

Αριθμός 152/2012

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ε΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του την 1η Ιουνίου 2011, με την εξής σύνθεση: +  
Ν. Ρόζος, Σύμβουλος της Επικρατείας, Προεδρεύων, σε αναπλήρωση του Προέδρου +  
του Τμήματος και της αναπληρώτριας του Αντιπροέδρου, που είχαν κώλυμα, Ιω. +  
Μαντζουράνης, Αικ. Σακελλαροπούλου, Σύμβουλοι, Χρ. Ντουκάνης, Δ. Βασιλειάδης, +  
Πάρεδροι. Γραμματέας η Π. Μερτζανάκη.

Για να δικάσει την από 12 Δεκεμβρίου 2006 αίτηση:

των: 1) Α. συζ. Π.Π., το γένος Θ.Π., κατοίκου ..... Δήμου Βραχναϊκών Ν. +  
Αχαΐας, η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Φώτη Χατζηφώτη (Α.Μ. 12571), που τον +  
διόρισε με πληρεξούσιο, 2) Π.Β.Π., κατοίκου ..... Δήμου Βραχναϊκών +  
Ν. Αχαΐας, η οποία με δήλωση στο ακροατήριο του ίδιου πιο πάνω δικηγόρου Φώτη +  
Χατζηφώτη, παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 3) Ε. συζ. +  
Γ.Ζ., το γένος Γ.Μ., κατοίκου ..... Δήμου Βραχναϊκών Ν. Αχαΐας, η +  
οποία παρέστη με τον ίδιο πιο πάνω δικηγόρο Φώτη Χατζηφώτη, που τον διόρισε με +  
πληρεξούσιο και 4) Γ.Μ.Σ., κατοίκου Βραχναϊκών Ν. Αχαΐας, ο οποίος με δήλωση +  
στο ακροατήριο του ίδιου πιο πάνω δικηγόρου Φώτη Χατζηφώτη, παραιτείται από το +  
δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης,

κατά των Υπουργών: 1) Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και ήδη +  
Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, 2) Αγροτικής +  
Ανάπτυξης και Τροφίμων και 3) Πολιτισμού και ήδη Υπουργού Πολιτισμού και +  
Τουρισμού, οι οποίοι παρέστησαν με την Κωνσταντίνα Χριστοπούλου, Πάρεδρο του +  
Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η υπ'Α αριθμ. Α.Π. +  
102696/30.5.2006 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και +  
Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Πολιτισμού περί εγκρίσεως +  
περιβαλλοντικών όρων για το έργο: «Οδικός άξονας Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, +  
Τμήμα Πάτρα (τέλος παράκαμψης Πάτρας) - Αμαλιάδα» Ν. Αχαΐας και Ηλείας και κάθε +  
άλλη σχετική πράξη ή παράλειψη της Διοικήσεως.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του Εισηγητή, Συμβούλου Ιω. +  
Μαντζουράνη.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο των αιτούντων, ο οποίος ανέπτυξε +  
και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η +  
αίτηση και την αντιπρόσωπο των Υπουργών, η οποία ζήτησε την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του +  
δικαστηρίου κ α ι

Α φ ο ύ μ ε λ ε τ η σ ε τ α σ χ ε τ ι κ ά έ γ γ ρ α φ α  
Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ ά τ ο Ν ό μ ο

1. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση, για την άσκηση της οποίας έχει καταβληθεί + το νόμιμο παράβολο (3438927 και 2412927/2006 ειδικά γραμμάτια παραβόλου, σειράς+ Α'), ζητείται η ακύρωση της ΑΠ 102696/30. 5.2006 κοινής απόφασης των Υπουργών + Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων + και Πολιτισμού περί έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του έργου «Οδικός άξονας + Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, Τμήμα Πάτρα (τέλος παράκαμψης Πάτρας) - Αμαλιάδα» Ν. + Αχαΐας και Ηλείας.
2. Επειδή, από τους αιτούντες η 2η, Π.Π., και ο 4ος, Γ.Σ., παραιτήθηκαν από την+ κρινόμενη αίτηση, με προφορική επ'Α ακροατηρίου δήλωση του δικηγόρου που την + υπογράφει. Συνεπώς, ως προς τους αιτούντες αυτούς η δίκη πρέπει να καταργηθεί, + σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 30 παρ. 1 του π.δ/τος 18/1989 (Α' 8).
3. Επειδή, οι λοιποί αιτούντες, φερόμενοι κάτοικοι σε Δημοτικό Διαμέρισμα + (Τσουκαλαίικων) του Δήμου Παραλίας Νομού Αχαΐας (ήδη Δήμου Πατρέων, σύμφωνα με + το άρθρο 1 παρ. 2.1.6.Α.1 του ν. 3852/2010, Α' 87, «Νέα Αρχιτεκτονική της + Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»), από + το οποίο πρόκειται να διέλθει ο επίμαχος οδικός άξονας, με έννομο συμφέρον + ασκούν την κρινόμενη αίτηση, κατά το μέρος που αφορά το τμήμα του έργου, που + διέρχεται από την περιφέρεια του τώως Δήμου Παραλίας, ομοδικούν δε παραδεκτώς, + εφόσον προβάλλουν κοινούς λόγους ακυρώσεως, ερειδόμενους στην αυτή νομική και + πραγματική βάση.
4. Επειδή, στο άρθρο 24 παρ. 1 του Συντάγματος ορίζεται ότι η προστασία του + φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους, το οποίο οφείλει να + λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα για τη διαφύλαξη του + περιβάλλοντος αυτού. Σε συμμόρφωση προς τη συνταγματική αυτή επιταγή εκδόθηκε ο+ ν. 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος» (Α' 160), με τον οποίο + θεσπίζονται κανόνες αναφερόμενοι, πλην άλλων, στη διαδικασία και στις + προϋποθέσεις για την έγκριση της εγκατάστασης δραστηριοτήτων ή πραγματοποίησης + έργων, από τα οποία απειλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ακολούθησε+ η έκδοση του νεώτερου ν. 3010/2002 (Α' 91), με τον οποίο επιδιώκεται η + εναρμόνιση του ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11/ΕΚ «για την εκτίμηση των + επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον» και + 96/61/ΕΚ «για την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης». Ειδικότερα, με+ το άρθρο 1 του νόμου αυτού, με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 3 του ν. + 1650/1986, προβλέπεται η κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις + κατηγορίες, με κριτήριο το είδος και το μέγεθός τους, το είδος και την ποσότητα+ των εκπεμπομένων ρύπων και άλλων επιδράσεων στο περιβάλλον, τη δυνατότητα να + προληφθεί η παραγωγή ρύπων, τον κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος και την ανάγκη + επιβολής περιορισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Περαιτέρω στο άρθρο 2+ του νόμου αυτού, με το οποίο αντικαθίσταται το άρθρο 4 του ν. 1650/1986, + προβλέπονται τα εξής: «1.α. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων + ή τη μετεγκατάσταση υφισταμένων, τα οποία έχουν καταταγεί στις κατηγορίες που + προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία+ του περιβάλλοντος. Έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος απαιτείται+ επίσης για την επέκταση, την τροποποίηση ή και τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων + έργων ή δραστηριοτήτων, που έχουν καταταγεί στις παραπάνω κατηγορίες, εφόσον + επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο + περιβάλλον. β. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων η Διοίκηση + επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την +

πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ιδίως ως προς τη θέση, το + μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά + χαρακτηριστικά. γ. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αποτελεί προϋπόθεση + για την έκδοση των διοικητικών πράξεων που απαιτούνται κατά περίπτωση, σύμφωνα + με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της + δραστηριότητας. δ. Για την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων + πρέπει να τηρείται: δα) η διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής + εκτίμησης και αξιολόγησης του προτεινόμενου έργου ή δραστηριότητας, σύμφωνα με + τα οριζόμενα στις παρ. 6α και 10α και η δημοσιοποίηση της θετικής γνωμοδότησης + ή της αρνητικής απόφασης επί της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης της + αρμόδιας αρχής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 5. δβ) η + διαδικασία υποβολής και η αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή + Περιβαλλοντικής Έκθεσης, κατά περίπτωση, καθώς και η διαδικασία δημοσιοποίησης + Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5. 2. Για την + έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για έργα και δραστηριότητες της + πρώτης (Α) κατηγορίας απαιτείται υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η + έγκριση περιβαλλοντικών όρων γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού + Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του συναρμόδιου Υπουργού. + ... Για την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων γνωμοδοτούν: α) + κατά περίπτωση οι Οργανισμοί που έχουν συσταθεί κατ'Α εξουσιοδότηση του άρθρου 3+ του ν. 2508/1997 (Α' 124), του ν. 1515/1985 (Α' 18) και του ν. 1561/1985 (Α' + 148) και β) το οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο. ... 6. α. Για νέα έργα και + δραστηριότητες ή τη μετεγκατάσταση, τον εκσυγχρονισμό, επέκταση ή τροποποίηση + των υφισταμένων, της πρώτης (Α) κατηγορίας, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές + διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, απαιτείται μαζί+ με την αίτηση και η υποβολή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Επί της + Προμελέτης αυτής η αρμόδια για έγκριση περιβαλλοντικών όρων αρχή προβαίνει σε + προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης που + συνίσταται σε γνωμοδότηση ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την + εφαρμοζόμενη τεχνολογία, τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά, τη χρήση των φυσικών+ πόρων, τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα, την παραγωγή αποβλήτων, τη ρύπανση + και τις οχλήσεις, καθώς και τον κίνδυνο ατυχημάτων ιδίως από τη χρήση ουσιών ή + τεχνολογίας. β. Για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση + λαμβάνονται υπόψη: αα) Οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της χωροταξικής + πολιτικής που προκύπτουν από εγκεκριμένα χωροταξικά ρυθμιστικά και πολεοδομικά + σχέδια ή άλλα σχέδια χρήσεων γης. ββ) Η περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής,+ που ενδέχεται να θιγεί από το έργο ή τη δραστηριότητα. γγ) Τα χαρακτηριστικά + των ενδεχομένων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως το μέγεθος, η + πολυπλοκότητα, η ένταση και η έκτασή τους, ο διασυννοριακός χαρακτήρας τους, η + διάρκεια, η συχνότητα και η αναστρεψιμότητά τους. δδ) Τα οφέλη για την εθνική + οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και η εξυπηρέτηση άλλων λόγων + δημόσιου συμφέροντος. εε) Οι θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές + περιβάλλον σε μία ευρύτερη περιοχή από εκείνη που επηρεάζεται άμεσα από το έργο+ ή τη δραστηριότητα. γ. Μετά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και + αξιολόγηση της πρότασης: αα) είτε καλείται ο ενδιαφερόμενος ιδιώτης ή αρμόδιος + φορέας να υποβάλει Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για Έγκριση + Περιβαλλοντικών Όρων, ώστε να ακολουθηθεί η διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 + του άρθρου αυτού. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να απαιτηθούν πρόσθετα στοιχεία + και τεκμηριώσεις για επί μέρους περιβαλλοντικά μέσα ή παραμέτρους, ββ) είτε του+ γνωστοποιείται ότι δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση του έργου ή της + δραστηριότητας όπως προτάθηκε .... δ. .... ε. Η Διοίκηση, προκειμένου + να εγκρίνει περιβαλλοντικούς όρους, μπορεί, κατά το στάδιο της προκαταρκτικής + περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης οποιασδήποτε πρότασης έργου ή + δραστηριότητας, να απαιτήσει την υποβολή περιβαλλοντικής μελέτης ανώτερης +

κατηγορίας ή υποκατηγορίας και να υπαγάγει το έργο ή τη δραστηριότητα στη + διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ανώτερης κατηγορίας ή υποκατηγορίας + από αυτήν που υπάγεται το έργο ή η δραστηριότητα, αν εκτιμάται ότι θα προκύψουν+ σοβαρές επιπτώσεις για το περιβάλλον από την πραγματοποίησή του. Αρμόδια προς + τούτο είναι η αρχή που αξιολογεί την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και + γνωμοδοτεί σχετικά. στ. Προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση + δεν απαιτείται στις θεσμοθετημένες βιομηχανικές περιοχές και ζώνες στις + βιοτεχνικές περιοχές και πάρκα ... και στις περιπτώσεις που η χωροθέτηση + προβλέπεται από νόμο ή εγκεκριμένο χωροταξικό ή πολεοδομικό ή ρυθμιστικό σχέδιο+ ...». Περαιτέρω με την παρ. 10 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι με κοινές + υπουργικές αποφάσεις καθορίζονται, μεταξύ άλλων, τα έργα και οι δραστηριότητες + της Β' κατηγορίας, για τα οποία απαιτείται προκαταρκτική περιβαλλοντική + εκτίμηση και αξιολόγηση, καθώς και το περιεχόμενο και οι προδιαγραφές κάθε + τύπου προμελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Π.Π.Ε.), Μελετών περιβαλλοντικών + επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) και Περιβαλλοντικής Έκθεσης για κάθε ομάδα έργων ή + δραστηριοτήτων κλπ. Με το άρθρο 3 του ίδιου νόμου, που αντικατέστησε το άρθρο 5+ του ν. 1650/1986, ορίζονται για το περιεχόμενο και τη δημοσιότητα των μελετών + περιβαλλοντικών επιπτώσεων τα εξής: «1. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων + περιλαμβάνει τουλάχιστον: α) Περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας με + πληροφορίες για το χώρο εγκατάστασης, το σχεδιασμό και το μέγεθός του. β) + Περιγραφή των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σημαντικά από+ το προτεινόμενο έργο ή τη δραστηριότητα. γ) Εντοπισμό και αξιολόγηση των + βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. δ) Περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, + μείωση ή αποκατάσταση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. ε) Σύνοψη των + κύριων εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της + προτεινόμενης λύσης. στ) Απλή (μη τεχνική) περίληψη του συνόλου της μελέτης. ζ)+ Σύντομη αναφορά των ενδεχόμενων δυσκολιών που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της + μελέτης. Οι προδιαγραφές και το ειδικότερο περιεχόμενο της Μελέτης + Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καθορίζονται με τις υπουργικές αποφάσεις που + εκδίδονται κατ'Α εξουσιοδότηση της παρ. 10β του προηγούμενου άρθρου. 2. Η + αρμόδια αρχή πριν από τη χορήγηση της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ξεκινά τη + διαδικασία δημοσιοποίησης με τη διαβίβαση στο οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο + φακέλου με την Μ.Π.Ε. και τα απαιτούμενα συνοδευτικά της στοιχεία, καθώς και τη+ γνωμοδότηση της Διοίκησης για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και + αξιολόγηση επί της Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε.) που + υποβλήθηκε όπου απαιτείται. Το Νομαρχιακό Συμβούλιο, πριν γνωμοδοτήσει επί του + περιεχομένου του φακέλου της Μ.Π.Ε., υποχρεούται να θέτει στη διάθεση του + κοινού και των φορέων εκπροσώπησης του το φάκελο για να εκφράσουν τη γνώμη + τους. Η διαδικασία και ο τρόπος ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού + καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και + Δημοσίων Έργων και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης. [Εκδόθηκε η+ Κ.Υ.Α. υπ'Α αριθ. Η.Π. 37111/2021, Β' 1391/29.9.2003, «Καθορισμός τρόπου + ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης + περιβαλλοντικών όρων των έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 + του άρθρου 5 του Ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με τις παραγράφους 2 και 3 + του άρθρου 3 του Ν. 3010/2002.». ... 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 εκπροσώπησης τους. Η διαδικασία + ενημέρωσης των πολιτών καθορίζεται με την απόφαση της προηγούμενης παραγράφου».+ Εξάλλου, με βάση εξουσιοδοτήσεις παρεχόμενες με διατάξεις του νόμου αυτού, + αλλά και σε συμμόρφωση με τις ήδη μνημονευθείσες Οδηγίες 97/11/ΕΚ και 96/61/ΕΚ +

εκδόθηκε η κοινή απόφαση **Η.Π. 15393/2332/5.8.2002** των Υπουργών Οικονομίας και + Οικονομικών και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Β' 1022/5.8.2002), με την οποία τα έργα και + δραστηριότητες που έχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατατάσσονται σε 10 ομάδες, + κοινές για την Α' και Β' κατηγορία του άρθρου 3 του ν. 1650/1986 (άρθρο 1 ν. + 3010/2002) και υποδιαιρούνται στις υποκατηγορίες 1 και 2 για την Α' κατηγορία + και 3 και 4 για τη Β' κατηγορία. Ειδικότερα, στην ομάδα 1η (Έργα οδοποιίας) του + άρθρου 3 της εν λόγω ΚΥΑ υπάγονται, μεταξύ άλλων, (α/α 1 του πίνακα 1 του + παραρτήματος 1 του άρθρου 5 της ως άνω ΚΥΑ), οι «αυτοκινητόδρομοι και οδοί + ταχείας κυκλοφορίας», που κατατάσσονται στην ως άνω πρώτη (Α') κατηγορία, + υποκατηγορία 1η, έργων και δραστηριοτήτων του ν. 1650/1986, όπως ισχύει. Στη + συνέχεια, κατ'Α επίκληση της ανωτέρω εξουσιοδοτικής διάταξης του άρθρου 2 παρ. 2 + του ν. 3010/2002 εκδόθηκε η **υπ'Α αριθ. 25536/3281/15.11.2002** κοινή απόφαση των + Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης, + ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Υγείας και Πρόνοιας, Γεωργίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, (Β' 1463), + με την οποία ορίστηκε ότι για τα έργα και δραστηριότητες που κατατάσσονται στην + υποκατηγορία 2 της κατηγορίας 1', σύμφωνα με την Η.Π. 15393/2332/2002 κ.υ.α., + η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων εκδίδεται από το Γενικό Γραμματέα + Περιφέρειας, εκτός αν αυτά πραγματοποιούνται μέσα σε περιοχές του Εθνικού + Καταλόγου του Ευρωπαϊκού Οικολογικού δικτύου Natura 2000 ή εκτελούνται από + Κεντρικές Υπηρεσίες Υπουργείων. Τέλος, κατ'Α επίκληση εξουσιοδοτικών διατάξεων + του ίδιου ως άνω νόμου, και ιδίως του άρθρου 2 αυτού, εκδόθηκε η **κοινή απόφαση + Η.Π. 11014/703/Φ104/14.3.2003** των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, + Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Β' 332), με την + οποία ορίστηκε η διαδικασία αφενός προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης + και αξιολόγησης (π.π.ε.α.) και αφετέρου έγκρισης περιβαλλοντικών όρων κατά + κατηγορία έργων και δραστηριοτήτων.

5. Επειδή, στην προκείμενη περίπτωση, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα + εξής: Με την προσβαλλόμενη κοινή απόφαση εγκρίθηκαν οι **περιβαλλοντικοί όροι + για το έργο «Οδικός άξονας Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα**, Τμήμα Πάτρα + (τέλος παράκαμψης Πάτρας) – Αμαλιάδα» Νομών Αχαΐας και Ηλείας. Στην από + Νοέμβριο 2005 εγκριθείσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (στο εξής ΜΠΕ), + αναφέρονται τα εξής: «Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αφορά την κατασκευή + αυτοκινητόδρομου ... Το τμήμα του αυτοκινητόδρομου, που είναι αντικείμενο + της παρούσας μελέτης, αρχίζει από το τέλος του έργου της παράκαμψης Πατρών και + τελειώνει στο πέρας του ανισόπεδου κόμβου Αμαλιάδας και έχει μήκος περίπου 57,3+ km. ... Το υπό μελέτη τμήμα του αυτοκινητόδρομου αποτελεί τμήμα του + λεγόμενου Δυτικού άξονα (Ιονίας οδού) ... [σελ. 1]. Το υπό μελέτη τμήμα του + αυτοκινητόδρομου είναι ενταγμένο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο ανάπτυξης + αυτοκινητοδρόμων, σύμφωνα με τις αρχές της απόφασης αριθμ. 1692/96/ΕΕ του + Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των + κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.+ ... η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου αποτελεί απαραίτητο εργαλείο για την + υλοποίηση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου + Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδος ..., δεδομένου ότι **ανήκει στην Ιόνια** Οδό, που + **περιλαμβάνεται στα εθνικά τομιακά επιχειρησιακά προγράμματα 2000-2006 της + Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας**, ... [σελ. 8]. Το υπό μελέτη έργο αφορά οδικό + τμήμα με χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου ... Η αρχή του βρίσκεται + στο Μυντιλόγλι (πέρας του έργου της Ευρείας Παράκαμψης Πατρών) και το τέλος του + στο πέρας του Α.Κ. [Ανισόπεδου Κόμβου] Αμαλιάδας. Η τυπική διατομή του θα έχει + διατομή 4 λωρίδων κυκλοφορίας με ΛΠΧ και αμφίπλευρο στηθαίο New Jersey, με + συνολικό πλάτος οδοστρώματος 19,7 m. Το έργο περιλαμβάνει και την κατασκευή + αρκετών τεχνικών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ανισόπεδοι κόμβοι, γέφυρες, +



οχετοί, άνω και κάτω διαβάσεις, τοίχοι αντιστήριξης καθώς επίσης παράπλευρο + και κάθετο οδικό δίκτυο μεγάλου μήκους. [σελ. 37-38]».

6. Επειδή, με τον πρώτο λόγο ακυρώσεως προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη + εκδόθηκε κατά παράβαση του άρθρου 24 του Συντάγματος, καθώς το εγκριθέν έργο + φέρει στοιχεία επικινδυνότητας. Συγκεκριμένα οι αιτούντες ισχυρίζονται τα εξής: + 1) Η προτεινόμενη λύση ακολουθεί την υφιστάμενη χάραξη της Νέας Εθνικής Οδού + (Ν.Ε.Ο.) που είναι επικίνδυνη, λόγω της διέλευσης εντός του οικισμού + Τσουκαλαίικων, των υψηλών ταχυτήτων, του μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου, της + συχνής διέλευσης βαρέων οχημάτων και της παλαιότητας της χάραξης. 2) Η + προβλεπόμενη διαπλάτυνση είναι ανεπαρκής (19,5 μ.), τα γεωμετρικά και + γεωμορφολογικά στοιχεία της Ν.Ε.Ο. είναι προβληματικά και δεν υπάρχει πρόβλεψη + για ασφαλή διέλευση από την περιοχή. 3) Τα όρια ταχύτητας αυξάνονται, όπως και + ο κυκλοφοριακός φόρτος των οχημάτων. 4) Μέχρι σήμερα δεν έχει δοθεί λύση στα + θανατηφόρα ατυχήματα.

7. Επειδή, από τη ΜΠΕ (σελ. 208, πίνακας 37) προκύπτει ότι για το ένδικο τμήμα + προβλέπεται ταχύτητα κυκλοφορίας 110 Km/h. Για αυτήν την ταχύτητα, σύμφωνα με + τη μελέτη οδοποιίας (τεχνική έκθεση, παρ. 2.5, σελ. 11) η ελάχιστη ακτίνα + καμπυλότητας σε πεδινά εδάφη (για  $Q_{max}$  8(9)%) είναι 530 (500) μ. Επομένως, ο + ισχυρισμός των αιτούντων ότι δεν είναι επαρκής η κλίση του οδοστρώματος σε + ορισμένα σημεία και ότι τα γεωμετρικά και γεωμορφολογικά στοιχεία της Ν.Ε.Ο. + είναι προβληματικά, κατά τρόπο άλλωστε γενικό και αναπόδεικτο προβαλλόμενος, + είναι απορριπτός ως αβάσιμος. Περαιτέρω, στη ΜΠΕ (σελ. 208) αναφέρεται ότι «ο + προβλεπόμενος φόρτος κυκλοφορίας είναι αρκετά μικρότερος από την κυκλοφοριακή + ικανότητα του αυτοκινητόδρομου», στη δε παρ. 5.3.3 της ΜΠΕ παρατίθενται όλα τα + προβλεπόμενα κυκλοφοριακά στοιχεία του έργου, από τα οποία δεν προκύπτει ότι + στο επίμαχο τμήμα του αυτοκινητόδρομου αναμένεται να εμφανιστούν κυκλοφοριακά + προβλήματα, το γεγονός δε ότι η προτεινόμενη διατομή του έργου είναι 19,7 μ. + δεν συνεπάγεται από μόνη της επιβάρυνση της κυκλοφορίας. Επομένως, ο σχετικός + ισχυρισμός των αιτούντων, κατά τρόπο άλλωστε γενικό και αναπόδεικτο + προβαλλόμενος, είναι απορριπτός. Εξάλλου, από το σχέδιο Οργάνωσης Κόμβων και + Δευτερεύοντος Δικτύου (αρ. σχεδ. I-1, κλ. 1:5.000) προκύπτει ότι στο τμήμα από + ΧΘ 0+000 έως ΧΘ 13+000, στο οποίο γίνεται διαπλάτυνση της υφιστάμενης Εθνικής + Οδού, προβλέπεται στα περισσότερα τμήματα η λειτουργία τοπικού οδικού δικτύου + περιλαμβανομένου και παράπλευρου δικτύου στον αυτοκινητόδρομο. Συνεπώς, ο + σχετικός ισχυρισμός των αιτούντων είναι απορριπτός ως ερειδόμενος επί + εσφαλμένης προϋποθέσεως. Τέλος, από τη ΜΠΕ (παρ. 5.3.3.3, πίνακες 31 και 32) + προκύπτει ότι λήφθηκαν υπόψη κυκλοφοριακά στοιχεία από τη διέλευση τόσο ελαφρών + όσο και βαρέων οχημάτων. Επομένως, ο σχετικός ισχυρισμός ότι δεν υπάρχει + πρόβλεψη για ασφαλή διέλευση από την περιοχή είναι απορριπτός ως αβάσιμος. + Συνεπώς, ο προβαλλόμενος λόγος θα πρέπει να απορριφθεί.

8. Επειδή, περαιτέρω, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι παράνομη, + διότι το εγκριθέν έργο διέρχεται εντός του οικισμού των Τσουκαλαίικων, που + είναι παραλιακός-τουριστικός, συνεκτικός, δυναμικός και αναπτυσσόμενος και που + θα συρρικνωθεί.

9. Επειδή, στη ΜΠΕ αναφέρονται τα εξής: «1.3.1 Γενικά-Εισαγωγή. ... Η + χάραξη του αυτοκινητόδρομου είναι κοινή για τις λύσεις 1 και 2, μέχρι την Χ.Θ. +

9+600 περίπου, όπως επίσης και για την προτεινόμενη λύση με εξαίρεση ένα μικρό + τμήμα (Χ.Θ. 7+500 έως την Χ.Θ. 8+500). Το εν λόγω τμήμα του αυτοκινητοδρόμου + αναπτύσσεται στην στενή πεδινή περιοχή, που υπάρχει ανάμεσα στα όρη και τη + θάλασσα, η οποία ουσιαστικά δεν επιτρέπει εναλλακτικές λύσεις χάραξης, + δεδομένου ότι στη Βόρεια πλευρά του δρόμου και από τη μεριά της θάλασσας + αναπτύσσονται οικισμοί. Το εν λόγω οδικό τμήμα αναπτύσσεται εκτός των ορίων των + υπαρχόντων οικισμών, με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα του μήκους 75m (Χ.Θ. + 0+000-0+075), που διέρχεται από τα Ρογίτικα και ένα άλλο (Χ.Θ. 5+445-6+285), + που διέρχεται από τα Τσουκαλαίικα. Το δεύτερο τμήμα, μήκους 840 m (Χ.Θ. + 5+445-6+285), ευρίσκεται σε επαφή με θεσμοθετημένο αρχαιολογικό χώρο. Το κοινό + τμήμα των δύο λύσεων 1 και 2 του έργου περιλαμβάνει διαπλάτυνση της υπάρχουσας + Εθνικής οδού, ... και ανισοπεδοποίηση όλων των ισόπεδων διαβάσεων. ... + [σελ. 6]. ... 1.3.4 Προτεινόμενη χάραξη. ... Για την διατήρηση της + συνέχειας του τοπικού οδικού δικτύου κατασκευάζονται αρκετές άνω και κάτω + διαβάσεις οδών, καθώς επίσης και ορισμένα τμήματα παράπλευρου οδικού δικτύου. + ... 1.3.5.4 Προτεινόμενη χάραξη Για την προτεινόμενη χάραξη και σύμφωνα με + την συγκοινωνιακή μελέτη του έργου προβλέπεται να κατασκευαστούν τα εξής + τεχνικά έργα: Χ.Θ. αρτηρίας ... 3+510.00 Κ.Δ. [Κάτω Διάβαση] προς + Βραχναίικα ... 4+056.00 Κ.Δ. προς Βραχναίικα ... 4+227.59 Κ.Δ. προς + Βραχναίικα ... 5+686.90 Κ.Δ. προς Τσουκαλαίικα ... 6+101.00 Κ.Δ. προς + Τσουκαλαίικα ... [σελ. 8 και 12] ... α. Τμήμα Χ.Θ. 0+000-7+500 + προτεινόμενης χάραξης ... Το εν λόγω οδικό τμήμα αναπτύσσεται εκτός των + ορίων των υπαρχόντων οικισμών, με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα του μήκους 75 m + (Χ.Θ. 0+000-0+075), που διέρχεται από τα Ρογίτικα, ένα μικρό επίσης τμήμα, περί+ την Χ.Θ. 3+500, μήκους 120 m περίπου που έρχεται σε επαφή με τα όρια του + οικισμού Βραχναίικα και ένα τελευταίο (Χ.Θ. 5+445-6+285), που διέρχεται από τα + Τσουκαλαίικα. Το τελευταίο τμήμα, μήκους 840 m (Χ.Θ. 5+445-6+285), ευρίσκεται + σε επαφή με τον θεσμοθετημένο αρχαιολογικό χώρο των Τσουκαλαίικων. Η παρουσία + του αρχαιολογικού χώρου δεν επιτρέπει την εύκολη δόμηση της περιοχής και + συνεπώς οι υπάρχουσες κατοικίες είναι λίγες, γεγονός που διευκολύνει την + αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο ανθρωπογενές περιβάλλον. Πάντως σημειώνεται ότι+ οι επιπτώσεις των προαναφερομένων τμημάτων ήδη σήμερα υφίστανται, δεδομένου + ότι όλες οι χαράξεις (κύρια και εναλλακτικές) ευρίσκονται επί του υπάρχοντος + δρόμου και συνεπώς χειροτέρευση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος δεν αναμένεται,+ ενώ αν παρθούν μέτρα προστασίας, η κατάσταση του ακουστικού περιβάλλοντος θα + βελτιωθεί σε σχέση με την υπάρχουσα σήμερα κατάσταση [σελ. 15-16]. Από τα + παραπάνω προκύπτει ότι ο υπό μελέτη αυτοκινητόδρομος περνά εντός του οικισμού + των Τσουκαλαίικων σε τμήμα 840 μέτρων, ενώ εφάπτεται του οικισμού των + Βραχναίικων, χωρίς να διαπερνά τον οικιστικό του ιστό. Λαμβανομένων δε υπόψη + ότι η χάραξη του νέου αυτοκινητόδρομου ακολουθεί την υφιστάμενη οδό, η οποία + διαπλάτυνεται, ότι στην υπόψη περιοχή δεν μπορεί να εξετασθεί εναλλακτική λύση + πέραν της υφισταμένης οδού, λόγω αφενός της μορφολογίας του εδάφους και + αφετέρου της ύπαρξης οριοθετημένου αρχαιολογικού χώρου στον οικισμό + Τσουκαλαίικα, τέτοια δε εναλλακτική λύση δεν προκύπτει, ούτε άλλωστε οι + αιτούντες επικαλούνται, ότι είχε προταθεί και δεν εξετάσθηκε από τη διοίκηση, + και ότι προβλέπεται από τη ΜΠΕ η κατασκευή κάτω διαβάσεων στους οικισμούς + Τσουκαλαίικα και Βραχναίικα, με σκοπό την εξασφάλιση της συνέχειας του + οικιστικού ιστού, οι προβαλλόμενοι ισχυρισμοί των αιτούντων ότι ο + αυτοκινητόδρομος περνά εντός του οικιστικού ιστού Τσουκαλαίικων, ο οποίος θα + συρρικνωθεί, και ότι δεν εξετάζεται εναλλακτική λύση πέραν της διαπλάτυνσης της+ υφισταμένης οδού είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Τέλος, εάν θεωρηθεί ότι με το + λόγο αυτό προβάλλεται ότι, κατά την παρ. 1 του άρθρου 9 του από 2.3/13.3.1981 + π.δ/τος (Δ' 138), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 1 του π.δ/τος + της 5.5/5.6.1984 (Δ' 341), απαγορεύεται η ανέγερση οχλουσών επαγγελματικών +

εγκαταστάσεων σε απόσταση μικρότερη των 500 μέτρων από οικισμούς + προϋφιστάμενους του 1923, το δε ένδικο έργο, υψηλής όχλησης, περνά εντός του + οικισμού των Τσουκαλαϊκών, που είναι προϋφιστάμενος του έτους 1923, ο + ισχυρισμός αυτός είναι και πάλι απορριπτέος. Πράγματι, η διάταξη της παρ. 1 του + άρθρου 9 του από 2.3/13.3.1981 π.δ/τος, όπως ίσχυε, καταργήθηκε ρητώς με το + άρθρο 39 παρ. 1 περ. β' του ν. 3325/2005 (Α' 68), ενώ κατά περιεχόμενο + αντικαταστάθηκε με τη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1 περ. γ' του ίδιου νόμου, όπου + προβλέπεται πλέον ότι «Σε περιοχές εντός οικισμών προϋφιστάμενων της + 16.8.1923, σύμφωνα με το Π.Δ. 2/13.3.1981 (ΦΕΚ 138 Δ'), επιτρέπεται η + εγκατάσταση μόνο επαγγελματικών εργαστηρίων και αποθηκών της παρ. 1γ του άρθρου + 2, ... Σε απόσταση 500 μέτρων από τα όρια των πιο πάνω οικισμών + επιτρέπεται η εγκατάσταση δραστηριοτήτων χαμηλής όχλησης.». Με την ΣτΕ + 3218/2010 (Ολομ.) κρίθηκε ότι η νέα ρύθμιση του άρθρου 6 παρ. 1 εδ. γ' του ν. + 3325/2005, συνεπαγομένη επιβάρυνση των ανωτέρω οικισμών από την άποψη χρήσης + των ακινήτων, επιφέρει επιδείνωση του οικιστικού περιβάλλοντος, κατά παράβαση + του άρθρου 24 του Συντάγματος, και συνεπώς είναι ανίσχυρη. Επομένως η διάταξη + της παρ. 1 του άρθρου 9 του από 2.3/13.3.1981 π.δ/τος είναι ισχυρή. Σε κάθε + περίπτωση, όμως, δεν συνάγεται από τις σχετικές διατάξεις ότι η κατασκευή νέου + αυτοκινητόδρομου ή η αναβάθμιση υφιστάμενης εθνικής οδού σε αυτοκινητόδρομο και + η λειτουργία αυτού θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως οχλούσα επαγγελματική + δραστηριότητα, ώστε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της καταργηθείσας + διατάξεως, ενώ σαφώς δεν εμπίπτει και στο πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος ν. 3325/2005 (βλ. + άρθρο 3). Σύμφωνα δε με το άρθρο 2 παρ. 1 περ. 1α του ν. 3325/2005, ως + δραστηριότητες υψηλής, μέσης ή χαμηλής όχλησης νοούνται οι δραστηριότητες που + αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4 του ν. 1650/1986, ενώ στην ΚΥΑ + 13727/724/24.7.2003 (Β' 1087), με την οποία ορίστηκε η αντιστοίχιση των + κατηγοριών των βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων με τους βαθμούς + όχλησης που αναφέρονται στα πολεοδομικά διατάγματα, δεν συμπεριλαμβάνονται τα + έργα οδοποιίας. Συνεπώς, ο προβαλλόμενος λόγος είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

10. Επειδή, εν συνεχεία προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι παράνομη, + διότι το εγκριθέν έργο διέρχεται εντός του αρχαιολογικού χώρου Τσουκαλαϊκών.

11. Επειδή, στη ΜΠΕ αναφέρονται τα εξής: «1.3.1 Γενικά-Εισαγωγή. ... Η + χάραξη του αυτοκινητόδρομου είναι κοινή για τις λύσεις 1 και 2, μέχρι την Χ.Θ. + 9+600 περίπου, όπως επίσης και για την προτεινόμενη λύση με εξαίρεση ένα μικρό + τμήμα (Χ.Θ. 7+500 έως την Χ.Θ. 8+500). Το εν λόγω τμήμα του αυτοκινητοδρόμου + αναπτύσσεται στην στενή πεδινή περιοχή, που υπάρχει ανάμεσα στα όρη και τη + θάλασσα, η οποία ουσιαστικά δεν επιτρέπει εναλλακτικές λύσεις χάραξης, + δεδομένου ότι στη Βόρεια πλευρά του δρόμου και από τη μεριά της θάλασσας + αναπτύσσονται οικισμοί. Το εν λόγω οδικό τμήμα αναπτύσσεται εκτός των ορίων των + υπάρχοντων οικισμών, με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα του μήκους 75 m (Χ.Θ. + 0+000-0+075), που διέρχεται από τα Ρογίτικα και ένα άλλο (Χ.Θ. 5+445-6+285), + που διέρχεται από τα Τσουκαλαϊκά. Το δεύτερο τμήμα, μήκους 840 m (Χ.Θ. + 5+445-6+285), ευρίσκεται σε επαφή με θεσμοθετημένο αρχαιολογικό χώρο. Το κοινό + τμήμα των δύο λύσεων 1 και 2 του έργου περιλαμβάνει διαπλάτυνση της υπάρχουσας + Εθνικής οδού, ... και ανισοπεδοποίηση όλων των ισόπεδων διαβάσεων. + Προβλέπονται δύο ανισοπέδοι κόμβοι, στην Χ.Θ. 6+900 (κόμβος σύνδεσης με τοπικό + δίκτυο και ΒΙ.ΠΕ. ... [σελ. 6]. ... 1.3.4 Προτεινόμενη χάραξη. ... + Για την διατήρηση της συνέχειας του τοπικού οδικού δικτύου κατασκευάζονται + αρκετές άνω και κάτω διαβάσεις οδών, καθώς επίσης και ορισμένα τμήματα + παράπλευρου οδικού δικτύου. ... 1.3.5.4 Προτεινόμενη χάραξη Για την +



προτεινόμενη χάραξη και σύμφωνα με την συγκοινωνιακή μελέτη του έργου + προβλέπεται να κατασκευαστούν τα εξής τεχνικά έργα: Χ.Θ. αρτηρίας ... + 6+921.42 Κ.Δ. [Κάτω Διάβαση] Α.Κ. [Ανισόπεδος Κόμβος] Βι.Πε. [Βιομηχανική + Περιοχή] ... [σελ. 8 και 12] ... 1.4.2 Τμήματα εναλλακτικών χαράξεων + έργου α. Τμήμα Χ.Θ. 0+000-7+500 προτεινόμενης χάραξης Προτεινόμενη λύση και + λύσεις 1 και 2 ... Το εν λόγω οδικό τμήμα αναπτύσσεται εκτός των ορίων των + υπάρχοντων οικισμών, με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα του μήκους 75 m (Χ.Θ. + 0+000-0+075), που διέρχεται από τα Ρογίτικα, ένα μικρό επίσης τμήμα, περί την + Χ.Θ. 3+500, μήκους 120 m περίπου που έρχεται σε επαφή με τα όρια του οικισμού + Βραχναίικα και ένα τελευταίο (Χ.Θ. 5+445-6+285), που διέρχεται από τα + Τσουκαλαίικα. Το τελευταίο τμήμα, μήκους 840 m (Χ.Θ. 5+445-6+285), ευρίσκεται + σε επαφή με τον θεσμοθετημένο αρχαιολογικό χώρο των Τσουκαλαίικων. Η παρουσία + του αρχαιολογικού χώρου δεν επιτρέπει την εύκολη δόμηση της περιοχής και + συνεπώς οι υπάρχουσες κατοικίες είναι λίγες, γεγονός που διευκολύνει την + αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο ανθρωπογενές περιβάλλον. Πάντως σημειώνεται ότι + οι επιπτώσεις των προαναφερομένων τμημάτων ήδη σήμερα υφίστανται, δεδομένου + ότι όλες οι χαράξεις (κύρια και εναλλακτικές) ευρίσκονται επί του υπάρχοντος + δρόμου και συνεπώς χειροτέρευση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος δεν αναμένεται, + ενώ αν παρθούν μέτρα προστασίας, η κατάσταση του ακουστικού περιβάλλοντος θα + βελτιωθεί σε σχέση με την υπάρχουσα σήμερα κατάσταση. Επιπτώσεις στον + αρχαιολογικό χώρο δεν αποκλείονται, λόγω της εγγύτητας του έργου, ωστόσο + δεδομένου ότι η όποια διαπλάτυνση θα γίνει προς την μεριά των οικισμών, οι + όποιες επιπτώσεις αναμένεται να είναι περιορισμένες ή μηδενικές. Πάντως η + κατασκευή των κλάδων του ανισόπεδου κόμβου της βιομηχανικής περιοχής (ΒΙ.ΠΕ.) + θα πρέπει να προσεχθεί, δεδομένου ότι ορισμένα τμήματά τους αναπτύσσονται μέσα + στον αρχαιολογικό χώρο. ... [σελ. 15-16]. ... 4.2.4.5 Ιστορικοί -+ Αρχαιολογικοί Χώροι στην περιοχή μελέτης. ... οι αρχαιότητες, που + ευρίσκονται στην περιοχή του έργου είναι οι εξής: 1. ... 5. Ο κηρυγμένος + αρχαιολογικός χώρος στη θέση «Αχλάδα» ή «Σκάγια», στα Τσουκαλαίικα (Υ.Α. + ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/35741/1875/1996, ΦΕΚ 796Β/3-8-1996). ... [σελ. 119] + 4.3.6.4. Επιδράσεις στους Ιστορικούς - Αρχαιολογικούς Χώρους στην περιοχή + μελέτης. Σημειώνεται ότι (σύμφωνα με την ΠΠΕ) η προτεινόμενη λύση γειτνιάζει + με τον αρχαιολογικό χώρο των Τσουκαλαίικων. Συγκεκριμένα στο τμήμα Χ.Θ. 0+000 + - 7+500 της προτεινόμενης λύσης, το τελευταίο τμήμα, μήκους 840 m (Χ.Θ. + 5+445 - 6+285), ευρίσκεται σε επαφή με τον θεσμοθετημένο αρχαιολογικό + χώρο των Τσουκαλαίικων. Επιπτώσεις στον αρχαιολογικό χώρο δεν αποκλείονται, + λόγω της εγγύτητας του έργου, ωστόσο δεδομένου ότι η όποια διαπλάτυνση θα γίνει + κυρίως προς την μεριά των οικισμών, οι όποιες επιπτώσεις αναμένεται να είναι + περιορισμένες ή μηδενικές. Επιπρόσθετα η κατασκευή των κλάδων του ανισόπεδου + κόμβου της βιομηχανικής περιοχής (ΒΙ.ΠΕ.) θα πρέπει να προσεχθεί, δεδομένου ότι + ορισμένα τμήματά τους αναπτύσσονται μέσα στον αρχαιολογικό χώρο. ... [σελ. + 189-190]. 6.4.2 Επιπτώσεις στο ιστορικό - πολιτιστικό περιβάλλον. Η + κατασκευή και λειτουργία της προτεινόμενης λύσης δεν θα έχει επιπτώσεις στα + ιστορικά μνημεία, τους αρχαιολογικούς χώρους ... Προτεινόμενη Χάραξη Τμήμα + Χ.Θ. 0+000 - 7+500. Όσον αφορά το γεγονός ότι η προτεινόμενη λύση + γειτνιάζει με τον αρχαιολογικό χώρο των Τσουκαλαίικων (το τμήμα Χ.Θ. 5+445 + - 6+285, μήκους 840 m), επιπτώσεις στον αρχαιολογικό χώρο δεν + αποκλείονται, λόγω της εγγύτητας του έργου, ωστόσο δεδομένου ότι η όποια + διαπλάτυνση θα γίνει προς την μεριά των οικισμών, οι όποιες επιπτώσεις + αναμένεται να είναι περιορισμένες ή μηδενικές. Επίσης η κατασκευή των κλάδων + του ανισόπεδου κόμβου της βιομηχανικής περιοχής (ΒΙ.ΠΕ.) θα πρέπει να + προσεχθεί, δεδομένου ότι ορισμένα τμήματά τους αναπτύσσονται μέσα στον + αρχαιολογικό χώρο. ... [σελ. 248]. Εξάλλου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία + του φακέλου, πριν από την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης είχε ζητηθεί η γνώμη +

της αρμόδιας ΣΤ' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, η οποία με το+ 888/ΠΓ/527/ 6.2.2006 έγγραφό της απάντησε ότι «δεδομένου ότι στην περιοχή του + κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου των θέσεων «Σκάγια», «Αχλάδα» και «Γαλάρια» + ... διατηρείται η υφιστάμενη χάραξη ... η Υπηρεσία μας δεν έχει κατ'Α + αρχήν αντίρρηση για την υλοποίηση του έργου του οδικού άξονα ...», ενώ η + Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς του Υπουργείου + Πολιτισμού, με το υπ'Α αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/ Φ40/21173/926/18.5.2006 έγγραφό+ της ενημέρωσε ότι η Υπηρεσία δεν είχε καταρχήν αντίρρηση για την υλοποίηση του+ ένδικου έργου, με τους όρους αφενός να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή κατά την + επίβλεψη των εργασιών στην περιοχή του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου στις + θέσεις «Σκάγια», «Αχλάδα» και «Γαλάρια» και αφετέρου σε περίπτωση εντοπισμού + αρχαιοτήτων οι εργασίες να διακοπούν αμέσως για σωστική ανασκαφική έρευνα. + Τέλος, στο τμήμα Χ.Θ. 5+445 – 6+285 εξετάστηκε ως εναλλακτική λύση (βλ. + πράσινη χάραξη στο σχέδιο Οριζοντιογραφίας) η διέλευση του αυτοκινητόδρομου + μέσα από τον αρχαιολογικό χώρο με σήραγγα, η οποία απορρίφθηκε, σύμφωνα με το + ΕΠΠ/Π1/Φ18/ 218/8.7.2008 έγγραφο απόψεων της ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ του τέως Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,+ για το λόγο ότι ήταν δυνατόν να επέλθουν μεγάλες επιπτώσεις στις αρχαιότητες, + ενώ η λύση της σήραγγας ήταν ανεφάρμοστη, καθώς στα στόμια ήταν πιθανόν να + ανευρεθούν αρχαιότητες. Από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι πριν από την έκδοση + της προσβαλλόμενης απόφασης λήφθηκε υπόψη η ύπαρξη του ως άνω κηρυγμένου + αρχαιολογικού χώρου και εκτιμήθηκαν από την οικεία ΜΠΕ οι πιθανές επιπτώσεις + από την κατασκευή και λειτουργία του έργου σ'Α αυτόν, φαίνεται δε ότι εξετάσθηκε+ και εναλλακτική λύση για τη διέλευση του έργου από την περιοχή. Δεδομένων δε + των σχετικών όρων της προσβαλλόμενης πράξης (όρος 19) περί επίβλεψης των + εργασιών από υπαλλήλους των αρμόδιων αρχαιολογικών υπηρεσιών, ο προβαλλόμενος + ισχυρισμός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

12. Επειδή, ακολούθως προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι παράνομη, + διότι στηρίζεται σε ΜΠΕ, η οποία δεν αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τις συνέπειες+ του έργου στην ατμόσφαιρα, το θόρυβο, το έδαφος και το υπέδαφος, τους + υδάτινους πόρους, τα οικοσυστήματα (χλωρίδα και πανίδα), τις χρήσεις γης και + τους οικισμούς.

13. Επειδή, οι ισχυρισμοί των αιτούντων περί αναποτελεσματικής αντιμετώπισης + των περιβαλλοντικών συνεπειών του έργου είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Και + τούτο διότι στη ΜΠΕ αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση ηχορύπανσης της + περιοχής (παρ. 4.3.5), περιγράφεται η θέση και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των + εργοταξιακών χώρων (παρ. 5.2.3), όπου αναφέρεται ότι «η εύρεση θέσεων + εργοταξιακών χώρων ... είναι αρκετά εύκολη, δεδομένου ότι η περιοχή + διέλευσης της χάραξης είναι γεωργική και υπάρχουν αρκετοί ελεύθεροι χώροι για + εγκατάσταση εργοταξίου. Υπάρχουν επίσης τέτοιοι χώροι μακριά από δομημένες + περιοχές, ούτως ώστε να μην υπάρξει πρόβλημα από παρενοχλήσεις του + ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, λόγω των θορύβων και αέριας ρύπανσης (κυρίως από + σκόνη)» [σελ. 197-198], στο Κεφάλαιο 6, με τίτλο «Εκτίμηση και Αξιολόγηση των + Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων», περιγράφονται οι επιπτώσεις στο ακουστικό + περιβάλλον (παρ. 6.2), τόσο κατά τη φάση κατασκευής του αυτοκινητόδρομου (παρ. + 6.2.2) όσο και κατά τη φάση λειτουργίας του (παρ. 6.2.1), ενώ στο Κεφάλαιο 7 + (Αντιμετώπιση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) προβλέπονται συγκεκριμένα μέτρα + αντιμετώπισης του θορύβου κατά τη λειτουργία του έργου, όπως η κατασκευή + ηχοπετασμάτων και η τοποθέτηση ειδικού «αντιθορυβικού» ασφαλοτάπητα σε + συγκεκριμένες θέσεις, με πρόβλεψη έως και το έτος 2032 (παρ. 7.2.1, σελ. + 273-279, πίνακες 49-51), μέτρα αντιμετώπισης του θορύβου από την κατασκευή του +

έργου, όπως η εγκατάσταση εργοταξίων σε απόσταση τουλάχιστον 200 μέτρων από + υπάρχουσες κατοικίες, περιβολή εργοταξίων με αντιθορυβικά πετάσματα, κίνηση + φορτηγών μεταφοράς υλικών σε περιοχές εκτός σχεδίου πόλης και εκτός ωρών κοινής+ ησυχίας, λειτουργία μηχανημάτων μέσα σε οικισμούς εκτός ωρών κοινής ησυχίας + και σε περίοδο μη αυξημένου κυκλοφοριακού φόρτου, χρήση κινητών περιφράξεων και+ ηχοπετασμάτων περιμετρικά ισχυρών σημειακών πηγών θορύβου, τακτική καταγραφή + του θορύβου ώστε να ελέγχεται η αποδοτικότητα των μέτρων ηχοπροστασίας (παρ. + 7.2.2, σελ. 291), μέτρα για την αντιμετώπιση των δονήσεων από την κατασκευή του+ έργου (παρ. 7.2.3, σελ. 292) και μέτρα παρακολούθησης του θορύβου (παρ. 7.2.4,+ σελ. 275). Περαιτέρω, στον όρο 7 της προσβαλλόμενης πράξης προβλέπονται + συγκεκριμένα μέτρα για την αποφυγή ρύπανσης των επιφανειακών και υπόγειων + νερών, όπως επίσης και του εδάφους, από κάθε είδους απορροές, ενώ στον όρο 9 + προβλέπονται μέτρα για την απόθεση εδαφών και ανάπλαση του χώρου απόθεσης. + Τέλος, στην οικεία ΜΠΕ υπάρχουν ειδικά κεφάλαια τόσο στην περιγραφή της + υφιστάμενης κατάστασης ως προς το ανθρωπογενές περιβάλλον (παρ. 4.2.1), όπου + παρουσιάζονται οι οικισμοί της περιοχής με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, όσο + και στην εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην ατμόσφαιρα+ (παρ. 6.1.1), στο έδαφος και το υπέδαφος (παρ. 6.1.2), στους υδάτινους πόρους + (παρ. 6.1.3), στη χλωρίδα και πανίδα (παρ. 6.1.4), στο ακουστικό περιβάλλον + (παρ. 6.2), στους οικισμούς (παρ. 6.3.1) και στις χρήσεις γης (παρ. 6.3.3). + Αντίστοιχες δε παράγραφοι υπάρχουν και για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών+ επιπτώσεων (Κεφάλαιο 7). Συνεπώς, οι προβαλλόμενοι ισχυρισμοί κατά τρόπο + άλλωστε γενικό προβαλλόμενοι, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι.

14. Επειδή, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε κατά παράβαση της + περιβαλλοντικής νομοθεσίας, διότι για το επίμαχο τμήμα δεν εξετάστηκαν + εναλλακτικές λύσεις διέλευσης του αυτοκινητόδρομου, όπως η διέλευση εκτός του + οικισμού Τσουκαλαίικων προς την ημιορεινή περιοχή ή και εντός του αρχαιολογικού+ χώρου (στο τμήμα που δεν υπάρχουν ευρήματα, με τη μορφή σήραγγας ή άλλων + τεχνικά αποδεκτών λύσεων). Όπως αναφέρθηκε στις σκέψεις 9 και 11, από τη ΜΠΕ + προκύπτει ότι ο υπό μελέτη αυτοκινητόδρομος περνά εντός του οικισμού των + Τσουκαλαίικων σε τμήμα 840 μέτρων, η χάραξη του νέου αυτοκινητόδρομου ακολουθεί+ την υφιστάμενη οδό, η οποία διαπλατύνεται, στην υπόψη περιοχή δεν μπορεί να + εξετασθεί εναλλακτική λύση πέραν της υφισταμένης οδού, λόγω αφενός της + μορφολογίας του εδάφους και αφετέρου της ύπαρξης οριοθετημένου αρχαιολογικού + χώρου στον οικισμό Τσουκαλαίικα. Τέλος, στο τμήμα Χ.Θ. 5+445 – 6+285 + εξετάστηκε ως εναλλακτική λύση (βλ. πράσινη χάραξη στο σχέδιο Οριζοντιογραφίας)+ η διέλευση του αυτοκινητόδρομου μέσα από τον αρχαιολογικό χώρο με σήραγγα, η + οποία απορρίφθηκε, σύμφωνα με το ΕΠΠ/Π1/Φ18/ 218/8.7.2008 έγγραφο απόψεων της + ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ του τέως Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., για το λόγο ότι ήταν δυνατόν να επέλθουν + μεγάλες επιπτώσεις στις αρχαιότητες, ενώ η λύση της σήραγγας ήταν ανεφάρμοστη, + καθώς στα στόμια ήταν πιθανόν να ανευρεθούν αρχαιότητες. Από όλα τα παραπάνω + προκύπτει ότι πριν από την έκδοση της προσβαλλόμενης απόφασης λήφθηκε υπόψη η + ύπαρξη του ως άνω κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου και εκτιμήθηκαν από την οικεία+ ΜΠΕ οι πιθανές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του έργου σ'Α αυτόν,+ φαίνεται δε ότι εξετάστηκε και εναλλακτική λύση για τη διέλευση του έργου από + την περιοχή. Δεδομένων δε των σχετικών όρων της προσβαλλόμενης πράξης (όρος 19)+ περί επίβλεψης των εργασιών από υπαλλήλους των αρμόδιων αρχαιολογικών + υπηρεσιών, ο προβαλλόμενος ισχυρισμός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

15. Επειδή, προβάλλεται ότι η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι + αποσπασματική, καθώς δεν αξιολογείται η συνολική επιβάρυνση της περιοχής από +

την ταυτόχρονη λειτουργία δύο οδικών δικτύων (Π.Ε.Ο. και Ν.Ε.Ο.), δεδομένου ότι η κυκλοφοριακή κίνηση εντός της Π.Ε.Ο., που τέμνει τον οικισμό Τσουκαλαίικα, θα αυξηθεί, εξαιτίας του χαρακτήρα του αυτοκινητόδρομου ως κλειστού, της έλλειψης παράπλευρου οδικού δικτύου και της επιβολής διοδίων σε αυτόν. Εξάλλου, η προβλεπόμενη μέση κυκλοφορία το 2013 είναι αυθαίρετη.

16. Επειδή, στη ΜΠΕ (σελ. 208) αναφέρεται ότι «ο προβλεπόμενος φόρτος + κυκλοφορίας είναι αρκετά μικρότερος από την κυκλοφοριακή ικανότητα του + αυτοκινητόδρομου», στη δε παρ. 5.3.3 της ΜΠΕ παρατίθενται όλα τα προβλεπόμενα + κυκλοφοριακά στοιχεία του έργου (βλ. και παρ. 5.3.3.3, πίνακες 31 και 32, από όπου προκύπτει ότι λήφθηκαν υπόψη κυκλοφοριακά στοιχεία από τη διέλευση τόσο + ελαφρών όσο και βαρέων οχημάτων), από τα οποία δεν προκύπτει ότι στο επίμαχο + τμήμα του αυτοκινητόδρομου αναμένεται να εμφανιστούν κυκλοφοριακά προβλήματα. + Επομένως, ο σχετικός ισχυρισμός των αιτούντων, κατά τρόπο άλλωστε γενικό και + αναπόδεικτο προβαλλόμενος, είναι απορριπτέος. Εξάλλου, από το σχέδιο Οργάνωσης + Κόμβων και Δευτερεύοντος Δικτύου (αρ. σχεδ. Ι-1, κλ. 1:5.000) προκύπτει ότι στο + τμήμα από ΧΘ 0+000 έως ΧΘ 13+000, στο οποίο γίνεται διαπλάτυνση της + υφιστάμενης Εθνικής Οδού, προβλέπεται στα περισσότερα τμήματα η λειτουργία + τοπικού οδικού δικτύου περιλαμβανομένου και παράπλευρου δικτύου στον + αυτοκινητόδρομο. Συνεπώς, ο σχετικός ισχυρισμός των αιτούντων είναι απορριπτέος + ως ερειδόμενος επί εσφαλμένης προϋποθέσεως. Τέλος, στο υπ'Α αριθμ. + ΟΑΠ/Β2/Φ7.1/14231/29.3.2006 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΟΑΠ προς την ΕΥΔΕ/ΓΤΔΕ αναφέρεται + ότι προβλέπεται μετωπικός σταθμός διοδίων μεταξύ Α/Κ ΒΙΠΕ και Α/Κ Κ. Αχαΐας, + περί τη Χ.Θ. 8+500 και πλευρικοί σταθμοί διοδίων σε όλους τους ανισόπεδους + κόμβους, πλην του Α/Κ ΒΙΠΕ. Επομένως, ο ισχυρισμός των αιτούντων ότι από τη + λειτουργία σταθμών διοδίων οι κοντινές ή μεσαίες μετακινήσεις προβλέπεται ότι + θα γίνονται πλέον μέσω της Παλαιάς Εθνικής Οδού, η οποία θα επιβαρυνθεί + υπερβολικά, με αποτέλεσμα την περιβαλλοντική υποβάθμιση του οικισμού, είναι + απορριπτέος, διότι πάντως δεν προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου η κατασκευή + και λειτουργία σταθμού διοδίων σε τόσο κοντινή απόσταση από τον οικισμό των + Τσουκαλαίικων, ούτως ώστε να μπορεί να προβλεφθεί η χρήση της Π.Ε.Ο. πλησίον + του οικισμού. Εξάλλου, σύμφωνα με τον όρο 2.1 της προσβαλλόμενης απόφασης + απαγορεύεται η χορήγηση άδειας ή έγκρισης οποιασδήποτε αρχής για την υλοποίηση + οποιουδήποτε επιμέρους συνοδού έργου ή δραστηριότητας ή επέκτασης που δεν + περιγράφεται στη ΜΠΕ, όπως οι σταθμοί διοδίων, για το οποίο απαιτείται + περιβαλλοντική αδειοδότηση σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Επομένως, ο + προσβαλλόμενος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

17. Επειδή, προβάλλεται ότι κατά την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης δεν + λήφθηκε υπόψη η οδηγία 2002/49/ΕΚ για τον καθορισμό μέτρων, όρων και μεθόδων + για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον.

18. Επειδή, στον όρο 16 της προσβαλλόμενης πράξης αναφέρεται ότι «Εντός του + πρώτου δμήνου λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου, να γίνουν μετρήσεις της στάθμης + θορύβου στους δείκτες: α) L10 (18h) και Leq (08:00-20:00) – όπως αυτοί + ορίζονται στην ΥΑ 17252/20.9.92 (ΦΕΚ 395 Β), β) καθώς και του δείκτη Lden + – όπως αυτός ορίζεται στην «Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου + και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη + διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου» ... στα τμήματα του υπό μελέτη + αυτοκινητόδρομου που ευρίσκονται σε απόσταση μικρότερη ή ίση των 200 μ. από το + κοντινότερο όριο εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλης (απόσταση από το άκρο του +



καταστρώματος του οδικού άξονα) ...». Ακολουθώς, προβλέπονται συγκεκριμένα + μέτρα για την αντιμετώπιση της ακουστικής ρύπανσης της περιοχής, μετά την + εκπόνηση ειδικής αντιθορυβικής μελέτης, η οποία θα εγκριθεί από την αρμόδια + υπηρεσία (ΕΥΠΕ). Υπό τα δεδομένα αυτά ο προβαλλόμενος λόγος είναι απορριπτός + ως αβάσιμος, διότι κατά την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης έχει ληφθεί υπόψη + η Οδηγία 2002/49/ΕΚ, προβλέπονται δε ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση του + θορύβου, μετά από εκπόνηση ειδικής αντιθορυβικής μελέτης.

19. Επειδή, περαιτέρω, προβάλλεται ότι δεν περιλαμβάνονται στην προσβαλλόμενη + πράξη προϋποθέσεις και όροι για την περιβαλλοντική παρακολούθηση της πορείας + κατασκευής και λειτουργίας του έργου. Ο ισχυρισμός αυτός είναι απορριπτός ως + αβάσιμος, διότι στον όρο 20 της Ε.Π.Ο. προβλέπεται υποχρέωση του φορέα μελέτης, + κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης του έργου περί υποβολής στην + ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ έκθεσης, μέχρι 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, στην οποία θα + περιλαμβάνονται στοιχεία για την περιβαλλοντική παρακολούθηση του έργου.

20. Επειδή, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε κατά παράβαση + ουσιώδους τύπου της διαδικασίας, διότι μετά την έγκριση περιβαλλοντικών όρων + του συγκεκριμένου έργου διαπιστώθηκε ότι η ΜΠΕ είχε τροποποιηθεί σε σημεία για + τα οποία έπρεπε να είχε γνωμοδοτήσει το Νομαρχιακό Συμβούλιο της οικείας + Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Ο λόγος, όμως, αυτός, όπως προβάλλεται, είναι + απορριπτός, προεχόντως, ως αόριστος, διότι δεν προσδιορίζονται τα σημεία στα + οποία τροποποιήθηκε, κατά τους αιτούντες, η ΜΠΕ μετά την υποβολή της για + γνωμοδότηση από το οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο. Η παραπομπή δε στο υπ'Α αριθμ. + 827/3.7.2006 έγγραφο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αχαΐας δεν αρκεί, δεδομένου + ότι με το έγγραφο αυτό ζητούνται απλώς δύο οριζοντιογραφίες αναφορικά με τον + Α/Κ ΒΙΠΕ καθώς και ένα έγγραφο του ΟΑΠ.

21. Επειδή, τέλος, προβάλλεται ότι ενώ η προβλεπόμενη χάραξη περιλαμβάνει + διαπλάτυνση της Ν.Ε.Ο. σε επαφή και σε μερικά σημεία εντός του αρχαιολογικού + χώρου, πριν από την έγκριση του έργου δεν δόθηκε έγκριση από την αρμόδια + υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού. Όπως, όμως, έγινε δεκτό στις σκέψεις 11 και + 14, πριν από την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης είχε ζητηθεί η γνώμη της + αρμόδιας ΣΤ' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, η οποία με το + 888/ΠΓ/527/6.2.2006 έγγραφο της απάντησε ότι δεν έχει κατ'Α αρχήν αντίρρηση για + την υλοποίηση του έργου του οδικού άξονα, ενώ η Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων + και Πολιτιστικής Κληρονομιάς του Υπουργείου Πολιτισμού, με το + ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/21173/926/18.5.2006 έγγραφο της, που είναι μεταγενέστερο + του αναφερόμενου στο δικόγραφο της κρινόμενης αιτήσεως εγγράφου του ΟΑΠ + (29.3.2006), ενημέρωσε ότι η Υπηρεσία δεν είχε καταρχήν αντίρρηση για την + υλοποίηση του ένδικου έργου, με τους όρους αφενός να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή + κατά την επίβλεψη των εργασιών στην περιοχή του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου + στις θέσεις «Σκάγια», «Αχλάδα» και «Γαλάρια» και αφετέρου σε περίπτωση + εντοπισμού αρχαιοτήτων οι εργασίες να διακοπούν αμέσως για σωστική ανασκαφική + έρευνα. Από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι πριν από την έκδοση της + προσβαλλόμενης απόφασης είχε γνωμοδοτήσει η αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία, + δεδομένων δε και των σχετικών όρων της προσβαλλόμενης πράξης (όρος 19) περί + επίβλεψης των εργασιών από υπαλλήλους των αρμόδιων αρχαιολογικών υπηρεσιών, ο + προβαλλόμενος ισχυρισμός είναι απορριπτός ως αβάσιμος.



22. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω και μη προβαλλομένου άλλου λόγου ακυρώσεως, + πρέπει να απορριφθεί η κρινόμενη αίτηση.

Διά ταύτα

Καταργεί τη δίκη ως προς τους αιτούντες Π.Π. και Γ.Σ.

Απορρίπτει την αίτηση ως προς τους λοιπούς αιτούντες.

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου.

Επιβάλλει σε βάρος των αιτούντων εκείνων, ως προς τους οποίους η αίτηση + απορρίπτεται, τη δικαστική δαπάνη του Δημοσίου που ανέρχεται σε τετρακόσια + εξήντα (460) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 22 Δεκεμβρίου 2011

Ο Προεδρεύων Σύμβουλος     Η Γραμματέας

Ν. Ρόζος     Π. Μερτζανάκη

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στις 18 Ιανουαρίου 2012.

Ο Προεδρεύων Σύμβουλος     Η Γραμματέας

Ν. Ρόζος     Π. Νικολοπούλου