

ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΕΥΞΗ ΛΕΥΚΑΔΑΣ – ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ & ΠΩΣ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΑΝΕΦΙΚΤΗ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ



1. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ

1.1. ΑΠΟΦΑΣΗ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Για το ζήτημα της σύνδεσης της Λευκάδας με την Αιτωλοακαρνανία, το Νομαρχιακό Συμβούλιο Λευκάδας, με απόφασή του την **05/03/2001**, μεταξύ των δύο εναλλακτικών λύσεων που συζητήθηκαν (πρώτη λύση υπέργεια υψηλή γέφυρα στη θέση Καριώτες και δεύτερη λύση υποθαλάσσια σήραγγα στη περιοχή του σημερινού ΚΤΕΛ), **ενέκρινε σαν μοναδική αποδεκτή λύση την πρόταση της υποθαλάσσιας σήραγγας** στη περιοχή του σημερινού ΚΤΕΛ.

Η ανωτέρω λύση προέβλεπε την κατασκευή δρόμου επί χαμηλού επιχώματος εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα, παράλληλου προς το υφιστάμενο ανάχωμα που την χωρίζει από το δίαυλο και σε απόσταση περί τα 150 μέτρα απ' αυτόν, ο οποίος θα ξεκινά από την Εθνική Οδό στη πλευρά της Αιτωλοακαρνανίας και μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας θα καταλήγει στη πλευρά της Λευκάδας στη περιοχή του σημερινού ΚΤΕΛ.

1.2. ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1^ο βήμα) Η δημοπράτηση του έργου «**Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου : Υποθαλάσσια Ζεύξη Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας**» εγκρίθηκε καταρχήν με την από **07/07/2010** Απόφαση υπ' αριθ. **4** της 1ης συνεδρίασης της Επιτροπής Μεγάλων Έργων και Υποδομών [Κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ].

2^ο βήμα) Η από **02/08/2010** Απόφαση Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. υπ' αριθ. πρωτ. Α/5/00/00/01/οικ.8553, με την οποία :

α. Ανατέθηκαν στην Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Μελετών – Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Αττικής και Ιόνιας Οδού (ΕΥΔΕ/Μ-Κ Ε.Π.Α. & Ι.Ο.) οι αρμοδιότητες για τη διενέργεια όλων των απαραίτητων διαδικασιών αρμοδιότητας Υπουργείου Υ.ΜΕ.ΔΙ. σχετικά με την προώθηση του σχεδιασμού της μελέτης και της κατασκευής του έργου «Υποθαλάσσια Ζεύξη Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας» με Σύμβαση Παραχώρησης, την προετοιμασία των Τευχών Δημοπράτησης, τη δημοπράτηση, τη σύναψη της Σύμβασης Παραχώρησης, καθώς επίσης την εποπτεία και επίβλεψη της μελέτης και κατασκευής του Έργου κατά την κατασκευαστική περίοδο.

β. Η ΕΥΔΕ/Μ-Κ Ε.Π.Α. & Ι.Ο. ορίστηκε ότι θα ασκεί τις αρμοδιότητες Προϊσταμένης Αρχής και Διευθύνουσας Υπηρεσίας για το υπόψη Έργο, σύμφωνα με τις διατάξεις περί εκτελέσεως Δημοσίων Έργων, στο πλαίσιο της ανωτέρω Σύμβασης Παραχώρησης.

γ. Ορίστηκε ότι αρμόδιο για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και τη Διαχείριση της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου θα είναι το Τμήμα Αυτοκινητόδρομου «ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ» της ΕΥΔΕ/Μ-Κ Ε.Π.Α. & Ι.Ο.

3^ο βήμα) Το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (ΕΥΔΕ / Μ-Κ Ε.Π.Α. & Ι.Ο.) με την από **27/03/2012** υπ' αριθ. πρωτ. Α/5/00/00/06/15189 Υπουργική Απόφαση, ενέκρινε τη διενέργεια δημοσίου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του **Ανταγωνιστικού Διαλόγου** με σκοπό την **ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης** για τη **«Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου : Υποθαλάσσια Ζεύξη Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας»** [Κυβέρνηση Ν.Δ.- ΠΑΣΟΚ-ΛΑΟΣ, Πρωθυπουργός Λ. Παπαδήμος, Υπουργός Υ.ΜΕ.ΔΙ. Μ. Βορίδης].

Όπως αναφερόταν στην ανωτέρω Απόφαση :

1. Η υλοποίηση της «Υποθαλάσσιας Ζεύξης Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας» αφορά σε κατασκευή έργου μείζονος σημασίας, το οποίο αφ' ενός **θα αποσυμφορήσει την πόλη της Λευκάδας από τη διαμπερή κυκλοφορία**, η οποία είναι ιδιαίτερα βεβαρημένη κατά τους θερινούς μήνες, αφ' ετέρου **θα επιτρέψει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στον Δίαυλο Λευκάδας**.

2. Σκοπός του Ανταγωνιστικού Διαλόγου είναι : α) Να καθορισθούν τα τεχνικά μέσα με τα οποία θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα οι ανάγκες και οι στόχοι του Δημοσίου, σε σχέση με το υπό εκτέλεση Έργο, β) Να προσδιορισθεί η νομική και η χρηματοοικονομική οργάνωση της υλοποίησης του Έργου.

3. Η εκμετάλλευση του Έργου μπορεί να κινητοποιήσει ιδιωτικά κεφάλαια για τη χρηματοδότηση της κατασκευής, της λειτουργίας και της συντήρησής του.

1.3. Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Πρόκειται για **έργο παραχώρησης της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης** του έργου της οδικής σύνδεσης της Λευκάδας με τον Ν. Αιτωλοακαρνανίας μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας (σε αντικατάσταση της υφιστάμενης γέφυρας), με τα συνοδά έργα.

Ειδικότερα, το έργο περιλαμβάνει :

— Την κατασκευή οδικού τμήματος μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση (δίχνη οδός) συνολικού μήκους 3 χλμ. περίπου (συμπεριλαμβανομένης της υποθαλάσσιας σήραγγας). Η αφετηρία θα βρίσκεται επί της Εθνικής Οδού 42 (Αμφιλοχία-Λευκάδα) νοτιοανατολικά του Κάστρου της Αγ. Μαύρας και το πέρας θα βρίσκεται στον περιφερειακό δακτύλιο της πόλης της Λευκάδας,

— Την κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας κάτω από τον υφιστάμενο Δίαυλο Λευκάδας, με τα απαραίτητα τεχνικά έργα εισόδου και εξόδου, συνολικού μήκους 1,1 χλμ. περίπου, ώστε να είναι δυνατή η απρόσκοπτη διέλευση των πλοίων από τον Δίαυλο και η ταυτόχρονη είσοδος/έξοδος των οχημάτων στο νησί της Λευκάδας, καθώς και την κατασκευή των απαραίτητων οδικών συνδέσεων με το υφιστάμενο δίκτυο,

— Η αφετηρία και το πέρας της οδικής σύνδεσης, οι τυχόν απαιτούμενοι κόμβοι, καθώς και το παράπλευρο και κάθετο οδικό δίκτυο που τυχόν θα αναπτυχθεί, θα καθοριστούν κατά τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (διαβούλευση), ο οποίος θα διεξαχθεί με στόχο την εξεύρεση της βέλτιστης τεχνικο-οικονομικά και περιβαλλοντικά, ασφαλούς και λειτουργικής σύνδεσης της νήσου Λευκάδας με τον νομό Αιτωλοακαρνανίας.

— Τη διαπλάτυνση του Διαύλου Λευκάδας, στο τμήμα από το τεχνικό έργο της υποθαλάσσιας σήραγγας μέχρι το κάστρο Αγ. Μαύρας,

Επίσης, κατά τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου και στα πλαίσια διασφάλισης βιώσιμης χρηματοοικονομικά λύσης, θα εξετασθούν :

— Η κατασκευή Τουριστικού Λιμένα (Μαρίνας) σκαφών μεγάλου μήκους στην περιοχή του Διαύλου, βορειοανατολικά του υφιστάμενου και υπό λειτουργία τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής Λευκάδας, εφόσον ενταχθεί στο έργο παραχώρησης. Στη περίπτωση αυτή εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί γραμμική ανάπτυξή της, προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις στη λιμνοθάλασσα Αυλέμων.

— Η συνέχιση της λειτουργίας της υπάρχουσας ζεύξης της Λευκάδας με την ηπειρωτική Ελλάδα.



ΘΕΣΗ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ

Η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης παραχώρησης και το κατασκευαστικό κόστος του έργου δεν είχαν αναφερθεί στην προκήρυξη του έργου και στα τεύχη του διαγωνισμού.

Όπως προέβλεπε ο σχεδιασμός του Υπουργείου, ο διαγωνισμός επρόκειτο να διεξαχθεί σε τρεις (3) φάσεις :

- Α' Φάση : Εκδήλωση Ενδιαφέροντος – Προεπιλογή,
- Β' Φάση : Ανταγωνιστικός Διάλογος – Διαβούλευση,
- Γ' Φάση : Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών και ανάδειξη Αναδόχου.

Ως καταληκτική ημερομηνία της διαγωνιστικής διαδικασίας υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και προεπιλογής των οικονομικών φορέων που θα πληρούσαν τις προϋποθέσεις υλοποίησης του έργου (Α' Φάση) ορίστηκε η **26/06/2012**.

1.4. ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Την 22/06/2012, με την υπ' αριθ. πρωτ. Α/5/00/00/06/15815 Υπουργική Απόφαση μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία διεξαγωγής της διαγωνιστικής διαδικασίας για τις **30/10/2012** (1^η μετάθεση) [Κυβέρνηση Ν.Δ.-ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ, Υπουργός Κ. Χατζηδάκης].

Την 29/10/2012, με την υπ' αρ. πρωτ. Α/5/00/00/06/17323 Υπουργική Απόφαση μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία του διαγωνισμού για τις **26/03/2013** (2^η μετάθεση) [Κυβέρνηση Ν.Δ.-ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ, Αν. Υπουργός Σ. Καλογιάννης].

Την 21/03/2012, με την υπ' αρ. πρωτ. Α/5/00/00/06/18809 Υπουργική Απόφαση μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία του διαγωνισμού για τις **19/11/2013** (3^η μετάθεση) [Κυβέρνηση Ν.Δ.-ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ, Αν. Υπουργός Σ. Καλογιάννης].

Την 05/11/2013, με την υπ' αρ. πρωτ. Α/5/00/00/06/20827 Υπουργική Απόφαση μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία του διαγωνισμού για τις **13/05/2014** (4^η μετάθεση) [Κυβέρνηση Ν.Δ. - ΠΑΣΟΚ, Υπουργός Μ. Χρυσοχοϊδης].

Την 08/05/2014, με την υπ' αρ. πρωτ. Α/5/00/00/06/23106 Υπουργική Απόφαση μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία του διαγωνισμού για τις **30/09/2014** (5^η μετάθεση) [Κυβέρνηση Ν.Δ. - ΠΑΣΟΚ, Υπουργός Μ. Χρυσοχοϊδης].

Την 26/09/2014, με την υπ' αρ. πρωτ. Α/5/00/00/06/24886 Υπουργική Απόφαση μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία του διαγωνισμού για τις **20/01/2015** (6^η μετάθεση) [Κυβέρνηση Ν.Δ. - ΠΑΣΟΚ, Υπουργός Μ. Χρυσοχοϊδης].

1.5. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Τελικά, την **20/01/2015** διεξήχθη η διαγωνιστική διαδικασία της Α' φάσης του έργου στην οποία έλαβαν μέρος δύο οικονομικοί φορείς, οι εταιρείες ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ και ΑΚΤΩΡ [Κυβέρνηση Ν.Δ. - ΠΑΣΟΚ, Υπουργός Μ. Χρυσοχοϊδης, 5 ημέρες πριν τις εκλογές που ανέδειξαν νέα κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ].

1.6. Η ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΔΟΧΙΚΕΣ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ

Οι παραπάνω έξι (6) μεταθέσεις της καταληκτικής ημερομηνίας υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος κατά την Α' φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας **δεν έγιναν επειδή ο διαγωνισμός εκρίθη άγονος** λόγω έλλειψης συμμετοχής διαγωνιζομένων. Ο διαγωνισμός έγινε **μία μόνον φορά** στις **20/01/2015**, οπότε και προσήλθαν σ' αυτόν δύο (2) διαγωνιζόμενοι. Οι μεταθέσεις διεξαγωγής του διαγωνισμού γίνονταν κάθε φορά λίγες μέρες πριν την καταληκτική ημερομηνία του διαγωνισμού και οι λόγοι των επαναλαμβανόμενων μεταθέσεων από το 2012 μέχρι το 2015 (σε χρονικό διάστημα 2 ετών και 10 μηνών) ήταν κάθε φορά ακριβώς οι ίδιοι (copy-paste ...), οι εξής :

1. Κατά την προετοιμασία των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, οι Ενδιαφερόμενοι πρέπει, μεταξύ άλλων, να εξασφαλίσουν τους ενδεικνυόμενους εταίρους και συνεργάτες, ορισμένοι εκ των οποίων πιθανώς να είναι αλλοδαπές εταιρείες.

2. Στο ρευστό οικονομικό περιβάλλον της τελευταίας περιόδου, με την αβεβαιότητα που αυτό συνεπάγεται, πιθανώς να δυσχεράνει τη δημιουργία ικανών για τις ανάγκες του Έργου τεχνικών και επενδυτικών εταιρικών σχημάτων, μέσω των οποίων θα μπορούσαν να κινητοποιηθούν ιδιωτικά κεφάλαια για να χρηματοδοτηθούν η μελέτη, κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του Έργου.

3. Η αρτιότερη προετοιμασία των ενδιαφερομένων σχημάτων, καθώς και η διασφάλιση ευρύτερης συμμετοχής στον υπόψη διαγωνισμό, είναι προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, αφού πρόκειται για έργο μείζονος σημασίας.

4. Η διαδικασία της Προεπιλογής αποτελεί μία από τις πλέον βασικές συνιστώσες για την επιτυχή έκβαση της Παραχώρησης και επομένως πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος για τη σωστή προετοιμασία των υποψηφίων ομίλων.

1.7. ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Στο μεταξύ, την **09/04/2014** το Δημοτικό Συμβούλιο Λευκάδας (επί δημάρχου Κ. Αραβανή) έλαβε την με αριθμό 109/2014 Απόφαση σχετικά με την υποθαλάσσια ζεύξη, η οποία ήταν η εξής :

Είμαστε υπέρ της υποθαλάσσιας σύνδεσης της Λευκάδας στη θέση που έχει αποφασισθεί από προηγούμενο Ν.Σ. και προβλέπεται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχεδιασμό. Όπως επίσης με την κατασκευή προβλήτας κρουαζιερόπλοιου στη θέση «Καρνάγιο».

Η υποθαλάσσια ζεύξη είναι ένα από τα σημαντικά έργα για την ανάπτυξη της Λευκάδας. Το έργο πρέπει να χρηματοδοτηθεί από δημόσιους πόρους, και Ευρωπαϊκά κονδύλια και όχι με σύμβαση παραχώρησης στην βάση της ανταποδοτικότητας.

Να διαχωριστεί το έργο της υποθαλάσσιας από την κατασκευή νέας ΜΑΡΙΝΑΣ μέγα γιοτ από ιδιώτες, γιατί δεν μπορεί να συσχετισθεί κατ' ουδένα τρόπο με τον αποκλειστικά κοινωφελή χαρακτήρα όπως στην εισήγηση σαφώς περιγράφεται.

Να μην επιβληθούν διόδια για την υποθαλάσσια ζεύξη γιατί θα έχει τεράστιες συνέπειες στην οικονομία της Λευκάδας και στην λειτουργία της γειτονικής περιοχής της Αιτωλοακαρνανίας.

Επίσης, σε επόμενο Δημοτικό Συμβούλιο (επί δημάρχου Κ. Δρακονταειδή), την **09/03/2015**, ξανατέθηκε προς συζήτηση το θέμα της υποθαλάσσιας ζεύξης και ελήφθη η εξής απόφαση (αριθ. απόφασης 54/2015) :

Το Δημοτικό Συμβούλιο :

1. Εκφράζει την κατηγορηματική αντίθεσή του στη σχεδιαζόμενη κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης, για τους παρακάτω λόγους :

α) Το κόστος κατασκευής είναι τεράστιο.

β) Το κόστος εισόδου – εξόδου (διόδια) στο νησί θα επιβαρύνει, πριν από όλους, τους ίδιους τους δημότες.

γ) Θα επιβαρυνθούν οι επιχειρήσεις, και κατά συνέπεια οι καταναλωτές.

δ) Η περιβαλλοντική επιβάρυνση είναι εξαιρετικά σοβαρή, με δεδομένο ότι αναφερόμαστε σε περιοχή που αποτελεί βιότοπο και είναι ενταγμένη στο δίκτυο Natura. Μια περιοχή που η οικοτουριστική αλλά και η παραγωγική της αναβάθμιση (ιχθυοτροφεία) μπορούν να αποτελέσουν πηγή πλούτου για τον τόπο.

2. Καλεί το αρμόδιο Υπουργείο να ακυρώσει τη συνέχιση της διαδικασίας για την κατασκευή της σχεδιαζόμενης υποθαλάσσιας ζεύξης.

3. Υπάρχουν άλλες λύσεις πολύ πιο ανώδυνες περιβαλλοντικά και οικονομικά.

1.8. ΑΚΥΡΩΣΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Την **31/05/2016**, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την υπ' αριθ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Λ/502 Υπουργική Απόφαση, ανεκάλεσε την με αρ. πρωτ. Α/5/00/00/06/15189/27-2-2012 προηγούμενη Απόφαση του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. και ακύρωσε τη διενέργεια του δημοσίου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για τη «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου : Υποθαλάσσια Ζεύξη Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας» [Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, Υπουργός Χ. Σπίρτζης].

Το αναφερόμενο στην ανωτέρω Απόφαση ως αιτιολογικό για την ακύρωση του διαγωνισμού ήταν το εξής :

1. Οι θεσμικοί εκπρόσωποι της τοπικής κοινωνίας κατά τις συναντήσεις με την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εξέφρασαν την αντίρρησή τους τόσο στον σχεδιασμό του έργου όσο και στην υλοποίησή του ως έργο Παραχώρησης.

2. Η επέλευση του καταστροφικού σεισμού της 17^{ης} Νοεμβρίου 2015 απαιτεί την εκ νέου ιεράρχηση και σχεδιασμό των απαιτούμενων έργων υποδομής.

1.9. ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΕΥΞΗ

Τον **Σεπτέμβριο 2017**, στο Αναπτυξιακό συνέδριο Ιονίων Νήσων που είχε διοργανωθεί στην Κέρκυρα, ο τότε Πρωθυπουργός Α. Τσίπρας (ΣΥΡΙΖΑ) εξήγγειλε την **επαναπροκήρυξη του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδος**.

Ήταν μια απρόσμενη εξέλιξη, δεδομένου ότι **δεν είχαν εκλείψει οι λόγοι** για τους οποίους προ έτους η Κυβέρνησή του είχε ακυρώσει τον ήδη διενεργηθέντα διαγωνισμό, στον οποίο μάλιστα είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον δύο μεγάλες Ελληνικές εταιρείες.

Μετά την εξέλιξη αυτή, ο Υπουργός Υ.ΜΕ.ΔΙ. Χ. Σπίρτζης, με έγγραφό του προς τον Γενικό Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών και τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης επεσήμανε πως «με δεδομένο ότι σχετικά με το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας έχουν εκφραστεί πολλές διαφοροποιούμενες απόψεις τόσο για την επιλεγείσα αρχική αναγνωριστική χάραξη του έργου, όσο και για την κατασκευασσιμότητα της επιλεγείσας μεθοδολογίας σκυροδέτησης του υποθαλάσσιου τμήματος, θεωρούμε σκόπιμη και απολύτως απαραίτητη τη σε βάθος διερεύνηση των παραπάνω θεμάτων πριν αποφασιστεί η περαιτέρω επιλογή των διαδικασιών υλοποίησης του έργου, το οποίο εξαγγέλθηκε ως έργο προτεραιότητας και αναπτυξιακής προοπτικής από τον πρωθυπουργό στο αναπτυξιακό συνέδριο της Κέρκυρας».



Επίσης, ο Υπουργός Υ.ΜΕ.ΔΙ. Χ. Σπίρτζης υπέγραψε σύμβαση με τον καθηγητή του ΕΜΠ Γ. Μπουκοβάλα του τομέα Γεωτεχνικής στην Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, με το ακόλουθο αντικείμενο :

1) Γεωτεχνική θεώρηση ευστάθειας και συμπεριφοράς επιχώματος πρόσβασης στη λιμνοθάλασσα Αβλέμονα. Επάρκεια των προτεινόμενων μέτρων (αντίβαρα + επιφόρτιση). Εναλλακτικές δυνατότητες επιτάχυνσης των εργασιών (χρόνος φορτίσεων) για την παραλαβή περαιωμένου έργου σε μικρότερο χρόνο. Σχολιασμός των Παραρτημάτων «Έλεγχος πιθανότητας ρευστοποίησης», «Ευστάθεια και καθιζήσεις επιχώματος».

2) Για λόγους που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, την τεχνική διάρκεια ζωής του έργου (100 έτη) και την γειτνίαση με σεισμικά ευαίσθητη περιοχή με επακόλουθο την πιθανότητα δημιουργίας τσουνάμι, πρόταση υιοθέτησης ύψους προστασίας εισόδων στην υποθαλάσσια σήραγγα 2,5 μ. Σχολιασμός αν απαιτείται κάποια περαιτέρω διερεύνησης.

3) Σχολιασμός της προτεινόμενης θεμελίωσης του τεχνικού της υποθαλάσσιας σήραγγας. Έλεγχος των θέσεων που υπάρχουν γεωλογικές – γεωτεχνικές αβεβαιότητες που μπορούν να θέσουν απαιτήσεις αλλαγής της προτεινόμενης θεμελίωσης.

4) Σχολιασμός της προτεινόμενης μεθοδολογίας κατασκευής της υποθαλάσσιας σήραγγας :

α) Η προτεινόμενη μεθοδολογία προέβλεπε την παράκαμψη του διαύλου, ώστε η κατασκευή να γίνει σε μια φάση. Δεδομένου ότι η παράκαμψη προβλέπεται εντός της λιμνοθάλασσας, είναι πιθανό στη φάση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου αυτό να μη γίνει αποδεκτό. Είναι δυνατή η σε φάσεις κατασκευή του έργου με διατήρηση του διαύλου σε λειτουργία ;

β) Στεγάνωση και περιμετρικό σφράγισμα του έργου με μεταλλικές πασσαλοσανίδες και διαφράγματα Ω.Σ. Σχολιασμός της εφικτότητας κατασκευής, επισήμανση κρίσιμων σημείων της κατασκευαστικής αλληλουχίας που μπορούν να επηρεάσουν την επιτελεσματικότητα της μεθόδου. Αρχική εκτίμηση, αν υπάρχουν τα δεδομένα, των εισροών του συνολικού συστήματος και των απαιτήσεων άντλησης.

γ) Σχολιασμός του Παραρτήματος «Υπολογισμοί πασσαλοσανίδων & διαφραγμάτων»

5) Σχολιασμός του Παραρτήματος «Εκτίμηση σεισμικής επικινδυνότητας» στη βάση των δεδομένων που προέκυψαν κατά τα τελευταία εννέα χρόνια (χρόνος σύνταξης 2009)

6) Υποβολή προτάσεων στο εξειδικευμένο αντικείμενο των αντισεισμικών μελετών της υποθαλάσσιας σήραγγας για τη σύνταξη του Κανονισμού Μελετών (ΚΜΕ) που θα διέπει τη Σύμβαση Παραχώρησης και θα αποτελεί συμβατικό στοιχείο της υπό ανάθεση σύμβασης του έργου.

Την **10/05/2019**, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών [Υπουργός Χ. Σπίρτζης] εξέδωσε την Απόφαση υπ' αριθ. Δ16/ΒΟΑΚ/757 με αντικείμενο την «Έγκριση ανάθεσης Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου (κατά το άρθρο 128 παρ. 1 του Ν. 4412/2016), για την υποβοήθηση της Αναθέτουσας Αρχής (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης) στην εξέταση εναλλακτικών λύσεων Οδικής Σύνδεσης Λευκάδας με το Εθνικό Δίκτυο, καθώς και τη σύνταξη φακέλου ΠΠΠΑ (Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων) για την προώθηση της υλοποίησης του έργου : “Υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας”» [Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, 2 περίπου μήνες πριν τις εκλογές που ανέδειξαν νέα κυβέρνηση Ν.Δ.].

Στην ανωτέρω Υπουργική Απόφαση αναφέρονται :

Εγκρίνουμε την ανάθεση Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου (κατά το άρθρο 128 παρ. 1 του Ν. 4412/2016) για την υποβοήθηση της Αναθέτουσας Αρχής

(Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης) στην εξέταση εναλλακτικών λύσεων Οδικής Σύνδεσης Λευκάδας με το Εθνικό Δίκτυο, καθώς και στη σύνταξη φακέλου ΠΠΠΑ για την προώθηση της υλοποίησης του έργου: «Υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας», στον οικονομικό φορέα **ΘΑΛΗΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ – Π.ΤΟΝΙΟΛΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε. - MARNET ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**, με συνολική αμοιβή εξήντα εννέα χιλιάδες ευρώ (69.000,00€) (προ ΦΠΑ), διάρκεια τέσσερις μήνες από την υπογραφή της Σύμβασης και όρους που αναφέρονται στην παρούσα και εξειδικεύονται στη Σύμβαση που θα υπογραφεί.

Το αντικείμενο απασχόλησης του Τεχνικού Συμβούλου είναι απολύτως ειδικό, και εμπίπτει στην πρόβλεψη της παρ.1 του άρθρου 128 του ν.4412/16 και αφορά σε :

1) Συγκέντρωση από τους αρμόδιους φορείς όλων των διαθέσιμων στοιχείων και των σχετικών μελετών και ερευνών.

2) Αξιολόγηση των στοιχείων ως προς την πληρότητα και την ανάγκη επικαιροποίησής τους.

3) Συγκέντρωση – αξιολόγηση από τον Δήμο Λευκάδας και την Περιφέρεια Ιονίων Νησιών όλων των θεσμοθετημένων και υπό διαβούλευση χρήσεων γης.

4) Διερεύνηση του αναπτυξιακού σχεδίου της Περιφέρειας Ιονίων Νησιών και τις πιθανές εμπλοκές με το προς ένταξη έργο.

5) Συγκέντρωση - αξιολόγηση από τους αρμόδιους φορείς όλων των υπό μελέτη και κατασκευή έργων στην περιοχή γεινίασης με το έργο του Υπουργείου.

6) Αποτίμηση της πληρότητας και της συμμόρφωσης της υφιστάμενης αναγνωριστικής μελέτης με τις ισχύουσες σήμερα προδιαγραφές και κανονιστικό μελετητικό πλαίσιο.

7) Εκπόνηση και εξέταση δύο εναλλακτικών λύσεων Οδικής Σύνδεσης Λευκάδας με το Εθνικό Δίκτυο σε στάδιο Προωθημένης Μελέτης Αναγνώρισης (πέραν των περιλαμβανόμενων στη μελέτη αναγνωριστικής λύσης).

8) Εξέταση της Περιβαλλοντικής επιβάρυνσης της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα και των ακτών της Λευκάδας, για κάθε μία προτεινόμενη εναλλακτική λύση περιλαμβανομένης και της υφιστάμενης, με σκοπό την ελαχιστοποίηση της σε αυτές τις οικολογικά ευαίσθητες περιοχές, με παράλληλη βελτιστοποίηση του ολικού κόστους του έργου σε όλη την διάρκεια της ζωής του (100 έτη) μετά από εκτίμηση του κόστους κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας.

9) Συνεργασία με τον εμπειρογνώμονα της Υπηρεσίας σε γεωλογικά - γεωτεχνικά θέματα, σε θέματα που άπτονται της θεμελίωσης του τεχνικού της υποθαλάσσιας σήραγγας, των επιχώματος πρόσβασης κ.λ.π.

10) Σύνταξη Φακέλου ΠΠΠΑ με συνοδευτικά έγγραφα και σχέδια τεκμηρίωσης για έργα και δραστηριότητες κατηγορίας Α1 σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Ν.4014/11, προκειμένου να διενεργηθεί δημόσιος διάλογος με τους αρμόδιους φορείς της Διοίκησης και

συλλογή γνωμοδοτήσεων ώστε να ζητηθεί η θετική γνωμοδότηση της αρμόδιας περιβαλλοντικής αρχής για το έργο με κατευθύνσεις στα ακόλουθα ζητήματα :

Εναλλακτικές Λύσεις και μέθοδοι κατασκευής.

Ειδικές μελέτες ανά κατηγορία επίπτωσης που κρίνει αναγκαίο να εκπονηθούν στο πλαίσιο της ΜΠΕ (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων).

Θέματα στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα κατά την εξέταση των επιπτώσεων.

Ενδεχόμενες ειδικότερες κατευθύνσεις σχετικά με πρόσθετα στοιχεία και το περιεχόμενο της ΜΠΕ.

1.10. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ

Η Σύμβαση με τον Τεχνικό Σύμβουλο (ΘΑΛΗΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ – Π.ΤΟΝΙΟΛΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε. - MARNET ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ) υπεγράφη την **20/06/2019** (17 ημέρες πριν τις επερχόμενες εκλογές), είχε ως αντικείμενο την : «Υποβοήθηση της Αναθέτουσας Αρχής στην εξέταση εναλλακτικών λύσεων Οδικής Σύνδεσης Λευκάδας με το Εθνικό Δίκτυο, καθώς και στη σύνταξη φακέλου ΠΠΠΑ για την προώθηση της υλοποίησης του έργου» και προέβλεπε χρόνο περαίωσης 4 μήνες.

Στον ανωτέρω χρόνο περαίωσης της Σύμβασης δόθηκαν 3 παρατάσεις συνολικού χρόνου 6 μηνών.

Τελικά το έργο περαιώθηκε και υποβλήθηκε στην αναθέτουσα Αρχή την **09/06/2020** και παραλήφθηκε από την αρμόδια Διεύθυνση Δ16 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με την Απόφαση Παραλαβής υπ' αριθ. Δ16/ΛΕΥ/118670/04.12.2020. [Κυβέρνηση Ν.Δ., Υπουργός ΥΠΟ.ΜΕ. Κ. Καραμανλής].

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

2.1. ΠΡΟΚΑΤΑΡΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Στα παραδοτέα του έργου του Τεχνικού Συμβούλου ήταν και η μελέτη καθώς και η σύνταξη φακέλου ΠΠΠΑ (Προκαταρτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων) για την προώθηση υλοποίησης του έργου.

Με το υπ' αριθ. πρωτ. 89316/5.11.2020 έγγραφο της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης (Δ16) του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών υποβλήθηκε στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) ο φάκελος Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ) για την υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας, προς γνωμοδότηση.

Με βάση τον ανωτέρω φάκελο ΠΠΠΑ, την **30/07/2021**, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης) απέστειλε προς το ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ / Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ16) την υπ' αριθ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/73192/4782 γνωμοδότηση με θέμα : *Προκαταρκτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων για τη ζεύξη Λευκάδας.*

Η γνωμοδότηση του ΥΠΕΝ είναι η εξής :

Γνωμοδοτούμε θετικά για το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας, σύμφωνα με την προτεινόμενη στον φάκελο ΠΠΠΑ 1.1.β εναλλακτική λύση.

Η σύνδεση της Λευκάδας με το εθνικό δίκτυο θα γίνει με έργα συνολικού μήκους 3,11 km, εκ των οποίων 1,24 km σε επίχωμα με χαλικοπασσάλους, 2,08 km εκτός τεχνικού ενώ για τη διέλευση κάτω από το δίαυλο Λευκάδας προβλέπεται τεχνικό υποθαλάσσιας σήραγγας συνολικού μήκους 1030 m, εκ των οποίων 450 m αφορούν στο τμήμα κλειστής διατομής, ενώ 310 m και 270 m αφορούν στις προσβάσεις εισόδου και εξόδου αντίστοιχα.

Η αποκατάσταση του τοπικού οδικού δικτύου αφορά σε μήκος 1,2 km.

Η προτεινόμενη μέθοδος κατασκευής της υποθαλάσσιας σήραγγας βασίζεται στην κατασκευή της σήραγγας εν ξηρώ, με εκσκαφή και επανεπίχωση. Παράλληλα με την κατασκευή της σήραγγας θα πραγματοποιηθεί η κατασκευή του χαμηλού επιχώματος επί χαλικοπασσάλων στην περιοχή της λιμνοθάλασσας.

Η προτεινόμενη λύση αποτυπώνεται στο σχέδιο 472-ΠΠΠΑ-1β του φακέλου ΠΠΠΑ.

Κατά την παρούσα γνωμοδότηση λήφθηκαν υπόψη :

α) Οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της χωροταξικής πολιτικής που προκύπτουν από εγκεκριμένα χωροταξικά, ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια ή άλλα σχέδια χρήσεων γης.

β) Τα χαρακτηριστικά του έργου (μέγεθος, συσσωρευτική δράση, χρήση φυσικών πόρων, παραγωγή αποβλήτων, ρύπανση και οχλήσεις, κίνδυνο ατυχημάτων με επίπτωση στο περιβάλλον).

γ) Η περιβαλλοντική ευαισθησία των περιοχών που ενδέχεται να θιγούν από το έργο (χρήσεις γης, φυσικοί πόροι, αφομοιωτική ικανότητα του φυσικού περιβάλλοντος, ευαίσθητες περιοχές).

δ) Τα χαρακτηριστικά των ενδεχόμενων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή και λειτουργία του έργου (έκταση επιπτώσεων, μέγεθος, πιθανότητα και συχνότητα εμφάνισης, αναστρεψιμότητα).

ε) Τα οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και η εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημόσιου συμφέροντος.

στ) Οι θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε μια ευρύτερη περιοχή από εκείνη που επηρεάζεται άμεσα από το έργο.

ζ) Οι γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων Υπηρεσιών, που ελήφθησαν κατά το στάδιο της διαβούλευσης, η Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ) καθώς και η πρόσθετη τεκμηρίωση του φορέα του έργου περί επιλογής της εναλλακτικής λύσης 1.1.β.

Η παρούσα γνωμοδότηση δίδεται με την προϋπόθεση ότι η κατασκευή και λειτουργία του έργου δεν έρχεται σε αντίθεση με περιορισμούς που έχουν τεθεί στην περιοχή με ειδικές διατάξεις και που ενδεχομένως δεν επιτρέπουν την κατασκευή του υπόψη έργου.

Ο φορέας του έργου οφείλει στο στάδιο της έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων να αναρτήσει στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο (ΗΠΜ) φάκελο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Α. οικ. 170225/27.1.2014 (Α' 135), όπως έχει τροποποιηθεί με την Κ.Υ.Α. 1915/2018 (Β' 304). Επιπλέον, η ΜΠΕ θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις ακόλουθες ειδικότερες απαιτήσεις, οι οποίες προέκυψαν από τον ΠΠΠΑ :

1. Δέσμες εναλλακτικών λύσεων

α) Θα πρέπει να αξιολογηθεί αναλυτικότερα, συμπεριλαμβάνοντας τα πρόσθετα στοιχεία που θα προκύψουν κατά την ωρίμανση του σχεδιασμού, τόσο η δέσμη των εναλλακτικών λύσεων 1 όσο και αυτή της λύσης 3, **λαμβάνοντας υπόψη τις γνωμοδοτήσεις του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού κόλπου – Λευκάδος και της Διεύθυνσης Υδάτων Ιονίου, όσο και την Ε.Α.Α.Τ.**

β) Θα πρέπει να γίνει αναλυτική τεκμηρίωση της τελικά επιλεγόμενης λύσης από τον φορέα του έργου, τόσο με **οικονομοτεχνικά**, όσο και με **περιβαλλοντικά κριτήρια**.

2. Ειδικές μελέτες ανά κατηγορία επίπτωσης

Δεδομένου ότι (α) σημαντική προϋπόθεση για τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων του έργου στο περιβάλλον και για την επίτευξη συνολικά θετικού περιβαλλοντικού πρόσημου από την υλοποίησή του, είναι η ενσωμάτωση των ενδεδειγμένων μέτρων στον σχεδιασμό του έργου, (β) η ενσωμάτωση αυτή προϋποθέτει αναλυτική αξιολόγηση των διαθέσιμων τεχνικών μεθόδων υλοποίησης του έργου, οι οποίες εξαρτώνται από τη λεπτομερή αποτύπωση και ανάλυση των παραμέτρων στη ζώνη του έργου, με κυριότερες τις γεωτεχνικές, θα πρέπει πριν τη ΜΠΕ να εκπονηθούν οι απαραίτητες προς τούτο μελέτες και έρευνες πεδίου.

3. Σημαντικά θέματα κατά την εξέταση των επιπτώσεων

Με βάση και τις ειδικές μελέτες που θα συνοδεύουν τη ΜΠΕ (ήτοι τη γεωτεχνική μελέτη, τη μελέτη Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης κ.ά.) θα πρέπει :

• Να ενσωματωθούν στο σχεδιασμό του έργου όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή πρόκλησης σημαντικής υποβάθμισης – ως προς την ποιότητα, την οικολογική αξία, και την έκταση – οικοτόπων κοινοτικής σημασίας.

• Να ελαχιστοποιηθεί η κατάτμηση των υδάτων της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα.

• Να περιοριστούν στο ελάχιστο δυνατόν οι υδρομορφολογικές αλλοιώσεις από την υλοποίηση του έργου (ήτοι η κατάληψη φυσικού πυθμένα και η επέμβαση στη φυσική ακτογραμμή), έτσι ώστε να μην υποβαθμίζεται η καλή χημική και οικολογική κατάσταση των παράκτιων και μεταβατικών υδατικών συστημάτων της περιοχής.

• Να εκτιμηθούν αναλυτικά οι αναμενόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που απορρέουν από την ευπάθεια του έργου σε κινδύνους σοβαρών ατυχημάτων ή καταστροφών που σχετίζονται με το έργο.

• Να αξιολογηθεί η αναγκαιότητα υπαγωγής ή μη του Παράκτιου Υδατικού Συστήματος «Λιμνοθάλασσα Στενών Λευκάδας» με κωδικό EL0444T0004N στις εξαιρέσεις του άρθρου 4.7 της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ. Αντίστοιχα για το Ιδιαίτερος Τροποποιημένο Υδάτινο Σώμα «Στενά Λευκάδας» με κωδικό EL044T0007H να τεκμηριωθεί ότι με την υλοποίηση των έργων δεν υποβαθμίζεται η καλή κατάσταση αυτού.

Η γνωμοδότηση του ΥΠΕΝ καταλήγει ως εξής :

Η παρούσα γνωμοδότηση αποτελεί τον Προκαταρκτικό Προσδιορισμό Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων του προτεινόμενου έργου και χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 4014/2011.

Η γνωμοδότηση αυτή δεν υποκαθιστά άδειες και εγκρίσεις από άλλους φορείς.

Η οριστική και δεσμευτική άποψη της Διοίκησης επί των προαναφερομένων και συναφών θεμάτων θα δοθεί με την αξιολόγηση της ΜΠΕ και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, με την οποία η Διοίκηση μπορεί να επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας ή και να αποφασίσει τη μη υλοποίησή του (επιλογή μηδενικής λύσης), σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Η παρούσα κοινοποιείται στα Περιφερειακά Συμβούλια Ιονίων Νήσων και Δυτικής Ελλάδας, συνοδευόμενη από ένα φάκελο ΠΠΠΑ, προκειμένου να δημοσιοποιηθεί.

[Σ.Σ. Οι ανωτέρω επισημάνσεις με έντονα γράμματα έγιναν από τον υπογράφοντα για να τονιστεί η ιδιαίτερη σημασία τους στην τελική απόφαση για την υλοποίηση ή μη του έργου (επιλογή μηδενικής λύσης)].

2.2. ΟΙ ΤΡΕΙΣ (3) ΠΡΟΤΑΘΕΙΣΕΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Λύση (1) : Υποθαλάσσια σύνδεση της Λευκάδας, μέσω σήραγγας νότια της Μαρίνας Λευκάδας και επιχώματος πρόσβασης στη σήραγγα εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα.

Λύση (2) : Σύνδεση της Λευκάδας μέσω υπέργειας γέφυρας (αντί της υποθαλάσσιας σήραγγας), στην ίδια θέση με την παραπάνω λύση και διατήρηση του επιχώματος πρόσβασης εντός της λιμνοθάλασσας.

Λύση (3) : Σύνδεση της Λευκάδας μέσω υπέργειας γέφυρας, αρκετά νοτιότερα των παραπάνω λύσεων, κοντά στους οικισμούς Περατιάς (Στερεά Ελλάδα) και Καλλιγονίου (Λευκάδα).

Στις παραπάνω εναλλακτικές λύσεις (1) και (2) υπάρχουν παραλλαγές με βάση τη μέθοδο κατασκευής της οδικής πρόσβασης στη θέση της γέφυρας :

Παραλλαγή 1.1 : Δημιουργία χαμηλού επιχώματος πρόσβασης εντός της περιοχής της λιμνοθάλασσας Αβλέμων

Παραλλαγές 1β και 2β : Ενίσχυση του εδάφους με χαλικοπασσάλους κάτωθεν του επιχώματος εντός της περιοχής της λιμνοθάλασσας Αβλέμων.

Παραλλαγές 1γ και 2γ : Κατασκευή χαμηλής γέφυρας επί σειράς βάθρων με κλωνοπασσάλους εντός της λιμνοθάλασσας Αβλέμων (αντί επιχώματος).

Από τις παραπάνω προταθείσες προς διερεύνηση εναλλακτικές λύσεις, απορρίφθηκε οριστικά η λύση (2) και από τις απομείνασες δύο λύσεις ο φορέας υλοποίησης του έργου (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών) επέλεξε τη λύση (1) και ειδικότερα τη **λύση 1.1β**, η οποία με βάση τα ανωτέρω προβλέπει :

Υποθαλάσσια σύνδεση της Λευκάδας μέσω σήραγγας. Η σύνδεση θα γίνει νότια της Μαρίνας Λευκάδας (στη περιοχή του ΚΤΕΛ – οδός Φιλοσόφων).

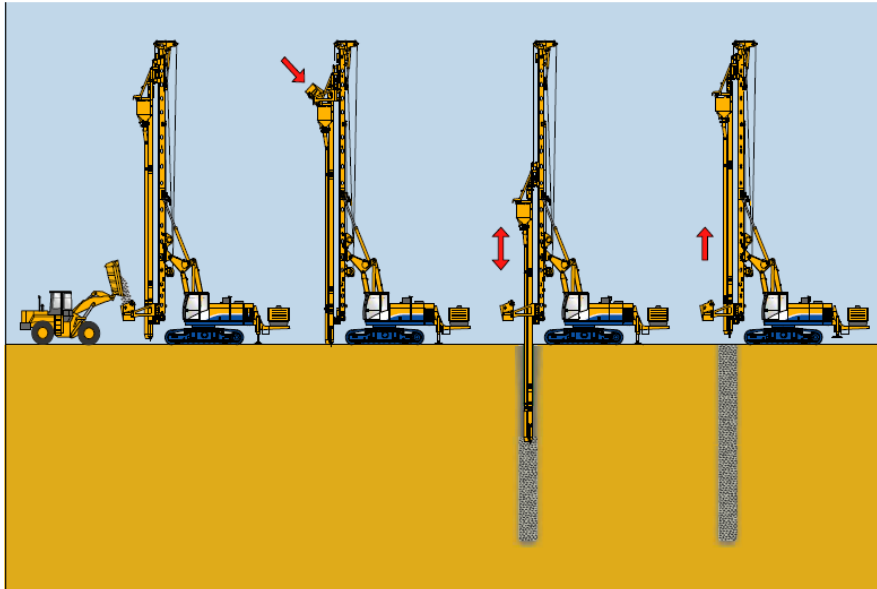
Η οδική πρόσβαση στην υποθαλάσσια σήραγγα, εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα, θα κατασκευαστεί επί χαμηλού επιχώματος κάτωθεν του οποίου θα γίνει ενίσχυση του εδάφους πυθμένα της λιμνοθάλασσας με χαλικοπασσάλους.

2.3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ ΜΕ ΧΑΛΙΚΟΠΑΣΣΑΛΟΥΣ

Προς κατανόηση της ανωτέρω επιλεγείσης μεθόδου ενίσχυσης του εδάφους πυθμένα της λιμνοθάλασσας με χαλικοπασσάλους παραθέτω τα παρακάτω στοιχεία :

Βήματα μεθόδου :

- 1) Έμπηξη μέσα στο έδαφος σωλήνα κατάλληλης διαμέτρου ταπωμένου προσωρινά στο κάτω άκρο με ειδικό πώμα.
- 2) Ολοκλήρωση της έμπηξης στο κατάλληλο βάθος και γέμισμα του σωλήνα με κοκκώδες υλικό.
- 3) Τμηματική εξόλκευση του σωλήνα σε προκαθορισμένο τμήμα ύψους h_1 .
- 4) Επανέμπηξη του σωλήνα σε προκαθορισμένο τμήμα ύψους h_2 , κλείσιμο του ειδικού πώματος και συμπύκνωση του κοκκώδους υλικού. Διεύρυνση της της αρχικής διαμέτρου του σωλήνα.
- 5) Συνεχείς πολλαπλές εξολκεύσεις και επανεμπήξεις μέχρι την πλήρη ολοκλήρωση του συμπυκνωμένου χαλικοπασσάλου.



Ε.Α. Μπουκοράκης, Καθηγητής Σχολής Γεωτ. Μηχανικών, Ε.Μ.Π.

2.4. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ- ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Ο Φορέας Διαχείρισης Υγροτόπων Αμβρακικού ιδρύθηκε με τον νόμο Ν. 3044/2002. Ο χαρακτηρισμός της περιοχής για την οριοθέτηση της προστατευόμενης περιοχής με τις ζώνες προστασίας περιγράφεται στο ΦΕΚ 123 / Δ' / 21-03-2008. Το 2018, μετονομάζεται σε **Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας** (Ν.4519/2018). Το 2018 στην περιοχή ευθύνης του Φορέα Διαχείρισης Υγροτόπων Αμβρακικού ενσωματώνεται το εσωτερικό αρχιπέλαγος Ιονίου, **οι λιμνοθάλασσες στενών Λευκάδας και Αλυκές Λευκάδας**, καθώς και η περιοχή Χορτάτων της ορεινής Λευκάδας.

Ο Φορέας Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας (ΦΔΑΚ – Λ) είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου κοινωφελούς χαρακτήρα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Σκοπός ίδρυσης του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας είναι η προστασία, διατήρηση και διαχείριση της προστατευόμενης περιοχής που ανήκουν στα όρια ευθύνης του. Ειδικότερα, επιδιώκεται η διατήρηση και διαχείριση των σπανίων οικοτόπων, των ειδών χλωρίδας και πανίδας και κυρίως της ορνιθοπανίδας που συντίθεται από αρκετά σημαντικά είδη, μερικά από τα οποία θεωρούνται παγκόσμια απειλούμενα.

Με το έγγραφο υπ' αριθ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/2398/158/12-01- 2021, το Υπουργείο Περιβάλλοντος ζήτησε την απαιτούμενη γνωμοδότηση του ΦΔΑΚ - Λ για το προωθούμενο από το Υπουργείο Υποδομών έργο της ζεύξης Λευκάδας. Προς τούτο τέθηκαν υπ' όψη του Φορέα οι εναλλακτικές λύσεις (1, 2, 3).

Στο υπ' αριθ. πρωτ. 224/23-02-2021 έγγραφο του ΦΔΑΚ-Λ αναφέρονται :

1. Συνοπτική περιγραφή της δραστηριότητας

Η παρούσα «Μελέτη Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ)» αφορά στην «Οδική Σύνδεση Λευκάδας με το Εθνικό Δίκτυο», η οποία συνδέει το οδικό δίκτυο της ηπειρωτικής χώρας στην Αιτωλοακαρνανία με το βορειοανατολικό άκρο του νησιού της Λευκάδας. Στόχος των υπό εξέταση υποδομών είναι η μόνιμη οδική σύνδεση της Λευκάδας με το κύριο οδικό δίκτυο της ηπειρωτικής χώρας σε άλλη θέση από την σημερινή, με στόχο τόσο την αρτιότερη οδική σύνδεση του νησιού όσο και ταυτόχρονα την ανεμπόδιστη και συνεχή λειτουργία του Διαύλου ναυσιπλοΐας Λευκάδας.

2. Γνωμοδότηση

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού κόλπου- Λευκάδας, λαμβάνοντας υπόψη τη διαβιβασθείσα αναγνωριστική μελέτη εναλλακτικών λύσεων οδικής σύνδεσης της Λευκάδας με το εθνικό δίκτυο, κατέληξε στις ακόλουθες παρατηρήσεις:

Οι προτεινόμενες λύσεις για την υλοποίηση του έργου επηρεάζουν τη λιμνοθάλασσα περιοχή του Αβλέμονα που είναι οικότοπος προτεραιότητας στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (SPA) / Ειδική Ζώνη Διατήρησης (SAC) του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 με τίτλο «Λιμνοθάλασσες στενών Λευκάδας (Παλιόνης – Αβλίμων) και Αλυκές Λευκάδας» και κωδικό GR2240001.

Η σημασία της λιμνοθάλασσας για την περιοχή επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι ο Δήμος Λευκάδας βρίσκεται ήδη στη φάση υλοποίησης του έργου με τίτλο: «Ήπιες, φιλικές προς το περιβάλλον παρεμβάσεις στη λιμνοθάλασσα Αβλέμονας Λευκάδας» ενταγμένου στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ιόνια Νησιά 2014-2020». Ειδικότερα, το εν λόγω έργο αφορά σε ήπιες εργασίες αποκατάστασης ορισμένων λειτουργιών στη λιμνοθάλασσα Αβλέμων Λευκάδας, έργα βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης της ιχθυοπανίδας και ανάδειξης του οικοσυστήματος της λιμνοθάλασσας. Συνεπώς, η αξιολόγηση των προτεινόμενων λύσεων για το έργο της οδικής σύνδεσης, βασίζεται στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο προστατευόμενο οικοσύστημα και στη συμβατότητα με το έργο βελτίωσης και ανάδειξης που έχει δρομολογηθεί.

Οι λύσεις 1, 1.1 και 1β κρίνονται (σε συμφωνία με τους μελετητές) ως απορριπτές εξαιτίας του γεγονότος ότι η δημιουργία χαμηλού επιχώματος (λύσεις 1, 1.1) ή και ενίσχυσης του εδάφους με χαλικοπασσάλους (λύση 1β) εντός της προστατευόμενης περιοχής της λιμνοθάλασσας Αβλέμων, θα επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον της εν λόγω λιμνοθάλασσας. Η δημιουργία ενός τέτοιου επιχώματος, θα είχε ως αποτέλεσμα την αλλαγή στη γεωμορφολογία της λιμνοθάλασσας, αφαιρώντας ή αλλοιώνοντας σημαντικό μέρος του οικοτόπου, με επιπτώσεις στον υδροδυναμισμό και στην υδρολογία του. Αρνητικά θα επιδράσει και η όχληση κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου και κατά τη λειτουργία του στη συνέχεια.

Οι λύσεις 2, 2β δεν διαφοροποιούνται σε σχέση με τις λύσεις 1, 1.1 και 1β, όσον αφορά στις προτεινόμενες παρεμβάσεις εντός της λιμνοθάλασσας προστατευόμενης περιοχής. Συνεπώς, απορρίπτονται για τους λόγους που αναφέρθηκαν στην ανωτέρω παράγραφο.

Όσον αφορά τις εναλλακτικές λύσεις 1γ και 2γ, διαπιστώνεται ότι η πρόταση κατασκευής χαμηλής γέφυρας επί σειράς βάθρων (με κωλονοπασσάλους) εντός της λιμνοθάλασσας Αβλέμων, καθιστά ηπιότερες τις επιπτώσεις στο λιμνοθαλάσσιο οικοσύστημα, αφού καταλαμβάνεται μικρότερη υδάτινη επιφάνεια της λιμνοθάλασσας και ανάλογα με το σχεδιασμό μπορούν να μετριαστούν οι επιπτώσεις στον υδροδυναμισμό και την ποιότητα των υδάτων της λιμνοθάλασσας. Ωστόσο, η κατασκευή μιας γέφυρας συνολικού μήκους περί τα 1,24 χλμ., που εκτείνεται εξολοκλήρου εντός των υδάτων της λιμνοθάλασσας Αβλέμων, αναμένεται να επιφέρει αξιοσημείωτη αλλαγή στη μορφολογία και λειτουργία του

λιμνοθαλάσσιου οικοσυστήματος, επηρεάζοντας έτσι τους τύπους φυσικών οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος καθώς και την ορνιθοπανίδα της προστατευόμενης περιοχής, τόσο κατά το στάδιο κατασκευής (διαταραχή υδάτων και ιζημάτων) όσο και κατά το στάδιο λειτουργίας (όχληση λόγω συχνής διέλευσης οχημάτων) αντίστοιχα.



Από τα αποτελέσματα και το περιεχόμενο του Πίνακα 5.1 της μελέτης προκύπτει ότι η **βέλτιστη από περιβαλλοντική άποψη, είναι η Λύση 3** καθώς σε σχέση με τις άλλες δύο λύσεις επιφέρει σαφώς μικρότερη αρνητική επίπτωση στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (SPA) / Ειδική Ζώνη Διατήρησης (SAC) του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 με τίτλο «Λιμνοθάλασσες στενών Λευκάδας (Παλιόνης – Αβλίμων) και Αλυκές Λευκάδας» και κωδικό GR2240001.

Σύμφωνα με την μελέτη ΠΠΠΑ, η ζώνη διέλευσης της Λύσης 3 βρίσκεται νοτιότερα των Λύσεων 1 και 2, εκτός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα και του ΓΠΣ Λευκάδας με διάνοιξη νέου οδικού τμήματος στην Αιτωλοακαρνανία μέχρι την Περατιά. Συνεπώς, η χάραξη του έργου μέσω της εναλλακτικής λύσης 3, είναι τέτοια ώστε να διέρχεται από εκτάσεις όπου δεν απαντώνται τύποι φυσικών οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα οι επιπτώσεις στην προστατευόμενη περιοχή από την κατασκευή και λειτουργία της Λύσης 3 να είναι σαφώς μικρότερες (εν συγκρίσει με τις Λύσεις 1 και 2).

Συνοψίζοντας όλες τις παραπάνω παρατηρήσεις, το Διοικητικό Συμβούλιο του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού κόλπου - Λευκάδας, λαμβάνοντας υπόψη τη χρησιμότητα του έργου της οδικής σύνδεσης της Λευκάδας με το Εθνικό Δίκτυο, γνωμοδοτεί θετικά για τον εν λόγω έργο, θεωρώντας ως **βέλτιστη εναλλακτική λύση υλοποίησής του, την λύση 3.**

2.5. ΠΕΡΙΟΧΗ NATURA 2000

Κωδικός GR2240001

Όνομασία περιοχής Natura 2000 :

LIMNOTHALASSES STENON LEFKADAS (PALIONIS - AVLIMON) & ALYKES LEFKADAS

ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΕΣ ΣΤΕΝΩΝ ΛΕΥΚΑΔΑΣ (ΠΑΛΙΟΝΗΣ - ΑΒΛΙΜΩΝ) & ΑΛΥΚΕΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Έκταση : 2120,68 ha

Περιοχή : Ιόνια Νησιά

Προστασία : SCI – SPA

Φορέας Διαχείρισης Υγροτόπων Αμβρακικού

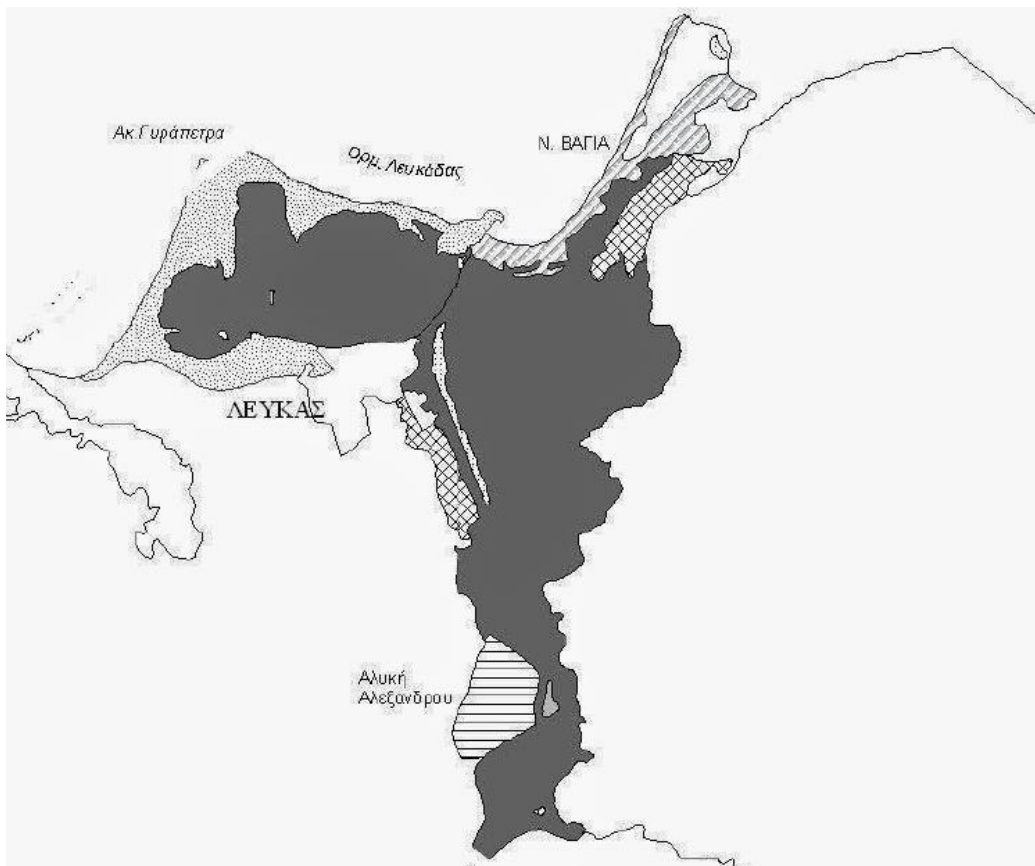


Περιοχή Natura 2000.

Λιμνοθάλασσες Στενών Λευκάδας (Παλιονής – Αβλίμων) και Αλυκές Λευκάδας (GR2240001)

2.6. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΥΔΑΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΤΗΣ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ & ΙΟΝΙΟΥ

Στο υπ' αριθ. πρωτ. 11439/11.3.2021 έγγραφο της Διεύθυνσης Υδάτων Ιονίου της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου διατυπώνεται η **σύμφωνη γνώμη της για την εναλλακτική λύση 3 και όχι για την λύση 1.1** που προτείνεται στον φάκελο ΠΠΠΑ και ζητά συμπληρωματικά στοιχεία στο στάδιο υποβολής της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (α.π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/27098/1835/22.3.2021).



Χάρτης Λιμνοθάλασσας και περιοχής Αλυκών Λευκάδας

2.7. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Στην υπ' αριθ. πρωτ. 104517/71439/2194/130/26.02.2021 Έκθεση Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ) του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, αποκλείεται οριστικά η δεύτερη λύση (λύση 3 στη θέση Καλλιγόνι), καθώς, όπως επισημαίνεται στο έγγραφο, η εφαρμογή της είναι προβληματική, διότι το χερσαίο τμήμα στην πλευρά της Λευκάδας εμπίπτει σε ζώνη Β προστασίας του αρχαιολογικού χώρου της αρχαίας Λευκάδας (ΦΕΚ 822/Β/25.9.1995), ενώ ενδέχεται να υπάρχουν βυθισμένα σημαντικά ευρήματα λόγω της ύπαρξης της αρχαίας γέφυρας.

Το Υπουργείο Πολιτισμού θεωρεί πως σε αυτή τη λύση, η διάνοιξη νέου δρόμου εντός του πυρήνα της αρχαίας πόλης αφενός θα αλλοιώσει αισθητά το περιβάλλον του αρχαιολογικού χώρου, αφετέρου είναι βέβαιο ότι θα φέρει στην επιφάνεια πληθώρα αρχαιοτήτων. Ως εκ τούτου στην έκθεση προκρίνεται ως βέλτιστη η προτεινόμενη εναλλακτική λύση (1), όπως παρουσιάζεται στον φάκελο ΠΠΠΑ.

Η πρόταση αυτή μάλιστα φέρει την έγκριση όλων των συναρμόδιων αρχαιολογικών υπηρεσιών και συγκεκριμένα της Εφορίας Αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας, της Εφορίας Ενάλιων Αρχαιοτήτων, της Εφορίας Παλαιοανθρωπολογίας Σπηλαιολογίας και της Υπηρεσίας Νεότερων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου και Νοτίου Ιονίου.

2.8. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΑΛΛΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Η με α.π. 34856/18.5.2021 θετική υπό όρους γνωμοδότηση της Διεύθυνσης Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, επί της εναλλακτικής λύσης (1) (α.π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/48105/3188/18.5.2021).

Η με α.π. ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/2402/32/3.6.2021 θετική γνωμοδότηση της Διεύθυνσης Χωροταξικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, για το προτεινόμενο έργο (α.π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/54391/3600/4.6.2021).

Τα με α.π. Δ16/ΛΕΥ/148206/7.6.2021 και Δ16/ΛΕΥ/198884/21.7.2021 έγγραφα της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης (Δ16) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στα οποία περιέχονται πρόσθετες αξιολογήσεις των εναλλακτικών λύσεων (1), (2) και (3), οι οποίες καταλήγουν στην **επιλογή της εναλλακτικής λύσης 1.1.β για την υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας**, όπως αυτή περιγράφεται στον φάκελο ΠΠΠΑ. (α.π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/56946/3746/11.6.2021 & ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/71608/4644/27.7.2021 αντιστοίχως).

2.9. ΕΡΓΟ : ΗΠΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑ ΑΒΛΕΜΩΝ

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Δημοτικής Αρχής Λευκάδας, την **23/11/2021** υπογράφηκε από τον Γενικό Γραμματέα Ενωσιακών Πόρων και Υποδομών η απόφαση ένταξης του έργου «**Ηπίες, φιλικές προς το περιβάλλον παρεμβάσεις στην Λιμνοθάλασσα του Αβλέμονα με στόχο την βελτίωση της αλιευτικής παραγωγής**», στο επιχειρησιακό πρόγραμμα ΑΛΙΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ προϋπολογισμού 2.768.105,12 ΕΥΡΩ.

Πρόκειται για έργα ήπιας παρέμβασης στο λιμνοθαλάσσιο περιβάλλον, όπου θα βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης της ιχθυοπανίδας και θα αναδειχθεί το πλούσιο οικοσύστημα της λιμνοθάλασσας.

Με την υλοποίηση του έργου διασφαλίζεται η περιβαλλοντική ισορροπία, προστατεύεται το φυσικό κάλλος, και αξιοποιείται περαιτέρω η ιχθυοκομική παραγωγή. Επιπλέον, με την δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, αναβαθμίζεται το τουριστικό προϊόν και η αισθητική αξία της περιοχής παρέμβασης, η οποία γίνεται ελκυστικότερη για κατοίκους και επισκέπτες.

Το παραπάνω ήδη εγκεκριμένο και δρομολογημένο προς υλοποίηση έργο έρχεται προφανώς σε **πλήρη αντίθεση** με το έργο της ζεύξης Λευκάδας διά υποθαλάσσιας σήραγγας με όδευση μέσα από τη λιμνοθάλασσα Αβλέμων.



Σε καμιά περίπτωση **δεν μπορεί να υπάρξει συμβατότητα των δύο έργων**. Τυχούσα υλοποίηση του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης στη θέση που επιλέχθηκε με τη μέθοδο που σχεδιάζεται να εκτελεσθεί (λύση 1.1β) θα τροποποιήσει το σημαντικό έργο της αναβάθμισης και αξιοποίησης του Αβλέμονα σε τέτοιο βαθμό που τελικά **θα το ακυρώσει στη μορφή που αυτό έχει μελετηθεί, σχεδιαστεί και χρηματοδοτηθεί**.

Η σχεδιαζόμενη υποθαλάσσια σήραγγα και ο συνεχόμενη οδευση μέχρι την ακτή της Αιτωλοακαρνανίας θα καταλάβουν το δυτικό και βόρειο τμήμα της λιμνοθάλασσας Αβλέμων σε σημαντική έκταση, η δε όχληση κατά την περίοδο της κατασκευής και κατά την εν συνεχεία λειτουργία του έργου θα προκαλέσει μεγάλη αναστάτωση και επιβάρυνση στο περιβάλλον η οποία θα επηρεάσει τουλάχιστον το μισό Αβλέμονα.

Επομένως, εάν επιθυμούμε την προώθηση του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης πρέπει να ξεχάσουμε το ήδη δρομολογημένο και έτοιμο προς υλοποίηση **σημαντικό έργο** της αναβάθμισης και αξιοποίησης με ήπιο τρόπο της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα. Σε αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να επανασχεδιαστεί το έργο αυτό με διαφορετικές προδιαγραφές, σε διαφορετική έκταση, υπό διαφορετικές προϋποθέσεις, λαμβάνοντας υπ' όψη το προβλεπόμενο έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης στον ίδιο χώρο και τις νέες συνθήκες που θα προκληθούν από την κατασκευή και τη λειτουργία της.

Πρέπει, εν προκειμένω, να επισημανθεί και το γεγονός ότι ο θεσμικά αρμόδιος για τη προστασία του περιβάλλοντος στη περιοχή της λιμνοθάλασσας και των αλυκών Λευκάδας Φορέας Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας (ΦΔΑΚ-Λ), στην από 23/02/2021 **αρνητική γνωμοδότησή του για το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης** στη θέση που σχεδιάζεται (λύση 1.1), αναφέρει επί του θέματος τα εξής :

Η σημασία της λιμνοθάλασσας για την περιοχή επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι ο Δήμος Λευκάδας βρίσκεται ήδη στη φάση υλοποίησης του έργου με τίτλο: «Ήπιες, φιλικές προς το περιβάλλον παρεμβάσεις στη λιμνοθάλασσα Αβλέμονας Λευκάδας» ενταγμένου στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ιόνια Νησιά 2014-2020».

Ειδικότερα, το εν λόγω έργο αφορά σε ήπιες εργασίες αποκατάστασης ορισμένων λειτουργιών στη λιμνοθάλασσα Αβλέμων Λευκάδας, έργα βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης της ιχθυοπανίδας και ανάδειξης του οικοσυστήματος της λιμνοθάλασσας. Συνεπώς, η αξιολόγηση των προτεινόμενων λύσεων για το έργο της οδικής σύνδεσης, βασίζεται στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο προστατευόμενο οικοσύστημα και στη συμβατότητα με το έργο βελτίωσης και ανάδειξης που έχει δρομολογηθεί.

3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

3.1. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ, ΚΟΣΤΟΣ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΡΓΟΥ

Η ταυτότητα του έργου περιλαμβάνεται στα τεύχη της μοναδικής δημοπράτησής του με την από 27/03/2012 υπ' αριθ. πρωτ. Α/5/00/00/06/15189 Υπουργική Απόφαση, με την οποία εγκρίθηκε η διενέργεια δημοσίου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του **Ανταγωνιστικού Διαλόγου** με σκοπό την **ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης** για τη **«Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου : Υποθαλάσσια Ζεύξη Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας».**

Πρόκειται λοιπόν για **έργο παραχώρησης της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης** της οδικής σύνδεσης της Λευκάδας με τον Ν. Αιτωλοακαρνανίας **μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας** (σε αντικατάσταση της υφιστάμενης πλωτής γέφυρας), με τα συνοδά έργα.

Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μέχρι σήμερα, μια σειρά Υπουργικών Αποφάσεων έλαβαν χώρα για το έργο (μεταθέσεις ημερομηνιών διαγωνισμού, ακύρωση έργου, επανεκκίνηση έργου, ορισμός συμβούλων προώθησης έργου, μελετητών σύνταξης ΠΠΠΑ κλπ). Σε καμιά από τις αποφάσεις αυτές δεν θίχτηκε η ταυτότητα του έργου όπως αυτή είχε προσδιορισθεί αρχικά. Το αξιοσημείωτο δε είναι ότι σε καμιά από τις εν λόγω Αποφάσεις **δεν αναφέρεται ο προϋπολογισμός του έργου** έστω σε αρχική προσέγγιση

(ενδεικτικός), ούτε ζητήθηκε ο προσδιορισμός του από τους Συμβούλους που ασχολήθηκαν με το ζήτημα.

Με τα δεδομένα του αρχικού σχεδιασμού και του συγκεκριμενοποιημένου με τη μελέτη του Συμβούλου (οικον. φορέας ΘΑΛΗΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ – Π.ΤΟΝΙΟΛΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε. - MARNET ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ), που ορίστηκε μετά την επανεκκίνηση του έργου από τον Υπουργό Χ. Σπίρτζη, είναι δυνατή η αρχική εκτίμηση του προϋπολογισμού του έργου (ο οποίος θα έπρεπε να ήταν ένα από τα αντικείμενα της μελέτης).

Σχετικά με το συνολικό κόστος του έργου έχουν αναφερθεί σε δημοσιεύματα του τύπου διάφορες εκτιμήσεις που έγιναν «βάσει παρομοίων έργων». Οι τιμές που έχουν δοθεί έχουν μεγάλη απόκλιση μεταξύ τους και είναι : 50, 70, 80 εκατομμύρια ΕΥΡΩ. Ωστόσο καμιά υπεύθυνη μελέτη δεν έχει γίνει ούτε και υπάρχει κάποια αρμοδίως επίσημη ανακοίνωση επί του θέματος.

Είναι εκπληκτικό ότι επί 20 και πλέον έτη ασχολούμαστε με ένα έργο, που έχει χαρακτηριστεί ζωτικής σημασίας για τη Λευκάδα, για το οποίο δεν γνωρίζουμε ούτε κατ' εκτίμηση πόσο θα κοστίζει !!!

Με τα δεδομένα που μέχρι σήμερα έχουμε :

1) Η σύνδεση της Λευκάδας με το εθνικό δίκτυο θα γίνει με έργα συνολικού μήκους 3,11 km, εκ των οποίων 1,24 km σε επίχωμα με χαλικοπασσάλους, 2,08 km εκτός τεχνικού, ενώ για τη διέλευση κάτω από το δίαυλο Λευκάδας προβλέπεται τεχνικό υποθαλάσσιας σήραγγας συνολικού μήκους 1030 m, εκ των οποίων 450 m αφορούν στο τμήμα κλειστής διατομής, ενώ 310 m και 270 m αφορούν στις προσβάσεις εισόδου και εξόδου αντίστοιχα.

2) Προϋπολογισμός έργου : άγνωστος.

3) Το έργο θα εκτελεσθεί με ΣΔΙΤ με τη μέθοδο παραχώρησης της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του έργου (σύμφωνα με την μοναδική αρχική Υπουργική Απόφαση για το έργο).

4) Καμιά Υπουργική Απόφαση ή τουλάχιστον επίσημη Κυβερνητική ανακοίνωση από τους αρμόδιους Υπουργούς υπάρχει σχετικά με τον τρόπο εκμετάλλευσης του έργου από τον παραχωρησιούχο. Δεν γνωρίζουμε εάν τελικά θα υπάρξουν τα συνοδά έργα που προβλέπονταν στη αρχική Απόφαση ή κάποια άλλα, προκειμένου το έργο να είναι βιώσιμο.

Σχετικά με το θέμα της βιωσιμότητας του έργου από διάφορα δημοσιεύματα προκύπτει ότι υπάρχουν κυβερνητικές υποσχέσεις για την μη ύπαρξη διοδίων και άλλων συνοδών έργων, ότι το έργο θα γίνει με ΣΔΙΤ – μη ανταποδοτικό έργο. Δηλαδή το κόστος κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας θα καλυφθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) και θα γίνει με *πληρωμές διαθεσιμότητας* προς τον ανάδοχο του έργου.

Επίσης, ότι από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πρόκειται να ανατεθεί σε Σύμβουλο η σύνταξη των μελετών και η εκτίμηση του προϋπολογισμού του έργου, ώστε στη συνέχεια να προχωρήσει η χρηματοδότησή του μέσω ΣΔΙΤ. Ωστόσο, μέχρι σήμερα, καμιά Κυβερνητική (Υπουργική) Απόφαση δεν έχει εκδοθεί σχετική με τα ανωτέρω ζητήματα.

3.2. ΠΑΡΟΜΟΙΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ :

1) Υποθαλάσσια σήραγγα Ακτίου – Πρέβεζας

Η σήραγγα έχει συνολικό υποθαλάσσιο οδικό μήκος 910 μέτρα και μέγιστο βάθος 27 μέτρα κάτω από τη θάλασσα, με μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Το έργο άρχισε να κατασκευάζεται στα μέσα της δεκαετίας του 1990 και ολοκληρώθηκε το έτος 2002. Κόστισε 58.904.232,13 ΕΥΡΩ. Το έργο χρηματοδοτήθηκε από δημόσιους πόρους (Π.Δ.Ε.) κατά 75% και από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 25%.

2) Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας – Περάματος

Το έργο της υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης Σαλαμίνας – Περάματος αφορά στην κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας που θα βρίσκεται στο βυθό, με 2 λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε κατεύθυνση, μήκους περίπου 1,1 χλμ με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της (συνολικό μήκος έργου περί τα 3χλμ) από τον ανισόπεδο κόμβο Περάματος μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο Παλουκίων. Περιλαμβάνει και τα οδικά τμήματα παράκαμψης των πόλεων Περάματος και Σαλαμίνας μήκους περίπου 14,5 χλμ. Προϋπολογισμός έργου : 500 εκατομμύρια ΕΥΡΩ (με βάση πρόσφατα δημοσιεύματα). Θα εκτελεσθεί με ΣΔΙΤ – ανταποδοτικό έργο και η αποπληρωμή κατασκευής και η συντήρησή του θα γίνει από την είσπραξη διοδίων.



ΖΕΥΞΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Η έγκριση της περιβαλλοντικής μελέτης θα ανάψει το πράσινο φως προκειμένου να ξεκινήσει η διαδικασία επιλογής αναδόχου με ΣΔΙΤ (ανταποδοτικό έργο).

Με βάση τις εκτιμήσεις, και αν όλα προχωρήσουν χωρίς προβλήματα, δεν αποκλείεται η ολοκλήρωση του έργου να γίνει εντός της δεκαετίας 2020-2030.

3) Συγκριτικός πίνακας παρομοίων έργων

Δεδομένου ότι δεν έχει υπολογισθεί ο προϋπολογισμός του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας, ούτε υφίσταται αρμοδίως υπεύθυνη εκτίμηση του κόστους κατασκευής και προκειμένου να αντιληφθεί κανείς το μέγεθος του έργου από οικονομικής πλευράς, παρέχεται κατωτέρω συγκριτικός πίνακας των παρομοίων έργων :

ΕΡΓΟ :	ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΕΥΞΗ ΑΚΤΙΟΥ – ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΕΥΞΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ – ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΕΥΞΗ ΛΕΥΚΑΔΑΣ – ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ
ΜΗΚΟΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ με τις εκατέρωθεν προσβάσεις	910 μέτρα	1100 μέτρα	1030 μέτρα
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ		17500 μέτρα	3110 μέτρα
ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	1	2	1
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	δεκαετία 1990	δεκαετία 2020	άγνωστο
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ [ΕΥΡΩ]	20 δισεκατομμύρια δρχ ή 59 εκατομμύρια € (*)	500 εκατομμύρια €	ζητούμενο
ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	Δημόσιοι πόροι 75% Κοινοτικοί πόροι 25%	ΣΔΙΤ (ανταποδοτικό έργο) αποπληρωμή μέσω διοδίων	ΣΔΙΤ (μη ανταποδοτικό) (**) Δημόσιοι πόροι 100% (**)
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	1,5 εκατομμύρια € / έτος πληρωμή μέσω διοδίων	πληρωμή μέσω διοδίων	Δημόσιοι πόροι 100% (**)

(*) Με σημερινές τιμές το κόστος κατασκευής της ζεύξης Ακτίου είναι ακέραια πολλαπλάσιο της τιμής αυτής

(**) Με βάση τις πρόσφατες ανακοινώσεις (μη αρμοδίων) παραγόντων στα μέσα ενημέρωσης.

Με βάση τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα κάθε πρόβλεψη (εκτίμηση) για το κόστος κατασκευής του έργου είναι παρακινδυνευμένη, ενώ τα στοιχεία που έχουν δει το φως της δημοσιότητας για εκτιμήσεις κόστους 50 ή 70 ή 80 εκατομμυρίων δεν μπορούν να θεωρηθούν αξιόπιστα (ίσως είναι και εκτός πραγματικότητας).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Το κόστος συντήρησης της υφιστάμενης ζεύξης Λευκάδας (πλωτή γέφυρα ΑΓΙΑ ΜΑΥΡΑ), καθώς και τα λειτουργικά έξοδα (εκτός από τη μισθοδοσία των χειριστών), μέχρι το 2015 **πληρώνονταν από τις εισπράξεις διοδίων των εθνικών δρόμων** μέσω του Τ.Ε.Ο. Από την κατάργηση του Τ.Ε.Ο. (2015) και εντεύθεν, οπότε τα έσοδα από τα διόδια πηγαίνουν εξ ολοκλήρου στους παραχωρησιούχους των νέων οδών (Ιονία, Ολυμπία, κλπ), το κόστος συντήρησης της πλωτής γέφυρας χρηματοδοτείται από το Π.Δ.Ε. (δηλαδή από τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων). Το ότι ακόμη μέχρι σήμερα (μετά την κατάργηση του Τ.Ε.Ο.) δεν πληρώνονται διόδια κατά τη διέλευση μέσω

της πλωτής γέφυρας Λευκάδας, τουλάχιστον για το κόστος συντήρησής της, αποτελεί σημαντική παραχώρηση της Ελληνικής Πολιτείας προς το νησί μας και θα πρέπει να είμαστε ευγνώμονες γι' αυτό.

3.3. ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΔΙΤ – ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ

Σχετικά με τον τρόπο εκτέλεσης έργων με **Σύμπραξη Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)** ισχύουν τα εξής :

Τα έργα που υλοποιούνται με ΣΔΙΤ διακρίνονται σε ανταποδοτικά έργα και σε μη ανταποδοτικά έργα.

Ανταποδοτικά είναι τα έργα εκείνα, τα οποία αποπληρώνονται εν μέρει ή εν όλω, μέσω τελών ή δικαιωμάτων χρήσης (π.χ. διόδια), που καταβάλλουν οι χρήστες αυτών και εισπράττει για προκαθορισμένο διάστημα ο ιδιώτης επενδυτής (Ανάδοχος του έργου).

Μη ανταποδοτικά έργα είναι εκείνα, για τα οποία **δεν προβλέπονται έσοδα από τη λειτουργία τους** και τα οποία αποπληρώνονται από τον Κύριο του Έργου (Δημόσιο), μέσω τακτών δόσεων πληρωμής, των «**πληρωμών διαθεσιμότητας**», όπως ονομάζονται, για προκαθορισμένο χρόνο. Οι πληρωμές διαθεσιμότητας κάθε έτους βαρύνουν το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) του αντίστοιχου έτους και πληρώνονται από τις πιστώσεις του. Πρόκειται για έργα κυρίως κοινωνικής υποδομής (σχολεία, κτίρια διοίκησης, αθλητικές εγκαταστάσεις, νοσοκομεία, αστυνομικά τμήματα, πυροσβεστικοί σταθμοί κ.λπ.), τα οποία το κράτος είναι υποχρεωμένο να κατασκευάσει και να λειτουργήσει για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Οι πληρωμή των έργων αυτών από το Π.Δ.Ε. γίνεται για προκαθορισμένο χρόνο, που αρχίζει από την παραλαβή του έργου και διαρκεί περί τα 25 έτη.

Το κόστος των έργων, που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ είναι σημαντικά μεγαλύτερο από το κόστος με το οποίο θα υλοποιούνταν τα ίδια έργα, αν κατασκευάζονταν ως Δημόσια Έργα, χρηματοδοτούμενα άμεσα από το ΠΔΕ. Εκτιμάται ότι το κόστος των μη ανταποδοτικών έργων κοινωνικής υποδομής, που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ στοιχίζουν στο Ελληνικό Δημόσιο περίπου 1,5 φορά περισσότερο απ' ό τι εάν υλοποιούνταν ως δημόσια έργα, με δανεισμό του Δημοσίου.

Παράδειγμα :

Εάν υποθεθεί ότι το προϋπολογισμός ενός έργου είναι **50 εκατομμύρια** ΕΥΡΩ και ότι η χρηματοδότηση κατασκευής του θα γίνει εξ ολοκλήρου από Δημόσιους πόρους (Π.Δ.Ε.), δηλαδή από τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων, τότε :

1) Εάν το έργο γίνει με ΣΔΙΤ – μη ανταποδοτικό έργο και ο εργολάβος που θα διαθέσει τα κεφάλαιά του εξοφληθεί με ετήσιες **πληρωμές διαθεσιμότητας** σε βάθος

χρόνου 30 ετών, θεωρώντας επιτόκιο 4,5 % σταθερό (για τα ίδια και τα δανειακά κεφάλαια του εργολάβου), προκύπτουν :

Ετήσια τοκοχρεωλυτική δόση : 3.069.577 ΕΥΡΩ.

Ετήσιο κόστος λειτουργίας, συντήρησης, ασφάλισης έργου, εξόδων ΣΔΙΤ, εγγυοδοσίας, τραπεζικών εξόδων και ασφάλισης δανεισμού : 1.500.000 ΕΥΡΩ (εκτίμηση).

Συνολική ετήσια επιβάρυνση : 4.570.000 ΕΥΡΩ περίπου.

Συνολική επιβάρυνση Π.Γ.Ε. σε βάθος 30 ετών : **134.000.000 ΕΥΡΩ** (ήτοι περίπου 2,7 φορές ο αρχικός προϋπολογισμός του έργου).

2) Εάν το έργο γίνει με χρηματοδότηση κατ' ευθείαν από το Π.Δ.Ε. (ως δημόσιο έργο), με χρήματα που θα προέλθουν από δανεισμό του Δημοσίου (επιτόκιο 1,5 %), σε βάθος χρόνου 30 ετών, προκύπτουν :

Ετήσια τοκοχρεωλυτική δόση : 2.081.959 ΕΥΡΩ.

Κόστος λειτουργίας, συντήρησης, ασφάλισης έργου : 1.100.000 ΕΥΡΩ (εκτίμηση).

Συνολική ετήσια επιβάρυνση : 3.180.000 ΕΥΡΩ περίπου.

Συνολική επιβάρυνση Π.Γ.Ε. σε βάθος 30 ετών : **95.400.000 ΕΥΡΩ** (ήτοι περίπου 1,9 φορές ο αρχικός προϋπολογισμός του έργου).

4. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΕΥΞΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Η σκοπιμότητα εκτέλεσης του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης της Λευκάδας με την Αιτωλοακαρνανία αναφέρεται στην από **27/03/2012** υπ' αριθ. πρωτ. Α/5/00/00/06/15189 Απόφαση του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (ΕΥΔΕ / Μ-Κ Ε.Π.Α. & Ι.Ο.), με την οποία ενέκρινε τη διενέργεια του διαγωνισμού.

Όπως σχετικά αναφερόταν στην ανωτέρω Απόφαση :

*Η υλοποίηση της «Υποθαλάσσιας Ζεύξης Λευκάδας – Ν. Αιτωλοακαρνανίας» αφορά σε κατασκευή έργου μείζονος σημασίας, το οποίο αφ' ενός **θα αποσυμφορήσει την πόλη της Λευκάδας από τη διαμπερή κυκλοφορία**, η οποία είναι ιδιαίτερα βεβαρημένη κατά τους θερινούς μήνες, αφ' ετέρου **θα επιτρέπει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στον Δίαυλο Λευκάδας**.*

Ωστόσο, στην υπ' αριθ. 54/3015 Απόφασή του, το Δημοτικό Συμβούλιο του δήμου Λευκάδας είχε εκφράσει την αντίθεσή του στη σχεδιαζόμενη κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης, για τους παρακάτω λόγους :

α) Το κόστος κατασκευής είναι τεράστιο.

β) Το κόστος εισόδου – εξόδου (διόδια) στο νησί θα επιβαρύνει, πριν από όλους, τους ίδιους τους δημότες.

γ) Θα επιβαρυνθούν οι επιχειρήσεις, και κατά συνέπεια οι καταναλωτές.

δ) Η περιβαλλοντική επιβάρυνση είναι εξαιρετικά σοβαρή, με δεδομένο ότι αναφερόμαστε σε περιοχή που αποτελεί βιότοπο και είναι ενταγμένη στο δίκτυο Natura. Μια περιοχή που η οικότουριστική αλλά και η παραγωγική της αναβάθμιση (ιχθυοτροφεία) μπορούν να αποτελέσουν πηγή πλούτου για τον τόπο.

Και δεδομένου ότι υπάρχουν άλλες λύσεις πολύ πιο ανώδυνες περιβαλλοντικά και οικονομικά, καλούσε το αρμόδιο Υπουργείο να ακυρώσει τη συνέχιση της διαδικασίας για την κατασκευή της σχεδιαζόμενης υποθαλάσσιας ζεύξης.

Από τις παραπάνω τέσσερις (4) ενστάσεις του Δ.Σ. Λευκάδας, εάν θεωρήσουμε βάσιμες τις δηλώσεις περί υποσχέσεων κυβερνητικών παραγόντων για τον τρόπο χρηματοδότησης του έργου (εξ ολοκλήρου από το Π.Δ.Ε.), έχουν εκλείψει οι (β) και (γ). Παραμένουν όμως οι σημαντικότερες (α) και (δ) που αφορούν στους οικονομικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες του έργου. Όμως, οι δύο αυτοί παράγοντες είναι αρκετοί ώστε να καθιστούν **μη σκόπιμη την υλοποίηση του έργου**, δεδομένου μάλιστα του γεγονότος ότι υπάρχουν άλλες λύσεις του προβλήματος, ήπιας μορφής, οικονομικές και συμβατές με το ευαίσθητο περιβάλλον της περιοχής (πράγμα που επισημαίνεται και στην ανωτέρω Απόφαση του Δ.Σ.).

Η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΖΕΥΞΗΣ (ΜΕ ΔΥΟ ΠΛΩΤΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ) :

Η Πρόταση για την εναλλακτική λύση της **διπλής ζεύξης** μέσω δύο πλωτών γεφυρών αντίστοιχα, έχει γίνει από τον υπογράφο, έχει δημοσιευτεί στα ενημερωτικά SITES της Λευκάδας στις 21 – 23 Οκτωβρίου 2021 και έχει αποσταλεί στους διοικητικούς φορείς της Λευκάδας (Περιφέρεια και Δήμος).

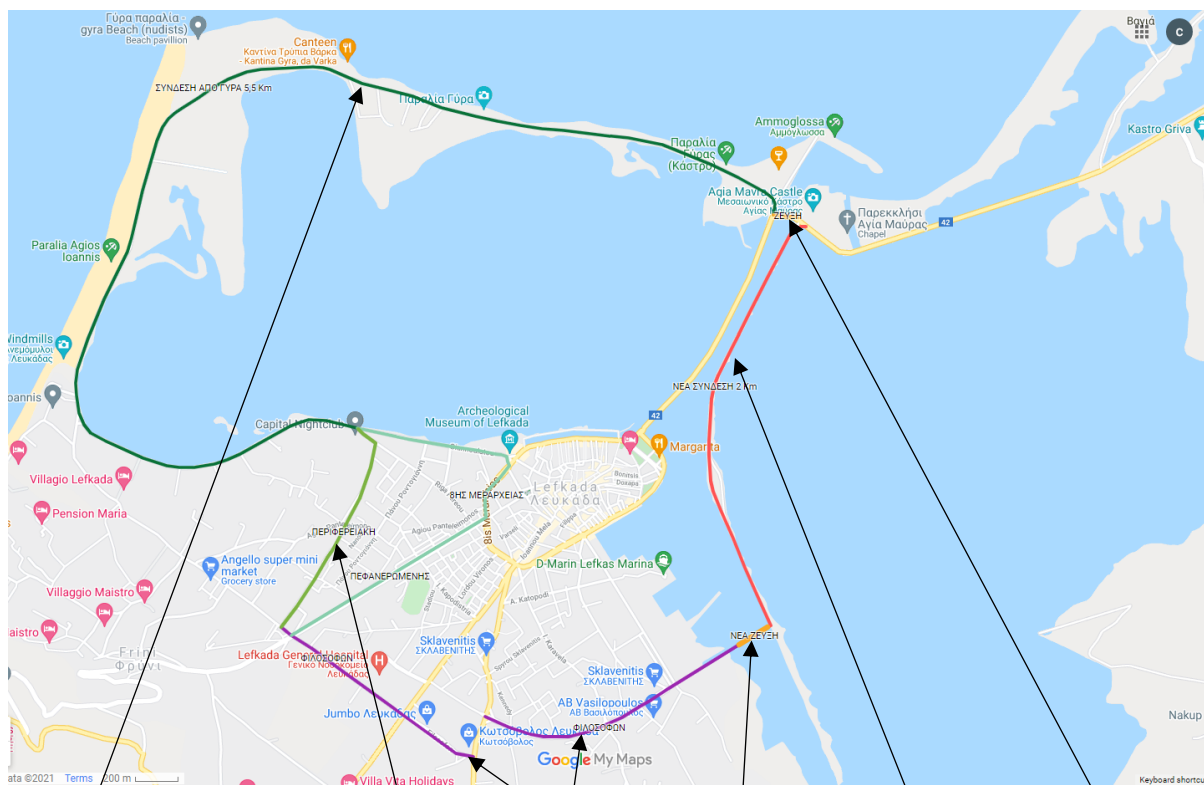
Η διπλή ζεύξη στις θέσεις α) Κάστρο (υφιστάμενη) και β) στη περιοχή του ΚΤΕΛ/οδός Φιλοσόφων (νέα προτεινόμενη θέση) επιλύει με τον βέλτιστο τρόπο τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης της πόλης και ναυσιπλοΐας στο δίαυλο με **μικρό σχετικά κόστος υλοποίησης του έργου**, χωρίς επιπλέον κόστη συντήρησης και λειτουργίας (από τα υφιστάμενα της πλωτής γέφυρας) και κυρίως **χωρίς περιβαλλοντική επιβάρυνση**.

Στη λύση της διπλής ζεύξης, με την κατάλληλη χρήση της εναλλακτικής λειτουργίας των δύο πλωτών γεφυρών, μπορεί να επιτευχθεί **απρόσκοπτη και συνεχής κυκλοφορία των οχημάτων** που εισέρχονται / εξέρχονται στη Λευκάδα, **μηδενισμός κυκλοφοριακής συμφόρησης** της πόλης και **διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας** στο δίαυλο.

Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί, εν προκειμένω ότι δεν θα έπρεπε καν να μιλάμε για υφιστάμενα εμπόδια στην κυκλοφορία των σκαφών στο διάυλο λόγω της πλωτής γέφυρας (που υποτίθεται ότι εμποδίζουν αντίστοιχα την προσέλευση των τουριστικών σκαφών), αφού σήμερα, παρόλο του υποτιθέμενου υφιστάμενου εμποδίου, είναι τέτοια η ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού που δεν μπορεί να καλυφθεί από την αντίστοιχη προσφορά, ούτε από την μαρίνα ούτε από λιμενικές εγκαταστάσεις του Λιμενικού Ταμείου και τις πλωτές προβλήτες που κατασκευάστηκαν.

Το έργο της νέας ζεύξης (στη περιοχή του ΚΤΕΛ) περιλαμβάνει :

- 1) Το πλωτό τμήμα του έργου, ήτοι την κατασκευή νέας πλωτής γέφυρας (περιλαμβανομένων της εγκατάστασής της στη θέση λειτουργίας, της προμήθειας και εγκατάστασης του εφεδρικού Η/Ζ και του πύλαρ σύνδεσης της γέφυρας με ΔΕΗ και Η/Ζ).
- 2) Την κατασκευή του δρόμου επί του αναχώματος που χωρίζει τη λιμνοθάλασσα Αβλέμονα από το διάυλο, από το Κάστρο μέχρι το σημείο απέναντι της κατάληξης της οδού Φιλοσόφων (περιοχή ΚΤΕΛ), συνολικού μήκους 2 χιλιομέτρων.
- 3) Την κατασκευή των δύο (2) προβλητών στις απολήξεις των δύο δρόμων που θα συζευχθούν (από τη Λευκάδα και από το ανάχωμα) πλάτους περίπου 15 μέτρων και ύψους 2 μέτρων πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και σε βάθος θαλάσσης 6 μέτρων.
- 4) Την κατασκευή και έμπηξη τριών (3) πασσάλων στήριξης της πλωτής γέφυρας ύψους 16 μέτρων (με τη θεμελίωση), διαμέτρου 1 μέτρου (με χαλύβδινο περίβλημα).



ΔΡΟΜΟΣ ΓΥΡΑΣ (6 Km) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΦΙΛΟΣΟΦΩΝ ΝΕΑ ΖΕΥΞΗ
ΔΡΟΜΟΣ ΑΝΑΧΩΜΑΤΟΣ (2 Km) ΠΑΛΑΙΑ ΖΕΥΞΗ

5. ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΑΝΕΦΙΚΤΗ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΕΥΞΗΣ ΟΠΩΣ ΑΥΤΟ ΕΧΕΙ ΣΧΕΔΙΑΣΘΕΙ

5.1. ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ

Μετά την επανεκκίνηση των ενεργειών για την προώθηση του έργου της ζεύξης Λευκάδας με την Αιτωλοακαρνανία και την ολοκλήρωση της εργασίας του Τεχνικού Συμβούλου (που είχε ορισθεί με Υπουργική Απόφαση του Χ. Σπίρτζη), στην οποία περιλαμβάνονταν η αναγνωριστική μελέτη εναλλακτικών λύσεων οδικής σύνδεσης της Λευκάδας με το εθνικό δίκτυο και η Μελέτη Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ), προέκυψαν τα εξής :

Οι τρεις τεθείσες προς διερεύνηση εναλλακτικές λύσεις ήταν :

Λύση (1) : Υποθαλάσσια σύνδεση της Λευκάδας, μέσω σήραγγας νότια της Μαρίνας Λευκάδας και όδευση πρόσβασης στη σήραγγα (από τη Στερεά Ελλάδα) επί επιχώματος εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα.

Λύση (2) : Σύνδεση της Λευκάδας μέσω γέφυρας (αντί της υποθαλάσσιας σήραγγας), στην ίδια θέση με την παραπάνω λύση και διατήρηση του επιχώματος πρόσβασης εντός της λιμνοθάλασσας.

Λύση (3) : Σύνδεση της Λευκάδας μέσω γέφυρας, αρκετά νοτιότερα των παραπάνω λύσεων, κοντά στους οικισμούς Περατιάς (Στερεά Ελλάδα) και Καλλιγονίου (Λευκάδα).

Στις παραπάνω λύσεις (1) και (2) υπάρχουν παραλλαγές με βάση τη μέθοδο κατασκευής της οδικής πρόσβασης από τη Στερεά Ελλάδα στη θέση της γέφυρας :

Παραλλαγή 1.1 : Δημιουργία χαμηλού επιχώματος πρόσβασης εντός της περιοχής της λιμνοθάλασσας Αβλέμων

Παραλλαγές 1β και 2β : Ενίσχυση του εδάφους με χαλικοπασσάλους κάτωθεν του επιχώματος εντός της περιοχής της λιμνοθάλασσας Αβλέμων.

Παραλλαγές 1γ και 2γ : Κατασκευή χαμηλής γέφυρας επί σειράς βάθρων με κωλονοπασσάλους εντός της λιμνοθάλασσας Αβλέμων (αντί επιχώματος).

Από τις παραπάνω προταθείσες προς διερεύνηση εναλλακτικές λύσεις, απορρίφθηκε οριστικά η λύση (2) και από τις απομείναντες δύο λύσεις ο φορέας υλοποίησης του έργου (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών) επέλεξε τη λύση (1) και ειδικότερα τη **λύση 1.1β**, η οποία με βάση τα ανωτέρω προβλέπει :

Υποθαλάσσια σύνδεση της Λευκάδας μέσω σήραγγας. Η σύνδεση θα γίνει νότια της Μαρίνας Λευκάδας (στη περιοχή του ΚΤΕΛ / οδός Φιλοσόφων).

Η οδική πρόσβαση από τη Στερεά Ελλάδα στην υποθαλάσσια σήραγγα θα γίνει εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα και θα κατασκευαστεί επί χαμηλού επιχώματος κάτωθεν του οποίου θα γίνει ενίσχυση του εδάφους πυθμένα της λιμνοθάλασσας με χαλικοπασσάλους.

Από τις λύσεις (1) και (3), με την υπ' αρ. πρ. 104517/71439/2194/130/26.02.2021 Έκθεση Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ) του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, **αποκλείστηκε οριστικά η δεύτερη λύση (λύση 3 στη θέση Καλλιγόνη),** καθώς, όπως επισημαίνεται στο έγγραφο, η εφαρμογή της είναι προβληματική, διότι το χερσαίο τμήμα στην πλευρά της Λευκάδας εμπίπτει σε ζώνη Β προστασίας του αρχαιολογικού χώρου της αρχαίας Λευκάδας (ΦΕΚ 822/Β/25.9.1995), ενώ ενδέχεται να υπάρχουν βυθισμένα σημαντικά ευρήματα λόγω της ύπαρξης της αρχαίας γέφυρας και **προτείνεται η λύση (1).**

Επίσης, σύμφωνα με το υπ' αριθ. πρωτ. 224/23-02-2021 έγγραφο του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας (ΦΔΑΚ-Λ), **όλες οι προτεινόμενες λύσεις για την υλοποίηση του έργου επηρεάζουν τη λιμνοθαλάσσια περιοχή του Αβλέμονα που είναι οικότοπος προτεραιότητας στη Ζώνη Ειδικής Προστασίας (SPA) / Ειδική Ζώνη Διατήρησης (SAC) του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 με τίτλο «Λιμνοθάλασσες στενών Λευκάδας (Παλιόνης – Αβλίμων) και Αλυκές Λευκάδας» και κωδικό GR2240001.**

Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του ΦΔΑΚ-Λ, **οι λύσεις 1, 1.1 και 1β κρίνονται ως απορριπτές** εξαιτίας του γεγονότος ότι η δημιουργία χαμηλού επιχώματος (λύσεις 1, 1.1) ή και ενίσχυσης του εδάφους με χαλικοπασσάλους (λύση 1β) εντός της προστατευόμενης περιοχής της λιμνοθάλασσας Αβλέμων, **θα επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον** της εν λόγω λιμνοθάλασσας. Η δημιουργία ενός τέτοιου επιχώματος, θα είχε ως αποτέλεσμα την αλλαγή στη γεωμορφολογία της λιμνοθάλασσας, αφαιρώντας ή αλλοιώνοντας σημαντικό μέρος του οικοτόπου, με επιπτώσεις στον υδροδυναμισμό και στην υδρολογία του. **Αρνητικά θα επιδράσει και η όχληση κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου και κατά τη λειτουργία του** στη συνέχεια.

Οι λύσεις 2, 2β δεν διαφοροποιούνται σε σχέση με τις λύσεις 1, 1.1 και 1β, όσον αφορά στις προτεινόμενες παρεμβάσεις εντός της λιμνοθαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής. Συνεπώς, **απορρίπτονται** για τους λόγους που αναφέρθηκαν στην ανωτέρω παράγραφο.

Όσον αφορά τις εναλλακτικές λύσεις 1γ και 2γ, διαπιστώνεται ότι η πρόταση κατασκευής χαμηλής γέφυρας επί σειράς βάρων (με κωλονοπασσάλους) εντός της λιμνοθάλασσας Αβλέμων, καθιστά ηπιότερες τις επιπτώσεις στο λιμνοθαλάσσιο οικοσύστημα,

αφού καταλαμβάνεται μικρότερη υδάτινη επιφάνεια της λιμνοθάλασσας και ανάλογα με το σχεδιασμό μπορούν να μετριαστούν οι επιπτώσεις στον υδροδυναμισμό και την ποιότητα των υδάτων της λιμνοθάλασσας. Ωστόσο, η κατασκευή μιας γέφυρας συνολικού μήκους περί τα 1,24 χλμ., που εκτείνεται εξολοκλήρου εντός των υδάτων της λιμνοθάλασσας Αβλέμων, αναμένεται να επιφέρει αξιοσημείωτη αλλαγή στη μορφολογία και λειτουργία του λιμνοθαλάσσιου οικοσυστήματος, επηρεάζοντας έτσι τους τύπους φυσικών οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος καθώς και την ορνιθοπανίδα της προστατευόμενης περιοχής, τόσο κατά το στάδιο κατασκευής (διαταραχή υδάτων και ιζημάτων) όσο και κατά το στάδιο λειτουργίας (όχληση λόγω συχνής διέλευσης οχημάτων) αντίστοιχα.

Με βάση τις ανωτέρω γνωμοδοτήσεις :

Η λύση (3) αποκλείεται οριστικά με βάση την Έκθεση Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ) του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, το οποίο προτείνει τη λύση (1).

Η λύση (1) σε όλες τις παραλλαγές της και η λύση (2) κρίνονται απορριπτές από τον Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας (ΦΔΑΚ-Λ), ο οποίος όμως γνωμοδοτεί θετικά στην εφαρμογή της εναλλακτικής λύσης (3), ήτοι ζεύξη με υπέργεια γέφυρα στη περιοχή Καλλιγονίου.

Επίσης, με βάση το υπ' αριθ. πρωτ. 11439/11.3.2021 έγγραφο της Διεύθυνσης Υδάτων Ιονίου της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου διατυπώνεται η σύμφωνη γνώμη της για την εναλλακτική **λύση (3)** και **όχι για την λύση 1.1.**

Από την άλλη, ο φορέας υλοποίησης του έργου (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών), για άγνωστους λόγους (χωρίς αιτιολογικό), κατέληξε στην επιλογή της **λύσης 1.1β**, την οποία προωθεί.

Τέλος, η γνωμοδότηση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ), πάνω στο ζήτημα, είναι η εξής :

Γνωμοδοτούμε θετικά για το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας, σύμφωνα με την προτεινόμενη στον φάκελο ΠΠΠΑ 1.1.β εναλλακτική λύση.

Στη συνέχεια, όμως, το ΥΠΕΝ θέτει σειρά περιβαλλοντικών απαιτήσεων, που **είναι αδύνατον να ικανοποιηθούν** χωρίς να αλλάξει ο περιβαλλοντικός χαρακτηρισμός της λιμνοθαλάσσιας περιοχής του Αβλέμονα (βλέπε ανωτέρω).

Επίσης, σύμφωνα με την γνωμοδότηση του ΥΠΕΝ, κατά τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) :

α) Θα πρέπει να αξιολογηθεί αναλυτικότερα, συμπεριλαμβάνοντας τα πρόσθετα στοιχεία που θα προκύψουν κατά την ωρίμανση του σχεδιασμού, τόσο η δέσμη των

εναλλακτικών λύσεων 1 όσο και αυτή της λύσης 3, λαμβάνοντας υπόψη τις γνωμοδοτήσεις του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού κόλπου – Λευκάδος και της Διεύθυνσης Υδάτων Ιονίου, όσο και την Ε.Α.Α.Τ.

β) Θα πρέπει να γίνει αναλυτική τεκμηρίωση της τελικά επιλεγόμενης λύσης από τον φορέα του έργου, τόσο με **οικονομοτεχνικά**, όσο και με **περιβαλλοντικά κριτήρια**.

Καταλήγοντας το ΥΠΕΝ αναφέρει :

Η οριστική και δεσμευτική άποψη της Διοίκησης επί των προαναφερομένων και συναφών θεμάτων θα δοθεί με την αξιολόγηση της ΜΠΕ και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, με την οποία η Διοίκηση μπορεί να επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας ή και να αποφασίσει τη μη υλοποίησή του (επιλογή μηδενικής λύσης), σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ :

Το προφανές συμπέρασμα, που προκύπτει εξ όλων των ανωτέρω, είναι ότι **για περιβαλλοντικούς λόγους είναι αδύνατη η υλοποίηση του έργου της υποθαλάσσιας σήραγγας** στη θέση που προωθεί ο φορέας υλοποίησης του έργου (λύση 1). Ενώ, από αρχαιολογικής πλευράς είναι **αδύνατη η υλοποίηση της ζεύξης με βάση τη λύση (3)**.

Επισημανση : Πρέπει εν προκειμένω να επισημανθεί το γεγονός ότι η επιλεγείσα από το φορέα υλοποίησης του έργου (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών) **λύση 1.1β** (όδευση μέσα από τον Αβλέμονα επί χαμηλού επιχώματος ενισχυμένου με χαλικοπασσάλους) είναι μεταξύ των προταθεισών εναλλακτικών η **καταστροφικότερη** από περιβαλλοντικής πλευράς λύση. Προφανώς τα κριτήρια επιλογής ήταν οικονομικά, γιατί η εναλλακτική λύση 1.1γ (όδευση μέσα από τον Αβλέμονα μέσω χαμηλής γέφυρας επί κωλονοπασσάλων), με υποθαλάσσια σήραγγα στην ίδια θέση, καθιστά ηπιότερες τις αρνητικές επιπτώσεις στο λιμνοθαλάσσιο οικοσύστημα, όπως σχετικά επισημαίνει στη γνωμάτευσή του ο ΦΔΑΚ – Λ.

5.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ

Σύμφωνα με ανακοινώσεις και δελτία τύπου, που έχουν δημοσιευτεί προσφάτως, το έργο της **Υποθαλάσσιας σήραγγας για τη ζεύξη Λευκάδας – Αιτωλοακαρνανίας** θα γίνει με Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ως έργο μη ανταποδοτικό, ο δε εργολάβος κατασκευής του έργου θα πληρωθεί εξ ολοκλήρου από Δημόσιους πόρους (από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων), περιλαμβανομένης της συντήρησης και λειτουργίας του έργου, με **πληρωμές διαθεσιμότητας**. Η αποπληρωμή θα γίνει σε βάθος 30 ετών με ετήσιες δόσεις.

Κατ' αρχήν, για την ένταξη του έργου στα ΣΔΙΤ / μη ανταποδοτικό, με βάση το Ν. 3389/2005 περί «Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα», όπως αυτός ισχύει σήμερα, απαιτείται η ικανοποίηση σειράς προϋποθέσεων και κριτηρίων, καθώς και η επιτυχής διεξαγωγή σειράς αξιολογήσεων, εγκρίσεων και διαδικασιών, οι οποίες συμπυκνώνονται στις παρακάτω φάσεις :

Συγκεκριμενοποίηση από το φορέα υλοποίησης του έργου της Πρότασης ένταξης του έργου στα ΣΔΙΤ.

Υποβολή της Πρότασης προς το ΕΓΣΔΙΤ (Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ).

Αξιολόγηση της Πρότασης από το ΕΓΣΔΙΤ.

Ικανοποίηση των κριτηρίων υπαγωγής στο ΣΔΙΤ (για μη ανταποδοτικό έργο).

Ένταξη στον κατάλογο των Προτεινομένων Συμπράξεων.

Υποβολή αίτησης Υπαγωγής προς ΔΕΣΔΙΤ (Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ).

Έγκριση της αίτησης Υπαγωγής.

Έγκριση χρηματοδότησης και ένταξης στο Π.Δ.Ε.

Προσλήψεις Συμβούλων

Προετοιμασία διαγωνιστικής διαδικασίας.

Προκήρυξη έργου – Υποβολή Προσφορών – Αξιολόγηση και Επιλογή Αναδόχου

Υπογραφή σύμβασης ΣΔΙΤ

Εγκρίσεις Μελετών και Αδειών

Έναρξη υλοποίησης του Έργου.

Σχετικά με το τελικό κόστος κατασκευής και συντήρησης του έργου της ζεύξης μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας σε βάθος 30ετίας, δόθηκαν στοιχεία στο κεφάλαιο 3 του παρόντος, βάσει των οποίων μπορεί ο αναγνώστης να εκτιμήσει το ενδεχόμενο ύψος του, δεδομένου ότι δεν υφίσταται υπεύθυνη αρμοδίως εκτίμηση του συνολικού κόστους του έργου.

Το συνολικό κόστος για το Δημόσιο σε βάθος 30ετίας, που θα προκύψει ακόμη και για προϋπολογισμό κατασκευής του έργου της τάξεως των 50 εκατομμυρίων (συντηρητική εκτίμηση), είναι σημαντικό και δυσανάλογο με τη σκοπιμότητα υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου.

Δεδομένου ότι κατά την αξιολόγηση του έργου από την ΔΕΣΔΙΤ θα ληφθούν υπ' όψη αφ' ενός η σκοπιμότητα του έργου και αφ' ετέρου η διαθεσιμότητα τυχόν εναλλακτικών

λύσεων χαμηλότερου κόστους (που υπάρχουν), είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να προχωρήσει η έγκριση της εξ ολοκλήρου χρηματοδότησης του εν λόγω έργου από το Π.Δ.Ε.

Εξ άλλου, εάν τα χρήματα που απαιτούνται για την χρηματοδότηση του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης διατεθούν από την Κυβέρνηση στην αποκατάσταση και αναβάθμιση των υποδομών της Λευκάδας, είναι ικανά να συμβάλουν στην ουσιαστική ανάπτυξη και αναμόρφωση ολόκληρου του νησιού, προς όφελος του συνόλου των κατοίκων του.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τους τελευταίους μήνες δημοσιεύτηκαν, κατ' επανάληψη, στα ενημερωτικά μέσα της Λευκάδας ανακοινώσεις, δηλώσεις, συνεντεύξεις και δελτία τύπου σχετικά με το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης. Τα δημοσιεύματα αυτά μιλούν για διακοπή και επανεκκίνηση του έργου, για ευθύνες κυβερνήσεων και δημοτικών αρχόντων, για τη χρηματοδότηση του έργου, για κυβερνητικές υποσχέσεις και για γνωμοδοτήσεις αρμοδίων φορέων σχετικά με τη δυνατότητα υλοποίησης του έργου. Όμως, η εικόνα που παρουσιάζεται ή μάλλον που επιδιώκεται να εμφανισθεί για την εξέλιξη του έργου, είναι κάπως ή μάλλον πολύ διαφορετική από την πραγματικότητα.

Σχετικά με την προώθηση, τη διακοπή (*πάγωμα*) και την επανεκκίνηση του έργου, τα γεγονότα έχουν ως εξής :

Το έργο εντάχθηκε στα μεγάλα έργα υποδομής την 07/07/2010 από την αρμόδια επιτροπή επί κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ (βουλευτής Λευκάδας Σπύρος Μαργέλης). Την 27/03/2012, επί κυβερνήσεως Παπαδήμου (Ν.Δ. – ΠΑΣΟΚ – ΛΑΟΣ), προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την εκδήλωση ενδιαφέροντος. Στη συνέχεια, επί κυβερνήσεως Σαμαρά (Ν.Δ. – ΠΑΣΟΚ), η εξέλιξη του διαγωνισμού με συνεχείς μεταθέσεις ουσιαστικά πάγωσε για χρονικό διάστημα 3 περίπου ετών, μέχρι την 20/01/2015 (5 ημέρες πριν τις εκλογές που ανέδειξαν κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ), οπότε τελικά πραγματοποιήθηκε. Την 31/05/2015 επί Υπουργού Χ. Σπίρτζη ο διαγωνισμός ακυρώθηκε. Η Ελλάδα τότε είχε βρεθεί στη δύνη μεγάλης αναστάτωσης εξ αιτίας των ενεργειών της τότε κυβέρνησης (αποκήρυξη μνημονίου, capital controls, δημοψήφισμα για έξοδο από Ε.Ε., εσπευσμένη αλλαγή κυβερνητικής πολιτικής και στάσης, παραμονή με το ζόρι στην Ε.Ε., τρίτο επώδυνο μνημόνιο, παραίτηση κυβέρνησης και προκήρυξη εκλογών), επομένως το τελευταίο που ενδιέφερε την τότε κυβέρνηση ήταν η προώθηση του συγκεκριμένου έργου. Με τη νέα κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, ο τότε Πρωθυπουργός Α. Τσίπρας, τον Σεπτέμβριο 2017 στο Αναπτυξιακό συνέδριο Ιονίων Νήσων, ανακοίνωσε την *επαναπροκήρυξη* του έργου (το οποίο βρισκόταν αδρανοποιημένο, επί κυβερνήσεώς του, για χρονικό διάστημα πλέον των 2 ετών).

Μετά την παραπάνω πρωθυπουργική ανακοίνωση ξεπάγωσαν οι διαδικασίες προώθησης του έργου, οι οποίες υπήρξαν ουσιαστικά παγωμένες από την αρχική προκήρυξη του διαγωνισμού (27/03/2012). Στη συνέχεια, ο τότε Υπουργός ΥΜΕΔΙ, Χ. Σπίρτζης, προώθησε το έργο με καθοριστικά βήματα. Υπέγραψε σύμβαση με Καθηγητή του ΕΜΠ για τη πραγματοποίηση μελέτης για την τεχνική τεκμηρίωση του έργου και την 20/06/2019 ανέθεσε με Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών σε Τεχνικό Σύμβουλο (κατά το άρθρο 128 παρ. 1 του Ν. 4412/2016) τη διερεύνηση των εναλλακτικών λύσεων θέσης και μεθόδου κατασκευής του έργου, των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την υλοποίηση του έργου και τη σύνταξη μελέτης *Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ)*.

Με βάση τη μελέτη του Τεχνικού Συμβούλου, η οποία ολοκληρώθηκε (09/06/2020) και παραλήφθηκε από την παρούσα κυβέρνηση της Ν.Δ., ο φορέας υλοποίησης του έργου (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών) προχώρησε τις διαδικασίες του έργου, λαμβάνοντας τις γνωμοδοτήσεις των αρμοδίων φορέων επί των εναλλακτικών προτάσεων για τη θέση και μέθοδο κατασκευής του έργου, τις οποίες την 05/11/2020 προώθησε μαζί με το φάκελο της μελέτης ΠΠΠΑ στο ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας / Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης) για γνωμοδότηση. Το ΥΠΕΝ συνέταξε και εξέδωσε την υπ' αριθ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/73192/4782/30-07-2021 γνωμοδότηση με θέμα *Προκαταρκτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ)* για το υπ' όψη έργο.

Στην ανωτέρω γνωμοδότηση ΠΠΠΑ του ΥΠΕΝ, περιέχονται οι γνωμοδοτήσεις και των άλλων φορέων. Πρέπει εν προκειμένω να σημειώσουμε ότι ζητήθηκε από τους φορείς να γνωμοδοτήσουν θετικά ή αρνητικά επί των παρακάτω δύο εναλλακτικών προτάσεων :

α) Προτεινόμενη λύση (1) : Υποθαλάσσια σύνδεση της Λευκάδας, μέσω σήραγγας νότια της Μαρίνας Λευκάδας και επιχώματος πρόσβασης στη σήραγγα εντός της λιμνοθάλασσας του Αβλέμονα.

β) Προτεινόμενη λύση (3) : Σύνδεση της Λευκάδας μέσω γέφυρας, αρκετά νοτιότερα των παραπάνω λύσεων, κοντά στους οικισμούς Περατιάς (Στερεά Ελλάδα) και Καλλιγονίου (Λευκάδα).

Θετικά προς την επιλογή της εναλλακτικής λύσης (1) γνωμοδότησαν οι φορείς :

Το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού με βάση την Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ.) που φέρει την έγκριση της Εφορίας Αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας, της Εφορίας Ενάλιων Αρχαιοτήτων, της Εφορίας Παλαιοανθρωπολογίας Σπηλαιολογίας και της Υπηρεσίας Νεότερων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου και Νοτίου Ιονίου, τάσσεται υπέρ της εναλλακτικής λύσης (1), επειδή για λόγους αρχαιολογικούς δεν μπορεί να αποδεχτεί τη λύση (3) την οποία απορρίπτει.

.Η Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Έργων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δέχεται τη λύση (1) υπό όρους.

Η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας δέχεται τη λύση (1).

Επίσης, ο φορέας υλοποίησης του έργου (Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με σύμβαση παραχώρησης Δ16 του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών), κατέληξε στη λύση (1), περίπτωση 1.1β.

Αρνητικά προς τη λύση (1) και θετικά προς την λύση (3) γνωμοδότησαν οι φορείς :

Η Διεύθυνση Υδάτων Ιονίου της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου διατυπώνει τη σύμφωνη γνώμη της για την εναλλακτική λύση (3) και όχι για την προταθείσα λύση 1.1.

Ο Φορέας Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας (ΦΔΑΚ – Λ) διατυπώνει τη σύμφωνη γνώμη του για την εναλλακτική λύση (3) και απορρίπτει προταθείσα λύση (1) σε όλες τις παραλλαγές της.

Με βάση τις ανωτέρω γνωμοδοτήσεις αποκλείονται και οι δύο προταθείσες προς αξιολόγηση εναλλακτικές λύσεις.

Με το υπ' αριθ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/73192/4782/30-07-2021 έγγραφο του με θέμα *Προκαταρκτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ)* για το υπ' όψη έργο, το ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ γνωμοδοτεί θετικά για το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας, σύμφωνα με την προτεινόμενη στο φάκελο ΠΠΠΑ εναλλακτική λύση 1.1β.

Ωστόσο, στο ίδιο έγγραφο τίθενται σειρά σημαντικών απαιτήσεων, που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη κατά την εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι οποίες είναι αδύνατον να εκπληρωθούν για την επιλεγείσα θέση και μέθοδο κατασκευής (λύση 1.1β).

Στο ίδιο έγγραφο ζητείται να γίνει αναλυτικότερη αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων (1) και (3) λαμβάνοντας υπ' όψη τόσο τις γνωμοδοτήσεις του Φ.Δ.Α.Κ. – Λ και της Διεύθυνσης Υδάτων Ιονίου όσο και την Ε.Α.Α.Τ. Όμως, οι γνωμοδοτήσεις αυτές είναι εκ διαμέτρου αντίθετες και εφόσον ληφθούν υπ' όψη αποκλείονται και οι δύο εναλλακτικές λύσεις.

Τέλος, αξίζει της προσοχής η κατάληξη του ανωτέρω εγγράφου :

Η οριστική και δεσμευτική άποψη της Διοίκησης επί των προαναφερομένων και συναφών θεμάτων θα δοθεί με την αξιολόγηση της ΜΠΕ (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, με την οποία η Διοίκηση μπορεί να επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση

του έργου ή της δραστηριότητας ή και να αποφασίσει τη μη υλοποίησή του (επιλογή μηδενικής λύσης), σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Με λίγα λόγια, η κατ' αρχήν θετική γνωμοδότηση του ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ (ΠΠΠΑ) έχει δοθεί υπό αίρεση και εάν ληφθούν υπ' όψη οι περιβαλλοντικές και άλλες απαιτήσεις που θέτει είναι προφανές ότι οδηγεί στη «**μηδενική λύση**».

Όλα τα δημοσιεύματα και οι αναφορές περί επανεκκίνησης και ικανοποιητικής προόδου του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης στηρίζονται στο έγγραφο ΠΠΠΑ του ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ. Όμως η προσεκτική ανάγνωση και αξιολόγηση του περιεχομένου του εν λόγω εγγράφου δεικνύει ότι οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι περιορισμοί που τίθενται σ' αυτό καθώς και οι συνημμένες σ' αυτό γνωμοδοτήσεις άλλων φορέων οδηγούν, δυστυχώς, το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης (στη θέση και με τη μέθοδο κατασκευής που έχει επιλεγεί) στην οριστική ακύρωσή του.

Μετά την έκδοση του εγγράφου ΠΠΠΑ από ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ (30/07/2021) ουδεμία άλλη ενέργεια έχει γίνει για την περαιτέρω προώθηση της υπόθεσης.

Τα περισσότερα δημοσιεύματα για την επανεκκίνηση του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας κάνουν αναφορά στο «περίφημο» έγγραφο ΠΠΠΑ του ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ. Όμως, είναι αξιοπερίεργο το γεγονός ότι το έγγραφο αυτό δεν έχει δοθεί στη δημοσιότητα. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι το εν λόγω έγγραφο καταλήγει ως εξής : *«Η παρούσα κοινοποιείται στα Περιφερειακά Συμβούλια Ιονίων Νήσων και Δυτικής Ελλάδας, συνοδευόμενη από ένα φάκελο ΠΠΠΑ, προκειμένου να δημοσιοποιηθεί»* και όμως δεν δημοσιοποιήθηκε.

Συνημμένως, δίνω προς δημοσιοποίηση το ανωτέρω έγγραφο ΠΠΠΑ καθώς και τη γνωμοδότηση του Φ.Δ.Α.Κ. – Λ.

Λευκάδα, 20/01/2022

ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΦΙΛΙΠΠΑΣ

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΣ – ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΜΠ