

## **ΣΤΕ ΟΛ. 2152/2015 [ΑΕΠΟ για το έργο της ανάπλασης της οδού Πανεπιστημίου]**

### **Περίληψη**

-Με την προσβαλλόμενη πράξη η Διοίκηση επιχειρεί την περιβαλλοντική αδειοδότηση της όλης «παρέμβασης στην οδό Πανεπιστημίου», κατά τρόπο, μάλιστα, ώστε να επηρεάζεται περιοχή κατά πολύ ευρύτερη της κεντρικής αυτής αρτηρίας των Αθηνών, με τη διαδικασία της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργου. Αυτή, όμως, προβλέπεται από τη νομοθεσία προκειμένου περί έργων και δραστηριοτήτων που εκτελούνται, κατασκευάζονται ή αναπτύσσονται στο πλαίσιο προγραμμάτων και σχεδίων αφορώντων, μεταξύ άλλων, πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, και όχι για τα ίδια τα προγράμματα και σχέδια αυτά, η εκτίμηση των επιπτώσεων των οποίων στο περιβάλλον έχει άλλα χαρακτηριστικά και διενεργείται με διαφορετικά κριτήρια και σύμφωνα με άλλη διαδικασία. Τέτοιο έργο, εν προκειμένω, είναι μόνον η επέκταση της γραμμής του τραμ και όχι το όλο σχέδιο της μητροπολιτικής παρέμβασης «στην οδό Πανεπιστημίου», το οποίο η Διοίκηση αντιλαμβάνεται ως πολεοδομικού, κυρίως, περιεχομένου και, πάντως, έχει εμβέλεια κατά πολύ ευρύτερη της απλής επέκτασης του τραμ. Για τη θεσμοθέτηση της παρέμβασης αυτής η Διοίκηση, η οποία έχει υπό το καθεστώς του ν. 4277/2014 την ευχέρεια επιλογής μεταξύ των εργαλείων σχεδιασμού του άρθρου 14 παρ. 3 του ν. 4277/2014, είχε κατά το χρόνο που εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη ανάλογη ευχέρεια επιλογής μεταξύ των μορφών σχεδιασμού που και τότε προέβλεπε η νομοθεσία. Το περιεχόμενο, όμως του σχεδιασμού δεν είναι επιτρεπτό να προεξοφληθεί με την έγκριση περιβαλλοντικών όρων του μόνου υποσυνόλου της παρέμβασης που έχει το χαρακτήρα έργου, δηλαδή της επέκτασης του τραμ. Κατά συνέπεια, μη νομίμως ο ίδιος ο σχεδιασμός της επιχειρούμενης παρέμβασης αποτελεί αντικείμενο της έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων επέκτασης του τραμ, και μάλιστα με τη θέση και έγκριση στόχων, οι οποίοι ρητώς χαρακτηρίζονται ως «σχεδιαστικοί» στην εγκριθείσα με την προσβαλλόμενη πράξη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

-Η προσβαλλόμενη πράξη είναι μη νόμιμη, διότι πέραν του ότι εκδίδεται υπό τη μορφή έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργου, ενώ αποτελεί πρωτίστως πρόγραμμα ή σχέδιο, ο σχεδιασμός, πάντως, που ενσωματώνει είναι εν μέρει αντίθετος με αυτόν του ισχύοντος κατά την έκδοσή της Ρ.Σ.Α., δηλαδή σχεδιασμού υπερκειμένου επιπέδου, καθώς και με το ισχύον Γ.Π.Σ. του Δήμου Αθηναίων

-Η προσβαλλόμενη πράξη πρέπει να ακυρωθεί στο σύνολό της, δηλαδή και κατά το κεφάλαιο που αναφέρεται στο πράγματι υποκείμενο σε έγκριση περιβαλλοντικών όρων έργο επέκτασης του τραμ, αν και ως προς αυτό δεν προβάλλονται λόγοι ακυρώσεως, τούτο δε διότι αφορά στην όλη μητροπολιτική παρέμβαση της οδού Πανεπιστημίου,

τα επιμέρους στοιχεία της οποίας έχουν μελετηθεί και πράγματι συγκροτούν ενιαίο και αδιάσπαστο σύνολο.

**Πρόεδρος:** Φ. Αρναούτογλου

**Εισηγητής:** Χρ. Ντουχάνης

**Δικηγόροι:** Β. Βουτσάκης, Γ. Γιαννακούρου, Αθ. Αλεφάντη, Γλ. Σιούτη, Σ. Στεφανίδης

### Βασικές σκέψεις

2. Επειδή, για την άσκηση της υπό κρίση αιτήσεως έχει κατατεθεί το νόμιμο παράβολο (3824415, 1338498/2014 ειδικά γραμμάτια παραβόλου).
3. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της 170784/12.2.2014 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, με την οποία εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι για το έργο «Ανάπλαση της οδού Πανεπιστημίου και επέκταση του τραμ με συναφείς κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο πλαίσιο της Ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου».
4. Επειδή, από το περιεχόμενο της προσβαλλόμενης πράξης σε συνδυασμό με τα στοιχεία του φακέλου και, ιδίως την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, προκύπτει ότι η επιχειρούμενη με το επίδικο έργο παρέμβαση αφορά στην ανάπλαση μιας από τις πλέον κεντρικές περιοχές της Αθήνας, τα κυριότερα στοιχεία της οποίας μπορούν να συνοψιστούν στα εξής: (α) ανασχεδιασμός του δημόσιου χώρου στην περιοχή άμεσης επιρροής του έργου, συμπεριλαμβανομένης της πλατείας Ομονοίας και της πλατείας Δικαιοσύνης με αύξηση, μεταξύ άλλων, του πρασίνου και με εισαγωγή υδάτινων στοιχείων, (β) επέκταση της γραμμής του τραμ από την πλατεία Συντάγματος έως την πλατεία Αιγύπτου δια μέσου των οδών Αμαλίας, Πανεπιστημίου και Πατησίων, (γ) μετατροπή της οδού Πανεπιστημίου σε οδό μη επιτρεπτής, καταρχήν, πρόσβασης σε αυτοκίνητα στο μεγαλύτερο τμήμα της και διαμόρφωσή της σε ζώνες κίνησης (ζώνες αργής κίνησης - περιπάτου, ζώνες κίνησης ελεύθερης εμποδίων, ζώνη πράσινων αστικών δωματίων, ζώνη ταχείας κίνησης αφενός για ταξί και οχήματα τροφοδοσίας και αφετέρου για ποδήλατα, και ζώνη κίνησης του τραμ), καθώς και μερική πεζοδρόμησή της στο τμήμα από τη διασταύρωση με τις οδούς Πατησίων και Αιόλου έως την οδό Γ΄ Σεπτεμβρίου, (δ) μετατροπή ορισμένων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή μερική πεζοδρόμησή τους (κάθετες προς την Πανεπιστημίου οδοί, Πατησίων, λεωφ. Βασ. Όλγας), (ε) κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (επανασχεδιασμός βασικών κόμβων εισόδου στο κέντρο της πόλης με αντιδρομήσεις, μονοδρομήσεις, διαμόρφωση ή μεταβολή των λωρίδων κυκλοφορίας και των λεωφορειολωρίδων σε οδούς ή τμήματά τους, καθώς και διαχειριστικά μέτρα, όπως τροποποίηση προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης σε ορισμένες διασταυρώσεις, απαγόρευση στάθμευσης κ.λπ.), (στ) διαμόρφωση συστήματος συλλογής και

αποθήκευσης ομβρίων σε κεντρική υπόγεια δεξαμενή αποθήκευσης, η οποία τοποθετείται κάτω από την πλατεία Δικαιοσύνης, για την εξασφάλιση της άρδευσης του πρασίνου, (ζ) ειδικότερες προβλέψεις για τα υλικά δαπεδόστρωσης, τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, τη στρατηγική φωτισμού και τη στρατηγική των φυτεύσεων.

5. Επειδή, οι παρεμβάσεις που επιτρέπει η προσβαλλόμενη πράξη και προβλέπεται να αναπτυχθούν σε επιφάνεια 127 και πλέον στρεμμάτων στο κέντρο της Αθήνας, έχουν βαρύνουσα σημασία για την πόλη, όχι μόνο λόγω της μεγάλης έκτασης που θα καταλάβουν στο μεγαλύτερο μέρος του κέντρου της, αλλά και διότι θα επηρεάσουν τη μορφή, την ισορροπία και τη λειτουργία της σε πολλά επίπεδα. Πράγματι, οι παρεμβάσεις κατατείνουν στον πλήρη ανασχεδιασμό του κέντρου της Αθήνας και του αστικού χώρου σ' αυτό, τόσο από αισθητική και αρχιτεκτονική όσο και από συγκοινωνιακή και κυκλοφοριακή άποψη, οι αλλαγές δε που θα σημειωθούν ιδίως στις συνθήκες πρόσβασης στο κέντρο της Αθήνας, κυκλοφορίας σε αυτό και διέλευσης από αυτό θα έχουν προδήλως σημαντικές επιπτώσεις στους κατοίκους όχι μόνο του Δήμου Αθηναίων, αλλά και σε αυτούς των άλλων Δήμων του λεκανοπεδίου Αττικής, το οποίο αποτελεί ευρύτερη οικιστική ενότητα (πρβλ. ΣτΕ 2274/2000 Ολομ., 2753/1994 Ολομ., 2281/1992 Ολομ., πρβλ. επίσης 3920/2010 Ολομ.) και ορίζεται, άλλωστε, ως η ευρύτερη περιοχή που θα επηρεασθεί από το έργο [βλ. μ.π.ε. κεφ. 1.1 (σελ. 1-3, 1-4)]. Υπό τα δεδομένα αυτά, οι αιτούντες που έχουν ως τόπο κατοικίας είτε το Δήμο Αθηναίων είτε έναν από τους λοιπούς, πλην του Δήμου Αθηναίων, Δήμους του ν. Αττικής, ασκούν την παρούσα αίτηση ακυρώσεως με έννομο συμφέρον, ομοδικούν δε και παραδεκτώς. Εξάλλου, οι αιτούντες Πέτρος Καλούδης και Ιωάννης Ιωαννίδης, αν και δεν είναι κάτοικοι Δήμων του λεκανοπεδίου Αττικής, αλλά, σύμφωνα με τις συμβολαιογραφικές πράξεις παροχής πληρεξουσιότητας στους υπογράφοντες το δικόγραφο δικηγόρους, ο μεν πρώτος είναι κάτοικος Κιμώλου, ο δε δεύτερος κάτοικος εξωτερικού που διαμένει στη Σύμη, έχουν έννομο συμφέρον για την άσκηση της αιτήσεως ακυρώσεως κατά της προσβαλλόμενης πράξης, με την οποία επιχειρείται, κατά τα προαναφερόμενα, ο ριζικός ανασχεδιασμός των κεντρικότερων σημείων της πρωτεύουσας, όπως αυτή σχεδιάσθηκε αρχικά αμέσως μετά τη σύσταση του Ελληνικού Κράτους από τους αρχιτέκτονες Σ. Κ. και Γ. Ε. Σ. και πολεοδομήθηκε με διατάγματα του β. Όθωνα (29.6./11.7.1833 και 18/30.9.1834), διαμορφώθηκε δε στη συνέχεια κατά τρόπο ώστε να περιλαμβάνει την ήδη ανασχεδιαζόμενη οδό Πανεπιστημίου ως την κεντρικότερη αρτηρία των Αθηνών με τα μνημειακά κτίρια της τριλογίας Χριστιανού και Θεοφίλου Χάνσεν (Πανεπιστήμιο, Ακαδημία, Εθνική Βιβλιοθήκη), εμβληματικής σημασίας για την Αθήνα, την Ελλάδα και τον Ελληνισμό. Κατά τη γνώμη, όμως, του Προεδρεύοντος Αντιπροέδρου, της Αντιπροέδρου Αγγ. Θεοφιλοπούλου, των Συμβούλων Αντ. Χλαμπέα, Π. Χαμάκου, Σ. Βιτάλη και των Παρέδρων, Κ. Κατρά και Ιω. Παπαγιάννη, οι εν

- λόγω δύο αιτούντες, οι οποίοι δεν έχουν την ιδιότητα του κατοίκου Αθηνών ή, έστω, Αττικής και δεν επικαλούνται οποιοδήποτε άλλο στοιχείο, το οποίο θα δημιουργούσε άμεσο και προσωπικό δεσμό με την προσβαλλόμενη απόφαση, δεν έχουν έννομο συμφέρον για την άσκηση της αιτήσεως ακυρώσεως, για την παραδεκτή άσκηση της οποίας δεν αρκεί η σημασία της προσβαλλόμενης πράξης και η ευρύτητα των συνεπειών της. Κατά τη γνώμη, επομένως, αυτή, η αίτηση θα ήταν απορριπτέα ως προς τους εν λόγω δύο αιτούντες λόγω ελλείψεως εννόμου συμφέροντος (άρθρο 47 παρ. 1 του π.δ. 18/1989, Α΄8).
6. Επειδή, με έννομο συμφέρον παρεμβαίνει υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης πράξης το Κοινοφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης (Κ.Ι.Α.Σ.Ω.), το οποίο χρηματοδότησε και δώρισε στο Ελληνικό Δημόσιο τις απαιτούμενες για την υλοποίηση του προγράμματος αρχιτεκτονικές και λοιπές μελέτες, και ισχυρίζεται ότι από την τυχόν ακύρωση της προσβαλλόμενης πράξης που αποτελεί το προϊόν της αξιοποίησης των μελετών αυτών, θα ματαιωθεί ο σκοπός της δωρεάς του. Εξάλλου, με έννομο συμφέρον παρεμβαίνει και η ανώνυμη εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», η οποία, σύμφωνα με την προσβαλλόμενη, αποτελεί τον φορέα υλοποίησης του έργου και στην οποία, ως υπεύθυνο διαχείρισης έργου (project manager), έχει ανατεθεί, σύμφωνα με τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων η ευθύνη σχεδιασμού και υλοποίησης, ο συντονισμός των εμπλεκόμενων φορέων, η ευθύνη της επίβλεψης και του συντονισμού των μελετών, της δημοπράτησης και της κατασκευής του έργου.
7. Επειδή, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, την 4.3.2011 υπογράφηκε Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ των Υπουργείων Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Πολιτισμού και Τουρισμού και των νομικών προσώπων «Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας» (Ο.Ρ.Σ.Α.), «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων και Αναπλάσεις Α.Ε.» (Ε.Α.Χ.Α.) –ήδη καταργηθέντων με τα άρθρα 7 και 12 του ν. 4250/2014 (Α΄74)-, «Αττικό Μετρό Α.Ε.» και «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών» (Ο.Α.Σ.Α.), με σκοπό την πληρέστερη, ταχύτερη και αποτελεσματικότερη προώθηση και υλοποίηση του προγράμματος «Ανάπλαση της οδού Πανεπιστημίου στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας για την πολεοδομική ανασυγκρότηση περιοχών του κέντρου της Αθήνας». Στο άρθρο 2 του μνημονίου αυτού αναφέρεται ότι: «Το πρόγραμμα εντάσσεται στο πλαίσιο των κατευθύνσεων που προβλέπονται στο άρθρο 3 του ν. 1515/1985 για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και έχει ως βασικό στόχο την κυκλοφοριακή αποφόρτιση του κέντρου της πόλης από το ΙΧ, και ταυτόχρονα τη βέλτιστη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του κέντρου από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και μάλιστα σταθερής τροχιάς, με προώθηση της επέκτασης του τραμ από το Σύνταγμα μέσω της οδού Πανεπιστημίου μέχρι τα Πατήσια. Παράλληλα, η οδός Πανεπιστημίου αποδίδεται στον πεζό και διαμορφώνεται σε ανοικτό δημόσιο χώρο –γραμμική πλατεία– η οποία με τη

διαπλάτυνση των πεζοδρομίων της Λ. Αμαλίας και της οδού Πατησίων, επεκτείνει τον “μεγάλο περίπατο” μέσω της τριλογίας (Εθν. Βιβλιοθήκη – Πανεπιστήμιο – Ακαδημία) μέχρι το Αρχαιολογικό Μουσείο. Η παρέμβαση στο δημόσιο χώρο έχει λοιπόν ως βασικό άξονα την ανάπλαση και διαμόρφωση της Λεωφ. Πανεπιστημίου. Για το σκοπό αυτό θα αναθεωρηθεί η σημερινή βασική λειτουργία των κεντρικών οδικών αξόνων που επιτρέπουν διαμπερείς μετακινήσεις από το κέντρο της Αθήνας, ώστε να λειτουργούν αφενός αποτρεπτικά για τη χρήση ΙΧ αυτοκινήτων και αφετέρου φιλικά για τη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Παράλληλα θα ενισχυθούν οι εμπορικές, οικονομικές, ψυχαγωγικές και λοιπές δραστηριότητες του κέντρου της Αθήνας. Για την υλοποίηση του προγράμματος αυτού, που απαιτεί ολοκληρωμένο πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, προβλέπεται η οριζόντια συνεργασία, η ανταλλαγή απόψεων και ο συντονισμός πολλών συναρμόδιων φορέων...». Επιπλέον, στις βασικές αρχές που διέπουν τη συνεργασία (άρθρο 3) περιλαμβάνεται η «ικανοποίηση του ευρύτερου στρατηγικού στόχου της πολεοδομικής ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας». Περαιτέρω, στο άρθρο 4 παρ. 1 (στ. 1.2.) του μνημονίου, το οποίο περιέχει ανάλυση του αντικειμένου της συνεργασίας μεταξύ των ως άνω φορέων, προβλέπεται ως εμπόνη στο πεδίο ευθύνης του Ο.Π.Σ.Α. η «... ένταξη του προγράμματος στις προβλέψεις του υπό αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας ...». Η διάρκεια του ανωτέρω μνημονίου ορίστηκε μέχρι την 31.12.2014, με δυνατότητα παράτασης ύστερα από συμφωνία των μερών (άρθρο 7). Στη συνέχεια, το Μάιο του 2012, στο πλαίσιο του προαναφερομένου προγράμματος της πολεοδομικής ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου, υπογράφηκε μεταξύ του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» και του παρεμβαίνοντος Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης (Κ.Ι.Α.Σ.Ω.) το από 4.5.2012 σύμφωνο συνεργασίας, με το οποίο το Κ.Ι.Α.Σ.Ω. ανέλαβε να χρηματοδοτήσει και δωρίσει στο Ελληνικό Δημόσιο, μέχρι του ποσού κατ' ανώτατο όριο των 3.000.000 ευρώ, τις απαιτούμενες για την υλοποίηση του προγράμματος αρχιτεκτονικές και λοιπές μελέτες, στο δε Παράρτημα Β' του συμφώνου αυτού ενσωματώθηκε το σχέδιο προκήρυξης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Ως βασικός στόχος του προγράμματος ορίστηκε η «... διαβαθμισμένη αρχιτεκτονική και πολεοδομική ανασυγκρότηση του άξονα που ορίζεται από την Λεωφόρο Αμαλίας (από το ύψος της Φιλελλήνων), ολόκληρη την Πλατεία Συντάγματος, την Βασιλίσσης Σοφίας από Πανεπιστημίου έως Ακαδημίας, την οδό Ελ. Βενιζέλου (Πανεπιστημίου), ολόκληρη την Πλατεία Ομονοίας και την οδό 28ης Οκτωβρίου (Πατησίων) μέχρι το ύψος της οδού Ηπείρου (Αρχαιολογικό Μουσείο), την Πλατεία Δικαιοσύνης και την Πλατεία Κλαυθμώνος, καθώς και τις κάθετες οδούς μεταξύ των οδών Σταδίου και Ακαδημίας ...». Με βάση το ανωτέρω σύμφωνο συνεργασίας, εκδόθηκε κατ'

εξουσιοδότηση της νομοθεσίας περί αναθέσεως και εκπονήσεως μελετών η 22187/4.5.2012 κοινή απόφαση του Υπουργού και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β´ 1648), στο προοίμιο της οποίας γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι «... η μετατροπή της Πανεπιστημίου σε άξονα δημόσιας συγκοινωνίας ... εντάσσεται στο Πρόγραμμα του ΥΠΕΚΑ 'Αθήνα - Αττική 2014' στα πλαίσια της στρατηγικής προτεραιότητας για την αποφόρτιση του κέντρου από το αυτοκίνητο». Περαιτέρω, με την απόφαση αυτή εγκρίθηκε η εκπόνηση μελετών για το προαναφερθέν πρόγραμμα, με δαπάνη του Κ.Ι.Α.Σ.Ω. και με σκοπό τη δωρεά τους στο Ελληνικό Δημόσιο. Ειδικότερα, πρόκειται για την εκπόνηση (α) της αρχιτεκτονικής μελέτης διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου στην πρωτεύουσα περιοχή παρέμβασης και όλων των επί μέρους κατασκευών του, καθώς και των υποστηρικτικών αυτής μελετών, δηλαδή στατικής μελέτης, μελέτης αρχιτεκτονικής τοπίου, φυτοτεχνικής μελέτης, βιοκλιματικής μελέτης, μελέτης αρχιτεκτονικού φωτισμού, μηχανολογικής - ηλεκτρομηχανολογικής μελέτης, υδραυλικών μελετών (απορροή ομβρίων κ.λπ.) κ.ά. (παρ. 4.1), και (β) των άλλων μελετών, στις οποίες περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, στην πρώτη φάση, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του συνολικού έργου των αναπλάσεων, των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και του τραμ από το Σύνταγμα έως την οδό Πατησίων (πλατεία Αιγύπτου), η συγκοινωνιακή - κυκλοφοριακή μελέτη από το Σύνταγμα έως την οδό Πατησίων (πλατεία Αιγύπτου), με παροχή σχετικών υπηρεσιών στην «Αττικό Μετρό Α.Ε.» που εκπονεί την αντίστοιχη συνολική μελέτη, και η προμελέτη και οριστική μελέτη για την επέκταση της γραμμής τραμ διπλής κατεύθυνσης από το Σύνταγμα έως την οδό Πατησίων (πλατεία Αιγύπτου) (παρ. 4.2). Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει δύο ζώνες παρεμβάσεων: α. την πρωτεύουσα περιοχή παρέμβασης, δηλαδή το σύνολο της οδού Πανεπιστημίου (η οποία έχει μετονομασθεί σε οδό Ελευθερίου Βενιζέλου), το σύνολο του περιβάλλοντος δημόσιου χώρου της «τριλογίας» του Πανεπιστημίου, της Ακαδημίας και της Εθνικής Βιβλιοθήκης, την οδό Κοραή, την πλατεία Δικαιοσύνης, την πλατεία Ομονοίας, τμήμα της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας (από την οδό Ακαδημίας έως την πλατεία Συντάγματος και την οδό Πανεπιστημίου), τμήμα της λεωφόρου Αμαλίας (από την οδό Φιλελλήνων έως την οδό Πανεπιστημίου) και τμήμα της οδού Πατησίων (από την οδό Σταδίου ως την οδό Ηπείρου), και β. την ευρεία ζώνη τυπολογικής παρέμβασης που περιλαμβάνει όλη τη ζώνη (πλην της πρωτεύουσας περιοχής παρέμβασης) μεταξύ των οδών Σταδίου και Ακαδημίας από την πλατεία της Ομόνοιας ως την πλατεία Συντάγματος, καθώς και τον άξονα της λεωφόρου Αμαλίας ως την αρχή της λεωφόρου Συγγρού και τον άξονα της οδού Πατησίων (η οποία έχει μετονομασθεί σε οδό 28ης Οκτωβρίου) ως την οδό Αγίου Μελετίου (παρ. 2). Προκειμένου να αναδειχθεί μελετητής ή μελετητικό γραφείο για την εκπόνηση της

αρχιτεκτονικής μελέτης και των λοιπών υποστηρικτικών μελετών προβλέφθηκε η διεξαγωγή από το Κ.Ι.Α.Σ.Ω. Ευρωπαϊκού Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού δύο σταδίων - κλιμακωτού (παρ. 3). Τη γενική εποπτεία εκπόνησης της μελέτης ορίστηκε ότι ασκούν από κοινού ο Γενικός Γραμματέας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος του Υ.Π.Ε.Κ.Α. και ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. (παρ. 7), ενώ την επίβλεψη και έγκριση των επί μέρους φάσεων των μελετών αναλαμβάνει η Επιτροπή Επίβλεψης και Έγκρισης (για τις μελέτες της παρ. 4.1) και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» (για τις μελέτες της παρ. 4.2) (παρ. 8). Εξάλλου, στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 8.2 της ανωτέρω κ.υ.α. ορίζεται ότι: «Σε ό,τι αφορά τις περιβαλλοντικές μελέτες απαιτείται αδειοδότηση από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις». Στη συνέχεια, διενεργήθηκε ο προαναφερθείς αρχιτεκτονικός διαγωνισμός, τα αποτελέσματα του οποίου ανακοινώθηκαν στις 27.2.2013.

8. Επειδή, σύμφωνα με τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (μ.π.ε.), ενόψει της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη, βασικοί στόχοι του έργου είναι, μεταξύ άλλων, η αρχιτεκτονική και λειτουργική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, η διατήρηση και ανάδειξη της ελληνικής πολιτισμικής κληρονομιάς με την ένταξη της οδού Πανεπιστημίου σε ένα πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό 'δακτύλιο' που θα συνδέσει τον περίπατο των αρχαιολογικών χώρων με τα μεγάλα αρχαιολογικά μουσεία της πόλης και τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης πολιτιστικής και εμπορικής δραστηριότητας, η αειφόρος ανάπτυξη του κέντρου της πόλης για την ανάπτυξη ποικίλων χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, διοίκηση, υπηρεσίες, πολιτισμός, αναψυχή) με την δημιουργία πολιτισμικών, κοινωνικών και εμπορικών εστιών ενδιαφέροντος, η διαμόρφωση προϋποθέσεων περιβαλλοντικής αναβάθμισης για τους πολίτες που ζουν και κινούνται στο κέντρο, η ανάδειξη του αστικού χαρακτήρα και της ταυτότητας του κέντρου της πόλης με στόχο να αποκτήσει ισχυρή κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική λειτουργία στην οποία να συγκλίνουν τα ευρύτερα κοινωνικά στρώματα του πολεοδομικού συγκροτήματος, η λειτουργική πύκνωση του κέντρου πόλης σε επί μέρους πεδία, άξονες και επίκεντρα που θα αναδείξουν τη διαστρωμάτωσή του και θα ανασυνθέσουν την πολυκεντρική ενότητα στη σύγχρονη μητροπολιτική της διάσταση, η κυκλοφοριακή αποφόρτιση του κέντρου της πόλης από το ΙΧ αυτοκίνητο με την αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από το κέντρο της πόλης και με την ανάδειξη της προτεραιότητας του πεζού στη χρήση του δημόσιου χώρου, και ταυτόχρονα η βέλτιστη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του κέντρου από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και μάλιστα σταθερής τροχιάς, με επέκταση του δικτύου τραμ σε πρώτη φάση από το Σύνταγμα μέσω της οδού Πανεπιστημίου μέχρι την Πλατεία Αιγύπτου και σε δεύτερη φάση μέχρι τα Άνω Πατήσια, η αποτελεσματική διαχείριση των πόρων με την προσθήκη μέσων μαζικής κυκλοφορίας και νέων κυκλοφορικών ρυθμίσεων για περιορισμό των ρύπων,

καθώς και η βελτίωση του μικροκλίματος με φυτεύσεις και άλλες τεχνικές παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο ή λοιπές συναφείς παρεμβάσεις [κεφ. 1.1 (σελ. 1-1, 1-2), κεφ. 2.2 (σελ. 2-6)]. Ως ειδικοί δε σχεδιαστικοί στόχοι αναφέρονται η δημιουργία μιας προσβάσιμης πόλης, η συμβολή στην προσαρμογή της Αθήνας στην κλιματική αλλαγή και η δημιουργία μιας πόλης που σφύζει από ζωντάνια με την αναβάθμιση της οδού Πανεπιστημίου από «οδό» σε «αστική λεωφόρο», η ενθάρρυνση της επιστροφής της κατοικίας και την εισαγωγή της ιδέας του θεάτρου των χιλίων δωματίων στα κενά κτίρια [κεφ. 2.2 (σελ. 2-8)]. Επιπλέον, σημειώνεται ότι: «Έμφαση δίδεται στην προώθηση ανασύνταξης των χρήσεων, στην ενθάρρυνση της επιστροφής της χρήσης κατοικία στο κέντρο της πόλης, στη διαχείριση της προστασίας του κτιριακού αποθέματος και της ποιότητας του δημόσιου χώρου με αφετηρία το εμπορικό τρίγωνο και το θεσμικά καθορισμένο υπερτοπικό κέντρο (όπως ορίζεται στο ισχύον ΓΠΣ)» [κεφ. 1.1 (σελ. 1-1)]. Η μ.π.ε, εξάλλου, διερευνά τις τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις, τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας του έργου, σε τρεις περιοχές μελέτης: (α) την περιοχή άμεσης επιρροής του έργου, η οποία καθορίζεται από τον άξονα της οδού Πανεπιστημίου, όπως συμπληρώνεται στα δύο άκρα της από τις οδούς Αμαλίας και Πατησίων μέχρι την Πλατεία Αιγύπτου, ενώ εκατέρωθεν του άξονα της Πανεπιστημίου η περιοχή οριοθετείται από τις οδούς Σταδίου και Ακαδημίας - Χαλκοκονδύλη, συμπεριλαμβανομένης της Πλατείας Ομονοίας και της Πλατείας Συντάγματος, (β) την εγγύτερη περιοχή επιρροής του έργου, η οποία συμπίπτει με τον εσωτερικό οδικό δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας, και (γ) την ευρύτερη περιοχή του έργου, η οποία εκτείνεται σε όλη την περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής [κεφ. 1.1 (σελ. 1-3, 1-4)]. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη μ.π.ε. [κεφ. 1.3 (σελ. 1-6)], στο έργο, το οποίο εκτείνεται σε περιοχή συνολικής έκτασης 127.238 τ.μ., περιλαμβάνονται οι προμνημονευθείσες κύριες επιμέρους παρεμβάσεις. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, η βασική αρχιτεκτονική χειρονομία είναι η κατά μήκος οργάνωση της οδού Πανεπιστημίου ανάμεσα στις προσόψεις των κτηρίων, σε διακριτές αισθητικά και λειτουργικά ζώνες, παράγοντας έναν χώρο ευανάγνωστο με σαφή διάκριση των ζωνών κίνησης και στάσης και μια τυπολογία που, καθώς επεκτείνεται με παραλλαγές σε ολόκληρη την περιοχή άμεσης επιρροής του έργου, παρέχει διακριτό χαρακτήρα, συνοχή και συνέχεια στο έργο: Η πρώτη ζώνη κατά μήκος των προσόψεων των κτηρίων είναι η ζώνη αργής κίνησης /περιπάτου. Η ζώνη αυτή πλαισιώνεται προς το κέντρο της οδού από τη ζώνη κίνησης ελεύθερης εμποδίων που προορίζεται για την ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών που διασχίζουν την περιοχή του έργου (καθώς και για την κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης). Ακολουθεί στην βορειοανατολική και μόνο πλευρά της οδού, η ζώνη των πράσινων αστικών δωματίων, όπου τοποθετούνται τα κατάλληλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού (τα νέα περίπτερα, καθιστικά, κ.ά.) και πλούσια φύτευση.



Ακολουθεί, προς το κέντρο της οδού, η ζώνη ταχείας κίνησης, η οποία διακρίνεται σε δύο λωρίδες, εκ των οποίων η βορειοανατολική προορίζεται και για την εξυπηρέτηση της κίνησης των ταξί (μόνο όμως για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων χρήσεων της οδού) και των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων της οδού (μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες), ενώ η νοτιοδυτική είναι σχεδιασμένη ως ποδηλατόδρομος. Τέλος, ανάμεσα στον ποδηλατόδρομο και τη ζώνη κίνησης ελεύθερης εμποδίων στη νοτιοδυτική πλευρά της Πανεπιστημίου, χωροθετείται η ζώνη κίνησης του τραμ (δύο κατευθύνσεων), η οποία διαχωρίζεται για λόγους ασφαλείας με μία ζώνη γραμμικής δενδροφύτευσης [όπως αναφέρεται στην εκπονηθείσα μελέτη διαχείρισης κυκλοφορίας], βασική δε παράμετρος του έργου είναι ο αποκλεισμός της οδού Πανεπιστημίου από τα ΙΧ οχήματα, τα αστικά λεωφορεία και τα τρόλεϊ σε όλο το μήκος της μέχρι την πλατεία Ομονοίας]. Περαιτέρω, η ανάπλαση επεκτείνεται και στις κάθετες οδούς που ενώνουν την Πανεπιστημίου με την οδό Ακαδημίας ή την οδό Σταδίου, οι οποίες διαμορφώνονται είτε σε δευτερεύουσες οδούς που επιτρέπουν την κίνηση των ΙΧ οχημάτων που διασχίζουν εγκάρσια την Πανεπιστημίου (λ.χ. οδοί Εμμ. Μπενάκη και Αμερικής), είτε σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας προορισμένες για την κίνηση των πεζών και επιδεχόμενες την κίνηση των λεωφορείων (λ.χ. οδοί Ομήρου και Εδ. Λω - Σίνα) ή των ταξί και των οχημάτων τροφοδοσίας (λ.χ. οδός Ιπποκράτους), είτε, τέλος, σε πεζόδρομους (λ.χ. οδοί Βουκουρεστίου, Βαλαωρίτου, και δίκτυο οδών Γλάδστωνος, Κάνιγγος, Κατακουζηνού, Νικηταρά και μέρους της οδού Θεμιστοκλέους). Στις οδούς αυτές ο σχεδιασμός περιλαμβάνει δύο ζώνες: μία ζώνη κατά μήκος των προσόψεων των παρακείμενων κτηρίων, ανάλογη με τη ζώνη αργής κίνησης - περιπάτου της Πανεπιστημίου, και μία ζώνη ανάλογη με τη ζώνη ταχείας κίνησης. Στο σχεδιασμό της πλατείας Ομονοίας, η οποία παύει να λειτουργεί ως κυκλοφοριακός κόμβος στο μέτρο που πρακτικά πεζοδρομείται στο τμήμα της μεταξύ Σταδίου και 3ης Σεπτεμβρίου, κυριαρχεί η φύτευση του κεντρικού τμήματος σε έναν κάναβο που ακολουθεί τα υποστυλώματα του υπόγειου χώρου του μετρό για στατικούς λόγους και η οποία προσφέρει σκιά και καταφύγιο στο πιο εκτεθειμένο τμήμα της πλατείας, καθώς και η χωροθέτηση δύο υδάτινων στοιχείων και δύο μεγάλων χώρων στάσης. Επίσης, η αρχιτεκτονική λύση που δίνεται στο σχεδιασμό της πλατείας Δικαιοσύνης εκμεταλλεύεται την κλίση της πλατείας με την ελαφρά υπερύψωση του κεντρικού χώρου και με την τοποθέτηση ενός υδάτινου στοιχείου. Κάτω από το κεντρικό τμήμα της πλατείας χωροθετείται η κεντρική δεξαμενή αποθήκευσης νερού που θα εξυπηρετεί το στόχο της αυτάρκειας σε νερό για την άρδευση των φυτεύσεων σε ολόκληρη την περιοχή άμεσης επιρροής του έργου. Στην περίφημη νεοκλασική Τριλογία (Εθνική Βιβλιοθήκη, Πανεπιστήμιο, Ακαδημία), η οποία αποτελεί το εμβληματικότερο κτηριακό σύνολο της οδού Πανεπιστημίου, επεκτείνεται ο ελεύθερος χώρος, ενώ στην οδό Κοραή

τονίζεται η γραμμικότητα και η οπτική φυγή προς την Τριλογία μέσω της χωροθέτησης ενός γραμμικού υδάτινου στοιχείου και της επίσης γραμμικής φύτευσης στα άκρα της οδού. Εξάλλου, η οδός Πατησίων μετατρέπεται σε άξονα δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περιπάτου, με ταυτόχρονη διέλευση του τραμ. Επίσης, ένα υδάτινο στοιχείο τοποθετείται στο χώρο ανάμεσα στη ζώνη κίνησης του τραμ και τη ζώνη χαμηλής φύτευσης μπροστά από το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο. Ειδικότερες δε προβλέψεις αφορούν στα υλικά δαπεδόστρωσης, τα υδάτινα στοιχεία, τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, τη στρατηγική φωτισμού και τη στρατηγική των φυτεύσεων [κεφ. 2.4.1 (σελ. 2.14 έως 2-17), κεφ. 4.3.1 (σελ. 4-32 έως 4-68), κεφ. 5.4.1 (σελ. 5-8 έως 5.11)]. Ως προς την επέκταση του τραμ, συνολικού μήκους 2.100 μ., αυτή προκύπτει ότι αφορά στο τμήμα από το Σύνταγμα έως την πλατεία Αιγύπτου (με πέντε στάσεις: Σύνταγμα, Τριλογία, Ρεξ, Πολυτεχνείο, Πλατεία Αιγύπτου) και προβλέπεται με διπλή γραμμή, είτε σε αποκλειστικό διάδρομο κυκλοφορίας είτε, σε ένα τμήμα επί της Πατησίων έως την οδό Στουρνάρη, με κοινή κυκλοφορία με τα λοιπά μέσα μαζικής μεταφοράς. Στο τμήμα του τροχιόδρομου από την αρχή της επέκτασης (πλατεία Συντάγματος) έως τη στάση «Πολυτεχνείο» δεν θα υπάρχει εναέριο δίκτυο τροφοδοσίας με εφαρμογή ειδικής τεχνολογίας για την αποφυγή της οπτικής και αισθητικής όχλησης και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς [κεφ. 2.4.2 (σελ. 2-18, 2-19), κεφ. 4.3.2 (σελ. 4-67 έως 4-79)]. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην ευρύτερη περιοχή του έργου, οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα και εξαρχής αντικείμενο του σχεδιασμού του, ενόψει και του βασικού στόχου για την κυκλοφοριακή αποφόρτιση του κέντρου της πόλης από το Ι.Χ. αυτοκίνητο, περιλαμβάνουν την τροποποίηση της λειτουργίας βασικών οδικών αξόνων της πόλης και την ενίσχυση της πρόσβασης στο κέντρο με τη χρήση δημόσιων μέσων μεταφοράς, με την αποθάρρυνση διαμπερών κινήσεων των ΙΧ στο κέντρο της πόλης, ακόμη και αν υπάρχουν εναλλακτικές οδοί για την πραγματοποίηση διαμπερών κινήσεων, και τη “διοχέτευση” των ΙΧ σε βασικούς άξονες περιμετρικά του κέντρου της πόλης, με παράλληλη αναβάθμιση της προτεραιότητας των περιφερειακών αυτών κινήσεων επί των εν λόγω αξόνων. Μια τέτοια τροποποίηση περιλαμβάνει αφενός τη βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας κατά μήκος των βασικών περιμετρικών αξόνων του κέντρου της πόλης, με παρεμβάσεις τόσο στην οδική υποδομή όσο και στη σηματοδότηση, και αφετέρου την αναδιάταξη και τον επανασχεδιασμό της λειτουργίας των βασικών κόμβων εισόδου στο κέντρο της πόλης, ώστε να ενισχύεται η προτεραιότητα στην περιμετρική κίνηση των ΙΧ και όχι η διαμπερή κίνησή τους. Οι βασικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περιλαμβάνουν: • Πεζοδρομήσεις οδών: οδός Πανεπιστημίου, η οποία «πεζοδρομείται» σε όλο της το μήκος, ενώ ταυτόχρονα δημιουργείται ποδηλατόδρομος και διάδρομος διέλευσης του τραμ. • Μερική πεζοδρόμηση οδών: οδός Πατησίων (στο τμήμα από την οδό Μάρνη έως την οδό Σταδίου, στο οποίο δεν επιτρέπεται η διέλευση ΙΧ

οχημάτων, αλλά των μέσων μαζικής μεταφοράς -τραμ, λεωφορείων και τρόλεϊ), λεωφ. Βασ. Όλγας, όπου θα επιτρέπεται η διέλευση του τραμ και σε μία λωρίδα στην κατεύθυνση προς την Λ. Βασ. Αμαλίας, των τρόλεϊ. • Αντιδρομήσεις οδών: οδοί Ακαδημίας, Χαλκοκονδύλη, Καματερού και Αγ. Κωνσταντίνου σε όλο το μήκος τους, οδοί Σωκράτους, Βουλής, Κάνιγγος και Βερανζέρου σε ένα τμήμα. • Μονοδρομήσεις οδών: οδός Μάρνη σε ένα τμήμα, οδός Καρόλου σε ολόκληρο το μήκος της, λεωφ. Βασ. Σοφίας στο τμήμα της από την λεωφ. Βασ. Αμαλίας έως την οδό Ακαδημίας με κατεύθυνση προς την οδό Ακαδημίας και διαμόρφωσή της με δύο λωρίδες, μία λεωφορειολωρίδα και μία για τα υπόλοιπα οχήματα. Ακόμη επιτρέπεται η αριστερή στροφή από την λ. Βασ. Σοφίας στην οδό Ακαδημίας μόνο για τα ΜΜΜ από τρίτη λωρίδα που διαμορφώνεται στην πρόσβαση • Καθορισμό τμήματος οδού ως διπλής κατεύθυνσης: οδός Μάρνη σε ένα τμήμα • Καθορισμό των λωρίδων κυκλοφορίας και των λεωφορειολωρίδων σε οδούς ή τμήματά τους με δημιουργία, μείωση, αύξηση ή κατάργησή τους: οδός Σταδίου, λεωφ. Βασ. Αμαλίας, λεωφ. Συγγρού, οδοί Βασ. Γεωργίου Α', Όθωνος, Πειραιώς. • Μετατροπή των εγκάρσιων προς την Πανεπιστημίου οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, στα τμήματά τους που βρίσκονται μεταξύ των οδικών αξόνων Ακαδημίας και Σταδίου. Εξαίρεση αποτελούν οι οδοί Αμερικής, που παραμένει ως έχει, και Εμ. Μπενάκη, που αντιδρομείται από την οδό Ακαδημίας έως την οδό Σταδίου, δημιουργώντας έτσι ένα βρόγχο αναστροφής για όλα τα οχήματα, καθώς και οι οδοί Εδ. Λω - Σίνα (μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Ακαδημίας) και Ομήρου (μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Σταδίου) για την αναστροφή αποκλειστικά των ΜΜΜ. • Διαχειριστικά μέτρα σε περιοχές εκτός της άμεσης επιρροής του έργου: καθυστερήσεις σε κόμβους, απαγόρευση στάθμευσης σε τμήμα της οδού Σκουφά, τροποποίηση προγραμμάτων σηματοδότησης σε ορισμένες διασταυρώσεις κ.λπ. Πέραν των ανωτέρω, ως κύριες πύλες εισόδου στην περιοχή του κέντρου προβλέπονται: • η λ. Βασ. Σοφίας, • η λ. Αμαλίας, • η Αχιλλέως - Αγ. Κωνσταντίνου και η Πειραιώς, και • η Πατησίων. Αναλυτικότερα, στη μ.π.ε. αναφέρεται ότι: «Από βορρά, η κυκλοφορία των Ιδιωτικών Μέσων Μεταφοράς (ΙΜΜ) εισέρχεται στην κεντρική περιοχή δια μέσου της οδού Βασ. Σοφίας προς τις οδούς Ακαδημίας και Σόλωνος, χωρίς δυνατότητα στροφής προς την Αμαλίας και Συγγρού, καθώς η κάθοδος της Βασ. Σοφίας από την Ακαδημίας έως το Σύνταγμα παραμένει εκτός κυκλοφορίας για τα ΙΜΜ. Η κυκλοφορία από τις οδούς Ακαδημίας και Σόλωνος δεν μπορεί να στραφεί προς Πατησίων αλλά συνεχίζει στις οδούς Χαλκοκονδύλη και Καποδιστρίου αντίστοιχα, και ακολούθως έχει τη δυνατότητα να κινηθεί προς Γ΄ Σεπτεμβρίου με κατεύθυνση λ. Αλεξάνδρας, ή Μάρνη με κατεύθυνση την Πλατεία Καραϊσκάκη. Η διαμπερής κυκλοφορία από βορρά προς νότο δια μέσου του κέντρου αποτρέπεται και είτε πρέπει να ακολουθήσει εξ αρχής την Βασ. Κωνσταντίνου είτε κάνοντας μεγάλη περιπορεία να κινηθεί δια μέσου των οδών Βασ. Σοφίας και Ακαδημίας, να

- ακολουθήσει το βρόγχο αναστροφής μέσω Εμ. Μπενάκη - Σταδίου και στη συνέχεια την οδό Αμαλίας προς Συγγρού. Μετακινήσεις με προορισμό το κέντρο εξυπηρετούνται είτε μέσω της οδού Ακαδημίας στρέφοντας δεξιά προς Κολωνάκι και Εξάρχεια, είτε με αναστροφή στην Μπενάκη και Σταδίου στρέφοντας δεξιά προς Μοναστηράκι και Πλάκα. Αναφορικά με την κυκλοφορία των IMM με προέλευση από νότο, παραμένει η δυνατότητα εισόδου στο κέντρο δια μέσου της λεωφόρου Συγγρού και Αμαλίας (με μειωμένη χωρητικότητα), με δυνατότητα αριστερής στροφής των οχημάτων στην οδό Βασ. Γεωργίου Α' (για την εξυπηρέτηση του εμπορικού τριγώνου) ή δεξιάς στροφής στην Βασ. Σοφίας. Παρόλα αυτά, η διαμπερής κυκλοφορία αποτρέπεται με την μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας της λεωφ. Βασ. Αμαλίας προς το κέντρο και την απαγόρευση της αριστερής στροφής των IMM από Βασ. Σοφίας προς Ακαδημίας». Αντίστοιχες δε ρυθμίσεις υπάρχουν για την είσοδο στο κέντρο από τα δυτικά (μέσω των οδών Αχιλλέως, Αγίου Κωνσταντίνου), μέσω της οδού Πειραιώς και μέσω της οδού Πατησίων [κεφ. 2.4.3 (σελ. 2-19 έως 2-26), κεφ. 4.3.3 (σελ. 4-79 έως 4-102)]. Μετά την εκπόνηση της εν λόγω μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, εκδόθηκε η προσβαλλόμενη 170784/12.2.2014 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, με την οποία εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι για το έργο «Ανάπλαση της οδού Πανεπιστημίου και επέκταση του τραμ με συναφείς κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο πλαίσιο της Ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου».
9. Επειδή, από τις διατάξεις του άρθρου 24 παρ. 1 και 2, καθώς και των άρθρων 79 παρ. 8 και 106 παρ. 1 του Συντάγματος προκύπτει ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός ανατίθεται στην Πολιτεία, που οφείλει να θεσπίζει τις αναγκαίες ρυθμίσεις, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του περιβάλλοντος, οι άριστοι δυνατοί όροι διαβίωσης του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. Ουσιώδης όρος για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι τα ολοκληρωμένα χωρικά σχέδια (ΣΤΕ 3920/2010 Ολομ., 1569/2005 Ολομ., 2489/2006 Ολομ.), καθώς και τα προβλεπόμενα από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία εργαλεία ειδικού ή τοπικού σχεδιασμού, χωρικού και πολεοδομικού, τα οποία εξειδικεύουν τους στόχους, τις κατευθύνσεις, τα προγράμματα και τα μέτρα των υπερκειμένου επιπέδου σχεδίων, σύμφωνα με την ιεράρχηση που προβλέπει ο νόμος. Προς τα σχέδια αυτά πρέπει να εναρμονίζονται έργα και δραστηριότητες, ως προς τα οποία εκδίδεται, εφόσον συντρέχει περίπτωση, έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Η τελευταία αυτή πράξη συνιστά την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου ή της δραστηριότητας, οφείλει να κείται πάντοτε εντός του πλαισίου του θεσμοθετημένου σχεδιασμού και αποσκοπεί στην εξουδετέρωση ή την ελαχιστοποίηση των τυχόν δυσμενών συνεπειών που συνεπάγεται για το περιβάλλον, φυσικό και ανθρωπογενές, το αδειοδοτούμενο έργο ή δραστηριότητα.

10. Επειδή, σε συμμόρφωση προς τις προαναφερόμενες συνταγματικές διατάξεις, που επιβάλλουν την προστασία του περιβάλλοντος και τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της χώρας για την επίτευξη των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης, εκδόθηκε ο ν. 1515/1985 «Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας» (Α΄ 18). Οι επιμέρους διατάξεις του νόμου αυτού προβλέπουν κατευθύνσεις, προγράμματα και μέτρα για την αναβάθμιση στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, τα οποία δεσμεύουν τη Διοίκηση κατά την άσκηση της κανονιστικής της εξουσίας ή την έκδοση ατομικών πράξεων (ΣΤΕ 604/2002 Ολομ., 2403/1997 Ολομ.). Από τις ρυθμίσεις του ν. 1515/1985, ο οποίος μνημονεύεται στο προοίμιο της προσβαλλόμενης πράξης ως στοιχείο του νομίμου ερείσματός της, οι σχετιζόμενες ειδικότερα με το αντικείμενο της πράξης αυτής είναι α) η πρόβλεψη ως σκοπού του Ρ.Σ.Α. (άρθρο 1 παρ. 2), μεταξύ άλλων, της χωροταξικής διάρθρωσης του συστήματος μεταφορών, της νέας πολεοδομικής δομής της πρωτεύουσας και του σχεδιασμού περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος, β) η πρόβλεψη ως γενικότερων στόχων του Ρ.Σ.Α. (άρθρο 3 παρ. 1 περ. α΄, β΄ και δ΄) της ανάδειξης της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας και της αναβάθμισης της κεντρικής περιοχής της, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και της διεύρυνσης των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας γ) η πρόβλεψη ως ειδικότερων στόχων και κατευθύνσεων του Ρ.Σ.Α. (άρθρο 3 παρ. 3 περ. γ΄) για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας της βελτίωσης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με βελτίωση της λειτουργίας της πόλης, ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων και της ενίσχυσης του συστήματος μαζικών μεταφορών, δ) η πρόβλεψη ως ειδικότερων στόχων και κατευθύνσεων του Ρ.Σ.Α. (άρθρο 3 παρ. 4 περ. β΄, γ΄, δ΄, ε΄) για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική της δομή της αναβάθμισης και αποσυμφόρησης της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και του Πειραιά με έμφαση στην διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα, της ανακατανομής βασικών χρήσεων και λειτουργιών, της βελτίωσης και οργάνωσης ενιαίου συστήματος μεταφορών με λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς και του προγραμματισμού ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας, και ε) η πρόβλεψη ότι οι στόχοι του Ρ.Σ.Α. πραγματοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα και τα διαγράμματα που περιέχονται σ΄ αυτό (άρθρο 4 παρ. 1). Στο άρθρο 15 («Παράρτημα - Διαγράμματα») ορίζονται ως ειδικότερες κατευθύνσεις για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης, η οποία επιδιώκεται, μεταξύ άλλων, με την αποσυμφόρηση των μητροπολιτικών κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά [2.1.2, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 11 παρ. 4 του ν. 2052/1992 (Α΄94)], ο έλεγχος των χρήσεων γης, ο

οποίος αποβλέπει στην αναστολή της επέκτασης των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων (2.1.3.), η ανασυγκρότηση της γειτονιάς, μεταξύ άλλων, με τη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου ροής πεζών, πρασίνου, ελεύθερων χώρων καθώς και χώρων κοινωνικού εξοπλισμού (2.1.4), γενικότερα, η διαμόρφωση του οδικού δικτύου έτσι ώστε να αποφεύγεται κατά το δυνατό η διαμπερής διέλευση οχημάτων μέσα από τις οικιστικές ενότητες (γειτονιές, συνοικίες) και η δημιουργία ενιαίου δικτύου ροής πεζών, ελεύθερων και ιστορικών χώρων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, καθώς και η επαναφορά της κατοικίας για ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα των περιοχών και του ρόλου τους ως μητροπολιτικών κέντρων διεθνούς ακτινοβολίας (στ. 2.2), ειδικότερα για την κεντρική περιοχή της Αθήνας η δημιουργία ενιαίου δικτύου σε ολόκληρη την έκταση του ηπειρωτικού τμήματος της περιοχής της Αθήνας με κατά το δυνατό σύνδεση και ενοποίηση των χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, των ελεύθερων χώρων και πεζοδρόμων, των ιστορικών και αρχαιολογικών τόπων και η διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (στ. 2.3. δ'), η βελτίωση και οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών με κύριο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών με μέσα υψηλής μεταφορικής ικανότητας και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης, κυρίως σύστημα μέσων σταθερής τροχιάς, και δίκτυο ηλεκτροκίνητων μέσων ειδικά για τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά (2.4.), η διενέργεια ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας για την ποιοτική αναβάθμιση της πρωτεύουσας, όπως η ενοποίηση και η ανάδειξη των μεγάλων ιστορικών χώρων και η ανάδειξη αξόνων με ιστορική σημασία όπως η Ιερά Οδός και η οδός Πανεπιστημίου (2.5). Τέλος, σύμφωνα με το συνημμένο στο Ρ.Σ.Α. διάγραμμα 3 «Κεντρική περιοχή Αθήνας»: (α) η επίδικη περιοχή άμεσης επιρροής του έργου εντάσσεται στο «ιστορικό κέντρο» της Αθήνας, (β) η οδός Πανεπιστημίου δεν περιλαμβάνεται στο κύριο οδικό δίκτυο, αλλά, αντιθέτως, χαρακτηρίζεται τόσο ως «κύριο δίκτυο ροής πεζών» όσο και ως «κύριο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών», εμπίπτει δε και στις «παρεμβάσεις» υπ' αριθμ. 2 «Αναβάθμιση κεντρικής περιοχής» και 12 «Αναβάθμιση Πανεπιστημίου», (γ) οι οδοί Πατησίων, Ακαδημίας και Σταδίου εντάσσονται στο «κύριο οδικό δίκτυο», ενώ οι λεωφόροι Αμαλίας και Βασ. Σοφίας περιλαμβάνονται τόσο στο «κύριο οδικό δίκτυο» όσο και στο «κύριο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών».

11. Επειδή, μετά την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως ακυρώσεως και πριν από τη συζήτηση της υπόθεσης, εκδόθηκε ο ν. 4277/2014 (Α' 156/1.8.2014), ο οποίος περιέχει το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 4 του νόμου αυτού, το νέο Ρ.Σ.Α. επέχει ταυτοχρόνως και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής. Με το νέο Ρ.Σ.Α., που θεσμοθετήθηκε μετά την εκπόνηση και δημοσιοποίηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στην οποία, κατά την ισχύουσα νομοθεσία [κ.υ.α. 107017/2006 των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και

Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Β΄ 1225)], υπόκεινται τα σχέδια και προγράμματα, ευρεία διαβούλευση επ' αυτής και έγκρισή της τελικώς με τα άρθρα 38 και 39 του ως άνω νόμου, έχουν τεθεί κατευθύνσεις για την πραγματοποίηση σχεδίου αναλόγου με αυτό, στο οποίο αφορά η προσβαλλόμενη πράξη. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 14 του ν. 4277/2014, το οποίο ρυθμίζει τη διενέργεια μητροπολιτικών παρεμβάσεων στην Αθήνα και την Αττική, ορίζονται (παρ. 1) ως μητροπολιτικές παρεμβάσεις «τα προγράμματα αναπλάσεων ή χωρικής αναδιάρθρωσης πολυτομεακού χαρακτήρα σε ζωτικές εκτάσεις του αστικού ιστού» με ορισμένα χαρακτηριστικά, προβλέπεται (παρ. 2) η διενέργεια μητροπολιτικών παρεμβάσεων σε περιοχές με τα ειδικότερα χαρακτηριστικά του Παραρτήματος IV, ορίζονται δε ρητώς ως προγράμματα ειδικών παρεμβάσεων μητροπολιτικού χαρακτήρα για την Αττική, μεταξύ άλλων, οι παρεμβάσεις στην οδό Πανεπιστημίου, στην Ακαδημία Πλάτωνος, στα προσφυγικά της λεωφόρου Αλεξάνδρας κ.λπ., στην περιοχή από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και στην περιοχή της Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας – Κερατσινίου, όπως αυτές εξειδικεύονται στο Παράρτημα IV. Στο Παράρτημα αυτό (παρ. 1) προβλέπεται ότι «Η παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου θα συνδέσει τον περίπατο στους αρχαιολογικούς χώρους με τα μεγάλα αρχαιολογικά μουσεία της πόλης και τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης πολιτιστικής, εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας». Τέλος, στην παρ. 17 του άρθρου 38 του ν. 4277/2014, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο νέο Ρ.Σ.Α. Όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος», προβλέπεται ότι «Πρωθείται η ανάπλαση του οδικού άξονα της Πανεπιστημίου με παράλληλη χρήση μέσων σταθερής τροχιάς, με λειτουργίες που ενθαρρύνουν συλλογικές δραστηριότητες, καθώς και την πεζή μετακίνηση, στο πλαίσιο αναβάθμισης του κέντρου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας». Καθόσον, εξάλλου, αφορά τη ζώνη ευρύτερης επιρροής του σχεδίου, στο οποίο αφορά η προσβαλλόμενη πράξη, το νέο Ρ.Σ.Α. προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα εξής: «Για την προστασία και ανάδειξη των ιστορικών κέντρων στην Αττική προβλέπονται: α) Ιστορικό Κέντρο Αθήνας. Πρωθείται ο επανακαθορισμός χρήσεων γης στις περιοχές του κέντρου της Αθήνας, όπου αυτό απαιτείται, προκειμένου να ανασχεθεί το φαινόμενο υποβάθμισης των περιοχών και απομάκρυνσης των κατοίκων από το ιστορικό κέντρο. Πρωθείται η ολοκλήρωση του προγράμματος Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων και η αναβάθμιση και ανάπλαση των οδών και δημόσιων χώρων στην περιοχή της Ενοποίησης που δεν έχουν μέχρι σήμερα υλοποιηθεί... Η ολοκλήρωση του προγράμματος Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας και των έργων πεζοδρόμησης και ανάπλασης των πλατειών, σε συνάρτηση με τη λειτουργία του Νέου Μουσείου Ακροπόλεως και την επικείμενη δημιουργία του νέου Μουσείου Ελληνικής Λαϊκής Τέχνης, θα

επιτρέψουν μελλοντικά στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού και στο Δήμο Αθηναίων να προτείνουν την κήρυξη συνολικά και αυτόνομα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας ως “έργο τέχνης” προστατευόμενο από την UNESCO. Προωθούνται πεζοδρομήσεις αξόνων που φιλοξενούν δημόσια κτίρια και μνημεία αρχιτεκτονικού, καλλιτεχνικού και ιστορικού ενδιαφέροντος. Παράλληλα, προωθείται ο επανασχεδιασμός στην κατεύθυνση επανάκτησης διευρυμένου δημόσιου χώρου στις λεωφόρους Αμαλίας, Πειραιώς και Πατησίων. Επίσης, προωθούνται κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην κατεύθυνση εκτροπής των διαμπερών κινήσεων από την κεντρική περιοχή και αναβάθμισης και ενοποίησης των χώρων για περπάτημα και ποδήλατο καθώς και των ευρύτερων πολιτιστικών δικτύων. Τέλος, προωθούνται μελέτες και έργα ανάπλασης πλατειών και ελεύθερων χώρων, αποκατάστασης και μορφολογικών επεμβάσεων κτιρίων και επέκτασης του δικτύου τοπικών πεζοδρόμων. β) ...» (Παράρτημα V, άρθρο 15 παρ. 1). Τέλος, σημειώνεται ότι στις νέες «πολιτιστικές διαδρομές» κατά το άρθρο 15 παρ. 5 περιλαμβάνεται η σύνδεση του Νέου Μουσείου της Ακρόπολης με το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μέσω της οδού Πανεπιστημίου (Παράρτημα V, άρθρο 15 παρ. 5). Η προσβαλλόμενη πράξη έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, όμως, εκδοθείσα βάσει του προϊσχύσαντος Ρ.Σ.Α. (ν. 1515/1985), παράγει αμέσως τα έννομα αποτελέσματά της και μπορεί να λειτουργήσει είτε ως νόμιμη βάση διενέργειας των υλικών ενεργειών που θα κατατείνουν στην υλοποίηση του σχεδίου σύμφωνα με τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους, είτε ως έρεισμα άλλων διοικητικών πράξεων οι οποίες, δεσμευόμενες από την προσβαλλόμενη πράξη, θα εκδοθούν για την εφαρμογή της, χωρίς, καταρχήν, η εφαρμογή αυτή να επηρεάζεται από το εν τω μεταξύ εκδοθέν νέο Ρ.Σ.Α., το οποίο, άλλωστε, προβλέπει μεν την «παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου» ως παρέμβαση Μητροπολιτικού Χαρακτήρα, δίνει, όμως, γι’ αυτήν γενικές μόνο κατευθύνσεις (βλ. και εισηγητική έκθεση του ν. 4277/2014, στην οποία αναφέρεται μεταξύ των στοιχείων που ελήφθησαν υπόψη για το νέο Ρυθμιστικό Αθήνας - Αττικής και ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ με θέμα «Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της λεωφόρου Πανεπιστημίου για δημόσιες συγκοινωνίες»), προβλέποντας κατά τα λοιπά (άρθρο 14 παρ. 3), την έκδοση πράξεων που θα εξειδικεύουν το σχεδιασμό και τη διαχείρισή της. Επομένως, μόνη η έκδοση του ν. 4277/2014 και θέση σε ισχύ του νέου Ρ.Σ.Α. δεν επηρεάζουν το αντικείμενο αυτής της δίκης.

12. Επειδή, με την 255/45/4.1.1988 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Δ΄ 80), η οποία εκδόθηκε κατ’ εφαρμογή του Ρ.Σ.Α. και δυνάμει του άρθρου 3 του ν. 1337/1983 (Α΄ 33), εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων. Το ανωτέρω Γ.Π.Σ. περιλαμβάνει κυρίως: «Α. Την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου Αθηναίων (Ν. Αττικής) ... Β. Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης ... και ειδικότερα: Κατοικία. Ως κυρίαρχη χρήση σ' όλη σχεδόν την έκταση του



Δήμου, με εξαίρεση το κέντρο του Δήμου, την περιοχή του Ελαιώνα και ένα τμήμα στην περιοχή Γουδί, προτείνεται η χρήση της Γενικής Κατοικίας, όπως προσδιορίζονται με το άρθρο 3 του από 23/2/1987 Π. Δ/τος ... Για την τόνωση της χρήσης της κατοικίας και την αναβάθμιση της ποιότητάς της προτείνονται: - Πεζοδρομήσεις μεγάλης κλίμακας ... Β1. ... Β2. Για να επιτευχθεί η μεταλλαγή της δομής της Αθήνας σε πολυκεντρική, προτείνονται: 1. Οριοθέτηση και εκτατικός περιορισμός του κέντρου του Δήμου της Αθήνας, που συμπίπτει με το εθνικό και μητροπολιτικό κέντρο, κατά μήκος των βασικών αξόνων που διαπερνούν το κέντρο και εντοπίζεται κύρια στους βασικούς πυρήνες ... - Η περιοχή που περικλείεται από τους δρόμους Σταδίου, Φιλελλήνων, Αμαλίας, Λεωφ. Βασ. Σοφίας, Σέκερη, Σόλωνος, Μπότση, Στουρνάρα, Μάγιο, Πειραιώς, Σταδίου, περιοχή κατ' εξοχή κεντρικών λειτουργιών ... 2. ... 3. ... Για την κεντρική περιοχή του Δήμου της Αθήνας, προτείνονται: - Αποσυμφόρηση των κεντρικών περιοχών του Δήμου της Αθήνας με περιορισμό των κεντρικών λειτουργιών στο εθνικό και μητροπολιτικό κέντρο ... - Άμεσες παρεμβάσεις στον πολεοδομικό ιστό με στόχο τη διαμόρφωση των κεντρικών περιοχών της πρωτεύουσας σαν οργανικό σύνολο και βελτίωση της εικόνας του. - Ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας του κέντρου. - Αύξηση της επιφάνειας πρασίνου με δημιουργία δικτύου χώρων πρασίνου, αναψυχής και διασύνδεση - ενοποίηση των ελεύθερων χώρων και λοιπών ακάλυπτων χώρων πρασίνου (ιδιωτικών και κοινοχρήστων) με σύστημα πλατειών και πεζοδρόμων από το κέντρο τους προς το περιαστικό πράσινο και τους ορεινούς όγκους μέσα από τα τοπικά κέντρα των γειτονιών. .... - Επαναφορά της χρήσης της κατοικίας σε ορισμένα κτίρια χρησιμοποιούμενα ως γραφεία, μέσω κατάλληλων μηχανισμών στο κέντρο του Δήμου. ... 2. Περιοχές ανάπλασης. Προτείνονται σαν περιοχές ανάπλασης οι εξής υποβαθμισμένες περιοχές [δεν περιλαμβάνεται η επίμαχη]: ... Γ. Την οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου και ειδικότερα: Κυκλοφορία - Οδικό δίκτυο. - ... - Μεγιστοποίηση της διοχετευτικής ικανότητας του βασικού οδικού δικτύου («διάδρομοι κυκλοφορίας») με αναδιάταξη του υφιστάμενου κυκλοφοριακού σχήματος (μονοδρομήσεις, στροφές) και εξάντληση των δυνατοτήτων του νέου ημιεπενεργούμενου συστήματος φωτεινής σηματοδότησης και με περιορισμό τις ανάγκες ορθολογικής κατανομής του κοινοχρήστου χώρου μεταξύ Ι.Χ., Δ.Σ. και πεζών. - ... Σύμφωνα με τα παραπάνω προτείνονται παρεμβάσεις: Α. Στο βασικό οδικό δίκτυο. Προτείνεται η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στους διαδρόμους: α) Πατησίων - Ι. Δροσοπούλου β) Βασ. Σοφίας - Β. Κωνσταντίνου - Μιχαλακοπούλου - Συγγρού - Καλλιρρόης γ) ... Β. Στο σύνολο του τοπικού οδικού δικτύου: ... 2. Δημόσιες συγκοινωνίες: ... Δ. Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής ... και ειδικότερα: 1. ... 3. Αποχέτευση. 1. ... 2. Αποχέτευση ομβρίων. α. ... γ. Γενικότερα, να μελετηθούν τρόποι συγκρατήσεως και αποθηκείσεως των ομβρίων προτού φτάσουν στο

δίκτυο, ώστε ν' ανακουφιστούν οι δρόμοι από τις αιχμές των πλημμυρών. 4. ...

E. Λήψη μέτρων για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος με τις εξής βασικότερες παρεμβάσεις: Προτείνεται η δημιουργία ιστού μνημείων, κεντρικών λειτουργιών και ελευθέρων χώρων, με τη διαμόρφωση ενιαίου δικτύου ροής πεζών που να λειτουργεί σαν κεντρικός σκελετός στην κεντρική περιοχή της Αθήνας. Το προτεινόμενο πλέγμα βασίζεται πρωταρχικά στην ενοποίηση των σημαντικότερων αρχαιολογικών χώρων - Λόφοι Φιλοπάππου, Πνύκας, Αρείου Πάγου, Θησείου, Αγοράς, Ακρόπολης, (κεντρικό σύνολο μνημείων) σε Αρχαιολογικό Άλσος. Προστίθενται σ' αυτό και γειτονικοί χώροι, ο Κεραμεικός, στα βόρεια με προοπτική διασύνδεσής του με το χώρο του Φωταερίου, ο χώρος του Μακρυγιάννη, του Ολυμπίου, Σταδίου, Αρδηττού στα ανατολικά η παλιά συνοικία Πλάκας. Στο προτεινόμενο πλέγμα συμπεριλαμβάνονται επίσης βυζαντινά μνημεία, η παλιά πόλη, νεότερα μνημεία, καθώς και χώροι και δρόμοι μνημειακού χαρακτήρα. Οι χώροι αυτοί ενοποιούνται όχι μόνο μεταξύ τους αλλά και με τον υπόλοιπο πολεοδομικό ιστό, μέσα στον οποίο είναι διάσπαρτοι για να γίνουν έτσι αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης. Ο ιστός αυτός είναι δυνατόν να συγκροτείται από αμιγείς πεζοδρόμους ή και άξονες πεζών, δηλαδή δρόμους με φαρδιά πεζοδρόμια και δενδροστοιχίες, πλατείες και άλλους ελεύθερους χώρους κατάλληλα διαμορφωμένους ώστε να επιτυγχάνεται η άνετη και ακίνδυνη κυκλοφορία των πεζών. Οι βασικοί αυτοί άξονες (επ. πόλης) δεν σχηματίζονται μόνο από ένα πεζόδρομο αλλά παίρνουν χαρακτήρα ζώνης μέσα από καθέτους μικρούς πεζοδρόμους και τις παράλληλες παρεμβάσεις στη ζώνη επιρροής τους. Έτσι προτείνονται οι εξής βασικοί άξονες: - ... - Ρωμαϊκή Αγορά - Αιόλου - Πλατεία Κλαυθμώνος - Κοραή. Πανεπιστημίου - Μασσαλίας - Πευκάκια - Λυκαβηττός. - ... - Λόφος Στρέφη - Πανεπιστημίου (μέσω Θεμιστοκλέους - Πλατείας Εξαρχείων). Περιφερειακές συνδέσεις. Πανεπιστημίου - Αμαλίας. - ... 1. Πλατείες ... 2.... 3.... 4. Πεζοδρομήσεις. Προτείνεται σύστημα εσωτερικού δικτύου πεζοδρόμησης επιπέδων Γειτονιάς - Συνοικίας - Διαμερίσματος - Πόλης. ... Το ενιαίο αυτό δίκτυο προτείνεται με τους παρακάτω στόχους - κριτήρια. Δίκτυο επιπέδου πόλης. Είναι το βασικό δίκτυο ροής πεζών που ενοποιεί τους μεγάλους αρχαιολογικούς χώρους, τα μεγάλα αστικά πράσινα και τις κεντρικές λειτουργίες της πόλης, τόσο μεταξύ τους όσο και με το περιαστικό πράσινο και τους ορεινούς όγκους. Σχηματίζεται από διαμπερείς προσανατολισμένους άξονες ροής πεζών προσαρμοσμένης στις πολεοδομικές συνθήκες της κάθε περιοχής. Αυτοί οι άξονες συνδέονται μεταξύ τους δημιουργώντας μία ζώνη πρασίνου μέσα και γύρω από τον παραδοσιακό πολεοδομικό ιστό του κέντρου της Αθήνας ... Δίκτυο επιπέδου διαμερίσματος. ... Προτείνεται τέλος πέραν των πεζοδρόμων επιπέδου πόλης - ένα κυρίαρχο δίκτυο πεζοδρόμων διαβαθμισμένο σε επίπεδο διαμερίσματος συνοικίας και γειτονιάς όπως φαίνεται στο χάρτη «ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ». Οι δρόμοι της α' φάσης ανά διαμέρισμα φαίνονται στον πίνακα II.

- Προτείνονται επίσης οι εξής δρόμοι ως άξονες ροής πεζών [Η οδός Πανεπιστημίου δεν συμπεριλαμβάνεται ούτε στους παρατιθέμενους δρόμους ούτε στον Πίνακα ΙΙ. Στον συνημμένο στο Γ.Π.Σ. χάρτη «Οικιστική δομή», εμφανίζεται ως δίκτυο ροής πεζών επιπέδου πόλης]. ... ΣΤ. Πολεοδομικές παρεμβάσεις. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται με το ΓΠΣ και με τις οποίες επιχειρείται η αναμόρφωση των προβληματικών περιοχών διακρίνονται κύρια σε δύο κατηγορίες: α) Περιβαλλοντικής εξυγίανσης - αναβάθμισης όταν οι παρεμβάσεις αφορούν στον ποιοτικό χαρακτήρα του ιστού της πόλης δηλ. τις χρήσεις γης, τα έργα υποδομής ή άλλες σημειακές παρεμβάσεις. β) Αναπλάσεων όταν αφορούν την πληρέστερη πολεοδομική οργάνωση ταυτόχρονα με την οικιστική ανάπτυξη της περιοχής. Πρόκειται κύρια για παρεμβάσεις που θα διατηρήσουν και θα αναδείξουν το χαρακτήρα της περιοχής και θ' ανταποκρίνονται στο μικρότερο δυνατό κοινωνικό κόστος με τη διατήρηση του υπάρχοντος πληθυσμού και της καλύτερης εξυπηρέτησής του. (Ακολουθεί πίνακας παρεμβάσεων). Πίνακας Παρεμβάσεων Επίπεδο Πόλης 1) ... 9) Αναβάθμιση κεντρικής περιοχής Δ. Αθήνας: Προτείνονται τροποποιήσεις του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου, όπου αυτό θίγει ή εξαφανίζει τον παραδοσιακό πολεοδομικό ιστό (περιοχή παλαιού Εμπορικού Κέντρου και Πλατεία Κουμουνδούρου), πεζοδρομήσεις, πλακοστρώσεις, ανάδειξη πλατειών, αποκατάσταση παραδοσιακών κτιρίων, διατήρηση και ανάδειξη παραδοσιακών συνόλων (συγκρότημα κεντρικής Αγοράς) ανάδειξη και προστασία του περιβάλλοντος χώρου των παλαιών εκκλησιών (Αγ. Θεόδωροι, Α. Γεώργιος Καρύτσης, Ευαγγελίστρια, κ.λπ.) (Διαμέρισμα 1). 10) ... 11) Ενοποίηση Αρχαιολογικών χώρων και πρασίνου: ... 12) ... 22) Αναβάθμιση των κεντρικών αρτηριών: Συγγρού, Λεωφ. Βασ. Κων/νου, Λεωφ. Βασ. Σοφίας, ... Πατησίων, Αχαρνών [Όπως αναφέρεται στην μ.π.ε. του επίδικου έργου, το στάδιο εκείνο του σχεδιασμού που θα εξειδίκευε και θα εφάρμοζε τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ, δηλαδή οι Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ), δεν προχώρησε ουσιαστικά. Οι ΠΜ για την περιοχή εκπονήθηκαν αλλά ουδέποτε θεσμοθετήθηκαν. Όπως αντίστοιχα δεν θεσμοθετήθηκαν οι πολιτικές κινήτρων για την αναβάθμιση των τοπικών κέντρων [βλ. σελ. 4-29 της μ.π.ε.]].
13. Επειδή, η όλη παρέμβαση, η οποία αδειοδοτείται με την προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων ως έργο, έχει αποτελέσει, κατά τα αναφερόμενα σε προηγούμενη σκέψη, αντικείμενο του από 4.3.2011 Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ των φορέων που συνέπραξαν στην κατάρτισή του. Το εν λόγω μνημόνιο αφορά, κατά τη σαφή του διατύπωση, την υλοποίηση προγράμματος ανάπλασης της οδού Πανεπιστημίου, εντασσομένου, μάλιστα, στο σχέδιο ανασυγκρότησης περιοχών του κέντρου της Αθήνας, χαρακτηριζόμενης ρητώς ως πολεοδομικής ανασυγκρότησης. Περαιτέρω, στο άρθρο 2 του μνημονίου γίνεται, κατά τα ανωτέρω, και πάλι λόγος περί προγράμματος, που απαιτεί, μάλιστα, ολοκληρωμένο σχεδιασμό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό, στο δε επόμενο άρθρο 3 ορίζεται ότι η συνεργασία των

συμμετεχόντων φορέων κατατείνει στην ικανοποίηση ευρύτερου στόχου, που χαρακτηρίζεται ως στρατηγικός και αφορά την ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας, που ορίζεται και πάλι ως πολεοδομική. Περαιτέρω, στο άρθρο 4 παρ. 1 (στ. 1.2.) του μνημονίου, το οποίο περιέχει ανάλυση του αντικειμένου της συνεργασίας μεταξύ των ως άνω φορέων, προβλέπεται ως εμπόνη στο πεδίο ευθύνης του Ο.Ρ.Σ.Α. η ένταξη του προγράμματος στις προβλέψεις του τότε υπό αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Αλλά και στο από 4.5.2012 Σύμφωνο Συνεργασίας μεταξύ φορέων του Δημοσίου και των παρεμβαινόντων ορίζεται ότι αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο του ίδιου προγράμματος της πολεοδομικής ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου, που έχει ως βασικό στόχο τη «... διαβαθμισμένη αρχιτεκτονική και πολεοδομική ανασυγκρότηση ...» της εκτεταμένης περιοχής του κέντρου, στην οποία αφορά η προσβαλλόμενη πράξη. Τέλος, και στο προοίμιο της προμνημονευόμενης 22187/4.5.2012 κοινής απόφασης του Υπουργού και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναφέρεται ότι «... η μετατροπή της Πανεπιστημίου σε άξονα δημόσιας συγκοινωνίας ... εντάσσεται σε Πρόγραμμα του ΥΠΕΚΑ ('Αθήνα - Αττική 2014') για την αποφόρτιση του κέντρου από το αυτοκίνητο». Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η Διοίκηση είχε πάντοτε την αντίληψη ότι η όλη παρέμβαση της ανάπλασης της οδού Πανεπιστημίου και της εισαγωγής των απαραίτητων για το σκοπό αυτό κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αποτελεί σχέδιο ή πρόγραμμα, του οποίου, μάλιστα, προνόησε να προωθήσει την ένταξη στο τότε υπό εκπόνηση και ήδη εγκεκριμένο (ν. 4277/2014) νέο Ρ.Σ.Α. (βλ. άρθρο 4 παρ. 1 στ' 1.2. του ως άνω Μνημονίου Συνεργασίας). Η ταυτότητα της όλης παρέμβασης ως σχεδίου ή προγράμματος, η οποία, μάλιστα, χρήζει περαιτέρω εξειδίκευσης με τη χρήση των κατάλληλων, κατά την κρίση της Διοίκησης, εργαλείων χωρικού σχεδιασμού, επιβεβαιώνεται και από τον προαναφερόμενο ν. 4277/2014, παρότι αυτός δεν είναι, κατά τα εκτιθέμενα σε προηγούμενη σκέψη, εφαρμοστέος στην παρούσα υπόθεση. Πράγματι, με το άρθρο 14 του νόμου αυτού, αφού, κατά τα προαναφερόμενα, χαρακτηριστεί ρητώς η παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου ως πρόγραμμα ειδικής παρέμβασης μητροπολιτικού χαρακτήρα για την Αττική (παρ. 4), προβλέπεται ότι ο περαιτέρω «σχεδιασμός και διαχείρισή» της, όπως και των λοιπών αντίστοιχου χαρακτήρα μητροπολιτικών παρεμβάσεων που είτε καθορίζονται ευθέως από τον ίδιο το νόμο είτε πρόκειται να καθορισθούν με βάση τα κριτήρια της παρ. 2 του άρθρου 14, θα γίνει με έναν από τους εναλλακτικούς τρόπους θεσμοθέτησης που προβλέπονται στην παρ. 3 ή συνδυασμό τους, δηλαδή μέσω υποδεέστερου επιπέδου έναντι του Ρ.Σ.Α. σχεδίων ή προγραμμάτων [Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων του άρθρου 12 του ν. 2742/1999 (Α' 207), Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης του άρθρου 99 του ν. 1892/1990 (Α' 101), προεδρικό

διάταγμα εξειδίκευσης του νέου Ρ.Σ.Α. του άρθρου 1 παρ. 5 του ν. 4277/2014, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ή σχέδια των άρθρων 7 και 8 του ν. 4269/2012 (Α΄ 142) – τοπικά ή ειδικά χωρικά σχέδια]. Παρά ταύτα, με την προσβαλλόμενη πράξη η Διοίκηση επιχειρεί την περιβαλλοντική αδειοδότηση της όλης «παρέμβασης στην οδό Πανεπιστημίου», κατά τρόπο, μάλιστα, ώστε να επηρεάζεται περιοχή κατά πολύ ευρύτερη της κεντρικής αυτής αρτηρίας των Αθηνών, με τη διαδικασία της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργου. Αυτή, όμως, προβλέπεται από τη νομοθεσία προκειμένου περί έργων και δραστηριοτήτων που εκτελούνται, κατασκευάζονται ή αναπτύσσονται στο πλαίσιο προγραμμάτων και σχεδίων αφορώντων, μεταξύ άλλων, πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, και όχι για τα ίδια τα προγράμματα και σχέδια αυτά, η εκτίμηση των επιπτώσεων των οποίων στο περιβάλλον έχει άλλα χαρακτηριστικά και διενεργείται με διαφορετικά κριτήρια και σύμφωνα με άλλη διαδικασία (βλ. κ.υ.α. 107017/2006 των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων). Τέτοιο έργο, εν προκειμένω, είναι μόνον η επέκταση της γραμμής του τραμ [τροχιόδρομοι – τραμ, κατηγορία Α΄, υποκατηγορία Α 1, αύξων αριθμός 22, βλ. Πίνακες Παραρτήματος Ι της κ.υ.α. 1958/13.1.2012 (Β΄ 21), εκδοθείσης κατ’ εξουσιοδότηση του άρθρου 1 παρ. 1 και 4 του ν. 4014/2011 (Α΄ 209)], και όχι το όλο σχέδιο της μητροπολιτικής παρέμβασης «στην οδό Πανεπιστημίου», το οποίο, κατά τα αμέσως προαναφερόμενα, η Διοίκηση αντιλαμβάνεται ως πολεοδομικού, κυρίως, περιεχομένου και, πάντως, έχει εμβέλεια κατά πολύ ευρύτερη της απλής επέκτασης του τραμ. Για τη θεσμοθέτηση της παρέμβασης αυτής η Διοίκηση, η οποία έχει υπό το καθεστώς του ν. 4277/2014 την ευχέρεια επιλογής μεταξύ των εργαλείων σχεδιασμού του άρθρου 14 παρ. 3 του ν. 4277/2014, είχε κατά το χρόνο που εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη ανάλογη ευχέρεια επιλογής μεταξύ των μορφών σχεδιασμού που και τότε προέβλεπε η νομοθεσία (π.χ. τα προεδρικά διατάγματα του άρθρου 4 παρ. 3 του ν. 1515/1985, όπως η παρ. αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 11 παρ. 2 του ν. 2052/1992, Α΄ 94, πρβλ. ΣτΕ 3002/2014 Ολομ.). Το περιεχόμενο, όμως του σχεδιασμού δεν είναι επιτρεπτό να προεξοφληθεί με την έγκριση περιβαλλοντικών όρων του μόνου υποσυνόλου της παρέμβασης που έχει το χαρακτήρα έργου, δηλαδή της επέκτασης του τραμ. Κατά συνέπεια, μη νομίμως ο ίδιος ο σχεδιασμός της επιχειρούμενης παρέμβασης αποτελεί αντικείμενο της έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων επέκτασης του τραμ, και μάλιστα με τη θέση και έγκριση στόχων, οι οποίοι ρητώς χαρακτηρίζονται ως «σχεδιαστικοί» στην εγκριθείσα με την προσβαλλόμενη πράξη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (δημιουργία μιας προσβάσιμης πόλης, συμβολή στην προσαρμογή της Αθήνας στην κλιματική αλλαγή και δημιουργία μιας πόλης που σφύζει από ζωντάνια με την αναβάθμιση της οδού Πανεπιστημίου από «οδό» σε «αστική λεωφόρο»,

- ενθάρρυνση της επιστροφής της κατοικίας και εισαγωγή της ιδέας του θεάτρου των χιλίων δωματίων στα κενά κτήρια [κεφ. 2.2 (σελ. 2-8)] και αδειοδοτούνται περιβαλλοντικώς ως έργο χωρίς να έχει ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός που να τους προβλέπει. Είναι, βεβαίως, διαφορετική η περίπτωση των επιμέρους προσαρμογών του ήδη διενεργηθέντος σχεδιασμού, ακόμη και μετά την έγκριση περιβαλλοντικών όρων έργου στηριζομένου σε αυτόν, εφόσον και στο μέτρο που το έργο αυτό, αν και εναρμονίζεται με τον προηγούμενο σχεδιασμό, καθιστά αναγκαίες τις επιμέρους και εντοπισμένες αυτές προσαρμογές του (π.χ. τυχόν αναγκαίες τροποποιήσεις του ρυμοτομικού σχεδίου, πρβλ. ΣτΕ 1296/2011 Ολομ.), περί των οποίων δεν πρόκειται.
14. Επειδή, εξάλλου, και ανεξαρτήτως των ανωτέρω, η επίμαχη μητροπολιτική παρέμβαση, η οποία μη νομίμως αδειοδοτείται με την προσβαλλόμενη πράξη ως έργο, δεν επιχειρείται, πάντως, εντός των πλαισίων και κατευθύνσεων του υφισταμένου κατά το χρόνο που εκδόθηκε η πράξη αυτή υπερκειμένου σχεδιασμού. Ειδικότερα, το διάγραμμα 3 του ισχύοντος κατά την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης Ρ.Σ.Α. (ν. 1515/1985) δεν περιλαμβάνει μεν στο κύριο οδικό δίκτυο της Αθήνας αλλά στο κύριο δίκτυο ροής πεζών και στο κύριο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών την οδό Πανεπιστημίου, - από την οποία, πάντως, σύμφωνα με την εγκριθείσα με την προσβαλλόμενη πράξη μ.π.ε., αποκλείονται τόσο τα αστικά λεωφορεία όσο και τα τρόλεϋ, το στοιχείο δε αυτό αποτελεί «βασική παράμετρο» του χαρακτηριζομένου ως έργου-, περιλαμβάνει, όμως στο κύριο οδικό δίκτυο την οδό Πατησίων και τις λεωφόρους Αμαλίας και Βασιλίσσης Σοφίας, οι δύο τελευταίες από τις οποίες περιλαμβάνονται και στο κύριο δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών. Αντ' αυτών, η λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας η οποία μονοδρομείται από την αρχή -λεωφόρος Αμαλίας- μέχρι την οδό Ακαδημίας, χωρίς δυνατότητα αριστερής στροφής προς την τελευταία, περιορίζεται σε δύο μόνο λωρίδες κυκλοφορίας, μία λεωφορειολωρίδα και μία για τα υπόλοιπα οχήματα, η λεωφόρος Αμαλίας αποκτά περιορισμένη χωρητικότητα προκειμένου να αποτραπεί η διαμπερής κυκλοφορία του κέντρου, η δε οδός Πατησίων, μέρος του κυρίου οδικού δικτύου της Αθήνας κατά το Ρ.Σ.Α., πεζοδρομείται μερικώς και αποκλείεται στα ΙΧ αυτοκίνητα, καθιστάμενη άξονας δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περιπάτου από την αρχή της - οδός Σταδίου- μέχρι το ύψος της οδού Μάρνη, δεδομένου, άλλωστε, ότι, κατά τη μ.π.ε. «ο άξονας ... της Πανεπιστημίου έχει ανάγκη την Πατησίων για να ολοκληρωθεί ως λύση ...» (κεφ. 2.3.2., σελ. 2.9). Την αντίθεση, κατά τούτο, της προσβαλλόμενης πράξης προς τον υφιστάμενο κατά την έκδοσή της σχεδιασμό του Ρ.Σ.Α. δεν αίρει το προαναφερόμενο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων (255/45/4.1.1988 απ. Αν Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ). Τούτο δε, διότι, ανεξαρτήτως του εάν το Γ.Π.Σ. θα μπορούσε να αποστεί του Ρ.Σ.Α., το οποίο ενσωματώνει σχεδιασμό υπερτέρου επιπέδου έναντι του Γ.Π.Σ. και, πάντως, κατά την έκδοση του τελευταίου, είχε εγκριθεί με τυπικό νόμο, το Γ.Π.Σ., πάντως,

προβλέπει, μεν, στο κεφάλαιο Ε' τη δημιουργία πλέγματος ροής πεζών στο κέντρο της Αθήνας με πρωταρχικό στόχο των ανάδειξη αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων, το οποίο περιλαμβάνει πολλές οδούς και πλατείες της Αθήνας (οδ. Αιόλου, πλ. Κάνιγγος, πλ. Κλαυθμώνος, οδ. Κοραή, οδ. Μασσαλίας, οδ. Θεμιστοκλέους, πλ. Εξαρχείων), μεταξύ δε αυτών και την οδό Πανεπιστημίου και τη λεωφ. Αμαλίας, το πλέγμα, όμως, αυτό, το οποίο μπορεί να συγκροτείται όχι μόνο από πεζοδρόμους, αλλά και δρόμους με φαρδιά πεζοδρόμια και δενδροστοιχίες κ.λπ., δεν περιλαμβάνει την οδό Πατησίων, η οποία, σύμφωνα και με το Γ.Π.Σ., εμπίπτει στο βασικό οδικό δίκτυο της Αθήνας, προβλέπεται δε ειδικώς γι' αυτήν (Κεφ. Γ', Α α «Πατησίων - Ι. Δροσοπούλου»), όπως και για την λεωφ. Β. Σοφίας, που θεωρούνται ως «διάδρομοι», «η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας», ενώ για ολόκληρο το βασικό οδικό δίκτυο, άρα και για τις οδούς Πατησίων και Β. Σοφίας, προβλέπεται, κατά τα προαναφερόμενα, η «μεγιστοποίηση της διοχετευτικής ικανότητας («διάδρομοι κυκλοφορίας») με αναδιάταξη του υφισταμένου κυκλοφοριακού σχήματος (μονοδρομήσεις, στροφές) και εξάντληση των δυνατοτήτων του νέου ημιεπενεργουμένου συστήματος φωτεινής σηματοδότησης και με περιορισμό τις ανάγκες ορθολογικής κατανομής του κοινοχρήστου χώρου μεταξύ Ι.Χ. [τα οποία επιτρέπονται], Δ.Σ. και πεζών». Η προσβαλλόμενη πράξη, επομένως, είναι μη νόμιμη, διότι πέραν του ότι εκδίδεται υπό τη μορφή έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργου, ενώ αποτελεί πρωτίστως πρόγραμμα ή σχέδιο, ο σχεδιασμός, πάντως, που ενσωματώνει είναι εν μέρει αντίθετος με αυτόν του ισχύοντος κατά την έκδοσή της Ρ.Σ.Α., δηλαδή σχεδιασμού υπερκειμένου επιπέδου, καθώς και με το ισχύον Γ.Π.Σ. του Δήμου Αθηναίων.

15. Επειδή, κατόπιν τούτων, κατά το μέρος που ασκείται παραδεκτώς, η υπό κρίση αίτηση πρέπει να γίνει δεκτή για τους παραπάνω λόγους. Περαιτέρω, κατ' αποδοχή της πρέπει να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη πράξη στο σύνολό της, δηλαδή και κατά το κεφάλαιο που αναφέρεται στο πράγματι υποκείμενο σε έγκριση περιβαλλοντικών όρων έργο επέκτασης του τραμ, αν και ως προς αυτό δεν προβάλλονται λόγοι ακυρώσεως, τούτο δε διότι αφορά στην όλη μητροπολιτική παρέμβαση της οδού Πανεπιστημίου, τα επιμέρους στοιχεία της οποίας έχουν μελετηθεί και πράγματι συγκροτούν ενιαίο και αδιάσπαστο σύνολο. Πρέπει, τέλος, να απορριφθούν οι ασκηθείσες παρεμβάσεις κατά το μέρος που στρέφονται κατά των αιτούντων, των οποίων η αίτηση είναι απαράδεκτη.
16. Επειδή, μετά την ακύρωση της προσβαλλόμενης πράξης για τους παραπάνω λόγους, η εξέταση των λοιπών αποβαίνει αλυσιτελής.