

ΣΤΕ 761/2017 [Νόμιμη ΑΕΠΟ για την κατασκευή τμήματος της Ιόνιας Οδού στο Ν. Ιωαννίνων]

Περίληψη

- Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, για το σχεδιασμό του επιδίκου τμήματος του έργου ελήφθησαν υπόψη οι οικισμοί Κοσμηράς, Ασβεστοχωρίου, Κόντσικας, Συνοικισμού Κόντσικας και Ζωοδόχου και, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι οικιστικές οχλήσεις, μετατοπίστηκε η αρχικώς εγκεκριμένη χάραξη της οδού σε μεγαλύτερη απόσταση από αυτούς, εξετάστηκαν δε και αξιολογήθηκαν οι συνέπειες από την κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου στις χρήσεις γης και στις οικονομικές και παραγωγικές δραστηριότητες αλλά και οι επιπτώσεις από το θόρυβο, τους αέριους ρύπους και τη σκόνη, ενώ αναμένεται αποφόρτιση των υφισταμένων επαρχιακών οδών από την υπερτοπική κυκλοφορία, λόγω της χρήσης του νέου αυτοκινητοδρόμου.

Εξάλλου, από το σύνολο των οδικών και τεχνικών έργων που προβλέπεται να κατασκευασθούν (ανισόπεδοι κόμβοι, κάθετες οδοί, παράπλευρο οδικό δίκτυο, άνω και κάτω διαβάσεις) προκύπτει ότι ελήφθη μέριμνα για την αποκατάσταση του υφισταμένου πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου, την εξασφάλιση της επικοινωνίας των εκατέρωθεν του αυτοκινητοδρόμου περιοχών και την αποκατάσταση των κινήσεων και συνδέσεων με όλους τους οικισμούς της περιοχής. Περαιτέρω, η Διοίκηση εξέτασε την εναλλακτική χάραξη που προτάθηκε από τον αιτούντα, ενέμεινε, όμως, στην υιοθετηθείσα με την προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων λύση.

Απορρίπτοντας την πρόταση του αιτούντος Δήμου, λόγω των μειονεκτημάτων που αναλύονται εκτενώς στο έγγραφο 1152/ΜΣ 670/29.5.2009 της ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ (:μεγαλύτερα απαιτούμενα τεχνικά έργα, με αντίστοιχα δυσμενέστερες επιπτώσεις στο περιβάλλον, προβληματική σύνδεση με το τοπικό οδικό δίκτυο, λόγω αδυναμίας χωροθέτησης του ενδιάμεσου κόμβου Κοσμηράς-Ασβεστοχωρίου, που εξασφαλίζει την επικοινωνία των ομώνυμων οικισμών, μη εκτιμηθείσες συνέπειες από τη διέλευση της οδού μέσω της διχοτομούμενης ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου και υποβαθμισμένων περιοχών). Ομοίως απέρριψε και τις υποβληθείσες προτάσεις του ΤΕΕ, περί υπογειοποίησης τμημάτων του έργου, θεωρώντας ότι η τεχνική αυτή λύση δεν δικαιολογείται από την εκτίμηση των συνθηκών διέλευσης της οδού στην περιοχή και θα οδηγούσε σε ένα έργο εξαιρετικά υψηλού κόστους. Υπό τα δεδομένα αυτά, η προσβαλλόμενη απόφαση παρίσταται νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη ως προς την επιλογή της συγκεκριμένης χάραξης.

Αβάσιμοι είναι και οι λόγοι με τους οποίους προβάλλεται ότι η ΜΠΕ αγνοεί

οποιοδήποτε οικιστικό κριτήριο και ερείδεται αποκλειστικώς επί οικονομικοτεχνικών κριτηρίων, κατά παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος και των αρχών της Πρόληψης και της προφύλαξης, διότι, κατά τους ισχυρισμούς του αιτούντος, προκρίνει τη λύση 1, στηριζόμενη μη νομίμως στη σημαντικά μικρότερη δαπάνη κατασκευής της λύσης αυτής έναντι της λύσης 2, στο βραχύτερο χρόνο κατασκευής, στο μικρότερο όγκο των απαιτούμενων χωματοουργικών εργασιών, καθώς και στο μέγεθος των κατασκευαζόμενων γεφυρών, χωρίς να γίνεται οποιαδήποτε αναφορά στους γειτονικούς οικισμούς και στην απόσταση των προταθεισών εναλλακτικών χαράξεων της οδού από αυτούς και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι η Κοσμηρά θα απομονωθεί πλήρως.

Νομίμως ελήφθησαν υπόψη και τεχνικο-οικονομικά κριτήρια για την επιλογή της όδευσης του έργου, εφόσον, κατά την τεχνική και περαιτέρω ακυρωτικώς ανέλεγκτη κρίση της Διοίκησης, που στηρίζεται κατά τούτο και στη ΜΠΕ, η επιλεγείσα λύση 1, με τους ανισόπεδους κόμβους και τις λοιπές οδούς και διαβάσεις που προβλέπει, δεν δημιουργεί προβλήματα στην επικοινωνία των περιοχών από τις οποίες διέρχεται και καλύπτει τη λειτουργική εξυπηρέτηση των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του έργου.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η Διοίκηση εξέτασε και αξιολόγησε λεπτομερώς τις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του επίμαχου αυτοκινητοδρόμου από πλευράς αέριας ρύπανσης, εργοταξιακού θορύβου και θορύβου οδικής κυκλοφορίας, προβλέφθηκαν δε συγκεκριμένα μέτρα περιορισμού του θορύβου, της αέριας ρύπανσης και της σκόνης, κατά τη φάση της κατασκευής, πρόγραμμα παρακολούθησης των επιπτώσεων θορύβου και διεξαγωγή μετρήσεων της στάθμης θορύβου κατά τη λειτουργία του έργου. Πρέπει, επομένως, να απορριφθούν οι λόγοι ακυρώσεως με τους οποίους, χωρίς να αμφισβητείται η νομιμότητα των ως άνω προβλέψεων της ΜΠΕ ή της προσβαλλόμενης απόφασης ή η επάρκεια των προπεριγραφέντων μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη θα προκαλέσει επιδείνωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων των ανωτέρω περιοχών λόγω του θορύβου των διερχόμενων από τον οδικό άξονα οχημάτων, ιδίως δε των βαρέος τύπου οχημάτων. (π.χ. φορτηγών), καθώς και λόγω της κατακόρυφης αύξησης των εκπεμπόμενων από αυτά ρύπων και, κατά συνέπεια, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της περιοχής.

Απορριπτέος είναι και ο λόγος κατά τον οποίον πάσχει η προσβαλλόμενη πράξη, λόγω του ότι δεν μελετήθηκαν οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα και το ακουστικό περιβάλλον σε σχέση και με την κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης της Ιονίας με την Εγνατία Οδό, η οποία θα οδηγήσει σε πολλαπλασιασμό του επιπέδου θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή. Και τούτο διότι με το λόγο αυτό δεν αμφισβητούνται οι προπαρατεθείσες εκτιμήσεις ως προς τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τη σύνθεση κυκλοφορίας, στις οποίες βασίσθηκε η ΜΠΕ για την ανάλυση

και αντιμετώπιση των επιπτώσεων στην ατμόσφαιρα και το ακουστικό περιβάλλον, κατόπιν προφανούς συνυπολογισμού της όλης κυκλοφορίας στην οδό, άρα και της σύνδεσης της Ιονίας με την Εγνατία Οδό, η οποία θα γίνει με το σχετικό ανισόπεδο κόμβο που προβλέπεται να κατασκευασθεί στα πλαίσια της Σύμβασης Παραχώρησης της Ιονίας Οδού.

Στην ΜΠΕ και την προσβαλλόμενη πράξη περιέχονται στοιχεία, εκτιμήσεις και μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων στους υδάτινους πόρους, η νομιμότητα των οποίων δεν αμφισβητείται ειδικότερα με την κρινόμενη αίτηση. Κατόπιν αυτού, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι οι λόγοι ακυρώσεως με τους οποίους προβάλλεται ότι: α. η κατασκευή και λειτουργία του επίμαχου αυτοκινητοδρόμου θα προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στον υδροφόρο ορίζοντα της περιοχής, β. αν και η σχετική υποχρέωση προβλεπόταν στην απόφαση Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης του επίδικου έργου, η ΜΠΕ ουδέν διαλαμβάνει περί της προστασίας των υπογείων υδάτων της περιοχής, τούτο δε παρά το γεγονός ότι στο οροπέδιο Αβεστοχωρίου υπάρχουν υπόγειες πηγές που υδροδοτούν τους οικισμούς Αβεστοχώρι και Κόντσικα και άλλους 14 οικισμούς της περιοχής, γ. δεν προβλέπονται ειδικά και συγκεκριμένα, μέτρα για την αντιμετώπιση της μόλυνσης του υδροφόρου ορίζοντα και δ. η Διοίκηση δεν εκτίμησε, ως όφειλε, επικινδυνότητα της επίμαχης δραστηριότητας σε σχέση με τα υπόγεια ύδατα.

Το επίμαχο έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία του βορείου τμήματος του αυτοκινητοδρόμου της Ιονίας Οδού, η δε τυχόν άντληση νερού για τις ανάγκες κατασκευής του οδικού αυτού έργου δεν συνιστά έργο διαχείρισης και αξιοποίησης των υδατικών πόρων της περιοχής, ούτε οι επιπτώσεις στους υδατικούς πόρους το καθιστούν τέτοιου είδους έργο. Κατά συνέπεια, το συγκεκριμένο έργο δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του ν. 1739/1987 και αβασίμως προβάλλεται, ως πλημμέλεια της προσβαλλόμενη πράξης, ότι αυτό έχει ενταχθεί σε πρόγραμμα ανάπτυξης υδατικών πόρων, ούτε προκύπτει ότι εναρμονίζεται με τα προγράμματα αυτά, κατά παράβαση των διατάξεων του ν. 1739/1987 (άρθρ. 7) αν και συνεπάγεται εκ των πραγμάτων επέμβαση στους υδατικούς πόρους της περιοχής.

Πρόεδρος: Αθ. Ράντος

Εισηγητής: Μ. Σωτηροπούλου

Βασικές Σκέψεις

2. Επειδή, ο αιτών Δήμος προσβάλλει την ως άνω απόφαση κατά το μέρος που εγκρίνεται η διέλευση της οδού πλησίον οικισμών που ανήκουν στη διοικητική του περιφέρεια, ισχυριζόμενος ότι επιδεινώνονται οι περιβαλλοντικές, οικιστικές και κυκλοφοριακές συνθήκες της περιοχής. Υπό τα δεδομένα αυτά, η κρινόμενη αίτηση ασκείται με έννομο συμφέρον και εν γένει παραδεκτός.

3. Επειδή, σύμφωνα με το άρθρο 283 παρ. 1 του ν. 3852/2010 (Α΄ 87), τη δίκη συνεχίζει ο Δήμος Ιωαννιτών, ο οποίος προέκυψε από τη συγχώνευση του αιτούντος με άλλους Δήμους, δυνάμει του άρθρου 1 παρ. 2, υποπαρ. 20, περ. Α, υποπερ. 1 του ίδιου νόμου.

4. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα εξής: Με την πράξη 14111/2524/28.5.1999 (ορθή επανάληψη 23.6.1999) του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.) αποφασίσθηκε η προέγκριση χωροθέτησης των έργων Εθνικής Οδού (Ε.Ο.) Δυτικού Άξονα (Ιονία Οδός), για το τμήμα Γιάννενα - Κακαβιά και συγκεκριμένα από (ΧΘ - 7+180) έως (ΧΘ 42+100) και από (ΧΘ 47+ 000) έως (ΧΘ 66+500). Στα πλαίσια εκπόνησης της Μελέτης Προέγκρισης Χωροθέτησης του ανωτέρω έργου εξετάσθηκαν τρεις εναλλακτικές χαράξεις και διερευνήθηκε, μεταξύ άλλων, η δυνατότητα δυτικότερης όδευσης του έργου, περιμετρικά των οικισμών Ασβεστοχωρίου, Κόντσικας, Πετραλώνων και Ζωοδόχου, η δυνατότητα όμως αυτή απερρίφθη με την αιτιολογία ότι η χάραξη θα ήταν σημαντικά μεγαλύτερου μήκους και θα έβαινε ως επί το πλείστον από καλλιεργούμενες εκτάσεις, με συνακόλουθες σημαντικές απαλλοτριώσεις. Με την προαναφερθείσα προέγκριση χωροθέτησης επελέγη η Εναλλακτική χάραξη Ι (κόκκινη όδευση), η οποία, με αρχή τη Χ.Θ. - 7+180, παρά τον οικισμό Επισκοπικό, βαίνει νότια - νοτιοδυτικά της πόλης των Ιωαννίνων, παρακάμπτει την πόλη από τα δυτικά και κινείται περιμετρικά των καλλιεργήσιμων εκτάσεων βόρεια της πόλης, ενώ, από το ύψος του οικισμού Πετσάλι, οδεύει παράλληλα προς τον υφιστάμενο οδικό άξονα που οδηγεί στα Ελληνοαλβανικά σύνορα (Κακαβιά), εκτός του τμήματος μεταξύ των Χ.Θ. 60+200 και 65+000. Ωστόσο, για το υποτμήμα του ανωτέρω έργου από τον ανισόπεδο κόμβο (Α/Κ) Εγνατίας έως τον Α/Κ Ελεούσας (Φανερωμένης), η λύση αυτή δεν προωθήθηκε, λόγω του ότι η ζώνη διέλευσης βρισκόταν στην ευρύτερη περιοχή της πόλης των Ιωαννίνων, γεγονός που εκτιμήθηκε ότι μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής. Στη συνέχεια, για το υποτμήμα αυτό, εξετάσθηκαν δύο ακόμη λύσεις σε επίπεδο Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και ο Γενικός Διευθυντής Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ, με την πράξη του 104697/20.09.2006, γνωμοδότησε θετικά επί της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης του έργου "Τμήμα Ιονίας Οδού από Τέλος Παραχώρησης έως Κακαβιά - Τμήμα Α/Κ Ιωαννίνων έως Α/Κ Ελεούσας - Φανερωμένη", υιοθετώντας τη Λύση 1, η οποία συνίσταται σε ευρεία παράκαμψη της πόλης των Ιωαννίνων, μήκους 18,57 χλμ. Εξάλλου, με την απόφαση 1937/ΜΣ 670/6.10.2006 του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκε, κατ' εφαρμογή της ως άνω λύσης 1, η Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας, με την υποστηρικτική μελέτη αυτής (Γεωλογική Αναγνώριση), για το τμήμα από Α/Κ Εγνατίας μέχρι Α/Κ Ελεούσας - Φανερωμένη. Ακολούθως, με την από 13.9.2007 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, ανετέθη σε σύμπραξη γραφείων μελετών η εκπόνηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για το έργο "ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ, τμήμα από τέλος παραχώρησης έως Κακαβιά", η οποία και συνετάγη το Μάρτιο του 2008. Η ΜΠΕ στηρίχθηκε, για το μεν τμήμα από

Α/Κ Εγνατίας έως Α/Κ Ελεούσας, στην εγκεκριμένη με την πράξη 104697/20.09.2006 χάραξη, για το δε τμήμα από Α/Κ Ελεούσας έως Α/Κ Καλπακίου, στην αρχική χάραξη της απόφασης 14111/2524/28.5.1999. Αντίγραφο του φακέλου της εκπονηθείσης ΜΠΕ διαβιβάσθηκαν σε υπηρεσίες και φορείς, για τη διατύπωση παρατηρήσεων, και επί αυτής γνωμοδότησαν θετικά το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ (έγγραφο 5261/9.2.2009 της Διεύθυνσης Χωροταξίας, ΔΜΕΟ/789/6/79/27.4.2009 της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας, με παρατηρήσεις για πρόσθετους περιβαλλοντικούς όρους), το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (έγγραφο 230916/16.9.2009 της Διεύθυνσης Χωροταξίας και Προστασίας Περιβάλλοντος, 105789/605/10.9.2009 της Διεύθυνσης Αισθητικών Δασών, Δρυμών και Θήρας, με παρατηρήσεις για πρόσθετους περιβαλλοντικούς όρους) και το Υπουργείο Πολιτισμού. Το Νομαρχιακό Συμβούλιο Ιωαννίνων, με την πράξη του 4/46/23.3.2009, γνωμοδότησε κατά πλειοψηφία υπέρ της ΜΠΕ, υπό τον όρο να κατασκευαστεί σήραγγα (cut and cover) στην περιοχή της Κοσμηράς, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τμήμα Ηπείρου) εξέφρασε τις απόψεις του επί της ΜΠΕ με το έγγραφο 758/24.2.2009, κατόπιν και του προηγούμενου εγγράφου του 1130/19.7.2006, με το οποίο είχε τοποθετηθεί επί του ζητήματος της διέλευσης της Ιονίας Οδού από το Λεκανοπέδιο Ιωαννίνων, και ο αιτών δήμος διατύπωσε τις παρατηρήσεις του με το έγγραφο 1234/26.2.2009. Το σύνολο των ανωτέρω εγγράφων παρατηρήσεων επί της ΜΠΕ διαβιβάσθηκε στο φορέα του έργου (ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ), ο οποίος, με το έγγραφό του 1152/ΜΣ 670/29.5.2009, διατύπωσε τις απόψεις του επ' αυτών. Κατόπιν τούτων, εκδόθηκε η ήδη προσβαλλόμενη απόφαση, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου "ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: Τέλος Παραχώρησης - Κακαβιά, Τμήμα από Τέλος Παραχώρησης (Χ.Θ. 4+380 Α/Κ Εγνατίας Οδού) έως Α/Κ Καλπακίου (Χ.Θ. 51+227)". Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην απόφαση αυτή, πρόκειται για έργο οδοποιίας που αφορά στην κατασκευή και λειτουργία κλειστού αυτοκινητοδρόμου, συνολικού μήκους 46 χιλιομέτρων περίπου, η αρχή του οποίου οριοθετείται στο πέρας του οδικού τμήματος Αντίρριο - Εγνατία του αυτοκινητοδρόμου της Ιονίας Οδού (περί τη Χ.Θ. 4+380,00), που κατασκευάζεται στο πλαίσιο σύμβασης παραχώρησης, και το πέρας του στον ανισόπεδο κόμβο Καλπακίου (περί την Χ.Θ. 51+226,99), χωρίς να περιλαμβάνεται ο ανισόπεδος κόμβος σύνδεσης της Ιονίας Οδού με την Εγνατία Οδό, ο οποίος θα κατασκευασθεί στο πλαίσιο της ως άνω σύμβασης παραχώρησης.

5. Επειδή, το άρθρο 1 του ν. 3010/2002 (Α' 91) ορίζει τα εξής: «1. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, και κάθε κατηγορία μπορεί να κατατάσσεται σε υποκατηγορίες, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Κριτήρια για την κατάταξη αυτή είναι: α) το είδος και το μέγεθος του έργου ή της δραστηριότητας, β) το είδος και η ποσότητα των ρύπων που εκπέμπονται, καθώς και κάθε άλλη επίδραση στο περιβάλλον, γ) η δυνατότητα να προληφθεί η παραγωγή ρύπων από την εφαρμοζόμενη παραγωγική διαδικασία και δ) ο κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος και η ανάγκη επιβολής περιορισμών για την προστασία του

περιβάλλοντος. ... 2. Η πρώτη (Α) κατηγορία περιλαμβάνει τα έργα και τις δραστηριότητες που λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της έκτασής τους είναι πιθανό να προκαλέσουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. ...». Με το άρθρο 2 του αυτού νόμου προβλέφθηκε ότι: «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. ... 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 έκδοσης 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 ή 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. ... 3. 6.α. Για νέα έργα και δραστηριότητες ... απαιτείται μαζί με την αίτηση και η υποβολή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Επί της Προμελέτης αυτής η αρμόδια για την 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 ... 9.α. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες πρώτης (Α) κατηγορίας χορηγείται μέσα σε ενενήντα (90) ημέρες από την υποβολή της αίτησης ... 10.α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης καθορίζονται: αα) ... ββ) οι αρμόδιες υπηρεσίες και η διαδικασία για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση, όταν απαιτείται, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η διαδικασία με την οποία οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν εάν επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη βελτίωση ή τροποποίηση ή επέκταση ή εκσυγχρονισμό ενός έργου ή μιας δραστηριότητας και κάθε άλλο σχετικό θέμα, γγ) οι αρμόδιες υπηρεσίες και η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, ο τύπος των απαιτούμενων

μελετών και στοιχείων, η προθεσμία υποβολής τους και έκφρασης γνώμης των αρμόδιων αρχών, και κάθε άλλο σχετικό θέμα. β. ...". Με το άρθρο 3 του ίδιου νόμου καθορίσθηκαν το περιεχόμενο και η διαδικασία έγκρισης της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ως 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 μέγεθος 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. ... 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 τη 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 εκπροσώπησης του το φάκελο για να εκφράσουν τη γνώμη τους. ... 3. ...". Εξάλλου, με την κοινή απόφαση Η.Π.: 15393/2332/5.8.2002 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Β' 1022) οι αυτοκινητόδρομοι κατατάσσονται στην 1η Υποκατηγορία της Πρώτης Κατηγορίας (Ομάδα 1η), ενώ, και σύμφωνα και με την προϊσχύουσα Κ.Υ.Α. 69269/5387/24.10.1990 (Β' 678), οι αυτοκινητόδρομοι κατατάσσονταν στην ομάδα Ι της Α' κατηγορίας έργων.

6. Επειδή, από τις ανωτέρω διατάξεις συνάγεται ότι για την κατασκευή έργου ή την άσκηση δραστηριότητας της Α' κατηγορίας απαιτείται έγκριση περιβαλλοντικών όρων, ύστερα από την υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Περαιτέρω, κατά την άσκηση του ακυρωτικού ελέγχου πράξης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, στον οποίο περιλαμβάνεται και η πλάνη περί τα πράγματα, ο δικαστής εξετάζει, μεταξύ άλλων, αν η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αποτελεί το βασικό μέσο εφαρμογής της αρχής της πρόληψης, 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 τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και με τις επιταγές προστασίας του περιβάλλοντος που απορρέουν από το άρθρο 24 του Συντάγματος και από τους σχετικούς ορισμούς της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ευθεία, όμως, αξιολόγηση από μέρους του δικαστή των συνεπειών ορισμένου έργου ή δραστηριότητας εξέρχεται των ορίων του ακυρωτικού ελέγχου διότι προϋποθέτει

διαπίστωση πραγματικών καταστάσεων, διερεύνηση τεχνικών θεμάτων, ουσιαστικές εκτιμήσεις και στάθμιση στηριζόμενη στις εκτιμήσεις αυτές (πρβλ. ΣτΕ 109/2014, 4542/2011, 3478/2000 κ.α.).

7. Επειδή, από την τεχνική έκθεση που συνοδεύει τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του επίδικου έργου (Κεφάλαιο 1, παρ. 1.2.1 “Σκοπιμότητα υλοποίησης”) προκύπτει ότι η Εγνατία Οδός και ο Δυτικός Άξονας Βορράς (Β) – Νότος (Ν) (:Ιονία Οδός) σχεδιάσθηκαν προκειμένου να δημιουργηθούν οδικοί άξονες υψηλών προδιαγραφών που εντάσσονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και αναβαθμίζουν τη θέση της χώρας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Η Ιονία Οδός προβλέπεται να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της Δυτικής Ελλάδας, μέσω της οποίας θα γίνεται η σύνδεση της χώρας με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και την Αλβανία, ενώ, παράλληλα, θα καταστεί εφικτή η σύνδεση των βασικών οδικών αξόνων, της Εγνατίας Οδού και της ΠΑΘΕ. Ο νέος αυτός οδικός άξονας της Ιονίας Οδού σχεδιάζεται στη διαδρομή Καλαμάτα - Πύργος - Πάτρα - Ρίο - Αντίρριο - Αμφιλοχία - Άρτα - Ιωάννινα - Κακαβιά και έχει χαρακτηριστικά τετράχνου κλειστού αυτοκινητόδρομου ταχείας κυκλοφορίας, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα εκτάκτου ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, διαχωριστική νησίδα και ταχύτητα μελέτης 100 - 110 χλμ. την ώρα. Ειδικότερα, το επίδικο τμήμα της Ιονίας Οδού, από το τέλος της Παραχώρησης έως την Κακαβιά, αποτελεί το βόρειο τμήμα του έργου και συμπληρώνει τους κατασκευαζόμενους μεγάλους οδικούς άξονες στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην αναβάθμιση του εθνικού οδικού δικτύου και τη σύνδεσή του με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και οδηγώντας στην άρση της απομόνωσης των εξυπηρετούμενων περιοχών και οικισμών, ενισχύοντας τις προοπτικές ανάπτυξης. Πέραν αυτών, η κατασκευή του εν λόγω τμήματος επιλύει βασικά προβλήματα κυκλοφορίας σε νομαρχιακό και περιφερειακό επίπεδο και απαλλάσσει την ευρύτερη περιοχή από τις φορτίσεις και οχλήσεις των υπερτοπικών κινήσεων που δεν έχουν ως τελικό σταθμό τους οικισμούς της περιοχής, αλλά συνδέουν τις νοτιότερες με τις βορειότερες περιοχές της Ηπείρου (σελ. 1-11 και 1-12 της ΜΠΕ). Στα πλαίσια εκπόνησης της Μελέτης Προέγκρισης Χωροθέτησης του επίδικου έργου εξετάσθηκαν τρεις εναλλακτικές χαράξεις, τελικώς δε επελέγη κατ' αρχήν η Εναλλακτική χάραξη Ι (κόκκινη όδευση), η οποία διερχόταν από την ευρύτερη περιοχή της πόλης των Ιωαννίνων, αλλά δεν προωθήθηκε για το επίμαχο υποτμήμα του έργου [από τον ανισόπεδο κόμβο (Α/Κ) Εγνατίας έως τον Α/Κ Ελεούσας / Παράκαμψη Ιωαννίνων], διότι εκτιμήθηκε ότι μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής. Για το υποτμήμα αυτό εξετάσθηκαν, στη συνέχεια, δύο ακόμη λύσεις. Ειδικότερα, η Λύση 1 (βλ παρ. 1.4.2. του 1ου Κεφαλαίου της ΜΠΕ), η οποία και επελέγη, αποτελεί ευρεία παράκαμψη της πόλης των Ιωαννίνων, μήκους 18,57 χλμ., τοποθετείται στο δυτικό άκρο του λεκανοπεδίου, στις παρυφές των ορεινών σχηματισμών που το περικλείουν και καλύπτει τη λειτουργική εξυπηρέτηση των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του έργου, ενώ η Λύση 2, μήκους 18 χλμ., αφήνει στα δυτικά τους οικισμούς Κοσμηράς, Ασβεστοχωρίου και Κόντσικας, εκτρέπεται ανατολικά με όδευση που απαιτεί

σημαντικά μεγαλύτερο τεχνικό (γέφυρα 770 μ. έναντι 500 μ. της άλλης λύσης) και τέμνει τη χωροθετημένη έκταση του Πανεπιστημίου. Σύμφωνα με το έγγραφο ΔΜΕΟ/789/δ/79/27.4.2009 της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ επί της ΜΠΕ, η τελικώς επιλεγείσα χάραξη (λύση 1), η οποία χαρακτηρίζεται ως ενδιάμεση μεταξύ της αρχικά εγκεκριμένης χάραξης και της πρότασης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τμ. Ηπείρου), κινείται στις παρυφές των ορεινών όγκων και των καλλιεργούμενων πεδινών εκτάσεων και επιλύει ικανοποιητικά τα προβλήματα της αρχικής χάραξης, χωρίς να δημιουργεί προβληματικές αλλοιώσεις στο τοπίο. Μεταξύ των οικισμών που βρίσκονται στη ζώνη άμεσης επιρροής και σε μικρή απόσταση από το έργο περιλαμβάνονται η Κοσμηρά, ο συνοικισμός Κόντσικας και η Ζωοδόχος (βλ. παρ. 6.3.1 της ΜΠΕ). Όσον αφορά τον οικισμό της Κοσμηράς, η προβλεπόμενη χάραξη διέρχεται ανατολικά, σε απόσταση 212 μ. έως 396 μ., αρχικώς σε γέφυρα και εν συνεχεία, διαδοχικά, σε όρυγμα κατά το μεγαλύτερο τμήμα της, σε επίχωμα και εκ νέου σε όρυγμα, ενδέχεται δε να είναι ορατή σε ένα μικρό τμήμα του οικισμού. Όσον αφορά το συνοικισμό Κόντσικας, η χάραξη διέρχεται σε απόσταση 78,5 μ. έως 275 μ. από τα όρια αυτού, αρχικώς σε επίχωμα και ακολούθως σε όρυγμα, πρόκειται δε να είναι ορατή από τον οικισμό. Όσον αφορά τον οικισμό της Ζωοδόχου, η χάραξη διέρχεται δυτικά σε απόσταση 80 μ. έως 150 μ. από τα όρια αυτού, αρχικά σε όρυγμα, ακολούθως σε επίχωμα και στη συνέχεια, διαδοχικά, σε όρυγμα, σε γέφυρα και εκ νέου σε όρυγμα, πρόκειται δε να είναι ορατή από τον οικισμό. Ο αιτών δήμος, στο πλαίσιο της διαδικασίας δημοσιοποίησης του φακέλου της ΜΠΕ, ισχυρίσθηκε, με το έγγραφο 1234/26.2.2009, ότι η πρότασή του για ανατολικότερη χάραξη της οδού, όπως είχε διατυπωθεί με το έγγραφό του 5976/6.8.2007 προς την ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ, ήταν όχι μόνο τεχνικά καλύτερη, αλλά και περιβαλλοντικά προτιμότερη, διότι η οδός διερχόταν σε μεγαλύτερη απόσταση από τους οικισμούς, το έργο δεν συναντούσε υδροφορίες ούτε κατέστρεφε στον ίδιο βαθμό βλάστηση και ιδιοκτησίες, ενώ απαιτούσε την τοποθέτηση πολύ λιγότερων ηχοπετασμάτων για την αντιμετώπιση του θορύβου. Εξάλλου, στο πλαίσιο της ίδιας διαδικασίας, το ΤΕΕ/Τμήμα Ηπείρου, με το έγγραφό του 758/24.2.2009, πρότεινε την αντικατάσταση της διάνοιξης μεγάλων ορυγμάτων πλησίον οικισμών με έργα τύπου «Cut and Cover», ούτως ώστε να αποφεύγεται η μεγάλη αλλοίωση του τοπίου και της μορφολογίας του εδάφους και να εκμηδενίζεται η προκαλούμενη ηχητική όχληση, ομοίου δε περιεχομένου πρόταση [για την κατασκευή Cut and Cover ειδικώς στην περιοχή της Κοσμηράς] περιελήφθη και στην πράξη 4/46/23.3.2009 του Νομαρχιακού Συμβουλίου Ιωαννίνων. Η ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ, ως φορέας του επίδικου έργου, τοποθετήθηκε εφ' όλων των ανωτέρω παρατηρήσεων - προτάσεων, με το έγγραφό της 1152/ΜΣ 670/29.5.2009, ως εξής: "Α. 1. Όσον αφορά την πρόταση για την κατασκευή ενός cut and cover στην περιοχή της Κοσμηράς, σας κάνουμε γνωστό ότι, λόγω μεγάλης κατά μήκος κλίσεως (5%), δεν επιτρέπεται για λόγους ασφάλειας υπόγειο έργο. Επίσης, από Χ.Θ. 6+100 - Χ.Θ. 7+100, που ο αυτοκινητόδρομος γειτνιάζει με τον οικισμό, δεν είναι ορατός, λόγω διέλευσής του σε όρυγμα, εκτός από μία θέση περί τη Χ.Θ. 6+650, όπου υπάρχει σημειακό επίχωμα και σε απόσταση 212 μ. αυτού από τον οικισμό. Στη θέση αυτή, εφόσον προκύψει σχετική

αναγκαιότητα, μπορεί να προβλεφθούν ηχοπετάσματα. 2. Όσον αφορά τη χάραξη στην περιοχή του Ζωοδόχου, αυτή διέρχεται σε αμφίπλευρο όρυγμα και με μηκοτομική κλίση 6%, εκτός από δύο θέσεις, α) στη Χ.Θ. 20+500 - 20+950 (επίχωμα και γέφυρα 200 - 210μ. από τον οικισμό) και β) στη Χ.Θ. 21+400 - 21+950 (επίχωμα σε απόσταση 90 - 140 μ από τον οικισμό). Στις παραπάνω θέσεις είναι δυνατόν να τοποθετηθούν ηχοπετάσματα, εφόσον προκύψει σχετική αναγκαιότητα [...] Β ... 5. Όσον αφορά τον σχολιασμό της παραλλαγής της πρότασης του ΤΕΕ/ΤΗ, που προτάθηκε από το Δήμο Μπιζανίου, αυτή τελεί υπό την επιφύλαξη της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, καθώς παρουσιάζει μειονεκτήματα, όπως: - Αύξηση του μήκους, λόγω μεγάλης κατά μήκος κλίσεως (προκειμένου να καλυφθεί η επιπλέον υψομετρική διαφορά των 110μ.), με αποτέλεσμα δυσμενέστερες επιπτώσεις στο περιβάλλον κατά τη φάση λειτουργίας. - Προβληματική σύνδεση με το οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής, λόγω αδυναμίας χωροθέτησης ενδιάμεσου κόμβου, όπως ο Κόμβος Κοσμηράς-Ασβεστοχωρίου που προτάθηκε στη μελετώμενη λύση. - Διχοτόμηση της ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου, με συνέπειες που δεν έχουν εκτιμηθεί. - Διέλευση από υποβαθμισμένη περιοχή (εγκαταλελειμμένα λατομεία - παράνομοι σκουπιδότοποι) με αποτέλεσμα λιγότερ[ο] ελκυστικ[ό] για τον χρήστη και πρόσθετα έργα αποκαταστάσεων/αναπλάσεων που δεν έχουν εκτιμηθεί. 6. Τέλος και όσον αφορά την πρόταση υπογειοποίησης όλου του τμήματος της πρότασης του ΤΕΕ, που ουδόλως δικαιολογείται από την εκτίμηση των συνθηκών της περιοχής διέλευσης της χάραξης, κρίνεται ανέφικτη και μη λειτουργική, γιατί θα οδηγούσε σε ένα έργο εξαιρετικά υψηλού κόστους τόσο της κατασκευής όσο και της λειτουργίας". Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τα Κεφάλαια 1 "Χαρακτηριστικά του έργου" και 5 "Περιγραφή του έργου" της τεχνικής έκθεσης της ΜΠΕ, προβλέπεται η κατασκευή έξι ανισόπεδων κόμβων [Α/Κ Κοσμηράς - Ασβεστοχωρίου (Κ1), Α/Κ Γραμμενοχωρίων (Κ2), Α/Κ Πασσαρώνος (Κ3), Α/Κ Ζίτσας (Κ4), Α/Κ Καρυών (Κ5) και Α/Κ Καλπακίου (Κ6)], εικοσιτεσσάρων καθέτων οδών, για την αποκατάσταση της επικοινωνίας εκατέρωθεν του αυτοκινητοδρόμου, καθώς και τριάντα παραπλεύρων οδών, για την εξυπηρέτηση των παροδίων και των προορισμών παραπλεύρως του αυτοκινητοδρόμου. Συγκεκριμένα, ο Ανισόπεδος Κόμβος Κοσμηράς - Ασβεστοχωρίου προβλέπεται να διαμορφωθεί στη διασταύρωση της Ιονίας Οδού με την επαρχιακή οδό "Κοσμηράς - Ασβεστοχώρι - Κόντσικα" και να εξυπηρετήσει τη σύνδεση της Κοσμηράς, του Ασβεστοχωρίου και της Πεδινής με την Ιονία Οδό. Ο Ανισόπεδος αυτός Κόμβος δεν προβλεπόταν στον αρχικό σχεδιασμό, βάσει του οποίου η σύνδεση των προαναφερθέντων οικισμών με την Ιονία Οδό γινόταν με περιπορεία τουλάχιστον 8 χλμ., μέσω του Ανισόπεδου Κόμβου Ιωαννίνων της Εγνατίας Οδού (που είναι κόμβος συστήματος δύο αυτοκινητοδρόμων), κρίθηκε, όμως, στη συνέχεια απαραίτητος, προκειμένου να υπάρξει δυνατότητα σύνδεσης της Ιονίας Οδού με το τοπικό οδικό δίκτυο. Επίσης, ο Ανισόπεδος Κόμβος Γραμμενοχωρίων πρόκειται να κατασκευασθεί στη διασταύρωση της Ιονίας Οδού με την Επαρχιακή οδό Κοσμηράς - Ασβεστοχωρίου - Κόντσικας και να εξυπηρετήσει τη σύνδεση των οικισμών Κόντσικας, Λοφίσκου, Πετραλώνων, Περάτη, Γραμμένου, Βαγενιτίου και Πολύλοφου. Όσον αφορά τη διασταύρωση των καθέτων οδών με τον επίδικο αυτοκινητόδρομο

προβλέπεται η κατασκευή 19 τεχνικών κάτω διαβάσεων, 4 τεχνικών άνω διαβάσεων και 1 σήραγγας με εκσκαφή και επανεπίχωση (Cut and Cover), μεταξύ δε αυτών περιλαμβάνονται η Κ.Ο. 1Α, η οποία συνδέει την Κοσμηρά με την Πεδινή (που είναι το κέντρο του Δήμου Μπιζανίου) και διασταυρώνεται με τον αυτοκινητόδρομο στη Χ.Θ. 5+896,08 κάτω από την Γέφυρα (Τ1), η Κ.Ο. 3, η οποία συνδέει την Κόντσικα με τον Συνοικισμό Κόντσικας και διασταυρώνεται με τον αυτοκινητόδρομο στη Χ.Θ. 14+130,00 με τεχνικό Κάτω Διάβασης (Τ4), καθώς και η Κ.Ο. 7, η οποία αποκαθιστά την επαρχιακή οδό Πετραλώνων - Ζωοδόχου - Ελεούσας και διασταυρώνεται με τον αυτοκινητόδρομο στη Χ.Θ. 20+570,80 με τεχνικό Κάτω Διάβασης (Τ8) (βλ. σελ. 1-16 της τεχνικής έκθεσης), ενώ τροποποιείται η χάραξη της υφισταμένης επαρχιακής οδού ΚΟ1, που συνδέει την Πεδινή με τα δημοτικά διαμερίσματα Κοσμηρά, Ασβεστοχωρίου και Κόντσικας. Ως προς τα έργα αποκατάστασης του τοπικού οδικού δικτύου προβλέπεται η κατασκευή συνολικά 10,189 χλμ. καθέτων και 25,725 χλμ. παραπλεύρων οδών (σ. 5-19 της έκθεσης). Για τη σύνδεση της αρτηρίας με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, προβλέπεται η σύνδεση στον ανισόπεδο κόμβο Κόντσικας με τον επαρχιακό δρόμο 10 του πρωτεύοντος επαρχιακού δικτύου [«Πεδινή - Κοσμηρά - Ασβεστοχώρι - Κόντσικα - Πετράλωνα - επ. οδός 13 (Ελεούσα - Ζωοδόχος κλπ)»]. Ο κόμβος αυτός προβλέπεται στη θέση ~16+250, δηλαδή σε απόσταση 11,45 χλμ. και 5,65 χλμ. από τους Α/Κ Εγνατίας και Ελεούσας, αντίστοιχα. Με τη σύνδεση αυτή, σε συνδυασμό και με τις προβλεπόμενες 9 κάτω διαβάσεις, τα 8,9 χλμ. παράπλευρων οδών και τα 1,9 χλμ. αποκατάστασης τοπικών οδών, καλύπτεται η λειτουργική εξυπηρέτηση των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του έργου. Τέλος, όπως προκύπτει από την τεχνική έκθεση που συνοδεύει τη ΜΠΕ, προκειμένου να βελτιωθεί ο αρχικός σχεδιασμός για το επίμαχο τμήμα από Α/Κ Εγνατίας έως Α/Κ Ελεούσας και να συνεκτιμηθούν οι προτάσεις της τοπικής κοινωνίας, η χάραξη της, εγκριθείσης με την απόφαση 1937/ΜΣ 670/6.10.2006, Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας μετατοπίσθηκε στα ακόλουθα σημεία (βλ. παρ. 1.4.3 "Χάραξη που εξετάζεται στη ΜΠΕ" του Κεφαλαίου 1 και παρ. 5.1.2 "Περιγραφή της χάραξης" του Κεφαλαίου 5 της τεχνικής έκθεσης, καθώς και έγγραφο 1152/ΜΣ 670/29.5.2009 της ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ): α) στην περιοχή της Κοσμηράς (από χλμ. 6,0 έως χλμ. 8,0), η χάραξη μετατοπίσθηκε κατά περίπου 120 μ. ΒΑ., προκειμένου να απομακρυνθεί από τον οικισμό, προβλέφθηκε δε η διέλευση του αυτοκινητοδρόμου σε πλήρες όρυγμα, ώστε να ελαχιστοποιηθεί η όχληση, ενώ ελήφθη υπόψη η οριοθέτηση του σχετικού οικισμού (Δ' 264/23.3.1992), β) στην περιοχή του Ασβεστοχωρίου (από χλμ. 10,4 έως χλμ. 13,6), η χάραξη μετατοπίσθηκε κατά περίπου 200μ. ΝΔ., προκειμένου να απομακρυνθεί από τον οικισμό και να ελαχιστοποιηθεί η κατάληψη γεωργικής γης, γ) στην περιοχή του Συνοικισμού της Κόντσικας (από χλμ. 13,6 έως χλμ. 15,9), η χάραξη μετατοπίσθηκε κατά περίπου 130 μ. Α., προκειμένου ο αυτοκινητόδρομος να διέλθει εκτός ορίων οικισμού και δ) στην περιοχή Ζωοδόχου (από χλμ. 19,4 έως χλμ. 21,7), η χάραξη μετατοπίσθηκε κατά περίπου 150 μ. ΝΔ, προκειμένου να απομακρυνθεί από τον οικισμό και να ελαχιστοποιηθεί η όχληση. Όσον αφορά στις επιπτώσεις του έργου στις οικονομικές και παραγωγικές δραστηριότητες, στην παρ. 6.3.2. της ΜΠΕ αναφέρεται

ότι η χάραξη διέρχεται σε μεγάλο μήκος από περιοχές με συγκέντρωση γεωργοκτηνοτροφικών δραστηριοτήτων και βιομηχανικών - βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, ωστόσο το επίμαχο έργο αναμένεται να τονώσει τις παραγωγικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή, καθώς θα βελτιώσει τις μεταφορικές υποδομές, ενισχύοντας ακόμα και την εξαγωγική δραστηριότητα, ενώ, ως προς τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης, στην παρ. 6.3.3. της ΜΠΕ αναφέρεται ότι το έργο δεν αναμένεται να δημιουργήσει προβλήματα στους υφιστάμενους οικισμούς, καθώς ο άξονάς του διέρχεται εκτός των οριοθετημένων ορίων τους, κατά τη φάση δε της κατασκευής της οδού, οι επιπτώσεις από το θόρυβο, τους αέριους ρύπους και τη σκόνη θα είναι μικρής έντασης και, σε κάθε περίπτωση, πλήρως αναστρέψιμες, μετά το πέρας των εργασιών.

8. Επειδή, όπως προκύπτει από τα προπεριγραφέντα στοιχεία του φακέλου, για το σχεδιασμό του επιδίκου τμήματος του έργου ελήφθησαν υπόψη οι οικισμοί Κοσμηράς, Ασβεστοχωρίου, Κόντσικας, Συνοικισμού Κόντσικας και Ζωοδόχου και, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι οικιστικές οχλήσεις, μετατοπίσθηκε η αρχικώς εγκεκριμένη χάραξη της οδού σε μεγαλύτερη απόσταση από αυτούς, εξετάσθηκαν δε και αξιολογήθηκαν οι συνέπειες από την κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου στις χρήσεις γης και στις οικονομικές και παραγωγικές δραστηριότητες, αλλά και οι επιπτώσεις από το θόρυβο, τους αέριους ρύπους και τη σκόνη (βλ. και κατωτέρω, σκ. 9-10), ενώ αναμένεται αποφόρτιση των υφισταμένων επαρχιακών οδών από την υπερτοπική κυκλοφορία, λόγω της χρήσης του νέου αυτοκινητοδρόμου (σελ. 2-5 της τεχνικής έκθεσης). Εξάλλου, από το σύνολο των οδικών και τεχνικών έργων που προβλέπεται να κατασκευασθούν (ανισόπεδοι κόμβοι, κάθετες οδοί, παράπλευρο οδικό δίκτυο, άνω και κάτω διαβάσεις) προκύπτει ότι ελήφθη μέριμνα για την αποκατάσταση του υφισταμένου πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου, την εξασφάλιση της επικοινωνίας των εκατέρωθεν του αυτοκινητοδρόμου περιοχών και την αποκατάσταση των κινήσεων και συνδέσεων με όλους τους οικισμούς της περιοχής. Περαιτέρω, η Διοίκηση εξήτασε την εναλλακτική χάραξη που προτάθηκε από τον αιτούντα, ενέμεινε, όμως, στην υιοθετηθείσα με την προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων Λύση 1 (η οποία απαιτούσε την κατασκευή γέφυρας μικρότερης κατά 220 μ. στην περιοχή, έναντι της Λύσης 2), απορρίπτοντας την πρόταση του αιτούντος Δήμου, λόγω των μειονεκτημάτων που αναλύονται εκτενώς στο έγγραφο 1152/ΜΣ 670/29.5.2009 της ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ (:μεγαλύτερα απαιτούμενα τεχνικά έργα, με αντίστοιχα δυσμενέστερες επιπτώσεις στο περιβάλλον, προβληματική σύνδεση με το τοπικό οδικό δίκτυο, λόγω αδυναμίας χωροθέτησης του ενδιάμεσου κόμβου Κοσμηράς - Ασβεστοχωρίου, που εξασφαλίζει την επικοινωνία των ομώνυμων οικισμών, μη εκτιμηθείσες συνέπειες από τη διέλευση της οδού μέσω της διχοτομούμενης ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου και υποβαθμισμένων περιοχών). Ομοίως απέρριψε και τις υποβληθείσες προτάσεις του ΤΕΕ, περί υπογειοποίησης τμημάτων του έργου, θεωρώντας ότι η τεχνική αυτή λύση δεν δικαιολογείται από την εκτίμηση των συνθηκών διέλευσης της οδού στην περιοχή και θα οδηγούσε σε ένα έργο εξαιρετικά υψηλού κόστους. Υπό τα δεδομένα αυτά, η προσβαλλόμενη απόφαση

παρίσταται νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη ως προς την επιλογή της συγκεκριμένης χάραξης και πρέπει να απορριφθούν οι λόγοι ακυρώσεως με τους οποίους προβάλλεται: α. ότι η εκτέλεση του επίδικου έργου θα προκαλέσει υποβάθμιση του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος της περιοχής και επιδείνωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων της περιφέρειας του αιτούντος δήμου και της ευρύτερης περιοχής, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 24 του Συντάγματος και της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης, και, ειδικότερα, ότι δεν αξιολογήθηκε επαρκώς η απόσταση του έργου από τους γειτονικούς οικισμούς Κοσμηράς, Ασβεστοχωρίου, Κόντσικας [και συνοικισμού “Ζευγάρι” Κόντσικας, στον οποίον εφάπτεται] του Δήμου Μπιζανίου, οι οποίοι αποτελούν αναπτυσσόμενους αγροτικούς οικισμούς, με πληθυσμό 497, 312 και 303 κατοίκων, αντίστοιχα, και σημαντική δυναμικότητα, β. ότι η διέλευση του επίμαχου αυτοκινητοδρόμου μεταξύ, αφενός, του οικισμού της Κοσμηράς, τον οποίο η χάραξη αφήνει στα δυτικά, και, αφετέρου, των οικισμών Ασβεστοχωρίου και Κόντσικας, τους οποίους αφήνει στα ανατολικά, θα διασπάσει το ενιαίο αυτό οικιστικό σύνολο, επιφέροντας ανεπανόρθωτη αλλοίωση του χαρακτήρα των μικρών οικισμών και απομονώνοντας πλήρως τον οικισμό της Κοσμηράς, δεδομένου μάλιστα ότι οι επιχωματώσεις για τη δημιουργία της οδού θα δημιουργήσουν ένα τείχος μεταξύ των οικισμών και μία νεκρή ζώνη εκατέρωθεν του οδικού άξονα, εμποδίζοντας την οικιστική τους ανάπτυξη και ιδίως αυτή της Κοσμηράς, γ. ότι η άμεση γειτνίαση της οδού με τους προαναφερθέντες οικισμούς, και ιδίως με την Κοσμηρά, θα καταστήσει κατ’εξ ουσίας αδύνατη την παραμονή των κατοίκων στις εν λόγω περιοχές και θα αναιρέσει το χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής ως χώρου αναψυχής για τους κατοίκους της Ηπείρου και δ. ότι ο επιδιωκόμενος σκοπός της άρσης της συγκοινωνιακής απομόνωσης της περιοχής της Ηπείρου μπορούσε να επιτευχθεί με ηπιότερα και προσφορότερα μέσα και ότι η επιλογή της συγκεκριμένης χάραξης του επίμαχου τμήματος της Ιονίας Οδού αντίκειται στην αρχή της αναλογικότητας, διότι η προταθείσα από τον αιτούντα δήμο εναλλακτική χάραξη προέβλεπε όδευση της Ιονίας Οδού σε μεγαλύτερη απόσταση από τους οικισμούς αυτούς, τούτο δε σε συνδυασμό με την, ομοίως απορριφθείσα, πρόταση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τμ. Ηπείρου), περί υπογειοποίησης του επίμαχου έργου. Επίσης απορριπτέος είναι και ο λόγος ακυρώσεως κατά τον οποίον η προσβαλλόμενη πράξη αντίκειται στις ρυθμίσεις του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου [απόφαση 25301/25.6.2003 της Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, Β΄ 1451], που προβλέπουν ότι “οι ορεινοί και ημιορεινοί οικισμοί της ενδοχώρας των Νομών... Ιωαννίνων αποτελούν μια περιοχή η οποία έχει σημαντική υστέρηση ανάπτυξης, αποψίλωση πληθυσμού και στερείται ενός ενιαίου χαρακτήρα ως κοινωνικό-πολιτιστικό σύνολο... η ζώνη αυτή έχει ανάγκη ιδιαίτερης προσοχής έτσι ώστε να αποκτήσει χαρακτήρα και αναπτυξιακή δομή”, δεδομένου ότι, όπως γίνεται δεκτό στη ΜΠΕ, το επίδικο έργο, το οποίο προβλέπεται στο εν λόγω Περιφερειακό Πλαίσιο (βλ άρθρο 3 παρ. Γ, υποπαρ. Γ.1.1 “Βασικοί Άξονες και Πόλοι Ανάπτυξης”), οδηγεί στην άρση της απομόνωσης, όχι μόνον της περιοχής της Ηπείρου γενικώς, αλλά και των εξυπηρετούμενων περιοχών και ενισχύει τις

προοπτικές ανάπτυξής τους. Ομοίως αβάσιμοι είναι και οι λόγοι με τους οποίους προβάλλεται ότι η ΜΠΕ αγνοεί οποιοδήποτε οικιστικό κριτήριο και ερείδεται αποκλειστικώς επί οικονομικοτεχνικών κριτηρίων, κατά παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος και των αρχών της πρόληψης και της προφύλαξης, διότι, κατά τους ισχυρισμούς του αιτούντος, προκρίνει τη λύση 1, στηριζόμενη μη νομίμως στη σημαντικά μικρότερη δαπάνη κατασκευής της λύσης αυτής έναντι της λύσης 2, στο βραχύτερο χρόνο κατασκευής, στο μικρότερο όγκο των απαιτούμενων χωματουργικών εργασιών, καθώς και στο μέγεθος των κατασκευαζόμενων γεφυρών, χωρίς να γίνεται οποιαδήποτε αναφορά στους γειτονικούς οικισμούς και στην απόσταση των προταθεισών εναλλακτικών χαράξεων της οδού από αυτούς και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι η Κοσμηρά θα απομονωθεί πλήρως. Και τούτο, αφενός, διότι η ύπαρξη των ως άνω οικισμών ελήφθη υπόψη από τη ΜΠΕ και οδήγησε μάλιστα στη μετατόπιση της χάραξης της οδού σε μεγαλύτερη απόσταση από αυτούς και, αφετέρου, διότι, με την κατασκευή των προπεριγραφέντων έργων σύνδεσης της Κοσμηράς με τον αυτοκινητόδρομο και με τους άλλους οικισμούς (Α/Κ, κάθετες οδοί, γέφυρες, διαβάσεις), αποφεύγεται ο κίνδυνος απομόνωσής της. Σε κάθε δε περίπτωση, νομίμως ελήφθησαν υπόψη και τεχνικό - οικονομικά κριτήρια για την επιλογή της όδευσης του έργου, εφόσον, κατά την τεχνική και περαιτέρω ακυρωτικώς ανέλεγκτη κρίση της Διοίκησης, που στηρίζεται κατά τούτο και στη ΜΠΕ, η επιλεγείσα λύση 1, με τους ανισόπεδους κόμβους και τις λοιπές οδούς και διαβάσεις που προβλέπει, δεν δημιουργεί προβλήματα στην επικοινωνία των περιοχών από τις οποίες διέρχεται και καλύπτει τη λειτουργική εξυπηρέτηση των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του έργου.

9. Επειδή, στην παρ. 6.1.1. της ΜΠΕ (σελ. 6-4) αναφέρεται ότι οι κυριότερες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά την κατασκευή του έργου είναι οι εκπομπές αερίων ρύπων από τα διάφορα εργοταξιακά μηχανήματα, καθώς και η έκλυση σκόνης από τις εκσκαφές, τις χωματουργικές εργασίες και τις κινήσεις των οχημάτων πάνω σε μη ασφαλοστρωμένες επιφάνειες, ενώ ως αμελητέες εκτιμώνται οι πρόσθετες εκπομπές από τα οχήματα που κυκλοφορούν στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης από την κατασκευή του έργου. Η ΜΠΕ, στην οποία παρατίθενται αναλυτικοί πίνακες ως προς τους συντελεστές εκπομπής καυσαερίων, τις εκπομπές αερίων ρύπων και τις μέγιστες συγκεντρώσεις αερίων ρύπων από τις κατασκευαστικές δραστηριότητες, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι τελικές συγκεντρώσεις αερίων ρύπων στους δέκτες από τις εργασίες κατασκευής δεν αναμένεται σε καμία περίπτωση να υπερβούν τα θεσμοθετημένα εθνικά και ευρωπαϊκά όρια εκπομπών (σελ. 6-9), επισημαίνει, όμως, ότι πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό της παραγόμενης και μεταφερόμενης κατά την κατασκευή του έργου σκόνης στην άμεση περιοχή και ιδίως πλησίον των οικισμών Κοσμηράς, Ζωοδόχου και του Συνοικισμού Κόντισκας, προτείνει δε (βλ. παρ. 7.1.1) έναν κώδικα διαχείρισης για τον περιορισμό της σκόνης. Ως προς τις επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα από τη λειτουργία του έργου, η ΜΠΕ περιλαμβάνει, στην παρ. 5.3, αναλυτικές εκτιμήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων και της σύνθεσης κυκλοφορίας για τρεις

χρονικούς ορίζοντες - σενάρια εξέτασης των επιπτώσεων (2011: υφιστάμενη κατάσταση - έτος λειτουργίας των έργων, 2021 και 2031). Με βάση τις εκτιμήσεις αυτές, παρατίθενται (βλ. σελ. 6-12 επ. της ΜΠΕ) αναλυτικοί πίνακες όσον αφορά τους συντελεστές εκπομπής ρύπων και τις ημερήσιες, ετήσιες και συνολικές εκπομπές αερίων ρύπων από την οδική κυκλοφορία για τα σενάρια των ετών 2021 και 2031, τόσο για τα καταλυτικά και συμβατικά οχήματα ΙΧ, όσο και για τα βαρέα οχήματα (φορτηγά). Τα αποτελέσματα των υπολογισμών, υπό τη μορφή ισοσυγκεντρωτικών καμπυλών αναφοράς, παρουσιάζονται στις παρατιθέμενες στο Παράρτημα της ΜΠΕ οριζοντιογραφίες O3_1 - O3_3 για όλους τους ρύπους, καθώς και στον Πίνακα 6.1.1.Π10 (Συγκεντρώσεις αερίων ρύπων με βάση τις ισορροπιακές καμπύλες αναφοράς, σελ. 6-14). Ενόψει των ανωτέρω, η ΜΠΕ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συγκεντρώσεις που προέκυψαν σε διαδοχικές αποστάσεις από την οδική αρτηρία, ακόμα και για τις πλησιέστερες αποστάσεις, δεν υπερβαίνουν τα όρια ποιότητας ατμόσφαιρας και ότι, ως εκ τούτου, οι κυκλοφοριακοί ρύποι κατά τη φάση λειτουργίας του έργου δεν αναμένεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων της περιοχής μελέτης (σελ. 6-14), οι δε επιπτώσεις αέριας ρύπανσης, ακόμα και κάτω από τις δυσμενέστερες κυκλοφοριακές και μετεωρολογικές συνθήκες, χαρακτηρίζονται ως μικρής σημασίας (βλ. σελ. 2-2, παρ. 2.2.1.1.β της ΜΠΕ). Στη συνέχεια, στην παράγραφο 6.2 της ΜΠΕ εξετάζονται οι επιπτώσεις του έργου στο ακουστικό περιβάλλον. Όσον αφορά το θόρυβο κατά την κατασκευή του έργου, ο οποίος οφείλεται στα εργοταξιακά μηχανήματα και στα φορτηγά μεταφοράς υλικών, στη ΜΠΕ παρατίθενται πίνακες με τα νομοθετημένα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια θορύβου και τις εκτιμήσεις για τον υπολογισμό του θορύβου (σελ. 6-53 και 6-54), ενώ αναφέρεται (σ. 6-55) ότι σε μία ζώνη 220 μ. περίπου από τη θέση των εργασιών κατασκευής είναι πιθανό να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου και ότι ο θόρυβος αυτός θα επηρεάσει, μεταξύ άλλων, κτίσματα των οικισμών της Κοσμηράς, της Ζωοδόχου και του Συνοικισμού της Κόντσικας. Παρά το ότι οι επιπτώσεις αυτές χαρακτηρίζονται παροδικές, προτείνονται με την παράγραφο 7.2. της ΜΠΕ μέτρα ηχοπροστασίας, με στόχο τη μείωση των επιπτώσεων του θορύβου κατά τη διάρκεια της κατασκευής (έλεγχος του θορύβου των μηχανημάτων του εργοταξίου με χρήση μοντέλων με μειωμένες εκπομπές θορύβου, κατασκευή ηχοπετασμάτων περί το χώρο του εργοταξίου και χρήση κινητών αντιθορυβικών πετασμάτων στα σημεία εκπομπής υψηλής στάθμης θορύβου, βλ. σελ. 7-27 της ΜΠΕ). Συμπερασματικά, οι επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον κατά τη φάση της κατασκευής δεν αναμένονται ισχυρές, θα είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας και, σε κάθε περίπτωση, χαρακτηρίζονται αντιμετωπίσιμες (βλ. και παράγραφο 2.2.1.5 της ΜΠΕ, σ. 2-3). Περαιτέρω, όσον αφορά τη φάση λειτουργίας του έργου, ο οδικός θόρυβος εκτιμήθηκε με βάση τα δεδομένα φόρτων, ταχύτητας και σύνθεσης κυκλοφορίας, υπολογίσθηκαν οι ισοθορυβικές καμπύλες από την κυκλοφορία των οχημάτων στο νέο αυτοκινητόδρομο (σχετικές οι ισοθορυβικές καμπύλες O4_1 - O4_3) και η στάθμη του θορύβου υπολογίσθηκε σε απόσταση 10 μ. από το όριο της οδού στις πλησιέστερες θέσεις σε σχέση με τα όρια των οικισμών της Κοσμηράς, της Ζωοδόχου και του Συνοικισμού της Κόντσικας. Η

ΜΠΕ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι εκτιμώμενες στάθμες θορύβου σε όλους τους χρονικούς ορίζοντες - σενάρια (ετών 2021 και 2031) και σε όλες τις θέσεις πλησίον, μεταξύ άλλων, των ανωτέρω οικισμών είναι χαμηλότερες από το όριο της ελληνικής νομοθεσίας και, για το λόγο αυτό, δεν απαιτείται η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων (σ. 6-56 επ.), παρόλα αυτά, όμως, στην παρ. 7.7. της ΜΠΕ προτείνεται να τεθεί σε εφαρμογή πρόγραμμα παρακολούθησης των επιπτώσεων θορύβου και να διεξάγονται ετήσιες μετρήσεις της στάθμης θορύβου στη θέση του πλησιέστερου κτηρίου των οικισμών του Συνοικισμού Κόντσικας και της Ζωοδόχου (σελ. 7-49). Η προσβαλλόμενη απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων προβλέπει ειδικές οριακές τιμές εκπομπής ρυπαντικών φορτίων και συγκεντρώσεων με παραπομπή στις προβλέψεις της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας ως προς τις οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας (βλ. παρ. β΄) και παραπέμπει στην κειμένη εθνική νομοθεσία τόσο για τον θόρυβο που εκπέμπεται από τον εργοταξιακό εξοπλισμό κατά τη φάση κατασκευής του έργου, όσο και για το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο οδικού κυκλοφοριακού θορύβου (παρ. γ΄). Εξάλλου, στην παράγραφο δ΄ της προσβαλλόμενης πράξης παρατίθενται τα τεχνικά έργα και μέτρα αντιρρύπανσης και αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος που επιβάλλεται να κατασκευασθούν ή να ληφθούν, με τη σημείωση (βλ. υποπαρ. 1.2) ότι από τις πιστώσεις για την κατασκευή και λειτουργία του έργου πρέπει να εξασφαλίζονται κατά προτεραιότητα οι απαιτούμενες δαπάνες για τα έργα, μεταξύ άλλων, αντιθορυβικής προστασίας. Όσον αφορά την εγκατάσταση και λειτουργία των εργοταξίων προβλέπεται (βλ. υποπαρ. 4 της αυτής παρ. δ΄ της πράξης) ότι η επιλογή της θέσης τους πρέπει να είναι μακριά από κατοικημένες περιοχές (κατ' ελάχιστον 200 μ. από σπίτια που βρίσκονται εντός οικισμών ή εντός σχεδίου), ότι κατά τη λειτουργία τους πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα ηχοπροστασίας (π.χ. τοποθέτηση περιμετρικών προστατευτικών πετασμάτων), ώστε να τηρούνται τα θεσμοθετημένα όρια για τον εργοταξιακό θόρυβο, και ότι πρέπει να εφαρμοσθούν οι σχετικές προτάσεις της ΜΠΕ για τα μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων από την εγκατάσταση και λειτουργία τους. Επίσης, προβλέπεται ότι ο ανάδοχος κατασκευής πρέπει να συμμορφωθεί προς όλες τις κείμενες διατάξεις της ισχύουσας εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με τον εργοταξιακό θόρυβο (υποπαρ. 5), ότι σε κάθε κατασκευαστική δραστηριότητα του έργου όπου υπάρχει πιθανότητα εκπομπής σκόνης πρέπει να χρησιμοποιείται εξοπλισμός που θα εξασφαλίζει τη συγκράτηση αυτής (υποπαρ. 6, όπου αναφέρονται και ειδικότερα μέτρα, όπως π.χ. κατιονισμός με νερό), καθώς και ότι για τον περιορισμό της σκόνης στους εργοταξιακούς χώρους και στην περιοχή άμεσης γειτνίασης με το έργο επιβάλλεται, μεταξύ άλλων, η κάλυψη των φορτηγών μεταφοράς χωμάτων με μουσαμάδες, η διαβροχή των διαδρόμων κίνησης και των χώρων εργασίας ειδικά σε περιόδους με ισχυρούς ανέμους, η διαβροχή ή κάλυψη των χωματινών σωρών, η δε εναπόθεση υλικών σε σωρούς να γίνεται με το ελάχιστο δυνατό ύψος για την αποφυγή δημιουργίας τεράστιων όγκων (υποπαρ. 7). Περαιτέρω, στην ίδια δ΄ παράγραφο της προσβαλλόμενης προβλέπεται (υποπαρ. 13) ότι, εντός του πρώτου δμήνου λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, πρέπει να γίνουν “μετρήσεις

της στάθμης θορύβου στους δείκτες ..., στα τμήματα του υπό μελέτη αυτοκινητοδρόμου που ευρίσκονται σε απόσταση μικρότερη ή ίση των 200 μ. από το κοντινότερο όριο οικισμού (απόσταση από το άκρο του καταστρώματος του οδικού άξονα) καθώς και στα σημεία που έγιναν μετρήσεις κατά την εκπόνηση της ΜΠΕ και με την ίδια μεθοδολογία, με ταυτόχρονη δειγματοληπτική μέτρηση του φόρτου και της σύνθεσης κυκλοφορίας, ώστε να διαπιστωθούν τα επίπεδα θορύβου". Κατά την ίδια υποπαρ. 13 της προσβαλλόμενης, εφόσον από τις μετρήσεις διαπιστωθεί υπέρβαση του θεσμοθετημένου ορίου κυκλοφοριακού θορύβου, πρέπει να ληφθούν, κατόπιν εκπόνησης αντιθορυβικής μελέτης, άμεσα μέτρα προστασίας από τον κυκλοφοριακό θόρυβο, είτε πάγια (π.χ. ηχοπετάσματα, πυκνές φυτεύσεις, αναχώματα, ηχοαπορροφητικός ασφαλτοτάπητας) είτε λειτουργικά (π.χ. τοπικές μειώσεις του ορίου ταχύτητας). Τέλος, στην υποπαρ. 21 της παρ. δ΄ της προσβαλλόμενης προβλέπεται ότι πρέπει να εφαρμοσθούν τα μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι που προτείνονται στη ΜΠΕ (Κεφ. 7), εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τους προαναφερθέντες περιβαλλοντικούς όρους.

10. Επειδή, όπως προκύπτει από τα προπεριγραφέντα στοιχεία του φακέλου, η Διοίκηση εξήτασε και αξιολόγησε λεπτομερώς τις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του επίμαχου αυτοκινητοδρόμου από πλευράς αέριας ρύπανσης, εργοταξιακού θορύβου και θορύβου οδικής κυκλοφορίας, προβλέφθηκαν δε συγκεκριμένα μέτρα περιορισμού του θορύβου, της αέριας ρύπανσης και της σκόνης, κατά τη φάση της κατασκευής, πρόγραμμα παρακολούθησης των επιπτώσεων θορύβου και διεξαγωγή μετρήσεων της στάθμης θορύβου κατά τη λειτουργία του έργου. Πρέπει, επομένως, να απορριφθούν οι λόγοι ακυρώσεως με τους οποίους, χωρίς να αμφισβητείται η νομιμότητα των ως άνω προβλέψεων της ΜΠΕ ή της προσβαλλόμενης απόφασης ή η επάρκεια των προπεριγραφέντων μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη θα προκαλέσει επιδείνωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων των ανωτέρω περιοχών λόγω του θορύβου των διερχόμενων από τον οδικό άξονα οχημάτων, ιδίως δε των βαρέος τύπου οχημάτων (π.χ. φορτηγών), καθώς και λόγω της κατακόρυφης αύξησης των εκπεμπόμενων από αυτά ρύπων και, κατά συνέπεια, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της περιοχής. Εξάλλου, απορριπτέος είναι και ο λόγος κατά τον οποίον πάσχει η προσβαλλόμενη πράξη, λόγω του ότι δεν μελετήθηκαν οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα και το ακουστικό περιβάλλον σε σχέση και με την κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης της Ιονίας με την Εγνατία Οδό, η οποία θα οδηγήσει σε πολλαπλασιασμό του επιπέδου θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή. Και τούτο διότι με το λόγο αυτό δεν αμφισβητούνται οι προπαρατεθείσες εκτιμήσεις ως προς τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τη σύνθεση κυκλοφορίας, στις οποίες βασίσθηκε η ΜΠΕ για την ανάλυση και αντιμετώπιση των επιπτώσεων στην ατμόσφαιρα και το ακουστικό περιβάλλον, κατόπιν προφανούς συνυπολογισμού της όλης κυκλοφορίας στην οδό, άρα και της σύνδεσης της Ιονίας με την Εγνατία Οδό, η οποία θα γίνει με το σχετικό ανισόπεδο κόμβο που προβλέπεται να κατασκευασθεί στα πλαίσια της Σύμβασης Παραχώρησης της Ιονίας Οδού [βλ. ΜΠΕ παρ. 4.3.4 "Επιδράσεις

στην ατμόσφαιρα...” - σελ. 4-118, όπου αναφέρεται ότι “η διέλευση των τριών μεγαλύτερων οδικών έργων του νομού (Εγνατία Οδός, Ιονία Οδός και Παράκαμψη Πόλης Ιωαννίνων) από το λεκανοπέδιο μπορεί να προκαλέσει σημαντική αύξηση των ατμοσφαιρικών ρύπων” - πρβ. και σελ. 4-94 της ΜΠΕ, όπου γίνεται λόγος για την επίλυση των συγκοινωνιακών προβλημάτων του οδικού δικτύου με την κατασκευή της υπό μελέτη οδού, “σε συνδυασμό και με την Εγνατία Οδό”, και αναφέρεται ότι στην άμεση περιοχή μελέτης, η Εγνατία είναι κατασκευασμένη και λειτουργεί].

11. Επειδή, η ΜΠΕ του επίδικου έργου περιλαμβάνει αναλυτικά κεφάλαια τόσο ως προς τις επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους, όσο και ως προς τα μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών. Ειδικότερα, στην παράγραφο 6.1.3. του 6ου Κεφαλαίου της ΜΠΕ (σ. 6-39) παρατίθενται οι επιπτώσεις από την ύπαρξη των επιχωμάτων τόσο στην επιφανειακή, όσο και στην υπόγεια υδροφορία της περιοχής μελέτης, καθώς επίσης και οι επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους τόσο κατά τη φάση της κατασκευής, όσο και κατά τη φάση λειτουργίας του έργου. Συγκεκριμένα, επισημαίνεται ότι η κατασκευή των επιχωμάτων θα αποτελέσει οπωσδήποτε εμπόδιο για την επιφανειακή υδροφορία και, ως εκ τούτου, θα χρειαστεί να ληφθούν μέτρα για την αποκατάσταση αυτής, εκτιμάται όμως ότι τα τεχνικά που προτείνονται στον Πίνακα 5.1.5.3.Π1 είναι ικανοποιητικά. Περαιτέρω, ως προς τις επιπτώσεις στην υπόγεια υδροφορία της περιοχής, αναφέρεται ότι ο μεγάλος βροχομετρικός δείκτης της ευρύτερης περιοχής και οι εκτεταμένες εμφανίσεις πετρωμάτων που είναι δευτερογενώς, κυρίως, υδατοπερατά, συμβάλλουν στη διακίνηση μεγάλων όγκων υπόγειου νερού και στην ανάπτυξη υπόγειων υδροφόρων οριζόντων με μεγάλη δυναμικότητα. Στην ίδια παράγραφο της ΜΠΕ αναλύεται, κατ' επίκληση των στοιχείων της οριστικής γεωλογικής μελέτης, η κατάσταση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα κατά μήκος της χάραξης του αυτοκινητοδρόμου (σ. 6-40 επ.). Συμπερασματικά, αναφέρεται (σ. 6-43) ότι οι απαιτούμενες εκσκαφές για την εξυγίανση του εδάφους, καθώς και για την κατασκευή επιχωμάτων αναμένεται να έχουν επιπτώσεις στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα, ως προς το δε θέμα των απαραίτητων μέτρων που πρέπει να ληφθούν, η ΜΠΕ παραπέμπει σε επόμενη φάση, όταν θα έχουν ολοκληρωθεί οι γεωτεχνικές έρευνες και έχουν εξαχθεί ασφαλέστερα συμπεράσματα. Εξάλλου, οι επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους, στη φάση κατασκευής του έργου, χαρακτηρίζονται ως μάλλον μικρές και εντοπισμένες στις περιοχές των εργοταξιακών χώρων (σ. 6-44). Επιπτώσεις, πάντως, θα υπάρξουν, κατά τη ΜΠΕ, και σε όλο το μήκος της χάραξης, στις περιοχές που η τελευταία διασταυρώνεται με υφιστάμενα ρέματα και με αρδευτικά κανάλια, οι οποίες σχετίζονται με τη μεταβολή των συνθηκών ροής μέχρι την ολοκλήρωση των τεχνικών. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι μικρής διάρκειας και πλήρως αναστρέψιμες μετά το πέρας της κατασκευής (σ. 6-44). Δευτερεύουσες επιπτώσεις αναμένονται σχετικά με την ρύπανση των επιφανειακών υδάτων και, συνακόλουθα, του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα, από τα απορριπτόμενα υλικά λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων (καύσιμα και λάδια), τα υλικά για την κατασκευή των ασφαλικών και των σκυροδεμάτων (ασφαλτικά, αδρανή τσιμέντα), τα υλικά συσκευασίας και τα απορρίμματα από την καθημερινή διαβίωση των

ανθρώπων. Επίσης, ίδιου τύπου ρύπανση εκτιμάται ότι θα υπάρξει από τους στερεάς μορφής ρύπους, οι οποίοι εναποτίθενται υπό μορφή σκόνης στο έδαφος ή στη βλάστηση της περιοχής και, μέσα από τη διαδικασία της διήθησης, περνούν στην υπόγεια υδροφορία. Οι επιπτώσεις αυτές χαρακτηρίζονται ως μικρής έντασης. Όσον αφορά στην υδροληψία κατά τη φάση κατασκευής του έργου αναφέρεται ότι αυτή πρέπει να γίνει μετά από προσεκτικό σχεδιασμό, με τη συμμετοχή των Δήμων Μπιζανίου, Πασαρώνος, Ζίτσας, Εκάλης, Κεντρικού Ζαγορίου και Καλπακίου και των αρμόδιων υπηρεσιών της Νομαρχίας Ιωαννίνων. Επισημαίνεται, σχετικώς, η σημασία του στοιχείου της εποχικότητας που πρέπει να υπεισέλθει στο σχεδιασμό, ώστε να περιορισθεί η υδροληψία για το έργο τις ξηρές περιόδους του έτους, καθώς και ότι πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την ορθολογική διαχείριση, ώστε να μη θιγούν οι υδάτινοι πόροι (ομοίως σ. 6-44). Τέλος, στη φάση λειτουργίας του έργου, ο κίνδυνος ρύπανσης των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων από την έκπλυση των στερεών και υγρών καταλοίπων που απομένουν στο οδόστρωμα από την κίνηση των οχημάτων (λάστιχα, άσφαλτος, καύσιμα, ορυκτέλαια, σωματίδια κ.λπ.), καθώς και από την απόπλυση των ίδιων ρύπων στην παρόδια ζώνη, εκτιμάται ως μικρής έντασης. Σύμφωνα με την ΜΠΕ, ασφαλή συμπεράσματα θα συναχθούν μετά την ολοκλήρωση ενός προγράμματος παρακολούθησης. Εξάλλου, στην παράγραφο 7.1.3. της ΜΠΕ (σ. 7-16) εκτίθενται τα μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων στους υδάτινους πόρους. Ειδικότερα, για την αποκατάσταση της συνέχειας της επιφανειακής υδροφορίας από την ύπαρξη επιχωμάτων προτείνεται να κατασκευασθούν τεχνικά έργα (γέφυρες, τάφροι, οχετοί κ.λπ) σε κατάλληλες θέσεις, ενώ το ζήτημα των απαραίτητων μέτρων που πρέπει να ληφθούν κατά τμήμα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των εκσκαφών στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα παραπέμπεται σε επόμενη φάση, όταν θα έχουν ολοκληρωθεί οι γεωτεχνικές έρευνες. Ωστόσο, η ΜΠΕ δέχεται ότι η ίδια η πρόοδος του έργου προϋποθέτει την αποκατάσταση του πληττόμενου τμήματος για τη συνέχιση των εργασιών (εξυγίανση εδάφους, επιχωματώσεις, κατασκευή υδραυλικών τεχνικών έργων), γεγονός που εξασφαλίζει τη συνέχεια της επιφανειακής και υπόγειας υδροφορίας, και προβλέπει μέτρα πρόληψης και προστασίας των υδάτινων πόρων, όπως απαγόρευση δημιουργίας εργοταξιακών χώρων στις κοίτες των ρεμάτων, κατάλληλη διαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων εντός των χώρων των εργοταξίων και απαγόρευση απόρριψης στο έδαφος των μεταχειρισμένων λαδιών των αυτοκινήτων προς αποφυγή ρύπανσης των υπογείων υδροφόρων οριζόντων (σ. 7-17). Όσον αφορά τη φάση λειτουργίας του έργου, η συνέχεια της υδροφορίας, η αποχέτευση και η αποστράγγιση του έργου προβλέπεται να εξασφαλισθούν μέσω των απαραίτητων τεχνικών έργων. Συμπερασματικά, η ΜΠΕ αναφέρει (σ. 7-16) ότι η ρύπανση των υδάτων προεκτιμάται, πρακτικά, ως αμελητέα, ότι ο κίνδυνος διάβρωσης των εδαφών εξαιτίας της κατασκευής και λειτουργίας του έργου μπορεί να αντιμετωπισθεί με ειδικά τεχνικά (τάφροι οφρύος κλπ), ότι το πρόβλημα της συνέχειας της επιφανειακής υδροφορίας, της αποχέτευσης και αποστράγγισης αντιμετωπίζεται ικανοποιητικά με την κατασκευή όλων των απαραίτητων έργων, καθώς και ότι η χρήση μοντέλων για ποσοτικοποίηση και

κατάστρωση επανορθωτικών μέτρων θα απαιτηθεί μόνον αφού προχωρήσει το πρόγραμμα παρακολούθησης (Monitoring) και εφόσον από την αξιολόγηση των συμπερασμάτων του προκύψει αντίστοιχη ανάγκη, ενέργεια που στη φάση αυτή δεν κρίνεται απαραίτητη. Εξάλλου, στην υποπαρ. 8 της παρ. δ΄ της προσβαλλόμενης απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων προβλέπεται η απαγόρευση ρύπανσης των επιφανειακών και υπογείων υδάτων, όπως επίσης και του εδάφους, από κάθε είδους απορροές και μη-βιοδιασπώμενες ουσίες κατά τις εργασίες κατασκευής, αλλά και κατά τη λειτουργία του έργου, με παραπομπή στην ισχύουσα νομοθεσία περί διαχείρισης των μεταχειρισμένων ορυκτελαίων και περί διάθεσης τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων. Περαιτέρω, στην ίδια παράγραφο δ΄ της προσβαλλόμενης απόφασης διαλαμβάνονται τα ακόλουθα: “1. [...] 3. Πριν την έναρξη των εργασιών, ο Ανάδοχος κατασκευής του έργου υποχρεούται να προβεί: α) στην αποτύπωση όλων των δικτύων κοινής ωφελείας (π.χ. ... δίκτυα ύδρευσης, άρδευσης κ.λπ), τα οποία αναμένεται να επηρεάσει από τις εργασίες κατασκευής (όπως περιγράφονται στη ΜΠΕ), έτσι ώστε κάθε είδους τροποποίηση ή επέμβαση σε υφιστάμενο έργο υποδομής να γίνεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, ώστε να εξασφαλίζεται η ικανοποιητική λειτουργία τους. Σ' αυτό το πλαίσιο, να δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου που διέρχεται στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού Νεοχωρίου που εντοπίζονται γεωτρήσεις ύδρευσης του οικισμού. [...] 12. Κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη ροή των επιφανειακών υδάτων (π.χ. ποτάμια, ρέματα κ.λπ) με την κατασκευή όλων των απαιτούμενων τεχνικών, καταλλήλως διαστασιολογημέν[ων] έπειτα από την εκπόνηση υδραυλικής μελέτης για τα επιφανειακά ύδατα που εμπλέκονται με την προτεινόμενη χάραξη (στις θέσεις που εντοπίζονται στη ΜΠΕ) και θεωρώντας περίοδο επαναφοράς πλημμυρικής παροχής τουλάχιστον 50ετίας. ... Οι απορροές να οδηγούνται σε φυσικούς αποδέκτες με την προϋπόθεση να μη δημιουργούν σημαντικές αυξήσεις στην ταχύτητα ροής των υπαρχόντων υδατικών συστημάτων”. Τέλος, στο από 15.2.2011 έγγραφο απόψεων της ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ επί της κρινόμενης αίτησης αναφέρεται ότι ο σχεδιασμός του επίδικου αυτοκινητοδρόμου έχει λάβει υπόψη την ύπαρξη των πηγών-πηγαδιών που εντοπίζονται, μεταξύ άλλων, στην περιοχή του αιτούντος δήμου και τα οποία, ούτως ή άλλως δεν επηρεάζονται, αφού, για όσο μεν διάστημα η χάραξη ελίσσεται στην έκταση όπου υπάρχουν πηγάδια, το σώμα της οδού συνίσταται σε επίχωμα, όταν δε εμφανίζονται ορύγματα, η οδός απομακρύνεται και κινείται στους πρόποδες των λοφωδών εξαρμάτων, που ορίζουν το πεδινό τμήμα του Δήμου Μπιζανίου από τα ανατολικά.

12. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω, στη ΜΠΕ και την προσβαλλόμενη πράξη περιέχονται στοιχεία, εκτιμήσεις και μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων στους υδάτινους πόρους, η νομιμότητα των οποίων δεν αμφισβητείται ειδικότερα με την κρινόμενη αίτηση. Κατόπιν αυτού, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι οι λόγοι ακυρώσεως με τους οποίους προβάλλεται ότι: α. η κατασκευή και λειτουργία του επίμαχου αυτοκινητοδρόμου θα προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στον υδροφόρο ορίζοντα της περιοχής, β. αν και η σχετική υποχρέωση προβλεπόταν στην απόφαση

Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης του επίδικου έργου, η ΜΠΕ ουδέν διαλαμβάνει περί της προστασίας των υπογείων υδάτων της περιοχής, τούτο δε παρά το γεγονός ότι στο οροπέδιο Αβεστοχωρίου υπάρχουν υπόγειες πηγές που υδροδοτούν τους οικισμούς Αβεστοχώρι και Κόντσικα και άλλους 14 οικισμούς της περιοχής, γ. δεν προβλέπονται ειδικά και συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπιση της μόλυνσης του υδροφόρου ορίζοντα και δ. η Διοίκηση δεν εκτίμησε, ως όφειλε, την επικινδυνότητα της επίμαχης δραστηριότητας σε σχέση με τα υπόγεια ύδατα.

13. Επειδή, το επίμαχο έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία του βορείου τμήματος του αυτοκινητοδρόμου της Ιονίας Οδού, η δε τυχόν άντληση νερού για τις ανάγκες κατασκευής του οδικού αυτού έργου δεν συνιστά έργο διαχείρισης και αξιοποίησης των υδατικών πόρων της περιοχής, ούτε οι επιπτώσεις στους υδατικούς πόρους το καθιστούν τέτοιου είδους έργο. Κατά συνέπεια, το συγκεκριμένο έργο δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του ν. 1739/1987 (ΣτΕ 462/2010 Ολομ., 4263, 551/2015, 2752, 1492/2013) και αβασίμως προβάλλεται, ως πλημμέλεια της προσβαλλόμενη πράξης, ότι αυτό δεν έχει ενταχθεί σε πρόγραμμα ανάπτυξης υδατικών πόρων, ούτε προκύπτει ότι εναρμονίζεται με τα προγράμματα αυτά, κατά παράβαση των διατάξεων του ν. 1739/1987 (άρ. 7), αν και συνεπάγεται εκ των πραγμάτων επέμβαση στους υδατικούς πόρους της περιοχής.

14. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί.