

Αριθμός 3520/2006  
 ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ  
 ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 3 Φεβρουαρίου 2006, με την εξής σύνθεση: Γ. Παναγιωτόπουλος, Πρόεδρος, Φ. Αρναούτογλου, Π. Πικραμμένος, Α. Θεοφιλοπούλου, Ν. Ρόζος, Α. Γκότσης, Α. Ράντος, Δ. Μπριόλας, Ε. Σαρπ, Χ. Ράμμος, Σ. Χαραλάμπους, Γ. Παπαγεωργίου, Μ. Καραμανώφ, Ι. Μαντζουράνης, Α. Σακελλαροπούλου, Α. Χριστοφορίδου, Δ. Αλεξανδρής, Δ. Σκαλτσούνης, Κ. Βιολάρης, Γ. Σγουρόγλου, Α. Καραμιχαλέλης, Α.-Γ. Βώρος, Ε. Αναγνωστοπούλου, Γ. Ποταμιάς, Ε. Νίκα, Ι. Γράβαρης, Ε. Αντωνόπουλος, Γ. Τιμέκας, Ι. Ζόμπολας, Π. Καρλή, Δ. Γρατσίας, Σύμβουλοι, Δ. Κυριλλόπουλος, Θ. Αραβάνης, Πάρεδροι. Γραμματέας η Γ. Σακελλαρίου.

Για να δικάσει την από 16 Δεκεμβρίου 2005 αίτηση:

των: 1) Γ. Κ. Α., κατοίκου Αθηνών (Β. 83), 2) Ε. Κ. Α., κατοίκου Αθηνών (Ε., Κ.), 3) Ν. Κ. Α., κατοίκου Αθηνών (Α., Λόφος Σ.), 4) Χ. Ν. Β., κατοίκου Αθηνών (Ι.), 5) Ι. Γ., κατοίκου Αθηνών (Φ.), 6) Ι. Δ., κατοίκου Αθηνών (Ι.), 7) Δ. Ι. Δ., κατοίκου Αθηνών (Κ. και Αγίας Σ., Κ.), 8) Κ. Ε. Ε., κατοίκου Αθηνών (Ε.), 9) Κ. Κ., κατοίκου Αθηνών (Ξ.), 10) Θ. Κ., κατοίκου Αθηνών (Α. Σ. 70), 11) Κ. Χ. Κ., κατοίκου Αθηνών (Κ.), 12) Κ. Γ. Κ., κατοίκου Αθηνών (Ι. 111), 13) Ε. Κ., κατοίκου Αθηνών (Ξ.), 14) Γ. Π. Λ., κατοίκου Αθηνών (Κ.), 15) Δ. Ν. Μ., κατοίκου Αθηνών (Κ.), 16) Ι. Μ. Μ., κατοίκου Αθηνών (Ξ.), 17) Π. Α. Παπαγιάννη, + κατοίκου Αθηνών (Ξ.), 18) Ι. Ρ., κατοίκου Αθηνών (Π., Σεπόλια), 19) Σ. Α. Τ., + κατοίκου Αθηνών (Ι. 120) και 20) Π. Α. Ψ., κατοίκου Αθηνών (Β. 107), οι οποίοι+ παρέστησαν με το δικηγόρο Ι. Μεγάλη (Α.Μ. 12641), που τον διόρισαν με + πληρεξούσιο,

κατά των Υπουργών: 1) Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 2) Πολιτισμού, 3) Γεωργίας και 4) Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι παρέστησαν+ με το Δ. Αναστασόπουλο, Νομικό Σύμβουλο του Κράτους,

και κατά των παρεμβαίνουσών: 1) Ανωνύμου Εταιρείας με την επωνυμία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΟΣΕ Α.Ε.", που εδρεύει στην Αθήνα (Καρόλου 1), η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Α. Ζαχόπουλο (Α.Μ. 6745), που τον διόρισε με πληρεξούσιο, 2) Ανωνύμου Εταιρείας με την επωνυμία "ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε." και το διακριτικό τίτλο "ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.", που εδρεύει στην Αθήνα (Κ. 27), η οποία παρέστη+ με τον δικηγόρο Κ. Χριστοδούλου (Α.Μ. 12919), που τον διόρισε με πληρεξούσιο + και 3) Κοινοπραξία με την επωνυμία "SIEMENS AG - ΑΚΤΩΡ Α.Ε. - ΤΕΡΝΑ Α.Ε.", που + εδρεύει στην Αθήνα (Α. Μ. 85), η οποία παρέστη με την δικηγόρο Σ. Δημητρακοπούλου (Α.Μ. 14436), που την διόρισε με πληρεξούσιο.

Η πιο πάνω αίτηση εισάγεται στην Ολομέλεια του Δικαστηρίου, κατόπιν της από 19 Δεκεμβρίου 2005 πράξης του Προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας, λόγω της σπουδαιότητάς της, σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 2 εδάφ. α' του Π.Δ. 18/1989.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. 122836/2.2.2004 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού, Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών και κάθε άλλη σχετική πράξη ή παράλειψη της Διοικήσεως.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως της Εισηγήτριας, Συμβούλου Α. Σ.+

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο των αιτούντων, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση, τους πληρεξουσίου των παρεμβαίνόντων και τον εκπρόσωπο 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 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, για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (υπ' αριθμ. 1202104, 2526755/2005 ειδικά έντυπα παραβόλου).
2. Επειδή, με την αίτηση αυτή, ζητείται η ακύρωση της υπ' αριθ. 122836/2.2.2004+ κοινής αποφάσεως των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, + Πολιτισμού, Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία εγκρίθηκαν + περιβαλλοντικοί όροι για το έργο "Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του + σιδηροδρομικού διαδρόμου από Σταθμό Πελοποννήσου στον Πειραιά (Χ.Θ. 1+488) + μέχρι τις Τρεις Γέφυρες (Χ.Θ. 13+179).
3. Επειδή, η υπόθεση, λόγω της μείζονος σπουδαιότητάς της, εισήχθη προς συζήτηση ενώπιον της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας με την από 19.12.2005 πράξη του Προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατ' εφαρμογή των+ διατάξεων 14 παρ. 2 εδ. α', 20 και 21 του π.δ/τος 18/1989 (Α' 8).
4. Επειδή, η υπό κρίση αίτηση υπογράφεται από δικηγόρο ως πληρεξούσιο των αιτούντων. Με το συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο που προσκομίσθηκε όμως εντός της ταχθείσης προθεσμίας παρεσχέθη πληρεξουσιότητα στον παρασάντα κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ως άνω δικηγόρο από τους λοιπούς αιτούντες, όχι όμως και από τους: Ι. Γ., Δ. Δ., Κ. Κ., Κ. Κ., Δ. Μ., Π. Π., Σ. Τ. και Π. Ψ., οι οποίοι δεν νομιμοποιήθηκαν με κανένα από τους προβλεπόμενους στο άρθρο 27 του π. δ/τος+ 18/1989 τρόπος και, επομένως, ως προς αυτούς, η αίτηση ασκείται απαραδέκτως.
5. Επειδή, το επίδικο έργο έχει ως αντικείμενο την ανάπτυξη του υφισταμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου του Ο.Σ.Ε. από τον Πειραιά μέχρι τις Τρεις Γέφυρες, τμήμα δε αυτού προβλέπεται να εκτελεσθεί εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αθηναίων. Ως εκ τούτου, οι λοιποί, εκτός των στην προηγούμενη σκέψη αναφερομένων, αιτούντες, φερόμενοι όλοι, με βάση τα προσκομισθέντα προαποδεικτικώς, σύμφωνα με το άρθρο 33 του π.δ/τος 18/1989 στοιχεία, ως κάτοικοι του ως άνω Δήμου και, ειδικότερα, της περιοχής δυτικά των σιδηροδρομικών γραμμών (Κ.-Λόφος Σ.), ασκούν με έννομο συμφέρον την κρινόμενη αίτηση. Περαιτέρω, οι αιτούντες παραδεκτώς ομοδικούν, καθόσον προβάλλουν λόγους, οι οποίοι στηρίζονται στην ίδια πραγματική και νομική βάση.
6. Επειδή, παραδεκτώς παρεμβαίνουν στη δίκη οι ανώνυμες εταιρείες "Οργανισμός

Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΟΣΕ" και "ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.", στις οποίες έχει ανατεθεί η μελέτη και η επίβλεψη εκτελέσεως του έργου (αρ. 10 ν.2465/1997, Α' 28 και υπ' αριθ. Φ.8.1./55606/591/21.2.2001 απόφαση Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, Β' 254). Παραδεκτώς, ομοίως, παρεμβαίνει η Κοινοπραξία "SIEMENS A.G.-ΑΚΤΩΡ Α.Ε.-ΤΕΡΝΑ Α.Ε.", η οποία ανακηρύχθηκε ανάδοχος για την εκτέλεση του έργου, ως και τα μέλη αυτής, δεδομένου ότι για το παραδεκτό της παρεμβάσεως αρκεί να υφίσταται το έννομο συμφέρον των παρεμβαίνόντων κατά το χρόνο ασκήσεως της παρεμβάσεως και κατά το χρόνο συζητήσεως της υποθέσεως (βλ. Σ.τ.Ε. 258/2004 Ολ., 2173/2002 Ολ.).

7. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου δεν προκύπτει κοινοποίηση της προσβαλλομένης αποφάσεως στους αιτούντες. Εξάλλου, δεν επιβάλλεται η δημοσίευσή της από το νόμο, αλλ' απλώς προβλέπεται διαδικασία δημοσιοποίησής της, κατά τους όρους της 75308/5512/1990 κοινής αποφάσεως του Υπουργού Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας (Β' 691), η τήρηση της οποίας δεν επηρεάζει τη νομιμότητα της αποφάσεως περί εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι δημοσιεύθηκε στις 3.10.2003 στις εφημερίδες "ΑΥΓΗ" και "ΗΜΕΡΗΣΙΑ" πρόσκληση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αθηνών προς το κοινό να λάβει γνώση της οικείας μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κατά το άρθρο 2 παρ. 2 της ανωτέρω κοινής υπουργικής αποφάσεως, μόνη όμως η δημοσίευση αυτή σε χρόνο, άλλωστε, κατά τον οποίο ήταν άγνωστος ο χρόνος εκδόσεως της προσβαλλομένης πράξεως, δεν αρκεί για να συναχθεί πλήρης γνώση των αιτούντων (πρβλ. Σ.τ.Ε. Ολ. 2513/2002, 640/2001) και, επομένως, η κρινόμενη αίτηση ακυρώσεως που κατατέθηκε στις 16.12.2005 ασκείται εμπροθέσμως, δεδομένου ότι τα υποστηριζόμενα από την παρεμβαίνουσα Κοινοπραξία περί ενάρξεως των εργασιών τον Απρίλιο του 2005 δεν αποδεικνύονται.

8. Επειδή, στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 24 του Συντάγματος (όπως αναθεωρήθηκε το 2001), ορίζονται τα εξής: "1. Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. 2. Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεως και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης. . .". Διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος και για την αρχή της αειφόρου αναπτύξεως περιέχουν, εξ άλλου, τόσο η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, που προβλέπει ότι η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και στηρίζεται, μεταξύ άλλων, στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης (άρθρο 130Ρ ήδη 174 παρ. 2). Ενόψει της ανωτέρω συνταγματικής επιταγής, εκδόθηκε ο ν. 1650/1986 (Α' 160), με τον οποίο θεσπίζονται κανόνες, αναφερόμενοι, πλην άλλων, στις προϋποθέσεις και στη διαδικασία για την έγκριση της εγκαταστάσεως δραστηριοτήτων ή εκτελέσεως έργων, από τα οποία απειλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ο νόμος αυτός, + ειδικότερα στο άρθρο 3, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002 (Α' 91), σε εναρμόνιση και με την Οδηγία 97/11/Ε.Ε., του Συμβουλίου + της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλέπει τα της κατατάξεως των έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις κατηγορίες, και κάθε κατηγορία σε υποκατηγορίες, καθώς και σε ομάδες + κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. + Περαιτέρω, στο άρθρο 4 του ως άνω ν. 1650/1986 (ήδη άρ. 2 ν. 3010/2002), +

ορίζονται τα εξής: "1. α. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων ή + τη μετεγκατάσταση υφισταμένων, τα οποία έχουν καταταγεί στις κατηγορίες που + προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία+ του περιβάλλοντος. Έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος απαιτείται+ επίσης για τη τροποποίηση ή και τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων έργων ή + δραστηριοτήτων, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις + επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. β. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων+ η Διοίκηση επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για+ την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ιδίων ως προς τη θέση, το + μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά + χαρακτηριστικά. γ. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αποτελεί προϋπόθεση + για την έκδοση των διοικητικών πράξεων που απαιτούνται κατά περίπτωση, σύμφωνα + με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της + δραστηριότητας. . . 2. Για την έκδοση απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για+ έργα και δραστηριότητες της πρώτης (Α') κατηγορίας απαιτείται υποβολή Μελέτης + Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων γίνεται με κοινή + απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του + συναρμόδιου Υπουργού. Ως συναρμόδιος θεωρείται ο αρμόδιος Υπουργός για το έργο + ή τη δραστηριότητα. Εάν από το έργο ή τη δραστηριότητα επέρχονται επιπτώσεις σε+ αρχαιότητες ή σε δασικές εκτάσεις ή σε γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας ή + στην παράκτια ή τη θαλάσσια ζώνη, τότε η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων + γίνεται αντίστοιχα και από τον Υπουργό Πολιτισμού ή Γεωργίας ή Εμπορικής + Ναυτιλίας ή Υγείας και Πρόνοιας. . .". Τέλος, στο άρθρο 5 του ίδιου ν. + 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3010/2002, προβλέπονται τα+ εξής: "1. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον: α) + περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας με πληροφορίες για το χώρο + εγκατάστασης, το σχεδιασμό και το μέγεθός του, β) περιγραφή των στοιχείων του + περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σημαντικά από το προτεινόμενο έργο ή τη + δραστηριότητα, γ) εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο + περιβάλλον, δ) περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή αποκατάσταση των + αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, ε) σύνοψη των κύριων εναλλακτικών λύσεων + και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης, στ) . . . + ζ) . . .". Εξάλλου, κατ' εξουσιοδότηση, μεταξύ άλλων, του άρθρου 3 του ως άνω + ν. 1650/1986, καθώς και σε συμμόρφωση προς την οδηγία 97/11/ΕΕ του Συμβουλίου + της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκδόθηκε η κοινή απόφαση ΗΠ 15393/2332/5.8.2002 των + Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων + Έργων (Β' 1022), με την οποία τα έργα και δραστηριότητες κατετάγησαν, αναλόγως + των επιπτώσεών τους, σε δέκα ομάδες, κοινές για τις κατηγορίες Α' και Β', οι + οποίες υποδιαιρούνται σε υποκατηγορίες (1 και 2 για την Α' κατηγορία, 3 και 4 + για τη Β' κατηγορία). Σύμφωνα με τους πίνακες του Παραρτήματος της ως άνω + αποφάσεως, στην 1η Υποκατηγορία της Πρώτης Κατηγορίας της Ομάδας "Ειδικά Έργα" + (10η) περιλαμβάνονται "5. Υπερυψωμένοι, επιφανειακοί και υπόγειοι σιδηρόδρομοι" + και "7. Έργα σιδηροδρόμων και εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης για συνδυασμένες + μεταφορές και συνδυασμένων τερματικών σταθμών". Εν όψει αυτών, το υπό εκτέλεση έργο, με αντικείμενο την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού + διαδρόμου, όπως αυτό περιγράφεται στην οικεία Μ.Π.Ε., υπάγεται στην Πρώτη + Κατηγορία, για την οποία απαιτείται η υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών + επιπτώσεων.

9. Επειδή, με τις ανωτέρω παρατεθείσες συνταγματικές διατάξεις έχει αναχθεί σε συνταγματικά προστατευόμενη αξία το οικιστικό, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, από το οποίο εξαρτάται η ποιότητα ζωής και η υγεία των κατοίκων των+ πόλεων και των οικισμών. Για την προστασία του οικιστικού περιβάλλοντος,

ειδικότερα, υφίσταται υποχρέωση της πολιτείας για την αναβάθμισή του και τη διαμόρφωση των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης των πολιτών. Για την εξυπηρέτηση των σκοπών αυτών επιβάλλεται η λήψη νομοθετικών και διοικητικών μέτρων που συντελούν στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, προς το σκοπό της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, πάντως δε απαγορεύεται η λήψη μέτρων που επιφέρουν την επιδείνωσή του (πρβλ. Σ.τ.Ε. 2173/2002 Ολ.). Κατά τη λήψη των ως άνω μέτρων, τα αρμόδια όργανα οφείλουν να σταθμίζουν και άλλους παράγοντες, αναγόμενους στο γενικότερο δημόσιο συμφέρον, όπως είναι η οικονομική ανάπτυξη, η ανάγκη εκτελέσεως σημαντικών έργων υποδομής κ.λπ., η στάθμιση όμως πρέπει να γίνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη, στην οποία απέβλεψε ο συνταγματικός, αλλά και ο κοινοτικός νομοθέτης. Κατά τη στάθμιση αυτή τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις δυσμενείς επιπτώσεις στο φυσικό, οικιστικό και πολιτιστικό περιβάλλον και να επιλέγουν, μεταξύ περισσότερων εναλλακτικών λύσεων, τη βέλτιστη από περιβαλλοντική πλευρά ή και να μην παρέχουν έγκριση για την εκτέλεση του έργου, αν οι επαπειλούμενες δυσμενείς συνέπειες υπερακοντίζουν τα οφέλη από τη λειτουργία του έργου. Πρέπει, συνεπώς, να εκτίθενται και να συνεκτιμώνται επαρκώς, ο τρόπος και η μέθοδος κατασκευής και λειτουργίας του συγκεκριμένου έργου και ο ειδικότερος χαρακτήρας του δημοσίου συμφέροντος που θα εξυπηρετηθεί από αυτό, δεδομένου ότι η στάθμιση συναρτάται με το είδος και την έκταση της επαπειλούμενης βλάβης και τη φύση της εξυπηρετούμενης με το έργο ανάγκης. Κατά την άσκηση του ακυρωτικού ελέγχου των σχετικών διοικητικών πράξεων, ο δικαστής εξετάζει, μεταξύ άλλων αν η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αποτελεί το βασικό μέσο εφαρμογής της αρχής της πρόληψης αλλά και γενικότερων κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος (συνταγματικών και κοινών) ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις του νόμου και αν περιέχει τα απαραίτητα στοιχεία και, γενικότερα, 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 και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις ανωτέρω αρχές. Από τις αρχές αυτές, ειδικότερα, συνάγεται ότι, όταν πρόκειται να κατασκευασθούν μεγάλα τεχνικά έργα, σημαντικά για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, σε σύνθετο περιβάλλον, όπως το οικιστικό, επιβάλλεται η συνύπαρξή τους με άλλα έργα και δραστηριότητες, χαρακτηριστικά της λειτουργίας των οικισμών. Στις περιπτώσεις αυτές η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης επιτάσσει τον προγραμματισμό και συντονισμό όλων των αναγκαίων παρεμβάσεων, ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη συνύπαρξη και λειτουργικότητα των υφισταμένων και των νέων εγκαταστάσεων και υποδομών προς όφελος των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων. Ο κατά την ανωτέρω έννοια βέλτιστος χαρακτήρας μιας λύσεως κρίνεται, ενόψει και των γενικών και ειδικών τεχνικών δυνατοτήτων που προσφέρονται για την υλοποίησή της, καθώς και του επιπέδου των διαθέσιμων προς τούτο οικονομικών μέσων, η στάθμιση δε των ανωτέρω δεδομένων γίνεται κατά τους κανόνες των οικείων επιστημών, ώστε να επιλέγεται η λύση που κρίνεται εφικτή από τις παραπάνω απόψεις και συνεπάγεται τις λιγότερες δυνατές δυσμενείς επιπτώσεις για το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον. Η μη επιλογή, πάντως, μιας τεχνικής λύσεως, η οποία κρίνεται βέλτιστη από περιβαλλοντική πλευρά και, κατ' αρχήν, εφικτή, πρέπει να αιτιολογείται νομίμως, ελεγχόμενη, κατά τούτο, από τον ακυρωτικό δικαστή, με την προσήκουσα παράθεση και τεκμηρίωση αντικειμενικών, ειδικών και συγκεκριμένων λόγων, αναγόμενων επίσης στην προστασία του γενικότερου δημοσίου συμφέροντος και στην εξυπηρέτηση συναφών κοινωνικών αναγκών, οι οποίοι κρίνονται, τόσο σοβαροί, ώστε να μην μπορούν να αρθούν μέσα σε εύλογο χρόνο με προγραμματισμό και συντονισμό της δράσης όλων των εμπλεκόμενων φορέων, συνεκτιμωμένου του επείγοντος χαρακτήρα των δημοσίου συμφέροντος αναγκών που θα εξυπηρετηθεί το έργο.

10. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το αντικείμενο του έργου, στο οποίο αφορά η προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων, συνίσταται στην ανάπτυξη του υφισταμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου σε μήκος 11,7 χλμ. περίπου, από το Σταθμό Πελοποννήσου στον Πειραιά (Χ.Θ. 1+488) μέχρι τις Τρεις Γέφυρες (Χ.Θ. 13+179), διαμέσου των ορίων των Δήμων Πειραιά, Ρέντη, Ταύρου και Αθηναίων, ενώ σε ένα πολύ μικρό μήκος, περί το πέρασ του, εισέρχεται στα διοικητικά όρια και του Δήμου Αγίων Αναργύρων, με κύριο στόχο αφενός την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του ως άνω σιδηροδρομικού διαδρόμου, ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση των αυξημένων υπεραστικών και προαστικών δρομολογίων και αφετέρου την ανεξαρτητοποίηση και την απεμπλοκή της σιδηροδρομικής γραμμής από το εγκάρσιο οδικό δίκτυο. Ειδικότερα, κατά τα αναφερόμενα στην προσβαλλόμενη πράξη, το έργο περιλαμβάνει τις εξής εργασίες: "+ i) την αναβάθμιση των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών σε όλο το μήκος των + 11,7 km περίπου, ii) Την πλήρη ανακαίνιση του Σ.Σ. Πελοποννήσου στον Πειραιά + συμπεριλαμβανομένων των αποβάθρων και των γραμμών του, iii) Την πλήρη ανάπτυξη-ανακαίνιση του Σ.Σ. Αθηνών συμπεριλαμβανομένης και της αποκατάστασης της εγκάρσιας επικοινωνίας πεζών ένθεν και εκείθεν του Σ.Σ. Αθηνών με την κατασκευή κατάλληλων πεζογεφυρών, iv) Την κατασκευή 5 ενδιάμεσων σιδηροδρομικών σταθμών/στάσεων που είναι: Σ.Σ. Λεύκας, Σ.Σ. Ρέντη, Σ.Σ. Ταύρου, Σ.Σ. + Βοτανικού και Σ.Σ. Θυμαράκια, v) Την κατασκευή μιας επιπλέον σιδηροδρομικής + γραμμής στο τμήμα Ρέντης - Ρουφ - Αθήνα - Τρεις Γέφυρες, vi) Την πλήρη + ανακαίνιση της επιδομής και της υποδομής των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών+ (ηλεκτροδότηση, αντικατάσταση έρματος, στρωτήρων, συνεχής συγκόλληση + σιδηροδροχιών, αποστράγγιση, περίφραξη του σιδηροδρομικού διαδρόμου και + τοποθέτηση ηχοπετασμάτων όπου απαιτείται), vii) Την απομάκρυνση όλων των + εμπορευματικών λειτουργιών. . .". Όπως αναφέρεται στη μελέτη περιβαλλοντικών + επιπτώσεων (ΜΠΕ), με την απόφαση 2805/2002 της Ολομελείας του Συμβουλίου της + Επικρατείας ακυρώθηκαν α) η απόφαση 102547/30.8.2001 των Υπουργών + Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και + Πολιτισμού, για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων του έργου "Κατασκευή και + λειτουργία του σιδηροδρομικού διαδρόμου από το Αμαξοστάσιο Ρέντη μέχρι την αρχή+ του Σ.Σ. Αθηνών" και β) η απόφαση 100040/13.9.2001 των ιδίων Υπουργών για την + έγκριση περιβαλλοντικών όρων του έργου "Ανισοπεδοποίηση του σιδηροδρομικού + διαδρόμου Πειραιά-Αθήνας-Αχαρνών, τμήμα Σ.Σ. Αθήνας-Σ.Σ. Αγ. Αναργύρων", κατά + το μέρος που αφορούσαν στα τμήματα του σιδηροδρομικού διαδρόμου που εμπίπτουν + στα διοικητικά όρια του Δήμου Αθηναίων, με την αιτιολογία ότι οι σχετικές + Μ.Π.Ε. δεν περιείχαν εξέταση καμιάς απολύτως εναλλακτικής λύσεως. Και ως προς + μεν τη χάραξη του διαδρόμου, τούτο όπως κρίθηκε, εδικοιολογείτο, δεδομένου ότι,+ πέραν του ότι επρόκειτο περί εκσυγχρονισμού υφιστάμενου έργου, το διάγραμμα 1 + "Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας", όπως αντικαταστάθηκε τελικά από το άρθρο 1 παρ. 2 + εδάφ. ε του ν. 2730/1999 (Α' 130), απεικονίζοντας τις ρυθμίσεις περί + προαστιακού σιδηροδρόμου καθορίζει ειδικά την όδευση τούτου, αποκλείοντας την + αναζήτηση κάθε εναλλακτικής λύσεως, ως προς το ζήτημα αυτό. Κατά τα λοιπά όμως,+ με δεδομένο ότι η ως άνω ρύθμιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, περιορίζεται, όπως + προσήκει, άλλωστε, σε κείμενα ευρύτερου ρυθμιστικού σχεδιασμού, σε μόνη τη + χάραξη της διαδρομής, μη θεσπίζοντας οποιοδήποτε άλλο περιορισμό, κρίθηκε ότι + οι δυο Μ.Π.Ε., που δεν περιείχαν την εξέταση καμιάς εναλλακτικής λύσεως, ως + προς τον τρόπο κατασκευής του έργου, όπως για παράδειγμα, την υπογειοποίησή + του, παρόλο που με αυτήν είχαν ασχοληθεί τόσο υπηρεσιακοί παράγοντες (έγγραφο + ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΔΕ/ΕΣΕΑ/ 777/24.5.2001) όσο και ο μελετητής του ("Δρόμος" ΑΕΜ ΟΙΑ/4587/449/25.6.2001), εστερούντο ενός των στοιχείων που έπρεπε, κατά τις εφαρμοστέες σχετικές διατάξεις, οπωσδήποτε να περιέχουν. Κατόπιν των ανωτέρω, η+ παρεμβαίνουσα εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., ως φορέας του έργου, αποφάσισε την +

τροποποίηση του σχεδιασμού του ως εξής: Σε πρώτη φάση προτάθηκε η κατασκευή των+ ελαχίστων και απολύτως απαραίτητων έργων, ώστε να καταστεί δυνατή η + στοιχειώδης λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου, η οποία εθεωρείτο + απαραίτητη για την άρτια και σύμφωνη με τις διεθνείς δεσμεύσεις της Χώρας + διοργάνωση και διεξαγωγή των ολυμπιακών αγώνων του 2004. Σε δεύτερη φάση, στην + οποία και αφορά η ήδη προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων, ο ΟΣΕ προέβη + σε συνολική εξέταση διαφόρων εναλλακτικών τεχνικών λύσεων, οι οποίες, σύμφωνα + με τη Μ.Π.Ε. (σελ. 1-8) θα συνδυάζουν τα ακόλουθα δεδομένα: 1. Θα παρέχουν στον+ ΟΣΕ τη δυνατότητα να λειτουργήσει με ασφάλεια και επάρκεια το σιδηροδρομικό + διάδρομο στο άμεσο μέλλον, δυνατότητα που δεν υφίσταται ή υφίσταται οριακά με + τα έργα της πρώτης φάσης, η λειτουργία των οποίων δεν αποδίδει τη μέγιστη + κυκλοφοριακή ικανότητα του διαδρόμου. Η μέγιστη αυτή κυκλοφοριακή ικανότητα θα + απαιτούσε τέσσερις γραμμές κανονικού εύρους, οι οποίες θα εξυπηρετούν ανά + ζεύγος την κυκλοφορία των προαστιακών και των υπεραστικών συρμών. Επιπλέον, η + ύπαρξη ισόπεδων διαβάσεων με παράλληλη σημαντική αύξηση της συχνότητας + διελεύσεως των τραινών ήδη με τον υφιστάμενο αριθμό γραμμών δημιουργεί σοβαρά + προβλήματα στις κυκλοφοριακές συνθήκες της πόλεως. Η ηλεκτροκίνηση και η + αυξημένη ταχύτητα κυκλοφορίας δεν είναι δυνατόν να συνδυασθούν, για λόγους + στοιχειώδους ασφαλείας, με την ύπαρξη μεγάλου πλήθους ισόπεδων, ελεγχόμενων ή + μη, οχηματοδιαβάσεων και πεζοδιαβάσεων στο διάδρομο. 2. Θα δημιουργήσουν + συνθήκες στοιχειώδους, για μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, εξυπηρέτησης, + ασφαλείας και παροχής υπηρεσιών στο μεγαλύτερο σιδηροδρομικό διάδρομο της + χώρας. 3. Δεν θα δημιουργήσουν δεσμεύσεις ή δουλειές για οποιαδήποτε μελλοντική+ μετεξέλιξη του διαδρόμου σε διάδρομο τμηματικά ή καθολικά διαφοροποιημένω + υψομετρικώς (στο επίπεδο -1 υπόγεια ή +1 υπέργεια). Όπως περαιτέρω προκύπτει + από την Μ.Π.Ε. (σελ. 1-8) στόχος του ΟΣΕ είναι να λειτουργήσει το υπό κατασκευή+ έργο σε ένα μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, που φθάνει το αργότερο στο έτος 2015, μετά + το οποίο τοποθετεί τη λεγόμενη "τρίτη φάση" του έργου, κατά την οποία θα είναι + πλήρως ανεπτυγμένο, με τέσσερις γραμμές και ανισοπεδοποιημένο. Το οριστικό αυτό+ έργο συναρτάται άμεσα με την εκτέλεση άλλων έργων (αποχετεύσεως, + αντιπλημμυρικών, οδικών κ.λπ. ), ο προγραμματισμός των οποίων ξεπερνάει, κατά + τη Μ.Π.Ε., τον ορίζοντα της δεκαετίας, γεγονός που καθιστά προφανές ότι η + υλοποίηση του οριστικού - τελικού έργου δεν μπορεί παρά να μετατεθεί μετά το + χρόνο αυτό. Μέχρι τότε, δηλαδή στο διάστημα 2003-2015, απαιτείται κατά τη + Μ.Π.Ε. μια μεσοπρόθεσμη τεχνική λύση, για την οποία εξετάζονται (στα κεφάλαια 3+ και 5) αναλυτικά τέσσερις εναλλακτικές λύσεις, εκ των οποίων, η πρώτη που + υιοθετείται τελικώς, χαρακτηρίζεται από διατήρηση της σημερινής υψομετρίας του + σιδηροδρομικού διαδρόμου, η δεύτερη χαρακτηρίζεται από τμηματική υψομετρική + διαφοροποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου από την επιφάνεια του εδάφους, η + τρίτη από μικρότερες, σε σχέση με τις προτεινόμενες με την πρώτη λύση, + παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο και το σιδηροδρομικό διάδρομο και, τέλος, η + μηδενική εναλλακτική λύση. Η εναλλακτική λύση της τμηματικής ανισοπεδοποίησεως + απορρίπτεται για σειρά λόγων, οι οποίοι εκτίθενται αναλυτικώς στην παρ. 3.2. + της Μ.Π.Ε. Ειδικώς, όσον αφορά τα τμήματα του σιδηροδρομικού διαδρόμου που + βρίσκονται μέσα στα διοικητικά όρια του Δήμου Αθηναίων, από τη Μ.Π.Ε. προκύπτει+ ότι στο τμήμα Ρουφ-Νότιας εισόδου Σ.Σ. Αθήνας η υπογειοποίηση της γραμμής στο + επίπεδο -1 υποβοηθείται γεωμετρικά από τη δυνατότητα σταδιακής ταπεινώσεως μέσα+ από το χώρο του Ρουφ, ωστόσο υφίσταται γεωμετρικός περιορισμός από το + υφιστάμενο τεχνικό έργο της κάτω διαβάσεως της οδού Λ., όπου η γραμμή θα έπρεπε+ να επιστρέψει στην επιφάνεια ή να υπάρξει τόσο βαθιά όδευση της γραμμής, που + να καταστήσει υποχρεωτική και την υπογειοποίηση του σταθμού της Αθήνας. Η λύση + αυτή, αν και κρίνεται βέλτιστη για την ανάπτυξη του επιφανειακού οδικού δικτύου+ και του αστικού περιβάλλοντος, ως και εφικτή καταρχήν, θεωρείται ότι μπορεί να+ αποτελέσει αντικείμενο μόνο της τρίτης φάσης κατασκευής του τελικού έργου, +

διότι προϋποθέτει την πλήρη ανακατασκευή της αστικής υποδομής, αλλά και σημαντικών αποχετευτικών και αντιπλημμυρικών έργων κατά μήκος του διαδρόμου, τα οποία ούτε είναι προγραμματισμένα ούτε ώριμα για πραγμάτωση στα αμέσως επόμενα χρόνια, από πλευράς αναγκαιών μελετών, για να πραγματοποιηθούν δε απαιτείται + "η μελλοντική συνέργεια και ταυτόχρονη δράση όλων των εμπλεκομένων με τα έργα + φορέων (ΟΣΕ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΥΔΑΠ κ.λπ.)", ενώ "το ύψος της επένδυσης μεταθέτει + εύλογα την υλοποίησή της σε χρονική στιγμή τέτοια που οι απαιτούμενες + κυκλοφοριακές ικανότητες τόσο του σιδηροδρομικού όσο και του οδικού διαδρόμου + θα επιβάλλουν με ανελαστικό τρόπο την εφαρμογή της". Με την ίδια αιτιολογία + απορρίπτεται η εναλλακτική λύση της ταπεινώσεως της γραμμής στο επίπεδο -1 και + στην περιοχή του κεντρικού σταθμού Αθηνών, δεδομένου ότι η επιλογή αυτή, + θεωρούμενη κατ' αρχήν, τεχνικώς εφικτή, υπόκειται σε "εξαρτήσεις αντίστοιχες με + αυτές του σιδηροδρομικού διαδρόμου ανάμεσα στο Ρουφ και στο Σ.Σ. Αθήνας, που + σχετίζονται άμεσα με την εκτεταμένη ανακατασκευή της αστικής υποδομής και + ειδικά των μειζόνων αγωγών ομβρίων και ακαθάρτων". Ένα ακόμη μειονέκτημα της + λύσης της υπογειοποίησης του κεντρικού Σταθμού είναι ότι η χρήση νητζελαμαξών + (μέχρις ότου καταργηθούν πλήρως) "θα δημιουργεί σημαντικές επιπτώσεις στην + ποιότητα του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος του υπόγειου σταθμού και θα απαιτηθεί + η υλοποίηση σημαντικών τεχνικών έργων για την εξασφάλιση ικανοποιητικών + συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας στο σταθμό". Τέλος, για το τμήμα του διαδρόμου + μεταξύ Σ.Σ. Αθηνών και Τριών Γεφυρών επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, ότι οι + δυνατότητες ανισοπεδοποιήσεως περιορίζονται σε μικρό μήκος, ενώ ο υποβιβασμός + της γραμμής περί την οδό Αγίου Μελετίου θα πρέπει να συνοδευθεί από μεγάλα + τεχνικά έργα αφορώντα στον Κεντρικό Αποχετευτικό Αγωγό Αθηνών. Ενόψει των + τεχνικών και οικονομικών δυσχερειών πραγματοποίησης της ανισοπεδοποίησης του + έργου στην παρούσα φάση μελέτης και κατασκευής του και των επιτακτικών αναγκών + άμεσης ενάρξεως και λειτουργίας του προαστιακού ιδίως διαδρόμου, έγινε δεκτό + ότι πρέπει να προτιμηθεί η εναλλακτική λύση της κατασκευής του σιδηροδρομικού + διαδρόμου στο υψομετρικό επίπεδο της υπάρχουσας γραμμής. Εξάλλου για την + αποκατάσταση της εγκάρσιας επικοινωνίας στο επίδικο τμήμα της σιδηροδρομικής + γραμμής, προβλέπονται, μεταξύ άλλων, στην ίδια μελέτη τα εξής: Η ισόπεδη οδική + διάβαση Κ. - Α.Α. μετατρέπεται σε ανισόπεδη διάβαση πεζών, η δε οδική + κυκλοφορία ρυθμίζεται με την κατασκευή ανισόπεδης οδικής διάβασης στη + διασταύρωση Π. - Σιδηροδρομικού Σταθμού, και η ισόπεδη οδική διάβαση του + διαδρόμου από την οδό Σ., αντικαθίσταται από την υπόγεια οδική διάβαση Σ.-Κ. + Κατά τα αναφερόμενα στη Μ.Π.Ε., μεταξύ των ισόπεδων οδικών διαβάσεων Κ. -Λ. και + της οδού Σ. υπήρχαν πέντε οδικές διαβάσεις, εκ των οποίων διατηρείται η + διάβαση της οδού Λ. και οι λοιπές αντικαθίστανται από τις ανισόπεδες οδικές + διαβάσεις Σ. και Σ. Κ. Η σημερινή οδός Σιδηροδρόμων (Π. κατά τη Μ.Π.Ε.) + συνδέεται πλέον με την Κ. σε άλλη θέση, νοτιότερα της αρχικής, λόγω των + επεμβάσεων για την ενοποίηση των δύο σιδηροδρομικών σταθμών. Τον κυκλοφοριακό + φόρτο που προκαλείται από τις δημιουργούμενες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο + υποδέχονται, κατά τη Μ.Π.Ε., στο συγκεκριμένο σημείο οι οδοί Ξ. και Κ. + (ενδεικτικά αναμένεται αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από 200 σε 5.000 οχήματα + ημερησίως), ενώ στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων που διέρχεται σε επαφή με το + ανατολικό όριο του αρχαιολογικού χώρου του Ιππείου Κολωνού αναμένεται αύξηση + από 6.000 σε 9.500 οχήματα ημερησίως. Ακολούθως, ως προς τις ακουστικές + επιπτώσεις του έργου κατά τη φάση της λειτουργίας του η Μ.Π.Ε. (σελ. 8-20) + διαπιστώνει ότι το έργο πραγματοποιείται σε περιβάλλον ήδη υποβαθμισμένο από + πλευράς θορύβου και ότι με την πραγμάτωση των έργων πρόκειται να υπάρξει αύξηση + της ζώνης όπου ο σιδηροδρομικός θόρυβος ξεπερνά το όριο των 68 dBA, εντός δε + της ζώνης αυτής υπάρχουν, σε διάφορες θέσεις, οικίες και άλλες ευαίσθητες + χρήσεις, όπως σχολεία και χώροι αθλήσεως, προτείνεται δε η κατασκευή + ηχοπετασμάτων για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων αυτών. Τέλος, όπως προκύπτει +



από την ίδια μελέτη (σελ. 7-27 έως 7-32) αναμένονται αξιοσημείωτες επιπτώσεις + στη χλωρίδα, κατά τη φάση κατασκευής του έργου, και στα τμήματα αυτού, όπου η + περιοχή κατασκευής των έργων καταλαμβάνει δενδροστοιχίες ή συστάδες αστικού + πρασίνου. Στην περιοχή επεμβάσεως του έργου καταμετρήθηκαν 2.850 δένδρα και + θάμνοι, από τα οποία αναμένεται να αποφιλωθούν 1.255, οι επιπτώσεις δε αυτές + μπορούν κατά τη μελέτη, να αντιμετωπισθούν, σε σημαντικό βαθμό, με δημιουργία + νέων χώρων πρασίνου που προβλέπονται αναλυτικά σε σχετικό πίνακα.

11. Επειδή, ενόψει των εκτεθέντων στις προηγούμενες σκέψεις, η επιχειρηθείσα από τη Διοίκηση εξέταση των εναλλακτικών λύσεων για την πραγματοποίηση του επίδικου έργου, κατά το μέρος που αφορά στον αποκλεισμό της εναλλακτικής λύσεως της υπογειοποίησης, είναι πλημμελής. Τούτο δε διότι, η επίκληση οικονομικών + και τεχνικών λόγων που ανάγονται κυρίως στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων + και στον προγραμματισμό των απαιτούμενων συνοδών έργων, που επιβάλλεται, + άλλωστε, ως αυτονόητη υποχρέωση από την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, δεν + αποτελεί επαρκή αιτιολόγηση του αποκλεισμού της βέλτιστης από περιβαλλοντική + πλευρά και κατ' αρχήν εφικτής, σύμφωνα με τη Μ.Π.Ε., τεχνικής λύσης της + υπογειοποίησης, δεδομένου μάλιστα ότι οι επιτακτικοί λόγοι επείγοντος που + συνδέονται με την ανάληψη διεθνών υποχρεώσεων εκ μέρους της Χώρας για την + τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων έχουν πλέον εκλείψει. Η πλημμέλεια αυτή δεν + αίρεται, ως εκ του χαρακτηρισμού του επίδικου έργου ως έργου μεσοπρόθεσμης + στόχευσης, που καλύπτει τις ανάγκες βελτίωσης και εκσυγχρονισμού του + συγκεκριμένου τμήματος του σιδηροδρομικού δικτύου ως το 2015, ενόψει των + εκτεταμένων παρεμβάσεων που συνεπάγεται το επίδικο έργο, αλλά και τα + συνοδευτικά έργα, όπως οι ανισόπεδοι κόμβοι που προβλέπονται, στη φυσιογνωμία + της περιοχής, δεδομένου ότι τέμνει τον οικιστικό ιστό, με αποτέλεσμα να + αποκόπτονται οι δυτικοί των γραμμών περιοχές, παρά την έμφαση που αποδίδεται + από το Ρυθμιστικό σχέδιο στην ποιότητα του οικιστικού περιβάλλοντος των δυτικών+ και λοιπών υποβαθμισμένων περιοχών και την αναβάθμισή του (άρ. 3 και 15). + Εξάλλου, η επίκληση, αόριστη, άλλωστε, των οικονομικών λόγων για τον + αποκλεισμό, προς το παρόν, της βέλτιστης εναλλακτικής λύσης της υπογειοποίησης + ενέχει και την αντίφαση ότι, οι κατά τη μελέτη δύο φάσεις του έργου, αποτελούν,+ κατ' ουσίαν, δύο αυτοτελή έργα (επίγεια όδευση και υπογειοποίηση) με προφανή + επιβάρυνση και του κόστους του έργου. Συνεπώς, η κρίση της Διοικήσεως δεν + αιτιολογείται νομίμως, κατά το σημείο αυτό, ως προς την εξέταση δηλαδή των + εναλλακτικών λύσεων και τη μη επιλογή της εναλλακτικής λύσης της υπογειοποίησης+ και ως εκ τούτου, η προσβαλλόμενη πράξη δεν είναι νόμιμη και πρέπει να + ακυρωθεί για το λόγο αυτό που βασίμως προβάλλεται. Μειοψήφησαν ο Πρόεδρος και + οι Σύμβουλοι Φ. Αρναούτογλου, Γ. Σγουρόγλου, Ε. Αναγνωστοπούλου και Γ. + Ποταμιάς, οι οποίοι διατύπωσαν την ακόλουθη γνώμη: Κατά την έννοια των + διατάξεων που αναφέρονται στην 8η σκέψη, όταν πρόκειται περί έργου με + ευεργετικές συνέπειες για το περιβάλλον που βλάπτει, όμως, συγκεκριμένη + κατηγορία περιοίκων, πρέπει να συνεκτιμώνται το γενικότερο όφελος από την + εκτέλεση των έργων, το μέγεθος της βλάβης των περιοίκων και τα οικονομοτεχνικά + δεδομένα των έργων. Εν προκειμένω, όπως συνάγεται από τη Μ.Π.Ε., προκειμένου να+ επιλεγεί η λύση που τελικώς προκρίθηκε, συνεκτιμήθηκαν το γεγονός ότι το + Ρυθμιστικό Σχέδιο προέβλεπε τη συγκεκριμένη όδευση του προαστιακού, τα μεγάλα + οφέλη του έργου για το περιβάλλον από την ηλεκτροκίνηση και τη βελτίωση του + σιδηροδρομικού δικτύου, που θα επιφέρουν μείωση της κυκλοφορίας των + αυτοκινήτων, περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων λόγω της καταργήσεως ισοπέδων + διαβάσεων, ακόμη δε και ο επείγων, εν όψει όλων αυτών, χαρακτήρας του έργου. + Συνεκτιμήθηκαν, όμως, επίσης το μέγεθος της βλάβης που θα υποστούν οι + περιοίκοι, ως εκ της καταργήσεως ορισμένων ισοπέδων διαβάσεων και της +

δημιουργίας ανισοπέδων, καθώς και ως εκ της τοποθετήσεως ηχοπετασμάτων, η βλάβη δε αυτή δεν κρίθηκε ιδιαίτερα σημαντική, όπως επίσης, και το γεγονός ότι η όποια βλάβη τους είναι μεν τεχνικώς εφικτό να αποφευχθεί με την "υπογειοποίηση" που, σε θεωρητικό επίπεδο, είναι, ασφαλώς, η βέλτιστη λύση, με δυσανάλογο όμως, κόστος, λόγω των μεγάλων τεχνικών έργων (μετακίνησης κεντρικού+ αποχετευτικού αγωγού κ.λπ.) που απαιτούνται για την πραγμάτωσή της. Με τα + δεδομένα αυτά, η κρίση της προσβαλλομένης πράξεως που, ως προς μεν το σκέλος + του μεγάλου κόστους, στηρίζεται στα δεδομένα της κοινής πείρας, κατά τα λοιπά + δε σε όσα αναλυτικώς αναφέρει η Μ.Π.Ε. αιτιολογείται νομίμως και επαρκώς, με + αποτέλεσμα, κατά τη γνώμη αυτή, ο σχετικός λόγος να πρέπει να απορριφθεί ως + αβάσιμος.

12. Επειδή, κατόπιν τούτων, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί, ως προς τους αιτούντες που αναφέρονται στην τέταρτη σκέψη και δεν νομιμοποιήθηκαν, να γίνει δε δεκτή, ως προς τους λοιπούς αιτούντες κατά τα βασίμως προβαλλόμενα και να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη πράξη, κατά το μέρος που αφορά στο τμήμα εκείνο + του σιδηροδρομικού διαδρόμου που εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Δήμου + Αθηναίων, απορριπτομένων αντιστοίχως των παρεμβάσεων, οι οποίες, κατά τα λοιπά + πρέπει να γίνουν δεκτές.

Διά ταύτα

Απορρίπτει εν μέρει την αίτηση, κατά το σκεπτικό.

Δέχεται αυτήν, κατά τα λοιπά.

Ακυρώνει εν μέρει την υπ' αριθμ. 122836/2.2.2004 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού, Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά το σκεπτικό.

Απορρίπτει εν μέρει τις παρεμβάσεις, κατά το σκεπτικό.

Δέχεται αυτές, κατά τα λοιπά.

Διατάσσει την απόδοση του παραβόλου.

Επιβάλλει, συμμέτρως, στους αιτούντες που δεν νομιμοποιήθηκαν τη δικαστική δαπάνη του Δημοσίου, που ανέρχεται σε 380 ευρώ και των παρεμβαινόντων "ΟΣΕ Α.Ε.", "ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε." και Κοινοπραξία "Siemens AG-ΑΚΤΩΡ ΑΕ-ΤΕΡΝΑ ΑΕ", που ανέρχεται σε 530 ευρώ για τον καθένα.

Επιβάλλει, συμμέτρως, στο Δημόσιο και τους παρεμβαίνοντας τη δικαστική δαπάνη των λοιπών αιτούντων, που ανέρχεται σε 760 ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 17 Μαρτίου 2006

Ο Πρόεδρος Η Γραμματέας

Γ. Παναγιωτόπουλος Γ. Σακελλαρίου

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 29ης Νοεμβρίου 2006.

Ο Πρόεδρος Ο Γραμματέας

Γ. Παναγιωτόπουλος Β. Μανωλόπουλος