

ΣΤΕ 2430/2010 [Νόμιμη Ε.Π.Ο. για την επισκευή του λιμένα Πόρου]

Περίληψη

-Ο χαρακτήρας του λιμένα ως τοπικού, που εξυπηρετεί τις ανάγκες της νήσου, δεν μεταβάλλεται με το έργο επισκευής του. Επομένως, δεν απαιτούνταν για την κατασκευή του η προηγούμενη πρόβλεψη και ένταξή του σε ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό εθνικού ή μείζονος περιφερειακού δικτύου λιμενικών έργων, δεδομένου μάλιστα ότι η νέα θέση πρόσδεσης των πορθμείων έχει προβλεφθεί από το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του οικισμού του Πόρου.

-Η ΜΠΕ του έργου είναι επιστημονικά επαρκής, έλαβε υπόψη της όλα τα κρίσιμα στοιχεία και προέβη σε όλες τις απαραίτητες σταθμίσεις, σε σχέση με τη σκοπιμότητα, την αναγκαιότητα του έργου, τις ωφέλειες που θα αποκομίσει η περιοχή από την εκτέλεσή του και σε σχέση με τις επιπτώσεις του, τις οποίες και αξιολόγησε. Δεδομένου δε, ότι δεν πρόκειται για δημιουργία νέου λιμένα, αλλά ουσιαστικά για βελτίωση της υποδομής του ήδη υπάρχοντος, δεν απαιτούνταν η αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων.

-Δεν συνιστά απαραίτητο όρο για το νομότυπο της έκδοσης ΕΠΟ λιμενικού έργου, η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού. Η ΕΠΟ δεν ισοδυναμεί με χορήγηση άδειας έναρξης εκτελέσεως των εργασιών του έργου, εφόσον προσδιορίζεται, κατ' αρχήν, τη γενική φυσιογνωμία ενός μελλοντικού έργου και προβλέπει όρους ώστε η εκτέλεσή του να είναι συμβατή με την προστασία του περιβάλλοντος. Οι διατάξεις του ν. 3028/2002 και του ν. 1650/1986 θεσπίζουν δύο εκ παραλλήλου ισχύουσες διαδικασίες, μεταξύ των οποίων δεν υφίσταται χρονική ιεράρχηση.

Πρόεδρος: *Αγγ. Θεοφιλοπούλου*

Εισηγητής: *Χρ. Ράμμος*

Δικηγόροι: *Φ. Χατζηφώτης, Αφροδίτη Κουτούκη, Αγγελική Καστανά, Σταύρος Μανούσος*

Βασικές σκέψεις

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή οι αιτούντες, φερόμενοι ως δημότες και κάτοικοι Πόρου, ζητούν την ακύρωση: α) της υπ' αριθμ. ΑΠ οικ. 130685/31.3.2003 κοινής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας και Πολιτισμού, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου «Επισκευή και αξιοποίηση δυτικών κρηπιδωμάτων λιμένα Πόρου», β) της υπ' αριθμ. 4691/22.9.2006 απόφασης του Δημάρχου Πόρου (ΦΕΚ, τεύχος διακηρύξεων δημοσίων συμβάσεων υπ' αριθμ. 711/6.10.2006), με την οποία

προκηρύχθηκε ανοικτός δημόσιος διαγωνισμός για την ανάθεση της κατασκευής του εν λόγω έργου και γ) της υπ' αριθμ. 311/28.12.2007 απόφασης της Δημαρχιακής Επιτροπής Πόρου, με την οποία κατακυρώθηκε ο ως άνω διαγωνισμός και ανατέθηκε η εκτέλεση του έργου στην εταιρεία «Χωροτεχνική ΑΤΕ».

3. Επειδή, η πρώτη προσβαλλόμενη πράξη, με την οποία αποφασίσθηκε η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του επιδίκου έργου, εκδόθηκε κατ' επίκληση των διατάξεων της νομοθεσίας περί προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ η δεύτερη και τρίτη προσβαλλόμενες πράξεις, περί προκηρύξεως του διαγωνισμού για την εκτέλεση του εν λόγω έργου και περί αναθέσεως της εκτελέσεώς του στον ανακηρυχθέντα μειοδότη, εκδόθηκαν κατ' εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας περί εκτελέσεως δημοσίων έργων. Συνεπώς, αρμόδιο για την εκδίκαση της υπό κρίση αιτήσεως, ως προς την πρώτη προσβαλλόμενη πράξη, είναι, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1α του π. δ/τος 361/2001 (ΦΕΚ 244 Α'), το Ε' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας, ενώ για τις δεύτερη και τρίτη προσβαλλόμενες πράξεις αρμόδιο είναι, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 του πιο πάνω π. δ/τος, το Δ' Τμήμα. Από τις προσβαλλόμενες πράξεις χρονικώς προγενέστερη είναι η πράξη εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων του έργου, η οποία αποτελεί τη νόμιμη προϋπόθεση για την έκδοση των δεύτερης και τρίτης προσβαλλόμενων πράξεων. Κατόπιν αυτών, αρμοδίως επιλαμβάνεται της υπό κρίση αιτήσεως το Ε' Τμήμα (πρβλ. ΣτΕ 1340/2007. 655/2007 κ.ά.).

5. Επειδή, ο Κ. Κ. (έκτος των αιτούντων) ισχυρίζεται ότι ασκεί την υπό κρίση αίτηση ως κάτοικος και δημότης και ότι στηρίζει το έννομο συμφέρον του προς άσκηση της υπό κρίση αιτήσεως στις ιδιότητες αυτές. Όμως, ο προαναφερθείς δεν προσεκόμισε στο Δικαστήριο κανένα στοιχείο, από το οποίο να αποδεικνύεται η ιδιότητα του αυτή. Αντιθέτως, μάλιστα, από το προσκομισθέν γενικό δικαστικό πληρεξούσιο υπ' αριθμ. 11.720/23.2.2010 της συμβολαιογράφου Ερμούπολης Ε. Α.- Α. προκύπτει ότι γεννήθηκε στο Αρκαδίας και κατοικεί στην Αττικής. Εφόσον, συνεπώς, ο εν λόγω αιτών δεν απέδειξε την ιδιότητα στην οποία στηρίζει το έννομο συμφέρον του για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως. πρέπει αυτή να απορριφθεί ως προς αυτόν ως απαράδεκτη γι' αυτό τον λόγο. Κατόπιν των προεκτεθέντων, η υπό κρίση αίτηση ασκείται παραδεκτώς μόνο από τον αιτούντα Δημήτριο Πάνου, ως προς τον οποίο και χωρεί η συζήτηση της υποθέσεως.

6. Επειδή, οι προσβαλλόμενες πράξεις εκδόθηκαν στις 31.1.2003, 22.9.2006 και 28.12.2007 αντίστοιχα, η δε υπό κρίση αίτηση κατετέθη στις 8.9.2008, δηλαδή μετά πάροδο πεντέμισι ετών, σε ό,τι αφορά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων και ενός έτους και οκτώ μηνών, αντίστοιχα, από τις, εντασσόμενες στη διαδικασία του δημοσίου διαγωνισμού, λοιπές δύο πράξεις, η πρώτη μάλιστα των οποίων έχει δημοσιευθεί και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ενόψει τούτου, ο καθ' ου η αίτηση Δήμος Πόρου, χωρίς να προβάλλει ότι οι προσβαλλόμενες πράξεις κοινοποιήθηκαν στον αιτούντα, ισχυρίζεται με υπόμνημά του, ότι η υπό κρίση αίτηση είναι, πάντως, απορριπτέα, λόγω τεκμαιρομένης γνώσεως του περιεχομένου αυτών από αυτόν σε χρονικό σημείο που καθιστά την άσκηση τους εκπρόθεσμη. Ισχυρίζεται, ειδικότερα, ότι η γνώση αυτή των προσβαλλόμενων πράξεων, που αφορούν όλες, με τον ένα ή

άλλο τρόπο, στα έργα του λιμένος του Πόρου, τεκμαίρεται ότι είχε συντελεσθεί από μακρού, αφενός μεν λόγω της παρόδου μεγάλου χρονικού διαστήματος από την έκδοση των προσβαλλόμενων αποφάσεων, αφετέρου δε αν ληφθούν υπόψη και τα εξής επιπρόσθετα στοιχεία: α) η υπ' αριθμ. 291/28.8.2002 ανακοίνωση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Πειραιά και η ανάρτηση της σχετικής απόφασης στον πίνακα ανακοινώσεων του οικείου Νομαρχιακού Διαμερίσματος, με την οποία κλήθηκαν οι πολίτες και φορείς εκπροσώπησής τους να λάβουν γνώση και να εκθέσουν τις απόψεις τους για την από 24.7.2002 Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (εφεξής ΜΠΕ) του έργου, β) η δημοσίευση της ανωτέρω ανακοίνωσης στον τοπικό τύπο στις 29.8.2002, όπως επίσης και η δημοσίευση σχετικού δελτίου τύπου στο περιοδικό «ο Πόρος σήμερα» που εκδίδεται από τον Δήμο Πόρου και διανέμεται σε όλους τους δημότες, στα τεύχη Μαρτίου και Μαΐου 2002 και Σεπτεμβρίου 2006 καθώς και της σχετικής ανακοίνωσης σε έντυπο του πρώην Δημάρχου Πόρου ..., το οποίο διανεμήθηκε σε χιλιάδες αντίτυπα κατά την προεκλογική περίοδο των δημοτικών εκλογών του έτους 2002. Όλα, όμως, τα στοιχεία αυτά (εκτός από το δημοσίευμα του Σεπτεμβρίου 2006) δεν αναφέρονται στις τρεις προσβαλλόμενες πράξεις. Αντίθετα, είναι προγενέστερα χρονικώς και των τριών, αναφέρονται δε, όλα, στις διαδικασίες δημοσιότητας στα πλαίσια των διαβουλεύσεων που έγιναν σχετικά με την συνταγείσα προ της εκδόσεως της πρώτης προσβαλλόμενης πράξεως ΜΠΕ. Κατά συνέπεια, από τα στοιχεία αυτά θα μπορούσε, ενδεχομένως, να συναχθεί, υπό προϋποθέσεις, τεκμήριο γνώσεως σχετικά με την σύνταξη και κατάθεση της ΜΠΕ, σε καμία, όμως, περίπτωση δεν μπορεί να συναχθεί και τεκμήριο γνώσεως των τριών προσβαλλόμενων πράξεων, οι οποίες κατά τα οικεία χρονικά σημεία δεν είχαν καν εκδοθεί. Από την αναφορά, εξ άλλου, άπαξ στην τοπική εφημερίδα «ο Πόρος σήμερα» του γεγονότος ότι έχει αποφασισθεί η εκτέλεση έργων στον λιμένα Πόρου τον Σεπτέμβριο 2006, δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να συναχθεί τεκμήριο γνώσεως εκ μέρους του αιτούντος κάποιας από τις προσβαλλόμενες πράξεις. Και τούτο, σε ό,τι, μεν, αφορά τις πράξεις τις εντασσόμενες στην διαδικασία του δημοσίου διαγωνισμού, διότι αυτές εξεδόθησαν μετά την δημοσίευση αυτή (ήτοι στις 22.9.2006, με δημοσίευση στην ΕτΚ στις 6.10.2006 η πρώτη και στις 28.12.2007 η δεύτερη), σε ό,τι, δε, αφορά την πράξη εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων, διότι ούτε προβάλλεται ούτε αποδεικνύεται, ότι η τοπική αυτή εφημερίδα είναι ευρείας κυκλοφορίας, και ότι το σχετικό δημοσίευμα επαναλήφθηκε σε πολλά αλληλοδιάδοχα φύλλα κυκλοφορίας αυτής και του δόθηκε μεγάλη προβολή, έτσι ώστε να μπορεί να συναχθεί και δη, μετά βεβαιότητας, τεκμήριο, ότι όλοι οι κάτοικοι του Πόρου (κατά μείζονα δε λόγο δημότες Πόρου, οι οποίοι κατοικούν ενδεχομένως σε άλλες περιοχές της χώρας) έλαβαν γνώση της σχετικής ειδήσεως. Ενόψει τούτου, από μόνη την πάροδο του προαναφερθέντος χρόνου από το χρονικό σημείο της εκδόσεως των προσβαλλόμενων πράξεων (ο οποίος στην περίπτωση της πράξεως της εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων υπερβαίνει την πενταετία) έως την κατάθεση της αιτήσεως ακυρώσεως δεν μπορεί να συναχθεί τεκμήριο γνώσεως αυτών από τον αιτούντα (και μάλιστα πλήρους), οι δε περί του αντιθέτου ισχυρισμοί του Δήμου Πόρου είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Τέλος, ούτε

από κάποιο άλλο στοιχείο του φακέλου προκύπτει, ότι ο αιτών είχε πλήρη γνώση του περιεχομένου των προσβαλλόμενων πράξεων σε χρονικό σημείο, που να καθιστά εκπρόθεσμη την αίτηση ακυρώσεως. Συνεπώς, θα πρέπει να γίνει δεκτό, ότι έλαβε γνώση του σχεδιασμού έργου και της ενάρξεως εκτελέσεως του επίμαχου έργου το νωρίτερο με την έναρξη των πρώτων υλικών εργασιών στα πλαίσια της εκτελέσεως αυτής, οι οποίες έλαβαν χώρα σε κάθε περίπτωση στις 26.6.2008, όταν υπογράφηκε η εργολαβική σύμβαση του Δήμου Πόρου και, επομένως, η υπό κρίση αίτηση να πρέπει να θεωρηθεί ως εμπροθέσμως ασκούμενη.

7. Επειδή, το άρθρο 24 του Συντάγματος αφ' ενός μεν επιβάλλει στο κράτος την υποχρέωση προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, αφ' ετέρου δε επιτάσσει τη χωροταξική οργάνωση της χώρας, την οποία, επίσης, αναθέτει στο κράτος. Οι δύο αυτές υποχρεώσεις προδήλως αλληλοεξαρτώνται, έτσι ώστε να μην νοείται προστασία του περιβάλλοντος χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό και αντιστρόφως. Μέρος του φυσικού περιβάλλοντος, και δη ευπαθές, είναι τα οικοσυστήματα των ακτών, τα οποία, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου αυτού, πρέπει, κατά την έννοια της πιο πάνω συνταγματικής επιταγής, να τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς ήπιας διαχείρισεως και αναπτύξεως, η οποία και μόνον τυγχάνει βιώσιμη. Η κατά τα άνω δε συνταγματική προστασία των ακτών προϋποθέτει, προεχόντως, την κατάρτιση των οικείων χωροταξικών σχεδίων, στα οποία πρέπει να εντάσσονται, μεταξύ άλλων, και τα κατά την έννοια του άρθρου 55 του Β.Δ. της 14/19.1.1939 πάσης φύσεως λιμενικά έργα. Τα τελευταία (κρηπιδώματα, μώλοι, κυματοθραύστες κ.λπ.) συνιστούν ουσιώδεις τεχνικές παρεμβάσεις και αλλοιώσεις των παράκτιων οικοσυστημάτων (ΣτΕ 3941/2008, 2266/2007, 1340/2007, 978/2005, 2506/2002, 1507/2000, 1434/1998, 4634/1997 κ.ά.). Εν όψει της συνταγματικής επιταγής του άρθρου 24 παρ. 1 για την προστασία του περιβάλλοντος και της προβλεπόμενης στο άρθρο 130 Ρ (ήδη αρ. 174 παρ. 2) της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα αρχής της πρόληψης υποβάθμισης του περιβάλλοντος, ο ν. 1650/1986 (Α' 160), όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3010/2002, θέσπισε ρυθμίσεις για την εκ των προτέρων εκτίμηση των επιπτώσεων έργων ή δραστηριοτήτων στο περιβάλλον, ουσιώδες μέρος του οποίου αποτελούν τα ευαίσθητα οικοσυστήματα των ακτών. Ειδικότερα, όσον αφορά τα έργα και τις δραστηριότητες της πρώτης κατηγορίας (μεταξύ των οποίων και τα λιμάνια, περιλαμβανόμενα στις Υποκατηγορίες 1 και 2 της Πρώτης κατηγορίας, άρθρα 4 και 5 του νόμου), όρισε ότι για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων απαιτείται η υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία αποτελεί το βασικό μέσο εφαρμογής της προλήψεως, προκειμένου να δοθεί στα αρμόδια διοικητικά όργανα η δυνατότητα να διακριβώνουν και να αξιολογούν τους κινδύνους και τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν, αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας, καθώς και αν το προσδοκώμενο από αυτό όφελος τελεί σε σχέση αναλογίας με την τυχόν απειλούμενη βλάβη του φυσικού περιβάλλοντος. Κατά την άσκηση της σχετικής αρμοδιότητας η Διοίκηση πρέπει να σταθμίζει και άλλους παράγοντες δημοσίου συμφέροντος, οι οποίοι περιλαμβάνονται στους σκοπούς του Ν. 1650/1986, (αρθρ. 1

παρ. 2 περ. γ), όπως η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και η προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης του εθνικού χώρου. Η επιδίωξη όμως των σκοπών αυτών από την Πολιτεία και η στάθμιση των προστατευομένων έννομων αγαθών πρέπει να συμπορεύονται με την υποχρέωση αυτής να μεριμνά για την προστασία του περιβάλλοντος κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται βιώσιμη ανάπτυξη, στην οποία απέβλεψε ο συντακτικός, αλλά και ο κοινοτικός νομοθέτης (ΣτΕ Ολ. 613/2002). Ειδικότερα, προκειμένου περί κατασκευής, επέκτασης και βελτίωσης λιμένα, ο σχεδιασμός του έργου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα δεδομένα του χωροταξικού σχεδιασμού ή την επίδρασή του στο παράκτιο οικοσύστημα και στον οικείο οικισμό, ώστε να διασφαλίζεται η βιωσιμότητα του έργου, αλλά και του οικισμού (πρβλ. ΣτΕ 978/2005). Γι' αυτό άλλωστε τα έργα κατασκευής, επέκτασης και βελτίωσης εμπορικού και επιβατικού λιμένα συναριθμούνται μεταξύ των έργων και δραστηριοτήτων της Α' κατηγορίας της Κ.Υ.Α. 69269/5387/24.10.1990 και περιλαμβάνονται στα έργα της Πρώτης Κατηγορίας της Η.Π. 15393/2332/5.8.2002 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 1022 Β' /5.8.2002), (Πίνακας 3, Ομάδα 3η: Λιμενικά Έργα. 1. Εμπορικά και επιβατικά λιμάνια - ΦΕΚ 1117 Β' /26.8.2002 διόρθ. Σφαλμ.), για τα οποία, κατά το άρθρο 4 του ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91 Α' /25.4.2002), απαιτείται προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση και, εφόσον η γνωμοδότηση επί αυτής είναι θετική, υποβολή και αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή Περιβαλλοντικής Έκθεσης και έγκριση περιβαλλοντικών όρων.

8. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση από την πρώτη προσβαλλόμενη πράξη και από την συνταγείσα τον Απρίλιο του έτους 2002 ΜΠΕ προκύπτει ότι τα επίμαχα έργα, τα οποία αφορούν οι προσβαλλόμενες πράξεις συνίστανται στα εξής: «α) στην μετατόπιση του υφισταμένου προβλήτα εξυπηρέτησης Ο/Γ (οχηματαγωγών) σε απόσταση 70 μ. από την σημερινή κρηπίδα με κατασκευή κρηπιδοτοίχου με ωφέλιμο βάθος - 8μ. για την εξυπηρέτηση των συγχρόνων Ο/Γ πλοίων νέας τεχνολογίας. Όπισθεν του νέου μετώπου δημιουργούνται οι απαραίτητοι χερσαίοι χώροι αναμονής, στάθμευσης και εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων, β) στην ολοκλήρωση των παραλιακών κρηπιδωμάτων μέχρι τον προβλήτα των πορθμείων και προστασία τους με δύο προσήνεμους μώλους συμπεριλαμβανομένου και του βραχίονα φραγής του στομίου για δημιουργία λιμενολεκάνης προστατευμένης από τους κυματισμούς. Το έργο των προβλητών έχει κατεύθυνση βορειοδυτική-νοτιοανατολική και συνολικό μήκος 300 μ. περίπου. Η αρχή του έργου τοποθετείται 200 μ. περίπου νοτιοανατολικά του υφισταμένου στρατοπέδου (ΚΕ Πόρου)». Εξ άλλου, στην σελ. 5 της ΜΠΕ αναφέρεται ότι τα έργα χωροθετούνται αμέσως νότια του υφισταμένου προβλήτα Ο/Γ στο λιμάνι Πόρου και ότι στην περιοχή των έργων, αμέσως νότια του προβλήτα των Ο/Γ, η ακτογραμμή είναι εν μέρει κρηπιδωμένη, ενώ στο υπόλοιπο τμήμα της είχαν ήδη γίνει επιχώσεις, οι οποίες παρεμποδίζουν την εξυπηρέτηση/ αγκυροβόληση λέμβων. Περαιτέρω, στην σελίδα 77 αναφέρονται σχετικά με την αναγκαιότητα και την σκοπιμότητα του έργου τα εξής: «Όπως αναφέρθηκε, τα Ο/Γ της γραμμής του

Αργοσαρωνικού παραβάλλουν στη νοτιοδυτική πλευρά της παραλιακής ζώνης της πόλεως του Πόρου, περιοχή που χαρακτηρίζεται από ανεπάρκεια χώρων για προσωρινή στάθμευση (αναμονή σε φάλαγγες) των οχημάτων προς επιβίβαση. Ταυτόχρονα η απο/επιβίβαση οχημάτων δημιουργεί οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα σε ένα σημείο της πόλης, το οποίο τα τελευταία χρόνια γνωρίζει μεγάλη τουριστική ανάπτυξη και είναι επίσης κόμβος συνδεδεμένος με το υπό ανάπτυξη παλαιό κέντρο. Σύμφωνα με τις προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης είναι αναγκαία η λήψη μέτρων ελέγχου της κυκλοφορίας (με ενδεχόμενη πλήρη απαγόρευση της για ορισμένες ώρες της ημέρας). Με τα προβλεπόμενα έργα προτείνεται η μετατόπιση του υφισταμένου προβλήτα εξυπηρέτησης Ο/Γ σε απόσταση 70 μ. από την σημερινή κρηπίδα με κατασκευή κρηπιδοτοίχου με ωφέλιμο βάθος -8μ., για την εξυπηρέτηση των συγχρόνων Ο/Γ πλοίων νέας τεχνολογίας, ενώ όπισθεν του νέου μετώπου δημιουργούνται οι απαραίτητοι χερσαίοι χώροι αναμονής, στάθμευσης και εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων, για τους παρακάτω λόγους: • Μικρά βάθη για τα Ο/Γ του Αργοσαρωνικού • Μικρή επιφάνεια χερσαίων χώρων για την φάλαγγα αναμονής οχημάτων προς επιβίβαση • Έλλειψη χώρων αναμονής επιβατών προς επιβίβαση. Προτείνεται έτσι η μετατόπιση μέρους του υφισταμένου λιμενικού έργου στο απαιτούμενο βάθος, ενώ συγχρόνως προκύπτει και ο απαιτούμενος χερσαίος χώρος. Στην επέκταση αυτή διαμορφώνονται δύο ράμπες παραβολής για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των Ο/Γ - Αργοσαρωνικού, χερσαίος χώρος ελιγμών των οχημάτων προς απο/επιβίβαση, μήκους 50μ. και πλάτους 25 μ. διάδρομοι εισόδου/εξόδου των οχημάτων 400 μέτρων μήκους φάλαγγας αναμονής καθώς και επιφάνεια για τοποθέτηση στεγάστρων αναμονής των επιβατών. Με την υλοποίηση των νέων κρηπιδωμάτων (σύμφωνα με τους στόχους του Λιμενικού Ταμείου Πόρου) δημιουργείται μία νέα λιμνολεκάνη, στην οποία μπορεί να εξυπηρετηθεί σημαντικός αριθμός τουριστικών σκαφών. Η εν λόγω θαλάσσια περιοχή είναι εκτεθειμένη στους δυτικούς κυματισμούς και για τον λόγο αυτό προτείνεται η κατασκευή δύο προσήνεμων μώλων που εξασφαλίζουν την αναγκαία προστασία. Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται οργανωμένος χώρος εξυπηρέτησης τουριστικών σκαφών, τα οποία σήμερα, όταν προσεγγίζουν το λιμάνι του Πόρου, λόγω της έλλειψης ικανού αριθμού θέσεων, αναγκάζονται, τα μεν πρώτα που καταφθάνουν στο λιμάνι να πλαγιοδετούν σε ελεύθερο κρηπίδωμα, τα δε επόμενα να παραβάλλουν δίπλα στα ήδη πλαγιοδετημένα. Αποτέλεσμα αυτού, είναι να σχηματίζονται συστοιχίες (ντάνες) τεσσάρων και πλέον σκαφών, με κίνδυνο αφενός μεν την πρόκληση ζημιών στα εν λόγω σκάφη από τους κλυδωνισμούς που δημιουργούν τα «απόνερα» της διερχόμενης από τα στενά του Πόρου ναυσιπλοΐας, αφετέρου δε την ελάττωση του ωφελίμου πλάτους του διαύλου, ο οποίος περιορίζεται από τα αβαθή της απέναντι όχθης του Γαλατά. Επιπλέον, με την δημιουργία, οργανωμένου χώρου υποδοχής σκαφών αναψυχής, θα εξασφαλισθούν, εκτός από την απαραίτητη και πρωταρχική ασφάλεια ελλιμενισμού των σκαφών, οι στοιχειώδεις, πλέον, σήμερα υπηρεσίες προς τους χρήστες, όπως παροχή ηλεκτρικού ρεύματος». Από τις προαναφερθείσες περιγραφές του έργου, καθώς και από τους χάρτες τους ενσωματωμένους στην ΜΠΕ (σελίδες 6 ,

21, 29, 30, 37) την γενική οριζοντιογραφία έργων (σελίδα 78 της ΜΠΕ) καθώς και από την από Ιανουαρίου 1985 οριζοντιογραφία αρχιτεκτονικής διαμορφώσεως που συνοδεύει την οριστική μελέτη για ανασύνταξη και τροποποίηση δυτικού κρηπιδώματος Πόρου την συνταγείσα για το Λιμενικό Ταμείου Πόρου, την ευρισκόμενη στον φάκελο της υποθέσεως και στην οποία αποτυπώνεται το διάγραμμα του λιμένος Πόρου, όπως ήταν πριν από την έναρξη εκτελέσεως του επίμαχου έργου, προκύπτει ότι τα επίμαχα λιμενικά έργα στον οικισμό του Πόρου δεν είναι νέα. Δεν πρόκειται τουτέστιν για κατασκευή νέου λιμένος, ούτε καν για μεταφορά αυτού σε νέα θέση. Επεκτείνεται, απλώς, μέσα στην θάλασσα και για 70 μ., το υπάρχον κρηπίδωμα με κατασκευή διευρυμένου προβλήτα, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι αυξημένες νέες παραθεριστικές και τουριστικές ανάγκες της νήσου Πόρου.

Επιδιώκεται συγκεκριμένα, με τα έργα αυτά να καταστεί δυνατή η προσέγγιση Ο/Γ νέας τεχνολογίας, η οποία με την μέχρι τώρα υπάρχουσα υποδομή ήταν προβληματική, ταυτόχρονα δε να καταστεί δυνατή και η ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των τουριστικών σκαφών αναψυχής, η απελευθέρωση του διαύλου του Γαλατά για την διέλευση των σκαφών και, τέλος, η καλύτερη επιβίβαση και αποβίβαση των οχημάτων από τα οχηματαγωγά, έτσι ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα κυκλοφορικής συμφόρησης, που παρουσιάζονταν μέχρι σήμερα. Με το έργο, εξ άλλου, αυτό δεν μεταβάλλεται ο χαρακτήρας του λιμένος ως τοπικού χαρακτήρα και εξυπηρετούντος τις ανάγκες της νήσου. Επομένως, δεν απαιτούνταν για την κατασκευή του έργου η προηγούμενη πρόβλεψη και ένταξη του σε ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό εθνικού ή μείζονος περιφερειακού δικτύου λιμενικών έργων, τοσούτο μάλλον, καθόσον η νέα αυτή θέση πρόσδεσης των πορθμείων είχε προβλεφθεί από το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού του Πόρου (απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων της 16.9.1991- ΦΕΚ 720 Δ/21.10.1991) στην Περίπτωση Ε, 1, α, δεύτερη υποπερίπτωση με παράλληλη σήμανση της θέσεως αυτής στον συνδημοσιευθέντα με την απόφαση αυτή χάρτη του οικισμού και του διαύλου Γαλατά (σελίδα 6958 του οικείου τεύχους ΦΕΚ). Συνεπώς, ο λόγος ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται ότι οι προσβαλλόμενες πράξεις είναι ακυρωτές, διότι το επίμαχο έργο δεν είχε ενταχθεί σε ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό εθνικού ή μείζονος περιφερειακού δικτύου λιμενικών έργων, κατά παραβίαση του άρθρου 24 του Συντάγματος, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

9. Επειδή, στην προαναφερθείσα ΜΠΕ εκτός των ήδη εκτεθέντων στην προηγούμενη σκέψη, στα οποία γίνεται εκτίμηση για την σκοπιμότητα και αναγκαιότητα του έργου και στην ωφέλεια, που θα επιφέρει στον οικισμό του Πόρου, γίνεται, ακόμη, μεταξύ άλλων, αναλυτική αναφορά, στην παρ. 3.8, στα υφιστάμενα καθεστώτα προστασίας στον Πόρο, μεταξύ των οποίων και στην κήρυξη του οικισμού ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου και τοπίου ιδιαιτέρου φυσικού κάλλους. Περαιτέρω, στην μεν παρ. 6.2 της ΜΠΕ αναλύονται οι επιπτώσεις του έργου κατά την φάση της κατασκευής του και της λειτουργίας του στη μορφολογία, στο τοπίο, στο έδαφος, στο θαλάσσιο περιβάλλον, στους υδατικούς πόρους, στην ατμόσφαιρα, στην κυκλοφορία, στον θόρυβο, στον οικισμό στα οικοσυστήματα, στην τοπική κοινωνία και οικονομία,

στην δε παρ. 7 παρ. 2 προβλέπονται τα μέτρα αντιμετώπισης των όποιων επιπτώσεων. Από τα ανωτέρω, προκύπτει ότι η μελέτη του έργου είναι επιστημονικά επαρκής, έλαβε υπόψη της όλα τα κρίσιμα στοιχεία και προέβη σε όλες τις απαραίτητες σταθμίσεις, σε σχέση με την σκοπιμότητα, αναγκαιότητα του έργου, τις ωφέλειες που θα αποκομίσει η περιοχή από την εκτέλεση του και σε σχέση με τις επιπτώσεις του, τις οποίες και αξιολόγησε. Με τα δεδομένα αυτά, ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η επίμαχη ΜΠΕ είναι πλημμελής διότι εκδόθηκε κατά πλάνη περί τα πράγματα, καθόσον αγνόησε ότι η περιοχή είναι αναγνωρισμένη με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού ως περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους είναι απορριπτέος ως ερειδόμενος επί εσφαλμένης προϋποθέσεως. Περαιτέρω, ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η αυτή μελέτη δεν εξετάζει εναλλακτικές λύσεις και παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας διότι δεν στάθμισε, ως όφειλε, αν το προσδοκώμενο από την κατασκευή του έργου όφελος τελεί σε σχέση αναλογίας προς την απειλούμενη βλάβη, ενόψει και της αδυναμίας της περιοχής να υποστεί νέα επιβάρυνση, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος. Και τούτο, διότι, όπως, εξετέθη έγινε εκτενής αναφορά στα ζητήματα αυτά και προκρίθηκε η συγκεκριμένη θέση κατασκευής του προβλήτα διότι, κρίθηκε ότι έτσι τα Ο/Γ νέας τεχνολογίας, τα οποία μέχρι τώρα αποβίβαζαν επιβάτες και οχήματα κατά μήκος της παραλιακής ζώνης και κοντά στο ιστορικό κέντρο του οικισμού, με αποτέλεσμα την κυκλοφορική συμφόρηση σε στεριά και θάλασσα, θα αποβιβάζουν μακρύτερα από το κέντρο και σε χώρο που θα επιτρέπει την στάθμευση και τους ελιγμούς οχημάτων, με αποτέλεσμα την καλύτερη προστασία και ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος της περιοχής. Δεδομένου δε, ότι δεν πρόκειται περί δημιουργίας νέου λιμένος, αλλά ουσιαστικά περί βελτιώσεως της υποδομής του ήδη υπάρχοντος δεν ετίθετο ζήτημα αναζητήσεως εναλλακτικών λύσεων. Τέλος, απορριπτέος ως αβάσιμος είναι και ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση περί εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων είναι αναιτιολόγητη διότι στον όρο (ε1) «περιβάλλον της περιοχής- ευαίσθητα στοιχεία του - ειδικά προστατευόμενες ζώνες» αναφέρει ότι «δεν υπάρχουν» χωρίς καμία αιτιολογία και στον όρο (ε2): «Μέτρα και έργα για την διατήρηση των ανωτέρω στοιχείων» επίσης αναγράφεται «δεν υπάρχουν» γεγονός το οποίο είναι αναληθές, κατά τον αιτούντα. Και τούτο διότι, όπως ήδη εξετέθη στην ΜΠΕ γίνεται αναλυτική αναφορά σε όλες τις πιθανές επιπτώσεις στα προστατευόμενα ευαίσθητα στοιχεία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και προτείνονται μέτρα αντιμετώπισής τους, όπου υπάρχουν, η δε αναφορά στην προσβαλλόμενη απόφαση εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων ότι δεν υπάρχουν ευαίσθητα στοιχεία, έχει προδήλως την έννοια, ότι με αυτήν δηλούται, ότι δεν υπάρχουν τέτοια στοιχεία στον συγκεκριμένο χώρο κατασκευής των έργων, ενώ ο συναφής ισχυρισμός του αιτούντος, ότι πλησίον του χώρου των έργων υφίστανται ιστορικά μνημεία και κτίρια που αποτελούν στοιχεία της ιδιαίτερης πολιτιστικής και αισθητικής αξίας της περιοχής. χωρίς καμία άλλη εξειδίκευση προβαλλόμενος στο δικόγραφο της υπό κρίση αιτήσεως, και το πρώτον απαραδέκτως εξειδικευθείς με το εντός της προθεσμίας της δοθείσης κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση από την

προεδρεύσασα Σύμβουλο, είναι απορριπτός ως αορίστως προβαλλόμενος. Με τα δεδομένα αυτά και εφόσον, αφενός μεν, η οικεία μελέτη είναι κατά τα ανωτέρω επαρκής και πλήρης, ενώ, αφ' ετέρου δεν χρειάζονταν στην συγκεκριμένη περίπτωση το επίμαχο έργο να έχει ενταχθεί σε ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό, είναι απορριπτός και ο λόγος ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται ότι η κατασκευή του έργου παραβιάζει εν γένει τις επιταγές του άρθρου 24 του Συντάγματος.

10. Επειδή, στο άρθρο 15 παρ. 5 του ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153 Α) ορίζεται ότι «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». Κατά την έννοια της διατάξεως αυτής η απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού, την οποία αυτή προβλέπει, πρέπει να προηγείται όποιας αδείας χρειάζεται, κατά την οικεία εκάστοτε νομοθεσία, για την έναρξη των εργασιών εκτελέσεως ενός λιμενικού έργου. Συνεπώς, δεν απαιτείται, κατά την διάταξη αυτή, ως απαραίτητος όρος για το νομότυπο της εκδόσεως μίας πράξεως, με την οποία εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι ενός λιμενικού έργου, η προηγούμενη έκδοση της σχετικής με το έργο αυτό αποφάσεως του Υπουργού Πολιτισμού. Και τούτο, διότι η έκδοση πράξεως, με την οποία εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι ενός έργου, δεν ισοδυναμεί με χορήγηση αδείας ενάρξεως εκτελέσεως των εργασιών του εν λόγω έργου, εφόσον με την έγκριση αυτή προσδιορίζεται, κατ' αρχήν, η γενική φυσιογνωμία ενός μέλλοντος να εκτελεσθεί έργου και προβλέπονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, υπό τους οποίους η εκτέλεση αυτού θα είναι συμβατή με την απαιτούμενη προστασία του περιβάλλοντος, μετά, δε, την έκδοση της εγκρίσεως αυτής εκδίδονται η απαραίτητη (ή οι απαραίτητες), κατά την οικεία εκάστοτε νομοθεσία άδεια (ή άδειες) για την έναρξη εκτελέσεως του έργου και την υλοποίηση του. Δεδομένου, δε, περαιτέρω, ότι οι διατάξεις του ν. 3028/2002 και του ν. 1650/1986 θεσπίζουν δύο εκ παραλλήλου ισχύουσες διαδικασίες, μεταξύ των οποίων δεν υφίσταται χρονική ιεράρχηση (πρβλ. ΣτΕ Ολομ. 676/2005), είναι απορριπτός, ως αβάσιμος, ο εξεταζόμενος λόγος ακυρώσεως, σύμφωνα με τον οποίο η κατά το άρθρο 15 παρ. 5 του ν. 3028/2006 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού έπρεπε, κατά νόμον, να προηγηθεί της εκδόσεως της πράξεως εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων, που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1650/1986.

11. Επειδή, κατόπιν των προεκτεθέντων, πρέπει να απορριφθεί στο σύνολο της η υπό κρίση αίτηση.