

ΣΤΕ 3681/2010 [Νόμιμη Ε.Π.Ο. τμήματος του αυτοκινητόδρομου Τρίπολης-Καλαμάτας]

Περίληψη

-Το ΓΠΣ περιέχει απλώς πρόβλεψη για την κατεύθυνση της κυκλοφοριακής αρτηρίας της πόλης και την τοποθέτηση των κόμβων οδικών συνδέσεων και όχι ακριβή προσδιορισμό της θέσης και της μορφής της οδού στην όλη διαδρομή της και στα επί μέρους τμήματά της. Η επίμαχη χάραξη δεν αφίσταται από τις γενικές κατευθύνσεις του ΓΠΣ Καλαμάτας και συνεπώς δεν στοιχειοθετείται πλημμέλεια της ΕΠΟ.

-Λόγος ακυρώσεως ότι δεν τηρήθηκε η διαδικασία δημοσιοποίησης της προσβαλλομένης ΕΠΟ προβάλλεται αλυσιτελώς, δεδομένου ότι η μη τήρηση της ενλόγω διατύπωσης δεν επηρεάζει την νομιμότητα της προσβαλλομένης πράξης.

-Στα μεγάλα οδικά έργα, από την φύση τους, η ειδική αιτιολόγηση της επιλεγείσας χάραξης δεν μπορεί να αφορά κάθε συγκεκριμένο σημείο του έργου, αλλά μόνον τα βασικά χαρακτηριστικά του. Εφ' όσον δε δεν προβάλλεται ούτε προκύπτει ότι κατά την διαδικασία έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων είχαν προταθεί συγκεκριμένες ισοδύναμες εναλλακτικές λύσεις, που δεν εξετάστηκαν, απαραδέκτως προβάλλονται αιτιάσεις αναγόμενες στην αιτιολόγηση επί μέρους στοιχείων και σημείων της επιλεγείσας όδευσης.

-Δεν απαγορεύεται άνευ ετέρου η χάραξη οδού σε γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας ή δια μέσου οικισμών. Ενπροκειμένω έχουν πάντως προβλεφθεί και όρος για τον κατά το δυνατόν περιορισμό της φθοράς της καλλιεργούμενης γης, καθώς και όροι για την αποκατάσταση της επικοινωνίας των κατοίκων, εκατέρωθεν της οδού με την κατασκευή πεζογεφυρών και διαβάσεων.

Πρόεδρος: *Κ. Μενουδάκος*

Εισηγητής: *Αθ. Ράντος*

Δικηγόροι: *Β. Κουλούρη, Κ. Βαρδακαστάνης, Β. Κορμπή, Ε. Τροβά*

Βασικές σκέψεις

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση α) της υπ' αριθ. ΑΠ

- 122004/13-7-2004 κοινής αποφάσεως (κυα) των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Πολιτισμού, με την οποία ενεκρίθησαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου «Αυτοκινητόδρομος Τρίπολης - Καλαμάτας, τμήμα Τσακώνα - Καλαμάτα», β) της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου και γ) της υπ' αριθ. πρωτ. 112095/22-11-2000 αποφάσεως του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ, με την οποία προενεκρίθη η χωροθέτηση του οδικού τμήματος παρακάμψεως Καλαμάτας του υπό στοιχ. α) οδικού έργου. Στην δίκη παρεμβαίνουν υπέρ του κύρους των προσβαλλόμενων πράξεων με χωριστά δικόγραφα ο Δήμος Καλαμάτας και η εταιρεία «Μ. ΑΕ».
3. Επειδή, οι αιτούντες, φερόμενοι, κατά τα προσκομισθέντα στοιχεία, ως κάτοικοι και ιδιοκτήτες ακινήτων στην περιοχή διελεύσεως του επιμάχου οδικού άξονα, με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινομένη αίτηση, ομοδικούν δε παραδεκτώς, εφ' όσον επί πλέον προβάλλουν κοινούς λόγους ακυρώσεως, ερειδόμενους στην αυτή νομική και πραγματική βάση. Εξ άλλου, με έννομο συμφέρον και εν γένει παραδεκτώς ασκείται η παρέμβαση τόσο του Δήμου Καλαμάτας, εντός της διοικητικής περιοχής του οποίου διέρχεται η εν λόγω οδός, όσο και της εταιρείας Μ. ΑΕ, η οποία έχει ανακηρυχθεί ανάδοχος μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας του επίμαχου έργου, είναι δε από την άποψη αυτή αδιάφορο το γεγονός ότι η εταιρεία συνεστήθη μετά την έκδοση της προσβαλλομένης πράξεως, εφ' όσον, πάντως, ήταν συνεστημένη κατά τον χρόνο ασκήσεως της παρεμβάσεως και συζητήσεως της υποθέσεως (βλ. ΣτΕ Ολομ. 2173/2002, 258/2004 κ.ά.).
4. Επειδή, απαραδέκτως προσβάλλεται με την κρινομένη αίτηση η εκπονηθείσα από ιδιωτικά μελετητικά γραφεία μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, διότι δεν αποτελεί διοικητική πράξη. Ομοίως απαραδέκτως προσβάλλεται η υπό στοιχ. γ) προέγκριση χωροθετήσεως τμήματος του έργου, προεχόντως διότι η πράξη αυτή είχε παύσει να ισχύει πριν από την άσκηση της αιτήσεως ακυρώσεως, διότι είχε αντικατασταθεί με την υπ' αριθ. ΑΠ 137965/29-12-2003 απόφαση του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ, με την οποία διατυπώθηκε, βάσει των διατάξεων του νόμου 3010/2002, όπως εν τω μεταξύ ίσχυσαν, θετική γνωμοδότηση για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση του όλου οδικού έργου, το οποίο αφορά η προσβαλλομένη πράξη εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων.
5. 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 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. Η εν λόγω μελέτη πρέπει να ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις του νόμου και να έχει επιστημονικώς επαρκές περιεχόμενο, που να επιτρέπει στα αρμόδια διοικητικά όργανα να διακριβώνουν και να αξιολογούν τους κινδύνους και τις συνέπειες του έργου, πρέπει δε να περιέχει και εξέταση εναλλακτικών λύσεων. Στην ομάδα 1η (Έργα οδοποιίας) του άρθρου 3 της κατ' εξουσιοδότηση του εν λόγω νόμου εκδοθείσης κοινής υπουργικής απόφασης (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 ριθρου 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.
6. 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 συνάντησή 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.
 7. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι, κατά παράβαση των προβλέψεων του ΓΠΣ Καλαμάτας, που εγκρίθηκε με την υπ' 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. Όπως, όμως, προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το ΓΠΣ Καλαμάτας, στο πλαίσιο

εξυπηρετήσεως 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 τηρήσεως 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 - 46, 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. Για τον αυτό λόγο πρέπει να απορριφθεί και ο συναφώς προβαλλόμενος λόγος ακυρώσεως, ότι η επιλογή της θέσεως των προβλεπόμενων κόμβων οδικής συνδέσεως δεν έγινε μετά απο εκπόνηση ειδικής προς τούτο τεχνικής μελέτης αλλά έγινε χωρίς να ληφθεί υπ! όψιν η αναθεώρηση του ΓΠΣ της περιοχής.

8. Επειδή, προβάλλεται ως λόγος ακυρώσεως, ότι με την προσβαλλόμενη πράξη δεν προβλέπονται οι αναγκαίοι για την προστασία του περιβάλλοντος όροι και δεσμεύσεις για τον ανάδοχο του έργου, αλλά μόνον γενικόλογες παραινέσεις για περιβαλλοντική προστασία. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι με την πράξη, σε συνδυασμό με τις προβλέψεις της ΜΠΕ, τάσσονται οι κατά την εκτίμηση της Διοικήσεως αναγκαίοι δεσμευτικοί περιβαλλοντικοί όροι, τόσο για το στάδιο της

- κατασκευής, όσο και για το στάδιο της λειτουργίας του έργου.
9. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι κατά παράβαση των ορισμών του ν. 1650/1986 και της κυα 75308/5512/1990 (Β' 691) δεν τηρήθηκε η κατά τις διατάξεις αυτές διαδικασία δημοσιοποίησης της προσβαλλομένης κυα μετά την έκδοσή της. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελώς προβαλλόμενος, δεδομένου ότι η τυχόν μη τήρηση της διατυπώσεως αυτής δεν επηρεάζει την νομιμότητα της προσβαλλομένης πράξεως (ΣτΕ Ολομ. 3520/2006 κ.ά.).
 10. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι παρά τον νόμο δεν μετέσχον στην επιστημονική ομάδα, που εξεπόνησε την ΜΠΕ, «ομάδες ειδημόνων επιστημόνων, συγκεκριμένων ειδικοτήτων, όπως αυτοί που θ' αξιολογούσαν τις επιπτώσεις στην βλάστηση, την ενδεδειγμένη μεταφύτευση, την προστασία της πανίδας». Ο λόγος αυτός ακυρώσεως, αορίστως άλλωστε προβαλλόμενος, πρέπει να απορριφθεί, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η μελέτη συνετάγη από γραφείο συμβούλων περιβαλλοντικών μελετών, εγγεγραμμένων στο Μητρώο Μελετητών στην κατηγορία 27 (περιβαλλοντικές μελέτες), στην εκπόνησή της συνέπραξαν άνω των δέκα μελετητικών γραφείων, η δε μελέτη περιέχει εξειδικευμένη αναφορά και εκτίμηση των δεδομένων της χλωρίδος και πανίδος της περιοχής, καθώς και των ενδεδειγμένων ενεργειών για την αποτροπή βλάβης της (βλ. σελ.2-6, 4-19 έως 4-21, 6-16 έως 6-24 της ΜΠΕ).
 11. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι μη νομίμως η ΜΠΕ δεν συνοδεύεται από προϋπολογισμό των εργασιών του έργου. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι η εκτίμηση των δαπανών εκτελέσεως του έργου δεν αποτελεί στοιχείο του κατά το άρθρο 4 του ν. 1650/1986 ελαχίστου περιεχομένου της ΜΠΕ.
 12. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι κατά παράβαση των διατάξεων που παρατέθηκαν στην σκέψη 5, δεν έγινε, με την προσβαλλομένη πράξη και την ΜΠΕ που την συνοδεύει εξέταση εναλλακτικών λύσεων ούτε παρατίθεται σ' αυτήν αιτιολογία για την επιλεγείσα χάραξη της οδού, η οποία, κατά τους αιτούντες, έχει πολλαπλές δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από την ΜΠΕ του έργου, το ζήτημα της οδού του αυτοκινητοδρόμου εξετάσθηκε διεξοδικά, με την περιγραφή τεσσάρων εναλλακτικών λύσεων και την επιλογή της προκριθείσης ως βέλτιστης από τεχνικής και περιβαλλοντικής απόψεως, κατόπιν συγκριτικής αξιολογήσεως και τεκμηριωμένης αποκρούσεως των μη επιλεγείσων λύσεων, με βάση, κυρίως, κριτήρια αναγόμενα στην πυκνότητα του οικιστικού ιστού, στην αστάθεια του εδάφους και στην προστασία οικοτόπων (σελ. 2-3 έως 2-4 και 5-1 έως 5-4). Εφ' όσον δε δεν προβάλλεται ούτε προκύπτει ότι κατά την διαδικασία εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων είχαν προταθεί συγκεκριμένες ισοδύναμες εναλλακτικές λύσεις, που κατελείφθησαν

ανεξέταστες, απαραδέκτως προβάλλονται ήδη, και μάλιστα κατά τρόπο γενικό και όχι συγκεκριμένο, αιτιάσεις αναγόμενες στην αιτιολόγηση επί μέρους στοιχείων και σημείων της επιλεγείσης οδούσεως, εν όψει μάλιστα του ότι σε μεγάλα οδικά έργα, από την φύση τους, η ειδική αιτιολόγηση της επιλεγείσης χάραξεως δεν μπορεί να αφορά κάθε συγκεκριμένο σημείο του έργου, αλλά, κατ' αρχήν, μόνον τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού. Ο περαιτέρω, κατά τρόπο άλλωστε γενικό και αναπόδεικτο, προβαλλόμενος λόγος ακυρώσεως ότι δεν προκύπτει ούτε εκτίθεται ειδικώς ο τρόπος προσβάσεως των οχημάτων στον λιμένα και τις νοτιοδυτικές συνοικίες της πόλεως πρέπει να απορριφθεί, διότι το επίμαχο έργο περιορίζεται στην πρόβλεψη κατασκευής οδικών κόμβων συνδέσεως με το αστικό οδικό δίκτυο της περιοχής και δικτύου παραπλεύρων οδών, δεν εκτείνεται δε σε ζητήματα αναγόμενα στον τρόπο λειτουργίας του εσωτερικού αστικού οδικού δικτύου, τα οποία ανάγονται σε αντίστοιχες προβλέψεις του ΓΠΣ της πόλεως, στις γενικές κατευθύνσεις του οποίου, κατά τα εκτεθέντα στην σκέψη 7, προσαρμόζεται το επίμαχο οδικό έργο.

13. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι δεν εξετάσθηκαν προσηκόντως οι γεωλογικές παράμετροι του έργου, με την σύνταξη αντιστοιχών γεωτεχνικών μελετών. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί, δεδομένου ότι στην ΜΠΕ γίνεται αναλυτική περιγραφή των γεωλογικών στοιχείων της περιοχής διελεύσεως της οδικής αρτηρίας (σελ. 4-4 έως 4-12) στην δε ΜΠΕ προσαρτάται και γεωλογικός χάρτης της ευρύτερης περιοχής. Στο δε παράρτημα Γ της ΜΠΕ παρατίθεται η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων ειδικής γεωτεχνικής μελέτης, η οποία συνετάγη τον Ιούλιο 2003 από ιδιωτικό μελετητικό γραφείο για τμήματα της οδού.
14. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι η προσβαλλομένη είναι παντελώς αόριστη ως προς τις ελεγχόμενες διαβάσεις πεζών. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι τα σχετικά στοιχεία περιλαμβάνονται στον πίνακα 5.3.2.1 της ΜΠΕ (σελ. 5-23 και 5-24, βλ. και σελ. 7-8), ενώ έχει διαληφθεί στην προσβαλλομένη πράξη και σχετικός όρος (όρος 515).
15. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι δεν έχει προηγηθεί επαρκής εκτίμηση και αξιολόγηση των υδρολογικών στοιχείων της περιοχής και της ανοχής του αποχετευτικού δικτύου για την παροχέτευση των ομβρίων υδάτων ούτε ελήφθησαν τα αναγκαία μέτρα για την προστασία από τοξικά απόβλητα. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι η ΜΠΕ εντοπίζει και αξιολογεί τα σχετικά ζητήματα (βλ. σελ. 4-10 έως 4-12, 5-8, 5-21, 5-25, 5-76, 5-77, 5-95 έως 5-98, 6-16, 7-1 έως 7-3) προτείνοντας ειδικά προς τούτο μέτρα, τα οποία έχουν περιληφθεί στην προσβαλλομένη πράξη ως περιβαλλοντικοί όροι (όροι δ8, δ11, 518 έως 621, δ27, δ30), κατά της επάρκειας των οποίων δεν προβάλλεται συγκεκριμένη αιτίαση.
16. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι κατά την έκδοση της

- προσβαλλομένης πράξεως δεν εξετάσθηκε με επάρκεια το ζήτημα της ηχορυπάνσεως από την διέλευση των αυτοκινήτων ούτε ελήφθησαν τα προς αντιμετώπιση του αναγκαία μέτρα. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι το ζήτημα εξετάσθηκε ειδικά και αναλυτικά στην ΜΠΕ, η οποία απέδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στην αναλυτική εκτίμηση των ηχητικών οχλήσεων στις παρυφές του υπό εκτέλεση έργου κατά την κατασκευή και την λειτουργία του (βλ. σελ. 5-9 έως 5-19, 5-99 έως 5-104 καθώς και το παράρτημα Β «Θόρυβος - Πίνακας Ακουστικών Μετρήσεων - Αποτελέσματα Προγράμματος Sound Plan») και πρότεινε τα κατά την εκτίμηση της αναγκαία μέτρα, όπως τοποθέτηση ηχοπετασμάτων και ενδεχόμενη σύνταξη μελέτης αντιθορυβικών συστημάτων. (βλ. σελ. 2-8, 6-26, 7-6 έως 7-8). Εξ άλλου, στην προσβαλλομένη πράξη διελήφθησαν αντίστοιχοι όροι (όροι γ και 642 έως 546), κατά της επάρκειας των οποίων δεν προβάλλεται συγκεκριμένη αιτίαση.
17. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι δεν εξετάσθηκε με επάρκεια το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρυπάνσεως και φωτορυπάνσεως της πέριξ περιοχής ούτε ελήφθησαν τα αναγκαία μέτρα. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, δεδομένου ότι το ζήτημα εξετάσθηκε ειδικά και αναλυτικά στην ΜΠΕ, η οποία περιέχει ειδική εκτίμηση για την ποιότητα της ατμόσφαιρας στην εγγύτερη αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του έργου, με την χρήση ειδικού προγράμματος (βλ. σελ. 4-46 έως 4-51, 5-9, 5-25, 5-77, 6-14, 6-15, 7-1 καθώς και το παράρτημα Α1 και Α2 «Αέρια Ρύπανση - Αποτελέσματα Προγράμματος PAL»), καταλήγει δε στο συμπέρασμα ότι η αναμενόμενη ατμοσφαιρική ρύπανση από την λειτουργία του νέου αυτοκινητοδρόμου θα είναι πολύ χαμηλότερη από τα επιτρεπόμενα όρια, ενώ η φωτορύπανση περιορίζεται στον ηλεκτροφωτισμό της περιοχής των ανισόπεδων κόμβων. Εξ άλλου, στην προσβαλλομένη πράξη διελήφθησαν αντίστοιχοι όροι (όροι 634 έως 640), κατά της επάρκειας των οποίων δεν προβάλλεται συγκεκριμένη αιτίαση.
18. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι, παρά τον νόμο, το έργο καταλαμβάνει και γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, με συνέπεια να αλλοιώνεται η μορφή της περιοχής και να διακυβεύεται η επιβίωση των κατοίκων, καταλαμβάνει δε επίσης και περιοχές οικισμών. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως, που, άλλωστε, προβάλλεται κατά τρόπο γενικό, αόριστο και αναπόδεικτο, πρέπει να απορριφθεί, δεδομένου ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν απαγορεύεται άνευ ετέρου η χάραξη οδού σε γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας ή δια μέσου οικισμών, ενώ, πάντως, στην προσβαλλομένη έχει διαληφθεί και όρος (624) για τον κατά το δυνατόν περιορισμό της φθοράς της καλλιεργούμενης γης καθώς και όροι για την αποκατάσταση της εκατέρωθεν της οδού επικοινωνίας των κατοίκων, με την κατασκευή πεζογεφυρών και διαβάσεων (όροι 613 έως 615).

19. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι παρά τον νόμο ο επίμαχος οδικός άξονας διέρχεται δια μέσου αγροτεμαχίων, των οποίων καταργεί την οικοδομησιμότητα, εν όψει των από το π.δ. 209/1998 προβλεπομένων ελαχίστων αποστάσεων κτίσματος από το εθνικό οδικό δίκτυο. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως, που άλλωστε προβάλλεται αορίστως και αναποδείκτως, πρέπει να απορριφθεί, διότι ουδόλως απαγορεύεται από τον νόμο, αλλ'αντιθέτως ενδείκνυται κατ' αρχήν η διέλευση οδικού άξονα από εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή αγροτεμαχίων, η οποία, άλλωστε, από την φύση της, δεν προορίζεται για δόμηση, από τις τυχόν δε συνέπειες διελεύσεως αυτής στην δυνατότητα ανοικοδομήσεως αγροτεμαχίων, δεν δημιουργείται κώλυμα για την χωροθέτηση του οδικού άξονα.
20. Επειδή, προβάλλεται, ως λόγος ακυρώσεως, ότι παρά τον νόμο το έργο διέρχεται εντός των ορίων της προστατευόμενης περιοχής GR 255001 «Φαράγγι και εκβολές Νέδοντα» του δικτύου «Φύση 2000», χωρίς να έχουν εκτιμηθεί οι σχετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως στηριζόμενος σε εσφαλμένη προϋπόθεση, δεδομένου ότι κατά τα εκτιθέμενα στο στοιχ. ε1 της προσβαλλομένης πράξεως, σε συνδυασμό με το μνημονευόμενο στο στοιχ. 17 του προοιμίου έγγραφο, τα όρια της εν λόγω περιοχής έχουν μεταβληθεί και το έργο εκτελείται, πλέον, εκτός των ορίων αυτών.
21. Επειδή, κατόπιν τούτων, η κρινομένη αίτηση πρέπει να απορριφθεί και να γίνουν δεκτές οι παρεμβάσεις.