχει αναγκάσει να προσφύγουν για δεύτερη φορά, προκειμένου να ακυρωθεί ένα έργο, που έπρεπε να έχει ήδη ακυρωθεί από την πρώτη φορά. Το αποτέλεσμα λοιπόν, θα ήταν να πραγματοποιηθεί τελικά, το έργο που αρχικά είχε ακυρωθεί, καταστρέφοντας για δεκαετίες την ακτογραμμή, το φυσικό περιβάλλον και την οικονομική ανάπτυξη του οικισμού<sup>190</sup>.

### 5.3.3. Αδυναμία ελέγχου συνταγματικότητας των Νόμων.

Το ΣτΕ, έχει περιορισμένες αρμοδιότητες, παρότι πρόκειται για το ανώτερο διοικητικό δικαστήριο του Κράτους. Ένας σημαντικός περιορισμός είναι η αδυναμία ακύρωσης Νόμων που αντίκεινται σε άλλους Νόμους<sup>191</sup> ή και στο ίδιο το Σύνταγμα, πριν ακόμα αυτοί εφαρμοστούν. Σε αντίθεση δηλαδή με άλλες Χώρες<sup>192</sup>, στην Ελλάδα δεν υπάρχει αρμόδιο δικαστήριο που να εξετάζει τη συνταγματικότητα των Νόμων, πριν την εφαρμογή τους.

Το ΣτΕ, είναι αρμόδιο μόνο ως προς την ακύρωση των πράξεων της διοίκησης, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν με βάση τον αντισυνταγματικό Νόμο. Για να κριθεί δηλαδή, από το ΣτΕ ένας Νόμος αντισυνταγματικός θα πρέπει:

---

<sup>190</sup> βλ. και ενότητα 6.2.1. «Συνοψίζοντας για το έργο».

<sup>191</sup> Συχνά εμφανίζονται περιπτώσεις όπου δύο διαφορετικοί Νόμοι, αναφέρονται με διαφορετικό τρόπο στο ίδιο θέμα, χωρίς όμως ο μεταγενέστερος να καταργεί τις αντίστοιχες διατάξεις του προγενέστερου. Έτσι εμφανίζεται το παράδοξο, να υπάρχει «σύγκρουση ουσίας» μεταξύ δύο ή και περισσότερων Νόμων, οι οποίοι όμως μπορεί να είναι σύμφωνοι με το Σύνταγμα. Είναι λοιπόν πιθανό, η πάγια αρχή δικαίου σύμφωνα με την οποία ο μεταγενέστερος Νόμος είναι ισχυρότερος των προγενέστερων, να μη λύνει τις αντιφάσεις των δύο Νόμων σε κάθε περίπτωση (π.χ. ο μεταγενέστερος να είναι πιο ελλιπής επί της ουσίας). **Παρόμοιο ζήτημα ανέκυψε στην ενότητα 3.3. της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ανάμεσα στον Α.Ν. 2344/40 και στο Ν.Δ.444/70 όσον αφορά τη ζώνη που εξομοιώνεται με «χερσαία ζώνη λιμένα»** (βλ. και συνέχεια αυτής της ενότητας).

<sup>192</sup> Στη Γαλλία υπάρχει το Γαλλικό Συνταγματικό Συμβούλιο ([http://el.wikipedia.org/wiki/Γαλλικό\\_Συνταγματικό\\_Συμβούλιο](http://el.wikipedia.org/wiki/Γαλλικό_Συνταγματικό_Συμβούλιο)), στη Γερμανία το Ομοσπονδιακό Συνταγματικό Δικαστήριο (Bundesverfassungsgericht, BVerfG - [http://el.wikipedia.org/wiki/Γερμανικό\\_Ομοσπονδιακό\\_Συνταγματικό\\_Δικαστήριο](http://el.wikipedia.org/wiki/Γερμανικό_Ομοσπονδιακό_Συνταγματικό_Δικαστήριο)), ενώ υπάρχουν τουλάχιστον 44 χώρες που διαθέτουν δικαστήρια ανάλογης αρμοδιότητας ([http://el.wikipedia.org/wiki/Συνταγματικό\\_δικαστήριο](http://el.wikipedia.org/wiki/Συνταγματικό_δικαστήριο)).

1. Να υπάρξει εκτελεστή διοικητική πράξη η οποία έγινε με βάση τον «κρινόμενο» Νόμο.
2. Να προσφύγει εναντίον της πράξης αυτής πολίτης, φορέας κ.λπ., που έχει έννομο συμφέρον (τυπικά και ουσιαστικά).
3. Να γίνει δεκτή η προσφυγή από το ΣτΕ.

Ακόμα όμως και όταν πληρούνται οι τρεις παραπάνω προϋποθέσεις, ο Νόμος θα εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισχύ. Κατά συνέπεια, θα εξακολουθεί να υπάρχει η δυνατότητα έκδοσης νέων εκτελεστών διοικητικών πράξεων, όμοιες με αυτήν που ακυρώθηκε από το ΣτΕ. Για να ακυρωθούν αυτές οι νέες εκτελεστές διοικητικές πράξεις, θα πρέπει να γίνουν ξεχωριστές προσφυγές για κάθε περίπτωση. Η μόνη διαφορά που θα υπάρχει, έχει να κάνει με το γεγονός ότι η προσφυγή εναντίον μεταγενέστερων πράξεων, θα γινόταν ευκολότερα αποδεκτή, λόγω δεδικασμένου. Το γεγονός αυτό όμως προϋποθέτει ότι θα κατατεθούν προσφυγές. Για να συμβεί κάτι τέτοιο, θα πρέπει να βρεθεί κάποιος φορέας ή ιδιώτης που να διαθέτει το χρόνο, το χρήμα<sup>193</sup> και τη δυνατότητα να προσφύγει.

Το μοναδικό όργανο της Πολιτείας, που είναι αρμόδιο να ακυρώσει αντισυνταγματικούς Νόμους, είναι η ίδια η Βουλή των Ελλήνων. Είναι δηλαδή το όργανο που αρχικά τους εξέδωσε. **Ουσιαστικά δηλαδή, παραβιάζεται από την ίδια τη Βουλή των Ελλήνων, η πάγια αρχή του δικαίου σύμφωνα με την οποία δε δύναται να είναι κάποιος ελεγκτής του ίδιου του εαυτού του.** Το ΣτΕ δεν έχει αρμοδιότητα να επιβάλλει στη Βουλή των Ελλήνων να καταργήσει τον (αντισυνταγματικό) Νόμο<sup>194</sup>. Μπορεί απλώς να «κρίνει» ότι ο Νόμος πρέπει να καταργηθεί, επειδή είναι αντισυνταγματικός.

Την κατάργηση του Νόμου καλείται να την «επιβάλλει» η ίδια η Βουλή, στον εαυτό της! Στην πράξη έχει αποδειχθεί ότι η υποχρέωση της Εκτελεστικής Εξουσίας να σέβεται

<sup>193</sup> Σημειώνεται ότι μία προσφυγή κοστίζει χιλιάδες ευρώ (3000 - 10000 €). Υπάρχουν λοιπόν περιπτώσεις, όπου είναι οικονομικά ασύμφορο να προσφύγει κανείς.

<sup>194</sup> Βλ. και σχετικό κείμενο του ΣτΕ με τίτλο «Έλεγχος συμμορφώσεως της Διοικήσεως στις δικαστικές αποφάσεις» ([http://www.ste.gr/portal/page/portal/STE/Organwsh#organwsh\\_c](http://www.ste.gr/portal/page/portal/STE/Organwsh#organwsh_c)). Το κείμενο αποτελεί μία εμπειριστατωμένη ιστορική αναδρομή, σχετικά με το νομικό πλαίσιο που πραγματεύεται το εν λόγω ζήτημα. Υπάρχουν όμως τρεις βασικές παράμετροι που καθιστούν τα σχόλια της παρούσας εργασίας αναγκαία:

- Η πρώτη είναι ότι στο Νομικό Πλαίσιο δε φαίνεται να λαμβάνεται υπ' όψη το ζήτημα της «ασυλίας» των βουλευτών, στην περίπτωση που αυτοί θα έχουν την «προσωπική ευθύνη προς αποζημίωσιν».
- Επιπλέον οι κυρώσεις, όπως φαίνεται να έχουν διαμορφωθεί σήμερα (ν. 3068/2002), περιορίζονται σε χρηματικές, με συνέπεια η αποτελεσματικότητά τους να σχετίζεται με το «δείκτη απόδοσης/κόστος προστίμου» της παράνομης συμπεριφοράς (εν προκειμένω μη συμμόρφωση με την απόφαση ακυρότητας ενός Νόμου).
- Τέλος ακόμα και αν δεν υφίσταντο οι παραπάνω παράμετροι, τίθεται το ζήτημα της εκ των προτέρων και αυτεπάγγελτης, προσασίας της έννομης τάξης (και όχι ύστερα από προσφυγές).

Προφανώς το ζήτημα απαιτεί περαιτέρω έρευνα και μελέτη. Στην ενότητα αυτή, καταδεικνύεται κυρίως το γεγονός ότι μέχρι σήμερα, δεν έχει επιλυθεί επαρκώς ένα θέμα απόδοσης δικαιοσύνης που με έμμεσο τρόπο, επιδρά ακόμη και στο φυσικό περιβάλλον.

και να συμμορφώνεται προς τις δικαστικές αποφάσεις, δε συμβαίνει τουλάχιστον στο βαθμό και με την ταχύτητα που θα έπρεπε. Αντίθετα έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα, όπου η ίδια η κυβέρνηση, εκμεταλλευόμενη αυτή την αδυναμία του δικονομικού συστήματος καταθέτει εις γνώση της αντισυνταγματικά Νομοσχέδια τα οποία και ψηφίζονται. Τα συντάσσει μάλιστα με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι οικονομικά ασύμφορο για τους ενδιαφερόμενους να προσφεύγουν στο ΣτΕ, συγκριτικά με το να «συμμορφωθούν» με τον αντισυνταγματικό Νόμο<sup>195</sup>. Κατά συνέπεια, δημιουργείται ένα ιδιότυπο καθεστώς ανομίας, το οποίο μοιάζει προσωρινό, χωρίς να είναι.

Στην περίπτωση του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα, κάτι ανάλογο συμβαίνει με τις διατάξεις περί εξομοιούμενης ζώνης λιμένα του Ν.Δ.444/70. Οι διατάξεις αυτές, βρίσκονται ακόμα και σήμερα σε ισχύ. Μέχρι το 2005, ήταν μετέωρες<sup>196</sup>, ενώ με τον Νόμο «περί Αιγιαλού και παραλίας», έγινε μία προσπάθεια να εξυγιανθεί η παράνομη φύση τους, καταργώντας τον προγενέστερο Α.Ν. 2344/40, του οποίου οι διατάξεις συγκρούονταν επί της ουσίας με αυτές του Ν.Δ.444/70.

Παρ' όλα αυτά, σήμερα, θεωρούνται νόμιμες, «εν δυνάμει» παράνομες διοικητικές πράξεις, όπως η 10201/3-9-98 έγκριση της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου, με την οποία εγκρίνονταν εξομοιούμενες ζώνες λιμένα σε νησιά των Κυκλάδων. Αυτή η έγκριση δεν προσβλήθηκε ποτέ στο ΣτΕ. Αν πάλι οι σχετικές διατάξεις του Ν.Δ.444/70 είχαν κριθεί μη σύννομες, δεδομένου ότι συγκρούονταν με αντίστοιχες του παλαιότερου Α.Ν. 2344/40, τότε η έγκριση αυτή δε θα είχε πραγματοποιηθεί ποτέ. Ενδεχομένως δηλαδή, να μην είχε πραγματοποιηθεί ούτε καν η μελέτη του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα. Αντίθετα, δε συνέβη τίποτε από τις παραπάνω δύο υποθέσεις.

Το αποτέλεσμα ήταν ότι:

1. Με αυτή την «εν δυνάμει παράνομη» διοικητική πράξη έχουν σχεδιαστεί πολλά λιμενικά έργα σε όλες τις Κυκλάδες. Η πράξη 388/98 της Λιμενικής Επιτροπής, η οποία εγκρίνεται από την

---

<sup>195</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα η εφάπαξ είσπραξη τον Μάιο του 2009, επί κυβερνήσεως Καραμανλή μιας και κατά κανόνα η έκτακτη εισφορά ανά φυσικό πρόσωπο ήταν πολύ μικρότερη από τα έξοδα προσφυγής στο ΣτΕ. Επίσης χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο νόμος περί «Ταυτότητας Κτιρίων, υπερβάσεων δόμησης κ.λπ.» (Ν-3843/2010), ο Νόμος δηλ. ρύθμισης των Ημιυπαίθριων Χώρων κ.λπ. Ο συγκεκριμένος Νόμος δημιουργεί ακόμα περισσότερο την ανάγκη ανάδειξης του ζητήματος έγκαιρου και αυτεπάγγελτου έλεγχου Συνταγματικότητας των Νόμων πριν την εφαρμογή τους, διότι επί της ουσίας καθιστά μεγάλη μερίδα της κοινωνίας συμμετοχη στην παραβίαση του Συντάγματος: Ποιος θα προσφύγει στο ΣτΕ κατά εκτελεστών πράξεων του εν λόγω Νόμου; Οι πολίτες που με συγκριτικά λίγα ευρώ, «λύνουν» το άγχος της «παράνομης χρήσης» για τα επόμενα 40 χρόνια; Επίσης πόσοι πολίτες που ήταν και είναι καθ' όλα νόμιμοι, θα έχουν τις ψυχικές και οικονομικές αντοχές ώστε να ξοδέψουν περισσότερα από 3000 ευρώ για να προσφύγουν στο ΣτΕ και να μην επιτρέψουν στο Κράτος και τους παρανομούντες συμπολίτες τους, να βλάψουν το «περιβάλλον» (οικιστικό – συνθήκες διαβίωσης) και την «ισονομία μεταξύ των πολιτών» που προβλέπεται από το Σύνταγμα;

<sup>196</sup> βλ. ενότητα 3.3.1.

Περιφέρεια, βασίζεται στις τότε αντιφατικές διατάξεις του Ν.Δ.444/70.

2. Με τον Νόμο «Περί Αιγιαλού και Παραλίας...» (Ν.2971/01), έγινε προσπάθεια «νομιμοποίησης» των «παράνομων» διατάξεων του Ν.Δ.444/70 περί «εξομοιούμενης ζώνης».

Από τα παραπάνω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι θα ήταν καλύτερα να μην υπήρχε τέτοιου είδους περιορισμός στις αρμοδιότητες του ΣτΕ. Ενδεχομένως, θα ήταν ακόμα καλύτερα, αν υπήρχε Συνταγματικό Δικαστήριο, το οποίο να εξετάζει αυτεπάγγελα τη Συνταγματικότητα των Νόμων πριν αυτοί τεθούν σε ισχύ. Η παρούσα όμως κατάσταση, διαμορφώνει ένα ιδιότυπο καθεστώς ανομίας ακόμα και σε νομοθετικά όργανα όπως η Βουλή των Ελλήνων. Παράλληλα, εξαναγκάζει την Πολιτεία να ανεχθεί ή και να «συγκαλύψει» παρανομίες του παρελθόντος, χάριν της κοινωνικής τάξης που επί της ουσίας «εκβιάζεται» από τετελεσμένα γεγονότα.

## Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα - Προτάσεις.

Τα συμπεράσματα που μπορούν να προκύψουν από αυτή την εργασία, στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν ήδη αναλυθεί σε προηγούμενες ενότητες. Σε αυτή την ενότητα, συνοψίζονται μαζί με σχετικές προτάσεις σε τρεις τομείς: Τον διοικητικό/νομικό τομέα, τον τεχνικό τομέα και τέλος τον κοινωνικό τομέα. Οι προτάσεις έχουν σαν στόχο την επίλυση / άμβλυση των προβλημάτων που αναδείχθηκαν μέσα από τα συμπεράσματα και τις παρατηρήσεις των προηγούμενων εννοιών.

Αυτές οι προτάσεις δεν είναι δυνατό να ερευνηθούν και να αναλυθούν ενδελεχώς, στην παρούσα διπλωματική εργασία. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, αποτελούν ενδεικτικές προτάσεις/κατευθύνσεις οι οποίες σίγουρα θα εμπεριέχουν ενδογενή προβλήματα και μειονεκτήματα. Είναι, λοιπόν δυνατό, η κάθε μία από αυτές τις προτάσεις να αποτελεί θέμα μιας μεταγενέστερης διπλωματικής εργασίας. Παρακάτω, παρατίθενται ταξινομημένες κατά τομέα.

### 6.1. Προτάσεις στο Διοικητικό/Νομικό Τομέα

#### 6.1.1. Βελτίωση - Προώθηση Χωροταξικού Σχεδιασμού

Είναι γεγονός (βλ. ενότητα 1.1.1.) ότι οι πρώτες προσπάθειες Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα, εμφανίστηκαν αρκετά καθυστερημένα, συγκριτικά με τις κοινωνικές ανάγκες. Επιπλέον, παρατηρείται το παράδοξο<sup>197</sup>, του να έχει υλοποιηθεί σχεδόν ταυτόχρονα, ο χωροταξικός σχεδιασμός συνολικά δώδεκα περιφερειών (2003-2004), τέσσερα χρόνια πριν υλοποιηθεί το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο σε Εθνικό Επίπεδο. Το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο, μάλιστα, δε φαίνεται να λαμβάνει υπόψη του, τους εν λόγω Περιφερειακούς Χωροταξικούς Σχεδιασμούς. Κατά συνέπεια:

- Θα πρέπει να γίνει αντιπαραβολή των υφιστάμενων χωροταξικών πλαισίων, ώστε να διαπιστωθούν τυχόν αντίθετες ή συγκρουόμενες προτάσεις ανάπτυξης<sup>198</sup>.

<sup>197</sup> Στην ουσία δεν πρόκειται απλώς για παράδοξο. Πρόκειται και για παράβαση των διατάξεων του Ν.2742/99 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη» και συγκεκριμένα της παρ.2, του αρ.8, σύμφωνα με την οποία: «Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης **εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης**, και εξειδικεύουν και συμπληρώνουν τις βασικές προτεραιότητες και επιλογές τους με στόχο τον καλύτερο συντονισμό των διαδικασιών χωροταξικού σχεδιασμού και επιλογών χωρικής ανάπτυξης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο». Βλ. και ενότητα 1.1.1 (υποσημειώσεις).

<sup>198</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το ότι η «ομαδοποίηση» των νησιών διαφέρει μεταξύ του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό (σελ. 19 & 20) και του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (σελ.2 & 3). Συγκεκριμένα η Ομάδα III: Βραχονησίδες και ακατοίκητα νησιά δεν υπάρχει στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο. Υπάρχει όμως το νησί της Δήλου, που κανονικά θα έπρεπε να υπαγόταν σε αυτή την κατηγορία.

- Προτείνεται η άμεση προώθηση ειδικών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού σε όλους τους τομείς που προβλέπονται από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128 Α/ 3.07.08) και δεν έχουν πραγματοποιηθεί ακόμα (π.χ. Γεωργία, Αλιεία κ.λπ.).
- Θα πρέπει επίσης κάθε νέο χωροταξικό πλαίσιο να γίνεται όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του Ν.2742/99. Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης που έχουν ήδη εγκριθεί (2003-2004), θα πρέπει να αναθεωρηθούν άμεσα και με βάση τα ειδικά και γενικά χωροταξικά πλαίσια Εθνικού Επιπέδου.
- Τέλος, προτείνεται η ακριβής ποσοτική και γεωγραφική καταγραφή των δεδομένων και των εκτιμήσεων, τουλάχιστον στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως ορίζεται και από τον Νόμο. Η απλή ποιοτική καταγραφή τέτοιων στοιχείων, αφήνει μεγάλα περιθώρια παρερμηνεύσης των κατευθύνσεων του Γενικού Χωροταξικού Σχεδιασμού. Κατά συνέπεια, υπάρχει ο κίνδυνος να μην εφαρμόζεται στην πράξη αυτός ο Σχεδιασμός, με πολλαπλές συνέπειες για την κοινωνία, το περιβάλλον και την ανάπτυξη της χώρας.

Οι παραπάνω προτεινόμενες ενέργειες σε καμία περίπτωση δεν εξασφαλίζουν από μόνες τους, τον ορθό χωροταξικό σχεδιασμό της Ελλάδας, σύμφωνα με το Σύνταγμα, τους Νόμους, την επιστήμη και της λοιπές συνθήκες (γεωπολιτικές κ.λπ.). Αποτελούν όμως τη βάση επάνω στην οποία θα μπορούν να συζητηθούν, περαιτέρω βελτιώσεις αυτού του Σχεδιασμού. Κατά τα λοιπά, απαιτείται έρευνα, σχετικά με τους μηχανισμούς ελέγχου εφαρμογής του Πλαισίου, σχετικά με την πληρότητα του Ν.2742/99 και άλλα συναφή θέματα.

Σε κάθε όμως περίπτωση, κρίνεται επιτακτική η προώθηση όλων των παραπάνω ενεργειών, προκειμένου να υπάρξουν πρακτικά συμπεράσματα από τον Χωροταξικό Σχεδιασμό. Στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο, η Πολιτεία θα είναι σε θέση να γνωρίζει, τις ανάγκες της Ελληνικής Επικράτειας σε λιμενικά έργα (είδος και θέση). Έτσι θα είναι εφικτοί όλοι οι στόχοι ενός Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως αυτοί προβλέπονται στις σχετικές διατάξεις του Νόμου (εξοικονόμηση πόρων, προστασία περιβάλλοντος, ισόρροπη, αειφόρος και βιώσιμη ανάπτυξη κ.λπ.), ενώ ταυτόχρονα, τα λιμενικά έργα που θα πραγματοποιούνται θα είναι σύννομα και άρα «μη ακυρώσιμα» από το ΣτΕ.

### **6.1.2. Άμεση προώθηση καθορισμού ζωνών αιγιαλού και παραλίας, πανελλαδικά.**

Είναι γεγονός, ότι η Ελληνική Επικράτεια έχει μεγάλο μήκος ακτογραμμής. Αυτό καθιστά δυσκολότερη και περισσότερο χρονοβόρα τη διαδικασία καθορισμού ζωνών αιγιαλού και παραλίας. Είναι όμως επίσης γεγονός, ότι από το 1940, οπότε και καθορίστηκαν για πρώτη φορά αυτοί οι όροι, μέχρι τον Ιούλιο του 1999, οπότε και επικυρώθηκε η γραμμή αιγιαλού και παραλίας για τον όρμο του Απόλλωνα Νάξου<sup>199</sup>, έχουν

<sup>199</sup> Βλ. ενότητες 3.1. - 3.2. (Μελέτη Περίπτωσης)

περάσει σχεδόν εξήντα (60) χρόνια. Σήμερα (2010), εβδομήντα χρόνια μετά, δε θα έπρεπε να νοείται ακτογραμμή ελληνικού εδάφους, χωρίς καθορισμένες αυτές τις ζώνες.

Ακόμα και σήμερα όμως, οι ζώνες Αιγιαλού και παραλίας δεν είναι ορθά και νόμιμα ορισμένες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μελέτη περίπτωσης, στον Απόλλωνα Νάξου. Η επικύρωση καθορισμού αυτών των ζωνών, δεν έλαβε υπ' όψη, τις υποδείξεις του εγγράφου του ΓΕΝ<sup>200</sup>. Κατά συνέπεια οι ζώνες αιγιαλού και παραλίας στην περιοχή, είναι ακυρωτές και δεν εφαρμόζονται ακόμα και από τις ίδιες τις υπηρεσίες που το 1999 τις είχαν καθορίσει<sup>201</sup>.

Αυτή η εβδομηκονταετής ολιγωρία της Πολιτείας, στο να καθορίσει έγκαιρα, σωστά και νόμιμα τις ζώνες αιγιαλού και παραλίας, δημιουργεί κατάλληλες προϋποθέσεις για παράνομες ενέργειες εις βάρος των ακτογραμμών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα νησιωτικά οικοσυστήματα. Υπάρχει δηλαδή, ο κίνδυνος κατασκευής λιμενικών έργων, αλλά και άλλων κατασκευών, που δε σέβονται τις ίδιες τις δυνάμεις της φύσης. Αυτές οι δυνάμεις προσδιορίζονται επί της ουσίας με τη γραμμή του αιγιαλού. Αυτός άλλωστε είναι ο λόγος που στις περισσότερες φορές, η παραβίαση του αιγιαλού αποβαίνει «αυτοκαταστροφική» για τον παραβάτη<sup>202</sup>.

Προτείνεται λοιπόν, η επίσπευση του ορθού και νόμιμου καθορισμού των ζωνών αιγιαλού και παραλίας. Προκειμένου μάλιστα να είναι κάτι τέτοιο εφικτό, προτείνεται να δοθεί προτεραιότητα, στον καθορισμό αιγιαλού και παραλίας των κατοικημένων παραλιακών περιοχών (ακόμα και όταν πρόκειται για μικρούς οικισμούς ή μεμονωμένες κατοικίες). Εν συνεχεία να ακολουθήσει ο καθορισμός ζωνών και στην υπόλοιπη ακτογραμμή της Χώρας.

Στην περίπτωση που κριθεί απαραίτητο, θα μπορούσε να αποδειχθεί περισσότερο αποτελεσματικό, η δημιουργία μίας υπηρεσίας που θα υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών (όπως και η Κτηματική Υπηρεσία), αλλά θα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα, τον καθορισμό, και την «επίβλεψη» τήρησης των ζωνών Αιγιαλού και Παραλίας. Μία τέτοια πρόταση, κρίνεται θεμιτή, δεδομένης της έκτασης της ακτογραμμής της Χώρας. Υπάρχει όμως η πιθανότητα να συμβάλει στην υπερδιόγκωση των Κρατικών Μηχανισμών, γεγονός που θα πρέπει να συνεκτιμηθεί.

Με την επίσπευση πάντως του καθορισμού αυτών των ζωνών, θα περιοριστούν φαινόμενα παράνομης καταπάτησης αιγιαλού και παραλίας. Ταυτόχρονα θα γίνονται ταχύτερα και αποτελεσματικότερα οι μελέτες λιμενικών έργων, αφού ο μελετητής θα έχει στη διάθεσή του επιπλέον στοιχεία που θα τον διευκολύνουν στην εκτίμηση της βέλτιστης θέσης (τοπογραφικά και λειτουργικά).

<sup>200</sup> Έγγραφο ΓΕΝ με αρ. ΓΕΝ/Α2/Ιε/Φ544.5/126/15-02-1999.

Βλ. και ενότητα 3.2.1., βλ. Σχέδιο Μ.Π.Ε.-4 στον συνημμένο οπτικό δίσκο, βλ. έγγραφο ΓΕΝ/Α2/VI/544.5/443/09-07-2009 στο οποίο επισημαίνεται ότι ο αιγιαλός στην περιοχή του όρμου του Απόλλωνα είναι λανθασμένος.

<sup>201</sup> Βλ. Έγγραφο 3136/08 (Με ημερομηνία 24-7-2009) της Κτηματικής Υπηρεσίας Κυκλάδων, στο οποίο αναφέρεται σε λήψη μέτρων προστασίας αιγιαλού (πρωτόκολλο κατεδάφισης, ΠΑΑΧ) μετά την ολοκλήρωση του επανακαθορισμού του αιγιαλού.

<sup>202</sup> Βλ. ενότητα 2.5.2. Η παραβίαση του «Αιγιαλού και της παραλίας».

### 6.1.3. Εξέταση συνταγματικότητας Νόμων πριν τεθούν σε ισχύ.

Στην ενότητα 5.3.3. με τίτλο «Αδυναμία ελέγχου συνταγματικότητας των Νόμων», έγινε μία προσπάθεια ανάδειξης της αναγκαιότητας του αυτεπάγγελτου ελέγχου της συνταγματικότητας των Νόμων και της νομιμότητας άλλων «παραγώγων» της Νομοθετικής Εξουσίας, πριν αυτά εφαρμοσθούν. Αυτός ο «προκαταρκτικός» έλεγχος, μπορεί να επιτευχθεί είτε με τη δημιουργία αρμόδιου (π.χ. Συνταγματικού) δικαστηρίου, είτε με την αύξηση των αρμοδιοτήτων του ΣτΕ.

Μία τέτοια διαρθρωτική αλλαγή στο διοικητικό/δικαιακό σύστημα (και άρα στο Σύνταγμα της χώρας), πλεονεκτεί στα ακόλουθα:

- Θα μειώσει σημαντικά τις προσφυγές που θα κατατίθενται στο ΣτΕ.
- **Θα προστατεύσει έγκαιρα και αποτελεσματικά, αγαθά όπως το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της χώρας.**
- Θα «εκπαιδεύσει» τη Νομοθετική Εξουσία (Βουλή) για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να συντάσσονται και να ψηφίζονται τα τελικά Νομοσχέδια.

Με το σημερινό καθεστώς, δεν αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα η συνταγματικότητα ενός Νόμου. Προτεραιότητα έχει το αν θα μπορεί να «δουλεύει» σαν Νόμος (π.χ. για το επιθυμητό χρονικό διάστημα), ακόμα και αν κριθεί αντισυνταγματικός από το ΣτΕ. Αυτή η διαφοροποίηση, οδήγησε σε Νόμους όπως ο Νόμος (3843/10) «Ρύθμισης Ημιυπαίθριων Χώρων».

- Θα μπορούσε να περιορίσει την ιδιότυπη «κατάχρηση εξουσίας», που μπορεί να παρουσιάσει η Βουλή των Ελλήνων, καθυστερώντας ή και αρνούμενη (σιωπηρά) να αναθεωρήσει/καταργήσει Νόμους που κρίθηκαν αντισυνταγματικοί από τα δικαστήρια (π.χ. Νομοθεσία περί Μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης – Ν.3044/2002).

Από την άλλη μεριά όμως, με μία τέτοια διαρθρωτική αλλαγή στο διοικητικό/δικαιακό σύστημα, υπάρχει η πιθανότητα να εμφανιστούν σταδιακά, ιδιότυπες μορφές «κατάχρησης εξουσίας» από την πλευρά της δικαστικής εξουσίας. Άλλωστε υπάρχουν περιπτώσεις όπου έννοιες όπως η «αλήθεια» και η «δικαιοσύνη» (Νομιμότητα, Συνταγματικότητα) είναι σχετικές, στη δικονομία. Σε μία τέτοια περίπτωση, το πρόβλημα «κατάχρησης εξουσίας» θα ήταν εντονότερο. Δεδομένου μάλιστα ότι οι δικαστικοί λειτουργοί δεν εκλέγονται, θα τίθετο ακόμη και το ιστορικό ερώτημα «Ποιος κυβερνά αυτόν τον τόπο;».

Παρ' όλα αυτά, εκτιμάται πως ο παραπάνω κίνδυνος, τουλάχιστον σήμερα (2010), δεν αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για τη δημιουργία ενός δικαστηρίου με τις προαναφερθείσες αρμοδιότητες. Η εκτίμηση αυτή προκύπτει λαμβάνοντας υπόψη τις σημερινές συνθήκες που επικρατούν στην πολιτική ζωή της χώρας και στην «κρίση» την οποία βρίσκεται συνολικά το σύστημα εκπροσώπησης αυτής.

#### **6.1.4. Τροποποίηση απόφασης ΗΠ/37111/2021/03 «Περί ενημέρωσης κοινού»**

Στην ενότητα 1.1.3δ. («Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης κοινού σχετικά με Ε.Π.Ο.») έγιναν ορισμένες επισημάνσεις που αναδεικνυαν αδυναμίες της εν λόγω απόφασης. Παρακάτω λοιπόν, προτείνονται ορισμένες τροποποιήσεις της, με σκοπό την ουσιαστική ενημέρωση του κοινού και στόχους τη βελτίωση ενός τεχνικού έργου μέσα από αυτή τη διαδικασία και την «ωρίμανση» του κοινού προκειμένου να κατανοήσει καλύτερα (και να αποδεχθεί) το τεχνικό έργο.

Οι τροποποιήσεις αυτές, είναι ενδεικτικές και δεν είναι απαραίτητο να εφαρμοστούν όλες ταυτόχρονα. Κάποιες θα μπορούσαν να παραληφθούν. Η εφαρμογή κάποιων άλλων θα μπορούσε να γίνεται κατά περίπτωση, ανάλογα με την Περιφέρεια στην οποία θα πραγματοποιηθεί το προς έγκριση έργο (τέτοιες τροποποιήσεις θα μπορούσαν να γίνουν με αφορμή και το Νόμο του Καλλικράτη).

Καταρχάς λοιπόν, προτείνεται να δίνεται γραπτή απάντηση από την αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος ή και το Νομαρχιακό Συμβούλιο, στην τεκμηριωμένη γνώμη (παρ.3, άρθ.4) των ενδιαφερομένων πολιτών και στις προτάσεις αυτών, για το έργο και τη Μ.Π.Ε.. Η απάντηση, μπορεί να περιέχει επεξηγήσεις σχετικά με το γιατί δε γίνονται δεκτές οι απόψεις του ενδιαφερομένου, ή μπορεί να περιέχει τις ενέργειες στις οποίες θα προβούν οι Υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη του ενδιαφερομένου. Επίσης η απάντηση αυτή, θα πρέπει να δίνεται εντός συγκεκριμένης προθεσμίας (π.χ. ένας μήνας) και πάντως πριν την Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων. Αυτή η αλληλογραφία, μεταξύ Υπηρεσιών και ενδιαφερομένων, θα επισυνάπτεται στο φάκελο της μελέτης.

Με αυτόν τον τρόπο, ο ενδιαφερόμενος πολίτης αντιλαμβάνεται καλύτερα το έργο και τους λόγους για τους οποίους πραγματοποιείται. Ταυτόχρονα, ενδυναμώνονται οι σχέσεις εμπιστοσύνης μεταξύ Πολιτείας και πολίτη. Τέλος, με τη γραπτή αλληλογραφία μεταξύ Υπηρεσίας και ενδιαφερομένων, περιορίζονται οι δυνατότητες της Υπηρεσίας για παραπληροφόρηση, η συγκάλυψη των κακώς κειμένων σε μία Μ.Π.Ε. και σε ένα τεχνικό έργο γενικότερα. Πέραν των παραπάνω όμως, κρίνεται ανέφικτη η περεταίρω «εξωδικαστική» συμμετοχή του κοινού. Στην περίπτωση δηλαδή που κάποιος ενδιαφερόμενος, εξακολουθεί να έχει ουσιαστικές αντιρρήσεις, θα είναι αναγκασμένος να προσφεύγει στη δικαιοσύνη.

#### **Σχετικά με την δημοσίευση σε εφημερίδα προτείνονται τα ακόλουθα:**

Καταρχάς η επιλογή της εφημερίδας να γίνεται με αντικειμενικά κριτήρια όπως:

- Να είναι πρώτη κατά μέσο όρο, σε κυκλοφορία με βάση τις πωλήσεις των τελευταίων δύο μηνών, πριν τη δημοσίευση.
- Να υπάρχουν διαθέσιμα σημεία πώλησης / διάθεσης αυτής, σε μέγιστη ακτίνα 10 χιλιομέτρων, από την περιοχή πραγματοποίησης του έργου. Επίσης να υπάρχουν διαθέσιμα σημεία πώλησης της εφημερίδας, σε αντίστοιχη απόσταση από τις περιοχές που, σύμφωνα με τη Μ.Π.Ε., επηρεάζονται από το έργο. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, θα πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα σημεία πώλησης των

εφημερίδων, εντός του τοπικού διαμερίσματος στο οποίο ανήκει η περιοχή του έργου και οι επηρεαζόμενες, σύμφωνα με την Μ.Π.Ε., περιοχές από το έργο.

Σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι δύο παραπάνω προϋποθέσεις, να επιλέγεται άλλος τρόπος δημοσίευσης για την ενημέρωση του κοινού (προτείνονται παρακάτω).

Καλό θα ήταν επίσης να μη γίνεται μία δημοσίευση σε εφημερίδα, αλλά περισσότερες (κατά προτίμηση, τουλάχιστον 5 διαδοχικές, με μία από αυτές να είναι σε κυριακάτικη εφημερίδα. Έτσι αυξάνονται οι πιθανότητες ενημέρωσης του κοινού σχετικά με το έργο. Επιπλέον προτείνεται να καθορίζεται η θέση μέσα στην εφημερίδα καθώς και το ελάχιστο ποσοστό επιφάνειας που θα καταλαμβάνει η ανακοίνωση μέσα στην εφημερίδα. Με αυτό τον τρόπο, εξασφαλίζεται ότι η δημοσίευση θα είναι ευανάγνωστη και θα εντοπίζεται εύκολα.

Όπως, αναφέρθηκε όμως και στην ενότητα 1.1.3δ., η εφημερίδα αποτελεί το λιγότερο χρησιμοποιούμενο ΜΜΕ. Προτείνεται λοιπόν, η δημοσίευση της πρόσκλησης ενημέρωσης καθώς και άλλων ανακοινώσεων σχετικά με το έργο, να γίνεται τουλάχιστον σε ένα ακόμα ΜΜΕ (ραδιόφωνο, τηλεόραση), με ανάλογο τρόπο (5νθήμερη διαδοχική δημοσίευση, σταθμός ο οποίος έχει εμβέλεια στην ευρύτερη περιοχή πραγματοποίησης του έργου κ.λπ.). Προτείνεται ακόμα και η ταυτόχρονη, δημοσίευσή του σε επίσημη κρατική ιστοσελίδα (π.χ. πρόγραμμα διαύγεια).

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι ο αριθμός των ΜΜΕ και ο τρόπος δημοσίευσης της πρόσκλησης ενημέρωσης για το έργο, μπορούν να καθορίζονται ανάλογα με το μέγεθος του προϋπολογισμού του έργου, την έκταση ή τον πληθυσμό που επηρεάζει το έργο ή και τον εκτιμώμενο χρόνο ζωής του έργου. Φυσικά μία τέτοια λειτουργία θα πρέπει να ποσοτικοποιηθεί (π.χ. για έργο προϋπολογισμού μεγαλύτερου από 60.000.000 €, απαιτείται 5νθήμερη δημοσίευση στην τηλεόραση, στο βραδινό δελτίο ειδήσεων), προκειμένου να αποτελεί τροποποίηση της απόφασης.

#### **Σχετικά με την ανάρτηση ανακοίνωσης της ΠΠΕΑ στον πίνακα ανακοινώσεων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης:**

Στην ενότητα 1.1.3δ., έγινε εκτενής αναφορά σε σχέση με τις συγκοινωνιακές ιδιαιτερότητες νησιωτικών αυτοδιοικήσεων. Δεδομένου λοιπόν αυτών των ιδιαιτεροτήτων, προτείνεται αυτές οι ανακοινώσεις να αναρτώνται επιπρόσθετα (της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης) τουλάχιστον σε δύο από τις παρακάτω περιοχές (δίνοντας προτεραιότητα σε χώρους που βρίσκονται πιο κοντά στην περιοχή του έργου):

- Στο Δήμο, που υπάγεται η περιοχή του έργου.
- Σε χώρο που συνεδριάζει το Προεδρείο του αντίστοιχου Τοπικού Διαμερίσματος.
- Στο πνευματικό Κέντρο της περιοχής του έργου.
- Σε καφεενία της περιοχής του έργου.
- Σε σχολεία της περιοχής του έργου.

- Σε εκκλησίες της περιοχής του έργου.
- Σε άλλους χώρους συνάθροισης κοινού στην περιοχή του έργου.

Σαν εναλλακτικός τρόπος δημοσιοποίησης της πρόσκλησης ενημέρωσης, προτείνεται και η θυροκόλληση στα σπίτια της περιοχής σχετικής ανακοίνωσης. Αυτός ο τρόπος βέβαια, εκτιμάται ότι μειονεκτεί ως προς το ότι απασχολεί δημοσίους υπαλλήλους. Είναι όμως σίγουρα πιο άμεσος και περισσότερο στοχευμένος.

Επιπρόσθετα των παραπάνω, εκτιμάται πως θα ήταν χρήσιμο να εμπεριέχεται στην απόφαση, η υποχρέωση από την πλευρά του αναδόχου της Μ.Π.Ε., μίας οργανωμένης παρουσίασης (Powerpoint) της Μ.Π.Ε. του έργου. Η παρουσίαση θα ήταν περισσότερο ωφέλιμη αν γινόταν στην περιοχή όπου κατοικεί η κοινωνική ομάδα που θα δεχθεί τις περισσότερες και μεγαλύτερες επιπτώσεις του τεχνικού έργου (σύμφωνα και με τη Μ.Π.Ε.). Η πραγματοποίηση της παρουσίασης αυτής, θα εξαρτιόταν και πάλι από στοιχεία του έργου (προϋπολογισμός, χρόνος ζωής κ.λπ.). Θα έπρεπε μάλιστα να πληροί συγκεκριμένες ελάχιστες προϋποθέσεις όπως:

- Να παρουσιάζει τις θετικές αλλά και τις αρνητικές επιπτώσεις του έργου.
- Να παρουσιάσει τους τρόπους εξάλειψης των αρνητικών συνεπειών του έργου, όπως προβλέπονται και στη Μ.Π.Ε. του έργου.
- Η παρουσίαση να γίνεται είτε από στέλεχος του μελετητικού γραφείου που ανάλαβε το έργο, είτε από αρμόδιο υπάλληλο των Τεχνικών Υπηρεσιών του φορέα του έργου.

Όλες οι παραπάνω τροποποιήσεις μπορούν να παραμετροποιηθούν, ανάλογα με το είδος των έργων, τη σοβαρότητά τους και τις ιδιαιτερότητες των περιφερειών στις οποίες γίνονται (νησιωτικές, ορεινές, ακριτικές κ.λπ.) τα έργα.

#### **6.1.5. Κατάργηση των διατάξεων του Ν.Δ.444/70 περί εξομοίωσης με χερσαία ζώνη λιμένα**

Στις ενότητες 1.1.5. («Περι Αιγιαλού, Παραλίας και άλλες διατάξεις»), 3.3. («Παρατηρήσεις σχετικά με τον καθορισμό ζώνης λιμένα» και 3.4. («Συμπεράσματα...»)), έγινε καταγραφή του προβληματικού ορισμού της περιοχής που «εξομοιώνεται με χερσαία ζώνη λιμένα». Ο ορισμός αυτός εμφανίστηκε το 1970 (Ν.Δ.444/70). Με τον νόμο Περί Αιγιαλού και Παραλίας (Ν.2971/01) και την απόφαση με αριθμό 1028241/2729/Β0010/05, η Πολιτεία προσπάθησε να διορθώσει τα κακώς κείμενα που είχαν προκληθεί από τις μετέωρες και πιθανότατα μη σύννομες σχετικές διατάξεις του Ν.Δ.444/70.

Πράγματι ο ορισμός των περιοχών που εξομοιώνονται με χερσαία ζώνη λιμένα, είναι δυσνόητος τη στιγμή που ήδη υπάρχει ορισμός για χερσαία και θαλάσσια ζώνη λιμένα. Εκτιμάται ότι ο μοναδικός λόγος ύπαρξης δύο παρόμοιων εννοιών, σχετικά με το

χερσαίο τμήμα του λιμένα, έχει να κάνει με την τυπική νομιμοποίηση, αυθαίρετων ή παράνομων λιμενικών έργων<sup>203</sup>. Με τη διατήρηση σε ισχύ, των επίμαχων διατάξεων του Ν.Δ.444/70, δικαιωνίζεται η περιβαλλοντική υποβάθμιση της ακτογραμμής, εξαιτίας της «νομιμοποίησης» παράνομων λιμενικών έργων, τα οποία έγιναν χωρίς μελέτες και παραβίασαν τον Αιγιαλό, σε βάρος του περιβάλλοντος.

Επίσης με τη διατήρηση των διατάξεων αυτών, νομιμοποιείται μία μορφή αυθαίρετης αλλαγής χρήσεων γης από κοινωνικές ομάδες, ανεξάρτητα από το δημόσιο συμφέρον. Αυτό συμβαίνει γιατί στην παρ.4, του αρ.3, του Ν.Δ.444/70, δεν τίθεται ως προϋπόθεση εξομοίωσης μιας περιοχής με χερσαία ζώνη λιμένα, η νομιμότητα των αναφερόμενων δραστηριοτήτων ή εγκαταστάσεων. Τίθεται απλώς η δραστηριότητα ή η σχετική εγκατάσταση.<sup>204</sup> Κατά συνέπεια, οι διατάξεις αυτές, αφήνουν το περιθώριο σε μία κοινωνική ομάδα, να αυθαιρετήσει, εις βάρος του αιγιαλού και της παραλίας, θέτοντας την Πολιτεία προ τετελεσμένων γεγονότων και αναγκάζοντάς τη να εξομοιώσει μία περιοχή με λιμάνι, χωρίς αυτό να έχει προβλεφθεί στο γενικότερο χωροταξικό πλαίσιο της περιοχής. Ενδέχεται δηλαδή ορισμένοι πολίτες, να διεκδικούν νομότυπα<sup>205</sup> σε μία περιοχή λιμάνι, το οποίο δεν ωφελεί, παρά μόνο τη συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα, την ίδια στιγμή που η προς διεκδίκηση περιοχή έχει προβλεφθεί να χρησιμοποιηθεί για να εξυπηρετήσει άλλες χρήσεις (π.χ. τουρισμό) και άλλες κοινωνικές ομάδες.

**Για τους παραπάνω λόγους, καθώς και επειδή οι εν λόγω διατάξεις του Ν.Δ.444/70, προσκρούουν πολλαπλώς στην υπόλοιπη Νομοθεσία και σε γενικές αρχές δικαίου, κρίνεται αναγκαίο να καταργηθούν.** Παράλληλα, προτείνεται να αναπτυχθεί ξεχωριστό Νομικό πλαίσιο, που θα αφορά τα λιμενικά έργα και τις διοικητικές πράξεις που έχουν πραγματοποιηθεί βασιζόμενα στις προς κατάργηση διατάξεις. Το Νομικό αυτό πλαίσιο, θα έχει σκοπό την αποκατάσταση της φυσικής ισορροπίας με επιμέρους στόχους:

1. Τη νομιμοποίηση όσων λιμενικών έργων αποδειχθεί ότι είναι τεχνικά άρτια και σύμφωνα με τη νομοθεσία της εποχής (Α.Ν. 2344/40), κατασκευασμένα (ή και σχεδιασμένα).
2. Την τεχνική εξυγίανση λιμενικών έργων τα οποία κρίνονται αναγκαία και μπορούν να νομιμοποιηθούν.
3. Την παύση και τον επανέλεγχο, λιμενικών έργων σε εξομοιούμενη χερσαία ζώνη λιμένα όταν δεν έχει ξεκινήσει η κατασκευή τους.
4. Την έκδοση πρωτοκόλλου κατεδάφισης και ΠΑΑΧ, για έργα που δε νομιμοποιούνται. Την αποκατάσταση δηλαδή του αιγιαλού της περιοχής και της ισορροπίας του φυσικού περιβάλλοντος.

<sup>203</sup> Ένα τέτοιο αυθαίρετο λιμενικό έργο είναι και ο υφιστάμενος κυματοθραύστης, που κατασκευάστηκε την περίοδο του 1970 (ίδια περίοδος με αυτή της δημοσίευσης του Ν.Δ.444/70). Βλ. και ενότητα 2.7. «Ο πρώτος σύγχρονος κυματοθραύστης του Απόλλωνα».

<sup>204</sup> Στην παρ.4δ λόγου χάρη αναφέρει ότι «Προς λιμένας και την χερσαίαν ζώνην αυτών, εξομοιούνται οι κατά μήκος των ακτών χώροι, εις ους:... δ)Υφίστανται εγκαταστάσεις και κτίσματα...». Αντίθετα θα έπρεπε να αναφέρει, «δ) Υφίστανται νομίμως εγκαταστάσεις και κτίσματα...»

<sup>205</sup> Κάνοντας χρήση των διατάξεων του Ν.Δ.444/70

### 6.1.6. Αλλαγή διατύπωσης των διαδικασιών «γνωμοδοτήσεων» στις διατάξεις.

Οι γνωμοδοτήσεις για ένα (λιμενικό) έργο, καταγράφουν την άποψη της κάθε Υπηρεσίας για το έργο, εξετάζοντάς το στα πλαίσια των δικών της αρμοδιοτήτων. Οι γνωμοδοτήσεις λοιπόν, φαίνεται να έχουν πολλαπλό ρόλο, στη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης. Καταρχάς, συμβάλλουν στην ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των Υπηρεσιών, με αποτέλεσμα τη σφαιρικότερη εξέταση ενός ζητήματος από την Πολιτεία. Κατά συνέπεια, οι γνωμοδοτήσεις, συμβάλλουν στη βελτίωση ενός τεχνικού έργου (εδώ λιμενικού έργου), ώστε η κατασκευή του να προσφέρει τα μέγιστα στο κοινωνικό, πολιτιστικό, φυσικό και οικονομικό περιβάλλον, με τις μικρότερες δυνατές επιπτώσεις. Επιπλέον, οι γνωμοδοτήσεις λειτουργούν σαν ένας άτυπος «εσωτερικός έλεγχος» μεταξύ των Υπηρεσιών, απαλείφοντας τυχόν λάθη ή παραλείψεις που γίνονται.

Εξετάζοντας, όμως προσεκτικά τη μελέτη περίπτωσης στον Απόλλωνα Νάξου<sup>206</sup>, αποδείχθηκε ότι σε πολλές περιπτώσεις, οι γνωμοδοτήσεις δε συμβάλλουν στην επίτευξη των παραπάνω στόχων. Προκειμένου λοιπόν οι γνωμοδοτήσεις να διαδραματίζουν το ρόλο για τον οποίο δημιουργήθηκαν προτείνονται οι ακόλουθες αλλαγές σε κάθε νομικό πλαίσιο που εμπεριέχει γνωμοδοτήσεις:

**1. Κατά την περιγραφή μίας διαδικασίας, όπου υπάρχει ο όρος «γνώμη» ή «γνωμοδότηση», να προστεθεί δίπλα η λέξη «σύμφωνη».**

Υπάρχουν περιπτώσεις Νομοθεσίας που αφαιρέθηκε η λέξη «σύμφωνη». Αυτή η αλλαγή επιτρέπει σε μία υπηρεσία, να μη λαμβάνει υπ' όψη της γνωμοδοτήσεις που επισημαίνουν κινδύνους, ή που αναδεικνύουν λάθη σε μία μελέτη. Η «απλή» δηλαδή γνωμοδότηση, αποδυναμώνει το ρόλο του «εσωτερικού ελέγχου» ανάμεσα στις υπηρεσίες.

Συνεπώς, τα «λάθη» και οι «παραλείψεις», είναι πολύ πιθανό να μην εξαλειφθούν<sup>207</sup>. Αποτέλεσμα, αυτής της κατάστασης είναι ότι το έργο που θα κατασκευαστεί ενδέχεται να παρουσιάσει σοβαρές δυσλειτουργίες και παρανομίες. Αυτές οι συνέπειες στην καλύτερη περίπτωση το καθιστούν ακυρωτέο και ευάλωτο σε προσφυγές, ενώ υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να είναι και επιβλαβές για το περιβάλλον και εν γένει τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

**2. Η παραπάνω «σύμφωνη γνώμη», να μετατραπεί σε «απόλυτα σύμφωνη γνώμη, χωρίς καμία προϋπόθεση, ένσταση ή επιφύλαξη».**

Η πρόταση αυτή μοιάζει με πλεονασμό, αφού η σύμφωνη γνώμη, εξ' ορισμού δε θα έπρεπε να θέτει προϋποθέσεις. Παρ' όλα αυτά, μόνο κατά τη μελέτη περίπτωσης του Απόλλωνα Νάξου, παρατηρήθηκε σε πολλές

<sup>206</sup> Βλ. ενότητες 1.1.5. - 3.2.3 - 3.4. - 3.7.1. - 3.7.2. - 3.7.3 - 4.3. - 4.7.

<sup>207</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι ζώνες Αιγιαλού και Παραλίας στον Απόλλωνα Νάξου. Ακόμα και σήμερα (2010) ο Αιγιαλός δεν μπορεί να εφαρμοσθεί, γιατί έχει γίνει λανθασμένη χάραξή του. Το ΓΕΝ σε έγγραφό του το 1999 είχε επισημάνει ένα λάθος της χάραξης, αλλά η γνωμοδότησή του δε λήφθηκε υπ' όψη.

γνωμοδοτήσεις η τακτική της «σύμφωνης γνώμης υπό προϋποθέσεις».<sup>208</sup> Έτσι το έργο προχωρούσε, λάμβανε όλες τις απαραίτητες εγκρίσεις, χωρίς να διορθώνεται και να συμπληρώνεται, σχεδόν καμία από τις «προϋποθέσεις» που τίθεντο.

Μία – ίσως πιο εύστοχη και αποτελεσματική - παραλλαγή της εν λόγω πρότασης, **είναι η τυποποίηση της γνωμοδότησης**. Θα μπορούσε δηλαδή να δημιουργηθεί ένα πρότυπο γνωμοδότησης μέρος του οποίου θα ήταν ερωτηματολόγιο από το οποίο θα επιλέγονται προκαθορισμένες απαντήσεις (π.χ. α) «Θετική γνωμοδότηση» (Σύμφωνη γνώμη) - β) Αρνητική Γνωμοδότηση). **Θα υπήρχε μάλιστα ο περιορισμός, να γράφονται παρατηρήσεις μόνο στην περίπτωση που επιλεγόταν η απάντηση της «Αρνητικής Γνωμοδότησης».**

### 3. Να καταργηθεί η προθεσμία υποβολής «σύμφωνης γνώμης».

Αυτή η νομοθετική πρακτική<sup>209</sup>, θεωρητικά, συμβάλλει στον περιορισμό των καθυστερήσεων για την υλοποίηση ενός έργου. Επίσης, διευκολύνει τον περιορισμό του φόρτου εργασίας των υπηρεσιών, αφού τους δίνει τη δυνατότητα να συντάσσουν γνωμοδότηση μόνον εφόσον «δε συμφωνούν».

Στην πράξη όμως, αυτή η διευκόλυνση, μπορεί να επιτρέψει την παράκαμψη του «εσωτερικού ελέγχου» των Υπηρεσιών, μέσω των «σύμφωνων γνωμοδοτήσεων». Κάτι τέτοιο θα συμβεί σε περίπτωση που η υπηρεσία που οφείλει να γνωμοδοτήσει, δεν προλάβει να το πράξει για τεχνικούς και λοιπούς λόγους (έλλειψη προσωπικού κ.λπ.). Επίσης το ίδιο μπορεί να συμβεί αν κατόπιν τηλεφωνικής συνεννόησης μεταξύ των υπηρεσιών, η γνωμοδοτούσα υπηρεσία καθυστερήσει εσκεμμένα να γνωμοδοτήσει. Έτσι γίνεται εφικτή η προώθηση παράλογων και παράνομων έργων, χωρίς να διακινδυνεύει να λογοδοτήσει η αρμόδια Υπηρεσία.

Στον αντίποδα υπάρχει η επιχειρηματολογία περί απώλειας προθεσμιών και χρηματοδοτήσεων, εξαιτίας καθυστερήσεων μιας «σύμφωνης γνωμοδότησης». Η χαρακτηριστική καθυστέρηση μίας Υπηρεσίας στο να γνωμοδοτήσει όμως, δε μειώνεται με την επιβολή μιας προθεσμίας μετά την οποία, απλά παρακάμπτεται η Υπηρεσία. Οι αιτίες της καθυστέρησης εκτιμάται πως οφείλονται σε άλλους παράγοντες (ολιγωρία προσωπικού, δυσανάλογος φόρτος εργασίας κ.λπ.). Στην ουσία δηλαδή, θέτοντας προθεσμία δε λύνεται το πρόβλημα. Απλώς «αγνοείται – παρακάμπτεται» ενώ ταυτόχρονα παραμένει, υποβαθμίζοντας έτσι την ποιότητα των υπηρεσιών του Κράτους.

<sup>208</sup> Βλ. έγγραφο ΓΕΝ Αιγιαλού, έγγραφο ΓΕΝ σχετικά με προϋποθέσεις για τη μελέτη (1999), έγγραφα αρχαιολογικών Υπηρεσιών, έγγραφο έγκρισης οικοδομικής άδειας κτηρίου Αλιέων.

<sup>209</sup> Βλ. ενότητες 3.2.3. και 3.3.4. (παρ.1, άρ.28, Ν.2971/01)

#### 4. Να καταργηθούν περιττές γνωμοδοτήσεις.

Σε περίπτωση που κριθεί ότι οι παραπάνω αλλαγές στις διαδικασίες γνωμοδοτήσεων δεν είναι εφικτές ή θα δημιουργήσουν άλλου είδους προβλήματα, προτείνεται να εξετασθεί το ενδεχόμενο κατάργησής τους. Με την κατάργηση γνωμοδοτήσεων, **μειώνεται καταρχάς, ο περιττός φόρτος εργασίας των υπηρεσιών**. Έτσι δίνεται το χρονικό περιθώριο στις υπηρεσίες να αφοσιωθούν σε ουσιαστικό έργο και όχι σε γνωμοδοτήσεις τυπικού χαρακτήρα.

Από την άλλη μεριά, επικρατεί η γενικότερη αντίληψη ότι η κατάργηση γνωμοδοτήσεων:

- Αποκλείει τη δυνατότητα άλλων υπηρεσιών να επισημάνουν ενδεχόμενα λάθη ή παραλείψεις που εντόπισαν στη μελέτη ενός έργου.
- Δίνει αποκλειστική αρμοδιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες, με ό,τι συνεπάγεται η «συγκέντρωση» της εξουσίας.

Τα παραπάνω όμως επιχειρήματα, ισχύουν και στην περίπτωση που δεν απαιτείται η «σύμφωνη» αλλά ή απλή γνώμη μιας υπηρεσίας. Θα μπορούσαν επίσης να ισχύουν και στην περίπτωση εξάντλησης της προθεσμίας (όπου αυτή υπάρχει) της σύμφωνης γνώμης. Επομένως με την κατάργηση των γνωμοδοτήσεων στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, δεν καλλιεργούνται ψευδαισθήσεις δημοκρατίας και πλουραλισμού απόψεων, όπως συμβαίνει σήμερα.

#### 6.1.6. Επιμερισμός της Μ.Π.Ε.

Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, του Αλιευτικού Καταφυγίου του Απόλλωνα Νάξου, εξετάστηκε στην ενότητα 4.3.. Από την πρώτη στιγμή, επισημάνθηκε ότι η ενδελεχής εξέτασή της, από τεχνικής και νομικής άποψης, αποτελεί αντικείμενο μίας ολόκληρης διπλωματικής εργασίας. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι μία αντιπαραβολή της παρούσας Μ.Π.Ε., με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται από τις διατάξεις του νομικού πλαισίου για Μ.Π.Ε., θα κατέληγε σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα και πολλές προτάσεις για βελτίωση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου. Η παρούσα έρευνα όμως περιορίζεται στην επισήμανση δύο βασικών συμπερασμάτων, που ενδεχομένως να απαιτούν την εκ βάθρων αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου.

Καταρχάς, το γεγονός ότι η χρηματοδότηση της Μ.Π.Ε. για ένα έργο γίνεται από τον ίδιο τον κύριο του έργου, εκτιμάται πως αποτελεί μία από τις βασικότερες αιτίες που οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στην ουσία δυσκολεύονται να «προστατεύσουν» το περιβάλλον, αναδεικνύοντας τις δυσμενείς επιπτώσεις ενός τεχνικού έργου. Αντίθετα,

διακρίνεται η πρόθεση των μελετητών, να συντάσσουν Μ.Π.Ε., που «προστατεύουν» τα έργα των εργοδοτών τους, από τη Νομοθεσία η οποία προστατεύει το περιβάλλον.

Η παραπάνω λειτουργία, είναι απόλυτα λογική και αναμενόμενη, δεδομένου του υφιστάμενου κοινωνικο-οικονομικού συστήματος. Κανένας εργοδότης δε θα προσλάμβανε (και μάλιστα με απ' ευθείας αναθέσεις, όπως συμβαίνει συχνά) και δε θα πλήρωνε με χιλιάδες ευρώ έναν μελετητή, εάν πρώτα δεν είχε εξασφαλίσει ότι αυτός που θα συνέτασσε τη Μ.Π.Ε. του έργου του, δε θα «απέριπτε» το τεχνικό έργο που μελετά. Η διαδικασία, δηλαδή της ανάθεσης και εκπόνησης της Μ.Π.Ε., πρόκειται για μία νομότυπη «εξαγορά» του επιστήμονα και των συμπερασμάτων που αυτός θα εξάγει για το έργο του «εργοδότη» του.

Η παθογένεια αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι με βάση το νομοθετικό πλαίσιο, επιτρέπεται η εκπόνηση της Μ.Π.Ε. ακόμα και από έναν (1) μελετητή. Το μόνο που απαιτείται είναι η κατοχή μελετητικού πτυχίου κατηγορίας 27 (Περιβαλλοντικές Μελέτες). Έτσι η νομότυπη αυτή «εξαγορά» είναι ακόμα πιο εύκολη, αφού απαιτείται να «εξαγορασθεί» ένας μόνο επιστήμονας, και όχι μία ομάδα επιστημόνων.

Εκ του αποτελέσματος λοιπόν, αποδεικνύεται ότι δεν επαρκεί ο τρόπος πιστοποίησης των μελετητών που αποκτούν μελετητικό πτυχίο της κατηγορίας 27. **Είναι άλλωστε οξύμωρο το γεγονός ότι, την ίδια στιγμή που συναφή επαγγέλματα<sup>210</sup> διαχωρίζονται λόγω έντονης εξειδίκευσης, η νομοθεσία έχει απαίτηση από τον ίδιο επιστήμονα, να διαχειριστεί αντικείμενα πολλών επιστημονικών κλάδων** (γεωλογία, ωκεανολογία, βιολογία, φυσική, χημεία, κοινωνιολογία, οικονομία κ.λπ.).

Ο επιμερισμός λοιπόν της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, κρίνεται σκόπιμος και αναγκαίος. Οι ξεχωριστές μελέτες που θα πρέπει να απαρτίζουν το «Φάκελο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων», θα γίνονται από συγκεκριμένες και σχετικές ειδικότητες. Για παράδειγμα οι επιπτώσεις στο ανθρωπιστικό περιβάλλον θα πρέπει να μελετώνται από κοινωνιολόγο ή ψυχολόγο με σχετική ειδίκευση, οι επιπτώσεις στη χλωρίδα και την πανίδα από βιολόγο, οι επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον από ωκεανολόγο κ.ο.κ. Σήμερα όλες αυτές οι επιπτώσεις μελετώνται από έναν επιστήμονα συνήθως «ασύμβατης» ειδικότητας (π.χ. πολιτικό μηχανικό), έχοντας απλώς λάβει μελετητικό πτυχίο κατηγορίας 27 (Περιβαλλοντικές Μελέτες). Είναι, λοιπόν προφανές πως ό,τι επιπλέον γνώσεις και να έχει αποκτήσει ένας Πολιτικός Μηχανικός κατά την απόκτηση του Μελετητικού Πτυχίου 27, σχετικά με τις επιπτώσεις τεχνικών έργων στη «χλωρίδα και την πανίδα», σε καμία περίπτωση δε συγκρίνονται με τις εξειδικευμένες γνώσεις και την αυξημένη εμπειρία που θα έχει ένας βιολόγος τετραετούς (τουλάχιστον) φοίτησης.

Οι κατηγορίες αυτές των επαγγελμάτων που θα δικαιούνται να αναλαμβάνουν συγκεκριμένα τμήματα του Φακέλου της Μ.Π.Ε., θα πρέπει να είναι αυστηρά προσδιορισμένες. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να μην επιτρέπεται η διεκπεραίωση του «Φακέλου Μ.Π.Ε.», από μελετητικά γραφεία-εταιρείες, τα οποία θα συγκεντρώνουν όλες τις ειδικότητες, διότι σε τέτοια περίπτωση θα εμφανιστούν και πάλι τα γνωστά φαινόμενα «νομότυπης εξαγοράς». Με αυτόν τον επιμερισμό λοιπόν, επιτυγχάνεται μία επιστημονικότερη προσέγγιση των επιπτώσεων του έργου, ενώ ταυτόχρονα, δυσχεραίνεται η «εξαγορά» του συνόλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, από τον εργοδότη.

---

<sup>210</sup> Όπως αυτό του αρχιτέκτονα και του πολιτικού μηχανικού.

## 6.2. Προτάσεις στον Τεχνικό Τομέα

*Προτάσεις επί της μελέτης περίπτωσης Αλιευτικού Καταφυγίου στον Απόλλωνα Νάξου.*

Σε αυτή την ενότητα, πριν από τις προτάσεις, είναι σημαντικό να επισημανθούν συνοπτικά, τα λάθη, οι παραλείψεις και οι συνέπειες που θα είχε η κατασκευή του Αλιευτικού Καταφυγίου στον Απόλλωνα Νάξου.

### 6.2.1. Συνοψίζοντας για το έργο

Το παραπάνω λιμενικό έργο, (σε περίπτωση που γινόταν) δεν αποτελεί λύση στο πρόβλημα της περιοχής για τους ακόλουθους λόγους:

1. **Κατασκευάζεται ακριβώς στην ίδια θέση και με ακριβώς την ίδια διεύθυνση, με τον κυματοθραύστη του '70.** Έναν κυματοθραύστη, που βεβαιωμένα κατασκευάστηκε χωρίς μελέτη<sup>211</sup>, και που φαίνεται να προκάλεσε το έντονο «μπάζωμα» του όρμου του Απόλλωνα. Άλλη μία ένδειξη κακού σχεδιασμού /κατασκευής είναι και το γεγονός ότι μεγάλο μέρος του καταστράφηκε αμέσως μετά την κατασκευή του. Κατά συνέπεια ο νέος κυματοθραύστης, θα εξακολουθούσε να έχει/προκαλεί, τα ίδια προβλήματα με τον παλιό.
2. Δεν προηγήθηκε η ακτομηχανική μελέτη, ώστε να προσδιορίζει τη βέλτιστη θέση και διεύθυνση των στοιχείων του αναγκαίου λιμενικού έργου.
3. Δεν έγιναν ρευματομετρήσεις.
4. Στο σχεδιασμό δε λήφθηκε υπ' όψη ο παρακείμενος χείμαρρος του όρμου.
5. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του έργου (διαστάσεις κυματοθραύστη, κλίσεις πρανών κ.λπ.), δε φαίνεται να προκύπτουν από αριθμητικά δεδομένα και υπολογισμούς.
6. Σε πολλές περιπτώσεις δεν τηρήθηκαν οι νόμιμες διαδικασίες.
7. Ακόμα και ο προσανατολισμός της εισόδου του λιμένα, καθιστά επικίνδυνο τον ελλιμενισμό των σκαφών σε δύσκολες καιρικές συνθήκες. Δεδομένου δηλαδή του σχετικά μικρού μεγέθους του όρμου και του βουνού «Καλόγερος», που υπάρχει νότια του κυματοθραύστη, τα σκάφη καλούνται να κάνουν επιδέξιους ελιγμούς, με τους επικρατούντες ανέμους να φυσούν εγκάρσια ή την πρύμνη τους. Κατά

---

<sup>211</sup> Βλ. ενότητα 2.7. «Ο πρώτος σύγχρονος κυματοθραύστης του Απόλλωνα».

συνέπεια τα σκάφη θα κινδύνευαν να πέσουν είτε στα βράχια του βουνού, είτε σε αβαθή νερά.

Επιπρόσθετα το προτεινόμενο Αλιευτικό Καταφύγιο:

1. **Επιδεινώνει το φαινόμενο της προσάμμωσης του όρμου**, αφού υπερδιπλασιάζεται το μήκος του κύριου κυματοθραύστη, εγκλωβίζοντας περεταίρω τη φερτή ύλη του χειμάρρου. Κατά συνέπεια **τίθεται υπό αμφισβήτηση ακόμα και η απρόσκοπτη λειτουργία του «λιμανιού» που θα κατασκευαζόταν.**
2. Καταστρέφει για πάντα, ένα μοναδικό αρχαίο μνημείο, κατασκευάζοντας ακριβώς επάνω του, τον λεγόμενο «αντιπροσαμμωτικό μόλο». Έτσι χάνεται άλλος ένας σημαντικός πόλος έλξης τουριστών, με σοβαρές δυνατότητες ανάδειξης και την αντίστοιχη οικονομική ανάπτυξη.
3. Υποβαθμίζει την ποιότητα των νερών κολύμβησης, αφού περιορίζονται τα θαλάσσια ρεύματα.<sup>212</sup>
4. Υποβαθμίζει αισθητικά το τοπίο, αφού τα 5,10μ. της τελικής στάθμης του κυματοθραύστη δεν είναι συμβατά με το γραφικό κυκλαδίτικο οικιστικό περιβάλλον της περιοχής, αλλά και με το φυσικό περιβάλλον. Επιπλέον τα 5,10μ. αποκλείουν από το μεγαλύτερο μέρος του ζωτικού τμήματος του οικισμού (καταστήματα, παραλία κ.λπ.), την οπτική επαφή με τον ορίζοντα.
5. **Καταργεί στην πράξη τον κολυμβητικό - τουριστικό χαρακτήρα του όρμου και του οικισμού.** Συγκεκριμένα και πέραν των προαναφερθέντων, το προτεινόμενο Αλιευτικό Καταφύγιο καταργεί την κεντρική πλαζ του οικισμού (με αποδυτήρια), αφού τη θέτει εντός της λιμενολεκάνης. Επιβάλλεται με τον τρόπο αυτό από την Πολιτεία, μία άλλη μορφή ανάπτυξης (αλιεία - πρωτογενής τομέας), η οποία δεν προκύπτει ούτε από τις υφιστάμενες συνήθειες των κατοίκων του οικισμού, ούτε από τις δυνατότητες αλιείας της ευρύτερης περιοχής (λόγω σφοδρών βόρειων ανέμων).
6. **Καταδικάζει, δηλαδή, τον οικισμό σε οικονομική ύφεση.**

Προκειμένου λοιπόν, να γίνει ένα τεχνικά και επιστημονικά άρτιο λιμενικό έργο στην περιοχή της μελέτης (Απόλλωνας Νάξου), που θα επιλύει το πρόβλημα της περιοχής **προτείνεται να τηρηθεί συγκεκριμένη σειρά δράσεων** από την Πολιτεία. Αυτή περιγράφεται παρακάτω:

---

<sup>212</sup> Υπενθυμίζεται ότι τα τελευταία 30 χρόνια (1970-1999), ο όρμος του Απόλλωνα λειτουργεί ως κολυμβητική ακτή.

## 6.2.2. Πραγματοποίηση αξιόπιστων μετρήσεων.

Πριν από οποιαδήποτε μελέτη λιμενικού έργου στην περιοχή του Απόλλωνα Νάξου, κρίνεται απαραίτητη η πραγματοποίηση μετρήσεων. Αυτές οι μετρήσεις θα κρατήσουν χρόνια και είναι σκόπιμο να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- μετεωρολογικά δεδομένα (ανεμολογικά, βροχομετρικά κ.λπ.),
- υδρομετρήσεις (μετρήσεις παροχής του χειμάρρου «Ποταμός»)
- μετρήσεις της φερτής ύλης του χειμάρρου «Ποταμός»
- ύψη κύματος,
- ρευματομετρήσεις στη θαλάσσια περιοχή των όρμων Απόλλωνα & Αφόρμους, εκατέρωθεν του οικισμού
- ακριβείς βυθομετρήσεις στην ίδια θαλάσσια περιοχή.

Τα αντίστοιχα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν κρίνονται αναξιόπιστα και μη αντιπροσωπευτικά της περιοχής διότι:

- Τα ανεμολογικά δεδομένα, προέκυπταν από ανεμολογικούς χάρτες της Μεσογείου. Κατά συνέπεια δεν αποτύπωναν το μικροκλίμα της περιοχής (βλ. ενότητα 2.6.1.).
- Τα λοιπά μετεωρολογικά δεδομένα, προέκυπταν από μετεωρολογικό σταθμό ο οποίος απείχε σημαντικά από την περιοχή του Απόλλωνα (Χώρα Νάξου), ενώ ανάμεσα στην περιοχή του έργου και τον μετεωρολογικό σταθμό, παρεμβάλλονται πολλοί ορεινοί όγκοι. Η παρέμβαση αυτή, συμβάλλει καθοριστικά στο μικροκλίμα της περιοχής<sup>213</sup>. Επομένως ούτε αυτά τα δεδομένα κρίνονται αντιπροσωπευτικά.
- Τα ύψη κύματος σύμφωνα με την Μ.Π.Ε. προέκυπταν από οπτικές παρατηρήσεις άγνωστων διερχόμενων πλοίων<sup>214</sup>, καθιστώντας τα επίσης αναξιόπιστα.
- Ρευματομετρήσεις της θαλάσσιας περιοχής, υδρομετρήσεις και μετρήσεις της φερτής ύλης του χειμάρρου σύμφωνα με την ακτομηχανική μελέτη του έργου, δεν έγιναν.

Τα παραπάνω δεδομένα προφανώς<sup>215</sup> ήταν ακατάλληλα, προκειμένου να μελετηθεί και να σχεδιασθεί ένα έργο προϋπολογισμού εκατομμυρίων ευρώ και χρόνου ζωής δεκάδων ετών. Στην καλύτερη περίπτωση η κατασκευή δε θα ήταν η οικονομικότερη δυνατή, ενώ στη χειρότερη (και πιθανότερη) περίπτωση το έργο δε θα ήταν λειτουργικό και βιώσιμο.

<sup>213</sup> Όπως ακριβώς συμβαίνει ανάμεσα στα Επτάνησα και την ανατολική ηπειρωτική χώρα, εξαιτίας της «παρεμβολής» της οροσειράς της Πίνδου.

<sup>214</sup> Βλ. ενότητα 4.3.3. «Μετεωρολογικά δεδομένα»

<sup>215</sup> Έγινε προσπάθεια να εντοπισθεί βιβλιογραφία που να «κωδικοποιεί» την απαίτηση αξιοπιστίας των δεδομένων/μετρήσεων για ένα λιμενικό έργο, χωρίς αποτέλεσμα.

Για τους παραπάνω λόγους λοιπόν, και για την ταχύτερη μελέτη - κατασκευή ενός τεχνικά άρτιου λιμενικού έργου, που θα επιλύει το πρόβλημα της περιοχής<sup>216</sup> προτείνεται άμεσα:

1. Η εγκατάσταση μετεωρολογικού σταθμού σύμφωνα με τις προδιαγραφές<sup>217</sup> του Παγκόσμιου Οργανισμού Μετεωρολογίας (WMO).
2. Εγκατάσταση Υδρογραφικού σταθμού ή ανάλογων μετρητών για την εύρεση παροχής του ρέματος και της φερτής ύλης αυτού<sup>218</sup>.
3. Εγκατάσταση μετρητή ύψους κύματος της περιοχής<sup>219</sup>.

Οι παραπάνω ενέργειες, μπορούν κάλλιστα να γίνουν σε συνεργασία με επιστημονικούς φορείς, όπως το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών, το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.) ή και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Ε.Μ.Π.). Οι χρονικές απαιτήσεις συλλογής των παραπάνω στοιχείων δεν αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα. Μία δεκαετία δηλαδή μετρήσεων, αν συγκριθεί με το χρόνο ζωής του μελλοντικού έργου και με τα 40 χρόνια όπου η Πολιτεία δεν έχει δώσει οριστική λύση στο πρόβλημα της περιοχής, δε φαντάζει τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Το ίδιο συμβαίνει αν αναλογιστεί κανείς ότι έχουν περάσει 5 χρόνια από την κατάθεση της προσφυγής στο ΣτΕ και ακόμα δεν έχει εκδοθεί η απόφαση.

### 6.2.3. Διευθέτηση του ρέματος («Ποταμός»)

Στο υπόμνημα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων<sup>220</sup>, αναφέρονται ορισμένες πληροφορίες, σχετικά με μελέτη οριοθέτησης του ρέματος και με έργα αντιπλημμυρικής προστασίας. Τα αντιπλημμυρικά έργα δεν έχουν γίνει μέχρι και σήμερα, ενώ τα δεδομένα της μελέτης είναι αμφισβητούμενης αξιοπιστίας. Σύμφωνα με το έγγραφο του Αρχηγείου Ναυτικού<sup>221</sup>, προτεινόταν η εκτροπή (διευθέτηση) του χειμάρρου και η μετατόπιση της εκβολής του 100-150μ. νοτιοανατολικότερα<sup>222</sup>.

Αυτή η πρόταση του Πολεμικού Ναυτικού, παραμένει επίκαιρη. Βρίσκει όμως εμπόδια, αφού υπάρχουν αρκετοί κάτοικοι, που έχουν κατοικίες και επιχειρήσεις (Ξενοδοχείο) εντός του ρέματος. Μία διευθέτηση του ποταμού, δηλαδή, θα ανάγκαζε τις τοπικές αρχές να επιβάλλουν πρόστιμα ή και κατεδάφιση αυθαίρετων κατασκευών

<sup>216</sup> Βλ. ενότητα 2.5. «Το πρόβλημα της περιοχής».

<sup>217</sup> [http://www.wmo.int/pages/prog/www/IMOP/publications/CIMO-Guide/CIMO\\_Guide-7th\\_Edition-2008.html](http://www.wmo.int/pages/prog/www/IMOP/publications/CIMO-Guide/CIMO_Guide-7th_Edition-2008.html)

<sup>218</sup> Ενδεχομένως να είναι οικονομικότερη λύση η εγκατάσταση βροχόμετρων σε αντιπροσωπευτικές θέσεις της λεκάνης απορροής του ρέματος και εν συνεχεία η εκτίμηση των παροχών με τις γνωστές από την Υδρολογία στατιστικές και εμπειρικές μεθόδους.

<sup>219</sup> Από το 2000 λειτουργεί στη χώρα μας, σύστημα παρακολούθησης, πρόγνωσης και πληροφόρησης για την κατάσταση των ελληνικών θαλασσών (ΠΟΣΕΙΔΩΝ), [http://poseidon.hcmr.gr/index\\_gr.php](http://poseidon.hcmr.gr/index_gr.php).

<sup>220</sup> Βλ. ενότητα 5.2.2. «Ισχυρισμοί σχετικά με τις ελλείψεις της Μ.Π.Ε.»

<sup>221</sup> Αριθμός πρωτοκόλλου Σ.1107/Φ188/127/20-04-1976

<sup>222</sup> Σύμφωνα με το υπόμνημα, αυτή η πρόταση «κατέστη απρόσφορη» από τα αντιπλημμυρικά έργα των μελετών, τα οποία δεν έγιναν ποτέ.

και έτσι να έρθουν σε σύγκρουση με τους κατοίκους της περιοχής. Από την άλλη μεριά όμως, η μετατόπιση της εκβολής, στους πρόποδες του όρους Καλόγερος, εκτιμάται ότι θα δημιουργούσε εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες, αναφορικά με τα φαινόμενα προσάμμισης του όρμου.

#### **6.2.4. Εμπεριστατωμένη μελέτη - εναλλακτικές λύσεις.**

Αφού έχουν ολοκληρωθεί οι παραπάνω δράσεις, ο μελετητής είναι σε θέση να μελετήσει το λιμενικό έργο έχοντας ως βασικούς άξονες την επίλυση του προβλήματος (και όχι την εξεύρεση χρηματοδότησης) και το σεβασμό στη νομοθεσία. Παράλληλα, θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα στη διαμόρφωση ενός βιώσιμου περιβάλλοντος<sup>223</sup>. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπ' όψη ότι μεγάλο μέρος του παραλιακού τμήματος του οικισμού υφίσταται παράνομα<sup>224</sup>, ότι πολλά υφιστάμενα τεχνικά έργα της παράκτιας περιοχής είναι παράνομα (π.χ. ΒΙΟ.ΚΑ., δρόμοι, πεζούλια κ.λπ.) και ότι ο υφιστάμενος κυματοθραύστης έχει κατασκευαστεί χωρίς τις απαραίτητες μελέτες, γεγονός που θέτει υπό σοβαρή αμφισβήτηση τη θέση του και τη διεύθυνσή του.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, βασικός σκοπός του λιμενικού έργου, είναι η προστασία της ακτογραμμής και η πρόσδεση μερικών πλεύμενων. Έτσι, μεταξύ άλλων, προτείνεται να εξετασθούν<sup>225</sup> από το μελετητή οι ακόλουθες λύσεις:

##### **6.2.4α Εναλλακτικές διατάξεις κυματοθραύστη και προβλήτα.**

Προτείνεται λοιπόν, να εξετασθούν λύσεις όπως η **κατασκευή κυματοθραύστη και προβλήτα στον όρμο Αφόρμους και όχι στον όρμο του Απόλλωνα**. Αυτή η λύση πλεονεκτεί στο ότι:

1. Δεν επηρεάζεται από τον χείμαρρο («Ποταμό»), αν και υπάρχει και σε αυτόν τον όρμο ένα αισθητά μικρότερο ρέμα που θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη από την όποια μελέτη.
2. Δεν επηρεάζει την κολυμβητική και την τουριστική δραστηριότητα του όρμου. Κατά συνέπεια δεν επηρεάζει την υφιστάμενη οικονομική δραστηριότητα του οικισμού.

<sup>223</sup> Ως περιβάλλον, εδώ δε νοείται μόνο το φυσικό (π.χ. ανθρωπογενές, οικονομικό, εργασιακό, κοινωνικό κ.λπ.).

<sup>224</sup> Βλ. ενότητα 2.5.2.: Η παραβίαση του «Αιγιαλού και της παραλίας»

<sup>225</sup> Οι προτάσεις αυτές προφανώς δεν εξετάζονται σε βάθος. Δεδομένου όμως των λειτουργικών, αισθητικών και περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν, κρίνεται αναγκαίο να εξετασθούν ενδελεχώς (οικονομοτεχνικά), και σε μία Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, να αναλυθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κάθε λύσης, καταλήγοντας αιτιολογημένα στη βέλτιστη για την περιοχή.

3. Δεν επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την αισθητική του τοπίου και τη γραφικότητα του οικισμού, αφού χωροταξικά το λιμενικό έργο τίθεται πλησίον και όχι εντός του οικισμού.
4. Δίνει προοπτικές «ανάπτυξης», στη λιγότερο ανεπτυγμένη περιοχή του οικισμού. Δημιουργεί συνθήκες αποκέντρωσης και μίας ισόρροπης οικιστικής ανάπτυξης.

Μειονεκτεί στο ότι:

1. Δεν προστατεύει το παραλιακό μέρος του οικισμού, το οποίο (παρ'όμως) έχει κατασκευαστεί εντός της ζώνης αιγιαλού και παραλίας. **Κατά συνέπεια απαιτείται και δεύτερος κυματοθραύστης, γεγονός που πιθανότατα αυξάνει το κόστος.**
2. Το λιμενικό έργο που θα δημιουργηθεί, είναι πιθανό να μην μπορεί να εξυπηρετήσει πολλά πλεούμενα λόγω του μεγέθους του (μικρός όρμος). Για αυτό είναι σημαντικό να μελετηθούν και να ποσοτικοποιηθούν οι ανάγκες του οικισμού σε πλεούμενα σκάφη, σε σχέση με τον πληθυσμό, τις δραστηριότητες και την εκτιμώμενη ανάπτυξη της περιοχής μετά το έργο.
3. Ενδεχομένως να υπάρχουν προβλήματα ελλιμενισμού σε μεγαλύτερα σκάφη που θα προσεγγίζουν την περιοχή.

Μία ακόμα εναλλακτική πρόταση είναι η **κατασκευή κυματοθραύστη (ή ομάδα από κυματοθραύστες) σε συνδυασμό με μία ξύλινη προβλήτα.**

Πλεονεκτήματα:

Αυτή η λύση ενδεχομένως να εξασφαλίζει ασφαλέστερο ελλιμενισμό, δεδομένου ότι **η θέση των κυματοθραυστών δε δεσμεύεται από τη θέση του προβλήτα**, ο οποίος υποχρεωτικά επικοινωνεί με τη στεριά. Έτσι η είσοδος στο λιμένα μπορεί να σχεδιασθεί περισσότερο ασφαλής από την υφιστάμενη η οποία δεν ενδείκνυται.

Επίσης, λόγω της «ανεξαρτητοποίησης» του προβλήτα και του κυματοθραύστη, με κατάλληλη χωροθέτηση, είναι δυνατό να προσδένουν πλεούμενα και από τις δύο πλευρές του προβλήτα, με αποτέλεσμα να απαιτείται μικρό μήκος προβλήτα.

Επιπλέον η ξύλινη προβλήτα:

- Προσδίδει γραφικότητα στο τοπίο.
- Με την παρουσία του ξύλου ευνοείται η ανάπτυξη της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας.
- Επιτρέπει στα θαλάσσια ρεύματα να κινούνται ελεύθερα.
- Αποτελεί τεχνικό έργο υποκατηγορίας 3 (Ομάδα Β) γεγονός που σημαίνει ότι για την κατασκευή της δεν απαιτούνται



- **Συγκριτικά** με άλλες λύσεις, **φαίνεται** όχι απλώς να μην επιβαρύνει το περιβάλλον της περιοχής, αλλά να συμβάλλει στην ανάπτυξη της θαλάσσιας βιοποικιλότητας της περιοχής (θα πρέπει να γίνουν οι αντίστοιχες μελέτες για να προκύψει ένα τέτοιο συμπέρασμα με ασφάλεια).
- Δεν εμποδίζει (συγκριτικά με άλλες λύσεις) τα θαλάσσια ρεύματα, δημιουργώντας υγιεινές συνθήκες κολύμβησης.
- Δεν αλλοιώνει οπτικά το τοπίο.
- Διατηρείται η γραφικότητα του οικισμού.
- Αναβαθμίζεται με ήπιο τρόπο, ο τουριστικός χαρακτήρας του οικισμού που έχει διαμορφωθεί τις τελευταίες δεκαετίες:
 

Ένας βυθισμένος κυματοθραύστης, αποτελεί χώρο ανάπτυξης της θαλάσσιας πανίδας, ειδικά στην περίπτωση που κατασκευάζεται από φυσικούς ογκόλιθους. Αυτό μπορεί να λειτουργήσει θετικά για θαλάσσιες δραστηριότητες όπως το ψάρεμα και το ψαροτούφεκο.

Επιπλέον υπάρχει η δυνατότητα σχεδιασμού και κατασκευής της στέψης του βυθισμένου κυματοθραύστη με γνώμονα τη δημιουργία κυμάτων, ιδανικών για αθλήματα όπως η σανίδα (surf). Ένα τέτοιο λιμενικό έργο μπορεί να οδηγήσει ακόμα και στην «επέκταση» της τουριστικής περιόδου κατά τους χειμερινούς μήνες με διοργανώσεις ναυταθλητικών αγώνων (Surf, bodyboard κ.λπ.)<sup>229</sup>
- Δεν προϋποθέτει εκτεταμένες λιμενικές υποδομές (πυρόσβεση, παροχή νερού, ηλεκτρικού κ.λπ.), αφού δεν πρόκειται για λιμάνι, αλλά για λιμενικό έργο προστασίας της ακτής από τη διάβρωση. Έτσι εξοικονομούνται πόροι.
- **Δεν αναιρεί/αποκλείει καμία εναλλακτική δραστηριότητα** που ακόμα και σήμερα μπορεί να λειτουργεί επικουρικά για την ανάπτυξη της οικονομίας της περιοχής (π.χ. ερασιτεχνική αλιεία, τουριστική μαρίνα κ.λπ.)<sup>230</sup>
- Το συνολικό έργο (κυματοθραύστες και ξύλινος προβλήτας) είναι υποκατηγορίας 3.

<sup>229</sup> Τέτοιου είδους βυθισμένοι κυματοθραύστες (Surf reefs ή artificial surf reefs) υπάρχουν σε Αμερική και Αυστραλία και κατασκευάζονται αποκλειστικά και μόνο για τουριστικούς λόγους. Στην Ευρώπη, ο πρώτος που κατασκευάστηκε, βρίσκεται στην πόλη Boscombe της Αγγλίας.

<sup>230</sup> Αντίθετα η κατασκευή και λειτουργία ενός Αλιευτικού Καταφυγίου, απέκλειε την κολυμβητική δραστηριότητα στον όρμο.

Τα μειονεκτήματα ενός τέτοιου έργου, αφορούν κυρίως το οικονομικό ζήτημα και τις ενδεχόμενες δυσκολίες κατασκευής εξαιτίας μεγάλων βαθών. Επιπλέον υπάρχει περίπτωση ο ονομαστικός χρόνος ζωής του έργου να είναι αισθητά μικρότερος από ένα συμβατικό έργο, χωρίς όμως να είναι απαγορευτικός. Υπάρχει επίσης το ενδεχόμενο ένα τέτοιο έργο να μην είναι αποτελεσματικό με βάση τα μετεωρολογικά δεδομένα της περιοχής (να μην επαρκεί). Αυτό όμως θα κριθεί κατά τη μελέτη και αφού υπάρξουν τα απαραίτητα δεδομένα (ύψος κύματος κ.λπ.). Τέλος υπάρχει ένας μικρός κίνδυνος να αλλάξει εντελώς ο τουριστικός χαρακτήρας του οικισμού. Έτσι από ένα παραδοσιακό μικρό παραθαλάσσιο χωριό για ήρεμες και ασφαλείς οικογενειακές διακοπές, μπορεί να μετατραπεί σε ένα κοσμοπολίτικο στέκι όσων επιθυμούν να κάνουν και να θαυμάσουν αθλήματα όπως αυτό της σανίδας ή της ιστιοσανίδας. Κάτι τέτοιο μπορεί να υποβάθμιζε ακόμα και το οικιστικό περιβάλλον με την υπέρμετρη οικοδομική ανάπτυξη.



Εικόνα 38: Κυματισμοί και ρεύματα, επάνω από βυθισμένο - τεχνητό κυματοθραύστη.

Η χρηματοδότηση ενός τέτοιου έργου θα μπορούσε να γίνει σύμφωνα με το Αρ. 12 του Ν.2971/2001 ως «προστατευτικό έργο» ή με βάση την παρ.3, αρ.14 του ίδιου Νόμου, ως «ναυταθλητικό έργο». Τέλος, ενδεχομένως να μπορούσαν να βρεθούν οικονομικοί πόροι για ένα τέτοιο έργο, και μέσω χρηματοδοτήσεων για την προστασία του αρχαίου λιμενικού έργου.

Όλες οι παραπάνω εναλλακτικές λύσεις του προβλήματος του οικισμού, θα έπρεπε να έχουν εξετασθεί και να έχουν απορριφθεί αιτιολογημένα. Δυστυχώς κάτι τέτοιο δεν έγινε από κανέναν μελετητή. Αντίθετα, προτιμήθηκε ανατιολόγητα, να συνεχιστεί το αυθαίρετα σχεδιασμένο και παράνομο λιμενικό έργο (υφιστάμενος κυματοθραύστης) του 1970.

## 6.3. Προτάσεις στον Κοινωνικό Τομέα

Για να ελαχιστοποιηθούν οι δυσμενείς επιπτώσεις των λιμενικών έργων στα νησιωτικά οικοσυστήματα, δεν αρκεί ένα αυστηρό νομικό πλαίσιο. Ένα τέτοιο πλαίσιο, σε συνδυασμό με μία «κατασταλτική» νομοθετική πρακτική απλώς αναβάλλουν για λίγο τις δυσλειτουργίες που παρουσιάζει ο κοινωνικός ιστός. Στην περίπτωση λοιπόν, που αυτό το πλαίσιο δε συνοδευτεί από κοινωνικές παρεμβάσεις, καλλιεργείται μία εχθρική και ανταγωνιστική σχέση του πολίτη απέναντι στο Κράτος. Αποτέλεσμα αυτής της σχέσης είναι να επανεμφανίζονται οι ίδιες ή αντίστοιχες δυσλειτουργίες και μάλιστα με μεγαλύτερη ένταση. Προτείνεται λοιπόν, να ληφθούν μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα, που θα αφορούν τους νέους μηχανικούς, ώστε με τον καιρό, να μην είναι απαραίτητο αυτό το αυστηρότερο (ή και απολυταρχικό για κάποιους) νομικό πλαίσιο και να αναθεωρηθεί, από ένα περισσότερο δημοκρατικό - φιλελεύθερο πλαίσιο, που θα προσφέρει περισσότερες ελευθερίες ακόμα και στον τρόπο υλοποίησης των τεχνικών έργων.

### 6.3.1. Αναγκαιότητα ενισχυμένης παρουσίας του μαθήματος «Στοιχεία Δικαίου και Τεχνικής Νομοθεσίας» στην εκπαίδευση του Πολιτικού Μηχανικού.

Οι παραβάσεις των Νόμων που περιγράφηκαν στη μελέτη περίπτωσης του Αλιευτικού Καταφυγίου Απόλλωνα Νάξου, οφείλονται κατά ένα μέρος τους, στον τρόπο που τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα διδάσκουν το αντικείμενο του Δικαίου. Συγκεκριμένα στο Ε.Μ.Π. τα «Στοιχεία Δικαίου και Τεχνικής Νομοθεσίας» διδάσκονται μόλις δύο (2) ώρες και μάλιστα στο 8ο εξάμηνο. Αναμενόμενο είναι λοιπόν, να μην μπορεί να γνωστοποιηθεί στον φοιτητή (πόσο μάλλον να διδαχθεί), ο τεράστιος όγκος του αντικειμένου.

Ένας νέος μηχανικός λοιπόν, μαθαίνει για πρώτη φορά ότι υπάρχει ένα συγκεκριμένο τεχνικό νομικό πλαίσιο που πρέπει να τηρεί κατά τη μελέτη και κατασκευή τεχνικών έργων, λίγο πριν αποφοιτήσει. Μέχρι τότε, στα περίπου εικοσιτέσσερα χρόνια της ζωής του, αν και γνωρίζει για την ύπαρξη των νόμων και την υποχρέωση της τήρησής τους, ζει σε προστατευμένα και περιχαρακωμένα περιβάλλοντα (οικογένεια, σχολείο, πανεπιστήμιο), το «δικαιακό σύστημα» των οποίων διαφέρει σημαντικά<sup>231</sup> από το δικαιακό σύστημα της κοινωνίας και τον τρόπο που αυτό λειτουργεί. Το μάθημα του δικαίου λοιπόν,

<sup>231</sup> Και στα τρία αυτά περιβάλλοντα, υπάρχουν ελάχιστοι κανόνες (συγκριτικά με το νομοθετικό πλαίσιο ενός κράτους), οι οποίοι είναι ευκολομηνόμενοι και εφαρμόζονται τακτικά στην καθημερινότητα του παιδιού/μαθητή/φοιτητή. Άλλη σημαντική διαφορά είναι ότι οι κανόνες τίθενται από την ίδια αρχή που δικάζει την παράβασή τους (γονείς, δασκάλους, καθηγητές-μέλη ΔΕΠ). Επιπλέον σε πολλές περιπτώσεις (οικογενειακό περιβάλλον) ο ίδιος ο μαθητής συμμετέχει άμεσα, στη διαμόρφωση των κανόνων. Κατά την «εκδίκαση» πιθανής παράβασης αυτών των κανόνων, στις περισσότερες των περιπτώσεων ο «δικαστής» γνωρίζει προσωπικά τον «κατηγορούμενο», ενώ ο κατηγορούμενος υπερασπίζεται μόνος του τον εαυτό του. Ταυτόχρονα, στα περιχαρακωμένα αυτά περιβάλλοντα, δίνεται προτεραιότητα στην «εκδίκαση» της ουσίας (νομιμότητας) μίας παράβασης των κανόνων και όχι στον τύπο. Σε περίπτωση παράβασης, ενός κανόνα μέσα σε αυτά τα περιβάλλοντα, η ποινή είναι κυρίως ηθική.

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω, είναι η γνώση της αιτίας που καθιστά αναγκαίο ένα κανόνα και άρα η συνειδητή και ηθελημένη τήρησή του. Αντίθετα σε κοινωνικό επίπεδο δε συμβαίνει κάτι τέτοιο. Αυτός είναι και ένας από τους βασικούς λόγους, που πολλοί άνθρωποι όταν βλέπουν κατεστραμμένες τις περιουσίες τους από τη θάλασσα, τις πλημμύρες ή τις φωτιές, διαμαρτύρονται για την απουσία του κράτους ή την «ατυχία» τους, τη στιγμή που γνώριζαν ότι αυτές οι περιουσίες που καταστράφηκαν ήταν μέσα στη ζώνη αιγιαλού, σε ρέματα και δάση (δηλαδή παράνομα).

έρχεται να «ανατρέψει» τις βιωματικές πεποιθήσεις ενός ανθρώπου σε μία ηλικία, που λίγο έως πολύ έχει διαμορφωθεί σαν προσωπικότητα.

Αυτή και μόνο η διαφοροποίηση των δικαιοκτών συστημάτων, καθιστά το αντικείμενο του μαθήματος δυσνόητο, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου ο φοιτητής αντιλαμβάνεται στρεβλά τον τρόπο λειτουργίας του δικαίου. Το αποτέλεσμα λοιπόν, αυτής της διδακτικής επιλογής (λίγες ώρες - μεγάλη ύλη), είναι ότι ο νέος μηχανικός βγαίνει στην αγορά εργασίας, χωρίς καν να γνωρίζει τη σημασία του δικαίου, στην επαγγελματική του ζωή. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, αντιλαμβάνεται το νομοθετικό πλαίσιο, σαν μία σειρά από κανόνες που «απαγορεύουν» και όχι που τον «κατευθύνουν» στο να ασκήσει σωστά το επάγγελμά του.

Σε αυτό το εσφαλμένο συμπέρασμα, καταλήγει ο μηχανικός, επειδή αναγκάζεται να αντιληφθεί τη λειτουργία και τη χρησιμότητα που έχει το δίκαιο στο επάγγελμά του, μέσα από μία αλλοτριωμένη πραγματικότητα, όπου η πλειοψηφία των μηχανικών είναι επί της ουσίας αυτοδίδακτοι και όπου πολλοί νόμοι που ψηφίζονται είναι ατελείς, άδικοι, εσφαλμένοι ή αντισυνταγματικοί. Η σύγχρονη Σχολή των Πολιτικών Μηχανικών του Ε.Μ.Π., επιλέγοντας να μην αφιερώσει τον απαραίτητο χρόνο στη διδασκαλία αρχών δικαίου, υποβαθμίζει τη σημασία του αντικειμένου, αφήνοντας απροστάτευτο τον νέο μηχανικό, ο οποίος δεν είναι σε θέση να ξεχωρίσει τι είναι νομικά - κοινωνικά σωστό και τι λάθος. Κατά συνέπεια:

- Εμφανίζονται φαινόμενα, παντελώς παράνομων και παράλογων έργων όπως το Αλιευτικό Καταφύγιο του Απόλλωνα Νάξου,
- Υποβαθμίζεται το περιβάλλον και δυσχεραίνεται η επίτευξη μιας βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης.
- Ο νέος μηχανικός κατά πάσα πιθανότητα θα αντιλαμβάνεται ως «σωστό νομικά», αυτό που κάνουν όλοι. Είναι τυχαίο γεγονός να μάθει ότι κάποιος καταδικάστηκε για μία ενέργεια που γίνεται από «όλους» και άρα «θα είναι νόμιμη».
- Ο νέος μηχανικός κινδυνεύει να χάσει την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος, να πληρώσει πρόστιμα και αποζημιώσεις ή και να φυλακιστεί, επειδή δε γνωρίζει τις ευθύνες του.
- Ο νέος μηχανικός μη γνωρίζοντας τους νόμους θέτει σε κίνδυνο δικαστικής διαμάχης τους ίδιους τους «πελάτες» του, προκαλώντας τους οικονομική ζημιά.

Συνοψίζοντας, οι αρχές δικαίου και η γνώση του τρόπου λειτουργίας τους, αποτελούν πολύτιμο εφόδιο, για μία ασφαλή, οικονομική, τεχνικά άρτια και με σεβασμό στο περιβάλλον, μελέτη ενός έργου. Θα τολμούσε κανείς να πει ότι σε κάποιες περιπτώσεις, είναι τόσο πολύτιμο εφόδιο, όσο και οι γνώσεις της στατικής, ως προς το σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων. Για αυτό προτείνεται:

1. Να αυξηθούν σημαντικά οι ώρες διδασκαλίας του δικαίου.
2. Η ύλη του δικαίου να διαχωριστεί (π.χ. Γενικές Αρχές δικαίου, Χωροταξικός Σχέδιασμός, Δημόσια Έργα, Πολεοδομικό Δίκαιο, Γ.Ο.Κ. κ.λπ.) και να υπάρξουν τμήματα της ύλης που θα διδάσκονται στα πρώτα εξάμηνα.

Η έγκαιρη «μύηση» των φοιτητών<sup>232</sup> στη λειτουργία του δικανικού συστήματος, βοηθά στο να γίνει ευκολότερη μετάβαση του ατόμου, από το «προστατευμένο» περιβάλλον όπου ζει σε μία συχνά χαοτική κοινωνία, όπου καλείται να λειτουργήσει υπεύθυνα ως επαγγελματίας και ως επιστήμονας.

3. Να υπάρχουν εργασίες εξαμήνου, που να προσομοιώνουν πραγματικά περιστατικά υποθέσεων μηχανικού που είναι προβληματικές από νομικής άποψης.
4. Τα θέματα και οι ασκήσεις που τίθενται στους φοιτητές σε άλλα μαθήματα να ελέγχονται για τη νομιμότητα των υποθέσεων που κάνουν. Σε περίπτωση που δεν ισχύει, αυτή να επισημαίνεται και να γίνεται η διευκρίνιση ότι παραβλέπεται για πρακτικούς λόγους.
5. Να δημιουργηθεί ακόμη και σχετικός τομέας μέσα στο πρόγραμμα σπουδών.

### 6.3.2. Προτεραιότητα του κοινωνικού χαρακτήρα του μηχανικού.

Είναι πάγια πεποίθηση των περισσότερων, ότι ο μηχανικός επιτελεί κοινωνικό έργο. Είναι επίσης διαδεδομένο ότι τα δύο βασικά κριτήρια σχεδιασμού του μηχανικού είναι η **ασφάλεια** και η **οικονομία**, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει προστεθεί και ο (αόριστος) «**σεβασμός στο περιβάλλον**». Την ίδια στιγμή λοιπόν, που θεωρητικά αναπαράγονται αυτές οι «αρχές» τις οποίες θα πρέπει να τηρεί ο μηχανικός του μέλλοντος, στην πράξη υπάρχουν παραδείγματα έργων πολιτικού μηχανικού που πρεσβεύουν ακριβώς τις αντίθετες αρχές.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Αλιευτικό Καταφύγιο του Απόλλωνα, όπου γεννώνται τα ακόλουθα ερωτήματα:

- Γιατί οι μελετητές της ακτομηχανικής μελέτης, πραγματοποίησαν την ακτομηχανική μελέτη, χωρίς να εξετάζουν (όπως δηλώνεται στην εν.1.1. της μελέτης) τη σκοπιμότητα και τη λειτουργική διάταξη των έργων; (αντι-κοινωνικό έργο)
- Γιατί κανένας μηχανικός δε ζήτησε αντιπροσωπευτικά μετεωρολογικά δεδομένα, προκειμένου να σχεδιάσει ένα οικονομικό έργο; (αντι-οικονομικός σχεδιασμός)
- Γιατί κανένας μηχανικός από αυτούς που συμμετείχαν δεν έθεσε θέμα έλλειψης χωροταξικού σχεδιασμού (και άρα αδικαιολόγητης σπατάλης χρημάτων);
- Γιατί κανένας από τους μελετητές του έργου δεν έθεσε θέμα ασφαλούς ελλιμενισμού, εξαιτίας του προσανατολισμού της εισόδου του λιμένα;

<sup>232</sup> Η «μύηση» του ατόμου στη λειτουργία του δικανικού συστήματος, ενδεχομένως να είναι ωφέλιμο να γίνει από την περίοδο που τα άτομα είναι ακόμα μαθητές, μιας και η Ανώτατη Εκπαίδευση δεν παρακολουθείται από όλους.

- Γιατί κανένας μελετητής δεν έθεσε στην Πολιτεία θέματα νομιμότητας περί αιγιαλού, παραλίας κ.λπ.;

Δυστυχώς υπάρχουν δεκάδες τέτοια ηθικά και κοινωνικά διλήμματα, τα οποία εμπεριέχουν σαν προϋπόθεση τεχνική εμπειρία και επιστημονική γνώση όπως:

- Γιατί ο μηχανικός πρέπει να πασχίσει να κατασκευάσει ουρανοξύστες εκατοντάδων μέτρων, σε μία πόλη της οποίας θα μπορούσε να βελτιωθεί η ρυμοτομία της;
- Γιατί ο μηχανικός πρέπει να κατασκευάσει φράγματα άρδευσης, καταστρέφοντας ολόκληρα οικοσυστήματα, όταν δεν έχει εξετασθεί το ενδεχόμενο της αφαλάτωσης;
- Γιατί ο μηχανικός πρέπει να σχεδιάσει ένα αεροδρόμιο εκεί που του υποδεικνύει η πολιτική ηγεσία και όχι εκεί που με βάση τα δεδομένα και την επιστήμη, θα αποτελέσει την πιο αποδοτική και οικονομική λύση;
- Γιατί ο μηχανικός πρέπει να κατασκευάσει γήπεδο ποδοσφαίρου, για ένα άθλημα το οποίο είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι χρησιμοποιούταν από απολυταρχικά καθεστώτα για να εκτονώνουν και να ελέγχουν την οργή των μαζών;
- Γιατί πρέπει να σκάψει βουνά και να ανοίξει δρόμους, εντός περιοχής Natura, για να φθάσουν οι ανεμογεννήτριες στην κορυφή;
- Γιατί στη χερσόνησο της Σαουδικής Αραβίας (Κατάρ, Ντουμπάι) κατασκευάζονται από μηχανικούς τεχνητά νησιά που από ψηλά απεικονίζουν την υφήλιο;

Οι απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα, δεν αποτελούν μέρος της εκπαιδευτικής διαδικασίας ενός μηχανικού. Αντίθετα τα παραπάνω έργα, προβάλλονται εμμέσως πλην σαφώς, σαν θαύματα της στατικής μηχανικής και μέσα σε εκπαιδευτικούς χώρους αλλά και έξω από αυτούς. Την προσφορά στο κοινωνικό σύνολο, δεν την καθορίζει πλέον, ο επιστήμονας μηχανικός, αλλά ο πολιτικός, ή ο επιχειρηματίας που υπαγορεύει κατά την κρίση του (ή κατά τη θέλησή του) ποιες είναι οι κοινωνικές ανάγκες.

Κρίνεται σκόπιμο λοιπόν και εξαιρετικά ενδιαφέρον, να υπάρξει μάθημα στο οποίο να αναλύεται και να συζητείται η ιστορική εξέλιξη του κοινωνικού ρόλου του πολιτικού μηχανικού. Ένα τέτοιο μάθημα είναι μία ύστατη προσπάθεια εξισορρόπησης της τεχνοκρατικής εκπαίδευσης που λαμβάνει σήμερα ο πολιτικός μηχανικός. Αυτή η ισορροπία είναι απαραίτητη αν επιζητείται ο σεβασμός στο περιβάλλον με την κατασκευή των τεχνικών έργων. Σε κάθε άλλη περίπτωση ο μηχανικός, μετατρέπεται από κοινωνικά ευαισθητοποιημένος επιστήμονας, σε ένα άβουλο, εκτελεστικό εργαλείο του εκάστοτε εργοδότη και της εκάστοτε εξουσίας.

## Βιβλιογραφία:

- Γεω-Ευρετήριο Γ.Υ.Σ. (2010), Τοπογραφικά δεδομένα, Τελευταία επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, <http://web.gys.gr/GeoSearch/>
- Δημοτική Κίνηση των Πολιτών (2010), ΛΙΜΑΝΙ ΡΕΘΥΜΝΟΥ ΣΤΑ ΔΥΤΙΚΑ?, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010, <http://dimotiki-kinisi.gr/blog/index.php?m=03&y=07&entry=entry070327-121604>
- Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (2010), Συνταγματικό δικαστήριο, Τελευταία επισκόπηση: Νοέμβριος 2010, [http://el.wikipedia.org/wiki/Συνταγματικό\\_δικαστήριο](http://el.wikipedia.org/wiki/Συνταγματικό_δικαστήριο)
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (2010). Δημογραφικά στοιχεία στατιστικής βάσης δεδομένων, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010, <http://www.statistics.gr>
- Εθνική Τράπεζα Υδρολογικής και Μετεωρολογικής Πληροφορίας (2010), Εφαρμογή Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010, <http://titan.chi.civil.ntua.gr/>, <http://www.hydroscope.gr>
- Εργαστήριο Υδρολογίας και Αξιοποίησης Υδατικών Πόρων (2010), Ερευνητικά προγράμματα, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010 <http://hydro.ntua.gr/labs-el/hydrology/research/>
- Μέμος Κ. (2002). *Μαθήματα Λιμενικών Έργων*. Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Κοκκορού - Αλευρά Γ. (1992), Τα Αρχαία Λατομεία Μαρμάρου της Νάξου, Αρχαιολ. Εφημ., σελ. 101-127
- Λεβογιάννης Ι. Ν. (1996). *Κωμιακή Τόπου Χρώματα - Αντιθέσεων Αρμονία*. Εκδόσεις Συλλόγου Απολλωνιατών Νάξου, Αθήνα.
- Λεβογιάννης Ι. Ν. (2008). Το αρχαίο λιμάνι του Απόλλωνα. Εφημερίδα «Η Μάσκα», Αρ. Φύλ.40, Έτος 2ο, Νάξος.
- Σίμωσι Γ. Α. (2007). Ένα αρχαίο λιμενικό έργο στον Απόλλωνα Νάξου. Περιοδικό Ναξιακά, τεύχος 26 (Σεπτ. - Νοεμ.), σελ.64.
- Σύλλογος Απολλωνιατών Νάξου - Έντυπο (1994). Απόλλωνας: Μία κυκλαδίτικη ζωγραφιά στα Βορειοανατολικά της Νάξου, Εκδόσεις Συλλόγου Απολλωνιατών Νάξου, Αθήνα
- Συμβούλιο της Επικρατείας (2010). Ο αναθεωρητικός νομοθέτης απέναντι στη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, Τελευταία επισκόπηση: 22 Σεπτεμβρίου 2010 <http://www.ste.gr/portal/page/portal/StE/ConstEvol/Anauewrhsh/>

- Συμβούλιο της Επικρατείας (2010). Έλεγχος συμμορφώσεως της Διοικήσεως στις δικαστικές αποφάσεις, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010, [http://www.ste.gr/portal/page/portal/StE/Organwsh#organwsh\\_c](http://www.ste.gr/portal/page/portal/StE/Organwsh#organwsh_c)
- Σύστημα Ποσειδών (2010). Σύστημα παρακολούθησης, πρόγνωσης και πληροφόρησης για την κατάσταση των ελληνικών θαλασσών, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010, <http://www.poseidon.hcmr.gr>
- Υ.Π.Ε.Κ.Α. (2010). ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, Τελευταία επισκόπηση: 17 Οκτωβρίου 2010, <http://www.minenv.gr/4/42/g4200.html>
- Greek Ferries Club, Δρομολόγια πλοίων στις Κυκλάδες, Τελευταία επισκόπηση: 29 Σεπτεμβρίου 2010, <http://ferries-greece.forth-crs.gr>
- Public Issue - Εταιρεία Δημοσκοπήσεων (2007). **Εθνική Έρευνα για τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης στην Ελλάδα - 2007**, Τελευταία επισκόπηση: 12 Σεπτεμβρίου 2010, <http://www.publicissue.gr/128/iom-media-2007/#1>
- Natura 2000 Viewer (2010), Διαδραστικός χάρτης με πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα Natura 2000, Τελευταία επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, <http://natura2000.eea.europa.eu/>
- Queen's University Belfast (2010), Land Installed Marine Powered Energy Transformer (LIMPET), Τελευταία Επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, <http://www.qub.ac.uk/research-centres/WelcometoSustainableDevelopmentatQueens/RelatedResearch/LIMPET/>
- Water Information System for Europe (2010), Ευρωπαϊκός ιστότοπος για θέματα υδατικών πόρων, Τελευταία επισκόπηση: Σεπτέμβριος 2010, <http://water.europa.eu>
- Windfinder.com (2010). Στατιστικά ανεμολογικά στοιχεία, Τελευταία επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, [http://www.windfinder.com/windstats/windstatistic\\_naxos.html](http://www.windfinder.com/windstats/windstatistic_naxos.html)
- WISE Viewer (2010), Διαδραστικός χάρτης υδατικών πόρων ΕΕ, Τελευταία Επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, <http://www.eea.europa.eu/themes/water/interactive/advanced-wise-viewer>
- Παγκόσμιος Οργανισμός μετρολογίας (WMO), Προδιαγραφές εγκατάστασης οργάνων μέτρησης, Τελευταία επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, [http://www.wmo.int/pages/prog/www/IMOP/publications/CIMO-Guide/CIMO\\_Guide-7th\\_Edition-2008.html](http://www.wmo.int/pages/prog/www/IMOP/publications/CIMO-Guide/CIMO_Guide-7th_Edition-2008.html)

## Βιβλιογραφικές αναφορές

- Δομική Πληροφορική (1970-2010). Νομοθεσία και Νομολογία από <http://www.domiki.gr>
- Εθνικό Τυπογραφείο (2010). Αναζητήσεις ΦΕΚ από <http://www.et.gr>
- Ζαλαχώρη Ε. και Kievit J.J. (2007). Υποθαλάσσια τοποθέτηση γεωσωλήνων για την αποκατάσταση και προστασία αμμώδους παραλίας στο Λαγονήσι Αττικής, ΤΕΕ, 11 Ιανουαρίου, σελ. 1-4
- Καψάλης Α. και Μέμος Κ., Το Υδροδυναμικό πεδίο σε πορώδη ύφαλο κυματοθραύστη, Εργασία, Εργαστήριο λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Λεβογιάννης Ν. (2000-2010), Συνεντεύξεις με αυτόχθονες της περιοχής μελέτης της Νάξου.
- Μιμίκου Μ.Α. και Μπαλτάς Ε.Α.(2002). *Τεχνική Υδρολογία (β' έκδοση)*. Έκδοση Ε.Μ.Π, Αθήνα
- Μιμίκου Μ.Α. (1994). *Τεχνολογία Υδατικών Πόρων (β' έκδοση)*. Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα.
- Μουτζούρη Κ.Ι. (2001). *Θαλάσσια Υδραυλική*. Έκδοση Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Τζίκα - Χατζοπούλου Α. (1994). *Κατασκευή Δημοσίων Έργων (Δ' Έκδοση)*. Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα.
  
- ASR Enviromental Consulting (2010). Multi-purpose Reefs, Τελευταία επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, [http://www.asrltd.com/our\\_solutions/multi\\_purpose\\_reefs/](http://www.asrltd.com/our_solutions/multi_purpose_reefs/)
- International Coastal Management (2010). Surfing and artificial surf-reefs, Τελευταία επισκόπηση: Οκτώβριος 2010, [http://www.coastalmanagement.com.au/R&D/reef\\_surfing/](http://www.coastalmanagement.com.au/R&D/reef_surfing/)

Το φωτογραφικό υλικό είναι από το προσωπικό αρχείο του γράφοντος, από τη βιβλιογραφία, από τα ημερολόγια του Συλλόγου Απολλωνιατών Νάξου καθώς και από τις ιστοσελίδες <http://www.apollon-naxos.biz.nf>, <http://www.panoramio.com>, <http://hotelkouros.blogspot.com/>, <http://komiaki.ning.com/> και <http://apollonasnaxou.blogspot.com/>. Στο συνημμένο οπτικό δίσκο υπάρχει ο φάκελος της μελέτης, τα σχέδια, μέρος της βιβλιογραφίας και επιπλέον φωτογραφικό υλικό.