

ΣΤΕ 3682/2010 [Νόμιμη η Ε.Π.Ο. τμήματος (Τσακώνα-Καλαμάτα) του αυτοκινητόδρομου Τρίπολης-Καλαμάτας]

Περίληψη

-Για την επιλογή της τελικής διάταξης και της μορφής καθώς και για τη χάραξη του επίδικου αυτοκινητόδρομου επί του εδάφους, προηγήθηκε η συστηματική μελέτη και στάθμιση των επί μέρους κυκλοφοριακών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων της περιοχής, κυρίως με βάση τη μορφολογία της έκτασης, από την οποία θα διέλθει η οδός, τη διαμορφωμένη κατάσταση από άποψη οικιστικής ανάπτυξης, ακόμη και στις εκτός σχεδίου περιοχές, καθώς και τις ισχύουσες προδιαγραφές των οδικών έργων και την ανάγκη τήρησής τους, τόσο ως προς την κατασκευή του νέου οδικού έργου, όσο και ως προς την σχέση του με το υφιστάμενο δίκτυο.

-Επίσης, η επίμαχη χάραξη δεν αφήνεται από τις γενικές κατευθύνσεις του ΓΠΣ Καλαμάτας. Λαμβανομένου δε υπόψη ότι ο σχεδιασμός μεγάλου οδικού έργου υπόκειται, από την φύση του, σε κανόνες ευθύγραμμης χάραξης και ειδικής κατασκευής που δεν μπορεί να προσαρμόζονται στις αλληλοσυγκρουόμενες ανάγκες ατομικών ιδιοκτησιών, από τις οποίες ορισμένες θίγονται αναπόφευκτα, η εκτίμηση για τον ακριβή τρόπο χάραξης της οδού - εφ' όσον είναι, αιτιολογημένη και δεν συνιστά ως προϊόν πλάνης περί τα πράγματα - δεν υπόκειται σε περαιτέρω ακυρωτικό έλεγχο.

-Οι αιτούντες δεν προέβαλαν κατά τη διοικητική διαδικασία ούτε απέδειξαν αλλ' ούτε προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου ότι ήταν τεχνικώς εφικτή άλλη χάραξη της οδού, που να μην θίγει το εκτός σχεδίου αγροτεμάχιο στο οποίο έχει ανεγερθεί, η οικία τους ούτε άλλες κατοικίες, ταυτόχρονα δε να εξυπηρετεί το σκοπό χάραξης ευθύγραμμου οδικού άξονα και να συμβιβάζεται με τις ειδικές κατασκευαστικές απαιτήσεις και προδιαγραφές του. Συνεπώς, προβάλλουν απαραδέκτως αιτιάσεις σχετικά με την μη εξέταση εναλλακτικών λύσεων.

Πρόεδρος: *Κ. Μενουδάκος*

Εισηγητής: *Αθ. Ράντος*

Δικηγόροι: *Εμμ. Βελιγράκης, Κ. Βαρδακαστάνης, Ε. Τροβά*

Βασικές σκέψεις

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της υπ' αριθ. ΑΠ 122004/13-7-2004 κοινής αποφάσεως των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Πολιτισμού, με την οποία ενεκρίθησαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου «Αυτοκινητόδρομος Τρίπολης - Καλαμάτας, τμήμα Τσακώνα - Καλαμάτα». Στην δίκη παρεμβαίνει υπέρ του κύρους της προσβαλλομένης πράξεως η εταιρεία «ΜΩΡΕΑΣ ΑΕ».
3. Επειδή, η προσβαλλομένη πράξη εξεδόθη την 13-7-2004, ενώ η κρινομένη αίτηση ακυρώσεως ασκήθηκε την 27-10-2006, δύο, δηλαδή, και πλέον έτη μετά την έκδοση της πράξεως. Δεν προκύπτει, όμως, από τα στοιχεία του φακέλου ούτε η έναρξη εκτελέσεως εργασιών κατασκευής του έργου ούτε η καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο γνώση της εκδόσεως και του περιεχομένου της προσβαλλομένης πράξεως από τους αιτούντες, στους οποίους αυτή δεν έχει κοινοποιηθεί. Συνεπώς, η αίτηση ασκείται εμπροθέσμως, πρέπει δε να απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου ισχυρισμός του Δημοσίου και της παρεμβαινούσης.
4. Επειδή, κατά τις παραγράφους 1.α. και 2 του άρθρου 4 του ν. 1650/1986 (Α' 160), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν. 3010/2002 (Α' 91), για την πραγματοποίηση νέων ή την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων δημοσίων ή ιδιωτικών έργων ή δραστηριοτήτων απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος, μετά από υποβολή, για τα έργα της πρώτης (Α) κατηγορίας του προηγούμενου άρθρου 3 παρ. 1 και 2 του αυτού ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002, δηλαδή για τα έργα που είναι πιθανόν να προκαλέσουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον, μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το περιεχόμενο της μελέτης αυτής καθορίζεται με το άρθρο 5 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3010/2002. Στην ομάδα 1η (Έργα οδοποιίας) του άρθρου 3 της κατ' εξουσιοδότηση του εν λόγω νόμου εκδοθείσης κοινής υπουργικής αποφάσεως (κ.υ.α.) αριθ. Η.Π.15393/2332/5-8-2002 (Β' 1022) υπάγονται, μεταξύ άλλων (α/α 1 του πίνακα 1 του παραρτήματος 1 του άρθρου 5 της ως άνω κ.υ.α.), οι «αυτοκινητόδρομοι και οδοί ταχείας κυκλοφορίας», που κατατάσσονται στην ως άνω πρώτη (Α') κατηγορία, υποκατηγορία 1η, έργων και δραστηριοτήτων του ν. 1650/1986, όπως ισχύει. Εξ άλλου, κατά τους ορισμούς των άρθρων 38 και 41 του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (ΚΒΠΝ, π.δ. της 14/27-7-1999, Δ' 580), που αποδίδουν, αντιστοίχως το περιεχόμενο των άρθρων 2 και 5 παράγραφοι 1, 2 και 4 του ν. 1337/1983 (Α' 33), το εγκρινόμενο κατά τις διατάξεις αυτές Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) πόλεως ή οικισμού αποτελεί την γενική πρόταση πολεοδομικής οργανώσεως της οικείας περιοχής, προς τις δε κατευθύνσεις του πρέπει να εναρμονίζεται η επακολουθούσα πολεοδομική μελέτη κάθε πολεοδομικής ενότητας. Η έκδοση του ΓΠΣ επάγεται την υποχρέωση όλων των δημοσίων υπηρεσιών να προσαρμόσουν τα προγράμματα και σχέδια αναπτύξεως των δικτύων

- υποδομής στις προβλέψεις του.
5. Επειδή, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το επίμαχο οδικό έργο αποτελείται από το τμήμα της Νέας Εθνικής Οδού Τριπόλεως - Καλαμάτας μεταξύ του ανισόπεδου κόμβου (ΑΚ) Κυπαρισσίας και του ΑΚ Δυτικής Καλαμάτας μήκους 28,5 περίπου χιλιομέτρων, την περιμετρική οδό Καλαμάτας, από ΑΚ Δυτικής Καλαμάτας έως την συνάντηση της με την οδό προς Αρεόπολη, μήκους 6,2 περίπου χιλιομέτρων, την συνδετήρια οδό Σπερχογείας - Αεροδρομίου Καλαμάτας, μήκους 2,8 χιλιομέτρων, έξι ανισόπεδους κόμβους, δίκτυο παραπλεύρων οδών και χώρο για την εγκατάσταση Σταθμού Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών.
 6. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι, κατά παράβαση των προβλέψεων του ΓΠΣ Καλαμάτας, που εγκρίθηκε με την υπ1 αριθ. 27549/934/4-4-1986 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (Δ' 281), όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. οικ. 80370/5435/1-9-1992 απόφαση του Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ (Δ' 1293), προβλέπεται στην προσβαλλομένη πράξη χάραξη της περιμετρικής οδού Καλαμάτας διαφορετική από την απεικονιζόμενη στα διαγράμματα που συνοδεύουν το ΓΠΣ. Προβάλλεται, ειδικότερα, ότι η προβλεπόμενη από το ΓΠΣ χάραξη του υπερτοπικού άξονα Αθήνας - Καλαμάτας - Σπάρτης διέρχεται πολύ βορειότερα από την ήδη θιγόμενη ιδιοκτησία των αιτούντων και ότι οι ανισόπεδοι κόμβοι τοποθετούνται σε θέσεις διαφορετικές από τις απεικονιζόμενες στα εν λόγω διαγράμματα. Όπως, όμως, προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το ΓΠΣ Καλαμάτας, στο πλαίσιο εξυπηρέτησεως του γενικότερου πολεοδομικού σκοπού της διευθετήσεως των κυκλοφοριακών δεδομένων της πόλεως: περιορίζεται, όπως άλλωστε αρμόζει σε κείμενα ευρύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού, σε μόνη την κατά το δυνατόν ευθύγραμμη χάραξη, σε αδρές γραμμές, υπό κλίμακα 1:5000, της διαδρομής και της κατευθύνσεως της περιφερειακής αρτηρίας Καλαμάτας, σε επαφή με την εκτός σχεδίου περιοχή της πόλεως, με υπόδειξη της θέσεως των κόμβων κυκλοφορίας με κύκλο που απεικονίζει την θέση τους. Επομένως, το ΓΠΣ αυτό περιέχει απλώς πρόβλεψη για την κατεύθυνση της κυκλοφοριακής αρτηρίας της πόλεως και την τοποθέτηση των κόμβων οδικών συνδέσεων και όχι ακριβή προσδιορισμό της θέσεως και της μορφής της οδού στην όλη διαδρομή της και στα επί μέρους τμήματά της. Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τα αυτά στοιχεία, για την επιλογή της τελικής διατάξεως και της μορφής του έργου και την χάραξη αυτού επί του εδάφους, προηγήθηκε η συστηματική μελέτη και στάθμιση των επί μέρους κυκλοφοριακών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων της περιοχής, κυρίως με βάση την ειδικότερη μορφολογία της εκτάσεως από την οποία θα διέλθει η οδός, την διαμορφωμένη κατάσταση από πλευράς οικιστικής αναπτύξεως ακόμη και στις εκτός σχεδίου περιοχές, καθώς και τις ισχύουσες προδιαγραφές των οδικών έργων και την ανάγκη τηρήσεώς των τόσο ως προς την κατασκευή του νέου οδικού έργου, όσο και ως προς την

σχέση του με το υφιστάμενο δίκτυο (βλ. μεταξύ άλλων και το υπ' αριθ. 839/6-2-2004 έγγραφο της Διευθύνσεως Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ προς την ΕΥΠΕ). Εξ άλλου, όπως προκύπτει από το επισυναφθέν στην Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου σχέδιο ΜΠΕ - 4δ, υπό τον τίτλο «Χρήσεις γης προτεινόμενης χάραξης», με κλίμακα 1:50.000, η προτεινόμενη όδευση της περιμετρικής οδού Καλαμάτας ακολουθεί την ζώνη που καταλαμβάνει η πρόβλεψη του ΓΠΣ Καλαμάτας για την υλοποίηση του περιφερειακού δακτυλίου της πόλεως. Επομένως, ο ως άνω λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι η επίμαχη χάραξη δεν αφίσταται από τις γενικές κατευθύνσεις του ΓΠΣ Καλαμάτας.

7. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι κατά παράβαση της αρχής της αναλογικότητας επελέγη με την προσβαλλόμενη πράξη τρόπος χάραξης της οδού δια της δομημένης ιδιοκτησίας των αιτούντων, ενώ η οδός θα μπορούσε να διέλθει από αδόμητα, βορειότερα ευρισκόμενα, αγροτεμάχια, ιδιοκτησίας άλλων προσώπων. Προβάλλεται, επίσης, ότι με την επιλεγείσα χάραξη αποκόπτεται η οικία των αιτούντων από την πηγή υδρεύσεώς της, που είναι μία γειτονική γεώτρηση, και δυσχεραίνεται η πρόσβαση στην οικία, ενώ θα μπορούσε να υιοθετηθεί η μέθοδος cut and cover, με ταπείνωση της οδού κατά 9 μέτρα στο συγκεκριμένο σημείο. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί προεχόντως διότι δεν προβάλλεται ούτε αποδεικνύεται από τους αιτούντες ότι οι τυχόν εναλλακτικές αυτές δυνατότητες ετέθησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο υπ' όψιν της Διοικήσεως κατά την διάρκεια της διαδικασίας εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων του έργου, ώστε να είναι δυνατή η εξέταση και η από τεχνικής πλευράς αντιμετώπιση του εφικτού της υιοθετήσεώς τους. Εξ άλλου, όπως εξετέθη στην προηγουμένη σκέψη, η ακριβής χάραξη της οδού έγινε κατόπιν ειδικής και ενδεδειγμένης εξετάσεως των σχετικών δεδομένων, κατά της οποίας δεν προβάλλεται συγκεκριμένη αιτίαση. Λαμβανομένου δε υπ' όψιν ότι ο σχεδιασμός μεγάλου οδικού έργου υπόκειται, από την φύση του, σε κανόνες ευθύγραμμης χάραξης και ειδικής κατασκευής που δεν μπορεί να προσαρμόζονται στα δεδομένα και τις αλληλοσυγκρουόμενες ανάγκες ατομικών ιδιοκτησιών, από τις οποίες ορισμένες αναποφεύκτως θίγονται, η εκτίμηση της Διοικήσεως για τον ακριβή τρόπο χάραξης της οδού, εφ' όσον είναι, κατ' αρχήν, αιτιολογημένη και δεν παρίσταται ως προϊόν πλάνης περί τα πράγματα, δεν υπόκειται σε περαιτέρω ακυρωτικό έλεγχο.
8. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι ο επιλεγείς τρόπος χάραξης της οδού παραβιάζει, για τους εκτεθέντες στην προηγουμένη σκέψη λόγους, και το άρθρο 8 της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ), διότι με την διέλευση της οδού σε επαφή με την κατοικία των αιτούντων και την μη επιλογή άλλης οδεύσεως θίγεται το δικαίωμα τους στην ιδιωτική ζωή και το απαραβίαστο της κατοικίας, που

κατοχυρώνεται με την εν λόγω διάταξη. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει, κατά τα εκτεθέντα στην προηγουμένη σκέψη, να απορριφθεί προεχόντως διότι οι αιτούντες δεν προέβαλαν κατά την διοικητική διαδικασία ούτε απέδειξαν αλλ' ούτε προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου ότι ήταν τεχνικώς εφικτή άλλη χάραξη της οδού, που να μην θίγει το αγροτεμάχιο επί του οποίου έχει ανεγερθεί, εκτός άλλωστε, σχεδίου πόλεως, η οικία τους ούτε άλλες κατοικίες, ταυτοχρόνως δε να εξυπηρετεί τον σκοπό χάραξης ευθύγραμμου οδικού άξονα και να συμβιβάζεται με τις ειδικές κατασκευαστικές απαιτήσεις και προδιαγραφές του.

9. Επειδή, κατόπιν τούτων, η κρινομένη αίτηση πρέπει να απορριφθεί και να γίνει δεκτή η παρέμβαση.