

ΣΤΕ 2939/2017 [ΝΟΜΙΜΗ ΑΕΠΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ]

Περίληψη

-Η προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση που (έχει ως έρεισμα την π.π.ε.) περιέχει τις καταρχήν εκτιμήσεις της Διοικήσεως σχετικά με τα γενικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου έργου, η εκδοθείσα δε θετική γνωμοδότηση δεν παράγει οποιαδήποτε δεσμευτικότητα ακόμη και ως προς το καταρχήν επιτρεπτό και τη θέση του προτεινόμενου έργου. Αφού η Διοίκηση θα εκτιμήσει εκ νέου και συνολικώς όλα τα στοιχεία του έργου βάσει της πλήρους μελέτης που θα υποβληθεί στη συνέχεια.

-Δεν προκύπτει από τη νομοθεσία απαγόρευση σώρευσης στην ίδια πράξη περισσότερων αποφάσεων ε.π.ο. για την πραγματοποίηση στην ίδια περιοχή αυτοτελών έργων, που αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση του ίδιου σκοπού, όταν μάλιστα έχει τηρηθεί προηγουμένως η προβλεπόμενη, ανάλογα με την κατηγορία στην οποία εντάσσεται καθένα από τα έργα αυτά, διαδικασία. Εξάλλου, από το περιεχόμενο της προσβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι εγκρίθηκαν όχι μόνο γενικοί περιβαλλοντικοί όροι για το σύνολο των έργων, αλλά επιπροσθέτως και ειδικοί όροι για καθένα από αυτά (τον αερολιμένα και τις οδικές συνδέσεις), οι οποίοι άλλωστε δεν πλήττονται ειδικώς.

Πρόεδρος: Αγγ. Θεοφιλόπουλος

Εισηγητής: Αγγ. Μίντζια

Δικηγόροι: Αν. Μπάνος, Ευθ. Γκαράνη

Βασικές Σκέψεις

2. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση, ζητείται η ακύρωση της 143779/28.8.2009 κοινής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι τόσο για την κατασκευή και λειτουργία του Νέου Αερολιμένα Καστελίου στο Νομό Ηρακλείου Κρήτης όσο και την οδική του σύνδεση με το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου - Μάρθας.

3. Επειδή, οι αιτούντες με αριθ. 1 έως και 94 στο δικόγραφο, που φέρονται, κατά τα προσκομισθέντα από αυτούς στοιχεία, ως κάτοικοι ή ιδιοκτήτες ακινήτων του πρώην Δήμου Αρκαλοχωρίου, ήδη δε του Δήμου Μινώα Πεδιάδας [άρθρο 1 παρ. 2 περ. 17 Α΄7 του ν. 3852/2010, (Α΄ 87)], εντός των διοικητικών ορίων του οποίου πρόκειται να κατασκευαστεί ο επίδικος αερολιμένας και τμήμα της οδικής του σύνδεσης, με έννομο

συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση, προβάλλοντας ότι από την κατασκευή των έργων αυτών θα υποβαθμιστεί το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον της περιοχής τους και θα επιδεινωθούν σοβαρά οι όροι διαβίωσής τους, με συνέπεια την εξώθησή τους στην εγκατάλειψή της. Ομοίως, με έννομο συμφέρον ασκείται η υπό κρίση αίτηση και από τους αιτούντες με αριθ. 95 έως 103 στο δικόγραφο, οι οποίοι φέρονται, κατά τα προσκομισθέντα από αυτούς στοιχεία, ως κάτοικοι του Δήμου Ηρακλείου και προβάλλουν ότι από την εγκατάσταση και λειτουργία των ανωτέρω μεγάλης και υπερτοπικής κλίμακας έργων θα ανατραπούν οι οικολογικές ισορροπίες, θα υποβαθμιστεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας του οικιστικού περιβάλλοντος και θα ματαιωθούν οι βιώσιμοι αναπτυξιακοί στόχοι του ήπιου τουρισμού και της αγροτικής παραγωγής όλης της ευρύτερης περιοχής του νομού Ηρακλείου. Επίσης, με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση και τα σωματεία «Πολιτιστικός Σύλλογος Ρουσοχωριών» (με αριθ. 104 στο δικόγραφο) «Αγροτικός Σύλλογος Ρουσοχωριών» (με αριθ. 105 στο δικόγραφο) και «Οικολογική Παρέμβαση Ηρακλείου» (με αριθ. 106 στο δικόγραφο), ο καταστατικός σκοπός των οποίων περιλαμβάνει αντιστοίχως, μεταξύ άλλων, τη διαφύλαξη και αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων του εν λόγω οικισμού, ο οποίος εμπίπτει στα όρια του πρώην Δήμου Αρκαλοχωρίου, την ενίσχυση της αγροτικής και της εν γένει παραγωγικής βάσης του οικισμού, καθώς και την εν γένει προστασία του περιβάλλοντος στην Κρήτη. Όλοι δε οι ως άνω αιτούντες ομοδικούν παραδεκτώς, εφόσον προβάλλουν κοινούς λόγους ακυρώσεως που στηρίζονται στην ίδια νομική και πραγματική βάση.

4. Επειδή, η κρινόμενη αίτηση ασκείται εμπροθέσμως στις 13.11.2009, δηλαδή εντός εξήντα ημερών από την ημερομηνία (28.8.2009) έκδοσης της προσβαλλόμενης απόφασης, ενόψει και της αναστολής των δικονομικών προθεσμιών κατά τη διάρκεια των δικαστικών διακοπών.

5. Επειδή, οι διατάξεις του ν. 1650/1986 τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το ν. 3010/2002 (Α' 91), με τον οποίο επιδιώκεται η εναρμόνιση του ν.1650/1986 προς τις Οδηγίες 97/11/ΕΕ «για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον» και 96/61/ΕΕ «για την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης». Ειδικότερα, στο άρθρο 1 του νόμου αυτού, με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 3 του ν. 1650/1986, παρέχεται εξουσιοδότηση για την κατάταξη, με απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., των δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις κατηγορίες, και περαιτέρω σε υποκατηγορίες, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον (παρ. 1) και ορίζεται ότι 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 (παρ. 2). Περαιτέρω, στο άρθρο 2 του ίδιου νόμου, με το οποίο αντικαταστάθηκε 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. ..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. 6. α. Για νέα έργα και δραστηριότητες.., 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..., ββ) είτε του γνωστοποιείται ότι δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας όπως προτάθηκε δ ε. στ. Προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση δεν απαιτείται ..και στις περιπτώσεις που η χωροθέτηση προβλέπεται από νόμο ή εγκεκριμένο χωροταξικό ή πολεοδομικό ή ρυθμιστικό σχέδιο,..... 9.α. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες πρώτης (Α) κατηγορίας του άρθρου 3 χορηγείται μέσα σε ενενήντα (90) ημέρες από την υποβολή της αίτησης,». Περαιτέρω με την παρ. 10 περ. β' του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι « Με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι προδιαγραφές και το περιεχόμενο των κάθε τύπου Προμελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε.), Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) και Περιβαλλοντικής Έκθεσης για κάθε ομάδα έργων ή δραστηριοτήτων, τα δικαιολογητικά που πρέπει να τις συνοδεύουν, το περιεχόμενο των φακέλων με βάση τους οποίους οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν εάν επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον από τον εκσυγχρονισμό, επέκταση, βελτίωση, τροποποίηση ή ανανέωση έργου ή δραστηριότητας, καθώς και ο συνδυασμός των διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης της προαναφερόμενης απόφασης με τις διαδικασίες χορήγησης άλλων αδειών που απαιτούνται για τα έργα και τις δραστηριότητες που προβλέπονται στο άρθρο 3». Εξάλλου, με το άρθρο 3 του ανωτέρω ν. 3010/2002, 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 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 εκπροσώπησής του το φάκελο για να εκφράσουν τη γνώμη τους. 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». Εξάλλου, κατ' εξουσιοδότηση του προεκτιθέμενου άρθρου 3 του ν. 1650/1986 (Α' 160), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002, και σε συμμόρφωση με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ, εκδόθηκε η κοινή απόφαση Η.Π. 15393/2332/2002 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002 ...» (Β' 1022), με την οποία ορίζονται τα έργα και δραστηριότητες που κατατάσσονται σε 10 ομάδες, κοινές για την Α' και Β' κατηγορία του άρθ. 3 του ν. 1650/1986 (άρθ. 1 ν. 3010/2002) και υποδιαιρούνται στις υποκατηγορίες 1 και 2 για την Α' κατηγορία και 3 και 4 για τη Β' κατηγορία. Ειδικότερα, στην 10η Ομάδα (Ειδικά έργα) περιλαμβάνονται τα επιβατικά και εμπορικά αεροδρόμια, που κατατάσσονται στην πρώτη υποκατηγορία της πρώτης κατηγορίας, ενώ στην 1η Ομάδα (Έργα οδοποιίας), το εθνικό οδικό δίκτυο που κατατάσσεται στην πρώτη, επίσης, υποκατηγορία της πρώτης κατηγορίας. 6. Επειδή, 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 να αξιολογούν τους κινδύνους και τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και τις συνταγματικές επιταγές, καθώς και αν το προσδοκώμενο από αυτό όφελος τελεί σε σχέση αναλογίας με την τυχόν επαπειλούμενη βλάβη του φυσικού περιβάλλοντος (2627/2016 7μ., 1492/2013 7μ., 1990/2007 7μ., 4491/2009 7μ., και Ολομ. ΣτΕ 462-3/2010, 613/2002, 3478/2000). 7. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα εξής: Στις 22.10.2003 η

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) υπέβαλε στην Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. φάκελο προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την κατασκευή και λειτουργία του έργου του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι του Ν. Ηρακλείου Κρήτης. Ο φάκελος διαβιβάστηκε, στο πλαίσιο της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης του έργου, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Πολιτισμού και Εθνικής Άμυνας, καθώς και στη Νομαρχιακή Επιτροπή Χωροταξίας και Περιβάλλοντος του Ν. Ηρακλείου, ακολούθως δε, αφού ελήφθησαν υπόψη οι διατυπωθείσες απόψεις των ως άνω υπηρεσιών, εκδόθηκε, με την υπ' αριθμ. οικ.144796/3.6.2005 πράξη του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., θετική γνωμοδότηση για τη σύνταξη μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όπως προκύπτει από τη γνωμοδότηση αυτή, η ισχύς της οποίας παρατάθηκε έως τις 3.6.2009 με νέα πράξη του ως άνω Γενικού Διευθυντή (υπ' αριθμ. οικ. 100794/28.1.2008), το προτεινόμενο έργο αποτελεί ένα νέο διεθνές αεροδρόμιο στο Ν. Ηρακλείου, το οποίο προβλέπεται να αντικαταστήσει το υφιστάμενο αεροδρόμιο Ηρακλείου. Στη συνέχεια, με επιμέλεια της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων Μελετών Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., στην οποία ανατέθηκε η προετοιμασία της κατασκευής του ως άνω έργου του νέου αερολιμένα Καστελίου (βλ. την υπ' αριθμ. ΕΠΠ/Π1/Φ1/οικ1/17.11.2008 απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Β' 2465), συντάχθηκε και υποβλήθηκε προς έγκριση, στις 27.2.2009, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (εφεξής μ.π.ε.) του έργου. Με τη μελέτη αυτή προτάθηκε το νέο αεροδρόμιο να κατασκευαστεί πλησίον του υφιστάμενου στρατιωτικού αεροδρομίου Καστελίου, ώστε ο μεν διάδρομος του νέου αεροδρομίου, μήκους 3.800 μ., να είναι παράλληλος προς τον στρατιωτικό διάδρομο σε απόσταση 450 μ. προς τα δυτικά, με το κέντρο του μετατιθέμενο κατά 2.300 μ. προς νότο σε σχέση με το κέντρο του στρατιωτικού αεροδρομίου, όλες δε οι εγκαταστάσεις επί του εδάφους και οι λειτουργίες του νέου αεροδρομίου να προβλέπονται ανεξάρτητες από το στρατιωτικό αεροδρόμιο, με εξαίρεση τον πύργο ελέγχου και τις εγκαταστάσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που θα είναι κοινά. Επί της μ.π.ε. διατύπωσαν τις παρατηρήσεις τους οι προβλεπόμενες στο νόμο υπηρεσίες και τοπικοί φορείς. Παράλληλα, στις 27.2.2009 υποβλήθηκε στην ΕΥΠΕ φάκελος προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τα έργα της οδικής σύνδεσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης με τον νέο Αερολιμένα Καστελίου και της συνδετήριας οδού αυτού με τον οδικό άξονα Ηρακλείου - Μάρθας στην περιοχή του Αρκαλοχωρίου, προκειμένου να διενεργηθεί προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση επί των έργων αυτών. Ο φάκελος διαβιβάστηκε ομοίως (όπως και ο φάκελος π.π.ε. του αερολιμένα Καστελίου) στις αρμόδιες υπηρεσίες, προκειμένου να εκφράσουν τις απόψεις τους, και εν συνεχεία, με την υπ' αριθμ. οικ.138740/ 16.4.2009 πράξη του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., διατυπώθηκε θετική γνωμοδότηση για τη συνέχιση της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση αυτή, τα εν λόγω έργα αφορούν α) στο τμήμα Χερσόνησος - Νέο Αεροδρόμιο Καστελίου, μήκους ~18 km, κλειστού τύπου με διατομή δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, το οποίο εκκινεί από νέο ανισόπεδο κόμβο

επί του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης, περιλαμβάνει τον ανισόπεδο κόμβο Καστελίου και ολοκληρώνεται στην κύρια πύλη του νέου αεροδρομίου και β) στο τμήμα Νέο Αεροδρόμιο Καστελίου - Αρκαλοχώρι, μήκους ~5,4 km ανοικτού τύπου με διατομή μίας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, το οποίο εκκινεί από το πέρασ του προηγούμενου τμήματος και καταλήγει στον ανισόπεδο κόμβο ΒΙΟΠΑ Αρκαλοχωρίου επί της οδού Ηρακλείου - Μάρθας. Ακολουθώντας, στις 23.4.2009, η αρμόδια για το έργο του νέου αερολιμένα Ε.Υ.Δ.Ε. υπέβαλε στην ΕΥΠΕ μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (μ.π.ε.) για τις οδικές συνδέσεις, επί της οποίας γνωμοδότησαν οι αρμόδιες υπηρεσίες. Ακολουθώντας, αφού ελήφθησαν υπόψη από τη Διοίκηση οι γνωμοδοτήσεις των αρμοδίων υπηρεσιών και τα πορίσματα της διαβούλευσης, εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση με την οποία εγκρίθηκαν οι ως άνω μ.π.ε. και επιβλήθηκαν περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και των δύο ως άνω έργων. Στη συνέχεια, μετά την έκδοση της προσβαλλόμενης απόφασης και την άσκηση της κρινόμενης αίτησης, κατόπιν σχετικής απόφασης της αναθέτουσας αρχής (ΕΥΔΕ) να μειωθεί, κατά την πρώτη φάση κατασκευής του, το μήκος του διαδρόμου του νέου αεροδρομίου από 3.800 μ. σε 3.200 μ., εκπονήθηκε ειδική περιβαλλοντική μελέτη, κατά τα συμπεράσματα της οποίας δεν προκαλούνται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στο ακουστικό περιβάλλον της περιοχής από τη μείωση αυτή και για το λόγο αυτόν η προσβαλλόμενη απόφαση δεν έχρηζε σχετικής τροποποίησης (βλ. την με αριθ. οικ.201434/18.7.2011 πράξη του Προϊσταμένου της ΕΥΠΕ).

8. Επειδή, οι αιτούντες προβάλλουν με την κρινόμενη αίτηση ότι, κατά παράβαση των προεκτιθέμενων διατάξεων που καθορίζουν τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (μ.π.ε.) που συντάχθηκε για το επίδικο έργο διαφοροποιείται σε ουσιώδη, ως προς τη φυσιογνωμία του έργου, σημεία σε σχέση με την υποβληθείσα προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (π.π.ε.), κατόπιν εκτίμησης της οποίας εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 144796/3.6.2005 θετική γνωμοδότηση του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ. κατά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγησή του. Ειδικότερα, κατά τους ισχυρισμούς τους: α) αν και στην π.π.ε. προτεινόταν βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου που εξυπηρετεί την περιοχή του νέου αερολιμένα, εντούτοις εξετάστηκε η κατασκευή νέων οδικών αρτηριών κλειστού τύπου, β) ενώ στην π.π.ε. δεν είχε τεθεί θέμα μελλοντικής εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή του νέου αερολιμένα, ούτε εγκατάστασης για συντήρηση αεροσκαφών, εντούτοις προτείνεται η δέσμευση έκτασης 440 στρεμμάτων για εμπορικές δραστηριότητες και η κατασκευή σχετικού υποστέγου, γ) σε αντίθεση με την π.π.ε. προβλέφθηκε η μελλοντική σύνδεση του αερολιμένα με το στρατιωτικό αεροδρόμιο, και δ) εξετάστηκε διάδρομος προσαπογειώσεων μήκους 3.800 μέτρων, αντί του προβλεπομένου στην π.π.ε. μήκους 3000 μέτρων. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως, ανεξαρτήτως εάν αποκλίσεις, όπως οι προβαλλόμενες, θα συνιστούσαν λόγο ακυρότητας της προσβαλλόμενης α.ε.π.ο., δεδομένου ότι η προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση (που έχει ως έρεισμα την π.π.ε.) περιέχει τις καταρχήν εκτιμήσεις της Διοικήσεως σχετικά με τα γενικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου έργου, η εκδοθείσα δε θετική

γνωμοδότηση δεν παράγει οποιαδήποτε δεσμευτικότητα ακόμη και ως προς το καταρχήν επιτρεπτό και τη θέση του προτεινόμενου έργου, αφού η Διοίκηση θα εκτιμήσει εκ νέου και συνολικώς όλα τα στοιχεία του έργου βάσει της πλήρους μελέτης (μ.π.ε.) που θα υποβληθεί στη συνέχεια (βλ. ΣτΕ 2405/2016 7μ., 2627/2016 7μ., 1668/2016, 2547/2005 7μ., σκ. 7, 1953/2007 σκ.21), είναι απορριπτέος προεχόντως ως ερειδόμενος

σ' εσφαλμένη προϋπόθεση. Και τούτο διότι, α) οι νέοι οδικοί άξονες αποτελούν διακριτά, έναντι του αερολιμένα, έργα, για τα οποία τηρήθηκε αυτοτελώς, όπως προεκτέθηκε, η διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης, β) όπως ρητώς διαλαμβάνεται και στους όρους δ.4-6 της προσβαλλομένης, για την υλοποίηση οποιασδήποτε επιμέρους ή συνοδού εγκατάστασης ή δραστηριότητας του αερολιμένα θα τηρηθεί πλήρως η προβλεπόμενη για κάθε κατηγορία έργου διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, γ) η μελλοντική χρήση του υφισταμένου στρατιωτικού διαδρόμου για απογειώσεις πολιτικών αεροσκαφών μνημονεύεται στη σελ. 206 της μ.π.ε., όπου γίνεται αναφορά σε σχετική όμοια πρόβλεψη της μελέτης που συνόδευε την π.π.ε. και δ) μετά τη μείωση του μήκους του διαδρόμου του νέου αεροδρομίου από 3.800 μ. σε 3.200 μ., για την οποία, όπως προεκτέθηκε, εκπονήθηκε ειδική περιβαλλοντική μελέτη, σύμφωνα με την οποία από τη μείωση αυτή δεν επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στο ακουστικό περιβάλλον της περιοχής (βλ. την υπ' αριθμ. οικ.201434/18.7.2011 πράξη του Προϊσταμένου της ΕΥΠΕ), για την απομένουσα πλέον απόκλιση (3000 μ. έναντι 3200μ.), δεν ανακύπτει ζήτημα ανατροπής των παραδοχών της μ.π.ε. ενόψει του μη σημαντικού της διαφοράς αυτής, εφόσον μάλιστα, δεν προβάλλεται ειδικώς ότι η εν λόγω απόκλιση είχε ως αποτέλεσμα να αντιμετωπιστούν ανεπαρκώς ή πλημμελώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου.

9. Επειδή, περαιτέρω, με την κρινόμενη αίτηση, προβάλλεται ότι, εφόσον για τα έργα του νέου αερολιμένα Καστελίου και της οδικής σύνδεσης αυτού ακολουθήθηκε αυτοτελής για το καθένα διαδικασία προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης (π.π.ε.α.) και ακολούθως συντάχθηκαν δύο χωριστές μ.π.ε., κατά παράβαση του άρθρου 4 του ν. 1650/1986 εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την εκτέλεσή τους με μία ενιαία πράξη, την προσβαλλόμενη, αντί να εκδοθούν δύο διακριτές πράξεις. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι ούτε από τις προεκτιθέμενες διατάξεις του άρθρου 2 του

ν. 3010/2002, που αντικατέστησε το άρθρο 4 του ν. 1650/1986, ούτε από κάποια γενική αρχή του διοικητικού δικαίου προκύπτει απαγόρευση σώρευσης στην ίδια πράξη περισσότερων αποφάσεων ε.π.ο. για την πραγματοποίηση στην ίδια περιοχή αυτοτελών έργων, που αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση του ίδιου σκοπού, όταν μάλιστα έχει τηρηθεί προηγουμένως η προβλεπόμενη, ανάλογα με την κατηγορία στην οποία εντάσσεται καθένα από τα έργα αυτά, διαδικασία. Εξάλλου, από το περιεχόμενο της προσβαλλόμενης απόφασης, προκύπτει ότι εγκρίθηκαν όχι μόνο γενικοί περιβαλλοντικοί όροι για το σύνολο των έργων, αλλά επιπροσθέτως και ειδικοί όροι για καθένα από αυτά (τον αερολιμένα και τις οδικές συνδέσεις), οι οποίοι άλλωστε

δεν πλήττονται ειδικώς.

10. Επειδή, εξάλλου, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε αναρμοδίως, καθόσον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 (παρ. 2) του ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του

ν. 3010/2002, έχρηζε συνυπογραφής και από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, που ήταν στη συγκεκριμένη περίπτωση συναρμόδιος ως εκ της φύσεως του νέου διεθνούς αερολιμένα (σε άμεση χωρική επαφή με στρατιωτικό αεροδρόμιο και προβλεπόμενη κοινή χρήση του πύργου ελέγχου και των εγκαταστάσεων εναέριας κυκλοφορίας), αλλά και των επιπτώσεων από τη λειτουργία του (αποθήκες πυρομαχικών και εκρηκτικών υλών σε ορεινούς όγκους της περιοχής). Το επίδικο, όμως, έργο του νέου πολιτικού αερολιμένα Καστελίου και οι σκοποί που εξυπηρετούνται με αυτό δεν εμπίπτουν στον κύκλο αρμοδιοτήτων του Υπουργού Εθνικής Άμυνας (βλ. άλλωστε και το άρθρο 28 του

ν. 3710/2008, Α΄ 216), που προσδιορίζεται με βάση τη φύση και το αντικείμενό του (ΣτΕ 2636/2009 Ολομ., 3139/2015, 3841/2006 κ.ά.), ενώ εξάλλου ο Υπουργός αυτός δεν συμπεριλαμβάνεται στις ειδικές περιπτώσεις συναρμοδιότητας που απαριθμούνται στην ανωτέρω διάταξη του άρθρου 4 (παρ. 2) του ν. 1650/1986 ούτε και καθιδρύεται σχετική αρμοδιότητά του από κάποια άλλη ειδικότερη διάταξη (πρβλ. ΣτΕ 2466/2008 Ολομ., 1953/2007, 3256/2000). Άλλωστε, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας έλαβε γνώση της οικείας μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και, αφού διατύπωσε τις παρατηρήσεις του επ' αυτής και μελέτησε τις ζητηθείσες διευκρινίσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., (βλ. τα υπ' αριθμ. Φ.550/673966/Σ.86/4.6.2009 και Φ.550/674289/Σ.111/24.7.2009 έγγραφα του Γ.Ε.Α.) δεν διατύπωσε αντιρρήσεις για την εκτέλεση του έργου, υπό την προϋπόθεση του μη επηρεασμού της λειτουργίας του στρατιωτικού αεροδρομίου. Η γνώμη μάλιστα αυτή του ΓΕΑ ελήφθη υπόψη κατά την έκδοση της προσβαλλομένης και αποτέλεσε το περιεχόμενο του όρου δ.Ι.20 αυτής, στον οποίο αναφέρεται ότι «στις περιοχές ενδιαφέροντος του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, οι λεπτομέρειες της κατασκευής, καθώς και μικροτροποποιήσεις σε επίπεδο μελέτης εφαρμογής του έργου, θα οριστικοποιηθούν σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του εν λόγω Επιτελείου». Συνεπώς, ο ως άνω λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

11. Επειδή, κατόπιν τούτων, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί.