

ΣΤΕ 570/2012 [Νόμιμη Α.Ε.Π.Ο. έργου της Ιόνιας Οδού]

Περίληψη

-Η διατήρηση και προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας δεν συνεπάγεται απόλυτη απαγόρευση εκτέλεσης οποιουδήποτε έργου και, ως εκ τούτου, δεν αποκλείεται η εκτέλεση βασικών έργων υποδομής, των οποίων η κατασκευή σε συγκεκριμένη περιοχή είναι αναγκαία. Επίσης, δεν επιβάλλεται κατά νόμο απόλυτη απαγόρευση επέμβασης σε περιοχή εντεταγμένη στον κατάλογο Corine, που περιλαμβάνει φυσικούς τόπους με μείζονα περιβαλλοντική σημασία.

-Δεν στοιχειοθετείται πλημμέλεια της ΑΕΠΟ, εφόσον από τους όρους της προκύπτει ότι για τα συνοδά έργα απαιτείται η υποβολή και έγκριση ειδικής τεχνικής μελέτης εφαρμογής, και δεδομένου ότι δεν ήταν αναγκαίο κατά νόμο να περιέχεται στην ίδια τη ΜΠΕ πλήρης περιγραφή και αξιολόγηση των επιπτώσεων του συνόλου των συνοδών έργων. Για την εκτέλεσή τους επιβάλλεται, σε κάθε περίπτωση, να τηρηθούν οι προβλεπόμενες από το νόμο ουσιαστικές και διαδικαστικές προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων και η τήρηση της διαδικασίας έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, αν πρόκειται για το έργο υποκείμενο κατά νόμο αυτοτελώς στη διαδικασία αυτή.

-Έχει ληφθεί μέριμνα για την προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Αλικύρνας, ενόψει και των σχετικών παρατηρήσεων των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού. Νομίμως δε προβλέπεται με την προσβαλλόμενη απόφαση η μετατόπιση του άξονα της οδού στη συγκεκριμένη θέση ως εναλλακτική λύση για την προστασία αρχαιοτήτων. Η μετατόπιση επιτρέπεται στο αναγκαίο μέτρο για τη διαφύλαξη μνημείων που τυχόν θα αποκαλυφθούν στη συγκεκριμένη θέση και, πάντως, δεν είναι δυνατόν να επιφέρει ουσιώδη μεταβολή της χάραξης της οδού, για την οποία θα ήταν αναγκαία η τήρηση της διαδικασίας εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

-Εφόσον ο επίμαχος αυτοκινητόδρομος αποτελεί τμήμα του Δυτικού Άξονα, ο οποίος προβλέπεται από Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού ως τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η χάραξη του αυτοκινητόδρομου αντίκειται στις πολεοδομικές διατάξεις που διέπουν τον οικισμό Αγίου Θωμά, χωρίς να προσδιορίζεται ειδικότερα ο παραβιαζόμενος πολεοδομικός κανόνας, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

-Εφόσον παρακείμενο ρέμα δεν επηρεάζεται από την κατασκευή της οδού, δεν ήταν αναγκαία η οριοθέτησή του πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης ΑΕΠΟ.

Πρόεδρος: Κ. Μενουδάκος

Εισηγητής: Αντ. Ντέμσιος

Δικηγόροι: Σπ. Βλαχόπουλος, Χρ. Διβάνη, Π. Αθανασόπουλος, Π. Δημόπουλος, Δ. Μέλισσας

Βασικές σκέψεις

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της 142128/25.7.2005 κοινής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, και Πολιτισμού, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου «Ιόνια Οδός: Αντίρριο - Κεφαλόβρυσο (Νότιο Άκρο Παράκαμψης Αγρινίου)».
3. Επειδή, οι αιτούντες, οι οποίοι φέρονται ως κύριοι ακινήτων εντός και εκτός του οικισμού Αγίου Θωμά Μεσολογγίου, πλησίον του οποίου διέρχεται βάσει της νέας χάραξης η Ιονία Οδός και συγκεκριμένα το τμήμα Αντίρριο - Νότιο Άκρο Παράκαμψης Αγρινίου, το οποίο αφορά η προσβαλλόμενη πράξη, με έννομο συμφέρον ασκούν την υπό κρίση αίτηση. Παραδεκτώς δε ομοδικούν, εφόσον προβάλλουν κοινούς λόγους ακυρώσεως, στηριζόμενους στην αυτή νομική και πραγματική βάση (βλ. ΣτΕ 2292/2007, 2390/2005, 2315/2002).
4. Επειδή η εταιρεία «.....» που έχει υπογράψει την από 19.12.2006 σύμβαση παραχώρησης της επίμαχης οδού με το Ελληνικό Δημόσιο, η οποία, μάλιστα, έχει κυρωθεί με το άρθρο πρώτο του ν. 3555/2007 (Α' 81), με έννομο συμφέρον παρεμβαίνει υπέρ του κύρους της προσβαλλομένης πράξεως με δικόγραφο που κατατέθηκε την 4.3.2009 αν και η σύμβαση καταρτίστηκε μετά την έκδοση της πράξεως αυτής, δεδομένου ότι το έννομο συμφέρον για την άσκηση παρεμβάσεως δεν απαιτείται να συντρέχει και κατά την έκδοση της προσβαλλομένης πράξεως, αλλά αρκεί ότι υφίσταται κατά το χρόνο ασκήσεως της παρεμβάσεως και κατά το χρόνο συζητήσεως της υποθέσεως, δοθέντος ότι και στην περίπτωση αυτή τυχόν ακυρωτική απόφαση είναι βλαπτική για τον παρεμβαίνοντα (Σ.τ.Ε. Ολομ. [2173/2002](#), [258/2004](#), ΣτΕ 2265/2007).
5. Επειδή, η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε την 25.7.2005 και δεν προκύπτει κοινοποίησή της στους αιτούντες, η δε κρινόμενη αίτηση ακυρώσεως ασκήθηκε την 12.10.2006. Εξάλλου, δεδομένου ότι από τα στοιχεία που προσκόμισε η Διοίκηση δεν προκύπτει συμμετοχή των αιτούντων με οιονδήποτε τρόπο στη διαδικασία εκδόσεως της προσβαλλομένης πράξεως ούτε έναρξη εκτελέσεως του έργου το οποίο αφορά η προσβαλλόμενη πράξη, δεν τεκμαίρεται γνώση της πράξεως αυτής από τους προαναφερομένους σε χρόνο, από τον οποίο η άσκηση της αιτήσεως απέχει περισσότερο του εξηκονθημέρου, ενόψει και του κατά τα ανωτέρω όχι ιδιαιτέρως μεγάλου χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε από την έκδοση της πράξεως, έως την άσκηση της αιτήσεως ακυρώσεως. (πρβλ. ΣτΕ 2805/2002 Ολ., 3488/2003,

3487/2003, 2970/2004).

6. Επειδή, στο άρθρο 24 παρ. 1 του Συντάγματος ορίζεται ότι η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους, το οποίο οφείλει να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος αυτού. Σε συμμόρφωση προς τη συνταγματική αυτή επιταγή εκδόθηκε ο ν.1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος» (Α΄ 160), με τον οποίο θεσπίζονται κανόνες αναφερόμενοι, πλην άλλων, στη διαδικασία και στις προϋποθέσεις για την έγκριση της εγκαταστάσεως δραστηριοτήτων ή πραγματοποιήσεως έργων, από τα οποία απειλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ακολούθησε η έκδοση του νεότερου ν. 3010/2002 (Α΄ 91), με τον οποίο επιδιώκεται η εναρμόνιση των ρυθμίσεων του ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11/EK «για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον» και 96/61/EK «για την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης». Ειδικότερα, με το άρθρο 1 του νόμου αυτού, με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 3 του ν. 1650/1986, προβλέπεται η κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις κατηγορίες, με κριτήριο το είδος και το μέγεθός τους, το είδος και την ποσότητα των εκπεμπομένων ρύπων και άλλων επιδράσεων στο περιβάλλον, τη δυνατότητα να προληφθεί η παραγωγή ρύπων, τον κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος και την ανάγκη επιβολής περιορισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Περαιτέρω στο άρθρο 2 του νόμου αυτού, με το οποίο αντικαθίσταται το άρθρο 4 του ν. 1650/1986, προβλέπονται τα εξής: «1.α. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων ή τη μετεγκατάσταση υφισταμένων, τα οποία έχουν καταταγεί στις κατηγορίες που προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος απαιτείται επίσης για την επέκταση, την τροποποίηση ή και τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων έργων ή δραστηριοτήτων, που έχουν καταταγεί στις παραπάνω κατηγορίες, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. β. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων η Διοίκηση επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς 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. γ. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων 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. δ. Για την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων πρέπει να τηρείται: δα) η διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης του προτεινόμενου έργου ή δραστηριότητας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 6α και 10α και η δημοσιοποίηση της θετικής γνωμοδότησης ή της αρνητικής απόφασης επί της

προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης της αρμόδιας αρχής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 5. δβ) η διαδικασία υποβολής και η αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή Περιβαλλοντικής Έκθεσης, κατά περίπτωση, καθώς και η διαδικασία δημοσιοποίησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5. 2. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για έργα και δραστηριότητες της πρώτης (Α) κατηγορίας απαιτείται υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του συναρμόδιου Υπουργού. Ως συναρμόδιος θεωρείται ο αρμόδιος Υπουργός για το έργο ή τη δραστηριότητα. Εάν από το έργο ή τη δραστηριότητα επέρχονται επιπτώσεις σε αρχαιότητες ή σε δασικές εκτάσεις ή σε γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας ή στην παράκτια ή τη θαλάσσια ζώνη ή σε περίπτωση που το έργο ή η δραστηριότητα αφορά στην εγκατάσταση μονάδας επεξεργασίας αστικών λυμάτων ή στη δημιουργία χώρου επεξεργασίας και διάθεσης απορριμμάτων, τότε η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων γίνεται αντίστοιχα και από τον Υπουργό Πολιτισμού ή Γεωργίας ή Εμπορικής Ναυτιλίας ή Υγείας και Πρόνοιας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου για το έργο ή τη δραστηριότητα Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται η αρμοδιότητα έκδοσης απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για ορισμένα έργα ή δραστηριότητες της πρώτης (Α) κατηγορίας να μεταβιβάζεται στον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων γνωμοδοτούν: α) κατά περίπτωση οι Οργανισμοί που έχουν συσταθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 3 του ν. 2508/1997 (Α'124), του ν. 1515/1985 (Α'18) και του ν. 1561/1985 (Α'148) και β) το οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο β. α. Για νέα έργα και δραστηριότητες ή τη μετεγκατάσταση, τον εκσυγχρονισμό, επέκταση ή τροποποίηση των υφισταμένων, της πρώτης (Α) κατηγορίας, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, απαιτείται μαζί με την αίτηση και η υποβολή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Επί της Προμελέτης αυτής η αρμόδια για έγκριση περιβαλλοντικών όρων αρχή προβαίνει σε προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης που συνίσταται σε γνωμοδότηση ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία, τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά, τη χρήση των φυσικών πόρων, τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα, την παραγωγή αποβλήτων, τη ρύπανση και τις οχλήσεις, καθώς και τον κίνδυνο ατυχημάτων ιδίως από τη χρήση ουσιών ή τεχνολογίας. β. Για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη: αα) Οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της χωροταξικής πολιτικής που προκύπτουν από εγκεκριμένα χωροταξικά ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια ή άλλα σχέδια χρήσεων γης. ββ) Η

περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής, που ενδέχεται να θιγεί από το έργο ή τη δραστηριότητα. γγ) Τα χαρακτηριστικά των ενδεχομένων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως το μέγεθος, η πολυπλοκότητα, η ένταση και η έκτασή τους, ο διασυννοριακός χαρακτήρας τους, η διάρκεια, η συχνότητα και η αναστρεψιμότητά τους. δδ) Τα οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και η εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημόσιου συμφέροντος. εε) Οι θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε μία ευρύτερη περιοχή από εκείνη που επηρεάζεται άμεσα από το έργο ή τη δραστηριότητα. γ. Μετά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης : αα) είτε καλείται ο ενδιαφερόμενος ιδιώτης ή αρμόδιος φορέας να υποβάλει Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, ώστε να ακολουθηθεί η διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να απαιτηθούν πρόσθετα στοιχεία και τεκμηριώσεις για επί μέρους περιβαλλοντικά μέσα ή παραμέτρους, ββ) είτε του γνωστοποιείται ότι δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας όπως προτάθηκε δ ε. Η Διοίκηση, προκειμένου να εγκρίνει περιβαλλοντικούς όρους, μπορεί, κατά το στάδιο της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης οποιασδήποτε πρότασης έργου ή δραστηριότητας, να απαιτήσει την υποβολή περιβαλλοντικής μελέτης ανώτερης κατηγορίας ή υποκατηγορίας και να υπαγάγει το έργο ή τη δραστηριότητα στη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ανώτερης κατηγορίας ή υποκατηγορίας από αυτήν που υπάγεται το έργο ή η δραστηριότητα, αν εκτιμάται ότι θα προκύψουν σοβαρές επιπτώσεις για το περιβάλλον από την πραγματοποίησή του. Αρμόδια προς τούτο είναι η αρχή που αξιολογεί την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και γνωμοδοτεί σχετικά. στ. Προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση δεν απαιτείται στις θεσμοθετημένες βιομηχανικές περιοχές και ζώνες στις βιοτεχνικές περιοχές και πάρκα ... και στις περιπτώσεις που η χωροθέτηση προβλέπεται από νόμο ή εγκεκριμένο χωροταξικό ή πολεοδομικό ή ρυθμιστικό σχέδιο....». Περαιτέρω με την παρ. 10 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι με κοινές υπουργικές αποφάσεις καθορίζονται, μεταξύ άλλων, τα έργα και οι δραστηριότητες της Β΄ κατηγορίας, για τα οποία απαιτείται προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση, καθώς και το περιεχόμενο και οι προδιαγραφές κάθε τύπου προμελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Π.Π.Ε.), Μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) και Περιβαλλοντικής Έκθεσης για κάθε ομάδα έργων ή δραστηριοτήτων. Με το άρθρο 3 του ίδιου νόμου, που αντικατέστησε το άρθρο 5 του ν. 1650/1986, ορίζονται για το περιεχόμενο και τη δημοσιότητα των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων τα εξής: «1. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον: α) Περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας με πληροφορίες για το χώρο εγκατάστασης, το

σχεδιασμό και το μέγεθός του. β) Περιγραφή των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σημαντικά από το προτεινόμενο έργο ή τη δραστηριότητα. γ) Εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. δ) Περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή αποκατάσταση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. ε) Σύνοψη των κύριων εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης. στ) Απλή (μη τεχνική) περίληψη του συνόλου της μελέτης. ζ) Σύντομη αναφορά των ενδεχόμενων δυσκολιών που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της μελέτης. Οι προδιαγραφές και το ειδικότερο περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καθορίζονται με τις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 10β του προηγούμενου άρθρου. 2. Η αρμόδια αρχή πριν από τη χορήγηση της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ξεκινά τη διαδικασία δημοσιοποίησης με τη διαβίβαση στο οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο φακέλου με την Μ.Π.Ε. και τα απαιτούμενα συνοδευτικά της στοιχεία, καθώς και τη γνωμοδότηση της Διοίκησης για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση επί της Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε.) που υποβλήθηκε όπου απαιτείται. Το Νομαρχιακό Συμβούλιο, πριν γνωμοδοτήσει επί του περιεχομένου του φακέλου της Μ.Π.Ε., υποχρεούται να θέτει στη διάθεση του κοινού και των φορέων εκπροσώπησής του το φάκελο για να εκφράσουν τη γνώμη τους. Η διαδικασία και ο τρόπος ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης. 3. Οι αποφάσεις που αφορούν στην έγκριση περιβαλλοντικών όρων, για έργα πρώτης και δεύτερης κατηγορίας, καθώς και οι γνωμοδοτήσεις της Διοίκησης για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση επί των υποβαλλομένων Π.Π.Ε., διαβιβάζονται στο οικείο ή στα οικεία νομαρχιακά συμβούλια προκειμένου να λάβουν γνώση και να ενημερώσουν τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους. Η διαδικασία ενημέρωσης των πολιτών καθορίζεται με την απόφαση της προηγούμενης παραγράφου». Κατ' επίκληση της ανωτέρω παρατιθέμενης παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3010/2002, εκδόθηκε η Κ.Υ.Α. υπ' αριθ. Η.Π. 37111/2021 «Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων των έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 3 του Ν. 3010/2002.» (Β' 1391/29.9.2003). Εξάλλου, με βάση εξουσιοδοτήσεις παρεχόμενες με διατάξεις του νόμου αυτού, αλλά και σε συμμόρφωση με τις ήδη μνημονευθείσες Οδηγίες 97/11/ΕΚ και 96/61/ΕΚ εκδόθηκε η κοινή απόφαση Η.Π. 15393/2332/5.8.2002 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. (Β' 1022/5.8.2002), με την οποία τα έργα και δραστηριότητες που έχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατατάσσονται σε 10 ομάδες, κοινές για

την Α΄ και Β΄ κατηγορία του άρθρου 3 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 ν. 3010/2002 και υποδιαιρούνται στις υποκατηγορίες 1 και 2 για την Α΄ κατηγορία και 3 και 4 για τη Β΄ κατηγορία. Ειδικότερα, η κατασκευή του εθνικού οδικού δικτύου ανήκει στην 1η Ομάδα (Έργα Οδοποιίας)- Κατηγορία 1η -Υποκατηγορία 1η. Τέλος, κατ' επίκληση εξουσιοδοτικών διατάξεων του ίδιου ως άνω νόμου, και ιδίως του άρθρου 2 αυτού, εκδόθηκε η κοινή απόφαση Η.Π. 11014/703/Φ104/14.3.2003 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. (Β΄ 332), με την οποία ορίσθηκε η διαδικασία αφενός προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης (π.π.ε.α.) και αφετέρου έγκρισης περιβαλλοντικών όρων κατά κατηγορία έργων και δραστηριοτήτων.

7. Επειδή, στην προκείμενη περίπτωση, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα εξής: Με την υπ' αριθ. 8876/1748/8.4.1999 απόφαση του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. προεγκρίθηκε η χωροθέτηση του -τμήματος «Αντίρριο-Νότιο Άκρο Παράκαμψης Αγρινίου» της εθνικής οδού «Ιόνια Οδός» βάσει της από τον Αύγουστο 1998 μελέτης προέγκρισης χωροθέτησης. Ακολούθως υποβλήθηκε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) και εκδόθηκε η ήδη προσβαλλόμενη 142128/25.7.2005 κοινή απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Πολιτισμού περί έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του έργου «Ιόνια Οδός: Αντίρριο - Κεφαλόβρυσο (Νότιο Άκρο Παράκαμψης Αγρινίου)». Το επίμαχο έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία αυτοκινητόδρομου για το τμήμα Αντίρριο-Κεφαλόβρυσο και αποτελεί μέρος του Δυτικού Άξονα Β-Ν (Ιόνια Οδός), ο οποίος προβλέπεται στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος που εγκρίθηκε με την απόφαση Α.Π. 25297/2003 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (Β΄ 1470). Όπως προβλέπεται στην προσβαλλόμενη πράξη, το ανωτέρω τμήμα του αυτοκινητοδρόμου έχει συνολικό μήκος 42,660 χλμ. περίπου, η αρχή του αποτελεί τη συνέχεια της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και βρίσκεται βόρεια του οικισμού Αντιρρίου, ενώ το πέρας του βρίσκεται νοτίως του οικισμού Κεφαλόβρυσου, όπου θα συνδεθεί στην υπό κατασκευή παράκαμψη Αγρινίου, θα έχει δε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση εκατέρωθεν κεντρικής νησίδας με διατομή 24,50 μ. Η σύνδεσή του με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο θα πραγματοποιείται μέσω των ανισόπεδων κόμβων Αντιρρίου (χ.θ. 0+000 έως 1+462), Ρίζας (περί την χ.θ. 5+700), Κλόκοβας (χ.θ. 10+310 έως 10+897), Ευηνοχωρίου (χ.θ. 21+726 έως 22+870) και Μεσολογγίου (χ.θ. 26+428 έως 27+438). Στο έργο συμπεριλαμβάνεται το παράπλευρο και κάθετο οδικό δίκτυο, ενώ στον αυτοκινητόδρομο πρόκειται να λειτουργήσουν σταθμοί διοδίων, σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) και κέντρα εκμετάλλευσης συντήρησης (ΚΕΣ).

8. Επειδή, το οδικό δίκτυο, ως ουσιώδες στοιχείο του ορθολογικού χωροταξικού σχεδιασμού, υπόκειται, λόγω της διασυνδέσεως των επί μέρους υποσυστημάτων και της ιεραρχήσεώς τους, σε συνολικό σχεδιασμό βάσει των οικείων νομίμων κριτηρίων, τόσο σε επίπεδο εθνικών ή επαρχιακών οδών, όσο και σε επίπεδο μονάδας τοπικής αυτοδιοικήσεως, όταν πρόκειται για δημοτικές ή κοινοτικές οδούς. Στη διαχείριση περιλαμβάνεται και ο εκσυγχρονισμός του οδικού δικτύου, μεταξύ άλλων, δηλαδή, και η τροποποίησή του με τη διάνοιξη νέας ή την κατάργηση υπάρχουσας οδού προκειμένου τούτο να προσαρμοσθεί προς νέες ανάγκες και απαιτήσεις. Σε κάθε περίπτωση τα κριτήρια σχεδιασμού και διαχειρίσεως του οδικού δικτύου πρέπει να είναι σαφή, εξειδικευμένα, να συνδέονται προς τα υπόλοιπα στοιχεία του χωροταξικού σχεδίου και να ενσωματώνουν την προστασία του φυσικού, οικιστικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε το οδικό δίκτυο να καθίσταται βιώσιμο σύστημα επικοινωνίας. Εξάλλου, σύμφωνα με τις παρατιθέμενες στη σκέψη 6 διατάξεις που εναρμονίζονται με την επιβαλλόμενη από το άρθρο 24 του Συντάγματος και τα άρθρα 2 και 174 παρ. 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και με τις ειδικότερες αρχές της πρόληψης και της προφύλαξης, για την εκτέλεση έργου οδοποιίας του εθνικού ή του επαρχιακού δικτύου απαιτείται προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση και έγκριση περιβαλλοντικών όρων, κατόπιν σχετικής μελέτης, η οποία πρέπει να διαπνέεται από ολοκληρωμένη μακράς προοπτικής προσέγγιση. Κατά συνέπεια, προκειμένης της διανοίξεως νέας ή διαπλατύνσεως υφισταμένης οδού πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις στην ιεράρχηση και λειτουργικότητα των λοιπών τμημάτων του οικείου οδικού δικτύου, ούτως ώστε η νέα οδός, εντασσομένη σ' αυτό, να συναποτελέσει ενιαίο και λειτουργικό σύστημα, καθώς και η μορφολογία και τα εν γένει χαρακτηριστικά της περιοχής και τα γεωσυστήματα που μπορεί να επηρεασθούν. Τούτων έπεται ότι δεν είναι κατά νόμο επιτρεπτές οι αποσπασματικές και μη εντασσομένες σε γενικότερο σχεδιασμό πράξεις διαχειρίσεως του οδικού δικτύου, όπως η διάνοιξη και κατάργηση οδών βάσει μόνον εντετοπισμένων εκτιμήσεων. (ΣτΕ 2125/2009, 2486-7/2006 Ολ., 601/2007, 199/2006, 3076/2004, 995/2002, 2425/2000, 2502/1999, 4033/1998). Περαιτέρω, σύμφωνα με τα ήδη κριθέντα, κατά την άσκηση του ακυρωτικού ελέγχου πράξεων εκδιδομένων κατ' εφαρμογήν της νομοθεσίας για την εκ των προτέρων εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον σχεδιαζομένων έργων, ή δραστηριοτήτων, στον οποίο έλεγχο περιλαμβάνεται και η πλάνη περί τα πράγματα, ο δικαστής εξετάζει, μεταξύ άλλων, αν η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αποτελεί το βασικό μέσο εφαρμογής της απορροούσης από τις ανωτέρω διατάξεις αρχής της προλήψεως και προφύλαξεως, ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις του νόμου και αν το περιεχόμενό της είναι επαρκές ώστε να παρέχεται στα αρμόδια διοικητικά όργανα η δυνατότητα να διακριβώνουν και αξιολογούν τους

- κινδύνους και τις συνέπειες του έργου και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και τις συνταγματικές επιταγές. Παράβαση όμως της συνταγματικής αρχής της αειφορίας μπορεί να ελεγχθεί ευθέως από τον ακυρωτικό δικαστή μόνον αν από τα στοιχεία της δικογραφίας, και με βάση τα διδάγματα της κοινής πείρας, προκύπτει ότι η προκαλούμενη από το έργο ή την δραστηριότητα βλάβη του περιβάλλοντος, είναι μη επανορθώσιμη ή είναι προφανώς δυσανάλογη με το προσδοκώμενο όφελος και έχει τέτοια έκταση και συνέπειες ώστε προδήλως να αντιστρατεύεται την ανωτέρω συνταγματική αρχή (ΣτΕ 2125/2009, 2547/2005 Ολομ., 2889/2002, 613/2002 Ολομ., 3478/2000 Ολομ.).
9. Επειδή, οι αιτούντες υποστηρίζουν ότι η ΜΠΕ είναι ελλιπής διότι η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων περιορίζεται στο τμήμα της Ιόνιας Οδού από το Αντίρριο έως το Κεφαλόβρυσσο και δεν υφίσταται συνολική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθόλο το μήκος της Ιόνιας Οδού. Ο λόγος όμως αυτός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, ναι μεν, κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρου 24 του Συντάγματος και των παρατιθέμενων σε προηγούμενη σκέψη διατάξεων του ν. 1650/1986, για την πραγματοποίηση έργου επιβάλλεται, κατ' αρχήν, η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον του έργου στο σύνολό του και όχι η αποσπασματική εξέταση επιμέρους τμημάτων του, εν προκειμένω, όμως, είναι επιτρεπτή στο πλαίσιο τόσο της προέγκρισης χωροθέτησης όσο και της έγκρισης περιβαλλοντικών επιπτώσεων η εκτίμηση των επιπτώσεων από την κατασκευή και λειτουργία μόνο του συγκεκριμένου τμήματος Αντίρριο - Κεφαλόβρυσσο, μήκους 42,660 χλμ., που αποτελεί μέρος του Δυτικού Άξονα Β-Ν της Ιόνιας Οδού, δεδομένου αφενός ότι η συνολική χάραξη του όλου έργου της Ιονίας Οδού προβλέπεται στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ 25297/2003), με το οποίο τίθενται οι στρατηγικοί στόχοι και κατευθύνσεις, οι ειδικότερες επιλογές για την αναπτυξιακή φυσιογνωμία και εξέλιξη της Δυτικής Ελλάδας, και αφετέρου ότι ο νέος αυτοκινητόδρομος «Αντίρριο - Ιωάννινα», που έχει μήκος 196 χλμ., καλύπτει πολύ ευρεία έκταση της Στερεάς Ελλάδας και της Ηπείρου, η οποία εμφανίζει ποικίλες συνθήκες φυσικού, οικιστικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, οι οποίες, λόγω ακριβώς της ποικιλίας τους απαιτείται να εκτιμηθούν ειδικώς, ως προς τις επιπτώσεις του υπό εκτέλεση έργου σε κάθε συγκεκριμένη περιοχή (πρβλ. ΣτΕ 1759/2002 Ολ.).
10. πειδή, οι αιτούντες υποστηρίζουν ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι ακυρωτέα διότι η μελέτη του έτους 1998, στην οποία στηρίχθηκε η πράξη προέγκρισης χωροθέτησης του έτους 1999 για το επίδικο έργο, δεν είναι πλήρης και περιέχει εσφαλμένα στοιχεία και, συγκεκριμένα, αφενός δεν έχει τα αναγκαία γνωρίσματα της επιστημονικής μελέτης που απαιτείται για τα έργα αυτής της κατηγορίας, αλλά περιέχει συνοπτικό και γενικό κείμενο για το σύνολο του τμήματος της Ιόνιας Οδού από το Αντίρριο έως το Κεφαλόβρυσσο και τη

συμπλήρωση ερωτηματολογίου, στο οποίο προστίθενται γενικές αναπτύξεις χωρίς τεκμηρίωση και παράθεση συγκεκριμένων στοιχείων, χωρίς να εξετάζεται η εναλλακτική λύση της χάραξης της Ιόνιας Οδού βορείως του οικισμού του Αγίου Θωμά και η μηδενική λύση, και αφετέρου στηρίζεται στην εσφαλμένη εκδοχή ότι η χάραξη παρακάμπει βόρεια την κοινότητα του Αγ. Θωμά και διέρχεται σε απόσταση μικρότερη του ενός χιλιομέτρου απόσταση, και ότι δεν θίγεται γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας ούτε προστατευόμενη περιοχή Corine.

11. Επειδή, όπως έχει κριθεί, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 6 και 5 παρ. 1 του ν. 1650/1986, όπως ίσχυαν κατά την έκδοση της πράξης προέγκρισης χωροθέτησης του επίμαχου έργου, συνάγεται ότι πριν από την εκτέλεση νέων έργων και δραστηριοτήτων κατατασσόμενων στην πρώτη (Α) κατηγορία μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας, απαιτείται προέγκριση χωροθέτησης, η οποία πρέπει να στηρίζεται σε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, είναι δε εκτός εξουσιοδοτήσεως η ρύθμιση του άρθρου 8 παρ. 2.1 εδ. δ' της κοινής υπουργικής απόφασης 69269/5387/1990 (Β' 678) κατά το μέρος που αρκείται σε υποβολή απλού ερωτηματολογίου, το περιεχόμενο του οποίου καθορίζεται στον Πίνακα 3 που συνοδεύει την ανωτέρω απόφαση. Εξ άλλου, κατά την έννοια των αυτών διατάξεων, η υποβαλλομένη στην περίπτωση αυτή μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων πληροί τις προϋποθέσεις του νόμου και όταν, ανεξαρτήτως της τυχόν ονομασίας της ως τεχνικής εκθέσεως ή μελέτης, περιέχει τα στοιχεία του κεφαλαίου Ι του ως άνω πίνακα 3, συμπληρούμενα με τα ευθέως απαιτούμενα από το άρθρο 5 παρ. 1 του ν. 1650/1986 στοιχεία, καθώς επίσης και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση των απαντήσεων στα ερωτήματα του κεφαλαίου ΙΙ του αυτού πίνακα, κατά τρόπον ώστε η μελέτη αυτή να έχει ουσιαστικώς τα χαρακτηριστικά επιστημονικής εργασίας με λογική θεμελίωση και τεκμηρίωση των κρίσεων (ΣτΕ 1520/1993 7μ , 1352/1994, 744/1997, 4654/1998, 2394/2002, 2495, 3398/2003 κ.ά.).
12. Επειδή, η μελέτη που υποβλήθηκε το έτος 1998 στο στάδιο της προέγκρισης χωροθέτησης για το επίδικο έργο, εκτός από τις απαντήσεις στο προβλεπόμενο από την παραπάνω κοινή υπουργική απόφαση ερωτηματολόγιο, περιέχει και περιγραφή του έργου και των επιπτώσεών του στο περιβάλλον, τεκμηριωμένη αιτιολογία των απαντήσεων και εξέταση εναλλακτικών λύσεων της χάραξης σε ορισμένα τμήματα του αυτοκινητόδρομου. Με τα δεδομένα αυτά, και ανεξαρτήτως σφαλμάτων που περιέχονται στη μελέτη αυτή, όπως προκύπτει από τη μεταγενέστερη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη πράξη, η ανωτέρω μελέτη προέγκρισης χωροθέτησης έχει, πάντως, τα στοιχεία τεκμηριωμένης επιστημονικής εργασίας, τυχόν δε εσφαλμένες διαπιστώσεις και εκτιμήσεις που περιέχονται στην εργασία αυτή σε σχέση με τα ζητήματα, στα οποία αναφέρονται οι

- ανωτέρω λόγοι ακυρώσεως, δεν επηρεάζουν το κύρος της προσβαλλόμενης πράξης, που στηρίζεται σε νεότερη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, με την οποία εξετάστηκαν τα ζητήματα αυτά, χωρίς να μεταβληθεί κατά τα ουσιαστικά στοιχεία της η Συνεπώς, πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι ο περί του αντιθέτου λόγοι ακυρώσεως.
13. Επειδή, οι αιτούντες υποστηρίζουν ότι η προσβαλλόμενη πράξη και η σχετική ΜΠΕ στηρίζονται σε ανεπίκαιρη πράξη και μελέτη προέγκρισης χωροθέτησης για το συγκεκριμένο έργο διότι η Μελέτη Προέγκρισης Χωροθέτησης συντάχθηκε το έτος 1998, η δε πράξη προέγκρισης χωροθέτησης εκδόθηκε το 1999, ενώ η ΜΠΕ συντάχθηκε το έτος 2005, ύστερα δηλαδή από διάστημα επτά ετών, κατά το οποίο μεταβλήθηκαν σημαντικά τα περιβαλλοντικά δεδομένα.
14. Επειδή, το άρθρο 6 του ν. 3010/2002 προβλέπει ότι «1. Διαδικασίες για την προέγκριση χωροθέτησης ή την έγκριση περιβαλλοντικών όρων που εκκρεμούν μέχρι την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 3 και στην παρ. 10α του άρθρου 4 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαθίστανται με τα άρθρα 1 και 2 του παρόντος νόμου, συνεχίζονται και ολοκληρώνονται ως εξής: α) Διαδικασίες Προέγκρισης Χωροθέτησης: ... β) Διαδικασίες Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων: Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 1650/1986, όπως ίσχυαν πριν την αντικατάστασή τους με τον παρόντα νόμο, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρ. 9 του άρθρου 4 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του νόμου αυτού, οι οποίες εφαρμόζονται και για τις διαδικασίες αυτές. 2. Εκκρεμείς υποθέσεις για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου θεωρούνται εκείνες για τις οποίες έχει υποβληθεί από τον ενδιαφερόμενο φορέα ή ιδιώτη αίτηση, που συνοδεύεται από τα απαιτούμενα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις δικαιολογητικά, στην αρμόδια κάθε φορά υπηρεσία, είτε για προέγκριση χωροθέτησης είτε για έγκριση περιβαλλοντικών όρων. ... 4. Στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση των άρθρων 3, 4 και 5 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαθίστανται με τα άρθρα 1, 2 και 3 του παρόντος νόμου, μπορεί να περιλαμβάνονται μεταβατικές διατάξεις για την προσαρμογή του υφιστάμενου μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου συστήματος προέγκρισης χωροθέτησης ή έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, έργων και δραστηριοτήτων, στο προβλεπόμενο με τις διατάξεις του παρόντος νόμου σύστημα προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης η έγκρισης περιβαλλοντικών όρων». Όπως έχει κριθεί, κατά την έννοια των προπαρατεθεισών διατάξεων, εκκρεμής διαδικασία για την έκδοση της αποφάσεως εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων είναι εκείνη, κατά την οποία είχε υποβληθεί σχετική αίτηση, συνοδευόμενη από τα απαραίτητα κατά νόμον δικαιολογητικά, έως την δημοσίευση αμφοτέρων των κανονιστικών αποφάσεων, οι οποίες προβλέπονται στα άρθρα 3 και 4 παρ. 10α του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκαν, και με τις οποίες συμπληρώθηκε το

- νομοθετικό πλαίσιο της εισαχθείσης με το νέο νόμο διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησεως, δηλαδή έως την 20.3.2003, ημερομηνία δημοσίευσής της δεύτερης από τις προαναφερθείσες κοινές υπουργικές αποφάσεις (ΣΤΕ 3854/2005).
15. Επειδή, στην προκείμενη περίπτωση, η απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης του έργου εκδόθηκε υπό το καθεστώς του ν. 1650/1986, όπως ίσχυε πριν την τροποποίησή του με το ν. 3010/2002, στις 8.4.1999 χωρίς να περιλαμβάνει όρο περί της κατά χρόνον ισχύος της, η δε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων προκειμένου να εκδοθεί η σχετική απόφαση περί έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων υποβλήθηκε στην ΕΥΠΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ με το από 11.3.2005 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΟΑΠ, μετά την έναρξη ισχύος των διατάξεων του ν. 3010/2002 και την έκδοση των υπ' αυτού προβλεπομένων κανονιστικών πράξεων. Με τα δεδομένα αυτά, σύμφωνα με τα εκτεθέντα στην προηγούμενη σκέψη, νομίμως εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη βάσει του νέου αυτού νομοθετικού καθεστώτος. Εξάλλου, εφόσον η από 25.7.2005 προσβαλλόμενη πράξη έγκρισης περιβαλλοντικών όρων εκδόθηκε με βάση μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έτους 2005, με την οποία επανεξετάστηκαν από κάθε άποψη οι επιπτώσεις του έργου στο περιβάλλον και μάλιστα τροποποιήθηκε σε ορισμένες θέσεις η χάραξη της επίμαχης οδού, και δεδομένου ότι δεν προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου ότι έχει επέλθει ουσιώδης μεταβολή της πραγματικής καταστάσεως στην περιοχή κατά το διαρρέυσαν χρονικό διάστημα, ούτε, άλλωστε, επικαλούνται οι αιτούντες κατά τρόπο συγκεκριμένο σχετικά στοιχεία, δεν ήταν κατά νόμο αναγκαία η επανάληψη της διαδικασίας της προέγκρισης χωροθέτησης ή η τήρηση της προβλεπόμενης από τις ήδη ισχύουσες διατάξεις διαδικασίας προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης (πρβλ ΣΤΕ 2608/2005). Συνεπώς, ο περί του αντιθέτου λόγος ακυρώσεως είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.
16. Επειδή, οι αιτούντες ισχυρίζονται ότι η χάραξη της Ιόνιας Οδού, όπως αυτή καθορίζεται με την προσβαλλόμενη πράξη, διέρχεται μέσα από τον οικισμό του Αγίου Θωμά Μεσολογγίου (Χ.Θ. περίπου 28+000 έως 31+000), τον οποίο διχοτομεί, και επιφέρει δυσμενείς συνέπειες για το φυσικό, οικιστικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Περαιτέρω υποστηρίζεται με την κρινόμενη αίτηση ότι δεν εξετάστηκαν εναλλακτικές λύσεις, ούτε η μηδενική λύση και κυρίως δεν εξετάστηκε η χάραξη της Ιόνιας Οδού βορειότερα της υιοθετηθείσας λύσης, στους πρόποδες του όρους Αράκυνθου και έξω από τα όρια του οικισμού του Αγίου Θωμά, ώστε να αποφευχθεί η διάσπαση του εν λόγω οικισμού, η καθαίρεση των κατοικιών των τριών πρώτων εκ των αιτούντων, η ουσιαστική αναίρεση της χρήσης της εξοχικής κατοικίας του τετάρτου εκ των αιτούντων, η καταστροφή του αγροκτήματος του πέμπτου και της έκτης εξ αυτών και η ανεπανόρθωτη βλάβη στα ευαίσθητα στοιχεία του περιβάλλοντος, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, προστατευόμενη περιοχή Corine και ο αρχαιολογικός

χώρος Αλίκυρνας. Συναφώς, υποστηρίζεται επίσης ότι στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εξετάστηκαν μόνο η δυνατότητα σημειακών αποκλίσεων από την προκριθείσα λύση της προέγκρισης χωροθέτησης και η δυνατότητα διατήρησης σε ορισμένα σημεία της υφιστάμενης Εθνικής Οδού Αντιρρίου - Ιωαννίνων, όχι, όμως, στο σημείο που βρίσκεται στο ύψος του οικισμού του Αγίου Θωμά, παρά το ότι το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Μεσολογγίου με τις 108/2005 και 207/2005 αποφάσεις του πρότεινε «να γίνει διέλευση της Ιόνιας Οδού προς Βορρά, στους πρόποδες του όρους Αρακύνθου (δηλαδή βορείως της Αγριλιάς και πολύ βορειότερα του δ.δ. του Αγίου Θωμά) στο τμήμα της από την Αρχαία Καλυδώνα μέχρι την ΒΙΟΧΑΛΚΟ» διότι θεωρήθηκε η πρόταση αυτή ως «ολική λύση στα προβλήματα που δημιουργεί η διέλευση της Ιόνιας Οδού, γιατί έτσι δεν χωρίζεται στα δύο ο ζωτικός χώρος του διευρυμένου Δήμου Μεσολογγίου», ότι η λύση αυτή προτείνεται και με το 261/13.7.2005 έγγραφο του Δημάρχου Μεσολογγίου προς το ΥΠΕΧΩΔΕ, στο οποίο επισημαίνεται και η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί έκταση που έχει ήδη απαλλοτριωθεί, και ότι το Νομαρχιακό Συμβούλιο Αιτωλοακαρνανίας με την 79/2005 απόφασή του γνωμοδότησε θετικά υπέρ της ΜΠΕ υπό τον απαραίτητο όρο να συμπεριληφθούν οι θέσεις και οι προτάσεις που διατυπώνονται στις σχετικές αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων των εμπλεκόμενων Δήμων. Περαιτέρω, οι αιτούντες προβάλλουν ότι με την προσβαλλόμενη πράξη θίγεται το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα ιδιοκτησίας τους διότι από τα στοιχεία του φακέλου δεν προκύπτει ότι η στέρηση του ακινήτου τους είναι απολύτως αναγκαία για την κατασκευή της Ιόνιας Οδού και ότι, εφόσον δεν εξετάστηκαν εναλλακτικές δυνατότητες χάραξης της Οδού, παραβιάζονται η αρχή της αναλογικότητας και τα άκρα όρια της διακριτικής ευχέρειας της διοίκησης, η δε προσβαλλόμενη πράξη είναι αναιτιολόγητη, δεδομένου μάλιστα ότι η ΜΠΕ, για άλλα σημεία της χάραξης, προέκρινε λύσεις που δεν θίγουν οικισμούς, κατοικίες, αλλά ούτε ακάλυπτους χώρους βιομηχανικών μονάδων. Για τη θεμελίωση των παραπάνω λόγων ακυρώσεως, υποστηρίζεται ότι το έτος 2001 το Τμήμα Μελετών Μεγάλων Έργων Δυτικής Ελλάδος του ΥΠΕΧΩΔΕ με το 564/ΜΣ740/18.5.2001 έγγραφό του πληροφόρησε τον δεύτερο εκ των αιτούντων ότι η Ιόνια Οδός δεν θα διέλθει από το ακίνητό του, ότι με βάση το έγγραφο αυτό οι δύο πρώτοι εκ των αιτούντων προχώρησαν στην αγορά του ακινήτου και στην έκδοση της 205/2003 οικοδομικής άδειας και ότι από το παραπάνω έγγραφο προκύπτει ότι με την προσβαλλόμενη πράξη και την ΜΠΕ μεταβλήθηκε η χάραξη της Ιόνιας Οδού στο ύψος της οικίας των δύο πρώτων εκ των αιτούντων σε σχέση με την προέγκριση χωροθέτησης του 1999 χωρίς καμία αιτιολογία. Εξάλλου, προβάλλεται παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος και της αρχής της αναλογικότητας, υπέρβαση των ορίων της διακριτικής ευχερείας της Διοίκησης και έλλειψη αιτιολογίας διότι η διέλευση του αυτοκινητοδρόμου από το μέσο του οικισμού του Αγίου Θωμά έχει ως αποτέλεσμα να θίγεται το

ανθρωπογενές περιβάλλον του οικισμού και, όπως επισημαίνεται στην 1050/2.6.2005 γνωμοδότηση της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ν.Α. Αιτωλοακαρνανίας, να απομονώνεται το βόρειο τμήμα του, δεδομένου, μάλιστα, ότι η ΜΠΕ, με το σκεπτικό της αποφυγής διέλευσης του αυτοκινητόδρομου από το μέσο του παρακείμενου οικισμού της Αγριλιάς, προέκρινε διαφορετική λύση, δηλαδή τη χάραξη της Οδού βόρεια του εν λόγω οικισμού.

17. Επειδή, στο από 1.6.2005 έγγραφο του Τμήματος Γεωλογικών, Εδαφοτεχνικών και Περιβαλλοντικών Μελετών της Δ/σης Μελετών Έργων Οδοποιίας προτείνεται, ως προς το τμήμα χ.θ. 26+100 έως χ.θ. 30+000, να εξετασθεί η δυνατότητα μετατόπισης του άξονα της χάραξης νοτιοδυτικότερα, δηλαδή εντός του οικισμού, «έτσι ώστε η οδός να διέρχεται από τους δύο λόφους των φωτ. 59, 60, 61 χωρίς να τέμνει τους πρόποδες τους, λαμβανομένου υπόψη ότι για τον ένα εξ αυτών (λόφος αρχαίας Αλίκυρνας) υπάρχει σχετική παρατήρηση της Γεν. Δ/σης Αρχαιοτήτων του Υπ. Πολιτισμού (έγγραφο Φ666/ΣΤ/13623/16.12.2003): '... Δεν θα πρέπει να θιγεί το ανάγλυφο στους πρόποδες των λόφων αυτών για λόγους αισθητικής προστασίας τους ...'. Σε περίπτωση που η μετατόπιση δεν είναι δυνατή να κατασκευασθούν cut και cover στη θέση των αμφίπλευρων ορυγμάτων (χ.θ. 28+200 έως χ.θ. 28.700, χ.θ. 29+800 έως χ.θ. 30+000) για την επικάλυψη των οποίων θα χρησιμοποιηθούν τα υλικά εκσκαφής, ώστε οι λόφοι να αποκατασταθούν στην προτεραία μορφή τους». Περαιτέρω, στην παρ. ε1 της προσβαλλομένης μνημονεύονται οι προστατευόμενες ζώνες στην περιοχή και αναφέρεται ότι το όρος Αράκυνθος και τα Στενά Κλεισούρας περιλαμβάνονται στο δίκτυο NATURA 2000 (κωδικός GR 2310010) και στον κατάλογο CORINE (κωδικός A00010050). Αντίστοιχη αναφορά περιέχεται και στη σελ. 4-59 της ΜΠΕ, στο δε από 11.12.2006 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΟΑΠ αναφέρεται ότι η μετακίνηση του αυτοκινητόδρομου ανάντι του οικισμού δημιουργεί λόγω του αναγλύφου του εδάφους υψηλά ορύγματα και επιχώματα και μεγαλύτερη ζώνη κατάληψης. Εξάλλου, στην παρ. 2.1.2 της ΜΠΕ εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις και ως προς τον προβλεπόμενο κατά την προέγκριση χωροθέτησης άξονα ΛΑ και σημειώνονται τα τμήματα, στα οποία έχει μεταβληθεί η χάραξη του άξονα αυτού, όπως μεταξύ των χ.θ. 31+700 έως 33+400 προκειμένου να αποτραπεί η διέλευση μέσω του οικισμού Αγριλιάς, και στα οποία δεν περιλαμβάνεται το τμήμα που βρίσκεται στο ύψος του οικισμού Αγίου Θωμά, στο δε κεφάλαιο 6 της ΜΠΕ εξετάζεται η μηδενική λύση. Περαιτέρω με το από 15.2.2007 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΟΑΠ διευκρινίζεται ότι η λύση που προκρίθηκε κατά τη φάση χωροθέτησης περιελάμβανε τη διέλευση της Ιόνιας οδού από το μέσο του οικισμού (σχέδιο 2-3 ΜΠΧ), η δε ΜΠΕ εξέτασε τη μετατόπιση του άξονα βορειότερα προκειμένου να αποτραπεί η διάσπαση του οικισμού και ότι διάσπαρτες κατοικίες σχεδόν με την ίδια πυκνότητα υπάρχουν και βορειότερα του ορίου του οικισμού. Τέλος, με το από 18.5.2001 έγγραφο της Ειδικής

Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων - Μεγάλων Έργων Δυτικής Ελλάδος προς τον δεύτερο αιτούντα αποσαφηνίζεται ότι η εμφανιζόμενη σε αναγνωριστική μελέτη χάραξη είναι ενδεικτική της ζώνης διέλευσης του αυτοκινητόδρομου και όχι η οριστική θέση της, η οποία «θα προκύψει κατά την εκπόνηση των επόμενων μελετητικών σταδίων, αφού συνεκτιμηθούν και άλλοι παράγοντες (προτάσεις παραχωρησιούχου, αρχαιολογικές περιοχές, περιβαλλοντικοί όροι, ασφάλεια και εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας κλπ)». Με τα ανωτέρω δεδομένα, οι προαναφερόμενοι λόγοι ακυρώσεως, με τους οποίους προβάλλεται παράλειψη να εξεταστούν εναλλακτικές λύσεις ως προς τη χάραξη της οδού στην περιοχή του οικισμού Αγίου Θωμά, ανεπίτρεπτη τροποποίηση της προβλεπόμενης στην προέγκριση χωροθέτησης χάραξης της οδού, παραβίαση του δικαιώματος ιδιοκτησίας των αιτούντων, παράβαση της αρχής της αναλογικότητας, υπέρβαση των άκρων ορίων της διακριτικής ευχέρειας της διοίκησης και αναιτιολόγητο της προσβαλλόμενης απόφασης, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι.

18. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση προβάλλεται ως λόγος ακυρώσεως παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος διότι η χάραξη της επίμαχης οδού διέρχεται από γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας και προκαλεί βλάβη στο ευαίσθητο αυτό περιβαλλοντικό στοιχείο, χωρίς να προκύπτει ότι η βλάβη αυτή του περιβάλλοντος ήταν απολύτως αναγκαία και αναπόφευκτη για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου και χωρίς να προβλέπεται οποιοδήποτε μέτρο άμβλυνσης των δυσμενών επιπτώσεων.
19. Επειδή, όπως έχει κριθεί, φυσικό περιβάλλον, που εμπίπτει στην προστασία του άρθρ. 24 παρ. 1 του Συντάγματος, αποτελούν όχι μόνον τα φυσικά οικοσυστήματα αλλά και τα τεχνητά, ιδίως δε η γεωργική γη, της οποίας η διατήρηση και ορθή διαχείριση είναι ουσιώδης όρος της βιώσιμης ανάπτυξης διότι αποτελεί την αναντικατάστατη βάση του ανθρωπογενούς παραγωγικού συστήματος. Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο προκειμένου περί της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας, της οποίας η διατήρηση και προστασία επιβάλλεται κατ' αρχήν από την συνταγματικώς κατοχυρωμένη αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης (ΣτΕ 3181/2004, 3698/2000 7μ., Π.Ε. 213/ 1999). Η προστασία, όμως, αυτή δεν συνεπάγεται απόλυτη απαγόρευση εκτέλεσης οποιουδήποτε έργου σε εκτάσεις γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και, ως εκ τούτου, δεν αποκλείεται καταρχήν η εκτέλεση βασικών έργων υποδομής, των οποίων η κατασκευή σε συγκεκριμένη περιοχή παρίσταται αναγκαία. Εξάλλου, το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος (ΥΑ ΑΠ 25297/2003) προβλέπει στο άρθρο 3, Κεφ. Γ1 «Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης», περ. ε', ότι «Εφαρμογή πολιτικών χωρικής διαφοροποίησης και αναβάθμισης των κρίσιμων ζωνών στον ενδοπεριφερειακό χώρο (ορεινός, αγροτικός, παράκτιος χώρος) Προτείνεται: ... Ολοκληρωμένη ανάπτυξη του αγροτικού χώρου με προώθηση πολιτικών προστασίας της γεωργικής γης (κατά προτεραιότητα

στις πεδινές περιοχές με μεγάλες πιέσεις), αναδιάρθρωση των καλλιεργειών, ανάπτυξη της εντατικής γεωργίας και της κτηνοτροφίας με σταδιακή ενίσχυση των περιβαλλοντικά φιλικότερων μορφών αγροτικής παραγωγής. ...». Επίσης, στο ίδιο άρθρο, στο Κεφ. Γ3 «Χωροταξική Οργάνωση», περ. Γ.3.6.1 «Πρωτογενής Τομέας», προβλέπεται η προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του γεωργικού προϊόντος (βελτίωση- εκσυγχρονισμός υποδομών, αναδιάρθρωση καλλιεργειών) κατά προτεραιότητα στις βασικές γεωργικές εκτάσεις της περιφέρειας (ευρύτερη περιοχή Μεσολογίου, Αγρινίου, παράκτια ζώνη νομού Ηλείας, λοιπές παράκτιες και παραλίμνιες ζώνες της περιφέρειας). ...», σύμφωνα δε με την περ. Γ.3.7 «Προγραμματικά πλαίσια και χωρικές κατευθύνσεις της οικιστικής ανάπτυξης Α και Β κατοικίας», τίθεται ως γενικός στόχος για την οικιστική ανάπτυξη της περιφέρειας, μεταξύ άλλων, η προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας. Περαιτέρω, με το Περιφερειακό αυτό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, στο παραπάνω Κεφ. Γ3 περ. Γ.3.3.1.α. «Οδικές Μεταφορές» προβλέπονται διευρωπαϊκοί άξονες, μεταξύ των οποίων η Ιονία Οδός, καθώς και εθνικοί και βασικοί ενδοπεριφερειακοί οδικοί άξονες, σύμφωνα δε με το Κεφάλαιο Β του ίδιου άρθρου 3 η Ιονία Οδός περιλαμβάνεται μεταξύ των μεγάλων έργων υποδομής της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Τέλος, στη σελ. 4-58 της ΜΠΕ, στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση, αναφέρεται ότι σύμφωνα με τους χάρτες της Διεύθυνσης Γεωργίας της ΝΑ Αιτωλοακαρνανίας σημαντικά τμήματα της χάραξης, τα οποία προσδιορίζονται κατά τρόπο συγκεκριμένο, διέρχονται από περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως γη υψηλής παραγωγικότητας, μεταξύ δε αυτών περιλαμβάνεται και το τμήμα που βρίσκεται στην περιοχή του οικισμού Αγίου Θωμά. Από τους παραπάνω ορισμούς του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος συνάγεται ότι στις κατευθύνσεις χωροταξικής οργάνωσης της Περιφέρειας αυτής περιλαμβάνεται η προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας, δεν αποκλείεται όμως η κατασκευή σε περιοχές, οι οποίες έχουν το χαρακτήρα αυτό, βασικών έργων υποδομής, όπως είναι η Ιονία Οδός. Εξάλλου, από τη σχετική ΜΠΕ προκύπτει ότι κατά την αξιολόγηση των συνεπειών στο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία του επίμαχου αυτοκινητόδρομου, έχει ληφθεί υπόψη και εκτιμηθεί το γεγονός ότι σημαντικά τμήματα της οδού διέρχονται από εκτάσεις γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας, οι οποίες δεν είναι εντοπισμένες σε ορισμένες θέσεις, αλλά καταλαμβάνουν ευρείες περιοχές, αφού, όπως αναφέρεται και στη ΜΠΕ, σημαντικό τμήμα των καλλιεργούμενων εκτάσεων έχει χαρακτηριστεί ως γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας. Ενόψει των ανωτέρω, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο λόγος, με τον οποίο προβάλλεται παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος συνιστάμενη στην επέλευση βλάβης σε γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας.

20. Επειδή, προβάλλεται παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος και αναιτιολόγητο της προσβαλλόμενης απόφασης διότι εγκρίθηκε η κατασκευή του επίμαχου τμήματος της Ιόνιας Οδού στην περιοχή του Αγίου Θωμά που εντάσσεται στην προστατευόμενη περιοχή του προγράμματος Corine, χωρίς να εξεταστεί εάν η λύση αυτή ήταν απολύτως αναγκαία και χωρίς να σταθμιστεί η προκαλούμενη βλάβη με τα προσδοκώμενα οφέλη.
21. Επειδή, όπως προαναφέρθηκε στη σκέψη 17, στην παρ. ε1 της προσβαλλόμενης απόφασης, μνημονεύονται οι προστατευόμενες ζώνες της ευρύτερης περιοχής, μεταξύ των οποίων το όρος Αράκυνθος και τα Στενά Κλεισούρας που εντάσσονται στο δίκτυο NATURA 2000 καθώς και στον κατάλογο CORINE χωρίς να προβλέπονται ειδικότερα μέτρα διότι, όπως αναφέρεται στην επόμενη παρ. ε2, κρίθηκε ότι για την προστασία των περιοχών αυτών αρκούν τα γενικά μέτρα προστασίας της περιοχής που επιβάλλονται με την απόφαση αυτή. Αντίστοιχη αναφορά γίνεται και στις σελίδες 4-48 έως 4-53, 4-58 και 4-59 της ΜΠΕ, στις οποίες περιγράφονται οι περιοχές που υπάγονται στο πρόγραμμα CORINE. Περαιτέρω, στις σελίδες 6-20 έως 6-28 της ΜΠΕ περιέχεται αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου στα ευαίσθητα οικοσυστήματα, τη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής, μεταξύ των οποίων ρητώς αναφέρονται οι ενταγμένες στο πρόγραμμα CORINE περιοχές, αξιολογείται δε και η μηδενική λύση, και στις σελίδες 7-12 έως 7-19 προβλέπονται μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων στα οικοσυστήματα, την χλωρίδα και την πανίδα κατά τη φάση της κατασκευής και κατά τη φάση της λειτουργίας του έργου. Ενόψει των ανωτέρω, και δεδομένου ότι δεν επιβάλλεται κατά νόμο απόλυτη απαγόρευση επέμβασης σε περιοχή εντεταγμένη στον κατάλογο Corine, που περιλαμβάνει φυσικούς τόπους με μείζονα περιβαλλοντική σημασία, ο αναφερόμενος στην προηγούμενη σκέψη λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.
22. Επειδή, σύμφωνα με όσα εκτίθενται στις προηγούμενες σκέψεις, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος και ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι μη νόμιμη λόγω παραβίασης της συνταγματικής επιταγής για την προστασία του περιβάλλοντος, διότι σωρευτικά προκαλεί βλάβη στο ανθρωπογενές περιβάλλον του Αγίου Θωμά, στη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας και στην προστατευόμενη ζώνη Corine.
23. Επειδή, οι αιτούντες υποστηρίζουν ότι η προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων είναι ακυρωτέα, διότι η ΜΠΕ δεν προβαίνει σε συνολική αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε σχέση με τα συνοδά έργα και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους τους.
24. Επειδή, ως προς τα συνοδά έργα η προσβαλλόμενη προβλέπει στην παρ. δ τα ακόλουθα: «2.1 Τα πάσης φύσεως επί μέρους έργα ή δραστηριότητες που αφορούν στη κατασκευή ή λειτουργία του έργου (πχ δανειοθάλαμοι, λατομεία ή χώροι απόληψης αδρανών και άλλων υλικών, μόνιμοι ή προσωρινοί χώροι απόθεσης πλεοναζόντων υλικών, εργοταξιακές εγκαταστάσεις,

σπαστηροτριβεία, εγκαταστάσεις κοκκομετρικού διαχωρισμού, παρασκευής σκυροδέματος ή ασφαλτομίγματος, Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), σταθμοί διοδίων, κτίρια διοίκησης ή άλλες εμπορικές δραστηριότητες) αποτελούν συνοδά έργα του κυρίως έργου και μπορούν να υλοποιηθούν μόνον ύστερα από υποβολή, αξιολόγηση και έγκριση Ειδικής Τεχνικής Μελέτης Εφαρμογής από την ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ. 2.2 Δεν επιτρέπεται η χορήγηση άδειας ή έγκρισης από οποιαδήποτε αρχή ή τον ανεξάρτητο μηχανικό για την υλοποίηση οποιουδήποτε επιμέρους συνοδού έργου, δραστηριότητας ή επέκτασης που δεν περιγράφεται στη ΜΠΕ και ως εκ τούτου δεν καλύπτεται από την παρούσα, για την οποία απαιτείται περιβαλλοντική αδειοδότηση, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, χωρίς προηγουμένως αυτό να έχει εγκριθεί περιβαλλοντικά από την ΕΥΠΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ». Επίσης, η ΜΠΕ, στην παρ. 2.1.3 αυτής αναφέρεται στην ανάγκη εξασφάλισης δανείων υλικών, τόπων απόθεσης και εργοταξιακών χώρων, στα επιμέρους δε κεφάλαια της μελέτης, κατά την εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, περιέχεται αναφορά σε σχετικά συνοδά έργα. Ενόψει των ανωτέρω, ο παρατιθέμενος στην προηγούμενη σκέψη λόγος ακυρώσεως είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, εφόσον από τους προαναφερθέντες όρους της προσβαλλομένης προκύπτει ότι για τα συνοδά έργα απαιτείται η υποβολή και έγκριση ειδικής τεχνικής μελέτης εφαρμογής, και δεδομένου ότι δεν ήταν αναγκαίο κατά νόμο να περιέχεται στην ίδια τη ΜΠΕ πλήρης περιγραφή και αξιολόγηση των επιπτώσεων του συνόλου των συνοδών έργων, για την εκτέλεση των οποίων επιβάλλεται, σε κάθε περίπτωση, να τηρηθούν οι προβλεπόμενες από το νόμο ουσιαστικές και διαδικαστικές προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων και η τήρηση της διαδικασίας έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αν πρόκειται για το έργο υποκείμενο κατά νόμο αυτοτελώς στη διαδικασία αυτή.

25. Επειδή, προβάλλεται ως λόγος ακυρώσεως ότι, αν και διαπιστώνεται με τη ΜΠΕ σοβαρή επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τους θορύβους, τόσο γενικώς όσο και ειδικώς για την περιοχή του Αγίου Θωμά, με τη μελέτη αυτή και την προσβαλλόμενη πράξη προβλέπεται μόνο ότι θα διενεργούνται μετρήσεις για τους θορύβους κατά τη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου και ότι θα εκπονηθούν ειδικές αντιθορυβικές μελέτες και θα ληφθούν αντιθορυβικά μέτρα στο μέλλον, εφόσον κριθεί απαραίτητο, χωρίς να επιβάλλονται εκ των προτέρων συγκεκριμένοι όροι για την αντιμετώπιση του προβλήματος.
26. Επειδή, στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αναλύονται οι επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον (σελ. 6-49 επ.) και, συγκεκριμένα, αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: «6.10 Επιπτώσεις στο Ακουστικό Περιβάλλον. 6.10.1 Φάση κατασκευής. Κατά τη φάση κατασκευής του έργου, οι κύριες πηγές θορύβου αναμένεται να είναι το εργοτάξιο κατασκευής και η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της περιοχής ... Για τις περιοχές των οικισμών θεωρείται ως όριο η τιμή 50 dB(A). Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, ο

εργοταξιακός θόρυβος υπερβαίνει το όριο των 50 dB(A) ακόμα και σε αποστάσεις μεγαλύτερες των 400 m από το έργο... Θα πρέπει βέβαια να τονιστεί ότι οι εν λόγω στάθμες θορύβου από τη λειτουργία του εργοταξίου αντιπροσωπεύουν το δυσμενέστερο σενάριο λειτουργίας, κατά το οποίο όλα τα μηχανήματα του εργοταξίου λειτουργούν ταυτόχρονα. Η φάση λειτουργίας του εργοταξίου έχει παροδικό χαρακτήρα και μπορεί να συνδυαστεί με μέτρα αντιθορυβικής προστασίας πλησίον κατοικημένων τμημάτων... Οι επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον της περιοχής κατά τη φάση κατασκευής του έργου χαρακτηρίζονται ως μέσες, μερικώς αντιμετωπίσιμες, αναστρέψιμες και βραχυχρόνιες.

6.10.2 Φάση λειτουργίας. Το ακουστικό περιβάλλον στην περιοχή μελέτης θα διαμορφωθεί κατά κύριο λόγο από την κυκλοφορία των οχημάτων στην υπό μελέτη οδό. Για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο ακουστικό περιβάλλον πραγματοποιήθηκε μαθηματική προσομοίωση με τη χρήση του προγράμματος «ΟΔΟΣ ΕΜοS». ... Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των υπολογισμών εμφανίζεται υπέρβαση του ορίου των 70 dB(A) σε μέγιστη απόσταση 16,9 m από την άκρη του αυτοκινητοδρόμου κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της οδού. Στο εικοστό έτος λειτουργίας της οδού εμφανίζεται υπέρβαση του ορίου των 70 dB(A) σε μέγιστη απόσταση 34, 7 m από την άκρη του αυτοκινητοδρόμου. ... Στο εικοστό έτος λειτουργίας της οδού παρατηρείται υπέρβαση του ορίου των 70 dB(A) στα τμήματα ... Χ.Θ. 29+050-29+111 (Οικισμός Αγίου Θωμά). Σε απόσταση μέχρι και 31,75 m από την άκρη της οδού εμφανίζεται υπέρβαση του ορίου των 70 dB(A). Θα πρέπει να σημειωθεί όμως ότι, σύμφωνα με τις εκτιμώμενες στάθμες για την υφιστάμενη κατάσταση (βλ. κεφάλαιο 4, πίνακας 4 - 33) ήδη παρουσιάζεται υπέρβαση του ορίου σε αποστάσεις μικρότερες των 40 m από το οδόστρωμα της υφιστάμενης Ε.Ο., η οποία μάλιστα διέρχεται μέσα από περισσότερους οικισμούς... Με βάση τα προαναφερόμενα οι αναμενόμενες επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον, κατά την φάση λειτουργίας του έργου, χαρακτηρίζονται ως μικρές, μερικώς αντιμετωπίσιμες, μη αναστρέψιμες και μακροχρόνιες. ...

6.10.3 Λύση μη - έργο. Στην περίπτωση μη κατασκευής του έργου, η ποιότητα του ακουστικού περιβάλλοντος στην περιοχή μελέτης διαμορφώνεται από την κυκλοφορία οχημάτων στα τμήματα του οδικού δικτύου με την παρούσα μορφή και κυρίως από την Ε.Ο. Νο 5 (Αντίρριο - Ιωάννινα). Έτσι αναμένεται η συνέχιση και της επιβάρυνσης των οικισμών από όπου η υφιστάμενη Ε.Ο. διέρχεται». Εξάλλου, με την προσβαλλόμενη πράξη επιβάλλονται συγκεκριμένα αντιθορυβικά μέτρα ως εξής: «16. Σχετικά με το θόρυβο ο Ανάδοχος κατασκευής του έργου θα πρέπει να συμμορφωθεί προς όλες τις κείμενες διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, θα πρέπει να ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την μείωση στο ελάχιστο των μεγάλων ηχητικών εκπομπών και να εξασφαλιστεί ότι ο θόρυβος και οι δονήσεις θα βρίσκονται εντός των αποδεκτών ορίων κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου.

16.1 Στα τμήματα του έργου που απέχουν λιγότερο από 200 m από όριο

- σχεδίου πόλης, κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση του έργου θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα εγκατάστασης ηχοπετασμάτων, εάν αυτή καταστεί απαιτητή στο μέλλον. 16.2 Απαιτείται η λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση θορύβου κατά τη φάση κατασκευής του έργου κατά μήκος των οικισμών που εμπλέκονται σε αυτό. Θα πρέπει η εκτέλεση θορυβωδών εργασιών (εκτέλεση χωματοργικών εργασιών και χρήση κομπρεσέρ) στην περιοχή των υπόψη οικισμών να απαγορεύεται τις ώρες κοινής ησυχίας. 16.3 Τα εργοτάξια πρέπει να περιβάλλονται με καλαίσθητα περιφράγματα - ηχοπετάσματα τόσο για την μείωση του θορύβου όσο και για την ασφάλεια των διερχόμενων αυτοκινήτων. 16.4 Απαγορεύεται η παραμονή στο χώρο του έργου και η χρησιμοποίηση μηχανημάτων χωρίς το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ περί θορύβου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. γ της παρούσης. Η επιβλέπουσα Υπηρεσία υποχρεούται για τον έλεγχο της τήρησης των παραπάνω». Στην παρ. γ της προσβαλλόμενης πράξης αναφέρονται οι ισχύουσες διατάξεις σχετικά με τις ειδικές οριακές τιμές στάθμης θορύβου και δονήσεων. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν οι δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη δημιουργία θορύβου τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας του έργου και προσδιορίζονται συγκεκριμένα αντιθορυβικά μέτρα, τα οποία περιέχονται, μάλιστα, και στην προσβαλλόμενη απόφαση και των οποίων η τήρηση είναι υποχρεωτική. Συνεπώς, ο παραπάνω λόγος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.
27. Επειδή, προβάλλεται παράβαση της νομοθεσίας για την προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος διότι η χάραξη της Ιόνιας Οδού διέρχεται πλησίον του αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Αλίκυρνας που βρίσκεται στον οικισμό του Αγίου Θωμά, προβλέπεται δε η κατασκευή βαθέος ορύγματος στο λόφο του αρχαιολογικού χώρου και δεν υιοθετούνται από την ΜΠΕ και την προσβαλλόμενη πράξη τα μέτρα που προτείνονται με το Φ666/ΣΤ/13623/16.12.2003 έγγραφο της Στ' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και το έγγραφο ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ39/56253/3220/23.11.1998 της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού, αλλά γίνεται μόνο αόριστη αναφορά για τη λήψη τους στο μέλλον, στην προσβαλλόμενη δε πράξη περιέχεται, μάλιστα, όρος, με τον οποίο παρέχεται δυνατότητα τροποποίησης της χάραξης της Ιόνιας Οδού, χωρίς προηγούμενη εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
28. Επειδή, ενόψει της προέγκρισης χωροθέτησης το Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων του Υπουργείου Πολιτισμού με το από 23.11.1998 έγγραφό του είχε διατυπώσει συγκεκριμένες παρατηρήσεις για τη χωροθέτηση του έργου σε σχέση με τους αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής. Ειδικώς για τη θέση Αλίκυρνα αναφέρεται στο έγγραφο αυτό ότι ο άξονας διέρχεται σε απόσταση από τον αρχαιολογικό χώρο, αλλά για την ηχητική και αισθητική προστασία αυτού ήταν αναγκαίο να τοποθετηθούν ηχοπετάσματα και να γίνει

δενδροφύτευση κατά μήκος της οδού. Επίσης, η Στ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων με το από 18.11.1998 έγγραφό της διατύπωσε αντίστοιχες παρατηρήσεις. Ενόψει της τροποποίησης της χάραξης που προτάθηκε με την Μελέτη Περιβαλλοντικών Όρων που υποβλήθηκε προκειμένου να εκδοθεί πράξη έγκρισης περιβαλλοντικών όρων η ανωτέρω Στ' Εφορεία με το από 16.12.2003 έγγραφό της παρατήρησε ότι τμήμα της οδού διέρχεται πλέον από την περιοχή του λόφου της Αρχαίας Αλίκυρνας (σημερινή θέση Χίλια Σπίτια) και ότι δεν θα πρέπει να θιγεί το ανάγλυφο στους πρόποδες των λόφων αυτών για λόγους αισθητικής προστασίας τους, διατυπώθηκε δε η γνώμη να διέλθει η οδός από το αμέσως χαμηλότερο επίπεδο τμήμα, όπως προέβλεπε η αρχική λύση που είχε προταθεί στο στάδιο της προέγκρισης χωροθέτησης. Η ΛΣΤ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων με το από 30.6.2005 έγγραφό της δεν επαναλαμβάνει την παρατήρηση αυτή σχετικά με τη χάραξη της οδού στην περιοχή της Αλίκυρνας και επισημαίνει απλώς ότι είναι πιθανόν κατά την εκτέλεση του έργου να προκύψει ανάγκη σωστικών ανασκαφών καθώς και ότι είναι απαραίτητη η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων και η δενδροφύτευση κατά μήκος της οδού πλησίον του αρχαιολογικού χώρου της Αλίκυρνας. Εξάλλου, με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων έχει εκτιμηθεί η επίδραση της κατασκευής της επίμαχης οδού στο χώρο της Αρχαίας Αλίκυρνας, ο οποίος δεν έχει οριοθετηθεί, και προβλέπεται η κατασκευή ορύγματος με μέγιστο βάθος 15,6 μ. για τη διέλευση της οδού στη θέση αυτή. Τελικώς, με την προσβαλλόμενη απόφαση προβλέπεται, στον όρο δ3.1, ότι αν εντοπιστούν αρχαιότητες διακόπτονται οι εργασίες και διενεργείται σωστική ανασκαφική έρευνα, επισημαίνεται δε ότι επιβάλλεται ιδιαίτερη μέριμνα κατά την εκτέλεση εργασιών πλησίον των αρχαιολογικών χώρων, στους οποίους περιλαμβάνεται η Αρχαία Αλίκυρνα που μνημονεύεται ρητώς στον όρο αυτό της απόφασης. Στην απόφαση αυτή ορίζεται, επίσης, στον όρο δ28, κατ' επίκληση του ανωτέρω εγγράφου από 16.12.2003 εγγράφου της Στ' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, ότι επιβάλλεται «να εξεταστεί η δυνατότητα μετατόπισης του άξονα της χάραξης νοτιοδυτικότερα, στη χ.θ. 26+100 έως 30+000 χωρίς να θίγονται κτίσματα, έτσι ώστε η οδός να διέρχεται από τους δύο λόφους ... χωρίς να τέμνει τους πρόποδες τους, λαμβανομένου υπόψη ότι για τον ένα εξ αυτών (λόφος Αλίκυρνας) υπάρχει σχετική παρατήρηση της Γεν. Δ/σης Αρχαιοτήτων του Υπ. Πολιτισμού ... Σε περίπτωση που η μετατόπιση δεν είναι δυνατή να κατασκευαστούν cut & cover στη θέση των αμφίπλευρων ορυγμάτων (χ.θ. 28+200 έως 28+700 και 29+800 έως 30+000) για την επικάλυψη των οποίων θα χρησιμοποιηθούν τα υλικά εκσκαφής, ώστε οι λόφοι να αποκατασταθούν». Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι έχει ληφθεί μέριμνα για την προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Αλίκυρνας, ενόψει και των σχετικών παρατηρήσεων των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού. Νομίμως δε προβλέπεται με την προσβαλλόμενη απόφαση η

- μετατόπιση του άξονα της οδού στη συγκεκριμένη θέση ως εναλλακτική λύση για την προστασία αρχαιοτήτων, δεδομένου ότι η μετατόπιση, κατά την προφανή έννοια του όρου αυτού της απόφασης, επιτρέπεται στο αναγκαίο μέτρο για τη διαφύλαξη μνημείων που τυχόν θα αποκαλυφθούν στη συγκεκριμένη θέση και, πάντως, δεν είναι δυνατόν να επιφέρει ουσιώδη μεταβολή της χάραξης της οδού, για την οποία θα ήταν κατά νόμο αναγκαία η τήρηση της διαδικασίας εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Συνεπώς, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι οι περί του αντιθέτου προβαλλόμενοι λόγοι ακυρώσεως.
29. Επειδή, προβάλλεται ως λόγος ακυρώσεως ότι η διέλευση του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας Οδού από τον οικισμό του Αγίου Θωμά αντίκειται στις πολεοδομικές ρυθμίσεις που διέπουν τον εν λόγω οικισμό.
30. Επειδή, το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος (Υ.Α. ΑΠ 25997/2003) προβλέπει στο άρθρο 3, Κεφ. Β.2 «Αξιολόγηση Χωρικών Επιπτώσεων των Ευρωπαϊκών, Εθνικών και Περιφερειακών Πολιτικών» ότι στο πλαίσιο των εθνικών τομεακών επιχειρησιακών προγραμμάτων 2000-2006 περιλαμβάνονται μεγάλα έργα υποδομών που αφορούν άμεσα την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, μεταξύ αυτών δε αναφέρεται και η Ιόνια Οδός. Επίσης, στο ίδιο άρθρο στο Κεφ. Γ.1 «Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης» αναφέρεται ότι στρατηγικός όρος και κατεύθυνση του Περιφερειακού Πλαισίου είναι, μεταξύ άλλων, η ενδοπεριφερειακή σύγκλιση και ισορροπία-πολυκεντρική χωρική οργάνωση (περ. δ'). Στο πλαίσιο αυτό προβλέπονται άξονες ανάπτυξης, μεταξύ των οποίων αναφέρεται και ο Δυτικός Άξονας ανάπτυξης (Κακαβιά - Ιωάννινα - Άρτα - Αγρίνιο - Μεσολόγγι - Πάτρα - Αμαλιάδα - Πύργος- Καλαμάτα). Περαιτέρω, στο Κεφ. Γ.3.3.1 που αφορά τις μεταφορές προβλέπεται ο Δυτικός Άξονας, ο οποίος περιλαμβάνεται στους διευρωπαϊκούς άξονες των οδικών μεταφορών. Ενόψει των ανωτέρω, εφόσον δηλαδή ο επίμαχος αυτοκινητόδρομος αποτελεί τμήμα του Δυτικού Άξονα, ο οποίος προβλέπεται από Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού ως τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, ο προαναφερόμενος λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η χάραξη του αυτοκινητόδρομου αντίκειται στις πολεοδομικές διατάξεις που διέπουν τον οικισμό Αγίου Θωμά, χωρίς να προσδιορίζονται ειδικότερα ο παραβιαζόμενος πολεοδομικός κανόνας, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος (πρβλ. ΣτΕ 2292/2007), δεδομένου ότι η χάραξη της οδού που προβλέπεται με την προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι, πάντως, ανεπίτρεπτη κατά νόμο από μόνο το γεγονός ότι ο οικισμός αυτός έχει οριοθετηθεί με την απόφαση 014.336/1.2.1988 απόφαση του Νομάρχη Αιτωλοακαρνανίας (Δ' 176), όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις 2295/3.7.1991 (Δ' 501) και 821/οικ/16.3.1994 (Δ' 292) του ίδιου οργάνου, ανεξαρτήτως της νομιμότητας ή μη των νομαρχιακών αυτών αποφάσεων.
31. Επειδή, προβάλλεται ως λόγος ακυρώσεως ότι στο ύψος της κατοικίας των

- δύο πρώτων εκ των αιτούντων υφίσταται ρέμα, το οποίο δεν έχει οριοθετηθεί ύστερα από την εκπόνηση ειδικής μελέτης.
32. Επειδή, ουσιώδες στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος, που υπάγεται στην προστασία του άρθρου 24 του Συντάγματος, αποτελούν τα «υδρορεύματα» μέσω των οποίων συντελείται κυρίως η απορροή προς τη θάλασσα των πλεοναζόντων υδάτων της ξηράς και τα οποία αποτελούν, επίσης, φυσικούς αεραγωγούς, μαζί δε με την χλωρίδα και πανίδα τους είναι οικοσυστήματα με ιδιαίτερο μικροκλίμα που συμβάλλουν πολλαπλώς στην ισορροπία του περιβάλλοντος. Κατ' ακολουθίαν το κράτος υποχρεούται να διατηρεί τα πάσης φύσης «υδρορεύματα» στην φυσική τους κατάσταση προς διασφάλιση της λειτουργίας τους ως οικοσυστημάτων, προκειμένου δε να λάβουν χώρα οι επιτρεπόμενες επεμβάσεις σε αυτά, απαιτείται να έχει προηγηθεί οριοθέτησή τους κατά την οικεία διαδικασία, και, πάντως, αποκλείεται κάθε άλλη αλλοίωση της φυσικής τους καταστάσεως με επίχωση ή κάλυψη της κοίτης τους, ή άλλη τεχνική επέμβαση (βλ. ΣτΕ 1242/2008, 3849, 2873/2004 κ.α.). Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, και ιδίως την ΜΠΕ, στα δυτικά του οικισμού του Αγίου Θωμά διέρχεται το Διχαλόρεμα το οποίο τέμνει τον άξονα της οδού στη χ. θ. 29+550 (σελ. 4-19) στη δε χ. θ. 29+565 προβλέπεται η κατασκευή κάτω διάβασης (σελ. 5-9). Εξάλλου στα κεφάλαια 2.3.2. και 7.2. της ΜΠΕ προβλέπονται μέτρα προστασίας των υδάτινων πόρων και ιδίως των υδατορεμάτων. Τέλος, όπως επιβεβαιώνεται στο έγγραφο ΕΥΔΕ/ΟΑΠ με αριθ. πρωτ. ΟΑΠ/Α.1./Φ1/οικ. 18225/15.2.2007, ο αυτοκινητόδρομος γεφυρώνει το �έμα και ως εκ τούτου δεν θίγεται η κοίτη του ρέματος. Με τα δεδομένα αυτά, εφόσον, δηλαδή, το �έμα δεν επηρεάζεται από την κατασκευή της οδού, δεν ήταν, κατά νόμο, αναγκαία η οριοθέτησή του πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων του επιμάχου έργου. Συνεπώς, ο περί του αντιθέτου προβαλλόμενος λόγος ακυρώσεως, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.
33. Επειδή, κατά τους αιτούντες, η προσβαλλόμενη πράξη τυγχάνει ακυρωτέα, επειδή δεν εκδόθηκε και από το συναρμόδιο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, παρόλο που το έργο της Ιόνιας Οδού εμπίπτει στον κύκλο αρμοδιοτήτων του εν λόγω Υπουργείου, αφού αφορά την κυκλοφορία των οχημάτων και τις μεταφορές. Ο λόγος είναι απορριπτέος ως αβάσιμος διότι από τις παρατιθέμενες στη σκέψη 6 διατάξεις του άρθρου 4 παρ. 2 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν.3010/2002, καθώς και από το άρθρο 4 παρ. 5 της ΚΥΑ Η.Π.11014/703/Φ104/14.3.2003 (Β' 332) και από το π. δ. 293/1999 «Οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» (Α' 263), δεν καθιερύεται αρμοδιότητα του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στην έγκριση περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή οδών ούτε εμπίπτει στον κύκλο αρμοδιοτήτων του Υπουργού αυτού η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εκτέλεση των σχετικών

έργων. (βλ. ΣτΕ 1495/2002 και 3397/2001).

34. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω και μη προβαλλομένου άλλου λόγου ακυρώσεως, πρέπει να απορριφθεί η υπό κρίση αίτηση.