



Ο Ρ Γ Α Ν Ι Σ Μ Ο Σ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Διεύθυνση : Μάχης Κρήτης 3
Ταχ.Κώδικας : 71303 ΗΡΑΚΛΕΙΟ
Πληροφορίες : Μ.Τσαγκαράκη
Τηλ. : 2810-335.750 – 335.760
Fax : 2810-335.710
E-mail: : eydeboak@otenet.gr

ΠΡΟΣ:

✓ Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Γενική Δ/ση Συγκοιν. Υποδομών
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου.

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε αίτημα κατοίκων για την μελέτη «Μελέτη Αναβάθμισης του ΒΟΑΚ στα τμήματα :Καλό Χωριό-Γέφυρα Φρουζή και Καβούσι – Αυχένas Αγκαθιάς Ν.Λασιθίου» και ειδικότερα στο τμήμα Καλό Χωριό -Φρουζή.

ΣΧΕΤ : α) Η από 7-3-2021 αίτηση κατοίκων Καλού Χωριού Λασιθίου.

Σε συνέχεια της ανωτέρω (α) σχετικής αίτησης, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω :

Η προμελέτη του παραπάνω τμήματος συντάχθηκε το 2009 (σύμβαση 11/06/2009) και η εγκεκριμένη Μ.Π.Ε. (απ. ΑΕΠΟ με αρ. πρ. απ. οικ14175/18-3-2016) είναι αποτέλεσμα συνεργασίας δεκάδων μηχανικών εξειδικευμένων στις απαιτήσεις ενός τόσο σημαντικού έργου και πολλών φορέων (ΟΑΚ Α.Ε., ΔΙΠΑ (τ. Ε.Υ.Π.Ε.), Υπουργείο Περιβάλλοντος, ΔΟΥ (τ. ΔΜΕΟ), Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, Δασικής Υπηρεσίας ,Υπουργείο Γεωργίας, Δήμου Αγ. Νικολάου κ.α.).

Πριν την έγκριση της Μ.Π.Ε. και στο πλαίσιο διαβούλευσης με τους τοπικούς φορείς είχε απαντηθεί αναλυτικά και κοστολογημένα κάθε πρόταση που είχε υποβληθεί από τους ενδιαφερομένους αιτούντες, με αποτέλεσμα η υπόψη Μ.Π.Ε. να γίνει αποδεκτή ομόφωνα με σχετική γνωμοδότηση της επιτροπής περιβάλλοντος της Περιφέρειας Κρήτης.

Συγκεκριμένα υιοθετήθηκαν οι εξής αλλαγές στον αρχικό σχεδιασμό του έργου (αρχική μελέτη Σολιδάκη 1996) :

Α. Κατάργηση των SRΔ1, Κ.Ο.2, Κ.Ο.3 και Κ.Ο.1α.

Β. Επιμήκυνση της γέφυρας του Καλού Ποταμού , ύστερα από πρόταση των κατοίκων του Ίστρου , του Καλού Χωριού και της Δημοτικής Αρχής Αγίου Νικολάου, ώστε να

καταργηθεί το επίχωμα της αρτηρίας και να αποκατασταθεί η ορατότητα από και προς την θάλασσα. Σημειωτέον ότι αρχικά, η προβλεπόμενη γέφυρα του Καλού Ποταμού στην προμελέτη Σολιδάκη (1996) ήταν μήκους 25μ. Στην συνέχεια προτάθηκε να επιμηκυνθεί στα 174μ. και με την Μ.Π.Ε. προβλέπεται για την ικανοποίηση του αιτήματος των τοπικών φορέων να φτάσει στα 608 μ.

Γ. Σύνδεση του ΑΚ Καλού Χωριού με την υφιστάμενη Π.Ε.Ο. μέσω της υφιστάμενης νεοκατασκευασθείσας συνδετήριας οδού.

Δ. Όπως προβλέπεται στην Μ.Π.Ε. (παρ. Δ, δ,7.) στα πλαίσια της Οριστικής μελέτης Οδοποιίας του έργου, εξετάσθηκε η δυνατότητα μετατόπισης του άξονα στα σημεία όπου θίγονται υφιστάμενες κατοικίες, έγινε συγκριτική αξιολόγηση των παραλλαγών οικονομικά και περιβαλλοντικά και απορρίφθηκαν με την αιτιολόγηση του κόστους - οφέλους, σύμφωνα με το Ο.Α.Κ. 7/11/2019/ Α.Π. 11753 έγγραφο της επιβλέπουσας Υπηρεσίας, παραμένοντας στην αρχική χάραξη.

Ε. Για να αποφευχθούν μεγάλα ορύγματα και επιχώματα έχουν προβλεφθεί διαδοχικές σήραγγες και Cut and Covers (C/C), τεχνικά με εκσκαφή και επανεπίχωση καθώς στέγαστρα στα υψηλά ορύγματα και τοίχοι - ημιγέφυρες στα υψηλά επιχώματα. Το συνολικό μήκος των σηράγγων στο υπόψη οδικό τμήμα είναι 450 m και των γεφυρών 807 m.

ΣΤ. Έχουν εξεταστεί και αξιολογηθεί πάρα πολλές λύσεις διέλευσης της οδού, όπως: α) Νότια του Καλού Χωριού, β) πλήρης απομάκρυνση από το παραλιακό μέτωπο και σύνδεση (με πολύ μεγάλες σήραγγες 1500μ. + 500μ.) με την γέφυρα Φρουζή, γ) η πρόταση των θιγομένων αιτούντων που εξετάστηκε από την Υπηρεσία (ΥΜΕΔΙ/Γ.Γ.Υ./ΔΟΥ) όδευσε κάτω από τον οικισμό του Ιστρου, και απορρίφθηκε ως μη παραδεκτή τεχνικά και οικονομικά.

Ζ. Όλα τα παραπάνω αιτήματα των αιτούντων, εξετάστηκαν κατά την διαδικασία αδειοδότησης του έργου , υπεβλήθησαν και εξετάσθηκαν στο ΣτΕ με προσφυγή των αναφερομένων αιτούντων το οποίο ΣτΕ εξέδωσε την απορριπτική του απόφαση με αρ. 1404/2020 και σύμφωνα με την οποία «..... οι αιτιάσεις των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών που διατυπώθηκαν κατά την διαδικασία της διαβούλευσης, εξετάσθηκαν από τον φορέα του έργου και την αρμόδια για την περιβαλλοντική αδειοδότηση αρχή , κατ' αποδοχή δε ορισμένων αιτημάτων τροποποιήθηκε εν μέρει ο σχεδιασμός του έργου , προκειμένου να περιορισθούν ουσιωδώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου.» Η αναφερόμενη απόφαση με αρ. 1404/2020 του ΣτΕ έκρινε την προσφυγή απορριπτικά, καθώς η προσβαλλόμενη ΑΕΠΟ δεν καθίσταται ανατιολόγητη.

Ζ. Ύστερα από τα παραπάνω και μετά το από 11/09/2019/ ΔΟΥ/Ο/4692 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών εκπονήθηκαν και είναι υπό έγκριση οι μελέτες:

- α) Οριστική μελέτη Οδικών έργων
- β) Οριστική μελέτη αποχέτευσης - αποστράγγισης.
- γ) Προμελέτη οχετών με $L \leq 6.00\mu$.
- δ) Γεωτεχνικές μελέτες.
- ε) Στατικές μελέτες προκατ. επεξεργασίες των τεχνικών.
- στ) Α' στάδιο σήραγγας στην Χ.Θ. 10+400 μετά των στομίων της.

Πιστεύουμε ότι ύστερα και από την απορριπτική απόφαση 1404/2020 του Σ.τ.Ε., η μελέτη πρέπει να προχωρήσει άμεσα με τις απαιτούμενες εγκρίσεις των εκπονημένων σταδίων και την σύνταξη των υπολειπομένων σταδίων μελέτης , προκειμένου το έργο να καταστεί πλήρως ώριμο για να δημοπρατηθεί άμεσα η κατασκευή του.

Είμαστε στην διάθεσή σας για οποιαδήποτε διευκρίνιση.

Συνημμένα

- 1. Η με αρ. πρ. 1404/2020 απόφαση του ΣτΕ.
- 2. Χάρτης ευρύτερης περιοχής έργου.

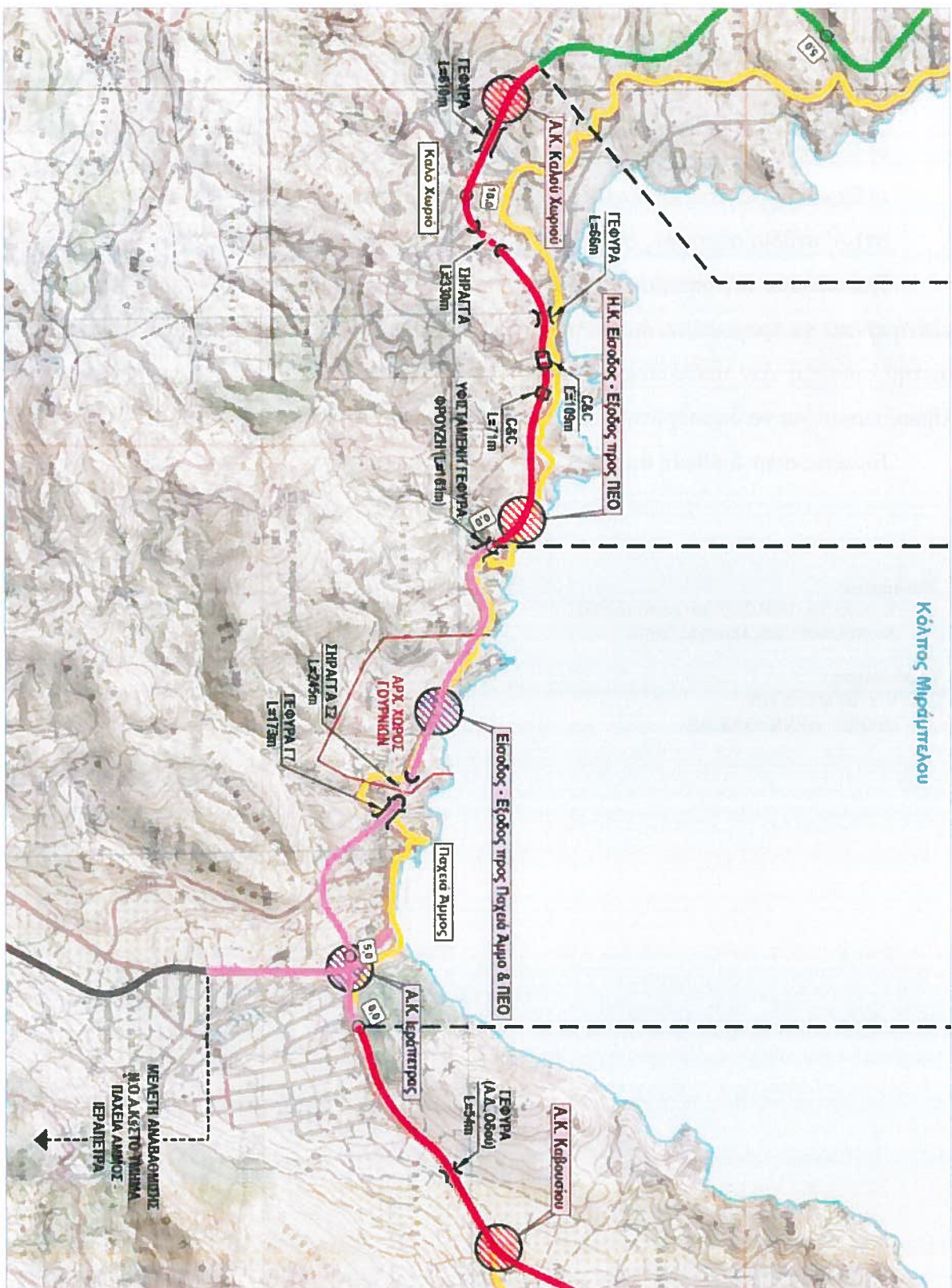
Κοινοποίηση :

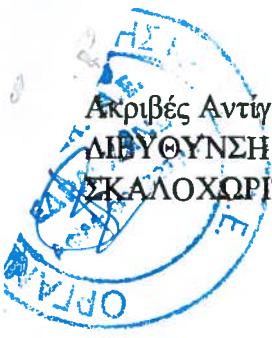
- 1. Υ.ΥΠΟ.ΜΕ./Δ.Ο.Υ.
- 2. ΠΡΟΪΣΤ. ΑΡΧΗ /ΟΑΚ ΑΕ

Για τον
Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε
Ο Δ/της Συγκ. Έργων

Αγαπάκης Γεώργιος
Τοπ. Μηχ.με Α'β - MScΔΧΤ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΕΡΓΩΝ





Ακριβές Αντίγραφο

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΣΚΑΛΟΧΩΡΙΤΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

Λ.Κ.(m)

Αριθμός 1404/2020

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ε΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 12 Ιουνίου 2019, με την εξής σύνθεση: Αθ. Ράντος, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος, Μ. Σωτηροπούλου, Αγγ. Μίντζια, Σύμβουλοι, Δ. Βασιλειάδης, Δ. Πυργάκης, Πάρεδροι. Γραμματέας η Ε. Οικονόμου.

Για να δικάσει την από 23 Απριλίου 2016 αίτηση:

των: 1. Γεωργίου Δατσέρη του Νικολάου, 2. Εμμανουήλ Καβουσάνου του Κωνσταντίνου, 3. Μιχαήλ Κλώντζα του Γεωργίου, 4. Εμμανουήλ Νικητάκη του Αντωνίου, 5. Καλλιόπης Ραπανάκη του Γεωργίου και 6. Εμμανουήλ Καβουσάνου του Μιχαήλ, κατοίκων Ίστρον Καλού Χωρίου Λασιθίου, οι οποίοι παρέστησαν με τον δικηγόρο Σωτήριο Μανιαδάκη του Γεωργίου (Α.Μ. 8003), που τον διόρισαν με πληρεξούσιο,

κατά του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο οποίος παρέστη με την Αφεντία Ιωσηφίδου, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. 14175/18.3.2016 απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.) του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Οι πληρεξούσιοι των διαδίκων δήλωσαν, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 21 του Κανονισμού Λειτουργίας του Δικαστηρίου, ότι δεν θα αγορεύσουν.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του εισηγητή, Παρέδρου Δ. Βασιλειάδη.

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

./.

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα
Σκέφθηκε κατά τον Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινόμενης αίτησης καταβλήθηκε το νόμιμο παράβολο (ειδικά έντυπα παραβόλου 4168170-2/2016 σειράς Α').

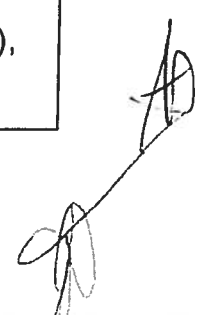
2. Επειδή, πριν από τη συζήτηση η εταιρεία Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης (ΟΑΚ Α.Ε.) υπέβαλε αίτημα αναβολής της συζήτησης της υπόθεσης, προκειμένου να ασκήσει παρέμβαση στη δίκη, συνοδευόμενο από το προβλεπόμενο στο νόμο παράβολο (κωδικός e-παραβόλου 281324386959 0812 0053/2019). Το Δικαστήριο, ενόψει του ότι αντίγραφο της αίτησης ακυρώσεως είχε κοινοποιηθεί στην ανωτέρω εταιρεία στις 7.12.2018, απέρριψε το αίτημα αυτό και προχώρησε στη συζήτηση της υπόθεσης. Κατόπιν τούτου, συντρέχει νόμιμη περίπτωση επιστροφής του ανωτέρω παραβόλου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 33 (παρ. 5) του π.δ. 18/1989 (πρβλ ΣτΕ 568/2019).

3. Επειδή, με την αίτηση αυτή, οι αιτούντες, φερόμενοι ως ιδιοκτήτες ακινήτων ή κάτοικοι οικισμών στην κτηματική περιφέρεια του Δήμου Αγίου Νικολάου Κρήτης, ζητούν την ακύρωση της οικ. 14175/18.3.2016 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του έργου «Αναβάθμιση του ΒΟΑΚ στο τμήμα Καλό Χωριό – Γέφυρα Φρουζή» [μήκους 5,8 χιλιομέτρων].

4. Επειδή, η αίτηση, που ασκείται με έννομο συμφέρον, εμπροθέσμως και εν γένει παραδεκτώς, συζητείται όπως περιορίσθηκε μετά την παραίτηση, με δήλωση περιληφθείσα στο από 10.6.2019 υπόμνημα επί της υποθέσεως που κατατέθηκε πριν από τη συζήτηση, από τον 3ο λόγο ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι κατά παράβαση του νόμου η προσβαλλομένη παρέλειψε να εξετάσει εναλλακτικές λύσεις και ότι είναι αναιτιολόγητη ως προς την επιλεγείσα χάραξη της οδού.

5. Επειδή, στο άρθρο 2 (παρ. 1 και 7) του ν. 4014/2011 (Α' 209),

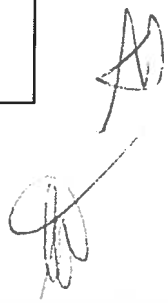
./.



ορίζεται ότι για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων κατηγορίας Α ή τη μετεγκατάσταση ήδη υφισταμένων απαιτείται διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με τη διεξαγωγή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) και έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) (παρ. 1), ότι με την ΑΕΠΟ επιβάλλονται προϋποθέσεις, όροι, περιορισμοί και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ιδίως ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τυχόν αναγκαία επανορθωτικά ή προληπτικά μέτρα και δράσεις παρακολούθησης των περιβαλλοντικών μέσων και παραμέτρων ή και αντισταθμιστικά μέτρα και ότι οι όροι αφορούν κατά σειρά προτεραιότητας στην αποφυγή ή ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων ή στην επανόρθωση ή αποκατάσταση του περιβάλλοντος (παρ. 7). Κατά το Παράρτημα ΙΙ του ίδιου νόμου, όπως αυτό ίσχυε τον κρίσιμο χρόνο έκδοσης της προσβαλλόμενης πράξης, στο ελάχιστο περιεχόμενο του φακέλου της ΜΠΕ περιλαμβάνονται, πλην άλλων, οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή του έργου ή της δραστηριότητας, η περιγραφή της θέσης του έργου, του σχεδιασμού και των τεχνικών χαρακτηριστικών του συνόλου του έργου κατά τα στάδια κατασκευής και λειτουργίας, η περιγραφή των κυριότερων χαρακτηριστικών των μεθόδων κατασκευής, η φύση και οι ποσότητες των χρησιμοποιούμενων υλικών, των προβλεπόμενων τύπων και της ποσότητας καταλοίπων και εκπομπών καθώς και η περιγραφή και αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων, ιδίως ως προς τη θέση, το μέγεθος ή / και την τεχνολογία αυτών, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης, που εξετάστηκαν από τον φορέα του έργου ή της δραστηριότητας και παρουσίαση των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης σχετικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον (περιπτ. 1-3).

6. Επειδή, από την προσβαλλόμενη απόφαση και τα στοιχεία του φακέλου, στα οποία περιλαμβάνονται και οι απόψεις της Διοίκησης προς το Δικαστήριο (έγγραφο ΥΠΕΝ/ΔΝΕΠ/4630/279/18.1.2019) προκύπτουν,

μεταξύ άλλων, τα εξής: Με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (απόφαση 25291/2003 της Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, Β' 1486/2003), προβλέφθηκε η λειτουργική αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ). Επίσης, με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Απόφαση Βουλής 6877/4872/2008, Α' 128) η εν λόγω οδός περιελήφθη στους κύριους άξονες ανάπτυξης της Κρήτης. Εν προκειμένω, το έργο κατασκευής και λειτουργίας κλειστού αυτοκινητόδρομου για την αναβάθμιση του ΒΟΑΚ έχει μήκος 5,8 χλμ., συνολικό πλάτος οδοστρώματος 22,25μ. και παράπλευρο δίκτυο, όπου απαιτείται, και αφορά τη σύνδεση του υπό κατασκευή τμήματος Άγιος Νικόλαος – Καλό Χωριό με την υφιστάμενη γέφυρα Φρουζή καθώς και επεμβάσεις στο υφιστάμενο τμήμα για την κατασκευή του προτεινόμενου Α/Κ Καλού Χωριού. Η αρχή του έργου βρίσκεται στο πέρας του κατασκευαζόμενου τμήματος, στο δυτικό άκρο της κοιλάδας του Καλού Ποταμού, σε απόσταση 500 m περίπου από την υφιστάμενη οδό. Τα πρώτα 2 km περίπου της νέας χάραξης βρίσκονται στην κοιλάδα του ποταμού, σε πεδινό, καλυμμένο με δενδρώδεις καλλιέργειες, έδαφος (ελαιώνες κυρίως και πορτοκαλεώνες). Η νέα οδός γεφυρώνει τον ποταμό και ακολούθως κινείται σε χαμηλό σχετικά επίχωμα διασχίζοντας εγκάρσια την κοιλάδα σε απόσταση 70 m περίπου από το όριο του οικισμού του Καλού Χωριού. Στα επόμενα 300 m η οδός διέρχεται σε επίχωμα από καλλιεργούμενη έκταση (ελαιόδεντρα) μεταξύ δύο τοπικών υψωμάτων και συνεχίζει σε ορεινό έδαφος. Η χάραξη περνά με σήραγγα 345 m μια έξαρση του εδάφους και στη συνέχεια κινείται σε έδαφος με ισχυρές εγκάρσιες κλίσεις, αμέσως ανάντη του οικισμού Ίστρον (στο όριο του οικισμού), σε περιοχή με εκτός σχεδίου κατοικίες. Το τελευταίο τμήμα του έργου συμπίπτει με την υφιστάμενη οδό Αγίου Νικολάου-Παχειάς Άμμου έως τη ΧΘ 14+111 επί της ήδη κατασκευασμένης γέφυρας Φρουζή. Η χάραξη της οδού προβλέπει τη διέλευσή της εν μέρει από δασικές



εκτάσεις και από τον αρχαιολογικό χώρο Καλού Χωριού και συγκεκριμένα από τις ζώνες προστασίας B2 και B3. Για το έργο του ΒΟΑΚ από τον Αγ. Νικόλαο έως την Παχειά Άμμο (συμπεριλαμβανομένου του τμήματος «Καλό Χωριό – γέφυρα Φρουζή») είχαν εκδοθεί απόφαση προέγκρισης χωρόθετησης (1996) και έγκριση περιβαλλοντικών όρων (2000). Δεδομένου, όμως, ότι δεν ολοκληρώθηκαν εγκαίρως οι απαραίτητες μελέτες οδοποιίας και εν τω μεταξύ είχε λήξει η ισχύς των παραπάνω πράξεων, εκπονήθηκε εκ νέου Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μαρτίου 2013, όπως συμπληρώθηκε με τα από Αυγούστου και Δεκεμβρίου 2013 συμπληρωματικά στοιχεία) για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του οδικού έργου «Καλό Χωριό – γέφυρα Φρουζή». Ο αρμόδιος φορέας του Δημοσίου (Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας-ΔΜΕΟ/ΥΠΟΜΕΔΙ) απέστειλε στην Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) του ΥΠΕΚΑ φάκελο ΜΠΕ για την τήρηση της διαδικασίας γνωμοδότησης των αρμόδιων φορέων και δημόσιας διαβούλευσης με το κοινό. Οι αρμόδιες αρχαιολογικές και δασικές υπηρεσίες δεν εξέφρασαν, κατ' αρχήν, αντιρρήσεις επί του περιεχομένου της ΜΠΕ, διατύπωσαν δε τις απόψεις τους για τους όρους πραγματοποίησης του έργου. Εξάλλου, οι αντιρρήσεις σχετικά με τον σχεδιασμό του έργου, που είχαν διατυπωθεί κατά τη δημόσια διαβούλευση από το ενδιαφερόμενο κοινό, τον Δήμο Αγ. Νικολάου και τη Δνση Περιβ/ντος και Χωρ. Σχεδιασμού Περιφέρειας Κρήτης, διαβιβάσθηκαν στον φορέα του έργου και, όπως εκθέτει η Διοίκηση, αφορούσαν κυρίως την επανεξέταση της χάραξης με την εφαρμογή λύσης για την παράκαμψη των οικισμών Πύργου και Αρνικού, την αλλαγή της χάραξης περί τη Χ.Θ. 11+470 λόγω εμπλοκής με ακίνητο, την επανεξέταση της χάραξης στην περιοχή του οικισμού Ίστρον, την αλλαγή της χάραξης από Χ.Θ. 12+113 έως Χ.Θ. 12+450 λόγω εμπλοκής με ακίνητο, την τροποποίηση του σχεδιασμού της χάραξης ως προς τη γέφυρα του Καλού Ποταμού (επέκταση των 2 κλάδων της γέφυρας), τον επανασχεδιασμό του κλάδου Κ1, τη βελτίωση ή μη των υφιστάμενων

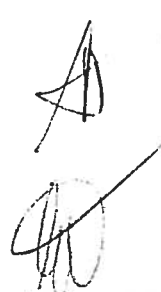
οδών προς Πύργο, ΚΟ2, ΚΟ3, SRΔ1, την πλήρη κατάργηση του ανισόπεδου κόμβου περί τη Χ.Θ. 13+850 και τη χωροθέτηση των αποθεσιοθαλάμων. Τελικώς, ο φορέας του έργου αναθεώρησε μερικώς τον σχεδιασμό, ικανοποιώντας ορισμένα από τα ανωτέρω αιτήματα (βλ. έγγραφο ΔΟΥ/284/25.1.2016 της Δ/σης Οδικών Υποδομών του ΥΠΟΜΕΔΙ), παρέμεινε, όμως, ο σχεδιασμός, σχετικά με τις ιδιοκτησίες στις Χ.Θ. 11+450 και Χ.Θ. 12+300 οι οποίες έχουν δομηθεί στον άξονα της αρχικώς εγκριθείσας χάραξης (με την 108325/2000 ΑΕΠΟ), καθόσον η μεταβολή στις θέσεις αυτές θα δημιουργούσε νέους θιγόμενους. Επίσης, δεν έγινε δεκτή η προταθείσα λύση κατασκευής σήραγγας μήκους 350μ. (στη Χ.Θ. 12+130), διότι επιφέρει αύξηση του προϋπολογισμού του έργου κατά 7,6 εκατομμύρια ευρώ. Μετά ταύτα, η Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αφού εξέτασε και στάθμισε το περιεχόμενο των αντιρρήσεων και τις απόψεις του φορέα του έργου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα ζητήματα που είχαν τεθεί καλύφθηκαν ικανοποιητικά σε μεγάλο βαθμό, δεδομένου ότι με τις τροποποιήσεις που επήλθαν περιορίζονται σημαντικά οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου, τόσο ως προς την οπτική όχληση του οικισμού Αρνικού (Καλό Χωριό) προς τη θάλασσα, όσο και ως προς τη ζώνη κατάληψης του έργου εντός των καλλιεργήσιμων εκτάσεων του κάμπου. Κατόπιν τούτου, εκδόθηκε η προσβαλλόμενη με την υπό κρίση αίτηση απόφαση οικ. 14175/18.3.2016 του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του έργου.

7. Επειδή, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη ΑΕΠΟ, πρέπει να ακυρωθεί, αφενός διότι παραβιάζει ευθέως το άρθρο 24 του Συντάγματος και, αφετέρου, διότι η ΑΕΠΟ, καθώς και η σχετική ΜΠΕ, δεν είναι νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένες. Οι αιτούντες παραθέτουν αποσπάσματα από τη ΜΠΕ και ισχυρίζονται ότι με τη μελέτη συνομολογείται ότι από τη χάραξη και εκτέλεση του έργου προκαλείται ανεπανόρθωτη βλάβη στο

φυσικό και οικιστικό περιβάλλον της περιοχής, αφού: α) ο υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομος από τη Χ.Θ. 11+450 μέχρι 12+500 θα διέρχεται από περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και από δασική έκταση, β) η χάραξη του αυτοκινητοδρόμου κινείται σε ορεινό έδαφος, με εξαιρετικά απότομο ανάγλυφο με μεγάλες εγκάρσιες κλίσεις προς τον οικισμό Ίστρον, γ) τα απαιτούμενα τεχνικά έργα (γέφυρες, ημιγέφυρες, τοίχοι ποδός επιχωμάτων] θα είναι εμφανή από μεγάλη απόσταση και θα μεταβάλλουν δραστικά το τοπίο, το οποίο επηρεάζεται σημαντικά και από τη δημιουργία υψηλών ορυγμάτων (μέχρι 28 μ.) στο άκρο της οδού αλλά σε έδαφος με πολύ εγκάρσια κλίση και επιχωμάτων (μέχρι 15 μ.) που θα είναι ορατά από την παραλιακή περιοχή και τον οικισμό Ίστρον, δ) το έργο θα έχει δυσμενείς συνέπειες κατά το στάδιο κατασκευής και λειτουργίας του. Περαιτέρω, οι αιτούντες ισχυρίζονται ότι με τη ΜΠΕ δεν εξετάσθηκαν και δεν προτάθηκαν εναλλακτικές λύσεις κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου στο ανωτέρω τμήμα του κατά τις Χ.Θ. 11+450 μέχρι Χ.Θ. 12+500, όπως οι λύσεις της κατασκευής σήραγγας ή σιράγγων οι οποίες θα αναιρούσαν τις δυσμενείς συνέπειες, ότι με τη ΜΠΕ δεν δόθηκε η δυνατότητα στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας να διακριβώσει την έκταση και την αναγκαιότητα της βλάβης και τον τρόπο αποτροπής των δυσμενών συνεπειών με την κατασκευή σιράγγων και ότι οι δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον δεν αναιρούνται ούτε μειώνονται ουσιαδώς με την πρόβλεψη περιβαλλοντικών όρων (ηχοπετασμάτων, φυτεύσεων στα πρανή κ.λπ.). Αντιθέτως προς τα ανωτέρω, η Διοίκηση υποστηρίζει ότι στο δικόγραφο της αίτησης ακυρώσεως παρατίθενται επιλεγμένα στοιχεία και αποσπάσματα της ΜΠΕ και ότι στο πλαίσιο της Μελέτης Προέγκρισης Χωροθέτησης (ΜΠΧ) του έργου Άγιος Νικόλαος - Παχειά Άμμος (έγκριση το 1996) εξετάσθηκαν δύο τοπικές παραλλαγές στην περιοχή του Καλού Χωριού που σε συνδυασμό έδωσαν 4 λύσεις χάραξης. Οι λύσεις αυτές διερευνήθηκαν σε στάδιο προμελέτης και αξιολογήθηκαν από την άποψη δαπάνης κατασκευής, συντήρησης, εκμετάλλευσης,

επιπτώσεων στο περιβάλλον, προβλημάτων κατασκευής και αισθητικής. Το τελικό συμπέρασμα ήταν ότι οι 4 λύσεις είχαν πολύ μικρή διαφορά μεταξύ τους από άποψη κόστους και συντήρησης. Η προκριθείσα λύση (ΜΠΧ), η οποία ήταν η πλέον ανάντη (απομακρυσμένη από τον οικισμό) θεωρήθηκε ως η περιβαλλοντικά βέλτιστη λύση λόγω των μικρότερων οχλήσεων στον οικισμό αλλά και λόγω της καλύτερης προσαρμογής στο ανάγλυφο του εδάφους. Έκτοτε, η ραγδαία ανάπτυξη της περιοχής μετέβαλε τη ζώνη χάραξης από καλλιεργούμενη γη σε περιοχή με διάσπαρτες εκτός σχεδίου κατοικίες, ενώ για την επιλογή της προτεινόμενης λύσης με τη ΜΠΕ (Μαρτίου 2013), πραγματοποιήθηκε αναλυτική εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και προτάθηκαν συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπισή τους με σκοπό την ισορροπημένη ένταξη του έργου στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής.

8. Επειδή, όπως προκύπτει από τα προαναφερθέντα στοιχεία του φακέλου, η χάραξη του επίμαχου τμήματος του ΒΟΑΚ είχε προβλεφθεί την περίοδο 1996 με την έγκριση Μελέτης Προέγκρισης Χωροθέτησης-ΜΠΧ (1996) και την έκδοση ΑΕΠΟ (2000). Στη συνέχεια, όμως, λόγω λήξεως της ισχύος της ΑΕΠΟ εκπονήθηκε εκ νέου ΜΠΕ του έργου, αποτελούμενη από 7 κεφάλαια και 5 παραρτήματα. Στα κεφ. 1-5 της ΜΠΕ γίνεται παρουσίαση του έργου και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος, ενώ στα κεφάλαια 6 και 7 διερευνώνται και ποσοτικοποιούνται οι επιπτώσεις του έργου στην οριστική του μορφή και προτείνονται μέτρα για την αντιμετώπισή τους. Ως προς τις εναλλακτικές λύσεις, ειδικότερα, στη ΜΠΕ (κεφ. 5) παρατίθενται οι λύσεις που είχαν εξετασθεί με τη Μελέτη Προέγκρισης Χωροθέτησης (ΜΠΧ) και ακολούθως διερευνώνται εκ νέου 3 εναλλακτικές λύσεις (μηδενική, Α1 και Α2). Συγκεκριμένα, εξετάζονται οι επιπτώσεις του έργου στο περιβάλλον με βάση τις τρεις αυτές εναλλακτικές λύσεις, προκρίνεται εν τέλει η λύση Α1 διότι έχει τις μικρότερες δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον («μικρής



έντασης» επιπτώσεις), εξετάζεται αν οι δυσμενείς επιπτώσεις μπορεί να αμβλυνθούν με τη λήψη κατάλληλων μέτρων και, τέλος, καταγράφονται οι διαφορές της αρχικής λύσης (ΜΠΧ) με την προτεινόμενη από τη ΜΠΕ λύση. Στη μελέτη επισημαίνεται, ακόμη, ότι οι διαφορές μεταξύ των δύο μελετών (ΜΠΧ και ΜΠΕ) καθιστούν ευμενέστερη τη λύση που προκρίνεται από τη ΜΠΕ, πλην έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές στις αναμενόμενες επιπτώσεις του έργου, αφού κατά την αρχική μελέτη προέγκρισης χωροθέτησης η ζώνη διέλευσης της οδού αποτελούνταν αποκλειστικά από καλλιέργειες και χαμηλή θαμνώδη βλάστηση, ενώ κατά τον χρόνο σύνταξης της ΜΠΕ στην περιοχή υφίσταται διάσπαρτη εκτός σχεδίου δόμηση. Κατόπιν, στο κεφ. 6 (σελ. 1-93) της ΜΠΕ αναλύονται και αξιολογούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου και στο κεφ. 7 περιγράφονται τα μέτρα για την αντιμετώπισή τους κατά τα στάδια κατασκευής και λειτουργίας του έργου. Τα προτεινόμενα μέτρα αφορούν, μεταξύ άλλων, την αντιμετώπιση των επιπτώσεων του έργου στον αέρα, το έδαφος, τα νερά, τη χλωρίδα και την πανίδα, στους ιστορικούς και αρχαιολογικούς χώρους, το τοπίο και τις επιπτώσεις από τους θορύβους. Με βάση σχετικές μετρήσεις η ΜΠΕ προτείνει ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση του θορύβου [τεχνική μελέτη, χρήση ηχοφραγμάτων ή ηχοπετασμάτων ειδικού τύπου (μικτού), χρήση ηχοαπορροφητικών υλικών κατά την κατασκευή του ασφαλοτάτηπα, περιορισμούς στις χρήσεις γης, φυτεύσεις σε πυκνή διάταξη αειθαλών δένδρων ή θάμνων] καθώς και εξειδικευμένα μέτρα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο τοπίο [τρόπος κατασκευής επιχωμάτων και ορυγμάτων, εγκατάσταση και διαχείριση βλάστησης, οπλισμένες γαίες, υδροσπορά, προδιαγραφές φυτευτικού υλικού και εργασιών τοποθέτησης], το κόστος των οποίων εκτιμά, ενδεικτικά, στο ποσό των 775.000 και 1.920.000 ευρώ, αντίστοιχα. Εξάλλου, με την προσβαλλόμενη ΑΕΠΟ τα ανωτέρω μέτρα για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων προβλέπονται ρητώς ως όροι της κατασκευής και λειτουργίας

του έργου (βλ. ΑΕΠΟ παρ. Δ2 όροι 4-7 και 23, παρ. Δ3 όρος 3 και παρ. Δ4). Επίσης, καθ'ο μέρος η χάραξη της οδού προβλέπει διέλευση από περιοχές προστατευόμενες από την αρχαιολογική νομοθεσία, η ΑΕΠΟ ορίζει ρητώς ότι οι εργασίες θα πραγματοποιηθούν υπό την εποπτεία της αρμόδιας αρχαιολογικής υπηρεσίας και υπό τους όρους που έθεσε κατά την έγκριση της ΜΠΕ το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού (πρβλ. παρ. Δ υποπ. Δ1.δ.14 της ΑΕΠΟ και έγγραφο ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ24/110468/66384/6972/2789/2.5.2014 της Γενικής Διευθύντριας Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς). Προκύπτει, επομένως, ότι με τη ΜΠΕ αξιολογήθηκαν επαρκώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου, ότι εξετάστηκαν οι εφικτές, από τεχνική άποψη, εναλλακτικές λύσεις προκειμένου να εξευρεθεί η καταλληλότερη και η ηπιότερη λύση για το οικιστικό και ευρύτερο περιβάλλον και ότι με την προσβαλλομένη ΑΕΠΟ ελήφθησαν τα κατάλληλα, κατ' αρχήν, μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων στο περιβάλλον της περιοχής. Περαιτέρω, οι αιτιάσεις των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών, που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της διαβούλευσης, εξετάσθηκαν από τον φορέα του έργου και την αρμόδια για την περιβαλλοντική αδειοδότηση αρχή, κατ' αποδοχή δε ορισμένων αιτημάτων τροποποιήθηκε εν μέρει ο σχεδιασμός του έργου, προκειμένου να περιορισθούν ουσιωδώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου (ανωτ. σκ. 6 και στοιχείο 38 του προοιμίου της προσβαλλομένης ΑΕΠΟ). Εξάλλου, η βασική χάραξη και ο τρόπος κατασκευής του οδικού έργου στηρίζονται στην αρχική λύση (ΜΠΧ) με τις διαφοροποιήσεις και βελτιώσεις που πρότεινε η μεταγενέστερη ΜΠΕ αλλά και τις ως άνω τροποποιήσεις, κατά την κρίση δε της Διοίκησης η κατασκευή πρόσθετης σήραγγας ή και περισσοτέρων σηράγγων, πέραν των αναγκαίων και όσων ήδη προβλέπονται, επιβαρύνει υπερβολικά το κόστος του έργου κατά 7.600.000 ευρώ (πρβλ. το ΔΜΕΟ/3612/21.12.2014 έγγραφο της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας του ΥΠΟΜΕΔΙ). Ενόψει τούτων, η προσβαλλόμενη ΑΕΠΟ δεν καθίσταται ανατιολόγητη,

A

όπως υποστηρίζουν οι αιτούντες, εκ μόνου του λόγου ότι δεν υιοθέτησε την προταθείσα λύση κατασκευής σήραγγας για την όδευση του ΒΟΑΚ σε συγκεκριμένο τμήμα του έργου, στο οποίο, τόσο κατά την αρχική μελέτη όσο και τη μεταγενέστερη ΜΠΕ, κατόπιν της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλομένη, δεν προβλέπεται η κατασκευή σήραγγας (πρβλ. ΣΤΕ 4888/2013 σκ. 10, πρβλ. και 3905/2012 σκ. 9). Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η προσβαλλομένη παραβιάζει ευθέως το άρθρο 24 του Συντάγματος και ότι είναι ανατιολόγητη, είναι απορριπτέος στο σύνολό του ως αβάσιμος.

9. Επειδή, με τον 2ο λόγο ακυρώσεως οι αιτούντες ισχυρίζονται ότι το υφιστάμενο υδατόρεμα στη Χ.Θ. 9+700, στην οποία σήμερα υπάρχει γέφυρα, δεν έχει προηγουμένως οριοθετηθεί, αν και επηρεάζεται από την κατασκευή του έργου, προβάλλουν δε ότι η προσβαλλόμενη απόφαση, ερειδόμενη σε ΜΠΕ η οποία παραλείπει να αναφέρει το υδατόρεμα, είναι πλημμελής και πρέπει να ακυρωθεί. Η Διοίκηση υποστηρίζει, αντιθέτως, ότι στη ΜΠΕ λαμβάνεται μέριμνα για την προστασία των υδάτων, ότι ελήφθη υπόψη το μικρό υδατόρεμα στη Χ.Θ 9+820 στο οποίο προβλέπεται μικρό τεχνικό έργο και ότι για μικρά υδατορέματα (επιφανειακές πτυχώσεις απορροής), όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του ν. 4258/2014, δεν απαιτείται η οριοθέτησή τους σύμφωνα με το άρθρο 4 του εν λόγω νόμου.

10. Επειδή, στο κεφ. 6.3 της ΜΠΕ αναφέρεται ότι για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων στα νερά προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η κατασκευή οχετών στους μικρούς χειμάρρους που τέμνει η χάραξη του αυτοκινητοδρόμου προς αποκατάσταση της παροχής και της συνέχειας των εκατέρωθεν λεκανών απορροής. Ειδικώς για τη Χ.Θ 9+820, όπως και σε άλλες θέσεις, η ΜΠΕ προβλέπει την κατασκευή οχετού διαστάσεων 2,00 X 2,00μ. και μήκους 40μ. προς αποκατάσταση της ροής του εκεί ευρισκομένου μικρού υδατορέματος (βλ. κεφ. 5 της ΜΠΕ-Πίν. 5.5.2-2 «Μικρά τεχνικά έργα» καθώς και το έγγραφο των απόψεων της

Διοίκησης). Εξάλλου, με την προσβαλλομένη ΑΕΠΟ τίθενται γενικοί όροι, που αφορούν το σύνολο του έργου (παρ. Δ'), στους οποίους περιλαμβάνεται και όρος (υποπαρ. Δ1.δ'.11) για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης ροής υδάτων στη ζώνη επιρροής του έργου, με την υλοποίηση όλων των απαιτούμενων τεχνικών έργων ύστερα από την εκπόνηση των απαραίτητων υδραυλικών μελετών και την πλήρη συμβατότητά τους με τον αντιπλημμυρικό σχεδιασμό της περιοχής. Με τα δεδομένα αυτά, εφόσον στη ΜΠΕ προβλέπεται η κατασκευή οχετού στη Χ.Θ. 9+820 για το εκεί υφιστάμενο μικρό υδατόρεμα και επιπλέον με ρητό γενικό όρο της προσβαλλομένης ΑΕΠΟ διασφαλίζεται η απρόσκοπτη ροή των υδάτων κατόπιν εκπόνησης υδραυλικών μελετών σε όλη τη ζώνη επιρροής του έργου, η προσβαλλόμενη ΑΕΠΟ δεν καθίσταται πλημμελής για τον λόγο ότι δεν έχει οριοθετηθεί προηγουμένως το ως άνω μικρό υδατόρεμα, δεδομένου ότι η οριοθέτησή του δεν ήταν κατά νόμο αναγκαία πριν από την έκδοση της ΑΕΠΟ (πρβλ. ΣτΕ 570/2012 σκ. 32, 1302/2018 σκ. 15). Συνεπώς, ο παρατιθέμενος στην προηγούμενη σκέψη λόγος ακυρώσεως καθώς και ο ειδικότερος ισχυρισμός του από 10.6.2019 υπομνήματος, κατά τον οποίο αφού δεν υφίσταται οριοθέτηση του υδατορέματος η ΜΠΕ δεν αξιολογεί αν η πρόβλεψη οχετού 2Χ2 μ. αποκλείει κάθε πιθανή δίοδο επιφανειακών υδάτων και πλημμυρών, πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι.

11. Επειδή, κατόπιν τούτων, μη προβαλλομένου άλλου λόγου ακυρώσεως, η κρινομένη αίτηση πρέπει να απορριφθεί.

Δ ι ά τ α ύ τ α

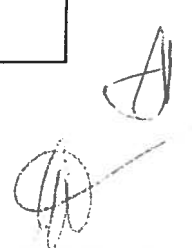
Απορρίπτει την αίτηση.

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου που καταβλήθηκε για την άσκηση της αίτησης.

Διατάσσει την απόδοση του καταβληθέντος με το αίτημα αναβολής παραβόλου στην εταιρεία Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης (ΟΑΚ Α.Ε.).

Επιβάλλει, συμμέτρως, στους αιτούντες τη δικαστική δαπάνη του

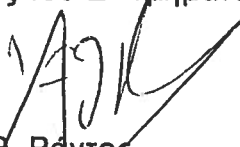
./.



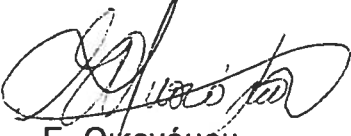
Δημοσίου, η οποία ανέρχεται στο ποσό των τετρακοσίων εξήντα (460) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 5 Ιουλίου 2019

Ο Πρόεδρος του Ε' Τμήματος

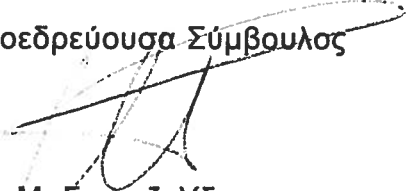

Αθ. Ράντος

Η Γραμματέας


Ε. Οικονόμου

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 8ης Ιουλίου 2020.

Η Προεδρεύουσα Σύμβουλος


Μ. Γκορτζολίδου

Ο Γραμματέας


Δ. Λαγός

Επικυρωθεί
4.8.202
#1

