

Προστασία περιβάλλοντος και δημόσια έργα. Το υπό εκτέλεση έργο, βασικός σκοπός του οποίου είναι η διαμόρφωση τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου προς εξυπηρέτηση των αυξημένων υπεραστικών και προαστικών δρομολογίων, κατατάσσεται στην πρώτη κατηγορία της ΥΑ 69269/5387/1990 και απαιτείται Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων. Οι επίδικες ΜΠΕ δεν εξετάζουν καμία απολύτως εναλλακτική λύση ως προς τη χάραξη του διαδρόμου και είναι ακυρωτέες. Αντίθετη μειοψηφία. Δεκτή η αίτηση ακύρωσης.

Αριθμός 2805/2002
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 7 Ιουνίου 2002 με την εξής σύνθεση : Χ. Γεραρής, Πρόεδρος, Η. Παπαγεωργίου, Π. Χριστόφορος, Γ. Παναγιωτόπουλος, Δ. Κωστόπουλος, Π.Ν. Φλώρος, Φ. Αρναούτογλου, Α. Θεοφιλοπούλου, Θ. Παπαευαγγέλου, Ε. Δαρζέντας, Δ. Πετρούλιας, Ν. Ρόζος, Α. Ράντος, Ε. Δανδουλάκη, Ε. Σαρπ, Χ. Ράμμος, Δ. Μαρινάκης, Σ. Χαραλάμπους, Π. Κοτσώνης, Γ. Παπαγεωργίου, Μ. Καραμανώφ, Ι. Μαντζουράνης, Α. Σακελλαροπούλου, Α. Χριστοφορίδου, Ν. Στάθης, Σύμβουλοι, Κ. Φιλοπούλου, Α. Χλαμπέα, Πάρεδροι. Γραμματέας ο Μ. Καλαντζής.

Για να δικάσει την από 5 Μαρτίου 2002 αίτηση :

τουο οποίος παρέστη με τους δικηγόρους α) Χρ. Δημητρόπουλο (Α.Μ. 3960) και β) Μάρθα Ιεροδιακόνου (Α.Μ. 6422), που τους διόρισε με πληρεξούσιο,

κατά των Υπουργών :..... ο οποίος παρέστη με τον Δ. Αναστασόπουλο, Νομικό Σύμβουλο του Κράτους, ο οποίος παρέστη με τον Δ. Αναστασόπουλο, Νομικό Σύμβουλο του Κράτους,

και κατά των παρεμβαινόντων : η οποία παρέστη με τους δικηγόρους α) Μ. Δημάκη (Α.Μ. 16529) και β) Νότα Πολύζου (Α.Μ. 4767), που τους διόρισε με πληρεξούσιο, η οποία παρέστη με τους δικηγόρους α) Ηλ. Δημάκη (Α.Μ. 1736) και β) Ανδρέα Ζαχόπουλο (Α.Μ. 6745), που τους διόρισε με πληρεξούσιο και..... η οποία παρέστη με τους δικηγόρους α) Ηλ. Θεοδωράτο (Α.Μ. 12286) και β) Γεωργία Γιαννακούρου (Α.Μ. 11891), που τους διόρισε με πληρεξούσιο.

Η πιο πάνω αίτηση εισάγεται στην Ολομέλεια του Δικαστηρίου κατόπιν της από 19 Μαρτίου 2002 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 ο αιτών Δήμος επιδιώκει να ακυρωθούν : α) η ΚΥΑ 102547/30.8.2001 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Πολιτισμού, β) ΚΥΑ 100040/13.9.2001 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Πολιτισμού.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του Εισηγητή, Συμβούλου Φ.

Αρναούτογλου.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τους πληρεξουσίους του αιτούντος Δήμου, οι οποίοι ανέπτυξαν και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησαν να γίνει δεκτή η αίτηση, τους πληρεξουσίους των παρεμβαίνουσών εταιρειών και τους αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψη 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 Ν ó μ ο

1. Επειδή για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως δεν απαιτείται κατά νόμο καταβολή τελών και παραβόλου.
2. Επειδή με την αίτηση αυτή, που εισάγεται ενώπιον της Ολομελείας του Δικαστηρίου λόγω της σημασίας της κατόπιν ειδικής πράξεως του Προέδρου του, ζητείται η ακύρωση α) της αποφάσεως 102547/30.8.2001 των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Πολιτισμού με τίτλο "Έγκριση περιβαλλοντικών όρων του έργου "Κατασκευή και λειτουργία του σιδηροδρομικού διαδρόμου από το Αμαξοστάσιο Ρέντη μέχρι την αρχή του Σ.Σ. Αθηνών" και β) της αποφάσεως 100040/13.9.2001 των ιδίων Υπουργών με τίτλο "Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για το έργο : Ανισοπεδοποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου Πειραιά - Αθήνας - Αχαρνών, Τμήμα Σ.Σ. Αθήνας - Σ.Σ. Αγ. Αναργύρων".
3. Επειδή με την απόφαση Φ.24/14615/1153/6.6.2001 των ιδίων ως άνω τριών Υπουργών (Β' 776) τα έργα εκτελέσεως σιδηροδρομικών γραμμών του προαστιακού σιδηροδρόμου που θα εξυπηρετεί, μεταξύ άλλων, την διαδρομή Πειραιά - Αθηνών - Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών, στην κατασκευή του οποίου αποβλέπουν οι προσβαλλόμενες, ορίσθηκαν ως έργα απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Αρμόδιος φορέας εκτελέσεως αυτών ορίσθηκε η "ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε." που θα τα εκτελεί για λογαριασμό του "ΟΣΕ Α.Ε.". Εν όψει αυτών, παραδεκτός παρεμβαίνουν με χωριστά δικόγραφα προς διατήρηση των προσβαλλομένων τόσο η "Οργανωτική Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων - Αθήνα 2004 Α.Ε." που έχει ως σκοπό, κατ' άρθρο 2 παρ. 4 του Ν. 2598/1998 (Α 66), την οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, όσο και η "ΕΡΓΑ ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ" καθώς και ο "ΟΣΕ ΑΕ".
4. Επειδή, εν όψει της αρχής της οικονομίας της δίκης, παραδεκτός προσβάλλονται με ένα δικόγραφο, ως συναφείς, πράξεις που έχουν εκδοθεί από το αυτό όργανο βάσει της αυτής καταρχήν νομοθεσίας και αφορούν ένα ενιαίο έργο, εφόσον προβάλλονται κοινοί λόγοι ακυρώσεως ερειδόμενοι επί της αυτής νομικής και πραγματικής βάσεως που δεν απαιτούν ιδιαίτερη έρευνα επί του πραγματικού. Οι λόγοι αυτοί, άλλως, εξετάζονται μόνον ως προς την προτασόμενη στο δικόγραφο πράξη. Επομένως, παραδεκτός, από της απόψεως αυτής, βάλλει η κρινόμενη αίτηση κατά των προσβαλλομένων στον βαθμό που με αυτήν προβάλλονται τέτοιοι κοινοί λόγοι. Αν και κατά την γνώμη των Συμβούλων Γ. Παναγιωτόπουλου, Θ. Παπαευαγγέλου, Δ. Πετρούλια, Ε. Δανδουλάκη και Γ.

Παπαγεωργίου, εν όψει της αυτοτέλειας καθεμιάς των προσβαλλομένων, το κύρος της οποίας δεν εξαρτάται από το κύρος της άλλης, οι πράξεις αυτές δεν είναι συναφείς, με αποτέλεσμα η κρινόμενη αίτηση να πρέπει, κατά την άποψη αυτή, να εξετασθεί ως προς μόνη την προτασόμενη.

5. Επειδή με έννομο συμφέρον ο Δήμος Αθηναίων ασκεί την αίτηση κατά το μέρος που οι προσβαλλόμενες αναφέρονται σε τμήματα του σιδηροδρομικού διαδρόμου τα οποία εμπίπτουν στα διοικητικά το όρια.

6. Επειδή τα προβαλλόμενα από τους παρεμβαίνοντες περί εκπροθέσμου της κρινομένης αιτήσεως, η οποία κατατέθηκε στην Γραμματεία του Δικαστηρίου την 12.3.2002, ως εκ της δημοσιεύσεως, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3 της αποφάσεως 75308/5512/26.10.1990 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων και του Υφυπουργού Εθν. Οικονομίας (Β' 691), της μεν πρώτης των προσβαλλομένων στις εφημερίδες "Δημότης Ανταποκριτής" και "Γενική των Δημοπρασιών" της 5.9.2001 και "Μαχητική του Ρέντη" της 8.9.2001, της δε δεύτερης των προσβαλλομένων στις εφημερίδες "Ο Λόγος", "Εστία" και "Ηχώ των Δημοπρασιών" της 29.9.2001, πρέπει ν' απορριφθούν ως αβάσιμα γιατί, όπως έχει κριθεί (βλ. ΣΕ 606/2002), από την δημοσιοποίηση τέτοιων αποφάσεων κατά τους όρους της ως άνω διατάξεως δεν κινείται η προθεσμία του άρθρου 46 παρ. 1 του Π.Δ. 18/1989 (Α' 9). Αναλόγως, πρέπει ν' απορριφθούν ως αβάσιμοι και οι ισχυρισμοί των παρεμβαίνοντων περί εκπροθέσμου της κρινομένης αιτήσεως ως εκ της δημοσιεύσεως, κατά το άρθρο 2 παρ. 2 της ως άνω ΚΥΑ, των -προηγηθεισών των προσβαλλομένων- προσκλήσεων του Νομαρχιακού Συμβολίου Αθηνών προς το κοινό να λάβει γνώση των οικείων μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ) στις εφημερίδες "Αυγή" της 30.5.2001 και "Δημότης" της 31.5.2001 ως προς το τμήμα Ρέντη μέχρι Σ.Σ. Αθηνών, και "Ημερησία" της 14.3.201 και "Αυγή" της 15.3.2001 ως προς το έτερο τμήμα, την στιγμή, άλλωστε, που είναι αβέβαιος ο χρόνος εκδόσεως των πράξεων εγκρίσεως των περιβαλλοντικών όρων (πρβλ. Σ.Ε. 640/2001). Περαιτέρω, από τα στοιχεία το φακέλου προκύπτει ότι με το έγγραφο του 117125/4.10.2001 με θέμα "Έργα προαστιακού σιδηροδρόμου Αθηνών", ο Διευθυντής Οδοποιίας του αιτούντος Δήμου, απαντώντας σε προηγούμενο της εκδόσεως των προσβαλλομένων αίτημα της παρεμβαίνουσας ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ περί χορηγήσεως αδείας για την εκτέλεση ερευνητικών σκαμμάτων και γεωτρήσεων για το ως άνω έργο, ζήτησε την αποστολή των σχετικών μελετών προς ενημέρωση του Δημοτικού Συμβουλίου. Από μόνο, όμως, το δεδομένο αυτό δεν συνάγεται ότι ο αιτών Δήμος έλαβε πλήρη γνώση των προσβαλλομένων σε χρόνο που να καθιστά την κρινόμενη αίτηση, η οποία κατατέθηκε στην Γραμματεία του Δικαστηρίου 5 1/2 περίπου μήνες μετά το ως άνω έγγραφο, εκπρόθεσμη, όπως αβάσιμα υποστηρίζουν οι παρεμβαίνοντες. Αν και κατά την γνώμη του Προέδρου και των Συμβούλων Γ. Παναγιωτόπουλου, Δ. Κωστόπουλου, Π.Ν. Φλώρου, Φ. Αρναούτογλου, Α. Θεοφιλοπούλου, Ε. Δαρζέντα, Δ. Πετρούλια, Ε. Δανδουλάκη, Σ. Χαραλάμπους, Α. Σακελλαροπούλου και Ν. Στάθη, από την κατά τα ανωτέρω γνώση του Διευθυντή Οδοποιίας του αιτούντος Δήμου περί της ενάρξεως των εργασιών για τον προαστιακό σιδηρόδρομο και το γεγονός ότι οι προσβαλλόμενες, διαβιβασθείσες κατά το άρθρο 3 της προαναφερθείσας κοινής υπουργικής αποφάσεως στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Αθηνών, κατέστησαν, μετά την κατά τα αναφερθέντα δημοσίευσή τους στον τύπο, αλλά και την ευρύτερη δημοσιότητα της οποίας έτυχαν, προσιτές στους πολίτες, πολύ δε περισσότερο στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως και μάλιστα τον Δήμο Αθηναίων, τον μεγαλύτερο εξ αυτών, σε

συνδυασμό με το καθήκον επιμελείας των διαδίκων, συνάγεται ότι οι προσβαλλόμενες είχαν περιέλθει σε πλήρη γνώση των αρμοδίων οργάνων του αιτούντος Δήμου σε χρόνο που να καθιστά την κρινόμενη αίτησή του εκπρόθεσμη.

4. Επειδή στο άρθρο 24 παρ. 1 του Συντάγματος ορίζεται ότι "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 . . .". 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 τη Ευρωπαϊκή Κοινότητα, όπως ισχύουν μετά την τροποποίησή τους με την Συνθήκη του 'μστερνταμ, που κυρώθηκε με τον Ν. 2691/1999 (Α' 47) και τέθηκε σε ισχύ από 1.5.1999 (ανακοίνωση της 6.4.1999, Α' 87). Ειδικότερα, η μεν Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση ορίζει μεταξύ των στόχων της Ενώσεως την επίτευξη ισόρροπης και αειφόρου αναπτύξεως (έβδομη παράγραφος του προοιμίου και άρθρο Β, ήδη άρθρο 2 με την νέα αρίθμηση), η δε Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα ορίζει ως αποστολή της Κοινότητας την προαγωγή αρμονικής, ισόρροπης και αειφόρου αναπτύξεως των οικονομικών δραστηριοτήτων και ότι η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και στηρίζεται, μεταξύ άλλων, στις αρχές της προφυλάξεως και της προληπτικής δράσεως (άρθρα 2 και 130 Ρ παρ. 2, ήδη άρθρα 2 και 174 παρ. 2 με την νέα αρίθμηση). Εν όψει της ανωτέρω συνταγματικής επιταγής εκδόθηκε ο Ν. 1650/1986 (Α' 160), με τον οποίο θεσπίζονται κανόνες αναφερόμενοι, πλην άλλων, στις προϋποθέσεις και στην διαδικασία για την έγκριση της εγκαταστάσεως δραστηριοτήτων ή εκτελέσεως έργων από τα οποία απειλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ο νόμος αυτός, ειδικότερα, στο μεν άρθρο 3, όπως αυτό συμπληρώθηκε με το άρθρο 6 παρ. 24 του Ν. 2052/1992 (Α 94), προβλέπει τα της κατατάξεως των έργων και δραστηριοτήτων σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, στο δε άρθρο 4 ορίζει ότι "1. Για την πραγματοποίηση νέων ή την επέκταση, τον εκσυγχρονισμό ή τη μετεγκατάσταση υφιστάμενων έργων ή δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στις κατηγορίες του προηγούμενου άρθρου, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας εγκατάστασης ή πραγματοποίησης της δραστηριότητας ή του έργου. 2α. Για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες της πρώτης κατηγορίας απαιτείται υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. 2β. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες της κατηγορίας αυτής χορηγείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και των κατά περίπτωση συναρμόδιων υπουργών . . .". Κατ' εξουσιοδότηση, μεταξύ άλλων, των άρθρων 3, 4 και 5 του νόμου αυτού, καθώς και σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 84/360/ΕΟΚ και 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ε.Κ., εκδόθηκε η κοινή απόφαση 69269/5387/24.10.1990 των Υπουργών Εσωτερικών, Εθνικής Οικονομίας, Γεωργίας, Εμπορικής Ναυτιλίας, Τουρισμού, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 678), με την οποία, μεταξύ άλλων, τα έργα και οι δραστηριότητες κατετάγησαν, αναλόγως των επιπτώσεών των στο περιβάλλον, σε τρεις κατηγορίες. Στην διάταξη του άρθρου 4 της εν λόγω κοινής υπουργικής αποφάσεως προβλέπονται τα έργα και οι δραστηριότητες, οι οποίες κατατάσσονται στην πρώτη κατηγορία. Μεταξύ των έργων τούτων περιλαμβάνονται στην μεν Ομάδα Ι παράγραφο 7 "η κατασκευή . . . σιδηροδρομικών γραμμών

μεγάλων αποστάσεων", στην δε Ομάδα ΙΙ παράγραφο 10 (Σχέδια έργων υποδομής) "οι τροχιόδρομοι, εναέρια ή υπόγεια μετρό, εναέριοι σιδηρόδρομοι ή ανάλογες γραμμές ειδικού τύπου που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ή κυρίως για την μεταφορά επιβατών". Εν όψει αυτών, το υπό εκτέλεση έργο, βασικός σκοπός του οποίου είναι, κατά τις ταυτόσημες παραγράφους 1.2 των οικείων ΜΠΕ, η διαμόρφωση τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου προς εξυπηρέτηση των αυξημένων υπεραστικών και προαστιακών δρομολογίων, κατατάσσεται στην πρώτη κατηγορία με αποτέλεσμα, για την έγκριση των περιβαλλοντικών του όρων, να απαιτείται Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ).

8. Επειδή η -επίσης εκδοθείσα κατ' εξουσιοδότηση του Ν. 1650/1986- απόφαση 75308/5512/26.10.1990 των Υπουργών Περιβάλλο-ντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων και Υφυπουργού Εθν. Οικονομίας, πέραν της κατά το άρθρο 2 παρ. 2 αυτής δημοσιεύσεως στον τοπικό τύπο ανακοινώσεως και προσκλήσεως του Νομαρχιακού Συμβουλίου προς τους πολίτες και τους φορείς εκπροσωπήσεώς τους για να λάβουν γνώση της ΜΠΕ, δεν προβλέπει ειδικότερη διαδικασία προσκλήσεως των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως. Επομένως, ο λόγος ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται ότι ο αιτών Δήμος δεν κλήθηκε από το Νομαρχιακό Συμβούλιο για να εκφράσει την γνώμη του, πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος.

9. Επειδή το άρθρο 5 του ως άνω Ν. 1650/1986 ορίζει ότι "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) εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, γ) περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή αποκατάσταση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, δ) εξέταση εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης, ε) απλή περίληψη του συνόλου της μελέτης. 2. . . .". Παράλληλα, το άρθρο 1 παρ. 7 της Οδηγίας 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου της 3.3.1997, αντικαθιστώντας το άρθρο 5 της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, προσέθεσε στις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει ο κύριος του έργου το οποίο ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, την σύνοψη των κυρίων εναλλακτικών λύσεων που μελετά και την υπόδειξη των κυρίων λόγων της επιλογής του, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

10. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση, και οι δύο ΜΠΕ που εγκρίθηκαν με τις προσβαλλόμενες αναφέρουν στις ταυτόσημες παραγράφους τους 1.4 υπό τον τίτλο "εναλλακτικές λύσεις" ότι στα συγκεκριμένα έργα δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις ως προς την χάραξη του διαδρόμου, καθώς αυτή ακολουθεί την υφιστάμενη διαδρομή, καθώς και ότι οι εναλλακτικές λύσεις αφορούν την αποκατάσταση της εγκάρσιας οδικής κυκλοφορίας μέσω ανισοπέδων διασταυρώσεων γιατί η συχνότητα διελεύσεως των συρμών δεν θα επιτρέπει την ομαλή εξυπηρέτηση της υφιστάμενης κυκλοφορίας μέσα από ισόπεδες διασταυρώσεις. Με τον τρόπο αυτό, οι ΜΠΕ δεν περιέχουν την εξέταση καμιάς απολύτως εναλλακτικής λύσεως. Και ως προς μεν την χάραξη του διαδρόμου, τούτο δικαιολογείται, δεδομένου ότι, πέραν του ότι πρόκειται 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 του άρθρου 15 παρ. 2.4 του Ν. 1515/1985 (Α 18) όπως συμπληρώθηκε με τα άρθρα 11 παρ. 1 του Ν. 1955/1991 (Α 112) και 1 παρ. 2 εδάφ. δ του Ν.

2730/1999, καθορίζει ειδικά την όδευση τούτου, αποκλείοντας την αναζήτηση κάθε εναλλακτικής λύσεως ως προς το ζήτημα αυτό. Κατά τα λοιπά, όμως, και με δεδομένο ότι η ως άνω ρύθμιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου περιορίζεται, όπως προσήκει άλλωστε σε κείμενα ευρύτερου ρυθμιστικού σχεδιασμού, σε μόνη την χάραξη της διαδρομής, μη θεσπίζοντας οποιοδήποτε άλλο περιορισμό, οι δύο ΜΠΕ που δεν περιέχουν την εξέταση καμίας εναλλακτικής λύσεως ως προς τον τρόπο κατασκευής του έργου, όπως, για παράδειγμα, την υπογειοποίησή του, παρόλο που με αυτήν απασχολήθηκαν τόσο υπηρεσιακοί παράγοντες (έγγραφο ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΔΕ/ΕΣΕΑ/777/24.5.2001), όσο και ο μελετητής του ("Δρόμος" ΑΕΜ 01Α/4587/449/25.6.2001), στερούνται ενός των στοιχείων που έπρεπε, κατά τις προαναφερθείσες διατάξεις, οπωσδήποτε να περιέχουν. Για τον λόγο αυτό, που δεν απαιτεί ιδιαίτερη έρευνα του πραγματικού κάθε προσβαλλομένης και βασίμως προβάλλεται, πάσχουν οι προσβαλλόμενες, οι οποίες θεώρησαν νόμιμες τις δύο ΜΠΕ, απορριπτομένων ως αβασίμων των αντιθέτων ισχυρισμών των παρεμβαίνόντων.

Ειδικότερον, αβασίμως οι παρεμβαίνοντες προβάλλουν ότι δεν απαιτείται σύνταξη Μ.Π.Ε. για το λόγο ότι δεν πρόκειται περί νέου έργου, αλλά περί απλού εκσυγχρονισμού υφισταμένου, εφόσον, κατ' άρθρο 4 παρ. 1 και 2α του Ν.

1650/1986, ως προς τα έργα της πρώτης κατηγορίας, ΜΠΕ απαιτείται κατ' αρχήν και για την πραγματοποίηση νέων και για τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων, στην προκειμένη δε περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, πρόκειται για ουσιώδη μεταβολή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού διαδρόμου με διπλασιασμό του εύρους της οδεύσεως. Μειοψήφησαν οι Σύμβουλοι Γ.

Παναγιωτόπουλος και Δημοσθ. Πετρούλιας, οι οποίοι διέτυπωσαν την ακόλουθη γνώμη : Η χωροθέτηση του προαστιακού σιδηροδρόμου έγινε με το Ν. 1515/1985, με τον οποίο καθορίστηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, όπως τροποποιήθηκε κατά τούτο με το Ν. 2730/1999, που προβλέπει τη δημιουργία νέων γραμμών προαστιακού τραίνου. Ο κοινός νομοθέτης, σταθμίζοντας την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, προέβλεψε ως χωροθέτηση του προαστιακού σιδηροδρόμου, καθ' όσον αφορά την περιοχή του αιτούντος Δήμου, την υφιστάμενη, κατά τη δημοσίευση του Ν. 1515/1985, διαδρομή. Δεδομένου δε ότι στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για υπόγεια διέλευση των σιδηροδρομικών γραμμών (δεν ορίζεται άλλωστε ειδικώς άλλη χρήση της εδαφικής ζώνης του σιδηροδρομικού δικτύου), ο Ν. 1515/1985, όπως τροποποιήθηκε το έτος 1999, νοεί ως χωροθέτηση την υφιστάμενη υπέργεια όδευση. Την πολεοδομική αυτή ρύθμιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου δεν μετέβαλε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας, που εγκρίθηκε το έτος 1988, αφού δεν περιλαμβάνει διαφορετική πρόβλεψη. Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τις εγκριθείσες με τις προσβαλλόμενες πράξεις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, το επίδικο έργο που περιλαμβάνει δύο συνεχόμενα τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν αποτελεί νέο έργο, αλλά πρόκειται για έργο αναβάθμισης και βελτίωσης του υφισταμένου σιδηροδρομικού δικτύου, ώστε να ικανοποιηθούν οι αυξημένες ανάγκες των δρομολογίων του ΟΣΕ αλλά και να εξυπηρετηθούν οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις κατά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, για το λόγο δε αυτό το έργο της βελτίωσης και του εκσυγχρονισμού του προαστιακού σιδηροδρόμου περιλαμβάνεται στα ολυμπιακά έργα. Προς τον σκοπό αυτό προβλέπεται η προσθήκη δύο νέων διπλών γραμμών στις δύο ήδη υπάρχουσες και διαχωρισμός των σιδηροδρομικών γραμμών από το εγκάρσιο οδικό δίκτυο, μέσω της κατασκευής ανισόπεδων οδικών διαβάσεων και της κατάργησης όλων των ισόπεδων διαβάσεων, με αποκατάσταση της εγκάρσιας επικοινωνίας και βελτίωση της

λειτουργίας του επηρεαζόμενου αρτηριακού δικτύου. Πρόσθετος σκοπός του έργου είναι η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αυξημένης λειτουργίας του τετραπλού διαδρόμου στο αστικό περιβάλλον. Με αυτά τα δεδομένα, δηλαδή εν όψει των ρυθμίσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου και του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, η υφιστάμενη διαδρομή του προαστιακού σιδηροδρόμου τόσο ως προς την κατεύθυνση (χάραξη) όσο και ως προς την υπέργεια διέλευση, αποτελεί χωροθέτηση δεσμευτική για τη Διοίκηση κατά την έκδοση των προσβαλλόμενων ατομικών πράξεων, η οποία ως εκ τούτου δεν όφειλε, κατά την κατασκευή του έργου της βελτίωσης και αναβάθμισης του υπάρχοντος δικτύου, να προβεί στην εξέταση εναλλακτικών λύσεων, όπως είναι η μετατόπιση του δικτύου, η υπογειοποίησή του, ή η εναέρια διέλευσή του. Και τούτο διότι, εφ' όσον με το Ρυθμιστικό και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας καθορίζεται ως χωροθέτηση του προαστιακού σιδηροδρόμου η υφιστάμενη, στα όρια του Δήμου Αθηναίων, υπέργεια διαδρομή, η υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου δεν συνιστά εναλλακτική λύση κατασκευής του έργου της βελτίωσης του υπάρχοντος υπέργειου δικτύου, αλλά διαφορετική χωροθέτηση. Συνεπώς, κατά τη μειοψηφούσα γνώμη, ο ανωτέρω προβαλλόμενος λόγος ακυρώσεως είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

11. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, πρέπει, κατ' αποδοχή της κρινομένης αιτήσεως, να ακυρωθούν οι προσβαλλόμενες, κατά το μέρος που αφορούν τα τμήματα εκείνα του σιδηροδρομικού διαδρόμου που εμπίπτουν στα διοικητικά όρια του αιτούντος Δήμου Αθηναίων, Αν και κατά την γνώμη των Συμβούλων Ν. Ρόζου, Μ. Καραμανάφ και Α. Χριστοφορίδου, οι προσβαλλόμενες θα έπρεπε, ως εκ της φύσεώς τους, να ακυρωθούν στο σύνολό τους.

Διά ταύτα

Δέχεται την κρινόμενη αίτηση.

Απορρίπτει τις παρεμβάσεις.

Ακυρώνει τις αποφάσεις 102547/30.8.2001 και 100040/13.9.2001 των κατά το μέρος που αφορούν τα τμήματα του σιδηροδρομικού διαδρόμου που εμπίπτουν στα διοικητικά όρια του

Επιβάλλει σε βάρος του Δημοσίου και των παρεμβαινόντων το ποσό των επτακοσίων εξήντα (760) ευρώ για δικαστική δαπάνη του Δήμου.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 14 και 25 Ιουνίου 2002 και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 4ης Οκτωβρίου 2002.

Ο Πρόεδρος

Ο Γραμματέας

Χρ. Γεραρής

Μ. Καλαντζής