

## **ΣΤΕ 1818/2016 [ΑΕΠΟ ανισόπεδου κόμβου Μεγαλόπολης]**

### **Περίληψη**

-Όταν πρόκειται να κατασκευασθούν μεγάλα τεχνικά έργα, σημαντικά για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, σε σύνθετο περιβάλλον, όπως το οικιστικό, επιβάλλεται η συνύπαρξή τους με άλλα έργα και δραστηριότητες, χαρακτηριστικά της λειτουργίας των οικισμών. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης επιτάσσει τον προγραμματισμό και συντονισμό όλων των αναγκαίων παρεμβάσεων, ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη συνύπαρξη και λειτουργικότητα των υφιστάμενων και των νέων εγκαταστάσεων και υποδομών προς όφελος των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων. Ο βέλτιστος χαρακτήρας μιας λύσεως κρίνεται, ενόψει και των γενικών και ειδικών τεχνικών δυνατοτήτων που προσφέρονται για την υλοποίησή της, καθώς και του επιπέδου των διαθέσιμων προς τούτο οικονομικών μέσων, η στάθμιση δε των ανωτέρω δεδομένων γίνεται κατά τους κανόνες των οικείων επιστημών, ώστε να επιλέγεται η λύση που κρίνεται εφικτή από τις παραπάνω απόψεις και συνεπάγεται τις λιγότερες δυσμενείς επιπτώσεις για το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον. Η μη επιλογή, πάντως, μιας τεχνικής λύσεως, η οποία κρίνεται βέλτιστη από περιβαλλοντική πλευρά και, κατ' αρχήν, εφικτή, πρέπει να αιτιολογείται νομίμως, ελεγχόμενη, κατά τούτο, από τον ακυρωτικό δικαστή, με την προσήκουσα παράθεση και τεκμηρίωση αντικειμενικών, ειδικών και συγκεκριμένων λόγων, αναγόμενων επίσης στην προστασία του γενικότερου δημοσίου συμφέροντος και στην εξυπηρέτηση συναφών κοινωνικών αναγκών, οι οποίοι κρίνονται τόσο σοβαροί, ώστε να μην μπορούν να αρθούν μέσα σε εύλογο χρόνο με προγραμματισμό και συντονισμό της δράσης όλων των εμπλεκόμενων φορέων, συνεκτιμωμένου του επείγοντος χαρακτήρα των δημοσίου συμφέροντος αναγκών που θα εξυπηρετήσει το έργο.

-Ο σχεδιασμός μεγάλου οδικού έργου υπόκειται, από την φύση του, σε ειδικούς κανόνες κατασκευής που δεν μπορεί να προσαρμόζονται στα δεδομένα και τις αλληλοσυγκρουόμενες ανάγκες ατομικών ιδιοκτησιών, από τις οποίες ορισμένες αναπόφευκτα θίγονται. Τούτου δοθέντος, η εκτίμηση της Διοίκησης για τον ακριβή τρόπο χάραξης της οδού, εφόσον είναι, κατ' αρχήν, αιτιολογημένη και δεν παρίσταται ως προϊόν πλάνης περί τα πράγματα, δεν υπόκειται σε περαιτέρω ακυρωτικό έλεγχο. Στην συγκεκριμένη περίπτωση με τον νέο σχεδιασμό του ανισόπεδου κόμβου και της συνδετήριας οδού επιτυγχάνεται, σύμφωνα με τα προσκομισθέντα ενώπιον του Δικαστηρίου στοιχεία, η βέλτιστη κυκλοφοριακή λύση, με την ταυτόχρονη προστασία των αποκαλυφθέντων αρχαίων μνημείων της περιοχής, χωρίς παράλληλα να ανατρέπεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός της περιοχής.

**Πρόεδρος:** *Χρ. Ράμμος*

**Εισηγητής:** Χρ. Παπανικολάου

### Βασικές σκέψεις

2. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση ζητείται η ακύρωση της Α.Π. οικ. 203974/3.10.2011 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, με την οποία τροποποιήθηκε η Α.Π. οικ. 101860/1.3.2006 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Πολιτισμού. Με την τελευταία αυτή απόφαση είχαν εγκριθεί οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του ανισόπεδου κόμβου Μεγαλόπολης και της συνδετήριας αρτηρίας με την πόλη.
3. Επειδή, οι αιτούντες, οι οποίοι φέρονται να είναι ιδιοκτήτες ακινήτων, κειμένων στην περιοχή συμβολής της συνδετήριας οδού του οδικού Άξονα Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας με την περιμετρική οδό της Μεγαλόπολης, με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση ακυρώσεως, ομοδικούν δε παραδεκτά, προβάλλοντας λόγους, οι οποίοι στηρίζονται στην αυτή νομική και πραγματική βάση.
4. Επειδή, στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 24 του Συντάγματος (όπως αναθεωρήθηκε το 2001), ορίζονται τα εξής : «1. Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. 2. Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση της πόλεως και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης...». Διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος και για την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης περιέχει, εξάλλου και η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, που προβλέπει ότι η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και στηρίζεται, μεταξύ άλλων, στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης (άρθρο 174, ήδη άρθρο 191 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά την τροποποίηση που επέφερε η Συνθήκη της Λισσαβώνας). Ενόψει της ανωτέρω συνταγματικής επιταγής, εκδόθηκε ο ν. 1650/1986, με τον οποίο θεσπίζονται κανόνες, αναφερόμενοι, πλην άλλων, στις προϋποθέσεις και στη διαδικασία για την έγκριση της εγκατάστασης δραστηριοτήτων ή εκτέλεσης έργων, από τα οποία απειλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ο νόμος αυτός, ειδικότερα στο άρθρο 3, όπως αυτό

αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002, σε εναρμόνιση και με την Οδηγία 97/11/ΕΕ, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλέπει την κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις κατηγορίες, και κάθε κατηγορία σε υποκατηγορίες, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Περαιτέρω, στο άρθρο 4 του ως άνω ν. 1650/1986 (ήδη άρθρο 2 του ν. 3010/2002), ορίζονται 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 τροποποίηση ή και τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων έργων ή δραστηριοτήτων, 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... 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, τότε η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων γίνεται αντίστοιχα και από τον Υπουργό Πολιτισμού ή Γεωργίας ή Εμπορικής Ναυτιλίας ή Υγείας και Πρόνοιας...». Τέλος, στο άρθρο 5 του ίδιου ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3010/2002, προβλέπονται 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) ... ζ) ...». Εξάλλου, κατ' εξουσιοδότηση, μεταξύ

άλλων, του άρθρου 3 του ως άνω ν. 1650/1986, καθώς και σε συμμόρφωση προς την οδηγία 97/11/ΕΕ του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκδόθηκε η κοινή απόφαση ΗΠ 15393/2332/05.08.2002 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Β΄1022), με την οποία τα έργα και δραστηριότητες κατετάγησαν, αναλόγως των επιπτώσεών τους, σε δέκα ομάδες, κοινές για τις κατηγορίες Α΄ και Β΄, οι οποίες υποδιαιρούνται σε υποκατηγορίες (1 και 2 για την Α΄ κατηγορία, 3 και 4 για τη Β΄ κατηγορία). Σύμφωνα με τους πίνακες του Παραρτήματος της ως άνω αποφάσεως, στην 1η Υποκατηγορία της Πρώτης Κατηγορίας της Ομάδας «Έργα Οδοποιίας» (1η) περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, «1. Αυτοκινητόδρομοι και οδοί ταχείας κυκλοφορίας» ενώ στην 1η ή 2η Υποκατηγορία εντάσσονται οι “9. Περιφερειακές οδοί - περιμετρικοί δακτύλιοι πολεοδομικών συγκροτημάτων...”. Με τις ανωτέρω παρατεθείσες συνταγματικές διατάξεις έχει αναχθεί σε συνταγματικά προστατευόμενη αξία το οικιστικό, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, από το οποίο εξαρτάται η ποιότητα ζωής και η υγεία των κατοίκων των πόλεων και των οικισμών. Για την προστασία του οικιστικού περιβάλλοντος, ειδικότερα, υφίσταται υποχρέωση της πολιτείας για την αναβάθμισή του και τη διαμόρφωση των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης των πολιτών. Για την εξυπηρέτηση των σκοπών αυτών επιβάλλεται η λήψη νομοθετικών και διοικητικών μέτρων που συντελούν στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, προς το σκοπό της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, πάντως δε απαγορεύεται η λήψη μέτρων που επιφέρουν την επιδείνωσή του. Κατά τη λήψη των ως άνω μέτρων, τα αρμόδια όργανα οφείλουν να σταθμίζουν και άλλους παράγοντες, αναγόμενους στο γενικότερο δημόσιο συμφέρον, όπως είναι η οικονομική ανάπτυξη, η ανάγκη εκτελέσεως σημαντικών έργων υποδομής κ.λπ., η στάθμιση όμως πρέπει να γίνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη, στην οποία απέβλεψε ο συνταγματικός, αλλά και ο κοινοτικός νομοθέτης. Κατά τη στάθμιση αυτή τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις δυσμενείς επιπτώσεις στο φυσικό, οικιστικό και πολιτιστικό περιβάλλον και να επιλέγουν, μεταξύ περισσοτέρων εναλλακτικών λύσεων, τη βέλτιστη από περιβαλλοντική πλευρά ή και να μην παρέχουν έγκριση για την εκτέλεση του έργου, αν οι επαπειλούμενες δυσμενείς συνέπειες υπερακοντίζουν τα οφέλη από τη λειτουργία του έργου. Πρέπει, συνεπώς, να εκτίθενται και να συνεκτιμώνται επαρκώς ο τρόπος και η μέθοδος κατασκευής και λειτουργίας του συγκεκριμένου έργου και ο ειδικότερος χαρακτήρας του δημοσίου συμφέροντος που θα εξυπηρετηθεί από αυτό, δεδομένου ότι η στάθμιση συναρτάται με το είδος και την έκταση της επαπειλούμενης βλάβης και τη φύση της εξυπηρετούμενης με το έργο ανάγκης. Κατά την άσκηση του ακυρωτικού ελέγχου των σχετικών διοικητικών πράξεων, ο δικαστής εξετάζει, μεταξύ άλλων, εάν η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αποτελεί το βασικό μέσο εφαρμογής της αρχής της πρόληψης αλλά και γενικότερων

- κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος (συνταγματικών και κοινών) ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις του νόμου και εάν περιέχει τα απαραίτητα στοιχεία και, γενικότερα, εάν το περιεχόμενό της είναι επαρκές, ώστε να παρέχεται στα αρμόδια διοικητικά όργανα η δυνατότητα να διακριβώνουν και να αξιολογούν τους κινδύνους και τις συνέπειες του έργου και να εκτιμούν εάν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις ανωτέρω αρχές. Από τις αρχές αυτές, ειδικότερα, συνάγεται ότι, όταν πρόκειται να κατασκευασθούν μεγάλα τεχνικά έργα, σημαντικά για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, σε σύνθετο περιβάλλον, όπως το οικιστικό, επιβάλλεται η συνύπαρξή τους με άλλα έργα και δραστηριότητες, χαρακτηριστικά της λειτουργίας των οικισμών. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης επιτάσσει τον προγραμματισμό και συντονισμό όλων των αναγκαίων παρεμβάσεων, ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη συνύπαρξη και λειτουργικότητα των υφισταμένων και των νέων εγκαταστάσεων και υποδομών προς όφελος των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων. Ο κατά την ανωτέρω έννοια βέλτιστος χαρακτήρας μιας λύσεως κρίνεται, ενόψει και των γενικών και ειδικών τεχνικών δυνατοτήτων που προσφέρονται για την υλοποίησή της, καθώς και του επιπέδου των διαθέσιμων προς τούτο οικονομικών μέσων, η στάθμιση δε των ανωτέρω δεδομένων γίνεται κατά τους κανόνες των οικείων επιστημών, ώστε να επιλέγεται η λύση που κρίνεται εφικτή από τις παραπάνω απόψεις και συνεπάγεται τις λιγότερες δυνατές δυσμενείς επιπτώσεις για το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον. Η μη επιλογή, πάντως, μιας τεχνικής λύσεως, η οποία κρίνεται βέλτιστη από περιβαλλοντική πλευρά και, κατ' αρχήν, εφικτή, πρέπει να αιτιολογείται νομίμως, ελεγχόμενη, κατά τούτο, από τον ακυρωτικό δικαστή, με την προσήκουσα παράθεση και τεκμηρίωση αντικειμενικών, ειδικών και συγκεκριμένων λόγων, αναγόμενων επίσης στην προστασία του γενικότερου δημοσίου συμφέροντος και στην εξυπηρέτηση συναφών κοινωνικών αναγκών, οι οποίοι κρίνονται τόσο σοβαροί, ώστε να μην μπορούν να αρθούν μέσα σε εύλογο χρόνο με προγραμματισμό και συντονισμό της δράσης όλων των εμπλεκόμενων φορέων, συνεκτιμωμένου του επείγοντος χαρακτήρα των δημοσίου συμφέροντος αναγκών που θα εξυπηρετήσει το έργο (ΣτΕ 3520/2006 Ολομ., 1295/2011 Ολομ.).
5. Επειδή, στη συγκεκριμένη περίπτωση, από τα στοιχεία του φακέλου, προκύπτουν τα εξής: Η μελέτη του ανισόπεδου κόμβου Μεγαλόπολης και της συνδετήριας αρτηρίας με την πόλη εκπονήθηκε το έτος 1997. Με τη μελέτη αυτή προκρίθηκε ως βέλτιστη λύση η κατασκευή ανισόπεδου κόμβου στη θέση την 5+000 της χάραξης του τμήματος Σήραγγα Ραψομάτη - Λεύκτρο ενώ η όδευση της συνδετήριας αρτηρίας με την πόλη κατέληγε στην υπάρχουσα περιμετρική οδό παρακάμπτοντας βόρεια τον οικισμό των Περιβολίων. Στη συνέχεια, με με την απόφαση ΕΥΠΕ/100907/3.5.2001 του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. εγκρίθηκε η προέγκριση χωροθέτησης του έργου. Με την 101860/1.3.2006 κοινή υπουργική απόφαση εγκρίθηκαν οι

περιβαλλοντικοί όροι για τον ανισόπεδο κόμβο Μεγαλόπολης και την συνδετήρια αρτηρία. Ακολουθώντας, ο Δήμος Μεγαλόπολης, με τις 162/2007 και 360/2009 αποφάσεις του Δημοτικού του Συμβουλίου, πρότεινε, μεταξύ άλλων, την αλλαγή της χάραξης της συνδετήριας οδού προκειμένου αυτή να συμβάλλει στην περιμετρική οδό Μεγαλόπολης απέναντι από υφιστάμενη οδό του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, λαμβάνοντας υπόψη και αιτήσεις θιγόμενων ιδιοκτητών. Η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων, Μελετών – Κατασκευών, Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου (ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ) του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω αποφάσεις του δήμου αλλά και την αποκάλυψη αρχαίων σε τμήμα της συνδετήριας οδού εισηγήθηκε την τροποποίηση της χάραξης της συνδετήριας αρτηρίας στην περιοχή της συμβολής της με την περιμετρική οδό της Μεγαλόπολης. Προς τούτο κατέθεσε φάκελο περιβαλλοντικής μελέτης. Όπως προκύπτει από τον φάκελο αυτό και την προσβαλλόμενη απόφαση οι αλλαγές του σχεδιασμού αφορούν σε μικρό τμήμα της συνδετήριας αρτηρίας στην περιμετρική οδό Μεγαλόπολης, ενώ όλο το υπολειπόμενο μήκος της αρτηρίας δεν μετατοπίζεται σε σχέση με την αδειοδοτημένη από το 2006 λύση, συνίστανται δε α) στην ανύψωση της μηκοτομής της αρτηρίας προκειμένου να μην καταστραφούν τα επιφανειακά ευρήματα του αρχαίου οικισμού των Αιμονιών που αποκαλύφθηκαν, σύμφωνα με την Α.Π. ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/26174/1097/15.03.2011 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού, β) στη μετατόπιση της συνδετήριας οδού με την πόλη κατά 130 μέτρα βορειότερα του αρχικού σημείου συμβολής και στη δημιουργία κυκλικού κόμβου, κατά τρόπον ώστε η συνδετήρια οδός να συμβάλλει με την περιμετρική οδό Μεγαλόπολης απέναντι από υφιστάμενη οδό του ρυμοτομικού σχεδίου και γ) στη βελτίωση και διευθέτηση του τοπικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την τεχνική έκθεση του έργου “η χάραξη της συνδετήριας οδού διαφοροποιείται στο τμήμα της από Χ.Θ.-0=049 έως Χ.Θ. 0=400 περίπου προκειμένου να συμβάλλει στην Περιμετρική απέναντι από υφιστάμενο δρόμο του Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού. Στην συμβολή με την Περιμετρική προβλέπεται η διαμόρφωση κυκλικού κόμβου που εξυπηρετεί όλες τις επιθυμητές διαδρομές και βελτιώνει το επίπεδο οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων. Η διάμετρος του κυκλικού κόμβου ... είναι τέτοια ώστε να επιφέρει τις ελάχιστες δυνατές επεμβάσεις σε υπάρχουσες εγκαταστάσεις στο ΒΔ τεταρτημόριο του κόμβου. Η κατά μήκος τομή της συνδετήριας οδού υπερυψώθηκε εις τρόπον ώστε να αποκλείσει την οποιαδήποτε εκσκαφή στο σύνολο του δρόμου. ... Η μετατόπιση ... κρίνεται καλύτερη της εγκεκριμένης λύσης ... η πρόβλεψη κυκλικού κόμβου αντί του κόμβου Ταυ της εγκεκριμένης λύσης είναι επίσης πλεονεκτικότερη από άποψης οδικής ασφαλείας αλλά και καλύτερης εξυπηρέτησης των στρεφουσών κινήσεων... Η οριζοντιογραφική τροποποίηση είναι πλεονεκτικότερη της εγκεκριμένης λύσης σε ότι αφορά τις υποδομές ως σεβόμενη υφιστάμενη οδό του Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού, τις

- απόψεις των Τοπικών Φορέων ως αποτελούσα αίτημα του Δήμου Μεγαλόπολης, την οδική ασφάλεια ως συνδεδεμένη με την Περιμετρική της Μεγαλόπολης με κυκλικό κόμβο και τέλος τα αρχαιολογικά ευρήματα ως έχουσα την έγκριση του ΚΑΣ...". Εξάλλου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου (βλ. το υπ' αριθ. ΕΠΠ/Π2/Φ5.8/13733/5.10.2012 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ προς το Δικαστήριο), η υπηρεσία δεν υιοθέτησε την πρόταση του Δημοτικού Συμβουλίου Μεγαλόπολης για μετατόπιση της χάραξης της συνδετήριας οδού νοτιότερα ώστε αυτή να συναντήσει την περιμετρική οδό Μεγαλόπολης στην θέση της υπάρχουσας οριζοντιογραφικής «θλάσης», διότι, κατά την υπηρεσία, η εν λόγω τροποποίηση θα ακύρωνε σημαντικότερο τμήμα της υπάρχουσας συντελεσμένης απαλλοτρίωσης για την αρτηρία. Επίσης μέρος των εργασιών της συνδετήριας αρτηρίας που έχουν εκτελεστεί θα καθίστατο άχρηστο λόγω της αλλαγής της χάραξης, γεγονός που θα είχε εξαιρετικά δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τέλος, διότι με την τροποποίηση αυτή θα προέκυπτε εκ νέου θέμα διενέργειας αρχαιολογικών ανασκαφών σε περιοχή που δεν έχει ποτέ στο παρελθόν ερευνηθεί με απρόβλεπτες συνέπειες στον χρόνο ολοκλήρωσης του έργου.
6. Επειδή, οι αιτούντες προβάλλουν με την κρινόμενη αίτηση ότι η συνδετήρια οδός μετακινήθηκε από την αρχική της θέση, προκειμένου να μη θιγούν οι ιδιοκτησίες άλλων ιδιοκτητών, οι οποίες, βάσει της αρχικής λύσης, θα έπρεπε να απαλλοτριωθούν προς βλάβη των δικών τους ιδιοκτησιών, οι οποίες πλέον απαλλοτριώνονται ή επιβαρύνονται. Τα ανωτέρω, κατά τους αιτούντες, αντίκεινται στις διατάξεις των ν. 1650/1986, 4014/2011 και 3559/2007, αλλά και στις διατάξεις του ν.δ. της 17.7.1023, διότι η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων έργου δεν μπορεί να γίνεται προς το σκοπό εξυπηρέτησης ιδιωτικών συμφερόντων. Οι αιτούντες προβάλλουν ακόμη ότι με την προσβαλλόμενη απόφαση επιδιώκεται και επιτυγχάνεται κατ' ουσίαν η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχέδιο της περιοχής χωρίς να προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση ο λόγος δημοσίου συμφέροντος που επιβάλλει την τροποποίηση αυτή και χωρίς να έχει προηγηθεί κλήση των ενδιαφερόμενων ιδιοκτητών προκειμένου να καταθέσουν τις απόψεις τους.
7. Επειδή, ο σχεδιασμός μεγάλου οδικού έργου υπόκειται, από την φύση του, σε ειδικούς κανόνες κατασκευής που δεν μπορεί να προσαρμόζονται στα δεδομένα και τις αλληλοσυγκρουόμενες ανάγκες ατομικών ιδιοκτησιών, από τις οποίες ορισμένες αναπόφευκτα θίγονται. Τούτου δοθέντος, η εκτίμηση της Διοίκησης για τον ακριβή τρόπο χάραξης της οδού, εφόσον είναι, κατ' αρχήν, αιτιολογημένη και δεν παρίσταται ως προϊόν πλάνης περί τα πράγματα, δεν υπόκειται σε περαιτέρω ακυρωτικό έλεγχο (πρβλ. ΣτΕ 3682/2010). Στη συγκεκριμένη περίπτωση με τον νέο σχεδιασμό του ανισόπεδου κόμβου και της συνδετήριας οδού επιτυγχάνεται, σύμφωνα με τα προσκομισθέντα ενώπιον του Δικαστηρίου στοιχεία, η βέλτιστη κυκλοφοριακή λύση, με την ταυτόχρονη προστασία των αποκαλυφθέντων αρχαίων μνημείων της περιοχής, χωρίς

παράλληλα να ανατρέπεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός της περιοχής. Υπό τα δεδομένα αυτά, τα περί του αντιθέτου προβαλλόμενα από τους αιτούντες είναι απορριπτέα ως αβάσιμα. Ο λόγος δε ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι με την προσβαλλόμενη απόφαση επιδιώκεται και επιτυγχάνεται κατ' ουσίαν η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι η τροποποίηση σχεδίου πόλεως κατά την πολεοδομική νομοθεσία αποτελεί διαδικασία αυτοτελή σε σχέση προς τη διαδικασία εγκρίσεων των περιβαλλοντικών όρων, έστω και αν η εκτέλεση του επίμαχου έργου προϋποθέτει την τροποποίηση του σχεδίου πόλεως, ενώ δεν υφίσταται χρονική ιεράρχηση μεταξύ των διαδικασιών αυτών (πρβλ. ΣτΕ 1296/2011 Ολομ., ΣτΕ 3454/2004 Ολομ., ΣτΕ 3851/2006 7μ.).

8. Επειδή, κατόπιν τούτων η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.