

Ε.Ο.

Αριθμός 3631/2006

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ε'

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 8 Ιουνίου 2005, με την εξής σύνθεση : Σωτήριος Ρίζος, Σύμβουλος της Επικρατείας, Πραεδρεύων, σε αναπλήρωση του Πραέδρου του Τμήματος και του αναπληρωτή του Αντιπροέδρου, καθώς και της αρχαιοτέρας του Συμβούλου, που είχαν κώλυμα, Αγγελική Θεοφιλοπούλου, Αικατερίνη Σακελλαροπούλου, Σύμβουλοι, Βαρβάρα Καμπίτση, Όλγα Παπαδοπούλου, Πάρεδροι. Γραμματέας η Ειρήνη Βαϊδάνη.

Για να δικάσει την από 29 Ιουνίου 2004 αίτηση :

του Δήμου Ερινεοῦ Ν. Αχαΐας, ο οποίος παρέστη με τον δικηγόρο Κυριάκο Ξενάκη (Α.Μ. 9637), που τον διόρισε με απόσπασμα της Δημαρχιακής του Επιτροπής,

κατά των : 1) Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 2) Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι παρέστησαν με την Αθηνά Αλεφάντη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, 3) Υπουργού Πολιτισμού, ο οποίος παρέστη με την Αγγελική Καστανά, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και 4) Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (πρώην Γεωργίας), οποίος παρέστη με τον Κωνσταντίνο Γεωργάκη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους,

και κατά της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.», και το διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Καρόλου αριθμός 27, η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Κωνσταντίνο Χριστοδούλου (Α.Μ. 12919), που τον διόρισε με πληρεξούσιο.

Με την αίτηση αυτή ο αιτών Δήμος επιδιώκει να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. 123301/17.2.2004 κοινή απόφαση του Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υφυπουργού Γεωργίας, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντι-

Αριθμός 3631/2006**-2-**

κοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του έργου «νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου - Πάτρας, στο τμήμα από Χ.Θ. 79+800 έως 98+500 (περιοχή Αιγίου)» και κάθε άλλη συναφής πράξη ή παράλειψη της Διοικήσεως.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως της Εισηγήτριας, Συμβούλου Αικ. Σακελλαροπούλου,

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο του αιτούντος Δήμου, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση, τον πληρεξούσιο της παρεμβαίνουσας εταιρείας και τους αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου και

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα
Σκέφθηκε κατά το Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινόμενης αιτήσεως δεν απαιτείται κατά νόμο η καταβολή παραβόλου.

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της υπ' αριθ. ΑΠ οικ. 123301/17.2.2004 κοινής αποφάσεως των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υφυπουργού Γεωργίας, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή και λειτουργία του έργου «νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου - Πάτρας, στο τμήμα από Χ.Θ. 79+800 έως 98+500 (περιοχή Αιγίου)».

3. Επειδή, στη δίκη παρεμβαίνει η εταιρεία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.», στην οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση του έργου.

4. Επειδή, ο Δήμος Ερίνεου, με έννομο συμφέρον και εν γένει παραδεκτως ασκεί την κρινόμενη αίτηση, στρεφόμενος κατά πράξεως που αφορά την εκτέλεση μεγάλης κλίμακας έργου στη διοικητική του περιφέρεια.

5. Επειδή, κατά τις παραγράφους 1 και 2α του άρθρου 4 του ν. 1650/1986 (Α' 160) που εφαρμόζονται εν προκειμένω ενώψει των μεταβατικών διατάξεων του άρ. 6 του ν. 3010/2002 (Α' 91), για την πραγματοποί-

./.

Αριθμός 3631/2006**-3-**

ηση νέων ή την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων δημοσίων ή ιδιωτικών έργων ή δραστηριοτήτων απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος, μετά από υποβολή, για τα έργα της πρώτης κατηγορίας του άρθρου 3 παράγραφος 1, δηλαδή τα έργα που είναι πιθανόν να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον, μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η έγκριση δε των περιβαλλοντικών όρων χορηγείται, στην περίπτωση αυτή, κατά την παρ. 2β του αυτού άρθρου, με απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και των κατά περίπτωση συναρμοδίων υπουργών. Εξ άλλου, κατά την παρ. 6 του αυτού άρθρου 4 του ν. 1650/1986, εν συνδυασμώ προς το άρθρο 8 παρ. 1 της κατ' εξουσιοδότηση του νόμου αυτού εκδοθείσης κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 69269/5387/24.10.1990 (Β' 878), για νέα έργα και δραστηριότητες της κατά τα ανωτέρω πρώτης κατηγορίας, καθώς και για τον εκσυγχρονισμό ή επέκταση υφισταμένων, εφ' όσον, στην τελευταία αυτή περίπτωση, επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, απαιτείται προέγκριση που αφορά την χωροθέτηση, πριν από την χορήγηση της οποίας πρέπει ομοίως να υποβάλλεται, κατ' άρθρο 4 παρ. 2α του ν. 1650/1986, ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣτΕ 3255, 3256/2000, 2805/2002). Στην ομάδα Ι της ως άνω πρώτης κατηγορίας έργων κατατάσσεται, κατά το άρθρο 4 της κοινής αυτής υπουργικής απόφασης, και η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλων αποστάσεων (αριθ. 7). Περαιτέρω, στο άρθρο 5 του ως άνω ν. 1650/1986 προβλέπεται ότι η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον : α) περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας με πληροφορίες για το χώρο εγκατάστασης, το σχεδιασμό και το μέγεθος 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.

Β. Επειδή, σε περίπτωση προσβολής με αίτηση ακυρώσεως των διοικητικών πράξεων που εκδίδονται κατά τα διοικητική διαδικασία ερεύνης των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένου έργου ή δραστηριότητας, που θεσπίστηκε, σε συμμόρφωση προς τη συνταγματική επιταγή για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα, προς την αρχή της πρόληψης, ο ακυρωτικός δικαστής ερευνά αν τηρήθηκε συνγόμεως από ουσιαστική και τυπική άποψη η διαδικασία αυτή και αν τα στοιχεία, στα οποία στηρίζεται η ελεγχόμενη διοικητική πράξη, είναι σύμφωνα με τους σχετικούς ορισμούς της νομοθεσίας και επαρκή για να προσδώσουν έρεισμα στην πράξη. Ειδικότερα, κατά την άσκηση του ακυρωτικού ελέγχου στον οποίο περιλαμβάνεται και η πλάνη περί τα πράγματα, ο δικαστής εξετάζει, μεταξύ άλλων, αν η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αποτελεί το βασικό μέσο εφαρμογής της αρχής της πρόληψης, ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις του νόμου και αν το περιεχόμενό της είναι επαρκές, ώστε να παρέχεται στα αρμόδια διοικητικά όργανα η δυνατότητα να διακριβώνουν και αξιολογούν τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας, καθώς και με τις παραπάνω συνταγματικές επιταγές και τους ορισμούς του πρωτογενούς και του παραγώγου ευρωπαϊκού δικαίου. Η ευθεία, όμως, αξιολόγηση από μέρους του δικαστή των συνεπειών ορισμένου έργου ή δραστηριότητας και η κρίση αν η πραγματοποίησή του αντίκειται στην αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, εξέρχονται των ορίων του ακυρωτικού ελέγχου, διότι προϋποθέτουν διαπίστωση πραγματικών καταστάσεων, διερεύνηση τεχνικών θεμάτων, ουσιαστικές εκτιμήσεις και στάθ-

Αριθμός 3631/2006**-5-**

μηση στηριζόμενη στις εκτιμήσεις αυτές. Κατ' ακολουθίαν, παράβαση της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης, μπορεί να ελεγχθεί ευθέως από τον ακυρωτικό δικαστή, μόνον αν από τα στοιχεία της δικογραφίας και με βάση τα διδάγματα της κοινής πείρας προκύπτει, ότι η προκαλούμενη από το έργο ή τη δραστηριότητα βλάβη για το περιβάλλον είναι μη επανορθώσιμη και έχει τέτοια έκταση και συνέπειες, ώστε προδήλως να αντιστρατεύεται την παραπάνω συνταγματική αρχή (ΣτΕ Ολομ. 3478/2000, Ολομ. 2173/2002).

7. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου το επίμαχο έργο αποτελεί τμήμα της νέας διπλής Σ/Γ Κορίνθου - Πατρών, για την οποία εκπονήθηκε τεχνική έκθεση του Οκτωβρίου 1994 και ακολούθως μελέτη προέγκρισης χωροθέτησης. Με την υπ' αριθ. 88006/5964/15.11.1995 απόφαση του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προεγκρίθηκε η χωροθέτηση τμημάτων της ως άνω σιδηροδρομικής γραμμής, από την οποία εξαιρέθηκε το επίδικο τμήμα από Χ.Θ. 79+800 έως Χ.Θ. 98+500 (περιοχή Αιγίου) για λόγους που προέβλεπε η αρχαιολογική υπηρεσία. Αιτήσεις ακυρώσεως κατά της ανωτέρω πράξεως χωροθετήσεως και της υπ' αριθ. 67055/26.5.1999 εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων για το τμήμα του έργου από ανισόπεδο κόμβο Αρχαίας Κορίνθου έως τα Σαρανταπηχιώτικα, απορρίφθηκαν με τις υπ' αριθ. 3255 και 3256/2000 αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας. Για το επίμαχο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου - Πατρών δηλ. αυτό της περιοχής Αιγίου, ενόψει των ενστάσεων φορέων (αρνητικές γνωμοδοτήσεις Νομαρχιακού Συμβουλίου και Δήμου Ερινεού) και πολιτών ως προς την αρχική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συντάχθηκε συμπληρωματικό τεύχος περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προκειμένου να αντιμετωπισθούν τα σχετικά ζητήματα, κυρίως ότι διχοτομούνται οικισμοί, μεταξύ των οποίων και οι Καμάρες και προκαλούνται δυσμενείς επιπτώσεις στην περιοχή όπου τοποθετείται η αρχαία Ελίκη. Σύμφωνα με τη συμπληρωματική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), ο οικισμός της αρχαίας Ελίκης είναι πιθανότερο να βρίσκεται νότια προς την εν-

δοχώρα και όχι στην παραλιακή ζώνη, η οποία αποτελεί νεώτερη χερσαία ζώνη που δημιουργήθηκε από προσχώσεις. Από τις τρεις εναλλακτικές λύσεις που διερευνήθηκαν στη φάση αυτή (βόρεια, κεντρική και νότια λύση), κατά τη Μ.Π.Ε., ενόψει και των δεδομένων των πρόσφατων γεωαρχειολογικών ερευνών (καλοκαίρι 2001), θεωρείται ότι η βόρεια λύση είναι η καλύτερη διότι παρουσιάζει λιγότερες πιθανότητες για εύρεση αρχαίων και αξιοποιεί σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή, με ταυτόχρονη μείωση των περιοχών νέων έργων (σελ. 13 Μ.Π.Ε.). Σχετικά με τον οικισμό των Καμαρών η προτεινόμενη χάραξη διέρχεται από νεώτερο τμήμα του οικισμού, όπου ο οικιστικός ιστός δεν είναι πυκνός (σελ. 19 Μ.Π.Ε.). Σύμφωνα με τη Μ.Π.Ε. οι νότιες λύσεις είναι προβληματικές λόγω του αναγλύφου της περιοχής, που επιβάλλει είτε αυξημένες κατά μήκος κλίσεις (κλίση 3% θεωρείται απαγορευτική για Σ.Γ.), είτε μειωμένη εξυπηρέτηση των οικιστικών χρήσεων της περιοχής. Εξάλλου, η αρμόδια Δ/ση Κλασσικών και Πραϊστορικών Αρχαιοτήτων επεσήμανε αρχαιολογικούς χώρους νοτίως της Εθνικής Οδού (ΠΑΘΕ) και στην περιοχή Ν. Ερινεού και των Καμαρών. Τελικώς, ως προς το Δήμο Ερινεού εξετάσθηκαν τρεις νότιες εναλλακτικές χαράξεις (λύση διατήρησης - βελτίωση υφιστάμενης Σ.Γ., λύση παράλληλης πορείας με ΠΑΘΕ, λύση νότια του οικισμού Ερινεού) και δύο βόρειες (γέφυρα εντός σχεδίου πόλεως Καμαρών, χαμηλό επίχωμα εντός σχεδίου πόλεως Καμαρών) και επιλέγη η επίδικη χάραξη (σελ. 18 - 23 Μ.Π.Ε.), ως η βέλτιστη από τεχνικής και περιβαλλοντικής απόψεως, αφού οι πια νότιες εναλλακτικές λύσεις διέρχονται είτε από πυκνό οικιστικό ιστό, είτε από περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Εν τέλει με την προσβαλλόμενη πράξη εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι για το επίμαχο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής από την Χ.Θ. 79+800 (αρχή της γέφυρας του ποταμού Κερυνίτη) έως τη Χ.Θ. 98+500 (πέρας παράκαμψης οικισμού Καμαρών και είσοδος στον οικισμό Λαμπιρίου).

8. Επειδή, προβάλλεται ως λόγος ακυρώσεως, ότι μη νομίμως, προκειμένου για ενιαίο τεχνικό έργο με πολλαπλές επιπτώσεις στο περι-

βάλλον, συντάχθηκε η περιβαλλοντική μελέτη για τμήμα μόνο του έργου, ενώ έπρεπε να είχε συνταγεί συνολική μελέτη για ολόκληρο το έργο. Ο λόγος αυτός πρέπει προεχόντως να απορριφθεί, ως στηριζόμενος σε εσφαλμένη προϋπόθεση, δεδομένου ότι η ήδη μνημονευθείσα τεχνική μελέτη για την προέγκριση χωροθέτησης αντιμετώπισε ενιαίως τις επιπτώσεις του έργου για όλο το μήκος της γραμμής και ακολούθως απασπάσθηκε το επίμαχο τμήμα, ενόψει των ιδιαιτεροτήτων που παρουσίαζε λόγω των αρχαιολογικών ευρημάτων.

9. Επειδή, προβάλλεται, περαιτέρω, ότι μη νομίμως εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη για την πραγματοποίηση του επίδικου έργου μεγάλης κλίμακας, χωρίς να έχουν προηγουμένως εκπληρωθεί τα κατά τα άρθρα 1 - 5 του ν. 360/1976 (Α' 151) χωροταξικά σχέδια. Ο λόγος αυτός πρέπει προεχόντως να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι, ανεξαρτήτως του ότι το επίδικο έργο μνημονεύεται στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Β' 1470/9.10.2003), πάντως, ούτε από τις διατάξεις του ν. 1650/1986, ούτε από άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας τίθεται ως προϋπόθεση πραγματοποιήσεως έργου, ως το επίδικο, η ένταξή του σε υπάρχον χωροταξικό σχέδιο (ΣτΕ Ολομ. 4498/1998, 3256/2000).

10. Επειδή, προβάλλεται, ότι η επίμαχη χωροθέτηση είναι πλημμελής, διότι στηρίχθηκε σε προμελέτη που αγνοούσε την ύπαρξη σχεδίου πόλεως των Καμαρών, το οποίο επεκτάθηκε με την υπ' αριθ. 7352/1993 απόφαση του Νομάρχη Αχαΐας, ενώ δεν υπάρχει πρόβλεψη της νέας σιδηροδρομικής γραμμής στα Γ.Π.Σ. της περιοχής. Προβάλλεται επίσης ότι η προβλεπόμενη τροποποίηση του σχεδίου πόλεως αντίκειται στο πολεοδομικό κεκτημένο, διότι επιτρέπει επιδείνωση του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος, ανατρέπει τον κυκλοφοριακό και οδικό σχεδιασμό, με διάλυση του οικιστικού ιστού. Ο λόγος αυτός πρέπει να απορριφθεί κατά το πρώτο σκέλος του ως αβάσιμος, διότι η επέκταση του σχεδίου πόλεως του οικισμού Καμαρών του έτους 1993 αξιολογήθηκε, κατόπιν ενστάσεων του

Αριθμός 3831/2006**-8-**

Δήμου Ερινεού και κατοίκων του οικισμού, στη συμπληρωματική Μ.Π.Ε., με την οποία, ενόψει του στοιχείου αυτού, προτάθηκαν εκ νέου εναλλακτικές λύσεις και επελέγη τελικώς η προτεινόμενη, η οποία διορθώνει την αρχική χάραξη, με γνώμονα, μεταξύ άλλων, και την επέκταση του σχεδίου πόλεως προς την παραλία. Εξάλλου, εφόσον προηγήθηκε προέγκριση χωροθέτησης του επίδικου έργου, δεν απαιτείται τούτο να προβλέπεται σε Γ.Π.Σ. ή εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως, δεδομένου μάλιστα ότι δεν υφίσταται Γ.Π.Σ. της συγκεκριμένης περιοχής. Τέλος, η ανάγκη εκτελέσεως σημαντικού έργου συγκοινωνιακής υποδομής, αποτελεί λόγο που δικαιολογεί την τροποποίηση του σχεδίου πόλεως, του συγκεκριμένου οικισμού όπως, άλλωστε, προβλέπεται στην προσβαλλόμενη πράξη (όροι 7 και 27) και τα περί του αντιθέτου προβαλλόμενα πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

11. Επειδή, προβάλλεται περαιτέρω, ότι η προσβαλλόμενη πράξη και η εγκριθείσα από τη Διοίκηση μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν πληρούν τις κατά νόμο προϋποθέσεις αριότητας (άρ. 5 ν. 1650/1986), διότι δεν εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις για τη χάραξη της γραμμής, δεν καταγράφουν τα προβλήματα που δημιουργούνται με την επίμαχη χάραξη, ούτε προτείνουν τρόπους αντιμετώπισής τους. Ο λόγος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι, όπως προκύπτει από τη Μ.Π.Ε., αρχική και συμπληρωματική, εξετάσθηκαν περισσότερες εναλλακτικές χαράξεις, μεταξύ των οποίων και οι προταθείσες από το δήμο και ιδιώτες, αποκρούσθηκαν τεκμηριωμένα οι μη επιλεγείσες. (βλ. ιδίως το υπ' αριθ. 9760/10.8.2003 έγγραφο του τμήματος περιβαλλοντικών θεμάτων της Δ/σης σιδηροδρομικών έργων της ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε., όπου αντιμετωπίζονται οι ενστάσεις του αιτούντος Δήμου και ιδιωτών, και αποκρούονται οι προτάσεις για υπόγεια διέλευση της γραμμής από τον οικισμό νέου Ερινεού), επελέγη δε, μετά από συγκριτική αξιολόγησή τους, ενόψει και των ενστάσεων των δήμων και κατοίκων της περιοχής, αυτή που παρουσίαζε τα περισσότερα πλεονεκτήματα, από περιβαλλοντικής και τεχνικής απόψεως. Ειδικότερα, ως προς την επίμαχη περιοχή των Καμαρών, επελέγη, όπως έχει ήδη εκτεθεί,

./.

Αριθμός 3631/2006**-9-**

η βόρεια χάραξη έναντι των νάτιων εναλλακτικών χαράξεων, στις οποίες κυρίως επέμεναν οι αιτούντες, διότι αυτές συναντούν, είτε πυκνότερο οικιστικό ιστό, είτε αρχαιολογικά ευρήματα, ενώ παρουσιάζουν απαγορευτικές κλίσεις δεδομένου ότι, σύμφωνα με τις τεχνικές εκτιμήσεις της Διοικήσεως η νέα σιδηροδρομική γραμμή μπορεί να έχει μέγιστη κλίση 1,4% και κατ' εξαίρεση, σε μικρό μήκος 2%. Τα προβαλλόμενα ότι η Διοίκηση αποσιωπά τις αντιδράσεις του δήμου και των αιτούντων πρέπει να απορριφθούν, διότι στην προσβαλλόμενη πράξη μνημονεύονται τόσο η θετική κατά πλειοψηφία γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου (108/18.6.2003), όσο και η αρνητική γνωμοδότηση του Δήμου Ερινεού (126/2003) και ο φάκελος ενστάσεων, προκύπτει δε ότι ελήφθησαν υπόψη και αποκρούσθηκαν αιτιολογημένα. Εξάλλου η Μ.Π.Ε., αρχική και συμπληρωματική, περιέχουν την αναγκαία καταγραφή των επιπτώσεων από τη διέλευση της νέας γραμμής, ειδικώς δε με την προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων, λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση των αντιστοίχων προβλημάτων, τόσο για το ζήτημα της διελεύσεως της γραμμής από κατοικημένες περιοχές (μείωση του επιχώματος στο εσωτερικό του σχεδίου πόλεως κατά 50% δηλ. $\leq 3\mu.$, όροι 26 - 28), όσο και για το θόρυβο (όροι 42 - 51), τα μέτρα δε αυτά είναι συγκεκριμένα και επαρκή κατά τη σχετική και, κατ' αρχήν αιτιολογημένη κρίση της Διοικήσεως.

12. Επειδή, προβάλλεται, ότι η προσβαλλόμενη είναι πλημμελής, διότι δεν προηγήθηκε χρηματοοικονομική και κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση του έργου. Ο λόγος είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, πέραν της Μ.Π.Ε., η οποία πρέπει να συντάσσεται και να διαθέτει το κατά νόμο ελάχιστο περιεχόμενο, δεν απαιτείται άλλη προγενέστερη χρηματοοικονομική ή κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση (ΣτΕ Ολομ. 258/2004).

13. Επειδή, περαιτέρω, ο λόγος με τον οποίο προβάλλεται ότι κατά παράβαση νόμου και ουσιώδους τύπου της διαδικασίας η ενημέρωση και συμμετοχή στη διαδικασία των μελετών ήταν υποτυπώδης και προσχηματική πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι όπως προκύπτει από τα

./.

Αριθμός 3631/2006**-10-**

στοιχεία του φακέλου, η παρεμβαίνουσα παρέσχε στον αιτούντα Δήμο όλα τα διαθέσιμα στοιχεία των εναλλακτικών χαράξεων που εξετάσθηκαν (αεροφωτογραφίες, χάρτες Γ.Υ.Σ., οριζοντιογραφίες, μηκοτομές κ.λπ.), ενημέρωσε τον αιτούντα Δήμο, για τις εξετασθείσες λύσεις, διενεργήθηκε από κοινού αυτοψία στην περιοχή μελέτης, αξιολογήθηκαν δε, όπως έχει ήδη εκτεθεί, όλες οι εναλλακτικές λύσεις που προτάθηκαν και επελέγη τελικώς αυτή που παρουσίαζε τα περισσότερα πλεονεκτήματα από τεχνικής και περιβαλλοντικής απόψεως.

14. Επειδή, τέλος, οι ισχυρισμοί περί παρανομιών της αναθέσεως της κατασκευής του έργου είναι απορριπτέοι ως απαραδέκτως προβαλλόμενοι, διότι οι πλημμέλειες της διαδικασίας αναθέσεως δεν συνδέονται με την προβαλλόμενη πράξη εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων και δεν δύνανται να εξετασθούν στο πλαίσιο της παρούσης δίκης.

15. Επειδή, κατόπιν τούτων, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της και να γίνει δεκτή η παρέμβαση.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Απορρίπτει την αίτηση.

Δέχεται την παρέμβαση και

Επιβάλλει σε βάρος του αιτούντος Δήμου Ερινεού τη δικαστική δαπάνη του Δημοσίου, που ανέρχεται σε τετρακόσια εξήντα (460) ευρώ και της παρεμβαινούσης, που ανέρχεται σε εξακόσια σαράντα (640) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 24 Οκτωβρίου 2005

Ο Προεδρεύων Σύμβουλος

Η Γραμματέας

Σωτήριος Ρίζος

Ειρήνη Βαϊδάνη

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στις 6 Δεκεμβρίου 2006,

Ο Πρόεδρος του Ε' Τμήματος

Η Γραμματέας του Ε' Τμήματος

Κωνσταντίνος Μενουδάκος

Γεωργία Σακελλαρίου

./.