

Δημόσια έργα και προστασία περιβάλλοντος. Δημοσιοποίηση της μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων προκειμένου να λάβουν γνώση οι πολίτες και να διατυπώσουν τις προτάσεις τους προς το Νομαρχιακό Συμβούλιο. Εμπροθέσμως ασκείται η ένδικη αίτηση ακύρωσης, αφού δεν αποδεικνύεται γνώση της προσβαλλόμενης πράξης σε χρόνο που να απέχει πάνω από 60 ημέρες από την κατάθεσή της. Όταν προσβάλλεται η πράξη έγκρισης περιβαλλοντικών όρων επιτρέπεται η προβολή λόγων που αναφέρονται σε πλημμέλειες της απόφασης προέγκρισης της χωροθέτησης. Σύμφωνα με το χωροταξικό σχέδιο της νήσου Μήλου, επιτρέπεται μεν η επέκταση των διαδρόμων προσγείωσης και η κατασκευή νέων στο χώρο του υπάρχοντος αεροδρομίου, όχι όμως και η δημιουργία σε άλλο χώρο νέου αεροδρομίου ή διαδρόμου προσγείωσης - απογείωσης. Αντίθετη μειοψηφία. Δεκτή η αίτηση ακύρωσης.

Αριθμός 3488/2003
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ Ε΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 6 Νοεμβρίου 2002, με την εξής σύνθεση : Κ. Μενουδάκος, Αντιπρόεδρος, Προεδρεύων, σε αναπλήρωση του Προέδρου του Τμήματος, που είχε κάλυμα, Π. Πικραμμένος, Ν. Ρόζος, Αθ. Ράντος, Αικ. Σακελλαροπούλου, Σύμβουλοι, Μ. Κωνσταντινίδου, Β. Καμπίτση, Πάρεδροι. Γραμματέας η Γ. Σακελλαρίου, Γραμματέας του Ε΄ Τμήματος.

Για να δικάσει την από 26 Σεπτεμβρίου 2001 αίτηση :

των : η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Γεώργιο Χριστοφορίδη (Α.Μ. 15651), που τον διόρισε με πληρεξούσιο,.....το οποίο παρέστη με τον ίδιο πίο πάνω δικηγόρο Γεώργιο Χριστοφορίδη, που δήλωσε παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης,

κατά των :..... οι οποίοι παρέστησαν με τον Εμμανουήλ Συγγελάκη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και ο οποίος παρέστη με την Ευαγγελία Σκαλτσά, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους,

και κατά της παρεμβαίνουσας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων, η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Αθανάσιο Βαρλάμη (Α.Μ. 6869), που τον διόρισε με πληρεξούσιο και ο οποίος διόρισε στο ακροατήριο τον δικηγόρο Ιωάννη Μπαμπούνη (Α.Μ. 1153), με τον οποίο συμπαρίσταται.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η υπ□ αριθμ. 83607/96/29.4.1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Γεωργίας, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του νέου κρατικού αερολιμένα της νήσου Μήλου, στη θέση Άγιος Ιωάννης Ν. Κυκλάδων. Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του Εισηγητή, Συμβούλου Ν. Ρόζου.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο της αιτούσας που παρέστη, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση, τους πληρεξουσίου της παρεμβαίνουσας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και τους αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν 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 έ τ η σ ε τ α σ χ ε τ ι κ á é γ γ ρ α φ α

Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ á τ ο Ν ó μ ο

1. Επειδή για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως έχει καταβληθή το νόμιμο παράβολο (ειδικό έντυπο γραμμάτιο 2277563/2001).
2. Επειδή με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της 83607/96/29.4. 1997 κοινής αποφάσεως των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Μεταφορών και Επικοινωνιών και Γεωργίας, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του νέου κρατικού αερολιμένα της νήσου Μήλου, στη θέση Αγ. Ιωάννης.
3. Επειδή με προφανές έννομο συμφέρον παρεμβαίνει υπέρ του κύρους της προσβαλλομένης αποφάσεως η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων, η οποία είχε ταχθή υπέρ της πραγματοποιήσεως του αερολιμένα.
4. Επειδή το δικόγραφο υπογράφεται από δικηγόρο ως πληρεξούσιο των αιτούντων. Κατά τη συζήτηση όμως της υποθέσεως στο ακροατήριο ο δεύτερος, ο τρίτος, η τέταρτη, η πέμπτη και ο έκτος από τους αιτούντες δεν παρέστησαν με πληρεξούσιο δικηγόρο ούτε εμφανίστηκαν για να δηλώσουν ότι εγκρίνουν την άσκηση του ενδίκου μέσου ενώ εξ άλλου δεν προσκομίστηκε συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο αυτών προς τον υπογράφοντα δικηγόρο. Συνεπώς πρέπει κατ' άρθρο 27 παρ. 1 και 2 π.δ/τος 18/1989 (ΦΕΚ 8 Α'), όπως ισχύει, η αίτηση να απορριφθή ως προς αυτούς ως απαράδεκτη.
5. Επειδή η αιτούσα φέρεται ότι είναι ιδιοκτήτρια ακινήτων πλησίον της περιοχής, στην οποία προβλέπεται με την προσβαλλομένη πράξη να κατασκευασθή ο νέος αερολιμένας. Με την ιδιότητα αυτή έχει έννομο συμφέρον να ασκήση την κρινομένη αίτηση, επικαλούμενη δυσμενείς επιδράσεις από την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου στην περιοχή και στο σύνολο της μικρής νήσου Μήλου (πρβλ. ΣτΕ 3397/2001). Συνεπώς τα περί του αντιθέτου προβαλλόμενα από την παρεμβαίνουσα Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων, είναι απορριπτέα ως αβάσιμα.
6. Επειδή με τα άρθρα 2 και 3 της κοινής αποφάσεως 75308/5512/ 26.10.1990 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας (ΦΕΚ 691/2.11.1990 Β') θεσπίζεται, με βάση νομοθετική εξουσιοδότηση που παρέχεται με το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 1650/1986 "για την προστασία του περιβάλλοντος (ΦΕΚ 60 Β'), αφενός διαδικασία για την ενημέρωση από μέρους των νομαρχιακών συμβουλίων των πολιτών και των φόρων

εκπροσωπήσεώς

τους σχετικά με τις υποβαλλόμενες στη Διοίκηση μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, και για τη διατύπωση των σχετικών απόψεων των ενδιαφερομένων και αφετέρου ο τρόπος δημοσιοποίησης των αποφάσεων, με τις οποίες εγκρίνονται περιβαλλοντικοί όροι. Ειδικότερα, στο άρθρο 2 της υπουργικής αυτής απόφασης, που φέρει τον τίτλο "Διαδικασία Δημοσιοποίησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων", ορίζεται ότι μετά τη δημοσίευσή της κάθε ενδιαφερόμενος πολίτης μπορεί να διατυπώσει εγγράφως τη γνώμη του και τις προτάσεις του προς το Νομαρχιακό Συμβούλιο (παρ. 3). Περαιτέρω, στο άρθρο 3 της αυτής απόφασης, το οποίο φέρει τον τίτλο "δημοσιοποίηση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων", ορίζεται ότι "η αρμόδια Κεντρική Υπηρεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. διαβιβάζει την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, στο οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο, προκειμένου να λάβουν γνώση του περιεχομένου της οι πολίτες και φορείς εκπροσώπησής τους με δημοσίευση σχετικής ανακοίνωσης στον τοπικό τύπο και ανάρτησης της σχετικής απόφασης στον πίνακα ανακοινώσεων της Νομαρχίας".

7. Επειδή στην προκειμένη περίπτωση, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει μεν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση τοιχοκολλήθηκε την 30.5.1997 στον πίνακα ανακοινώσεων της νομαρχιακής αυτοδιοικήσεως Κυκλάδων, όχι, όμως, και δημοσίευσή της στον τοπικό τύπο, και μάλιστα στην εφημερίδα ΚΟΙΝΗ ΓΝΩΜΗ, στην

οποία είχε αποσταλή για το σκοπό αυτό με το 206/5.6.1997 έγγραφο του νομαρχιακού συμβουλίου Κυκλάδων, δεδομένου ότι δεν υπάρχει στο φάκελο της Διοικήσεως ούτε προσκομίζεται από την παρεμβαίνουσα Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση το σχετικό φύλλο της εφημερίδας αυτής ή οποιοδήποτε άλλο στοιχείο, από το οποίο να αποδεικνύεται δημοσίευση στον τοπικό τύπο. Εξ άλλου δεν προκύπτει ότι η αιτούσα υπέβαλε προτάσεις στο νομαρχιακό συμβούλιο μετά τη δημοσίευση της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή ότι συμμετέσχε με οποιοδήποτε τρόπο στη διαδικασία εκδόσεως της προσβαλλομένης πράξεως, ούτε ότι το έργο είχε αρχίσει να εκτελείται έως την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως. Με τα δεδομένα αυτά, δεν μπορεί να συναχθεί τεκμήριο γνώσεως της προσβαλλομένης πράξεως σε χρόνο, από τον οποίο η κατάθεση της κρινομένης αιτήσεως ακυρώσεως (27.9.2001) απέχει περισσότερο από εξήντα ημέρες (πρβλ. ΣτΕ 3397/2001). Συνεπώς, η αίτηση αυτή ασκείται εμπροθέσμως.

8. Επειδή κατά το άρθρο 24 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος η Πολιτεία έχει υποχρέωση να προστατεύει το φυσικό περιβάλλον, πλην άλλων, και κατά τη θέσπιση των χωροταξικών σχεδίων των μικρών νήσων λόγω της εύθραυστης ισορροπίας τους ως ευπαθών οικοσυστημάτων (πρβλ. ΣτΕ 1588/1999). Εξ άλλου, κατά τις διατάξεις των άρθρων 4 παρ. 6 και 5 παρ. 1 του ν. 1650/ 1986, πριν από την εκτέλεση νέων έργων και δραστηριοτήτων που κατατάσσονται στην πρώτη (Α) κατηγορία του άρθρου 3 παρ. 2 του νόμου, δηλαδή έργων που είναι πιθανόν να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον, μεταξύ των οποίων απαριθμούνται (άρθρο 4, ομάδα II, αριθ. 10 δ της κοινής υπουργικής απόφασης 69269/5387/1990) και τα αεροδρόμια των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγειώσεως έχουν μήκος μικρότερο των 2.100 μέτρων, απαιτείται προέγκριση που αφορά την χωροθέτηση. Η προέγκριση αυτή δεν απαιτείται στις περιπτώσεις που η χωροθέτηση προβλέπεται από εγκεκριμένο χωροταξικό σχέδιο, υπό την αυτονόητη προϋπόθεση ότι το έργο δεν είναι διάφορο του προβλεπομένου από το σχέδιο αυτό. Πριν από την προέγκριση χωροθετήσεως πρέπει να υποβάλλεται η κατ' άρθρο 4 παρ. 2α του ν. 1650/ 1986, ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών

επιπτώσεων, είναι δε εκτός εξουσιοδοτήσεως η ρύθμιση του άρθρου 8 παρ. 2.1 εδ. δ' της ως άνω υπουργικής αποφάσεως κατά το μέρος που αρκείται σε υποβολή απλού ερωτηματολογίου, το περιεχόμενο του οποίου καθορίζεται στον Πίνακα 3 που συνοδεύει την ανωτέρω απόφαση. Εξ άλλου, κατά τις αυτές διατάξεις, η υποβαλλόμενη στην περίπτωση αυτή μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων πληροί τις προϋποθέσεις του νόμου και όταν, ανεξάρτητα από την τυχόν ονομασία της ως τεχνικής εκθέσεως ή μελέτης, περιέχει τα στοιχεία του κεφαλαίου Ι του ως άνω πίνακα 3, συμπληρούμενα με τα ευθέως απαιτούμενα από το άρθρο 5 παρ. 1 του ν. 1650/ 1986 στοιχεία, στα οποία περιλαμβάνεται (στοιχ. δ') η εξέταση εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσεως καθώς επίσης και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση των απαντήσεων στα ερωτήματα του κεφαλαίου ΙΙ του αυτού πίνακα, κατά τρόπο ώστε η μελέτη αυτή να έχει ουσιαστικώς τα χαρακτηριστικά επιστημονικής εργασίας με λογική θεμελίωση και τεκμηρίωση των κρίσεων (πρβλ. ΣτΕ 1520/1993, 1352/1994, 744/1997 κ.ά.). Η προέγκριση χωροθετήσεως καθώς και η επακολουθούσα έγκριση περιβαλλοντικών όρων αποτελούν σύνθετη διοικητική ενέργεια και, συνεπώς, επ□ αφορμή της προσβολής της τελευταίας (εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων) επιτρέπεται η προβολή λόγων αναφερομένων σε πλημμέλειες της αποφάσεως προεγκρίσεως της χωροθετήσεως (ΣτΕ 1588/1999 κ.ά.).

9. Επειδή, εξ άλλου, με την απόφαση ΕΣΧΠ/ΜΗΛ/23.9.1981/23.9-16.10.1981 του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (ΦΕΚ 654 Β') εγκρίθηκαν, κατ'επίκληση των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 3 και του άρθρου 7 του Ν. 360/1976 "Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος" (ΦΕΚ 151 Α') οι γενικές κατευθύνσεις της χωροταξικής μελέτης της Μήλου καθώς και το χωροταξικό της σχέδιο. Με την υποπαρ. 4 της υπό τον τίτλο "Οργάνωση Χώρου ρυθμίσεις" παρ. 1 της ανωτέρω αποφάσεως εγκρίθηκε "Η διατήρηση του αεροδρομίου στην σημερινή του θέση", με τη δε υποπαρ. 3 περ. β' της υπό τον τίτλο "Ενέργειες και μέτρα για την ισόρροπη ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων του νησιού" παρ. 2 της αυτής αποφάσεως προβλέπεται "Η ενθάρρυνση της Τοπικής Αυτοδιοικήσεως για την ίδρυση φορέα αναπτύξεως "αγροτικού τουρισμού" και γενικά τουρισμού με μικρούς ξενώνες, ενοικιαζόμενα δωμάτια και σπίτια, με βασικό στόχο την ενημέρωση των ενδιαφερομένων κατοίκων και την προβολή αυτού του είδους του τουρισμού" και με την υποπαρ. 1 περ. η' της υπό τον τίτλο "Μελέτες και έργα υποδομής" παρ. 3 η κατά προτεραιότητα σύνταξη μελέτης "επεκτάσεως και βελτιώσεως κρατικού αερολιμένος Μήλου". Κατά την έννοια των ανωτέρω ρητρών του χωροταξικού σχεδίου της νήσου Μήλου, οι οποίες αποτελούν δεσμευτικό πλαίσιο, εντός του οποίου πρέπει να σχεδιάζεται κάθε νέο έργο, και με τις οποίες, πλην άλλων, προβλέπεται η διατήρηση, βελτίωση και επέκταση του υφισταμένου αεροδρομίου, επιτρέπεται μεν η επέκταση των διαδρόμων προσγειώσεως απογειώσεως και η κατασκευή νέων με ορθό προσανατολισμό, στο χώρο του αεροδρομίου αυτού όχι όμως και η δημιουργία σε άλλη τοποθεσία νέου αεροδρομίου ή διαδρόμου προσγειώσεως απογειώσεως. Εξ άλλου, η κατά τ' ανωτέρω επέκταση του υφισταμένου αεροδρομίου τελεί υπό την πρόσθετη προϋπόθεση ότι το έργο δεν αποβλέπει σε μεταβολή της προβλεπόμενης από τις προαναφερόμενες ρήτρες του χωροταξικού σχεδίου μορφής τουριστικής αναπτύξεως της νήσου με τη ραγδαία αύξηση του αριθμού των τουριστών και την εντεύθεν αλλαγή της φυσιογνωμίας της νήσου, όπως αυτή διαγράφεται στο χωροταξικό

σχέδιο. Κατά την άποψη όμως των δικαστών Αθ. Ράντου, Αικ. Σακελλαροπούλου και Μ. Κωνσταντινίδου, με τις ανωτέρω διατάξεις του χωροταξικού σχεδίου της νήσου Μήλου, δεν αποκλείεται να δημιουργηθεί νέος διάδρομος προσγειώσεως απογειώσεως σε περιοχή γειτονική προς το υπάρχον αεροδρόμιο αν διαπιστωθεί ότι ο υφιστάμενος διάδρομος έχει εσφαλμένο προσανατολισμό και δεν είναι για τεχνικούς λόγους δυνατόν να κατασκευασθεί στο χώρο του αεροδρομίου νέος διάδρομος με ορθό προσανατολισμό. Περαιτέρω, κατά τη γνώμη αυτή της μειοψηφίας, από το χωροταξικό σχέδιο, εν όψει και της μεταβολής των δεδομένων που επήλθε από την έγκρισή του, δεν απαγορεύεται να κατασκευασθεί ο νέος διάδρομος με προοπτική εξυπηρετήσεως μεγάλων αεροσκαφών, έστω και αν αυτό συνεπάγεται σημαντική αύξηση του αριθμού των αεροπορικώς αφικνουμένων τουριστών.

10. Επειδή στην προκειμένη περίπτωση από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα εξής : Με την Δ3/Α/6801/5.12.1994 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας αποτελούμενη από υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας με σκοπό την εξαίρεση κατάλληλης θέσης για την κατασκευή αεροδρομίου με μήκος διαδρόμου προσγειώσεως - απογειώσεως 1.800 μέτρων περίπου στη Μήλο. Η ομάδα αυτή υπέβαλε τον Ιανουάριο του 1995 έκθεση με τον τίτλο "Για την έρευνα και επιλογή κατάλληλης θέσης για την κατασκευή αεροδρομίου κατηγορίας 4D στη νήσο Μήλο". Κατά την έκθεση αυτή το υφιστάμενο στην περιοχή των Αλυκών αεροδρόμιο έχει νέο αεροσταθμό και διάδρομο μήκους 800 μέτρων και πλάτους 25 με κατεύθυνση ανατολή - δύση, η οποία είναι ιδιαίτερη δυσμενής σε σχέση με τη διεύθυνση των επικρατούντων στη Μήλο Βόρειων (31,9%) βορειοδυτικών (13,8%) και Βορειοανατολικών (13,7%) ανέμων, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα τις ματαιώσεις των δρομολογίων και την εν γένει μη ικανοποιητική εκμετάλλευση του αεροδρομίου. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με την έκθεση, αλλά και λόγω υφισταμένων φυσικών εμποδίων στην προσέγγιση και από τα δύο άκρα του υφισταμένου διαδρόμου, η επέκτασή του στο επιθυμητό μήκος των 1.800 μέτρων είναι ανέφικτη. Λόγω δε του πολύ χαμηλού υψομέτρου της περιοχής, σε συνδυασμό και με τη μορφολογία του εδάφους και τα κατασκευαστικά προβλήματα εδράσεως της όλης κατασκευής στην περιοχή των Αλυκών δεν είναι σκόπιμη, κατά την ανωτέρω έκθεση, και η κατασκευή νέου διαδρόμου με ευμενέστερη ανεμολογικά κατεύθυνση στην ίδια περιοχή με τον υπάρχοντα. Εν όψει των διαπιστώσεων αυτών, εξετάστηκαν άλλες περιοχές της Μήλου που θα επέτρεπαν την κατασκευή διαδρόμου μήκους 1.800 μέτρων πάντοτε με κριτήρια την ανεμολογικώς βέλτιστη κατεύθυνση, τη γειννίαση με την περιοχή των Αλυκών προκειμένου να τύχη αξιοποίησεως ο νέος αεροσταθμός, την αποφυγή με περιοχές ορυχείων, τουριστικής αναπτύξεως και αυξημένου κόστους γης και την ορθή χωροταξική τοποθέτηση του αεροδρομίου σε σχέση με το βασικό οδικό δίκτυο και τους κύριους οικισμούς. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, επίκληση της οποίας γίνεται στην παρ. 6 του προοιμίου της προσβαλλομένης κοινής υπουργικής αποφάσεως, το μήκος αυτό των 1.800 μέτρων του διαδρόμου επιτρέπει την προσγείωση αεροσκαφών διευρωπαϊκών πτήσεων τύπου charters για την προσέλκυση τουριστών από τις χώρες της βόρειας Ευρώπης κυρίως (σ. 4.1). Κατά την αυτή μελέτη, με την κατασκευή του ανωτέρω διαδρόμου ο μέσος ετήσιος ρυθμός αυξήσεως της επιβατικής κινήσεως εξωτερικού της Μήλου κατά την πρώτη πενταετία της λειτουργίας (1999 - 2004) θα είναι 40%, για τη δεύτερη πενταετία 200% και, συνεπώς, θα υπάρχουν στο τέλος της πρώτης

πενταετίας (2004) 36.680 επιβάτες και στο τέλος της δεύτερης πενταετίας (έτος 2009) 91.271 επιβάτες (σ. 5.31). Οι αεροπορικά αφικνούμενοι από το εξωτερικό και, με μεγαλύτερα πλέον αεροσκάφη, και από το εσωτερικό, θα αποτελούν ολοένα μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού αριθμού αφικνουμένων, απαιτείται δε για την παραμονή τους η κατασκευή 380 κλινών ή 190 δωματίων κάθε χρόνο για μία δεκαπενταετία, ήτοι 2.280 τ.μ. νέας κατασκευαζομένης επιφάνειας δωματίων ετησίως (σσ. 5.44 - 5.45). Περαιτέρω, στην ίδια μελέτη αναφέρεται ότι η αύξηση αυτή της αφίξεως θα έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής εμμέσως εξ αιτίας δηλαδή των αναγκών που θα ανακύψουν για την κατασκευή νέων τουριστικών καταλυμάτων (σ. 7, Β. 33) και της συνακόλουθης αλλαγής των χρήσεων γης σε ολόκληρο το νησί λόγω της τουριστικής αξιοποίησης και του έντονου ρυθμού αυξήσεως της οικοδομικής δραστηριότητας, προτείνεται δε να αναμορφωθεί εκ των υστέρων, δηλαδή μετά τη λειτουργία του νέου διαδρόμου προσγειώσεως - απογειώσεως, η εκπονηθείσα ειδική χωροταξική μελέτη της Μήλου (σ. 7. Β. 36).

11. Επειδή, υπό τα δεδομένα αυτά, κατά παράβαση του χωροταξικού σχεδίου Μήλου επιχειρείται η κατασκευή του νέου, διαδρόμου προσγειώσεως - απογειώσεως, τον οποίο αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση, σε περιοχή διαφορετική εκείνης, στην οποία ευρίσκεται το υφιστάμενο αεροδρόμιο, και μάλιστα διαδρόμου μεγάλου μήκους ώστε να υπάρχει δυνατότητα υποδοχής μεγάλων αεροσκαφών με συνέπεια τη σημαντική αύξηση των αφικνουμένων τουριστών, στην οποία, άλλωστε, αποβλέπει ο σχεδιασμός του έργου, όπως προκύπτει από τα αναφερόμενα σε προηγούμενες σκέψεις, και, κατ'ακολουθίαν, τη μεταβολή της προβλεπομένης από το ανωτέρω σχέδιο μορφής της τουριστικής αναπτύξεως της Μήλου. Για το λόγο, επομένως, αυτό, που βασίμως προβάλλεται, πρέπει να γίνη δεκτή η κρινόμενη αίτηση και να ακυρωθή η προσβαλλόμενη απόφαση. Κατά τη γνώμη όμως της μειοψηφίας, με την προσβαλλόμενη απόφαση εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι κατασκευής και λειτουργίας έργου, το οποίο δεν είναι κατ'αρχήν αντίθετο προς τις διατάξεις του χωροταξικού σχεδίου της νήσου Μήλου.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Δέχεται την αίτηση ως προς την πρώτη των αιτούντων.

Ακυρώνει την 83607/96/29.4.1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Γεωργίας.

Απορρίπτει την αίτηση ως προς τους υπόλοιπους αιτούντες.

Απορρίπτει την παρέμβαση.

Διατάσσει την απόδοση του παραβόλου.

Επιβάλλει στο Δημόσιο και την παρεμβαίνουσα ισομέτρως την πληρωμή της δικαστικής δαπάνης της πρώτης των αιτούντων, η οποία ανέρχεται σε επτακόσια εξήντα (760) Ευρώ.

Επιβάλλει στους υπόλοιπους αιτούντες την πληρωμή της δικαστικής δαπάνης του Δημοσίου, η οποία ανέρχεται σε τριακόσια ογδόντα (380) Ευρώ και της

