



Κέρκυρα, 27/04/2023
Αριθ. πρωτ.: ΟΙΚ .35205/14747

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΧΩΡ.
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΠΡΟΣ: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
Δ/ση Διοίκησης
Τμήμα Συλλογικών Οργάνων
Email: gramsylorg@pin.gov.gr

ΚΟΙΝ:

1. Αντιπεριφερειάρχη
Περιβάλλοντος, Ενέργειας
& Χωροταξίας
ioannou@pin.gov.gr
2. Γενικό Διευθυντή
Υποδομών & Μεταφορών
giannoulis@pin.gov.gr

Ταχ. Δ/ση: Σαμαρά 13, 491 00 Κέρκυρα
Πληροφορίες: Τιμοθεάτος Σπυρίδων
Τηλέφωνο: 2661 362270
E-mail: dnsi_periv_xor_sched@pin.gov.gr

Θέμα: Γνωμοδότηση επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ - ΠΟΡΟΣ ΤΗΣ Π.Ε. ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ ».

Σχετικά: Το με αρ. πρωτ. 11389/2584/09.02.2023 έγγραφο της Δ/σης Διοίκησης με θέμα “Διαβίβαση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου/δραστηριότητας « ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ - ΠΟΡΟΣ ΤΗΣ Π.Ε. ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ » για γνωμοδότηση.

..1. Τίτλος έργου ή Δραστηριότητας

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ - ΠΟΡΟΣ ΤΗΣ Π.Ε. ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ
Αριθμός ΠΕΤ 2207813326

..2. Υπηρεσία της περιφέρειας που εισηγήθηκε για τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου η της δραστηριότητας στο περιφερειακό συμβούλιο

Δ/ση Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού Π.Ε. Κέρκυρας Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

..3. Απόψεις ενδιαφερόμενου κοινού που λήφθηκαν υπόψη.

Μέχρι την ημερομηνία σύνταξης της γνωμοδότησης μας, η υπηρεσία μας δεν έλαβε οποιαδήποτε άποψη από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο. Θα πρέπει να αναφερθεί πως η πλατφόρμα του

Ηλεκτρονικού Περιβαλλοντικού Μητρώου δίνει τη δυνατότητα στο κοινό να εκφράσει την άποψη του μέσω του εντύπου Δ11.

Η καταληκτική ημερομηνία για την κατάθεση των απόψεων του ενδιαφερόμενου κοινού ήταν 21/03/2023.

..4. Στοιχεία γνωμοδότησης

4.1 Γενικές πληροφορίες για το προτεινόμενο έργο.

Σύμφωνα με την ΥΑ Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/17185/1069 (ΦΕΚ 841/Β/24.02.2022) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει το προτεινόμενο έργο κατατάσσεται στην 1η Ομάδα “Έργα χερσαίων και εναέριων μεταφορών”, με είδος α/α 5 “Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών” της υποκατηγορίας Α2. Φορέας του έργου είναι το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών/Γενική Γραμματεία Υποδομών / ΕΥΔΕ - ΚΣΣΥ

Αρμόδια αρχή για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του είναι το Τμήμα Περιβαλλοντικού & Χωρικού Σχεδιασμού, της Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού, της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου.

Το προτεινόμενο έργο *χωροθετείται στην Π.Ε. Κεφαλληνίας και αναφέρεται στη βελτίωση τμημάτων της Επαρχιακής Οδού 1*, η οποία διέρχεται από τις Δημοτικές Ενότητες Αργοστολίου, Λειβαθούς και Ελειού-Προνών, του Δήμου Αργοστολίου.

Σκοπός υλοποίησης του προτεινόμενου έργου είναι η συνολική βελτίωση της οδού ώστε να επιτευχθεί:

- α) μείωση του ολικού χρόνου ταξιδιού της διαδρομής Πόρος- Αργοστόλι, μέσω της βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού, τοπικές παρακάμψεις, εξασφάλιση ικανοποιητικών μηκών προσπέρασης σε όλη τη διαδρομή)
- β) η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας μέσω σήμανσης - ασφάλισης, εξασφάλισης από καταπτώσεις πρανών, ειδικές διαμορφώσεις εντός των οικισμών κλπ

Ο υφιστάμενος οδικός άξονας Αργοστόλι – Πόρος έχει μήκος 39km περίπου από τον Κόμβο Κουτάβου στην έξοδο του Αργοστολίου, μέχρι την είσοδο του Πόρου. Τα τελευταία 25 χρόνια ο Πόρος αντικατέστησε τη Σάμη ως το βασικό λιμάνι του νησιού, συνδεδεμένος ακτοπλοϊκά με την Κυλλήνη (40km) αντί της σύνδεσης Σάμης - Πάτρας (95km), μειώνοντας κατ’ αυτόν το τρόπο τον χρόνο του θαλάσσιου ταξιδιού από 3 ώρες σε λιγότερο από 1,5 ώρα, παρά την χρήση της υφιστάμενης εθνικής οδού Πατρών – Πύργου η οποία είναι ιδιαίτερος επιβαρυμένη και επικίνδυνη. Η επικείμενη κατασκευή αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα αυτό, θα αυξήσει περαιτέρω το συγκριτικό

πλεονέκτημα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης Πόρου – Κυλλήνης έναντι της σύνδεσης Σάμης – Πάτρας η οποία εξακολουθεί να λειτουργεί κατά τους καλοκαιρινούς μήνες με κρατική επιδότηση.

Η οδός διέρχεται σήμερα μέσα από πληθώρα οικισμών (Περατάτα, Βλαχάτα, Πλατειές, Βαλεριάνο, Πάστρα, Αγία Ειρήνη, Τζανάτα) και παρόδιων χρήσεων με γεωμετρικά χαρακτηριστικά και διατομή που μεταβάλλονται σημαντικά ανά τμήματα. Τα παραπάνω έχουν ως συνέπεια, η ταχύτητα να μην υπερβαίνει τα 50km/h στο μεγαλύτερο μήκος της χωρίς δυνατότητα προσπέρασης με συνέπεια ο χρόνος διαδρομής να φθάνει την μια ώρα. Οφείλουμε να αναφέρουμε πως η οδός θα συνεχίσει να διέρχεται από τους αναφερόμενους οικισμούς καθώς δεν υπάρχει πρόβλεψη μεταβολής της υπάρχουσας χάραξης, στα τμήματα των οικισμών.

Περαιτέρω, σχετικώς με τη χάραξη της η οδός διέρχεται μέσω αρχαιολογικών χώρων και δασικών εκτάσεων.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας οδού σχετίζονται με τη κατασκευή **τοπικών βελτιώσεων και τμημάτων ασφαλούς προσπέρασης με κατασκευή τρίτης λωρίδας εκτός οικισμών και τη λήψη μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας εντός αυτών**. Οι επεμβάσεις στους οικισμούς περιλαμβάνουν μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (συμπλήρωση σήμανσης, νέα οδοστρωσία, διαβάσεις πεζών, κλαδοκοπές, κ.λπ.). Η υλοποίηση των παραπάνω επεμβάσεων πραγματοποιείται εντός των ορίων της υφιστάμενης οδού και δεν απαιτεί απαλλοτριώσεις, ή/και εγκρίσεις ή/και αδειοδοτήσεις από άλλους φορείς, ενώ περιλαμβάνει συγκεκριμένες εργασίες μικρής κλίμακας σε μέγεθος και κόστος. **Μετά τις παραπάνω βελτιώσεις και τη κατασκευή τρίτης λωρίδας στα υπεραστικά τμήματα, στο σύνολο των 36,50km της οδού από το Αργοστόλι μέχρι τον Πόρο θα είναι δυνατή νόμιμη και ασφαλής προσπέραση στην μεν κατεύθυνση Αργοστόλι – Πόρος σε (7) θέσεις συνολικού μήκους 7,5km και στην αντίθετη κατεύθυνση Πόρος – Αργοστόλι σε (6) θέσεις συνολικού μήκους 7,3km. Τα συνολικά αυτά ποσοστά προσπέρασης θα υπερκαλύπτουν το ελάχιστο συνιστώμενο διεθνώς ποσοστό 20% ανά κατεύθυνση όντας παράλληλα κατανεμημένα σε όλο το μήκος της οδού.**

Τα οφέλη που προκύπτουν από την πρόβλεψη λωρίδων προσπέρασης είναι σημαντικά καθώς προσφέρεται υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης για το σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων, βελτίωση της οδικής ασφάλειας με ελαχιστοποίηση κινδύνου πρόκλησης σοβαρών ατυχημάτων από μετωπικές συγκρούσεις οχημάτων λόγω παράνομων προσπεράσεων και βελτίωση του χρόνου διαδρομής.

Τέλος, κατά μήκος της οδού συναντώνται (139) υφιστάμενα εγκάρσια τεχνικά έργα (οχετοί ανοίγματος έως 6μ) στις θέσεις των ρεμάτων και των μισγαγγειών που η χάραξη της οδού διασταυρώνει. Τα τεχνικά αυτά ελέγχθηκαν στο παρόν στάδιο της μελέτης από υδραυλικής πλευράς, αλλά και από πλευράς επηρεασμού τους λόγω των έργων αναβάθμισης– διαπλάτυνσης

της οδού. Μετά από στάθμιση διαφόρων παραγόντων (βλέπε: Παράγραφο 6.8.7 της παρούσας) και με γνώμονα την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, **αποφασίσθηκε η αντικατάσταση των (120) τεχνικών με νέα κατάλληλων διαστάσεων (κιβωτοειδείς ή σωληνωτούς οχετούς)**. Ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο για την αντικατάσταση των τεχνικών έπαιξαν τα έντονα καιρικά φαινόμενα που παρατηρούνται τα τελευταία έτη (Μεσογειακός κυκλώνας Ιανός (9/2020)), λόγω του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής, και οι καταστροφικές συνέπειες τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Τέλος, προτείνεται η αντικατάσταση της γέφυρας στην είσοδο του Πόρου με νέο τεχνικό και βελτίωση της οριζοντιογραφίας της οδού ώστε να είναι δυνατή η ταυτόχρονη διέλευση δύο αντιθέτως κινουμένων οχημάτων και **η κατασκευή (42) τοίχων αντιστήριξης μέσου ύψους 4,00m, συνολικού μήκους 5.700m**, για την βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της προτεινόμενης χάραξης, την προστασία της οδού και των παρόδιων χρήσεων (προστασία από καταπτώσεις, μείωση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων κλπ.).

4.2 Γνωμοδότηση

Εφαρμογή των κεφ. 10 (Αντιμετώπιση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) και κεφ. 11 (Περιβαλλοντική Διαχείριση και παρακολούθηση) της ΜΠΕ του εξεταζόμενου έργου.

Επιπροσθέτως:

1. Ο φορέας του έργου οφείλει να επαναχρησιμοποιήσει το σύνολο των ασφαλτικών υλικών που θα δημιουργηθούν και όχι μέρος τους, στα πλαίσια προώθησης της κυκλικής οικονομίας και διατήρησης των φυσικών πόρων του περιβάλλοντος.
2. Να δοθεί προτεραιότητα στην προμήθεια αδρανών υλικών για τις ανάγκες του έργου, τα οποία προέρχονται από ΑΕΚΚ.
3. Σχετικά με τη διαχείριση των προϊόντων εκσκαφής έχουν προβλεφθεί διάφορα εργοτάξια. Το ένα εξ αυτών, Εικόνα 6.4-4: Προτεινόμενος εργοστασιακός χώρος 3 σελ 6-174 (195 από 429), βρίσκεται πολύ κοντά (περί τα 150-200 μ) στις λίμνο-δεξαμενές των Τζαννάτων. Η μία εκ των λίμνο-δεξαμενών χρησιμοποιείται για ύδρευση ενώ η άλλη για άρδευση. Προτείνεται η επιλογή εναλλακτικής τοποθεσίας με στόχο την πρόληψη τυχόν επιπτώσεων. Εφόσον χρησιμοποιηθεί αυτό το εργοτάξιο φρονούμε ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία της διατήρησης της ποιότητας του νερού.

4. Στη ΜΠΕ δεν υπάρχει αναφορά σχετικώς με τον οδοφωτισμό επί της επαρχιακής οδού. Έχοντας υπόψη την άμεση γειννίαση του προτεινόμενου έργου με περιοχές του δικτύου natura, ο φορέας του έργου εφόσον δημιουργηθούν νέα σημεία φωτισμού, οφείλει για τον περιορισμό της φωτορύπανσης και της επίδρασης που έχει το τεχνητό φως στην βιοποικιλότητα, να εφοδιαστεί με φωτιστικά σώματα τα οποία να έχουν μηδενικό ποσοστό προς τα άνω εκπεμπόμενης φωτεινής ισχύος (Upward Light Output Ratio, RULO) και συνολικά διασφάλιση ότι το 97% του φωτός προσπίπτει προς τα κάτω, με στόχο τη μείωση της οπτικής όχλησης, της θάμβωσης και των επιπτώσεων της φωτορύπανσης. Ακόμη οι λαμπτήρες που θα χρησιμοποιούνται στους κοινόχρηστους χώρους να έχουν θερμοκρασία χρώματος μικρότερη ή ίση των 3000K (προτείνεται 2700K). Ακόμη, δεν επιτρέπεται η συνεχής λειτουργία των φωτιστικών κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η λειτουργία τους οφείλει να είναι περιοδική για τη μείωση των επιπτώσεων του τεχνητού φωτός στην ορνιθοπανίδα. Στην περίπτωση υπάρχοντων στηλών οδοφωτισμού, να προβεί στην αναβάθμιση τους με τήρηση των άνωθεν προδιαγραφών.
5. Το έργο εφάπτεται και σε κάποιες περιοχές φέρεται να βρίσκεται εντός της περιοχής Natura 2000 με κωδικό GR2220006 «Αίινος , Αγία Δυνατή και Καλόν Όρος» σύμφωνα με τον αναρτημένο χάρτη του Υπουργείου Περιβάλλοντος τόσο στο ύψος του οικισμού Βλαχάτων όσο και στο ύψος του οικισμού Ατσουπάδων. Ακόμη, καθώς το έργο γειννιάζει άμεσα με περιοχές του δικτύου Natura 2000, θεωρούμε πως θα πρέπει να υπάρξει γνωμοδότηση του Ο.ΦΥ.ΠΕ.Κ.Α..
6. Λαμβάνοντας υπόψη πως τα μοντέλα κλιματικών δεδομένων προβλέπουν μέσες τιμές μεταβολών, και όχι ακραία καιρικά φαινόμενα, θεωρούμε πως δεν θα πρέπει να υπάρχει απλή αντικατάσταση των υπάρχοντων υδραυλικών έργων αλλά αναβάθμιση τους για τη βέλτιστη διαχείριση των επιφανειακών απορροών, τουλάχιστον στις τοποθεσίες όπου τα τελευταία έτη έχουν καταγραφεί αρνητικές επιπτώσεις οφειλόμενες σε κλιματικά συμβάντα.
7. Την επιφύλαξη της υπηρεσίας μας ως προς τις επιπτώσεις στο οικιστικό και ανθρωπογενές περιβάλλον και την έντασή τους, καθώς η εξεταζόμενη χάραξη οδοποιίας, στα αστικά τμήματα ακολουθεί την υφιστάμενη οδό και οδεύει διαμέσου πλήθους οικισμών. Ίσως μια πρόβλεψη για μελλοντικά έργα περιμετρικής οδοποιίας, εκτός οικισμών, προκειμένου να εξομαλυνθούν φαινόμενα συμφόρησης εντός του αστικού ιστού να διασφαλίσει, ιδίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, καλύτερη ποιότητα ζωής για τους κατοίκους

..5. Συμπέρασμα της γνωμοδότησης

Γνωμοδοτούμε θετικά για την υλοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας με τους όρους ή προϋποθέσεις που παρατίθενται στο σημείο 4.2 του παρόντος.

Ε.Δ.: Τμήμα Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας

**Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**Σπυρίδων Τιμοθεάτος
Περιβαλλοντολόγος ΠΕ/Α'**